



福建法讯

WJNCO Legal Newsletter of Fujian

5th Edition in 2014

(Sum No.30)

published on 04 November 2014

Wang Jing & Co., Xiamen

Suites 1605- 1606, Bank Centre, No. 189 Xia He Road, Xiamen 361003, P.R. China

Wang Jing & Co., Fuzhou

Suite 1303, King Spark Tower, Chia Tai Plaza, No.18 Wu Yi Zhong Road, Fuzhou 350001, P.R. China

PIC: Li Rongcun

Mobile: 136 0600 6327 (Xiamen)

189 6540 5648 (Fuzhou)

Tel.: 0592 268 1376(Xiamen)

0591 8370 8648 (Fuzhou)

Fax: 0592 268 1380

E-mail: lirongcun@wjnco.com

Website: www.wjnco.com

This Legal Newsletter is only for reference of enterprises and persons engaged in international business and in the field of laws, and should neither be taken as formal legal opinions nor be relied on for practice before professional persons in laws are consulted.

Chief Editors: Wang Jing

Li Rongcun

Editors: Yang Dongyang

Li Lan

Tel: 0592-2681376

Email: xiamen@wjnco.com

INDEX

◆ Wang Jing & Co. Brief

- Wang Jing & Co. was awarded “Shipping & Maritime Awards 2014 (PRC Law Firm)” presented by China Law & Practice Journal.....3
- M/V “AMIN2” arrested under the application of Wang Jing & Co., Xiamen was successfully auctioned off, being the largest vessel auctioned by Xiamen Maritime Court.....3
- Mr. Li Rongcun, Partner of Wang Jing & Co., was selected as a member of the Expert Team of MSA Xiamen and Xiamen MSRC.....3

◆ Laws and Regulations

- Investigation and Discussion Panel on Damage Compensation for Pollution to Ocean Resources and Ecology convened by the Supreme People’s Court, relevant Judicial Interpretation will surface shortly.....3
- Foreign shipowners are facing new taxation system in China.....4
- Export tax refund policy for goods under financial lease will expand to the whole China.....4
- Supreme People’s Court introduces ten typical maritime trial cases.....4
- Promulgation of *Several Opinions of the Supreme People’s Court on Promoting Healthy Development of Shipping Industry*.....4
- List of the second group of FTZ candidates to be released, Fujian might be given the green light.....5

◆ Port and Shipping News

- Fujian’s ports shows significant economic effects, aiming to enhance ports transformation and upgrade5
- Standard Ship Financial Leasing Contract (Shanghai Form) is put into use.....6
- Phase II of Deep-Water Channel Project of Fuqing Bay in Fuzhou has been approved.....6
- MIIT announces the 1st “white list” of Chinese shipping enterprises6
- *Navigation Guide for Northeast Waterway of North Pole* has been published.....6

◆ Maritime Judicial Practice in PRC



- Domestic and foreign experts attend Chinese court hearing for evidence cross examination.....7
- Arbitration Court of China Maritime Arbitration Committee was set up in Beijing.....7
- The 23rd National Conference on Maritime Trials was held in Qingdao.....7
- Guangzhou/Ningbo/Shanghai/Beihai Maritime Court published “2013 Maritime Case Trial White Book” respectively, announcing the trial results of maritime and admiralty cases.....7

- ◆ **Typical Oversea Cases**

- On international recognition of deregistration and judicial sale in foreign nation of ship with unsettled debt secured by mortgage – The “Phoenix” ([2014] 1 Lloyd’s Rep 449).....8

- ◆ **Research on Practice**

- Reminders of risk prevention and guiding rules in the “2013 Maritime Case Trial White Book” of Shanghai Maritime Court.....12
- Is the carrier permitted to take advantage of prescription by intentional concealment and delay to escape from its liability in case of cargo release without presentation of B/L?.....15



福建法讯

WJNCO Legal Newsletter of Fujian

2014 第 5 期 (总第 30 期)

2014 年 11 月 4 日出版

敬海 (厦门) 律师事务所

地址: 福建省厦门市厦禾路 189 号银行中心 1605-1606 室

福州代表处

地址: 福州市五一中路 18 号正大广场帝景台 1303 室

负责人: 李荣存 Li Rongcun

Mobile: 136 0600 6327 (Xiamen)

189 6540 5648 (Fuzhou)

Tel.: 0592 268 1376(Xiamen)

0591 8370 8648 (Fuzhou)

Fax: 0592 268 1380

E-mail: lirongcun@wjnco.com

Website: www.wjnco.com

本法律简报仅供国际商务、企业、法律界人士作资讯参考之用。因此, 不应将本简报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/李荣存

编辑: 杨东洋/李澜

电话: 0592-2681376

Email: xiamen@wjnco.com

本期导读

◆ 敬海简讯

- 我所荣膺《中国法律与实务》杂志 2014 年度“货运及海商大奖(中国律所)”奖项.....3
- 我所扣押的“阿明 2”轮成功拍卖, 为厦门海事法院建院以来拍卖的最大船舶.....3
- 我所合伙人李荣存律师入选厦门海事局/厦门市海上搜救专家库成员.....3

◆ 法规与政策

- 最高院主持召开海洋资源与生态污染损害赔偿问题调研论证会, 相关司法解释有望不日出台.....3
- 外资船东在中国突遇新税制.....4
- 融资租赁货物出口退税政策将扩大至全国.....4
- 最高人民法院公布海事审判十大典型案例.....4
- 《国务院关于促进海运业健康发展的若干意见》出台.....4
- 第二批自贸区有望近期获批, 福建或入围.....5

◆ 港航资讯

- 福建港口经济效应显著, 着力推进港口转型升级.....5
- 船舶融资租赁合同上海格式发布.....6
- 福州港福清湾深水航道二期工程获批.....6
- 工信部公布首批中国船企“白名单”.....6
- 《北极东北航道航行指南》出版发行.....6

