

中国海商海事裁决书 精选精析

主 编 卞兴玉 程保金
副主编 曲英华

ZHONGGUO HAISHANG HAISHI CAIJUESHU

JINGXUAN JINGXI

大连海事大学出版社

中国海商海事裁决书精选精析

I. 中... II. ①... ②... III. 海事案件—文书—汇编—中国—1983.3

1. 《中华人民共和国民法通则》第80条第2款(2008)中对赔偿CIP前本图同中第九十三条, 无因管理构成要件包括为避免他人利益受损失, 没有法定或约定义务, 提供管理或服务。

2. 《中华人民共和国民法通则》第三百八十四条, 主 编 卞兴玉 程保金
副主编 曲英华

第三百八十五条, 当事人另有约定的除外。
第五百七十五条, 当事人没有约定, 按照保管合同的有关规定。
3. 《中华人民共和国民法通则》第一百二十七条, 保管期间, 因保管不善造成保管物毁损、灭失的, 保管人应当承担损害赔偿责任, 但保管是无偿的, 且保管人证明自己没有重大过失的, 不承担损害赔偿责任。

大连海事大学出版

地址: 大连市旅顺口区 邮编: 116026 电话: 0411-84758394 传真: 0411-84752790

E-mail: cbs@dmupress.com

http://www.dmupress.com

大连海事大学出版

大连海事大学出版

2008年6月第1版

2008年6月第1版

印张: 23.5

幅面尺寸: 205mm×283mm

印数: 1~1000

千 730

编辑: 王 王

责任编辑: 王 王

校对: 王 王

封面设计: 王 王

ISBN 9 787302 333333 大连海事大学出版社

©卞兴玉 程保金 2008

图书在版编目(CIP)数据

中国海商海事裁决书精选精析/卞兴玉,程保金主编. —大连:大连海事大学出版社,2008.6
ISBN 978-7-5632-2178-3

I. 中… II. ①卞…②程… III. 海事仲裁—法律文书—汇编—中国 IV. D925.7

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2008)第 088608 号

金碧野 正兴玉 编 主
毕英曲 编主隔

大连海事大学出版社出版

地址:大连市凌海路1号 邮编:116026 电话:0411-84728394 传真:0411-84727996

<http://www.dmupress.com>

E-mail: cbs@dmupress.com

大连力佳印务有限公司印装

大连海事大学出版社发行

2008年6月第1版

2008年6月第1次印刷

幅面尺寸:205mm×283mm

印张:23.5

字数:790千

印数:1~1000册

责任编辑:王瑞国 史洪源

版式设计:海 韵

封面设计:王 艳

责任校对:枫 叶

ISBN 978-7-5632-2178-3

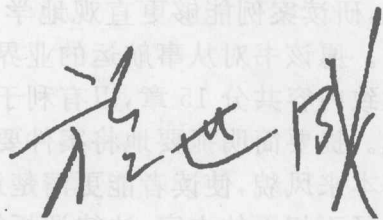
定价:60.00元

序言一

《中国海商海事判决书精选精析》是我校青年教师及部分海商法研究生在学习研究海商法过程中的作品。他们以我国各海事法院及部分仲裁机构有关海商海事裁判文书为研究对象,依据相应的法律法规和法学理论,从不同角度对海事法院和仲裁机构的裁判进行法律评析。

对法院或仲裁机构的裁判进行研讨,是法学研究的重要方法。案例教学一直是我校法学研究生教育中的重要一环。老师注意引导研究生通过典型案例分析,加深对海商法重要概念和基本原理等的理解,着重培养研究生独立进行研究工作。本书从一个侧面反映了我校法学研究生教育的思路与方法。

公开出版对法院判决的评析是需要一点勇气的。本书的年轻作者学习勤奋、努力钻研、勇于探索,在各自的学习研究领域多有所心得、各有所长,是我国海商法研究领域中的一股新鲜血液。当然,他们作为学术上的“新兵”,对判决的法律评析未必到位,有的观点和见解未必成熟,不足之处在所难免。他们有将自己的研究心得编辑出版,以求教于大家的热情与愿望,作为他们的老师,我是完全支持的,这会有利于他们学术上的成长。既然如此,为什么不呢?是为序。



2008年4月于上海海事大学

金新群

海大商海新士干月+手 8008

序言二

中国自加入 WTO 以来,经济更快更深地融入世界经济体系之中,国民经济保持两位数高速增长,国际贸易更是以近 30% 速度递增,有力地支撑了我国航运业的快速成长,航运业遇上了难得的发展黄金时期。同时也要注意,我国航运业也面临着激烈的竞争与严峻挑战。大量进入我国航运业的外资企业还不同程度地享受着超“国民待遇”,给本土企业在事实上的不平等竞争中处于被动;国际贸易中大宗货物运输安排上我国本土航运企业所占比重还不高;海商海事法律法规还有待进一步健全完善以与国际接轨;航运业还缺少大批优秀的高级人才,特别是海商法律方面,这引起了包括杨良宜先生在内的法律界人士的高度重视。因此,如何应对入世后航运业的发展形势,培养一大批海商海事高级法律人才,是目前面临的刻不容缓的任务之一。

上海海事大学是以培养海商海事专业人才为己任的高校。为满足近年来我国航运业快速发展和上海作为航运中心的建设需要,学校加快了海商海事方面人才培养步伐;研究生招生规模不断扩大,教学体制不断创新,不断加强与国外海事院校及海事法院的交流合作,更加注重案例教学和学生的法律实践,为我国培养大批优秀合格的航运人才做出了自己应有的贡献。

研读案例是加深理解海商法重要概念和理论的有效途径,对司法实践和海商海事实务人员也有着重要的参考价值。虽然我国不是判例法国家,但法院已决案件也有值得借鉴的参考作用;个别案例对进一步完善立法亦有所裨益;对于大量从事航运实务的人士来说,研读案例能够更直观地学习掌握海商法、更快地获得相关的经验总结并应用到实践中。愿该书对从事航运的业界人士学习海商法有所帮助。该书精选精析案例 112 个,按大致内容共分 15 章,以有利于读者查找。每个案例主要由提要、裁决文书、法律评析等组成。提要简明扼要地将案件要点提出来以供读者有针对性地阅读;裁判文书则尽量保持其本来风貌,使读者能更清楚地了解案情和裁判人员的审理过程及依据,限于篇幅只是略去了不相干的文字;法律评析能使读者更好地理解案件所涉及的法律法规并掌握一定的海商海事理论知识。希望这些探索能有利于读者的阅读使用。

该案例评析凝聚着一大批人的辛勤劳动,在此一并感谢。我校部分优秀的法学研究生和他们的导师为精选评析案例做了大量工作;上海国年律师事务所主任卞兴玉律师、副主任曲英华律师也为本书编撰付出心血和汗水,提出了许多宝贵修改意见;特别感谢大连海事大学出版社为我们提供大力支持与帮助,使得该书能够及时与读者见面。我们虽付出了最大努力,但水平所限,加上时间仓促,书中不足及肤浅之处,敬请读者批评指正。

程保金

2008 年 4 月于上海海事大学

目 录

第一章 船舶及船舶融资	1
第二章 船员	19
第三章 海上货物运输合同	32
第四章 海上旅客运输合同	137
第五章 船舶租用合同	145
第六章 海上拖航合同	181
第七章 船舶碰撞及人身伤亡赔偿	192
第八章 海难救助	227
第九章 共同海损	259
第十章 船舶污染损害赔偿	269
第十一章 海事赔偿责任限制	286
第十二章 海上保险合同	296
第十三章 诉讼时效	335
第十四章 海事仲裁	338
第十五章 其他	353

