

顾问：江 平 丁邦开 孔祥俊
主编：徐兆宏 朱有彬

新经济·法律案例评析丛书

海商法

案例评析

沈秋明 编著

NEW JINGJI
FA LU
AN LI
PING XI
CONG SHU

汉语大词典出版社

顾问:江 平 丁邦开 孔祥俊
主编:徐兆宏 朱有彬

新经济·法律案例评析丛书

海商法

案例评析

沈秋明 编著

汉语大词典出版社



图书在版编目(CIP)数据

海商法案例评析/徐兆宏等主编. —上海:汉语大词典出版社, 2003. 2

(新经济·法律案例评析丛书)

ISBN 7-5432-0806-7

I. 海... II. 徐... III. 海商法—案例—分析—中国
IV. D922.294.5

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2002)第 106966 号

责任编辑 余佐赞

装帧设计 钱自成

技术编辑 徐雅清

海商法案例评析

沈秋明 编著

世纪出版集团

汉语大词典出版社

出版、发行

(200001 上海福建中路 193 号 www.ewen.cc)

各地新华书店经销

商务印书馆上海印刷股份有限公司印刷

开本 850×1168 1/32 印张 9.5 字数 250 千字

2003 年 2 月第 1 版 2003 年 2 月第 1 次印刷

印数 0 001—5 100

ISBN 7-5432-0806-7/F·4

定价 17.50 元

如有质量问题,请与公司管理部联系。T: 56628900×813

序

经济全球化是当今世界经济发展的客观进程，是在现代高科技条件下经济社会化和国际化的历史新阶段。经济全球化给世界各国政治、经济、法律等带来新的机遇，也带来严峻挑战。

经济是基础。有什么样的经济关系就会有什么样的法律和法制。在国家经济和市场独立的情况下，各国的法律和法制是相对独立的，国际社会和国家的法律规范也是相对独立的。然而，在国际经济一体化的进程中，全球范围的法律理念、法律价值观、执法标准与原则乃至法律和法制均在受到相应的影响。因为国际经济一体化要求与之相适应的法律规范，这是不以人的意志为转移的客观规律。事实上，在各国相互依赖关系不断加深的情况下，各个国家的法律规范之间以及各个国家的法律规范和国际社会的法律规范之间存在着相互作用、互为补充、交相融和。各国法律在一定的程度上出现了趋同化的现象。

我国立法体系深受大陆法系的影响。我国是一个典型的成文法国家。从严格意义上讲，我国不是判例法国家，判例在我国不属于法律渊源，判例在我国司法实践中只能起作参考作用。然而判例在英美法系中却是最重要的法律渊源。判例法的产生、发展与其独特的法官造法、自由裁定权与充分体现公平、公正的法治精神分不开的。在当今世界法治发展中，判例法不但未因成文法的发达而湮没在浩如烟海的法典之中，相反，判例法在法律的创建、解释及填补法律漏洞上所发挥的独特作用在一定程度上是成文法无法相比的。“他山之石，可以攻玉”，通过案例研究，特别是对具有典型意义的案例进行学理分析与研究，对我国司法实

践乃至立法均具有一定的参考价值。

学者徐兆宏、朱有彬组织编写的《新经济·法律案例评析丛书》，共十二本，这些书的作者一般具有博士学位或副教授职称。作者在其编写的领域进行了相当的研究。该丛书具有如下特点：（1）案例选择上具有典型性。作者对其编写的案例是从大量的司法实践的活生生的案例中精心挑选出来的，作者通过对这些案例解析帮助读者解读法律知识的难点、疑点，启迪读者思维。（2）同步性。作者收集的是最新的资料。通过这些资料来解释和说明国际条约、国际惯例、我国法律法规最近发展动态。（3）体例上具有新颖性。该系列丛书体例一般包括：案情简介、法院判决或仲裁裁定、案例评析、对市场主体的启示、本案主要涉及的法律。作者重点放在案例评析和对市场主体的启示这两部分，值得一读。

徐兆宏和朱有彬都毕业于中国政法大学。毕业后担任教学和律师工作，在各自领域中取得了明显的成就。现又主编这套有价值的案例评析丛书，无论对法律院校师生或法官、律师等实际工作者，都是很有益处的，我积极支持他们的这项工作并为序。

