

前 言

2021 年，是党和国家历史上具有里程碑意义的一年，也是“十四五”规划开局之年。从 2020 年下半年开始，全球航运市场供需失衡状况从供给过剩迅速转向供不应求，海外疫情持续反复，主要经济体复苏进程分化，海员短缺、周转效率下降以及基础设施建设滞后等问题导致供应链紧张，加之苏伊士运河堵航、大宗商品价格上涨等外部因素影响，国际航运市场整体运行超出预期，达到 2008 年全球金融危机以来的最高水平，具体表现为国际集装箱航运市场持续高位运行，国际干散货航运市场运价显著回升。

面对世界百年变局和世纪疫情交织叠加，面对逆全球化、单边主义、保护主义思潮暗涌的严峻挑战，以习近平同志为核心的党中央总揽战略全局，坚定维护和推动经济全球化，中国开放的大门越开越大：从进博会、服贸会到消博会、广交会，国家级展会精彩纷呈；从 2021 年版外资准入负面清单到首张跨境服务贸易负面清单，开放领域不断拓展；从海南自由贸易港法到推进自由贸易试验区贸易投资便利化改革创新 19 项措施，开放新高地加快建设，为疫情阴霾下艰难前行的世界经济带来了“开放的春风”。

广州海事法院以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻落实党的十九大和十九届历次全会精神，深入学习贯彻习近平法治思想，坚持将习近平总书记关于构

建海洋命运共同体重要理念贯彻到海事审判工作中，着力推进审判体系和审判能力现代化，立足服务“双区”建设大局，在着力保障对外开放新格局上展现新担当新作为，忠实履行宪法、法律赋予的职责，公正高效审理好每一个海事案件。这一年，广州海事法院继续居海事司法透明度全国海事法院前三甲，妥善处置希腊籍船舶“天使力量”轮案件，顺利完成“中国海事审判网”建设，等等。

2021年，我们针对海事行政诉讼、货运代理、货物运输、司法确认、执行异议之诉等问题，以案释法，指明风险，提出对策与建议，供港航企业和有关部门参考，以期引导和促进海洋经济健康发展。

Preface

The year of 2021 was a milestone in the history of the Communist Party of China (CPC) and our country, and it also witnessed the start of the 14th Five-Year Plan period. From the second half of the year of 2020, the global shipping market, which had experienced supply and demand imbalance, came dramatically from a buyer's market to a tight market. The ongoing COVID-19 pandemic in overseas countries, the mixed prospects of major economies for recovery, and the supply chain crisis caused by the shortage of seafarers, the low turnover rate and the lagging infrastructure construction, had contributed to the situation, which was going up high with the ensuing impact of the Suez Canal congestion, the increase of commodity prices, and other external factors. The overall performance of the international shipping market exceeded expectations, being the highest ever since the global financial crisis in 2008, which was evidenced by the ongoing high prices of the international container shipping market and the significant rebound of freight rate of the global dry bulk shipping market.

Last year, facing the profound changes of the world and the outbreak of pandemic both unseen in a century and the daunting challenges posed by the upsurge of deglobalization, unilateralism and protectionism, the CPC Central Committee with Comrade Xi Jinping at its core, always provided overall leadership in its commitment to safeguarding economic globalization. China's door of opening-up was kept open even wider in the past year. We successfully hosted a number of national-level expos, including the China International Import Expo, the China International Fair for Trade in Services, the China International Consumer Products Expo, and the China Import and Export Fair. To open more sectors, we formulated the 2021 version of the negative list for foreign investment and the first negative list for cross-border trade in services. We also accelerated the construction of new areas for opening up by pushing the legislation of the Hainan Free Trade Port Law, and by implementing 19 new measures of reform and innovation to facilitate trade and investment in pilot free trade zones. All these have injected fresh impetus and vigor into the world economy which was struggling to survive the pandemic.

Under the guidance of the Xi Jinping Thought on Socialism with Chinese Characteristics for a New Era and the guiding principles of the Party's 19th

National Congress and the plenary sessions of its 19th Central Committee, Guangzhou Maritime Court intensively studied the Xi Jinping Thought on Rule of Law, and implemented the important concept of building a maritime community with a shared future into its practice of maritime trial. With major efforts to modernize the court's system and capacity for trial and to serve the construction of the Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area and the pilot zone for socialism with Chinese characteristics, the court shouldered new responsibilities and made new accomplishments in safeguarding the new ground of opening up, faithfully fulfilled the duties and responsibilities entrusted by the Constitution and law, and handled every maritime case in a just and efficient manner. In the year, Guangzhou Maritime Court retained its place among the top three maritime courts of China on the openness of judicial process. Highlights of work in the year included the case involving the Greek bulk carrier "Angelic Power" and the completion of the website "China Maritime Trial".

For the year 2021, through case study on issues such as maritime administrative litigation, freight forwarding, cargo transportation and judicial confirmation, as well as enforcement objection action, the court would like to pinpoint the risks and present some solutions and suggestions to shipping market participants and relevant authorities for reference. It is hoped that this report will help to guide and promote the healthy development of the ocean economy.

Prefácio

2021 é um ano marcante na história do Partido e do País, e também o primeiro ano do "14º Plano Quinquenal". A partir do segundo semestre de 2020, o desequilíbrio entre oferta e demanda no mercado mundial de navegação passou rapidamente do excesso de oferta para uma escassez de oferta. A repetição da epidemia ocorrida no exterior, a diversificação do processo de recuperação das principais economias, a escassez de marítimos, a diminuição da eficiência do giro de commodities e a defasagem da infraestrutura colocaram a cadeia global de fornecimento de transporte marítimo em uma posição difícil. Além disso, devido a fatores externos, como o bloqueio do Canal de Suez e o aumento dos preços das commodities, o mercado global de transporte marítimo internacional superou as expectativas, atingindo o nível mais alto desde a crise financeira global de 2008, os preços do mercado internacional de transporte marítimo de contentores continuaram a ser elevados, e os preços no mercado internacional do transporte marítimo a granel seco aumentaram significativamente.

Diante das grandes mudanças que não foram vistas em um século, da epidemia do século, e do severo desafio colocado pela tendência de antiglobalização, unilateralismo e protecionismo, considerando a estratégia geral, o Comité Central do Partido com o camarada Xi Jinping no núcleo, protege e promove o processo de globalização económica, para que a China se torne cada vez mais aberta, especialmente por meio de: organização e realização de várias exposições de nível nacional, como Exposição Internacional de Importação da China, Feira Internacional de Comércio de Serviços da China, Exposição Internacional de Produtos de Consumo da China, Feira de Cantão, etc.; elaboração da lista negativa para investimento estrangeiro de 2021 e da primeira lista negativa sobre o comércio transfronteiriço de serviços, com objetivo de expandir continuamente os setores abertos para o mundo exterior; formulação da Lei do Porto de Livre Comércio de Hainan e promoção da implementação de 19 medidas de reforma e inovação sobre a facilitação do comércio e do investimento em zonas francas piloto, com objetivo de acelerar a construção de novas zonas especiais abertas ao mundo exterior. Todas essas ações e medidas trouxeram uma "brisa de primavera de abertura" para a economia mundial, que luta para avançar na sombra da epidemia.

No ano passado, guiado pelo Pensamento de Xi Jinping sobre o Socialismo com Características Chinesas para uma Nova Era, o Tribunal Marítimo de Guangzhou seguiu de forma abrangente as diretrizes do 19º Congresso Nacional e de todas as sessões plenárias do 19º Partido Comunista Chinês, estudou minuciosamente e aplicou o pensamento de Xi Jinping sobre a regra de direito, insistiu em incorporar o importante conceito do Secretário-Geral Xi Jinping de construir uma comunidade marítima no trabalho de julgamento marítimo, envidou esforços para modernizar o sistema judicial e a capacidade judicial, assumiu novas responsabilidades em termos de garantir o novo padrão de abertura ao mundo exterior com base no atendimento da construção "duas zonas", cumpriu fielmente as suas funções conferidas pela Constituição e pelas leis e julgou todos os casos marítimos de forma justa e eficiente. 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 tratou adequadamente o caso do navio grego "Angelic Power", finalizou a construção do site "Julgamento Marítimo da China", etc.

Usamos casos aqui para explicar questões jurídicas, como procedimentos administrativos marítimos, agenciamento de carga, transporte de cargas, confirmação judicial e objeção à execução que ocorreram em 2021, 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.

目 录

一、海事审判基本情况

新收案件数逼近历史最高水平	3
行政诉讼收结案件数量再创历史新高	3
涉外因素诉讼案件比例上升	3
多元解纷成效明显	4
优秀典型案例频出	4
彰显海事司法担当	4
开拓海事执行新局面	5

二、依法维护海事行政法治秩序

——海事行政诉讼案件中的问题与建议

关于代履行的适用主体问题	6
关于海上交通事故责任认定书是否可诉的问题	7
关于行政机关作出行政处罚前评估鉴定程序问题	9

三、依法维护货运代理市场法治秩序

——海上货运代理纠纷案件中的问题与建议

海上货运代理纠纷中民刑交叉程序问题的处理	11
在承运人甩柜的情况下，货运代理人的责任承担问题	12
买单报关情形下导致的货物价值认定难问题	14

四、依法维护海上货物运输市场法治秩序

——海上货物运输合同纠纷中的问题与建议

指示提单合法持有人的识别问题	16
“货物的自然特性或固有缺陷”的认定问题	17
“不知条款”的适用问题	19

五、依法适用司法确认程序

——申请确认调解协议案件的问题和建议	
司法确认案件的特点	21
司法确认案件的申请程序	22
司法确认案件的适用范围和审查内容	24

六、依法规范执行异议之诉程序

——当事人及案外人提起执行异议中的问题与建议	
案外人提起执行异议之诉的审查标准	26
案外人基于其名下的不动产提起的执行异议之诉	27
执行异议之诉诉讼中的调解	28

七、依法推进执行程序

仲裁裁决中涉他权益的执行问题	30
船舶拍卖成交后阻碍移交的问题	31
执行中扣划被执行人保险单现金价值的问题	32

Contents

I. General Information of Maritime Trials

The number of new cases approaching its all-time highs.....	37
A record high of administrative litigation cases being accepted and closed.....	37
An increase of the proportion of cases involving foreign elements.....	37
Notable results achieved in diversified dispute resolution.....	38
Successful practice to deliver quality cases.	38
Readiness to shoulder the responsibility of maintaining maritime justice	38
A new stage for maritime enforcement	39

II. Maintaining the Order of Rule of Law of Maritime Administration According to Law

—Issues and suggestions concerning maritime administrative litigation cases	
The appropriate person to perform on behalf of the party concerned.....	40
The actionability of the decision on identification of marine traffic accident liability	41
The assessment and appraisal procedures before imposing administrative punishment.....	43

III. Maintaining the Order of Rule of Law of the Freight Forwarding Market According to Law

—Issues and suggestions concerning ocean freight forwarding disputes	
Dealing ocean freight forwarding disputes involving both civil and criminal issues	45
The liability of freight forwarder for the dumping of containers by carrier.....	46
The difficulty in determination of cargo value in the case of declaration by purchasing export license.....	47

IV. Maintaining the Order of Rule of Law of the Ocean Freight Market According to Law

—Issues and suggestions concerning disputes over contract of carriage of goods by sea	
Identifying the lawful holder of an order bill of lading	49
Identifying the “nature or inherent vice of goods”	50
Application of the “unknown clause”	51

V. Applying the Judicial Confirmation Procedure According to Law

—Issues and suggestions concerning cases of application for confirmation of mediation agreements	
Characteristics of cases concerning judicial confirmation.....	53
Applying for judicial confirmation	54
Scope of application and review criteria of judicial confirmation.....	55
VI. Regulating Proceedings for Objections to Enforcement According to Law	
—Issues and suggestions concerning enforcement objection action brought by the parties concerned or non-parties	
Criteria for review of enforcement objection action initiated by non-parties.....	57
Action brought by non-party for objection to enforce on the real estate held in its name	58
Mediation in proceedings for objection to enforcement.....	59
VII. Implementing Enforcement Procedures According to Law	
Enforcement of arbitral awards concerning third-party interests.....	61
Hindering the handover of ships that have been auctioned off.....	62
(Withholding the cash value of insurance policy held by the person subject to enforcement	63

Índice

I. Circunstância básica do julgamento marítimo

O número de casos novos recebidos se aproximou de um máximo histórico.....	67
O número de casos administrativos novos recebidos e o número de casos administrativos encerrados neste ano atingiram níveis recordes na história.....	67
A proporção de casos envolvendo outros países e regiões aumentou.....	67
A eficácia da resolução diversificada de disputas é evidente.....	68
O estudo de casos típicos excelentes deu resultados.....	68
Assunção de responsabilidade na justiça marítima.....	69
Abertura de uma nova situação na aplicação da legislação marítima.....	69

II. Manutenção da Ordem Jurídica de Administração Marítima de acordo com a Lei

— Questões e Sugestões em Casos Contenciosos Administrativos Marítimos	
Questões sobre cumprir obrigações em nome da parte interessada.....	70
Questões sobre se os relatórios de identificação de responsabilidades de acidente de tráfego marítimo podem ser apelados.....	71
Questões sobre os procedimentos de avaliação e apreciação antes que o órgão administrativo imponha uma sanção administrativa.....	74

III. 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 Marítima	
Tratamento de questões de intersecção entre caso civil e caso criminal em disputas de agenciamento de carga marítima.....	76
Questões sobre a responsabilidade do agente de carga no caso de o transportador se recusar a carregar contentor conforme planejado.....	77
Questões sobre as dificuldades na determinação do valor das mercadorias causadas pelo uso da licença de exportação de terceiros.....	79

IV. Manutenção da Ordem Jurídica do Mercado de Transporte Marítimo de Mercadorias de acordo com a Lei

— Questões e Sugestões em Casos de Disputas Relacionadas a Contrato de Transporte Marítimo de Mercadorias	
Questões sobre o portador legal do conhecimento de embarque "à ordem"	81
Questões sobre a identificação de "características naturais ou defeitos inerentes das mercadorias"	82
Questões sobre a aplicabilidade da "Cláusula de Desconhecido"	84

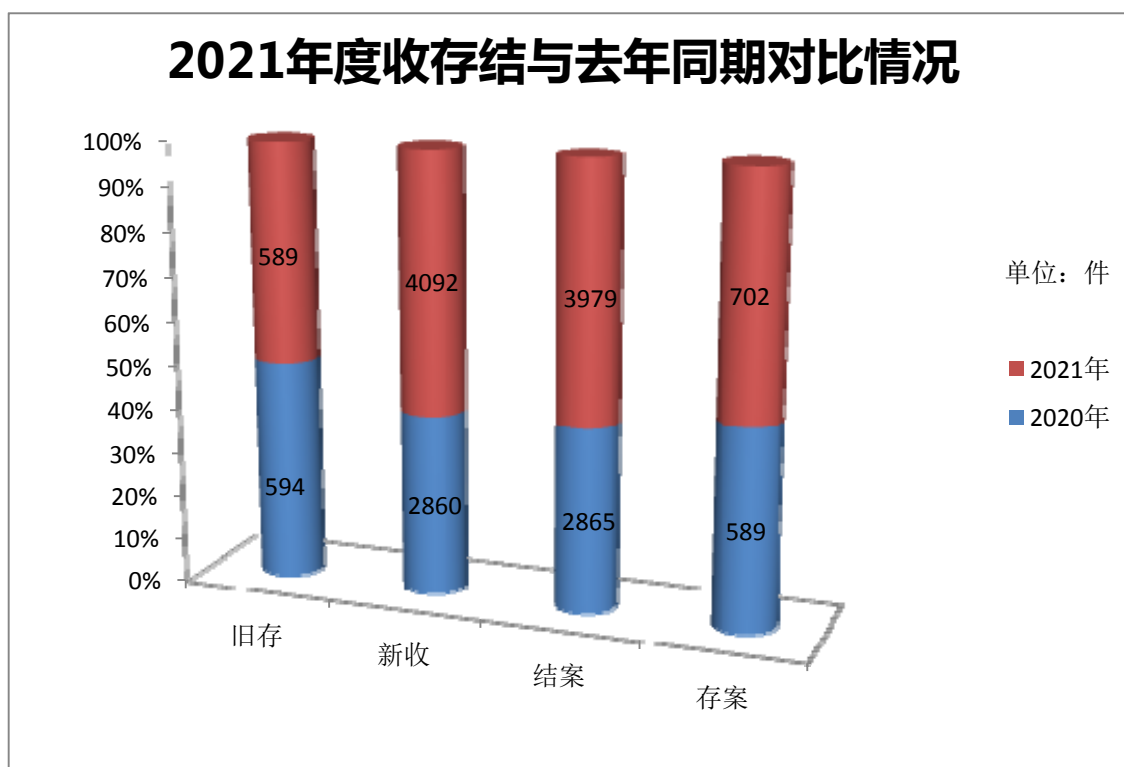
V. Aplicação do Procedimento de Confirmação Judicial de acordo com a Lei

— Questões e Sugestões sobre a Solicitação da Confirmação do Acordo de Mediação	
Características da confirmação judicial.....	86
Procedimentos de solicitação da confirmação judicial.....	88
O âmbito de aplicação e o conteúdo de revisão da confirmação judicial.....	89
VI. Regularização da Ação Judicial de Objeção à Execução de acordo com a Lei	
— Questões e Sugestões sobre a Objeção à Execução Levantada por Parte Interessada ou por Parte não Envolvida no Caso	
Critérios para julgar uma ação judicial de objeção à execução levantada por parte não envolvida no caso.....	91
Ação judicial de objeção à execução levantada por parte não envolvida no caso com base em imóvel de sua propriedade.....	92
Mediação da ação judicial de objeção à execução.....	93
VII. Promoção do Processo de Execução de acordo com a Lei	
Questões sobre a execução envolvendo direitos e interesses de outros em sentença arbitral.....	95
Questões sobre o impedimento da transferência após o leilão do navio.....	96
Questões sobre a dedução do valor monetário da apólice de seguro da pessoa sujeita à execução durante a execução.....	97

一、海事审判基本情况

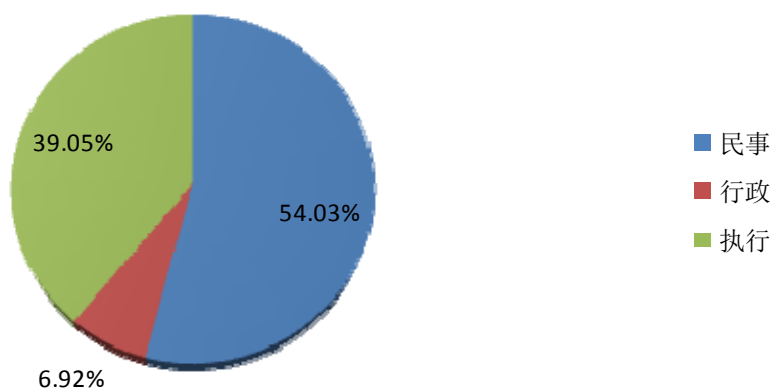
一、总体情况

2021 年，广州海事法院新收案件 4092 件，同比增加 1232 件，同比上升 43.08%；旧存案件 589 件，新收加旧存合计 4681 件，同比增加 1227 件，同比上升 35.52%。结案 3979 件，同比增加 1114 件，同比上升 38.88%。结案率 85%，同比上升 2.05 个百分点，结收比为 97.24%。收案标的额 80 亿元，调撤率 50.07%，一审服判息诉率 77.63%。



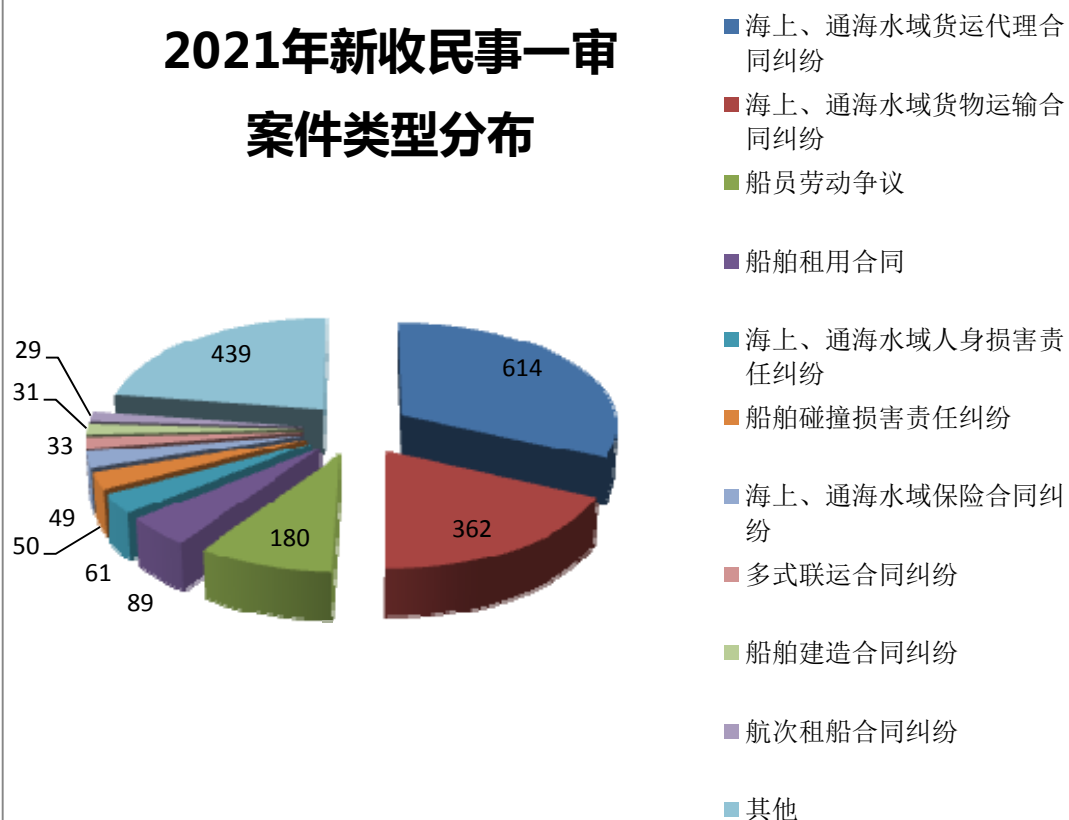
全院新收案件中，民事案件 2211 件，占全部新收案件的 54.03%；行政案件 283 件，占全部新收案件的 6.92%；执行案件 1598 件，占全部新收案件的 39.05%。

2021年各类新收案件占比分布情况



新收民事一审案件 1937 件，共涉及案由类型 78 类，其中新收数量居前三位案件类型分别为海上、通海水域货物运输合同纠纷,海上、通海水域货运代理合同纠纷和船员劳动争议。

2021年新收民事一审案件类型分布



全院审结案件中，诉讼案件 2155 件（民事一审 1819 件，行政一审 336 件），占结案总数的 54.16%；非诉案件 271 件，占结案总数的 6.81%；执行案件 1553 件，占结案总数的 39.03%。

审结的一审诉讼案件中，判决结案 1034 件，占 47.98%；调解结案 473 件，占 21.95%；裁定准许撤诉或按撤诉处理结案 606 件，占 28.12%；其他结案方式 42 件，占 1.95%。

2021 年新收各类执行案件共 1598 件，旧存 105 件，结案 1553 件，结案率为 91.19%。有财产案件法定期限内执结率 98.18%，终本案件合格率 100%，网拍覆盖率达到 100%，已结案件执行到位金额 48,498.97 万元。

（二）2021 年审判执行工作特点

1. 新收案件数逼近历史最高水平。全年新收案件 4092 件，接近 2019 年的 4260 件，为我院历史第二高年新收案件数，收案数量已基本恢复至新冠疫情发生前的水平。同时，结案 3979 件，亦为我院历史第二高结案数。

2. 行政诉讼收结案数量再创历史新高。全年新收行政一审案件 271 件、结案 336 件，均大幅超过历年行政诉讼案件的收结案水平。行政诉讼案件增多的主要原因在于受近年来海洋生态环境整治的影响，群体性特征明显。

3. 涉外因素诉讼案件比例上升。全年新收涉外、涉港澳台民事一审案件 747 件，占新收民事一审案件的 38.56%，同比上升 13.75 个百分点。共审结涉外、涉港澳台民事一审案件 627 件，占全部审结民事一审案件的 34.47%，同比上升 5.15 个百分点。涉外、涉港澳台民

事一审新收和审结案件数量均超过全部新收和审结民事一审案件总量的三分之一，案件比重有所上升。

4. 多元解纷成效明显。借助律师调解、特邀调解员调解、行业协会调解，通过委托调解、联合调解等方式，将大批案件化解在诉前和诉讼中。全年审结调解协议司法确认案件 52 件，同比增加 34 件，上升 188.89%，多元解纷成效显著。

5. 优秀典型案例频出。“樊某某、郭某某与黄某某、周某某、罗某某海上人身损害责任纠纷案”入选最高人民法院 2020 年全国海事审判典型案例；“台湾地区某保险公司诉利比里亚某海运公司、台湾地区某海运公司、林某某、张某船舶碰撞损害赔偿纠纷案”入选最高人民法院 2021 年发布的人民法院台胞权益保障十大典型案例；“森普公司、陈某瑜诉太平公司海上货物运输合同纠纷案”入选省法院第三批广东法院粤港澳大湾区跨境纠纷典型案例；“赖某等 3 人海上人身损害责任纠纷案”入选广东省 2021 年民事法律援助十大典型案例；“伍某羨与伍某达合伙合同纠纷案”入选省法院 2021 年第 8 期《法庭·案例》。

6. 彰显海事司法担当。在审理海上货物运输合同纠纷中，外国当事人以涉案提单存在有效仲裁条款为由提出管辖异议经生效驳回后，仍向外国法院申请禁诉令并得到该国法院准许。为维护司法主权，保障国内当事人的合法权益，本院以准许当事人海事强制令申请的形式，责令外国当事人限时撤回其在外国提出的禁诉令。我院在处置一宗外籍船舶扣押与拍卖案件中，克服疫情防控、台风影响、船员遭弃等困难，通过发挥能动作用，精准援引国际公约、深化联动机制，推

动实施第三方安全托管服务、携手“云司法”，帮助外籍船员依法维权，最终成功化解外轮船东放弃船舶管理导致的危险与遗弃船员产生的人道主义危机。

7. 开拓海事执行新局面。一是我院创设的全省法院首份预处罚通知，被省法院作为执行创新举措推广应用；二是构建联动执行机制，与南海航海保障中心签订 AIS 数据合作协议，为执行中查找和监管扣押船舶提供技术支撑；三是研发网拍船舶大数据智能评估系统，为当事人议价提供参考，节省评估费用；四是持续推进船舶网络司法拍卖工作，实现看样、竞价、移交全流程上网，让海事执行在阳光下运行。

二、依法维护海事行政法治秩序

——海事行政诉讼案件中的问题与建议

（一）关于代履行的适用主体问题

大量养殖户在没有取得海域使用证及养殖证的情况下，在 A 地海域大量非法设置生蚝养殖设施，对当地的生态环境造成了较为严重的影响。A 地渔政支队通过代履行的方式，对 A 地海域内非法设置的生蚝养殖设施进行了清理。部分养殖户不服 A 地渔政支队的清拆行为，向法院提起行政诉讼。法院认为，A 地渔政支队适用法律错误，确认其代履行拆除非法生蚝养殖设施的行为违法。

