

# 远洋航运资料汇编

第四册

(船舶保险部份)



广州远洋运输公司航造处

分館

8503696

集美航專  
館竺圖書

U  
14

# 前 言

自1979年以来，我们编写印发了“船舶保险文件”，对各种保险案件进行了总结和报导，目的在于使我公司各轮及有关的船长了解案情的结果，并从中吸取教训。但该文件中系不定期即发的，在寄船途中不免有丢失的情况。为了更好地保存这些资料，我们选择了历年已总结过的有代表性的案件加以汇总，做为我司远洋航运资料汇编第四、五册（船舶保险部分）编印出版。书中还包括了兄弟公司已发表的部分保险案例、有关船舶的保险的文章、有关保险业务的规章、通知等工作文件。

我们希望通过这些案例及有关资料的阅读学习，能使我们的船员及有关工作人员对船舶保险业务、有关手续、经验教训等有较好的理解，并在实际工作中加以正确的应用，共同把保险工作做好，从而充分地维护我司的利益。

同时我们对被采用的文章的作者表示谢意，由于他们的文章而充实了本汇编的内容。

广州远洋运输公司 航运处

1983年

# 目 录

前言	广远航运处
〈一〉船舶保险与全损险	
海上保险的历史	李嘉华 (1)
浅谈海上保险制度的渊源	沈震国 (8)
保险责任与应注意事项	中国人民保险公司 (12)
船舶保险条款	中国人民保险公司 (30)
船舶战争险条款	中国人民保险公司 (34)
集装箱保险条款 (定期)	中国人民保险公司 (35)
集装箱战争险条款	中国人民保险公司 (38)
关于处理船舶保险责任范围海	
事案件分工协作暂行规定	中国人民保险公司 中国远洋运输公司 (39)
关于每年船舶保险费率调整办	
法的协议	中国人民保险公司 中国远洋运输公司 (43)
关于船代理支付船舶检验费应	
向保险公司追偿事的通知	中国远洋运输公司 (44)
关于船舶险油污险索赔时效规	
定的通知	中国人民保险公司 (45)
关于远洋船舶海损事故赔偿问题的	
复函	交通部港监局 (46)
关于冰区加费后的承保风险问	

题.....	中国人民保险公司	(47)
关于船舶承保手续的函.....	中国人民保险公司 广东省分公司	(48)
中国远洋运输公司的船舶保险及事故处理.....	袁丹	(49)
海事声明的实践.....	林均新	(66)
新会轮73年触礁全损案的保险索赔.....	史贤训	(71)
“六盘山”碰撞推定全损案总结.....	天远商务处	(79)
桂阴轮在阿拉伯河口锚地遭炮击伤案.....	广远航运处	(90)
嘉陵江轮被两伊战火击毁推定全损案.....	广远航运处	(91)
阳春轮在阿拉伯河被炮火击毁推定全 损案.....	广远航运处	(92)
牡丹江轮开平轮因两伊战争宣布推定 损案.....	广远航运处	(93)
西江轮实际全损案.....	广远航运处	(95)
<b>〈二〉船舶碰撞</b>		
关于船舶互碰案我方船情况不得向对 方任何人泄露的通知.....	广远航运处	(97)
对外船期索赔标准的通知.....	交通部远洋运输局	(101)
有关海上船舶碰撞的一些法律与英国海事诉 讼程序.....	李嘉华	(102)
关于海船船舶所有人责任限制的国际 公约.....	张常临 译	(109)
船舶所有人(船东)责任限制.....	蔡覃生	(119)
船舶发生碰撞时船东责任限制的赔 偿计算方法.....	上海海运学院 远洋系资料室	(138)

谈扣船、管辖权、船东责任限制问题·····	广远航运处(146)
关于船东责任限制金额的计算方法·····	广远航运处(153)
船舶碰撞·····	曹惠亮(158)
漫谈船舶保险中的“四分之四碰撞责任”	
附加险·····	史贤训(206)
介绍昆山轮与碧洋丸碰撞案·····	丁延(214)
在中国解决的一起碰撞案·····	丁延 译(222)
“南洋”轮与“士打高雅”轮的碰撞案·····	丁延(227)
碰撞事故海事报告应包括哪些内容? ·····	天远商务处(236)
介绍一个碰撞案例·····	丁惠琪(241)
“总统号”油轮碰撞黄岛油码头案·····	丛建良(244)
浪损不属船壳险碰撞责任范围·····	蔡覃生、曾祥威(248)
由领航员负责的一起船舶碰撞案件·····	史贤训(251)
受风走锚碰船可以免责吗? ·····	史贤训(266)
碰撞案间接损失的处理原则·····	史贤训(271)
扣船与担保·····	史贤训(274)
扣船时扣船方是否须提供担保·····	于是成(278)
船舶碰撞案的船期损失·····	张永坚、侯志亨(285)
关于统一船舶碰撞的若干法律规定的	(289)
国际公约良好天气情况下碰撞事故·····	史贤训 译(293)
双方都有同样过失的碰撞·····	史贤训 译(296)
两艘什货船在多佛尔海峡碰撞·····	史贤训 译(299)
ZAGLEBIE DABROWSKIE	
轮与 GARDENCITY轮碰撞案·····	史贤训 译(302)
两艘油轮之间的碰撞·····	史贤训 译(305)

- 一方负全部责任的碰撞……………史贤训 译(307)
- 美国改变船舶互有过失碰撞责任的赔偿原则 (310)
- 高频电话引起的碰撞案……………吴飞(312)
- 从化轮碰CHEUNG CHAU 船长
- 不报公司案……………广远航运处(316)
- 转发天远“金平”轮与意大利挖泥船碰
- 撞案海事诉讼情况介绍……………广远航运处(317)
- 虎林轮在苏伊士运河碰MARABU
- PORR 轮案……………广远航运处(333)
- 南平轮与苏联籍RUBEZHONE 轮在亚
- 历山大港碰撞案……………广远航运处(335)
- 玉林轮在英吉利海峡碰ANGLO 轮案……………广远航运处(341)
- 智海/战斗30大连港外碰撞案……………广远航运处(354)
- 承德轮与DIMITPIS P·LE MOS 轮
- 在香港碰撞案……………广远航运处(361)
- 黑龙江轮在苏丹港碰伤FRANZ
- STENZER 轮案……………广远航运处(363)
- 建昌轮走锚与KOTA CAHAYA 轮
- 相碰案……………广远航运处(364)
- 益都轮/鲁荣渔 O153 轮 碰撞案……………广远航运处(366)
- 甬江轮利物浦擦碰BENYA RIVER
- 轮案……………广远航运处(371)
- 武昌轮和鹿川丸轮碰撞案……………广远航运处(373)
- 平海轮在康斯坦萨碰伤黄海轮案……………广远航运处(376)
- 图门江轮长江口碰渔船案……………广远航运处(377)
- 惠阳轮与UNION HAMBURG 轮案……………广远航运处(379)

- 田林轮与“埔港拖 111”碰撞案……………广远航运处(380)
- 杨林轮在伦敦船闸口碰驳船系缆案……………广远航运处(381)
- 菱湖轮在对马海峡与“沪渔423”轮碰  
撞案……………广远航运处(382)
- 济宁轮碰伤“桂驳5006”案……………广远航运处(384)
- “嘉海”轮在日本沼岛灯台附近碰“双  
和丸”案……………广远航运处(385)
- 巢湖轮走锚碰GOLDENFELS轮案……………广远航运处(387)
- 图门江轮黄埔碰驳船案……………广远航运处(390)
- 德荣海轮挤翻致沉系缆艇DIANE案 ……广远航运处(393)
- 常德轮在黄浦江内勾断过江电缆案……………广远航运处(394)
- 桃林轮碰伤BIRKENHEAD港系缆桩  
案……………广远航运处(396)
- 甬江轮碰伤鹿特丹岸吊案……………广远航运处(397)
- 松林轮碰上海码头案……………广远航运处(398)
- 嫩江轮碰伤安特卫普船闸案……………广远航运处(399)
- 永宁轮碰伤新港码头案……………广远航运处(400)
- 惠阳轮碰化肥厂码头装卸机案……………广远航运处(401)
- 长明轮碰长江口灯浮案……………广远航运处(403)
- FANCY RIVER轮碰伤“苍山”轮案……………广远航运处(404)
- 永昌轮被HAE DUCK NO. 1 轮  
碰撞案……………广远航运处(409)
- 康苏海轮被PENNSYLVANIA SUN  
轮碰撞案……………广远航运处(416)
- 玉春轮被PROVIMI STAR轮碰撞案……………广远航运处(417)
- 正阳轮被TIRGUFUMOS轮擦碰案……………广远航运处(419)



# 海上保险的历史

李嘉华

保险是在财产私有制产生之后，随着生产和贸易的发展而逐渐发展至今日的形式的。各类保险中，最早、最迅速发展起来的是海上保险。

## 1. 共同海损是海上保险的萌芽

公元前二千年，地中海范围内已有广泛的海上贸易活动。由于船舶构造简陋，抵御海上风浪的能力薄弱，航海是一种很大的冒险。要使船舶在海上遭遇风浪不致倾覆，最有效的抢救办法是抛弃部分货物，减轻船的载重量。为了使被抛弃的货物能从其他得益各方获得补偿，当时在地中海航海商人中间有一个共同遵循的原则——“一人为大家，大家为一人”。这个原则后来于公元前九百年左右在腓尼基人居住的罗得岛（位于地中海濒临小亚细亚南岸的一个海岛）上制定的罗地安海商法中被采用并正式规定为：“凡因减轻船只载重投弃入海的货物，如为全体利益而损失的，须由全体分摊归还”。这一共同海损分摊原则可以说是海上保险的萌芽。

## 2. 船舶抵押借款是原始形式的海上保险

希腊大哲学家亚里士多德（公元前三八四年——三二二年）曾将当时的大规模商业分为三类——造船、运输和放款。海上贸易的发达，带来了船舶抵押借款和货物抵押借款

制度。这种借款，在公元前八百年——七百年起已很流行，而且从古希腊经罗马至中古时代是一直盛行不衰。在古希腊时代，雅典曾有船舶押款交易所。这种借款是最早形式的海上保险。

船舶抵押借款 (BOTTMRY) 最初起源于船舶航行在外急需用款时，船长以船舶及船上货物向当地商人抵押借债，提供继续航海资金。由于航海在当时是一种很大的冒险，所以这种押款所采取的办法是：如船舶安全到达，本利均须偿还；如果船舶途中沉没，债权即告消失。即债主承担了船舶航行安全的风险，因此，它的利息就要比一般借款高得多，这种高出一般利息的部分，实质上就是最早形式的海上保险费。在罗马皇帝查士丁尼编纂的法典中（公元五三三年）对船舶抵押借款的利息限制为12%，而对一般借款的利息限制为6%，法律容许船舶抵押借款的利息高过一般借款的一倍，是承认在船舶抵押借款的利息中包含有保险费。当时，这种借款除掉收取较高的利息外，还有一些附加规定，如船舶航行不得无故延迟、绕航以及在到达目的港卸货前必须清偿借款等。

船长在用船舶作押而借款时，也有将货有包括在押品之内的。但也有单用货物抵押的。货物抵押借款 (RESPONDENTIA) 的办法与船舶借款相同，船舶沉后，借款等于预先支付了赔款。

### 3. 意大利是现代海上保险的发源地

十字军东侵以后（十一世纪末时），意大利城市商人控制了东方和西欧的中介贸易。在经济繁荣的意大利北部城市商人之间，已经出现有类似现代形式的海上保险。这些商人和

高利贷者将他们的贸易、汇兑票据与保险的习惯做法带至他们足迹所到之处。最初，贸易掌握在意大利商人之手，保险亦只在他们之间进行（在伦敦至今仍是英国保险中心的伦巴街，是由于当时意大利伦巴第商人聚居而得名的）。至十四世纪以后保险才在西欧各地的商人间开始流行，例如在佛兰德尔羊毛贸易中心——布鲁日，商人在1310年成立保险商会，订立了海运货物运输保险的费率。

#### 4. 现代形式的海上保险始于十四世纪

现在世界上发现的最古老的保险单是一个叫乔治·勒克维伦（GEORGIUS LECAVELLUM）的热那亚商人在1347年10月23日出具的一张承担“圣·克勒拉”号从热那亚至马乔卡的船舶航程保单。这一保单的措词类似一种虚设的借款，它规定船舶在安全到达以前，借款人（即保险人）承担风险及负责还款；船舶在六个月内安全到达，则借款契约即告失效。保单并没有订明保单人所承担的风险。

当时的保险单是同其他商业契约一样，在地中海贸易城市是全由专业的撰状人草拟的，撰状人在当时的商业活运中地位十分重要，十三世纪中叶在热那亚一地就有二百名这样的撰状人。据十五世纪一个意大利律师的调查，1393年在热那亚一名撰状人草拟了八十多份保险单，可见当时海上保险已相当发达。由于海上保险的国际性，撰状人所草拟文件的用词及格式基本上是差不多的，并不断地根据实际需要进行修改。至1397在佛罗伦萨出现的保险单已经出现承保“海上灾害、天灾、火灾、抛弃、王子的禁制、捕捉”等字样，它已开始具有现代保单的内容。

#### 5. 资本主义的发展促进了保险的立法

资本主义的产生，引起西欧各国对海上航路的探寻。十五、六世纪新航路的开辟，使欧洲商人的贸易范围空前扩大，海上保险也得以迅速发展。带来的是有关保险的纠纷也相应增多，这使国家有必要来制定法令对其加以管理，并对其做法加以统一规定。1435年巴塞罗那制定法令，它的目的是防止欺诈及给予本国船东优先待遇。1468年威尼斯订立关于法院如何保证保单实施及防止欺诈的法令。1523年佛罗伦萨总结了以往的海上保险做法，制定了一部比较完整的条例，并规定了标准保单格式。

在美洲新大陆发现后，贸易中心渐渐地从地中海区域转移至大西洋沿岸，西班牙、法国、英国以及北欧城市进入世界贸易发展阶段。1556年西班牙国王腓力二世颁布法令对保险经纪人加以管理，确定了经纪人制度，规定经纪人不得在保险业务中认占份额。这一法令适用于西班牙的尼德兰属地，但不适用尼德兰的安特卫普。安特卫普于1563年通过法令，法令分两部份，第一部是航海法令，第二部是海上保险及保单格式。海上保险法令主要是防止欺诈赌博，并规定了保险应按照安特卫普交易所的习惯做法。这一法令及安特卫普交易所的习惯为欧洲各地所采用。

## 6. 海上保险在英国的发展

十六世纪以前，英国的对外贸易为外国商人所控制，对东方国家和北欧各国的贸易分别操纵在威尼斯和汉萨同盟的商人手里。从1554年起英国商人从国王获得特许，组织贸易公司垄断经营海外某一地区的商业。从此，对外贸易由英国本国商人自己经营，由于当时与尼德兰商人特别是安特卫普商人的交往密切，他们采用尼德兰商人在贸易、兑换与保险业

务上的做法与制度，并建立起类似安特卫普交易所那样的交易所（皇家交易所），用以代替由伦巴第商人开始并沿袭下来的一日两次在伦巴街露天进行交易、兑换与保险的习俗。

1575年由英国女王伊丽莎白特许在伦敦皇家交易所内设立保险商会，办理所有保险单的登记，并参照安特卫普法令及交易所的习惯制定标准保单。1601年她制定了英国第一部海上保险法律，在它的前言中指出，用保险的办法由多数人来分担不测事故所致的损失较之由不幸的船东或商人来单独承担要优越得多，明确地阐明了海上保险的意义与作用。一法案规定了在保险商会内设立仲裁庭，以解决海上保险纠纷案件。

十七世纪资产阶级革命为英国资本主义发展扫清道路。大规模的殖民掠夺，使英国日后发展成为占有世界贸易和航运业垄断优势的殖民帝国。这给英国商人开展世界性的海上保险业务提供了有利条件。商人要求政府给予特许设立垄断的专营海上保险的公司组织。至1720年英王给“皇家交易”及“伦敦”两家保险公司经营海上保险的专利。其他公司或合伙的组织不得经营海上保险业务。

在欧洲，因为海上保险一直是商人及金融高利贷者兼营。商人要投保，就得分头找寻承保商人。特别是在国外的商人要投保更加困难。因此，保险经纪人就应运而生。在伦敦最初是由那些在皇家交易所附近的商人，或是交易所内的管理人员兼营经纪人业务，兜揽与代客办理保险业务，成为被保险人与保险人之间的媒介。经过不断发展，保险经纪人已成为一个专门职业。至今已为英国保险业中不可缺少的一

支力量。

## 7. 劳合社

劳合社是劳埃德咖啡馆演变发展，成为现今世界上最大的保险垄断组织之一。十七世纪在英国伦敦，商人经常聚集在咖啡馆交换航运消息，进行交易。约在1688年爱德华·劳埃德开设了一家咖啡馆，因为它的附近都是些与航海贸易有关的单位如海关、海军部等，因此，它成为经营远洋航运的船东、商人、经纪人、船长以及银行高利贷者经常会晤的场所。当时，通讯落后，航运消息经常误传。正确可靠的消息对商人来说是无价之宝。劳埃德咖啡馆在1696年出版了一份单张小报——《劳埃德新闻》（LLOYD'S NEWS）每周出版三次，着重报道它的主顾感兴趣的海事航运消息，并登载要在劳埃德咖啡馆内进行拍卖的船舶广告。虽然这份小报只出了七十六期，但劳埃德咖啡馆已经成为航运消息的传播中心，并为经营海上保险的商人以及经纪人开展业务活动提供了有利条件。1720年海上保险由两家特许专利公司经营，但它并不影响个体保险人的继续经营。大约在1734年劳埃德咖啡馆又出版《劳合动态》，开始时是每周一期，1741年改为每周二、五出版，后改为日报，至今该报仍在出版，成为英国历史最久的现仍在出版的报纸之一。从那时以后，劳埃德咖啡馆为海上保险承保人及经纪人经营保险业务的中心。随着海上保险业务的日益发展，在劳埃德咖啡馆接受保险业务的商人虽仍然各干各的，并各自对其承保的部分负无限责任，他们为了经营的方便起见，由79个保险商人组织起来每人出资100英镑，选出委员会另觅新址专门经营保险，从此以后，它成为专营海上保险的保险人组织。海上保

险不断发展，劳埃德保险人的队伍日益扩大，影响也越来越大。至1871年由议会通过法案正式成为一个社团组织。至今日它的保险人成员已超过一万。

## 浅谈海上保险制度的渊源

沈震国

海上保险制度是历史最悠久的保险制度。它究竟从何时在何地开始，已无从稽考了。海商法学者们对古希腊，罗马以及泰西中古代时的航海习惯和海事案例进行了详尽的考证和研究，发现了与海上保险有明显类同的船舶押款（Bottomry loans）和货物押款（Respondent loans）等制度。而且还进一步认定，这二种制度虽是海上保险制度产生以前的海上习惯，但它们与海上保险制度的产生关系非常密切，它们是海上保险制度的渊源。

据有文字可查的史料证实，船舶押款制度的采用亦属甚早。古希腊大哲学家亚里斯多德（Aristotle, 384—322, B.C.）曾将当时大规模的商业分为三类，即造船、运输、放款。而所述的放款是以船舶押款为重要内容的。按格劳梯士所著的《古希腊在工作》（Glotz, “Ancient Greece at Work”）一书中所介绍，此项船舶押款制度在公元前第六、七世纪已经流行了，故亚里斯多德在公元前第四世纪的著作已经可以专门论述了。船舶押款是当船舶在外埠遇难时，由船主开始订立，船主以债务人地位向当地富商巨贾借得一定数额的款项，供船舶继续航行之用。如果船舶安全到达目的地，船主必须向债主偿还本利全数；倘若船舶在中途沉没，则船主免除偿还



本利之责。这种船舶押款制度对债主来说实在是一种极大的风险，因此当时采用的船舶押款的利息是很高的。例如，在战争期间，波斯普鲁士 (Bosphorus) 至比雷埃斯 (Peiraeus) 数目单程的押款利息就高达  $\frac{1}{2}$  厘半。倘若往返双程的押款，则利息得增至  $\frac{2}{3}$  之数。又如，船舶驶往黑海 (Euxine) 与亚得利亚海 (Adriatic) 之间，订立押款者须付十分之巨的利息。

拿这种船舶押款制度与现代海上保险制度相对照，我们不难发现下述这些在押款中的主体和客体已经初步构成了海上保险制度的雏形：商人——债主 = 保险人 (insurer)；船主——债务人 = 被保险人 (insured)；被抵押的船舶 = 保险标的物 (subject matter insured)。而所不同的是充作标的物的船舶如果遭到危险时，它应得的赔款（即押款的本金）已由被保险人（船主）先期取去；应付的保险费（即押款的利息），在船舶沉没时使保险人（债主）无从收取了。值得注意的是，这种船舶押款制度一般都规定：船主在订立此项押款时，必须对于押款之物——船舶有金钱利益的存在。即船舶安全到达就有利益；船舶沉没则蒙受损失。这一规定与我们现在通常所讲的保险契约三大关键因素之一的保险利益 (insurable interest) 的关系是多么相似！

这种船舶押款制度开始流行在希腊，后经罗马及中古时代仍继续流行。在希腊时代，在雅典城曾设有船舶交易所。在罗马时代，杰斯丁皇在公元五八三年曾颁布过法令有限制此项押款利息为百分之十二的规定。在第十三世纪至第十四世纪雄踞北欧的汉萨同盟 (Hanseatic league) 对于订立船舶押款规定：除非取得货商的同意，船主押款只得以其自

己的利益部分为限。凡此种说明了这种押款制度的流行决不是一朝一夕的事。只是到了近代交通发达以后，船舶在外埠遇险时，船主需款因通讯便利和代理制度的建立，不再像以前那样困难了，因此这种船舶押款制度才逐渐被淘汰了。但是它的高利息等于保险费，借款本金等于预付赔款以及需有类似保险利益的规定等等，确实为沿用至今的海上保险的船舶保险制度建树了较具体的轮廓。它对海上保险的创立和发展的作用是不言而喻的。

关于货物押款制度，实际上与船舶押款制度属同类性质的制度，后者是以船舶充作借款的抵押品，而前者则是以船舶所载的货物充作抵押品。除此不同点外，其他诸如高利息的索取，偿还条件以及必须具有保险利益的规定，无一不与船舶押款相同。考究这种货物押款制度的产生，海商法专家对此亦众说不一。有的说在公元前第七第八世纪时，罗第士海商法（RHODIAN SEA—LAW）中已有述及；有的则认为它是与船舶押款制度同时产生的。笔者亦倾向赞成后一种看法。因为船主在商订此项押款时，可资充作抵押品的除了船舶以外，还有其所运载的货物，所以两者同时发生的可能性是极大的。

上述押款制度自产生以来，经罗马时代及中世纪，到了第十八世纪时，在好望角一带的商业中极为风行。但当时一个比较突出的问题是，这种押款制度已经可以置保险利益限制予不顾了，因而那种近似赌博的押款亦风靡一时，屡见不鲜了。一直到了英王乔治二世时，又颁布法令加以制止，法令规定：凡往返印度间的贸易在设定此项押款时，必须有对船舶或货物的真实权利为条件。这是使押款制又注重保险

利益的一个新开端。

综上所述的两种押款制度，确与后来的海上保险制度深有渊源，它们已将我们至今仍流行的船舶保险和货物保险方法的主要型格树立备至，就好象人类由类人猿进化而来一样是一个毋庸置疑的事实。

最后，笔者想作一点说明：严格地讲，上述两种押款制度只是海上保险制度的渊源之一。因为，还有其它习惯和制度也是海上保险制度的渊源。譬如共同海损制度，它亦是海上保险产生以前已经流行的海上习惯，而且至今还完好地存在于现代海上保险制度之中。本文不打算对此作进一步阐述。

# 保险责任与应注意事项

## 中国人民保险公司保险责任

目前保险公司承保船舶险的责任范围

### (一) 承保险别

船舶保险分为全损险和综合险。

全损险的范围是由于：(一) 自然灾害或意外事故；(二) 船壳和船舶机件的潜在缺陷；(三) 船长、船员、引水人员或修船人员的疏忽原因造成被保险船舶的全部损失（包括实际全损和推定全损），保险公司负责赔偿。

综合险的责任范围是由于：

(一) 自然灾害或意外事故；(二) 船壳和船舶机件的潜在缺陷；(三) 船长、船员、引水人员或修船人员的疏忽原因造成被保险船舶的全部或部分损失保险公司均负责赔偿。综合险还包括由于上述原因引起的下列责任和费用。

1. 共同海损分摊。指发生危及船、货共同安全的事，经过抢救脱险、船舶应摊付的各项共同海损损失和费用，例如船舶搁浅以后，为了倒车起浮造成船舶主机或尾轴的损失和救助费用等。

2. 碰撞责任。是指由于发生碰撞事故，被保人对被碰撞财产的所有人应负责赔偿的财产损失及费用（包括被碰撞的船舶及所载货物、船坞、码头或其他固定建筑物的损失、

延迟、丧失使用和救助费用)在国际船舶保险条款中,对船舶的碰撞责任有的保险公司仅负责四分之三,其差额四分之一由船东自己负责,有的仅负责碰坏浮动物体,不负责碰坏固定的物体。人保公司是负责四分之四责任,即发生碰撞事故以后,被保险人应向对方赔偿的全部损失都由保险公司负责,包括碰坏码头或岸上建筑物,但赔偿金额以不超过保险船舶的保险金额为限。

3. 救助费用。包括船舶发生保险事故由第三者进行抢救支付的救助费用 (Salvage charge)。和被保险人自行施救而支付的费用 (Sue and labour charge)。例如船舶在航行途中突然失去航行能力或发生搁浅经本身努力,或请第三者前来救助。如果这项费用是由船舶所有人自行支付的,习惯上称为施救费用。如果救助措施系由第三者采取,所需支付的费用称为救助费用。为了简化起见,目前我公司船舶保险单中对这些费用统称为救助费用。

4. 向第三者追偿的费用,为确定保险责任范围内的损失而支付的合理费用及船舶搁浅后检验船底的费用。

保险公司还承保战争险。战争险责任范围,主要由于战争、敌对行为或武装冲突造成的损失或因此而引起的拘留、扣押、没收或封锁的损失,保险公司负责赔偿。敌对行为和武装冲突包括帝、修、反的侵袭,帝、修、反之间的自相争夺,被侵略国家的正义反抗,以及一些国家内两个军事集团之间的斗争等等。

根据中国远洋运输公司实际需要,我国远洋船舶投保全损险附加共同海损分摊,四分之四碰撞责任,搁浅、触礁的部份损失,救助费用和战争险。对油轮还加保油污及其他保

赔偿责任。

## (二) 除外责任

船舶投保船舶险并不意味着在发生事故时的一切损失，都由保险公司负责赔偿，保险公司除根据承保责任范围予以负责外，对保险公司不予赔付的损失称为除外责任。在条款中作了明确的规定：

1. 由于船舶不具备适航条件所致的损失，保险公司不负赔偿责任。因为船舶发生损失由保险公司事后补偿，这还是消极办法，最主要的是被保险人应根据发展经济、保障供给的总方针积极做好船舶的防护、维修和保养工作，随时注意保持船舶的适航性，这样不仅可以使船舶经受住海上航行时恶劣气候的袭击，减少船舶的损失，而且可以延长使用年限。因此，保险公司有这项规定主要是为了使船东重视船舶的适航性，这从减少国家财产的损失是有积极意义的。除了船方必须具备合格的适航证书外，还要看船舶是否确实具备适航性。船舶发生下列情况即可称为不具备适航性：(1)船体强度不足或船身或机器有严重缺陷；(2)主要船员配备不全；(3)材料、给养或燃料不足；(4)最低限度的导航设备不全。因此，每航次开始前船公司应注意使自己的船舶具备适航性，否则因此发生的损失保险公司可以根据条款规定不负赔偿责任。

2. 船东疏忽或恶意行为所致的损失。

不论船舶是否投保船舶保险，船东或船东的代表都应尽最大的努力爱护和维修船舶，以避免事故的发生。因此，保险条款中规定由于船东及其代表疏忽或恶意行为造成的损失属于除外责任。但由于船长在航行中的疏忽所致的损失，例

和碰撞和触礁，保险公司还是负责的。

3. 船舶的正常维修、油漆船底费用和本身磨损或锈蚀。船舶在正常的航行期间，即使并未遇到任何事故，机件也会遭受不可避免的磨损，船底长期受海水侵蚀，需要定期油漆。另外船舶管理当局规定船舶必须定期检修，这些费用均属于船舶维修的正常开支，不属于保险责任。

4. 滞期费用和间接费用。如果船舶发生搁浅、触礁的部分损失需入坞修理，在修理期间因船舶不能使用而带来的营业上的损失，也不属于保险责任。

5. 清理航道的费用。船舶沉没发生全损，如果沉没的地点在港口附近的航道中，有关当局可能责成船舶所有人打捞沉船以清航道。这项清理航道的责任和费用属于除外责任。

### (三) 特殊规定

1. 关于免赔额 根据保险单、条款规定，由于触礁、搁浅造成的船舶部分损失均应按每一航次扣除保险单规定的免赔额（航次是指从起运港装货时开始至最后目的港卸货时止并包括目的港停泊时间在內）。免赔额的规定是为了减少船方和保险人之间处理小额赔款案件的手续，保险公司船舶保险条款中所订的免赔额是绝对免赔额(Debutctible Franchise)，船舶发生部分损失在免赔额以内者不予赔付，在免赔额以上者，扣除免赔额后赔付。例如绝对免赔额为500镑，发生搁浅损失为2千镑，保险公司只赔1500镑，但对全部损失，共同海损分摊、救助费用等的赔付，都不扣除免赔额。

2. 关于航行区域 为了避免特殊的风险，对承保船舶的航行区域有航行条款的限制，规定某些地区不能驶入或

在一定时间内某些地区不能驶入。我们对被保险的船舶，保单上规定航行区域为世界各地，没有航行条款的限制，但鉴于我远洋船舶，经常航行于波罗的海，而波罗的海斯德哥尔摩、塔林一线以北系在北纬59度以北，一般在每年十一月十五日到翌年五月五日为止为冰冻季节，海上为冰层复盖，船舶航行要遭遇碰撞流冰等特殊危险，因此除非具有加强结构适航于冰区之船舶，在此期间则有被冰碰坏船体、打坏车叶尾舵之风险，同时又有引起共同海损分摊和救助费用支付的可能。故我们规定，凡被保险船舶在冰冻季节驶入上述地区应事先通知保险公司，保险公司认为必要时可加费承保。至于其他冰区目前暂不规定，将来视需要时由保险公司另行规定限制条款。

### 3. 退费

(1) 被保险船舶在保险期限内出售或转让时，保险责任即告终止，保险费按日比例计算退还给被保险人。

(2) 船舶在一个港口连续停泊达30天以上者，不论船舶在这一时期内有无装货、卸货或是否进行修理，停泊期间的保险费，均按日比例计算以50%退还给被保险人。在港内移泊、更换码头等之船位移动，仍可作为连续停泊处理。

## 发生保险责任内事故时应注意的问题

(一) 碰撞事故。船舶发生碰撞主要有下列三种情况：

1. 单方面过失责任，包括我船碰撞他船，碰撞其他建筑物等属于我方过失责任或他船碰我船完全属于对方过失责任。



2. 双方都有共同过失引起的碰撞，双方按过失程度比例负责。

3. 不可抗拒的因素所致的碰撞，例如在台风季节，虽然船舶下锚升火，并已作好防御准备，但是由于台风袭击，船舶互撞，经证明没有人为的过失时，碰撞船舶对被碰撞船舶不负赔偿责任，双方损失自负。因此船舶发生碰撞后，我们必须根据实事求是的精神，分别不同情况予以处理。目前国际上对船舶碰撞一般采用一九一〇年布鲁塞尔各海商国家所签订的统一船舶碰撞若干法律规定的国际公约办理（译文见附件）船舶发生互撞事故双方可能都遭受损失，在一般场合，责任应由双方共同负担，即通称“双方共同负责碰撞责任”。对于我方应负的责任要实事求是的予以承认，并向对方船舶提供一定担保。对于对方应负的责任要切实弄清，并要他们向我船提供一定的担保。至于双方各应承担的过错成数，有的不是一时就能划清，有待日后核实肇事的具体情况，由双方或其代表进行协商仲裁或者通过法院判决，才能最后定局。因此，发生事故时的具体情况和原因应及时做出详细记录，并取得有关方面的证明材料。事故发生后我船应注意以下事项：

(1) 发生碰撞事故时船长应立即将事故情况详细报告船公司，船在国外应先以电报报告，船在国内应以长途电话报告，后以书面详细报告船公司，船公司应及时与当地保险公司联系，共同研究统一对外。

(2) 提出书面通知。在碰撞事故发生后，我船方应争取主动首先通过代理向对方船长提出书面通知要求对方予以确认；如碰撞责任完全在对方船舶时，一定要对方船长签字

确认；如双方都有责任时，也可接受对方有保留的接受本通知。当然，对方也会有同样的行动，如果对方船舶送来书面通知，要我船承担全部责任时，只有在我船过失责任，已无可争议的情况下我船只一般承认责任，对损失状况应注明按双方或我方检验师报告为准。此外，根据一般做法，可在对方通知书上批注拒绝承担责任。或采用有保留地接受本通知，对造成碰撞事故的实际情况，待进一步核实。以后向对方船舶提出书面抗议，说明对方在碰撞中责任，并保留我向对方索赔的一切权利。如对方态度不好还可酌情采取必要的法律手续。

(3) 要做好出事过程的详细记录，做好出事报告。航海日志、机轮日志摘要均应有真实的详细纪录，日后关于双方责任的划分不论经过何种形式，都需从发生事故当时具体情况为依据，因此船长应尽量做好各项记录，包括船舶碰撞当时的海域气候情况、风向、强度、水流方向及速度、能见度如何，发生碰撞地点的经纬度，碰撞时两船的角度，船舶、货物、船员等受损伤情况等。

(4) 双方航行情况。如航线、航灯、航速和其他航行规则是否遵守。同时要检查对方航行的情况，有什么过失，对方是否走错了航道，我轮有没有采取避让的措施，例如鸣汽笛和警报，对方是否做出相应的措施。我轮曾否降低航速或者改变航向，必要时可以用图示。如果属于对方责任，要对方船长签字承认，在一般情况下我们决不可轻易承担责任。

(5) 要求港口当局进行现场调查检验（如果有些国外港口当局不受理该项检验，则应采取相应的措施），搞清双

方的过错责任，必要时也可申请开海事庭。

(6) 双方船长约定同去一个避难港，借以估计双方船货所遭受的损失程度，船方应通知保险公司当地船检代理人进行验船，并会同对方船检代理共同检验确定双方船舶的损失或货损，做到心中有数，防止和避免对方任意扩大损失范围和程度。

(7) 办理担保手续，要求对方提供担保，否则可以采取法律手续扣船。担保一般有三种：①保险公司担保；②银行担保；③现金担保。最好争取对方用现金担保，以足够赔偿船货损失为度。如对方船舶提出要我船提供担保，否则不让开航时，应立即通知保险公司，由保险公司根据我检验确定的损失内容范围以及程度通过船检代理或其他形式办理担保手续。

如果被保险船舶碰撞船坞码头或固定建筑物，而事故责任完全是被保险船舶的过失时，保险公司可负责赔偿。

在碰撞事故中可能造成对方船员的伤残或死亡，以及对对方船舶被撞沉没，根据当地政府规定要打捞沉船以清理航道，上述费用如果责任完全属于被保险船舶，应由被保险船舶负责。由于上述二项责任，不属于船舶保险条款责任范围，因此由被保险人自己负责。

## (二) 搁浅触礁所致的部份损失

凡船舶被迫着陆搁在浅滩上或坐在礁石上都叫做搁浅。如因下潮而坐浅，涨潮后船即起浮，这不是意外事故，不能作搁浅论。如果船舶在航行途中由擦底而遭受损失，一般也不作搁浅论。

如果因船舶搁浅而致一部分货物遭受湿损，这是货物的

单独海损，根据提单条款规定，由于航行不善所致的货损，船方并不承担责任。

船舶因意外事故撞及礁石而使船舶受损者，称为触礁。

船舶因搁浅、触礁使船体壳板遭受损坏如车叶、舵或龙骨、尾舵损坏的修理费用、修复工程所发生的船坞租费，进出船坞所使用的引水、拖轮费用以及检验船底壳板、车叶尾舵损坏而发生的潜水员费用等均属于保险责任范围。如涉及共同海损问题，见共同海损部分。

船舶发生搁浅或触礁后，除及时报告船公司，在船公司的指导下做好各项工作外，应测量船舶前后左右的水位深度，以了解船底的那一部位触及海底，确定试图起浮的方案。在船舶内部也应测量船底有否漏水，如发现漏水应即用抽水机将水抽出，试图起浮无效时船长可以设法减少载货；如果搁浅地点距离港口较远，为了共同安全的紧急情况下，可采取抛货；如离港口较近，可设法雇用驳船接货，以减少牺牲；如果船长采取措施后仍不能脱险时，应请求救助。

1. 搁浅、触礁事故后，应写出海事声明，同时提供航海日志和轮机日志，损失金额比较大的应经我驻当地使馆或当地港务当局或当地公证人办理签证。

2. 船舶发生搁浅、触礁所致的部分损失，一般不涉及到施救、共同海损的问题，损失金额不大的，可以不委托保险代理人检验。如果为了继续航行安全或获得港口许可证的需要，船长认为必要时可请保险公司船舶检验代理或船代理派验船师检验船舶，确定损失部位和损失程度，对损伤状况作技术鉴定并提出对修理工程的意见，作为船舶修理的根据。

### (三) 船舶失去航行能力及救助费用

在航行过程中船舶由于和大风浪搏斗使船舶机器使用过度而受损或由于机器突然发生故障或在碰撞中船身受到严重损坏，或船在搁浅后虽经自身努力试图脱险但并无效果等等都会造成船舶失去航行能力，此时船长只能委托第三者前来进行救助。此项施救费用属保险责任范围，可由保险公司赔偿。由于机器发生故障，船长应组织船员进行抢修，这里的人工费和消耗的机件物料都不能向船舶保险人索赔，因为这只是船方应尽的义务。

船舶发生事故后，船长应根据当时情况及时向出事地点附近的港口或船舶呼救。关于救助费用有二种做法：(1)由船长事先与救助方约定对前来救助的船舶提出一定的劳务费用或按工作时间计算，如果船舶距离港口并不太远，同时所需的只是一般的拖带工作，对方可能接受这样的条件；(2)如果救助方需从较远的港口出发前来，或者估计对搁浅中受难船舶的施救工作比较困难时，对方一般不愿接受按工计时费。根据目前国际惯例，在施救前要求签订劳合社“无效果、无报酬”的救助契约即：Lloyd's open form “No cure, no pay”。一般应视具体情况由船长代表船货双方签订，同时要通知货方。由于这样的救助酬报金额一般都比较大大，如果时间许可船长应先请示船公司，待批准后，再签订这样的合约。我国贸促会拟订的我国国际贸促会救助契约格式，这主要是在我国沿海发生海事，由我国打捞公司进行救助外籍船舶为对象。在我海域附近出险，可以签订中国国际贸促会的救助契约，以便双方如有不同意见时在北京仲裁。签订救助契约原则上应在救助工作开始前由双方签订。但也有因限于

当时的具体情况，经船长表示同意接受这一方式后对方即开始救助。待船舶被安全地拖入避难港后，再补办签约手续。

根据劳合社救助契约的规定，救助方可以合理地利用受难船舶的设备，不付费用，但不应当使受难船舶的财产遭受不必要的损坏或牺牲。船舶被救脱险宣布救助结束后，如对方要求提供担保，应立即将事故情况、船舶货物损失情况，估计施救费用以及对方要求提供担保的数字电告船公司转保险公司，由保险公司安排担保。同时要通知货方，办理提供担保手续。施救担保，如船方向施救方出了总担保，可要求货方将分担保交给船方。如果不是总担保，船货双方可将各自担保交给劳合社，以备仲裁。此项手续必须抓紧办理，因为根据救助契约规定，在收取担保前救助方对获救的船货有留置权，如延误办理担保会引起船货被留置。

在被他船救助过程中，应对救助情况进行充分的了解，必要时船公司可派人前往救助地点监督和组织抢救工作，我船必须将救助经过，提供了多少物料及他船所进行的救助工作的艰巨性，时间的长短，物料损耗和丢失等，对救助船舶的损失情况详细了解并在航行日志上作好记录，写成书面材料与事故报告一起寄给船公司，以防施救船舶夸大工作危险而扩大索取施救报酬时，可以提供事实，据理反驳。

另外，在施救时，如果施救方施救方法不对头，如驳轮太多，卸载太多或施救方式不相宜，船长应及时向对方指出，并作必要的记录，以便以后提出交涉。

救助报酬将由获救的船舶与货物按值摊付，然后再各向其保险公司索赔。因此，如何正确合理的估价船值和货物价值也是一个问题，必须注意我目前承保的保额是保险公司和

被保险人之间处理赔款的基础，与市价无关，将来发生共同海损分摊和救助船舶价值，不论保险与否，一般均根据当时船舶实际价值计算，因此，对外提供船舶价值时应按船舶发生损失时的实际价值计算。

#### (四) 共同海损

##### 1. 共同海损的含义和范围

在海上运输航行中，船方、货方及运费方的利益在遭遇共同危险而将受损害时，为了共同安全，有意而合理地作出的特殊牺牲或支付的额外费用，称为共同海损。这种损失将由受益方即船方、货方和运费方按获救价值比例摊付。

可以列入共同海损的项目有三大类：

(1) 船舶在航行中遇险，在危急情况下，有意地和合理地作出特殊牺牲以解除危险，这种牺牲应属共同海损牺牲。

例如船只发生海事而搁浅，为了使船只脱离危险，努力起浮而不正常地使用轮机，致使轮机损坏，这就属于共同海损。但是如果船只在航行中遇到巨风恶浪，过度使用轮机，致使轮机损坏，这就不是共同海损范围。

又例如，船只在航行中失火，如不迅速灭火就有船货全毁可能，在浇水抢救后一部分货物遭受水湿损失，这种水损应属共同海损，但是火损本身或火损以后又遭受水湿部分均不能作为共同海损。

(2) 船舶在航行中遭遇危险或意外事故，为使船只脱离危险状态而支付的额外费用，应属共同海损费用。例如船为共同安全目的而必须驶入避难港或被拖至船坞内进行修理，因而引起航程延长以及为了此项修理在避难港额外停留期内合理支付的船员工资和给养等费用均属共同海损费用。

(3) 支付一项费用如能节省原应列为共同海损的费用，可以作为代替费用列为共同海损。例如船舶因共同海损而入避难港修理，如果因为该港的费用过高，而转入另一港口修理其费用反较第一避难港为省，则此项转航或拖驳费用可以作为共同海损，但这类因转港而增加的额外费用和最后一港口的修理费用的总和最多不能超过原计划在第一避难港同样修理费用的总和标准。

## 2. 船长及船公司在处理共同海损时的注意事项

(1) 船舶在海上发生共同海损时，船长应及时电告船公司，船公司应及时通知船舶保险人。如果是租船，船公司还应迅速通知租船人。

如果整船货物属于一个货主，亦宜及时通知货主或货物保险人。船只在到达卸货港时经船公司同意后，授权船长或通过船代理宣布共同海损。

(2) 船舶发生共损后进入避难港或第一个卸货港后应立即办理海事声明并请本国使领馆予以签证。如果我国在当地无使领馆时可请当地港务局或公证人签证。

(3) 船公司在宣布共同海损的同时应要求收货人提供共同海损担保并在卸货港及时提货（如货物在中途被强迫卸载，应通知收货人在中途港提货）。在收货方办妥担保之前，船方对货物享有留置权。

按国际惯例，货方提供分担共同海损担保有两种方式：

- ① 现金担保；
- ② 保险公司的保证书。

前者是船东在确定损失程度或根据损失情况作出损失估计后，通知船代理在交货前向货主收取货物价值的一定比例



的现金保证,以保障船方的利益。但在货物已经保险情况下,货主不愿交付现金担保,都要求其保险人出具分担共同海损保证书以代替现金。一般情况下,船公司也愿意接受保险公司的保证书而同意货主提取货物,共损分担转由保险公司负责。有时船东对巨额损失或对保险公司资信不了解,也可能坚持现金担保或银行担保。

保险公司的分担共同海损保证书有两种格式:(1)担保限额为货物承保额;(2)无限额。使用(2)式时,如共同海损分担额超过承保额时,由保险公司向货主收回其差额。

以上担保提货一般通过卸货港的船代理办理。船方在指示船代理办理时应要求对方及时将所收取之现金担保及保证书等汇交被指定之代理人留存,等候理算。

(4) 船舶发生事故后,如果涉及重大损失,应先安排船舶检验(可委托保险人在各港口的船检代理办理或请船代理安排)取得船舶损失检验报告或修船厂修理费用估价单,作为估损数字、修理及理算的根据。

(5) 船舶在避难港的修理应事先报告船公司并取得船公司的同意后才进行。对重大修理,船公司还应事先与船舶保险人联系,征得保险人同意后才能进行。如果整船货物属于一个收货人或由一家保险公司承保,则船公司对船舶的重大修理、施救或中途需强迫卸载时,最好能先通知征求货方或货物保险人的意见,船方对中途卸载货物应妥善看管照料。

(6) 如果中途卸下一部或全部货物已无法由原船续运至目的地时,船货双方及其他关系人(如租船人)应对船货处理的有关问题和措施达成相应的协议,一般通称不可分割

协议，其主要目的是明确货物中途卸载后，不论以何种方式处理，货方应有义务分担共同海损。

(7) 船公司应将其指定的共同海损理算人名称地址迅速通知货主或其保险人，并将案情及理算资料报交理算人，进行理算并缮制理算报告。

(8) 如果在修船期间，有共同海损，单独海损或船方保养性修理同时进行，船长应责成修理厂分制修理清单，对每一种修理性质详列项目及金额，加班费用，并在最后对每一种修理分别注明这种修理是否需在船坞内进行，如有需要，它单独地需要留坞多少天数，又如有加班费，则经过此项费用的支付，估计缩短了多少天数的留坞日期。因此，此项资料，在理赔上是必要的。

#### (五) 船方应提供的共同海损理想推算资料和单证

共同海损情况一般比较复杂，涉及船货、运费几个方面，通常情形下货主众多，理算工作比较繁重，国际习惯上均由船公司委托专业理算人进行理算，根据其理算结果，由有关方面进行摊付结算。我国的共同海损理算工作是由中国国际贸易促进会海损理算处统一办理的。

理算人在理算时要审核整个案情，查阅各项有关的文件单证以确定那些项目是共同海损范围，那些是单独海损，那些应由船东自行负责，并根据这些资料作出共损理算报告。理算时所需要的单证和资料大都是需要船长或船公司提供的，其中主要的有：

1. 启运港和航程开始日期；
2. 最后目的港和到达日期；
3. 自发生事故之日起至驶离避难港时止的航行日志和

## 机舱日志,

4. 如有绕道, 关于绕道开始时以及终止时的日期、钟点、绕道开始点及终止点的经纬度;

5. 如果船经搁浅, 试图重浮脱险, 应提供该一时期的车钟记录和耗油量, 以及使用物料备件数量等;

6. 如曾抛货, 应分列每一提单项下被抛货数量的清单;

7. 在航程延长期间、期初、期中、及期末的船上燃料、机物料的存量;

8. 航程延长期间船员工资数字及伙食费;

9. 海事声明, 海事报告, 检验报告, 船级社船级证书及适航证书;

10. 由共损所导致货物损失的检验报告;

11. 如曾强迫卸货, 有关卸货、整理、堆存、重装及这些过程中造成损失的检验报告;

12. 有关来往电报抄本及费用清单;

13. 船舶修理账单;

14. 船代理报采有关共损费用账单;

15. 发生共损时船上所有货物舱单连同提单副本;

16. 理算人需要的其他资料。

船长在发生共同海损后应对上述有关资料妥善保存, 由船公司及时提供理算人审阅使用。

### (六) 损失处理和索赔手续

1. 被保险船舶在发生保险责任范围内的事故时, 应立即通知出单的保险公司, 以便双方根据国家利益及时研究处理意见, 并采取一切可能措施以减少被保险船舶的损失。

船舶发生损失需要修理时, 如果损失比较严重, 在修理

前应先征得保险公司同意，对比较巨大的损失修理，必须先取得避难港修理厂的估价单，然后经船公司、保险公司共同商量，倘双方认为该厂所估的修理费确有较大偏高时，船舶也可移向另一避难港修理，这样的移动费用，保险公司也负责赔偿。

如果船舶发生碰撞事故、共同海损救助、船方要及时通知保险公司，以便保险公司在接到通知时及时委托船检代理进行检验或协助船方办理有关手续，这种检验报告容易为货方所接受，保险公司也可以和船公司研究，要不要宣布共损以及采取什么方式进行理算的意见。

2. 被保险船舶与其他船舶发生碰撞时，被保险人与有关方面确定双方应负的责任和追偿金额，在尽可能的情况下，应事先征得保险公司的同意，这样便于共同研究统一对外交涉，同时也可以及时安排担保手续以及日后进行关于碰撞过错的谈判、仲裁或诉讼和怎样计算双方相互追偿的金额。

如果船舶经过第三者的救助，摆脱了危险，救助方对船舶有留置权，关于怎样向救助方提供担保，使船舶能及时开航，日后怎样与救助方进行协商，使救助报酬，比较合理，保险人接到船方通知后应及时作出相应的安排。

### 3. 索赔单证

- (1) 船长海事声明或详细的海事报告。
- (2) 航行日志及机舱日志摘录。
- (3) 查勘和检验报告。
- (4) 费用清单（包括施救费用、临时修理费用、港口费用、船坞费用等等）。

(5)有关第三者责任的往来交涉书面文件。

(6)保险单。

船长的海事报告一般应载明船舶出事的详细经过，从船长的海事报告中，要说明船舶出事的主要原因。

航海日志摘要是事故报告或海事声明必要之附件，在船长送事故报告或海事声明去港口当局或公证人签证时，对方有权审查航海日志摘要是否符合航海日志中的记载。在发生碰撞或其他事故而引起法律纠纷或事后进行调查时，法庭或调查人员都要查看航海日志原本，因此记好航海日志，尤其在异常情况下或所发生的事情牵涉到公司利益或以后船方要提出索赔或别人有可能向船方提出索赔时，详细、如实审慎地记好航海日志是非常重要的。航海日志是反映船舶在航行过程中的自然环境、海域情况、出事过程、损失原因以及船长及船员采取各项措施的重要根据，同时从航行日志中可以看出船上人员在航行中发生事故的处理情况。

# 中国人民保险公司

## 船舶保险条款

一九七四年四月订

为适应航运事业发展的需要，本公司根据平等互利的原则，办理船舶保险，其条款如下：

### 一、责任范围

(二) 全损险：由于下列原因造成被保险船舶的全部损失，本公司负责赔偿。

本保险分为全损险（定期、航次）和综合险（定期、航次）。被保险船舶发生损失时，本公司按承保险别和本条款规定负责赔偿。

1. 自然灾害或意外事故；
2. 船壳和船舶机件的潜在缺陷；
3. 船长、船员、引水人员或修船人员的疏忽。

(二) 综合险：由于下列原因造成被保险船舶的全部或部分损失，本公司负责赔偿。

1. 自然灾害或意外事故；
2. 船壳和船舶机件的潜在缺陷；
3. 船长、船员、引水人员的疏忽。

由于以上原因引起的下列责任和费用，本公司也负责赔

偿。

①共同海损的牺牲、分摊；

②发生碰撞事故，被保险船舶负责赔偿被碰撞的船舶及所载货物、船坞、码头或其他固定建筑物的损失，延迟、丧失使用和救助费用，但以不超过被保险船舶的保险金额为限；

③救助费用

④向第三者追偿的费用，为确定保险责任范围内的损失的合理费用及船舶搁浅后检验船底费用。

由于上述第（二）项 1——3 条原因造成的部分损失，均应按每一航次（航次指从启运港至目的港）扣除保险单规定的免赔额。

被保险船舶可以投保全损险或综合险，还可经过协议加保附加险。

## 二、除外责任

本公司对于下列损失、费用和责任不予负责赔偿。

（一）由于被保险船舶不具备适航条件所造成的损失；

（二）由于船东及其代表的疏忽，船东及其代表和船长的故意行为造成的损失。

（三）被保险船舶的船壳和机件的正常维修、油漆费用和本身磨损或锈蚀；

（四）本公司船舶战争险条款规定的承保责任和除外责任；

（五）滞期损失和间接费用；

（六）清理航道的费用。

## 三、航行区域

被保险船舶如果驶出保险单规定的航行区域，应事先征

得本公司同意，本公司在必要时可以加收保险费。

#### 四、保险期限

(一) 定期保险：期限最长一年，起止时间以保险单规定为准。被保险船舶在保险期限内出售或转让时，除本公司书面同意外，保险责任立即终止。如果被保险船舶在航程途中出售或转让，保险责任可延至该航程终了时止。

(二) 航次保险：按保险单订明的航次为准，起止时间按下列规定办理。

1. 不载货船舶，自起运港解缆或起锚时开始至目的港抛锚或系缆完毕时终止。

2. 载货船舶，自起运港装货时开始至目的港卸货完毕时终止，但自船舶抵达目的港当日午夜零点起最多不得超过30天。

#### 五、退保和退费

##### (一) 定期保险：

1. 被保险船舶在保险期限内出售、转让或退保，保险费按日比例计算，退还给被保险人。

2. 被保险船舶泊进船坞、船厂修理或在港口内连续停泊均超过30天时，停泊期间的保险费均按日比例计算，以50%退还给保险人。

##### (二) 航次保险：

自保险责任开始一律不退保。

#### 六、损失处理

(一) 被保险船舶发生保险责任范围内的事故时，被保险人应立即通知本公司，并采取一切可能措施，以减少被保



险船舶的损失。进行修理时，应事先征得本公司同意。对于不合理的修理费和其他费用，本公司有权扣除。

被保险人对被保险船舶应定期做好维修和保养，使之处于良好技术状态。

(二) 被保险船舶与其它船舶发生碰撞，被保险人与有关方面确定双方应负的责任和追偿金额，应事先征得本公司的同意。

## 七、赔偿和权利转让

(一) 被保险船舶发生全部损失，按保险金额赔偿。

(二) 被保险船舶在预计到达目的港日期，超过六个月，尚未得到它的行踪消息，即构成船舶的失踪，船舶失踪或估计船舶的损失、救助费、修理费和其他必要支出的费用的总和将超过被保险船舶的保险价值均可视为全部损失，并按保险金额赔偿。

(三) 被保险船舶发生部分损失，本公司负责赔偿合理的配件和修理费用。

(四) 被保险船舶发生损失。如果保险金额低于船舶完好价值时，本公司赔付的共同海损分摊和救助费用，应按保险金额同完好价值的比例计算。

被保险人要求赔偿损失时，如涉及第三者责任，应将向第三者追偿的权利和必要的证件移交给本公司。

## 八、争议的处理

被保险人和本公司之间所发生的一切争议，应根据实事求是，公平合理原则，友好协商解决。如经协商仍不得解决，须要仲裁或诉讼时，仲裁或诉讼的地点在被告方所在地。

# 船舶战争险条款

一九七五年八月修订

## 一、责任范围

由于下列原因造成被保险船舶的损失、费用和责任，本公司负责赔偿。

(一) 战争、敌对行为或武装冲突；

(二) 由于上述第(一)条引起的拘留、扣押、没收或封锁，但是这种赔案必须从发生日起满六个月后才能受理；

(三) 各种常规武器包括水雷、鱼雷或炸弹。

## 二、除外责任

由于下列原因造成的被保险船舶的损失，本公司不负赔偿责任。

(一) 被保险人的国家政府对被保险船舶的征用、征购、扣留或没收；

(二) 原子、氢弹或核武器；

## 三、保险责任终止规定

对于定期保险，本公司有权在任何时候向被保险人发出注销战争险责任的通知，在发出通知后14天期满时终止战争险责任。

注：本条款系本公司船舶保险条款的附加条款。本条款与船舶保险条款中的任何条文有抵触的，均以本条款为准。

# 集 装 箱 保 险 条 款

## (定 期)

本公司办理集装箱保险，其条款如下：

### 一、责任范围

本保险分为全损险和综合险，被保险集装箱发生损失时，本公司按承保险别和本条款规定负责赔偿。

#### (一) 全损险

集装箱的全部损失。

#### (二) 综合险

(1) 集装箱的全部损失或部分损失（但集装箱的机器部分损失按下述2）款规定办理。

(2) 由于下列原因造成的集装箱的机器部分损失：

1. 运输船舶的沉没、触礁、搁浅、碰撞引起的（包括同冰碰撞）。

2. 陆上或空中运输工具的碰撞、倾覆及其他意外事故引起的。

3. 外来的火灾、爆炸引起的。

不论是承保全损险或综合险，本公司对共同海损分摊、救助和集装箱受损后，被保险人立即采取的有效抢救措施和防止损失扩大而支付的合理费用也负责补偿，但对上述抢救和防损费用的补偿金额以不超过被救集装箱的保险金额为

限。

**二、每一集装箱作为一个单险保险单位，各有明确的唛头标记。被保险人对投保的集装箱应定期做好维修工作和保养工作。**

### **三、除处责任**

本公司对下列损失、费用不负责赔偿：

(一) 由于集装箱不符合国际标准或由于其内在缺陷和特性或工人罢工延迟所引起的损失和费用。

(二) 正常磨损及其修理费用。

(三) 本公司集装箱战争险条款规定的承保责任和除外责任。

(四) 与投保集装箱经营有关的或由其引起的第三者责任和费用。

### **四、责任起讫**

定期保险，起止时间以保险单规定为准。

### **五、退保**

本保险双方均可用30天事先通知的方式取消。如由被保险人提出在保险期限内退保，应按本公司短期费率计算退费（不满一个月按一个月计）

### **六、损失处理**

(一) 被保险集装箱发生损失时，被保险人应即通知本公司或就近的本公司检验代理人并采取一切可能措施，以减少损失。属于保险责任范围内的修理应事先取得本公司同意。如损失应由船方、其他受托人或任何第三者负责时，应办好向这些责任方追偿的一切手续。

### **七、赔款**

(一) 集装箱全损时，本公司按保额全部赔付。(二) 集装箱发生部分损失时，本公司按合理的修理费用扣除免赔额后赔付。(三) 被保险人在收取赔款时，如果后者超过保险金额时，可作为推定全损处理。必须将向船方、其他受托人或任何第三者责任方的追偿权利转给本公司。

#### 八、争议处理

被保险人和本公司之间发生的一切争议，应本实事求是，公平合理的原则，协商解决。

# 集装箱战争险条款

## 一、责任范围

当被保险集装箱在海轮、其他船舶上或飞机上时，由于下列原因造成的损失、费用和责任，本公司负责赔偿：

(一) 战争、敌对行为或武装冲突；

(二) 由于上述(一)款引起的拘留、扣押、没收或封锁，但是这种赔案必须从发生日起满三个月后才能受理；

(三) 各种常规武器包括水雷、鱼雷或炸弹；

由于上述(一)、(三)原因所引起的共同海损的牺牲，分摊和救助费用，本公司也负责赔偿。

## 二、除外责任

本公司不负责赔偿下述原因的损失、费用：

(一) 凡属于本公司集装箱保险条款责任范围外的事故；

(二) 集装箱所有人国家的政府行使的拘留、扣押、没收或征用；

(三) 由于原子弹、氢弹等核武器所造成的损失。

## 三、保险责任终止规定

本公司有权在任何时候向被保险人发出注销战争险责任的通知，在发出通知后14天期满时终止战争险责任。

注：本条款系本公司集装箱保险条款的附加条款。本条款与集装箱保险条款中的任何条文有抵触时，应以本条款为准。

## 3 关于处理船舶保险责任范围海事案件分工协作暂行规定

为加强船舶保险海事案件的处理工作，经商定，现对海事案件处理分工作如下规定：

### 一、指导思想

海事处理是一项政策性、法律性强、涉及面广、时间紧的工作，关系到我国远洋船队的信誉和维护我方经济利益的大事。为此，应本着公平合理的精神，适当参照国际惯例，根据有理、有利、有节的原则，统一对外。

### 二、事故通知

凡发生保险责任范围内事故，中远分公司应在四十八小时内，电话通知承保的人保分公司，并最迟不超过十天内以书面通知备案，提供详细案情、损失和处理情况。

### 三、现场处理

对重大事故，中远公司应根据案情尽快通知船代理协助船长进行现场处理，作好各项应急工作，如救助、检验、取证等等。要防止损失扩大，同时做好各项记录，取得各种海事证件，办妥海事手续。同时尽速与人保公司商洽处理意见。

### 四、对外办理担保

国外各索赔方要求我船舶提供赔偿担保时，中远公司要及时通知人保公司，人保公司应以船舶保险人的身份及时对

外提供担保。如需对方向我方提供碰撞责任担保，应由中远提出索赔金额与人保商定后，由人保出面交涉，通过法律手续获取。如果发生不属保险责任范围以内的事故，一般由中远公司向对方直接索取，如需要由人保公司出面办理，人保公司应予协助办理，费用由中远支付。

### **五、聘请律师，仲裁，诉讼**

凡属保险责任范围内的事故，需要聘请律师办理时，一般由人保公司出面委请。人保公司要与中远公司商洽向律师提出要求，指示律师按我方意见采取对策，维护我方利益。凡需要进行海事仲裁与诉讼的方案件，一般由人保公司以船舶保险人名义出面办理，但仲裁与诉讼方案，对外提出的起诉状、抗辩书、宣誓书、证词或其它法律文件内容应事先经中远公司同意。对外协商方案或结案条件，人保应与中远协商并取得一致意见后再向外提出。如果需要中远公司出面委请律师时，中远公司应协助办理，费用由人保公司支付。但如要支付律师等等正常费用外的额外报酬，应事先征得人保公司同意。中远船代理为办理海事而收取的劳务费由人保支付。如果不属保险责任内事故，需要人保公司代中远公司请律师时，人保应予协助办理，费用由中远承担。

### **六、证件的准备提供**

中远公司负责准备和提供海事仲裁或诉讼方面所需要的各种海事证件，包括海图、航行日志、机舱日志、有关电报及其它各种船上记录、海事声明或事故报告，船上人员证词、第三者的旁证、损失记录、证明照片、费用账单及其它各种有关凭证。

人保公司对我方各种证件应进行核对，如发现有遗漏、



不足、不妥之处，应及时与中远公司商洽，设法补救，修改或补充，力争不出漏洞。必要时中远公司应指示船长允许我方律师上船向船长、驾驶人员、有关船员询问、录取证词、核对事实，查阅有关海事记录，以利仲裁和诉讼工作的进行。船舶返回国内港口后（中远公司同意）人保有关人员可上船了解海事经过及损失情况，中远公司对此应提供方便，密切配合。

必要时，中远公司应指示（船长、有关船员）参加对外诉讼的准备工作和出庭作证。

### **七、事故调查或派人处理**

事故发生在国内港口，必要时由中远和人保分公司组织工作组赴现场调查，会商处理方案，两总公司也可派人协助。

事故发生在外国港口，重大的请驻外使馆协助。如需要从国内派人去现场由中远、人保酌情商定人选。

为调查或处理属于保险责任范围内的事故所派人员（一般在三人以下）的旅差费由人保公司凭原始凭证支付。

### **八、保险索赔**

中远公司在事故发生日起的两年内向人保办理索赔手续，个别特殊案件，确实不能在两年内提出索赔单证，应向人保办理延展手续酌情展延。事故处理完毕后，中远应收齐事故资料、文件和账单向人保办理索赔。人保收到索赔单证后，要及时审理，如无异议，应在三十天内进行赔付，特殊案件可酌情延长。

船舶按推定全损赔付，在中远以书面向人保办理委付手续后，人保应即时进行赔付，残船由人保自行处理。

中远公司处理保险范围内海事所支出的电报、电话或有关杂费可按实际情况向人保计收，人保代中远处理不属于保险责任范围内海事所支付的电报、电话或有关杂费亦按实际情况向中远计收。具体办法由两家分公司自行商定。

#### **九、加强联系，协助办案**

中远公司和人保公司应建立定期联系制度，针对存在问题，研究处理意见，互相配合，总结典型经验共同做好理赔防损工作。

中国人民保险公司  
中国远洋运输总公司  
一九七八年十二月四日

# 中国远洋运输公司中国人民保险公司 关于每年船舶保险费率调整办法的协议

以包括当年的连续五年的实际赔款或实际与估计赔款总额除以同一时期内的实际净交保险费总额求出该连续五年的平均赔付率，然后按下列调整幅度来处理下一年度的保险费率的调整问题：

赔付率在 30% 以下	降低 20%
赔付率在 31%—40%	降低 15%
赔付率在 41%—50%	降低 10%
赔付率在 51%—60%	降低 5%
赔付率在 61%—70%	不动
赔付率在 71%—80%	增加 8%
赔付率在 81%—90%	增加 13%
赔付率在 91%—100%	增加 20%
赔付率在 101%—130%	增加 25%
赔付率在 130% 以上	另议

## 关于船代理支付船舶检验费应向保 险公司追偿事的通知

广州、上海、天津、青岛、大连远洋运输公司：

中国人民保险公司在今年上半年与其国外代理签定了协议，其中关于船舶检验费支付的办法，规定可向我船代理要求垫付，我财务处已通知我各港船代理可从备佣金中支付检验费，再将帐单寄到各有关远洋运输公司。请各远洋公司严格审核帐单，凡属保险范围内的海损事故引起的船舶检验费，按我船舶投保条件，应由保险公司支付，可凭代理寄回的帐单向有关保险公司追偿。

中国远洋运输总公司

一九八〇年八月二十六日

# 关于船舶险、油污险索赔时效 规定的通知

广州、上海、天津、青岛、大连人保分公司。

我公司承保中远船舶险和油污险业务，凡发生保险范围内事故，各地中远分公司均应即时通知保险公司，以便办理与外国保险公司之间的分保索赔事宜。去年以来，有个别案件一年、两年、甚至三年以后才向保险公司提出索赔，造成我对外索赔的困难。为此，经中远总公司同意，作如下规定：

一、凡发生保险范围内事故，中远分公司应立即电话通知保险公司，待事故查明后再以书面通知。

二、向保险公司索赔时效，定为两年，（自事故发生之日起计算）两年到期，中远分公司如不能提供索赔单证，保险公司作为“自然消案”处理。

三、个别特殊案件，确实不能在两年之内提出索赔单证，中远分公司应在到期前，办理展延手续，展延的期限一般最长为一年。如因诉讼、共损理算等原因展延后仍不能提出索赔单证的，可酌情适当再延。

中国人民保险公司  
一九七八年五月二十日

# 关于远洋船舶海损事故 赔偿问题的复函

中国人民保险公司：

(80)保水字第1248号函悉，复如下：

按照国际惯例船舶发生海损事故纠纷，有关的间接损失（即营业损失），均列入赔偿范围之内，海督（60）字第110号关于双方都是国内船舶的海事赔偿间接损失不予列入的规定，主要是为了简化内部手续，至于远洋船舶由于涉及对外分保，不仅考虑对外经济收入问题，而且需要避免与其他涉外海事处理不一致而产生不良的影响，故各港在处理与远洋船舶有关的海损事故时，历来均按涉外海损事故处理的办法同样将间接损失列入赔偿范围之内。我们认为，这样办理比较适宜。

中华人民共和国港务监督局  
一九八〇年十月二十三日

## 关于冰区加费后 的承保风险问题

广州远洋运输公司：

(82)广远航函字第345号函悉。

现对冰区加费问题函复如下：

1、承保船舶驶出保单规定的航行区域，进入冰区，应事先征得本公司的同意。本公司将根据具体情况，研究决定是否同意该船进入冰区。如果海况恶劣，或该船不适宜在冰区航行，本公司将不同意该船驶入冰区。因此，承保船舶驶入冰区前，应事先通知承保公司。

2、进入冰区的船舶，由于风险增大，必须加收保费。需要指出，冰区加费只是扩大了承保船舶的航行范围，原保单的保险条件不变，具体损失的赔付仍要按投保险别办理。

进入冰区的船舶被冰封锁在港口或海上，如未造成损失，我司不予赔付。对投保综合险的船舶，如船壳被冰块碰伤，或车叶及舵被冰块打伤的部份损失，我司将予赔付。但对投保全损险者，部份损失是不负赔偿责任的。

今后有关你处船舶保险事宜请就近与我广东省分公司联系。

中国人民保险总公司

一九八二年七月二十四日

## 关于船舶投保手续的函

广州远洋运输公司、广州海运局、广州打捞局：

接我总公司（80）保水字第1828号文通知，关于新增加船舶承保手续问题，其中规定：

（一）凡超过800万美元以上的船舶，必须在承保前七天告我司，项目包括中、英文船名、起保日期，开航日期（航次险）、保额、费率、登记总吨、建造年份、承保险别、免赔额。

（三）新增油轮的承保，无论保额大小，一律要在承保前七天告我司，项目同上述（一）。

为此，特函请你处按上述规定，将要投保的船舶有关情况按上述时限告我司，以便上报我总公司办理分保为盼。

中国人民保险公司广东省分公司  
一九八二年三月四日



# 中国远洋运输公司的船舶 保险及事故处理

袁 丹

中远公司航行在世界各条航线上的各种类型船舶，均已向中国人民保险公司投保了定期的全损险附加救助费用、四分之四碰撞责任、搁浅触礁的部分损失、共同海损分摊和战争险。现就该船舶险险别和发生保险责任范围内事故时，处理事故的注意事项浅谈如下，供参考。如有不当之处，敬请批评指正。

## 投保险别的含义

### 一、全损险

被保险船舶在航行途中，在锚地锚泊或港内系泊等装卸货时；在港内装卸货过程中或修理时，由于自然灾害或意外事故，船壳和船舶机件的潜在缺陷，船长、船员、引航人员或修理人员的疏忽或过失，造成被保险船舶的全部损失，保险人则按被保险船舶保险单上约定的保险金额，赔偿给被保险人。

这里所谓自然灾害和意外事故，是指由于超越人类所能

控制的力量，如海啸、暴风雪、洪水、地震、火山爆发和雷电等等或被保险人不能采取适当措施或不能以合理的注意和预见所能避免的海上灾难；所谓潜在缺陷，是指具有熟练技术的人员以通常的注意和周到的检查仍不能发现的缺陷；所谓疏忽或过失，是指因认识或判断错误，致使所应采取的行为不当或不够。

全损又分为实际全损和推定全损：事故发生后，被保险船舶的全部损失已达到无残骸存留时称实际全损；事故发生后，被保险船舶虽未全部损失，但损失严重，施救费用和修理费用的任何一项或二项之和估计达到或超过被保险船舶保险单上约定的保险金额时，被保险人决定放弃残骸将其移交给保险人时称推定全损。例如一九七四年四月某轮在日本鸣门海峡触礁沉没，一九七七年十月某轮在大连港与某轮发生碰撞，因舱内进水抢救不及沉没，都是由于船舶驾驶人员的疏忽和过失而造成的被保险船舶的实际全损；又例如一九七八年四月某轮从新港驶往横滨途中发生火灾，一九八一年九月某轮在新加坡西锚地锚泊时突然爆炸起火和一九八二年一月某轮在拉塔基亚锚地锚泊时遇大风走锚被刮上礁石，也都是由于船舶驾驶人员的疏忽和过失造成了被保险船舶的严重损坏，以致单修理费用一项估计已超过船舶的保险金额，被保险人不得不宣布推定全损。