江 平

2002年10月北京

目 录

一、舟山市台门船厂诉舟山市木材公司六横联合供应站 侵犯共有船舶财产权纠纷案	1
二、美国梯·捷·斯蒂文逊公司与欧文信托公司诉利比 里亚詹尼斯运输公司追索垫付船员工资、船舶费用 纠纷及行使船舶抵押权纠纷案	10
三、凯诗尼日利亚有限公司诉通宝海运公司海运提单交 货纠纷案	23
四、晋西机器工业集团有限责任公司诉德国瑞克麦斯轮 船公司海上货物运输合同货损纠纷案	40
五、“富河”轮提单交货纠纷案	61
六、维马国际有限公司诉浙江省对外经济贸易开发公司 提单侵权纠纷案	70
七、“三江口”轮货损、货差纠纷案	80
八、“晴川7号”轮货损纠纷案	92
九、圣文森特怡林海洋航运有限公司诉韩国 SK 商社株 式会社航次租船合同欠款担保纠纷案	104
十、“西丽梅斯”轮滞期费纠纷案	116
十一、新和航运公司诉北海外轮代理公司等运费及滞期 费纠纷案	128
十二、深圳中远运输有限公司诉黑龙江省苏东边境经贸 商品展销中心海上货物运输合同空驶费纠纷案	142
十三、中国外运天津集团塘沽公司诉天津中远国际货运	

有限公司租船合同纠纷	156
十四、“兴达”轮定期租船合同纠纷案	165
十五、舟山市船舶工业总公司诉舟山市普陀航运总公司 船舶租购违约纠纷案	185
十六、“昌鑫”轮拖航合同纠纷案	195
十七、“宁轮 17 号”船队浪损纠纷案	205
十八、“诺华契”轮与“腾达”轮碰撞纠纷案	212
十九、中国人民保险公司河北省分公司诉塞浦路斯 瓦塞斯航运有限公司救助费用分摊追偿案	225
二十、“大庆 245”海事赔偿责任限制案	244
二十一、福建省光通糖业有限公司诉中国人民保险公司 钦州分公司水路运输货物保险合同纠纷案	258
二十二、莫斯科考兰特有限公司诉中国平安保险股份有限 公司等海上货物险合同纠纷案	275
二十三、浙江省宁海县第三航运公司诉福建省石狮市狮港 海陆联运公司诉讼时效是否中断案	290
后记	298

一、舟山市台门船厂诉舟山市木材公司六横联合供应站侵犯共有船舶财产权纠纷案^①

【案情简介】

原告：舟山市台门船厂(下称“台门船厂”)

被告：舟山市木材公司六横联合供应站(下称“六横供应站”)

被告：付圣祥

第三人：王汉国

1993年5月15日,舟山市台门镇田岙渔业村(下称“田岙渔业村”)因欠“六横供应站”135,929.64元木材款,将其所有的浙普渔18103号船抵押给“六横供应站”,约定如到期不履行债务,“六横供应站”有权处理该抵押船舶。同年6月17日,“田岙渔业村”因欠原、被告三方的债务无力偿还,经征得原、被告三方的同意,将其浙普渔18103号船作价26万元抵偿给原、被告三方。其中抵偿给原告“台门船厂”7万元,抵偿给被告“六横供应站”14万元,抵偿给被告付圣祥5万元。原、被告三方均开出了收到欠款的收据给“田岙渔业村”,各自的债权债务清结。当天,“田岙渔业村”将浙普渔

① 最高人民法院中国应用法学研究所“舟山市普陀区台门船厂诉舟山市木材公司六横联合供应站单方出售共同受偿的船舶侵犯共有财产权纠纷案”(李章军),《人民法院案例选》,中国法制出版社,2000年9月出版,第12~16页。

18103号船交给了原、被告三方,并由“六横供应站”派人上船管理。同年8月9日,“六横供应站”经理打电话给“台门船厂”厂长称:王汉国要买船,船价19万元,款不能一次付清,你们意见如何?“台门船厂”表示不同意按此价出售。同月25日,“六横供应站”在未告知“台门船厂”和付圣祥的情况下,即将浙普渔18103号渔船以19万元的价格出售给第三人王汉国。得款后,“六横供应站”付给付圣祥5万元,其余14万元自己取得。王汉国买船后,于同年9月23日依法办理了船舶登记手续。“台门船厂”获悉后,经向“六横供应站”交涉未果,即起诉至宁波海事法院,要求确认“六横供应站”和王汉国之间的船舶买卖行为无效,判令两被告返还其受偿的船款7万元及偿还该款利息12,960元。