所谓代履行，是指当事人拒绝履行或者没有能力履行义务时，行政机关代替其履行法律规范直接规定的或者行政行为所确立的相对人的作为义务，并向其征收必要费用的强制执行。设立代履行，一方面使得行政机关能够更灵活、及时、高效地应对不同情况；另一方面使得行政机关能够委托专业的第三方机构对如环境污染、妨碍交通等情况进行处理，充分发挥行政机关的组织优势以及专业机构的技术优势，节约行政资源、提高治理效能。但代履行的适用范围有其局限性，我国法律将行政机关使用代履行限制在当事人不履行排除妨害、恢复原状等义务，其后果已经或者将危害交通安全、造成环境污染或者破坏自然资源的情况。

需要特别强调的是代履行的适用主体问题。《中华人民共和国行政强制法》（以下简称《行政强制法》）第三十四条规定：“行政机关依法作出行政决定后，当事人在行政机关决定的期限内不履行义

务的，具有行政强制执行权的行政机关依照本章规定强制执行。”该条规定中提及的“本章”即为该法第四章。而该法第四章第三节就代履行作出了详细的规定。由此可知，仅有具有行政强制执行权的行政机关才可依照《行政强制法》实施代履行。在本案中 A 地渔政支队不具有行政强制执行权，不能采取代履行的方式清拆非法生蚝养殖设施，因此法院认为其适用法律错误，确认其行政违法，其作为不具有行政强制执行权的行政机关，应依照《行政强制法》第五章的规定申请人民法院强制执行。

我们建议，在当事人于法定期限内不申请行政复议或者提起行政诉讼，又不履行行政决定，需强制执行的情况下，行政机关应当先明确自身是否依法具有行政强制执行权。若具有行政强制执行权，可依照《行政强制法》第四章的规定采取强制执行；反之，则应依照《行政强制法》第五章的规定申请人民法院强制执行。

（二）关于海上交通事故责任认定书是否可诉的问题

某轮在运输海砂的过程中翻沉，造成众多船员伤亡，构成水上交通重大等级事故。该事故发生后，国家海事局根据相关法律法规成立事故调查组依法对事故进行调查，认定了事故性质和责任，提出了安全管理建议和对相关责任方的处理意见，出具了事故调查报告。船舶所有人对该报告不服，向法院提起行政诉讼，请求判令撤销国家海事局出具的案涉事故调查报告。法院认为案涉事故调查报告对交通事故责任认定不属于具体行政行为，不属于行政诉讼受案范围，因此驳回了原告的起诉。

关于海上交通事故责任认定书是否可诉的问题，一直存在争议，

在司法实践中的做法也存在反复。最早，各地法院普遍不受理当事人针对海上交通事故责任认定书提起的行政诉讼。而在 2019 年 5 月，最高人民法院民事审判第四庭在《关于对〈交通运输部海事局关于商请明确海事调查结论是否可诉的函〉的复函》中，明确海事调查结论属于行政诉讼受案范围。该复函出台后，各海事法院陆续开始受理关于海上交通事故责任认定书的行政诉讼案件，但相关讨论并未终结。随着修订后的《海上交通安全法》于 2021 年 9 月 1 日正式实施，海上交通事故责任认定书是否可诉的问题又有了新的变化。

全国人大法工委作出的法工办复字〔2005〕1 号《关于交通事故责任认定行为是否属于具体行政行为，可否纳入行政诉讼受案范围的意见》规定：“根据道路交通安全法第七十三条的规定，公安机关交通管理部门制作的交通事故认定书，作为处理交通事故案件的证据使用。因此，交通事故责任认定行为不属于具体行政行为，不能向人民法院提起行政诉讼。如果当事人对交通事故认定书牵连的民事赔偿不服的，可以向人民法院提起民事诉讼。”该意见虽然是针对道路交通事故认定书，但水上交通事故责任认定行为与道路交通事故责任认定行为同属于交通事故责任认定行为，水上交通管理部门制作的涉及水上交通事故调查结论的认定书、结论书、报告等，与公安机关交通管理部门制作的交通事故认定书性质一致，都不属于具体行政行为。

2011 年修订的《中华人民共和国道路交通安全法》第七十三条规定

“公安机关交通管理部门应当根据交通事故现场勘验、检查、调查情况和有关的检验、鉴定结论，及时制作交通事故认定书，作为处理交通事故的证据。交通事故认定书应当载明交通事故的基本事实、成因

和当事人的责任，并送达当事人。”该规定重申了全国人大法工委的观点，明确交通事故认定书是作为处理交通事故的证据，行政机关作出的此种行为不是具体行政行为。《中华人民共和国海上交通安全法》第八十五条第二款规定：“海事管理机构应当自收到海上交通事故调查报告之日起十五个工作日内作出事故责任认定书，作为处理海上交通事故的证据。”该法规定了海上交通事故责任认定书与交通事故认定书一样，作为处理交通事故的证据。而在2021年印发的《全国法院涉外商事海事审判工作座谈会会议纪要》第89条也明确了海上交通事故责任认定书的不可诉性。综上，海上交通事故责任认定书不属于行政诉讼受案范围。

为了进一步提高自身作出的海上交通事故责任认定书的公信力、减少与当事人因海上交通事故责任认定书产生纠纷。我们建议，一方面，海事部门应增强自身海事调查能力、提高自身海事调查水平；另一方面，海事部门应完善调查程序，加大调查过程的透明度以及海上交通事故当事人的参与度，充分保障当事人的各项权利。另外，海事部门可以针对海上交通事故责任认定书设置专门监督纠错程序，为当事人提供相应的救济途径。

（三）关于行政机关作出行政处罚前评估鉴定程序问题

B地海监大队认定渔业合作社C在未取得海域使用权的情况下擅自占用海域112公顷，对C作出4.7亿余元的罚款，并责令C退还非法占用的海域、恢复海域原状。C不服该行政处罚决定，向B地政府提起复议，B地政府维持了行政处罚决定。C不服该行政处罚决定以及复议决定，向法院提起行政诉讼。

法院经审查发现,B地海监大队作出被诉行政处罚决定认定违填海面积所依据的测绘报告存在明显的程序违法,另外经实地勘察发现测绘选定的部分界址点不合理致使最终测绘的面积错误,且还存在重复处罚的问题,因此判决撤销该行政处罚决定以及复议决定。

行政机关在作出行政处罚前的调查取证中,经常会遇到需要委托第三方机构进行评估鉴定的情况,而评估鉴定的结果也会成为作出行政处罚决定的重要依据。我们建议,行政机关在评估鉴定之前,可以预先固定无争议的事实,明确需评估鉴定的内容;启动评估鉴定程序在选定评估鉴定机构的时候,一方面应注意评估鉴定机构是否具备相应资质,另一方面也应采取与当事人协商、公开摇珠等公正、公开的方式选定评估鉴定机构;在固定检材时,应通知当事人到现场见证;对于评估鉴定结果,应及时告知当事人,并给与当事人对评估鉴定结果提出异议的时间和渠道,保障其陈述、申辩权利。行政机关注重评估鉴定程序的合法性、公正性,充分保障当事人在评估鉴定过程中的各项权利,能夯实作出行政处罚的基础,加强行政机关的公信力,减少行政纠纷的发生。

三、依法维护货运代理市场法治秩序

——海上货运代理纠纷案件中的问题与建议

（一）海上货运代理纠纷中民刑交叉程序问题的处理

A 公司与 B 公司签订运输协议，约定 A 公司委托 B 公司代理第三方所属货物在各港口的订舱、装船、安排运输等事宜，就运输中产生的相关费用，由 B 公司先行垫付，A 公司确认账单后再支付给 B 公司。同时，A 公司要求 B 公司与 C 公司联系相关订舱、货物运输事宜。B 公司遂又与 C 公司签订海上货运代理合同，委托 C 公司实际办理前述事务。C 公司从 A 公司处取得的提单转交给 B 公司后，B 公司向 C 公司垫付相关费用。C 公司在收到相关费用后扣除利润、代理费用后，将剩余费用作为运费又支付给 A 公司。后 B 公司以 A 公司未支付垫付费用、以 C 公司涉及欺诈、提供虚假单证为由分别提起诉讼。

生效裁判查明，A 公司委托 B 公司，B 公司委托 C 公司，C 公司又委托回 A 公司，是以“走单不走货”的形式实现资金在 A 公司、C 公司和第三方中闭环流转，不存在货物运输、代理的客观事实，包括提单在内的所有运输单证均是 A 公司通过电脑技术编辑伪造而来，托运人、承运人、货物名称、数量等信息均为虚构。A 公司法定代表人、C 公司工作人员因怀疑合同诈骗犯罪，当时已被公安机关立案侦查。生效裁定认为，因 A 公司法定代表人、C 公司工作人员在与 B 公司开展业务过程中涉嫌合同诈骗，已被公安机关立案侦查，并采取强制措施，且两宗诉讼涉及的是同一事实，根据《最高人民法院关于在审理经济纠纷案件中涉及经济犯罪嫌疑若干问题的规定》第十一条“人民

法院作为经济纠纷受理的案件，经审理认为不属经济纠纷案件而有经济犯罪嫌疑的，应当裁定驳回起诉，将有关材料移送公安机关或检察机关”的规定，分别裁定驳回 B 公司对 A 公司及 C 公司的起诉，将有关材料移送公安机关处理。

如何妥善处理民商事案件与涉嫌刑事犯罪发生的交叉问题，一直是司法实践中相当棘手的问题。一般认为，在审理此类纠纷中，要坚持区分民商事纠纷与刑事犯罪的界限，适用“分别审理原则”，即同一当事人因不同事实分别发生民商事纠纷和涉嫌刑事犯罪，民商事案件与刑事案件应当分别审理。但对于民事所涉刑事犯罪为“同一事实”、“同一当事人”的，仍需移送公安机关审理，以便节约司法资源、更有效地查明案件事实、维护当事人的合法权益。

我们建议，在民商事纠纷和涉嫌刑事犯罪的纠纷中，受害方一旦发现对方有刑事犯罪嫌疑，应第一时间向公安机关报案，积极配合公安机关的调查，并在刑事案件中一并处理，或者在刑事案件审结后再提起民事诉讼，以便纠纷的一揽子快速解决。如果民商事纠纷与涉嫌刑事犯罪为不同当事人、不同法律关系，且不属于法律规定的涉众型经济犯罪的，则应及时寻求民事诉讼途径解决。

（二）在承运人甩柜的情况下，货运代理人的责任承担问题

在一宗海上货运代理合同纠纷中，A 公司委托 B 公司办理一批灯具经从深圳蛇口港到阿帕帕港的海运代理事宜，具体的运输路线是深圳蛇口港至广州南沙港码头，再从广州南沙港码头经海运运至阿帕帕港。B 公司接受委托后，向 C 船公司订舱，后在准备装船时，C 船公司船舶爆仓甩柜，无法如期出运。B 公司将甩柜的事实及时告知了 A

公司，并更改了船期。后因船期紧张，改为从广州南沙港转运经香港，并最终运抵目的港。因甩柜导致涉案货物未能如期出运，产生了超期堆存费和集装箱超期使用费等，A公司向B公司支付后，认为不合理，向本院提起诉讼，要求B公司返还。生效裁判认定，就C船公司的甩柜行为，是由船公司视货物状况而决定，作为货运代理人的B公司无法干预，B公司已尽到了通知义务，不存在过错；在此基础上，对原告主张的超期堆存费和集装箱超期使用费的合理性、必要性进行了认定，并最终支持了A公司的部分诉讼请求。

由于新冠肺炎疫情的影响，国际物流运力下降，导致集装箱船运费大涨，一柜难求。在此背景下，船公司甩柜的情形也频频发生。甩柜会导致货物延期交货，引发贸易纠纷，也会产生超期堆存费、转船费等其他额外费用。货运代理人应否就甩柜造成的损失承担责任？我们认为，应分析甩柜的原因、认定货运代理人是否存在过错，及甩柜事由与损失之间的因果关系，最后再确定损失的数额问题。如承运人单方甩柜，货运代理人又没有过错，则货运代理人无需承担赔偿责任。

我们建议，为减少和避免承运人单方甩柜情况的发生，国内发货人或委托人在寻找货代企业时，应选择信誉度高、资质好的企业。对于有时限要求的货物，要提前订舱，办好港前手续，保证货物提早进仓进港。就货代企业而言，其在收到船公司的甩柜通知后，应第一时间告知委托人，根据委托人的指示办理转船、单证事宜，积极与船公司协商减免额外费用，协力将甩柜造成的损失减少到最小，并保存相关证据，以便日后厘清责任。

（三）买单报关情形下导致的货物价值认定难问题

A 公司为履行其与 KK 公司的销售合同，向 B 公司订舱，并委托其办理 1 个 20 英尺集装箱货物从中国蛇口到韩国仁川的海上货物运输事宜，B 公司向 A 公司出具以自己为抬头的提单复印件，双方约定电放交货，堆场至堆场。由 A 公司自行办理出口报关事宜。B 公司接受委托后，向 C 公司订舱，货物被运至韩国仁川后，在 A 公司未发出电放指示的情况下，货物在目的港被提走。A 公司要求 B 公司赔偿其货物损失近 70 万元。生效裁判认为，在 B 公司的责任期间内，在 A 公司未发出电放指示的情况下，货物被提走，B 公司表示不清楚货物下落，应认定货物已经灭失。B 公司违反了双方关于放货的约定，依法应赔偿 A 公司的货损损失。但因本案货物出口采取买单报关的情形，出口报关单的所载价值不足货物实际价值的十分之一，无法作为认定货物价值的依据，A 公司也未能提交其他证据证明货物价值，故驳回了 A 公司的诉讼请求。

买单报关一般是指，无进出口经营权的企业或者虽有进出口经营权但不以自己名义报关的企业，向有此项权利的企业购买出口合同、出口核销单等单证，以该企业的名义报关，并支付一定费用的行为。在买单报关操作模式下，名义上的出口货运方实施的是虚假的出口贸易活动，对于正常的出口贸易秩序会产生不良影响，还易诱发出口骗税等行为发生。相关主体在买单报关操作模式下，可能因其存在违法行为而承担相应的行政责任和民事责任。本案中，因 A 公司买单报关且不足额申报的行为，报关单无法作为认定货物价值的依据，加之 A 公司无法提交其他补强证据，导致 A 公司的诉讼请求因举证不能被驳

回。

我们建议，无进出口经营权的企业应采取正规的外贸代理手续出口产品，在申报货物价值时，如实足额申报。代理报关的企业在接受委托时亦应尽到为委托人利益考虑的勤勉义务，与委托企业明确约定报关方式，向其详细解释买单报关的含义以及风险。

四、依法维护海上货物运输市场法治秩序

——海上货物运输合同纠纷中的问题与建议

（一）指示提单合法持有人的识别问题

在一起海上货物运输合同纠纷中，A公司向土耳其B公司出售一批男士服装，并委托C公司办理订舱、拖车、装卸、封箱和保管事宜。D公司以E公司代理人的名义签发了已装船指示提单。货物运抵目的港后，D公司与E公司在没有收到托运人A公司提单背书转让的情形下，将货物交给他人，给A公司造成经济损失。A公司将D公司、E公司诉至法院，A公司请求判令D公司、E公司连带赔偿货款损失199万元及其利息，并承担本案全部诉讼费用。一审法院判决E公司赔偿A公司货款损失人民币199万元及其利息。E公司不服一审判决，提出上诉。二审法院判决驳回上诉，维持原判。E公司申请再审，最高人民法院裁定驳回E公司的再审申请。

法院生效判决认为，根据《中华人民共和国海商法》（以下简称《海商法》）第七十一条“提单中载明的向记名人交付货物，或者按照指示人的指示交付货物，或者向提单持有人交付货物的条款，构成承运人据以交付货物的保证”及第七十九条第二款“指示提单应经过记名背书或空白背书转让”的规定，E公司作为承运人签发了以A公司为托运人的指示提单，这构成了承运人E公司向托运人作出必须凭A公司的提单背书方能交付货物的承诺，A公司也是通过指示提单的功能实现对货物的控制。涉案货物运抵目的港后，E公司没有尽到认真审查提货人是否合法持有提单的义务，将涉案货物交付给案外人，

案外人持有的虽然是 E 公司签发的涉案正本提单, 但该提单并未经托运人 A 公司的背书, 因此, 该案外人不是合法的正本提单持有人。E 公司也未能提供其他足以证明该案外人为合法的正本提单持有人的证据。故 E 公司向案外人交付涉案货物的行为违反了《海商法》的相关规定, 属于错误交付, 应承担因此给 A 公司造成的损失。

我们建议, 当承运人签发指示提单时, 应当履行审查提货人持有的提单是否经过托运人背书等义务。若货物运抵目的港后, 承运人将货物交付给没有经托运人背书的提单持有人, 违反海上货物运输合同约定和指示提单应经托运人背书转让的法律规定, 应当承担违约责任, 赔偿托运人因错误交付而受到的损失。作为承运人在目的港交货时, 应区别提单性质而作出不同处理, 谨慎做好对拟提货人的资格进行审查, 勿以为收回正本提单就可以随意放货, 减少由此所造成的损失。

（二）“货物的自然特性或固有缺陷”的认定问题

在一起海上货物运输合同纠纷中, A 公司进口 40,000 吨美国玉米酒糟粕, 通过进口代理与美国出口商签订买卖合同, 该合同项下 36,007.466 吨货物装载于 B 公司所属的 C 轮, B 公司签发了全套正本提单。涉案货物经海路运往深圳赤湾港, 该航次途中该轮未遭遇恶劣天气, 也未出现上浪现象。C 轮抵达目的地, 开舱后发现部分货物存在色差, 造成货损。B 公司作为实际承运人, 未能谨慎保管、照料货物, 存在过错。A 公司将 B 公司诉至法院, 请求判令赔偿货物损失 1,094,945 美元和人民币 8,281,221 元及其利息, 并承担本案全部诉讼费用。一审法院判决 B 公司赔偿 A 公司货物损失 1,055,022.05 美

元和人民币 4576.56 元及其利息。B 公司不服一审判决，提出上诉。二审法院判决驳回上诉，维持原判。

法院生效判决认为，《海商法》第五十一条“在责任期间货物发生的灭失或者损坏是由于下列原因之一造成的，承运人不负赔偿责任：...（九）货物的自然特性或者固有缺陷... 承运人依照前款规定免除赔偿责任的，除第（二）款规定的原因外，应当负举证责任”规定，B 公司应承担相应的举证责任，提供证据证明涉案货物发生颜色变化系因其自然特性或者固有缺陷造成。所谓货物的自然特性或固有缺陷，应被理解为是货物本身所固有的、本质性的特性或缺陷，反映在运输过程中，就是在同类运输条件下该种货物发生损坏是必然且不可避免的。现 B 公司抗辩称涉案货物发生损失是因其自然特性或者固有缺陷造成，但 B 公司提供的证据不足以证明涉案货物存在此类自然特性或固有缺陷，无法举证证明涉案货物的损坏属于《海商法》第五十一条第一款第九项规定的原因所造成，故 B 公司应依据《海商法》第四十六条第一款规定承担赔偿责任。

《海商法》第五十一条第一款第九项“货物的自然特性或固有缺陷”这一条款，立法来源主要是《海牙规则》第 IV 条第 2 款（m）项，即“由于货物的固有缺点、质量或缺陷所造成的容积或重量的损失，或任何其他灭失或者损害”。也就是说，“货物的自然特性或固有缺陷”这一规定的来源应该是“inherent defect, quality or vice of goods”，而“inherent”在英语中的意义为“内在的、固有的、本质性的、与生俱来的”。我们建议，托运人将货物交付承运人运输时，应注意对货物交接时的状况进行记录留存，必要时，可以考虑对货物

装箱或装船过程进行公证。承运人应充分举证证明同类货物在同等正常运输条件下，即使承运人已经尽到《海商法》第四十八条规定的管货义务，采取了合理的谨慎措施仍无法防止损坏的发生，方可免责。

（三）“不知条款”的适用问题

在一起海上货物运输合同纠纷中，A公司自美国承运一批铜锭到中国高栏，并签发了全套正本指示提单。B公司以签订买卖合同的方式为案外人公司提供融资服务，并已通过信用证支付的方式以2,511,278.445美元的对价取得涉案全套正本提单。涉案24个集装箱货物自美国起运，抵达香港等待中转运输时，A公司要求B公司提供货物的中文品名，以便实际承运人C公司向我国进行船舶舱单申报，期间经检验人开箱检验时，发现箱内货物均非提单载明的铜锭而是泥土。B公司未提取涉案货物，也未向C公司提交相关证据证明涉案货物的价值，C公司遂将涉案货物自香港运往越南胡志明市进行销毁处理。因A公司未能交付涉案货物，B公司将A公司诉至法院，请求判令A公司赔偿货物损失2,511,278.445美元并承担本案受理费及律师费。一审法院判决驳回B公司的诉讼请求。B公司不服一审判决，提出上诉。二审法院判决驳回上诉，维持原判。

法院生效判决认为，涉案货物以集装箱作为装载工具，整箱装载及运输，由托运人自行装箱、计数、封箱及自行申报品名为铜锭，A公司已经在提单正面批注了对涉案货物实际状况不负责的不知条款。在集装箱整箱运输情形下，基于航运效率以及多年来集装箱运输的航运实践，承运人除在具备称重条件时需对承运货物的重量负有核查义务外，对于由托运人自行装箱、计数并封箱的货物的实际状况、数量、

体积等并不负责。承运人在提单等海运单证正面批注货物品名据称等不知条款，并不违反《海商法》第七十五条、第七十七条的规定，无论该海运单证是否可以流转，该不知条款均对海运单证合法持有人或收货人产生效力。在海运单证批注不知条款时，承运人虽仍负有适航、管货、不得不合理绕航等强制义务，但除非承运人明确知悉或应当知悉该货物实际状况而作虚假批注或另有约定外，承运人仅对集装箱内实际装载的货物承担运输义务以及货损、货差或货物灭失的合法赔偿责任，而无需对单证载明的据称货物承担前述责任。

此类案件也给提供融资服务的主体予以警示。我们建议，在提供融资服务时，提供融资服务的主体应谨慎处理，确实做好对拟提供融资主体的资质、提供融资交易的真实性、标的物的真实性、需要融资主体的实际偿付能力等相关问题的调查。

五、依法适用司法确认程序

——申请确认调解协议案件的问题和建议

（一）司法确认案件的特点

2020年10月，Y轮在广东湛江附近海域发生沉船，导致包括甲、乙在内的多名船员下落不明。其中，船员甲的母亲A、配偶B、儿子C、女儿D因赔偿事宜与雇主及船舶光租人E、船舶所有人F公司产生纠纷。后经某人民调解委员会主持调解，A、B、C、D与E、F公司于2020年11月14日达成和解，并签署了协议书，约定E、F公司分三期支付115万元作为一揽子解决上述纠纷的最终解决方案。E、F公司支付第一期款项后，未按约定支付剩余款项，A、B、C、D多次请求付款无果，于2021年9月14日向法院起诉要求E、F公司支付剩余二期和解款项。经审理，法院于11月29日判决支持四原告的诉讼请求。另一船员乙的母亲G、父亲H也就赔偿事宜在某人民调解委员会主持下，与E、F公司达成和解，并于2021年4月16日签署了协议书。由于双方约定分期付款且付款期限较长，4月21日，G、H和E、F公司共同向法院申请司法确认。4月25日，法院经审查认为，申请人达成的调解协议符合司法确认调解协议的法定条件，裁定确认该调解协议有效，双方应当按照调解协议的约定自觉履行义务，一方当事人拒绝履行或者未全部履行的，对方当事人可以向人民法院申请执行。

上述因同一事故导致船员下落不明的两起纠纷，均在当地人民调解委员会主持下达成和解。其中一起纠纷因对方当事人不按约履行，

当事人经多次请求付款无果后向法院起诉要求按约定付款，经过起诉、庭审等一系列诉讼程序最终获得法院支持。从达成协议到取得具有强制执行力的判决，历经近 1 年时间。另一起纠纷中，当事人在签署书面协议后共同向法院申请司法确认调解协议，4 天后即由法院作出了确认调解协议有效的裁定。从达成协议到取得具有强制执行力的裁定，仅经过 9 天。由此比较可以看出，在当事人达成调解协议的情况下，司法确认程序在降低解纷成本、提高司法效率等方面具有诉讼程序无可比拟的优势。根据《中华人民共和国民事诉讼法》第二百零二条规定，人民法院作出的确认调解协议有效的裁定书具有强制执行力，同时，司法确认调解协议案件作为民事诉讼特别程序的一种，根据《中华人民共和国民事诉讼法》第一百八十七条和《诉讼费用交纳办法》第八条的规定，审限为 30 日且申请人无需交纳案件受理费。因此相比诉讼程序，司法确认制度具有审查时间短、无需交纳诉讼费用等特点，但由于该制度未被广泛宣传，目前并未得到广泛应用。

我们建议，司法确认作为建立健全诉讼与非诉讼相衔接的矛盾纠纷解决机制的一项重要内容，是为了实现司法引领、推动和保障非诉讼调解机制的目的而设立，具有满足当事人多元解纷需求和实现司法效率的价值。当事人就纠纷达成调解协议后，可以充分利用司法确认制度优势，向人民法院申请确认调解协议有效，以最小成本取得具有司法强制执行力的裁判文书，保障调解协议得以顺利履行。

（二）司法确认案件的申请程序

香港特别行政区居民 A、B 共同所有的渔船 X 轮与 C 公司所有的货船 Y 轮发生碰撞后沉没，A、B 委托律师向法院提交起诉状，请求 C

公司赔偿渔船灭失损失和渔期损失。经法院特邀调解员诉前联调，双方于 2021 年 7 月 2 日达成和解并签署调解协议。7 月 6 日，双方共同向该法院申请司法确认，7 月 9 日法院通过在线司法确认该调解协议有效。后 C 公司按照经司法确认的调解协议内容自觉履行了全部义务。

上述案件是当事人严格按照法定程序申请司法确认的成功案例，当事人也获得调解协议内容全部履行的良好效果。根据《中华人民共和国民事诉讼法》第二百零一条、《中华人民共和国人民调解法》第三十三条和《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉的解释》第三百五十三条、第三百五十五条及第三百五十六条规定，司法确认案件的申请主体为调解协议双方；申请期限为调解协议生效之日起三十日内；申请形式采用书面形式或口头形式均可；申请法院为人民法院邀请调解组织开展先行调解的，向作出邀请的人民法院提出，调解组织自行开展调解的，向当事人住所地、标的物所在地、调解组织所在地的基层人民法院提出；调解协议所涉纠纷应当由中级人民法院管辖的，向相应的中级人民法院提出；申请材料包括调解协议、调解组织主持调解的证明，以及与调解协议相关的财产权利证明等，以及双方当事人的身份、住所、联系方式等基本信息。

我们建议，当事人申请确认调解协议时应严格遵循法定申请程序，否则可能被裁定驳回申请。特别是考虑到确认调解协议案件依赖于双方当事人的主观意愿，需双方在调解协议生效三十日内申请，为避免任何一方反悔，建议在调解协议生效后立即向有管辖权的人民法院申请确认调解协议效力，以免让调解协议条款落空。