## 二、救助费用

由于自然灾害或意外事故，船壳和船舶机件的潜在缺陷，船长、船员、引航人员或修船人员的疏忽或过失，造成了被保险船舶在港内或海上发生事故或遇难，需被保险船舶以外的力量前来救助时，支付给救助方的劳务费用或报酬，

称救助费用。被保险人自行施救而支付的费用，称施救费用，施救费用也属救助费用范围。

救助的方式多种多样，如对被保险船舶走锚搁浅或航行中搁浅触礁后予以重新起浮脱险；对被保险船舶发生失火爆炸事故后的灭火或对船货的抢救；对被保险船舶因碰撞事故后舱内进水的堵漏、排水或拖带；对被保险船舶在港内危及航道安全、港口设备或其他财产时的预防抢救；对遇难后的被保险船舶提供通讯联络工具，代替指挥，提出施救建议或协助制定救助方案；对遇难后的被保险船舶实行监护等候，伴航或护航以便需要时立即进行援助或为安全地完成航程，指令被保险船舶临时弯航附近港口等等，都是救助或施救行为，由此而发生的救助费用或施救费用，日后都由船舶保险人承担。属于同一被保险人的姐妹船之间的相互救助而发生的救助费用或施救费用，船舶保险人同样予以承担。

### 三、四分之四碰撞责任

四分之四碰撞责任又称全部碰撞责任。在国外船舶保险中，有的船舶保险人仅负责四分之三，其差额四分之一，由船东自己负责。如船东参加保赔协会，其差额四分之一可从保赔协会得到补偿。

四分之四碰撞责任是指由于船壳或船舶机件潜在缺陷或船长、船员或引航人员的疏忽或过失所发生的碰撞事故，被保险人对被碰撞财产的所有人应负责赔偿的损失及费用，全部由保险人予以承担。被碰撞财产所有人应负责赔偿的损失及费用，全部由保险人予以承担。被碰撞财产包括固定物体、浮动物体和在水下的港口航道及设施等。碰撞既指船体的直接碰撞也指船舶属具的触碰、钩拉或抛击。在国外船舶保险中，

对固定物体等的碰撞不属碰撞责任范围，被碰撞财产仅指船舶。碰撞责任项目一般包括被碰撞财产的灭失损失；碰损部位的修理费用；修理期间的营运损失和因修理而引起的其他费用等。因碰撞事故引起的人身伤亡的赔偿和沉船打捞清理航道费用，不属碰撞责任范围内，保险人不予负责赔偿。如被保险船舶同时加入船东保赔协会，则该两项费用可从保赔协会得到补偿。例如，一九八〇年九月，某轮在日本六连岛锚地抛锚抗台时，由于走锚后船长措施不当，将南朝鲜籍的某轮碰沉，造成对方船货全损，船长溺水死亡。这一事故中南朝鲜籍轮的船货损失，由保险人负责赔偿；而船长的死亡赔偿和沉船沉货的打捞清理航道费用，因该轮未加入船东保赔协会则由被保险人自己承担。

#### 四、搁浅触礁的部分损失

是指被保险船舶在港内停泊或在航行途中，由于自然灾害或意外事故，船壳或船舶机件的潜在缺陷或船长、船员、引航人员的疏忽或过失，着陆搁在浅滩上或坐在礁石上，叫搁浅；撞及礁石，称触礁。因搁浅触礁所造成的被保险船舶的船壳、主机或其他部件的损伤，在扣除被保险船舶的保险单上约定的免赔额后，保险人予以赔偿。被保险船舶发生搁浅触礁事故后引起损伤部位的修理费用，因修理所发生的船坞费用，进出船坞所支付的引航、拖轮费用以及确定损伤位置和程度的检验费或潜水员费用等等，均属于保险责任范围内由保险人承担。

如因落潮而坐浅，涨潮即起浮；浅水航道中航行时因擦底而遭受的损失，一般不能作搁浅触礁论，因这不是不能预见的意外事故。

## 五、共同海损分摊

载货的被保险船舶在航次中，由于自然灾害或意外事故遭受到特殊危险时，为了船货的共同安全，船长有意识地采取合理措施所产生的额外费用和牺牲，在脱离危险后，按船货各受益方获救价值的比例来摊付补偿。这种摊付的金额，称共同海损分摊。分摊到被保险船舶的部分，由船舶保险人负责赔偿。

被保险船舶在航次中，经常会发生这样或那样的故障。所有这些故障引起的损失和费用，并不是都可认作共同海损。构成共同海损必须具备以下几个条件：

(一) 船货必须都处于危险状态。这种危险必须是实际的并非想象可能的，同时又必须是非常急迫的并超过了一般的海上风险。例如某轮一九七四年一月从大连港驶往名古屋和门司两港途中，发现应急救火泵间海底阀壳因冰冻胀裂渗水。为防止水的继续渗入，将此阀扭紧时阀壳突然爆开，海水大量进入，通过计程仪间的纵隔壁漏水孔和刀门流入第三货舱，虽经全力排水和紧急堵漏抢救，仍无法堵住。为此，决定该轮改向弯航上海港避难。该轮抵上海后，经检验师检验认为，损坏部位必须进行修理后才能继续航行。因此，这一弯航上海港避难的行为就是共同海损行为。如果检验师称，损坏并不严重，船舶可继续航行至最后目的港再进行修理，这样可以节省不少额外费用，于是船方就得遵照办理。为此，船方固然支付了额外的检验费，但由于船舶的损坏并不严重，因而船货尚未处于实际的紧迫的危险中，故还不能认为已构成了共同海损。

(二) 额外费用和牺牲必须是人的有意识的行为所造成

的结果。例如上述一案，船舶弯航上海是有意识行为。这一行为的结果造成了进出港口的额外港口费用和临时修理费用。这种费用也就是我们通常所称的共同海损费用。又例如某轮一九七七年四月载钢材10,000多吨从日本开回新港时，在过关门水道时触礁。后检查发现一舱大量进水，如继续航行，船货有沉没的危险。为此，船长决定就近抢滩搁浅。这一就近抢滩搁浅的行为就是有意识的共同海损行为。这一行为的结果造成的船壳和主机的损伤就是共同海损牺牲，脱险时所产生的额外费用为共同海损费用。

(三) 额外费用和牺牲都必须合理的。共同海损牺牲和费用，均将由船方、货方和运费方日后按共同海损理算书负责摊付赔偿。如果有关方的保险人或利益人发现某部分的费用或牺牲并不合理，他们有权对这些不合理的部分拒绝摊付。假如某轮在触礁事故发生后，抛弃了300吨货物时已经避免了船舶的危险性，如再继续抛货则属于不合理的牺牲。又假如在抛货时，同时有易抛的蚕丝和黄麻，则应抛弃黄麻。因蚕丝的价值比黄麻高，如抛蚕丝，则也属于不合理的牺牲。

(四) 额外费用和牺牲，必须是非常性质的。假如某轮在航行途中遇大风，根据气象预报，气候还将进一步恶化，于是船长加速到达某一港口避风，待过了两天后天气好转才从该港驶出。这样多耗掉的燃料，在避风港期间船上的开支都不能视为共同海损费用。因为遇风后避风，是船方通常应该预料到的事情，由此而引起的额外费用开支，还不能属于非常性质，只能视为船方在履行运输契约的义务时必须支付的正常费用。又假如搁浅的船舶，为了脱险采取多次进倒车

措施，由于过度使用主机造成了主机的损坏。这种情况的损坏应属非常性质，因主机是为航行而不是为脱险用的，故脱险后的主机损伤修理费用应属共同海损费用。

(五) 引起共同海损牺牲和费用的目的，必须是为了船货的共同安全。假如某船装有冷藏货物及一般货物，在途中冷藏机发生故障，弯航某一港口进行修理。这样的修理，仅仅是为了避免冷藏货物的变质使其得到安全。至于对船和船上所载的其他货物的安全，并未受到任何威胁。因此，这种仅仅为了预防冷藏货变质而弯航某一港口修理冷藏机的事实，不能构成共同海损。

(六) 额外费用和牺牲，必须是共同海损行为的直接结果或是它的合理后果。假如某轮发生搁浅触礁事故后，必须卸货入坞修理才能继续航行，卸货费及重新装载费是共同海损行为的直接结果。在卸载和重装货物的过程中，货物遭受一些损坏，这是共同海损行为的合理后果。这两者都可视为共同海损。但如卸下的货物堆入仓库后，另受火灾的损失。这种损失与共同海损行为无直接联系，故不能视为共同海损牺牲。如船方对这些存仓的货物代保火灾险，所支付的保险费可列入共同海损费用。

保险人对上述救助费用、四分之四碰撞责任、搁浅触礁的部分损失和共同海损分摊的赔偿责任，均以被保险船舶保险单上约定的保险金额为限。

## 六、战争险

战争险是一种特约的附加险，它不属于一般保险条款责任范围之内。如果被保险船舶加保了战争后，由于战争、敌对行为或武装冲突造成的全部或部分损失或因此而引起的拘

留、扣押、没收或封锁等产生的全部或部分损失，保险人都予以赔偿，并不扣除免赔额。由于战争行为所引起的被保险船舶共同海损分摊和救助费用，也属于战争险的承保范围。这里应该注意的是，中国人民保险公司现行的战争险条款，仅仅指被保险船舶在通常和平环境下航行或停泊时，遭受到战争行为的突然袭击所造成的损失，保险人才负责赔偿。如被保险船舶需驶入枪林弹雨、战火纷飞的实战区时，事先必须通知保险人。保险人视情加费承保。否则，一切风险责任由被保险人自己承担。

## 除 外 责 任

一艘船舶在投保了上述险别后，并非意味着今后发生的一切费用、损坏和灭失，不论责任性质如何，都由保险人负责赔偿。保险人对不予赔偿的费用、损坏和灭失，称为除外责任。根据保险条款规定，除外责任有下列几种：

### 一、被保险人自己应该承担的损失和费用

(一) 船舶正常的油漆费用，船壳和机件的锈蚀磨损的换新费用。船舶在经常航行期间，即使并未发生任何事故，机件也会因长期运转而遭受不可避免的磨损。船壳因长期受海水的影响也会逐渐锈蚀，以致需要换新和重新油漆。同时，船舶的注册登记当局，为了保持船舶的船级和适航性，规定船舶必须定期地进行维修。对这样的油漆、换新和维修费用，不应由保险人承担。

(二) 船方的疏忽、过失或故意行为所造成的损失。即使船舶已经保险，船东、船东的代表和船长应该如同船舶未



保险那样，仍应尽最大可能保持船舶适航状态，以避免事故的发生。因此，船舶保险条文规定，由于船东及其代表的疏忽或过失，船东及其代表和船长故意行为造成的损失，属于除外责任。这里的船东及其代表，不仅指船方的主要负责人，还包括分派照料有关船舶的一切工作人员。

假如船东购进了一艘新船，在开始处女航行时，船东未将船舶构造的详细说明及图纸交给船长。船长因一时摸不清船舶的构造以致在航行途中造成事故；船东漏将船上应该使用的燃料油或润滑油的规格告诉轮机长，致使轮机长在下一港口购添了另一规格的燃料油或润滑油而使机器发生故障；船上没有船长，以大副代行船长开船职责而由此引起的航行事故；因缺乏海图而盲目航行所发生的事故；船员因病或因故离船，在人手不足的情况下令船长开船而引起的航行事故；因管理不严，船员以往的过错未予纠正而仍继续使用，致使该船员重犯这一过错造成同样的事故；罗经失灵，未加修理仍旧使用，造成错走航线发生事故；驾驶人员色盲或耳疾，航行时不能辨别信号或声号而发生事故等等，这些都是由于船东及其代表疏忽或过失所造成的损失，保险人是不负赔偿责任的。

应该指出的是，船舶在航行途中，往往发生的碰撞、触礁和其他意外事故，或多或少地总涉及船长，或船员在驾驶或管理船舶中的疏忽或过失，只要不是船长或船员的故意即恶意行为所致，保险人对所造成的损失仍负赔偿责任的。假如国外某一船东将一艘仅值200万美元的船舶投保了300万美元的船舶险，然后再唆使船长故意触礁使船舶舱内进水沉没，以图取得300万美元的保险赔款。这不仅是船长的故

意行为，而且已经构成是船长的恶意行为。这一船东和船长的相互勾结，阴谋图取超额赔款的恶意行为，一经查明，保险人非但不予赔偿，船东及船长还均应负刑事责任。

(三) 由于船舶不具备下述适航条件之一所致的损失：

1、船体强度不足或船体、机器有严重缺陷。由于某一种理应检查出来的船体和机器上缺陷而未予查出，因此也未将它作必要的修理，终于因这一缺陷使船舶在航行途中发生故障。对这样的故障而造成的损失，保险人是不负赔偿责任的。

2、主要的船员配备不齐。主要的船员是指干部船员。被保险人要保证船舶配备胜任的足够的干部船员，否则，因而发生的事故，保险人不负赔偿责任。例如前几年某轮在上港五区卸货时，船长航体离船，由没有船长证书的大副代行船长职务。当二层柜货卸完后机舱船员打压舱水时，将水错打入装有人造棉的深舱里致使深舱的人造棉全部湿损。为防止人造棉经水浸泡后迅速膨胀而损坏船体，船东雇请有关方立即抽水抢卸，为此付出一笔额外的救助费用。船员打压舱水是船员管理船舶的行为。因船员管理船舶的疏忽或过失而造成的货物损坏，船东本来是可以免除责任的。但船舶在卸货时，没有船长的船舶是不适航的船舶。这一不适航又是船东的疏忽或过失造成的，因此，这一事故的货物损失和额外的救助费用，都由船东自己全部承担。不论是货物保险人还是船舶保险人都对此不负任何赔偿责任。

3、材料、给养，燃料不足。被保险人应根据船舶的不同航线和不同季节，不但要配足一定数量的材料、给养和燃料，而且要有一定数量的安全系数。如有的船公司规定，在

一般情况下，近航线的燃料油安全系数不得少于三天，远航线不得少于七天；在台风季节和十一月份冬季季节，航行在中日和中朝航线上的船舶燃料油安全系数不得少于五天，中澳、中欧和东南亚航线不得少于七天，中美和中加航线不得少于十天。同时规定，除当航次用量外，一般再保持一个月的备用食品。否则，因材料、给养或燃料不足而引起的损失或因不足而临时弯航某一港口添加时所发生的事故，由被保险人承担责任。

4、最低限度的导航设备不齐。根据“一九七四年国际海上人命安全公约”第五章第十二条规定，最低限度的导航设备是一台雷达、一台无线电测向仪、一台磁罗经、一台电罗经、一台回声测深仪和一台在无线电遇险频率上进行搜索的无线电设备。被保险入不但有责对被保险船舶备齐上述设备，而且应采取一切合理措施，以保持各种导航设备处于正常有效的技术状态。否则由此而发生的事故损失，由被保险人自己承担。但该公约同时规定，而在那些不能提供修理便利的港口，雷达、电罗经或回声测深仪的功能失常，不得认作船舶不适航，也不得作为拖延船舶在港的理由。

5、不适于装载本航次特定的货物。被保险入有责做到船舶的类型、舱内结构和其他装卸货设备索具等，适于装载本航次特定的货物，否则由此造成的损失，由被保险人负赔偿责任。

## 二、间接损失和金额很难预计的损失

(一) 被保险船舶修理期间的营运损失。被保险船舶发生搁浅触礁事故后，对损伤部位修理期间的营运损失，保险人是不予赔偿的。

(二) 货物的市价损失。如因被保险船舶发生事故而推延了抵达卸货港的时间，造成了所载货物的市价损失，或因碰撞事故推延了对方船舶抵达卸货港的时间，而造成了对方船舶所载货物的市价损失，保险人对此均不负赔偿责任。

(三) 残骸的清除费用。如被保险船舶发生事故后，沉没的地点在港口附近的航道中，港口当局为保证航道的畅通，必然责成船东打捞船舶残骸。由于保险人对被保险船舶的沉没已作了全损的赔付，故没有再承担清理航道费用的义务；即使由于被保险船舶将对方的船舶碰沉于某一港口的航道附近，因清理航道费用一般很大，且预先很难作出正确估计，故在碰撞责任赔付中，保险人也是将这一项剔除不赔的。如被保险人参加了船东保赔协会，则清理航道费用可从保赔协会得到补偿。

(四) 事故中人身伤亡的损失。被保险船舶在碰撞事故中，可能造成本身或对方船舶上的部分船员伤残甚至死亡。对被保险船舶上的船员而言，船舶保险并不以船员为对象，故保险人不予赔偿。以对方船员而言，他们的伤残医疗费，抚恤金，虽成为碰撞责任内的一个项目，但这样的费用，也因金额通常较高且预先难于正确估计，故保险人对此也是不负赔偿责任的。如被保险人参加船东保赔协会的话，这一损失则可从保赔协会得到补偿。

三、原子弹、氢弹或核武器等非常规武器造成的被保险船舶损失；被保险人的国家政府对被保险船舶的征用，征购，扣留或没收造成的被保险船舶的损失，因这是本国政府的需要所致，保险人也是不负赔偿责任的。

## 航 行 区 域

中远公司船舶保险单上规定，航行区域为世界各地。但被保险船舶在冰冻季节进入冰区航行时，事先应通知保险人。保险人认为必要可以加费承保。如违反这一限制，被保险船舶在冰冻季节进入冰区航行时所发生的保险事故，保险人可以不负赔偿责任。

这里所谓冰冻季节一般从每年十一月十五日到次年的五月五日止的这段时间。冰区是北纬59度以北的波罗的海斯德哥尔摩、塔林一线以北的港口和海域。

## 退 费

按保险条款规定，被保险船舶在保险期限内出售或转让时，船舶保险原则上应自出售或转让时起即告失效。全部保险费按日比例计算，退还给被保险人。如果在出售或转让时船舶在海上航行，则停保日期可以推延到船舶抵达最后目的港卸完货物时为止。

如被保险船舶在港口内连续停泊达30天或以上时，不论船舶在这一时间内有无装卸作业，是否进行修理或港内移泊航行，均作连续停泊论。停泊期间的保险费，可50%退还给被保险人。战争险的保险费，虽然船舶停泊在港内，但战争行为对被保险船舶安全的威胁仍然存在，故保险人一般不予退还。被保险人对这种港内停泊退费的享受，以在保险期限内，船舶并未发生全损为条件。目前，保险人给予被保险

人分季支付保费的优惠条件。因此，假如被保险船舶发生事故得到全损赔偿后，保险人对日后的风险责任实际上已告终止，但被保险人对欠余的保费仍应如数支付给保险人。

## 事 故 通 知

一、事故发生后，特别是重大事故，如被保险船舶在海上，船长应以电报形式；如被保险船舶在港内，船长应经船代理以电报或电话形式立即报告船公司，以便船东人及时能与保险人取得联系，将被保险人和保险人对事故处理的特殊要求，尽速指示船长。

二、事故发生后，被保险船舶抵达第一挂靠港时，船长应尽早将海事报告、损失情况等有关资料航空邮寄给船公司，并将事故处理的进展情况随时报告给船东。

## 事故的现场处理

发生海损事故以后，不但会造成被保险船舶的损坏，在许多场合下还会使其所载的货物或被碰撞财产遭受损失。因此，做好事故发生时的现场处理，不论日后对受损方进行合理地赔偿还是向保险人或责任方索赔，都是非常重要的。现根据事故的不同类型，对现场处理重点的不同要求，简述如下：

### 一、碰撞事故

(一) 两船相碰或我船碰他船或其他固定和浮动建筑物时，责任全在我方或我方的责任显然大于对方时，现场处理

的重点应放在确定对方的受损程度和范围。确定的方法可聘请检验师对受损部位进行现场检验或组织有关人员前往损坏部位实地察看。对一般性的小事故，力争当时当地解决，以避免日后发生超过实际直接损失金额的额外间接费用。

(二) 两船相碰或他碰我时，责任全在对方或对方的责任显然大于我方时，现场处理的重点应放在做好海事报告，办妥签证手续，取得对方对碰撞损坏责任的书面确认，及时采取相应的保全措施直至获得足够数量的担保为止。对损失金额小的事故，力争在当时当地解决，以尽早获得损失的赔款。

## 二、搁浅触礁事故

搁浅触礁事故发生后，现场处理的重点应记好在脱险过程中所采取的措施事实的记录，脱险后办好海事报告的签证手续，申请船检，以分清单独海损和共同海损；损坏部分修妥后，应安排船级检验，以保持原适航证书的有效性。

## 三、救助事故

被保险船舶发生事故后，靠自身的力量不能脱险时，往往需要外界的力量前来救助。救助有两种形式：雇佣救助和契约救助。

(一) 雇佣救助。按固定的费率和救助时间计算救助费用。雇佣救助的指挥权在被救助方。救助方只提供拖轮和其他救助设备器材。不论救助有否效果，被救助方都得支付救助费用。

(二) 契约救助。按事先双方约定的救助金额或获救财产价值的百分比来支付救助费用。由救助方指挥，采用有效果有报酬，无效果无报酬的救助原则，签订救助协议来救助。

发生需要被保险船舶以外的力量前来救助的事故时，现

场处理的重点应根据事故的当时实际情况，正确采用合理的救助形式。如事故发生的地点在港内或沿海，危险性不会继续恶化，所需的只是一般的拖带，而且估计所花费的时间又不长，通常采用雇佣救助的形式；如事故发生后危险程度大而紧迫，并继续恶化，救助工作的难度高，风险大，往往采用契约救助。由于契约救助的救助报酬高，如时间许可，船长在签协议前应请示船东后定。

#### 四、共同海损事故

共同海损往往伴随着碰撞或搁浅触礁事故发生，故现场处理的重点，除做到上述对碰撞和搁浅触礁事故处理的要求外，还应记好处理事故的事实记录。对机损引起的共同海损，在修理前应注意申请船检，以确定共同海损是否成立。

根据“北京理算规则”第七条规定，船舶在海上发生事故，宣布共同海损不迟于到达第一港口后的四十八小时，船舶在港内发生事故，不迟于事故发生后的四十八小时。

#### 五、火灾事故

火灾事故发生后，在联系安排抢救灭火的同时，现场处理的重点应记好起火时间、火源发生的部位，抢救过程和扑灭的时间，保留现场，谨防破坏，申请消防专家鉴定起火原因，作为处理的依据。在获得消防专家鉴定起火原因的正式证明前，海事报告以简单为妥，谈及失火情况要小心谨慎，以避免日后不必要的麻烦。

## 索 赔 单 证

保险范围内的事故发生后，被保险人凭据有关单证向保



险人索赔；保险人审核了全部索赔单证后，将其应该承担的部分赔付给被保险人。索赔单证，按事故发生的原因和事故的性质而定。最基本的有下列几种：

#### 一、海事报告

海事报告应力求简单，措辞切忌太死，对今后事故原因的分析 and 有利于我方的责任划分，应留有充分回旋的余地。海事报告写好后，应向我驻当地的使领馆签证；或通过船代理，到当地法律事务公证人处办理签证手续。签证后的海事报告即成为一份有效文件。国外港口当局，多数不办理外籍船舶的海事报告的签证手续。

#### 二、航海日志和机舱日志摘录

航海日志和机舱日志是重要的法定文件，也是最有力的法律事实根据之一。事故发生前后的有关航海日志和机舱日志摘录，是海事报告重要的附件。航海日志和机舱日志不容任意涂改，否则失去它的法律性和真实性。

#### 三、船检报告和修理后船级社检验师的报告

船检报告是关于受损项目，损坏程度，应怎样修理以及造成损失原因的证明。检验工作的安排，可通过被保险人代理委请检验人，也可通过保险人委请检验人。在修理后，还应申请船级社检验师对损坏修复部分进行检验。船级社检验师检验后对船舶适航的意见，是被保险船舶经过修理后恢复了适航条件的证明。

#### 四、费用清单和单据

被保险船舶在发生事故后，对产生的各项损失和支付的各种费用，应注意收集单据并凭单据制作全部费用的清单，以便日后据此向保险人索赔。

# 海事声明的实践

林均新

海事声明 (SEA PROTEST OR NOTE OF PROTEST) 由来已久, 究竟起于何时, 已难以考证。根据现有资料, 相信在木帆船时代即已存之。尽管历史很长, 但时至今日, 我们对它还没有一个统一的认识。

## 一、海事声明实践

船舶在航行中, 遭遇坏天气或其他意外事故, 已造成或估计会造成船、货损害, 到中途港或第一到达港, 或目的港开舱卸货前, 船长趁越时未久记忆犹新的机会, 向领事 (或大使馆领事部), 或公证人 (NOTARY PUBLIC), 或港口当局 (我国) 声明: 船东、船长和船员已克尽职守, 采取了一切力所能及的措施保护船、货, 因此, 反对任何方面向船东、船长提出索赔要求 (或对船、货损害不负任何责任), 并保留向有关方面索赔和在适当的时间、地点延伸本声明的权利。同时要附上航海日志摘录, 必要时得附原件和轮机、报务日志摘录。公证部门通常在船长的海事声明书上签字盖章做为公证。

我国海事声明的公证工作, 自建国以来, 一直由港务监

督办理，叫做签证。大致经历了三个阶段：

### 1、建国初期~1962年6月：

各港做法不一致，但基本上是在原声明下加盖“签收之章”或签署“准予备查”字样做为签证，并认为这不起证明作用。

### 2、1962年6月~1972年初：

这个时期，除对海事声明和附送的航海日志摘录的有关资料进行核对外，还要查阅航海日志正本和船舶适航证件，检查封仓和货物情况，查问船长所采取的技术措施。船、货损害较大时，还要责成船长申请船、货检验，并将检验报告副本一份报送港监。最后根据查验结果，分别情况给予签证。签证是用中文另纸打印的，有的还附英文译本。

### 3、1972年~现在：

基本上恢复了五十年代的做法，在原材料上加盖“准予备查”(APPROVED KEEPING ON FILE)之章做为签证。

我国驻外使、领馆，对远洋船的海事声明，一般签注“此报告属实”，加盖公章做为签证。

在英、美等国，船长要携带航海日志等原始资料，在公证人面前宣誓后做海事声明，然后才能取得他签字盖章的公证，不过，现时手续已大大简化。

在西德、日本除履行上述手续外，还要求海事声明有该国文字的译本，再由他们用本国文字另行公证。

在苏联和东欧国家，由公证事务所办理海事声明公证。

各国领事都为本国船舶办理海事声明公证。在没有领事时，才到公证人或港口当局办理。

在做海事声明时，船长还不知道或不确切的知道船、货

受损情况。按照惯例他可以在六个月内，根据受损情况，再做一次声明，叫做“延伸的海事声明”（EXTENDED PROTEST），按照同样的手续取得公证。

从上述实践来看，各个国家，或一个国家的不同历史时期，尽管做法不尽相同，但都是大同小异的。

## 二、海事声明的意义与目的

从海事声明的实践，我们已清楚地看到：声明的目的在于主张船方对损害免责，其实质就是维护船东利益。由于这是单方面的声明，充其量也不过是船方的誓证而已。因此，不加公证就很难为货方或其他关系人所接受，这就要求公证。所谓“公”是与“私”相对而言的。使、领馆和港口当局是国家机关，自然不是私人。公证人一般都需经国家司法当局登记认可，才能执证从业。因此，他也不是一般的私人，而是代表国家执行公证业务，故被称为公证人。这样经过公证的海事声明，就是按法定的程序，由国家来证明其证据效力的一种法律文件。道理很简单，经过公证还不具有证据效力，又何必公证？当然其证据力并非是不可否定的。不过，货方或其他关系人通常不参加航海，要推翻其证据效力是比较困难的。因此，有人便认为海事声明是一种不可争辩的证据文件。基于这种认识，甚至发生干预公证的事例。其实是没有必要的，因为船方主张免责就得用海事声明来加以支持。货方或其他关系人要反驳其主张，就得提出足以驳倒船方的反证。例如：一条意大利船在大连港卸伊拉克枣，因双层底空气管在甲板上的弯头烂掉，浪水从烂穿的管壁进入

货仓湿损大量枣子。船方以海事声明（遭遇坏天气）来推卸责任。我收货人在有关方面的协助下，指出上述问题，并以检验报告支持时，船方不得不承认责任。这个实例说明，海事声明的证据力并非不可推翻。

船方提出海事声明的前提应是：船东用适航（包括适货等）的船舶运输，船长和船员又采取了一切应采取和能采取的措施，仍未能阻止不可抗力所造成的船、货损坏，才能免责。货方或其他关系人，只要能搜集到足以推翻声明的证据（如船舶不适航、措施不足或不当等），也就能维护其利益。否则，就得接受海事声明中的事实。

### 三、海事声明与海事报告

海事报告（ACCIDENT REPORT OR MASTER'S REPORT），只有在发生碰撞、失火、爆炸、触礁、搁浅……等海损事故时才要填报，做为主管机关进行调查和处理事故的依据。它与海事声明根本不是一个文件，但在实践中常常有人不加区别，把两者统称为海事，混淆了两者的性质。报告是事故已发生才要填报的，做为调查处理的重要依据，声明不一定事故已发生，通常是未发生，有时是已发生事故，但船长仍不能知道实际造成的损害是否和他预期一样，所以，先声明一下，以防万一。这是两者的主要区别。由于性质不同，处理手续也不一样。海事声明只要求取得公证即可，而填报海事报告时，还要考虑：委托代理代办、宣布共同海损、取得担保、选择处理机关（法院、仲裁或港监）等事项。因此，不能混淆，要按不同情况区别对待。

由于海损事故处理时间较长，如果海事报告不能立即得到公证（签证），再做一海事声明取得公证，以便办理保险索赔等有关手续，实践上也是允许的。

总之，不管做海事声明，还是要反驳海事声明的效力，都要坚持实事求是的原则，才能达到目的。

# 新会轮73年触礁全损案的保险索赔

史 贤 训

广州远洋运输公司的新会轮1973年10月16日在南中国海触礁并受台风袭击，受损严重，被宣布全损弃船。这是我远洋船队发展历史中的一起重大海事，也是由于航行技术上的过失所引起的一起全损事故。我公司有关部门对该事故技术上的过失，已做过全面的分析和总结。下面谨对此事故的索赔情况做一简要介绍。

## 新会轮及货载情况

新会轮是一艘载重6100吨、1962年挪威造的四个货舱普通杂货船。保险金额40万英镑。1973年10月14日0时20分从黄埔驶往新加坡，船上装载水泥4000吨，杂货1000余吨，总计5016.855吨，货物价值约人民币130万元。船、货均由中国人民保险公司广州分公司承保。船上配备船员44名。

## 新会轮触礁情况

由于驾驶上的错误，该轮1973年10月16日02时40分，

以11.5浬航速驶上南中国海西沙群岛浪花礁东端。该礁近似一椭圆形环形礁，东西长度约9.5浬，南北宽4浬，在环形礁的中央为一水塘，水深约10米，渔船可驶入，在环形礁上有深水沟使水塘与礁外海面相通。新会轮以船首方向263°搁在礁石上，左舷距环形礁露出水面的礁石最近距离约20米，船身向右倾斜3度，前吃水10呎5吋，尾吃水15呎9吋。触礁后，船上曾设法倒车脱浅，但由于搁得较高，无法脱浅。

17日73年18号12级以上强台风正好从浪花礁附近海域通过，其中心在该礁以东70浬附近迂回达数小时之久，然后距新会轮33浬从东向西扫过。在强台风10多小时的袭击中，新会轮在礁石上向南移动了近30米，船体和机器遭受进一步的损失。

## 新会轮损伤情况

台风过后，公司派出的现场查勘组检查发现，该船前尖舱、全部4个货舱、尾尖舱已全部进水，舱内水位与船外水位一样高；二层舱以下4个货舱泥水已大部分泡水；左舷船壳板数处严重绉褶变形；右舷船壳因受大风浪撞击，百分之九十的肋骨已变凹弯曲；驾驶室后主甲板数处出现裂口绉褶，百分之七十的舱室被风浪打坏进水；上层建筑严重损坏，右舷救生艇，右舷舷梯，驾驶室顶的磁罗经均被大风浪打掉；机舱左舷底座多处拱起，触礁当晚机舱即被海水淹没，全船失去动力。经水下探摸，发现左舷整个艏部已凹凸不平，船底有些地方及艏部被礁石顶入，判断船底板也已严



重损坏，并与礁石凸凹相错。

## 被迫宣布推定全损的客观因素

从以上查勘的结果看，新会轮的船壳、机器、舱室、货物均已严重损坏，如一定要修理，首先要解决新会轮的打捞脱浅问题，但是当时面临如下一系列问题，使打捞工程难以进行。

一、触礁现场远离大陆和海南岛，组织救捞施工，要有适应这一航区的配套的救捞船艇，但是当时华南打捞设备简陋，连一条能开往该出事地点的船都没有。

二、新会轮搁在礁盘上，又满载500多吨货，船底板已与礁石犬牙交错，不能用强力硬拉脱礁，况且这样的海区条件也不可能提供这么大力度的拉力，因此只有设法卸货自浮。但新会轮双层底已破，卸清货物后封补船底问题难以解决。如使用浮筒打捞，因浮筒本身吃水已有2·5米以上，不但不能使用，就连浮筒进入现场也不可能。

三、新会轮右舷200米以外水深突然加深，50米长的测绳还测不到底，救捞工作船不能在附近抛锚定位，因此用何船，如何进入现场，避风安全问题、施工人力设备的物料运送问题都不易解决。

四、当时正值强大东北风季节，正常情况下每天都有4—6级风，所以新会轮附近浪涌很大，使抢卸货或其他作业均有不少困难。

五、因风浪大，要抢卸货物只有等到第二年3—6月间，当季节风转为西南风时才能进行。但西沙群岛本身没有卸货能力，只有组织海南岛渔民利用他们立冬后来此海域捕

鱼时，使用渔船上的小艇(约能载重一吨)从新会轮搁礁的左舷背风处靠近它，每艇每次抢卸一吨，然后乘高潮时通过环形礁上的深沟进入环形礁中的水塘，卸给驶入该水塘中的渔船，船装到一定程度后再驶出环形礁，卸给停泊在浪花礁外西南方，离新会轮约8浬的一千吨级货轮。显然这样的抢卸方法，时间要很长，费用将很大，究竟需要多长时间的费用，难以估计。

六、新会轮所装水泥已大部分泡水，杂货也有部分水湿受损，如进行抢卸，在抢卸过程中将会继续受损，以后实际获救到手的货物究竟尚有多少价值，难以估计。

七、如经过抢卸、封补舱底成功，新会轮终于自行起浮脱礁，但修理工程艰巨，几乎整个船底板、大部分肋骨、舷板、横梁和甲板上层建筑必须换新，大部分舱室要修理，主机、付机、空压机、各种油水泵等机器均要解体、清洁、除锈，机器底座要加强，重新校正中心线，所有电动机均需换新。这样的修理换新费用，当时调查组估计已远远超过此船价值。而且当时不论是国内或香港，均无能力承担如此繁巨的修理工程。

船舶全损就其性质可分为“实际全损”与“推定全损”两种。如果被保险船舶遭受保险事故后，完全损毁或受到严重损坏，不能恢复原来状态或原有效用，就构成实际全损。但在船舶遭受保险事故后，虽然未达到完全灭失程度，但施救费用和修理费的任何一项或二项之和，估计要达到或超过约定的保险金额时，就构成推定全损。新会轮的情况符合后者条件，故向保险人宣布推定全损。其手续仅是正式书面通知广州人保而已。

## 新会轮损失的赔偿

根据以上种种情况，经过公司党委研究并经交通部批准，决定向船舶保险人宣布推定全损，将该轮委付中国人民保险广州分公司，由其全权处理，并要求其按该轮投保条件，赔偿该轮的保险金额——40万英镑，以后实际收到40万英镑的人民币折合款1,851,440元。因新会轮出事后，公司曾立即派出三条货船及组织人员前往现场进行调查和抢救，我司同时按新会轮的投保条件之一，保留了索赔救助费的权利。

## 组织对新会轮的抢救及现场调查

新会轮触礁后又遇台风袭击，情况十分危急，我分公司、总公司及交通部立即组织力量进行抢救。在整个援救过程中得到了中央、国务院领导同志及军委总参谋部、人民解放军海军、空军，广东省委及地方各有关单位的密切关怀和热情支持。

为迅速抢救新会轮上处于危险中的44名阶级弟兄，公司在短时间内派出了三艘货船，顶着18号台风可能带来的危险，赶赴现场进行援救。

10月15日杨林轮在湛江卸完货后，准备避台，16日11日时接交通部指示后，于当天12时就立即开航驰赴现场。济宁轮10月17日在南中国海驶向湛江港途中，因避开18号台风正返航南驶，17日17时15分接公司电报后，立即调头赶赴新会轮

出事地点。兰州轮当时正在黄埔待卸，18日17时接公司特急电报后，于22时即做好了一切准备。因等候调查组人员随船前往，于19日17时起锚出航。随兰州轮前往的包括调查组人员共35人；临时抽调来接替新会轮船员的14名船员、打捞局人员15人，穗人保、船检处及公司人员等6人。

新会轮的损坏状况，根据船上电报可以判断是极为严重的。但是严重到什么程度，是否仍有抢救可能和修复价值，货损状况如何，是否仍有抢救价值等这些重大问题，当时无法做出肯定或否定的结论。要取得答案，仅凭船上的报告是不够的，必须进行现场调查。

当时根据交通部指示，由兰州轮、新会轮、广州航道局、打捞公司，船检局广州办事处，广州人保、广州海运局保养厂等单位联合组成了一个“新会轮搁浅现场调查组”，共109人。调查组由我公司革委会主任为组长，在领导小组的统一领导下，各参加单位按各自的专业分头进行勘测，最后做出了勘测情况报告及对新会轮的处理意见，提出了弃船弃货的建议。这就为以后公司决定宣布推定全损，以及从广州人保迅速获得赔偿（人保73年12月25日赔付）创造了良好的条件。

新会轮船长对人保的海事报告，是在全船人员返回黄埔后补做的，因为发生触礁后船舶一直处于危险状态，船长无时间考虑写此报告。但实际上船长的报告在此案中仅是应办的手续而已，对宣布推定全损起决定作用的是调查组的报告及其建议。

所以凡遇重大事故，公司与人保及时派出人员对现场进行调查了解，就容易统一认识，便利今后的索赔工作，新会轮

此案创立了先例。

## 救助费用的索赔

我们在上述三船出航后，即电示各轮船长要求提供纯因此次任务所消耗油水及所损耗的物料清单，以做将来向保险人索赔救助费的依据。以后公司根据三船所报清单，计算出三船救助费人民币115,000元。该费用中重、轻油费约占98%，其余为淡水及109个调查组人员的伙食费。

但是北京人保总公司不同意全部赔偿此数。认为该司已按全损赔了新会轮，为了施救，再支付一些查勘费用是可以的。鉴于当时为了抢救该轮，人保公司曾同我们商量过，派“杨林”等船前往勘察，因此照顾到实际情况，确定赔付人民币57,000元”（即按115,000元的50%赔付）。

故按人保的观点，115,000元实为查勘费，而不是救助费，但为救助而查勘，所发生的费用可予赔偿或部分赔偿。由此案可看出，发生重大事故后，人员赴现场及在现场调查而发生的费用，人保在原则上是同意赔付的。

## 新会轮货损的处理

根据我远洋公司提单中免责条款规定，因这起事故是我船长、船员在驾驶船舶中的行为、疏忽或过失所引起，故我公司对货物不负赔偿责任。

据广州人保告：新会轮所载水泥、杂货以后按货物保险条款，也按全损处理，由人保赔付我有关出口公司人民币

1, 355, 400元。船上残损货物以后交我国打捞公司自行处理。

## 新会轮船员抢救船上物品

“新会”轮被宣布推定全损而人保公司按全损赔偿后，船上机器、设备及此船船体的产权即移转给保险人，任何人未得保险人准许，不得动用和转移。但新会轮船员为了尽量减少国家财产的损失，曾冒着生命危险在短时间内抢卸和拆下一批设备和物品如：雷达、船钟、天文钟、救生艇电台、转速表、气压计、打字机、搬手、毛毯等，拆下的物品中，有的成套可继续使用，有的不配套不能独立使用，只能做备件，以后都按照人保的意见进行处理。新会轮船员在危险处境中仍不忘尽力抢救国家财产，这种精神是可嘉的。

### 附 笔

19日08:00时济宁轮最先赶到浪花礁附近，紧接着杨林轮也到达现场。经过三船的协商，由济宁轮放下二个救生艇，准备了三个梯队人员，冒着与风浪搏斗的极大危险，分三趟，经过6小时的战斗，终于将新会轮上的44名阶级弟兄安全地接到济宁轮上，21日上午返抵黄埔港，胜利地完成了这次惊心动魄的救人任务。

## “六盘山”轮因碰撞推定全损案

“六盘山”轮一九八〇年六月八日1220时在叻（新加坡简称）东锚地与一锚泊的利比亚籍（日本船东）油轮M/V“INNOVATOR”轮碰撞，我轮受损严重，修复费用超过当年投保金额130万元人民币，经与天津人保公司商定按推定全损处理。

现将事故经过与处理过程分别作如下介绍：

### 一、事故经过

“六盘山”轮第二十三航次装有助至新港橡胶4742吨以及电视机等杂货共计5048吨。装毕后，于一九八〇年六月八日0805时起锚离叻港返航回国。两小时后，因一船员生急病需返回叻东锚地。船长急于返航，在无引水的情况下从油轮锚地穿行，于1220时与一艘利比亚籍（日本船东）锚泊油轮INNOVATOR碰撞。我轮机仓海底门裂漏，海水大量涌入机仓，船员自行堵漏无效。因排污水总管碰断，水亦无法排出。十分钟后，只得关闭发电机停电。为船、货共同安全，船长立即申请港方派拖轮前来营救，于当日1800时被港方及了SEI.CO救助公司拖轮拖至浅滩坐滩。因水线下机仓部位受损严重，经与MIT救助公司协商，由该公司承包补洞抽水工作。六月十六日该轮顺利起浮，然后拖往深水锚地抛锚等卸。经与上远和中远租联系，原船货物卸驳倒载至“长岭”“白豹”二轮转运。六月二十二日“长岭”载307吨货物离叻，七月二日“白豹”装完剩余货物返津，“六盘山”轮仍在锚地等

候处理。

因该轮已无修复价值，我司于七月二十六日宣布推定全损。天津人保于八月二十五日接受委付，而后由我司代其在叻出售，十月六日正式售出交船。

## 二、处理过程

此案涉及到该轮投保的下述四个险别，现分别逐一介绍：

### （一）碰撞责任

一九八〇年六月八日0805时该轮起锚离叻港。两小时后，接医生报告，大厨突然昏倒不醒，脑部摔碰损伤，经观察后船长政委决定返航回叻送大厨进医院抢救。在这种情况下，船长急于返航，没有申请引水，盲目从锚地油轮间向西穿行，计划进检疫锚地锚泊。在油船锚地中，又接代理人通知改驶东工作锚地。船长采用倒车改向北西方向行驶，改向后风流压船向右，造成与其右后方锚泊的“INNOVATO”轮形成紧迫局面，于1200时我轮右舷船中正碰在“INNOVATOR”轮左锚链处。对方船是12万载重吨的大油轮。事故发生后，经叻保险代理请劳合社验船师确定其球鼻首和前尖仓部位没有明显损伤，只是在左锚链的几节卸扣上发现有与我轮相擦的油漆痕迹。对方保留在下次进坞修理时如发现损坏的索赔权利。

此事故责任很明确，我方过失不可推诿。1、未申请引水，贸然进入锚泊的油轮中。油轮锚地，即危险锚地，理应远避为妥。2、船舶操纵不当。返航时，顶风流，行驶至锚泊油轮间，突然转向，改变锚地，横风流而行，渐压船向右，船速慢，能效差，没有足够警觉。碰前一分钟，发现危险时才



加车，但为时已晚，且增加了碰撞的冲力，致使船体破裂进水。

当发现碰撞危险时本应及早停车，抛双锚避免碰撞，但船长未采取此种措施，终因船体继续下压而与“INNOATOR”轮首部锚链擦碰。

鉴于上述情况，我们同意油轮船东的要求由我保险公司出具10万美元的担保函。对方船于八〇年十一月在日本船厂检验后修理，修前通知了我方，我保险公司通知其日本代理参加了检验。结论是球鼻首、锚链等均未受损。但油轮船东至今未提出索赔，也未退回保函。（担保函未规定时效）

## （二）救助

碰撞后，因机仓海底门处碰损28和40"长，宽1.5"裂缝各一个，5"长，0.5"宽裂缝一个，下水道直径6"管断裂，污水出海管约3"断，故进水速度相当快，而几台泵浦电源接线盒撞坏，无法自行排水。海水接触发电机飞轮下部，发电机被迫关闭停电，人员离机仓。船长立即通过代理要求拖轮来协助。1330时有三条拖轮驶来，其中港方二条拖轮各靠妥我轮船首和尾，SELCO救助公司一拖轮于1346时靠妥我轮左仓部位。拖轮大付手拿“无效果无报酬”救助契约登上我轮驾驶台要求签约，船长催促他们赶快排水，对方称“不签字、不工作”。船长起初不同意签字，但船还在漂移，压向左后一锚泊油轮，而且船仓还在进水，船长误认三条拖轮都属救助公司，在匆忙中于1359时签署了英国劳合社“无效果无报酬”救助契约。

(LLOYDS OPEN FORM) “NO CURE, NO PAY”) 继后，SELCO拖轮将两条抽水管拉上我轮，并多次启动抽

水机的发动机准备抽水，但一直未启动起来。

1351时我轮锚链割断。1509时在港方的二条拖轮拖带下安全坐在叻东 南海岸边沙滩浅水区。1511时SELCO 的另一条拖轮驶来与先靠妥的SELCO拖轮并靠，又拉上一条 抽水管。1510时TELCO 救助公司拖轮靠妥我轮三仓右舷。1700时，船长见SELCO拖轮工作无效，即以书面通知 SELCO 救助公司的拖轮，终止其继续工作。1950时 拖轮 离去。1745时船长与 SMIT救助公司代表签定为我轮排水的 协议书。坐滩后，船舶右倾 $6^{\circ}$ ，机仓以每小时700吨水的速度继续进水。经潜水员检查，发现我轮右舷水线下机仓部位73~80肋骨处有6"范围凹陷，肋骨80处即中樞部位有4条裂缝；另外船中靠后处有垂直裂纹。海水通过污水管系倒压入货仓，造成货损严重。为抢救货物，需继续抽水，并补洞后才能让船起浮。益丰代理即与 SMIT 救助公司谈判，开始对方要求签署“无效果无报酬”契约（北京格式），我方没有同意，坚持采用包干方法。最后益丰与 SMIT 公司谈成以277,000叻元解决我轮堵漏、排水、打水泥箍，淡水冲洗机仓及对主、付机喷涂化学涂剂的包干费。六月十六日该轮顺利起浮。

事后，SELCO 公司要求给予救助报酬35万英镑。我方认为SELCO 公司拖轮未能成功地排水，救助未获得效果，不能获得高昂的报酬。对方争辩称你轮在遇难期间，我们采取了积极措施并守候在船旁，这本身也是救助行为，应该获得报酬。另外对方提出要求赔偿剥夺他们的救助机会即违约所引起的损失，并声称如我方不出具35万英镑的担保，就不让我轮卸货倒载并准备在伦敦仲裁。对此我们做好二手

准备，一方面抓紧时间争取协商解决争议；另一方面做好提供担保和仲裁的准备。经益丰代理请了当地几位知名人士出面与ELEO公司协商，指出SELEO公司是东南亚最大的一家救助公司，有长期搞救助的经验，而这次救助不论从时间、劳务、风险来看都是有限的，没有必要引起纠纷。并强调其索价过高，会影响商业信誉，另外提醒对方从业务上应向前看，注意友好关系，不要为此失去客户。最后双方达成协议，我方以支付45,000美元解决此案救助费。

### (三) 共同海损

该轮载5048吨橡胶等杂货，为急救病人发生了合理绕航，在返航中与油轮相撞，机仓、货仓进水严重，船和货物同时遭受危险，若不及时采取措施，船舶将倾复，货物将全损。为了解除船舶和货物的共同危险，及时采取合理的措施。即该轮被拖至浅滩坐滩，由SMIT公司排水补洞，起浮后卸载，最后采取由代替船“白豹”、“长岭”将原船货物运回新港等措施。这样引起了一些特殊的损失和一些额外的费用，但同时也减少了船、货损失，据此我司于六月九日向各有关方宣布了共损。为尽快抢救货物，经与天津人保（船、货保险人）协商，决定原船货物由代替船转运，按不可分割协议解决分摊的有关费用。

从六月十七日开始将货物卸驳倒载至“长岭”“白豹”二轮，六月二十二日“长岭”载307吨货物离叻，七月二日“白豹”装完剩余货物于七月十二日抵新港，七月二十七日卸货完毕。

在由“白豹”接运货物前，我们和中远租商定：①我方按班轮条款支付费用。②我方支付由于货损严重引起的困难

作业费。③白豹不负责货损货差。④新港卸货时间以抵锚地后半月为限，超过部分我方同意以每天5000美元赔付。

该案属于共损的费用有额外港务费、拖带救助费、排水补漏费、卸驳倒载费、代替船运费和共损期间船舶物料、淡水消耗、船员工资、伙食、加班费以及利息。手续费、通讯、电报等杂费。

该案交北京中国国际贸易促进委员会理算，理算结果，共损总额为人民币1,091,327.71元。各受益方的分摊金额为船舶：人民币69,182.43元，货物：人民币1,022,145.28元。

#### （四）推定全损

该轮系1958年挪威建造，总吨5758，净吨3154，主机类型：SULZER 6 RSAD 76，马力7800 B·H·P，空船吨位4751.8，船速17节，保额130万人民币。1978年由我司购进投入营运。

七月二日该轮货物倒载完毕，而后在叻锚地锚泊，关于该轮日后处理，我们考虑有以下几种可能：

##### 1、修理

###### ①在叻当地修理

经多方联系，得到四个船厂的报价：

日立（叻分厂）	69万叻元
三菱（叻分厂）	100万叻元
裕朗（叻）	100万叻元
三巴旺（叻）	29万叻元

上述报价虽较低但均不保证适航，我们估计开工后，船厂将会在修理过程中不断要求加价。若要求一次性适航修理报

价，船厂不报。另外此报价不包括主机、付机、马达、泵浦的拆检费、清洁除锈以及配电板以下电缆的换新费用。如包括这些费用，据我司估计修费高达150~250万叻元，超过该轮保额。

## ②拖回国内修理

要考虑下面二个问题：

### (1)、叻至国内拖轮费

据了解交通部打捞局，拖带费虽不超过国外水平，但费用昂贵。

### (2)、国内修理费

国内船厂在未检查损坏情况前不作报价。据我司估计修费不会低于叻船厂，修理时间长达数月之久。

## ③拖到香港修理

### (1)、叻至香港拖轮费

据了解，从叻租一条拖轮拖到香港或国内，需花32.5万叻元。

### (2)、香港修理费

香港友联船厂报价450万港币(折人民币130万)。如包括主付机曲轴、十字头车光以及电缆换新则需600万港币。修期需几个月。

## 2、宣布推定全损

我司投保的主要险别为全损险。船舶在遭受保险事故后，虽然未达到完全灭失的程度，但施救费用和修理费用的总和超过船舶价值时可按推定全损处理。这样保险公司将赔偿我司130万元人民币的保额。

## 3、出售

### ①叻当地出售

(1)、按有动力船 203~207美元/每空船吨  
该轮已无动力，不具备条件，不可行。

(2)、按无动力船 101~103美元/每空船吨  
可得55万美元。

### ②拖到香港出售

(1)、按有动力船 170~180美元/每空船吨  
不具备条件，不可行。

(2)、按拆船价 180~200美元/每空船吨  
香港无拆船厂。有价无市场。另外还得支付叻至香港拖  
带费。

### ③拖到国内出售

(1)、叻至国内 拖轮费

(2)、国内出售得款是人民币。

(3)、拆船价 150元人民币/每空船吨，可得70  
万元人民币。

(4)、台风季节，安全无保证。

比较上述三个方案，我们认为如按第一方案修理在经济上是不合算的。如果修费超过保额130万人民币，则以宣布推定全损为宜，倘若不能构成推定全损，则在叻出售为佳。

为此，我司努力着手从友联船厂得到明细报价单。鉴于报价金额已超过该轮当年保额，我司即于七月二十六日向天津保险公司宣布推定全损，同时报上级领导机关批复。天津保险公司于八月二十五日接受委付，赔付我司130万元人民币，同时委托我司在叻出售。该轮于10月6日正式出售交船，所得款项55万美元由天津人保收进。8月25日后至出售前发生费

用（港务费、通讯费、出售佣金以及船员看守期间工资、伙食等）由天津人保负担。

### 三、此案处理过程中需注意的问题

#### （一）对保险险别赔付的理解。

我们投保的险别是全损险、附加四个部分损失责任险，即共同海损分摊，四分之四碰撞责任、搁浅、触礁的部分损失、救助费用和战争险。根据保险公司的解释，在发生全损事故后，人保不仅根据全损险这一项赔付我司船舶保额，而且同时有责任赔付附加的四个部分的损失，但四个部分损失的总额不得超过二个保额。例如此案我们根据全损险得到130万元人民币的赔款。另外，还得到救助费用、共损费用的赔款。但如果这二项费用的总和超过130万人民币，保险公司仍可赔付。

#### （二）对合理绕航的理解

该轮载5048吨于六月八日0805时起锚离开叻港驶回国内。二小时后，接医生报告，大厨突然昏倒休克，脑部摔碰损伤，经观察一段时间仍不见苏醒。船长、政委决定返回叻港在锚地联系拖轮将大厨送下地治疗。返航途中，恰巧发生了碰撞事故。这里牵涉到一个绕航的合理性问题。

我们认为基于人道主义行为送病号下船产生的绕航是正当的，但是否合理，还得看病号发病的危急程度，是否非绕航不可。关于这一点，必须提供必要的证据，证明病号需立即抢救，否则有生命危险，因此在大厨下地后进医院治疗时，必须要求医院出具病情诊断书来证实这一事实。

目前对绕航的定义是否可延伸到船舶适航与否，有不同的看法。有的理解计划航线是船舶适航的一条重要标准，如

果船舶偏离了计划航线，构成不合理的绕航，这也意味着船舶的不适航，那么共同海损就不能成立，保险公司也可按除外责任不予赔付船方的损失。承运人的风险只能自行承担。关于这个问题，有待大家探讨。

### （三）签署救助契约的问题

从此案可以看到，由于船长在匆忙中误认为三条拖轮均属救助公司，急于排水营救船、货，没仔细询问就在契约上签了字，这样事情就变得复杂化了。今后其它船舶如遇到须拖轮拖带的险情时，要通过代理公司、我驻外机构或港方，引水站等搞清拖轮是否属救助公司，搞清拖带性质属救助还是正常雇佣以及对方要求签字的内容，在时间许可情况下要事先征得公司同意方可签约，以防日后被敲诈。因一旦签署了救助契约，对方索取的报酬就比正常雇佣高得多。根据契约的规定，救助方要求被救助方提供担保，双方如对救助金额有争议，须在契约规定的期限向有关方申请仲裁。例如如签署的是英国劳合社“无效果无报酬”救助契约，仲裁地点是伦敦，那么此案就复杂了。

但是，即使在已签约的情况下，也不排除协商解决的可能。从此案可以看到，最后与SELCO救助公司达成以45000美元解决救助费问题，是借助于知名人士的出面调停及我驻外机构的全力协助方得妥善解决。在今后处理海事中，不能忽视当地中间人的重要性及其对各方的影响。

### （四）对“不可分割协议”的理解

在决定原船货物由代替船运回国内时，对于代替船的费用问题，我们和天津保险公司进行了(船、货保险人)协商，天津人保出具了共同海损担保函，保证分担应予分摊的共损



损失和费用，对转船货物同意以不可分离原则处理。我们理解“不可分割协议”的含义是指货物虽然离开原装运船舶，但货主仍保证继续分摊由船东支付的属于共损性质的费用。因此，代替船运费也属上述范围，理应列入共损分摊，但保险人对此提出异议。他们认为天远公司（船方）已收取了六盘山轮的运费，（根据中海运单第六条款规定：“预付运费和到付运费、无论船舶和货物或其中之一遭受任何灭失或损坏，都应毫无例外地全部付给承运人，不予退回和不得扣减”）。而该轮在离开装港又返回港口时发生了碰撞，船方仅支付了很少的费用，同时节省了为赚取运费本应支付的大量费用。如果转运费由货方承担，则承运人因此事故反而获利，是不合理的。他们认为在转运费不超过“六盘山”轮原船运费时，应由天远承担，只有超过时，超过部分可列入共损分摊。因原船承运人既收取运费，就应尽其在卸港交货的义务。

最后经双方协商，我司考虑到保险公司在此案所承担的巨额赔款，特作了额外让步。在“长岭”、“白豹”二轮的转运费中扣除“六盘山”自叻港至新港的正常运费15万人民币，其余166,050,10元列入共损分摊。

天津远洋运输公司商务处

（1983年3月29日）

## 阳春轮在阿拉伯河被炮火 击毁推定全损案

1980年因两伊战争，阳春轮被困在阿拉伯河中并被炮火击中起火，全体船员离船后，船长曾两次函告公司船舶损毁情况。据此我们正式向人保提出，该轮已严重烧毁，修复费用及施救费用将超过该船保险金额，决定宣布该船为推定全损，要求人保公司赔偿，该船保险金额为233万美元。但人保答称：1、目前仅凭船长的报告来推定全损，证据不足，尚需进一步提供该船确实损坏的证据。2、根据该司战争险条款第一、第二条，此种战争险案件须从发生日起满6个月后才予受理，（也就是要到1981年4月22日才能受理）。

据此我们通过留驻巴士拉的开平轮船长安排船检师到现场拍摄了阳春轮外表损坏状况的照片（因无法登轮，而且周围环境仍不安全而未能拍到船内损坏的照片）。仅从外表看，该船检师就得出了全损的结论，认为该船已无修复价值。人保收到这些照片及检验报告后才接受阳春轮为全损。但拒赔此项检验费734·600伊拉克I·D（折合2304·71美元）。理由是：最高赔偿额为该船的保险金额，既然已同意赔233万美元，就不能再赔其他任何费用了。233万美元已于1981年7月30日收到。我司签署人保的收据和权益转让书后，结案。

## 嘉陵江轮被两伊战火击毁 推定全损案

两伊战争爆发后，“嘉陵江”轮正在伊朗的霍拉姆沙赫尔港卸货。1980年10月3日该轮连遭炮火袭击，驾驶台、电台及船员房间多处遭受炮击。10月5日又因码头遭炮轰击起火，大火蔓延船边，将系缆烧断，船漂离码头。船长利用漂流之机使用车舵保持在河的中心线漂往下游，以伺机抛锚，但在漂流中又接连被20多发炮弹击中驾驶台、舵机、舵机房及大部份船员房间，致使船完全失控，二船员中弹重伤（后一人死亡），大火在船上四处蔓延，船员虽英勇地进行灭火，但无效，最后船漂至霍拉姆沙赫尔东边河道抛下锚，船员分二批离船下水游上岸。

人保对此案未要求我司提供任何证明船已全损之证据。但要求船长提供海事报告作为赔偿的依据。我司从“嘉陵江”一受炮击时起，即随时将情况转报人保备案。

嘉陵江轮保额为466万美元，人保于80年10月即如数赔付我司，赔付速度之快是其他各保险案件所罕见的。据人保称：为了国家利益，他们在外国保险商对在该地区全损的船舶均未赔付的情况下，成功地争取到国外分保人对嘉陵江轮的分摊金额，所以可以很快赔偿。嘉陵江轮是国外保险市场赔付的第一艘因两伊战争造成战争险全损的船。我司在1981年5月补办人保的收据和权益转让书后结案。

## 阳春轮在阿拉伯河被炮火 击毁推定全损案

1980年因两伊战争，阳春轮被困在阿拉伯河中并被炮火击中起火，全体船员离船后，船长曾两次函告公司船舶损毁情况。据此我们正式向人保提出，该轮已严重烧毁，修复费用及施救费用将超过该船保险金额，决定宣布该船为推定全损，要求人保公司赔偿，该船保险金额为233万美元。但人保答称：1、目前仅凭船长的报告来推定全损，证据不足，尚需进一步提供该船确实损坏的证据。2、根据该司战争险条款第一、第二条，此种战争险案件须从发生日起满6个月后才予受理，（也就是要到1981年4月22日才能受理）。

据此我们通过留驻巴士拉的开平轮船长安排船检师到现场拍摄了阳春轮外表损坏状况的照片（因无法登轮，而且周围环境仍不安全而未能拍到船内损坏的照片）。仅从外表看，该船检师就得出了全损的结论，认为该船已无修复价值。人保收到这些照片及检验报告后才接受阳春轮为全损。但拒赔此项检验费734·600伊拉克I·D（折合2304·71美元）。理由是：最高赔偿额为该船的保险金额，既然已同意赔233万美元，就不能再赔其他任何费用了。233万美元已于1981年7月30日收到。我司签署人保的收据和权益转让书后，结案。

## 牡丹江轮、开平轮因两伊战争 封锁而宣布推定全损

“牡丹江”轮载重吨16,190吨，在巴士拉港装完化肥于80年9月22日当地时间10时开航，沿沙特阿拉伯河航行到14时15分，伊拉克港方宣布封港，该船被迫在离出海口尚有51哩的河道中抛锚。9月24日1410时，两伊激战，该船受到炮火直接射击，中弹40余发，结果船员5人受伤，驾驶台、电台顶墙板、老轨二轨政委木匠等房间和前桅房，甲板水管，船壳护板，左舳板等处被打穿，从第二艙到船尾的壳板约有20处被炮弹击中。由于船舶和船员的生命安全均处于严重危险之中，故于1980年10月27日2000时，船长决定全体船员弃船离船。以后该船情况一直不明。

从已遭受损坏的情况估计，该轮修理费将高达80万——100万，按战争险条款此项修理费是可以从人保取得赔偿的，但两伊战争一直无停战迹象。考虑到该船被弃置河中，各种设备不能运转，又无人照料，船舶技术条件及设备肯定日益恶化，即使将来发现该船还能修理使用，但巨大的施救费、修理费等，也将达一、二百万余元之巨，经济上很不合算。故经总公司批准，我司宣布该船为推定全损，将该船委付给人保。1981年11月23日人保正式接受委付，赔付我司565万美元。我司签收收据及权益转让书后结案。

“开平”轮载重15,393吨,1980年9月22日在巴士拉卸完货后,因两伊战争突起被封锁在巴士拉港内,无法出航。但因港口接近前线,经常受空袭的侵扰,为照顾船员的安全,公司决定除船长、轮机长、大付、厨师留船看守,并兼顾牡丹江、嘉陵江、阳春轮外,其余船员离船,于10月回国。81年3月12日港方因架设跨河浮桥的军事需要,将开平轮移至马吉尔码头区第10号泊位,并靠一香港船外档。同时在该区停泊的有各国外轮29艘,全部二船并靠。除几艘船尚有留守船员外,其余均已撤离。由于开平轮一直不能正常发电,加上战争环境有各种限制,供应紧张,气候酷热,留船同志在紧张艰苦的条件下在船坚守,直到81年底人保接受该船委付后才撤回国。他们很好地完成了这艰巨的看船任务。

鉴于两伊之战停战无期,开平轮船令已达20年,机电设备已较陈旧,尾轴漏水严重,船壳板腐蚀严重,部分钢板腐蚀已达——50%。虽然该船未受炮火波及,但考虑到该船即使停战后也一定要经过大规模的恢复性修理才能恢复营运,修理费要100万元左右,而这种修理费人保是不赔的。而该轮保险金额仅166万美元。再加上长期停航亏损,所以继续保留该船是不合算的。总公司同意该船做推定全损处理。我司按保险条款规定,在该船被封锁满6个月后,正式向人保宣布推定全损,1981年11月23日人保正式接受委付,赔我公司166万美元。我司签给收据及权益转让书后,结案。留船人员撤回国。

## (二) 船舶碰撞





## 关于船舶互碰案我方船情况 不得向对方任何人泄露的通知

各轮：

天津远洋公司所属“五台山”与一外轮发生碰撞后，由于不了解海事处理方面的要求，竟然将自船的关于此次碰撞情况的海事报告和详细的航海日志摘抄影印件交给了对方船的检验师和律师，致使对方掌握了我方的情况，给以后此案的法律诉讼带来极大困难。虽然广远船队还未发生过此种事，但若对此事不引起所有船长和驾驶员的注意，今后是难免不出同类事情的。

现根据总公司的指示，将中国人民保险公司驻伦敦联络处关于此事致天津人保分公司的函全文转抄你们，请让全体驾驶员知道。

广州远洋公司航运处  
一九八二年十二月二十七日

## 关于五台山轮碰撞案

联水字第(82)685号

天津分公司：

天津远洋运输公司所属五台山轮于一九八二年三月二十一日从新港载杂货4576·692吨驶往新加坡。于一九八二年三月二十三日在北纬28°56′，东经122°34′海域与新加坡籍船“BANG POO”轮发生碰撞。我方损失约200,000美元。“BANGPOO”轮船损失375,000美元，该轮所载货物损失500,000美元。

上述船舶发生碰撞事故碰后，五台山轮在香港挂港并修船近一个月，我方未能及时委托律师就近登轮取证和调查船舶碰撞情况，而在五台山轮修理完毕离开香港后于一九八二年四月二十日，才要求我委托英斯律师事务所处理此案。五月十三日，当五台山轮抵达英国利物浦港口时，对方船的货方律师克莱德律师事务所的律师，曾要求到五台山轮上了解碰撞情况，我及时通知我方船长在无我处和我方律师允许的情况下，不能向代表对方船东或货主的律师提供任何碰撞事故的情况和材料。

五月十五日，当五台山轮在英国TILBURY港口挂港时，我处派员和我方律师及时登轮取证，但是据船长说，当该轮在香港修船时，对方船东曾派检验员和律师登轮向我

船长了解碰撞情况，船长曾将一份海事报告和详细的航海日志摘抄的影印件交给了对方检验人和律师。这样一来给我事后处理碰撞责任纠纷和法律诉讼方面带来了很大困难。因为，对方律师不仅从上述重要文件中全面了解了五台山轮在碰撞前后的详细情况，而且对方律师还可以依据我方提供的情况，篡改事实，编造一个对“BANG POO”船东有利的假案情。这对事后我方正确划分船舶碰撞责任很不利，有可能造成我方严重的经济损失。为此提出以下两点建议，供参考。

一、当船舶碰撞事故发生后，如果对方船东派律师或检验人登轮了解碰撞事故的情况，我方船长仅可提供我方船舶本航次的大概情况和船舶碰撞的日期、大约的时间和地点。绝不能向对方船长或代表对方的第三者（如律师、检验人、代理）介绍详细的案情，也不能提供我方船上的任何航海日志、机轮日志、船长报告、海事声明、车钟日志、甲板日志、海图和其它任何船上记录等文件或其影印件。

二、如果有必要出具海事声明，也只能提供碰撞事故的大概情况，例如“七月十五日4～8时，在英吉利海峡发生碰撞事故。”我方船长对外讲到这种程度也就足够了。

总而言之，船舶碰撞事故一发生，船长应及时与船东联系，船东应与人保及时磋商，采取必要措施，重大案件应及时派员或委托律师赴碰撞事故现场调查取证，为事后就碰撞责任纠纷问题进行协商或诉诸法律做好充分准备。

随函寄去五台山轮中文本航海日志和有关文件，请天津远洋公司协助译成英文，同时寄去我方律师取证的材料三份，原件请有关证人审核修改后签字确认后退还我处，另外

两份付本由你公司和天远分别归档备查。

你公司有何意见，请及时来函，以便我处再与律师进一步研究如何尽快解决上述案件。

中国人民保险公司驻伦敦联络处  
一九八二年十月二十六日

## 对外船期索赔标准的通知

广州、上海、青岛、天津、大连、江苏、浙江远洋公司：

由于近些年来船舶营运费用增加，现将一九七七年十二月十五日（77）交运航字第1150号文件规定供对外索赔船期损失标准作如下修改，供对外索赔工作中参考。

### 干货船

载重吨	每天船期损失(美元)
10,000以下	5,000—3,500
10,001—14,999	6,000—4,500
15,000—19,999	7,000—5,500
20,000—29,999	9,000—6,000
30,000—49,999	12,000—7,000
50,000以上	16,000—8,000

### 油 轮

载重吨	每天船期损失(美元)
10,000以下	6,000—5,000
10,000—19,999	10,000—7,000
20,000—29,999	11,000—8,000
30,000—49,999	12,000—9,000
50,000—79,999	17,000—10,000
80,000—100,000	23,000—12,000

交通部远洋运输局

1980年5月13日

# 有关海上船舶碰撞的一些 法律英国海事诉讼程序

李嘉华

## 一、与碰撞有关的国际公约

船舶在一个国家的领水内发生碰撞，通常作法应由这个国家的法院用它自己的法律来审理。但不同国籍的船舶在大海中发生碰撞而发生的民事纠纷，就会有下面两个问题：

(1)用什么规则或法律来确定谁是谁非？如果互有过失，责任应如何分配？(2)如果诉讼，由哪一个国家的法院审理？

由于各个国家的法律不同，因此同一个案件在不同国家诉讼有时结果会差别悬殊。这样，就必须订立一些国际公约以减少各国间的法律冲突。至目前为止与船舶碰撞民事方面的有关国际公约有以下几个：

(1)统一船舶碰撞若干法律规定的国际公约(INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES OF LAW IN REGARD TO COLLISIONS)

这个公约在一九三〇年九月二十三日签订，一九三一年三月一日起生效。它的主要内容有：

1. 碰撞如出于不可抗力或原因不明，受害人自行承担损失。

2. 碰撞属一方过失，由过失方负责；如互有过失，各船按其过失程度负责，如过失程度不可能确定或看来差不多，则平均分配。

3. 碰撞案件赔偿请求权时效两年。

4. 碰撞发生后，如不致对其船舶、船员和旅客造成严重危险情况下，必须救助另一船舶、船员和旅客。

在签订这一公约以前，英国法院对于互有过失的碰撞，不论过失程度大小，一律平均负责。例如两船相撞一艘过失大，另一船只有一些小过失，损失责任亦按各半负责。自一九一一年起按公约规定判案。美国则一直至一九七五年才将互有过失各半负责改为按过失程度大小负责。

