



HUATAI
MARINE

CIRCULAR

www.huataimarine.com

pni.bj@huatai-serv.com

Duty Phone: +86 13701125026

Circular Ref. No.: PNI [2021] 11

2021年8月24日



中国沿海 - 商渔船碰撞案件特点及防损建议

一、背景

中国沿海海运航线与渔船传统作业渔场交叉重叠，通航环境复杂。渔汛期节渔船通航密度大，海运商船与渔船碰撞事故时有发生。此类事故往往造成多人伤亡，损失较高，因此协会与船东一直高度重视。华泰于2020年9月发布

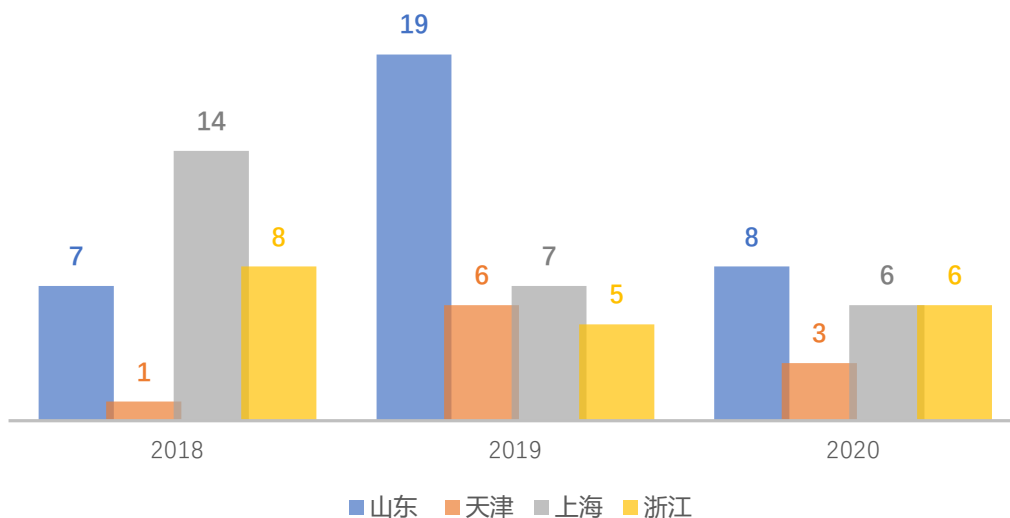
了关于宁波舟山地区商渔船碰撞的防损通函 PNI[2020]09，并建立了商渔船碰撞案件数据库。本通函根据该数据库，总结此类案件的规律、特点及常见原因，并提出相应的防损建议，供协会及其会员参考。

二、近年商渔船碰撞案件的概况和特点

（一）概况

根据数据库统计，在 2018-2020 年期间，华泰近三年参与处理的商渔船碰撞案件数量为每年 35 件左右，每年的案件总量没有明显变化。此类事故主要分布在四个地区包括山东（岚山、日照、石岛、连云港）、天津、上海及浙江（宁波、舟山、台州）海域。各地区案件数量占比有一定变化。以下是近三年上述四个地区案件数量对比情况：

