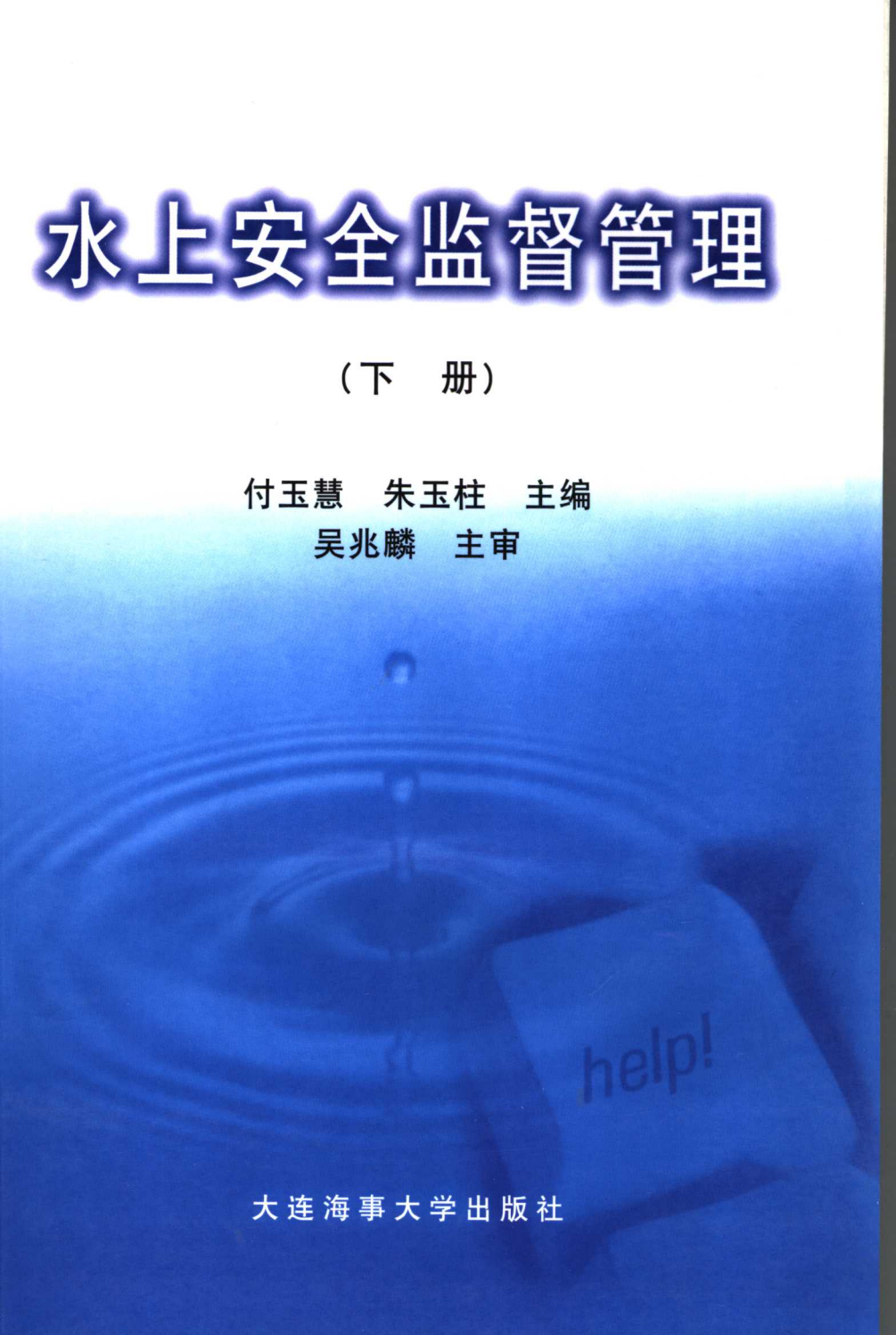


水上安全监督管理

(下 册)

付玉慧 朱玉柱 主编
吴兆麟 主审



help!

