

海事海商法律资讯

二零二三年六月

上海市律师协会

海事海商业务研究委员会



目 录

行政规章

辽宁海事局海上风电交通安全监督管理暂行规定 P 1-8

经典判例及审判工作白皮书

最高法：2022 年全国海事审判典型案例 P 9-18

广州海事法院：2022 年度十大典型案例 P 19-22

上海海事法院：服务保障航运经济高质量发展典型案例 P 23-51

专业文章

海关查验期间的货损责任认定 P 52-57

货运代理人擅自扣留货物可构成胁迫 P 58-64

论现行海洋环资诉讼程序的不足与重构 P 65-75

《海商法》第 209 条需结合国际公约理解适用并以民法中过错认定的一般理论为基本遵循 P 76-85

谁是船舶碰撞案件的证据之王—从120份判决书看审理船舶碰撞案件的发展和完善 P 85-103

辽宁海事局海上风电交通安全监督管理暂行规定

第一章 总 则

第一条 为了加强海上风电海上交通管理，防治船舶污染海洋环境，维护海上交通秩序，根据《中华人民共和国海上交通安全法》《中华人民共和国安全生产法》《防治船舶污染海洋环境管理条例》《中华人民共和国水上水下作业和活动通航安全管理规定》《中华人民共和国船舶安全监督规则》等法律、行政法规、规章，制定本规定。

第二条 在辽宁海事局管辖海域内从事海上风电规划、立项、施工、运维、弃置以及其他与海上交通安全和防治船舶污染海洋环境相关的活动，适用本规定。

第三条 辽宁海事局是实施本规定的主管机关。

辽宁海事局所属各分支海事局依照职责权限，负责海上风电海上交通安全和防治船舶污染海洋环境安全监督管理工作。

第四条 海上风电业主单位、施工单位、运维单位以及有关船舶、人员应当遵守海上交通安全和防治船舶污染海洋环境的法律、行政法规、规章以及强制性标准和技术规范。

第五条 鼓励和支持先进科学技术在海上风电海上交通安全和防治船舶污染海洋环境管理工作中的应用，提高海上风电数字化、智能化、信息化管理水平。

第二章 海上交通条件保障

第六条 编制海上风电发展规划应当充分考虑场址选择、海洋水文、工程地质、交通运输中影响安全的因素，合理避让规划或者公布的海上交通功能区，科学确定海上风电选址、布局和安全设施建设。

第七条 海上风电项目立项前，业主单位应当根据海域通航环境和船舶交通流现状进行通航安全影响分析，分析项目建设和运维对船舶航行、停泊、作业造成的影响，研判通航安全重大风险，确定通航安全保障措施。

第八条 海上风电项目的海上风电设施与规划或者公布的海上交通功能区边线的净距不宜小于2海里，海底电缆与规划或者公布的锚地边线的净距不宜小于1海里。

第九条 海上风电项目的海底电缆应当根据通航安全影响分析合理设计埋深，避免对通航安全造成影响。

第十条 受海域自然状况、海洋环境保护、军事设施保护等限制,海上风电项目有下列情形之一，业主单位应当进行专题研究，并采取特殊的通航安全保障措施：

（一)海上风电设施与规划或者公布的海上交通功能区边线的净距小于 2 海里；

（二）海底电缆与规划或者公布的锚地边线的净距小于 1 海里；

（三）海底电缆穿越除锚地外其他海上交通功能区。

第十一条 海上风电项目不得损坏或者妨碍海上交通支持服务系统以及周边海域船舶的航行、通信等设备的工作效能。造成损坏或者妨碍的，业主单位应当作出妥善安排。

第十二条 海上风电项目的布局应当满足施工船舶、运维船舶航行、停泊、作业的要求。

第十三条 业主单位应当根据海上风电项目对通航安全的影响配备相应的海上交通安全设施，并与主体工程同时设计、同时施工、同时投入生产和使用。海上交通安全设施投资应当纳入海上风电建设项目概算。

第十四条 业主单位应当根据海上风电项目位置以及施工船舶、运维船舶的安全要求，统筹考虑施工基地和运维码头。

施工基地应当满足施工船舶停泊以及装卸货物的要求,运维码头应当满足运维船舶停泊以及出海人员登离的要求。

第十五条 海上风电项目有下列情形之一，有关部门应当充分征求海事管理机构意见，保障通航安全，预留海上搜救通道：

（一）项目立项；

（二）项目及其周边海域的海洋牧场、海上光伏、海水制氢、海洋文旅等融合项目立项；

（三）项目及其周边海域用海审批；

（四）项目及其周边海域养殖证核发。

第三章 施工期间海上交通安全监督管理

第十六条 海上风电项目进行下列施工作业，应当按照规定取得施工作业许可证，并核定相应安全作业区：

（一）地质勘探；

（二）构筑、维修、拆除海上风电设施；

（三）铺设、检修、拆除海底电缆。

海上风电项目涉及两个及以上分支海事局的，许可证的申请应当向辽宁海事局或者辽宁海事局指定的分支海事局提出。

第十七条 业主单位、施工单位应当建立健全施工期间海上交通安全和防治船舶污染海域环境的责任制度和规章制度，完善安全生产条件，落实通航安全主体责任，保障施工船舶、出海人员、作业及其周边海域交通安全，防治施工船舶污染海洋环境。

有分包情况的，由工程总承包方负责落实施工单位通航安全主体责任。

第十八条 鼓励业主单位、施工单位与相邻的施工、运维、港口、航运公司等社会力量建立海上搜救队伍，综合运用船舶、航空器等救援力量进行海上搜救。

第十九条 业主单位应当与施工单位签订海上交通安全管理协议，定期对施工单位监督考核并做好记录，督促施工单位建立和实施海上交通安全管理体系并落实安全保障措施。

第二十条 施工单位应当按照施工作业方案、保障措施、应急预案和责任制度，使用经核准的且适于航行、停泊、作业的施工船舶在安全作业区进行作业，并及时通报作业进度及计划。

安全作业区应当设置相关的安全警示标志、配备必要的安全设施或者警戒船。

第二十一条 施工单位应当建立和实施海上交通安全管理体系，纳入施工船舶及人员和为施工作业服务的船舶及其人员，定期监督考核并做好记录。

海上交通安全管理体系至少包括：

（一）船舶航行、停泊、作业的安全条件；

（二）船舶组织和调度制度；

（三）船舶定期和航次检查制度；

（四）船舶动态和紧急情况报告制度；

（五）船舶恶劣天气管理制度；

（六）船舶乘载非船员安全管理制度；

（七）防治船舶污染海洋环境管理制度；

（八）出海人员海上交通安全教育和培训制度；

（九）出海人员管理制度；

（十）海上应急演练制度。

第二十二条 施工单位应急预案的内容至少包括：

（一）船舶发生碰撞、走锚、失控、火灾、爆炸、沉没等事故或者险情应急预案；

（二）船舶恶劣天气防抗应急预案；

（三）船舶污染事故应急处置预案；

（四）出海人员落水应急预案；

（五）出海人员紧急撤离应急预案。

施工单位应当按照应急预案的内容，每月至少选择一项组织应急演练。

第二十三条 施工单位应当与施工船舶签订海上交通安全责任书，督促其落实海上交通安全和防治船舶污染海域环境的各项要求，至少包括：

（一）遵守航行、停泊、作业的安全条件；

（二）持有有效的法定证书和文书；

（三）满足最低安全配员的要求；

（四）建立开航前自查制度，遵守恶劣天气限制开航的规定；

（五）进行船舶进出港报告；

（六）按照规定配备和开启船舶自动识别系统，显示号灯号型，指派专人在指定的频道上守听；

（七）及时接收和处理恶劣天气等海上交通安全信息；

（八）在船船员和非船员总人数不超过救生设施乘客定额，人员按照有关规定的要求持有相关证书或者证明；

（九）在符合安全条件的地点停泊；

（十）做好船舶垃圾、生活污水、残油、含油污水等污染物的排放和接收；

（十一）在船舶排放控制区内遵守相关大气污染防治控制的要求；

（十二）按照规定对船舶排污设备实施铅封管理。

第二十四条 施工单位应当根据施工船舶自身特点以及锚泊能力，为其选择日常停泊、应急避风的地点，并配备足够的拖轮协助非自航船舶完成恶劣天气防抗以及出海人员撤离等工作。

第二十五条 拖带大型非自航船舶的，应当交验船舶检验机构出具的拖航检验证书，采取拖拽部位加强、护航等特殊的安全保障措施，在开航前向所在地分支海事局报告航行计划，按有关规定显示信号、悬挂标志。

第二十六条 施工单位应当加强施工期间出海人员海上交通安全教育和培训。

船员应当熟悉施工作业海域通航环境。

施工人员应当熟悉搭乘的施工船舶总体布置、安全设备操作、应变部署、应急救生、在船安全管理等情况，掌握施工作业方案、保障措施、应急预案和责任制度。

第二十七条 施工单位应当对出海人员实施分类管理，并登记出海人员数量、身份信息、出海时间、返回时间等信息。

第二十八条 鼓励出海人员佩带通讯设备、具有定位或者报警等功能的电子设备、保温救生装备等防护设备和装备出海。

第二十九条 业主单位、施工单位应当及时清除施工过程中产生的碍航物，不得遗留任何有碍航行和作业安全的隐患。在碍航物未清除前，应当设置规定的标志、显示信号，并将碍航物的名称、形状、尺寸、位置和深度准确地报告所在地分支海事局。

第三十条 业主单位应当在海上风电项目竣工后明确运维、海上搜救以及航经船舶的通航条件，并将其与项目海域范围、海上风电设施坐标、海底电缆路由及埋深、海上交通安全设施等有关通航安全的技术参数报所在地分支海事局备案，由其发布航行通告。

第四章 运维期间海上交通安全监督管理

第三十一条 业主单位、运维单位应当建立健全运维期间海上交通安全和防治船舶污染海域环境的规章制度，保障运维船舶、出海人员海上交通安全，防治运维船舶污染海洋环境。

业主单位、运维单位的规章制度至少包括本规定第二十一条第二款第（一）项至第（十）项的内容。

第三十二条 业主单位、运维单位应当制定运维期间应急预案，至少包括本规定第二十二条第一款第（一）项至第（五）项的内容。

业主单位、运维单位应当按照运维期间应急预案的内容，每六个月至少选择一项组织应急演练。

第三十三条 业主单位、运维单位应当督促运维船舶落实海上交通安全和防治船舶污染海域环境的各项要求，至少包括本规定第二十三条第一款第（一）项至第（十二）项的内容。

第三十四条 业主单位、运维单位应当遵守本规定第十八条的有关要求，提高运维期间海上搜救水平。

第三十五条 业主单位、运维单位应当加强运维期间出海人员海上交通安全教育和培训。

船员应当熟悉海上风电项目及其周边海域通航环境。

运维人员应当熟悉搭乘的运维船舶总体布置、安全设备操作、应变部署、应急救生、在船安全管理等情况。

第三十六条 业主单位应当对海上风电项目海域进行监控、警戒、处置，提醒航经船舶注意避让海上风电设施，保障项目海域通航安全。

鼓励业主单位通过联合运营等方式对海上风电项目实施一体化运维管理。

第三十七条 业主单位应当定期维护海上交通安全设施，保证其有效运行。

第三十八条 业主单位应当采取定期扫测、复查、监视和其他保护措施对海底电缆进行保护，避免海底电缆不符合设计埋深、路由与通航安全技术参数备案不符等情况对通航安全造成影响。

第三十九条 业主单位应当明确运维船舶停泊、避风以及出海人员登离的地点，合理规划运维船舶进出海上风电项目海域的航线。

第四十条 业主单位应当配备出海人员登离运维船舶的安全保护设施，保障出海人员登离轮安全。

出海人员配备的设备和装备，应当遵守本规定第二十八条的有关要求。

第四十一条 业主单位应当评估海冰对海上风电项目的影响，采取适当的保障措施防止海冰对海上风电设施、运维船舶、出海人员造成危害。

第四十二条 除海上突发事件应急处置、海上风电设施或者海底电缆抢修等特殊情况外，运维船舶原则上不得夜间乘载海上风电设施工作人员进出海上风电项目海域。

第四十三条 运维期间使用施工船舶构筑、维修、拆除海上风电设施或者铺设、检修、拆除海底电缆的，应当遵守本规定第三章的有关要求。

第四十四条 船舶航经海上风电项目及其周边海域时，应当加强瞭望、保持安全航速，遇有紧急情况需要锚泊的，应当与海上风电设施、海底电缆保持安全距离。

第五章 弃置海上风电设施海上交通安全监督管理

第四十五条 业主单位弃置海上风电设施前应当进行专题研究，确定弃置方案和弃置后的通航安全保障措施，并报所在地分支海事局。

海上风电设施全部拆除的，应当明确残留桩腿的海底切割深度。

第四十六条 业主单位拆除海上风电设施后应当清除遗弃物并对相关海域进行扫测，恢复海域水深条件和交通功能。

第四十七条 业主单位应当加强弃置海上风电设施海上留置部分的日常维护与管理，根据情况设置专用航标。

第六章 监督检查

第四十八条 海事管理机构依法履行海上风电海上交通安全和防治船舶污染海洋环境安全监督检查职责，有关单位、个人应当予以配合，不得拒绝、阻碍依法实施的监督检查。

第四十九条 业主单位、施工单位未落实通航安全主体责任的，海事管理机构按照规定对其约谈，责令改正；拒不改正的，责令其停止作业。

第五十条 任何单位、个人有权向海事管理机构举报海上风电施工、运维、弃置期间海上交通事故、险情、船舶违法行为。海事管理机构接到举报后，应当及时进行核实、处理。

第七章 附 则

第五十一条 本规定下列用语的含义是：

海上交通功能区，是指航路、航道、锚地、船舶定线区等保障船舶航行、停泊、作业安全的特定海域。

海上风电设施，是指海上风机、升压站、测风塔等固定或者浮动的建筑、装置。

海上交通安全设施，是指用于预防海上交通事故的设备、设施、装置、构（建）筑物和其他技术措施的总称，包括通航环境感知、通航风险辨识、通航安全保障、海域警示警戒、船舶动态监视、航经船舶识别、防止船舶碰撞、水文气象监测、恶劣天气预警、事故险情处置等功能。

施工船舶，是指海上风电项目施工期间所使用的安装船、起重船、打桩船、海缆敷设船、驳船、拖轮、警戒船、交通船、起（抛）锚船、移动式平台以及其他移动式装置。

运维船舶，是指海上风电项目运维期间所使用的运行维护的船舶。

施工人员，是指在施工船舶上除船员外从事临时或者长期技术、管理、服务等工作的人员。

恶劣天气，是指台风、寒潮、大风、大雾、海冰等气象灾害。

第五十二条 本规定与法律、行政法规、规章、上级规范性文件规定不一致的，适用其规定。

第五十三条 本规定由中华人民共和国辽宁海事局负责解释。

第五十四条 本规定自2023年7月1日起施行，有效期两年。

2022年全国海事审判典型案例

案例1

SPAR航运有限公司（SPAR SHIPPING AS）申请承认英国法院判决案

【基本案情】

2010年3月，大新华控股公司为香港大新华轮船公司向挪威SPAR公司提供租船合同的履约担保。后因大新华轮船公司申请清盘，SPAR公司在英国高等法院对大新华控股公司提起诉讼。英国高等法院、上诉法院先后作出判决，判令大新华控股公司承担担保责任。因大新华控股公司系在我国上海登记注册的企业，SPAR公司向上海海事法院申请承认相关英国法院判决。

【裁判结果】

上海海事法院审理认为，我国与英国之间尚未缔结或者参加相互承认和执行法院民商事判决、裁定的国际条约，故应以互惠原则作为承认英国法院判决的审查依据。根据英国法律，其并不以存在相关条约作为承认和执行外国法院民商事判决的必要条件，我国法院作出的民商事判决可以得到英国法院的承认和执行，且大新华控股公司也未证明英国法院曾以不存在互惠关系为由拒绝承认和执行我国法院判决。案涉判决不存在违反我国法律基本原则或者损害我国国家主权、安全、社会公共利益的情形，故在本案中可以根据互惠原则对案涉英国法院判决给予承认。

【典型意义】

随着我国“一带一路”建设和高水平对外开放的深入实施，如何通过推动民商事判决的跨境承认与执行，公正高效化解跨境经贸纠纷，营造法治化营商环境是中国法院面对的时代命题。合理确定互惠关系的判断标准对于促进国家间相互承认和执行判决具有重要意义。拓宽互惠原则的适用范围，正是中国法院在新时期对此作出的积极回应。本案系我国对英国法院判决予以承认的首例案件，也是中国法院适用法律互惠原则的有益探索，营造了健康向好的判决跨境执行环境，进一步增进我国同世界各国间的司法协作互信基础，充分展现了我国在国际商事纠纷解决领域开放包容的大国司法形象。

【一审案号】（2018）沪72协外认1号

案例2

东莞市蓝海食品国际贸易有限公司与香港长宁航贸有限公司航次租船合同纠纷管辖异议案

【基本案情】

长宁公司与蓝海公司签订租船合同，长宁公司是出租人，蓝海公司是承租人，装货港新加坡，卸货港中国广东黄埔。该合同第 17 条载明“ARBITRATION,IF ANY,IN HONGKONG AND ENGLISH LAW TO BE APPLIED”。因履行该合同发生纠纷，长宁公司向广州海事法院提起诉讼，请求判令蓝海公司赔偿其违约损失及利息。蓝海公司以其与长宁公司达成仲裁协议为由提出管辖权异议。

【裁判结果】

广州海事法院一审裁定驳回蓝海公司管辖权异议，蓝海公司上诉至广东省高级人民法院。广东高院二审认为，蓝海公司与长宁公司未协议选择确认仲裁协议效力适用的法律，但双方当事人约定仲裁地为香港，本案应适用香港特别行政区法律对案涉仲裁协议的效力进行审查。根据香港特别行政区《仲裁条例》，案涉仲裁条款关于“ARBITRATION,IF ANY,IN HONGKONG”的约定具有双方当事人同意将争议交付仲裁的明确意思表示，内容和形式亦符合《仲裁条例》关于仲裁协议的相关规定，故案涉仲裁协议应为有效，蓝海公司的管辖权异议成立。遂裁定撤销一审裁定，驳回长宁公司的起诉。

【典型意义】

本案涉及航次租船合同仲裁条款效力的认定问题。案涉仲裁条款系海事纠纷中常见的表述方式，此案作出了不同于以往同类案件的处理结果，适用仲裁地法律对此类表述的仲裁条款效力作从宽解释，展现了仲裁司法审查案件司法实践的不断完善与成熟，体现了中国司法对当事人意愿的充分尊重。该案的处理表明我国海事司法将以更加开放的态度支持仲裁，持续发力为我国高水平对外开放，营造市场化、法治化、国际化的一流营商环境提供海事司法服务和保障。

