

海 运 法 规 通 讯

MARITIME LAW NEWS LETTER

○ 第 22 卷

○ 第 1 期

2009 1

中 国 航 海 学 会

中国远洋运输（集团）总公司

海运法规通讯

2009 年第 1 期 (总第 80 期)

(季刊)

2009 年 3 月出版

目 录

【近期信息】

| | |
|---------------------------------|---|
| 最高法院民四庭在京召开信用证法律问题研讨会----- | 2 |
| 电子海图显示及信息系统正式生效执行----- | 2 |
| 欧盟有关船级证书普遍认可的倡议遭到强烈反对----- | 2 |
| 输美货物将被强制要求电子申报----- | 3 |
| 中国法学会审判理论研究会海事海商审判理论委员会在上海成立--- | 3 |

【法规动态】

| | |
|--|---|
| 《中华人民共和国海关进出境运输工具舱单管理办法》生效----- | 4 |
| IMO 通过共同打击海盗行为守则----- | 5 |
| IMO 出版国际危规 2008 年新版本----- | 5 |
| IMO 通过国际海运固体散装货物规则----- | 5 |
| “燃油公约” 3 月 9 日起对我国正式生效----- | 6 |
| 台湾交通部门审查船舶法修正放宽登记台湾船籍船舶外资比例限制 ----- | 7 |
| 国内船舶管理业规定自 7 月 1 日起施行----- | 7 |
| 船舶专用海水压载舱保护涂层性能新标准实施----- | 8 |

【法规介绍】

| | |
|---|---|
| 巴西海事法律介绍----- | 8 |
| 《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》解读 ----- | 9 |

【海事案例】

| | |
|--------------------|----|
| 错误扣船应赔偿损失----- | 12 |
| 船舶登记所有人的第三方责任----- | 13 |

【最新法规】

| | |
|---|----|
| 国内船舶管理业规定----- | 15 |
| 中华人民共和国航道管理条例----- | 19 |
| 最高人民法院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----- | 23 |

【近期信息】

最高法院民四庭在京召开信用证法律问题研讨会

2009 年 2 月 18 日，最高人民法院民事审判第四庭与中国国际商会（ICC CHINA）共同在最高人民法院召开座谈会，了解最高人民法院《关于审理信用证纠纷案件若干问题的规定》这一司法解释 3 年以来的执行情况，以及在国际金融危机下我国银行在信用证业务中遇到的其他法律问题。银监会以及中国银行、中国工商银行、中国农业银行、中国建设银行、中信银行、交通银行、招商银行、光大银行等 8 家银行国际结算部和法律部的代表共 30 多人参加了会议。

电子海图显示及信息系统正式生效执行

自 2009 年 1 月 1 日起，经过修订的电子海图显示及信息系统（ECDIS）正式生效执行，电子海图与信息系统的普及对广大已经习惯纸质海图的航海人士造成很大困扰。因此在纸质海图向电子海图过渡的时期，为这些航海人士提供培训和指导就显得十分重要。

近日，航海学会在其网站上（www.nautinst.org/publications）发布了一本名为《实用航行计划》的电子海图与信息系统使用指南，该指南有专门的章节帮助和指导习惯纸质海图的人士使用电子海图与信息系统，例如：熟悉该系统复杂的界面和子菜单、了解各种易使不熟悉的人产生误解的符号、明白如何自动定位等等，该指南现已提交给国际海事组织。航海学会希望通过推广该指南让航海船员能够尽快适应电子海图。

欧盟有关船级证书普遍认可的倡议遭到强烈反对

欧盟将制定的一项有关船级证书普遍认可的新规章制度，要求不同船级社之间相互无条件地接受对方所出具的船级证书，包括对船舶的建造材料，机械设备以及其他部件的检验证书。这意味着所有的船级社不得不接受其他没有经过任何审查或检验的船级证书。换言之，如果 A 船级社对一艘由 B 船级社评级的船舶的

主机进行检验，并出具证书。那么 B 船级社则必须接受这份主机检验证书，并承担相应的责任后果。

欧盟的这项规章遭到强烈反对，反对者认为船级证书普遍认可会迫使高水平的船级社接受低水准的船级社出具的证书，不仅破坏了原有的船级社体系而且会导致出现一个危险的双重制度；这不利于使船舶保持可靠性和避免出现不合格的船舶，进而对航运安全产生不利影响。

输美货物将被强制要求电子申报

近日，美国海关提出了新的信息报备方案，拟在全球严格实施“装船前 24 小时申报舱单规则”。在新方案下，所有进口商及承运商在货柜装运至美国港口前 24 小时，须以电子方式向美国海关申报两类内容：一类是提供包括销售商、购买者、进口商登记号码/外贸区申请识别码、收货人号码、制造商（或供应商）、原产国等在内的 10 项安全申报信息资料；另一类为货船装卸计划列表，并清楚列明每个货柜在舱位的位置，以及传送货柜状况的即时信息。

全球化、全方位已成为美国海关检查监控进口商品的新特点。美国 24 小时舱单申报新规提出的具体强化措施，是实施反恐计划的又一新举，因为目前美国进口总额的 46%是通过海运实现的，而其中主要是集装箱运输。

新规已惹来众多贸易商、厂家、以及企业高度关注，将在一定程度上延长供应链时间及增加成本负担。有关方面统计，船务公司将面临骤增的财务负担，预计小型船公司每年需额外支出 100 万美元，平均每个集装箱将增加 2.5 美元的成本，致使货代企业利润空间降低。而对于突如其来的额外负担，船公司、货代自然寻求分摊，将费用转嫁至制造商、供应商自然是最直接的方式之一，后果将最终导致企业的出口成本和费用上涨。

中国法学会审判理论研究会海事海商审判理论委员会 在上海成立

2009 年 3 月 17 日，中国法学会审判理论研究会海事海商审判理论委员会成立仪式在上海海事法院举行。中国法学会审判理论研究会海事海商审判理论委员

会是经中国法学会审判理论研究会同意,依托上海市高级人民法院设立的中国法学会审判理论研究会海事海商审判理论专业委员会。该委员会的成立有助于上海港口软环境的改善,有利于加快上海国际航运中心的建设,对于提高海事司法水平,维护国家主权和企业利益都是大有裨益的。