“六横供应站”辩称:其与原告之间不存在法律上的权利义务关系。本站依抵押协议出卖渔船是合法的。请求驳回原告的诉讼请求。

付圣祥辩称:本人5万元债权清楚,理应得到偿还。本人没有参与卖船行为,没有过错,不应承担责任。

【法院判决】

宁波海事法院审理认为:“田岙渔业村”欠原、被告债务属实,以其所有的渔船折价抵债并无不当。1993年6月17日“田岙渔业村”及原、被告均开具了收、付款收据,26万元船款与26万元债务相抵,账目清结,浙普渔18103号船转为原、被告三方共有,“田岙渔业村”与“六横供应站”原签订的抵押协议终止。“六横供应站”未征得“台门船厂”同意,将渔船卖与他人,所得船款与被告付圣祥按债权分配,致原告“台门船厂”7万元债权分文未得,系属侵权,应承担赔偿责任。被告“六横供应站”以抵押证书主张抵押优先权,其抗辩理由不足,不予支持。被告付圣祥没有参与卖船,所得船款在债权数额范围内,不承担赔偿责任。鉴于第三人王汉国购船后生产已一年多,且已办理船舶登记手续,所购船舶不宜返还。

原告要求被告“六横供应站”赔付抵债船款 7 万元及偿付相应利息的诉讼请求应予支持;其他诉讼请求,理由不足,不予支持。依照《中华人民共和国民事诉讼法通则》第一百一十七条第一款、第三款,《中华人民共和国民事诉讼法》第六十四条第一款之规定,于 1994 年 9 月 9 日判决:(一)被告“六横供应站”应赔付原告“台门船厂”渔船抵债款 7 万元及利息 12,264 元,在判决生效后 15 日内履行完毕。(二)驳回原告“台门船厂”的其他诉讼请求。案件受理费 2,998.8 元,由被告“六横供应站”负担 2,978 元,原告“台门船厂”负担 20.8 元。

“六横供应站”不服一审判决,以与“台门船厂”、付圣祥不存在船舶共有关系为理由,向浙江省高级人民法院提起上诉。

浙江省高级人民法院审理认为:1993 年 6 月 17 日,“田岙渔业村”、“台门船厂”、“六横供应站”及付圣祥协商渔船抵债事宜,同日各方出具了相应的凭证,后“六横供应站”又与“台门船厂”协商船舶买卖事宜。上述行为应认定浙普渔 18103 号渔船属三方共有。“六横供应站”未经船舶共有人同意,擅自降价出售船舶,应承担相应的民事责任。“六横供应站”提出其与“台门船厂”、付圣祥不存在船舶共有关系的上诉理由,与事实不符,不予采纳。原审判决认定事实清楚,适用法律正确,审判程序合法。依照《中华人民共和国民事诉讼法》第一百五十三条第一款第一项之规定,浙江省高级人民法院于 1995 年 2 月 22 日判决:驳回“六横供应站”上诉,维持原判。上诉费 2,998.8 元由“六横供应站”负担。

【法理评析】

本案中“田岙渔业村”将其所有的船舶用于抵偿所欠原、被告三方的债务,由于在当事人之间达成了清偿协议,并各自开具了相应的收、付款收据,因而该行为是当事人真实意思的表示,与法无悖,在法律上是有效的。本案从民法以及海商法角度,主要有以下问题需要探讨:涉案船舶所有权是否已经从“田岙渔业村”转归原、

被告所有？如何看待原、被告之间的共有关系？第三人王汉国是否已经取得了涉案船舶的所有权？“六横供应站”主张依行使抵押权为理由处分涉案船舶应否支持？

（一）涉案船舶所有权是否已经从“田岙渔业村”转归原、被告所有？

所有权的转移应当遵守物权公示公信原则。物权公示对物权变动的效力，各国物权法的规定有所不同，主要有四种模式：一是意思主义，即物权的变动无须登记或交付，此为法国立法模式；二是对抗主义，即物权变动非经登记或交付不得对抗善意第三人，但在当事人之间可产生物权变动的效力，此为日本立法模式；三是要件主义，即物权变动必须以登记或交付为要件，此为奥地利、俄罗斯、匈牙利立法模式；四是形式主义，即物权变动除进行登记或交付之外，当事人还应就物权变动作成一个独立于债权契约的以物权变动为内容的合意，称为物权行为，此为德国立法模式。^①按照我国《民法通则》第七十二条：“财产所有权的取得，不得违反法律的规定。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。”此项规定表明我国财产所有权的取得采要件主义。

