

**Boletim de Julgamentos do Tribunal  
Marítimo de Guangzhou  
Ano 2020**

# Prefácio

2020 foi um ano extraordinário na história da República Popular da China, um ano de vitória decisiva na construção de uma sociedade moderadamente próspera em todos os aspectos, e de batalha decisiva no combate à pobreza e da conclusão do 13º Plano Quinquenal. Desde o surto do novo coronavírus, a produção estagnou, o comércio global encolheu e a economia mundial ficou atolada pela epidemia. De acordo com o relatório "Situação Económica Mundial e Perspetivas" das Nações Unidas, a economia global caiu 4,3% em 2020, o que é mais de 2,5 vezes o da crise financeira global de 2009. Como a artéria do comércio global e o "barómetro" da economia mundial, o transporte marítimo sofreu uma forte queda na demanda devido ao impacto da epidemia, um grande número de atrasos nos horários de embarque, dificuldades em garantir espaço no transporte marítimo e aumento das taxas de frete, que colocaram a cadeia global de fornecimento de transporte marítimo em uma posição difícil.

Em 2020, sob a forte liderança do Comité Central do CPC chefiado pelo camarada Xi Jinping, enfrentando a sombria e complexa situação internacional e a árdua tarefa de reforma, desenvolvimento e estabilidade do país, especialmente o impacto severo da pandemia do novo coronavírus, grandes conquistas estratégicas foram feitas na luta da China contra a epidemia, e resultados positivos foram alcançados no planejamento geral e promoção da prevenção e controlo epidémicos e no desenvolvimento económico. De acordo com dados divulgados pelo Departamento Nacional de Estatísticas, o PIB da China ultrapassou 100 trilhões de yuans em 2020, com um aumento de 2,3% em relação a 2019, com base em preços comparáveis, o que marca um novo e enorme aumento na força nacional geral da China. Enquanto isso, a China está se concentrando na promoção de uma nova rodada de abertura de alto nível ao mundo exterior: o Conselho de Estado emitiu o "Plano Geral para a Construção do Porto de Livre Comércio de Hainan" para acelerar a construção de portos de livre comércio; a Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma e o Ministério dos Transportes emitiram conjuntamente os "Pareceres sobre a Aceleração da Construção de Tianjin em Centro de Navegação Internacional do Norte", para promover um

novo padrão de desenvolvimento de promoção mútua de ciclos duplos domésticos e internacionais. De acordo com o "Relatório do Índice de Desenvolvimento do Centro Internacional de Transporte Aquaviário Xinhua - Mar Báltico (2020)", Xangai figura entre os três principais centros internacionais de transporte aquaviário pela primeira vez.

Em 2020, sob a orientação do Pensamento de Xi Jinping sobre Socialismo com Características Chinesas para uma Nova Era, o Tribunal Marítimo de Guangzhou colocou a justiça para o povo e a justiça imparcial no centro do seu trabalho e assumiu a missão de ser o pioneiro na construção de um centro de justiça marítima internacional, e contribuiu com sabedoria e força para a construção da iniciativa "Um Cinturão e Uma Rota", a construção da Área da Grande Baía de Guangdong-Hong Kong-Macau, a construção de Shenzhen em uma área de demonstração piloto do socialismo com características chinesas, a revitalização da cidade de Guangzhou e criação "Quatro Novos Destaques", e o desenvolvimento regional de um novo padrão "Um Nuclear, Um Cinturão, Um Zona". Nesse ano, o Tribunal Marítimo de Guangzhou continuou a figurar entre os três principais tribunais marítimos do país em termos de transparência judicial marítima, e seu trabalho de publicidade sobre a lei foi premiada com o título de "Um dos Dez Casos Típicos de Propaganda Internacional do Estado de Direito da China". Além disso, também concluiu com sucesso o primeiro caso de confirmação judicial de "julgamento em Nuvem" em Guangdong e Hong Kong, e assim por diante.

Usamos casos aqui para explicar questões jurídicas, como procedimentos administrativos marítimos, agenciamento de carga, afretamento por tempo, lesão corporal, direitos e interesses da tripulação e fundo de limitação da responsabilidade de indenização marítima que ocorreram em 2020, especificando riscos e apresentando contramedidas e sugestões para empresas e autoridades portuárias e marítimas relativas, a fim de orientar e promover o desenvolvimento saudável da economia marinha.

# Índice

## **I. Circunstância Básica do Julgamento Mar fimo**

O número de casos novos recebidos caiu significativamente em relação ao ano anterior.....	5
A proporção de casos envolvendo outros países, Hong Kong, Macau e Taiwan ainda é relativamente grande.....	8
O número de casos novos administrativos de primeira instância recebidos neste ano é maior da história.....	8
O número de casos envolvendo a epidemia do novo coronavírus é muito pequeno....	8
A eficácia da resolução diversificada de disputas é evidente.....	9
O projeto de construção de tribunal inteligente facilita a execução do julgamento....	9
Resolução efetiva do problema de difícil implementação por tomar várias medidas e garantir o efeito das medidas.....	9
O estudo de casos típicos deu resultados.....	10

## **II. Participação do Litígio Mar fimo de acordo com a Lei**

—Questões e Sugestões sobre o Procedimento do Litígio Mar fimo	
Questões sobre a qualificação da seguradora como autor em processos administrativos.....	11
Questões sobre a jurisdição diferenciada de disputas por contrato de trabalho (serviço laboral) de tripulante.....	12
Questões sobre o direito de ação judicial dos vendedores nacionais no transporte mar fimo de cargas no regime FOB.....	15

## **III. Manutenção da Ordem Jurídica de Administração Mar fima de acordo com a Lei**

—Questões e Sugestões em Casos Contenciosos Administrativos Mar fimos	
Questões sobre a revisão do conteúdo em casos de acordos administrativos.....	17
Questões sobre a força de caso julgado da sentença proferida.....	19
Questões sobre os fundamentos do ato administrativo.....	20

## **IV. Manutenção da Ordem Jurídica do Mercado de Agenciamento de Carga de acordo com a Lei**

—Questões e Sugestões em Casos de Disputas de Agenciamento de Carga Mar fima	
Questões sobre a disposição de mercadorias devolvidas pela alfândega.....	23
Questões sobre a transferência de poderes e obrigações de agenciamento de carga.....	24
Questões sobre a representação do responsável de uma filial a ser extinta.....	25

## **V. Regularização da Ordem Jurídica do Mercado de Afretamento de Navios de acordo com a Lei**

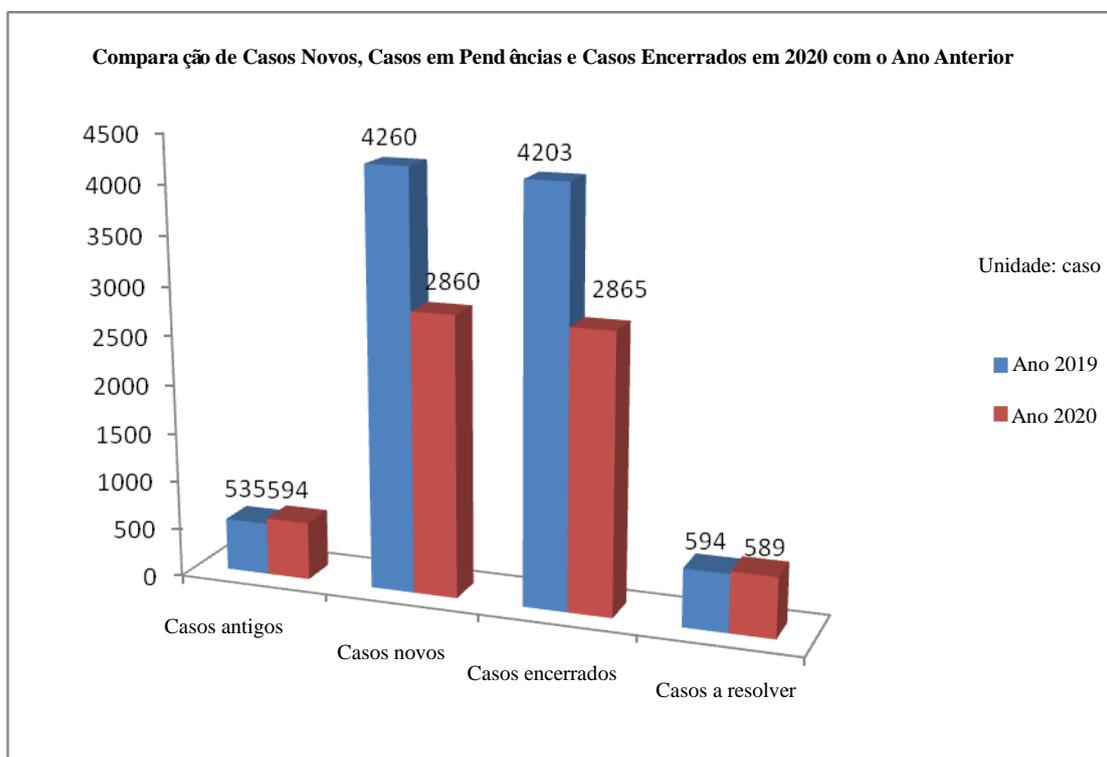
—Questões e Sugestões em Casos de Disputas por Contratos de Afretamento por Tempo	
Regras gerais para determinar o efeito jurídico de selo de navio ao assinar um contrato	

com terceiro.....	28
Regras excepcionais para determinar o efeito jur ífico de selo de navio ao assinar um contrato com terceiro.....	29
Quest ões sobre a identifica ção do agenciamento n ão revelado no contrato de afretamento de navio.....	30
<b>VI. Salvaguarda da Subsist ência Humana em Casos de Disputas Mar fimas de acordo com a Lei</b>	
—Quest ões e Sugest ões em Casos de Disputas Relacionadas a Danos Corporais no Mar	
Quest ões sobre a identifica ção da rela ção jur ífica do contrato de servi ço laboral de tripulante mar fimo.....	33
Quest ões sobre a identifica ção da responsabilidade do empregador e do operador de navio.....	35
Quest ões sobre a identifica ção da responsabilidade de atos de infra ção de v árias pessoas sem comunica ção intencional prévia.....	36
<b>VII. Manuten ção da Ordem Jur ífica do Mercado de Mão de Obra de Tripulante Mar fimo de acordo com a Lei</b>	
—Quest ões e Sugest ões em Casos de Disputas Relacionadas a Contrato de Servi ço Laboral de Tripulante	
Quest ões sobre a identifica ção do sal ário do tripulante na aus ência de contrato de trabalho escrito.....	39
Quest ões sobre a identifica ção dos registos falsos no caderno de registo de servi ço de tripulante .....	40
Quest ões sobre a identifica ção do per ódo de c áculo de sal ário de tripulante.....	41
<b>VIII. Estabelecimento do Fundo de Limita ção da Responsabilidade de Indemniza ção Mar fima de acordo com a Lei</b>	
—Quest ões e Sugest ões sobre o Estabelecimento do Fundo de Limita ção da Responsabilidade a Pedido do Interessado	
Quest ões sobre se o afretador do contrato de afretamento por viagem pode reivindicar a limita ção da responsabilidade de indemniza ção marítima.....	44
Quest ões sobre se o operador portu ário pode reivindicar a limita ção da responsabilidade de indemniza ção marítima.....	45
Quest ões sobre o momento de exerc ício do direito de defesa pela limita ção da responsabilidade de indemniza ção marítima.....	46
<b>IX. Promo ção do Processo de Execu ção de acordo com a Lei</b>	
—Quest ões e Sugest ões sobre a Apreens ão e Leil ão de Navio durante a Execu ção	
Quest ões sobre a condu ção do navio para sair do local de apreens ão sem autoriza ção... ..	48
Quest ões sobre a responsabilidade do comprador arrependido em leil ão.....	49
Quest ões relativas à aplica ção do princ ípio de restri ção do leil ão sem benef ício no procedimento de venda de navio.....	50

## I. Circunstância básica do julgamento marítimo

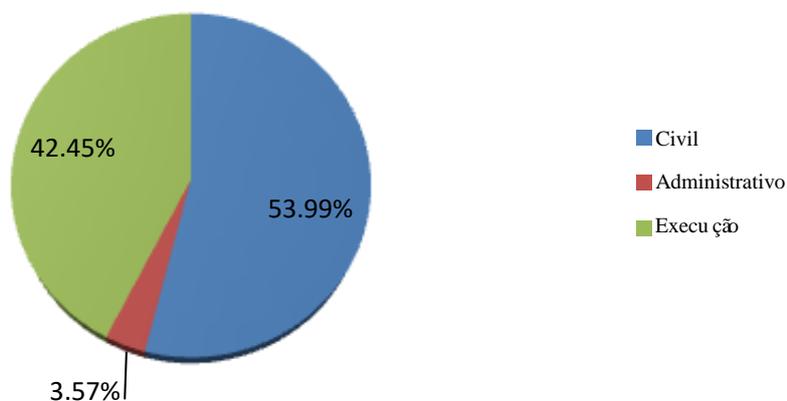
### (I) Situação Geral

Em 2020, o Tribunal Marítimo de Guangzhou recebeu um total de 3454 casos, incluindo 2860 casos novos e 594 casos antigos. Além disso, 2865 casos foram encerrados, com uma taxa de encerramento de 82,95%. O Valor de objeto dos casos novos foi de 9554 milhões de yuans, com uma queda de 1,76% em relação ao ano anterior; o valor de objeto dos casos encerrados foi de 5987 milhões de yuans, com uma queda de 46,17% em relação ao ano anterior. A relação entre os casos encerrados e os casos novos foi de 100,17%, com um aumento de 1,51% em relação ao ano anterior.



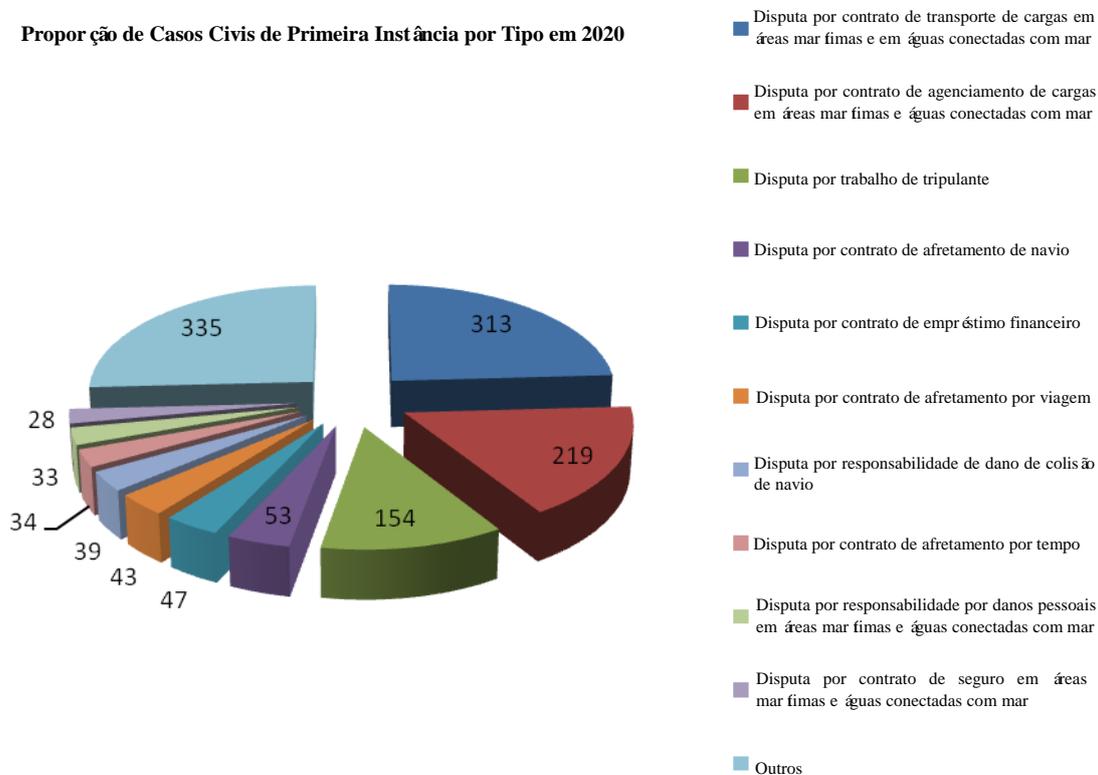
Entre os casos novos, 1544 eram casos cíveis (incluindo casos não contenciosos), que representaram 53,99% de todos os casos novos; 102 eram casos administrativos (incluindo casos administrativos não contenciosos), que representaram 3,57% de todos os casos novos; e 1214 eram casos de execução, que representaram 42,45% de todos os casos novos.

