

渔业海事案例评析

中国渔政指挥中心 组编

中国农业出版社

封面设计 晓 农

ISBN 7-109-11039-7



9 787109 110397 >

定价: 25.00 元

会经部《渔业法》
渔业海事

案例评析

主编 中国渔政指挥中心 组编
副主编 中国渔政指挥中心
编委 中国渔政指挥中心

中国农业出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

渔业海事案例评析 / 中国渔政指挥中心组编.
北京: 中国农业出版社, 2006. 7
ISBN 7-109-11039-7

I. 渔... II. 中... III. 渔业—海事处理—案例—
分析 IV. D993.5

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2006) 第 068699 号

中国农业出版社出版

(北京市朝阳区农展馆北路 2 号)

(邮政编码 100026)

出版人: 傅玉祥

责任编辑 丁福辉 吴洪钟

中国农业出版社印刷厂印刷 新华书店北京发行所发行

2006 年 8 月第 1 版 2006 年 8 月北京第 1 次印刷

开本: 850mm×1168mm 1/32 印张: 5.25

字数: 12 千字 印数: 1~2 500 册

定价: 25.00 元

(凡本版图书出现印刷、装订错误, 请向出版社发行部调换)

序

渔业是一个高风险、多事故产业。近年来，各级渔业行政主管部门及其渔政渔港监督管理机构不断加强执法能力建设，提高渔业安全生产监督管理水平，为保障渔民群众的生命财产安全发挥了重要作用。但不容忽视的是，我国渔民的安全生产意识还比较淡薄，渔业船舶的适航状态还普遍较差，全国每年因渔业船舶水上安全事故造成的渔民死亡（失踪）人数仍未得到有效控制，重大海上渔事纠纷及由此引发的社会治安案件也时有发生。如何解决当前这一制约渔业产业健康发展的安全生产难题，有效提高广大渔民的安全生产意识、整体素质和渔业安全管理人员的业务水平，已成为渔业安全生产监督管理工作的当务之急。

经过一年的努力，由中国渔政指挥中心组织编写的《渔业海事案例评析》即将出版了。该书在向社会公开征集案例的基础上，挑选不同类型的典型案例，轻叙述重评议，重点剖析“前车之鉴”，总结经验教训，结合大量事故处理的特点和经验，对现有的渔业安全生产管理措施进行探讨，提出了改进方法和思路，以及加强安

全防范措施的建议，对进一步规范渔业海事处理程序、提高渔业海难救助水平和解决海上渔事纠纷有着积极的指导意义，可作为广大渔业安全生产管理者提高业务素质及专业水平的学习手册，也可作为渔业管理部门开展渔民安全生产教育的培训教材。

读完《渔业海事案例评析》，我为那些因漠视安全生产管理规定而造成的重大人员伤亡事故感到悲痛，同时也为在社会文明快速发展、全社会高度重视安全生产的今天，一些渔民群众的安全生产意识和法制观念仍如此淡薄，“重生产、轻安全”的现象还不同程度存在感到焦心。加强对渔民群众的安全生产宣传教育，更广泛地普及安全生产常识十分重要。该书不仅提醒各级渔业管理部门，渔业安全监管工作要始终坚持预防为主、常抓不懈的方针，同时还告诫渔民群众要时刻绷紧“安全生产”这根弦，努力提高安全生产意识，加大对安全生产设备的投入。构建“平安渔业”是一个长期的过程，涉及渔区社会的各个方面，需要各级渔业行政主管部门及其渔政渔港监督管理机构不断创新工作思路，改进工作方法，使安全生产观念逐步深入人心，在广大渔区真正形成“关爱生命、关注安全”的氛围。

渔业安全监管工作任重道远。在新的历史时期，我们要全面贯彻落实“以人为本”的科学发展观，始终把渔民群众的生命安全放在首位，进一步认识并把握渔业安全突发事件发生的客观规律，健全渔业安全突发事件

预警和应急机制，不断提高应对渔业安全突发事件的能力，“前事不忘，后事之师”，妥善处理渔业船舶水上安全事故和海上渔事纠纷，为建设社会主义新渔区、开创渔业安全监管工作的新局面而不懈奋斗！