2018-2020年案件量对比情况

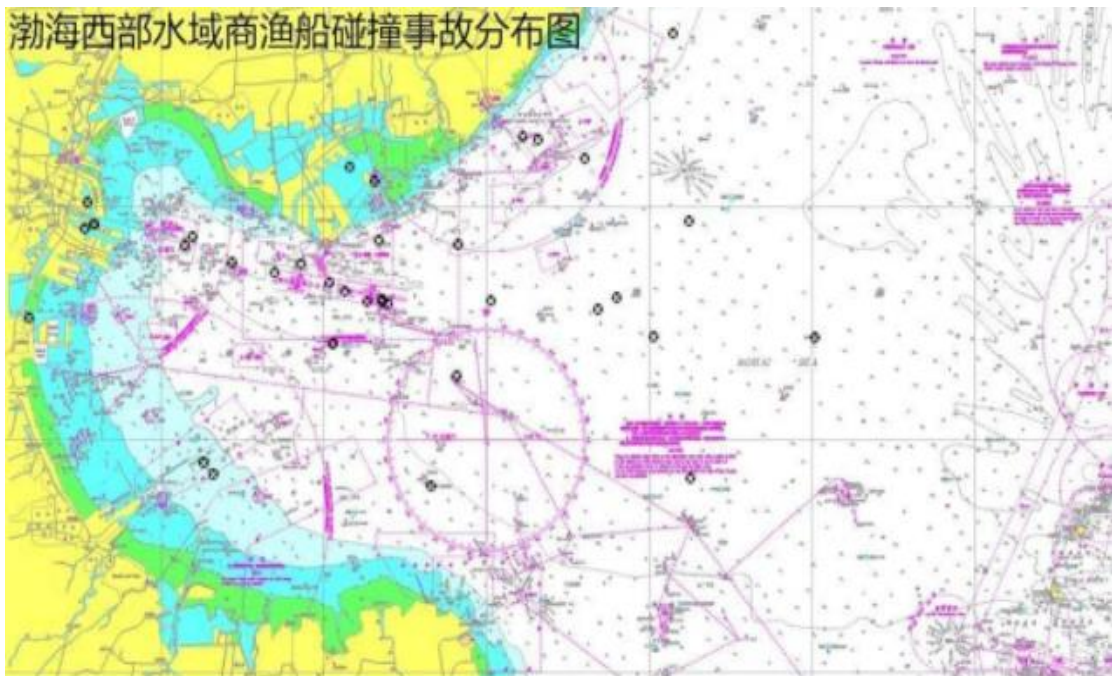


（二）事故发生的规律和特点

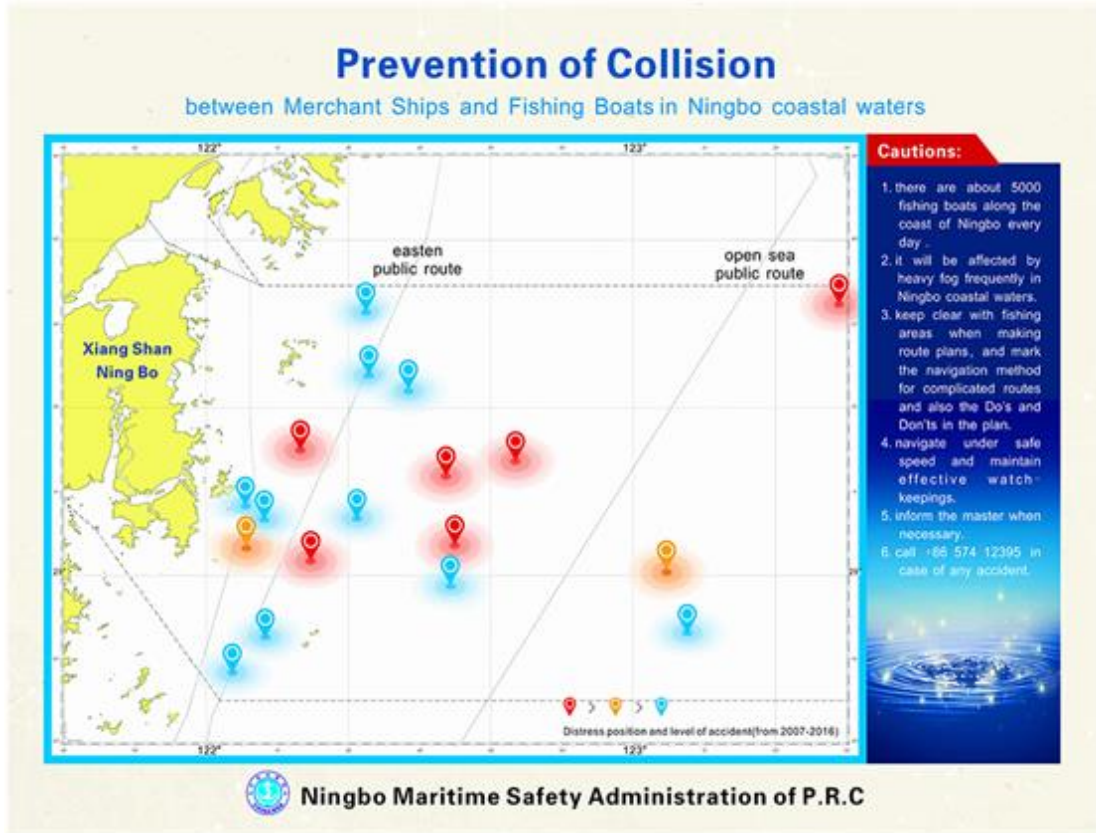
1. 季节性特点。从季节上看，商渔船碰撞事故主要集中在每年 3-5 月和 10-12 月渔汛季节。由于开渔季节沿海渔船数量较多且分布较为分散，因此给商船的正常航行造成了一定的影响。

