

主编 郑肇芳

海 事 案 例 精 选 丛 书

海事侵权案例

H A I S H I Q I N Q U A N A N L I



上海人民出版社

D922.294.5/12

2006

主编 郑肇芳

海 事 案 例 精 选 丛 书

海事侵权案例

H A I S H I Q I N Q U A N A N L I

 上海人民出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

海事侵权案例/郑肇芳主编. —上海:上海人民出版社, 2006

(海事案例精选丛书)

ISBN 7-208-06574-8

I. 海... II. 郑... III. 海事处理—侵权行为—案例—中国 IV. D993.5

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2006)第 121424 号

责任编辑 曹培雷

封面装帧 王小阳

· 海事案例精选丛书 ·

海事侵权案例

郑肇芳 主编

世纪出版集团

上海人民出版社出版

(200001 上海福建中路 193 号 www.ewen.cc)

世纪出版集团发行中心发行

上海商务联西印刷有限公司印刷

开本 720×1000 1/16 印张 11.75 插页 2 字数 193,000

2006 年 10 月第 1 版 2006 年 10 月第 1 次印刷

印数 1-3,250

ISBN 7-208-06574-8/D·1140

定价 22.00 元

编辑委员会

主 任 郑肇芳

副主任 高长久 沈满堂 宋学东

委 员(按姓氏笔画排列)

王 协 刘龙宝 陈永康 辛 海

张利荣 莫振坤 康维奇

编 辑 莫振坤 倪 涌 朱 杰

序

海事审判是中国审判制度体系的重要组成部分。随着我国社会经济,特别是国内国际贸易和航运事业在世纪之交的快速发展,海事审判工作也获得了前所未有的长足发展,并日益发挥出保护各方当事人权利、及时解决海事海商纠纷、规范市场运作秩序的作用。因案适用法律、依法裁判案件是海事审判活动最基本,也是最重要的方式,所以,从一定意义上说,海事审判发展的历程及成果可以由一件件深具特点和典型意义的案例来展现。丰富多彩的案例蕴藏着司法活动的丰富信息,一直以来都是反映和了解海事审判工作的最好及最有效的载体之一。这也正是我们精选精编一套案例丛书出版的目的。

丛书的问世得益于我们近年来着力开展的三方面工作:

一是积极推进海事审判工作专业化,尤其是按照海事案件的主要类型,对审判合议庭进行专业分工,由相对固定的合议庭专门审理一类或几类海事案件。从实践积累、经验归纳到理论总结,依托专业化的审判机制,一步步深化对海事司法规律性的探索,力求达到审判上的精益求精。

二是不断落实海事精品案件的审理工作,要求广大法官认真对待每一件案件,做到精心审理、精心裁判。同时,在“精审判”的基础上“审精品”,重视定期推出一批批在证据分析、事实认定、法律适用、裁判结果等方面有典型意义的案例。

三是建立完善海事司法领域的案例指导工作机制,通过审理一类案件,解决一类问题,规范一类行为,在海事审判工作中逐步实现海事执法的统一。既进一步规范我们的审判工作,又引导当事人及航运贸易界的从业者不断规范其经营行为,共同维护市场秩序。

以上三方面的工作互相联系、互相促进,正处在不断完善发展的进程中。丛书只是这些工作的阶段性成果。

在体例编排上,丛书以严谨、实用为原则。按照目前海事审判实践中最常见,同时又是最重要的四种类型的纠纷来精选案例,汇编成《海上货物运输无单放货案例》、《海上货物运输代理案例》、《海事侵权案例》、《海上保险·代位求偿案例》四册,力求使大家在阅读丛书后,基本上可以对这四类纠纷中经常引发争议的实体性和程序性法律问题有一个全面的了解。

在案例选择上,丛书以“精选”为原则。全部案例的甄选和撰写,都是由来自审判一线的法官们承担的。这不但体现了这些法官在繁忙的审判工作之余,不断总结审判经验,辛勤笔耕的敬业精神,而且使丛书的内容呈现三个明显的特点:

一是原创性,这些案例均来自海事审判实务,都是航运贸易领域中实际发生的纠纷及其司法处理的过程,有强烈的实践色彩,各具特点,百案百面。

二是理论性,从民商事海事法律的基本理论出发,从法律的视角给出解决纠纷的答案,既有法条规定的依据,又有法理性的阐释。从个案体现了法官们运用法律裁判案件的真实的思维过程,言之成理,于法有据。

