

丛书主编 / 高秀峰

最新法庭辩论丛书

海事·海商卷

“珊瑚岛”轮与“华宇”轮 碰撞以后

主编 / 董惠敏

警官教育出版社

最新法庭辩论丛书

(海事·海商卷)

“珊瑚岛”轮与“华宇”轮碰撞以后

丛书主编 高秀峰
主 编 董惠敏

撰稿人

(以姓氏笔画为序)

王沐昕	石文龙	兰庆洲	田 风	刘正江
孙延生	孙鸣歧	朱 清	李 潜	李兆良
汪 杰	汪鹏南	陈学斌	周之棣	周明达
林一华	金玉木	徐建东	梁成洋	郭国汀
高移风	黄成国	黄 木	崔 强	雷正卿

警官教育出版社

· 北京 ·

图书在版编目(CIP)数据

“珊瑚岛”轮与“华宇”轮碰撞以后/董惠敏主编. - 北京:警官教育出版社,

1998.10

(最新法庭辩论丛书:海事·海商卷/高秀峰主编)

ISBN 7-81062-073-8

I. 珊… II. 董… III. 海事处理-诉讼-律师-辩护-中国

-汇编 IV. D926.5

中国版本图书馆(CIP)数据核字(98)第33900号

最新法庭辩论丛书(海事·海商卷)

“珊瑚岛”轮与“华宇”轮碰撞以后

ZUIXIN FATING BIANLUN CONGSHU

丛书主编 高秀峰 主编 董惠敏

出版发行:警官教育出版社

地 址:北京市西城区木樨地公安大学 368 信箱

邮政编码:100038

经 销:新华书店

印 刷:中国青年出版社印刷厂

版 次:1998 年 12 月第 1 版

次:1998 年 12 月第 1 次印刷

开 本:130mm × 75mm

开 本:850 毫米 × 1168 毫米 1/32

字 数:370 千字

印 数:0001 册 - 2400 册

ISBN 7-81062-073-8/D·422

定 价:18.60 元

本社图书出现印装质量问题,由发行部负责调换

联系电话:(010)63274348

版权所有 翻印必究

E-mail: cpep@public.bta.net.cn

前 言

现在都言“律师热”。

报载：自 1986 年我国开始举办全国律师资格考试以来，律考渐为中国大地上的一個热点、高点，几乎热及中华的每一角落，盛行十余年而不衰。

据称，在目前全国 15 类专业、热业资格考试中，除注册会计师资格考试以外，律师资格考试可以说是影响最大、参考人数最多（近两年每年均已超出十万之众）、刺激性最强的资格考试，尽管这类资格考试是最难过关的。

这只是从一个方面对“律师热”所作出的质证。

毫无疑问，律师俨然已成为一种不可或缺的社会主体：“律师热”便折射出人们的价值取向。

还有一个证明是 1997 年初编者曾编辑出版过《法庭舌战》和《雄辩》两本书。以当代律师辩护词、代理词精选为内容的这两本书出版发行以后，竟在社会各界引起那么强烈的反响。几个月内，印刷的几万册便发行告罄。后来，连续不断地有许多读者或书信或电话求购，未能如愿以偿而啧啧惋惜之余，热诚希望能将两书再版发行。这说明了读者对律师法庭舌战的兴趣，自然，也是对此类

图书内容和编辑方式的认同。

当历史翻到新的一页，我们欣喜地看到，在过去的一年里，我国的律师事业又有了长足的、令人瞩目的发展；其象征着这发展的不仅是律师工作人员已达到十万余人，律师机构发展到八千四百多家，律师的业务领域又向纵深拓展了一步，而且，他们的热业水平，也在介于形形色色的复杂而艰难的案件中得到充分的体现。于是，我和我的中国律师报的同事们便想，与其重炒旧饭填充部分读者的一时之饥，倒不如另起炉灶，为大家开辟一片崭新的阅读天地——这便萌发编辑这套《最新法庭辩论丛书》的念头。

