

49
56677

793155

中国国际贸易促进委员会
海事仲裁委员会

裁决书和调解书选编

CHINA COUNCIL FOR THE PROMOTION
OF INTERNATIONAL TRADE
MARITIME ARBITRATION COMMISSION

SELECTION OF AWARDS
AND
CONCILIATION STATEMENTS

法律出版社

PUBLISHING HOUSE OF LAW

成都科学技术大学图书馆

基本藏书

77

793155

49
56677

49
56677

**中国国际贸易促进委员会
海事仲裁委员会
裁决书和调解书选编**

(汉英对照)

中国国际贸易促进委员会海事仲裁委员会编

法 律 出 版 社

**中国国际贸易促进委员会海事仲裁委员会
裁决书和调解书选编**

(汉英对照)

中国国际贸易促进委员会海事仲裁委员会编

法律出版社出版 新华书店发行

外文印刷厂印刷

850×1168毫米 32开本 6.875印张 167,000字

1985年5月第一版 1985年5月第一次印刷

印数0,001—3,300

书号6004·712 定价1.70元

前 言

中国国际贸易促进委员会海事仲裁委员会是我国的一个涉外仲裁机构，成立于一九五九年。

海事仲裁委员会根据双方当事人的协议受理海上救助、船舶碰撞、租船合同和提单等海上运输契约、船舶代理、海上保险以及其他海事争议案件。

以事实为根据，以法律为准绳；尊重当事人的合同规定；参考国际上有关习惯做法；公平合理、实事求是地处理海事争议案件，是海事仲裁委员会所遵循的基本原则。

以调解方式处理民事争议案件，是我国的一个行之有效的办法。海事仲裁委员会处理案件，也采取仲裁与调解相结合的方针。凡是有可能进行调解的案件，争取调解解决；不能调解或调解不成的情况下则进行仲裁裁决。调解须经双方当事人自愿，在查明事实、分清是非的基础上，促使当事人互相谅解，达成协议。实践证明，不少案件是可以通过调解解决的。这一作法受到国际贸易和航运界人士的欢迎。

一九八二年十月一日实施的《中华人民共和国民事诉讼法（试行）》第192条规定：“对外经济、贸易、运输和海事中发生的纠纷，当事人有书面协议提交中华人民共和国的涉外仲裁机构仲裁的，不得向人民法院起诉。”这确认了当事人仲裁协议的效力。该法第193条规定：“经中华人民共和国的涉外仲裁机构裁决的案件，当事人不得向人民法院起诉。”这从法律上明确海事仲裁委员会的裁决是终局裁决。另外，民事诉讼法分别在第194条和195条规定了人民法院裁定保全措施和执行仲裁裁决的程序。

鉴于国内外有关各界迫切要求了解海事仲裁委员会处理案件所遵循的原则和具体作法,我们编辑了这本《中国国际贸易促进委员会海事仲裁委员会裁决书和调解书选编》,共收入一九八三年六月以前所作的有代表性的裁决书十五件和调解书七件,按照时间顺序编排,另加了标题,并作了一些体例上的调整。

中国国际贸易促进委员会海事仲裁委员会

一九八三年九月

目 录

前 言	1
一、“范雷特”轮救助报酬争议案调解书 (1963年3月14日)	1
二、“亚洲湖”轮救助报酬争议案调解书 (1975年12月12日)	3
三、“普罗托克利托斯”轮扣减租金争议案裁决书 (1975年12月17日)	4
四、“普利特威斯”轮扣保险费争议案调解书 (1975年12月20日)	8
五、“银星”轮救助报酬争议案裁决书 (1976年2月20日)	9
六、“阿申瑙”轮船舶检验、修理等费用争议案裁决书 (1976年6月2日)	12
七、“珍妮特·西”轮安全港争议案裁决书 (1979年12月29日)	16
八、“圣克劳斯”轮铸铲漆锈的责任、航速不足的计算 和还船时船上存油计价争议案裁决书 (1980年7月20日)	25
九、“大同”轮货损争议案调解书 (1980年7月25日)	31
十、“威泽尔”轮战争险额外保险费争议案裁决书 (1980年6月27日)	33