◆ 国内海事司法动态

- 境内外专家在中国法庭出庭质证.....7
- 中国海事仲裁委员会仲裁院在北京成立.....7



➤ 第二十三届全国海事审判研讨会在青岛召开.....7
➤ 广州/宁波/上海/北海海事法院分别发布 2013 年海事审判白皮书， 通报海事海商案件审判情况.....7
◆ 域外典型案例
➤ 抵押担保之债未清偿情况下船舶注销登记以及船舶在外国司法出售的国际承认问题—The “Phoenix” ([2014] 1 Lloyd’s Rep 449).....8
◆ 实务研究
➤ 上海海事法院 2013 年度海事审判白皮书风险防范提示及规则指引.....12
➤ 无单放货中承运人能否以隐瞒、拖延等手段利用诉讼时效规避责任?15



敬海简讯

1. 我所荣膺《中国法律与实务》杂志 2014 年度“货运及海商大奖（中国律所）”奖项

在 2014 年 9 月 18 日举办的 2014 年度《中国法律与实务》杂志(China Law & Practice)中国法律大奖中，我所荣获《中国法律与实务》杂志 2014 年度“货运及海商（中国律所）”奖项，这是《中国法律与实务》杂志继 2009 年、2011 年之后第三次颁奖给本所。本所能获此殊荣深感荣，我们将一如既往以出色的服务回馈客户对本所的认可。

2. 我所代理的“阿明 2”轮案涉案船舶成功拍卖，为厦门海事法院建院以来拍卖的最大船舶

10 月 28 日上午 9 时，厦门海事法院在该院船舶拍卖厅公开拍卖舍库萨格凯斯航运有限公司所有的“阿明 2”轮（MV “Amin2”），我所律师代理“阿明 2”轮抵押权人德国航运贷款银行参加了此次拍卖过程。香港某公司以 3.24 亿元人民币的价格成功拍得该轮，高于起拍价近 8000 万元。据悉，该轮为是厦门海事法院建院以来拍卖的最大船舶。

3. 我所合伙人李荣存律师入选厦门海事局/厦门市海上搜救专家库成员

2014 年 8 月 21 日，厦门海事局/厦门市海上搜救中心根据《厦门市海上搜救应急预案》和有关应急管理规定的要求发布了《关于调整厦门市海上搜救专家成员的通知》（厦海救[2014]8 号），确定厦门市海上搜救专家库成员 20 名。我所合伙人李荣存律师入选，为专家库成员中唯一的海事律师。



法规与政策

1. 最高院主持召开海洋资源与生态污染损害赔偿问题调研论证会，相关司法解释期不日出台

2014 年 7 月 11 日上午，最高人民法院民四庭就《关于审理海洋资源与生态污染损害赔偿纠纷案件若干问题的规定（草案）》在广州海事法院召开海事审判系统内部论证会，会议着重就海洋污染公益诉讼的案件管辖、索赔主体、赔偿范围、损失认定、环境污染鉴定、损害赔偿金执行等问题进行研讨和论证。与会者普遍认为，随着我国海洋开发利用力度的加大，海洋污染问题日益凸显，在新修订的《民事诉讼法》、《海洋环境保护法》等相关法律已经对公益诉讼作出原则规定的前提下，针对海洋污染案件的特殊性问题出台相应的司法解释，可以规范和指导海洋生态公益诉讼，充分发挥海事审判在国家海洋开发战略、建设海上丝绸之路战略中的重要作用。



2. 外资船东在中国突遇新税制

国家税务总局[2014]第 37 号公告发布的《非居民企业从事国际运输业务税收管理暂行办法》自 2014 年 8 月 1 日起施行以来备受关注。根据这项涉及租船商、船东、经纪以及代理公司的最新管理办法，从事国际海运业务的非居民企业将须缴纳最高不超过 25% 的所得税。虽然大部分外资船东只须缴纳净租金收入的 10% 作为所得税；但在中国设有外国机构代表处的外资船东，则须执行 25% 的全额税率。而如果船东未能准确计算并据实申报其应纳税所得额，则按下列公式核定：应纳税所得额=收入总额×核定利润率，其中，核定利润率由相关机构评估确定，且不应低于 15%。我所陈向勇律师和王伟圣律师已对此项新税制进行了详尽的解读，具体请参我所官方网站（网址：http://www.wjnco.com/eng/articles_show.asp?Articles_id=280）。

3. 融资租赁货物出口退税政策将扩大至全国

2014 年 9 月 1 日，我国财政部、海关总署和国家税务总局联合公布了《关于在全国开展融资租赁货物出口退税政策试点的通知》（财税[2014]62 号，以下称“《通知》”），决定将现行在天津东疆保税港区试点的融资租赁货物出口退税政策扩大到全国统一实施，《通知》自今年 10 月 1 日起执行。根据《通知》，试行退税政策的范围包括飞机、飞机发动机、铁道机车、铁道客车车厢、船舶及其他货物等“固定资产”类融资租赁出口货物，以及融资租赁海洋工程结构物。

4. 最高人民法院公布海事审判十大典型案例

2014 年 9 月 2 日，最高人民法院召开纪念中国海事法院建立三十周年新闻发布会，同时发布三十年来中国海事审判十大典型案例。厦门海事法院审理的《马士基（中国）航运有限公司、马士基（中国）航运有限公司厦门分公司、中国厦门外轮代理有限公司与厦门瀛海实业发展有限公司国际海上货运代理经营权损害赔偿纠纷案》、《马绍尔群岛第一投资公司申请承认和执行英国伦敦临时仲裁庭仲裁裁决案》入选其中。

