

中国海事仲裁案例集

(1989~1992)

中国海事仲裁委员会 编

94

大连海事大学出版社

中国海事仲裁案例集 (1989~1992)

中国海事仲裁委员会 编

大连海事大学出版社

(辽)新登字 11 号

图书在版编目(CIP)数据

中国海事仲裁案例集:1989~1992/中国海事仲裁
委员会编.-大连:大连海事大学出版社,1996.8

ISBN 7-5632-0980-8

I. 中...

II. 中...

III. 海事仲裁-案例-中国-1989~1992

IV. U675.86

中国版本图书馆 CIP 数据核字(96)第 12988 号

中国海事仲裁案例集

(1989~1992)

中国海事仲裁委员会编

大连海事大学出版社出版

大连海事大学印刷厂印刷

大连海事大学出版社发行

开本:850×1168 1/32 印张:7.5 字数:190 千

1996 年 8 月第 1 版

1996 年 8 月第 1 次印刷

印数:0001~4000

定价:11.00 元

编委会名单

主编 刘书剑 高 菲

编委 (依姓氏笔画为序)

牛磊 刘书剑 宋迪煌 陈凤彦

陈波 高菲 阎存厚

前 言

《中国海事仲裁案例集》(1989~1992)是继中国海事仲裁委员会1985年出版的《海事仲裁委员会裁决书和调解书选编》(1963—1983)和1989年出版的《中国海事仲裁委员会裁决书和调解书选编》(1984—1988)之后的第三卷。今后,我们还将陆续出版中国海事仲裁委员会的案例集。

中国海事仲裁委员会成立37年来以其独立公正审理和裁决案件而令世人瞩目,在国内外享有卓越的声誉。1995年10月1日,与《中华人民共和国仲裁法》相适应,中国海事仲裁委员会开始实施了经修改的新规则,并增加了境内外的仲裁员人数,将给当事人仲裁案件带来更大的便利。

中国海事仲裁委员会将继续遵循依据事实和法律、尊重合同规定、参考国际惯例、公平合理、独立公正原则,解决产生于远洋、沿海和与海相通水域的运输、生产和航行过程中的契约性或非契约性的海事争议,以保护当事人的正当权益,促进国内外航运事业和经济贸易的发展。

中国是1958年纽约《承认及执行外国仲裁裁决公约》的参加国,中国海事仲裁委员会作出的仲裁裁决,将在100多个纽约公约缔约国得到承认和执行,为保障当事人的合法权益提供了保障。

随着中国改革开放的深入发展及中国对外经济贸易关系的不断发展,各类海事争议案件也不断增加。为方便国内外有关各界了解中国海事仲裁的理论和实践,我们从1989年至1992年所作的

裁决书中选择了 30 件汇编成本卷《案例集》。

本卷《案例集》仍按时间顺序编排,裁决书中省略了当事人名称并作了一些体例上的调整。

本卷《案例卷》收录的裁决书和调解书,由阎存厚同志核对并作了一些体例上的调整。提要部分由陈凤彦(1~6,8~9)、陈波(7)、高菲(10~19)、宋迪煌(20~29)撰写,经高菲同志修改,由刘书剑同志审定。

牛磊同志承担了本卷《案例集》的整理工作。

中国海事仲裁委员会

1996 年 4 月 30 日

目 录

1. “福蒂尼·埃尔”轮滞期费争议案裁决书 (1989年3月17日北京)	1
2. “维劳斯1号”轮滞期费争议案裁决书 (1989年5月23日北京)	7
3. “第亚斯”轮运费及其他费用争议案裁决书 (1989年7月10日北京)	11
4. “关河口”轮人身伤害争议案裁决书 (1989年7月13日北京)	25
5. “北安”轮和“汾河”轮货损争议案裁决书 (1989年8月14日北京)	30
6. “杰格·德”轮航速不足、超耗燃油等争议案裁决书 (1990年4月13日北京)	36
7. “维埃纳·伍德·N”轮滞期费、船舶损害修理费和清舱费 争议案裁决书 (1990年6月13日北京)	47
8. “航海三叉戟”轮运费利息、滞期费和速遣费争议案裁决书 (1990年6月23日北京)	61
9. “格利帕里恩”轮滞期费和延迟损失争议案裁决书 (1990年10月16日北京)	71
10. “加迪”轮滞期费/船期损失争议案裁决书 (1990年11月7日北京)	81