三是可读性,案情简洁,分析准确,重点突出,详略得当,层层深入,把有丰富细节的个案用深入浅出的语言加以评述,在个案中展示法律思维严密的逻辑性和法律的价值判断。

我们希望丛书能够为目前从事海事诉讼实务工作与海商法律理论研究工作的人提供有益的参考和借鉴。当然,由于我们的水平所限,难免存在不足之处,敬请读者予以指正。

上海海事法院

2006年10月

前 言

本书是“海事案例精选丛书”之四,选编的是海事侵权纠纷案例。

海事侵权纠纷是指在海上经营活动中因船舶碰撞、船舶触碰码头设施、人身伤亡等侵权行为引发的各类民事海事案件。在海事侵权案件中,侵权行为人对其行为造成的他人的人身、财产损失,应当向权利人承担相应的损害赔偿责任。侵权人的损害赔偿责任是一种法定责任。其责任的有无及大小、免责事由及抗辩事由、行为所致损失的认定及赔偿范围,都要依据法律规定公平地加以确定。

在海事审判实践中,海事侵权纠纷的数量并不多,但一直以来都是传统的、典型的海事案件类型之一,也是专业性、技术性最强的一类海事案件。所以,了解及掌握有关海事侵权纠纷的司法审判情况,对从事民事海事法律理论和实务工作的人来说,是十分重要的。

为了充分反映审理海事侵权案件过程中常见的程序性和实体性法律问题,使人们对该类纠纷的成因、特点及其司法实践有全面、系统、深入的了解,本书选编了 35 篇案例,并按照案件纠纷所涉的主要法律问题作了编排,分为船舶碰撞赔偿纠纷、海上人身伤亡赔偿纠纷、货物损害赔偿纠纷及其他法律问题等专题。希望通过本书与读者们一起交流和分享海事审判活动中法官们的经验和心得。

编者

2006 年 10 月

目 录

一、船舶碰撞赔偿纠纷

- 001 ◀ 1. 非碰撞责任主体,不应承担碰撞责任——福建省罗源县鸿达轮船有限公司诉三富海运株式会社船舶碰撞损害赔偿纠纷案
- 006 ◀ 2. 互有过失的碰撞船舶应按照过失程度的比例承担赔偿责任——中海发展股份有限公司诉 Shinhan Capital Co., Ltd 等船舶碰撞损害赔偿纠纷案
- 012 ◀ 3. 碰撞过失程度的比例无法判定的,平均负赔偿责任——苏宜敏诉李保来等船舶碰撞侵权损害赔偿纠纷案
- 021 ◀ 4. 由负有举证责任的当事人承担举证不足的不利后果——薛光亭诉上海航道局等船舶碰撞损害赔偿纠纷案
- 027 ◀ 5. 证据的分析和认定、证据证明力的大小是认定肇事船的关键——郑智斗等诉响水县陈家港响水第二作业区船舶碰撞损害赔偿纠纷案
- 034 ◀ 6. 属于主动碰撞的船舶应当承担碰撞责任——中海集装箱运输有限公司诉上海船厂船舶碰撞损害赔偿纠纷案
- 039 ◀ 7. 当事人缺席情况下船舶碰撞事实的查明——汕头市和平海运有限公司诉 HACHIMAN SHIPPING S. A. 等船舶碰撞损害赔偿案
- 043 ◀ 8. 船舶触碰码头设施的侵权责任和损害数额确认的新思路——上海集装箱码头有限公司诉上海船厂船舶触碰码头设施损害赔偿纠纷案
- 048 ◀ 9. 船舶碰撞证据的分析与认定——武汉市水上运输总公司诉俄罗斯联邦远东海洋轮船公司船舶碰撞损害赔偿纠纷案
- 051 ◀ 10. 船舶无接触碰撞损害赔偿的责任认定——塞浦路斯斯达迪船务有限公司诉中海发展股份有限公司船舶碰撞损害赔偿案

