

广州海事法院审判情况通报

(中英葡文对照本)

Guangzhou Maritime Court Report on Trials

Boletim do Julgamento do Tribunal Marítimo de Guangzhou

2016



广州海事法院 编
GUANGZHOU MARITIME COURT OF P.R.C

2017年6月

Boletim do Julgamento do Tribunal Marítimo de Guangzhou

Ano 2016

Prefácio

Em 2016, a indústria de navegação global estava em uma grande mudança, grande ajuste e grande reestruturação. O índice de preço de transporte de carga a granel marítima e seca(BDI), que reflete a situação do mercado de transporte marítimo caiu a partir do ponto mais alto de 11793 em 2008 para 290 em 2016. Uma mudança como uma montanha russa conduzida do pico ao fundo de uma montanha reflete a chegada do inverno da indústria naval global e o ataque da onda fria. O índice de crescimento de transporte marítimo permanecerá um aumento de forma “L” em vez de uma recuperação em forma “V” em longo prazo. A Hanjin Shipping, a maior corporação de transporte marítimo na Coreia do Sul, e uma das sete maiores empresas de navegação do mundo, pediu protecção contra falência, o que atacou significativamente a recuperação da indústria de navegação global, e uma tempestade de solicitação de inibição de navegação e litígios de credores incluindo proprietários, agentes de transporte marítimo, pessoas de seguros e operadores portuários, que trouxe novos problemas e novos desafios para a prática judicial marítimo internacional. Com a coexistência de oportunidades e desafios, o ano 2016 é um ano importante para a reestruturação estratégica da indústria de navegação global, tanto a aquisição e reestruturação da COSCO da China e China Shipping, como a fundação das três uniões de navegação internacional, significa a remodelação do setor, e coexistência de riscos e oportunidades do mercado. Ao mesmo tempo, Alibaba, Amazon, Tencent e outros gigantes da Internet entraram no sector de transporte marítimo, aceleraram os passos de aplicação de grandes dados na indústria naval e o modo de transporte marítimo tradicional terá mudanças revolucionárias. A participação de empresas de Internet na indústria naval demonstra que a indústria naval está no grande ajuste de coexistência de crises e oportunidades, pelo que a confiança é mais importante do que o ouro. Em uma situação económica internacional complicada, a justiça marítima deve se concentrar em promoção das estratégias nacionais e ter a maior importância em promoção da economia do transporte marítimo e melhoramento do poder suave do transporte marítimo.

Em Março de 2016, o Tribunal Popular Supremo apresentou no relatório de trabalho anual “Fortalecer julgamento marítimos, construir o Centro de Justiça Marítima Internacional.” No dia 14 de Janeiro de 2016, o Presidente do Tribunal Popular Supremo, Zhou Qiang visitou o Tribunal Marítimo de Guangzhou, e exigiu o nosso tribunal oferecer serviços de garantia de justiça poderosa para a estratégia de poder marítimo e estratégia de “Cinturão e Estrada”, e ficar nas primeiras filas na construção do Centro de Justiça Marítima Internacional e desempenhar o papel de liderança. Em 14 de Outubro de 2016, o vice-Presidente do Tribunal Popular Supremo, He Rong, fez uma pesquisa no nosso tribunal, exigindo o nosso tribunal fortalecer a prática e exploração no aumento da credibilidade da justiça marítimo internacional, e se esforçar para construir um tribunal marítimo de primeira classe no mundo. Para servir activamente a promoção da estratégia nacional e implementar os requisitos do tribunal superior, o nosso tribunal desenvolveu os “Pareceres do Tribunal Marítimo de Guangzhou sobre a Meta de Ser Um Líder na Construção do Centro de Justiça Marítima Internacional”, e confirmou as metas dos esforços e tarefas das medidas do nosso tribunal no futuro. Actualmente, o nosso tribunal concluiu o trabalho de formação de equipa de julgamento dos juizes qualificados, preparação do tribunal da zona de comércio livre, estabelecimento do centro do serviço de litígios e outros trabalhos, obtendo progressos significativos na preparação do Centro de Estudos Judiciários do Transporte Marítimo Internacional de Guangzhou, e Instituto de Direitos Marítimos Internacional Sino-Reino Unido e de outros projectos-chave.

Neste ano, apresentamos alguns pareceres, destinados aos exercício de direitos de litígio pelas partes envolvidas, representação de frete, construção de navio, invalidação de contrato, protecção dos direitos de propriedade, danos de colisão de navios, e litígios administrativos marítimos.,etc, e compilamos este boletim, com base na análise dos motivos e Interpretação dos riscos. Esperamos que este boletim desempenhe um papel de referência e orientação para os órgãos administrativos marítimos fortalecer administração conforme leis, os intervenientes no mercado de transporte marítimo prevenir activamente riscos e o sector de transporte marítimo constituir uma ordem do mercado de igualdade, justiça, crédito e administração conforme leis, e esforçamo-nos em conjunto para a implementação da estratégia de Cinturão e Estrada do Estado e estratégia de poder marítimo!

Índice

I. Circunstância básica do julgamento marítimo

Os casos relacionados com outros países e Hong Kong, Macau e Taiwan ocupam a maioria dos casos	8
Grande quantidade dos casos relacionados com zonas de comércio livre	9
Disputas trabalhistas de tripulação continuam a manter a uma alta taxa de ocorrência	10
Crescimento contínuo dos casos de administração marítima	10
Casos processuais e casos aplicativos diminuem significativamente	11
Leilão judicial por Internet apresenta vantagens	11

II. Participação dos litígios marítimos conforme leis

—Problemas e pareceres no exercício dos direitos de ligo de partes envolvidas	
Se o réu examina problemas em formas claras	12
Examinação de transformação de “Detenção Morta” do navio para “Detenção Viva”	13
Administração em litígios de reclamação de compensação de sub-rogação de seguros	15

III. Prevenção activa dos riscos legítimos sob serviços de representação de frete

—Problemas e pareceres em disputas de representação de frete marítimo	
Problema de efeito legítimo de recibo de mercadoria de agente de frete	18
Problema de oferecimento de provas por agentes de frete para solicitar desembolso do custo pago	21
Problema de aplicação do sistema de representação indirecta em disputas de representação de frete	22

IV. Exercício dos direitos por leis sob contrato de construção de navio

—Problemas e pareceres em disputas de contrato de construção de navio	
Problema de julgamento do direito de propriedade do navio em construção	24
Problema de confirmação do padrão de inspecção do navio em caso de acordos incertos	25

Índice

I. Circunstância básica do julgamento marítimo

Os casos relacionados com outros países e Hong Kong, Macau e Taiwan ocupam a maioria dos casos	8
Grande quantidade dos casos relacionados com zonas de comércio livre	9
Disputas trabalhistas de tripulação continuam a manter a uma alta taxa de ocorrência	10
Crescimento contínuo dos casos de administração marítima	10
Casos processuais e casos aplicativos diminuem significativamente	11
Leilão judicial por Internet apresenta vantagens	11

II. Participação dos litígios marítimos conforme leis

—Problemas e pareceres no exercício dos direitos de ligo de partes envolvidas	
Se o réu examina problemas em formas claras	12
Examinação de transformação de “Detenção Morta” do navio para “Detenção Viva”	13
Administração em litígios de reclamação de compensação de sub-rogação de seguros	15

III. Prevenção activa dos riscos legítimos sob serviços de representação de frete

—Problemas e pareceres em disputas de representação de frete marítimo	
Problema de efeito legítimo de recibo de mercadoria de agente de frete	18
Problema de oferecimento de provas por agentes de frete para solicitar desembolso do custo pago	21
Problema de aplicação do sistema de representação indirecta em disputas de representação de frete	22

IV. Exercício dos direitos por leis sob contrato de construção de navio

—Problemas e pareceres em disputas de contrato de construção de navio	
Problema de julgamento do direito de propriedade do navio em construção	24
Problema de confirmação do padrão de inspecção do navio em caso de acordos incertos	25

Problema de responsabilidade em caso de indicadores técnicos do navio não atender aos estipulados no acordo	27
---	----

V. Identificação correcta dos riscos legais atrás de invalidação de contrato

—Problemas e pareceres em acções que violam proibições legais	
Problema do padrão de julgamento de contrato inválido	29
Problema de retorno de benefício após invalidação de contrato.....	32
Problema de efeito dos termos de violação de contrato após invalidação de contrato	34

VI. Especificação por lei de relação legal de direito de propriedade marítima

—Problemas e pareceres de protecção do direito de propriedade em litígios marítimos	
Problema de obtenção de boa-fé de penhor de mercadoria de contentor	36
Problema de solicitação de retorno de objectos alugados pelo arrendador	38
Problema de protecção igual de direito de propriedade de cultivo sem certidão.....	40

VII. Reclamação por lei perdas de bens em caso de colisão de navios

—Problemas e pareceres em disputas de colisão de navios e responsabilidade de danos de colisão	
Problema de identificação do período de navegação perdido	42
Problema de calculação de perdas do valor de navio	43
Problema de âmbito de protecção de perdas dos casos de choque de navios com cabos	45

VIII. Manutenção da ordem jurídica de administração marítima por lei

—Problemas e pareceres em litígios administrativos marítimos	
Problema em autorização e registro administrativos do direito de uso de áreas marítimas	46
Problema de revisão de provas para punição administrativa de acidentes marítimos	48
Problema de litígios administrativos causados pelo ajuste de planificação marítima	50

I. Circunstância básica do julgamento marítimo

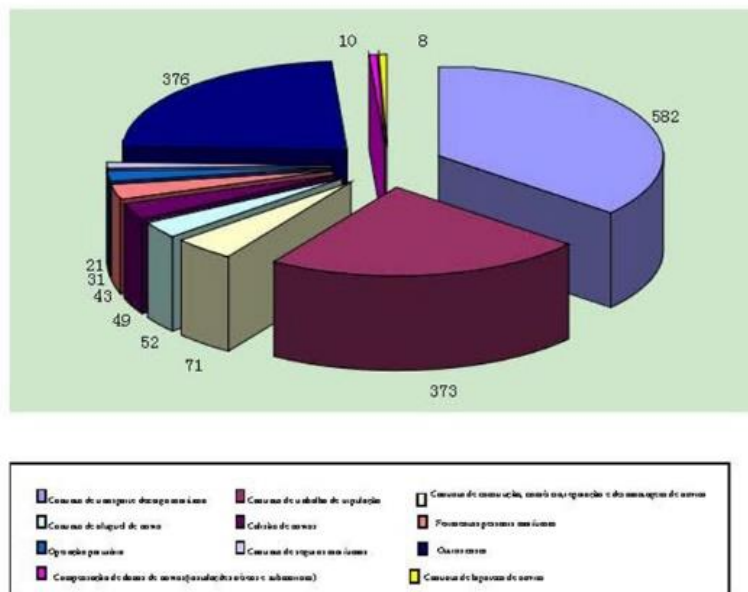
Em 2016, o nosso tribunal recebeu um total de 2562 casos de todos os casos, com uma queda de 16,5% comparando com o ano anterior; fechou 2403 casos, com uma queda de 16,5% comparando com o ano anterior; taxa de fechamento de 79,6%, com uma queda de 8,4% comparando com o ano anterior; houve 615 casos pendentes, com um aumento de 34,9% em relação ao ano anterior. O valor do objecto de registro dos novos casos foi totalizou 5.357 milhões de yuan, com uma queda de 7,14% em relação ao ano anterior; o valor do objecto de fechamento totalizou 6.328 milhões de yuan, com um aumento de 24% sobre o ano anterior.

Entre os novos casos recebidos pelo nosso tribunal, houve 1679 casos de litígio de primeira instância, 620 casos aplicativos, 263 processuais. Entre os casos de litígio de primeira instância, houve 1616 casos de primeira instância marítimos, e 63 casos de primeira instância administrativos. Entre os casos de primeira instância, houve 740 casos relacionados com países estrangeiros, Hong Kong, Macau e Taiwan, representando 44,1% dos casos de primeira instância.

Entre os casos de primeira instância marítimos, houve 582 casos de disputas de contrato de transporte de carga marítimo, respondendo por 36% dos casos marítimos de primeira instância; 373 casos de disputas de contrato de trabalho da tripulação, representando 23,1%; 71 casos sobre disputas em contrato de construção, comércio, reparação, desmontagem de navios, representando 4,4%; 52 casos sobre disputas de contrato de arrendamento de navio, correspondendo a 3,2%; 49 casos de disputas em responsabilidade de danos de colisão, representando 3%; 43 casos de disputas em responsabilidade de compensação de ferimento pessoal, correspondendo a 2,7%; 31 casos de disputas em operações de porta, correspondendo a 1,9%; 21 casos de disputas de contrato de seguros marítimos, representando 1,3%; 10 casos de disputas em compensação de danos de navios (instalações aéreas e submarinas), representando 0,6%; 8 casos de disputas de contrato de hipoteca de navio, respondendo por 0,5%; 376 casos de outros tipos de disputas marítimas, respondendo por 23,3 %.

Figura I: Distribuição dos tipos dos casos marítimos em 2016

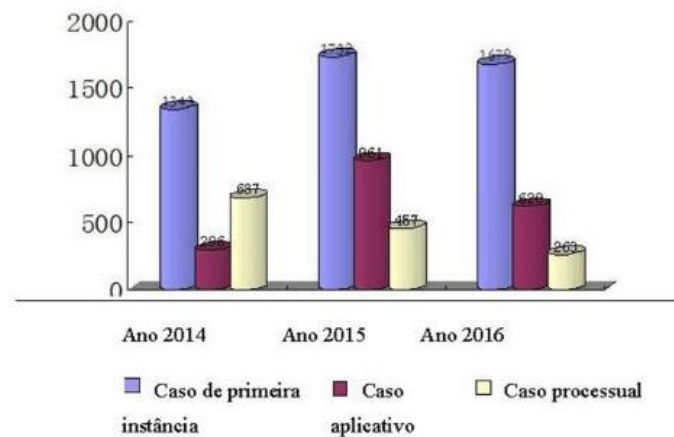
Unidade: caso



Entre os processos administrativos marítimos de primeira instância: houve 2 casos de rejeição de punição administrativa; 58 casos contra medidas obrigatórias administrativas; 3 casos de outros tipos.

Houve 263 casos processuais, dos quais houve 123 casos de pedido de registo de crédito marítimo, representando 46,8% dos casos processuais especiais marítimos; 62 casos de pedido de detenção de navio, o que representa 23,6%; houve 5 casos de pedido de declaração de morte cidadania, representando 1,9%; 4 casos de pedido de ordem obrigatória marítima, representando 1,5%; 1 caso de pedido de preservação de evidências marítimas, correspondendo a 0,4%; 1 caso de pedido de detenção de mercadorias transportadas, representando 0,4%; 67 casos processuais especiais marítimos de outros tipos, correspondendo a 25,5%.

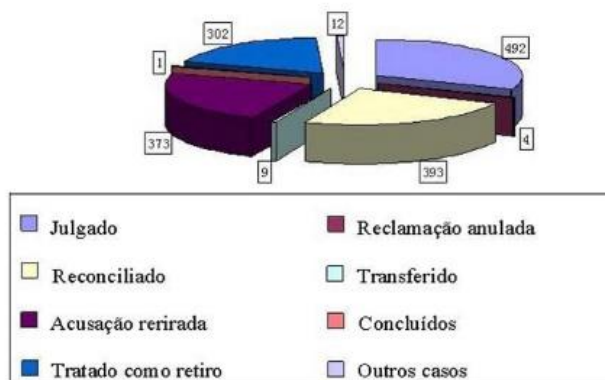
Figura II: Número dos casos recebidos de todos os tipos nos últimos três anos
(unidade: caso)



Em 2016, houve no total 1586 casos de litúgio de primeira instância que foram concluídos (incluindo os casos antigos), dos quais: houve 492 casos fechados, representando 31% do número dos casos de Primeira Instância concluídos, 302 casos tratados como retirados por causa de não pagamento de taxas de litígios, respondendo por 19,1%; 393 casos retirados por autores devido a mediação, correspondendo a 24,8%; houve 373 casos de retiro de autores, devido a mediação e outros motivos, representando 23,5%; 9 casos transferidos fechados, representando 0,6%; 4 casos anulados, correspondendo a 0,3%; 1 caso terminado, correspondendo a 0,1%; e 12 casos fechados de outro modo, representando 0,7%.