11. “萨卡拉”轮滞期费争议案裁决书	
(1990年11月23日北京)	87
12. “杰格·德”轮仲裁案关于时效的中间裁决书	
(1990年11月24日北京)	92
13. “易兴”轮滞期费、卸货费、理货费和电话电传费争议案 裁决书	
(1990年12月25日北京)	95
14. “加超”轮搁浅损坏修理费争议案裁决书	
(1991年2月7日北京)	100
15. “马斯特罗吉斯·B”轮滞期费、货舱检验费和从运费中 扣除货物短少损失争议案裁决书	
(1991年2月11日北京)	104
16. “阿利克拉塔”轮租船合同的履行争议案裁决书	
(1991年3月9日北京)	116
17. “卡娜瑞斯”轮尿素短少及损坏、扣船损失和扣船申请费 争议案裁决书	
(1991年4月22日北京)	121
18. “卡娜瑞斯”轮运费、滞期费、延滞损失、速遣费、扣船损 失和补偿尿素短少赔款争议案裁决书	
(1991年4月22日北京)	130
19. “卡利波里斯”轮滞期费和速遣费争议案裁决书	
(1991年7月3日北京)	143
20. “淑女”轮滞期费争议案裁决书	
(1991年7月13日北京)	150
21. “路易斯·波霍芬”轮渔粉自燃争议案裁决书	
(1991年9月21日北京)	157
22. “同江”轮货损争议案裁决书	
(1991年10月21日北京)	161

23. “盛龙”轮租金争议案裁决书	
(1991 年 12 月 23 日北京)	169
24. “嘉玉海”轮滞期费、运费、迟付运费的利息和理货费 争议案裁决书	
(1992 年 3 月 3 日北京)	174
25. “永望”轮滞期费争议案裁决书	
(1992 年 4 月 7 日北京)	186
26. “海贸 1 号”轮和“纳蕾诺”轮滞期费和速遣费争议案 裁决书	
(1992 年 4 月 23 日北京)	191
27. “杰格·德”轮燃油品质、航速不足等项争议案裁决书	
(1992 年 9 月 10 日北京)	201
28. “卡里”轮运费和滞期费争议案裁决书	
(1992 年 10 月 17 日北京)	213
29. “佩罗比德斯”轮争议案驳回仲裁申请的裁定	
(1992 年 12 月 11 日北京)	222
30. “赤湾 301”轮救助报酬争议案裁决书	
(1992 年 12 月 11 日北京)	225

1. “福蒂尼·埃尔”轮滞期费争议案裁决书

(1989年3月17日 北京)

【提要】 船方就其与租方程租合同项下滞期费争议提请仲裁。

争议要点：

租方是否应从滞期时间中扣除船长拒绝停靠租方提供泊位的时间及船舶驶往泊位、靠泊及货舱检验、罢工时间。其中，租方是否提供了安全泊位。

仲裁庭意见：

1. 装货时间起算后，除合同明文规定除外的时间和租方责任延误的时间外，装货时间应连续计算；
2. 租方提供的系安全泊位，船方应承担拒绝入泊延误的时间损失；
3. 靠泊、货舱检验、罢工、移泊发生于船舶滞期之后，租方无权扣除。

申诉人根据1983年5月27日在纽约与被告租方签订的程租租船合同中的仲裁条款，就“福蒂尼·埃尔”轮在装港阿根廷布兰卡港发生的滞期费的争议，于1987年7月2日向海事仲裁委员会提出仲裁申请，要求裁决租方补付滞期费共计57 960.94美元。

根据海事仲裁委员会仲裁程序规则，船方指定傅留才先生为

仲裁员,租方指定赵宏勋先生为仲裁员,两位仲裁员共同推选高隼来先生为首席仲裁员,由三位仲裁员组成仲裁庭审理本案。

鉴于双方均表示不必开庭,仲裁庭根据双方提出的书面申诉理由和证据进行了审理并作出裁决。

一、案情和争议

“福蒂尼·埃尔”轮于1983年6月20日2300时抵达阿根廷布兰卡港,6月21日递交准备就绪通知书,租方于同日0900时接受该通知书。根据租船合同第47条,装货时间于6月21日2100时起算。该轮8月18日2000时开始装货,8月31日1345时装货完毕。

根据船方的计算,该轮于7月15日2118时开始滞期,至8月31日1345时止,共滞期46天16小时27分钟,计滞期费280 112.50美元;根据租方的计算,该轮于7月16日0706时开始滞期,至8月31日1345时止,应扣除8月10日1200时至8月19日1100时因船长拒绝停靠租方提供的泊位而造成的时间损失,以及8月19日1100时至2000时该轮驶往泊位、靠泊及检验的时间,8月25日1200时至2400时工人罢工时间和8月27日0800时至0930时该轮移泊的时间,共滞期36天9小时9分钟,计滞期费218 287.50美元。两者相差61 825美元,扣除6.25%佣金,船方实际索赔57 960.94美元

