

韓國水域的漁業訴訟

在韓國水域航行的船隻會經常發生觸碰與漁網，海藻養殖場或其他水產養殖設施的事故，繼而面臨高額索賠。



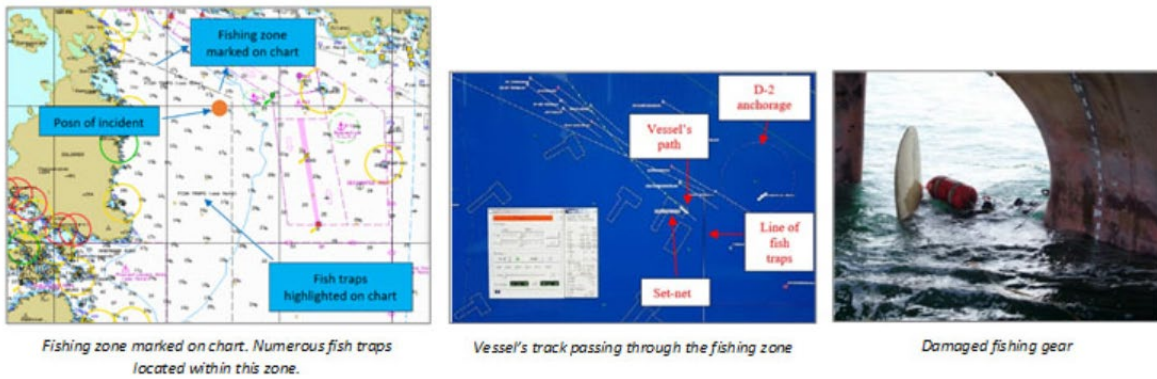
簡介

在 2015-2019 年期間，本協會基於船殼險和保賠險處理的所有與捕魚設備和養魚場觸碰的事實的統計表明，有 12% 發生在韓國水域。為什麼發生這些碰撞事故？受損捕魚設施的所有者如何索賠？怎樣防止碰撞事故或使損失最小化？這些是我們在本期洞察分析中嘗試回答的問題。

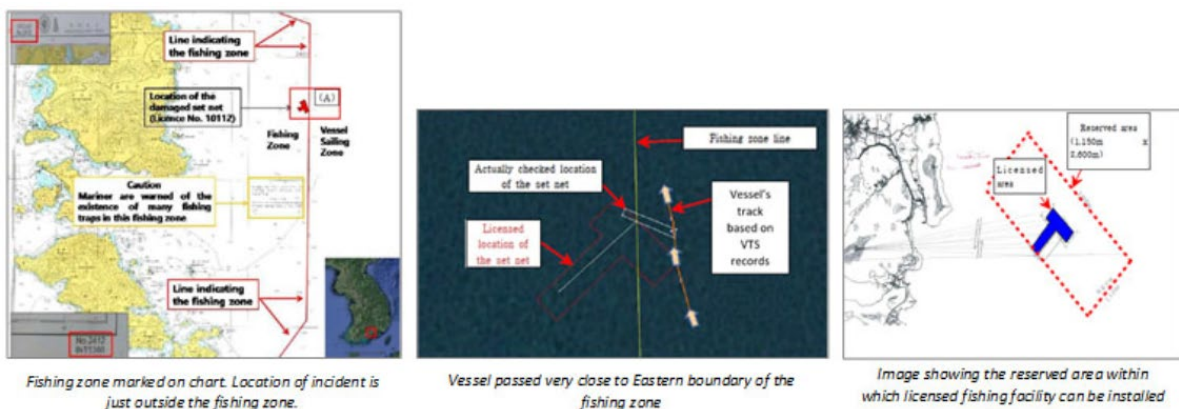
高頻發生碰觸事件的原因

發生這些碰撞事故的主要原因之一，是涉事船舶並未遵循指定的航行路線而越過了捕撈線。儘管如下例所示，這些標記在航行圖上已清楚地標出。亦有相當一部分情況，船舶過境時非常接近標記的捕魚區的外部界限，如以下第二個案例。

案例 1：某輪已在 Nakpo 港煤運碼頭卸貨完畢後，欲前往 Yeosu 港外錨地進行加油。拋錨後數小時，Yeosu 港海岸警衛隊與該船聯繫，通知其發現漁網損壞。VTS 記錄表明該船已經通過了劃定的捕魚區。對該船進行水下檢查發現有漁網纏繞在船舵和螺旋槳之上。



案例 2：某輪正在前往 Yeosu 港加油。儘管其並未進入捕魚區，並保持非常接近其東部界限，但卻發現了一組漁網被損壞。該船認為，由於漁網被放置在海圖上標明的區域之外，因此妨礙了航行。後續調查顯示，漁網的實際位置與當局簽發的漁網許可證所述的位置不同。當局表示，漁網仍在授權的指定保留區內，但是未在海圖上標出。一份韓國航行通告（第 29/2016 號）也對海員發出了關於漁網放置的實際位置的更正。而船舶的船員對此並不熟悉。