农业部渔业局局长
中国渔政指挥中心主任



2006年3月 北京

前言

2006年初,《渔业海事案例评析》一书如期出版了。在近一年的时间里,我们经历了收集、整理资料的繁琐和几易其稿的煎熬,此刻本该如释重负、聊以自慰,但却忐忑不安——若此书能给诸位读者,尤其是广大渔业安全监管人员和渔民朋友带来些许收获或启发,我们就深感欣慰了。

改革开放以来,随着国家政治、经济体制改革的深化,我国的渔业体制和经营发展方式也发生了深刻变革,渔业经济得到了快速发展。然而我们也看到,渔民的安全生产意识及安全投入与渔业产业的发展水平却极不相称,频繁发生的渔业船舶水上安全事故和海上渔事纠纷,给渔民的生命财产造成巨大损失;渔业安全生产形势依然严峻。如何增强渔民的安全生产意识和法制意识,帮助他们提高海上自救互救能力,减少水上事故和渔事纠纷的发生,渔业安全管理者应如何加强渔业安全监管工作,是各级渔业行政主管部门及其渔政渔港监督管理机构亟须解决的问题。

党的十六届五中全会明确提出,要全面贯彻落实

“以人为本”的科学发展观，构建社会主义和谐社会，注重解决关系人民群众切身利益的现实问题。我们编写了《渔业海事案例评析》一书，希望能通过一些渔业海事典型案例的评析，提出如何加强安全防范、避免事故发生的建议。该书在编写过程中，注意突破以往海事系统类似案例评析同一事故类型集中分析评议的旧例，从事故分析、证据收集、管辖权限、处理方式、损害赔偿、责任追究等方面进行比较分析。每一案例都重点评议渔业海事处理过程中需要遵循的程序和处理的各種关系，以及应吸取的经验教训，回答了“为什么会这样”和“怎么才能避免”这两个问题。

本书的编写得到了农业部渔业局，农业部东海、南海区渔政渔港监督管理局，中国渔船船东互保协会，山东、江苏、浙江渔港监督局，厦门市渔政执法支队，上海水产大学，上海海事大学，上海市小耘律师事务所的大力支持，渔业局胡学东同志，东海区渔政渔港监督管理局马毅同志、张建国同志对本书给予了悉心指导，在此一并表示感谢！

由于编写时间仓促，且编者水平有限，本书内容难免有疏漏之处，请读者谅解并提出宝贵意见。

编 者

2006年3月

《渔业海事案例评析》编委会

中国渔业

主 编 彭晓华

副主编 陈剑峰

编 者 (按姓氏笔画排序)

丁祥勇 刘 巍 中 杨 春 李志宏
吴建平 张福祥 罗坚雄 周 明
周 俊 侯炳仁 顾 健 徐 芳

中国渔业出版社

目 录

一、事故分析类

案例 1	交叉相遇碰撞案	1
案例 2	追越碰撞案	6
案例 3	对遇碰撞案	9
案例 4	能见度不良时碰撞案	13
案例 5	在航船与拖带船碰撞案	18
案例 6	渔船与潜艇碰撞案	21
案例 7	渔船风灾事故	26
案例 8	渔船火灾事故	29
案例 9	渔船航行触礁事故	32
案例 10	渔船转移锚地触礁事故	36
案例 11	渔船油气爆炸事故	41
案例 12	渔船走锚损坏养殖设施事故	45
案例 13	船舶自沉事故	49
案例 14	渔船船员落水失踪事故	53

二、证据收集类

案例 15	肇事逃逸案	57
案例 16	渔船涉外碰撞案	61
案例 17	渔船碰撞事故的责任认定	64
案例 18	渔船海上失踪案	71

三、管辖权限类

案例 19	“9·23”特大事故中的“农用船”管辖问题	76
-------	-----------------------------	----

四、处理方式类

案例 20	渔事纠纷行政调解案	79
案例 21	中日渔业民间协会渔业海事谈判案	84
案例 22	渔业海事仲裁案	88
案例 23	渔业海事诉讼案	92

五、损害赔偿类

案例 24	船东责任限制	96
案例 25	渔船海上人身伤亡损害赔偿	99
案例 26	渔政船火灾事故财产损害赔偿	103

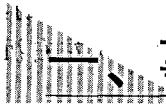
案例 27	渔船碰撞事故财产损害赔偿	106
-------	--------------------	-----