1. 关于船舶进入滞期时间

按船方的装货时间计算,该轮于7月15日2118时开始滞期;按租方的计算,该轮于7月16日0706时开始滞期。双方对于装货时间的起算没有争议,但扣除7月13日因雨停止装货工作的时间不同,并且租方还扣除了7月9日(星期六)0000时至1200时的12小时。

2. 关于安全泊位

船方提出,8月10日(船长拒绝停靠)租方安排该轮停靠的5/6号码头泊位,因为该轮水上高度超出装船工具的高度。该轮在完全压载的情况下包括第4号货舱打入压载水后,其水上高度为13米,而装船工具的高度在高潮时为9.5米,在低潮时为13米。因此如果按照租方的指示,该轮将面临船舶及/或装船工具受损的巨大危险。船方认为,该轮完全可以在其它泊位以其它方式装货,这在航运界是完全可以接受的惯常做法。后经双方代理协商,船方同意在原准备装货的第4号货舱打入压载水以降低船舶的水上高度。船方指出,首先,租船合同中没有规定允许租方扣除上述时间;其次,造成船舶靠泊的延误是因为租方指示船舶停靠一个当时无法安全靠泊的泊位所致。此外,租方通过其供货人要求船舶停靠该泊位,并承担一切费用和时间。因此,租方无权中断滞期从装货时间中扣除上述时间。

租方提出,该船之所以等泊至8月19日1100时,是由于船长错误地拒绝停靠港口当局安排的泊位,以至错过该轮8月10日1200时靠泊的机会,船方对此应承担责任。经租方与船方交涉,船方在4号舱加压舱水使该轮水上高度降下后,该轮仍在原指定的泊位靠泊装货。船方并没有为此承担巨大风险,更没有因此而更换泊位,因此,船方称耽误靠泊是由于租方指示驶往该轮不能安全靠泊的泊位所引起的是不能成立的。至于船方所称租方通过其供货人所做的承诺,租方否认曾通过任何人作过这种承诺。因此,船长以无法靠泊指定的泊位为由拒绝靠泊是错误的,由此而造成的损失只能由船方承担。

3. 关于靠泊、检验、罢工及移泊时间

根据船、租双方共同签字的事实记录,该轮8月19日1100时起锚驶往装货泊位,1635时靠泊5/6泊位,1750时检疫,1800时通过海关,1900时检验货舱,2000时开始装货;8月25日1200时

至 2400 时因工人罢工而停止装货作业;8 月 27 日 0800 时至 0930 时移泊。租方在计算装货时间时,将上述时间共计 22 小时 30 分钟扣除,船方不同意这种扣减。

二、仲裁庭意见

租船合同中有关条款如下:

第 15 条:“……或任何由于船舶进行修理或装货因船长的指令或因检疫的延滞而中断所造成的装货时间损失不计入装货时间。”

第 47 条:“装货平均速率按每连续 24 小时晴天工作日 2 500 公吨计算,星期日、节假日、星期六下午以及根据阿根廷法令不工作的日子除外,装货费用由租方负担。装货时间自船长或其代理在任何一天内(上述除外时间除外)上午 9 时至下午 6 时或在星期六上午 9 时至中午期间向租船人或其代理递交了船舶已准备就绪受载的通知书 12 小时后开始起算……”

第 55 条:“装货/卸货泊位之间的第一次移泊的费用,包括……由船方负担,所用时间不计。如果船舶需要从第二个泊位以及第二个以上的泊位移往其以后的装、卸泊位,则移泊费用由船方负担,时间计入装卸时间。”

第 56 条:“如果船舶未按本租船合同规定的速率装/卸货,租方应支付费率为每天 6 000 美元的滞期费,不足一天者,按比例计算。”

1. 关于船舶进入滞期的时间

仲裁庭认为,在装货时间起算后,除租船合同明文规定除外的时间和由于船方的责任延误的时间外,装货时间应连续计算。由于租方没有提供任何证据证明其扣减是正确的,因此,仲裁庭认定该轮开始滞期的时间为船方计算的 7 月 15 日 2118 时。

2. 关于安全泊位

仲裁庭认为,根据国际惯例,安全泊位是指一个在一段时间内船舶可以抵达、停留并驶离而不面临任何运用良好航海技术和船艺所无法避免的危险的泊位。在本案中,该轮只需在第4货舱加压舱水降低其水上高度后,即可安全出入租方提供的泊位,这并未超出良好航海技术和船艺的范围。因此,仲裁庭认定租方提供的泊位系安全泊位,船方应承担因拒绝入泊而延误的时间损失。关于供货人所作的承诺,仲裁庭认为,船方没有提供证据证明该供货人所作的承诺系租方所授权或认可,因此,仲裁庭不予认定。

