



联系我们

广州总所

地址: 中国广州市珠江新城珠江西路8号高

德置地广场D座11楼

邮编: 510623

电话: 86 20 8393 0333

邮箱: info@wjnco.com

上海

电话: 86 21 5887 8000

天津

电话: 86 22 5985 1616

南沙

电话: 86 20 8498 0500

青岛

电话: 86 532 6600 1668

厦门

电话: 86 592 268 1376

深圳

电话: 86 755 8882 8008

福州

电话: 86 591 8852 2000

北京

电话: 86 10 85235055

香港

电话: 852 2503 5005

纽约

电话: 1-212-406-5533/1-917-536-8342

网站: wjnco.com

Follow us on 



目录

近期新规

1. 《压载水管理公约》将于2017年9月8日生效.....1
2. 最新《港口收费计费办法》将于9月15日起执行.....1
3. 《中华人民共和国船舶安全监督规则》与《交通运输部海事局关于船舶开航前自查有关事项的通知》.....2
4. 最高人民法院下发《关于进一步加强民事送达工作的若干意见》通知.....3

敬海新闻

1. 上海海事大学校长黄有方等一行来敬海所指导参观.....3
2. 敬海所高级合伙人钟诚律师与资深律师乔婧律师受邀赴大地保险进行讲座.....4
3. 巴西 Vieira Rezende 律师事务所合伙人访问上海分所.....4
4. 敬海所经办的8个案例入选最高院《“一带一路”司法理论与实务纵览：海事海商案例选》.....4
5. 敬海所代理的六起案件入选最高院2016年海事审判十大案例.....5

案例评析

1. 上海申福化工有限公司诉哈池曼海运公司、日本德宝海运株式会社海上货物运输合同货损赔偿纠纷案.....6
2. 司法实践中承运人行使留置权的合理范围.....8
3. 中国某公司诉新加坡某公司信用证诈骗纠纷案.....10

近期新规

1. 《压载水管理公约》将于 2017 年 9 月 8 日生效

国际海事组织（“IMO”）在 2004 年 2 月通过的《2004 年国际船舶压载水及沉积物控制和管理公约》（“压载水公约”），将于 2017 年 9 月 8 日正式生效，旨在通过船舶压载水和沉积物的控制和管理来防止、减少并最终消除有害水生物和病原体的转移对环境、海洋安全、财产和资源引起的风险。

压载水管理公约共两套管理标准，分别为 D-1 压载水置换标准与 D-2 压载水处理标准。2017 年 7 月 7 日，IMO 海洋环境保护委员会在第 71 次会议上，批准了压载水公约的 B-3 条的修正草案，规定推迟两年实施 D-2 标准，即 2019 年 9 月 8 日开始实施。但是，压载水公约的实施并未推迟，所有受压载水公约约束的现有船，均应在生效后持有证书或符合证明。

根据压载水公约，对 2017 年 9 月 8 日及之后建造的船舶（“建造的”就船舶而言，系指以下建造阶段：1. 安放龙骨；或 2. 可以辨认出某一具体船舶建造开始；或 3. 船舶已开始的装配量至少为 50 吨，或全部结构材料的估算质量的 1%，取较小者；或 4. 船舶进行重大改建），在交船时需满足 D-2 标准。对现有船而言，应当在 2019 年 9 月 8 日及以后的首次国际防止油污证书换证检验时安装压载水处理系统，但对于曾在 2014 年 9 月 8 日及以后且在 2017 年 9 月 8 日前完成国际防止油污证书换证检验的“现有船”，则应在 2017 年 9 月 8 日及之后的首次换证检验时安装压载水处理系统。其他不适用国际防止油污证书检验的现有船，应最晚于 2024 年 9 月 8 日安装压载水处理系统。

该公约的生效，将使得对目前市场上的船舶进行压载水管理系统装置改装、新造船舶增加压载水处理系统，一定程度上增加了船舶的运营和建造成本，可能会导致运价上升。另外，压载水公约要求港口国对到港船舶进行取样分析检查，由于压载水公约刚刚生效，不能排除一些船舶尚未做好准备的可能性，在未来一定时期内，停靠我国港口的船舶可能会有小幅减少。

另一方面，压载水处理系统价格很高，其需求量在接下来一段时间内预期将会上升，市场价可能会因此攀升，是否会出现压载水处理系统购买合同后因供应商涨价或者船东有其他渠道而不履行合同的情况？压载水公约规定以船舶到港后的港口国取样分析判断船舶是否符合标准，目前虽然尚未实施，但是已有一部分船舶已经安装压载水管理系统，届时是否会发生取样分析结果不达标的情况，供应商与船东之间由此产生的纠纷该如何解决？这些都可能是以后我们需要一起解决的问题。

