



上海海事法院 三十年裁判文书精选

1984-2014

主编 赵 江



上海海事法院 1984-2014

30°

上海海事法院 三十年裁判文书精选

1984-2014

主编 / 赵 红



法律出版社
LAW PRESS · CHINA

图书在版编目(CIP)数据

上海海事法院三十年裁判文书精选:1984~2014 /

赵红主编. —北京: 法律出版社, 2015. 12

ISBN 978 - 7 - 5118 - 8921 - 8

I. ①上… II. ①赵… III. ①海事法院—法律文书—
汇编—上海市—1984~2014 IV. ①D926.3

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2015)第 301552 号

上海海事法院三十年裁判文书精选(1984—2014)
赵 红 主 编

策划编辑 万 颖
责任编辑 万 颖
装帧设计 汪奇峰

© 法律出版社·中国

开本 710 毫米×1000 毫米 1/16
版本 2015 年 12 月第 1 版
出版 法律出版社
总发行 中国法律图书有限公司
印刷 固安华明印业有限公司

印张 34.5 字数 608 千
印次 2015 年 12 月第 1 次印刷
编辑统筹 大众出版分社
经销 新华书店
责任印制 沙 磊

法律出版社/北京市丰台区莲花池西里 7 号(100073)

电子邮件/info@lawpress.com.cn

网址/www.lawpress.com.cn

销售热线/010-63939792/9779

咨询电话/010-63939796

中国法律图书有限公司/北京市丰台区莲花池西里 7 号(100073)

全国各地中法图分、子公司电话:

第一法律书店/010-63939781/9782

重庆公司/023-65382816/2908

北京分公司/010-62534456

西安分公司/029-85388843

上海公司/021-62071010/1636

深圳公司/0755-83072995

书号:ISBN 978 - 7 - 5118 - 8921 - 8

定价:82.00 元

(如有缺页或倒装,中国法律图书有限公司负责退换)

编辑委员会

主 编 赵 红

副 主 编 谢 晨 荚振坤 董 繁 黄松涛

委 员 焦国强 倪 湧 辛 海 谢振街

周 刚 汪 洋 金晓峰 钟 明

沈 军 柯永宏

执行编委 汪 洋 杨 婵 牟鹏飞

前 言

1984年6月1日,随着上海海事法院在内的首批六家海事法院的成立,中国的司法实践进入了新的发展阶段。三十年峥嵘岁月,弹指一挥;三十年春华秋实,风云际会。广大海法人用忠诚、智慧、勇气和担当推动中国的海事审判事业不断向前发展,在一张白纸上描绘出绚丽的图画。

过去的三十年,是我国改革开放不断深入、经济社会高速发展和法治建设持续完善的三十年,也是上海努力建设“四个中心”,扎实推进落实国家重大战略的三十年。上海海事法院成立三十年来,始终坚持公正司法为民司法,审理各类海事海商案件近3万件,为树立中国海事审判的良好形象做出了应有的贡献。

裁判文书作为人民法院审判工作的有形载体,既是司法公正和司法权威的重要体现,也是司法能力和司法水平的集中反映。三十年来,上海海事法院始终坚持将裁判文书作为海事审判精品战略的一个重要抓手,传承积累、改革创新,积极探索符合海事审判实际、体现海事审判特色的文书制作方法,实现了文书质量的不断提升。从建院初期借鉴和遵循国际通行做法制作的一批裁判文书,到现今更加注重语言规范、更加注重辨法析理、更加得到业界认同的一批高质量裁判文书,都凝聚着几代海法人的智慧与经验,生动地展现了上海海事法院为化解海事纠纷、规范市场秩序、促进改革开放、维护公平正义所做出的不懈努力,也从一个侧面勾勒出中国海事审判事业从无到有、从初创到相对完善的发展历程。

为纪念上海海事法院建院三十周年,我们从历年来的优秀裁判文书中精选出具有代表性的46篇结集出版。为方便读者阅读,我们为每篇文书撰写了“文书导读”,提示这些裁判文书在谋篇布局、证据认证、事实查明、论证说理、

法律适用等方面所体现出的法官的审判智慧与司法能力。需要说明的是,裁判文书具有鲜明的时效性和时代性,法律依据、文书格式、裁判标准会随着时间的变化而有所不同,同类案件在不同的时期未必会有相同的裁判结果,但这些优秀裁判文书所展示出来的审理思路、裁判方法和写作技巧,却仍值得参考借鉴。

本书是展示上海海事法院成长和发展的窗口,也是上海海事法院有分量的司法观点集成,是对过去的纪念,也是给未来的礼物。在新的历史时期,海事审判承担的责任更加重大,肩负的使命更加光荣,海事审判三十年的奋斗历程将激励着新一代海法人继续踏浪前行!