- 056 ◀ 11. 船舶碰撞纠纷事实查明及责任认定的若干法律问题——芜湖江海轮船公司诉 VERITY 航运公司船舶碰撞损害赔偿纠纷案
- 061 ◀ 12. 当事人的再审申请超出原审诉讼请求不应得到支持——顾宝山诉射阳县海运公司船舶碰撞损害赔偿纠纷再审案
- 066 ◀ 13. 操纵不当造成船舶碰撞,应负主要责任——统一和平海运有限公司诉海友航运有限公司船舶碰撞损害赔偿纠纷案
- 070 ◀ 14. 船舶碰撞案件中的事实推定和责任推定——赵国荣诉林成方等船舶碰撞损害赔偿纠纷案

二、海上人身伤亡赔偿纠纷

- 074 ◀ 15. 船舶合伙人因海上事故遭受的损失不属合伙债务——缪明建诉张昌荣等海上人身伤亡损害赔偿纠纷案
- 080 ◀ 16. 船东应对船舶属具造成他人损害承担民事责任——柏瑞彬诉曹金余等海上人身伤亡损害赔偿纠纷案
- 085 ◀ 17. 船东应对海上作业生产安全负责——沈加兵诉孟帮龙等海上作业人身伤亡损害赔偿纠纷案
- 089 ◀ 18. 船主应对船员在船期间的人身安全负责——王远全诉肖锦虎等海上作业人身伤亡损害赔偿纠纷案
- 095 ◀ 19. 当事人的举证责任及法律后果——高克权诉射阳县海洋渔业公司等海上人身伤亡损害赔偿纠纷案
- 100 ◀ 20. 当事人自愿达成的赔偿协议应予确认——姚十华诉凌德华等人身损害赔偿纠纷案
- 104 ◀ 21. 公平责任原则在人身伤亡案件中的适用——倪桂相等诉朱汉新沿海人身伤亡损害赔偿纠纷案
- 108 ◀ 22. 雇佣关系引发的人身损害赔偿适用无过错归责原则——高瑞忠诉刘保林等海上作业人身伤亡损害赔偿纠纷案
- 113 ◀ 23. 关于雇主替代责任的法律问题——江涛付诉潘金海等海上人身伤亡损害赔偿纠纷案
- 118 ◀ 24. 民间调解协议的法律效力——钱金平等诉李新明等海上人身伤亡损害赔偿纠纷案
- 122 ◀ 25. 受益人对义务帮助人伤亡无过错的,可适用公平责任原则处理——

朱传才等诉顾用圣等海上作业人身伤亡损害赔偿纠纷案

- 127 ◀ 26. 因果关系是侵权民事纠纷案件归责原则的前提和基础——元彩云等诉靖江市渔业四分公司等海上人身伤亡损害赔偿纠纷案
- 131 ◀ 27. 因碰撞导致船上人员伤亡,过失船舶应当承担赔偿责任——王森诉朱小林沿海人身伤亡损害赔偿纠纷案

三、货物损害赔偿纠纷

- 136 ◀ 28. 承运人在未告知货物状况时不对货物致损负责——上海浦远船舶有限公司诉 DYNAMIC CARE S. A/PANAMA 港口作业损害赔偿纠纷案
- 142 ◀ 29. 关于碰撞造成的船上货物损失的赔偿责任问题——上海人甫寸商贸有限公司诉兴化市航运一公司等货损赔偿纠纷案
- 146 ◀ 30. 货损索赔未获足额赔偿的部分应得追偿——中银集团保险有限公司诉上海交运集装箱发展有限公司港口货物损害赔偿纠纷案

四、其 他

- 151 ◀ 31. 程序上的违法及前置条件不满足对判决的影响——于剑诉郭付江等船舶所有权侵权赔偿纠纷案
- 158 ◀ 32. 对需要鉴定的事项,当事人负有举证责任——上海万港实业公司诉上海石油天然气有限公司海底设施影响船舶航行损害赔偿纠纷案
- 162 ◀ 33. 不作为侵权纠纷审理的若干问题——中国太平洋财产保险股份有限公司舟山中心支公司诉中港第三航务工程局等船舶损害水下设施赔偿损害纠纷案
- 168 ◀ 34. 共同海损追偿的法律要件——香港民安保险有限公司诉统一和平海运有限公司共同海损分摊费用追偿纠纷案
- 172 ◀ 35. 违约与侵权发生竞合的场合当事人有权选择诉由——中国太平洋保险公司上海分公司诉深圳市万蓬海运有限公司海上拖航损害赔偿纠纷案