我国是压载水公约缔约国之一，压载水公约规定缔约国需制定国家政策、策略实施压载水公约，相信我国的相关法律会进一步完善。

2. 最新《港口收费计费办法》将于 9 月 15 日起执行

交通运输部国家发展改革委近日印发了《港口收费计费办法》（“办法”）的通知，该办法自 2017 年 9 月 15 日起执行，有效期为 5 年，该办法是对交通运输部、国家发展改革委 2015 年 12 月 29 日印发的《港口收费计费办法》的更新，即原办法将停止执行。该办法适用于我国沿海、长江干线

主要港口及其他所有对外开放港口，提供船舶进出、停泊、靠泊，旅客上下，货物装卸、驳运、储存和港口保安等服务，由港口经营人和引航机构等单位向船方、货方或其代理人等计收港口经营服务性费用。

该办法包括实行政府定价、政府指导价和市场调节价的经营服务性收费，其中实行政府定价的港口收费包括货物港务费、港口设施保安费；实行政府指导价的港口收费包括引航（移泊）费、拖轮费、停泊费、驳船取送费、特殊平舱费和围油栏使用费；实行市场调节价的港口收费包括港口作业包干费、堆存保管费、库场使用费，以及提供船舶服务的供水（物料）服务费、供油（气）服务费、供电服务费、垃圾接收处理服务费、污油水接收处理服务费、理货服务费。其中，实行政府定价的港口收费必须按照本办法规定的收费标准计收；实行政府指导价的港口收费应以本办法规定的收费标准为上限，港口经营人和引航机构可在不超过上限收费标准的范围内自主制定具体收费标准；实行市场调节价的港口收费由港口经营人根据市场供求和竞争状况、生产经营成本和服务内容自主制定收费标准。

总的来说，本次修订的主要内容包括 1.改革拖轮费计费方式；2.优化船舶引航收费结构；3.进一步减少政府定价收费项目；4.理货服务费实行市场调节价；5.不再对国际航线船舶多点挂靠停泊费优惠和免费堆存保管期统一规定。

港口收费政策的调整和完善，将进一步完善港口价格形成机制，促进港口事业持续健康发展，预期将会降低了航运企业和进出口企业的负担，为航

运市场带来新的活力。

3. 《中华人民共和国船舶安全监督规则》与《交通运输部海事局关于船舶开航前自查有关事项的通知》

《中华人民共和国船舶安全监督规则》

（“监督规则”）已于 2017 年 7 月 1 日起正式施行，同时 2009 年颁布的《中华人民共和国船舶安全检查规则》废止。监督规则明确了航运公司、船舶、船长、船舶检验机构以及海事管理机构等各方在案件方面的义务，新特点包括：

一、明确了海事管理机构负责的港口国、船旗国监督检查与船舶现场监督相结合的船舶安全监督工作；二、监督规则规定中国籍国际航行船舶进出港取消“申请”改为“报告”制，但外轮的进出港申请制不变；三、响应国家社会诚信建设规划，提出“船舶综合质量管理”制度，要求建立船舶综合质量档案，与现行的重点跟踪船舶和安全诚信船舶管理制度相衔接；四、规范中国籍船舶开航前自查制度。针对中国籍内贸船舶，监督规则规定在离泊前应当对船舶安全技术状况和货物装载情况进行自查，并按海事管理机构规定的格式填写《船舶开航前安全自查清单》（“自查清单”）。国际航行的中国籍船舶应同时遵守“国际安全管理规则”（ISM Code）和其船舶安全管理体系（SMS）对开航前自查的规定。

2017 年 7 月 20 日，交通运输部海事局根据监督规则发布了《交通运输部海事局关于船舶开航前自查有关事项的通知》（“通知”），落实了监督规则中规定的船舶自查制度的实施细则并提供了可根据船舶实际情况调整的自查清单格

式。根据通知，航运公司应当为每条船舶编制自查清单，将开航前自查纳入公司管理，体系内公司应将相关要求纳入体系管理。

监督规则和通知推进了海事监管模式的转型，船舶安全主体责任的强化以及船舶综合质量管理体系将会提升我国海事管理机构的安全监督强度，保障海上人命、财产安全和防止船舶造成水域污染。

