

中国海事仲裁委员会
裁决书和调解书选编
(1984—1988)



CHINA MARITIME ARBITRATION COMMISSION
SELECTION OF AWARDS
AND
CONCILIATION STATEMENTS
(1984—1988)



法律出版社
PUBLISHING HOUSE OF LAW

336972

中国海事仲裁委员会 裁决书和调解书选编

(中英对照)

(1984—1988)

中国海事仲裁委员会 编



法律出版社

0495/07



中国海事仲裁委员会
裁决书和调解书选编

(中英对照)

(1984—1988)

中国海事仲裁委员会 编

法律出版社出版 新华书店经销

中国科学院印刷厂印刷

850×1168 毫米 32 开本 15.5 印张 412,900 字

1989 年 9 月第一版 1989 年 9 月第一次印刷

印数 0,001—3,000

ISBN 7-5036-0529-4 / D · 401

定价 8.60 元

前 言

中国海事仲裁委员会在处理各类涉外海事案件时,以事实为根据,以法律为准绳,遵循独立、公正、尊重合同规定,参照国际惯例的原则,特别是具有特色的仲裁与调解相结合的做法,受到了国际上广泛的重视。我们曾于1985年出版《海事仲裁委员会裁决书和调解书选编》(1963—1983),这对于国内外有关各界了解中国的海事仲裁以及上述原则和做法起到了积极的作用,受到了国内外读者的欢迎。

随着中国对外开放的扩大和改革的深入,对外经济贸易关系不断发展,各类涉外海事案件也不断增加。为满足国内外有关各界的要求,我们从海事仲裁委员会一九八四年至一九八八年所作的裁决书和调解书中选出四十四件,汇编成《裁决书和调解书选编》,以饕读者。

中国已于一九八七年加入了一九五八年联合国《承认及执行外国仲裁裁决公约》,这使得中国海事仲裁委员会的仲裁裁决可以在世界上七十多个缔约国内得到执行,使当事人的权益得到进一步的法律保障。

经国务院批准,原中国国际贸易促进委员会海事仲裁委员会,已改名为中国海事仲裁委员会,并且修改了仲裁程序暂行规则。根据新的仲裁规则,中国海事仲裁委员会、受案范围扩大,仲裁员名单可以包括外国人士,这将进一步加深国内外当事人对中国海事仲裁委员会的了解和信任。

本选编基本上按照原文编辑,仅仅略去了当事人的名称,并作了一些体例上的调整。

中国海事仲裁委员会
一九八九年三月二十八日

目 录

前言

- 1.“西蒙诺夫斯基”轮与“鲁文渔 3039”号渔轮碰撞争议案裁决书
(1984 年 1 月 26 日)..... 1
- 2.“西蒙诺夫斯基”轮与“鲁文渔 3039”号渔轮碰撞争议案调解书
(1984 年 1 月 30 日)..... 6
- 3.“辽阳”轮和“虎林”轮货损争议案裁决书
(1984 年 2 月 28 日)..... 7
- 4.“辽阳”轮和“虎林”轮货损争议案调解书
(1984 年 3 月 2 日)..... 10
- 5.“斯开普温德”轮安全港争议案调解书
(1984 年 5 月 23 日)..... 11
- 6.“爱奥尼亚先锋”轮速遣费争议案裁决书
(1984 年 7 月 31 日)..... 14
- 7.“卡拉姆森林”轮速遣费和滞期费争议案裁决书
(1984 年 9 月 25 日)..... 17
- 8.“普罗托普罗斯”轮空舱费争议案裁决书
(1984 年 10 月 10 日)..... 21
- 9.“佳春”轮扣留租金争议案裁决书
(1984 年 11 月 5 日)..... 26
- 10.“维尔瓦罗娜”轮起租时间及电报费争议案裁决书
(1984 年 12 月 28 日)..... 31
- 11.“亚砧”轮速遣费和滞期费争议案调解书
(1985 年 1 月 15 日)..... 37