## (2) 关于扣留海运船舶的国际公约 (INTERNATIONAL CONVENTION RELATING TO THE ARREST OF SEAGOING SHIPS)

这一公约在一九五二年五月十日签订，一九五五年二十日生效。主要内容有。

1. 确定“海事请求”的定义，船舶碰撞损失，货损，共同海损等请求均属海事请求。

2. 请求人可因其有海事请求权而申请扣留引起该项海事请求的当事船或其姊妹船。（即同一船公司的船舶）。

3. 在提供保证金或其他保证后，应释放被扣船舶。

4. 如扣船法院对该案无管辖权，担保中应特别提明该担保为保证履行有管辖权的法院判决而提出；扣船法院应规定请求人向有管辖权的法院的起诉期限。

## (3) 关于船舶碰撞中民事管辖权方面若干规定的国际公约 (INTERNATIONAL CONVENTION ON CERTAIN

## RULES CONCERNING CIVIL JURISDICTION IN MATTERS OF COLLISION)

这个公约是和、“关于扣留海运船舶的国际公约”同时签订的三个公约之一。其主要内容有：

1. 海船碰撞或海船与河船碰撞只能向(1)被告所在地法院(2)扣留过失船或扣留其姊妹船地点的法院或交保地点的法院，(3)碰撞地点的法院，进行诉讼。

2. 原告可选择法院。

3. 当事人双方可协议选定诉讼地点和协议仲裁

### (四) 船舶所有人责任限制的国际公约

## (INTERNATIONAL CONVENTION RELATNIG TO THE LIMITATION OF THE LIABILITY OF OWNERS OF SEA GOING SHIPS)

这个公约是在一九五七年十月十日签订的，目前该公约已生效。这个公约是由英国提出，其内容多以英国建议为依据，因此，其内容已为英国及许多英联邦国家订立为国内法。本公约的主要内容为：海船船东的民事责任，除引起责任的事出出于船东的实际过失或预谋外，可请求对财产和人身的损害赔偿限制如下：

财产损失：船舶每一吨的最大赔偿限额1000金法郎。

人身损害：船舶每一吨的最大赔偿限额2100金法郎。

如无财产损失而只有人身损害则最大赔偿限额为3100金法郎。

国际公约对金法郎的规定是每一金法郎是含65.5毫克900%的纯金的单位。金法郎折成各国货币一般由各国随时用法律调整。英国法律最近一次调整是在一九七五年十月二



十四日金法郎比价为1000金法郎合英镑37.06

船舶吨位按净吨位计算，不足300吨的船舶按300吨计。但机动船应采用净吨加上为计算净吨而从总吨中扣除的机舱空间。

#### (五) 1972年国际海上避碰规则

#### (INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISION AT SEA, 1972)

随着海上航运的发展有必要订立一个世界性的统一的航海规则以避免海上的碰撞事故。一八八九年十月至12月在华盛顿召开的国际海事会议按当时公认的一些航海习惯定下一些航行原则。至一九一〇年在布鲁塞尔又根据这些原则订立了避碰规则，一九四八年又对一九一〇年的规则增添了水上飞机。一九四八年规则自一九五四年一月一日起替代一九一〇年规则。

联合国政府间海事协商组织对一九六〇年海上避碰规则进行了修定，一九七二年十月二十日于伦敦正式签订了1972年国际海上避碰规则，我国于一九八〇年一月五日认可该规则。

避碰规则的主要内容有：

1. 船舶驾驶和航行规则，
2. 关于设置号灯和号型的规定，
3. 对声响和灯光信号的规定，
4. 豁免，

## 二、英国海事诉讼程序

国外的保险公司对船舶保险一般只承担四分之三的碰撞责任，另外的四分之一是属于船东保赔保险范围而由保赔协会承保。由于国外的每一条船舶通常都是由好多家保险公司一起共保，每一家占的成份极小，这样，船舶的碰撞责任对保赔协会的利害关系较之每一家保险公司要大的多，所以碰撞事故一般都是由保赔协会来负责处理。而保赔协会绝大多数在英国，在英国解决碰撞案件对它们方便。英国法院对海事案件，认为只要能送达传票，它就可管辖，为了便于我们处理可能在英国涉讼的案件，这里简单介绍一些英国海事诉讼的程序。

**(一) 诉讼** 英国诉讼法规定有两种诉讼，一是“对物之诉”(ACTION IN REM)，另一是“对人之诉”(ACTION IN PERSONA)。“对物之诉”可以扣“物”，所以通常船舶碰撞原告都是提起“对物之诉”。

**(二) 传票** 出传票是诉讼开始。传票由原告律师按法院固定格式缮制后向法院登记即可作为已经起诉。传票由原告律师送交对方，传票有效期为12个月，如在有效期内不将传票送达被告，应向法院备案展期，否则失效。

“对物之诉”的传票，可以不写被告的姓名或法人的名称而只写“××船东”。

**(三) 拘票** 出传票以后，为了要获得被告的担保，原告律师可按固定格式缮制拘票后至海事法院登记处办理手续。拘票由律师收存。如需正式扣船时，原告律师将拘票交海事法警执行。

**(四) 应诉** 传票规定在送达之日起十四天内，如被告不应诉，法院可根据原告之申请而作出缺席判决。如被告船舶已被扣，法院可命令出售。

应诉是由被告或其律师填好固定格式的应诉书后由律师送交法院或邮寄法院。

应诉可以是无条件应诉，也可以是有条件应诉。被告如认为法院应驳回原告起诉或法院应中止审理本案，则可申请法院同意其有条件应诉。有条件应诉后被告应在14天内向法院申诉理由，否则即作为无条件应诉。

**(五) 反起诉** 被告如亦有损失而要原告赔偿，被告亦有权起诉出传票出拘票扣原告船舶。因此，一个碰撞事件往往是双方都起诉为两个案件而互为原被告。法院对这样的案件是先审理早出传票的一案。

#### **(六) 初步文件 (PRELIMINARY ACT)**

原告在出传票后两个月内，被告在应诉后两个月均应向法院登记处递交一初步文件，此一文件有十五个问题，其主要内容为：

1. 碰撞船名及注册港。
2. 碰撞日期、时间、地点。
3. 当时风向、风力、天气情况、潮流。
4. 初见对方船舶时，本船的航向、航速、灯号。
5. 雷达回波发现对方船舶的距离、方位。
6. 肉眼初见对方船的距离及方位、灯号。
7. 在碰撞前，何时又见到对方船的灯号。
8. 在发现对方船后至碰撞时，有无更改航速、航向，采取了什么避碰措施。

9. 碰撞的部位、角度。

10. 有过什么声号。

十五个问题均逐项填明事实，如空白不填可被认为藐视法庭。

填写初步文件的目的是法院要获得事实，文件中所陈述的事实，在一般情况下不容修改、更正的。

**(七) 起诉书** 原告应提出起诉书、列明事实、理由及赔偿要求。

**(八) 答辩书** 被告在收到原告的起诉书副本后，应在规定期限内提出答辩书。答辩书中应列明被告的反诉要求。

**(九) 互换证件(DISCOVERY &(AND)INSPECTION OF DOCUMENTS)** 双方律师可以调阅对方的证件，如船上的各种记录、文件等。

**(十) 审理** 法院排定开庭日期，双方律师可商定日期申请法院改期。法院对碰撞责任比例及费用作出判决后，再由法庭指定人员裁定各方损失金额。如对法院判决不服可以上诉。

**(十一) 限制责任诉讼** 被告如估计他应赔偿对方的金额会超过他的责任限额时，他可作为原告出传票提起限制责任诉讼，原告应向法院递交宣誓书列明事实经过并请求法院同意其限制责任。对方船舶及其他索赔人在限制责任诉讼案中作为被告。

英国诉讼程序是由高等法院随时颁布的细则条例规定的，非常繁琐。以上只是最简单的介绍。

# 关于海船船舶所有人责任限制 的国际公约

张常临 译

## 内容简介

本公约是1957年9月30日至10月10日在布鲁塞尔举行的第十届海洋法会议上通过的三个公约之一。参加该次会议的共有32个国家，即西德、阿根廷、澳大利亚、奥地利、比利时、巴西、加拿大、梵蒂冈、丹麦、埃及、西班牙、美国、芬兰、法国、英国、希腊、印度、印度尼西亚、伊朗、以色列、意大利、日本、挪威、荷兰、秘鲁、波兰、葡萄牙、瑞典、瑞士、苏联、委内瑞拉、南斯拉夫。列席的有六个国家，它们是智利、哥伦比亚、叙利亚、捷克斯洛伐克、土耳其和南非联邦。

第十届海洋法会议通过了三个公约，即“关于海船船舶所有人责任限制的国际公约”、“关于偷渡旅客的国际公约”和“关于统一海上客运若干规则的国际公约”。“关于海船船舶所有人责任限制的国际公约”以22票赞成、零票反对、9票弃权而获通过。

“关于海船船舶所有人责任限制的国际公约”是第十届海洋法会议上通过的三个公约中最为重要的一个。公约规定，自有十个签字国批准之日起六个月后该公约即行生效，而这

十国中至少应有五国各拥有100万总吨船舶。

截至1982年4月为止，共有33个国家成为该公约的缔约国，这33个国家是：阿尔及利亚、澳大利亚、比利时、丹麦、挪威、埃及、斐济、芬兰、法国、德意志民主共和国、德意志联邦共和国、加纳、圭亚那、冰岛、印度、伊朗、以色列、日本、马达加斯加、摩纳哥、荷兰、挪威、巴布亚·新几内亚、波兰、葡萄牙、新加坡、西班牙、瑞典、瑞士、叙利亚、汤加、联合王国、扎伊尔。现在该公约已经生效。

以下是公约的中文译文：

## 第 一 条

1、海船船舶所有人对由于下列事故所引起的请求，除引起请求的事故是由于船舶所有人的实际过失或暗中参与所造成者外，都可根据本规则第三条而限制其责任：

(1) 船上所载的任何人的死亡或人身伤害，以及船上任何财物的灭失或损害；

(2) 由于应由船舶所有人对其行为、疏忽或过失负责的在船上或不在船上的任何人的行为、疏忽或过失所引起的陆上或水上任何其他人的死亡或人身伤害，任何其他财产的灭失或损害，或任何权利的侵犯。但对于后一种人的行为、疏忽或过失，船舶所有人仅在其行为、疏忽或过失是在驾驶或管理船舶时，或在货物装船、运输或卸船，以及在旅客上船、乘船或上岸时发生，才有权限制其责任。

(3) 由于与清除船舶残骸有关的法律而引起的，以及由于或有关起浮、清除或毁坏任何沉没、搁浅或被弃船舶（包

括船上任何物件)而发生的任何义务或责任,以及由于对港口工程、港池或航道造成的损害所引起的任何义务和责任。

2、本公约中,“人身请求”是指由于死亡或人身伤害而发生的请求;“财物请求”是指本条第1款所列举的一切其他请求。

3、在本条第1款所述情况下,即使船舶所有人的责任是由于他对船舶具有所有权、占有权、保管权或控制权而产生,只要未曾证明该船舶所有人或者该船舶所有人应对其行为负责的人犯有疏忽,该船舶所有人便应有权限制其责任。

4、本条规定不适用于:

(1) 救助方面的请求或者共同海损分担的请求;

(2) 船长、船员、船舶所有人所雇在船工作人员,或者船舶所有人所雇其职务与船舶有关的人员提出的请求,包括其继承人、私人代表或家属的请求在内,如果对于这类请求,根据船舶所有人与上述雇佣人员之间的服务契约所适用的法律,只能以较本公约第三条所订者为高的金额限制其责任。

5、如果船舶所有人有权就同一事件向请求人提出请求,则双方提出的请求应相互抵销,而本公约的规定则只适用于其间的差额。

6、对于引起请求的事故是否由于船舶所有人的实际过失或暗中参与所造成,其举证责任问题应根据法庭地法决定。

7、行使责任限制这一行为,并不构成对责任的承认。

## 第 二 条

1、本公约第五条所规定的责任限制,应适用于在任何

个别场合发生的人身请求和财产请求的总额，但对于在任何其他个别场合已经发生或可能发生的任何请求，则不予考虑。

2、当在任何个别场合发生的请求总额超过第三条规定的责任限额时，可将代表这项责任限额的总款，作为一项单独的限额基金。

3、如此设立的基金，只能用以支付与能够要求责任限制有关的请求。

4、基金设立之后，如该限额基金确为请求人的利益所用，请求人便不得就其对该项基金的请求，对船舶所有人的任何其他财产，行使任何权利。

### 第三条

1、船舶所有人根据第一条规定，可以限制其责任的金额为：

(1) 如果事故仅仅引起财物请求，则按船舶吨位计算，每吨赔偿总额为1,000法郎；

(2) 如果事故仅仅引起人身请求，则按船舶吨位计算，每吨赔偿总额为3,100法郎；

(3) 如果事故既引起人身请求，又引起财物请求，则船舶按吨位计算，每吨赔偿总额为3,100法郎，其中第一部分以每吨2,100法郎计算的款项，应专门用于支付人身请求，而第二部分以每吨1,000法郎计算的款项，则用于支付财物请求。但如第一部分款项不足以支付全部人身请求，则此种请求的未付差额，应与财物请求按比例排列，以第二部分基金支付。

2、对于每一部分限额基金，应按照已经成立的请求数



额比例，分配给请求人。

3、如在分配基金以前，船舶所有人对于第一条第1款所述任何请求，已经支付全部或部分款项，则就该项基金而言，该船舶所有人应按比例安排在与由其偿付的请求人相同地位，参加分配，但这仅以由其偿付的请求人，根据基金所在国国内法有权向其要求赔偿者为限。

4、如果船舶所有人提出，他对于第一条第1款所述请求的全部或部分款项，将在日后被强制支付，则基金所在国的法院或其他主管当局，得发布命令，将一笔足够的款项暂时存放，以便船舶所有人能在日后按前款所述方式，就该项基金行使其请求权。

5、为了按照本条规定确定船舶所有人责任限额，不足300吨的船舶应作为300吨。

6、本条所述法郎，应视为系指含65、5毫克900%的纯金的货币单位而言。本条第一款所述数额，应在要求限制其责任的国家，按船舶所有人设立限额基金、支付款项或提出根据该国法律与所付款项相等的保证之日，根据上述货币单位的价值，折合为该国货币。

7、本公约所述船舶吨位应按下述方式计算：

对于蒸汽机船或其他机动船舶，应采用净吨，加上为确定净吨而从总吨中减去的机舱所占空间。

对于其余一切船舶，应采用净吨。

在不妨碍本公约第三条第二款的条件下，关于设立和分配限额基金的规则，以及一切程序规则，应受基金所在国的法律约束。

## 第五条

1、当船舶所有人有权根据本公约限制其责任，而且所拥有的船舶或另一艘船舶或其他财产已在一个缔约国管辖区域内被扣，或为避免被扣而提供保证金或其他保全时，如能确定该船舶所有人业已提保保证金或其他保全，其数额与其在本公约规定下所应承担的全部责任限额相等，而如此提供的保证金或其他保全，根据请求人应享的权利，又确能为其利益所用，则该缔约国的法院或其他主管机关得下令将上述船舶或其他财产或其所提供的保全发还。

2、在本条第一款所述情况下，如已在下列港口提交保证金或其他保全，则该法院或其他主管机关应根据本条第一款所述条件，下令放还船舶、保证金或其他保全。这些港口是：

(1) 引起请求的事故发生的港口；

(2) 如果事故不在港内发生，则为事故发生后的第一停靠港；

(3) 如果请求是人身请求或有关货物损害的请求，则为旅客上岸港或卸货港。

3、如果已经提出的保证金或其他保全的数额，少于本公约所规定的全部责任限额，则在对其差额提供充分保证金或其他保全的情况下，本条第1、2款的规定同样适用。

4、如果船舶所有人已经提供相等于其在本公约规定下的全部责任限额的保证金或其他保全，这种保证金或其他保全便应用以支付在某一特定场合发生的、而且该船舶所有人得就此限制其责任的一切请求。

5、关于根据本公约规定提起诉讼的程序和诉讼时效问题，应根据诉讼所在缔约国国内法决定。

## 第六条

1、在本公约中，船舶所有人的责任，包括船舶本身的责任在内。

2、除本条第3款另有规定外，本公约的条款应与适用于船舶所有人本身同样，适用于船舶承租人、经理人或营运人，以及船长、船员和为船舶所有人、承租人、经理人或营运人服务的其他雇用人员；但对发生在某一特定场合的人身请求和财物请求，船舶所有人和上述一切其他人员的责任限额总数，不得超过根据本公约第三条所确定的金额。

3、对船长或船员提起诉讼时，即使引起索赔的事故是由于其中一人或数人的实际过失或暗中参与而发生，他们亦可限制其责任。但如船长或船员同时即是船舶所有人、共有人、承租人、经理人或营运人，则仅在其行为、疏忽或过失是该有关人员以该船船长或船员身份作出时，才能适用本款规定。

## 第七条

每当船舶所有人或者根据第六条规定具有与船舶所有人相同权利的任何人，在一个缔约国的法庭上限制或要求限制其责任，或要求发还船舶或其他财产或其提交的保证金或其他保全时，本公约便应适用。

但每一缔约国对于任何非缔约国，或根据第五条规定要求限制其责任或发还其被扣船舶或其他财产或其提交的保证

金或其他保金时，在某一缔约国无经常住所或未设有主要营业所的任何人，或者要求限制其责任或要求开释的任何船舶之在上述期间未悬挂缔约国国旗者，有权排除其根据本公约所应享有的全部或一部分利益。

## 第八条

各缔约国保留其对何种其他类型船舶得与海船同样适用本公约一事，加以决定之权。

## 第九条

本公约应由参加第十届海洋外交会议各国签字。

## 第十条

本公约需经批准，批准文件应送交比利时政府保存，并由比利时政府通过外交途径将各批准书的交存情况通知所有签字国和参加国。

## 第十一条

1、本公约应自至少收到十份批准书之日起六个月后生效，在这些批准书之中，至少应有五份系由拥有100万总吨或100万总吨以上船舶的国家所交存。

2、在本条第1款所规定决定公约生效的批准书交存之日以后，对于批准本公约的每一签字国，本公约应自其批准书交存六个月后生效。

## 第十二条

凡未参加第十届海洋法会议的国家，均可参加本公约，表示加入的文件应交存比利时政府，并由比利时政府将这项文件的交存情况通过外交途径通知各签字国和参加国。

对于参加国，本公约应自该国交存加入文件之日起六个月后生效，但生效日期不得早于第十一条第1款规定的公约生效日期。

## 第十三条

每一缔约国都有权在本公约对该国生效以后的任何时期退出本公约，但这种退出仅在比利时政府收到退出本公约通知之日起一年后，方为有效。比利时政府应通过外交途径将此项通知告知所有签字国和参加国。

## 第十四条

1、任何缔约国都可在其批准或加入本公约当时或此后任何时期，以送交比利时政府的书面声明宣布，本公约的适用范围扩大到在国际关系方面由其负责的任何领土，如是，本公约的适用范围便应自比利时政府收到该项通知之日起六个月后，扩大至通知中所述领土，但不得早于本公约对该国生效的日期。

2、根据本条第1款宣布将本公约的适用范围扩大到在国际关系方面由其负责的领土的缔约国，得在以后任何时期通过送交比利时政府的通知，宣布本公约不再扩大适用于上述领土。这种退出应自比利时政府收到上述通知之日起一年

后生效。

3、比利时政府应通过外交途径，将其收到本条所述通知情况告知所有签字国和参加国。

## 第十五条

任何缔约国都可在本公约对该国生效三年后或以后任何时期，要求召开会议，以便考虑对本公约进行修订。

凡欲行使这一权利的缔约国，应将此事通知比利时政府，比利时政府则应于六个月内召开会议。

## 第十六条

在批准或加入本公约各国之间，本公约应代替并废除1924年8月25日在布鲁塞尔签订的统一海船船舶所有人责任限制若干规定的国际公约。

经正式授权的各全权代表特签署本公约，以昭信守。

本公约于1957年10月10日在布鲁塞尔签订。正本一份，用英文和法文写成，两种文本具有同等效力。公约正本存于比利时政府档案库，经过核证无误的副本由比利时政府分发。

# 船舶所有人（船东）责任限制

蔡 谭 生

## （一）船舶所有人责任限制的意义

船舶在航行中由于各种原因常会发生重大的碰撞事故，给码头、其他船舶和船上载货造成重大损失。例如1973年我公司承保的“国际”轮与希腊“神皇”轮相撞，使“神皇”轮遭受的损失达483万英磅，而“国际”轮船价为60万英磅，如果责任全在“国际”轮，则仅“神皇”船舶的损失，即达“国际”轮的8倍。因此，航运事业是一项比较危险的经济活动，它在负责运输的过程中往往要承担比船舶本身大好几倍的经济损失。各国政府为了鼓励航运事业的发展，减少船舶所有人经营上的顾虑，使船舶所有人承担的经济赔偿责任在法律上有一定的限制，实施了船东责任限制的制度。

## （二）船东责任限制的由来和发展

据有关资料记载，限制船舶所有人责任制度的出现，可以追溯到很长时期以前。古代，在罗马法中就留下这种制度的痕迹。而其萌芽时期在中世纪。在组合形式之下，组合的每个成员的责任，是以其股份额为限的。因此，在当时也象现在所承认的那样，把船舶所有人的责任限制在海上航行的船舶和船上所载的财产价值。也就是船舶所有人最高责任的限额不

能大于船舶和货物的总值。

近代初期，拉丁法系的海法承袭了中世纪的制度，与中世纪的船舶所有人责任限制制度没有多大区别。但是在日尔曼法系海法中，则承认物的责任和委付的有限责任。近代后期，拉丁系的路易海法(1861年)中，一方面以无限责任为原则，一方面采用了委付制度。而在日尔曼法系海法中，对于船舶所有人的责任，则有物的责任和根据委付的有限责任两种形态。在德意志普通商法颁布以后，作为物的有限责任，采用了执行制度。这样受路易海法影响的委付制度所产生的错综复杂的情况一直延续到现在。

到了1733年英国变更了习惯上的无限责任原则，首次在英国议会通过了1733年船东责任法。(RESPONSIBILITY OF SHIP OWNERS ACT)。明确规定由于船东或船员的偷窃行为造成的货物灭失，船东可按其船值加运费限制他所承担的责任。这一法案是根据“布什控告劳森”一案的判决而制定的。该案涉及在葡萄牙装上船的金块，在海运途中被船长偷窃。该船东对货物的灭失，承担了全部赔偿责任，这一事震动了英国所有船东。所以通过法律保护船东的利益，把赔偿责任限制在一定范围之内。到了1786年英国修改了上述1733年法。规定：由于任何人的偷窃行为或火灾所造成的货物灭失，船东可按船值加运费来限制其赔偿的责任。其后，1813年英议会又根据海法允许英国经营远洋船舶的船东，在他们的船舶与它船相撞，给对方船舶或货物造成损失时，船东可按船值加运费限制其赔偿责任。

1854年英国海运法对人身伤亡的损失补偿有了同样的限制，规定在这种情况下，船值不得少于每吨15英镑。而且这



--法律限制不仅适用于英国船，也适用于外国船。所有这些法律，都必须确定碰撞时或紧接碰撞之前的船值加运费，因而引起诉讼和费用。经过数次变迁，确立了现在沿用的金额制度。

美国在1851年制定的船舶所有人限制责任法中并用了金额制度和委付制度。但在1935年又做了接近于1924年船舶所有人责任限制统一公约的修改。

可见，船舶所有人因船舶发生事故可将其经济赔偿责任限制在一定限度之内，这是很久以来就为世界所确认的。

虽然如此，随着世界贸易和航运事业的不断发展，船舶在航海上损害赔偿也日益增多。但由于各国国内法对船舶所有人责任限制的规定很不一致，已不能适应各国船舶的活动已遍及于世界各港的现实。这是由于各个国家对船舶所有人的责任，分别采取了委付制、船价制、金额制等等不同的方法。一旦船舶发生事故，因船舶所有人负担的责任不一致就会给有利害关系的人带来了很大的不便。因此，从1879年对船舶所有人的责任限制，开始进行国际统一工作。后几经磋商，各海运国家终于在1924年8月25日在布鲁塞尔通过了并用船价制度和金额制度。可是由于内容不全和采用方式的缺点，批准这一公约的国家寥寥无几。各国对船舶所有人责任限制和赔偿金额的计算方法仍很不一致，故有关赔款的纠纷和争议还是不容易解决。到1955年国际海事委员会(THE INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE)以英国法律协会提出的建议为基础，起草了以船舶登记吨为计算单位的《船舶所有人责任限制的国际公约》(INTERNATIONAL CONVENTION ON LIMITATION LIABILITY OF SHIP OWNERS)

这就是现行的1957年公约。

这个公约于1957年9月30日到10月10日在布鲁塞尔举行的第十届海洋会议上以22票对0票通过，9国弃权（包括苏联和美国）。日本于1976年3月参加了该公约。

我国至今尚未加入。（注：至写本文时）这个公约修改了1924年公约新采用的船价制度和金额制度并用的制度，改按金额制度。并且，对于船舶所有人的责任限制采用按一事故确定的制度。然而，这个公约虽然是国际上现行的公约，但由于这一现行公约自1957年通过以来，已经过二十多年，在此期间又已经通过了有关核能船舶事故和油污事故的新的责任原则的其他公约，因此，现行公约必须设法与这些公约相协调。另外，由于通货膨胀，原定的责任限额已不能反映当时原定的水平，加之广大发展中国家对该公约，特别是关于负责限额的规定极为不满，要求联合国政府间海运协商组织（简称海商协～INCO）修改该公约。对此，海协法律委员会从1973年第11次会议开始，对修正案五次讨论后，确定以1957年12月外交会议上的讨论为基础，草拟了《1976年海事索赔责任限制公约》（CONVENTION ON LIMITATION OF LIABILITY FOR MARITIME CLAIMS, 1976）。这个草案于1976年11月1日至19日由海协在伦敦召开的外交会议上表决，以34票赞成通过，无票反对，6票弃权（美、法、希腊、印尼、瑞士、伊朗），我国未派代表参加。这个公约仍采用标准的计算吨改为1969年船舶吨位丈量国际公约规定的总吨位计算，责任限额的计算金额是以国际货币基金组织金额制。规定的“特别提款权”（S.D.K.即SPECIAL DRAWING RIGHT）以代替现行的金法郎。当时一个

“特别提款权”等于纯金0.886871克，约为1.2美元。这个公约尚未生效。

### (三) 船舶所有人(船东)责任限制 与管辖权的关系

所谓管辖权(JURISDICTION)就是一个国家拥有的法律管辖的主权(包括领海、领空水域)。例如有些国家规定领海水域为12浬,有些是20浬。还有规定经济区域为200浬不等。凡是在该国管辖区内发生的事故,都在这一个国家的法律管辖之内。它就有权使用本国的有关法律去处理任何事故,进行仲裁和裁决事故的责任和赔偿限额。因此,船东责任限制和管辖权是紧密联系在一起。这是由于各有各国的法律,其责任限额各有不同,而且各国政府所规定的船东责任限制是通过本国法律形式来实现的。因此,在船舶发生碰撞事故后,船东如要行使责任限制的话,就要选择对其有利的责任限制的管辖权。例如中远“保亨”轮在罗马尼亚港口和一印度货轮碰撞。中远公司拟在罗马尼亚起诉,并请求法院扣留印度货轮。而印度船的船东因认为引用英国法律和管辖权对他有利而在英国起诉,并请求英国法院先在英国一港口扣留了“保亨”轮的姐妹船“安亨”轮,结果英国法院根据《1956年司法实施法》对“安亨”轮行使英国管辖权,其责任限制按英国法律办理。又如“永昌”轮1979年8月在马来西亚巴生港(PORT KLANG)在锚泊时被南朝鲜籍(OKPO PIONEER)轮碰撞。当时“永昌”轮船东即在巴生港扣船,这样双方就要用马来西亚管辖权,而马来西亚政府对此碰撞事故按其法律办理。马来西亚法律规定的船东责任限制

是很低的，按照对方船吨位每吨8英镑计算只赔付约6万英镑。如按英国管辖权责任限额“永昌”轮可得到约30多万英镑的赔款。后来中远要求按照英国法律享受最高限额，对方坚决不同意，对方认为本案中远已接受了马来西亚管辖权。这个例子说明由于事先没有很好考虑到哪国管辖权对自己有利，而盲目申请法院扣船，结果得不到比较有利的损失赔偿。

再例如1979年12月“广水”轮与西班牙“BENCENO”轮在土耳其马尔马拉海峡相撞。碰撞后对方扬长而去，我方损失约330万美元以上，对方损失较小，而对方吨位只有2490吨，如按英国管辖权行驶责任限制或按1957年公约，“广水”方只能得到20万美元左右的补偿。但对方的船舶是1978年新造的船，船价600万美元。在这种情况下，就要想尽办法选择对我方有利的国家的管辖权来扣对方的船。中远本拟在美国扣船，但对方船东没有船去美国，结果选择在荷兰扣船，对方船东只得按荷兰法律向我提供430万美元的担保金，因为在荷兰扣对方船就可使用荷兰的管辖权，就可用荷兰的船东责任限制制度。

根据荷兰的民法规定，如果碰撞事故发生在外国海域，可以申请适用的外国法律。而本案发生在土耳其内海，按照土耳其关于船东责任的法律是船价加运费计算。因此，我们在扣船时提出按船价加运费的限制责任的请求，这请求得到荷兰法院的允许，这样对我方非常有利。如果造成事故责任的裁决对我方有利，那么我方损失可如数收回。如果急于在英国扣船，按英国管辖权进行责任限制，那充其量只能得到赔款20万美元，等于我方损失300万美元的1/15，相差多么悬

殊！

通过上述案例，充分说明船东责任限制与管辖权的关系是何等的重要。作为船东和船舶保险人，应深入研究这个问题，灵活应用各国的法律规定，为自己利益服务，从而取得应有的经济效果。

#### (四) 船舶所有人(船东)责任限制和法律的关系

本文一开始已明确指出：各国政府为了保护本国航运业和船东的利益，把对船东责任的限制通过各自的立法来实现。也就是说船东的责任限额是得到各国政府的支持和用法律加以保护的。由于各国法律的差异，各国所管辖的船东责任限额各不相同。例如希腊民间海运法(3816/1989法案)第五部分84~89条规定：船东责任限制为船价3/10加运费；意大利限制法(航运法275号)规定船价的2/5加运费；美国法律(美国法典46款，航运1183条)规定的限额是船价加运费；英国已批准1957年公约，按公约规定执行。〔我国的规定是船价加运费〕。从上述可见，不管那种限制责任方法均是法律条文中订明的，显然，船东责任限制和法律是紧密相连的。因此，要知道在什么地方和在哪一国家行使船东责任限制对自己有利，那就得熟悉和了解各国法律对有关船东责任限制的规定。

例如1979年“东山”轮与希腊轮“OCEON RANGER”轮在埃及PORT SAID港外碰撞，对方损失大约近200万美元以上，我方损失很小。因此，双方在要求担保时，我方极力争取在英国按其法律和管辖权来行使船东责任限额，结果我

方如愿地在英国与LONDON P AND I CLUB互换担保，按英国法律办理。按英国法律“东山”轮船东责任限制最高赔偿额为£203,676.03。我们在1982年11月底申请限制责任加上利息共£277,948英镑存入英国法院。

例如：1978年香港远洋公司“昆山”轮与日本货轮“碧洋丸”在我国汕头外海面碰撞，“碧”轮沉没。“碧”轮损失大，“昆山”轮损失小。“昆山”轮极力争取在英国处理，而“碧”轮船东坚决不同意，因为英国法律使船东责任限额较小，对方原拟在美国扣香港远洋公司的船，后来了解到我国船东责任限制额是船价加运费，结果在我国办理索赔。由于“碧洋丸”轮索赔的损失超过了“昆山”轮的船价加运费，最后“昆山”轮船东按船价加运费赔付对方结案。

上述实例说明船东责任限制和法律的密切关系，只有充分了解各国法律对船东责任限制的规定，才能运用它为我国有关方面的利益服务。几年来由于我们对各国船东责任限制的法律作了初步的研究和了解，在实践中已收到了一定的成效。

## (五) 船舶所人(船东)责任限制与 保险人的关系

随着国际贸易和航运事业的发展，我国远洋船队增长很快。我国对外贸易的货运量，有百分之七十由我国自有船队承运。据有关统计资料，1979年全世界船舶总吨位已增加到4·19亿吨（贸易船舶3·19亿总吨），而船舶在航行途中发生的事故，也不断增加。船舶所有人为了使自己的航运业务能稳定经营，几乎所有船东均将自己的船舶向保险人投保，把

自己承担的风险转嫁给保险人，也就是说本来由船舶所有人应对发生事故负责的部分通过支付一小部份的保险费转嫁给保险人来负担了。显然，在被保险船舶发生海上事故时，保险人当然可以利用被保险船舶的船东可以享受的船东责任限制的规定来减少自己的负担和赔偿额度。所以船东责任限制规定在有保险的情况下，该规定不仅与船东有利害关系，同样对保险人也有着密切的利害关系。在事故发生后，凡可以享受船东责任限制规定的，双方应想尽办法去争取，这样在经济上是会收到很大效果的。因此，我们作为保险人必须了解各国法律关于船东责任限制的规定加强同被保险人（远洋航运单位）的联系和合作共同做好这项工作，以维护自己的利益，而且为国家争取更有利的解决赔案的办法。

## （六）怎样才能享受船东责任限制

船东享受限制责任的权利，以船东无实际过失或对本事故不知情为前提条件。目前世界各国法庭对申请限制责任的诉讼，判决日趋严格，船东对船舶各方面的管理偶有疏忽，即有判定犯实际过失的危险，就不能享受限制责任了，例如，一九五七年“AMOWITY”轮，停靠一油轮码头，因厨房未熄火引起火灾造成码头损毁。船东向法院申请限制责任，法院判决：该轮船东在事故发生一年前虽通告船长，停靠油码头将厨房用火熄灭，但没有采取更积极的措施，确保通知的执行。为此，船东有过失，不能享受责任限制。

上述判例说明，船东要享受限制责任，必须经常作到，如：

一、经常敦促船长在航行当中小心谨慎地驾驶船舶，严

格按操作规程办事。

二、每次航行終了，要检查航海日志等，如发现在浓雾中超速，应在日志上批注并采取有效措施予以纠正。

三、船上的高级职员不仅需持有执照，还要有证件证明他们有合格资历。

总之，船东在船舶管理、指挥上必须有切实的证据证明已克尽职责，无漏洞，万一遇到发生海事需要申请限制责任时，才能据理抗辩，争取胜诉。

## (七) 如何使用船舶所有人(船东)的责任限制

### (一) 请求享受船东责任限制的权利

根据1957年公约第一条1款规定：“海船船主对于下列事故引起的请求，除引起请求的事故是由于船主的实际过失或私谋所引起者外 (UNLESS THE OCCURRENCE GIVING RISE TO THE ACCIDENT RESULTED FROM THE ACTUAL FAULT OR PRIVITY OF THE OWNERS) 均得根据本规则第三条 限制责任”。也就是说除了船主的实际过失或私谋所引起事故，不得享受船东责任限制的请求权利外，其他事故均有享受请求的权利。

### (二) 享受船东责任限制的事故损失范围

在船舶发生事故所引起的损失中，可享受船东限责的有

1. 船舶所载的任何人的死亡或人身伤害，以及船上任何财物的灭失或损害；
2. 由于应由船主对其行为、疏忽或过失负责的、在船上或不在船上的任何人的行为、疏忽或过失所引起的陆上或水上任何其他人的死亡或人身伤害、任何其他



财产的灭失或损害、或任何权利的侵犯。但对于后一种人的行为、疏忽或过失，船主仅在其行为、疏忽或过失是在：(1)驾驶或管理船舶时；(2)货物装船、运输或卸载时；(3)旅客上船、乘船或上岸时发生，才有权限制其责任；3. 与清除船舶残骸有关的法律所加于船东的或有关起浮、清除或毁坏任何沉没、搁浅或被弃的船舶(包括该船的任何物件)而发生的任何义务或责任，以及由于对港口工程、港池或航道所造成的损害所引起的任何义务与责任。

综合上述船东可享受限责的范围包括船舶本身损失，船上所载货物和人身伤亡，清除残骸等。例如“隆林”轮与“KOTA DEWI”轮碰撞，对方沉没，没有人身伤亡，由于发生在公海，没有必要清除航道打捞残骸，因此“KOTA DEWI”轮申请责任限制的财产的损失范围，包括船和船上所装全部货物；“隆林”轮包括受损船舶的修理费、营运损失、船上所载货物损失、在避难港修理时的港口费用等。

### (三) 不能享受船东责任限制的事故损失范围

船舶发生事故受损，在申请享受责任限制时，也有一些损失是不能享受责任限制的，就是说，责任限制不是对全部损失进行限制，这意味着有些损失是要由船东根据比例全部由其自己负责。不能享受限责的事故损失范围有：1. 救助方面；2. 共同海损分摊；3. 船长、船员、船主所雇在船上的任何雇佣人员或船主所雇其职务与船舶有关的人员提出的请求，包括其继承人、私人代表或家属的请求在内。如果对于这类请求，根据船主与上述雇佣人员间的服务契约所适用的法律，船主不得限制其责任，这种损失通常简称为有契约约

定的，船主不得限制其责任。例如：“隆林”轮与“KOTA DEWI”轮碰撞案，其损失不能享受的有“K·D”轮船长，船员的遣返费、在岸上等待工作的工资、在岸上住旅馆费等，因为这是船主与船长、船员事先有契约规定，法律上是有效的，所以不能享受责任限制，由船东自行负责或者由保赔协会负责。“隆林”轮损失凡属共同海损分摊部份的不能享受限责。又例如，“昆山”轮与“碧洋丸”轮碰撞案，“碧洋丸”轮上死亡19人，“碧洋丸”轮船东也不能享受责任限制，由船东或船东的保赔协会负责。4. 油污损害所致损失不能享受船东责任限制，例如：“碧洋丸”轮碰撞沉没，船上的机油漏出，油污染汕头海面，造成第三者损失，结果应由船东全部负责，是不能享受限制责任的。

## (八) 船东责任限制的计算方法

根据不同国家的不同法律，船东责任限制的计算方法，也就不同，现分述如下：

A、1957年公约采用了吨位计算金额制，如事故只引起财物请求，按船舶吨位登记吨计算，每吨赔偿总额为1000金法郎（目前折合为38.69英镑）。如只引起人身请求，每吨赔偿总额为3100金法郎。如既引起财物请求，又引起人身请求，每吨赔偿总额为3100金法郎其中先以2100金法郎作为对请求人身伤亡优先赔偿额，剩下1000金法郎作为人身请求不足部分和财物请求部分按比例分配。

例如“隆林”轮与“KOTA DEWI”轮碰撞，双方申请船东责任限制，均按1957年公约的规定计算如下：责任限额是相互轧抵后达到限额才能进行，一般称（SINGLE

LIABILITY) .

“隆林”轮净吨5,341.52吨 总吨9,995.29吨

1000金法郎 = &38.69

1000金法郎 = 1个限制吨

责任限额的计算吨位: 5,341.52 + 机仓容积

总吨 × 32% = 机仓容积 (注一)

5,341.52 + 3,198.49 = 8,540.01吨

8,540.01吨 × & = &330,412.99

&330,412.99 × 2.23 (折美元) =

US\$ 736,820.95

“KOTA DEMI”轮, 净吨4,657吨

总吨8,012吨 × 32% = 2,563.84吨

4,657吨 + 2,563.84吨 = 7,220.84吨

7,220.84 × 38.69 = &279,374.30

&279,374.30 × 2.23 = US\$ 623,004.69

假如“KD”轮有人伤亡, 那么,“KD”轮既引起人身请求140万美元, 又引起财物请求84万美元, 每吨赔偿总限额为3100金法郎。

责任限制吨7,220.84吨 每吨3100金法郎

3100金法郎 = &119.939

7,220.84 × &119.939 = &866,060.32

&866,060.32 × 2.23 = &US\$ 1,931,314.51

人身请求140万美元, 财物请求84万美元, 先以2100金法郎赔付人身请求。

2,100金法郎 = &81.249

7,220.84 × &81.249 = &586,686.03

$$\&586,686.03 \times 2.23 = \text{US\$ } 1,308,309.85$$

$$\text{US\$ } 1,931,314.51 - \text{US\$ } 1,308,309.85$$

$$\text{US\$ } 1,931,314.51 - \text{US\$ } 1,308,309.85 = \text{US\$ } 623,004.66 \text{ (既先赔US\$ } 623,004.66 \text{ 人身请求)}$$

(人身请求不足部分与财物请求部分比例摊赔, 人身请求剩余部分US\$ 91,690.15 财物请求US\$ 840,000

$$\text{两项合计: US\$ } 931,690.15$$

$$\text{财物请求: } \frac{840,000}{931,690.15} \times 623,004.66 = \text{US\$ } 561,690.68$$

$$\text{人身剩余部分: } \frac{91,690.15}{431,690.15} \times 623,004.66 = \text{US\$ } 61,311.58$$

本案人身请求取得限责赔偿为:

$$\text{US\$ } 1,308,309.85 + 61,311.58 = \text{US\$ } 1,369,621.43$$

本案财物请求取得责任限制额赔偿为US\$ 561,693.08

B、中国船东责任限制额是船价加运费, 至于人身伤亡的赔偿是有限制的。这说明我国船东所承担的责任限额一般比1957年公约规定的要高一些, 但有时也可能低些, 因为有些旧船吨位很大, 但其价值很低, 这样可能按船价计算要比按吨位低。

例如: 上例的“隆林”轮和“KOTA DEWI”轮如按中国计算方法, 那么“隆林”轮责任制约为110万美元, 这比吨位计算金额相差35万美元。而“KOTA DEWI”轮船价只有60万美元; 加运费其责任限制超过60万美元, 比按吨位计算财产损失部分要高一些(比按吨位计算的人身、财产损失总限额193万美元)(130万美元)。

例如“昆山”轮与“碧洋丸”轮碰撞案在中国进行责任限制，“昆山”轮责任限额是船价加运费，这比1957年公约吨位计算要高了，所以日本船东同意在中国裁决。

C、希腊的船东责任限额是船价的十分之三加上实际收取的航次运费。如按此方法计算，从表面看来有时是比1957年公约和中国规定的责任限额要低，如“隆林”轮与“KOTA DEWI”轮碰撞案的责任限额的计算方法。“隆林”轮船价100万美元。假定运费20万美元，“KOTADEWI”轮船价60万美元，假定运费15万美元，那么“隆林”轮责任限额为50万美元，“KD”轮为33万美元。

但有时比中国责任限额低，却比1957年公约要高的多。例如“广水”轮与“BENCENO”轮碰撞案，“BENCENO”轮吨位2490吨，1957年公约计算责任限额约为20万美元，而其船价600万美元，按希腊责任限额仅船价一项为180万美元，这不是高于1957年公约约9倍之多吗？其关键是船的吨位虽小，但其价值很高。但是，总的说来，中国、美国的责任限额是按船值100%计算的，所以在一般情况下，均比1957年公约和希腊或者意大利法定的责任限额要高得多。英国是1957年公约签字国，其责任限额是按吨位计算限制的。

以上是选择几个国家的船东责任限额的计算方法来说明不同国家有不同的限额计算规定。在了解以上计算方法以后，究竟使用哪个国家限额对自己有利，那就得结合事故发生的地点，双方损失的大小，该肇事船船籍等情况而定，不能千篇一律。在此再举例来阐述证明上述道理：例如“广水”与“BENCENO”轮碰撞案，我方损失300万美元，而“B”轮吨位只有2490吨，如按1957年公约其责任限额只有20万美元，在

我方损失300万美元与仅可收回20万美元巨大差距的情况下，万万不可使用1957年公约和英国法律。后来我们挑选在荷兰扣船，使用荷兰法律引自土耳其法律规定的责任限额：船价加运费。该船东即向我方提供430万美元的担保。那么，如果以后的责任划分，确定碰撞全属对方责任，则损失300万美元，可如数收回。

又例如“东山”轮与“OCEAN RANGER”轮碰撞案，对方船舶损失达200万美元，货的损失80万美元，如按照上述荷兰法律用船价加运费，则对我方很不利。但按英国法律或1957年公约，按吨位计算我“东山”轮责任限额，只有45万美元左右。因此，我方争取按英国法律和管辖权互换担保。

再例如：“永昌”轮在巴生港停泊时被南朝鲜“HAE DUCK NO·1”轮碰损，损失达80万美元，如按1957年公约或英国法律进行责任限额为40—50万美元，但由于广远当时急于申请马来西亚法院扣对方船，结果只得按该国法律实行责任限制，计算出对方最高责任只有8万英镑左右，折合美金约12~13万美元。

上述各个案例说明应用那一国船东责任限额，对我们说来有很大的利害关系，我们一定要熟悉它、了解它，才能更好地利用它。

## （九）船东责任限制的程序

船东要限制责任，须正式申请法院办理，一般可分为四个阶段：

1. 申请：向法院提出限制责任的申请；
2. 调查：因为要求限制责任的行为并不构成对于责任的

承认；

3. 分配；

4. 终结。

从上述四个阶段看，船东通过法院限制责任是比较复杂的，而且时间拖得很长。如果法院认为申请是适当的，那么申请人就得将与责任限额同等的款项交给法院保管，直到终结为止。我国远洋船舶遇碰撞案件一般不通过法院，而是通过双方协商和会谈解决，这样既简易又迅速，而且又可以节约大量的法院和律师费用。如1973年“国际”轮在马六甲海峡与希腊“神皇”轮发生碰撞，我方损失约50万英镑，对方损失达480万英镑，双方损失差距甚大。肇事后，双方均在新加坡申请法院扣船，并按新加坡法律互换担保。按规定可享受新加坡法律规定的船东责任限额。“国际”轮应负的责任限额为33万英镑，并准备向法院申请限制责任，而对方也很了解“国际”轮责任限额会得到新加坡法律的保障，因此，来电表示愿意“结束这个既麻烦又费钱的官司”，同意在“国际”轮最高责任限额内进行协商解决。国际轮终于按33万英镑赔付结案。

又例如“隆林”轮与新加坡“KOKA DEWI”轮碰撞案，对方沉没，我方损失120万美元，对方船损失70万美元，货物全损约500万美元，“隆林”轮限额为75万美元，“KD”轮限额为64万美元，按照上述损失情况，双方均有权申请责任限额。经双方协商，同意按限额进行赔付。“KD”轮货物损失按“KD”轮提单，船东不负责任，那么“KD”轮船东应按“KD”轮责任限额赔付“隆林”轮的船货损失，而“隆林”轮船东应按“隆林”轮责任限额全部赔付“KD”轮

损失货物的货主。但“KD”轮船东的英国律师强调为防止今后第三者向“KD”轮索赔货损成功时没有保障，坚持要将该款交给法院，由法院分配。而“隆林”轮船东认为，既然双方协商解决，没有必要交给法院，应直接将款交给“隆林”船东。如第三者向“KD”索赔货损成功，由“隆林”轮船东负责按责任摊赔。对方不同意，最后采取折衷办法，即将“KD”轮责任限额如数存入由“隆林”轮船东和“KD”船东共同开立的银行账户，将来应得的全部利息归“隆林”船东所有。

以上说明，船东责任限额从理论上来说要经过法院一套程序，比较复杂、麻烦，而且时间长，费用大，一般难于被人所接受，而在实践中采取双方协商解决的办法。这样既简便还可以节约大笔费用。例如，上述“隆林”轮案前后半年便解决，节约了近20万港币律师费用。因此，我们通过这些实践证明，理论或法律上规定的东西我们虽要按照办理，但在实践中还可以摸索其他的办法。在我想来，在船东限制责任时，付款办法便可采取三种办法，而不是唯一的交存法院的办法，即：1.存法院；2.直接付对方；3.双方联合存入银行，利息归债权人一方。这三种付款办法，从表面看起来，似乎没有什么区别，但对受益人来说，则所得利息却有不同之处，如不信可以进行分析一下：

1.存法院。付款人将责任限额的款项加上从碰撞之日起到交法院之日止的全部利息一并交存法院，从交法院之日起利息即行终止。

2.直接付款。在付款之日连同碰撞之日起到付款之日止的全部利息一起付给受益人，那么，受益人即可将该款存入银



行,或投资了。

3. 双方联合存入银行, 付款人将责任限额连同从碰撞之日起到付款之日止的利息一起存入银行。在存银行之日起到提款之日止所有利息归受益人。在这一办法中, 受益人在未结束此案时, 只能收入利息而不能动用该笔存款进行其他用途或者投资。

三种方法最大区别是第一种, 在存入法院之日起利息即行终止了, 而且法院审定需得很长时期, 受益人在这一段时间内得不到任何利息。为此, 在选择时, 应慎重从事。

说明: ①机仓容积各船不全, 不能一律, 只有无机仓容积数据时才可用此算法

②责任限制不包括利息在内

③金法郎折合英镑时要视当时伦敦市场官方公布折合率来定。

# 船舶发生碰撞时 船东责任限制的赔偿计算方法

上海海运学院远洋系资料室

本文根据1849年英国商船法的有关规定，介绍一下船舶发生碰撞时船东责任限制的赔偿计算方法。该法规定，单有物损船东责任限制为每一船吨8英镑，既有物损又有人损为每一船吨15英镑，其中人损为7英镑，不足部分参与物损赔偿基金按比例分配。目前澳大利亚仍沿用该法处理船东责任限制问题。其计算方法，举例说明如下：

## 1、单方过失，过失方享有责任限制

甲乙两船发生碰撞，甲船有过失并享有责任限制，其赔偿计算方法如下：

### 1. 已确定的损失数额

甲船本身损失.....	10,000磅
享有向甲船进行索赔的数额	
乙船船舶损失(实际价值).....	80,000磅
乙船货物损失.....	20,000磅
乙船人身伤亡.....	50,000磅
	<hr/>
	150,000磅
	160,000磅

### 2. 责任限制

甲船吨数.....5,000吨

船吨责任限制15镑.....75,000镑  
 除利息外甲船船东交给法院赔偿基金.....75,000镑

### 3. 分配情况

人身伤亡索赔人向5,000吨收取以等于每吨7镑

的赔偿基金中的比例作为第一次分配部分.....35,000镑

赔偿基金余额40,000镑分配如下:

人身伤亡索赔人对50,000镑扣除赔偿基金中第一

次分配部分.....35,000镑

应分配差额.....15,000镑

	基本分配额	收取额
	15,000镑	5,217镑
乙船船东.....	80,000镑	27,827镑
乙船货物所有人.....	20,000镑	6,950镑
	115,000镑	40,000镑 = 40,000镑
		75,000镑

### 4. 结果

甲船船东支付金额

甲船船舶损失.....10,000镑

碰撞损失责任限制.....75,000镑

85,000镑

乙船船东船舶损失支付金额.....80,000镑

扣除从赔偿基金中收回金额.....27,827镑

未收回差额.....52,173镑 = 52,173镑

乙船货物所有人货损支付金额.....20,000镑

扣除从赔偿基金中收回金额.....6,956镑

未收回差额.....13,044镑 = 13,044镑

人身伤亡索赔人损失50,000镑扣除从赔偿基金中收回金额		
第一次分配部分	35,000镑	
第二次分配部分	5,217镑	
	40,217镑	
未收回差额	9,783镑	9,783镑
		160,000镑

## 二、双方过失，一方享有责任限制

甲船和乙船发生碰撞，乙船沉没。碰撞双方都有过失，其比例为甲船三分之二，乙船三分之一。赔偿方法计算如下：

### 1. 已确定的损失数额

乙船船舶损失	90,000镑	
乙船货物损失	30,000镑	
乙船人身伤亡	40,000镑	
	160,000镑	
甲船船舶损失	15,000镑	
	175,000镑	

### 2. 赔偿责任

甲船船东负责赔偿乙船损失90,000镑的		
三分之二	60,000镑	
乙船船东负责赔偿甲船损失15,000镑的		
三分之一	5,000镑	
甲船船东付给乙船船东的差额	55,000镑	
甲船船东负责赔偿下列损失		
乙船货物损失30,000镑的三分之二	20,000镑	
乙船人身伤亡40,000镑的全额	40,000镑	
	115,000镑	

(根据运输契约,乙船船东不论对有关本船货物索赔的差额或是对有关伤亡索赔的全部,都不负赔偿责任)。

甲船船东赔偿责任限制

甲船吨数..... 4,000吨  
 赔偿责任限制为每吨15镑.....60,000镑  
 除利息外甲船船东付给法院赔偿基金.....60,000镑

### 3. 分配比例

人身伤亡索赔人向4,000吨收取以等于每吨7镑的  
 赔偿基金中的比例作为第一次分配部分.....28,000镑

赔偿基金余额32,000镑分配如下:

扣除人身伤亡索赔人对40,000镑赔偿基金第一次分  
 配部分.....28,000镑  
 应分配差额.....12,000镑

基本分配额	收取额
12,000镑	4,414镑

从乙船船东、甲船船东支付的差额如下:

乙船损失90,000镑的三分之二.....	= 60,000镑	
甲船损失15,000镑的三分之一.....	= 5,000镑	
	55,000镑	20,230镑

乙船货物所有人损失30,000镑 的三分之二.....	20,000镑	7,356镑
	87,000镑	32,000镑

### 4. 结果

甲船船东支付金额	32,000镑
甲船船舶损失.....	60,000镑
	15,000镑

损害赔偿责任限制	60,000 镑	
合计	75,000 镑	= 75,000 镑
乙船船东支付金额		
乙船船舶损失	90,000 镑	
扣除从赔偿基金中收回金额	20,230 镑	
未收回差额	69,770 镑	= 69,770 镑
乙船货物所有人支付金额		
货物损失	30,000 镑	
扣除从赔偿基金中收回金额	7,356 镑	
未收回差额	22,644 镑	= 22,644 镑
人身伤亡索赔人损失 40,000 镑扣除从 赔偿基金中收回金额		
第一次分配部分	28,000 镑	
第二次分配部分	4,414 镑	
	<u>32,414 镑</u>	
	7,568 镑	= 7,568 镑
		175,000 镑

由上例可知，在两船间所进行的这种假定决算，是以冲销计付(单一责任)为基础的，供作责任限制赔偿基金分配的数额只是由一船支付给另一船的差额。有关人身伤亡的索赔，一方面不论是对于乙船上的乘客还是对于船员，甲船船东赔付后可向乙船船东按其比例追偿三分之一。而另一方面，在这种情况下，从常识来考虑，有关人身伤亡的索赔，开始都是向负有无限责任的船东提出，在这个例子中就是向运送船乙船船东提出。因为乙船船东对人身伤亡被剥夺了共同作业的抗辩，所以不能免除全额赔付的责任，而在赔付以后，

享有按甲船的过失比例三分之二即26,667镑向甲船船东追偿的权利，即以这一金额参加甲船的责任限制赔偿基金的分配。根据本案例的数字，乙船船东可以全额收回。因为乙船的索赔金额比甲船的限制赔偿额(即每吨7镑)的金额为少。但对该限制赔偿额，只能取得第一次分配部分的权利。而由于这种情况在不同的案件中，乙船船东收回的金额有可能比原来人身伤亡索赔的三分之二为少，即有可能负担超过自己船舶过失比例三分之一的数额。

### 三、双方过失，双方都享有责任限制

甲船和乙船碰撞，甲船和船上货物受损，乙船连同船上货物一起沉没。对于这种碰撞，两船都有过失，双方的运费都是预付的。

#### 1. 已确定的损失数额

甲船损失	15,000镑
甲船货物损失	45,000镑
	<u>60,000镑</u>
乙船损失	40,000镑
乙船货物损失	60,000镑
	<u>100,000镑</u>
	160,000镑

#### 2. 赔偿责任

甲船船东负责赔偿乙船损失40,000镑的一半	20,000镑
乙船船东负责赔偿甲船损失15,000镑的一半	7,500镑
按单一责任甲船船东赔付乙船的差额	12,500镑
甲船船东负责赔付乙船货物损失60,000镑的一半	30,000镑
甲船船东对乙船和乙船货物所有人全	

部赔偿的责任额.....42,000镑  
 乙船船东负责赔偿甲船货物损失45,000镑的一半...22,500镑  
 (各船船东按提单条款不负责赔偿本船上货物所有人索  
 赔额的差额)

### 3. 责任限制

甲船吨数.....4,000吨  
 赔偿责任限制为每吨8镑.....32,000镑  
 乙船吨数..... 2,500吨  
 赔偿责任限制为每吨8镑.....20,000镑  
 两船赔偿责任限制合计额, 付给法院的金额合计  
 (不包括利息) .....52,000镑

甲船船东支付的责任限制基金.....32,000镑

基本分配额 收取额

乙船船东从甲船船东支

付的差额.....12,500镑 9,410镑

乙船货物所有人.....30,000镑 22,590镑

42,500镑 30,000镑 = 32,000镑

乙船船东支付的责任限制基金.....20,000镑

甲船货主.....22,500镑 20,000镑 = 20,000镑

52,000镑

### 4. 结果

甲船船东支付金额

甲船损失.....15,000镑

碰撞损失限制赔偿额.....32,000镑

47,000镑 = 47,000镑



乙船船东支付金额

乙船损失.....	40,000磅	
扣除从赔偿基金中收回的差额.....	<u>9,410磅</u>	
未收回差额.....	30,590磅	
对甲船货物所有人损失		
赔偿责任限制.....	<u>20,000磅</u>	
合计.....	<u>50,590磅</u>	= <u>50,590磅</u>
		97,590磅

甲船货物所有人支付金额

货物损失.....	45,000磅	
扣除从赔偿基金中收回金额.....	<u>20,000磅</u>	
未收回差额.....	<u>25,000磅</u>	= 25,000磅

乙船货物所有人支付金额

货物损失.....	60,000磅	
扣除从赔偿基金中收回金额.....	<u>22,590磅</u>	
未收回差额.....	<u>37,410磅</u>	= <u>37,410磅</u>
		160,000磅

以上三例的计算，均未涉及船舶保险的赔偿计算问题。

## 谈扣船、管辖权、船东责任限制问题

船舶在营运过程中与其他船发生碰撞，这是经常存在的风险。根据我们的经验，船舶碰撞案是各类海事案件中比较复杂而又头痛的一种。因为它牵涉面很广。即有航海技术方面的问题，又有海事法律方面和索赔方面的问题。目前在航海技术方面，由于公司里有熟悉驾驶轮机方面的专业人才，处理这方面的问题还是有一定经验的，过去也打赢过几场海事官司。但是在海事法律方面和索赔方面，则因缺少受过专业训练的人才，故处理上比较生疏，也出过一些失误之处，在信誉上经济上使国家受到一定损失。

我国的远洋船队还在不断发展壮大，而碰撞的风险，从历年海事统计资料中看，又是各类事故中最多的，故熟悉海事方面的法律，使从事这方面工作的人员处理海事的业务能力提高到国际水平，实为当前值得研究的课题。

广州远洋运输公司的永昌轮与南朝鲜的“HAE DUCK NO·1”轮碰撞案，是我们当时（1979年8月）因不了解扣船与海事管辖权和船东保赔协会的关系，而遭受损失的一起很好的反面案例。

永昌轮靠在巴生港码头边被“HAE DUCK NO·1”轮碰伤，对方船应负100%的责任是毫无疑问的。永昌轮的直接或间接损失（约24万英镑）本来完全可由该外轮赔偿，结果因

就地扣船，以致只拿到该外轮船东责任限制金额的8万英镑，损失了16万英镑，教训是深刻的。（上述24万英镑中，27%为船期损失，系为估算数）。

但是我们又有另一起船舶碰撞案——广水轮/BEN CENO轮碰撞案，在英国律师的协助下，由于对海事管辖权和船东责任限制问题进行了长时间的广泛的调查，做到了情况明，因而采取了正确果断的行动，从而在对我不利的情况下，在扣船、管辖权、船东责任限制问题上都打了一个漂亮仗。

广水轮是一艘6116总吨，3167净吨，9737载重吨，5个货舱的普通杂货船。1979年12月20日从康斯坦萨开出返回国内。1979年12月29日晚浓雾中在土耳其领海马耳马拉海与西班牙小散装货船“BENCENO”轮发生严重碰撞。第三舱右舷被撞出高5.5米，宽3.1米的一个大破洞。舱内所装3000多桶电石与侵入舱内的海水发生激烈的化学反应，使广水轮立即处于乙炔气体随时可能爆炸船毁人亡的危险之中。后经船员齐心协力，克服了重重困难，依靠全船的智慧 and 有限的材料，终于将破洞堵住，将舱内海水排干，才转危为安，在世界航运史上创造了奇迹，也为国家赢得了荣誉。

对方“BENCENO”轮为一装酒的较现代化散装石化成品货轮，2497总吨，船东为西班牙公司，还拥有其他9艘类似于“BENCENO”轮的小货轮。

此案广水轮船货方损失共约320万美元。对方为了减少赔偿损失，肯定要设法采取船东责任限制。对方为小船，如按1957年船东责任限制公约，对方船东用该船的净吨加机

舱容积的方法计算其船东最高责任限额，最多只赔我方20万美元。但是该船船价却高达600万美元。因此发生碰撞后，我方立即面临着采用哪一国管辖权的问题。因为管辖权问题直接与对方船东责任限制问题有关，而管辖权又与在哪里扣船有关系，因为在什么港口扣，就要受哪个港口的国家的管辖权和法律所约束。所以根本问题是在哪里扣对方船或其姐妹船，才能获得对方船东最大的责任限额。从问题的次序来看，就是扣船→管辖权→船东责任限制问题。

在广水轮案中，我们虽没有重蹈永昌轮的覆辙，但是也差一点重犯错误。“BENCENO”轮与广水轮碰撞后，其船首也遭受严重损失，雾中连夜赶到土耳其的依斯坦布尔港，准备进行临时性修理。我们发现它后，曾立即电示我依斯坦布尔港的代理扣留此船，并要求其船东提供350万美元的担保。此一步骤与对永昌轮的处理是同出一辙的。幸亏此港代理回电告，土耳其法院办扣船，手续很复杂。建议我们双方船东的保险人协商担保问题，并到伦敦仲裁解决此案。结果促使我们放弃了在土耳其扣船的要求。现在看来，当时没有扣对方船是对的，如果扣了真是又陷于被动的境地。

据依斯坦布尔代理告：按土耳其的管辖权法律，要求扣船的一方必须向当地法院递交保函（LETTER OF GUARANTEE）担保我向对方索取的保证金的15%的费用（ $350万 \times 15\% = 52万$ ），法院才同意下令扣对方船。如果10天内这份担保函未到法院，法院的扣船令就失效，被扣的对方船又恢复自由。同时，在10天内，索赔人还要将诉讼费、律师费汇到法院。如10天内款未到，对方就可要求法院拒绝受理此案。根据当地最低的诉讼费与律师费标准，

索赔金额在200万美元者，要预付35000美元。鉴于上述复杂的手续，并要预付高额费用，又有代理的建议，故我们放弃了在当地扣船。

为了获得对方船东充分的担保（也就是获得对方百分之百赔偿我方损失的担保），显然必须找一个对方公司有船挂靠的，又是按船价或按船价加运费的方法计算船东责任限制金额的国家的港口来扣对方船。换句话说，也就是要在未批准接受1957年布鲁塞尔船东责任限制公约的国家的港口扣对方船。因为对方船价高。如在公约参加国扣对方船，我方只能拿到20万美元的最高担保。

我人保任命的伦敦代理为了寻找这样的国家，从1980年3月起，通过伦敦的LLOYD'S INTELLIGENCE SERVICES 追踪对方船公司所有船舶的动态。发现对方公司船航区范围只是在苏联黑海、地中海，西北非、西欧、英国、北欧这一范围。于是对这些船靠港国家的管辖权，通过其业务关系开展了调查（英国除外）。发现了如下情况：

西德是1957年公约签字国。如果我方在此扣对方船，该国法院可使用土耳其法律，按船价加运费来限制船东责任。但是我方也要向法院提供我索赔金额的一定比例的现金担保。

荷兰是1957年公约签字国，但也可使用土耳其法律来计算限制金额。荷兰法院处理海事比较有经验。向法院办理诉讼手续比较简单，扣船也比较容易。而且索赔方也不需要提供任何现金担保或银行担保。

比利时也是1957年公约签字国，也可采用土耳其法律计算限制金额。

意大利不是1957年公约签字国，如不同国籍的船舶在公

海发生碰撞，被告一方的船如挂靠意大利港口，原告一方可要求法院行使管辖权扣船。法院可按船价加运费办法计算被扣船舶的限制金额。但是意大利法律又规定，如果被告船东的提单上明确规定，该船船东责任仅受本国法律约束，意大利法院则不能按意大利本国法律审理。

土耳其不是1957年公约签字国，此案在其领海内发生，土耳其法院可行使管辖权。按土耳其法律，船东责任限额是按船价加运费计算。如我方扣对方船，土法院可按土耳其法律审理。但其经验如何，办案效率如何，是很值得考虑的。因扣船手续繁杂（见前述），一般双方当事人均不在土耳其处理海事。

从以上情况看，只有荷兰的条件是比较好的。于是在1980年11月，我方在鹿特丹港扣住了一艘BENCENO轮的姐妹船，迫使对方船的英国保赔协会（BRITAINIA）提供了保函。

保函内容是由我方代表船货的二个律师起草的，保赔协会予以接受。主要内容为二点。一、对方船东承担最高责任不超过845万荷兰盾（约合430万美元，我方损失总额320万美元）；二、按英国法律来决定此案的责任问题（即用英国的管辖权），排除其他与此案有关的任何管辖权，但是无损于对方按英国法律来限制其责任的权利。但是又附上一句：BENCENO轮船东不能挽回地同意：船东的限制金额是BENCENO轮碰撞后未修的船价加运费，也就是430万美元。请注意：这附上的一句是至为重要的，它是经过一年寻找对方船的最终目的，取得了这样的协会保函，就完全解除了我方恐其不能充分赔偿我方损失的顾虑。这一成就使我方损失

大，对方损失小，船又小的不利情况得到了克服。这一步骤的成功在我方律师的眼中是一次不寻常的胜利，感到十分高兴。从此以后案情进入了另一阶段——专心研究航行方面的技术材料的阶段。争取在航行责任方面取得一个最好的责任比例。目前此案仍在进行中。（最后责任划分为：BENE—NO轮负85%责任，广水轮员15%责任）

从广水轮的扣船实践中，我们可以总结出如下几点经验：凡发生碰船事故后：

一、迅速估计我方船的损失（临时、永久性修理费，船期、利润损失，3—4年的利息及杂费）。如有货损亦应估出货损金额，求出船货损失总额。

二、立即查LLOYD'S REGISTER OF SHIPS，了解对方船资料。与伦敦LLOYD'S INTELLIGENCE SERVICES联系，查对方船动态。设法了解对方船公司的财力，尤其要查清对方船东是否为一船公司。了解对方船公司的船舶经常挂靠的港口都是什么国家。

三、了解这些国家采用什么样的船东责任限制法律：如金额责任制（1957年公约），船舶价值责任制，或委付制。金额责任制：按船的净吨加机舱容积乘每吨的限制金额，求出最高赔偿限额。船价责任制：船价；用船价加运费求出最高赔偿限额。委付制：把船、货、运费、索赔权和报酬请求权全交给对方以免除责任。

四、碰撞后应尽快安排验船师检验对方船（货）损失，估出对方船最大的损失金额，或等待对方提出要我担保的金额。

五、研究我方船在此案中的过失程度，预测我方最多要承担的百分比（如60/40或70/30等），拿此比例来测算双

方的损失金额，看我方是净收入方，或是净赔付方。

以上五个步骤是为扣或不扣对方船做准备的。在情况搞清楚后，就可以考虑：

六、在我方损失大、对方损失小的情况下（如广水轮案和永昌轮/HAE DUCK NO.1轮案应找实行船价责任制或委付制的国家扣对方船。如对方损失大，我方损失小，则应尽早争取与对方协商采用英国管辖权，或选择于我有利的地方先扣对方船，争取用金额责任制来限制自己的责任。前者行动要慢要稳，后者可快。切不可再发生碰撞后匆忙就近或就地扣船的鲁莽做法。这就叫“择地行诉（FORUM SHOPPING）”，已是世界上普遍采用的扣船方法。对方如迟迟不要求我方提供担保，则要考虑对方可能在美国或其他实施船价责任制或委付制的国家扣我远洋公司的任何一船。

七、经测算如我方是净赔付方，如净付金额大于我方责任限制金额时，应用限制金额了结此案，争取尽早结案。如净付额小于责任限制金额，或我方是净收入方，都应争取一个最好的责任比例，使净付额最小，或使净收入额最大。出于同样原理，对方也会这样对付我方，应想法对付。

八、管辖权问题与船东责任限制问题是密切相关的。使用某国的管辖权，一般情况下，则使用该国的责任限制法律，但不是必须使用该国的责任限制法律，但如当事双方同意采用别国的责任限制法律可通过协商议定。如有争议，通过法律裁定，则要受该国法律的约束。所以管辖权与船东责任限制问题是联系的又是可分离的，视双方利害关系而定。

以上是我们的初步经验和认识，不一定是全面正确的，愿与国内同行共同探讨。



## 关于船东责任限制金额计算方法

由于我们接触的范围有限，对这一问题的认识也有限。现仅将到目前为止，我们对这一问题的认识介绍于下，供同志们参考。

根据英国法律，如果船舶碰撞案不是由于船东的实际过失和私谋(SHIPOWNER'S ACTUAL FAULT AND PRIVITY)所引起的，则碰撞船的船东有权向英国的最高法院申请限制自己在此案中应负的责任。法庭审查船东通过其律师提交的申请材料后，如认为船东无过失或私谋，则可批准限制责任，否则不会批准。(见1976年责任限制公约第四条，不得享受责任限制的行为和1957年责任限制公约第一条)。

对方船的律师为了反对该船东限制责任，有的要求申请限制责任的船东提供：如发生碰撞事故日期前18个月的航海日志原本和轮机日志原本(如有雷达日志，还要提供18个月的雷达日志)。检查此船在能见度不良时是否按章备车、鸣笛及使用安全航速，是否有违反避碰规则的情况……；如有，该船东是否曾采取纠正措施，或做出纠正的命令或指示，如发现船上有过失，而船东未予纠正，则该船东有过失，则无权申请限制责任。对方还会要求查看碰撞当时或碰撞前不久在驾驶台上值班的船员的个人历史档案材料，如：毕业证书、雷达证书、处份记录、海员证等，目的在于审查船东所使用的这些船员是否合格。还会要求查看船东发给

船上的有关航行安全的各项指示、命令、通告、及书籍小册等，看船东对船上是否尽到指导、监查的责任；如果没有，也有过失；如对方律师发现该船东有过失，则会向法院提出反对该船东限制责任。

在船东的律师申请限制责任前，应对双方的索赔金额做一估计，对双方在此案中各自应负的责任比例做一估计。根据责任比例中我方应负的最大比例来测算我方最多会赔给对方多少钱。

现以“新明”/冬月碰撞案来说明。

责任比例：	“新明”索赔款：	“冬月”索赔款：
新明70%/冬月30%	19.5万英镑	56.5万英镑
	“冬月”应赔	“新明”应赔
	5.9万英镑	39.6万英镑

按上述比例情况，经过估算后，新明轮应净付给冬月轮33.7万英镑（即：39.6万—5.9万）（见1976年责任限制公约第五条：反索赔）

下一步应测算新明轮船东责任限制金额是多少，来与新明轮应净付的金额（33.7万英镑）进行比较，看限制金额比净付金额大或比它小。如比它大而且有胜诉把握，则不采取限制责任的办法解决此案。如比它小，胜诉把握不大则应采取限制责任的办法解决此案。

船东责任限制的金额该如何计算呢？首先要找出船舶的吃水。关于吃水，有两种看法，有的律师认为应用发生碰撞时的平均吃水；有的律师认为应用发生碰撞前，离最后一装货（或卸货）港时的平均吃水。而认为应采用后者的律师似较多。因为当时的吃水，在离港当日的航海日志上均有记载，

是清楚的无诈的。而求碰撞当时的吃水，实际上只能按离最后一港时的吃水再扣除从离港到碰撞时这一段航行日期中所耗用的油水及物料数量来测得，这样与实际吃水可能是有出入的。

