

# 第 MSC.255 (84) 號決議

(2008 年 5 月 16 日通過)

通過《海上事故或海上事件安全調查

國際標準和推薦做法規則》

(《事故調查規則》)

海上安全委員會，

憶及《國際海事組織公約》關於本委員會職能的第 28 (b) 條，

關切地注意到，儘管本組織做出了最大努力，但導致人命損失、船舶滅失和海洋環境污染的事故和事件仍不斷發生，

還注意到確定事故和事件的情況和原因的及時而準確的報告能加強海員和乘客的安全及海洋環境的保護，

進一步注意到 1982 年 12 月 10 日訂於蒙特哥灣的《聯合國海洋法公約》以及國際海洋習慣法的重要性，

另外注意到船旗國按照《1974 年國際海上人命安全公約》(下文稱《公約》)(第 I/21 條)、《1966 年國際載重線公約》(第 23 條)和《1973 年國際防止船舶造成污染公約》(第 12 條)進行事故調查及向本組織提供有關調查結果的責任，

考慮到有必要確保所有特別重大海上事故均得到調查，

還考慮到關於出現海上事故時公平對待海員的導則(第 A.987(24) 號決議)，

確認對海上事故和事件的調查和正確分析能對事故的起因有更好的認識，及制定包括更好的培訓在內的補救措施，以加強海上人命安全和海洋環境保護，

認識到需要一部規則，以在國家法律許可情況下提供一個標準的海上事故和事件的調查方法，防止將來的海上事故和事件，

還認識到航運的國際性和對海上事故和事件有重大利益的國家之間開展合作以確定事故和事件的情況和原因的必要性，

注意到第 MSC.257(84) 號決議，海安會以該決議通過了《公約》第 XI-1 條的修正案，使海上事故或海上事件安全調查國際標準和推薦做法規則的第 I 和第 II 部分根據《公約》成為強制性規定，

在其第八十四屆會議上，審議了所建議的《事故調查規則》的案文，

1. 通過列於本決議附件中的《海上事故或海上事件安全調查國際標準和推薦做法規則》；

2. 請《公約》各締約國政府注意，該規則將在《公約》第 XI-1/6 條的修正案生效後，於 2010 年 1 月 1 日生效；

3. 要求本組織秘書長將本決議及其附件中的規則文本的核證無誤副本送交《公約》的所有締約國政府；

4. 進一步要求本組織秘書長將本決議及其附件中的規則文本的副本送交所有非《公約》締約國政府的本組織會員國。

## 前言

1 本規則包含並基於國際海事組織（本組織）於 1997 年 11 月以第 A.849（20）號決議通過的《海上事故和事件調查規則》所建立的海上事故和海上事件調查的最佳做法。《海上事故和事件調查規則》試圖促進合作以及國家間海上事故和海上事件調查的共同方法。

### 背景

2 本組織曾通過數個決議鼓勵合作和認識共同利益。第一個是 1968 年 11 月通過的第 A.173（ES.IV）號決議（參加海上事故官方調查）。其他後續決議包括：1975 年 11 月通過的第 A.322（IX）號決議（進行事故調查）；1979 年 11 月通過的第 A.440（XI）號決議（海上事故調查的信息交換）和第 A.442（XI）號決議（主管機關進行事故和違約調查的人力和物力需要）；1989 年通過的第 A.637（16）號決議（海上事故調查中的合作）。

3 本組織將這些單獨的決議加以組合和擴展後，通過了《海上事故和事件調查規則》。於 1999 年 11 月通過的第 A.884（21）號決議（對第 A.849（20）號決議 - 海上事故和事件調查規則的修正案）通過提供調查人為因素的導則，進一步加強了該規則。

4 《1948 年國際海上人命安全公約》（《安全公約》）中包含了一項規定，在調查作為促進因素會有助於確定管理事宜時，要求船旗國對其船舶遇到的任何事故進行調查。此條規定保留在 1960 和 1974 年《國際海上人命安全公約》中。它也被列入《1966 年載重線公約》

