|  |
| --- |
|  7.7.5 关于做好实施IMO《海上事故或事件安全调查国际标准和建议做法规则》的通知 |

**关于做好实施IMO《海上事故或海上事件安全调查国际标准和建议做法规则》的通知**

海安全[2010]58号

各直属海事局：

国际海事组织海上安全委员会第84届会议于2008年5月16日MSC.255（84）号决议通过了《海上事故或海上事件安全调查国际标准和建议做法规则》（以下简称《事故调查规则》）。《事故调查规则》的第I和第II部分作为强制性规定，于2010年1月1日生效。

交通运输部2009年第58号公告已对《事故调查规则》第I和第II部分内容进行公告。现将《事故调查规则》全文的中文本印发你们，请参照《关于执行IMO事故调查规则的通知》（海安全〔2010〕51号）的有关要求做好实施工作。

附件：海上事故或海上事件安全调查国际标准和建议做法规则（事故调查规则）

二○一○年二月八日

附件

**海上事故或海上事件安全调查**

**国际标准和建议做法规则（事故调查规则）**

目 录

第 I 部分    总则

第 1 章      目的

第 2 章      定义

第 3 章      第Ⅱ和Ⅲ部分中各章节的适用

第 Ⅱ 部分   法定标准

第 4 章      海上安全调查当局

第 5 章      通知

第 6 章      非常严重海上事故调查要求

第 7 章      船旗国与其它有重大利益的国家进行海上安全调查的协议

第 8 章      调查的权利

第 9 章      平行调查

第 10 章     合作

第 11 章     调查不受外部指示

第 12 章     从海员获取证据

第 13 章     起草海上安全调查报告

第 14 章     海上安全调查报告

第 Ⅲ 部分   建议做法

第 15 章 –  行政责任

第 16 章–   调查原则

第 17 章–   海上事故(除非常严重事故)和海上事件的调查

第 18 章–   按照第Ⅱ部分第7章寻求协议时应考虑的因素

第 19 章–   非法干涉的行为

第 20 章–   通知有关方和开始调查

第 21 章–   协调调查

第 22 章–   收集证据

第 23 章–   信息保密

第 24 章–   保护证人和有关方

第 25 章 –  报告草案和最后报告

第 26 章 –  重开调查

第I部分 总 则

第1章   目 的

1.1 本规则旨在提供一个通用的方法供各国在对海上事故和海上事件进行海上安全调查时采用。海上安全调查不为划分过失或确定责任。本规则所定义的海上安全调查是为了防止将来的海上事故和海上事件而进行的调查。本规则认为，实现这一目的的途径为，各国：

.1 采用一致的方法和途径，必要时进行和鼓励大范围的调查，以发现引发因素和其他安全风险；及

.2 提交报告给本组织以供将信息广为散发，帮助国际海运界解决安全问题。

1.2 海上安全调查应分离于并独立于任何其它形式的调查。但是，本规则的目的并非排除任何其它形式的调查，包括为民事、刑事和行政诉讼进行的调查。另外，本规则的意图并不是让进行海上安全调查的国家因发现会指出过失或责任而不完全报告海上事故或海上事件的起因。

1.3 本规则认识到,按照本组织的公约文件,每个船旗国如据其判断调查会有助于确定现规定中有哪里需要修改,或如果事故产生了对环境的有害影响,均有责任对其任何船舶发生的任何事故进行调查。本规则还考虑到船旗国须对某些公海上的海上航行事件由适当的合格人员一人或数人或在这种人员在场的情况下进行调查\*。但是，本规则还认识到，在一个国家的领土，包括领海之内发生了对人命或环境构成风险，或涉及到沿岸国搜救当局，或，在其他方面影响到沿岸国的海上事故或海上事件，该国有权\*\* 对此海上事故或海上事件的起因进行调查。