4. 最高人民法院下发《关于进一步加强民事送达工作的若干意见》通知

2017年7月19日，最高人民法院下发了《关于进一步加强民事送达工作的若干意见》（《意见》），旨在通过全面推进和统一、规范送达地址确认制度，提升民事送达的质量和效率。其中，“微信”作为一种即时收悉的移动通信系统被正式确认为合法的送达媒介以及对电话口头送达文书的规定引起了广泛关注。

《意见》规定当事人填写送达地址确认书时必须提供邮政编码和详细地址作为送达地址；同意电子送达的，应当提供并确认接受诉讼文书的传真号、电子邮箱、微信号等电子送达地址。值得注意的是，《意见》中的电子送达的诉讼文书不包括判决书、裁定书、调解书等《民事诉讼法》明确规定不适用电子送达的文书。对移动通信工具可以接通但无法直接送达、邮寄送达的情况，《意见》说明除判决书、裁定书、调解书外，可以通过电话口头送达并应作记录和录音备查。

《意见》还规定了当事人拒绝确认送达地址或刻意躲避、规避送达的情形下确认送达地址的方式：法院可以以涉诉合同或来往函件中明确约定的

送达地址、诉讼中提交材料中载明的己方地址、一年内进行其他诉讼、仲裁案件中提供的地址、一年内进行民事活动时经常使用的地址，作为送达地址，并同时以电话、微信等方式通知受送达人；在前述方式均不能确定送达地址的情况下，以受送达人户籍登记的住所或依法登记、备案的住所地作为送达地址。

《意见》鼓励各级法院在遵守《民事诉讼法》和《民事诉讼法》解释允许的范围内，通过探索电子送达、借助基层组织和社会力量、法院之间建立通力协作等方式积极推进高效、合法的送达工作。可以预见，民事诉讼文书的送达会变得更加灵活、高效、和有利于保护诉讼权利。

敬海新闻

1. 上海海事大学校长黄有方等一行来敬海所指导参观

7月18日下午，上海海事大学校长黄有方，副校长严伟等一行来到我所广州总所指导参观。我所创始合伙人王敬律师和现任管理合伙人赵淑洲律师等热情接待了来宾。

赵律师对敬海所的业务范围，发展模式，律师培养和管理理念等基本情况作了简要介绍。黄校长对我所高度的国际化视野表示赞赏，并对我所业务发展和经营管理理念表示肯定。

黄校长指出，法律服务是当前“一带一路”战略下的重要组成部分，敬海律师事务所应该突出自己的专业特色优势，迎合广东自贸区和粤港澳大湾区的发展实践需要，积极走出去。他同时

提出，航运、保险、物流和供应链等问题是一体化的，传统的单一的航运法律已经不能跟上时代和市场发展的需要，敬海律师事务所应该利用自己的专业优势，积极向更深层次发展探索。

会议期间，王律师、赵律师和黄校长以及与会校友共同讨论了当前航运业的发展状况，对当前海事律师服务进行了深刻的讨论，并对海事律师人才的培养交换了意见，双方进一步就上海海事大学法学院教学实习基地的学生培养问题进行了讨论。

2. 敬海所高级合伙人钟诚律师与资深律师乔婧律师受邀赴大地保险进行讲座

我所上海分所高级合伙人钟诚律师和资深律师乔婧律师，近日应中国大地财产保险股份有限公司总公司的邀请，就责任保险相关法律和实务问题，在总公司的现场并通过视频与各地分公司、中心支公司进行了深入讨论和交流。

乔婧律师从责任保险的承保风险、免责事由及保险人的提示、说明义务开场，结合侵权责任法的基本原理，重点讨论了道路客运承运人责任险下重大过失的判断标准，以及雇主责任保险下工伤保险竞合等相关情形的处理，最后还与大家探讨了我国保险法因果关系认定的新发展——比例分摊原则。乔律师结合自身的办案经验，并援引法律基础理论，语言风趣，生动活泼，现场气氛热烈，各地分公司、中心支公司也通过视频和微信群积极参与，踊跃提问，讲座在提问环节达到高潮，并在意犹未尽中落下帷幕。

3. 巴西 Vieira Rezende 律师事务所合伙人访问上海分所

近日，巴西 Vieira Rezende(www.vrgb.com.br) 律师事务所合伙人 Bernardo Mendes Vianna 先生和 Rafael de Moraes Amorim 先生访问我所上海分所。高级合伙人陈向勇先生和资深律师戴一先生予以热情接待。

