



导 读

本期法律述评介绍了三个最新的国内外海事案例：第一个案例涉及南美港口的无单放货纠纷，由于这个案子经过最高人民法院的再审程序，它的指导意义不言而喻。第二个案子涉及在建船舶的抵押问题，即船厂可否为在海关监管下的进口设备设定有效的抵押；江苏的法院给出了肯定的答案。第三个案子（Griffon案）涉及二手船买卖问题，即在挪威买卖格式NSF1993格式下，买方未依约定支付定金时该承担何种赔偿责任；英国上诉法院最终判定，买方应承担支付定金的赔偿责任。

无单放货最新案例评析

无单放货—目的港为南美国家（秘鲁）—如何证明无单放货事实—南美国家关于交付货物的法律规定

无单放货案件进入最高人民法院再审程序的概率很低，但笔者最近代理的一起无单放货案件成功地在最高人民法院获得再审机会。最高人民法院指令浙江省高级人民法院对案件进行了再审并最终获得改判。涉案争议的焦点是如何证明货物已经在目的港被承运人实施无单放货，以及南美国家法律是否允许无单放货。

基本事实

2008年5月16日，宁波凯越公司与秘鲁CUBITA IMPORT S.A.C公司签订一份货物买卖合同。同年6月24日，凯越公

司委托上海飞艺达公司办理该批货物去秘鲁CALLAO港的出运手续，飞艺达公司向凯越公司签发并交付了编号为FDNBSE0807054的格式提单。货物于同年8月14日装船出运，于同年9月19日抵达目的港。收货人没有支付货款，但凯越公司经调查得知提单下货物已经被提走，涉案集装箱2009年8月25日已投入其他航次营运。凯越公司仍持有全套正本提单。2009年9月10日，凯越公司起诉至宁波海事法院，称本案货物运抵目的港后被被告无单放行，造成原告失去货物控制权，无法收回货款，故请求法院判令被告赔偿原告货损70,330.80美元及利息。凯越公司提供了集装箱流转记录来证明货物已经被放掉。飞艺达公司辩称依据目的港法律规定将货物交付目的港海关即完成交付，即便其后货物被放行也与其无关。

一审判决

宁波海事法院一审认定，原被告双方运输合同关系成立，凯越公司已经提供初步证据（集装箱流转记录）证明飞艺达实施无单放货；飞艺达公司抗辩其依据目的港法律交付货物给目的港海关即完成交付货物的理由和证据不充分，不予支持，判决飞艺达公司赔偿凯越公司由此造成的货款损失。

二审判决

飞艺达公司不服一审判决，上诉至浙江省高级人民法院，称仅以集装箱流转记录证明货物放行系认定事实错误。相反，有证据（目的港SAKJ DEPOT S.A.C.仓储站出具的货物入库文件）证明货物仍存放于仓库，从未放行，请求二审



法院撤销一审判决。

二审法院认为，凯越公司提供的从承运人网站下载的表明集装箱空箱流转信息的证据不符合证据的形式要件和事实要件，不予认定。对飞艺达公司提供的SAKJ DEPOT S.A.C.仓储站的进仓单，法院认为可证明货物按纸板箱状态存放在该仓储站，从而认定飞艺达公司完成了“货物仍在仓库”的举证责任。凯越公司无其他证据证明货物已经被放行，也认可从未去提货，应承担不利后果。由于货物本身存放在海关授权监管的仓储站，即使有货损，飞艺达公司也不承担赔偿责任。因此，二审法院判决撤销一审判决，驳回凯越公司的诉讼请求。

再审判决

凯越公司不服二审判决，向最高人民法院申请再审称：

1、有新证据证明货物已经在目的港无单放货给收货人。目的港SAKJ DEPOT S.A.C.仓储站出具的证明信函和提货报告证明，涉案提单货物已于2008年10月7日被收货人CUBITA IMPORT S.A.C.从仓储站提走；2、二审判决关于货物还在目的港仓库未被放行的事实认定缺乏证据证明，凯越公司从承运人网站下载的集装箱流转信息是公开信息，未办理公证手续的形式瑕疵不应否定集装箱已经流转、飞艺达公司无单放货的基本事实，目的港SAKJ DEPOT S.A.C.仓储站进仓单仅仅是货物抵达目的港时的入库文件，不能反映货物的持续状态，不能证明其后货物仍在该仓储站；3、飞艺达公司没有尽到外国法查明义务，未能证明其是依据目的港的强制性法律将货物交付给目的港海关或港口当局。