**Proporção de Casos Novos por Categoria em 2020**



Um total de 1298 casos novos civis de primeira instância envolveram um total de 93 tipos de causa, dos quais os três principais tipos de causas são disputa por contrato de transporte de cargas em áreas marítimas e em águas conectadas com mar, disputa por contrato de agenciamento de carga em áreas marítimas e águas conectadas com mar e disputa por trabalho de tripulante.

**Proporção de Casos Civis de Primeira Instância por Tipo em 2020**



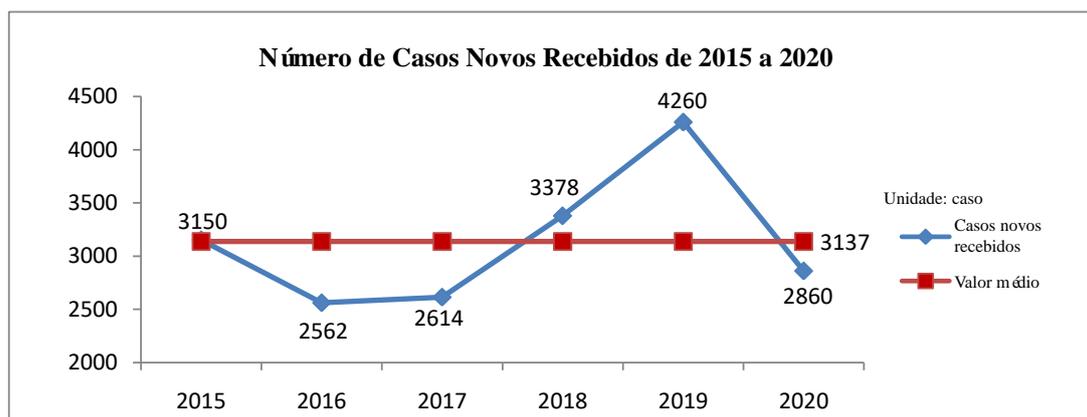
Entre os casos encerrados pelo Tribunal, 1366 casos eram contenciosos (incluindo 1343 casos civis de primeira instância e 23 casos administrativos de primeira instância), que representaram 47,68% de todos os casos encerrados; 244 casos eram não contenciosos, que representaram 8,52% de todos os casos encerrados; e 1255 casos de execução, que representaram 43,80% de todos os casos encerrados.

Entre os casos encerrados de primeira instância, 537 casos foram encerrados por sentença, que representaram 39,31%; 381 casos foram encerrados por mediação, que representaram 27,89%; 358 casos foram encerrados por desistência do interessado ou sentença de desistência, que representaram 26,20%; e 90 casos foram encerrados por outra forma, que representaram 6,59%.

Em 2020, tem um total de 1214 casos novos de execução, 144 casos antigos de execução e 1255 casos de execução encerrados. A taxa de encerramento dos casos de execução foi de 92,42%, com um aumento anual de 2,54% em relação ao ano anterior. Entre eles, a proporção de casos com património executável encerrados dentro do prazo de execução forçada do título judicial foi de 95,83%, a taxa qualificada de casos sem património executável foi de 100%, a taxa de tratamento e encerramento de casos de petição foi de 100%, a taxa de cobertura de leilões online foi de 100%, e o valor total da execução realizado foi de 812,881 milhões de yuans.

## **(II) Características dos Trabalhos de Julgamento e Execução em 2020**

1. O número de casos novos recebidos caiu significativamente em relação ao ano anterior. Desde a implementação do regime de registo de casos de tribunais do povo em 2015, o número anual de casos novos recebidos pelo nosso tribunal mudou sempre na faixa de 2500 para 3500, com exceção de 2019. O número de casos novos recebidos neste ano também está dentro desta faixa, embora foi registado uma redução significativa de 32,86% em relação a 2019 (o número de casos novos recebidos neste ano foi de 4260, o maior da história), portanto, o número de casos novos recebidos neste ano (2860) ainda encontra-se ao nível normal.



2. A proporção de casos envolvendo outros países, Hong Kong, Macau e Taiwan ainda é relativamente grande. Ao longo do ano, foram recebidos 322 casos civis de primeira instância relacionados com outros países, Hong Kong, Macau ou Taiwan, representando 24,81% de todos os casos novos civis de primeira instância. Entre os casos novos civis de primeira instância, 269 eram relacionados com outros países, 64 eram relacionados com Hong Kong, 2 eram relacionados com Macau e 13 eram relacionados com Taiwan. Ao longo do ano, foram encerrados 385 casos civis de primeira instância relacionados com outros países, Hong Kong, Macau ou Taiwan, representando 29,32% de todos os casos de primeira instância encerrados. O julgamento de tais casos com base nas leis demonstra a missão e a capacidade do Tribunal Marítimo de Guangzhou no fornecimento de serviços judiciais para a iniciativa "Um Cinturão e Uma Rota" e a construção da Área da Grande Baía de Guangdong-Hong Kong-Macau.

3. O número de casos novos administrativos de primeira instância recebidos neste ano é maior da história. Ao longo do ano, foram recebidos 89 casos novos administrativos de primeira instância, principalmente com foco em atos administrativos relacionados à administração pesqueira e à administração de proteção ambiental, com um aumento de 122,5% em relação a 2019, o que marcou o maior número de casos administrativos de primeira instância recebidos na história (de 2015 a 2019, os números são 12, 63, 10, 29 e 40, respectivamente). Diante dos desafios dos julgamentos administrativos marítimos causados pelo aumento do número de casos administrativos de primeira instância, tentamos garantir a equidade e justiça de tais julgamentos visitando e investigando órgãos administrativos marítimos e enviando pessoal para aprender habilidades de julgamento administrativo.

4. O número de casos envolvendo a epidemia do novo coronavírus é muito pequeno. Ao longo do ano, foram recebidos 17 casos contenciosos envolvendo a epidemia do novo coronavírus (incluindo casos envolvendo a epidemia, prevenção

epidémica e medidas de controlo que afetam a assunção de responsabilidade ou processo contencioso), que representaram 1,23% de todos os casos novos de primeira instância. O processo de julgamento destes casos foi moderado, tendo sido encerrados 8 casos, que representam 47,06% de todos os casos de primeira instância envolvendo a epidemia. Com base na forte recuperação da indústria naval no segundo semestre de 2020, pode-se prever que o impacto da epidemia do novo coronavírus na indústria naval será limitado, e o número de casos marítimos que surgirão no futuro devido à histerese de transformação de disputa em processo judicial também será limitado.

5. A eficácia da resolução diversificada de disputas é evidente. Em 2020, o tribunal recebeu 20 casos de confirmação judicial de acordos de mediação, com um aumento de 566,67% em relação ao ano anterior. Isto mostra que, no processo de implementação pelo Tribunal Marítimo de Guangzhou do sistema de serviço de contencioso "dois serviços completos", as medidas relevantes formuladas e implementadas alcançaram certos resultados. O nosso tribunal oferece serviços judiciais mais abrangentes e de alta qualidade para as pessoas por meio de audiências judiciais, popularização de conhecimentos jurídicos para comunidades, construção de canais online e offline para resolução diversificada de disputas, além de colaborar com órgãos administrativos marítimos, associações industriais, associações de advogados, instituições de arbitragem e sindicatos de tripulantes.

6. O projeto de construção de tribunal inteligente facilita a execução do julgamento. Um total de 211 casos foi julgado pela Internet neste ano, expandindo a cobertura do serviço de audiência judicial online para todos os cortes da sede e cortes despachados; utilizando a plataforma de testemunha de autorização transfronteiriça para dar testemunha de duas autorizações envolvendo interessados de Hong Kong e Macau; realizando uma entrega remota de um navio que foi leiloado com sucesso através do centro de comando e execução.

7. Resolução efetiva do problema de difícil implementação por tomar várias medidas e garantir o efeito das medidas. O nosso tribunal executou ativamente a iniciativa "Tempestade de Implementação do Sul de Guangdong 2020" e a ação especial "Cumprimento das Funções, Realização de Seis Trabalhos de Estabilidade e Implemento de Seis Trabalhos de Garantia", e introduziu e expandiu novos métodos e formas de implementação. O nosso tribunal realizou a primeira conferência de promoção ao vivo de leilão judicial online da China em março, sendo que o conteúdo deste evento foi reproduzido pelo Tribunal Provincial e pelo Supremo Tribunal Popular em suas contas oficiais de Tik Tok e WeChat; emitiu a primeira notificação de execução de penalidade avisada com antecedência da província em julho;

aproveitou o festival de compras duplo 11 em novembro para apresentar o trabalho de leilão judicial online do nosso tribunal para os cidadãos da internet por meio de transmissão ao vivo online; transferiu um caso que deve ser tratado como caso sem patrimônio executável para o processo de revisão de falência; confiscou as garantias dos compradores arrependidos nos dois leilões judiciais e os obrigou a pagar a diferença entre os preços de transação de leilão. Ao longo do ano, foram encerrados 117 casos envolvendo a subsistência humana, incluindo casos envolvendo a disputa por contrato de serviço laboral de tripulante, e a realização de "dois zeros" para casos envolvendo o pagamento atraso de salários, com um valor de 7,745 milhões de yuans.

8. O estudo de casos típicos deu resultados. O "Caso de disputa por contrato de afretamento por viagem entre Shenzhen Hengtong Marine Shipping Co., Ltd. e Ji 'an Hengkang Shipping Co., Ltd." foi classificado como um caso típico do Julgamento Marítimo da China de 2019 pelo Supremo Tribunal Popular; o "Caso de disputa por contrato de transporte marítimo de cargas entre Xiamen Mingsui Grain and Oil Trading Co., Ltd. e Atlantic Mexico PTE. Ltd." e o "Caso de disputa por colisão de navios entre Taiwan Fire & Marine Insurance Co., Ltd. e Quanyang Ocean Co., Ltd. e outros" ganharam o segundo prêmio e o excelente prêmio, respectivamente, na Seleção e Análise de Casos Típicos de Destaque organizada pelo Sistema Judiciário Nacional em 2020; a experiência prática obtida no "Caso de pedido da FARENCO SHIPPING PTE (Singapura). LTD. (Singapura) para o reconhecimento e execução das sentenças arbitrais da Região Administrativa Especial de Hong Kong" foi incluída no artigo 4º das "Disposições Suplementares sobre a Execução Mútua de Sentenças Arbitrais entre o Continente e a Região Administrativa Especial de Hong Kong", emitidas pelo Supremo Tribunal Popular em 26 de novembro de 2020.

## **II. Participação do Litígio Marítimo de acordo com a Lei**

—Questões e Sugestões sobre o Procedimento do Litígio Marítimo

### **(I) Questões sobre a qualificação da seguradora como autor em processos administrativos**

O navio A navegou até 3,4 milhas náuticas ao sul da montanha de Dawo, na ilha de Hengqin, e afundou devido à entrada de água, em agosto de 2019. A autoridade marítima B emitiu um "Relatório de Conclusão da Investigação de Acidentes de Tráfego Aquaviário" (doravante designado por "Relatório") e determinou que a principal causa do naufrágio foi o vento de categoria 8, além disso, a tampa solta da escotilha e as mudanças na resistência do casco do navio também foram possíveis causas do acidente. A seguradora C acreditou que a conclusão da autoridade marítima B de identificar o vento de categoria 8 como a principal causa do acidente estava errada e que não foi possível determinar que o vento no local do navio no momento do naufrágio tinha atingido a categoria 8 com base nos dados e fatos disponíveis, portanto, a principal causa do acidente deve ser a entrada de água causada pela tampa solta da escotilha, o que levou à alteração da resistência do casco do navio (quebra). A seguradora C solicitou ao tribunal que revogasse o "Relatório" do caso e fizesse uma nova identificação. O tribunal de primeira instância julgou que a seguradora não tinha a qualificação de propor uma ação administrativa sobre o "Relatório" e decidiu não deferir o pedido da seguradora. O tribunal de segunda instância decidiu rejeitar o recurso e manter a decisão original.

O julgamento proferido do tribunal considerou que, de acordo com o parágrafo 1 do artigo 25º da "Lei de Processo Administrativo da República Popular da China", que estipula "A contraparte do ato administrativo e outros cidadãos, pessoas coletivas ou outras organizações que tenham interesse no ato administrativo têm o direito de instaurar uma ação judicial", a seguradora C não era a contraparte administrativa do "Relatório" do caso, e o "Relatório" não definia diretamente os direitos e obrigações relevantes do autor da ação judicial, e a seguradora não tinha interesse de direito administrativo com o "Relatório". Embora o relatório de conclusão da investigação de acidente acima mencionada possa ser usado como prova em processos subsequentes de litígio de acidente de tráfego aquaviário e afetar assim a seguradora, mas, no entanto, o "Relatório" não causa diretamente prejuízo aos legítimos direitos e interesses do autor da ação judicial. Portanto, a seguradora não pode ser considerada como tendo a qualificação de autor neste caso apenas com base na relação do contrato de seguro celebrado entre ela e o segurado. Os direitos e interesses decorrentes do

contrato de seguro da seguradora C devem ser defendidos por meios civis.

Em 20 de maio de 2019, a Quarta Corte de Julgamento Civil da Supremo Tribunal Popular respondeu à "Carta da Administração de Segurança Marítima do Ministério dos Transportes para Esclarecer se o Relatório de Conclusão da Investigação Marítima pode ser Processado", explicando que "Atualmente, os relatórios de identificação de responsabilidade de acidentes de tráfego da China não só identificam os fatos relevantes, como também atribuem as responsabilidades aos interessados, o que afeta substancialmente os direitos e as obrigações da contraparte administrativa. As provas usadas no julgamento de casos de acidentes de trânsito em processos civis não podem ser consideradas como motivo que impeça a contraparte administrativa de instaurar a ação judicial administrativa em tribunais do povo..... Não há fundamento legal para excluir os relatórios de identificação de responsabilidade de acidentes de tráfego aquaviário do escopo de atendimento de ação administrativa". Desde então, há vários interessados instauraram ações judiciais administrativas no nosso tribunal contra relatórios de identificação de responsabilidade de acidentes de tráfego aquaviário.

Sugerimos que, tendo em conta este novo tipo de litígio administrativo, os interessados envolvidos devem exercer o direito de ação judicial de forma correta e atempada, em conformidade com as disposições pertinentes da Lei de Processo Administrativo, a fim de salvaguardar os seus próprios direitos e interesses legítimos. Os órgãos administrativos marítimos devem trabalhar estritamente de acordo com as leis, garantir que os procedimentos administrativos sejam legais e que a decisão seja justa; uma vez que se tornem réus em processos administrativos, devem preparar cuidadosamente documentos de prova e defender ativamente para assegurar a boa execução dos trabalhos relacionados a processos administrativos.