Vieira Rezende 律师事务所正式成立于 1995 年。该所在过去 20 年间为多个大型项目提供了各种法律服务，同时在争议解决机制方面积累了丰富的经验。服务范围涉及各个经济领域，包括基础建设，物流运输（港口、机场、铁路、陆路）油气能源、海运和离岸工程、电力、矿业、农业贸易、重工业、金融资本市场、教育、科技等。目前，Vieira Rezende 律师事务所正寻求更多机会与全球性的律师事务所合作，尤其是与中国律师事务所在航运和能源等领域的合作。

本次会面期间，Vieira Rezende 律师事务所的客人就他们律所的基本情况作了详细介绍，同时，陈向勇先生也向两位来访贵宾介绍了敬海所的发展历史和专长领域，双方发现有很多共同之处，包括律所的成立时间、规模、业务领域等。随后，双方就航运、能源等多项国际贸易领域的话题交换了看法和建议。相信在不久的将来，双方能有机会在相关专业领域中开展合作。

4. 敬海所经办的 8 个案例入选最高院《“一带一路”司法理论与实务纵览：海事海商案例精选》

《“一带一路”司法理论与实务纵览：海事海商案例精选》一书由最高人民法院副院长贺荣

主编，发布了 24 个典型案例，在本次发布的案例中，有 8 个案例为我所律师经办、参与处理，分别为：

1. 《上海申福化工有限公司诉哈池曼海运公司.日本德宝海运株式会社海上货物运输合同货损赔偿纠纷案》
2. 《广西先林进出口有限公司诉卢克起亚船务有限公司 (Lucretia Shipping SA) .中国钦州外轮代理有限公司海上货物运输合同纠纷案》
3. 《福州吉丰船务有限公司诉大护商船株式会社 (DAE HO SHIPPING CO., LTD.) 船舶碰撞损害赔偿纠纷案》
4. 《江西稀有稀土金属钨业集团进出口有限公司诉宏海箱运支线有限公司等海上财产损害责任纠纷案》
5. 《广西港青油脂有限公司与“MYKONOS” (米科诺斯) 轮所有人或光船租船人申请扣押船舶案》
6. 《大宇造船海洋株式会社与荣晋公司船舶抵押合同纠纷确权诉讼案》
7. 《德国航运贷款银行诉艾斯姆阿明航运有限公司.舍库萨格凯斯航运有限公司船舶权属纠纷案》
8. 《鹏博燃油私人有限公司 (Bunkers Marine Pte Ltd.) 申请诉前扣押“纳西克狮” (NASICO LION) 轮案》

5. 敬海所代理的六起案件入选最高院 2016 年海事审判十大案例

为发挥典型案例的示范和参考作用，最高人民法院公布了 2016 年海事审判十大典型案例，我所代理、参与了其中六起案件，具体情况如下（以下使用的序号为最高院的编号）：

1. 栾某某等 21 人与康菲石油中国有限公司 (ConocoPhillips China Inc.)、中国海洋石油总公司海上污染损害责任纠纷案
4. 绍兴县金斯顿针纺织有限公司诉商船三井株式会社 (Mitsui O.S.K. Lines, Ltd.) 海上货物运输合同纠纷案
6. 交通运输部南海救助局诉阿昌格斯投资 (ArchangelosInvestments E.N.E.) 等海难救助合同纠纷案
7. 镇江市自来水公司诉韩国开发银行投资有限公司 (KDB CAPITALCO.,LTD) 水污染损害赔偿纠纷案
9. 德国航运贷款银行 (DVB Bank SE) 诉艾斯姆阿明航运有限公司 (ISIM Amin Limited)、舍库萨格凯斯航运有限公司 (Shokooh SaharKish Shipping Co.) 船舶权属纠纷案
10. 大宇造船海洋株式会社 (Daewoo Shipbuilding& Marine Engineering Co., Ltd.) 申请承认外国仲裁裁决案

陈向勇

高级合伙人

海事部负责人

执业领域：海事海商 / 国际贸易

/ 能源及离岸工程 / 金融保险及

税务

工作地点：广州 / 上海 / 香港

联系电话：86 20-83930333

“一带一路”涉外海事海商案例选评

上海申福化工有限公司诉哈池曼海运公司、日本德宝海运株式会社海上货物运输合同货损赔偿纠纷案

陈向勇、刘春旭

【案例索引】

一审判决：青岛海事法院（2009）青海法海商初字第 277 号；

二审判决：山东省高级人民法院（2009）鲁民四终字第 131 号；

再审判决：最高人民法院（2013）民提字第 6 号

【案情概要】

原告申福公司诉称，德宝公司就涉案苯酚货物签发了清洁指示提单，货物运抵青岛港后经检验发现货损，故诉请德宝公司和哈池曼公司分别作为承运人和实际承运人对货物损失承担连带赔偿责任。