大连海事大学出版社

水上安全监督管理

(下 册)

付玉慧 主编
朱玉柱
吴兆麟 主审

大连海事大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

水上安全监督管理.下册 / 付玉慧,朱玉柱主编.
大连:大连海事大学出版社,2001.7(2006.8重印)
ISBN 7-5632-1497-6

I.水… II.①付 ②朱… III.海上运输—安全管理
IV.U698

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2001)第 048660 号

大连海事大学出版社出版

地址:大连市凌海路1号 邮编:116026 电话:0411-84728394 传真:0411-84727996

<http://www.dmupress.com> E-mail:cbs@dmupress.com

大连海事大学印刷厂印装 大连海事大学出版社发行

2001年8月第1版 2006年8月第3次印刷

幅面尺寸:140 mm×203 mm 印张:12

字数:301千字 印数:3001~4500册

责任编辑:史洪源 封面设计:王艳

定价:24.00元

内 容 提 要

本书分海事调查与分析、海上搜寻与救助两篇。第一篇内容包括海事的基本概念,海事的报告制度,海事调查及其立法,海事调查取证,海事原因分析,海事的处理,海事局在海事调查处理中的权利、义务和法律责任,外国海事调查简介;第二篇内容包括海上搜寻与救助机构,紧急事件的处理,海上搜救区域的确定和覆盖,救助力量的选择与施救,海上遇险通信,船舶报告制度。书后有5个附录:海上交通事故调查处理条例,船舶交通事故统计规则,船舶重大事故调查程序暂行规定,海事案例分析,中美海上搜寻与救助协议。

本书为航海技术(海事管理)专业本科生教材,也可作为相关专业人员的参考书。

前 言

本书包括海事调查与分析和海上搜寻与救助两篇内容。第一篇海事调查与分析是在吴兆麟教授 1993 年修订出版的教材《海事调查与分析》的基础上改写而成的;第二篇海上搜寻与救助是在袁林新同志 1990 年编写的大连海运学院教材《海上搜寻与救助》的基础上改写而成的。以上两书主要是针对大连海事大学海事管理专业方向的学生编写的教材,自出版以来,得到了广泛的应用,先后用于航政专业、航政专业证书班、航政专业本(专)科函授的教学。此门课程也是我国水上安全监督管理机关公务员考试的必考课程之一。为此,受航海学院和航政教研室委托,经原作者同意,结合新的教学大纲对原教材进行改编,并定名为《水上安全监督管理》(下册),适于航海技术(海事管理)专业用书。

本书对原教材做了较大的修改和补充,并吸收了当前国际、国内水上交通安全监督管理的新公约、法规和资料,使其内容更加完善。本书在改编过程中,曾广泛征求过有关教师 and 我国水上交通安全主管部门有关人士的意见,这使本书的系统性、实用性更强。

本书第一篇(第一章至第八章及附录)由付玉慧编写,第二篇(第九章至第十五章)由朱玉柱编写。全书由吴兆麟教授主审,并提供了大量的资料,为本书最后定稿提出了许多宝贵的意见。在本书的编写过程中,曾得到辽宁海事局邢士占同志、李敬同志的帮助,完稿后张蔚同志对本书提出了宝贵的修改意见,在此谨一并致谢。

限于编者水平,难免有不足之处,恳请广大读者批评指正。

编 者

2001 年 6 月

目 录

第一篇 海事调查与分析

第一章 海事的基本概念	(1)
第一节 海事的定义	(1)
第二节 海事的分类	(7)
第三节 海事的分级	(12)
第二章 海事的报告制度	(20)
第一节 海事报告概述	(20)
第二节 报告海事的国内规定	(21)
第三节 报告海事的国际义务	(25)
第三章 海事调查及其立法	(31)
第一节 海事调查概述	(31)
第二节 海事调查处理的性质	(36)
第三节 海事调查的国内立法	(42)
第四节 海事调查的国际义务	(44)
第四章 海事调查取证	(47)
第一节 证据与证明	(47)
第二节 证据的分类	(50)
第三节 证据的搜集、审查与判断	(54)
第四节 当事人与有关人员的陈述	(57)
第五节 文书资料	(62)
第六节 物证	(63)
第七节 检验与鉴定意见	(65)
第八节 检核与勘察记录	(67)