## **(II) Questões sobre a jurisdição diferenciada de disputas por contrato de trabalho (serviço laboral) de tripulante**

O Sr. Feng era um tripulante de um navio de gás liquefeito. Ele foi acidentalmente ferido por corda enquanto o navio atracava no cais em maio de 2019. Depois de ser tratado e ter alta do hospital, ele solicitou à Secretaria Municipal de Seguridade Social de Shenzhen para a emissão de uma certificação de identificação de lesão de acidente de trabalho. Então, a Secretaria Municipal de Seguridade Social de Shenzhen emitiu um certificado de determinação de lesão de acidente de trabalho e um certificado de avaliação de grau de invalidez. Em outubro de 2020, o Sr. Feng instaurou um processo judicial no nosso tribunal contra uma empresa de gestão de

navios de Tianjin e sua filial em Shenzhen por disputa de seguro de acidente de trabalho, solicitando rescindir o contrato de trabalho entre o autor e o réu e exigindo que o réu pagasse o subsídio por invalidez, o salário devido durante o período de tratamento de lesão, o salário perdido por não trabalho, além de comprar o seguro social.

Depois de receber os documentos de processo e analisá-los, o nosso tribunal constatou que o "Acordo de Embarque de Tripulante" celebrado entre o autor Sr. Feng e o réu estipulava que "Em caso de qualquer litígio decorrente deste Acordo e os diferendos não puderem ser resolvidos por meio amigável, fica eleito o Tribunal Marítimo de Qingdao, como competente em razão da matéria". Depois que explicamos esta cláusula do Acordo ao autor, ele instaurou um processo judicial no Tribunal Marítimo de Qingdao.

Após o julgamento, o Tribunal Marítimo de Qingdao considerou que o "Acordo de Embarque de Tripulante" confirmava que a existência de uma relação jurídica intermediária (agência de emprego) entre as duas partes, e a cláusula do foro do Acordo estipulava que as disputas decorrentes de contratos com base na relação jurídica intermediária são aplicadas a jurisdição do Tribunal Marítimo de Qingdao. Neste caso, o Sr. Feng instaurou o processo judicial por disputa de seguro de acidente de trabalho, e seu direito de reclamação é relacionado com a relação jurídica baseada em contrato de trabalho, e este caso é um caso de disputa trabalhista. De acordo com o artigo 8º da "Interpretação sobre Diversas Questões Relativas à Aplicação de Leis para o Julgamento de Casos de Disputa Trabalhista do Supremo Tribunal Popular", que estipula "Os casos de disputa trabalhista são aplicados a jurisdição de tribunais do povo locais onde se encontra a sede do empregador ou onde é cumprido o contrato de trabalho. Se o local de execução do contrato de trabalho for desconhecido, a jurisdição é aplicada pelo tribunal do povo local onde se encontra a sede do empregador", e considerando que o empregador, neste caso, é uma empresa de Shenzhen, com sede na jurisdição do Tribunal Marítimo de Guangzhou, e considerando que este caso é um caso de disputa trabalhista e deve ser tratado por tribunal marítimo de acordo com as disposições do artigo 24º dos "Regulamentos sobre o Escopo de Casos Atendidos pelos Tribunais Marítimos do Supremo Tribunal Popular", foi decidido que o caso seria transferido para o nosso tribunal.

Na opinião do nosso tribunal, como as disputas de tripulantes geralmente envolvem o privilégio marítimo, o artigo 8º da "Interpretação sobre Diversas Questões Relativas à Aplicação da Lei de Procedimento Especial do Processo Marítimo da

República Popular da China" do Supremo Tribunal Popular estipula que "as ações judiciais diretamente levantadas perante tribunais mar fimos devido a disputas sobre contratos de serviço laboral de tripulantes, devem ser atendidas pelos tribunais mar fimos". De acordo com as disposições do artigo 24º dos "Regulamentos sobre o Escopo de Casos Atendidos pelos Tribunais Mar fimos do Supremo Tribunal Popular" em 2016, refere-se a "Casos de disputas por pagamento de salário ou por indemnizações de lesão corporal e morte, relacionados a embarque, serviço a bordo, desembarque e desmobilização de tripulantes, no âmbito de contratos de trabalho e contratos de serviço laboral (incluindo acordos de desmobilização) de tripulantes", o "contrato de trabalho de tripulante" é formalmente distinguido do "contrato de serviço laboral de tripulante". Visto que a China estabeleceu diferentes regulamentos e procedimentos legais para diferentes tipos de disputas trabalhistas, quando o trabalhador envolvido é um tripulante mar fimo, as disputas decorrentes dos dois tipos de contratos referidos devem ser resolvidos de maneiras diferentes. Nos últimos anos, os pedidos judiciais de tripulantes muitas vezes não envolvem serviços a bordo ou não têm nada a ver com o privilégio mar fimo. O artigo 1º dos "Regulamentos sobre Diversas Questões Relativas ao Julgamento de Casos de Disputas de Tripulantes Mar fimos" do Supremo Tribunal Popular, que entrou em vigor em 29 de setembro de 2020, estipula que, no que diz respeito a disputas sobre contratos de trabalho de tripulantes, se a disputa não se relacionar com embarque, serviço a bordo, desembarque e desmobilização, ou seja, a disputa não tem nada a ver com o privilégio mar fimo, o caso relevante é classificado como um caso de disputa trabalhista geral, neste caso, o interessado deve ser informado de que, de acordo com a "Lei de Mediação e Arbitragem de Disputas Trabalhistas da República Popular da China", ele deve recorrer primeiro a arbitragem de acordo com a lei laboral como em casos de disputas trabalhistas comuns, e recorrer a tribunal apenas em caso de insatisfação com a decisão arbitral; para disputas por contrato de serviço laboral de tripulante, e disputas de trabalho relacionadas a embarque, serviço a bordo, desembarque e desmobilização de tripulante, aplica-se o segundo artigo dos Regulamentos, ou seja, os casos relevantes devem ser atendidos diretamente pelo tribunal mar fimo competente. Portanto, a disputa levantada pelo autor Sr. Feng deve ser considerada como uma disputa trabalhista relacionada a lesão corporal durante o trabalho no navio, que é um caso que pode ser atendido diretamente pelo tribunal mar fimo. Além disso, deve-se observar que os pedidos levantados por tripulantes podem abranger tanto questões relacionadas com o privilégio mar fimo como questões não relacionadas com o privilégio mar fimo. Para facilitar o levantamento dos pedidos por tripulantes, o tribunal mar fimo competente pode deferir o pedido envolvendo ambas as questões referidas, em vez de exigir que o tripulante divida o pedido para recorrer a arbitragem

e recorrer diretamente ao tribunal, separadamente.

### **(III) Questões sobre o direito de ação judicial dos vendedores nacionais no transporte marítimo de cargas no regime FOB**

A empresa de Foshan A, como autor da ação, instaurou uma ação judicial no nosso tribunal por uma disputa sobre o contrato de transporte marítimo de mercadorias, solicitando que o tribunal julgasse a empresa de agenciamento de carga internacional B e sua filial em Shenzhen, a empresa de transporte internacional C e sua filial em Zhongshan (total de 4 réus) a indenizar conjuntamente sua perda de mercadorias no valor de 47665 USD e outras despesas relacionadas. Em março de 2020, a empresa de Foshan A e a empresa de Hong Kong D assinaram um contrato de compra pelo qual a empresa D comprou máquinas de café da empresa A sob a condição de preço FOB, e a empresa D era responsável pelo transporte de mercadorias e pelo pagamento após o recebimento da cópia do conhecimento de embarque entregue pela empresa A. Após a assinatura do contrato, a empresa D designou a empresa B como agente de frete doméstico e a empresa C como transportadora. Em setembro, a empresa A, conforme as instruções da empresa D, entregou as mercadorias à empresa C no Porto de Shenzhen, e obteve o manifesto e o conhecimento de embarque original (indicando que a empresa A é o expedidor) e outros documentos relacionados às mercadorias envolvidas no caso. Após a chegada das mercadorias ao porto de destino de Jacarta, na Indonésia, a empresa D notificou a empresa B para liberar as mercadorias por telex. Mas quando a empresa A entregou uma cópia do conhecimento de embarque à empresa D, a última não pagou pelas mercadorias conforme acordado. A empresa A alegou que era o expedidor indicado no conhecimento de embarque e o titular legal do conhecimento de embarque original, e que havia estabelecido uma relação contratual de transporte marítimo de mercadorias com a empresa B e a empresa C e suas filiais (os réus). Os réus não liberaram as mercadorias contra o conhecimento de embarque original, o que fez com que o autor não só perdesse o controle das mercadorias, mas também deixasse de cobrar o pagamento das mercadorias, pelo que exigiu que os quatro réus assumissem a responsabilidade pela indenização.

Na opinião do nosso tribunal, as mercadorias à condição de preço FOB devem ser transportadas por via marítima e o comprador é responsável pelo afretamento de navio ou reserva do espaço de navio e pelo pagamento das taxas de frete, enquanto o vendedor é responsável por notificar o comprador após a entrega das mercadorias do navio designado pelo comprador no porto de embarque no momento ou no prazo

estipulado no contrato e pela entrega ao comprador dos documentos necessários comprovando que as mercadorias foram entregues ao navio, e o comprador apenas toma a entrega das mercadorias e paga as mercadorias após a recepção dos documentos fornecidos pelo vendedor, e o risco das mercadorias é transferido do vendedor para o comprador somente quando as mercadorias são carregadas e passam por bombordo e estibordo. Por causa da conveniência da entrega, o regime FOB foi amplamente adotado por comerciantes domésticos da China por muitos anos. Neste caso, o autor é o vendedor do contrato de venda das mercadorias. Após o vendedor obter o conhecimento de embarque e antes de entregá-lo ao comprador, a transportadora já havia entregue as mercadorias ao comprador estrangeiro, violando o procedimento geral de que a transportadora deve entregar as mercadorias contra os documentos de transporte, impossibilitando o vendedor de receber o pagamento pelas mercadorias. Apesar do fato de o autor não ter celebrado um contrato de transporte com a transportadora, mas ele é comitente indicado no conhecimento de embarque emitido pela transportadora e tinha efetivamente entregue as mercadorias à transportadora e tinha apresentado comprovantes de existência da relação de transporte das mercadorias com os réus, por isso, a ação judicial do autor está de acordo com o disposto no artigo 119º da "Lei de Processo Civil" da China, e foi deferido pelo nosso tribunal.

Por meio deste, lembramos especialmente os riscos legais enfrentados pelos vendedores nacionais sob a condição de preço FOB: O comprador estrangeiro estabelece uma relação contratual de transporte marítimo de mercadorias com a transportadora por afretamento de navio ou reserva do espaço de navio, e o vendedor nacional geralmente não tem relação com o contrato de transporte de mercadorias. Isto significa que depois de o vendedor nacional ter entregue as mercadorias à transportadora, se os documentos de transporte tiverem problemas ou se a fraude de transporte marítimo ocorrer no processo de entrega do conhecimento de embarque e liquidação do pagamento com o comprador, é provável que o vendedor não receba o pagamento das mercadorias nem recupere as mercadorias, enfrentando uma situação desfavorável de perda simultaneamente de dinheiro e mercadorias. Em face de uma situação desfavorável de perda simultaneamente de dinheiro e mercadorias, o vendedor nacional pode, em conformidade com o disposto no nº 3 do artigo 42º do "Código Marítimo" relativo a comitente, instaurar uma ação judicial na qualidade de expedidor ou comitente para recuperar as perdas em causa.

### **III. Manutenção da Ordem Jurídica de Administração Marítima de acordo com a Lei**

—Questões e Sugestões em Casos Contenciosos Administrativos Marítimos

#### **(I) Questões sobre a revisão do conteúdo em casos de acordos administrativos**

Em dezembro de 2012, o governo do local A e a empresa C assinaram o "Acordo do Projeto X" com um período de construção de 8 anos e um investimento total de mais de 10 bilhões de yuans em restauração ecológica marinha, construção de infraestrutura e desenvolvimento imobiliário. Em outubro de 2013, a administração oceânica e pesqueira do local A e a empresa C assinaram o "Acordo de Concessão do Projeto X". Em março de 2017, o governo do local A e a administração oceânica e pesqueira do local A emitiram um aviso para rescindir o "Acordo do Projeto X" e o "Acordo de Concessão do Projeto X", e consideraram que a empresa C não havia investido e promovido a construção do Projeto de acordo com os acordos, o que tornava impossível realizar os objetivos dos acordos, constituindo um incumprimento contratual, por isso o direito de investimento, construção e operação do Projeto X deve ser retirado. A empresa C solicitou ao tribunal que ordenasse ao governo do local A a cumprir continuamente o "Acordo do Projeto X". A empresa C considerou que o "Acordo do Projeto X" assinado com o governo do local A é legal e eficaz e que o "Acordo do Projeto X" tem condições de ser executado continuamente e que os atos administrativos do governo do local A não têm base factual.

O julgamento proferido do tribunal considerou que, após a assinatura do "Acordo do Projeto X", a empresa C falhou em cumprir suas obrigações contratuais conforme acordado, o que constituiu um incumprimento contratual. Em conformidade com o "Acordo do Projeto X" e o disposto no parágrafo 2, artigo 93º da "Lei Contratual da República Popular da China", o governo do local A tem direito de rescindir o acordo unilateralmente no caso de a empresa C não cumprir as suas principais obrigações de acordo com o acordo. No entanto, o "Acordo de Concessão do Projeto X" assinado pela empresa C e pela administração oceânica e pesqueira do local A cai no âmbito de concessão, e o ato do governo do local A de rescindir o acordo administrativo envolvido no caso, sem chegar a um consenso com a empresa C, é de fato impróprio, e viola o artigo 38º das "Medidas de Gestão de Concessões de Infraestrutura e Serviços Públicos". Além disso, embora as duas partes tenham negociado várias vezes antes da rescisão do "Acordo do Projeto X", e o governo do local A garantiu o direito da empresa C de fazer declarações e defesas, mas o governo

do local A não informou por escrito o autor de seu direito de declarações, defesas e formas de alívio, nem informou explicitamente a empresa C de recursos judiciais no aviso de rescisão dos acordos, o que viola os procedimentos legais. Tendo em vista que o acordo administrativo neste caso envolvia construção ecológica, proteção ambiental, construção de infraestrutura e outros grandes interesses sociais e públicos, se o ato ilegal feito pelo governo do local A fosse revogado, causaria grandes prejuízos nos interesses do país e nos interesses públicos da sociedade, portanto, o nosso tribunal, de acordo com o disposto no nº1 do parágrafo 1, artigo 74º da "Lei de Processo Administrativo da República Popular da China", confirmou que a emissão do "Aviso do Governo do Local A para Rescindir o Acordo do Projeto X" pelo governo do local A é ilegal, mas não o revogou.

Este caso é um caso típico de acordo administrativo, e acordo administrativo tem características tanto administrativas quanto contratuais. Portanto, quando um tribunal do povo tratar uma disputa decorrente da celebração, execução, alteração ou rescisão de um acordo administrativo por um órgão administrativo, deve, por um lado, realizar uma revisão de legalidade para analisar se os atos relevantes praticados por órgão administrativo têm fundamentos legais, se abusa de seus poderes, se as leis e regulamentos aplicáveis estão corretos, se os procedimentos legais são cumpridos ou são obviamente impróprios, e se exercem as correspondentes funções jurídicas, por outro lado, para além da aplicação das leis e regulamentos administrativos, também deve fazer o julgamento de acordo com as leis e regulamentos civis pertinentes e com o acordo entre as partes contratuais, desde que não violarem as disposições obrigatórias da lei administrativo e da lei de processo administrativo.