5. 《国务院关于促进海运业健康发展的若干意见》出台

2014 年 9 月 3 日，国务院正式发布《国务院关于促进海运业健康发展的若干意见》（国发[2014]32 号，以下称“《意见》”）。《意见》安排部署了优化海运船队结构、完善全球海运网络、促进海运企业转型升级、大力发展现代航运服务业、深化海运业改革开放、提升海运业国际竞争力、推进安全绿色发展等七项重点任务，并提出了相应的保障措施，包括健全运输保障机制、发挥财税政策支持作用、加强和改进行业管理以及强化科技创新和人才队伍建设。按照全面建成小康社会的要求，到 2020 年，我国应基本建成安全、便捷、高效、绿色、具有国际竞争力的现代海运体系，适应国民经济安全运行和对外贸易发展需要。



敬海点评：在国际上，国家制定海运发展战略规划是海运发达国家通常的做法，如美国、欧洲、日本等海运发达国家不定期发布未来 5 年、10 年或更长远的海运计划、规划或战略。据报道，《意见》是新中国成立以来我国国家层面第一个关于海运业发展的顶层设计，也是第一次对海运发展工作的全面系统部署，标志着海运发展上升为国家战略。《意见》明确了海运业是经济社会发展重要的基础产业，表明我国对海运业发展的高度重视。虽然近年来我国海运业发展迅速，但同时政府也看到当前我国海运业发展中存在的战略定位和发展目标不清晰、体制机制不顺、结构不合理、配套措施不完善、运营管理水平不高、核心竞争力较弱等一系列问题。而《意见》中部署的上述重点任务和保障措施正是针对这些问题一一予以解决，据悉，我国交通运输部也正在进行逐条细化和落实上述《意见》，且将重点优化海运船队结构，提升重点海运企业的保障运输能力；因此，期待《意见》不只是流于一纸空文，而能够真正诉诸实践，并带给海运业切实的利好政策。

6. 第二批自贸区有望近期获批，福建或入围

在 10 月 27 日举行的中央深改小组第六次会议上，习近平再次强调要把上海自由贸易试验区取得的经验，在更大范围内播种扩散，尽快开花结果。而据《东方早报》10 月 25 日消息称，一名接近监管层的消息人士近日透露，第二批地方自贸区的批复进展近期可能会有消息出来，福建自贸区可能会在这批名单之内。福建自贸区的概念，早在上海自贸区去年获批后就已提出。据上述接近监管层的消息人士介绍，福建自贸区主要包括两个地方，厦门和平潭，这名消息人士并未披露福建自贸区的申报范围。



港航资讯

1. 福建港口经济效应显著，着力推进港口转型升级

经福建省人民政府同意，《关于加快港口发展的行动纲要（2014-2018 年）》（以下称“《纲要》”）于 2014 年 7 月 20 日正式下发实施。《纲要》提出，要着力推进港口转型升级，争取到 2018 年，全省沿海港口万吨级以上深水泊位达到 200 个，货物吞吐量达到 7 亿吨，集装箱吞吐量 1600 万标箱。《纲要》还指出，通过推进港口转型升级，实现港口与产业、城市互动发展，将福建省港口建成面向世界、连接两岸三地、服务中西部地区发展的现代化港口群，打造福建港口成为两岸海上直接往来的主通道、主枢纽。据此，为推进核心港区整体连片开发，福建省将集中力量打造“两集两散两液”核心港区（即以集装箱运输为主的厦门港海沧港区和福州港江阴港区；以大宗散货运输为主的罗源湾可门港区和湄洲湾北岸港区；以临港工业为依托、液体散货运输为主的湄洲湾南岸港区、



漳州古雷等核心港区)、建设重点港湾的大型深水航道、完善港口集疏运体系。

2. 船舶融资租赁合同上海格式发布

2014年7月28日下午,由中国海事仲裁委员会(海仲)上海分会主编、以船舶融资租赁为主要内容的《航运标准合同系列(上海格式)》第二分册在沪首发。除了船舶融资租赁合同(包括直租和回租模式),《航运标准合同系列(上海格式)》第二分册还包括动产质押物流监管合同,船舶修理合同,船舶改装合同和船舶居间合同。值得注意的是,在全国范围内首次得到规范的船舶融资租赁专业合同文本中,对融资租赁航运业务通过海事仲裁解决合同纠纷问题进行了标准化和格式化的设定。

3. 福州港福清湾深水航道二期工程获批

2014年8月11日,福建省发改委对福州港福清湾深水航道二期工程可行性研究报告进行正式批复。根据批复,福清湾深水航道二期工程建设规模为建设福清湾航道21.03公里,其中15万吨级航道兼顾18.8万吨特定散货船单向乘潮通航航道长18.95公里,10万吨级航道长2.08公里,项目总投资约2.8亿元,建设工期18个月,项目建设业主为长乐市交通运输局。据悉,福州港松下港区牛头湾作业区是服务长乐滨海工业集中区为主的港区,也是福建省粮食物流重要集散点。福清湾深水航道一期已于2012年6月通过交工验收,为10万吨级航道。建设福州港福清湾深水航道二期工程可以更好地适应松下港区大型深水泊位建设和运输船舶大型化发展趋势的需求,保障船舶通航安全,进一步提高牛头湾作业区航道通航等级,促进长乐滨海工业集中区快速发展。

4. 工信部公布首批中国船企“白名单”

2014年9月7日,中国工业和信息化部工业和信息化部装备工业司对符合《船舶行业规范条件》企业名单(第一批)进行公示。首批入围该份“白名单”船企总计51家,其中辽宁省1家、江苏省13家、浙江省7家、福建省2家、江西省2家、山东省4家、中国船舶工业集团公司10家、中国船舶重工集团公司5家、中国远洋运输(集团)总公司4家、中国海运(集团)总公司1家以及中国外运长航集团有限公司2家。据悉,这份“白名单”是政府为强化船舶工业的发展而实施的步骤之一,其中最主要的目的是将投融资服务集中引向最具发展前景的船厂,因此,若船厂挤不进“白名单”,或将面临融资困局。