一、船舶碰撞赔偿纠纷

1. 非碰撞责任主体,不应承担碰撞责任——福建省罗源县鸿达轮船有限公司诉三富海运株式会社船舶碰撞损害赔偿纠纷案

【提要】

在船舶侵权法律关系中,必须有对受害人真正而又直接地承担责任的责任主体;必须有加害行为的客观存在;必须有加害结果的发生;以及加害行为和加害结果之间存在因果关系。以上是构成船舶侵权民事责任的构成要件,缺一不可。在我国尚没有以法律的形式明确承认对物诉讼的法律环境下,原告不能以实施侵权行为的船舶作为被告,只能以船舶所有人、经营人或者光船租船人为被告。本案中,由于原告在诉讼中未能完成被告与实施侵权行为的船舶之间的法律关系的举证责任,即未能证明被告就是加害船舶的所有人或经营人或者光船租船人,因此丧失了胜诉权。

【案情】

原告:福建省罗源县鸿达轮船有限公司

被告:三富海运株式会社

2000年6月8日1030时,原告所有的“鸿达2号”轮在黄浦江吴泾附近棉花仓库码头装货完毕,离开码头掉头向浦东方向驶去。“三富翠玉”轮于2000年6月7日到达长江口锚地抛锚。次日凌晨0130时,该轮在长江口锚地动车,0400时引航员登轮,引领船舶进口。2000年6月8日上午,晴天,能见度良好,风向西南,风力约3级。“三富翠玉”轮于1050时初见“鸿达2号”轮,该轮距“三富翠玉”轮约1000米。当两船相距约500米时,“三富翠玉”轮发现“鸿达2号”轮欲横穿该轮的船首,即采取慢车,之后又采取停车、后退二及右满舵。因两船相距过近,避让不及,于1100时,“三富翠玉”轮船首碰撞了“鸿达2号”轮左舷后侧。“鸿达2号”轮因进水严重,向浦东岸边冲滩不成而沉没。

事故发生后,双方均向港监递交了海事报告。原告因“鸿达2号”轮的沉没,向上海申南打捞疏浚有限公司支付打捞费人民币754400元;被运输货物的委托方大连渔轮船舶货运代理公司在所欠原告的运费中扣除货物损失人民币296000

元;原告通过长江水上法律服务所向福州新洋海事咨询服务有限公司支付服务费人民币 10 000 元。福州新洋海事咨询服务有限公司出具了一份关于“鸿达 2 号”轮船船舶事故损坏检验的报告,称该轮的修理费用为人民币 749 000 元,重置价约为人民币 1 795 200 元。

被告未就“三富翠玉”轮的损失向法院提起请求,也未提供证据。

原告于 2000 年 6 月 8 日向上海海事法院诉称,原告所有的“鸿达 2 号”轮航行在上海港黄浦江吴泾附近航道时,与韩国的“三富翠玉”轮发生碰撞,导致“鸿达 2 号”轮左侧船体被撞出一个大洞,船舶进水沉没。原告认为,本起海事主要是由于“三富翠玉”轮未进行正当了望,未采取正常航速及有效的避让措施所造成的。请求法院依法判令被告赔偿原告由此而产生的船舶及货物损失人民币 2 074 466.18 元。

被告辩称,原告起诉的对象错误,被告并非是“三富翠玉”轮的船东,不对原告的损失承担赔偿责任;且原告的船舶应对本起海事承担主要责任,对于损失,原告也没有足够的证据证明,请求法院依法驳回原告的诉讼请求。

原告提供的船舶所有权证书、打捞费清单、收据及证明、货物索赔函、运单、检验报告、鉴定费发票等均为原件,被告对其真实性没有异议,仅对该部分证据材料能否证明原告想要证明的事实表示异议,上海海事法院确认该部分材料的证据效力;被告提供的船舶登记证书,海上交通事故报告书等原告没有异议,上海海事法院确认该部分证据材料的证据效力;原、被告提供的其他材料均为复印件,对方也不予确认,上海海事法院对这些材料进行分析,认为双方提供的海事报告等均是双方各自所为,在没有相反的证据证明的情况下,应可以予以参考,但对其他材料未予确认。

