

黄继坚/著

# 海事海商 办案实录

H S H S B A S L

法律出版社

# 海事海商办案实录

黄继坚 著

法律出版社

## 图书在版编目(CIP)数据

海事海商办案实录/黄继坚著. —北京:法律出版社,  
2000.12

ISBN 7-5036-3298-4

I. 海… II. 黄… III. ①海商法—案例—汇编②海  
事处理—案例—汇编 IV. D996.19

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2000)第 78414 号

---

出版·发行/法律出版社

经销/新华书店

责任印制/张宇东

责任校对/何 萍

印刷/中国科学院印刷厂

开本/850×1168 毫米 1/32

印张/7.75 字数/149 千

---

版本/2001 年 1 月第 1 版

2001 年 1 月第 1 次印刷

---

社址/北京市西三环北路甲 105 号科原大厦 A 座 4 层(100037)

网址:/http://www.lawpresschina.com

电子信箱/pholaw@public.bta.net.cn

电话/88414899 88414800(发行部) 88414121(总编室)

88414933 88414934(读者服务部)

出版声明/版权所有,侵权必究。

---

书号:ISBN 7-5036-3298-4/D·3016

定价:15.00 元

(如有缺页或倒装,本社负责退换)

## 序 言

自古以来,贸易往来始终与水上运输有着密切的不断的紧密联系。在中国古代历来是择水而居,其依赖的就是水上活动。虽然今天各种运输方式的产生,特别是公路运输的发达,对贸易活动的进行有新的影响,但是水上航运仍是主要的实现贸易的形式。

在书中,笔者试图就海上运输中所产生的纠纷案件处理,特别是船舶碰撞所引起的各种法律关系做些总结,以期从案例对办案的程序、赔偿的实际处理、运用法律手段、案件处理技巧、证据运用等进行探索,起到抛砖引玉的作用。

本书以案情简介、代理意见、案件处理三个部分为展示,进行案件剖析,对如何搜集证据、调查研究、正确地、适时地运用法律(包括程序与实体两方面),以达到最大限度保护客户利益的目的。笔者在此承认自己无意对某个案例、某种观点作公正裁判,判定谁对谁错,或者说指定他人必须这样做,还是那样做。作为一名律师在维护法律公正和当事人的合法权益前提条件下,善于处理各种矛盾,并及时地解决纠纷亦是必需的技巧,所以,一些案例会让读者感到有些失望,意欲未尽,案例没有看到底,请读者谅解。

感谢每一位能花时间阅读本书,并耐心地翻阅完的读者。如果该书对办案能有一点点提示作用的话,笔者不胜欣慰。在此也欢迎行内人士带着不同的、相反的观点(疑问)审阅本书,并提出宝贵意见,共同探索办案的技巧。

黄继坚

2000年9月12日



责任编辑/沈雨清 董服民  
装帧设计/孙 宇

---

# 目 录

## 海事案件

1. “浙苍渔 4220”特大海难事故案…………… ( 1 )
2. “浙洞渔 10120”与利比亚籍“ELBEGAS”  
    轮碰撞案…………… (16)
3. “浙玉渔 6710”与“红旗 195”碰撞案…………… (28)
4. 日本“环球吊车”与“浙洞渔 3322”碰撞案…………… (42)
5. 日籍“HOKUSHIN”与“浙瑞渔 17401”轮碰撞案…………… (46)
6. “浙玉渔 3223”与“浙宁渔 3005”碰撞案…………… (57)
7. “浙苍渔 4465”诉“华意”轮碰撞索赔案…………… (67)
8. 天津远洋运输公司“祥云”轮与台湾“天鸿成”  
    渔轮碰撞案…………… (74)
9. 玉环海洋集团公司诉越南 TIEN GIANG  
    SHIPPING CO. 船舶碰撞案…………… (78)
10. “中国渔政 711”与“豪达油 9”号碰撞索赔案…………… (83)
11. “浙瑞渔 2118”诉“兴达”轮碰撞索赔案…………… (88)
12. “浙瑞渔 13045”诉“闽连渔 0989”碰撞案…………… (94)
13. 上海港煤炭装卸公司诉港海船务公司码头  
    碰撞赔偿案…………… (99)