【法规动态】

《中华人民共和国海关进出境运输工具舱单管理办法》生效

《中华人民共和国海关进出境运输工具舱单管理办法》从 2009 年 1 月 1 日起正式生效,舱单传输、申报模式将发生重大变化。海关在货物流动初期即可介入,掌握船舶动态,可缩短货物滞港时间,节省物流成本。

海关进出境运输工具舱单管理办法是在“适应国际贸易链安全与便利的要求,促进现代国际物流的发展,方便旅客合法进出境”背景下制定的,并于 2008 年 3 月 28 日正式发布。与自 1999 年 3 月 1 日起施行的《中华人民共和国海关舱单电子数据传输管理办法》相比,新办法在管理范围和内容上都进行了重新界定和调整,一方面提高了口岸通关效率,缩短货物滞港时间,节省收货人的物流成本,另一方面,由于海关在货物流动初期即可介入,掌握船舶动态,并可以根据所掌握的动态信息,将风险目标在通关前提前锁定,下达有针对性的预定、预警布控指令,提高了工作效能。

新办法还体现了海关舱单管理工作重点从单货审核和电子数据交换向对现代国际物流信息监控的转变,海关将更多地借助现代化管理手段和国际合作的成果来拓展行政执法的时间和空间,不断提升海关实际监管效能,为进出口企业提供更多守法便利。以汉堡到大连的集装箱船舶为例,目前,船公司或船代在船舶抵达大连港前 24 小时内向海关传输进口舱单电子数据即可。新的舱单管理办法要求,在汉堡装船 24 小时前就要向中国海关传输舱单数据。对于出口而言,现行船舶离港后 72 小时内申报“清洁舱单”,新办法提出“装载舱单”要求舱单传输人在运输工具开始装载货物、物品的 30 分钟以前向海关传输装载舱单电子数据。以海运为例,新的舱单管理办法不再仅是对舱单本身的管理,而是延伸至

对整个物流链的管理，从运输工具进境的预报、抵港申报、卸货到出境的装箱、配载、装货涵盖了物流全过程，涉及船公司、无船承运业务经营人、船代、海关监管场所、理货公司、货主等多方面。

IMO 通过共同打击海盗行为守则

西印度洋、亚丁湾和红海沿岸各国日前参加了国际海事组织（IMO）在吉布提召开的高级别会议，会上通过了共同合作打击海盗的行为守则。

这份守则向 21 个区域国家开放以供签署，其中有 9 个国家在会议闭幕时签署了守则。这 9 个国家包括吉布提、埃塞俄比亚、肯尼亚、马达加斯加、马尔代夫、塞舌尔、索马里、坦桑尼亚和也门。

守则签署方约定将按照国际法就打击海盗和海上武装抢劫展开全面合作，通过各国协调人和区域信息中心分享和通报信息，阻截被怀疑从事海盗和海上抢劫行为的船只，确保嫌疑人被逮捕和起诉，并为遭到海盗袭击和抢劫的船只和人员提供救助。吉布提会议还呼吁国际海事组织成员国及其他国际和区域组织为实施这份守则提供经济和技术支持。

IMO 出版国际危规 2008 年新版本

国际海事组织（IMO）已经出版国际危规 2008 年版本出版，从 2009 年 1 月 1 日起可为管理当局自愿性运用。

该新版危规包括了 2008 年 5 月为海安委(MSC)通过的 34—08 修正案变化内容。该危规新修正案将自 2010 年 1 月 1 日为强制性执行。

34—08 修正案引进的许多详细变化内容包括：在危险货物清单里，出现 12 个新联合国编号，达到 3481，而爆炸品联合国编号达到 0508；还有 5 个之前未被列入国际危规的联合国编号，因为其不受该危规调控；取代原来仅为建议性要求，有关涉及危险货物岸上员工的适当培训现在成为强制性要求，并且其可能受主管机构审核。未经培训的人员可能只能在经过培训人员的直接监督下作业。

IMO 通过国际海运固体散装货物规则

在最近召开的国际海事组织 (IMO) 第 85 次海安会上, 国际海运固体散装货物规则以及使之成为强制性的 SOLAS 公约第 VI 章修正案获得通过。

该修正案预计于 2011 年 1 月 1 日生效。该规则将取代固体散装货物安全操作规则。该规则最初作为推荐性规则于 1965 年获得通过, 并自那以后已被定期加以更新。

使该规则成为强制性, 其旨在通过提供与装运某些类型货物有关的危险信息和拟采用适当程序的指示说明, 以便利有关固体散装货物的安全积载和载运。

“ 燃油公约 ” 3 月 9 日起对我国正式生效

《2001 年国际燃油污染损害民事责任公约》将于 2009 年 3 月 9 日起正式对我国生效。1000 总吨以上外国籍船舶、中国籍国际航行船舶必须在 3 月 9 日前取得《燃油污染损害民事责任保险或其他财务保证证书》, 否则不得进入中国港口或其它缔约国港口。

为保证船舶燃料油泄漏造成的污染损害能及时得到合理的赔偿, 国际海事组织于 2001 年 3 月正式通过了《2001 年国际燃油污染损害民事责任公约》, 并已于 2008 年 11 月 21 日生效。我国政府于 2008 年 11 月 17 日加入该公约, 并于 2009 年 3 月 9 日起正式生效。

日前, 交通运输部海事局发布通知, 要求 1000 总吨以上的中国籍国际航行船舶须在 2009 年 3 月 9 日前持有直属海事局签发的《燃油污染损害民事责任保险或其他财务保证证书》, 1000 总吨以上的沿海运输船舶必须在 2009 年 7 月 1 日前持有该“ 证书 ”; 同时, 要求进出我国港口的 1000 总吨以上的外国籍船舶自 2009 年 3 月 9 日起必须持有缔约国主管机关或其授权机构签发的“ 证书 ”; 同时规定: 沿海运输船舶的保险金额不得低于《海商法》规定的有关船舶民事责任限额, 国际航行船舶的保险金额根据所经营的航线和所到达缔约国的法律规定投保相应的保险, 以保障不会因违反缔约国的法律规定而被拒绝进港或滞留, 但最低不得低于《海商法》规定的有关船舶民事责任限额。

台湾交通部门审查船舶法修正放宽登记台湾船籍船舶 外资比例限制

台湾交通部门法规会将审查有关船舶法修正草案,本次修正重点包括为增加船舶运送业者资金管道,引进岛外专业知识及团队,以利与岛外船舶运送业者进行策略联盟,将放宽登记台湾船籍的船舶外资比例限制。

