

航运电子通讯

第十五期, 二零一二年一月

我们很荣幸地向您发送我所中文版的英士律师事务所《航运电子通讯》。我们的主要目的是提供海商法领域的一些最新判决和发展, 中国航运界人士可能会有兴趣关注了解这些信息。

买卖合同纠纷中的扣船权利

法院拒绝协助买方来阻止船厂根据造船合同行使其转售船舶的权利

重谈毁约性违约

市场好转与损害赔偿评估的相关性

保赔协会间纽约土产交易格式协议以及索赔担保的变更

我们希望这份航运电子通讯对您有所帮助, 您也可以将其在贵司内部传阅或转发给其他公司感兴趣的相关人士。如您需要我们对电子通讯中提到的某些问题提供进一步的法律意见或对其他任何领域的法律问题提供意见, 敬请随时联系您在英士律师事务所的联系人或者我所上海代表处。

请注意我们的电子通讯有两个版本, 包括完整的英文版和简式的中文翻译版。如果您更希望收到完整的英文版或者希望同时收到两个版本, 请与我们联系, 我们将很乐意为您作相应安排。

买卖合同纠纷中的扣船权利

在最近的 *Birnam Ltd v. The Owners of the Ship or Vessel Hong Ming* 一案中，香港法院撤销了买方根据买卖合同获得的扣船令。此外，法官表示需要考虑此错误扣船产生的损害赔偿问题。此案为法律职业者以及法院提供了为数不多的机会来重新审视如下两个问题：（1）在船舶买卖合同纠纷中船舶是否可以被扣留；（2）扣船方披露义务的程度。

事实背景：

Hong Ming 轮船东（“卖方”）与 *Star Matrix* 公司或其指示人就买卖该轮签署了合同备忘录（“MOA”）。*Birnam* 公司被指示为买方。MOA 于 2011 年 7 月 19 日签署，其措辞接近于 1987 Norwegian Sale Form。

MOA 第 2 条规定买方应该“……作为正确履行本合同的保证……自合同双方当事人签署该合同之日起的 3 个纽约/伦敦银行工作日内”支付 20% 的定金（总计 US\$663,968）。但是，直至 2011 年 7 月 26 日，买方仅支付了 US\$400,000。于 2011 年 7 月 27 日，卖方解除了 MOA。

买方之后尝试与卖方进行进一步协商，希望能通过修订条款的方式继续此买卖。在协商过程中，买方坚持希望其能够在香港检验该船。起初，卖方拒绝该请求。2011 年 8 月 3 日，买方给卖方发送了电邮，声称“之前的 MOA 无效”并要求返还已缴定金。此后，卖方指示该船驶向香港以便检验。该船于 2011 年 8 月 14 日抵达香港并立即被扣留。在卖方不知情的情况下，事实上于 10 天前即 2011 年 8 月 3 日买方已经获得了扣船令。买方并没有进行船舶检验。卖方申请撤销该扣船令。

买方诉请：

买方的诉求是要求获得该船的占有权或所有权，或者，要求返还 US\$400,000 并主张获得损失赔偿。在申请扣船令的过程中，买方声称其有权要求 MOA 的继续履行，并声称由于其已支付部分定金，其应当已经获得该船的相应权利或利益。

法院判决：

法院判决，无论是 1952 扣船公约还是香港高等法院条例（第 4 号）的第 12A(2)(a) 都没有赋予当事人就船舶买卖合同所产生的纠纷扣船的权利。

买方辩称其诉请应当适用香港高等法院条例第 12A(2)(a)，即要求对某一船舶的占有或所有，或对某一船舶的部分所有。对此，海事法庭法官 Reyes J 不认同此论点。他的判决如下：

- MOA 已经因为买方未能支付全部定金而被解除。因此，船舶的所有权应当完全归于卖方。
- 对于已经被解除的合同是不可能获得特别履行。
- 该定金被明确表示应由买方支付作为买房履行合同的保证。根据 MOA 的条款，并不能认为卖方保留部分定金的行为能够使买方取得相应的船舶所有权。
- 买方的诉请是完全没有依据的，扣船令本不应当被签发。扣船被撤销，买方应承担卖方律师费用（以赔偿为基础）。
- 卖方有权没收买方已缴的定金。