Figura III: Modos de fechamento dos casos de litígio de primeira instância

(unidade: caso)



O número dos casos fechados pelo nosso tribunal em 2016 representou uma queda em comparação com 2015, e aproximou-se do número dos casos recebidos e fechados em 2014. Todos os tipos de caso apresentaram as seguintes características:

1. Os casos relacionados com outros países e Hong Kong, Macau e Taiwan ocupam a maioria dos casos

Entre os casos marítimos de primeira instância aceitados em 2016, houve 740 casos relacionadas com o exterior, Hong Kong, Macau e Taiwan, representando 44,1% dos casos de primeira instância, com um aumento de 3,1%. Entre os casos concluídos, houve 659 casos relacionadas com o exterior, Hong Kong, Macau e Taiwan, representando 41,6% dos casos de Primeira Instância fechados. Entre os 740 casos relacionadas com o exterior, Hong Kong, Macau e Taiwan, houve 584 casos julgados no Tribunal de Shenzhen, respondendo por 77,6%; Houve 140 casos na sede do Tribunal (50 casos no tribunal de assunto marítimo, 66 casos no tribunal de comércio marítimo, 24 casos no tribunal administrativo), representando 18,6%; 16 casos em outros três tribunais enviados, correspondendo a 2,1%. Entre os 659 casos concluídos relacionadas com o exterior, Hong Kong, Macau e Taiwan, houve 503 casos julgados no Tribunal de Shenzhen, representando até 76,3%; Houve 133 casos na sede do Tribunal (52 casos no tribunal de comércio marítimo, 59 casos no tribunal

de assunto marítimo, 22 casos no tribunal administrativo), representando 20,2%; houve 23 casos julgados em outros três tribunais enviados, correspondendo a 3,5%. O Tribunal de Shenzhen aceitou por todo o ano 701 casos, e fechou 604 casos, dos quais, os casos relacionadas com o exterior, Hong Kong, Macau e Taiwan representaram respectivamente até 83,31% e 83,28%, reflectindo integralmente a vantagem geográfica de adjacência de Hong Kong e Macau de Shenzhen, e as características de muitas trocas económicas entre Shenzhen e Hong Kong e assim por diante.

2. Grande quantidade dos casos relacionados com zonas de comércio livre

Em Dezembro de 2014, o Conselho de Estado aprovou a criação da Zona Experimental de Comércio Livre (Guangdong) da China. Em 2015, o nosso tribunal começou a aceitar casos marítimos relacionados com a zona de comércio livre, envolvendo as três áreas de Nansha, Qianhai e Hengqin. Entre 2015 e 2016, o nosso tribunal recebeu um total de 468 casos marítimos de todos os tipos, envolvendo a zona de comércio livre, e o valor do objecto dos casos atingiu a 273 milhões de yuan; Houve 451 casos marítimos julgados e concluídos envolvendo a zona de comércio livre, e 17 casos pendentes^①. Os sujeitos da maioria dos casos envolvem a zona de comércio livre, tais como o sujeito comercial registado na zona de comércio livre pela parte envolvida, o réu e autor residem-se na zona de comércio livre ou são pessoas naturais na zona de comércio livre. O fato de alguma parte dos casos envolve a zona de comércio livre, tais como o local de execução do contrato, o destino de transporte, e acções de violações na zona de comércio livre, ou ocorrem na zona de comércio livre os fatos relacionados com disputas dos casos tais como cargas envolvidas descarregadas no cais, desembalagem para inspecção. Os objectos de uma pequena parte dos casos são relacionados com a zona de comércio livre, tais como mercadorias armazenadas na zona de comércio livre., etc. Por exemplo, os dois casos julgados pelo Tribunal de Shenzhen, sobre a solicitação de detenção do navio "HanJin Rotterdam", apresentada pela S.A. Contentor e Doca de Chiwan.Lda e S.A. Contentor e Doca de Shekou.Lda, cujas residências e solicitações marítimas envolveram a zona de comércio livre. O caso envolveu Haijin Shipping-empresa de transporte marítimo

^① Consideram-se como casos envolvendo zona de comércio livre, se a relação legal dos casos tiver uma das seguintes circunstâncias: (I) Uma parte ou duas partes envolvidas são sujeitos comerciais registados, administrativos ou pessoas naturais com residências na Zona Experimental de Comércio Livre (Guangdong) da China; (II) A residência constante de uma parte ou duas partes envolvidas é dentro da Zona Experimental de Comércio Livre (Guangdong) da China; (III) O objecto está na zona experimental de comércio livre (de Guangdong) da China; (IV) O fato legal que gera, altera ou extingue a relação legal ocorre na zona experimental de comércio livre (de Guangdong) da China.

classificada em sétimo lugar do mundo, com um grande impacto internacional. O nosso tribunal investigou estritamente provas e garantias dos solicitantes, e decidiu por leis detenção do navio, e antes de passagem do Tufão "Meranti" por Guangdong, tomou medidas oportunas para garantir a segurança dos 24 tripulantes estrangeiros, transportou oportunamente 492 caixas pesadas de bens, e transferiu o navio para o ancoradouro fora do Porto Yantian para evitar tufão. A disputa foi finalmente resolvido.

3. Disputas trabalhistas de tripulação continuam a manter a uma alta taxa de ocorrência

Em 2016, no nosso tribunal recebeu um total de 373 casos de disputas em contratos de trabalho da tripulação (representando 23,1% dos casos marítimos de Primeira Instância), 476 casos registrados em 2015, e 266 casos aceites em 2014. As disputas contratuais de trabalho de tripulação permanecem em uma alta taxa de ocorrência, principalmente devido ao impacto da situação económica internacional descendente, dificuldade de financiamento das empresas de transporte, diminuição de rentabilidade, operações e solvabilidade, que causaram a uma maior deterioração das condições de operações da indústria de transporte marítimo, perdas contínuas, e impossibilidade de pagar os salários da tripulação.

4. Crescimento contínuo dos casos de administração marítima

Em 2011, aceitou 3 processos administrativos marítimos, em 2012, encerrou 2 casos, em 2013, encerrou 5 casos, em 2014, encerrou 9 casos, em 2015, encerrou 12 casos. Aceitou 63 casos em 2016, com um aumento de até 425%, e concluiu 59 casos, com a taxa de conclusão de 93,7%. Após a publicação da Interpretação judicial sobre o âmbito de administração e aceitação de casos do Tribunal Popular Supremo, os tribunais marítimos aceitaram os processos administrativos marítimos com interpretação judicial para seguir. É previsto que haverá um aumento mais substancial dos casos administrativos aceites pelo nosso tribunal, com os tipos mais abundantes. O papel da justiça marítima tornou-se cada vez mais proeminente na promoção de execução de poderes administrativos pelos órgãos administrativos marítimos e protecção dos direitos e interesses legítimos das pessoas às quais se destina a administração.

5. Casos processuais e casos aplicativos diminuem significativamente

Em 2016, houve totalmente 263 casos processuais, com uma queda de 42,5% comparando com os 457 casos no ano anterior. Houve 123 casos de aplicação de confirmação dos direitos de credores, com uma diminuição de 194 casos, em comparação com 317 casos no ano anterior, representando uma queda de 61,2%. Houve 62 casos de solicitação de detenção dos navios, com uma diminuição de 27,9% em comparação com 86 casos no ano anterior. Aceitou, em 20 de Junho de 2016, novos casos de aplicação, com uma queda de 33,7% em comparação com os 916 casos no ano anterior; fechou 549 casos aplicativos, com uma queda de 32,5% comparando com o mesmo período do ano passado.

6. Leilão judicial por Internet apresenta vantagens

O nosso tribunal iniciou a implementação do leilão judicial por Internet, desde Maio de 2016, e até 31 de Dezembro de 2016, organizou totalmente 31 leilões na rede, com 19 objectos para leilão, valor de negócios de 88,6166 milhões de yuan, e valor de garantia de 25,223807 milhões de yuan. Houve 9 navios vendidos, e 1 propriedade real vendida. A taxa de rotatividade por Internet apresentou 50%, e a taxa de prémio de 18,75%. Em 31 de Dezembro de 2016, a arrematação da gigante do mar “VARADA BLESSING”⁽²⁾, após a entrada em Taobao, houve totalmente 33 mil pessoas assistindo, a partir do preço de venda de 60 milhões de yuan, após 19 ofertas de preços e prorrogação de 3 vezes, a final foi vendido com 81 milhões de yuans, para a Natalia Shipping Limited da Federação Britânica de São Cristóvão e Nevis. O leilão da “VARADA BLESSING” bem sucedido, aproveitou plenamente as características de leilão por Internet, tais como maior atenção do multidão, operação fácil, e comissão e zero e outras características, totalmente reflectiu o conceito judicial de igualdade de protecção das partes chinesas e estrangeiros, garantiu totalmente a justiça processual de detenção de navios estrangeiros e leilão, reflectiu plenamente o nível de garantia do serviço da justiça marítima do nosso país, e foi uma medida

⁽²⁾O navio “VARADA” da Cingapura tem o peso total de 156539 toneladas, com a carga total de 307794 toneladas, extensão total de 332 metros, largura de 58 metros, e profundidade de 31 metros. A área do convés é igual à área de 2,5 campos de futebol, e o deslocamento a plena carga é 3 vezes maior que a porta-aviões de classe Nimitz, e 5 vezes maior que o navio Liao Ning. É o verdadeiro “Gigante” no mar, e também o maior navio para leilão (venda) que o Tribunal Marítimo de Guangzhou tratou, nos últimos 32 anos desde a fundação do Tribunal. O leilão deste navio atraiu a ampla atenção da mídia doméstica e estrangeira, e a Agência de Notícias Xinhua reportou em duplos idiomas este caso, alargando a influência da justiça marítima da China na comunidade internacional.

importante para o nosso tribunal esforçar-se a ser um líder na construção do Centro de Justiça Marítima Internacional.

II. Participação dos litígios marítimos conforme leis

—Problemas e pareceres no exercício dos direitos de litígio de partes envolvidas

(I) Se o réu examina problemas em formas claras

A carga garantida pela Sociedade de Seguros A foi transportada pelo navio da Sociedade B a partir de um porto estrangeiro para um porto da China. Depois de as mercadorias chegar no porto de destino e serem testadas, houve perdas. A Sociedade pagou as indemnizações de seguros. A Sociedade A considerou que, a Sociedade B, como o proprietário do navio, devia assumir a responsabilidade de indemnização pelas perdas dos bens, pelo que apresentou ao tribunal um litígio, pedindo a indemnização das perdas pela Sociedade B. Para comprovar as informações do sujeito da Sociedade B, o autor apresentou as informações do navio obtidas no site de EQUASIS da União Europeia. As informações exibem que o proprietário registrado do navio que transportava os bens é a Sociedade B, e registram o endereço e código postal da Sociedade B e outras informações de contato. A Sociedade apresentou também as informações do navio através da consulta do site da Associação Milet.

Em conformidade com o disposto no artigo 119 da “Lei de Processo Civil da República Popular da China” (doravante referido como a “Lei Civil”), a acusação deve atender à condição de “há réu especificado”. Um parecer considera que o caso deve ser demitido. A razão é a seguinte: O nome, o endereço e outras informações da Sociedade B, fornecidas pela Sociedade A, foram obtidas através de consulta por Internet, e tinham sido enviadas pelo proprietário, assim, não podem provar a existência real do réu. Assim, de acordo com a acusação da Sociedade A, não pode determinar um réu específico. Outro ponto de vista era que, o caso é admissível. A razão é a seguinte: Na reclamação apresentada pela Sociedade A, há um réu específico, e as informações fornecidas pela A tais como o nome, endereço e outras informações são específicas, claras e suficientes para o tribunal considerar que neste caso há um réu específico e deve ser julgado pelo tribunal.

No processo de julgamento dos casos relacionados com estrangeiros, o envio é um problema “extremamente difícil”. A fim de melhorar a eficiência do serviço,

aquando de registro de um caso, normalmente o autor necessita de tratar procedimentos de certificação e autenticação da identidade do réu para provar que o réu é real e específico. Como uma das condições de acusação do “Direito Civil”, haver um réu definitivo significa que o réu é formalmente específico, e se o réu existir ou se a convocação pode ser recebida, não são condições indispensáveis para reclamação. Segundo o regulamento do artigo 17 (3) no “Registro da Segunda Reunião do Julgamento Marítimo Estrangeiro Nacional”, em caso de haver um réu estrangeiro, se o autor não fornece provas da presença do réu, segundo as circunstâncias especificadas na reclamação, e a convocação não pode ser recebida (except o caso de recebimento do edital) por meios de envio especificados por lei, o autor deve ser obrigado a fornecer provas suplementares da existência de réu, se o autor recusar a fornecer ou ainda é impossível confirmar a presença do réu, depois de complementar provas, o caso pode ser identificado como não haver nenhum réu específico, e rejeitado pelo tribunal. Referindo-se a esta disposição, o fornecimento ou não fornecimento da prova da existência do réu, não afecta o arquivamento de caso. Recomendamos que, antes de reclamação ou após a ocorrência de disputa, é melhor para o autor tratar com antecedência procedimentos de certificação e autenticação destinados ao réu, ou demandar o acusado autorizar suas filiais e agentes de negócios da China para receber a convocação.

(II) Examinação de transformação de “Detenção Morta” do navio para “Detenção Viva”

O solicitante Sociedade A solicitou o tribunal deter o navio da Sociedade B, ancorado em um porto, com o motivo de ocorrência de colisão entre o navio da Sociedade A e o navio da B. O tribunal considerou que o pedido do solicitante cumpre os requisitos legais, e deve ser permitido. Assim, decidiu deter todos os navios da sociedade B, e ordenou a fornecer uma certa quantidade da garantia. Após a implementação da ordem de detenção dos navios, a sociedade B pediu o tribunal completar a última viagem antes de detenção no local, tendo em conta a possibilidade de o milho carregado no navio ser sofrido de perdas, com alta temperatura e tempo chuvoso, e prejudicar os interesses do proprietário da carga. O tribunal considerou que o milho transportado pelo navio era produto sazonal e perecível, e não devia ser armazenado por longo período, sob a circunstância de obtenção de consentimento da sociedade A, o tribunal podia adoptar o modo de limitação ou hipoteca do navio, permitindo o navio para completar a viagem e deter o navio no porto de destino.

Segundo o artigo 27 do “Direito Processual Especial de Litígio Marítimo da República Popular da China” (doravante referido como “Direito Processual Especial de Litígio Marítimo”), “Depois de o tribunal marítimo determinar a implementação da preservação do navio, com o consentimento do requerente marítima, pode-se adoptar uma sanção de limitação ou hipoteca de navio, etc. e permitir o navio continuar a operação ”. Em conformidade com o artigo 29 da Interpretação das Várias Questões do Tribunal Popular Supremo sobre <Direito Processual Especial de Litígio Marítimo da República Popular da China>: “Em caso de o tribunal marítimo permitir o navio ao qual tem sido implementada preservação, o navio é somente autorizado continuar a navegar em rotas domésticas para completar esta viagem, de acordo com o artigo 27 do Direito Processual Especial de Litígio Marítimo.” As disposições acima mencionadas estabelecem o sistema “detenção viva”. Comparado ao sistema de “detenção morta”, a “detenção viva” é mais favorável a entrada de navios entrar em serviço, criar lucros, e evitar perda de rendimentos operacionais e custo devido a detenção durante o período de detenção. No entanto, a “detenção viva” é incapaz de implementar o controle eficaz do navio, e não é propício para a implementação do árbitro em vigor, e o navio durante a detenção pode gerar alguma dívida que tem prioridade se este continuar a operar, afectando assim a realização do crédito do solicitante. No presente caso, as mercadorias transportadas não são adequadas para a detenção de longo prazo, e a situação de “detenção viva” é mais propício para resolver a disputa, e também evitar o caso de falta de acompanhamento. O requerente concorda em mudar a forma como a “detenção viva” após detenção do navio, é o desempenho do exercício do seu direito de litígio, e devem-se respeitar os seus desejos.