十一、“伊莱菲”轮空舱费争议案裁决书	
(1981年3月16日)	39
十二、“德斯蒂里奥”轮航速争议案裁决书	
(1981年7月3日)	43
十三、“梅里船长”轮超期还船争议案调解书	
(1981年7月12日)	46
十四、“琥珀”轮装卸工人损坏船舶责任、停租的责任和 超期使用船舶的租金等争议案裁决书	
(1981年8月30日)	47
十五、“海安2号”轮救助报酬争议案裁决书	
(1981年9月25日)	53
十六、“布达佩斯”轮航速不足、短卸货物争议案裁决书	
(1981年10月26日)	59
十七、“亚克米”轮滞期时间计算问题争议案裁决书	
(1982年2月8日)	64
十八、“丰和丸”货损货差争议案调解书	
(1982年12月6日)	67
十九、“特拉蒙塔那”轮短卸货物扣租金争议案裁决书	
(1982年12月10日)	70
二十、“布达佩斯”轮退还扣款的利息争议案裁决书	
(1982年12月28日)	74
二十一、“阳春”轮货物短少和虫害争议案裁决书	
(1983年5月10日)	77
二十二、“康卡·雷索卢特”轮空舱费仲裁案调解书	
(1983年6月15日)	81

一、“范雷特”轮救助报酬争议案调解书

(1963年3月14日)

1962年6月15日，申诉人，救助入×××向海事仲裁委员会提出对被上诉人，船舶所有人×××关于申诉人救助被上诉人所属“范雷特”轮救助报酬问题的仲裁申请书。

“范雷特”轮载运小麦五千余吨，于1961年4月4日在上海附近的铜沙地区搁浅。4月6日，申诉人的代表同“范雷特”轮的船长签订了中国国际贸易促进委员会海事仲裁委员会标准格式的救助契约。申诉人根据救助契约进行了有效的救助。“范雷特”轮经申诉人强卸减载后于4月12日被拖救出浅，并因不能自航而于4月13日被拖带到上海港码头。

双方当事人对于救助工作有成效、救助入应该获得报酬，并无争议，但是对于报酬的数额未能达成协议。

海事仲裁委员会根据双方当事人所签订的救助契约中的仲裁协议和申诉人的仲裁申请书受理了这一案件，并按照仲裁程序规则的规定成立了仲裁庭。

在仲裁庭准备审理的过程中，海事仲裁委员会根据仲裁程序规则的规定在双方当事人的同意下进行了调解。双方当事人互作了友好的让步，并已澄清：争议中的救助报酬数额不包括被诉人在救助契约签订以前雇用船只等所应支付的费用人民币叁万陆千陆百陆拾肆元陆角。

1963年3月14日，在由海事仲裁委员会主持并由仲裁庭成员和双方当事人参加的会谈中，一致同意本案的解决办法如下：

一、本案救助报酬总额确定为人民币贰拾柒万元整。由于申诉人已经收到部分报酬人民币壹拾叁万元整，被上诉人尚应支付人民币壹拾肆万元整；

二、上述金额由申诉人凭海事仲裁委员会的调解书根据中国银行上海分行1961年5月6日的担保向该行收取。被上诉人应立即安排由中国银行上海分行凭中国国际贸易促进委员会海事仲裁委员会的调解书和救助人的帐单立即付款。

被上诉人也可以向申诉人直接支付上述金额。

如果申诉人非由于自己的原因而不能在1963年3月31日以前收到上述金额时，应从该日起按年利率百分之五加计利息。

三、海事仲裁委员会的仲裁手续费，由双方当事人各半分担。

四、有关本案的其他一切费用由双方当事人各自负担。

双方当事人同时通过海事仲裁委员会交换了确认上述解决办法的函件。

本案的仲裁手续费决定为人民币×××元整。根据上述解决办法第三点，申诉人和被上诉人应各向海事仲裁委员会缴纳人民币×××元整。

本调解书一式三份，发给双方当事人各一份，海事仲裁委员会留存一份。

仲 裁 庭

首席仲裁员 谢 中 峰

仲 裁 员 王 文 林

周 启 新

二、“亚洲湖”轮救助报酬争议案调解书

(1975年12月12日)