第九节	海事调查中应获取的资料	(68)
第五章	海事原因分析	(76)
第一节	概述	(76)
第二节	分析事故原因的思路	(77)
第三节	事故原因的分类	(83)
第六章	海事的处理	(88)
第一节	概述	(88)
第二节	海上交通事故调查报告书与安全建议	(90)
第三节	海事调查处理中的行政处罚	(93)
第四节	海事引起的民事纠纷的调解	(99)
第五节	海事签证	(103)
第七章	海事局在海事调查处理中的权利、义务和法律 责任	(106)
第一节	海事引起的行政处置与行政命令	(106)
第二节	海事局在海事调查处理中的权利、义务 和法律责任	(108)
第八章	国外海事调查简介	(112)
第一节	英国的海事调查	(112)
第二节	加拿大的海事调查	(114)
第三节	美国的海事调查	(115)
第四节	日本的海难审判制度	(119)

第二篇 海上搜寻与救助

第九章	概述	(123)
第一节	海上搜寻与救助的概念	(123)
第二节	海上救助的义务	(124)
第十章	海上搜寻与救助机构	(128)
第一节	海上搜寻与救助机构的建立	(128)

第二节	海上搜寻与救助机构的职责	(132)
第三节	海上搜救合作	(142)
第四节	外国的海难救助管理体制及特点	(148)
第十一章	紧急事件的处理	(153)
第一节	海上搜救区域的划分	(153)
第二节	责任救助协调中心的确定	(158)
第三节	紧急事件的报告	(159)
第四节	紧急事件的发展阶段和 RCC/RSC 的工作	(162)
第五节	协调搜救的情况报告及标准用语	(164)
第十二章	海上搜寻区域的确定和覆盖	(174)
第一节	海上目标的漂移	(174)
第二节	海上搜寻区域范围	(179)
第三节	搜寻区域的覆盖方式	(185)
第四节	影响发现目标可能性的因素	(204)
第五节	编制搜救计划用表	(209)
第十三章	海上救助力量的选择和施救	(220)
第一节	海上遇险的形式、后果及应实施的 救助方式	(220)
第二节	救助力量的种类及特征	(223)
第三节	救助船舶的择优选取方法	(229)
第四节	海上救助方法	(235)
第五节	对获救者的医疗和护理	(246)
第六节	海上救助物品和求生设备	(250)
第十四章	海上遇险与安全通信	(252)
第一节	概述	(252)
第二节	全球海上遇险与安全系统(GMDSS)	(257)
第三节	GMDSS 通信系统及设备配备	(266)
第四节	GMDSS 船台/站值守	(282)

第五节	STCW 78/95 公约关于 GMDSS 操作员值班的 有关规定·····	(286)
第十五章	船舶报告制度·····	(288)
第一节	船舶报告制度的发展和基本要求·····	(288)
第二节	IMO 船舶报告制度标准报告格式 ·····	(293)
第三节	外国船舶报告制度介绍·····	(299)
第四节	中国船舶报告制度·····	(311)
附录一	海上交通事故调查处理条例·····	(322)
附录二	船舶交通事故统计规则·····	(330)
附录三	特别重大事故调查程序暂行规定·····	(339)
附录四	海事案例分析·····	(344)
附录五	中美海上搜寻与救助合作协议·····	(371)
参考文献	·····	(374)

第一篇 海事调查与分析

第一章 海事的基本概念

第一节 海事的定义

一、海事的含义

“海事”一词，不同行业的人对其的理解是不同的。根据现在最新汉语词典的解释，一是泛指一切有关海上的事情，如航海、造船、验船、海运法规、海损事故处理等；二是指船舶在海上航行或停泊所发生的事故，如触礁、失火、碰撞、搁浅、沉没等，以及由于自然灾害等所造成的事故。本书所涉及的海事的含义为词典的第二个释义，即狭义的海事。

我国航海界一般认为，海事是指海上事故、海损事故、海难事故的简称。海上事故一词意指船舶在航海活动中发生的意外的损失或灾祸；海损事故一词突出事故造成了人命与财产的损失；海难事故一词则强调事故导致船舶与人员遇难。新中国成立以来，我国有关水上交通安全管理规章中基本上采用海损事故一词表示船舶在海上和内河水域中航行或停泊时发生的各种事故。在1983年颁布的《中华人民共和国海上交通安全法》（以下简称《海上交通安全法》）和1986年颁布的《中华人民共和国内河交通安全管理条例》（以下简称《内河交通安全管理条例》）中规定，船舶、设施和排筏在海上或内河水域中航行、停泊或作业时发生的事故称为“交通