编 者

二〇一五年九月

目 录

上海集装箱码头有限公司与上海船厂船舶触碰码头设施纠纷案民事判决书	/ 1
江苏省海外企业集团有限公司与丰泰保险(亚洲)有限公司上海分公司海上货物运输保险合同赔偿纠纷案民事判决书	/ 21
浙江省纺织品进出口集团公司与立荣海运股份有限公司海上货物运输合同无单放货纠纷案民事判决书	/ 33
中海发展股份有限公司与新晟海运株式会社等船舶碰撞损害赔偿纠纷案民事判决书	/ 47
常州市武进经纬纺织服装有限公司与北京华夏企业货运有限公司上海分公司等海上货物运输合同无单放货赔偿纠纷案民事判决书	/ 55
上海恒益进出口有限公司与香港威富集运有限公司海上货物运输合同无单放货赔偿纠纷案民事判决书	/ 62
浙江金纺贸易有限公司与川崎汽船株式会社海上货物运输合同无单放货赔偿纠纷案民事判决书	/ 67
中国连云港外轮代理公司与连云港港务局等无单放货侵权赔偿纠纷案民事判决书	/ 77
上海永富集装箱修理有限公司与中国人民财产保险股份有限公司上海市分公司集装箱保险合同赔偿纠纷案民事判决书	/ 85
南京惠力通进出口有限公司与上海泰利国际货运代理有限责任公司等海上货物运输合同赔偿纠纷案民事判决书	/ 93
绍兴县明星皮塑有限公司与万海航运股份有限公司海上货物运输合同返还货物及赔偿纠纷案民事判决书	/ 101
宁波顶佳进出口有限公司与地中海航运有限公司等海上货物运输合同货物交付纠纷案民事判决书	/ 107

达之路国际物流中心(中国)有限公司与太平船务(私人)有限公司等海上货物运输合同货损货差赔偿纠纷案民事判决书	/ 116
绍兴永大纺织有限公司与地中海航运(香港)有限公司海上货物运输合同货物灭失损害赔偿纠纷案民事判决书	/ 127
中港集团上海港口工程装备有限公司与中国人民财产保险股份有限公司上海市浦东支公司船舶保险合同赔偿纠纷案民事判决书	/ 135
新疆申浦京钢铁有限公司与中波轮船股份公司海上货物运输合同货损赔偿纠纷案民事判决书	/ 147
香港宏盛船务有限公司与酒泉钢铁(集团)有限责任公司海上货物运输合同欠款及损害赔偿纠纷案民事判决书	/ 156
瑞克麦斯热那亚航运公司等与CS海运株式会社等船舶碰撞损害赔偿纠纷案民事判决书	/ 169
中海集装箱运输(香港)有限公司与彭达船务有限公司海上货物运输合同赔偿纠纷案民事判决书	/ 186
法国达飞轮船有限公司与宁波中化建进出口公司海上货物运输合同纠纷案民事判决书	/ 195
中国人民财产保险股份有限公司厦门市分公司与本溪钢铁(集团)腾达股份有限公司等海上、通海水域货物运输合同纠纷案民事判决书	/ 206
赞莫锐克斯中国有限公司与中波轮船股份公司海上货物运输合同纠纷案民事判决书	/ 218
南京市高凤航运有限公司与上海森和疏浚工程有限公司港口作业纠纷案民事判决书	/ 233
华泰财产保险股份有限公司上海分公司与广西防城港碧海轮船有限公司海上、通海水域货物运输合同纠纷案民事判决书	/ 242
江苏东方造船有限公司与德国北德意志州银行船舶建造合同纠纷案民事判决书	/ 252
中海发展股份有限公司货轮公司申请设立海事赔偿责任限制基金案民事裁定书	/ 262
中海发展股份有限公司与嵊泗中昌海运有限公司等船舶碰撞损害赔偿纠纷案民事判决书	/ 268
丘博保险(中国)有限公司与飞龙船务有限公司等海上货物运输侵权损害赔偿纠纷案民事判决书	/ 285

