

Legal Newsletter of Nansha

南沙法讯

2015 第 8 期 (总第 8 期)

2015 年 11 月 25 日出版

敬海 (南沙) 律师事务所

地址: 广州市南沙区港前大道南
162 号南沙香港中华总商会大厦
1711 室

负责人: 曹阳辉

Mobile: 136 0285 2758

Tel.: 020 8498 0500

Fax: 020 8498 0465

E-mail: caoyanghui@wjnc.com

Website: www.wjnc.com

本法讯仅供国际商务、企业、法律界人士作资讯参考之用。因此,不应将本法讯内容视为正式法律意见,在咨询专业法律人士之前,不得径行信赖该资讯行事。

总编辑: 王敬

主编: 曹阳辉

执行编辑: 雷荣飞

目 录

一、敬海动态.....	2
01 我所协办的“2015 华南海商法研讨会”成功举办.....	2
02 我所联合主办的“2015 年广州海商与保险研讨会”在广州成功举行.....	2
二、航运动态.....	2
03 上海海事法院发布 2014 年审判白皮书.....	2
04 广州国际航运仲裁院、南沙自贸区法律服务中心挂牌.....	3
05 广东省第一条邮轮航线开通.....	3
06 由“中外运长航”整合而成的“中国船务”揭牌开业.....	4
三、政策法规.....	4
07 保险中介全面放开,公估公司实行资本认缴制.....	4
四、自贸区简报.....	4
08 南沙修订上市工作扶持奖励办法, IPO 上市可奖 350 万.....	4
09 58 项广州市级管理权限下放南沙片区.....	5
10 广东自贸区南沙片区率先启动“互联网+易通关”改革.....	5
五、实务研究.....	6
11 浅析沿海内河船舶宣布共同海损的问题.....	6

一、敬海动态

01 我所协办的“2015 华南海商法研讨会”成功举办

2015 年 11 月 7 日，由广州航海学院、广州海事法院主办，广州润溢海事法律咨询有限公司和我所南沙分所协办的“2015 华南海商法专题研讨会”在广州珠江宾馆成功举办，共有来自政府部门、高校、海事司法界、船公司、保险公司等单位的近 150 人参加会议，17 位国内外海商法相关领域的专家、获奖论文作者分别针对海上新丝路及国际航运中心法治、海商理论探析与创新、华南海事实践与程序经验等四个方面的议题进行了专题研讨。

本次研讨会上，我所有多篇专业文章获奖，其中，陈向勇律师、王伟圣律师撰写的“突破我国海上劳动关系中三方权益维护之瓶颈”一文获得一等奖；南沙分所雷荣飞律师、曹阳辉律师撰写的“海上货物运输中提货单相关法律问题研究”一文获得二等奖；厦门分所李荣存律师、李澜律师撰写的“南海岛礁建设中船舶超航区航行情况下的保险责任”一文获得三等奖。研讨会上，王伟圣律师、李荣存律师分别就获奖论文进行了发言。

本次华南海商法研讨会的举办为广州乃至华南地区的海事海商、航运法律交流提供了重要平台，也将会促进华南地区海商海事法律理论水平、航运法律服务水平进一步提高。本次研讨会是华南海商法研讨会的第一届，今后将每两年举办一次。

02 我所联合主办的“2015 年广州海商与保险研讨会”在广州成功举行

2015 年 11 月 9 日由海事保险学会和我所联合主办的“2015 年广州海商与保险研讨会”在美丽的花城广州圆满结束，我所管理合伙人王敬律师在研讨会上致开幕词。

来自香港的保险公司、保险顾问公司、船公司、保赔协会、理算师行、银行和律师行等单位的代表，以及来自国内，特别是华南地区各大航运公司、无船承运人、保险公司、保险顾问公司、商检、船检、海事法院、银行和律师事务所等单位的嘉宾近 90 人参加了本次研讨会。本次研讨会紧密围绕最新、最热点问题，各位演讲者也都是相关领域的资深人士，通过本次会议，参会者都深受启发，受益匪浅。

