

## 韩国水域的渔业诉讼

在韩国水域航行的船只经常会发生触碰与渔网，海藻养殖场或其他水产养殖设施的事故，继而面临高额索赔。



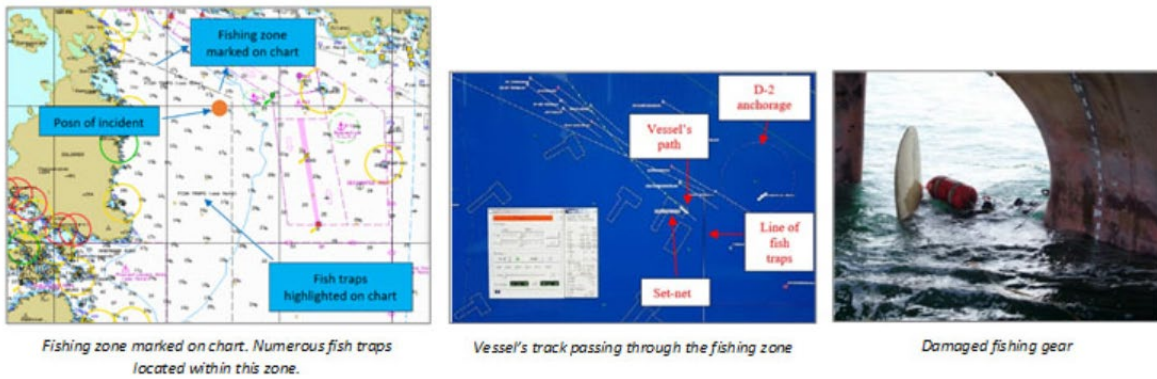
### 简介

在 2015-2019 年期间，本协会基于船壳险和保赔险处理的所有与捕鱼设备和养鱼场触碰的事故的统计表明，有 12% 发生在韩国水域。为什么发生这些碰撞事故？受损捕鱼设施的所有者如何索赔？怎样防止碰撞事故或使损失最小化？这些是我们在本期洞察分析中尝试回答的问题。

### 高频发生碰触事件的原因

发生这些碰撞事故的主要原因之一，是涉事船舶并未遵循指定的航行路线而越过了捕捞线。尽管如下例所示，这些标记在航行图上已清楚地标出。亦有相当一部分情况，船舶过境时非常接近标记的捕鱼区的外部界限，如以下第二个案例。

**案例 1：**某轮已在 Nakpo 港煤运码头卸货完毕后，欲前往 Yeosu 港外锚地进行加油。抛锚后数小时，Yeosu 港海岸警卫队与该船联系，通知其发现渔网损坏。VTS 记录表明该船已经通过了划定的捕鱼区。对该船进行水下检查发现有渔网缠绕在船舵和螺旋桨之上。

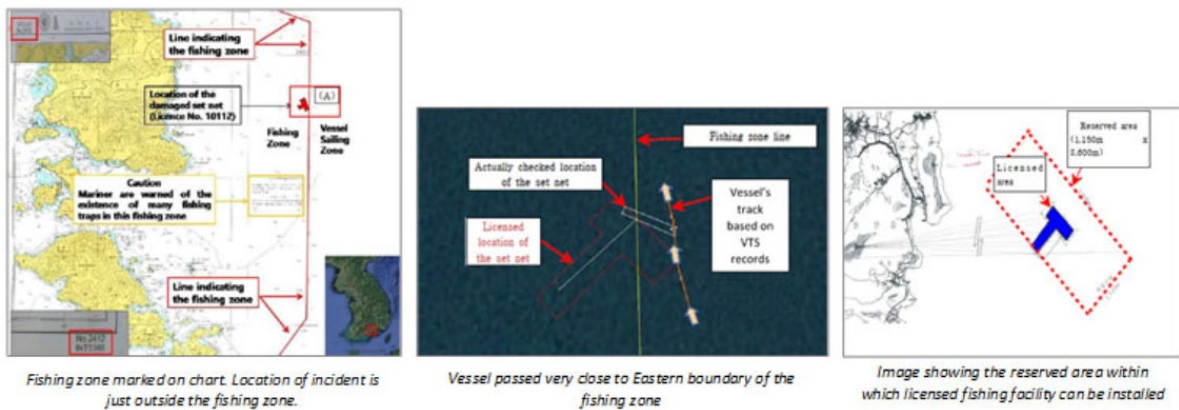


Fishing zone marked on chart. Numerous fish traps located within this zone.

Vessel's track passing through the fishing zone

Damaged fishing gear

**案例 2：**某轮正在前往 Yeosu 港加油。尽管其并未进入捕鱼区，并保持非常接近其东部界限，但却发现了一组渔网被损坏。该船认为，由于渔网被放置在海图上标明的区域之外，因此妨碍了航行。后续调查显示，渔网的实际位置与当局签发的渔网许可证所述的位置不同。当局表示，渔网仍在授权的指定保留区内，但是未在海图上标出。一份韩国航行通告（第 29/2016 号）也对海员发出了关于渔网放置的实际位置的更正。而船舶的船员对此并不熟悉。



Fishing zone marked on chart. Location of incident is just outside the fishing zone.

