

MAREK CZERNIS

ORGANIZACJA I ZASADY POSTĘPOWANIA DOCHODZENIOWEGO W SPRAWACH WYPADKÓW MORSKICH W WYBRANYCH KRAJACH ANGLOSASKIEGO SYSTEMU PRAWNEGO

1. UWAGI WSTĘPNE

Reglamentacja prawna procedury dochodzenia w sprawie wypadków morskich¹ jest obecnie przedmiotem dużej aktywności legislacyjnej i koncepcyjnej zarówno w obrębie jurysdykcji polskiej, jak i na forum międzynarodowym.

I tak w Polsce wyrok Europejskiego Trybunału Praw Człowieka (ETPCz) z dnia 3.03.2005 r. w sprawie Brudnicka i inni przeciwko Polsce (skarga nr 54723/00) „wymusił” nie tylko, *ad hoc*, zmiany w przepisach Ustawy o izbach morskich², ale otworzył znacznie poważniejszą dyskusję na temat systemowego rozwiązania sposobu prowadzenia postępowań wyjaśniających w sprawie wypadków morskich, jak również kształtu oraz przyszłości polskiego sądownictwa

¹ Pojęcia „dochodzenie w sprawie wypadków morskich” oraz „wypadek morski” są przedmiotem definicji w każdej niemal regulacji międzynarodowej dotyczącej tej tematyki, nie wspominając o rozlicznych definicjach w poszczególnych ustawodawstwach. Dla ułatwienia metodologicznego proponuje się, na potrzeby niniejszego opracowania, przyjąć następujące znaczenie definicyjne:

- „**dochodzenie w sprawie wypadków morskich**” obejmuje zespół czynności, które mają na celu wyjaśnienie przyczyn, przebiegu i okoliczności wypadku morskiego. Postępowanie to ma charakter czysto „techniczny” (tj. ograniczony do ustaleń „faktograficznych”, nie zmierza zaś do ustalenia odpowiedzialności lub winy);
- „**wypadek morski**” jest to zdarzenie w rozumieniu art. 1 ust. 2 Ustawy z 01.12.1961 r. o izbach morskich (Dz.U. Nr 58, poz. 320 z 1961 r. ze zm.). Dla porównania autor tego opracowania odsyła również do definicji w IMO Res. A. 849(20) i IMO Res. A. 849(21) – Sec. 4 Kodeksu postępowania przy badaniu wypadków i incydentów morskich, Res. MSC 257 (84) w związku z Res. MSC 255 (84) – Kodeksu postępowania wypadkowego.

² Ustawa z 04.09.2008 r. o zmianie ustawy o izbach morskich (Dz.U. z 2008 r., Nr 192, poz. 1178).

morskiego w ogóle³. Niezależnie od (lub raczej „równoległe” do) wspomnianej nowelizacji Ustawy o izbach morskich przedmiotem rozważań pozostaje projekt ustawy o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich⁴.

W obrębie jurysdykcji międzynarodowej zmieniają się obecnie dwie istotne, z punktu widzenia dochodzenia w sprawach wypadków morskich, regulacje. Z dniem 01.01.2010 r. wejdzie w życie nowy Kodeks Międzynarodowej Organizacji Morskiej w sprawie badania wypadków i incydentów morskich⁵ (IMO Code 2008), natomiast 11.03.2009 r. została przyjęta (w ramach tzw. III Pakietu Morskiego) nowa Dyrektywa Unii Europejskiej ustanawiająca podstawowe zasady regulujące postępowanie dochodzeniowe w sprawie wypadków w sektorze transportu morskiego⁶ (Dyrektywa 2009). Dyrektywa 2009 powinna być implementowana do systemu prawa polskiego nie później niż 29.05.2011 r.⁷

Ze względu zatem na konieczność istotnych, systemowych zmian polskiego systemu sądownictwa morskiego w ogóle oraz uregulowania organizacji i zasad postępowania dochodzeniowego w sprawach wypadków morskich, w szczególności przy imperatywie prawnym uwzględnienia w przygotowywanych zmianach wspomnianych wyżej regulacji unijnych i Międzynarodowej Organizacji Morskiej⁸, przydatne może się okazać zapoznanie z rozwiązaniami systemowymi, przyjętymi w tym zakresie w wybranych krajach anglosaskich.

Wybór następujących krajów: Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej (UK) i USA oraz w bardziej ogólnym zarysie Kanada, Irlandia i Australia po części podyktowany jest subiektywną preferencją autora opracowania, który praktycznie uczestniczył i uczestniczy w pracach organów dochodzeniowych w wymienionych krajach, ale też ma swoje głębsze, bardziej merytoryczne uzasadnienie. Tradycyjne i niekwestionowane oddziaływanie szeroko pojętego angielskiego systemu prawnego na międzynarodowe prawo

³ Zob. M. H. Koziański, *Wstępny projekt ustawy o sądach morskich*, Gdańsk 2006, s. 31.; *idem*, *Projekt ustawy o sądach morskich*, Prawo Morskie 2008, tom XXIV, s. 229.

⁴ Projekt z 08.08.2008 r. przedłożony przez Ministerstwo Infrastruktury na posiedzeniu KKPM.

⁵ Kodeks międzynarodowych standardów i zalecanych praktyk ws. dochodzenia w zakresie bezpieczeństwa morskiego w związku z wypadkami i incydentami morskimi (Code of the International Standards and Recommended Practices for Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident), Res. MSC (IMO) 277(84) z 16.05.2008 r. wprowadzający obowiązkowe stosowanie Kodeksu od 01.01.2010 r. przez zmiany do Chapter XI-1 (nowa Regulacja nr 6) do Konwencji SOLAS 1974 ze zm.

⁶ Dyrektywa 2009/18/WE z 23.04.2009 r. ustanawiająca podstawowe zasady, regulacje, postępowanie dochodzeniowe w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniająca Dyrektywę 1999/35/WE w sprawie systemu obowiązkowych przeglądów dla bezpiecznej regulamej żeglugi promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich i Dyrektywa 2002/59/WE ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylający Dyrektywę Rady 93/75/EWG – [Dz. U. L. 131 z 28.05.2009 r., s. 114].

⁷ Art. 25 (transpozycja) i art. 26 (wejście w życie) przewidują, że państwa członkowskie powinny wprowadzić w życie postanowienia dyrektywy w ciągu 24 miesięcy od daty wejścia w życie (data publikacji) dyrektywy 2009 (tj. 28.05.2009 r.).

⁸ IMO Code 2008 stanowi, ale już obligatoryjną, kontynuację legislacyjną Kodeksu IMO ws. postępowania przy badaniu wypadków i incydentów morskich – Res. A.849(20) z 27.11.1997 r. oraz Res. A.884(21) z 25.11.1999 r.

morskie w połączeniu z oczywistym wpływem systemu amerykańskiego ustawodawstwa na współczesne relacje gospodarczo-ekonomiczne transportu i handlu drogą morską czynią ustawodawstwa tychże krajów bardzo reprezentatywnymi i wpływowymi przykładami rozwiązań prawnych i organizacyjnych przyjmowanych przez wiele innych krajów i organizacji międzynarodowych.

2. ZAŁOŻENIA METODOLOGICZNE OPRACOWANIA

Przedstawiając organizację i zasady postępowania dochodzeniowego w sprawach wypadków morskich w poszczególnych krajach przyjęto następujące kryteria klasyfikacyjne:

- struktura organizacyjno-prawna organu powołanego do badania wypadków morskich,
- legislacja krajowa i międzynarodowa, stanowiąca podstawę działania organów dochodzeniowych,
- zakres i ustawowe gwarancje niezależności i samodzielności organu prowadzącego postępowanie powypadkowe,
- generalny zakres i charakterystyka proceduralna postępowania w sprawie wypadków morskich,
- zakres i charakter ustaleń dokonywanych w rezultacie postępowania powypadkowego, jak również relacje postępowania powypadkowego (i związanych z tym ustaleń) do postępowań cywilnych, karnych i administracyjnych.

3. PREZENTACJA ROZWIĄZAŃ LEGISLACYJNYCH W POSZCZEGÓLNYCH KRAJACH

3.1. ZJEDNOCZONE KRÓLESTWO WIELKIEJ BRYTANII I IRLANDII PÓŁNOCNEJ (UK)

Organem uprawnionym w UK do prowadzenia postępowania dochodzeniowego w sprawie wypadków morskich jest Oddział Badania Wypadków Morskich (Marine Accident Investigation Branch – MAIB)⁹. Ta wysoce wyspecjali-

⁹ Tłumaczenie wszelkich nazw własnych (instytucji, organów, stanowisk czy tytułów przywoływanych aktów prawnych), jak również tłumaczenie sformułowań definicyjnych (typu *marine accident*, *United Kingdom waters* itp.) mają charakter tylko informacyjny i niewiążący prawnie. „Niekompatybilność” prawniczego, specjalistycznego języka angielskiego i polskiego połączona z dużą odrębnością przyjętych w poszczególnych ustawodawstwach sformułowań i określeń (co przejawia się, *inter alia*, długą listą tzw. „definicji” w poszczególnych aktach prawnych) powoduje, że za podstawę rozważań konsekwentnie przyjęto nazwy i tekst angielski przy polskim tłumaczeniu traktowanym dodatkowo i informacyjnie. Powyższa uwaga odnosi się do całego opracowania.

zowana i powołana wyłącznie do morskiej inwestygacji wypadkowej agencja, przy wyodrębnieniu organizacyjnym (o czym poniżej), wchodzi w skład struktury – Grupy Przewozów Kolejowych, Lotniczych, Logistyki, Spraw Morskich i Bezpieczeństwa¹⁰ – jednostki organizacyjnej Departamentu Transportu¹¹.

Konieczne jest, w kontekście wspomnianej odrębności organizacyjnej i operacyjnej, wyjaśnienie relacji MAIB do innych trzech (zbliżonych w charakterze i funkcji) struktur administracyjno-rządowych w UK. I tak, Organ Wykonawczy ws. Bezpieczeństwa i Zdrowia (*The Health and Safety Executive* – HSE) wchodzący w skład Departamentu Świadczeń Pracowniczych i Pracy (*Department of Work and Pensions*) jest odpowiedzialny za podejmowanie wszelkich działań prawnych, organizacyjnych i administracyjno-finansowych związanych z BHP i przeciwdziałaniem zagrożeniom publicznym w tym zakresie¹². HSE, poprzez swoich inspektorów dochodzeniowych, prowadzi na przykład postępowanie w sprawie wypadków, które zdarzyły się w związku z operacjami za/wyładunkowymi na obszarze portów morskich. W tym kontekście MAIB nie jest częścią HSE. W pewnym uproszczeniu „prze-strzennym” można przyjąć, że HSE prowadzi postępowania powypadkowe „od strony lądu”, podczas gdy MAIB jest powołany do prowadzenia dochodzeń „od strony morza i statku”. W razie „zbiegu” kompetencji HSE i MAIB obie organizacje, zgodnie ze ścisłymi regulacjami statutowymi, powinny koordynować swoje postępowania (włączając współdziałanie w zakresie dokumentacyjnym, eksperckim, itp.). Obok HSE należy wymienić Organ Wykonawczy Departamentu Transportu – Agencję Ochrony Obszarów Morskich i Nadbrzeżnych (*Maritime and Coastguard Agency* – MCA). Zakres kompetencji MCA obejmuje nadzór i egzekwowanie obowiązków podmiotów związanych z obrotem portowo-morskim i morskim w zakresie bezpieczeństwa na morzu, ochrony środowiska, bezpieczeństwa i higieny pracy na statku w związku z uprawianiem żeglugi¹³ – należy jednak podkreślić, że MAIB nie jest częścią organizacyjną MCA. Mając na względzie jednak, wspomniane także przy HSE, nieuchronne w praktyce przypadki „krzyżowania się” zakresów kompetencyjnych

¹⁰ Railways, Aviation, Logistics, Maritime and Security Group. Równolegle funkcjonuje Ports Division – Departament Transportu, który zgodnie z Coast Protection Act 1949 jest odpowiedzialny za nadzór nad budową i utrzymanie instalacji nadbrzeżnych i morskich (*offshore instalation*) w celu zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi.

¹¹ Department for Transport – rządowa instytucja rangi ministerstwa, odpowiedzialna za angielską infrastrukturę transportową i sprawy związane z transportem na obszarze Anglii, Szkocji, Walii i Irlandii Północnej.

¹² Zob. Akt z 1974 r. dotyczący zdrowia i bezpieczeństwa pracy (*The Health and Safety at Work Act 1974*).

¹³ *Its main functions are to develop, promote and enforce high standard of marine safety, to minimise loss of life amongst seafarers and coastal users and to minimise pollution from the ships of the sea and coastline.* Zob. *Coastguard Act 1925* ze zmianami oraz *the Merchant Shipping Act 1995 and the Merchant Shipping and Maritime Security Act 1997* z przepisami wykonawczymi.

i postępowań HSE, MCA i MAIB – zawarto porozumienie (*Memorandum of Understanding*)¹⁴ regulujące zasady koordynacji i współpracy pomiędzy tymi organizacjami (włączając w to procedurę ustalania, która z organizacji – w wypadku jednoczesnego rozpoczęcia przez nie czynności dochodzeniowych – będzie organizacją wiodącą w danym postępowaniu). Niezależnie od współpracy i koordynacji prac na poziomie krajowym MAIB jest zobowiązana uwzględniać zasady działania i przyjęte procedury dochodzeniowe ustalone na poziomie Wspólnoty Europejskiej (o czym również w dalszej części opracowania) przy współpracy z Europejską Agencją ds. Bezpieczeństwa na Morzu (EMSA)¹⁵.

Podstawowe przepisy konstytuujące powstanie, strukturę organizacyjną, funkcjonowanie oraz postępowanie dochodzeniowe można, zasadniczo, podzielić na regulacje krajowe i międzynarodowe.

Do regulacji krajowych należą, w szczególności:

- Akt z 1995 r. ws. Żeglugi Handlowej (*Merchant Shipping Act 1995 – MSA 1995*), zwłaszcza część XI¹⁶,
- Regulacja z 2005 r. dotycząca Żeglugi Handlowej (Raportowanie i Dochodzenie w Sprawach Wypadków) – *The Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation) – Regulation 2005*¹⁷.

I uzupełniające powyższe regulacje:

- *Coast Protection Act 1948*,
- *Health and Safety at Work Act 1974* (wraz z *Dock Regulations 1988*),
- *Merchant Shipping and Maritime Security Act 1997*.

W zakresie przepisów międzynarodowych należy wskazać, w szczególności, IMO Kodeks ws. postępowania przy badaniu wypadków i incydentów morskich – Rez. A 849(20) z 27.11.1997 r. ze zm., Rez. A 884(21) z 25.11.1999 r. (IMO Code)¹⁸. IMO Code nie jest obowiązkowym instrumentem prawnym w systemie prawnym UK. Jednakże stał się powszechnie przyjętą i niekwestionowaną procedurą ściśle, w praktyce, przestrzeganą przez MAIB. Jak wspomniano wyżej, uchwalona 16.05.2008 r. znowelizowana wersja IMO Code wejdzie w życie 01.01.2010 r.¹⁹. Nowy kodeks wprowadzający i obejmujący obowiązkowe nor-

¹⁴ Zob. <http://www.hse.gov.uk/aboutus/howwework/framework/mou/mcamou.pdf>

¹⁵ The European Maritime Safety Agency – zob. Rozporządzenie Nr 1406/2006 ustanawiające Europejską Agencję ds. Bezpieczeństwa na Morzu, Dz.Urz. UE z 05.08.2002 r. (L.208/1) ze zm.