【裁判】

上海海事法院经审理认为,涉案事故属于涉外船舶碰撞损害赔偿纠纷。按我国的民法规定,船舶碰撞损害赔偿属侵权赔偿,赔偿的责任主体应是侵害人。原告在诉讼中,没有向法院举证证明被告就是“三富翠玉”轮的船东、经营人或者是光船租赁的租船人。被告抗辩其并非船东,其向法院提供的“三富翠玉”轮的登记证书表明船东应是一家名为“EMERALD ESTRELLA S. A”的公司,原告也予以认可。对此,法院予以确认。由于被告否认其为涉案船舶的所有人,原告又没有提供证据证明被告与“三富翠玉”轮之间的关系。按最高人民法院《关于民事诉讼证据的若干规定》第二条第二款的规定,没有证据或者证据不足以证明当事人的事实主张的,由负有举证责任的当事人承担不利后果。故对原告要求被告赔偿其

损失的诉讼请求不予支持。

一审判决后,原告不服,向上海市高级人民法院提起上诉。二审中,双方当事人向法院主持下达成调解协议,终以调解结案。

【评析】

一、涉外船舶碰撞损害赔偿纠纷案件的法律适用

在涉外船舶碰撞案件中,根据英美法,原告可以对船舶本身和船舶所有人同时提起“对物”(in rem)诉讼和“对人”(in personam)诉讼。而大多数大陆法系国家不承认“对物”诉讼的概念和诉讼程序。我国在海诉法出台后,谨慎地开始引进“对物”的概念,但尚没有引进到我国的民事诉讼程序中,海诉法也仅是对扣船行为赋予了“对物”采取诉讼行为的规定。由于各国法律的不尽相同,因此,一个案件在不同国家提起诉讼和适用不同的法律,有时可能得到完全不同的诉讼结果。因此,在船舶发生碰撞事故时,当事人选择或者法院适用何国法律是至关重要的。

出于主权原则和对本国法律熟悉等原因,具有管辖权的法院在审理案件时,当然主要是适用本国的法律。不过,由于航运业的国际特征,任何一国法院在审理案件时都必须优先适用参加的国际公约,或者参照适用国际公约和惯例,以维护航运法律的统一性和确定性。我国海商法第二百六十八条规定:中华人民共和国缔结或者参加的国际条约同本法有不同规定的,适用国际条约的规定;但是,中华人民共和国声明保留的条款除外。中华人民共和国法律和中华人民共和国缔结或者参加的国际条约没有规定的,可以适用国际惯例。第二百七十三条规定:船舶碰撞的损害赔偿,适用侵权行为地法律。

本案为涉外船舶碰撞损害赔偿纠纷,关于准据法的适用,被告在应诉时没有提出异议,并依据我国的法律进行抗辩,且碰撞发生的地点在中华人民共和国上海港水域内,依法应适用中华人民共和国缔结或者参加的国际条约,或者也可以适用国际惯例;其次,我国作为侵权行为发生地,应当适用我国的相关法律。上海海事法院在处理本案件时正确适用法律,即实体法的适用了我国在1980年1月7日正式加入的《1972年国际海上避碰规则》,以及国内法《中华人民共和国海商法》,作为解决本案纠纷的准据法。

二、紧迫局面形成的分析和碰撞责任的认定

在确定船舶碰撞责任时,往往采用“过失责任制”。也就是说,一船的行为被证实与碰撞的损害具有因果关系,则该行为往往也就被指控为“过失行为”,该船舶就必须因此而承担相应的法律责任。在船舶碰撞司法实践中,往往遵循一个原则,即:哪一艘船舶的过失是导致紧迫局面形成的主要原因,则哪一艘船舶就承担

碰撞的主要责任。因而,紧迫局面形成与否以及如何形成,往往是确定碰撞责任的关键所在。作为船长及值班驾驶员,应清醒地认识到:为避免碰撞所采取的任何行动,应以避免形成或消除紧迫局面为目的。一旦发现两船业已构成碰撞危险,应立即采取适当而有效的避让行动,也只有这样,才能确保海上航行安全。