上海中船重工万邦航运有限公司与上海中化思多而特船务有限公司定期租船合同纠纷案民事判决书	/ 300
江苏炜伦航运股份有限公司与米拉达玫瑰公司船舶碰撞损害赔偿纠纷案民事判决书	/ 321
格雷格航运公司与上海电气国际经济贸易有限公司等船舶建造佣金合同纠纷案民事判决书	/ 330
上海世威国际货物运输代理有限公司与江苏永禄肥料有限公司航次租船合同纠纷案民事判决书	/ 351
金色港湾疏浚工程有限公司与上海瑞科船务工程有限公司船舶改建合同纠纷案民事判决书	/ 377
托佩尔香港有限公司与 A. P. 穆勒—马士基有限公司等海上货物运输合同纠纷案民事判决书	/ 394
尤迪特包装私人有限公司等与大众保险股份有限公司海上保险合同纠纷案民事判决书	/ 405
浙江中远国际货运有限公司温州分公司与通平企业有限公司航次租船合同纠纷案民事判决书	/ 413
中海工业(江苏)有限公司与中国太平洋财产保险股份有限公司扬州中心支公司等海上保险合同纠纷案民事判决书	/ 423
美康中成药保健品进出口公司与非洲联船公司等海上货物运输合同纠纷案民事调解书	/ 433
宁波鼎祥进出口贸易有限公司与上海佳豪船舶工程设计股份有限公司船舶建造(设计)损害赔偿纠纷案民事判决书	/ 438
中国平安财产保险股份有限公司吉林分公司与上海弘祥国际船舶代理有限公司海上货物运输合同纠纷案民事判决书	/ 456
麦兰威典(上海)国际货运代理有限公司与瑞麦(宁波)机械设计制造有限公司海上货运代理合同纠纷案民事判决书	/ 467
中国上海外轮代理有限公司与南通江海通集装箱运输有限公司通海水域货物运输合同纠纷案民事判决书	/ 479
浙江中瑞家具有限公司与上海捷永国际物流有限公司等海上货物运输合同纠纷案民事判决书	/ 493
海岸保险有限公司与中海集装箱运输股份有限公司等海上货物运输合同纠纷案民事判决书	/ 508

上海华一纺进出口有限公司与上海快马国际货运有限公司海上货运代理合同纠纷案民事判决书 / 522

特优公司与上海励志国际物流有限公司海上货物运输合同纠纷案民事判决书 / 532

上海集装箱码头有限公司与上海船厂 船舶触碰码头设施纠纷案民事判决书

【文书导读】本案为船舶触碰码头设施损害赔偿纠纷案。船舶触碰码头,不仅造成码头的损坏,还造成停靠在码头上其他船舶及正在作业的码头上起重机的损坏,因此,作为码头方的原告,在起诉时提出了诸多的诉讼请求,双方产生了较大的争议。其中最主要争议焦点是原告码头上的集装箱起重机在作业时是否影响船舶航行安全,在本次船舶触碰码头设施案件中是否需要承担相应的责任。本判决根据起重机作业的专业性以及上海市关于船舶靠泊的相关规定,从专业角度分析了码头作业是否违反规定,从而作出了正确的认定。判决书逐一列明了原告的诉讼请求,并根据双方提供的证据材料,对事实作出了认定,客观反映了碰撞事实的过程。在说理部分对事故责任进行了科学的分析,对双方提出的争议焦点逐一进行了分析阐述,前后呼应。