2. 多发于夜间及恶劣天气。在 2200-0600 时之间，值班船员很容易发生疏于瞭望和懈怠的情况，因此发生碰撞事故的几率较高。另外，在大雾、风暴等恶劣天气条件下，由于视线较差，也易发生商渔船碰撞的情况。

3. 事故多发于一定区域。根据华泰数据库的统计分析，主要集中在渤海海峡、浙江舟山渔场以及台州海域等商船习惯航路及附近。



渤海西部水域商渔船碰撞事故分布图



宁波沿海商渔船碰撞事故能量分布图



台州沿海商渔船碰撞多发风险区

4. 常造成多人伤亡。渔船船身尺寸小，与商船对比悬殊，且救生设备一般比较差，一旦发生商渔船碰撞事故，常造成船毁人亡，损失惨重，死亡率远高于其它类型事故。另外，如果出现渔船翻沉，渔船来不及呼救，或涉事船舶未察觉发生碰撞而驶离或故意逃逸，还会导致无法及时开展搜救工作，造成人员伤亡扩大。

（三）常见的事故原因

1. 中国沿海商船航路和渔区交错，通航环境复杂。中国沿海渔区范围大，渔船数量庞大，在渔汛季节，从北到南几乎都有大量渔船活动，这导致有大量商船需要穿越渔区航行。

2. 中国沿海多雾天气影响。黄海中部和南部、长江口至舟山群岛、北部湾相对多雾。其中山东半岛南部成山头至石岛一带的海面，年雾日超过 80 天，最长连续雾日超过 25 天。从范围看，南部雾区宽约 100-200 公里，舟山群岛一带约 400 公里，北部则更广。在这些多雾海区中，老铁山水道、成山头海域、舟山群岛及长江口水域都是重要的渔区，也是渔船碰撞事故多发区域。

3. 航行值班未保持足够谨慎。值班船员未保持足够戒备，特别是夜间和能见度不良条件下通过复杂的渔区时未增加瞭望人员，未按规定做到充分利用一切有效手段保持正规瞭望，有时过于依赖单一设备，未意识到使用 AIS、ECDIS、雷达和 VHF 的局限性，不能做到交叉确认。

4. 外籍船员对中国沿海通航环境尤其是沿海渔区分布情况了解不足。一些外籍船员到了中国沿海后还会保持在其他海域航行时的作法，包括不降低航速、不增加瞭望人员，甚至使用自动舵航行。有的船员未充分意识到 AIS 信号不稳定、AIS 不一定开启、并非所有渔船都安装了 AIS 等因素。

三、 防损建议

为有效规范沿海航行船舶航行航法，有效防范商渔船碰撞风险，预防商渔船碰撞事故，中国海事局于 2021 年 4 月 27 日发布了《中国沿海航行船舶防范商渔船碰撞安全指引》（以下简称《指引》），对在中国沿海航行的外国籍商船，特别是不熟悉中国沿海水域的外国籍船员在中国沿海水域航行时，提供了有针对性的指导。我们整理了其中关于防范商渔船碰撞的内容供协会及会员参考。