据了解,原登记为台湾船籍船舶航行岛内航线,船舶外资比例不得超过三分之一,台湾船籍航行国际航线船舶外资比例不得超过二分之一,这次修正将台湾船籍航行岛国内航线船舶与航行国际航线相同外,外资比例为不得超过二分之一。

其它修正重点还有为遏止船舶违规超载事件,维护船舶航安,确保乘客生命安全,适度加重罚则,另外也参考当局对游艇施行检丈规定,增订游艇专章,规范游艇检查,丈量、登记注册与发照等相关规定,使游艇之相关事项依法可循。

为强化小船检查、丈量作业,有关小船之检查、丈量、注册及给照等事项修订由航政机关办理,其检丈业务并得委托合格造船技师检验。

国内船舶管理业规定自 7 月 1 日起施行

日前,交通运输部决定对 2001 年 10 月 1 日实施的《国内船舶管理业规定》进行修正,自 2009 年 7 月 1 日起施行。

《国内船舶管理业规定》修正案提高了国内船舶管理业的市场准入条件,强化了对船舶管理公司专职管理人员配备的管理,并设立了相应的监管和处罚措施。修正案还按照《行政许可法》的要求,对国内船舶管理公司审批程序等相关内容进行了调整,规范了审批的各个环节,为加强市场准入管理工作提供了法律保障。

据了解,国内船舶管理业是上世纪末在我国逐步兴起的一项新兴的水路运输服务业务,即船舶管理经营人根据约定,为船舶所有人或者船舶承租人、船舶经营人提供机务、海务、检修、保养、买卖、租赁、营运及资产管理等船舶管理服务。

船舶专用海水压载舱保护涂层性能新标准实施

国际海事组织 (IMO) 新的《船舶专用海水压载舱和散货船双舷侧处保护涂层性能标准》(PSPC) 即将进入实施的第二阶段, 在此以后, 涂层新标准强制实施范围扩大到 2008 年 7 月 1 日以后签约的所有 500 总吨以上散货船、油船和集装箱船等船型。此外, 2009 年 1 月 1 日以后开始建造和 2012 年 7 月以后完工的所有船舶均适用该标准。

根据中国船舶工业经济研究中心指出, 从涂层新标准的实施节点来看, 时间已相当紧迫。我国造船企业可借鉴韩、日造船业应对涂层新标准的一些做法, 其中包括:

1. 提高对涂层新标准的认识, 熟悉新标准的内容。
2. 培养一批合格的涂层检验师。
3. 船厂必须拥有必要的钢材表面处理设备。涂层新标准明确规定, 在船台合拢前, 一定要对船体分段涂层破损部位和焊接部位进行喷丸清理。因此, 各船厂必须要有分段除锈设施。
4. 涂层新标准规定涂装前钢结构件表面要达到 ISO8501-1 中规定的 Sa2.5 或 St3 要求。

【法规介绍】

巴西海事法律介绍

巴西是南美洲的一个经济和航运大国, 该国的海事法律也存在着许多独到的特色。巴西没有专门的海事法律, 有关海事法律规定都分布在新民法、商法和一些私法立法中。巴西也没有专门的海事法院, 海事仲裁在处理海事案件中发挥着重要作用。

巴西未签署海牙规则和维斯比规则, 这是因为公约中许多原则和巴西法律相违背。例如: 巴西法律对海运承运人实行严格责任制, 规定承运人的免责事由只有: 不可抗力和货物固有缺陷 (包括包装不固和包装不当), 运输合同中的免责条款被认定为无效 (最高法院已有相关判例)。巴西法律还规定货主可以向承运人的代理人索赔货物损失。不仅如此, 目前巴西法院还有适用消费者权益保护法

来保护海运托运人的倾向。在巴西，提单被认为是运输合同的附件，提单背面的一些条款的法律效力很难获得巴西法律的承认。例如：巴西法院的大多数判例都不承认单位责任限制。承运人必须修改提单单位责任限制条款，提高单位责任限制上限，并且还需证明其曾经给过托运人按照货物实际价格支付计价运费的机会，而托运人没有接受该机会；只有这样提单的单位责任限制条款才有可能被法院承认。

巴西法律中有关海事争议案件的时效规定以前一直是适用 1850 年商法典，但由于 2003 年生效的新民法典废除了商法典相关法律章节，所以海事争议的时效目前处在不确定状态，法院的相关判决暂时参照 116 号判例。

目前巴西法律界对于海事时效如何规定存在许多不同的观点：有人建议，海事争议的诉讼时效应该是自货物卸载之日起满一年；也有人认为应该按照新民法典规定的普通民事诉讼时效，把时效定为自货物卸载之日起满三年；还有人认为应该适用消费者权益保护法，时效应定为货物卸载后五年，甚至有人提出应该适用民法的普通时效，把时效规定为卸货后十年。对此问题目前还尚未有定论。

《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》解读

一、承运人应当如何承担责任，是否享有限制赔偿责任的权利

无正本提单交付货物的行为发生在承运人履行海上货物运输过程中的货物交付环节，损害了提单持有人的提单物权，构成了请求权竞合。正本提单持有人根据我国法律规定，有权选择依照海商法有关海上货物运输合同权利义务关系的规定请求承运人承担违约责任，或者基于承运人无正本提单交付货物侵害了提单持有人的提单物权，依照民法通则的规定请求承运人承担侵权责任。无正本提单交付货物的侵权是在履行合同中的侵权，属于合同框架内的侵权，不同于普通的民事侵权。因此，在审理无正本提单交付货物案件中所涉及的损害赔偿范围、承运人交付货物抗辩的认定以及诉讼时效的认定等问题时，应当按照特别法优于普通法的原则，首先适用海商法的规定。

承运人因无正本提单交付货物不适用我国海商法关于限制赔偿责任的规定，

与我国海商法规定的承运人责任限制的立法本意相符。首先,承运人没有凭提单交付货物行为发生在货物卸下船舶后的交付环节,不同于发生在承运人运输责任期间(即舷到舷)的货物灭失、损坏或者延迟交付。海商法关于限制赔偿责任的规定是承运人和货主共同分担海上风险原则的体现,但承运人没有凭正本提单交付货物发生在陆上的交付环节,并不存在海上风险。本条规定符合国际上比较通用的《海牙维斯比规则》和我国海商法的规定。其次,国际上,船东互保协会和各国保险公司对承运人没有凭正本提单交付货物造成的损失均不予以承保,因为这属于承运人自己选择承担的商业风险,并不属于运输中海上风险造成的。

