

# 试论海上交通事故调查及其责任认定的证据效力

宁波海事法院 吴胜顺、何其珍

**摘要：**分析海事调查材料的属性、海事调查与海事司法审查两者间存在的差异，探讨海事调查材料在行政处罚与海事诉讼中不同的证据效力，并提出建议，澄清理论认识，正确理解和适用法律、法规，统一实务作法。

**关键词：**海事调查；责任认定；证据效力；海事诉讼

## 引言

新修订的《中华人民共和国海上交通安全法（2021 修订）》（以下简称《海上交通安全法（2021 修订）》）第 85 条规定，海上交通事故发生后，海事管理机构依法定程序对事故开展调查，提交事故调查报告，作出事故责任认定书。事故调查过程中所形成的调查材料，一方面将作为海事管理机构对违反海上交通法律、法规的违法行为人进行行政处罚的依据，另一方面也可能成为海事诉讼，包括民事、行政、刑事案件中的证据。由于我国的海事调查具有安全技术属性、行政属性与证据属性的三重属性，与海事诉讼过程中的司法审查之间，无论在职权、程序、依据、目的、形式、要求等诸多方面都存在很大的差异，如果将海事调查材料直接适用于海事诉讼中去，会产生对责任重复评价的问题。本文通过梳理现行海上交通事故责任认定中存在的问

题，对海上交通事故调查报告及责任认定书的法律属性展开讨论，比较海事调查和海事诉讼之间的差异，详细分析海事调查材料在行政处罚以及民事诉讼、刑事诉讼中的证据效力，并提出建议，澄清理论认识，正确理解和适用法律、法规，统一实务作法。

## 一、海上交通事故责任认定存在的问题

本文以“船舶碰撞纠纷”为例，对此予以分析。

### （一）海事调查材料直接适用于民事责任认定中的问题

#### 1.混淆了碰撞责任与碰撞损害赔偿的依据

碰撞责任划分与碰撞损失承担是两个不同的问题。两者涉及的违法或者过错因素也存有差异，应当区别对待，不能一概地把对碰撞责任的划分直接应用到碰撞损失的承担中去。

在滨海公司等诉鲍仁君等船舶碰撞损害责任纠纷案与葛卫民诉宝隆公司海事债权确权纠纷案中，<sup>1</sup>相较于海事管理机构的责任认定，法院裁判均对当事人的碰撞责任和损害赔偿分别作了不同的认定：碰撞责任划分的依据是当事船舶是否违反了《1972年国际海上避碰规则》，碰撞前是否采取了正确的航行操作、碰撞时是否采取了正确的避让行动等等；至于案涉船舶类型、是否超航区航行、船员是否适任、配员是否符合要求，除非与碰撞有关，否则不作为船舶碰撞责任认定考虑的因素，但这些因素可能与碰撞造成的损失有关，其依据是法律关于侵权责任的规定，因此可以成为损害赔偿的根据。

---

1.宁波海事法院（2019）浙72民初786号和（2019）浙72民初1356号。

## 2.不符合侵权损害赔偿构成要件原理

侵权损害赔偿以侵权行为与损害结果之间具有因果关系为构成要件之一。当事人违法因素与损害结果之间没有因果关系的，不成为侵权损害赔偿的构成要件，这不仅体现在船舶碰撞过失比例的划分上，也体现在船舶碰撞损失责任的承担上。比如“超航区航行”与船舶碰撞本身可能没有直接因果关系，但与损失加重之间具有因果关系；再比如碰撞后逃逸，可能与损失扩大以及事故查明有关，但与碰撞责任本身无关。这一点，从《1972年国际海上避碰规则》的条文内容中就很容易得到印证。

## 3.混淆了行政决定与司法裁判的界限

海事行政处罚是海事管理机构在执法管理过程中最为常见的行政决定行为，而司法裁判则是司法机关依法定程序对司法案件进行审理并作出裁判的行为，两者之间有相对清晰的界限。行政调查材料在司法裁判中只能起到证据意义上的辅助性作用，而非结果意义上的决定性作用。行政调查材料在案件中是否有证据效力、证明力大小以及能否作为定案依据，仍需要法官依照相应的法律规范与程序进行审查和认定，并独立作出司法裁判上的评价。