14. 中保上海虹口支公司诉兴隆海运公司  
海损索赔案 ..... (104)
15. 新加坡郭氏资源私人有限公司诉太平洋保险  
公司海上船舶保险合同纠纷案 ..... (116)
16. 中保广州分公司诉“浙玉渔 3271”轮船  
舶碰撞赔偿案 ..... (146)
17. 香港雅敏公司诉中保上海分公司保险  
索赔纠纷案 ..... (151)

## 海商案件

18. “雁荡山”轮买卖合同纠纷案 ..... (157)
19. “楠溪江”轮货物运输纠纷案 ..... (162)
20. 温州进出口公司诉温州外运公司海运纠纷案 ..... (189)
21. “雁荡山”轮租船合同纠纷案 ..... (193)
22. “乐安 2”号船舶合伙纠纷案 ..... (209)
23. “方铸”号高速客轮抵押贷款纠纷案 ..... (212)
24. 包装进出口公司诉温州港龙湾装卸公司提单  
侵权纠纷案 ..... (217)
25. LC92A30129/96 信用证冻结案 ..... (234)

## 海事案件

### 1. “浙苍渔 4220”特大海难事故案

#### 一、案情介绍

1990年12月12日0900时,“浙苍渔 4220”由大渔港启航驶往大陈渔场从事流网作业。在该海区附近生产的有“浙苍渔 4218”和“浙苍渔 4213”船。经一昼夜流网作业,12月13日2330时,“4220”船以6~7节船速返航大渔港,船上载有捕获的梭子蟹1000公斤。此时海面东北风6~7级,小浪,天气阴,有毛毛雨,能见度一般。“4220”船按规定显示号灯,并由船长张钱金当班。约14日0000时,航向240,大副林维专接班,船长在驾驶室格子铺上休息。两个多小时后,船员张正川起床接替林维专操航。突然间,只听张正川大叫“皇天”,然后两人急转右满舵。船长闻声慌忙起床,双脚刚落地,只见一艘由南向北行驶的大船船头正压来,“吭嚓”一声,渔船被大船的球鼻首撞成两折后沉没。肇事大船当时曾开启照明灯,但停留了若干时间后竟往北驶去。据推算,碰撞位置约在东海渔区210渔区8、9小区之间水域,碰撞时间在1990年12月14日0230时左右。

“4220”船渔民跌落海上后,敲击油桶,大声呼救。船长

张钱金抱住船板在水中漂流,于1990年12月14日约0740时被途经此地的“浙瑞渔1640”救起,船上其余9位渔民全部遇难。1990年12月17日,“浙苍渔4220”残船艏部被福建渔民郑礼斌发现。

1990年12月16日,青岛海上安全监督局先后收到浙江瑞安渔港监督、浙江苍南县水产局关于协助查寻肇事船舶的请求报告。此后,青岛海监局对近期北上船舶进行了全面的调查,并分别于1991年3月15日、5月17日向交通部安全监督局呈递调查报告,结论是:肇事船舶为上海远洋运输公司所属“平乡城”轮。

但上海远洋运输公司否认碰撞过他船,拒绝承担责任。为此,原告张钱金及“浙苍渔4220”号遇难船员家属向上海海事法院提起海事诉讼。

事故发生后,我怀着沉痛的心情接受了“浙苍渔4220”号船长张钱金和9名罹难者的43位家属的委托。在此后长达10个月的时间里,通过对当事人的多次询问调查,多方面的取证及广泛听取航海专家的意见,我认为上海远洋运输公司所属的“平乡城”轮就是与“浙苍渔4220”发生碰撞后逃离现场的肇事船舶。

但被告方仍坚持认为,“平乡城”轮并非肇事船舶,原告无权控告上海远洋运输公司。其理由为:

(一)事故发生的地点是青岛海监局任意推定的。

按碰撞结果推论,事故发生的地点只能有一个。但在原告的举证材料中,竟出现了3个出事地点,不知道原告陈述的事实何者为准?青岛海监局推定的位置有误,其推定

的方法是不科学的,内容漏洞百出,缺乏航海理论,航迹推算错误。

根据原告所提供的证据材料中的数据,依事发当时的风流压,用两种不同的方法进行推算:一种是利用该案唯一的物证——残骸进行倒推法算,推出事发时间,得出一个位置;另一种方法是追踪渔船在该段时间内的行动及渔网在流水作用下的运动要素,进行严密的复合计算,也能推得一个位置。但遗憾的是这两种方法所确定的位置与青岛海监局推定的位置相距 20.5 海里。因此,青岛海监局所推定的事故发生的地点是任意推定的,根本不能作为碰撞的位置。

(二)“平乡城”轮在航经事故发生地点时根本就没有停过车。

从原告提供的唯一书证材料——青岛海监局的调查报告中并没有发现“平乡城”轮有过停车记录;而原告方唯一幸存者张钱金的大量证词说明肇事船在事故发生后曾停过车、开过灯及有人走到甲板上。经过反复查证,“平乡城”轮根本没有幸存者所述的行为。因此,可以认定“平乡城”轮在航经事故发生地点时,根本就没有停过车。

(三)渔船是被非球鼻艏船从右舷直接碰撞而断裂沉没的。

从唯一的幸存者在第一次庭审时的陈述及其大量证词中可以证明,该幸存者在事故发生前在睡觉,待他发觉叫喊到碰撞仅几秒钟,并没有看到哪一舷被碰,而只是感觉左舷被碰。

为了弄清真相,被告方聘请了二十多位航海专家及力

学专家对原告提供的该渔船 17 张残骸照片进行了全面分析鉴定,其结论是渔船被吨位不大、速度较慢的无球鼻艏船舶从右舷碰撞断裂沉没。

况且,幸存者在第一次庭审时承认:其落水后,他看到大船的左舷。这足以证明肇事船为南驶船。而“平乡城”轮是北驶船,又是球鼻艏船。因此,肇事船不可能是“平乡城”轮。

(四)A 目标不是“平乡城”轮。

根据上述三点理由,显然可以得出这样的客观结论:青岛海监局在调查报告中所认定的 A 目标并不是“平乡城”轮。

同时,从青岛海监局对“平乡城”轮 3 个调查报告中的 3 个不同结论也不难发现其调子在逐步下降:

1991 年 3 月 15 日报告结论:倾向性认定。

1991 年 5 月 17 日报告结论:与肇事船有共同之处。

1991 年 9 月 11 日报告结论:具有重大嫌疑。

然后,青岛海监局为了达到认定 A 目标就是“平乡城”轮的目的,在调查报告中大做手脚,存在着大量的虚假性材料。因此,这份报告已失去了它的证据效力,根本不能作为认定“平乡城”轮具有重大嫌疑的唯一重要依据。

## 二、代理意见

针对被告方的观点,我在法庭上提出了长达 14 点的辩论意见,以证明上海远洋运输公司所属“平乡城”轮就是与

“浙苍渔 4220”发生碰撞后逃离现场的肇事船舶。

(一)青岛海监局的调查结论已准确无误地证明“平乡城”轮即肇事船舶。青岛海监局自收到请求协助查寻肇事船舶的电报后,即组织人员对抵青岛港船舶进行调查。之后,根据交通部领导指示,又派员赴温州、瑞安、苍南、福建等地进行1年之久的保密调查。然后,在呈交交通部安全监督局的调查报告中作出如下主要结论:

1. 事故发生时,“平乡城”轮途径事故发生海域,且此时船位同渔船推算事故发生地点相距仅1.2海里;

2. 在事故发生前后两小时内再无其他较大船舶(商船)过往事故发生海域;

