

314

D922.284.454
J67a

中国海事审判年刊

ANNUAL OF CHINA MARITIME TRIAL

1999

——广州海事法院主办——



A0993080

人民交通出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

中国海事审判年刊/广州海事法院编. - 北京: 人民交通出版社, 1999.9

ISBN 7-114-03493-8

I. 中… II. 广… III. ①海商法-研究②海事处理-审判-案例 IV. D922.294.4

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (1999) 第 41705 号

中国海事审判年刊

广州海事法院主办

人民交通出版社出版

(100013 北京和平里东街 10 号)

中山大学印刷厂印刷

开本: 850×1168 1/32 印张: 16.5 字数: 401 千

1999 年 9 月 第 1 版

1999 年 9 月 第 1 版 第 1 次印刷 总第 1 次印刷

印数: 1-2000 册 定价: 32.00 元

ISBN 7-114-03493-8

0.02505

顾 问:李国光 端木正 吕伯涛

韩德培 朱士范 司玉琢

朱曾杰 高隼来 张忠晔

杨良宜

主 编:金正佳

副主编:吴南伟 翁子明

编 辑:冯金如

序

《中国海事审判年刊》创刊了,这是一件大好事。编辑部的同志请我写序,我欣然应承。

我国是一个海洋和航运大国,同时也是一个贸易大国,海域面积达 300 多万平方公里,船舶总吨位居世界第五位,年进出口货物总值居世界第十位。随着改革开放的深入和扩大,特别是香港、澳门的回归,我国的对外贸易和海上运输事业将会有进一步的发展,对海洋的开发和利用事业方兴未艾,各种海上经济活动会进一步兴旺。另一方面,国家经济体制正处于转型时期,航运、贸易、保险等经济秩序还有待进一步规范,海上经济活动中的纠纷将会大量出现。海事审判作为一项相对独立的审判业务,在维护航运和贸易秩序,促进我国经济健康快速发展中将发挥着越来越重要的作用。我国自 1984 年在沿海港口城市设立海事法院以来,已经历了 15 个年头。现在,我国 10 个海事法院的司法管辖已全部覆盖了 18000 公里的海岸线以及港口、海域,形成了一个布局比较合理、结构比较完整的海事司法管辖体系。海事审判已与刑事、民事、经济、行政审判处于同等重要的地位,成为我国人民法院审判工作的重要组成部分。尤其要特别指出的是,我国继 1992 年颁布了《中华人民共和国海商法》,现在正在制定《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》,海事审判正在进入全面有法可依的新阶段。全国海事法院积极行使国家海事司法管辖权,至 1999 年上半年,我国各海事法院共受理海事、海商案件 25000 余件,其中涉外案件 3700 多件,当事人涉及 73 个国家和地区。海事审判已经成为我国司法

的重要的对外窗口之一。我国已成为亚太地区设置海事法院最多,审判力量最强的国家之一。海事法院通过其卓有成效的工作,依法保护了中外当事人的合法权益,维护了航运和贸易秩序,促进了贸易和航运事业的发展,受到了各国法律界、航运界和贸易界的极大关注。

我国海事审判事业迅速发展的一条重要经验,就是十分重视海事审判理论研究。全国各海事法院注重总结审判经验,理论研究蔚然成风。十多年来产生了一大批研究成果,锻炼了一大批海事法官。《中国海事审判年刊》的前身是广州海事法院创办的《海事审判》季刊。这个刊物十多年来以其务实和探索精神,积极致力于总结海事审判经验,交流和传播海事审判信息,探索和解决海商法理论和海事审判实践中的问题,深受海商法界的欢迎,成为国内较有影响的海事诉讼专业刊物。现在,广州海事法院将《海事审判》改办成《中国海事审判年刊》,并在国内外公开出版发行。这一积极举措将进一步扩大刊物的影响,提高刊物的地位和权威性,使刊物更上一个新的台阶。