## 4.不符合程序正当性原则

司法裁判的程序正当性不同于行政决定的程序正当性，法律对前者作了更为系统、完整、严格的规定。无论民事诉讼、行政诉讼、刑事诉讼，法律都规定，未经过当庭举证质证的证据，不能作为定案的依据。行政机关在行政执法管理过程中依行政程序调取或制作的文书，

在司法裁判中的效力限于证据，将之直接等同于民事裁判，不符合司法裁判的程序正当性原则，也不符合法律规定。

## （二）海事调查材料直接适用于刑事责任认定中的问题

刑事诉讼中，如果将海事调查材料直接作为定案依据，除存在同样的问题外，也不符合罪刑法定和罪责刑相适应原则以及犯罪构成原理。刑事犯罪的定性、罪名的确定和刑罚的判处，首先必须符合罪刑法定原则，并按照犯罪构成要件进行判断，依罪责刑相适应原则对行为人定罪处罚。刑法分则对各种犯罪的构成要件都作了明确的规定，无论交通肇事罪还是重大责任事故罪，抑或如陈君宏故意杀人罪案中法院所认定的故意杀人罪，<sup>2</sup>行为与结果之间的因果关系都是必须考虑的因素，<sup>3</sup>甚至直接决定了罪与非罪、此罪与彼罪、罪重罪轻的区分，以及刑事责任主体范围和罪数的确定。

## 二、海上交通事故调查报告及责任认定书的属性

《海上交通安全法（2021 修订）》第 82 条、83 条、85 条与《中华人民共和国海上交通事故调查处理条例》（简称《海上交通事故调查处理条例》）第 15 条都规定，海上交通事故发生之后，海事管理机构有法定职权和义务查明原因、判明责任，形成事故调查报告，作出事故责任认定书。海事调查具有三种属性：一是对海上交通事故过程、原因等展开安全技术性调查，具有安全属性；二是在职权范围内对事故各方当事人责任作出认定，具有行政属性；三是在行政处罚和海事

2. 宁波市北仑区人民法院（2013）甬仑刑初字第 158 号。

3. 《中华人民共和国刑法》第 133 条规定的交通肇事罪和第 134 条规定的重大责任事故罪，均属于行政犯，也是结果犯，法条中都使用了“因而发生”一词，即规定该两个罪名均以行为与危害结果之间有因果关系作为犯罪构成要件。

诉讼中，包括民事、行政和刑事诉讼，调查材料经常被作为证据使用，具有证据属性。

### （一）事故调查报告及责任认定书的安全属性

《国际海事事故调查规则》第 1 条规定了海上安全调查的定义，根据该规则所展开的事故调查是单纯的安全调查，所形成的调查报告是为了防范将来出现类似海上交通事故。<sup>4</sup>我国《海上交通安全法(2021 年修订)》规定的海上交通事故调查虽不同于前述规则规定的海事调查，但也同样体现了该属性，该法第 83 条规定的“依法查明事故事实和原因”自当首先是指涉及安全性、技术性的“事实和原因”。

### （二）事故调查报告及责任认定书的行政属性

《海上交通安全法（2021 年修订）》第 83 条规定，海事调查应当“认定事故责任”。对比国际海事事故调查单一的技术性特点，我国的海事事故调查报告及责任认定书还兼具有行政性的特点。海事管理机构在作出事故调查报告和责任认定书过程中，将同时依据行政法律规范判定当事人是否存在违法行为以及存在哪些违法行为，并在职权范围内行使行政决定权，启动行政处罚程序对违法行为人予以行政处罚，这是事故调查报告及责任认定书具有行政性特点最明显、最直观的表现。海事管理机构的上述行政行为可划分为三个阶段：一是调查事故提交海上交通事故调查报告；二是作出责任认定书；三是依据前两个材料作出行政处罚决定。行政处罚是具体行政行为，而对于调查