Sugerimos que, ao celebrarem, executarem, alterarem e rescindirem acordos administrativos, os órgãos administrativos devem não só assegurar que os seus atos administrativos cumpram as disposições das leis e regulamentos administrativos, mas também cumpram as leis civis e regulamentos civis relevantes. Especialmente nos casos em que os atos de celebrar, executar, alterar e rescindir acordos administrativos podem afetar os direitos e interesses das contrapartes administrativas, os órgãos administrativos devem proteger totalmente seus direitos de declarações e defesas e orientá-las para proteger seus direitos por meio de alívio judicial. Além disso, os acordos administrativos são geralmente celebrados com o objetivo de realizar alvos de gestão administrativa ou de serviço público, e estão relacionados com os interesses vitais das grandes massas de pessoas, por isso, no processo de execução de tais acordos, muitas licenças administrativas, aprovações, planejamento e outros procedimentos são frequentemente necessários, o que envolve uma enorme

quantidade de verbas e um grande número de recursos humanos e materiais. Sugerimos que, após a assinatura de um acordo administrativo, as partes envolvidas cumpram de forma ativa e plena os seus direitos e obrigações decorrentes do acordo, a fim de evitar as consequências de desperdício de recursos públicos e de prejudicar os interesses do público.

## **(II) Questões sobre a força de caso julgado da sentença proferida**

Em outubro de 2017, a administração oceânica e pesqueira do local A emitiu uma "Decisão de Penalidade Administrativa", determinando que a empresa B tinha construído uma passagem não permeável para construção e uma plataforma de construção permeável por recuperação de terra ao mar sem aprovação, ocupando 0,2237 hectares e 0,1335 hectares de área mar fima, respetivamente, e ordenando que a empresa B desocupasse a área mar fima ocupada ilegalmente, restaurasse essa área ao seu estado original e pagasse uma multa de 2.321.390 yuans. Em junho de 2018, a administração oceânica e pesqueira do local A recorreu ao tribunal para a execução forçada da "Decisão de Penalidade Administrativa" com os objetivos: 1. obrigar a empresa B a devolver a área mar fima ocupada ilegalmente e recuperar essa área ao seu estado original; 2. obrigar a empresa B a pagar a multa de 2.321.390 yuans; 3. a taxa de execução ser suportada pela empresa B.

Após a pesquisa, o tribunal concluiu que a plataforma de construção permeável e a passagem para construção não permeável já foram liberadas e limpas completamente após a emissão do aviso da administração oceânica e pesqueira do local A, mas a empresa B não pagou a multa de 2.321.390 yuans. A sentença proferida do tribunal determinou que a administração oceânica e pesqueira do local A tinha realizado investigação, notificação, aprovação e outros procedimentos legais de acordo com a lei, e a "Decisão de Penalidade Administrativa" era legal em termos de corpo administrativo, procedimento administrativo, fundamento e base, e foi comunicada à empresa B nos termos da lei, pelo que essa decisão de penalidade administrativa foi julgada efetiva. A empresa B não pediu reconsideração administrativa nem recorreu ao tribunal do povo no prazo estipulado pela lei, nem cumpriu com suas obrigações, portanto o tribunal aprovou a execução forçada da multa de 2.321.390 yuans prevista na decisão de penalidade administrativa em questão.

Após receber a sentença administrativa proferida do tribunal, a empresa B recorreu ao tribunal para a anulação da decisão de penalidade administrativa emitida

pela administração oceânica e pesqueira do local A. A empresa B alegou que tomou conhecimento de que a administração oceânica e pesqueira do local A tinha emitido uma decisão de penalidade administrativa para ela somente após receber a sentença administrativa proferida do tribunal. A empresa B ainda alegou que a decisão de penalidade administrativa não foi comunicada de acordo com a lei, o ato de penalidade violou os procedimentos legais, os fatos foram considerados erradamente, e o valor da multa não tem base legal, além disso, embora o tribunal aprovou a execução forçada da decisão de penalidade administrativa em questão, a empresa B não recebeu ainda o aviso de pedido de execução forçada da administração oceânica e pesqueira do local A, e o tribunal não ouviu a declaração e defesa da empresa B na audiência.

Após a pesquisa, o tribunal, em conformidade com o disposto no parágrafo 1 do artigo 69º da "Interpretação sobre a Aplicação da Lei de Processo Administrativo da República Popular da China do Supremo Tribunal Popular", que estipula "Se o auto foi levantado em qualquer uma das seguintes circunstâncias, a ação judicial deverá ser rejeitada: ..... (9) quando o objeto da ação judicial estiver restringido por uma sentença proferida ou por um acordo de mediação", considerou que, neste caso, a legalidade da decisão de penalidade administrativa processada já foi confirmada pela sentença administrativa proferida pelo tribunal e produziu efeitos. A empresa B tomou a decisão de penalidade administrativa como objeto da ação judicial, mas esse objeto da ação judicial foi restringido pela sentença administrativa proferida, portanto, se a empresa B consideraria que a decisão de penalidade administrativa é de fato ilegal e deve ser revogada, ele deve recorrer ao procedimento de supervisão do julgamento. Por isso, o tribunal decidiu, de acordo com a lei, indeferir a ação judicial ajuizada pela empresa B.

Sugerimos que, quando a contraparte administrativa acreditar que seus legítimos direitos e interesses foram infringidos por um órgão administrativo, ela deve exercer seu direito de alívio judicial prontamente e ativamente no prazo legal, por exemplo, pedir reconsideração administrativa e instaurar uma ação administrativa em tribunal. Se a contraparte administrativa deixar de exercer o direito de alívio judicial no prazo legal, as consequências adversas daí decorrentes serão suportadas por ela mesma. Além disso, se as medidas de alívio judicial tomadas pelo interessado não foram permitidas por lei, o tribunal do povo não apoiará a sua reclamação de acordo com a lei.

### **(III) Questões sobre os fundamentos do ato administrativo**

Em 2015, A solicitou à administração oceânica e pesqueira do local B para a distribuição de subsídios de gás-óleo de 2014 para 10 navios pesqueiros de A. Posteriormente, a administração oceânica e pesqueira do local B concluiu os procedimentos de revisão e publicação relevantes. Em 2016, A foi condenada como cúmplice do crime de fraude pelo tribunal do local B por ajudar terceiro a fraudar subsídios de gás-óleo de navios pesqueiros, e foi condenado a prisão por prazo determinado e multa. Em 2017, a administração oceânica e pesqueira do local B fez uma notificação com base no julgamento criminal, decidindo não distribuir subsídios de gás-óleo a 10 navios pesqueiros de A. A então solicitou ao governo do local B para reconsideração administrativa, e o governo do local B manteve a validade da notificação. Depois disso, A instaurou uma ação administrativa ao tribunal e pediu-lhe que revogasse a notificação e a decisão da reconsideração administrativa, e ordenasse ao governo e a administração oceânica e pesqueira do local B tomar uma nova decisão administrativa. A sentença proferida pelo tribunal considerou que as provas fornecidas pela administração oceânica e pesqueira do local B sejam insuficientes para provar que, quando fez a notificação, o comportamento de A estava em conformidade com o disposto no artigo 20º das "Medidas Provisórias para a Gestão de Fundos Especiais para Subsídios de Preços de Produtos Petrolíferos da Indústria Pesqueira". Por isso, o tribunal decidiu revogar a notificação emitida pela administração oceânica e pesqueira do local B e a decisão da reconsideração administrativa do governo do local B, e ordenou que a administração oceânica e pesqueira do local B tomasse novos atos administrativos.

Para órgãos públicos, "Tudo é proibido, a menos que esteja explicitamente permitido na lei". Os órgãos administrativos devem ter um fundamento jurídico explícito para fazer atos administrativos. Quanto à desqualificação de receber fundos de subsídios de pesca, o artigo 20º das "Medidas Provisórias para a Gestão de Fundos Especiais para Subsídios de Preços de Produtos Petrolíferos da Indústria Pesqueira" estipula claramente que "Os fundos de subsídios são gerenciados em uma conta especial e só podem ser usados para fins especiais. Nenhuma pessoa jurídica ou pessoa física pode solicitar os fundos de subsídios sob a forma de ter certificado mais não ter navio ou ter vários certificados para um navio ou no caso de navio ilegal ou no caso de documentos falsos; ampliar o escopo dos subsídios; desviar, reter ou desapropriar os fundos de subsídios e de trabalho. Em caso de violação de uma das referidas disposições, o órgão financeiro perseguirá os fundos de subsídios desviados de acordo com a lei; os administradores que são diretamente responsáveis e outras pessoas diretamente responsáveis serão investigados quanto à responsabilidade

jurídica nos termos da lei. Aquelas que fornecerem documentos falsos para solicitar fundos de subsídios serão permanentemente desqualificados para receber fundos de subsídios de pesca uma vez verificadas, e o fato será notificado em todo o país." Apesar de o tribunal do local B ter confirmado que A cometeu um ato ilegal por ajudar terceiro a fraudar subsídios, no entanto, as provas apresentadas pela administração oceânica e pesqueira do local B não eram suficientes para provar que, quando fez a notificação, os 10 navios pesqueiros de A estavam envolvidos no ato de solicitar os fundos de subsídios sob a forma de "ter certificado mais não ter navio ou ter vários certificados para um navio ou no caso de navio ilegal ou no caso de documentos falsos". Não está em conformidade com as disposições acima referidas que a administração oceânica e pesqueira do local B desqualificou A de receber os fundos apenas de acordo com a sentença penal pertinente, não existindo qualquer outra base jurídica. Por isso, o tribunal decidiu revogar a decisão administrativa dela e ordenou que tomasse novos atos administrativos.

Sugerimos que, os órgãos administrativos devem, por um lado, reforçar o estudo das leis e regulamentos relacionados com as suas próprias funções, de forma a familiarizá-las e utilizá-las, para melhorar o seu próprio nível de administração de acordo com a lei; por outro lado, tomar as autorizações das leis e regulamentos como base, entender e aplicar corretamente as leis e regulamentos e cumprir os procedimentos legais, de modo a proteger os direitos legais das contrapartes administrativas no caso de fazer atos administrativos.

## **IV. Manutenção da Ordem Jurídica do Mercado de Agenciamento de Carga de acordo com a Lei**

—Questões e Sugestões em Casos de Disputas de Agenciamento de Carga  
Mar fima

### **(I) Questões sobre a disposição de mercadorias devolvidas pela alfândega**

A empresa A contratou a empresa B para transportar um lote de polarizadores de Busan, na Coreia do Sul para Shenzhen, na China. As duas partes assinaram um acordo estipulando que "A empresa A compromete-se a receber o contentor independentemente de o contentor ser finalmente devolvido pela alfândega ou autorizado a ser desalfandegado para importação. Se a alfândega permitir a importação e a empresa A se recusar a receber o contentor, a empresa B terá o direito de abrir o contentor e dispor das mercadorias no contentor sem autorização, incluindo mas não se limitando à alienação por meio de venda, venda com desconto, leilão, hipoteca, penhor, etc., cujo rendimento pertence à empresa B, e os custos incorridos durante a disposição será suportado pela empresa A. Se a alfândega mandar a devolução e, a empresa A se recusar a receber o contentor depois de a empresa B ter transportado as mercadorias para Hong Kong, a empresa B terá o direito de dispor das mercadorias no contentor de forma razoável, incluindo mas não se limitando a descartá-las ou eliminá-las como lixo ou resíduo, ou transportá-las de volta para a Coreia do Sul, e os custos incorridos durante a disposição serão suportados pela empresa A". Quando as mercadorias chegaram em Shenzhen, a alfândega de Dapeng de Shenzhen ordenou a devolução das mercadorias com a razão de que eram, na verdade, resíduos de filme composto de vários materiais e materiais descartados. Posteriormente, a empresa B enviou 3 correspondências à empresa A por correio expresso EMS, para o endereço indicado no acordo, para pedir a empresa A que confirme as informações do remetente, mas todas foram devolvidas por ninguém as recebeu, além disso, a empresa A se recusou a fornecer as informações do remetente. Então, a empresa B devolveu as mercadorias de Shenzhen, China para a Coreia do Sul, e em seguida, a empresa A processou a empresa B por sua disposição das mercadorias sem autorização e pediu-lhe uma indenização. O julgamento proferido do tribunal considerou que, a empresa A foi negligente ao pedir as informações do remetente e não entrou em contacto com a empresa B para informá-la da mudança do endereço quando se sabia que os mensageiros EMS havia entregue as correspondências para o endereço indicado no acordo, por isso ela deve assumir as consequências adversas pela devolução das correspondências. Em vista disso, a disposição das mercadorias pela empresa B em conformidade com o acordo não constitui um incumprimento

contratual e a reclamação da empresa A não é adequada.

Neste caso, a empresa B enviou 3 correspondências à empresa A por correio expresso EMS para o endereço indicado no acordo, o que é um ato de notificação de forma razoável, enquanto isso, o ato de negligência da empresa A no recebimento das correspondências quando sabia a entrega expressa é considerado como uma recusa em receber as mercadorias. Por conseguinte, a empresa B não tem qualquer culpa na disposição das mercadorias de forma razoável, nos termos do acordo, e a empresa A deve suportar as consequências da decorrentes.

Sugerimos que, quando houver algum problema no transporte de carga, o mandante e o agente mantenham uma boa comunicação; quando houver mudança no endereço de entrega ou nos dados de contacto, a parte que mudou deve notificar a outra parte a tempo; quando encontrar problemas, as partes não tomem medidas evasivas, mas devem negociar e resolver o problema adequadamente juntos; quando o mandante não pode ser contactado, o agente deve dispor das mercadorias de forma razoável, de acordo com a lei e o contrato, e manter provas relevantes para provar que não tem culpa, e informar prontamente a situação atualizada ao mandante após entrar em contacto com ele.

## **(II) Questões sobre a transferência de poderes e obrigações de agenciamento de carga**

A empresa A assinou um contrato com a empresa B para o agenciamento de transporte marítimo de exportação e constituiu como seu bastante procurador a empresa B para o tratamento dos procedimentos de transporte marítimo de exportação das mercadorias, sendo acordado que "Se houver algumas mudanças nas condições de transporte por razões objetivas ou de terceiros, a empresa B deverá notificar por escrito a empresa A deste fato em tempo hábil e não providenciará a expedição das mercadorias antes de obter a autorização da empresa A". Após a assinatura do contrato, o representante legal da empresa B encarregou a empresa C de providenciar a expedição das mercadorias, sem a autorização da empresa A. Após a conclusão do transporte das mercadorias, a empresa A pagou à empresa B as taxas de transporte relevantes, a empresa C emitiu uma fatura em nome da empresa B, conforme exigido pela empresa B, e a empresa B pagou uma parcela do pagamento à empresa C. Posteriormente, a empresa C instaurou uma ação judicial contra a empresa A, alegando que tinha um relacionamento de agenciamento de transporte marítimo das mercadorias com a empresa A e exigindo o pagamento de taxas de transporte e juros

de mora devidos. O julgamento proferido do tribunal considerou que, embora a empresa A e a empresa B não tenham chegado a um acordo sobre a transferência de poderes e obrigações de agenciamento, a empresa C não tinha nenhuma prova para provar que a empresa A concordava expressamente que a empresa B em transferir os poderes e obrigações de agenciamento de transporte à empresa C, portanto, a empresa A e a empresa C não estabeleceram uma relação contratual de agenciamento de transporte marítimo, e o pedido da empresa C foi rejeitado.