第一章 船舶及船舶融资

船舶买卖合同重大误解的认定及法律后果

——青岛宏海船务有限公司诉日照明发船务有限公司船舶买卖合同纠纷案

提要 船舶买卖属于一种特殊性质的货物买卖,这是由船舶的固有特征决定的,因此买卖双方谈判订约时对船舶资料的要求十分严格,务求完备真实;如果卖方对船舶的资料有所误述,买方可以根据所误述项目对合同履行的影响程度及是否有欺诈,来决定采取何种方式来解除船舶买卖合同。

一、裁判文书

中华人民共和国青岛海事法院民事判决书

[2006]青海法海商初字第131号

原告 青岛宏海船务有限公司。住所地:山东省青岛市燕儿岛路22号。

被告 日照明发船务有限公司。住所地:山东省日照市黄海二路32号。

青岛宏海船务有限公司(以下简称“青岛宏海”)与日照明发船务有限公司(以下简称“日照明发”)船舶买卖合同纠纷一案,本院受理后,依法组成合议庭,公开开庭进行了审理。青岛宏海委托代理人孙芳龙、郭恩忠,日照明发委托代理人陆云良到庭参加诉讼。本案现已审理终结。

原告青岛宏海诉称:2005年5月,被告就其所有的“滨江”轮出售事宜与原告进行磋商。被告向原告出示了船舶的有关登记证书并承诺:“滨江”轮是一艘一般干货船,船舶总长106.65米,型宽17米,型深8.50米,主机功率2990千瓦,1979年7月1日在日本建成。2005年5月20日,双方签署了《“滨江”轮船舶买卖合同》,约定该轮售价人民币15000000元。随后,被告向原告办理了船舶交接手续。原告已经向被告支付了船舶购买款项合计人民币8000000元。在原告使用“滨江”轮从事运输过程中,该轮经常出现故障。原告后来发现,该轮实际船龄与被告承诺的船龄严重不符,“滨江”轮是一艘实际船龄超过三十年的老龄船,早在《“滨江”轮船舶买卖合同》达成之前就已经达到法定的“特别定期检验船龄”,而且接近“强制报废船龄”。在得知该船的实际船龄后,原告多次敦促被告解决纠纷,但被告毫无诚意可言,为维护原告合法权益,特诉至法院请求依法裁判,请求依法撤销被告和原告签订的《“滨江”轮船舶买卖合同》,判令被告返还原告已经支付的购买船舶款项人民币8000000元,并判令被告承担本案的全部诉讼费用。

被告日照明发在法定答辩期内未提交书面答辩状,当庭辩称:1.原告诉状中所诉称与事实不符,原告称船龄严重不符没有事实根据,被告未隐瞒事实,原告曾登船进行交接;2.被告有法定船舶检验机构的证明,原告怀疑船龄,应首先通过行政诉讼起诉具体行政行为后才能提起民事诉讼。原告的起诉没有事实和法律根据,请求法院驳回原告的诉讼请求。

本案审理过程中,原告青岛宏海申请本院指派有资质的鉴定机构对“滨江”轮的实际船龄进行鉴定。后青岛三杰海事技术咨询有限公司接受本院的委托对“滨江”轮的实际船龄进行了鉴定,并出具了鉴定报告,结论为该船的曾用名是“铁岭”,该轮的建造完工年月是1974年。

对于鉴定报告,本院认为鉴定人资质适格,程序合法,依据充分,并且鉴定专家出庭接受了各方当事人的质询,被告也未能提供足以反驳鉴定报告的相反证据和理由,因此本院对该鉴定报告的效力和证明力予以认可。

综合本案证据,本院可以认定以下事实:

2005年5月20日,日照明发(甲方)与青岛宏海(乙方)签订了《“滨江”轮船舶买卖合同》,合同载明:1.“滨江”轮系一般干货船,建造年限为1979年7月1日,建造厂日本;2.该轮售价人民币

15 000 000元;合同签订后,原告青岛宏海从2005年6月7日到2006年6月12日陆续付款共计8 000 000元给被告日照明发,2005年6月3日09:18时,双方在日照港船舶交接完毕。

2006年5月29日,青岛宏海发函给日照明发,称:“因‘滨江’轮经常出现质量问题,我公司在上月底该船上坞时,对该船进行了进一步的查验,现查实该船船龄与合同中的建造时间不符,就此问题,我公司决定将该轮退还给贵公司或双方对该轮的价格重新商讨,双方所发生的损失共同协商解决,请贵公司尽快给予回复。”

2006年6月3日,日照明发回函给青岛宏海,称:“日照明发船务有限公司与青岛宏海船务有限公司于2005年5月20日经双方充分协商,在双方自愿的前提下,订立滨江轮买卖合同,根据目前的付款情况,按合同青岛宏海船务有限公司欠付2 000 000元,相当于少付四个月的进度款。协议中第四条、第十二条讲得相当明确,请青岛宏海船务有限公司引起注意。本公司特以书面方式告知贵公司,希望能给予明确的书面答复,否则我公司在发函后12天,如贵公司不作答复作为默认该公函,我公司将做下一步相应的工作。贵公司于5月29日致函,本公司认为此函内容与本买卖合同无关,中华人民共和国船舶所有权登记证书是中华人民共和国海事局的法定证书,任何人都无权干涉。”

2006年6月13日,青岛宏海委托山东文康律师事务所的律师发函给日照明发,称“滨江”轮船龄与日照明发所承诺的严重不符,要求日照明发赔偿损失并给出解决方案。

另查明,根据中华人民共和国日照海事局颁发的“滨江”轮的船舶所有权登记证书和船舶国籍证书记载:“滨江”轮,曾用名“金润1”,船籍港日照,普通钢质货船,造船地点为日本,建成日期为1979年7月1日,船舶所有人为日照明发船务有限公司。另外,根据山东省青岛船舶检验局颁发的船舶检验证书,也载明“滨江”轮的建造完工日期为1979年7月1日。

青岛宏海也正是基于对“滨江”轮船龄的这种错误认识而作出了意思表示而签订了买卖合同;反而言之,如果青岛宏海知道“滨江”轮的实际船龄已经接近强制报废船龄,则必定对是否与日照明发签订买卖合同或以15 000 000元的价款购买此船会有所考虑,并且,青岛宏海对船龄的误解应属对标的物的规格的错误认识,显系重大误解。综上,本案中青岛宏海签订船舶买卖合同的行为符合重大误解的构成要件,青岛宏海有权请求人民法院变更或者撤销。因此,《“滨江”轮船舶买卖合同》存在法律规定的撤销情由,根据青岛宏海的申请该合同依法可以撤销。关于因合同撤销双方而受到的损失在本案中双方均未主张,因此本案对此部分争议不予审理,双方可另行起诉。

青岛宏海主张日照明发构成欺诈,并且船舶买卖显失公平,要求撤销船舶买卖合同。本院认为青岛宏海并未能证明日照明发系故意告知或故意隐瞒虚假的船龄,从本案查明的事实来看,也实难得出日照明发具有欺诈的故意的结论;另外,青岛宏海亦未能证明“滨江”轮的买卖合同中双方当事人权利义务明显不对等,显失公平。因此,对青岛宏海的上述主张本院不予支持。