【一审案号】（2019）粤 72 民初 1217 号

【二审案号】（2019）粤民辖终 327 号

案例 3

丰联克斯海运有限公司（FULLINKS MARINE COMPANY LIMITED）申请海事请求保全案

【基本案情】

香港丰联克斯公司与安徽进出口公司订立航次租船合同，约定丰联克斯公司派遣船舶，为安徽进出口公司从印度尼西亚向中国运输煤炭。因履行该合同发生纠纷，丰联克斯公司根据仲裁协议向香港国际仲裁中心提起仲裁。在仲裁过程中，丰联克斯公司向武汉海事法院申请海事请求保全，请求查封、扣押、冻结安徽进出口公司的银行存款人民币 5975024 元（或 88 万美元）或其他等值财产。

【裁判结果】

武汉海事法院审查认为，案涉财产保全申请基于海商合同纠纷提起，但丰联克斯公司请求保全的财产不是海事诉讼特别程序法第十二条规定的“船舶、船载货物、船用燃油以及船用物料”，根据《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国海事诉讼特别程序法〉若干问题的解释》第十八条的规定，对案涉财产保全的审查应适用民事诉讼法的规定。因案涉仲裁程序系以香港特别行政区为仲裁地，由香港国际仲裁中心管理的案件，符合《最高人民法院关于内地与香港特别行政区法院就仲裁程序相互协助保全的安排》第二条规定的“香港仲裁程序”的要求，仲裁裁决作出之前，当事人有权依据该安排第三条之规定向内地法院申请财产保全。据此，海事法院裁定准许了丰联克斯公司的财产保全申请。

【典型意义】

本案系香港仲裁当事人于仲裁裁决作出前向海事法院申请对账户进行保全的案件。海事法院在审查过程中，对民事诉讼法、海事诉讼特别程序法及相关司法解释、内地与香港特区仲裁保全安排的衔接适用进行分析，为同类案件的法律适用作出典型示范。海事法院全面落实内地与港澳特区仲裁保全安排，充分发挥仲裁在多元化纠纷解决机制中的重要作用，努力营造仲裁友好型司法环境，是海事司法领域落实“一国两制”方针的实践成果，也有利于为建设亚太区国际法律及争议解决服务中心提供更大支持。

【一审案号】（2022）鄂 72 财保 45 号

案例 4

海南省海口市人民检察院与梁某等海洋环境民事公益诉讼案

【基本案情】

2019 年 8 月 19 日晚，梁某、薛某某、简某等人在海南省文昌市海域非法盗采海砂 533m3，被文昌市自然资源和规划局处以没收海砂和罚款的行政处罚。同年 9 月，为达到掩盖非法采砂的目的，薛某某与叶某担任法定代表人的锦南公司签订了港口航道清淤疏浚施工合同。12 日晚，叶某组织薛某某进行采砂作业，梁某安排刘某、简某随船监督，在文昌市海域盗采海砂 3664.70m3。被海警查获后，梁某等五人均以非法采矿罪被追究刑事责任。海口市人民检察院向海口海事法院提起公益诉讼，请求判令各被告在各自行为范围内连带赔偿生态环境损失和专家咨询费等。

【裁判结果】

海口海事法院审理认为，各被告在未取得开采海砂行政许可、未进行专项环境影响评价，亦未采取任何生态保护措施的情况下进行采砂，违反了我国矿产资源和海洋环境保护法律法规，破坏了所涉海域的水文地质和生态环境。各被告明知违法，仍分工进行非法采砂，构成共同侵权，依法应当承担相应的侵权责任，判令被告薛某某、梁某、简某连带赔偿海洋生态环境损失 99560 元，被告叶某、刘某、锦南公司在 60528 元的范围内承担连带赔偿责任，全部被告连带承担专家咨询费用 5999.80 元。本案一审判决已生效。

【典型意义】

海砂对维系海洋生态系统和海洋地质地貌稳定具有重要作用。非法开采海砂不仅严重破坏国家矿产资源，影响海洋地质构造，破坏海洋生物多样性，还会因海砂未经处理流入市场对建筑安全带来严重隐患，威胁人民群众生命财产安全，必须严厉打击。本案中，海事法院坚持最严格保护和全面、立体追责的生态环境保护理念，依法支持检察机关提起海洋自然资源与生态环境民事公益诉讼，在被告承担刑事责任的基础上，依法追究非法盗采海砂主要参与者的民事侵权法律责任，有力震慑盗采海砂违法犯罪，促进海洋生态环境修复与保护，充分体现海事法院深入贯彻习近平生态文明思想和习近平法治思想，在服务国家海洋战略、护航海洋生态文明建设中的坚定立场、积极作为和重要作用。

【一审案号】（2022）琼 72 民初 37 号

案例 5

福建省宁德市人民检察院与林某某等海洋自然资源与生态环境民事公益诉讼案

【基本案情】

林某某在未取得海域使用权证和采矿许可证的情况下，指使高某某驾驶船舶到福安市湾坞镇等海域非法盗采海砂 17 次，累计 11295.33m3 ，并用以销售谋利。林某某、高某某均以非法采矿罪被追究刑事责任。宁德市人民检察院向厦门海事法院提起海洋自然资源与生态环境民事公益诉讼，请求判令林某某、高某某连带赔偿生态环境损害及修复费用 68 万余元。

【裁判结果】

厦门海事法院在查清事实的基础上，主持各方当事人就案涉损失赔偿达成“海洋碳汇+替代性修复”的调解协议。二被告连带赔偿海洋生态环境损害修护费用 680298.19 元，其中 18 万元由二被告以自愿认购并委托海峡资源环境交易中心购买海洋碳汇的方式分三年履行，剩余赔偿款项由二被告通过公益性劳务代偿方式履行，承担福安市湾坞镇海域海洋环境治理辅助工作，包括但不限于海洋垃圾打捞、海岸维护、海洋环境保护宣传等，期限酌定为三年，期满后劳务不足以抵偿的，仍需承担赔偿责任。该调解协议经公告和送达生效后，被告已依约购买了首期 2400 吨海洋碳汇，并积极通过劳务履行其他义务。

【典型意义】

海事法院秉持生态恢复性司法理念，在综合考量生态环境损害、修复成本和被告经济状况、修复能力的情况下，将损害赔偿机制与海洋碳汇开发有机结合，主持双方当事人达成调解协议。通过“海洋碳汇+替代性修复”民事责任承担方式，既可以避免因被告赔偿能力弱引发的执行难困境，也可以破解赔偿款与治理修复脱节的困境，在一定程度上实现碳平衡的目的。本案探索并丰富了海洋环境侵权的损害赔偿机制，创新海洋生态司法，在“一案一修复”中凸显惩治与教育相结合的司法作用，是海事法院助力构建具有中国特色的海洋环境公益诉讼制度，司法服务碳达峰、碳中和的积极实践。

【一审案号】（2022）闽 72 民初 40 号

案例 6

中国人寿财产保险股份有限公司湖南省分公司与沃巴海运有限公司（VERBA MARINE COMPANY LIMITED）海上货物运输合同纠纷案

【基本案情】

塞浦路斯沃巴公司所属“CAPE KASOS”轮装运的一批自美国运往中国的大豆发生货损。人寿湖南分公司作为保险人就上述货物的损失向收货人赔付后提起诉讼，诉请承运人沃巴公司赔偿货物损失。广州海事法院受理后，沃巴公司提出管辖权异议被一、二审法院裁定驳回。后英国高等法院根据沃巴公司申请签发了禁诉令，责令中方当事人立即中止或放弃其在广州海事法院提起的法律程序，并采取所有必要措施立即中止或放弃中国程序。人寿湖南分公司向广州海事法院申请海事强制令，请求责令沃巴公司向英国高等法院申请撤回该禁诉令。

【裁判结果】

广州海事法院审查认为，一、二审法院已经裁定驳回沃巴公司提出的管辖权异议，沃巴公司不服中华人民共和国广东省高级人民法院作出的终审裁定，向英国高等法院申请禁诉令，侵犯了人寿湖南分公司的合法权益。人寿湖南分公司申请海事强制令符合海事诉讼特别程序法的相关规定。按照英国法，当事人可以向英国法院提出撤销禁诉令的申请。广州海事法院裁定责令沃巴公司在裁定书送达之日起三十日内向英国高等法院申请撤回禁诉令。后沃巴公司向英国高等法院提出撤回禁诉令的申请，英国高等法院亦作出同意撤回禁诉令申请的命令。就案涉纠纷，双方当事人亦经广州海事法院主持达成调解协议并自动履行完毕。

【典型意义】

在我国法院已经对管辖问题作出终审裁定的情况下，沃巴公司仍向外国法院申请禁诉令，禁止当事人依照我国法律获得正当司法救济。广州海事法院根据海事诉讼特别程序法关于海事强制令的规定，责令当事人撤回在外国法院的禁诉令申请，有效保护了当事人的合法权益，维护了中国司法的权威与尊严，也对涉外海运纠纷存在平行诉讼情况下如何解决禁诉令问题提供了新路径。其后当事人在海事法院主持调解下妥善快速解决纠纷，也充分彰显了中国海事司法的效率与智慧。

【一审案号】（2020）粤 72 民初 675 号

案例 7

STO 租船韩国股份有限公司（STO CHARTERING KOREA CORPORATION）与丰益贸易（亚洲）有限公司[WILMAR TRADING (ASIA）PTE. LTD.]等海上货物运输合同纠纷案

【基本案情】

2022 年 7 月，韩国 STO 公司所属“STO AZALEA”轮装载散装棕榈酸化油自马来西亚运往中国。提单载明托运人为新加坡丰益公司，收货人凭新加坡中向石油公司指示，通知方为华东中石油公司。提单正面载明租约并入提单，提单和租约均约定了仲裁条款。船舶抵达卸货港后，收货人拒绝提货。STO 公司向南京海事法院提起诉讼，诉请丰益公司、中向石油公司、华东中石油公司赔偿在目的港无人提货造成的滞期费以及船舶营运损失。

【裁判结果】

南京海事法院受理案件后，主持各方当事人线上听证、调解，仅用 43 天便促成本案当事人达成和解协议并履行完毕，船舶在其他港口卸货，STO 公司向海事法院申请撤回起诉。

【典型意义】

本案当事人均来自《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）成员国，韩国船东主动选择我国海事法院提起诉讼，其他当事人也未就仲裁条款效力问题提出管辖异议拖延诉讼，新加坡当事人积极参与海事法院主持的线上听证及调解，表明我国海事司法得到越来越多外国当事人的信赖和认可，充分彰显了我国海事司法的国际公信力和影响力。海事法院积极回应司法需求，充分利用智慧法院成果，仅用 43 天妥善化解纠纷，让滞港近两个月的“海上油仓”安全卸载并重新起航，是我国推进国际海事司法中心建设、打造国际海事纠纷解决优选地的生动例证。

【一审案号】（2022）苏 72 民初 1300 号

案例 8

宁波港船多多国际船舶代理有限公司与深圳市鑫中孚供应链有限公司集装箱租赁合同纠纷案

【基本案情】

鑫中孚公司系从事欧洲航线集装箱运输的无船承运人，向船多多公司租赁了700余个集装箱。欧洲港口因疫情拥堵，导致集装箱流转缓慢及下落核实困难，双方对已还箱数量产生争议。船多多公司以鑫中孚公司未归还或超期归还集装箱为由要求鑫中孚公司赔偿灭箱费、超期租金等共2000余万元。鑫中孚公司反诉船多多公司返还押金及垫付资金300余万元。

【裁判结果】

鉴于疫情影响导致涉案集装箱流转缓慢及下落核实困难，尚有多起与鑫中孚公司租箱、还箱有关的连锁纠纷，宁波海事法院多次组织当事人通过“海上共享法庭”平台进行协商，双方最终就诉争集装箱的数量、各项争议损失及费用数额达成一致，在法院主持下达成调解协议并履行完毕，一揽子解决本案及另外5起关联案件以及相关潜在纠纷。

【典型意义】

本案是疫情背景下因国外港口拥堵、集装箱回流困难、国内集装箱价格暴涨且一箱难求引发连环追偿的集装箱租赁纠纷案件。在国内引发的相关纠纷呈现涉及集装箱数量多、关联案件多、涉诉标的大、境外取证困难等特点。海事法院依托智慧海事审判建设和浙江全域数字化改革成果，组织当事人就近通过移动办案平台和“海上共享法庭”远程对接调解，一揽子解决多起关联纠纷，极大节约了当事人的诉讼成本，确保案件纠纷的彻底化解和各方权益的合法保护。本案的妥善处理，是灵活运用司法政策帮助航运、货代企业减负纾困、恢复发展，依法平等保护市场主体产权和企业合法权益的生动实践，对引导集装箱租赁行业规范发展，实现航运上下游产业链诉源治理也具有积极意义。

【一审案号】（2021）浙72民初2288号

案例9

马西马斯国际集团有限公司（MAXIMAS INTERATION GROUP LIMITED）与海城镁肥实业有限公司等航次租船合同纠纷案

【基本案情】

出租人香港马西马斯公司与海城镁肥公司采用1994年版金康航次租船合同范本订立航次租船合同，以“东洋丸（TOYO MARU）”轮装载6633吨化肥自中国鲅鱼圈港运至印度尼西亚班贾尔马辛港。卸货作业因下雨、罢工曾发生过

中断。马西马斯公司收取海城镁肥公司支付的运费后，向大连海事法院提起诉讼，请求判令海城镁肥公司等连带支付滞期费等及利息。

【裁判结果】

大连海事法院审理认为，1994 年版金康航次租船合同范本第 16 条（a）和（b）款对因罢工影响装卸时间的计算、卸货港滞期费支付均作出了规定，该条（c）款中的“后果”并不包括装卸时间延长，航次租船合同也未约定罢工时间应从装卸时间中扣除，故案涉罢工期间不应在装卸时间中予以扣除。同时，根据“一旦滞期，永远滞期”的国际惯例，在进入滞期时间后因下雨造成的卸货中断亦不应在滞期时间中扣除。据此，法院判决海城镁肥公司承担滞期费 42 万余元及利息。海城镁肥公司提起上诉，辽宁省高级人民法院二审维持原判。

【典型意义】

本案系中国企业在向“一带一路”沿线国家提供基础建设物资过程中发生的航次租船合同纠纷。中国法院尊重国际商事规则，根据当事人采用的金康航次租船合同范本，准确认定罢工条款下双方当事人的权利义务，并适用国际惯例处理当事人有关装卸时间的争议，依法保护香港当事人的合法利益，对此类涉外海事纠纷具有类案参考意义。案件的审理有助于引导国内企业在对外贸易活动中正确理解国际商事活动规则，维护自身合法权益，也有利于营造市场化、法治化、国际化一流营商环境，为助力国际航运市场健康发展提供有力服务与保障。

【一审案号】（2019）辽 72 民初 160 号

【二审案号】（2021）辽民终 955 号

案例 10

中民国际融资租赁股份有限公司与睿通（广州）海运有限公司等船舶融资租赁合同纠纷案

【基本案情】

2015 年，中民公司与睿通公司签订《融资租赁合同》和《船舶所有权转让协议》约定：睿通公司向中民公司转让其享有所有权的“东方华信 16”轮，再从中民公司处租回该船舶，以售后回租方式进行融资。睿通公司另提供中商公司等 8 名保证人连带保证及“东方华信 12”轮作为抵押担保，但未办理抵押登

记。融资租赁期间，睿通公司擅自将“东方华信 12”轮转让给第三人且仅支付部分租金。中民公司遂诉至法院，要求睿通公司支付剩余全部租金、留购价款及违约金，各担保人承担连带清偿责任，对“东方华信 12”轮折价或者拍卖、变卖后的价款优先受偿。

【裁判结果】

天津海事法院审理认为，中民公司与睿通公司之间融资租赁合同符合融资租赁“融资”“融物”的双重特性，该合同合法有效，睿通公司拖欠租金已构成违约，应依法承担违约责任，各保证人对睿通公司的付款义务承担连带清偿责任。船舶作为特殊动产，未登记不影响抵押合同生效。睿通公司伙同第三人转让已抵押船舶，逃避抵押责任，第三人对此知情，并非善意，不适用善意取得制度，不能阻却中民公司对“东方华信 12”轮行使抵押权，该抵押权效力仍及于转让后的船舶。故判决睿通公司向中民公司支付全部未付租金及逾期付款违约金，中民公司可以根据合同约定拍卖、变卖“东方华信 12”轮并就所得价款享有优先受偿权利。中商公司提起上诉，天津市高级人民法院二审维持原判。

【典型意义】

融资租赁是企业获得生产性资产的重要途径，具有优化企业资源配置的巨大优势。人民法院依法认定融资租赁合同的违约责任、所有权保留的责任承担、未登记船舶抵押权的追及力等问题，针对当事人恶意转让未登记抵押财产、逃避抵押责任的行为，依法认定抵押权人对抵押船舶的追及力成立，对违约方失信行为作出否定评价，是倡导诚实守信原则、促进公平交易的有力践行。本案的审理对规范航运金融市场秩序，推动船舶产业转型升级，拓展航运服务产业链具有积极意义，充分体现了海事司法为海事金融改革创新保驾护航、推动船舶产业持续健康发展发挥的重要作用。

【一审案号】（2021）津 72 民初 283 号

【二审案号】（2022）津民终 778 号

广州海事法院2022年度十大典型案件

经2023年第3次审判委员会讨论通过，现将我院2022年度十大典型案件公布如下：

1. 中国人寿财产保险股份有限公司湖南省分公司与沃巴海运有限公司海上货物运输合同纠纷案

案号：（2020）粤72民初675号

合议庭成员：程生祥（承办人）、谢辉程、徐春龙

本案是一宗转基因大豆进口发生霉变引起的货损纠纷。在我国一、二审法院对管辖权问题均已确定的情况下，被告仍向英国高等法院申请禁诉令，原告向我院申请海事强制令，请求责令被告向英国高等法院申请撤回禁诉令。我院按照民事诉讼法规定的对等原则，综合考量必要性、国际礼让等因素，作出了中国海事审判领域对外国法院的首个反禁诉令，有利于提高国际司法效率，维护请求人的合法利益，捍卫中国司法权威与尊严，也为类似案件的处理提供了借鉴。强制令生效并执行，被告撤回禁诉令，案件调解结案。

2. A.P.穆勒新加坡私人有限公司与深圳市中盛和实业有限公司等海上财产损害责任纠纷案

案号：（2019）粤72民初1525号

合议庭成员：罗春（承办人）、申晗、谭学文

本案原告以被告托运的危险货物在海上运输中发生火灾事故造成船舶损失1亿美元为由请求各被告赔偿。我院在审理过程中，根据我国海商法和危化物运输国际规则的规定，深入释法说理，认为原告未能证明火灾为货物所致，且托运人履行了正确申报和妥善包装的义务，依法驳回了原告诉讼请求，原、被告各方均服判息诉。本案事故被新加坡交通主管部门定为当年的特大海事事故，受到国际航运界高度关注，我院通过互联网直播，将庭审作为生动的法治教育课，增进国外航运界对我国海事司法的了解，弘扬海事司法正能量，彰显我国海事司法的权威和国际影响力。一审生效。