5. 《北极东北航道航行指南》出版发行

北极航道是指穿越北冰洋,连接大西洋和太平洋的海上航道,由加拿大沿岸的“西北航道”和西伯利亚沿岸的“东北航道”两条航道构成。虽然随着全球气候变暖、平均气温升高,为开辟北极东北



航线提供了必要的条件，但是这条航道仍存在大量浮冰、冰山，且航行资料比较匮乏，船舶航行面临巨大挑战，为此，中国海事局组织编撰了全球首部中文版《北极东北航道航行指南》，并于2014年9月18日正式出版发行。该指南介绍了极地航行的国际公约、规则及沿岸国法律法规、气象条件、沿岸港口，并从船舶适航与船员适任的要素出发，对极地水域航行的船舶规范、船员培训、航行海图图书资料、航线规划与设计、助航设施、冰区航行与操纵、风险识别与应对等在内的基本航行需求作了阐述或提出了建议，将为计划航行北极东北航道的中国籍船舶提供海图、航线、海冰、气象等全方位航海保障服务。



国内海事司法动态

1. 境内外专家在中国法庭出庭质证

2014年9月19日，大连海事法院公开开庭审理了一起重大船舶碰撞浮船坞损害责任纠纷案。庭审中质证的公估报告主要依据俄罗斯浮船坞设计方专家和乌克兰建造方专家的勘验结论，法院要求原、被告通知各自的专家出庭接受质询，外国专家在中国法庭出庭与国内专家当庭对质在大连海事法院是首次，在国内审判中也不多见。能否在中外专家的当庭对质当中对相关事实作出科学认定，合议庭面临相关专业知识和如何正确审查、采信证据的挑战。

2. 中国海事仲裁委员会仲裁院在北京成立

9月29日，中国国际经济贸易仲裁委员会(贸仲委)、中国海事仲裁委员会(海仲委)在北京举行新闻发布会，宣布设立贸仲委仲裁院、海仲委仲裁院。贸仲委和海仲委副主任兼秘书长于健龙表示，贸仲委和海仲委分别设立仲裁院，旨在适应中国经济体量增大、外经贸活动增多、海洋经济加速发展的新形势，加快发展涉外仲裁事业，完善功能、提质增量、转型升级，为中外当事人提供国际化、现代化的仲裁服务。

3. 第二十三届全国海事审判研讨会在青岛召开

10月23日，第二十三届全国海事审判研讨会在青岛召开。最高人民法院审判委员会委员、民四庭庭长罗东川出席会议并讲话，一年一度的海事审判研讨会是全国海事审判理论研究的一次学术盛会，也是展示全国海事审判最新研究成果的重要平台。本次研讨会的主题是“海事司法体制改革问题”、“船员劳务合同纠纷案件相关法律问题”和“海事仲裁承认与执行相关法律问题”。

4. 广州/宁波/上海海事法院发布2013年海事审判白皮书，通报海事海商案件审判情况



广州海事法院、宁波海事法院、上海海事法院、北海海事法院分别于4月、5月、9月、10月陆续发布海事审判白皮书，分别对2013年以来该院受理海事海商案件的基本情况、纠纷类型、矛盾发展态势以及市场风险进行分析，并发布司法建议。从白皮书的统计数据可以看出，在需求下滑、运力过剩等多重压力导致航运市场不景气的大背景下，海事海商纠纷不降反升，呈易发多发态势。海事审判白皮书以案件的典型性、多发性、导向性特点为主要依据，按照传统及具有典型特色海事海商纠纷，新发及具有多发趋势海事海商纠纷予以分门别类，选取并针对典型案例进行分析，对经常遇到的十类纠纷的成因、存在问题进行剖析，并提出相应建议，具有很强的操作性和指导警示作用。



域外典型案例

抵押担保之债未清偿情况下船舶注销登记以及船舶在外国司法出售的国际承认问题

——The “Phoenix” ([2014] 1 Lloyd’s Rep 449)

杨丰榕 供稿整理

在本法讯2014年第3期中，我们介绍了国际海事委员会《关于外国船舶司法出售及其承认的国际公约草案》（“《北京草案》”）的制定与通过情况。2014年《劳氏法律报告》（Lloyd’s Law Reports）报道了东加勒比最高法院判决的一则关于船舶注销登记效力及船舶在外国司法出售的国际承认问题的案例，兹介绍如下。

裁判要旨：

东加勒比最高法院在本案中判定，因船舶不再符合圣文森特和格林纳丁斯的登记条件，即使其上还负有抵押权等负担，登记机关仍应当注销登记。在非《1993年船舶优先权和抵押权公约》缔约国实行的司法出售效力应当依据普通法判定。普通法下，在船舶被扣押并司法出售的情况下，不仅将导致船舶抵押权消灭，并将使其他一切附于船上的担保物权消灭。

案情简介：

1999年上诉人北欧商业银行（以下简称银行）向案外人海洋资源贸易商业公司（Ocean Resources Trade and Commerce AG）（下称“资源公司”）发放贷款，案外人兰德尔公司（Rendell Associates



Corporation) 为担保资源公司按时还款将其所有的“凤凰”轮 (“PHOENIX”) 抵押给上诉人并在船舶登记地圣文森特和格林纳丁斯办理了抵押权登记。

2003年5月,“凤凰”轮在进入朝鲜罗津时被罗津法院扣押,并于2004年11月在罗津法院以1,525,424美元被出售并被重新命名。但此时船舶抵押权上仍有200万美元未得清偿。之后船舶又进行了一系列的买卖,后于2006年2月被出售给本案第一被上诉人佛斯多克(Vostok)公司,但是佛斯多克公司未能使圣文森特和格林纳丁斯船舶登记机关注销原船舶所有权登记。

2009年10月22日,中国青岛海事法院依向佛斯多克公司出售船舶的卖方的申请扣押船舶并于2010年1月7日将该船以18,100,000美元司法拍卖给第二被上诉人阿匹克斯(Apex)公司。