海事审判专业性强、涉外因素多,对海事审判人员的素质要求比较高。在海事审判实践中,疑难、复杂、新型的案件不断涌现,许多理论问题还有待进一步探索和研究。因此,我国的海事法官应当继续深入调查研究,认真总结审判经验,加强海商法的理论修养,提高海事法官综合素质。《中国海事审判年刊》的创办,为海事法官以及其他从事海商法理论研究、立法、司法和实务工作的人员提供了一块展现研究成果、交流经验和传播信息的重要阵地,将对于提高海事法官队伍的整体素质和海事审判的整体水平,宣传海事法院和海事法制,扩大我国海事审判的法律效果和社会效果,推动我国海事法制建设发挥重要的作用。

党的十五大确立了依法治国的基本方略,九届全国人大二次会议又将这一基本方略载入国家的根本大法。人民法院担负着实

现依法治国基本方略的重要历史使命。我国的海事审判工作虽然起步较晚,但是已经取得了显著的成就,并且正在逐步走向成熟和完善。最高人民法院提出,要在2010年把我国建设成为亚太地区一个重要的海事司法中心,而且还要力争在不太长的时间内,确立中国国际海事司法中心之一的地位。海事审判任重道远,我国的海事法官一定要努力肩负起党和人民赋予的重要历史重任。

伦敦成为国际海事争议处理中心,《劳氏报告》等刊物的广泛国际影响起了十分重要的推动作用。中国要在2010年成为亚太地区的海事司法中心,而且还要力争在不太长的时间内,确立中国国际海事司法中心之一的地位,就必须不断提高海事法官队伍的整体素质和办案水平,树立海事法院的良好国际形象,提高海事法院的地位和权威。为此,创办一个有权威性的海事审判专业刊物是极其必要的。我希望《中国海事审判年刊》能够肩负起这一艰巨而神圣的历史使命。广州海事法院积累了多年主办《海事审判》专业刊物的经验,有一个具有较高综合素质和充满活力的编辑队伍。我相信他们能够百尺竿头更进一步,经过长期不懈的努力,一定能把《中国海事审判年刊》办成具有广泛影响力和权威性的海商法应用研究刊物。也许若干年后,人们会说,中国成为亚太地区的海事司法中心,《中国海事审判年刊》发挥了其应有的重要作用,功不可没。

最高人民法院副院长 李国光

1999年8月26日

目 录

序	李国光(1)
---------	--------

海商法的理解、适用和完善

无人提货的法律缺陷及其补救	汪 杰 吴振文(3)
转租船舶收入留置权及相关问题	徐孝先(9)
我国海难救助法律若干问题浅析	赵劲松(18)
论我国海商法对过失引起共损的规定	林均新(29)
论海上货物运输中承运人向第三人追偿的时效	胡正良 韩立新(37)
实际承运人和实际托运人的法定性	翁子明(44)

海事诉讼程序与海事审判实践

涉外海事请求保全中的诉前扣押船舶与国际民事管辖权理论

之新视野	谭岳奇(57)
对无独立请求权的第三人参加诉讼条件的认识	徐元平(64)
浅谈船舶公证检验	叶伟膺(78)
适用信用证欺诈例外原则的执法思考	吴南伟(87)
国际海运合同的解释	廖一帆(97)
试论海上货物运输中承运人对经济损失的赔偿范围	郑 蓓 阎晓辉(102)

我国海上人身伤亡赔偿三题	李守芹 (112)
改革裁判文书的书写方式是深化审判方式改革的突破口	金正佳 (123)
论船舶碰撞案件中港监调解权能的废除与司法程序的完善	张贤伟 (129)