在解除了扣船令后，法院接而将焦点放在买方当初是如何获得该扣船令的。

扣船申请并没有提交给海事法庭的法官，而是提交给了值班法官，尽管事实上在提交申请的那天海事法庭的法官就在香港。Reyes J 判定，买方没有完全并坦白地披露买方的索赔请求并不允许提出扣船申请的请求范围内。在证词中，买方仅仅声称他们有此权利。Reyes J 还提出，在那个单方申请的阶段，买方没有提供给值班法官一个公平公正的分析，以阐述有关先例以及其申请扣船的权利如何产生。

买方的行为还应受到进一步批评，因为其没有披露在扣船令签发后其与卖方之间的协商，而正是此协商致使卖方将船派往香港。法官强调，完整和坦白的披露义务是一个持续性的义务。

法院判定，此案情况下，买方应就错误扣船承担赔偿责任。本案中的证据表明，买方扣船的行为是“轻率莽撞的”，因为他们并没有对由他们的赔偿请求以及披露义务而产生的相应事宜进行阐述。法院认为，证据表明检验船舶这一要求仅仅是一个诱使船舶前往香港从而可以实施扣船的“诡计”。买方之后便利用这一点给卖方施加压力以谈成一个新的对买方更有利 MOA。这一动机，加上“轻率莽撞”的态度，构成了对扣船行为的错误使用。该扣船行为因此构成“恶意疏忽”。买方的做法并不是“真诚地想用扣船行为来进行对物诉讼。”

评论：

本案确认了一点，即有关违反船舶买卖合同的争议并不会赋予当事人在1952扣船公约或者香港高等法院条例第12条下的扣船权利。

如果 MOA 中有条款规定随着定金的支付相应的权利或利益将被得到，那么买方也许有扣船的权利。但是，任何想以此为依据而申请扣船保证的买方必须在操作时谨慎小心。申请扣船方必须做出完整坦白的披露，并且该义务是持续性的。如果诉讼的法律基础不明朗，扣船方必须提供给处理扣船申请的法官相关的权威案例，并作出公平公正的分析。如果不这么做，扣船方将承担因错误扣船而被要求赔偿损失的风险。

Rory Macfarlane
Partner, Hong Kong
rory.macfarlane@incelaw.com

Suyin Anand
Solicitor, Hong Kong
suyin.anand@incelaw.com

法院拒绝协助买方来阻止船厂根据造船合同行使其转售船舶的权利

Stellar 航运公司诉中远船务大连分公司[2011] EWHC 1278 (Comm)

根据1996年仲裁法，在事件紧迫且仲裁庭尚未完全委任的情况下，该仲裁法赋予英国法院作出命令的权力。在本案中，船厂在买方被指违约后撤销造船合同，因此法院必须决定是否通过行使上述权力来阻止船厂根据合同将新造船转售给第三方。

事实背景

买方同意购买一艘由该厂建造的79,000载重吨的干散货船（以下简称“该船”）。该船售价为49.8百万美金，并分期五次支付。

该厂本意是想借口第二期和第三期的逾期未付来撤销合同。而买方却主张双方之前已经就延长分期付款期限达成协议，并且声称该船的建造存在缺陷和不足。

双方随即进行谈判但最终谈判破裂，此后买方指称船厂曾威胁要将该船出售而不根据合同中的相关条款给与买方必要的通知，或允许买方提出购买要约：

“船舶的转卖

- (a) 若合同在上述情况下被取消或被撤销，卖方在其认为适合的情况下，应具有充分的权力和权利来决定完成或未完成该船的建造，以及通过公开或私下的方式出售该船。该船的转卖取决于卖方认为合适的条款和条件，而不需对买方因此遭受的损失或损害负赔偿责任。如果决定出售该船，卖方应当通过传真或书面方式通知买方；买方有权在公开拍卖中竞买该船，或在其收到卖方有意私下出售该船的通知后作出购买要约”