一九七五年一月二日“亚洲湖”轮空船在中国七洲洋内，靠近南士岛双帆礁处遇难。救助人×××应该轮代理人×××的请求，及时派出技术专家、施救人员和施救船舶，救助该轮脱险。一九七五年一月十七日该轮代理人向本会提交了救助报酬现金担保人民币162,000元。一九七五年一月十九日救助人将“亚洲湖”轮交还该轮代理人时，双方补签了本会“无效果——无报酬”的标准格式救助契约并签署了交接书。

救助人根据救助效果，通过本会向船方要求支付救助报酬共人民币160,000元。经本会调解，救助人与船方顺利地达成协议如下：

一、船方同意支付救助人人民币160,000元，全部解决救助人提出的救助报酬的要求。

二、救助人自愿承担海事仲裁委员会收取的一切费用。

据此，本会将该轮代理人提供的现金担保人民币162,000元中，将人民币160,000元支付给救助人，并将余额人民币2,000元加计年利2.16%一併退还该轮代理人；同时，向救助人收取本案手续费人民币×××元。

本案至此终结。

本调解书一式三份，发给双方当事人各一份，本会留存一份。

海事仲裁委员会

三、“普罗托克利托斯”轮扣减 租金争议案裁决书

(1975年12月17日)

申诉人，船舶所有人×××与被上诉人，租船人×××之间关于扣减“普罗托克利托斯”轮租金的仲裁案，海事仲裁委员会根据租约仲裁条款的规定和船舶所有人的申请，予以受理，组成仲裁庭，审阅了争议双方提出的文件并于一九七五年十二月四日在北京开庭审理。开庭日期通知双方当事人后，申诉人电告海事仲裁委员会，决定不派代表出庭；被上诉人出庭作了口头申述。现将案情、责任分析和仲裁庭的决定分述如下：

(一) 案 情

“普罗托克利托斯”轮根据×××代表船舶所有人×××与租船人×××一九六八年四月二十八日签订的期租租约，自一九六八年十二月二日 07:00 时起在瑞典桑次伐尔港第11—12号码头装货。按照双方同意的计划，应在该港装货3,000吨。一九六八年十二月五日15:35时装了1,840吨，船长即提出该轮平均吃水已达26呎4吋，并以水深不够和海底不平为由，拒绝继续装货。当时船上载货包括在该港之前装载的货物共为7,040吨。租方不同意船长的意见，要求船长继续装货，船长坚持拒装并要求租方指定另外有足够水深的港口，以便前往续装。双方争执不下。租方遂于

一九六八年十二月十日 12:00 时，指示该轮驶往哥德堡港继续受载。后来，租方在还船时扣除了一九六八年十二月五日 15:35 时在桑次伐尔港停止装货时起至一九六八年十二月十日 12:00 时驶往哥德堡时止的租金和在哥德堡港的费用共 3,063—9—7 英镑。船方于一九七二年三月十三日向海事仲裁委员会提请仲裁，要求裁决租方退回上述租金和费用并自一九六九年三月扣除该款之日起加计年利 9%。

租方提出，“普罗托克利托斯”轮原载有货物 5,200 吨，根据双方协议按照该轮的《船舶规范》，在桑次伐尔港装 3,000 吨，一共载重 8,200 吨，是完全可以安全离港的。租方另一艘期租船“金玛勒柯姆”号曾于一九六七年十二月在同一码头装到平均吃水 27 呎 1 吋，安全离港。因此，认为船方的索赔要求应予驳回并由船方负担仲裁引起的一切费用。

（二）责任分析

（1）桑次伐尔港码头水深问题。

该港港务长在一九六八年十二月三日的声明中宣称，该港第 11—12 号码头的正常水位为 27 呎 6 吋。该港皇家航运局测量员一九六八年十二月十三日出具的材料承认该码头系泥底，淤泥经常移动，造成深浅不一的差距。租方代理一九六八年十二月九日提供的材料说，该轮于一九六八年十二月六日沿该码头后移 30 米并设置碰垫后，测得该轮四周水深为 27 呎 9 吋至 29 呎，而该轮中部与码头之间有水深 24 呎 5 吋之处，但又说船舶仍在漂浮中，而船长在一九六八年十二月十六日的报告中，则提出该轮后移和加设碰垫后测得四周水深为 26 呎 9 吋。