（三）司法确认案件的适用范围和审查内容

A所有的自卸砂船Y轮在锚泊期间因锚链断裂漂航至广东省某水域发生搁浅，导致包括B在内的8名养殖户养殖设备、水产等遭受损失，经某人民调解委员会主持调解，A与B等8人最终就赔偿金额达成和解并签署调解协议。经双方共同申请，法院裁定确认该调解协议有效。因A未按照调解协议履行，B等8人向法院申请强制执行该司法确认裁定。执行过程中，发现除了涉案船舶，A没有其他财产可供执行。在考虑执行涉案船舶时，因司法确认裁定不能对船舶优先权进行确认，B等8人无法直接行使船舶优先权。

司法确认程序具有快捷、便民等特点，但并非所有纠纷经相关调解组织调解后均能申请司法确认，如上述案件中，B等8人不能通过司法确认程序确认对涉案船舶享有船舶优先权。因为船舶优先权具有物权性质，根据《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉的解释》第三百五十七条规定，调解协议内容涉及物权、知识产权确权的纠纷不属于司法确认的范围。根据该条款，以下纠纷也不属于司法确认的范围：不属于人民法院受理范围的；申请确认婚姻关系、亲子关系、收养关系等身份关系无效、有效或者解除的；涉及适用其他特别程序、公示催告程序、破产程序审理的。此外，对属于司法确认范围的纠纷，也并非当事人调解达成的任何内容均能被司法确认。

《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉的解释》第三百六十条规定，调解协议违反法律强制性规定的、损害国家利益、社会公共利益、他人合法权益的、违背公序良俗的、违反自愿原则的、内容不明确的，人民法院裁定驳回申请。

我们建议，纠纷当事人在申请司法确认时，应注意该制度的适用范围和审查内容，充分用好该制度保障自身权益。一方面，对属于司法确认范围的纠纷，调解时应遵循合法、自愿等原则，保证调解内容符合相关规定，并严格按照程序申请，以取得具有强制执行力的司法确认裁定；另一方面，对不属于司法确认范围的纠纷，应及时通过其他途径解决，以免影响自身权益。

六、依法规范执行异议之诉程序

——当事人及案外人提起执行异议中的问题与建议

（一）案外人提起执行异议之诉的审查标准

法院在执行过程中，查封了被执行人位于清远市北江三路的国有土地使用权。案外人 A 在法院查封前已购买涉案房屋，并依法办理过户手续，取得了房地产权证，即在法院查封前，涉案房屋及涉案房屋分摊范围内的国有土地使用权已经不属于被执行人，而是案外人的财产。案外人在执行异议被驳回之后在 15 日内提出异议申请。

《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉的解释》第三百零三条规定：案外人提起执行异议之诉，除符合《民事诉讼法》第一百二十二条规定外，还应当具备下列条件：（一）案外人的执行异议申请已经被人民法院裁定驳回；（二）有明确的排除对执行标的执行的诉讼请求，且诉讼请求与原判决、裁定无关；（三）自执行异议裁定送达之日起十五日内提起。人民法院应当在收到起诉状之日起十五日内决定是否立案。显然执行异议之诉的立案标准是不同于立案登记制，执行异议之诉是因执行而产生的诉讼，其立案的审查要紧密与执行案件相结合。

我们建议，执行异议之诉的立案要统筹原审生效判决及相应的执行案件与执行异议，在前置的执行异议申请被驳回之后才可以提起执行异议之诉。案外人提出的执行异议之诉的诉讼请求与原判决、裁定的关联性，是执行异议之诉能否成功提起的关键因素。在执行异议之诉中，案外人与执行异议之中的案外人是同一标准，均指当事人以外、

对执行标的的主张享有足以排除执行标的的转让、交付等实体权利的民事主体。案外人提出的异议涉及执行标的本身的实体权利。

（二）案外人基于其名下的不动产提起的执行异议之诉

在一起案件的执行过程中，案外人 A 向法院提起执行异议之诉，请求停止侵害、排除妨碍，解除其名下的不动产的查封措施。理由是，在原土地所有权纠纷案件中，法院于 2004 年 10 月 18 作出执行裁定，裁定继续查封了被执行人某经济合作局所属的土地使用权。而 A 的房屋位于该执行案中被执行人某经济合作局所属的土地使用权之上。另外，根据清远市人民政府于 2000 年 9 月 21 日出具粤房地证字第 2806xxx 号房地产权证记载，该不动产权属人为 A；2000 年 4 月 27 日成本价购买，占有房屋份额为全部，房屋所有权性质为私有；土地使用权性质为国有，建基面积为 486.99 平方米，建筑面积为 95.76 平方米。

我们认为，房地分离是在特殊历史时期形成的一种特别的制度，尤其是在房改房中体现得尤为明显。现行的房地产基本上不存在这一问题。法院生效判决认为房屋所有权的取得来源于房改房，房屋所有权人已经发生过变动，根据《中华人民共和国城市房地产管理法》和《中华人民共和国物权法》确立的房地产转让的房地一体原则，原告在取得该案房屋所有权时，即相应地取得变动后的房屋所占用下的土地使用权。故而应停止对原告房屋项下相应的土地使用权的执行。由于房屋所属的宿舍楼属于不可分物，其宿舍楼所占用建基面积土地使用权因而也应排除执行。该案以所有权为基础以排除执行，其本质应属于行使请求停止侵害、排除妨碍，此种情况下应适用《中华人民共

和民法典》第一百九十六条关于请求停止侵害、排除妨碍、消除危险不适用诉讼时效的规定，即在本执行异议之诉中并不存在诉讼时效的适用空间。

案外人提起执行异议之诉的主要目的是通过诉讼阻却人民法院的强制执行，我们建议，案外人提起执行异议之诉之前，应特别注意审核其是否对执行标的物享有所有权，或者是否享有其他足以阻止执行标的转让交付的实体权利。同时，执行异议之诉属于虚假诉讼高发领域，案外人切不可利用执行异议之诉制度制造虚假诉讼，侵害原诉讼中合法权益人的利益。

（三）执行异议之诉诉讼中的调解

在一起 A、B 与珠海 C 公司船舶租船合同纠纷一案中，法院于 2018 年 7 月 2 日作出生效判决，判令珠海 C 公司向 A、B 偿付租金 64.5 万元及其利息。另查，珠海 C 公司注册资金 500 万元，D、E、F 是股东，出资和所占股份分别为 D 出资 255 万元、占有 51%股份，E 出资 145 万元、占有 29%股份，F 出资 100 万元、占有 10%股份，出资额缴付期限为 2060 年 12 月 30 日，实缴出资额为 0 元。由此，法院于 2020 年 11 月 15 日作出执行裁定书，裁定追加原告 D 为被执行人，在尚未出资 255 万元范围内对该案债务承担责任。在执行异议之诉中，双方达成和解协议，请求法院出具调解书。

法院经审理认为，该案各方当事人的和解协议不违反法律规定，可以出具调解书。

在执行异议之诉中，调解并没有被法律明确禁止，但是调解书的出具会改变原生效裁判的具体内容。在执行案件中，如存在多个被执

行人，而提起执行异议之诉的当事人是一个或者几个而非全部当事人时，该民事调解书只能部分变更已生效裁判的具体内容，此时在执行异议之诉中出具民事调解书需要协调好相应的执行案件和原生效裁判，以防止民事调解书执行不能或者是执行案件恢复执行存在障碍。

如果执行异议之诉的当事人愿意调解，我们建议，当事人可以将调解放置在执行案件中，执行异议之诉作撤诉处理，在执行案件中调解解决纠纷反而更利于纠纷的终局性解决，以防止在执行异议之诉中作民事调解，后续因虚假诉讼等被启动再审撤销民事调解书，从而出现程序空转的不利情况。

七、依法推进执行程序

（一）仲裁裁决中涉他权益的执行问题

申请执行人（实际船东）与被执行人（挂靠的船公司）因船舶挂靠合同纠纷申请仲裁，裁决生效后向法院申请强制执行，其中有一项执行申请内容为“解除某轮抵押登记手续并将该轮所有权变更为申请执行人指定的第三方”。立案执行后，经查，发现该轮在被执行人向第三人借款时，被执行人以该船舶所有人的身份，在海事局将该轮登记为借款担保的抵押物。就该仲裁项的可执性问题，法院致函某仲裁委员会，仲裁委员会回函指出，该裁决项的文意为：“被申请人应在收到裁决书后一定期限内，办理涂销涉案船舶抵押登记的有关事项和手续，包括被申请人应当在还清因抵押产生的债务，成就涂销抵押权的条件，待涂销抵押登记后，依照相关船舶登记的法律法规规定办理将涉案船舶所有权人变更为申请人指定第三方的变更登记手续。该项裁决明确被申请人负有还贷涂销抵押登记，停止侵害合同约定申请人对涉案船舶享有的合法权益行为的法律责任，但不能以该项裁决直接解除或注销涉案船舶的抵押登记”。

仲裁委的说明函已明确，不能以该裁决直接解除或注销该船舶的抵押登记，即申请解除该轮抵押登记及变更该轮所有权人登记手续，需以被执行人还清因抵押产生的债务为前提。经法院查明，在该案中没有证据证明被执行人已向第三人还清因抵押产生的债务，故申请解除该轮抵押登记及变更该轮所有权人登记手续的条件尚未成就，申请执行人可待条件成就时再申请执行。

由于仲裁审理的封闭性、不公开性与执行过程中涉第三人权益问题，为确保案件执行效果，我们建议，一方面仲裁机构在审理船舶权属确定、船舶挂靠协议时，要对所涉船舶权属状况以及附着的其他权利进行全面调查；另一方面，实际船东要审慎对待挂靠关系，对于挂靠船东利用其为登记所有人的便利，给所涉船舶办理抵押登记手续的风险进行评估，防止出现解除挂靠合同后，所涉船舶依旧附着抵押权的局面发现。

（二）船舶拍卖成交后阻碍移交的问题

在执行一起以船舶为抵押物的金融借款合同纠纷案件中，因被执行人拒不履行生效判决，也没有其他可供执行财产，法院依法扣押被执行人所属的船舶，并由被扣押船舶原船员 A 夫妇负责看管。在船舶被成功拍卖后，当法院与竞拍人前往船舶停泊地进行现场移交时，看管人员以被执行人未能支付其扣押船舶之前拖欠工资为由，拒绝下船、抗拒配合法院移交船舶。由于看管人员拒不履行生效裁定，妨碍法院依法移交船舶，同时鉴于其文化水平不高，法院决定对其开出预处罚通知。在预处罚通知和强制执行的震慑下，经过一天的调解，看船人员最终同意配合法院移交船舶，表示下船后走法律程序主张工资。为此法院还协调当地法律援助机构，为看船人员索赔工资提供法律援助，后看船人员的工资纠纷得到全面解决。

在船舶拍卖后的移交中，往往有些在船员称船舶所有人欠付船员工资、船舶修理费、停靠费等原因，阻挠船舶的交接，依据《民事诉讼法》第一百一十一条第一款第（五）项、第（六）项、第一百五十五条第二款规定，此种行为属于妨害民事诉讼的行为，如果经法院释

明后仍然不配合法院执行的，法院将对主要责任人或者直接责任人员予以罚款、拘留，构成犯罪的，依法追究刑事责任。本次强制交船，法院引入预处罚通知，在决定处罚之前，通过正式的法律文书，再次给了当事人纠错的机会，帮助其改正错误，促使其配合法院交船，减少执行中的对抗性，以取得较好的执行效果。

我们建议，船舶所有人、船舶看管人应认真履行对船舶在扣押期间的管理责任，以保证船舶在扣押期间的安全，如看管人主张在船舶被扣押期间的报酬以及与船东之前的劳务合同存在纠纷，应通过法定程序进行审查或确认，依法参与对船舶拍卖款的分配，切不可阻挠船舶移交。

（三）执行中扣划被执行人保险单现金价值的问题

在一宗海上货物运输合同纠纷案件的执行中，被执行人 A 经送达执行通知书后，不履行给付义务。经总对总查询后，未发现银行存款等财产信息，但发现被执行人作为投保人购买有 7 份人身保险，且平均每份缴纳保费超 2 万元。法院就此向保险公司调查该 7 份保险合同的保险产品名称、被保险人、受益人、现金价值等信息，同时告知被执行人称如不限期履行义务，法院将提取人身保险单的现金价值来清偿债务，并自行承担由退保产生的不利后果。对此，被执行人不置可否。在法院冻结某份人身保险 15 日后，提取了该份人身保险单的现金价值。

人身保险是以人的寿命和身体为保险标的的保险，主要包括人寿险、伤害险和健康险三种。其中一些万能型、分红型的人寿保险更是具有较为典型的储蓄性和有价性，已经成为一种较为普遍的投资理财

方式。这种储蓄性和有价性，不仅体现在保险合同存续期间投保人可以获得利息等红利收入，而且体现在投保人可以以保险单现金价值为限进行质押贷款，更体现在保险期间内投保人可以随时单方无条件解除保险合同，以提取保险单的现金价值。经查案涉 7 份保险单的现金价值具有明显的财产属性。同时，根据《保险法》第四十七条关于“投保人解除合同的，保险人应当自收到解除合同通知之日起三十日内，按照合同约定退还保险单的现金价值”和《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国保险法〉若干问题的解释（三）》第十六条第一款关于“保险合同解除时，投保人与被保险人、受益人为不同主体，被保险人或者受益人要求退还保险单的现金价值的，人民法院不予支持，但保险合同另有约定的除外”的规定，保险合同解除后，保险单的现金价值一般应归属于投保人。因此，案涉保险单的现金价值作为财产权益归属于投保人 A。根据《最高人民法院关于人民法院民事执行中查封、扣押、冻结财产的规定》第二条第一款关于“人民法院可以查封、扣押、冻结被执行人占有的动产、登记在被执行人名下的不动产、特定动产及其他财产权”的规定，商业保险产品属于前述法律规定的其他财产权利的范围。故案涉保险单的现金价值可作为被执行人 A 的财产权，可以成为本案的执行标的。

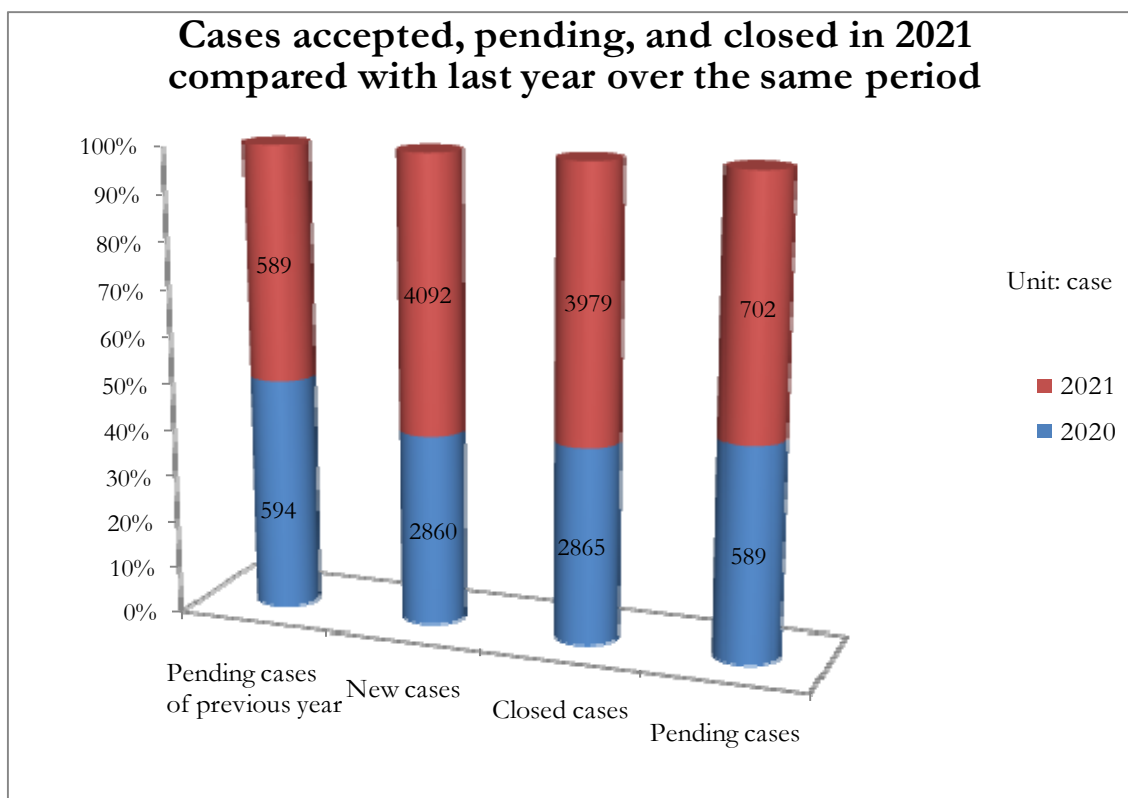
被执行人负有采取积极措施履行生效裁判的义务，在无其他财产清偿债务的情况下，理应主动依法提取保险单的现金价值履行债务。法院在执行程序中要求保险人协助提取保险单的现金价值，以偿还其所负债务，实现申请执行人的胜诉债权，符合人民法院执行行为的强制性特征，具有正当性、合理性。我们建议，被执行人早日打消“人

身保险金具有‘避债功能’”念头，法院查控系统与保险行业系统已经联网，保险产品亦已纳入查控系统，一旦发现被执行人名下有可以强制执行的保险产品的，法院将依法强制退保，提取被执行人的保单现金价值进行执行。因此，被执行人早日履行其义务才是正确之选。

I. General Information of Maritime Trials

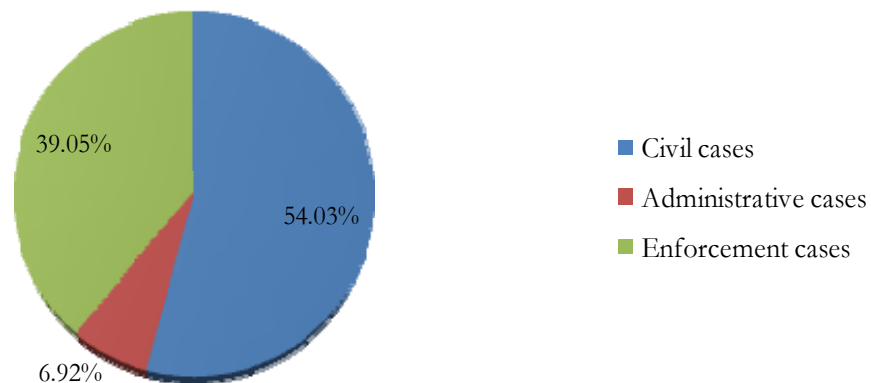
(I) Overall performance

In 2021, Guangzhou Maritime Court accepted 4092 new cases, up 43.08% than last year with an increase of 1232 cases. With the 589 pending cases of previous year, the number of new cases and pending cases totaled 4681, up 35.52% than last year with an increase of 1227 cases. There were 3979 cases closed, up 38.88% than the previous year with an increase of 1114 cases, which indicated a closing rate of 85%, up 2.05% than last year. The ratio of closed cases to accepted cases was 97.24%. The new accepted cases involved a total value of CNY 8 billion. 50.07% of the cases were withdrawn or closed through mediation, and 77.63% of the cases were closed with the parties accepting first-instance judgments.



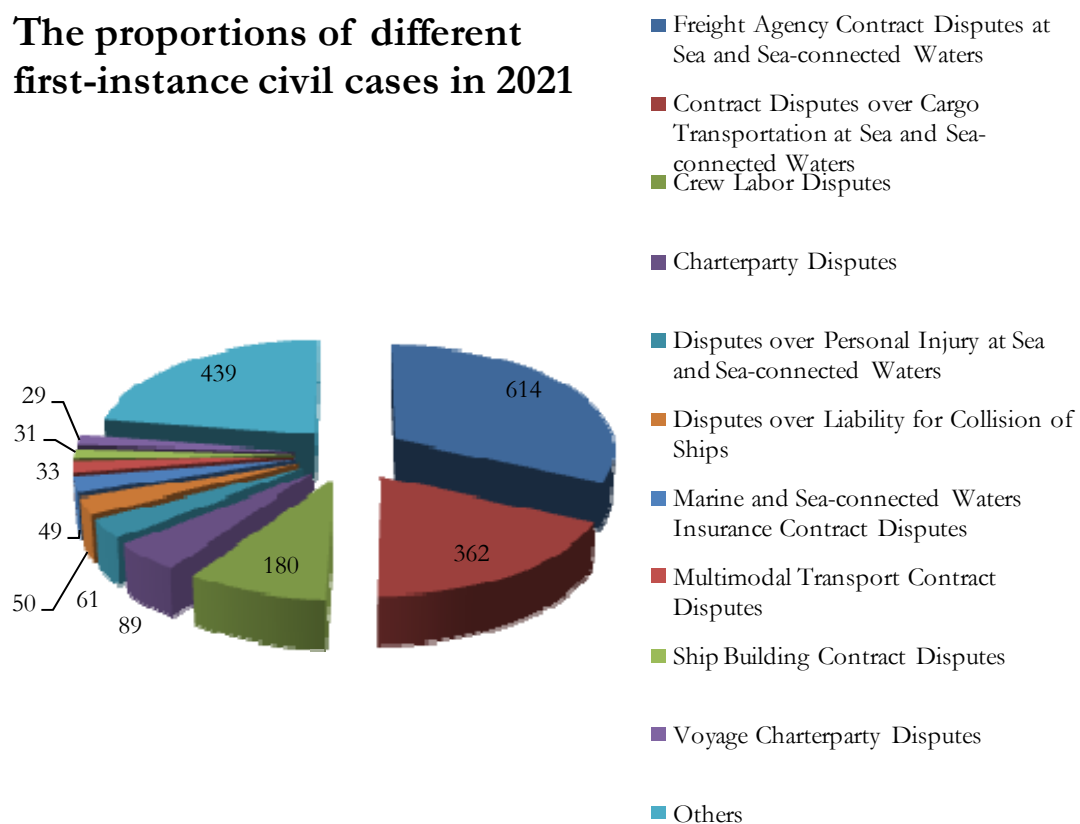
Among the new cases accepted by the court, there were 2211 civil cases, accounting for 54.03% of the new accepted cases, 283 administrative cases, accounting for 6.92%, and 1598 enforcement cases, accounting for 39.05%.

The proportions of different new cases in 2021



Of the 1937 new civil cases accepted in first instance, 78 causes of action were involved. The top three causes included contract disputes over cargo transportation at sea and sea-connected waters, freight agency contract disputes at sea and sea-connected waters, and crew labor disputes.

The proportions of different first-instance civil cases in 2021



Among the cases closed by the court, there were 2155 litigation cases (inclusive of 1819 first-instance civil cases and 336 first-instance administrative cases), accounting for 54.16% of the total cases closed, 271 non-litigation cases, with a percentage of 6.81%, and 1553 enforcement cases, accounting for 39.03% of the total cases closed.

Among the litigation cases closed in first instance, there were 1034 cases concluded by judgment, accounting for 47.98%, 473 concluded by mediation, accounting for 21.95%, 606 granted to be withdrawn by a ruling or ruled to be withdrawn, taking up 28.12%, and 42 closed by other means, accounting for 1.95%.

In 2021, the court accepted 1598 new enforcement cases, while there were 105 pending cases of previous year. With 1553 cases effectively enforced, 91.19% of the enforcement cases were concluded by the court. Among them, 98.18% with available property for enforcement were enforced within statutory periods, 100% were successfully enforced or discontinued according to law, and online auction covered 100% of the cases, with a total enforced value amounting to CNY 484,989,700.

(II) Characteristics of the trial and enforcement work in 2021

1. **The number of new cases approaching its all-time highs.** Throughout the year, the court accepted 4092 new cases, only second to the case number of 2019 which registered 4260. The number of new cases accepted by the court had returned to the pre-pandemic level. The 3979 closed cases also ranked second in the kind in the history of the court.

2. **A record high of administrative litigation cases being accepted and closed.** In 2021, the court accepted 271 administrative litigation cases in first instance and concluded 336 cases, both presenting significant increase than the numbers of cases accepted and closed in previous years. The campaigns aiming at improving the marine ecological environment in recent years were the major contributor to the increase of this type of cases, among which litigation cases involving mass participation made up the majority.

3. **An increase of the proportion of cases involving foreign elements.** In the past year, the court accepted 747 first-instance civil cases involving foreign elements, Hong Kong, Macao and Taiwan, accounting for 38.56% of the new first-instance civil cases, up 13.75% than the previous year. The court closed 627 first-instance civil cases involving foreign elements and Hong Kong, Macao and Taiwan, taking up 34.47% of all the civil

cases concluded in first instance, up 5.15% than last year. The proportion of first-instance civil cases involving foreign elements, Hong Kong, Macao and Taiwan was on the rise, the numbers of accepted cases and closed cases both taking up more than one third of the total accepted civil cases and the closed civil cases in first instance.

4. **Notable results achieved in diversified dispute resolution.** By relying on the expertise of lawyers, specially invited mediators and industry associations, the court had arranged entrusted mediation and joint mediation and successfully resolved a great deal of disputes before and during litigation. Throughout the year, the court handled and closed 52 cases that required judicial confirmation of mediation agreements, up 188.89% than last year, with an increase of 34 cases. The diversified dispute resolution mechanism has delivered notable results.

5. **Successful practice to deliver quality cases.** *Fan, Guo v. Huang, Zhou, Luo on dispute over liability for personal injury at sea* was listed in the 2020 typical cases of maritime trial of China published by the Supreme People's Court, *Insurance company A (Taiwan) v. shipping line B (Liberia), shipping line C (Taiwan), Lin, Zhang on dispute over liability for compensation for ship collision damage* was among the 10 typical cases by the people's courts on protection of the rights and interests of Taiwan compatriots published by the Supreme People's Court in 2021. *SUMPU, Chen v. PIL on dispute over contract of carriage of goods by sea* was listed by the high court of Guangdong in the third batch of typical cases of cross-border disputes in the Greater Bay Area handled by Guangdong courts. *Lai et al. on dispute over liability for personal injury at sea* was among the 10 typical cases of civil legal assistance of Guangdong province in 2021. *Wu *Xian v. Wu *Da on partnership contract dispute* was discussed in Issue No.8 of 2021 of the *Court and Case*, a bimonthly publication of the High People's Court of Guangdong Province.

6. **Readiness to shoulder the responsibility of maintaining maritime justice.** In the trial of a case of dispute over contract of carriage of goods by sea, the foreign party involved in the case applied with the foreign court for an anti-suit injunction and the request was satisfied, although an effective ruling had been rendered to dismiss the party's jurisdiction objection presented on the ground that there was effective arbitration clause under the bill of lading. To protect the judicial sovereignty of the state, Guangzhou Maritime Court granted the domestic party's application for maritime injunction to order the foreign party to withdraw the anti-suit injunction within given time. In another case which involved arrest and auction of a foreign ship, despite multiple difficulties including the epidemic prevention and control, impact of typhoon, and the risk of abandonment of crew, the court played an active role in the case, including invoking the precise provisions

of international treaties, extending coordinated actions and engaging third-party custody service and the mechanism of “cloud justice” (which literally means the administration of justice in the cloud), and finally managed to assist foreign crew to protect their rights and interests and dissolve the risks of abandonment of ship management by the owner and the humanitarian crisis that might otherwise arise if the crew were abandoned.