事故”，发生在沿海水域中的事故称为海上交通事故，发生在内河通航水域中的事故称为内河交通事故。海上交通事故和内河交通事故又合称为水上交通事故或船舶交通事故。现在，在实际工作或学术交流中，航海界仍继续使用海事一词，因而海上交通事故也可简称为海事。

英语国家关于海事的用词比我国多，其原因是汉语“海上的”一词英语可用 marine、maritime 等单词表示，汉语“事故”一词英语可用 accident、casualty 等单词表示，汉语“船舶”一词英语可用 ship、vessel 等单词表示。归纳起来，英语国家关于海事的常用词可分为以下 5 类：

- (1) marine accident, maritime accident——海上事故；
- (2) marine casualty, maritime casualty——海难(损)事故；
- (3) shipping casualty——航运事故；
- (4) ship accident, ship related accident, vessel accident——船舶事故；
- (5) ship casualty, casualty to ship, vessel casualty——船舶海难。

其中，accident 一词的主要含义是意外、不测及结果不好，而 casualty 一词的主要含义是有人命伤亡和物质损坏或灭失。

一般来说，海事及其上述的国内外各种用词所表达的是同一现象的概念。但具体到各国的不同海事法规来讲，海事的上述各种用词所包含的意义和范围是不同的，这应引起我们的注意，在使用有关海事的资料和法规时，应首先弄清楚其海事的含义。

二、海事的定义

1. 我国海事法规中海事的定义

1990 年 3 月 3 日发布施行的《中华人民共和国海上交通事故调查处理条例》(以下简称《海上交通事故调查处理条例》)是根据《海上交通安全法》的有关规定制定的。这两个法规中海事的定义

是一致的。该条例所称海上交通事故是指船舶、设施发生的下列事故：

- (1)碰撞、触碰或浪损；
- (2)触礁或搁浅；
- (3)火灾或爆炸；
- (4)沉没；
- (5)在航行中发生影响适航性能的机件或重要属具的损坏或灭失；
- (6)其他引起财产和人身伤亡的海上交通事故。

1990年6月16日由交通部发布的自8月1日起施行的《船舶交通事故统计规则》，将船舶交通事故定义为船舶发生碰撞、搁浅、触礁、触损、浪损、风灾、火灾及其他造成财产和营业损失或人身伤亡的交通事故。该规则指出：“船舶污染事故、船员工伤和失足落水事故，以及船舶发生船员、旅客自杀或他杀事故等，不适用该规则。”

虽然上述两个水上船舶交通事故法规都是我们现行的规则，但是其海事定义的内容是不同的。这主要是因为上述两个规则的立法宗旨和适用范围是不同的，所以不能简单地将上述两个“交通事故”的定义进行比较。因为《海上交通事故调查处理条例》主要是为调查处理海事，《船舶交通事故统计规则》是为了统计海事及其损失，所以该统计规则的定义是以损失为前提的，而调查处理条例则不同。同时还应注意，上述两个法规中的交通事故包含了一些基本上与船舶运动无关的事故，如火灾、爆炸、风灾以及船舶重要机件或属具的损坏或灭失等，这与海上交通工程学中交通事故的概念是不相同的。就海上交通工程专家、学者看来，交通事故仅指与船舶动力和行为有关的事故，如碰撞、搁浅、触礁、触碰和浪损等。

2. 国际公约、规则与国外海事法规中海事的定义

国际海事组织(IMO)在其国际公约、大会决议、规则和指南等文件中,主要采用 marine casualty, marine incident 或 maritime casualty 等词。例如,1997 年 11 月 27 日通过的海事调查规则中,第 4 条第 1 款给出了 maritime casualty(可译为海难事故)的定义,海难事故是指一个事件导致以下任何一种情况:

(1)由船舶操作引起的或与船舶操作有关致使人员死亡或严重受伤;