Recomendamos que o requerente deve apresentar um pedido de “detenção viva” por escrito, e o tribunal não pode determinar a detenção viva com a competência. O período de “detenção viva” limita-se aos navios que navegam em rotas domésticas para completar esta viagem. Se o requerente não fornecer garantia no prazo fixado, deve transformar “detenção viva” para “detenção morta.” Em caso de atender às condições do leilão, pode ser realizado o leilão do navio de acordo com a lei, após a “detenção morta”.

(III) Jurisdição em litígios de reclamação de compensação de sub-rogação de seguros

Em uma disputa de contrato de transporte de mercadorias maritime, o proprietário A outorgou o transportador B para o transporte de mercadorias a São Petersburgo. Segundo o conhecimento de embarque emitido pela B, o outorgante: empresa A, local de recebimento de carga e porto de carregamento: Zhanjiang, porto de descarregamento e local de entrega: São Petersburgo. Provisões no verso do conhecimento de embarque: “O proprietário aceitou que o transportador teve o direito a desfrutar de limite de responsabilidade de acordo com a convenção de limite de responsabilidade de compensação marítima ou legislação semelhante segundo as cláusulas de jurisdição marítima: i) Em caso de haver assuntos não referidos nas leis aplicáveis e nos termos deste conhecimento de embarque, prevalecem as leis de Cingapura. Em qualquer caso, as leis de Cingapura são aplicáveis à interpretação dos termos e condições deste conhecimento de embarque. ii) Todas as disputas relacionadas com este Conhecimento de embarque serão julgadas pelo Tribunal de Cingapura sem a influência de leis de outros países”. Após a emissão do conhecimento de embarque pela B, esta entregou as mercadorias ao navio da empresa de transporte C para transporte. A empresa de seguros D garantiu todos os riscos de transporte de mercadorias refrigeradas para a empresa A. Posteriormente o navio afundou no Mar da Arábia. A empresa D pagou as reivindicações de seguro, e obteve o recibo de indemnização e documento de transferência de interesses. Após a ocorrência do acidente, a empresa C solicitou ao Tribunal do Japão para estabelecer um fundo de limitação para a responsabilidade de indemnização marítima, e o tribunal do Japão concedeu este pedido, publicando um anúncio. A empresa D apresentou ao nosso tribunal o litígio de indemnização de sub-rogação de seguros marítimos, solicitando a empresa B e C indemnizar as perdas e os juros das reivindicações de seguros. Durante a apresentação das contestações, as duas empresas apresentaram objecção a jurisdição que, sob a circunstância de o tribunal japonês ter autorizado a empresa C criar um fundo, a empresa de D devia apresentar o litígio ao tribunal japonês; em conformidade com os termos de jurisdição, no verso do conhecimento de embarque, o caso ficaria sob a jurisdição do tribunal de Cingapura; a origem do transporte dos bens foi Hong Kong, o domicílio da empresa C não está no território da China, pelo que os tribunais chineses não têm jurisdição sobre o caso; Há factores inconvenientes para a jurisdição dos tribunais chineses, ou seja, o acidente não

ocorreu na China, se os tribunais chineses aceitassem o caso, podia levar a processos paralelos, pelo que houve dificuldades em termos de legislação aplicável para aceitação deste caso pelos tribunais chineses. O Tribunal de Primeira Instância decidiu rejeitar a objecção à jurisdição da empresa B e C, em seguida, a C recusou-se a aceitar a decisão, e apelou. O Tribunal de Segunda Instância negou provimento ao recurso e confirmou a decisão inicial.

Este caso é um litígio de contrato de transporte de mercadorias maritime, apresentado pelo segurador sub-rogado, de acordo com o espírito de caso de orientação do número 25 do Tribunal Popular Supremo, o tribunal de jurisdição deve ser determinado de acordo com a relação jurídica entre a empresa segurada sub-rogada e a terceira parte. De acordo com o disposto no 1º do artigo 6 do “Direito Processual Especial de Litígio Marítimo”, artigo 27 do “Direito Civil” e artigo 11 das “Várias Disposições do Tribunal Popular Supremo sobre o Âmbito de Aceitação dos Casos Marítimos”, o local de recebimento de bens porto de carregamento são Zhanjiang da China, a origem de transporte de mercadorias, o nosso tribunal como o tribunal marítimo na origem de transporte, tem a jurisdição no caso de disputas. As cláusulas de jurisdição aplicáveis no conhecimento de embarque emitido pela empresa B foi assinado entre as partes, e para resolver disputas sob o conhecimento de embarque, mas a seguradora não foi uma parte envolvida no contrato de transporte e a cláusula de jurisdição não é a intenção da seguradora, a menos que a seguradora expressamente aceitou, caso contrário, os termos não são vinculativos. A empresa apresentou processo ao nosso tribunal, o que indicou que esta não aceitou esta cláusula, pelo que a cláusula não pode constrangir a empresa B. O navio envolvido não foi o transportador dos bens envolvidos em todo o processo, na verdade, foi o navio que transportou os bens de Hong Kong para São Petersburgo. Embora as evidências preliminares mostrassem que as avarias de carga ocorreram no segmento de transporte, a empresa D apresentou um litígio contra o transportador de todo o processo de transporte que emitiu o conhecimento de embarque e o transportador do segmento que declarou ocorrência de avarias, e pediu os dois réus desempenhar responsabilidades em conjunto, o que foi uma escolha do seu direito de reclamação, se os dois acusados deviam suportar a responsabilidade e obrigação e o escopo das responsabilidades, pertenciam aos problemas que o julgamento substantivo necessitou determinar, em vez de ser julgados com a arbitragem de objecção à jurisdição. A empresa C é uma instituição ramal de pessoal colectiva, estabelecida por lei e com um

alvará de operação, e a origem de transporte de mercadorias localiza-se no território do nosso país, pelo que não atendeu ao regulamento do artigo 532^⑩ da “Interpretação do Tribunal Popular Supremo sobre a Aplicação do <Direito Processual Civil da República Popular da China>”, nem às condições do “Forum non conveniens”, pelo que o tribunal não apoiou o pedido da B e C sobre a aplicação do “Forum non conveniens”.

O programa de objecção de jurisdição tem uma vantagem de equilibrar a reclamação de autor e papel de corrigir erros de jurisdição. No entanto, se for abusado, irá causar um grave atraso no processo, prejudicar os legítimos interesses da parte contrária, reduzir a eficácia do processo, e prejudicar a credibilidade da justiça. “Sem o consentimento de outrem, qualquer pessoa não pode assinar contratos outros” é um princípio fundamental, em particular, em termos de estabelecimento das obrigações ou encargos para os outros. A empresa de seguros não foi uma parte envolvida no contrato de transporte de mercadorias, a menos que esta concorda, caso contrário, não seria limitada pela cláusula de jurisdição do conhecimento de embarque. De acordo com o disposto no artigo 2 do “Direito Processual Especial de Litígio Marítimo”, este direito ajustou as actividades de litígio marítimo no nosso país e, portanto, não se pode dizer que o “Tribunal Marítimo” citado no artigo 109 do “Direito Processual Especial de Litígio Marítimo” inclui os tribunais estrangeiros que estabeleceram fundos de limitação da responsabilidade de indemnização marítima. A jurisdição do tribunal é uma parte importante da soberania judicial do país, um tribunal de um país não pode recusar-se a exercer a jurisdição ou desistir facilmente a mesma, nem recusar a jurisdição não mais difícil de identificar e direito estrangeiro aplica recusou, tomando como o motivo que é difícil investigar e aplicar leis estrangeiras, pelo que o Forum non conveniens deve ser sujeito à limites rigorosos. Em conformidade com o artigo 532 da “Interpretação do Tribunal Popular Supremo sobre a Aplicação do <Direito Processual Civil da República Popular da China>”, apenas quando atende às seis condições especificadas, o tribunal pode aplicar o Forum non

^⑩ Este artigo estipula o seguinte: “Se um caso relacionado com estrangeiros, o tribunal popular pode recusar a reclamação do autor, e informar este apresentar litígio a um tribunal estrangeiro mais conveniente: (I) O réu pode pedir o caso julgado pelo tribunal estrangeiro mais conveniente ou apresentar objecção de jurisdição; (II) Não existe um acordo de selecção de um tribunal da República Popular da China entre as partes; (III) O caso não pertence a jurisdição exclusiva do tribunal da República Popular da China; (IV) O caso não se refere aos interesses do estado, de cidadão, pessoa colectiva ou de outras organizações; (V) O facto em disputa não ocorre no território da China, e as leis da China não são aplicáveis para o caso. O tribunal popular tem grande dificuldade em termos de investigação de facto e leis aplicáveis; (VI) O tribunal estrangeiro tem a jurisdição ao caso, e o julgamento é mais conveniente.”

conveniens para resolver conflitos internacionais de jurisdição. Este caso envolveu os interesses de uma empresa de seguros, um ramal de pessoa colectiva, e o facto é que, a origem de transporte se localiza na China, pelo que o caso não atende a todas as condições do Forum non conveniens. Recomendamos que as partes devem seguir o princípio da boa fé no processo civil, regular o comportamento de representação, não abusar dos direitos de litígio, e propôr cautelosamente a objecção de jurisdição e evitar contestação de má-fé, para aumentar assim a eficiência do processo, e oupar recursos judiciais.

III. Prevenção activa dos riscos legítimos sob serviços de representação de frete

—Problemas e pareceres em disputas de representação de frete marítimo

(I) Problema de efeito legítimo de recibo de mercadoria de agente de frete

A empresa de exportação é um fornecedor chinês da empresa estrangeira B, e mantém uma relação de transacção a longo prazo. O modo de liquidação é recibo de mercadoria de agente (FCR). Os dois lados assinaram vários contratos de venda de roupas íntimas com condições de preço FOB. Posteriormente, a empresa B e o agente de transportes C assinaram um acordo de distribuição de carga, concordando em C fornecer serviços de logística para B, assim, C fez reserva com a transportadora D. Após a entrega dos bens da Empresa A para a Empresa C, C emitiu o recibo de representação de transporte dos bens. O formato deste recibo é desenhado conforme um conhecimento de embarque, no qual, o remetente é A, destinatário e a parte a ser notificada é a empresa B, e a parte de indicação de exportação é a empresa C, que foi um agente de transporte em vez de uma transportadora, e teve a obrigação de seleccionar cuidadosamente terceiros e dar direcções, mas não assume qualquer responsabilidade pelos actos de terceiros. Após o embarque das mercadorias, devido a crise financeira ocorrida na empresa B, esta não pagou o valor das mercadorias para A após o recebimento das mercadorias, conforme os contratos. Enquanto isso, a empresa A instruiu repetidamente por e-mail para a empresa C, para esta não entregar as mercadorias à B e exigir o transporte de retorno das mesmas, no entanto, a C entregou as mercadorias à B, com a orientação da B. A Empresa A apresentou um litígio contra C ao tribunal, com o motivo de a Empresa C ter entregado as mercadorias sem o seu

consentimento e recebimento de qualquer documento relevante, e pediu uma indenização pela perda do valor das mercadorias. O tribunal julgou que, de acordo com o recibo das mercadorias do agente, documentos de comunicação entre as duas partes e transações, não existe o relacionamento de contrato de transporte entre as duas partes, pelo que, não apoiou o pedido da A, devido a falta da base legítima para a empresa A exigir a C exercer o direito de paragem de transporte no meio de transporte e pedir o retorno das mercadorias e indemnizar perdas as mesmas.

FCR (Forwarders Certificate of Receipt), ou seja, recibo de mercadorias de agente de transporte, é uma nota do formato de transporte, formulada e recomendada a usar pela Federação Internacional de Agência de Transporte de Mercadoria (FIATA), utilizado nas práticas de transporte marítimo internacional cada vez mais frequente e generalizadamente. Em termos da natureza do documento FCR, ou seja, este constitui ou não uma “prova do contrato de transporte marítimo” e “garantia para a entrega dos bens”, tornou-se o problema em foco da controversa deste caso. A empresa A defendeu que este documento FCR pertence aos “documentos além do conhecimento de embarque”, como estipulado no artigo 80 do “Direito Marítimo”, e pode ser usado como prova preliminar para o estabelecimento do contrato de transporte. Mas o tribunal considerou que o estabelecimento de um contrato de transporte marítimo necessita de as partes chegar a um consenso, e que só pode constituir uma prova do contrato de transporte um documento que contém a intenção de transporte da parte envolvida. O documento FCR neste caso não foi um documento de transporte emitido pela transportadora, e foi uma prova de recebimento das mercadorias, emitida pelo agente de transporte. Com base na obtenção deste documento, sob as condições de preço FOB, a Empresa C foi outorgada pela B e entregaria as mercadorias para B, especialmente na ausência de respaldo e nenhuma outra evidência, o recibo só tem a função e significado de recebimento de mercadorias, e não pode comprovar o estabelecimento da relação de contrato de transporte de mercadorias entre A e C. Portanto, C não foi a transportadora da carga envolvida, nem controlou os bens. A empresa A exigiu A exercer o seu direito de paralisação, e retorno de carga, e indemnização das perdas, falta a base factual e legal, e deve ser rejeitada. Além disso, o custo da empresa A cobrado pela empresa C é o custo do porto FOB, em vez de custo de transporte, pelo que não existe uma relação de contrato de agência de transporte entre ambos os lados. Desde que a empresa C não tem culpa no desempenho da agência de transporte de mercadorias, não devia assumir a

responsabilidade pelas perdas da A.

Recomendamos que as partes devem identificar cuidadosamente os riscos legais atrás do documento FCR, correctamente distinguir e tratar riscos do negócio sob o contrato de transacção e contrato de agência de transporte, e não devem seleccionar partes envolvidas e motivos de litígio e apresentar litígios. Sob as condições de preço FOB, a entrega das mercadorias do agente para o transportador só pode ser considerado como a entrega das mercadorias em substituição do comprador, e não em nome do vendedor. Neste caso, a empresa C foi o agente da B, em vez da A, sem nenhuma obrigação e nenhum direito correspondente de, em nome da empresa A, exercer o direito de controlo de carga. De acordo com o artigo 8 das “Disposições sobre Várias Questões no Julgamento dos Casos de Disputas de Agência de Transporte Marítimo” do Tribunal Popular Supremo, o vendedor FOB, como o transportador prático, tem prioridade em obtenção do documento de transporte marítimo que o agente de transporte tem obtido do remetente, comparando com o comprador, como o transportador contractual. O agente de transporte não pode ser isento da obrigação de entregar prioritariamente o documento de transporte marítimo ao vendedor FOB, devido a emissão do documento FCR. Após o recebimento do documento FCR, a empresa A deve exigir oportunamente C emitir o conhecimento de embarque, quem está atrasado em exercer o seu direito de solicitar a entrega do conhecimento de embarque, deve suportar as próprias consequências adversas. A empresa A, depois de perder o controle dos bens, não deve comandar C, com o documento FCR, para informar o transportador de paralisação de transporte e transporte de retorno. Desde que o documento só tem a função de recepção de mercadorias, não constitui uma garantia para entregar as mercadorias, e não tem a função de exigir o transportador entregar bens com o documento FCR, pelo que FCR é apenas um documento intermediário, em vez de um documento de transporte válido final para controlar mercadorias. Em termos das perdas que ocorreram, a empresa A deve basear-se no contrato de venda e processar a empresa B, pedindo para suportar a responsabilidade. A empresa A buscou a conveniência de litígios contra a empresa de agência de transporte doméstica, e transferiu o risco sob o contrato para o agente, o que não será apoiado e protegido por lei.

