

心得技巧之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\\_ti2020/34/2021\\_2022\\_\\_E5\\_BF\\_83\\_E5\\_BE\\_97\\_E6\\_8A\\_80\\_E5\\_c29\\_34581.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/34/2021_2022__E5_BF_83_E5_BE_97_E6_8A_80_E5_c29_34581.htm) 【案情】原告（反诉被告）：利比里亚易迅航运公司（TRADE QUICK - ER 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 S PANAMA）。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。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)