经三法院审理查明：2008 年申福公司就购买 1,001.35 吨苯酚货物与住友公司订立了买卖合同，约定 CFR 青岛，苯酚色度最高不超过 10 哈森并向卖方支付了货款人民币 10,569,474.59 元。该批苯酚货物由“金色蒂凡尼”号（M/V GOLDEN TIFFANY）承运，哈池曼公司系该船所有人，德宝公司签发了清洁指示提单。申福公司经提单所在托运人住友德国公司背书受让了该提单，并据此在青岛港提取了货物。

经检验，在装港货物品质符合买卖合同要求，

而在运抵青岛港卸至岸罐混装后检验色度超标。苯酚市场价格在买卖合同订立至卸货期间经历了急剧下跌的过程，申福公司遂仅能以较低价格转卖。

【审判结论】

青岛海事法院根据双方主张的苯酚色度恢复的工业方法，采纳了理论上的修复费用作为涉案货物损失数额。一审判决后，各方均提起上诉。山东省高级人民法院改判以涉案货物进口价格与货物实际处置出卖价格的差额计算货损赔偿额。哈池曼公司不服二审判决，向最高人民法院申请再审。最高人民法院经审理认为，《海商法》第五十五条：“货物损坏的赔偿额，按照货物受损前后实际价值的差额或者货物的修复费用计算”，规定了两种货物损失赔偿责任计算的方法，即贬值法与修复费用法。本案中，涉案货物并未进行所谓修复程序，二审法院未按修复费用法计算损失数额并无不当，但在适用贬值法计算时应当排除货物市场价值损失。最高人民法院最后采用涉案货物贬值率与货物装船时的 CIF 价格的乘积计算货物损失，以撇除货物市场价值变化的影响。具体计算程式简化如下：

$$\text{贬损率} = \frac{\text{目的港货物完好市场价值} - \text{受损货物销售价值}}{\text{目的港货物完好市场价值}}$$

货物损失 = 贬损率 * 货物装船时 CIF 价值

【案件评析】

《中华人民共和国海商法》第五十五条规定：“……货物损坏的赔偿额，按照货物受损前后实际价值的差额或者货物的修复费用计算。货物的实际价值，按照货物装船时的价值加保险费加运费计算。……”该条提供的两种货物损失计算方法，即贬值法与修复费用法，在司法裁判中应当如何选择适用曾一度无具体规则可予参考。最高人民法院王淑梅大法官认为“实际个案中具体应该选择哪种计算方法，则需要根据具体案情来判断，选择最能反映当事人实际损失的计算方法”。而从本案的裁判结果来看，涉案货物最终是以转卖他人而非修复后重新投产的方式处置，申福公司并未发生修复涉案货物的实际损失，贬值法此时更能准确反映申福公司遭受的经济损失。

在适用贬值法的具体计算上，最高院进一步明确《海商法》第五十五条所述“货物受损前后实际价值的差额”应理解为因货物遭受损坏而直接导致的价值贬损，不包括市场价值跌落导致的行市损失。而如果仅仅按照该条规定文义表面所述的差额计算方法，如二审判决般将涉案货物进口价与销售时价格直接做减法计算，其结果必

然受到货物市场价格波动的影响而无法真实表征货物价值因其品质损坏而产生的实际价值的贬损。

国际海上运输往往耗时较长，所载货物的市场价值在此期间发生变化实属常态。在货物因品质损坏而发生贬值与其市场价值跌落并存的情况下，再审判决强调应当依据合同违约赔偿之因果关系及合理预见原则，合理区分损失性质及其与承运方责任的关联性。最高院在本案中通过货物在目的港受损前后价格计取的贬损率的方式排除了市场价值损失，为正确处理此类案件提供了有益参考。

赵淑洲

管理合伙人

海商部负责人

执业领域：海商/海洋工程、财
产/责任/信用保险、海事、收购

兼并、争议解决、国际贸易

工作地点：广州/上海

联系电话：86 20-83930333

司法实践中承运人行使留置权的合理范围

赵淑洲、关林

【基本案情】

2014年4月11日，个体工商户陈某与君渝公司签订《水路货物运输合同》，合同上有君渝公司、君渝公司法定代表人徐某及作为实际承运人的运昌公司的签字/盖章。合同约定，陈某作为托运人将一批大理石交由君渝公司用“运昌8”号轮从武汉阳逻港运至重庆九渡口码头，本航次装卸时间为装4天卸4天，两港时间合并使用。如陈某延装延卸，按船舶装载吨位每天1元/吨付对方滞期费。付款方式为，陈某于合同签订后付君渝公司定金2万元，之后君渝公司按约定将船舶驶抵始发港装货，陈某在装货完毕后支付船运费的60%给君渝公司，全部余款于货物安全抵达目的地并卸完货交清件数后4天内结清。