二、承运人免除交付货物义务与不承担赔偿责任涉及哪些内容

1、关于免除承运人因无正本提单交付货物承担民事责任的规定。目前,在世界范围内,墨西哥以及南美洲部分国家的法律强制规定,承运到该国港口的货物必须交付给当地海关或者港口当局,由于上述法律限制,承运人在目的港无法履行在收货人提交正本提单之后交付货物的义务,只能向当地海关或者港口当局交付货物,收货人可以持正本提单向海关或者港口当局请求提取货物。因此,承运人只要将货物运输到目的港,按照当地的法律规定交付了货物,即视为完成了货物运输合同的交付义务,应当免除承运人的赔偿责任。

2、特殊情况下的免除承运人交付货物责任的规定。承运人本可以向持有正本提单的收货人交付货物,但是在目的港出现了法律规定的承运人不能交付货物,或者法院根据承运人的请求裁定拍卖留置的货物,由此免除承运人交付义务。免除承运人交付货物责任主要包括以下几种情况:收货人没有按照约定向承运人支付运费、共同海损分摊、滞期费和承运人为货物垫付的必要的费用、以及应当向承运人支付的其他费用没有付清,在没有提供担保的情况下,承运人依法可以行使留置权的相关规定。在此情况下,正本提单虽然在提单持有人手里,但是构成可以免除承运人向收货人交付部分货物或者全部货物的义务的法定条件,正本提单持有人据此要求承运人承担赔偿责任的,诉讼请求不应予以支持。

三、关于连带责任和记名提单持有人向承运人提起诉讼的限制

承运人所以在没有收到正本提单情况下交付货物,主要是为减少船舶到港之后的船期损失,变通采取的一种协商交付货物的措施。无正本提单提取货物的人因其提取货物构成了对提单持有人权利的侵害,应当承担侵权民事责任。承运人与无正本提单提取货物的人因共同实施无正本提单交付货物行为造成提单持有

人损害的,应当承担共同侵权的连带民事责任。无正本提单交付货物行为包括承运人交付货物与第三人故意非法提取货物两个方面,两者缺一不可,属于共同实施的侵权行为,应承担连带民事责任。

根据海商法规定,记名提单不得转让。记名提单属于非流通转让的运输单证,记名提单收货人的提单权利依附于记名提单的托运人,记名提单托运人享有对运输货物的支配权,所以根据合同法第三百零八条规定,在货物交付给收货人之前,记名提单托运人享有变更运输合同的权利,包括要求承运人中止货物运输、返还运输的货物、变更约定的货物到达地,或者指令承运人将货物交付给记名提单收货人以外的其他人的权利。所以,承运人按照记名提单托运人的要求中止运输、返还货物、变更到达地或者将货物交给其他收货人,持有记名提单的收货人要求承运人承担无正本提单交付货物民事责任的,人民法院不予支持。

四、实际托运人有权要求承运人承担赔偿责任

根据海商法规定,托运人包括两种情况:一是与承运人订立运输合同并在提单正面明确记载为托运人,二是将货物交给承运人,但依据买卖合同约定由买方租船定舱,不能在提单中记载为托运人。第二种情况的托运人是否享有诉权,是否可以胜诉,涉及在 FOB 价格条款下中国企业利益的保护。我国海商法所以规定了实际托运人,因为在 FOB 价格条件下,由运输合同的契约托运人即买方租船定舱,实际托运人将货物交付给承运人,承运人签发提单,然后由托运人向开立信用证的银行交付提单等议付单证,提单经流转至买卖合同的买方,最终凭提单在目的港向承运人提货。实际托运人虽然没有在提单上载明托运人身份,仅说明他没有处分提单和背书转让提单的权利,但作为运输合同的托运人享有通过法律赋予的实际托运人的地位凭正本提单向承运人主张货物的权利。承运人把货物交给非正本提单持有人,应当承担无正本提单交付货物的责任,这也是海商法通过规定实际托运人法律地位,保护 FOB 价格条件下买卖合同卖方保证收到货款的立法本意。

五、提单持有人与提货人达成协议且不能履行,能否主张权利

在承运人未凭正本提单交付货物后,正本提单持有人与无正本提单提取货物的人就货款支付达成协议,在协议款项得不到赔付时,不影响正本提单持有人就其遭受的损失,要求承运人承担无正本提单交付货物的民事责任。只要承运人在无正本提单交付货物后,正本提单持有人在没有重新占有货物情况下与提货人就

货款的支付进行协商，在协议款项没有得到赔付时，正本提单持有人有权依据提单的记载向承运人主张无正本提单交付货物的赔偿责任，因为提单物权效力仍然存在。因此，本司法解释明确规定，正本提单持有人与提货人就货物款项的支付虽然达成协议，但是并不产生提单物权效力丧失的法律后果，除非提单持有人在协商中交还提单或者重新占有货物，否则提单持有人仍然享有诉讼的权利。

六、关于正本提单持有人诉讼时效以及诉讼时效中断

承运人无正本提单交付货物纠纷案件，应当优先适用海商法关于诉讼时效的专门规定。根据民法通则规定，侵权索赔时效期间为 2 年，但由于海上货物运输的特点，国际公约以及国际海事司法的通常做法，对涉及海上货物运输纠纷的索赔时效均规定为一年，我国海商法对此也有明确的规定。

海商法规定，诉讼时效因请求人提起诉讼、提交仲裁或者被请求人同意履行义务而中断。民法通则规定，诉讼时效因提起诉讼、当事人一方提出要求或者同意履行义务而中断，应当说，在诉讼时效中断的构成条件上，海商法严于民法通则。由于无正本提单交付货物属于海上货物运输合同履行中发生的纠纷，诉讼时效中断应当优先适用海商法。

【海事案例】

错误扣船应赔偿损失

本案中，原告于 2006 年 3 月在新加坡法院以货损索赔为由，申请扣押被告 Chelyabinsk 轮的姐妹船（2006 年 2 月，原告曾在多哥法院以同样的理由申请扣押了 Chelyabinsk 轮，然而多哥法院释放了该轮），被告说服法院驳回原告的申请，但被告向原告索赔错误扣船所造成的损失却没有成功。双方均提出上诉。原告的上诉被驳回，而被告的上诉获得法院支持。