依照《中华人民共和国合同法》第五十四条第一款第一项、第五十五条、第五十六条和第五十八条的规定,判决如下:

- (一)撤销青岛宏海船务有限公司与日照明发船务有限公司所签订的《“滨江”轮船舶买卖合同》;
- (二)青岛宏海船务有限公司于本判决生效之日起十日内向日照明发船务有限公司返还“滨江”轮;
- (三)日照明发船务有限公司于本判决生效之日起十日内一次性返还青岛宏海船务有限公司购船款人民币8 000 000元。

本案本诉案件受理费50 010元、鉴定费30 000元及反诉案件受理费50 010元均由日照明发船务有限公司承担,对于青岛宏海船务有限公司已预交的部分,本院不再另行清退,由日照明发船务有限公司于本判决生效之日起十日内将其应承担的案件受理费迳付青岛宏海船务有限公司。如不服本判决,可在判决书送达之日起十五日内,向本院递交上诉状,并按对方当事人的人数提出副本,上诉于山东省高级人民法院。

二〇〇七年二月十三日

二、法律评析

(一)通常每份合同的背景、基础各不相同,与此对应构成合同的陈述和承诺各有其轻重和特征;而在合同中起实质重要作用的条款,称之为条件条款,该条款决定着合同的性质与效力,对该条款构成事实的陈述力求准确,否则此误述一旦构成对条件条款的破坏,受害人便有权终止合同并追偿损失。本案便是因被告的误述破坏了条件条款,使得买方的合同目的无法实现,最终导致合同被撤销。

船舶的买卖是指船舶出卖人将船舶所有权转让给买受人,由买受人接受船舶并支付相应价款的行为;

船舶能否买卖成功,根本问题在于双方能否在船价问题上达成一致意见,这是一个起码常识,无论买方还是卖方,事先都要对船舶进行估价,而估价的结果对最终能否达成买卖协议起着关键作用,这也是本案法院审理时着重考虑的要素之一,理所当然,所有能影响估价的因素、事项都要列入考察的范畴之内。

船舶估价,应当考虑两个因素:市场因素和船舶本身因素。本案中市场因素是偶然因素,是人的意志不能左右的,因此不予考虑;后者船舶本身起决定作用;船舶本身的条件指船舶本身的实际情况,其中包括船舶吨位、船型、载重能力、船龄、建造厂家等情况,船价参照市场上同类船舶的情况,在此基础上进行调整;由此可见,船龄是船舶买卖中极其重要的因素,它不仅影响着船舶的营运成本和营运风险,更直接决定着船舶的营运时间,进而决定买卖船舶的成交价格,因此船龄条款构成船舶买卖合同的条件条款之一。

船舶买卖是一种特殊的货物买卖合同,买卖标的是船舶,根据《中华人民共和国合同法》和《中华人民共和国产品质量法》,出卖人对买卖标的负有瑕疵担保责任,因此船舶买卖中对船舶现在或过去的事实包括船龄予以说明,这不仅是为了履行程序,它们也与船价的确定、合同的成立和履行密切相关。

在“滨江”轮买卖纠纷一案中,被告日照明发向原告出示的有关证书都证明争议标的“滨江”轮于1979年7月1日在日本建成,而事实是根据青岛三杰海事技术咨询有限公司所作的鉴定报告,“滨江”轮实际建造年限是1974年7月,至双方签订买卖合同时船龄已达31年,而非船舶证书和《“滨江”轮船舶买卖合同》中所载明的是1979年7月1日。因此,“滨江”轮的实际建造年限与船舶的相关证书中所记载的不相符合。根据交通部公布实施的《老旧运输船舶管理规定》,本案中“滨江”轮的船龄在20年以上,为五类老旧海船,并且已经接近法定的强制报废船龄;被告日照明发对船龄的误述,足以侵害原告从买卖合同中应得到的全部利益,根据《中华人民共和国合同法》第九十四条的规定,可以主张解除合同,恢复原状,但是本案中,无论是原告青岛宏海还是审判机关青岛法院,都没有采取上述“根本违约”说,而是从“重大误解”的角度来处理该纠纷。

(二)合同的撤销,是指因意思表示不真实,通过撤销权人行使撤销权,使已经生效的合同归于消灭。《中华人民共和国民法通则》第五十九条规定:“下列民事行为,一方有权请求人民法院或者仲裁机关予以变更或者撤销:①行为人对行为内容有重大误解的;②显失公平的。被撤销的民事行为从行为开始起无效。”《中华人民共和国合同法》第五十四条规定:“下列合同,当事人一方有权请求人民法院或者仲裁机构变更或者撤销:①因重大误解订立的;②在订立合同时显失公平的。一方以欺诈、胁迫的手段或者乘人之危,使对方在违背真实意思的情况下订立的合同,受损害方有权请求人民法院或者仲裁机构变更或者撤销。”

从学理上讲,重大误解的构成要件包括:1.必须有表意人因误解而为意思表示;2.表意人的误解须为重大误解,也就是订约的一方将现存或过去的事实做了错误的陈述,另一方完全或部分的依赖该错误陈述去达成合约。

本案中船舶的相关证书和船舶买卖合同中披露的“滨江”轮建造年限皆为1979年,青岛宏海有足够的理由相信此船龄是真实可靠的,青岛宏海也正是基于对“滨江”轮船龄的这种错误认识而做出了签订船舶买卖合同的意思表示;反言之,如果青岛知道“滨江”轮的实际船龄已经接近强制报废年龄,则必定对是否与日照明发签订买卖合同或以15 000 000元的价款购买此船会有所考虑,并且,青岛宏海对船龄的误解应属对标的物的规格的错误认识,显系重大误解。综上,本案中青岛宏海签订船舶买卖合同的行为符合重大误解的构成要件,青岛宏海有权请求人民法院变更或者撤销。因此,《“滨江”轮船舶买卖合同》存在法律规定的撤销情由,根据青岛宏海的申请该合同依法可以撤销。

我根据《中华人民共和国合同法》的规定,被撤销的合同自始没有法律约束力。合同被撤销后,因该合同取得的财产,应当予以返还。不能返还或者没有必要返还的,应当折价补偿。有过错的一方应当赔偿对方因此所受到的损失,双方都有过错的,应当各自承担相应的责任。本案中,青岛宏海因该合同取得了“滨江”轮,日照明发因该合同取得了青岛宏海支付的8 000 000元购船款,双方因此取得的财产都应予以返还对方。

三、法律法规

1.《中华人民共和国民法通则》

第五十九条:下列民事行为,一方有权请求人民法院或者仲裁机关予以变更或者撤销:

- (一)行为人对行为内容有重大误解的;
- (二)显失公平的。

被撤销的民事行为从行为开始起无效。

2.《中华人民共和国合同法》

第五十四条:下列合同,当事人一方有权请求人民法院或者仲裁机构变更或者撤销:

(一)因重大误解订立的;

(二)在订立合同时显失公平的。

一方以欺诈、胁迫的手段或者乘人之危,使对方在违背真实意思的情况下订立的合同,受损害方有权请求人民法院或者仲裁机构变更或者撤销。

当事人请求变更的,人民法院或者仲裁机构不得撤销。

第五十五条:有下列情形之一的,撤销权消灭:

(一)具有撤销权的当事人自知道或者应当知道撤销事由之日起一年内没有行使撤销权;

(二)具有撤销权的当事人知道撤销事由后明确表示或者以自己的行为放弃撤销权。

3.《老旧运输船舶管理规定》

第四条:老旧海船分为以下类型:

(一)船龄在10年以上的高速客船,为一类老旧海船;

(二)船龄在10年以上的滚装客船、客货船、客渡船、客货渡船(包括旅客列车轮渡)、旅游船、客船,为二类老旧海船;

(三)船龄在12年以上的油船(包括沥青船)、散装化学品船、液化气船,为三类老旧海船;

(四)船龄在18年以上的散货船、矿砂船,为四类老旧海船;

(五)船龄在20年以上的货滚船、散装水泥船、冷藏船、杂货船、多用途船、集装箱船、木材船、拖轮、推轮、驳船等,为五类老旧海船。

(撰稿人:徐敏)

船舶所有权及侵权赔偿责任的认定^①

——马来西亚 Sealink 及 Era 公司诉浙江天龙及绍兴天龙公司船舶所有权侵权纠纷案

提要 在审理船舶所有权及侵权纠纷时,首先是对于船舶所有权的认定问题,当船舶分别进行国籍登记和所有权登记,船舶所有权的取得则不以登记为生效要件,因此船舶国籍证书不可作为船舶所有权证书,船舶所有权的认定只能以签订船舶建造买卖合同的约定为依据;其次,在错误申请了诉讼财产保全的情况下,申请人是否将承担侵权的赔偿责任问题。根据侵权行为地法律,我国侵权责任归责原则体系,适用过错责任归责原则,一般侵权行为引起的损害赔偿案件,应当由主观上有过错的一方承担赔偿责任。主观上的过错是损害赔偿责任构成的基本条件之一,缺少这一要件,即使加害人的行为造成了损害事实,并且加害人行为了于损害结果之间有因果关系,也不承担民事赔偿责任。

一、裁判文书

中华人民共和国宁波海事法院民事判决书

[2006]甬海法事初字第5号

原告: Sealink Sdn Bhd,住所地 Malaysia

原告: Era Surplus Bhd,住所地 Malaysia

被告: 绍兴天龙进出口有限公司。

被告: 浙江天龙进出口贸易有限公司

原告 Sealink Sdn Bhd(下称“西林克公司”)、Era Surplus Bhd(下称“易拉公司”)为与被告绍兴天龙进出口有限公司(下称“绍兴天龙”)、浙江天龙进出口贸易有限公司(下称“浙江天龙”)船舶所有权侵权纠纷一案,于2006年2月7日诉至本院。本院受理后,依法组成合议庭,于2006年6月6日公开开庭进行了审理,现已审理终结。

原告西林克公司、易拉公司诉称:2004年3月22日,两原告与浙江天龙订立船舶建造(买卖)合同,

^① 摘自中国涉外商事审批网。

约定西林克公司向浙江天龙购买“SEALINK MAJU 4”、“SEALINK MAJU 5”两艘远洋拖轮,由浙江天龙在南通惠港造船有限公司(下称“惠港公司”)安排建造。2005年8月23日,该两拖轮在船旗国马来西亚办理了以易拉公司为船舶所有人的船舶登记证书。2006年1月18日,西林克公司与浙江天龙签订船舶交接备忘录,并于23日付清全部购船款项,根据合同约定,船舶所有权和灭失风险已于交接完成后转移给买方。24日,两原告派遣船员接船时,发现被告绍兴天龙已于当日向绍兴市中级人民法院申请扣押了该两拖轮,使原告无法行使合法所有权、占有权及经营使用权。请求法院:1.判令两被告立即停止侵害、排除对两原告行使船舶所有权和占有权的妨碍;2.立即裁决先行交还被扣押的船舶;3.判令两被告共同赔偿两原告每天15 000美元的船期损失及其他一切经济损失。庭审中,两原告明确诉讼请求,要求两被告共同赔偿两拖轮1 000美元/天的船期损失暂计160 000美元、利息损失80 000美元、船舶维持费用和船舶在扣押期间的损坏估计60 000美元,共计300 000美元。

被告绍兴天龙辩称:1.原告易拉公司并非本案买卖合同的当事人,在本案中无诉讼主体资格。2.两原告主张先行裁决交还被扣押船舶,应按照《中华人民共和国民事诉讼法》的规定提供相应担保,否则不应予以支持。3.原告西林克公司与被告浙江天龙之间属船舶买卖合同关系,而非船舶建造合同关系,真正的造船合同是由浙江天龙与惠港公司订立的。因为该造船合同未履行完毕,惠港公司未将船舶交付给浙江天龙,所以西林克公司与浙江天龙之间的船舶买卖合同也无从履行,船舶所有权尚未转移,两原告对涉案船舶无利害关系,无权主张任何权利。4.两原告与浙江天龙系买卖合同关系,但与绍兴天龙之间是侵权法律关系,两者不能混淆在同一案件中,绍兴天龙不是适格的被告。请求驳回对绍兴天龙的诉讼请求。

两原告为证明其诉讼请求,向本院提供以下证据:1.船舶建造(买卖)合同和补充协议,证明西林克公司与浙江天龙之间的船舶买卖合同关系。2.马来西亚海事当局签发的以易拉公司为船舶所有人的船舶登记证书,证明两原告已取得两拖轮的所有权。3.船舶交接备忘录,证明浙江天龙已于2006年1月18日将两拖轮的所有权合法转移给两原告。4.绍兴市中级人民法院[2006]绍中民二初字第85号案(下称“另案”)的民事裁定书,证明因绍兴天龙错误地在另案中向法院申请扣船,侵害了两原告的合法权益。两原告另提供证人柳忠懋的当庭证词,证明“SEALINK MAJU 4”和“SEALINK MAJU 5”与“天龙9”、“天龙10”系指向两条相同的船舶,证明船舶登记证书与本案具有关联性。

根据以上认定的证据以及当事人在庭审中的陈述,本院确认如下事实:

2003年9月19日,被告浙江天龙与惠港公司签订船舶建造合同,约定惠港公司为浙江天龙建造两艘远洋拖轮,交船地点为FOB上海,建造期内船舶的所有权归浙江天龙所有,建造风险由惠港公司承担。

2004年3月22日,原告西林克公司与被告浙江天龙订立船舶建造(买卖)合同,约定:浙江天龙作为卖方,安排在惠港公司建造、装备、完成和交付给买方西林克公司两艘3 200马力远洋拖轮,一旦船舶交付给买方并且买方接受船舶,船舶将悬挂马来西亚船旗并由买方自己付费将船舶注册在马来西亚海事当局;两艘拖轮的合同总价为2 363 600美元,签署合同及收到卖方发票时支付10%,余款于签署交接备忘录及收到卖方发票时付清;船舶应于2004年8月31日在惠港公司由卖方交付给买方,如迟延交付,卖方应向买方支付每艘船每天500美元。除非船舶建造迟延导致交付日期推迟,如果买方履行了本合同下的所有义务,船舶交付将在签署交接备忘录时生效,这个备忘录表示买方确认交付船舶和买方接受船舶;船舶的所有权和灭失风险在交接完成后转移给买方,在交付完成前船舶和其设备的所有权和灭失风险归属卖方。

2005年8月3日,惠港公司签发建造者证书两份,载明惠港公司为西林克公司建造船名为“SEALINK MAJU 4”、“SEALINK MAJU 5”的船舶。8月23日,马来西亚海事当局向该两拖轮签发了有效期为六个月的暂时性船舶登记证书,载明:船名“SEALINK MAJU 4”、“SEALINK MAJU 5”。