7. **A new stage for maritime enforcement**, as manifested in the following aspects. First, the court’s warning notice for enforcement punishment, which was the first one in the province, was recommended by the high court as an innovative enforcement measure for extensive application. Second, a coordinated enforcement mechanism was established by signing the AIS data collaboration agreement with Southern Navigation Service Center, which provided technical support for the location and regulation of vessels under arrest. Third, a big data smart system for assessment of ships to be sold through online auction is in development, which, once completed, will facilitate price negotiations by providing referential data to the interested parties and hence cut valuation costs. Fourth, intensifying efforts were made to promote online judicial sale of ships and maritime enforcement was exercised with transparency, as the full process, including the viewing of the auction item, price negotiation, and transfer of the auctioned ships could be carried out online.

II. Maintaining the Order of Rule of Law of Maritime Administration According to Law

— Issues and suggestions concerning maritime administrative litigation cases

(I) The appropriate person to perform on behalf of the party concerned

Many oyster farmers had set up a lot of illegal oyster aquaculture installations in the sea areas of A, while they did not hold a certificate for the use of sea area or an aquaculture license, which had caused serious damage to the local ecological environment. The local fishery administrative division therefore removed these illegal installations from the sea area on behalf of the oyster farmers. Some of the oyster farmers were dissatisfied with the removal operation and therefore filed an administrative lawsuit before the court. The court held that the local fishery administrative division wrongly applied the law and the removal of the illegal installations on behalf of their owners was in violation of the law.

Performance on behalf of the party concerned means, when the party concerned refuses to perform or is unable to perform an obligation, the administrative organ will proceed with the performance of the obligation that is prescribed by the laws and regulations or the obligation of the party determined by the administrative act. And the administrative organ will charge necessary expenses for the compulsory enforcement. This mechanism enables administrative organs to make flexible response to different situations promptly and efficiently. It also enables administrative organs to engage professional third-party institutions to deal with problems such as environmental pollution or traffic obstruction, through which the mobilization capability of administrative organs and the expertise of professional institutions are combined to save administrative resources and improve the efficiency of governance. However, under the Chinese law, this performance mechanism only applies to circumstances where the party concerned fails to perform its obligation to remove the nuisance or to restore to the original condition, or the consequences of the non-performance have endangered or will endanger the traffic safety, have caused or will cause environmental pollution or have damaged or will damage natural resources.

The issue as regards the person to perform on behalf of the party concerned is of special concern. Pursuant to Article 34 of the *Administrative Compulsion Law of the People's Republic of China* (hereinafter the “*Administrative Compulsion Law*”), “Where, after an administrative organ makes an administrative decision according to law, the party concerned fails to perform obligations within the time limit as determined by the administrative organ, the administrative organ with administrative enforcement power shall conduct enforcement

according to the provisions of this Chapter.” “This Chapter” referred to in this provision is Chapter IV, and Section 3 of this chapter sets forth some provisions to be complied with for the performance on behalf of the party concerned. It is obvious that only the administrative organs with administrative enforcement power may conduct enforcement according to the provisions of the *Administrative Compulsion Law*. In this case, the fishery administrative division does not have the administrative enforcement power and thus it could not remove the illegal installations on behalf of the oyster farmers. The court held that the administrative organ was wrong in the application of law and its administrative act was illegal, and that for administrative organs without the administrative enforcement power, they shall apply to the people’s court for enforcement according to the provisions of Chapter V of the *Administrative Compulsion Law*.

We suggest that if the party concerned does not apply for administrative reconsideration or institute administrative litigation within the time limit as provided by law, and it also refuses to perform the administrative decision, the administrative organ should first find out whether it has the power of compulsory administrative enforcement according to law. If the administrative organ has the power of compulsory administrative enforcement, it may proceed with the enforcement in accordance with the provisions of Chapter IV of the *Administrative Compulsion Law*, otherwise, it shall follow the provisions of Chapter V of the Law to apply to the people’s court for enforcement.

(II) The actionability of the decision on identification of marine traffic accident liability

A serious water traffic accident occurred when a sand-carrying vessel capsized and sank, which took a heavy toll of crew lives. After the accident, the Maritime Safety Administration of the People’s Republic of China (“MSA”) sent an investigation team according to the relevant laws and regulations to investigate and identify the nature and liability of the accident, to provide suggestions on safety management and punishments on the liable party, and to issue the accident investigation report. The ship owner refused to accept the report and filed an administrative lawsuit to the court, requesting the court to order withdrawal of the MSA’s investigation report. The court dismissed the lawsuit of the plaintiff on the ground that the identification of the traffic accident liability in the accident investigation report was not a specific administrative act and thus was not within the acceptance scope of administrative litigation.

The actionability of decisions on marine traffic accident liability has been a controversial issue for a long time, and the judicial practice in this respect is unsettled. In earlier times,

courts generally did not accept administrative lawsuits in complaint against the decisions on marine traffic accident liability, until in May of 2019 the Fourth Civil Division of the Supreme People's Court made it clear in the *Reply to the Consultation Letter of the Maritime Safety Administration of the Ministry of Transport on the Actionability of Maritime Investigation Conclusions* that lawsuits brought against maritime investigation conclusions were within the acceptance scope of administrative litigation. After that, maritime courts began to accept and handle administrative litigation cases involving decisions on identification of liability for marine traffic accidents. However, debates on this issue are still going on. The enactment of the amended *Maritime Traffic Safety Law of the People's Republic of China* on 1 September 2021 brought new changes to the actionability of decisions on marine traffic accident liability.

In the document of the Legislative Affairs Commission of the Standing Committee of the National People's Congress, titled "*Opinion on Whether the Identification of Traffic Accident Liability is a Specific Administrative Act and Whether It is Within the Acceptance Scope of Administrative Litigation*" [Fa Gong Ban Fu Zi (2005) No.1], it is provided that "Pursuant to Article 73 of the *Road Traffic Safety Law of the People's Republic of China*, the decisions on identification of traffic accident liability made by the traffic administrative department of the public security organ shall stand as evidence for the handling of the traffic accident. Therefore, the identification of traffic accident liability is not a specific administrative act and therefore is not subject to administrative litigation in the people's court. If the party concerned does not accept the civil compensation determined in the decision on traffic accident liability, it may institute civil litigation to the people's court." The said opinion concerns the issue of decisions on road traffic accident liability. However, the principles also apply to the identification of the liability for marine traffic accidents. The decisions, conclusions and reports on investigation of marine traffic accidents made by the water traffic administrative organs are in nature the same with the decisions on traffic accident liability made by the traffic administrative department of the public security organ. The issuance of these documents is not a specific administrative act. Pursuant to Article 73 of the *Road Traffic Safety Law of the People's Republic of China (2011 amended)*, "The traffic administrative department of the public security organ shall, in light of the inspected and investigated information on the site of the traffic accident, as well as relevant conclusions from the inspection and survey, make a written conclusion of the inspection or survey on the traffic accident in time, which shall be deemed as the evidence for handling the traffic accident. The written conclusion on the traffic accident shall state the basic facts, the causes of the traffic accident and the liabilities of the parties concerned, and be served to the parties concerned." This echoes the opinion of the Legislative Affairs Commission by confirming that decisions on identification of

traffic accident liability is evidence for the handling of traffic accidents and that the issuance of such decisions by the administrative organ is not a specific administrative act. Paragraph 2 of Article 85 of the *Maritime Traffic Safety Law of the People's Republic of China* provides that “The maritime safety administration shall, within 15 working days from the date it receives a maritime traffic accident investigation report, issue a written accident liability decision as evidence for the handling of the marine traffic accident.” The provision confirms that a decision on marine traffic accident liability is of the same nature with a decision on road traffic accident liability, which shall stand as evidence for handling of the traffic accident. The provision of Article 89 of the *Meeting Minutes of the National Symposium on Foreign-Related Commercial and Maritime Trial Work* released in 2021 also confirms the non-actionability of the decisions on marine traffic accident liability. To conclude, decisions on marine traffic accident liability are not within the acceptance scope of administrative litigation.

To promote the credibility of the decisions on marine traffic accident liability and reduce disputes with the parties concerned over liability identification decisions, we suggest that, on one hand, maritime administrative organs should improve the capability and efficiency in conducting maritime investigations; on the other hand, they should establish adequate investigation procedures to improve investigation transparency and to encourage more participation of the parties involved in marine traffic accidents, so as to fully protect the rights of the parties. Maritime administrations may also provide remedies to the parties concerned by introducing special mechanisms for the supervision and correction of the decisions on marine traffic accident liability.

(III) The assessment and appraisal procedures before imposing administrative punishment

The marine surveillance group of B determined that the Fisheries Cooperative Association C illegally occupied a sea area of 112 hectare (about 1.12 km²) without obtaining the right to use the sea area, and thus imposed a fine of more than CNY 470 million and ordered C to return the illegally occupied sea areas and restore the same to the original state. C refused to accept the administrative punishment decision and applied to the local government of B for administrative reconsideration. The local government maintained the administrative punishment decision. C refused to obey the administrative punishment decision and the administrative reconsideration decision and thus instituted an administrative action to the court.

Upon examination, the court found that the illegally reclaimed area determined by the marine

surveillance group under the administrative punishment decision was based on a plotting report that was made following illegitimate procedures. Site survey revealed that some of the boundary points for the plotting were not appropriate, hence a wrong plotted area. The decision also involved redundant punishment. The court hence ordered to withdraw the administrative punishment decision and the administrative reconsideration decision.

During investigation and evidence collection before imposing administrative punishment, administrative organ will usually engage third-party institutions to make assessment and appraisal, and the assessment and appraisal conclusions will become important basis for making the administrative punishment decisions. We suggest that administrative organs, before making assessment and appraisal, should first confirm the undisputed part of the facts and clarify the contents to be assessed and appraised. In the selection of assessment and appraisal institutions, administrative organs should examine the qualifications of the assessment and appraisal institutions and make selection in a fair and transparent manner, such as by consultation with the party concerned and open lottery. When confirming the items subject to assessment and appraisal, the party concerned shall be informed to present at the site to witness. Administrative organs should promptly inform the party concerned of the assessment and appraisal results and allow time and channels for the party concerned to raise objection to the assessment and appraisal results, ensuring that the right of the party concerned to make representations and appeal is protected. By making assessment and appraisal following valid and fair procedures to fully protect the rights of the party concerned during the assessment and appraisal, administrative organs will be standing on solid grounds when imposing administrative punishments, and be able to improve the credibility of administrative organs and reduce administrative disputes.

III. Maintaining the Order of Rule of Law of the Freight Forwarding Market According to Law

— Issues and suggestions concerning ocean freight forwarding disputes

(I) Dealing with ocean freight forwarding disputes involving both civil and criminal issues

Company A and Company B concluded a contract of carriage, whereby Company A entrusted Company B to book space, load, and arrange transportation for the cargo of a third party at ports, and the relevant expenses incurred during transportation would be paid by Company B first which would be reimbursed by Company A upon confirmation of the bills. Company A requested Company B to contact Company C for the booking and cargo transportation business. Company B then signed an ocean freight forwarding contract with Company C to entrust Company C to make arrangements for the aforesaid business. After Company C transferred to Company B the bill of lading it had received from Company A, Company B advanced payment to Company C. Upon receipt of the payment, Company C paid the balance amount, after deducting profits and agency fees, to Company A as freight costs. Company B lodged separate lawsuits against Company A for failure of paying the expenses already paid by Company B, and against Company C for fraud and provision of false documents.

The effective written judgment found that the transaction was in fact involving a closed loop payment among Company A and Company C and a third party, in which Company A started the loop by engaging the services of Company B, and Company B entrusted Company C which then circulated payment back to Company A. This was completed by a scheme of presenting documents without transit of cargo. In fact, no carriage of cargo or freight forwarding was involved. All the transportation documents, including the bill of lading, were forged and edited with computer technology by Company A, and all the details of the shipper, carrier, cargo description, and quantity were fabricated. In fact, the legal representative of Company A and employee of Company C had been investigated by the public security organ for suspected fraud of contract. The court's effective written ruling held that as the legal representative of Company A and employee of Company C were under investigation and were subjected to compulsory measures by the public security organ for suspected fraud of contract during transaction, and that the same facts were involved in the two lawsuits, in accordance with the provision of Article 11 of the *Provisions of the Supreme People's Court on Certain Issues Related to Suspected Economic Crimes Involved in Economic Dispute Cases*, which provides that "The people's court, in the trial of a case of economic dispute, determines that the case is not an economic dispute but is

suspected of involving economic crime, shall rule to dismiss the lawsuit and transfer the case files to the public security organ or the procuratorate”, the court therefore dismissed the lawsuits brought by Company B against Company A and Company C and transferred the case files to the public security organ for further investigation.

How to properly handle civil and commercial case intersecting with criminal offence has long been a tough issue in judicial practice. In general, when dealing cases of this kind, the principle of “separate trial” is applied. That is, civil and commercial case and criminal case, both involving the same party but with different facts, should be tried in separate proceedings. However, if a civil case involves criminal offence with the “same facts” and the “same party” involved, the case shall be referred to the public security organ. This will help to save judicial resources, find the facts of the case more efficiently, and protect the legitimate rights and interests of the party concerned.

We suggest that, in the event of civil and commercial dispute intersecting with suspected criminal offence, the aggrieved party should promptly report to the public security organ once it suspects the other party of being involved in criminal offence and cooperate with the investigation of the public security organ actively. The civil and commercial dispute will be settled in the criminal proceedings, or the aggrieved party may bring civil litigation after the conclusion of the criminal proceedings. Both will help solve the dispute quickly. If the civil and commercial dispute and the suspected criminal offence involve different parties or different legal relationships, and the case is not an economic crime involving mass participation as provided by law, the party shall resort to civil proceedings promptly for resolution of the dispute.

(II) The liability of freight forwarder for the dumping of containers by carrier

In a dispute over ocean freight forwarding contract, Company A entrusted Company B to arrange transportation for a shipment of lamps from Shekou, Shenzhen to Apapa, in transit through Nansha port, Guangzhou. After accepting the consignment, Company B booked space with Company C. But when the cargo was due to be loaded on board, Company C dumped the containers due to lack of space, and the cargo was not shipped as scheduled. Company B informed Company A of the dumping promptly and changed the shipping time. Later, due to tight shipping schedule, the cargo departed from Nansha, Guangzhou, in transit through Hong Kong, and finally arrived at the destination port. Company A paid Company B additional charges on the overtime storage and container demurrage due to the shipping delay caused by the dumping, but Company A held that such charges were not reasonable and therefore filed a lawsuit to the court to

recover the amounts from Company B. The court's effective written judgment held that the dumping of containers by Company C was a decision of the shipping line depending on the cargo loads to be carried, and Company B, in the capacity of a freight forwarder, was not in a position to interfere. Company B was not to blame, for it had fulfilled the obligation of notification. The court considered, by taking into account of these factors, the reasonableness and necessity of the charges on overtime storage and container demurrage demanded by the plaintiff, and finally supported part of the amounts claimed by Company A.

It becomes difficult to get a shipping space, as the outbreak of COVID-19 pandemic has brought tight international logistic capacity and rising freight rate of container ships. In such circumstance, it is not uncommon for dumping of containers by shipping lines. The dumping of containers not only causes delay of delivery of cargo and gives rise to trade disputes, but also incurs extra charges on overtime storage, transshipment, etc. Should freight forwarders be held liable for the loss caused by dumping of containers? In our opinion, we should take into account of the cause of dumping to see whether the freight forwarder is at fault, and the causation between the dumping reason and the loss actually incurred, so that we can finally determine the loss amount. If it is on the part of the carrier that decides to dump the containers and the freight forwarder is not to blame, the freight forwarder then shall not be held liable for making compensation.

We suggest that, to reduce and avoid circumstance of dumping of containers by carrier, Chinese shippers or consignors should choose reputable and credible freight forwarders. For those goods that require timely delivery, space should be booked in earlier time, and pre-departure formalities should be completed in time, so as to ensure that the goods will enter the warehouse and port area ahead of time. Freight forwarders, after the receipt of a dumping notice from shipping lines, should notify their clients, arrange transshipment and prepare documents according to the clients' instructions, and negotiate with shipping lines for the reduction of extra charges, so as to minimize the loss of dumping. Freight forwarders should also preserve relevant evidence for the determination of liability in the future.

(III) The difficulty indetermination of cargo value in the case of declaration by purchasing export license

For the purpose of performing the sales contract with KK, Company A booked space with Company B to entrust Company B to arrange transportation for a 20-foot container by sea from Shekou, China to Incheon, South Korea. Company B issued a photocopy of

bill of lading in its own name to Company A, whereby the parties agreed that cargo was to be carried from container yard to container yard and telex released. Company A was responsible for export declaration. After accepting the consignment, Company B booked space with Company C. However, the cargo was taken delivery at the destination port of Incheon, while Company A had not yet given telex release instruction. Company A then demanded Company B to compensate nearly CNY 700 thousand for the loss of cargo. The effective written judgment held that the cargo was taken delivery without the telex release instruction of Company A during the period of Company B's responsibility, and the cargo shall be deemed lost, since Company B said it did not have knowledge of the whereabouts of the cargo. Company B, for breach of the agreement of the parties on telex release of cargo, shall compensate Company A for the loss of cargo according to law. However, since the cargo involved in the case was declared under a purchased export license, the value of cargo indicated on the declaration form was even lower than one tenth of the actual value of the cargo. The declaration form therefore could not be used to determine the cargo value. And, as Company A could not provide other evidence to prove the cargo value, the court dismissed the litigation request of Company A.

Declaration by purchasing export license in general means that an enterprise, which has no license for import and export business, or although with such license it does not make declaration in its own name, purchases export contract, export verification form or other documents from another enterprise that has such license. The enterprise then will be able to make declaration in the name of others by paying some fees. Through this declaration mechanism, the nominal exporter is actually conducting fictitious export trading, which will cause negative effect on the normal export trading orders and may easily give rise to tax frauds. The relevant persons involved in declaration by purchasing export license may have to bear administrative liability and civil liability for breach of the provisions of law. In this case, Company A underdeclared the cargo value by purchasing export license and therefore the declaration form could not be used as a basis to determine the cargo value. And since Company A could not provide other corroborative evidence, the litigation request of Company A was dismissed due to its failure to meet the burden of proof.

We suggest that enterprises without license for import and export business should follow normal procedures to export their products through foreign trade agents and declare the cargo value truthfully. When accepting entrustment, customs brokers should exercise due diligence to protect the interests of their clients, confirm with the clients on the specific declaration method, and fully explain the implications and risks of declaration of cargo by purchasing export license to clients.

IV. Maintaining the Order of Rule of Law of the Ocean Freight Market According to Law

— Issues and suggestions concerning disputes over contract of carriage of goods by sea

(I) Identifying the lawful holder of an order bill of lading

In a dispute under a contract of carriage of goods by sea, Company A sold a batch of men's clothing to Company B in Turkey and entrusted Company C with space booking, trailer, loading, unloading, container sealing, and storage. Company D issued an on-board order bill of lading in the capacity of the agent of Company E. After the cargo arrived at the destination port, Company D and Company E delivered the cargo without receiving a bill of lading endorsement by the shipper Company A, thus causing economic loss to Company A. Company A therefore brought an action against Company D and Company E, requesting the court to order Company D and Company E to bear joint and several liabilities by making compensation for the loss of cargo at CNY 1.99 million plus interest thereon, and to bear all the legal costs of the case. The court of first instance ruled that Company E should compensate Company A for the loss of the goods at CNY 1.99 million plus interest thereon. Company E appealed against the first instance judgment. The court of second instance dismissed the appeal and affirmed the original judgment. Company E applied for retrial, but its application was dismissed by the Supreme People's Court.

The effective court judgment held that Article 71 of the *Maritime Law of the People's Republic of China* (hereinafter referred to as the "Maritime Law") provides that "a clause in the bill of lading stating that the goods are to be delivered to the order of a named person, or to order, or to bearer, constitutes such an undertaking", and Article 79(2) provides that "an order bill of lading may be negotiated with endorsement to order or endorsement in blank." Accordingly, when Company E as the carrier issued the order bill of lading stating Company A as the shipper, it constituted Company E's undertaking to the shipper to deliver the cargo only with Company A's endorsement on the bill of lading. Company A had control over the cargo through the function of the order bill of lading. After the cargo at issue arrived at the port of destination, Company E did not fulfil its obligation of due diligence in reviewing whether the consignee was the lawful holder of the bill of lading, and delivered the cargo to the third party which was not involved in the case. Although the third party held the original bill of lading issued by Company E, such bill of lading had not been endorsed by the shipper, Company A, and therefore the third party was not the lawful holder of the original bill of lading. Company E also failed to

provide other evidence sufficient to prove that the third party was the lawful holder of the original bill of lading. Therefore, Company E's delivery of the cargo at issue to the third party violated applicable provisions of the Maritime Law and was a misdelivery. Company E should therefore be liable for the losses thus caused to Company A.

We suggest that carriers who have issued an order bill of lading to exercise due diligence in reviewing whether the bill of lading held by the consignee has been endorsed by the shipper. If the cargo arrive at the port of destination and the carrier delivers them to the holder of the bill of lading that has not been endorsed by the shipper, it will be a violation of the contract of carriage of goods by sea and applicable legal provisions that an order bill of lading shall be negotiated upon the shipper's endorsement. The carrier shall therefore be liable for breach of contract and compensate the shipper for the loss caused by the misdelivery. When delivering cargo at the destination port, carriers should take measures appropriate to the nature of the specific bills of lading, and diligently review the eligibility of the consignees. By being cautious about releasing the cargo against presentation of an original bill of lading, carriers may be able to reduce loss.

(II) Identifying the “nature or inherent vice of goods”

In a dispute under a contract of carriage of goods by sea, Company A imported 40,000 metric tons of U.S. distiller's dried grains with solubles (DDGS) and entered into a sales contract with a U.S. exporter through an import agent. The 36,007.466 metric tons of goods under the contract were loaded on board Ship C owned by Company B, who issued a full set of original bill of lading. The cargo at issue was transported to Chiwan Port, Shenzhen by sea, and the ship did not encounter bad weather or influx of seawater on deck on her voyage. Ship C arrived at the destination, and after the holds were opened, it was found that some of the cargo were discoloured and thus damaged. Company B as the actual carrier was at fault for failing to properly safekeep and care for the cargo. Company A brought an action against Company B, requesting the court to order Company B to compensate for the loss of goods at USD 1,094,945 and CNY 8,281,221 plus interest thereon and to bear all the legal costs of the case. The court of first instance ruled that Company B should compensate Company A for the loss of goods in the amount of USD 1,055,022.05 and CNY 4,576.56 plus interest thereon. Company B appealed against the first instance judgment. The court of second instance dismissed the appeal and affirmed the original judgment.

The effective court judgment held that Article 51 of the Maritime Law provides that “the carrier is not liable for the loss of or damage to the goods occurred during the period of

carrier's responsibility arising or resulting from any of the following causes:... (9) nature or inherent vice of the goods... If the carrier is exempted from liability in accordance with the foregoing, except for the cause specified in sub-clause (2), the burden of proof is on the carrier". Accordingly, Company B should bear the burden of proof and provide evidence that the discolouration of the cargo at issue was caused by their nature or inherent vice. Nature or inherent vice of goods should be understood as inherent and essential quality or defects of goods that are bound to cause inevitable damage to such goods during normal transport. Company B argued that the damage to the cargo at issue was caused by their nature or inherent vice, but the evidence provided by Company B was insufficient to prove the existence of such nature or inherent vice. Company B thus failed to produce evidence to prove that the damage to the cargo at issue was caused by a reason set out in Article 51(1)(9) of the Maritime Law, and should be liable for compensation according to Article 46(1) of the Maritime Law.

The expression "nature or inherent vice of the goods" in Article 51(1)(9) of the Maritime Law originates mainly from Article IV(2)(m) of the Hague Rules, i.e. "Wastage in bulk of weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods". In other words, the provision on "nature or inherent vice of the goods" likely originates from "inherent defect, quality or vice of goods", with "inherent" meaning "innate, natural feature". We advise that when delivering goods to a carrier, shippers should keep records of the condition of the goods at the time of handover and may, where necessary, consider having the stuffing or loading process of the goods notarized. A carrier may be exempted from liability only if it is able to produce sufficient evidence to prove that the damage to the goods has been inevitable even though they have been transported under the same normal condition and the carrier has exercised due diligence in caring for the goods as required by Article 48 of the Maritime Law.

(III) Application of the "unknown clause"

In a dispute under a contract of carriage of goods by sea, Company A carried a shipment of copper ingots from the United States to Gaolan, China, and issued a full set of original order bill of lading. Company B provided financing services to a third party not involved in the proceedings under a sales contract, and had obtained the full set of original bill of lading in question for a consideration of USD 2,511,278.445 paid by issuing a letter of credit. The 24 containers of goods involved in the case were shipped from the United States and arrived in Hong Kong, waiting for transit. Company A then asked Company B to provide the Chinese name of the goods, so that the actual carrier, Company C, could make a customs manifest declaration with China. An inspection of

the containers was conducted during this time, and the contents inside were found to be soil rather than the copper ingots stated in the bill of lading. Company B did not take delivery of the cargo at issue, nor did it submit evidence to Company C to prove the value of the cargo at issue, so Company C shipped the cargo at issue from Hong Kong to Ho Chi Minh City, Vietnam for disposal. As Company A failed to deliver the cargo at issue, Company B brought an action against Company A, requesting the court to order Company A to compensate for the loss of goods in the amount of USD 2,511,278.445 and bear the filing fees and attorney's costs of the case. The court of first instance ruled to dismiss Company B's claims. Company B appealed against the first instance judgment. The court of second instance dismissed the appeal and affirmed the original judgment.

The effective court judgment ruled that the cargo at issue were contained and transported in full containers loaded, counted, sealed and declared by the shipper under the name of copper ingots, and Company A had noted on the front of the bill of lading that the actual condition of the cargo at issue was unknown and that it was not responsible for it. With full container load shipment, the carrier is only obliged to verify the weight of the goods carried where it is equipped to do so, and is not responsible for the actual condition, quantity or volume of the goods loaded, counted, and sealed by the shipper, which is consistent with shipping efficiency and container shipping practice over the years. It is not against Article 75 or Article 77 of the Maritime Law for the carrier to note on the front of the bill of lading or any other shipping document that the cargo was under an alleged name and otherwise unknown. Regardless of whether the document is negotiable, the unknown clause is valid on the lawful holder of the shipping document or the consignee. With an unknown clause on the shipping document, the carrier is still under obligations such as to ensure seaworthiness and care for the cargo and to avoid unreasonable deviation. However, unless the carrier makes a false note when it expressly knows or should have known the actual condition of the cargo or unless as otherwise agreed, the carrier is only liable for carrying the cargo actually loaded in the container and for any loss of, damage to, or shortage of the cargo as provided by law. The carrier does not assume such liability for the alleged cargo as stated in the document.

These cases also give risk alerts to entities that provide financing services. We suggest that financing service providers should proceed with caution and diligently investigate issues such as the qualification of the financing entity, the authenticity of the financing transaction proposed, the authenticity of the subject matter, and the actual solvency of the financed entity.

