



中华人民共和国海事局

水上交通事故调查处理 指南



人民交通出版社

水上交通事故调查处理

指南

中华人民共和国海事局

人民交通出版社

水上交通事故调查处理指南

Shuishang Jiaotong Shigu Diaocha Chuli Zhinan

中华人民共和国海事局

正文设计：孙立宁 责任校对：张莹 责任印制：杨柏力

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街10号 010 64216602)

各地新华书店经销

北京鑫正大印刷厂印刷

开本：850×1168 1/32 印张：2.625 字数：64千

2002年3月 第1版

2002年3月 第1版 第1次印刷

印数：0001—3000册 定价：8.00元

统一书号：15114·0583

前 言

为规范水上交通事故调查处理工作程序,提高水上交通事故调查处理的整体水平,1999年在上海召开的国际海事研究委员会水上交通事故调查处理分委会第一次全体委员会议上,《水上交通事故调查处理指南》的研究与编写工作,被列为分委会主要研究课题之一,由深圳海事局任课题组组长,课题成员单位有:山东海事局、广东海事局、长江海事局。

根据有关国际公约、决议案和国内有关法律、法规、规章,经深圳海事局的精心研究和认真编写及各成员单位的积极配合,经专家多次讨论和研究,历经两年的时间,形成《水上交通事故调查处理指南》初稿,最后由交通部海事局修改定稿并于2001年11月28日以海办[2001]71号文对外颁布。

为方便使用,现将本指南印刷为单行本对外正式发行,广大海事调查官员及其他有关人员在使用此指南过程中如发现问题,请及时反馈至交通部海事局安全管理处,联系电话:010-65292688。

本单行本被列为海事官员培训教材的一部分,将在海事调查官培训中使用,其英文版正在编译之中。

本指南主要编写人员:林志豪、唐军

审校:胡希臣

二〇〇二年三月十八日

目 录

1 总则	1
2 证据	6
3 调查	16
4 损失核定	30
5 原因分析	36
6 处理	42
7 调解	47
8 海事签证	51
9 档案管理	54
附件 1 水上交通事故调查的有关问题和资料	56
附件 2 有关水上交通事故调查处理的国际公约、决议及 国内规定	75

1 总 则

1.1 目的

本指南的目的是为水上交通事故调查处理官员在进行水上交通事故调查处理时提供指导,使水上交通事故调查处理工作有一个比较统一的做法。

本指南适用于《海上交通事故调查处理条例》和《内河交通事故调查处理规则》中所规定的“事故”(以下统称“水上交通事故”)的调查处理。

1.2 水上交通事故调查处理定义和目的

为消除事故隐患,防止类似事故的重复发生,海事机关应对水上交通事故进行调查和处理。

水上交通事故调查是为查明水上交通事故发生的原因、经过、造成损害的程度、范围,确定事故的性质和判明事故当事人的责任,而依法进行的一系列活动。调查水上交通事故,应首先运用勘查、拍照、查询、鉴定、检验等手段搜集证据,然后分析包括人为因素在内的与事故有关的所有因素;研究水上交通事故发生的各个细节;查明事故原因;判明当事各方及有关人员责任。

水上交通事故处理是指海事机关在水上交通事故调查的基础上,提出加强安全管理的措施或建议、处罚违法人员、公布调查结果,以及对由于水上交通事故引起的民事纠纷进行调解的一系列活动。

1.3 水上交通事故调查性质

水上交通事故调查是海事机关依法对水上交通事故进行调查的一系列活动,属行政管理行为。但在具体的水上交通事故调查

过程中,不仅取证、分析需要运用不同的技术手段,而且对事故原因的认定也主要是技术认定。所以,水上交通事故调查既是行政执法调查,又是技术调查。

1.4 水上交通事故分类

本指南中所称“水上交通事故”是指船舶、排筏、设施在航行、停泊、作业过程中发生的碰撞、触损、浪损、触礁、搁浅、火灾/爆炸、风灾、自沉及其他造成财产损失或人员伤亡的交通事故。但不包括船舶污染(非交通事故引起)、船员工伤、船员或旅客失足落水等事故以及船员或旅客自杀或他杀等。

a)碰撞:指船舶之间或船舶与排筏、移动式平台之间发生接触造成损害的事故;

b)触损:指船舶触碰岸壁、码头、航标、桥墩、钻井平台等固定物或沉船、沉物、木桩、鱼栅等障碍物造成损害的事故;

c)浪损:指船舶兴波冲击其他船舶、排筏、设施等造成损害的事故;