(II) Problema de oferecimento de provas por agentes de frete para solicitar reembolso do custo pago

A empresa de agenciamento de transporte A aceitou a outorgação da empresa de exportação B, e tratou um transporte de exportação de bens marítimo a partir de Guangzhou até um porto da África. Após a aceitação da outorgação, A entregou os bens envolvidos no caso à empresa transportadora C, declarado no conhecimento de embarque que a transportadora era a empresa D. Depois de as mercadorias ser transportadas para o porto de destino, ninguém foi receber as mesmas, e o contentor foi usado no período prolongado. Depois de 3 meses, o contentor foi esvaziado e devolvido para a empresa C, e a carga esteve no armazém no porto de destino. Sob os pedidos da A, a empresa B não conseguiu fornecer endereço, pessoa de contacto, telefone e e-mail e outras informações detalhadas para fornecer. A Empresa C informou A via e-mail, porque a empresa A não forneceu contactos válidos do remetente e deve assumir o custo de uso de contentor em prazo extendido de 7470 dólares americanos (doravante referido como o custo de atraso), e enviou a conta em forma de anexo de e-mail. A Empresa A apresentou um litígio no tribunal com o motivo de pagamento do custo de atraso para B, sem reembolso, e forneceu acto de outorgação de pagamento, nota de recebimento de cheque bancário e resposta de cheque e outras evidências para provar que a empresa A já outorgou E (uma empresa associada à empresa A) para pagar este custo ao agente da C, empresa F (uma empresa associada com sede em Hong Kong). Segundo o julgamento em vigor do Tribunal, os factos e as provas não são suficientes para provar que, a empresa A, como o transportador tem realmente pagado o custo de atraso, pelo que o seu pedido de B reembolsar o custo não tem uma base factual, e não deve ser apoiado.

Em disputas sobre pagamento de custos pelo agente de transporte marítimo, o pedido para o reembolso do custo pago poder ou não ser apoiado, existe em três elementos “ocorrência real + efectivamente pago + sujeito com direito”, ou seja, o custo pago deve ser despesa realmente incorrida, excluindo os custos a ocorrer no futuro, e os custos devem ter sido efectivamente pagos para o sujeito que tem o direito de cobrar taxas. Neste caso, embora na nota de recebimento de cheque fornecida pela empresa A tenha o carimbo da F, a evidência circunstancial só pode provar que a empresa F recebeu o cheque emitido pela empresa E, e não é suficiente para provar a circunstância de pagamento sob o item do cheque, e inadequada para provar que a empresa A tenha pagado efectivamente a taxa de atraso à empresa C, e deve arcar

com as consequências legais por não ser capaz de fornecer provas suficientes. A empresa A declarou, com base no artigo 398 da “Lei do Contrato”, que o custo de atraso era “despesa necessária paga com antecedência pelo outorgado para lidar com os assuntos confiados.” No contrato de agenciamento de transporte de carga, os custos pagas pelo outorgado devem ser para o benefício do outorgante, e completar os assuntos confiados, e em caso de despesas não-normais e custos adicionais, o agente deve obter o consentimento do outorgante antes de pagamento. A empresa A pagou a taxa de atraso à empresa C, sem o consentimento da B, mesmo que os custos foram pagos à empresa C, é difícil solicitar desembolso da Empresa B através de litígio.

Neste caso, existe o pagamento mútuo entre o agente e a transportadora, através das suas empresas associadas. Este agente é o representante geral da transportadora no sul da China, existe uma estreita relação de negócios entre os dois lados, assim, o agente tem as condições de obter provas mais probatórias da transportadora ou reforçar as provas submetidas, mas o agente desistiu fornecer provas relevantes, sob a interpretação repetida do juiz, tendo em consideração despesas de obtenção de provas, de notário, e manter um bom relacionamento comercial com a transportadora. Recomendamos que o agente de transporte deve atribuir grande importância para os riscos legais de pagamento dos custos incorridos para outras empresas, e não pagar para outras empresas, para cegamente expandir seus negócios ou manter relações de negócios. No início de lidar com os assuntos confiados, o agente deve exigir que o cliente pagar antecipadamente taxas relevantes. Para taxas anormais e taxas adicionais decorrentes no tratamento dos assuntos confiados, deve contactar oportunamente com o cliente, e não pagar para o mesmo, se o cliente não concordar expressamente. Em caso de pagamento para o cliente, sem o desembolso do outorgante, e os custos pertencem a despesas necessárias previstas no artigo 398 da “Lei do Contrato”, o agente de transporte pode solicitar o cliente desenvolver os custos, mas deve recolher provas relevantes, a fim de alcançar o grau de “foi efectivamente pago ao sujeito com direitos”.

(III) Problema de aplicação do sistema de representação indirecta em disputas de representação de frete

Em uma disputa de agenciamento de transporte marítimo, A outorgou o agente B para tratar vários assuntos de transporte, contudo, não pagou o custo de transporte. A empresa B declarou que, foi a C que outorgou B para transporte dos bens da A, e

segundo o registro de bate-bapo de MSN, o funcionário da empresa B, D chamou a outra parte Anny como “Senhora×” (com o mesmo apelido da C), D perguntou “Os armários do Sr.× são seus na maioria”, Anny respondeu “Devem ser, acho que o que ele devia foram dados por nós”; D perguntou “Vocês sabiam que ele outorgou a nossa empresa para transporte”, Anny respondeu “Sim”. A empresa B reclamou ao tribunal, pedindo que A e C deviam assumir em conjunto a obrigação de liquidação do custo de transporte. O tribunal julgou que, existe um relacionamento de contrato de agência de transporte, entre C e A, A e B, contudo, não houve provas que comprovassem a existência de relacionamento de contrato de agência de transporte directo entre C e B, assim a C não tem o dever de liquidação à empresa B, assim, a empresa A devia liquidar o custo à empresa B.

O sistema de agenciamento indirecto na “Lei de Contrato” provém das práticas relevantes do sistema de agenciamento de comércio exterior, que deve ser usado estritamente, na aplicação de agenciamento de transporte e outros contratos de outorgação. Com base no artigo 402 da “Lei de Contrato”, o estabelecimento de agenciamento indirecto necessita dos seguintes quatro elementos: 1. O outorgado assina um contrato com terceiros, em nome do outorgante. 2. O contrato é no escopo de outorgação. 3. Na assinatura do contrato, o terceiro sabe a relação de agenciamento entre o outorgado e outorgante. 4. Não houve provas que mostraram que este contrato constrangiu apenas o outorgado e terceiros. Neste caso, o registro de MSN pertence a dados electrónicos, fornecidos unilateralmente pela empresa B, pelo que é difícil identificar a autenticidade e integridade. Visto que não apareceram os nomes da A e C, não se pode confirmar que Anny foi C, assim, não se pode provar, segundo o diálogo acima, que a A e C chegaram ao consenso em termos de transporte dos bens envolvidos, neste caso não existem condições aplicáveis ao artigo 402 da “Lei de Contrato”. Mesmo que a empresa B pode provar a relação de contrato de agenciamento de transporte entre A e C, este contrato deve restringir directamente o outorgante C e a terceira parte, B. A relação de contrato de agenciamento de transporte não foi entre B e A e C em conjunto. Assim, a B deve pedir liquidação do custo de transporte pela A.

Recomendamos que os agentes do frete devem escolher os sujeitos contratuais, com base em crédito comercial, registros de crédito e recolher e preservar provas relevantes em contratação de negócios e comunicações, e armazenar, fixar os dados existentes em formato electrónico, e recolher provas relevantes para reforçar, se

necessário. No caso de outorgação de transporte de mercadorias por níveis, se o agente pedir aplicar o sistema de agente indireto, deve apresentar provas, estritamente em torno do artigo 402 da “Lei do Contrato”, e também arcar com as consequências legais correspondentes, ou seja, intervenção automática, estabelecer relação contratual directa com o outorgante. No caso de a solvência do outorgante ser inferior à do outorgado (como A neste caso), a aplicação do sistema não é favorável para o agente. Assim, as empresas de agenciamento devem ter cuidado para evitar perdas consequentes sofridas.

IV. Exercício dos direitos por leis sob contrato de construção de navio

——Problemas e pareceres em disputas de contrato de construção de navio

(I) Problema de julgamento do direito de propriedade do navio em construção

Em uma disputa de contrato de construção naval, o outorgante de construção A e o estaleiro B assinaram um contrato de construção naval, Segundo o qual, o estaleiro construiria um navio de recepção para A, com o valor de 4 milhões de yuan; pagamento em prestações foi adoptado, e quando o valor pago ultrapassa 3 milhões de yuan, a propriedade do navio pertenceria à A. Após a assinatura do contrato, A pagou ao estaleiro B o valor de construção naval de 3 milhões de yuan, enquanto o projecto principal do navio de recepção tinha sido concluído, faltou a decoração interior no estaleiro B. Posteriormente, devido às disputas de crédito entre B e a terceira parte, Empresa C, o navio foi detido pelo tribunal, após pedido da C. A empresa A acusou ao tribunal, e pediu para confirmar a sua propriedade de recepção do navio. A Empresa B contestou que a construção do navio ainda não tinha sido concluída, e não teve a condição de transferência de propriedade. O tribunal confirmou que A tem a propriedade do navio em construção, de acordo com o disposto da propriedade do navio de recepção no contrato de construção.

A lei da China não adopta absolutamente o Direito de Propriedade em termos de mudança e publicação do direito de propriedade móvel, e autoriza as partes envolvidas chegar a um acordo de mudança de modo autónomo. Segundo o disposto do n.º 2 do artigo 72 do “Direito Geral Civil DA República Popular da China” (doravante referido como o “Direito Civil”): “Em caso de obtenção de propriedade

por contrato ou por outros meios legais, a posse de propriedade deve ser transferida na entrega da mesma, salvo disposições exclusivas ou acordo em contrário entre as partes”. Esta disposição confirma que o princípio de transferência da propriedade é entrega, enquanto confirma o efeito de haver provisos exclusivas ou acordos entre as duas partes para a transferência de propriedade. O artigo 133 da “Lei de Contrato” estipula que: “Deve ser transferida a propriedade do objecto a partir da entrega, salvo disposição em contrário por lei ou acordo em contrário entre as partes.” O artigo 134 da “Lei do Contrato” prevê ainda o caso especial de reserva de propriedade. Embora estas duas disposições sejam especificadas no capítulo de “contrato de venda” na “Lei do Contrato”, de acordo com o artigo 174 da “Lei de Contrato”, a aplicação do contrato de construção do navio também pode referir-se às disposições do contrato de venda. Neste caso, o contrato de construção do navio especifica expressamente condições para a transferência de propriedade do navio, portanto, este contrato prevalece em termos da propriedade do navio, isto é, quando A pagou o valor de até 3 milhões, a propriedade do navio em construção transferiu-se para A. A entrega do navio de recepção não afecta a propriedade.

O ciclo de construção do navio é normalmente muito longo, pelo que a propriedade do navio em construção está em um estado incompleto. Em circunstâncias normais, quando o estaleiro conclui a construção do navio, com base no facto de construção, obtém a propriedade do navio original, e a propriedade do navio passa para o outorgante após a entrega do navio. No entanto, de acordo com o artigo 72 do “Direito Civil”, as partes podem acordar-se na propriedade do navio em construção, para completar a transferência de propriedade do navio quando uma determinada condição está satisfeita. Pelo que, recomendamos que, a fim de evitar disputas de propriedade durante a construção do navio, o outorgante e construtor podem definir a propriedade do navio em construção no contrato de construção, e especificar os direitos e deveres das partes no navio em construção, mesmo que ocorra a disputa, há um acordo a seguir. O outorgante também pode pedir ao órgão de registo o registo de propriedade do navio, após a instalação da quilha ou conclusão das obras de construção semelhantes, para o registo ter o efeito legítimo contra terceiros.

(II) Problema de confirmação do padrão de inspecção do navio em caso de acordos incertos

Em uma disputa do contrato de construção naval, a equipa de gestão da pesca A e empresa B assinaram um contrato de construção naval, segundo o qual, a empresa B construirá uma lancha rápida para a equipa de gestão da pesca A para a utilização na gestão da pesca, com o preço total de 3,3 milhões de yuan, a lancha rápida pode ser entregue após inspecção e emissão de certificado de qualificação. A empresa B concluiu a construção da lancha rápida no prazo acordado, e emitiu o certificado de qualificação. A equipa A O acreditou que a lancha rápida construída pela B não tinha sido inspecionada pela agência de inspecção, e a qualidade não foi qualificada, em seguida, pediu ao tribunal para anular o contrato e construção de navio e a empresa B desembolsar o valor de construção de lancha rápida pago, tendo como o motivo o atraso do desempenho de entrega da lancha rápida qualificada e violação severa do contrato. A Empresa B contestou que, ambas as partes não concordaram nos os requisitos específicos de inspecção, e a emissão do certificado da empresa B também atendeu às condições de entrega. O tribunal considerou que a empresa B, como o construtor, devia entregar a lancha rápida, com o certificado de qualificação, emitido pela agência de inspecção, dois anos após o prazo da entrega acordado no contrato, a empresa B ainda não cumpriu a obrigação de declarar inspecção da lancha rápida, resultando que o autor não pode verificar se a lancha rápida era um produto qualificado, e não pode atingir o objectivo do contrato, assim decidiu anular o contrato de construção do navio, e a B empresa de construção naval devolver o dinheiro.

O artigo 125 da “Lei do Contrato” afirma que: “Em caso de haver disputas em compreensão dos termos do contrato entre as partes, o verdadeiro significado dos termos deve ser determinado, segundo as palavras usadas no contrato, os termos relevantes do contrato, o propósito do contrato, as práticas de transacção e o princípio da boa-fé.” Neste caso, os dois lados tiveram disputas no modo de inspecção da lancha rápida, a equipa A esperou inspecção pela agência de inspecção dos navios, e a empresa B acreditou que o auto-exame pode ser realizado. Portanto, neste caso, a interpretação do modo de inspecção acordado no contrato de construção deve ser confirmada segundo as regras de interpretação do artigo 125 da “Lei do Contrato”. O contrato de construção naval expressamente estipulou que a lancha rápida foi para a gestão da pesca, de acordo com as disposições sobre a colocação em operação de embarcações de pesca após inspecção dos órgãos de inspecção de pesca e obtenção do certificado de qualificação no “Regulamento de Inspeção de Embarcações de Pesca

da República Popular da China”, e o costume de novos navios dever ser inspecionados pela agência de inspecção ou pelo órgão de inspecção dos navios, a inspecção no contrato deve ser entendida como inspecção pela agência de inspecção do navio, em vez de inspecção pela própria empresa B. A empresa B não cumpriu com as obrigações de inspecção da lancha rápida, o que fez com que a equipa A não conseguisse verificar se o produto construído foi qualificado, por muito tempo após a expiração do prazo de entrega, e atingir o objectivo do contrato. Nos termos do nº4 do artigo 94 da “Lei de Contrato da República Popular da China”, a empresa B tem a circunstância de “desempenho atrasado de dívidas ou tem outra forma de violar o objectivo do contrato”, a equipa A pode rescindir o contrato.

Recomendamos que, na celebração do contrato de construção naval, as partes especifiquem expressamente todos os conteúdos do contrato, incluindo a inspecção de navios; em caso de haver disputas em compreensão dos termos devido a acordos não específicos, os termos do contrato em disputa devem ser interpretados em conjunto as palavras usadas no contrato, termos relevantes e o propósito do contrato; Se não conseguem encontrar bases de interpretação, podem determinar o verdadeiro significado dos termos, de acordo com as práticas de transacções e o princípio da boa fé. Qualquer parte do contrato não pode violar o contrato devido a não compreensão do mesmo, a interpretação feita ao seu favor após disputas não pode ser apoiada.