O artigo 5º dos "Regulamentos sobre Diversas Questões Relativas ao Julgamento de Casos de Disputas de Agenciamento de Carga Marítima do Supremo Tribunal Popular" estipula que "Na ausência de um acordo sobre a transferência de poderes e obrigações de agenciamento, o tribunal não deve deferir a ação levantada em que uma empresa de agenciamento de carga ou um terceiro alega que o mandante concordou a transferência de poderes e obrigações de agenciamento por que o mesmo sabia e não se opõe à intenção da empresa de agenciamento de carga de transferir totalmente ou parcialmente os poderes e obrigações de agenciamento de carga marítima ao terceiro, a menos que o comportamento do mandante indique claramente que ele aceita a transferência". Neste caso, a empresa A e a empresa B não tinham chegado a um acordo sobre a transferência de poderes e obrigações de agenciamento, e a empresa B transferiu os poderes e obrigações de agenciamento à empresa C, sem a autorização da empresa A, nem a apresentação de provas para provar que a empresa A concordou explicitamente a transferência. Portanto, a empresa B, como agente, deve suportar as consequências da ídecorrentes.

Sugerimos que o agente transfira os poderes e obrigações de agenciamento com base nos interesses do mandante, e se houver um acordo de transferência de agenciamento, a transferência seja realizada de acordo com o acordo, se não houver acordo, a transferência seja realizada com o consentimento expresso do mandante. Caso seja necessário transferir em caso de emergência, a fim de proteger os interesses do mandante, as provas pertinentes devem ser mantidas e o mandante deve ser informado do fato de transferência em tempo hábil.

### **(III) Questões sobre a representação do responsável de uma filial a ser extinta**

A é a pessoa responsável pela filial de Guangzhou da empresa B, registrada na administração industrial e comercial. Durante o período em que a filial de Guangzhou da empresa B está planejada para ser extinta mas ainda não foi extinta, A contratou a

empresa C como o agente de carga da filial de Guangzhou da empresa B. A declarou a sua função ao entrar em contacto com a empresa C, e durante o período de agenciamento de cargas, A manteve o agente norte-americano da empresa B como destinatário e pessoa notificada no conhecimento de embarque e exigiu que os funcionários da empresa B se comuniquem com o agente norte-americano para a liberação das mercadorias sob o conhecimento de embarque correspondente. A empresa B não fez nenhuma objeção, mesmo que soube que A ainda estava usando o nome da empresa B para fazer transações com o terceiro, depois de ser privado do selo oficial e da licença da filial. A empresa C instaurou uma ação judicial contra a empresa B e exigiu que ela pagasse as taxas de transportes devidas pela filial de Guangzhou da empresa B. O julgamento proferido do tribunal considerou que, as informações de registo industrial e comercial têm o efeito de divulgação pública, e pelas quais a empresa C confiava na identidade e qualidade de A e erroneamente acreditou que A representa a filial de Guangzhou da empresa B, o que está de acordo com o bom senso. Além disso, A encarregou a empresa C de transportar cargas em nome da filial de Guangzhou da empresa B e não informou a empresa C do fato de que a filial de Guangzhou da empresa B estava a ser extinta. Por tanto, a empresa B não pode negar o efeito da representação de A perante terceiro como responsável da filial de Guangzhou da empresa B pela razão de a direção da empresa B ter cessado a função de A, por isso o tribunal apoia o pedido da empresa C.

O artigo 14º da "Lei das Sociedades da República Popular da China" estipula que "Uma empresa pode abrir filiais. Para estabelecer uma filial, deve-se solicitar o registo junto à autoridade de registo de empresa para obter uma licença comercial. Uma filial não tem o estatuto de pessoa coletiva, e sua responsabilidade civil fica a cargo da empresa mãe". Neste caso, depois que a empresa B decidiu encerrar a operação da sua filial em Guangzhou, ela deixou de cumprir as formalidades de extinção junto à administração industrial e comercial em tempo hábil, nem fez qualquer declaração sobre a extinção da filial de Guangzhou e do seu selo oficial. A liberação do conhecimento de embarque das mercadorias transportadas pela empresa C, empregada por A, foi feita pelo agente norte-americano da empresa B. Tendo em vista o fato de que as informações de registo industrial e comercial não foram alteradas e a empresa C tinha cumprido seu dever de exame prudente, uma relação de agenciamento de carga marítima foi efetivamente estabelecida entre A, em nome da filial de Guangzhou da empresa B, e a empresa C, por isso, considera-se que a filial de Guangzhou da empresa B e a empresa C assinaram um contrato de agenciamento de carga marítima. Uma vez que a filial não tem o estatuto de pessoa coletiva, e sua responsabilidade civil fica a cargo da empresa mãe, as taxas de transporte devidas

pela filial de Guangzhou da empresa B à empresa C fica a cargo da empresa B.

Sugerimos que, quando uma empresa mãe decidir encerrar a operação de uma filial, deve-se retirar o selo oficial e a licença a tempo, cumprir as formalidades de extinção junto à administração industrial e comercial e fazer uma declaração relevante. Quando uma entidade comercial fazer negócios com uma filial, deve examinar cuidadosamente para confirmar se a pessoa responsável da filial tem o direito de representação e autorizações relevantes e se a filial está suspensa ou encerrada de operação, e se possível, deve contactar a empresa mãe para confirmar a pessoa responsável da filial e a operação da filial, de modo a evitar situações como representação inválida.

## **V. Regularização da Ordem Jurídica do Mercado de Afretamento de Navios de acordo com a Lei**

—Questões e Sugestões em Casos de Disputas por Contratos de Afretamento por Tempo

### **(I) Regras gerais para determinar o efeito jurídico de selo de navio ao assinar um contrato com terceiro**

Num caso de disputa por contrato de afretamento por tempo, A e B, na qualidade de primeira parte, e o navio E, na qualidade de segunda parte, celebraram um contrato de afretamento por tempo, estipulando que a segunda parte aluga o navio E para a primeira parte. O selo de navio "navio E da empresa C" foi carimbado no espaço de carimbo da segunda parte, e a assinatura de D foi aposta no espaço de assinatura de representante legal da segunda parte, no contrato. A empresa C é o proprietário e operador registrados do navio E, e D é o proprietário e operador efetivos do navio E. A e B tinha pagado o aluguel a D, mas o navio E foi retirada pela empresa C dentro do prazo de afretamento. A e B então solicitaram ao tribunal que ordenasse a empresa C a compensar a perda do aluguel. O tribunal considerou que A e B não tinham razões para acreditar que D fosse qualificado para assinar o contrato em nome da empresa C com A e B, e que o selo de navio E apostado no contrato não tem, necessariamente, o efeito jurídico de agir em nome do proprietário do navio, por isso, A, B e a empresa C não estabeleceram uma relação contratual de afretamento por tempo, e o pedido de A e B foi indeferido.

De acordo com o parágrafo 1 do artigo 64º da "Lei de Processo Civil da República Popular da China" e o artigo 90º da "Interpretação sobre a Aplicação da Lei de Processo Civil da República Popular da China do Supremo Tribunal Popular", A e B tem a responsabilidade de provar a presença da relação contratual de afretamento por tempo entre A, B e a empresa C, alegada no presente caso. A principal prova apresentada por A e B foi o contrato de afretamento por tempo carimbado com o selo "navio E da empresa C". Este selo é um selo de navio e não um selo oficial da empresa C, e geralmente deve ser usado apenas pelo proprietário efetivo do navio para a operação e gestão diárias do navio. Um contrato assinado com um selo de navio geralmente não produz efeitos para vincular a empresa à qual está afiliado, ou seja, o contrato em questão não tem qualquer efeito jurídico para o proprietário registrado ou operador registrado do navio. Portanto, a alegação de A e B de que a empresa C era a contraparte do contrato de afretamento de navio foi indeferida.

Sugerimos que, ao estabelecer uma relação contratual de afretamento por tempo, especialmente na celebração de um contrato de afretamento, preste atenção à diferença entre o selo de navio e o selo oficial da pessoa jurídica. Um selo de navio é equivalente a um selo de departamento funcional interno de uma empresa, e geralmente não tem efeito de representação perante terceiro. Em princípio, um contrato assinado com um selo de navio geralmente não produz efeitos de autoridade aparente do proprietário do navio e do operador do navio.

## **(II) Regras excepcionais para determinar o efeito jurídico de selo de navio ao assinar um contrato com terceiro**

Num caso de disputa por contrato de afretamento por tempo, o navio C, na qualidade de fretador, e A e B, na qualidade de afretador, celebraram um contrato de afretamento de navio. O selo do navio C foi carimbado no espaço de fretador do contrato, e a assinatura de E foi aposta no espaço de assinatura de representante do contrato. As duas partes do contrato acima referidas posteriormente assinaram um acordo complementar ao contrato de afretamento de navio, e o selo do navio C foi carimbado no espaço de assinatura de primeira parte no acordo. Os selos do navio C carimbados no contrato e no acordo complementar acima mencionados estavam todos gravados com o nome da empresa D. Mais tarde, como a empresa D deixou de cumprir as obrigações determinadas pelos documentos legais em vigor em outro caso, o navio C foi detido pelo tribunal W, fazendo com que A e B não pudessem afretar o navio normalmente. A e B então solicitaram ao tribunal que ordenasse a rescisão do contrato de afretamento de navio entre eles e a empresa D e que pagasse indenizações. O tribunal considerou que, de acordo com as declarações de A e B, eles assinaram o contrato e o acordo acima mencionados com E, uma pessoa que declarou ser o chefe do navio C, e com F, um funcionário gestor do navio, após a negociação; o selo de navio foi carimbado por F; no momento da celebração do contrato, A e B obtiveram os dados do navio e souberam que o proprietário e operador registrados do navio era a empresa D; antes de pagar a caução, A e B tinham entrado em contacto com a empresa D para verificar a situação, e o funcionário da empresa D não negou nem confirmou a identidade de E; após a ocorrência da disputa envolvida neste caso, a empresa D não pôde dar uma explicação razoável para o fato de que E controlava efetivamente do navio durante a ocorrência da disputa. O exposto acima mostra que, quando A e B cumpriram o seu dever de exame prudente de forma razoável para assinar o contrato e o acordo complementar mencionados acima, eles obtiveram razões para convencê-los que E e F têm o direito de agir em nome da empresa D para tratar com as questões de afretamento do navio C. De acordo com o

artigo 172º dos "Princípios Gerais de Direito Civil da República Popular da China", que estipula "Se um autor não tem poder de agenciamento, ultrapassa o poder de agenciamento, ou o poder de agenciamento expirou e ainda assim realizar um ato de agenciamento, a contraparte tem motivos para acreditar que o autor tem o poder de agenciamento, e o ato de agenciamento será eficaz", o contrato e o acordo assinados por E e F em nome da empresa D neste caso produzem efeitos jurídicos para a empresa D. Tendo em vista o descumprimento contratual da empresa D e de acordo com o disposto no nº4 do artigo 94º da "Lei Contratual da República Popular da China", o pedido de A e B para a rescisão do contrato de afretamento de navio está em conformidade com a lei e deve ser deferido.

Sugerimos que, antes de assinar um contrato de afretamento de navio, o afretador cumpra o dever de exame prudente de forma razoável e verifique cuidadosamente os dados e certificados pertinentes do navio a ser afretado. No caso de o fretador assinar o contrato através do selo de navio, o afretador deve avaliar prudentemente se o autor ou o tripulante tem o poder de agenciamento para assinar o contrato, e guardar cuidadosamente as provas relevantes para proteger os seus próprios direitos e interesses na medida do possível, e para evitar a situação em que não possa determinar através do selo de navio o efeito jurídico produzido pelo contrato de afretamento para o proprietário ou operador do navio, após o descumprimento contratual por outra parte do contrato, resultando na impossibilidade de recuperar a indenização.

### **(III) Questões sobre a identificação do agenciamento não revelado no contrato de afretamento de navio**

Num caso de disputa por contrato de afretamento por tempo, B era o proprietário registado do navio D e emitiu uma procuração para nomear C e E como intermediários de negócios para buscar e negociar contratos de extração de areia. B também assinou um contrato de extração de areia com C e E relativo às operações de dragagem e produção do navio D em um determinado cais. C, na qualidade de fretador, assinou um contrato de afretamento de navio com a empresa A, estipulando que o fretador deve fornecer o navio envolvido no caso para fazer operações no local indicado. Depois disso, C, na qualidade de fretador, assinou um contrato de caução de afretamento de navio com a empresa A, estipulando que se o fretador não conduzir o navio D ao cais indicado dentro do prazo especificado, o fretador devolverá a caução à empresa A e pagará indenização por danos. Depois disso, B não consegue conduzir o navio D para o local de operações indicado no prazo especificado, a

empresa A então solicitou ao tribunal que ordenasse B a devolução da caução de afretamento de navio e do pagamento inicial em dobro. O tribunal considerou que, o ato de C de assinar o contrato de afretamento de navio em seu próprio nome após apresentar a procuração para a empresa A não constituiu um agenciamento não relevado e que a empresa A e a empresa B não estabeleceram uma relação contratual de afretamento de navio, portanto o pedido da empresa A foi indeferido totalmente.

De acordo com o artigo 402º da "Lei Contratual da República Popular da China", que estipula "Quando o agente, agindo no âmbito da procuração outorgada pelo mandante, celebrar um contrato em seu próprio nome com um terceiro que tem conhecimento da relação de agenciamento entre o mandante e o agente, o contrato vincula diretamente o mandante e tal terceiro, exceto quando houver evidência conclusiva estabelecendo que o contrato vincula apenas o agente e esse terceiro", a condição prévia para constituir o agenciamento não revelado é estabelecer uma relação de agenciamento entre o mandante e o agente. O objetivo da emissão da procuração por B é permitir que C e E intervenham como intermediários de negócios, mas não dá a C o poder de assinar contratos como um agente. B assinou o contrato de extração de areia através do navio D com C e E no dia anterior à assinatura do contrato de afretamento de navio, e B recebeu a caução de C e exigiu que C efetue uma vistoria no local e inquirir sobre as formalidades relativas à extração de areia. O contrato de extração de areia não constitui uma prova ou evidência de que C tem o direito de assinar o contrato de afretamento de navio em nome de B. B apenas autorizou C e E para negociar e assinar o contrato de extração de areia, e não há evidências de que B e C tenham concordado de outra forma de que C pode agir como um agente autorizado, e também não há provas de que C se comunicou diretamente a B ao assinar o contrato de afretamento de navio com a empresa A para obter a autorização de B para assinar o contrato. Pelo contrário, a evidência existente mostra que C, E e B assinaram separadamente um contrato de extração de areia para ganhar uma diferença. Os referidos atos de C são inconsistentes com as obrigações do agente no contrato de agenciamento em que o agente goza do direito de cobrar taxas de comissão, e assume os deveres de obedecer às instruções do mandante, relatar ao mandante, entregar os bens obtidos ao mandante por exercer os poderes de agenciamento. Portanto, não há uma relação contratual de agenciamento entre B e C, e o ato de C de assinar o contrato de afretamento de navio em seu próprio nome não constitui um agenciamento não revelado.