\* 参阅《联合国海洋法公约》（UNCLOS）第94条，或国际习惯法的要求。

\*\* 参阅《联合国海洋法公约》（UNCLOS）第2条，或国际习惯法的要求。

第2章 定 义

当下列术语用于海上安全调查法定标准和建议做法之中时，具有下列含义。

2.1 代理人系指代表船东，租船人，或船舶经营人，或货主从事提供航运服务，包括安排船舶接受海上安全调查的任何自然人或法人。

2.2 引发因素系指那些行动，疏漏，事件或条件，如果没有这些因素，则：

.1 海上事故或事件将不会发生；或

.2 与海上事故或海上事件有关的不利后果将不会发生或不会如此严重；

.3 与第.1 或.2 项的后果有关的其它行动，疏漏，事件或条件将可能不会发生。

2.3 沿岸国系指在其领土，包括其领水内发生海上事故或海上事件的国家。

2.4 专属经济区系指联合国海洋法公约第55 条所定义的专属经济区。

2.5 船旗国系指船舶有权悬挂其旗帜的国家。

2.6 公海系指联合国海洋法公约第86条所界定的公海。

2.7 有关方系指海上安全调查国确定的对于海上安全调查结果有重大利害关系、权利或合法期望的组织或个人。

2.8 国际安全管理规则（管理规则）系指经修订的本组织以第A.741(18)号决议通过的《船舶安全操作及防止污染国际管理规则》。

2.9 海上事故系指与船舶操作直接相关而发生的，导致下列情况的事件，或事件后果：

.1 人员死亡，或严重受伤；

.2 船上人员失踪；

.3 船舶灭失，推定灭失或弃船；

.4 船舶实质损坏；

.5 船舶搁浅或不能使用，或船舶牵涉到碰撞；

.6 会严重危及船舶本身、其他船舶或个人安全的船舶外部基础航海结构的实质损坏；或

.7 船舶或多艘船舶的损坏造成的对环境的严重损害，或潜在的严重损害。

但是，海上事故不包括意图危害船舶、个人或环境的故意行为和疏漏。

2.10 海上事件系指海上事故之外的，与船舶操作直接有关而发生的危及，或如不改正将要危及船舶、其乘员或任何其他人员或环境的事件，或事件后果。

但是，海上事件不包括意图危害船舶、个人或环境的故意行为和疏漏。

2.11 海上安全调查系指以防止将来的海上事故和海上事件为目的而进行的对海上事故或海上事件的调查或质询（不论一个国家对其称谓如何）。调查包括对证据的收集和分析，确定引发因素和提出必要的安全建议。

2.12 海上安全调查报告系指包含下列内容的报告：

.1 海上事故或海上事件的基本事实概述，及说明是否导致任何死亡、受伤或污染；及;

.2 安全管理证书所列明的船旗国、船东、经营人、公司及船级社情况（遵守任何国家关于隐私的法律的情况下）；

.3 相关的任何有关船舶的尺度和引擎细节，以及船员的陈述，工作程序和例如船上工作时间等其它事宜；

.4 海上事故或海上事件情况的详细陈述;

.5 对引发因素的分析和评论，包括任何机械因素、人的因素和组织因素；

.6 对海上安全调查结果的讨论，包括确认安全问题，及海上安全调查的结论；及

.7 适用时，旨在防止将来海上事故和海上事件的建议。

2.13 海上安全调查当局系指国家中负责按照本规则进行调查的当局。

2.14 海上安全调查国系指船旗国或，按照本规则相互同意负责进行海上安全调查的一个或多个国家。

2.15 海上安全记录系指为海上安全调查收集的下列类型的记录:

.1 为海上安全调查所采集的所有陈述；

.2 与船舶操作有关人员之间的所有通讯;