找出上述吃水后，应再查看该船的“吨位证书”(TONNAGE CERTIFICATE)与“舱容图”(CAPACITY PLAN)。从这两种材料中，求出该船的吨位标志(TONNAGE MARK)的吃水。目前我国远洋船舶已全部取消开、闭式吨位制，改用大小吨位制(ALTERNATIVE TONNAGE MARK)在吨位证书上用  $\nabla$  来表示吨位标志，故实际上是求出三角形下部尖端的吃水。

以新明轮为例。该船吨位证书上标明从主甲板线顶部到三角吨位标志下部尖端的垂直距离为3.652米。从该船舱容图内，可查出从主甲板线顶部上缘到龙骨板顶部上缘的垂直距离(DEPTH TO MAIN DECK)的垂直距离为11.75米。11.75米减3.652米，则求出吨位标志下部尖端距龙骨板顶部的垂直距离为8.098米，此数即为该船吨位标志的吃水。

求得吨位标志的吃水后，要与新明轮最后一港的平均吃水进行比较。如离港时吃水等于或大于8.098米，则表明该船的吨位标志已浸没水中，该船系按大吨位营运。如离港吃水小于8.098米时，则表明吨位标志在水面上并未浸入水中，该轮系以小吨位营运。

按大吨位营运者，则应采用该轮吨位证书上“当吨位标志浸没水中时”的净吨位，加此时的“推进机器减除处所”又称“机舱容积”的吨位，求限制责任的吨位(LIMITATION TONNAGE)。如按小吨位营运者，则采用证书上“当吨位

标志未浸没水中时”的净吨位加此时的“推进机器减除处所”的吨位来计算限制吨位。

以新明轮为例：	净吨位	机舱容积	限制吨位
吨位标志浸没水中时	5791. 21	2359. 52	8150. 73
吨位标志未浸没水中时	3508. 77	1970. 44	5479. 21

如果算出吨位标志浸没水中，按上述道理，应以小吨位计算限制吨位。但是有时对方还会提出查看该船在不水密（遮蔽甲板内的）的二层舱内是否装了货，如果装了货，即使吨位标志未没入水中，仍应以大吨位计算限制吨位。这种计算方法的法律根据是什么，我们尚未找到。但是道理是明显的：船东如欲使用小吨位，那么在不水密的二层舱内是不准装货的，但船东为了增加运费的目的，而在二层舱内装货，尽管吨位标志仍可能未浸入水中，此时港口仍按大吨位收取各种港口常规使费，所以在索赔中，也应当按大吨位计算限制责任的吨位。为查核二层舱内是否装货，对方会要求查阅该船碰撞时船上货物实际积载图。查问二层舱是否水密，或二层舱水密门，在以小吨位营运时是否全部关闭。如果是水密的，水密门是关闭的，则仍以大吨位论处。

按1957年布鲁塞尔船东责任限制公约：仅有财产损失时，每限制吨的赔付限额为1000金法郎，而即有财产损失，又有人命伤亡时，每限制吨的财产限额为3100金法郎。

再以新明轮为例。新明轮此案仅有财产损失，无人命伤亡，故船东责任限制金额的计算方法应是：

8150. 73吨 × 1000金法郎 = 8,150,730金法郎  
或5479. 21吨 × 1000金法郎 = 5,479,210金法郎

上面二个限制金额采用何者，视采用那个吨位而定。新

明轮碰撞前以大吨位营运，故应以8,150,730金法郎限制自己的责任。

因索赔人对一案的索赔金额不一定以金法郎表示；而以英镑、美金或其他币制来表示，故又需将金法郎数额换算成索赔的币制额。所采用的兑换率以付此赔款当日的银行兑换率为准。以1982年11月26日为例，当日1000金法郎折合40.18英镑。 $8150.73 \times 40.18 = 327,496.331$ 英镑。

到此应再讲限制赔偿金额不断增加的问题。往往一索赔案要经过三、四年才能全部结束。一般在最后付款时，双方均要付对方从事故发生日起到付款日止这几年的索赔款的利息。我们发现索赔的利息年利率10%—20%不等，各案利率不同。根据英国法律，在一方向法院申请限制责任时，除应将限制的金额存入法院外，也应将从事故发生日起到将限制金额存入法院时止的利息也一并存入法院。从该日起今后利息不再增加，不论案件何时结束，赔付对方的最高赔款也就是存入法院的上述款额。这一点是值得注意的。

广州远洋运输公司航运处

一九八三年三月三日

# 船 舶 碰 撞

曹 惠 亮

## 一、概 论

船舶碰撞是指船舶与船舶在水上接触而产生损害的事故。这是一件惊险的事情，会对生命财产造成严重的危害。虽然技术日益进步，设施日益完善，但船舶碰撞事故仍经常发生。就黄埔港而言，一九七九年船舶碰撞案件三十七宗，一九八〇年三十宗，在海事管理工作中占有极大的比重。从世界上发生的船舶碰撞事故原因来分析，可以看出船舶碰撞基本上是责任事故，其中绝大部分是属于驾驶操纵不当、违反航行规则、港口规章，或者由于麻痹大意、驾驶操作的疏忽等主观因素所造成的。可见，船舶碰撞不是绝对不可避免的。

审理船舶碰撞事故，就是在实事求是的基础上分清责任，确定损坏和损失赔偿额，即使各种问题得到公平合理的解决，也使当事方吸取经验教训，起到普遍的教育作用，加强安全航行措施，以达到维持良好的水上秩序之目的。因此，必须遵循“以事实为根据，以法规为准绳”的原则。

船舶碰撞损害赔偿的基本原则，是依据船舶发生碰撞时各船的过失程度为前提的。对此，各国法律都有类似的规定，

船长、驾驶员和船员在驾驶船舶和管理船舶应该严守岗位，尽职尽责，谨慎从事，遵守航行规则，防止碰撞事故发生。如果因驾驶船舶和管理船舶的疏忽或者过失造成碰撞事故，就负有碰撞的责任，船舶所有人应负责赔偿对方因此所造成的损失。

所谓疏忽，在船舶碰撞方面是指未曾作到船员应该做的事，或者船员做的事不符合国际的或者国内的避碰规则所要求的，或者所应具有的技能或者应有的注意。在船舶操纵方面，要求驾驶员能达到应有的技术水平和应有的注意。驾驶员在执行工作时能达到这应有的水平，就可以摆脱失职、疏忽或者过失的责任。如果在驾驶船舶时，对于其他在航船舶注意不够，纵然不是由于技术水平差，也不是怀有恶意，而碰撞他船，还应以疏忽论处而负有过失的责任。在船舶管理方面，岸上的管理人员及船员都应使船舶在开航当时处于适航状态。法律规定船舶所有人有适当谨慎的义务，保证其船舶处于适航的状态或对其他船舶处于安全锚泊状态。如果某船的船体或设备装置因疏忽而处于不合格的或者无效的状态，或者没有配足船员，如果发生碰撞——这种碰撞如果不是条件不完善就可能不会发生——这个碰撞可能被判定是由于其船舶所有人的疏忽所引起的。例如操舵装置或者汽笛出现故障或失效，锚链或系泊索具断裂，没有装配有桅灯的适当的桅杆或合适的防垫，或者平舱不当致使船舶操纵不稳增加危险。在需要的时候没有雇用拖船，或者雇用失效的拖船也可能使船舶所有人被责以责任疏忽。在这种情况下，除非船舶所有人能证明属具的缺陷是潜在的，开航时已采取了适当的谨慎措施，并使它处于安全、有效的状态，或者从天气的

压力方面说明事故是不可避免的，或者其他无法避免的原因，否则船舶所有人应负碰撞的责任。

在分析碰撞责任时，应根据碰撞以前的事实经过和双方所采取的措施作为判断的基础。如果两船业已逼近，形成了碰撞不可避免的局面，则在碰撞前一瞬间，双方企图避免碰撞所采取的紧急措施，不论此项措施是否能够避免碰撞，在确定责任的程度上是不起主要作用的。主要的依据是：造成紧张局面的责任究竟何在。如果是由于驾驶人员事前的疏忽和过失，或事前所采取的措施不符合避碰规则的规定或措施不合理，该船就须对因此所发生的碰撞负责。

本文所引用的碰撞案例，有些是船舶在引航员引领过程中发生的。根据国际和国内的规定，领航员引领时发生的船舶碰撞，领航员不负赔偿责任。我交通部海港引领工作规定的第九条规定：“……由于引航员职务上的过失造成海损，引航员应当受行政或刑事处罚，但是不负赔偿责任。”国际碰撞公约第五条也有类似规定：“由于引航员的过失所发生的碰撞，即使是依法强制引航时，发生的损失由船方负责。”

船舶发生碰撞事故，按责任划分有三种情况：不可抗力所致，因而双方均无过失责任；单方面过失责任；双方互有过失责任或多方互有过失责任。

## 二、不可抗力所致的碰撞

船舶碰撞如果是由于不可抗力，例如在台风季节，船舶在港系挂浮筒，并采取了相应的措施，除加强了缆绳外，还加系了锚链，但是由于风力过猛，致使缆绳、锚链均被台风刮



断，从而使船失去控制，碰撞附近系泊的船舶。经证明其间没有人过的过失的时候，则该船对于这个碰撞，不负过失责任，即使造成损害，其损害亦只能由遭受者自负。损害赔偿的原则，是以过失程度为基础。当船舶所有人对于船舶的航海安全能力，船舶的装备和机件已经尽了谨慎处理之责，而船长和船员又已经运用了优良技术，执行了避碰规则，由于不可抗力致使船舶碰撞；或者该碰撞虽然不是由于不可抗力，而是由于意外或者由于不明原因所致，损害仍由遭受抗自行负担。

意外的碰撞是指船舶已经尽了谨慎处理的责任，既没有违章，也充分发挥了其应具有的操作技能，但仍不能避免的碰撞。这往往是在一些不能预见的情况下发生的。当然主张碰撞是由于意外的一方，应负举证之责。如果他所提供的证据不能证明意外的情节，他就应该对碰撞负责。鲁盛顿（L OSHINGTON）博士在“尤洛柏”（EUROPA）一案中说：意外事故是“当一船做着合法的行为，没有任何妨害的意图，进行着适当的谨慎，不幸地意外碰撞了其他船舶。”他在另一案中又说：“构成一个意外事故必须是事故发生的方式是船员应有的技术和谨慎所无法防止的。我们不希望船员特殊的技术或特殊的谨慎，但希望在履行他们的义务时一般具备的技术程度和谨慎程度。”（注）为证明意外事故所进行的辩护，仅仅说明在碰撞发生的瞬间，或者碰撞发生前某些时刻碰撞是不可避免的是不够的。碰舶的重量和运动量是如此之大，以致它的舵和机器经常在船舶碰撞前一些时候不能有效地防止碰撞的发生。某船证明一经发觉必须采取避碰析施时就把能采取的措施均做到了，这仍是不够的，问题是

避碰措施是否采取得适时。当两艘船被证明处于不可避免的碰撞局面时，也还要查清是由于谁的过错（如果存在过错的话）致使它们构成这样的局面。

因此，如果船舶在碰撞过程中存在疏忽过失，例如违反了避碰规则，或违反了良好船艺的义务，或航行速度太快，或疏忽瞭望，或定员不适当，或在雾中航行没有减速，或在内河高速航行时试图转向，或由于疏忽致使船舶走锚，就不准许辩护为意外事故。由于强风致使锚链断裂就象在无风的天气下系泊索具断裂一样，一直被定为意外事故；然而，如果存在疏忽，例如，没有抛锚，或者当船漂流时没有备好锚以便必要时抛锚，该船就不能辩解为意外事故。

某船为了证明意外事故，必须证明事故的原因，证明这个原因的后果是不可避免的，或者必须证明全部可能的原因、某一原因或者其他原因产生了效果，而且必须进一步证明那些可能的原因中的每一个原因所产生的结果都是不可避免的。

1910年碰撞公约第二条规定：“如果碰撞发生是由于意外或不可抗力造成的，或者碰撞原因不明，损害由遭受者自行负担。”船舶碰撞发生的事实，不能说明某船必定负有过失责任。遭受损害的船舶必须证明对方负有过失责任，由于过失而造成了损害，过失船应负赔偿责任。碰撞原因不明是指受害船舶不能证明对方有过失，或者虽然能证明是某一船员的过失，但却不能明确属于那种过失，这个碰撞原因就变为不明或者有怀疑，结果还是要由受害船舶自己负担损害。

符合意外条件的碰撞，实际上是不多见的，现举三个英

国判例，如下：

VIRGO号白天碰沉了在泰晤士河锚泊的GEM号。当时天气晴朗，碰撞完全是由于前者的操舵装置有故障造成的。检验时发现金属部件的中心位置裂开了，有两个小裂缝。裂缝是属于潜伏性的。该碰撞被判为意外事故所造成的。

NADOR号驶入泰晤士河时突然碰上浓雾，但未听到警告信号，于是马上下锚。因为它处于正航道上，船长尽了最大努力以确定附近没有其他船舶。然而它与另一锚泊船发生了碰撞，锚泊船的声号被证实不能被抛锚船听到。该碰撞被判为意外的碰撞。

一艘鼓型驳船顺潮航行，与一艘顶潮而下，航速二节的汽船发生碰撞。证据证明当驳船被看见以前是不可能更早些被发现的。因为没有汽船方存在疏忽的证据，该碰撞被判为意外事故。

1979年8月2日，巴拿马籍“希耶”轮空载离黄埔港，原计划去汕头，因7908号台风影响，船长决定改在黄埔港沙角锚地抛锚避风。当时是东南风，8—9级。由于风浪大，抛锚后向着一艘油船方向走锚，船长下令重新起锚转移锚位，1638时抛右锚六节下水，备机顶风。1845时船长恐低潮时坐浅，再次起锚转移锚位。在转移过程中，对风流压估计错误，强行穿越“新熊”轮和“红旗160”轮两艘锚泊船中间空档，1905时“希耶”轮右舷受风流影响迅速横压向“红旗160”轮船首而发生碰撞。“希耶”轮船东提出该碰撞为不可抗力所致的意外事故。我港监判定如下：“希耶”轮空载受风面积大，没有很好地利用双锚配合主机防台，而是在风浪大、周围附近锚泊较多的情况下多次起锚转移锚位，并强行

穿越“红旗160”轮船首，这是造成碰撞事故的原因，应负全部责任；“红旗160”轮抛双锚八节防台，处于正常锚泊状态，不承担事故责任。因此，“希耶”轮损失由该船自己负责；“红旗160”轮损失亦由“希耶”轮负责赔偿。

### 三、单方面过失所致的碰撞

1910年碰撞公约规定：“如果碰撞是由于一艘船的过失所引起的，损害赔偿的责任应由这艘有过失的船承担。”这就是说，船舶碰撞如果是由于一船过失所致，其本身所遭受的损失只能自行负担，另船所遭受的损失亦应由这个过失船负担。前面所提及的“希耶”轮与“红旗160”轮的碰撞就属于这种情况的例子。船舶无论在航行中或停泊中，都必须尽到应有的谨慎，注意本船的安全和别船的安全。凡应为而不为，或者不应为而为，都是没有尽到谨慎之责，都是过失，如果因此致使别船遭受损害，就应负赔偿的责任。例如，希腊籍“阿吉山得斯”轮于1971年9月9日由黄埔5——6号码头出口，当时刚涨潮，东南风1——2级，锚泊在港内2号锚地的“红旗144”轮还没有转涨水头，“阿吉山得斯”轮本应稍等一下，候“红旗144”轮转头完毕后，方可离码头出口。但该船却急于离码头；离码头后，发现前方“红旗144”轮开始向北摆时，又错误地全速进车，企图冒险通过，致情况危急，虽行停车，全速倒车，但已来不及，结果先擦碰“红旗144”轮船尾，继而冲向外贸仓码头，碰撞正在那里等候装卸作业的驳船五艘。黄埔港监判定：此次事故完全是由于“阿吉山得斯”轮操作错误所致，应负全部责任。

又例如，1979年10月1日巴拿马籍“凯运”轮由黄埔港大濠洲锚地顺流出口，航经舢板洲附近海面，发现退潮水位不宜继续航行，便临时寄锚候潮，在抛锚右调头过程中压碰了锚泊的中国船“湘阴”船首，虽然当时“湘阴”轮采取了松锚链等措施，但仍未能避免碰撞。该事故判定由“凯运”轮负全部责任。

在确定碰撞责任时，有时情况比较明显。从上面所举的案例中可看出碰撞情节的本身就说明了过失的谁属，但有时则比较复杂。假如“凯运”轮碰撞不是发生在白天，而在无月的黑夜，由于“湘阴”轮没有依照海上避碰规则悬挂号灯，以致“凯运”轮不能及时望见，等发现时距离已近，措手不及，发生碰撞，锚泊船应负过失责任；又假如，虽然锚泊船没有按章悬灯，但“凯运”轮装备有可供使用的雷达而当时没有使用，或者虽然开动了雷达，却没有注意到锚泊船的回波，以致发生了碰撞，在这种情况下，“凯运”轮显然是负有责任的。

必须指出，违背避碰规则的行为就是过失。如果碰撞是由于这个过失所致，应该负责；如果不是由于这个过失所致，应该由负有碰撞过失责任的一方负责。不应因为某船违章过失一存在，就不问碰撞原因，而由违章船负过失责任，从而负担损害赔偿之责。例如，某船在不应抛锚的航道上抛锚，应该认作过失，但是时在白天，只要驶近的另船尽了瞭望的谨慎之责，及时发现，不难运用良好的船艺安全驶过，决不能因为对方违章，来船就可以漫不经心，也不采取措施，置碰撞于不顾。诚然该船违章抛锚应受到处置，但是实际发生碰撞是由于驶来船舶未尽责驾驶，应该负碰撞的责任和后果。1980年11月12日0720时，“前卫517”轮航经黄埔港大坦尾附近

时遇上浓雾即在航道上抛锚并施放雾号,0740时被“红卫12”号碰撞。“红卫12号”0714时过大虎灯浮,0725时遇雾开雷达导航,并派瞭头和施放雾号,0736时浓雾中转向010°,0737时瞭头听到号声停车,但碰撞已经无法避免。该处水域宽阔,“红卫12号”轮遇雾没有立即驶离航道抛锚,在继续航行中又没有掌握安全航速,以致碰撞锚泊中的“前卫517”轮,被判负主要责任;“前卫517”轮,航行中遇雾就地在航道抛锚,被判负次要责任。

法律要求船员具有一般的沉着镇定和应有的技能。但是在非常困难的时刻,一个人可能做或者忘记做某些事情,以造成碰撞。在碰撞发生的瞬间所采取的错误步骤不应作为疏忽,因而该船便不发生责任问题,除非紧急局面是由该船的过失所引起的。如果由于他船的疏忽造成了碰撞紧迫的危险,导致某船采取了错误的步骤,他船将被判对碰撞负责。如果两艘船舶不是因为它们自己的过错而突然发现它们自己均处于紧迫的碰撞瞬间,它们之中一船没有采取可能防止碰撞的操纵,它将不必因没有采取避碰规则中所被建议的措施而被判有过失。

BYWELL CASTLE号(简称B轮)在夜晚从泰晤士河上游往下游行驶,通过从下游开上来的PRINCES ALICE号(简称P轮),处于左舷对左舷的安全状态。当两船非常靠近时,P轮突然而疏忽地打了左舵,显露了绿灯;B轮错误地打了右舵,B轮碰撞了P轮右首致使其沉没,五百多人丧生。英国上诉法院否决了海事法院的判决,判定由P轮单方面负责。法官指出:即使B轮所采取的右舵产生了效果而且是错误的,我们得出的结论是:B轮船长被突然地置于非常

困难的处境，我们猜测他发出了错误的舵令，在这种情况下，不应该把由于缺乏沉着和技术而造成的错误归咎于B轮船长而使我们有权利说，由于疏忽和缺乏技术B轮对事故负有责任。

某汽船在一个很黑的夜晚在泰晤士河的下游行驶，它在抛锚前调头的时候撞了一艘没有悬挂锚灯的锚泊船，并碰沉了它。碰撞前，该汽船看见后者时就立即停车、倒车，但没有抛锚。判决：即使抛锚可能防止碰撞发生，但该汽船的船长在那瞬间里没有想到那样去做（抛锚），他仍不能责以犯有疏忽之过失。

当某船不是因为自己的过失而被置于一个真正进退两难的境地而必须在两个行动中选择一个，但每个行动都将导致生命和财产的损失，如果它采取了引起最小危险的行动，尽管事实上造成了损坏，它是没有疏忽过失的。例如，一艘双桅船FRANCES号（简称F轮）在HIGHLAND LDCH（简称H轮）下水的范围内抛锚。F轮的锚链缠绕着，它的船长拒绝了移船的要求，提出除非下水船的所有人保证赔偿他因移船而可能失锚的损失。如果H轮延迟下水也有危险。而后来两船真的发生了碰撞，H轮受到了坏。判决H轮没有责任，因被双桅船的不合理行为置于进退两难的危险中，H轮选择了较小的危险，F轮被判单方面负责。

某船由于突然的危险或困难而采取了导致碰撞的错误步骤，如果它要为这种错误步骤辩解，它必须清楚证明它对这突然的危险或困难是毫无责任的。如果某船悬挂了错误的号灯，或用不适当的或不正常的方式航行，使别船误解，或妨碍了别船，它就不能因自己的疏忽导致的任何可能的后果归咎

于后者的过失。因此当某船听到另船的要求，而采取了特别的航向，尽管实际上采用这个航向引起了碰撞；以及这个航向是违背避碰规则的，另船要说明这个航向是错误的，将是十分困难的。

假如船舶由于本身的过失而无法操纵，例如由于没有适当配备人员或者没有使用拖轮，因此后来发生了碰撞，就产生了这样的问题：它是否被判对碰撞负责，换一句话说，是否它原来的过失是构成碰撞的过失？有这样一个判例：在恶劣的天气中，在DOYER港内的一船在困难的处境中要把纠缠在一起的两锚绞起，以便开到一个更为安全的锚地。它能够也应该雇用拖轮协助，但它没有请拖轮协助。因且碰撞了南码头，推进器损坏。随后它用拖轮协助，但由于天气恶劣，又碰撞了原告的防波堤，和河口排水管，使排水管遭受损坏。判定：损坏首先是由于该船没有用拖协助的疏忽所引起，由其船舶所有人负责。

当某船和另船碰撞后失落了号灯而又与第三艘船发生碰撞，法院的意见倾向于：如果第一次碰撞是由于它的过失所引起的，第二次碰撞是由于没有适当的号灯所引起的，它必须被判对第二次碰撞负有过失。另一方面，当某船由于自己的疏忽而发生碰撞沉没后，另一船碰在该沉船上而遭受损坏；法院认为：第一次碰撞后没有疏忽的证据，它的船东对第二次碰撞不负责任。理由是：被告的船舶已经沉没，没有疏忽，更大的责任就不复存在。毫无疑问，在船已失控或船已沉没这两种情况下，可以根据它自己先前的疏忽，对其他船提出特别的额外的要求，以避免对其他船舶造成损害。由某个疏忽行为所引起的两个或更多的碰撞可能碰巧接连发生，过



失者必须对每个碰撞造成的损坏负责，尽管第一次碰撞后，其他的碰撞无法避免，或者尽管要不是有一次撞，其他的碰撞就不可能发生。因此，某船由于自己的疏忽而在一个拥挤的船坞或港口漂流，它必须对在它被停定或固定之前由它所造成的与其他船筏的连续碰撞所致的损坏负责，除非存在其他船筏也有某种特定的疏忽行为。在这种情况下，第一次碰撞后其它碰撞不可避免，或者要不是有第一次碰撞，其他的碰撞就不会发生等，将是不重要的。在这种情况下造成船舶漂流的合理后果是该船将碰击和伤害在它下风的其他船筏。

对锚泊中的船舶由于走锚发生的碰撞责任划分，必须根据当时的实际情况进行分析，如原来各船的锚位、走锚时的风向潮流、船舶采取的措施等等，然后作出有关责任的结论。例如，希腊籍“弗利昂”轮空船于1972年12月31日1400时抵达我桂山引水锚地下右锚六节，锚泊于31日上午0830时抵达桂山锚地锚泊的新加坡籍“金东”轮的东北方，距离约一海里。73年1月1日2300时左右，东北风七级，退潮，“金东”轮值班船员看见“弗利昂”轮顺风向移动并逐渐接近“金东”轮，即向“弗利昂”轮发送灯光信号，后又连续不断鸣放汽笛促其注意；同时，在该区锚泊的索马里籍“西里百海”轮船长在看见“弗利昂”轮向西南方移动时，亦向“弗利昂”轮发送灯光信号，但“弗利昂”轮均无反应。2320时“弗利昂”轮左舷触碰在“金东”轮的船首及右舷处后，才开倒车离开了“金东”轮。这是由于“弗利昂”轮值班疏忽，直至在餐厅走廊内值班的水手听到“金东”轮的鸣笛声走出左舷观看时，该轮已逼近“金东”轮，已无法采取适当的紧急避碰措施，“弗利昂”轮被判负全部责任。

碰撞条约第十三条规定：“如果由于对船舶的某一项操纵的所为或不为，或由于不遵守航行规章，而使另一船或任何一方船上的货物、人身遭受损害时，虽然实际上没有碰撞，也适用本公约的赔偿规定。”因此，一船由于速度太快而激起的波浪而浪沉了另一船筏，它必须负责任；或者有过失的船舶虽未与停靠码头船舶直接发生碰撞，但因为其违反港口规定，超速航行，推动波浪，使停泊在码头外档的驳船互相擦碰受到损失，违章航行的船舶仍应负赔偿责任。如果拖船为了避免由于某船的疏忽所造成的紧迫危险，被迫砍断拖缆，离开了被拖船，被拖船的所有人对其被拖船搁浅所造成的损坏可向该船所有人索赔。某船为了避免与另一船发生碰撞被迫搁浅，前者可向后者索赔损坏赔偿。如果由于某船驾驶的疏忽而使其他两条船发生了碰撞，它的船东可能对其他两船所遭受的损失负责。某船疏忽地拖曳了另一船，迫使后者为了避免碰撞而使锚和锚链失落，前者船舶所有人应对该损失负责。虽然没有发生船舶间的碰撞，在驾驶或管理上的疏忽可能造成某船撞击和损坏各种各样的财产或招致人身的伤害或死亡。这类例子可能在闸门损坏、壕场受损、系统柱受损、防波堤受损、正在建筑中的桥梁樁柱受损、围堰受损等等案件中看到；人身伤害，如对在水下残船工作的潜水员，对在船旁脚手架上工作的人员造成伤亡，等等。但是在确定责任时必需考虑具体的情况，作出公正的结论。希腊籍“阿代佛梯斯”轮于1978年8月18日上午由黄埔港第二区一号码头，移泊第五码头，1127时在移泊过程中，发现第五号码头边有一艘艇（大盛一号），即告小船离开。1140时小艇移至第四号码头“闽江”轮船首左舷。“阿代佛梯斯”轮为避免

压碰“闽江”轮，采取左满舵、慢速、半速进车，结果将停泊的“大盛一号”浪沉。判定：“大盛一号”交通船靠泊大船深水码头，见有大船靠泊时没有及早移至安位置避让是造成事故的主要原因，应负80%的责任；“阿代佛梯斯”轮在移泊过程中，已发现码头边船尾附近有小艇来不及避让，本应谨慎操作，利用拖轮协助缓速靠泊码头，但没有能这样做，却在接近小艇时使用了左满舵半速进车，应负20%之责任。

在船舶碰撞案件中，很多船舶之所以无法避免碰撞是由于这些船舶原来的航速超过了当时环境和情况许可的限度，也就是超过了碰撞规则所要求的“安全航速”，因而当发现情况紧迫时，无法在有限距离和时间内有效地控制本船前进或消除其惯性。1981年1月1日上午，两艘万吨级轮船：新加坡籍之“金马”轮与我“红旗133”——先后进入黄埔港，重载船“金马”轮在前，从旧航道入港，“133”轮加速取航新航道，企图抢在“金马”之前靠码头。当“金马”转轮入港内南面航道时，“133”发现其与前面的“金马”轮距离只有十多米，致有碰撞危险，于是只好倒车并抛下右锚。但因船速过快，且顺流，仍不能阻止船的前速，于是再抛下左锚虽然船被停住了。但其右舷却擦碰了锚泊于三号锚地的“红旗118”轮右舷外档之铁驳船“粤江349”号，该驳船与“118”轮之间有其他三艘驳船，其中靠于“118”船傍的一艘木驳船“粤河615”号因受擦碰之压力而船板爆裂入水，虽然迅速被滩抢卸，其所装的货物四十多吨沙糖仍受损于水流。很明显，“133”轮在港内快速追越是严重违章行为，它虽没有直接擦碰“粤河615号”，但该驳船之船体及货物等的损失乃是“133”轮擦碰“粤江349”号的直接后果，

该事故应由“133”轮船东单独负责赔偿。

碰撞海事诉讼乃是因船舶碰撞造成损失而提出，如果发生碰撞没有造成损失就无须提起诉讼。前面案例中“粤江349”号及其他两艘铁驳船虽被“133”轮擦碰，但因为没有损失。因而不涉及海事诉讼之问题。

#### 四、共同过失所致的碰撞

碰撞国际公约第四条规定：“如果两艘或两艘以上的船舶犯有过失，每一艘船舶应按照各自的过失程度比例分担责任。但是，如果按照情况不可能确定各船所犯过失的程度，或者看来过失程度相等，其应负的责任应平均负担。”所谓按过失程度比例负责，就是负有过失的船舶，应以自己应负担的过失比例来负担遭受损害的船舶的损失。假定A船要负百分之三十的过失责任，B船负百分之七十的过失责任，则A船应对B船所遭受的损害负百分之三十的赔偿责任，而B船对A船的损害负百分之七十的责任。

如果碰撞发生在A和B两艘船之间，由于它们中的一船所引起：在碰撞中，在A和B碰撞之后，A船或B船，或者A和B两船又伤害了第三艘船C，C便可向在第一次碰撞中的过失船得到赔偿。但是碰撞C的船是不负责任的，除非该船在第一次碰撞或第二次碰撞中存在过失。如果两船A和B，由于它们的共同过失而使它们中的一船与第三者C船发生了碰撞，C船可向A或B提起海事诉讼，或者向这两艘船提起诉讼，C船可向它们中的任何一方取得全部损失赔偿。如果当两艘或多艘船舶对某碰撞负有过失责任，该碰撞又使第三者无辜受

害的船遭受损失，有过失两船或数船的每个船东在赔偿了第三者船东的损失索赔后，可以按照他们之间的过失程度向其他过失船的船东要求比例偿还，但是如果C是由A或B拖带，情况可能不同，因为被拖船对它的拖船的过失可能负责。

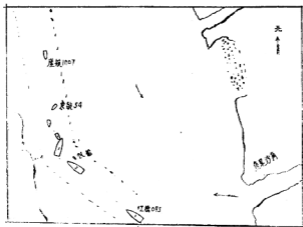
共同过失碰撞事故往往是由于船舶在港内或海上航行中，双方在互相避让或协助避让中发生错误而造成的。现举六个碰撞实例如下：

#### 例一、“红旗095”轮与“东航54”号帆船碰撞

1、经过：1973年4月29日，黑夜，退潮接近平流，东偏南风约3级，在黄埔港莲花山5—6号灯浮深水航道中央。

“红旗095”轮进港，0345时航经珠江河道大流冲灯浮备车，船长已在驾驶台，0400时大副接班，视线清楚。该轮驶过莲花山3—4号灯浮后沿着深水航道导标线向5—6号灯浮行驶，如图1位1，没有发现前方航道上正在顺流出口的“东航54”号帆船，只看到另外两艘出口帆船，并判断一艘进口，一艘出口（实际上是五艘出口帆船），仍然全速前进，当接近5—6号灯浮航道转向点时以左舵 $5^{\circ}$ 避过已发现的一艘帆船后（如图1位2）就发出一短声汽笛以右舵 $15^{\circ}$ 转向。当船首向右转时，突然发现前面有一帆蓬（即东航54）立即改右舵 $20^{\circ}$ ，右满舵，停车，但随即发生碰撞，“东航54”船头被切断约3公尺，大量进水，不到二分钟沉没。

“东航54”号是木质风帆船，载重50吨，满载从广州开往海口，29日4时左右航经莲花山深水航道，从7号灯浮向6号灯浮航行，桅顶悬挂白色灯一盏，但蓬尖比桅顶



高出约2公尺，不符合“环照白灯”的要求。当时船员刚交接班完毕，八名船员均在甲板上，不久发现“红旗095”轮桅杆白灯，接着正驾驶又看到095轮右舷绿灯，便松能向左行驶（即向095轮右舷行驶），突然又看见095轮红绿舷灯，这时情况危急，大家惊慌失措，随即碰撞沉没。事故发生后，“崖航1009”帆船正从后面驶来，救起七人，失踪一人，沉船捞起后发现失踪一人的尸体在船舱内。

2、事故分析：54号帆船驶过莲花山7号灯浮，严重违法“珠江水域（莲花山至内伶仃）船舶航行、渔船作业暂行规定”之禁止吃水10呎以下木帆船行驶莲花山大轮深水航道的规定，发现“红旗095”轮进口，仍继续在深水航道航行，没有及早避向浅水航道行驶，当两船逐渐接近时

又未能预见到095轮沿深水航道大角度向右转向，而错误地使用左舵，驶向航道中心，危急时又惊慌失措，终于发生碰撞。

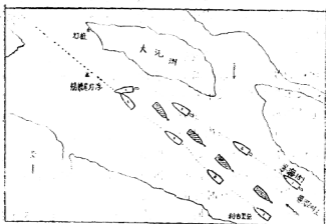
“红旗095”轮夜航通过莲花山水道，未控制其适当航速，特别是发现前方航道中有两盏白灯后，仍继续全速前进，又未加强瞭望及早发现54号帆船，谨慎驾驶，采取有效避让措施。当时视线尚清晰，该轮吨位较小，吃水仅3.7公尺，逆水航行操作灵活，深水航道两侧尚有足够水域可以避让，客观情况是良好的。但由于该轮麻痹大意，疏忽瞭望，接近航道转向点时，既不慢车，又没有瞭望清楚就急于转向，造成0405时与帆船相碰。

根据上述理由，黄埔港监作出处理结论：“东航54”号应负55%之责任；“红旗095”轮应负45%之责任

### 例二、“利古里亚海”轮与“粤海151”轮碰撞

1、经过：1973年9月30日，黑夜，能见度良好，北风1—2级，涨潮，黄埔港大濠洲水道店曹尾灯浮东偏南约150米处。

索马里籍“利古里亚海”（简称利轮）于30日晨从大濠洲5号锚地移泊港内，0054时原地调头完毕，慢速上驶（如图2位1），0057时半速前进。约在0102时，在右舷约正横处发现“粤海151”轮（简称粤轮）红色舷灯及一盏白色桅灯（如图2位2）。0104时慢速前进，粤轮号灯仍在右舷，但相对方位已从正横向前变化（如图2位3），当时利轮船已对岸两盏绿色闪光导标灯，但不重叠，利轮处在主航道左边。0104 $\frac{1}{2}$ 时停车，粤轮号灯仍在利轮右舷前方变化。010 $\frac{1}{2}$ 航时粤轮号灯快速向利轮



接近，趋向利轮船艏，利轮全速倒车。0106时利轮船艏碰到粤轮左舷船中后，粤轮向右舷方向倾斜并倾复。

粤轮拖带“粤河204”驳由香港返广州，30日凌晨经莲花山水道后，在大濠洲水道的北面航道行驶，过了赤沙灯桩后，看见左后方利轮的绿色舷灯，认为距离尚远，便对着店艏尾灯浮南面一些前进。过了一会，望见后边来船的绿灯逐渐接近，来不及采取避让措施，迅即被撞并向右倾复。粤轮是按章悬挂拖船号灯的。

## 2、事故分析：

利轮和粤轮碰撞位置在店艏尾灯浮东偏南约150米处，该处是进出黄浦港和广州港交叉航道。利轮在0102时已发现粤轮在右舷，显示出红色舷灯，但对此情况疏忽警惕，既不严密观察附近船舶动态和谨慎驾驶，又没有鸣放引起他船注



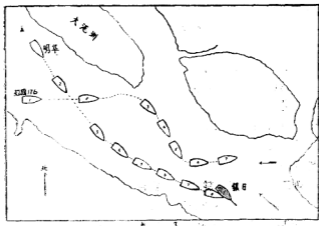
意的号声，更没有及早采取避让措施，到急迫时，才由半改为慢车，停车，全速倒车，但已为时过晚，造成在交叉道上交叉相遇的危局并将粤轮碰沉，以致发生死亡十二人的严重沉船死人的海损事故，利轮被判负主要责任。

粤轮虽是直航船，但应当知道店艙尾灯浮以南航道是进出黄浦港唯一的深水航道。该船吃水仅2米，既不考虑大型船舶受航道水深限制和操纵困难，预早采取最有助于避免碰撞的行动，又不鸣笛示警，至紧急时仍全速前进。粤轮被判负次要责任。

### 例三、“明华”轮碰撞“银日”轮

1、经过：1973年8月10日，白天，天气晴朗，视线良好、涨潮接近平流，东风1—2级，在黄浦港大濠洲6号锚地。

“明华”轮由文冲船厂移泊二虎锚地，0956时驶过大濠洲转向灯浮，1001时见“红旗176”轮从铁桩间水道出口，由半速改慢速，在店艙尾灯浮东面让“176”驶过，如图3位1。1004时（位2）“176”轮已过“明华”轮船头并驶入8号锚地北侧，当时锚泊于8号锚地之“白熊”轮船尾垂直南岸，“明华”轮由慢速改半速绕“白熊”轮船尾而过。1005时左满舵过完“白熊”轮后正舵把定，船头对着6号锚地的“银日”轮右后方，此时见“176”轮在左前方锚地北边，7号锚地无船，1006时便双车由半速改全速前进，企图超越“176”轮；1007时见“176”轮有向南右转趋势，两轮不断接近，“明华”轮即用右舵10°，右舵20°，右满舵但由于船尾受风面积大，船头仍不右转（如图3位4），1008时两轮越来越近，距离50米，致有碰撞危险，“明华”轮即双车全速后退，右满舵（位5），此时“176”轮亦已停车，



两船位置处在6—8号锚地之间偏南地方，两船间距离约10米，“明华”轮抛下右锚，两船左右各自叉开(位6)；“明华”轮此时与6号锚地之“银日”轮相距约150米，右锚松出10.5节仍未止冲，且断链丢锚，左车改半速前进，左全速前进，但船仍有冲力(位7)，1010时船头以15°角对着“银日”轮，再抛左锚二节下水，但碰撞已不可避免，而且抛左锚反使船首向左偏转，结果船首碰撞了“银日”轮右舷舷樯。

#### 事故分析：

“明华”轮在驶过8号锚地后，企图在大濠洲一段水道内越过“红旗176”轮，错误地由半速改用全速前进，当时没有密切注意“176”轮的动态，事先也没有鸣放追越的声号，未征得被追越船的同意，虽行追越。及至与“176”轮迫近时，采取的下锚和使用车舵的措施都不恰当，以至碰撞“银日”轮，这是事故的主要原因。“明华”轮被判

负90%之责任。

“红旗176”轮从大濠洲北侧航道向右转向，改从锚地南侧航道航行，事先未用声号表示，以引起附近船舶注意，对造成“明华”轮避让的紧迫局面有一定影响。该轮被判负10%之责任。

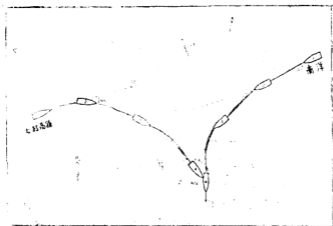
“银日”轮（塞浦路斯籍）在被碰撞前正在起锚准备出口，锚链仍有一节在水，该轮在紧急情况下，使用了全速前进，做到了应采取的避让措施。

例四、“士打高雅”轮与“南洋”轮碰撞（参阅：“介绍南洋轮与士打高雅轮的碰撞案”一文）

1976年2月16日，香港远洋公司所属之“南洋”油轮（挂索马里旗，简称洋轮）装载原油16,488吨，从青岛开往湛江途中，在我省海丰汕尾东北海面，北纬22度24.5分，东经115度42.5分，在大雾中与荷兰籍“士打高雅”轮（简称雅轮）碰撞，造成洋轮沉没，货油全部损失和大面积污染的重大海事。

该海事是在黄埔港监的允准和主持下，召集双方就所引起的碰撞责任等一系列问题在广州通过谈判，协商解决。现就碰撞责任划分问题介绍如下：

雅轮船长报告称：该轮十六日离香港驶往基隆，沿海有雾，偏东风，1234时大星髻岛已可目见，方位 $165^{\circ}$ （真方位），雷达距离0.8浬，航向 $075^{\circ}$ （真航向），航速17.8节，1406时稍过，雷达荧光屏上出现一显影（后来知道为洋轮），方位 $074^{\circ}$ ，距离近8浬，方位不变，于是向右转向，开始是 $085^{\circ}$ （真航向），如图4位1，很快转至 $100^{\circ}$ ，如图4位2，然后右满舵，1424时停车并全速后退，此时



航向约为 $131^{\circ}$ ，1425时与洋轮碰撞，1440时两轮分离。

洋轮船长报告称：十六日真航向 $242^{\circ}$ ，1330时雷达测得田尾山真方位 $343^{\circ}$ ，距离17浬，流向 $330^{\circ}$ ，流速0.5节，有雾，视距不到一浬，机仓备车，航速12节；约1410时雷达发现右舷 $20^{\circ}$ 距离6浬有一回波（以后证实是雅轮），以后角度逐渐增大。当这个雷达回波的角度加大到右舷约 $30^{\circ}$ 时，它的距离为3.5浬（如图4位2），认为这艘船在洋轮的右方以接近相反的航向右舷约1.5浬的距离通过，但来船航速很高，洋轮认为自己是油轮，离远一点通过比较安全，将航向转至 $220^{\circ}$ （真航向）；当在雷达荧光屏上发现来船改变航向逼近洋轮时，1420时洋轮再将航向转到 $205^{\circ}$ （如图4位3），随即左满舵。这时听到从右舷传来一声汽笛声，立即停车，并发出连续短声警告信号，不久一艘船的船头（雅轮）从雾中出现在洋轮船尾正横后方位约六个罗经点处，并快速

地追上来，约1425时雅轮的船头约以60度角（以洋轮的船尾计算）撞入洋轮的右舷第8货油舱。两轮嵌在一起约20分钟后才脱开，洋轮被撞沉没。

在双方谈判时，雅轮方的律师携带大量文件资料，声称自己有二十年处理海事经验；他藐视洋轮方全无证据，强调自己方的证据充分，吹嘘“航向记录”是最科学、最先进的，是无声的证人；他说为了双方的和解，可按各负一半的比例分担碰撞责任。

洋轮上所有的文件资料已与船舶一起灭失，无法证明碰撞时的地点和自己的责任，其律师表示要尊重事实，合情合理地解决碰撞责任，虽然洋轮没有自己的证据，但就在对方现有的材料中，也可以证明洋轮方面的论断，洋轮方引用避碰规则分析两轮的过失：两轮在雾中航行都没有减速，都瞭望疏忽，都没有大幅度改向让船；两轮的格局本来是右舷对右舷从接近平行的相反航向通过，但由于雅轮单凭发现洋轮在左舷而没有作雷达运动图即盲目地向右改变航向，逼近并且追上洋轮，造成碰撞紧迫局面，并以高速撞击洋轮，才使洋轮被撞沉没。因此，雅轮应该承担碰撞的大部分责任。另外洋轮方还指出在对方原始海图上，碰撞的航线被橡皮擦掉了，只孤零零地剩下碰撞地点与洋轮船员登上雅轮时的地点，这可以证明对方企图隐瞒右对右的格局，从而逃避承担主要责任；同时还指出对方的航向记录与海事报告中的时间有大小矛盾共七处，这说明航向纪录是人为作假。

经过激烈的洽商，最后双方达成协议：雅轮方承担65%的责任，洋轮方承担35%的责任。

前面谈过，由碰撞而引起的各项损害的赔偿均按碰撞责

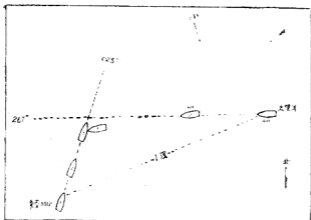
任分摊，这是一般的原则。但在协商解决的情况下，在处理船舶碰撞的损失赔偿时，经当事方的同意和要求，也可以采用整笔金额赔偿的一揽子解决办法，避免对各项索赔逐一商讨计算。这当然是为了简化手续，方便当事方，但却必须以坚持分清碰撞责任为前提。《中国国际贸易促进委员会共同海损理算暂行规则》便有对共同海损作简易理算的规定。我们在审理下述案例时便采用此方法。

### 例五、“太望洋”号与“东莞0012”号碰撞

1978年7月25日，香港远东水翼船务公司之水翼船“太望洋”号（挂英国旗，简称太号）与东莞渔船“东莞0012”号（简称莞号）在珠江口澳门石基尾白灯桩东偏北约七公里海面发生碰撞，各方均受损失。事后省水产厅委托我香港珠江船务公司与远东水翼船务公司交涉，以期通过协商在香港解决此案。但经过一年多的交涉，仍毫无结果。79年9月22日，莞号方申请由黄埔港监处理。同年10月1日，太方律师致函我港监，表示太号之船东提出由港我监仲裁。我港监受理了此案。

#### 1. 经过：

太号船长报告称：太号于1334时从香港开出，1422时右舷横过青州，航向267度（真航向）。这时从左正横一点到右正横一点的180度范围内可看到30艘船只，有一船队约有7—10艘渔船在我左舷，距离5—7浬，向北面大陆驶去，大概是赶紧回港内避风。1433时，我明显地觉察到一艘机动船，在我左舷方位约2个罗经点，距离1浬（如图5位1），我最后与它碰撞。我保持航向和航速（约30节，转速1250转/分），备车。1434时，莞号仍位于我左舷方位2个罗经点处，距离约4



链，（如图5位2）我保持航向，航速减至10节。很短时间后水翼船停飞，船身落水，我命令停车，拉5短声；大约10秒钟后，命令倒车，但机器不动，不能倒后、大号船首在6呎高的风浪波峰的高点时碰击了莞号右舷尾楼，角度为90度、速度为3—4节（如图5位3），碰撞的位置是在与澳门入口水道第一灯标方位267°（真航向）距离2浬的地方。碰撞当时，大号船首向267度（真），且无论如何也没有改变过航向，因为根据“国际海上避碰规则”我船属于直航船。我认为，当渔船看见大号船体下水，他们认为它是停于水中，而尽力赶上太号的船头是安全的。

莞号船长报告称：7月25日在荷苞横渔场作业，上午收到第七号台风预报，十时许我船即随本队“2010”号等共六艘渔船编队回渔港避风，各船间彼此保持一定距离，我航速7

节。当天天晴，视野良好，东北风四级，退潮。1400时到达澳门石基尾白灯柱东偏北约七公里海面，航向 $25^{\circ}$ （罗经），在我船右前方发现一艘从香港驶往澳门的水翼船朝我开来（如图5位1）；考虑到该船船速快，我下令减速、停车，让该船从我船前方驶过；但该船却突然转左舵朝我船右侧飞快冲来，构成紧迫局面，我船再开车转舵已来不及，该水翼船撞上我船右侧尾部，船尾右侧上层甲板、旁板均被撞裂，灰路松脱，船舱大量进水，不能继续航行，后由“0002”、“0008”号两船拖回渔港。当时水翼船船长和舵工登上我船，口头承认事故是由于他们转错左舵造成，同时出具字条，表示对我船损失将依国际法例赔偿。

## 2. 分析：

（1）双方在香港交涉过程中，太号方强调，太号为权利船，莞号为让路船，故莞号应负主要责任。可以看出对方目的是达到在责任上各负一半责任而图利或达到不索不赔之目的。但是，珠江口的水域既是各类船舶进出口的繁忙海区，又是我渔场之一；水翼船在该海域穿越高速行驶，理应谨慎驾驶，注意安全，主动宽让各类船舶。我国《内河避碰规则》第12条对此便有所规定。而实际上，由于水翼船设备先进，飞航时速高达30节，其他船舶难以采取避让措施。所以，对本案的处理必须考虑到该海域的具体情况。根据太号船长的海事报告，他早已发现了渔船队及其他作业渔船，但迟迟未采取安全航速及避碰措施，以至在紧急倒车时“机器不动”，理应负主要责任。

（2）太号船长海事报告称：1434时，莞号仍位于我左舷方位2个罗经点处，距离约4链，我保持航向（ $267^{\circ}$ ），航速



减至10节……大约10秒钟后，碰击了莞号。以其所提供之数据推算出两船的运动轨迹，两船根本不会发生碰撞，因为该队渔船的全部船舶的速度均没有超过7节/小时，就是不计退潮流水的阻力，莞号以最大速度在10秒钟内也根本驶不到太号之航向线上。这有力地证明碰撞实际上是由于太号在碰撞前瞬间向左转向所造成的，不证实其船长所称“无论如何也没有改变过航向”的说法是不成立的，是假的。

(3) 对莞号受损情况勘察表明，受损的尾楼离水面3.9米，太号处于排水状态时的船头高度根本碰不着这个部位。中国科学院南海海洋研究所提供的《碰撞海区的风浪状况》指出：当时风力不超过4级，有效浪高0.6米，大浪平均浪高0.8米，不存在7级大风和6呎浪高；发生碰撞的双方都是小型船舶，当受浪涌影响时，两船几乎同时抬高，不可能一船抬高6呎而另一船没有抬高。因此，太号船体抬高数呎不是由浪涌造成的。

(4) 太号方验船师报告称：“碰撞时两船的首尾线的角度大约是90度。”但莞号船尾架右侧、支柱、系统柱均向左后后方折断，以及被撞的其他部位受损形状，表明碰撞时外力来自右舷正横前方，与渔船首尾线的夹角约为65度；而且太号碰撞后留在莞号之碎木板也证明了这个碰撞角度。

(5) 双方索赔数额：

莞号方：

- ①船体及机舱损失人民币47,739.92元；
- ②受伤渔民医药费3,910.17元；
- ③渔民个人财物损失300.00元；
- ④一个月停产损失25,350.40元；

合计人民币77,299.59元。

太号方：

①撞后损坏永久修理费港币242,904.00港元；

②与碰撞损坏有关的零件13,793.94港元；

③损坏检验费1,020.00港元；

④1978.7.26—9.12（共49天）船长、高级船员和船员的工资、给养79,697.20港元；

⑤营运损失（49天）71,678.18港元；

⑥电报电话邮票等杂支2500.00港元。

合计港币402,593.32港元。

莞号的索赔数额早已通过珠江公司向对方提出，原数额比该数额高很多，当时因太号方来信表示愿作单独赔偿，要求莞方减少索赔数额，以便其与太号保险人协商，故该数额已减低很多，而太号索赔数额是80年1月8日才向我港监提出的。从双方索赔的项目及时间上莞号方使自己处于被动地位。

（6）莞号在碰撞前疏忽瞭望，未能及早采取避让行动，两船形成紧迫局面时表现慌乱，未能采取倒车等，对碰撞应负有部分责任。

### 3. 协商：

在谈判过程中，太号方律师否认太号碰撞前打了左舵向左转向的事实和其船东愿作单方面赔偿的表示，依据其收集的“船长报告”、“验船报告”、“碰撞速度与角度”等资料，强调按照避碰规则太号为权利船，莞号为让路船，莞号违背规则应负主要责任，企图达到责任上五五平分经济上不索不赔之目的。莞号方则从多方面论证了太号向左转向是事

故的直接原因；事实上碰撞前莞号已慢车、停车了，按照太号船长报告所作的两船运动轨迹，即使莞号以最大速度前进也无法抵达太方所述的碰撞点；因此如果当时太号没有向左转向，就根本不可能发生碰撞；证明了对方造假和矛盾之处；并且严肃指出，航行于香港至澳门的水翼船，自持其设备先进，驾驶灵活，历来都是横飞乱航，置其他船艇于不顾，根本不遵守国际避碰规则或我内河规则；这种驾驶作风如不纠正，今后的影响更不堪设想。由于莞号方证据充分、材料过细，通过说理论证，以事实说服对方，变被动为主动；谈清责任后，又提出互相索赔和单方索赔等方法供对方选择，表示了态度的灵活性和解决问题的诚意。最后双方达成协议；由太号方赔偿莞号方人民币48,200元结案。

根据以往习惯，水产船只与港澳船只间的海损均通过我香港招商局或珠江船务公司与港澳有关方交涉解决。由于它们本身属商业船务公司，效果往往不理想，不少案件长期挂住，成为死案。这不但不能维护国家主权，也无法保护我渔民的经济利益。本案是港监第一次受理此类案件，为今后对此类案件的处理提供了成功的经验。

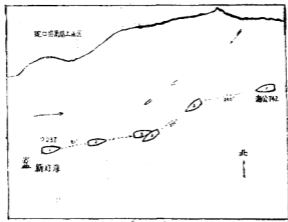
对于某些船舶碰撞案件，由于其具有特殊的性质，可以采取特殊的处理方法，下述案件便是一例。

#### 例六、“海公742”号与“P237”号碰撞

1980年2月29日，我公安巡逻船“海公742”号在深圳湾执行任务，零时十九分离开后海湾锚地返航。0022时航向240°，即对着招商局蛇口工业区新设之航标行驶（如图6位1），时速14浬，当到涨潮，视程良好，东北风2—3级。在航行中，发现一目标在其右舷30度前方（即在新航标

北面100米左右) 漂泊移动(如图6位2)。当“742”号行驶至离该目标500米左右时,发现它向“742”号右舷25度左右驶来。由于在“742”号右舷有很多流动渔船抛锚停泊,在其右前方又有挖泥新形成之浅滩,为了避免碰撞,“742”号左压舵,航向230度。当它行驶至离该目标100米左右(即离新航标300米左右)时,发现这个目标是港英皇家海军“P237”号汽垫船,它正向“742”号右前方急驶而来,“742”号即打左满舵,“P237”号便碰撞了“742”号的右舷,“742”号中部上层建筑被撞坏,右舷六米长的铁栏杆被撞断,三扇铁门被撞脱,一警士腿部受重伤;“P237”号船首受到严重损坏。

为了处理该事故,我国有关部门立即成立了专门调查组。我们审阅了有关双方交涉的记录,查询了我方有关当事人。英“P237”号船长海事报告称:80年2月28日2130时



我离开基地到后海港进行反偷渡巡逻。约于29日0300时，当时我船速度23浬，航向80度(如图6位1)，“我在雷达上发现一船在我的左舷20度，距离大约1000公尺，当时该目标向左移动，可能在大约400米处宽裕过清我左舷。我向左瞭望，以确定该船的动向；我看到一船的灯光和船头约于我左舷60度，正在从左向右横越我船首；我试图尽速停船，但不能实现；大约五秒钟后，汽垫船的船首在减速中与从左舷逼近的该船的右舷碰撞。结果，742号中部的上层建筑损坏，我船艏也损坏。

#### 碰撞责任分析：

“742”号在夜行中疏忽瞭望，在相距1000公尺时仍未发现英“P237”号碰撞前两船属于交叉相遇的格局，“742”号为让路船，当两船相距500公尺该船发现汽垫船时没能判明两船的形势而采取正确的避碰措施，不但未减速，反而向左转向，使两船构成紧迫局面。这是造成碰撞的主要原因。

“P237”号汽垫船在航行中同样疏忽瞭望，发现我艇后也还完全可以运用其先进设备避让，但其根本没有采取避碰措施，从“742”号的受损情况(仅限于上层建筑部分)来看，说明碰撞时汽垫船并未减速。因此，该船对碰撞负有部分的责任。

鉴此，调查组提出以下处理意见：

1. 我艇与对方的海事报告中，曾记载了两船相碰时我艇在碰撞前向左转向的事实，该操纵是错误的，是造成事故的主要原因，英方肯定抓住不放，而且对方损坏比我方要严重得多。因此，如双方在该事故的细节上过多纠缠，则于我不利。故应本着友善的态度与英方谈判，着重双方均在反偷

渡和肇事船均属政府公务船的客观事实，以求达成谅解，损坏修理，各自负责。

2. 强调肇事现场是在我近岸海面。英方汽垫船不该夜间离开深圳湾的习惯航道进入我近岸海面，且事故发生的现场又是我经常往来的巡逻区和渔船锚泊区。该汽垫船在该区第一次出现，不但没有采取安全航速，反而高速行驶，疏忽瞭望，碰撞前没有采取有助于避碰的行动，以致造成此次事故，这是不对的。“P237”号船长的报告没有写上碰撞地点，说明他们在这个问题上是有心虚的。

3. 今后双方的执勤船只，应限于各自近岸海区，如需逾越中线，必须减速，加强瞭望、谨慎驾驶；相遇时，按国际避碰规则处理，或者商定特殊的规则和识别信号。

上述意见为我国有关主管部门所同意和采纳。该案依据上述意见，经过双方谈判顺利解决。

## 五、管辖权

船舶碰撞发生后，在损害赔偿诉讼提出以前，首先就要考虑到管辖权的问题。《船舶碰撞中民事管辖权方面若干规定的国际公约》有如下规定：

### “第一条

1. 关于海船与海船或海船与内河船舶发生碰撞的案件，只能向下列法院提起诉讼：

(1) 被告经常居住地或营业所在地的法院；

(2) 扣留过失船舶或得依法扣留的属于被告的任何其他船舶的地点的法院，或本可进行扣留，而已提出保证金或其

保全的地点的法院；

(3)碰撞发生于港口或内河水域以内时，则在碰撞发生地点的法院。

2. 究竟在本条第1款所列举的哪一法院起诉，应由原告决定。

3. 请求人不得在未撤销原有诉讼前，而就同一事实对同一被告在另一管辖区域内提起诉讼。

## 第二条

第一条的规定，在任何情况下都不得妨碍当事双方向其已选定的法院，就碰撞事件提起诉讼，或将该案提请仲裁的权利。”

根据国际上公认的原则，在公海上的船舶的管辖权属于船旗国；但是对于碰撞案件的民事管辖权，各国法律规定不一：根据法国法律，只要遭受损害的一方是法国船舶，或者发生碰撞的船舶都是外国船舶，而当事双方同意将案件交由法国法院审理，法国法院就有管辖权。意大利法院认为，即使碰撞船舶都是外国船舶，只要距离碰撞地点最近的港口是意大利港口，或者受损船舶需在意大利港口停留，意大利法院便有管辖权。在比利时，按照保全程序扣留船舶或被告的其他财产的法院，具有管辖权。荷兰在船舶碰撞中的民事管辖方面的规定除与比利时相同外，尚规定：如果船舶在荷兰港口登记，登记港所在地法院也有管辖权。挪威在这方面的法律除与荷兰大致相同外，并规定：如果被告在挪威拥有任何财产，挪威法院就有管辖权。在瑞典，被告在瑞典境内的居住地法院有管辖权；如果起诉时船舶位于瑞典领海，船舶所在地的法院也有管辖权。

英国和美国所主张的管辖范围最广。根据英、美两国的有关法律，不论碰撞船舶属何国籍，和碰撞在何处发生，只要碰撞船舶中有一艘进入该国管辖范围，该国法院就有管辖权。在进行“对人”之诉时，英国法院认为只要可以送达传票，即可行使管辖权。

我国对于海事处理，当事人可以申请港务监督进行调查和处理，或者经过各关系方协议提请中国国际贸易促进委员会海事仲裁委员会仲裁，或者向中国人民法院起诉。建国以来，在我国发生的海事民事案件，绝大部分都是由港务监督调查和处理的。我国《海损事故调查处理规则》第六条规定：“港务管理机关负责调查和处理下列海损事故：1. 有责任纠纷的；2. 船舶所有人或船长申请调查和处理的；3. 港务管理机关认为要由它调查和处理的或经上级指定由它调查和处理的；外国籍船舶在中国领海内发生的，造成中国人民财产损害的，或者经船舶所属国家领事申请调查和处理的海损事故，适用本条规定”。该规则还规定：“港务管理机关对于涉及外国籍船舶有赔偿责任争议的海损事故，可以根据有关当事人的要求，责成发生海损事故的船舶方面提供担保，在没有提供担保以前，不准该船离开港口”。对船舶碰撞海事，我国是按上述规定行使管辖权的。

船东为了维护其经济利益，总是想方设法寻求在对其最有利的法院提起诉讼，因此，在管辖权的问题上往往存在激烈的斗争。前面述及的“士打高雅”轮与“南洋”轮碰撞，就是一个显著的例子。

该海事地点不属我领海之内，离领海2—3海里，但洋轮所载的原油污染了我经济区沿海鱼场、养殖场和盐场；洋



轮所装原油为我国所有，该海事造成了我国原油的损失；洋轮残骸沉没在我经济区，须移走残骸、清除污染源；按洋轮与我中远公司的租船合约规定，此海事也应在中国解决。总之，中国是此海事的受害者，也是我租船和油污染之最大案件，此海事的审理应全部由我国办理。

雅轮的船东与保险商则竭力主张将此海事提交英国伦敦方面解决，原因是对中国处理海事的法律、程序不了解，唯恐在中国处理对其不利。另外，援用英国有关法律当然可以维护雅轮船东和保险商的利益。因此，荷兰船东在事故发生后就采取逃避中国有关方面对其审理的作法：

1. 出事后，洋轮42名船员被雅轮接到船上，该船即向香港开去。待黄埔港监令其返回肇事地点时，雅轮乘雾大、视线不明之机，擅自开往香港。

2. 荷兰船东对外声称此海事应在英国处理的理由有三点：

(1) 此海事发生在公海，故不一定在中国处理。

(2) 洋轮与雅轮双方船只的保险公司的总公司以及船东互保协会都在英国伦敦，故由英国来审理此案最适宜。

(3) 荷兰方面还对洋轮船东诡称：“我们知道你方当事人建议此案在中国解决，但荷兰公司则认为此事能在荷兰处理最好。鉴于这种情况，我们愿向你方当事人建议，同意选择与此无关的伦敦法院来解决此案”。

洋轮船东为了尽速在中国解决此案，迅速向黄埔港监提交了海事报告，并申请黄埔港监审理此案，而荷兰船东拒不交海事报告。雅轮在香港的代理渣华公司（实际上是雅轮的经营人）还扬言：“即使是向黄埔港监递交了海事报告，也不

意味着雅轮船东同意在中国处理”。针对雅轮船东采取的逃避态度，黄埔港监致函雅轮与洋轮两船东严肃指出：“由于雅轮与洋轮碰撞，造成我国沿海水域污染、水产捕捞、养殖、盐田等遭受损失。洋轮承运的我国原油也遭受严重损失，中国是直接的受害者。我港监对上述船舶追究责任，予以查处。根据有关规定，肇事船双方应向我监督呈交正式海事报告并申请处理海事。”并且说明黄埔港监在受理海事案件以后，双方当事人可以对责任的划分自行协商解决。

经过八个多月的说理斗争，雅轮船公司及其保赔协会终于在1976年11月初正式向我港监呈交了海事报告，接受在中国处理。该案在黄埔港监的主持下，由双方船公司、保险公司，船东互保协会及货主等有关当事方派律师在广州通过友好协商，顺利解决。

管辖权问题，不仅关系到维护经济利益的问题，更重要的是关系到维护国家主权尊严的重大问题，决不可掉以轻心，等闲视之。

1976年2月17日，香港益丰船务公司之“昆山”轮(挂索马里旗)从香港开往汕头途中，与从横滨开往香港的日本籍货轮“碧洋丸”在我省汕尾附近海面北纬 $22^{\circ}18.8$ ，东经 $115^{\circ}22$ 处碰撞，“碧洋丸”沉没，十六名船员死亡，船、货全损失；“昆山”轮船船撞伤。

事故发生后，由于当时未能确定碰撞地点是在我国领海内，认为这一海事案件不涉及污染我国海域问题，交通部提出该案拟由双方船东在香港或英国按一般途径解决。

益丰船务公司考虑到英国法律规定的最高赔偿额对我方较有利，选择在英国解决，并聘请英国律师做好诉讼准备。

而“碧洋丸”方则企图在美国处理，以使他们取更大的经济利益，因为：1. 人命的赔偿美国比英国高；2. 船货的损失可争取多获赔偿七点四倍；3. 根据美国法律，这一事件的最高赔偿额应是“昆山”轮的价值。但是，在接获对方的索赔通知的六个月内，如果“昆山”轮方不向美国法院递交限制赔偿额申请的话，赔偿额将不能只以“昆山”一艘船的价值为限，对方每一个索赔人（船东，货主和每一死亡船员的遗属）均可各自分别向“昆山”轮方索赔。这样，“昆山”轮就要面临对每一索赔人最高赔偿额为“昆山”轮价值的损失；4. 在美国审理，只要“昆山”轮犯有过失而不论过失大小，对方货主仍可向“昆山”轮索赔百分之百的损失。为了达到在美国处理的目的，“碧洋丸”方既不正式拒绝我方提出在英国解决的建议，又不肯证实在美国解决，企图麻痹“昆山”轮方，使我存在幻想认为此案仍可能在英国解决，不作在美国处理的准备，没有申请限制赔偿额，六个月后他们就可以争取获得更多的赔偿。同时，“碧洋丸”部分货主已向美国法院起诉，企图乘“昆山”轮或其姐妹船去美国港口时，采取扣船手段，以便迫使该案在美国处理。

另一种可能是在日本解决，但这对“昆山”轮方也是不利的，因为碰撞后“昆山”轮已开始了新航程，根据日本法律，船东已丧失限制赔偿的权利。

因此，该案不论在美国或者在日本处理，均对“昆山”轮十分不利。为了避免对方有扣船的可乘之机，益丰船务公司便不安排“昆山”轮或者其姐妹船去美国和日本。这给营运业务带来很大的困难和被动。

数月以后，有关部门才确定该案碰撞的地点在我国领海

内。

于是，我黄埔港监于1977年2月和5月两次致函双方船东，说明这一碰撞案件发生在中国领海内，“碧洋丸”漏出的燃油污染了我国水域（事实上该案引起的污染是十分严重的，肇事海域因此而出现了“赤潮”的现象，对该海域而言，这还是历史上的第一次），此案必须在中国审理。益丰船务公司于1977年底在香港与对方律师进行了多次接触，通过宣传解释工作，打消了对方由于不了解我国法律而担心在我国审理可能得不偿失的若干顾虑，使对方认识到，只有尊重我国的领海管辖权，在中国解决，别无其他途径。1978年2月10日前后，事故发生后将为时两年，“碧洋丸”方代表律师三次来电，表示愿意在中国处理该案。顺便指出，船舶碰撞国际公约第七条规定：“损害赔偿的请求权时效两年，自事故发生之日起算”。我们争得了审理管辖权，在政治上维护了国家的主权尊严；处理的结果，益丰船务公司方面大约比原计划（如果该案在英国审理的话）少赔了50多万美元，污染方面，我们获得了75万元人民币的赔偿，在经济上维护了我国利益。但倘若港务监督可以直接清楚地知道我国领海范围的划分，或者有关主管部门能够在事故后及早准确判定该碰撞地点在我领海内，我们就能及时行使对该案的审理管辖权，而不致拖延时日，造成诸多被动和困难。

对于符合我国有关管辖权范围内的海事案件，为了保障我管辖审理权的顺利和有效行使，在海损事故发生后，有关主管部门应该尽力及时做好下列几项工作：

1. 责令肇事方呈交海事报告书；
2. 询问有关人员和证人，作出记录，由被询人签字；

必要时进行询问录音；

3. 收集有关物证；

4. 勘查肇事海区的有关状况，这对污染海事，尤为重要；

5. 召请鉴定人鉴定；

6. 根据有关当事人的要求，责成发生海损事故的船舶方提供担保，在没有提供担保以前，不准该船离开港口。

## 六、损害赔偿

船舶碰撞，负有过失责任的船舶，对于因过失责任所造成的损害，应该负赔偿责任；如果碰撞是由于各船共同的过失所致，则各船按所负的过失程度比例负责；在碰撞责任平均负担的情况下，例如，在碰撞中 A 轮遭受的损害为 1,000 元，B 轮的损害为 2,000 元，则 A 轮可向 B 轮索赔 500 元，B 轮可向 A 轮索赔 1,000 元。

船舶碰撞造成的损失的赔偿一般适用民法对损害的赔偿原则，这个原则就是恢复原状；如果恢复原状不可能，就按恢复原状的标准赔偿。过失船舶所负的赔偿责任，应该限于因过失所造成的损害，遭受损害的船舶有义务将损坏减少到最低的限度，其船员在拯救船舶和控制损坏的时候，必须根据具体的环境和情况表现出应有的技能和运用良好的船艺，例如，碰撞后某船受到了严重的损坏，受害船的船东应该尽一切努力避免该船遭受全损；索赔者在索赔时必须证明其损害是在碰撞后尽了合理的措施而无法避免的。如果碰撞后由于受害船舶没有及时采取合理的适当措施而扩大的损害部分，

不应该由过失的船舶负责,FLYLNG FISH号受损后被拖披滩,其船长故意拒绝协助,而使该轮遭受全损,法院判决全损是由于船长责任疏忽和缺乏技能所致,其船东只能索赔碰撞所致的实际损失。另一方面,假如该轮碰撞后损害严重,为了避免在深水处沉没,因而自动搁浅,因此而使损害扩大,其由搁浅所遭受的扩大损害,虽非碰撞的直接损害,但是如认定是合理的直接后果,所有因搁浅所遭受的损害仍得到赔偿。

### 1、船舶的损害赔偿

遭受损害的船舶,可能是完全灭失,亦可能是局部损失。

完全灭失,就是例如船舶由于碰撞遭受损害而沉入大海,没有捞救的可能,构成实际全损;或者例如碰撞后被滩,虽可救捞,但救捞和恢复费用将超过碰撞前的船舶价值,构成推定全损。实际全损和推定全损都称为完全灭失,应该按船舶在碰撞前的实际价值赔偿,并应给付从碰撞发生之日起至赔偿价金支付日止的法定利息。在价金给付以后,由于受害者得到全部赔偿,受损船舶的残余价值,应该转移给赔偿者所有。

船舶所遭受的损害,如果没有达到完全灭失,就是局部损失,所有因碰撞所致的损害修理费用和停航期间的损失,都应该由过失船舶赔偿。

所谓停航期间的损失,应该按照实际情况实事求是地计算。这可能是停航期间所应支付的船员工资和船舶的必要维修费用,或者是遣送船员回家的费用,也可能是船舶的营运损失或运输合同的租约金,当然在这些金额中应该扣减因为没有实际运输所省免的费用。这个计算,有时候是以该船碰

撞前几个航次的平均值计算，有时候是以碰撞时的这个航次计算，应视具体情况而定。

除了修理和停航损失外，受害方尚可索赔以下项目：

(1) 救助和拖带费用，以及在救助过程中所合理支付的守护费用；

(2) 起浮船舶的费用；

(3) 船舶残骸的迁移费用和在残骸处设置灯浮标志的费用；

(4) 船舶检验费用；

(5) 共同海损费用。船东可以代表自己和货主提出索赔，但货主有向过失船起诉的独立权利；

(6) 海事代理费和杂费；

(7) 干船坞费。由于碰撞而进坞修理，船东可以乘机进行碰撞损坏以外的其它修理而不必与过失船分摊干坞费，但如果由于其自己的修理而延长了干坞时间，应该支付延长时间的费用，即使如此，船舶进出坞的费用仍由过失船单独负责。