---

4.即 IMO《海上事故或事件安全调查国际标准和做法规则》，其第一和第二部分已经纳入 SOLAS 第 XI 章，于 2010 年 1 月 1 日起强制实施。参见《交通运输部海事局关于执行 IMO 事故调查规则的通知》（海安法[2010]51 号）。

报告以及责任认定书的性质尚存争议，<sup>5</sup>但无论如何，可以确认其行政行为的性质。同时，提交调查报告、作出责任认定均属海事调查程序的一部分，是海事管理机构处理海上交通事故的一个环节，而非独立、完整的行政行为。<sup>6</sup>我国的海事调查及责任认定的行政行为属性，既与后文所论述的该行为是否具有可诉性相对应，也是恰当解释相关法律规范、正确理解海事调查材料在行政处罚与海事诉讼中不同证据效力的基础。

### （三）事故调查报告及责任认定书的证据属性

根据《海上交通安全法（2021 修订）》第 85 条第 2 款，海事调查材料，既是行政机关确定当事人是否承担以及如何承担行政责任的重要依据，也是司法机关在各类海事案件中查明事实、作出裁判的重要证据。“水上交通事故责任并不是法律责任，其目的并非在于直接确定当事人的权利义务，而在于通过对当事方在水上交通事故所处地位和作用的认定，为预防类似事故再次发生提供参考，促进水上交通安全形势的改善，同时也可以作为一种证据为有权认定法律责任的机构提供参考。”<sup>7</sup>

《最高人民法院民事审判第四庭、中国海事局关于规范海上交通事故调查与海事案件审理工作的指导意见》（简称《事故调查与案件审理指导意见》）详细规定了海事管理机构在事故调查中取得的材料、

---

5.学界目前有三种观点：一是认为其属于行政事实行为；二是认为其属于准行政行为；三是认为其属于程序行政行为。

6.韩立新、吴珊珊：《海事调查及其责任认定的法律属性探析》，载《法学杂志》，2014 年第 1 期，第 83 页。

7.郭峰：《论水上交通事故责任概念：界定和应用》，载《上海海事大学学报》，2019 年第 1 期，第 97-103 页。

事故调查报告及其结论意见在海事诉讼中的证据作用和证明力。《最高人民法院关于审理船舶碰撞纠纷案件若干问题的规定》第 11 条、《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国保险法〉若干问题的解释（二）》第 18 条，以及《中华人民共和国刑事诉讼法》（简称《刑事诉讼法》）第 54 条第 2 款，都能够说明海事调查材料在各类案件的审理中具有重要证据作用。

### 三、海事调查与海事司法审查中的责任认定

#### （一）事故调查阶段与追责阶段

海上事故，按时间顺序可分为事故调查和事故追责两个阶段。事故调查阶段主要是海事管理机构对海上事故进行调查，查清事故发生原因、判明当事人责任的过程性阶段。海事管理机构的上述行为来自于行政法的授权，所指“判明当事人责任”应限制在违反行政法所产生的行政责任的范围内。事故追责阶段，可以将责任承担区分为行政责任、民事责任和刑事责任。海事管理机构依据《海上交通安全法（2021 修订）》《海上交通事故调查处理条例》《中华人民共和国海事行政处罚规定》（简称《海事行政处罚规定》）《中华人民共和国海上船舶污染事故调查处理规定》等法律、法规、规章以及其他规范性文件，对各类海上行政违法行为予以行政处罚，当事人所承担的是海事管理机构直接依据其在事故调查阶段查清事故原因后而判明的行政责任。可见，从事故调查到事故处理，及至行政追责阶段，还始终处于行政机关的直接影响之下，没有司法机关介入的空间。