.3 与海上事故或海上事件有关人员的所有医疗或个人信息；

.4 海上安全调查过程中获取的所有信息分析或证据材料的记录；

.5 航行数据记录仪中的信息。

2.16 与海上事故相关的实质损坏系指：

.1 以下损坏：

.1.1 严重影响航海设施或船舶的结构完整性，性能或运作特性的损坏；及

.1.2 需要重大修理或更换一个或多个主要部件的损坏。或

.2 航海设施或船舶的损毁。

2.17 海员系指船上雇用，聘用或以任何身份在船上工作的任何人。

2.18 重伤系指一个人所受的，从受伤之日起七天之内导致无法保持正常功能72 小时以上伤害。

2.19 对环境的严重损害系指酌情由受害国，或船旗国评定的对环境造成重大有害影响的环境损害。

2.20 有重大利益的国家系指：

.1 涉及海上事故或海上事件的船舶的船旗国；或

.2 涉及海上事故或海上事件的沿岸国；或

.3 环境受到海上事故严重或重大损害的国家（包括其根据国际法得到承认的水域和领土的环境）；或

.4 海上事故或海上事件的后果对其或其有权行使管辖权的人工岛屿，装置，或结构造成，或威胁造成严重损害的国家；或

.5 海上事故造成其国民死亡或严重受伤的国家；或

.6 具有海上安全调查国认为对调查有用的重要信息的国家；或

.7 海上安全调查国认为因其它原因而涉及其利益的国家。

2.21 领海系指联合国海洋法公约第II部分第2节所定义的领海。

2.22 非常严重海上事故系指涉及船舶全损或人员死亡或严重环境损害的海上事故。

第3章 第Ⅱ和Ⅲ部分中各章节的适用

3.1 本规则第Ⅱ部分包括关于海上安全调查的法定标准。某些条款仅对某些类别的海上事故适用及仅作为对此类别海上事故的海上安全调查的法定要求。

3.2 本规则第Ⅲ部分中的条款可提及本部分中仅适用于某些类别海上事故的条款。第Ⅲ部分中的条款可建议将此类条款应用于其他海上事故或海上事件的海上安全调查。

第Ⅱ部分 法定标准

第4章 海上安全调查当局

4.1 各国政府须向本组织提供其国内执行海上安全调查的海上安全调查当局的详细联络信息。

第5章 通 知

5.1 当海上事故发生于公海上或专属经济区内时，涉案船舶的船旗国须实际可行地尽快通知其它有重大利益的国家。

5.2 当海上事故发生于沿岸国的领土，包括其领水之内时，船旗国和该沿岸国须相互通知，并分别实际可行地尽快通知其它有重大利益的国家。

5.3 通知不得因信息不全而被延迟。

5.4 格式和内容。

通知应尽可能多地包括下列已有信息：

.1 船舶名称及其船旗国；

.2 IMO 船舶识别号码；

.3 海上事故的性质；

.4 海上事故的地点；

.5 海上事故的时间和日期；

.6 重伤或死亡人数；

.7 海上事故对人、财产和环境造成的后果；及

.8 任何其它涉案船舶的确认。

第6章 非常严重海上事故调查要求

6.1 对每一非常严重海上事故均须进行海上安全调查。

6.2 在按照第7章所达成的任何协议之下，涉及非常严重海上事故船舶的船旗国负责确保按照本规则进行并完成海上安全调查。

第7章 船旗国与其它有重大利益的国家

进行海上安全调查的协议

7.1 在不限制各国单独进行其自己的海上安全调查权利的条件下，当海上事故发生于某国领土，包括其领海、内水之中时，涉及海上事故的船旗国和该沿岸国须协商以就由哪个或几个国家按照本规则的要求或建议作为海上安全调查国进行调查而达成协议。

7.2 在不限制各国单独进行其自己的海上安全调查权利的条件下，当海上事故发生于公海上，或某国的专属经济区之中，并涉及到一个以上的船旗国时，则有关国家须协商就由哪个或几个国家按照本规则的要求或建议作为海上安全调查国进行调查而达成协议。

7.3 对于第7.1或7.2条所述海上事故，有关国家可与另一个有重大利益关系的国家达成协议，由该国或多国作为海上安全调查国。

7.4 在按照第7.1、7.2或7.3条达成协议之前，或未能达成协议，则根据本规则，及根据其它国际法，各国进行海上安全调查的现有义务和权利仍由有关各方承担，以进行其各自的调查。

7.5 船旗国全面参加由另一有重大利益的国家所进行的海上安全调查，须被认作履行其根据本规则，海上人命安全公约第I/21条，联合国海洋法公约第94条第7节所规定的义务。