感谢警官教育出版社的大力支持，终于使这套丛书顺利出版。

这套丛书，以案例性质分为刑事、民事、知识产权、经济、海事海商、行政，计6类6册。应该说，收集在丛书中的辩护词、代理词的作者大都是在当地以至国内有影响的名律师；所选案例，又基本上都是曾在社会上引起过轰动，案情复杂典型，法庭辩论激烈，有一些还是争论不休且带有判例性质的。为使读者能得到一个完整的印象，每一案例的开头都有案情简介，以下第为辩护词、代理词、判决书（调解书、裁定书）、律师辩护代理思路，最后是与大家相识于丛书的律师小传。照此顺序依次说来，每一案件的来龙去脉、是非曲直，便大体盘活于读者脑中

了。

法律面前人人平等,法律面前律师平等。但是,平等的律师在法庭辩论中所显示的才能却有高低上下之分。虽然,案中当事人的胜负最终取决于审判机关的裁决,然而律师探微索隐的严谨态度,旁征博引的渊博知识,恢宏恣肆的雄辩才能,却不能不说是公正的判决起到了举足轻重的推进作用。

力求把精美的精神产品奉献给律师、准备当律师的学子或对法律、对律师的法庭辩论风采情有独钟的读者诸君,是我们全体作者、编者的善良愿望。

高秀峰

1998年5月1日

目 录

“珊瑚岛”轮与“华宇”轮碰撞以后…………… 1

泰国,曼谷,湄南河上,塞浦路斯某公司的“珊瑚岛”轮碰撞了中国南京的“华宇”轮。请看这场涉外官司怎样在中国展开。

无正本提单放货付出沉重代价…………… 17

货物承运人无正本提单便放货,给原告——托运人造成了1,270万元货款损失,被推上被告席,其“姊妹船”亦被申请扣押。于是,在律师的代理下,原告、被告、第三人展开了一场激烈的法庭论战。

国际航空快件运输索赔纠纷案…………… 47

一套自湖北发至加拿大的国际航空运输快递单证丢失,从而拉开了索赔案的序幕。此案历时四年,起诉、中止诉讼、自愿撤诉、复又提起诉讼、上诉、撤回上诉……看看结局如何。

一起争议多多的货运纠纷案…………… 62

价值85万多美元的货物出运美国洛杉矶,货主发现受骗,联系扣货为时已晚。谁该承担经济损失?被告上海G货运公司代理律师当庭指出:这是一起有预谋的内外共谋的诈骗案,原告告错了对象!

“油 2”轮油污损害该当何责 80

这是一起海上油污损害赔偿案。一审与二审的法庭辩论可谓唇枪舌剑,即使是此案审结后的今天,争论也并未休止,被告仍在向最高人民法院申诉……

代位求偿权有无之辩 124

保险公司在赔付海运货损后,是否具有代位求偿权?四家被告又是怎样为自己辩护?此案结果如何,请看律师的代理词与法院判决。

长江航运史上首例外轮拍卖案 137

这是一个虽经起诉却始终没有正式开庭的案子,因为被告——船东已经“弃船”而合法避债。因此,留给代理律师的不是在法庭上的雄辩,而是庭下的周旋……

跨国货损纠纷终于修得“正果” 149

被告方律师提出大量事实和法律依据,证明原告货损赔偿证据不足,一审仍以被告败诉告结。诉讼进入二审,上诉方(原审被告)律师继续大展辩才,能否反败为胜?