¹⁶ Tekst MSA 1995 opublikowany na stronach internetowych the Office of Public Information (OPSI) – (<http://www.opsi.gov.uk>).

¹⁷ (Zob.: OPSI – strona internetowa z końcówką - /si/si2005/20050881.htm) Regulacja wydana zgodnie z Sec. 267 – MSA 1995.

¹⁸ Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents. Kodeks będzie obowiązujący (w I i II części) w stosunku do państw będących stroną Konwencji SOLAS 1974.

¹⁹ Rez. MSC 257 (84) z 16.05.2008 r. – (zmiany do SOLAS 1974 ze zm., rozdział XI–1; nowa Regulacja nr 6) w związku z Rez. MSC 255 (84) z 16.05.2008 r.

my i zalecane praktyki w zakresie postępowania przy badaniu wypadków morskich będzie musiał być, *ex lege*, przyjęty i stosowany przez MAIB.

W zakresie regulacji unijnych UK implementowało dwie podstawowe, w rozważanym tutaj zakresie, regulacje:

- Dyrektywę z 29.04.1999 r. ws. systemu obowiązkowych przeglądów dla bezpiecznej regularnej żeglugi promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich (*Council Directive 1999/35/EC*),
- Dyrektywę z 27.06.2002 r. ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylającą Dyrektywę Rady 93/75/EWC (*Directive 2002/59/EC*)²⁰.

Przedmiotowa implementacja wyżej wymienionych dyrektyw nastąpiła w drodze wydania:

- Merchant Shipping (Mandatory Surveys for Ro-Ro- Ferry and High Speed Passenger Craft) Regulation 2001²¹,
- Merchant Shipping (Vessel Traffic Monitoring and Reporting Requirements) Regulations 2004²².

Po wejściu w życie nowej Dyrektywy PE i Rady – 2009/18/WE z 23.04.2009 r. ustanawiającej podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniającej Dyrektywy 1999/35/WE i 2002/59/WE²³ należy się spodziewać bezpośredniej implementacji dyrektywy do systemu prawnego UK, a tym samym do procedury MAIB.

Jak zaznaczono na wstępie tej części opracowania, MAIB, *ex definitione*, jest wysoce wyspecjalizowaną i samodzielną rządową strukturą organizacyjną powołaną wyłącznie do realizacji celu statutowego postępowania przy badaniu wypadków morskich. W dużym uproszczeniu struktura organizacyjno-osobowa MAIB²⁴ wygląda następująco:

- Na czele MAIB stoi Główny Inspektor ds. Wypadków Morskich (*Chief Inspector of Marine Accidents*) oraz Zastępca Głównego Inspektora (*Deputy Chief Inspector of Marine Accidents*).

²⁰ Council Directive 1999/35/EC of 29 April 1999 on a system of mandatory surveys for the safe operations of regular ro-ro ferry and high-speed passengers craft services (Dz. Urz. UE L 138/1 z 01.06.1999 r.), Directive 2002 [59] EC of the EP and of the Council of 27 June 2002 establishing a Community vessel traffic monitoring and information system and repealing Council Directive 93/79/EEC, Dz. Urz. UE L208/10 z 05.08.2002 r.

²¹ The Explanatory Note do Regulacji 2001 wyjaśnia, że: *These Regulation implement Council Directive 1999/35/EC.*

²² The Explanatory Note do Regulacji 2004 wyjaśnia, że: *These Regulations, other than Regulation 12 (4) to (9), give effect, in relation to the whole of the United Kingdom, to Directive 2002/59/EC.*

²³ Dyrektywa powinna być implementowana w ciągu 24 miesięcy od daty wejścia w życie (tj. 20 dni od daty publikacji w Dz.Urz. WE) – Art. 25 i 26 Dyrektywy. Zob. przypis 7.

²⁴ Zob. <http://www.maib.gov.uk/home/index.cfm>.

- Powoływani są oni przez Sekretarza Stanu ds. Transportu (*Secretary of State for Transport*)²⁵ na 3-letnią kadencję (kadencje mogą być ponawiane, w trybie Sec. 267, MSA 1995)²⁶.
- Struktura operacyjna MAIB oparta jest na czterech inspektoratach prowadzonych przez czterech Naczelnym Inspektorów (*Principal Inspectors*). W każdym inspektoracie pracuje czterech Inspektorów Dochodzeniowych (*Inspector of Marine Accidents*). Wszyscy inspektorzy, podobnie jak Główny Inspektor i jego zastępca, powołani są bezpośrednio przez Sekretarza Stanu w trybie Sec. 267(1) – MSA 1995.
- Zespoły dochodzeniowe uzupełniają jednostki administracyjno-pomocnicze MAIB (jak: *Project Officer, Head of Administration, Technical Section, Accident Report Processing, Database, Statistics, Finance, Publication Exhibition*).

Reg. 5(1) Regulation 2005 w sposób jednoznaczny (tj. zgodny z wyżej cytowanymi regulacjami IMO i Unii Europejskiej) przewiduje, że:

„5(1) Wyłącznym celem postępowania dochodzeniowego w sprawie wypadków określonych niniejszą Regulacją jest ustalenie przyczyn i okoliczności wypadku w celu przeciwdziałania powstania podobnych wypadków w przyszłości;

5(2) Nie jest celem postępowania dochodzeniowego ani ustalenie odpowiedzialności, ani wskazanie podmiotów, których wina spowodowała lub przyczyniała się do powstania wypadku”²⁷.

Ten wysoce „techniczny” charakter celu postępowania dochodzeniowego prowadzonego przez MAIB determinuje, w konsekwencji, całą dalszą procedurę i sposób działania inspektorów dochodzeniowych (o czym poniżej).

Regulation 2005 (podobnie jak MSA 1995), na podstawie której przepisy Regulation 2005 zostały wydane, zawierają długą, szczegółową listę „definicji ustawowych” terminów użytych w rozważanych przepisach. Taki zabieg legislacyjno-redakcyjny wydaje się konieczny i wysoce użyteczny w praktyce, przyjmując za cel postępowania procedurę szybkiego i efektywnego przeprowadzania dochodzenia wypadkowego²⁸.

²⁵ Odpowiednik Ministra Transportu.

²⁶ Szesnastu inspektorów dochodzeniowych w MAIB. Dla porównania np. Niemcy czy Francja – po czterech w każdym z krajów, Holandia – jeden inspektor.

²⁷ Reg. 5 (1) *The sole objective of the investigation of an accident under these Regulations shall be the prevention of future accidents through the ascertainment of its causes and circumstances.*

(2) *It shall not be the purpose of an investigation to determine liability nor, except so far as is necessary to achieve its objective, to apportion blame.*

²⁸ Trzydzieści podstawowych terminów (przewidziany, *inter alia*, w Reg. 2 – Regulation 2005) często bardzo rozbudowanych opisowo wraz z dodatkowymi uzupełnieniami. W niniejszej pracy często dokonywane będzie odesłanie do poszczególnych definicji znaczeniowych, a jedynie wyjątkowo zacytowanie ich, *in extenso*. W innym wypadku opracowanie przerosłoby znacznie przewidziane ramy wydawnicze.

Cytowana Reg. 5(1) – Regulation 2005 używa terminu wypadek (*accident*) określając przedmiot postępowania. Zgodnie z Reg. 3(1) Regulation 2005:

„Za wypadek uważa się jakiegokolwiek zdarzenie mające miejsce na statku lub związane ze statkiem, w rezultacie którego:

- a) nastąpiła utrata życia lub ciężkie naruszenie ciała (*major injury*) lub poważna szkoda materialna,
- b) statek:
 - (i) spowodował utratę życia lub ciężkie uszkodzenia ciała lub szkodę materialną,
 - (ii) uległ utracie, rzeczywistej lub przypuszczalnej,
 - (iii) jest przedmiotem abandonu,
 - (iv) jest materialnie uszkodzony na skutek ognia, eksplozji, warunków pogodowych lub innych przyczyn,
 - (v) wszedł na mieliznę (lub dokonał innego zetknięcia z dnem),
 - (vi) uczestniczył w zderzeniu,
 - (vii) jest unieruchomiony, lub
 - (viii) spowodował znaczące szkody w środowisku naturalnym, lub
- c) miały miejsce okoliczności lub wydarzenia, które spowodowały poważne uszkodzenia (*serious injury*) lub uszczerbek na zdrowiu, takie jak:
 - (i) zawalenie się lub wybuch urządzeń ciśnieniowych, rurociągów lub zaworów,
 - (ii) zawalenie się lub zepsucie się sprzętu ratowniczego, sprzętu wyposażenia i części konstrukcyjnych statku związanych z ładowaniem i sztauowaniem,
 - (iii) zawalenie się lub niekontrolowane przesunięcie się ładunku lub balastu,
 - (iv) uszkodzenia i inne sprawy związane ze sprzętem do połowów,
 - (v) oddziaływanie substancji azbestowych,
 - (vi) uwolnienie się substancji lub materiałów niebezpiecznych²⁹.

²⁹ Reg. 3 (1) For the purpose of these Regulations and of section 267 of the Act, "accident" means any occurrence on board a ship or involving a ship whereby -

(a) there is loss of life or major injury to any person on board, or any person is lost or falls overboard from, the ship or one of its ship's parts;

(b) the ship -

(i) causes any loss of life, major injury or material damage,

(ii) is lost or is presumed to be lost,

(iv) is materially damaged by fire, explosion, weather or other cause,

(v) grounds,

(vi) is in collision,

(vii) is disabled, or

(viii) causes significant harm to the environment; or

(c) any of the following occur -

(i) a collapse or bursting of any pressure vessel, pipeline or valve,

(ii) a collapse or failure of any lifting equipment, access equipment, hatch-cover, staging or boat-swain's chair or any associated load-bearing parts,

(iii) a collapse of cargo, unintended movement of cargo or ballast sufficient to cause a list, or loss of cargo overboard,

(iv) a snagging of fishing gear which results in the vessel heeling to a dangerous angle,

(v) a contact by a person with loose asbestos fibre except when full protective clothing is worn, or

(vi) an escape of any harmful substance or agent, if the occurrence might have caused serious injury or damage to the health of any person.

Ta rozbudowana definicja nie jest kompletna. Odsyła ona do kolejnych definicji terminów, takich jak np.: *major injury*, *serious injury*. Rozbudowanie i uszczegółowienie definicji nie zmienia faktu, że generalnie rzecz ujmując, mamy do czynienia z wypadkiem mającym charakter morski w szerokim tego słowa znaczeniu.

Reg. 4 – Regulation 2005 w związku z Sec. 267 MSA 1995 wyznaczają zakres podmiotowo-terytorialny stosowania rozważanych przepisów (a tym samym zakres kompetencji MAIB) do wypadków morskich związanych ze „statkiem UK” (*United Kingdom vessel*) lub w stosunku do statków innych bander, jeżeli do zdarzenia doszło „w UK lub na wodach UK” (*within UK or UK Waters*)³⁰.

Procedura powypadkowa MAIB uruchamiana jest po otrzymaniu informacji o wypadku morskim. W tym celu Reg. 6 – Regulation 2005 w sposób szczegółowy i obszerny nakłada na „osoby związane ze statkiem” (m.in. kapitał, a w przypadku jego śmierci na *Senior Surviving Officer*, a w razie niezgłoszenia przez rzeczono osoby na armatora statku) oraz na każdą instytucję publiczną i administracyjną związaną z infrastrukturą portów (morską i rzeczną) w obrębie jurysdykcji UK obowiązek poinformowania Głównego Inspektora o wypadku. Informacja o wypadku powinna zawierać wiele wyspecyfikowanych w Reg. 6(3),(4) okoliczności związanych z wypadkiem – ma to duże i praktyczne znaczenie dla szybkości i adekwatności reakcji MAIB.

Na podstawie uzyskanych danych raportowych MAIB (Główny Inspektor) podejmuje samodzielnie³¹ (w terminie 28 dni od daty otrzymania zgłoszenia) decyzję o wszczęciu postępowania powypadkowego bądź o odmowie wszczęcia (Reg. 6 – Regulation 2005)³². Główny Inspektor przy podjęciu decyzji o wszczęciu postępowania może również podać ją do ogólnej wiadomości (tzw. *Public Notice*), co często połączone jest z wezwaniem/zaproszeniem do zgłoszenia się osób, które mają jakiegokolwiek informacje związane z przedmiotowym wypadkiem.

MAIB prowadzi postępowanie, co do zasady, opierając się na własnej strukturze organizacyjno-osobowej (wraz z własnym zapleczem techniczno-laboratoryjnym i administracyjnym). Jednakże w uzasadnionych sytuacjach Główny Inspektor może podjąć decyzję o zaproszeniu do postępowania niezależnych ekspertów (o wymaganej w danym wypadku specjalności) z uprawnie-

³⁰ Reg. 4 – Regulation 2005 w związku z Reg. (1) Regulation 2005 podają stosowne definicje *United Kingdom ship* oraz *United Kingdom waters*.

³¹ Zgodnie z Reg. 7(6) – Regulation 2005 Sekretarz Stanu ma uprawnienie do zażądania wszczęcia przez Głównego Inspektora postępowania dochodzeniowego, w specyficznie określonych przepisami okolicznościach (np. *pollution aspects* itp.).

³² Zgodnie z Reg. 8 – Regulation 2005 decyzja może być zmieniona (tzw. *subsequent or reopened investigations*) w razie zaistnienia okoliczności, faktów czy informacji zmieniających w sposób istotny podstawy podjęcia decyzji odmownej.

niami równymi statutowym inspektorów dochodzeniowych z MAIB (Reg. 10(2) – Regulation 2005 w związku z Sec. 259 i 267 MSA 1995).

Dwa obszerne, znacznie wykraczające poza możliwe ramy niniejszego omówienia, zespoły przepisów dotyczą:

- przeprowadzania postępowania dochodzeniowego (Reg. 10 – Regulation 2005),
- pozyskiwania, przechowywania, przetwarzania i wykorzystywania środków dowodowych związanych z prowadzonym postępowaniem (Reg. 9 – Regulation 2005).

Co do zasady Reg. 10 – Regulation 2005 wprowadza szeroki zakres uprawnień dla inspektorów MAIB w zakresie pozyskiwania informacji ze źródeł osobowych (świadkowie, strony–uczestnicy zdarzenia, eksperci) oraz źródeł materialno-dowodowych.

Osoby związane ze statkiem³³, którego dane dochodzenie bezpośrednio dotyczy, mają obowiązek ujawnienia i przekazania inspektorom MAIB wszelkich informacji oraz danych (na wszystkich dysponowanych nośnikach informacyjnych, włączając zapisy informatyczne i elektroniczne). Inspektorzy powinni mieć nieskrępowany dostęp do wszelkich urządzeń i wyposażenia statku, a w sytuacji, gdy okaże się to niezbędne, mają prawo m.in. do:

- przesłuchania każdej osoby, której zeznania zostaną uznane za istotne,
- zatrzymania niezbędnych materiałów dowodowych,
- zatrzymania statku na okres niezbędny do przeprowadzenia postępowania.