3. 王某与汕尾市城区海洋综合执法大队等强制拆除非法养殖设施行政诉讼及行政赔偿案

案号：（2022）粤72行初84号

合议庭成员：陈铭强（承办人）、张科雄、闫慧

本案系我院受理的以县级海洋综合执法大队为被告的行政诉讼及赔偿案件。我院审理认为海洋综合执法部门不具有强制拆除职权，实施的强拆行为违法，行政相对人事后领取行政补偿金的行为，不能使违法行为合法化。但行政行为违法并不必然产生行政赔偿责任，原告违法用海不存在行政赔偿的事实根据，对于养殖物损失也未能完成举证责任，判决确认被告强拆行为违法，驳回原告的行政赔偿诉求。本案对规范海洋行政执法行为、提高海洋环境保护效能具有典型示范意义。一审生效。

4. 广西昱洋船务有限公司等与张某等船舶碰撞损害责任纠纷案，

案号：（2020）粤 72 民初 1123 号

合议庭成员：陈振檠、邓非非（承办人）、罗心

本案为互有过失碰撞中积极赔付的一方就其超过其过失程度比例连带支付的人身伤亡赔偿向他船追偿的案件。我院审理认为，原告的追偿请求权属于限制性债权，但被告在本船船员向其索赔人身损失案中不提出责任限制抗辩，不能在本案要求作相应扣减。本案明确了海事赔偿责任限制的适用以责任人提出海事赔偿责任限制抗辩为前提，同时对碰撞事故后积极赔付受害人的行为给予了正面评价，积极弘扬了社会主义核心价值观。一审生效。

5. 韩某与深圳市水湾远洋渔业有限公司船员劳务合同纠纷案

案号：（2021）粤 72 民初 11 号

合议庭成员：罗春、林依伊、谭学文（承办人）

本案船员在莫桑比克捕鱼作业中感染疟疾死亡，其继承人认为用人单位未依合同为死者购买商业保险应赔偿相应的损失。我院经审理认为，工伤保险待遇与意外险等商业保险可以兼得，用人单位未依约为劳动者购买商业保险构成违约，判令其按照保险金额承担赔偿责任，有力维护了劳动者的合法权益及本应享有的福利待遇，为船员“走出去”提供了良好司法保障。二审维持。

6. 陈某与广州市镐韵化工有限公司多式联运合同纠纷案

案号：（2021）粤 72 民初 1397 号

审判员：徐春龙（独任）

原告委托被告将货物经海陆联运至刚果，因货物申报不符被中转港海关查扣并拍卖。本案准确理解海商法规定的“网状责任制”，尊重当事人意思自治确定区段货损纠纷适用的准据法，认定当事人在选择中国法作为多式联运合同整体适用法律后，还有权合意选择区段货损发生时有关多式联运经营人赔偿责任和责任限额的准据法。对于合法、高效审理涉“一带一路”国际多式联运纠纷具有指引意义。二审维持。

7. 乐爱金财产保险（中国）有限公司与中国平安财产保险股份有限公司广东分公司财产保险合同纠纷案

案号：（2020）粤 72 民初 408 号

合议庭成员：常维平、钟宇峰、程亮（承办人）

本案原告为涉案货物承保海上运输险，被告则为广州某码头公司在港区保管的货物承保财产一切险。涉案货物在码头堆存期间受损，原告向货主赔付后要求被告分摊 50%的赔偿金。我院经审理认为，重复保险纠纷应适用保险法，财产保险事故享有保险金赔偿请求权的是被保险人，只有被保险人同一才有可能就重复保险获得超额保险赔偿，原、被告各自保险的被保险人不同、保险利益不同，据此驳回原告的分摊请求。本案处理有助于厘清重复保险的法律适用争议，细化重复保险的构成要件，统一同类案件裁判尺度。二审维持。

8. 正和公司等与运通公司船舶碰撞损害责任纠纷案

案号：（2022）粤 72 民初 458 号

合议庭成员：宋瑞秋、谢辉程、钟宇峰（承办人）

本案碰撞事故发生在澳门特别行政区航道水域，我院在审理过程中准确适用《避碰规则》相关规定，结合澳门海事局的调查材料，对两船的碰撞态势和避碰措施进行分析，准确划分了责任比例，当事人均未上诉。本案审理为维护海上运输秩序，特别是粤港澳大湾区建设营造了安全良好的航运法治环境。一审生效。

9. 中国人寿财产保险股份有限公司福建省分公司等与广西昱洋船务有限公司等船舶碰撞损害责任纠纷案

案号：（2020）粤 72 民初 1127 号

合议庭成员：陈振藜、邓非非（承办人）、苏晓玲

本案原告承保的货物因船舶碰撞而灭失，原告依运输合同向承运人在他院提起诉讼胜诉并执行后就未获实际清偿的损失向我院对两碰撞方提起侵权之诉。我院经审理认为，本案不属于重复起诉，亦不属于请求权竞合，两被告与承运人基于不同法律关系向原告人承担的赔偿责任属于不真正连带责任，判决两被告承担相应赔偿。本案处理有助于厘清相关法律适用争议，统一同类案件裁判尺度。一审生效。

10. 广州龙相志贸易有限公司等与陈某多式联运合同纠纷案

案号：（2022）粤 72 民初 861 号

审判员：邓锦彪（独任）

本案被告接受原告委托运输一批旧衣物至菲律宾并负责清关派送。我院经审理认定，被告未完成运输和交付义务，应承担违约责任，但原告未能举证证明货物数量和价值，且明知目的国禁止商业进口旧衣物而瞒报货物品名、扰乱正常贸易秩序，故依法驳回原告的诉讼请求。本案积极贯彻我国有关对外战略政策，有利于对“国内允许出口但禁止进口且目的国禁止进口”货物的对外贸易提供可预期的法律风险指引。一审生效。

上海海事法院
关于服务保障航运经济高质量发展的
实施意见

为全面贯彻落实党的二十大精神、中央经济工作会议精神、市十二次党代会精神和市委决策部署、最高人民法院工作部署和上海市高级人民法院工作要求，对标上海国际航运中心建设目标，聚焦当前航运经济发展、航运市场运行和航运主体需求，发挥海事审判职能作用，结合海事审判工作实际，制订本意见。

一、充分认识司法服务保障航运经济高质量发展的重要意义。航运是链接国际国内两个市场，维护供应链稳定与安全，保障和推动经济增长的关键要素，在构建新发展格局，推动高质量发展中承载着重要功能。海事审判要进一步发挥司法职能作用，突出做好稳增长、稳就业、稳物价工作，把促进航运经济发展、维护航运市场运行、保护航运主体权益作为当前司法服务保障的重点任务，妥善解决矛盾纠纷，防范化解重大风险，营造良好营商环境，加快推进世界一流国际航运中心建设，助力上海城市能级提升和经济社会高质量发展。

二、准确把握服务保障航运经济高质量发展的司法理念。坚持平衡保护航运要素，维护共赢发展生态。正确认识航运产业链各环节各要素的互促功能，树立平衡保护理念，助力推动各类航运市场要素在上海集聚。坚持鼓励促进航运交易，提振市场信心预期。依法认定合同效力，

严格适用责任免除，注重维护提单流转、登记公示、远期合约等航运交易动态安全，增强交易稳定性，提升市场活跃度。坚持依法支持航运创新，激发经济增长动能。充分保护市场主体创业创新意愿，鼓励创新与防范风险并重，强化司法规制作用，为航运经济高质量发展注入新动能。坚持协同应对航运风险，助企惠民纾困解难。统筹经济发展与民生保障，积极延伸海事司法功能，协同各方力量帮助市场主体解决实际困难，努力取得良好司法效果。

三、保障航运链供应链运转畅通。高效解决进出口运输、港口作业、航道通航领域矛盾纠纷，促进海上运力、箱源、货物自由流通、便捷调配。对目的港未及时提货产生的费用，应注意区分有无收货人、收货人是否办理提货手续、是否完成货物提取等不同情况，兼顾托运人控货需求和费用承担之间的权利义务对等性，合理界定责任界限。支持承运人依法行使留置权的救济行为，鼓励当事人达成满足担保条件下放货协议。妥善处理集装箱超期使用费纠纷，综合分析超期原因、当事人过错程度、用箱市场供求关系等因素，准确适用减损规则，合理确定费用上限，避免船货双方利益失衡。重点加强对涉及能源、粮食、原材料等重要物资运输纠纷的快速处置，确保经济社会运行安全平稳。

四、支持与规范数字航运创新发展。支持海运订舱平台企业发展，准确认定平台经营者、平台内经营者等不同电子商务经营者的身份关系，区分货运代理人、海运承运人、联运经营人等主体参与电子商务活动的不同法律后果。注意审查平台企业基于算法规则设定价格梯次、结算条件的公平性和透明度，遵循市场主导、缔约自由的同时，防止优势地位滥用。加强涉跨境电商物流配送、海外仓头程运输、国际海运中转等纠纷案件审理，着重明晰司法裁判规则，助力顺畅经济双循环通道。密切关注航运区块链技术应用中的法律问题，加快完善区块链海事审判

规则体系，更好适应数字航运发展趋势。

五、助力航运经济绿色转型。在案件审理中坚持贯彻绿色发展理念，重点关注涉及海洋环境保护、脱碳标准执行、岸电管理设施、新燃料船舶建造、海上风电等纠纷案件审理。通过司法裁判引导当事人主动约定适用“绿色”条款，保护租船合同中减排条款效力，引导承租人在船舶营运过程中采取有效措施减少碳排放；支持货物运输中推广适用准时到达原则，鼓励船舶在依约准时到达港口的前提下优化航速，减轻船舶进港压力；支持船舶设计、建造合同执行脱碳标准，助力船舶建造行业绿色低碳发展。支持行政机关依法执行船舶效能及碳排强度指标等新规标准，联合行业组织加强法治宣传，妥善解决因船舶强制退出引发的纠纷。

六、促进船员就业市场健康发展。支持航运市场主体依法享受助企优惠政策，重视司法裁判与政策执行的协同性，增强船企优化运力、扩大用工的信心和意愿。依法严格保护船员劳动权益，根据船员工作性质的特殊性，在船员休息休假、加班换班、工伤工亡、社会保险等方面加强对船员的司法保护。严格执行海员外派管理规定关于派遣机构的资质要求和劳动合同订立要求，区分违规派遣合同与船员同实际用工航运企业间劳动或劳务合同的效力认定，保护船员就业的稳定性。尊重行业协会协商签订的船员集体劳动协议，船员与用人用工单位约定不明的，可以参照集体协议确定的工资标准和劳动条件依法进行裁判。依法妥善处理受疫情影响船员工资报酬争议，对船员主张的隔离期间的工资和费用等，应当结合当事人违约情形、过错程度、金额合理性等因素进行判断，并在充分保障船员权益的基础上，引导船员与船企自愿达成和解。

七、规范航运领域非典型和新型就业形态。注意甄别货运代理行业中挂靠借用公司名义承接业务和名为挂靠、合作实为规避订立劳动合同

的不同情形，根据约定的报酬结算方式、对外责任的最终承担主体以及业务开展情况，作出符合实际的关系认定。对于以实习、培训、学徒工为名实际安排从事船员工作，构成事实上船员劳务合同关系的，劳务提供者主张按船员劳务市场平均标准给付工资，依法应当予以支持。劳务提供者在此期间遭受人身伤亡的，用工方应当承担相应的赔偿责任；劳务提供者不具有船员适任资格的，根据双方过错程度分担损失。涉及违法违规行为，向相关行政监管部门进行通报，促进航运就业市场健康规范有序发展。

八、依法维护海运运价市场有序竞争。深刻认识稳定运价对增强航运市场信心、促进航线良性竞争的重要意义，通过司法裁判规制作用，支持海运运价备案机制有效实施。既要尊重市场运力供求规律，又要准确识别通过多层自我交易抬高运价、规避备案价格限制的扰乱市场行为，防止过高运输成本向生产、消费、流通领域传递压力。严格执行国内水路运输管理规定的资质要求，对未取得水路运输资格，以定期或航次租船合同方式层层转租开展“无船”承运业务转手套利的，依法否定其合同效力。在审理因市场运价大幅涨跌引发的纠纷案件时，应充分注意国际运价固有的波动特性，准确运用可预见规则，当事人主张对具有远期运价锁定性质的合同适用情势变更的，一般不予支持，充分尊重航运市场主体的商业风险判断和价格避险预期。

九、积极回应高品质海洋文旅消费需求。依法保护海洋元素旅游消费者合法权益，大力营造健康规范安全的滨海、海岛、海上观光旅游消费市场环境，促进释放旅游消费内需潜力。针对邮轮、游艇、游船行业发展特点，探索构建邮轮旅游消费者群体性争议解决机制，深入研究游艇及游艇码头租赁、管理、服务合同纠纷司法裁判规则，加强对自然灾害、通航管制、公共卫生事件等背景下涉海旅游纠纷司法应对，保障海

洋文旅产业加快增长。准确把握邮轮旅游服务合同与海上旅客运输合同的共性特征和个性特点，区分旅游合同一般风险和海上航行特殊风险，正确适用海事赔偿责任限制制度，实现鼓励海上经营活动与促进提升安全保障注意义务并重的司法效果。

十、助力激发航运市场主体动能活力。在依法平等保护各类中外航运主体合法权益的同时，加强对中小微航运企业、民营企业的司法关怀，依法支持企业做大做强。妥善解决具有个体投资、集资经营背景的航运纠纷，准确界定船舶共有、合伙经营、船舶挂靠、船舶所有权入股等不同模式下对外责任承担形式和内部权利义务分配方式，在鼓励民间资本参与航运投资与竞争的同时，着力防范化解矛盾风险。尊重和保护航运交易与船舶融资模式创新，积极发挥司法裁判规制作用，通过典型案例明晰规则，为激发航运创新活力、规范航运创新实践提供司法指引。

十一、保障和促进航运要素效用价值最大化。积极处理船舶扣押申请，统筹保障债权人利益与维持航运企业生产经营的关系，兼顾船舶滞留对上下游贸易的连锁波及效应，有效运用“活扣”方式限制权属转让和增设权利负担。完善并推广解除船舶扣押预担保机制，努力实现即扣即放、快扣快放。发挥船舶网络拍卖优势，提升船舶司法变现能力。加强船舶司法拍卖与执行、破产程序协调衔接，加大对船舶优先权和以船舶为担保的金融债权受偿保护，推动航运要素优化配置，让优质航运资产重新获得生机活力，实现经济效用最大化。

十二、营造诚实信用的航运经济发展环境。充分尊重航运市场主体的契约自由，倡导恪守契约精神，依法保护诚信守约方的合法权益。违约方以违约金过分高于损失为由请求调整的，应综合违约原因、损失大小、过错程度、补救措施等因素，合理确定裁量幅度。对符合不可抗力

免责条件的，可根据实际情况依公平原则进行损失分摊。确因疫情影响导致履约困难的，尽量促成各方和解，妥善化解争议。合理运用利息损失赔偿手段，平衡调节各方用资成本，防止违约得利、守约吃亏。对约定以外币结算的航运交易，守约方主张赔偿汇率涨跌损失，应当依法予以支持，保障守约方实现正常履约的汇率利益。

十三、提升便利化海事诉讼服务品质。积极运用境外主体概括性授权、授权委托视频认证、跨境远程证据展示、行业组织转递送达等涉外海事审判提质增效措施，降低中外当事人参与诉讼的经济压力和时间成本。顺应船员工作在岗周期和作息时间特点，大力推进在线诉讼，提供灵活、简便的诉讼体验，保障船员诉讼权利行使。对符合条件的困难当事人依法给予诉讼费缓、减、免缴司法救助。依法接受安全可靠的诉讼保全信用担保与反担保，缓解当事人因资金占用导致的流动性紧张。

十四、深化航运纠纷多元化解与诉源治理。加强与国际商事调解机构、仲裁机构的协作，健全诉讼与调解、仲裁有机衔接的解纷机制，支持仲裁制度创新，营造仲裁友好型司法环境，助力面向全球的亚太仲裁中心建设，积极打造国际航运争议解决优选地。拓展海事纠纷诉调对接协作领域，积极引入航运专业性、行业性调解组织参与矛盾纠纷化解工作，形成司法调处与行业自治优势互补的解纷合力。充分发挥海事强制令、支付令、小额诉讼程序特有功能，本着实事求是、求同存异的原则，引导鼓励各方通过部分履行、部分调解、先行支付等方式，尽力缩小诉争差距。完善涉船员代表人诉讼程序制度规范，提升船员纠纷解决效率，发挥行业协会与基层组织的矛盾化解作用，强化诉源治理。

十五、协同强化航运领域风险防范。通过案件审理及时发现航运领域存在的管理缺失及市场不规范等问题，积极运用海事审判白皮书、司法建议、情况反映、典型案例发布等方式，持续优化航运法治营商环

境。主动对接交通航运主管机关、航运交易机构的信用评价及管理需求，畅通信用信息输送与共享渠道，加大航运投资、交易的安全系数。发挥海事司法大数据作用，加强海事司法数据分析，提升对发展规律和风险趋势的洞察力，增强“数助决策”功能，有效防范化解航运经济发展和航运市场运行风险。

上海海事法院
服务保障航运经济高质量发展
典型案例

一、精准发挥保险功能　促进船舶海上航行安全

二、合理解释排他条款　维护市场公平竞争秩序

三、依法运用海事强制令　保障供应链有序畅通

四、确认公益磋商效力　助推航运经济绿色转型

五、规范船舶经营模式　促进邮轮经济健康发展

六、准确查明外国判例法　增强当事人司法预期

七、积极行使司法管辖　营造仲裁友好型司法环境

八、准确认定订舱平台责任　支持数字航运创新实践

九、依法拍卖变卖船舶　平等保护中外船员合法权益

十、明晰新型运输方式责任分担　提高市场主体诚信意识

精准发挥保险功能　促进船舶海上航行安全

世嘉有限公司诉中国大地财产保险股份有限公司等海上保险合同纠纷案

【基本案情】

世嘉有限公司（GLOBAL EMINENCE LIMITED）是“SAGAN”轮的船舶所有人，于2016年7月投保船舶定期保险。共同承保人中国大地财产保险股份有限公司及其航保中心出具了一年期的远洋船舶保险单。2017年2月1日，空载的“SAGAN”轮自中国台湾地区高雄港出发驶往韩国昂山港，开航期间主机扫气箱多次起火，后船舶失去动力开始漂航。世嘉有限公司联系拖轮施救无果，船舶于2月11日在日本诹访之濑岛西南岸搁浅，并报告出险，日本救助株式会社救助无果。“SAGAN”轮在搁浅时即为推定全损，世嘉有限公司诉请保险人赔偿船舶全损赔偿金、救助费用以及另案案件受理费、司法评估费等损失。