2006年1月18日,西林克公司与浙江天龙在江苏启东惠港公司码头签订船舶交接备忘录,载明西林克公司订购的两艘3 200马力远洋拖轮已完全建造完毕,卖方同意交付,买方亦同意接收船舶,此备忘录证明了交接手续的完成。2006年1月23日,买方分三笔付清全部剩余购船款项,金额分别为248 190美元、118 180美元、817 470美元,其中第三笔817 470美元系按浙江天龙的指令付至绍兴天龙账户内。由于南通港为未对外开放水域,不允许外轮航行,浙江天龙向南通海事局申请颁发了“SEALINK MAJU 4”、“SEALINK MAJU 5”两拖轮的中华人民共和国船舶国籍证书,载明船名为“天龙9”、“天龙10”,船舶所有人栏为空白,船舶经营人为惠港公司,证书有效期至2006年2月16日。惠港公司还向中国船级社申请对“天龙9”、“天龙10”两轮进行临时检验,该社于2005年12月16日签发了适航证书、载重线证书、吨位证书,该社的检验报告载明要求和美国船级社签发的证书换发该社的上述三份

证书,单程壹水由五仓港至上海,有效期至2006年2月16日。

2006年1月24日,绍兴天龙作为原告在绍兴市中级人民法院提起另案诉讼,要求被告浙江天龙偿还欠款人民币12 936 257元,同时申请诉讼财产保全。同日,绍兴市中级人民法院作出民事裁定,并于次日在惠港公司码头扣押了“SEALINK MAJU 4”、“SEALINK MAJU 5”两拖轮,两原告所派船员只能离船,该两拖轮一直在惠港公司被扣押至今。两原告以两被告侵犯其已经合法取得的船舶所有权为由,诉至本院要求停止侵害、排除妨碍并赔偿损失。

本院认为:根据《中华人民共和国民事诉讼法》第一百四十六条的规定,侵权行为的损害赔偿,适用侵权行为地法律。本案两原告所诉侵权事实发生在中国境内,故本案适用中国法。

根据《中华人民共和国民事诉讼法》第七十二条的规定,按照合同或者其他合法方式取得财产的,财产所有权从财产交付时起转移,法律另有规定或者当事人另有约定的除外。因此,要确定船舶所有权的转移时间,首先应遵从法律的强制性规定,法律没有规定的则依从当事人的约定,如仍不能确定的,则以财产的交付时间作为所有权转移的时间。

根据《中华人民共和国海商法》第九条的规定,船舶的所有权状况应进行登记,未经登记的,不得对抗第三人。因此,要确认船舶的所有权状况,应首先依其登记。两原告主张,根据马来西亚暂时性船舶登记证书的记载,两拖轮的登记所有人应为易拉公司。对此,本院认为,该暂时性登记证书的有效期限仅为6个月,期满失效后即不再具有证明效力,不能作为确定本案船舶所有权的依据。“天龙9”与“天龙10”两轮的中华人民共和国船舶国籍证书虽未标明为暂时性或临时性,但其有效期至2006年2月16日届满,与该两拖轮的中国船级社临时性船检报告、船检证书的有效期限相同,仅为在南通至上海未开放水域航行所需而颁发的临时性证书,不具证明所有权状况的效力。

由于两艘远洋拖轮刚建造完毕,尚未在国内或国外进行正式登记,无法以船舶登记来确定其所有权归属,在此情况下,只能根据当事人的合意来确定船舶的所有权状况。

本院认为,从浙江天龙自愿签署备忘录的行为,可以合理推定浙江天龙已认可西林克公司必将履行本合同下的所有义务,否则不会签署如此重要的交接文件;该合意亦可视为双方合意对原合同关于付款后才能办理船舶交接手续的约定的变更,此种变更应确认有效。

本院确认,“SEALINK MAJU 4”、“SEALINK MAJU 5”两艘远洋拖轮的所有权已于2006年1月18日(最迟至1月23日)由浙江天龙移转给了西林克公司。绍兴天龙以该两拖轮属浙江天龙所有为由申请扣押船舶,侵犯了西林克公司的所有权。

因记载原告易拉公司为船舶登记所有人的马来西亚暂时性登记证书已经失效,没有证据证明易拉公司在本案中对“SEALINK MAJU 4”、“SEALINK MAJU 5”两艘远洋拖轮具有所有权,故原告易拉公司在本案中所提出的索赔主张,理由不足,本院不予支持。两原告以侵权为由提起诉讼,而在另案中作为原告起诉并申请财产保全的只有绍兴天龙,浙江天龙在另案中作为被告无法左右绍兴天龙的诉讼行为,两原告未能举证证明浙江天龙具有侵权行为。因此,两原告对浙江天龙所提出的诉讼请求,证据与理由不足,本院不予支持。

原告西林克公司以其与被告浙江天龙的船舶买卖合同为据,认为该合同约定每船的逾期交付违约金为500美元/天,主张两船的船期损失以每天1000美元计算。本院认为,原告西林克公司未能按时对两艘远洋拖轮予以占有、使用及收益,必然遭受船期损失,原告主张参照逾期交船违约金计算船期损失,结果相似,数额较为合理,本院予以支持。原告西林克公司诉请的船舶被扣押期间的维持费用、损坏损失等,因两船现仍在扣押之中,无法确定其数额,本院暂不予保护,原告西林克公司可另行提起索赔主张。因船舶被扣押系另案中绍兴市中级人民法院依绍兴天龙的申请所采取的诉讼财产保全措施,在两原告或浙江天龙未提供相应担保的情况下,先行解除另案中的财产保全于法无据,故两原告诉请要求先行裁定交付船舶的主张,本院不予支持。

综上,依据《中华人民共和国民事诉讼法》第一百零六条第二款、第一百三十四条、第一百四十六条第一款、《中华人民共和国民事诉讼法》第六十四条第一款、第二百三十七条的规定,判决如下:

- (一)驳回原告易拉公司的诉讼请求;
- (二)被告绍兴天龙立即停止对原告西林克公司所享有的“SEALINK MAJU 4”、“SEALINK MAJU 5”两艘远洋拖轮所有权的侵害,申请解除对该两轮的诉讼财产保全;
- (三)被告绍兴天龙支付原告西林克公司自2006年1月25日起至船舶解除扣押之日每日1000美元的船期损失;
- (四)驳回原告西林克公司的其他诉讼请求。

本案案件受理费人民币 128 500 元、其他诉讼费用人民币 400 元,证据保全费用人民币 10 000 元,均由被告绍兴天龙负担。

如不服本判决,原告西林克公司、易拉公司可在判决书送达之日起三十日内、被告绍兴天龙、浙江天龙可在判决书送达之日起十五日内,向本院递交上诉状,并按对方当事人的人数提出副本,上诉于浙江省高级人民法院(在递交上诉状之日起七日内,预缴上诉案件受理费人民币 128 500 元,款汇:浙江省本级财政专户结算分户,开户银行:中国农业银行杭州市西湖支行,账号:398000101040006575515001,逾期不交,作自动撤回上诉处理)。