中。另外，還要求船旗國對某些發生在公海的海上事故和海上事件進行調查。

5 沿海國的主權延伸至其領土和內水之外的領海。這一管轄權賦予沿海國固有的權利對與其領土有關的海上事故和海上事件進行調查。多數國家主管機關都有對在其內水和領海內的不論任何船旗的航運事故進行調查的法律規定。

#### *對待海員*

6 最近，國際勞工組織的《2006年海事勞工公約》（尚未生效）對一些嚴重海上事故的調查做出了規定，並定出海員的工作條件。認識到在調查時有必要給與海員特別保護，本組織於2005年12月以第A.987(24)號決議通過了《關於在海上事故中公平對待海員的導則》。該導則於2006年7月1日由海事組織和勞工組織發佈。

#### *通過本規則*

7 自第一部《安全公約》通過以來，國際海運業的結構有了很大變化，國際法也有了變化。這些變化潛在地增加了對海上安全調查的過程和結果有利害關係的國家數量，在海上事故和海上事件上，增加了受影響國家之間潛在的司法上和其他程序上的不同。

8 本規則，在制定一些法定要求的同時，承認關於海上事故和海上事件調查的國際和國家法律的不同。本規則的編撰旨在為了船旗國，沿海國，本組織和航運界的普遍利益，便利客觀的海上安全調查。

## 第 I 部分

### 總則

#### 第 1 章

##### 宗旨

1.1 本規則的宗旨是提供一個通用的方法供各國在對海上事故和海上事件進行海上安全調查時採用。海上安全調查不試圖劃分過失或確定責任。本規則所界定的海上安全調查是為了防止將來的海上事故和海上事件而進行的調查。本規則認為，實現這一宗旨的途徑為，各國：

- .1 採用一致的方式和方法，必要時實現和鼓勵大範圍的調查，以發現引發因素和其他安全風險；及
- .2 提交報告給本組織以實現信息的廣為散發，幫助國際海事界解決安全問題。

1.2 海上安全調查應分離並獨立於任何其他形式的調查。但是，本規則的宗旨並非排除任何其他形式的調查，包括為民事、刑事和行政訴訟進行的調查。另外，本規則的意圖並不是讓進行海上安全調查的國家由於調查結果可推斷出過失或責任而不全面報告海上事故或海上事件的起因。

1.3 本規則認識到，根據本組織的文書，在判斷出調查會有助於

確定現規定中需要修改之處時，或如果事故產生了對環境的有害影響，每個船旗國均有責任對懸掛其船旗的任何船舶發生的任何事故進行調查。本規則還考慮到船旗國須由適當的合格人員一人或數人或在這種人員在場的情況下對某些公海上的航行事件進行調查。但是，本規則還認識到，若在一個國家的領土包括領海在內發生了對人命或環境構成風險，或涉及到沿海國搜救當局，或在其他方面影響到沿海國的海上事故或海上事件，該國有權對此海上事故或海上事件的起因進行調查。

## 第 2 章

### 定義

當下列術語用於海上安全調查強制性標準和推薦做法之中時，具有下列含義。

2.1 **代理人**係指代表船東、租船人、或船舶經營人、或貨主從事提供航運服務，包括安排船舶接受海上安全調查的任何自然人或法人。

2.2 **引發因素**係指那些行動、疏忽、事件或條件，如果沒有這些因素，則：

- .1 海上事故或事件將不會發生；或
- .2 與海上事故或海上事件有關的不利後果將不會出現或不會如此嚴重；

.3 與第.1 或.2 項的後果有關的另一行動、疏忽、事件或條件將可能不會出現。

2.3 **沿海國**係指在其領土包括其領水內發生海上事故或海上事件  
的國家。

2.4 **專屬經濟區**係指《聯合國海洋法公約》第五十五條界定的專  
屬經濟區。

2.5 **船旗國**係指船舶獲准懸掛其船旗的國家。

2.6 **公海**係指《聯合國海洋法公約》第八十六條界定的公海。

2.7 **有關方**係指海上安全調查國確定的對於海上安全調查結果有  
重大利害關係、權利或合法期望的組織或個人。

2.8 **《國際安全管理規則》(《安管規則》)**係指經修訂的本組織以  
第 A.741 (18) 號決議通過的《船舶安全操作及防止污染國際管理規  
則》。