上诉法院认为：首先，原告申请扣船的理由没有实质意义，被告没有违反合同规定；而且对于原告的索赔，被告的互保协会已经为此开立了保函，原告无须再扣船。

其次，扣船申请方必须向法庭披露所有他所知道的重要事实情况（包括对申请方不利的事实），以此来保证法庭的公正裁定；若申请方没能做到这一点，法

庭可以驳回扣船申请。而原告没有披露：它之前以同样的理由在多哥法院申请过扣船，而法院裁定释放该船。这一情况对新加坡法院的扣船裁定有很大的影响，因此，上诉法院裁定驳回原告上诉。

最后，依据 Kiku Pacific 案所确立的原则：当扣船申请方存在恶意、轻率等能够表明申请方是有意地提出错误扣船申请时，法院可以裁定申请方对被申请方因错误扣船所遭受的损失予以赔偿。因此，本案上诉法院支持了被告的索赔请求。

综上，本案对扣船索赔确立了两条重要的判断标准：1、当申请人的扣船申请已经被国外法院审理时，申请人仍然毫无理由地坚持扣押船舶，或者扣船申请已没有任何实质意义时；对扣船所造成的损失申请人应该承担责任。2、当扣船申请人在法院审理扣船申请时隐瞒了可能影响扣船令签发的重要情况时，法院可以裁决申请人要对错误的扣船行为负责。

船舶登记所有人的第三方责任

事实

2000 年 5 月 11 日，一艘悬挂葡萄牙国旗的水泥运输船在葡萄牙海岸空载航行。该船属于一家外国公司，被光租给一家葡萄牙公司。该葡萄牙公司将该船向葡萄牙的保险人投保了船壳险，该船还具有船东互保保险。一艘悬挂葡萄牙国旗的渔船在葡萄牙海岸抛锚，主机已经关闭，但是显示了航行灯。大约在凌晨 3：15，两艘船相撞。水泥运输船的船首右舷撞上了渔船，渔船船尾右舷被撞，碰撞后不久渔船沉没，但是船员都被另一艘船救起，没有受到伤害。水泥运输船的船壳遭受了轻微损伤。

渔船所有人对以下各方提起了诉讼：水泥船的船长、当时值班的二副、光船承租人、船壳保险人、船舶登记所有人。原告认为所有被告应负连带责任，原告要求被告赔偿渔船的价值、收入损失和属具（渔网）损失。

由于碰撞是发生在葡萄牙水域，并且涉及的是两艘悬挂葡萄牙国旗的船舶，根据葡萄牙商法典第 674 条，应适用葡萄牙法律。同时，1972 年国际海上避碰规则公约（经修正）适用于两艘船舶的航行违章。

船长、二副、光船承租人和船壳保险人均反对原告的观点，认为渔船应对碰

撞负责。而且，船壳保险人指出，保险单并入了伦敦保险业公会定期船舶保险条款，根据保险单条款的规定，犯罪行为、违反航行规则和港口规章的行为是不在承保范围内的。船舶登记所有人指出，他已经不是船舶所有人，因为他已经在诉状送达之前将该船出售了。而且，在任何情况下，相对于光船承租人的责任，他的责任应该是补充责任，而不是承担连带责任。

判决

一审法官判决被告没有责任，认为碰撞原因不清楚，两艘船舶应各自承担自身的损失。上诉法院维持原判。最高法院没有支持前两审的判决，而是要求一审和上诉法院审查一下它们之前没有考虑的一个事实。

一审法院对于该新事实进行了口头审理，但是没有改变其判决。然而，同时一审法院指定了一名新法官。令人惊奇的是，该新法官：

- 1、部分支持原告的请求，认为两艘船舶都对碰撞负有责任；
- 2、根据保险单条款判决船壳保险人没有责任，因为水泥运输船的船员违反了航行规则；
- 3、判决船长没有责任，因为碰撞当时他没有值班；
- 4、要求二副和光船承租人支付原告损失的 50%；
- 5、认为船舶所有人对光船承租人的责任承担补充责任。

光租租约中并入了一个条款，规定对于因承租人违反航行规则引起的第三人的损失和损害，船舶所有人不承担责任。葡萄牙法律承认光船租赁，但是规定船舶所有人应对承租人的责任承担补充责任。这个法定规则优先于合同条款里的不同规定。

上诉法院根据以前同样的理由判决被告没有责任。然而，最高法院最终判决渔船在碰撞中负有全部责任，被告没有任何责任。

在诉讼进行过程中，船舶所有人已经知道光船承租人已经宣布破产。如果最高法院没有判决所有被告没有责任，那么可能只有二副和船舶登记所有人对渔船的损失负责，因为光船承租人已经不能承担责任，而且船壳保险人也由于伦敦保险业公会定期船舶保险条款是否被并入保险单存在混淆已经被判决没有责任。

评论

当船舶被光租时，船舶所有人应注意保护自己，防止因光租人破产而带来不

良后果。除了要求光租人提供足够的担保之外，还应注意与船舶预计航线相关的法律规定，如果可能，应寻求这些对法律规定的相关条款的建议。而且，光船承租人与葡萄牙船壳保险人应仔细地对船壳保险条款进行协商以使保险单清晰地并入伦敦保险业公会定期船舶保险条款。

【最新法规】

国内船舶管理业规定

（2001 年 7 月 4 日交通部发布 根据 2009 年 1 月 5 日交通运输部《关于修改 国内船舶管理业规定 的决定》修正）

第一章 总 则

第一条 为规范船舶管理业经营活动，维护船舶管理市场秩序，保障水路运输安全，促进水路运输业健康发展，根据有关法律、行政法规，制定本规定。

第二条 本规定适用于在中华人民共和国境内的国内船舶管理业务经营和监督管理活动。

本规定所称船舶管理业，是指船舶管理经营人根据约定，为船舶所有人或者船舶承租人、船舶经营人提供下列船舶管理服务：

- （一）船舶机务管理；
- （二）船舶海务管理；
- （三）船舶检修、保养；
- （四）船舶买卖、租赁、营运及资产管理；
- （五）其他船舶管理服务。

第三条 从事船舶管理业经营活动，应当遵守合法经营、公平竞争的原则。

第四条 县级以上人民政府交通运输主管部门根据本规定和国家其他规定对船舶管理业实施管理，并可委托其设置的航运管理机构负责船舶管理业的具体管理工作。

第二章 经营资质

第五条 经营船舶管理业，应当具备下列条件：

- （一）有符合国家规定的注册资本；

- (二) 有符合本规定的专职管理人员；
- (三) 有与经营业务相适应的设备、设施；
- (四) 有符合国家规定的船舶安全与防污染管理体系；
- (五) 法律、行政法规规定的其他条件。