(III) Problema de responsabilidade em caso de indicadores técnicos do navio não atender aos estipulados no acordo

Em uma disputa de contrato de construção naval, o estaleiro A e a empresa B assinaram um contrato de construção naval, segundo o qual, A construiria um navio de emergência de derramamento de petróleo para a empresa B, a carga de emergência deve ser 570 toneladas, velocidade de navegação sem carga deve ser maior ou igual a 12 secções, e foram especificados outros principais indicadores técnicos. No processo de construção do navio de emergência, o estaleiro A aumentou o tamanho de alguns elementos do navio de emergência, sem o consentimento da B, o que resultou em influência sobre a capacidade de carga e velocidade sem carga do navio de emergência. Após a conclusão da construção e inspecção do navio, a empresa B descobriu que a capacidade de carga foi apenas 540 toneladas, e velocidade sem carga de 10.5 secções, em seguida, apresentou um litígio ao tribunal pedindo a rescisão do contrato, por a capacidade de carga e velocidade sem carga não atender aos requisitos

estipulados no contrato. O tribunal considerou que, embora o estaleiro A aumentasse o tamanho dos elementos do navio de emergência sem obter o consentimento da empresa B, o que constitui uma quebra de contrato, a empresa B pode demandar o estaleiro A assumir a responsabilidade por quebra de contrato, tal como reparação do navio, mas a empresa B não conseguiu provar se a capacidade de carga e velocidade sem carga não atender aos requisitos no contrato, afectaria o uso prático do navio de emergência, e, portanto, indeferiu o pedido de rescindir o contrato da empresa B.

Segundo a alínea (IV) do artigo 94 da “Lei do Contrato”, uma parte terá o direito de rescindir unilateralmente o contrato, se a acção de violação de outra parte provocar a não realização do objectivo do contrato, contudo, esta parte deve prova que a violação de outra parte provocará a não realização do objectivo do contrato, quando esta exerce o direito de rescindir o contrato, ou seja, a acção de violação de outra parte constitui uma violação fundamental do contrato. A empresa B não provou que a diminuição da capacidade de carga e velocidade sem carga do navio derramamento de óleo afectarão o uso real do navio, pelo que a não-conformidade do estaleiro A não constitui uma violação fundamental do contrato. Mas o estaleiro A reestruturou o navio de emergência, sem o consentimento da empresa B, o que constituiu uma quebra de contrato, a empresa B pode demandar o estaleiro A assumir a obrigação de reparação. O tribunal considerou ainda que, mesmo que a empresa B concordasse em alterações do navio, o estaleiro A, como uma instituição profissional de construção naval, ainda devia respeitar o acordo de capacidade de carga e velocidade sem carga, sob a circunstância de não ter provado que tinha comunicado a B as alterações afectariam a capacidade de carga e velocidade sem carga.

As leis da China estipula condições estritas para a rescisão do contrato. Se não afectar o uso normal do navio, e alguns indicadores técnicos do navio não estão em conformidade com o contrato, a parte contratante pode não ser capaz de rescindir o contrato acordado, no entanto pode ter algum efeito ao uso real do navio. Recomendamos que, por um lado, o outorgante deve cumprir suas responsabilidades de supervisão de construção naval, e se encontrar alterações não autorizadas, deve apresentar objecção oportuna, demandar alterar as especificações técnicas e organizar cuidadosamente a inspecção do navio, a fim de garantir o cumprimento das normas técnicas. Por outro lado, a parte da construção deve estar estritamente de acordo com o contrato na construção do navio, e notificar prontamente o outorgante das partes a serem reestruturadas, enquanto interpretar as influências das alterações à capacidade

de carga, velocidade e outros indicadores técnicos, após a obtenção do consentimento do outorgante, pode realizar a reestruturação, a fim de não suportar a responsabilidade.

V. Identificação correcta dos riscos legais atrás de invalidação de contrato

— Problemas e pareceres em acções que violam proibições legais

(I) Problema do padrão de julgamento de contrato inválido

A empresa A assinou um acordo com B, conforme o qual, B é responsável pelo salvamento do navio S, afundado em um certo mar, e a operação de salvamento deve ser concluída antes de 30 de Setembro de 201×. B pagará a indemnização de 10 mil yuan por dia em caso de ultrapassagem desta data; Se o salvamento não conseguir sucesso até 30 de Outubro de 201×, A terá o direito de rescindir o contrato, no entanto, a empresa B não obteve a qualificação de salvamento pelas costeiras e pelos interiores, nem possuiu a capacidade de salvamento. Visto que a empresa B não completou operações de salvamento, A apresentou um litígio para rescindir o contrato, e demandar a empresa B compensar as perdas de 2130 mil yuan. O tribunal de primeira instância considerou que, o salvamento de navios afundados pertence ao escopo de operações limitadas pelo Estado. A empresa B não obteve a qualificação correspondente, foi considerado inválido o contrato de salvamento; em conformidade com o artigo 6^º no “Método de Administração de Salvamento de Navios Afundados da República Popular da China” (doravante denominado “Método de Administração de Salvamento de Navios Afundados”), a empresa A tem a obrigação de tartar os procedimentos de exame e aprovação, e assumir as suas responsabilidades pelo não cumprimento do contrato, portanto, a solicitação de indemnização não será apoiada. O tribunal de segunda instância considerou que as regras sobre qualificações de salvamento não são eficazes e obrigatórias, e o contrato de salvamento é válido, com base em grau de culpas de ambas as partes e princípio de crédito, julgou que a empresa B devia pagar à empresa A a indenização de 50.000 yuan.

No nosso país, para salvamento dos navios afundados, devem ter as qualificações adequadas. O artigo 41 da “Lei de Segurança de Trânsito Marítimo da

^º Este artigo estipula que: “Outros navios afundados que não pertencem ao escopo estipulado no artigo 5 devem ser salvados pelo proprietário, que apresenta o plano de salvamento e prazo de obra, após aprovação das autoridades competentes de assuntos portuários (de navegação)”

República Popular da China” (doravante denominada “Lei de Segurança do Tráfego Marítimo”), estipula que: “sem a aprovação das autoridades competentes, não tem permissão para salvar ou remover navios e objectos afundados nas áreas marítimas costeiras.” O artigo 10 do “Método de Administração de Salvamento de Navios Afundados” estipula que: “Ninguém pode salvar ou remover navios afundados, sem autorização.” O artigo 2 e artigo 5 da “Disposição de Administração de Qualificação de Entidades de Salvamento de Navios e Objectos Afundados”^①, concedida pelo Ministério das Comunicações em 1999, estipulam que, as entidades especializadas em operações de salvamento de navios e objectos afundados pelas costeiras e e nos rios interiores navegáveis da China, com o deslocamento sem carga de 200 toneladas ou peso por unidade de 200 toneladas devem obter as qualificações adequadas, senão, não podem realizar operações de salvamento. No entanto, é controversa na prática, a violação das leis e dos regulamentos acima pertencer ou não às circunstâncias de contratos inválidos especificados na alínea (V) do artigo 52 da “Lei do Contrato”. O tribunal de primeira instância considerou que, o contrato é inválido, devido a violação do artigo 10^② da “Interpretação das Várias Questões sobre Aplicação da <Lei de Contrato da República Popular da China> (I)” [doravante designada por artigo 10da “Interpretação da Lei de Contrato (I)”. Embora o “Método de Administração sobre Participação de Empresas Estrangeiras em Salvamento de Navios e Objectos Afundados pelas Costeiras da China do Conselho de Estado”^③ estipula que, a celebração de contrato de salvamento entre uma empresa estrangeira e chinesa deve ser aprovada pelas autoridades competentes de supervisão portuária e de pesca e outros sectores, as leis e provisões não prevêm expressamente que operações de salvamento pertencem ao escopo de operações limitadas pelo Estado. Com base no artigo 10 da “Interpretação da Lei de Contrato (I)” e na teoria de agenciamento, mesmo que a empresa B assinou o contrato com escopo de operações ultrapassado, o contrato foi válido. O julgamento de segunda instância considerou que, as “Regras de Administração de Qualificação” pertencem a regras sectoriais, em conformidade com o artigo 4^④ da “Interpretação da Lei de Contrato (I)”, este regulamento não pode

^① Este artigo foi revogado pelo Ministério de Transporte na “Decisão sobre Revogação de 37 Regras de Transporte”, no dia 07 de Dezembro de 2014.

^② Este artigo estipula que: “Em caso de partes envolvidas assinar contratos com escopo de operações excedido, o tribunal popular não considerará inválido o contrato, salvo os que violam disposições sobre operações limitadas, franquias e operações proibidas por leis e regulamentações administrativas.”

^③ Este artigo foi cancelado pelo Conselho de Estado na “Decisão sobre Cancelamento e Ajuste de Um Grupo de Itens de Aprovação Administrativa” (GF[2014] No.27), ou seja, foi cancelado o limite de participação de empresas estrangeiras em salvamento de navios afundados na China.

^④ Este artigo estipula que: “Após implementação da Lei de Contrato, para confirmar a invalidade de contrato, o tribunal popular deve tomar como bases leis formuladas pela Assembleia Popular e pelo seu Comitê Permanente

servir como a base legítima para julgamento de invalidade do contrato. Além disso, de acordo com o artigo 14⁶⁰ da “Interpretação das Várias Questões sobre Aplicação da < Lei de Contrato da República Popular da China > (II)” do Tribunal Popular Supremo, [doravante designada por “Interpretação da Lei de Contrato(II)”], o artigo 41 da “Lei de Segurança de Trânsito Marítimo” e artigo 10 do “Método de Administração de Salvamento de Navios Afundados”, que não são regulamentos obrigatórios, a violação dos regulamentos acima não resulta em invalidação de contrato, pelo que o contrato de salvamento é considerado válido.

Como se julgar a validade do contrato é sempre uma questão difícil na prática do julgamento. Além do artigo 4 da “Interpretação da Lei de Contrato (I)”, artigo 14 da “Interpretação da Lei de Contrato (II)” e outras regras, também são uma referência importante para julgamento, o artigo 15 e 16⁶¹ dos “Pareceres sobre Várias Questões do Julgamento de Casos de Disputas em Contrato Civil e Comercial”, publicados pelo Tribunal Popular Supremo em 7 de Julho de 2009. Por consequência, nas práticas judiciais, para a identificação de contratos inválidos, se usa o método de classificação, medem-se os interesses de acordo com as especificações e intenção, e existem regras de julgamento no sector de construção de obras, direito de uso da terra de propriedade estatal, garantia externa., etc. Em julgamentos marítimos, as situações mais envolvidas são a questão de eficácia do contrato de transporte quando a transportadora não tem obtido o alvará de transporte por vias navegáveis. Acredita-se geralmente que a celebração do contrato de transporte entre a transportadora sem obtenção da qualificação de operação de transporte por vias navegáveis e outrem, pertence a violação das disposições eficazes e obrigatórias do nº 1 do artigo 8 dos “Regulamentos de Administração de Transporte por Vias

⁶⁰ e regulamentação administrativa formulada pelo Conselho de Estado, em vez de regras locais e administrativas.”

⁶¹ Este artigo estipula que: “A disposição obrigatória na alínea (V) do artigo 52 da Lei de Contrato é obrigatória e eficaz.”

⁶² O artigo 15 estipula que: “A compreensão correcta, identificação e aplicação de ‘Violação das disposições obrigatórias de leis e provisões administrativas’ na alínea (V) do artigo 52 da Lei de Contrato, relaciona-se com manutenção da eficácia de contrato civil e comercial e segurança e estabilidade de transações do mercado. O tribunal popular deve distinguir, com base no artigo 14 da “Interpretação da Lei de Contrato (II)”, regras obrigatórias de eficácia e regras obrigatórias de administração. Em caso de violação de regras obrigatórias de eficácia, o tribunal popular deve julgar que é inválido o contrato; Em caso de violação de regras obrigatórias de administração, o tribunal popular deve julgar a sua eficácia de acordo com circunstâncias concretas.”

O artigo 16 estipula que: “O tribunal popular deve integrar as intenções de leis e regulamentos, considerar interesses conflitantes, tais como o tipo de interesse, segurança de transação e objectos limitados, e identificar o tipo de disposições obrigatórias. Se as normas obrigatórias se destinam aos contratos, sempre que o contrato prejudicar interesses estatais ou sociais públicos, o tribunal popular deve julgar inválido o contrato. Se se destinam a qualificação ‘Entrada no Mercado Autorizada’ dos intervenientes, em vez de acção contratual de um determinado tipo, ou a acção de cumprimento de um determinado tipo de contrato, o tribunal popular deve julgar cautelosamente a eficácia do contrato, e pedir os pareceres dos departamentos de legislação relevantes ou do tribunal popular superior, se necessário.”

Navegáveis na China”, e o contrato de transporte deve ser inválido. Este espírito é reflectido no artigo 2 dos “Pareceres sobre Questões Legais de Casos de Disputas em Transporte de Carga por Vias Navegáveis Domésticas” (doravante referidos como “Pareceres sobre Transporte por Vias Navegáveis”). Portanto, recomendamos que os intervenientes no mercado de transporte devem avaliar cuidadosamente a validade do contrato no momento da assinatura do contrato, para prevenir ou reduzir as perdas causadas. Nós também esperamos o Tribunal Popular Supremo publicar mais interpretações judiciais ou casos directrizes para especificar os padrões de distinção específicos das regras obrigatórias com eficácia e regras obrigatórias de administração.

(II) Problema de retorno de benefício após invalidação de contrato

A empresa A e empresa B assinaram um acordo de cooperação, de acordo com o qual, os dois lados concordaram em realizar mineração de areia no mar e vendas dentro da área em Zhu Jiangkou, na qual, a B tinha obtido a autorização de mineração, a empresa A entregaria à B recursos fixos de 25 milhões de yuans, e a empresa B pagaria para A o valor da areia pelo preço acordado. Depois, a Empresa A pagou à empresa B um depósito de 1 milhão de yuan e custo de tratamento do alvará de 200.000 yuan, e forneceu à empresa B areia de 286,400 metros cúbicos. Depois de a licença de mineração de areia da B estar suspensa pela Direcção de Água da cidade, A e B confirmaram que o valor de fornecimento de areia seria liquidado por 4,6 milhões de yuan. Identificou-se que o custo de mão-de-obra para exploração de areia do mar era 11,32 yuan por metro cúbico. A empresa A acusou a empresa B ao tribunal, pedindo o retorno do depósito de 1 milhão de yuan, custo de tratamento do alvará para o uso das áreas marítimas de 200.000 yuan, e valor de areia de 7,23 milhões de yuans e compensação por violação de perdas contratuais de 10,12 milhões de yuans. O tribunal julgou que a areia fornecida pela A para B tinha sido usada para a construção do aeroporto, e incapaz de voltar, pelo que a empresa B devia compensar o valor descontado de 4,6 milhões de yuan e juros para a empresa A.