六、责任追究类

案例 28	渔船特重大事故刑事责任追究案	110
案例 29	渔船特重大事故刑事责任未追究案	113
案例 30	养殖渔船特重大事故行政责任追究案	116

七、其他

案例 31	港澳渔船与内地渔船网具纠纷的处理	122
案例 32	渔船涉台事故的处理	126
案例 33	渔船海难救助案	129
案例 34	渔船海事担保案	133
案例 35	渔船保险诈骗案	136
案例 36	船舶损害赔偿款分配纠纷诉讼案	139
案例 37	互保渔船碰撞事故理赔计算	144
案例 38	互保渔船碰撞事故代位追偿权	149



一、事故分析类

本章依据《中华人民共和国渔业船舶水上事故报告和统计规定》(2004年修订)所分事故类型,选用近年来发生的碰撞、触礁、风灾、火灾、自沉等事故,通过剖析原因,从概念、适用规则等方面加以阐述,有针对性地提出相应的预防措施。一个损害后果,往往是由多个不起眼或不经意的疏忽、过失甚至放任行为引起的,这就要求各级渔业行政主管部门及其渔政渔港监督管理机构对渔业安全监管工作要常抓不懈,广大渔民群众要严格执行各项安全生产规程,及时消除事故隐患。

案例1 交叉相遇碰撞案

一、事故概况

1997年11月12日1755时,海上能见度良好,粤×渔船返航途经东经122°33′、北纬29°42′水域时与G轮交叉相遇,发生碰撞。

粤×渔船返航时航向为270°,当发现右前方有一艘货船(G轮)驶近时,仍保持原航向、原航速航行,意识到有碰撞危险时,才向右改变航向为320°~350°,准备从G轮船艉通过。因未及早采取减速等有效措施,其船艏与G轮船艉碰撞。

G轮船长104.20米,总吨位4036,钢质集装箱货轮,从上海驶往香港,当时航向220°,航速14节,大副值班。当发现左前方有来船(粤×渔船)后,从1747时至1755时的8分钟内先后3次向右改变航向,从原航向220°转成了300°,但未减速,

在最后一次向右改变航向避让时，船左艉部与粤×渔船船艏发生碰撞，渔船损失严重。

碰撞发生后，有关方面组织船舶对粤×渔船全力进行救助，船上人员全部脱险，但船体因破损严重于当日 2010 时左右沉没，经济损失总计 243 万元。

二、事故处理

事故发生后，粤×渔船船东及时向舟山海事局报告，并于次日递交海事报告书。G 轮及粤×渔船船员当晚抵达舟山沈家门马峙锚地，接受海事部门的调查。

海事部门勘验了 G 轮碰撞痕迹，审核了该船的航海、轮机和报务日志，并结合两船当班驾驶、轮机人员和相关船员的询问笔录进行分析，认为 G 轮与粤×渔船在形成紧迫局面前所处的态势是交叉相遇，粤×渔船是让路船，G 轮是直航船。最终认定：粤×渔船承担本起事故的主要责任，G 轮承担次要责任。

粤×渔船认为海事部门的事故调查与责任认定不公正，遂向海事法院提起诉讼。法院受理后，向海事部门调取了事故材料，在对相关证据进行补充调查后，开庭审理，最后判决粤×渔船承担 60% 的事故责任，G 轮承担 40% 的事故责任。按照责任比例，G 轮赔付粤×渔船事故损失 110 万元。