期间,两家公司均曾分别提起诉讼要求法院宣告其为合法的船舶所有人并且船上不存在任何负担,同时请求法院做出强制要求圣文森特和格林纳丁斯船舶登记机关注销原船舶登记的裁决。

但银行反对上述诉讼请求。其认为船上抵押权业经登记,且仍有部分债务未得到清偿。根据《1993年船舶优先权和抵押权公约》(以下简称“《1993公约》”)(圣文森特和格林纳丁斯为缔约国之一)以及圣文森特和格林纳丁斯的《2004年航运法》,在抵押债务未得到清偿时不允许注销原船舶登记。船舶在朝鲜的司法拍卖由于违反《2004年航运法》和《1993公约》的程序规定不应当得到承认。因此,法院不应当宣告阿匹克斯公司为船舶所有人并且船上无任何负担。

争议焦点:

1. 抵押担保之债未得到清偿时是否允许注销原船舶登记?
2. 在外国实施的船舶司法拍卖的效力,即能否使船上抵押权消灭?

法院判决及理由:

一审判决

Thom 法官驳回了银行的论据。其认为基于对《2004年航运法》的合理解释,未经清偿但业经登记的船舶抵押权不构成注销船舶登记的阻却事由。由于该船已不满足《2004年航运法》第六条要求,船舶不再享有在登记机关保留登记的资格。



由于朝鲜和中国均非《1993公约》的缔约国，并且公约第二条明确规定“与执行程序有关的所有事项均应遵守执行国法律的规定”，因此在朝鲜与中国进行的司法出售不适用《1993公约》。而普通法下认为在司法拍卖的情况下，船舶抵押权应当消灭，因为此类权利与船舶联系紧密并且各利害关系方的权利已转移到了船舶出售收益中。只要该外国法院确实有审理此案的管辖权，则其针对船舶抵押权作出的判决应当在全世界范围内具有约束力。因此，法官宣告阿匹克斯公司为船舶所有并且船上无任何负担。同时要求登记机关注销原船舶登记。

上诉法院判决与最高法院判决（维持原判）

首先，关于注销登记，判决认为：

《2004年航运法》相关规定明确表明当船舶不符合法律规定时，其无权获得登记机关的登记，此时登记机关有权终止原船舶登记。自2003年起的一系列买卖使得船舶所有主体丧失了主体资格，此时，船舶应当注销原船舶登记，而不论船上是否仍负有银行的抵押权。

关于在国外实施的船舶司法出售的法律效力，判决认为：

在非《1993公约》缔约国进行的司法拍卖中，应当适用普通法而非公约。普通法下司法出售不仅使船舶被扣押与出售的抵押权消灭，并能使其他一切附于船上的担保物权消灭。这些担保物权均转移到了船舶出售所得的收益之中。因此维持原判，承认司法出售的效力在于转移不负有银行抵押权的所有权。

敬海简评：

本案涉及的是当船上附有抵押权时的船舶注销登记以及在外国实施的船舶司法出售的国际承认问题。虽然案中判决依据为圣文森特和格林纳丁斯的内国法（《2004年航运法》）和中国未加入的《1993年船舶优先权和抵押权公约》，但上述问题在司法实践中仍具代表性，值得研究与探讨。下文，笔者将结合中国相关的法律法规，以及一项尚未生效但对我国意义颇大的国际公约对上述两项问题进行探究。

一、关于在船上附有抵押权时的船舶注销登记问题



1. 国际公约的规定

《1993公约》以及《北京草案》对该问题做出了较为明确的规定，根据上述两公约，在船舶司法出售情形下，船上抵押权自然归于消灭，可进行船舶所有权注销登记；对于司法出售之外的情况，当船上附有抵押权等负担时，必须先注销抵押权登记或获得担保物权人的同意，才可注销原船舶所有权登记。

2. 中国法下的规定

由于《1993公约》仅对缔约国发生效力，而中国尚未加入此公约，所以中国不适用公约规定；《北京草案》尚未生效，因此针对该问题，仅能适用中国的内国法。而目前我国针对船舶注销登记问题的法律规定较少，更多的是分散在行政法规、部门规章及司法解释中。根据《中华人民共和国船舶登记条例》第13、39条、《海事诉讼特别程序法》第40条、《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉若干问题的解释》第37条、《最高人民法院关于海事法院拍卖被扣押船舶清偿债务的规定》第1条以及《中华人民共和国渔业船舶登记办法》第36、37条的有关规定可知，在中国法下，一般认为当船上附有抵押权等担保物权时，必须先办理相关担保物权的注销登记，或者获得担保物权人的同意，才可以由原船舶所有人去登记机关注销原船舶所有权登记；但若当事船舶通过司法拍卖的方式售予买受人，则认为买受人系原始取得该船舶，其对于被拍卖船舶的权利是清洁的，司法拍卖前船上所附的担保物权归于消灭。

二、关于在外国实施的船舶司法出售的国际承认问题

1. 国际公约的规定

根据《1993年船舶优先权和抵押权公约》第12条第5款以及《北京草案》第7条第2款的相关规定，前述两国际公约的基本理念是一致的，即在一缔约国进行的船舶司法出售，效力应当为其他缔约国所承认。并且船舶一经司法出售，除买受人同意，船上所附的担保物权等负担应当归于消灭。

2. 中国法下的规定

本案中，上诉人曾于2005年向天津海事法院提起诉讼（案号：（2005）津海法商初字第401号）。天津海事法院在判决中确认“凤凰”轮已被朝鲜法院强制拍卖属于对法律事实的认定，而不是对朝