而事故引起的民事责任和刑事责任，则需要经过司法机关的裁判

确定，司法救济是最后的救济，行政机关无权对这两类责任作出终局性判断。比如，有关船舶碰撞民事责任的承担，《中华人民共和国海商法》（简称《海商法》）第 167-170 条区分不同情形分别作出规定；<sup>8</sup>再如，对于因海上事故引起的交通肇事、重大责任事故等犯罪行为，应当通过刑事诉讼程序，按照刑法的规定追究犯罪行为人的刑事责任。

## （二）海事调查与海事司法审查

海事调查与海事诉讼（包括民事、行政和刑事诉讼）司法审查之间在多方面存在着差异。<sup>9</sup>

### 1.侧重点和目的不同

海事调查注重的是查明事故发生的原因、判明行政责任，最终达到保障水上交通安全的目的；海事诉讼司法审查注重的则是通过对证据和事实的审查，最终判明海事案件中各方当事人的法律责任。

### 2.证据收集和调查范围不同

海上事故中的有些行为和因素，可能构成行政违法，但与事故发生及责任划分无关，比如船舶签证报告、船员配备、超航区航行等。有些行为和因素，只涉及民事责任的承担，而与技术及安全无关，比如船舶所有权归属。如何确定民事责任主体，如何将责任比例具体化，以及如何认定和分担损失等等问题，都必须通过当事人举证或法院调查取证，并经过开庭质证和调查，经分析认定后才能固定，这些都是海事诉讼司法审查而不是海事调查的职权或职责。

---

8.这几条规定可以概括为：对于不可抗力或不明原因造成的碰撞，不负赔偿责任；单方过失造成碰撞，单方负赔偿责任；双方互有过失造成碰撞，按过失程度比例互负赔偿责任，过失程度比例无法判定的平均负担。对人身伤亡，碰撞各方负连带责任；对财产损失，碰撞各方按过失程度比例分担。

9.吴胜顺：《船舶被扣押后船员拒不离船的责任处理》，载《人民司法·应用》，2019年第23期，第80-85页。

### 3.证据的收集和认定方式不同

海事调查由海事管理机构依职权调查取证，并在调查的基础上形成报告、作出结论，一般不会涉及当事人收集、提出证据的问题。但在海事诉讼司法审查中，举证责任主要由当事人（包括行政诉讼中作为被告的行政机关和刑事诉讼中的公诉机关）承担，当事人因客观原因不能举证的，可以申请法院调查取证或者由法院依职权调取，并根据相应的证据规则分配当事人的举证责任，在事实真伪不明的情况下依照法律或者裁判规则确定当事人的证明责任及其法律后果。

### 4.时效和场所不同

海事调查通常是在第一时间和现场进行，具有即时性的特征，时空上更接近事故本身。而海事诉讼司法审查，往往与事故发生时间相距较久，案件事实的查明只能通过诉讼中举证、质证和认证进行。

从以上海事调查与海事诉讼司法审查的差异比较中可以看出，无法也不应当将行政责任认定模式直接适用于对民事责任、刑事责任的判定。海事调查材料，包括对事故事实的调查和对责任的划分，在三类责任判断中所发挥的作用，也因此有着重大差别。

## 四、海事调查材料在行政处罚与海事诉讼中的证据效力

### （一）三类责任认定模式下的证据效力分析

#### 1.证据适用及其证明力

行政程序中，当事人签字确认的事故调查报告及责任认定书等材料由海事管理机构依职权形成，不仅可以作为行政处罚案件的证据适用，而且能够成为判定各方当事人行政责任的直接依据。

民事诉讼中，海事调查材料可以作为海事案件审理中的诉讼证据使用，并具有较大证明力，即除非有充分事实和理由足以推翻，否则就应当认定该类证据所证明的案件事实为“法律真实”，但这也仅限于对案件事实的判断。海事调查中的责任认定书属于行政判断，不能直接将之作为民事诉讼中当事人民事责任划分的依据，对当事人以及法院裁判不具有当然的证据效力。

刑事诉讼中，根据《刑事诉讼法》第 54 条第 2 款和《最高人民法院关于〈中华人民共和国刑事诉讼法〉的解释》第 101 条规定，此类调查材料“可以”作为证据使用，但没有规定“应当”作为证据使用。海事调查中形成的有关事故事实的证据材料，是行政机关在职权范围内依法定程序调取、制作的证据，是对案件事实的客观还原，自当可以在刑事诉讼中作为证据适用。但对于海事管理机构所作出的责任认定书，在刑事诉讼中是否当然具有证据效力，同样值得质疑。海事管理机构判定当事人事故责任的依据是行政法律规范，而非刑事法律规范，两者之间在实体法依据、证明标准、程序适用等诸多方面，都相去甚远。

## 2. 证明标准

行政责任、民事责任、刑事责任，证明标准各不相同。行政处罚的证明标准是“证据确凿”，海事管理机构凭自行收集的事故调查材料、形成调查报告、作出责任认定，就足以达到。同时，基于行政行为效力先定原则，海事调查材料对于行政违法行为认定和行政责任承担，也因此具有了终局性的证据效力和证明力。

民事诉讼的证明标准是“高度盖然性”。海事调查材料对法院认定民事案件事实具有较高的证明力，但在责任认定问题上，仍应当按照民事责任构成要件以及举证责任负担作出司法上的裁判判断。也正因为此，《事故调查与案件审理指导意见》在肯定海事调查材料证据效力的同时，也规定了几类例外情形，即允许有充分事实证据和理由足以推翻该事实，以及对当事人提出的问题海事管理机构不说明或者说明的理由不充分的，应当结合案涉全部证据对案件事实以及责任承担作出认定。可见，海事调查材料，包括事故调查报告，尤其是事故责任认定结论，在民事诉讼中并不具有终局性的证据效力。

在三类责任追究中，刑事诉讼所要求的证据证明标准最为苛刻，即“犯罪事实清楚，证据确实、充分，排除合理怀疑”。刑事诉讼对证据的取舍、证明力大小的确定、证明标准的判断都有着严格的要求，海事调查材料即便采为刑事诉讼案件证据，也只是全案证据链中的一环。可见，海事调查材料在刑事诉讼中的作用和证明力，显然要弱于民事诉讼，更不会像在行政处罚中那样具有终局性的证据效力。

### 3.行为与损害之间的因果关系

行政处罚一般采用“一行为一处罚”的作法，处罚的对象是违法行为，是对行为人行政违法行为的评价，至于损害结果往往只作为判定行政责任轻重情节对待。因此多数情形下，违法行为与损害之间的因果关系不是当事人承担行政责任并予以行政处罚的必备的构成要件。

民事诉讼中，因果关系属于一般侵权责任构成要件之一。海上交通事故致人身或财产损害，如果当事人的过错行为与损害结果之间不

具有因果关系，就构不成法律上的侵权。比如，两船会遇过程中，一方或双方违反了《1972年国际海上避碰规则》，尽管造成了紧迫局面，但最终未实际发生碰撞，有违法而无结果，也就不存在当事人承担船舶碰撞损害赔偿的后果。再比如，非值班船员不适任，船舶进出港未按规定签证报告，显然构成行政违法，但同样与船舶碰撞无关。

刑事诉讼中，对于过失犯、结果犯，因果关系同样是犯罪客观要件之一。海上事故通常涉及交通肇事和重大责任事故犯罪，既是行政犯，同时也是过失罪、结果罪，刑法都要求行为人的过失行为与损害结果之间具有因果关系，否则不能认定为犯罪。<sup>10</sup>

## （二）三类责任认定模式下的不同责任认定结果

三类责任认定模式下，海事管理机构和法院裁判依据同一海事调查材料对责任作出判断，但分别有着不同的法理基础。<sup>11</sup>

从责任承担主体上看。行政处罚侧重的是违法行为，谁违法处罚谁，责任主体只能是违法行为人。民事诉讼中，责任主体通常将转承至船东，而往往不是实际行为人。刑事诉讼中，对责任主体的认定有着严格的法定条件，只有当行为人的行为触犯了刑法才承担刑事责任，故刑事诉讼中的责任主体只能是犯罪行为人，具体而言，可能是船长或其他船员，也可能是对船舶负有管理职责的其他责任人。