【裁判结果】

法院经审理认为，根据对“海上危险”的界定，“SAGAN”轮在发生主机故障至搁浅期间遭遇的海况不属于灾害性的异常海况，其对“SAGAN”轮的影响是“风浪的通常作用”，不构成“海上危险”的列明风险。“SAGAN”轮搁浅全损系由三个原因共同作用所造成的结果，即“SAGAN”轮主机故障、无有效应急救援措施和风浪的影响，或不属于保险人承保的列明风险或属于除外责任。“SAGAN”轮在涉案航次开航时在技术和安全管理体系两方面均不适航，且船舶不适航是导致其搁浅的原因。世嘉有限公司对“SAGAN”轮进行直接的运营管理，可

推定其对此明知，故依据《中华人民共和国海商法》第 244 条的规定，保险人不负赔偿责任。综上，上海海事法院判决驳回世嘉有限公司的起诉。一审判决作出后，世嘉有限公司提起上诉，上海市高级人民法院驳回世嘉有限公司的上诉，维持原判。

【典型意义】

作为现代保险的起源，海上保险是推动国际航运发展的重要动力，是建设国际航运中心的基本要素。海上保险合同纠纷是海事司法实践中常见的纠纷类型，公正高效地审理此类纠纷，既要保护航运活动参与主体的合法权益，促进航运保险风险补偿基本功能的发挥，又要准确剥离非承保风险所引起的损失，避免道德风险。保险具有分摊风险和补偿损失的基本社会功能，但是射幸性是保险的基本法律特征，并非只要保险标的出现损失，保险人就必然需要履行赔付义务。在海上航行过程中，应当确保船舶适航状态以有效抵御海上风险。被保险船舶在船舶安全管理体系实施方面违反 ISM 规则，严重影响船舶航行安全，构成船舶不适航，保险人可不负赔偿责任。该案裁判促进船舶航行安全与加强海上风险保障之间明确了规则界限，有利于航运业和保险业健康高质量发展。

案号：上海海事法院（2019）沪 72 民初 463 号
上海市高级人民法院（2021）沪民终 359 号

合理解释排他条款　维护市场公平竞争秩序

马汀海事私人有限公司诉上海佳船机械设备进出口有限公司船舶建造合同纠纷案

【基本案情】

2014 年，根据双方签订的合作框架协议，由佳船公司根据委托为马汀公司（MARTENS MARINE PRIVATE LIMITED）建造型号为 OMI100－4 的海上自升式工作平台，并在“排他性与知识产权保护条款”中约定马汀公司不得委托除佳船公司以外的其他人建造涉案海上自升式工作平台，而佳船公司也不能接受除马汀公司以外的其他人委托建造。2015 年，佳船公司与案外人签订合同并建造两艘型号为 OMI103－4 海上自升式多功能工作平台。现马汀公司主张，框架协议已明确约定双方互为唯一协作单位，佳船公司不得为案外人建造任何型号的海上自升式工作平台，但佳船公司违反约定擅自建造，遂向上海海事法院提起诉讼，要求佳船公司立即停止设计、生产、销售、租赁海上自升式工作平台产品，并赔礼道歉。

【裁判结果】

法院审理认为，框架协议赋予双方排他性权利，以互为唯一合作方的方式限制竞争。在不违反相关竞争法律的前提下，原被告基于商业利益考量自愿签订的排他性条款应为有效，但对其解释应限定在明确约定的范围内，并应当符合合同目的，不应做扩张理解。因此，框架协议条款中所指的海上自升式工作平台限于特定型号 OMI100－4，而不能限制被告为他人建造基本设计型号为 OMI103－4 的海上自升式工作平台。

根据合同文义解释、设计型号识别角度以及两款设计的基本参数对比，被告为案外人建造的海上自升式工作平台不属于框架协议所指的相同或衍生产品。原告主张被告违反排他性约定缺乏事实和法律依据，故判决驳回原告诉请。一审判决作出后，原告提起上诉，上海市高级人民法院判决维持原判。

【典型意义】

中国作为船舶建造大国承接全球订单，不少船舶设计的知识产权属于国外公司，船东在与造船公司签订建造合同时会约定排他性商业条款，以达到独家委托或生产的效果，意在保护知识产权的作用。对此类条款的解释，一方面要充分尊重当事人的意思自治，允许航运市场主体在不违反竞争法规则的前提下，自主约定、自享收益、自担风险；另一方面要充分保护市场公平竞争，不应对条款作扩大解释，避免对市场行为造成不利影响。该案作为一起与排他性商业行为相关的新型船舶建造合同纠纷，就双方之间独家条款的争议，法院根据当事人意思表示，运用文义解释和目的解释方法，从保护竞争和公平原则的角度，对排他性条款的效力范围进行合理解释。在持续优化营商环境背景下，体现了市场化、法治化、国际化原则，尊重市场主体意愿的同时，保护了公平竞争秩序，服务海洋经济发展。

案号：上海海事法院（2021）沪 72 民初 507 号
上海市高级人民法院（2022）沪民终 517 号

依法运用海事强制令　保障供应链有序畅通

上海重海国际贸易有限公司与上海上鸿供应链管理有限公司等申请海事强制令案

【基本案情】

2019 年，重海公司委托马士基航运有限公司（MAERSK LINE A/S）承运 3 个集装箱货物从喀麦隆进口至上海，委托上海上鸿供应链管理有限公司办理涉案货物的进口报关、清关业务。货物到港后，一段时间内无法提取。重海公司在向马士基及其在中国境内的代理人（马士基中国）提箱时，被告知需缴纳滞箱费人民币 470000 元，否则不予放行。重海公司认为马士基要求缴纳的滞箱费过高，为此向上海海事法院申请海事强制令，请求马士基与马士基中国向重海公司交付涉案 3 个集装箱货物。

【裁判结果】

法院经审理认为，重海公司申请海事强制令理由正当，符合《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》规定的条件，且重海公司已向上海海事法院提供了相应的现金担保，保证承担因申请错误造成被请求人损失的赔偿责任。综上，上海海事法院裁定准许重海公司海事强制令申请，同时责令马士基和马士基中国立即向重海公司交付相关货物。

【典型意义】

上海港承载着联通国际国内两个市场的重要功能，依法保障港口货物正常流转是保持供应链畅通的重要前提。货物长期滞留港口会产生大

量集装箱超期使用费、堆存费等，既影响港口正常经营，也使得企业面临高额成本支出风险。海事强制令具备高效的程序特征，在不介入实体争议解决的情况下，保障货物正常进出口流转。在审查该案因滞箱费争议引起的强制令申请时，法院综合考虑产生滞箱费的客观原因、当事人过错程度、用箱市场供求关系等因素，同时合理确定申请人担保金额，最终依法作出裁定，避免船货双方利益失衡。法院在案件处理中积极发挥司法职能作用，既回应了船公司诉求，充分保护当事人合法权益，又加速了港口货物流转，积极维护供应链、物流链稳定。

案号：上海海事法院（2020）沪 72 行保 1 号

确认公益磋商效力　助推航运经济绿色转型

上海市人民检察院第三分院与现代商船（中国）有限公司

申请确认检察公益磋商协议效力案

【基本案情】

2019 年，浦东海事局登轮检查时发现，现代商船公司经营的“HYUNDAI NEW YORK”轮船用燃油的硫含量超过《船舶大气污染排放控制区实施方案》规定标准，遂依法对其进行处罚。针对上述违法行为造成的环境公益损害，上海市人民检察院第三分院拟提起公益诉讼，依法履行公告程序，督促有关机关和社会组织在法定期限内提起民事公益诉讼。经现代商船公司与上海市人民检察院第三分院诉前磋商，最终达成公益损害赔偿协议，现代商船公司支付环境公益损害赔偿人民币 42929. 58 元。双方共同向法院申请确认该协议效力。

【裁判结果】

法院经审查认为，依据《上海市人民代表大会常务委员会关于加强检察公益诉讼工作的决定》的相关规定，侵权行为人自行纠正违法行为，采取补救措施，或者承诺整改的，检察机关可以就民事责任的承担与侵权行为人进行磋商。经磋商达成协议的，可以向审判机关申请司法确认。案涉协议符合司法确认协议效力的法定条件，应予确认。法院裁定申请人上海市人民检察院第三分院与申请人现代商船（中国）有限公司达成的公益损害赔偿协议有效。

【典型意义】

船舶废气中的硫排放物对海洋生态与大气环境造成重大危害，为促进航运业绿色转型发展，我国积极推动全球船用燃油限硫令施行。涉案船舶因系超标排放污染大气环境，检察机关与相关责任人达成了公益损害赔偿协议。该公益磋商协议程序源于地方立法，是赔偿权利人以维护社会公共利益为目的，代表国家、社会公众与侵权人进行磋商、主张权益。该案依据生态环境保护相关法律规定，探索完善了确认检察公益磋商协议效力的审查原则、审查内容和审查程序。该案是首例根据《上海市人民代表大会常务委员会关于加强检察公益诉讼工作的决定》确认检察公益磋商协议效力的案件，充分体现了海事司法践行绿水青山就是金山银山的理念。

案号：上海海事法院（2020）沪 72 民特 68 号

规范船舶经营模式　促进邮轮经济健康发展

舟山群岛国际邮轮港有限公司诉上海大昂天海邮轮旅游有限公司

邮轮定金合同纠纷案



【基本案情】

2015 年，舟山邮轮港公司与大昂公司签署《邮轮舱房供应协议》，约定舟山邮轮港公司向大昂公司采购供应期三个航次舱房，不论舟山邮轮港公司是否实际使用或实际登船人数多少，均应全额支付所有舱房费用。三个航次因故均未成行，舟山邮轮港公司依约支付了大部分舱房费用，双方同时约定最后一笔余款的 50% 即 208 万元作为下一步包船合作定金。随后，双方就邮轮航次运营进行多次协商，最终因价款和线路安排等原因未能就包船合作达成协议。舟山邮轮港公司主张认为，余款的 50% 作为该公司支付后续航次的包船定金，现邮轮终止经营，导致其后续航次包船销售目的无法实现，大昂公司行为构成违约，应当双倍返还包船定金。



【裁判结果】

法院经审理认为，涉案包船定金合同成立，定金所担保的主合同即为双方当事人所称的后续包船合同。但双方对后续包船的邮轮航线、时间期间、舱房的数量特别是舱房的价格等重要合同条件均没有具体约定。虽然双方随后就包船等事宜有过多次协商，但因时间安排、航线或者价格等因素未能达成后续的包船合同，对此双方均无过错。故法院认为因不可归责于当事人双方的事由，导致包船合同未能订立，不适用定

金罚则。故判决大昂公司向舟山邮轮港公司返还 208 万元包船定金。一审判决作出后，双方均未上诉，该案判决现已生效。

【典型意义】

国内邮轮旅游市场潜力巨大，邮轮经济对上下游产业带动作用明显，备受重视。由于以自有方式运营邮轮的资金投入大、运营要求高，发展初期以“包船”方式来运营航线的模式较为常见，即邮轮航线经营主体通过订立航次租船合同或定期租船合同等方式租用船舶进行营运。该种模式较为灵活，但稳定性差，双方容易围绕航线设计、经营时间、停泊港口、租金等产生争议，该案涉及的邮轮包船定金纠纷较为典型。该案通过裁判明确，因不可归责于当事人双方的事由导致邮轮包船合同未能订立的，不适用定金罚则。该案的处理兼顾了邮轮经营人与所有人双方的利益平衡，对于邮轮“包船”运营模式具有积极规范效应，有助于促进邮轮经济健康发展。

案号：上海海事法院（2018）沪 72 民初 3653 号

准确查明外国判例法　增强当事人司法预期

胜船海事公司诉扬州中远海运重工有限公司等其他海事海商纠纷一案

【基本案情】

2015 年，扬州中远海运重工有限公司等两被告作为建造方与案外人签订三份《造船合同》，同时又与原告胜船公司（Winship Maritime Inc.）分别签署了三份《佣金协议》。协议约定，考虑到胜船公司在协助订立和履行造船合同方面所作的努力和给予的配合，两被告应当支付经纪佣金。如果造船合同出于任何原因未生效，或被买方/卖方在船舶建造期间出于任何原因取消和/或解除，卖方应立即解除并免除其支付剩余未付佣金分期款的义务。该协议受英国法律约束并须依英国法律予以解释。后案外人因破产重整，将涉案《造船合同》下权益转让给新买方，两被告从新买方处获得全额船款支付，船舶也顺利交付。原告因此向法院请求判令两被告支付剩余各期佣金及利息。

【裁判结果】

法院经审理认为，涉案争议的法律关系为涉外民事法律关系，各方约定适用英国法，应予尊重。涉案《佣金协议》约定清楚，转让《造船合同》并不在各方约定的协议失效情形之列。在英国法下，经纪人获得佣金应当首先以佣金合同（条款）等协议所约定的条件达成为前提。该案中，约定胜船公司获得佣金的条件为促成《造船合同》订立且两被告收到买方支付的船款。此处的买方应当限定于签订《造船合同》的买方。虽然胜船公司投入了资金和精力，但最终令《造船合同》得以履行

的是以案外人为经纪人组织的竞买程序。因此，在新买方不是胜船公司介绍的情况下，胜船公司并不能因为曾有辛勤付出而当然获得佣金报酬。据此，法院一审判决对胜船公司的诉请请求不予支持。判决作出后，各方当事人均未提出上诉。



【典型意义】

涉案当事人约定适用英国判例法进行审理的船舶建造佣金合同纠纷案件，体现了法院尊重当事人对法律适用的意愿。该案审理过程中，当事人向法院提供英国法相关判例，并在庭审中经法院释明，采取当事人各自提供、声明检索穷尽和共同确认的方式，最终确定相关外国判例，再由法院加以审查适用。该判决准确把握了英国法对合同解释的基本精神以及船舶建造佣金合同的裁判规则，为外国判例法的查明提供了实践样本。判决作出后各方均未上诉，体现了当事人对该案诉讼程序和判决结果的认可，取得了良好的法律效果，也为完善外国法的查明和适用机制提供了有益的经验。

案号：上海海事法院（2019）沪 72 民初 2560 号

积极行使司法管辖　营造仲裁友好型司法环境

东盛航运有限公司与商行荣耀国际航运有限公司申请承认和执行外国仲裁裁决案

【基本案情】

申请人东盛航运有限公司（ORIENTAL PRIME SHIPPING CO.，LIMITED）与被申请人商行荣耀国际航运有限公司（HONG GLORY INTERNATIONAL SHIPPING COMPANY LIMITED）签订一份租船合同，约定由被申请人租用申请人的“东珍”轮，合同争议提交伦敦海事仲裁员协会（LMAA）仲裁解决。后双方就租船合同的履行发生争议，申请人提起仲裁。仲裁庭作出了有利于申请人的裁决。申请人以被申请人的经营地在中国上海为由向上海海事法院提出承认和执行仲裁裁决的申请。被申请人对法院管辖权提出异议，认为作为注册在马绍尔群岛共和国的外国公司，在中国未设立主要办事机构，也无任何财产，中国法院对案件无管辖权。

【裁判结果】

法院受理后认为，根据《海事诉讼特别程序法》的规定，当事人申请承认和执行国外海事仲裁裁决的，可向被申请人住所地或者财产所在地海事法院提出。被申请人系注册在马绍尔群岛的离岸公司，但涉案租船确认书、仲裁裁决均记载其经营地在中国上海，且涉案业务往来邮件称被申请人与其关联公司混同，而关联公司在上海办公。综合上述证据可以证明中国上海的地址系被申请人的经营办公场所，该地为其主要办事机构所在地。中国上海系被申请人的住所地，上海海事法院对案件具

有管辖权，裁定驳回被申请人的管辖权异议。被申请人对该裁定不服，提起上诉。上海市高级人民法院维持原管辖权异议裁定。法院最终裁定承认和执行仲裁裁决，裁定作出后，被申请人主动履行了仲裁裁决确定的义务。



【典型意义】

该案注重国内法与国际法的衔接，准确理解《承认与执行外国仲裁裁决公约》（以下简称《纽约公约》）第三条有关公约裁决应依据被请求执行地的程序规则和公约所载条件予以执行的规定，积极运用国内程序法，解决《纽约公约》下仲裁裁决承认和执行的法院管辖权问题。该案通过裁判明确，当外国离岸公司注册地、登记地与主要办事机构所在地不一致时，应以主要办事机构所在地作为住所地，只要有证据证明其与法院地存在一定程度的联系，即可确认该地为其住所，中国法院就可以行使管辖权。案件审查中秉持公约“有利于裁决执行”的精神，积极行使法院管辖权，并依公约规定裁定承认和执行仲裁裁决，为中外当事人提供平等的司法保护，是中国法院恪守国际公约、支持外国仲裁裁决在中国承认与执行的典型案例。

案号：上海海事法院（2020）沪 72 协外认 1 号
上海市高级人民法院（2020）沪民辖终 110 号

准确认定订舱平台责任　支持数字航运创新实践

上海丹佑国际物流有限公司诉掠食龙（上海）信息技术有限公司海上货运代理合同纠纷案

【基本案情】

2018 年，案外人作为采购商在被告经营的平台 ezcarry. com 创建并发送订单，原告作为供应商对该订单多次修改并办理相关货运代理事宜。随后，该订单所涉 4 个集装箱的货物自上海港装船出运，运抵目的港巴基斯坦卡拉奇港后无人提货，货物滞留港口。2021 年，承运人向原告提出索赔涉案货物滞箱费等，后经和解，原告向承运人赔付 18000 美元。原告支付和解款后认为被告为涉案货代业务之委托人，故向被告追索滞箱费、律师费等合计人民币 13 万余元。

【裁判结果】

法院经审理认为，原、被告在涉案业务中是否成立海上货运代理合同关系，应根据业务实际履行情况确定。综观涉案业务办理过程，托书及提单均载明托运人为案外人，最终形成的提单信息均来源于案外人而非被告，原告与案外人之间的费用仅在被告平台结算，故涉案纠纷是通过“网络服务协议”等类似居间、行纪合同的线上操作模式开展并进行，委托原告办理涉案货代业务的主体为案外人而非被告。原告依据货运代理合同关系要求被告在涉案业务中承担货代委托人之责缺乏事实和法律依据，故判决驳回原告诉请。一审判决作出后，原告提起上诉，上海市高级人民法院判决维持原判。

【典型意义】

随着电子商务技术的进步，航运领域电子商务模式创新不断，各类电子商务订舱平台迅速出现。如何准确识别各类主体的身份关系并依法确定法律责任，经常成为各方争议焦点。该案系一起典型的涉及海上货运代理电商平台订舱引发的纠纷，法院在审理过程中，根据业务实际履行情况，准确识别了海上货运代理电子商务订舱平台经营主体的身份关系，最终认定平台经营者不需要承担海上货运代理合同项下的法律责任。在持续优化营商环境背景下，促进海运订舱平台企业依法规范经营，尊重市场主导与缔约自由原则，维护平台企业合法权益，该案判决体现了海事司法对数字航运发展的支持。