A identificação correta de interessados de contrato é a chave para o julgamento correto de disputas por contratos de afretamento de navio. O agenciamento não

relevado ocorre frequentemente nas atividades legais do mercado de afretamento de navio, é necessário distingui-lo do agenciamento revelado e do agenciamento não autorizado. As condições e características necessárias para constituir o agenciamento não revelado são: 1. O agente é de fato autorizado pelo mandante ou tem direito de agenciamento de acordo com a lei; 2. O agente pratica, de fato, atos jurídicos civis em nome do mandante, e os atos estão em conformidade com o âmbito de procuração do mandante ou das disposições legais; 3. O agente conduz atos jurídicos civis em nome do mandante com a contraparte; 4. Os efeitos do ato são legalmente transferidos para o mandante. Pode-se observar que a maior diferença entre o agenciamento não revelado e o agenciamento não autorizado é que o agente goza do direito de agenciamento e pratica atos jurídicos civis no âmbito de procuração de agenciamento. Ao identificar se há um agente não revelado entre os interessados de um contrato de afretamento de navio, primeiro faça um julgamento sobre se o agente tem o direito de agenciamento e, em seguida, faça uma revisão em estrita conformidade com o artigo 402º e o artigo 403º da "Lei Contratual da República Popular da China" e, em seguida, determina os correspondentes efeitos jurídicos de acordo com os requisitos legais, a fim de proteger o equilíbrio dos interesses do mandante, do agente e da contraparte.

## **VI. Salvaguarda da Subsistência Humana em Casos de Disputas Mar fimas de acordo com a Lei**

—Questões e Sugestões em Casos de Disputas Relacionadas a Danos Corporais no  
Mar

### **(I) Questões sobre a identificação da relação jurídica do contrato de serviço laboral de tripulante mar fimo**

Num caso de disputa por contrato de serviço laboral de tripulante, A foi empregado por G para trabalhar no navio, mas nenhum contrato de serviço laboral escrito foi celebrado. Por volta das 07: 05 da manhã do dia 7 de maio de 2017, o tripulante A sofreu uma dor de cabeça e ficou inconsciente. Ao ver isso, o funcionário no navio imediatamente ligou para o número de emergência de Hong Kong pedindo ajuda e enviou A ao Hospital Tuen Mun. O relatório emitido pelo Hospital Tuen Mun em 16 de maio mostrou que: Em 7 de maio, A teve uma hemorragia intracraniana súbita, e a tomografia computadorizada cerebral mostrou uma hemorragia maciça em sua área temporal esquerda e extensos danos cerebrais bilaterais. No momento da admissão, o nível de consciência de A era ruim, seus sinais vitais estavam estáveis e ele não conseguia se comunicar e verbalizar o desejo. Em 1 de novembro, B, a esposa de A, solicitou uma agência de avaliação para avaliar o grau de invalidez de A e as despesas de tratamento médico no futuro, e o resultado da análise foi que A estava em um estado vegetativo persistente e constitui uma deficiência de primeiro grau. A solicitou ao tribunal que ordenasse o proprietário registrado do navio (empresa F) e o empregador G a compensar conjuntamente suas despesas médicas, despesas de tratamento médico no futuro, indenização por invalidez e outras perdas que somam mais de 1 milhão de yuans. O tribunal de primeira instância decidiu que a empresa F e G compensariam A por despesas médicas, despesas de tratamento médico no futuro, indenização por invalidez e outras perdas com um valor total de 900 mil yuans. Durante a segunda instância, B (esposa de A), C (filha de A), D (mãe de A) e E (pai de A), apresentaram um parecer ao tribunal de segunda instância de que A faleceu em 5 de junho de 2018, e eles, como herdeiros legais de A, solicitaram participar do processo do caso de acordo com a lei. O tribunal de segunda instância manteve a identificação da relação jurídica e a determinação da responsabilidade da contraparte, mas alterou a sentença quanto a interessados de reclamação e a itens de reclamação, decidindo que F e G compensariam B, C, D e E por despesas médicas, despesas de tratamento médico no futuro, despesas de cuidados no futuro, indenização por morte, despesas de funeral e outras perdas com um valor total de 900 mil yuans.

O julgamento proferido do tribunal considerou que, embora a empresa F e G argumentassem que o caso deveria envolver uma disputa por contrato de trabalho de tripulante e as responsabilidades relevantes deveriam ser determinadas através da identificação de lesões por acidente de trabalho, mas com base nos fatos apurados, o contrato de terceirização de gerenciamento do navio assinado pela empresa F e G estipula claramente que G é responsável por operar o navio e contratar tripulantes, e nenhuma das partes negaram que A foi contratado por G para trabalhar no navio. Uma vez que G não é um empregador ao abrigo da "Lei do Trabalho da República Popular da China", a relação entre A e G deve ser considerada como uma relação contratual de serviço laboral de tripulante mar fimo, e não uma relação contratual de trabalho, por isso, este caso não deve estar sujeito à "Lei do Trabalho" e as disposições legais relevantes, mas deve estar sujeito às disposições da "Lei de Responsabilidade por Infração de Direitos da República Popular da China" e "Interpretação sobre Diversas Questões Relativas à Aplicação de Leis para o Julgamento de Casos de Indemnização por Danos Corporais do Supremo Tribunal Popular".

De acordo com o artigo 1º do "Aviso sobre a Determinação da Relação de Trabalho e das Questões Relacionadas" (L.S.B.F [2005] No.12), emitido pelo Ministério de Recursos Humanos e Seguridade Social, "No caso de um empregador recruta e contrata um empregado mas não assina um contrato de trabalho escrito com ele, é considerado como o estabelecimento de uma relação de trabalho entre eles desde que sejam satisfeitas todas as seguintes condições: (1) o empregador e o empregado cumprem as qualificações previstas nas leis e regulamentos .....". No que diz respeito a este caso, G não é empregador nem tem a qualificação correspondente, e a disputa de indemnização por danos corporais causados pelo serviço laboral não deve ser resolvida de acordo com a "Lei do Trabalho" e as disposições legais relevantes. É importante notar que o tripulante, neste caso, prestou serviços laborais efetivos sem assinar nenhum contrato de trabalho escrito com nenhuma das partes. De certa forma, esse comportamento de A traz grandes riscos para o exercício de seus direitos, o que está relacionado à sua falta de consciência legal e à fraca posição do tripulante como provedores de trabalho. Hoje em dia, a China está a mudar de um "país mar fimo grande para "um país mar fimo forte", e os tripulantes mar fimos, como importante participantes no transporte mar fimo, seus direitos devem ser totalmente protegidos. Sugerimos que, a fim de proteger plenamente os direitos dos tripulantes mar fimos, seja criado um sindicato de tripulantes mar fimos, e que os órgãos gestores mar fimos reforcem a gestão normativa de agências de serviço de tripulantes, de empresas de operação de navio e de proprietários de navio.

## **(II) Questões sobre a identificação da responsabilidade do empregador e do operador de navio**

No caso acima, de acordo com o relatório do Hospital Tuen Mun de Hong Kong e o parecer de perito forense da agência de avaliação, o estado vegetativo persistente de A foi causado por malformações arteriovenosas intracranianas, hematoma intracraniano, etc. No entanto, não há evidência de que a própria estrutura fisiológica especial de A seja a única causa de sua doença. A particularidade do trabalho a bordo, a alternância dos horários diurno e noturno, o ruído do ambiente de trabalho da sala de máquinas e a fadiga de trabalho acumulada a longo prazo podem ser todas as importantes causas indutoras da doença de A com estrutura fisiológica especial. A empresa F e G argumentaram que os outros 7 tripulantes do navio não tinham adoecido sob o mesmo ambiente e condições de trabalho, mas não apresentaram provas suficientes para negar que o ambiente e condições de trabalho a bordo do navio eram as causas indutoras da doença de A, por isso, eles devem suportar as consequências adversas da insuficiência de provas. Com base nos fatos do caso, o tribunal de primeira instância determinou que A se encontrava num estado vegetativo persistente devido à doença, e que A era responsável por 50% por sua própria estrutura fisiológica especial, e a empresa F e G eram responsáveis por 50%.

O artigo 35º da "Lei de Responsabilidade por Infração de Direitos" estipula que "Quando uma relação de serviço laboral for estabelecida entre indivíduos, se a parte que presta serviço laboral causar danos a terceiro devido ao seu serviço de trabalho, a parte que recebe o serviço de trabalho arcará com a responsabilidade por infração de direitos; se a parte que presta serviço laboral causar danos a si própria, as duas partes assumirão as responsabilidades correspondentes de acordo com as suas respectivas culpas". Esta é a primeira vez na China que os termos "serviço laboral" e "relação de serviço laboral" foram introduzidos a nível legislativo, que têm os mesmos significados como os termos "emprego" e "relação empregatícia" na prática legislativa e judicial da China. No que diz respeito à relação contratual de serviço laboral do tripulante marítimo, o empregador é obrigado a garantir a vida, a saúde e a segurança pessoal do tripulante empregado durante o seu trabalho no navio, ou seja, o empregador será responsável pela indemnização quando o empregado sofrer danos pessoais durante a prestação do serviço. Neste caso, a empresa F é o proprietário registado do navio e o operador do navio, tem a responsabilidade de garantir a navegação segura do navio e proporcionar um bom ambiente de trabalho para a tripulação, e não pode usar o contrato de terceirização de gerenciamento do navio como desculpa para fugir das responsabilidades de gerenciamento da tripulação.

Partindo do princípio da equidade, tanto o empregador como o operador do navio são responsáveis pelos danos corporais sofridos pelo tripulante.

A indústria naval desempenha um papel importante no desenvolvimento da economia nacional, mas a tripulação marítima é uma profissão perigosa e trabalhosa. Alguns tripulantes marítimos começaram a assumir essa profissão quando eram jovens, e depois de muitos anos de trabalho, eles sofrem de hipertensão, doenças cardíacas e outras doenças devido à estrutura alimentar inadequada a bordo, longe de casa por muito tempo, trabalho de alta intensidade, envelhecimento e outras causas. Se o tripulante sofrer doença ou morrer a bordo e sem indenização, o que não é apenas um desrespeito pela contribuição de longo prazo do tripulante, mas também contra os princípios da ética e moralidade humana, causará dificuldades financeiras à família do tripulante. Além disso, se a segurança pessoal da tripulação não for garantida adequadamente, não será propício para os jovens ingressarem na profissão de tripulante e também terá um impacto adverso no desenvolvimento da indústria naval. Sugerimos que, do ponto de vista da subsistência humana e do cuidado humanístico, quando um tripulante falecer por doença a bordo, o proprietário do navio pague uma indenização ao tripulante, e a seguradora do seguro de responsabilidade pague uma indenização ao proprietário do navio. Se os custos de seguro da seguradora aumentarem por isso, ela pode proteger seus interesses aumentando os prêmios.

### **(III) Questões sobre a identificação da responsabilidade de atos de infração de várias pessoas sem comunicação intencional prévia**

Num caso de disputa por danos corporais em áreas marítimas e em águas conectadas com mar, às 20:00 de 3 de junho de 2017, o iate "Estrela da Liberdade" conduzido por A (cujo empregador é B) colidiu com o barco de pesca sem nome conduzido por C nas águas do canto nordeste da ilha de Sanmen, Huizhou. O acidente fez com que C, o condutor do barco de pesca sem nome, e 4 passageiros, incluindo D, ficaram feridos em diferentes graus, entre eles, D morreu após resgate. O relatório de identificação de responsabilidade de acidente emitido pela autoridade marítima do Porto de Huizhou determinou que os dois navios tinham culpas iguais e assumiriam a mesma responsabilidade. A esposa de D é E, e os dois deram à luz um filho, F, em 19 de fevereiro de 2015. A mãe de D é G. E, F e G solicitaram ao tribunal que ordenasse A, B e C a fazer compensação solidária por indenização por morte, despesas médicas, despesas de funeral, despesas de vida dos dependentes, pensão por danos emocionais e outras perdas com um valor total de 2 milhões de yuans. O tribunal de

primeira instância decidiu que B e C compensariam solidariamente E, F e G por indenização de morte e outras perdas com um valor total de 1,8 milhão de yuans. O tribunal de segunda instância manteve a determinação dos custos e perdas envolvidos no caso, mas alterou a sentença quanto a forma de responsabilidade pelos danos envolvidos no caso por B e C, decidindo que B e C compensariam por mais de 900 mil yuans, respetivamente.

O julgamento proferido do tribunal considerou que, neste caso, a colisão entre o iate e o barco sem nome foi causada pela conduta negligente de ambas as partes B e C, mas as partes não tinham intenção de se comunicar entre si sobre a colisão previamente, sendo apenas uma infração conjunta em relação ao ato. Não é aconselhável aplicar a responsabilidade solidária estipulada no artigo 8º da "Lei de Responsabilidade por Infração de Direitos" a este caso, e as evidências existentes são insuficientes para provar que o ato de infração de qualquer um das duas partes é suficiente para causar todos os danos. Portanto, este caso deve estar sujeito ao disposto do artigo 12º da "Lei de Responsabilidade por Infração de Direitos", que estipula "Quando duas ou mais pessoas cometem atos de infração, respetivamente, causando o mesmo dano, se a gravidade da responsabilidade de cada autor do ato de infração puder ser determinada, os autores do ato de infração assumirão as responsabilidades correspondentes, respetivamente; se a gravidade da responsabilidade de cada culpado for difícil de ser determinada, cada autor do ato de infração assumirá a metade da responsabilidade compensatória", B e C sendo responsáveis pelo acidente do caso, de acordo com as respetivas responsabilidades. O relatório de identificação de responsabilidade de acidente emitido pela autoridade marítima do Porto de Huizhou determinou que os dois navios tinham culpas iguais e assumiriam a mesma responsabilidade, e B e C não se opõem a isso. Portanto, B e C devem arcar cada um com 50% da responsabilidade da compensação pelas perdas envolvidas no caso.

Quando duas ou mais pessoas não têm intenção conjunta ou negligência conjunta, mas vários atos realizados por elas são indiretamente combinados para causar a mesma consequência de dano, esses atos são considerados como atos de infração de várias pessoas sem comunicação intencional prévia, neste caso, aplica-se o disposto no artigo 12º da "Lei de Responsabilidade por Infração de Direitos", ficando estipulado que a forma de responsabilidade será determinada de acordo com a gravidade de culpa. O ato de cada autor do ato de infração é um ato único relativamente independente, e cada autor só é responsável pelos danos causados por seu próprio ato. Se cada ato de infração é suficiente para causar todos os danos, os

autores do ato de infração serão responsáveis conjunta e solidariamente; se a gravidade da responsabilidade de cada autor do ato de infração puder ser determinada, os autores do ato de infração assumirão as responsabilidades correspondentes, respetivamente; se a gravidade da responsabilidade de cada culpado for difícil de ser determinada, cada autor do ato de infração assumirá a metade da responsabilidade compensatória. Em certa medida, a "Lei de Responsabilidade por Infração de Direitos" reflete a tendência legislativa de mais padronização e estrita limitação das condições da aplicação da responsabilidade solidária, por exemplo, estipula que a responsabilidade do tipo de infração em que são combinados atos de infração de várias pessoas sem comunicação intencional prévia é responsabilidade compartilhada. A restrição da aplicação excessiva da responsabilidade solidária, o que entra em conflito com a prática geralmente aceita na prática judicial com a qual a maioria das pessoas está familiarizada no passado. Sugerimos que, quando as vítimas e seus familiares se depararem com essas situações e buscarem resolver o problema por meio de litígios, sejam honestos e francos, respeitem os fatos e distingam as diferentes formas de responsabilidade pelos diferentes atos de infração. Isso não só pode evitar o problema de baixa eficiência do julgamento, também resolve a reclamação das vítimas de uma maneira mais justa e apropriada.