Z szerokim zakresem uprawnień MAIB skorelowany jest zespół przepisów:

- zapewniających dodatkowo daleko posuniętą poufność informacji i danych osobowych uzyskanych w czasie postępowania (Reg. 12, Reg 13(6) – Regulation 2005)³⁴,
- wprowadzających sankcje karno-porządkowe w stosunku do osób uchylających się lub naruszających swoje obowiązki w zakresie współpracy, ujawniania informacji i dowodów w postępowaniu MAIB (Reg. 18 – Regulation 2005)³⁵.

Efektywność postępowania wzmocniona jest również odrębnym postanowieniem (Reg. 11), które przewiduje, że w razie postępowania powypadkowego objętego Dyrektywą 1999/35/EC (promy typu ro-ro i szybkie statki pasażerskie) Główny Inspektor MAIB ma obowiązek umożliwić udział w postępowaniu

³³ Zakres obowiązków obejmuje wszystkie statki, niezależnie od podnoszonej bandery, które zostały objęte zakresem postępowania MAIB.

³⁴ Zgodnie m. in. z Reg. 10 (1) – Regulation 2005: *The names, addresses or any other details of anyone who has given evidence to an inspector shall not be disclosed.*

³⁵ Sankcje karne i administracyjno-porządkowe przewidziane Reg. 18 Regulation 2005 odnoszą się również do wspomnianego powyżej obowiązku monitorowania o zaistnieniu wypadku (Reg. 6 i 7) oraz udostępnienia informacji (Reg. 9).

państwom Unii Europejskiej (oraz Norwegii, Islandii i Lichtensteinowi) materialnie zainteresowanym w toczącym się postępowaniu zgodnie z zasadami IMO Code (Rez. A 849(20)).

Postępowanie powypadkowe prowadzone przez MAIB kończy się wraz z wydaniem Raportu dotyczącego dochodzenia (*Report of Investigation*). Jego zakres zdeterminowany jest celami postępowania określonymi, *expressis verbis*, w cytowanym już Reg. 5 – Regulation 2005³⁶. W rezultacie, zgodnie z Reg. 13(2) – Regulation 2005 Raport powinien zawierać:

- podsumowanie dotyczące faktów związanych z wypadkiem (przyczyn i okoliczności),
- jeżeli nie jest możliwe pełne ustalenie stanu faktycznego – przedstawienie analizy prawdopodobnych faktów związanych z wypadkiem,
- zalecenia powypadkowe (w tym Reg. 15)³⁷.

Wydanie Raportu Końcowego poprzedzone jest procedurą wydania projektu Raportu, który umożliwia wniesienie przez zainteresowane strony stosownych poprawek, uzupełnień i zastrzeżeń (Reg. 13(4)). Co do zasady gotowy Raport jest przedłożony Sekretarzowi Stanu i podany do publicznej wiadomości „w najkrótszym możliwym czasie” (Reg. 13(2))³⁸. Niezależnie od obowiązku ogłoszenia Raportu Główny Inspektor zobowiązany jest do przekazania Raportu

³⁶ Reg. 5 – Regulation 2005

(1) *The sole objective of the investigation of an accident under these Regulation shall be prevention of future accidents through the ascertainment of its causes and circumstances.*

(2) *It shall not be the purpose of investigation to determine liability nor, except so far as it is necessary to achieve its objective to apportion blame.*

(4) *In addition is (...) examination and stating any measures taken or proposed to prevent a recurrence.*

³⁷ Reg. 13 (2) *The report shall set out:*

a) *conclusions relating to the facts of the accident;*

b) *where the facts cannot be clearly established, analysis and professional judgment to determine the probable facts; and*

c) *recommendations for future safety.*

W zakresie zaleceń, uznając bardzo istotną rolę tego środka prawnego, w odrębnym przepisie – Reg. 15 (Regulation 2005) uregulowano szczegółowo procedurę przekazywania zaleceń i sposobu informowania o formach ich realizacji.

³⁸ Tylko w wyjątkowych okolicznościach, przewidzianych w Reg. 13(3) – Regulation 2005, jest możliwe ograniczenie publikacji Raportu:

(3) *The Chief Inspector shall not make the report publicly available until he has:*

- a) *served a notice under this regulation upon any person who, or organisation which, could be adversely affected by the report or, if that person is deceased, upon such person or persons as appear to the Chief Inspector, at the time he proposes to serve notice pursuant to this paragraph, as best to represent the interests and regulation of the deceased in the matter, and*
- b) *considered the representations relating to the facts or analysis contained in the report which may be made to him in accordance with paragraph (5) by or on behalf of the persons served with such notice, and amend the report in such manner as he thinks fit.*

osobom i instytucjom enumeratywnie wymienionym w Reg. 13(7)³⁹.

Cel i zakres postępowania wyjaśniającego w sprawie wypadków morskich prowadzonego przez MAIB, zawężający postępowanie i ustalenia do strefy czysto faktograficznej oraz techniczno-nawigacyjnej, konsekwentnie (poczynając od cytowanego już Reg. 5(2) – zob. przypis 36) wyłącza możliwość, co do zasady, wykorzystania informacji, materiałów i ustaleń (poczynionych i otrzymanych podczas postępowania) jako środka dowodowego na potrzeby innych postępowań. I tak, procedura poufności danych i informacji na etapie prowadzenia postępowania przez MAIB (Reg. 9 i Reg. 10) zostaje uzupełniona o kategoryczne postanowienie Reg. 13(9), zgodnie z którym: „Ustalenia Raportu, w całości i części, oparte na informacjach uzyskanych w ramach uprawnień inspektorsko-dochodzeniowych MAIB, nie są dopuszczalne (nie mogą być przedkładane) w jakimkolwiek postępowaniu sądowym, którego przedmiotem (lub jednym z celów) jest ustalenie lub przypisanie odpowiedzialności lub winy(...)”.

Przez „postępowanie sądowe” (*judicial proceedings*) rozumie się (zgodnie z Reg. 13(10)) jakiegokolwiek postępowanie cywilne lub karne przed jakimkolwiek sądem, trybunałem lub osobą wyposażoną – na podstawie prawa – w kompetencje do przeprowadzenia postępowania dowodowego pod przysięgą⁴⁰. Wyjątki od tej zasady, wysoce restryktywne i wymagające decyzji Sądu (zob. przypis 40), w praktyce całkowicie wyłączają postępowanie i ustalenia MAIB zawarte w Protokole z ingerencji jurydycznej i administracyjno-porządkowej.

3.2. USA

Drugi, obok angielskiego, system prawny wiodący we współczesnym prawie morskim zaproponował odmienny sposób uregulowania struktury organizacyjnej i funkcjonalnej prowadzenia postępowań w sprawie wypadków morskich.

³⁹ Reg. 13 (7) *A copy of the report when made publicly available shall be given by the Chief Inspector to:*

- a) *any person who has been served with a notice pursuant to paragraph (3) (a);*
- b) *those persons or bodies to whom recommendations have been addressed in that report;*
- c) *the Secretary of State;*
- d) *the IMO;*
- e) *where regulation 11 (1) applies to the investigation, to the European Commission; and*
- f) *any person or organisation whom the Chief Inspector considers may find the report useful or of interest.*

Zob. również Reg. 12(6) – Regulation 2005.

⁴⁰ (9) *If any part of report or analysis therein is based on information obtained pursuant to an inspector's powers under sections 259 and 267(8) of the Act, the report shall be inadmissible in any judicial proceedings whose purpose or one of whose purposes is to attribute or apportion liability or blame unless a Court or tribunal, having regard to the factors mentioned in regulation 12(5)(b) or (c), determines otherwise.*

(10) *In this regulation, "judicial proceedings" includes any civil or criminal proceedings before any court, tribunal or person having by law the power to hear, receive and examine evidence on oath.*

Złożoność struktury i skomplikowana sieć powiązań kompetencyjnych pomiędzy poszczególnymi agencjami i organizacjami stanowymi i federalnymi powoduje, że w niniejszym opracowaniu autor zmuszony jest do daleko posuniętych uogólnień i pewnych zmian w zaproponowanej na wstępie systematyce opracowania.

Co do zasady należy wymienić dwie podstawowe agencje federalne powołane do badania wypadków morskich. Są to:

- Straż Wybrzeża (*U.S. Coast Guard* – zwana dalej *Coast Guard*),
- Narodowa Rada Bezpieczeństwa Transportu (*National Transportation Safety Board* – *NTSB*).

Pierwszy z wymienionych organów – *Coast Guard*, a konkretnie Biuro Postępowania Dochodzeniowego i Analiz (*CG-545*) (*Office of Investigation & Analysis* (*CG – 545*)) jest agencją federalną (będącą częścią sił zbrojnych USA – *U.S. Armed Forces*), ale organizacyjnie wchodzącą w skład Departamentu Spraw Wewnętrznych U.S. (*U.S. Department of Homeland*). Biuro Postępowania Dochodzeniowego *Coast Guard* prowadzące, *ex definitione*, badanie wypadków morskich jest elementem funkcjonalnym niezwykle szerokiego zakresu kompetencyjnego *Coast Guard*⁴¹. Z oczywistych względów – biorąc pod uwagę, że funkcja polegająca na badaniu wypadków morskich jest jednym z elementów (i to nie najistotniejszych) funkcjonalno-organizacyjnych *Coast Guard*, jak też fakt, że *stricte* wojskowa struktura organizacji podlega naturalnej ścisłej odpowiedzialności i podległości „wertikalnej” (podporządkowane dowództwo) – uniemożliwia zachowanie dla postępowań powypadkowych prowadzonych w obrębie tej organizacji tego poziomu niezależności i samodzielności operacyjnej, która rekomendowana jest przez stosowne przepisy międzynarodowe (*IMO Code*).

Druga z wymienionych agencji – *NTSB* jest wysoce wyspecjalizowaną, *de facto*, jednocelową (badanie wypadków) agencją rządową (*U.S. Government Agency*), powołaną na podstawie Aktu z 21.12.2006 r. (*NTSB Act 2006*)⁴². W swoim założeniu *NTSB* jest tzw. organizacją multimodalną, tj. powołaną do badania wypadków związanych z różnymi środkami transportu i nośnikami energii⁴³. Cztery podstawowe biura *NTSB* to:

- Biuro ds. Badania Wypadków Kolejowych oraz związanych z Rurociągami i Materiałami Niebezpiecznymi,
- Biuro ds. Badania Wypadków Lotniczych,
- Biuro ds. Badania Wypadków Drogowych,

⁴¹ Zob. Title 33, Code of Federal Regulation (Navigation and Navigable Waters within the United States) w szczególności Rozdział I (*Chapter 1 United States Coast Guard*). Przyjęte oznaczenie aktu, zgodnie z systematyką amerykańską – 33 C.F.R. – będzie konsekwentnie stosowane w dalszej części przypisów.

⁴² The National Transportation Safety Board Authorisation Act of 2006 49 U.S.C. §1101 – §1155.

⁴³ Zob. pełen wykres organizacyjny *NTSB* – http://www.nts.gov/abt_antsb/orgchart/antsb_orgchart_1000w.gif oraz 49 U.S.C. §1111 (g).

- Biuro ds. Badania Wypadków Morskich⁴⁴.

Biuro ds. Badania Wypadków Morskich (Office of Marine Safety) składa się z trzech oddziałów dochodzeniowych (Investigation Division – Team A, B, C). Jako organizacja federalna NTSB jest bardzo rozbudowaną strukturą. Obok wymienionych powyżej merytorycznych jednostek organizacyjnych zajmujących się postępowaniem inwestygacyjnym, w zakresie danej branży transportowej, na stałe w obrębie NTSB funkcjonuje cały aparat logistyczny, administracyjny, techniczno-laboratoryjny i informacyjny, wspierający i uzupełniający prace i założenia statutowe NTSB. Rangę i znaczenie NTSB (połączone z naciskiem na daleko posuniętą samodzielność i niezależność organizacji) określają między innymi przepisy konstytuujące powołanie organów zarządzających NTSB i sposób budżetowania organizacji. Zgodnie z §1111(a) NTSB Act 2006, NTSB jest organizacją niezależną od Rządu USA. NTSB jest zarządzana przez pięciosobowy Zarząd (*Board*) – Prezesa, Zastępcy Prezesa i trzech członków zarządu. Zarząd mianuje Prezydent USA (po uzyskaniu rekomendacji i zgody Senatu USA)⁴⁵, na pięcioletnią kadencję (§1111(c) NTSB Act 2006) z zastrzeżeniem, że tylko Prezydent USA może przed upływem kadencji odwołać danego członka zarządu ze względu na (...) *inefficiency, neglect of duty, or malfeasance in office*. NTSB jest finansowany (ustalenie budżetu) bezpośrednio przez Kongres USA z szerokim zakresem uprawnień nadzorczych i sprawozdawczych, jakie Kongres ma w stosunku do NTSB⁴⁶.

Jakkolwiek, z definicji, obie te organizacje powołane zostały do badania wypadków morskich, tym niemniej dokonano legislacyjnej delimitacji uprawnień inwestygacyjnych pomiędzy obiema agencjami. Coast Guard jest uprawniony do prowadzenia dochodzenia w zakresie „wypadku morskiego” (*marine casualty*)⁴⁷. Przez „wypadek morski” rozumie się tu:

- zdarzenie, do którego doszło na wodach żeglownych USA (*navigable waters of the U.S.*),
- zdarzenie związane ze statkiem podnoszącym banderę amerykańską,
- zdarzenie dotyczące tankowca w obrębie Wyłącznej Strefy Ekonomicznej USA oraz zdarzenie, które spowodowało znaczną szkodę w środowisku naturalnym lub szkodę materialną dla statku,

⁴⁴ 49 U.S.C. §1131 (General Authority).

⁴⁵ Zob. 49 U.S.C. §1111 (b):

(b) *Appointment of members.* –The Board is composed of 5 members appointed by the President, by and with the advice and consent of the Senate. Not more than 3 members may be appointed from the same political party. At least 3 members shall be appointed on the basis of technical qualification, professional standing, and demonstrated knowledge in accident reconstruction, safety engineering, human factors, transportation safety, or transportation regulation.

⁴⁶ Zob. 49 U.S.C. §1113 (2)(c), §1116 (a), §1117.

⁴⁷ Zob. 46 U.S.C. §6301.

- zdarzenie dotyczące obywatela amerykańskiego na statku pasażerskim podnoszącym banderę innego państwa, w okolicznościach określonych odrębnymi przepisami⁴⁸.

NTSB jest uprawnione do prowadzenia dochodzenia w sprawie:

- „poważnych wypadków morskich” (*major marine casualties*), które zdarzyły się na lub pod wodami żeglownymi, wodami wewnętrznymi lub na obszarze 12-milowego morza terytorialnego USA, w których to wypadkach brały udział statki podnoszące banderę amerykańską. „Poważnym wypadkiem morskim” jest zdarzenie, w którego rezultacie:
 - nastąpiła utrata życia przez sześć lub więcej osób,
 - nastąpiła utrata statku o napędzie mechanicznym o pojemności brutto 100 GT i więcej,
 - nastąpiła szkoda materialna w wysokości powyżej 500 000 USD,
 - wystąpiło poważne zagrożenie dla życia, praw majątkowych lub środowiska przez materiały niebezpieczne⁴⁹;
- katastrofalnych wypadków (*catastrophic accidents*) – zdarzeń mających znamiona wypadków powtarzających się (*recurring nature*) oraz zdarzeń, które zdaniem NTSB powinny być objęte „jurysdykcją” NTSB w celu realizacji zadań statutowych⁵⁰.