二〇〇六年七月二十五日

二、法律评析

本案的争议主要集中在两个问题上,第一,谁享有拖轮的所有权问题。第二,在错误申请了诉讼财产保全的情况下,申请人是否将承担侵权的赔偿责任问题。

首先,关于西林克公司和易拉公司是否对涉案拖轮享有所有权问题。笔者同意法院对此的意见,根据《中华人民共和国民事诉讼法》第一百四十六条的规定,适用中国法律。案件中,绍兴天龙提供南通海事局出具的船舶国籍证书,证明拖轮的船籍属于中华人民共和国,并以此宣告浙江天龙为拖轮所有人。但是根据《中华人民共和国船舶登记条例》的规定,我国对船舶分别进行国籍登记和所有权登记。对船舶所有权的登记,该条例的第五条规定,“船舶所有权的取得,转让和消灭,应当向船舶登记机关登记,未经登记,不得对抗第三人。”本条的规定指的是船舶所有权的取得不以登记为生效要件,登记只是对抗要件。临时国籍的登记,该条例第十七条规定:“向境外出售新造的船舶,船舶所有人应当持船舶所有权取得的证明文件和有效船舶技术证书,到建造地船舶登记机关申请办理临时船舶国籍证书。”因此,南通海事局出具的船舶国籍证书不是船舶所有权证书,不能依此证明浙江天龙对拖轮具有所有权。其次,西林克公司提供了马来西亚暂时性船舶登记证书,证明拖轮属于马来西亚船籍,也想以此来证明其对拖轮享有所有权。根据马来西亚商船条例的规定看,其对船舶也分别进行国籍登记和所有权登记,马来西亚暂时性船舶登记证书在马来西亚法律下也是一个国籍证书而不是一个所有权证书。综上所述,不论是西林克公司提供的马来西亚暂时性船舶登记证书还是绍兴天龙提供的南通海事局出具的船舶国籍证书,均不是船舶所有权证书,而仅仅是为了准许船舶航行而签发的通航证书。因此,本案拖轮所有权的认定只能根据浙江天龙和西林克公司之间签订船舶建造买卖合同的约定:西林克付清了合同项下船舶款项,双方签署了交接备忘录,西林克公司也派船员接管船舶,故根据合同的约定,本案拖轮的所有权应当归属西林克公司所有。

其次,在错误申请了诉讼财产保全的情况下,绍兴天龙是否应当承担侵权责任。关于错误申请财产保全的赔偿责任,《中华人民共和国民事诉讼法》中仅有一条规定,而且规定过于简略,这就是九十六条规定的“申请有错误的,申请人应当赔偿被申请人因财产保全所遭受的损失。”到目前为止,最高人民法院对此条的适用未作任何司法解释。笔者认为,错误申请财产保全造成他人损失的行为,应该属于一般侵权行为,因此,应当适用过错责任归责原则。欲追究其责任,需认定其是否具备侵权行为民事责任的一般构成要件,即行为的违法性、行为人的主观过错、损失的存在、损失与行为之间的因果关系。行为的违法性是显而易见的,认定上并无困难,而行为人是否存在主观过错则需要根据实际情况加以分析。主观过错是否存在并没有一个客观的标准,而是通过申请人的财产保全申请的违法性来进行推论的,即根据财产保全申请的违法性来推论申请人是否存在主观过错。主观上的过错是损害赔偿责任构成的基本条件之一,缺少这一要件,即使加害人的行为造成了损害事实,并且加害人行为了损害结果之间有因果关系,也不承担民事赔偿责任。结合本案,笔者认为本案拖轮的所有权归属西林克公司所有,西林克公司享有物上排除妨碍的请求权。绍兴天龙为与浙江天龙之间的欠款纠纷,申请法院扣押本案拖轮,已经侵犯了对西林克公司的船舶所有权,根据《中华人民共和国民事诉讼法》第一百三十四条的规定,绍兴天龙应当承担停止侵权,排除妨碍的民事责任,本案法官判决绍兴天龙立即停止对西林克公司所享有的拖轮所有权的侵害,申请解除对拖轮的诉讼财产保全是十分正确的。但是,因为绍兴天龙在申请扣押船舶之时,本案拖轮的所有权并没有进行登记,不产生所有权的公示效力,绍兴天龙的申请行为不具有主观上的过错,应属于申请人因为主观上原因而错误的申请保全案外人的财产,所以其不应承担经济赔偿的过错责任,即不应承担扣押期间船期的损失。

三、法律法规

1.《中华人民共和国民事诉讼法》

第七十二条:按照合同或者其他合法方式取得财产的,财产所有权从财产交付时起转移,法律另有规定或者当事人另有约定的除外。

第一百零六条第二款:公民,法人由于过错侵害国家的,集体的财产,侵害他人财产,人身的,应当承担民事责任。

第一百四十六条第一款:侵权行为的损害赔偿,适用侵权行为地法律。当事人双方国籍相同或者在同一国家有住所的,也可以适用当事人本国法律或者住所地法律。

2.《中华人民共和国民事诉讼法》

第六十四条:第一款:当事人对自己提出的主张,有责任提供证据。

第二百三十七条的规定:(涉外民诉程序特别规定的适用本法)在中华人民共和国领域内进行涉外民事诉讼,适用本编规定。本编没有规定的,适用本法其他有关规定。

3.《中华人民共和国海商法》第九条:(船舶所有权登记)船舶的所有权状况应进行登记,未经登记的,不得对抗第三人。

4.《最高人民法院关于贯彻执行民法通则若干问题的意见(试行)》第一百九十三条:对于应当适用的外国法律,可由当事人或中外法律专家提供。

5.《新加坡货物买卖法》

第十七(1)条:货物所有权在当事人有意将其移转的时候移转给买方。(撰稿人:倪宗杰)

侵权产生的纯经济损失赔偿请求属于船舶优先权

——中国人民保险公司深圳市分公司诉广东省东莞市水上运输总公司石龙水上运输公司确认船舶优先权案^①

提要 船舶优先权是一种特殊的优先权,根据《中华人民共和国海商法》的规定,船舶运营中因侵权行为产生的财产赔偿请求具有船舶优先权,但是,关于侵权行为产生的财产赔偿请求中的“财产”却没有明确说明,本案例的纠纷就是出现在这一点上,即侵权行为造成的纯粹经济损失而非有形财产损失的海事请求是否具有船舶优先权。本文结合法院的判决,立法目的及国外相关立法进行了分析。

一、裁判文书

中华人民共和国广州海事法院民事判决书

[2003]广海法终字第83号

原告 中国人民保险公司深圳市分公司。住所地:广东省深圳市罗湖区罗芳路122号。

被告 东莞市水上运输总公司石龙水上运输公司。住所:东莞市石龙镇沿江中路22号。

原告中国人民保险公司深圳市分公司诉被告广东省东莞市水上运输总公司石龙水上运输公司确认船舶优先权一案,本院于2003年7月22日受理后,依法组成合议庭,于11月18日公开开庭进行了审理。原告诉讼代理人王立新到庭参加诉讼,被告经传票传唤,无正当理由拒不到庭。本案现已审理终结。

原告诉称:2001年12月11日,被告所属的“东运419”轮在蛇口集装箱码头有限公司(以下简称“蛇口码头”)所属的港口附近沉没,船上装载的集装箱也全部落海。在打捞沉船沉箱期间,蛇口码头的正常经营受到影响,为此遭受了利润损失,并向中国四维测绘技术有限公司(以下简称“四维公司”)支付了扫海费人民币50000元。2002年4月2日,蛇口码头向被告提起了航道侵权损害赔偿诉讼,广州海事法院判决被告向蛇口码头赔付利润损失港币411157.26元及其利息以及扫海费人民币50000元及其利息并负担诉讼费人民币7825元。