最高人民法院经再审听证认定二审判决确有错误，指令浙江省高级人民法院再审。

浙江省高级人民法院经再审最终认定如下：凯越公司提交目的港SAKJ DEPOT S.A.C.仓储站出具的证明信函和提货报告，履行了公证认证手续，形式真实性可予确认。该证据可证明凯越公司主张的涉案货物已于2008年10月7日被提取的事实。对于飞艺达公司提出的，其依据目的港强制性法律规定交付货物给当地海关监管的仓库的主张，因从飞艺达公司提交的秘鲁相关法律规定的具体内容看，只是强调海关对于货物进出和装卸环节的监管责任，并不能说明秘鲁法律有“必须将承运到港的货物交付当地海关或者港口当局”的强制性规定，因此，飞艺达公司不能解除其交货义务。综上，判决撤销二审判决，维持一审判决。

简评

一、无单放货行为的认定

无单放货行为的认定是审理此类纠纷的一个关键问题。本案中，凯越公司始终持有全套正本提单，并提供集装箱流转信息的初步证据以证明货物已被提走。从目前实践来看，货方据以证明无单放货的最常见证据是集装箱流转信息，尤其是整箱货的情况，因货物交付给承运人后，货方即丧失了对货物的控制权，承运人有义务将货物交付给提单持有人或提单指定的收货人。一般要求承运人对货物在目的港仍处于其控制下承担举证责任。如果承运人丧失货物控制权或不知货物下落，则视为货物已无单放行。本案



中，因飞艺达公司主动卸货至目的港仓库，导致丧失货物控制权，货物流转失控。一审法院据此认定飞艺达公司无单放货成立。

二审中，法院依据飞艺达公司提交的仓储站进仓单认定货物仍在目的港仓库。但仓储单是一份货物抵达目的港仓库的入库文件，仅能证明货物在入库当时的状态和数量，不能证明其后货物一直储存于该仓储站。再审中，凯越公司补充提交了仓储站的证明信函和提货报告，证明货物已经被收货人从仓储站提走，完成了承运人无单放货的举证责任，飞艺达无单放货的行为得以认定。

二、目的港法律规定对承运人交货义务的影响

最高人民法院关于无单放货案件的司法解释（《规定》）第七条是无单放货案件中承运人不承担责任的唯一例外情形，该条规定，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，不承担无正本提单提货交付货物的民事责任。本案中，飞艺达自始至终认为其是依据目的港法律的强制性规定，货物一旦到达目的港，即将涉案货物卸入目的港秘鲁海关监管的仓储站，故其应当免责。

但是，根据飞艺达公司提交的秘鲁相关法律，其具体内容并未反映出秘鲁法院有必须将承运到港的货物交付当地海关或者港口当局的强制性规定，因此，飞艺达公司不能依据《规定》第七条免除其无单放货应承担的民事责任，应对货方凯越公司承担赔偿责任。

承运人经常抗辩部分南美国家包括巴西等国允许无单放货，即货物交付给当地港口当局即完成交货义务。但最高人民法院和浙江省高级人民法院在本案中的审判观点否定了这一说法。如果承运人无法举证证明部分南美国家存在允许无单放货的明确规定，其仍应当承担赔偿责任。



袁斌

宁波分所合伙人

bin.yuan@dachenglaw.com

船舶设备被海关监管不影响抵押效力

还款保函反担保—在建船舶抵押—海关监管—进口设备抵押的效力—添附原则的适用

基本事实

2007年4月，某银行根据造船合同共同卖方之一——外贸公司的申请出具了还款保函，担保金额最大为1,992万美元及其利息。为此，作为共同卖方的船厂于2010年10月将正在建造中的船舶“A”轮作为抵押物向银行提供了反担保，抵押担保金额为133,464,000元及其利息。该在建船舶抵押在当地海事局进行了登记。

之后，买方解除了造船合同并在还款保函下请求银行承担还款担保责任，银行于2011年6月在保函下向买方支付了



1,992万美元及其利息。在随后的银行向外贸公司和船厂的追索过程中，船厂于2011年12月进入了破产程序。

在破产程序中，管理人确认银行对在建船舶享有优先受偿权，但同时提出，在建船舶“A”轮上的进口设备（价值5,595,694美元）处于海关监管之下，根据《海关法》第37条之有关规定（“海关监管货物，未经海关许可，不得开拆、提取、交付、发运、调换、改装、抵押、质押、留置、转让、更换标记、移作他用或者进行其他处置。”），进口设备抵押担保部分无效，银行对在建船舶变现价款的优先受偿应扣除进口设备变现价值部分。

银行对管理人提出的已装配到在建船舶“A”轮上的进口设备抵押担保无效提出异议。2013年4月，本所代表银行向破产法院提起诉讼，请求确认银行对“A”轮（包括已装配到船上而成为船舶不可分割部分的进口设备）享有完全的船舶抵押权。