从对违法因素评价上看。行政处罚中，行政机关针对行为人的各种违法行为进行评价，而不论该行为是否与船舶碰撞有关。这也解释

---

10. 参见《中华人民共和国刑法》第133条和第134条。该两条均用了“因而发生”一词，是对犯罪因果关系构成的强调。另参见张明楷著：《刑法学（下）》法律出版社2016版，第719页。

11. 肖辉：《交通事故认定书相关问题探究》，载《河北法学》，2018年第12期，第128页。

了为什么在海上交通事故调查报告及责任认定书中，会将船舶未签证报告、船员配备不足以及当事人事后采取措施不当、未救助、肇事逃逸等因素作为违法行为之一综合加以评价并作出责任划分，甚至在逃逸致事故原因和责任不能查明的场合，可直接判定逃逸一方负全责。民事责任的主体、构成要件、对因果关系的要求等均不同于行政处罚，需要综合碰撞过失、损害结果、因果关系等因素进行评价，并进而确定当事人损害赔偿责任，不能也不应当直接按海事调查行政责任比例进行裁判，这也是行政判断权与司法裁判权在此类案件中界分的具体体现。有些行为，如肇事逃逸，并不归属于船舶碰撞本身的过失因素，但可能是损害或者损害结果扩大的因素。刑事诉讼中，对违法因素的考虑则应当更加慎重，必须按照犯罪构成要件进行分析，并据以确定罪名、罪数和量刑情节。不同犯罪的构成要件，才是区分罪与非罪、此罪与彼罪、罪重罪轻的决定性因素，这一点与行政处罚甚至民事责任承担都有着质的区别。

### （三）事故责任认定行为可诉性对海事调查证据效力的影响

证据属性是海事调查的外在表现，行政处罚，以及海事诉讼包括民事诉讼和刑事诉讼，都直接或间接使用了海上交通事故调查报告及责任认定书，并最终使当事人的责任受到分配。在当事人认为责任分配不公，寻求法律救济，并对责任认定提起行政诉讼时，诉的对象显然不是海事调查材料本身（证据属性），而是海事调查材料背后内在的海事调查行为（行政属性）。这既是海事调查证据属性和行政属性连接点之所在，也是理解海上事故责任认定是否具有可诉性的逻辑起

点。

海事调查可区分为海事管理机构对事故客观事实及其原因的调查，和基于调查而对当事人进行责任认定两个行为，分别对应事故调查报告与责任认定书。海事管理机构依据原因分析，确定违法行为并作出行政处罚决定，对违法行为人进行行政处罚；根据责任认定，作出责任认定书，并向当事人送达。两个行为因此产生了两种不同的法律效果：一是在行政法上针对当事人违法行为作出的行政处罚；二是在民法甚至刑法上对当事人之间的责任进行了初步分配。

海事管理机构对当事人作出的行政处罚的可诉性毋庸置疑。但值得疑问的是，此种可诉性是否包括了事故调查报告及责任认定书？相对于行政处罚而言，海事调查属于程序性行政行为，目的是服务于实体行政行为的最终作出，而只有最终的行政决定才有可能对相对人的实体权利义务作出处分。因此，理论上一般认为，行政相对人不能单独就行政调查行为本身直接提出法律救济请求。<sup>12</sup>但从行政相对人权利救济角度看，如果当事人认为行政机关对其行为是否违法判断有误，且这种错误是由于行政机关没有法定职权以及程序违法等因素引起，并进而直接决定了后续的行政处罚行为和民事、刑事责任的承担，从而最终对相对人的实体权利义务进行了分配，相对人自当可以对海事调查本身提起行政诉讼。同时，除非法律明确规定排除其属于人民法院的受案范围，否则，其是否具有可诉性应完全交由人民法院按照行