3. “平乡城”轮船艏鼻及右舷等处有明显碰撞痕迹,其水上痕迹最大高度同“浙苍渔 4220”船中被撞部位干舷高度一致;

4. “平乡城”轮外部特征同获救渔民所述相符;

5. 事故发生前后,“平乡城”轮平均航速明显降低。

海监局是《中华人民共和国海上交通安全法》规定的调查海上交通事故的主管机关,它的公正结论具有法律效力。

(二)“浙苍渔 4220”船长张钱金描述的肇事船外部特征和“平乡城”轮的外部特征完全一致。

“平乡城”轮有球鼻艏(当时吃水4.6米,球鼻艏部分露出水面),驾驶台位于船后部,驾驶台建筑离船尾尚有几米距离,驾驶台下甲板附近有一排圆形窗孔,甲板上装有两层集装箱有前后桅灯。这些外部特征都与获救渔民张钱金描述的肇事船外部特征完全相同。

(三)事故发生前后两小时内,唯独“平乡城”轮恰好途经事故发生海域,且海军“观通站”雷达资料又标明此段时间再无其他商船过往事故发生海域。

根据东海舰队 37622 部队“观通站”1990 年 12 月 14 日 0000 至 0600 时雷达观测到的过往披山以东海面的 A、B、C、D、E、F 六个商船目标的全部资料,比照“平乡城”轮同步时间的全部资料,其结果是:“观通站”岸测 A 目标的航迹线和“平乡城”轮的航迹线几乎平行,最大横距不超过 1 海里,船速完全一致,船位差仅 2.3 海里,周围再无其他活动目标。因此,可以认定 A 目标所代表的商船即是“平乡城”轮,其航迹恰从事故发生海域通过,并且在 0230 时船位和事故发生地点极为相近。同时,事故之后“平乡城”轮平均航速明显降低。

(四)勘验“平乡城”轮,发现其球鼻艏的水线上、下部有明显的碰撞痕迹,其最高点同“浙苍渔 4220”船中被撞部位的干舷高度一致。

青岛海监局 1990 年 12 月 17 日 1000 时对“平乡城”轮勘验,发现该轮球鼻艏顶端及两侧有与木质物体触碰后留下的压擦痕迹,痕迹清晰明显。球鼻艏正中水面上有两条左高右低深浅不一的显著划痕,呈青黑色,即无锈斑痕迹。1991 年 1 月 2 日,该轮第二次回青岛后再次查看时,球鼻艏上两条划痕已布满一层桔黄色新鲜锈膜,依此证明,该划痕系“平乡城”轮第 410 航次,即 1990 年 12 月 17 日前驶青岛途中所致。

庭审时出示的青岛港监拍摄照片明显可以看出球鼻艏上

两条划痕中右舷侧的系木质物所致,左舷侧的是金属物的划痕,且弧线朝上凸出。被告方提出划痕系船锚链造成的说法是违反常规的。众所周知,锚链的划痕其弧线应向下凸,以锚链孔为中心的半圆弧。对照“4220”渔船两侧有钢管护舷,照片上显示两舷的钢管现均已断,左舷一根钢管已向里(右)弯折断断口扁圆形,右舷钢管向外弹出。对比“平乡城”轮船艏鼻的划痕,这已很能说明问题,两者完全吻合。

“平乡城”轮航行途中艏吃水一直是4.6米,船舶部位痕迹最大高度在6米水尺线处,即在水面上1.4米处。而“浙苍渔4220”渔船被撞前,艏吃水约0.4米,艉吃水约1.1米,船中被撞部位吃水约0.8米,水面以上干舷高度约1.5米。由此可见,“平乡城”轮船部擦划痕迹的最高点与“浙苍渔4220”被撞部位的干舷高度相一致。而且其右舷的擦痕明显显示出与木质物碰擦过,且多条痕迹线呈平行状刮痕,说明是相擦碰而留下的。这与被告提供的照片所想证明的大部分船体水线附近都有类似痕迹是不同的。被告照片上所显示的痕迹是水渍印,其整齐、平行、颜色泛惨白,而非港监所照照片上的痕迹显青白色,青白色的痕迹说明外表的水渍或脏的杂附物已被刮去。