V. Applying the Judicial Confirmation Procedure According to Law

— Issues and suggestions concerning cases of application for confirmation of mediation agreements

(I) Characteristics of cases concerning judicial confirmation

In October 2020, Ship Y sank in the waters near Zhanjiang, Guangdong. As a result, a number of crew members, including X and Z, were unaccounted for. Crew member X's mother A, spouse B, son C, and daughter D got into a dispute with the employer and bareboat charterer, E, and the ship owner, F, over compensation matters. Through mediation conducted by a people's mediation committee, Individuals A, B, C, and D reached a settlement and signed an agreement with Companies E and F on 14 November 2020, agreeing that Companies E and F would pay CNY 1.15 million in three instalments as a final settlement of the above dispute. Companies E and F paid the first instalment and did not pay the remaining amount as agreed. After repeatedly requesting for the payment without success, Individuals A, B, C and D brought an action before the court on 14 September 2021, requesting Companies E and F to pay the remaining instalments of the settlement. Through trial, the court ruled in favour of the four plaintiffs' claims on 29 November 2021. The other crew member Z's mother G and father H also reached a settlement with Companies E and F on compensation matters through mediation conducted by a people's mediation committee, and signed an agreement on 16 April 2021. As they agreed on payment in instalments and over a long period of time, Individuals G and H and Companies E and F jointly applied to the court on 21 April 2021 for judicial confirmation. On 25 April 2021, the court held that the mediation agreement between the applicants met the legal conditions for judicial confirmation, and ruled to confirm that the mediation agreement was valid and that the parties should perform their obligations thereunder; if either party refused to perform or failed to perform its obligations in full, the other party might apply to the people's court for enforcement.

The two said disputes arising out of the same accident, as a result of which some crew members were unaccounted for, were both settled under mediation administered by a local people's mediation committee. In one of these disputes, one party brought an action before the court for enforcement as the other party failed to perform its obligations as agreed despite repeated requests for payment. The court supported such request for enforcement following procedures including filing and hearing of the case. Nearly a year had passed between the time the agreement was reached and the time an enforceable judgment was obtained. In the other dispute, the parties jointly applied to the court for judicial confirmation of their mediation agreement after signing the written

agreement, and the court issued a ruling only four days later confirming the validity of the mediation agreement. Only nine days passed between the time the agreement was reached and the time an enforceable judgment was obtained. This comparison shows that where a mediation agreement is reached, the judicial confirmation procedure has unparalleled advantages in reducing the cost of dispute resolution and improving judicial efficiency. According to Article 202 of the *Civil Procedure Law of the People's Republic of China*, a ruling made by the people's court confirming the validity of a mediation agreement is enforceable. As a special procedure of civil litigation, judicial confirmation of mediation agreements takes up to 30 days for trial and the applicant is not required to pay a court fee, as provided for in Article 187 of the *Civil Procedure Law of the People's Republic of China* and Article 8 of the *Measures for Payment of Litigation Costs*. Compared with litigation procedures, judicial confirmation features shorter review time and zero litigation costs, but this mechanism is not widely adopted due to scant publicity.

In our opinion, judicial confirmation, as an important scheme for resolution of conflicts and disputes bridging the gap between litigation and non-litigation, is set up for judicial guidance and for promoting and safeguarding non-litigation mediation mechanisms. It has the value of satisfying the need for diversified resolutions of disputes and achieving judicial efficiency. After reaching a mediation agreement in relation to a dispute, the parties to the agreement can take full advantage of the judicial confirmation system and apply to the people's court for confirming the validity of the mediation agreement. By this way, they will obtain at minimal cost an enforceable judgment that will facilitate the performance of their mediation agreement.

(II) Applying for judicial confirmation

When fishing vessel X, jointly owned by residents A and B of the Hong Kong Special Administrative Region, sank after a collision with cargo vessel Y, owned by company C, Individuals A and B instructed their lawyers to file a lawsuit with the court, requesting Company C to compensate for the loss of the fishing vessel and the loss resulting from missing the fishing season. After a pre-litigation joint mediation administered by the court's specially invited mediator, the parties reached a settlement and signed a mediation agreement on 2 July 2021. On 6 July 2021, the parties jointly applied to the court for judicial confirmation. On 9 July 2021, the court confirmed the validity of the mediation agreement through online judicial confirmation. Company C finally performed all of its obligations under the judicially confirmed mediation agreement.

The above case is an example of successful application for judicial confirmation in strict

accordance with applicable statutory procedures. The result is beneficial to both parties as the mediation agreement is fully performed. According to Article 201 of the *Civil Procedure Law of the People's Republic of China*, Article 33 of the *People's Mediation Law of the People's Republic of China*, and Articles 353, 355 and 356 of the *Interpretation of the Supreme People's Court on the Application of the Civil Procedure Law of the People's Republic of China*, an eligible applicant for judicial confirmation must be a party to the relevant mediation agreement; the application period is 30 days from the effective date of the mediation agreement; and the application may be made in writing or orally. Where the pre-litigation mediation is conducted by a mediation organization invited by the people's court, the application must be made to the people's court making such invitation; where the mediation is conducted by a mediation organization on its own, the application must be made to a primary people's court at the location of a party concerned, the subject matter, or the mediation organization. Where the dispute in relation to the mediation agreement falls under the jurisdiction of an intermediate people's court, the application must be made to the competent intermediate people's court. Documents and information required for the application include the mediation agreement, proof that the mediation has been conducted by a mediation organization, certificates of property ownership related to the mediation agreement, and the identity, residence, contact information and other basic information about the parties concerned.

We suggest that applicants for confirmation of mediation agreements shall strictly follow applicable statutory procedures, or they may risk having their applications declined. In particular, considering that a case concerning confirmation of mediation agreement relies on the subjective intent of the parties involved, it is required that the application be made within 30 days of the effective date of the mediation agreement. It is advisable to apply to a competent people's court for confirming the validity of the mediation agreement immediately following its effective date, in case the terms of the mediation agreement fall through as either party changes its mind.

(III) Scope of application and review criteria of judicial confirmation

Self-unloading sand carrier Y, owned by A, ran aground in waters in Guangdong Province after she drifted from her anchorage due to a broken anchor chain. The incident caused damage to the farming facilities and aquatic products owned by eight aquaculture farmers, including B. After mediation conducted by a people's mediation committee, A reached a final settlement on the amount of compensation and signed a mediation agreement with the eight farmers, including B. The parties jointly applied to the court for judicial confirmation, and the court ruled to confirm the validity of the

mediation agreement. As A failed to perform the mediation agreement, B and the seven others applied to the court for enforcing the mediation agreement that had been judicially confirmed. In the course of enforcement, it was found that A had no other property available for enforcement than the vessel involved. As regards enforcement against the vessel, B and the seven others were not able to directly exercise a maritime lien, as a ruling on judicial confirmation does not confirm a maritime lien.

The judicial confirmation procedure is quick and convenient, but not applicable to all disputes resolved through mediation by a mediation organization. For example, in the above case, B and the seven others were not entitled to a maritime lien on the vessel through the judicial confirmation procedure. A maritime lien is an in rem claim. Article 357 of the *Interpretation of the Supreme People's Court on the Application of the Civil Procedure Law of the People's Republic of China* provides that where a mediation agreement concerns a dispute over the confirmation of rights in rem or intellectual property rights, such agreement does not fall within the scope of judicial confirmation. Accordingly, judicial confirmation does not apply to: disputes that are not within the competence of the people's court; application for confirming the invalidity, validity, or dissolution of identity-based relationships such as marriage, parent-child relationship, and adoption; and situations involving the application of other special procedures, procedure for announcement to urge declaration of claims, and bankruptcy proceedings. Even with disputes within the scope of judicial confirmation, not all agreements reached between the parties concerned can be judicially confirmed. Article 360 of the *Interpretation of the Supreme People's Court on the Application of the Civil Procedure Law of the People's Republic of China* provides that the court shall dismiss the application for judicial confirmation if the mediation agreement violates mandatory provisions of the law, impairs the interests of the country, the public interest, or the lawful rights and interests of others, disrupts public order and morality, violates the principle of voluntariness, or is unclear in content.

We suggest that when applying for judicial confirmation, parties to a dispute should pay attention to the scope of application and review criteria of the said mechanism, so that they can fully use it to protect their rights and interests. On one hand, for disputes within the scope of judicial confirmation, mediation should be conducted on the principles of legality and voluntariness regarding subject matter that conforms to applicable provisions. Application for judicial confirmation of the resulting mediation agreement should be made in strict accordance with applicable procedures in order to obtain an enforceable ruling on judicial confirmation. On the other hand, for disputes not within the scope of judicial confirmation, parties concerned should promptly resolve such disputes through other means so that their rights and interests are not impaired.

VI. Regulating Proceedings for Objections to Enforcement According to Law

— Issues and suggestions concerning enforcement objection action brought by the parties concerned or non-parties

(I) Criteria for review of enforcement objection action initiated by non-parties

In the course of enforcement, the court froze the right of the party subject to enforcement to use the state-owned land on Beijing Third Road, Qingyuan City. A, a non-party to the enforcement, had purchased the property on the said land before the court seizes the property, and completed the required transfer formalities and obtained the property ownership certificate. In other words, the right to use the land on which the property and its shared area were based was no longer owned by the party subject to enforcement, but rather by the non-party even before the court had frozen such right. Within 15 days after its objection to enforcement was overruled, A initiated proceedings for objection to enforcement.

Article 303 of the *Interpretation of the Supreme People's Court on the Application of the Civil Procedure Law of the People's Republic of China* provides that where a party not involved in the case files a lawsuit of objections to enforcement, the following conditions shall also be satisfied in addition to the requirements of Article 122 of the Civil Procedure Law: (a) the application the said party for objection to enforcement has been rejected by a people's court in ruling; (b) there are express claims to preclude enforcement on the subject matter, and such claims are not related to the original judgment or ruling; and (c) the proceedings should be initiated within 15 days from the date of service of the ruling on the objection to enforcement. The people's court shall decide whether to docket the case within 15 days upon receipt of the written complaint. Obviously, the criteria for filing proceedings for objection to enforcement are different from the case filing registration system. As such proceedings arise in relation to enforcement; the filing of such proceedings should be reviewed in close consideration of the corresponding enforcement case.

We suggest that the filing of proceedings for objection to enforcement should be considered in view of the original judgment in force and the corresponding enforcement case and objection to enforcement, and such proceedings may only be initiated after a prior objection to enforcement is overruled. The key to successfully filing proceedings for objection to enforcement is the relevance of such proceedings filed by the non-party to the original judgment and ruling. A non-party in the proceedings for objection to enforcement is, like a non-party in the objection to enforcement, not a party to the

enforcement but has a claim on the enforcement subject matter that entitles it to preclude the transfer and delivery of or any other substantive right in relation to the subject matter. Objections raised by a non-party should concern substantive rights in relation to the subject matter of enforcement.

(II) Action brought by non-party for objection to enforce on the real estate held in its name

In the course of enforcement in a case, a non-party, A, initiated proceedings before the court for objection to enforcement, requesting to stop infringement, remove obstacles, and lift the seizure of the real estate in its name. A gave its grounds as follows: in the related case concerning a dispute over the ownership of land, the court issued an enforcement ruling on 18 October 2004, ordering to continue the seizure of the land-use right owned by the party subject to enforcement, a certain economic cooperation bureau. And A's property was located on the land in relation to such right. In addition, according to the property ownership certificate numbered 2806xxx issued by the People's Government of Qingyuan Municipality on 21 September 2000, A was the owner of the said property; A had purchased the property at cost on 27 April 2000 and owned 100% share of the property under private ownership, while the right to use the corresponding land was owned by the state; the area of the building base was 486.99 square meters, and the floor area was 95.76 square meters.

We believe that the separation of property ownership and land-use rights is particular to a special period, especially with housing-reform property. Real estate nowadays is largely free of this problem. The effective court judgment held that the property ownership in question was acquired through housing reform, and that the ownership had changed. *The Urban Real Estate Management Law of the People's Republic of China* and the *Property Law of the People's Republic of China* have established the principle that real estate must be transferred along with the right to use the land occupied by such real estate. Accordingly, in acquiring the ownership of the property in question, the plaintiff had also acquired the right to use the land occupied by the transferred property. Therefore, the enforcement against the right to use the land in relation to the plaintiff's property should cease. As the property in question was part of a collective dormitory building, which was indivisible, the right to use the land occupied by its building base area should also be excluded from enforcement. In this case, the enforcement exclusions were based on ownership, which was in essence an exercise of right of claim for cease of infringement and removal of obstacles. Such circumstances fell within the application of Article 196 of the *Civil Code of the People's Republic of China*, which sets out that the limitation of

action does not apply to the right of claim for cease of infringements, removal of obstacles, and elimination of dangers. Accordingly, limitation of action did not apply to these proceedings for objection to enforcement.

Non-parties initiate proceedings for objection to enforcement mainly to use litigation as a means to stop enforcement by the people's court. We suggest that before filing an action for objection to enforcement, non-parties should carefully examine whether they have ownership of the subject matter of the enforcement or any other substantive rights sufficient to prevent the transfer and delivery of the subject matter of the enforcement. Proceedings for objection to enforcement frequently fall under fraudulent lawsuits. We strongly advise non-parties against making fraudulent lawsuits by means of proceedings for objection to enforcement, which infringes the legitimate rights and interests of parties to the original litigation.

(III) Mediation in proceedings for objection to enforcement

In A and B's dispute with Company C of Zhuhai under a charter party, the court made an effective judgment on 2 July 2018, ordering Company C to pay hire to A and B at CNY 645,000 and interest thereon. It was ascertained that Company C had a registered capital of CNY 5 million, and its shareholders, D, E, and F, respectively contributed CNY 2.55 million, CNY 1.45 million, and CNY 1 million, and respectively held 51%, 29%, and 10% of the shares. The deadline for capital contribution was set on 30 December 2060, and the paid-in capital was CNY 0. The court made an enforcement ruling on 15 November 2020, ruling that Plaintiff D was added as a party subject to enforcement, and that D should assume liabilities in the case to the extent of its outstanding capital contribution of CNY 2.55 million. In the proceedings for objection to enforcement, the parties reached a settlement and requested the court to issue a mediation paper.

Through examination, the court concluded that the settlement agreement between the parties concerned was not against the law and that a mediation paper could be issued.

In proceedings for objection to enforcement, mediation is not expressly prohibited by law, but the issuance of a mediation paper will change the contents of the original effective decision. If there are more than one party subject to enforcement in an enforcement case, and proceedings for objection to enforcement are initiated by one or more but not all the parties, a civil mediation paper only partially modifies the contents of an effective judgment. To issue a civil mediation paper in proceedings for objection to

enforcement in such circumstances, consideration should be given to the corresponding enforcement case and the original effective judgment, in case the civil mediation paper turns out unenforceable or there are obstacles to resuming the enforcement.

If parties to proceedings for objection to enforcement agree on mediation, it is advisable for them to have mediation in the enforcement case, while dropping the proceedings for objection to enforcement. Mediation in the course of an enforcement case is more beneficial to the final resolution of disputes. This obviates civil mediation during proceedings for objection to enforcement, which may lead to a retrial on the grounds of fraudulent lawsuits and the revocation of the civil mediation paper, an adverse situation of wasted proceedings.

VII. Implementing Enforcement Procedures According to Law

(I) Enforcement of arbitral awards concerning third-party interests

An applicant for enforcement (the actual shipowner) and the party subject to enforcement (the shipping company that was the nominal owner) applied for arbitration regarding a dispute under the ship nominal ownership contract, and applied to the court for enforcement after the arbitral award came into effect. One of the enforcement requests was “to discharge the mortgage on the ship and change the ownership of the ship to a third party designated by the applicant for enforcement”. After the enforcement case was filed, it was ascertained that the ship had been registered with MSA as a collateral for a loan by the party subject to enforcement in its capacity as owner of the ship in order to borrow money from a third party. As regards the enforceability of the said item under the arbitral award, the court inquired of the arbitration committee, which responded that the award intended to set out that: “The respondent shall, within a certain period after receiving the award, go through formalities for cancelling the mortgage on the ship at issue. In particular, the respondent shall fulfil the conditions for cancelling the mortgage by paying off the related debts and, after the mortgage is cancelled, go through formalities under applicable ship registration laws to change the ownership of the ship to the third party designated by the applicant. The award expressly sets out that the respondent is liable for paying off the loan to cancel the mortgage and for ceasing any act that infringes on the applicant’s lawful rights and interests in and to the ships under the contract. However, the award does not serve as grounds for direct discharge or cancellation of the mortgage on the ship.”

The statement of the arbitration commission clarified that the award did not justify direct discharge or cancellation of the mortgage on the ship. In other words, to apply for discharge of mortgage on the ship and change ownership of the ship, the party subject to enforcement shall first repay the debt secured by the mortgage. The court ascertained there was no evidence that the party subject to enforcement had paid off to the third party the debts in relation to the mortgage. The precondition was thus not met for applying for discharge of the mortgage on and change of ownership of the ship. The applicant for enforcement might apply for enforcement when the precondition was fulfilled.

Arbitration is a private process not accessible to non-parties, but in some cases the enforcement involves third parties. We thus suggest that, on one hand, arbitral bodies should thoroughly investigate into the ownership status of the ship in question and other

rights to such ship when reviewing the ownership of the ship and the ship nominal ownership agreement; on the other hand, the actual owner should be cautious about any nominal ownership relationship, and assess the risk of a nominal shipowner taking advantage of its nominal ownership to mortgage the ship. This can help to prevent situations in which the ship is still under mortgage after the nominal ownership contract is dissolved.

(II) Hindering the handover of ships that have been auctioned off

In the enforcement of a case of dispute under a contract for financial loan secured by a ship mortgage, the court duly arrested the ship owned by the party subject to enforcement as such party refused to fulfil the effective judgment and had no other property available for enforcement. The ship was then put under the care of Mr. and Mrs. A, former crew members of the arrested ship. Later the ship was auctioned off. When the court and the successful bidder came to where the ship was berthed for on-site handover, the caretakers refused to disembark the ship or to cooperate with the court in handing over the ship on the grounds that the party subject to enforcement had failed to pay them the wages owed before the arrest of the ship. As the caretakers refused to fulfil the effective ruling and hindered the court from duly handing over the ship, and in view that they were not educated, the court decided to serve a pre-penalty warning on them. Under the deterrent effect of the pre-penalty warning and the enforcement, the caretakers eventually agreed to cooperate with the court in handing over the ship after a day of mediation. They indicated that they would initiate legal proceedings to claim their wages. To help them out, the court got a local legal aid agency involved to assist the caretakers in their claim of wages. Subsequently, their dispute over wages was fully resolved.

It's common that some crew members would hinder the handover of ships after they are auctioned off, on the grounds that shipowners do not pay crew wages, ship repair costs, docking fees, or for other reasons. According to Articles 111(1)(5), 111(1)(6) and 115(2) of the Civil Procedure Law, such act constitutes obstruction of civil actions. If any person or persons still refuse to cooperate with the enforcement after the court's explanation, the court will fine or detain the person or persons primarily or directly responsible for the hindering act, and if such act constitutes a crime, the person or persons responsible will be held criminally liable. In the abovementioned compulsory handover, the court introduced the pre-penalty warning, giving the persons concerned a chance for remedy by serving this formal legal instrument before imposing a penalty. This helped them correct their mistake and urged them to cooperate with the court in

handing over the ship. Such measures reduced confrontation in the course of enforcement and facilitated the enforcement.

We suggest that shipowner and caretakers should diligently fulfil their responsibilities for managing and safekeeping ships under arrest. If the caretaker demands payment of its remunerations incurred during the arrest of ship, or if there is dispute between the caretaker and shipowner under the prior labour contract, the caretaker should apply for review or confirmation through legal procedures to seek lawful allocation of the auction proceeds of the ship. The caretaker should not hinder the handover of the ship.

(III) Withholding the cash value of insurance policy held by the person subject to enforcement

In the enforcement of a case of dispute under a contract of carriage of goods by sea, the party subject to enforcement, A, did not fulfil its payment obligations after being served the enforcement notice. An inquiry on the “head office to head office” network set up by the Supreme People’s Court revealed no property owned by A, such as bank deposits. But it was found that A had taken out seven personal insurance policies as the insured, and the average premiums paid under each policy were over CNY 20,000. The court then inquired of the insurers about the insurance product name, insured, beneficiary, cash value, and other information on the seven insurance contracts. The court also informed the person subject to enforcement that if the obligations were not fulfilled within the prescribed time limit, the court would withdraw the cash value of the personal insurance policies to settle the debts, and the person would have to bear the adverse consequences of the surrender of the insurance policies. The person subject to enforcement did not take any action. The court then froze one of the life insurance policies and, 15 days afterwards, withdrew the cash value of the policy.

Personal insurance offers coverage for the life or health of a person. Main types of personal insurance are life insurance, injury insurance, and health insurance. Certain universal life insurance policies grant dividends and feature a cash value savings component. They have become a common means of investment and financial management. Due to their savings component and value, such policies entitle their holders not only to interest or other dividends during the policy term, but to take out a loan against the policies to the extent of their cash value. Moreover, a policyholder may unilaterally and unconditionally surrender the policy at any time during its term in order to withdraw its cash value. With their ascertained cash value, the seven insurance policies in question clearly could be considered property. Article 47 of the Insurance Law

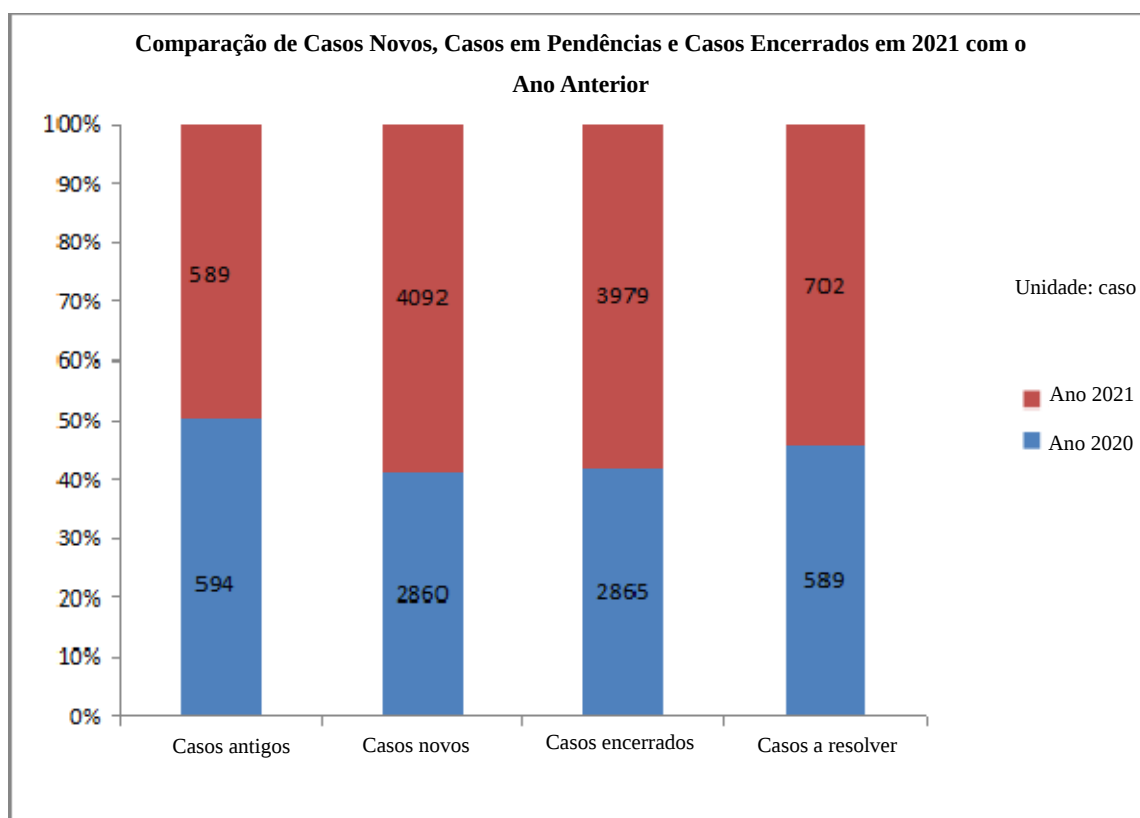
provides that “if the policyholder cancels the contract, the insurer shall refund the cash value of the insurance policy as agreed within 30 days from the date of receipt of the notice of cancellation”. Article 16(1) of the *Interpretation of the Supreme People’s Court on Several Issues Concerning the Application of the Insurance Law of the People’s Republic of China (III)* provides that “when the insured or the beneficiary requests for a refund of the cash value of the insurance policy upon the dissolution of the insurance contract, the people’s court does not grant such request if the insured or the beneficiary is not the policyholder, unless otherwise agreed in the insurance contract”. Accordingly, after an insurance contract is dissolved, the cash value of the insurance policy is vested in the policyholder in normal circumstances. Therefore, the cash value of the insurance policies in question was owned by the policyholder, A, as interest in property. Article 2(1) of the *Regulations of the Supreme People’s Court on the Seizure, Attachment and Freezing of Property in Civil Enforcement by the People’s Courts* provides that “the people’s court may seize, attach, or freeze movable property in the possession of the party subject to enforcement, real estate registered in the name of the party subject to enforcement, specific movable property, and other property rights”. Commercial insurance products fall within the scope of “other property rights”. Therefore, the cash value of the insurance policies in question could be deemed subject matter of the enforcement as property rights of A, the person subject to enforcement.

The person subject to enforcement was obliged to take active measures to fulfil the obligations under the effective judgment. Where there was no other property available to settle the debts, the person should have willingly withdrawn the cash value of the insurance policies to pay off the debts. During the enforcement procedure, the court requested the insurer to assist in withdrawing the cash value of the insurance policies to repay the debts, so that the applicant for enforcement could realize the creditor’s rights granted by the favourable judgment. Such request was in line with the compulsory nature of enforcement conducted by the people’s courts, and was justified and reasonable. We advise all persons subject to enforcement not to attempt to avoid their debts by means of personal insurance. The courts’ inquiry network has linked to that of the insurance industry, and all insurance products are now accessible for inquiry. Once any enforceable insurance product is found in the name of a person subject to enforcement, the court will force the surrender of such insurance product and withdraw the cash value of the policy for enforcement purpose. Therefore, it is only right that persons subject to enforcement should fulfil their obligations on time.