Dla koordynacji prac i ustaleń zakresu kompetencyjnego Coast Guard i NTSB zostało zawarte Porozumienie (Memorandum of Understanding – MOU) zaktualizowane na dzień 19.12.2008 r.⁵¹. Zgodnie z MOU, NTSB może

⁴⁸ Zob. 46 U.S.C. §6101 (d) oraz 46 C.F.R. §4.03-1.

Sec. 4.03-1 Marine casualty or accident.

(a) *The term marine casualty or accident shall mean any casualty or accident involving any vessel other than public vessels if such casualty or accident occurs upon the navigable waters of the United States, its territories or possessions or any casualty or accident wherever such casualty or accident may occur involving any United States' vessel which is not a public vessel. (See Sec. 4.03-40 for definition of Public Vessel).*

(b) *The term marine casualty or accident includes any accidental grounding, or any occurrence involving a vessel which results in damage by or to the vessel, its apparel, gear, or cargo, or injury or loss of life of any person; and includes among other things, collisions, strandings, groundings, foundering, heavy weather damage, fires, explosions, failure of gear and equipment and any other damage which might affect or impair the seaworthiness of the vessel.*

(c) *The term marine casualty or accident also includes occurrences of loss of life or injury to any person while diving from a vessel and using underwater breathing apparatus.*

[CGD 74-119, 39 FR 33317, Sept. 17, 1974, as amended by CGD 76-170, 45 FR 77441, Nov. 24, 1980].

⁴⁹ Zob. 49 C.F.R. §850 5(e), 46 U.S.C. §6101 (h-z).

⁵⁰ Zob. 49 U.S.C. §1131 (a) E, 49 U.S.C. §1131 (a) F.

⁵¹ The NTSB – Coast Guard MOU – <http://www.nts.gov/Surface/marine/NTSB-USCG-12-19-2008.pdf>. *This MOU coordinates investigation of four categories of marine casualties: (1) "major" marine casualties, (2) "significant" marine casualties, (3) casualties involving public and non-public vessels, and (4) marine casualties where the United States is a substantially interested state under IMO standards.* Zob. W. R. Dorsey III, *Marine Casualty Investigations by the United States Coast Guard and the National Transportation Safety Board*, 75 TULANE L.R. 1387, 1414–1415 (2001).

prować do dochodzenia w zakresie „znaczących wypadków morskich” (*significant marine casualties*), a Coast Guard może prowadzić dochodzenia dotyczące wszystkich pozostałych *marine casualties*. *Significant marine casualty* został zdefiniowany w MOU jako taki, który obejmuje:

- śmierć trzech lub więcej osób na statku pasażerskim,
- utratę życia lub poważne obrażenia dwunastu lub więcej osób na dowolnym statku handlowym (*commercial vessel*),
- utratę mechanicznie napędzanej jednostki handlowej o pojemności brutto ponad 1600 GT,
- utratę życia w związku z „katastrofą budowlano-techniczną” autostrady, mostu, linii kolejowej lub innej konstrukcji lądowej,
- poważne zagrożenie życia, majątku lub środowiska przez materiały niebezpieczne,
- *significant safety issues* związane z funkcją Coast Guard bezpieczeństwa morskigo⁵².

Obie agendy mogą uczestniczyć w postępowaniu jako równorzędni partnerzy oraz sporządzać odrębne i niezależne analizy oraz wnioski (z zasady instytucje te nie ingerują wzajemnie w tok swoich postępowań). Niezależnie od powyższego, generalną zasadą statutową jest pierwszeństwo dochodzenia NTSB przed innymi dochodzeniami federalnymi⁵³.

Obok wyżej wymienionych, również inne agendy rządowe mogą odegrać istotną, jakkolwiek wysoce specyficzną, rolę po zaistnieniu wypadku morskiego. Na przykład na Administracja ds. zdrowia i bezpieczeństwa zawodowego (*Occupational Safety and Health Administration – OSHA*), która wraz z Coast Guard koordynuje swe działania w odniesieniu do przepisów BHP w miejscu pracy na tzw. *uninspected vessels*, które nie posiadają świadectwa wystawionego przez Coast Guard⁵⁴. Służba Zarządzania Zasobami Mineralnymi (*The Minerals Management Service – MMS*) oraz Coast Guard koordynują swe działania w odniesieniu do *casualties on structures on the Outer Continental Shelf*. Z kolei Coast Guard odpowiednio kieruje sprawy karne do MMS lub U.S. Attorney (Prokuratora Federalnego)⁵⁵. Swoje postępowania mogą prowadzić też inne agendy, np. Agencja

⁵² *Idem* at Appendix One.

⁵³ 49 U.S.C. § 1131.

⁵⁴ Zob. *Chao v. Mallard Bay Drilling, Inc.*, 534 U.S. 235 (2002) (*finding OSHA jurisdiction to issue citations related to explosion on oil and gas exploration barge that was an uninspected vessel*); OSHA Assistance for the Maritime Industry web page, at <http://www.osha.gov/dts/maritime/index.html>; OSHA, OSHA/U.S. Coast Guard Authority Over Vessels, Directive No. CPL 02-01-020, Nov. 8, 1996. Zob. http://www.osha.gov/pls/oshaweb/owadisp.show_document?p_table=DIRECTIVES&p_id=1526

⁵⁵ 33 CFR 140.40; MMS-Coast Guard Memorandum of Agreement, MMS/USCG MOA NO. OCS-01 (Sept. 30, 2004), available at <http://www.mms.gov/regcompliance/MOU/PDFs/MOA-MMSUSCGOCS01-30September2004.pdf>; Marine Safety Manual, vol. V at A3-11.

Ochrony Środowiska (Environmental Protection Agency), Federalne Biuro Śledcze (Federal Bureau of Investigation) oraz instytucje stanowe⁵⁶.

Przedmiotem postępowania Coast Guard jest dochodzenie mające na celu ustalenie przyczyny (*cause*) danego wypadku oraz (i tu jest pewne *signum specificum*) ustalenie, czy powinno się zainicjować odrębne postępowanie administracyjne w celu zawieszenia lub unieważnienia licencji, certyfikatu okrętowego lub dokumentu marynarza marynarki handlowej (*merchant mariner's document*)⁵⁷, czy też postępowanie w celu nałożenia kary finansowej (w odrębnym postępowaniu cywilno-prawnym), jak również czy sprawa powinna zostać skierowana do właściwych władz w celu wszczęcia postępowania karnego i czy zalecane są zmiany stosownych przepisów⁵⁸ (zawieszenie lub unieważnienie licencji oraz odpowiedzialność cywilna i karna są przedmiotem odrębnych postępowań). Postępowanie w sprawie danego wypadku morskiego prowadzone przez Coast Guard zamyka się raportem skierowanym do Komendanta (szefa tej służby) zawierającego ustalenia, opinie i zalecenia, których charakter jest zdeterminowany opisanym powyżej zakresem przedmiotowym postępowania dochodzeniowego⁵⁹. I podobnie, procedura powypadkowa prowadzona w ramach NTSB ma na celu „ustalenie faktów, warunków i okoliczności związanych z danym wypadkiem, jak też prawdopodobnych przyczyn jego powstania”. Rezultaty dochodzenia powinny być następnie wykorzystane do oceny optymalnych środków, jakie należy zastosować w celu przeciwdziałania powtórzeniu się tego typu wypadków w przyszłości. Postępowanie obejmuje cały zespół działań dochodzeniowo-wyjaśniających (*field investigation on scene at the accident, testing, teardown etc.*), przygotowanie raportu oraz zarządzenie przesłuchania publicznego (*public hearing*). Postępowanie dochodzeniowe kończy się ustaleniami zespołu dochodzeniowego ujętymi w formie protokołu (protokół ds. ustaleń powypadkowych NTSB) lub podsumowania (*brief*). Postępowanie dochodzeniowe jest postępowaniem stricte faktograficznym (*fact-finding proceedings*) bez żadnych kwestii formalno-proceduralnych lub elementów kontrydiktoryjnych. Postępowanie nie podlega przepisom federalnego postępowania administracyjnego (*Administrative Procedure Act – 5 U.S.C. 504 et seq.*) i nie jest prowadzone w celu określenia/ustalenia praw lub obowiązków czy też odpowiedzialności stron⁶⁰. Rezultaty dochodzenia NTSB (o czym bardziej szczegółowo w dalszej części) podaje się w Raportach wypadków, które zawierają ustalenia

⁵⁶ *Marine Safety Manual*, vol. V (Investigations and Enforcement), COMDTINST M16000.10A (April 2008). Zob. http://www.uscg.mil/directives/cim/16000-16999/CIM_16000_10A.pdf (*Marine Safety Manual*) at A-12.

⁵⁷ 46 U.S.C. § 7701 *et seq.* (*suspension and revocation*).

⁵⁸ 46 U.S.C. § 6301. The required structure of a report is set forth at *Marine Safety Manual*, vol. V A6-4.

⁵⁹ §§ 4.07-10, 4.09-20. Coast Guard Marine Casualty Reports are available on the Coast Guard's "Homeport" site at <http://homeport.uscg.mil/mycg/portal/ep/browse.do?channelId=18374&channelPage=>

⁶⁰ 49 C.F.R. § 831.4, §845.2.

i zalecenia⁶¹, oraz ujmuje się także w analizach podsumowujących i raportach specjalnych⁶².

Pozostałe agencje federalne mają niezależne procedury administracyjne. Na przykład *Occupational Safety and Health Review Commission*, niezależna agenda federalna rozstrzygająca spory pomiędzy OSHA a pracodawcami, które wynikają z inspekcji OSHA, może wystosowywać wezwania do sądu i nakładać kary⁶³.

Należy podkreślić, że żadne z postępowań prowadzonych przez Coast Guard, NTSB czy inne agencje federalne, w zakresie wyżej określonym, nie może ingerować czy wpływać na inne postępowania związane z obrotem cywilnogospodarczym, które zostały wszczęte lub toczą się w związku z danym wypadkiem morskim.

Czynności dochodzeniowe podejmowane przez Coast Guard dzielone są generalnie na dochodzenia wstępne (*preliminary investigation*) oraz „pełne”. Dochodzenie pełne jest prowadzone w ramach Biura Postępowania Dochodzeniowego i Analiz Coast Guard przez wyznaczonego Oficera Dochodzeniowego (*Investigating Officer*), a w razie tzw. wypadków o istotnym znaczeniu (*casualties of considerable national significance* lub *important vessel class problems*) przez Morski Zespół Dochodzeniowy (*Marine Board of Investigation*) w składzie trzech lub więcej oficerów dochodzeniowych Coast Guard wyznaczonych przez Komendanta Coast Guard⁶⁴.

Tom V *Coast Guard Marine Safety Manual (Manual)* reguluje szczegółowo procedurę związaną z prowadzeniem dochodzenia w sprawie wypadków morskich⁶⁵. Coast Guard przyjął IMO Code dotyczący postępowania przy badaniu wypadków i incydentów morskich (Rez. IMO – A 849(20)), wprowadzając też do *Marine Safety Manual* procedurę współpracy między zainteresowanymi państwami w zakresie prowadzonego dochodzenia powypadkowego⁶⁶. *Manual* co prawda nie odwołuje się, *expressis verbis*, do poprawek IMO Code w Rez. A.884(21) z 25.11.1999 r., jak też poprawek w Rez. MSC. 257 (84) z 16.05.2008 r. w związku z Rez. MSC. 255(84) z 16.05.2008 r., lecz, *de facto*, przyjęta w *Manual* metodologia dochodzeniowa SHEL (regulowana we wspomnianych zmianach do Rez. A.849(20)) powoduje, że można przyjąć, iż procedura Coast Guard uwzględnia

⁶¹ NTSB, Marine Accidents, at http://www.nts.gov/Publicctn/M_Acc.htm (with links to reports and summaries).

⁶² NTSB, Marine Studies and Special Reports, at http://www.nts.gov/Publicctn/M_Stu.html

⁶³ Zob. 29 C.F.R. Part 2200 (OSHRC procedures).

⁶⁴ Zob. 46 C.F.R. §§ 4.03-30; 4.09-1; *Marine Safety Manual*, vol. V at A5-8 - A5-9, B7-1.

⁶⁵ Zob. *generally* U.S. Coast Guard, *Marine Safety Manual*, vol. V.

⁶⁶ Zob. *Marine Safety Manual*, vol. V at A3-15 - A3-16 (*The United States strongly supports Resolution A.849(20) and the Code. The Coast Guard will implement the code to the maximum extent possible under its existing legal and regulatory authorities*); U.S. Coast Guard, Navigation and Vessel Inspection Circular No. 05-98, available at <http://www.uscg.mil/hq/cg5/nvic/pdf/1998/n5-98.pdf> (adopting and annexing IMO Res. A.849(20)).

pełną, uzupełnioną kolejnymi poprawkami, wersję IMO Code⁶⁷. Przebieg postępowania dochodzeniowego Coast Guard i raporty końcowe będące rezultatem postępowania są, co do zasady, w pełni dostępne do wiadomości publicznej. Jedynie takie okoliczności jak bezpieczeństwo narodowe, tajemnica handlowa, ochrona danych osobowych (informacje o stanie zdrowia)⁶⁸ mogą spowodować (decyzją Komendanta Coast Guard) utajnienie postępowania. Proceduralne przepisy *Manual* wyposażają Coast Guard (i inne strony włączone lub związane z dochodzeniem) w szeroki wachlarz uprawnień inwestygacyjnych, włączając uprawnienie do przesłuchiwanie świadków pod przysięgą (to *subpoena witness and evidence*). Strony mają prawo do ustanowienia pełnomocników procesowych oraz do powoływania i przesłuchiwanie powołanych świadków (*call and cross examination of witnesses*), przy ścisłym stosowaniu w czasie postępowania *Federal Rules of Evidence*⁶⁹.

NTSB działa i prowadzi działalność związaną z dochodzeniem wypadków, opierając się na rozbudowanym zespole przepisów federalnych, z których należy wymienić:

- National Transportation Safety Board Reauthorization Act of 2006 (49 U.S.C. § 1101),
 - Public Availability of Information (49 U.S.C. Part 801),
 - Accident/Incident Investigation Procedures (49 U.S.C. Part 831),
 - Rules of Practice in Transportation; Accident/Incident Hearing and Report (49 U.S.C. Part 845),
 - Coast Guard – NTSB Transportation Marine Casualty Investigations (49 U.S.C. Part 850),
 - Memorandum of Understanding between NTSB and US Coast Guard regarding Marine Casualty Investigation (19.12.2008);
- Title 46 U.S.C. Shipping,
 - Reporting Marine Casualties (46 U.S.C. Chapter 61),
 - Investigating Marine Casualties (46 U.S.C. Chapter 63),
 - Suspension and Revocation (46 U.S.C. Chapter 77),
 - 46 Code of Federal Regulation Part 4 Marine Casualties and Investigations.

Odnośnie do przepisów międzynarodowych NTSB powiela *modus operandi* Coast Guard w zakresie IMO Code, zatem uwagi odnoszące się do kwestii powyżej są w pełni adekwatne do praktyki NTSB. Występująca nieuchronnie paralelność procedur NTSB i Coast Guard powoduje, *inter alia*, że przepisy NTSB stanowią, że Coast Guard (co do zasady) prowadzi tzw. dochodzenie wstępne w celu ustalenia,

⁶⁷ Zob. *Marine Safety Manual*, vol. V; B3-4 do B3-8 (*The IMO has suggested the SHEL model as a means for exploring the interaction of all parts of the marine transportation system in an accident and the Coast Guard has adopted it as its principle means of conducting on-scene fact finding*).