事故发生后,原告依据保险合同向蛇口码头支付了保险赔款人民币1340153.14元。广州海事法院生效的判决书确认原告对被告向蛇口码头赔付利润损失港币411157.26元及其利息以及扫海费人民币50000元及其利息享有代位求偿权。

^① 摘自中国涉外商事海事审判网。

蛇口码头在广州海事法院拍卖“东运 419”轮的公告规定的债权登记期限内,向广州海事法院进行了债权登记,因此依法取得从本次船舶拍卖价款中受偿的权利。根据《中华人民共和国海商法》第二十二条第一款第(五)项的规定,蛇口码头因被告航道侵权而遭受的利润损失应享有船舶优先权,请求确认原告代位求偿的利润损失港币 411 157.26 元及其利息以及扫海费人民币 50 000 元及其利息具有船舶优先权。

原告在举证期限内将已生效的[2003]广海法初字第 369 号民事判决书作为证据提交给本院。

被告没有答辩,也没有提供证据。

经审理查明:蛇口码头于 2002 年 4 月 2 日对被告提起航道侵权损害赔偿诉讼,要求被告赔偿蛇口码头的利润损失港币 1 150 040.8 元及其利息以及扫海费人民币 50 000 元及其利息。本院于 2002 年 8 月 22 日作出[2002]广海法初字第 127 号民事判决,认定被告侵害了蛇口码头的正常经营权,并判令被告向蛇口码头赔偿因 2001 年 12 月 13 日、16 日、20 日共计三个航次取消挂靠蛇口码头所属的港口,给蛇口码头造成的利润损失共计港币 411 157.26 元及其利息(自 2001 年 12 月 23 日起至 2002 年 10 月 5 日止,按年利率 4% 计算)以及蛇口码头为清理航道向四维公司支付的扫海费人民币 50 000 元及其利息(自 2002 年 1 月 28 日起至 2002 年 10 月 5 日止,按年利率 4% 计算)。该判决已于 2002 年 9 月 25 日生效。

2003 年 7 月 22 日,原告向本院提起代位求偿权确认之诉,请求法院确认其代位求偿权,即蛇口码头所享有的、被告应向其赔偿的利润损失港币 411 157.26 元及其利息以及扫海费人民币 50 000 元及其利息和案件受理费人民币 7 825 元的权利转移给原告。

本院于 2003 年 10 月 24 日作出[2003]广海法初字第 369 号民事判决。判决确认:原告享有代位蛇口码头向被告请求赔偿的权利;蛇口码头所享有的被告应向其赔偿的利润损失港币 411 157.26 元及其利息以及扫海费人民币 50 000 元及其利息的权利转移给原告。该判决已于 2003 年 11 月 14 日生效。

另:2002 年 4 月 9 日,本院作出[2002]广海法初字第 106-2 号民事裁定,裁定拍卖“东运 419”轮,并发布了公告。该轮以人民币 610 000 元拍卖给买受人梁光滔。蛇口码头于 4 月 23 日向本院申请登记债权,请求登记沉船及沉没的集装箱侵占航道给蛇口码头造成的损失共计港币 977 176.61 元、人民币 114 938.44 元。本院裁定准予登记。

合议庭一致认为,本案是一宗船舶优先权确认之诉。被告经传票传唤,无正当理由拒不到庭,依法可缺席判决。

根据《中华人民共和国海商法》第二十二条第一款第五项的规定,船舶在营运中因侵权行为产生的财产赔偿请求具有船舶优先权。该条款在赔偿请求前用“财产”予以限定,表明并非船舶在营运中因侵权行为所产生的所有赔偿请求都具有船舶优先权,只有侵权造成的财产有形灭失或损坏所引起的海事请求才具有船舶优先权。被告应向原告支付的利润损失及其利息以及扫海费损失及其利息均不属于财产的有形灭失或损坏,因此应不予确认原告对被告的上述债权具有船舶优先权。

综上,依照《中华人民共和国海商法》第二十二条第一款第(五)项之规定,判决如下:

驳回原告中国人民保险公司深圳市分公司请求确认船舶优先权的诉讼请求。本案受理费人民币 50 元、其他费用人民币 100 元,共计人民币 150 元,由原告负担。

本判决为终审判决。

二〇〇三年十二月二日

二、法律评析

本案的争议焦点是船舶在运营中因侵权行为产生的无形财产损失赔偿请求是否属于船舶优先权的范围。《中华人民共和国海商法》第二十二条第一款第五项的规定,船舶在营运中因侵权行为产生的财产赔偿请求具有船舶优先权,并没有表明财产赔偿请求中财产损失是否包括财产的无形损失。从广州海事法院的审理结果来看,只有侵权造成的财产有形灭失或损坏所引起的海事请求才具有船舶优先权,而无形的纯粹经济利益损失则不在此财产损失范围内。这样的判决是否合理,侵权引起的船舶优先权是否包括纯粹经济利益损失赔偿请求权呢,应该从船舶优先权的概念、性质、立法目的、各国立法实践等多方面加以论证。

船舶优先权(Maritime Lien)是海商法中特有的一个概念,是指海商法赋予某特定的海事请求人所享有的一种优先受偿的特权性主张,该特权是特定海事请求人所享有的在其他债权之前有优先受偿的权利。船舶优先权是随着海上运输业的发展而产生的,远洋运输航线的不断增长也带来了风险的增加,与船长签订冒险贷款合同的贷款人已经很难了解遥远的船舶所有人的真实情况,于是就渐渐地形成了以船舶作为具有真实利益的实体,以其本身价值来确保偿还贷款,这种习惯通过法律的形式固定

下来就形成现在的船舶优先权。

关于船舶优先权的性质有很大的争议,有程序性权利说,担保物权说,特殊债权说等,船舶优先权是海商法特有的权利,非要把该权利归入一种权利类别是没有必要的,船舶优先权是一种法定的权利,在程序权利和实体权利的争议中其更具有实体性,在债权和物权的争论中其更具有物权的特性,在兼具这些特征外还具有自身特殊的特征,故船舶优先权应该是一种特殊的民事权利。

船舶优先权所担保的海事请求,是指海商法规定的应该给予特殊保护的并能导致船舶优先权产生的海事请求内容或项目。为了防止权利的滥用,无论是国际公约还是各国立法均采用列举主义,列明船舶优先权的项目。《中华人民共和国海商法》第二十二条规定了五项海事请求,包括船上在编人员工资报酬及相关费用请求,人身伤亡赔偿请求,港口规费交付请求,海难救助给付请求和侵权行为产生的财产赔偿请求。本案的争议焦点其实就体现在该条第5项,该项仅规定船舶营运中因侵权行为产生的财产赔偿请求,财产的外延并没有界定,本案中因被告航道侵权而遭受的利润损失也属于财产损失,理应享有船舶优先权,而法院认为该财产损失只能是有形财产的损失或灭失而不包括像侵犯经营权而造成无形经济利益损失。笔者认为其理由应该包括以下几个方面:

第一,本案原告代位的侵权利润损失属于纯粹经济利益损失。妨碍经营是一种“经济侵权”,侵害的是受害人的“纯粹经济利益”。损害是侵权责任的构成要件之一,而财产损害侵权的损害又包括直接损失和间接损失。直接损失一般是由于侵权行为直接作用于受害人的财产权客体所造成的财产损失,或受害人为了补救受到侵害的民事权益所为的必要开支。间接损失是指由于受害人受到侵害,而发生的可得财产利益的丧失。本案中,被告的“东运419”轮的沉没和打捞严重的侵害了蛇口码头的经营权,造成了纯粹的经济利益损失,即使抛开船舶优先权,也很难计算损失的赔偿范围,而且实践中的立法依据是《中华人民共和国民法通则》第一百一十七条第二、三款的规定,该条对间接损失的赔偿问题加以肯定,但规定过于原则,赔偿的计算要根据具体情况和习惯。再考虑船舶优先权中的财产侵权的情况,船舶优先权是海事中特有的优先权利,采列举之形式已看出对海事请求项目的谨慎考虑,故此处财产的损失应该不包括纯粹经济利益损失。

