



2023年第二十五期 秘书处：010-68029709

# 中国肉类协会

## 牛人俱乐部分会法律周刊

卷语：

亲爱的牛人分会朋友们：本期法律资讯供大家参考！

### 一、热点聚焦

国家统计局数据显示，上半年全国网上零售额7.16万亿元，同比增长13.1%。其中，实物商品网上零售额6.06万亿元，同比增长10.8%，占社会消费品零售总额的比重为26.6%。上述负责人介绍，商务大数据对重点电商平台监测显示，上半年全国网络零售市场主要呈现五方面特点。

一是部分品类商品销售快速增长。上半年，18类监测商品中，有8类商品增速超过两位数。其中，金银珠宝、通信器材同比分别增长33.5%和23.3%。

二是在线服务消费增势较好。上半年，在线餐饮销售额同比增长27.9%。在线旅游产品和景点门票、在线文娱销售额同比分别增长272.4%和69.8%，分别比一季度加快156.6和50.6个百分点。



三是各地区网络零售持续向好。上半年，中部、东部、西部和东北地区网络零售额同比分别增长16.1%、13%、11.5%和9.1%，分别比一季度加快4.8、4.4、4.6和5.4个百分点。

四是农村网络零售保持增长。上半年，全国农村网络零售额达1.12万亿元，同比增长12.5%，比一季度加快3.7个百分点。其中，农村实物商品网络零售额1.02万亿元，同比增长11.3%。全国农产品网络零售额0.27万亿元，同比增长13.1%。

五是电商新业态新模式彰显活力。上半年，重点监测电商平台累计直播销售额1.27万亿元，累计直播场次数超1.1亿场，直播商品数超7000万个，活跃主播数超270万人。

信息来源：中国商务新闻网

## 二、推荐阅读

### 一、如何确定合作伙伴是否商业值得



**【摘要】**在商贸往来和投资中，怎么确定一个商业合作伙伴是可信的？这是一个非常具有实际意义的话题。在初次合作时，如何通过一些常规工作降低己方的商业风险和法律风险就显得十分必要。或因被对方误导，或因己方失察等原因都可能会给自己带来大额经济损失。

## 二、以国家数据安全和境外来华公务机依法合规跨境运营为视角

**【摘要】**截至目前，我国并没有一份完整规范境外来华公务机飞行运营管理的规章或规范类文件。由于缺乏统一协调的管制政策和监管标准，因此实践中存在一定的监管冲突和争议，这对于民航运输管制秩序以及国家安全、数据合规监管等也均有一定影响。境外来华公务机的飞行管理涉及国家安全战略管控和民航飞行数据安全、乘客与机组个人信息安全等问题。将境外来华公务机一次飞行计划允许人为划分为多航段起落，属于涉嫌违反民航法和法规、规章的明确规定，一旦出现不可控事件，则相当被动，因为没有明确法律依据支持该类“行政许可行为”。境外来华公务机境内航权飞行事关我国航空主权、航空运输经营权、国内航空运输专营权、航空运输企业公平市场竞争权，也是实现国家安全、民航数据合规、消费者个人信息保护、航空运输法律风险防范的必然要求。



了解更多

原文：

一、关于规范管理境外来华公务机飞行商业模式的一点建议——以国家数据安全和境外来华公务机依法合规跨境运营为视角

### 一、概念提出与问题导入

私人自用公务机和私人商务包机飞行模式均属于通用航空经营许可项下的运营范畴，在民航通用航空运输管理中普遍称之为公务机飞行或公务机管理概念，这是相对于公共航空运输管理中定期航班运输和不定期民航大包机航班运输概念而言。我国民航局《公务航空预先飞行计划日常管理细则（暂行）》第六条规定：本细则所称公务航空飞行是指使用民用航空器按单一用户（企业、事业单位、政府机构、社会团体或个人）确定时间、始发地和目的地，为其商业、事务、行政等活动进行的无客票飞行活动，通常使用30座（含）以下的民用航空器（初级类航空器除外）。表演、私人旅游、体验等飞行不包括在本细则所指公务航空飞行活动范围内。

笔者为便于比较鉴别和问题讨论，在此文中自行定义如下概念。“私人自用公务机飞行”，是指以自然人或公司、组织、团体等名义拥有飞机产权并自用公务机，基于自身工作生活用途而不定期使用该飞机的飞行活动。私人自用公务机飞行需要遵守的是中国民航CCAR91部运行规章，该等飞机的座



位数应该在30座以下（含机组）。私人拥有公务机通常需要委托给专业公务机管理公司进行托管服务并支付托管服务费和运行保障费用开支并不以营利为目的。

“私人商务包机飞行”则是指公务机管理公司以营利为目的，将专门用于对外经营的商业公务机按照商业服务取酬条件，通过签订商务包机专属运输服务协议方式（简称包机服务协议），将特定客户运输到达约定目的地的商业航空运输服务模式。商务包机飞行模式需要遵循的是中国民航CCAR135部运行规章，该等飞机的座位数应该在30座以下（含机组）。应用于商业包机飞行模式的公务机通常是公务机管理公司自行购置或者租赁，并专门用于对外公开出租或提供包机飞行服务的商业经营模式。

对于超出上述30座以上的大型民航客机，无论定期飞行还是不定期飞行，则均需按照中国民航CCAR121部运行规章进行管理和规范，而且该大型公务机不能用于商业经营服务目的，仅限于飞机产权人自用，飞行员驾驶执照是航线驾驶员执照，并在飞行培训、机务维修等方面强化了CCAR121部运行合格标准管理。

从当前私人自用公务机和高端商务包机运营实践来看，存在一定的交叉混同问题亟待解决。例如个人或者特定公司、组织或团体拥有的私人公务机，由于年度自用时间多有剩余，出于节省飞机托管运营开支和适当创造收入，抵扣飞机托管费等种种目的，多半采取了将私人公务机私自委托或默许给飞机管理公司，允许利用空余时间私自对外租赁经营，譬如搭乘顺风公务飞机、



搭乘返空公务飞机、甚至直接按照私人商务包机模式进行商业经营等等。由于这类营销模式不能公开网上售票、不能公布航班时刻，所以普遍采取点对点的的朋友熟人之间的推介模式。这样的操作模式就是把原本应该按照CCAR135部运行管理的商务包机飞行模式私自改变成了按照CCAR91部飞行模式运营并以私人自用公务机飞行模式进行航班计划申请或者反之。公务机飞行运行的管控规章依据发生明显变化，同时飞行涉及的飞机保险、乘客保险、第三者地面保险等也存在巨大的事实基础变化，导致可能存在较大的法律风险和保险理赔争议等。这种张冠李戴的公务机运营方式对于航空安全运营监管、民航数据合规等存在刻意规避和挑战。从民航监管角度看，涉嫌提供虚假的飞行计划申报审批，破坏正常的飞行计划审批秩序和正常通用航空运输管理秩序，对于飞行安全监管和航空数据合规审查带来冲击，应当给予行业监管处分。从市场经济合法合规经营角度分析，其商业经营行为模式涉嫌非法经营，违规经营，也应当给予市场监管的行政处罚。