三、事故评析

这是一起因双方未能正确履行《1972 年国际海上避碰规则》（以下简称《规则》）规定的义务而发生的交叉相遇碰撞事故。

（一）船舶交叉相遇时的避让规则

所谓交叉相遇，即当两艘机动船航向交叉，互见异舷灯，来船处在接近正前方之外，彼此观察罗经方位没有明显变化，距离不断缩小的状况。在夜间，两船相互间只能看到他船的桅

灯和一盏舷灯，而不能同时看到他船的两盏舷灯，也不能看到他船尾灯时，应认为两船构成交叉相遇态势。在判断船舶是否处于交叉相遇局面时，应注意区分大角度交叉相遇与追越、小角度交叉相遇与对遇这两种情况，否则将会因为采取避让行动的不协调、不及时或错误而形成紧迫局面，最终导致碰撞事故的发生。

《规则》第十五条对交叉相遇的船舶避让行动作了明确规定。有他船在本船右舷的船舶应给他船让路，如当时环境许可，还应避免横越他船的前方，即我们通常所讲的“让红不让绿”。看到他船左舷灯（红灯）的船是让路船，看到他船右舷灯（绿灯）的船是直航船。在两船交叉相遇存有碰撞危险时，让路船在履行让路义务时，尽可能不从被让路船船艏通过，避免形成紧迫局面。

让路船应按《规则》第八条规定，及早地采取大幅度的避让行动。但是在实际的船舶交叉相遇局面中，由于让路船驾驶员的操作经验、对碰撞危险预见程度等方面的原因，可能会出现避碰行动较晚或不按《规则》规定采取让路措施的情况，从而形成紧迫局面。

（二）本案教训

1. 瞭望疏忽

本起事故发生在能见度良好的傍晚，由于双方瞭望上的疏忽，未能在第一时间发现来船，直至两船形成紧迫局面后才互见，失去了避让的最佳时机。

瞭望的手段有视觉、听觉、雷达等，本起事故中的双方值班人员在瞭望时都没有认真履行值班职责，通过望远镜或雷达等手段进行瞭望。他们本可以在两船相距 5 海里以外的水域发现对方，从而采取合理的避让行动，也就不至于形成紧迫局面。

2. 措施不当

粤×渔船发现来船时，两船已处于交叉相遇局面，根据

《规则》第十五条规定，粤×渔船为交叉相遇中的让路船。由于粤×渔船发现来船较迟，又不熟悉《规则》条款，在两船交叉相遇时，不知道如何进行操纵，从而丧失了安全会遇的最佳时机。粤×渔船在近距离发现来船后，若按照《规则》第八条规定，采取大幅度的转向避让或者采取停车、倒转推进器把船停住的措施，也许本起事故就可以避免，特别是倒转推进器把船停住，即使不能避免碰撞，也可以减轻事故所造成的损失。

根据《规则》第十七条规定，G轮发现来船时，两船相遇的交会距离已小于2海里，根据两船交叉相遇的态势，从安全会遇的角度来讲，G轮已经失去了《规则》第十七条第一款第（1）项保持航向和航速的权利。按照《规则》第十七条第一款第（2）项规定，在让路船显然没有按规定采取适当的行动时，为避免碰撞可通过鸣放号笛或闪光信号提醒来船注意，并独自采取避免碰撞的操纵行动。但G轮在避让中，没有果断地采取一次性、大幅度的转向和（或）减速避让的行动，以至在转向过程中船艏撞沉他船。

3. 不熟悉《规则》

《规则》第十六条和第十七条分别明确了让路船和直航船在相遇时应采取的行动规则。由于当事人对《规则》理解不是很彻底，以至双方对让路船在何时应采取避让措施，直航船在何时可独自采取避免碰撞的行动，在时间节点上把握不恰当。两船交叉相遇，碰撞危险已经存在，《规则》对两船的权利与义务作了明确的规定：让路船应及时采取大幅度的行动，宽裕地让清他船；直航船应保持航向和航速。《规则》中的许多行动都以“构成碰撞危险”为适用的前提条件。因此，意识到致有构成碰撞危险是非常重要的。本案中，G轮在采用向右转向避让从左前方驶来的粤×渔船时，并没有意识到若无充裕的时间让清他船，就是一种危险的操作行动。