d)触礁:指船舶触碰礁石或搁置在礁石上;

e)搁浅:指船舶搁置在浅滩上,造成停航或损坏的事故;

f)火灾/爆炸:指船舶因自然的或人为的因素致使船舶失火,造成损害的事故。但不包括船舶在厂修时发生的火灾事故;

g)风灾:指船舶遭受强风袭击造成损害的事故;

h)自沉:指船舶因超载、积载或装载不当、操作不当或船体漏水等原因及不明原因造成船舶沉没、倾覆或全损的事故;

j)其他:指不能归入前八类的水上交通事故。

1.5 水上交通事故分级

水上交通事故按照造成的直接经济损失或人员伤亡情况来确定等级,共分为小事故、一般事故、大事故、重大事故四个等级。事故分级标准参照交通部有关规定。

1.6 水上交通事故管辖

水上交通事故的管辖以地属管辖为主,指定管辖为辅。

1)发生在海事机关管辖水域内的水上交通事故,由事故发生地海事机关管辖,如船舶、设施发生事故后驶往其他港口,到达港的海事机关应协助事故发生地海事机关的调查,后者可申请上级机关指定前者调查。

2)船舶、设施在海事机关管辖以外水域发生事故,由就近的海事机关或船舶到达我国第一个港口的海事机关管辖,如事故涉及两艘及以上船舶,将有两个或以上第一到达港,则由所涉及的第一到达港海事机关协商,或联合调查,或以一方为主、其余协助的方式调查。

3)中国籍船舶在我国管辖水域以外发生的水上交通事故,船籍港海事机关应进行调查,如涉及前款所述第一到达港海事机关,由第一到达港海事机关调查。第一到达港海事机关调查后,应向船籍港海事机关通报调查情况。

4)有关海事机关对水上交通事故的管辖不明或发生争议的,应报请共同上级海事机关,由上级海事机关指定管辖。

1.7 海事机关及调查官的权利与义务

1.7.1 海事机关的权利与义务包括:

1)若调查需要,可以责令船舶驶抵指定地点接受调查;
2)可以邀请有关机关和社会组织参加事故调查;
3)船舶、设施发生交通事故,手续未清,有权禁止其离港;
4)当事故责任确定后,给予事故责任人行政处罚,或建议有关单位对事故责任人予以行政处理,涉及刑事责任的,移送司法机关追究其刑事责任;

5)对隐匿、谎报案件或抗拒查询的当事方给予行政处罚;

6)在查明事故原因,判明事故责任后,责令有关船舶、设施的所有人、经营人加强对所属船舶、设施的安全管理。对拒不加强安

全管理或在限期内达不到安全要求的,责令其停航、停止作业,并可采取其他必要的强制性处置措施。

海事机关在行使上述权利时,特别是责令船舶驶往指定地点、滞留船舶及禁止船舶离港等可能严重影响各有关方的利益时,应该慎重考虑。

1.7.2 调查官在调查中有权:

- 1)询问有关人员;
- 2)要求被调查人员提供书面材料和证明;
- 3)查阅航海日志、轮机日志、车钟记录、报务日志、航向记录、海图、船舶资料、航行设备仪器的性能资料及其他调查所必需的原始文书资料;复印或复制上述资料,并要求当事人签字确认;
- 4)检查船舶、设施及有关设备的证书、人员证书和核实事故发生前船舶的适航状态、设施的技术状态;
- 5)检查船舶、设施及其货物的损害情况及人员伤亡情况;
- 6)勘察事故现场,搜集有关物证;
- 7)要求当事方申请检验部门检验或召集鉴定人进行技术鉴定;
- 8)可以使用录音、照相、录相等设备,和其他法律允许的调查手段。

1.7.3 调查官的义务

- 1)在执行事故调查任务时,应向被调查人员出示执法证;
- 2)调查应公正、客观、及时、全面;
- 3)按法律的授权和规定的程序,使用合法的手段和方式进行水上交通事故调查处理工作;
- 4)客观、真实地编写水上交通事故调查报告书;
- 5)遵循自愿、公平的原则,进行水上交通事故引起的民事纠纷的调解。

1.8 资源保障

海事机关应采取措施保证有足够的、适当的人力物力资源来完成事故调查工作。为此,各海事机关应建立一支相对稳定的水

上交通事故调查队伍,组建由各类专家组成的水上交通事故调查专家委员会,以便对一些重大、复杂的事故进行调查。海事机关还应为调查官提供工作安全 and 健康保障措施,如必要的防护措施,注射疫苗等。