根据我国有关规定，受损船舶被迫驶到或者被抢救到目的港以外的其他港，因而产生的进出港、停泊、移泊等港口费用以及因此产生往返航程期间、在港期间的船员工资，伙食和船用燃料物料等费用，均可列入赔偿范围。

按照我国国内惯例，对于我国内船舶间碰撞引起的间接损失，不列入海损范围。如船舶或水上建筑物受损需要修理，在修理期内停止生产和人员受伤不能工作的工资均为间接损失，仍按惯例，不列入海损赔偿范围。

## 2、货物损害的赔偿

货物如果是全部灭失（包括易腐货物无法及时抢救的损

失)的赔偿价格,按船舶按期到达目的港的市价,扣减因货损后省去的税损和费用计算。如果目的港无市价,则按装货港装货时的货价加上装船费、保险费和已完成航程的运费计算。如果货物仅是部分损坏,或者是就地处理的易腐货物,则按到达地的完好价格和受损后的价格之差额计算;为了减少货损或者因检验鉴定必须作货物分类,整理、卸载、搬运、库存、保管以及重装等的费用,可以列入赔偿范围。

但船舶对货物的损害赔偿,一般不包括本船所载运货物的损害,因为现行提单条款或其他的运输合同条款均载明船方对所承运的货物遭受损失,如果是由于船长,船员、引航员在驾驶或管理船舶中的疏忽或过失行为所致,船东可以免责。碰撞国际公约第四条中对这也有明文规定。

### 3、人身伤亡的损害赔偿

对于船员和旅客等的人身伤亡的损害赔偿,所有负有过失责任的船舶,不问过失程度的轻重,都负连带责任,遭受伤害或死亡人员的亲属,都可以向负有过失的船舶要求全部赔偿损失。当一船所支付的金额超过它所应付的过失程度时,它有权向其他过失船要求按比例偿还。但是也存在某些特殊的情况,例如,A轮死亡一名船员,如果根据A轮船籍国的法律,船东因本船的过失,对船上人员所致的人身损害不负责任的时候,这个船员的家属就不能向A轮提出索赔要求,他却可以向过失船B轮索赔,根据连带负责的规定可以获得抚恤金的全部。B轮支付以后,由于A轮船籍国法律的规定,B轮亦不能向A轮要求分担。在“碧洋丸”与“昆山”轮碰撞中,“碧洋丸”死难船员16人。该船船东与保险人直接赔付给其家属三亿多日元的赔偿,而不再向“昆山”轮方



转嫁或进一步索赔，但有些保险公司不偿付的费用，如寻找船员补贴费、葬礼费等共为56,302,678日元，“碧洋丸”方向“昆山”轮方提出索赔，“昆山”轮方认赔。

人身伤亡的损害，一般限于以金钱计算的损害，例如，医药费、工作能力丧失补助费、抚恤费等，而不包括不能以金钱计算的损失。对我国内船舶间碰撞的人身伤亡，一般是按照劳保规定计算。

至于船员、旅客或船上其他人员的行李或其他财物遭受的损害，由过失船舶按过失比例负担。

#### 4、水域污染赔偿

由于碰撞而造成的水域污染，肇事船舶必须按照过失程度赔偿一切损失和费用。我国对这种污染索赔，一般根据海洋捕捞、海水养殖、渔获物受污报废等的损失，以及清除污染费用，渔船转移渔场提高生产成本费用和污染调查费用等项的损失和开支，提出索赔数额，由环境保护部门与肇事船舶代表协商解决，协商不成，最后由港务监督裁定。在做法上，我们必须追究肇事船东的责任，同时也追究船东互保协会的责任，因为污染赔偿通常是由船东互保协会负责的。但是船东互保协会为了维护自己的利益，一般都不肯直接认赔，而规定由其会员船东提出索赔报告后，才派代表协同船东代表与受害方洽商赔偿。

过失船舶的船东对于船舶和货物的损害赔偿可以援用船东责任限制额。我国规定，船舶所有人对于海事赔偿的责任，最高赔偿额为本次航行的船舶肇事后的残余价值、客货运费收入及船舶受损未经修复所应得的赔偿为限。我国对于人身伤亡和水域污染的赔偿都不受船东责任限制的约束。

下面是“士打高雅”轮与“南洋”轮碰撞案的损害赔偿的处理情况,前面说过,该案的碰撞责任为“雅”轮负65%、“洋轮”负35%的责任。

### 1、污染赔偿

“洋”轮被撞沉没后,以左倾140°复卧海底,部分陷入泥沙中,机舱前部右舷破损严重,右舷燃油舱,货油舱等严重损坏,燃料油和原油大量溢出,在风、流、潮汐等因素影响下形成一条又宽又长的油膜带,并逐渐扩散至沿海内湾。当时,这一带正是鱼类产卵、海洋生物繁殖的季节,因此,造成各种鱼类群体死亡或改变洄游路线,引起渔汛严重失常,使我海洋捕捞和海水养殖等遭受严重损失。直接受害最深、损失最大的计有海丰、陆丰、惠东、惠来、惠阳和宝安六个县,黄埔环境保护办公室代表这六个县的受害者向肇事双方船公司及船东互保协会介绍了污染情况,提出索赔数字并提供了各项索赔单证。双方船东律师和保赔协会代表均表示污染是严重的,索赔数额是公平合理的,一致同意索赔数额7,923,216元。此项赔偿由双方船东互保协会按碰撞责任分担,即:“雅”轮船东互保协会赔偿5,150,090元;“洋”轮船东互保协会赔偿2,773,126元。

### 2、强制打捞“洋”轮残骸

“洋”轮沉没在我省陆丰县沿海海域,是我主要渔场之一,又是船舶航行的主要通道。为了清除污染源和保障船舶航行安全,黄埔港监决定对“洋”轮残体实行强制打捞和清除。广州救捞局克服了种种困难,在1976年7月将“洋”轮残骸前段(长约100米)从水深43米处打捞出来。在打捞过程中还回收了未溢出的原油7,950吨。肇事双方听取了打捞介

绍和审核了各项单证后，认为广州救捞局执行黄埔港监命令强制打捞“洋”轮，防止进一步扩大污染的工作是必要且有成效的，打捞技术是高水平的，收费是合理的。打捞费用共计人民币5,147,700元，扣除从沉船中抽取的原油7,950吨合价款795,000(按国内价格为每吨100元)和“洋”轮残体价款240,000元外，双方船东与保险公司应偿付打捞费4,112,700元；“雅”轮方负65%计2,673,255元，“洋”轮方负35%计1,439,455元。

### 3、货物损失赔偿

“雅”轮方货物未受损害。

“洋”轮装载16,488吨原油由青岛运往湛江，为沿海运输，没有保险。“洋”轮沉没后，湛江收货人向承租人索赔，而按照提单条款，货油的灭失承运人是免赔的。所收的运费也不退。“洋”轮的保赔协会也以该票货运未曾保险而拒赔。

“洋”轮律师代表收货人向“雅”轮船东索赔65%的货油及运费损失。“雅”轮律师审核了索赔单据，接受赔偿，货油及运费共人民币2,748,906.76元，加上1976年2月17日至1977年9月1日利息(年息5.04%)189,649.45元，合计为2,936,556.21元；“雅”轮分摊为65%，为1,908,761.50元。

### 4、船舶损害赔偿

“雅”轮损失为碰撞修理费用和停航损失，而停航损失是按其船长船员的薪金与福利的金额计算的，两项数额向“洋”轮方索赔35%，加上1976年4月21日至1977年10月10日的利息(年息8%)，合计为1,136,881.5荷兰盾。

“洋”轮为完全灭失，索赔的项目包括船价、船上燃料

油损失和营运损失，总数额向“雅”轮方索赔65%，加上1976年2月17日至1977年10月10日的利息，合计港币为9,742,984.10元。

### (1) 船价

“洋”轮完全灭失，船东取得了保险赔偿，依照代位求偿的做法，船价的索赔权转移到该轮的保险公司。双方商谈“洋”轮的船值时，“雅”轮保险人尽量压低“洋”轮的船价；他们出示了五家伦敦和香港公正行对“洋”轮的船值估价单作为辩论的依据。这五家的估价单估算“洋”轮船值为75万美元，最多为77万6千美元。“洋”轮方提出船值索赔一千万港币（约合二百万美元），并示出“洛士葛”公正行的估价单，并提交了香港远洋公司在“洋”轮沉没几个月以二百三十九万和二百二十万美元买进的“南江”“东江”两油轮的买船合同作辩论依据。“雅”轮方拿出全世界油轮买卖资料证实当时正值中东石油危机，油轮跌价，买一条与“洋”轮同类型油轮不会超过八十万美元；认为“南江”“东江”两油轮由于结构不同，船价与“洋”轮毫不相干；提出油轮的寿命期限为二十年，“洋”轮为1957年建造，至1976年为19年已接近报废年限，故坚持其船值不超过八十万美元。因此双方争论剧烈，相持不下，几经港监从中调解，结果，“洋”轮船价以675万港币（约合145万8千美元）达成协议。

### (2) 营运损失

“洋”轮是中远公司的租船，其营运损失按一年的运输合约租金计算。

### (3) 燃料油损失

“洋”轮燃料油共400多吨，船沉后，租船人向船东索赔

160,000元港币的燃油损失。“洋”轮船东向“雅”轮索赔，“雅”轮方认赔。

### 5、律师费

“雅”轮方律师费为57,953英镑，“洋”轮方分摊35%为20,283英镑；“洋”轮方律师费为人民币150,000元，“雅”轮方分摊65%为人民币97,500元。

另外，海事处理费和海事代理费均按双方碰撞责任分摊。各项赔偿及费用的货币换算按议定的日期以当日银行兑换率结算。

## 漫谈船舶保险中的四分之四 碰撞责任附加险

史 贤 训

中国远洋运输公司所属船舶的船舶保险条件中，有一项附加险叫做“四分之四碰撞责任”险。虽然这样的附加险已投保多年，但是至今仍有一些远洋船长对这个附加险的含义还搞不清楚，以致在海事处理中出现，不属于这个附加险范围的碰撞事故，仍有船长向保险公司报案的，以致白浪费了精力和费用。

现在，把“四分之四碰撞责任”一词来加以解释。

### 由来及含义

船舶保险业务是从外国传到中国的。目前外国保险市场上，对船东应负责的碰撞责任只承保全部责任的四分之三，留下四分之一责任仍由船东自己负责。

如英国的 INSTITUTE 定期全险条款中，关于碰撞责任的条款规定如下：“和其他船舶碰撞而发生的承保船舶应负的赔偿责任和有关费用，保险人的赔偿责任以赔偿总额的四分之三为限，最高不能超过船只保险金额的四分之三……”。至今这个条款仍在使用中。

保险人将四分之一的责任留给船东负责，原来的目的是，促使船东对船员的航行安全加以注意和监督，加强船员的培训和选拔，促使船东加强经营管理。但是自从船东互保业务（即PNI险业务，PNI险的全称为PROTECTION AND INDEMNITY INSURANCE）出现后，由于互保协会承保船舶保险人不承保的四分之一碰撞责任，所以船东纷纷将这四分之一的责任加入互保协会，由这种协会来承担风险，故保险人原来的目的并未达到。

中国远洋船队从筹建开始一直得到中国人民保险公司的大力支持。中国远洋运输公司希望得到保障的风险，也得到该公司的承保。鉴于中国远洋船队是一支发展迅速的年青船队，绝大部分船员从事远洋运输的时间还不长，经验还不够，技术还不熟练，因此就很需要得到保险的保障，以防发生重大事故后，国家遭受重大损失。而从历年发生的海事统计看，船舶碰撞事故在每年的全部海事中都占最大比例。所以碰撞事故是威胁船舶安全的最经常、最大的风险。中国人保为了支持远洋事业的发展，同意不按国际上通用的“四分之三碰撞责任”险来承保我国船队的碰撞责任，而愿意承担我远洋船队的全部的碰撞责任。“四分之四碰撞责任”的附加险就是在这种背景情况下产生和一直沿用至今的。

### 能改为“全部碰撞责任”一词吗？

既然“四分之四碰撞责任”一词的含义是，保险人承担被保险船舶的全部碰撞责任，那么是否可干脆将它改为“全部碰撞责任”一词呢？这样不是更简单明瞭，更易于为人们

所理解吗？答案是不可以的，因为受分保所限。如前所述，国际保险市场一般只承担四分之三的碰撞责任，而中国人保却承担四分之四责任，这一点在中国人保为向国外分散风险进行再投保（即分保）时，是必需说清楚的，而“四分之四碰撞责任”一词就易于为外国承受分保的保险人所理解。这就是为什么不能改变叫法的原因。

## 保险人承担的风险范围

从上述可以看出，保险人承担的风险仅仅是被保险船舶，对中国远洋运输公司来说，也就是我国远洋船舶由于自身的过失或疏忽碰撞他船、他物所应负担的责任。对这一点是必指强调指出的，因为我远洋船长搞不清的正是这个问题。由于搞不清这个附加险的含义，往往将不属于保险人承保的碰撞责任也写出报告向人保报案。

那么保险人承保的碰撞责任都包括那些呢？最好的回答莫过于引述中国人民保险公司关于这个风险的条款。这个条款是：“发生碰撞事故，被保险船舶负责赔偿被碰撞的船舶及所载货物、船坞、码头、或其它固定建筑物的损失、延误、丧失使用和救助费用，但以不超过被保险船舶的保险金额为限。”具体地说，保险人负责赔偿我远洋船碰伤其他船，包括：交通船、引水船、供应船、浮吊等大小船艇，港口码头、栈桥、船闸、修船的船坞坞门，横跨港口航道的桥梁、固定设置的灯浮、浮标、港口岸吊等。如碰伤其他船，以致使对方船的货舱进水，舱内所载货物遭受水泡损失，或使对方舱内货物起大爆炸，或舱内货物相互混杂污染，对这些损失保险



人也负责赔偿。如被碰的上述物体，被碰后不能从事原定任务，而必须停产检验、修理，由此所发生的修理费，营运损失，利润损失，保险人也负责赔偿。如上述物体被碰后申请他人进行救助，而发生的救助费，保险人也负责赔偿。但是保险人为了维护自己的经济利益，避免无限制地赔偿，所以又规定它能承担的最大赔款以被保险船舶的保险金额为限。如果一艘船的保险金额为人民币500万元，保险人最多赔付船东或代船东赔付对方人民币500万元。如对方的索赔额为750万元，那么余下的250万元要由被保险船的船东自己负担。如果这个船东还参加了船东互保协会（PNI CLUB）并选择投保了碰撞的超额责任，也就是把保险人不承保的超过保险金额的风险交由船东互保协会来承保，那么这250万元的超额风险则可由这个协会负责赔偿。

## 碰撞事故的报案

搞清楚保险人承保的碰撞责任后，我们就知道远洋船长在发生碰撞事故后，该如何向人保写事故报告报案了。

报案的原则可以概括为一句话：凡是保险人承保的碰撞事故都要向人保报案。也就是说，凡发生了前一段落中所述的碰撞事故，都要写报告向人保报案。显然，不属于保险人承保的，不应由被保险船舶负担碰撞责任的碰撞事故，就无需写事故报告向人保报案。例如我船被他船碰撞，我船靠码头时，由于引水员指挥不当、拖轮配合不当，或船长对风、流估计不准而强力靠上码头，致使船壳碰破或数根肋骨碰弯，而码头却无损伤等。显然，前者的碰撞责任在对方船，不在

我船。后者责任在我船，但码头无损，我船对码头无责任可负，而自己船的损失责任，并未向保险公司投保，保险人不负责这种损失。故前者后者两种碰撞事故都无需向人保写报告。对于前者应向对方船船东直接交涉索赔；对于后者应该向公司海务监督部门，修船部门报告，以便内部调查分析责任及总结经验教训和安排修理。

发生应由被保险船舶负责的碰撞事故后，除应向保险公司报案外，在事故报告中还应注意将保险公司要赔偿的事项也陈述进去。比如靠码头时将码头垫木或橡皮靠把碰坏，或并靠其他船外挡时，将其舷墙压弯、肋骨碰凹，申请了检验，在报告中应讲申请了验。如检验结果在写报告时已清楚，则在报告中应按检验的结果讲明，这样有利于以后索赔检验费、对方船的修理费，如碰撞后，对方船起火申请了救火船进行施救，我船长知道这种情况时，在报告中亦应陈述，以利今后向保险公司索赔对方船的救助费。总之，凡是保险人应赔款的事项，和由此引起的费用，除船长不知者外，已知者均应写入报告。反之，凡保险人不赔的事项，也就无需在给保险公司的报告中陈述，如碰码头时，码头与船壳均有损伤，保险人只负责码头之损伤，而不负责船壳的损伤。船长在致保险公司的报告中，应只陈述码头损伤情况及有关事项，而无需陈述自己船的损伤情况。而这一点，有的远洋船长在给人保的报告中，既陈述码头之损失，也陈述本船的损失，这样貌似全面，实际上后者是徒劳的。

## 船与船航行中的碰撞

在实际生活中，会发生船与船之间在航行中碰撞。而碰撞责任在事故发生当时并不明确，往往双方各执一词，都认为对方船要负全部碰撞责任。在这种情况下，我当事船长仍然要做致人保的碰撞事故报告，先向保险公司备案。发生这样的事故，保险公司和互保协会（如果船东已参加船东互保协会的话），都会立即行动起来，协助船东进行处理，因为保险人的利益和互保协会的利益已牵涉进去，处理结果如何对他们有切身关系，故船长必须要写详细的事故报告以利船东、保险公司、互赔协会进行交涉处理。

船舶互碰事故的最后结果，可能碰撞责任全部落在一方船上，也可能双方船均有责任。责任的比例按双方船过失或疏忽的大小进行划分，或者各半，或30/70、40/60、或10/90不等，视双方的具体材料、证据及谈判人员的雄辩能力而定。

以广州远洋运输公司的“昌都”轮1977年1月15日与日籍“商神”轮碰撞为例，经过日本船东代表、保险人代表与我远洋公司代表友好协商，达成责任分担协议：日船方负责82.5%，我方负责17.5%。按照双方协议，对方修理费确定为：95,521,500日元，检验费确定为：919,680日元，共计达96,441,180日元。此数的17.5%为16,877,207日元。按昌都轮的“四分之四碰撞责任”附加险，该船应负的17.5%的责任全部应由保险公司负担，故16,877,20

7 日元全部由我保险公司赔偿给广州远洋公司。以补偿广远赔偿对方的损失。而对方应赔偿昌都轮的 82.5% 的损失, 计 336, 638, 813 日元, 由昌都轮船东收回, 与保险无关。

## 勾住海底电缆也算碰撞

在实践中, 还会发生被保险船的锚损伤港口海底电缆的事故。这样的事故似与碰撞事故不同, 而在一般人的概念中也不当做碰撞事故。但是在保险业务中, 保险人把船的锚视为船舶的属具, 是船舶不可缺少的装备, 是船体的一部份, 锚碰到或勾到海底电缆, 均作为船体碰撞固定建筑物处理。故发生船锚勾住海底电缆事故时, 船长仍应作为保险事故, 应写事故报告向人保报案。

广州远洋公司“广水”轮 1978 年 9 月 3 日勾断苏依士运河航道中间联结塞得港与对面 FUA D 港之间海底动力电缆, 运河管理局向广州远洋公司索赔 170,000 美元, 此款按“广水”轮碰撞附加险, 四分之四由保险公司赔付。

## 不属保险赔偿的碰撞事故

上述保险条款中规定, 保险人负责赔偿碰撞固定建筑物的损失。所以对非固定建筑物的被碰损失, 保险公司不负责赔偿, 如飘浮自流的浮筒、渔轮拖带的渔网、(注)水上飘浮的木材或其他物体等被碰损失, 保险公司均不负责赔偿。

中国人民保险公司的这个条款比英国 INSTITUTE 同类保险条款所承担的风险扩大了一些。英国的条款只限于

承保水上风险，不承保陆上危险，对被保险船舶碰伤港埠、码头、堤岸和其他同类建筑物的责任，或由于碰撞使置放在上述处所的物资或财产遭受损失，而发生的责任，都不予负责。而中国人民保险公司的条款则予负责。这是我国保险公司支持我远洋事业发展的又一表现。

注：以前船碰渔网，人民公司不同意赔偿，经交涉后，人保公司已同意赔偿。

### 附 录 一

（一）1980年4月1日，某远洋公司所属的“某”号远洋货轮，由上海开往某港口，在航行途中，因遇恶劣天气，船体受损，海水涌入，船体倾斜，船长立即发出求救信号，请求附近船舶援助。当时，附近有一艘名为“某”号的渔船，正在该海域作业。该渔船船长见状，立即组织船员施救，并派出一艘小艇，将“某”号货轮的船员救起。在施救过程中，该渔船的小艇与“某”号货轮的船体发生碰撞，导致小艇受损，部分渔网被挂断。事后，该远洋公司向中国人民保险公司提出索赔，要求赔偿该渔船小艇的损失。中国人民保险公司经调查后，认为该事故属于海上风险，应由该远洋公司自行承担，不予赔偿。该远洋公司对此表示不满，认为该渔船在施救过程中，其行为属于人道主义救助，不应被视为侵权行为，因此要求保险公司赔偿。

### 附 录 二

（二）1981年5月，某远洋公司所属的“某”号远洋货轮，在航行途中，因遇恶劣天气，船体受损，海水涌入，船体倾斜，船长立即发出求救信号，请求附近船舶援助。当时，附近有一艘名为“某”号的渔船，正在该海域作业。该渔船船长见状，立即组织船员施救，并派出一艘小艇，将“某”号货轮的船员救起。在施救过程中，该渔船的小艇与“某”号货轮的船体发生碰撞，导致小艇受损，部分渔网被挂断。事后，该远洋公司向中国人民保险公司提出索赔，要求赔偿该渔船小艇的损失。中国人民保险公司经调查后，认为该事故属于海上风险，应由该远洋公司自行承担，不予赔偿。该远洋公司对此表示不满，认为该渔船在施救过程中，其行为属于人道主义救助，不应被视为侵权行为，因此要求保险公司赔偿。

# 介绍昆轮山轮与碧洋丸碰撞案

丁 延

## 一、事故的发生

中国远洋运输总公司租船“昆山”(KUN SHAN)轮于1976年2月17日由香港空驶汕头受载。时值我国广东省海面连日大雾。该轮于早晨5时05分行至北纬 $22^{\circ}18'36''$ ，东经 $115^{\circ}21'54''$ 与日本籍船“碧洋丸”(HEKIYO MARU)相撞。“碧洋丸”沉没。全船21人，其中5人(三付、二车、三车、管事、服务生)为“昆山”轮救获，其余16人死亡。碰撞后，“昆山”轮船头撞破一长4米，宽1.5米的大洞。海水从首尖舱迅速流入第一货舱。该轮在营救上述5名日本船员以后，立即驶往港口修船。

## 二、海事审理

该海事是在浓雾中发生的。与“南洋”/“士达高雅”轮碰撞的时间相差不到24小时。但所不同的是，碰撞地点以及“碧洋丸”的沉船位置系在中国领海之内。“碧洋丸”船用燃油从残骸中漏出，污染了我国海域。为此，黄埔港务监督曾两次致函双方船东，阐明此一碰撞案件应在我国审理。

“碧洋丸”本身为一租船，以船壳租船形式租给日本鹿岛汽船株式会社。该公司营运的船只都不靠挂中国港口，且该公司与我国无任何业务关系。因此，在黄埔港监发出函件以后，该公司不予理睬。“碧洋丸”船公司与保险人一是不了解在中国解决案件的程序与作法，二是想尽量得到赔偿金额。所以他们既不愿到中国来解决，也不想与“昆山”船东在香港按英国法律协商。后来，“昆山”保险人发现“碧洋丸”的20多家货主已在美国申请按美国法律裁决。这些货主透露，他们这样作的原因是美国法律对人身伤亡的赔偿没有限制。一旦将“昆山”轮的姊妹船扣留在美国港口或是巴拿马运河区，就可迫使“昆山”轮的船东同意按美国法律裁决“昆山”与“碧洋丸”碰撞案。

中国远洋运输总公司租船部为了配合黄埔港监行使我国管辖权，杜绝“碧洋丸”方面在美国扣船的可能，决定不租用“昆山”轮所属船公司的船只跑美国航线。与此同时，“昆山”轮所属船公司也向其保险公司与船东互保协会介绍“南洋”与“士达高雅”轮案在中国处理的精神，并且告诉其船东互保协会及保险公司“该公司准备接受黄埔港监的审理。到1977年底，该海事已临近两年。“碧洋丸”船东及其保险公司眼见在美国扣船的设想已经成为泡影，同时又怕拿不到任何赔偿，就在这种无可奈何的情况下，派了一名香港律师到广州正式接受黄埔港监的审理。

### 三、协 商

“碧洋丸”的律师格里格斯在他的文章“在中国解决的

碰撞案”（已译载于《远洋运输》1980年第一期——编者）中，已经详细地描述了该案双方律师在广州谈判的过程。这里，就几个协商的问题分述如下：

### 1. 碰撞责任问题

“碧洋丸”碰撞后，立即沉没，没有留下任何船上文件。“昆山”轮方面的律师按照他所掌握的证件与船员证词，分析碰撞经过与双方的主要过失，指出：两船是成平行线的格局相遇的，两船都违反了雾中航行的规定，没有减速，瞭望疏忽。不过，重要的是：“碧洋丸”在接近“昆山”轮时‘突然转向横向，横越“昆山”转船头。这是造成碰撞沉船的直接原因。由此，“昆山”轮方面认为“碧洋丸”应负60%责任，“昆山”轮应负40%的责任。“碧洋丸”律师则绘出一图，认为两船是顶头对遇，而“昆山”轮采取了迟缓避让的措施，因而“昆山”轮应承担六成责任。随后，“昆山”轮律师引证“碧洋丸”三付的证词。据三付回忆在他值班时，“碧洋丸”从未鸣号，亦未减速。两船相距四、五海里。因而分析，只有“碧洋丸”突然转向，才能造成碰撞。“碧洋丸”律师格里格斯武断地说：“三付在被救起以后，由于情绪不好，他的证词不足以作为可靠的依据。”在这种情况下，“昆山”轮的律师就拿出在调查“南洋”/“士达高雅”碰撞时所收集的一张雷达航迹图。这张图证明了当时“昆山”/“碧洋丸”的格局是平行相遇，证实了“碧洋丸”的突然转向造成了碰撞。尽管“碧洋丸”本身沉没，但亦应负主要责任。这图展示后，格里格斯马上就把他一直衔在嘴里的烟头拿下来，说：“我接受‘碧洋丸’60%责任的划分。”他又说：“但是这个图应该昨天提交，



如果昨天交出来，我们就不会费这么多的时间了。”这就是格里格斯在“中国解决的碰撞案”的一文中所说的：“在如此晚的时候出示证件，‘碧洋丸’方面正式提出抗议”的由来。而事实上，如果格里格斯先生尊重事实，尊重他代表的“碧洋丸”三付的证词，那么，这张航迹图就根本没有出示的必要了。

## 2. 船舶损失的索赔

“碧洋丸”残骸已沉在海底。目前对航运已无妨碍。港口当局对其残骸免除任何费用索赔。“碧洋丸”的索赔船值为4.3亿日元。(折合1,445,722,80美元)

“昆山”轮方的修理费、营运损失等的损失索赔金额为193,594.59美元。

## 3. 货物损失的索赔

“昆山”轮此次是空载，无货损，只有营运损失。

“碧洋丸”货损提赔的金额是1,978,581.70美元。这笔数额不包括原来在美国起诉的货主的损失。那些货主已向其保险公司提赔并已结案。因此，那些货主即已无权再向“昆山”轮方索赔。“昆山”轮方律师为了清楚起见，在协议书中，特别订出如下条文：

“碧洋丸”方货物损失的索赔“在此次协商中未提赔的部分，自签字日起，货物所有人即失去索赔权利。今后如有索赔人提出异议，由‘碧洋丸’方承担责任。如果由此而使‘昆山’轮方蒙受损失应由‘碧洋丸’方补偿。”

## 4. “碧洋丸”船员死亡的赔偿

“碧洋丸”死难船员16人。该船东与保险人已直接赔付给其家属三亿多日元。而今对死难船员本身的费用不再向

“昆山”轮方转嫁或进一步索赔。但另一些有关费用，保险公司不偿付。如寻找船员尸体补贴费、葬礼费等等。这一项索赔费用共56,302,678日元。“昆山”轮方认赔。

综上所述，两船船东及保险人所达成的协议费用是这样：“碧洋丸”方的船值、货物、有关船员死亡以及燃油等的损失索赔总额为3,628,496.02美元。“昆山”轮方的修理费、营运损失等的索赔金额为193,594.59美元。双方的索赔按碰撞责任的比例进行分摊，亦即“昆山”轮应承担“碧洋丸”损失费用的40%，为1,451,398.4美元。“碧洋丸”方应赔付“昆山”轮损失的60%，即116,156.75美元。“昆山”轮方扣除“碧洋丸”方应赔付的赔款，其差额为1,335,241.65美元。不过，“昆山”轮没有按1,335,241.65美元赔款，而是按照中国有关船东碰撞最高限制责任的规定赔付“碧洋丸”的保险人。亦即，按照船值加运费的原则倍付结案。“昆山”轮的船值为130万美元（当时该船空载，无运费收入），故仅以此船值减去受损修理费，以实际船价1,164,060美元为最高赔偿额。“碧洋丸”接受此限额为结案的全部和最终赔款。还应说明，该项最终赔款包括利息，律师费及法律费用。

#### 5. 油污索赔

前四项索赔项目是在港监主持下，双方船东及保险人进行协商，达成的协议，而油污索赔则是在港监主持下，当地环卫办与船公司及保险商所进行的协商。也就是，在讨论船、货损失的索赔时，两家船东互保协会是对立面。但在讨论油污索赔时，这两家保赔协会（注）利益一致。因此，这两家保赔协会又联合起来与我国环卫办进行交涉。

“碧洋丸”的船用燃油共280吨，其中240吨重油，40吨轻油。双方船公司与保赔协会协商确认污染赔偿金额为75万元人民币。“碧洋丸”保赔协会按碰撞责任负担60%，计45万元人民币。“昆山”轮负责40%，计30万元人民币。

#### 四、 小结——个人的看法

“昆山”／“碧洋丸”案是我国租船继“南洋”／“士达高雅”案之后的第二件严重的海损案件。也是在我国港监主持下，以律师协商形式解决的第二件重大海事案件。该案由发生到结束为时两年五个月。涉及的利益有香港民安保险公司、英国伦敦船东互保协会、英国布列坦尼亚船东互保协会和日本船东互保协会等。这件海事案件的处理在国际保险界中也引起不小反响。现就“昆山”／“碧洋丸”案谈一下我个人的几点看法：

##### 1. 关于海事处理的三个途径

虽然目前我国还没有明文对外公布中国处理外轮的海事有法院、港务监督、中国国际贸易促进委员会的海事仲裁委员会三条途径。但，通过“南洋”与“昆山”两案的审理，外国保险人已明确有这三种途径的解决方式，而且搞清楚了在港监主持下协商解决海事案件的有关原则与具体作法。这在今后国轮与租轮发生海事时，国外保险公司、船东互保协会很可能选择或坚持某一种解决形式。另外，国内有关单位遇有海事，也会结合案情考虑采取哪一种途径较为适合。

##### 2. 最高责任限制

这次“昆山”轮律师依据交通部颁发的“关于海损赔偿

的几项规定”中的第四条，即：“海损的最高赔偿额，以船舶价值、运费和开航以后船舶受损未经修复所应得的赔偿为限。”进行赔付。这是在我国港监主持下第一次正式对外引用这条规定处理海事碰撞案件。由于一些航运国家为了减轻其发生碰撞的船东的赔偿损失，制定了最高限制责任的条款。这一条款即对碰撞案的船东责任有所限制，也即在经济方面对其有所维护。因此各国船公司与船东的保险商对该项条款的内容皆很注意。这次“昆山”/“碧洋丸”案，中国对外运用了最高责任限制，也就必然在航运与保险业中引起一定的反应。

### 3. 船员人身伤亡的规定

这次“昆山”轮案，“碧洋丸”的英国船东互保协会赔付了16名船员的人身伤亡。其中船长的赔偿额最高，为29,204,712日元。最低的船员赔偿额为17,301,251日元。看来，随着我国航运事业的发展，也应制定对船员伤亡的赔偿与抚恤的具体规定，这样，在对外交涉中有所遵循。

### 4. 海事代理手续费的收取

处理“南洋”与“昆山”两轮的案件，中国外轮代理公司广州分公司作了不少工作，也是碰撞案双方肇事船公司的委托人。按照外轮代理公司章程，凡该公司代办海损事故，手续费按赔偿金额或救助费用的2%收取。但这两案的赔偿金额都相当巨大。因此船方对这2%手续费就提出了异议。

对此，我个人意见可以考虑订得灵活些，可以设想，在赔偿金额超过一定数目时，其超过部分可以按低于2%的费率计收。

注：1. 代表“碧洋丸”方的船东互保协会为布列坦尼

亞船東互保協會 (THE BRITANNIA STEAM SHIP INSURANCE ASSOCIATION LTD) .

和日本船東互保協會 (THE JAPAN SHIP OWNERS MUTUAL PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATION) .

2. 代表“崑山”輪方的船東互保協會為倫敦汽船船東互保協會 (LONDON STEAMSHIP OWNERS MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION) .

## 在中国解决的一起碰撞案

帕特里克·格里格斯著 丁 延译 朱曾杰校

1976年2月日本籍轮船“碧洋丸”与索马里籍“昆山”轮在中国南海海面碰撞。帕特里克·格里格斯 PATRICK GRIGGS为英国英思律师事务所律师。1975年5月他代表“碧洋丸”轮的货主及保险公司与“昆山”轮利益方在广州洽商碰撞责任问题。本文为其发表在1979年5月Lloyd's Maritime and commercial Law季刊中的一篇文章。

原文中“S.M.”即为“碧洋丸”，“P”系指“昆山”轮。

### ——译者

1976年2月，日本籍“S.M.”轮在香港以东60英里，距中华人民共和国海岸20英里的地方与“P”轮发生碰撞。“P”轮悬挂索马里旗。碰撞以后，“S.M.”轮立即沉没。

1977年3月4日，“S.M.”船东(通过中国外轮代理公司广州分公司)收到中华人民共和国黄埔港务监督局的一项通知。通知说该两轮的碰撞地点系在中国领海之内。从“S.M.”轮裂缝中流出的船用燃油造成了污染，因此该海事须在中国审理，特别是须由黄埔港务监督来审理。“S.M.”轮有关方面须向黄埔港务监督呈交所有索赔文件以利裁决。并且通知还说，“按我们一贯实事求是，公平合理的原则，

使双方有足够的机会申诉各自的观点并促进双方通过友好协商解决此案。”

“S.M.”轮船东与货主方面对中国的司法程序丝毫没有经验，对该项通知未作回应，也即未将文件交给黄埔港务监督去审理，而是谋求在其他地方扣押“P”轮或其姊妹船，从而创造在外地审理该案的条件。后来，由于各方面的原因在外地审理此案的可能性没有了，同时又面临一般解决碰撞案的两年期限，“S.M.”轮船东与货主处在这种情况下才决定接受黄埔港务监督的审理。本文所要叙述的是在这以后事情的进展。“S.M.”轮船方与货主首先派遣一名香港的律师作为代表，到广州作一次访问。按照黄埔港务监督的指示，该律师携带了“S.M.”轮的规范、船壳索赔文件以及对碰撞责任的书面意见。还有一份货物舱单。1978年3月9日，代表“P”轮与“S.M.”轮船、货利益方的代表在黄埔港务监督的面前正式交换文件。当场黄埔港务监督长指示“S.M.”轮再补充一些材料，特别是“S.M.”轮沉没以后，船东派遣的潜水员探摸该轮残体的报告。料想该份报告对确定该案的碰撞地点是重要的。

在这首次会晤当中，黄埔港务监督解释说，在中国有三条解决海事的途径。一条是当地港务监督的仲裁（如此次黄埔港务监督即是）；不过，虽有当地港务监督的裁决，还可以向其“总局”上诉；第二条途径系由贸促会海事仲裁委员会仲裁；第三条是通过法院解决。

港务监督还解释说，船货利益方一旦向港务监督提交了文件并经其接受审理，那么，其他解决海事的途径就不复存在了。至对管辖权的问题，黄埔港务监督表示由于这件海事

发生在中华人民共和国领海之内，而该地区属黄埔港务监督所管辖，故此海事须由黄埔港务监督审理。在这首次会晤中，港务监督还告诉香港律师还须提交一份“S.M.”船、货及保险人的授权书。最后，黄埔港务监督表示希望双方代表早日在广州会晤，在其港务监督的主持下，协商解决该海事。

按照黄埔港务监督的旨意，于1978年5月，我和原来的那位香港律师，还有一名讲中国普通话的翻译来到广州。由于我们是由港务监督邀请来的，所以从香港中国旅行社取得入境签证是没有问题的。

在广州，我们全都没有选择地听任中国外轮代理公司的安排。因为外代公司是所有外国航运企业在中国的代理人。

到达广州的第一天傍晚，外轮代理公司为我们举行了一次宴会，同时出席宴会的还有代表“P”轮方面的律师以及该轮船东由伦敦请来作咨询的律师。

第二天早上在港务监督长和付港务监督长与另外两名低级官员主持下，举行了正式会议。双方进一步交换文件、信件，特别是原来所要的授权书。港务监督然后告诉我们，此次会晤的目是求得一项使各方满意的协议。为此，他们在广州安排了一个大的会议室，在付港务监督长及两名助手的主持下，双方律师举行会谈。付港务监督长在会上的角色是调解各方的争论及向港务监督长汇报协商的结果。港务监督还规定了一个会议时间表，并且鼓励我们友好协商，尽快达成协议。港务监督长还强调说，对这海事的决定不得再耽搁，亦即双方船公司代表必须按照这一系列的会议结束这个案子。这是以一种最客气的方式清楚地告诉我们：在全部案情解决以前，



我们必须留在广州。

次日，正式会议开始举行。会议室设在白云宾馆的顶层，是一间宽敞而又舒适的房间。付港务监督长和他的两个助手像是观察员似的坐在一边。不过，他们解释说，在会谈中如果双方对某一问题争执不下的时候，他们会出来干预。

首先谈判的是碰撞责任问题。代表“P”轮的当地律师出示一些关于碰撞的证明。然后，我代表“S.M.”轮方面出示我们有关碰撞的证件。双方在碰撞责任问题上先拿出正式报告书，然后各自申述已见。在时间上没有限制，各方可以即席回答对方的问题，也可提出反对的意见。与其说是正式开庭，倒不如说是个讨论会。谈判一直从早上延续到下午。在下午会谈将近结束时，对碰撞责任达成了有利于“P”轮的4/6分摊的协议。付港务监督长时时参与会谈。“P”轮律师在下午会谈的时候，提交一份有关碰撞责任的文件，对如此晚的时候出示证件，“S.M.”方面正式提出抗议。该项抗议亦由付港务监督长申报给港务监督长本人。

在以后的几天，双方依次处理各项索赔和“P”轮船东的责任限制问题。按照中国法律，“P”轮船东的碰撞责任限制以放弃该船作为原则。（译者注：即以肇事船的船价作为最高限制赔偿额。）会谈始终保持着友好的气氛。偶而出现僵局时，付港务监督长就出面引导和解，他总是采取索罗门国王的审理法则。比如，对“P”轮的船价亦即“P”轮船东的责任限制发生分歧时，付港务监督长就指导双方妥协，同意一折衷的船价。

在全部船、货索赔项目自解决以后，黄埔港环境保卫办公室又召集了一系列会议，出示一些文件，据称由于“S.M.”

的残骸溢出了船用燃油及化工品，以致造成了渔业的损失。由于这些文件多数是在我们到达广州以后才见到的，而且也没有经过环卫专家们的审查，我们坚持说明我们无权解决油污索赔。这对黄埔环卫办公室造成很大麻烦。因为他们一直强调在这次会议当中一定要解决油污问题。后来，他们（环卫）同意我们写下一书面协议，记下对油污提赔的金额数目，并且将向各自的委托人作详细的汇报。这个书面协议上注明：“尽快地协商解决油污索赔”，还规定双方在1978年6月5日以后，6月15日以前再次在广州会晤协商油污问题。如届时仍不能达成协议，则黄埔港务监督将对油污作出裁决——包括责任与金额。

该海事案件的碰撞责任与损坏的索赔于1978年5月9日按照实际情况“经过友好协商”签订了“谈判协议”。然后，规定了实施细则。这项协议的最后一条注明，该协议在黄埔港务监督批准以后方能生效。也即是在黄埔环境保卫办公室的索赔未得到满足以前，黄埔港务监督是不会批准该项协议的。

值得记录的是，最后油污索赔案还是解决了。“谈判协议”得到生效，据此，“P”轮利益方应赔付“S. M.”轮方大量的损失费用。最后的一个问题来自外轮代理公司。该公司安排了我们的访问并参加了会谈。他们按“S. M.”轮索赔额的2%收取费用。他们是按照代理业务章程中规定的“费用及费率”这样收的。而这个案件的2%可是一笔大的款项。

现在这个案子已经结束了。从客观的角度来看，对其所采取的解决程序可以有很多评论。总之，经过四天的协商，

我们顺利地解决了碰撞责任、各项索赔和最高限制责任的问题，并使得双方都满意。一条非常明确的教训是：在参加类似的协商会以前，协商人必须是全权代表（即具有一定范围的权限）。同样重要的是，在协商以前，双方必须交换全部的证明与证件。很明显，港务监督方面希望各方所派的协商人员是全权代表，而不同意代表以“无权”为借口而不能达成任何协议。如果案件的索赔额数字巨大，那么，外轮公司收取的费用也会是可观的。

最后，必须说的是：我们一直受到很有礼貌的接待。而这具有专业性的谈判也是在友好的气氛中进行的。

# “南洋轮”与“士打高雅”轮的碰撞案

丁 延

## 一、海事的发生

1976年2月16日下午2时25分，我期租船“南洋”油轮（以下简称“洋”轮，挂索马里旗）装载我国原油16,488吨，从青岛开往洪江途中，在广东省海丰县汕尾东北海面，东径115度42.5分，北纬22度245分在大雾中与荷兰籍鹿特丹荷兰航业联营集团NSU SCHEEPVAART ROTTERDAM）所属“士打高雅”轮（以下简称“雅”轮）碰撞，造成“洋”轮沉没，货油全部损失、我国沿海与近海大面积污染的重大海事案件。

## 二、海事审理权的确定过程

1. 该海事地点不属我领海之内，离领海2—3海里，但其原油污染我经济作业区、沿海鱼场、养殖场、盐场。

2. “洋”轮所装原油为我国所有，该海事造成我国原油的损失。

3. “洋”轮残骸也在我国经济作业区内，须移走残骸，清除污染源。

4.按“洋”轮与我中远公司的租船合约规定，此海事也应在中国解决。

总之，中国是此海事案件的受害者，也是我租船、货油污染之最大案件。故我国有关单位认为此海事的审理应全部由我国办理。

荷兰船“雅”轮的船东与保险商，竭力主张将此海事提交英国伦敦方面解决。原因是对中国解决海事的方针、政策与手续不了解，唯恐在中国处理对其不利。另外，运用英国有关法律当然可以维护“雅”轮船东与保险商的利益。因此，荷兰船东在事情一发生就采取逃避中国有关方面对其审理的作法。

1.出事后，“洋”轮42名船员被“雅”轮接到船上，该船即向香港开去。待黄埔港监令其返回出事地点时，“雅”轮乘雾大，视线不明的情况，擅自开往香港。

2.荷兰船东对外声称此事应在英国处理的理由有三点：

(1)此海事发生在公海，故不一定要在中国处理。

(2)“洋”轮与“雅”轮，双方船只的保险公司的总公司以及船东互保协会都在英国伦敦，故由英国来审理此案最适宜。

(3)荷兰方面还对“洋”轮船东诡称：“我们知道你方当事人建议此案在中国解决，但荷兰公司则认为此事能在荷兰处理最好。鉴于这种情况，我们愿向你方当事人建议，同意选择与此无关的伦敦法院来解决此案。”

“洋”轮船东为了尽速在中国解决此案，迅速向黄埔港监提交了海事报告，并申请黄埔港监审理此案，而荷兰船东拒不交海事报告。“雅”轮在香港的代理渣华公司（实际上

是“雅”轮经营人还扬言，“即使是向黄埔港监递交了海事报告，也不意味着‘雅’轮船东同意在中国处理”。针对荷兰船东采取逃避的态度，黄埔港监致函“雅”轮与“洋”轮两船东严肃指出：“由于‘雅’轮与‘洋’轮碰撞，造成我国沿海水域污染、水产捕捞、养殖、盐田等遭受损失。‘洋’轮承运的我国原油也遭严重损失，中国是直接受害者，我监督对上述船舶追究责任，予以查处。根据有关规定，肇事双方应向我监督呈交正式海事报告并申请处理海事”。并且说明黄埔港监在受理海事案件以后，双方当事人可以对责任的划分自行协商解决。

经过了八个多月的说理斗争，NSU船公司及其保赔协会终于在1976年11月初正式向黄埔港监呈交海事报告，接受在中国处理，并接受“洋”轮船东的建议，即：

双方船公司、保险公司、船东互保协会及货主派律师在广州进行协商。

### 三、海事的四个部分具体解决的情况

1977年2月5日至12日、7月6日至14日、9月16日至19日双方律师在黄埔港务监督主持下，在广州进行了三次谈判。就海事部分、碰撞责任、强制打捞、船壳与货油以及油污问题达成协议。现就这四个部分的解决情况分述如下：

#### 1. 海事碰撞责任

“洋”轮碰撞以后，42名船员都到“雅”轮船上，以至“洋”轮无法证明自己碰撞时的地位与责任。“雅”轮的律师则在谈判时携带大量文件、碰撞时的原始海图、航向纪

录。“雅”轮的英国籍律师声称自己有20多年处理海事的经验，到过世界几大洲，与罗马尼亚和波兰等国全都打过交道。他藐视“洋”轮全无证据，强调“雅”轮的证据充分，吹嘘“航向纪录”是最科学、最先进的，是无声的证人。因此，他说为了双方的和解，可按50%—50%的比例分别承担碰撞责任。“洋”轮律师表示要重事实，合情合理地解决碰撞责任。虽然“洋”轮没有自己的证明，但就在对方现有的材料中，也可证明“洋”轮方面的诊断。“洋”轮律师引用1960年国际海上避碰规则分析两轮的错误：两轮在雾中航行都没有减速，都疏忽了望，都没有大幅度改向让船。而“雅”轮在两船右舷对右舷接近平行相反航向的情况下，盲目向右转向，造成碰船紧迫局面。因此，“雅”轮应承担碰撞的大部责任。另外，“洋”轮律师还指出在“雅”轮原始海图上，碰撞的航线已被橡皮擦掉了，只孤零地剩下碰撞地点与“洋”轮船员从“雅”轮下船的地点。这可以证明“雅”轮船方企图隐瞒右对右的格局，从而逃避承担主要碰撞责任。另外，还指出在“雅”轮航向纪录与海事报告的时间有大小矛盾共七处。这说明航向纪录可人为作假。在这些证据与科学的分析面前，“雅”轮的律师尽管是个非常善辩的老手，可也不得不接受客观事实。经过激烈地洽商，最后达成协议：“雅”轮方面承担65%，“洋”轮方面承担35%的责任分担。

## 2. 油污的索赔

“洋”轮撞沉以后，以左倾140°复卧海底，部分陷进泥沙中，机舱前部右舷破损严重，破洞宽约6米，高约9米，右舷燃油仓，货油仓等严重损坏，船用燃油掺着原油大量溢

出,在风、流、潮汐等因素影响下形成一条又宽又长的油带,逐渐扩散至沿海内湾。当时,这一带正是鱼类产卵、海洋生物繁殖季节,因此,造成各类鱼类产卵群体死亡或改变回游路线,引起渔汛失常,鱼类及贝藻类减产。直接受害最深、损失最大的有六个县(海丰、陆丰、惠东、惠来、惠阳、宝安)。黄埔环境保护办公室代表这6个县向肇事双方船公司及船东互保协会索赔当年渔业、养殖业的损失共达7,923,216元。此一项赔款由双方船东互保协会按两船碰撞的责任来分别承担。

亦即:

“洋”轮船东互保协会赔偿¥RMB2,773,126元。“雅”轮船东互保协会赔偿¥RMB5,150,090元。

注:“洋”轮原载有16,488吨原油在清除污染中抽出7,950吨。现仅索赔8,538吨原油的污染。(对400吨船用燃油未提出油污索赔。)

### 3. 清除污染、强制打捞“洋”轮残骸

“洋”轮沉没地属广东省陆丰县沿海海域,是我国沿海主要渔场之一,又是船舶航行的主要通道。黄埔港务监督为了避免其他事故发生和防止更严重的污染,造成水产资源的更大损害,以及保障船舶航行安全,决定对“洋”轮残体实行强制打捞和清除,广州救捞公司职工克服种种困难,在1976年7月将“洋”轮残骸前段(长约100米)从水深43米处打捞出来。在打捞过程中还收回了未溢出的原油7,950吨,从而减轻了原油污染程度。在双方律师参观这个残骸与讨论这一问题时,一致称赞这项救捞工作作得异常出色。打捞费用共计人民币5,147,700元。扣除从沉船中抽取的7,950吨原油和



“洋”轮残体价款外，（原油按国内价格100元一吨。“洋”轮残体为240,000）双方船公司与保险公司应偿付打捞费人民币4,112,700元整。亦按已达成的责任划分比例，“雅”轮方负65%，计人民币2,673,255元。“洋”轮负担35%，计人民币1,439,445元。

#### 4. 船与货油的索赔

(1) “雅”轮损失的费用主要为修理与船期损失两项。索赔金额的35%，加上1976年4月21日到1977年10月10日的利息，合计为1,136,881.5荷兰盾。

“洋”轮索赔的项目主要包括船价、营运损失、碰撞损失，全部索赔金额的65%加上1976年2月17日到1977年10月10日的利息，合计为9,742,984.1港币。此项赔款于1977年10月14日以前由双方保险公司结清。

对此项索赔需说明三点：

(a) “洋”轮沉没，船价的索赔权转移到保险公司。作为“雅”轮保险人尽量要压低该船价。他们在谈判时出示了五个英国公正行对“洋”轮的估价单。结果，“洋”轮船价以675万港币达成协议。

(b) “洋”轮的营运损失按一年的租金数额计算。而“雅”轮的营运损失比“洋”轮高四倍，它是按其船员的薪金与福利的金额计算的。

(c) “洋”轮燃油的损失

租船人在青岛为“洋”轮加油256吨。全船燃油共400多吨。船沉后，租船人向船东索赔160,000港币的燃油损失。“洋”轮船东向“雅”轮索赔，“雅”轮方面认赔。

(2) 货油的损失与索赔

“洋”轮装载16,488吨原油由青岛运往湛江，为沿海运输，没有保险。“洋”轮沉没后，湛江收货人向承租人索赔，而按照提单条款，货油的灭失承运人是免赔的。所收的运费也不退。“洋”轮的保赔协会也以该票货运未曾保险而拒赔。因此，“洋”轮律师代表湛江收货人向荷兰“雅”轮船公司索赔，要求其也按65%碰撞责任赔付货油的损失。对方律师见到索赔的单据以后，同意赔付货油及其运费损失额的65%，即为1,908,761.56元人民币。

货油及运费的索赔单证共有下列八项：

- (a) “洋”轮在青岛港出口的提单
- (b) 出口载货运费清单
- (c) 国际航行船舶出口载货清单
- (d) 青岛港出口货物运输收入日结表
- (e) 青岛港务管理局、水陆联运货物货票
- (f) “洋”轮租船合约
- (g) “洋”轮货油价值单
- (h) 买货人委托律师的书面信

货油的索赔单证准备得比较齐全，使此项索赔为全案四部分之中解决得最顺利的一部分。

#### 四、几点体会

这一件海事从1976年2月发生到1977年10月结清各部分费用为止，历时一年八个月，赔偿金额包括打捞费用、污染赔偿、货油损失、船价及营运损失，以及律师费、海事处理费。共计18,000,000余元。

对这一项非常复杂的海事，黄埔港监遵照党的外交路线，各级领导的具体指导，与各有关单位密切配合，力求在公平合理的原则下，组织当事者协商，取得了维护国家主权与经济利益的积极成果。

通过处理这件海事，我个人有如下几点体会：

1. 随着我国海运事业与商船队的发展，急需有我国有关处理海事的各项法律及规定。这样，海事发生后，有关方面可有所依据，争取主动与外国进行有力的交涉。这些规定与法律既维护我国的主权与经济利益，又体现我国社会主义外交路线，既考虑到外国船舶在中国处理海事的必要，又须考虑到中国远洋公司的船舶在国外发生同样情况时所应采取的措施。

2. 处理海事的律师不但需要正确掌握国家政策，而且必须熟悉驾驶技术及航运知识。这样，在交涉中可作到知己知彼，既免于受骗而又能合情合理地解决各项案件。最好的办法是从现有的熟悉驾驶的人员中培养。

3. 索赔的依据要充分，包括索赔的理由与各项单证。索赔单证作得精细，各项数字吻合，可使得交涉顺利。

4. 海事油污是近年来国际上的一件新事物，我国究竟应如何计算损失，对外如何开价，还须多方了解情况，进行研究。

## 碰撞事故海事报告应包括 哪些内容

从一九七二年四月一日起恢复船舶保险业务以来，我公司发生的各类海损事故中，以碰撞事故为最多，约占80%。

碰撞事故一般案情复杂，涉外性强，往往引起法律纠纷。以往我公司不少碰撞案，都因原始资料（包括航海、轮机日志等）记得不全、不力，海事报告写得不周密，而给胜诉带来很多麻烦。

最近，因“金平”轮一九七六年十二月八日在苏伊士运河与一意大利挖泥船碰撞案，我们在北京与中国人民保险公司委请的一位英国律师进行了会谈。会谈中，英国律师向我们提供了一个提钢，他们认为英国法院要仲裁一个碰撞案子，提钢中所提各项内容是必须搞清楚。现将该提钢发给各轮，以资参考：

### 一、一般情况：

1. Full Name: 指船长或当值驾驶员，轮机长，当值轮机员的姓名。

2. Home Address: 指家庭地址，一般可填COSCO TIENTSIN。

3. Qualification: 资格，如船长，大付……

4. Experience: 资历，如现任何职，从何时起任现职，

5. Age: 年龄

6. Type of Vessel: 船舶类型
  - (1) Gross: 总吨
  - (2) Net: 净吨
  - (3) L.: 船舶长度
  - (4) B.: 船舶宽度
7. Port of Registry: 船舶登记港
8. Forecastle raised: 首楼甲板是否升高
9. Hatches: 舱口, 有几个舱口
10. Holds: 有几个大舱, 有否二层柜
11. Masts: 桅杆, 有几根桅杆, 主桅杆在哪里?
12. Lights: 悬挂了什么灯
13. Engines: 主机、付机型号、马力、几个缸
14. Control: 是否自动控制
15. Speeds: 速度, 船速与主机转速的关系
16. Wheelhouse: 驾驶室, 驾驶室在船上的位置
17. Positions of Equipment: 驾驶室各种仪器设备的位置
18. Windows: 窗子, 驾驶室共有几扇窗, 其中几扇能开, 几扇不能开, 是否能开的窗子, 事故当时都开了
19. Doors: 门, 驾驶室有几扇门, 当时是开是关? 门是旋转式的还是抽拉式的
20. Steering Gear: 舵机是否良好, 有无问题
21. Radar: 雷达
  - (1) Type: 型号
  - (2) Range: 扫描圈距离
  - (3) Position of Scanner: 雷达扫描盘在整

个雷达上的位置

(4) Blind Spots 雷达的即死点, 盲区

(5) Error 误差, 有无误差, 误差是多少

22. Mag. Compass: 磁罗经

Error: 磁罗经差是多少

23. Gyro Compass: 电罗经

Error: 电罗经差是多少

24. Auto Steer: 自动舵, 有否自动舵, 当时是否用自

动舵

25. Hand Steer: 手舵, 当时是否用手舵

26. VHF: 有无 VHF

27. R. T.: Radio Telegraph 有否无线电电报机

28. W. T.: Wireless Telegraph 有否无线电电报机

29. Decca NAV.: 有否台卡定位仪

30. E/S. Echo Sounder: 回波测深仪

31. D/F. Direction Finder: 测向仪

32. Whistle Auto/Hand: 汽笛, 有几个, 电动的还是蒸气的, 掀扭在那儿? 我们当时用的是那一个。

33. Panel lights: 有否仪器使人知道航行灯是正常开启着, 若航行灯有故障是否有报警的指示灯光

34. Warning Bell: 报警铃有否, 是否正常

35. No. of Screw: 螺旋桨的数量

36. Cargo: 船舶所载货物的种类、数量

37. Draft: 空载吃水, 满载吃水, 事故当时吃水

二、碰撞事故的情况:

1. The name of the ships which came into coll-

sion and their port of registry

对方船舶的名称和登记港

2. The date and time of the collision.

碰撞的日期和时间

3. The place of the collision 碰撞地点

4. The direction and force of the Wind 当时风向  
风力

5. The state of the weather and visibility 天气情  
况和视线情况

6. The direction and force of the tidal or other  
current. 潮汐和水流的方向和速度

7. The course steered and speed through the water  
of the ship when the other ship was first seen or im-  
mediately before any measures were taken

当你第一次看见对方和采取避碰措施以前的航向和航速

8. The light (if any) carried by the ship

船上悬挂什么灯 (若挂的话)

9. The distance and bearing of the other ship  
when her echo was first observed by radar

当你第一次从雷达中观察到对方船舶的回波时, 它的方  
位和距离

10. The distance, bearing and approximate heading  
of the other ship when first seen.

当你第一次见到对方船舶时, 与他船首方向的距离和方  
位

11. What light or combination of lights (if any)

of the other ship were subsequently seen before the collision and when. 碰撞前你接着在何时看见对方什么灯 (若悬挂灯的话)

12. What alterations (if any) were made to the course and speed of the ship after the earlier of the two times referred to in art. 根据避碰条款, 在前述两次观察前, 你轮在航向和航速做出了什么更改

13. Up to the time of the collision and when, and what measures (if any) other than alterations of course or speed were taken to avoid the collision. 即将发生碰撞前, 你轮除更改航向和航速外, 在何时还采取了何避碰措施

14. The parts of each ship which first came into contact and the approximate angle between the two ships at the moment of contact. 两船碰撞时, 第一次接触的各船的部位、以及大概的两船夹角

15. What sound signals (if any) were given and when. 何时发出何种信号 (若发的话)

16. What sound signals (if any) were heard from the other ship and when. 何时听到他船发出何种信号

天津远洋运输公司商务处  
(1977年12月16日)



## 介绍一个碰撞案例

丁惠祺

1973年1月11日20:50时, Manuel Campos轮(简称M轮)和auriga轮(简称A轮)在海上发生碰撞。两轮碰撞前的情况如图所示:

在这个碰撞案例中, 判明双方过失责任的关键问题是以追越情况来衡量, 还是以交叉相遇情况来衡量。

根据《一九六〇年国际海上避碰规则》第二十四条第2款规定: “船舶从他船正横大于 $22.5^{\circ}$ (二点)的任何方位驶近他船, 也就是在夜间处于不能看见它所追越船舶的任何一盏舷灯的位置上, 应当认为是追越; 并且即使两船的相互方位以后有所改变, 也不应当把该追越船变为本规则各条定义中的交叉相遇船, 或免除它让开被追越船的责任, 直到最后驶过让清为止。”



M轮从 $239^{\circ}$ 改向为 $205^{\circ}$ 不久, 在19:08时, 在正横后约

10°的方位发现二盏桅灯和一盏红灯(以后证明是A轮)。显然,此时两轮的相对位置不符合上款的规定。即两轮不属追越情况,而是交叉相遇情况,应该引起M轮驾驶员的注意。

此外,当M轮沿205°航行时,A轮的航向是212°,两轮的航线不相交,也不平行,而是错开的。它们的差角是7°。如若照此航行,两船互不相关,安全无恙,不存在碰撞危险。故不能从19:08时开始来判断双方的责任。

但是,当A轮航行到1922时,从212°改向为181°。这时,A轮处于M轮正横不到二点(不到22.5°)的位置,两船原来错开的航线变为相交,交角为24°。在这种情况下,两船就存在碰撞危险,让路船应该根据避碰规则的有关规定采取避让措施,否则将会造成碰撞事故。

根据《一九六〇年国际海上避碰规则》第十九条的规定:“两艘机动船交叉相遇致有构成碰撞危局的时候,有他船在自己右舷的船舶,应当为他船让路。”很明显,A轮处于M轮的右舷,A轮是直航船,而M轮处于A轮的左舷,M轮为让路船。又根据第二十二条规定:“船舶根据本规则各条的规定为他船让路的时候,只要可能,应当及早地采取果断行动履行让路责任,如果当时环境许可,还应避免穿越他船的前方。”

但是,M轮总是把当时情况视为追越情况,认为自己是被迫越船,他船是追越船,应当为自己让路。从未考虑当时两轮处于交叉相遇情况,自己处于让路船的地位,应该及时采取果断措施让开他船。这只能证明M轮的了望过失,别无他言。在碰撞前的一瞬间,M轮采取了左满舵的措施,他已为时过晚,无助于避免碰撞的发生。

纵然M轮的过失甚大，致使碰撞事故的发生。然而，导致碰撞危险的原因，完全在于A轮在19:22时，从212°改向为181°后。因为改向前不存在碰撞危险，改向后存在碰撞危险。A轮的改向是这次碰撞事故主要的根本原因。所以，法院判决Auriga轮承担60%的责任，Manuel Campos轮承担40%的责任。

2000年11月

2000年11月

2000年11月

2000年11月

2000年11月

# “总统号”油碰案损 黄岛油码头

丛建良

## 一、事故发生

巴西籍油轮“坎帕斯、塞勒斯总统号”，于一九七九年  
管六月二十三日在青岛靠泊黄岛油码头时，撞损码头栈桥、输  
油断裂，漏失原油355吨，污染了海域及海产品，青岛港务  
局向船方提出索赔人民币550万元。

## 二、提供担保

此案是一件损失较大的案件，为了维护我国经济权益，  
青岛港方要船东提供现金或银行担保。因该轮船东加入英国  
联合王国保赔协会（简称保协），担保要由保协来提供，保  
协对提供现金或银行担保提出了异议，来电委请人保青岛  
分公司（因保协委请人保为保赔通讯代理）协助处理此案，  
并要求从中作工作，说服港务当局接受保协担保。青人保将  
保协资信和情况（是世界最大一家协会，资信较好，入会会  
员船舶无论在世界那一港口发生海事，受益方均接受协会担

保)向港务局作了介绍,并愿在保协担保上加以确认。港务局最后同意接受保协担保,但提出担保内容必须注明:第一有关索赔金额的裁决,以青岛港务监督的最后裁决为准;第二“保协”应对所有的待付金额承担责任。保协表示接受这些条件,为此担保问题得到圆满解决。

### 三、协商谈判

事故发生之后,保协曾多次来电请人保协助收集码头损坏和污染情况,特别对污染表出十分关切。并提出八大问题

(1)溢油后,每天原油准确移动位置,那些地点受到污染,原油停留在海面多久?(2)油的物理和化学性质(包括粘度、流动温度、蒸馏物特征)(3)全部清除污染用了多少时间?(4)是怎样取的水样?在多少水深,什么时间取的水样?读数多少?过去该点的污染极限水平是多少?