O artigo 9 da “Lei de Licenciamento Administrativo da República Popular da China” afirma que: “As licenças administrativas legalmente obtidas, salvo aquelas que podem ser transferidas conforme condições legais e procedimentos, não podem ser transferidas.” Neste caso, o acordo de cooperação entre as duas partes parece ter a propriedade de joint venture, mas é essencialmente a transferência de licença de

mineração de areia, pertencendo à acção de cobertura do objectivo ilegal de transacção de licença através da forma de negócio de joint venture cooperativa. De acordo com a alínea (III) do artigo 52 da “Lei do Contrato”, o acordo deve ser inválido. Segundo o artigo 58 da “Lei do Contrato”: “Depois de o contrato ser invalidado ou revogado, os bens adquiridos decorrentes do contrato devem ser devolvidos; se não podem ser devolvidos ou o retorno é desnecessário, devem ser compensados por desconto. A parte com culpas deverá compensar a outra parte por perdas sofridas, e em caso de ambas as partes ter culpas, devem suportar as respectivas responsabilidades.” Depois de o contrato ser identificado como inválido, sob a circunstância de uma ou ambas as partes ter desempenhado as obrigações do contrato, ambas as partes devem devolver mutuamente os bens ou interesses adquiridos. A propriedade do direito de pedido de devolução inclui o direito de pedido de devolução de objectos e direito de pedido de devolução de interesses impróprios. Se os bens não podem ser devolvidos ou a devolução é desnecessária, tais como o objecto do contrato danificado ou perdido, ou pertence a comportamento, mão-de-obra ou informações valiosas descartáveis, a parte beneficiada deve compensar por desconto. O padrão de compensação por desconto deve respeitar a autonomia das partes, quando as duas partes não conseguem chegar ao consenso, podem referir-se às disposições do artigo 2 dos “Pareceres de Transporte por Vias Navegáveis”, e adoptar princípios de protecção apropriadas. O tribunais geralmente consideram o propósito da lei, a gravidade da infracção, estado subjetivo de ilegalidade das partes envolvidas, o benefício de outros factores para determinar o escopo de compensação de desconto. Neste caso, a areia do mar abastecida pela A para B foi realmente utilizada para a construção do aeroporto, de facto não pode ser devolvida, pelo que deve ser compensada por desconto. Após cumprimento das duas partes, através de calculação, confirmou-se que o preço total para a areia foi 4600 mil yuan, pertencendo a um novo consenso alcançado por ambos os lados em pagamento. O consenso é o escopo da autonomia das intenções das partes, e um contrato independente e não viola a lei, os regulamentos administrativos obrigatórios, pelo que deve ser apoiado.

Recomendamos que os intervenientes no mercado de transporte marítimo devem seguir o princípio da boa-fé, tratar adequadamente o problema de devolução de benefícios após invalidação do contrato. No evento de estabelecimento e invalidação do contrato, sem cumprimento, não envolve o problema de devolução. Quando o

contrato está totalmente ou parcialmente cumprido, a parte beneficiada tem a obrigação de devolver. Se o objecto original não pode ser devolvido, a parte beneficiada deve devolver os interesses impróprios. Em caso de interesses impróprios de boa vontade, pode simplesmente devolver os seus interesses existentes e em caso de interesses impróprios de má vontade, deve devolver interesses adquiridos, e juros adicionais e compensar danos. Se a outra parte tiver culpa para ocorrência das perdas, pode requerer compensação por danos.

(III) Problema de efeito dos termos de violação de contrato após invalidação de contrato

A empresa A e B assinaram um contrato da obra de dragagem de bacia de doca, de acordo com o qual, A realizará dragagem da bacia e áreas marítimas revoltas da doca da empresa B; se B não pagar o valor da obra por no prazo previsto, assumirá o valor de atraso calculado de acordo com o padrão de 5/10000 por dia. Após a assinatura do contrato, a empresa A cumpriu o contrato, mas a empresa B não pagou o valor da obra de 1778 mil yuan. A empresa A apresentou um litígio ao tribunal, pedindo o pagamento da valor da obra e valor de atraso contado a partir da data de assinatura do contrato até a conclusão da liquidação. Após investigação, foi confirmado que, a empresa A não obteve a qualificação empresarial para construção de obras de cursos, e o projecto envolvido foi concluído e aceite. Segundo o julgamento de primeira instância, o contrato da obra de dragagem foi inválido, a empresa B devia pagar à empresa A o saldo de 1778 mil yuan, e compensar as perdas de atraso de pagamento, de acordo com o acordo sobre o valor de atraso. Segunda instância decidiu que, o contrato da obra de dragagem foi inválido, e as cláusula sobre o valor de atraso também foi inválido, B devia pagar 1778 mil yuan e os juros legais.

De acordo com o artigo 1^º da “Interpretação sobre Questões de Aplicação de Leis para Julgamento de Casos de Disputas em Contrato de Construção de Obras de Construção” (doravante referida como a interpretação judicial de obra de construção), a empresa A, como um empreiteiro, não obteve a qualificação empresarial de obras de cursos, pelo que, o contrato de dragagem foi inválido, por violação das disposições obrigatórias de eficácia das leis e dos regulamentos administrativos. O artigo 2 na

⁵⁰ O artigo estipula que: “Em caso de o contrato de construção atender a uma das seguintes circunstâncias, deve ser considerado inválido, conforme o disposto na alínea (V) do artigo 52 da Lei de Contrato: (I) O empreiteiro não tem obtido a qualificação de construção ou tem excedido o nível de qualificação; (II) O construtor prático sem qualificação aproveita o nome de uma empresa com qualificação; (III) Deve ser realizada a licitação para projectos de construção, mas a mesma não se realiza ou o ganho de licitação está inválido.”

Interpretação judicial de obras de construção: “Em caso de contrato de construção inválido, mas o projeto de construção é qualificado após a aceitação final, se o contratante pedir para pagar o valor do projecto, o pagamento deve ser apoiado.” O “valor do projecto” deve incluir o valor de atraso? De acordo com a interpretação literal do próprio contrato, não podemos chegar à conclusão que o “valor do projecto” inclui o valor de atraso com o género de multas punitivas. Contratos inválidos significam integralmente, claramente, determinadamente e absolutamente nulos e sem efeito. O artigo 56 da “Lei do Contrato” estipula: “O contrato inválido ou contrato rescindido não é juridicamente vinculativo. A invalidade parcial do contrato, não afecta a validade das outras partes que permanecem válidas.” “Não afecta a validade das outras partes”, incluindo duas circunstâncias: a parte inválida não é importante, e a parte inválida tem independência. A invalidade dos termos não principais do contrato e invalidade dos termos não principais do contrato não invalidam necessariamente os principais termos do contrato, e os termos de solução de controvérsias no contrato inválido ainda são válidos.^① Neste caso, os termos sobre o valor de atraso no contrato de dragagem são os termos principais, e acordos das obrigações de violação, com um impacto importante sobre os direitos e obrigações das partes. A invalidade do contrato de dragagem, fez com que o termo de valor de atraso não é juridicamente vinculativo. De acordo com as disposições do artigo 58 da “Lei do Contrato”, a parte beneficiada deve devolver os interesses impróprios. As perdas de atraso de pagamento pedidas pela empresa A devem ser calculadas de acordo com os juros legais do valor do projecto. Portanto, a empresa B deve pagar o preço do contrato 1778 mil yuan e os juros contados a partir da data de assinatura do contrato até a conclusão da liquidação, com base na taxa de juros de empréstimo do mesmo período e mesmo tipo, publicada pelo Banco Popular da China.

Recomendamos que, quando as entidades de construção realizam operações de dragagem de cursos em bacias de docas, devem obter o certificado de qualificação de construção de projecto de cursos, emitido pela autoridade de construção, em vez de uma qualificação empresarial de construção comum. Se a entidade de construção não tem obtido as qualificações adequadas no momento da celebração do contrato, de acordo com o artigo 5 da interpretação judicial de construção, o contrato de obra de dragagem é válido, se a entidade tem obtido o nível apropriado de qualificação antes

^① O artigo 57 da “Lei de Contrato” estipula que: “A invalidade, anulamento ou rescisão do contrato não afectam a validade dos termos independente relevantes da resolução de litígios do contrato.”

da conclusão de projecto de construção. Se o contratante não tenha alcançado as qualificações adequadas, mas pode provar que o projecto de construção tem sido concluído e aceite, ainda pode solicitar o proprietário ou o empregador a pagar o valor do projecto com referência ao preço do contrato. As entidades de construção devem liquidar oportunamente o valor do projecto, recolher, fixar e preservar provas relevantes, e defender activamente os seus direitos legais, por leis. Em caso de invalidação do contrato de construção, o desenvolvedor ou o proprietário deve devolver os interesses adquiridos, de acordo com as regras de obtenção de interesses sem causa, a fim de evitar as defesas maliciosas, e proteger as regras de crédito de transacção do mercado.

VI. Especificação por lei de relação legal de direito de propriedade marítima

—Problemas e pareceres de protecção do direito de propriedade em litígios marítimos

(I) Problema de obtenção de boa-fé de penhor de mercadoria de contentor

A empresa A e B assinaram um “Acordo de Transatlântico de Docas e Cursos dos Contentores do Comércio Interno”, conforme o qual, a empresa B utilize a instalação portuária da empresa A para realizar transporte marítimo, com despesas pagas mensalmente, em caso de não pagamento em atraso, a empresa A tem direito a parar de trabalhar e deter os contentores e bens, ocupados pela B, em conformidade com o contrato, e tartar por lei os bens de valor correspondente para compensar perdas. Posteriormente, C outorgou B para transportar o poliéter carregado com contentores para o porto da empresa A, e B emitiu a carta de porte de carga dos contentores para a empresa C. Após a chegada da carga para o cais da empresa A, a empresa B cessou operações. A empresa A emitiu o aviso para B e deteve os bens envolvidos. Quando a empresa C foi receber as mercadorias, A se recusou a entregar, exigindo a empresa C para fornecer o valor de garantir de 180 mil yuan antes da entrega. A empresa C emitiu a “Promessa” titulada com a empresa A, concordando em pagar o valor de garantir de 180 mil yuan e comprometeve-se que a empresa A foi a empresa que pode receber os bens. Após o recebimento das mercadorias pela empresa C, esta acusou A ao tribunal, afirmando que a empresa A deteve ilegalmente os bens, e solicitou a

devolução do valor de garantia e compensar as perdas tal como o aluguel. O tribunal julgou que a detenção da carga envolvida foi em conformidade com as disposições pertinentes do direito de detenção e obtenção de boa vontade no Direito de Propriedade.

A empresa C entregou as suas mercadorias para transporte. Na carta de porte, o consignador é a empresa C, e o destinatário foi o seu agente no porto de destino, no caso de não haver nenhuma evidência em contrário, será considerado que C tem o direito de propriedade dos bens. O artigo 37 da “Lei de Propriedade da República Popular da China” (doravante referida como a “Lei de Propriedade”), estipula que: “Em caso de prejudicação ao direito de propriedade, causando danos para o obrigado, este pode reclamar compensação por danos ou solicitar o desempenho de outras responsabilidades civis.” A empresa C e empresa B celebraram o contrato de transporte de carga, quando a carga não pôde ser recebida, devido a detenção da terceira parte, o que resultou em não realização do direito do contrato, a empresa C pode acusar a empresa B, com base no contrato de transporte, e também pode acusar A com o motivo de violação do direito de propriedade. A empresa C acusou a parte não envolvida do contrato, a empresa A, com o motivo de retenção ilegal dos bens em razão e violação do direito, o que não violou a lei. Baseada no “Acordo de Transatlântico de Docas e Cursos dos Contentores do Comércio Interno”, A tem o direito de deter a carga contentorizada da B. A empresa A alegou que deteve a carga, devido ao pagamento do custo de operação portuária não efectuado pela empresa B, e o seu direito de crédito teve a relação de ligação com os bens detidos. A posse de bens móveis toma como o modo de publicação a ocupação. Sob a circunstância de separação do direito de propriedade da carga do estado de ocupação, tem a base judicial outrem julgar que a empresa B, que ocupa a carga, é o proprietário da carga. De acordo com as práticas da indústria e hábitos comerciais de operações portuárias, a empresa A não tem a obrigação de investigar o estado real da propriedade da carga no contentor, de acordo com as disposições pertinentes de obtenção de propriedade de boa fé do artigo 106 da “Lei de Propriedade”, a empresa A pode adquirir o direito de detenção de boa-fé. A detenção dos bens pela empresa A está em conformidade com as disposições pertinentes sobre direito de detenção e obtenção de boa fé da Lei de Propriedade, não constituindo uma acção de violação de direitos de propriedade, pelo que o tribunal não apoiou o pedido de compensação da empresa A, pelo motivo de detenção dos bens ilegal da empresa A. A empresa C pode resolver a disputa legal

com B através dos canais legais.

De acordo com o artigo 230 “Lei de Propriedade”, o credor pode ter posse legal dos bens móveis do devedor. Na prática marítima, os bens móveis do devedor incluem não só todos os seus bens móveis, incluindo bens móveis legalmente ocupados, como a carga do contentor. O artigo 108 da “Interpretação sobre Várias Questões da Aplicação da <Lei de Garantia da República Popular da China> afirma que: “Quando o credor ocupa legalmente os bens móveis entregues pelo devedor, pode exercer o direito de dispor de bens móveis do devedor, em conformidade com o artigo 82 da Lei de Segurança”. De acordo com a interpretação judicial, uma vez que as mercadorias estão fora do controlo do proprietário, vão enfrentar o risco legal de detenção pela transportadora, transportadora de facto, pelo operador portuário e outros credores, mesmo que o proprietário e o credor não tenham realção da dívida direta. Em disputas legais causadas pela reorganização de falência das empresas de transporte marítimo tal como Hanjin Shipping, a situação de os direitos dos proprietários ser prejudicados é particularmente grave. É recomendável que o proprietário ou destinatário deve fazer avaliação razoável do risco da operação da transportadora, escolha racionalmente a outra parte do contrato e comprar em tempo hábil seguros de mercadorias para evitar perdas desnecessárias. Após detenção da carga, o remetente ou o destinatário deve também alegar activamente por lei a compensação por danos com a outra parte do contrato.

(II) Problema de solicitação de retorno de objectos alugados pelo arrendador

A empresa A e empresa B assinaram um contrato de arrendamento de financiamento e dos navios e contrato de vendas dos navios, segundo o qual, a empresa A compra todos os navios “X” da empresa B, com o preço de 33 milhões de yuan; enquanto a empresa B aluga os navios para uso, e paga o aluguel à empresa A, com 12 fases; aquando de expiração do período de arrendamento, a empresa tem o direito de comprar os navios com o preço de 60 mil yuan após pagamento do aluguel; constitui violação do contrato, em caso de pagamento do aluguel atrasado por uma vez ou mais de uma vez, e a empresa A pode rescindir sem avisar o contrato e retirar os navios. Após a assinatura dos contratos, a empresa A pagou o valor de aquisição dos navios à B, e tratou em conjunto com a empresa B os procedimentos de registro dos navios, tais como o registro da propriedade dos navios e registro de

arrendamento dos navios. Após o pagamento do aluguel de 5 fases, a empresa B não pagou mais aluguel, com o valor do aluguel não pago de 16150 mil yuan, e continuou a ocupar os navios “X”, após a expiração dos contratos. A empresa A apresentou um litígio ao tribunal, e alegou que o não pagamento do aluguel da empresa B já constituiu violação dos contratos, pedindo o tribunal emitir o decreto, para rescindir o contrato de arrendamento de financiamento e retirar os navios. O tribunal apoiou o pedido da empresa A.

Segundo o artigo 248 da “Lei de Contrato”: “O locatário deve pagar aluguel conforme acordos. Em caso de o locatário não pagar o aluguel no prazo racional após recebimento do lembrete, o arrendador pode demandar o pagamento do todo o aluguel; ou rescisão do contrato, e retiro do objecto arrendado”. A alínea (II) do artigo 12 da “Interpretação sobre Questões Legítimas de Aplicação do Julgamento de Casos de Disputas em Contrato de Arrendamento de Financiamento do Tribunal Popular Supremo” (doravante designada por Interpretação Judicial sobre Arrendamento de Financiamento) estipula que, se o locatário não pagar o aluguel no prazo e valor previstos no contrato, o que atende a condição de rescisão acordada no contrato, após o recebimento do lembrete de pagamento do arrendador, e não pagar no prazo racional, o tribunal deve apoiar o pedido do arrendador para cancelar o contrato de arrendamento de financiamento. Visto que o aluguel que a empresa B não paga no prazo previsto excede o valor previsto no contrato, a empresa A pediu rescindir o contrato de arrendamento de financiamento, o que atendeu aos regulamentos e acordos contratuais. Segundo nº 1 do artigo 22 da Interpretação Judicial de Arrendamento de Financiamento: “Caso o arrendador pede a rescisão do contrato de arrendamento de financiamento conforme o artigo 12 desta Interpretação, enquanto retirar o objecto arrendado e compensação das perdas, o tribunal popular deve apoiar o pedido.” Uma vez que a empresa B esteve atrasada em pagamento do aluguel, e a empresa A pediu o devolução do objecto arrendado, com bases judiciais e contratuais, o pedido deve ser apoiado, pelo que, sob a relação legal de arrendamento de financiamento, em caso de violação de contrato pelo locatário, o arrendador pode interromper o limite de “Não pode rescindir o contrato no processo”, e ter o direito de rescindir o contrato e pedir a devolução do objecto arrendado, o que é uma protecção especial da Lei de Contrato ao arrendador.