万吨轮沉船货损争议案 166

风大浪高,船货俱损,船员罹难。货主要求货损索赔的诉讼在一审得到了法院的支持。律师的雄辩在二审中是否会取得法院的认可?此案具有一定的判例性,因此

引起最高人民法院的关注……

货损案发生在连环合同之后…………… 193

第二被告的代理律师说：“我在本案中的代理虽然成功了，但由于各种原因，本案的整体却不成功，十分遗憾……”

一起典型的货物延误损失索赔案 …………… 203

原告收货方一审胜诉，申请抵押的“柯”轮已被公开拍卖。终审为何撤销原审其他判项而只维持第三判项？且看原告方代理律师的“翻案”。

此案当事人互为原被告…………… 240

同一起租船纠纷，甲乙双方分别向两地法院起诉，剑拔弩张。租船方律师左右斡旋，结局峰回路转。

具有判例性质的货损索赔…………… 253

托运人在将货物装进集装箱时由于堆放不当造成渗漏，承运人为此付出 23 万多美元的清洗费等，承运人愤而告状，却惨败法庭。且看被告方律师的才华。

保险公司应当向谁追偿？…………… 261

这是一起涉及管辖、保险、贸易、运输等诸多法律问题的涉外案件。三千多吨钢材从中国南京港运到马来西亚檳城港，表面锈蚀。责任在谁？保险公司向谁追偿？

此船财产保全错了吗? 279

债权人被告港澳船务公司申请冻结华远公司与江门公司共同建造的两艘轮船中江门公司的出资份额与权益,法庭接受。突然杀出“程咬金”,以原告身份起诉:被告申请财产保全错误,应予撤销。孰是孰非,看看当堂大战。

中、外渔船买卖合同纠纷案 296

合同签订理应履约,然而被告西班牙华连国际渔业公司却逾期拖欠大部分货款,为打赢这场官司,原告方律师进行了周密的筹划……

扣押“卡希科”..... 303

美国威玛船运公司所属“卡希科”轮承运一批货物至宁波港,中方收货人发现货物短缺。船长声称“出于航行安全的考虑”这些货根本就没有装上船。法院接受原告申请,先扣押了“卡希科”,后由律师代理打起了索赔官司。

“天元星”轮运费索赔成功..... 317

船东运送货物后却没有收到运费,收货人辩称已经支付。运费到底给了谁?“天元星”轮装港发生的滞期损失怎么办?经过两轮法庭激辩,原告索赔终于获得成功。

拖轮救助费用纠纷案..... 345

“娃米亚”轮在载货后驶离阿根廷罗萨里奥港,调头时船舶搁浅,由此产生了拖轮救助费42万美元的索赔纠纷。法庭上,围绕着该轮是否符合航行的吃水数据等一系列技术问题,双方律师展开了激烈的辩论……

文蛤死亡责任之争..... 374

15吨活文蛤由原告在被告所派集卡司机监督下装入冷藏集装箱,拟三日后发运日本。因冷藏箱温度过高,造成活文蛤大量死亡。谁之过?请看律师代理和法院判决。

货损及船期损失争议诉讼案..... 387

在“巴巴桑那基斯”轮装载的小麦发现带有短星黑穗病菌,是承运人的责任还是原货主的过错?中国——提单人状告运货人,运货人反诉提单人的拖延卸货造成船期损失;英国——运货人状告发货人……请看律师巧手解连环。

未举证,追偿无门 406

中国某公司海上运输发生货损,日本某株式会社正常赔偿后,取得代位求偿权,并以原告身份起诉承运人。法庭上双方律师进行了激烈的辩论。只因该案诉讼正值庭审方式改革,谁主张谁举证,本案的最后结果便与之产生了直接关系。