国际公约与外国海商法

初评《1999 年国际扣船公约》	朱曾杰 (143)
《1999 年国际扣船公约》	(160)
1999 年扣船公约与 1952 年扣船公约及我国 1994 年扣船规定 之比较	李扶川 孟捷 (170)
不同海运公约下的承运人单位赔偿责任限额评析 ——兼评各国司法制度的差异对公约实施的影响	徐新铭 (175)
大陆法系海上货物留置权制度的功能比较分析 ...	傅郁林 (189)
美国新 COGSA (草案) 与 COGSA1936 之比较	张智勇 王心勇 (201)
租船合同中并入的首要条款与 FIO 条款的冲突	M. Raymond Achard and Maitre Olivier Purcell (206)
船舶碰撞审判中估价人与专家证人的作用	Richard Gaudreau (211)

专题研究——船舶担保物权

破产程序中的船舶优先权	霍炬 (221)
设立船舶抵押权立法冲突的评析及选择	解湘滨 (228)
船舶抵押权析疑	金兆华 王雪林 (237)

试论船舶留置权	遇 峰 张 辰 (248)
关于船舶留置权行使的几点思考	李唯军 李道峰 (260)
略析船舶救助人对获救船舶的权利属性	
——兼谈对《海商法》有关条文的理解	裘雅雁 (269)

专题研究——散装货物索赔案件的审理

散装粮食类货物损害赔偿案件的责任及赔偿范围的认定方法	
.....	陈 斌 张贤伟 (279)

专题研究——计算机 2000 年问题

计算机 2000 年问题对船东产生的法律影响	赵劲松 (305)
------------------------------	-----------

案例选登

中化国际化肥贸易公司诉海面航运有限公司货损货差纠纷案	
.....	黄伟青 (321)
太平洋恩利渔业(香港)有限公司诉耐干伊斯特海运公司、 东风运输有限公司货损货差纠纷案	
.....	庞秀华 步玉春 (330)
双耀有限公司诉广州市海珠区晓港工业材料公司、中国广州 外轮代理公司、五矿国际货运广东公司、中国外运广东 黄埔公司海上货物运输交付纠纷案	吴自力 (335)
中国银行湖南省分行诉广州振华船务有限公司、广州海运 (集团)有限公司海上货物运输交付纠纷案	
.....	陈 斌 (340)
汕头汕海经贸公司诉海南连海船务公司航次租船合同纠纷案	
.....	孙 光 (349)

广州海运(集团)公司诉中国太平洋保险公司广州分公司船舶保险合同纠纷案	杨 慧 (352)
LA FILIPINA UY GONGCO CORPORATION 诉德兴船务有限公司、海南青龙船务实业总公司、海南青龙船务实业总公司广州分公司海运欺诈案	杜伯强 陈国威 (359)
塞浦路斯康特斯达航运有限公司申请承认和执行伦敦仲裁裁决案	杜伯强 (365)

案例评析

得兴食品工业有限公司诉中国远洋运输(集团)公司海上货物运输合同纠纷案	许俊强 (375)
哈尔滨华润经济贸易公司诉奉化罐头食品总厂、第三人宁波港务局宁波作业区装卸联运公司货损纠纷案	王倍豹 (385)
汕头市潮兴贸易公司诉塞浦路斯奥玛维塔船务公司海上货物短货纠纷案	邓宇锋 (392)
海口达威实业有限公司诉香港中旅货运有限公司委托退运合同纠纷案	伍载阳 梁 旭 (398)
中国抽纱福建省进出口公司诉言丰(中国)有限公司、杰特可航运公司无正本提单交货纠纷案	刘新平 (405)
杉杉集团公司诉前申请美国总统轮船(中国)有限公司上海分公司无单放货案	张继林 (410)
杭州海运总公司诉中国(福建)对外贸易中心集团定期租船合同纠纷案	许俊强 (414)
香港启通船务有限公司诉中国广州外轮代理公司货运代理合同纠纷案	黄伟青 余晓汉 (421)

天津市物资综合贸易中心诉蛇口招商港务股份有限公司港口 作业合同纠纷案	徐元平 (431)
香港启通船务有限公司申请海事赔偿责任限制案	詹卫全 翁子明 (439)