Vessel passed very close to Eastern boundary of the fishing zone

Image showing the reserved area within which licensed fishing facility can be installed

本协会遇到过一些情况，尽管海图上标有捕鱼设施，但因其位置的信息并未得到广泛共享，驾驶室值班员并不知道有养鱼场，捕鱼陷阱和其他设施的存在，以下案例三即是如此。据我们的代理称，韩国港口当局未必会提供航行警告来告知商船捕鱼设施的位置。

**案例 3：**某商船从 Pyeongtaek 港出发，以 7 节的速度缓慢驶向 Gunsan 港。经过 Sipidongpado 时，驾驶舱由船长和二副操纵。他们注意到附近有几艘渔船，但没有迹象表明该船的航路中有任何浮标。一位渔民向海岸警卫队报称捕捞网被该商船损坏。在随后的事故调查中，海岸警卫队对船长进行了讯问。结论是，这艘船舶损坏了四张部署在 Yeondo 西南约 7 海里处的捕捞网。海岸警卫队建议解决该索赔。最终通过我们的通讯代理协助解决。



对于固定式渔网和水产养殖场，渔民必须提供标明有渔场、渔业设施等存在的标志。如果不这样做，当局可处以以下罚款：

类型	韩国渔业法案要求的标识	违反要求可处以渔业设施所有人的罚金
固定式渔网	在渔场的每个角落安装大型浮标（标记），并在每个浮标上安装发光涂料或照明灯	KW200,000 （第一次违反）
水产养殖场	在渔场的每个角落安装大型浮标（标记），并在每个浮标上安装发光涂料或照明灯	KW400,000 （第二次违反）
捕捞网	安装浮标或带旗杆	KW700,000 （第三次违反）

如表中所示，对渔业设施所有人的罚款与商船所有人所承担的责任相比是很小的。根据当地法规，小渔具（例如漂网）不需要使用标志。

除了上述原因外，还有其他原因导致这些碰撞事故发生，例如：

- 在钓鱼浮标附近锚泊或拖锚至渔业设施上。

- 渔业设施布置在邻近航道和港口的地方，使得商船难以避开。

## 当地渔民针对商船所采取的行动

当发现渔具或设施损坏时，渔民将与韩国海岸警卫队联系，后者将立即展开调查以确定该船是否造成了事故。这是通过使用来自 VTIS 和 AIS 船舶跟踪记录的信息，以及后续对船员进行采访来完成的。在大多数情况下，船舶的保赔协会必须提供担保书（LOU）才允许船舶继续航行。渔民提出的索赔通常包括：