本案中,根据双方各自提供的海事报告,“鸿达2号”轮发现“三富翠玉”轮时,两船相距约500米,“三富翠玉”轮发现“鸿达2号”轮时,两船相距约1000米;两船的航速均为5节左右。因“鸿达2号”轮是横越江面,从发现“三富翠玉”轮后到碰撞发生未采取任何措施,而“三富翠玉”轮则在发现“鸿达2号”轮后约5分钟采取了倒车、右满舵等措施,两船碰撞的发生应在“三富翠玉”轮发现对方后的6分半钟至10分钟之间。“鸿达2号”轮作为横越航道的船只,未给正常航行的“三富翠玉”轮让路,违反了《上海水上交通管理规则》第三十七条第一款关于“横越航道的船舶应负责避让顺航道行驶的船舶,严禁抢越他船船艏”及第三十七条第二款关于“小型船舶如需横越航道,应距正在航行的大型船舶船艏不少于150米外越过”的规定,违反了《1972年国际海上避碰规则》第九条第四款关于“船舶不应穿越狭水道或航道,如果这种穿越会妨碍只能在这种水道或航道以内安全航行的船舶的通行”的规定。“鸿达2号”轮疏忽了望,发现“三富翠玉”轮时,两船相距仅500米,无法及时作出判断和避让措施,违反了《1972年国际海上避碰规则》第五条关于“每一船舶应经常用视觉、听觉以及适合当时环境和情况的一切有效的手段保持正规的了望,以便对局面和碰撞危险作出充分的估计”的规定,原告对两船的碰撞应负主要责任。而“三富翠玉”轮则违反了《1972年国际海上避碰规则》第五条关于正常了望的规定,未及时观测注意到“鸿达2号”轮动态,还违反了《1972年国际海上避碰规则》第八条第一款关于“为避免碰撞所采取的任何行动,如当时环境许可,应是积极地,并应及早地进行和注意运用良好的船艺”的规定,未及时地、有效地采取避让措施,导致未能避免碰撞的发生,应承担次要责任。

三、碰撞责任主体的认定

在船舶侵权法律关系中,必须有对受害人真正而又直接地承担责任的责任主体;必须有加害行为的客观存在;必须有加害结果的发生;以及加害行为和加害结果之间存在因果关系。以上是构成船舶侵权民事责任的构成要件,缺一不可。在我国尚没有以法律的形式明确承认对物诉讼的法律环境下,原告不能以实施侵权行为的船舶作为被告,只能以船舶所有人、经营人或者光船租船人为被告。

本案中,两船舶发生碰撞的事实清楚,责任亦明晰(前文已经认定),但碰撞的责任主体的认定尚没有涉及。本案被告是适格的责任主体吗?原告也只有证

明被告就是涉案船舶的船舶所有人、经营人或者光船租船人,才能真正地赢得诉讼。但事实上,原告在整个诉讼过程中,并没有向法院举证证明被告就是“三富翠玉”轮的船东。但被告却抗辩其并非船东,并向法院提供了“三富翠玉”轮的登记证书,以证明“三富翠玉”轮的船东是一家名为“EMERALD ESTRELLA S. A”的公司。原告也予以认可,法院最终采信了被告的证据。上海海事法院裁判认为,因被告否认其为涉案船舶的所有人,原告又没有提供证据证明被告与“三富翠玉”轮的关系。按最高人民法院《关于民事诉讼证据的若干规定》第二条第二款的规定,没有证据或者证据不足以证明当事人的事实主张的,由负有举证责任的当事人承担不利后果。故对原告要求被告赔偿其损失的诉讼请求不予支持。很显然,由于原告在诉讼中未能完成被告与实施侵权行为的船舶之间的法律关系的举证责任,即未能证明被告就是加害船舶的所有人或经营人或者光船租船人,因此丧失了胜诉权。

(编写人:沈军)

2. 互有过失的碰撞船舶应按照过失程度的比例承担赔偿责任——中海发展股份有限公司诉 Shinhan Capital Co., Ltd. 等船舶碰撞损害赔偿纠纷案

【提要】

按照海商法的规定,船舶发生碰撞,碰撞的船舶互有过失的,各船舶应按照过失程度的比例负赔偿责任。涉案事故属于涉外船舶碰撞损害赔偿纠纷。“长建”轮在能见度不良的情况下航行,在航行时,偏于航道的中心线行驶,未遵守《上海水上安全监督规则》,违反了《1972 年国际海上避碰规则》,原告应承担本起海事 40% 的责任。“HOAM”轮违反了《1972 年国际海上避碰规则》,违反了《上海水上安全监督规则》,航行时占据了出口航道的部分水域,是造成本起事故的主要原因,应承担本起事故 60% 的责任。

【案情】

原告(反诉被告):中海发展股份有限公司

被告(反诉原告):Shinhan Capital Co., Ltd.