12. “索罗柯斯”轮航速不足争议案裁决书	
(1985 年 3 月 20 日)	38
13. “大金川”轮货损争议案裁决书	
(1985 年 8 月 20 日)	43
14. “贝梯果士”轮与“长运”轮碰撞案裁决书	
(1986 年 3 月 3 日)	46
15. “贝梯果士”轮与“浙海 304”轮碰撞案裁决书	
(1986 年 3 月 3 日)	53
16. “金波利迪那摩斯”轮滞期费争议案裁决书	
(1986 年 4 月 4 日)	60
17. “亚燕”轮速遣费和滞期费争议案裁决书	
(1986 年 5 月 5 日)	62
18. “阿格斯”轮看守费争议案调解书	
(1986 年 7 月 2 日)	68
19. “金挑战者”轮速遣费争议案裁决书	
(1986 年 7 月 15 日)	69
20. “科拉辛”轮航速不足争议案调解书	
(1986 年 7 月 26 日)	73
21. “波利绰波斯”轮速遣费和滞期费争议案裁决书	
(1986 年 11 月 10 日)	74
22. “利达”轮速遣费及货损争议案裁决书	
(1986 年 12 月 6 日)	77
23. “新港”轮航速不足等争议案裁决书	
(1987 年 1 月 17 日)	82
24. “金田纽”轮速遣费争议案裁决书	
(1987 年 1 月 24 日)	92
25. “金帕那吉亚”轮滞期费争议案裁决书	
(1987 年 1 月 24 日)	95
26. “金波利克莱托斯”轮滞期费争议案裁决书	

(1987 年 1 月 26 日)	98
27. “迪米特里奥斯”轮航速不足和货损货差等争议案裁决书	
(1987 年 4 月 22 日)	103
28. “金基密斯士”轮速遣费争议案裁决书	
(1987 年 5 月 9 日)	115
29. “金海豚”轮滞期费争议案裁决书	
(1987 年 5 月 11 日)	121
30. “金基密斯士”轮速遣费和滞期费争议案裁决书	
(1987 年 6 月 24 日)	126
31. “新南海”轮货损争议案调解书	
(1987 年 7 月 15 日)	131
32. “金星”轮速遣费、滞期费和吊杆损坏争议案裁决书	
(1987 年 9 月 21 日)	133
33. “雅斯先锋”轮滞期损失争议案调解书	
(1987 年 9 月 21 日)	140
34. “金王子”轮速遣费争议案裁决书	
(1987 年 10 月 27 日)	142
35. “金鹰”轮滞期费争议案裁决书	
(1987 年 12 月 18 日)	146
36. “海速”轮滞期费争议案裁决书	
(1988 年 3 月 2 日)	151
37. “金田纽”轮速遣费和滞期费争议案裁决书	
(1988 年 3 月 28 日)	154
38. “埃弗雷”轮、“世界埃杰克斯”轮和“世界阿格斯”轮关于 航线选择、货物短少和额外战争保险费争议案裁决书	
(1988 年 9 月 5 日)	160
39. “卡桑德拉”轮附加保险费和保险费罚款争议案调解书	
(1988 年 9 月 8 日)	171
40. “乔治斯·梯”轮滞期费争议案裁决书	

(1988 年 9 月 9 日)	173
41.“金希望”轮速遣费和滞期费争议案裁决书	
(1988 年 9 月 9 日)	178
42.“金波利迪那摩斯”轮速遣费和滞期费争议案裁决书	
(1988 年 9 月 9 日)	185
43.“金挑战者”轮速遣费和滞期费争议案裁决书	
(1988 年 9 月 9 日)	189
44.“北方公主”轮滞期费和移泊费用争议案裁决书	
(1988 年 9 月 21 日)	193

1. “西蒙诺夫斯基”轮与“鲁文渔 3039”号 渔轮碰撞争议案裁决书

(1984 年 1 月 26 日)

“鲁文渔 3039”号渔轮的所有人×××,委托张为民律师为法律代理,根据与波兰籍“西蒙诺夫斯基”轮的所有人×××达成的仲裁协议,就“西蒙诺夫斯基”轮(以下简称“西”轮)与“鲁文渔 3039”号渔轮(以下简称“渔 3039”号)碰撞一案,于 1983 年 2 月 1 日向海事仲裁委员会提出了仲裁申请,申诉如下:

1982 年 10 月 24 日晨,“西”轮在概位为北纬 $36^{\circ}10'$ 东经 $121^{\circ}33'$ 的海面碰沉了“渔 3039”号渔轮,12 名船员全部遇难。申诉人要求被告人×××赔偿一切损失。