(5)养殖场的进水口的位置和深度?污染后何时停止吸水,如有关闭,闭了多少时间?(6)养殖场有无流入原油?如无,为什么受损失?(7)A 贝虾类和 B 藻类受污染程度如何?受污时间多长?(8)收获水产品与前五年比较,对于养殖场和海洋收获的损失有什么证据?要求给予答复。随后又派代表阿兰莫鲁先生来青岛进行交涉,未达成协议,给友好协商解决带来一些困难。人保青岛分公司作为保协的通讯代理身份,与外代等有关部门进行磋商后,向保协提出协商解决的建议。协会同意再次派代表来青岛谈判。十一月九日茨维特斯、尼查勤斯两位代表到达青岛,开始进行谈判。我港务局提出五项赔偿要求(码头修复工程费用人民币208万

元、流失355吨原油人民币6万，码头停产半月损失人民币103.8万元、污染及经济损失人民币213万元、海事处理费用人民币19.2万元），金额共计人民币550万元。由于纠缠在一些细节问题上，互不让步，谈判进行三天，进展缓慢，几乎形成僵局。如果僵持下去，外宾护照到期，问题恐难如期解决。人保青岛分公司为使此案获得友好协商解决，从中斡旋，将外商如协商不成要向我国法院申诉的态度如实向有关单位反映，同时对外宾在谈判中提出的问题，有的放矢地实事求是地予以解释，对外宾要求的资料和数据，按照国际惯例和可能，尽量提供。在市和有关部门领导的大力支持下，又向外宾提出算大帐，讲效果，一揽子解决的建议，并反复强调从友好愿望出发，互相让步，争取迅速解决的精神。外宾最后同意协商解决此案。最初提出愿赔325万元人民币，经协商后又增加至425万元。经我们从中作工作，最后达成油污赔款150万元、码头赔款290万元，共计440万元的协议。由保协、保险公司、港务局、环境保护办公室各方代表共同签字，谈判至此顺利结束。该项赔款外汇人民币440万元于一九七九年十一月十九日汇至中国银行青岛分行圆满结案。

#### 四、几点小建议

近年来，外国船舶在我国海域发生重大污染案件已有好几起，虽一般都在港监主持和调解下，通过友好协商获得结案。但这些海事案件的处理，在国际保险市场引起了不少反映。为了认真贯彻实事求是、公平合理的原则，处理好外轮海事案件，特提出如下几点建议：

(一) 世界各国凡参加一九六九年民事责任油污公约的国家。均制订了国内油污法。我国虽已参加该公约，但至今未制定国内油污法，使处理油污海事案件无所遵循。外国人有时来电询问油污罚款的法律根据，难于作答。为此，建议有关部门抓紧制订有关立法，对外公布，并整理出一套向外宣传的英文资料。

(二) 索赔收费标准要参照国际水平，作到公平合理。外国人对我国劳务收费有异议。处理该轮的英国联合王国保赔协会代表茨维特斯说：“中国劳动力最多，但劳务收费标准比国际市提高2/3。建议进行调查对照，如确系较高，应适当调整。

(三) 油污索赔最好由各地环境办公室统一出面，向肇事方进行索赔，这样作可避免出现多头出面、口径不一致的矛盾。为了使索赔工作作好，环境办公室应统一规定一个索赔办法、标准、作到有根、有据、有道理，使外商和国内有关单位有所遵循。

## 浪损不属船壳险碰撞责任范围

蔡谭生 曾祥威

广州远洋公司所属“华铜海”轮1982年12月7日在美国密西西比(MISSISSIPPI)河道航行时，由于某些原因造成运河驳船公司的驳船之间及驳船与码头之间的碰撞，运河驳船公司根据美国法律在路易斯安那州东区法院对广州远洋公司“华铜海”轮起诉，并要求提供担保五十万美元。远洋公司为此要求我公司按“华铜海”轮保险单附加险“四分之四”碰撞责任险承担责任。这种责任是否属我公司的“碰撞责任”险范围呢？

美国运河驳船公司的起诉书称：受害方控告“华铜海”轮1982年12月7日由于航行操纵过失，不顾其他船只的权利，妨碍了其他船只的航行，从而造成在密西西比河发生碰撞事故；由于“华铜海”轮出乎预料的操作方法和较强水流，致使顺流的拖船队无法自控。“ELAINE JONES”拖驳船被迫脱离原航线，碰撞了在GOVERNOR NICHOLIS街码头靠泊的M.S.“RECONQUISTA”轮；在MANDEVILLE街码头靠泊的“THOMAS NELSON”轮又与“ELAINE JONSS”的两条驳船及码头相撞。应广州远洋公司的要求，我司准备出具五十万美元担保。但是，由于我方律师出面交涉，故至今尚未提供担保。

根据上述案情，这次事故或由于“华铜海”的操作过



失，或由于驳船的过失造成驳船之间发生碰撞，并碰坏了码头及靠码头的船舶，而并不是“华铜海”轮碰撞了驳船或码头，或其他船，也不是由于“华铜海”轮与驳船之间的碰撞使驳船又碰了码头或其他船。

我公司船壳险保单附加承保的“四分之四碰撞责任”是指发生碰撞事故时，本公司负责赔偿“被保险船舶应负责赔偿的被碰撞的船舶及所载货物、船坞、码头或其它固定建筑物的损失、延迟、丧失使用和救助费用”，“但以不超过被保险船舶的保险金额为限”。要分清上述事故是否属于碰撞责任的风险，首先应弄清什么叫碰撞？据英国水险专家布朗先生在“海上保险”《MARINE INSURANCE》第三册船舶实务一书中（P.306）认为：碰撞必须是两船之间的实际船体的接触。（TO DEFINE THE TERM COLLISION, IT IS RESTRICTED TO ACTUAL PHYSICAL CONTACT BETWEEN TWO SHIPS）由于伦敦保险市场仅承保船舶之间碰撞的责任，所以将两船船体（包括锚链）之间的实质接触定义为碰撞。我司船舶险条款的责任范围远比伦敦协会条款宽，我们还包括了碰撞其它的固定建筑物，因此，我们可以把碰撞的定义扩展到被保险船舶的船体（包括锚、锚链）与其它船舶或固定建筑物之间的实际接触。我公司碰撞责任险的承保范围除负责被保险船舶与其它船舶之间碰撞所引起的部分赔偿责任外，尚包括碰撞其它固定建筑物所引起的部分赔偿责任。

根据“碰撞”的定义，“华铜海”轮并没有与驳船和码头发生实质性的接触，因此，这种浪损事故不能构成碰撞事故。由此而产生的一切法律及道义责任均不属中国人民保险

公司船舶险所承保的“四分之四”碰撞责任的范围，故一切责任及由此引起的费用应由船东承担。按目前国际上的习惯，这种浪损责任一般由船东互保协会负责。如果“华铜海”轮有参加船东互保协会，则这种浪损事故造成的损失均由保赔协会负责赔偿。

# 由领航员负责的一起船舶 碰撞案件

(大德轮与LIMA轮碰撞案处理情况介绍)

## 史 贤 训

这里介绍的是一起因领航员过失而引起的碰撞案件。因碰撞所造成的经济损失也由雇用领航员的当局负责赔偿。而在世界许多港口,包括我国港口,因领航员过失造成任何损失是不负担任何经济责任的。所以这是一起颇不寻常的案件。

## 碰 撞 始 末

大德轮是广州远洋运输公司所属的普通什货船,总吨9555吨,净吨5750吨,总长152.25米,驾驶台靠近船首,1962年在西德建造。

LIMA轮是在秘鲁登记的普通什货船,总吨9,125.69吨,净吨5453.59吨,全长153.13米,驾驶台在船中,1958年在西德建造。

1977年9月24日大德轮满载古巴糖10349吨,从加勒比海驶抵巴拿马运河北口的CRISTOBAL港,在危险品锚地抛锚。

同日移到该港码头加水，第二天又移到西锚地等候进入运河。9月30日0305时起航南驶，拟进入运河。在过河船队中排第二名，由运河公司的领航员GEWIN船长引航。

LIMA轮在二名领航员（其中一名为实习）引领下，从运河南口驶入运河，排在过河船队中的第12名。于9月30日0245时通过最后一个船闸（GATUN LOCK）后，沿大西洋岸的运河入口航道驶向CRISTOBAL港西锚地准备抛锚。大德轮起航后，领航员将船驶过一锚船，然后在0311时下令半速前进，0312时全速前进，0315时又下令半速前进，然后对准运河航道旁的4号浮筒驶去。此时，该领航员看到LIMA轮正在运河主航道上，在4号浮筒附近，船首朝正北。（见附图）

约在0314时LIMA轮领航员因看不见大德轮的航行灯，就用无线电话与大德轮领航员联系，通知他LIMA轮要抛锚，大德轮领航员也通知对方：大德轮正在前行，位置约在2号浮筒北方，距该浮筒约有二艘船船身的长度。

在LIMA轮正横通过4号浮筒时，该轮领航员在0314时将车速降为半速前进，并开始离开运河进口航道转向西锚地。

约在0316时大德轮领航员用无线电话通知LIMA轮领航员：他将很快通过二艘锚泊船进入进口航道。LIMA轮领航员告诉大德轮领航员：LIMA轮刚离开航道，并问对方是否看到他的船。大德轮领航员回答：他可以看见。

0317时大德轮通过前方第一艘锚泊船时，领航员下令停车，并问LIMA轮能否看到他的船，对方答称看不见。大德轮领航员告诉对方：他的船此时正在7号锚地锚泊船旁边，对方回话称：他准备穿过大德轮船尾进入锚地，大德轮领航

员说听到了。他预计两船将是各以左舷相互通过，所以开始向右转向。但是，不料，LIMA轮领航员却以为两船将是各以右舷通过。

0310时LIMA轮领航员下令慢速前进，0317时下令停车，此时，最初看到大德轮的绿色舷灯，接着又看到其红绿两灯，因估计两船将是各以右舷通过，于是下令左满舵，极慢速前进，然后停车。

约在0318时大德轮领航员担心LIMA轮正向左转，而不是原来所估计的向右转，再一次问LIMA轮领航员，他是否能看到大德轮，对方回答：可以看到，还说，他正向左转准备穿过大德轮的船尾。大德轮领航员回话说：他正向右转，LIMA轮领航员听见这话马上意识到要发生碰撞。0316时立即下令全速倒车，并下令抛下双锚，但是船头负责抛锚的船员看到大德轮突然就在眼前，为了自身安全，却逃离岗位，没有将双锚抛下。此刻，大德轮领航员下令全速倒车，先抛下右锚，接着又抛下左锚。尽管采取了这些措施，大德轮仍然冲过了LIMA轮船首，约在0320时LIMA船首左舷接近尖端部撞到大德轮船首左舷，碰撞角度约25度。由于冲力的惯性，LIMA轮又沿着大德轮左舷挤压而下，使大德轮右倾达20度，造成大德轮大面积船壳凹损。LIMA轮船首也严重损伤。幸亏，双方船员及货物均无伤损。

## 碰撞原因

根本原因在于双方船的领航员没有搞清楚对方的动态动向，却按自己的主观想象驾驶船舶，以致本想避让，结果却让到

了一起。

0317时大德轮领航员问LIMA轮领航员能否看到他的船对方回答,看不见,但是说他准备穿过大德轮船尾进入锚地。此时LIMA轮领航员以为大德轮起锚后将直向运河进口航道驶去,不会在锚地多逗留。这是他告诉大德轮领航员将穿过他的船尾的原因。但是,大德轮起锚后0315却对4号浮筒驶来,这样正好与LIMA轮形成对遇局面。

0315时大德轮发现LIMA轮由红灯转换成红绿灯。此时LIMA轮领航员通知大德轮领航员他正向左大转弯。如果此时大德轮也向左转,两船将会各以绿灯,即以右舷相互安全通过。实际上,大德轮此时如向左转,也毫无困难,左前方海面无船停泊,而向右转弯,右前方却有一船锚泊,回转面积有限,但大德轮领航员却呆板地运用海上避碰规则,认为自己船在LIMA轮的右前方,按规定它为让路船,应为大德轮让路,即使在对遇局面时,也应各自向右转向,而不应横越自己船的前方。故大德轮0315见LIMA轮红绿灯后压右满舵,以为LIMA轮也会向右转向,各以红灯和左舷相互通过,结果两船相遇,发生严重碰撞。

大德轮船长在事后召开的海事法庭上供认,在发生碰撞前约4分钟已预感到有碰撞危险,但是却没有向领航员提出来。运河公司认为,当船受领航员完全控制时,如果船长想到有什么事情要发生,就应该讲给领航员听,即使他不能改变领航员的命令也要讲出来。这一点以后竟成为大德轮要负5%责任的问题。

## 海事法庭对此案的调查

事故发生后当天，运河区政府的BOARD OF LOCAL INSPECTORS（相当于海事法庭）开庭对这起事故进行调查。为出席这次海事调查，大德轮的代理立即任命了一名律师ROYPHILLIPPS）并找到一名当地华侨当翻译代表船方出席此会。大德轮船长、政委、大付、二付、轮机长也出席。LIMA轮方出席的有船长、大付、三付、轮机长和代表他们的律师。双方船舶的领航员、代理人，运河公司有关航海保证部门的人员也同时出席。全部参加开庭审讯的人员达29人。从30日上午0945时开庭，中午休息一个小时吃中饭，直到晚上2015时退庭。

出庭双方船长、领航员、及运河公司航海保证部门人员均被一一询问和提供证词。同时两船领航员相互对话的录音带也被运河公司拿到法庭上做为一项重要证据。

法庭调查后迟迟于第2年5月才发出调查结论。据我律师告，此案调查结论做出较晚是因法庭内部对责任问题有意见分歧。根据法庭结论，法庭认为：

- 1、这起事故的起因在于双方船舶领航员没有很好地搞清楚彼此是怎么航行的，怎么相遇和怎么相互通过，
- 2、LIMA轮领航员没有按运河有关规章施放应放的声号，
- 3、大德轮领航员没有按运河有关规定施放应放的声号，
- 4、LIMA轮船方没有在驾驶台内展示本船的操作性能

资料，违反了运河的有关规定；没有很好地瞭望，也违反运河当局的有关规定；

5. 大德轮船方没有在驾驶台内展示本船的操作性能资料，违反了运河的有关规定；没有很好地瞭望，也违反运河当局的有关规定。

并认为两船船员在这起事故中均无其他过失，运河公司及其雇员在这起事故中也无其他过失。

据此，这起事故的责任完全落在两船的领航员身上。根据巴拿马运河区法规 2 CZC 2 9 2 的规定：“在船闸外的损伤——船舶和该船所载货物、船员或旅客在巴拿马运河水域之外，而不是在船闸之内，由于本公司官员或雇员的过失或疏忽引起了损失，本巴拿马运河公司将迅速予以审核和赔偿。如果这种过失或疏忽是当这些官员和雇员在其职责范围内行事的，是执行管理本运河的任务时造成的。如果船舶、船长、船员或旅客的过失或疏忽是造成这种损伤的部份原因，所付赔款将按该船船长、船员或旅客应负的过失或疏忽的责任的比例予以减少。如果一艘船按本规章第1331条的规定的要求，或为执行该规定，在船上配备了一名巴拿马运河领航员，当船在航行中或在移动中使该船，该船所载货物、船员或旅客造成了损伤，将不予审核和赔偿，除非在发生这种损伤时，该船是在一名巴拿马运河领航员的控制下航行或运动的。”

据此规定我司通过我方律师向运河公司索赔 大德轮 由于此次事故所遭受的一切损失。LIMA 轮方也是按此途径办理索赔。



## 双方船东交换担保函

大德轮在中国人民保险公司广州分公司投保四分之四碰撞责任。LIMA轮在WEST OF ENGLAND船东互保协会保险（协会一般承保四分之三碰撞责任）。事故发生后由双方保险人交换担保函（LETTER OF UNDERTAKING，或称LETTER OF INDEMNITY、或称LETTER OF GUARANTEE）。我方保委托伦敦中国银行出具61万美元担保函给对方。对方由LLOYD BANK LTD给我人保55万美元担保函。

后因双方船舶对此案不负任何责任，不存在相互索赔问题，我方在得到运河公司赔款后，即要求撤回我方提供的担保，但被拒绝。直至对方也从运河公司得到赔偿后，才同意撤回我方的担保。

## 临时性修理及检验

大德轮被碰后，由于损伤严重已失去原船级及适航能力，不得不在CRISTOBAL港进行临时性修理。LIMA轮也在该港进行临时性修理。运河公司的INDUSTRIAL DIVISION立即对两船进行了检验，对两船永久性修理费用进行了估价，作出了检验报告送交海事法庭，并抄送双方律师、船舶及代理。由于对永久性修理的费用有个估计，就为双方定出向对方索取的担保金额提供了方便，使担保问题早日解决。

我们认为运河公司的这个做法是值得我远洋船长效法

的，今后如遇碰撞事故也应尽速安排检验。

对临时工程我方代理找了个独立的验船师进行检验监修，但是这个验船师出的适航证书和载重线证书，如果没有接受大德轮登记的我国船检局认可的船级社的验船师的认可，是不具备任何效力的，仍不能通过运河。为了这事 CRISTOBAL—广州—北京—伦敦—CRISTOBAL来往电报联系耽搁了6天。看起来，请独立的验船师并没有什么效用，还是立即请世界上有名的验船机构一次解决检验问题较妥。这个问题解决后临修工程才于7日开工。大德轮为此白等了6天。我们在船期损失中曾包括索赔这6天损失，但被运河公司拒赔。

## 关于我方的律师

我们原以为代表大德轮出席海事法庭的律师也将代表我司处理此案直至结案为止。但实际上出庭与协助办理索赔是两件事，是分别收费的。为出庭该律师收取了600美元做为PROFESSIONAL SERVICES FEE。要他协助向运河公司索赔（是ADMINISTRATIVE CLAIM）和协商赔偿问题，他要我司按他提供的格式内容发给他一份委托书（LETTER OF POWER OF ATTORNEY）。同时要预付一笔聘金（RETAINER）2500美元及什费100美元。此2600美元后来在结案后从应付的律师酬金中扣除。

该律师的工作尚令人满意，有问有答，能在当地法律的限制下，尽力争取对我有力的解决。

该案获得运河公司赔偿后，该律师要求按赔得款（RE—

COVERY) 的20%付给报酬, 约索取3500美元。(另收什费375美元)。对此我司建议按10%付费。律师立即回电表示惊讶, 认为他的20%的收费标准已是按低标准收费的了, 说日本船东对此标准从未表示过议论。并问我的10%从何处得来?! 说据他所知, 当地没有哪一家海事律师 (ADMIRALTY LAWYER) 处理类似的案件收过10%的标准。该律师表示作为一种妥协, 改按赔款的17.5%收费, 不能再做任何让步。对此我们电询我巴拿马代理, 回电称: 美国的海事案件 (U. S. ADMIRALTY CASES) 收15%—25%是常见的。如果一个案件在起诉前解决, 一般收25%。如果一案经过起诉后解决, 则收三分之一。如果案件又再上诉后解决, 则收40%。由此看来我律师收费的标准尚属合理。我司立即回电表示接受按17.5%付酬。

在资本主义世界, 律师是一种受人尊重的职业, 律师费高昂是人所共知的。我司对其收标准, 象对一商人一样进行还价, 也许是少见的, 可能有损于该律师的自尊心, 但是通过这一还价却了解到了情况, 减少了费用仍是有收益的。

## 我司向巴拿马运河公司的索赔

1978年5月中旬运河区政府海事法庭对这起事故作出结论后, 我司在同年9月向我方律师送交了全部索赔单证文件, 总计索赔236, 141.06美元。我律师当年12月正式向运河公司提出索赔, 同时又到当地法院备了案 (FILE SUIT IN COURT), 对运河公司及LIMA轮船东分别进行起诉。但同时仍设法按行政办法解决 (ADMINISTRATIVE SETTLEMENT—

NT),即通过协商解决,如不成功,则要求法院解决。

下面将索赔过程中遇到而值得记取的情况列述如下,相信对国内兄弟单位有一定参考价值:

一、巴拿马运河区内对索赔事项有一条规定(2CZC 293),全文如下:

“在确定应由巴拿马运河公司负责的对船舶造成的损失应予赔偿的数额时,下列项目可包括在内:

- (1) 实际的或估计的修理费;
- (2) 船东实际损失的租金,或实际支付的租金,两者是何者,要根据该船在修理期间的租船合约的条款来定;
- (3) 船舶的维持费用和船员工资,如果这些费用是船舶租金以外额外开支的实际费用或损失;
- (4) 其他费用。这些费用必须明确和精确地显示出是由于发生了这起事故,或这种损伤而必然开支的。

其他的代理人费用或佣金,或具有类似性质的其他什费,或其他费用项目,它的数额和用途是不明确的、无法确定的、推测性的、或者是猜测性的,则不能予以赔偿。对向巴拿马运河公司提出索赔的任何项目均应附上发票、收据,或其他证据。如果一艘船不是出租船,而是直接由该船东经营的,应取得租船市场上同等级和同样大小的船可以租得的金额的证据,如果有这种证据的话。如果租金无法确定,在造成损伤的当时,这艘船在所从事的运输业务中对该船船东的使用价值可用来做为确定该船延滞损失的基础。船东最靠近发生事故或损伤时的帐本,如果它能说明收入情况的,也可以做为该船延误期间可能获得的收入情况的证据。如果无法提供该帐簿,上述其他的证据,就应视需要情况来定是否需提供。”

运河公司审核我司的索赔项目时，就是按此条规定办理的。将我代理人发的电报费用、文件影印费和什费扣除，认为这三种费用属于不明确的、无法确定的、推测性的或是猜测性的。将对大德轮左舷水线以下船体进行检查的费用也予以扣除，认为这种检查是无必要的，是与临修工程开工后又发现的损伤无关的，因而是非必然开支的费用。对检验费只同意赔付LLOYD'S验船师的检验费，而将我代理请的独立验船师对损伤状况进行检验的费用扣除，认为这种检验费对节约临修工程的费用是无用的。对电报费只同意赔与下列事项有关的电报费用：（1）通知船东发生了碰撞事故；（2）有关修理工程问题；（3）有关船期延误问题；（4）通知船东船已修完开航事宜。凡不符合上述条件的电报费用均予扣除。运河公司的INDUSTRIAL DIVISION 对其修船工人（连续在船工作10小时者）每人每天免费供应一顿饭食（3.50美元）这样的伙食费可予赔偿，超额的费用则被扣除。港内交通费，凡因临修工程，为运送修船工人、工具、备件、材料而发生的交通费可予赔偿。为运送船长、船员、代理人及与其他目的而发生的交通艇费均被扣除。

关于因船期延误而损失的利润的索赔问题，该运河区也有有关的规定（35CFR103.7），全文如下：“将船临时性的阻留——为调查任何可能产生的索赔要求或争议，或为调查正式或非正式的因违反或声称违反运河区法律、美国法律、本规章任何规定而提出的抱怨或说法，运河当局可以将船加以扣留。运河当局也可将一艘船扣留，直到运河当局认为该船的易倾侧性、平稳性、倾斜度、货物、船体、机械和设备已纠正到足以使它安全通过这条运河时为止。对于这种临时

性的阻留，所造成的损失，运河当局对由此而提出的索赔将不予考虑或赔偿。”据此规定，大德轮因出席海事法庭调查，因等候LLOYD'S验船师的检验而延误的船期损失均被扣除。

通过此案的处理，我们想到，美国的海事法制和规章是十分广泛和严密的。对任何问题都有个法律或规定加以管辖，而不是凭官员或工作人员的个人意志行事，这是值得我们国家学习的。

二、运河公司曾要我司提供大德轮在CRIS TOBAL临时性修理及在香港进行永久性修理期间的航海日志摘要，做为审核我索赔的船期损失的依据。这种要求在其他碰撞案也有发生。故我远洋船长做好任何碰撞案修理期的航海日志是十分重要的。

三、运河公司要求我司提供永久性修理的船厂收到我司修理费的收据。还要求我司的索赔文件送交在中国的一个独立的会计师(INDEPENDENT PUBLIC ACCOUNTANT)进行审查，我加以拒绝，实际上中国无此行业，办不到，对方未再坚持。

四、我司索赔的利润损失是以碰撞航次以前三个航次的平均每天利润数字计算的。而我律师要我提供碰撞航次及前后各一航行的平均利润数字，来计算此次碰撞所遭受的利润损失。彼声称：运河公司对其他案件也是这样要求的。

我们采用了如下的计算程式来计算此案的利润损失，我律师及运河公司未提出异议：〔（碰撞航次及前后各一航次的运费收入 - 该三个航次的港口使费、油水消耗、津贴总和） ÷ 该三个航次的营运天数〕 × 此案因碰撞而损失的营运

天数。

五、大德轮永久性修理厂的帐单上注明有碰撞修理工程的起止日期，而未标明具体时间，我律师要求提供具体时间。大德轮所在CRISTOBAL港因临修延误7天21时50分，被换算成7.9097天，精细之处超出我们意料之外！

六、我司索赔文件在1978年12月由我律师向运河公司提出，但对方迟迟不予处理。我提出要从1977年9月30日起每年收10%的利息，直至此案解决为止。律师答称：此案系按协商办法解决，对方不会同意支付利息。如果通过法院解决，则法院一般可判给6%的利息。

七、按“关于统一船舶碰撞的若干法律规定的国际公约”第七条规定，损害赔偿的请求权要在事故发生之日起两年内提出，否则失去索赔时效。鉴于运河公司迟迟不处理我索赔案，我在1979年9月前向律师提出要求展期，律师答称：此案已在法院备案，没有必要展期。美国一向以工作效率高闻名于世，但是在这个案子上表现出效率很不高。

我司此案共索赔236,141.06美元，经过运河公司审核扣除上述各项不能赔付的款项后，剩下186,064.53美元，因大德轮要负5%的责任，运河公司实赔此数的95%，即176,731.30美元，我律师从中扣除21,193.59美元做佣金后实交我司155,567.71美元。此案经过3年4个月后解决。

如前所述，广州人保为此案向对方提供61万美元担保。从78年起估计77年、78年、79年、80年每年保险的未决案损失时，均将此担保金的65%估计在内（按两总公司协议，凡由人保提供担保的，均按担保金额的65%估计该案损失。）故上述四年中，此案均按39万美元估损（约

合人民币61万元)。由于此数额颇大,对每年的赔付率带来了影响,进而影响到五年的平均赔付率。比如:在确定1980年的保险费率时,就因大德轮此案,使1975—1979年5年的赔付率达72.37%,按两总公司联合通知,5年平均赔付率在71%—80%者,第二年要提高费率8%。因此1980年保险费率提高了8%。人保向我司增收了140,956.57美元。如果无大德轮此案,就不会有8%的加费。现在此案已结束,实际上人保未因此案付出任何赔款,但是从1977年起至1980年止,均已对此案估损,增加的保险费也已被人保收去,现在却不能收回。这种明显不合理情况反映了目前保险工作中尚存在的不合理情况。





## 受风走锚 为以免责吗

### ——试论“人力不可抗拒”

史 贤 训

华南地区是我国台风袭击次数较多的地区。台风不仅对航行中的船舶造成威胁，也对系泊船艇造成威胁。尽管台风预报目前已很准确，警报早在台风到来之前就已发出，但是每年都或多或少仍发生锚泊船舶被台风袭击走锚而与其他锚泊船艇发生碰撞的事故，结果两船均可能造成损伤，给国家带来经济损失。如果走锚船与被碰船一方为国轮一方为外轮，就会引起责任和索赔的交涉，国家宝贵的外汇就会外流，或从国外争取外汇补偿。因此如何正确认识船舶受风走锚碰船这种情况，对船长和航运企业工作人员将是重要的业务课题。

目前较普遍地存在着一种看法，认为只要锚泊船因受强风袭击而走锚，以致发生碰撞就可以引用1910年布鲁塞尔公约——《统一船舶碰撞若干法律规定的国际公约》的规定：“碰撞如出于不可抗力或原因不明，受害人自行承担损失”，来抵挡被碰船一方提出的索赔要求。“不可抵力”英语为“FORCE MAJEUR”。它的含义是什么呢？它指的是自然因素或现象“ACT OF GOD”所引起的后果，不是人们

事先采取合理的预防措施能够防止得了的。这些自然现象完全不受人类的控制，也不是能用人的预见能加以防止的，如台风、地震等就是。只有事故符合这个含义，才能成功地引用“人力不可抗力”，否则是无效的。

下面援引国外海事法庭对一些锚泊船舶碰撞事故所做的几个较具有普遍意义的结论。这些结论对我国船舶和航运企业处理此类事故具有一定的指导作用。

1. 如果锚泊船在强风或台风到来前，已知本船抗风能力不足以抵挡这次强风，但又没有加强锚泊或系泊措施，如加抛一锚，除原有锚链外，加带钢丝绳，尼龙缆，或船头船尾均带上浮筒等措施，以致走锚或断缆飘泊，不能认为该船已采取合理的预防措施，可以引用“人力不可抗拒”而拒赔。

2. 如使一船在强风中走锚，这种情况本身就构成了此船有疏忽行为的初步的和表面的证据。除非在该船走锚的同时，或先后，附近也有其他船走锚，或该走锚船能拿出当时当地风力等级确实很高的证据，否则该船不能引用“人力不可抗拒”拒赔。

3. 当一艘船走锚时，它应立即动用主机制止走锚。如走锚后一段合理的时间内，主机仍未能起动，以致发生碰船事故，这也是疏忽的表现，不能引用“人力不可抗拒”拒赔。

4. 如果一走锚船是因该船主机无法起动，或由于种某非其本身的原因，而无法采取适当的措施避免碰撞。此时面临被碰危险的他船，有责任在能够躲开来碰的船时，尽快避开，如果没有采取措施避开而被碰，被碰船仍负有一定的碰

撞任，尽管责它是受害者。

5. 如港口当局要求一艘锚泊船换个锚地锚泊，但该船坚持不走，因而影响他船的安全，以致以后造成碰船事故，该船不能籍口任何理由（当然包括人力不可抗拒的理由）拒赔他船的损失。

6. 如一锚泊船发现另一艘船走锚，并发现它有来撞之势，该船有义务采取一切可能采取的措施，如动舵调转船身，起动主机、松出更长的锚链等措施，帮助来船进行避让。如该船没有采取措施而被碰，不能以为这次被碰是人力不可抗拒的。

7. 一艘锚泊船不是在任何情况下坚持在该锚地不走都是合理的。如果在有被碰危险的局面产生时，它还坚持不逃离该锚地，它对这起被碰事故就负有责任，不能认为这次被碰是人力不可抗拒的。

8. 在有台风的情况下，或一艘锚泊船受风作用而走锚，如果该船船长和船员已在他们能力所及，做了一切他们能够做的事来防止碰撞，但碰撞最终仍不可避免，该船则无过失与疏忽，所造成的损害则是台风所引起，是ACT OF GOD的结果。这次碰撞事故应认为是不可避免的，是人力不可抗拒的。两艘船对自己的损害应各负其责。但是，走锚船必须提供证据，证明自己毫无过失与疏忽，才能免责。

从以上判例的结论，可以看出，引用“人力不可抗拒”是有条件的。肇事船必须是发挥了主观能动性，采取的措施必须及时正确完备，才能免责，下面我们引述一起具体海事案例来说明这一问题。

××远洋公司属下的××轮19××年×月×日在香港锚

泊中遇该港8年来最大一次台风袭击(风力在12级以上)而走锚,一连碰撞其他三艘锚泊船,4艘船均有损伤。该船船长与该公司籍口“人力不可抗拒”拒赔其他三船损伤。但是人们对整个碰撞事故的始末进行深入分析,就能看出实际上该船船长在采取措施方面是有疏忽的,在法律上不能用“人力不可抗拒”拒赔。

(1) 在台风中心经过香港的当天早上九时,香港青州岛信号台挂出8号风球。此时风向西北,风力约5—6级。船长命令将左锚链由前一天的7节松出到8节,但是并未加抛右锚。到1125时风力增强至6—7级,船长命令机仓备车。1140时风力增强到8级,阵风9级。由于只有一锚抗台,再加空船受风面较大,船艏偏荡高达90度。船长此时才命令在船艏偏荡到右边最大限度时抛下右锚2节,以此想减少船体的偏荡,但效果很小,显然船长未及早加抛右锚是个疏忽,待风力增大到8级想抛右锚时又不敢抛,怕收进左锚链时反而走锚。

(2) 1220时风力已强加到9级以上,船长命令使用车、舵顶风,由于偏荡仍很大,1240时船长命令绞起右锚,用左锚及车、舵配合抗台,但不久(1300时)船就开始走锚。由于当时风雨交加,能见度很差,该船并未发现自己已走锚,及至接近右后方一艘锚泊的外轮时,才突然发现自己已走锚,但时机已晚,3—4分钟后即碰到该外轮。这种情况也说明该船雷达测位工作也是不够好的。

(3) 该船1330时在发现走锚并已接近该外轮时,并未全速立即倒车避开该轮,反而用前进二左舵20度,1335用前进三左满舵,但抗不住大风的压迫而于1335时碰上该外轮,

碰后才全速倒车脱开。在当时西北风的情况下，如果一发现该外轮就全速倒退及右满舵，是可以顺风顺势避开该轮的，这里又暴露了该轮在使用车、舵方面有失当之处。

(4) 台风来袭的当日，该船吃水前约8呎，后约16呎，吃水差很大。船长并未采取措施，如在锚链仓和大仓内压水，增加载重，压下翘起的船前部，减少吃水差，从而减少受风面，增加抗台的有利条件。

从以上几点就足以说明，该船在抗台及避碰等措施方面是有疏忽的，正巧合于前述案例结论的第1和第8点。这次连碰三船不单纯是ACT OF GOD的结果，船长的疏忽和过失才是事故的内在原因。所以该船和该公司援用“人力不可抗拒”是不能成功的。

## 碰撞案间接损失的处理原则

史 贤 训

船舶在海上航行，有时由于双方过失发生船与船的碰撞事故；有时由于船舶一方的过失而碰撞另一艘在锚泊中或在码头系泊中的船舶。这样就都会发生损失索赔的问题。

在索赔费用中，被碰损伤修理费属直接损失，在整个索赔费用中，根据损伤程度会占一定的比例。但是，由于修理碰损项目所延误的船期损失往往比直接损失的修理费还要大，有时甚至大许多倍。因此，如何计算或审核间接损失，在处理索赔案时是一项很重要的工作。

碰损的直接损失可以凭修理单以及修理有关的辅助工程及服务项目费用帐单进行计算，而间接损失的计算则较为复杂。间接损失的计算往往只能根据索赔方的计算，而无法取得实际费用帐单，这就增加了索赔方的计算和被索赔方的审核工作的困难。由于间接损失不凭帐单而凭计算，就留下了很大的争议余地，往往由此问题而导致仲裁或通过法律诉讼解决。

在我们过去处理的一起碰撞索赔案中，我方在国外聘请的律师提供了下述9条国际上惯用的处理间接损失的原则。我们认为这些原则对于我国内海运单位，特别是对远洋运输公司各分公司，可能有一定的参考价值，特译载于下。

一、被碰船的碰损项目修理工程是利用该船无任务正在锚泊期间进行的，或在该船不从事商业活动，因而不赚取任何利润的期间进行的，肇事方可不必赔偿该被碰船的船期损失；

二、如果能明确证实，在碰撞事故发生前，被碰船船东已安排了修船，而船东修理的项目及碰伤修理项目又不紧急，肇事方也可不必赔偿被碰船的船期损失；

三、如果必须及时修复碰损项目，同时又必须修理船东自己的修理项目（如修理被大风浪打坏的东西、机损、车叶丢失等项目），而进行碰损修理工程的时间并未超过船东项目的修理时间，被碰船船东就要负担自己船的船期损失；

四、如果在修理碰损项目以前，被碰船即已灭失，或已构成推定全损，肇事方可不必赔偿这被碰船的船期损失。

五、如果因被碰船的损失项目无需即行修复，而将修复时间推后到船东要修自己的工程时一起修复，除非碰损项目修理时间超过船东项目修理时间，否则肇事方可不必赔偿被碰船的船期损失。

六、如果被碰船发生过二次碰船事故，二次碰损的项目都需要修理，而第二次碰撞事故所受损伤的修理时间未超过第一次碰撞所受损伤的修理时间，被碰船的船期损失就要由第一次碰撞的肇事方负责赔偿。

七、如果被碰船的受损项目需要修理，该船船东有权利利用这个机会修理不急需修理的其他项目，只要修理时间不超过碰损项目的修理时间，肇事方必须赔偿被碰船的船期损失。

八、如果碰撞损伤和船东自己的修理项目都不必立即修



理，但是在修理碰撞项目的同时，也修理了船东自己的工程，而进行这个工程又是合理的，只要船东项目的修理时间不超过碰撞项目的修理时间，肇事方必须赔偿被撞船的船期损失。

九、如果碰撞项目需要修理，在修理过程中又发现需要修理船东自己的损伤项目，比如，发现了车叶尾轴有裂纹需要修理，只要船东项目的修理时间不超过碰撞项目的修理时间，肇事方应赔偿被撞船的船期损失。

# 扣船与担保

史贤训

最为常见的扣船原因是由于发生了船舶碰撞事故，货损索赔等。目的是为了要求船东提供担保，然后再处理具体的索赔案。

由于扣船手续简便，所以索赔人把它作为达到索赔目的的一种手段。有时，以扣船相威胁，也能达到目的。但是，这种做法已远远背离了英美法律，在法庭审理案件之前，要船东提供担保的本意。就与索赔案件相关的船东而论，如果事先获悉索赔人有扣船的意图，就得设法阻止扣船事件的发生。如果船已被扣留，就得设法尽早解决。在上述两种情况下，船东均得向索赔人提供担保。

如果船被扣留，那么被扣时间越长，船东的损失就越大。扣船方是不会赔偿这种损失的。所以船东应提供恰当的担保，这才是上策。常用的担保方式有如下几种：

## 1、保释书

这仅为扣船人能够接受的被索赔人所作出的允诺。二次大战后，已极少使用这种方法，但是，英国的任何公司或个人仍可以提供保释书的方法，解决扣船问题。如果扣船人认为，提供保释书的公司，财力缺乏，不予接受，则由英国法院酌情判定该公司有否提供保释书的财力。

美国也常用这种方式，其原因是美国银行法禁止银行直接向索赔人提供银行担保。所以，如果在美国无法搞到保赔协会的保函，那么，提供保释书是一种为解决扣船问题的可行方式了。

美国的许多法院均备有当地有资格提供保释书的公司名单，一般都是当地还从事于其他行业的保险公司。如果名单上也有被扣船的公司，那么船东被扣的船就会很快获释。如果船东提出了另一个提供保释书的公司，该公司的名称没有列在法院的名单上，就由法院酌情判定该公司是否有资格提供担保。这样，就会延误时间，耽误船期，增加费用。所以，搞保释书使船东花费甚多，且冻结了船东的一笔流动资金。

## 2、银行担保

发生扣船案时由银行予以担保的方式是船东与扣船人之间的一项私下协定。其内容包括，哪一家银行可接受担保，管辖权属于何国等，皆由船东与扣船人协商决定。

一般来说，船东不会主动提出提供银行担保。因为这种担保方式比搞保释书更加麻烦，费用更大，时间更长。如果船东是个大公司，银行担保较快。如果船东是个小公司，由银行担保，就会长时间地冻结船东的巨额资金。

由银行担保而产生的另一风险是管辖权所属的问题。如果由船舶被扣港市的银行提供担保（情况往往如此），该港市法庭缺乏处理海事能力，那么，银行担保就会变成延期付款。因为当地银行易于受当地管辖权的影响。不管保函内所制订的付款条件如何周全，担保金额早晚流入索赔人的腰包。

## 3、保赔协会的担保

保赔协会的担保或保函与银行担保一样，也是有关双方的一项私下协议。协议条款和管辖权由双方磋商后达成一致意见，是目前使用最为广泛和常见的担保方式。

保赔协会具有是否提供保函的决定权。但确属协会承保范围的索赔案，保赔协会都会提供担保。这是保赔协会对其成员提供的最重要的一个服务项目。由协会担保不仅手续简便，而且省时、省钱。保赔协会口头承诺，或其当地通讯代理的口头承诺，就足以生效。

现在，世界各港一般都接受保赔协会的保函（指有良好声誉的，第一流保赔协会提供的保函），目前的保赔协会业已成为可靠的担保人。声誉良好的保赔协会更是如此。所以，保赔协会和协会的声望是相提并存的。

但是保赔协会并非能包罗一切风险。例如，某一索赔案不属于或其部分不属于保赔协会承保的范围，那么保赔协会同意给船东提供保函的目的，完全是出于协助船东解决困难。

在救助担保和碰撞担保中可见这种情况。船舶救助是属于船壳险的承保范围，不是保赔承保的范围。碰撞责任也属于船壳险承保的范围。一般来说，船东向保险公司投保四分之四碰撞责任，或按英国船壳险标准条款投保四分之三碰撞责任。而将剩余的四分之一碰撞责任向保赔协会投保，那么，在重大的碰撞案中保赔协会就成了最重要的担保人。严格地说，在上述情况下，保赔协会仅提供担保的四分之一。但这时，船壳保险人习惯上都不出面提供碰撞担保，而由保赔协会协助船东提供担保，

假如保赔协会所担保的风险不属于协会承保的范围时，就要求船东提供可靠的反担保。如果船东能委付英国劳埃德

保险集团的保险单，协会就更乐于提供担保。尽管劳埃德保险集团的保险单值得信赖，船东违反了保险单列明的保证事项，这时反担保就无可信赖了。

如果，被扣船不是向劳埃德保险集团投保的，而是由不太出名的保险公司承保的，那么保赔协会不接受其反担保的可能性极大。船壳险保险公司在未审核船东的索赔单证之前一般是不提供担保的。这时，船东得找个愿意提供担保的经纪人，再由经纪人向索赔人提供担保，比较精明的索赔人是不会轻易地接受任何人所提供的保证或保函的。当然，由第一流的银行或声誉良好的保赔协会所提供的担保除外。

如上所就述，如赔偿的事故不属于保赔险范围时，要保赔协会提供担保，船东得提供反担保。如果船东的财力不足，保赔协会会认为船东所提供的反担保是不可信的。

不论反担保由谁提供，反担保的管辖权问题要定得妥当。否则会使管辖权条款落空。

保赔协会向不属于其承保的风险提供担保时，按担保金额的百分之一收取担保费。其原因是，世界各地银行目前的利率均高于此数。如果法庭判决由船东赔款，就会造成保赔协会利息上的较大损失。

# 扣船时扣船方是否须提供担保

## ——一些国家的法律规定——

于世成

### 丹麦：

丹麦法律规定，如果证明扣船是违法的，根据权力提出扣船要求的一方必须对被扣船船东可能因此而遭受损害提供担保。但是，假如被告接受诉讼并承认扣船的合法性，或者法院认为扣船的要求是正当的，那么，要求方就没有必要为自己的扣船行为提供担保。

担保可用现金押款形式，也可用银行保函形式来体现，金额通常由法院提出一个适当的数字。

在哥本哈根，一般要求担保相当于每一船舶登记吨约1,000丹麦克郎。

### 芬兰：

芬兰法律认为，在扣船后或实施扣船前，申请扣船的一方必须对可能因扣船而使被扣船股东遭受的损害提供担保。如果证明扣船是违法的，申请方原则上还须对可能因扣船行为而引起的全部损失负责。

根据芬兰银行法的规定，一般不允许银行出具无限保函。因此，该国银行在需要其出具保函时，基本上是出具有限保函。

### **冰岛：**

根据冰岛法律，申请扣船的一方为了获准第一次扣船，无需为此提供担保。同时进一步规定，如果发现这种扣船的申请是缺乏根据的，或是缺乏深思熟虑的，法院可能要求申请方支付赔偿金，但他并不需要为这种赔偿金提供保函。

### **挪威：**

挪威法律对扣船规定较严。它认为，只有在申请扣船的一方为尔后如果证明扣船是违法的，向可能因此遭受损害的被告提供了包括惩罚性的补偿费在内的担保时，才准予扣船。这种担保的具体金额由法院确定。

通常，如果被告提出要求，法院将要求申请方提供担保，除非这种要求是没有道理的。

对被告可能造成损害提供了足够的担保，如果延迟扣船行动可能会使申请方有造成损失的风险，尽管诉讼还没有正式提出，法院仍然可以决定予以扣船。

根据法院的意见决定提供怎样性质的保函。通常要求提供的是银行保函，或相当于所要求的担保价值的保函。

### **瑞典：**

瑞典法律规定，如果最终证明扣船是无理的，根据权力提出扣船要求的一方必须对被扣船船东可能因此造成的损害提供担保。该担保可以是由一个或多个法人团体，或是自然人出具的私人无限保函。授权扣船的有关当局必须对保证人的偿付能力表示满意，并有权斟酌接受被认为是合法的几乎是任何形式的担保。

在实践中，不同于私人无限保函形式的担保是限制在某一特定金额的银行有限保函。当然，这种有限保函中的具体金额

必须高到授权当局对此不表示异议，并对嗣后万一要赔偿因扣船给被告造成的损失时是足够的。

#### **英国：**

英国法律对扣船时是否需要扣船方提供担保的规定另有所据。它认为，证明扣船事实本身是违法的是一回事，因为扣船行动造成被扣船一方的损害而提出诉讼又是另一回事，不能把二者联系在一起加以考虑。因此，对违法扣船造成的损害，扣船方无需提供担保。这就是说，违法扣船的事实不能成为因此造成损害而提起诉讼的根据。扣船是根据扣船的法律，因损害提出赔偿要求直至为此提起诉讼根据的又是另外的法律，二者的法律依据是不同的。

只有在认为扣船方是怀有恶意而采取扣船行动时，才能对损害提起诉讼。

#### **美国：**

美国法律认为，除了对法院费用，执行扣船任务的美国法警及在船上安排一名看守员的费用，包括保护法警的责任保险费用必须提供担保外，扣船的一方无需对被扣船船舶所有人遭受的损害提供担保。

#### **加拿大：**

在扣船时扣船方是否提需供担保这一问题上，加拿大的法定原则是，就是后来证明扣船是不合法的，扣船的一方也无需为被扣船船东可能因此遭受的损害提供担保。

#### **澳大利亚：**

澳大利亚法律对是否提供担保规定比较详细。如果证明扣船是违法的，申请扣船的一方没有必要对被扣船船东因此遭受的损害提供担保。另外，被扣船一方可根据有关法律



规定，在提供了保释金之后使其被扣船只获释，

在财物诉讼中，保释金可呈至：①首要登记人；②地方登记人；③为高级法院、独立州最高法院，或区域最高法院的需要提出誓言的官吏，④地方法官或公证人。

官吏，地方法官或公证人当他们自身涉及到下述两种关系时，不能收掌保释金。这两种关系是：①他们自己作为保释金提供方的律师或代理人；②作为保释金提供方的律师或代理人的人与他们自身有着伙伴关系。显然，这种专门规定是为了尽可能地避免收掌保释金的人与海事诉讼中的任何一方有利害关系，以利于诉讼的正常进行。

当需要提供保释时，同时应提出保释金契约，这种契约通常需要两个担保人在上面签署。但是，在任何情况下，担保人必须是合法的。

如果海事争执中的一方认为另一方提供的担保不够充足，可以提出反对意见，并要求他提供能令人满意的担保。但是，如果主管当局认为提出反对意见的一方不是根据合情合理的原则行事，而是为了达到其过分的单方面的利益而提出过高要求时，主管当局可以决定，由提出反对意见方承担由此而产生的一切费用。

新加坡：

新加坡法律规定，就扣船方而言，无需对被扣船船东可能因此遭受的任何损害提供保函。但是，当呈现出扣船行为有可能是一个违法的行为时，可以通过交涉要求扣船方提供反担保。近来，新加坡高级法院在实践中已形成惯例，要求律师保证承担任何因扣船而引起的各项费用，这主要是指法官指定的看守被扣船只人员的费用及他们的差旅费。被扣船只

不论处于被扣状态达多长时间，这样的各项费用一般在每月四千至五千新加坡元。

荷兰：

在荷兰，因海事纠纷需要扣船时，申请扣船方无须为获准扣船而提供担保。

马尔他：

申请扣船的一方为了获得阻碍他船起航的许可证，没有必要为此提供担保。但是，在预防性许可证（Precautionary Warrant）的场合，另一方提出了充分的理由，法院可决定要求申请方提供担保，并且由它酌定担保的数据，如果申请扣船方没有根据法院的决定行事，许可证将被废除。

比利时：

在比利时，因海事争执而请求法院准予扣船的一方，如果以后发现这种扣船是没有道理的，通常需要对被扣船船东因此而遭受的损害提供担保。担保有两种形式，可以是银行保函或现金押款，也可以是相等于船舶5天的延滞费。

法国：

法国法律的基本精神是，在需要扣船的场合，必须适用法国法律的一般规定。民事诉讼法（Code de procedure Civile）第48条规定，一经请求，法院在发出扣船令以前，可要求债权人证明其自身的偿付能力。如不这样做，亦可要求他向法院提出保函或担保。但是，第48条规定的本身没有确定数额，或规定任何限制。

所谓要求债权人证明其偿付能力，是作为日后果真验明扣船是违法的时候，由扣船方对因此可能遭受损害的被扣船一方进行补偿的一种保证。

德国：

在德国，除扣船外，如果法院对诉讼的合法性，对诉讼的实施尚有疑问，可要求原告提供担保……

希腊：

希腊的有关法律规定，使得法院在决定是否需要扣船方提供担保这一点上享有选择权。如果申请扣船方在法院规定的期限内没有提供担保，扣船令自动废除。

假如申请扣船的一方没有能够充分地陈述他所提出的诉讼是合理的和有着很大的胜诉可能性，一般就要求他提出担保。担保的数额和形式由法院酌定，但其文字表达无需使用特殊的方法。

若根据申请人提供的担保而允许其扣船时，在该担保存放好以前，仍不能实施扣船。原则上，由存放于专门托管人组织——“保证金和货款基金”的现金构成现金押款。证明这种存放的相应收据向法院备案。

经申请扣船方的要求，法院可同意用现金代替下述担保形式：（a）债券和股票；（b）可靠的银行出具的保函；（c）位于希腊境内的不动产押款。债券、股票和不动产作为担保被接受时，它们的价值只能是各自的原来价值的四分之三。

南非：

在南非，只有在规定的时间内，有关诉讼的法律程序已经开始的条件下，法院才准予扣船。如果证明扣船是违法的，根据权力提出扣船要求的一方无需对被扣船船东造成的损害提供担保。但是，被扣船一方可对违法造成的损害提起诉讼。

以色列：

根据以色列普通民法程序，扣押财产需要提供担保。如果证明扣船是违法的，受到扣船行为侵害的被扣船船东有权向扣船方提起诉讼。

## 船舶碰撞案的船期损失

张永坚 侯志亭

众所周知，船舶碰撞是最常见的一种海损事故，其损失的金额往往很大。在有过失的碰撞中，过失方就应赔偿受害方因碰撞所遭受的损失。对于船舶碰撞的损害赔偿，应当包括船舶的损害，船上所载货物的损害和船上人员（包括船员、旅客等）的人身伤亡及其财产损失，以及船舶在因碰撞事故而无法营运期间所遭受的损失——即这里所要谈的船期损失。

一般说来，船舶和货物等财产损失所包括的项目和内容是比较清楚的，这通常可根据受害方出具的真实合理的各种发票和单据或其它的证明来确定其索赔的合理性及受偿范围；而关于人身伤亡的损害赔偿，则由于有关的国际公约和各国的立法对此均有相应的规定，所以其受偿范围也不难确定。但是，对于什么是“船期损失”及其受偿范围与计算方法，却存在着不同的认识：有人认为船期损失是指船舶在无法营运期间所发生和实际支付的各项成本、费用和开支的总和，即船舶的维持费用；也有人认为船期损失是指船舶的无法营运天与平时正常营运期间日均营运费用之积；还有人认为这项损失仅仅是指期得利益的损失，等等。正因为人们对此有着不同的见解，加上它不象财产损失的计算和人身伤亡的赔

偿那样有实际的单据或处理规定，所以在实际处理因过失所致的船舶碰撞事故而发生的索赔及理赔案子时，对于这项损失的划分及计算也就不尽一致，其各自的计算结果当然也就各不相同，有时甚至差别很大，而且往往会引起很大的争论。

那么究竟如何理解和计算船舶碰撞中的船期损失呢？

我们认为，这种所谓的船期损失实际上是指：船舶因碰撞事故而在当时被迫不能投入正常营运期间所遭受的全部可用金钱来计算的各项经济损失的总和。尽管它所包括的项目很多，但总的说来可简单地归结为二大类，即船舶不能投入营运期间的船舶维持费用的损失和机会成本的损失。

从法律角度讲，因过失所引起的船舶碰撞，以及因此而发生的损失的索赔，是一种属于因侵权行为致人损害所生之债。在这种法律关系中，过失方（即加害方）对于受害方负有赔偿的义务，而受害方则享有向加害方请求赔偿的权利。对于财产的损失，又分为积极损害和消极损害，前者是指对现有财产造成的数量上的减少和质量上的贬值，后者是指应当增加而没有增加的财产及收益，加害人不仅应对其所造成的积极损害负责，而且对他所造成的消极损害也必须负责。同时，损害赔偿是一种财产责任，责任范围的大小通常以财产损害的大小为依据，而对于受害人所造成的财产损失，加害人就应负全部赔偿的责任，损害责任的规定的根本目的一方面在于制裁违法行为，另一方面在于补偿受害方的财产损失，因此应当遵循全部赔偿的原则。对于船期损失来说，我们可以将其中的维持费用视为积极损害，而机会成本则属于消极损害。所以两者都应得到赔偿。索赔船期损失的真正目的是要索回机会成本，使消极损害得到实际的补偿。为此就

必须在索赔船期损失的时候，同时将维持费用和机会成本全部计算在内，丢掉其中的任何一项，都不能达到使损失得到完全赔偿的目的。

以上所述均是对船舶碰撞而言。对于间接碰撞和船舶与其它浮动或固定建筑物或装置、设备的碰撞所引起的索赔案的船期损失或装置、设备在无法使用期间的损失计算，也适用于以上的原则。

因碰撞所引起的船期损失金额的计算方法如下：

(1) 船期损失 = 维持费用 + 机会成本

式中的维持费用是指船舶在因碰撞而无法营运期间实际发生的各项费用（它与船舶的正常营运费用是有区别的），机会成本也就是我们通常所说的期得利益，这里是指船舶本来应该得到但由于碰撞事故使其无法营运从而不能得到的利润，即船舶在无法营运期间所丧失的期得利益。

(2) 维持费用 = 固定费用 + 变动费用

式中的固定费用包括船舶的折旧费，船员的工资、伙食费用，船舶保险费（包括船壳险保险费和PNI保险费，如果有的话），所提取的船舶定期修理费，船舶物料费，企业管理费分摊，共同费用分摊及其它固定费用等。固定费用根据实际情况每年可能都不尽一致，它是由财务部门（目前我中远是由计财处）在年初制定的，从事索赔的同志只要核查一下即可，而勿需每次都在事故后的索赔中逐笔计算。公式

(2) 中的变动费用通常是指船舶在因碰撞事故所致在无法营运期间实际发生的费用，一般包括船舶燃料费，淡水费，港口使费及其它变动费用等。

(3) 机会成本 = 日均期得利益额 × 船舶无法营运日数

式中的日均期待利益一般可按下列方法求得：

①事故发生前三至五个航次的各航次日均利润的加权平均，或

②事故前一至二个航次，事故发生航次及事故后一至二个航次的各航次日均利润的加权平均。而各航次的日均利润可按下式计算：

(4) 航次日均利润 =

$$\frac{\text{航次毛运费收入} - \text{佣金} - \text{税金} - \text{航次营运费用}}{\text{航次天数}}$$

上面的计算方法只是计算碰撞所致的船期损失的一般原则，但由于船舶碰撞所引起的债务及其关系方是相当复杂的，实际处理中要考虑的具体情况很多，所以在具体索赔时的索赔项目和费用有时往往是与此有出入的，所以顾及了各种因素后应对该原则进行通融和灵活的运用。但我们认为无论如何仍要以上述方法为原则。

顺便还应指出，对船舶碰撞中船期损失的索赔与租船合同中规定的超滞期费，在性质上是截然不同的，而且它们的计算基础也不一样。如前所述，索赔船期损失是受害方就其所遭受的损失向负有过失的加害方提出的赔偿要求，是一种侵权行为所生之债的法律关系，其受偿范围只能以实际遭受的损失为限。超滞期费及其计算方法，则是由当事双方事先协商一致并在契约中订明了的带有罚款性质的规定，其金额由双方约定，标准可高可低，伸缩性较大。



## 关于统一船舶碰撞的若干法律规定的国际公约

(1910年9月23日订于布鲁塞尔)

**第一条** 在海船之间或海船与内河船舶之间发生碰撞，使船舶或船上财物人身遭受损害所引起的赔偿，不论碰撞发生在任何水域，应按下列规定处理。

**第二条** 如果碰撞的发生是由于意外或不可抗力造成，或者碰撞的原因不明，损害应由遭受者自行承担。

本条规定亦适用于几艘船舶或其中之一在事故发生的时候处于抛锚（或以其他方法系泊）的状态。

**第三条** 如果碰撞是由于一艘船舶的过失所引起的，损害赔偿的责任应由这艘有过失的船舶承担。

**第四条** 如果两艘或两艘以上的船舶犯有过失，每一艘船舶应按照各自的过失程度比例分担责任。但是，如果按照情况不可能确定各船所犯过失的程度，或者看来过失程度相等，其应负的责任应平均负担。

船舶或者船上的货物或者船员、旅客和其他船上人员的财物所遭受的损害，均由犯有过失船舶按上述比例负担。即使对于第三者的损害，一艘船舶也不负较此种损害的此种比例为多的责任。

关于人身伤亡的损害，有过失的船舶对第三者的责任是

连带的，但是，如果一船所付出的超过了根据本条第一款规定应当负担的部分，并不影响该船向其他有过失的船舶要求分担偿还的权利。

关于取得分担金额的权利，各国法律可自行决定有关限制船主对船上人员责任的契约或法律规定所应有的意义和效力。

**第五条** 由于引水员的过失所发生的碰撞，适用以上各条的规定，即使是依法强制引水亦然。

**第六条** 因碰撞所引起的损害赔偿请求权，不以递送海事声明书或履行其他特殊手续为先决条件。

关于碰撞责任所有法律上推定的过失，一律废除。

**第七条** 损害赔偿的请求权时效两年由事故发生之日起算。

为行使第四条第三款所准许的分担偿还请求权的诉讼，必须自给付之日起一年内提出。

上述时效期间可能中止或中断的事由，由审理该案件的法庭的法律决定。

各缔约国保留权利，在本国法律中规定，如果在上述时效期间内不可能在原告的住所或主要营业地所在国家的领水内扣留被告船舶，应该延长时效期间。

**第八条** 碰撞以后，各船船长在不致对该船舶及其船员和旅客造成严重危险的情况下，必须救助其他船舶及其船员和旅客。船长还必须尽可能把他的船名、船籍港、出发港和目的港通知他船。违反前两款的规定，并不当然地把责任加给船主。

**第九条** 各缔约国如果没有禁止违反前条规定的法律，

应当采取或建议本国有关立法机关采取必要的措施，以便防止违反上述规定的行为。

各缔约国为了履行前款的规定而在国内已经颁布或将来颁布的法律或规章，应尽速相互通知。

**第十条** 在不妨碍将来缔结的任何公约的情况下，本公约的规定对于各国有关限制船主责任的现行法律，以及对于因运输契约或任何其他契约而产生的法律义务，并不发生任何影响。

**第十一条** 本公约不适用于军事舰艇或专门用于公务的政府船舶。

**第十二条** 如果在某一案件中，有关的船舶都属于缔约国，或者在本国法律所规定的任何其他情况下，本公约的规定适用于全体利害关系人。但是：

1. 对于属于非缔约国的利害关系人，每一个缔约国可以在互惠的条件下适用本公约的规定。

2. 如果全体利害关系人和受理案件的法院属于同一个国家，应该适用国内法，而不适用本公约。

**第十三条** 如果由于一船操纵的所为或不为，或由于不遵守航行规章，而使另一船或任何一方船上的货物、人身遭受损害时，虽然实际上没有碰撞，也适用本公约的赔偿规定。

**第十四条** 各缔约国有权在本公约生效之日起三年以后召开新的会议，以便对本公约进行可能的修整，特别是尽可能扩大它的适用范围。行使上述权利的国家，应当通过比利时政府把它的意图通知其他各国，比利时政府当进行安排，在六个月以内召开此项会议。

**第十五条** 没有签署本公约的国家可以请求参加本公

约。参加本公约应通过外交途径通知比利时政府，并由比利时政府通知其他缔约国政府。这种参加，从比利时政府发出通知后一个月起生效。

**第十六条** 本公约须经批准。

从本公约签字之日起不超过一年以后，比利时政府应当同已经声明准备批准本公约的其他缔约国政府进行联系，以便决定应否使本公约生效。如果决定使本公约生效，批准书应立即在布鲁塞尔交存。本公约在交存批准书后一个月起生效。交存记录对于参加布鲁塞尔会议的各国开放一年，在这个期限以后，它们只能依照第十五条的规定参加本公约。

**第十七条** 如果缔约国中的一国退出本公约，应当从它通知比利时政府之日起一年后始生效力，而在其他缔约国之间，本公约仍旧有效。

**附 加 条 款：**

虽然第十六条已有规定，兹经同意各缔约国在就限制船东责任问题尚未达成协议以前，并无义务实施第五条关于因强制引水员的过错而造成碰撞的责任规定。

**签 字 国**

## 良好天气情况下的碰撞事故

1965年6月8日清晨，总吨为5,503吨的葡萄牙籍柴油轮机船ANDULO轮（简称A轮）与一艘总吨为22,610吨的蒸汽机油轮STATUE OF LIBERTY轮（简称SL轮）在葡萄牙西南部向大西洋突出的ST. VINCENT海角附近发生碰撞。当时A轮正从里斯本驶向卡萨布兰卡，船上各装有雷达，无货物；SL轮正从伊朗的BANDAR MAHSHAHR港驶向鹿特丹港，船上装备有两台雷达，装载原油36,714吨。

碰撞地点当时的自然条件，从航海角度上看，是十分理想的：天气晴朗、日光明亮、视线极为良好。经过海事法庭的审讯，找出了事故的起因。

在碰撞前约12分钟，SL轮驾驶台除二付一人值班外，别无他人。原有的一个舵工被派去叫当班的人，舵工离驾驶台时，A轮与SL轮相距还有约512海里。据此情况，初级海事法庭认为，SL轮当时实际上已处于失控状态，因为二付不得不一人操舵；而他身前的磁罗经高度与眼齐，妨碍了他的视线；他距离驾驶台前窗口多达6英尺，使他不能很好地观看船外情况；船上二部雷达也没有启用；车钟离他甚远，无法触及使用；离他最近的回声按钮，装在窗前舱壁上，距他也有6英尺；自动舵也未启用。

法庭发现，在碰撞前两船实际处于交叉航线上已有相当长一段时间。当时A轮在SL轮的右前方，所以SL轮应是让

路船，A轮应是直航船。但是两船最后仍发生碰撞，SL轮船首撞击A轮驾驶台前右舷，切入A轮船体深达其船宽的三分之二，造成A轮当日沉没。

对于碰撞责任，A轮认为SL轮要对碰撞事故负全部责任，因为它没有及早地和大角度地转向，以便从A轮的船尾通过，或没有保持直航，从A轮的船首前方通过。但事实上SL轮的确向右转了向。

SL轮认为A轮没有按照避碰规则的要求那样保速保向。而事实上A轮也确实向左转了向。

按照避碰规则，SL轮应避让A轮，向右避让从A轮船尾通过，或减速让A轮从其船首前方通过。但不论怎样避让，均应及早采取避让动作，其动作应明显易为对方察觉。另一方面，按避碰规则A轮则应保速保向。

此案最初由英国初级海事法庭处理，后来又提交中级海事法庭处理，最后又上诉至最高海事法庭。

A轮船东在法庭上认为：SL轮了望不善，向右避让不及时，不明显，向右转向的时间不当，向右转向时没有拉一短声，抢A轮船首也是错误的。对此，法庭认为A轮船东的看法得到事实的充份支持。

SL轮船东在法庭上认为：A轮了望不善，本应保向却转了向，而且做了几次小角度转向。对此，法庭进行调查发现，A轮驾驶员碰前没有观察SL轮的方位，了望虽总的说无多大问题，但在某些方面也有缺点。法庭同意SL轮的看法，认为A轮确实未保速保向。

结果初级海事法庭判决：SL轮承担70%碰撞责任，A轮承担30%的责任。

对此判决双方船东均不服，后提交中级海事法庭审理。该法庭认为，A轮没有用罗经观测SL轮的方位，并不是发生这次碰撞的原因，也不是驾驶上的过失。但是A轮没有保速保向的确是个错误。于是对责任的划分改判为：SL轮负85%责任；A轮负15%责任。

以后A轮船东又将此案上诉至最高海事法庭。SL轮船东也提出反诉。最后最高法庭将两个船东的上诉全予驳回，维持了中级海事法庭的判决。（史贤译）

## 双方都有同样过失

由于碰撞，其中一船连船带货全部沉没，另一艘也遭受严重损伤。双方的过失表现在：都未按避碰规则的要求进行驾驶；在雾中航行航速都太快；双方都没有正确使用雷达；在眼睛看清对方船前，双方都转了向。所以法庭判决，双方船各负一半碰撞责任。

碰撞的一方为ARISTSO轮（简称A轮），单车叶蒸汽机船，5,198总吨，从安特卫普开出，驶向希腊的SALONKA和PIRAEUS港。船上载有钢材和什货。另一方为LINCE轮（简称L轮），单车叶柴油机船，13,883总吨，从美国东海岸费吉尼亚州的诺福克港开出，船上满载煤炭。双方船都装有雷达。在碰撞时，双方船正在雾中驶过英吉利海峡。L轮的船首撞及A轮的右舷。由于冲力过猛，L轮船首几乎插至A轮的中心线，几小时后A轮连船带货沉入海底。

A轮碰前已通知主机备车，半速前进，并施放雾号。据A轮称：雷达距4海里时，已见到L轮，其方位在本船船首右舷10度。当时认为为二船为平行相遇，二船将以四分之三海里的距离，各以右舷通过。后来L轮的回波从雷达萤光屏上消失，只见一片干扰波，延伸范围约达四分之三海里。接着A轮就听到L轮发出的长声，声音就在A轮右舷正横不远处，A轮马上停车，拉二长声，接着就看到L轮的桅灯和绿灯从雾中出现，此时L轮直冲而来，结果其船首以直角撞到



A轮的右舷。

L轮碰前正全速前进，边航行边放雾号，在雷达距离约12海里处已见到A轮的回波，其方位在本船首左舷6度。当时L轮认为二船为平行相遇。以后发现A轮回波的方位角加大，当A轮的回波在雷达距离4海里，其方位在L轮船首左舷15—20度时，L轮见A轮正向左转向。L轮立即停车。当时未听到A轮发出过任何声号。接着看到A轮的桅灯和绿灯，相距约四分之三海里，在船首左舷约30度。显然A轮确已向左转向。L轮立即全速倒车，右满舵。可是A轮继续向左甩去，结果其右舷以70度交角与L轮船首相撞。

事故发生后，双方互相指责对方船航行上疏忽，没有仔细观看雷达、在雾中航速太快、转的时间不当。但由于对碰撞责任的划分无法谈定，结果双方诉请海事法庭解决。法庭在调查双方船当事驾驶人员及有关人员后，认为双方在下述三个方面都有过失：（1）雷达观测不仔细，判断也有错。（2）航速太快。（3）转向时间不当。

关于雷达观测不仔细，判断有错及转向时间不当问题，法庭认为，在这几个问题上双方船的过失没有多大差别。如果双方船对雷达都进行了仔细的观察，双方船都会看出，对方船与本船不是平行相遇，而是交叉相遇，会有碰撞危险。关于转向问题，法庭认为，双方船在大约同一时间转的向，而转的角度也差不多大。关于航速太高的问题，法庭发现，L轮碰前的两船接近航速为 $8\frac{1}{2}$ 海里，碰前的最后航速为7海里。法庭认为，L轮的过失是非常严重的，因其航速一直保持在13海里，直到碰前大约2分钟才降速。而这个错误同它的

观测雷达不仔细，判断有错误也是有关系的。A轮的过失同样也很严重，在碰前不久一直保持航速在 $8-8\frac{1}{2}$ 海里，与L轮同样，这个错误与它的观测雷达不仔细及判断错误也是联系在一起的，

有人争辩说，L轮在航速方面的过失比A轮更大，所以它更应受到谴责。因为（1）它的航速太高使得用来对情况进行判断的避让的时间变少。（2）因为它的航速太快，造成A轮严重损伤，结果使A轮全损。

可是法庭认为L轮的过失并不大于A轮，所以最后判定二船各负50%的碰撞责任。 (史贤训译)

## 两艘杂货船在多佛尔海峡碰撞

此碰撞案发生在1969年11月10日清晨，在多佛尔海峡距DYCK灯塔约 $5\frac{1}{4}$ 海里处，其中一艘为波兰籍ZIEMIA SZCZECINSK A轮（简称ZS轮）另一艘为摩洛哥籍DJER ADA轮（简称D轮）。碰撞当时天气晴朗，视线良好，风力8级。

在碰撞前三刻钟，ZS轮以大约15海里的航速沿着靠法国海岸的一边以041度航向进入多佛尔海峡，二付当班，航行灯按避碰规则显示。碰前25分钟，ZS轮二付看见船头左前方有一盏白灯，这就是D轮的灯。雷达测定D轮当时在ZS轮左前方 $2\frac{1}{2}$ 罗经点方向，相距约5海里。在看见此白灯后不一会儿，ZS轮二付看见对方白灯下还有红灯，当时认为是一艘小船的单桅灯和红舷灯，两船可互以左舷安全通过。在碰撞前，他曾向右转向10度。不一会儿，他又见到原先的红灯下又出现一红灯，接着又出现一盏绿灯。二付当时以为这二盏红灯是失控船的号灯，那盏绿灯是其舷灯，于是立即下令右满舵，并以信号灯发出“U”字灯号（意：你轮正进入危险境况）。紧接着D轮的船首撞击ZS轮的左舷。

D轮在碰前三刻钟先以 $6\frac{1}{2}$ 海里航速088度航向航行。在碰前约15分钟改按105度航向航行。对该轮二付在碰前是

向右转向或是向左转向，说法不一。但在法庭上经过审讯，发现该轮航向并无明显转变，并查明，该船在操纵上曾遇到过困难，结果从11月9日晨开始，日夜展出失控信号。所以在11月10日清晨碰撞前，该轮正显示两盏红灯，一上一下，和一盏白桅灯，还有正常情况下的两盏舷灯。在法庭听审过程中，对于该轮的状况展示二盏红灯是否正当的问题也有不同的看法；对展示两盏红灯及一盏白桅灯，对ZS轮和对D轮本身的义务起什么影响的问题也有争论。

避碰规则（1960年）第四条规定，失去控制的船舶，应当在最容易被见到的地方，垂直设置红灯两盏，间距不少于6英尺，它们的性能要能见于水平四周至少2海里的距离；如果是机动船，就用这两盏红灯代替第二条第（一）和（二）款所规定的号灯。在日间，还应悬挂所规定的号型。如失控船不对水移动时，不应当显示舷灯和尾灯，但在对水移动时，应当显示它们。

此案最初在伦敦初级海事法庭审理。对D轮，法庭认为：（1）在碰撞前全部45分钟内了望极差。（2）显示两盏红灯违反了避碰规则第一条第（二）款的规定。（3）除显示两盏红灯外，还显示一盏白桅灯，违反了避碰规则第一条第（二）款的规定。（4）作为让路船而没有及时采取行动为他船让路，违反了避碰规则第十九条的规定。（5）在紧迫局面前没有按良好船艺所要求的那样全速倒车。

对ZS轮，法庭认为有两点过失：（1）了望极差，因为虽然D轮的白桅灯使人误解，但是ZS轮早应看出D轮并不是对遇船，如二付用望远镜进行了了望，当D轮在2海里之内时，本应看出对方船显示了什么号灯。（2）在一旦看清了

和搞清楚D轮的号灯后，二付本应采取行动避让，但是他没有避让。

所以法庭认为：双方船的过失造成了这次碰撞事故。但法庭也认为，D轮显示了失控的号灯，并不是造成这次碰撞的原因之一，虽然这种号灯是不对的。法庭还认为，一艘在交叉相遇情况下本应让路的船，如果它不应该显示失控的号灯，而显示了这种号灯，也不能免除它应该让路的义务。法庭认为，D轮显示失控号灯是不对的，在任何情况下，它不应显示一盏白桅灯和两盏红灯。

此案后来上诉到中级海事法庭。中级法庭认为，根据法庭调查的情况，说D轮不是失控船是不对的。还认为，D轮即使显示两盏红灯，而不显示一盏白桅灯和两盏红灯，它也没有理由不遵照避碰规则第十九条（交叉相遇船）的规定行事，除非D轮不是真的失控。所以中级法庭对初级法庭所判定的碰撞责任的划分拒绝重新考虑，而维持原判。（史贤训译）

## ZAGLEBIE DABRUWSKIE轮与 GARDEN CITY轮碰撞案

此案牵涉到两个问题，一个是碰撞责任的划分问题，另一个是碰撞后，其中一船沉没，此船沉没是因其船长的过失所引起的呢？或是由于碰撞造成的后果。

碰撞事故发生在1969年3月19日中午前不久，在北海有分隔航道的海域。当时海面有雾，碰船一方为波兰籍 ZAGLEBIE DABRUWSKIE 轮（简称ZD轮），另一方为利比里亚籍 GARDEN CITY 轮（简称GC轮）。ZD轮船头以大角度撞到GC轮右舷驾驶台前二、三舱，切入甚深，造成二、三舱水线部位破洞，两舱进水，大约在碰撞后三个小时GC沉没。

此案在伦敦初级海事法庭审理。原告为GC轮船东，被告为ZD轮船东。法庭听审后认为，两船在航行上均有严重过失。表现在：雷达观测都不细心；在雾中航速均太快，而ZD轮航速更快，在紧迫局面形成前都没有将船停下来。在GC轮方面，航向定错；ZD轮见到GC轮时向右转，更是错上加错。法庭判定ZD轮负60%碰撞责任；GC轮负40%责任。

发生碰撞后，GC轮船长和大付都得出结论认为二、三舱都已进水，海水还会通过开式甲板很快进入第一舱，船会在短时间内下沉。他们还问过轮机长是否可能堵漏和抢救，

轮机长答称，他无能为力。所以碰撞后约20分钟，船长就下达了弃船的命令，放下了所有救生艇，将船员运往 ZD 轮。后来其中一艘救生艇又送几个志愿回去看船的船员（其中包括船长和大付）回到GC轮，这时GC轮右舷主甲板已倾斜入水，返回的船员在船上逗留10分钟后撤离该船。再约2个小时，也就是碰撞后约3个小时，GC 轮沉没。

对于GC轮沉没的问题，ZD轮船东认为，GC 轮船长的疏忽和过失是造成此船沉没的原因。因为（1）该船被碰后三个小时才沉没，如果碰后GC轮船长对第一舱进行过测量，他就会发现该舱并没有进水，即使进了水，在第二、三舱均已进水，第一舱又无法排水的情况下，船仍有一定浮力，足可把船在二小时内驶上浅滩，但是 GC 轮船长没有测量第一舱。

（2）GC 轮船长没有利用船上的泵浦排除第一舱的进水使船保持浮力，否则本可使船飘浮达9个小时。（3）GC 轮船长没有将船在 FAIRY 浅滩处搁浅或把船驶到附近合适的地点，由专业救助公司前来救助。（4）GC 轮船长没有申请拖轮前来救助。

初级海事法庭认为：GC 轮船长是否有疏忽和过失，主要要看碰撞后当时具体情况和面临的困难情况来评定。法庭认为，GC轮船长所做出的不去抢滩的决定是无可非议的。因为

（1）考虑到船的严重破损及进水情况，当时怎样想办法使船能浮着，以便有时间让救助人员前来救助，远比冒一定风险去抢滩更为重要；况且抢滩的风险有多大还无法肯定。

（2）如果去抢滩，在航行上也有许多困难，如起航点的精确船位不明、操纵上有困难、流压差的估算和船速的估计都有困难，也无法操纵主机，因为机舱里已无法让轮机员久

留，以便在可能的情况下，使船方有机会向救助船求救。

法庭最后认为，GC 轮船长在商船问题上无过失，沉船完全是由于碰撞所造成的。

有人曾认为，如果 GC 轮飘浮的时间更长些，是可以得到救助拖船的救援的，但船方没有设法让它多浮一些时间。这种看法后来没有在法庭上正式提出。但是不论是事实或专家的看法都没有得到充分的证据的支持，所以法庭对此未做结论。（史贤训译）

在碰撞中，商船船长和商船船员是否负有责任，要看他们是否

尽了应尽的注意义务。如果未尽到应尽的注意义务，则应负

过失责任。如果商船船长和船员在碰撞中，没有采取合理的

措施，以致造成碰撞，则应负过失责任。如果商船船长和

船员在碰撞中，采取了合理的措施，则不应负过失责任。

在碰撞中，商船船长和船员是否尽了应尽的注意义务，要看

他们在碰撞前是否采取了合理的措施。如果他们在碰撞前

没有采取合理的措施，则应负过失责任。如果他们在碰撞

前采取了合理的措施，则不应负过失责任。

在碰撞中，商船船长和船员是否采取了合理的措施，要看

他们在碰撞前是否采取了合理的措施。如果他们在碰撞前

没有采取合理的措施，则应负过失责任。如果他们在碰撞

前采取了合理的措施，则不应负过失责任。

在碰撞中，商船船长和船员是否采取了合理的措施，要看

他们在碰撞前是否采取了合理的措施。如果他们在碰撞前

没有采取合理的措施，则应负过失责任。如果他们在碰撞



## 两艘油轮之间的碰撞

碰撞地点在波斯湾的阿曼国海面。一方为 JOHN C. PA-PPAS 轮（简称 JCP 轮），蒸汽机船，40,043 总吨，船上载运约 60,000 吨原油从波斯湾开往汉堡，碰撞时航速 17 海里。另一方为 ALMIZAR 轮（简称 A 轮），系蒸汽机船，30,599 总吨，船上无货油，正从欧洲驶来波斯湾，航速约  $16\frac{1}{2}$  海里。

碰撞前天气晴朗，视线良好。两船航向正好相对。碰撞前 JCP 轮进入一雾区，雾甚浓，甚至在驾驶台上也看不见其船首。船上雷达及航线自动记录仪均已损坏。

碰后 JCP 轮声称：它在碰前已进入雾区一段时间了，并一直按照避碰规则发出雾号。还设有专人了望。在碰前曾听到来自船首右前方一长声。一听到此长声后就立即停车，并拉一长长声，又立即紧急全速倒车，再拉三短声。以后未听到对方船有什么声音。当时船已停住。主机已停止转动。接着又发出二长声。此时听到对方船一长声，以后 JCP 轮又发出二长声。接着就看见 A 轮的一白桅灯从雾中出现，其方位约在本船首右前方二个罗经点。接着 JCP 轮发出连续短促的回声以示警告，可是仍发生了碰撞。A 轮船首撞及 JCP 轮的右舷。