合同还进一步规定，该出售所得收益将被用于补偿船厂因买方违约造成的必要支出，然后用于偿付买方未缴的分期付款。如果该所得收益超出了以上金额，船厂应将剩余金额付给买方。

买方进而指称船厂的隐含动机是将该船转售给关联公司而不是独立的第三方，并且指出卖方尚未有权卖船，因为其合同的撤销是无效的。

在此阶段，买方已对船厂提起仲裁，但是仲裁庭尚未完全组成。买方于是向法院提出请求并从法院处获得了单方禁止令，禁止其卖船直到仲裁结果出来。

船厂要求撤销禁令，辩称，本案并不属于仲裁法下赋予法院司法管辖权的紧急情况，同时船厂还指称该禁令不应被授予因为已经有足够救济来补偿对方所主张的损害。

对于损害赔偿是否充足的问题，买方驳称该船具有足够独特的品质，因为她是一种齿轮连接的 *Kamsarmax* 型散货船，可适用于驳船卸货。因此买方主张如果不交船，他们的损失将无法受到足够合理的补偿。

判决

法官 *Steel* 支持了船厂的请求并撤销了禁令。法官认为，如果给与对方通知会影响申请目的，这种申请才可单方作出，而本案申请不满足这种情况。本案中，买方在向法院申请禁止令之前八天就已经以此来威胁过船厂。如果船厂真的意图将船转卖，它是完全可以在此 8 天期间内这样做的。

买方还声称，船厂在其同买房律师的通信往来中也暗示了其出售船舶的意图，而这也是买方申请禁令的原因。法官驳回了这一论点。相反，法官认为，船厂已经明确表示合同已经被有效解除，所以其也有权行使合同权力出售船舶。

此外，也没有任何证据来证明船厂涉嫌不诚实经营，要以低于市场价格的条件将船卖给关联公司，然后再以市场价格转卖独立第三方。反而很难想象船厂会通过如此方式来滥用自己的权利。

法官还认为该船并不具有独特性，并援引了一个先例判决，该先例所涉及的有关船舶的市场需求很紧迫，而且其替代品在相当一段时间内无法提供，但法院依旧认定该船不具有独特性。法院认为仅仅损失难以量化这一事实是不足以的认定船舶独特性的。在本案中，同时还有43艘其他的齿轮连接的 *Kamsarmax* 型散货船正在运作，其中的一些很有可能随时可被租用。即使当时没有可供使用的同类船舶，买方还同时有不计其数的小齿轮散货船可供选择，或者选择在既有的类似的无齿轮货船上安装起重机。总之，对于买方来说单单损害赔偿是足够的补救措施。

评论

本案重点在于，在争议将被诉诸仲裁的情况下，即使一方声称出售船舶的权力被错误行使，法院一般不会轻易下令禁止出售。即使是在仲裁庭尚未组成的情况下，也很可能使这种情况。通过利用紧急禁令申请来阻挠船舶的出售以期赢取一些诉讼战略优势的买方们将会发现，他们很难从法院方面获得帮助，并且只能通过向仲裁员提出申请或将其请求限制于损害赔偿一项，从而来得到满足。当然，这种请求经常是没有担保的，并且结果常常不尽人意。

Chris Kidd
Partner, London
chris.kidd@incelaw.com

Louise McDonald
Solicitor, London
louise.mcdonald@incelaw.com

重谈毁约性违约

毁约性违约的问题非常棘手，因为一般不容易判定合同哪一方作出了毁约性违约以及哪一方接受了对方的毁约从而不再履行其自身的合同义务。本案例说明了在向合同对方施加不恰当的商业压力与对于自身的合同义务与以毁约之间的分界线是比较模糊的。

背景事实

Wincanton根据其与DRL之间2005年签订的合同（该合同随后于2007年修改过）向DRL提供物流服务。在此合同下，Wincanton每周向DRL发出账单，账单金额为进行一定扣减之后的DRL所应支付金额，扣减包括任何损坏和货物遗失赔偿责任。账单应由双方同意并签字。根据合同，DRL有义务在不做任何扣减、抵消或者反诉的情况下支付账单，但是DRL可以在已支付所有无争议金额的情况下扣留任何存在确实争议的金额。