2.9 **海上事故**係指其發生與船舶操作直接相關的、導致下列情況  
的事件，或事件後果：

- .1 人員死亡，或嚴重受傷；
- .2 船上人員失蹤；
- .3 船舶滅失，推定滅失或棄船；
- .4 船舶實質性損壞；
- .5 船舶擱淺或不能使用，或船舶被牽涉到碰撞；

- .6 會嚴重危及船舶本身、其他船舶或個人安全的船舶外部基本結構的實質性損壞；或
- .7 船舶或多艘船舶的損壞造成的對環境的嚴重損害，或潛在的嚴重損害。

但是，海上事故不包括有意危害船舶、個人或環境的故意行為或疏忽。

2.10 **海上事件**係指海上事故之外的、其發生與船舶操作直接有關的、危及或如不改正將要危及船舶、其乘員或任何其他人員或環境的事件或事件後果。

但是，海上事件不包括有意危害船舶、個人或環境安全的故意行為或疏忽。

2.11 **海上安全調查**係指以防止將來的海上事故和海上事件為目的而進行的對海上事故或海上事件的調查或探究（不論一個國家對其稱謂如何）。調查包括對證據的收集和分析、確定引發因素和提出必要的安全建議。

2.12 **海上安全調查報告**係指包含下列內容的報告：

- .1 海上事故或海上事件的基本事實概述，及說明是否導致任何死亡、受傷或污染；
- .2 安全管理證書所列明的船旗國、船東、經營人、公司的身份（以不違反關於隱私的任何國家法律為前提）；
- .3 相關的任何有關船舶的尺度和引擎細節，以及對船員、工



作程序和諸如船上工作時間等其他事宜的描述；

- .4 海上事故或海上事件情況的詳細陳述；
- .5 對引發因素的分析 and 評論，包括任何機械因素、人為因素和組織因素；
- .6 對海上安全調查結果的討論，包括確認安全問題，及海上安全調查的結論；以及
- .7 適用時，旨在防止將來海上事故和海上事件的建議。

2.13 **海上安全調查當局**係指國家中負責按照本規則進行調查的當局。

2.14 **海上安全調查國**係指船旗國或按照本規則相互同意負責進行海上安全調查的一個或多個國家。

2.15 **海上安全紀錄**係指為海上安全調查收集的下列類型的記錄：

- .1 為海事安全調查所採集的所有陳述；
- .2 與船舶操作有關的人員之間的所有通訊；
- .3 與海上事故或海上事件有關人員的所有醫療或個人信息；
- .4 海上安全調查過程中獲取的所有信息分析或證據材料的記錄；以及
- .5 航程數據記錄儀中的信息。