1.9 调查官的准备工作

水上交通事故突发性的特点要求调查人员随时准备着,一俟接到通知,便能立即赶赴事故现场。他们应随身携带一公事包,包内应备有下列物品:

- 1) 本人的执法证或授权证明书;
- 2) 录制证词用的录音机;
- 3) 空白水上交通事故报告书及调查询问记录纸;
- 4) 照相机或摄像机;
- 5) 水上交通事故调查处理指南;
- 6) 手电筒、皮尺、小刀、封口的透明塑料袋、手套等工具;
- 7) 通信设备及通信录(包括事故方和其代理通信录);
- 8) 相关法规、规章。

2 证 据

水上交通事故调查中的证据,一般指水上交通事故的调查材料,是证明水上交通事故真实情况的一切事实。

2.1 证据的性质

水上交通事故调查具有行政执法调查的性质,因而水上交通事故调查所搜集的证据,就是行政诉讼法所要求的证据。

2.2 证据的种类

水上交通事故调查中的证据有以下几种:

- 1)书证;
- 2)物证;
- 3)视听资料;
- 4)证人证言;
- 5)当事人陈述;
- 6)鉴定结论;
- 7)勘察笔录、现场笔录、现场记录;
- 8)其他可以证明事实的证据。

2.3 证据的搜集

事故的发生是一个过程,事故的结果是一种状态,这种状态的物理分布就是事故现场。事故现场与事故过程密切相关,而事故过程就是事故原因诸要素相互作用的过程,因而,事故调查一般都要从现场调查开始。事故现场对查明事故原因至关重要,但由于自然条件变化或其他原因,事故现场可能会变动,事故痕迹可能会消失、现场物件可能会变化、消失或变得难以提取,船上当事人或有关人员也可能会离船、分散等,因此,证据的搜集必须及时主动、全

面客观、深入细致,以获得充分、真实的材料。

搜集证据应注意以下两点:一是证据的客观性、相关性和合法性;二是证据保全。应尽可能将证据形成书面材料,并建立档案。

2.3.1 现场勘查

2.3.1.1 现场勘查是调查人员对发生水上交通事故的现场进行勘视、检测、测量、绘图、拍照、录像等活动。目的是核实船舶、设施及其货物的损害情况,人员伤亡情况,以及船舶的适航状态、设施的技术状态和寻找在事故发生过程中可能留下的痕迹等。除了要对船舶、设施、货物、人员勘查外,调查人员还应对事发地点的航道、水文、气象以及周围环境和物标等进行勘查。

2.3.1.2 现场勘查的工作一般是一次性完成,但对有些重大、恶性或案情复杂的事故,可能要进行多次勘查,这些勘查主要是针对某些重点、疑点、有争议的敏感区域或关键部位进行重复或细致的调查。

2.3.1.3 现场勘查的情况应在《水上交通事故现场勘查记录》上详细记录。勘查记录应由当事人和勘查人员共同签字确认。现场勘查应有当事人陪同。

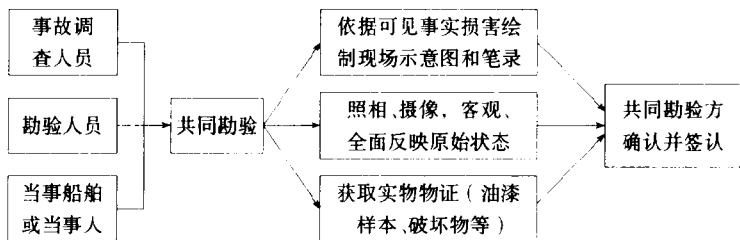


图1 现场勘验简图

2.3.2 搜集物证

2.3.2.1 物证一般是通过现场勘查搜集的。物证一般包括以下几种,但不限于此:

- 1)事故现场照片和事故所涉及的任何机械、设备、属具、链条、钢丝绳、索具或紧固装置等的照片;
- 2)受损部位的照片;