双方对向Wincanton到期并应支付的金额产生了争议，并且DRL提出了反诉。为了避免在不当的时候结束最初的合同，以及为了给与DRL时间找到替代的服务提供方，双方于2008年签订了另外一个合同，定明2007年的合同被修改：双方相应的义务暂时终止。根据2008年合同的约定，DRL将立即向Wincanton支付100万英镑，而Wincanton应在从2008年1月19日起有关服务的账单被迅速支付后，继续提供物流服务。

2008年2月26日，Wincanton表示，除非DRL支付存在争议的2008年前的账单的某些大额款项，其中止其之后的服务。2月28日，Wincanton再次威胁表示，除非DRL在同一天支付其之前要求的金额，其将停止服务。结果，DRL拒绝支付2008年2月26日的账单，Wincanton因此没有再提供服务。合同每一方都指控对方作出了毁约性违约。

一审判决中，法官认为，尽管Wincanton的行为不恰当也不公正，但是该行为尚不是毁约性的，因而DRL无权认定2008年的合同已解除。相反，DRL拒绝向Wincanton支付2008年2月26日的账单行为本身是毁约性的，并且Wincanton已经接受了该毁约。

上诉法院判决

毁约

Lloyd法官在上诉法院判决中作出主导判决，他不同意初级法院法官就毁约问题上的观点。他认为Wincanton要求额外支付旧账单显然是对2008年的合同的公然违约，尤其是Wincanton已经收到100万英镑作为其继续服务的价款。上诉法院法官进一步罗列Wincanton的毁约行为，即（1）对其持有的货物主张留置权；和（2）转移本应于2008年2月26日运送至DRL的新物流服务提供商的货物，这些货物将被用于在3月3日当天或其之后完成向客户的交货。他认为，在DRL拒绝支付2月26日的账单之前，Wincanton就已经严重违约，尽管其在那段时间还持续天天向客户交货。而且，Wincanton在2月28日的立场（即如果DRL未向其支付价款，其后续将不再继续提供服务）是对于2008年的合同的毁约，并且这一毁约已被DRL接受（当其表示不再根据合同向Wincanton进一步支付任何价款）。

基于上述观点，上诉法院法官判定，整个合同（经修改）已经被解除，2007年合同下的权利主张的暂时中止也宣告终结。DRL无抵消和无减免地支付2008年最后一些账单的义务因而被解除，并且DRL可以主张反诉作为不支付的理由，这些都是在2008年合同存续的情况下所不能办到的。因此，DRL拒绝支付2月26日的账单不构成违约。

适用时效

DRL在2007年合同下有一些针对Wincanton的权利主张，包括受损和遗失的货物。2007年的合同包含了1998年公路拖运协会的条款和要求。在这些条款下出现了有关适用的时效的问题。

公路拖运协会条款和要求的第13条第1款规定，除非承运人在一定天数内被告知，并且在特定时期内收到书面的主张，其将不对货物的遗失或者受损承担责任。但是有一条款允许迟延通知，前提是在一定时期内作出该通知并不合理可能。第13条第2款规定了交货后一年的时效。

上诉法院认为（同意一审法官），2007年合同中的特定条款与上述第13条第1款不兼容，从而推翻了第13条第1款的适用。第13条第1款旨在使承运人尽早被告知潜在的发货人关于托运货物遗失或受损的权利主张。但是，Wincanton每周告知DRL任何货损或货物遗失的责任并且从账单中扣除那些金额，鉴于上述情况，Wincanton作出了针对自己的“自证”的权利主张。因此，根据第13条第1款告知Wincanton或对Wincanton作出书面的主张是没有必要的，因为其已经知悉了这些主张。

但是，Lloyd 法官认为第 13 条第 2 款规定的一年时限仍旧适用，因为它对提起诉讼（即启动法律诉讼程序）设定了时间限制。这与告知承运人权利主张的时间限制不同，并且这也不与特定合同明示条款相冲突。