2.16 與海上事故相關的**實質性損壞**係指：

.1 以下損壞：

.1.1 嚴重影響航海設施或船舶的結構完整性、性能或操作特性的損壞；以及

.1.2 需要重大修理或更換一個或多個主要部件的損壞。或

.2 航海設施或船舶的損毀。

2.17 **海員**係指船上僱用、聘用或以任何身份在船上工作的任何人。

2.18 **重傷**係指一個人所受的、從受傷之日起七天之內開始的、導致無法保持正常功能 72 小時以上的傷害。

2.19 **對環境的嚴重損害**係指酌情由受害國或船旗國評定的對環境造成重大有害影響的環境損害。

2.20 **有重大利益的國家**係指：

.1 海上事故或海上事件所涉及船舶的船旗國；或

.2 海上事故或海上事件所涉及的沿海國；或

.3 其環境受到海上事故的嚴重或重大損害的國家(包括其根據國際法得到承認的水域和領土的環境)；或

.4 海上事故或海上事件的後果對其或其有權行使管轄權的人工島嶼、裝置或結構造成嚴重損害或威脅的國家；或

.5 海上事故造成其國民死亡或嚴重受傷的國家；或

.6 具有海上安全調查國認為對調查有用的重要信息的國家； 或

.7 由於其他原因而確立海上安全調查國認為屬重大利益的國家。

2.21 **領海**係指《聯合國海洋法公約》第二部分第二節界定的領海。

2.22 **特別重大海上事故**係指涉及船舶全損或死亡或嚴重環境損害的海上事故。

### 第 3 章

#### 第 II 和 III 部分中各章節的適用範圍

3.1 本規則第 II 部分載有關於海上安全調查的強制性標準。某些條款僅對某些類別的海上事故適用及僅作為對此類別海上事故的海上安全調查的強制性規定。

3.2 本規則第 III 部分中的條款可能提及本部分中僅適用於某些類別的海上事故的條款。第 III 部分中的條款可能建議將此類條款適用於其他海上事故或海上事件的海上安全調查。

## 第 II 部分

### 強制性標準

#### 第 4 章

##### 海上安全調查當局

4.1 各國政府須向本組織提供其國內開展海上安全調查的海上安全調查當局的詳細聯絡信息。

#### 第 5 章

##### 通知

5.1 當海上事故發生於公海上或專屬經濟區內時，涉案船舶的船旗國須儘實際可行地迅速通知其他有重大利益的國家。

5.2 當海上事故發生於沿海國的領土包括其領水之內時，船旗國和該沿海國須相互通知，並一起儘實際可行地迅速通知其他有重大利益的國家。

5.3 通知不得因信息不全而被延遲。

5.4 格式和內容：通知須儘可能多地包括下列已有信息：

- .1 船舶名稱及其船旗國；

- .2 IMO 船舶識別號；
- .3 海上事故的性質；
- .4 海上事故的地點；
- .5 海上事故的時間和日期；
- .6 任何重傷或死亡人數；
- .7 海上事故對人、財產和環境造成的後果；及
- .8 對任何其他涉案船舶的確認。

## 第 6 章

### 調查特別重大海上事故的要求

- 6.1 對每一特別重大海上事故均須進行海上安全調查。
- 6.2 在按照第 7 章達成的任何協議之下，涉及特別重大海上事故的船舶的船旗國負責確保按照本規則開展並完成海上安全調查。

## 第 7 章

### 船旗國與其他有重大利益的國家

#### 開展海上安全調查的協議

7.1 在不限制各國單獨進行其自己的海上安全調查權利的條件下，當海上事故發生於某國領土包括其領海之內時，涉及海上事故的船旗國和該沿海國須進行協商，以達成協議，決定哪個或哪幾個國家按照要求或行動建議擔任海上安全調查國，根據本規則進行調查。

7.2 在不限制各國單獨進行其自己的海上安全調查權利的條件下，當海上事故發生於公海上，或某國的專屬經濟區之內，並涉及到一個以上的船旗國時，則有關國家須進行協商，以達成協議，決定哪個或哪幾個國家按照要求或行動建議擔任海上安全調查國，根據本規則進行調查。

7.3 對於第 7.1 或 7.2 款所述海上事故，有關國家可與另一個有重大利益關係的國家達成協議，由該國或多國擔任海上安全調查國。

7.4 在按照第 7.1、7.2 或 7.3 款達成協議之前，或若不能達成協議，則根據本規則，及根據其他國際法，各國開展海上安全調查的現有義務和權利仍由有關各方承擔，以進行其各自的調查。

7.5 船旗國全面參加由另一有重大利益的國家所開展的海上安全調查，須被視為履行本規則、《安全公約》第 I/21 條、《聯合國海洋法公約》第九十四條第 7 款所規定的義務。

