

海上船舶碰撞(无接触)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\\_\\_E6\\_B5\\_B7\\_E4\\_B8\\_8A\\_E8\\_88\\_B9\\_E8\\_c27\\_32048.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/32/2021_2022__E6_B5_B7_E4_B8_8A_E8_88_B9_E8_c27_32048.htm) 【当事人名称】原告：

塞浦路斯斯达迪船务有限公司 被告：中海发展股份有限公司

【当事人一审诉辩主张】原告塞浦路斯斯达迪船务有限公司诉称：原告所属“吉米尼”轮（M.V.GE MINI）于1993年11月8日2032时过101灯浮进上海港黄浦江，2100时许右正横吴淞客运码头，发现在军工路江面有一艘出口船（即被告所属“振兴”轮）下行，2103时过蕴藻浜口，用VHF-6频道呼叫出口船，没有回答。驶至张华浜2-3泊时，“振兴”轮已过106灯浮，两船距约600米。这时，“振兴”轮突然左转，并且绿灯角度越来越大，船艏对张华浜6泊，整个船身横于航道上。“吉米尼”轮即鸣放一长声，后又鸣放两次一短声，同时又用VHF-6频道呼叫“振兴”轮，“振兴”轮又未回答。“吉米尼”轮正欲采取措施，但“振兴”轮又大角度向右转，红灯角度越来越大，其船尾离张华浜6泊只有30米左右，整个船体横在“吉米尼”轮船头。“吉米尼”轮为避免碰撞，在离张华浜5泊停靠船外档横距约20米时，与“振兴”轮在相距不到1米的情况下通过。接着，用左舵10度、左满舵使船体豁出，但受“振兴”轮车中叶水流的影响，船头左转很慢，以致于用前二也无效，整个船身被推向码头。当与张华浜6泊平行时，横距仅20米。“吉米尼”轮为了避免碰撞停靠在张华浜码头的拖轮和东海船厂码头的船舶，于2107时采取停车、快倒车以及抛双锚二节下水以拉住船舶。2110时船速基本拉停。但由于涨潮流及惯性的作用，船体触碰了停靠在张华浜7泊

的“海港19”轮，并由“海港19”轮触碰了张华浜码头，继而触碰了“货0903”驳、“海港6”轮和“黎明”轮。本起事故，造成原告及其他各方经济损失计931394.50美元和2698704.42元人民币。原告认为，本起事故由于“振兴”轮穿越进口航道，未正确使用VHF和声号，未按《上海港港章》的规定，超速航行，未给逆流而上的“吉米尼”轮让路。在形成紧迫局同后，未采取减速等适当措施，致使“吉米尼”轮被强大的车叶流推向岸边停泊的船舶，发生碰撞。“振兴”轮违反了《1972年国际海上避碰规则》及《上海港港章》的有关规定，应对此事故承担全部责任。据此，原告向本院起诉，请求法院判令被告赔偿上述损失及利息。被告中海发展股份有限公司辩称：1993年11月8日，被告所属“振兴”轮按章显示航行号灯，并显示试航信号驶离立新船厂游龙路码头，按章守听VHF并及时通报航行通告。航行中，“振兴”轮一直沿出口航道右侧行驶。2121时过106灯浮后，“振兴”轮避让小船安全通过，船长摆正船位继续航行。于2126时在张华浜3-4泊位处与“吉米尼”轮以左对左安全驶过。会船期间和会船之前，均未听见“吉米尼”轮鸣放任何声号。被告认为，原告所称2107时事故发生时与“吉米尼”轮会遇的应是航行在“振兴”轮之前的另一艘船“鹰祥”轮。故本起事故完全是“吉米尼”轮航速过快，判断失误，操纵不当所致，据此，请求法院驳回原告起诉。原告提供的证据有：1、“吉米尼”轮船长的“海事声明”，证明了“吉米尼”轮引航员当时的操纵情况；2、“吉米尼”轮引航员的“引航事故报告书”，证明了事故发生的情况；3、“鹰祥”轮引航员的情况报告，证明了事故发生的情况；4、“货0903”驳

、“海港19”、“海港6”轮海事报告，证明了事故发生的时间和地点；5、“吉米尼”轮航海日志、车钟记录簿摘录，证明了“吉米尼”轮的航行及操纵情况；6、“吉米尼”轮的租约及有关修理等费用帐单，证明了“吉米尼”轮的损失；7、原告与上海港张华浜装卸公司达成的清偿协议及上海港张华浜装卸公司收到赔款的证明，证明原告已赔偿了张华浜码头的损失；8、原告与“黎明”轮船东达成的清偿协议及原告的汇款单，证明原告已赔偿“黎明”轮的损失；9、上海港复兴船务公司起诉原告的起诉状，证明原告将赔偿“海港19”轮和“海港6”轮的损失；10、重庆长江轮船公司起诉原告的起诉状，证明原告将赔偿“货0903”驳的损失。

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)