案号：上海海事法院（2021）沪 72 民初 1584 号
上海市高级人民法院（2022）沪民终 482 号

依法拍卖变卖船舶　平等保护中外船员合法权益

梁某某等诉钻石国际邮轮公司船员劳务合同纠纷系列案

【基本案情】

原告梁某某等196名船员根据其与船东的代理公司签订的《船员雇佣协议书》，于2017年至2019年期间在被告钻石国际邮轮公司所属的巴哈马籍“辉煌（GLORY SEA）”轮上担任水手、轮机员、服务员、厨工等职务。在此期间，钻石国际邮轮公司欠付梁某某等船员工资约人民币1200万元。船员在诉前提出财产保全请求，要求对“辉煌”轮采取司法扣押措施，上海海事法院裁定予以准许。钻石国际邮轮公司未向法院提供担保，船舶从2019年3月7日至2020年4月26日期间，一直被扣押在上海港吴淞口锚地。因钻石国际邮轮公司弃船且拒不提供担保，维持船舶安全和停泊等费用与日俱增，长期扣押存在诸多安全隐患。为此，船员在诉讼过程中申请拍卖“辉煌”轮，上海海事法院裁定予以准许，并启动司法拍卖程序，于2020年4月17日成功变卖船舶。

【裁判结果】

法院经审理认为，原告梁某某等船员与船东代理公司签订《船员雇佣协议书》，在“辉煌”轮上任职，与被告钻石国际邮轮公司建立了船员劳务合同关系。现原告已履行了船员义务，而被告未支付劳动报酬，应承担赔偿损失的违约责任。依据《中华人民共和国海商法》第二十二条第一款第一项的规定，船员在船期间所产生的工资、其他劳动报酬、船员遣返费用和社会保险费用的给付请求具有船舶优先权。故判令

被告钻石国际邮轮公司支付船员工资人民币 1200 万元及其利息损失，并确认船员的请求享有船舶优先权。

【典型意义】

近年来邮轮产业发展迅速，邮轮船员权益保护的迫切性日益凸显。该案涉及船员人数众多，其中三分之二为外籍船员。船东拖欠船员工资达人民币 1200 万元，并在船舶被扣押后弃船。为此，法院开启船员权益保护的“绿色通道”，立案、审判、执行整体协调推进。第一时间要求船员劳务派遣公司与船东互保协会遣返滞留在船的外籍船员，并在台风期间采取应对措施全天候保障邮轮安全。同时，加快案件审理节奏，在诉讼过程中及时启动船舶拍卖程序，妥善处理案外人对船舶拍卖的异议行为，积极克服疫情对邮轮处置的不利影响，成功变卖船舶。法院一系列举措既确保了司法程序依法规范有序，又避免了扣押成本和风险的进一步扩大，有效维护了 196 名船员的合法权益，充分体现了海事司法对船员权益保护的重视和对邮轮经济长期健康发展的支持，为今后处理此类案件提供了经验和借鉴。

案号：上海海事法院（2019）沪 72 民初 566 号及（2019）沪 72 执 175 号等

明晰新型运输方式责任分担　提高市场主体诚信意识

中国人民财产保险股份有限公司青岛市分公司诉上海中谷物流股份有限公司等海上货物运输合同纠纷案



【基本案情】

2017 年，东方海航委托中谷公司运输环保增塑剂（丙二醇），货物装于集装箱内。涉案货物在中转时，发生爆箱事故，箱底开裂加剧致底板脱落，箱内液袋包装随之发生形变并破裂，发生全损。事发后，人保公司依据保险合同的约定向被保险人东方海航支付了保险赔款并取得权益转让书，主张两被告作为承运人对货损承担连带赔偿责任。两被告认为，货损原因是装箱方式不当，以及装运的货物超过了集装箱协会相关标准允许的最大载重，且东方海航订舱时未申报货物系液袋包装，接收承运人提供的普通干货集装箱时也不持异议，由此引起的损失应由货方承担。



【裁判结果】

法院经审理认为，人保公司向被保险人东方海航赔偿后，依法取得代位求偿权，但涉案事故是液袋运输货物的特殊风险所引起，以及托运人东方海航或其代理人违反合同约定装载了过量的液体货物，并且未采取相应的集装箱加固措施，在装箱工艺上存在缺陷，因此，无论是依据合同约定还是法律规定，承运人中谷公司均无需承担赔偿责任。此外，没有证据证明货运代理人中谷新良对涉案事故发生存在过错。故人保公司主张由两被告连带赔偿其损失的诉讼请求法院不予支持。一审判决作

出后，原告人保公司向上海市高级人民法院提起上诉。上海市高级人民法院判决驳回上诉，维持原判。

【典型意义】

集装箱液袋运输是一种新型液体散货运输方式，具有灵活、安全、经济的优势，可提高供应链运作效率，增强企业综合竞争力，但该种运输方式存在的特殊风险，需要承运人与托运人都予以重视。该案托运人自行装箱时没有按照与承运人的约定合理控制货物重量，也没有针对液袋运输方式的特殊风险对干货集装箱采取特殊的加固措施，造成货物损失，法院最终判定承运人依法可以免责。海上货物运输合同是最典型的航运合同类型，该案处理既积极引导当事人恪守契约精神，依法保护守约方合法权益，准确认定了新型运输方式中承运人与托运人之间的责任分担，对规范航运市场具有积极作用。

案号：上海海事法院（2019）沪 72 民初 322 号
上海市高级人民法院（2019）沪民终 494 号

海关查验期间的货损责任认定

上海海事法院　朱杰 李啸飞

〖提要〗

海关查验期间发生货损属于承运人责任期间。但在收货人或其代理人负责搬移、开拆和重封查验货物的情况下，在此期间遭遇雨淋湿损，不属于承运人及其代理人过失，承运人可予免责。

〖案情〗

原告：苏黎世财产保险（中国）有限公司北京分公司（以下简称苏黎世保险）

被告：丹马运输股份有限公司（DANMAR LINES LIMITED）（以下简称丹马公司）

2019 年 3 月，案外人曼胡摩尔管理有限公司（以下简称曼胡公司）委托丹马公司运输一个 40 尺集装箱由德国艾希巴赫至中国上海。丹马公司为此签发清洁提单，提单载明托运人为曼胡公司，收货人为曼胡摩尔管理（上海）有限公司（以下简称曼胡上海公司），货物描述为 65 箱车用滤芯，运输方式及条件为整箱货门至场（DOOR/CY），运费到付。该集装箱货物于 2019 年 4 月 5 日运抵并卸载于上海洋山港三期码头堆场，4 月 8 日转栈至芦潮港辅助区。4 月 9 日，涉案集装箱货物在芦潮港辅助区进行全部掏箱接受海关查验，曼胡上海公司的进口报关代理上海远骋国际货物运输代理有限公司（以下简称远聘公司）派员在现场协助查验。因场地条件限制案涉货物系露天查验，查验完毕准备重新装箱时突降暴雨，现场工作人员迅速拿雨布遮盖，但由于风雨过大，部分货物被雨淋湿。4 月 12 日，案涉货物转栈换单后提离芦潮港辅助区至收货人曼胡上海公司指定仓库。事后，根宁翰保险公估（中国）有限公司（以下简称公估公司）对案涉货物情况进行评估，确定理赔货损金额为人民币 135575.04 元。苏黎世保险作为货物保险人依照保单向被保险人曼胡上海公司进行了赔付。

苏黎世保险诉称，涉案货物系在丹马公司运输途中受损，丹马公司作为承运人需对此承担赔偿责任，故请求判令丹马公司赔偿货物损失及相关利息。

丹马公司辩称，涉案货损发生于海关查验期间，载货集装箱已提离堆场，非属承运人责任期间，其不应承担赔偿责任；涉案货损系因收货人及其货运代理人配合海关查验时未尽谨慎管货义务，导致已掏箱的货物遭受雨淋湿损，应由收货人自行承担。

〖裁判〗

上海海事法院经审理认为，本案主要争议为承运人责任期间的认定及是否具有免责事由。

关于承运人的责任期间，承运人对集装箱装运货物的责任期间应当从装货港接收货物时起至卸货港交付货物时止，货物处于承运人掌管之下的全部期间。经涉案整箱装运的货物于4月5日运抵并卸载于上海洋山港三期码头堆场，4月8日转栈出上海洋山港三期码头堆场至芦潮港辅助区但并未交付收货人，直至4月9日于芦潮港辅助区接受海关查验并放行后，才最终于4月12日转栈换单后提离芦潮港辅助区交付收货人。由此可见，涉案整箱货物于4月8日出上海洋山港三期码头堆场仅系转栈至芦潮港辅助区堆存并接受海关查验，而非离场并交付收货人，故丹马公司作为承运人对涉案整箱货物的责任期间应至4月12日转栈换单后提离芦潮港辅助区交付收货人之时。在此责任期间内，货物发生灭失或者损坏的，除法定免责事由外，丹马公司作为承运人应当承担赔偿责任。

关于承运人可否免责，涉案货物系因海关要求全部进行拆掏箱作业后查验，方才导致原本应整箱交接的货物非因承运人的原因却在其责任期间内遭受意外暴雨水湿致损。无论根据《海关法》还是相应的查验管理办法规定，查验期间负责相关搬移、开拆和重封货物的责任主体并非承运人，而是由收货人或其代理负责操作。远骋公司作为收货人的进口报关代理，在涉案货物查验当时派员在场，应对查验过程中的货物负责搬移、开拆和重封。若因货物相应特殊

属性，易因开启、搬运、堆存、重封不当等原因致损，则收货人及其代理应在海关实施查验前事先声明、提请注意，并在查验期间内准备或采取相应措施加以预防及避免货物因此致损，若货物由此致损的则已非属承运人责任期间内保管照料货物不当所致。至此，涉案货物在海关查验期间因突遭暴雨水湿致损，属非由于承运人或其受雇及代理人过失的其他原因所致，丹马公司作为承运人可依法对此不负赔偿责任。

综上，上海海事法院判决对苏黎世保险的诉讼请求不予支持。

一审判决作出后，苏黎世保险向上海市高级人民法院提起上诉。上海市高级人民法院判决驳回上诉，维持原判。

〖评析〗

海运进出口货物接受海关的抽查检验，是我国法律的强制性规定，也是可能经历的流程。《海关法》第28条第1款规定，进出口货物应当接受海关查验。海关查验货物时，进口货物的收货人、出口货物的发货人应当到场，并负责搬移货物，开拆和重封货物的包装。海关认为必要时，可以径行开验、复验或者提取货样。上海洋山港由于场地集装箱堆存量有限，为了便于货物及时流转和疏散，到港集装箱会被转栈至芦潮港码头，并在芦潮港进行货物查验以及放行。故本案较之于一般性货损案件更为特殊，主要在于案涉货损发生在货物离开卸船码头堆场（洋山港码头堆场）后，中间有海关的抽查检验行为介入，货损发生在正常查验过程中。因此，本案具有一定的非典型性。

在上述多重因素的影响下，如何准确适用民商法、行政法来调整海上货物运输合同项下的法律关系，对货物湿损的责任承担作出认定，系本案的裁判难点。对此，首先需明确货损发生的责任区间，如处在承运人的责任范围内的，再进而考虑是否存在相应的免责事由。

一、承运人责任区间的界定

承运人的责任期间，是承运人对货物应负责的期间，原则上是指承运人、其受雇人或受委托人掌管货物的整个期间。《海商法》第46条第1款规定，承

运人对集装箱装运的货物的责任期间，是指从装货港接收货物时起至卸货港交付货物时止，货物处于承运人掌管之下的全部期间。在判断案涉货损是否发生在承运人责任区间内，需在海商法的框架体系下结合具体案情进行认定。

（一）货物转栈并非意味超出承运人责任区间

在审理过程中，丹马公司主张案涉货物已由洋山港离场转栈至芦潮港码头查验，在空间上已脱离了承运人的责任区间，承运人对其责任范围外发生的货损不承担赔偿责任。但责任区间并非单纯的空间概念，时间、空间、交付行为以及对货物的掌控程度都是界定责任区间的考量因素。案涉货物转栈离场系受上海洋山港独特的地理条件所限制，但这种限制并不影响货物在离场后仍处于承运人的掌控之下，亦不影响货物尚未交付收货人之事实。因此，案涉货物虽然已经转栈离场进行查验，但仍处在承运人的责任区间内。

（二）承运人责任期间并不排除其他因素的临时介入

丹马公司主张案涉货物在海关查验期间系由收货人及其代理负责掌控，承运人对此期间的货物无实际掌管能力，应由收货人自身承担相关的管货义务及责任。虽然《海商法》第48条为承运人设定了不得约定减损的强制管货义务，但这并不意味着在此期间收货人必然不能介入对货物的管理。根据《海关法》第28条之规定，收货人有负责搬移、开拆和重封货物的包装的义务，但此义务系收货人为履行海关查验程序之现实需要而作为行政执法对象的配合义务，不能改变其与承运人作为平等主体之间的海上货物运输合同项下的权利和义务，承运人的管货义务并不解除。从运输合同角度看，《海关法》第28条第1款是货物掌控自承运人处向收货人临时移转的动因，不能成为划分船货双方责任区间的法律依据。

因此，本案中丹马公司作为集装箱运输承运人，其责任期间应止于4月12日涉案货物转栈换单提离芦潮港辅助区交付收货人，涉案货物于4月9日在芦潮港辅助区进行海关查验期间仍属于丹马公司的责任期间。

二、非承运人过失原因造成货损可依法免责

《海商法》第51条列举了承运人的免责事由，对于非由于承运人或者承运人的受雇人、代理人的过失而造成的其他原因，承运人就货物灭失或损坏不负赔偿责任。本案中，货物受损的原因应以本案所查明之事实为基础，进而判断承运人是否存在过失。

（一）海关查验行为与货物受损无直接因果关系

丹马公司声称，根据《海关法》第94条之规定，海关在查验进出境货物、物品时，损坏被查验的货物、物品的，应当赔偿实际损失，因此涉案货物在海关查验过程中受损，收货人或代位的保险人完全可以要求海关进行赔偿。其实不然，前述法条明确规定，海关赔偿损失的前提是海关在查验货物时损坏货物，这里的损坏既包括故意损坏，亦包括因查验行为不当或违规等过失而造成的损坏。本案中，海关要求货物掏箱进行查验系常规操作，其中并不涉及损坏货物的故意或者过失，导致货物损失的直接原因是突遭雨淋，海关查验行为与货物湿损之间并没有直接的因果关系。

（二）承运人在履行管货义务过程中并无过失

经了解，海关查验具体流程及操作简要如下：货物到港后由收货人或其代理进行申报清关，若遭海关“抽中”查验，则一般在确定的查验日期前（一天）将被查货物信息录入海关查验系统，确定查验具体方法（全部、抽查、取样等），并将货物从一般的堆存区域移至专门的海关查验区域堆放待查。若确定需全部掏箱查验的，则在查验当日，开始实施具体查验前，海关会要求收货人或其代理事先将货物全部掏箱堆放（可能露天堆放，亦可能非露天堆放），实际掏箱由查验区域的港区劳务工操作。查验人员按照系统确定的当日查验计划，逐个就当日所需查验货物进行查验，收货人或其代理需派员在场。查验完毕无误的，由港区劳务工装回集装箱，并由收货人或其代理签字确认后再录入系统“放行”。涉案货物系整箱货运输交接，在无特殊情况下，货物交付收货人之前不会拆掏箱，只要箱体表面状况良好，即使交付收货人之前在运输及堆存期间遭受雨淋，箱内货物一般也不会由此湿损。事实上，涉案货物系于收货

人进口报关代理在场，海关查验完毕准备重新装入集装箱内时，遭突降暴雨，从而发生货损。不论是在此期间货物实际由收货人临时掌控亦或是暴雨突发，均使得将涉案货损归咎于承运人过失缺乏事实与法律依据，即承运人在履行管货义务过程当中并不存在过失。

据悉，目前芦潮港的货物海关露天查验区已经安置相应雨棚，目的便是为了尽量避免本案类似情况再次发生。或许完善货物查验的场地条件和设施本案的纠纷便可能不会发生，但法律对社会实践的调整不会超出一般性的公众认知，更不会苛求当事主体具有未雨绸缪、尽善尽美的意识和能力。法律更注重于前车之鉴及亡羊补牢的效应，故不必过于纠结以前为何如此，而是更应加关注以后应何而为。对涉案相关露天查验的条件及设施后期的改进，就是法律和社会实践之间的良性互动，一方面法律指导实践，另一方面实践给予相应反馈，这也就是法律和社会实践之间互相促进的积极意义之所在。

〖裁判文书〗

（2020）沪 72 民初 437 号民事判决书

（2021）沪民终 329 号民事判决书

货运代理人擅自扣留货物可构成胁迫

上海海事法院 王凯悦

〖提要〗

在案外费用不属于委托人到期债务的情况下，货运代理人擅自扣留货物不予放行并要求支付该费用，可构成胁迫。受胁迫方有权要求撤销相关民事法律行为并返还财产、赔偿损失。

〖案情〗

原告：常州如捷卫生用品有限公司

被告：上海威万国际物流（集团）有限公司

2020 年 12 月，案外人常州拓斯迈动力科技有限公司（以下简称拓斯迈公司）向原告定购了一批口罩，随后拓斯迈公司委托被告代为订舱将该批口罩出运至美国纽约（以下称纽约业务）。12 月 8 日，拓斯迈公司向被告发送原告的中英文抬头和营业执照信息，出口纽约的货运代理业务（以下简称纽约业务）涉及的预配舱单、托书和提单上的发货人均记载为原告。发送原告中英文抬头和营业执照信息系基于口罩出口要提供生产厂家信息的特殊要求，并为了操作便利将发货人记载为原告，原告对此不知情。

2021 年 2 月 5 日，被告万博君向拓斯迈公司发送抬头为“TO：常州如捷卫生用品有限公司”的纽约业务费用明细单，后经双方确认修改抬头为“TO：常州拓斯迈动力科技有限公司”。被告据此开具了以拓斯迈公司为付款人的发票，随后拓斯迈公司向被告支付了纽约业务费用。

2021 年 6 月，原告通过案外人常州泽弘国际物流有限公司（以下简称泽弘公司）委托被告代为订舱出运一个集装箱口罩至孟加拉国（以下称孟加拉业务）。6 月 11 日，被告向泽弘公司发送纽约业务超期用箱费账单，并表示“现在费用已经开到国内了，如捷没有支付发不了货”“明天也是晚上 11 点开港”“现在那个账单不付是不可能进港的”。为保证孟加拉业务货物的顺利出运，泽弘公司代原告向被告支付了纽约业务超期用箱费人民币 42,240 元。