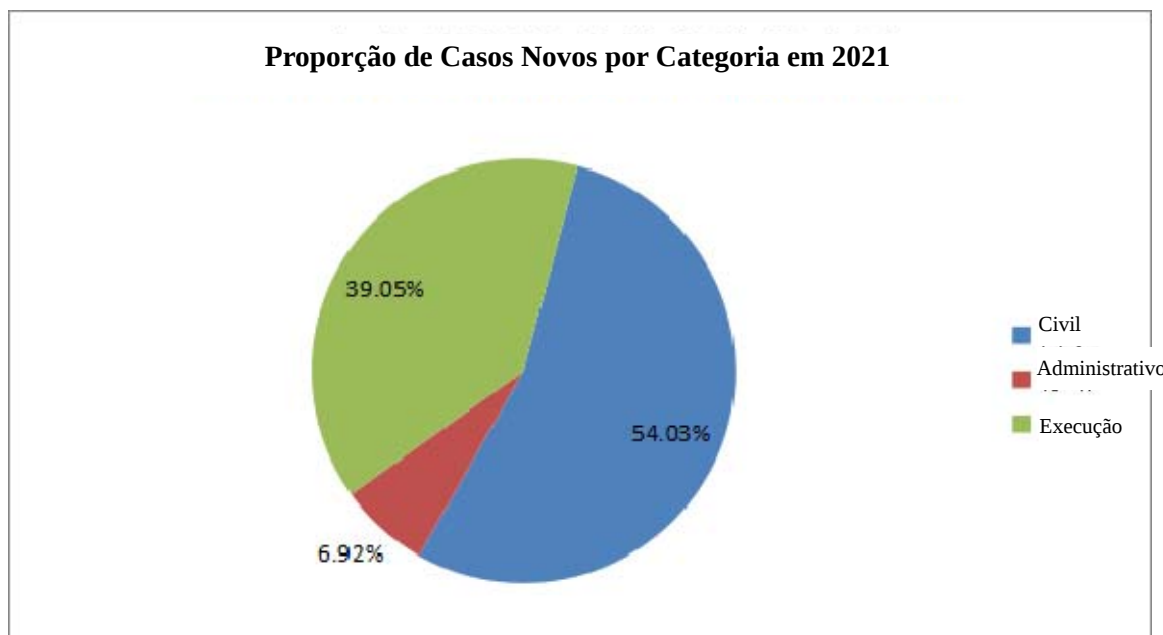
I. Circunstância básica do julgamento marítimo

(I) Situação Geral

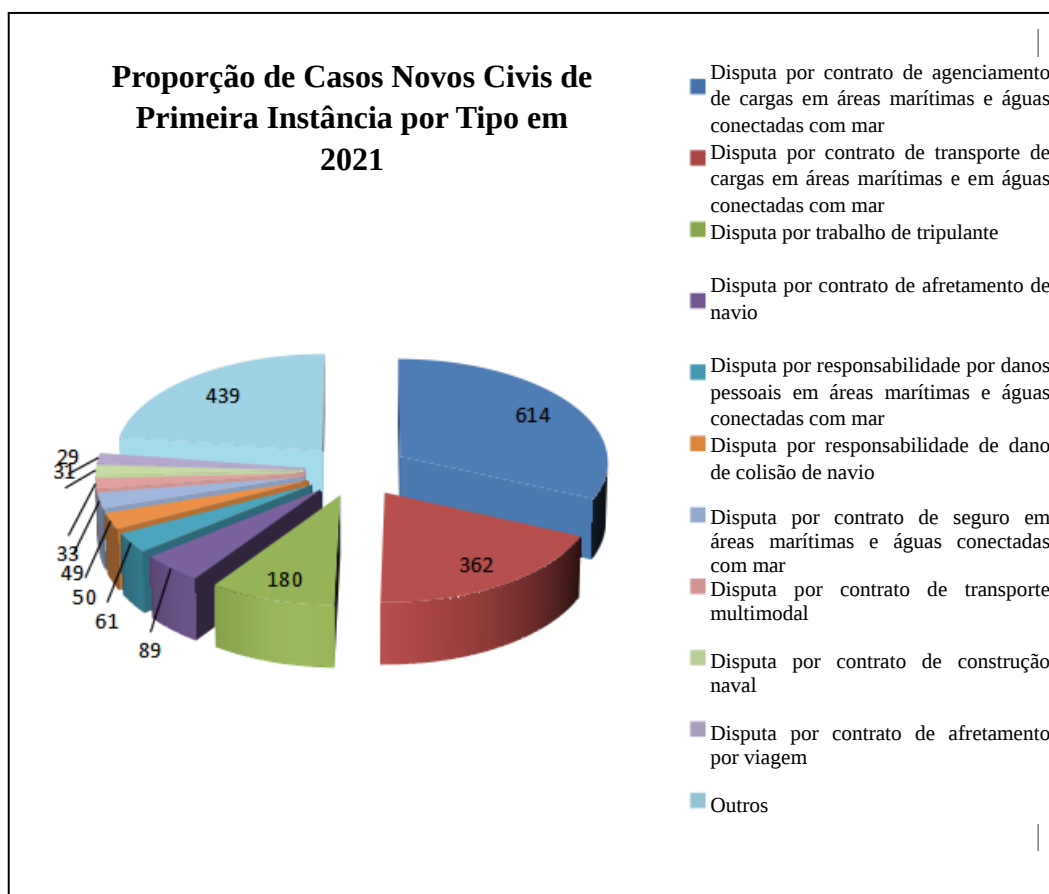
Em 2021, o Tribunal Marítimo de Guangzhou atendeu um total de 4.681 casos (1.227 a mais que no ano passado, com uma taxa de crescimento anual de 35,52%), incluindo 4.092 casos novos recebidos (1.232 a mais que no ano passado, com uma taxa de crescimento anual de 43,08%) e 589 casos antigos. Além disso, 3.979 casos foram encerrados (1.114 a mais que no ano passado, com uma taxa de crescimento anual de 38,88%), a taxa de encerramento de casos foi de 85% (com uma taxa de crescimento anual de 2,05%), a razão entre casos recebidos e casos encerrados foi de 97,24%. O Valor de objeto dos casos novos recebidos foi de 8.000 milhões de yuans, a taxa de desistência por mediação foi de 50,07% e a taxa de casos de primeira instância em que não é pedido novo julgamento nem recurso foi de 77,63%.



Entre os casos novos recebidos, 2.211 eram casos cíveis, que representaram 54,03% de todos os casos novos; 283 eram casos administrativos, que representaram 6,92% de todos os casos novos; e 1.598 eram casos de execução, que representaram 39,05% de todos os casos novos.



Um total de 1.937 casos novos civis de primeira instância envolveram um total de 78 tipos de causa, dos quais os três principais tipos de causa 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.



Entre os casos encerrados pelo Tribunal, 2.155 casos eram contenciosos (incluindo 1.819 casos civis de primeira instância e 336 casos administrativos de primeira instância), que representaram 54,16% de todos os casos encerrados; 271 casos eram não contenciosos, que representaram 6,81% de todos os casos encerrados; e 1.553 casos de execução, que representaram 39,03% de todos os casos encerrados.

Entre os casos encerrados de primeira instância, 1.034 casos foram encerrados por sentença, que representaram 47,98%; 473 casos foram encerrados por mediação, que representaram 21,95%; 606 casos foram encerrados por desistência da parte interessada ou sentença de desistência, que representaram 28,12%; e 42 casos foram encerrados por outra forma, que representaram 1,95%.

Em 2021, tem um total de 1.598 casos novos de execução, incluindo 105 casos antigos e 1.553 casos encerrados, e a taxa de encerramento dos casos de execução foi de 91,19%. Entre eles, a proporção de casos com património executável encerrados dentro do prazo de execução forçada do título judicial foi de 98,18%, a taxa qualificada de casos sem património executável foi de 100%, a taxa de cobertura de leilões online foi de 100%, e o valor total da execução realizado foi de 484.989.700 yuans.

(II) Características dos Trabalhos de Julgamento e Execução em 2021

1. O número de casos novos recebidos se aproximou de um máximo histórico. Foram 4.092 novos casos recebidos ao longo do ano, perto dos 4.260 casos em 2019, o segundo maior número de novos casos recebidos da história do nosso tribunal, e o número de casos recebidos basicamente se recuperou ao nível anterior ao surto de COVID-19. Além disso, foram encerrados 3.979 casos, o que também representa o segundo maior número de casos encerrados na história do nosso tribunal.

2. O número de casos administrativos novos recebidos e o número de casos administrativos encerrados neste ano atingiram níveis recordes na história. Ao longo do ano, foram recebidos 271 casos novos administrativos de primeira instância e encerrados 336 casos administrativos de primeira instância, superando em muito o número de casos administrativos novos recebidos e encerrados nos anos anteriores. A principal razão para o aumento de casos administrativos é a influência da regulação do ambiente ecológico marinho nos últimos anos, que relaciona significativamente a características de grupo.

3. A proporção de casos envolvendo outros países e regiões aumentou. Ao longo do ano, foram recebidos 747 casos novos civis de primeira instância relacionados com

outros países, Hong Kong, Macau ou Taiwan, representando 38,56% de todos os casos novos civis de primeira instância, com uma taxa de crescimento anual de 13,75%. Em todo o ano, foram encerrados 627 casos civis de primeira instância relacionados com outros países, Hong Kong, Macau ou Taiwan, representando 34,47% de todos os casos de primeira instância encerrados, com uma taxa de crescimento anual de 5,15%. O número de casos novos civis de primeira instância relacionados com outros países, Hong Kong, Macau ou Taiwan e o número de casos civis de primeira instância encerrados e relacionados com outros países, Hong Kong, Macau ou Taiwan ultrapassaram um terço do número total de casos novos civis de primeira instância e um terço do número total de casos civis de primeira instância encerrados, respetivamente, com um aumento proporcional.

4. A eficácia da resolução diversificada de disputas é evidente. Com a ajuda da mediação por advogados, por mediadores especiais, por associações industriais e por terceiros autorizados, bem como da mediação combinada, etc., um grande número de casos foi resolvido antes e durante o processo. Ao longo do ano, foram encerrados 52 casos de confirmação judicial de acordos de mediação, com um aumento de 34 em relação ao ano anterior, com uma taxa de crescimento anual de 188,89%. A eficácia da resolução diversificada de disputas é evidente.

5. O estudo de casos típicos excelentes deu resultados. O "Caso de disputa por responsabilidade por danos pessoais em áreas marítimas entre Fan XX, Guo XX e Huang XX, Zhou XX, Luo XX." foi classificado como um caso típico do Julgamento Marítimo da China de 2020 pelo Supremo Tribunal Popular; o "Caso de processo judicial instaurado por uma empresa de seguros em Taiwan contra uma empresa de transporte marítimo em Libéria, uma empresa de transporte marítimo em Taiwan, Lin XX e Zhang X por disputa de responsabilidade de dano de colisão de navio" foi classificado como um dos dez casos típicos do tribunal popular de proteção dos direitos e interesses dos compatriotas de Taiwan do ano 2021 pelo Supremo Tribunal Popular; o "Caso de processo judicial instaurado por Sumpu International Limited e Chen X Yu contra Pacific International Lines por disputa de contrato de transporte de cargas em áreas marítimas" foi classificado como um dos casos típicos de disputa transfronteiriça na Área da Grande Baía Guangdong-Hong Kong-Macau tratados pelos tribunais de Guangdong do terceiro lote pelo Tribunal Provincial; o "Caso de disputa por responsabilidade por danos pessoais em áreas marítimas de 3 pessoas, incluindo Lai X." foi classificado como um dos dez casos típicos de assistência jurídica civil na província de Guangdong em 2021; o "Caso de disputa por contrato de

parceria entre Wu X Xian e Wu X Da" foi incorporado na 8ª edição de "Tribunal·Caso" do ano 2021 pelo Tribunal Provincial.

6. Assunção de responsabilidade na justiça marítima. Num caso que diz respeito a um contrato de transporte marítimo de mercadorias, a parte interessada estrangeira levantou uma objeção jurisdicional com o fundamento de que o conhecimento de embarque envolvido continha uma cláusula compromissória válida. Depois que o nosso tribunal efetivamente rejeitou a objeção, a parte interessada estrangeira solicitou uma ordem anti-processo em um tribunal estrangeiro e obteve a concessão desse tribunal. A fim de salvaguardar a soberania judicial e proteger os direitos e interesses legítimos da parte interessada chinesa, o nosso tribunal então ordenou a parte interessada estrangeira que revogue, num prazo determinado, a ordem anti-processo concedida pelo tribunal estrangeiro, permitindo que a parte interessada chinesa solicite uma injunção marítima. Num caso de apreensão e leilão de navio estrangeiro, o nosso tribunal superou dificuldades de prevenção e controlo de epidemia, impacto de tufão e abandono de tripulantes, desempenhou um papel proativo, invocou com precisão as convenções internacionais, aprofundou o mecanismo de vinculação, promoveu a implementação de serviços de gestão de segurança de terceiros e uniu-se à "justiça na nuvem", para ajudar os tripulantes estrangeiros a proteger seus direitos de acordo com a lei e, finalmente, resolveu com sucesso os perigos causados pelo abandono da gestão do navio pelo proprietário estrangeiro e crise humanitária causada pelo abandono de tripulantes.

7. Abertura de uma nova situação na aplicação da legislação marítima. Primeiro, a emissão da primeira notificação de aviso prévio de punição da província pela nossa tribunal foi elogiada e promovida pelo Tribunal Provincial como medida inovadora na execução; segundo, o mecanismo de execução conjunto foi estabelecido e o acordo de cooperação de dados AIS foi assinado com o Centro de Apoio à Navegação do Mar do Sul da China, para obter suporte técnico na busca e supervisão de navios detidos durante a execução; terceiro, o sistema de avaliação inteligente do big data para os navios de leilão online foi desenvolvido para fornecer referência de preço para comprador e vendedor, reduzindo o custo de avaliação; quarto, o trabalho de leilão judicial online de navios tem sido continuamente promovido, para realizar a visualização, licitação e transferência por meio de rede, para que os procedimentos de execução marítima possam ser feitos de forma pública e transparente.

II. Manutenção da Ordem Jurídica de Administração Marítima de acordo com a Lei

— Questões e Sugestões em Casos Contenciosos Administrativos Marítimos

(I) Questões sobre cumprir obrigações em nome da parte interessada

Um grande número de maricultores instalou ilegalmente um grande número de instalações de maricultura de ostras na área marítima do local A, sem obter o certificado de utilização da área marítima e o certificado de maricultura, o que causou um impacto grave no ambiente ecológico local. O órgão de administração de pesca do local A desmantelou as instalações de maricultura de ostras instaladas ilegalmente na área marítima do local A por meio de cumprir obrigações em nome da parte interessada. Alguns maricultores ficaram insatisfeitos com o desmantelamento realizado pelo órgão de administração de pesca do local A e entraram com ação administrativa no tribunal. O tribunal considerou que o órgão de administração de pesca do local A aplicou a lei de forma errada e confirmou que era ilegal desmantelar as instalações ilegais de maricultura de ostras em nome da parte interessada.

O cumprimento em nome da parte interessada refere-se à execução compulsória em que o órgão administrativo cumpre as obrigações da parte interessada estipuladas diretamente por leis e regulamentos ou estabelecidas por atos administrativos em nome da parte interessada e cobra as taxas necessárias, quando a parte interessada se recusa a cumprir ou é incapaz de cumprir essas obrigações. O cumprimento de obrigações em nome da parte interessada pode, por um lado, permitir ao órgão administrativo responder a diferentes situações de forma mais flexível, tempestiva e eficiente, e por outro lado, permitir ao órgão administrativo contratar terceiros especializados no tratamento de poluição ambiental e obstrução do tráfego, etc., usando o melhor das vantagens organizacionais do órgão administrativo e das vantagens técnicas dos terceiros especializados, economizando recursos administrativos e melhorando a eficiência da governança. No entanto, o escopo do cumprimento de obrigações em nome da parte interessada tem suas limitações. De acordo com as leis chinesas, o órgão administrativo pode cumprir as obrigações em nome da parte interessada somente quando a parte interessada deixar de cumprir as obrigações de remover o incômodo e restaurar o estado original, e as consequências colocaram ou colocarão em risco a segurança do trânsito, causarem ou causarão poluição ambiental, ou destruíram ou destruirão recursos naturais.

O que merece destaque é a qualificação de órgãos para a atuação em nome da parte interessada. O artigo 34º da "Lei de Compulsão Administrativa da República Popular da China" (doravante denominada "Lei de Compulsão Administrativa") estipula: "Depois de um órgão administrativo tomar uma decisão administrativa de acordo com a lei, se a parte interessada não cumprir suas obrigações no prazo determinado pelo órgão administrativo, o órgão administrativo com poderes de execução administrativa deve fazer a execução compulsória de acordo com o disposto neste capítulo". O "capítulo" mencionado neste artigo é o quarto capítulo da Lei de Compulsão Administrativa, e a seção III do quarto capítulo dessa lei estabelece disposições detalhadas sobre o cumprimento de obrigações em nome da parte interessada. Depreende-se disso que somente o órgão administrativo com poder de execução administrativa pode atuar em nome da parte interessada, de acordo com a "Lei de Compulsão Administrativa". Nesse caso, o órgão de administração de pesca do local A não tem poder de execução administrativa, pelo que não pode dismantelar as instalações ilegais de maricultura de ostras em nome da parte interessada, pelo que o tribunal considerou que o órgão de administração de pesca do local A aplicou a lei de forma errada e confirmou que estava em violação da lei. Como órgão administrativo sem poder de execução administrativa, deve requerer ao tribunal popular a execução de acordo com o disposto no quinto capítulo da "Lei de Compulsão Administrativa".

Sugerimos que, quando a parte interessada não pedir reconsideração administrativa ou ajuizar ação administrativa no prazo estipulado pela lei, nem observar a decisão administrativa, sendo necessária a execução, o órgão administrativo deve primeiro certificar-se de que tem o poder de execução administrativa de acordo com a lei. Se tiver poder de execução administrativa, o órgão administrativo pode fazer a execução de acordo com o disposto no quarto capítulo da "Lei de Compulsão Administrativa"; se não tiver, o órgão deve requerer ao tribunal popular a execução compulsória de acordo com o disposto no quarto capítulo da "Lei de Compulsão Administrativa".

(II) Questões sobre se os relatórios de identificação de responsabilidades de acidente de tráfego marítimo podem ser apelados

Um navio virou e afundou durante o transporte de areia do mar, causando muitas baixas de tripulantes, o que constituiu um grande acidente de tráfego

aquaviário. Após o acidente, a Administração Nacional de Segurança Marítima criou uma equipe de investigação de acidente de acordo com as leis e regulamentos relevantes para investigar o acidente. A equipe de investigação identificou a natureza e a responsabilidade do acidente, apresentou sugestões de gestão de segurança e opiniões sobre a penalidade das partes responsáveis relevantes, e emitiu um relatório de investigação do acidente. O proprietário do navio ficou insatisfeito com o conteúdo do relatório e entrou com uma ação administrativa no tribunal, pedindo revogar o relatório de investigação do acidente emitido pela Administração Nacional de Segurança Marítima. O tribunal entendeu que a apuração de responsabilidades de acidente de tráfego pelo relatório de investigação do acidente deste caso não pertence a ato administrativo específico, de modo que não se enquadrava no escopo de atendimento de ação administrativa, pelo que indeferiu o pedido do autor.

Sempre houve controvérsia sobre se os relatórios de identificação de responsabilidades de acidente de tráfego marítimo podem ser apelados, e também há contradições na prática judicial. No início, os tribunais locais geralmente não atenderam ações administrativas movidas por partes interessadas contra relatórios de identificação de responsabilidades de acidente de tráfego marítimo. No entanto, em maio de 2019, a Quarta Corte de Julgamento Civil da Supremo Tribunal Popular esclareceu na resposta à "Carta da Administração de Segurança Marítima do Ministério dos Transportes para Esclarecer se o Relatório de Conclusão da Investigação Marítima pode ser Processado" que, a conclusão da investigação marítima pertence ao escopo de atendimento de ação administrativa. Após a emissão dessa resposta, os tribunais marítimos começaram a atender ações administrativas relativas a relatórios de identificação de responsabilidades de acidente de tráfego marítimo, mas as discussões pertinentes não cessaram. Posteriormente, com a implementação oficial da "Lei de Segurança do Tráfego Marítimo" revisada em 1 de setembro de 2021, as questões sobre se os relatórios de identificação de responsabilidades de acidente de tráfego marítimo podem ser apelados foram novamente respondidas.

A Comissão de Assuntos Legislativos do Congresso Nacional do Povo emitiu o "Parecer sobre se a apuração de responsabilidades de acidente de tráfego é um ato administrativo específico e se pode ser incluída no escopo de atendimento de ação administrativa" com código F.G.B.F.Zi [2005] No.1, estipulando que: "De acordo com o disposto no artigo 73º da Lei de Segurança do Tráfego Rodoviário, os

relatórios de identificação de responsabilidades de acidente de trânsito emitidos pelos órgãos de gestão de trânsito da Secretaria de Segurança Pública devem ser usados como provas para o tratamento dos casos de acidente de trânsito. Portanto, a apuração de responsabilidades de acidente de trânsito não é um ato administrativo específico e não pode ser considerado como objeto da ação administrativa em tribunal popular. Se a parte interessada não estiver satisfeita com a indenização civil constante do relatório de identificação de responsabilidades de acidente de trânsito, pode ajuizar uma ação civil no tribunal popular". Embora este parecer se destine à apuração de responsabilidades de acidente de trânsito rodoviário, a apuração de responsabilidades de acidente de trânsito aquaviário e a apuração de responsabilidades de acidente de trânsito rodoviário são ambas apurações de responsabilidade de acidente de trânsito, por isso, os relatórios, conclusões e pareceres envolvendo a investigação de acidente de trânsito aquaviário emitidos pelos órgãos de gestão de trânsito aquaviário têm a mesma natureza dos relatórios de identificação de responsabilidades de acidente de trânsito emitidos pelos órgãos de gestão de trânsito da secretaria de segurança pública, e não são atos administrativos específicos. O artigo 73º da "Lei de Segurança do Tráfego Rodoviário da República Popular da China" revisada em 2011 estipula que "O órgão de gestão de trânsito da Secretaria de Segurança Pública deve, com base na investigação, inspeção e verificação em locais de acidentes de trânsito e nas conclusões pertinentes da inspeção e avaliação, elaborar atempadamente relatórios de identificação de responsabilidades, que devem ser usados como provas para o tratamento dos casos de acidente de trânsito. Um relatório de identificação de responsabilidades de acidente de trânsito deve conter, pelo menos, os fatos básicos do acidente, as causas e as responsabilidades das partes interessadas, e deve ser enviado para as partes interessadas". Este artigo reitera a opinião da Comissão de Assuntos Legislativos do Congresso Nacional do Povo, e esclarece que os relatórios de identificação de responsabilidades de acidente de trânsito elaborados pelos órgãos administrativos devem ser usados como provas para o tratamento dos casos de acidente de trânsito, e não são atos administrativos específicos. O segundo parágrafo do artigo 85º da "Lei de Segurança do Tráfego Marítimo da República Popular da China" estipula que "O órgão de gestão marítimo deve emitir um relatório de identificação de responsabilidades de acidente no prazo de 15 dias úteis a contar da data de recebimento do relatório de investigação de acidente de trânsito marítimo, para servir como uma prova no tratamento do acidente de trânsito marítimo". Esta lei

estipula que os relatórios de identificação de responsabilidades de acidente de tráfego marítimo são os mesmos que os relatórios de identificação de responsabilidades de acidente de tráfego rodoviário, servindo como provas para o tratamento dos casos de acidente de tráfego. Além disso, o artigo 89º da "Ata da Reunião de Trabalhos de Julgamento de Casos Comerciais e Marítimos Envolvendo Partes Estrangeiras de Todos os Tribunais de Todo o País" emitida em 2021 também esclarece que os relatórios de identificação de responsabilidades de acidente de tráfego marítimo não podem ser apelados. Em suma, verifica-se que os relatórios de identificação de responsabilidades de acidente de tráfego marítimo não pertencem ao escopo de atendimento de ação administrativa.

A fim de melhorar ainda mais a credibilidade do relatório de identificação de responsabilidades de acidente de tráfego marítimo e reduzir as disputas entre as partes interessadas devido ao relatório de identificação de responsabilidades de acidente de tráfego marítimo. Sugerimos que o órgão marítimo aprimore as suas próprias capacidades de investigação marítima, melhore a sua competência de investigação marítima, melhore os procedimentos de investigação, aumente a transparência do processo de investigação e a participação das partes interessadas do acidente de tráfego marítimo e proteja plenamente os direitos das partes interessadas. Além disso, o órgão marítimo pode estabelecer um procedimento especial de supervisão e correção para os relatórios de identificação de responsabilidades de acidente de tráfego marítimo para fornecer às partes interessadas alívios.

(III) Questões sobre os procedimentos de avaliação e apreciação antes que o órgão administrativo imponha uma sanção administrativa

O órgão de fiscalização marítima do local B constatou que a cooperativa pesqueira C tinha ocupado 112 hectares de área marítima sem obter o direito de uso da área marítima, e aplicou uma multa de mais de 470 milhões de yuans a C e ordenou que C devolvesse a área marítima ilegalmente ocupada e restaurasse o estado original da área marítima. C recusou-se a aceitar a decisão da sanção administrativa, então solicitou ao governo do local B para reconsideração administrativa, e o governo do local B manteve a decisão da sanção administrativa. No entanto, C recusou-se a aceitar a decisão de sanção administrativa e o resultado da reconsideração administrativa e ajuizou uma ação administrativa ao tribunal.

Após o julgamento, o tribunal constatou que o relatório de levantamento e

mapeamento usado como base para determinar a área de recuperação ilegal de terra ao mar constante da decisão da sanção administrativa do órgão de fiscalização marítima do local B recorrido envolvia evidentes violações processuais. Além disso, através da investigação local, o tribunal também constatou que alguns dos limites selecionados para o levantamento e mapeamento não eram razoáveis, resultando na área errada do levantamento e mapeamento, e que houve um problema de penalidades repetidas, e por isso decidiu anular a decisão da sanção administrativa e o resultado da reconsideração administrativa.

No processo de investigação e obtenção de provas antes da tomada da decisão da sanção administrativa, o órgão administrativo muitas vezes precisa contratar uma entidade terceirizada para realizar avaliação e apreciação, e os resultados de avaliação e apreciação também se tornarão uma base importante para a decisão da sanção administrativa. Sugerimos que o órgão administrativo possa prefixar os fatos incontestáveis antes de fazer avaliação e apreciação, e determinar claramente o objeto que precisa ser avaliado e apreciado; ao iniciar um processo de avaliação e apreciação e selecionar uma entidade terceirizada de avaliação e apreciação, por um lado, assegure-se de que a entidade selecionada possui as qualificações correspondentes e, por outro, negocie com a parte interessada para estudar a possibilidade de selecionar uma entidade terceirizada por meio de sorteio ou por outras formas justas e abertas; ao instalar os instrumentos de investigação, a parte interessada seja informada para testemunhar no local; a parte interessada seja informada dos resultados de avaliação e apreciação em tempo hábil; dê à parte interessada um prazo e um canal para levantar objeção aos resultados de avaliação e apreciação, de modo a resguardar seus direitos de representação e defesa. O órgão administrativo deve garantir a legalidade e a equidade dos procedimentos de avaliação e apreciação, garantir integralmente os direitos da parte interessada no processo de avaliação e apreciação, consolidar a base da sanção administrativa, melhorar a credibilidade do órgão administrativo e reduzir a ocorrência de disputas administrativas.

III. 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
Marítima

(I) Tratamento de questões de intersecção entre caso civil e caso criminal em disputas de agenciamento de carga marítima

A empresa A e a empresa B assinaram um contrato de transporte, estipulando que a empresa A contrata a empresa B de fazer a reserva do espaço de navio, carregamento de navio e organização de transporte em vários portos para cargas de terceiros, e que as despesas relevantes incorridas durante o transporte seriam pagas pela empresa B, e a empresa A reembolsaria à empresa B após a confirmação das faturas. Além disso, a empresa A exigiu que a empresa B entre em contacto com a empresa C sobre a reserva do espaço de navio e transporte de carga. A empresa B então assinou um contrato de agenciamento de cargas em áreas marítimas com a empresa C e contratou a empresa C de tratar os assuntos acima mencionados. Depois disso, a empresa C entregou o conhecimento de embarque obtido da empresa A para a empresa B, e a empresa B pagou as despesas relevantes para a empresa C. A empresa C transferiu esse pagamento para a empresa A como frete após a dedução dos lucros e taxas de agenciamento. Posteriormente, a empresa B entrou com ações judiciais contra elas alegando que a empresa A não fez o reembolso e que a empresa C estava envolvida em fraude e forneceu documentos falsos.