上述数据是不一致的。港务长宣称该码头的正常水位为 27 呎 6 吋，这应理解为该码头的一般正常水深，但码头系泥底，淤泥

时有移动,深浅之处时有变化。各有关方又未共同进行现场测深,事后要正确地确定“普罗托克利托斯”轮一九六八年十二月五日15:35时在该码头停止装货时的实际水深,已不可能。

(2) “普罗托克利托斯”轮吃水和受载量问题。

船方一九七三年一月二日提出,该轮在桑次伐尔港停止装货时的平均吃水为26呎4吋,受载量为8,862吨,其中货物6,833吨,燃油475吨,淡水77吨,定量物资1,477吨。根据租约规定,定量物资是不允许超过200吨的。船方一九七四年一月三日函请海事仲裁委员会更改受载量为7,727吨,其中燃油(包括柴油40吨)改为484吨,淡水改为210吨,定量物资改为200吨,货物仍为6,833吨,平均吃水数字不变。船方一九七五年二月十九日又要求修改受载量为7,934吨,其中货物改为7,040吨,其他数字不变。

租方则提出,该轮驶离桑次伐尔港时载重7,770吨,其中货物7,040吨,燃油(包括柴油)和淡水以及定量物资730吨。如果当时平均吃水确系26呎4吋,那就说明短装了1,160吨货物。也就是说,该轮在桑次伐尔港应该而且可能继续装足原来双方协议的3,000吨货物。

从上述数据来看,船方和租方在货物装载量上是没有分歧的,一致提出该轮离开桑次伐尔港时船上装载货物为7,040吨,只在平均吃水、油、水和定量物资的数字上有分歧,因此在总受载量上出现分歧。但是,无论按照船方提出的总受载量7,934吨计算,或按照租方提出的总受载量7,770吨计算,均达不到平均吃水26呎4吋。根据该轮《载重计算表尺图》,平均吃水26呎4吋时,总受载量应为8,500吨左右。据此,该轮至少短装货物约600吨。船方一九七五年二月十九日致海事仲裁委员会函,也承认了这一点。因此,船方对其在桑次伐尔港拒绝继续装货而引起的延误和费用,是应该承担责任的。

(3) 哥德堡港的费用问题。

该轮去哥德堡港装货,是由于在桑次伐尔港短装货物约600吨所造成的。但该轮在哥德堡港除了补装在桑次伐尔港短装的约600吨以外,多装了约400吨货物,这是对租方有利的。按照公平合理、实事求是的原则,租方应按比例承担一部分该轮停靠哥德堡港所发生的费用。

(三) 仲裁庭的决定

根据上述事实和分析,仲裁庭决定如下:

(1) 申诉人,船舶所有人×××应偿付被上诉人,租船人×××一九六八年十二月五日15:35时起至一九六八年十二月十日12:00时止的租金和燃油(包括柴油)费用共2,116—0—4英镑。

(2) 被上诉人应对“普罗托克利托斯”轮停靠哥德堡港所发生的费用947—9—3英镑,负担380英镑。

(3) 根据上述第(1)及第(2)项决定,被上诉人应从已扣租金3,063—9—7英镑中退付申诉人380英镑并从扣除租金之日起至退款之日止加年利7%。

(4) 本案仲裁手续费为人民币×××元,其中申诉人应付人民币×××元,被上诉人应付人民币×××元。申诉人已预付×××英镑,按海事仲裁委员会收到该款之日的汇率折合人民币×××元,尚须补付人民币×××元。

本裁决系终局裁决。

首席仲裁员 刘绍山

仲裁员 王秀文

孙瑞隆

四、“普利特威斯”轮扣保险费 争议案调解书

(1975年12月20日)

租船人×××和船舶所有人×××于一九七三年九月二十二日签订了“普利特威斯”轮定期租船合同。该轮在租用期间，因停靠中国湛江和罗马尼亚康斯坦察两港超过租船合同规定期限，致使租方和船方发生了应否退还保险费的争议。船方于一九七五年八月十四日致函海事仲裁委员会请求协助解决。

租方认为，根据租船合同第27条规定：“由于船舶在租用期间在停泊港内超过30天以上船东从保险人处收到退回的任何保险费（从保险人处收到之时起）应归还租船人收益”，租方从租金中扣除船方应向船舶保险人收回的保险费5,230美元是合理的。