## 二、外国来华公务机境内飞行运营中的问题分析

本文主要基于上述基础事实和民航运行规章分类管控政策，重点讨论分析境外来华公务机的飞行监管问题。“境外来华公务机飞行”是指境外注册经营的通用航空公司，在满足我国民航监管部门认可其通用航空经营许可资质的前提下，使用境外注册国籍的公务机，跨境飞行进入我国并起降，进行商务旅行活动的商业服务行为模式。按照前述规则，境外来华公务机同样区分为境外来华私人公务机飞行模式，境外来华私人商务包机飞行模式两类，分别适用前述不同民航运行规章进行规范管理。



需要特别说明的是，截至目前，我国并没有一份完整规范境外来华公务机飞行运营管理的规章或规范类文件，而是零散在各有关法律、法规、规章或规范性文件之中。由于缺乏统一协调的管制政策和监管标准，因此实践中存在一定的监管冲突和争议，这对于民航运输管制秩序以及国家安全、数据合规监管等也均有一定影响。这也正是本文需要重点讨论分析和提出规范建议的价值所在。

目前境外来华公务机市场上主要存在的问题表现如下。

（一）将境外注册国籍的私人自用公务机按照私人商务包机飞行模式对外经营并入境飞行，但是其仍以私人自用公务机模式申请飞行计划和航线报批或者以商业包机飞行模式申请飞行计划审批。按照不同用途申报审批需要依据不同的运行规章，申报材料要求也不同。民航监管审批过程涉及对真实飞机产权人、飞机托管运营人、飞机注册国籍、适航证书、飞机通讯联络方式、飞行计划、飞行目的、中国地面服务代理机构、飞行目的地中国地方接待机构、飞行机组名单、乘客名单以及是否存在飞行经停中途更换机组或乘客及其原因等按照国家安全战略管控架构和民航监管要求进行必要申报与核实。在具体操作执行中涉及与民航局、机场、海关、移民局、公安机关、国家安全机关等进行必要的数据共享或开放。境外来华公务机的飞行管理涉及国家安全战略管控和民航飞行数据安全、乘客与机组个人信息安全等问题。目前我国相关的法律制度体系日渐完善。主要有《中华人民共和国国家安全法》、《中华人民共和国网络安全法》、《中华人民共和国数据安全法》、《中华人民共和国个人信息保护法》、以及国务院或其直属机构颁布实施的《网络数据安全管理条例》（征求意见稿）、《关键信息基础设施安全保护



条例》、《数据出境安全评估办法》、交通运输部关于《民航网络信息安全管理规定（暂行）》、民航局制定行业标准《智慧民航数据治理规范数据安全》等。航空无小事，不仅仅是飞行安全要保障，还应当考虑国家安全的战略站位及时向有权机构开放、披露或共享真实数据，防止出现危害国家安全的事故或者涉外意外事件。

（二）境外来华公务机飞入我国境内后，究竟能飞几个航段起落？在实践中存在一定争议。目前我国民航监管部门对于外国来华公务机一次飞行任务允许分为多航段起落并解释为若干个先后衔接航段可以视为一次飞行任务，即允许境外来华公务机在多点城市之间相继起降直至最后离境，实现并满足本次入境商旅活动。

过去管理实践中存在允许一次飞行计划可以在8个航段内有效起落，目前最新的审批政策则是允许在一次飞行计划中进行6个航段起落[1]。一个飞行计划允许几个航段起落的法律依据、法律授权和法律解释权乃至扩张解释权是否存在？境外注册来华飞行公务机在境内多航段起落飞行是否构成侵犯我国民用航空运输权利和涉嫌非法商业经营活动？这也是一个争议问题。

笔者认为，在我国法律和法规层面，并没有允许一次飞行计划可以界定区分为诸多个航段，或者说法律法规并没有明确规定允许诸多个前后衔接航段可以或者应当构成一个或一次飞行计划任务。如果我们在具体行政规章层级或者规章层级之下规范类文件层面允许一次飞行计划可以划分为若干个前后衔接的航段起落，从而人为地放宽了一次飞行计划可以在多于2个及以上



城市之间航段起落的许可限制，即境外来华公务机一次飞行计划申报，就可以实现在境内诸多城市之间飞行，直到离境。这样的行政许可行为在法律层面和法规层面并没有明确法律依据，也没有法律明确授权。而且这样宽松审批飞行计划除了导致占用更多城市之间领空使用资源和航班时刻资源之外，还导致境内外公务机公司之间以及境外公务机公司与境内航空运输企业之间不正当竞争，并引发其他相关问题。例如保税或免税航油供应、境外公务机保税维修（MRO）是否适用于境内城市之间每个航段起落或者境内全程是否均适用于燃油退税政策或公务机航材免税维修更换。境内两点之间飞行区间的飞行保险保障是按照国际保险政策还是国内保险政策投保和理赔？本次公务机飞行数据信息、乘客名单（含乘客在各起落航段是否存在上下机变动信息以及敏感要客信息等）可能涉及国家安全和航空数据合规，是否依次在各起落城市向有关监管机关如实申报或实现数据开放、共享。境外公务机管理公司在我国境内两点城市之间的商业运营是否合法合规。境外公务机公司在我国境内城市间开展商业取酬飞行的航权经营行为是否有明确法律依据。这些问题如果不能有效解决，则针对境外公务机境内飞行的航权改革措施应当慎重考虑。

对于外国来华公务机一次飞行任务是否可以划分多航段起落，不仅仅是一个方便公务机要客商旅出行的问题，还涉及国家整体安全格局，航空数据合规审查与披露共享、保税免税燃油支援供应体系、保税免税航材支援供应体系、保险投保和理赔、法律适用等体系性问题。因此笔者建议原则上应当不允许一次飞行计划可以划分2个以上航段分段飞行，并多点城市起落。对于因特殊情况需要分航段起落实现商旅目的，则应当按照特殊申报审批机制予以审核满足。具体理由如下。



由于我国目前没有专门的外国来华公务机飞行管理规范性文件以及规章级别及以上的法律效力文件，笔者尝试按照法律、法理和法律类推原则进行对比分析。参照《中华人民共和国民用航空法》第一百七十七条规定，外国民用航空器的经营人，不得经营中华人民共和国境内两点之间的航空运输。第一百七十八条规定，外国民用航空器，应当按照中华人民共和国国务院民用航空主管部门批准的班期时刻或者飞行计划飞行；变更班期时刻或者飞行计划的，其经营人应当获得中华人民共和国国务院民用航空主管部门的批准；因故变更或者取消飞行的，其经营人应当及时报告中华人民共和国国务院民用航空主管部门。

此外，我国民航法还规定外国民用航空器的经营人经其本国政府批准，并获得中华人民共和国国务院民用航空主管部门批准，方可经营中华人民共和国境内一地和境外一地之间的不定期航空运输。前款规定的外国民用航空器经营人，应当依照中华人民共和国法律、行政法规的规定，制定相应的安全保卫方案，报中华人民共和国国务院民用航空主管部门备案。外国民用航空器根据其国籍登记国政府与中华人民共和国政府签订的协定、协议的规定，或者经中华人民共和国国务院民用航空主管部门批准或者接受，方可飞入、飞出中华人民共和国领空和在中华人民共和国境内飞行、降落。对不符合前款规定，擅自飞入、飞出中华人民共和国领空的外国民用航空器，中华人民共和国有关机关有权采取必要措施，令其在指定的机场降落；对虽然符合前款规定，但是有合理的根据认为需要对其进行检查的，有关机关有权令其在指定的机场降落。外国民用航空器应当在中华人民共和国国务院民用航空主管部门指定的设立海关监管的机场起飞或者降落。中华人民共和国国务院民



用航空主管部门和其他主管机关，有权在外国民用航空器降落或者飞出时查验本法第九十条规定的文件。外国民用航空器及其所载人员、行李、货物，应当接受中华人民共和国有关主管机关依法实施的入境出境、海关、检疫等检查。外国民用航空器飞入中华人民共和国领空，其经营人应当提供有关证明书，证明其已经投保地面第三人责任险或者已经取得相应的责任担保；其经营人未提供有关证明书的，中华人民共和国国务院民用航空主管部门有权拒绝其飞入中华人民共和国领空。

从上述民航法有关规定我们可以看出，尽管民航法主要约束规范公共航空运输中的飞行行为，但是并没有明确排除对外国来华公务机的法律适用，而且民航法第十三章“对外国民用航空器特别规定”专门规范对外国民用航空器在我国境内飞行的许可与限制，该章节法律规范同样适用于外国来华公务机的飞行行为。因此外国来华公务机的飞行管控应当依照或参照上述民航法有关条款和法律政策精神执行，外国来华公务机并不享有没有立法上的例外特权。

除法律层面之外，还可以参照我国民航局对于外航公共航空运输管理有关规章规定。例如2006年7月21日起施行的《外国航空运输企业不定期飞行经营许可细则》（CCAR-119TR-R1）第十六条规定，申请人应按照民航总局所许可的飞行计划经营不定期飞行，不得随意更改。第十七条规定，除民航总局根据对外关系、经济贸易、公众需求或其他原因特别批准的外，一般情况下，申请人不得从事不定期飞行中的下列行为：（一）在中华人民共和国大陆境内两点之间进行不定期飞行；（二）在中华人民共和国大陆境内两点或多点之间进行组合飞行；（三）在中华人民共和国大陆境内与任何第三国



（地区）之间进行不定期飞行；（四）在有定期航班服务的航线或航段上进行不定期飞行等。

在法规层面，1989年3月2日国务院令第29号发布《民用航空运输不定期飞行管理暂行规定》规定，从事不定期飞行，必须遵守中国民用航空局制定的运输规则，并不得影响定期航班的正常经营。外国民用航空运输企业不得经营中华人民共和国领域内任何两点之间不定期飞行的运输业务。对外国民用航空运输企业经营取酬运输业务的不定期飞行，中国方面有权收取航空业务权补偿费。从中华人民共和国始发的前往外国的运送旅客、行李、货物和邮件的不定期飞行，应当由中国民用航空运输企业优先经营。

从上述行政法规和行政规章层面，我国也明确不允许外国航空运输企业经营国内任何两点城市之间的不定期航空运输服务。因此，将境外来华公务机一次飞行计划允许人为划分为多航段起落，属于涉嫌违反民航法和法规、规章的明确规定，一旦出现不可控事件，则相当被动，因为没有明确法律依据支持该类“行政许可行为”。上述国务院法规还明确把境内飞往境外不定期飞行的航空经营优先权明确给国内航企，尽管考虑到法规出台时间以及我国目前改革开放的境内外企业平等国民待遇和对外投资、贸易、服务的负面清单制度改革以及营商环境建设总体要求，但是境外公务机公司在境内的商业行为运营待遇不可能也不应该优先于国内航空运输企业包括国内注册的公务机管理公司的经营待遇，这一点也应该是明确的结论判断。

从目前国内公务机航空市场调研来看，普遍反映外国来华公务机入境后



管理服务待遇明显优于国内公务机管理公司经营条件。主要表现为在繁忙城市机场飞机停放、起降时刻资源、优先放行服务等方面。从目前公务机市场反应来看，我国民航管理部门和机场服务机构对于境外来华公务机的服务和飞行计划申请审批支持力度普遍高于对境内公务机运营商的待遇，存在一定程度不公平竞争，飞行起降时刻资源优先占用，优先放行，同时允许一个飞行计划多航段境内起降，也对于国内公务机市场正常经营秩序和健康发展产生明显冲击。

公务机航空市场属于航空业的皇冠明珠，是最高等级的科技商用产品。我国公务机市场曾经有过辉煌和高速发展的黄金时期，据北京商务航空协会统计，最高峰时期我国公务机拥有量大约300架，在亚洲市场位居首位。近几年受经济社会各种因素影响，我国公务机拥有量明显下滑，目前大约在170架。由于公务机涉及私人产权，基于私人财产和个人数据信息保护，公务机数据统计很难做到十分精准。当前我国很多公务机拥有者将飞机转卖或者改为国外注册国籍，由此形成了外国注册国籍的公务机频繁入境飞行执行商业活动，也因此导致上述问题日渐明显，值得引起关注。

### 三、规范完善外国来华公务机飞行管控的建议

基于上述概念和问题分析，笔者提出如下改进建议。

（一）树立有法可依、依法行政、依法服务的原则理念，提高战略定位。对于外国来华公务机飞行管理与服务首先厘定有法可依的原则。一次入境飞



行包括一次落地入境和一次起飞离境，这是一次飞行计划审批的基本法律含义和飞行技术概念，不容误解和曲解，原则上并没有中间环节的细分航段供给。对于境外来华公务机客人国内多城市商务旅行活动诉求，通常的解决做法应该是境外来华公务机按照飞行计划降落我国目的地城市机场后，其在国内剩余的商务旅行活动应当选择乘坐我国民航运输企业的公共运输航班或者包租我国公务机公司提供的商务包机飞行。如果参照有关国家做法，对于在我国民航局按年度报备的境外通用航空公司包括境外公务机管理公司，也可以考虑设定一个年度跨境来华计划飞行次数申报，对于年度飞行计划内的申请可以考虑给予一定适当多航段审批，超出年度飞行计划则给予严格审批、限制审批、禁止审批或者加大航权补偿收费机制，进行市场化平衡。但是这些航权改革措施的前提条件是我国需要首先修改民航立法或者增加法律、法规层级的行政许可与授权。否则，任何航权改革都没有上位法的法律、法规授权和法律依据。

境外来华公务机境内航权飞行事关我国航空主权、航空运输经营权、国内航空运输专营权、航空运输企业公平竞争权，也是实现国家安全、民航数据合规、消费者个人信息保护、航空运输法律风险防范的必然要求。

（二）特殊例外原则。在目前法律、法规层级没有及时补充完善立法体系情况下，基于民航局依职权采取的临时航空管控措施、因天气原因影响飞行安全、飞机意外故障、乘客与机组突发疾病、国际人道主义救援等特殊原因，经临时紧急申请可以临时降落其他机场和城市，待问题解决后再飞往目的地城市并遵守民航局的指令飞行计划和相关要求。



（三）创新航权改革的试点地区，积极探索国际化公务机跨境飞行管控模式。通常来说，外国来华公务机原则上进出境城市和机场应该是同一个。这是目前法律政策的基本要求。海南自由贸易港是我国目前为止政策最优、享有自贸港优先立法权的试点省份，这为创新管控境外来华公务机商务出行创造了基础条件。如果海南自贸港能够率先尝试立法突破，允许外国来华公务机入境国内后可以经停海南自贸港即视为新的入境，实现国内异地城市之间的私人商务包机或专机飞行，这样的创新对于激发海南自由贸易港的公务机市场健康快速发展，带动自由贸易港的投资与贸易自由化无疑具有重要推动作用。

2022年颁布实施的海南自由贸易港法明确规定，国家在海南岛全岛设立海南自由贸易港，分步骤、分阶段建立自由贸易港政策和制度体系，实现贸易、投资、跨境资金流动、人员进出、运输来往自由便利和数据安全有序流动。海南自由贸易港建设，以贸易投资自由化便利化为重点，以各类生产要素跨境自由有序安全便捷流动和现代产业体系为支撑，以特殊的税收制度安排、高效的社会治理体系和完备的法治体系为保障，持续优化法治化、国际化、便利化的营商环境和公平统一高效的市场环境。国家支持海南自由贸易港建设发展，支持海南省依照中央要求和法律规定行使改革自主权。国务院及其有关部门根据海南自由贸易港建设的实际需要，及时依法授权或者委托海南省人民政府及其有关部门行使相关管理职权。海南省人民代表大会及其常务委员会可以根据本法，结合海南自由贸易港建设的具体情况和实际需要，遵循宪法规定和法律、行政法规的基本原则，就贸易、投资及相关管理活动制定法规（以下称海南自由贸易港法规），在海南自由贸易港范围内实施。



海南自由贸易港法规应当报送全国人民代表大会常务委员会和国务院备案；对法律或者行政法规的规定作变通规定的，应当说明变通的情况和理由。海南自由贸易港法规涉及依法应当由全国人民代表大会及其常务委员会制定法律或者由国务院制定行政法规事项的，应当分别报全国人民代表大会常务委员会或者国务院批准后生效。这些立法改革措施和授权路径为海南自由贸易港在航权改革上提供了立法、造法的创新基础，笔者建议应当积极利用，助推加快自由贸易港建设。

（四）营商环境核心在于制度措施公开透明、市场行为合法合规、利于国家安全管控，内外商公平市场竞争。努力打造中国社会的营商环境并不断优化，始终是我国政府和全社会参与全球竞争、依法治理社会、发展经济的有力支撑体系和依托。营商环境的创造需要立法完善、司法文明、有法可依、有法必依，同时市场公平竞争、监管制度措施公开透明，社会秩序稳定，经济社会政策稳健。任何改革措施的出台均需要满足效率第一，兼顾公平的总原则。

[了解更多](#)

[原文：](#)

二、如何确定合作伙伴是否商业值得

一、对公司信息的检索



### （一）公司办公场所

如果一个公司的注册地址是位于集中办公区，那需要核实该公司是否有其他常用的办公室用来办公。一个公司的注册在集中办公区并不意味着就是皮包公司，但如若成立一段时间后仍没有实际经营场所的，那大概率是皮包公司，在交易的过程中需要格外慎重。

到合作伙伴的办公场所实地走访，大概了解一下企业何时入住，办公室的面积和租金，工作人员数量等，这些因素可以从一个侧面反映一个公司的经济实力。

### （二）公司的存续年限

对成立时间在3年以内的公司要相对比较慎重，因为此类公司的业务是否正式开展，以及主营业务内容和方向作出重大实质性调整的可能性较大，业务的稳定性相对较差。如果合作项目需要一个较长的推进和执行期，并非短期可以执行完毕并结款的，那对与新近成立公司的合作则需要谨慎。

### （三）公司的人数

如果公司显示的缴纳社保人数为0，并且没有其他关联公司，或者关联公司的人数也在10人以内的则需要相对慎重。在这种情况下，您需要向和您进行沟通、交流和谈判的人索要公司的书面授权。如果一直在和您谈的人是



股东或者是法定代表人，在谈论一些重大事项的时候仍有必要由对方出具董事会或者股东会的决议或者授权。

这样做的意义在于表明或者了解相关事项在其公司内部是知晓的，是有定论的，避免所有商业合作事项的细节在双方都敲定之后出现新的变化，浪费彼此的时间和商业机会。

#### （四）股东构成是否稳定

看合作伙伴公司的股东构成是否具有较强的稳定性，即查从公司设立至今公司股东的更替情况，是否完全进行过更新或者，是经过了儿轮变化，或者实际控制人是否经常发生变化。根据公司股东变化的情况看，股东变化是否具有合理性，是股权结构的调整，或者是持股平台的变化，或者是公司的整体出售，主要是这些变更和变化是否有相对合理的解释。

#### （五）公司的注册资本是否雄厚

有限公司注册资本的多或者少与其实力是否雄厚并不正相关，并非一个公司的注册资本越高其实力就越雄厚。由于目前公司注册资本已经由实缴制变成了认缴制，允许公司股东分批投入，充分尊重商业发展上的“以小博大”，所以关注公司注册资本的注册资本及构成就显得更为重要。

了解公司的总投资额和注册资本数，看公司是否存在注册资本显著不足的情况。注册资本，也就是公司股东认缴出资的总额多寡是否合理，是否足



以支撑公司日常业务的发展。

公司注册资本是否进行了实缴的金额和比例。进一步，需要看公司的年报是否有显示股东的实缴是通过货币资金、房产、实物，还是通过无形资产完成的。如果实缴不是通过货币资金完成，而是通过商标、专利等无形资产完成实缴的则存在公司流动性不足。

#### （六）公司的知识产权布局情况

公司在商标、专利、著作权和软件著作权方面的登记注册情况，知识产权的情况可以从侧面反映出比较多的信息出来。已经注册成功的商标数量和类别的多寡。一个方面可以反映出来经营者对知识产权和法律的重视程度，一个方面反映出来公司在知产方面的投入和支出。通常情况下，这种企业的法律意识相对较强。

专利数量的多寡和专利的类型。大多数情况下我们常见的专利类型是实用新型专利或者外观设计专利，这类专利申请的难度不高，权利的稳定性也相对较弱。但是，如果一个公司有较多的发明专利，且专利申请领域相对集中，并且呈现持续的状态，那么可以推断这个公司是属于技术驱动型的公司。如果一个公司拥有较多专利，且具有较强的科研实力，而员工数量不多或企业规模与科研实力不匹配的，则这个公司的商务或市场能力相对较弱，或者领导者的管理方式、管理思维相对比较固化。



著作权或者软著对非专业从事相关领域行业的企业来说的意义相对有限，如果一个公司用来出资的知识产权是否第三方处购买并进行出资的，则与之合作可能会有较大商业风险。

#### （七）是否属于集团公司

如若交易对象是集团公司或者其下属的某一个子公司，那么在信赖集团经济实力的同时，一定要严格区分，不要集团公司的实力完全套用到与己方进行合作的子公司上，除非集团公司提供书面的付款承诺或者担保。

商业合作更多地讲求的是对等，不要对大公司的经济实力或者外观过度迷恋，特别重视签署合同的对方公司的准确名称。以防其使用某个空壳子公司来作为交易相对方进行签约，最直接的就是该空壳公司运营资金不足，导致合同实施有困难，即便需要承担违约责任也无法弥补合同损失。大公司的流程和制度化在商场上被用作拖延支付款项的理由屡见不鲜、屡试不爽，因为与大公司合作而倾家荡产的案例不在少数。

#### （八）关联公司的数量

如果一个公司是集团公司下属的一业务公司，那么查集团的信息则必不可少，即同一集团或同一实际控制人名下的多家公司，其他公司的概要。如果彻底了解一个公司，那么了解和查证其公司法人名下公司的数量，其作为股东对外投资的公司数量，持股比例，公司的主营业务，是否为空壳公司，是否存在重大诉讼。曾经发生的诉讼数量，诉讼案件的主要类型，诉讼中的



角色等等也是必不可少的规定动作。

## 二、公司营业资质

### （一）营业执照

在合作伊始便可以要求相对方提供合作的商业主体的信息。如果对方是公司，最直截了当的便是要求对方提供最新的加盖了公章的营业执照副本复印件或扫描件，并要求对方提供加盖了公司公章的开户许可证复印件。这样在纠纷发生需要通过法律途径解决问题的时候至少知道被告是谁，胜诉后执行过程中至少有办法知道对方的银行账号相关的信息。

如果合作方是个人的话，就非常有必要查看并留存对方个人的身份信息，如果可以的话可以对 ([ 身份信息 ] ([ 进行拍照 ] ([ 退一步讲，如果对方不同意拍照的话，可以将对方身份证上的相关信息摘抄记录下来。避免纠纷发生之后还不知道对方身份信息的尴尬局面发生。

### （二）特种业务经营许可证

在国内有一些行业属于需要经过公安或者卫生部门特许经营的行业，即从事某种行业需要主管行政机关颁发相关的许可证。如：

1. 从事住宿业务需要取得消防主管部门颁发的《公众聚集场所投入使用



用、营业前消防安全检查合格证》，公安机关颁发的《特种行业许可证》，卫生主管部门颁发的《卫生许可证》，如果提供餐食服务的还需要取得食药监部门颁发的《餐饮服务经营许可证》。

2. 如果您是酒店经营者，需要为公司甄选一个布草洗涤的供应商。那么，除了常规的查证对方的营业执照外，还需要核验对方的《卫生许可证》和《排污许可证》。

3. 作为特种设备，从事锅炉生产需要特种设备生产许可证，从事锅炉安装业务的需要特种设备安装许可证。关于特种设备相关信息的查询可以登录全国特种设备公示信息查询平台进行核实和查询，<https://cnse.cqs.cn/info-pub/pub>。

4. 如果合作对象是提供增值电信业务的，则需要核查对方的《增值电信业务经营许可证》，并对证载的业务种类（服务项目）以及覆盖范围进行核对。

### 三、公司涉诉情况

#### （一）涉诉的数量

公司或者其所属的集团公司和关联公司所涉及的诉讼数量是否到了令人



咋舌的地步。

在非以诉讼为主业的公司中，如不良资产处置类的公司，以及图片或版权维权类的公司，如果诉讼数量较多的话，合作的时候需要对诉讼的具体内容进行详细的查证了。

## （二）诉讼地位

如果诉讼中，合作方多为被告的话，那么首先可以下的一个判断是该公司的支付能力可能会相对较弱，或者面临非常严峻的资金压力。

反之，如果合作方多为原告的话，那么可能最近两三年整个行业的大环境发生了较大的变化，或者该公司原有的商业模式上存在一定的商业和法律风险，且该等风险已经逐步暴露。

## （三）涉诉的类型

如果纠纷的类型是合同类的纠纷，那么主要是产生的公司业务的上下游之间，可以看纠纷是否涉及较多的产品质量问题、送货问题、验收或者质保金等方面的问题。

对于公司在商标、著作权、图片方面所存在的诉讼纠纷，可以在统计类型中归拢为一类，这种纠纷的存在更多可以归咎于社会环境因素，不必过多苛以感情色彩。一是尊重和保护知识产权的意识普遍较弱，二是企业的侵权



成本较低，三是权利人的维权意识大大增强。因此，在企业涉诉案件的统计上可以将此几类案件归总统计、标签化处理。

#### （四）劳动争议案件的数量

无论企业存续时间的长短，还是员工数量的多少，如果公司存在拖欠劳动者劳动报酬的，而且在较短的时间内被劳动者集中起诉的数量较多的，那在很大可能上公司存在非常严重的流动性危机，导致已经开始大规模拖欠员工薪资。

#### （五）是否有终本案件

如果公司存在终本案件，则意味着公司作为被执行人的案件中，法院通过常规途径查证公司已无财产可供执行，公司的偿债能力较差。

如果终本案件涉及的执行金额在7位数以内的，常规情况下公司能够逐步处理和化解。但是，我们也经常看到一些公司的终本金额在千万甚至亿级别的，这种公司若非是巨无霸公司，则基本可以理解为其处于破产的边缘。

### 四、公司口碑

#### （一）产品口碑

如果您作为采购一方，在对供应商的产品或服务信息总有一些莫名的无



法排除的疑问的，不妨自己或者与一线工作人员到供应商宣传的一些项目上实地走访，尤其是一线人员不经意间的反馈可能会带出额外的信息。我们始终相信好的产品和服务自己会说话。

## （二）公司在业界的口碑

“这个圈子太小了”这句话貌似适用于很多个行业和领域。对于其他具体的因素和细节而言，探求和打听一个公司在行业上下游乃至整个产品生态环境中的口碑是一个相对切实和可行的办法。一个公司无论规模大或者规模小，是小灶初起或者经营多年，“好汉架不住三问”“嘴勤会问出金马驹”。

## （三）主要老板的个人口碑

合作相对方主要管理人员的教育背景、工作背景及个人行事风格和性格等因素或多或少都会对合作关系能否建立，合作过程中各项工作推进是否顺利有比较大的影响。是事必躬亲卡细节，还是万事只求看结果，这两种风格在签约和履行阶段的成本都会有大不同。但是，只有在合同有明确约定的情况下，各方的合作才能顺利推进，并在纠纷发生的时候争取到互谅互让，以求顺利地履行完毕合同获取各方应有的商业利益。

## 五、合同签署

### （一）常规合同条款内容齐备，尤其是涉及货物的送达、质量、验收

在进行商贸往来或者投资等活动之前一定要对相关的经济活动有非常清



晰的认识和了解，并对其中可能存在的法律风险有较为全面地预判，预估到其中可能存在的商业风险和法律风险。在交易金额较大或交易情况较为复杂的情况下，建议咨询专业人士以寻求专业意见和帮助。

在衡量在何种情况下需要聘请专业律师介入的情况时，通常有两个标准可以参考：一是这个交易或者投资做完全部亏损对自己也只是九牛一毛或无关紧要的，可以按照自己的心情来；一是这个交易或者投资做完全部亏损也不觉得丢面子，可以按照自己的心情来。

## （二）所有权保留条款

如果交易的内容涉及的是实物交付的，例如大型的生产设备、车辆或者其他可移动物品的，可以在合同中约定，如果买方未约定及时足额付款的，货物的所有权仍旧属于卖方，买方只有在付完全款之后才有货物完整的所有权。即便是买方公司破产，交付的货物也不会作为破产财产；否则，如若没有所有权保留条款，则卖方对买方的债权只能作为普通破产债权参与破产分配。

## （三）违约责任中延迟付款违约责任的负担

在合同文件中一定要约定好如果一方未按照合同约定及时支付货款或其他应付款项的应当按照日息万分之三的标准支付迟延履行违约金。否则，在合同没有约定的情况下，只能依照法律规定要求对方支付迟延付款的违约金，依据《最高人民法院关于审理买卖合同纠纷案件适用法律问题的解释》第18条第4款的规定，“买卖合同没有约定逾期付款违约金或者该违约金的计算



方法，出卖人以买受人违约为由主张赔偿逾期付款损失……人民法院可以违约行为发生时中国人民银行授权全国银行间同业拆借中心公布的一年期贷款市场报价利率（LPR）标准为基础，加计30%-50%计算逾期付款损失”。也就是说，只能按照LPR的1.3-1.5倍来主张违约金。

#### （四）纠纷解决的方式

随着纠纷解决机制的发展，人们有了越来越多的纠纷解决方式可以选择，但是纠纷发生后各方协商无果的情况下，通过人民法院进行诉讼和通过仲裁机构进行仲裁仍旧是最主流的争议解决方式。

法院诉讼和仲裁机构仲裁两种纠纷解决方式各有利弊，有关文章论述和介绍颇多。法院诉讼两审终审，如果对一审判决有异议，可以提上诉，对终审判决有异议的还可以提再审。仲裁则是一裁终局。关于纠纷解决所需时间，通常来说仲裁作出裁决的速度要快于法院。除非涉及国家机密和商业秘密，法院的审理流程和判决结果都是公开的；仲裁则以保密为原则，裁决结果不上网。

如若合同双方当事人同意采用仲裁机构仲裁作为争议解决方式的，则一定要在相关合同或协议中表述清楚，最主要的是对仲裁机构名称的记载一定要完整、准确。通常建议登录相关仲裁机构的官方网站进行详细地核对，并引用该机构推荐的仲裁条款。

#### （五）纠纷解决地



纠纷解决地一地要选择对双方都相对便利的机构，通常选择原告所在地、被告所在地、合同签订地、合同履行地。在使用和套用模板文件的时候，一定要对相关条款做认真地审读和查阅。避免选择一个既不便利双方，又与争议法律关系无任何关联的纠纷解决地。合同谈判和签署阶段，纠纷解决地也是一个比较重要的内容，最理想的是选择自己一方所在地的法院或仲裁机构作为争议解决机构，至少可以免去差旅劳顿之苦，节省一些费用。

#### （六）维权费用的负担

维权费用就是在债权实现的过程中所可能花费的成本费和费用，例如打官司交给法院的诉讼费，仲裁交给仲裁机构的仲裁费，聘请律师的律师费，评估费、鉴定费、保全费、差旅费等合理支出。

通常，主要是在侵权类案件中基于法律的明确规定，法院才会要求违约或者败诉的一方负担另一方的合理律师费用。否则，要求对方负担自己一方的律师费等其他维权合理费用需要基于协议的明确约定。如果双方的协议中没有明确条款约定的情况下，要求对方负担己方维权费用的主张通常不会被法院或仲裁庭所支持。

#### 六、结语

上述归纳和总结是在回答客户问题时，用一个一个的遗憾和惋惜堆积起来的，是一遍一遍咨询的过程中逐渐积累和总结起来的经验和教训。当咨询



的人得到否定的答案后，才会发现“我以为”的事儿真的就是“你以为”，痛苦惋惜是于事无补的。

虽然社会经济活动是越来越活跃了，有了各种各样可以取利的商机，但是作为一个商业活动的参与者，可能并不知道自己的动作或者签署的文件可能会产生的法律后果。只是在凭传统熟人社会的规则来处理商业活动各项事务。

在发生争议后准备起诉对方时才发现，除了有对方的微信和手机号码外，对于其真实的身份和姓名没有更多的确切的信息。这就导致首先需要查明对方的身份信息，可能还要到对方户籍所在地的法院提起诉讼，而且对于对方的财务状况则知之甚少。

对于对方可能存在的恶意磋商或者违约给自己造成的大好商机的错过进行索赔时因为没有合同或者法律依据而不被法院所支持。对于在商业合作中投入的成本，或者已经交付货物而没有按时收到的货款主张资金占用成本或利息损失等由于没有协议的约定，发现依法所能主张的额度了了，根本无法填平自己一方的成本和损失。

当搜集证据准备拿起法律武器维护自己一方合法权益时，如果有明确条款的保障就可以要求违约或者败诉的相对方承担全部或者大部分的维权成本，使不遵守契约精神的市场参与者得到应有的惩罚。



任何一个相对成熟和复杂的商业交易都是需要认真研究和安排的，尤其是对于非即结的交易，或者是影响相对长远或广泛的交易。合作伊始要知道自己在和谁合作，这个人的诚信状况和财务状况是否符合己方的预期，在合作过程中如何通过详细的条款约束双方按照双方既定的要求履行完毕合同，当发生争议时如何能够在自己一方便利和成本可控的情况下维权，维权成功之后如何能够切实拿到判决或者裁决书所裁决的款项。

因此，本文梳理提出的几项用以查证合作伙伴是否值得进行商业合作的指标，以及与匹配的简要分析中的综合运用一定可以让您避免一些不必要的麻烦和纷争，让你在投资兴业的道路上更平顺。

[了解更多](#)

[原文：](#)

### 三、一个签名引来的法律责任——从再审改判看正确处理债务加入与保证的重要性

#### 一、引言

债务加入与保证是债权人用以保障债权实现的两种重要手段。债务加入与保证在构成要件方面有着许多相似之处，尤其是第三人在债权人和债务人的相关债权债务法律文书上的签字，到底是构成债务加入、保证还是其他法律行为，这是律师值得仔细推敲并在明确法律性质的基础上做出有效代理的重要环节。笔者团队在近期办理的一个某高级人民法院的再审案件中，正是在正确识别债



务加入与保证的情况下，帮助当事人避免了不应当承担的债务高达人民币近千万元。

## 二、债务加入与保证

### （一）债务加入简介

债务加入又称并存债务承担。《中华人民共和国民法典》第552条和553条的规定，债务加入有着如下几个特点：

一是第三人的债务加入应当有明确的意思表示，这包括两种情形：1、第三人与债务人约定加入债务并通知债权人；2、第三人向债权人表示愿意加入债务。

二是债权人具有选择权，即债权人有权在合理期限内拒绝第三人加入到债务人的债务中。

三是第三人加入债务的范围具有一定的自主性，即第三人可以选择加入债务人的部分债务或者全部债务，债权人可以请求第三人在其愿意承担的债务范围内和债务人承担连带债务。

四是第三人的债务加入并不因此免除债务人所应当承担的债务，即第三人的债务加入只是在原债务人的基础上新增了一个债务人。

同时，值得注意的是，第三人在实现债务加入后，可以主张原债务人对债权人的抗辩。但第三人不能行使原债务人对债权人所享有的抵销权。

### （二）保证简介



保证分为一般保证和连带责任保证。其中，一般保证的保证人在主合同纠纷未经审判或者仲裁，并就债务人财产依法强制执行仍不能履行债务前，有权拒绝向债权人承担保证责任。连带责任保证的债务人不履行到期债务或者发生当事人约定的情形时，债权人可以请求债务人履行债务，也可以请求保证人在其保证范围内承担保证责任。当事人除了在保证合同中明确约定保证人对债权人承担连带责任保证外，如果对保证方式没有约定或者约定不明确的，按照一般保证承担保证责任。

### （三）债务加入与保证的主要区别

1、性质不同。在债务加入中，第三人加入到债务人的债务中成为了共同债务人，并不因此增加新的债务。保证则是第三人以增加从债务的性质为债务人履行债务提供担保，保证与主债务之间具有从属性。

2、所受时效限制不同。债务加入与原债务的诉讼时效有着直接的联系，在原债务的诉讼时效范围内，第三人有义务履行债务。保证则与保证期间以及诉讼时效有着双重的联系，保证期间属于除斥期间。这就存在着虽然主债务在诉讼时效范围内，但如果债权人未能在保证期间内向保证人主张权利，则保证人将不再承担相应的保证责任。

3、追偿权。债务加入中，第三人并不因为原债务人偿还债务而当然取得法定的追偿权。保证人则在履行保证责任后，可以向债务人行使法定追偿权。

### 三、再审改判中的司法认定



在笔者团队办理的某高级人民法院再审改判的案件中，笔者所代理的当事人W签署过两份法律文件：

一份为《钢材购销合同》，该合同中约定“L公司（债权人）与Z公司（债务人）同意货款的支付期限为：每次货物经需方签收确认后90日内付清该次货物的全部价款。担保方为本合同项下需方的全部债务提供连带担保责任，在需方没有按时足额付清货款时，担保方在接到供方书面通知后七日内代为偿还需方所欠款项。担保方的担保期限至需方应付款项还清止。”W在该合同“担保方”栏签名并按捺指印。

在该《钢材购销合同》的保证责任期限业已经过的情形下，W与Z公司共同签署有另一份为《还款承诺书》。W在该承诺书的“承诺人”处、Z公司盖公章处签名并按捺指印，但是，该承诺书主文中列明的主体只有L公司和Z公司，没有对W的身份及需要对案涉债务承担保证责任的约定。

尽管W在上述两份文件上都签名并按捺指印，但在笔者团队对于债务加入和保证的准确理解和精准答辩下，该高级人民法院最终判决W不承担任何法律责任。概括来说，针对《钢材购销合同》中W作为担保方的连带保证责任，由于合同中并未明确约定保证期限，笔者团队抓住了L公司未能在法定的保证期间内向W主张保证责任这一关键事实，确保W不再承担《钢材购销合同》向下的保证责任。

针对《还款承诺书》中W在“承诺人”处的签名，笔者团队紧紧围绕着W在债务加入或者保证方面意思表示的不明确以及《还款承诺书》主文中所列主体的具体情况，成功让法官形成了W虽然签名并按捺指印，但这并不能证明W愿意



对Z公司的债务做出保证或者债务加入的意思表示。最终该高级人民法院认定W不因在《还款承诺书》上签字而对Z公司的债务承担连带责任。

#### 四、司法实践中的常见思路

##### （一）字面表示，结合整体文义

若文书中明确写明了“债务加入”，则一般来说，应当确认第三方的意图为债务加入，而不是保证。做出这种判断的理由不仅在于文字的字面含义，更在于“债务加入”本身是个学理术语，能够使用该术语能够说明第三人对于该术语背后的法律含义有所理解，故无需通过推断或解释来确定其为债务加入。然而，实际情况中存在诸如“承担连带责任并放弃一切抗辩权”、“无条件承担债务”等表述也可能被识别为债务加入情形。因此，也不能仅凭文书中没有出现“债务加入”字样就断定第三方不是债务加入。若意图表述不明，需结合其他因素综合判断。

##### （二）通过特有属性识别

特有属性识别是指，通过保证所特有的从属性、保证期间、抗辩权等特点来区分其与债务加入。这种认定思路是最常见于司法实践中的，这种方法一般作为判别债务加入与保证的有效标准，如在无锡中南置业投资有限公司等与上海浦东发展银行股份有限公司上海分行的合同纠纷案例【（2021）沪民终270号】中，就采用了这种方法。该案涉及一份《差补文件》，与文件关联的是承担差额付款补足义务的主体认定。上海市高院对于该承诺的法律性质认定为债务加入，其认定思路为通过文意解释来判断能否识别从属性。高院认为从三方公司与浦发银行所签合同的措辞来看，该三公司是承诺与无



锡中南公司一同承担补差义务，而不是无锡中南公司不能履行时才承担补差责任。而且，从措辞上很难看出三方的义务具有从属性，故将之认定为债的加入，而非保证，更符合承诺内容。

### （三）债务履行顺位判断

履行优先顺序标准是依据债权人在请求第三方完成债务与请求债务人完成债务的顺序来进行判断。如果存在“债务人无法偿债后由第三人清偿”等表述时，则可以确定第三者的角色为保证人。这种情况也可以用词语“无法”、“无财产”、“不能”等进行概括。

在“金昌成音投资管理有限公司、上海电气风电集团股份有限公司等合同纠纷”案件中【(2021)最高法民终344号】，最高人民法院认为“根据《甘肃公司厂房租赁及收购合同补充协议》约定，上海电气公司承诺，若上海电气甘肃公司不能全部或部分承担相关义务时，该合同所有义务自动由上海电气公司承担。这是典型的一般保证[1]，而一般保证具有补充性，只有在主债务人不能履行债务之时，保证人方需履行债务或者承担责任，而债务加入并不具有补充性，债权人可以直接要求原债务人或债务加入履行债务。故该合同条款的约定是一般保证责任，金昌成音公司、上海电气公司及上海电气甘肃公司的上诉理由均不能成立，本院不予支持。”

### （四）直接经济利益说

当事人意思表示不明时，可以考虑第三方是否对债务履行有直接和实质性的经济利益。若存在经济利益或利益关联则倾向于认定成立债务加入：若



第三方主要为原债务人的利益而承担责任，可以认定为保证。例如，最高人民法院在【（2018）最高法民终867号】民事判决书中认为“在当事人意思表示不明时，应斟酌具体情事综合判断，如主要为原债务人的利益而为承担行为的，可以认定为保证，承担人有直接和实际的利益时，可以认定为债务加入。”由此可以看出，最高人民法院将第三方与原债务是否具有实际利益，作为区分二者的一个重要标准。在此之前，省高院在个别案例中先创设了这种思路，可以详见北京市高级人民法院【（2016）京民初34号】民事判决书。

#### （五）存疑的推定为保证

若通过以上四点仍然不能确定，第三人属于保证人还是债务加入，则按照《民法典担保制度司法解释》第36条第三款的规定[2]，应把第三人的承诺文件认定为保证。

关于“存疑推定为保证”规定，最高人民法院的判断准则经历了一次演进。最高人民法院最早在“信达公司石家庄办事处与中阿公司等借款担保合同纠纷”案件中【（2005）民二终字第200号】指出，“判断一个行为究竟是保证，还是并存的债务承担，应根据具体情况确定。如承担人承担债务的意思表示中有较为明显的保证含义，可以认定为保证；如果没有，则应当从保护债权人利益的立法目的出发，认定为并存的债务承担”。该判决被刊登于《最高人民法院公报》，故该判决对于实务影响极大。实务将最高人民法院的观点总结为“存疑推定为债务加入”，而现该理念也被转化为了《担保制度司法解释》第36条。

#### 五、律师建议



诉讼案件的结果具有一定的偶然性，但更多的是对于常识、常理和常性的回归和确认。在本案中，笔者团队从一审开始代理，经历了一审和二审的败诉，最终在再审程序中得到了逆转，历时两年多，其中也克服了疫情带来的诸多阻碍。支撑着笔者团队和当事人锲而不舍的据理力争的，就是在于大家对于常识、常理和常性的信仰和坚持。本案的最终成果也带来了诸多启示：

1、重视意思表示在法律文件中的真实体现。法律文件在起草过程中应当对其中的责任主体、标的、权利义务范围和履行方式等做清晰、明确且全面的规定，保证合同本意与书面文字相一致。尤其是在债务加入、保证等情形下，不能以为第三人只要在文书上签名并按捺指印就视为其当然的需要承担相应的法律责任。

2、法律文件对于要式性有着极为严格的要求，因此，当事人在准备具有法律效力的文件时，尤其是商事法律文件，需要主动寻求法律专业人士的支持，在形式、文本等诸多方面做好工作，确保法律文件能够达到预期的效果。

### 三、建言献策

中国肉类协会牛人俱乐部分会法律资讯每周更新，如需了解更多贸易、法律、金融、经济等相关资讯，请提出宝贵意见发送至牛人俱乐部分会秘书处。



中国肉类协会牛人俱乐部分会 法律信息周报  
China Meat Association Beef/Lamb Importers Club Branch

中国肉类协会牛人俱乐部分会

联系人：叶 晴 136-8332-8326

何蕴琼 181-0102-6981

2023年07月21日