3. 关于靠泊、检验、罢工及移泊时间

仲裁庭认为,装货时间起算以后,除租船合同明文规定除外的时间和由于船方的责任延误的时间外,装货时间应连续计算。由于该轮从锚地驶往装货泊位、靠泊、检验货舱时,已经滞期,租船合同并无此项时间除外的规定,因此,租方无权扣除8月19日1100时至2000时的9小时。关于因罢工而中断装货12小时,因发生在滞期以后,租方亦无权扣除。但是,根据租船合同第55条的明文规定,该轮8月27日0800时至0930时的第一次移泊时间应予以扣除。

根据上述意见计算,该轮7月15日2118时开始滞期,共滞期37天15小时57分钟,租方应补付1天6小时48分钟滞期费。

三、裁 决

1. 租方应于收到本裁决书之日起一个月内补付船方装港1天6小时48分钟的滞期费7700美元,扣除6.25%佣金后,实际应付7218.75美元,加付自上次支付滞期费之日起至实际付款日年率7%的利息。

2. 本案仲裁手续费和实际开支共计××××美元,由船方负

担××××美元,由租方负担×××美元。船方在申请仲裁时已预付×××美元,尚应补付海事仲裁委员会×××美元。

本裁决为终局裁决。

2. “维劳斯 I 号”轮滞期费争议案裁决书

(1989 年 5 月 23 日 北京)

【提要】 船方就其与租方程租合同项下卸港滞期费争议提请仲裁。

争议要点：

在中国港口，租方是否应在船舶通过联检后才接受准备就绪通知书。

仲裁庭意见：

根据中国港口习惯，通过联检是一切外籍船舶进入中国港口的必要条件，故租方在船舶通过联检时立即接受通知书，依约起算卸货时间是合理的，但船舶自浮筒移至卸货泊位是在卸货时间起算之后，租方不应扣除。

申诉人船方根据 1986 年 12 月 15 日与被上诉人租方签订的程租租船合同中的仲裁条款，就“维劳斯 I 号”轮在卸港上海港发生的滞期费争议，于 1988 年 8 月 26 日向中国海事仲裁委员会提出仲裁申请，要求裁决租方补付滞期费 51 063.54 美元。

按照海事仲裁委员会仲裁程序规则，船方和租方分别委托本会主席代为指定干焱斌先生和刘书剑先生为仲裁员，两位仲裁员共同推选高聿来先生为首席仲裁员，由三位仲裁员组成仲裁庭审理本案。

鉴于双方均表示不必开庭,仲裁庭根据双方提出的书面申诉理由和证据,对本案进行了审理并作出裁决。

一、案情和争议

该轮于1987年2月4日0900时抵达长江口锚地,同时递交了卸货准备就绪通知书。此后,该轮一直在等待进港安排。2月16日1445时船舶通过联检后,租方接受卸货准备就绪通知书,2月16日1510时该轮起锚驶往3/4浮筒,1900时船舶抵达3/4浮筒系泊,等待卸货,3月4日开始卸货,3月22日卸货完毕。

根据船方计算,该轮于1987年3月2日2032时开始滞期,滞期时间为19天9小时28分钟,计滞期费58174.02美元。根据租方计算,该轮于1987年3月20日1837时开始滞期,滞期时间为1天11小时23分钟,计滞期费4422.92美元。两者相差53751.1美元,扣除5%佣金后,船方实际索赔51063.54美元。

船方提出,根据租船合同第18条,准备就绪通知书于2月4日0900时递交后,卸货时间应于2月5日0900时起算,而租方却从2月17日1445时起算,从而少算卸货时间7天12小时5分钟。船方认为,租方不接受准备就绪通知书,是因为该轮没有卸货泊位且没有得到卫生检疫证书。船方认为,根据租船合同第18条的规定,不论该轮靠泊与否,卸货时间均应起算。船方还认为,船舶在通过检疫前可以递交有效的准备就绪通知书,靠泊时才得到检疫证书并不能作为靠泊前的时间不算装卸时间的理由。船方认为卫生检疫并非是进港的必要条件,而只是人员登船或上岸的条件,在许多情况下,未通过检疫的船舶也可进出港口。因此,船方认为在递交准备就绪通知书时,该轮已是一艘在各方面满足一切进港条件等待卸货的“到达船”。

租方提出,该轮于2月16日1445时才通过联检,所以租方此