## 第 8 章

### 調查的權力

8.1 各國均須確保其國內法做出規定，使進行海上安全調查的調查員能夠登船，與船長、船員、及任何其他有關人員面談，以及為海上安全調查獲取證據材料。

## 第 9 章

### 並行調查

9.1 當海上安全調查國按照本規則進行海上安全調查時，其他有重大利益的國家單獨進行其自己的海上安全調查的權利不受妨礙。

9.2 在認識到海上安全調查國須履行本規則規定的責任的同時，海上安全調查國和任何其他有重大利益的國家在進行海上安全調查時須設法協調其調查的時間，以儘可能避免在要求作證和獲取證據時發生衝突。

## 第 10 章

### 合作

10.1 所有有重大利益的國家均須儘實際可能地與海上安全調查國合作。海上安全調查國須儘實際可能地為有重大利益的國家的參與做好安排。

## 第 11 章

### 調查不受外部指示

11.1 海上安全調查國須確保進行海上安全調查的調查員是公正而客觀的。海上安全調查須能夠報告海上安全調查的結果，不受調查結果可能影響到的任何人或組織的指示或干擾。

## 第 12 章

### 從海員獲取證據

12.1 如海上安全調查需要海員提供證據，須儘實際可能地早日取證。須允許海員儘可能早地返回船舶，或獲得遣返。海員的人權須始終得到維護。



12.2 所有被要求提供證據的海員均須被告知海上安全調查的性質和根據。另外，被要求提供證據的海員須被告知並就下列各項獲得法律諮詢意見：

- .1 在海上安全調查之後的任何訴訟中使自己負罪的任何潛在風險；
- .2 任何不使自己負罪的權利或保持沉默的權利；
- .3 如海員向海上安全調查提供證據，為該海員提供的、旨在避免該證據被用於針對自身的任何保護。

## 第 13 章

### 海事安全調查報告草案

13.1 在遵守第 13.2 和 13.3 條的前提下，當被要求時，海上安全調查國須向有重大利益的國家送交報告草案供其對報告草案發表意見。

13.2 只有在收取報告的有重大利益的國家保證，未經海上安全調查國明確許可或除非該報告或文件已由海上安全調查國公佈，則不散發、造成散發、公佈或允許獲得報告草案或其任何部分，海上安全調查國才有義務遵守第 13.1 條。

13.3 如屬以下情況，海上安全調查國沒有義務遵守第 13.1 條：

- .1 海上安全調查國要求收取報告的有重大利益的國家確認

報告草案中所包含的證據不會用於針對證據提供者的民事或刑事訴訟；並且

.2 該有重大利益的國家拒絕給與確認。

13.4 海上安全調查國須邀請有重大利益的國家在 30 天內或雙方同意的其他時間內對報告草案提出意見。海上安全調查國須在準備最終報告之前，考慮所提意見；在接受或否決該意見將直接影響提交意見國家的利益時，海上安全調查國須將處理意見的方式通知該有重大利益的國家。如果海上安全調查國在 30 天後或雙方同意的時間到期後未收到意見，則可開始完成該報告。

13.5 海上安全調查國須以最實際可行的手段尋求全面核實報告草案的準確性和完整性。

## 第 14 章

### 海上安全調查報告

14.1 海上安全調查國須向本組織提交對每一特別重大海上事故所進行的海上安全調查的海上安全調查報告的最終文本。

14.2 若對非特別重大的海上事故或海上事件進行了海上安全調查，並做出了海上安全調查報告，且其中含有的信息可防止將來的海上事故或海上事件或減少其嚴重性，其最終文本須提交給本組織。

14.3 第 14.1 及 14.2 款所指的海上安全調查報告須利用海上安全調查中獲取的全部信息，同時考慮到為確保包括並了解所有與安全有關的問題所需要的範圍，以便根據需要採取安全措施。

14.4 海上安全調查報告的最後文本須由海上安全調查國向公眾及航運界提供，或者，如由另一國家或本組織公佈，則海上安全調查國須承諾向公眾及航運界提供獲取報告所需的細節。