涉案船舶所有权是否从“田岙渔业村”转归原、被告，也应符合我国法律的规定。船舶所有权的转移应该按照我国《海商法》第九条的相应规定：“船舶所有权的取得、转让和消灭，应当向船舶登记机关登记；未经登记的不得对抗第三人。船舶所有权的转让，应当签订书面合同。”《海商法》规定船舶所有权的取得有别于《民法通则》采要件主义的规定，而是采对抗主义。根据此项规定只要船舶所有权转让方和受让方达成书面协议，对双方当事人就有效，而不

^① 中国社会科学院法学所物权法研究课题组“制定中国物权法的基本思路”，《法学研究》，1995年第3期。

以交付或其他要求为要件。但如果双方当事人所签订的转让合同,未办理船舶登记手续,虽然不影响该转让行为在双方当事人之间的有效性,但不能约束当事人以外的第三人,即所谓的“未经登记的,不得对抗第三人”。本案中的船舶所有权转让行为,由于无第三人表示异议,因而在“田岙渔业村”与原、被告之间是有效的,原、被告取得了涉案船舶的所有权。上诉法院不予采纳“六横供应站”提出的其与“台门船厂”、付圣祥不存在船舶共有关系的上诉理由,是正确的。这是因为“六横供应站”不是该船舶所有权转让行为的第三人,而是当事人,因而不享有对抗其他当事人的权利。

(二) 如何看待原、被告之间的共有关系?

由于原、被告取得涉案船舶的所有权是基于“田岙渔业村”的抵债行为,因此原、被告对该船舶的所有权为共有性质。此种共有在原、被告三方之间应为按份共有关系无疑,相互以 7:14:5 的比例存在按份共有关系。但是按照我国《海商法》,此种共有关系如要产生对抗第三人的效力,需要向船舶登记机关登记。《海商法》第十条:“船舶由两个以上的法人或者个人共有的,应当向船舶登记机关登记;未经登记的,不得对抗第三人。”因此,原、被告之间对船舶实际上为按份共有关系,未办理船舶登记手续,不影响按份共有性质,但对第三人不得以按份共有主张权利或抗辩,而视为共同共有关系。由于本案中无第三人对原、被告之间享有船舶共有权的性质提出异议,所以只要就共有人内部的共有关系(按份共有)作出确认即可。但对第三人王汉国而言,原告“台门船厂”不得以和被告“六横供应站”、付圣祥之间对船舶享有的是按份共有关系进行对抗,王汉国可以将他们之间视为是共同共有关系。按照《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)》第八十九条:“……在共同共有关系存续期间,部分共有人擅自处分共有财产的,一般认定无效。但第三人善意、有偿取得该项财产的,应当维护第三人的合法权益;对其他共有人的损失

由擅自处分共有财产的人赔偿。”因此,被告“六横供应站”擅自处分涉案船舶给原告造成的损失应予赔偿。

(三) 第三人王汉国是否已经取得了涉案船舶的所有权?

如上所述,部分共有人擅自处分共有财产,在第三人善意,且有偿取得该项财产的情形下,应当维护第三人的合法权益,也即承认第三人有效取得该项财产的所有权。本案中第三人王汉国的受让行为应当认定为善意,且也支付了相应的对价(19万元船价款),所以应当承认王汉国合法地取得了涉案船的所有权。况且,王汉国已于1993年9月23日依法办理了船舶登记手续,而取得了物权公信的效力。

(四) “六横供应站”主张依行使抵押权为理由处分涉案船舶是否予以支持?

本案中,“田岙渔业村”因所欠“六横供应站”债务而将自己拥有的船舶向“六横供应站”作抵押担保,在承认该抵押担保有效的前提下,作为抵押权人的担保人在债权届期不能清偿时,依法有权行使抵押权,将抵押船舶处理所得的价款优先满足自己的债权。但是,在“田岙渔业村”与原、被告达成以涉案船舶抵债协议的时候起,被告“六横供应站”的抵押权应认为已经实现。其后,被告“六横供应站”对船舶享有的不再是船舶抵押权,而是和原告及付圣祥一起对船舶享有共有权。为此,被告“六横供应站”不得再对船舶主张抵押权,而只能主张所有权,按照所有权规则处理与船舶有关的财产关系。因此,法院不支持被告“六横供应站”依行使抵押权为理由处分涉案船舶是正确的。

【对市场主体的影响】

其一,抵押权人行使抵押权应尽可能减少不必要的风险。如

本案中被告“六横供应站”不接受和他人共同与“田岙渔业村”的抵债请求,则在抵押权所担保的债权不能满足时可依法径自行使抵押权,从而最大限度使自己的债权得到清偿。由于被告“六横供应站”接受了用抵押船舶向包括原告在内的数人抵债的协议,使得被告“六横供应站”原来享有的抵押权消除而不享有优先受偿的权利。此种情形,抵押权人应予以避免。