合同签订后，陈某向君渝公司支付了定金2万元。2014年4月18日，君渝公司指派运昌公司所属“运昌8”号轮至武汉装货，同年4月27日，装货完毕，“运昌8”号轮载货起运。5月6日，“运昌8”号轮抵达重庆港口。之后，陈某与君渝公司就运费、滞期费问题进行协商。5月15日，陈某支付了3万元运费。5月17日，“运昌8”号轮抵达码头开始卸货。卸了部分货物后，“运昌8”号轮留置余下货物堆存于其他公司码头。

陈某据此将三个合同签署人作为被告向武汉海事法院提起诉讼，请求法院判令三被告立即在重庆九渡口码头向陈某交付其承运并差欠货物，如三被告不能交付货物，则应连带赔偿货物损失。君渝公司提起反诉请求判令陈某向君渝公司支付剩余运费、滞期费、船舶开支及油费、货港费、利息及运费滞纳金。

【裁判结果】

武汉海事法院审理认为，君渝公司享有货物留置权。陈某尚欠运费未予支付，违反了合同关于运费支付的约定。“运昌8”号轮2014年5月6日抵达目的港，同年5月22日停止卸货，卸货滞期13天。陈某作为托运方，按照合同约定，应当承担支付滞期费的责任。留置权的行使和实现，可能涉及到转运费、装卸费用、堆存费用、评估和拍卖费用等留置货物时无法预估的不确定支出，因此留置财产的价值可以适当超出债务的金额，但不宜超过债权合理范围。虽然君渝公司对其承运的相应货物享有留置权，但是对超出合理范围进行留置的货物应当继续完成交付义务或赔偿该部分货物损失。如果君渝公司在法院指定的期限内向陈某交付了剩余货物或赔偿了相应价值

的货物损失，则相当于完成了全部卸货的义务，陈某应当在收货或取得赔偿款之日 4 日内向君渝公司支付运费。徐某系君渝公司法定代表人，君渝公司在合同上盖章，徐某个人不是本案水路货物运输合同的相对人。运昌公司虽系涉案运输的实际承运人，但与陈某不存在合同关系，不应承担向陈某交付货物或赔偿货物损失的合同责任。陈某不是涉案货物的货主，也不能依据侵权关系向运昌公司主张侵权责任。

2015 年 5 月 21 日，法院一审判令君渝公司于本判决生效之日起十日内，在重庆九渡口码头向本诉原告陈某交付价值 1,666,438.85 元的货物（含超出合理范围留置的货物和货差部分的货物）；如果君渝物流有限公司未能履行前款交付义务，则应当于交付期限届满的次日一次性赔偿陈某的货物损失 1,666,438.85 元；如果君渝公司履行了上述义务，陈某应当于收货或取得赔偿金之日起 4 日内向君渝公司支付剩余运费。

后陈某据此上诉，但上诉后因未按规定缴纳上诉费被二审法院按撤诉处理。

【典型意义】

就内河承运人对托运人付运但是不享有所有权的货物是否具有留置权，我国现行法律中存在相互矛盾的规定。根据我国《物权法》第 230 条，“债务人不履行到期债务，债权人可以留置已经合法占有的债务人的动产，并有权就该动产优先受偿。”由该条规定可知，承运人就托运人拖欠的费用留置其付运的货物时，托运人应对前述货物享有所有权。但是，根据我国《合同法》第 315

条，“托运人或者收货人不支付运费、保管费以及其他运输费用的，承运人对相应的运输货物享有留置权，但当事人另有约定的除外。”由该条规定可知，就托运人拖欠的费用，承运人对其运输的货物享有留置权，此种留置权不以托运人对被留置的货物享有所有权为前提。