“珊瑚岛”轮与“华宇”轮碰撞以后

【案情简介】

上诉人(原审被告):塞浦路斯·澳非尔堤斯航运有限公司

被上诉人(原审原告):南京华夏海运公司

1994年6月14日22时,上诉人属“珊瑚岛”(CAY)轮在泰国曼谷港湄南河航行时,由于违反航行规则,选择航路错误,对潮汐规律掌握不够,造成与被上诉人所属“华宇”轮(该轮正停在湄南河南侧3号码头装载散装白糖)碰撞,致使“华宇”轮左舷前部严重破裂,右舷凹进。碰撞事故发生后,经日本海事协会(船级社)对“华宇”轮进行海事检验,确认了19项海损项目,认定“华宇”轮丧失船级和适航能力,将“华宇”轮交由曼谷海事服务工程有限公司进行海损临时修理,“华宇”轮在曼谷港停止营运66天。该次事故造成被上诉人船期损失、修船费损失及其他损失计美金824,829.17元,人民币30,000元。

碰撞事故发生后,“珊瑚岛”(CAY)轮没有将船舶所有人、船籍港告行,“华宇”轮及泰国港口当局,便于1994年6月16日逃逸曼谷港。1994年7月30日,“珊瑚岛”(CAY)轮抵达南京港,华夏海运公司申请诉前财产保全,被上诉人通过英国船东保赔协会提供了175美元的担保。尔后,被上诉人向武汉海事法院提起诉讼,武汉海事法院判决上诉人赔偿南京华夏海运公司船舶损失及其他损失计美金824,829.17元,人民币3万元。上诉人不服判决并上诉称:被上诉人的损失系三船碰撞形成,应追加第三船为被告;不应承担完全修复尚需20,000美元和三个工作日的修理费用;“华宇”轮在曼谷的修理费不实,原审判决认定的赔偿范围超出了习惯性的海事索赔范围,认定船期损失过高。

被上诉方律师代理词

雷正卿

审判长、审判员:

我受深圳市海信律师事务所的指派,担任南京华夏海运公司的诉讼代理人,根据本律师的调查、阅卷,现依法就塞浦路斯澳非尔堤斯航运有限公司不服武汉海事法院(1994)武海法事字第40号民事判决书提起上诉一案,发表如下代理意见:

一 上诉人关于该次事故为三船碰撞的主张,既无证据加以证明,也不符合我国民事赔偿构成要件要求

上诉人在上诉状中称:“第三船‘扬尼斯’轮(CAPTAINYANNISL),当时停泊在锚地。在碰撞发生之前,该船船长用高频电话通知‘珊瑚岛’轮,‘扬尼斯’轮与‘华宇轮’之间的水域宽度足以让‘珊瑚岛’轮通过。但是,由于‘扬尼斯’轮的违章停泊,又由于潮汐的作用,‘珊瑚岛’轮没能顺利通过而撞上‘华宇轮’。”并主张“‘扬尼斯’轮对此次碰撞事故负有一定责任,应参加本案的诉讼。”“‘扬尼斯’轮也是侵害被上诉人利益的一方。”

从上诉人的上述陈述中可以看出:“扬轮”当时停泊在锚地,而非在航路;船舶处于静态之中,而非在航行。在该等情况下,“扬轮”与“珊轮”不形成直接和间接的碰撞,更不能与停靠在码头上的“华宇轮”形成碰撞。根据我国民事赔偿责任制度的构成要件,“扬轮”不构成对“华宇轮”的过错行为。“扬轮”的“电话告知”、“违章停泊”并不能导致“珊轮”碰撞“华宇轮”,形成碰撞的根本原因是“珊轮”对碰撞事故并无必然的因果关系,要“扬轮”参与诉讼并承担对答辩人的赔偿责任是于法无据的。

二 上诉人关于修船费的举证材料不能对抗被上诉人的付款证据

上诉人称“华宇轮”在泰国曼谷的修船费仅为 1,835,606 泰国株,计 73,424.24 美元,并提交了曼谷船厂收款发票复印件与船厂执行董事的个人证明。从证明效力上来看,这种举证材料是传来的、间接的,并没有被证明,因而不能用作判定案件事实的证据。而被上诉人已向法庭提供了曼谷船厂的收款收据,被上诉人的付款凭证、银行帐单、泰国海事检验公司的修船估价报告、被上诉人之代理关于修船的结算帐单。显而易见,被上诉人关于修船费的证据是直接的、原始的、充分的,具有完全的证据效力。再则,从上诉人提供的“发票”所记载的付款时间来看,发票上证明修船费预付时间为 1994 年 8 月 9 日,而第一次付款时间为 1994 年 7 月 20 日,第二次付款时间为 8 月 3 日,最后一次付款时间亦为 8 月 3 日。可以看出,发票上的时间是虚假的,发票不可能是真实的。