鲜法院判决的认定；对朝鲜罗津法院拍卖“凤凰”轮的法律效力问题应当依据法院地法，即朝鲜的法律解决。通过该案例可知，中国目前对船舶司法拍卖的国际承认问题的规定是空白的。笔者认为，我国可以借鉴尚未生效的《北京草案》中的相关规定，弥补现有法律的空白之处，避免在船舶司法拍卖的国际承认问题上无法可依。



实务研究

上海海事法院 2013 年度海事审判白皮书风险防范提示及规则指引

（本文转自《上海海事法院 2013 年度海事审判情况通报》）

9 月 17 日，上海海事法院召开三十年海事审判情况通报暨 2013 年度海事审判白皮书发布会，在该院成立 30 周年之际，向相关航运主管部门、航运行业组织以及航运企业代表通报 30 年来的海事审判工作情况，并发布了《上海海事法院 2013 年度海事审判情况通报》（即海事审判白皮书）。此次“白皮书”系统地分析了“两船”案件的有关情况，并配发了 11 起典型案例，提供了相关的规则指引。本文在此登载相关防范提示及规则指引。

1. 以保函等特殊形式交纳的无船承运业务保证金问题

上海海事法院在执行案件中发现，一些仅从事中美港口间无船承运业务的美国企业法人仅以保函形式交纳保证金取得无船承运人经营资格，并无现金交存于交通运输部。在对此类以特殊形式交纳的无船承运业务保证金进行保全和执行时，会出现三个问题：一是特殊的交纳形式不易被知悉，由此带来的交易和诉讼风险难以评估。交通运输部官方网站公布的无船承运业务经营者名单中显示仅从事中美港口间的无船承运业务的美国企业共有 224 家，但未对上述企业的保证金交纳方式作特别标示。二是保全措施难以取得实效。由于上述无船承运人并非以现金方式交存业务保证金，在法律效果上难以确定相关保全措施是否有效实施。三是担保功能无法有效实现。由于交通运输部尚未与美国无船承运业务经营者的政府主管部门就财务责任保证的实现方式签订协议，此类保证金目前欠缺明确的兑现途径。

为此，上海海事法院向交通运输部发出司法建议，明确了问题所在，并提出两点建议：一是在该部官网上对此类保证金的交纳方式予以明示，便于无船承运相对人以及社会公众知悉和判别；二是尽快与美国无船承运经营者的政府主管部门就财务责任保证的实现方式达成协议，或者要求该类企业



以交纳现金或投保保证金责任保险的方式为其业务开展提供担保。

交通运输部对此进行了积极回复：一、依据中美协议取得经营资质的无船承运人，在交通运输部对外公布的无船承运经营者名单中被特别标注为“仅从事中国和美国港口间的无船承运业务”，其财务责任担保额度自 2012 年后提高至 12.50 万美元。二、交通运输部协助司法机关执行该类无船承运业务保证金时，首先与该无船承运人在中国境内的委托联络机构联系，要求其在一定期限内配合执行相关要求，如不执行，将取消该无船承运人的资质。三、可与美方主管部门就财务责任担保的实现方式举行磋商，并希望由中美司法部门就无船承运民事损害赔偿责任问题达成司法协助相关安排。此外，交通运输部根据建议内容专门制定了《关于无船承运业务经营者保证金责任保险操作办法的通知》下发全国交通运输部门和港口管理局。

2. 完善海上救助合同签署程序及违约金条款

上海海事法院在审理交通运输部东海救助局与上海凯润船务有限公司等海难救助合同纠纷一案中，发现东海救助局签署及履行救助合同的过程存在有待完善之处。上海海事法院为此向东海救助局提出如下司法建议：一、在签订救助协议时，建议对请求救助方身份进行核实，明确其为被救助船舶船长、船舶所有人或其他有权代表船舶所有人、船上财产所有人订立海上救助合同的人。二、在救助过程中，如需进行行政性收费，建议按行政合法性及行政合理性原则，明确收费的法律、法规依据和计算标准；如需约定按日累计的违约金，建议设置合理的总额上限，以平衡救助合同双方的权利和义务。

针对上述司法建议，东海救助局反馈将从以下三个方面着手完善救助合同的签署及履行：一、签署书面救助合同前，尽量要求被救助方提供相应的船舶证书、船舶保险单、公司营业执照、法人证书、授权委托书等文件以确定救助合同签署公司、代表人与被救助船舶间的关系，或与被救助船舶船长直接签署救助合同，以避免影响今后在相关诉讼中向真正的责任人主张权利。二、修订救助合同中有关违约金的条款，在合法合理的原则下约定违约金的日累计费率和总额上限。三、进一步加强无合同约定的海难救助的研究。探讨在无合同约定的前提下，人命和环境救助时涉及到的财产救助的补偿标准问题，以及国际救捞界通行的 LOF（劳氏救助合同标准格式）救助合同并入 SCOPIC 条款（船东互保协会特别补偿条款）在中国的本土化应用问题。

3. 注意货代企业不规范操作流程的法律风险



2013年，上海海事法院在海上货运代理合同纠纷案件的审理中发现，货代企业在业务操作中存在信息披露不全面、证据固定不及时等普遍性问题，为此向上海市国际货运代理行业协会发出了司法建议，希望行业协会能以适当方式向货运代理企业发布法律风险提示，为进一步规范货代业界经营活动起到引领示范作用，并提出了具体整改措施：一是切实关注法律风险变动，勤勉履行货代报告义务。2012年5月1日起实施的《货代司法解释》涉及对货运代理人权利义务的重新规制，其中强调与重申了货运代理人的报告义务。根据《货代司法解释》第八条第一款之规定，如货运代理人未能勤勉履行对委托人的报告义务，可能导致其须承担包括赔偿货物在内的重大法律风险。二是务必警惕诉讼风险增加，高度关注举证责任负担。依据《货代司法解释》第十条之规定，在货运代理人诉请委托人偿还垫付费用的案件中，如委托人提出抗辩称额外费用（如集装箱超期使用费、疏港费、仓储费等）系货运代理人过错所致，仍应由货运代理人对其已妥善履行合同义务负举证责任，并须对举证不能承担不利法律后果。三是保留必要垫付费用的凭证，及时披露相关业务信息。基于前述法律与诉讼风险，货运代理人在货运代理业务中垫付费用时，应以适当方式及时向委托人披露额外费用产生、计费依据和收费主体等信息，并注意留存发票和其它原始凭证。一方面及时留存相应证据以防将来可能的法律及诉讼风险，另一方面亦可通过提升货代服务质量与水平，将纠纷发生的可能降至最低。