第六条 从事国内船舶管理业务的企业应当根据其提供海务管理、机务管理服务的船舶艘数，配备满足下列数量要求的海务、机务专职管理人员：

(一) 管理沿海普通货船 1 至 10 艘的，至少分别配备 1 人；11 至 20 艘的，至少分别配备 2 人；21 至 30 艘的，至少分别配备 3 人；30 艘以上的，至少分别配备 4 人；

(二) 管理内河普通货船 1 至 10 艘的，至少分别配备 1 人；11 至 50 艘的，至少分别配备 2 人；51 至 100 艘的，至少分别配备 3 人；100 艘以上的，至少分别配备 4 人；

(三) 管理沿海散装液体危险品船或者客船 1 至 5 艘的，至少分别配备 1 人；6 至 10 艘的，至少分别配备 2 人；11 至 20 艘的，至少分别配备 3 人；20 艘以上的，至少分别配备 4 人；

(四) 管理内河散装液体危险品船或者客船 1 至 10 艘的，至少分别配备 1 人；11 至 20 艘的，至少分别配备 2 人；21 至 30 艘的，至少分别配备 3 人；30 艘以上的，至少分别配备 4 人。

前款要求的海务、机务专职管理人员应当具有与其所管理船舶种类和航区相对应的船长、轮机长任职的从业资历；并与该船舶管理企业签订一年以上全日制用工的劳动合同，在合同期限内不得在船上或者其他企业兼职。

第七条 申请经营国内船舶管理业务，应当向其所在地人民政府交通运输主管部门提交下列材料：

- (一) 申请书；
- (二) 《企业法人营业执照》(筹建的提供《企业名称预先核准通知书》) 及其复印件；
- (三) 企业股东的基本情况和说明股东投资情况的证明文件，法人股东提供《企业法人营业执照》及其复印件，自然人股东提供身份证及其复印件；
- (四) 公司章程及其复印件，固定办公场所使用证明及其复印件；
- (五) 本规定要求的专职管理人员配备情况的证明文件，包括专职管理人员

名单、任职文件、身份证、任职资历材料、劳动合同（筹建的提供意向协议）及其复印件；

（六）覆盖其所管理船舶范围的有效船舶安全与防污染管理体系“符合证明”或者“临时符合证明”证书及其复印件。

第八条 受理申请的交通运输主管部门应当在核实申报材料中的原件和复印件后，盖章确认复印件的内容与原件一致，将材料原件退还申请人；并在十五日内完成初步审查，将初步审查意见和全部申请材料转报至省级人民政府交通运输主管部门。

第九条 省级人民政府交通运输主管部门应当自收到转报材料之日起二十日内完成审核，符合条件的，作出许可决定，向申请人颁发《水路运输服务许可证》并报交通运输部备案；不符合条件的，作出不予许可决定，并且应当书面通知申请人不予许可的理由。

第十条 经当事人申请，具有相应审批权限的交通运输主管部门可以参照本规定要求的经营资质条件，对于筹建期的国内船舶管理企业出具筹建通知书。当事人凭筹建通知书办理工商注册登记、安全与防污染管理体系申请审核等手续。

第十一条 船舶管理经营人领取《水路运输服务许可证》后，应当在开业前十五日内将《水路运输服务许可证》复印件送所在地和船籍港海事管理机构备案。

第十二条 船舶管理经营人扩大经营范围，应当按照本规定的有关规定报原批准机关批准，并报所在地和船籍港海事管理机构备案。

船舶管理经营人的名称、经营场所、法定代表人等事项发生变更，应当在十五日内向原批准机关、所在地和船籍港海事管理机构备案。

第十三条 船舶管理经营人歇业或者停业，应当向原批准机关、所在地和船籍港海事管理机构备案。

第三章 经营行为

第十四条 船舶管理经营人应当在依法核准的经营范围内从事船舶管理业经营活动。

第十五条 船舶管理经营人与船舶所有人或者船舶经营人、船舶承租人签定船舶管理合同后，应当将船舶的名称、国籍、船舶类型、总载重吨、船籍港，及船舶所有人或者船舶经营人、船舶承租人的名称、住所等情况报所在地和船籍港

的海事管理机构备案。

第十六条 船舶管理经营人应当根据船舶管理合同和国家有关规定,履行有关船舶安全和防止污染的义务。

船舶所有人、船舶经营人、船舶承租人有关船舶安全和防止污染的义务,不因将船舶已委托给船舶管理经营人管理而改变。

第十七条 船舶管理经营人所管理的船舶发生交通事故和污染事故,必须接受海事管理机构依法进行的调查处理。

第十八条 经营船舶管理业,不得有下列行为:

- (一)以低于正常、合理水平的价格提供船舶管理服务,妨碍公平竞争;
- (二)在会计账簿之外暗中给予船舶所有人、船舶经营人、船舶承租人回扣,承揽船舶管理业务;
- (三)滥用优势地位,限制他人选择其他船舶管理经营人提供船舶管理服务;
- (四)允许不具备船舶管理经营资格的单位或者个人以本企业的名义从事船舶管理业务;
- (五)法律、行政法规禁止的其他不正当竞争行为。

第十九条 船舶管理经营人应当按规定向县级以上人民政府交通运输主管部门报送有关业务统计资料。

第四章 监督检查

第二十条 县级以上人民政府交通运输主管部门依法对船舶管理经营活动进行监督检查,并对违反本规定的行为实施行政处罚。

海事管理机构依法对船舶安全、船舶污染水域进行监督检查,并对违反本规定不履行有关船舶安全管理和防止污染管理的法定义务的行为实施行政处罚。

第二十一条 船舶管理经营人接受船舶管理经营监督检查,应当如实提供必需的凭证、文件以及其他有关资料。

第二十二条 船舶管理经营人开业后达不到规定经营资质条件的,县级以上人民政府交通运输主管部门应责令其限期整改。

第五章 罚 则

第二十三条 违反本规定,有下列行为之一,有违法所得的,处违法所得三倍以下的罚款,但最高不得超过三万元;没有违法所得的,处一万元以下的罚款:

- (一) 未经批准,擅自经营船舶管理业;
- (二) 超越经营范围经营船舶管理业;
- (三) 强行限制他人选择其他船舶管理经营人提供船舶管理服务。

第二十四条 违反本规定,有下列行为之一的,给予警告,并处五千元以下的罚款:

- (一) 不履行备案手续;
- (二) 不报送有关业务资料。

第二十五条 违反本规定第六条规定,责令改正,并处以五千元以上一万元以下罚款。

第二十六条 县级以上人民政府交通运输主管部门的工作人员在执行本规定中,滥用职权、玩忽职守、徇私舞弊的,依法给予行政处分。

第六章 附 则

第二十七条 本规定自 2001 年 10 月 1 日起施行。

中华人民共和国航道管理条例

(1987 年 8 月 22 日国务院发布 根据 2008 年 12 月 27 日《国务院关于修改 中华人民共和国航道管理条例 的决定》修订)

第一章 总 则

第一条 为加强航道管理,改善通航条件,保证航道畅通和航行安全,充分发挥水上交通在国民经济和国防建设中的作用,特制定本条例。

第二条 本条例适用于中华人民共和国沿海和内河的航道、航道设施以及与通航有关的设施。

第三条 国家鼓励和保护在统筹兼顾、综合利用水资源的原则下,开发利用航道,发展水运事业。

第四条 中华人民共和国交通部主管全国航道事业。

第五条 航道分为国家航道、地方航道和专用航道。

第六条 国家航道及其航道设施按海区和内河水系,由交通部或者交通部授权的省、自治区、直辖市交通主管部门管理。

地方航道及其航道设施由省、自治区、直辖市交通主管部门管理。

专用航道及其航道设施由专用部门管理。

国家航道和地方航道上的过船建筑物，按照国务院规定管理。

第二章 航道的规划和建设

第七条 航道发展规划应当依据统筹兼顾、综合利用的原则，结合水利水电、城市建设以及铁路、公路、水运发展规划和国家批准的水资源综合规划制定。

第八条 国家航道发展规划由交通部编制，报国务院审查批准后实施。

地方航道发展规划由省、自治区、直辖市交通主管部门编制，报省、自治区、直辖市人民政府审查批准后实施，并抄报交通部备案。

跨省、自治区、直辖市的地方航道的发展规划，由有关省、自治区、直辖市交通主管部门共同编制，报有关省、自治区、直辖市人民政府联合审查批准后实施，并抄报交通部备案；必要时报交通部审查批准后实施。

专用航道发展规划由专用航道管理部门会同同级交通主管部门编制，报同级人民政府批准后实施。

第九条 各级水利电力主管部门编制河流流域规划和与航运有关的水利、水电工程规划以及进行上述工程设计时，必须有同级交通主管部门参加。

各级交通主管部门编制渠化河流和人工运河航道发展规划和进行与水利水电有关的工程设计时，必须有同级水利电力主管部门参加。

各级水利电力主管部门、交通主管部门编制上述规划，涉及运送木材的河流和重要的渔业水域时，必须有同级林业、渔业主管部门参加。

第十条 航道应当划分技术等级。航道技术等级的划分，由省、自治区、直辖市交通主管部门或交通部派驻水系的管理机构根据通航标准提出方案。一至四级航道由交通部会同水利电力部及其他有关部门研究批准，报国务院备案；四级以下的航道，由省、自治区、直辖市人民政府批准，报交通部备案。

第十一条 建设航道及其设施，必须遵守国家基本建设程序的规定。工程竣工验收合格后，方能交付使用。

第十二条 建设航道及其设施，不得危及水利水电工程、跨河建筑物和其他设施的安全。

因建设航道及其设施损坏水利水电工程、跨河建筑物和其他设施的，建设单位应当给予赔偿或者修复。

在行洪河道上建设航道，必须符合行洪安全的要求。

第三章 航道的保护

第十三条 航道和航道设施受国家保护，任何单位和个人不得侵占或者破坏。交通部门应当加强对航道的养护，保证航道畅通。

第十四条 修建与通航有关的设施或者治理河道、引水灌溉，必须符合国家规定的通航标准和技术要求，并应当事先征求交通主管部门的意见。

违反前款规定，中断或者恶化通航条件的，由建设单位或者个人赔偿损失，并在规定期限内负责恢复通航。

第十五条 在通航河流上建设永久性拦河闸坝，建设单位必须按照设计和施工方案，同时建设适当规模的过船、过木、过鱼建筑物，并解决施工期间的船舶、排筏通航问题。过船、过木、过鱼建筑物的建设费用，由建设单位承担。

在不通航河流或者人工渠道上建设闸坝后可以通航的，建设单位应当同时建设适当规模的过船建筑物；不能同时建设的，应当预留建设过船建筑物的位置。过船建筑物的建设费用，除国家另有规定外，应当由交通部门承担。

过船、过木、过鱼建筑物的设计任务书、设计文件和施工方案，必须取得交通、林业、渔业主管部门的同意。

第十六条 因紧急抗旱需要，在通航河流上建临时闸坝，必须经县级以上人民政府批准。旱情解除后，建闸坝单位必须及时拆除闸坝，恢复通航条件。

第十七条 对通航河流上碍航的闸坝、桥梁和其他建筑物以及由建筑物所造成的航道淤积，由地方人民政府按照“谁造成碍航谁恢复通航”的原则，责成有关部门改建碍航建筑物或者限期补建过船、过木、过鱼建筑物，清除淤积，恢复通航。

第十八条 在通航河段或其上游兴建水利工程控制或引走水源，建设单位应当保证航道和船闸所需要的通航流量。在特殊情况下，由于控制水源或大量引水影响通航时，建设单位应当采取相应的工程措施，地方人民政府应当组织有关部门协商，合理分配水量。