根据本会仲裁程序暂行规则的规定,申诉人指定沈志成成为仲裁员,被告人指定高隼来为仲裁员;沈志成和高隼来共同推选邵循怡为首席仲裁员,组成仲裁庭审理本案。

被告人×××委托波兰瓦尔他保险与再保险有限公司格丁尼亚分公司为代理,代表被告人提出了答辩。被告人认为申诉人没有提出充分的证据证明“西”轮与“渔 3039”号发生了碰撞,要求驳回申诉人的申诉。

仲裁庭审阅和研究双方当事人提出的申诉和答辩以及有关的证据,并对本案的一些事实进行了调查;调查所获得的材料转给了双方当事人。

仲裁庭于 1984 年 1 月 16 日在北京开庭审理本案。张为民律师代表申诉人出庭;瓦尔他保险与再保险有限公司格丁尼亚分公司副

经理菲加斯基代表被上诉人出庭。双方在庭上就是否发生碰撞问题作了补充申述后,仲裁庭宣布了裁决。

一、案 情

1982年10月24日凌晨,天气晴朗,能见度良好。海上北风风力3—4级,海况3级。

“渔3039”号与其对船“渔3040”号,和其它几十条渔船一起,在千里岩南侧锚泊避风以后,于10月24日0240时前后启航,前往北纬 $36^{\circ}05'$ 东经 $121^{\circ}45'$ 一带海区捕鱼。“渔3039”号和“渔3040”号的真航向为 116° ,航速9节。“渔3040”号在“渔3039”号的后方相距约600米,尾随航行,申诉人方面提供的有关时间各船的情况如下:

0340时左右:“渔3040”号和其它同行渔船先后发现左舷前方有一大船,显示前后桅灯和右舷绿灯,快速向西南方向航行。

0350时:“渔3040”号与该大船相距3海里左右;“渔3040”号仍尾随“渔3039”号继续航行。

0356时:“渔3040”号与该大船进入紧迫局面,打左满舵避让,从大船尾后100多米通过。避过大船以后,“渔3040”号继续按原航向航行。因前面渔船灯光较多,不能辨认其头船“渔3039”号,用预先约定的信号和对讲机联系,但无法找到“渔3039”号。以后,“渔3040”号等渔轮一边航行一边搜寻。

0500时左右:“渔3040”号等渔轮发现“西”轮发出的红色信号弹,“渔3040”号船长意识到“渔3039”号出了事故,便立即转向驶往出事地点。

0615时:“渔3040”号驶抵“西”轮附近,见“西”轮船员正在搜寻海面。同时发现海面有鱼筐、暖瓶和苹果等漂浮物。后来看到“西”轮打捞到的“渔3039”号船名牌等物品,“渔3040”号确知“渔3039”号已被“西”轮撞沉。

“西”轮当时是在从天津新港驶往青岛的空载航行途中,真航向 238° ,航速14.3节。在驾驶台当班的是二副和一名一水。“西”轮方面提供的情况如下:

0330时:二副在右舷甲板时发现右前方有一些船的灯光,在雷达上显示为两组渔船群;离该轮较近的第一组渔船正在慢慢自该轮右舷驶向左舷,而距该轮远得多的第二组渔船在该轮右舷,其方位正在逐渐增大。

0345时:“西”轮从自动舵换用手操舵。此时渔船群距该轮约有2—3海里,第一组渔船已越过“西”轮航线,与该轮互见红灯;第二组渔船仍留在该轮右舷前方,与“西”轮互见绿灯。

0356时:“西”轮处于渔船群中间,上述第一组的最后一艘渔船在“西”轮左舷船首正横2链外;第二组渔船与“西”轮相距5链,方位为右舷 45° 。二副下令左舵 10° 。

0357时:“西”轮真航向达到 204° ,船长和船员感到船体震动,并听到触碰之声;二副下令停车、正舵。

0358时:“西”轮打开右舷探照灯,放下“有人落水”的带光救生圈,标示触碰地点。大副在上驾驶台时见到右舷有两艘渔船正向“西”轮船尾驶去。

0406时:“西”轮发出“有人落水”警报,并发射红色信号弹。

0450时以后:“西”轮两次电告青岛港务监督,称该轮大概撞上了渔船;它的小艇在海面发现救生筏、救生圈、空桶和篮子等漂浮物,以后找到“渔3039”号船名牌。

0600时以后:“西”轮见“渔3040”号和其它渔船先后到达现场。

二、裁决和理由

仲裁庭研究了双方当事人的主张和有关的证据以及在庭上的补充陈述以后,一致认为:根据已有的证据,足以认定“西”轮确与“渔3039”号发生了碰撞。首席仲裁员当庭宣布了裁决,其理由如下:

1.“渔 3039”号等渔船于 1982 年 10 月 24 日 0240 时前后驶离千里岩,0356 时左右到达北纬 $36^{\circ}10'$ 东经 $121^{\circ}33'$ 附近海面;“西”轮于 0330 时发现渔船群,0356 时在上述地点与渔船群相遇;从渔船群和“西”轮各自的航向、航速和航迹推算,双方相遇的地点和时间同“西”轮感到触碰的地点和时间相符。

2.当时在千里岩附近海面只有“西”轮一艘大船和渔船群。渔船群基本上同向航行,航速也较接近。“渔 3039”号即使与其它渔船相撞,因渔船的大小质量相近,不可能使“渔 3039”号如此迅速地沉没,而船员无一逃生。只有与“西”轮这样的大船碰撞,才有可能造成这种后果。

3.青岛和新加坡两次检验和潜水探摸表明,“西”轮船头周围边板、船底 K 板和左右 A 板以及左舵龙骨前部等处均有轻重不同的擦痕,擦痕有向后滑动之势;此外,左舵龙骨前端上拱 70 度。这说明该轮撞压致沉了一艘有向前动力的小船。

4.“西”轮在搜寻海面的过程中,在标示碰撞的地点的带光救生圈附近,找到“渔 3039”号的船名牌和船上其它物品。

5.“西”轮于 0357 时觉察到碰撞,然后采取一系列搜寻措施。该轮船长等声称船体可能受到大浪冲击,或者碰到浮木、渔具等漂浮物。船舶在海上航行时受到风浪冲击是正常现象,而且当时风浪并不大(风力 3—4 级,浪 3 级),船员是能容易地区别浪击和碰撞的。如果该轮受到大浪冲击,船上人员不至于如此紧张,更不至于拉放“有人落水”声号、发射红色信号弹、拍发急报和采取一系列搜救措施。浮木、渔具等小型漂流物常被船舶航行时掀起的波浪推开,不至于碰上船体;即使碰上,也不会给船头、船底造成多处擦伤,并使舵龙骨上拱,何况事后并未找到浮木、渔具等物体。因此,“西”轮于 0357 时所觉察到的,不是浪击,也不是碰上浮木或渔具,而是碰撞了“渔 3039”号渔轮。

在宣布上述裁决以后,仲裁庭向双方当事人建议,有关碰撞责任和赔偿问题,可以由仲裁庭进行调解,并希望双方当事人本着友好协

商、互谅互让的精神来解决。

双方当事人均表示同意仲裁庭的上述建议。

本裁决的仲裁手续费和开支共计人民币×××元,应由被上诉人支付。

2. “西蒙诺夫斯基”轮与“鲁文渔 3039”号 渔轮碰撞争议案调解书

(1984 年 1 月 30 日)

关于“西蒙诺夫斯基”轮与“鲁文渔 3039”号渔轮碰撞案(见海事仲裁委员会 1984 年 1 月 26 日裁决书)的责任划分和赔偿金额问题,经本案仲裁庭调解,被上诉人×××承认“西蒙诺夫斯基”轮应对此次碰撞事故负主要责任。双方当事人并通过仲裁庭就“鲁文渔 3039”号渔轮方面的损失金额充分交换了意见。最后,双方当事人一致同意由被上诉人向申诉人赔偿人民币 105 万元结案,其中人民币 60 万元以已提供的现金担保立即抵付。余额人民币 45 万元在收到本调解书以后两星期内支付。

本案调解手续费为人民币×××元,由被上诉人支付人民币×××元,申诉人支付人民币×××元。申诉人已支付仲裁手续费预付金人民币×××元,尚应退还人民币×××元。

海事仲裁委员会

3. “辽阳”轮和“虎林”轮货损 争议案裁决书

(1984年2月28日)

汉堡 DRES.DABELSTEIN & PASSEHL 律师事务所代表申诉人×××就被诉人×××所属“辽阳”轮和“虎林”轮所载重烧镁混入杂物的争议,分别于1982年3月5日和5月4日向海事仲裁委员会提出仲裁申请,要求裁决被上诉人赔偿损失 70,818.10 马克和 64,407.88 马克。