⁶⁸ Zob. 46 U.S.C. §§ 6302, 6305; 5 U.S.C. § 552(b); 46 C.F.R. §§ 4.09-5, 4.09-15, 4.09-17, 4.09-20.

⁶⁹ Zob. 46 U.S.C. §§ 6303, 6304; 46 C.F.R. § 4.19-5. Zob. *generally* *Marine Safety Manual*, vol. V at B7-I *et seq.*

czy wypadek ma charakter (np. *major marine casualty*), czy też zachodzą inne okoliczności, które uzasadniają udział NTSB w dochodzeniu⁷⁰. Formalną decyzję o wszczęciu dochodzenia w sprawie wypadku morskiego podejmuje Dyrektor Biura ds. badania wypadków morskich⁷¹. W razie formalnego wszczęcia postępowania przez NTSB ma ono priorytet przed wszelkimi postępowaniami innych agencji federalnych i stanowych, które wszczęły postępowanie w związku z danym wypadkiem⁷². Upoważnieni do działania w imieniu NTSB inspektorzy dochodzeniowi (*investigation-in-charge* – IIC) oraz równolegle współpracujący z nimi członek zarządu NTSB⁷³ dysponują niezwykle szerokim zestawem uprawnień niezbędnych do pozyskania wszelkich stosownych dokumentów, informacji i wyjaśnień pozwalających na jak najdokładniejsze ustalenie stanu faktycznego i przyczyn wypadku morskiego. W klasycznym postępowaniu dochodzeniowo-śledczym zakres wspomnianych uprawnień inspektora NTSB odpowiada zakresowi uprawnień Coast Guard (omówionych już powyżej)⁷⁴.

Z szerokim zakresem uprawnień dochodzeniowych NTSB wyraźnie zostały sprzężone ustalenia gwarantujące pełną ochronę prawną i profesjonalną stron uczestniczących w postępowaniu (np. jako świadkowie)⁷⁵ oraz reglamentujące ścisłą procedurę dochodzeniową mającą na celu ograniczenie do niezbędnego mi-

⁷⁰ 49 C.F.R. §§ 850.10-850.35.

⁷¹ Zob. 49 C.F.R. § 831.3.

⁷² Zob. 49 C.F.R. § 831.5.

⁷³ To *signum specificum* tej instytucji. O ile IIC działa jako merytoryczny podmiot wiodący i organizujący dochodzenie wypadkowe (49 C.F.R. § 831.8), o tyle członek zarządu NTSB (Board Member) pojawiający się w czasie postępowania traktowany jest jako oficjalny rzecznik NTSB (*The role of the Board member AT the scene of an accident investigation is as the official spokesperson for the safety Board*). Zob. 49 C.F.R. §831.8.

⁷⁴ Zob. 49 C.F.R. §831.8 (Investigator-in-charge), §831.9 (Authority of Board representatives):

1(a) General. Any employee of the Board, upon presenting appropriate credentials, is authorized to enter any property where an accident/incident subject to the Board's jurisdiction has occurred, or wreckage from any such accident/incident is located, and do all things considered necessary for proper investigation. Further, upon demand of an authorized representative of the Board and presentation of credentials, any Government agency, or person having possession or control of any transportation vehicle or component thereof, any facility, equipment, process or controls relevant to the investigation, or any pertinent records or memoranda, including all files, hospital records, and correspondence then or thereafter existing, and kept or required to be kept, shall forthwith permit inspection, photographing, or copying thereof by such authorized representative for the purpose of investigating an accident or incident, or preparing a study, or related to any special investigation pertaining to safety or the prevention of accidents. The Safety Board may issue a subpoena, enforceable in Federal district court, to obtain testimony or other evidence. Authorized representatives of the Board may question any person having knowledge relevant to an accident/incident, study, or special investigation. Authorized representatives of the Board also have exclusive authority, on behalf of the Board, to decide the way in which any testing will be conducted, including decisions on the person that will conduct the test, the type of test that will be conducted, and any individual who will witness the test; §831.9(c), §831.10 (Autopsies), §831.11 (Parties to the Investigation), §831.12 (Access to and release of wreckage, records, mail and cargo).

⁷⁵ Zob. 49 C.F.R. §831.7

Any person interviewed by an authorized representative of the Board during the investigation, regardless of the form of the interview (sworn, unsworn, transcribed, not transcribed, etc.) has the right to be accompanied, represented or advised by an attorney or non-attorney; §831.9(2).

nimum ingerencji władz dochodzeniowych w sferę eksploatacyjną, majątkową i osobową stron oraz podmiotów objętych postępowaniem. Obok wspomnianego powyżej, „klasycznego postępowania” dochodzeniowego na potrzeby NTSB została ustanowiona (i szeroko uregulowana legislacyjnie) instytucja tzw. publicznego przesłuchania (*public hearing*)⁷⁶. Zarząd NTSB, biorąc pod uwagę interes publiczny (*public interest*), może podjąć decyzję o wyznaczeniu posiedzenia w celu przeprowadzenia publicznego przesłuchania (§ 845.10). Przesłuchanie jest elementem proceduralnym w procesie dochodzeniowym NTSB⁷⁷ i ma, co do zasady, charakter jawny (*open to the public*), z wyjątkiem sytuacji, w której przedmiotem badania miałyby być *evidence of classified nature* lub dotyczyłoby to kwestii bezpieczeństwa narodowego (§ 845.3). W celu przeprowadzenia przesłuchania publicznego konstituuje się Zespół ds. Przesłuchań (Board of Inquiry) składający się z członka zarządu NTSB oraz jednego pracownika NTSB (§ 845.11). Zadaniem Zespołu ds. Przesłuchań jest przesłuchanie świadków, zabezpieczenie w formie protokołów z przesłuchań wszelkich uzyskanych danych i informacji związanych z wypadkiem morskim będącym przedmiotem dochodzenia (§ 845.11)⁷⁸. Niezależnie od charakteru proceduralnego działań podejmowanych przez NTSB, szeroki zakres uprawnień inspektorów dochodzeniowych (i Zespołu ds. Przesłuchań) jest skorelowany z precyzyjną strukturą regulacji karno-porządkowych, mających na celu większą efektywność egzekucyjną stosownych przepisów. Obok nich osobną grupę przepisów stanowią regulacje mające na celu zagwarantowanie pełnej poufności i ochrony danych osobowych (w bardzo szerokim tego słowa znaczeniu) oraz informacji handlowych, technicznych i związanych z bezpieczeństwem narodowym⁷⁹.

Wyznaczenie relacji i „linii demarkacyjnych” pomiędzy ustaleniami zawartymi w raportach końcowych, podsumowujących postępowanie w sprawie wypadków morskich prowadzone przez Coast Guard i NTSB, a postępowaniami cywilnymi, karnymi czy administracyjnymi sprawia wiele trudności interpretacyjnych i syste-

⁷⁶ Zob. 49 C.F.R. §845.1 do §845.51.

⁷⁷ Zob. 49 C.F.R. §845.2 (*nature of Hearing*):

Transportation accident hearings are convened to assist the Board in determining cause or probable cause of an accident, in reporting the facts, conditions, and circumstances of the accident, and in ascertaining measures which will tend to prevent accidents and promote transportation safety. Such hearings are factfinding proceedings with no formal issues and no adverse parties and are not subject to the Administrative Procedure Act (Pub. L. 89-554, 80 Stat. 384 (5 U.S.C. 554)).

⁷⁸ Opracowane szczegółowo zasady proceduralne przesłuchania publicznego (*Board of inquiry procedure*) dotyczą szczegółowo: Notice of hearing (§845.12), Designation of parties (§845.13), Powers of chairman of board of inquiry (§845.20), Hearing officer (§845.21), Technical panel (§845.22), Pre hearing conference (§845.22) i innych.

⁷⁹ Zob. 49 C.F.R. §831.6, zob. 49 C.F.R. §831.13:

(b) All information concerning the accident or incident obtained by any person or organization participating in the investigation shall be passed to the IIC through appropriate channels before being provided to any individual outside the investigation. Parties to the investigation may relay to their respective organizations information necessary for purposes of prevention or remedial action. However, no information concerning the accident or incident may be released to any person not a party representative to the investigation (including non-party representative employees of the party organization) before initial release by the Safety Board without prior consultation and approval of the IIC.

owych. Dochodzenie Coast Guard, podobnie jak dochodzenie NTSB, kończy się Raportem ustalającym fakty i przyczyny (prawdopodobne przyczyny) wypadku morskiego będącego przedmiotem postępowania. Raporty mogą też zawierać stosowne zalecenia praktyczne o charakterze prewencyjnym i postulaty *de lege ferenda*⁸⁰. Co do zasady, Casualty Reports sporządzane przez Coast Guard stosownie do Section 6301 nie są dopuszczane jako dowód w postępowaniach cywilnych lub administracyjnych, oprócz tych, które są wszczęte, *ex officio*, przez rząd USA⁸¹. I podobnie, zakazane jest wykorzystywanie NTSB Reports we wszystkich postępowaniach cywilnych⁸². Jednakże raporty takie dopuszcza się jako dowód w postępowaniu arbitrażowym, jakkolwiek sędziowie arbitrażowi nie są związani ustaleniami zawartymi w raportach⁸³.

Raporty dochodzeniowe, co powszechnie potwierdzają prawnicy amerykańscy, mogą być także użytecznym źródłem w postępowaniach cywilnych i gospodarczych, nawet jeżeli samych raportów, co do zasady, nie dopuszcza się jako oficjalnego środka dowodowego. O ile w postępowaniach cywilno-gospodarczych (sądowych czy arbitrażowych) przenikanie materiałów i ustaleń z raportów końcowych Coast Guard czy NTSB jest przejawem praktyki i niepisanego zwyczaju procesowego, podyktowanego pragmatyką pełnomocników i stron postępowania, o tyle w wypadku postępowań karnych, administracyjnych czy dyscyplinarno-zawodowych znajdują się uregulowania bezpośrednio umożliwiające lub dopuszczające wzajemne oddziaływania postępowań. Przykładowo Coast Guard, *ex lege*, informuje prokuratora federalnego (właściwego dla danego postępowania dochodzeniowego) o toczącym się dochodzeniu i jego rezultatach⁸⁴. W czasie toczącego się postępowania (nawet przed jego formalnym zakończeniem) Coast Guard może spowodować wszczęcie odrębnej procedury dyscyplinarno-zawodowej (uprawnienia zawodowe, licencje, certyfikaty kompetencyjne itp.),

⁸⁰ Zob. 46 U.S.C. §6305, 46 C.F.R., Sub-part 4.07.-10 (Report of Investigation):

(a) *At the conclusion of the investigation the investigation office shall submit to the Commandant via the Officer in Charge, Marine Inspection and the District Commander, a full and complete report of the facts as determined by his investigation, together with his opinions and recommendations in the premises (...)* (zob. również w tym zakresie – 46 C.F.R. Sub-part 4.07-15), zob. 49 C.F.R. §850.20. Zgodnie z 49 C.F.R. §845.40:

(a) *The Board will issue a detailed narrative accident report in connection with the investigation into those accidents which the Board determines to warrant such a report. The report will set forth the facts, conditions and circumstances relating to the accident and the probable cause thereof, along with any appropriate recommendations formulated on the basis of the investigation.*

(b) *The probable cause and facts, conditions, and circumstances of all other accidents will be reported in a manner and form prescribed by the Board.* Zob. 49 C.F.R. §831.4.

⁸¹ 46 U.S.C. § 6308(a). *Prior to this statute's enactment in 1996, some courts allowed Coast Guard reports to be admitted into evidence despite prohibition in Coast Guard regulations.* Zob. e.g., *In the matter of the Complaint of Nautilus Motor Tanker Co., Ltd*, 85 F.3d 105 (3d Cir. 1996) (*Coast Guard investigatory report admissible because Coast Guard regulatory ban could not overrule Federal Rule of Evidence 803(8)(C) public records exception*).

⁸² 49 U.S.C. § 1154(b).

⁸³ LeRoy Lambert, *The Use of Coast Guard Casualty Investigation Reports in Civil Litigation*, 34 J. Mar. L. & Commerce 75, 84 (2003).

⁸⁴ Zob. 46 C.F.R. §4.09-25.

jeżeli rezultaty postępowania dochodzeniowego uzasadniają takie działania⁸⁵. Ponadto, w sytuacjach przewidzianych w *Oil Pollution Act* oraz *The Comprehensive Environmental Response, Compensation and Liability Act* Coast Guard może spowodować wszczęcie odrębnego postępowania (przez tzw. wnioski o nałożenie kar) dotyczące kar finansowych (tzw. *Class I* i *Class II civil penalties*)⁸⁶. Na Coast Guard został nałożony, *expressis verbis*, obowiązek przekazania prokuratorowi federalnemu wszelkich informacji i dowodów, jeżeli w czasie postępowania powypadkowego zostały ujawnione fakty, które wskazywałyby na możliwość odpowiedzialności karnej podmiotów w jakikolwiek sposób związanych z toczącymi się postępowaniami. Innymi słowy, jest to obowiązek złożenia doniesienia o popełnieniu przestępstwa⁸⁷.

Sposób i zakres przekazywania informacji oraz materiałów dowodowych pomiędzy Coast Guard a innymi agencjami federalnymi został uregulowany w odrębnych porozumieniach⁸⁸. Ustawowy zakaz wykorzystywania raportów Coast Guard lub NTSB w postępowaniach cywilnoprawnych (jakkolwiek nadwątlony codzienną praktyką) nie ma zastosowania do federalnego postępowania administracyjno-karnego. Dla przykładu w sprawie *Chao v. Mallard Bay Drilling* OSHA oparła swoje postępowanie – w stosunku do armatora barek do eksploracji zasobów ropy naftowej i gazu w zakresie naruszenia przepisów bezpieczeństwa w miejscu pracy – na informacji dostarczonej poprzez dochodzenie Coast Guard w sprawie wypadku⁸⁹.

Jak zaznaczono na wstępie tej części opracowania, amerykański system organizacyjno-prawny dochodzeń w sprawie wypadków morskich wymyka się spod jasnych definicji i możliwości usystematyzowania metodologicznego. Z jednej strony bowiem system przyjmuje wszystkie zasadnicze cechy dochodzenia wypadków morskich regulowane przez międzynarodowe przepisy IMO (metodyka postępowania dochodzeniowego), z drugiej natomiast strony amerykański system dochodzenia powypadkowego jest (bo być musi) elementem bardzo złożonego systemu organizacji czy instytucji federalnych i stanowych z nałożoną na to siatką stosownych systemów jurydycznych. W efekcie, w odróżnieniu na przykład od stosunkowo klarownego systemu angielskiego, konieczne jest zastosowanie „wersji opisowej” systemu zamiast prób jego ścisłego zdefiniowania i zaklasyfikowania.

⁸⁵ Zob. 46 C.F.R. §4.09-35.

⁸⁶ *Marine Safety Manual*, vol. V at C1-4.

⁸⁷ 46 C.F.R. §4.23-1.

⁸⁸ Zob., e.g., MMS-Coast Guard Memorandum of Agreement, at C.2 (coordination of civil penalty proceedings).

⁸⁹ Zob. *Chao v. Mallard Bay Drilling*, 534 U.S. 235.