自 1999 年以来，通过多年的成功举办，“海商与保险研讨会”已经成功地在海商法与海上保险领域树起了一面旗帜，成为海商与保险界一个重要的论坛，并且成为航运、保险法律与实务界的年度盛典！

二、航运动态

03 上海海事法院发布 2014 年审判白皮书

2015年10月29日,上海海事法院发布《2014年度海事审判情况通报》(以下简称“白皮书”),这是该院继2010年首开全国海事法院系统发布审判白皮书的先河以来,第五次以白皮书形式向社会发布海事司法报告,也是首次以中英文对照本的形式发布。

白皮书介绍,2014年,上海海事法院共收案2723件,结案2739件,同比分别上升5.83%和6.20%,一审服判息诉率为90.46%;结案标的总额人民币37.48亿元,同比上升0.06%。海上、通海水域货物运输合同纠纷和货运代理合同纠纷仍为主要案件类型,占一审收案总数的46.90%。白皮书除通报了上海海事法院2014年度海事审判工作的基本情况外,还对该院2012-2014年三年来审理的海上保险及保险代位求偿纠纷案件进行了专项总结和分析,并发布了10起海上保险纠纷典型案例。(白皮书全文请查看链接:

http://shhsfy.gov.cn/hsinfoplat/platformData/infoplat/pub/hsfyintel_32/docs/other/hsspbps/index.html?name=2014.pdf)

04 广州国际航运仲裁院、南沙自贸区法律服务中心挂牌

广州国际航运仲裁院、广州市贸促会南沙自贸区法律服务中心11月19日上午在广州南沙资讯科技园正式挂牌成立。中国广州国际航运仲裁院由南沙开发区管委会、广州港务局、中国广州仲裁委员会及港澳仲裁界共同组建,旨在以仲裁的方式公正、及时地解决航运、物流、金融、结算、保险、融资、仓储争议以及其他契约性或非契约性争议,维护国际贸易各方的合法权益。南沙自贸区法律服务中心是广州市贸促会在南沙新区自贸片区内设立的法律服务机构,目的是更好地为自贸区内外的中外企业提供商事法律服务,促进商事贸易的发展。

这两个机构的成立经过广州市委市政府同意,多方精心筹备,将有利于大力提高广州解决国际商事争端的公信力,进一步完善南沙新区自贸片区国际化法治化的营商环境。

05 广东省第一条邮轮航线开通

11月5日,香港云顶游轮公司的“处女星号”邮轮抵达广州港南沙港区,在举行公众开放日等活动之后,11月6日至8日开始南沙到香港的邮轮航线首航。预计从明年开始,大型邮轮将在广州港试水常态化商业运行。广州港集团董事长、副总经理陈万雄介绍,这是广东省第一条真正的邮轮航线,广州有望实现常态化商业邮轮航线零的突破,广州及珠三角市民将可以在家门口开启邮轮之旅,将来可前往香港、越南等地旅游。

此外,广州南沙邮轮母港项目今年7月招标,项目有望未来三到四年内建成使用。世界邮轮界巨头对广州及华南地区富裕地区邮轮客源看好,结合广州港作为世界级大港的深厚港口积淀,广州可望成为中国沿海继天津、上海、香港、三亚之后又一个重要的邮轮母港。

06 由“中外运长航”整合而成的“中国船务”揭牌开业

2015年11月2日，中国经贸船务有限公司（简称“中国船务”，SINOMARINE）在上海揭牌开业，这是中国外运长航集团整合旗下约400亿航运资产，在上海搭建的该集团航运管理总部，负责全集团航运业务的统一管理和整合发展。之所以选择落实上海，也是看好上海在推进“双中心”和自贸区建设过程中蕴含的巨大机会。