第8章 调查的权利

8.1 各国均须确保其国内法做出规定，使进行海上安全调查的调查员能够登船，询问船长、船员，及任何其它有关人员，以及为海上安全调查获取证据材料。

第9章 平行调查

9.1 当海上安全调查国按照本规则进行海上安全调查时，其它有重大利益的国家单独进行其自己的海上安全调查的权利不受妨碍。

9.2 在承认海上安全调查国须履行本规则规定的责任的同时，海上安全调查国和任何其它有重大利益的国家在进行海上安全调查时须设法协调其调查的时间，以尽可能避免在要求作证和获取证据时发生冲突。

第10章 合 作

10.1 所有有重大利益的国家均须尽实际可能地与海上安全调查国合作。海上安全调查国须尽实际可能地为有重大利益的国家的参与做好安排\*。

\* 提及“尽实际可能地”可被认为意指，例如，合作或参与受限，因为国家法律使全面合作或参与不可行。

第11章 调查不受外部指示

11.1 海上安全调查国须确保进行海上安全调查的调查员是公正而客观的。海上安全调查须能够在不受可能受调查结果影响的任何人或组织的指示或干扰下报告海上安全调查的结果。

第12章 从海员获取证据

12.1 如海上安全调查需要海员提供证据，须尽实际可能地尽早取证。海员须尽可能早的获准返回船舶，或遣返。海员的人权须始终得到维护。

12.2 所有被要求提供证据的海员均须被告知海上安全调查的性

质和根据。另外，被要求提供证据的海员须被告知并获准得到有关下列各项的法律建议：

.1 海上安全调查之后的任何诉讼中令自己负罪的任何潜在风险；

.2 任何不使自己负罪的权利或保持沉默的权利；

.3 如向海上安全调查提供证据，为避免该证据被用于对抗自身而向该海员提供的任何保护。

第13章 海事安全调查报告草案

13.1 在遵守第13.2和13.3条的条件下，当被要求时，海上安全调查国须向有重大利益的国家送交报告草案供其对报告草案发表意见。

13.2 海上安全调查国仅在收取报告的有重大利益的国家保证，未经海上安全调查国明确许可或除非该报告或文件已由海上安全调查国公布，不散发，并不导致散发，公布或允许获得报告草案，或其任何部分时，才受约束遵守第13.1条。

13.3 海上安全调查国不受遵守第13.1条约束，如果：

.1 海上安全调查国要求收取报告的有重大利益的国家确认报告草案中所包含的证据将不被用于针对证据提供者的民事或刑事诉讼；并且

.2 该有重大利益的国家拒绝给与确认。

13.4 海上安全调查国须邀请有重大利益的国家在30 天内或其它双方同意的时间内对报告草案提出意见。海上安全调查国须在准备最终报告之前，审议所提意见及在接受或否决该意见将对意见提交国的利益有直接影响时，海上安全调查国须通知该有重大利益的国家其意见得到处理的方式。如果海上安全调查国30 天后或双方同意的时间到期后未收到意见，则可开始完成该报告。

13.5 海上安全调查国须以最实际可行的手段寻求全面核实报告草案的准确性和完整性。

第14章 海上安全调查报告

14.1 海上安全调查国须向本组织提交对每一非常严重海上事故所进行的海上安全调查的海上安全调查报告的最终文本。

14.2 当对不非常严重的海上事故或海上事件进行了海上安全调查，并做出了海上安全调查报告，且其中含有的信息可防止将来的海上事故或海上事件或减少其严重性时，其最终文本须提交给本组织。

14.3 第14.1及14.2条所指海上安全调查报告须利用海上安全调查中获取的全部信息，考虑到其范围，并要求确保包括并了解了所有与安全有关的问题，以便在必要时采取安全措施。