其二,船舶所有权的取得、转让和消灭以及共有关系的性质,应当向船舶登记机关登记。未经登记虽然在相关当事人之间不影响船舶所有权的变动和性质,但不得对抗第三人。因为按照《海商法》的规定,未办理船舶登记的买卖合同不能以船舶转让为由对抗第三人向其原船舶所有人主张权利,也不得据此向第三人主张权利。船舶登记是一项非常重要的法律规定,其意义有:一是船舶登记是国家对船舶实行监督管理的一种法律手段;二是通过船舶登记区分本国船舶与外国船舶,因为本国船和外国船在海商法上的地位和享受的权利、承担的义务不完全相同;三是船舶登记,是船舶取得悬挂中华人民共和国国旗在海上航行的权利依据;四是船舶登记对于确定船舶所有人对船舶所有权的关系具有重要意义。

【主要涉及的法律、法规、国际条约或国际惯例】

(一)《中华人民共和国民法通则》(1986年4月12日通过,自1987年1月1日起施行)

第七十二条 财产所有权的取得,不得违反法律规定。

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。

第七十八条 财产可以由两个以上的公民、法人共有。

共有分为按份共有和共同共有。按份共有人按照各自的份额,对共有财产分享权利,分担义务。共同共有人对共有财产享有权利,承担义务。

按份共有财产的每个共有人有权要求将自己的份额分出或者转让。但在出售时,其他共有人在同等条件下,有优先购买的权利。

第一百一十七条第一、三款 侵占国家的、集体的财产或者他人财产的,应当返还财产,不能返还财产的,应当折价赔偿。

受害人因此遭受其他重大损失的,侵害人并应当赔偿损失。

(二)《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)》(1988年1月26日最高人民法院审判委员会讨论通过)

第八十八条 对于共有财产,部分共有人主张按份共有,部分共有人主张共同共有,如果不能证明财产是按份共有的,应当认定为共同共有。

第八十九条 共同共有人对共有财产享有共同的权利,承担共同的义务。在共同共有关系存续期间,部分共有人擅自处分共有财产的,一般认定无效。但第三人善意、有偿取得该财产的,应当维护第三人的合法权益;对其他共有人的损失,由擅自处分共有财产的人赔偿。

(三)《中华人民共和国海商法》(1992年11月7日通过,自1993年7月1日起施行)

第九条 船舶所有权的取得、转让和消灭,应当向船舶登记机关登记;未经登记的,不得对抗第三人。

船舶所有权的转让,应当签订书面合同。

第十条 船舶由两个以上的法人或者个人共有的,应当向船舶登记机关登记;未经登记的,不得对抗第三人。

第十三条第一款 设定船舶抵押权,由抵押权人和抵押人共同向船舶登记机关办理抵押权登记;未经登记的,不得对抗第三人。

(四)《中华人民共和国船舶登记条例》(1994年6月2日国务院发布,自1995年1月1日起施行)

第五条 船舶所有权的取得、转让和消灭,应当向船舶登记机关登记;未经登记的,不得对抗第三人。

船舶由两个以上的法人或者个人共有的,应当向船舶登记机关登记;未经登记的,不得对抗第三人。

第六条 船舶抵押权、光船租赁权的设定、转移和消灭,应当向船舶登记机关登记;未经登记的,不得对抗第三人。

二、美国梯·捷·斯蒂文逊公司与 欧文信托公司诉利比亚詹尼斯运 输公司追索垫付船员工资、船舶费 用纠纷及行使船舶抵押权纠纷案^①

【案情简介】

原告:美国梯·捷·斯蒂文逊公司(T.J. STEVENSON & CO., INC. 以下简称“斯蒂文逊公司”)

原告:美国欧文信托公司(IRVING TRUST COMPANY 以下简称“欧文公司”)

被告:利比亚詹尼斯运输公司(ZENITH TRANSPORT INC. 以下简称“詹尼斯公司”)

1985年11月4日,原告斯蒂文逊公司,以被告詹尼斯公司不履行船东义务,未偿付原告垫付被告所属“奥帕尔城”轮(M.V. OPAL CITY, 以下简称“奥轮”)船员工资和其他费用为由,向上海海事法院提起诉讼。原告诉称:为“奥轮”垫付船员工资及该轮在澳大利亚怀阿拉港滞留期间所发生的各项费用计369,134.25美

① 根据《中华人民共和国最高人民法院公报》1989年第1期所载案例改写。