船方提出，由于船舶保险人引用船舶保险契约中“如果船舶停泊在港外停泊处所或无保障的水区或非经保险人同意的港口或地区不得准予退费”的规定，船方无法向船舶保险人收回该保险费，因此，要求租方退还已扣的租金5,230美元。

经海事仲裁委员会调解，双方友好协商后，租船人同意退付船方5,230美元，并已于一九七五年十二月五日通过银行汇付船方。本案至此圆满结束。

本案手续费为人民币×××元，租船人和船舶所有人应各向海事仲裁委员会缴纳手续费人民币×××元。

本调解书一式三份，发给双方当事人各一份，本会留存一份。

海事仲裁委员会

五、“银星”轮救助报酬 争议案裁决书

(1976年2月20日)

海事仲裁委员会根据救助契约的规定和救助人的申请，受理了申诉人，救助入×××与被上诉人，船舶所有人×××之间关于“银星”轮救助报酬仲裁案。申诉人在提交仲裁申请书时指定沈志成成为仲裁员，被上诉人接到海事仲裁委员会的通知和仲裁申请书副本后指定高隼来为仲裁员。两位仲裁员选定邵循怡为首席仲裁员，组成仲裁庭共同审理，并于一九七六年二月六日在北京开庭。开庭日期按时通知了双方当事人。开庭时，被上诉人未出庭，申诉人出庭重申了其仲裁申请书的内容。现将案情和仲裁庭的决定分述如下：

(一) 案 情

船舶所有人×××所属轮船“银星”号，登记总吨4,989吨，载重吨6,290吨，船上载有橡胶4,119吨和药材101吨，于1974年3月19日在中国阳江海面北纬21°43′、东经112°01′处触礁搁浅。救助入根据该轮船长通过其代理人×××的请求，立即派出救助船舶和施救人员前往施救。当时，“银星”轮搁浅在礁石上，尖舱及第一舱双重底洞穿，船舱进水，油料溢流甲板，船艏下沉。经潜水查明尖舱裂洞约为100×80厘米，第一舱底裂洞约为570×150厘米。船艏吃水27呎，船艉吃水20呎6吋。船体有裂断的危险。

船长与救助人于1974年3月20日签订了中国国际贸易促进委员会海事仲裁委员会《无效果——无报酬》标准格式救助契约。据此，救助组织了拖轮、驳船和货船共九艘抢卸货物710吨后，使用拖轮和工程船舶于1974年3月22日09:00时起浮了“银星”轮，并于1974年3月24日将该轮安全拖抵目的港黄埔。救助应船长的要求，在黄埔港将一部分施救人员、设备和工作船一艘留下守护“银星”轮直到1974年4月12日为止。1974年4月12日至5月21日，救助又应船长的要求，留下防止“银星”轮在航道中旋转的艏、艉锚及钢缆。在救助过程中，施救船“红旗095”号左舷傍板被撞损坏。本案获救财产价值约为人民币4,900,000元，其中船值约为人民币1,260,000元，货值约为人民币3,640,000元。

根据申诉人和被诉人在救助契约第五条中所达成的协议，即：被诉人应在救助工作结束后立即提供人民币350,000元的担保，以保全申诉人为救助“银星”轮和船上货物等所应得的报酬，被诉人向海事仲裁委员会提供了英国伦敦勃兰特银行出具并经中国银行伦敦分行保兑的金额为75,000英镑（当时大约相当于人民币350,000元）的担保函。

申诉人根据其所提供的救助服务、所冒的风险、所支出的费用和救助的效果，要求被诉人支付救助报酬共人民币334,000元。被诉人对申诉人的要求一直不给予肯定的答复。申诉人遂于1975年8月31日根据救助契约的规定申请海事仲裁委员会仲裁。

（二）仲裁庭的决定

仲裁庭按照公平合理、实事求是的原则审阅了有关文件、证件并进行了调查研究之后，认为：“银星”轮触礁搁浅后的情况是危急的，救助提供的救助服务是及时的，救助人在救助过程中所遇到的风险是较大的，救助效果是良好的，救助人要求支付