3.3. INNE SYSTEMY

Na tle, opisanego w pkt 3.1 i 3.2 niniejszego opracowania, systemu angielskiego i amerykańskiego przedstawione w dalszej części rozwiązania przyjęte w Irlandii, Kanadzie i Australii mają wyraźne cechy rozwiązań wtórnych. Są, innymi słowy, modyfikacją (w większym lub mniejszym stopniu) czy swoistą syntezą (z uwzględnieniem cech specyficznych i właściwych dla konkretnego porządku prawnego) wzorca amerykańskiego lub angielskiego. Dlatego też prezentacja dotycząca trzech wyżej wymienionych krajów jest zawężona do wskazania ogólnego zarysu struktury i uregulowań prawno-organizacyjnych przy uwzględnieniu cech charakterystycznych dla poszczególnych struktur.

3.3.1. IRLANDIA

Organem powołanym do badania wypadków morskich jest Komisja do spraw badania wypadków morskich (*Marine Casualty Investigation Board* – MCIB). MCIB został powołany na podstawie ustawy z 05.06.2002 r., w szczególności rozdziału 7(1) Aktu ws. Żeglugi (Badanie Wypadków Morskich) z 2000 r. (ze zm.)⁹⁰ – zwany dalej MCIB Act. Przepisy MCIB Act konstytuują nie tylko podstawy organizacyjno-strukturalne MCIB, ale również zasady proceduralne postępowania ws. wypadków morskich. Zgodnie z Sec. 7(2)(1) – MCIB Act, MCIB jest niezależnym organem administracyjnym stanowiącym odrębną osobę prawną⁹¹. To nadanie osobowości prawnej MCIB, podkreślające rangę, jaką przypisuje się temu organowi w systemie prawa irlandzkiego, wzmocniono jeszcze zapisami dotyczącymi niezależności organizacyjnej i funkcjonalnej. MCIB, zgodnie z Sec. 19 – MCIB Act, jest mianowicie samodzielną strukturą prawną, z własnym funduszem bezpośrednio ustalonym przez parlament irlandzki (Oireachtas).

Formalno-organizacyjnie MCIB jest włączone w strukturę Ministerstwa Transportu (o czym poniżej przy omawianiu struktury MCIB), jednak przepisy MCIB Act konsekwentnie ograniczają wpływy i możliwości ingerowania przedstawicieli administracji rządowej w działanie MCIB i prowadzone postępowanie dochodzeniowe. Na przykład Sec. 8-A, *expressis verbis*, przewiduje: „Komisja powinna być niezależna od Ministra w realizacji swoich funkcji statutowych i generalnie winna być niezależna od jakichkolwiek osób czy podmiotów prawnych, w szczególności tych, których sfera działania lub sytuacja mo-

⁹⁰ Irish Statute Book, Acts of the Oireachtas.

Statutory Authority of 5 June 2002 – Merchant Shipping (Investigation of Marine Casualties) Act. Zob. <http://www.irishstatutebook.ie/2000/en/act/pub/0014/index.html>

⁹¹ (1) *The Board shall be a body corporate with perpetual succession and an official seal and Power to Sue and be sued in its corporate name and, with the consent of the Minister, to acquire, hold and dispose of land Or Any other property.*

głyby pozostawać w konflikcie interesów z celami statutowymi i działaniami Komisji”.

Działaniami MCIB kieruje pięcioosobowy zarząd (w tym przewodniczący i jego zastępca). Wszyscy członkowie zarządu powołani są, formalnie, przez Ministra Transportu na pięcioletnie kadencje. Aby ograniczyć ewentualne oddziaływanie Ministra Transportu na kwestie personalne (a, *de facto*, na działania MCIB), niezwykle rygorystycznie i wąsko zostały uregulowane przesłanki formalne i materialne, które mogą stanowić podstawę do odwołania, przed upływem kadencji, członków zarządu MCIB⁹². Obok zarządu, *sensu stricto*, oraz zespołu administracyjnego i biurowego (wraz z Secretar-General of the Department of the Marine and Natural Resources) merytoryczne funkcje związane z prowadzeniem i nadzorem nad postępowaniem dochodzeniowym sprawuje Chief Surveyor (16.—(1) *The Board may, from time to time, engage such consultants, advisers and investigators (including investigators nominated by the Chief Surveyor from the Marine Survey Office of the Department of the Marine and Natural Resources) as it considers necessary for the performance of its functions and any fees due to a consultant or adviser or investigator (other than an investigator from the Marine Survey Office) so engaged shall be paid by the Board out of moneys made available by the Oireachtas.*

Poza wspomnianym już MCIB Act, z przepisów wewnętrznych, krajowych, mających bezpośrednie zastosowanie do procedury prowadzenia postępowania ws. wypadków morskich, należy wymienić zespół regulacji pod zbiorczą nazwą Merchant Shipping Acts 1994–1998.

Wśród przepisów międzynarodowych obowiązuje „kanon” regulacji IMO i UE, mianowicie:

- IMO Code (Casualty Investigation Code) określony Res. A 849(20) oraz Res. A 884(21) wraz z ekspektatywą związaną z nowymi, obligatoryjnymi (po 01.01.2010 r.) regulacjami IMO w zakresie przewidzianym Res. MSC 257(84) z 16.05.2008 r. wraz z Res. MSC 255(84),

⁹² Zob. np.:

- (5) *The Minister may remove the Chairperson or other member of the Board from office:*
 (a) *if the Chairperson or member becomes incapable through ill-health of effectively performing his or her functions,*
 (b) *for stated misbehaviour, or*
 (c) *notwithstanding section 8, if the Chairperson's or member's removal appears to the Minister to be necessary for the effective performance by the Board of its functions, and the Minister shall cause to be laid before each House of the Oireachtas a statement in writing of the reasons for any such removal.*
 (6) *Where the Chairperson or other member of the Board—*
 (a) *is adjudged bankrupt or makes, under the protection or procedure of a court, a composition or arrangement with creditors, or*
 (b) *is convicted on indictment by a court of competent jurisdiction, he or she shall thereupon be disqualified from holding, and shall cease to hold, office as Chairperson or member of the Board.*

- Dyrektywa 2002/59/EC oraz Dyrektywa 1999/35/EC zmienione Dyrektywą 2009/18/WE zmieniającą ww. dyrektywy i ustanawiającą podstawowe zasady regulujące dochodzenie w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego.

Przedmiotem postępowania są wypadki morskie (*marine casualty*) dotyczące lub mające związek z eksploatacją statków (tj. *an Irish registered vessels* oraz jakichkolwiek innych statków na/lub kontrolowanych/przyległych do *Irish waters*). Stosowne definicje znajdują się w Sec. 2 – MCIB Act⁹³. Po zaistnieniu zdarzenia mającego znamiona wypadku morskiego osoby związane z eksploatacją danego statku (bardzo szeroki zakres podmiotowy – Sec. 23 (1)) zobowiązane są do niezwłocznej notyfikacji oraz do pełnego raportu o wypadku (Sec. 23 i 24) do MCIB (do *Chief Surveyor*). Na podstawie uzyskanych informacji MCIB podejmuje (lub nie) decyzję o wszczęciu postępowania powypadkowego. Jak podkreśla wyraźnie Sec. 25 (1): „Celem postępowania dochodzeniowego przewidzianym niniejszym Aktem jest ustalenie przyczyny lub przyczyn wypadku morskiego w celu sformułowania zaleceń o charakterze prewencyjnym”.

MCIB zostało wyposażone legislacyjnie w bardzo szeroki zakres uprawnień władczych i dochodzeniowych, umożliwiających jak najefektywniejsze pozyskanie wszelkich informacji, dokumentów i relewantnych środków dowodowych związanych z badanym wypadkiem morskim (Sec. 26 do 32 Act). Odnoszą się one, *inter alia*, do:

- możliwości stosowania środków przymusu bezpośredniego, wstępu do pomieszczeń statkowych i biurowych *etc.* (*power to conduct investigation*),
- uzyskania sądowego nakazu przeszukania (*search warrant*),
- uprawnień prowadzących postępowanie w zakresie przesłuchiwania osób (*power of investigators*),
- możliwości zatrzymania statku (*detention of and interference with vessel*),
- pozyskiwania danych informatycznych (i na innych nośnikach) oraz danych medycznych.

⁹³ Zob. np.: Sec. 2 “*marine casualty*” means an event or process which causes or poses the threat of:

(a) death or serious injury to a person;

(b) the loss of a person overboard;

(c) significant loss or stranding of, or damage to, or collision with, a vessel or property; or

(d) significant damage to the environment,

in connection with the operation of

(i) a vessel in Irish waters;

(ii) an Irish registered vessel, in waters anywhere; or

(iii) a vessel normally located or moored in Irish waters and under the control of a resident of the State, in international waters contiguous to Irish waters.

Szeroki zakres uprawnień dochodzeniowych połączono z synchronizowanym zestawem przepisów karnych mających zastosowanie w razie naruszenia prawa przez osoby/podmioty zobowiązane do współpracy i ujawnienia wszelkich informacji i materiałów dowodowych związanych z toczącym się postępowaniem (Sec. 41 i 42 – MCIB Act). Dodatkowym środkiem (trzeba przyznać, że dosyć dyskusyjnym z punktu widzenia oceny prawnej) jest przepis Sec. 37(1) – MCIB Act stanowiący ustawowe zwolnienie z ewentualnej odpowiedzialności inspektorów dochodzeniowych w związku z wykonywaniem czynności dochodzeniowych pod warunkiem działania w „dobrej wierze”⁹⁴. Postępowanie kończy się wydaniem i opublikowaniem (do wiadomości publicznej) Raportu ws. ustaleń związanych z dochodzeniem (*Reports of Findings of Investigation*) – (Sec. 34 – MCIB Act)⁹⁵. Zakres raportu jest wyznaczony w celu postępowania MCIB. Wspomniany już zapis Sec. 25(1) stanowiący o tym, że postępowanie prowadzone przez MCIB powinno mieć charakter stricte „techniczny” (to jest ustalenie przyczyn wypadku w celu sformułowania wniosków prewencyjnych), został uzupełniony o istotny zapis ograniczający.

Według Sec. 25(2) – MCIB Act: „Celem postępowania dochodzeniowego nie może być ustalenie winy czy zawinionego błędu”⁹⁶. Zgodnie z tym zapisem oraz z Sec. 35 – MCIB Act Raport MCIB ws. badania wypadku morskiego powinien zawierać zapis wszelkich ustaleń poczynionych przez inspektora dochodzeniowego w czasie postępowania. Jeżeli było możliwe ustalenie przyczyny (lub prawdopodobnej przyczyny) wypadku morskiego będącego przedmiotem dochodzenia, ustalenia takie powinny się również znaleźć w raporcie. Raport musi zawierać (a zatem fragment obligatoryjny) zalecenia oraz rekomendacje prewencyjne i o charakterze *de lege ferenda*, oparte na ustaleniach dochodzenia⁹⁷. MCIB Act nie reguluje, *expressis verbis*, możliwości, zasad i zakresu

⁹⁴ Zob. Sec. 37 – Immunities from claims:

37. – (1) *The Minister, the Board, an investigator investigating a marine casualty and any other person involved in an investigation or preparing a report shall be immune from all claims for damages arising from the conduct of the investigation and the publication of the report of such investigation, where they act in good faith.*

(2) *In subsection (1), "report" includes a draft report referred to in section 36 (1), an interim report under section 34 (4) and a draft interim report, and it also includes written observations on a draft report or draft interim report, and comments on any such observations, as referred to in section 36.*

⁹⁵ Zob. Sec. 34 (1) i (2):

(1) *The Board shall publish a report of an investigation into a marine casualty in such form as it thinks appropriate and shall immediately transmit a copy to the Minister.*

(2) *The Board shall endeavour to publish the report within 9 months after the notification of the marine casualty under section 23.*

⁹⁶ Zob. Sec. 35 (4):

(4) *Although it shall not be the purpose of the report to attribute blame or fault, section 25 shall not prevent the reporting of relevant findings of an investigator in accordance with subsection (1), the indicating of the cause or causes or probable cause or causes of the casualty in accordance with subsection (2) or the making of recommendations in accordance with subsection (3), of this section.*

⁹⁷ Zgodnie z Sec. 36 – Act, Raport Końcowy powinien być poprzedzony projektem raportu końcowego, do którego wszystkie zainteresowane strony mogą wnieść uwagi i zastrzeżenia (w ciągu 28 dni).

dopuszczenia Raportu MCIB (i materiałów dowodowych pozyskanych w czasie postępowania) jako środka procesowo-dowodowego w innych postępowaniach (cywilnych, karnych czy administracyjnych). Należy zatem przyjąć, że system irlandzki podobny jest w tym zakresie do angielskich rozwiązań legislacyjnych (zob. pkt 3.1 *in fine*)⁹⁸.

3.3.2. KANADA

Organem powołanym do badania wypadków morskich jest Kanadyjska Komisja Bezpieczeństwa ds. badania wypadków transportowych (*Canadian Transportation Investigation and Safety Board* – TSB). TSB został utworzony i działa zgodnie z Aktem Parlamentu z 29.06.1989 r. (TSB Act)⁹⁹. TSB jest wysoce niezależną strukturalnie i funkcjonalnie agencją rządową wyposażoną w osobowość prawną, występującą formalnoprawnie jako przedstawiciel (*agent*) Monarchy Kanady (w reprezentacji Generalnego Gubernatora Kanady – *Canadian Governor General*)¹⁰⁰. Konsekwencją tak „wysokiego” usytuowania TSB w strukturze administracyjno-rządowej jest, *de facto*, oddanie TSB bezpośrednio pod nadzór Parlamentu Kanadyjskiego, z rozbudowanym zakresem (po stronie TSB) obowiązków sprawozdawczych i monitoryjnych (Sec. 13 – TSB Act). Konsekwentnie powiązano wysoką rangę i niezależność organizacyjną z wieloma zapisami gwarantującymi i potwierdzającymi samodzielność operacyjno-funkcjonalną¹⁰¹.

Podstawowa struktura organizacyjno-personalna TSB została uformowana przez TSB Act w sposób następujący:

- Zarząd (Board) TSB składający się z pięciu członków (w tym Przewodniczący Zarządu – *Chairperson of the Board*). Członkowie Zarządu mianowani są (na siedmioletnie kadencje) bezpośrednio przez Gubernatora Generalnego Kanady (bezpośrednia konsekwencja usytuowania organizacyjnego TSB zgodnie z Sec. 11 – TSB Act),
- trzech dyrektorów technicznych merytorycznie odpowiedzialnych za kierowanie jednostkami dochodzeniowymi TSB:
 - Dyrektor ds. Dochodzenia Wypadków Lotniczych,

⁹⁸ Informacja uzyskana od prawników irlandzkich w dniu 30.01.2009 r.

⁹⁹ Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act (1989, c.3), zob. http://laws.justice.gc.ca/en/showdoc/cs/C-23.4/bo-ga:s_22/20090608/en#anchorbo-ga:s.

¹⁰⁰ Zob. Sec. 11(1) i 11(4) – TSB Act:

11.(1) The Board is a body corporate and is for all purposes an agent of Her Majesty, and the duties and powers of the Board under this Act may be exercised only as an agent of Her Majesty.

11.(4) Actions, suits or other legal proceedings in respect of any right or obligation acquired or incurred by the Board on behalf of Her Majesty, whether in its name or in the name of Her Majesty, may be brought or taken by or against the Board in the name of the Board in any court that would have jurisdiction if the Board were not an agent of Her Majesty.

¹⁰¹ Zob. Sec. 5(2), Sec. 7(1), Sec. 10(2), Sec. 14 (3) i inne.