被告(反诉原告):新晟海运株式会社

2002 年 2 月 2 日凌晨 0430 时,原告所属的“长建”轮在朱家门空船掉头出口,0440 时主机备妥,“海港 6 号”和“海港 12 号”协助掉头,0500 时掉头完毕,大副上驾驶台当班。0526 时平嫩江路,0534 时平高桥信号台,0544 时平 108 浮,0551 时平 107 浮。当时,视程在 1500 米左右,风向南,2 级,落水,流速约 1 节。0605 时,“长建”轮右舷平 106 浮,突遇浓雾,视距约 100 米。“长建”轮加派人员了望,按章鸣笛,并将船速减低至 5 节。0610 时,“长建”轮突然看到从正前方有一黑影压向该轮,随即与“HOAM”轮发生碰撞。“长建”轮立即安排停车、倒车,两船脱离接触。为避免碰撞张华浜的停泊船,“长建”轮即后退 2,0613 时停车、前进 2,右满舵。0615 时,“长建”轮轻微碰擦了一艘抛锚的驳船“皖枞阳货 9047”轮。之后,为避免碰撞小船及搁浅,“长建”轮多次频繁用车。0630 时,“海港 12 号”赶到协助。0641 时,“长建”轮碰擦“吴临 8 号”灯浮。

两被告所属和所经营的“HOAM”轮 2002 年 1 月 31 日从日本开航前往中国

的上海港和常熟港卸货。2002年2月2日0045时到达上海港长江口锚地,引航员上船。0540时,经吴淞口,两只锚备妥,0600时,主机停车,左舷系靠拖轮“海港1号”,0601时,拖轮系妥,主机重新启动,微速前进。当时,落潮,能见度约250米。0608时,当该轮离张华浜2—3号泊位仅约80米时,发现“长建”轮沿江顺流而下,有碰撞的危险。“HOAM”轮立即右满舵,全速前进改变航向。0610时,两船右船艏相撞。

此次事故,“长建”轮的损失有(1)临时修理费人民币12880元;(2)永久修理费人民币245000元;(3)公证检验费人民币10800元,(4)诉前财产保全费人民币6000元;(5)碰损“吴临8号”灯浮赔偿费人民币11000元;(6)碰损“皖枞阳货9047”轮赔偿费人民币9600元;(7)修理拖轮费人民币6892.80元;(8)港监海事调查交通费、签证费人民币625元;(9)修理期间营运损失人民币260614.92元。“HOAM”轮的损失有(1)船舶修理费123000美元;(2)运营损失79800美元;(3)检验费3260美元;公证费用人民币5000元;(4)扣船费用人民币20000元;(5)补充物料供应费用3493美元,6160000韩元;(6)船级检验费用3764500韩元;(7)认证费用1046000韩元。

原告诉称,2002年2月2日凌晨,原告所属的“长建”轮从上海港朱家门码头开航,0605时,突遇浓雾,视距约100米。“长建”轮按章鸣笛,用VHF#6频道报船舶动态,并减速慢行。0610时,突然看到有一大黑影从正前方压向“长建”轮。接着听到两船碰撞,碰撞位置在105号灯浮上游的出口航道上。“长建”轮立即停车、倒车,两轮脱开。在倒车时,“长建”轮的尾部擦碰了一艘锚泊的小驳船。后查明,与“长建”轮发生碰撞的是两被告所有的“HOAM”轮。原告认为,本起事故完全是由于“HOAM”轮占据了“长建”轮的出口航道航行,在浓雾中没有采取安全航速,了望疏忽所致,请求法院依法判令两被告赔偿原告船舶修理费、运营损失和其他费用共计146000美元及利息。

两被告答辩并反诉称,SC公司是“HOAM”轮注册船东,新晟公司为经营船东。2002年2月2日凌晨,“HOAM”轮抵长江口准备进上海港卸货。当日0045时引航员登轮,0600时船艏左舷带妥拖轮,准备靠泊张华浜6号泊位。约0608时,“HOAM”轮接近张华浜2—3号泊位时,左侧航道上出口航行的“长建”轮突然向左转向,直向“HOAM”轮冲来。当时两轮相距不足百米,碰撞已不可避免。“HOAM”轮采取了左满舵及进车以增加舵效,以尽力减小碰撞夹角而可能造成的巨大损失。0610时,两轮船艏相撞,碰撞地点位于正横距离张华浜3号泊位约70—80米的进口航道上。两被告认为,本起海事是由于“长建”轮疏忽了望,未保