14.4 海上安全调查报告的最后文本须由海上安全调查国向公众及航运界提供，或，如由其它国家或本组织公布，则海上安全调查国须协助公众及航运界获取调查报告的细节。

第Ⅲ部分 建议做法

第15章 行政责任

15.1 各国应确保海上安全调查当局具有充分的物质和财务资源以及适任的合格人员使其能够便利该国按照本规则履行对海上事故和海上事件进行海上安全调查的义务。

15.2 任何参加海上安全调查的调查员均应根据第A.996(25)号决议中所列海上安全调查员的技能加以任命。

15.3 但是，第15.2条并不排除在临时的基础上适宜地任命有所需特殊专业技能的调查员参加海上安全调查，也不排除使用顾问对海上安全调查的任何方面提供专家意见。

15.4 作为海上安全调查员参加或协助海上安全调查的任何人，均应按照本规则行事。

第16章 调查原则

16.1 独立性: 海上安全调查应无偏见，以确保自由地获得信息。

16.1.1 为取得第16.1条所述结果，进行海上安全调查的调查员应在职能上独立于：

.1 涉及海上事故或海上事件的有关方；

.2 可对涉及海上事故或海上事件的个人或组织做出采取行政或纪律措施决定的任何人；及

.3 司法诉讼。

16.1.2 进行海上安全调查的调查员应不受第16.1.1条的.1、.2 和.3 项所述各方在下列各项上的干扰：

.1 收集所有与海上事故或海上事件有关的信息，包括航程数据记录和船舶交通服务的记录；

.2 证据分析和确定引发因素;

.3 做出关于引发因素的结论；

.4 分发报告草案征求意见及准备最后报告；及

.5 如适用，提出安全建议。

16.2 以安全为重点: 海上安全调查的目的并非确定责任或判定过失分担。但是，进行海上安全调查的调查员不应因调查结果会指明过失或责任而不全面报告引发因素。

16.3 合作: 当实际可行并与本规则，特别是关于合作的第10 章的要求和建议相一致时，海上安全调查国应寻求促进开展海上事故或海上事件调查的有重大利益的国家及其它个人或组织之间的合作。

16.4 优先: 对海上安全调查应尽可能地给与和其他调查，包括国家为刑事目的对海上事故或海上事件进行的调查，同等的优先地位。

16.4.1 按照第16.4条，进行海上安全调查的调查员在获取证据时不应因其他人或组织对海上事故或海上事件进行其它调查而受到阻碍。

16.4.2 应准备好随时提供的证据包括：

.1 船旗国、船东和船级社所持有的检验及其他记录；

.2 所有记录的数据，包括航行数据记录仪；及

.3 政府验船师，海岸警备队官员，船舶交通服务操作员，引航员或其它海事人员可提供的证据。

16.5 海上安全调查的范围: 正确辨别引发因素需要及时和有系统的调查，不局限于眼前的证据，寻找潜在的条件，这可能远离海上事故或海上事件的发生地点，并可能引起其他将来的海上事故或海上事件。因此，海上安全调查应被看作是一种手段，不仅要辨别直接的引发因素，还要辨明在整个责任链中可能存在的缺失。

第17章 海上事故(除非常严重事故外)

和海上事件的调查

17.1 如认为海上安全调查可能会提供可防止将来海上事故或海上事件的信息，则应由涉案船舶的船旗国对海上事故（除本规则第6章所述非常严重事故外）和海上事件进行海上安全调查。

17.2 第7章含有确定海上事故的海上安全调查国的法定要求。当按照本章进行调查的事件为海上事件时，第7章应被看作述及海上事件的建议作法而加以遵循。

第18章 按照Ⅱ部分第7章

寻求协议时应考虑的因素

18.1 当船旗国，沿岸国（如被涉及），或其它有重大利益的国家按照第Ⅱ部分第7章就哪一个或多个国家为本规则的海上安全调查国而寻求协议时，下列因素应得到考虑：

.1 海上事故或海上事件是否发生于某国领土，包括其领海之中；

.2 发生于公海上或专属经济区中的海上事故或海上事件的涉案船舶是否之后驶入某一国的领海；

.3 对船旗国和其他有重大利益的国家的资源和承担义务要求；

.4 海上安全调查的潜在范围和船旗国或其它有重大利益的国家对此范围的容纳能力；

.5 进行海上安全调查的调查员获取证据的需求，及对最适于便利证据获取的一个或多个国家的考虑；

.6 海上事故或海上事件对其他国家的任何可预见的和实际的不利影响；

.7 船员、乘客和其他受海上事故或海上事件影响的人的国籍。

第19章 非法干涉的行为

19.1 如果海上安全调查过程中得知或怀疑发生了《1988年制止危及海上航行安全非法行为公约》第3条、第3条之二、第3条之三或第3 条之四所列的罪行，海上安全调查当局应立即设法确保有关国家的海上保安当局得到通知。