综上，就承运人能否留置不属于托运人的货物，我国现行法律规定对此问题并不十分明确。

本案的审理和判决明确了即使托运人对付运的货物不享有所有权，承运人仍然能够以托运人拖欠运费和滞期费为由行使货物留置权，只要留置的货物价值不超过债权合理范围。

虽然本案为内河运输，不适用《海商法》，但是前述关于留置权的问题在《海商法》下同样存在。一方面，《合同法》同样适用于我国的海上运输合同；而另一方面，我国《海商法》第 87 条规定，“应当向承运人支付的运费、共同海损分摊、滞期费和承运人为货物垫付的必要费用以及应当向承运人支付的其他费用没有付清，又没有提供适当担保的，承运人可以在合理的限度内留置其货物。”该条规定就前述留置权问题与《物权法》的立场相同。本案中法院对此问题的态度以及确定的留置权行使范围标准具有较高的实践价值和指导意义。

王伟圣

资深律师

执业领域：海商、海事、保险、
物流、公司

工作地点：广州 / 南沙

联系电话：86 20-83930333

中国某公司诉新加坡某公司 信用证诈骗纠纷案

王伟圣、曾阿仙

【基本案情】

中国某公司（以下简称：“中国公司”）从新加坡某公司（以下简称：“新加坡公司”）处进口油品，贸易术语为 CIF 南沙，买卖合同约定争议解决方式为在新加坡国际仲裁庭仲裁，适用英国法。付款方式为信用证付款。货物进口时因涉嫌走私被南沙海关扣押。2016 年 8 月南沙海关发还被扣押货物，但仍扣押等同于货物应补缴关税的款项。中国公司以信用证欺诈为由向浙江某法院诉请终止支付信用证余额。法院在新加坡公司缺席的情况下裁定，暂时中止支付所有信用证项下的款项。我所受新加坡公司委托参加诉讼。目前案件仍在审理中。

【争议焦点】

1. 仲裁裁决与法院判决的效力

中国公司与新加坡公司在合同中约定争议应提交新加坡国际仲裁中心进行仲裁。中国公司在浙江某法院专门针对信用证提起信用证欺诈之诉，之后双方又分别提起仲裁。中国已加入 1958 年《纽约公约》，负有按照该公约承认和执行仲裁裁决的义务，当事人也有权向中国法院申请承认和执行符合条件的仲裁裁决。本案涉及（1）法院判决的既判力问题；（2）诉讼与仲裁间的平行

程序问题。

关于即判力，《国际商事仲裁示范法》没有明确规定当一项仲裁裁决与法院地之前的判决不一致时，裁决是否应该被撤销或者被拒绝执行。

《纽约公约》也没有提到当外国仲裁裁决与法院判决不一致时，法院是否应该拒绝裁决的承认与执行。本案中，如果出现新加坡仲裁裁决与中国法院判决不一致的情形，仲裁裁决可能会由于违背公共秩序而无法在中国法院得到承认与执行。

（见永宁案）

关于诉讼与仲裁间的平行程序，我国已有调整国内仲裁平行程序的规定，在处理跨境的相关问题方面还存在法律和司法实践上的空白。平行程序最大潜在风险是不同的争端解决机构对相同的事实和法律问题做出不同解释和裁判，使得判决或裁决不可预测、不稳定，从而影响其公信力。在国际上，瑞士作为世界上最支持仲裁的国家之一，其司法实践具有较强代表性。根据《联邦国际私法典》第 186 条第 1 款，“仲裁庭应就其自身管辖权作出决定，其决定自身管辖权，不受在一个法院或在另一个仲裁庭已经进行的基于相同当事人之间相同争议的诉讼的影响，除非值得重视的理由要求终止程序。”由此，未决诉讼规则不适用于仲裁领域。英国曾经利用禁诉令来

执行仲裁协议，但是欧盟法院 West Tanker 案预示了禁诉令在欧盟范围内的终结。中国在法院和仲裁机构如何处理外国仲裁机构和法院的平行程序方面，规定和实践都极为缺乏，依据《纽约公约》第 2 条第 3 款及其执行裁决的机制是我国处理相关问题的重要依据。

2. 信用证欺诈

中国公司认为，信用证项下单证与实际不符，属于中国法律规定的提供虚假记载的单据，构成信用证欺诈。中国公司提交补充证据证明新加坡公司的船舶没有在注明的装运港停留，以此证明信用证项下单据记载不实，认为构成信用证欺诈。我所代理律师认为，信用证具有独立性，单证审查的标准应该适用“单证表面相符”原则，只要符合付款要件，付款行就应该进行偿付；并没有真实和准确证据说明关于装货港的记载是错误的；即使有单证记载不符，也无证据显示新加坡公司具有欺诈的故意和行为，并非所有的单证记载不符都可以被认为是欺诈；本案中国公司已经提取并转卖了全部货物，说明货物本身是符合合同约定的。