- Dyrektor ds. Dochodzenia Wypadków Kolejowych i Sieci Przesyłowych,
- Dyrektor ds. Dochodzenia Wypadków Morskich.

Dyrektorom poszczególnych jednostek podlegają inspektorzy dochodzeniowi i personel techniczno-administracyjny. Jak wynika z przedstawionej struktury, TSB Act przyjął amerykański model – multimodalnej organizacji centralnej odpowiedzialnej za prowadzenie dochodzeń w sprawie wypadków transportowych (różne środki transportu) oraz wypadków i uszkodzeń sieci przesyłowej nośników energii (tzw. *transportation occurrence*)¹⁰². Co do zasady, kompetencjom TSB nie podlegają wypadki transportowe z udziałem wojskowych środków transportu (Sec. 18(2))¹⁰³.

Dopiero w tak szerokim zakresie TSB Act precyzuje (Sec. 2), że „wypadkiem morskim” (*marine occurrence*) jest:

- jakiegokolwiek wypadek lub incydent związany z eksploatacją i funkcjonowaniem statku

oraz

- jakiegokolwiek sytuacji lub warunki, w których Zarząd TSB ma uzasadnione podstawy do uznania, że oddziaływały (mogły oddziaływać) na wypadki lub incydenty określone w pkt. powyżej¹⁰⁴.

Podstawą prawną funkcjonowania i działalności dochodzeniowej TSB, obok wspomnianego już TSB Act, są, w szczególności:

- Transportation Safety Board Regulations 1992 (SOR/92-446) – (TSB Regulation),
- Access to Information Act (1983),
- Privacy Act 1985 i inne.

W zakresie przepisów międzynarodowych TSB, *in extenso*, przyjęła za podstawy działania w zakresie dochodzenia wypadków morskich IMO Code (*Casualty Investigation Code*) zgodnie z Res. A 849(20) oraz Res. A 884(21). Bio-

¹⁰² Zob. Sec. 2 (“*transportation occurrence*” means an aviation occurrence, a railway occurrence, a marine occurrence or a pipeline occurrence).

¹⁰³ Niezależnie od powyższego wyłączenia Sec. 3(6) wprowadza generalną klauzulę restrykcyjną:
(6) *The application of this Act, or any provision thereof, in respect of transportation occurrences referred to in subsection 18(3) is subject to such restrictions in the interests of national security as are provided by the National Defence Act or by regulations made under that Act or as the Governor in Council is hereby authorized to prescribe by order.*

¹⁰⁴ Sec. 3(2) ustalając zakres TSB Act stwierdza, że:

(2) *This Act applies in respect of marine occurrences*

(a) *in Canada; and*

(b) *in any other place, including waters described in subsection (3), if*

(i) *Canada is requested to investigate the marine occurrence by an appropriate authority,*

(ii) *the marine occurrence involves a ship registered or licensed in Canada, or*

(iii) *a competent witness to, or person having information concerning a matter that may have contributed to, the marine occurrence arrives or is found at any place in Canada.*

(3) *This Act also applies in respect of marine occurrences or pipeline occurrences related to an activity concerning the exploration or exploitation of the continental shelf.*

rać pod uwagę dotychczasową praktykę, należy antycypować, że nowy Kodeks IMO (Res. MSC 257(84) oraz (Res. MSC 255(84)) zostanie implementowany do praktyki i procedury TSB nie później niż 01.01.2010 r. Zgodnie z Sec. 7 – TSB Act:

„Celem działań TSB jest postęp w zakresie bezpieczeństwa transportowego, który powinien być realizowany przez:

- a) prowadzenie niezależnych postępowań dochodzeniowych (włączając w to, jeżeli uznane zostanie to za niezbędne, przesłuchania publiczne) mających na celu ustalenie pełnego stanu faktycznego niezbędnego do określenia przyczyn wypadku i czynników współodpowiedzialnych za powstały wypadek,
- b) zidentyfikowanie, na podstawie poczynionych ustaleń, niedociągnięć, usterek i nieprawidłowości w zakresie bezpieczeństwa,
- c) sformułowanie zaleceń o charakterze prewencyjnym,
- d) opublikowanie i publiczne rozpropagowanie ustaleń dochodzenia”.

Klasycznie techniczny charakter zakresu i celu prac TSB realizuje w pełni linie regulacji IMO.

Podstawą do wszczęcia przez TSB postępowania dochodzeniowego jest zgłoszenie wypadku morskiego (w zakresie podmiotowym i przedmiotowym szczegółowo uregulowane w TSB Regulation)¹⁰⁵. Na podstawie dostępnych informacji TSB podejmuje decyzję o wszczęciu (czy też o odmowie wszczęcia) postępowania dochodzeniowego w sprawie danego wypadku morskiego¹⁰⁶. Co do zasady, z chwilą podjęcia działań przez TSB nie mogą być wszczęte (a już wszczęte postępowania ulegają zakończeniu) jakiegokolwiek inne postępowania w tej samej sprawie, prowadzone przez inne agencje czy komisje rządowe (tzw. *exclusive jurisdiction of TSB*)¹⁰⁷. Ta wyłączość, co należy podkreślić, odnosi się do tzw. postępowań technicznych (okoliczności i przyczyny wypadku), nie zaś do postępowań związanych z ewentualną odpowiedzialnością cywilną, karną czy administracyjną, prowadzonych w ramach odrębnych działań. Postępowanie prowadzone jest przez *Director of Investigation (Marine)* i wyznaczo-

¹⁰⁵ Zob. sec. 3 (mandatory Reporting), Sec. 7 (Voluntary Reporting) Regulation TSB:

Any person having knowledge of any accident, incident or special situation associated with the operation of a ship, (...) my report to the Board any the person believes is relevant.

Zob. również Sec. 22 – TSB Act.

¹⁰⁶ Zob. Sec. 14, 15, 16, 17, 18 – TSB Act.

¹⁰⁷ Zob. Sec. 14(3) – TSB Act:

(3) *Notwithstanding any other Act of Parliament,*

(a) *no department, other than the Department of National Defence, may commence an investigation into a transportation occurrence for the purpose of making findings as to its causes and contributing factors if*

(i) *that transportation occurrence is being or has been investigated by the Board under this Act, or*

(ii) *the department has been informed that that transportation occurrence is proposed to be investigated by the Board under this Act; and*

(b) *where an investigation into a transportation occurrence is commenced by the Board under this Act after an investigation into that transportation occurrence has been commenced by a department, other than the Department of National Defence, the department shall forthwith discontinue its investigation, to the extent that it is an investigation for the purpose of making findings as to the causes and contributing factors of the transportation occurrence.*

nych przez niego *investigators* przy wsparciu logistycznym personelu administracyjnego i technicznego TSB (oraz, w miarę potrzeby, osób „z zewnątrz” zatrudnionych przez TSB – zob. Sec. 8 (2) TSB Act). TSB Act wyposażył zespół wyjaśniająco-dochodzeniowy w wiele uprawnień w zakresie przeszukań i dostępu do pomieszczeń (Sec. 19(1) TSB Act), zajęć i przejmowania materiałów dowodowych oraz dostępu do informacji (Sec. 19(2) do Sec. 19(16), Sec. 28 TSB Act, Sec. 9, Sec. 30 TSB Regulation i inne). Kompetencje TSB wzmocnione są zestawem przepisów karnych i administracyjno-porządkowych (Sec. 35 i 36 TSB Act). Postępowanie w sprawie badania wypadku morskiego kończy się sporządzeniem i opublikowaniem Raportu TSB w sprawie wypadku morskiego¹⁰⁸.

Zakres merytoryczny Raportu zdeterminowany jest nie tylko techniczną delimitacją prac TSB (omówiony powyżej przepis Sec. 7 – TSB Act), ale również zastrzeżeniami przewidzianymi w Sec. 7(2), (3) i (4) – TSB Act, które, *inter alia*, stwierdzają, że:

„(2) Przy dokonywaniu ustaleń przez TSB co do przyczyn (bezpośrednich i pośrednich) badanego wypadku morskiego nie jest celem funkcjonalnym TSB ustalenie w zakresie winy czy też odpowiedzialności karnej lub cywilnej¹⁰⁹,

(3) ustalenia TSB nie mogą być przyjęte jako podstawa do przypisania jakiegokolwiek stronie winy lub odpowiedzialności cywilnej czy karnej,

(4) ustalenia TSB nie stanowią wiążącego dowodu w jakichkolwiek postępowaniach sądowych, arbitrażowych czy administracyjnych (generalnie wyłącznie prejudycjalne)”,¹¹⁰.

Przyjęta przez TSB Act i związane z nim regulacje zasada bardzo rygorystycznego zawężenia celów i zakresu działania TSB do ustaleń czysto faktograficznych, dotyczących wyłącznie ustalenia okoliczności wypadku i jego przyczyn, zostaje wzmocniona dodatkowo rozbudowanym zespołem przepisów mających zagwarantować poufność informacji, dokumentów, danych osobowych pozyskanych podczas dochodzenia wraz z ochroną prawną osób uczestniczących, współpracujących czy biorących udział w jakimkolwiek zakresie w toczącym się postępowaniu powypadkowym¹¹¹.

¹⁰⁸ Zob. Sec. 24(1) – TSB Act:

24.(1) *On completion of any investigation, the Board shall prepare and make available to the public a report on its findings, including any safety deficiencies that it has identified and any recommendations that it considers appropriate in the interests of transportation safety.*

¹⁰⁹ Ale, zob. Sec. 7(2) – TSB Act, *in fine*:

(...) but the Board shall not refrain from fully reporting on the causes and contributing factors merely because fault or liability might be inferred from Board's findings.

¹¹⁰ Zob. również Sec. 32 i 33 – TSB Act (*Evidence of investigators*).

¹¹¹ Zob. Sec. 28, 29, 30, 31 – TSB Act.

3.3.3. AUSTRALIA

Organem powołanym do badania wypadków morskich jest Australijskie Biuro Bezpieczeństwa Transportu (*Australian Transport Safety Bureau – ATSB*). ATSB został utworzony i działa zgodnie z aktem z 2003 r. dotyczącym dochodzeń ws. bezpieczeństwa transportu (TSI Act) oraz rozporządzeniem z 2003 r. dotyczącym dochodzeń ws. bezpieczeństwa transportu (TSI Regulation)¹¹². ATSB jest funkcjonalnie niezależnym organem administracyjnym wchodzącym organizacyjnie w skład Ministerstwa Infrastruktury i Transportu¹¹³.

Jednocześnie prawo australijskie wprowadza swoisty dychotomiczny system organizacyjny dotyczący bezpieczeństwa na morzu i badania wypadków morskich. Wypadek morski powinien być zgłoszony zarówno do ATSB, jak i do Australijskiego Urzędu Bezpieczeństwa Morskiego (*Australian Maritime Safety Authority – AMSA*)¹¹⁴. AMSA, podobnie jak ATSB, wchodzi organizacyjnie w skład Ministerstwa Infrastruktury i Transportu. AMSA działa na podstawie *Australian Maritime Safety Authority Act 1990 (Cth) – AMSA Act*. Zgodnie z Sub-section 6(ca) AMSA Act – jednym z zadań statutowych AMSA jest współdziałanie z Dyrektorem Wykonawczym ATSB w związku z prowadzonymi przez ATSB dochodzeniami w sprawie wypadków.

Na dychotomię organizacyjną nakłada się dwutorowy mechanizm raportowania o występowaniu wypadków morskich, to jest:

- Generalny System Raportowania Wypadków (General Incident Reporting), dotyczący m.in. zderzeń statków, ich uszkodzeń, spraw załogowych i innych,
- raportowanie związane z zanieczyszczeniem środowiska (Pollution Reporting) – dotyczące między innymi wylądowania/wycieku ponad przewidzianą normę (w tym prawdopodobnego) oleju, substancji chemicznych lub niebezpiecznych¹¹⁵.

Dostrzegając trudności praktyczne ze swoistą multimodalnością organizacyjno-raportową zarówno TSI Act (Sec. 20), jak i TSI Regulation (Reg. 3.6),

¹¹² Transport Safety Investigation Act 2003 (No. 18, 2003) [*An Act provide for investigation of transport accidents and other matters affecting transport safety, and for related purposes*]. Zob. <http://www.comlaw.gov.au/ComLaw/Legislation/ActCompilation1.nsf/all/search/7FEF155666B8187CA2575A2000E5257> Transport Safety Investigation Regulation 2003 (Staturey Rules 2003, no. 158).

¹¹³ Australian Governmental Department of Infrastructure, Transport, Regional Development and Local Government.

¹¹⁴ AMSA reprezentuje Australię na forum IMO i jest odpowiedzialna za koordynację procesu implementacji międzynarodowych przepisów IMO do australijskiego systemu prawnego.

¹¹⁵ W razie zderzenia statków (połączonego z zanieczyszczeniem środowiska) dochodzi do naturalnego zbiegu obu systemów raportowania.

przyjmuje się, że Raport wypadkowy zgłoszony do AMSA jest równoznaczny ze zgłoszeniem Raportu do ATSB.

Struktura organizacyjna ATSB odzwierciedla typ multimodalnej organizacji do badania wypadków różnych środków transportu i sieci przesyłowych.

Na czele ATSB stoi Dyrektor Wykonawczy (*Executive Director*) wraz z dwoma dyrektorami odpowiedzialnymi za sprawy wewnętrzne i międzynarodowe (*Business and Planning Business Manager* oraz *Director International*).

Merytoryczną pracą dochodzeniową kierują trzej dyrektorzy techniczni:

- Dyrektor ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (*Director of Aviation Safety Navigation*), któremu podlegają trzy zespoły dochodzeniowe i zespół pomocniczy (techniczno-administracyjny),
- Dyrektor ds. Dochodzeń Związanych z Bezpieczeństwem Komunikacji Naziemnej (*Director Surface Safety Investigation*), któremu podlegają:
 - Jednostka Dochodzenia Morskiego (*Marine Investigation Unit – MIU*),
 - Jednostka Dochodzenia Kolejowego (*Rail Investigation Unit*),
- Dyrektor ds. Strategii i Rozwoju (*Director Strategy and Capabilities*), któremu podlegają jednostki administracyjne, odpowiedzialne za politykę informacyjną, za szkolenia itp.

Z punktu widzenia niniejszego opracowania uwaga zostanie skupiona na Jednostce Dochodzeń Morskich (MIU) odpowiedzialnej merytorycznie za badanie wypadków morskich. ATSB (MIU), jak zaznaczono na wstępie, jest strukturą organizacyjną będącą częścią Ministerstwa Infrastruktury. Dla jednoznacznego wyjaśnienia i podkreślenia pełnej niezależności ATSB, niezależnie od miejsca w strukturze organizacyjnej, Sec. 15 (*Independence*), TSI Act stwierdza, że: „(...) Dyrektor Wykonawczy ATSB, w zakresie swoich statutowych uprawnień, jest w pełni niezależny od jakichkolwiek poleceń i sfery kompetencyjnej Ministra czy Sekretarza Stanu”.

Pośród przepisów krajowych wyznaczających zasadnicze ramy działania ATSB należy wymienić, cytowane już:

- TSI Act,
- TSI Regulation,
- Navigation (Confidential Marine Reporting Scheme) Regulation 2004,
- TSI Act 2003 and Questions and Answers,
- Navigation Act 1912 (Marine),
- Australian Maritime Safety Authority Act 1990.