4. 重视新兴国际私人物品运输服务的风险管控

上海海事法院在审理上海美设国际货运有限公司诉孙宏标海上货运代理合同纠纷一案的过程中，发现物流服务商在开展国际私人物品运输服务业务时，未能根据此类业务的特点制定合理操作流程、进行有效风险管控，为此向涉案当事人上海美设国际货运有限公司发出司法建议：在开展国际私人物品运输服务过程中，一要加强委托关系审查，统一相关单证名称。建议在接受业务委托时，注重对托书发送人的身份审查，特别在托书发送人与委托人不一致时，应审查其代理关系，明确合同相对方；在业务开展过程中，按照相关法律法规的规定，如实填写，据实申报，确保相关单证中名称的统一，避免因单证名称不一致引发日后维权障碍。二要提升对私人客户的服务意识，准确通知物品到港时间。国际私人物品运输业务的服务对象系个人，通常对跨境运输的环节缺乏认知，建议在开展此项业务过程中提升服务意识，在合同订立之初告知客户可能影响运输时间的因素，准确通知物品到港和配送的时间，避免因服务上的瑕疵引发纠纷。三要加强潜在风险研究，有效管控经营风险。国际私人物品运输服务是为客户提供包括装箱拖箱、出口报关、海上运输、进口清关、物品配送等综合性一站式的物流服务，服务提供商需对合同项下的全程运输服务负责，较之于传统货运代理业务风险更大。建议加强对此项服务潜在风险的管控，以合法方式保障自身在收取服务费用、物品灭失损坏等情形下的权益。四要规范物品交接流程，维护交易双方权益。以装箱单（PACKING



LIST) 作为与个人客户交接物品的凭证, 在未约定收货人的情况下在目的地将物品交给其他人, 极易引发纠纷。建议规范和完善物品交接流程, 既能便利业务的开展, 又能保障交易双方的权益。

无单放货中承运人能否以隐瞒、拖延等手段利用诉讼时效规避责任?

李荣存/雷荣飞 供稿

前言

无单放货在实践中大量存在, 我国现有法律下无单放货起诉承运人适用《海商法》下的一年诉讼时效, 从交付或者应当交付之日起算。实践中, 无单放货往往发生在货物抵达卸货港处于可交付或应当交付状态之后一段期间, 而权利人知晓无单放货这一事实的时间又晚于无单放货的时间, 因此权利人实际享有的诉讼时效可能小于或者远远小于一年。如果权利人在这一相对短暂的期间内未针对承运人提起诉讼, 则会因为超过诉讼时效被法院驳回。

本文探讨的问题是, 如果在这一段期间内承运人故意以隐瞒、拖延等方法妨碍权利人知晓无单放货这一事实, 诉讼时效期满后承运人能否主张抗辩而达到规避责任的目的?

1. 问题的提出

在福建省高院最近判决的一个上诉案件中, 上诉人(原审被告)蓄意隐瞒提单项下货物的真实情况, 权利人直到超过一年诉讼时效才收到承运人关于无单放货的通知。

1) 案情简介

案号: (2014) 闽民终字第 621 号

原告(二审被上诉人): 泉州海日星工艺美术有限公司(以下简称“海日星公司”)

被告(二审上诉人): 中荷(上海)货运代理有限公司厦门分公司(以下简称“中荷厦门公司”)

2012 年 4 月, 海日星公司与中荷厦门公司约定托运出口货物事宜, 约定电放。2012 年 4 月 23 日中荷厦门公司签发了承运人为中荷货运代理公司(下称香港中荷货代公司)的提单, 但因约定电放, 故提单正本留存于中荷厦门公司。此后, 中荷厦门公司告知海日星公司货柜在目的港无人提取(实际上货物已在 5 月 3 日被电放)。



2013年5月13日，在海日星公司的询问下，中荷厦门公司答复国外收货方无答复。

2013年6月9日，经海日星公司要求，中荷厦门公司将2012年4月23日签发的正本提单以邮件附件形式发送给海日星公司。6月24日在海日星公司的询问下，中荷厦门公司未回复货物的具体情况。

2013年10月19日，香港中荷货代公司主动以电子邮件方式致函海日星公司，告知涉案提单货物已于2012年5、6月在没有正本提单的情况下，电放给原收货人。并于附件中附随加盖了“2012年5月3日电放”字样的涉案正本提单扫描件。同时告知海日星公司承运人责任因为已过1年诉讼时效而免除。

2) 争议焦点

双方之间的法律关系以及海日星公司的诉请是否已过诉讼时效期间？

3) 法院判决

原审法院认为双方合同关系为货物运输合同，应适用1年诉讼时效，判断本案承运人“应当交付之日”的关键，在于海日星公司何时知悉货物已安全运抵目的港，并具备交付的条件，即诉讼时效应当自海日星公司知道权利被侵害时起算，因此，海日星公司的起诉未超过诉讼时效期间。

二审法院认为双方合同关系为货运代理合同，应适用二年诉讼时效，诉讼时效应当自海日星公司知道权利被侵害时起算，因此，海日星公司的起诉未超过诉讼时效期间。

海日星公司主张中荷厦门公司应承担无单放货的责任，中荷厦门公司以超过诉讼时效抗辩企图规避责任。

二审法院认为上诉人主张其系承运人代理人的意图是想利用《海商法》第二百五十七条关于海上货物运输赔偿一年的诉讼时效期间的规定规避责任，认为原审认定上诉人系承运人，和被上诉人之间存在海上货物运输合同关系，显属适用法律不当，认定事实错误。