## **VII. Manutenção da Ordem Jurídica do Mercado de Mão de Obra de Tripulante Marítimo de acordo com a Lei**

—Questões e Sugestões em Casos de Disputas Relacionadas a Contrato de Serviço Laboral de Tripulante

### **(I) Questões sobre a identificação do salário do tripulante na ausência de contrato de trabalho escrito**

Em 5 de novembro de 2018, o tripulante C serviu como oficial imediato no navio B operado pela empresa A. Durante o trabalho do tripulante C no navio B, a empresa A não assinou nenhum contrato de trabalho escrito com o tripulante C, e pagou ao tripulante C um salário de 20 mil yuans por mês durante 6 meses. Em 4 de setembro de 2019, o tripulante C demitiu-se e deixou o navio devido a falha da empresa A em pagar o salário na totalidade e a tempo. O julgamento proferido do tribunal considerou que, embora o tripulante C e a empresa A não tenham assinado um contrato de trabalho escrito, o tripulante C servia como oficial imediato no navio B por quase um ano, e, portanto, deve ser considerado que o tripulante C e a empresa A estabeleceram uma relação contratual de trabalho. De acordo com as disposições relevantes da Lei do Contrato de Trabalho, o tribunal deu apoio à reclamação do tripulante C sobre o salário devido de 80 mil yuans e seus juros, a diferença decorrente do salário duplo por não assinar o contrato de trabalho, que é de 180 mil yuans, e a compensação econômica de 20 mil yuans.

Por causa da particularidade do trabalho da tripulação, muitos tripulantes não assinaram contrato de trabalho escrito com seu empregador antes de assumir o cargo. Embora a ausência de contrato de trabalho escrito não afete a identificação da relação contratual de trabalho, no caso de disputa entre as duas partes devido ao pagamento do salário em atraso pelo empregador ao tripulante, uma vez que não existe contrato de trabalho escrito, o tripulante deve apresentar provas que comprovem que os fatos de que trabalha no navio e que estabeleceu uma relação contratual de trabalho com o empregador. Uma vez provados os fatos acima, além de pagar o salário em atraso, o empregador também pode ser obrigado a pagar a diferença decorrente do salário duplo por não assinar o contrato de trabalho, e a compensação econômica pelo atraso do pagamento do salário, de acordo com o artigo 38º, n.º 1 e n.º 2, artigo 46º, n.º 1, artigo 47º, parágrafo 1, e artigo 82º, parágrafo 1, da "Lei do Contrato de Trabalho da República Popular da China", e o artigo 6º dos "Regulamentos para a Implementação da Lei do Contrato de Trabalho da República Popular da China". O período para o cálculo da diferença decorrente do salário duplo vai do dia seguinte depois de um mês

de emprego até o dia anterior à assinatura do contrato de trabalho escrito, e o período não deve exceder 1 ano, no máximo. A compensação econômica é calculada de acordo com o número de anos de trabalho do tripulante para o empregador, ou seja, cada ano completo de trabalho corresponde a um mês de salário; se o tempo de trabalho for superior a seis meses e inferior a um ano, é calculado como um ano; se o tempo de trabalho é inferior a seis meses, é calculado como seis meses.

Sugerimos que, para proteger os legítimos direitos e interesses do tripulante e do empregador, o empregador deve fazer o possível para assinar um contrato de trabalho escrito com o tripulante antes de assumir o seu cargo, para esclarecer seus direitos e obrigações. Se um tripulante for obrigado a embarcar em um navio em uma cidade ou porto diferente do domicílio do empregador devido a emergência, o empregador pode assinar um contrato de trabalho escrito com o tripulante por meio de correio eletrônico, fax, ferramentas de mensagens instantâneas, ou, pedir outro tripulante que trabalha no mesmo navio para assinar o contrato de trabalho escrito em nome do empregador com o tripulante. Se o empregador for negligente no cumprimento das obrigações acima mencionadas, o tripulante pode exigir ativamente que o empregador cumpra as obrigações.

## **(II) Questões sobre a identificação dos registros falsos no caderno de registro de serviço de tripulante**

Num caso de disputa por contrato de trabalho de tripulante, o tripulante C instaurou uma ação judicial contra a empresa A pelo pagamento do salário em atraso, com base nos registros no caderno de registro de serviço de tripulante. De acordo com o caderno de registro de serviço de tripulante, o tripulante C servia como oficial imediato no navio B da empresa A no período de 2 de junho a 30 de setembro de 2017, e servia como o capitão do navio B no período de 1 de outubro de 2017 a 20 de setembro de 2018 e no período de 1 de outubro de 2018 a 18 de junho de 2020. O tripulante C alegou que a empresa A não pagou os salários após 1 de outubro de 2018. A empresa A argumentou que o tripulante C não trabalhou no navio B após 1 de outubro de 2018, apenas foi porque tanto o selo do navio B quanto o selo de certificação de serviço de tripulante foram mantidos a bordo por um tripulante atuando como representante comercial, e a fim de ajudar o tripulante C para melhorar o currículo de serviço do tripulante, esse representante comercial preencheu o caderno de registro de serviço do tripulante C sem autorização e carimbou-o com os selos. Depois de ser interrogado pelo tribunal sobre os detalhes de seu trabalho no navio, o tripulante C admitiu voluntariamente que tinha feito uma declaração falsa e retirou a ação judicial. O

tripulante C foi, portanto, admoestado pelo tribunal e escreveu uma carta de arrependimento.

O caderno de registo de serviço de tripulante é o documento de identidade profissional do tripulante, que, como uma importante ferramenta de registo de trabalho do tripulante, pode ser usado como uma prova preliminar dos trabalhos feitos pelo tripulante no navio. Portanto, os registos do caderno de registo de serviço de tripulante têm um impacto significativo tanto para o tripulante quanto para a empresa do navio. Neste caso, o tripulante C faz uso do fato de que o representante comercial guardar o selo do navio, conspirando com o representante comercial do navio para anotar registos de trabalho falsos, a fim de obter benefícios. O ato do tripulante C não só violou os regulamentos de gerenciamento da tripulação, mas também causa problemas e riscos à empresa do navio pela ação judicial, e foi finalmente admoestado pelo tribunal.

Sugerimos que, as empresas de navio gerenciem adequadamente os artigos e documentos importantes, como selo de navio e selo de certificação de serviço de tripulante, e selecionem cuidadosamente responsáveis pela guarda dos artigos e documentos importantes que precisam ser mantidos a bordo, para evitar riscos legais desnecessários. Os tripulantes devem seguir o princípio de honestidade e idoneidade em seu trabalho, especialmente o capitão, que tem o direito de exercer certos direitos em nome do navio, deve impor a si próprio requisitos rigorosos para evitar prejudicar o desenvolvimento da carreira devido à ganância temporária.

### **(III) Questões sobre a identificação do período de cálculo de salário de tripulante**

Em 21 de novembro de 2018, o tripulante C serviu no navio B da empresa A, e nenhum contrato de trabalho escrito foi assinado entre as duas partes. Em 14 de junho de 2019, a empresa A, devido a dificuldades de operação, enviou um aviso de demissão ao tripulante C através do representante comercial a bordo. Devido ao atraso do pagamento do salário, o tripulante C não demitiu-se e deixou o navio após receber o aviso de demissão, e ainda trabalhava no navio B, exceto no período de 26 de junho a 1 de julho, da tarde de 28 de agosto à manhã de 29 de agosto e da tarde de 1 de setembro ao meio-dia de 2 de setembro, ele desembarcou brevemente. Durante os períodos referidos acima, o navio B estava atracado no porto de ancoragem. Em 4 de setembro, o tripulante C demitiu-se e deixou o navio e cumpriu as formalidades de demissão na autoridade marítima. Como a empresa A deixou de pagar salário ao

tripulante C a tempo, o tripulante C solicitou ao tribunal que condenasse a empresa A a pagar salário de 92.427 yuans e juros vencidos até 4 de setembro. A empresa A argumentou que havia rescindido a relação contratual de trabalho com o tripulante C após ter emitido o aviso de demissão para o tripulante C em 14 de junho, e o tripulante C desembarcou e deixou o trabalho muitas vezes depois disso, por isso não havia necessidade de pagar salário depois de 14 de junho. O julgamento proferido do tribunal considerou que havia uma relação contratual de trabalho entre o tripulante C e a empresa A, e a empresa A não pode rescindir unilateralmente a relação contratual de trabalho com o tripulante C apenas com base no aviso de demissão, e o salário do tripulante C deve ser calculado até a data de demissão efetiva, que é 4 de setembro. Apesar do fato de que o tripulante C deixou o navio por três vezes durante a existência do contrato de trabalho, não há evidências que provem que o desembarque do tripulante C durante a atracação do navio B teve um impacto substancial na gestão e operação do navio, e a empresa A não acordou nem explicou ao tripulante C a possibilidade e responsabilidade da dedução salarial por saída do navio enquanto o navio estiver atracado, pelo que a empresa A deve pagar ao tripulante C o salário dos curtos períodos de desembarque.

Uma vez estabelecida a relação contratual de trabalho entre a empresa de navio e o tripulante, a relação contratual de trabalho será estritamente protegida. Na ausência de um acordo relevante entre as duas partes, a empresa de navio só pode rescindir unilateralmente o contrato de trabalho se cumprir as condições especificadas no artigo 39º, no artigo 40º e no artigo 41º da "Lei do Contrato de Trabalho da República Popular da China", nos termos do qual o empregador pode dissolver o contrato de trabalho, portanto, a empresa de navio não pode interromper o pagamento do salário do tripulante apenas pelo aviso de demissão unilateral. Se o tripulante deixar o navio por razões pessoais durante a existência do contrato de trabalho, o cálculo e o pagamento do salário ou não durante o desembarque será determinado de acordo com o acordo estabelecido entre as duas partes, as regras publicadas pela empresa de navio, o impacto do desembarque na gestão e operação do navio, etc.

Sugerimos que, uma vez que o salário do tripulante é a contrapartida paga pela empresa de navio pelo trabalho do tripulante, a empresa de navio deve pagar o salário do tripulante de acordo com o contrato e a lei, e não pode deduzir o salário do tripulante sob qualquer pretexto. Tanto a empresa de navio quanto o tripulante deve tratar a relação contratual de trabalho com cautela, e ambas as partes devem assinar ativamente um contrato de trabalho escrito para especificar os direitos e obrigações em detalhes. Se a empresa de navio precisar rescindir o contrato de trabalho e

interromper o pagamento do salário antecipadamente por razões comerciais próprias, ela deve cumprir rigorosamente o acordo e disposições legais relevantes, ou aderir ao princípio da honestidade e idoneidade, caso não houver acordo ou disposições. para chegar a um consenso com o tripulante por consenso. Somente quando o tripulante e a empresa de navio cooperarem entre si, se respeitarem e trabalharem em conjunto, o desenvolvimento do mercado de navegação poderá ser melhor promovido.

## **VIII. Estabelecimento do Fundo de Limitação da Responsabilidade de Indemnização Marítima de acordo com a Lei**

— Questões e Sugestões sobre o Estabelecimento do Fundo de Limitação da Responsabilidade a Pedido do Interessado

### **(I) Questões sobre se o afretador do contrato de afretamento por viagem pode reivindicar a limitação da responsabilidade de indemnização marítima**

Num caso de disputa por contrato de transporte marítimo de cargas, a empresa A contratou a empresa B para transportar um lote de mercadorias de Tangshan, Hebei para Guangzhou, Guangdong, e a empresa B, como afretador, assinou um contrato de afretamento por viagem com a empresa C, o fretador, concordando que as mercadorias seriam transportadas pelo navio X. Durante o transporte, o navio X e o navio Y colidiram, e as mercadorias a bordo afundiram com o navio. Depois de pagar a indemnização do seguro à empresa A, a seguradora instaurou uma acção judicial no nosso tribunal exigindo indemnização da empresa B, e a empresa B então alegou que tem o direito à limitação da responsabilidade de indemnização por danos às mercadorias envolvidas no caso. O julgamento proferido do tribunal considerou que, a empresa B não era qualificada no uso do direito à limitação da responsabilidade de indemnização marítima, e a defesa da limitação da responsabilidade de indemnização levantada por ela não tinha base legal e não poderia ser estabelecida.

O "Código Marítimo" confere aos proprietários, operadores e afretadores o direito à limitação da responsabilidade de indemnização marítima, que é uma protecção especial que lhes é concedida tendo em conta os riscos marítimos enfrentados pelas operações dos navios. O afretador do contrato de afretamento por viagem não possui o navio, não tem controlo sobre a operação do navio, e não assume os riscos da operação do navio, em outras palavras, ele é apenas um transportador e não um operador do navio. O estatuto jurídico real do afretador do contrato de afretamento por viagem é o expedidor, ou seja, o proprietário das mercadorias, que não pertence ao "proprietário do navio" em sentido lato, e não é especificamente responsável pela operação do navio. Tomar o afretador do contrato de afretamento por viagem como sujeito da limitação da responsabilidade de indemnização marítima não está em conformidade com o objetivo de estabelecimento e a tendência de desenvolvimento do sistema de limitação da responsabilidade de indemnização marítima. Os afretadores referidos no artigo 204º do "Código Marítimo" referem-se aos afretadores do contrato de afretamento a casco nu e do contrato de afretamento por tempo, e não referem-se aos afretadores do contrato de afretamento por viagem, que não se

enquadram nos sujeitos da limitação da responsabilidade de indemnização mar fima.

Sugerimos que, os interessados e os seus agentes respeitem as disposições pertinentes das leis do nosso país sobre o direito à limitação da responsabilidade de indemnização mar fima, e a defesa da limitação da responsabilidade de indemnização mar fima levantada por afretadores do contrato de afretamento por viagem não sejam aceita por tribunais.

## **(II) Questões sobre se o operador portuário pode reivindicar a limitação da responsabilidade de indemnização mar fima**

Num caso de disputa sobre a responsabilidade por danos ao património mar fimo, descobriu-se que um contentor contendo mercadorias no cais de Yantian, em Shenzhen, estava danificado e as mercadorias sofreram prejuízos. A empresa A, como o tomador do seguro das mercadorias, obteve o direito de sub-rogação de acordo com a lei após o pagamento da indemnização do seguro ao expedidor. A empresa A alegou que a transportadora deveria compensar a perda das mercadorias pelo motivo de a transportadora não guardar e cuidar devidamente das mercadorias; o operador portuário deveria assumir a responsabilidade solidário pela perda das mercadorias causadas pelo acidente com o motivo de que o contentor envolvido no caso foi danificado devido à operação indevida do operador portuário. O operador portuário defendeu que, se fosse exigido a pagar uma indemnização, poderia beneficiar da limitação da responsabilidade de indemnização mar fima. O julgamento proferido do tribunal considerou que, o operador portuário não era qualificado no uso do direito à limitação da responsabilidade de indemnização mar fima, e a defesa da limitação da responsabilidade levantada por ele não poderia ser aceita.

Se um expedidor ou destinatário processar diretamente um operador portuário por infração de direito devido a uma perda de cargas causada pelo operador portuário durante as operações portuárias, o operador portuário não pode recorrer à limitação da responsabilidade de indemnização em conformidade com o disposto no artigo 58º do "Código Mar fimo". O artigo 58º do "Código Mar fimo" estipula a limitação da responsabilidade de indemnização da transportadora. O operador portuário não é transportadora nem agente de transporte, além disso, o direito à limitação da responsabilidade e isenção da responsabilidade conferido pelo "Código Mar fimo" à transportadora é baseado nos riscos mar fimos, e, em geral, o operador portuário não assume os riscos mar fimos, por isso, o operador portuário não pode defender recorrendo à limitação da responsabilidade de indemnização da transportadora em conformidade com o disposto no artigo 58º do "Código Mar fimo". Ainda por cima, o

operador portuário não é afretador de navio, operador de navio ou salvador, tal como especificados no artigo 204º do "Código Marítimo", e não é um sujeito que beneficia da limitação da responsabilidade de indemnização marítima. Portanto, o operador portuário não é qualificado no uso do direito da limitação da responsabilidade de indemnização marítima.