(2)由船舶操作引起的或与船舶操作有关致使船上人员失踪;

(3)船舶全损、推定全损或弃船;

(4)船舶的重大损坏;

(5)船舶搁浅、丧失航行能力或涉及一件碰撞事故;

(6)由船舶操作引起的或与船舶操作有关的致使船舶遭受重大损失;

(7)由船舶操作引起的或与船舶操作有关而造成船舶对环境的损害。

该规则的第 4 条第 4 款也给出了 marine incident 的定义。“Marine incident means an occurrence or event being caused by, or in connection with, the operation of a ship by which the ship or any person is imperiled, or as a result of which serious damage to the ship or structure or the environment might be caused.”这一定义我们可译为:“海上意外事故是指由船舶操作引起的或与船舶操作相关的事件,且这类事件已使船舶或任何人员受到威胁,或可能对船舶构造或环境造成严重损害。”

例如,《1969 年国际干预公海油污事故公约》第 2 条和《1982 年联合国海洋法公约》第 21 条都对 maritime casualty(可译为海上事故或海难事故等)下了定义:“‘Maritime casualty’ means a collision of ships, stranding or other incident of navigation, or other oc-

currence on board a ship or external to it resulting in material damage or imminent threat of material damage to a ship or cargo.”这一定义可译为：“‘海难事故’是指船舶碰撞、搁浅或其他航行事故，或是在船上或船舶外部发生的对船舶或货物造成物质损失或有造成物质损失的紧迫威胁的事故。”

英国《商船航运法案》(1970)第 55 节规定：“当下列任何一种事故已经发生，那就是说：

- (a) 一船灭失或推定灭失、触礁、搁浅、被弃船或受到损害；或
- (b) 船上失火，或一船或该船的艇只发生事故，或一船船上或该船的艇内发生事故造成人命损失或人员重伤；或
- (c) 一船造成任何损害。”

英国《商船航运法案》(1988)规定，成立海事调查分部，而规范指导其工作的该法案第 33 节海事的报告和调查中，将海事定义为事故和事件：

事故(accident)是指意外事件导致人员伤亡或物质损失，包括人员死亡、船上人员重伤、船上人员失踪；船舶全损、推定全损、被弃船或船舶严重损坏；搁浅或碰撞，由船舶引起的丧失能力或物质损失。

事件(incident)是指意外事件，如果情况稍微不同，就可能引起事故，如重大事故隐患。

加拿大《航运事故调查和安全法案》(1990)中规定，海事是指：

- (a) 任何与船舶作业有关事故；
- (b) 任何情形或状况，如任这些情形或状况发展，委员会确信会引起以上(a)所述的事故。

俄罗斯海上船舶事故调查程序规定，凡所发生的事故造成船舶破损导致丧失海上航行能力并需要 48 h 以上修理时间的；船舶碰撞岸边设施，致使该建筑设施停止使用 48 h 和 48 h 以上的；货物搁浅 48 h 以上，客船搁浅 12 h 以上的(无论造成破损与否)均为

事故。即使造成了丧失航行能力、岸边建筑设施停用或发生搁浅,但未达到规定时间的,被视为事故性情况。未造成丧失航行能力和滞留的其他情况,不属于事故。

日本《海难审判法》第2条规定,海难是指:

(a)船舶发生损伤或与船舶营运相关而导致船舶以外的设施发生损伤;

(b)与船舶的构造、设备或营运相关而导致发生人员死伤;

(c)船舶的安全和航行受到妨碍。

在德国,如果由于船舶的操作严重危及它自身的安全、该船上人员的安全、交通安全或水域的条件,就被认为发生了事故。除了上述抽象的定义外,如果船舶或其货物已遭受或造成严重损害,或船舶沉没、失踪或被弃船,或人员死亡,或在救助海上遇险船舶上有疏忽,都被认为是事故。

此外,一些国家将船舶污染事故列入海事的范围,而一些国家将船上人员的工伤事故(working accident)排除在海事概念之外。一些国家将损失小的事故不当成海事,而一些国家将未造成损失但很危险的情况当成海事。利比里亚关于海事的定义很宽,其海事调查和聆讯规则中规定,marine casualty一词应指涉及任何船舶的任何事故(casualty or accident)。