三 关于碰撞当航次运费的赔偿

碰撞事故当航次的运费,是一种直接损失的赔偿,应根据合同全部予以赔偿,不应扣减营运中的未用成本。这种赔偿方法,体现的是对侵权人的制裁。根据碰撞当航次租船合同,“华宇轮”可在日本卸 3 港,按照 1 港卸运费为 15.5 美元,3 港运费为 18.5 美元,“华宇轮”当航次运费可达 240,500 美元。在一审中,被上诉人仅按 1 装 2 卸计算运费,计单价 17.00 美元,请求赔偿碰撞当航次运费损失 221,000 美元,上诉人在一审中对该数额是予以认定的,现在又提出从 221,000 美元中减去所谓油费、代理费等,意在降低被上诉人营运损失总额。

另外,上诉人在上诉状中称,被上诉人的租船合同中英文本所载装船时间有误,传真时间不实。这显然属于上诉人之代理人阅卷疏忽所致,被上诉人所提交给法庭的英文本上所记载的时间与中文本是一致的。英文本表述为“LYCN:7/11.JUNE,94”根本不应理解为 1994 年 11 月 7 日。至于英文合同左上角的阿拉伯数字,并不一定是年月日的代号。如英文本合同记有“26、12、13、17:

07.”按照上诉人的理解解释为年月日是不通的,其实,上诉人是误将被上诉人上航次的(航行印尼)成交确认书(FIXTURE NOTE)左上角的字母“16、11、13、10:20”,臆断为1993年11月16日10点20分,这种张冠李戴且胡乱翻译的诉讼行为是不严肃的。

四 关于营运损失(当航次运费损失+船期损失)的计算

上诉人在上诉状中,依据其所调查的上海远洋公司某业务员的口头介绍,以及所谓国际机构对类似“华宇”轮的船期在国际市场上行情的调查,从而认定被上诉人的船舶周期为41天,船舶滞期55天,船期损失60,000美元,这种主观推断是严重偏离事实、完全不客观的。

1. 碰撞当航次航行周期

上诉人在上诉状中计算“华宇”轮在曼谷装货需15天,每天装率为876吨。而事实上“华宇”轮在碰撞前已装散装白糖2,429.62吨,每小时装率为270吨,按港口每天平均两个作业工班计算(每班8小时),每天可装4,320吨。13,000吨散白糖,实际只需3天装完。如在日本卸货,装卸效率更高,约需2天。如加2港卸,则加上2天,卸货时间为4天。因此,航行周期应为23天,即:雅加达至曼谷6天,曼谷装货3天,航行至日本9天,日本卸货4天,风险1天。

2. 每天船期损失

航次应收运费240,500美元,每天营运收入10,456.21美元,每天营运成本4,653.29美元。每天毛利润5,802.91美元,(固定费用因在船舶维持费中未计,毛利润中亦未减)。

3. 船期损失(滞期)天数

被上诉人船舶在曼谷滞期总天数为66天,减去碰撞航次续航完成需用天数17天,加上广州船舶检验局鉴定补修时间3天,再加上被上诉人船舶被严重碰撞以后需上坞检查时间5天(理由见后),还应加上碰撞连续航次“华宇”轮有回头货(见日本运往黄浦