案例精粹	翁子明
------	-----

违反最高诚信原则, 保险合同无效	(447)
代位求偿权依赖于被代位人的请求权	(449)
代位求偿的第三人不依《权益转让书》确定	(451)
代位求偿以实际赔付为要件	(453)
托运人转让提单后再转让索赔权无效	(455)
一切险不包括舱面货物险	(457)
海运欺诈不属于平安险的范围	(459)
保险责任期间依保险合同的约定	(461)
被拖轮不适拖引起损失, 保险人不负赔偿责任	(463)
期租船人对碰撞造成对方船舶所载货物的损失不负责任	(465)
超过规定费率收取的保险费应予退还	(466)
超出保险事故的维修项目应予扣除	(468)
运费请求的时效期间为一年	(470)
提出索赔不构成时效中断	(472)
提起诉讼后又撤回起诉, 时效不中断	(474)
超过诉讼时效期间达成的还款协议受法律保护	(476)

司法解释

最高人民法院关于诉前财产保全几个问题的批复	(481)
-----------------------------	-------

最高人民法院关于逾期付款违约金应当按照何种标准计算问题的批复	(482)
最高人民法院关于确认仲裁协议效力几个问题的批复	(483)
最高人民法院关于当事人对人民法院撤销仲裁裁决的裁定不服申请再审人民法院是否受理问题的批复	(485)
最高人民法院关于承认和执行外国仲裁裁决收费及审查期限的规定	(486)
最高人民法院关于民事经济审判方式改革问题的若干规定	(487)
最高人民法院关于严格执行公开审判制度的若干规定	(494)
最高人民法院关于内地与香港特别行政区法院相互委托送达民商事司法文书的安排	(497)

海事审判动态

第八届全国海事审判专题研讨会综述	(501)
海事法院成立十五周年	(506)
海事法院理顺管理体制工作圆满完成	(507)
北海海事法院正式挂牌成立	(508)
最高人民法院肖扬院长到宁波海事法院视察	(509)
最高人民法院李国光副院长、交通部张春贤副部长分别视察广州海事法院	(510)
最高人民法院派赴英国培训的首批年轻海事法官圆满完成任务回国	(511)
海事法官上远洋船舶随船实习	(512)

海商法的理解、适用和完善

无人提货的法律缺陷及其补救

汪 杰* 吴振文**

本文所称“无人提货”，是指承运人根据提单或者有关提单的法律规定在提单约定的卸货港履行交付货物的义务时，无人提取货物之情况。从广义上讲，也包括收货人迟延提货（超过合理的时间）及拒绝提货之情况。

诚然，无人提货案件在我国海事审判实践中比较鲜见，并不是因为海运中没有发生此类情况，而是当发生此情况时，法律往往处于无助的地位，当事人根本没有办法将其提交法庭谋求顺利地解决。究其原因，就在于海商法第 86 条规定的缺陷及其实际操作的困难。

《海商法》第 86 条规定：“在卸货港无人提取货物或者收货人迟延、拒绝提取货物的，船长可以将货物卸在仓库或者其它适当场，由此产生的费用和风险由收货人承担。”问题在于，我国是一个贸易管制的国家，船长在这种情况下是否能够随意将进口货物卸下船舶并存放在港口仓库或者其认为适当的其它场所？就是船长能够采取行动，也必须先垫付大量的卸货费、仓储费和其它有关货物的费用，这些费用和风险最后是否真的能够让收货人承担？换句话说，船长垫付的费用是否最终可以从收货人处收回？如果货物的价值很高如电子设备等，可能尚有希望，如果是低价货或者易腐烂变质的货物，问题和麻烦就会产生。《海商法》对无人提货的