三、政策法规

07 保险中介全面放开，公估公司实行资本认缴制

10月30日，保监会公布了对包括《保险公司设立境外保险类机构管理办法》等共计8部规章的修改决定。其中值得关注的是有关保险中介、专业代理、经纪和公估三类机构的监管规定，共计70余项规定内容修改，主要修改体现在：

1) 取消了保险中介包括“保险销售从业人员资格核准”、保险专业代理、经纪机构“分立、合并、变更组织形式、设立分支机构及解散退出审批”在内的8项行政许可，并将机构审批由前置改为后置。减少审批的同时放宽准入条件、负责人条件以及保证金的运用条件等。

2) 关于保险专业代理公司和经纪公司，注册资本的最低限额为5000万元的要求并没有被修改，但取消了原来公估机构注册资本金不得少于200万元的要求，改为保险公估机构的注册资本为在公司登记机关登记的全体股东认缴的出资额。

3) 鼓励发展小微型、社区化、门店化的区域性专业代理机构，鼓励专业中介机构探索“互联网+保险中介”的形式，形成新的业务平台，鼓励专业中介机构走差异化发展之路并支持专业中介机构通过资本市场募集资金和交易股权。

4) 积极支持以保险中介机构为主发起成立相互制责任保险公司。相互制保险公司为降低保障成本、共同防范行业职业风险、服务行业创新发展提供了新的手段和工具。

四、自贸区简报

08 南沙修订上市工作扶持奖励办法，IPO上市可奖350万

日前，南沙开发区金融工作局制定《广州市南沙区加快推进企业上市工作扶持奖励办法(修订稿)》（以下简称《办法》），从19日起至本月21日，向社会公开征求意见和建议。根据该《办法》，区内上市后备企业在筹备上市工作，可全程获得政府的资助和扶持，通过IPO上市的企业累

积最高可获 350 万元奖励。

同时，将对挂牌主板、创业板、中小板、新三板、广州股权交易中心或境外上市的企业，按照不同阶段，给予不同支持。后备上市企业辅导期满并通过广东证监局验收的，给予 50 万元奖励；后备上市企业上市申请材料经中国证监会正式受理的，给予 100 万元奖励；最终，后备上市企业在国内主板、创业板、中小板或境外上市的，给予 200 万元奖励。

据了解，今年，全区有上市意愿的企业超过 40 个，目前有近 10 个企业进入了上市辅导期，并享受区内扶持奖励。

09 58 项广州市级管理权限下放南沙片区

11 月 16 日，广州市政府决定向自贸区南沙片区下放 58 项市级管理权限，主要集中在经济管理和开发建设领域。以后，针对外商投资项目核准、工商注册登记等焦点事项，南沙片区可直接审批。附广州市政府下放南沙片区重点权限（部分）如下：

市发改委：

- 1) 需报省、国家审批的外商投资项目核准改；
- 2) 商品房屋建设项目备案；
- 3) 实行政府定价、政府指导价管理的价格和收费审批。

市工商局

- 1) 公司（企业法人）注册登记投资总额在 5000 万美元以下的鼓励类、允许类外商投资公司（企业法人）注册登记除外；下放权限后，公司（企业法人）注册登记，申请人可根据自身需要选择到市局或者南沙开发区管委会局办理；
- 2) 市级企业名称预先核准，将受理、初审权下放南沙开发区管委会

市国规委

- 1) 标志性的国家、省、市重点公共建筑工程、全市范围内的重点市政基础设施建设工程的选址意见书核发、规划许可证核发、工程规划许可证；
- 2) 省管权限建设用地更改用途审核。

10 广东自贸区南沙片区率先启动“互联网+易通关”改革

25 日起，广州海关联合南沙区政府在广东自贸区南沙片区率先启动“互联网+易通关”改革，进一步降低企业通关门槛和成本。今后企业在南沙口岸办理进出口货物海关通关手续，将基本实现足不出户，全程网上办理。