按照海事仲裁委员会仲裁程序规则的规定,本会主席根据双方当事人的委托,分别指定张兼臣和司玉琢为仲裁员。两位仲裁员共同推选邵循怡为首席仲裁员,组成仲裁庭审理本案。后因邵循怡另有公务不能继续担任首席仲裁员,两位仲裁员推选王守茂担任首席仲裁员。

仲裁庭根据双方的申诉、答辩和有关证明材料,以及被上诉人代表刘子明和申诉人代表 R. WARNKE 于 1984 年 2 月 22 日在北京开庭审理时的补充陈述,作出了裁决。

一、案 情

“辽阳”轮从大连装载散装重烧镁 2,000 公吨,1980 年 4 月 14 日抵达目的港鹿特丹。4 月 16 日开始,收货人代表委托的检验人对货物进行了检验,查明表层重烧镁混入大小不等的木片、席片和绳子

等,底舱的部分护板破裂,船员清除了表层的部分杂物,但下面的货物也混有大块木片等物。检验人认为部分杂物在装船前就已存在。后来货物运至本道尔夫的用户工厂进行清理加工,货方因此以每吨 35 马克支付了 1,980.246 公吨重烧镁的清理加工费共 69,308.60 马克和货物检验费 1,509.50 马克。

“虎林”轮从大连装载 2,000 公吨散装重烧镁,于 1980 年 5 月 9 日抵达目的港鹿特丹。收货人发现货物内混有杂物,未将货物直接运往用户所在地,而改运杜伊斯堡的 FROMBERGER 公司进行清理加工。在货物运抵杜伊斯堡的次日,即 5 月 30 日,收货人委托的检验人对货物进行了检验,查明货物中混有小木块、木屑和席片等物。FROMBERGER 公司对 1,533.521 公吨的货物进行了手拣、过筛、火烧等程序的清理加工,费用为每吨 42 马克,合计 64,407.88 马克。

二、双方的主张

申诉人提出,两轮在装货前货舱没有打扫干净,因此在航次开始前货舱不适于载货。平舱时使用铲车,会触及护舱板,致使碎木片混入货中。卸货时,使用抓斗卸货,也会抓起部分木屑、木片混入货中。申诉人根据承运人签发的清洁提单要求承运人承担责任。

被上诉人提出,货物混入杂物,并不是在运输过程中造成的,而是因为货物从产地运往启运港大连途中,使用了草席、塑料纸、木片、铁丝等物堵塞铁路敞车的裂缝和破洞,而在货物运进大连港堆场时上述杂物同矿砂一起卸下,随后就装入船舱。被上诉人还提出,实际上,承运人已指示船长做好清舱工作,如果矿砂上面装载杂货,应先铺一层帆布隔垫以防止破包装物落入矿砂中,并在卸货前由船员将矿砂表面可能遗留的包装物碎屑清理干净,然后再开始卸货。然而,在卸货过程中,仍不断发现杂物混在矿砂中,这足以说明货物中的杂物系装船前即已存在,而不是在海上运输过程中混入的。被上诉人还提出,

自收货人 1982 年 2 月委托辽宁省对外商品检验公司对装运重烧镁进行监装并由发货人专门配备工人分别在铁路卸车的堆场和船边拣除混在矿中的杂质以后,各轮承运的矿砂再也没有发生污损问题,这说明申诉人知道污损是货物装船前就已造成,不应由被上诉人负责。此外,被上诉人还提出,散装重烧镁混有少量杂物是不可避免的,也是这种方式的运输所允许的。收货人采取手拣、过筛和火烧的措施清除杂质,使其洁净程度超过了通常的要求,这种措施是不适当的,因此所产生的费用是不合理的。

三、仲裁庭的裁决

1.“辽阳”轮和“虎林”轮所运重烧镁在卸货港所发现的杂物,至少有一部分是在装船前混入的。但这种杂物在装船时或装船过程中并不都是不能发现的,而作为承运人的×××签发了清洁提单,并且不能证明收货人事先已经了解并认可货物的这一状况,因此船东应承担赔偿责任。至于货物在海运过程中是否以及在何种程度上增加了杂物,已不重要。

2.船东应补偿货方因清除重烧镁中的杂物而采取适当措施使之达到通常用户能够接受的程度所需的合理费用。

3.有关补偿的具体金额,仲裁庭委托海事仲裁委员会秘书处按照上述第 2 点的原则试行调解。如果调解不成,将由仲裁庭作出裁决。

4.本案仲裁手续费和实际开支为人民币×××元,应由船方负担。