评论

上诉法院在本案中的判决指出了合同纠纷的两个共同基础：毁约性违约和适用时限。合同各方在其各自起草的合同中纳入标准的条款和要求（尤其是那些包含涉及适用时限的条款）时，应当确保在两个基础之间没有冲突或者不兼容。

Wai Yue Loh
Partner, Shanghai
waiyue.loh@incelaw.com

Reema Shour
Professional Support Lawyer, London
reema.shour@incelaw.com

市场好转与损害赔偿评估的相关性

随着 2008 年航运市场的暴跌，由于承租人发现自己陷于一个无法获利的长期租船合同中，而发生了许多以期租租约出租的船舶被承租人提前还船的情况。在这些情况中，承租人对于毁约行为负有责任通常不是争议的焦点，而更加有争议的问题往往是如何计算船东由于承租人违约所能够从承租人处获得的损害赔偿。

根据英国法，最基本的评估合同损害赔偿的原则是，无过错方应当被恢复到如果合同被恰当履行后将会所处的经济状态。然而，无过错方应当在合理可能的情况下将其损失最小化。因此，当承租人因提前交船而毁约时，船东应当进入市场，并且可以的话，重新签订一份时间为被毁约的租约剩余期间的期租租约以减轻其自身损失。船东因而原则上来说，有权就被毁约的期租租约与市场费率之间的价差获得补偿。举例来说，*Elena d'Amico* [1980] 1 LLR 75 一案中，法院认为，如果无过错方决定不签订一个相类似的替代租约，而进入即期市场寻找机会，那么因此而带来的获利或损失不应当被计算在损害赔偿中，原因在于这并不是违约所导致的直接结果。这种以市场为基础的计算方法的好处在于，在毁约发生后，能够相对快地将损害量化以使得争议能够在合理的时间内得以解决。

当市场像 2008 年市场暴跌时那样不存在可用的市场费率时，由于没有相似的租约合同作为计算损失的基础，损害赔偿将会按照船东的实际损失来计算。那么，如果在租约结束时没有找到市场，但是市场在后来原始期租租约还未届满的相当一段时间内又恢复活力了呢？这是 *M/V Wren* 案的主要争议。在这个案件中，法院认为，船东的损失仍应当根据其在整个租约剩余期间的实际损失来计算，即使船东在租约结束之后的几个月后能够签订一个类似的租约合同。

背景情况

在 *M/V Wren* 案中，期租租约的时间是 36-38 个月，日租金率 US\$39,800。仅在租约生效后的五个月后承租人就将船舶还船给了船东。众所周知，在 2008 年 11 月租约被终止的时候，是无法找到市场以签订一个类似的期租租约的。因此，船东在即期市场签订了一个航次租约合同，并且由于市场的大幅衰退而遭受了相当的损失。八个月后，市场有些许恢复，当时离最初的租约合同届满仍然还有两年左右的有效期。船东没有在市场回暖时利用这个机会签订一个类似的期租租约，而是继续在即期市场上交易，而这个市场当时正在上升阶段，因而给船东带来了更多的收益。然而，船东依旧根据其市场恢复前他们在即期市场上的损失和一个相类似的期租租约的市场费率为基础，要求承租人就他们的损失承担赔偿责任。船东的主要理由是，一旦市场恢复，实际损失是一方面，而损害赔偿应当参考一个类似的两年期租约的市场费率来计算。

仲裁庭同意船东以这个基础来要求损害赔偿。承租人上诉至法院，声称此种可用市场计算方法只能在当租约终止时有一个可用的市场的情况下进行损害评估时使用。否则的话，船东将能够在上升市场上额外获利，而不是针对他们的损失获得补偿，而这并非损害赔偿的本意。