3)与事故有关的机器、设备、属具、链条、钢丝绳、绳索或紧固装置中的损伤或破裂部件或其照片；

4)人们可能吞服、吸入或接触的那些能够导致中毒或伤害的食物、物质或材料的样本；

5)在碰撞或触损事故中，有关船舶、设施或被碰物体上剥损或刮伤的油漆表面的物质样本和擦痕照片等；

6)涉嫌引起火灾或爆炸的货物、物质或材料的样本或照片；

7)对于锅炉爆炸或损坏事故，有关的锅炉水、锅炉水添加剂和锅炉部件的样本；

8)对于机器损坏事故，有关的燃油、润滑油和冷却剂的样本；

9)由于移动或其他原因已危及船舶或人命安全的任何货物的样本或照片。

2.3.2.2 搜集属于船上的、或在船上的物证时，应把它们的状况和用途通知船长或值班驾驶员，如果可能，船长应该在场或有一位船长指定的负责人在场。

如果物证已损坏，或留做他用，则应在原地拍下这一物证的照片。如果作为物证的物品可能会受到污染而影响其价值，或者该样本要用于分析，则应将它装在合适的容器中并加封。

2.3.2.3 对所获得的每件物证都应做如下详细记录：

1)物品的所有者；

2)物品及其损坏程度的描述；

3)获得该物品的详细位置；

4)物品的识别码或编号；

5)获得该物品的日期、时间；

6)所摄照片的详细说明；

7)取走该物品的人员的姓名和所属单位，当时在场的任何人员的姓名和身份；

8)取走该物品的目的；

9)任何其他有关资料；

10)对物品所采取的措施，如“送实验室”或送“贮藏间”等等。

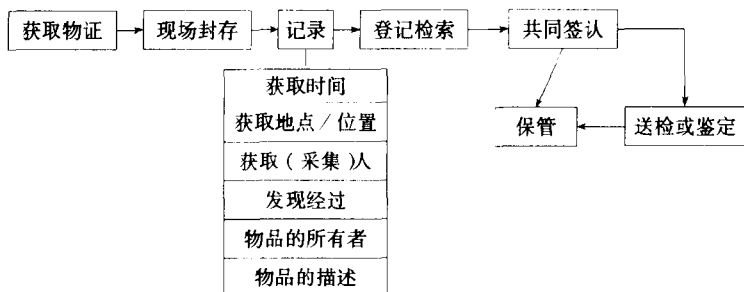


图2 物证保全简图

获取物证的记录应由物证取样人、物证所有人或当事人共同签字确认。

为了便于保管,调查人员应确保每件物证上都系牢一个标签,标明物品的来源、物品的简况、识别码或编码、取样人员姓名及其所属单位。

2.3.3 查询证人

证人即事故当事人和有关人员,是指了解事故主要或部分事实(事故经过和结果)的人员。通常情况下,事故发生时负责船舶航行、停泊或作业的人员,如船长(或幸存的最高职位驾驶员)、值班驾驶员、轮机长(或幸存的最高轮机员)、值班轮机员以及舵工、瞭望水手和机舱人员是最主要的证人,在某些情况下其他人员,如船东、造船师、旅客、托运人、代理人以及周围他船船员及岸上旅客、工作人员等,都可能成为证人,提供有用的证据。

证人所作的口头或书面陈述即证人证言或当事人陈述,对于证明事故事实是重要、不可缺少的。因此,查询证人是证据搜集的一项重要工作。

2.3.3.1 制定查询计划

查询证人应按照简明的预定计划进行。在查询证人前,调查人员应详细阅读和分析水上交通事故报告(如果有)以及其他所掌握的事故材料,对事故有初步的了解,以便拟定查询提纲或要点(可参照附录的内容)。

查询的问题应根据不同的事故类型,每一位证人的资历、经验和职务以及他在事故中的责任的不同而有所不同。根据问题涉及的范围和可能获得相应信息的人员列一矩阵表格,将有助于调查。下面是对一艘走锚而搁浅船舶进行事故调查的矩阵表格的一部分,供参考。

人 员 问题范围	船长	大副	二副	三副	瞭望人员	轮机长	值班机员	VTS 操作员	引航员	港口代理人	船舶代理人
锚地位置、地质	✓	✓	✓	✓	✓				✓	✓	
主机备车情况	✓			✓		✓	✓				✓
船舶定位方法和频率	✓	✓	✓	✓							
ISM 规则和船舶操作须知	✓	✓	✓	✓		✓	✓				
通信和 VTS	✓	✓	✓	✓	✓			✓	✓	✓	

调查人员还应拟定查询证人的大概顺序,并做出必要的安排,以保证在召见证人时,每个人都能按时到场。查询证人的顺序取决于他们在事故中的责任和受牵连的程度,先重后轻地进行查询。

调查人员还应确定查询地点,查询地点最基本的要求是合适、方便、保密。

2.3.3.2 召集证人

调查人员应尽快召集证人,并向证人出示执法证或有效身份证明,讲解调查的性质和目的、调查所依据的法律以及他所拥有的权限。同时,应向证人说明其权利与义务,并要求所有证人不要相互议论所发生的事情。