【案例启示】

单据记载不符在实际中常有发生，并非所有的单据不符都可以被认为欺诈，应区分单据不符与单据造假的区别。单据不符是指单据的货物描述与信用证规定不符，或者单据之间内容矛盾。货物描述涉及发票、箱单、提单、原产地证、检验证等等。单据造假是指受益人在没有真实交易的情况下，恶

意伪造单据以骗取信用证项下款项的行为。二者的根本区别在于当事人是否具有主观的恶意以及交易是否真实存在。

CIF 贸易术语风险自越过船舷转移，买方负责目的港进口收货手续。本案货物在入关环节出现问题，货物被扣以致中国公司被扣缴款项，属于买卖合同纠纷，应直接适用合同中有效的仲裁条款。

【国内外法律对比】

最高院的司法解释第六条只要求单证表面相符，并未要求信用证审查中单证实质相符，但是第八条又规定单据记载不实构成信用证欺诈。这些条文相互统一、从整体上明确了我国关于信用证欺诈的法规。但是，实践中有可能出现的情况是单据上的记载不实并非实质性的，单证下的货物无论数量、品质等均无争议，也最终被货方接受。对此，如果简单适用上述规则，会造成货物已经被货方拿到，但贷款却被以信用证欺诈为由无法支付的不合理情形。我国应完善信用证有关立法，增加信用证交易的法律适用规则。在国外，更多的是通过判例来指导审判过程。

-信用证的独立性原则

英国 1921 年的 *Urguhart Lindsay & Co. v. Easter Bank Ltd.* 案和美国 1925 年的 *Maurice O' Meara Co. v. National Park Bank of New York* 案中，法院都判决认为，开证行不得以其同客户间的契约关系为由，拒绝履行兑付义务，开证行必须仅凭单据付款，无权也无义务去查证单据对货物的描述实际上

是否正确，信用证机制下，对开证行而言，货物的实际交付与否并不重要。信用证交易是纯粹的单据交易，完全独立于货物买卖关系。

- 欺诈例外原则

美国《统一商法典》接纳了 Sitejn v. J.Henry Schroder Banking Corp. 案所开创的欺诈例外原则，开创了以成文法形式规定针对信用证欺诈的法律规则的先河。英国一直以信用证的独立无因性原则为由对信用证的欺诈不给予禁令救济。直到1977年英国才通过判例说：欺诈是不可忍受的，根据罗马法的一句古老格言：欺诈使一切撤销，法院判决对信用证的欺诈应给予马利华禁令救济。加拿大1987年才做出对信用证欺诈的救济。大陆法国家也给予相似的禁令救济，尽管给予救济的理由不同。德国联邦最高法院关于欺诈抗辩是第一性履约保函的有效抗辩的判例第一次出现在1984年，其理由是受益人对基础合同项下权利的滥用，法典上的依据是德国民法典第242条的诚实信用原则。而法国一直坚持信用证的独立性，但是当信用证下受益人作了严重的欺诈或滥用基础合同项下权利时，法国法院也认为银行应该拒绝付款。

参考文献：

1. 《最高人民法院关于审理信用证纠纷案件若干问题的规定》（法释〔2005〕13号）第六条，第八条
2. 《瑞士联邦国际私法典》第186条第1款解读：
<http://kluwerarbitrationblog.com/2009/03/12/swiss-federal-tribunal-applies-article-186-1bis-of-the-swiss-private-international-law-act-in-a-case-involving-parallel-proceedings-before-two-arbitral-tribunals/>
3. 《纽约公约》第2条第3款：当事人就诉讼事项订有本条所称之为协定者，缔约国法院受理诉讼时应依当事人一造之请求，命当事人提交仲裁，但前述协定经法院认定无效、失效或不能实行者不在此限。
4. 未决诉讼规则：瑞士最高法院认为，仲裁与诉讼间平行程序可以与法院间的平行诉讼问题一样适用未决诉讼原则，并遵循先诉优先原则，任何冲突均应给予首先受理案件的法院或仲裁庭以优先权。（Fomento V. Colon 案）
5. 永宁案：《中国法院不予承认及执行国际商会仲裁院第13464/MS/JB/JEM号裁决述评》，2008年济南中院首次以公共政策理由拒绝承认和执行外国仲裁裁决，说明外国仲裁庭无视我国法院判决的即判力作出的裁决，将因违背我国公共秩序而无法得到承认与执行。
6. 高薇：《论诉讼与仲裁关系中的既判力问题》
7. 高薇：《仲裁抑或诉讼？——国际商事仲裁平行程序及其解决机制》