第十九条 水利水电工程设施管理部门制定调度运行方案，涉及通航流量、水位和航行安全时，应当事先与交通主管部门协商。协商不一致时，由县级以上人民政府决定。

第二十条 在防洪、排涝、抗旱时，综合利用水利枢纽过船建筑物应当服从防汛抗旱指挥机构统一安排。

第二十一条 沿海和通航河流上设置的助航标志必须符合国家规定的标准。
在沿海和通航河流上设置专用标志必须经交通主管部门同意；设置渔标和军用标，必须报交通主管部门备案。

第二十二条 禁止向河道倾倒沙石泥土和废弃物。

在通航河道内挖取沙石泥土、堆存材料，不得恶化通航条件。

第二十三条 在航道内施工工程完成后，施工单位应当及时清除遗留物。

第四章 航道养护经费

第二十四条 经国家批准计征港务费的沿海和内河港口，进出港航道的维护费用由港务费开支。

第二十五条 专用航道的维护费用，由专用部门自行解决。

第二十六条 对中央、地方财政拨给的航道维护费用，必须坚持专款专用的原则。

第五章 罚 则

第二十七条 对违反本条例规定的单位和个人，县级以上交通主管部门可以视情节轻重给予警告、罚款的处罚。

第二十八条 当事人对交通主管部门的处罚不服的，可以向上级交通主管部门提出申诉；对上级交通主管部门的处理不服的，可以在接到处理决定书之日起 15 日内向人民法院起诉。逾期不起诉又不履行的，交通主管部门可以申请人民法院强制执行。

第二十九条 违反本条例的规定，应当受治安管理处罚的，由公安机关处理；构成犯罪的，由司法机关依法追究刑事责任。

第六章 附 则

第三十条 本条例下列用语的含义是：

“航道”是指中华人民共和国沿海、江河、湖泊、运河内船舶、排筏可以通航的水域。

“国家航道”是指：（一）构成国家航道网、可以通航五百吨级以上船舶的内河干线航道；（二）跨省、自治区、直辖市，可以常年通航三百吨级以上船舶

的内河干线航道；（三）沿海干线航道和主要海港航道；（四）国家指定的重要航道。

“专用航道”是指由军事、水利电力、林业、水产等部门以及其他企业事业单位自行建设、使用的航道。

“地方航道”是指国家航道和专用航道以外的航道。

“航道设施”是指航道的助航导航设施、整治建筑物、航运梯级、过船建筑物（包括过船闸坝）和其他航道工程设施。

“与通航有关的设施”是指对航道的通航条件有影响的闸坝、桥梁、码头、架空电线、水下电缆、管道等拦河、跨河、临河建筑物和其他工程设施。

第三十一条 本条例由交通部负责解释。交通部可以根据本条例制定实施细则。

第三十二条 本条例自 1987 年 10 月 1 日起施行。

最高人民法院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

（2009 年 2 月 16 日最高人民法院审判委员会第 1463 次会议通过）

法释〔2009〕1 号

中华人民共和国最高人民法院公告

《最高人民法院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》已于 2009 年 2 月 16 日由最高人民法院审判委员会第 1463 次会议通过，现予公布，自 2009 年 3 月 5 日起施行。

二 九年二月二十六日

为正确审理无正本提单交付货物案件，根据《中华人民共和国海商法》、《中华人民共和国合同法》、《中华人民共和国民法通则》等法律，制定本规定。

第一条 本规定所称正本提单包括记名提单、指示提单和不记名提单。

第二条 承运人违反法律规定，无正本提单交付货物，损害正本提单持有人提单权利的，正本提单持有人可以要求承运人承担由此造成损失的民事责任。

第三条 承运人因无正本提单交付货物造成正本提单持有人损失的，正本提

单持有人可以要求承运人承担违约责任，或者承担侵权责任。

正本提单持有人要求承运人承担无正本提单交付货物民事责任的，适用海商法规定；海商法没有规定的，适用其他法律规定。

第四条 承运人因无正本提单交付货物承担民事责任的，不适用海商法第五十六条关于限制赔偿责任的规定。

第五条 提货人凭伪造的提单向承运人提取了货物，持有正本提单的收货人可以要求承运人承担无正本提单交付货物的民事责任。

第六条 承运人因无正本提单交付货物造成正本提单持有人损失的赔偿额，按照货物装船时的价值加运费和保险费计算。

第七条 承运人依照提单载明的卸货港所在地法律规定，必须将承运到港的货物交付给当地海关或者港口当局的，不承担无正本提单交付货物的民事责任。

第八条 承运到港的货物超过法律规定期限无人向海关申报，被海关提取并依法变卖处理，或者法院依法裁定拍卖承运人留置的货物，承运人主张免除交付货物责任的，人民法院应予支持。

第九条 承运人按照记名提单托运人的要求中止运输、返还货物、变更到达地或者将货物交给其他收货人，持有记名提单的收货人要求承运人承担无正本提单交付货物民事责任的，人民法院不予支持。

第十条 承运人签发一式数份正本提单，向最先提交正本提单的人交付货物后，其他持有相同正本提单的人要求承运人承担无正本提单交付货物民事责任的，人民法院不予支持。

第十一条 正本提单持有人可以要求无正本提单交付货物的承运人与无正本提单提取货物的人承担连带赔偿责任。

第十二条 向承运人实际交付货物并持有指示提单的托运人，虽然在正本提单上没有载明其托运人身份，因承运人无正本提单交付货物，要求承运人依据海上货物运输合同承担无正本提单交付货物民事责任的，人民法院应予支持。

第十三条 在承运人未凭正本提单交付货物后，正本提单持有人与无正本提单提取货物的人就货款支付达成协议，在协议款项得不到赔付时，不影响正本提单持有人就其遭受的损失，要求承运人承担无正本提单交付货物的民事责任。

第十四条 正本提单持有人以承运人无正本提单交付货物为由提起的诉讼，适用海商法第二百五十七条的规定，时效期间为一年，自承运人应当交付货物之

日起计算。

正本提单持有人以承运人与无正本提单提取货物的人共同实施无正本提单交付货物行为为由提起的侵权诉讼，诉讼时效适用本条前款规定。

第十五条 正本提单持有人以承运人无正本提单交付货物为由提起的诉讼，时效中断适用海商法第二百六十七条的规定。

正本提单持有人以承运人与无正本提单提取货物的人共同实施无正本提单交付货物行为为由提起的侵权诉讼，时效中断适用本条前款规定。