商业法庭判决

Blair 法官查阅了相关的案例法，并特别提到了 *M/V Kildare* [2010] EWHC 903 (Comm) 一案中的判决，这个案子因为出来太晚儿没能在仲裁过程中被引用。在 *M/V Kildare* 案的诉讼中，同样是在 2008 年市场暴跌的时候，承租人在租约还剩下将近四年半的时候对一个连续航次租约发生了毁约。在这个案件中，Steel 法官查明，当时，并没有可以将船舶以相类似租期和相同条款进行出租的市场。然而，众所周知在此之后，当原始的连续航次租约还剩下三年半的时候市场发生了转好。Steel 法官将此与 *Elena d'Amico* 案作了区分，他认为，*Elena d'Amico* 案是建立在当发生违约/合同终止的时候，有一个可用市场存在的基础上的。然而，*M/V Kildare* 中在当时没有可用市场时，法官认为，没有理由要求船东在每个航次租船航程结束后回到长期市场上来，或者不考虑短期期租，以防万一与此同时出现了更长期的期租市场。Steel 法官进一步解释说，当后来在原始租约剩余期间内出现了长期市场，不利用这个新出现市场的决定也不是一个独立于承租人违约终止租约行为的商业决定。

Blair 法官同意上述分析，并且允许承租人上诉。案件被发回仲裁庭要求他们对船东遭受的实际损失作出评估。

评论

对于评估无过错方的损失根据违约/合同终止的时间确定一个截止日期的好处在于可以较早确定一个总数。这并不是说，如果在此之后市场发生好转与之没有关系，然而，正是因为这仍然是决定船东是否采取合理手段减轻其自身损失的一个考虑因素。

Kevin Cooper

合伙人，伦敦

kevin.cooper@incelaw.com

Victoria Waite

律师，伦敦

victoria.waite@incelaw.com

保陪协会间纽约土产交易格式协议以及索赔担保的变更

根据 1996 协会间纽约土产交易格式协议，租约下的一方，通常为承租人，有可能拖延向船东提供提单下关于货物索赔的反担保直到船东完成赔付。在实践中，这一论点不总是行得通的，且该论点确实引发了一些高额的争议并其意味着合同方，通常来说船东，有时在租约结束后的几个月里仍面临遭受损失的风险。船东无法确定在其已赔付了提单下的而到了该由承租人支付其部分的时候，承租人公司是否还存在（还在营运）。2011 年 9 月 1 日，这一困难已经通过国际船东互保协会组织引进 1996 协会间纽约土产交易格式协议（于 2011 年 9 月修订）（简称“ICA 2011”）得到解决。

背景

协会间纽约土产交易格式协议（简称“ICA”）由国际船东互保协会组织设计并缔结为在 NYPE 或 *Asbatime* 租约下引发的货损提供简单的责任分摊方案。其通常仅与从业干散货以及集装箱交易的读者有关。责任的分摊参照货物损失或损害的原因。例如，短卸责任双方对半分摊，除非有清晰且无可辩驳的证据证明货损由行窃行为或是由于合同一方的疏忽引起。在 *Kamilla Hans-Peter Eckhoff KG v. A.C Oerssleff's Eftf. A/B ("The Kamilla")* [2006] EWHC 509 (Comm) 一案中，商业法庭将 ICA 描述为“粗略和迎接公正的形式”以削减由诠释 NYPE 租约第 8 条所引发的法律及事实问题。

担保问题

1996协会间纽约土产交易格式协议第4(c)条规定，索赔得到妥善解决或妥协且完成赔付是任何追索权或补偿的先决条件。这一规定被英国法院在一系列的案件中强调。因此，如果船东或承租人需对第三方为货损提供担保，其没有权力从其他租约方获得担保因为根据ICA的要求该索赔还未被具体化。担保仅可在货物索赔已得到妥善解决或妥协并完成赔付后获得。

实践中，情况通常不会如此简单，而且不同的司法管辖区对 ICA 有不同的诠释。但是，从船东和其互保协会的角度出发，重要的是这使得船东及其保陪协会从承租人处得到担保变得很难，很慢且很昂贵。这与 ICA 本来的精神和意图是不相符的。

2011 版 ICA

The ICA 2011 针对这一点，纳入了一个新的条款：-

“如果租约下的一方向提出货损索赔方提供担保，则该方有权（提出要求）从租约另一方处取得针对货损的同等金额的可接受的担保，无论本协议是否赋予租约双方有分配责任的权力，只要：