此项改革运用“互联网+”理念，精简优化海关作业流程，推动企业通过互联网平台即可完成进出口货物海关通关手续。企业通过互联网，随时随地自助办理报关、查验、缴税等通关业务，优化提前归类审价手续，多数情况下不再需要前往海关即可办结通关手续。

“互联网+易通关”模式包括“互联网+自助报关”、“互联网+提前归类审价”、“互联网+互动查验”、“互联网+自助缴税”4项措施，推动企业通过互联网平台即可完成进出口货物海关通关手续。

五、实务研究

浅析沿海内河船舶宣布共同海损的问题

(雷荣飞 供稿)

在近期几起涉及船舶在内河航道中碰撞或触礁的案件中，笔者接到当事方的咨询，询问船东能否宣布共同海损，所涉及的船舶有登记为沿海船舶的，也有登记为内河船舶的。针对类似有关内河船舶能否宣布共同海损的问题，笔者作如下简要分析：

一、共同海损基本问题

共同海损（General Average）是海商法中一种特有的法律制度，其历史悠久，源远流长，系指载货船舶在海上运输中，遭遇自然灾害、意外事故或其他特殊情况时，为了使船舶、货物免遭共同危险，有意地采取合理措施而引起的特殊牺牲或支出的额外费用，应由各受益方共同分摊损失的一种法律制度。

1、构成要件

1) 船舶、货物和其他财产必须遭遇共同危险

采取的措施必须是有意的、合理的；牺牲和费用的支出必须是特殊的，所谓特殊，指由于共同危险，为了船货共同安全，船长或船上其他负责船舶驾驶和管理的人员采取措施所造成的牺牲、费用的支出或损失超出了正常范围之外的损失；措施必须要有效果。

2、共同海损宣告

发生共同海损事故后，各有关方应在船舶到达第一港口后的48小时内宣布，如船舶在港内发生事故，则应在事故发生后的48小时内宣布。只有在宣告共同海损后，才开始共同海损的理算。根据《海商法》第196条的规定，提出共同海损分摊请求的一方应当负举证责任，证明其损失应当列入共同海损。关于提供有关共同海损损失的证明材料，应在有关方收到材料1个月以内提供，

而全部材料应在航程结束后 1 年内提供。

实践中，有因为未及时宣布共同海损而被认定为单独海损的案例，在国内上个九十年代的一个案例中，某货轮装载货物从上海港开往广东汕头港，因受强台风及巨浪袭击，主机连接带折断出现故障，致使船舶无法及时避风，船长命令将装在船头及舱外的货物及时移入船舱内，因装有双氧水的塑料桶经不住强烈的摩擦和滚动而破裂，导致外溢污损筒纸，造成损失。货轮到达汕头港，卸货后，船长未在汕头港宣布此次海损为共同海损。后被保险人以单独海损之理向保险公司索赔，保险公司认为船长在货轮到达汕头港时未宣布为共同海损而拒赔，法院最终支持了保险公司的主张。

3、共同海损担保

为了确保共同海损分摊的顺利进行，经利益关系人请求，有关受益方应当提供共同海损担保，即作出承担分摊的保证。通常由货方提供海损保证金（deposit），或由货物保险人提供海损担保函（guarantee）。

共同海损保证金即由收货人在提货以前，向船舶所有人提供分摊共同海损的现金担保。根据《北京理算规则》，保证金应交由中国国际贸易促进委员会海损理算处，以保管人的名义存入银行。根据《1974 年规则》，保证金应以船舶所有人和保证金交付人所分别指定的代表的联合名义，存入经双方指定的银行，开立特别账户，保证金的使用由理算人决定，保证金的提供、使用或退还，不影响各方的最终分摊责任。

共同海损担保函，是收货人向船舶所有人提供的，经货物保险人签署的，保证分摊共同海损的书面文件。发生共同海损以后，收货人为了及时提取货物，可以请求货物保险人向船舶所有人提供此种担保函。根据担保函，货物保险人向船舶所有人保证，一定支付经过恰当理算的有关共同海损的损失和费用的分摊额。

二、沿海内河船舶是否能宣布共同海损

能否宣布共同海损是否因船舶性质不同而有所差异？沿海内河船舶是否能向海船一样宣布共同海损？

1、沿海内河船舶能否宣布共同海损？

我国《海商法》所称的船舶，是指“海船和其他海上移动式装置，但是用于军事的、政府公务的船舶和 20 总吨以下的小型船艇除外”。有关共同海损的规定在《海商法》第十章，因此适用共同海损的船舶应与《海商法》一致，即内河船舶不能依据《海商法》规定宣布共同海损，但沿海船舶应属于“海船”的范畴，可以在《海商法》下宣布共同海损，具体船舶类型应以船舶登记证书为准。

2、沿海内河船舶能否依据理算规则进行共同海损理算？

根据我国《海商法》第 203 条规定，在进行共同海损理算时，应遵循的原则是：（1）如果合同明确约定据以进行理算的理算规则时，则按该理算规则理算；（2）如果合同未作约定时，则适用我国《海商法》第十章的规定进行理算。该章的规定是非强制性的，对第十章未约定事项或规定不明确的，可以在合同中约定，我国《海商法》保护这种约定的效力；（3）如遇合同未作规定，海商法也无此规定时，则依照其他相关法律，也可以参照国际上通行惯例——约克·安特卫普规则来进行理算。

上文已提到《海商法》下内河船舶无法宣布共同海损，而《北京理算规则》第一条有关共同海损范围的界定中表明“在海上运输中，船舶和货物等遭遇自然灾害、意外事故或其他特殊情况，为了解除共同危险，采取合理措施所引起的下列特殊损失和合理的额外费用，属于共同海损”，因此内河船舶从事内河运输无法进行共同海损理算。

《约克·安特卫普规则》为对共同海损或船舶的范围作出界定，但在双方没有通过合同约定的情况下，一方难以主张适用这样一个非强制性国际民间规则进行共同海损理算。

三、沿海内河运输中是否能宣布共同海损

上面从适用船舶的角度进行探讨，下文将从运输的性质加以分析。

1、《海商法》中的相关规定

《海商法》第十章对共同海损的定义为“同一海上航程中”，那么内河运输将不符合这一明确要求，可以从可以宣布共同海损的范围中排除。

沿海运输是否属于“海上航程”？《海商法》第二条第二款规定“本法第四章海上货物运输合同的规定，不适用于中华人民共和国港口之间的海上货物运输”，即《海商法》除了第四章外，其他章节如无特殊规定，均可适用于沿海运输。该款“中华人民共和国港口之间的海上货物运输”这一表述，实际上也暗含沿海运输属于“海上货物运输”，因此沿海运输可以依据《海商法》宣布共同海损。

2、司法实践中的情形

1) 湖北高院的观点

湖北省高院在（2014）鄂民四终字第 00017 号中认为，涉案货物运输的起运港为江苏南通，目

的港为重庆，涉案事故的发生地点为重庆吊耳嘴水域，涉案船舶在内河航行，涉案运输亦为内河水路运输，该情形不符合《中华人民共和国海商法》中有关共同海损及共同海损分摊的相关规定。

但尽管如此，在司法审判实践中却与上述对《海商法》条文的理解和湖北高院的上述观点有所差异，具体情形在下文分析。

2) 广西壮族自治区高院

广西壮族自治区判决的（2011）桂民四终字第 22 号案例中，审判庭维持了北海海事法院在该案一审判决书中的意见（一审案号为（2011）海商初字第 22 号），即认为内河船舶从事货物运输而产生的法律关系并不适用共同海损，船方不是共同海损的分担者，船舶的保险人也就并非必须与货物保险人分担施救费。