2. 案件评论:



尽管二审法院最终将中荷厦门公司认定为货运代理人，但鉴于原审法院将双方关系认定为货物运输合同，且中荷厦门公司的身份也与其他类似案件中承运人的身份认定并没有明显的区别，我们认为，在法律关系的认定上，本案还是存在一定的争议空间。就此问题，我们无意再去纠缠分析。我们这里想去讨论的是，如果二审法院维持一审关于双方法律关系的认定，即承认双方之间是一种海上货物运输合同关系，那么结局是否一样？承运人能否成功规避责任？

这个问题无非涉及时效的起算、中止和中断的几种情形，简单分析如下：

1) 关于时效起算

无单放货下起诉承运人诉讼时效最高人民法院已经在《关于审理无正本提单交付货物案件适用法律若干问题的规定》第十四条中明确为一年，自承运人应当交付货物之日起计算。”

关于应当交付货物之日的认定，最高人民法院提审山西杏花村国际贸易公司诉港捷国际货运有限公司无单放货纠纷案中（最高人民法院（2013）民提字第5号），认为应当交付之日即承运人已经具备交付货物的条件之日起算，不应有太多争议。

这种解释使得承运人获得非常主动的战略位置，接下来货方只能去求救于时效的中断或中止了。

2) 关于时效中止

《海商法》第二百六十六条规定：“在时效期间的最后六个月内，因不可抗力或者其他障碍不能行使请求权的，时效中止。自中止时效的原因消除之日起，时效期间继续计算”。

由于不可抗力的情况极为少见，因此权利人会寄希望于通过“其他障碍”主张中止诉讼时效，对于其中的“其他障碍”的理解，《最高人民法院关于贯彻执行〈中华人民共和国民法通则〉若干问题的意见（试行）》第一百七十二条有详细规定，是“在诉讼时效期间的最后六个月内，权利被侵害的无民事行为能力人、限制民事行为能力人没有法定代理人，或者法定代理人死亡、丧失代理权，或者法定代理人本人丧失行为能力的，可以认定为因其他障碍不能行使请求权，适用诉讼时效中止”。虽然有个别案例（浙江科宇缝制设备制造有限公司诉德国快捷货运远东有限公司海上货物运输合同纠纷一案）认定权利人在通过银行托收货款期间不持有全套正本提单可以构成时效中止情形，但这种解释似乎偏离了上述规定。同样，本案中承运人的隐瞒欺诈行为应该也不符合上述规定的中止情



形。

可见，虽然法律上本来有机可趁，但由于民通意见的狭窄解释，使得权利人欲通过诉讼时效中止来主张其权利也很难实现。

3) 关于时效中断

《海商法》关于诉讼时效中断的规定相较于《民法通则》来说更苛刻，《海商法》下当事人一方提出要求（请求）并不能中断诉讼时效，可以中断时效的仅限于“提起诉讼”、“提交仲裁”或者“被请求人同意履行”，关于此点本案中也无戏可唱。。

3. 结论和建议

基于以上分析，笔者认为在现有法律规定下，承运人完全可以以拖延、隐瞒告知无单放货事实的手段规避责任。

从上文分析可以看出，无单放货下起诉承运人的诉讼时效制度明显对承运人有利，而且对权利人提出了比普通民商法更苛刻的要求，即使承运人采用欺骗、隐瞒的手段也一样。尽管这种做法显然不公平、不厚道。

值得注意的是，从本案中一审法院对诉讼时效起算的解释，和从二审法院对双方关系的认定均可以看出法院在审判过程中对权利人的刻意保护。特别是二审法院认为中荷厦门公司主张海上货物运输合同关系是企图利用诉讼时效期间规避责任，这样的表述也透露了法院对中荷厦门公司这一规避责任行为的否定和谴责态度，承运人在采取这种方式时，还是要谨慎为之。



如您需要进一步了解相关信息或就相关法律问题进行咨询，请联系敬海（厦门）律师事务所
下列人员：

分所主任： 李荣存 Jon LEE
合伙人

海商海事组： 杨东洋 Mark YANG 宋婉宁 Loretta SONG 李澜 Sophie LI
律师/海商法硕士 律师/新加坡海商法硕士 律师/海商法硕士

白洁 Jane BAI 陈国升 Garson CHEN 李跃琦 Andy Li
律师助理/英海商法硕士 海事顾问/美国工商管理 律师助理

周洲 Ariel ZHOU 黄书乾 Square HUANG 雷荣飞 Gree LEI
律师助理/英海商法硕士 律师助理 律师助理

福州业务组： 安寿志 Shouzhi AN 黄丽娟 Lijuan HUANG 许少彬 Shaobin XU
福州办首席代表/合伙人 律师/法律硕士 律师/海商法硕士

许偲 Jack XU 周强 Ricky ZHOU 翁建山
律师/英国海商法硕士 律师助理/法律硕士 律师助理/海商法硕士

日本业务组： 林桂平 Quin LIN 陈妮 Ni CHEN 一色太平 Taihei Isshiki
日语律师 日语律师 日本客户经理

戴蓉 Rong DAI
律师助理/银行业务顾问

敬海翻译中 黄曼晴 Mandy HUANG 黄妮妮 Jessica HUANG 洪春恋 Chynna HONG
心： 翻译主管（英专八级） 翻译（英专八级） 翻译（英专八级）

张娇 Jojo ZHANG
翻译（英专八级）

敬海（厦门）律师事务所

电话：0592-2681376 传真：0592-2681380 电子邮箱：xiamen@wjnc.com

地址：厦门市厦禾路189号银行中心1605-1606单元/福州市五一中路18号正大广场帝景台1303室