（一） 航行航法

1. 进入渔船密集区水域之前

- ◆ 船长应严格审核计划航线，尽量使用推荐公共航路合理制定航线，尽可能避开渔船集中作业水域，减少与渔船相遇的机会。
- ◆ 对雷达、电子海图、AIS、VDR、VHF、航行灯和声号等设备进行检查和测试，确保正常可用。

- ◆ 合理安排驾驶台航行值班人员，任何时候驾驶台应保持至少 2 名航行值班和瞭望人员。
- ◆ 应在驾驶台显著位置标识渔区航行安全注意事项及相应行动对策。

2. 经过或邻近渔船密集区水域期间

- ◆ 驾驶人员谨记：安全第一、宁可绕行、不要冒险！尽可能避免冒险进入渔船密集区域航行！
- ◆ 合理安排值班人员，根据周围渔船密集程度和航行值班强度增加必要的航行值班人员，必要时应毫不犹豫立即呼叫船长上驾驶台指挥。
- ◆ 船长应针对夜间渔区航行的特殊戒备要求制定和发布夜航命令。
- ◆ 航行值班人员应加强瞭望，开启多台雷达工作，加强远近距离配合观测。勿过度依赖单一助航设备，每一船舶均应经常用视觉、听觉以及适合当时环境和情况下一切有效的手段保持正规瞭望。
- ◆ 使用安全航速航行。
- ◆ 确保 AIS 信息正确且工作正常。
- ◆ 杜绝疲劳驾驶、酒后驾驶。

3. 应特别注意的事项

- ◆ 每年伏季休渔结束后，是中国沿海渔船活动密度最高时段。
- ◆ 夜间 23 时至次日凌晨 4 时是商渔船碰撞事故高发时段，应予以特别关注。

- ◆ 应特别注意部分夜间锚泊渔船可能未按要求值班、显示号灯和开启 AIS。还要特别注意大量渔网网位仪对 AIS、雷达回波和电子海图的使用干扰。
- ◆ 若观测到渔船船速在 3 节左右时，通常该渔船正在捕鱼作业中，操作能力受限，需要及早协调避让，最好保持 1 海里以上距离通过。
- ◆ 商船与渔船即使发生轻微擦碰也可能造成渔船受损或翻沉，并且商船上的人员可能不容易察觉。因此，当近距离驶过渔船时，应仔细观察，确保未发生擦碰、浪损或船吸。
- ◆ 建议从南海南部水域前往日本或韩国港口、不停靠中国大陆沿海港口的船舶从台湾岛东侧水域航行，并尽量远离中国大陆沿海水域。

（二）避让行动

- ◆ 应遵守避碰规则，避让时坚持“早、大、宽、清”。尝试提前通过 VHF16 频道呼叫渔船，协调避让行动。若数次呼叫尝试无应答，可能意味着该渔船 VHF 未在守听状态。沟通时要充分考虑口音、语言表达等方面的局限，确保双方互相清楚对方意图。
- ◆ 警惕渔船近距离的不协调行动而发生碰撞。发现需紧急避让的渔船，可用探照灯闪烁至少 5 次，或用连续声号引起渔船注意。
- ◆ 紧急避让时，除用舵避让外，应同时考虑减速停车避让。
- ◆ 避让行动要充分考虑周围环境，以免造成与其他船舶的紧迫局面。

四. 中国沿海休渔期将陆续结束

需要注意的是，在8月16日12时，南海海域结束了3个月的休渔期，渤海、黄海、东海也将逐次开渔（请参考华泰通函PNI[2021]05），因此，在外轮到达沿海渔场密集的地区之前，华泰建议船东要及时关注海事局发布的航行通告，并与代理确认当地渔场是否有变化。

如船舶不幸发生碰撞事故，请及时与华泰当地机构联系。

华泰保险经纪有限公司