(五)潜水员潜水探摸勘验,“平乡城”轮船艏左侧水下船体有前高后低明显的擦划痕迹。

1991年1月2日1427~1547时,中国人民解放军37206部队潜水员潜水探摸检查结果:

该轮左舷第二导缆孔处,水面以下1米有宽1厘米、前后纵向长4~5米划痕两道。两道划痕间隔25厘米,向后

延伸5米后,又向船底处成 $30^{\circ}$ 角延伸,大约到7~8米时两道划痕无。第三导缆孔处,水面以下2米,有宽1厘米、2厘米、3厘米不规则划痕,前后纵向长7~8米,上下排列8条划痕,划痕上下间隔不规则,擦划痕迹较新。

这些痕迹说明了“平乡城”轮与木质物体发生过碰撞,木质物体的断面参差不齐。“平乡城”轮船员在港监、法院调查时陈述事故前一年内未发生过海事。那么“平乡城”轮的这些碰撞痕迹显示与“浙苍渔4220”碰撞所致无疑。

(六)《海图作业试行规则》第5条明文规定,“本航次进行的海图作业,必须保留到下一航次开始时方可擦去,以备查考。如果发生海事,应将当时进行作业的海图妥善保存,以供海事调查之用。”这一《规则》,对于具有相当级别职称的众多“平乡城”轮高级船员,决不可能不知道,也不应该不知道。

“平乡城”轮于12月16日2225时左舷靠妥青岛港25号泊位,17日1005时青岛海监局登轮调查,就发现该航次海图作业已经擦去,仅仅相隔12个小时,且大部分时间正值下半夜。对此,船长解释说,集装箱船船期紧,不擦来不及。而事实:“平乡城”轮在青岛港三次移泊,一直到12月20日才装货离港。

当班二副(值0000~0400时班)李惠昌在一审法庭上陈述:“香港至青岛航线共计6张海图,擦净重新画好计划航线需要2小时。”定期货班轮无需每航次都画计划航线,该轮南北航线航向均为固定值,这是蓄意掩盖真相编造伪证时发生的语言矛盾。

(七)航海日志是众所周知的法定文书,填写更改均应按规  
定执行,但“平乡城”轮采用草本记录、誊写航海日志,  
且草本伪造痕迹显而易见,具体情况如下:

1.书写连续,一气呵成,疏密极不均匀,前密后疏,甚至  
空白,字迹前整洁后了草,事后转抄迹象明显;

2.草本上的“红线(即分隔线)理应一班一档。而实际  
上有的写在红线上,有的红线划在字上,有的不划红线,使  
人无法判定是按时间顺序或记录程序所作;

3.值班驾驶在草本航海日志记录上没有签名;

4.11月30日的草本航海日志,三副和大副重复书写  
完全相同的内容,然后两页贴在一起。12月16日、17日又  
贴在一起;

5.“平乡城”轮使用的航海日志草本都是同样的笔记  
本,但是,唯独记载发生海事那天日志那本封面较新,厚度  
较薄。

被告方航海日志记录、所谓的草本记录完全背离了规  
定及海员的通常习惯做法。

(八)“平乡城”轮船员在海事调查中的陈述,其实已经  
承认了肇事的来龙去脉,当事人李惠昌亦侧面招认不讳。

“平乡城”轮一水仲维佳14日凌晨0600时奉命巡视甲  
板时发现两根毛竹粗端朝上绑在一起交叉骑挂于球鼻艏  
上,细端漂在水面,已破裂。仲在海事调查中陈述:“(指骑  
挂在球鼻上的毛竹)我的经验看,浙江南部、福建一带渔民  
用的多。”

请问漂浮的网框绝大部分沉在水中,怎么会骑挂在暴