### 第 III 部分

#### 推薦做法

### 第 15 章

#### 行政責任

15.1 各國應確保海上安全調查當局具有充足的物質和財務資源以及適任的合格人員，以使它們能夠便利該國按照本規則履行對海上事故和海上事件進行海上安全調查的義務。

15.2 任何參加海上安全調查的調查員均應依據第 A.996(25) 號決議所列海上安全調查員的技能加以任命。

15.3 但是，第 15.2 款並不排除臨時地適當任命具備所需特殊專業技能的調查員參加海上安全調查，也不排除使用顧問對海上安全調查的任何方面提供專家意見。

15.4 作為海上安全調查員參加或協助海上安全調查的任何人，均有義務按照本規則行事。

## 第 16 章

### 調查原則

16.1 獨立性：海上安全調查應無偏見，以確保自由地獲得信息。

16.1.1 為取得第 16.1 款所述結果，進行海上安全調查的調查員在職能上應獨立於：

- .1 涉及海上事故或海上事件的有關方；
- .2 可針對海上事故或海上事件所涉及的個人或組織決定行政或紀律措施的任何人；及
- .3 司法訴訟。

16.1.2 進行海上安全調查的調查員應不受第 16.1.1 款的 .1、.2 和 .3 項所述各方對下列各項的干擾：

- .1 收集所有與海上事故或海上事件有關的信息，包括航程數據記錄和船舶交通服務的記錄；
- .2 證據分析和確定引發因素；
- .3 做出關於引發因素的結論；
- .4 分發報告草案以徵求意見及準備最終報告；和

.5 在適當時提出安全建議。

16.2 **以安全為重點**：海上安全調查的宗旨並非確定責任或判定過失分擔。但是，進行海上安全調查的調查員不應由於可從調查結果推斷出過失或責任而不全面報告引發因素。

16.3 **合作**：當實際可行並與本規則特別是關於合作的第 10 章的要求和建議相一致時，海上安全調查國應尋求促進開展海上事故或海上事件調查的有重大利益的國家及其他個人或組織之間的合作。

16.4 **優先地位**：對海上安全調查應儘可能地給與和其他調查，包括國家為刑事目的對海上事故或海上事件進行的調查，同等的優先地位。

16.4.1 按照第 16.4 款，進行海上安全調查的調查員在獲取證據時不應因為其他人或組織對海上事故或海上事件進行其他調查而受到阻礙。

16.4.2 可隨時獲取的證據應包括：

- .1 船旗國、船東和船級社所持有的檢驗及其他記錄；
- .2 所有記錄的數據，包括航程數據記錄儀；以及
- .3 政府驗船師、海岸警衛隊官員、船舶交通服務操作員、引水員或其他海事人員可提供的證據。

16.5 **海上安全調查的範圍**：正確辨別引發因素需要及時和有系統的調查，遠遠超出眼前的證據，尋找潛在的條件；它們可能遠離海上事故或海上事件的發生地點，並可能引起其他將來的海上事故或海上事件。因此，海上安全調查應被看作是一種手段，不僅要辨別直接的引發因素，還要辨明在整個責任鏈中可能存在的缺失。

## 第 17 章

### 海上事故（除特別重大事故外）和海上事件的調查

17.1 如認為海上安全調查可能會提供可防止將來海上事故或海上事件的信息，則應由涉案船舶的船旗國對海上事故（除本規則第 6 章所述特別重大事故外）和海上事件進行海上安全調查。

17.2 第 7 章含有確定海上事故的海上安全調查國的強制性要求。當按照本章進行調查的事件為海上事件時，第 7 章應被看作述及海上事件的建議作法而加以遵循。

## 第 18 章

### 按照第 II 部分第 7 章尋求同意時應考慮的因素

18.1 當船旗國、沿海國（如被涉及）或其他有重大利益的國家按照第 II 部分第 7 章就哪一個或哪些國家根據本規則擔任海上安全調查國而尋求同意時，應考慮到下列因素：