综上所述,海事的含义或定义随着国家的不同、法规的不同、目的的不同而有各式各样的内涵。要很好地了解和认识海事这一概念,就必须很好地认识各海事定义的共性和个性。

不论是什么法规或著作,谈到海事,就会想到“海上的(marine, maritime)”这一词语。然而,海事并不限于船舶在海上发生的事故,船舶在江河湖泊等内陆水域中发生的事故亦属于海事的范畴。船舶在港口水域中,系泊或锚泊时,发生的事故亦然。

谈到海事,就会认为是船舶发生的事故,但是水上设施发生的事故也是海事。

谈到海事,就会认为造成了损失。实际上造成损失小的有时可能不认为海事,而未造成损失的事故有时可能认为是海事。海事的损失,可能是人命损失、财产损失或营运损失,也可能是环境损失。

从共性和主要方面考虑,海事可归结为船舶海损事故的简称,因为船舶海损事故一词能使人们把握住海事这一概念的主体。同时,在实际工作中,应注意对海事含义认识上的不一致,避免不必要的混淆或误解。例如,在从事海事调查和处理工作时,就不能依个人对海事的认识来确定海事的范围。在比较不同国家或单位的海事统计数字时,或在海事研究中,参考别人的研究资料时,要充分注意到海事定义上的差异而不可简单化。

从上述各种海事定义来看,定义给出的方法有列举、概括及列举和概括相结合3种,而以第3种居多,这也从另一个侧面说明了海事这一概念的复杂性。

第二节 海事的分类

一、海事分类的目的与方法

本章第一节讲述了海事的含义和定义,从中不难发现,海事是非常复杂的现象。为了深刻认识海事、研究海事,即通过进行海事调查与统计分析,查明海事原因以及探索海事发生的内在规律及其影响因素,从而采取恰当而有效的各种措施预防海事,同时也是为了简化海事的研究,需要对海事进行分类。各类海事都有其特点和规律,科学合理地分类有利于认识和研究其特点和规律。长久以来,各国海事法规和海事统计研究中都注重海事分类这一问题。由于每一起海事都涉及到其发生对象、发生时间、发生水域、发生原因、致损对象、致损方式、致损程度等,因此分类的方法有许多种。分类方法的选择依赖于分类者研究海事的目与思路。同

时分类者往往以自己的分类方法对各类海事下定义。然而,由于分类者研究海事的目的与思路不同,海事类别名称或用词是相同的,但定义或范围都不相同。常见的海事分类方法如下:

(1)按海事发生水域分,有海上事故、港内事故、内河(内陆水域)事故等;

(2)按发生海事的对象分,有船舶事故、水上设施事故等;

(3)按发生海事的船舶种类分,有运输船舶事故、油船事故、渔船事故、小船事故等;

(4)按船舶发生海事时的状态分,有航行事故、停泊事故,还有交通事故、非交通事故的区分;

(5)按海事致损原因分,有碰撞事故、搁浅事故、触礁事故、火灾事故、爆炸事故、风灾事故、沉船事故等;

(6)按海事致损对象分,有船舶损害事故、人员伤亡事故、货损事故、机损事故、污染事故等;

(7)按海事发生过程与结果分,又可有所谓单一性海事和连带性海事。连带性海事有碰撞→爆炸,触礁→沉船→污染等。1987年菲律宾油船与客船在海上相撞,造成客船沉没、3 000余人死亡的特大海事就属于碰撞→失火→沉船→污染这一连带性事故。

需要指出的是,上述各种海事分类方法与逻辑学上的严格分类有所不同,主要出于海事统计研究中针对某些海事的共性而归类的目的。同时,不同国家、不同规定、不同海事研究人员即使采用同一种分类方法(如按海事致损原因分),也可能出现不同的类别。鉴于海事分类上的明显差异,在比较不同文献资料的海事统计数据时应注意其分类的具体规定。

二、海事类别及其含义

国内外海事统计报告规定中采用的海事分类方法基本上是按致损原因或方式分类的。现根据收集到的文献资料介绍如下。

《船舶交通事故统计规则》将船舶交通事故分为碰撞、搁浅、触