---

12.胡锦光著：《行政法与行政诉讼法》高等教育出版社 2007 版，第 185 页。

政诉讼受案范围的概括式条款加以审查决定。<sup>13</sup>总之，对于事故调查报告及责任认定书是否可诉的问题，最终还是要落到“是否直接实际影响了当事人的权利义务”这一点上。

## 五、海上交通事故责任认定证据适用与建议

### （一）正确理解和适用相关法律、法规及规范性文件规定

#### 1.明确海事调查责任认定的行政属性

《海上交通安全法（2021 修订）》第 83 条和《海上交通事故处理条例》第 15 条所规定的“认定事故责任”，应当理解为判明当事人的行政责任。

#### 2.理清交通肇事罪行为与危害之间的因果关系

依照《中华人民共和国刑法》第 133 条规定的交通肇事罪，根据事故责任主、次划分进行定罪量刑的，所指“责任”应理解为造成事故及其损害结果的行为责任，同时在海事刑事案件中应根据过失行为与危害结果之间的因果关系，对立案标准、追责范围、罪名、罪数作相适宜的解释。

#### 3.正确对待海事调查责任认定在民事诉讼中的证据效力

《事故调查与案件审理指导意见》所指的事故调查报告及责任认定书可以作为海事法院在案件审理中的诉讼证据，但均不具有终局性的证据效力。

### （二）澄清理论上的一些模糊认识

#### 1.明确海事调查的行政行为性质

---

13.方安安：《论水上交通事故责任认定行为的可诉性及相关制度完善》，载《法学杂志》2021 年第 2 期，第 138 页。

海事调查本身属于行政行为，只是调查形成的材料在某些情形下，被用作了诉讼中影响当事人民事责任或者刑事责任的证据。

## 2.区别对待海事调查材料证据效力

海事调查材料在不同场合有着不同的证据效力，应当区别对待，其在行政处罚、民事诉讼、刑事诉讼中各具不同的证据效力。事故调查报告及责任认定书，本身并不具有可诉性，但如果海事调查实质性影响了当事人权利义务的，行政相对人有权对海事调查行为提起行政诉讼。

## 3.不混淆行政判断权和司法裁判权

当事人法律责任，包括行政责任、民事责任和刑事责任，其中民事责任和刑事责任的最终判断权属于司法判断权，不得由行政机关代为行使。

### （三）统一实务作法

#### 1.明确事故调查报告与责任认定书的各自作用

可以借鉴《国际海事事故调查规则》，以防范海上交通事故的发生为目的、以教育引导为手段、以行政处罚为最后措施，正确行使海事调查行政权。借鉴道路交通事故调查处理的作法，明确区分事故调查报告与责任认定书的各自作用，前者突出对事故的原因分析和客观事实还原，而后者对当事人的行政责任划分进行认定，至于行政责任的追究可依据另外出具的行政处罚文书。

#### 2.区分技术过错因素和其他行政违法因素

技术过错才是导致船舶碰撞等交通事故的直接原因，应与其他行

政违法因素作出区分。前者根据《1972年国际海上避碰规则》等技术性法规予以确定，并作为划分当事人碰撞责任比例的依据，后者只作为行政责任的依据，而不直接作为当事人民事责任或刑事责任的追责依据。

### 3.避免重复评价

行政处罚以主、次责任划分作为依据的，应避免对违法因素的重复评价。区分不同的违法行为分别予以行政处罚，可以将单独就海事调查提起行政诉讼在一定程度上消化于行政处罚诉讼中去，降低海上事故责任认定行政诉讼风险。

### 4.民事诉讼中区分违法因素

船舶碰撞事故中，应当区分碰撞过失因素和损害结果因素，并按照侵权损害赔偿构成要件和《海商法》的规定分配举证责任，承担事故损失。

### 5.刑事诉讼中坚持罪刑法定和罪责刑相适应原则

根据案件查明的犯罪事实，严格依照刑法的规定，并按犯罪构成要件，确定是否追究行为人刑事责任，追究哪个人或哪些人的刑事责任，以什么罪名进行追究，是否构成共犯，是否存在数罪，有哪些影响量刑情节的事实等。