上海海事法院 民事判决书*

(1999)沪海法海初字第33号

原告(反诉被告,下称原告)上海集装箱码头有限公司,住所地上海市逸仙路4333号。

法定代表人陈戍源,该公司董事长。

委托代理人赵达、吕海鸣,上海市震旦律师事务所律师。

被告(反诉原告,下称被告)上海船厂,住所地上海浦东新区即墨路1号。

法定代表人陈为铨,该厂厂长。

委托代理人陈发银,上海市华联律师事务所律师。

委托代理人李兆良,深圳海信律师事务所律师。

原告上海集装箱码头有限公司诉被告上海船厂船舶触碰码头设施及被告上海船厂反诉原告上海集装箱码头有限公司船舶触碰码头设施一案,原告于1999年

* 说明:为符合出版编辑规范的要求,对判决书中标点符号、字体格式进行了统一修改,全书同此处理。裁判文书内容以实际签发为准。

12月28日提起诉讼,本院于1999年12月30日受理。被告于2000年1月31日提起反诉,本院于当日受理后,依法合并审理。

审理期间,被告于2000年1月21日向本院提出请求享受海事赔偿责任限制申请,同年4月3日,原告提出异议,认为被告请求享受海事赔偿责任限制不符合有关法律规定;被告不具有法定享受责任限制的责任人资格。

本院依法组成合议庭于2000年3月15日、3月24日、3月29日、2001年3月2日、4月9日、5月28日和2002年5月16日公开开庭审理了本案。原告原委托代理人梁才通于2000年3月15日、3月24日、3月29日和2001年5月28日到庭参加诉讼,原告现委托代理人赵达除未参加2001年5月28日的庭审外,参加了其余的庭审活动。原告现委托代理人吕海鸣于2001年3月2日、4月9日、5月28日和2002年5月16日到庭参加诉讼。被告委托代理人陈发银、李兆良均到庭参加诉讼。本案现已审理终结。

原告诉称:1999年10月9日,被告所属“爱丽丝 奥登道夫”轮(M. V. ALICE OLDENDORFF,下称“爱”轮)在试航途中,途经上海港黄浦江水域时,突然撞击原告所属军工路码头的J103号集装箱起重机,致使该起重机当即倾覆损毁,司机陆伟中受伤,并造成码头结构损坏及事发地附近的其他船舶、集装箱和货物等损坏,致使原告蒙受经济损失总计金额为264.6万美元和人民币60,553,364.55元。鉴于本起事故系被告所属船舶单方面过失所致,请求依据有关法律、法规的规定,判令被告赔偿上述款项及利息,并承担全部诉讼费用。

本案在审理过程中,原告经过多次变更,最终确定损失金额为人民币66,523,175.00元及利息。

被告答辩认为:被告所属“爱”轮于1999年10月9日试航返港途经上港十区(即军工路码头)附近水域时,适遇黄浦江江面众多小型载黄沙船进口,航道情况相当复杂。虽经“爱”轮鸣笛警告甚至派员在船艏和船艉喊叫,都无济于事。在此情况下,“爱”轮为避免撞击小船,采取了靠黄浦江航道右侧航行的避让措施,不料泊于上港十区的外轮“英城”轮的4根克令吊伸向江面,导致与“爱”轮相触,遂造成紧张局面。然而,原告的所属J103桥吊驾驶员坐视无睹,面对随流淌航的“爱”轮,未将J103桥吊开行避让,仍将J103桥吊直臂伸入航道30余米,致“爱”轮雷达桅被J103桥吊直臂阻碍而触碰。由于雷达桅硬度强于桥吊直臂,故致其倾覆而损坏。上述事实证明原告所谓“突然撞击”与事实不符。从主观看,被告有一定责任;但原告所属J103桥吊违章停放,阻碍船舶安全航行,在紧迫局面出现后,又未能采取避让措施,应负主要责任,应对本起触碰事故承担70%责任。

另外,被告认为,此次事故造成原告总的损失不超过人民币 530 万元。

被告反诉称:本起触碰事故不但造成被告所属“爱”轮经济损失人民币 3,993,044.72 元,还造成触碰发生地附近“长英”轮、“郁金香”轮、“苏悦”轮、“华航三号”轮、“上电油 1208”轮、“福运”轮等经济损失,有关各方均提出索赔账单合计人民币 307,161.50 元,以及由于原告诉前保全不当,造成被告的房屋出租的租金损失人民币 276,023.49 元和被告为处理本起事故的费用人民币 236,918 元,请求判令原告赔偿以上经济损失共计人民币 4,813,147.71 元,并由原告偿付利息损失及承担全部诉讼费用。2000 年 9 月 25 日被告将反诉损失金额变更为人民币 5,420,512.96 元。