- a. 根据条款(6)所规定的时限内，要求担保方向租约下另一方给出关于货物索赔的书面通知；且
- b. 如被要求，请求担保方关于货物索赔向租约下另一方提供同等金额可接受的担保作为互换。”

适用性和评论

ICA 仅在当 ICA 被并入租约的情况下在船东和承租人之间适用。2011 年 9 月 1 日之前，租约中可能会有下述比较典型的条款：“承租人与船东之间关于货损的责任应根据 1996 协会间纽约土产交易格式协议或随后地任何修正案进行解决。”因为 2011 版 ICA 明确的作为“修正版”（并非“替代版” - 发生于 1984 到 1996 之间的变化），此类措辞将足以将新版的 ICA 合并入 2011 年 9 月 1 日之后签订的租约。根据船东互保协会之间的通知/信息发布，2011 版 ICA 不适用于这一日期之前签订的租约，即便索赔发生在这一日期之后。

鉴于其草拟的方式，我们期待新版 ICA 将发挥其作用，无论各方是否在担保提供中也会注意这一变化。无论如何，在如今不景气的市场环境中，我们对一些交易商/承租人坚持沿用旧版的 ICA 并不感到惊讶。无论哪个版本得以采用，对于两方最重要的是：你与谁签订合同且其加入哪家保陪协会？

Ted Graham
Silvia Mahringer
Solicitor, London
silvia.mahringer@incelaw.com

Silvia Mahringer
Solicitor, London
silvia.mahringer@incelaw.com

争端解决:

Peter Murray
peter.murray@incelaw.com
+86 138 0176 3568

劳玮裕 / Loh Wai Yue
waiyue.loh@incelaw.com
+86 135 0180 5368

余文浩 / Gerald Yee
gerald.yee@incelaw.com
+86 150 2100 6412

王芳 / Zeldar Wang
zeldar.wang@incelaw.com
+86 139 1715 1017

李萍 / Shirley Li
shirley.li@incelaw.com
+86 138 1764 7235

船舶建造/船舶融资:

何保罗 / Paul Ho
paul.ho@incelaw.com
+86 136 0163 1599

许椿 / Vincent Xu
vincent.xu@incelaw.com
+86 138 1736 0968

汤亦林 / Eileen Tang
eileen.tang@incelaw.com
+86 139 1875 7511

张群 / Louie Zhang
louie.zhang@incelaw.com
+86 136 7182 8500

张浩然 / Haoran Zhang
haoran.zhang@incelaw.com
+86 138 1617 0042

英国英士律师事务所, 上海代表处

中国上海
静安区南京西路1601号
越洋广场32楼3204 – 3206室
邮编: 200040

电话 (+86) 21 6157 1212
传真 (+86) 21 6170 3922
shanghai@incelaw.com

24小时紧急事故处理电话
全球全年365天, 全天24小时
(+ 44) 20 7283 6999

Ince & Co International LLP及其附属商事律师事务所构成英士全球法律服务网络, 在迪拜、汉堡、香港、勒阿弗尔、伦敦、摩纳哥、巴黎、比雷埃夫斯、上海和新加坡各地设有办事机构, 其业务涉及七大领域:

航空 商务与融资 商业纠纷解决 能源与海洋工程 保险与再保险 国际贸易 航运

E/电子邮件: firstname.lastname@incelaw.com

incelaw.com

24小时国际应急电话: + 44 (0)20 7283 6999

超过140年全球商事法律服务经验

本刊所载信息和内容不构成就任何具体事项对任何人提供的法律意见。本刊免费取阅, 内容仅供参考。我们会尽合理谨慎义务更新本刊信息并尽量确保信息准确, 但我们不对信息准确性和正确性以及任何因依赖本刊信息而产生的后果承担责任。谨此提请读者就相关事项征询专业法律意见, 并欢迎您咨询您在本所的日常联系人。

© 2011 Ince & Co International LLP, 版权所有。Ince & Co International LLP是在英格兰及威尔士公司注册署注册的有限责任公司, 注册号为OC361858; 注册办事处及主要营业地址为: International House, 1 St Katherine's Way, London E1W 1AY