* 汪杰，福州海杰律师事务所；吴振文，厦门海上安全监督局。

规定仅限于第 86 条、第 87 条、第 88 条实际上与无人提货没有直接关系。但第 86 条对无人提货之后如何处理没有作出规定,即如果收货人一直不出现或者始终不提货怎么办?法律存在缺陷。在此情况下,港口经营人或者仓库所有人只能向船长或承运人主张费用及要求他们处理货物,但船长或者承运人并非货物的所有人,其有何法律依据擅自处理货物?法律上一片空白。此外,由于承运人根据提单有在目的港向收货人或者提单持有人交付货物的法定义务,“无人提货”只能在经过合理的时间后才能确定,此时船舶已经在港滞留了相当的时间,可能产生巨额的滞期费、港口费及其它费用,且还可能继续产生,船长或者承运人向谁主张赔偿?法律上的缺陷往往使承运人难以得到公平的对待,无法获得合理的救济,亦可能使有关当事方都受到损害。以下以一宗案例进行说明。

“远东”轮(FAR EAST)载重吨 15,000 吨,越南海运租船公司所有,以金康格式程租于新加坡某公司。1998 年 3 月 4 日从印度堪得拉港装载 11143 吨豆粕,3 月 23 日到达卸货港厦门锚地抛锚,并递交了卸货准备就绪通知书(NOR)。船东代理为中国外代,提单系指示提单,通知方为厦门某贸易公司。船东代理虽然及时发出了到货通知,但船舶到达目的港后一直无人提货。

事后经了解:卖方即租船人与一瑞士公司签订了贸易合同,该瑞士公司预计中国市场的饲料价格将上扬,为了赚取较大的差价又与厦门某贸易公司签订了一份背靠背的贸易合同,并将货款先付给了卖方。由于同一时期中国进口了大批豆粕,当货物装船后,中国市场的豆粕价格暴跌,厦门贸易公司如按合同价格进口将产生严重的亏损,因此以信用证不符为由不向银行付款赎单。由此,买方之间、买方与银行之间、开证行与兑付行之间产生了大量的纠纷,导致长时间没有人提货。

由于卖方已经取得了货款,对是否有人提货甚至滞期费的产生,并不十分关心。船东则焦急万分,因豆粕容易变质损坏,不宜

在船舱内长时间保存,就是运回装货港也难保货物是否会全部损坏,船东只好求助于中国法律。当船东通过法律途径寻求解决办法时船舶已经在港停泊了五十多天,货物内部已经开始发热,船舶在港也产生了大量的滞期费、港口费、代理费和其它费用。

由于我国《海商法》对无人提货的法律规定不完整,按第 86 条根本难以操作,本案的处理就产生如下问题:

1. 船长根本不可能按照法律的规定将货物卸在仓库或者其它适当场所。首先,按照我国规定,进口货物必须经过海关报关、卫检和动植物检报验,方可以卸离船舶。但所有报关报验的文件都在收货人手中(本案中,所有文件都在银行,未赎出),船长无法取得。不经报关和报验而将进口货物卸离外轮将构成违法行为。其次,对于特定的货物,我国还有特别的要求。如本案的豆粕进口必须持有印度农业部签发的一份官方卫生证书(OFFICIAL PHY-TOSANITARY CERTIFICATE),我国动植物检方可据以检验,必要时还要进行熏舱,否则不允许进关。该证书是跟单内容之一,只有收货人向银行赎单时才能取得,船长不可能持有。再次,港口不同意未经报关的货物卸进仓库。如果货物变质,将污染环境,货物的处理也会很麻烦。如果长期无人提货,不仅占用港口有限的库容,发生的仓储费也将无法收回。因此,港口在无人提货的情况下,拒绝船舶靠泊卸货,船长没有选择的余地。

2. 就是可以卸进仓库,船长或者承运人必须先垫付大量的卸货费、仓储费,港口还要求船方提供处理货物(万一变成垃圾)的保证金。船长没有义务也无力承担这些巨额的费用。如果货物损坏至没有价值,船东的负担将非常沉重。

3. 船舶在港停滞已经并将继续发生大量的滞期费、港口费、代理费等费用,如何得到补偿?法律上没有明确的规定。虽然《海商法》第 87 条规定承运人可以在合理的限度内留置其货物,但这里的“其”指谁?没有明确。如果承运人可以向收货人主张留置货