JCP 轮认为，A 轮了望不善，没有正确地使用雷达或没

有按照船艺的要求使用雷达，或没有及时使用雷达，在雾中航速太快；听到 JCP 轮的 回声在其正横前时，没有 停止 主机，然后谨慎驾驶；没有及时减速、停止主机或倒车；并在不安全和不适当的时候向右转向。

而A轮对JCP轮的意见与上述看法正好一样。JCP 轮在雾中航速太快；没有及时停车以便倒车；在听到另一艘船的声音后，没有停车并谨慎驾驶；没有很好了望，并向左转向。A轮认为，碰撞是JCP轮的疏忽所造成的，碰撞的过失应全部由JCP轮的驾驶员负责。

此案后交给英国初级海事法庭处理。法官认为，双方船对对方船的抱怨是一种比较典型的说法。一般在雾中发生碰撞时，都会听到双方船这种类似的抱怨。

经过初级海事法庭的调查，法庭发现双方船在碰撞前，在驾驶上都有过失；双方船航速太快；了望都很差；双方船都转错了方向。但法庭认为，A轮向右转向犯了比JCP轮更大的错误，由于这一转向，结果使碰撞无法避免。

法官发现：在碰撞时，A轮的航速12海里，JCP轮差一点航速达7海里。法庭认为，JCP轮在遇到雾时仍保持原航速，而它本应及早降低航速；它没有采取特别的预防措施增派一名了望人员；向左转了向；在拉二长声时，没有将船停住；错误地认为自己船会很快地驶出雾区。

对于A轮的过失，法庭发现，A轮航速太高，而它本采也应及早地降低航速；雷达观测不善，而它本应发现对方船的回波是一艘大船的回波；应看出对方船的航向不变；它本应停止主机；不应向右转向。

所以两艘船都有过失。法庭判决：A轮应负60%的碰撞

责任；JCP轮负40%碰撞责任。但是A轮船东不服此判决，上诉到英国中级海事法庭。中级法庭发现JCP轮在雾中没有用中速行驶，没有听到正横前方的声号；如果已听到，则没有采取正确的行动。而违反避碰规则。中级法庭认为，A轮向右转向没有错；JCP轮进入雾区时没有大幅度降低航速，它所犯的错误比A轮更大，并且没有停车。所以中级海事法庭纠正初级法庭对责任划分的判决，改为：A轮负10%碰撞责任，JCP轮负60%责任。

而JCP轮船东对此改判不服，上诉至最高海事法庭。最高海事法庭认为，专家们提供的证据明显显示A轮向右转向在航海上并无过失。所以对初级法庭的判决予以复审，最后判决：JCP轮驾驶上的过失远为严重，与A轮的过失相比，JCP轮的过失更是造成碰撞的原因。认为中级海事法庭的判决未能充分反映这种差别，最后改判A轮负30%碰撞责任，JCP轮负70%责任。（史贤训译）

## 一方负全部责任的碰撞

杂货船VERDI轮（简称V轮）与油轮PENTELIKON轮（简称P轮）在直布罗陀海峡，靠近TARIFA港外发生碰撞。事故发生后双方船舶都指责对方应对碰撞事故负全部责任。但经过海事法庭调查，V轮最后承认了自己的过失。可是，对P轮的过失，初级海事法庭与中级海事法庭的看法却不一致。

碰船前P轮正从大西洋开来，准备经过直布罗陀海峡进入地中海。其对地航速约13海里。V轮碰前正向西南方向朝大西洋行驶；对水航速约17海里。当时天气晴朗，视线良好。

P轮最初看到V轮时是在0135时。初级海事法庭初审时，发现这两艘船的航向是交叉的。P轮为权利船。还发现，P轮发现V轮后，继续保持航向——90度。直至最后的极限才采取避让措施转向避让V轮。避碰规则规定，当保持航向和航速的船舶一经发觉规定的让路显然没有遵照本规则各条采取适当行动时，该船即可独自采取操纵行动，以避免碰撞。

V轮当时为让路船，它本应及早采取行动避让P轮，减低航速，停车，或倒车，或采取其他措施避免发生碰撞和穿越P轮的船首。但是它未采取任何行动。在二船越驶越近时，P轮向V轮发出了“U”字灯号，告诉对方船它已进入危险处境。但是V轮仍毫无反应。P轮又发了一次“U”字灯号，并拉了警告的回声。此时两船已形成紧迫局面，P轮还采取避让行动向右转向，并全速倒车。按海事法庭的意见，这一行动本可避免

这次碰撞事故，可是V轮并没有按避碰规则要求它的那样动作，反而向左避让，而不是向右避让，结果抢越了P轮的船首，而发生碰撞。如果V轮向右避让，是可以从P轮船尾通过的。

此案值得特别注意的是法庭关于使用雷达的看法。初级法庭认为，P轮碰前没有使用雷达是有过失的，而审慎和良好的船艺则要求使用雷达。对于雷达在避碰中的作用是不容怀疑的。我们不仅可以用雷达来观察是否有他船存在，还可以用它来确定其他船的航向、航速、距离。在直布罗陀这样一个交通频繁的海域，船上有雷达而不使用，是造成这起碰撞事故的原因之一。

而中级海事法庭对雷达的问题却着眼于碰撞当时的具体环境。当晚天气晴朗，视线极为良好。中级法庭认为：的确，雷达是一种很有用的电子仪器，可用它来侦察其他船舶的存在，标绘出其他船舶的航向。特别是在雾中，或某种天气使视线不佳时，特别有用。但是在天气良好的夜里，视线又非常好，雷达就不一定比人的眼睛更优越，甚至更有效。

碰前P轮船长已注意并目视V轮一段时间了。中级法庭认为雷达所提供的V轮动向，不见得比P轮船长在驾驶台上所能看到的更为准确。如果P轮船长离开驾驶台却通过雷达去观察在碰撞前最后一段时间已看到的对方船动向，应该毫不迟疑地说他犯有疏忽之责。中级法庭认为：在没有使用雷达观测对方船和这次碰船之间没有什么偶然性的联系。

对此案初级海事法庭判决双方船各负50%碰撞责任。而中级法庭纠正了初级法庭的判决，认为P轮当时已倒车并向右避让，而V轮却出乎意料之外向左让，所以V轮应负全部碰撞责任。（史贤训 译）

## 美国改变船舶互有过失 碰撞责任的赔偿原则

以前，在美国审理船舶互有过失碰撞责任案的时候，最早是根据1854年英国的判例，不问双方过失大小，均按各半分担的原则。后来英国改变了这个作法，对双方互有过失的碰撞事故，按各方的过失大小比例承担损害赔偿。1910年9月23日在布鲁塞尔第三次海洋法外交会议上签订的《关于统一船舶碰撞的若干法律规定的国际公约》，对船舶碰撞损害的赔偿原则是按双方的过失大小比例负责。自从该公约签订后，绝大多数国家都相继批准、加入该公约。唯独美国一直没有批准。对于双方互有过失的船舶碰撞事故在美国法院审理时，仍然采用过去的做法，不问过失大小，由双方各半分担，并且沿用了一百多年，直到1968年才开始改变过去的做法。

美国改变对船舶互有过失碰撞责任赔偿做法的第一个案例是1968年12月23日夜“A”轮在沿哈德逊河下行时发生的碰撞事故。该轮是在新泽西州昆士坦堡·费克装油完毕，向纽约州爱依兰·哈克开航，沿哈德逊河而下通纽约湾，到达罗加威·因莱特时发生碰撞的。当时船长发现前方有拖带中的船舶，为了躲避拖船，提防接近防波堤和为了避免碰撞防波堤采取了“U”字形转弯并用了左舵。可是“A”船搁上了

沙州。在防波堤上是设有灯标的。但在发生事故的当时，灯标发生了故障。船东以管理灯标的美国为对方请求损害赔偿。该案在美国地方法院审理时，虽然法院认定“A”船负有25%，美国负有75%的过失责任。但由于在美国对双方互有过失的碰撞是不论过失大小，其损害均各半负担的。根据这个原则，地方法院判决美国对“A”船损害的一半负责赔偿。

但是，该案在最高法院审理时，法官否定了地方法院的判决。从而第一次改变了美国120年来对双方互有过失碰撞赔偿责任的做法。

## 高频电话起的碰撞案

目前，我国的许多沿海船舶都装有高频电话。高频电话普遍地被理解为通讯工具，其实，高频电话不同于无线电台，它不仅是个通讯工具，而且，和雷达一样，还是个助航仪器。在船舶密集的地区和狭窄航道中航行、进出港口时，高频电话都是个很好的助航仪器。

凡事都有利和弊两个方面。自从船舶装备雷达后，大大地改善了船舶的航行条件，但是因为使用雷达而产生的海难事故却不胜枚举。同样，高频电话也改进了船舶的航行能力，但如今世界各地都发现因为使用高频电话而引起船舶碰撞的事故也不少。

因为使用高频电话而引起船舶碰撞的原因有几个方面：由于高频电话的性能不一，加上各种自然和人为的干扰，高频电话中的通话往往不清楚。有些地方对高频电话的使用缺乏严格的管理，以至往往很多台同时在同一频道交谈，彼此互相干扰，很容易造成误解。语言上的障碍，如不熟悉某种方言或外语，或不能正确地理解某种语言或用某种语言表达某种意图，也是造成事故的原因。

以下是因为使用高频电话而引起的碰撞案例：

1. 事故发生在西欧某油港的锚地，当时为夜间，天气晴朗，视线良好，A、B两轮皆为20,000吨的油轮。碰撞前的情况是：A轮起锚后向偏北方向行驶，正在穿过锚地，准备驶向



外海。B轮已离开码头向偏东方向行驶，正在穿过锚地，寻找合适的抛锚位置。A轮缓速前进，在碰撞前十一分钟，在左舷发现B轮横越。A轮即用高频电话呼叫B轮，B轮随即回答。

A轮在法庭上的供词说，A轮驾驶员在高频电话中告诉B轮，A轮当时的航向 $350^{\circ}$ ，驶往公海，要加快速度，以半速前进。

但是B轮的供词说，A轮只是告诉B轮它的航向为 $307^{\circ}$ 而已（按这个航向是不会发生碰撞的）。

在碰撞前两船还进行了另外两次通话，双方对通话内容说法出入很大。双方都用英语交谈，A轮是荷兰船员，B轮是希腊船员。

在双方的第一次通话后，A轮改为半速前进。碰撞时A轮的速度为8节。B轮来自A轮之左舷，理应让路才对。但B轮最初估计可以很安全地从A轮船头越过，但是因为A轮加快了速度，B轮就采取了停车和全速后退。碰撞时B轮速度为2节。

海事法庭认为：A轮应保持航向和航速不变。A轮无法证明是在B轮已知A轮要加速后才加速的，因为A轮是立足于两轮已达成一致，即B轮已同意A轮加速的假设而行驶的，所以A轮必须证明双方的确已经达成一致，还必须证明B轮理解A轮的意图并同意A轮加速。A轮在海事法庭上无法证实双方曾达成上述的一致。

海事法庭认为，在划分双方责任时，必须适当地考虑A轮船长的错误。因为A轮是依赖于这样的假设——即B轮知道并且同意A轮加速以半速前进——而行驶的。法庭认

为，假如此案中不存在高频电话的对话，双方应各负50%的碰撞责任。

法庭判决，A轮负60%的碰撞责任，B轮负40%的碰撞责任。

2. 这是发生在瑞典领海的一个案例：A轮为20,000吨，有引水员在船上；B轮为5,000吨，没有引水员。当时的情况是：A轮和B轮在各自的航道上行驶，A轮驶向西北方向，B轮在A轮的右舷方面行驶。两轮在两条航道交叉处相撞。A、B两轮各自所在的航道都比较狭窄，周围岛屿四布。由于陆地和岛屿隔阻在两条航道之间，能见度很有限。碰撞前4—5分钟，两轮才彼此可见，相距0.6海里。两轮各自和碰撞地点的距离也是0.6海里。由于当时视野朦胧，所以两轮的速度可以说都比较快。当A轮引水员发现B轮后，就用高频电话和B轮船长通话。

根据A轮之供词，通话内容大致如下：

A轮：如果你看见我船，就慢慢开吧，因为我轮无法停下来。

B轮：我已看见你船，欢迎你。

但根据B轮的供词，双方谈话内容如下：

A轮：你们要仔细瞭望，我们过来了。

B轮：好，我们已见你船，一切正常。

A轮来自B轮的左舷，根据国际避碰章程，理应让路。但是A轮坚持说双方在高频电话上已达成一致，同意让A轮先通过。但B轮认为双方的通话并未达成协议，而只是A轮的警告而已。

海事法庭认为：不管产生怎样的误解，也不可能把上述

双方通话理解为双方已达成一致。必须注意到，忽视国际避碰章程第十四条，就很可能导致碰撞事故的发生，造成生命财产的巨大损失。在这种情况下，如果某轮要求不使用避碰章程而要求对方让路，他就必须首先确定对方是否已经同意让他优先通过。在这方面的疏忽是决定碰撞责任划分的重要考虑因素。用上述的观点来考虑此案，法庭认为，无论在任何情况下，A轮都不能以上述通话为根据，认为B轮已和A轮达成一致，同意让A轮优先通过。

此案的划分为50\50。为什么B轮要负这么高的责任呢？因为法庭认为B轮当时的航速太高。

海事法庭的结论说：两轮相遇时，双方达成的协议必须十分清楚。尤其在双方的协议是违背国际避碰章程的情况下，首先必须确保双方都彼此了解对方的意图，并且同意彼此所采取的措施，然后才能采取行动。在本案中A轮所说的“（你船）慢慢开吧，因为我轮无法停下来，”就是含义不明确，而结果造成整个高频电话中的对话不明确，最后导致了碰撞事故。

（吴飞一）

## 从化轮碰“CHEUNG CHAU”轮 船长不报公司案

1981年7月20日约0740时,从化轮在苏丹港靠泊过程中,碰伤香港船CHEUNG CHAU轮,使该轮左舷舷梯吊架,舷梯附近舷墙及吸烟室外扶手栏杆损坏,甲板还凹一块(80CM×10CM)。事故发生后从化轮船长已在对方船长的事故报告上签认,但是以后即未用电报,也无书面报告公司。直到该船船东1982年1月初来函我司要我司赔偿损失时,公司才知道此事,经电报查询从化轮,确认有此事,但原船长早已公休。我们认为原船长出事不报是错误的。希望各船今后勿再发生此种事。(注:这种事故是保险事故)

## 转发天远“金平”轮与意大利挖泥 船碰撞案海事诉讼情况介绍

各轮：

这里我们全文转载中国人民保险公司驻伦敦联络处1983年4月25日印发的第一期“保险业务专题介绍”，介绍天远公司“金平”轮与意大利挖泥船MARIA LUSIA轮1976年12月8日在苏伊士湾发生的碰撞案在伦敦英国高等法院海事法庭审判的情况。此案以我“金平”轮获全胜结案，人民日报也曾报道过此消息。

这份材料很有参考学习价值，希望我各轮驾驶员认真阅读，从中吸取有益的经验。在发生海事时，认真做好原始文件的记录工作，增加对诉讼案处理情况的知识，为普遍提高我远洋船员应付和处理碰撞海事的能力和知识而共同努力。

广州远洋运输公司航运处  
一九八三年五月二十九日

## 英国海事法庭审判“金平”轮 碰撞案浅谈

中国人民保险公司驻伦敦联络处

一九八三年四月二十五日

中国人民保险公司天津分公司承保的天津远洋运输公司的“金平”轮，一九七六年十二月八日在苏伊士湾东航道西侧被巴拿马籍（意大利船东）的挖泥船“玛丽亚·路易斯”（MARIA LUISA）号碰撞。事故发生后，对方要求我方提供赔偿损失担保金额高达三百万美元。经中国人民保险总公司和天津分公司与对方反复交涉，最后将对方要求的担保金额降低到一百万美元。我方向对方索取了十三万美元的损失赔偿担保函。造成此次碰撞的责任在对方，但是为了友好协商解决此案，曾主动作出让步，多次与对方交涉，愿意承担三分之一的碰撞责任。但是对方意大利船东把我方主动作出的让步看作示弱，拒绝承担三分之二责任，强迫我方承担百分之百的碰撞责任。由于双方在船舶碰撞责任上无协商的余地，最后人保总公司决定将此案提交英国高等法院海事法庭审判，由人保天津分公司和天津远洋运输公司派代表与原“金平”轮船长和二副于一九八三年二月三日来英国出庭作证。经过七天紧张的审判，三月十一日，英国海事法庭法官希恩（BARRY SHEEN）当众宣读了判决书，我方胜诉，对方承担

百分之百的碰撞责任，并赔偿我方修船费用和六年利息及法律费用损失，共约十三万美元。

英国高等法院海事法庭对同时航行的两船碰撞案件，判决其中的一方应负百分之百的赔偿责任，在英国以往的海事案例中是罕见的。因此，判决后英国《金融时报》立即发表了消息。这个判决在英国海事律师界和保险界也引起很大反响。

“金平”轮碰撞案的胜诉，也是我国第一次将船舶碰撞责任的法律纠纷提交英国高等法院海事法庭审判，并获全胜的第一个典型案件。英国高等法院海事法庭处理过许多海事案件，它不仅对英国的船舶行使管辖权，而且可对在公海、英国领海以及其它国家海域航行的外籍船舶行使管辖权。英国海事法庭法官希恩曾是英国著名的处理海事纠纷的辩护律师，持有船长证书，航海经验丰富，精通法律，后被英国上议院任命为英国高等法院海事法庭法官，由英国引水员工会的两名航海专家协助，审理船舶碰撞等海事案件。另外，英国有七名海事经验丰富、熟悉法律的出庭辩护或答辩的皇家大律师和处理日常海事纠纷的业务律师。因此，发生海上事故和法律责任纠纷后，诉讼双方一般都倾向于提交英国海事法庭审理。

根据英国法律规定，诉讼双方不能直接向法院提交诉状和要求签发传票，一切法律诉讼程序，包括起诉和应诉，必须由诉讼双方委托的律师进行。在“金平”轮和“玛丽亚·路易斯”轮碰撞案中，双方都在英国委托了业务律师和出庭辩护律师。我方业务律师（SOLICITOR）是英国BENTLEY, STOKES AND LOWLESS律师事务所的律师。我方出庭辩护律师（BARRISTER）是皇家大律师斯通（R. STON）和年青大律师凯（J. KAY）。代表“金平”轮为被

告方。对方船东委托的业务律师托马斯 (M·THOMAS) 和青年大律师麦克唐纳 (C·MACDONALD)。代表挖泥船为原告。

根据诉讼双方提供的担保函的条件，英国海事法庭对“金平”轮碰撞案可行使管辖权，并通过适当的法律程序加以实施。根据英国法律，原告可以采取对人之诉和对物之诉的法律诉讼措施。在实践中，解决船舶碰撞责任纠纷，通常采取对物之诉，即对船舶提起诉讼。这是有关利益方能更有效地得到法律保护的一种最好方式。如“金平”轮碰撞案，只要我方理由充分，证据确凿，通过诉诸法律，充分利用英国海事法庭的威力使其作出公正的判决，对维护我国声誉和经济权益是十分有效的。现将英国海事法庭审判“金平”轮碰撞案的情况简介如下：

## 一、诉讼双方在碰撞责任问题上势不两立

一九七六年十二月八日，“金平”轮与挖泥船“玛丽亚·路易斯”发生碰撞。是“金平”轮船首与挖泥船左后部相撞。双方船壳实际损失并非严重，对方损失索赔为一百万美元外加利息和费用损失（其中大部分是租船人的损失索赔），我方损失十三万美元（包括利息和费用损失）。

挖泥船两侧配有挖泥管。该船不作业时，正常航速每小时13海里，作业时一般航速每小时1.5至2.3海里，最快航速每小时2.5海里。该船航速由驾驶台直接操纵。该挖泥船无雷达装置，仅配有“TORAM”装置和标绘图，该标绘图在碰撞前记录了挖泥船详细的航行标记，但是对方称此



标，绘图已交给苏伊士运河当局，而且对方辩护律师告诉法官，运河当局不允许为此案提供标绘图。

“金平”轮从罗马尼亚康斯萨载货12,250,经苏伊士运河返航回国。“金平”轮过苏伊士河，抵达运河南端进入苏伊士湾时，在埃及陶菲克港运河引水员与苏伊士湾引水员换班。引水员最后上岸的地点，距离NEW PORT ROCK约1.5海里。“金平”轮换引水员时的航速为每小时5海里、与此同时，运河服务公司向“金平”轮提供了探照灯和带缆艇。一九七六年苏伊士运河当局的航行规则规定：所有船舶都必须遵守一九六五年国际海上避碰规则。法官认为，“金平”轮是属南航船，有航道优先权。因为此案双方都无第三者旁证，又不能及时获得引水员证词（据了解，苏伊士运河当局不允许诉讼双方的律师向引水员取证。运河当局也不出具任何书面报告，除非船舶碰撞案在埃及法院诉讼法律，埃及法院可命令运河当局出证）。在诉讼双方无第三者作证的情况下，英国海事法庭法官认为，双方提供的书面证词和各自船上的文件和有关记录，能比较接近揭露碰撞事故发生的原因。

对方辩护律师答辩时称，挖泥船当时在苏伊士运河东侧作业，并在东侧等候南航船队通过运河。“金平”轮是南航船队的第十号船，航向250°，并向挖泥船展示红灯。当挖泥船接近七号灯浮以南1.5链（十分之一，5海里，位置时，挖泥船向右舷转舵，当其转到约40度或50度时，值班人员发现“金平”轮向其左舷改变航向并直向挖泥船开来。挖泥船继续向右舷转舵，在其航向约90°约成直角时，其左舷后部与“金平”轮船首相撞。但是对方证人挖泥船的二副对

法官讲，发生碰撞时，挖泥船的角度是 $80^{\circ}$ 。如果“金平”轮不向挖泥船左舷改变航向 $35^{\circ}$ ，而按其原航向前进，将会从挖泥船尾部安全通过。法官认为碰撞时挖泥船的角度为直角，而不是 $80^{\circ}$ 。

我方证人作证称。“金平”轮南航航向为 $205^{\circ}$ ，航速十节。“金平”轮从其右舷发现挖泥船的甲板灯和红白灯在挖泥作业，没有航行，当“金平”轮船长意识到挖泥船正在前面横越航道时，马上减速并全速倒车，右满舵。这时挖泥船也向右满舵改变航向，从“金平”轮首横越。发生碰撞时，“金平”轮航向为 $235^{\circ}$ ，“金平”轮碰在挖泥船的舷左后部。碰撞角度真向为 $235^{\circ}$ ，“金平”轮碰在挖泥船左舷后部。碰撞角度真向 $70^{\circ}$ — $75^{\circ}$ ，挖泥船航向 $155^{\circ}$ ，碰撞角度约 $80^{\circ}$ 。法官认为，如果“金平”轮是对的，那么其航向反应是 $235^{\circ}$ 。这同我方证人的证词是相符的。

由上看出，诉讼双方向法官所讲的案情是完全对立的。法官认为，如果他接受挖泥船证人的证词，显然是“金平”轮。

在距离挖右泥船三链或少于三链（十分之三海里）的情况下改变航向。如果这一事实成立，毫无疑问，碰船事故是“金平”轮的过失造成的。但是法官认为这个事实是不存在的，碰撞事故是挖泥船单方面的原因造成的。

这里需说明一点，当双方辩护徒师争辩后，对方辩护律师向法官提出，此碰撞案是百分之百的单方面责任，如果法官对任何一方作出这样的判决，他将不再为此而争辩。法官同意对方辩护律师的意见，认为此案不存在双方按比例分摊责任的问题。

## 二、坚持实事求是的原则是我方胜诉的主要因素。

对方辩护律师在庭上辩护时，认为此案的必然性的趋势一直对挖泥船有利。挖泥船是被租用在苏伊士运河进行疏浚做道。对方辩护律师为挖泥船辩解的主要论点是，挖泥船从未到过运河东航道西侧或西侧以外作业。在“金平”轮所加入的南航船队通过运河时，挖泥船船长是按苏伊士运河当局的要求疏浚东航道的东侧，根本没去过东航道的西侧作业。

我方辩护律师答辩时，承认挖泥船曾在东航道东侧作业但是在发生碰撞事故的那天晚上，有一特殊情况：南航船队十一号油轮搁浅，因此“金平”轮前面五艘船相应延迟时间，“南平”轮系泊运河岸边等候约两个小时。由于上述原因，船队船与船之间的距离拉长，第十六号船与“金平”轮之间的距离比正常情况下的距离远得多。我方辩护律师强调指出，在这种情况下，挖泥船误认为船队的第十六号船是南航船队的最后一艘船，因此在第十六号船过去后，它即横越航道到东航道西侧作业而造成碰撞。

对方出庭证人是挖泥船的二副和操作员。对方向法官提供了挖泥船船船长和大副的书面证词以及其它证明材料，如航海日志、机轮日志、船长海事声明和挖泥船作业日报表。我方出庭证人是“金平”轮船长和二副，并提供了二副、三副和舵工的书面证词以及航海日志、工作海图、车钟日志、航海日志草本、船长报告等原始文件和记录。双方的书面证词都是经过各自的业务律师根据以往经验而写成的。

丰富的航海经验，实事求是的精神，高度的责任心，使得我方证人能根据发生碰撞时的情况如实地向法院提供证词，终于使法官做出公正的判决。这是我方胜诉的主要因素。正如法官在其判决书中所讲的：“听完‘金平’轮黄船长的证词，我初步认为黄船长是一位诚实正直的人。他向法庭讲的完全是真实的，决无谎言。‘金平’轮船长是一位给人留下深刻印象的、聪明、合格的船长。他了解自己的职责，严格管理自己的船舶，他是一位忠诚老实的人。”

英国海事法庭法官对中国船长在道德品质、航海技术方面作出了这样高度的评价，在国际航运界，海事律师界和伦敦保险市场都产生了很大影响。

对方的证人则是相反的情况。挖泥船在疏浚航道作业中，必须有引水员领航作业。发生碰撞前确实有一名引水员在挖泥船长，但是船长和引水员都在睡觉。二副在碰撞前登轮工作仅三天，以前也没有在挖泥船上工作过。大副碰撞前才登轮工作九天。对方证人根本不懂航行灰号，也不熟悉运河航行规则和国际海上避碰规则。挖泥船未能提供工作海图和TORAN标绘图。航海日志上有六项记录，其中四项时间是估计的。因为大副当时没看表。船长的报告也是听值班人员汇报后写成的。对方证人承认“金平”轮是南航船队第十七号船，并计算过每五至十分钟过一艘船而且数过每一艘船。但对方证人未讲“金平”轮由于前面一艘油轮搁浅而耽误一段时间。法官对挖泥船证人所讲的情况根本不相信。法官在其判决书中讲：“这种说法本身并非重要，但是在说明证人是否讲实话这一点上，是十分重要的”。

### 三、我方证词符合逻辑，对方证词前后矛盾，漏洞百出。

法官对挖泥船提供的一九七六年十二月十二日的书面证词表示怀疑。因为这些书面证词是在事故发生后，由意大利检验人登轮调查写成的。但是对方证人告诉法官，检验人没有与其三位证人共同讨论过此案，而是把证人逐个叫到船员室单独调查的。法官怀疑对方检验人和证人在起草证词时参照了航海日志；如果没有参考航海日志，那就是违反常规。

对方辩护律师对“金平”轮在碰撞前从显示固定的红绿两个灯浮中间通过，在离开陶菲克港后约十二分钟，也就是在碰撞前十二分钟这一事实上进行争论。这一事实在考虑挖泥船大副和二副一九七六年十二月十二日的书面证词时是十分重要的。对方证人大副和二副在书面证词中称，他们发现“金平”轮是在0100时左右，估计“金平”轮距离挖泥船1.6海里，但是他们又自称两船是在0120时发生碰撞。由此可见，对方证人所提供的书面证词前后矛盾，显然弄虚作假。无论挖泥船的航行钟准确与否，对方两名证人的证词一致供认，“金平”轮在发生碰撞前约二十分钟，仅距离挖泥船1.6海里。但是，实际上在碰撞前二十分钟，“金平”轮还没进入挖泥船的视域。法官认为这一事实是无可争议的。对方证人供认，碰撞前二十分钟，“金平”轮是在两灯浮的南面约两链的位置。这一船位距离碰撞位置约一海里，那么“金平”轮平均航速要每小时三海里就能达到碰撞位置。实际上对方证人在其书面证词中供认“金平”轮当时每小时航速四节。法官认

为这一证据是完全不可接受的。在同一证词中，对方证人二副称，挖泥船当时航速每小时约两海里。我方辩护律师曾向其指出，如果挖泥船每小时航行两海里，它在作业十五分钟内只能航行半海里。对方证人在事实面前强词夺理，又说挖泥船的航速实际是高速的。法官对此表示不相信。

对方证人为了避免责任，试图把南航船队在通过苏伊士运河东航道时在“金平”轮前面的那艘船说成在碰撞前五分钟从挖泥船西侧驶过。但是，我方证词有力地证明“金平”轮离开陶非克港时，前面那艘船距离“金平”轮最少有两海里远，而且这个距离不断拉长。法官认为，如果挖泥船的证人否认这一点，那么在其一九七六年十二月十二日的书面证词中应找到依据。事实上，在对方证词中无据可查。相反地，对方证人证词中却称，挖泥船二副一直在注意“金平”轮，而且在附近没发现其它船在运动。由此可见，对方证人向法官所讲的碰撞时间，前后矛盾，漏洞百出。

#### 四、“金平”轮的原始文件经得起法庭检查

对方辩护律师还在我方船的原始文件上大作文章，对于“金平”轮航海日志草本中记录碰撞情况的相对右面一页被撕掉，只剩下左面一页这件事反复争辩。法官以为，即使这是事实，也未必能证明草本原来一页被撕掉，又重新编造一页的说法。对方辩护律师还在“金平”轮原始工作海图上大作文章。对方认为，我工作海图上的几个船位是碰撞后捏造的。我方辩护律师据理反驳，称“金平”轮二副早在工作海图上标出0128、0130、0132三个船位。法官和其两名航

海专家十分认真仔细地审查了海图，最后作出结论，认为“金平”轮这张原始工作海图是一张过去用过的并留有印记的真正海图。所有使用过的海图都有擦掉原船位的痕迹。海图上的针眼是用两脚规测量船位时留下的。

## 五、意大利挖泥船没有按国际海上避碰规则展示航行灯。

在审判中，法官曾向对方提出挖泥船碰撞时展示什么样灯号的问题。在对方初步文件第八个问题中的回答是，“航行灯和挖泥船作业灯”。法官认为这种回答是不合适的。对这一问题一定要明确回答展示什么样的灯号。我方辩护律师也对此提出疑问，并要求对方进一步解释。对方证人回答：航行灯是两盏白色桅灯、红绿舷灯和白色尾灯。法官认为，这些灯号在发生碰撞那天不是一九六五年国际海上避碰规则规定的挖泥船灯号。碰撞前，按规则4（C）款，作业中的挖泥船应展示红、白、红垂直灯号。如果挖泥船是在航行中，应按规则4〔E〕款的要求展示舷灯和尾灯。但是船舶处于抛锚状态，不需挂航行灯和尾灯。由此可见，挖泥船在作业时，必须展示红、白、红灯号。当挖泥船升起挖泥管去倒污泥的往返航程，它都要展示正常的航行灯和舷灯、尾灯。但是在挖泥船船长一九七七年二月的书面证词中称，按照标准的习惯做法，在日落前半小时打开所有航行灯和作业灯。对方大副一九七九年十一月七日的书面证词与挖泥船船长的证词一字不差，完全一样。这两份书面证词前后取证时间相差二十个月，两个不同的证人怎么会不谋而合，提供一模一样的证

词？法官认为，挖泥船船长和大副的书面证词已失去它的本来面目，不可相信。一九七八年十月，挖泥船二副的书面证词也包含类似的内容。对方二副称，一九七六年十二月七日十九时，当他值班时，他检查了所有的灯号。但是法官认为，挖泥船挖完泥，去倒污泥的往返途中，是处于航行状态，挖泥船不应展示作业灯。如果对方二副在挖泥船作业完毕前检查了灯号，那么应该不展示桅灯。法官强调指出，对方证人二副的证词是无说服力的。对方证人在法庭上提供证据时，再次强调挖泥船两侧也展示了两盏红色舷灯。法官对此表示怀疑，因为这是一九七二年国际海上避碰规则关于灯号的规定，该规则直到一九七七年七月十五日才开始生效。对方证人企图逃避责任，反而弄巧成拙。正如法官在判决书中所讲的：“正如我所讲过的，挖泥船的证人是一名无说服力的证人。我不相信他所说的挖泥船展示的灯号。“金平”轮黄船长告诉我，他用望远镜仅发现挖泥船的居住舱室的灯光和红白红垂直灯号。我相信这一证据”。

## 六、“金平”轮提供的各项原始记录真实可信。

我方向法庭提供了原始车钟日志和轮机日志。这两本日志的记录项目清楚无疑，没有修改的痕迹。法官认为这些记录是“金平”轮真实可信的文件。日志的记录对我方十分有利，这是对方面临的重大障碍。“金平”轮车钟日志载明：轮机在1120 $\frac{1}{2}$ 时，前进二（半速）。0119 $\frac{1}{2}$ ，船长命令减速慢速进



车，0120减速进车。随后在0123 $\frac{1}{2}$ 时，全速倒车0127 $\frac{1}{2}$ 时完全停车。法官认为，“金平”轮在发生碰撞时是重载加上冲力，但是碰撞后双方的损失都很轻，这说明当时“金平”轮的航速很低。我方辩护律师讲，“金平”轮航速约一节。对方辩护律师说是三节。对此问题，法官征求了两名航海专家的意见，他们认为，如果“金平”轮在碰撞前的航速超过一节，他们会感到吃惊。如果对方说法是对的，那么从反映船舶损失程度的照片上可以看出“金平”轮主机运转的情况。碰撞是在0127时发生的，在碰撞前约3 $\frac{1}{2}$ 分钟，“金平”轮船长才下令全速倒车。对方认为此命令是我船长突然察觉到挖泥船出现在前面时所下达的紧急命令。

我方船长在法庭上实事求是地告诉法官，当他第一次从“金平”轮右舷船首发现挖泥船时，“金平”轮的航速为十节。当时挖泥船是静止的，没显示航行灯号。后来他用望远镜发现挖泥船慢速前进，而且距离“金平”轮越来越近，他马上减速进车。“金平”轮引水员先命令慢速进车，与此同时船长从驾驶楼右舷侧进入驾驶室命令引水员减速微速进车。

对方辩护律师起初否认这一事实，后来又讲我船长下达上述减速进车命令，是因为“金平”轮要在七号灯浮转弯。法官认为，即使“金平”轮是为了转弯而减速，这也足以说明“金平”轮在碰撞前已做到适当地减速慢速进车。法官在其判决书中称：“事实上黄船长下达了第二个命令，航速已减速微速进车。看来这是一名谨慎的船长当其船舶驶进一船在

航的区域时，自然会采取的连贯措施”。对方说“金平”轮船长是在发出全速倒车命令时，才发现挖泥船的。这种说法是不值一驳的。对方辩护律师又强词夺理，说“金平”轮向左舷改变航向是由于“金平”轮舵工错误地向左舷转舵。法官认为，当“金平”轮摆向左舷时，已用了个右满舵。“金平”轮根本不可能像对方所讲的那样直向挖泥船撞去。

我方辩护律师向对方询问，从0116至0127时，即碰撞前十一分钟内挖泥船在干什么？我方认为，根据挖泥船的作业日报表，挖泥船在0115时即碰撞前十二分钟已停止作业。挖泥船在东航道东侧作业时，发现南航船队的第十六号船开过，挖泥船越出航道驶入西侧，然后挖泥船要返回航道东侧进行作业或倒污泥。挖泥船在碰撞前曾全速进车。对此，法官曾向其两名航海专家提出问题：假如挖泥船航速一节，它的挖泥管在水下六公尺，然后将两个主机全速进车，（A）三分钟后挖泥船的航速是多少？（B）四分钟后航速多少？答案是（A）六至八节，（B）十节。法官认为，如果挖泥船碰撞前三分钟已全速进车，那么三分钟后它同“金平”轮的距离是两链，这将不会发生碰撞事故。

最后法官在其判决书中宣称：“我已经说过，我认为黄船长是一位诚实的证人。相反对方证人二副所讲的是谎话”。最后判决挖泥船承担百分之百的碰撞责任和“金平”轮的损失和费用。

## 七、结束语。

“金平”轮碰撞案我方能够胜诉的主要因素有以下几

点：

1. 我方坚持实事求是的原则。我方证人在法庭上态度诚恳、严肃认真，充分摆事实讲道理，尊重法庭。“金平”轮船长诚恳正直的品质和对其本职工作认真负责的态度，给法官留下了深刻的印象，并得到法官对中国船长的高度赞扬和评价。相反，对方证人歪曲事实，编造证词，而其辩护律师也百般刁难我方证人，使法官更加看清楚谁是谁非。这是我方胜诉的重要因素。

2 “金平”轮船上主要原始文件保留齐全，主要证人按时出庭，这对我方胜诉提供了充分的书面证据和口头证据。尽管对方辩护律师的出庭经验丰富，辩护能力很强，但是在我方确凿的证据和证词面前也无技可施。

3. “金平”轮船长和二副精通航海技术，熟悉国际海上避碰规则和苏伊士运河航行规则，在发生碰撞时，临危不乱，沉着应变，使我方得以在这一碰撞案中不承担任何责任。

4. 英国海事法庭法官审判“金平”轮碰撞案有三点打破常规：

(1) 审判开始，法官主动提议允许双方证人出席旁听。以往习惯做法，一方证人出庭时，另一方证人只能在庭外等候传唤。由于法官打破常规，对于作为被告的我方证人特别有利，我们可以根据法官和对方辩护律师可能提出的问题作好更为充分的准备。

(2) 在审判结束第二天就宣读判决书。以往英国海事法庭要在两个星期或一个月后，才能公布判决结果。

(3) 两船在运动中发生碰撞，以往英国海事法庭判决

一方承担百分之百的碰撞责任的案例是罕见的。

以上是英国高等法院海事法庭对“金平”轮碰撞案的审判情况和我们的粗浅体会，供参考，不当之处，请指正。

## 虎林轮在苏伊士运河 碰MARABU PORR轮案

虎林轮1976年3月11日尾随巴拿马籍货船MARABU PORR轮之后向北过苏伊士运河，1830时在TIMSAH湖中遇6—7级暴风沙，风向东北，视程十分恶劣，船长下令慢速航行，开启雷达，按雾中航行的规则驾驶。1855时风力增强，视线更坏，运河两岸及船首均看不清楚。1914时船长从雷达上发现距M·P轮更近，遂下令微速前进，但直到1916时才看出M·P轮实已在距赛德港74.4公里处搁浅，此处正是航道转弯处，故该轮已阻塞住航道，遂立即下令全速倒车，并抛下左锚，但仍由于船有冲力及受强风的作用，船首在1918 $\frac{1}{2}$ 时触及M·P轮船尾，使其船壳破损。

对方船实际在1910时已搁浅，对方船长曾要其引水员枪声以警告周围船只，但引水员答称，有VHF可与拉各船引水员联系而未拉枪声（对方船长在他对外提供的海事材料上就是这样写的！）这是造成虎林轮在M·P轮搁浅6分钟后才发现它搁浅的原因。对方船在运河中搁浅不拉枪声是违反苏伊士运河航行规则第一部份第21条的规定的。该规定是，如果一艘船航行中有其他船尾随，而突然停船时，该船必须拉5或6短枪声或警笛，以引起尾随船的关注。所

发声号要在短时间内重复几次，这种声号的含义是“我船正在减速，要停下来或要靠岸”。

对方船被碰后在赛得港做临时性修理，以后在DUBAN永久性修复。其船东曾要我司赔偿损失，但未提出索赔文件及帐单。（看来是试探）。

我司根据运河的上述规定拒绝对方要求，对方又要我提供虎林轮当时的轮机日记，我们及时地提供。但对方从1977年以后至今，未再找人保联系此事。看来对方自觉理亏而放弃索赔，故销案。

## 南平轮与苏联船“RUBEZHONE” 轮在亚历山大港碰撞案

### 一、碰撞始末

广州远洋公司所属“南平”轮1976年12月21日抵亚历山大港外锚地。22日重新选择锚地，仍抛在港外，等候进港靠泊卸货。苏联RUBEZHONE轮12月23日1730时，抵港外抛在南平轮的 后方，距离甚近，彼此清晰可见。

12月28日1000时左右，突起大风兼有大雨，风力达7—8级，海面大浪。南平轮船长此时核查锚位未见变化，但在1100时，发现船已走锚。因当时锚地船多，船长即令机轮备车，但由于主机自22日起已停止使用，暖缸及打压缩空气起动费时，故未立即来车，船身在大风大浪影响下，向后面苏联船方向走锚。

此时苏联船早已备车起锚，南平轮船长见状拉5短枪声三次，以示警告，但苏船并未采取措施加以避让，却以其船首转向南平轮右舷，于1150时撞及南平轮右舷4、5、6舱舷墙及尾楼右翼，到1159时才脱离。造成南平轮4船舷墙全部损坏，5舱上层舱五根肋骨变形，6舱后上层翅膀及舷墙全部损坏。

### 二、南平轮事故后发的电报

碰船后南平轮船长电告公司走锚及碰撞原因，而未提及苏船的动态，使公司形成这样的印象：是南平轮走锚碰苏船的，苏船是锚泊船是无辜的。但这与我亚历山大总领事馆登船了解后所报情况不合。实际上苏船早已动车，不避让，反以船首顶撞我船，它是有过失的，所以，南平轮船长的报告是不全面的。

碰船后南平轮船长在回苏船的电报中，也称系因走锚和机器失控而撞上苏船。此电报被苏船作为一证据，随同其事故材料送交了法院。

### 三、碰船后双方扣船及安排保证金

碰船后苏船代理AMON SHIPPING AGENCY 代表对方扣押南平轮，要求提供30,000埃镑保证金（约合120,000美元），并要求以后在莫斯科解决此案的争论。南平轮在中国人民保险公司投保“四分之四碰撞责任”南平轮对它船应负的任何比例的责任，均要由人保负担，故对方所索取的保证金应由人保提供。广州人保委请伦敦中国银行提供此担保。但后来查核，中国银行并未提供。以后此保证金事不了了之。苏方竟也不追索。

我方代理在我亚历山大总领事馆的协助下，也向法院备案，扣押对方船，要求对方提供45,000埃镑，后因RUBEZ HONE轮已离港，而扣住了属该船同一公司的SUVOROV轮。

### 四、南平轮修理费

南平轮回国后在大连红旗造船厂修理，我们通过大连外向大连港外轮业务部安排帐单开价人民币22,635元，约折合10,512埃镑。此事得到该两单位良好的合作。

### 五、南平轮船期损失



南平轮1976年12月7日1150时被碰后，从被扣押时起到1977年1月12日0080时亚历山大港代理登船通知解除扣船时止，及在大连港修船从4月3日0800时厂方人员登船看修理工程时起，到4月14日1600时修理工程完毕时止，这两段延误时间均是因被碰而损失的时间，共向对方船索赔损失26·35天。广远按每天船期损失5000美元计算，共索赔船期损失311,750美元。

#### 六、对南平轮的检验及法院海事专家对事故的报告

碰船发生后，广州人保在亚历山大港的代理MANLEY CO, SUCCRS MANSOUR CO 任命了一验船师对南平轮的损伤进行检验。该验船师估计如在亚历山大利用正常工作时间进行修理，修理费最多不超过5000英镑。这份报告对我有害无益，束缚了我方的手脚。

我亚港代理及律师为打赢这场官司曾要MANLEY公司从海事技术角度写一报告，证实此次碰撞的主要责任是苏轮，但该公司经理拒绝此要求，认为报告应公正。我代理后另请一在法庭注册的海事专家（EZZAT 船长）来写这一报告。我商赞处也找过他做了工作。结果他所提供的海事分析报告结论是：全部碰撞责任在苏船，此报告对我十分有利。

我们认为：MANLEY公司拒绝出一有倾向性的检验报告是符合检验师的正常做法的。因为检验师一般仅对损伤状况作出记录，证明损伤是否为碰撞的损伤，并提出修复的要求，对碰撞责任及保险人是否应赔偿均不予表态，因为这不是他的职责。我代理及律师正面提出此不符合正常做法的要求，是一种不慎重的失策行动。请各轮船长理解这一点，在今后海事手续的处理中注意避免。

## 七、海事专家报告中对苏船过失意见的要点

1. 苏船长称：碰前风力4级，即合BEAUFORT风力等级表中每小时11—16海里，而南平轮船长报告称：碰前风力7—8级，即合BEAUFORT风力等级表中每小时28—40海里。而后者所说的完全符合当地气象总局所发布的这个地区从76年12月21日至31日的气象报告。该报告显示11月28日当天风力达7—8级，风速每小时30海里。这是该港这10天内所达到的最大风力，与南平轮船长所述的相符合。显然苏船长低估了当地的气象情况，而没有采取必要的预防措施保证自己船与其他船的安全。

2. 苏船抛在南平轮后方甚近，而且早已动车，本来该船可以迅速转向，安全地驶离南平轮，而没有这样做。

3. 苏船在南平轮之后抵亚历山大港锚地，按国际海上法规及海上安全与避碰规则的要求，该船本应选择一个与南平轮有一充分距离的安全锚地锚泊。但实际上二船相距仅0.4浬，约合700公尺，这个距离对在天气突变的情况下，船舶进行操纵及转身是不够的，因而是危险的。

4. 苏船比南平轮小得多，而且空载，在南平轮之后及在大风浪的情况下，本应在动车后倍加小心谨慎地操作，安全迅速地驶离南平轮。

5. 根据苏船船长所提供的两船态势图及苏船的航海日志，南平轮不可能拖着锚转身，以其右舷去碰苏船，因拖着锚船首只能向着风，只能以其船尾碰苏船，而不可能以其右舷碰苏船。

6. 正是由于苏船在碰撞前收进其左锚，致使其船身向左锚的方向推进，此时正值南平轮走锚后退，以致二船发生

碰撞。

所以结论是：如果苏船及其船长对二船的碰撞问题事先已引起充分的注意，这起碰船事故本是可以避免的，但由于苏船长的疏忽而碰撞，故应负全部碰撞责任。

#### 八、海事訴訟处理經過

A、委任律师的手续：我代理行总经理及我方律师称：按埃及法律，我方律师的委任必须由中国远洋运输总公司出具正式委托书，转交埃及外交部确认后，才能递交法院，法院才承认该律师有权在法庭上为我辩护。但实际上，经我总领事馆从另一途径了解，并非如此复杂，可由我总领事馆向亚历山大有关注册登记部门声明委托关系办理手续即可，以后实际即按此办理。

B、九次推迟开庭：第一次法庭定77年3月21日开庭，但直到79年10月1日才正式开庭判决。其中经过9次推迟开庭，最初由于我方准备工作未完成而推迟开庭，后来又因苏方原因而推迟开庭，待二船方均准备好后，法庭又数度推迟开庭。埃法庭每年7月1日至9月31日为休假期不开庭。它也可以任何理由推迟开庭，所以事故发生后三年才开庭判决。据埃及人告：此为正常现象，有的案子一拖数年，结果不了了之。所以，今后海事案件以不在埃及处理为好。

#### C、苏方的上诉与败诉

79年10月1日埃及初级法院宣判我胜诉，苏方应赔我方64300埃镑。苏方不服，到埃上诉法院起诉。80年5月10日上诉法院开庭，拒绝了苏方上诉，维持初级法院原判。此时按埃及法律规定，苏方仍有权在60天内向开罗的最高法院上诉。我方律师在这二个月采取静观策略，未采取行动要对方

款赔，恐一迫紧，促使对方再上诉。但苏方却在这二月内未再上诉，待二个月过后，我律师迫使对方付款时，对方才上诉，诡称莫斯科离开罗太远，时限必须延长6个月，但因法庭时限已过，被高级法院驳回。

按埃及法律，法庭诉讼费及律师费均由败诉方支付。苏方上诉失败后，应付此费4000英镑。但对方拒付此费，此款后因延期支付而上升为6000英镑，最后还是由苏船代理付给我律师，了结此事。

80年11月中旬我总领事馆收到对方赔款64300英镑，此案经过4年终于胜利结束。

### **九、付我方律师的报酬**

我方此案律师为亚辛先生。他对此案始终表示乐观。他曾满怀信心地说：他一定能打赢这场官司，他在法院里有朋友，击败苏联人保证无问题。他曾要求按我方全部索赔款64300英镑的15%付给酬金。我方建议改按以苏方实际赔我的款额的15%付酬金，以刺激他尽力多索赔，力争打胜这场官司。后我总领事馆建议将此比例提高为20%，我司同意，故实际付给20%的酬金。

### **十、结束语**

此案虽获胜利，但是一次险胜。这几年埃苏关系不佳，埃及人对苏普遍不满，而埃中关系良好，这就为此案带来了人和地利的有利条件，故此案的政治环境是十分有利的。但也与我总公司及我亚历山大总领事馆的具体指导，协助及国内单位的配合是分不开的。所以此案既是一次对苏修的经济斗争，又是一次政治斗争。国内单位和国外友人的一致努力是此案取胜的根本原因。

# 玉林轮在英吉利海峡碰ANGLO轮案

## 一、事故经过

广州远洋运输公司所属玉林轮，总登记吨10048.51，净登记吨5349.47。1977年4月19日驶离革但尼亚，返回黄埔，满载袋装化肥10545吨。4月21日下午航行于英吉利海峡靠英国一侧的分隔航路上。东南风5—6级，能见度3—4浬，航速15.4浬，时有阵雨。1750时大付从雷达上发现右舷约3度约距3—4浬处有一艘同向被追越船，其中一艘即为ANGLO轮（以下简称A轮）。1800时DECRA船位51度27.5分北，002度01.0分东。1801时大付改航216度避浪，1802时又改航214度。1806时玉林轮已与A轮左舷正横，相距约2链，大付又改航210度，舵令下达后发现舵工操反舵，立即纠正，改为左满舵，但此时A轮船首左舷已逼近玉林轮第4舱约二、三十米，A轮船首突然甩过来，大付见碰撞已不可避免，又下令右满舵和停车，以尽量减轻碰撞的损失，但碰撞终于在1807时发生。据玉林轮回忆，A轮船首左舷舷墙先碰玉林轮右舷，碰后A轮继续保向保速，约2—3分钟后，其甲板建筑（A轮为尾机型船，驾驶台在后部，二个货舱在驾驶台前）左舷又碰玉林轮右舷甲板船尾。

A轮左舷从船首楼到驾驶室舷墙全部碰凹，救生甲板及主甲板左舷走廊碰损。玉林轮右舷主甲板及第一层甲板舷墙碰损，尾主甲板变形。

## 二、我公司对事故的看法

此次事故责任主要在玉林轮大付。玉林轮为追越船，按避碰规则，玉林轮应与A轮保持一段距离，应为被追越船让路，但大付忽视此规定。玉林轮又以小角度从21.6度逐步改为21.0度避让，避让措施不当。见A轮很逼近时，玉林轮舵工又操错舵，虽立即纠正，但丧失一些宝贵时间。故造成紧迫局面的是玉林轮。

船吸现象的原理表明，一艘大船追越一艘小船，如二船均全速航行，当二船相距在300米以内时，就会有船吸现象。在大船船首与小船船尾正横时，小船船尾会被排斥，小船船首会转向大船。玉林轮1807时，感觉A轮突向左转，即为此船吸现象，造成第一次碰撞。待大船船首与小船船首拉平时，小船船首又被排斥，船尾又会甩向大船，玉林轮第二次被碰，即为此船吸的又一现象。

我们曾电示玉林轮将A轮突向左转这一点写入海事报告内，期望这一情况能成为引起碰撞的一个因素。但实际上未起任何减轻责任的作用。但我们认为在第一次碰撞后，A轮未采取任何措施，即不停车又不转向，致使第二次碰玉林轮是有过失的。此论点在后来谈判中起了作用。

### 三、人保代理人及我方律师的任命

A轮保险人在事故发生后立即任命其伦敦代理WEBSTER公司处理此案。而该公司也恰好是人保在伦敦的代理人。该公司受对方委托后立即向人保联系，表示愿协助人保处理此案。建议该司代表双方船保险人，内部各指定一人代表一方协商解决，人保表示同意。

该公司指定的KVERNDAL先生对此案处理是抓得紧的。与人保能保持密切联系，能按人保指示尽力执行。

由外国一个保险代理代表一案的双方，此案还是第一次。从此案结果看，这样做是可以的。但是，如今后再遇此种事故，则以不这样干为好。我们应利用资本主义企业的竞争性来为我服务，这样要比被一家垄断似乎是更妥善些。

该代理在结案后收取服务报酬2300英镑，约合人民币7360元，占我方最后赔款68000英镑的3.4%。我们认为这个报酬是适当的。

WEBSTER公司被委托后，立即指定伦敦的CLYDEAND COMPANY律师事务所代表我方调查案情，提出报告，该事务所指定的取证律师(SOLICITOR)是HARRISON，由他执行此项任务。

该律师做的工作是：去鹿特丹上玉林轮对当事人进行调查，做口供记录，搜集有关材料，做出事故分析的结论，向WEBSTER公司提出报告。

该律师在玉林轮调查一天半，询问十分详细，亲自查看驶驶台及碰损现场，最后取走碰撞时使用的海图、航海日

志、轮机日志、驾驶台和机舱的车钟记录，由船上留下取走的材料的影印本备查。

此案结束后该事务所共收取1570·85英镑。该公司及WEBSTER公司除在结案后收取一笔报酬外，未收过其他费用。

#### 四、为应付律师取证所做的准备

当我方律师任命后，我们立即预计到该律师要上船调查，但此案案情对我们十分不利，我们决定拖延律师上船的时间，待公司调查清楚后再让他上船。玉林轮原定直开回黄埔的，中途除过苏依士运河外，不靠任何港口，故通知人保代理，玉林轮下航次仍去欧洲，待到欧洲港口后，再派律师上船。实际上也阻止他来黄埔上船。对此，该代理竟未提出异议。

玉林轮返回黄埔后，公司对当事船员进行了调查，所得结论与原来估计的完全相同，碰撞责任无法摆脱。所能做的只是如何减轻责任的程度。当事船员中，大付、驾助及一舵工均因公休离船，能向律师提供情况的，只有船长、二舵和另一舵工。我们对船长和舵工统一口径，声称A轮突向左转，原因不明。另要大付留下笔供，也称A轮碰前明显向左，改向我船首逼进。

#### 五、管辖法律的采用及双方担保金的提供

人保代理一开始就代表对方船，建议双方采用英国的管



管辖法律。鉴于英国处理海事有丰富经验，我保险代理及律师均在英国对英国的法律较熟悉，法庭效率较高，过去数案均已采用英国的管辖权法律，故同意该代理的意见。但以后此案经过双方保险代理协商获得解决，并未诉请法庭，故实际上并未动用英国法律。

事故发生后，对方要我方提供120万挪威克朗的担保。这个数额是怎样计算出来的呢？了解它的计算方法，对我国船东向外国船东以后索取担保，将有一定的参考价值。

对方船被碰后立即中断原定航程弯靠鹿特丹进行恢复性修理。与厂方谈定修理费239,659荷兰盾；各种什费5100荷兰盾；两项合计525000克朗。滞期损失费160,000克朗；港口费、燃料费、船东海务监督差旅费、验船费等共25,000克朗；代理费25000克朗；以上总计735,000克朗。因以上数字均为估计数，故又将735,000克朗凑成整数，增为800,000克朗（律师费已包括在内）。但又考虑到此案可能无法通过协商解决，而必须诉诸法庭，对方称：虽然希望一至二年解决，但完全有可能大大延长，为充分补偿已付出的费用的利息损失，又在800,000克朗的基础上，收5年的利息，按每年年息10%计收，共收50%的利息，又加上400,000克朗，总计达1,200,000克朗。对方称：如法庭调查这笔担保金是怎样算的，也会接受他们的上述算法。

由此可见，外国船东计算担保金是宽打满算的，以求充分保险，完全可靠！

鉴于这笔担保金并非用现金，也无需银行提供保函，只是由双方保险人提供保函，双方均无需发生任何费用，所以

人保迅速同意。出具了保函，解决了此问题。

我方向对方索取担保金910万克朗。是保险代理为我方估算的。计算方法与对方的雷同：玉林轮修理费按在鹿特丹修船时的价格(以后实际在香港修理)170,000荷兰盾；损失船期按修6天计算，每天损失(LOSS OF EARNING)8,000盾，共损失48,000盾。港口费和其他各种什费估计与A轮的相同或稍高。定为250,000盾。以上总计为243,000盾，凑个整数，提高到250,000盾。再加我司的各种额外开支30000盾，达280,000盾。在此上基础也收50%利息140,000盾，总数达420,000盾，约合910,000挪威克朗。约为对方索取的120万克朗的76%。

## 五、双方保险代表 对碰撞责任问题的谈判

此案责任即然主要在玉林轮，我与人保商定授权保险代理先按 25 / 75 开责任与对方协商。如确实有困难，可让步到 15 / 85 开，但绝不能超过 10 / 90 开。从内部来说：我与人保均认为即使 10 / 90 开责任结案也是可取的，如对方十分强硬，非要我方 100% 负责赔偿，否则上法庭，我方也可全部赔偿。但应力争少赔，外紧内松进行掌握。

78年2月初我保险代表与对方保险代表第一次谈判。对方提供了如下情况：A轮碰前从挪威 PORSGRUNN 港装 1800吨货驶往热那亚。4月21日16时该轮真航向 219度，航速8浬，风向西南，风力3—4级，能见度4—5浬，NORIH HINGER 灯船的雷达方位90度，相距8.4浬，18时雷达测得FALLS灯船在正前方，相距13浬。此时A轮看到有二船正在追越，其一即为玉林轮，在其左后方。另一船在其右后方。A轮估计玉林轮能见到该另一船在自己的右前方10度，见到A轮在自己右前方7度。A轮认为：由于有该另一船在A轮的右后方。玉林轮本不应在A轮后方向右转，而应向左转，并保持在A轮的左侧。A轮估计玉林轮会在其左舷相距四分之一浬到半浬处安全通过。可是玉林轮却朝A轮航线交叉驶过来，使两船距离越来越小。玉林轮比A轮约快10浬。当玉林轮船首与A轮船尾

拉平时，两船航线越来越逼近。玉林轮船首很快就越过A轮驾驶台。以后两船距离拉遂渐开。当玉林轮船尾与A轮驾驶台拉平时，A轮驾驶员见玉林轮船舵叶附近白浪翻滚，推断玉林轮已左舵，马上意识到玉林轮船尾即将甩过来，马上要发生碰撞，但是不知如何避让，因为如果右舵，船尾左舷就会甩向玉林轮。如果左舵，船首又会向玉林轮甩去，二种避让行动均不适当。故最后决定继续保向，暂一采取行动，可能破坏玉林轮的避让行动。对方称：第一次碰撞时间约在1809时。两船碰撞角度很小。对方船尾驾驶台左舷先被碰，船体被推向右，立即用右满舵，以阻止船首向左转，或减轻第二次碰撞的力量。但第二次碰撞仍然发生。他们有这样的印象：第一次碰撞前玉林轮曾用了右舵。

从以上对方提供的情况看，我们将发现一个有趣的情况：A轮称玉林轮船尾先碰A轮驾驶台左舷，然后A轮的船头再碰玉林轮船中右舷甲板走廊。而玉林轮称：A轮船首左舷先碰玉林轮船中舷甲板走廊。然后它的驾驶台左舷救生甲板及第一层甲板走廊碰玉林轮船尾。两者所述情况正相反。

我方代表指出对方了望不善，对两船动态估计有误，没有保向；在碰撞危险逼在眉睫时，没有发出任何声号；在只有停车才是最好的避碰措施时，没有及时停车，因停车A轮就会迅速落在玉林轮后方，从而避免这次碰撞事故，如无法避开第一次碰撞，也可避开第二次碰撞；第一次碰撞后又没有停车，以致使第二次碰撞损失程度加重。

但对方代表态度强硬，坚持认为A轮毫无过失，玉林轮应负全部碰撞责任。第一次谈判以我方提出按2.5/7.5开责任解决。否则按OPEN OFFER办法解决而结束。

OPEN OFFER的含义是：对方对责任比例还可讨价还价。如对方不同意讨价还价，则一定要诉讼解决。如法庭最后认为A轮最少要负25%的责任，那么，它就要支付双方的法庭诉讼费用。

双方代表第二次谈判时，对方仍坚持认为A轮无错。A轮始终保向保速，根本没有无象玉林轮所说的曾向左转。对方认为：玉林轮是追越船，应在与被追越船保持一安全距离的情况下追越。我方答称：也正因为玉林轮有过失，才建议负责75%责任；但A轮应保向保速，却没有这样做。在有碰撞危险时，应采取避碰行动相配合，也没有这样做，故也应负一定责任。对方坚持认为：在当时情况下，A轮无法采取行动，也不应采取什么行动。而玉林轮船速较快，较易操纵，应由它采取避碰行动。双方坚持不下，第二次谈判失败。但我方代表又主动让步建议20/80开解决。

以后对方仍不同意此比例。在几次会谈中，对方始终不出示文字材料和证据。所以我方保险代表无法掌握对方的情况。

以后对方建议暂不起诉，先由双方律师交换原始材料，待看过后再视双方律师意见如何。因我方处于不利地位，此步骤不见得对我有利。我又主动让步建议按15/85开责任解决，但表示无论如何不能超过10/90开的比例。最后我保险代表与对方谈定以10/90开解决，实现了我方的设想方案。

## 六、双方的索赔金额及赔付的计算方法

下面是双方最后谈定提出索赔的方案：

ANGLO轮方	玉林轮方
修船、滞期、港口、燃料、检验、船东差旅、代理、各种什费开支等…… 6 8 7, 0 0 英镑	修船、检验费等 …… 2 2, 5 0 0 英镑
一年五个月利息，按年息10%计算…… 9, 732.50 英镑	一年利息，按年息10%计算 …… 2, 2 5 0 英镑
律师费…… 1, 1 5 0 英镑	律师费… 1, 1 5 0 英镑
总计索玉…… 79, 582.50 英镑	总计索赔…… 25900 英镑

我方负担79,585.50的10%，应付71,624.25英镑

对方负担25,900英镑的60%，应付2590英镑

两者相抵，我方应付对方69,034.25英镑

对方同意在我方立即付款的情况下，可以68,000英镑解决。最后以此数结案。连同律师费、人保保险代理人报酬，共支付71,870英镑(约合人民币232,000元)。

按玉林轮保险条款，人保负担玉林轮四分之四碰撞责任，故由人保付71,870英镑。对方应负担玉林轮的2,590英镑，则由我司收取。

## 七、值得改进的问题和值得记取的情况

通过总结此案，我们发现有如以下几个问题值得引起注意和改进：

一、A轮被碰后即中断航程，弯靠鹿特丹进行修理。我方检验报告中，没有说明该船已丧失续航能力，证明非立即修复不可。从A轮损伤照片看，从检验报告看，该船似可以抵热那亚后进行临时性修理，然后继续营运，到年度修船时再进行恢复性修理。所以该船停航修船及停航损失是可以争议的。但是人保的，及代理律师对此问题均未提出任何异议，更没有索取这种证明材料，我们认为这是一失慎之处。

二、在整个案件处理过程中，我们发现有如下一些程序：在英国处理海事，当双方处于协商过程时，双方均不交换材料，双方对各自的材料均严格保密。如协商失败，必须提交海事法庭（分三级：（1）ADMIRALTY COURT，（2）QUEEN'S BENCH DIVISION，（3）HIGH COURT OF JUSTICE）解决时，原告需向法庭递交PRELIMINARY ACT和STATEMENT OF FACTS。法庭收到此项起诉材料后，令被告也递交PRELIMINARY ACT。然后双方向法庭提供LIST OF DOCUMENTS包括各种与海事有关的材料。法庭收到双方材料后交换这些材料给双方律师审阅。被告方的律师对原告方的材料进行辩护和反驳，此程序称为DEFENCE或COUNTER CLAIM。所以双方只有在法庭起诉的手续办完后，才能看到对方的材料，才能估计对方和自己方究竟在起诉的案子（PLEADED CASE）中究应负多

少责任。然后律师才能下决心是否将案子仍交法庭判决，或继续协商解决。

此案经过二次谈判失败。对方提出暂不起诉，先交换原始材料。此程序称为CLOSE OF PLEADINGS AND DISCOVERY OF DOCUMENTS,是由双方律师自行交换碰撞当时的各种原始材料 (CONTEMPORANEOUS DOCUMENTS),包括航海日志、轮机日志、驾驶台机舱车钟记录,船长向公司做的书面报告、电报报告、海图等。此程序的目的是让律师看过材料后再定下一步的行动。

三、对方船的营运损失 (LOSS BY DETENTION) 是按碰撞前三个航次及碰撞后三个航次,计六个航次的运费收入 (GROSS FREIGHT) 扣除该6个航次的航次费用 (VOYAGE EXPENSES) 而得出净收入 (NET FREIGHT)。

以6个航次的营运天数除该净收入,就得出每天营运损失。A轮总登记吨为1191.32吨,为只有二个货舱的小货轮,索赔每天营运损失6,280克朗 (约合人民币2,200元或合634英镑)。

四、从此案看,可以认为:如一案双方均需提供担保,而我方是被索取方时,可以采取后发制人态度,先了解对方要的担保金额是怎样算的,再考虑我方要的担保金额怎样算。某些款项的利息,律师费、船东差旅费可以按对方的标准算。这样才合理,双方计算方法一致或大体差不多,才不致吃亏。

五、人保保险代理曾建议我方,对海事的调查,不论是船东派代表和派律师都要以速为贵,应趁着当事船长、船员



精神还高度集中在事故上时，趁当事船员尚未离船时，船员对各种事故细节情况还记忆犹新时，各种现场材料还保持原状，还留在船上时，进行调查，对搞清事故原因、情况做出正确结论是十分有用的，这是国际上船东和律师的一般做法。对照我公司过去对这个问题认识很差的情况，这个建议是值得领导和与海事案件处理有关的科室特别注意的。

六、对方索赔总额中的利息是以修船帐单付款之日起算的，每年年息按10%，如我方拖延付赔款一个月，就要多付一个月的利息，月息按年息的十二分之一计算，律师费不计利息并在各项索赔金额之外另计。此案双方律师费一样，均定为1,150英镑。据人保代理称：如此案送交法庭处理，法庭也只能同意此数额(约合人民币3,680元)。

## “智海”与“战斗30”轮在大 连港外碰撞案

77年6月3日“智海”轮从加拿大PRINCE RUPERT港启航载运小麦25,000吨返大连港卸。6月24日0830时在大连港外大三山岛南部海面,  $38^{\circ}48'N$ ,  $121^{\circ}50'3E$ 处,在雾中与上海海运局的“战斗30”轮发生较严重的碰撞。“战斗30”船首直撞在“智海”轮首楼左舷左辅与船名间,造成一米多的破洞。

根据大连港务监督关于此事故的处理结论书,此事故发生经过、原因、责任及赔偿计算方法如下:

### 1. 事故经过:

“战斗30”轮方:载货5982.6吨,1977年6月24日0644时离连赴沪。0725时过1号浮,遇雾,派瞭头,鸣雾号,车速进一(慢速),0740时雷达测黄白咀ZF(真方位)  $252^{\circ}$ , DO距离1.2浬,定ZH(真航向)  $150^{\circ}$ .0754时进二(半速),0759时视线较好,进三(仓速)。0800时大三山岛ZF  $102^{\circ}$ ,  $5D = 2.7$ .0806时雷达测得约10外浬2有一来船,改进二。0808时大三山岛  $75^{\circ}$ ,  $D = 1.95$ .0810时进三。0820时来船距约3'5,0822.5能见度约为0'.3。来船在右  $10^{\circ}$ ,距2'.4,进一。0823时听见一长声,0826时来船距约1'.5,车停,0828时鸣两短声,然后左满舵。0829.5时突见来船

黑影在右 $40^\circ$ ，距约 $0' .3$ ，后退三，再退三。0830时再退三，正舵。0832时首与“智海”左舷前部碰撞。

“智海”轮方：1977年6月24日0800时雷达测得园岛ZF104， $D = 12' .7$ ，改ZF320°，同时发现右 $1\sim 2^\circ$ ，距 $8'$ 有一来船。0810时园岛Zi $109^\circ .4$ ， $D = 14' .4$ ，备车，改操纵速度进三，0810.5时进二。0815时遇雾，启用自动雾号，来船方位不变，距 $2' .8$ ，0816改进一。0817时来船方位不变，距 $2' .2$ ，微速前进，航向改为 $340^\circ$ 、 $360^\circ$ 。0820时来船在 $85^\circ$ ，距 $1' .5$ 。0826时大三山岛南端ZF356， $D = 4' .5$ ，听到雾号，来船方位不变，距约 $0' .5$ 继续右航避让。随后听到二短声，立即停车，全速后退。约于0831时左舷前部与“战斗30”首近 $90^\circ$ 角碰撞后测得船位 $38^\circ 48' N / 120^\circ 50' .3E$ 。

## 2. 原因与责任：

“战斗30”轮雾中曾两次使用快车，听到对方雾号也未立即停车，用雷达时未连续观测和做图，仅依据很不充分的雷达观测资料就主观地推断对方在其右舷，并在情况紧迫时，错误地采取鸣两短声左满舵的措施，致最后虽三次快倒车仍不能避免碰撞。因此，违反了《国际海上避碰规则》（1960年）第16、28、29条和雷达避碰的有关规定，故应负55%的责任。

“智海”轮雾航速度较快，未派瞭头和保持全船寂静（船员忙于起升吊杆），使用雷达也未做图，根据不够充分的观测结果，在较晚的时候采取右舵避让，听到对方雾号亦未立即停车，候听到两短声才停车，倒车，为时已晚，违反了《国际海上避碰规则》（1960年）第16、29条和雷达避碰的有关规定。所以，应负45%的责任。

(上述第16、28、29条规定条文抄录于本文之后供参阅)。

### 3. 损失赔偿:

“战斗30”左锚被碰落,其船首和“智海”轮外板等碰损部分,均经中华人民共和国船舶检验局大连办事处检验。以后双方均向大连港监提出索赔损失的单证,经港监审核删扣不合理项目和金额后,确认下列费用为合理部分。

“战斗30”轮方面:

船舶碰损修理费	人民币	57,853.00元
(58天)船舶营运损失费	人民币	197,568.00元
因碰撞而支出的什费	人民币	10,050.00元
合 计	人民币	265,471.00元

“智海”轮方面:

(41·5天)船舶碰损修理费	人民币	32,599.00元
船舶营运损失费	人民币	268,960.60元
什 费	人民币	542.00元
合 计	人民币	302,101.60元

按港监确定的责任比例

“战斗30”赔“智海”的损失:

$302,101.60元 \times 0.55 = 166,155.88元$

“智海”赔“战斗30”的损失:

$265,471.00元 \times 0.45 = 119,461.95元$

“战斗30”应净付给“智海”轮

此案港监海事调查处理费人民币6125元。

“战斗30”应负担:  $6125元 \times 0.55 = 3368.75元$

## 向“智海”轮承保人的索赔

“智海”应负担： $9125 \text{元} \times 0.45 = 2756.25 \text{元}$

按“智海”轮的保险条款，保险人应负责赔偿“智海”轮应赔给“战斗30”的赔款119,461.95元及此案我司支付的海事处理费2756.25元。共122,218.20元。

但在索赔中遇很大困难，拖延时间达13个月之久。

人保认为：按国内海事处理办法，国内互碰，均不相互索赔间接损失，即船期损失，利润损失等。因此“智海”轮不应赔“战斗30”的营运损失；也就是人保不接受港监关于“战斗30”的营运损失的确认。

人保还认为，仅有港监的结论，而无“战斗30”的索赔单证，不能考虑“智海”轮方的索赔，要索赔必须提供单据，以便凭保险条款进行审核，赔偿应赔之款项。

为此，我们找港监要“战斗30”的单据，以后直接找上海海运局要单据。以后除取得“战斗30”的修理费单据外，其他单据仍不可得。对此，人保采取了拖延不理的态度。

经过与人保协商，采取互谅互让的态度，我放弃索赔“战斗30”什费的45%，人保同意赔15天“战斗30”的营运损失（海运局索赔58天的损失），最后人保赔我人民币77,129元结案。较我索赔金额少赔了45,089.20元。

从以上情况看，港监的结论书仅对当事船的双方有约束力，对船舶保险人无约束力。结论书上关于责任的分摊比例，对被保险船舶有利的，保险人可接受，而在不利时，就可能

提出异议。而赔偿方面的结论，对保险人根本无约束力。对其有约束力的是保险人与被保险人之间订立的保险单。被保险人对保险人提出的索赔，那些钱可赔，那些不能赔，根据保险条款进行处理，而不是按港监结论处理。

鉴于港监、人保、远洋三方在海事处理上已形成上述固定的关系，而这种关系又是以现存法律和契约固定下来的，是不容也不易更改的，为避免今后再出现此案在索赔上出现的困难，唯有根据上述的关系谨慎处理：（一）在港监判定双方船责任前，按保险条款规定，应徵求人保的意见，使人保参与此事，使港监的结论书为人保所接受。（二）事先与我港监打招呼，请其配合提供对方的索赔帐单，并了解港监是如何理算的，尽量将不合理、估计人保不赔的款项不列入理算，在与港监取得理算方面的一致意见后，再由港监做出理算，避免以后索赔时被动。

## 附录《国际海上避碰规则》(1910)

### (第十六条)

(乙) 机动船听到他船的雾号,似乎在本船正横的前方,而位置未曾能确定的时候,只要当时的环境许可,应当停车,然后谨慎地驾驶直到碰撞的危险已过。

(丙) 机动船在听到他船雾号或者用视觉看到他船以前,已经侦察到在本船正横前方有他船存在,可以及早采取显著的行动以避免紧迫的局面,但是这种紧迫局面如果不能避免,只要当时的环境许可,应当及早停车,以防碰撞,然后谨慎驾驶,直到碰撞的危险已过。

### 第二十八条

(乙) 遵照规则各条规定,要保持航向和速度的机动船,每当看到他船并且怀疑他船是否已经采取充分避碰行动的时候,可以用汽笛鸣放短而急的声号至少五响,以表示这种怀疑。船舶鸣放了这种声号并不免除它应当遵行第二十七和第二十九条或者其他任何一条所规定的义务,也不免除它当鸣放本条所规定的相应声号以表示根据本规则各条所采取任何动作的责任。

## 第二十九条

本规则各条规定都不免除任何船舶或者船舶所有人，船长或者船员，在悬挂号灯或者信号上的任何疏忽，或者在保持正常瞭望上的任何疏忽；或者由于船员通常习惯上或者在当时特殊环境上应有的任何警惕上的疏忽，所产生的各种后果的责任。



## “承德”轮与“DIMTRIS P·LEMOS”轮在香港碰撞案

该轮由南浦开往香港,78年4月17日0720时在香港青洲灯塔西南面超越在该处等待上引水员的希腊籍“D·P·LEMOS”轮后,0725时向右调整航向继续接近检疫锚地南界。在选择锚位准备抛锚的过程中,为避让从右前方横插过来的“红旗151”轮,与追越上来的“D·P·LEMOS”轮碰撞。“承德”轮左船尾部受损。“D·P·LEMOS”轮右舷船体严重损伤,船尾楼右舷船员房间受到不同程度的损坏。右舷梯全部损坏。

此案原由香港招商局出面处理。对方船保赔人西英保赔协会向我方索赔75,035·64美元,我方向对方索赔36,475·27美元。经过一年多的交涉,毫无进展。后来对方要求我方提供75,000美元的担保,我方也相应地要求对方提供85,000美元的担保。为了有效地处理此案,广东人保公司通过香港民安保险公司委请INCE AND CO.作为我方律师在香港处理此案。对方的律师是HOLMAN FENNECK AND MILLAM SOLICITOR。

双方律师经过四年的交涉和协商仍无结果。考虑到对方船报损75,035·64美元,其中修理费用为26,379美元。我方船损失为36,475·27美元,其中修理费仅5,588·91美元。按两

船报损的费用比较，则对方约是我方的2·06倍。按两船的修理费用比较，则对方是我方的4·72倍。但根据案情对我较为有利的情况，我方律师考虑提出用“DROP HANDS”（各自负责）的方法解决对我合适些。对方同意接受。

用“DROP HANDS”办法解决，对整个案情是合理的。但对我公司的损失人保公司开始不同意赔付。经过再三协商，广东人保同意按“承德”轮的修理费人民币8,900.34元的70%，即6,230·24元赔付我司结案。

中国船与外国船发生碰撞（比较小的事故），双方同意按“DROP HANDS”的方法进行解决，由我方保险人中国人民保险公司按我轮修理费用的70%进行赔偿结案，这在我公司还是第一次。我们认为今后如有类似的而实际损失比较小的碰撞案件，可参考同样的办法处理。

## 黑龙江轮在苏丹港碰伤 “FRANZ STENZER”轮案

1978年8月20日黑龙江轮在港内锚地锚泊等加淡水，因受强阵风（7——8级），备车不及时（从阵风起到备妥车要经12分钟），锚地底质不好（珊瑚底与泥沙底）抓力不强及港地狭窄，结果船尾转动，于1840时尾部擦碰系泊于5 A号码头边的一东德货轮，造成对方船两个房间外板凹损，4个舷窗架变形，4根肋骨变形，甲板灯一盏损坏，舷梯一吊绳绷断。对方船保险公司DARAG后来函要我司负全部碰撞责任，通知我在该船最近修船时安排检验。经与人保协商后，我表示此次碰撞属不可抗力造成，根据1910年9月23日在布鲁塞尔公布的“关于碰撞的国际公约”第2条的规定，我不负任何责任，但考虑到两国的关系，建议赔索赔额的50%。对方表示同意。以后赔付4820·37美元（折合人民币7407·49元）结案。此款后由穗人保偿还我司。

黑龙江轮船长在碰船后未安排检验对方船是一疏忽，其他手续齐全。

## “建昌”轮走锚与“KOTA CAHA A”轮相撞

青岛港务监督关于此案的“海损事故结论”书中称：KOTA CAHAYA(光城)轮78年10月26日1021时抵青岛抛左锚6节于团岛，真方位152度，距离2海涅处。建昌轮同日1900时抛左锚6节于 $36^{\circ}04'53''\text{N}$ ， $120^{\circ}15'16''\text{E}$ 处。当时吹北—北东风，6—7级，阵风9级。2345时两船值班驾驶员均发现两船距离缩小，但都认为对方船走锚，都鸣笛示警，但均未采取措施，终于在27日0003时，“光城”轮船首与建昌轮右舷救生艇处发生碰撞。然后“光城”轮向“建昌”轮左舷后方滑去，造成多处损伤。

港监认为：两船均未发觉各自的船处于走锚状态，因而双方均未采取措施制止走锚，是这起碰撞事故的发生原因。据附近其他船提供的材料证明建昌轮走锚较为明显，因此建昌轮应对此事故负60%的责任，光城轮负40%的责任。

我司后向对方索赔救生艇更新费及其他损伤项目修理费人民币31,667.42元。而光城轮未提出索赔。按港监判定的上述责任比例理算，光城轮应赔付建昌轮人民币12,666.97元，其余由建昌轮自负。

此案发生后，我司曾向人保备案。因光城轮无损失，或因损失很小而无索赔，故未向人保索赔。



## 益都轮与鲁荣渔0153轮碰撞案

益都轮1978年8月28日23时45分，在山东半岛南面苏山岛东南方约9海里处，与山东省荣城县人和人民公社渔业大队所属鲁荣渔0153轮碰撞。该渔轮被拦腰碰断成二截，尾部一截沉没，益都轮无损伤。

此案经我青岛工作组与该渔业大队商定，由烟台港监作出裁决。现将港监的海事处理结论转抄如下，供各轮参阅。

### 一、事故经过：

时间：1978年8月28日23时45分许。

地点：北纬36度41分30秒，东经122度26分（概位）。

海面情况：能见度良好，偏北风2~3级。

本年8月28日上午“鲁荣渔0153”轮与另外五只渔轮结成渔轮船队，由烟威渔场南下赴乳山渔场作业。入夜后各渔轮均按章悬挂号灯，“鲁荣渔0153”轮为头船，组成近乎纵队航行。

当日2230左右该渔轮船队行驶至莫德岛灯塔东南方，距离10海里左右处，“鲁荣渔0153”轮由操舵航向195度，转舵操舵航向250度，其余渔轮也都相继转向。2330左右该渔轮船队的各轮均先后发现前方有大轮的白灯两盏近乎一线，继

而也先后见到大轮的红绿舷灯。因此“鲁荣渔0153”轮采取保速、保向继续前进，碰撞前的瞬间“鲁荣渔0153”轮已经看不到大轮的航行号灯，只见大轮的船身迅速逼近，意识到碰撞危险的来临，即向左扳舵，但为时已迟，且措施有误，于2345许“鲁荣渔0153”轮右舷中部即与“益都”轮首部发生了碰撞。

本年8月28日1337“益都”轮接近空载由青岛港驶烟台港。入夜后，按章悬挂号灯，当日2300行驶至苏山岛附近时，改驶航向66度，船速约13.5节，2325时左右“益都”轮发现渔轮船队与“益都”轮的相互距离逐渐缩短，即改驶航向70度。此后“益都”轮对渔轮船队的方位没有进行精确细心的观测，继续保速，保向航行。碰撞事故发生前很短的时间内，“益都”轮见渔轮船队的头船已经逼近，而且发现该渔轮方位有向右变化的动向，立即改驶航向85度，继而用右舵15度，右舵25度，右满舵向右避让，但仍未济于事，于2345时许首部与“鲁荣渔0153”轮右舷中部发生了碰撞。

## 二、原因及责任：

“鲁荣渔0153”轮在与“益都”轮处于接近对遇中航行的时候，没有采取避让措施，并且在碰撞危局构成的时候采取了向左转向的措施，违反1960年海上避碰规则第十八条、第二十二条的规定，这是造成此次海损事故的主要原因。

“益都”轮在与渔轮船队处于接近对遇中航行的时候，对渔轮船队的动向了望不慎，判断错误，并且在碰撞危局构成的时候也没有采取正确、有效的避碰行动，违反1960年海

上避碰规则第二十二条，第二十三条的规定，这是造成此次海损事故的重要原因。

综上所述，“鲁荣渔0153”轮应承担此次海损事故责任的百分之六十；“益都”轮应承担此次海损事故责任的百分之四十。

### 三、损失及赔偿：

1. “益都”轮方面：无损失。

2. “鲁荣渔0153”轮方面：根据“鲁荣渔0153”轮方面的申报，经审查核实后，确定损失金额如下：

(1) 船舶损失为人民币117,412.64元；

(2) 网具、货鱼、燃物料及渔需物资损失为人民币12,260.00元；

(3) 船员个人物品损失为人民币3,336.00元；

总计损失为人民币133,008.64元。

3. 经济损失按责任比例分摊，故“益都”轮应赔付“鲁荣渔0153”轮人民币53,203.46元，其余损失部分，由“鲁荣渔0153”轮方面自理。

4. 本案海事处理费为人民币1,330.00元，车船交通费为人民币450.00元，共计人民币1,780.00元，按责任比例分摊，故“鲁荣渔0153”轮方面应缴纳人民币1,068.00元，“益都”轮方面应缴纳人民币712.00元。

益都轮在广州人保公司投保“四分之四碰撞责任”。所以港监裁决益都轮应赔付该渔轮的53,203.46元及海事处理费712元，“四分之四”也应由人保赔偿。以后人保实际赔



偿我司49,897·61元结案。

我司向人保索赔时，曾遇一些周折：

一、我青岛工作组在公司海监室协助下，对此案进行了深入细致的调查工作，对责任比例问题也对港监做了艰苦的交涉，最后取得了40/60开的裁决，这个比例对我是有利的。另外对沉没的后半截渔船，对尚存的前半截渔船及对整条渔船的处理问题，青岛工作组的经办人与该渔业大队取得了书面协议。但是，我司没有事先与人保打过招呼，也没有征求过他们的意见，不论当时有何困难和原因，没有这样做是不符合保险条款第六款第二条的规定的。该规定是：“被保险船舶与其它船舶发生碰撞，被保险人与有关方面确定双方应负的责任和追偿金额时，应事先征得本公司的同意”，在这个比例确定后，先用口头通知人保，而未用书面通知，及收到协议书后未抄告人保，这都是工作中失误之处。

二、我司在接到港监海事结论后立即付款，并转向人保索赔，开始时，遭人保拒赔，理由是未提供渔业大队的索赔单据，仅凭港监作结论是不成的，造成被动。因此今后对国内索赔案，凡已由港监作结论的，仍应要港监提供索赔单据，以供人保审核，以便人保按其保险条款扣除不应由它赔付的款项。如此案渔船索赔船员个人物品损失费，港监判“益都”轮方赔偿，但按保险条款则不由保险人赔偿。

三、从以上所述遇到的周折，总结经验，今后遇类似案件，凡要由人保赔钱的，不论在责任问题上，或在赔偿问题上均交由人保处理和交涉，我司退居第二线为好，这符合国际惯例，也符合人保与中远在保险工作中的分工协议。该协议规定：“凡需要进行海事仲裁与诉讼的案件，一般由人保

公司以船舶保险人名义出面办理”。事实上，以后发生的几起大案中，人保已这样做了，这样做对双方均可行有利。

## 甬江轮利物浦港碰BENYA RIVER轮案

甬江轮1978年11月21日在利物港卸完杂货后，于当天2217时由引水员引航，拖轮协助移泊该港BIRCKENHEAD码头续卸矿石时，第2和第3舱左舷舷墙擦碰停靠在码头的BENYA RIVER轮的左舷，致使该轮尾部离开码头，而船及首前楼撞到码头上，造成船首左舷及前楼损伤。

当天2340时甬江轮过船闸时，由于左舷梯平放而没有收拢，结果舷梯碰到闸门，舷梯被撞坏，而闸门未受损伤。

11月22日船长经我代理申请检验师，分别对两轮进行联合检验。验船师估计BENYA RIVER轮修理费用约1,500英镑，甬江轮左舷梯修理费约4,100英镑。

嗣后，BENYA RIVER轮船东要求我司提供该轮修理费用担保金4,000英镑。为此，甬江轮保险人中国人民保险公司广东省分公司委请其伦敦代理WEBSTER公司出面处理此案。经过WEBSTER公司与对方交涉，最后于1981年7月21日由WEBSTER代替广东省人保公司赔付BENYA RIVER轮修理费用1625·80英镑结案。

此案所发生的费用损失：BENYA RIVAR轮修理费1,625·80英镑，WEBSTER公司代理费97·75英镑，共计1,723·55英镑，属于甬江轮“四分之四碰撞责任”险范围，已由保险人赔偿对方。甬江轮左舷梯受损修理费，不属保险范围，人保公司不予赔偿，由自我司已负担。



## 武昌轮和鹿川丸轮碰撞案

### 一、事故经过及原因：

武昌轮1979年6月25日由日本福山港驶往上海，在航抵来岛海峡分隔航道西口航道上，由于能见度恶劣，在与日籍鹿川丸轮对遇时，因对方在推荐航道浮筒左侧突然向左转向，又没有采取停车和倒车等应急措施，故于当天1920时发生碰撞。

事故发生后的当天晚上，日本海上保安厅官员立即上船，向船长、当班的大付、大管轮和驾助等人详细了解碰撞的经过，其中包括：本人出生年月、籍贯、家庭、学历、航海龄、船上值班情况以及碰撞前后的经过及原因等等。我船员对于保安厅所提出的问题都作了简要明瞭的回答。嗣后，船驶抵上海港，卸空后在上海船厂进行修理。

### 二、责任与赔偿：

事故发生后，中国人民保险公司广东省分公司将此案委托其日本代理SUMITOMO MARINE AND FIRE INSURANCE CO. LTD. 与对方保险人在日本东京进行友好协商。结果是：武昌轮与鹿川丸轮在主航道上对遇时，由于鹿川丸轮在推荐航道浮筒左侧突然向左转向，违反了1972年海上国际避碰规则第19条，因此负此案65%的责任，武昌轮负35%的责任，我司及广州人保公司同意上述责任划分，进行互相赔付，了结此案。

武昌轮方的损失费用为日元J¥410,507—和人民币87,215·70元。鹿川丸轮方损失费用为日元J¥12,110,690—鹿川按方已同意划定的责35:65,即:

鹿丸轮方应赔偿武昌轮方金额为:

$$\begin{aligned} & J¥410,507 \times 65\% + RMB¥87,215 \cdot 70 \times 65\% \\ & = J¥266,830 + RMB¥56,690 \cdot 21 (J¥7,357,254) \\ & = J¥7,624,084 \end{aligned}$$

武昌轮方应赔偿鹿川丸轮方金额为:

$$J¥12,115,690 \times 35\% = J¥4,238,741$$

武昌轮应赔付鹿川丸轮金额J¥4,238,751,本来应由武昌轮保险人中国人民保险公司广东省分公司直接赔付对方,但是此案为了简便起见,鹿川丸轮方在赔付武昌轮损失时扣除武昌轮应赔付鹿川丸轮的部分损失即J¥4,238,741—后,实赔付我司J¥3,385,343·—武昌轮赔付对方的损失J¥4,238,741(折合16,359·94美元),我司再从广东省人保公司收回。上述部分费用已得到广东省人保公司的赔偿。结案。

### 三、值得注意的问题:

1、对方在核赔时特别注意审核修理费用帐单,凡是帐单内有某一项文字提法与检验报告项目不符,对方都要求从中扣除。为此,凡是进行碰撞修理,在船进厂时,船长或主办人员必须要求厂方在开列索赔帐单时,必须做到尽可能与检验报告损坏项目相符。如碰撞修理与船东修理同时进行,那么杂费可以按比例地得到对方赔偿,杂费可以单列一项。

2、对方索赔每天营运损失是按事故发生前连续6个月(其中包括事故发生的当月,但仅计算到事故发生前一天止)的营运收入来计算平均每天的收入;即按6个月运费收

入减去6个月燃料和港口使费的费用，再被6个月营运天数除。这种计算方法简单明瞭，比我们以往往往按营运成本索赔更合理、有利、且易被接受。

3、从此案和以往在日本海域发生碰撞事故来看，凡是事故发生后，日本海上保安厅即派官员上船向当事船长、值班驾驶员和轮机员调查了解事故详细经过，调查时要求回答有关具体问题。而这些问答内容格式与海事证词格式基本上相同。

## 平海轮在康斯坦萨碰黄海轮案

79年7月23日平海轮与一荷兰船并靠在康港42号泊位，平海轮在外档，两船船首均朝向44号泊位，1340时根据港方安排两船要同时向船首前方移动，移至43号泊位，44号泊位上有青远的“黄海”轮停泊，船身横于该两轮前方，右舷面向该两轮。前移时由靠在里档的荷兰船绞缆，由两拖轮及引水员协助，当1110时移至43号泊位时，平海轮船首距黄海轮约15米，平海轮船长、大付虽大声向荷兰船呼喊要他们快收紧首倒缆及尾缆并松掉平海轮的首缆及放靠垫，但该外轮不能控制住本身，结果使平海轮船首于1412时碰上黄海轮右舷首楼舷墙，使其舷墙一段凹损。事后荷兰船长口头上同意与平海轮共同分担黄海轮之损失，但在平海轮船长的通知书上却签认“FOR RECEIPT ONLY”，未签认同意负担一半损失。对此平海轮船长并未提出异议，还以为对方船长同意MEET HALF WAY，已是有利于他了。问题解决了。结果被对方船长钻了空子。公司无法凭对方船此种签认向对方船东索赔。

青远后向我司索赔黄海轮修理费(17,824,00日元)折合人民币(12,053.84元)，由穗人保赔我，结案。



## 图们江轮在长江口碰渔船案

现将上海港务监督关于此案的“海损事故处理结论”书中，港监关于此案的原因和责任的想法及损失赔偿办法转抄如下：

“图们江”轮1982年1月14日2343时看见“沪渔503”在左前方约1——2浬处同向航行，“沪渔503”也看到了右后方的“图们江”，相互都已较早地发现了对方。双方一前一后同向航行，“图们江”是追越船。“沪渔503”是被追越船。

“图们江”一直全速航行，仅是鸣放一长声的声号，直到碰撞前半分钟才减速并停车，当与“沪渔503”相距20——30米，扳舵试图避让时，就碰撞了“沪渔503”。

“图们江”既未鸣放要求追越“沪渔503”的声号，又未及时采取避免碰撞的行动，违反了（1972年国际海上避碰规则）第六条、第八条1、4、5款，第九条5款，第十三条，第三十四条3款（1）项的规定。

“沪渔503”早已听到左后方的“图们江”鸣一长声，但直到距离已近，有碰撞危险时，“图们江”轮仍航向，航速不变，仅鸣放了五短声，未能采取最有助于避碰的行动。违反了（1972年国际海上避碰规则）第七条1款，第十七条、款（2）项、2款的规定。

综上所述，此项事故的责任，“图们江”应承担80%，

“沪渔503”应承担20%。

由于此次事故所造成的损失，双方应按上述责任比例分担。

“图们江”没有损失。

“沪渔503”右舷尾部损坏修理费计人民币1,742.61元。

“图们江”方面应赔“沪渔503”方面计人民币1,394.08元。

本案海事处理费和调查交通费合计人民币40元。“图们江”方面应交纳32元，“沪渔503”方面应交纳8元。

上海外代还收取海损事故处理费30元。

此案我司总计损失1,456.08元。全部由人保赔付，结案。

事故发生后船长只做内部事故报告，未做致人保事故报告，这是不符合要求的。

## 惠阳轮擦碰“UNION HAMBURG”轮案

该轮82年5月10日由引水员领航靠达曼港第16号码头时，因拖轮顶推速度较快，同时又受西北风的影响，在港池内调头时擦碰泊在第17号码头的台湾籍“UNION HAMBURG”轮救生艇后座、船舷扶手栏杆和旗杆等处，造成轻伤。

事故发生后，虽然该港警方不同意我船员下地，但该轮在不影响船期的情况下，努力设法采取措施，说服警方值班人员后，组织船员到对方船将碰伤部分进行及时修复。对方船感到满意，同时减少对方船的检验费和修理费，为国家节省了外汇费用开支。此案已向广东人保公司销案。我们认为此案解决办法是可取的。

## 田林轮与“埔港拖111”碰撞案

79年10月27日田林轮双锚泊于黄埔港4号锚地。1230时开始由一港口拖轮推右后部调头解锚链。1250时船正横于航道上，船头朝北，此时“埔港拖111”右舷绑拖“埔起重2”号，顺流全速由西向东驶下，因过于接近田林轮，又因其避让一系列木驳，于1300时，擦过田林轮船尾，造成田林轮船尾壳板2平方米凹进3公分。“埔港拖111”驾驶台左侧天棚、栏杆、讯号镜等损坏。港监对此案结论称：“此案主要由于“埔港拖111”轮估计不足，操纵不当，但田林轮在紧迫情况下没有采取相应措施，双方均有责任，各自负责本船修理费用”。后人保赔付田林轮海事声明签证费100元，结案。

## 杨林轮在伦敦船闸口碰驳船系缆案

1979年11月1日2030时杨林轮解系缆离泊，进入KING GEORGE DOCK换引水，前左右各带一拖轮。2154时，闸门开后引水用慢进车出闸门。此时在闸门前方不远处泰晤士河上有数艘锚泊于河道中的驳船。由于杨林轮须90度直角转弯避开这些驳船，但因车速过猛，船头触到驳船的系统，使其绷断，驳船飘离泊位。事后船长叫引水员乘小艇前往驳船查看情况。只见到系统断一根，无其他损伤，遂继续出航。船长为慎重计，请引水员作了书面证明，并电告代理请验船师对驳船进行检验。后来代理请人保的伦敦代理安排了检验。到鹿特丹后，船长作了致人保事故报告（还做了内部事故报告）。

此案驳船方至今未提出索赔。人保直接支付其代理检验费和代理费178·75英镑（折合人民币583·26元）后结案。

## 菱湖轮在对马海峡与“沪渔 426”轮 撞案

菱湖轮1980年2月9日在日本新潟卸完油后，于当日1135时离港驶向青岛。11日清晨在对马海峡航行，天气良好，视线清楚，航向246度。约在0710时，在左舷40——50度，距离4——5海里处，见有两艘无作业渔船（沪渔425、沪渔426）一前一后，自菱湖轮左舷向右舷方向横越。约0730时，头船（沪渔425）抢过菱湖轮船头。大付拉号笛警告，但第二艘渔船（即沪渔426）仍抢头。大付约在0734时令右舵20°，接着右满舵。但此时426轮已进入菱湖轮的首盲区，接着从首右滑出，向左倾侧，不久沉没。16名船员全部落水，后12人被救起，3人失踪，一人溺死。

对这件海事，公司海监室已发过通报（1980年9月27日发各船），对菱湖轮存在的问题做过分析。

此案由上海港监调查处理，结论是当时双方同时互见，但由于彼此未作正规的瞭望，造成判断错误，均以为是直航船。在有碰撞危险时，双方均避让过晚，措施不力，最后导致了这次严重事故。

在上海港监主持下，经过协商，双方同意采用一揽子解决办法，由我司赔偿上海渔业公司人民币38万元，渔业公司赔我2万元，了结此案。另港监海事调查处理费3,500元。沪外代

代表我公司处理此案收手续费7,000元。按保险的“四分之四碰撞责任”这三项费用(38万元+3,500元+7,000元)要全部由人保公司赔还我司。

但是38万元内有对方4名死难船员及全部船员个人物品等费用,不属于保险范围的损失,人保不负责赔偿。按渔业公司原来的索赔清单,其中应由人保赔偿的部份,占全部索赔金额的90.2377%,其余不能赔偿的为9.76%,这其余金额包括死亡抚恤金、丧葬、家属交通、住宿、误工费,12名被救船员服装费,及船员个人物品损失费等,由我司负担。所以人保只赔我司38万元中的90.2377%;港监及外代的费用也按比例由人保负担。

此案赔偿的计算办法如下:

$$(380,000元 + 3,500元 + 7,000元) \times 90.2377\% = 352,378.40$$

(由人保赔我)

$$390,500元 - 352,378.40元 = 38,121.60元 \text{ (由我司负担)}$$

## 济宁轮碰伤“桂驳5006”案

1982年2月28日济宁轮在黄埔3号锚地因受潮水作用锚链绞缠，28日装完货后，请港口拖轮协助顶推船身旋转以解脱绞缠的锚链，船上未备好主机，所用拖轮马力小，在解第二圈锚链时，适值落潮，水流急，于1510时，船尾擦碰靠在码头边的一货轮外档的第二条驳船，造成该驳船左舷中部船壳和棚架损坏。埔港监对此事故结论称：“此次事故应由济宁轮负全部责任”。我后赔付梧州航运局5,796.65元，人保赔还我5,271.65元，结案。

济宁轮此事故是绿春轮79年6月6日事故的重演。二船事故原因、情况及过失几乎完全一样：均在黄埔老港内发生，都因思想麻痹，观察判断了解情况不够，解第一圈后，二船均出现移位现象，均未备好主机，均未雇用引水员协助，此情况应引起我各船长注意。



## “嘉海”轮在日本沼岛灯台附近 碰“双和丸”案

嘉海轮在界港装完货后于1980年8月8日离港驶返上海，8日1038时当船在 $34^{\circ}18' . 6 N$ ； $134^{\circ}58' . 84 E$ 时，发现船首前方距离3.1海里左右有一对同向拖网渔船。（据说每小时走0.5—1.0海里）。此时左前方来一艘大船，右后方有一条潜水艇追越，使嘉海轮无法及早向右转向。1045时当距渔船1.5海里时，嘉海轮向右满舵。同时，发出三次长铃声。1050时停车。此时一艘渔船（即双和丸）已与嘉海轮船首左舷接触。1100时，该渔船将漂到嘉海轮船底的渔网钢丝绳拖缆砍断，改用尼龙缆接上，以后漂离“嘉海”。但另一艘渔船却拖住“双和丸”，不使其离开嘉海轮，以致嘉海轮无法续航。直至日本海上保安厅小艇来后才肯离去。

后据我方检验师调查，“双和丸”的渔网系柱、尾灯柱、捕捞雷达等被嘉海轮碰坏，经我检验师与对方协商确定，对方修理费40万日元，营运损失120万日元，共160万日元，以后由我司赔付此数，结案。另付代理海事处理费10万日元，检验费20万日元，代理通讯费16,300日元。

此案起因系嘉海轮避让措施不当，速度较快，停车较晚，故责任全在嘉海轮一方。

按嘉海轮的保险条款，“嘉海”应负的责任全部（四分

之四) 由人保负担。我共向人保索赔此案全部费用共1,916,300日元。因日渔船的钢丝拖缆不属于保险范围(1982年以前人保认为水中渔网不属于渔船船体之一部份)。故钢丝拖缆价38,00日元被扣不赔, 共赔还我司1,878,300日元,(折合人民币14,000多元) 结案。

这里应特别指出的是: 在日本领海, 我司船, 包括上述一案, 已发生过二起碰渔船案(另一起为大埔轮78年12月23日碰断日本渔船“金生丸”, 共损失1420万日元), 二案共同的特点都是我船避让措施不当。因此各船对在日本海域避让渔船要特别小心, 要予做准备, 要早让、宽让。在渔船特别多的情况下, 应慢速行驶, 特别要避免缠绕其水下渔网, 如果渔网被我船破损或丢失, 人保是不予赔偿的。

## 巢湖轮走锚碰“GOLDENFELS”轮案

### 一、事故经过：

巢湖轮80年10月26日在吉大港河口锚地抛锚卸油时，由于强流的影响。当日1950时（当地时间）发现船走锚并飘向附近锚泊的新加坡籍GOLDENFELS轮。船上开始拉五短声汽笛警告对方和周围船舶。2000时又用VHF16频道与GOLDENFELS轮通话。开始无人回答，取得联系后，即告对方，巢湖轮已在走锚。并告因油驳M.T. BANGLARLOS正靠在巢湖轮左舷驳油，不能马上离开，要求GOLDENFELS轮松长锚链或离开以协助避碰。但因巢湖轮采取避碰措施不及时，又不得力，终于在2024时左舷压碰到GOLDENFELS轮船首，致使对方船首舷墙倒塌，船首楼甲板三处裂缝。事故发生后，船长曾申请检验师分别对双方船损伤情况进行检验。

### 二、责任与损失赔偿：

事后，对方船东要求我方提供GOLDENFELS轮修理费用担保金26万美元，否则将扣“巢湖”或其姐妹船。因当时巢湖轮正在新加坡进行临修，对方船东要在新加坡扣船很方便，故我司要求中国人民保险公司广东省分公司通过中保新加坡分公司向对方船东提供了上述担保函而船未被扣。同时，人保公司委请中保新加坡分公司处理此案。新加坡中保公司又联系我益丰代理协助，共同处理此案。

此事故是因巢湖轮走锚所引起的，主要责任在巢湖轮。但巢湖轮发现走锚后，船长便立即通知对方轮，并要求采取避碰措施，但对方毫无行动，理应对此事故负一定的责任，因此，广东省人保公司函示中保新加坡分公司按巢湖轮负80%—90%，GOLDENFELS轮负10%—20%的责任与对方船东进行友好协商，解决此案。但因我船长提供证据不足，对方只同意不索赔利息损失，减少修理费用3%，坚持巢湖轮负此案的全部责任进行解决。经联系广东省人保公司，同意我方赔付GOLDENFELS轮修理费用损失22,116美元和156,074西德马克结案。

GOLDENFELS轮被碰伤部分于1981年1月在西德基尔船厂进行修复。广东省人保公司委请其西德代理参加监修。GOLDENFELS轮修理费用为22,890美元和16,090西德马克，减少3%，即为22,116美元和156,074西德马克，两者折合人民币共160,585.98元，GOLDENFELS轮检验费孟加拉币TAKA·10,893·70，折合人民币1,113·34元，共计损失费用人民币161,698·92元，已由广东省人保公司赔付我司，结案。

巢湖轮本身损伤于1980年12月在香港友联船厂进行修理，修理费计港币452,890元，折合人民币186,338·08元。由于对方拒绝负担责任，故巢湖轮的损失得不到对方的赔偿，只能由我司自负。

### 三、教训

1、此案是巢湖轮因走锚碰撞GOLDENFELS轮的事故，巢湖轮从10月26日1915时发现走锚到2024时发生碰撞，其间有39分钟时间，但由于巢湖轮发现走锚后，没有立即采

取紧急动车来控制船舶，对油驳只是口头上提出要求其离开，而没有采取得力的措施使油驳脱离，因此未能避免碰撞或减少碰撞损失。这是值得注意的问题。

2、巢湖轮发现走锚后，曾拉五短声汽笛警告对方船，接着用VHF告诉对方巢湖轮在走锚。要求对方采取松锚链或离开等协助措施，以避免碰撞。从提出到碰撞至少有20多分钟，但对方没有采取行动，所以对方对此次碰撞是负有一定责任的。但是由于船长未向油驳取得旁证，便离开该港，船长后来未能提供有力的证明文件，故此案在双方友好协商不成的情况下，我无法提交法院进行裁决。

3、靠巢湖轮卸油的驳船，实际上是一艘机动的油驳。巢湖轮发现走锚后，曾多次提出要油驳离开，但是该油驳认为巢湖轮没有走锚，不肯离开。这种状况与以后加速走锚有直接的关系。因此，油驳对这次碰撞事故应负有责任。但是船长在事故后没有立即致函油驳并取得签字认可，因此，GOLDENFELS轮的损失未能由油驳分担，而是全部由巢湖轮赔偿，这是不合理的。

4、巢湖轮该航次属出租。在吉大港有租船人和中远公司两家的代理人。租船人代理不管船舶事故处理，而该轮在该港又没有办理船员登陆证。事故发生后，船长电告我船代理，要求申请检验师对GOLCENFELS轮进行联合检验，但因没有登陆证，船长不能上岸，也不能到对方船进行联合检验。另外，因我在该港代理办事不得力，通讯联系又极不方便，致使公司与船舶和代理之间联系脱节，公司未能及时了解到事故进展情况，公司的指示又不能及时传达到代理和船长，因此，船长准备材料不齐全。给处理此案带来了许多困难。

## 图们江轮在黄埔港碰驳船案

图们江轮原锚泊于黄埔港内2号锚地。锚位稍比规定偏北5——10米。装货完毕后定81年2月5日1030时起锚出航。但因锚链已绞缠，故叫一拖轮前来在船尾左舷顶推，以反时针方向旋转。此时船上未备车。涨潮。当船被顶推旋转到航道中心线上时，正吃上涨水。船长拟利用水流来推船旋转。此时船上发现2号锚地北方的省外贸仓库码头边并排停靠五条驳船。从码头边从里往外算分别为“中茶一号”（500吨铁驳）、“中茶2号”（300吨铁驳）、“番大机02”木驳、“穗壹2477”及另一艘木驳。此时船长见情况不妙，于1040下令紧急备车，1056备好车，但是船尾已接近驳船，情况紧迫，又怕动车水浪打到驳船上，同时要冲车才能动车，故实际上未动车。船尾人员及驾驶台均呼叫这些驳船快解缆逃脱。最靠外的两艘驳船见状立即砍断系统。第一艘木驳向东成功躲开，第二艘的“穗壹2477”木驳向西飘离时船首被碰伤。接着图们江轮船尾扫到“番大机02”木驳。将其压成两段，立即下沉。接着又撞上“中茶二号”，将其左舷一仓壳板撞破一洞（1米×0.8米），河水立即灌入仓内，使仓内已办好出口手续待装大船的茶叶绝大部分水湿，河水继而灌入第二仓，仓内也装有茶叶。此驳船共装887箱茶叶，20.8吨。该驳船被碰后系统绷断向西飘流，并逐渐下沉。后被拖往外贸仓旁边的乌冲口内。虽经紧急抢卸，但仍在第

二天凌晨沉没在乌冲口内。因“中茶2号”被撞，使其撞上“中茶一号”使“中茶一号”壳板凹损，船体变形。“中茶一号”被撞后又使其撞及码头水泥墩柱。使一墩柱断裂。事故发生后，船上检查错位未发现走锚，仍是在原锚位上。（此点是否属实，值得怀疑）

4月28日我司代表与上述驳在危急情况下“番大机02”竟然无人，毫无动作，船主管部门及船方代表在埔港监协商责任及赔偿问题。对方认为图们江轮应负全部碰撞责任及损失。我司认为对方在下述方面也有过失：（1）“中茶一号”“中茶2号”船上人员站立观望，未采取任何减轻被碰效果的措施。（2）“中茶2号”“中茶一号”船员无合格证书。结果对责任问题未达成协议。

会后又经埔港监对双方多次进行调解，最后达成如下协议：

1. 图们江轮对本事故承担95%的责任。
2. “中茶2号”等4艘驳船对本事故负担5%的责任。

经济赔偿问题由人保与驳船主管部门按上述责任比例进行理算。

1. 赔“番大机02”全损加燃油损失、生活用具损失加上三个月利润共32,679.07元。

2. 赔“中茶1、2号”修理费、拖轮费、抢救费、打捞费、码头修理费等共53,817.04元。

3. 赔“穗壹2477”修理费216.93元。

以上属船损部份，人保共赔付86,713.04元。

根据保险单条款，被碰船上的货物也应由人保赔偿。广

东省茶叶出口公司虽对水湿茶叶进行抢卸再加工,但仍损失:红茶6496斤合7513·78美元。普洱茶1351·4市斤,荔枝红茶1716·4市斤,两者合25,888·64美元。及抢救茶叶费用937·52元。

此案人保总计赔付款合64,577·49美元(折合人民币118,079·94元)。

这里应强调指出:此种性质的案件至今已在黄埔发生三起。

1979年6月6日绿春轮在港内锚地未备主机解锚链调头,船尾碰损码头及碰伤二艘驳船,赔偿10,516·83元。1980年2月28日济宁轮在黄埔港内又是未备主机调头解锚链,碰伤在码头边的一驳船,赔偿5271,60元、以上二次事故均发现走锚。第三次为图们江轮此次事故,沉驳损货最为严重,损失达11·8万元。由此可见,在黄埔港内调头解锚链是有一定风险的,一定要按时备机备舵,各就岗位,以防紧急情况,绝不能掉以轻心。希望各轮船长采取措施,切实避免此类事故再次发生。



## 德荣海轮挤翻致沉系缆艇 “DIANE” 案

该轮1981年10月28日在沃大利亚NEWCASTLE港靠泊时，由于拖轮顶推船速较快，船岸之间激起涌浪较大，该系缆艇同时带四条系统因超重又受浪涌冲击失去了平衡，结果被挤翻沉没。

该系缆艇所属公司通过我NEWCASTLE代理向我司索赔该艇沉没损失费用沃大利亚币7,304.13元。该案由我驻沃大利亚航运代表出面处理。根据德荣海轮船长不承认此事故的报告以及系统艇雇佣拖带合同条款的规定，我航运代表拒绝对该系缆艇给予赔偿。经交涉，因无法免责，最后还是如数赔付对方，了结此案。

我司据对方所提供的索赔函及帐单向广东省人保公司进行索赔后，该司已赔付我司系缆艇损失费用共计沃大利亚币7,304.13元，折人民币14,497.23元，结案。

## 常德轮勾断黄浦江过江电缆案

1977年10月1日凌晨，常德轮从黄浦江内8至9号浮筒泊位移向九区，当航行到居家桥航段，于禁止抛锚区前，发现首左约5—10度有一条龙拖驳船队顺流驶来。在该船队后面还有一艘500—1000吨煤驳，刚从八区的叉河里闯出来，企图追越拖驳船队，但正好横在常德轮前方半湮处。引水员虽采取了停车、倒车等紧急措施，仍感到无法避免与该煤驳相撞，遂发出抛左锚的命令。此时在船首了望的大付，立即执行此命令将左锚抛下。但引水员在发出第一道抛左锚的命令后，发现船正在禁止抛锚区，又立即告诉船长不要抛锚。船长连续三次通过对讲器，喊大副不要抛锚，可是由于船首楼上只有大付一人，（另一人木匠因在船首时间长已离去喝茶），大付一接到第一道抛锚令后放下对讲器，自己动手去抛锚，所以接着从驾驶台发来的不要抛锚的命令没有听到。以后绞锚时，发现锚机吃力，左锚爪勾住一条河底铁链（实为过河电链之防护铁链）。

由于此事故，上海供电局自杨树浦发电厂至居家桥变电站的35千伏过江电缆一根及上述电缆一根被拉断，影响了许多重要单位的正常供电。使400多米的水底电缆一根报废。抢修了16天。供电局向我司索赔82,357.97元。

上海港监对该事故进行调查后判定由常德轮赔偿此项费用。

我司对港监的处理结论提出了异议，认为引水员指挥上有过失，调查面不全，而煤驳干扰航行，应负此事故的责任。但交涉无结果。最后仍由我司赔付。从内部来说，常德轮应负此事故的责任，因为煤驳究竟未与常德轮接触，不能负此案责任；而引水员的过失也应由船方负责。

此案属保险的“四分之四碰撞责任”。连同港监调查处理费820元及沪外代代理此案手续费1647·13元，共向人保索赔84,825·13元。但仅从人保赔得83,177·97元，而拒付我外代手续费，认为沪外代在此案中实际上未做什么工作，而收费却很高。后与人保交涉此案，但不能获赔，只得作罢。

## 桃林轮碰伤BIRKENHEAD港 系缆桩案

1978年7月19日0600时桃林轮从等候码头移住卸货码头（在REASCAVENDISH WHARF, WAST FLOAT, BIRKENHEAD），在靠上码头时，船稍有震动，后又因船位不准，向后移动10米。0715时移泊作业结束，1130时码头上人声称，桃林轮碰坏一系缆桩，该桩上留有桃林轮的绿色水线漆。经船长检查，发现该桩里侧加强块板有裂，断裂处生锈严重，说明该桩早已被碰有伤，桩上的绿漆是船移位时刮上的，故拒不承认撞坏责任。经我船检验师检查，证实该桩早已有伤。港方索赔600英镑。验船师估计赔400英镑为合理。后港方让步要500英镑。我司坚持400英镑。公司考虑：该桩早已有伤，但桃林轮有水线漆在桩上说明船体已接触到该桩，责任难逃，为避免拒赔被扣造成更大损失，故同意赔偿。此案共损失426·80英镑（折合人民币1461·41元），由德人保赔我，结案。

## 甬江轮碰伤鹿特丹岸吊案

1979年10月31日甬江轮泊我装卸公司(MULTI TER—MINALS)的码头卸货,同时装卸公司的岸吊733号吊臂伸过甬江轮二舱,卸泊于甬江轮外档的驳船。10月31日由于下雨,甬江轮用2舱船吊来关闭舱口盖,与733号岸吊铁臂相碰,铁臂有一米长凹曲。

船方声称早已告诉该岸吊不同意伸过船身卸货,并向岸吊操纵手喊过话,但未被理睬。装卸公司称船方使用船吊时未通知岸吊,他们有4个人可作证。还声称。根据荷兰的法律,船方要负责岸吊的损伤。要我赔偿岸吊修理费30,395.94盾及检验费32,870盾。如在80年10月15日前不赔,要加收12%的利息。对此我们坚决拒赔,认为岸吊有过失。但对方仍坚持按荷兰法律要我赔,并又限期80年年终前赔偿36,815.45盾(已将12%利息加在内)。

鉴于对方态度强硬,而甬江轮恐也有过失,经与人保协商,建议按32,870.34盾的50%赔付结案,并提醒对方,该公司已与我司有长期合作关系,希勿把此事搞得太绝。对方经过二个月考虑后,终于同意我赔付16,435.47盾结案。

此案属保险的“四分之四碰撞责任”,我司为此案共支付18,395.97盾(折合人民币12,600元)及人民币81元,全部由人保赔付。

## 松林轮碰上海港码头案

松林轮1980年7月19日右舷泊在上海高阳路码头，卸完货后指定在原泊位调头后开航。7月19日1725时“海港15”号拖轮来带松林轮左舷第二舱前部。船方要它改到一舱前部带船，但未被接受。另一拖轮“海港9”号带于船尾。1730时，尾缆全部解清，“海港9”号开始拖尾，“海港15”以丁字形慢速顶松林轮，待“松林”船尾被拖开码头与码头约成10度交角后，利用水流来旋转船身。同时松林轮半速倒车，使船后退。但“海港15”号不听引水员以慢速顶船的命令，却以较快速度顶船，结果使松林轮船首球鼻撞上码头，使码头上的二个橡皮靠把损坏，使护轮坎三米半面板出现裂缝，

后上港五区向我司索赔码头修理费4,640·20元。此案属保险的“四分之四碰撞责任”，连同沪外代手续费，共从人保赔回4,283元结案。

## 嫩江轮碰伤安特卫普船闸案

1980年8月28日2018时，嫩江轮在两艘拖轮协助下离安特卫普由ZAND LIET船闸出港。2305时在闸内两艘拖轮没有得到船长和引水员的任何声号，就自行拖拉，由于拉力过猛和配合不当，使嫩江轮迅速偏向左边，致使船尾甩向闸壁，造成船闸北面第22号垂直和浮动木碰垫碰损，港方索赔144,000比利时法郎（折合人民币6,580元）。

此案属保险的“四分之四碰撞责任”我司共从人保赔得160,625比利时法郎，结案。

## 永宁轮碰新港码头案

1980年12月1日引水员登船引领永宁轮进港。1522时抵港池内。两艘拖轮靠左舷带好首缆协助靠泊。当时偏西风，约4级，吹扰风。船受风面大。为避免被压到停靠在10号泊位上的外轮，永宁轮被迫用进车向前冲，抛左锚一节落水。因两拖轮首带拖缆，只能顶不能拖，在吹扰风的情况下，不能起控制船的作用。当船离码头约3.0米左右时，用全速倒车，虽然船拉住，但终因离码头较近，于1546时右舷二仓与码头擦碰。后经检查发现码头橡皮碰垫四个固定螺丝，被碰掉了三个，碰垫完好无损。

事故发生后船长做了内部事故报告，总结了情况和教训，但未按保险事故的要求做致人保事故报告，这是不符合要求的。

此案港方至今未来索赔，我向人保索赔港监签证费100元及港监交通费40元结案。



## 阳惠轮碰化肥厂码头装卸机案

该轮1981年6月30日由引水员领航在靠泊卡塔尔港UMMSDAID化肥厂码头时，由于引水员指挥船首拖轮顶推速度太快，加上当时船尚有后退的速度，结果造成该轮一舱右舷舷墙擦碰码头皮带输送机二部。其中一部垂直框架内外均弯曲变形3米，连接交链损坏，不能使用，另一部头部受轻微擦伤。

事故后，厂方要求我代理对两部皮带输送机提供修理费现金担保卡塔尔币QRS·150,000—，然后才允许惠阳轮开航。因该港没有中国人民保险公司代理，故我通过总公司汇付该港代理45,000美元，作为输送机修理费担保金。惠阳轮装完货后即离开该厂码头开航。

该化肥厂两部皮带输送机修理费用共计卡塔尔币QRS·150,259—，相当于41,283.35美元，（折合人民币70,170.95元）。此案属惠阳轮投保的“四分之四碰撞责任”险。已从中国人民保险公司广东省分公司得到赔偿，结案。

以上所述，仅是对外索赔和结案的情况。但是，这次事故发生的实际原因及经过是：惠阳轮靠化肥厂码头装货期间，轮机长指示大管轮换妥主机油头后要冲车，但油头换妥后，在冲车前没有事先通知船长，而只是由大管轮告诉当班驾驶员，当班驾驶员得知后仅到船尾看了一下缆绳，又到船

首看，觉得清爽，于是即到驾驶台回车钟开始冲车。结果由于向前冲车时，引起船移动，故将正在第 1 和第 5 舱内装化肥的两部皮带输送机碰坏。

## 2. 船体发生纵向弯曲的预防措施

船体发生纵向弯曲，是由于船体在航行中受到波浪的冲击，使船体产生纵向弯曲。这种弯曲是由于船体在波浪中受到不均匀的浮力作用，使船体产生纵向弯曲。这种弯曲是由于船体在波浪中受到不均匀的浮力作用，使船体产生纵向弯曲。这种弯曲是由于船体在波浪中受到不均匀的浮力作用，使船体产生纵向弯曲。

船体发生纵向弯曲，是由于船体在航行中受到波浪的冲击，使船体产生纵向弯曲。这种弯曲是由于船体在波浪中受到不均匀的浮力作用，使船体产生纵向弯曲。这种弯曲是由于船体在波浪中受到不均匀的浮力作用，使船体产生纵向弯曲。

船体发生纵向弯曲，是由于船体在航行中受到波浪的冲击，使船体产生纵向弯曲。这种弯曲是由于船体在波浪中受到不均匀的浮力作用，使船体产生纵向弯曲。这种弯曲是由于船体在波浪中受到不均匀的浮力作用，使船体产生纵向弯曲。

船体发生纵向弯曲，是由于船体在航行中受到波浪的冲击，使船体产生纵向弯曲。这种弯曲是由于船体在波浪中受到不均匀的浮力作用，使船体产生纵向弯曲。这种弯曲是由于船体在波浪中受到不均匀的浮力作用，使船体产生纵向弯曲。

## 长明轮碰长江口灯浮案

长明轮从长江口南水道航槽进领航站，1981年6月25日0050过mI灯浮后，即驶252度（T），298度（G）半速前进，因受强大西南流影响，当一驶过HII浮后，用右10度，右20度至用右满舵，仍未能克服水流的影响，于0119船首左侧压擦H12灯浮，使该灯浮漂失。

事后船长及时地向港监报告备案。上海航道局通过外代向我司索赔16,235元，该局因考虑该灯浮漂失后，船长立即主动地报告了此事，而免收了部份费用。

此案属“四分之四碰撞责任”，共从人保赔回16,659.70元，结案。

# “FANCY RIVER”轮碰伤“苍山”轮案

## 一、被撞经过

1978年12月13日利比里亚籍FANCY RIVER轮（散装船45000吨，船长182.19米）靠泊在青岛港2号码头1号泊位。苍山轮（6900吨普通什货船，船长119米）靠泊在对面1号码头6——7号泊位。1840时该外轮空船在引水员指挥下，使用两艘拖轮帮助离泊开航，船首留锚链一节，当时吹西北风，5级，落潮，视程良好。1858时，缆解清，该船船首受风压而向下风迅速移动，虽使用车舵调节，但未能挽救危局。1903时其右舷平行压在处于正常系泊的苍山轮左舷，使苍山轮发生剧烈振动，船体向码头靠把冲撞，个别船员房间桌上茶杯跌落，机舱值班人员摔倒在地上。

## 二、损伤概况

事后检查发现，苍山轮左舷梯被压坏，2舱下层货舱横梁肋骨12根弯曲，1根裂开；右舷船体肋骨6根弯曲，右舷横梁肋骨14根弯曲，2根裂开；3舱左舷船体横梁16根弯曲，右舷横梁肋骨8根弯曲，1根裂缝；右舷与四个码达靠把接触处壳板铆钉松动、凹进、以及其他一些损失。

## 三、与验船师发生分歧

苍山轮被撞后申请青岛船检处进行检验。验船师认为横梁弯曲处是老印子有铁锈，都不是此次被撞受损的。苍山轮船长认为船老已有20年船龄，货舱从未除锈油漆过，横梁弯

曲处有轻锈不能说明是老印。横梁弯曲是此次被撞造成的。双方发生严重分歧。验船师未将53条横梁写入检验报告内。在此情况下，公司被迫接受此检验报告。报告内同意苍山轮仍适航，应在近便时修复。据此，苍山轮装轻杂货1971吨驶往香港，卸货后由友联厂修理。

#### 四、索赔费用及青港监结论

此案我司向对方索赔人民币140,645.93元，其中包括修理费10,958.07元，因被碰停航（青岛13天，香港11天）利润损失128,110.32元及其他什费等。索赔案寄青港监。青港监裁决称：“FANCY RIVER”轮对风压估计不足，操作不当，应对此事故负全部责任”。但将我索赔在青岛的13天停航损失，扣减为3天，其余10天停航认为是不合理的，判定此案对方应赔我人民币87,213.09元。

#### 五、对方的质疑

FANCY RIVER轮的保险人TAISHO水火险保险公司出面处理我方索赔案。通过其代理人青岛人保提出下述疑问：1.为什么仅34,865港元的修理工程竟用11天，是否碰损修理工程与船东自己的修理工程同时进行？彼声称，按国际惯例，如碰损修复工作不是在事故后立即修复，而是放到以后与定期检修工程同时进行，则不能索赔任何船期损失。2.苍山轮方未通知他们修理时间、地点，也未邀请他们派验船师监修。

对其第一点疑问，我方补送了友联厂关于11天修船期的说明，经港监解释后，对方勉强表示接受。对第二点疑问，因我在苍山轮修前已告青人保通知对方派人监修，但青人保复我：“暂无必要请日验船师检验，按青船检局确定的船残

范围修理即可”故苍山轮未再安排检验。此步骤未做责任不在于我。

后来对方又要求了解事故前最后一次的与下一次的定期入级检验时间，及这次修理工作中修复的其他事故造成的损伤修理项目，及事故情况。以及每项事故修理工作如单独修理时所需之时间。显然，后三个要了解的事项是居心不良的，我干脆拒绝作答。对第一个要了解的事，我寄去苍山轮船的证书影印本，用实物证明苍山轮离下一次入级检修时间尚远（定在81年5月），由此更加证明苍山轮此次赴港修理是专门为修碰损工程而去的，符合青验船师的要求。

鉴于对方几经交涉拖延不赔，我向青港监提出，事故发生在青岛港内，要受我国法律的管辖，不能引用国际惯例。青港监的结论应予执行。

对方终于在80年11月上旬将赔款87,263.09元汇交青人保。此案经过约2年，终在青港监、人保及外代的协助下获得解决。

## 六、几点体会和經驗

1. 对方船的这家日本保险人所提问题都是审查或拒赔我索赔案的重要问题，显示出他们是精明的。这些问题很值得我们学习。可用来对付我船碰他船时，处理他船索赔案时使用。

2. 苍山轮因事故停航所蒙受的利润损失计算方法，对方未提出异议，证明这个计算方法是可继续使用的。

$$\frac{\text{事故前三个营运航次的运费收入} - \text{事故前三个营运航次的营运开支}}{\text{事故前三个航次利润收入}}$$

$$\frac{\text{事故前三个航次利润收入}}{\text{事故前三个航次营运总天数}} = \text{每营运天平均利润收入}$$

3、事故发生后，我司电话告青外代要对方提供人民币50万元的担保。对方保险人在事故后电致青人保，表示愿按青岛港当局确定的金额及结论签发担保函，并要求立即放船。按国际上一般做法，肇事船不提供担保，港口当局是不予放行的。但外代及港监在对方船未提供担保的情况下，于11月15日（即事故后48小时）就将对方船放行，造成对方保险人以后态度转为强硬，提出种种问题拖延不赔，对此，我青港监、人保及外代均毫无办法。为交涉解决赔偿问题，竟用了15个月，事实证明，放船前不掌握有效的银行担保，仅凭友好关系及信用担保是无用的。

4、对方保险人实际上是钻了我国港监海事处理做法上的空子。对方表示的是：愿按青岛港当局确定的金额及结论签发担保函。而不是按港口当局确定的金额和结论赔偿。而后者才是真正重要的。而这个金额和结论是在苍山轮修复后，在我司提出索赔后，港监才能做出。此时对方船已离去8个月之久，此时对方才提供担保函已毫无价值。我青港监（在我国其他港口港监也是有同样做法的）这种处理海事的程序看来有改革的必要。

5、此案我对外索赔14天的停航利润损失，对仅有合10,958.07元人民币的修理工程来说确实太长了。对方开始怀疑，后来勉强接受是可以理解的。但这个问题值得我各船

长注意。历年来我司船碰船案中，停航修理时间均颇长，停航损失费往往比修理费大许多倍。故在索赔停航损失问题上，常与被索赔人（我船保险人，对方船船东或保险人）发生争议。对方往往要求查阅停航修理期间的航海日志。故记载修船期中的航海日志仍是很重要的，而此事却往往被我船长忽视。这段期间航海日志如记载不全，或不能反映停航确为修船所需，则停航天数将被压缩，停航损失无法得到赔偿。

此案不属保险事故。



# 永昌轮被“HAE DUCK NO. 1” 轮碰撞案

## 1、事故经过及原因：

广州远洋运输公司所属“永昌”轮1979年8月21日晚8时27分在马来西亚巴生港第18号码头系泊卸货期间，被一艘名叫“HAE DUCK NO. 1”（下称“H·D轮”）的南朝鲜船靠泊附近的第17号码头时碰撞了第四货舱，裂口破洞约5平方米，四舱前上层建筑严重损坏。经劳氏验船师检验，“永昌”轮因损伤严重，不能续航到目的港檳城，故该轮载往檳城港910吨杂货就地卸下转口，然后又因巴生港不具备修复条件而不得不由拖轮拖往新加坡港进行恢复性修理。

这次碰撞事故是由于“H·D”轮引水员领航的错误，在拖轮协助下靠码头时速度太快所造成的，因此，“H·D”轮应负百分之百的碰撞责任。

## 2、赔偿结果：

“永昌”轮因这次碰撞事故所引起的修理费、拖航费、货物转口费以及船期损失等共计人民币865,279.29元，相当于243,750英镑。“H·D”轮是参加伦敦UK船东互保协会的船，碰撞发生后，虽然对方保赔协会提供了100万美元的担保函，但是，由于我们当时在巴生港曾扣押了“H·D”轮，故后来对方船东引用马来西亚管辖权对船东责任进行限制，结果，“永昌”轮得到的赔偿仅是“H·D”轮限制的金額，加上利息，即84,047.90英镑相当于人民币298,367.70

元，广远因此而损失159,693.41英镑，相当于人民币566,911.59元。

### 3、扣船与担保：

“H·D”轮是一艘1万6千吨的集装箱船，登记吨位为8,421.16吨。该轮从南朝鲜釜山港载1万5千吨钢材第一次抵达巴生港。“永昌”轮是一艘总吨只有3587吨的杂货船。

“永昌”轮被碰后，因损伤严重，为了保证损失将来能得到赔偿，广远第二天便电报指示巴生港源源公司代理和“永昌”轮船长要求对方船长签认负全部碰撞责任，并提供银行担保60万美元。在提供担保之前，对方船不能离开港口。经检验后，“永昌”轮因不适航，檳城港货必须改就地卸下转口。因有货物转口费和拖航费用发生，故担保金由60万先后增加到100万美元。

事故发生的当天，中国人民保险公司在伦敦的代理人WEBSTER公司即从LLOYD'S INTELLIGENCE SERVICES（劳氏情报服务公司）获悉“永昌”轮被碰消息。8月24日即主动与广东人保联系，称“H·D”轮的英国保赔协会已同该公司联系，说该协会代表“H·D”轮方处理此案，正等待授权提供保担保和准备采用英国管辖权。同时，WEBSTER公司也向我方表示，如同意友好解决，可以给予协助，并询问我方是否同意此案采用英国管辖权。但是，我们对此没有马上表示同意，而要求对方提供银行担保。

经过我代理与对方在巴生港代理人交涉后，8月28日对方提议由英国保赔协会提供担保函，广远对此也没有马上表态。因“H·D”轮预定8月29日离巴生港，源源代理根据

广远“在提供银行担保之前，对方船不能离港”的指示，在与“永昌”轮船长商量后，即于8月28日向吉隆坡法院申诉，扣押了“H·D”轮。

WEBSTER公司得悉“H·D”轮被扣后，8月30日来电说，此案对“永昌”轮有利，如选择马来西亚管辖权是不适当的。同时，还建议广远撤销在马来西亚法院的起诉，立即释放“H·D”轮，而另选择一个适当地点进行起诉。但是，我们当时没有接受WEBSTER公司的建议，而是一方面保留在马来西亚法院的起诉，继续扣船，另一方面又要求对方同意接受英国管辖权。

9月3日英国保赔协会正式向广远提供了该会担保函，并要求立即释放“H·D”轮，同时声明：“因为H·D轮已在巴生港被扣，所以此案应采用马来西亚的管辖权。”广远对此不同意。英国保赔协会又表示：“准备考虑以后采用英国管辖权，但这必须得到双方的同意。”经过交涉后，英国保赔协会仍在担保函中提出：“赔偿多少应由马来西亚主管法院来决定，我们的责任按此担保书，无论如何不能超过100万美元或根据马来西亚法律来决定限制的责任。”广远对上述措词不同意，要求对方修改。

经过WEBSTER公司出面多次与英国保赔协会交涉，对方仍不同意修改，并电告WEBSTER公司称：“据其了解，马来西亚法律对碰撞事故是不能行使责任限制的”，且在对方提供担保后，广远因不同意采用马来西亚管辖权，仍扣留着“H·D”轮，故英国保赔协会最后来电说：“在提供担保函后“H·D”轮仍被扣押，由于错误扣船而产生的后果，由“永昌”轮船东负责”。在WEBSTER公司的一再劝

告下,广远才同意接受该协会当时提供的担保函,但对“H·D”轮船东行使马来西亚管辖权对船东限制责任仍保留意见,即:如果将来索赔不成功,则准备采用英国的管辖权,在伦敦仲裁。于是,9月11日广远指示源源代理释放“H·D”轮。但到最后仍然因为广远已在马来西亚法院起诉,扣了“H·D”轮,这就决定了马来西亚法律对此案有管辖权。尽管英保赔协会后来同意英国的管辖权,但始终未得到对方船东和保险人的同意和接受,故广远最后只好接受马来西亚管辖权的担保函。

#### 4、经验教训:

从这个案件的处理可以看出,我们当时在处理此案时,对管辖权问题、保赔协会的担保函问题以及船东责任限制问题,均缺乏全面地了解,以至表现得很无经验。为了从此案中吸取应有的教训,我们认为必须注意如下几点:

1、公司指示代理及“永昌”轮船长要对方船签认全部责任问题。

船舶互碰,双方船互递通知书,要求对方船签认责任,这仅是一个形式,并非必需之手续。双方船长可签认责任,也可以不签认任何责任,或干脆拒收。即使船长签认了责任,但对船东也无约束力。对责任问题以后仍须由法院或仲裁人按案情的实际情况进行划分。对方船长拒签我方船长通知书也不意味着对方船拒绝承担责任而必须扣留对方船。正确的做法应是船长立即互换通知书,查明对方船动态,船东名称和地址,参加那个保赔协会,然后及时报告本船东,同时安排联合检验,做好现场证人的记录材料。船东接到船长电报后,立即找对方船的保赔协会提供担保,并协商将来按

那一个国家管辖权处理此案。

2、急于在马来西亚扣船，这是失策的。

此案发生在巴生港，按马来西亚对船东责任限制的法律规定，每登记吨为8英镑，这是一个较低的限制金额。由于我们对马来西亚船东责任限制这一问题不了解，当时只考虑到对方是南朝鲜船，我与南朝鲜无外交关系和任何联系，如不及时扣船，拿不到担保，则将来什么也赔不到。而不知道在马来西亚扣船后会产生什么后果。其实，按国际海商法规定，在那里扣船，就受扣船地点所在国家的法律管辖，船东责任限制金额也要按该国的规定，除非担保函中讲明不受该扣船地点的法律约束。此案我方匆忙扣船，这是一个失策的行动。对方坚决不同意改按英国管辖权处理，就说明马来西亚管辖权对它是有利的。

3、巴生港代理未经我司同意即向当地法院报案起诉问题。

选择在什么地方法院起诉，这是一个很重要的行动。广远事先未对代理作出明确指示要其向当地法院起诉，而代理未经船东同意只同船长商量后即去起诉是不对的，这也说明它对当地扣船法律很不了解。当了解到在马来西亚起诉对自己不利时，广远事后又未及时撤销此项起诉行动，这也是失当的。我们应知道，不是什么法院对海事都能做出公正的处理（判决）。尤其是第三世界国家的法院，对海事处理就不是很熟悉的。有的法院效率很低，处理很慢，一拖就是数年得不到解决。甚至对船东有利的案件，结果判决对船东不利。因此，选择在那里处理，是非常重要的，必须经过仔细地研究和慎重的考虑后才能行动，这即是英文称之为“FOR-

UM SHOPPING”（择地行诉）的问题。

4、对方保赔协会提供担保后，我方仍扣船不放问题。

广远对对方保赔协会担保函上的措词不同意而仍扣船不放，这是违反国际上正常做法的。目前，保赔协会的担保是普遍为人们所接受的，甚至比银行的担保更普遍地为人们所接受。现在国际上船舶发生碰撞后，一般都是由信誉可靠的保赔协会提供担保的。

我司在巴生港扣留“H·D”轮，U·K保赔协会在担保函上说：“赔偿多少应由马来西亚主管法院来定……或根据马来西亚法律来决定限制责任”，这是正常的。而我们不同意此措词反而是不合国际惯常作法的，所以再继续扣船也就是不合理的。

正确的做法应是，如果对方保赔协会已出面处理，且信誉可靠，那未就可不必继续扣对方船，以后也不怕对方船跑掉。甚至保函上的措词问题，根本问题在错误的扣船上。因这一扣，对方当然不愿意改按英国的管辖权来处理。当我方任命的当地律师明明知道马来西亚管辖权对我方不利时也不建议我方撤销起诉，可见律师的业务水平也是值得怀疑的，也许这是出于他本身的利益考虑，因为如此案一撤销，他无官司可打，当然无收入，对他不利。再加上UK保赔协会也曾电告称：“据其了解，马来西亚法律对碰撞事故是不能行使责任限制的”的说法，我们也认为可能是如此，故也未考虑到要撤销在马来西亚的起诉。从事后情况看，如果我方当时能及时接受WEBSTER公司的建议，及早撤销在马来西亚的起诉，而在伦敦处理，在伦敦任命律师，也许不致搞成这样的结果。

总之，此案的根本失误之处在于案件开始时我方认为对方是南朝鲜船，为防止以后处理被动即匆促决定扣船的行动上，造成损失由此产生，这是一个深刻的教训，应该记取。

从此案的处理反映出，在海事处理方面，我们当时还处于认识的初步阶段，对许多有关法律的问题很不清楚。因此，从实践中学习虽然是一种学习的方法，必须重视，但是花钱买经验教训，不如未雨绸缪，事先进行有系统的学习，先用最新的知识来武装自己为好。在这里必须提到的是，加强对国际海事的了解和材料的收集以及对专业人员的培训，这是避免和减少损失的关键措施。

## 康苏海被PENNSYLVANIA SUN

### 轮碰撞案

该轮1981年7月3日1645时在美国NEW ORLEANS港靠泊卸货期间，被进港靠码头的美国PENNSYLVANIA SUN轮碰伤船尾部旗杆及其所属的船体板和附近栏杆。事故发生后，该轮船长立即致函对方船长签字认可。同时，船长通过我代理申请检验师对受损部分进行检验，并要求在该港进行及时修复。

因康苏海轮被碰伤部分不很严重，又考虑到在不影响船期的情况下，故由我在该港代理安排在当地船厂进行修复。修理费2301·60美元，检验费185·00美元，共计2986·6美元，由我代理直接向对方索赔，已得到赔偿，结案。



## 玉春轮被PROUIMI STAR轮碰撞案

该轮1981年7月29日1500时在卡拉奇港靠泊卸货期间，一条希腊籍船PROVIMI STAR轮来并靠该轮左舷时，并将该轮第3舱左舷舷墙从112至124肋骨处碰凹进3厘米，支柱脱焊。

事故发生后的第二天，玉春轮船长才致函对方船长，要求签认并要求赔偿。对方船长拒绝签字，并于当天给玉春轮船长复电函指出：1、事故发生的当天你不来找我签认而第二天才来找我，这是不可能的事。2、当时我轮有引水员在船上，如果我轮碰伤你轮，却又没有人看见，如果我轮有碰伤你轮，那末在我碰撞处应留下新痕迹，因此不存在碰撞事。

事后，8月6日船长申请检验师对玉春轮进行检验。同时还通过该港代理要求卡拉奇港务局监督官员出具证明，证实此事。港口当局在复函中只字不提此事故是由对方船引起的而应负责任，仅提到已收玉春轮船长函，请我与该船解决赔偿问题。港务付监督长在给玉春轮船长复函中提出：

“根据卡拉奇港港口规定1886款第88条，你轮所遭受的一切损失，我们不负任何责任。”后来，我船代理又将玉春轮船长致对方船长函转对方船代理，而对方代理据根对方船长没有确认碰撞事实和责任为由，而拒绝赔偿。最后，我船代理把此案所有文件寄我公司，并由我向对方船东索赔。

玉春轮被碰伤部分1981年11月在香港友联船厂修复，修理费共计港币HK \$ 13,150.00，折合人民币4,001.51元。我司1982年1月据此向对方船东索赔，但因对方船东公司已搬迁地址，故索赔文件退回。接着，我又将索赔文件寄我卡拉奇港代理，要求通过对方代理向对方船东索赔，对方船代理拒绝提交其船东，故索赔文件又被我代理退回，除我船向对方提出书面信件较晚，致使对方籍口赖帐外，也因为我卡拉奇代理办事不得力，又无法向我提供对方船东公司新的地址，故我无法与对方船东交涉，因此，玉春轮修理费用用损失得不到赔偿，这是我公司的经济损失。

值得各轮船长注意的问题：

1、今后凡是两船发生碰撞，不管互相碰撞或被他人碰撞事故，当事船长应立即尽快致函对方船长，并取得对方签字认可碰撞责任才行，不能拖时间太长甚至第二天。

2、应立即将碰撞简况电告公司，争取得到及时的指示。如不能及时电告，则要求当地代理速转告公司。

3、如我轮受损严重而对方船只又拒绝签认，即联系代理，同时也电告公司，申请扣对方船，以求得到担保。得到担保后才可放船。

4、如碰撞事故严重，当事船长必须按公司关于海事处理的要求，做好一切必要记录和准备好一切必须文件，以备将来诉讼之用。

## 正阳轮被“TIRGU FRUMOS”轮擦碰案

该轮82年12月16日1750时在康斯坦港靠码头期间被来靠码头的罗马尼亚“NAVROM”船公司属下的“TIRGU FRUMOS”轮擦碰，第2、3舱之间的右舷舷墙受损，四根支柱底脚裂断。

事故发生后，“正阳”轮即找对方船长和引水员共同察看“正阳”轮损伤情况，并由对方另签字认可。接着，“正阳”轮船长通知我代理告对船公司在“正阳”轮离港前派人来修理。22日对方船公司派人来修复。此案了结。

此案“正阳”轮船长抓得比较紧，方法得当，处理及时，值得各船效仿。