- 更换损坏的渔具的成本，例如渔网、绳索、锚等；
- 组装工程的人工成本；
- 收入损失，这可能占索赔额的很大一部分，取决于是否发生在开渔期。

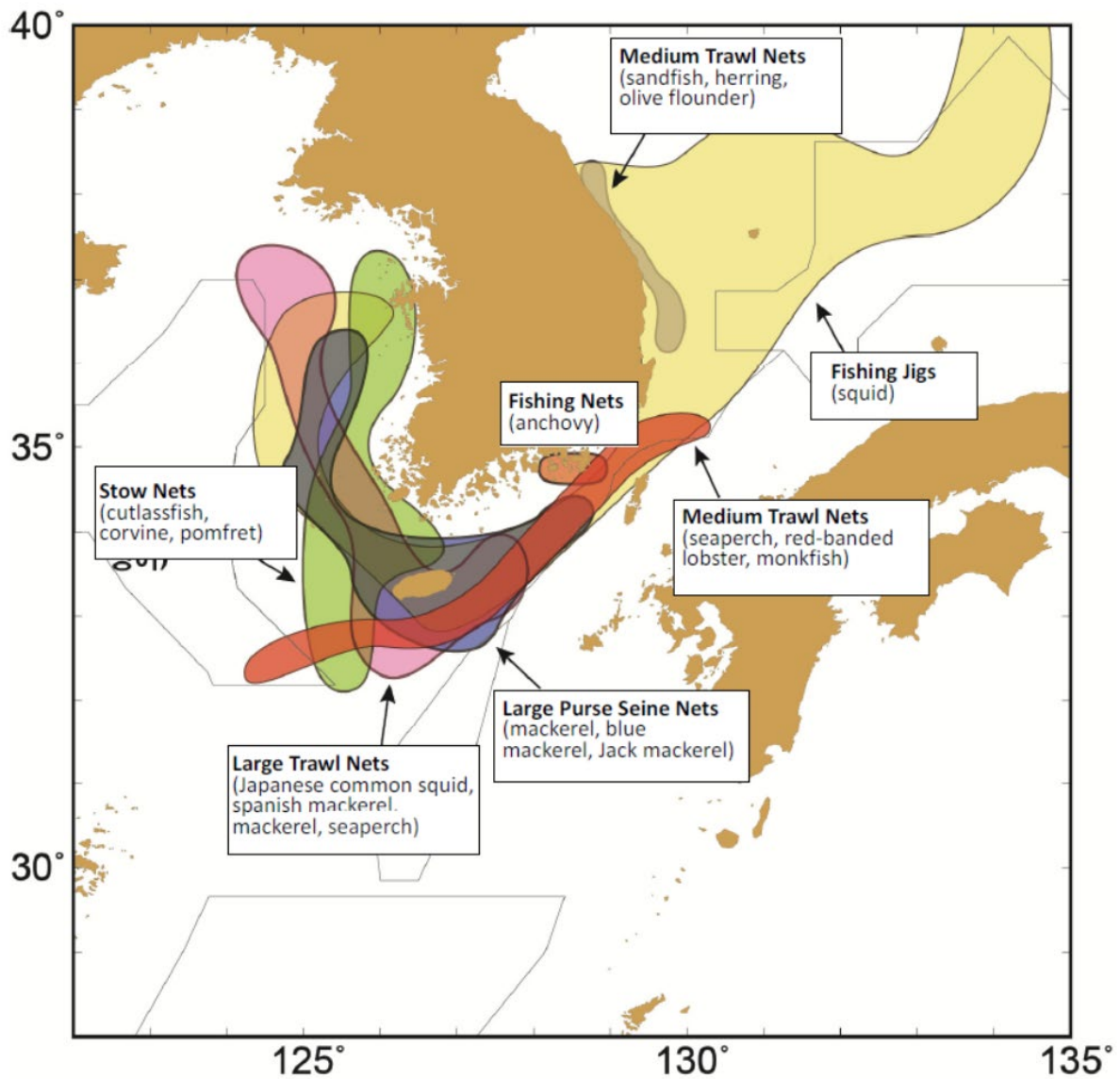
当船舶被告知被提出渔业索赔时：

- 船员应备份 VDR 数据；
- 为保护船舶所有人权益，还应保存该船只过去航迹的 ECDIS 记录；
- 应保留任何表明渔业设施边界未明确标识的证据，诸如照片，有助于与渔业设施所有人就索赔额进行谈判；
- 应立即联系该船的保赔协会和/或代理人以提供帮助。

## 防损措施

- 重中之重是必要和正确的瞭望。应调整雷达以扫描较小的物体，例如通过增加脉冲长度和减小测距。
- 在已知有渔场和其他渔业设施的区域航行时，船舶应尽量避免高速行驶。
- 船员应尽可能尝试在规定的或惯用的航道中航行，偏离既定航道时须谨慎行事。
- 船员和驾驶室值班员应密切注意渔具和渔业设施所放置的位置。相关信息应在航行计划中载明，并在海图上明确标记。船只须参考各种信息来源以进行合理评估，例如：
  - 本地海图；
  - 航行指南；
  - 韩国航行通告，可在[此处](#)找到；
  - 本地代理；
  - VTIS 和引航员，但它们可能并不完全同步知悉新设的渔场和设施。另外，必须记录所有通讯；
  - 保赔险代理人；

- 同一地区或港口其他到访船只的航迹信息。
- 如果 VTIS 或引航员建议该船将锚抛在特定位置，应与他们确认该区域没有任何渔具或渔业设施。
- 船舶应尽量远离密集的渔船区域。与渔船，尤其是靠近浮标的渔船的建议安全距离为 1 海里。
- 如果船舶正在进行锚泊作业，例如在 Yeosu 外锚地，则应与捕捞线保持足够的距离。在条件允许的情况下，建议的距离是 500-1000 米。如果 VTIS 或驾驶员建议了具体的锚泊位置，则船舶应尝试与他们确认该位置不受捕鱼设施的阻碍。
- 如果船舶决定驶向 Jinhae 海湾以避开来袭的台风，船长和驾驶舱船员应了解该地区安装了许多渔具和渔业设施。应该确定所选的锚泊位置是安全的。
- 我们的代理，HS 公司提供了由海洋与渔业部和韩国海事安全法庭撰写的《海洋事故报告》的译文，可在[此处](#)访问。该报告强调指出，大多数碰撞事件发生在 9 月和 10 月。该报告还包含一张地图，显示了这几个月的捕鱼规律，并转载如下。



*Usual fishing pattern in September/October*

HS 公司还制作了一份非常实用的文件，总结了当地的养殖实践。可以在[此处](#)访问。

## 总结

良好的船舶航行操作可以防止损坏渔业设施：

- (a) 在图表上标明的，或
- (b) 特意标记的。

对于涉及不属于上述两种类别的渔业设施的事故，证据对于进一步处理索赔至关重要。

*感谢我们的韩国代理 Hyopsung Surveyors & Adjusters Corporation 的 S.K.Choi 先生和 Komos Surveyors and Adjusters 为本文做出的贡献。*