原告诉称，受被告扣留货物的胁迫手段影响，其为保证能按期向孟加拉客户交货，向被告支付纽约业务项下超期用箱费，因此请求：1.撤销原告向被告

承担超期用箱费的民事法律行为；2.被告立即向原告返还人民币 42,240 元及相应利息。

被告辩称，原告委托被告办理纽约业务，由于收货人没有如期还箱导致产生超期用箱费，向原告索要该费用时系在行使对孟加拉业务下货物的留置权。原告作为该票业务的托运人应支付超期用箱费。

〖裁判〗

上海海事法院经审理认为，原、被告之间就孟加拉业务成立海上货运代理合同关系无异议，本案系与海上货运代理合同相关的撤销权纠纷。本案主要争议焦点为：1.原告是否为纽约业务的委托人；2.原告是否应承担纽约业务产生的超期用箱费；3.被告扣留原告孟加拉业务下货物的行为是否构成胁迫。

关于原告是否为纽约业务的委托人。虽然纽约业务中的预配舱单、托书和提单上记载托运人为原告，但该项记载均是根据被告单方指示和要求出具，根据查明的事实，无有效证据证明上述行为得到了原告的授权或认可，相关货运代理费用被告也是向拓斯迈公司收取并由后者支付。原告亦明确否认该票业务系其委托被告，其对于纽约业务将其记载为提单托运人一事在涉案纠纷发生前完全不知情。因此，不能认定原告为纽约业务的委托人。

关于原告是否应承担纽约业务产生的超期用箱费。由于不能认定原告为纽约业务的委托人，由此产生的目的港超期用箱费也不应由原告承担。退一步而言，即使原告系纽约业务的委托人（托运人），该超期用箱费也是发生在目的港因收货人提货后迟延还箱而产生，一般情况下在目的港收货人提取货物后相关运输合同项下的权利义务应一并转移给收货人，该费用应由收货人承担而非托运人。故被告关于原告应承担纽约业务产生的超期用箱费的主张无事实和法律依据，不予采纳。

关于被告扣留原告孟加拉业务下货物的行为是否构成胁迫。由上，就纽约业务产生的超期用箱费，被告对原告无到期债权，对原告孟加拉业务下货物无留置权。孟加拉业务下货物系出口贸易货物，被告扣留原告孟加拉业务下货物，并以不付款就不发货相要挟，构成胁迫。原告为及时发货不得不向被告支付本不应由其承担的超期用箱费的行为，系受胁迫实施的民事法律行为，原告有权在法定期间内请求予以撤销并要求返还相应财产。

综上，上海海事法院判决撤销原告向被告支付超期用箱费人民币 42,240 元的付款行为。

一审判决作出后，被告向上海市高级人民法院提起上诉。后，双方达成调解。

〖评析〗

涉案纠纷的主要争议焦点和难点在于海上货运代理法律关系下胁迫的认定。

一、胁迫的认定标准：主客观相统一

本案中原告认为因其受被告扣留货物的胁迫手段影响，为保证能按期向孟加拉客户交货，而向被告支付纽约业务项下超期用箱费。所谓胁迫，是指以将要发生的损害或者以直接施加损害相威胁，迫使对方产生恐惧并因此而作出违背真实意思表示的行为。《中华人民共和国民法典》（以下简称《民法典》）第 150 条规定，一方或者第三人以胁迫手段，使对方在违背真实意思的情况下实施的民事法律行为，受胁迫方有权请求人民法院或者仲裁机构予以撤销。

主客观相统一原则虽然是我国刑法中的定罪原则，贯穿于犯罪论始终。对胁迫的认定标准，笔者认为可参照适用主客观相统一原则。在客观要件方面，胁迫方应有胁迫行为且胁迫行为本身违法，被胁迫方应被迫实施了相关民事法律行为；在主观要件方面，胁迫方应有胁迫故意，被胁迫方应切实感受到了胁迫威胁。只有主客观相统一，才能认定为构成《民法典》上的胁迫。在本案中，客观要件方面，被告扣留了原告孟加拉业务下货物，原告为完成交货不得不支付纽约业务产生的超期用箱费；主观要件方面，被告以不付款不发货要挟原告付款，原告则急于完成发货出运。因此被告的行为构成了胁迫。

二、胁迫的阻却事由：留置权的行使

上述胁迫的认定标准中，客观要件方面，胁迫行为本身应违法。通常，在主张涉胁迫的诉讼中，留置权为常见抗辩事由，一旦构成依法行使留置权，则不能认定为胁迫。

《中华人民共和国海商法》（以下简称《海商法》）第 87 条规定了国际海上货物运输承运人的留置权，即应当向承运人支付的运费、共同海损分摊、滞期费和承运人为货物垫付的必要费用以及应当向承运人支付的其他费用没有付

清，又没有提供适当担保的，承运人可以在合理的限度内留置其货物。《民法典》第836条规定了包括沿海、内河运输在内的一般承运人留置权，即托运人或者收货人不支付运费、保管费或者其他费用的，承运人对相应的运输货物享有留置权，但是当事人另有约定的除外。相较于《民法典》明确规定承运人对“相应的运输货物”享有留置权而无“债务人所有”的限制，《海商法》规定的留置“其货物”不乏争议。最高人民法院在山东翔龙实业集团有限公司诉北方航运有限公司等海上货物运输合同纠纷案[1]中认为“根据《海商法》第八十七条的规定，承运人留置的条件之一是拟留置的货物由负有支付运费及其他运输费用义务的债务人所有”，即此处的“其货物”强调所有权归属，应解释为债务人所有的货物。然而在国际海上货物运输实践中，运输关系多方委托和提单货物多次流转或导致货物权属持续处于变动之中，对留置货物过于强调所有权归属，和现行《民法典》的规定表现为不必要的不协调，使得赋予承运人的留置权难以实际行使，承运人因此千方百计“约定”留置权亦徒增纷争。[2]笔者认为，在现行立法下，将“其货物”解释为与债务人相关的货物较为合理，也与《海商法》（修订征求意见稿）第4.47条第1款[3]，将承运人可留置的货物表述为“运输的货物”这一立法趋势相一致，在一定程度平衡了承运人与债务人之间的合法权益。

进而，笔者认为《海商法》下承运人的留置权作为一种法定的担保物权，其行使条件包括：1.承运人的债权已届清偿期；2.债务人未履行付款义务且未提供适当担保；3.承运人合法占有运输货物；4.留置的货物与被担保的债权属于同一法律关系；5.留置货物的价值与到期债权相当；6.未留置法定或约定不能留置的货物。对于留置的货物与被担保的债权属于同一法律关系的理解，一般应是允许承运人留置的货物仅为产生运费、共同海损分摊、滞期费和承运人为货物垫付的必要费用及其他费用等对应的运输货物，而不得因其他运输合同项下的债权留置不相关货物。该条件存在例外，即当留置权人与债务人均为企业时，可以退而援引《民法典》物权编中关于企业之间留置权的相关规定，不要求留置物与债权属于同一法律关系。但是相应的，此时留置权人应符合《民法典》物权编关于留置权的相关规定，且只能留置已经合法占有的债务人所有的动产。

由上，留置权的行使虽然客观上可能因将要发生的损害，致使债务人产生“恐惧”并“被迫”实施偿还债务、提供担保等违背真实意思表示的民事法律行为，但因留置货物或其他动产的行为本身并不违法，故不属于因胁迫可撤销

的民事法律行为，债务人也不能据此请求撤销其相应偿还债务、提供担保等民事法律行为。可见，留置权的行使应严守合法性边界，不当留置或可构成胁迫。

三、胁迫的常见受胁迫方：托运人身份的识别

无论在海上货运代理法律关系还是海上货物运输法律关系中，因托运人对货物具有非常直接和重要的利害关系，常作为受胁迫方。托运人身份的识别关乎海上货运代理法律关系和海上货物运输法律关系中权利义务的分配，与留置权的行使紧密相关，进而影响胁迫的认定。

依据《海商法》第 42 条规定，海上货物运输合同中的托运人，系指本人或者委托他人以本人名义或者委托他人为本人与承运人订立海上货物运输合同或者将货物交给与海上货物运输合同有关的承运人的人。即托运人的判定标准有二，或订立运输合同，或交付运输货物。

对订立运输合同的缔约托运人的识别，有书面运输合同的，应以合同约定为准，没有书面运输合同的，应根据当事人履行义务的实际情况来综合认定。特别指出，虽然提单被视为海上货物运输合同的证明，但其不等同于海上货物运输合同本身。[4]提单或者其他运输单证的记载对于承托双方仅具有初步的证明效力，提单上缺少对托运人名称的记载既不影响其性质，其上记载的托运人也不必然被识别为缔约托运人。如在订舱人接受他人委托为他人订舱的情况下，虽提单将订舱人记载为托运人，但在司法实践中仍应结合运输合同的订立和履行情况，将该委托人识别为缔约托运人，2021 年《全国法院涉外商事海事审判工作座谈会会议纪要》第 51 条亦持此观点。

对交付运输货物的实际托运人[5]的识别。依国务院法制办公室(含国务院法制局)关于《中华人民共和国海商法(草案)》的说明，海商法草案第四章关于海上货物运输合同的规定，是以有关国际公约为基础拟订的。现行海商法关于托运人，特别是实际托运人的规定与《1978 年联合国海上货物运输公约》（《汉堡规则》）第 1 条第 3 款规定基本一致。实际托运人身份的识别以其实际向承运人或实际承运人交付货物为标志。鉴于提单为货物已经由承运人接收的证明，实际托运人依法有权要求承运人向其签发提单并被提单记载为托运人，从而实现据以控货、结算的目的。[6]实际托运人身份的认定对于在 FOB 国际贸易方式下的卖方意义尤为重大。

本案中，虽然纽约业务涉及的预配舱单、托书和提单上的发货人均记载为原告，但结合业务联系人的身份、业务接洽沟通内容、货物交付情况、货运代理费的发票开具和支付情况等，可以认定原告并非纽约业务的托运人。

四、胁迫的救济途径：法定撤销权

依据《民法典》“民事法律行为效力”一节的相关规定，涉撤销权的民事法律行为常见两类：

撤销权类型	撤销事由	权利主体	行使方式	行使期间	法律依据
可撤销的民事法律行为涉撤销权	1. 重大误解； 2. 欺诈； 3. 胁迫； 4. 显失公平	行为人	诉讼或仲裁	1. 重大误解除斥期间九十日，其他撤销事由除斥期间一年； 2. 最长除斥期间自行为发生之日起五年	《民法典》第147-152条
效力待定的民事法律行为涉撤销权	限制民事行为能力人实施的与其年龄、智力、精神健康状况不相适应的双方民事法律行	善意相对人	通知	法定代理人追认前	《民法典》第145条

法律为受胁迫方设置了救济途径，即撤销权。行为人对受胁迫而实施的民事行为行使撤销权的，其行使方式只能是提起诉讼或者申请仲裁，而不能以通知的方式简单行使。这主要是因为此类撤销事由需要法院或仲裁机构进行实体审查判断，认定是否成立，进而决定相关民事法律行为的效力。民事法律行为一旦被撤销，则自始没有法律约束力，各方当事人相应地应返还财产、折价补偿、赔偿损失等。

本案中，原告向被告支付超期用箱费的行为，系其受胁迫实施的民事法律行为，其有权在法定期间内向法院提起诉讼，请求予以撤销并要求被告返还财产、赔偿利息损失。法院在认定构成胁迫后，依法支持了原告的诉讼请求。

〖裁判文书〗

（2021）沪 72 民初 1504 号民事判决书

（2022）沪民终 181 号民事调解书

论现行海洋环资诉讼程序的不足与重构

罗孝炳 邬先江

【摘要】就海洋自然资源与生态环境损害，目前存在海洋自然资源与生态环境损害赔偿之诉与检察机关民事公益诉讼两种诉讼类型，两者虽然本质上均是公益诉讼，但是前者重在从平等主体的民事责任角度规制，诉讼主体限定为履行法定管理职责的行政机关，与行政公益诉讼、刑事附带民事公益诉讼无对接，程序设计上缺乏公益诉讼，司法实践中案件数量少、类型分散、调解难度大。与之相比，后者呈现出案件增长势头快、较易调解等特点，大有后来居上之势，并从管辖、与海事诉讼特别程序关系等方面对现有海洋环资诉讼制度造成冲击。对此，建议短期重在发挥检察机关行政公益诉讼职能和支持起诉职能，督促行政主管机关积极行使诉讼权利，给制度完善留出一定时间，中长期来看，建议将检察机关民事公益诉讼制度要义纳入到海洋环资公益诉讼制度之中，增强海洋环资诉讼制度的整体公益性。在推进海洋环资公益诉讼工作中，应当协调刑事责任、行政责任、公益诉讼民事责任的关系，避免单纯追求公益诉讼损害其他诉讼机制的正常运转。

【关键词】海洋自然资源 生态环境 民事公益诉讼 检察机关

一、现状检视：制度供给不足与海洋环资案件较少、公益特征不明显

民事环境公益诉讼是民事公益诉讼中以环境资源为保护对象的诉讼类型，就二者的关系，可以说环境公益诉讼是公益诉讼的源头和主体。根据《最高人民法院关于审理环境民事公益诉讼案件适用法律若干问题的解释》（以下简称《环境民事公益诉讼司法解释》）第一条，民事公益诉讼的主体为法律规定的机关和有关组织，起诉依据是法律规定，诉的对象是“已经损害社会公共利益或者具有损害社会公共利益重大风险的污染环境、破坏生态的行为”。根据《最高人民法院、最高人民检察院关于检察公益诉讼案件适用法律若干问题的解释》(以下简称《检察公益诉讼司法解释》）第十三条，检察机关可就破坏生态环境和资源保护等损害社会公共利益的行为提起公益诉讼。与环境公益诉讼在公益诉讼中的特殊作用相比，海洋自然资源与环境诉讼（以下简称海洋环资诉讼）并未在法律、司法解释层面有较多规定，调整海洋环资诉讼的海事法律法规包括《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》及其司法解释、《中华人民共和国海洋环境保护法》（以下简称《海环法》）、《最高人民法院关于审理海洋自然资源与生态环境损害赔偿

纠纷案件若干问题的规定》（以下简称《海洋资源生态赔偿司法解释》）、《最高人民法院关于审理船舶油污损害赔偿纠纷案件若干问题的规定》(以下简称《船舶油污损害赔偿司法解释》）。这些规定与检察机关民事环境公益诉讼有关的规定相比，存在部分内容缺失导致制度发展相对滞后的情形。笔者于 2021 年 6 月 13 日在人民法院公告网搜索法院选择海事法院，诉讼类型选择公益诉讼，仅找到 2 起行政主管机关提起的海洋环资诉讼案件。针对案件数量较少的现象，有的专家从行政执法对环境救济的分流、行政资源有限以及外部舆论对海洋环境公益诉讼的顾虑角度分析了行政主管部门提起海洋环资诉讼频次有限的原因。[1]笔者认为，专家的分析有合理之处，但对比整体的环资诉讼制度发展态势，现行海洋环资诉讼制度本身存在供给不足，也是案件不多的重要原因。

（一）制度定位——重在解决平等主体间的民事责任

《海洋资源生态赔偿司法解释》第一条将该司法解释的适用范围确定为请求赔偿《海环法》第八十九条第二款规定的海洋自然资源与生态环境损害。第八十九条第二款规定：“对破坏海洋生态、海洋水产资源、海洋保护区，给国家造成重大损失的，由依照本法规定行使海洋环境监督管理权的部门代表国家对责任者提出损害赔偿要求。”据此，有权代表国家、公共利益提起海洋环资诉讼的主体为行政主管机关，并不包括检察机关、社会组织和个人。《船舶油污损害赔偿司法解释》则用于调整油污事故发生后法院管辖、责任主体、赔偿范围、限制基金等问题，注重的是私人利益的界定与保护，如该规定第十四条就海洋渔业、滨海旅游业及其他用海、临海经营单位或者个人请求因环境污染所遭受的收入损失进行索赔所需的条件进行明确。可见，在现行海洋环资诉讼制度下，不论是行政主管机关，还是前述经营单位或个人，均是以平等的民事诉讼主体身份参与诉讼，诉讼资格均要求有利害关系这一起诉要件，与受损海洋自然资源与环境没有行政管理、经营使用关系，不能提起海洋环资诉讼。检察机关提起的公益诉讼与其履行的公诉审查有关，诉讼地位不同于一般的民事主体。现行海洋环资诉讼制度偏重私益的解决带来两个弊端。

1.与行政公益诉讼、刑事附带民事公益诉讼无对接

在有权提起海洋环资诉讼的法定行政机关不愿或因其他原因未能提起海洋环资诉讼时，现行海洋环资诉讼程序没有进行规定，只能适用《中华人民共和国民事诉讼法》第五十五条第二款规定，由检察机关代表国家提起诉讼。至于检察机关能否向涉海主管机关提起行政公益诉讼，现行海洋环资诉讼程序亦无规定。

由于刑事附带民事诉讼的起诉人系检察机关，而有权提起海洋环资诉讼的主体系行政主管机关，故海洋环资诉讼与刑事附带民事诉讼无法并存。

2.程序设计上缺乏公益诉讼的特征

就海洋自然资源与生态环境而言，有的观点认为海洋自然资源损害赔偿诉讼是救济国家所有的自然资源损害的私益诉讼[2]，有的认为《海环法》第八十九条第二款应是关于损害赔偿请求权的特别规定，不是我国海洋环境民事公益诉讼的法律依据。[3]笔者认为，在学理上有一定道理，但是与立法解读、司法实践不大相符，相关主管部门代表国家提起的民事诉讼仍然属于第一类公益诉讼。对此，最高人民法院民四庭负责人在撰文解读司法解释时指出，依法行使海洋环境监督管理全的机关提起的海洋自然资源与生态环境损害赔偿诉讼在性质上可以明确为民事公益诉讼[4]。从诉讼性质上来看，检察机关提起的民事公益诉讼与国家主管部门提起的民事公益诉讼是一致的。按照《中华人民共和国人民陪审法》第十六条要求，审理公益诉讼应当组成七人制合议庭进行。在合议庭组成方面，海洋环资诉讼因为金额较大或适用确权诉讼一审终审程序而大多适用普通程序组成三人制合议庭审理，考虑到涉及到责任划分、损失界定等疑难问题，合议庭一般由具有丰富经验的审判员组成，较少吸收人民陪审员参加合议庭。在案件调解方面，缺少社会公众参与监督。

（二）司法适用——案件分类复杂与案件调解难度大

在国家机构改革前，海洋环资诉讼的主体一般是海洋与渔业局、渔政局、海事局，随着改革的完成，主管海洋自然资源与环境的部门有所增多，给司法统计带来了新困难。同时，海洋环资诉讼制度给司法工作带来如下两方面影响：