第二,对于因侵权行为造成的纯粹经济利益损失,很难得到赔付是各国基本一致的态度。英美法系国家担心打开“洪水的阀门”而单独划为一类,基本不认可这一损失。大陆法系国家虽然并不明文排除这一损失,但是对这类损失的赔付也是小心翼翼,运用因果关系等因素加以限定。这主要是据于政策上的考虑,即侵权行为法不能对一切权益同样对待,必须有所区别,即“人”的保护最为优先,“所有权”的保护次之,“经济上利益”又次之,仅在严格的要件下,才受保护。在我国纯粹经济利益损失还只是一个学理上的概念,实践中一般按照侵权行为的构成要件,多运用因果关系等因素来判断,从严掌握。

第三,限定为有形财产损失符合船舶优先权的立法目的。船舶优先权是为了保护受害人的利益而设立的,但是并不是所有受害人的利益均受优先权之担保,应该根据立法的价值目标有所限定。因此,解读优先权项目的具体含义,要考虑立法的价值目标、利益本身的性质、利益保护之必要性、与其他利益相比之重要性。对于侵权行为所造成的因合同没有履行而遭受的利润损失,如上文所述,属于侵权行为所造成的纯经济损失,对于该损失是否需要侵权行为人赔付,在侵权行为法上就因担心打开“洪水的阀门”而加以限制,难以得到赔付,更不应在船舶优先权中予以保护。如果将有形财产的物理损坏或者灭失与纯经济损失放在同一顺序进行保护,有违船舶优先权的立法目的,使得本该保护的有形财产的物理损坏或者灭失得不到有效保护。

第四,限定为有形财产损失与国际公约的规定是一致的。《中华人民共和国海商法》中关于船舶优先权的规定参考了1993年《船舶优先权和抵押权国际公约》第四条。该条规定“根据侵权行为提出的索赔,该索赔是由于船舶营运直接造成的有形灭失或损坏引起的,但不包括船舶所载运的货物、集装箱和旅客物品的灭失或损坏。”公约明确将侵权索赔的优先权限定在“有形灭失或损坏”,很显然纯经济损失不包括在公约规定的船舶优先权的担保范围之内。因此,将《中华人民共和国海商法》第二十二条第(五)项中的“财产”限定在“有形财产的灭失或损坏”与国际公约一致,符合立法意图。

三、法律法规

1.《中华人民共和国海商法》

第二十一条:船舶优先权,是指海事请求人依照本法第二十二条的规定,向船舶所有人、光船承租人、船舶经营人提出海事请求,对产生该海事请求的船舶具有优先受偿的权利。

第二十二条:下列各项海事请求具有船舶优先权:

- (一)船长、船员和在船上工作的其他在编人员根据劳动法律、行政法规或者劳动合同所产生的工资、其他劳动报酬、船员遣返费用和社会保险费用的给付请求;
- (二)在船舶营运中发生的人身伤亡的赔偿请求;
- (三)船舶吨税、引航费、港务费和其他港口规费的缴付请求;
- (四)海难救助的救助款项的给付请求;
- (五)船舶在营运中因侵权行为产生的财产赔偿请求。

载运 2 000 吨以上的散装货油的船舶,持有有效的证书,证明已经进行油污损害民事责任保险或者具有相应的财务保证的,对其造成的油污损害的赔偿请求,不属于前款第(五)项规定的范围。

2.《1993 年船舶优先权和抵押权国际公约》

第四条:根据侵权行为提出的索赔,该索赔是由于船舶营运直接造成的有形灭失或损坏引起的,但不包括船舶所载运的货物、集装箱和旅客物品的灭失或损坏。(撰稿人:刘煜伟)

船舶买卖合同的有效性

——徐有泽诉藤县藤城船运公司船舶买卖合同纠纷案

提要 船舶买卖是海商法很重要的一部分,也是船舶融资的非常重要方式之一。然而由于船舶在物权法上被认为是不动产,因而船舶买卖合同产生的纠纷也有其特点,船舶改装费用具体数额确定也是本文一个重要的问题。

一、裁判文书

中华人民共和国北海海事法院民事判决书

[2005]海商初字第 008 号

原告 徐有泽,男,1953 年 10 月 10 日出生,汉族,个体户,住所:广西藤县藤城镇西江路 235 号。

被告 藤县藤城船运公司,住所:藤县藤城镇。法定代表人苏汉林,经理。

原告诉称,2000 年 6 月 16 日,原被告签订购买船舶合同,被告将其所有的“藤城船运 01”轮卖给原告,价款 410 000 元。原告依约付款后,被告将船舶交付原告。其后,原告投资 210 000 元对该船进行了改装,并更名为“桂藤县货 0053”轮。由于被告并非该船的实际所有人,导致被藤县人民法院(下称藤县法院)于 2000 年 8 月 10 日作出[1999]藤经初字第 88 号民事判决,判决被告将该船返还藤县财政局。2002 年 12 月 9 日,藤县法院将原告正在经营的船舶扣押。由于被告对该船没有处分权,故原被告间的船舶买卖合同无效,被告应返还原告购船款 410 000 元及利息,并赔偿原告购船后投入的改装费 210 000 元。

原告为支持其诉讼请求向法庭提交以下证据:

证据 1. 购买船舶合同书;证据 2. 被告法定代表人苏汉林出具的收条;证据 3. 被告在另案中的答辩状;以上证据,拟证明其购买被告船舶及向被告支付 410 000 元购船款的事实;证据 4. [1999]藤经初字第 88 号民事判决书,拟证明其购买船舶后,被藤县法院判决被告将船舶返还藤县财政局,被告对该船舶未所有权和处分权,故被告与原告间的船舶买卖无效;同时证明原告购买船舶后由“平头”改装为“尖头”的事实;证据 5. [2001]藤执字第 16—4 号民事裁定书,拟证明案涉船舶已被藤县法院扣押;证据 6. 桂东船厂出具的收据和书面证明,拟证明其对案涉船舶进行改装的事实;证据 7. 肇庆市梁氏农机销售清单、购油漆款收据、船舶除锈人工费收据、购买徐华德钢材的证明、国营广西梧州桂东船厂收据 2 张、黄超文的收条、林四的收条、梧州港航柴油机配件公司销售单 2 张、送货单、商品销售表、船舶检验费用收据 2 张、保险单 2 张、保险费专用发票 3 张,拟证明其改装船舶支付各种费用共计为 210 000 元。

被告辩称,其对案涉船舶享有合法的所有权,将该船买给原告,已办理船舶过户手续,其买卖合法,不存在返还原告购船款和赔偿损失问题。原告购买船舶后,被藤县财政局申请藤县法院扣押,给原告造成的损失,理应由藤县财政局赔偿。

被告质证表示,对原告提交的全部证据的真实性均无异议,船舶改装及改装需要支出费用也是事实,但改装费具体是多少不清楚,一般情况在 150 000 元左右。

被告为支持其抗辩理由向法庭提交以下证据: