

广东省高级人民法院

民事判决书

(2010)粤高法民四终字第16、17号

上诉人(原审原告、反诉被告):广州大通实业有限公司。住所地:广东省广州市海珠区昌岗中路昌岗街166号之三1220房。

法定代表人:刘伟杰,该公司总经理。

委托代理人:许光玉,广东海建律师事务所律师。

委托代理人:李振海,广东海建律师事务所律师。

上诉人(原审被告、反诉原告):广州市桥澳船舶修造工程有限公司。住所地:广东省广州市黄埔区长洲金洲北路一街101号。

法定代表人:黄伟东,该公司董事长。

委托代理人:朱江,广东卓信律师事务所律师。

上诉人广州大通实业有限公司(下称大通公司)诉上诉人广州市桥澳船舶修造工程有限公司(下称桥澳公司)船舶建造合同纠纷一案,大通公司于2007年2月14日向广州海事法院提起诉讼,广州海事法院受理后,桥澳公司于同年4月6日提出反诉。广州海事法院合并审理后,于2007年7月2日作出(2007)广海法初字第108号、(2007)广海法初字第162号民事判决。桥澳公司不服,向本院提起上诉。本院于2008年11月21日以上述民事判决认定事

实错误为由，裁定撤销上述民事判决，发回重审。广州海事法院依法于2008年12月22日另行组成合议庭进行审理，并于2009年12月8日作出（2009）广海法重字第1号、（2009）广海法重字第2号民事判决。大通公司、桥澳公司均不服，向本院提起上诉。本院依法组成合议庭对本案进行了审理，现已审理终结。

大通公司原审诉称：2005年12月21日，大通公司与桥澳公司签订74.98米集装箱货船建造合同（下称货船建造合同），约定大通公司委托桥澳公司承揽建造集装箱货船一艘（船名核定为“大通23”轮），总造价855万元，价款由大通公司按工程进度分五期支付。桥澳公司应在2006年8月25日前完成建造并经试航合格后交船。2005年12月22日，大通公司向桥澳公司支付第一期造船款2,565,000元。2005年12月26日，大通公司向桥澳公司提供了三套船舶设计图纸。建造期间，大通公司按工程进度支付造船款2,865,000元。其中，大通公司为桥澳公司代购船用柴油机即主机款项为1,156,000元，依合同约定从工程款中扣减。2006年8月31日，桥澳公司称由于管理方面未成熟、人事变动等原因不能按约定日期交船，希望给予三个半月的宽限期。9月5日、18日、20日，大通公司多次催促桥澳公司交船，并限定延期不能超过120天。至该宽限期满之日即2006年12月23日桥澳公司仍未能完成建造。12月30日，桥澳公司以资金困难为由请求大通公司预先支付100万元以便购买辅机、锚机、机舱管材等船舶设备。大通公司表示愿意，但前提是桥澳公司为此提供具体可行的继续履约交船方案。桥澳公

司没有提供，也未抓紧施工，甚至于 2007 年 1 月 27 日起停止建造“大通 23”轮。桥澳公司因没有建造 74.98 米集装箱货船资格不能按期交船。2 月 1 日，大通公司通知桥澳公司若未按要求提供履约交船计划，大通公司将于 2 月 3 日解除合同。依照《中华人民共和国合同法》（下称《合同法》）第九十四条第（三）项的规定，桥澳公司迟延履行主要债务，经催告后在合理期限内仍未履行，大通公司可以解除合同。依照《合同法》第九十四条、第九十七条、第九十八条、第一百一十四条的规定，桥澳公司应返还大通公司造船款 543 万元及利息，支付违约金，并赔偿损失。请求：1、确认货船建造合同自 2007 年 2 月 3 日起解除；2、判令桥澳公司返还大通公司造船款 543 万元及利息（八笔款项 2,565,000 元、50 万元、1,156,000 元、50 万元、30 万元、73,000 元、36,000 元、30 万元分别自 2005 年 12 月 22 日、2006 年 3 月 31 日、4 月 7 日、4 月 20 日、4 月 28 日、5 月 12 日、5 月 29 日、6 月 19 日起至清偿之日止按月息 5.76‰ 计算）；3、判令桥澳公司支付逾期交船违约金 324,000 元（自 2006 年 8 月 26 日起至 2007 年 2 月 3 日止，按每天 2,000 元计算）、2006 年 10 月至 2007 年 1 月共 4 个月的经营损失 52 万元（按同类船舶计算）、图纸设计费 103,000 元、审图费 14,372 元、增加主机燃烧重柴油设备费 36,000 元、监造人员工资 27,597 元及监察造船费用 5 万元（包括职工工资 3 万元、汽油费 7,500 元、路桥费 7,500 元、误餐费 2,500 元、通讯费 2,500 元）；4、桥澳公司负担案件诉讼费用。

大通公司原审提交了以下证据：1、货船建造合同及附件；2、付款凭证；3、桥澳公司出具的收条；4、船舶名称核准通知书；5、建造工作记录；6、保证书；7、投诉信3份；8、大通公司致广州海事局的报告；9、检验意见通知书；10、船舶照片；11、桥澳公司股东会决议；12、经理聘用证明书；13、法定代表人履历表；14、双方往来函件；15、桥澳公司律师函；16、大通公司律师函；17、船底腐蚀情况确认书；18、船体说明书及轮机说明书；19、施工队印姚华给大通公司的函；20、桥澳公司传真；21、购销合同及交接单；22、送货单；23、华南理工大学船舶与海洋工程研究所制作的更换主机对原设计影响说明书；24、施工记录；25、大通公司职员制作的报告书；26、桥澳公司出具的发票；27、借款借据；28、设计协议书；29、设计费收据；30、产品检验收费帐单及支票存根；31、合作物流运输意见书；32、合同变更确定函及发票；33、监造人员工资单；34、监察费用明细表；35、劳务承包合同；36、货船轮机建造合同；37、货船管路工程承包合同；38、货船全船电器合同；39、货船油漆工程承包合同；40、柴油机合格证；41、中国船级社青岛分社产品证书；42、淄博柴油机总公司传真；43、淄博柴油机总公司出具的《关于广州大通实业有限公司在我司定购的主机的质量的函》。

桥澳公司原审辩称：一、关于建造周期。货船建造合同第四条与第一条第（一）款的规定相冲突。建造周期应自大通公司提供经船检部门审批认可的图纸之日即2006年3月15日起算。货船建造

合同第四条的规定违反了交通部《关于加强建造船舶检验和管理的通知》的规定，无效。如合同有效，则属于桥澳公司因重大误解订立合同，请求法院予以变更。二、大通公司未按约定提供与设计图纸相符的主机。桥澳公司于 2006 年 4 月收到大通公司代购的主机，该主机为拼装旧主机。桥澳公司要求大通公司澄清，但大通公司至今没有更换也没有作合理解释。广州鸿业海事咨询顾问有限公司勘验认为，大通公司提供的主机低于合同规定的标准。三、大通公司未按约定支付进度款。2006 年 7 月，两个立体总段在工厂浮坞合拢，大通公司应按合同支付第三期工程款。但大通公司以主要设备没有安装完毕为由仅支付 30 万元。大通公司的行为导致工程无法进行。四、在建造过程中大通公司对图纸进行改动，要求增加修改项目，致使造船周期延长。该改动造成工程延误 45 天。五、在施工过程中遇到大雨及高温天气的时间 60.5 天，应予扣除。六、大通公司延迟提供锌板布置图致使桥澳公司不能安装抗锈蚀的锌板，造成船体锈蚀，损失应由大通公司承担。请求：对合同关于建造周期的规定予以变更，并驳回大通公司的诉讼请求。

桥澳公司原审提出反诉称：大通公司未按约定及时提供图纸，未按期支付造船款，致使工作无法继续。大通公司代购的 6210ZLCZ-6 型主机为二手的 6210ZLCZ-5 型主机。主机铭牌有明显的造假痕迹，主机与齿轮箱在转速、功率等方面不配套，且缺少主要的配套泵类和船检机构颁发的船用产品合格证。桥澳公司多次催促提供配套文件，但大通公司没有提供上述文件，还要求桥澳公司

将不符合要求的主机装船。根据船检的规定，新建船舶不得使用旧设备进行拼装。为此，桥澳公司一直不能安装主机、继续造船。大通公司作为定作人单方解除合同，应赔偿桥澳公司因此造成的损失。请求：1、确认大通公司恶意策划、代购与建造合同约定不相符的两台船用主机的行为构成合同欺诈和侵权；2、责令大通公司更换两台不符合合同约定的船用主机，继续履行货船建造合同；3、大通公司赔偿桥澳公司自发生纠纷之日起至船舶建造重新开工之日止的维护管理费用，以每天 1,416 元的标准计算，自 2007 年 2 月 3 日起暂计至 2009 年 2 月 26 日止为 1,067,664 元；4、大通公司向桥澳公司支付第三期造船款余款 141 万元，并以每日 2,000 元的标准支付违约金，自 2006 年 7 月 1 日起暂计至 2009 年 5 月 16 日止为 2,098,000 元；5、大通公司承担案件诉讼费用。桥澳公司的上述反诉请求，以货船建造合同继续履行为前提，经原审法院阐明后，桥澳公司主张，如法院认定本案船舶建造合同解除，其反诉请求变更为：1、确认在建船舶归大通公司所有；2、确认大通公司恶意策划、代购与建造合同约定不相符的两台船用主机的行为构成合同欺诈和侵权；3、责令大通公司赔偿桥澳公司代购主机款 1,156,000 元及利息（自 2006 年 6 月 12 日起至付清之日止，按人民银行同期贷款利率计算，暂计至 2009 年 2 月 26 日止的利息为 213,116.67 元）；4、桥澳公司已投入资金 8,315,702 元，扣除大通公司支付的造船款 4,274,000 元，大通公司应返还桥澳公司垫付的费用 4,041,702 元及利息（自 2007 年 2 月 3 日起至付清之日止，按人民银行同期贷款利率计算，暂计至

2009年2月26日止的利息为582,513.34元);5、大通公司赔偿桥澳公司船舶维护管理费,自2007年2月3日起至船舶离开码头之日,以每天1,416元计算,暂计至2009年2月26日止为1,067,664元;

6、大通公司负担案件诉讼费用。

桥澳公司原审提交了以下证据:1、货船建造合同;2、2006年3月10日广东省船舶检验局广州分局关于“74.98米集装箱货船”图纸审查意见的函;3、广州海事局船检处船舶建造检验情况记录(通知)表;4、广州海事局船检处给桥澳公司的通知2份;5、交通部《关于加强建造船舶检验和管理的通知》;6、锌块布置图收条;7、“大通23”轮主机勘验(初步)报告;8、海事局海船检[2003]238号《关于禁止使用废旧材料和设备拼装船舶的通知》;9、淄博柴油机厂柴油机介绍;10、双方往来函件;11、船舶建造款发票;12、广东气象台出具的气象证明;13、网页资料;14、船体设施改装工程清单;15、增加、修改工程项目清单;16、船舶生产企业现场评价记录;17、生产技术条件认可证书;18、船舶业务受理回执;19、发票;20、劳务合同及施工单;21、货船油漆工程承包合同;22、货船轮机建造合同;23、货船管路建造合同;24、货船全船电器合同;25、船舶修理价格表;26、租赁经营合同;27、意向书;28、主机资料图片;29、印姚华函件;30、2007年4月4日广州海事局[2007]88号文件;31、2007年3月13日广东省船舶检验局粤船检[2007]15号文件;32、产品质量证明书;33、华南理工大学船舶与海洋工程研究所对图纸审查意见的答复;34、付款凭证;35、广

州海事局船舶建造检验情况记录表；36、印姚华制作的晴雨表；37、领料单；38、广州市机电工业理化计量中心试验结果报告；39、柴油机合格证；40、“大通23”轮主机勘验（补充）报告；41、“大通23”轮驻厂的码头费用及计算依据；42、广州海事局船舶检验处给桥澳公司的函；43、“大通23”轮资金投入状况评估报告书；44、广东海事工程咨询检验公司出具的船舶状况勘验报告；45、广东华南海事司法鉴定中心司法鉴定意见书。

大通公司原审针对桥澳公司的反诉辩称：双方关于建造周期的约定属于真实意思表示，没有违反强制性规定。大通公司代购的主机是符合合同要求的主机。桥澳公司未能履行合同的原因是其不具备建造该船的资质和能力。请求驳回桥澳公司的反诉请求。

原审法院查明：2005年12月21日，大通公司作为甲方，桥澳公司作为乙方，双方签订货船建造合同，约定大通公司委托桥澳公司建造集装箱船一艘（广州海事局核定船名“大通23”轮），总造价为855万元，价款由大通公司按工程进度分五期支付。建造船舶的主要参数：“乙方根据甲方提供，并经广东省船舶检验局广州分局审批认可的设计图纸资料（图号：HGC05428）进行施工建造：1、船舶主尺度：船长：74.98米，型宽：15.8米，型深：5.3米，主机型号：6210ZLCZ-6/6210ZLC-6。2、甲方提供乙方的建造资料：①船体图纸资料②轮机图纸资料③电器图纸资料。”第三条约定：“本合同总造价共分五期付款，由甲方向乙方支付。第一期：生产准备、放样、材料设备采购，中合拢阶段，合同生效之日起5个工作日之

内由甲方向乙方支付第一期预付款，为合同总价的 30%，即人民币贰佰伍拾陆万伍仟元整（¥2,565,000 元）。第二期：二个立体总段在船台分别立体总段制作完工阶段，由甲方向乙方支付第二期预付款，为合同总价的 30%，即人民币贰佰伍拾陆万伍仟元整（¥2,565,000 元）。在此阶段，甲方代乙方订购主机，购主机款项由甲方直接支付，并在第二期工程款中抵减。第三期：主要设备安装完毕，两个立体总段在工厂浮坞合拢完毕阶段，由甲方向乙方支付第三期预付款，为合同总价的 20%，即人民币壹佰柒拾壹万元整（¥1,710,000 元）。第四期：码头试车开始阶段，由甲方向乙方支付第四期预付款，为合同总价的 10%，即人民币捌拾伍万伍仟元整（¥855,000 元）。第五期：完工交船阶段，交船前，由甲方向乙方支付余下合同价的 10%……。以上造船款乙方必须提供与建造船舶相符的合法的发票给甲方。”第四条约定：“由甲方支付第一期款及提供经船检局审批图纸之日算起 240 天，即由二〇〇五年十二月二十八日至二〇〇六年八月二十五日，试航检验合格为期限。”该款中，“经”字修改为“送”字，桥澳公司在修改处加盖其公司印章。第六条约定：“本船在建造过程中，在规范船检局审批意见允许的情况下，甲方提出修改或增加项目时，乙方应尽可能以合理费用在短时间内满足上述要求，如果因增加项目使造价增加或影响交船期，双方协商解决并就此签署合同加帐工程协议，该协议为本合同不可分割的一部分，增减相抵后的工程费用在交船前结算支付完毕。”第八条约定：“1、甲方如因不及时支付船舶建造款，

则每天支付 2,000 元违约金给乙方。2、如果乙方原因未能按时交船的，逾期每天按 2,000 元计罚。”合同签章处批注：“由于甲方未能按合同要求执行，交船期顺延。”

2005 年 12 月 22 日，大通公司按照合同约定向桥澳公司支付第一期造船款 2,565,000 元。12 月 26 日，大通公司向桥澳公司提供了三套船舶设计图纸。大通公司分别于 2006 年 3 月 31 日、4 月 20 日、4 月 28 日、5 月 12 日、5 月 29 日、6 月 19 日支付桥澳公司造船款 50 万元、50 万元、30 万元、73,000 元、36,000 元、30 万元。上述 7 笔款项合计 4,274,000 元。

在建造过程中，双方同意将货舱围板的原来设计值 12mm 改为 14mm。

2005 年 11 月 29 日，大通公司与东莞市恒富机电设备有限公司签订购销合同，购买如下设备：淄博柴油机厂生产的型号为 6210ZLC-6 (735KW) 的船用柴油机 2 台套，单价 44 万元，合计 88 万元。杭州齿轮箱厂生产的齿轮箱 (GWC36.39) 2 台，每台单价 127,000 元，合计 254,000 元。上海产联轴器 (XL110) 2 台，每台 11,000 元，合计 22,000 元。上述船用产品合计 1,156,000 元。该合同约定“以上货物均提供合格证书及 CCS 船检证书（柴油机船检证书及铭牌按 662KW 办理）”。2005 年 11 月 9 日，大通公司向东莞市恒富机电设备有限公司支付定金 5 万元。2006 年 4 月 7 日，大通公司支付船用柴油机价款 1,106,000 元。2006 年 2 月 15 日，双方签署合同变更确定函，确认为 2 台船用柴油机增加燃重油功能，

费用共计 36,000 元。2006 年 4 月 7 日，大通公司将上述船用柴油机及配套设备交付桥澳公司。该交接单同时记载船用柴油机的型号规格为 6210ZLC-6H，出厂编号为 06271、263。桥澳公司的仓库保管员李洪和、技术人员梁树头作为验收人在交接单上签字，没有对机器的型号和外观情况提出异议。

淄博柴油机厂于 2006 年 3 月出具的柴油机合格证记载，产品编号分别为 20060263 和 20060271、产品型号为 6210ZLC-5、额定功率 662KW。中国船级社青岛分社根据淄博柴油机厂的申请，对涉案两台主机进行检验，认定主机符合产品检验标准的要求，分别签发证书编号为 QD06P00775-03、QD06P00775-04 的产品证书，证实产品编号分别为 20060263 和 20060271 的船用柴油机型号为 6210ZLC-5、额定功率 662KW。2007 年 5 月 15 日，淄博柴油机总公司向东莞市恒富机电设备有限公司传真确认，其购买的涉案主机为新主机。2007 年 11 月 30 日，淄博柴油机总公司向本院出具《关于广州大通实业有限公司在我司定购的主机的质量的函》，再次确认销售给大通公司的涉案主机为新主机。

2006 年 8 月 17 日，两个立体总段在工厂浮坞合拢完毕。12 月 10 日，吊装主机设备。至今，桥澳公司没有完成船舶建造工作。

大通公司、桥澳公司双方没有就建造中的“大通 23”轮向船舶登记机关申请船舶所有权登记。

2006 年 8 月 31 日，桥澳公司致函大通公司称：“……现由于公司管理方面未成熟、人事变动等原因，未能按期交船，我公司深

感抱歉……我公司需要对 74.89 米集装箱货船工期顺延叁个半月，即壹佰零伍个工作日。……”

2006 年 9 月 5 日、18 日、20 日，大通公司催促桥澳公司交船。9 月 18 日，大通公司致函桥澳公司称：“……2、工期延迟的时间过长我司是无法接受的，延迟罚款只能在合理的时间内。为更好地促使贵司采取措施加快施工进度，以及减少我司经济损失，我司认为按日历天计算延期三十天执行合同第八条第 2 点计罚；延期三十一天起按我司投入资金额的银行同期贷款息率补偿我司外，还要按当时市场所经营该类船舶应有的经营收益额补偿我司的经济损失，但总体工程延期不能超过 120 天。”

合同履行过程中，双方对主机的型号是否为 6210ZLCZ-6 产生争议。大通公司认为该主机的型号为 6210ZLCZ-6，桥澳公司认为型号为 6210ZLCZ-5。2007 年 1 月 5 日，桥澳公司致函大通公司称，主机型号与设计不符，主机与齿轮箱在转速、功率等方面不配套。1 月 9 日，大通公司复函桥澳公司称，主机没有问题。1 月 18 日，大通公司的委托代理人再次复函称：“……2006 年 12 月 30 日，贵我双方就题述合同争议进行了协商会议，就延期天数、船底腐蚀等问题达成共识。……一、关于延期天数。……会议中，贵司承认已延期交船四个多月时间，但考虑到部分延期受改装工程、增加工程、台风、阴雨天气、图纸等因素影响，希望大通公司同意扣除因此延误的合理天数。经协商，双方同意因上述因素在延期天数内扣除 20 天，该 20 天不计算违约金。……”

2007年1月23日，大通公司委托律师致函桥澳公司对主机等事项进行协商。1月24日，桥澳公司就主机等事项复函大通公司。2月1日，大通公司致函桥澳公司称，若不能在2月3日前提供合理可行的履约交船计划，将解除合同。桥澳公司没有提供交船计划。桥澳公司就主机的问题向广州船检局反映情况，广州船检局在2007年3月13日的回函中明确要求桥澳公司提交变更后的图纸以供船检部门审批，但桥澳公司没有执行。

2007年2月8日，原审法院裁定在广州黄埔扣押建造中的“大通23”轮。大通公司向原审法院预交诉讼前财产保全申请费5,000元和执行费5,000元，并提供10万元现金担保。

此外，桥澳公司为履行货船建造合同，将相关工程转包给第三人。2006年1月14日，桥澳公司将船舶的放样、船体装焊等工程转包给广州市海珠区南北船舶安装工程部。2006年9月15日，桥澳公司将轮机设备安装工程转包给广州市黄埔区海轮船舶工程部。2006年3月1日，桥澳公司将管路放样、制作、安装、试航等工程转包给泰州市海诞钣焊工艺厂，工程周期从2006年3月1日至2007年2月1日。2006年6月27日，桥澳公司将电器安装工程转包给黄汉森，工程周期从2006年7月1日至2006年9月20日。2006年6月20日，桥澳公司将全船油漆工程转包给唐元春，工程周期从2006年7月1日至9月30日。桥澳公司将上述工作交由第三人完成，未征得大通公司的同意。

原审法院另查明，桥澳公司的营业执照记载桥澳公司具备建造

70 米以下钢质船舶的资格。

对双方有争议的事实，经当事人原审举证、质证，原审法院认定如下：

一、关于大通公司是否增加、修改工程项目？

桥澳公司为证明大通公司增加、修改工程项目，提供了船体设施改装工程清单、增加修改工程项目清单等证据。上述证据没有任何人的签名，属于桥澳公司单方制作的对其有利的证据，大通公司也不予承认，故没有证明力。但大通公司委托代理人在 2006 年 12 月 29 日给桥澳公司委托代理人的函件中表示建造过程中“有少量工程的修改”。2007 年 1 月 18 日大通公司给桥澳公司的复函中表示双方同意因改装工程、增加工程、台风、阴雨天气、图纸等因素在延期天数内扣除 20 天。大通公司在原审庭审中也表示双方同意将货舱围板的原来设计值 12mm 改为 14mm。因此，认定在建造过程中大通公司增加、修改了工程项目。

二、关于建造过程中是否有 60.5 天的高温、大雨天气？

桥澳公司为证明建造过程中有 60.5 天的高温、大雨天气，提供了广东气象台出具的气象证明、印姚华制作的晴雨表等证据。桥澳公司提供的广东气象台出具的气象证明是与原件核对无误的复印件，应当确认其证明力。该证据记载的最高气温超过 35℃ 的时间共 23 天，大雨、暴雨以及大暴雨为 27 天。桥澳公司提供的印姚华制作的晴雨表没有大雨的记载。据上，认定建造过程中有高温 23 天，大雨、暴雨以及大暴雨 27 天。

三、关于主机是 6210ZLC-5 还是 6210ZLC-6 的问题。

大通公司主张，为使船员在使用机器的过程中节省油料，有意将 6210ZLC-6 的主机以 6210ZLC-5 的铭牌出现。桥澳公司则认为，主机的合格证书和中国船级社青岛分社出具的产品证书均证实主机为 6210ZLC-5，与合同约定的 6210ZLC-6 不符。

原审法院认为，机器的合格证书由生产厂家提供，记载了机器的基本性能等信息，该合格证记载了主机的型号为 6210ZLC-5，经试验功率为 662 千瓦。船级社是船用产品的法定检验机构，只有经船级社检验合格并签发产品证书的设备，才能安装于船舶。本案的两台主机经中国船级社青岛分社检验并出具产品证书，认定两台主机型号为 6210ZLC-5。据此，根据产品合格证书和产品证书，应认定大通公司为桥澳公司代购的两台主机型号为 6210ZLC-5。

四、关于大通公司主张的损失。

大通公司主张其损失包括：经营损失 52 万元、图纸设计费 103,000 元、审图费 14,372 元、增加主机燃烧重柴油设备费 36,000 元、工资额 27,596 元、监察造船费用 5 万元。

大通公司为证明其经营损失为 52 万元，提供了大通公司与广东南粤物流股份有限公司签订的运输意向书。该意向书不是运输合同，在桥澳公司未按期交付船舶的情况下，大通公司无须另外寻找船舶替代履行，也无须向广东南粤物流股份有限公司承担违约责任。另外，大通公司主张按同类船舶 2006 年 10 月至 2007 年 1 月共 4 个月的经营损失 52 万元，没有提供相应的证据及具体的计算方法。因此

对大通公司主张的经营损失 52 万元不予认定。

大通公司为证明其支付图纸设计费 103,000 元、审图费 14,372 元、增加主机燃烧重柴油设备费 36,000 元、工资额 27,596 元，提供了其与华南理工大学船舶与海洋工程研究所签订的设计协议书、设计费收据、产品检验收费帐单及支票存根、合同变更确定函及发票、工资单、监造人员工资单、监察费用明细表等证据。设计协议书记载设计费为 103,000 元，大通公司应分三期支付，而大通公司提供的收据记载的金额分别为第一、二期设计费 5 万元及 38,000 元。该设计协议书与收据的内容可以相互印证。大通公司提供的产品检验收费帐单及支票存根、合同变更确定函及发票、工资单均是与原件核对无误的复印件，应当确认其证明力。

大通公司为证明监察造船费用 5 万元，提供了其制作的明细表，该明细表属于其制作的对其有利的证据，没有证明力，不予认定。

综上，认定大通公司损失包括：图纸设计费 103,000 元、审图费 14,372 元、增加主机燃烧重柴油设备费 36,000 元、工资额 27,596 元。

五、关于桥澳公司主张的损失。

1、桥澳公司主张的资金投入损失。

2007 年 10 月 13 日，桥澳公司委托广东华南海事司法鉴定中心对在建的“大通 23”轮已投入资金状况进行评估，广东华南海事司法鉴定中心根据桥澳公司提供的建造合同、船用材料和设备购置发票、增值税发票等证据，采取成本法的评估方法，认定桥澳公司为

建造“大通 23”轮投入总资金 8,315,702 元，扣除大通公司支付的 4,274,000 元，桥澳公司实际投入的资金为 4,041,702 元。原审法院认为，广东华南海事司法鉴定中心出具的评估报告，不能有效证明桥澳公司为在建的“大通 23”轮实际投入的资金为 4,041,702 元，理由如下：（1）桥澳公司作为船厂，其提供的购买钢材和设备的发票，缺乏证据的关联性，不能证实这些钢材和设备均是为建造“大通 23”轮而购买并全部用于本案船舶的建造；（2）桥澳公司确认尚有设备库存，但对库存设备的价值，也只是桥澳公司单方估算的价值；（3）桥澳公司为履行货船建造合同，与第三人签订多份合同，桥澳公司以合同中约定的款项作为损失，但不能证明其根据合同已向第三人付清了款项；（4）货船建造合同约定，如增加工程，须由船检部门审核，同时由大通公司、桥澳公司双方对增加工程进行确认，现桥澳公司主张的增加工程，只有桥澳公司单方制作的清单，不具有效力，鉴定人以此作为桥澳公司的资金投入，缺乏依据；（5）桥澳公司将船厂的水电费、场租费、管理费的 75% 作为因建造本案船舶而产生，缺乏充分依据。综上，广东华南海事司法鉴定中心出具的评估报告，缺乏客观性和科学性，不能证明桥澳公司为建造“大通 23”轮已投入的资金为 4,041,702 元。

2、关于桥澳公司主张的维护管理费用。

桥澳公司主张，双方因主机问题产生争议后，船舶一直停靠桥澳公司码头，“大通 23”轮产生了码头费和消防值班费。原审法院认为，根据桥澳公司提供的中国船舶工业总公司颁布的《国内民用

船舶修理价格表》可以认定，5000 总吨以下船舶每天的码头费为 1,000 元，消防值班为每天 416 元。

3、关于货船建造合同约定的第三期支付条件是否成就的问题。

桥澳公司主张，第三期造船款在“主要设备安装完毕，两个立体总段在工厂浮坞合拢完毕阶段”支付。本案中，船舶两个立体总段已经合拢并下水，与该阶段相适应的船舶主要设备已经安装完毕，包括主机、辅机、尾轴、舵机等设备。广东华南海事司法鉴定中心出具的关于“船舶主要设备”的解释认为，我国现行的法律、法规并没有使用“船舶主要设备”这一笼统的泛义词，航运行业偶尔在口语当中会使用“船舶主要设备”一词，通常仅指“四机一炉”（主机、辅机、锚机、舵机、锅炉），本案船舶采取在浮坞合拢后出坞下水的方法，无需等船舶所有设备安装完毕后才下水。桥澳公司据此认为，第三期的付款条件已成就，大通公司应向桥澳公司支付第三期造船款余款 141 万元。

大通公司认为，根据货船建造合同约定，第三期付款条件由两部分组成，一为主要设备安装完毕，二为两个立体总段在工厂浮坞合拢完毕，两者必须同时成就。对于何为船舶主要设备，作为合同组成部分的船体说明书、轮机说明书均有记载，包括了主机、辅机、尾轴、舵机、救生设备、消防设备、通讯设备等。本案中，至合同解除前，桥澳公司除吊装了主机和几台水泵外，其它设备均未安装，第三期付款条件尚未成就，大通公司有权拒绝支付。

原审法院认为，货船建造合同中虽然没有对“船舶主要设备”

作出列明，但双方在合同中约定，大通公司必须向桥澳公司提供船体图纸资料和轮机图纸资料等，这些资料是建造船舶所必须的。根据广州船检局备查的船体说明书记载，船舶主要设备包括锚系设备、舵设备、推进器、救生设备、消防设备、信号设备、主要航行设备、信号设备、集装箱系固设备，以及主要无线电、通讯、广播设备等。广州船检局作为船舶建造的法定检验部门，其审查认可的上述资料比广东华南海事司法鉴定中心出具的司法鉴定意见书更具效力，桥澳公司关于该阶段相适应的船舶主要设备已经安装完毕的主张，缺乏充分依据。桥澳公司于 2006 年 12 月 10 日才吊装主机设备，而其它主要设备至今没有安装。因此第三期款项的支付条件还没有成就，大通公司无须支付第三期造船款余款 141 万元。

原审法院另查明，大通公司于 2007 年 4 月 27 日向原审法院提出拍卖“大通 23”轮的申请，预交拍卖船舶评估费 5 万元，原审法院于 2007 年 9 月 6 日裁定予以准许。2007 年 9 月 14 日，桥澳公司以原审案件已上诉到广东省高级人民法院，如拍卖船舶势必造成案件主要证据灭失，不利于二审法院审理为由，对拍卖船舶裁定提出复议。2007 年 11 月 27 日，大通公司提出延期拍卖申请。大通公司同意负担因船舶延期拍卖而产生的相关费用。发回重审后，大通公司再次申请对涉案主机型号进行鉴定，预交鉴定费 7,000 元，原审法院准许并委托中国船级社青岛分社对吊装于“大通 23”轮上的主机进行检验。2009 年 6 月 5 日，检验人员到达桥澳公司船厂，桥澳公司认为现有证据已证实主机型号为 6210ZLCZ-5，拒绝检验人员上

船检验。此后，为查明造船合同解除后可能给双方造成实际损失，减少船舶继续扣押造成的损失，原审法院多次向桥澳公司阐明，要求对“大通 23”轮进行评估拍卖，以保存价款，但桥澳公司以大通公司更换主机、继续支付第三期造船款即可继续履行造船合同为由，不同意对“大通 23”轮进行评估和拍卖。

原审法院经审判委员会讨论认为：本案是船舶建造合同纠纷。大通公司、桥澳公司经充分协商后签订的船舶建造合同，是双方的真实意思表示，没有违反法律、行政法规的强制性规定，合法有效，对双方具有约束力。

货船建造合同第四条船舶建造周期条款约定：“由甲方支付第一期款及提供送船检局审批图纸之日起算 240 天，即由二〇〇五年十二月二十八日至二〇〇六年八月二十五日，试航检验合格为期限。”双方当事人就船舶建造周期进行约定，并约定由大通公司支付第一期款及提供送船检局审批图纸之日起算，合法有效。交通部《关于加强建造船舶检验和管理的通知》第四条规定，建造船舶在开工前必须将船舶的图纸资料报船检部门批准，船舶制造厂必须具备必要的技术条件，否则船检部门不得受理检验。该规定并没有要求建造周期的起算必须自定作人提供经船检部门审批认可的图纸时才能起算。桥澳公司关于货船建造合同第四条的规定违反该通知无效的主张，不予支持。最高人民法院《关于贯彻执行〈中华人民共和国民法通则〉若干问题的意见（试行）》第 71 条规定：“行为人因对行为的性质、对方当事人、标的物的品种、质量、规格和数量等

的错误认识，使行为的后果与自己的意思相悖，并造成较大损失的，可以认定为重大误解。”第 73 条规定：“对于重大误解或者显失公平的民事行为，当事人请求变更的，人民法院应当予以变更；当事人请求撤销的，人民法院可以酌情予以变更或者撤销。可变更或者可撤销的民事行为，自行为成立时起超过一年当事人才请求变更或撤销的，人民法院不予保护。”本案中，桥澳公司主张因对交通部规章不了解、以及对合同第四条船舶建造周期条款的约定理解错误，不属对行为的性质、对方当事人、标的物的品种、质量、规格和数量等的错误认识。桥澳公司关于重大误解的主张不成立。

在货船建造合同中，大通公司、桥澳公司约定“甲方支付第一期款及提供经船检局审批图纸之日”作为造船的起算时间。在协商合同条款时，双方在合同中将“经”字改为“送”字，桥澳公司还在修改处加盖其公司印章，说明系当事人有意修改的。桥澳公司作为造船厂应充分认识到修改后这一条款的含义。合同明确约定建造周期从 2005 年 12 月 28 日起算，而大通公司已于 2005 年 12 月 22 日支付第一期造船款 2,565,000 元，并于 2005 年 12 月 26 日提供送船检局审批的图纸，故应自 2005 年 12 月 28 日起算。桥澳公司关于建造周期自取得船检部门审批的图纸资料即 2006 年 3 月 15 日起算的主张，没有合同依据。

双方约定，在建造船舶过程中如果因增加项目使造价增加或影响交船期，双方协商解决并就此签署合同加帐工程协议。本案事实表明，在合同履行过程中，双方没有签订加帐工程协议。因此，即

使大通公司增加工程项目，也应认为并不影响交船期，无须延长建造期限。大通公司虽然在 2007 年 1 月 18 日给桥澳公司的复函中承认合同履行中有改装工程、增加工程、台风、阴雨天气、图纸等因素，但双方并没有对此达成延长建造周期的协议。故建造周期不应延长。合同并未约定高温、大雨天气应延长建造期限。因此，桥澳公司关于建造过程中有 60.5 天的高温、大雨天气，应延长 60.5 天建造期限的主张，没有合同依据和法律根据，不予支持。

2006 年 8 月 25 日，双方约定的造船期限届满，桥澳公司未能完成船舶建造。2006 年 8 月 31 日，桥澳公司致函大通公司称其由于公司管理方面未成熟、人事变动等原因，未能按约交船，希望大通公司给予相应顺延建造周期，说明桥澳公司承认延期交船的原因不在大通公司。2006 年 9 月 5 日、18 日、20 日，大通公司多次催促桥澳公司交船，并同意延期不能超过 120 天。2006 年 12 月 10 日，桥澳公司才将主机吊装上船，而此时船上的其它主要设备也未安装。上述事实表明，桥澳公司不能在宽限期内完成造船。《合同法》第九十四条规定：“有下列情形之一的，当事人可以解除合同：……

（三）当事人一方迟延履行主要债务，经催告后在合理期限内仍未履行；（四）当事人一方迟延履行债务或者有其他违约行为致使不能实现合同目的；……”本案中，双方约定履行期限，属于定期债务，债务人到期不履行债务，不必经过催告即构成迟延。而在大通公司同意延长建造期限 120 天后，桥澳公司仍无法完成船舶建造。可以认定桥澳公司迟延履行主要债务，经催告后在合理期限内仍未

履行。据此，大通公司有权解除合同。合同自解除合同的通知到达对方时解除。2007年2月1日，大通公司通知桥澳公司若未按要求提供履约交船计划，大通公司将于2月3日解除合同。桥澳公司没有提供交船计划，因此合同自该日起解除。大通公司据此提出解除合同，符合法律规定，应予支持。此外，桥澳公司作为承揽人，应当以自己的设备、技术和劳力完成主要工作，本案查明的事实表明，桥澳公司将轮机、管路、电器等船舶建造的主要工作交由第三人完成，但未经作为定作人的大通公司同意，大通公司也有权根据《合同法》第二百五十三条的规定请求解除合同。

大通公司提供的主机是否不符合合同约定并导致货船建造合同无法履行，是本案争议的焦点。《合同法》第二百五十六条规定，定作人提供材料的，定作人应当按照约定提供材料。承揽人对定作人提供的材料，应当及时检验，发现不符合约定时，应当及时通知定作人更换、补齐或者采取其他补救措施。本案船舶建造合同属于承揽合同，大通公司作为定作人，根据双方签订的合同约定，应提供6210ZLCZ-6主机，但大通公司实际提供的是6210ZLCZ-5主机，不符合合同约定，存在违约。大通公司于2006年4月7日将主机交付桥澳公司，桥澳公司予以验收，对主机的型号、外观没有提出异议。同年12月10日，桥澳公司将主机吊装到船上，此时，桥澳公司也没有对主机提出异议。据此，应认定桥澳公司对大通公司代购主机的认可。现有证据显示，桥澳公司第一次就主机型号问题向大通公司提出异议的时间为2007年1月5日。桥澳公司在2006年12

月 23 日宽限期限届满而无法完成船舶建造的情况下，于 2007 年 1 月 5 日提出主机型号不符的问题，显然是以主机型号不符来掩盖合同无法履行的事实。退一步讲，即使大通公司提供的主机符合合同约定，从桥澳公司与第三人签订的合同的履行期限来看（其中与泰州市海诞钣焊工艺厂签订的合同约定的履行期限至 2007 年 2 月 1 日），桥澳公司在大通公司宽限期限内无法完成船舶建造也是不争的事实。因此，大通公司提供主机不符并不是造成合同解除的根本原因。

在船舶建造实务中，发生变更图纸设计的情况也是存在的。对此，当事人可以提出申请并提交变更后的图纸以供船检部门审批，审批同意的，可以继续造船。本案中，大通公司、桥澳公司对主机型号发生争议后，桥澳公司向广州船检局反映情况，广州船检局在 2007 年 3 月 13 日的回函中明确要求桥澳公司提交变更后的图纸以供船检部门审批，据此，桥澳公司有义务向船检部门提交变更后的图纸以供船检部门审批，以确定 6210ZLCZ-5 主机能否替代 6210ZLCZ-6 主机。但桥澳公司没有执行，在大通公司明确表示愿意承担主机不符的责任并要求桥澳公司继续履行合同的情况下，桥澳公司仍以大通公司提供的主机不符为由而拒绝施工，理由不充分，桥澳公司对此应承担相应责任。

《合同法》第九十七条规定：“合同解除后，尚未履行的，终止履行；已经履行的，根据履行情况和合同性质，当事人可以要求恢复原状、采取其他补救措施，并有权要求赔偿损失。”大通公司、

桥澳公司没有约定建造中的“大通 23”轮船舶所有权转移的时间，因船舶的设备均是由桥澳公司提供，主机也是由大通公司为桥澳公司代购的，故该建造中的船舶属于桥澳公司所有。大通公司提供的主机不符合合同约定，本应更换主机，但在桥澳公司不具备造船能力且合同解除的情况下，更换主机已没有实际意义。考虑到主机已吊装上船，如拆卸主机退还大通公司，必将降低主机的使用价值，同时产生拆卸等其他费用。据此，判决主机归桥澳公司所有。桥澳公司应向大通公司返还造船款 543 万元。桥澳公司还应支付每笔款项的利息（自桥澳公司收到每笔款项之日起至原审判决确定的履行期限之日止按中国人民银行同期贷款利率计算）。2005 年 11 月 9 日，大通公司向东莞市恒富机电设备有限公司支付定金 5 万元，2006 年 4 月 7 日，大通公司向东莞市恒富机电设备有限公司支付船用柴油机价款 1,106,000 元。上述款项属于大通公司为处理桥澳公司事务而垫付的费用，桥澳公司应支付垫付之日起的利息。大通公司请求桥澳公司支付柴油机价款 1,156,000 元自 2006 年 4 月 7 日起的款项利息，应予支持。桥澳公司还应赔偿大通公司图纸设计费 103,000 元、审图费 14,372 元、监造人员工资 27,596 元。增加主机燃烧重柴油设备并不是桥澳公司委托大通公司代购，大通公司已要求东莞市恒富机电设备有限公司将该设备安装于主机，即已添附于主机之上，由于恢复原状已不可能或经济上不合理，可确定其所有权归属桥澳公司。合同解除后，大通公司要求返还增加主机燃烧重柴油设备费 36,000 元，应予支持。鉴于桥澳公司逾期不能完成船舶建造，

而大通公司提供的主机也不符合合同约定，双方在履行货船建造合同中均有过错，因此双方请求的违约金均不予支持。

对于本案货船建造合同解除后桥澳公司的损失认定，应以桥澳公司为建造船舶投入的实际资金减去船舶目前的价值为准。本案中，桥澳公司提供的广东华南海事司法鉴定中心出具的评估报告不能证明桥澳公司为建造“大通 23”轮已投入的资金为 4,041,702 元。经原审法院多次阐明，桥澳公司不同意对“大通 23”轮目前的价值进行评估，造成本案合同解除后无法对桥澳公司的实际损失进行认定，对此应由桥澳公司自行承担责任。本案货船建造合同于 2007 年 2 月 3 日解除，“大通 23”轮归桥澳公司所有，此后基于该船产生的责任、风险和费用，由桥澳公司自行承担，桥澳公司要求大通公司承担自 2007 年 2 月 3 日以后产生的码头费和消防值班费，缺乏事实和法律依据，予以驳回。因第三期款项的支付条件还没有成就，大通公司无须支付第三期造船款余款 141 万元。桥澳公司关于大通公司未按期支付第三期造船款的主张，没有依据，不予支持。大通公司实际支付的主机代购款项为 1,156,000 元，从应支付桥澳公司的造船款项中相应扣减的也是 1,156,000 元，大通公司并没有虚假多报主机的价格，桥澳公司也没有证据证明同类主机的价格低于 1,156,000 元，因此，桥澳公司关于大通公司恶意策划、代购与建造合同约定不相符的两台船用主机的行为构成合同欺诈和侵权的主张，理由不成立，不予支持。

综上所述，桥澳公司不具备建造本案船舶的能力，在大通公司

允许的宽限期内仍无法完成船舶建造，构成根本违约，大通公司据此要求解除合同，于法有据，应予支持。大通公司提供的主机不符合合同约定，但该违约行为并非导致合同无法履行的根本原因，桥澳公司要求大通公司继续履行合同，于法无据，应予驳回。原审法院依照《合同法》第九十四条第（三）项、第九十六条第一款、第九十七条、第二百五十三条的规定，判决：一、自 2007 年 2 月 3 日起解除大通公司、桥澳公司签订的货船建造合同；二、桥澳公司返还大通公司 543 万元及利息（八笔款项 2,565,000 元、50 万元、1,156,000 元、50 万元、30 万元、73,000 元、36,000 元、30 万元的利息分别自 2005 年 12 月 22 日、2006 年 3 月 31 日、4 月 7 日、4 月 20 日、4 月 28 日、5 月 12 日、5 月 29 日、6 月 19 日起至生效判决确定的履行期限止按中国人民银行同期贷款利率计算）；三、桥澳公司赔偿大通公司图纸设计费 103,000 元、审图费 14,372 元、增加主机燃烧重柴油设备费 36,000 元、监造人员工资 27,596 元；四、驳回大通公司的其他诉讼请求；五、驳回桥澳公司的反诉请求。一审本诉案件受理费 44,341 元、其他诉讼费用 100 元、诉前财产保全申请费 5,000 元、执行费 5,000 元，合计 54,441 元，由桥澳公司负担 46,983 元，大通公司负担 7,458 元；一审反诉案件受理费 61,127 元，其他诉讼费用 100 元，合计 61,227 元，由桥澳公司负担。因大通公司提供的主机不符合合同约定，因此实际发生的主机鉴定费 6,000 元和延期拍卖船舶而产生的费用 42,800 元，均由大通公司负担。大通公司预交的一审本诉案件受理费予以退还 46,983 元，桥澳

公司应将其负担的一审本诉案件受理费 46,983 元向原审法院交纳。

大通公司不服原审判决，向本院提出上诉，请求：1、撤销原审民事判决第四项，判令桥澳公司支付大通公司违约金 284,000 元，维持原审判决其他判项；2、判令桥澳公司负担本案主机鉴定费 6,000 元、延期拍卖船舶而产生的费用 42,800 元；3、判令桥澳公司负担本案一、二审全部诉讼费用。主要理由为：一、本案不能按期交船是桥澳公司造成的，桥澳公司应按合同约定承担每逾期一天承担 2,000 元的违约责任，原审判决驳回大通公司的违约金请求错误。大通公司并未逾期支付船舶建造款，不应支付违约金。原审判决认定了前述延期交船与大通公司代购主机没有关联的事实，并且认定“桥澳公司不具备建造本案船舶的能力，在大通公司允许的宽限期内仍无法完成船舶建造，构成根本违约”，却没有适用《合同法》第九十七条、第一百零七条、第一百一十四条判令桥澳公司支付违约金 284,000 元，反而驳回了大通公司的该项违约金请求，适用法律错误。二、大通公司代购的主机已由桥澳公司认可，主机鉴定因桥澳公司恶意诋毁大通公司预谋欺诈、伪造发票、代购的主机为拼装的废旧主机所引起，船舶延期拍卖也因桥澳公司以“大通公司申请拍卖船舶以毁灭证据”为由申请延期所致，由此产生的费用应由桥澳公司负担。经原审审理查明，大通公司代购的主机并非废旧主机，也不是本案造船合同不能履行的原因，桥澳公司关于大通公司恶意策划、代购主机为废旧主机、合同欺诈和侵权的主张不能成立，因此，前述主机鉴定费和船舶延期拍卖产生的费用应由桥澳

公司负担。但原审判决却判令并无过错的大通公司负担上述费用，无事实依据和法律依据。原审判决部分事实认定错误、适用法律错误。

桥澳公司二审未针对大通公司的上诉意见作出答辩。

桥澳公司不服原审判决，向本院提出上诉，请求：1、依法撤销原审判决；2、判令大通公司更换符合合同约定的柴油机后继续履行船舶建造合同；3、判令大通公司向桥澳公司支付第三期船款余款141万元，并以每日2,000元支付第三期船款违约金至付清之日止。（自2006年8月17日两个立体总段浮坞合拢完毕起暂计至2009年5月16日止的违约金为2,006,000元）；4、判令大通公司赔偿桥澳公司自发生纠纷之日起至重新造船之日止额外承担的码头费用（自2007年2月14日大通公司提起诉讼起暂计至2009年2月26日止为1,054,920元，请求判至执行之日止）；5、由大通公司承担本案的全部诉讼费用。主要理由如下：一、原审法院认定“桥澳公司在大通公司允许的宽限期内仍无法完成船舶建造，构成根本违约，大通公司据此解除合同于法有据”与查明事实严重不符，大通公司不能以此作为提出解除合同的事实依据，应依约继续履行合同。首先，桥澳公司在2006年12月10日各方共同开箱检验并进行吊装主机的时候就对本案主机型号提出异议，并于2007年1月25日进一步申请广州鸿业海事咨询顾问有限公司进行专业鉴定，结果是本案2台主机的制造厂家、制造日期等不真实，2台主机与合同约定不符。广州鸿业海事咨询顾问有限公司于2007年8月10日作出的补充报

告进一步认定涉案主机不能取代合同约定的主机。其次，从主机的铭牌上存在文字错误来看，也足以说明涉案主机为旧机。大通公司在与桥澳公司签订货船建造合同之前，就与东莞市恒富机电设备有限公司签订了购销合同，约定由东莞市恒富机电设备有限公司向大通公司供应拼装的船用主机冒充型号为 6210ZLC-6 的新船用主机交货，企图以次充好，偷梁换柱。由于大通公司提供的主机不符合合同约定，必然造成桥澳公司无法履行造船的合同义务。上述违约事实原审法院虽然作出了认定，但却没有判令大通公司依约更换合同约定的主机，继续履行合同。最后，关于造船周期、交船时间中涉及到扣除时间的问题和造船日期起算时间的问题。原审法院对于大通公司在造船过程中提出增加、修改工程项目以及建造船舶过程中的高温、大雨天数已作了认定，但在判决中并没有予以扣除，严重遗漏事实。根据交通部《关于加强建造船舶检验和管理的通知》第 4 条的规定，广东省船舶检验局广州分局对大通公司递交的图纸审查批准函的日期是 2006 年 3 月 10 日，以此为船舶的建造日期的起算时间交船日期应为 2006 年 11 月 5 日，再加上 120 天的宽限期，应为 2007 年 3 月 5 日，这一计算还没有扣除增加造船项目、天气等应扣减的时间。二、根据《合同法》第二百六十八条的规定，大通公司单方提出解除货船建造合同，依法应赔偿桥澳公司实际已投入建造船舶的资金总额约为 4,041,702 元。上述资金投入金额是根据桥澳公司委托广东华南海事司法鉴定中心对船舶价值进行评估所作出的评估报告，该评估报告真实可信，但原审法院却认为该报告缺

乏客观性和科学性，不予采纳，这是完全错误的。若原审法院或利害各方当事人对鉴定报告的某项认定有争议，也应依法公开质证并妥善处理，不应全盘否定鉴定报告。另据《合同法》第二百五十四条的规定，桥澳公司在履行货船建造合同中，将部分辅助性工作发包给第三人完成完全符合法律规定，不存在违约行为。三、原审法院作为专业法院，明知桥澳公司是造船企业，非运输公司，而大通公司已经取得建造“大通 23”轮的船舶建造许可以及取得该轮的航线许可，却强行认定该轮归桥澳公司所有。这一认定不但达不到减少损失和物尽其用的目的，反而人为扩大了当事人的经济损失。实体判项中也没有对本案货船建造合同的标的物作出判决，这明显是适用法律上的错误。根据《中华人民共和国海商法》第二十五条和《合同法》第二百五十一条、第二百六十四条的规定，船舶建造合同与承揽合同一样，定作物的设计、要求、加工、材料等等都是根据定作人的要求进行的，承揽人的权利是收取劳务报酬，不论是建造中的船舶或者其它定作物的所有权始终都是定作方所有。为了保护承揽方的合法权益，法律才特别规定造船人、修船人、承揽人等享有对工作成果的留置权，若定作物的所有权属于承揽人，留置权就无从谈起，也与立法意图和精神相违背。四、本案货船建造合同是桥澳公司与大通公司充分协商后达成的协议，是双方真实意思表示，没有违反法律的规定，应认定合法有效。该合同约定第三期付款条件为“主要设备安装完毕、两个立体总段在工厂浮坞合拢完毕阶段”，原审法院已认定：“2006 年 8 月 17 日，两个立体总段在工

厂浮坞合拢完毕”，事实上，大通公司已经向桥澳公司依约支付了第三期的部分款项 30 万元，大通公司应依约向桥澳公司支付第三期的余款 141 万元，并以每日 2,000 元的标准向桥澳公司给付第三期船款违约金至付清之日止。五、原审判决已经查明“5000 总吨以下船舶每天的码头费为 1,000 元，消防值班为每天 416 元”，应依法判令大通公司支付额外的码头费用。综上所述，请求二审法院在查明事实的基础上，作出公正的判决，以维护桥澳公司的合法权益。

大通公司二审针对桥澳公司的上诉意见答辩称：一、桥澳公司不具备建造本案船舶的能力，经大通公司催告后在合理宽限期内仍无法完成船舶建造，且未经大通公司同意而将造船主要工程转包给第三方，构成根本违约。原审判决大通公司有权解除与桥澳公司签订的货船建造合同，事实和法律依据充分。二、桥澳公司造船延误与大通公司代购的主机无关。大通公司代购的主机为符合船舶建造规范要求的新主机，桥澳公司提交的主机勘验（初步）报告、船舶状况勘验报告不能证明前述主机为废旧主机。且大通公司代购主机的质量和型号已经桥澳公司认可，桥澳公司上诉称其于 2006 年 12 月 10 日各方共同检验并进行吊装主机的时候提出异议，与事实不符。直至 2007 年 1 月 5 日，桥澳公司在宽限期满后仍无法交船，才第一次对主机型号提出异议，其目的显然是想逃避违约责任。即便主机型号发生变更，也可报船检部门审批，但桥澳公司没有按照广州船检局在 2007 年 3 月 13 日回函中的要求，提交变更后的图纸供船检部门审批，在大通公司明确表示愿意承担主机不符的责任并要

求桥澳公司继续履行合同的情况下，桥澳公司仍以主机不符为由拒绝施工。三、合同约定的造船周期属双方的真实意思表示，并不存在重大误解，原审法院关于交船期的认定正确。本案货船建造合同第四条关于造船周期的约定将原来的“提供经船检局审批图纸之日”更改为“提供送船检局审批图纸之日”，并由桥澳公司盖章确认，表明该处改动经过双方的充分协商，是双方的真实意思表示，不存在最高人民法院《关于贯彻执行<中华人民共和国民法通则>若干问题的意见（试行）》第 71 条、第 73 条规定的重大误解的情形。图纸送审与图纸经审批同意有一定的时间差，作为专业的造船厂家桥澳公司，不可能不知道它对造船周期的影响。事实上，桥澳公司在 2006 年 1 月 8 日已正式开工建造“大通 23”，并在 2006 年 9 月 1 日给大通公司的来函中仍然承认合同约定交船日期为 2006 年 8 月 25 日，这些都表明桥澳公司不可能对造船周期产生重大误解。同时，上述造船周期的约定并未违反法律强制性规定，理由如下：首先，《交通部关于加强建造船舶检验和管理的通知》并非法律或行政法规，也并非部门规章，只是交通部的一个文件；其次，该通知第四条的规定并没有要求建造周期的起算必须自定作人提供经船检部门审批认可的图纸时才能起算；最后，约定了造船周期，并不意味着起算的第一天就得按照经审批的图纸马上施工，船舶建造还包括采购原料、设备等前期准备阶段。四、桥澳公司以改装工程、大雨高温天气为由要求顺延交船期的主张不能成立。协商解决合同纠纷时，大通公司同意因改装工程、天气等因素免除桥澳公司 20 天的违约

金，是以和解为目的的一种退让，并非对该部分事实的确认。应否顺延交船期应以合同依据和法律规定为准。本案并没有增加影响交船期的工程项目，双方没有签署任何加帐工程协议，货船建造合同也未约定高温大雨天气应当顺延交船期，原审判决驳回桥澳公司以改装工程、大雨高温天气为由要求顺延交船期的主张，合理合法。

五、原审判决认定第三期造船款付款条件尚未成就正确。货船建造合同第三条明确约定第三期付款必须符合两个条件，一为主要设备安装完毕，二为两个立体总段在工厂浮坞合拢完毕，两者缺一不可。何为“主要设备”，作为合同组成部分并提交广州船检局审批备查的船体说明书、轮机说明书已约定得很清楚，广州船检局作为船舶建造的法定检验部门，其审查认可的上述资料比桥澳公司单方委托广东华南海事司法鉴定中心出具的司法鉴定意见书更具效力。况且，桥澳公司于2006年12月10日才吊装主机设备，辅机、锚机、舵机等其他主要设备至今仍未安装。因此，原审判决认定第三期付款条件尚未成就、大通公司无须支付正确。六、原审判决认定在建船舶

“大通23”轮属于桥澳公司所有，事实和法律依据充分。本案双方未约定在建船舶“大通23”轮所有权转移时间，也未进行船舶所有权登记，因造船合同约定船舶设备和材料（除主机由大通公司代购外）全部由桥澳公司提供、大通公司仅负责按期支付造船款，且“大通23”轮一直在桥澳公司占有控制之下，根据《中华人民共和国民法通则》第七十二条的规定和《中华人民共和国物权法》的相关原理，该船在交付给大通公司之前应为桥澳公司所有。《合同法》、

《中华人民共和国海商法》均没有对在建船舶所有权的权属作出明确规定，桥澳公司以上述法律中关于留置权的规定反推在建船舶从开始建造起就属委托方所有的主张不能成立。申请船舶名称和申请船舶所有权登记是两码事，桥澳公司以 2005 年 12 月 26 日广州海事局曾发出船舶名称核准通知书为由而否认原审判决的事实认定，也没有任何依据。七、因桥澳公司严重违约而导致大通公司依法解除合同，桥澳公司作为违约方，不仅无权要求大通公司赔偿经济损失，反而应赔偿大通公司的损失。本案货船建造合同于 2007 年 2 月 3 日解除后，因“大通 23”轮归桥澳公司所有，此后基于该船产生的责任、风险和费用，均应由桥澳公司自行承担，桥澳公司要求大通公司承担自 2007 年 2 月 3 日以后产生的码头费和消防值班费的主张，没有任何事实和法律依据。综上，桥澳公司的上诉理由不能成立，请求二审法院依法予以驳回。

原审查明的事实属实，本院对此予以确认。

本院认为：本案属船舶建造合同纠纷，大通公司、桥澳公司经充分协商后签订的货船建造合同，是双方真实的意思表示，并没有违反法律、行政法规的强制性规定，应认定为合法有效的合同，对双方均具有约束力。根据合同约定，桥澳公司按照大通公司的要求建造并交付船舶，大通公司支付桥澳公司报酬，故本案合同应属加工承揽性质，大通公司是船舶建造的定作人，桥澳公司是船舶建造的承揽人。围绕双方当事人提出的上诉理由，本案二审的争议焦点为：

(一) 桥澳公司迟延交船的行为是否构成根本违约，大通公司是否

有权依法解除合同；（二）大通公司提供的主机是否不符合合同约定并导致本案合同无法履行；（三）合同解除后双方各自应承担的违约责任和未完成建造的“大通 23”轮应归谁所有。

关于争议焦点（一）。双方在合同中约定，本案合同履行期限为 2005 年 12 月 28 日至 2006 年 8 月 25 日，由大通公司支付第一期款及提供送船检局审批图纸之日作为造船的起算时间。桥澳公司提出，该约定不符合交通部《关于加强建造船舶检验和管理的通知》第四条的规定及自己对该条款存在重大误解，应认定无效。首先应予指出的是，交通部的上述通知作为部门行政规章，并不是判断认定合同效力的法律依据。同时，为了促成当事人服判息诉，本院查实上述通知第四条的规定如下：“建造船舶在开工前必须将船舶的图纸资料报船检部门批准，船舶制造厂必须具备必要的技术条件，否则船检部门不得受理检验。船舶试航期间必须持有船检部门签发的‘试航证书’”。从该规定的内容来看，主要是针对船舶在建造开工前和试航期间的工作要求所作出的规定，并不是针对船舶建造周期的起算时间所作出的规定，且船舶建造周期应当包括开工前的准备工作，本案双方当事人经过协商，一致同意将大通公司支付第一期款及提供送船检局审批图纸之日作为造船的起算时间，是双方的真实意思表示，与上述规定并不冲突，双方应按合同约定履行。桥澳公司还在“送”字上加盖公司印章，说明双方对船舶建造的起算时间经过了充分协商并征得了桥澳公司的同意，也说明桥澳公司是充分了解该条款的意思的。作为专业的造船公司，桥澳公司应当清

楚船舶开始建造前的具体工作要求和如何合理计算船舶建造周期，其上诉称对该条款存在重大误解显然不能成立。另据最高人民法院《关于贯彻执行〈中华人民共和国民法通则〉若干问题的意见（试行）》第 73 条的规定，即使桥澳公司认为自己对上述条款存在重大误解的情形，也应在合同条款生效一年之内提出变更或撤销请求，但桥澳公司并没有在法定的期间提出，已丧失了请求权，故对于桥澳公司提出的上述主张，本院不予支持。

按照合同的约定，大通公司已于 2005 年 12 月 22 日支付第一期造船款，并于 2005 年 12 月 26 日提供送船检局审批的图纸，故本案船舶建造周期应从 2005 年 12 月 28 日起计算。桥澳公司上诉提出本案船舶建造周期应自 2006 年 3 月 15 日取得船检局审批的图纸之日起计算的主张不能成立，不予支持。桥澳公司上诉认为，本案存在增加工程及天气原因应当延长建造周期的情形，但根据合同约定，在建造船舶过程中如果因增加项目使造价增加或影响交船期，双方协商解决并就此签署合同加帐工程协议，由于桥澳公司并未提供这方面的证据，故虽然双方在往来函件中认可增加、修改了工程项目，但应认定增加、修改的工程项目不影响交船期。另由于合同并未约定高温、大雨天气应当延长建造期限，故原审法院虽对建造过程中有 60.5 天的高温、大雨天气的事实予以认定，但未支持桥澳公司提出的应延长 60.5 天建造期限的主张并无不当，应予维持。但是，大通公司曾于 2007 年 1 月 18 日给桥澳公司的复函中表示双方同意因改装工程、增加工程、台风、阴雨天气、图纸等因素在延期天数内

扣除 20 天，应视为双方在发生争议后，大通公司承认并同意扣除 20 天的建造周期。据此计算，桥澳公司本应于 2006 年 9 月 14 日前交船，但直至大通公司解除合同之日即 2007 年 2 月 3 日，桥澳公司仍无法交船，此时，桥澳公司已实际迟延交船 4 个多月，桥澳公司事实上存在迟延履行交船义务的行为。

关于桥澳公司迟延交船的原因。根据 2006 年 8 月 31 日桥澳公司致大通公司的函件，桥澳公司承认延期交船的原因是由于其公司管理方面未成熟、人事变动等原因，并没有提出大通公司方面的原因，说明桥澳公司一开始也承认无法按合同约定的履行期限交船的原因在于其自身，与大通公司无关。桥澳公司向大通公司申请延长的时间为三个半月交船，即从合同到期日起计算三个半月，应为 2006 年 12 月 10 日，而大通公司于 2006 年 9 月 5 日、18 日、20 日多次催促桥澳公司交船，并同意延期不能超过 120 天，即不超出 2006 年 12 月 23 日。但现有证据表明，直至 2006 年 12 月 10 日，桥澳公司才将主机吊装上船，而此时船上的其它主要设备也未安装，桥澳公司显然没有能力在其申请延长的期限内和大通公司同意的宽限期内完成造船。在此情况下，桥澳公司本应积极寻求继续履行合同的办法，但当大通公司于 2007 年 2 月 1 日通知桥澳公司若未按要求提供履约交船计划，将于 2 月 3 日解除合同时，桥澳公司既没有按大通公司的要求提供交船计划，也没有积极采取相关补救措施。上述事实和桥澳公司的行为表明，本案货船建造合同事实上已无法履行。因此，根据《合同法》第九十四条第（三）、（四）项的规定，桥

澳公司迟延交船的行为已构成迟延履行合同主要债务，并经大通公司催告后在合理期限内仍无法履行，大通公司据此提出解除合同，符合上述法律规定，应予支持。根据《合同法》第九十六条第一款的规定，本案货船建造合同自大通公司解除合同的通知到达桥澳公司时解除，即从 2007 年 2 月 3 日起解除。此外，桥澳公司作为船舶建造的承揽人，应当以自己的设备、技术和劳力完成主要工作，然而桥澳公司却将轮机、管路、电器等船舶建造的主要工作交由第三人完成，并未经作为定作人大通公司的同意，根据《合同法》第二百五十三条的规定，大通公司也有权依法请求解除合同。

关于争议焦点（二）。根据双方签订的合同，本案主机由大通公司代桥澳公司购买，即大通公司接受桥澳公司的委托购买主机，本案主机实际上是由桥澳公司提供的。现有证据证明，大通公司本应代桥澳公司购买 6210ZLCZ-6 主机，但大通公司实际购买的却是 6210ZLCZ-5 主机，与合同的约定不符，对此，桥澳公司本应及时向大通公司提出并要求大通公司更换，但桥澳公司于 2006 年 4 月 7 日接收大通公司交付的主机时，并未对主机的型号和外观提出异议，同年 12 月 10 日，桥澳公司还将主机吊装到船上。据此，应认定桥澳公司认可了大通公司代购的主机，也说明即使大通公司购买的主机与合同约定不符，亦不影响桥澳公司履行造船的合同义务。桥澳公司第一次就主机型号问题向大通公司提出异议的时间为 2007 年 1 月 5 日，而此时，已经发生桥澳公司在宽限期限届满无法完成船舶建造的事实，桥澳公司此时提出主机型号不符的问题，目的是以主

机型号不符来掩盖合同无法履行的事实，也说明桥澳公司迟延交船的原因与大通公司购买的主机无关。因此，大通公司购买主机与合同约定不符的行为虽然存在违约，但并不是造成桥澳公司迟延交船的原因。另桥澳公司上诉提出主机为拼装的旧主机，但并未提供充分的证据证明，故本院不予采信。