1.案件类型较为分散，案由未体现出公益诉讼

海洋环资诉讼所指案件并无专门的案由，如果系燃油泄漏导致的环境污染与生态损害，则为油污损害责任纠纷，如果系在责任方申请设立责任限制基金或法院拍卖肇事船舶后主张权利，则案由为海事债权确权纠纷。如果损害对象系其他海洋自然资源，则案由可以界定为海事海商纠纷这个大的案由。对检察机关提起的民事公益诉讼，现已公开的裁判文书均将案由明确为基础案由+公益诉讼，比如（2020）琼民终 385 号民事判决书采取海洋环境污染损害责任纠纷民事公益诉讼的表述，（2020）浙民终 158 号民事裁定书采取海事海商纠纷公益诉讼的表述，两者差别在于前者有民事二字。比较可知，对于检察机关提起的公益诉讼，均可通过案由予以直接体现，而海洋环资诉讼则仅有基础案由，并无公益字样。

2.审理结果上过于刚性

对责任方而言，油污损害赔偿责任限制基金的存在，决定了责任方对自身责任的上限有事先预期，对诉讼调解的接受度尚可，但是行政主管机关常以代表国家利益为由难以提出或接受调解方案，其诉讼请求一旦提出后很难主动降低，这导致海洋环资案件往往出现行政主管机关索赔金额过高、责任方不接受索赔金额、法院判决确认金额较低的现象。比如我院审理的原告嘉兴市自然资源和规划局、嘉兴市生态环境局、嘉兴市农业农村局与被告主权光荣公司（Dominion Glory S.A.）、艾灵顿航运私人有限公司（Ellington Shipping Pte. Ltd.）涉公益性质的海事债权确权诉讼一案，原告诉请金额 1.3 亿余元，生效判决确认的赔偿金额包括海洋生态修复费用 4100 万元、渔业资源损失 214.54 万元及调查评估费用 340 万元，合计 4600 万余元。此外，因诉争金额高、碰撞事故责任比例需要审理确定、事故损失需要专门鉴定等原因，诉讼周期相应拉长，不利于海洋自然资源与生态环境的及时修复。如前案中的海洋生态修复费用主要用于对东沙湾开展基地整治清理、对海盐潮滩、西沙坞滩涂进行滩涂整治清理，及采取人工增殖放流鱼类、虾类和蟹类措施加快恢复天然渔业资源等，判决生效时间距离涉案油污事故有 2 年零 3 个月。

二、它山有石：检察机关海洋环资公益诉讼的兴起及其对现行海洋环资诉讼制度的冲击

2021 年 6 月 13 日，笔者以“检察院 海事法院 生态”作为关键词检索中国裁判文书网，可以找到裁判文书 50 篇，其中 2019 年至今有 46 篇，覆盖了天津、南京以外的其余九家海事法院，侵权行为包括海上非法采砂、向通海水域排放养殖污水、工业废水、船舶燃料油硫含量超标导致大气污染、贩卖运输水生野生动物及制品、禁渔期非法捕捞等。据最高人民检察院工作报告[5]，2020 年全国检察机关办理环资相关公益诉讼案件 8.4 万件，同比上升 21%。该报告还提出，加强涉海案件诉讼衔接，坚决维护国家海洋权益和安全。在此背景下，宁波海事法院与宁波市人民检察院就海洋环资公益诉讼案件的移送达成了一致，检察机关公益诉讼案件从 2019 年的 3 件快速上升至 2020 年的 14 件、2021 年 1 月至 6 月 15 日的 10 件。

（一）检察机关海洋环资公益诉讼案件分析

分析现有的检察机关提起的海洋环资公益诉讼，发现有如下特点：

1.增长势头快

案件数量从无到有、从个位数到十位数，增长很快。虽然海洋环资公益诉讼占检察机关民事公益的比重不高，但是在沿海地市检察工作中，海洋环资公益诉讼成为当地检察工作的重要内容，这将导致海洋环资公益诉讼增长势头持续进行。

2.诉讼主体有特殊性

起诉人大多是省、直辖市人民检察院的分院，如湖北省人民检察院武汉铁路运输分院、海南省人民检察院第二分院、上海市人民检察院第三分院，也有地级市人民检察院，如浙江的宁波市、温州市、舟山市、台州市人民检察院，以及基层人民检察院，如三门县人民检察院。被告则大多系自然人，人数一般两个以上，系共同侵权行为人。

3.标的额不高

与油污损害赔偿案件动辄数千万、渔业资源损失动辄数百万元以上的标的额不同，检察机关公益诉讼案件的常见标的额从几万到数十万不等，百万以上的比较少见。这可能与检察机关的履职有关，其履行公诉审查发现的破坏海洋环资的情形具有限定性，受疑罪从无观念和刑事诉讼排除合理怀疑的证明思维影响，对起诉的侵权行为及损失数额持相对保守态度。

4.法律适用特殊

在寻找裁判依据时，判决书一般适用《中华人民共和国侵权责任法》《环境民事公益诉讼司法解释》，也有个别适用《海洋资源生态赔偿司法解释》第二条关于海事法院管辖海洋环资案件的规定。根据《环境民事公益诉讼司法解释》第二十五条第三款规定，调解书应当写明诉讼请求、案件的基本事实和协议内容，并应当公开，故检察机关公益诉讼案件过程中形成的调解协议需要公开发布，从人民法院公告网搜索公告内容为调解协议、法院为海事法院、类型为公益诉讼案件公告，可以找到宁波海事法院发布的 19 件案件的调解协议公告。从裁判文书网可以查阅检察机关提起的海洋环资公益诉讼调解书 4 份以及确认检察公益磋商协议效力裁定书 1 份。

（二）检察机关海洋环资公益诉讼案件给海洋环资诉讼程序带来的冲击

1.海事法院管辖检察机关海洋环资公益诉讼案件的依据

从案件管辖方面，《海洋资源生态赔偿司法解释》第二条对行政主管部门提起的海洋环资案件如何管辖作出了明确规定，但对检察机关提起公益诉讼如何管

辖，第二条没有规定，而应适用《检察公益诉讼司法解释》和《环境民事公益诉讼司法解释》。根据该两项司法解释有关规定，案件由污染环境、破坏生态行为发生地、损害结果地或者被告住所地的中级以上人民法院管辖。需要将海事法院解释为《检察公益诉讼司法解释》第五条所指的中级法院，且必须由市检察院提起诉讼，否则由区检察院提起诉讼，则只能由基层法院受理[6]。

2.检察机关海洋环资公益案件与海事诉讼特别程序存在冲突

与检察机关根据民事诉讼、检察公益诉讼的一般规定相比，海事诉讼有特殊的法律、司法解释，比如扣船、海事赔偿责任、债权登记与受偿，两者存在较大差异。举例如下，检察机关拟就自然人甲驾驶自有船舶非法捕捞造成国家海洋自然资源损失为由提起公益诉讼，起诉前，甲又因拖欠为捕捞向他人购买渔具拖欠款项，捕捞途中船舶与合法经营的货船发生碰撞，销售渔具的人以及被碰撞船舶的所有人向海事法院申请扣押和拍卖甲的船舶，甲除了船舶以外没有其他财产，此时海事法院发布了拍卖公告，要求与船舶有关的债权在见报后 60 日内办理债权登记，此时检察机关是申请债权登记后提起确权诉讼，还是单独提起海洋环资公益诉讼？如果单独提起公益诉讼，则适用二审终审，且仍然需要债权登记、强制执行后才能从船舶拍卖价款中分配。如果申请债权登记，则需要考虑检察机关是否需要缴纳申请费 1000 元和确权诉讼案件受理费（按诉讼请求计算），检察机关作为债权人参加债权人会议达成受偿协议是否需要公开公告？如果船舶碰撞造成的损失较高，甲可以主张海事赔偿责任限制，此时与船有关的债权如果不进行债权登记，则视为债权人放弃债权，海事法院需要与检察机关沟通起诉意向，避免债权灭失。

三、目标展望：近期重在发挥检察职能支持行政主管机关提起海洋环资诉讼，中长期建议吸收检察机关民事公益诉讼制度精神构建新的海洋环资公益诉讼制度

（一）短期目标——发挥检察机关行政公益诉讼职能和支持起诉职能，督促行政主管机关积极行使诉讼权利

公益诉讼作为人民检察院的一项新的重要工作内容，并不局限于民事公益诉讼。具体到海洋环资领域，已经有《海环法》等特别法对起诉主体作出了规定，那么检察机关完全可以通过检察建议的方式督促行政机关提起海洋环资诉讼。行政机关诉讼能力相对不足时，可以邀请检察机关支持起诉，可以达到较好的弥补效果。检察机关支持起诉，有利于民刑协调，妥善协调海洋环资诉讼与海事刑事

案件的进度与结果。此外，行政主管部门对破坏海洋环资的违法行为可以采取行政处罚、行政强制等措施，如果不行政机关作为，那么检察机关可以发出检察建议并提出行政公益诉讼，同样可以达到民事公益诉讼相仿的法律效果。概言之，在海事诉讼领域，考虑到实体法、程序法的特殊性，为避免程序冲突和便于案件审理，对检察机关提起的海洋环资民事诉讼，短期内持谨慎态度。

（二）中长期展望——将检察机关民事公益诉讼制度要义纳入到海洋环资公益诉讼制度之中

中长期来看，建议将《检察公益诉讼司法解释》的基本精神纳入到海洋环资公益诉讼制度当中，结合海事法院、海事诉讼特点，对相关法律、司法解释进行修改，使行政主管机关提起的海洋环资诉讼与检察机关海洋环资公益诉讼相协调。就法律而言，《海环法》第八十九条第二款可修改为：对破坏海洋生态、海洋水产资源、海洋保护区，给国家造成重大损失的，依照本法规定行使海洋环境监督管理权的部门应当代表国家对责任者提出损害赔偿要求。海洋环境监督管理部门经检察机关发出建议后同意检察机关提起公益诉讼，或者在收到检察建议后 30 日内未提起公益诉讼，检察机关可以代表国家提起公益诉讼。海洋环境保护公益组织在海洋环境监督管理部门、检察机关均未提起公益诉讼时，可以根据民事诉讼法有关规定提起民事公益诉讼。[7]就检察机关作为起诉人的海洋环资公益诉讼制度，建议将《海洋资源生态赔偿司法解释》名称改为《最高人民法院关于审理海洋自然资源与生态环境损害赔偿纠纷民事公益案件若干问题的规定》，在司法解释名称上体现出公益诉讼特征，并便于案件统计分析和管理，同时通过司法解释明确如下事项。

1.明确管辖依据与起诉人

统一海事法院的管辖依据，将海洋资源生态赔偿司法解释》第二条改为：在海上或者沿海陆域内从事活动，对中华人民共和国管辖海域内海洋自然资源与生态环境造成损害，行使海洋环境监督管理权的机关或检察机关由此提起的海洋自然资源与生态环境损害赔偿民事公益诉讼，由损害行为发生地、损害结果地或者采取预防措施地海事法院管辖。起诉人级别方面，鉴于海事法院系中院级别、上诉案件由省市高院二审，故检察院原则上应当确定为地级市人民检察院或省市人民检察院分院，以确保二审级别对应。但是，对于案情较为简单、诉请金额不高（比如 50 万以下）、在海事法院派出法庭就近审理更为方便的案件，经报省市

人民检察院同意，可以由地市人民检察院指定区县人民检察院作为起诉人在海事法院派出法庭提起诉讼。

2.明确检察机关提起海洋环资民事公益诉讼可视为登记债权

对于检察机关提起的海洋环资民事公益诉讼，因检察机关系代表国家利益的唯一代表，故在海事法院起诉后不应给予专门程序上的束缚。新的海洋环资案件司法解释可专设一条：在船舶拍卖、设立海事赔偿责任限制基金或者油污损害赔偿责任限制基金时，检察机关可以不进行债权登记，而是直接提起诉讼和申请强制执行，其在债权登记期满前提起诉讼视为已登记债权。

3.将诉前公告改为立案后公告

《海洋资源生态赔偿司法解释》未设立诉前公告程序，这点在检察机关海洋环资民事公益诉讼中可以得到保留。理由在于，鉴于现行海洋环资诉讼制度已将社会组织排除在法定起诉人之外[8]，故检察机关仅需征得法定行政主管机关的不起诉意向后即可提起海洋环资民事公益诉讼。在可能存在多个主管机关有权起诉时，可适用《海洋资源生态赔偿司法解释》第五条，在海事法院立案后的公告立案受理环境予以解决。

4.调解协议公告

关于调解协议的公告，根据《海洋资源生态赔偿司法解释》第十一条规定，海洋自然资源与生态环境损害赔偿诉讼当事人达成调解协议或者自行达成和解协议的，人民法院依照《环境民事公益诉讼司法解释》第二十五条的规定处理。检察机关海洋环资民事公益诉讼也应当依据《环境民事公益诉讼司法解释》第二十五条规定进行不少于 30 日的公告，并接受海事法院审查是否损害公共利益，海事法院审查后出具的调解书应当向社会公开发布。

5.明确检察机关海洋环资民事公益诉讼的其他程序事项的法律适用

对于程序事项，《海洋资源生态赔偿司法解释》已经作出的规定，理应适用于检察机关海洋环资民事公益诉讼，比如被告缴纳的海洋生态环资损害赔偿金应当由海事法院退给检察机关，再由检察机关向国库账户交纳。如果《海洋资源生态赔偿司法解释》没有作出特别规定，则补充适用相关法律以及《检察公益诉讼司法解释》《环境民事公益诉讼司法解释》等司法解释的有关规定。比如七人制合议庭来自《中华人民共和国人民陪审员法》第十六条规定，这当然适用于包括行政主管机关、检察机关提起的海洋环资民事公益诉讼。又比如生态磋商协议效

力的司法确认，因为根据《最高人民法院关于审理生态环境损害赔偿案件的若干规定（试行）》第二条，该司法解释不适用于因海洋生态环境损害要求赔偿的案件，故只能适用《中华人民共和国民事诉讼法》相关规定，参照人民调解协议效力司法确认的有关规定处理。

6.明确检察机关海洋环资民事公益诉讼的实体争议的法律适用

对于检察机关海洋环资民事公益诉讼有关的实体争议，如损失赔偿范围、各项损失的内涵外延、赔偿责任的认定，《海洋资源生态赔偿司法解释》已经作出了详细规定，理应在法律适用时优先考虑。对于其他实体争议，比如责任人是否有权享受海事赔偿责任限制、诉讼请求是否可以享有船舶优先权，应当结合《中华人民共和国海商法》等实体法律以及相关司法解释来判断。

7.明确检察机关海洋环资民事公益诉讼与刑事诉讼的关系

著名的海法专家司玉琢先生指出，海法历史和海洋活动时间都充分表明，海上民事、行政、刑事法律问题具有高度关联性。[9]这一点在海洋环资领域尤为突出，行为人破坏海洋自然资源与环境，既可能引发民事索赔、民事公益索赔，也可能遭受行政处罚、刑事指控。在海洋环资审判“三合一”背景下，应当协调发挥检察机关公诉职能与民事公益诉讼起诉职能。刑事案件存在被告人犯罪情节轻微、证据不足以排除合理怀疑、不需要追究被告人刑事责任等情形，可以通过民事公益诉讼来实现恢复海洋自然资源与生态环境的目的，检察机关可以通过检察建议督促行政主管机关予以行政处罚或者向海事法院提起民事公益诉讼的方式进行。被告人的行为对海洋自然资源与生态环境造成的损害程度一般，刑事案件已进入审查起诉阶段并拟提出有罪起诉和罚金建议[10]的，建议不再提起海洋环资民事公益诉讼，如果损害程度较高，罚金不足以恢复海洋自然资源与生态环境的，应当另行提起海洋环资民事公益诉讼，起诉形式上，建议采取刑事附带民事公益诉讼的方式，这有利于刑罚与民事责任的一同考量和合并执行，便于由海事法院同一审判组织综合考虑刑罚和民事责任，增强裁判的可接受度，在责任方赔偿能力有限时优先执行民事赔偿责任，并有效减轻各方诉累。

1.陈惠珍、白续辉：《海洋环境民事公益诉讼中的适格原告确定_困境及其解决路径》，载《华南师范大学学报（社会科学版）》2018 年第 2 期，第 168-169 页。

2.竺效、梁晓敏：《论检察机关在涉海“公益维护”诉讼中的主体地位》，载《浙江工商大学学报》2018 年第 5 期，第 25 页。

3.孙思琪、金怡雯：《中国海洋环境民事公益诉讼法律依据论辩——以<海洋环境保护法>第 89 条第 2 款的解释论为中心》，载《浙江海洋大学学报（人文科学版）》2017 年第 4 期。

4.王淑梅、余晓汉：《<关于审理海洋自然资源与生态环境损害赔偿纠纷案件若干问题的规定>的理解与适用》，载《人民司法（应用）》2018 年第 7 期，第 22 页。

5.网址：https://www.spp.gov.cn/spp/gzbg/202103/t20210315_512731.shtml，最后访问时间 2021 年 6 月 13 日。

6.江苏省灌南县人民检察院曾就非法捕捞水产品罪向当地法院提起刑事附带民事公益诉讼，笔者在中国裁判文书网上搜索后未发现该案判决书。参见李润文：《全国海洋生态环境诉讼第一案：非法捕捞者被索赔 1.3 亿元》，载《中国青年报》2018 年 3 月 27 日版。

7.最高人民法院最新案例认为，滩涂不属于海域，社会组织作为原告就污染滩涂提起民事公益诉讼，参见中国裁判文书网发布的最高人民法院（2020）最高法民再 260 号民事裁定书。有的案例以“倾倒涉案炉渣堆填滨海滩涂、湿地、红树林的行为，并不单纯破坏了海洋生态环境，同样破坏了陆地生态环境”为由，认为环保组织有权提起公益诉讼，参见中国裁判文书网发布的广东省高级人民法院（2017）粤民终 2635 号民事裁定书。

8.参见我国海事法院受理的首例社会组织提起的环境公益诉讼案“中国生物多样性保护与绿色发展基金会诉康菲石油、中海油污染海洋环境案”，笔者在中国裁判文书网和互联网均未找到该案结案文书，但是相关文章已经做了介绍，青岛海事法院裁判否定了公益组织在海洋环境公益诉讼的诉讼主体资格，并被《最高人民法院关于审理海洋自然资源与生态环境损害赔偿纠纷案件若干问题的规定》采纳。参见韩枫：《公益组织在海洋环境公益诉讼中的主体适格性案例评析》，载《世界海运》2018 年总第 277 期，第 56 页。

9.司玉琢、李天生：《论海法》，载《中国海商法研究》第 28 卷第 4 期（2017 年 12 月），第 28 页。

10.实践中有的案件采取刑事案件不处罚金、在刑事案件宣判前一日提起刑事附带民事公益诉讼导致刑事判决与公益诉讼分开审理，还有的案件在判处罚金未得到执行的情况下又提起公益诉讼，最终赔偿金无法执行到位。这些做法有人为割裂刑事案件与公益诉讼案件、片面追求公益诉讼案件数量并增加各方诉累之嫌，需要引起关注。