Sugerimos que, nas disputas sobre a responsabilidade por danos ao património marítimo, o operador portuário deve alegar que ele não é responsável por indemnização, por meio de comprovar que não é o infrator, que não tem culpa pelo dano às mercadorias, e que sua prática não tem relação causal com o dano às mercadorias. A defesa da limitação da responsabilidade de indemnização marítima levantada pelo operador portuário nunca será aceita pelos tribunais.

### **(III) Questões sobre o momento de exercício do direito de defesa pela limitação da responsabilidade de indemnização marítima**

Num caso de disputa sobre a responsabilidade por danos causados pela colisão de navios, o barco de pesca pertencente a A colidiu com o barco de pesca pertencente a B durante a operação de reboque de camarão nas águas do porto de pesca de Wanshan, Zhuhai, resultando no afundamento do barco de pesca pertencente a A. A instaurou uma ação judicial no nosso tribunal pelo acidente de colisão dos barcos, exigindo a compensação de B por suas perdas económicas. O tribunal de primeira instância condenou B a compensar A pelas perdas económicas correspondentes. B então levantou um recurso, alegando que B tinha o direito à limitação da responsabilidade de indemnização marítima prevista no artigo 207º do "Código Marítimo". O julgamento proferido do tribunal de segunda instância considerou que, de acordo com o artigo 15º dos "Regulamentos sobre Diversas Questões Relativas ao Julgamento de Casos de Disputas da Limitação da Responsabilidade de Indemnização Marítima do Supremo Tribunal Popular", a defesa da limitação da responsabilidade de indemnização marítima levantada por B durante a segunda instância não deve ser acolhida, e então decidiu rejeitar o recurso e manter a sentença original. B requereu um novo julgamento, alegando que o tribunal de primeira instância não explicou a ele sobre a limitação da responsabilidade de indemnização marítima, o que foi um erro processual, e a decisão do tribunal de segunda instância de não sustentar a sua reclamação com base no fato de não ter apresentado um pedido relativo à limitação da responsabilidade de indemnização marítima no prazo estipulado era errada. O tribunal responsável pelo novo julgamento considerou que a decisão do tribunal de segunda instância de não sustentar a defesa da limitação da responsabilidade de indemnização

mar fima levantada por B era correta, e que a defesa da limitação da responsabilidade de indemnização mar fima levantada pelo responsável no processo mar fimo deve ser reclamada por interessado, e que a alegação de B de que o tribunal de primeira instância não lhe explicou o direito à limitação da responsabilidade de indemnização mar fima era um erro processual, carecia de base jurídica, e rejeitou então o seu pedido de novo julgamento.

O artigo 15º dos "Regulamentos sobre Diversas Questões Relativas ao Julgamento de Casos de Disputas da Limitação da Responsabilidade de Indemnização Mar fima do Supremo Tribunal Popular" estipula que "Se o responsável não levantar uma defesa da limitação da responsabilidade de indemnização mar fima antes da sentença de primeira instância, mas levantá-lo durante a segunda instância ou o novo julgamento, o tribunal do povo não dará apoio". Todos os pedidos contenciosos do interessado devem ser apresentados na primeira instância, e se o interessado adicionar um pedido independente na segunda instância, o tribunal não pode fazer uma sentença por si próprio, o que é o princípio do processo civil.

A limitação da responsabilidade de indemnização mar fima é um direito de defesa do interessado e é um direito especial concedido pelo "Código Mar fimo" ao responsável por acidente mar fimo com perda. A defesa da limitação da responsabilidade de indemnização mar fima é uma defesa do direito substantivo, e deve ser reclamada pelo interessado. Quando a se o interessado reclamar ou não, depende de sua livre escolha. Por isso, quando o responsável não levantar a defesa da limitação da responsabilidade de indemnização, o tribunal não deve tomar a iniciativa de explicar e invocar as disposições legais da limitação da responsabilidade de indemnização mar fima no julgamento. Sugerimos que, o interessado apresente uma defesa da limitação da responsabilidade de indemnização mar fima antes da sentença de primeira instância, de acordo com o artigo 15º dos "Regulamentos sobre Diversas Questões Relativas ao Julgamento de Casos de Disputas da Limitação da Responsabilidade de Indemnização Mar fima do Supremo Tribunal Popular". O tribunal não deve tomar a iniciativa de explicar e invocar as disposições legais da limitação da responsabilidade de indemnização mar fima no julgamento, mas deve caber ao interessado a levantar a defesa.

## **IX. Promoção do Processo de Execução de acordo com a Lei**

— Questões e Sugestões sobre a Apreensão e Leilão de Navio durante a Execução

### **(I) Questões sobre a condução do navio para sair do local de apreensão sem autorização**

Durante a fase de execução de um caso de disputa por contrato de empréstimo financeiro, o tribunal apreendeu o navio B pertencente à pessoa sujeita à execução que estava estacionando na Fábrica de Reparo de Navios de Nansha, em Guangzhou, com base nas informações fornecidas pelo sócio A da empresa C (pessoa sujeita à execução), e ordenou que a pessoa sujeita à execução a exercer o dever de guarda do navio, não permitindo que o navio saísse do local de apreensão sem autorização do tribunal. Mais tarde, o tribunal realizou um leilão judicial no site de Taobao e conseguiu vender o navio. Desde a data de apreensão até à data de transferência após o leilão, o tribunal não recebeu o pedido de deslocação do navio.

Em uma investigação separada pelo tribunal, apurou-se que o navio era suspeito de deixar o local de apreensão sem autorização durante a apreensão. A fim de verificar a situação, o tribunal obteve junto à autoridade marítima a trajetória do navio durante o período da apreensão, que revelou que o navio tinha deixado o local de apreensão à noite do dia do início de apreensão, e depois foi e voltou várias vezes entre as águas da Ilha de Xiaochan, em Shenzhen, e as águas da Ilha de Xiaowanshan, em Zhuhai. O tribunal então convocou A, o representante legal da pessoa sujeita à execução, ao tribunal para investigação. Depois de comparecer ao tribunal, A tomou a iniciativa de admitir sua culpa, cooperou ativamente com o tribunal para investigação e notificou outro pessoal relevante para comparecer ao tribunal para investigação. No final, o tribunal concluiu que o navio tinha deixado o local de apreensão e realizou o transporte sem autorização durante o prazo de apreensão por ordem de A, e decidiu impor uma multa de 80 mil yuans a A de acordo com as disposições da "Lei de Processo Civil da República Popular da China". A pagou a multa imediatamente após receber a decisão.

De acordo com o parágrafo 1 do artigo 7º dos "Regulamentos sobre Diversas Questões Relativas à Aplicação de Leis para Apreensão e Leilão de Navios do Supremo Tribunal Popular", que estipula "Durante o período de apreensão do navio, a responsabilidade da gestão será assumida pelo proprietário de navio ou pelo afretador de casco nu", o proprietário e zelador do navio devem cumprir estritamente as suas responsabilidades de gestão do navio durante o período de apreensão, não podendo o

navio detido, sem autorização do tribunal, deixar o local de apreensão acima referido, nem colocar-se em operação.

Sugerimos que, durante o período de apreensão do navio, se for necessário tomar precauções contra o tufão ou mover a posição de ancoradouro do navio devido a circunstâncias especiais, como o tufão, o interessado deve imediatamente entrar em contacto com a autoridade de gestão de navios local e o tribunal para obter a autorização. Aqueles que saírem ou fugirem sem autorização serão multados e detidos em função da gravidade do crime e, se o crime for grave, a responsabilidade criminal também será apurada de acordo com a lei.

## **(II) Questões sobre a responsabilidade do comprador arrependido em leilão**

Durante a fase de execução de um caso de disputa por contrato de compra e venda de navio, o tribunal pretendeu leiloar o navio da pessoa sujeita à execução. Nas instruções do leilão público, o estado do navio foi divulgado de forma objetiva e abrangente, com preço de avaliação de 326,9 mil yuans, preço de reserva de 230 mil yuans e garantia de 20 mil yuans. No primeiro leilão judicial online, A ganhou o navio com 502 mil yuans. Afetado pela pandemia do novo coronavírus, A afirmou que não poderia pagar o restante e receber o navio no local dentro do prazo determinado, então pediu o pagamento diferido. Após a análise do juiz colegiado, o tribunal concordou com o seu pedido. Mas após o período de diferimento, A disse explicitamente que não pagaria o restante. De acordo com as instruções do leilão público e o artigo 24º dos "Regulamentos sobre Diversas Questões Relativas ao Leilão Judicial Online de Tribunais do Povo do Supremo Tribunal Popular" (F.S.[2016] No.18, doravante designado por "Regulamentos sobre Leilão Online"), que estipula "Se o comprador se arrepender da compra no leilão, a garantia não será devolvida e será utilizada sucessivamente para: compensar as despesas e perdas decorrentes do leilão; compensar a diferença entre o preço de transação do re-leilão e o preço de transação do leilão (quando o preço de transação de re-leilão é inferior ao preço de transação do leilão); contrabalançar as dívidas da pessoa sujeita à execução neste caso e as dívidas da pessoa sujeita à execução relacionadas com o patrimônio leiloado. O comprador original não é qualificado na participação do re-leilão", o tribunal iria leiloar o navio novamente. Após o segundo leilão online, B ganhou o navio com 538 mil yuans, o que foi 36 mil yuans a mais do que o preço de transação no primeiro leilão. Mas B disse que o preço foi muito alto e decidiu abandonar a compra. Dessa forma, o tribunal iniciou novamente o procedimento de leilão do navio. Após o terceiro leilão, C finalmente ganhou o navio com 492 mil yuans e pagou todo o preço de compra.

De acordo com o parágrafo 2 do artigo 25º dos "Regulamentos sobre Leilão e Venda de Bens na Execução Civil de Tribunais de Povo do Supremo Tribunal Popular" (F.S.[2004] No.16, doravante designado por "Regulamentos sobre Leilão e Venda"), que estipula "Se o preço de transação do re-leilão for inferior ao preço de transação do leilão original, a diferença entre os dois preços, as perdas e a comissão no leilão original, serão suportados pelo comprador original, podendo o tribunal do povo deduzi-los diretamente da garantia. Se houver uma margem remanescente após a dedução, ela será devolvida ao comprador; se o valor da garantia for insuficiente, o comprador original pode ser condenado a pagar a parte insuficiente; se o comprador original se recusar a pagar, pode ser executado", o tribunal, depois de deduzir a garantia de 20 mil yuans paga por B, ordenou que o comprador arrependido do segundo leilão pagasse apenas a diferença de 26 mil yuans entre dois preços de transação, porque o leilão online não tinha causado outras perdas. De acordo com o parágrafo 1 do artigo 24º dos "Regulamentos sobre Leilão Online", o tribunal decidiu não devolver a garantia de 20 mil yuans paga por A. Desta forma, uma soma de 66 mil yuans obtida pelo arrependimento nas duas compras tornou-se uma parte do rendimento do leilão do navio.

Sugerimos que, o leilão judicial online não seja uma brincadeira de criança, mas sim reflita a dignidade da lei. Ao participar das atividades do leilão judicial, leia atentamente o edital e as instruções do leilão, e assim que a transação for concluída, não se arrependa facilmente e mantenha a boa ordem do leilão e a credibilidade do leilão judicial.

### **(III) Questões relativas à aplicação do princípio de restrição do leilão sem benefício no procedimento de venda de navio**

Num caso de disputa por contrato de compra e venda entre A e B, A devia o principal e juros de 650 mil yuans a B, e B solicitou o tribunal do local D emitisse uma ordem de execução forçada, e após a pesquisa, nenhuma bem em nome de A foi considerado executável exceto navios, então ele solicitou o leilão dos dois navios X e Y de A. Depois disso, o tribunal do local contratou um terceiro para leiloar os dois navios. Após a investigação, o Banco C era titular de um crédito hipotecário de 1,8 milhões de yuans sobre os dois navios e todos eles não foram pagos, mas B, como um credor ordinário, ainda insistiu em solicitar o leilão dos dois navios, enquanto o Banco C, como o credor hipotecário conhecido, não solicitou a apreensão dos dois navios.

Depois que os dois navios foram apreendidos e avaliados, foi determinado que o

preço de avaliação do navio X foi de 1,1385 milhões de yuans e o preço de avaliação do navio Y foi de 0,9936 milhões de yuans. De acordo com o artigo 10º dos "Regulamentos sobre Leilão Online", que estipula "Um preço de reserva será determinado em um leilão judicial online, sendo o preço de reserva o preço inicial. O preço inicial será determinado por tribunal do povo com referência ao preço de avaliação, e no caso de ausência de avaliação, este será determinado com base no preço de mercado e nas opiniões do interessado. O preço inicial não pode ser inferior a 70% do preço de avaliação ou do preço de mercado", O preço de reserva dos dois navios só precisa ser 70% superior ao preço de avaliação. No entanto, de acordo com o artigo 9º dos "Regulamentos sobre Leilão e Venda", que estipula "Após a determinação do preço de reserva, à luz do cálculo com base no preço de reserva do leilão em curso, se for improvável que haja remanescente após a liquidação dos créditos prioritários e dedução das taxas de execução forçada do rendimento do leilão, o requerente da execução será notificado das informações relevantes antes do leilão. Se o requerente da execução solicitar a realização do leilão em até cinco dias após o recebimento da notificação, o tribunal do povo concederá permissão, mas determinar um novo preço de reserva, que deverá exceder o valor total dos créditos prioritários e das taxas de execução forçada. Se o leilão mencionado no parágrafo anterior falhar, as despesas do leilão serão suportadas pelo requerente da execução", quando se sabe que os dois navios têm créditos prioritários, o preço de reserva deve ser determinado para evitar a ocorrência de leilão sem benefício, ou seja, o preço de reserva dos dois navios deve poder cobrir os créditos prioritários e as taxas da execução forçada. Em face da desaceleração do mercado de demolição de navios e a situação em que uma série de despesas continuarão a ser incorridas se os navios apreendidos não forem tratados a tempo, o requerente B pague uma garantia de 100 mil yuans, indicando que está disposto a suportar as despesas e consequências causadas pelo leilão sem benefício, o tribunal iniciou então o processo de leilão online. Depois disso, os dois navios foram colocados no site de Taobao para leilão público, e o preço final do leilão totalizou 2,172 milhões de yuans.

Durante o leilão público, o Banco C e D, uma pessoa não envolvida no caso, vieram registrar seus direitos de credor e instaurar uma ação judicial para confirmar seus direitos. No que diz respeito à distribuição do rendimento do leilão dos dois navios, B, como credor ordinário, foi efetivamente pago apenas cerca de 100 mil yuans.

Leilão é uma medida de execução com alto custo, seja ela implementada ou não, devemos considerar não apenas os interesses dos interessados no leilão, mas também

o custo social e o benefício social, e tentar evitar a execução sem benefícios reais a todos os interessados. No entanto, o leilão não pode ser rejeitado diretamente pela possibilidade de sem benefício, pois o valor do patrimônio só pode ser determinado após ser colocado no mercado. Um verdadeiro leilão sem benefício é aquele em que o valor do objeto leilado não seja positivo, e as consequências do leilão sejam absolutamente não lucrativas para todos os interessados. Sugerimos que, quando um credor ordinário solicitar um leilão de um navio da pessoa sujeita à execução, é necessário saber em pormenor, tanto quanto possível, se existe um crédito prioritário para o navio, e no caso em que o credor prioritário não iniciar um processo de leilão, deve-se avaliar se pode suportar as consequências causadas pelo leilão sem benefício e as despesas decorrentes do procedimento do leilão.