3、最高院的态度

在上述案例中，北海海事法院法官认为，共同海损是《海商法》规定的一项制度，共同海损虽然应当适用于沿海内河货物运输的法律关系，但发生共同海损纠纷的船舶仅限于《海商法》规定的船舶，即认为内河运输也应当适用共同海损。

实际上，这一结论来自于最高人民法院发布的《涉外商事海事审判实务问题解答（一）》第 137 条，该条表明“《海商法》关于共同海损的规定，应当适用于沿海内河货物运输的法律关系。但发生共同海损纠纷的船舶仅限于《海商法》规定的船舶。”即沿海内河货物运输可以参照《海商法》第十章宣布共同海损。

同时，该条附加了一个限定条件，即仅限于《海商法》规定的船舶。至此，关于沿海内河船舶能否适用共同海损制度的回答已经十分明确。虽然该解答不属于法律法规、甚至也不属于司法解释，但由于该观点明确了最高院在审判实务中的态度，以及对海事审判的要求，因此，这一态度在司法实践中有一定的指导意义。

综上，可以在下表对适用共同海损规定的相关情况进行列举：

	沿海船舶	内河船舶	海船
沿海运输	适用	不适用	适用
内河运输	适用	不适用	适用

四、内河运输中的共同海损与索赔

1、内河运输中的共同海损与保险索赔

上述案例中，货运险保险公司要求船壳险保险公司参与分摊共同海损，此时实际上保险公司分

别代表船方与货方，体现出内河运输中船方与货方的外部关系。而在保险内部关系上，能否宣布共同海损涉及到向保险人索赔共同海损是否能成功。

实务中，内河保险条款中一般约定了共同海损条款，如中国太平洋保险《沿海、内河保险条款》规定“本保险负责赔偿依照国家有关法律或规定应当由保险船舶摊负的共同海损”。中国人保《国内船舶保险条款》第六条也明确“依照国家有关规定或惯例应当由保险船舶摊负的共同海损牺牲和费用”属于保险责任范围。

即依据上述保险条款，符合共同海损条件的属于保险人赔付范围，上述保险条款关于共同海损的概念中仍然有值得推敲之处，如“依照国家有关法律或规定”与“依照国家有关规定或惯例”之间存在差异，比如内河船舶在内河运输中依照国家有关法律与规定不能宣布共同海损，但依据惯例是否能宣布不明确。内河船的货主或货物保险人要求船舶摊付共同海损牺牲和费用时，船舶要求货主证明惯例的存在，货主将不容易证明。尽管如此，据悉，实践中，仍然存在内河船宣布共同海损，并向保险人索赔的做法。

2、内河运输中共同海损与货主索赔

在最近接受咨询的一起案件中，沿海船舶船东因为过失造成碰撞事故，但船东主张碰撞中有冲滩的动作，因此要求船载货物的货主分摊共同海损，但货主以内河航行船舶不能宣布共同海损为由予以拒绝。

针对该案，笔者认为，由于过失船舶登记为沿海船舶，依据上述分析，该船舶即使在内河中也可以宣布共同海损，因此货主很难因为船舶在内河中航行而对共同海损分摊请求抗辩。

但尽管船东可以宣布共同海损，该共同海损对于货主并不会太大影响。因为沿海船舶不属于海商法第四章中的“海上货物运输”，船东不得以船员航海过失主张免责，货主可以针对货物全部损失，请求船东承担赔偿责任，其中包括船东先前宣布共同海损的部分。

正因为如此，即使在上述提及湖北高院的审判案例中，法院认为承运人有权主张共同海损分摊，也无法改变其应当承担全部责任的事实。该案中水路货物运输的承运人，有保证货物运输安全的义务，货物因船舶触礁事故导致损毁，海事部门认定为单方责任，承运人物权要求分摊涉案救助费用。

这印证了共同海损是与航海过失免责相伴随存在的制度，如果船东不能对航海过失免责，则即使其主张共同海损，也没有实际意义。