原告就反诉答辩认为:

1. 依照有关规定,“爱”轮试航返港,因不具适航证书,则不能正常航行;该轮属大型船舶,则不能在里港试航,故该轮属违章航行。

2. “爱”轮船长吴国中等人提交的事故“报告书”表明,该轮在当时风流压作用下,被压向右侧军工路码头靠泊船的趋向已不可避免;被告自己提供证据也表明,该轮所处航行环境早在和“英城”轮克令吊相碰之前,已经形成“紧张局面”,故被告将发生“紧张局面”的情况后移,其目的在于将事故发生的原因强加于 J103 桥吊,这是违背事实的。该轮事发当天先后与“英城”轮、J103 桥吊、“上电油 1208”轮、“郁金香”轮发生一连串碰撞,应认为该轮与“英城”轮克令吊相碰,遂引发以后的事故,而不是反诉所称“引起了紧张局面”。因此,被告对事故原因的分析存在矛盾。

3. J103 桥吊的停放是经主管机关会审批准的,是合法停放的。同时,中华人民共和国上海港务监督出具的涉案“海上交通事故证明书”亦证明了主管机关确认 J103 桥吊的合法停放,是在正常作业,根本不存在违章行为。

4. 关于可行性研究报告中吊臂外伸限制在 29.5 米,仅是大致的计划,并无强制力,且该报告制定时间较早,很多数据已不能适应经济发展的要求;其次,上海工商行政管理局并非桥吊设置的主管机关,故向该机关提交的报告中有关 29.5 米的限制与本案根本无意义。

此外,原告还认为,依照我国《海上交通事故调查处理条例》第九条和我国《船舶和海上设施检验条例》第十二条规定,海上交通事故发生后,应由船舶到达港的检验部门进行检验或鉴定,并应将检验报告副本交港务监督备案。但是,被告提供的检验报告和账单,显然违反规定,且不能证明费用损失的产生由事故造成。对于被告所称诉前保全不当并造成房屋租金损失一节,则认为法院作出准许诉前保全裁定以及对被告名下房产冻结措施,说明保全请求为法院所准许,冻结房产产权并

不影响被告房产的继续出租,事实上也未见出租中止的任何证据。

综上所述,原告认为,“爱”轮触碰 J103 桥吊事故,纯系被告自身原因造成,其反诉有违事实且有悖于法律,请求依法驳回被告的反诉请求。

原告为支持其诉讼请求,向本院提供了以下证据:

(一)关于本诉触碰事实的证据:

1. 事发时原告公司昼夜作业计划表、原告军工路码头昼夜船舶作业计划表、原告军工路码头 1999 年 10 月 9 日 0700 - 1800 作业情况、军工路码头总布置图、船舶安全停靠及作业示意图、J103 桥吊正常工作示意图和上海港务监督交通事故证明书,以证明事发时 J103 桥吊正在为“苏悦”轮进行正常卸箱作业;

2. “爱”轮紧迫局面示意图,以证明“爱”轮驶过东海船厂时离岸已不到半个船宽,即 16 米;

3. “爱”轮碰“英城”轮克令吊示意图,以证明“爱”轮在触碰 J103 桥吊前已发生事故;

4. 原告于 1999 年 10 月 9 日、10 月 10 日两次向上海海事局提交的海事报告、J103 号集装箱起重机(下称 103 桥吊)作业时所处位置示意图、“爱”轮触碰 J103 桥吊示意图、“爱”轮将 J103 桥吊拖至四泊位摔毁示意图、J103 桥吊正在起吊中的集装箱被摔损的现场照片、上海海关关于查扣涉嫌走私集装箱的函、J103 桥吊受伤司机陆伟中的证词、J103 桥吊作业指挥丁吉林的证词和上海港务监督海上交通事故证明书,以证明 J103 桥吊被撞的事实及事故发生时 J103 桥吊正在作业。