第20章 通知有关方和开始调查

20.1 当按照本规则开始海上安全调查时，应尽实际可能地尽早通知被调查的海上事故或海上事件涉案船舶的船长、船东和代理人：

.1 被调查的海上事故或海上事件；

.2 开始海上安全调查的时间和地点；

.3 海上安全调查当局的名称及联系细节；

.4 进行海上安全调查所依据的法律的有关细节；

.5 受到海上安全调查的有关方的权利和义务；及

.6 进行海上安全调查的国家的权利和义务。

20.2 各国应制定详述第20.1款的信息并可电子传输给船长、代理人和船东的标准文件。

20.3 认识到，涉及海上事故或海上事件的船舶可能继续营运，及除绝对必要，不应对船舶造成延误，进行海上安全调查的海上安全调查国应尽实际可能地尽早开始调查，不对船舶造成不必要的延误。

第21章 协调调查

21.1 本章中的建议应按照本规则第10和11章中的原则加以实施。

21.2 海上安全调查国应确保国内有适宜的框架以：

.1 任命海上安全调查的调查员包括领导海上安全调查的调查员；

.2 向海上安全调查的成员提供合理水平的支持；

.3 与其它有重大利益的国家联络，制定海上安全调查的计划；

.4 确保海上安全调查中遵循的方法与经修订的A.884(21)号大会决议中所建议的相一致；

.5 确保海上安全调查考虑到本组织或国际劳工组织所公布的与进行海上安全调查有关的任何建议或文件；及

.6 确保海上安全调查考虑到船舶经营人按照ISM 规则的安全管理程序和安全政策。

21.3 海上安全调查国应尽实际可能地允许有重大利益的国家参加与其有关方面的海上安全调查。

21.3.1 参加应包括允许有重大利益的国家的代表：

.1 询问证人；

.2 视察和检验证据及复制文件；

.3 就证据提出建议，对最后报告提出意见并将其看法适当的反映在最后报告中；及

.4 得到与海上安全调查相关的报告草案和最终报告\*。

21.4 有重大利益的国家应尽实际可能地帮助海上安全调查国获取与海上安全调查有关的信息。在实际可行的范围内，进行海上安全调查的调查员应获准接触有重大利益的国家的政府验船师，海岸警备队官员，船舶交通服务操作员，引航员和其他海事人员。

21.5 海上事故或海上事件涉案船舶的船旗国应给与协助，为进行海上安全调查的调查员接触船员提供方便。

第22章 收集证据

22.1 海上安全调查国不应为收集证据而不必要地扣留船舶或从船上取走文件原件或设备除非对海上调查有绝对必要。在可行时，调查员应复制文件。

22.2 进行海上安全调查的调查员应对询问记录和其他海上安全调查中收集的证据加以保护，防止那些为调查的目的对其并不需要的人获取。

22.3 进行海上安全调查的调查员应有效地使用所有记录的数据，包括航行数据记录仪，如已安装。航行数据记录仪应提供给进行海上安全调查的调查员或所指定的代表以供其下载。