- .1 海上事故或海上事件是否發生於某國領土，包括其領海之內；
- .2 發生於公海上或專屬經濟區內的海上事故或海上事件的涉案船舶是否隨後駛入某一國的領海；

- .3 要求船旗國和其他有重大利益的國家動用的資源和投入；
- .4 海上安全調查的潛在範圍和船旗國或其他有重大利益的國家對此範圍的接受能力；
- .5 進行海上安全調查的調查員獲取證據的需求，及對最適於便利獲取證據的一個或多個國家的考慮；
- .6 海上事故或海上事件對其他國家的任何可預見的和實際的不利影響；
- .7 船員、乘客和其他受海上事故或海上事件影響的人的國籍。

## 第 19 章

### 非法干涉的行為

19.1 如果海上安全調查過程中得知或懷疑發生了《1988 年制止危及海上航行安全非法行為公約》第 3 條、第 3 條之二、第 3 條之三或第 3 條之四所列的罪行，海上安全調查當局應立即設法確保有關國家的海上保安當局得到通知。

## 第 20 章

### 通知有關方和開始調查

20.1 當按照本規則開始海上安全調查時，應儘實際可能地迅速通知被調查的海上事故或海上事件涉案船舶的船長、船東和代理人：

- .1 被調查的海上事故或海上事件；
- .2 開始海上安全調查的時間和地點；
- .3 海上安全調查當局的名稱及聯繫細節；
- .4 進行海上安全調查所依據的法律的有關細節；
- .5 受到海上安全調查的有關方的權利和義務；以及
- .6 進行海上安全調查的國家的權利和義務。

20.2 各國應制定詳述第 20.1 款的信息並可電子傳輸給船長、代理人 and 船東的標準文件。

20.3 認識到海上事故或海上事件的任何涉案船舶可能繼續營運，以及除絕對必要外，不應對船舶造成延誤，進行海上安全調查的海上安全調查國應儘實際可能地迅速開始調查，以免對船舶造成不必要的延誤。



## 第 21 章

### 協調調查

21.1 本章中的建議應按照本規則第 10 和 11 章中的原則加以實施。

21.2 海上安全調查國應確保國內有合適的框架以：

- .1 任命海上安全調查的調查員，包括領導海上安全調查的一位調查員；
- .2 向海上安全調查的成員提供合理水平的支持；
- .3 與其他有重大利益的國家聯絡，制定海上安全調查的戰略；
- .4 確保海上安全調查中遵循的方法與第 A.884 (21) 號大會決議所建議的相一致；
- .5 確保海上安全調查考慮到本組織或國際勞工組織所公佈的與進行海上安全調查有關的任何建議或文件；以及
- .6 確保海上安全調查從《國際安全管理規則》的角度考慮到船舶經營人的安全管理程序和安全方針。

21.3 海上安全調查國應儘實際可能地允許有重大利益的國家參加與其有關方面的海上安全調查。

21.3.1 參加應包括允許有重大利益的國家的代表：

- .1 與證人面談；

- .2 查看和檢驗證據及文件複印件；
- .3 就證據提出建議，對最終報告提出意見並將其看法適當地反映在最終報告中；以及
- .4 得到與海上安全調查相關的報告草案和最終報告。

21.4 有重大利益的國家應儘實際可能地幫助海上安全調查國獲取與海上安全調查有關的信息。在實際可行的範圍內，進行海上安全調查的調查員應獲准接觸有重大利益的國家的政府驗船師、海岸警衛隊官員、船舶交通服務操作員、引水員和其他海事人員。

21.5 海上事故或海上事件涉案船舶的船旗國應給與協助，為進行海上安全調查的調查員接觸船員提供方便。

## 第 22 章

### 收集證據

22.1 海上安全調查國不應為收集證據而不必要地扣留船舶或從船上取走文件原件或設備，除非對海上調查有絕對必要。在切實可行時，調查員應複製文件。

22.2 進行海上安全調查的調查員應對詢問記錄和其他海上安全調查中收集的證據加以保護，防止不需要用它作調查的人士獲取。

22.3 進行海上安全調查的調查員應有效地使用所有已記錄的數據，包括航程數據記錄儀（如已安裝的話）。航程數據記錄儀應提供給進行海上安全調查的調查員或所指定的代表以供其下載。