如果在查询之前来不及召集证人,则应在每一位证人到场时分别以上述方式向其讲解。

2.3.3.3 查询要求

查询时,每次应单独查询一名证人并将他与等候的证人们分开。查询时应禁止旁听,除调查人员、作证人员以及应邀为调查人员的顾问的人员外,其他人员一律不得在场。

对于碰撞或其他涉及到一艘船舶以上的事故时,不能同时召集两条船的船员进行查询,而应分别进行查询。

2.3.3.4 调查人员的态度

事故调查并不是针对某人,而是针对事故本身进行的,因此在查询证人时,调查人员应尽可能采用“询问”而不采用“审问”的方式,以一种合作、中立的姿态与证人接触,应显示出相当的灵活性,使证人保持轻松自然,并鼓励他们自由地、无拘束地讲话。

调查人员必须客观地、无偏见地进行查询,在获得全部证据之前要虚心听取各方面的意见,不要急于或草率地做出结论。因此,应该防止在调查初期形成任何观点,避免主观地去发掘和集中那些孤立的,似乎可以佐证调查人员观点的证据。

2.3.3.5 查询的方法

1)查询应从证人的经历和资格开始,如果需要,每个证人都应出示他持有的职务证书、船员服务簿或其他可能持有的证明文件。查询可以按预先准备好的提纲进行,但调查人员仍应自始至终注意发掘所暴露出来的线索,并密切注意证词间可能出现的矛盾。

2)调查人员应避免根据自己了解的事故情况或推测的事故情节对被询问人采用诱导式提问,即提问那些只需用“是”或“不是”等简单肯定或否定方式来回答的问题。因为这类提问近乎暗示证人如何回答,而不是启发他们回忆。

3)如果调查人员对事件发生的先后顺序已有全面的了解,则可以有意不按事件发生的顺序提出问题,使证人难于提供虚假的证词。

4)谈话时证人提供的证词的准确程度,可以通过用不同语问相同问题的方法加以验证,这样反复问答足以打乱证人头脑中编好的事件顺序,也可暴露证词间的矛盾。对于证词中不能自圆其说的矛盾,应要求被查询人予以解释。

5)如有必要,可以再度查询已经查询过的证人,但应该在查询过全部证人后进行,这样可以减少重复调查的次数。

2.3.3.6 查询记录

查询证人应制作查询笔录,查询笔录应客观、全面地记载被询

问人讲述的内容,特别是有关事故的重要情节应当按照原话或原意记载清楚。查询证人应使用《水上交通事故查询笔录》标准格式,查询结束时应将笔录交给被询问人阅读,并告之若笔录记载有遗漏或错误的,他们有权要求补充或修改,但必须在更改处签名或按指印。记录的每一页均应有调查人和被调查人的签名并加注日期。

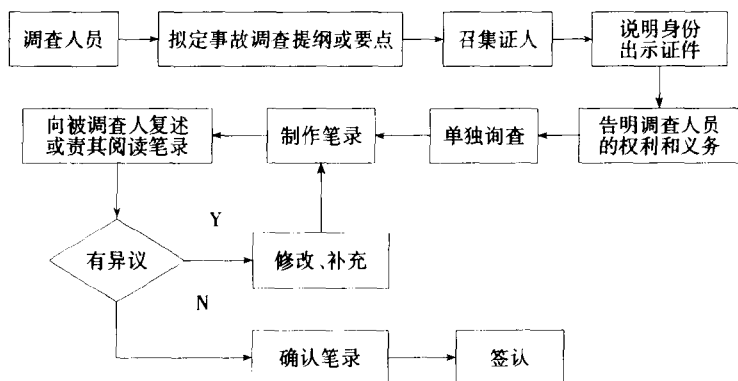


图3 查询证人简图

2.3.4 书证和视听材料的搜集

书证和视听材料是用文字记载或用符号、声音、图象等表达的,反映船舶及其机器、设备的性能与技术状况,船舶航行、停泊的动态和作业情况,以及事故发生经过的证据,其内容对事故的真实情况具有证明作用。

调查中应搜集的文书资料包括:

- 1) 船舶的基本资料,如船舶概况、船舶入级证书或船舶检验证书、登记证书、船舶最低安全配员证书、ISM 规则要求的证书等;
- 2) 航海日志、轮机日志、车钟日志、报务日志、航行记录、测深记录、夜航命令簿、罗经差记录等原始记录;
- 3) 航行设备、仪器的性能、技术参数的原始文书资料;
- 4) 相关海图和有关航海出版物,以及最近发布的航海通告和无线电航行警告;