本案中，大通公司、桥澳公司对主机型号发生争议后，桥澳公司向广州船检局反映情况，广州船检局在 2007 年 3 月 13 日的回函中明确要求桥澳公司提交变更后的图纸以供船检部门审批，据此，桥澳公司有义务向船检部门提交变更后的图纸以供船检部门审批，或者及时通知大通公司向船检部门申请变更，以确定 6210ZLCZ-5 主机能否替代 6210ZLCZ-6 主机。但本案事实表明，桥澳公司没有积极履行这一义务，反而在大通公司明确表示愿意承担主机不符的责任并要求桥澳公司继续履行合同的情况下，仍以大通公司购买的主机不符为由拒绝施工。因此，桥澳公司上诉认为大通公司购买的主机不符是造成合同无法履行的原因没有事实依据，本院不予采信。

关于争议焦点（三）。本案合同从 2007 年 2 月 3 日起解除，根据《合同法》第九十七条的规定，合同解除后，双方尚未履行的部分应当终止履行，已经履行的部分应当根据履行情况和合同性质，双方当事人可以要求恢复原状、采取其他补救措施，并有权要求赔偿损失。据此，原审法院认为桥澳公司应当返还大通公司已支付的造船款 543 万元正确，本院予以维持。关于造船款的利息损失，因合同解除才导致大通公司的合同目的落空，并产生返还造船款的问

题，故造船款的利息损失应从合同解除之日起计算，原审判决从支付当天计算利息损失不合理，本院依法予以调整。关于大通公司支出的图纸设计费 103,000 元和审图费 14,372 元，由于该笔费用不属于合同解除造成的损失，即不是由于桥澳公司的违约行为造成的，故桥澳公司依法不应承担该费用的赔偿责任。关于本案在建船舶的所有权应归谁所有的问题，《合同法》并没有明确规定承揽人未能完成工作，未完成的定作物应归谁所有，考虑到本案在建的“大通 23”轮尚未完成建造，不符合合同约定的船舶交付条件，桥澳公司不能将未完成建造的船舶交付大通公司，同时，本案船舶的建造材料及设备均是由桥澳公司购买、提供，在船舶未完成建造的情况下，其所有权仍属于桥澳公司所有，故原审法院将本案在建的“大通 23”轮判给桥澳公司所有合理，本院予以维持。但是，原审法院未在原审判项内明确判令在建的“大通 23”轮的归属不当，本院依法予以纠正。桥澳公司上诉认为本案在建船舶不应归其所有的理由不充分，本院不予采纳。至于主机的问题，因大通公司提供的主机不符合合同约定，本应更换主机，但在合同解除的情况下，更换主机已没有实际意义，考虑到主机实际由大通公司代购，且已由桥澳公司接受并吊装上船，故无需拆卸主机退回大通公司，主机应随在建船舶一起归桥澳公司所有。由于购买主机的费用已包含在上述 543 万元中，故桥澳公司无需再另行返还购买主机的费用。增加主机燃烧重柴油设备并不是桥澳公司委托大通公司代购，但大通公司已要求东莞市恒富机电设备有限公司将该设备安装于主机，即已添附于主机之上，

由于恢复原状已不可能或经济上不合理，可确定其所有权归属桥澳公司，由桥澳公司将增加的主机燃烧重柴油设备费用 36,000 元返还给大通公司。监造人员工资 27,596 元属于《合同法》第二百六十条关于承揽人在工作期间应当接受定作人必要的监督检验规定的情况下发生的合理费用，桥澳公司应当依法予以赔偿。至于大通公司上诉提出的主机鉴定费和延迟拍卖船舶所产生的费用，由于大通公司提供的主机与合同约定不符，才导致该项费用的产生，故大通公司理应自行承担因此造成的费用。

关于本案合同解除后桥澳公司的损失问题，由于本案合同的解除是桥澳公司的违约行为造成的，故桥澳公司应自行承担因履行本案船舶建造合同给其造成的损失。桥澳公司上诉请求判令大通公司支付第三期造船款、继续履行合同或赔偿桥澳公司投入本案船舶建造的款项 4,041,702 元没有法律依据和事实依据，本院予以驳回。关于桥澳公司主张的码头费和消防值班费，因本案货船建造合同于 2007 年 2 月 3 日解除，“大通 23” 轮归桥澳公司所有，此后基于该船产生的责任、风险和费用，应由桥澳公司自行承担，故桥澳公司上诉认为应由大通公司承担自 2007 年 2 月 3 日以后产生的码头费和消防值班费的理由不能成立，本院不予采纳。至于双方上诉均提出按合同约定支付违约金的问题，由于桥澳公司存在根本违约行为，导致合同解除，而大通公司提供的主机与合同约定不符虽不是合同解除的根本原因，但对本案合同的履行亦有一定的影响，故双方上诉主张的违约金均没有法律依据，本院均不予支持。

综上所述，原审判决认定事实部分错误，部分处理结果不当，本院予以纠正。桥澳公司的部分上诉主张成立，本院依法予以支持。大通公司的上诉请求缺乏理据，本院依法予以驳回。根据《中华人民共和国合同法》第九十四条第（三）、（四）项、第九十六条第一款、第九十七条，《中华人民共和国民事诉讼法》第一百五十三条第一款第（三）项以及《诉讼费用交纳办法》第十八条、第三十条的规定，判决如下：

一、维持广州海事法院（2009）广海法重字第1号、（2009）广海法重字第2号民事判决第一、第四、第五判项；

二、确认在建的“大通23”轮归广州市桥澳船舶修造工程有限公司所有；

三、变更广州海事法院（2009）广海法重字第1号、（2009）广海法重字第2号民事判决第二判项为：广州市桥澳船舶修造工程有限公司返还广州大通实业有限公司543万元及利息（八笔款项2,565,000元、50万元、1,156,000元、50万元、30万元、73,000元、36,000元、30万元的利息从2007年2月3日起至本判决确定的履行期限止按中国人民银行同期贷款利率计算）；

四、变更广州海事法院（2009）广海法重字第1号、（2009）广海法重字第2号民事判决第三判项为：广州市桥澳船舶修造工程有限公司赔偿广州大通实业有限公司增加主机燃烧重柴油设备费36,000元和监造人员工资27,596元；

五、撤销广州海事法院（2009）广海法重字第1号、（2009）

广海法重字第 2 号民事判决关于诉讼费用负担的部分；

六、驳回广州市桥澳船舶修造工程有限公司的其他上诉请求；

七、驳回广州大通实业有限公司的其他上诉请求。

以上给付金钱义务，应于本判决生效之日起十日内履行完毕。

如果未按本判决指定的期间履行给付金钱的义务，应当按照《中华人民共和国民事诉讼法》第二百二十九条的规定，加倍支付迟延履行期间的债务利息。

本案一审本诉案件受理费 44,341 元、其他诉讼费用 100 元、诉前财产保全申请费 5,000 元、执行费 5,000 元，合计 54,441 元，由广州市桥澳船舶修造工程有限公司负担 46,000 元，广州大通实业有限公司负担 8,441 元；一审反诉案件因与本诉案件合并审理，受理费 61,127 元减半收取 30,563.5 元，其他诉讼费用 100 元，合计 30,663.5 元，由广州市桥澳船舶修造工程有限公司负担。主机鉴定费 6,000 元和延期拍卖船舶而产生的费用 42,800 元，由广州大通实业有限公司负担。

本案二审本诉案件受理费人民币 5,560 元，由广州大通实业有限公司负担；二审反诉案件因与本诉案件合并审理，受理费人民币 105,468 元减半收取为 52,734 元，由广州市桥澳船舶修造工程有限公司负担，由本院向其清退 52,734 元。

本判决为终审判决。

审判长 王建平
代理审判员 侯向磊
代理审判员 张怡音



本件与原本核对无异

书记员 叶丽雅

附相关法律条文：

《中华人民共和国合同法》

第九十四条 有下列情形之一的，当事人可以解除合同：

- (一) 因不可抗力致使不能实现合同目的；
- (二) 在履行期限届满之前，当事人一方明确表示或者以自己的行为表明不履行主要债务；
- (三) 当事人一方迟延履行主要债务，经催告后在合理期限内仍未履行；
- (四) 当事人一方迟延履行债务或者有其他违约行为致使不能实现合同目的；
- (五) 法律规定的其他情形。

第九十六条 当事人一方依照本法第九十三条第二款、第九十四条的规定主张解除合同的，应当通知对方。合同自通知到达对方时解除。对方有异议的，可以请求人民法院或者仲裁机构确认解除合同的效力。

法律、行政法规规定解除合同应当办理批准、登记等手续的，依照其规定。

第九十七条 合同解除后，尚未履行的，终止履行；已经履行的，根据履行情况和合同性质，当事人可以要求恢复原状、采取其他补救措施，并有权要求赔偿损失。

《中华人民共和国民事诉讼法》

第一百五十三条 第二审人民法院对上诉案件，经过审理，按

照下列情形，分别处理：

（一）原判决认定事实清楚，适用法律正确的，判决驳回上诉，维持原判决；

（二）原判决适用法律错误的，依法改判；

（三）原判决认定事实错误，或者原判决认定事实不清，证据不足，裁定撤销原判决，发回原审人民法院重审，或者查清事实后改判；

（四）原判决违反法定程序，可能影响案件正确判决的，裁定撤销原判决，发回原审人民法院重审。

当事人对重审案件的判决、裁定，可以上诉。

《诉讼费用交纳办法》

第十八条 被告提起反诉、有独立请求权的第三人提出与本案有关的诉讼请求，人民法院决定合并审理的，分别减半交纳案件受理费。

第三十条 第二审人民法院改变第一审人民法院作出的判决、裁定的，应当相应变更第一审人民法院对诉讼费用负担的决定。