对上述证据,被告的质证意见如下:

1. 对证据 1,认为原告对上海港务监督交通事故证明书的取得不合法,主管机关不能为一方出具证明;对其他证据认为真实性无法认定,不能证明事故发生时 J103 桥吊正在作业;

2. 对证据 2,认为该示意图无任何参照的资料,原告所谓证明“半个船宽”毫无依据;

3. 对证据 3,认为触碰克令吊并不是事故;

4. 对证据 4,认为不能证明 J103 桥吊正在卸箱,两位证人的证词是原告打印后,让证人签字的,不符合证据调查的规定。

被告就本诉触碰事实部分未向本院提供证据。

(二)关于本诉损失方面的证据:

1. J103 桥吊损失的证据:

(1) J103 桥吊毁损现场照片、上海双希海事发展有限公司出具的检验报告,以

证明 J103 桥吊已无修复价值;

(2)原告委托美国评值(香港)有限公司出具的估值报告书以及原告致三家桥吊制造企业的询价文件,以证明 J103 桥吊毁损时市场价值为人民币 1,240 万元;

(3)由中国人民保险公司上海分公司委托的上海市科协科技咨询服务中心航海学会咨询服务分中心出具的关于 J103 桥吊损毁前价值评估报告,从该报告反映出 J103 桥吊的重置价为 200 万美元,按 50% 计算其损毁前的价值应为人民币 827 万元;

(4)J103 桥吊残骸处理的相关单据,以证明处理费用为人民币 731,953.00 元;

(5)J103 桥吊残骸及吊具的移交单,以证明 J103 桥吊已移交被告;

(6)原告的合资合同及附件、上海港务局给国资局请求确认的函、国资局的确认通知、国家计划委员会对请示的批复、外经贸部对原告的合资合同及章程的批准件,以证明原告在合资时对 J103 桥吊评估为人民币 1,494 万元;

(7)购买吊具的发票,以证明 J103 桥吊已增值人民币 56 万元;

(8)原告单位合资时的固定资产折旧方案,以证明 J103 桥吊的折旧年限为 20 年,残值以原价的 10% 计算。

原告当庭确认原告单位合资时的资产评估报告无法提供。

被告对上述证据的质证意见如下:

(1)对证据(1)、(7),无异议,但对证据(1)报告中的有些措辞认为与事实不符;吊具不能列入桥吊价值;

(2)对证据(2)、(3),除认为证据(3)所列重置价是合理的以外,对其他部分认为不能作为证据使用,评估人对 J103 桥吊价格的其他表述及使用寿命是主观判断,没有依据;

(3)对证据(6),认为该组证据不完整,原告未提供 J103 桥吊的原始发票和原告公司合资时对 J103 桥吊的评估报告;

(4)对证据(8),认为 J103 桥吊的折旧年限应分别计算。对残值未发表意见。

对证据(4)、(5)所证明的损失金额,经原、被告双方协商,确认损失金额为人民币 53 万元。

被告就本诉中有关 J103 桥吊损失的事实,除质证意见外,还提供了原告公司工商登记资料及财政部颁发的《工业企业财务制度》,以证明原告 J103 桥吊的折旧年限为 10-20 年,折旧率应按合资前后分别计算为 4% 和 10%。

原告的质证意见认为,原告是港口企业,并非工业企业,关于折旧年限是一个大类,不能取平均值,J103 桥吊的折旧年限应为 20 年。

原、被告对 J103 桥吊已使用年限为 17.75 年没有异议。

2. 码头损失的证据:

(1) 码头损坏探摸报告及发票,以证明该部分损失为人民币 85,934.00 元;

(2) 码头修复工程设计合同、发票及码头修复工程投标书,以证明码头修复费用为人民币 619,971.00 元;

(3) 码头现场看护费用计算书,以证明事故发生以来产生的看护现场费用为人民币 33,728.00 元。

对上述证据所证明的码头损失,经原、被告协商,双方确认金额为人民币 43 万元。

3. 营运损失的证据:

(1) 原告军工路码头 1999 年 1-9 月份“营业收入及箱量与单价分析表”、原告公司 1999 年 1-9 月份“营业成本及箱量与单价分析表”、原告公司 1999 年 3 月和 9 月份“营运成本明细比较表”、原告公司 1999 年 7-12 月份“营业收入汇总表”和原告公司 1999 年 7-12 月份“营运成本明细表”,以证明每台桥吊每天的利润为人民币 164,870.00 元;

(2) 原、被告于 2000 年 2 月 14 日达成的关于重新制造一台桥吊的意见书,双方确认桥吊制造周期为 8 个月,加上事故发生期间的的时间,共计停产时间为 403 天;

(3) 原告对 J103 桥吊的收益损失测算表,以证明该桥吊毁损后原告营运损失扣除除工资以外的营运成本后共计人民币 5,603.9 万元;

(4) 原告代理人向南通港务局集装箱码头有限公司副经理所作的调查笔录,以证明该公司根本没有出卖或出租桥吊的打算,也没有更新计划;

(5) 中国港口协会集装箱分会出具的“咨询报告”,以证明目前国际上没有桥吊租赁公司和相应的出租业务,同时证明替换桥吊从经济上看不如购置桥吊。

被告对上述证据的综合质证意见如下:

原告提供的账单将公司的总收入和码头的收入混在一起,分不清 J103 桥吊每个月的确切收入和成本;原告至今未提供交纳所得税的税单,因此,原告说不清 J103 桥吊的净盈利。咨询报告是在事后出具的,不能证明当时没有出租桥吊的市场。

被告还指出,根据原告提供的资料表明,事故发生后,原告的每月收入有增无减,因此,原告所谓的收益损失并不存在。就 J103 桥吊受损后,给原告造成工作量的增加和额外的麻烦,被告愿给予适当的补偿。

被告就该部分事实向本院提供如下证据:

(1)南通港务局提供的二手桥吊的价格,以证明替换桥吊的价格为1,995,000美元;

(2)被告委托上海大洋公估行就桥吊的价格向上海、大连等专业单位询价的资料及意见书,以证明原告不配合其工作,造成了桥吊恢复作业时间的拖延和损失的扩大。

原告对上述证据的综合质证意见为:

南通港务局有桥吊出售不是事实;大洋公估行的意见书有许多不实之处,带有感情色彩。

鉴于原、被告对J103桥吊的停产损失争议较大,为确认J103桥吊停产损失,本院事先征得原、被告协商同意,委托上海立信长江会计师事务所有限公司中国注册会计师付爱芳、张惠秋对J103桥吊停产损失依法独立进行审计。上述注册会计师于2000年11月2日在署名的审计报告中称:原告系沪港合资企业,双方各占50%股权,经营期限自1993年至2043年;原告拥有张华浜、军工路及宝山三个国际集装箱专用码头,共配置16台桥吊,其中军工路码头配置6台。经改造,张华浜、军工路码头各增加1台,至案发前1999年7月11日安装完毕投产,9月份才取得稳定作业箱量纪录。根据原告提供原告所属全公司三码头1999年度7月-9月收入、税金、成本、毛利、箱量分析表和同年7月-12月18台桥吊作业量的统计,面对原告全公司桥吊1999年4季度(事故发生在10月)反而大于1999年3季度的事实,考虑到三码头桥吊作业的互补性,剔除1999年9月新装2台桥吊的不可比因素等,依照最高人民法院《关于审理船舶碰撞和触碰案件财产损害赔偿的规定》:“设施使用和收益损失,以实际减少的净收益,即按停止使用前三个月的平均盈利计算;部分使用并有收益的,应当扣减。”的规定,计算结果如下:J103桥吊停产损失造成原告平均每天减少作业量为107.02箱(TEU),每作业箱量平均毛利为人民币290.78元,则每天损失金额为平均每天减少人民币311,19.28元。此外,原告添置新桥吊50吨级(原J103桥吊30.5吨级)于2000年9月18日投产,同年10月20日验收。

根据最高人民法院《关于审理船舶碰撞和触碰案件财产损害赔偿的规定》中设施使用和收益损失,以实际减少的净收益计算的原则,上述会计师于2002年4月23日对该审计报告作了补充,审计结论为,每天损失金额净利润为人民币24,256.08元。

上述报告均由原、被告当庭质证。