“A”轮在破产程序中被依法处置；2013年6月，海关监管的设备被当地海关核销结案。

法院判决

破产法院一审判决支持了银行的诉讼请求；尽管船厂破产管理人提起了上诉，破产法院的二审法院依法驳回了上诉。一审、二审法院认为，银行对“A”轮享有完全的抵押权的理由，主要有以下几点：

第一，在建船舶抵押的标的物为船舶整体；海关监管设备

一旦安装在船上，即与船舶整体不可分离；

第二，《海关法》第37条第1款系管理性规范而非禁止性规范；

第三，由于涉案“A”轮被处置，被海关监管的设备已被核销。

简评

本案的争议焦点为：如果事先未经海关许可，在建船舶抵押的效力是否因为部分进口设备被海关监管而受到影响。上述案件具有相当的典型性，法院认为船舶设备被海关监管不影响在建船舶抵押。在我们看来，即使在上述案件中不发生海关监管设备最终被核销的事实，也不应影响上述结论的作出。

首先，目前中国船厂建造出口船舶，往往有部分设备进口，登记在加工贸易手册下，并受到海关监管。在正常的加工贸易下，进口设备是在得到海关许可的情况下安装到船上的。海关监管的设备与在建船舶并不是一个“物”，一旦被海关监管的设备安装在建造中的船舶上，基于添附原则这些进口设备不再作为独立的“物”，而成为在建船舶不可分割的一部分（不能将一艘在建船舶划分为“海关监管货物”及“非海关监管货物”两部分）；而在建船舶并不属于“海关监管货物”，将在建船舶抵押，不是将“海关监管货物”抵押，并不需要海关的许可。

其次，根据我国《合同法》第52条的规定，“违反法律、行政法规的强制性规定”的合同无效。《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国合同法〉若干问题的解释（二）》



第14条规定,《合同法》第52条中的“强制性规定”,是指效力性强制性规定。根据《最高人民法院关于当前形势下审理民商事合同纠纷案件若干问题的指导意见》,要注意区分效力性强制规定和管理性强制规定;违反效力性强制规定的,法院应当认定合同无效;违反管理性强制规定的,法院应当根据具体情形认定其效力。管理性规范指法律及行政法规未明确规定违反此类规范将导致合同无效的规范,此类规范旨在管理和处罚违反规定的行为,但并不否认该行为在民商法上的效力。效力性强制性规定是指法律及行政法规明确规定违反该类规定将导致合同无效的规范,或者未明确规定违反之后将导致合同无效,但若使合同继续有效将损害国家利益和社会公共利益的规范;此类规范不仅旨在处罚违反之行为,而且意在否定其在民商法上的效力。因此,只有违反了效力性的强制规范的,才应当认定合同无效。

根据《海关法》第68条的规定,未经海关许可,擅自将海关监管货物开拆、提取、交付、发运、调换、改装、抵押、质押、留置、转让、更换标记、移作他用或者进行其他处置的,可以处以罚款,有违法所得的,没收违法所得。显然,《海关法》第37条没有明确规定违反该条将导致合同无效,且其旨在管理和处罚违反规定的行为,并不否认该行为在民商法上的效力,因此该条规定在性质上属于管理性强制规定,而非效力性强制规定。所以,即使对在建船舶进行抵押未事先取得海关许可,也并不导致抵押无效或部分无效。



遇峰
上海分所合伙人
feng.yu@dachenglaw.com



洪加健
南通分所合伙人
jiajian.hong@dachenglaw.com

The Griffon案

二手船买卖—挪威买卖NSF1993格式—买方未支付定金—
合同解除—卖方是否有权索赔定金—卖方的损害赔偿权利

在2013年5月份的《大成国际海事法律述评》中,我们曾介绍过The Griffon一案的伦敦仲裁裁决和英国高等法院的判决情况。仲裁庭裁决买方只需赔偿合同价和市场价的差价损失(约27万美元),但高等法院却认为卖方有权索赔买方未曾支付的定金(超过200万美元)。买方不服判决向上诉法院提起了上诉。上诉法院于2013年11月作出判决,驳回了买方的上诉请求。为了阅读便利,我们将有关案件事实重新简要陈述如下:



案件背景

2010年5月1日，买卖双方订立Griffon轮的买卖合同，合同采用了Norwegian Saleform 1993格式。根据合同，买方应当在合同签署后3个银行工作日内即5月5日前向卖方支付合同总额10%的定金约220万美元。买方没有在上述约定的期限内支付定金，卖方认为买方的行为构成根本违约，于5月6日解除了合同。根据当时的市场价，卖方的损失（以与合同价格的差价计算）约为275,000美元。但是，卖方要求买方赔偿定金的金额。

和争议相关的主要条款为第2和第13条，具体如下：

“2. Deposit

As security for the correct fulfilment of this Agreement the Buyer shall pay a deposit of 10% (ten per cent) of the Purchase Price within 3 (three) banking days after this Agreement is signed by both parties...”