本協會遇到過一些情況，儘管海圖上標有捕魚設施，但因其位置的信息並未得到廣泛共享，駕駛室值班員並不知道有養魚場，捕魚陷阱和其他設施的存在，以下案例三即是如此。據我們的代理稱，韓國港口當局未必會提供航行警告來告知商船捕魚設施的位置。

案例 3：某商船從 Pyeongtaek 港出發，以 7 節的速度緩慢駛向 Gunsan 港。經過 Sipidongpado 時，駕駛艙由船長和二副操縱。他們注意到附近有幾艘漁船，但沒有跡象表明該船的航路中有任何浮標。一位漁民向海岸警衛隊報稱捕撈網被該商船損壞。在隨後的事務調查中，海岸警衛隊對船長進行了訊問。結論是，這艘船舶損壞了四張部署在 Yeondo 西南約 7 海里處的捕撈網。海岸警衛隊建議解決該索賠。最終通過我們的通訊代理協助解決。



對於固定式漁網和水產養殖場，漁民必須提供標明有漁場、漁業設施等存在的標誌。如果不這樣做，當局可處以以下罰款：

類型	韓國漁業法案要求的標識	違反要求可處以漁業設施所有人的罰金
固定式漁網	在漁場的每個角落安裝大型浮標（標記），並在每個浮標上安裝發光塗料或照明燈	KW200,000 （第一次違反）
水產養殖場	在漁場的每個角落安裝大型浮標（標記），並在每個浮標上安裝發光塗料或照明燈	KW400,000 （第二次違反）
捕撈網	安裝浮標或帶旗桿	KW700,00 （第三次違反）

如表中所示，對漁業設施所有人的罰款與商船所有人所承擔的責任相比是很小的。根據當地法規，小漁具（例如漂網）不需要使用標誌。

除了上述原因外，還有其他原因導致這些碰撞事故發生，例如：

- 在釣魚浮標附近錨泊或拖錨至漁業設施上。

- 漁業設施佈置在鄰近航道和港口的地方，使得商船難以避開。

當地漁民針對商船所採取的行動

當發現漁具或設施損壞時，漁民將與韓國海岸警衛隊聯繫，後者將立即展開調查以確定該船是否造成了事故。這是通過使用來自 VTIS 和 AIS 船舶跟蹤記錄的信息，以及後續對船員進行採訪來完成的。在大多數情況下，船舶的保賠協會必須提供擔保書（LOU）才允許船舶繼續航行。漁民提出的索賠通常包括：

