

巴拿马金光船舶碰撞赔偿纠纷案 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/32/2021\\_2022\\_\\_E5\\_B7\\_B4\\_E6\\_8B\\_BF\\_E9\\_A9\\_AC\\_E9\\_c27\\_32047.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/32/2021_2022__E5_B7_B4_E6_8B_BF_E9_A9_AC_E9_c27_32047.htm) 【案情】原告（反诉被告）：利比里亚易迅航运公司（TRADE QUICKER INC MONROVIA LIBERIA）。地址：利比里亚共和国蒙罗维亚80号。法定代表人：吕晓亮，总经理。被告（反诉原告）：巴拿马金光海外私人经营有限公司（GOLDEN LIGHT OVERSEAS MANAGEMENT SAPANAMA）。地址：日本国大阪。法定代表人：小谷道彦，总裁。1989年7月10日1410时许，原告所属“易迅”轮（M/V TRADE QUICKER）与被告所属“延安”轮（M/V YANAN）在34°22'N、123°02'E海面上发生碰撞，造成“易迅”轮机舱和住舱进水沉没，该轮轮机长随船沉没，下落不明；“延安”轮首部和左舷船尾及右舷中部船体受损。1989年12月29日，原告获悉被告所属“延安”轮抵达中国秦皇岛港，遂向天津海事法院提出海事请求权保全申请，申请扣押被告所属“延安”轮，并要求被告提供3000000美元的银行担保。天津海事法院于1990年1月1日依法作出裁定：一、准予申请人对被申请人海事请求权保全的申请。二、自即日起扣押被申请人所属“延安”轮。三、责令被申请人提供通过中国银行加保的3000000美元的担保。同日，天津海事法院发出扣押船舶命令，将被申请人所属“延安”轮在中国秦皇岛港予以扣押。1990年1月11日，被申请人通过中国人民保险公司天津分公司代日本

住友海上火灾保险公司，向天津海事法院提供了3000000美元的担保函。次日，天津海事法院发布解除扣押船舶命令，解除了对被申请人所属“延安”轮的扣押。1990年2月2日，原告向天津海事法院提起诉讼称：本公司所属“易迅”轮于1989年7月10日驶往香港途中，以航速9节，真航向178°到达34°36'N、123°05'E海面时遇被告所属“延安”轮。当两船相距1.2海里时，“延安”轮在无任何声号的情况下，突然向左转向，其船头碰撞“易迅”轮左舷尾部，致使“易迅”轮沉没和船员伤亡。“延安”轮疏于了望，未能保向保速航行，在临近“易迅”轮时，突然向左转向，违反了《1972年国际海上避碰规则》第五、七、八和第十七条的规定。据此，要求被告赔偿经济损失2917728美元。被告辩称：本公司所属“延安”轮驶往日本黑崎港途中，以12.5节航速，真航向103°到达34°28'N、122°32'E海面时遇“易迅”轮，保向保速航行。当两船相距0.5海里时，发现“易迅”轮仍未让路，即改航向95°行驶。此后，又见到“易迅”轮在未发出任何声号的情况下，突然向右大幅度转向，致使“延安”轮船首碰撞“易迅”轮左舷，使“延安”轮首部严重受损。“易迅”轮严重疏于了望，造成两船碰撞的紧迫局面，采取避让措施过晚，违反了《1972年国际海上避碰规则》第五、八、十六和三十四条的规定，原告应负碰撞的主要责任。并反诉要求原告赔偿3700000美元。【审判】天津海事法院经审理查明：原告所属巴拿马籍“易迅”轮，系远洋运输货轮。该轮于1989年7月8日载货2519.86吨，自中国天津新港驶往目的港香港。

7月10日12:00时许,该轮卫星导航船位为 $34^{\circ}46'N$ , $123^{\circ}05'E$ ,以真航向 $178^{\circ}$ ,约9.5节速度航行。至1341~1355时许,该轮值班驾驶员发现右舷前方向东航行的“延安”轮,方位约 $80^{\circ}$ ,距离4~6海里。14:05时许,两船距离缩小至1海里左右,“易迅”轮仍未主动采取避让措施。14:07~14:08时,两船相距0.5~0.6海里,碰撞紧迫局面已形成之际,“易迅”轮才将自动操航改为人工操航,在未与“延安”轮联系的情况下,采取右舵 $10^{\circ}$ ,继而再向右转向 $10^{\circ}$ ,约1分钟后回舵,以小角度右舵避让航行,直至14:10时许两船碰撞。被告所属巴拿马籍“延安”轮,系远洋运输货轮。该轮于1989年7月9日载货11571吨,自中国连云港驶往目的港日本黑崎港。7月10日12:00时许,该轮船位为 $34^{\circ}28'N$ , $122^{\circ}32'E$ ,以真航向 $103^{\circ}$ ,约12.5节航速航行。13:40时许,“延安”轮发现左舷方保向保速向南行使的“易迅”轮,方位约 $40^{\circ}$ 。14:08时许,两船相距约0.5海里时,碰撞紧迫局面已形成之际,“延安”轮拟从“易迅”轮船尾通过,并将自动舵航向 $103^{\circ}$ 改为 $95^{\circ}$ 。在碰撞将发生时,才改为人工操舵,并采取左满舵、停车、倒车措施,但为时已晚。14:10许,“延安”轮船首部碰撞“易迅”轮左舷船尾机舱部位,造成“易迅”轮机舱和住舱进水下沉,其轮机长陈越春随船沉没;“延安”轮船首部和左舷船尾及右舷中部船体受损。碰撞地点为 $34^{\circ}22'N$ , $123^{\circ}02'E$ 。“易迅”轮其余船员均登上“延安”轮。两轮船员在出事海域尽力搜寻陈越春未果后,“延安”