Na sentença proferida, o tribunal constatou que o fato em que a empresa A contratou a empresa B, a empresa B contratou a empresa C e a empresa C contratou a empresa A leva à circulação de fundos em circuito fechado entre a empresa A, a empresa C e o terceiro na forma de "apenas emissão de documentos e não transporte de carga", ou seja, o transporte e agenciamento de cargas não ocorrem de fato, todos os documentos de transporte inclusive o conhecimento de embarque são falsificados pela empresa A por meio de edição computadorizada, sendo o expedidor, transportador, nome quantidade de carga e demais informações são todas fictícias. O representante legal da empresa A e os funcionários da empresa C eram suspeitos de fraude contratual e haviam sido investigados pelo órgão de segurança pública antes de proferir a sentença. Na sentença proferida, o tribunal decidiu, como o representante legal da empresa A e os funcionários da empresa C foram suspeitos de fraude contratual no processo de realização de negócios com a empresa B e foram investigados pelo órgão de segurança pública com medidas compulsórias, e por as

duas ações envolverem o mesmo fato, indeferir as ações levantadas pela empresa B contra a empresa A e a empresa C, respetivamente, e entregar todos os arquivos e materiais para o órgão de segurança pública para tratamento unificado, de acordo como o disposto do artigo 11º dos "Regulamentos sobre Diversas Questões Relativas a Suspeitas de Crimes Económicos no Julgamento de Casos de Disputas Económicas do Supremo Tribunal Popular", "Quando um tribunal popular receber um caso de disputa económica e, após o julgamento, considerar que não se trata de um caso de disputa económica e que é suspeito de envolver um crime económico, deverá decidir indeferir a ação judicial, e entregar os arquivos e materiais relevantes para o órgão de segurança pública ou órgão procuratório".

Como tratar adequadamente com a intersecção entre caso civil/comercial e caso suspeito de ofensa criminal sempre foi uma questão bastante espinhosa na prática judiciária. Considera-se geralmente que, no julgamento de tais disputas, é necessário distinguir o limite entre disputa civil/comercial e crime, devendo ser aplicado o "princípio do julgamento separado", ou seja, quando uma mesma parte interessada está envolvida tanto em disputa civil/comercial quanto em crime suspeito por fatos diferentes, o caso civil/comercial e o caso criminal devem ser julgados separadamente. No entanto, quando uma "mesma parte interessada" está envolvida tanto em disputa civil quanto em crime suspeito por "mesmos fatos", os arquivos e materiais do caso civil devem ser entregues ao órgão de segurança pública para julgamento unificado, a fim de economizar recursos judiciais, identificar mais efetivamente os fatos do caso, e salvaguardar os interesses legítimos da parte interessada.

Sugerimos que, em disputa civil/comercial e em disputa suspeita de ofensa criminal, uma vez que a vítima tome conhecimento de que a outra parte é suspeita da prática de um crime, deve comunicar o caso ao órgão de segurança pública o mais rápido possível, e cooperar ativamente com o órgão de segurança pública na sua investigação, para resolver a disputa em conjunto com o caso criminal, ou, entrar com uma ação civil após a conclusão do processo criminal, para que a disputa possa ser resolvida de forma rápida e completa. Se a disputa civil/comercial e a disputa suspeita de ofensa criminal envolverem diferentes partes interessadas e diferentes relações jurídicas, e não pertencerem ao crime económico envolvendo a massa estipulado pela lei, deve-se resolver a disputa civil/comercial por meio de ação civil o mais rápido possível.

(II) Questões sobre a responsabilidade do agente de carga no caso de o transportador se recusar a carregar contentor conforme planejado

Em uma disputa por contrato de agenciamento de transporte marítimo, a empresa A contratou a empresa B como agente de carga para enviar um lote de lâmpadas do porto de Shekou de Shenzhen para o porto de Apapa. A rota de transporte marítima específica é do porto de Shekou de Shenzhen para o terminal do porto de Nansha de Guangzhou e depois do terminal do porto de Nansha de Guangzhou para o porto de Apapa. Após ser contratada, a empresa B entrou em contacto com a empresa de navio C para reservar um espaço no navio, mas quando estava pronto para ser enviado, a empresa de navio C informou que o espaço do navio era muito apertado e as mercadorias devem ser movidas para o próximo navio disponível. A empresa B informou imediatamente a empresa A deste fato e alterou a data de envio. Depois disso, por ser difícil reservar um espaço, a rota de transporte marítima foi alterada para ser sair do terminal do porto de Nansha de Guangzhou para Hong Kong e depois de Hong Kong para o porto de destino. As mercadorias neste caso não puderam ser enviadas conforme planejado devido ao espaço do navio aperto, resultando em taxa de armazenamento adicional e taxa de detenção de contentor. Após o pagamento das taxas à empresa B, a empresa A considerou que não era razoável, então entrou com uma ação neste tribunal, solicitando que a empresa B as devolvesse. Na sentença proferida, o tribunal entendeu que a decisão da empresa de navio C de não carregar as mercadorias no navio como planejado foi tomada de acordo com as condições de carga, e a empresa B, como agente de carga, não poderia intervir mas cumpriu a sua obrigação de notificação, portanto não houve culpa. Com base nisso, o tribunal afirmou a razoabilidade e a necessidade da taxa de armazenamento adicional e da taxa de detenção de contentor reclamadas pelo autor e, finalmente, apoiou algumas das reivindicações da empresa A.

Devido ao impacto da epidemia do COVID-19, a capacidade logística internacional diminuiu, resultando em um aumento acentuado no frete de navios porta-contentores, dificultando a reserva do espaço de navio. Nesse contexto, também ocorre com frequência a situação de que as empresas de navio não conseguem carregar as mercadorias conforme planejado. A falha no carregamento das mercadorias conforme planejado pode resultar num atraso na entrega, em disputas comerciais e noutros custos adicionais, como taxa de armazenamento adicional e taxa de detenção de contentor. Deve o agente de carga ser responsável por danos causados pela falha no carregamento das mercadorias como planejado? Na nossa opinião, deve-se analisar a razão da falha no carregamento conforme planejado para determinar se o agente de carga é culpado, apurar a causalidade entre a falha e os danos, e o valor dos danos. Se o carregamento não foi realizado no prazo devido à

culpa exclusiva do transportador e o agente de carga não teve culpa, o agente de carga não deve ser responsável pelos danos.

Sugerimos que, para reduzir e evitar a falha no carregamento conforme planejado pela culpa exclusiva do transportador, o expedidor doméstico ou seu procurador deve contratar um agente de carga de alta reputação e de boas qualificações. Para as mercadorias com requisitos de tempo de entrega, é necessário reservar o espaço de navio com antecedência e cumprir todas as formalidades exigidas antes de entrar no porto, para garantir que as mercadorias entrem no porto com antecedência. O agente de carga deve, após ter recebido o aviso da empresa de navio sobre a falha no carregamento conforme planejado, notificar imediatamente o expedidor, e tratar das formalidades de alteração do navio e dos documentos de acordo como as instruções do expedidor, assim como negociar ativamente com a empresa de navio para reduzir ou evitar as despesas adicionais, a fim de minimizar os danos causados pela falha no carregamento conforme planejado, além de guardar provas relevantes para esclarecer a responsabilidade no futuro.

(III) Questões sobre as dificuldades na determinação do valor das mercadorias causadas pelo uso da licença de exportação de terceiros

Para cumprir suas obrigações no contrato de venda com a empresa KK, a empresa A reservou um espaço de navio com a empresa B e contratou a empresa B para transportar 1 contêiner de carga de 20 pés do porto de Shekou da China para o porto de Incheon da Coreia do Sul. A empresa B emitiu uma cópia do conhecimento de embarque com o título da empresa B para a empresa A, e ambas as partes concordam em entregar as mercadorias por telex (CY/CY), e a empresa A deveria cumprir as formalidades da declaração de exportação por conta própria. Depois disso, a empresa B reservou um espaço de navio com a empresa C e enviou as mercadorias para Incheon, Coreia do Sul, mas depois disso, as mercadorias foram retiradas do porto de destino sem a ordem emitida pela empresa A por telex. Como resultado, a empresa A pediu à empresa B que compensasse cerca de 700.000 yuans pela perda das suas mercadorias. Na sentença proferida, o tribunal considerou que, no prazo de responsabilidade da empresa B, as mercadorias foram retiradas sem a ordem da empresa A por telex. e a empresa B afirmou que desconhecia o paradeiro das mercadorias, deve-se considerar que as mercadorias foram perdidas. O tribunal considerou que a empresa B havia de fato violado o acordo entre as duas partes sobre a liberação das mercadorias e deveria compensar a empresa A pela perda das mercadorias de acordo com a lei, no entanto, como as mercadorias neste caso foram

exportadas pelo uso da licença de exportação de terceiros, o valor indicado na declaração aduaneira de exportação era inferior a um décimo do valor real das mercadorias e não podia ser utilizado como base para determinar o valor das mercadorias, não tendo a empresa A apresentado outras provas que comprovassem o valor das mercadorias, pelo que a reclamação da empresa A foi rejeitada.

Geralmente, o uso da licença de exportação de terceiros significa que uma empresa sem direitos de importação e exportação ou uma empresa que tenha direitos de importação e exportação mas não faça declaração aduaneira com seu próprio nome, compra contratos de exportação, folha de verificação de exportação e outros documentos de um terceiro com esses direitos, para fazer declaração aduaneira com o nome do terceiro. Na modalidade de exportação pelo uso da licença de exportação de terceiros, o exportador nominal realiza falsas atividades comerciais de exportação, o que produz um impacto negativo na ordem normal de exportação e induz facilmente fraudes fiscais de exportação e outros comportamentos. Na modalidade de exportação pelo uso da licença de exportação de terceiros, as partes interessadas podem assumir as responsabilidades administrativas e civis decorrentes das atividades ilegais. Neste caso, devido ao uso da licença de exportação de terceiros pela empresa A e a declaração com valor falso, o formulário de declaração aduaneira não pôde ser utilizado como prova para a determinação do valor das mercadorias, e a empresa A não conseguiu apresentar outras provas complementares, pelo que a reclamação da empresa A foi indeferido pela insuficiência de provas.

Sugerimos que, as empresas sem direitos de importação e exportação devem exportar produtos através de procedimentos formais de agenciamento de comércio exterior, e preencher o valor das mercadorias no formulário de declaração aduaneira de forma verdadeira e completa. A empresa de despachante aduaneiro deve cumprir o dever de diligência tendo em conta os interesses do cliente, estipular claramente a forma de declaração com o cliente e explicar em pormenor o significado e os riscos da modalidade de exportação pelo uso da licença de exportação de terceiros.

IV. Manutenção da Ordem Jurídica do Mercado de Transporte Marítimo de Mercadorias de acordo com a Lei

— Questões e Sugestões em Casos de Disputas Relacionadas a Contrato de Transporte Marítimo de Mercadorias

(I) Questões sobre o portador legal do conhecimento de embarque "à ordem"

Em uma disputa por contrato de transporte marítimo de mercadorias, a empresa A vendeu um lote de roupas masculinas para a empresa turca B e contratou a empresa C para fazer reserva do espaço de navio, reboque, carga e descarga, lacração e armazenamento. A empresa D emitiu um conhecimento de carga embarcada "à ordem" em nome do agente da empresa E. Após a chegada das mercadorias no porto de destino, a empresa D e a empresa E entregaram as mercadorias a terceiros sem o endosso da empresa A sobre a transferência do conhecimento de embarque, causando prejuízos económicos à empresa A (expedidor). Portanto, a empresa A entrou com uma ação contra a empresa D e a empresa E no tribunal, solicitando que a empresa D e a empresa E sejam condenadas a compensar solidariamente 1,99 milhão de yuans pela perda das mercadorias e juros, e arcar com todas as custas judiciais. O tribunal de primeira instância decidiu que a empresa E indenizasse a empresa A pela perda das mercadorias e juros com um valor de 1,99 milhões de yuans, e a empresa E recusou-se a aceitar a sentença de primeira instância e interpôs recurso. O tribunal de segunda instância negou provimento ao recurso e manteve a decisão inicial. A empresa E levantou um recurso ao Supremo Tribunal Popular, e o Supremo Tribunal Popular decidiu indeferir o pedido de recurso da empresa E.

Segundo o artigo 71º do "Código Marítimo da República Popular da China" (doravante denominada "Código Marítimo"), "Constitui tal compromisso de entregar as mercadorias pelo transportador uma disposição no conhecimento de embarque que declare que as mercadorias devem ser entregues à ordem de uma pessoa designada, ou à encomenda, ou ao portador do conhecimento de embarque" e o segundo parágrafo do artigo 79º do mesmo código, "Um conhecimento de embarque "à ordem" pode ser transferido com endosso "à ordem" ou endosso em branco", na sentença proferida, o tribunal entendeu que, como transportador, a empresa E emitiu um conhecimento de embarque "à ordem" com a empresa A como expedidor, que constituía o compromisso

de que as mercadorias deveriam ser entregues pelo transportador somente com o endosso da empresa A sobre a transferência do conhecimento de embarque, e a empresa A pode utilizar o conhecimento de embarque "à ordem" para controlar as mercadorias. Neste caso, depois que as mercadorias chegaram ao porto de destino, a empresa E não cumpriu a sua obrigação de examinar seriamente se o recebedor possuía legalmente o conhecimento de embarque e entregou as mercadorias ao recebedor. Embora o recebedor possuía o conhecimento de embarque original emitido pela empresa E, mas não foi endossado pela empresa A (expedidor), portanto, o recebedor não era o legítimo portador do conhecimento de embarque original. A empresa E também não apresentou outras provas suficientes para provar que o recebedor possuía legalmente o conhecimento de embarque original. Portanto, a entrega das mercadorias pela empresa E ao recebedor violou as disposições relevantes do Código Marítimo e foi uma entrega errada, por isso, a empresa E deve ser responsabilizada pelos danos correspondentes da empresa A.

Sugerimos que, quando o transportador emite um conhecimento de embarque "à ordem", deve cumprir a obrigação de examinar se o conhecimento de embarque detido pelo recebedor foi endossado pelo expedidor. Se após a chegada das mercadorias ao porto de destino, o transportador entregar as mercadorias ao portador do conhecimento de embarque sem endosso do expedidor, considerar-se-á que viola o contrato de transporte marítimo de mercadorias e as disposições legais de que um conhecimento de embarque deve ser transferido com endosso do expedidor, por isso, o transportador assumirá a responsabilidade de incumprimento contratual e compensará o expedidor pelos danos causados pela entrega errada. Ao entregar as mercadorias no porto de destino, o transportador deve fazer tratamentos diferenciados de acordo com o tipo de conhecimento de embarque, e examinar cuidadosamente as qualificações do portador do conhecimento de embarque, não acredite erroneamente que as mercadorias podem ser liberadas mediante meramente a devolução do conhecimento de embarque original, reduzindo assim os danos causados com isso.

(II) Questões sobre a identificação de "características naturais ou defeitos inerentes das mercadorias"

Em uma disputa por contrato de transporte marítimo de mercadorias, a empresa A importou 40.000 toneladas de vinhaça de milho dos EUA e assinou um contrato de venda com um exportador americano por meio de um agente de importação. As mercadorias de 36.007,466 toneladas ao abrigo do contrato foram carregadas no navio C da empresa B, e a empresa B emitiu um conjunto completo de conhecimentos de

embarque originais. Essas mercadorias foram transportadas de forma marítima para o porto de Chiwan, em Shenzhen, e o navio não enfrentou condições meteorológicas severas ou grandes ondas durante a viagem. Após a chegada do navio C ao destino, verificou-se que algumas das mercadorias apresentavam diferença de cor, resultando em danos às mercadorias. Uma vez que a empresa B, como transportador real, não guardou e cuidou cuidadosamente das mercadorias, e houve negligência, a empresa A entrou com uma ação contra a empresa B no tribunal, solicitando que a empresa B seja condenada a compensar USD 1.094.945 e RMB 8.281.221 pelos danos das mercadorias e juros, e arcar com todas as custas judiciais. O tribunal de primeira instância decidiu que a empresa B indenizasse a empresa A pelos danos das mercadorias e juros com um valor de USD 1.055.022,05 e RMB 4.576,56, e a empresa B recusou-se a aceitar a sentença de primeira instância e interpôs recurso. O tribunal de segunda instância negou provimento ao recurso e manteve a decisão inicial.

Segundo o artigo 51º do "Código Marítimo", O transportador não será responsável pela perda ou dano das mercadorias ocorrido durante o período de responsabilidade do transportador decorrentes ou resultantes de qualquer uma das seguintes causas: ...(ix) características naturais ou defeitos inerentes das mercadorias ...O transportador que tem direito à exoneração da responsabilidade pela indenização prevista no número anterior, incumbe a ele o ônus probatório, ressalvadas as causas indicadas no número (ii)", na sentença proferida, o tribunal entendeu que, a empresa B deveria arcar com o ônus probatório para provar que a mudança de cor das mercadorias era causada por suas características naturais ou defeitos inerentes. As chamadas características naturais ou defeitos inerentes das mercadorias devem ser entendidas como características ou defeitos inerentes e essenciais das próprias mercadorias, implicando que os danos às mercadorias sejam inevitáveis e insuperáveis durante o processo de transporte sob mesmas condições de transporte. A empresa B argumentou que os danos às mercadorias foram causados pelas suas características naturais ou defeitos inerentes, mas as provas apresentadas pela empresa B eram insuficientes para provar que as mercadorias tinham tais características naturais ou defeitos inerentes, e a empresa B não podia provar que os danos às mercadorias eram devidos à causa mencionada no número ix do primeiro parágrafo do artigo 51º do "Código Marítimo", por isso, a empresa B deve ser responsabilizada pela indenização nos termos do primeiro parágrafo do artigo 46º do "Código Marítimo".

A base legislativa para a disposição do número ix do primeiro parágrafo do artigo 51º do "Código Marítimo", "características naturais ou defeitos inerentes das mercadorias" é principalmente o número (m) do segundo parágrafo do artigo IV do Regulamento de Haia "Desfalque de volume ou de peso, ou qualquer outra perda ou dano resultante de defeito inerente, natureza especial ou vício próprio da mercadoria". Ou seja, a fonte da disposição de "características naturais ou defeitos inerentes das mercadorias" deve ser "defeito inerente, natureza especial ou vício próprio da mercadoria", e "inerente (inherent em inglês)" significa "imaneente, intrínseco, específico e inseparável". Sugerimos que, ao entregar as mercadorias ao transportador para transporte, o expedidor deve fazer registos sobre a entrega e recebimento das mercadorias e, se necessário, pode registar o processo de embalagem ou carregamento das mercadorias no cartório. O transportador deve apresentar provas suficientes para provar que, nas mesmas condições normais de transporte, mesmo que o transportador tenha cumprido a obrigação de gerir as mercadorias conforme estipulado no artigo 48º do "Código Marítimo" e tenha tomado as devidas precauções, os danos não podem ser evitados. Somente neste caso o transportador pode ser isento de responsabilidade.

(III) Questões sobre a aplicabilidade da "Cláusula de Desconhecido"

Em uma disputa por contrato de transporte marítimo de mercadorias, a empresa A transportou um lote de lingotes de cobre dos EUA para Gaolan, na China, e emitiu um conjunto completo de conhecimentos de embarque "à ordem" originais. A empresa B prestou serviços de financiamento para uma empresa não envolvida no caso assinando um contrato de venda, e obteve o conjunto completo de conhecimentos de embarque originais mencionados através do pagamento por carta de crédito com um valor de USD 2.511.278,445. Quando os 24 contentores neste caso foram enviados dos EUA para Hong Kong e aguardavam o transporte em trânsito, a empresa A solicitou à empresa B que fornecesse o nome chinês das mercadorias para que o transportador real, a empresa C, pudesse declarar o manifesto do navio para a autoridade chinesa. No entanto, quando o inspetor abriu os contentores para inspeção, descobriu que as mercadorias neles não eram os lingotes de cobre especificados no conhecimento de embarque, mas lamas. A empresa B não recebeu as mercadorias envolvidas e não apresentou provas relevantes à empresa C para provar o valor das mercadorias. Em seguida, a empresa C enviou as mercadorias de Hong Kong para a Cidade de Ho Chi Minh, no Vietname, para destruição. A empresa B entrou com uma ação contra a empresa A no tribunal alegando que a empresa A não entregou as mercadorias envolvidas, solicitando que a empresa A seja condenada a compensar

USD 2.511.278,445 pela perda das mercadorias, e arcar com todas as custas judiciais e honorários do advogado. O tribunal de primeira instância indeferiu o pedido da empresa B, e a empresa B recusou-se a aceitar a sentença de primeira instância e interpôs recurso. O tribunal de segunda instância negou provimento ao recurso e manteve a decisão inicial.

Na sentença proferida, o tribunal entendeu que, as mercadorias envolvidas eram carregadas e transportadas em contentores, sendo que o acondicionamento, contagem, lacração e declaração das mercadorias como lingotes de cobre foram feitos pelo expedidor, e a empresa A havia anotado na frente do conhecimento de embarque uma cláusula de desconhecido que não se responsabiliza pelo estado real das mercadorias. No caso de as mercadorias serem transportadas em contentores, com base na eficiência do transporte marítimo e nas práticas de transporte marítimo de contentores ao longo dos anos, o transportador só é obrigado a verificar o peso das mercadorias quando estejam disponíveis as condições de pesagem, e não é responsável pelo estado real, quantidade, volume, etc., das mercadorias acondicionadas, contadas e lacradas pelo expedidor. A cláusula de desconhecido (ex. desconhecido do nome da mercadoria) anotado pelo transportador na frente do conhecimento de embarque e de outros documentos de transporte marítimo não viola o disposto nos artigos 75º e 77º do "Código Marítimo", e essa cláusula de desconhecido produz efeitos sobre o portador legal do documento de transporte marítimo ou destinatário, independentemente de o documento de transporte marítimo ser ou não transferível. No caso de o documento de transporte marítimo conter uma cláusula de desconhecido, embora o transportador ainda tenha obrigações obrigatórias de navegabilidade, controlo de mercadorias e evitação de desvio irracional, o transportador é responsável apenas pelo transporte e pela indemnização legal por danos, diferença ou perda das mercadorias efetivamente carregadas nos contentores, não das mercadorias indicadas nos documentos, a menos que o transportador saiba ou deva saber claramente o estado real das mercadorias e faça uma anotação falsa, ou, acordo em contrário.

Este tipo de casos serve também de alerta às entidades prestadoras de serviços de financiamento. Sugerimos que, na prestação de serviços de financiamento, as entidades prestadoras de serviços de financiamento sejam cautelosas, e trabalhem bem na investigação das qualificações das entidades financiadas, da autenticidade das operações de financiamento, da autenticidade dos objetos, e da verdadeira solvência das entidades financiadas.

V. Aplicação do Procedimento de Confirmação Judicial de acordo com a Lei

— Questões e Sugestões sobre a Solicitação da Confirmação do Acordo de Mediação

(I) Características da confirmação judicial

Em outubro de 2020, o navio Y afundou nas águas perto de Zhanjiang, Guangdong, resultando no desaparecimento de muitos tripulantes, incluindo fulano e sicrano. A mãe (A), o cônjuge (B), o filho (C) e a filha (D) do fulano têm disputas com o empregador, o afretador a casco nu E e o proprietário de navio F. Após a mediação ser conduzida por um comitê de mediação do povo, A, B, C, D e as empresas E e F chegaram a um acordo em 14 de novembro de 2020 e assinaram um contrato, estipulando que as empresas E e F pagariam 1,15 milhão de yuans em três parcelas para resolver finalmente as disputas acima em um pacote. Após pagar a primeira parcela, as empresas E e F deixaram de pagar o valor restante conforme acordado, e A, B, C e D solicitaram repetidamente o pagamento sem sucesso, e entraram então com uma ação no tribunal em 14 de setembro de 2021 para exigir que as empresas E e F pagassem as duas parcelas restantes. Após o julgamento, o tribunal decidiu, em 29 de novembro, a favor das reivindicações dos quatro autores. Por outro lado, a mãe (G) e o pai (H) do sicrano também chegaram a um acordo com as empresas E e F sob a mediação de um comitê de mediação do povo sobre a indenização e assinaram um contrato em 16 de abril de 2021. Como as duas partes concordaram em parcelar e o prazo de pagamento era longo, no dia 21 de abril as empresas G, H e as empresas E e F solicitaram em conjunto a confirmação judicial. Em 25 de abril, após o julgamento, o tribunal considerou que o acordo de mediação alcançado entre os requerentes preenchia as condições legais para a confirmação judicial do acordo de mediação, e decidiu confirmar a validade do contrato de mediação, devendo ambas as partes cumprir voluntariamente as suas obrigações em conformidade com o acordo de mediação. Se uma das partes se recusar a cumprir ou não cumprir todas as suas obrigações, a outra parte pode solicitar a execução ao tribunal popular.

As duas disputas acima mencionadas em que o paradeiro da tripulação era desconhecido devido ao mesmo acidente foram resolvidas sob a mediação dos

comitês de mediação do povo locais. Em uma das disputas, uma das partes não cumpriu o acordado e a outra parte entrou com uma ação ao tribunal para pagamento como acordado após vários pedidos de pagamento sem sucesso, que acabou sendo apoiado pelo tribunal através de uma série de procedimentos judiciais como acusação e audiência judicial. Essa disputa levou quase 1 ano desde o momento em que um acordo foi alcançado até uma sentença exequível. Na outra disputa, as partes solicitaram conjuntamente ao tribunal a confirmação judicial do acordo de mediação após a assinatura de um contrato por escrito, e o tribunal fez uma decisão confirmando a validade do contrato de mediação 4 dias depois. Essa disputa levou apenas 9 dias desde o momento em que um acordo foi alcançado até uma sentença exequível. A partir desta comparação, pode-se perceber que o procedimento de confirmação judicial tem vantagens incomparáveis na redução do custo da resolução de disputas e na melhoria da eficiência judicial quando as partes chegam ao acordo de mediação. De acordo com o artigo 202º da "Lei de Processo Civil da República Popular da China", uma sentença proferida do tribunal popular que confirme a validade de um contrato de mediação é exequível. Além disso, de acordo com o artigo 187º da "Lei de Processo Civil da República Popular da China" e o artigo 8º dos "Regulamentos Sobre o Pagamento das Custas Judiciais", o período para a confirmação judicial de um acordo de mediação, que é um dos processos civis especiais, é de 30 dias, e os requerentes não precisam pagar custas judiciais. Portanto, em comparação com o processo civil normal, o sistema de confirmação judicial tem como características o menor tempo de julgamento e sem custas judiciais, mas como o sistema não foi amplamente divulgado, não tem sido muito utilizado.

