

石狮信达船舶碰撞损害赔偿纠纷案 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__E7_9F_B3_E7_8B_AE_E4_BF_A1_E8_c27_32082.htm 一审法院：广州海事法院 原告（反诉被告）：花都市穗赤机运输有限公司。法定代表人：黄志波，经理。被告（反诉原告）：石狮市信达船运有限公司。法定代表人：郭清田，总经理。原告花都市穗赤机运输有限公司诉称：2000年3月19日，原告所属“赤机229”船从广州赤坭开往石井。1320时许，“赤机229”船航行至广州沙贝海附近水域，当该船沿其左舷岸边转入增士步河时，与被告所属“新华信”轮发生碰撞。“赤机229”船沉没，该船驾驶员何基柏溺水死亡。碰撞事故发生的主要原因是“新华信”轮没有及时发出会船信号，避碰措施不当。事后，被告方未采取积极的救助措施。被告应对该事故承担80%的赔偿责任。原告的损失包括船上财产损失、船舶修理费、船期损失、打捞费等共计228,350元。请求法院判令被告赔偿原告财产损失182,680元。被告石狮市信达船运有限公司辩称：原告所属“赤机229”船没有船舶国籍证书、所有权证书、防油污证书、最低配员安全证书，违反了《中华人民共和国海上交通安全法》和《中华人民共和国船舶登记条例》的有关规定；“赤机229”船船舶实际状况与检验证书记载不符，处于不适航状态；船员配备严重不足，船上唯一的船员没有合格的职务证书。该船作为让路船未尽让路船的义务，未尽量靠本船右舷航行，未使用安全航速，事故前盲目向左转向，没有采取有效的避碰措施，在操纵行为方面存在严重过失。被告所属“新华信”轮持有有效的船舶证书，船舶适航，按标

准定额配备合格船员，在装货港谨慎妥善地积载；在船舶操纵方面，尽量靠本船右舷航行，保持正规眺望，使用安全航速，并采取了有效的避碰措施，在事故中没有过失。原告对于碰撞事故应承担90%以上的责任。原告的诉讼请求没有事实和法律依据，应予驳回。被告另提起反诉称：碰撞事故发生后，被告所属“新华信”轮受损严重。被告委托泉州船舶检验局对碰撞造成的船舶损害进行检验，并委托惠安县东海船舶修造厂对船舶进行修理。被告支付修理费100,000元，船舶修理期间被告的营运损失为100,000元。请求法院判令原告赔偿船舶修理费、营运损失200,000元及利息（从2000年3月20日起至实际付款之日止，按中国人民银行同期流动资金贷款利率计算）；请求法院判令原告赔偿被告关于被告向何基柏的近亲属支付的超过其应承担比例部分的人身伤亡损害赔偿。原告对被告的反诉答辩称：碰撞事故造成“新华信”轮轻微损害，修理费不可能有100,000元。碰撞事故并未影响“新华信”轮的营运，被告并无营运损失。请求法院驳回被告的反诉请求。一审法院认定以下证据：“赤机229”系水泥货船，船籍港为广州五和。该船船舶证书记载船舶所有人为花都市穗赤机二队。2000年8月31日，广州市工商行政管理局花都分局赤坭工商所证实穗赤机二队已更名为花都市穗赤机运输有限公司。该船总长23.80米，型宽6.00米，型深1.60米，主机功率29.4千瓦，总吨位79吨，适航期至2000年7月6日。“新华信”系钢质货船，船籍港为泉州，该船船舶所有人为被告。该船总长44.23米，型宽8.40米，型深3.70米，主机功率220千瓦，总吨位299吨，适航期至2000年9月28日。事发时，“赤机229”船驾驶员何基柏一人在船上，何基柏船员服务簿记载职务为五等

驾驶。另据何基柏的《船员职务适任证书申请表》记载：其职务证书核定的航区为湖南内河，适任职务为五等驾驶，签发日期为1997年9月28日。“新华信”轮当班驾驶员郭新生持近岸航区200-1600总吨三副证书，船长卢顶枝持近岸航区200-1600总吨船长证书。2000年3月19日1300时许，广州珠江沙贝海附近水域，天气晴，东北风2级左右，能见度较好，涨潮。2000年3月19日，“赤机229”船自广州花都区赤坭开往广州石井。事故时装载石头约70吨。1320时许，该船航行至广州沙贝海附近水域，沿其左舷岸边慢慢转入增士步河。“新华信”轮于2000年3月16日自北海港运载白泥土开往目的地广州五河，3月19日1320时航行至广州沙贝海附近水域。船员陈朝云望时发现多艘船舶逆流航行，其中一艘驳船在“新华信”轮左前方约500米。陈朝云立即报告船长。“新华信”轮发出一长声警告，请该船注意，该船没有避让；“新华信”轮多次发出笛声，该船仍未避让。相距约100米时，“新华信”轮采取大幅度避让，急操右舵；距航道右岸约20米时，急操退车。1325时许，“新华信”轮船柱与“赤机229”船右舷发生碰撞。1327时许，“赤机229”船沉没。一审法院认为：本次碰撞事故中，两船均有过失。原告所属“赤机229”船未按照标准定额配备足以保证船舶安全的合格船员，驾驶员未持有合格的职务证书，其行为违反了《中华人民共和国海上交通安全法》第六条、第七条的规定。“赤机229”船仅有一人驾驶，没有保持正规望，随时注意周围环境和来船动态，以便对局面和碰撞危险作出充分的估计；其在潮流河段航行，没有尽可能沿本船右舷一侧航道行驶；作为逆水航行的让路船，未尽让路船的义务。其行为违反了《中华人民共和国内

河避碰规则》第六条、第八条、第十条第（一）项的规定。碰撞危险形成后，未采取有效的避碰措施，避免碰撞的发生。原告的上述行为是本次碰撞事故发生的主要原因。“新华信”轮作为直航船，未保持正规瞭望，随时注意周围环境和来船动态，以便对局面和碰撞危险作出充分的估计，在两船相距500米时才发现对方船舶；该轮作为顺流船与“赤机229”船对遇时，未谨慎考虑航道情况和周围环境，及早鸣放会船信号。其行为违反了《中华人民共和国内河避碰规则》第六条、第四十三条第（一）项的规定。被告的上述行为是本次事故发生的次要原因。一审人民法院依照《中华人民共和国民事诉讼法》第六十四条第一款的规定，作出如下判决：一、驳回原告的诉讼请求。二、驳回被告的反诉请求。本诉受理费5,164元，由原告负担；反诉受理费5,676元，由被告负担。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