Nos casos de arrendamento de financiamento de navios, em caso de o locatário tiver dificuldades operacionais e pagar as rendas em atraso sem respeitar o prazo e

valor previstos no contrato, quando o arrendador apresenta um litígio ao tribunal, normalmente pede tomar medidas coercivas, através da aplicação de prisão dos navios ou ordens obrigatórias marítimas a maneira de proteger o estado completo da propriedade dos navios de prejuízo ou danos. As medidas coercivas podem realizar a posse atempada dos navios, retiro dos navios, eliminação de obstrução e extinção de perigo. No entanto, existe uma disputa na prática judicial, em relação ao direito do locador, como um proprietário, à detenção dos navios registados em seu próprio nome. Se o arrendador tiver as condições de aplicação da ordem obrigatória marítima, pode recorrer ao tribunal para a ordem obrigatória marítima e também medidas obrigatórias para o locatário devolver os navios e compensar o problema de longo prazo de devolução dos navios através do programa processual. Mas o estado de separação da ocupação de arrendamento de financiamento e propriedade faz com que o arrendador não saiba onde estão os navios, e a solicitação de ordem obrigatória marítima não pode ser apoiada. Neste caso, o locatário desmontou os dispositivos de posicionamento nos navios, e o locador teve dificuldade de encontrar a localização exacta dos navios por redes de telecomunicações e números de identificação dos navios, e não pode buscar ajuda através da ordem obrigatória marítima, e, portanto, recorreu ao processo e pediu o retorno dos navios, alcançando no final a protecção dos direitos de propriedade aos navios.

(III) Problema de protecção igual de direito de propriedade de cultivo sem certidão

Todos os navios A “Y” de rios interiores da empresa A se ancoraram no ancoradouro nº 1 no porto H. Neste período, o tufão “W” aterrou, e o navio “Y” lançou a âncora caráter para esconder do tufão. Contudo, devido a experiência insuficiente da tripulação em prevenção de tufão em áreas marítimas, a cadeia de âncora direita recebeu uma força muito grande devido a conexão não padrão do cabo de aço na âncora esquerda, e quebrou-se, chocando as jangadas da B, o que provocou os danos nas jangadas, e grande quantidade dos peixes morreram ou escaparam. De acordo com o registro do alvará de uso de cardume em áreas marítimas e alvará de direito de uso dos mares, obtidos pela B, que teve, além de uma jangada de 280 metros quadrados, ainda teve outra de 665 metros quadrados que foram estabelecidas sem autorização, nem obtenção dos alvarás acima. B acusou a empresa A, pedindo A compensar as perdas de 5660 mil yuan. O tribunal julgou que a empresa A compensaria as perdas de 1616 mil yuan, incluindo a perda de peixes, jangadas com

alvará, jangadas sem alvará, chalés e lanchas rápidas, etc.

O escopo de protecção das perdas do cultivo é o foco de controvérsia no caso. Em relação à parte com alvarás de cultivo, as perdas da jangada com alvará, dos peixes e do rendimento do proprietário das jangadas podem ser apoiadas, e nos termos da secção de aquiculturas sem alvarás, todas as jangadas sem alvará da B foram danificadas devido ao acidente de toque, se as perdas acima também devem ser protegidos. De acordo com a decisão judicial em vigor, independentemente de se a aquiculturater alvarás, B teve o direito de propriedade legal e complete aos peixes cultivados, e o seu comportamento reprodutivo sem alvarás pode ser punido pelo departamento administrativo, mas o acto não influencia a obtenção da indemnização por danos sofridos por lei. Em disputas de compensação por danos de cultivo, o Tribunal de Justiça distinguiu entre a perda de instalações de reprodução, prejuízos de animais cultivados e perdas de rendimento e protegeu-as com distinção. O artigo 15^o da “Disposição sobre Várias Questões do Julgamento de Casos de Disputas em Compensação de Danos de Contaminação de Petróleo de Navios” do Tribunal Popular Supremo (a seguir denominada “Disposição de Compensação para a Contaminação de Petróleo”) estipula somente que as perdas de renda do cultivo sem alvarás não são apoiadas, contudo os custos racionais das instalações de cultivo são apoiados. O artigo 1^o da “Disposição sobre Várias Questões de Julgamento de Casos Relevantes Ocorridos nos Mares Administrativos pela China (II)”, estipula que, as perdas de barcos de pesca, ferramentas de pesca e mercadorias de pesca assim como perdas de rendimento das pescas com alvarás devem ser protegidas, contudo, não são protegidas as perdas de rendimento de pescas sem alvará. É visível que a lei da China não protege as perdas de rendimento de aquicultura ilegal e pesca ilegal, e protege as perdas de instalação de aquicultura, barcos de pesca, ferramentas e animais cultivados. Estas perdas são uma violação para os interesses dos proprietários, e pertencem a prejuízos existentes. A lei de violação de direito protege igualmente as perdas, quando o proprietário não tem culpa sobre os prejuízos.

Em disputas de compensação por danos de aquicultura, há problemas como

^o O artigo estipula que: “Sem a autorização da autoridade competente administrativa, o tribunal não apoia as perdas de rendimento de cultivo marítimo e pesca marítima; contudo, apoia o pedido de indemnização de perdas de limpeza, reparo, alteração de instalação de cultivo ou pesca.”

^o O artigo estipula que: “O tribunal popular deve apoiar o pedido de indemnização das perdas de barcos de pesca, ferramentas de pesca, mercadorias de pesca e rendimento, causadas por choque de navios, contaminação marítima e outros acidentes. Em caso de violação do artigo 23 pelas partes envolvidas, e não obtenção dos alvarás para operações de pesca no mar, conforme com o artigo anterior, o tribunal popular não apoia a indemnização de perdas de rendimento.”

identificação de factos difíceis, averiguação de provas difíceis e determinação do montante da compensação difíceis. Portanto, recomendamos que os agricultores devem activamente recolher, fixar provas relevantes, quando estão prejudicados devido a contaminação do petróleo, toque e outros acidentes danos, e alegar por lei o âmbito de compensação dos danos. Os agricultores devem distinguir entre a aquicultura com alvará e aquicultura sem alvará para evitar altos custos de litígio devido a pedidos de indemnização de valor não razoável e falta de apoio. Para perdas de aquicultura, os agricultores devem apresentar provas de quantidade dos animais cultivados prejudicados e o preço do mercado na ocorrência dos danos. Caso o proprietário com direitos violados ofereça provas sobre o custo de peixes miúdos, o tribunal determina as perdas através de calculação com base neste custo. Para a perda de instalações de aquicultura e perda de renda, os agricultores podem apresentar provas referendo-se às provisões da “Disposição de Compensação de Contaminação de Petróleo”.

VII. Reclamação por lei perdas de bens em caso de colisão de navios

— Problemas e pareceres em disputas de colisão de navios e responsabilidade de danos de colisão

(I) Problema de identificação do período de navegação perdido

Em uma disputa sobre responsabilidades de colisão dos navios, houve uma colisão entre o navio “M” da empresa A e o navio “N” da empresa B, o que resultou em 6 buracos no lado direito do navio “M”. Para evitar vazamento de petróleo, após o acidente, a empresa A organizou imediatamente pessoal especial para bloquear o local, com uma duração de 3 dias. Posteriormente, a empresa A transferiu o navio “M” para o estaleiro para reparo inteiro, com uma duração de 36 dias. No período de manutenção, visto que o navio “M” não pagou o custo que devia assumir à autoridade competente, nem forneceu garantia adequada, a Direcção de Assuntos Marítimos emitiu o acto de desição de medidas obrigatórias administrativas marítimas, e implementou ao navio “M” os procedimentos de proibição de saída do porto, com uma duração de 27 dias. A empresa A alegou um período de navegação perdido de 39 dias, e a empresa B contestou que devia descontar o tempo da proibição de saída do porto do navio “M” do período de navegação perdido. O tribunal julgou que, o

período de navegação perdido deve incluir o tempo custado em bloqueamento de inspecção temporário e reparação dos danos da colisão, assim como o tempo de comunicação necessária relevante e transferência do navio para o estaleiro para manutenção. O tempo de reparação da obra não relacionado com o acidente deve ser descontado, e no final, o período de navegação perdido do navio “M” é 23 dias. Em termos do tempo de proibição de saída do porto, não afecta a identificação do período de navegação perdido do navio.

O artigo 10 da “Disposição sobre Julgamento de Indemnização de Danos de Bens de Casos de Colisão e Toque” (doravante designada por Interpretação Judicial de Colisão de Navios) especifica concretamente a calculação do período de navegação perdido, e estipula o “período” como o seguinte: o período de reparação de navios parcialmente danificados, é o tempo necessário para reparação prática, o qual inclui o tempo para comunicação, habitação e inspecção do navio”. Pelo que, não só o tempo de reparo que deve ser considerado, também devem ser considerados o tempo para comunicação relacionada com o reparo e o tempo de planificação de transferência para o estaleiro para reparo; Em segundo lugar, limita-se ao tempo para reparar danos de colisão, e o tempo de reparo não relacionado com o acidente deve ser deduzido; em terceiro lugar, o tempo acima deve ser razoável, o tempo indevidamente atraso ou retardado não deve ser contado no tempo de navegação perdido; em quarto lugar, outros motivos excepto a reparação naval, incluindo sanções administrativas que afectam a operação do navio, não devem influenciar o cálculo do período de navegação perdido.

Recomendamos que após a colisão do acidente, o proprietário do navio ou locatário do navio nu deve pagar activamente taxas administrativas, caso contrário, as perdas do período de navegação devem ser suportados por si próprio, e não pode demandar indemnização com a outra parte para o navio, de acordo com a proporção de responsabilidade. Ao mesmo tempo, o proprietário do navio ou locatário do navio nu deve reparar oportunamente o navio danificado, e desempenhar as perda do período de navegação, devido a atraso de reparação intencional.

(II) Problema de calculação de perdas do valor de navio

Em uma disputa de responsabilidade de danos de colisão dos navios, o navio “E” da empresa A afundou-se no acidente, posteriormente, foi salvo e arrastado para a costa. De acordo com a inspecção de uma Direcção de Inspecção da Província

de Guangdong, o navio “E” foi identificado como dano completo, e recomendou-se abandono. De acordo com a outorgação da empresa A, uma empresa de inspeção de consulta de Guangdong avaliou, através do modo de reintegração do navio “E”, que o valor de reintegração foi 15 milhões de yuan. Em seguida, o navio “E” foi vendido para a terceira parte com o preço de 2 milhões de yuan. Antes do acidente, a empresa A comprou seguros para o navio “E”, com o valor de 10 milhões de yuan. No julgamento, o navio de outra parte também reconheceu que o valor do navio “E” na colisão foi 10 milhões de yuan. A empresa A alegou que o valor perdido do navio “E” é o valor de reintegração de 15 milhões de yuan menos 2 milhões de yuan, ou seja, 13 milhões de yuan. O tribunal considerou que a alegação da empresa A que determinou o valor do navio “E”, por meio de deduzir o valor residual do valor de reintegração, não concordou com provisões, e sob a circunstância de a empresa A não oferecer provas para comprovar o preço do mercado dos navios semelhantes ao navio “E” no local do acidente, o tribunal julgou que o valor do navio na compra dos seguros menos o valor residual foi o valor do navio “E” perdido, ou seja 8 milhões de yuan.

O artigo 8 da Interpretação Judicial de Colisão de Navios estipula que: “O cálculo de perdas do valor de navio é determinado de acordo com o preço de mercado de navios semelhantes no local do acidente do navio; em caso de falta de navios semelhantes, determina-se pelo preço dos navios semelhantes no porto do registro do navio, ou o preço médio dos navios semelhantes de outros locais; em caso de falta de um preço de mercado, calcula-se por meio de deduzir a depreciação no valor original ou valor de aquisição do navio (taxa de depreciação anual de 4-10%); e em caso de não ter valor após depreciação, calcula-se pelo valor residual. Em caso de ter ainda valor residual após salvamento, o valor residual deve ser deduzido.” Por consequência, caso o proprietário ou locatário do navio nu ofereça provas para comprovar o valor do navio, deve fornecer o preço do mercado dos navios semelhantes no local de colisão, preço do mercado dos navios semelhantes no porto do registro, preço médio do preço do mercado dos navios semelhantes, preço dos navios original ou preço de aquisição e outras provas, caso contrário, pode assumir resultados desfavoráveis.

Recomendamos que, após aquisição do navio, o proprietário deve adequadamente guardar as facturas relevantes. Após colisão dos navios, se se necessita avaliar o preço do navio, o proprietário ou locatário do navio nu deve especificar o modo de avaliação do valor do navio com a instituição de avaliação,

requerer adoptar o modo previsto no artigo 8 da Interpretação Judicial, e seleccionar o modo que fica em frente na ordem para avaliação.

(III) Problema de âmbito de protecção de perdas dos casos de choque de navios com cabos

No processo de o navio “S” da empresa A estar a sair da área de protecção de linhas eléctricas aéreas, após descarga, a fita de auto-descarga chocou o cabo, devido a omissão do motorista e símbolo da área não óbvio, resultando em tripping de uma linha de 110KV, desligação da linha de produção de fibra química da empresa P, alimentada pela linha acima, danos de alguns equipamentos e os produtos de fibra química degradados. A empresa P acusou a empresa A para indemnizar o custo de manutenção, perdas dos produtos degradados e custo de trabalho a horas extras, com o valor total de 500 mil yuan. A empresa A contestou que, tinha pagado a indemnização para a Direcção de Alimentação de Energia, e a empresa P devia exigir indemnização com a Direcção de Alimentação de Energia. O tribunal julgou que o toque do navio “S” causou os danos à empresa P, e a acção da empresa A teve uma relação consequencial com os danos à empresa P, pelo que a empresa A devia indemnizar à empresa P o valor de 215500 yuan, conforme proporção.

Nos últimos anos, ocorrem sempre acidentes de colisão de navios ou desligamento dos cabos devido a navios, além das disputas com departamentos de gestão de energia, aumentam também as disputas de perdas operacionais de fábricas localizadas pelas linhas. O tribunal protege as perdas directas alegadas pela fábrica, e para evitar influência desfavorável para a operação empresarial de indemnização sem limite e falta de previsibilidade, limita razoavelmente o escopo das perdas alegadas pelo autor. Neste caso, o tribunal apoiou as perdas de seda inútil reproduzida, perdas de seda tratada POY reproduzida, perdas de seda acabada do nível B degradado e perdas de seda acabada do nível A degradado (totalizando 359.200 yuan), e não apoiou outras perdas incluindo perdas de trabalho a horas extras e custo de processamento. As perdas directas acima da fábrica, mesmo que não fossem causadas directamente pelo acidente de toque do navio, as perdas foram causadas pelo toque do navio com o cabo, pelo que teve uma relação consequencial com o navio, em conformidade com a alínea 1 do artigo 6 da “Lei de Responsabilidade de Violação de Direito da República Popular da China”, “Deve assumir a responsabilidade de violação de direitos, caso viola os interesses e direitos civis de outrem, devido a

culpas”. Além, o tribunal julgou que as perdas foram causadas pelos vários motivos, entre os quais, a falta do símbolo e indicação de distância segura que devem ser estabelecidos pela Direcção de Alimentação de Energia nas linhas aéreas também é o motivo (secundário), pelo que julgou que a empresa A assumiria a responsabilidade de 60% conforme a proporção dos motivos, e indemnizaria o valor de 215.500 yuan e juros ao autor.