钢材的 FLXTURE NOTE 传真)所节约的返空(即预备航次)时间 6 天,所以,计算船舶船期损失的天数为 63 天。

4. 碰撞航次后船期损失

每天毛利润 $\times$ 碰撞航次后滞期天数 = 365,583.33 美元

5. 船舶营运损失总额

碰撞当航次运货损失 221,000 美元,碰撞航次后船期损失 365,583.33 美元,合计 586,583.33 美元。

五 关于修理时间问题

上诉人称被上诉人没有在碰撞事故发生后立即进行修理,这种说法是有悖事实的。事实是上诉人船舶在碰撞“华宇”轮后,未能积极协助被上诉人处理事故,进行船舶估损、检验和修理,不顾国际海事处理惯例,在卸完货后就逃逸,完全置被上诉人的损失于不顾。相反,被上诉人及其船员在事故发生后,克服了重重困难,谨慎、妥善地处理了碰撞事故,包括对船舶进行海事检验估损、卸载货物、办理海事签证,尽快联系厂家修理船舶,并保证船舶修理后投入航行。

上诉人还称修理船舶时间应算到 8 月 7 日止,所谓 8 月 7 日以后属于第二次修理。这种第一次修理、第二次修理是上诉人自己划分的。“华宇轮”在曼谷被碰撞以后,就同一船舶、同一事故,在同一地点进行事故修理,不存在第二次事故修理。只是在船舶修理基本完毕后,发现船舶尚有水下破损,厂方因此进行了补修,这种补修仍是该次修理的延续。

六 关于事故总损失问题

被上诉人认为武汉海事法院关于“华宇轮”被碰撞以后的经济总损失认定偏低,对被上诉人的权益未能充分保护,其理由如下:

1. 被上诉人船舶为上诉人船舶严重撞坏,左舷被撞后断裂 15 米,右舷 2 号舱处船壳陷进长 3 米,深 0.5 米,并伴有 0.2 米的裂口,船体有 23 米变形。碰撞造成船舷右边与码头的挤碰,导致系

准碰垫的码头突出部分断裂(曼谷独立海事咨询与服务有限公司的海事调查报告),系缆绳断裂,碰垫上的木质滑行装置除 1 个还在外,其余 6 个都不见了。防止船舶与码头碰撞的碰垫也全部碰毁不见了。如此巨大的碰撞尤其是船舶右舷与曼谷港城垛式码头的撞击所造成的损坏及形成的事故隐患,一定时候后进行上坞检查是完全必需的,只有通过上坞检查才能确定船舶水下及整个船体有无损坏。广州船检局在船舶未进行上坞检查和水下勘查的情况下,作出 64 肋骨 D 板的破洞与碰撞无关的结论是没有科学依据的。为此,被上诉人请求判定上诉人赔偿上坞检验费 50,000 美元,补偿上坞船期损失 5 天。

2. 被上诉人船舶在碰撞事故发生时,已有连续航次的货载,即日本运往中国汕头与黄浦的钢材,该航次的船舶周期显然没有碰撞航次中的预备航行(6 天)时间,即返回时间,这种预期利益的存在,应在计算船期损失时考虑,但判决书对该利益未加认定。

3. 根据被上诉人的证据以及所遭受的实际损失计算,被上诉人船舶在曼谷修理费应为 214,609.70 美元,修船期间的维持费用(不包括船舶折旧、保险、定期修理费、企业管理费、税收等固定费用),应为 130,887.41 美元,船舶营运损失应为 586,583.33 美元,其他经济损失应为 129,056.26 美元、人民币 1 万元,合计经济损失应为 1,061,136.70 美元、人民币 1 万元。

综上所述,上诉人的上诉理由不能成立,所列举的证明材料不足以为据,被上诉人的损失数额巨大,一审法院认定事实总损偏低,请二审法院以事实为依据,驳回上诉人的上诉请求,增加判定上诉人赔偿被上诉人碰撞事故经济损失计 236,307.53 美元,以维护被上诉人的合法权益。

1996 年元月 10 日