22.3.1 在海上安全調查國沒有適用設施讀取航程數據記錄儀時，有此能力的國家應提供其服務並應充分考慮到：

- .1 可用資源；
- .2 讀取設施的能力；
- .3 讀出信息的及時性；及
- .4 設施所在地。

## 第 23 章

### 信息保密

23.1 各國應確保進行海上安全調查的調查員僅在下列情況下披露海上安全記錄的信息：

- .1 為運輸安全的目的有必要或值得這樣做，並已考慮到對將來的海上安全調查獲取信息可能性的任何影響；或
- .2 按照本規則另有准許。

23.2 按照本規則參與海上安全調查的國家應確保其所持有的任何海上安全記錄不在刑事、民事、紀律或行政訴訟中披露，除非：

- .1 該國有關司法當局認定司法的公眾利益大於披露信息對任何現行或將來的海上安全調查可能會產生的不利的國內或國際影響；及
- .2 當情況適宜時，向海上安全調查提供海上安全記錄的國家授權披露。

23.3 只有在海上安全記錄與海上事故或海上事件的分析有關聯時，方可將它包括在最終報告或其附錄中。無關的部分，及未包含在最終報告中的部分，不應披露。

23.4 只有在不影響提供信息的一個或數個國家正在進行的海上安全調查的公正性和可信性時，各國才需要向有重大利益的國家提供海上安全記錄中的信息。

23.4.1 提供海上安全記錄中的信息的國家可要求接受信息的國家對信息保密。

## 第 24 章

### 保護證人和有關方

24.1 如法律要求某人提供可能會使其負罪的證據，為了海上安全調查，應在國家法律許可的情況下避免將該證據用作針對該人的民事或刑事訴訟的證據。

24.2 被要求提供證據的人應被告知本調查的性質和依據。被要求提供證據的人應被告知並被允許獲得有關下列各項的法律諮詢意見：

- .1 海上安全調查之後的任何訴訟中令自己負罪的任何潛在風險；
- .2 任何不使自己負罪的權利或保持沉默的權利；
- .3 如向海上安全調查提供證據，為避免該證據對其自身不利

而向該海員提供的任何保護。

## 第 25 章

### 報告草案和最終報告

25.1 應儘實際可能地迅速完成關於海上安全調查的海上安全調查報告。

25.2 在得到要求並切實可行時，海上安全調查國應向有關方發送海上安全調查報告的副本，以徵求意見。但是，如果不能保證有關方在未經海上安全調查國明確同意的情況下不散發、造成散發、公佈或允許獲得報告草案或其任何部分，則此建議將不適用。

25.3 海上安全調查國應給與有關方 30 天或雙方同意的其他時間對海上安全調查報告草案提出意見。海上安全調查國應在準備最終報告之前，考慮所提意見；在接受或否決該意見將直接影響提交意見國家的利益時，海上安全調查國應將處理意見的方式通知該有重大利益的國家。如果海上安全調查國在 30 天後或雙方同意的時間到期後未收到意見，則可開始完成該報告。

25.4 當編寫海上安全調查報告的國家的法律許可時，應避免將報告草案和最終報告用作可能導致紀律措施、刑事定罪或確定民事責任的與海上事故或海上事件有關的訴訟的證據。

25.5 在海上安全調查的任何階段均可推薦臨時安全措施。

25.6 當一個有重大利益的國家不同意整個或部分海上安全最終報

告時，該國可向本組織提交其自己的報告。

## 第 26 章

### 重新調查

26.1 在提出了可能從實質上改變所作分析和所下結論的新證據時，已完成海上安全調查的海上安全調查國應重新考慮其調查結果，並應考慮重新調查。

26.2 在向已完成海上安全調查的海上安全調查國提出了與任何海上事故或海上事件有關的重大新證據時，該證據應得到全面評估，並轉給其他有重大利益的國家供其酌情提出意見。