\* 提及“尽实际可能地”可被认为意指，例如，合作或参与受限，因为国家法律使全面合作或参与不可行。

22.3.1 在海上安全调查国没有适用设施读取航行数据记录仪时，有此能力的国家应提供其服务并应虑及：

.1 可用资源；

.2 读取设施的能力；

.3 读出信息的及时性；及

.4 设施所在地。

第23章 信息保密

23.1 各国应保证进行海上安全调查的调查员仅在下列情况下披露海上安全记录的信息：

.1 为运输安全的目的有必要或值得这样做，并已考虑到对将来的海上安全调查获得信息的任何影响；或

.2 按照本规则另有准许\*。

23.2 按照本规则参与海上安全调查的国家应确保其所持有的任何海上安全记录不在刑事、民事、纪律或行政诉讼中披露，除非：

\* 各国均认识到，为进行海上安全调查需要将海上安全记录中的信息与海上安全调查之外的人共享时对其保密的益处,例如需要将海上安全记录中的信息向外部专家提供进行分析或提出不同意见。保密将试图确保在其尚未确定敏感信息将如何帮助确定海上事故或海上事件的作用因素时，不致因非海上安全调查的目的而被不当披露。不当披露会暗示涉及海上事故或海上事件的各方的过失或责任。

.1 该国司法有关当局认定司法的公众利益大于披露信息对任何现行或将来的海上安全调查可能会产生的不利的国内或国际影响；及∗

.2 当情况适宜时，向海上安全调查提供海上安全记录的国家授权披露。

23.3 海上安全记录仅应在其与海上事故或海上事件的分析有关时方可包含在最后报告，或其附录中。无关的部分，及未包含在最后报告中的部分，不应披露。

23.4 各国仅需在不会破坏其正在进行的海上安全调查的公正性和可信性时，向有重大利益的国家提供海上安全记录中的信息。

23.4.1 提供海上安全记录中的信息的国家可要求接受信息的国家对信息保密。

第24章 保护证人和有关方

24.1 如法律要求某人提供可能会使其负罪的证据，为了海上安全调查，该证据，在法律许可的情况下，应防止在针对该人的民事或刑事诉讼中作为证据而被接受。

∗ 在刑事、民事、纪律或行政诉讼中适于披露海上安全记录信息的例子可包括：

1 被起诉人参与了有意造成破坏性后果的行为；或

2 被起诉人已知会发生破坏性后果的重大风险及考虑到他或她所了解的环境形势，冒险是没有理由的。

24.2 被要求提供证据的人应被告知本调查的性质和根据。被要求提供证据的人须被告知并获准得到有关下列各项的法律意见：

.1 海上安全调查之后的任何诉讼中令自己负罪的任何潜在风险；

.2 任何不使自己负罪的权利或保持沉默的权利；

.3 如向海上安全调查提供证据，为避免该证据对其自身不利而向该海员提供的任何保护。

第25章 报告草案和最后报告

25.1 应尽实际可能地迅速完成关于海上安全调查的海上安全调查报告。

25.2 在得到要求，并在实际可行时，海上安全调查国应向有关方发送海上安全调查报告的副本，以供评论。但是，如果不能保证有关方未经海上安全调查国明确许可，不散发，并不导致散发，公布或允许获得报告草案，或其任何部分，此建议将不适用。

25.3 海上安全调查国应给与有关方30 天，或其它双方同意的时间对报告草案提出意见。海上安全调查国应在准备最后报告之前，审议所提意见，并且当接受或否决该意见将对意见提交方的利益有直接影响时，海上安全调查国应通知该有关方其意见得到处理的方式。如果海上安全调查国30 天后或双方同意的时间到期后未收到意见，则可开始完成该报告\*。

25.4 当准备海上安全调查报告的国家的法律许可时，报告草案和最后报告在与海上事故或海上事件有关的，会导致纪律措施、刑事定罪或确定民事责任的诉讼中，应被阻止作为证据接受。

25.5 在海上安全调查的任何阶段均可推荐临时安全措施。

25.6 当一个有重大利益的国家不同意整个或部分的最后海上安全报告时，该国可向本组织提交其自己的报告。

第26章 重开调查

26.1 当得到了会对所作的分析和结论造成重大改变的新证据时，已完成海上安全调查的海上安全调查国应重新审议其调查结果，并应考虑重开调查。

26.2 当与任何海上事故或海上事件有关的重大的新证据提交给已完成海上安全调查的海上安全调查国时，该证据应得到全面评定，并转给其它有重大利益的国家供其酌情提出意见。

\* 见第13 章，有关在收到要求时向有关方提供报告的规定亦可作为法定要求而纳入。