Istotną wagę przypisano regulacjom międzynarodowym. Sec. 17, TSI Act (*International Obligation*) nałożono na Dyrektora Wykonawczego ATSB obowiązek pełnej i ścisłej implementacji do procedur związanych z zakresem dzia-

łania ATSB w aktualnych regulacjach międzynarodowych¹¹⁶. Realizując zobowiązanie z Sec. 17 TSI Act, potwierdzono, *expressis verbis*, zastosowanie:

- rozdz. 1, Reg. 1 Aneksu do SOLAS 1974 ze zmianami,
- art. 23 do LL 1966,
- art. 21 Timor Sea Treaty (pomiędzy Australią a Timorem Wschodnim) – Dili z 20.05.2002 r.,
- art 94(7) UNCLOS 1982¹¹⁷.

Przywołany już Sec. 17(2) potwierdza również bezpośredni obowiązek stosowania IMO Code (*Casualty Investigation Code* – Rez. A.849(20) ze zmianami A.884(21)). Nowy IMO Code z 2008 r. (Res. MSC 257(84), w związku z Res. MSC 255(84)), zastąpi starsze regulacje po wejściu w życie z dniem 01.01.2010 r.

TSI Act (o „multimodalnym” charakterze) ma co do zasady zastosowanie w związku z wypadkami (*accident*). Przez wypadek należy rozumieć:

„(-) sprawę będącą przedmiotem dochodzenia z udziałem środka transportowego (*transport vehicle*) w sytuacji, w której:

- a) nastąpił zgon lub ciężkie uszkodzenie ciała w związku z wypadkiem związanym z eksploatacją środka transportu;
- b) środek transportu został zniszczony lub poważnie uszkodzony w rezultacie wypadku związanego z eksploatacją dużego środka transportu;
- c) nastąpiło zniszczenie lub poważny uszczerbek majątkowy w rezultacie wypadku związanego z eksploatacją danego środka transportu”¹¹⁸.

W zakresie kompetencji MIU przedmiotem postępowania będą wypadki związane ze statkami australijskimi (*Australian Ships*) lub ich dotyczące – bez względu na miejsce wypadku – lub wypadki dotyczące jakiegokolwiek innego statku (*Ship*), do których doszło na wodach australijskich (*Australia*).

TSI Act, stosując przyjętą powszechnie w tego typu aktach praktykę, wprowadza bardzo długą listę definicji ustawowych (Sec. 3 – *Definitions*). Odnosi się to między innymi do użytych powyżej określeń *Australian Ships*, *Ships Australia* itp.

Cel i zakres działań MIU, o wyraźnym technicznym charakterze, zdefiniowano w Sec. 7(1), Sec. 11(2) TSI Act. Przewiduje się tam, między innymi, że:

¹¹⁶ Zob. Sec. 17 – TSI Act:

(1) *The Executive Director must ensure that the Executive Director's powers under this Act are exercised in a manner that is consistent with Australia's obligations under international agreements (as in force from time to time) that are identified by the regulations for the purposes of this section.*

(2) *In exercising powers under this Act, the Executive Director must also have regard to any rules, recommendations, guidelines, codes or other instruments (as in force from time to time) that are promulgated by an international organization and that are identified by the regulations for the purposes of this section.*

¹¹⁷ SOLAS 1974 – the International Convention for the Safety of Life at Sea, London, 01.11.1974 r. ze zm.; LL 1966 – the International Convention on Load Line – London 05.04.1966 r. ze zm.; UNCLOS 1982 – the United Nations Convention on the Law of the Sea – Montego Bay, 10.12.1982 r.

¹¹⁸ “*Transport vehicle*” – means an aircraft, ship or rail vehicle – zob. Sec. 3 (Definitions) – TSI Act.

„Głównym celem ATSB (MIU) jest poprawa bezpieczeństwa transportu przez:

- stałe raportowanie spraw związanych z bezpieczeństwem transportu,
- prowadzenie niezależnych postępowań dochodzeniowych w związku z wypadkami transportowymi i innymi wypadkami, które mogą mieć związek lub wpływ na bezpieczeństwo transportu,
- formułowanie rekomendacji i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa transportowego na podstawie ustaleń dochodzeniowych,
- publikacje ustaleń postępowania dochodzeniowego ze względu na bezpieczeństwo transportowe”¹¹⁹.

Podstawą podjęcia decyzji przez ATSB (*Executive Director*) o wszczęciu (bądź nie) procedury badania wypadku morskiego jest Raport Zgłoszeniowy (*Immediate Reports* i *Written reports within 12 hours*) – Sec. 18 i 19 TSI Act, dokonany przez podmioty związane z eksploatacją danego statku czy jakkolwiek osobę, która przyjęła informację o wypadku.

Postępowanie dochodzeniowo-wyjaśniające prowadzone jest przez *Executive Director* i *Delegate Investigators* (przy możliwości zwrócenia się o pomoc do niezależnych ekspertów – niezatrudnionych w ATSB). TSI Act poświęcił bardzo dużo miejsca przepisom w zakresie uprawnień, jakimi dysponuje ATSB. W związku z prowadzonym postępowaniem (Part 5 i 6 TSI Act) uprawnienia te, *inter alia*, dotyczą:

- wzywania i przesłuchiwania osób na okoliczność postępowania (Sec. 32),
- wkraczania do pomieszczeń bez zgody właścicieli i nakazu sądowego (Sec. 33 i 34),
- zatrzymania statku (Sec. 39),
- uzyskiwania nakazów sądowych (*Investigation Warrants*) – (Division 4, Sec. 40-42),

¹¹⁹ Zob. również Sec. 7(2):

(2) *Another object of this Act is that, during the investigation of a transport safety matter under this Act, there be co-operation between the Executive Director and any other Commonwealth agency or person having powers under another law of the Commonwealth to also investigate the matter.*

Zob. również Sec. 11(2):

(2) *The powers in this Act, so far as they relate to ships and marine navigation, can only be exercised for the purpose of:*

(a) *improving the safety of marine navigation conducted in the course of trade or commerce with other countries or among the States; or*

(b) *improving the safety of marine navigation:*

(i) *outside Australia; or*

(ii) *within a Territory, or to or from a Territory; or*

(iii) *within a Commonwealth place, or to or from a Commonwealth place; or*

(iv) *on ships owned or operated by a constitutional corporation or Commonwealth entity; or*

(v) *in respect of which a State referral of power is in operation; or*

(vi) *in relation to any other matter with respect to which the Parliament has power to make laws; or*

(c) *giving effect to an international agreement; or*

(d) *matters of international concern.*

- wydawania nakazów porządkowych (*Protection Orders*) – (Division 5, Sec. 43),
- pozyskiwania danych na nośnikach elektronicznych (tzw. OBR – *on-board recording*) – (Part. 6 – Sec. 48-62).

Efektywność uprawnień ustawowych została wzmocniona precyzyjnym zestawem przepisów karnych mających zastosowanie w razie naruszenia przepisów TSI Act (Sec 8 i 9).

Postępowanie dochodzeniowe w sprawie wypadków morskich kończy się wraz z przygotowaniem i opublikowaniem Raportu ws. Dochodzenia (*Report of Investigation*) – (Sec. 25 i 26 – TSI Act)¹²⁰. Wydanie Raportu Końcowego może być poprzedzone wydaniem projektu raportu umożliwiającego zainteresowanym stronom wniesienie stosownych uwag, poprawek czy zastrzeżeń (Sec. 26 – TSI Act). W swoim zakresie Raport, realizując wyżej opisane cele działania ATSB (Sec. 7(1) i (2) – TSI Act), ogranicza się do wysoce faktograficznych ustaleń (tj. okoliczności wypadku morskiego, jego przyczyn – bezpośrednich i pośrednich oraz rekomendacji i zaleceń technicznych o charakterze prewencyjnym). Techniczny zakres Raportu został uzupełniony o rozbudowany zakres wyłączeń. Zgodnie z Sec. 8(3) – TSI Act w związku z Sec. 25 – TSI Act przedmiotem postępowania i będącego jego rezultatem Raportu Dochodzeniowego nie może być:

- ustalenie zawinienia w związku z wypadkiem,
- dostarczenie środków (technicznych, faktycznych czy procesowo-prawnych) do ustalania odpowiedzialności jakiegokolwiek osoby w związku z danym wypadkiem,
- udzielenie pomocy w postępowaniach sądowych toczących się pomiędzy stronami w związku z danym wypadkiem,
- w jakikolwiek sposób oddziaływanie negatywne na *status quo* osób biorących udział lub których dotyczy toczące się postępowanie wypadkowe.

Uzupełnieniem tej obszernej listy wyłączeń, mających na celu (postulowany konsekwentnie przez IMO Code i inne związane z nim regulacje międzynarodowe) kategoryczne rozdzielanie postępowania dochodzeniowego w sprawie wypadków morskich od jakichkolwiek innych postępowań cywilnych, karnych, administracyjnych czy prawno-dyscyplinarnych, jest szereg dodatkowych uregulowań, zawartych w TSI Act i związanych z nim regulacji dotyczących, *inter*

¹²⁰ Zob. też Sec. 25(2) – TSI Act:

(2) *The Executive Director may, at any time before an investigation has been completed, publish, by electronic or other means, a report in relation to the investigation if he or she considers that the publication of the report is necessary or desirable for the purposes of transport safety.*

alia, ograniczenia dowodowego ustaleń Raportu (Sec. 27 TSI Act)¹²¹, ochrony danych i informacji uzyskanych w czasie przesłuchań (Sec. 47(2) – TSI Act), ochrony danych osobowych i informacji pochodzących z zapisów informatycznych (tzw. OBR – *on board recording*) – Sec. 48 do 59 – TSI Act w związku z Sec. 60 do 62 – TSI Act. W efekcie tak duży zespół precyzyjnie skonstruowanych przepisów tworzy skuteczną barierę legislacyjną pomiędzy postępowaniem ATSB a innymi postępowaniami sądowymi i administracyjnym, z ewidentną korzyścią prakseologiczną dla tego pierwszego.

4. PODSUMOWANIE

Niniejsze opracowanie jest próbą prawnoporównawczego przedstawienia organizacji i zasad postępowania dochodzeniowego w sprawach wypadków morskich w wybranych krajach anglosaskich – UK, USA, Irlandii, Kanadzie i Australii.

Ostatnie międzynarodowe zmiany legislacyjne w tym zakresie (IMO Code 2008, nowe regulacje UE) wraz z bieżącymi pracami legislacyjnymi dotyczącymi funkcjonowania izb morskich w Polsce powodują, że konieczne staje się między innymi przeanalizowanie, a następnie utworzenie zupełnie nowego (nieopartego na dotychczasowej procedurze i metodologii prac izb morskich) systemu organizacyjnego i prawnego dochodzeń w sprawach wypadków morskich. Do podjęcia takich prac niezbędne wydaje się posiłkowanie dwoma partiami materiałów.

Po pierwsze, konieczne jest (również *ex lege*) oparcie przyszłych regulacji na wchodzących właśnie w obieg międzynarodowy na:

- nowym IMO 2008¹²²,
- nowej dyrektywie UE w sprawie wypadków morskich z 2009 r.¹²³.

Po drugie, pragmatyka legislacyjna skłania do zapoznania się z rozwiązaniami przyjętymi, w rozpatrywanym zakresie, przez inne ustawodawstwa, szczególnie te, które z historycznego czy też ekonomicznego punktu widzenia najsilniej oddziałują na współczesny międzynarodowy system morski.

Analiza pięciu ustawodawstw z szeroko pojętego anglosaskiego systemu prawnego pozwala na wyciągnięcie następujących uogólniających wniosków:

¹²¹ Zob. Sec. 27 – TSI Act *Final report*:

(1) *Is not admissible in evidence in any civil or criminal proceedings.*

(2) *Subsection (1) does not apply to a coronial inquiry.*

Draft report

(3) *A draft report under section 26 is not admissible in evidence in any civil or criminal proceedings.*

¹²² Zob. przypis 5.

¹²³ Zob. przypis 6.

- Wszystkie ustawodawstwa krajowe, w mniejszym lub w większym stopniu, są zdeterminowane regulacjami Międzynarodowej Organizacji Morskiej, to jest IMO Code z 1997 r. i 1999 r. (A. 849(20) i A. 884(21)) oraz antycypują przyjęcie nowej regulacji IMO w tym zakresie (IMO Code z 2008 r. – MSC. 257(84) i MSC. 255(84)). Dodatkowo państwa kontynentalne (UK, Irlandia) uwzględniają w swoich przepisach stosowne regulacje unijne.
- Wszystkie analizowane kraje posiadają wyodrębniony prawnie, organizacyjno-technicznie, funkcjonalnie i osobowo organ (organy) do badania wypadków morskich. We wszystkich analizowanych krajach jest to organ typu administracyjno-rządowego (niemający znamion organu sądowego czy quasi-sądowego).
- We wszystkich analizowanych państwach organy powołane do badania wypadków morskich charakteryzują się (co do zasady) dużą samodzielnością i niezależnością. Przyjęte w tym zakresie formy rozważań (mających zagwarantować rozpatrywaną niezależność) są bardzo różnorodne. Często też (szczególnie w przypadku U.S. Coast Guard) odnosi się wrażenie, że docelowo postulowana samodzielność i niezależność doznaje pewnych ograniczeń.
- We wszystkich analizowanych krajach przepisy odnoszące się do badania wypadków morskich obejmują cały proces – od zgłoszenia wypadku, podjęcia postępowania na skutek zgłoszenia, prowadzenia postępowania do sporządzenia (wraz z jego opublikowaniem) raportu podsumowującego prace inwestygacyjne.

Charakterystyczne dla wszystkich krajów jest:

- wyposażenie organów prowadzących postępowanie powypadkowe w szeroki i różnorodny zakres uprawnień i prerogatyw umożliwiający swobodny dostęp do wszelkich środków dowodowych, niezbędnych do ustalenia stanu faktycznego wypadku oraz nieskrępowane prowadzenie postępowania inwestygacyjnego;
- wzmocnienie zestawu uprawnień i upoważnień prawnoadministracyjnych zestawem przepisów karnych i karnoporządkowych;
- we wszystkich krajach w sposób jednoznaczny określony jest bardzo „wąski”, faktograficzny charakter celu i zakresu postępowań w sprawie wypadków morskich. Można sprowadzić to do stwierdzenia, że:
 - dochodzenie ma na celu wyłącznie wyjaśnienie przebiegu przyczyn i okoliczności wypadku morskiego połączone z zebraniem potrzebnych wiadomości i utrwalenia śladów i dowodów, oraz
 - mając na względzie cel dochodzenia (zapobieganie wypadkom morskim) sformułowanie stosownych wniosków i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa w przyszłości.

Ten „pozytywny” zakres definicyjny w każdym z analizowanych ustawodawstw uzupełniany jest, *expressis verbis*, zastrzeżeniem, że:

- w żadnym wypadku prowadzone postępowanie nie może służyć ani do ustalenia odpowiedzialności, ani przypisania winy (zarówno w aspekcie cywilnym, karnym, administracyjnym czy dyscyplinarnopracowniczym).

Wyraźna delimitacja zakresu prac organów powołanych do badania wypadków morskich została uzupełniona ścisłymi przepisami proceduralno-dowodowymi. Przewidują one, że zarówno raport końcowy postępowania (z zawartymi tam ustaleniami), jak i materiały dowodowe i informacyjne pozyskane w czasie postępowania są, *ex lege*, wyłączone jako środki dowodowe w jakichkolwiek postępowaniach (cywilnych, karnych, administracyjnych, dyscyplinarnopracowniczych itp.).