O sistema de confirmação judicial, como uma parte importante do estabelecimento e melhoria de um mecanismo de resolução de disputas que combina procedimentos contenciosos e não contenciosos, foi instituído com o objetivo de orientar, promover e garantir o mecanismo de mediação não contenciosa a nível judicial, podendo atender às necessidades das partes para resolver disputas de forma diversa e melhorando a eficiência judicial. Sugerimos que, após chegar a um acordo de mediação sobre uma disputa, as partes possam fazer pleno uso das vantagens do sistema de confirmação judicial, solicitar ao tribunal popular a confirmação da validade do contrato de mediação e obter a sentença judicial exequível com o custo mínimo, de modo a assegurar a boa execução do acordo de mediação.

(II) Procedimentos de solicitação da confirmação judicial

O navio de pesca X, propriedade conjunta dos residentes A e B da Região Administrativa Especial de Hong Kong, colidiu com o cargueiro Y da empresa C e afundou, pelo que A e B contrataram advogados para apresentar queixa ao tribunal, solicitando C seja condenada a compensar a perda do navio de pesca e a perda causada por não pode pescar no período de pesca. Após a mediação conjunta antes do processo judicial por um mediador especialmente convidado pelo tribunal, as duas partes chegaram a um acordo e assinaram um contrato de mediação em 2 de julho de 2021. Em 6 de julho, as duas partes solicitaram conjuntamente ao tribunal para a confirmação judicial e, em 9 de julho, o tribunal confirmou a validade do contrato de mediação através de uma confirmação judicial online. Posteriormente, a empresa C cumpriu voluntariamente todas as suas obrigações de acordo com o contrato de mediação confirmado judicialmente pelo tribunal.

O caso acima mencionado é uma história de sucesso em que as partes solicitaram a confirmação judicial em estrita conformidade com os procedimentos legais, e as partes também obtiveram bons resultados na execução de todas as obrigações conforme o contrato de mediação. De acordo com o artigo 201º da "Lei de Processo Civil da República Popular da China", o artigo 33º da "Lei de Mediação Popular da República Popular da China" e os artigos 353º, 355º e 356º da "Interpretação do Supremo Tribunal Popular sobre a Aplicação da Lei do Processo Civil da República Popular da China", os requerentes da confirmação judicial são ambas as partes do contrato de mediação; o prazo de solicitação é de 30 dias a partir da data de entrada em vigor do contrato de mediação; a forma de solicitação pode ser escrita ou oral; a que tribunal solicitar: se a organização de mediação for convidada pelo tribunal popular para realizar a mediação, a solicitação deve ser submetida ao tribunal popular que fez o convite; se a organização de mediação realizar a mediação voluntariamente, a solicitação deve ser submetida ao tribunal popular de nível básico do local do domicílio das partes, ou do local onde fica o objeto ou do local onde encontra a organização de mediação; se a disputa relacionada ao contrato de mediação estiver sob a jurisdição do tribunal popular intermediário, a solicitação deve ser submetida ao tribunal popular intermediário; Os documentos apresentados com a solicitação incluem o contrato de mediação, o certificado da organização de mediação que preside a mediação, o certificado de direitos de propriedade relacionados com o contrato de mediação, bem como a identidade, domicílio, informações de contacto e

outras informações básicas de ambas as partes.

Sugerimos que, as partes sigam rigorosamente os procedimentos legais de solicitação da confirmação do contrato de mediação, caso contrário, a solicitação poderá ser indeferida. Especialmente considerando que a confirmação do contrato de mediação depende da vontade subjetiva de ambas as partes, a solicitação deve ser feita por ambas as partes no prazo de 30 dias a contar da entrada em vigor do contrato de mediação. A fim de evitar o remorso de qualquer das partes, recomenda-se solicitar ao tribunal popular competente para confirmar a validade do contrato de mediação imediatamente após a entrada em vigor do contrato de mediação, a fim de evitar o descumprimento dos termos do contrato de mediação.

(III) O âmbito de aplicação e o conteúdo de revisão da confirmação judicial

O navio de areia auto-descarga Y de propriedade de A derivou para uma área de água na província de Guangdong devido ao rompimento da corrente de ancoragem durante o período de ancoragem, resultando em danos aos equipamentos de reprodução e produtos aquáticos de 8 aquicultores, incluindo B. Após a mediação de um comité de mediação do povo, A e os 8 aquicultores, incluindo B, finalmente chegaram a um acordo sobre o valor da compensação e assinaram um contrato de mediação. Após a solicitação conjunta de ambas as partes, o tribunal decidiu confirmar a validade do contrato de mediação. Posteriormente, como A não cumpriu as suas obrigações de acordo com o contrato de mediação, os 8 aquicultores, incluindo B, solicitaram ao tribunal a execução compulsória da decisão de confirmação judicial. Durante o processo de execução, descobriu-se que A não tinha outros bens para executar, exceto o navio do caso. Ao considerar a execução do navio do caso, uma vez que a decisão de confirmação judicial não pode confirmar o privilégio marítimo, os 8 aquicultores, incluindo B, não podem exercer diretamente o privilégio marítimo sobre o navio.

A confirmação judicial tem as características de ser rápido e conveniente para o povo, mas não é aplicável a todas as disputas mediadas por organizações de mediação. Por exemplo, no caso acima, os 8 aquicultores, incluindo B, não podem exercer o privilégio marítimo sobre o navio do caso através da confirmação judicial. Isto porque o privilégio marítimo tem a natureza de direito real, e os contratos de mediação de disputas que envolvam a confirmação de direitos reais e direitos de propriedade intelectual não se enquadram no âmbito da confirmação judicial, de acordo com o

artigo 357º da "Interpretação do Supremo Tribunal Popular sobre a Aplicação da Lei do Processo Civil da República Popular da China". De acordo com o disposto neste artigo, também não estão no âmbito da confirmação judicial as seguintes disputas: disputas que não se enquadram no âmbito do atendimento pelo tribunal popular; disputas destinadas a confirmar a nulidade, validade ou dissolução de uma relação conjugal, relação sanguínea, relação de adoção e outras relações de identidade; disputas aplicáveis a outros procedimentos especiais, procedimentos para anúncio e procedimentos de falência. Além disso, para as disputas que se enquadram no âmbito da confirmação judicial, nem tudo o conteúdo de mediação alcançada pelas partes pode ser confirmado judicialmente. O artigo 360º da "Interpretação do Supremo Tribunal Popular sobre a Aplicação da Lei do Processo Civil da República Popular da China" estipula que, se o contrato de mediação violar as disposições legais obrigatórias, prejudicar os interesses do país, os interesses sociais e públicos, os direitos e interesses legítimos de terceiros, violar a ordem pública e os bons costumes, ou violar o princípio da voluntariedade, ou o conteúdo não for claro o suficiente, o tribunal popular deverá indeferir a solicitação.

Sugerimos que, as partes em disputas compreendam completamente o âmbito de aplicação e o conteúdo de revisão da confirmação judicial, de modo a fazer pleno uso deste sistema para proteger seus próprios direitos e interesses. Para as disputas que se enquadrem no âmbito da confirmação judicial, a mediação deve seguir os princípios da legalidade e da voluntariedade, o conteúdo da mediação deve respeitar os regulamentos pertinentes, e a solicitação deve ser feita em estrita conformidade com os procedimentos legais, para obter uma sentença executável da confirmação judicial; para as disputas que não se enquadrem no âmbito da confirmação judicial, devem ser resolvidas por outros meios em tempo útil, de modo a não afetar os seus próprios direitos e interesses.

VI. Regularização da Ação Judicial de Objeção à Execução de acordo com a Lei

— Questões e Sugestões sobre a Objeção à Execução Levantada por Parte Interessada ou por Parte não Envolvida no Caso

(I) Critérios para julgar uma ação judicial de objeção à execução levantada por parte não envolvida no caso

Durante um processo de execução, o tribunal apreendeu o direito de uso do terreno de propriedade estatal da pessoa sujeita à execução na Terceira Estrada de Beijiang, em Qingyuan. A pessoa não envolvida no caso A comprou a casa envolvida no caso antes da apreensão pelo tribunal e cumpriu as formalidades de transferência de imóvel de acordo com a lei e obteve o certificado de direito imobiliário, ou seja, antes da apreensão pelo tribunal, a casa envolvida no caso e o direito de uso do terreno de propriedade estatal relacionada à casa não são mais propriedade da pessoa sujeita à execução, mas sim propriedade da pessoa não envolvida no caso. A pessoa não envolvida no caso apresentou uma ação judicial de objeção no prazo de 15 dias após a rejeição da objeção à execução.

O artigo 305º da "Interpretação do Supremo Tribunal Popular sobre a Aplicação da Lei do Processo Civil da República Popular da China" estipula que, além de cumprir o disposto no artigo 119º da "Lei de Processo Civil", a ação judicial de objeção à execução levantada pela parte não envolvida no caso deve também preencher as seguintes condições: (i) o pedido de objeção à execução levantada pela parte não envolvida no caso foi rejeitado pelo tribunal; (ii) existem razões claras para impedir a execução do objeto executado, e as razões não têm nada a ver com a sentença ou decisão inicial; (iii) a ação judicial deve ser levantada no prazo de 15 dias a contar da notificação da decisão sobre a objeção à execução. O tribunal popular deve decidir se deferir a ação judicial no prazo de 15 dias a contar da data de recebimento da ação judicial. Obviamente, os critérios de deferimento da ação judicial de objeção à execução são diferentes dos do sistema de registo de processos, porque a ação judicial de objeção à execução é uma ação decorrente da execução, e a sua revisão de deferimento deve ser intimamente combinada com o processo de execução.

Sugerimos que, o deferimento da ação judicial de objeção à execução seja feito levando em consideração a sentença proferida original, o caso de execução e a

objeção à execução, e a ação judicial de objeção à execução só pode ser levantada após a rejeição do pedido de objeção à execução. A relevância entre a ação judicial de objeção à execução levantada pela parte não envolvida no caso e a sentença/decisão original é o fator-chave para o sucesso da ação judicial de objeção à execução. A parte não envolvida no caso na ação judicial de objeção à execução e a parte não envolvida no caso na objeção à execução têm os mesmos critérios de determinação, e ambos se referem a pessoa que não seja parte interessada com direito substantivo o suficiente para impedir a transferência e entrega do objeto executado. A objeção levantada pela parte não envolvida no caso está relacionada ao direito substantivo do objeto executado.

(II) Ação judicial de objeção à execução levantada por parte não envolvida no caso com base em imóvel de sua propriedade

Durante um processo de execução, A pessoa não envolvida no caso A entrou com uma ação judicial de objeção à execução no tribunal, solicitando a cessação de infração, a remoção de obstáculos e o levantamento das medidas de apreensão do imóvel de sua propriedade. O motivo para tal é que, num caso de disputa do direito de propriedade do terreno, o tribunal emitiu uma sentença de execução em 18 de outubro de 2004, decidindo continuar a apreender o direito de utilização do terreno da pessoa sujeita à execução (uma entidade de cooperação económica). O imóvel de A está localizado no terreno de propriedade da pessoa sujeita à execução (uma entidade de cooperação económica) encontrada apreendida. Além disso, segundo o certificado de direito de propriedade de terreno e imóvel com referência Y.F.D.Z.Zi Nº 2806xxx emitido pelo Governo Popular Municipal de Qingyuan em 21 de setembro de 2000, o proprietário do imóvel é A; o imóvel foi comprado a preço de custo em 27 de abril de 2000 e A possui toda a parte do imóvel; a propriedade do imóvel é privada; o direito de uso do terreno é de propriedade estatal; a área de construção do edifício onde fica o imóvel é de 486,99 metros quadrados e a área de construção do imóvel é de 95,76 metros quadrados.

Na nossa opinião, a separação de imóvel e terreno é um sistema especial formado em um período histórico especial, que é mais comum para imóveis de reforma habitacional. Geralmente, este problema não existe em imóveis construídos nas últimas décadas. Na sentença proferida, o tribunal entendeu que, neste caso a aquisição da propriedade do imóvel foi decorrente da reforma habitacional, o

proprietário do imóvel mudou, e o autor obteve automaticamente o direito de uso do terreno ocupado pelo imóvel ao obter a propriedade do imóvel, de acordo com o princípio de transferência integrada de imóvel e terreno estabelecido na "Lei de Administração de Imóveis Urbanos da República Popular da China" e na "Lei de Propriedade da República Popular da China". Portanto, a execução do direito de uso do terreno ocupado pelo imóvel do autor deve ser interrompida e excluído. E, uma vez que o edifício dormitório a que pertence o imóvel é indivisível, o direito de uso do terreno correspondente à área de construção do edifício dormitório também deve ser excluído do âmbito de execução. Nesse caso, a execução foi excluída com fundamento na propriedade, devendo o pedido ser essencialmente um pedido de cessação de infração e remoção de obstáculos, pelo que deve aplicar-se o artigo 196º do "Código Civil da República Popular da China" que estipula que as disposições sobre prazo prescricional não se aplicam ao pedido de cessação de infração, remoção de obstáculos ou eliminação de perigo, ou seja, as disposições sobre prazo prescricional não devem ser usadas para limitar a ação judicial de objeção à execução neste caso.

O principal objetivo de uma pessoa não envolvida no caso entrar com uma ação judicial de objeção à execução é impedir a execução pelo tribunal popular. Sugerimos que, antes de apresentar uma objeção à execução, a pessoa não envolvida no caso deve confirmar cuidadosamente se é o proprietário do objeto executado, ou se possui outros direitos substantivos que sejam suficientes para impedir a transferência e entrega do objeto executado. Além disso, ações judiciais de objeção à execução são frequentemente falsificadas, por isso alertamos cada pessoa não envolvida no caso para não usar o sistema de ação judicial de objeção à execução para fazer ações judiciais falsas e infringir os interesses do titular de direitos e interesses legítimos na ação original.

(III) Mediação da ação judicial de objeção à execução

Em uma disputa por contrato de afretamento de navio entre A, B e a empresa de Zhuhai C, o tribunal proferiu uma sentença efetiva em 2 de julho de 2018, ordenando que a empresa de Zhuhai C pague aluguel de 645 mil de yuans e juros devidos para A e B. De acordo com a investigação, a empresa de Zhuhai C tem um capital social subscrito de 5 milhões de yuans, e D, E e F são seus sócios, cujos montantes de subscrição e quotas são respetivamente: D subscreveu 2,55 milhões de yuans e detém

51% das ações; E subscreveu 1,45 milhão de yuans e detém 29% das ações; F subscreveu 1 milhão de yuans e detém 10% das ações. O prazo de integralização do capital social é até 30 de dezembro de 2060 e o montante integralizado até o momento é de 0 yuan. Portanto, o tribunal emitiu uma decisão de execução em 15 de novembro de 2020, decidindo adicionar o autor D como a pessoa sujeita à execução do processo de execução (2018) Y. 72 Z. Noº 395, e ser responsável pelas dívidas no caso dentro da faixa de 2,55 milhões de yuans que ainda não foram aportados. Na ação judicial de objeção à execução, as duas partes chegaram a um acordo e solicitaram ao tribunal a emissão de um contrato de mediação.

Após o julgamento, o tribunal considerou que o acordo de mediação alcançado pelas partes no caso não violou a lei e poderia emitir um contrato de mediação.

Na ação judicial de objeção à execução, a mediação não é expressamente proibida por lei, mas a emissão do contrato de mediação pode alterar o conteúdo específico da sentença proferida. Em um processo de execução, se houver várias pessoas sujeitas à execução e apenas uma ou algumas delas entrarem com ação judicial de objeção à execução, o contrato de mediação civil só pode alterar parte do conteúdo específico da sentença proferida. Nesse caso, para emitir um contrato de mediação civil sobre a ação judicial de objeção à execução, é necessário coordenar bem o processo de execução e a sentença proferida, de modo a evitar que o contrato de mediação civil seja inexecutável ou haja obstáculos para a recuperação do processo de execução da sentença proferida.

Caso as partes envolvidas numa ação judicial de objeção à execução estejam dispostas a mediar, sugerimos que, as partes coloquem a mediação no processo de execução, podendo a ação judicial de objeção à execução ser retirada. A introdução de mediação da disputa no processo de execução é mais propícia para a resolução final da disputa, porque a introdução da mediação civil na ação judicial de objeção à execução pode causar novo julgamento e anulação do contrato de mediação em razão de ações judiciais falsas, resultando em situação desfavorável de repetição processual.

VII. Promoção do Processo de Execução de acordo com a Lei

(I) Questões sobre a execução envolvendo direitos e interesses de outros em sentença arbitral

Num caso, o requerente da execução (o proprietário real do navio) e a pessoa sujeita à execução (a empresa de navio vinculada) solicitaram uma arbitragem devido à disputa sobre o contrato de vinculação do navio e, após a entrada em vigor da sentença arbitral, solicitaram ao tribunal para a execução compulsória, incluindo "cancelar o registo da hipoteca do navio e transferir a propriedade do navio para um terceiro designado pelo requerente da execução". Após o julgamento da execução, verificou-se que, quando a pessoa sujeita à execução tomava dinheiro emprestado de um terceiro, o navio foi registado como a hipoteca do empréstimo na Administração de Segurança Marítima pela pessoa sujeita à execução, na qualidade de proprietário do navio. O tribunal enviou uma carta ao comité de arbitragem envolvido perguntando sobre a executoriedade da sentença arbitral, e o comité de arbitragem respondeu afirmando que o texto da sentença era: "O requerido deve, dentro de um determinado prazo após o recebimento da sentença, cumprir as formalidades e procedimentos necessários do cancelamento do registo da hipoteca do navio envolvido no caso, incluindo a liquidação das dívidas decorrentes da hipoteca e o cumprimento das condições para o cancelamento o registo da hipoteca e, após o cancelamento do registo da hipoteca, cumprir as formalidades de transferir a propriedade do navio para um terceiro designado pelo requerente da execução, de acordo com as leis e regulamentos relevantes de registo de navios. Esta sentença especifica que o requerido tem a responsabilidade legal de cancelar o registo da hipoteca mediante o reembolso do empréstimo, deixar de infringir o contrato e garantir os direitos e interesses legítimos do requerente ao navio, mas o registo da hipoteca do navio não pode ser diretamente cancelado ou anulado com base nessa sentença".

A carta explicativa do comité de arbitragem deixou claro que a sentença arbitral não pode ser usada para cancelar ou anular diretamente o registo da hipoteca do navio, ou seja, a premissa de pedir o cancelamento do registo da hipoteca do navio e a alteração da propriedade do navio é que a pessoa sujeita à execução deve quitar as dívidas decorrentes da hipoteca. Após a investigação, o tribunal entendeu que não havia provas que comprovam que a pessoa sujeita à execução tenha liquidado as dívidas decorrentes da hipoteca ao terceiro, pelo que as condições para cancelar o registo da hipoteca do navio e alteração da propriedade do navio não foram preenchidas. O requerente da

execução deve requerer a execução quando as condições estiverem preenchidas.

Devido às características de não público e de sigilo do processo arbitral e à questão de envolvimento de direitos e interesses de terceiros durante o processo de execução arbitral, a fim de garantir a eficácia da execução do caso, sugerimos que, por um lado, a instituição de arbitragem deve realizar uma investigação abrangente sobre a propriedade do navio envolvido e outros direitos a ele inerentes ao julgar a determinação do proprietário do navio e o contrato de vinculação do navio; por outro lado, o proprietário real do navio deve tratar com cuidado a relação de vinculação e avaliar o risco do proprietário falso usar a sua qualidade de proprietário registrado para registrar a hipoteca do navio, de modo a evitar que o navio continue a ser vinculado à hipoteca após a rescisão do contrato de vinculação do navio.

(II) Questões sobre o impedimento da transferência após o leilão do navio

Em uma disputa por contrato de empréstimo financeiro com um navio hipotecado, o tribunal apreendeu o navio pertencente à pessoa sujeita à execução de acordo com a lei porque a pessoa sujeita à execução se recusou a realizar a sentença proferida e não tinha outros bens executáveis, e ordenou que o casal A, ex-tripulantes do navio zelar o navio. Depois de o navio ter sido leiloado com sucesso, o tribunal e o vencedor do leilão dirigiram-se ao cais do navio para transferir o navio, mas os zeladores recusaram-se a desembarcar e cooperar com o tribunal para entregar o navio sob a alegação de que a pessoa sujeita à execução não pagar os salários devidos antes da apreensão do navio. Tendo em vista que os zeladores se recusaram a cumprir a sentença proferida, impediram que o tribunal entregasse o navio de acordo com a lei, e tendo em vista o baixo nível de escolaridade dos zeladores, o tribunal decidiu emitir uma notificação de aviso prévio de punição contra eles. Sob a ameaça da notificação de aviso prévio de punição e execução por força da lei, após um dia de mediação, os zeladores do navio finalmente concordaram em cooperar com o tribunal na transferência do navio, dizendo que eles reivindicariam seus salários através de procedimentos legais após o desembarque. Para este fim, o tribunal também coordenou com as entidades locais de assistência jurídica para prestar assistência jurídica aos zeladores do navio para reivindicar os seus salários e, depois disso, a disputa sobre os salários dos zeladores do navio foi totalmente resolvida.

Na transferência do navio após o leilão, alguns tripulantes muitas vezes obstruem a entrega do navio alegando que o proprietário deixa de pagar a eles salários, taxas de

reparo do navio, taxas de atracação, etc. De acordo com o disposto nos números (v) e (vi) do primeiro parágrafo do artigo 111º e no segundo parágrafo do artigo 115º do "Processo Civil", tal ato constitui um impedimento à ação civil. Se, após a explicação do tribunal, os tripulantes ainda não cooperarem com o tribunal para a execução, o tribunal multará ou prenderá o principal responsável ou o responsável direto. Se o ato constituir crime, o tribunal investigará a responsabilidade criminal de acordo com a lei. Nessa transferência compulsória do navio, o tribunal emitiu uma notificação de aviso prévio de punição, cujo objetivo é dar à parte interessada uma oportunidade de corrigir seu erro através de um documento legal formal, ajudá-la a corrigir seu erro e exortá-la a cooperar com o tribunal na entrega do navio, reduzindo o antagonismo na execução, de modo a obter um melhor efeito da execução.

Sugerimos que, o proprietário do navio e o zelador do navio cumpram suas obrigações de gestão do navio durante o período de apreensão do navio para garantir a segurança do navio no mesmo período. Se o zelador alegar que há disputa sobre a remuneração durante a apreensão do navio ou sobre o contrato de serviço laboral celebrado com o proprietário do navio, deve solicitar ao tribunal que a investigue ou a confirme por meio de procedimentos legais, e participe da distribuição das receitas provenientes do leilão do navio de acordo com a lei, e não deve impedir a transferência do navio.

(III) Questões sobre a dedução do valor monetário da apólice de seguro da pessoa sujeita à execução durante a execução

Na fase de execução de um caso de disputa por contrato de transporte marítimo de cargas, a pessoa sujeita à execução A deixou de cumprir a obrigação de pagamento após o recebimento da notificação da execução. Após a investigação em todo o país, não se verificou que a pessoa sujeita à execução tivesse quaisquer depósitos bancários ou outros bens exequíveis, mas verificou-se que ele havia adquirido 7 seguros pessoais como tomador, e o prêmio médio pago por cada seguro ultrapassa 20.000 yuans. O tribunal, então, consultou a empresa seguradora sobre o tipo, segurado, beneficiário, valor monetário e outras informações dos 7 contratos de seguro, e advertiu a pessoa sujeita à execução que, caso não cumprisse a obrigação no prazo prescrito, o tribunal utilizaria o valor monetário das apólices de seguro pessoal para quitar as dívidas, e a pessoa sujeita à execução arcaria com as consequências adversas decorrentes do cancelamento dos seguros. Diante dessa situação, a pessoa sujeita à

execução não sabe o que deve fazer. Depois que o tribunal congelou uma apólice de seguro pessoal por 15 dias, o valor monetário da apólice de seguro pessoal foi deduzido.

Os seguros pessoais são seguros que têm como objeto de seguro a vida e o corpo pessoal, e dividem-se principalmente em três tipos: seguro de vida, seguro de acidentes e seguro de saúde. Alguns seguros de vida universal e inteira têm características típicas de poupança e valor, e se tornaram uma forma mais comum de investimento e gestão financeira. Essas características de poupança e valor não significam apenas que o tomador pode obter juros e outros dividendos durante a vigência do contrato de seguro, mas também que o tomador pode obter empréstimo de penhor limitado ao valor monetário da apólice de seguro e que o tomador pode rescindir unilateralmente e incondicionalmente o contrato de seguro a qualquer momento durante o período do seguro para receber o valor monetário da apólice de seguro. Após investigação, verificou-se que o valor monetário das 7 apólices de seguro tinha óbvia natureza financeira. Além disso, de acordo com o artigo 47 da "Lei dos Seguros" que estipula que "Quando o tomador de seguro rescindir o contrato, a seguradora deve reembolsar o valor monetário da apólice de seguro conforme acordado no contrato no prazo de 30 dias a contar da data de recebimento do aviso de rescisão do contrato" e o primeiro parágrafo do artigo 16 da "Interpretação sobre Diversas Questões Relativas à Aplicação da Lei dos Seguros da República Popular da China pelo Supremo Tribunal Popular (III)" que estipula que "Quando o contrato de seguro for rescindido, se o tomador de seguro, o segurado e o beneficiário são pessoas diferentes, e o segurado ou o beneficiário solicitar o reembolso do valor monetário da apólice de seguro a ele, o tribunal popular não o apoiará, salvo disposição em contrário do contrato de seguro", após a rescisão do contrato de seguro, o valor monetário da apólice geralmente deve ser reembolsado ao tomador. Portanto, o valor monetário da apólice de seguro referido acima é considerado como propriedade pertencente ao tomador A. De acordo com o primeiro parágrafo do artigo 2º das "Disposições do Supremo Tribunal Popular sobre Encerramento, Apreensão e Congelamento de Bens em Execução Civil pelos Tribunais Populares" que estipula que "Um tribunal popular pode encerrar, apreender ou congelar os bens móveis ocupados por uma pessoa sujeita à execução, bem como os bens imóveis, bens móveis específicos e outros bens registados em nome da pessoa sujeita à execução", os produtos de seguros comerciais enquadram-se no âmbito de outros direitos de

propriedade previstos neste disposto legal. Portanto, o valor monetário da apólice de seguro referido acima pode ser considerado como propriedade da pessoa sujeita à execução A, podendo ser objeto executado neste caso.

A pessoa sujeita à execução tem a obrigação de tomar as medidas ativas para o cumprimento da sentença proferida, devendo, na falta de outros bens para quitar as dívidas, tomar a iniciativa de retirar o valor monetário da apólice de seguro para quitar as dívidas. No processo da execução, o tribunal exige que o tomador auxilie na retirada do valor monetário da apólice de seguro para pagar as dívidas do tomador e realizar a efetivação dos direitos do credor da parte vencedora (requerente da execução), o que está de acordo com o caráter compulsório da execução do tribunal popular e é justificado e razoável. Sugerimos que, a parte sujeita à execução desista da ideia de que "uso do seguro pessoal para fugir de dívidas" o mais rápido possível, porque o sistema de investigação e controlo do tribunal está conectado ao sistema da indústria de seguros, e os produtos de seguro já foram considerados objetos de investigação e controlo. Uma vez constatado que existe um produto de seguro executório em nome da pessoa sujeita à execução, o tribunal cancelará o seguro de acordo com a lei e retirará o valor monetário da apólice de seguro da pessoa sujeita à execução para execução. Por isso, para a pessoa sujeita à execução, é melhor cumprir a sua obrigação voluntariamente o mais rápido possível.