轮恢复原航线，开往目的港日本黑崎港。碰撞发生前后，出事海域海面轻浪，流向180°，流速1.5节；天气阴，多云，东南风3~5级，能见距离约10海里。天津海事法院因“易迅”轮、“延安”轮注册登记同属巴拿马籍，确定本案应适用巴拿马共和国法律。但经通知当事人提供，至开庭时双方当事人未能提供，法院也未能查明。经征得双方当事人同意，天津海事法院决定适用法院地法为本案的准据法。根据《中华人民共和国民法通则》第一百一十七条第二、三款，第一百一十九条、第一百三十四条第一款、第一百四十二条第三款和中华人民共和国交通部关于船舶碰撞赔偿的有关规定，并参照国际海损赔偿的习惯作法，天津海事法院审核认定，原告可列入本案赔偿范围的损失项目和费用有：

（一）、1989年7月10日时，“易迅”轮的船价920000美元；（二）、停止营运后租金损失62825.40美元；（三）、沉船时油料物品等损失29013.59美元；（四）、人身伤亡的费用100350.58美元；（五）、船员工资和遣返费用36624.75美元；（六）、船东赔付船员个人财物损失费14532.30美元；（七）、船东处理海事发生的交通、代理、通讯费用6849.43美元。以上共计1170196.05美元；（八）、以上费用利息223074.63美元。被告可列入本案赔偿范围的损失项目和费用有：（一）“延安”轮修船费145168.71美元；（二）“延安”轮检验费1451.43美元；（三）停止营运的租金损失67604.83美元；（四）船东为人身伤害支付的费用3869.88美元；（五）船东处理事故支付的代理、通讯及交通费用4

2 4 4 . 1 6 美元；（六）额外港口使费 2 1 4 5 . 9 1 美元。以上共计 2 2 4 4 8 4 . 9 2 美元；（七）以上费用利息 3 7 9 2 8 . 7 3 美元。天津海事法院认为：碰撞前，当两船处于互见交叉相遇状态时，原告所属“易迅”轮为让路船，被告所属“延安”轮为直航船。“易迅”轮自两船互见至发生碰撞，未能谨慎驾驶，正规了望，仅凭目测观察，对两船是否存在碰撞危险局面没有作出充分正确的判断。在紧迫局面形成之际，“易迅”轮本应及早大幅度地避让“延安”轮，但其采取避让措施较晚，又未能采取停车或倒车的避碰措施，仅以小角度转向避碰，从而导致碰撞的发生。“易迅”轮违背了《1972年国际海上避碰规则》第五条、第八条第一款、第十五条、第十六条、第三十四条第一款的规定。据此，原告应承担主要碰撞责任。“延安”轮在与“易迅”轮交叉相遇时，本应保向保速航行，但其疏于了望，在未判明“易迅”轮是否让路和未发出本船行动的任何信号的情况下，断然对在左舷的“易迅”轮采取左转向避让，促成两船碰撞的发生，这种避让措施显然是背离规则的避让措施，违背了《1972年国际海上避碰规则》第五条、第七条第二款、第十七条及第三十四条第一、四款的规定。对此，被告应承担次要碰撞责任。天津海事法院根据《中华人民共和国民法通则》第一百零六条第二款、第一百四十二条第三款之规定，并参照国际惯例，于1992年6月29日判决如下：（一）原告负60%的碰撞过失责任，承担本案经济损失993410.60美元；（二）被告负40%的碰撞过失责任，承担本案经济损失662273.73美元。（三）被告除全部承担自身经济损失数额外，应再赔付原告3

9 9 8 6 0 . 0 8 美元，并于本判决生效之日起三十日内一次汇给原告。逾期不付，则按《中国人民银行结算办法》之规定，每延付一日，加付万分之三的滞纳金。100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问  
[www.100test.com](http://www.100test.com)