- 更換損壞的漁具的成本，例如漁網、繩索、錨等；
- 組裝工程的人工成本；
- 收入損失，這可能佔索賠額的很大一部分，取決於是否發生在開漁期。

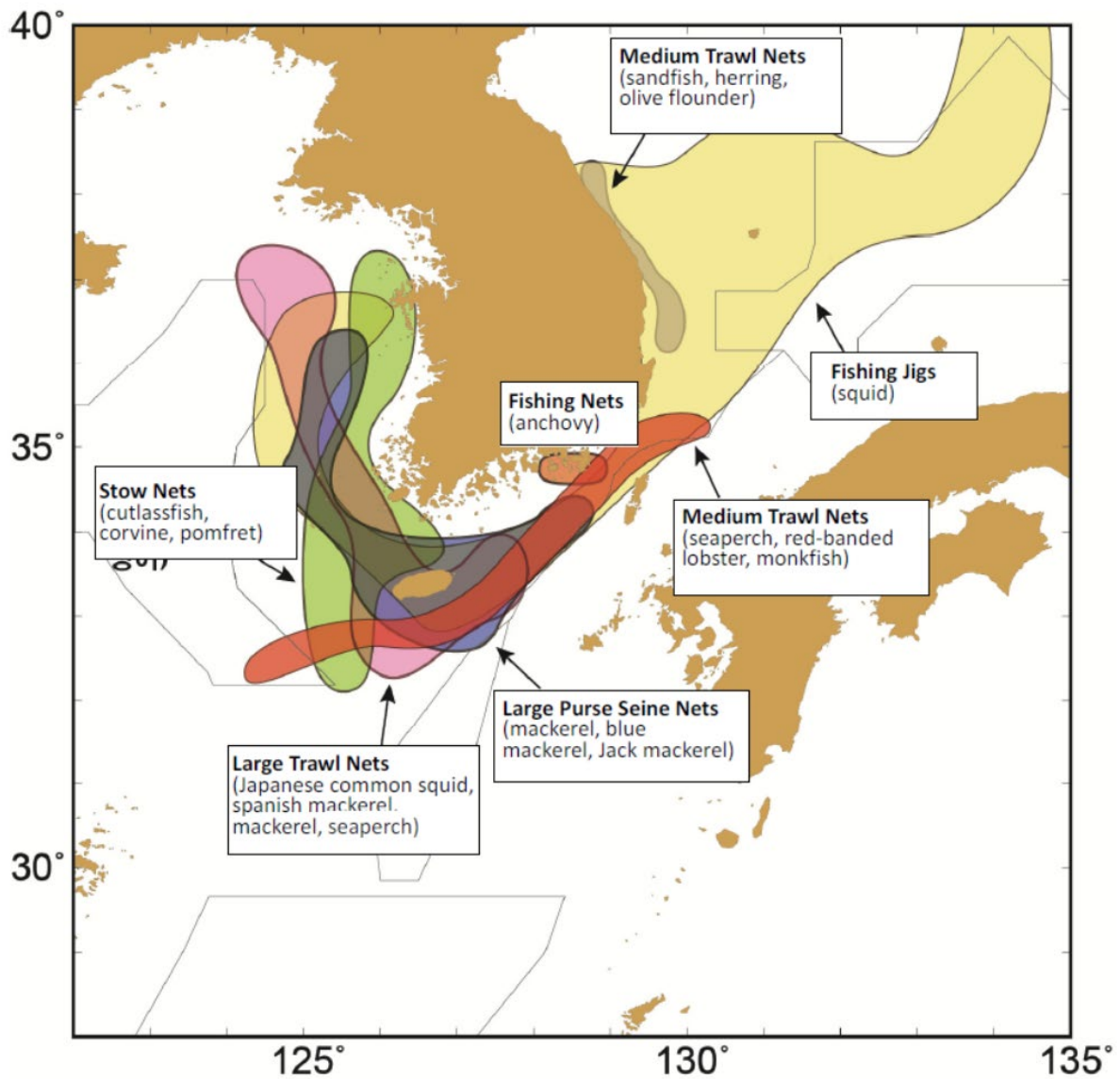
當船舶被告知被提出漁業索賠時：

- 船員應備份 VDR 數據；
- 為保護船舶所有人權益，還應保存該船隻過去航蹟的 ECDIS 記錄；
- 應保留任何表明漁業設施邊界未明確標識的證據，諸如照片，有助於與漁業設施所有人就索賠額進行談判；
- 應立即聯繫該船的保賠協會和/或代理人以提供幫助。

防損措施

- 重中之重是必要和正確的瞭望。應調整雷達以掃描較小的物體，例如通過增加脈衝長度和減小測距。
- 在已知有漁場和其他漁業設施的區域航行時，船舶應盡量避免高速行駛。
- 船員應盡可能嘗試在規定的或慣用的航道中航行，偏離既定航道時須謹慎行事。
- 船員和駕駛室值班員應密切注意漁具和漁業設施所放置的位置。相關信息應在航行計劃中載明，並在海圖上明確標記。船隻須參考各種信息來源以進行合理評估，例如：
 - 本地海圖；
 - 航行指南；
 - 韓國航行通告，可在[此處](#)找到；
 - 本地代理；
 - VTIS 和引航員，但它們可能並不完全同步知悉新設的漁場和設施。另外，必須記錄所有通訊；
 - 保賠險代理人；

- 同一地區或港口其他到訪船隻的航跡信息。
- 如果 VTIS 或引航員建議該船將錨拋在特定位置，應與他們確認該區域沒有任何漁具或漁業設施。
- 船舶應盡量遠離密集的漁船區域。與漁船，尤其是靠近浮標的漁船的建議安全距離為 1 海里。
- 如果船舶正在進行錨泊作業，例如在 Yeosu 外錨地，則應與捕撈線保持足夠的距離。在條件允許的情況下，建議的距離是 500-1000 米。如果 VTIS 或駕駛員建議了具體的錨泊位置，則船舶應嘗試與他們確認該位置不受捕魚設施的阻礙。
- 如果船舶決定駛向 Jinhae 海灣以避開來襲的颱風，船長和駕駛艙船員應了解該地區安裝了許多漁具和漁業設施。應該確定所選的錨泊位置是安全的。
- 我們的代理，HS 公司提供了由海洋與漁業部和韓國海事安全法庭撰寫的《海洋事故報告》的譯文，可在[此處](#)訪問。該報告強調指出，大多數碰撞事件發生在 9 月和 10 月。該報告還包含一張地圖，顯示了這幾個月的捕魚規律，並轉載如下。



Usual fishing pattern in September/October

HS 公司還製作了一份非常有用的文件，總結了當地的養殖實踐。可以在[此處](#)訪問。

總結

良好的船舶航行操作可以防止損壞漁業設施：

- (a) 在圖表上標明的，或
- (b) 特意標記的。

對於涉及不屬於上述兩種類別的漁業設施的事故，證據對於進一步處理索賠至關重要。

感謝我們的韓國代理 *Hyopsung Surveyors & Adjusters Corporation* 的 *S.K.Choi* 先生和 *Komos Surveyors and Adjusters* 為本文做出的貢獻。