Neste caso, o âmbito das perdas alegado inclui perdas directas e perdas puramente económicas. As perdas puramente económicas (Pure Economic Loss), significam as perdas independentes de danos materiais ou físicos ou danos existentes decorrentes de violação de direito ou interesse protegido. As perdas de custo de processamento e trabalho a horas extras alegadas pelo autor, pertencem a perdas puramente económicas. As leis de todos os países tomam a atitude de protecção distinguida para perdas puramente económicas de tipos diferentes, contudo, em termos dos casos de toque ou desligamento do cabo, na maioria dos casos, as perdas puramente económicas não serão indemnizadas para as perdas de trabalho a horas extras e custo de processamento, para desempenhar o papel de “eclusa de litigio”, e manter o equilibrio de valor entre liberdade e silêncio de vida. Recomendamos que, as partes envolvidas do acidente de toque de cabo devem alegar o âmbito de perdas razoavelmente por lei, e activamente proporcionar provas relevantes de calculação de perdas. Visto que a quantidade dos autores com disputas e escopo de danos sofridos são imprevisíveis, o proprietário ou locatário de navio nu deve intensificar gestão de tripulação, e exigir a mesma respeitar estritamente as disposições de condução, e os departamentos de gestão de energia também devem estabelecer símbolos de segurança e alertas, a fim de prevenir grandes perdas devido a acidentes de toque de cabos.

VIII. Manutenção da ordem jurídica de administração marítima por lei

——Problemas e pareceres em litígios administrativos marítimos

(I) Problema em autorização e registro administrativos do direito de uso de áreas marítimas

Em uma disputa de registro administrativo do direito de uso de área marítima, os moradores de uma agência económica conjunta (a seguir designada pela agência)

cultivaram arroz em Hede nos 50 anos do século passado. Nos anos 70 do século 20, forte tufão atacou esta área e causou a formação de uma lacuna e assim o cultivo não pode ser continuado. Em 1993, a agência solicitou uma direcção de mar e pesca, ou seja, o réu neste caso, para reparar a lacuna e construir uma fazenda de peixes e camarões. Em 1995, após o consentimento do autor, o Zhu e outras pessoas transferiram a fazenda de camarões para a empresa de criação A. Em 2002, o Zheng comprou a fazenda de camarões da empresa A, com o preço de 3,9 milhões de yuans. Em 2003, o Zheng solicitou ao réu o direito de uso das áreas marítimas da fazenda e obteve a autorização. Em 2006, Zheng solicitou a mudança da pessoa legal do alvará de direito de uso desta área marítima para Zheng M. Em 2013, Zheng M transferiu a fazenda e instalações de camarão para Lin N, que obteve N o “Certificado do Direito de Uso das Áreas Marítimas.” A agência pediu ao tribunal para confirmar que foi ilegal a emissão do “Certificado do Direito de Uso das Áreas marítimas” e mudança do proprietário do direito de uso das áreas marítimas de Zheng para Zheng, e retirar o “Certificado do Direito de Uso das Áreas marítimas”. A primeira instância indeferiu o pedido do autor, a segunda instância manteve a condenação, e a solicitação de novo julgamento foi rejeitada pelo Tribunal Popular Supremo.

Neste caso a disputa refereu os factos de muitos anos atrás, o facto da construção e circunstâncias de transferência da fazenda de camarão são mais complexos, a questão central é a natureza da fazenda de camarão, que é terra rural ou área marítima, o que é uma base legal para departamentos administrativos fazer actos específicos administrativos. De acordo com a “Constituição da República Popular da China” e “Lei de Propriedade”, as naturezas jurídicas de terra rural e do mar não são as mesmas, a terra rural pertence a propriedade colectiva e área marítima pertence ao Estado; As bases de julgamento de licenciamento administrativo e legitimidade de registro também não são iguais, a primeira é o “Direito de Operação de Contratação de Terra da República Popular da China”, e a segunda é o “Direito de Gestão de Uso de Áreas Marítimas da República Popular da China” (doravante referida como “Direito de Gestão do Uso de Áreas Marítimas”). Depois de implementação do “Direito de Gestão do Uso de Áreas Marítimas em 1 de Janeiro de 2002, sobre a divisão das áreas marítimas e a terra, será determinada nos termos do artigo 2^o deste direito. A cerca da

^o Este artigo estipula que: “As áreas marítimas neste direito, indicam áreas marítimas interiores, superfície dos mares, corpo das áreas marítimas, leito e solo no fundo. As áreas marítimas interiores indicam as áreas marítimas desde o lado terrestre da linha de base do mar territorial da República Popular da China até o litoral. Este direito é aplicável para actividades de uso do mar exclusivas de uso dos mares territoriais e das áreas marítimas por mais de três meses.”

área disputada foi destruída pelo tufão, e mais tarde submerso pelo mar, de acordo com o mapa da fronteira marítima e outras informações, a fazenda de camarão foi localizada abaixo do litoral, pertencendo ao âmbito das áreas marítimas, e ao Estado. A acção de emissão do certificado de direito de uso de áreas marítimas pelo réu e registro da mudança não é contra os legítimos interesses do autor, o acto administrativo específico é juridicamente válido, e o pedido do autor não é apoiado.

No processo de registro e concessão de certificado de direito de uso das áreas marítimas, as autoridades administrativas marítimas devem aplicar estritamente licenciamento administrativo por lei, e evitar dados incompletos de solicitantes. O indivíduo não envolvido neste caso, Zhang conheceu a fonte da propriedade da fazenda envolvida, apresentou o pedido de uso do mar à autoridade competente, em seguida, o pedido foi aprovado, em 2006, pediu o réu para mudar o registro da pessoal jurídica do direito de uso do mar. Foi realizado o registro de mudança da propriedade relevante. Sob a circunstância de falta do formulário de pedido de registro do direito de uso das áreas marítimas e contrato de transferência e outras informações, o processo de o réu implementar o processo de registrar a mudança do proprietário do direito de uso das áreas marítimas e emitir o certificado tem defeitos. Através da investigação do tribunal, a intenção de requerer o registro da mudança do Zheng foi clara, e neste caso, não houve nenhuma circunstância de revogação de registro, prevista no “Método de Registro de Direito de Uso do Mar”, pelo que o tribunal considerou que a falha não afecta o efeito legítimo da acção de mudança de registro do direito de uso das áreas marítimas. Mas o comportamento processual do réu, também é uma das causas pelas quais o autor se recusou a aceitar o registro das autoridades executivas e decisões judiciais. Sugerimos que, no processo de os órgãos administrativos marítimos fazer licenciamento administrativo e certificação, devem rigorosamente verificar dados, tratar estritamente de acordo com os procedimentos legais e proteger os direitos e interesses da pessoa relativa administrativa de acordo com leis.

(II) Problema de revisão de provas para punição administrativa de acidentes marítimos

Em 2013, um barco de pesca afundou-se nas áreas marítimas de uma cidade, todos os 5 pescadores caíram em água, entre os quais, 3 foram salvos e 2 desapareceram. Através da investigação da Direcção de Assuntos Marítimos X, no

momento da ocorrência do acidente, o navio “C” navegou pela área marítima do acidente e encontrou-se com o barco, e chocou o cabo de arrastação da rede de pesca ao lado direito da popa do barco em operação de pesca, resultando em afundamento do mesmo. A Direcção de Assuntos Marítimos X emitiu o “Acto de Identificação do Navio Que Causou Acidente do Trânsito de Água” (doravante designado pelo Acto de Identificação) e “Acto de Conclusão de Investigação de Acidente de Trânsito de Água” (doravante designado por “Acto de Conclusão”), posteriormente, fez a punição administrativa de 7 mil yuan para a operadora do navio “C”, empresa H, com o motivo de o motorista em serviço não manter olhar normalmente no momento do acidente e medidas de prevenção impróprias. A empresa H recusou-se a aceitar a punição, e apresentou revisão administrativa à Direcção de Assuntos Marítimos Z, autoridade superior da Direcção X, e a Direcção de Assuntos Marítimos Z manteve o castigo administrativo. A empresa H apresentou este litígio, considerou que foi ilegal a punição administrativa feita pela Direcção X e pediu a revogação do acto de decisão de punição administrativa marítima. A primeira instância anulou o pedido de litígio da empresa H. A condenação foi mantida após apelação.

O tribunal considerou que, a prova submetida pelo autor, para provar que o tribunal “C” não navegou pela localização do acidente não foi suficiente para comprovar sua reclamação, e consistente com o registro dos dados AIS e a circunstância descrita pela tripulação em serviço, pelo que a prova do autor não pode negar a conclusão do “Acto de Identificação”. Apesar de o “Acto de Identificação” “Relatório de investigação de acidentes marítimos” (doravante designado por Relatório de Investigação) e “Acto de Conclusão” não ser provas directas e objectivas para identificação do acto de causar acidentes, a conclusão foi obtida com base nas evidências objectivas recolhidas no processo de investigação do acidente, com capacidade de prova correspondente. A cadeia das provas completa que comprovam que o navio “C” foi o navio que causou o acidente, com base em descrição no registro em relação à circunstância de encontro com o barco de pesca, assim como a conclusão de identificação que a tinta externa preta na corda da rede de arrastação do barco é igual à tinta preta na superfície do navio ao lado de arranhão ao lado esquerdo de proa de bolbo em termos de espectros de infravermelho e componentes iguais. Combinam-se com o registro do motorista em serviço (este admitiu que esteve ausente no posto por dezenas de minutos, antes e

depois da ocorrência do acidente, sem ninguém substituir o motorista), pelo que, o julgamento do acto de decisão de punição em relação aos motivos de o motorista não olhar normalmente e não tomar medidas próprias, que provocaram o acidente tem base factual e legal.

O motivo profundo pelo qual o autor apresentou este litígio é que este não aceitou a conclusão desfavorável no “Relatório de Investigação” e evitou a responsabilidade de indemnização no processo civil. Em relação a prática de julgamento administrativo, a identificação de obrigação de acidente de trânsito sobre água e relatório de investigação de acidentes marítimos não serão considerados como actos administrativos concretos, e não têm litigabilidade.⁹¹ Este caso determinou o padrão de investigação de provas para departamentos administrativos fazer decisões de punição administrativa, especificou que departamentos administrativos não podem comprovar a legalidade de punição simplesmente com base em acto de identificação de acidente de trânsito sobre água e relatório de investigação de acidente marítimo, e os materiais acima não são as evidências directas para comprovar a acção de provocar acidentes de trânsito. Os departamentos administrativos marítimos devem intensificar a consciência de obtenção de provas, recolher, reservar e fixar provas legal e oportunamente, e apresentar activamente provas directas formadas no processo de investigação de acidentes, a fim de comprovar a base legal para fazer punições administrativas.

(III) Problema de litígios administrativos causados pelo ajuste de planificação marítima

A quantidade dos casos administrativos marítimos aceites pelo presente tribunal foi a máxima na história, chegando a 63. A principal razão é a aceitação de um grupo dos casos de litígios dos pescadores com o motivo de implementação obrigatória administrativa de remoção das jangadas obrigatória. Em termos da acção de ocupação ilegal das áreas marítimas dos autores, em conformidade com o artigo 42 do “Método de Gestão do Uso das Áreas Marítimas” “Sem a aprovação ou com a obtenção da

⁹¹ Refere-se aos pareceres de tratamento de identificação de acidentes de trânsito de rua. De acordo com o “Parecer sobre Se Identificação de Responsabilidade de Acidentes de Trânsito Pertence a Acções Administrativas Concretas, e Pode Ser Integrada no Escopo de Aceitação de Litígio Administrativo”: “O acto de identificação de acidente de trânsito, formulado pelo departamento de administração de trânsito de segurança pública, usa-se como uma prova do caso de acidente de trânsito; a identificação de responsabilidade de acidentes de trânsito não Pertence a acções administrativas concretas, e não se pode apresentar litígios administrativos; Se a parte envolvida não aceitar a indemnização civil relacionada com o acto de identificação de acidente de trânsito, pode apresentar um litígio civil ao tribunal popular.”

aprovação através de engano, em caso de ocupação ilegal das áreas marítimas, condena-se a devolução das áreas marítimas ocupadas, restaurar as áreas marítimas originais, e confiscar os rendimentos ilegais, deve pagar uma multa de cinco vezes mais e quinze vezes menor do que o valor do uso das áreas marítimas, por causa de ocupação ilegal das áreas marítimas nas fases das áreas marítimas”, e o governo, na qualidade do réu, tem o direito de administrar a área marítima envolvida, ou seja, comandar o retorno da área marítima ilegalmente ocupada e restauração do estado original da mesma. Depois da investigação, o tribunal ficou a conhecer que, os autores, como agricultores receberam subsídios após assinatura dos acordos de subsídios com o governo, e removeram e transferiram autonomamente as jangadas por baixo preço, o governo não implementou a remoção obrigatória, por isso o tribunal não apoiou o pedido dos agricultores para confirmar a acção ilegal do réu por causa de remoção obrigatória das caixas e malhas e outras instalações de aquicultura e compensação administrativa.

A causa das disputas destes casos consiste em ajuste dos interesses causado após ajuste do planeamento marinho. Com a promoção da estratégia de fortalecimento da província via meios marítimos, desenvolveu rapidamente a economia marítima, e planeamentos marinhos também são cada vez mais frequentes. A província de Guangdong tem uma longa costa, as vastas áreas marítimas e ilhas numerosas, e a planificação marítima da província de Guangdong é ajustada por cada dez anos no máximo e três anos no mínimo, após ajuste de planificação, a área de criação não é mais uma área de cultivo, mas se torna a área do porto, área de porto de pesca, mar e zona de protecção de natureza ecológica costeira. Com a expiração do direito de uso de áreas marítimas, o departamento de gestão marítima não emitirá o “Certificado de Direito de Uso de Áreas marítimas”, os agricultores originais nesta área marítima tornam-se em agricultores sem certificados, se continuarem com o cultivo.

No entanto, na realidade, os agricultores investiram muitos custos de cultivo e construíram jangadas, cabanas e outras instalações fixas, até viveram em jangadas de pesca por long período, após a remoção das jangadas, enfrentaram problemas de desemprego e sobrevivência. Para o problema de finalização de todo o ramo regional, decorrente do ajuste de planeamento marinho, bem como a compensação e subsídios resultantes, não são especificamente previstos nas leis e disposições da China. O governo local concede subsídios políticos uniformes é geralmente baseado em sua situação financeira, mas não pode resolver o problema da pobreza dos agricultores.

Este grupo dos casos é provocado pelo facto que os agricultores tiveram dificuldades práticas em transferência para outros ramos, e consideraram o padrão do subsídio muito baixo, insuficiente para compensar as perdas reais causadas.

O Planeamento marinho é um projecto sistemático para promover a estratégia de fortalecimento do país através do mar e melhorar suas saídas funcionais do mar, envolvendo o desenvolvimento económico, a protecção ecológica e segurança da subsistência e outros aspectos. Neste sentido, recomendamos os departamentos de gestão marinha em todos os níveis fortalecer comprovação científica aquando de ajuste do planeamento marinho, tendo em conta os interesses de sobrevivência dos pescadores e agricultores aquando de desenvolvimento das propostas e implementação das acções administrativas, para proteger por lei direito de pesca, direito de uso das áreas marítimas, direito de distribuição de renda coletiva e outros direitos de propriedade. A Administração Oceânica do Estado deve formular em primeiro o sistema de compensação nacional para saída regional e global do mar envolvida após ajuste do planeamento marinho, para que as políticas de compensação e apoio relevantes tenham bases jurídicas, especifique os esperados dos grupos de interesse relevantes, reduza os conflitos sociais, e tente evitar controvérsia administrativa.