“13. Buyers' default

Should the deposit not be paid in accordance with Clause 2, the Sellers shall have the right to cancel this Agreement, and they shall be entitled to claim compensation for their losses and for all expenses incurred together with interest. Should the Purchase Price not be paid in accordance with Clause 3, the Sellers have the right to cancel the Agreement, in which case the deposit together with interest earned shall be released to the Sellers. If the deposit does not cover their loss, the Sellers shall be entitled to claim

further compensation for their losses and for all expenses incurred together with interest.”

本案争议的问题是，根据合同第13条第1款的规定，在合同解除时定金尚未支付的情况下，卖方的权利是否应仅限于索赔实际的损失，还是有权索赔定金的金额？

仲裁庭接受买方的观点，认为合同第13条第1款已明确规定在买方不支付定金的情况下卖方可索赔损失，因此，卖方的救济是依据通常所采用的“合同价与市场价的差价”方法来核算其损失；卖方无权索赔定金的金额。

高等法院的Teare法官不同意仲裁庭的意见。他认为，收取定金对于卖方来说是非常重要的一项权利。一旦支付定金的义务业已产生，则无论合同是否被随后解除，买方都应支付，这是无条件的，除非双方在合同中有明确的相反约定。Teare法官认为，NSF 1993格式第13条第1款的规定不足以否定卖方收取已经到期的定金的权利。相反，它是对卖方收取定金权利的补充。

上诉判决

由Leveson, Tomlinson和McFarlane大法官组成的上诉庭驳回了买方的上诉。Tomlinson大法官在判决中提到了上诉庭在1985年判决的The Blankenstein 案（[1985] 1 WLR 435）。该案涉及NSF66格式第13条的解释问题。NSF66格式第13条与NSF 1993格式第13条的不同之处在于它没有NSF93版本中的第一段文字。该案中，双方约定买方应在签订MOA之时支付定金，但双方最终未签订MOA（尽管买卖合同已经



成立)，买方也没有支付定金。上诉庭判决卖方有权获得定金数额的赔偿。上诉庭的三位大法官一致认为，如果定金的支付义务在合同解除前已经到期，那么卖方在解除合同后仍有权要求卖方支付定金。

在NSF83和NSF87版本中，第13条增加了一款规定，用于处理买方未支付定金的后果：“Should the deposit not be paid as aforesaid, the Sellers shall have the right to cancel this contract and they shall be entitled to claim compensation for their losses and for all expenses incurred together with interest at the rate of 12% per annum.”这条规定和本案NSF93第13条的第1款大同小异。新加坡上诉法院曾在1998年的Zalco Marine Services v Humboldt Shipping [1998] 2 SLR 536一案中面临和The Blankenstein案类似的问题，但法院判决卖方只能索赔合同价和市场价的差价。

目前关于船舶买卖的权威著作普遍支持新加坡上诉法院所持的观点，但在伦敦仲裁的实践中，却有相互矛盾的案例。例如，在2011年的一个仲裁中，两位伦敦仲裁员（Dominic Kendrick QC和Clive Aston）就认为在NSF93格式下如果买方不支付定金，则卖方有权索赔定金的数额。

Tomlinson大法官强调指出，在合同解释中应遵循的一条基本原则是，没有任何一方愿意放弃法律所赋予的救济措施，这是一个基本假定，它只有在合同条款中使用了非常明确的措辞时才可以予以推翻。在本案中，第13条的第1款尽管对买方未支付定金后果作出了规定，但是它的措辞不足以排除法律所赋予卖方的就已经到期的债务主张赔偿（要求履行）的权利。Tomlinson大法官另外也认为，第

13条的第1款中的“compensation”一词其实也足以涵盖卖方因买方违约未支付定金而有权提出的索赔，而索赔的金额至少是定金的数额。

简评

在二手船的买卖中，通常认为，当买方未能支付定金导致卖方解除合同时，卖方的救济是索赔实际的损失，即合同价和市场价的差价。但是，本案的一审和上诉判决明确认为，这个观点是不正确的。只要在合同解除之前，卖方支付定金的义务已经到期，那么卖方将有权利索赔定金，即使卖方因合同终止所实际遭受的损失要小于定金的金额。

如果二手船的买方希望有更多的灵活性，并且希望在自身不支付定金的情况下能将卖方的索赔权利局限于市场差价，则必须对NSF格式中第13条第1款作出修改，使用非常明确的措辞排除卖方索赔定金的权利。



陈卫东

上海分所合伙人

weidong.chen@dachenglaw.com

大成律师事务所

shipping@dachenglaw.com