《海商法》第209条需结合国际公约理解适用并以民法中过错认定的一般理论为基本遵循

大连海事法院 郝志鹏

——凯某吊装公司诉海某胜船务工程公司侵权责任纠纷案

【关键词】

海事赔偿责任限制 《海商法》第209条 国际公约 过错责任认定

【裁判要旨】

1. 海事请求人有义务举证证明引起赔偿请求的损失是由于责任人的故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为造成的，否则责任人有权享受《中华人民共和国海商法》规定的限制赔偿责任。

2. 《中华人民共和国海商法》第209条作为规定海事赔偿责任限制权利丧失条件的核心规范，直接借鉴对象为《1976年海事赔偿责任限制公约》，公约理论内涵的演变发展可作为《中华人民共和国海商法》第209条理解与适用的重要参考。

3. 责任人故意或过失的衡量认定标准应坚持客观标准与主观标准相结合。

【相关法条】

《中华人民共和国侵权责任法》第六条第一款、《中华人民共和国海商法》第二十一条、第二十二条第一款第五项、第二百零九条、《最高人民法院关于审理海事赔偿责任限制相关纠纷案件的若干规定》第十九条

【案例索引】

一审：大连海事法院（2020）辽72民初6号（2020年9月25日）

二审：辽宁省高级人民法院（2021）辽民终186号（2021年4月12日）

【基本案情】

2019年11月18日，案外人锦某游艇公司与海某胜船务工程公司（以下简称海某胜公司）签订《船舶海运合同》，约定锦某游艇公司使用“统宝”轮采取滚装、吊卸货的作业方式，从葫芦岛北港工业区北龙港运输四艘游艇至大连渔港。“统宝”轮登记船舶所有人为统宝船某公司，光租人为海某胜公司。11月19日，锦某游艇公司与凯某吊装公司签订《吊装合同》，约定锦某游艇公司租用凯某吊装公司的汽车吊、履带吊，在大连港码头分两批吊装四艘游艇。11月29日，“统宝”轮将第一批4603号、4604号两艘游艇运至杏树屯港靠泊，凯某吊装公司安排一台格鲁夫GMK7450汽车吊和一台抚挖400T履带吊并列在码头边联合作业。两台吊车先将4604号游艇吊离“统宝”轮甲板约1.5米高，之后“统宝”轮准备移泊。原计划由两艘渔船拖带“统宝”轮完全撤离后，两台吊车直接将游艇落至海面，但实际操作过程中，“统宝”轮未等两艘渔船到达作业现场就向后移动撤离，因“统宝”轮与4604号游艇距离太近、空间狭小，其在向后移动时，左舷观望平台与吊在空中的4604号游艇左右两侧船舷均发生剐蹭，直至剐蹭两台吊车吊游艇的吊带，导致游艇大幅摇晃后三次撞击汽车吊，并造成履带吊损坏。锦某游艇公司、凯某吊装公司与海某胜公司三方都安排了公司负责人在卸船现场，但没有形成总指挥人员统一指挥吊车和运输船。船舶作业时正值退潮，“统宝”轮的船长曾建议在涨潮时卸货，但未被采纳。因事故导致两台吊车受损，12月2日凯某吊装公司将履带吊运至香炉礁大连船厂基地进行修理后，于12月6日再运回杏树屯港继续完成对4603号游艇的吊装作业，为此支付运输费175000元、修理费27256元；另外，凯某吊装公司租用一台汽车吊配合作业一天，花费5万元。对于受损的汽车吊，凯某吊

装公司进行了委托维修，于2020年5月7日维修完毕，支付更换备件费3242731元、修理人工及设备使用费299768元。

2019年12月15日，凯某吊装公司委托保险公估公司进行事故调查，调查费1万元。保险公估公司调查的事故原因为承运人未按原计划使用拖船将“统宝”轮平移拖离码头，操控船舶不当，未使用车、舵、缆绳、锚等辅助操纵控制好船舶，导致多次碰撞游艇，游艇被剧烈碰撞后摇晃，并碰撞了起重机，进而导致两部起重机不同程度受损，“统宝”轮应对事故承担全部责任。海某胜公司提供的其他保险公估公司出具的检验报告结论为：凯某吊装公司在此次吊装作业中没有事先制定吊装方案和采取安全措施，现场缺乏统一明确指挥，是本次事故发生的主要原因。

【裁判结果】

大连海事法院判决：1. 海某胜公司向凯某吊装公司赔偿汽车吊更换备件费、修理人工及机械费、汽车吊营运损失、修理履带吊运费、履带吊修理费、另雇吊车损失，合计4391555元及利息，本项支付义务不以海某胜公司在法院设立的海事赔偿责任限制基金为限；2. 凯某吊装公司就上述第1判项的损失4391555元及利息对“统宝”轮具有船舶优先权；3. 驳回凯某吊装公司的其他诉讼请求。海某胜公司提起上诉，辽宁省高级人民法院判决：1. 维持上述判决第2项；2. 变更上述判决第1项为海某胜公司向凯某吊装公司赔偿汽车吊更换备件费、修理人工及机械费、汽车吊营运损失、修理履带吊运费、履带吊修理费、另雇吊车损失，合计4391555元及利息，本项支付义务以海某胜公司在一审法院设立的海事赔偿责任限制基金为限；3. 驳回凯某吊装公司其他诉讼请求；4. 驳回海某胜公司其他上诉请求。

【裁判理由】

大连海事法院认为，根据《中华人民共和国海商法》（以下简称《海商法》）第209条和《最高人民法院关于审理海事赔偿责任限制相关纠纷案件的若干规定》第19条规定，“故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为”是责任人本人丧失责任限制权利的唯一法定情形。本案中的责任人本人是指海某胜公司，其对“统宝”轮造成吊车损害不存在故意情形。关于是否存在明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为，凯某吊装公司提出因“统宝”轮不满足船舶最低安全配员、擅自改变原定的拖带方案以及杏树屯渔港水深条件不满足“统宝”轮吃水要求，责任人不应享有海事赔偿责任限制。对此法院认为，即使可能存在不满足船舶最低安全配员、擅自改变原定拖带方案的情形，但没有证据证明该两种情形与损害发生存在直接的因果关系，且对于使用两艘渔船拖带“统宝”轮，渔船马力是否能够满足拖带作业的要求亦没有证据证明，故对凯某吊装公司的该两点理由，法院不予支持。但是，海某胜公司作为船舶的经营者应事先明知杏树屯渔港的水深条件无法满足“统宝”轮的吃水要求，在该渔港作业有可能会导致船舶搁浅，尤其是在海水退潮时。“统宝”轮到达杏树屯渔港后，该轮船长已经提出建议在涨潮时卸货，但在作业码头有海某胜公司负责人在场的情况下，该公司决定在退潮时卸货，这已并非出于船长本人意愿，而是海某胜公司的行为在发挥主导作用。海某胜公司没有选择安全港口、安全泊位进行卸货作业，没有听取“统宝”轮船长的合理建议，在该轮撤离过程中在与游艇的左右两舷均剐蹭后，应明知可能会剐蹭吊游艇的吊带，但因船舶已经解缆作业及受船舶惯性、渔港的潮水因素影响，在当时情况下“统宝”轮只能向后行驶撤离码头，不能再采取停车或向前行进等有效措施及时避免碰撞，最终导致凯某吊装公司的吊车受损。海某胜公司的以上主导行为属于明知可能造成损失而轻率地作为，故其无权享有海事赔偿责任限制。

辽宁省高级人民法院认为，根据《海商法》第209条和《最高人民法院关于审理海事赔偿责任限制相关纠纷案件的若干规定》第19条规定，海事请求人有义务举证证明引起赔偿请求的损失是由于责任人的故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为造成的，否则责任人有权享受《海商法》规定的限制赔偿责任。案涉事故发生于“统宝”轮在大连渔港码头配合吊装作业过程中，按常理，凯某吊装公司作为事故受害方应及时向杏树屯渔港所在地的渔监部门报案，要求渔监部门对案涉事故进行调查，但凯某吊装公司并未向法院提交渔监部门的事故调查报告。虽然凯某吊装公司在二审诉讼中主张，其已向相关部门报案，系相关部门推脱才未进行事故调查，但凯某吊装公司并未提供相应证据证明相关部门拒绝调查，亦未提供证据证明其因相关部门拒绝调查主张过权利，故二审法院对凯某吊装公司的该节抗辩不予采信，凯某吊装公司应就案涉事故未经渔监部门调查并固定相应事实承担不利后果。虽然凯某吊装公司提供了事故现场的视频，但视频只能证明事故发生的过程和现场情形，并不能证明海某胜公司故意要制造案涉事故或明知其行为会造成案涉事故而轻率地作为或者不作为，进而给凯某吊装公司造成了损失。至于凯某吊装公司在二审答辩中所提，海某胜公司在明知杏树屯渔港的水深条件不满足“统宝”轮吃水要求的情况下靠岸卸货、管理人员在明知涉案船舶不满足最低配员的情况下擅自改变原定操作方案并在卸船现场轻易要求开动船舶、在“统宝”轮游艇发生剐蹭后二次解缆等行为均构成明知可能造成损失而轻率地作为或不作为的理由。因杏树屯渔港的水深条件是否满足“统宝”轮的吃水要求只是能否造成“统宝”轮搁浅的因素，并非造成凯某吊装公司吊车损失的原因，且即使案涉卸货存在原定操作方案，凯某吊装公司也未提供证据证明海某胜公司在案涉事故发生过程中采取的操作方案和船员配备情况会大概率发生事故并造成凯某吊装公

司吊车损失，故二审法院不予采信。对于凯某吊装公司主张的二次解缆问题。因靠岸船舶开航系一个完整的统一行为，虽然船首、船尾的解缆存在些许时间差，但均是船舶离岸启动的统一操作，不存在二次操作的行为。视频显示的船首、船尾分别离岸晃动属于统一操作过程的结果，并非凯某吊装公司主张的二次解缆产生的结果，所以凯某吊装公司的该节答辩主张不能成立，二审法院不予支持。另外，海某胜公司系从事航运业务的企业，安全运送货物并赚取运费是航运企业的营运目的。从海某胜公司的企业性质看，海某胜公司故意或轻易制造事故不但会影响自身经济效益，亦会导致自身损失。从常理分析，海某胜公司不应存在故意或轻易制造案涉事故的心理和行为。虽然案涉事故客观发生，但凯某吊装公司提供的证据不足以证明引起赔偿请求的损失是由于海某胜公司的故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为造成的，原判仅以海某胜公司在明知案涉港口客观环境不适合卸货的情况下主导卸货，即认定海某胜公司属于明知可能造成损失而轻率地作为，并判令海某胜公司不享受海事赔偿责任限制不当，故二审法院予以调整。

【案例注解】

海事赔偿责任限制是海商法所特有并在国际航运法中被广泛认同的一种权利制度，赋予了船舶所有人、经营人等责任主体减轻赔偿责任的法定特权。《海商法》第209条作为规定海事赔偿责任限制权利的核心规范，直接借鉴对象为《1976年海事赔偿责任限制公约》，公约理论内涵的演变发展可作为《海商法》第209条理解与适用的重要参考。同时，作为民商特别法，民法过错认定的一般理论仍是解决《海商法》第209条理解与适用争议的基本遵循。本案中，一、二审法院对海事事故赔偿责任主体限制责任权利丧失与否的不同认

定，反映《海商法》第209条在司法实践中存在理解与适用难题，对其进行分析梳理，有助于准确厘清相关争议，为类案裁判提供有益参考。

一、海事赔偿责任限制权利的扩张发展

海事赔偿责任限制法律制度的形成发展与国际海上运输行业的历史沿革与实践需求密切相关。自中世纪以来，海事赔偿责任限制历经行业习惯、国内立法与国际条约几个阶段，现已成为国际海商法体系中独具特色且不可或缺的一项独立法律制度。在国际公约层面，先后出现了三个与海事赔偿责任限制有关的国际公约，分别为《1924年关于统一海运船舶所有人责任限制若干法律规定的国际公约》（未生效）、《1957年船舶所有人责任限制国际公约》（以下简称《1957年责任限制公约》）以及《1976年海事赔偿责任限制公约》（以下简称《1976年责任限制公约》）。我国虽然未加入《1976年责任限制公约》，但《海商法》关于海事赔偿责任限制的内容即以《1976年责任限制公约》为主要借鉴蓝本。[1]对于《海商法》中责任限制权利丧失条件规范的历史解释或目的解释来说，公约规范演变尤其是《1957年责任限制公约》到《1976年责任限制公约》的规范变化反映出的内在规律与发展趋势具有重要的参考价值。

从制度规范的整体变化来看，海事赔偿责任限制权利的扩张主要表现在以下几个方面：第一，责任限制权利主体的类型和范围不断增加扩大，从最初的船舶所有人扩张至船舶所有人、受雇人、经营人、承租人、管理人和对其行为、疏忽、过失负有责任的人以及救助人、责任保险人；[2]第二，限制性海事请求范围扩展，只以损害发生的地点进行判断，不再局限于受损人员或财产与船舶之间的归属，并将请求项目的列举式规定改为概括式规定；[3]第三，对责任限制权利的丧失条件认定由“实际过失或参与（亦称为私谋）”（Actual Fault or Privity）转变为“故意或明知损害可能而轻率作为或不作为”（An Act

or Omission of the Carrier Done Recklessly and With Knowledge），举证责任也由“谁主张、谁举证”改为“举证责任倒置”。[4]海事赔偿责任限制权利的扩张进程表明，在法益倾向方面，责任人的责任限制保护处于相对优先地位，海事请求人没有确切证据证明责任人符合丧失责任限制的法定条件的，责任人就有权对事故损失享有责任限制。

二、《海商法》209 条文义解释的民法内涵

《海商法》209 条作为国内海事赔偿责任限制制度的权利丧失条件规定，其文本表述方式直接源于《1976 年责任限制公约》“with the intent to cause such loss or recklessly and with knowledge that such loss would probably result”英文表述的直接翻译。其中“intent”相当于民法中的“直接故意”，“recklessly and with knowledge”（明知与轻率）是法律中的“间接故意”还是“重大过失”一直存有争议。这也是《海商法》（草案）1987 年稿“故意或知道很可能造成该损失而毫不在意的行为或不为”，到 1989 年 8 月稿“故意或重大过失”，再到 1992 年最终稿采用公约文本英文直译的原因所在。[5]

从修法历程和学者著作来看，主张《海商法》209 条责任限制丧失条件相当于民法中“故意或重大过失”的观点占据主流。[6]根据民法过错理论对“故意或重大过失”的认定意见来看，过错包括故意和过失，故意可分为直接故意和间接故意，过失可分为疏忽和懈怠。过错的认定有“主观过错说”和“客观过错说”两种观点，检验故意一般采用主观标准，检验过失及某些无法用主观标准衡量的故意一般采用客观标准。[7]区分一般过失与重大过失的标准一般采用注意义务标准，如果一方当事人在损害发生时应负特殊的注意义务，而该当事人不仅没有履行此种特殊的注意义务，连一般人所应尽的注意义务都没有达到，其过失就比一般过失严重；如果双方当事人均不负特殊注意义务，则以

“合理人”标准衡量过失程度，距离合理标准较近，则过失较轻，距离合理标准较远，则过失较重。[8]

本案中，凯某吊装公司作为海事请求人，有义务举证证明引起赔偿请求的损失是由于责任人的故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为造成。关于海某胜公司的故意认定，凯某吊装公司未提交事故调查报告证明案涉事故责任分配，亦未能举证证明海某胜公司对案涉事故发生存在故意行为，而从常理分析，海某胜公司故意或轻易制造事故不但会影响自身经济效益，亦会导致自身损失，其不应存在故意或轻易制造案涉事故的心理和行为。关于海某胜公司的过失认定，虽然海某胜公司在卸货港选择和操作方案实施方面存在一定过失，但卸货港的水深条件从原因力来看并非造成事故损失的直接原因，操作过失亦未达到违反特殊注意义务或远超“合理”标准的程度，故凯某吊装公司的举证并不能证明海某胜公司对损害发生存在重大过失。

---

[1] 参见司玉琢主编：《海商法（第四版）》，法律出版社 2018 年版第 327 页。

[2] 参见《1976 年责任限制公约》第 1 条。

[3] 参见夏元军：《海事赔偿责任限制权利的扩张与平衡》，载《上海大学学报（社会科学版）》2017 年第 4 期。

[4] 参见《1957 年责任限制公约》第 1 条和《1976 年责任限制公约》第 4 条。

[5] 参见司玉琢、张永坚、蒋跃川编著：《中国海商法注释》,北京大学出版社2019年版第331页。

[6] 参见司玉琢：《海商法专论（第二版）》，中国人民大学出版社2010年版第327页。

[7] 参见最高人民法院民法典贯彻实施工作领导小组主编：《中华人民共和国民法典侵权责任编理解与适用》，人民法院出版社2020年版第26-27页。

[8] 参见杨立新：《<中华人民共和国侵权责任法>条文释解与司法适用》，人民法院出版社2010年版。

谁是船舶碰撞案件的证据之王

—从120份判决书看审理船舶碰撞案件的发展和完善

温和贵、潘艳远[1]

【论文摘要】《海事诉讼特别程序法》自2000年7月1日施行，迄今已经超过21年，这期间海航技术、司法技术和辅助审判技术都有了巨大的发展和变化，案件审理向着更专业化的方向前进，有关海事调查报告的性质问题已经得到解决，船舶碰撞案件有关证据的规定已经难以适应时代发展的需要。本文从120份判决书着手，从实证角度看待当前船舶碰撞案件审理的基本特点，挖掘其中的问题，并提出了具体的建议。

【关键词】《海事事故调查表》　海事调查报告　公估报告

船舶碰撞案件属典型海事案件，也是审理难度较大的一类案件，《中华人民共和国海商法》（以下简称《海商法》）和《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》（以下简称《海诉法》）及其司法解释，对船舶碰撞案件都进行了特别规定。其中，《海诉法》及其司法解释分别用6个条文和5个条文规定了船舶碰撞案件的审理程序，主要涉及《海事事故调查表》和“检验或者估价结论”两种证据；2006年，最高人民法院民事审判第四庭、中国海事局《关于规范海上交通事故调查与海事案件审理工作的指导意见》（以下简称《海事调查与审理指导意见》），规定了海事局出具的“海事调查报告”的适用规则。至此，海事事故调查表、评估报告、海事调查报告通过司法解释和司法实践确定为船舶碰撞案件的三大典型证据类型。二十年来，由于航海技术和司法辅助技术的不断发展，审判实践中呈现了船舶碰撞案件的审理向专业化发展的趋势，审理的重心逐渐向海事调查报告和评估报告等专业机构出具的证据效力转移，而《海诉法》及其司法解释相关规定已经难以跟上时代发展的步伐，亟待修改。

一、时代和科技发展下船舶碰撞制度运行的现状

（一）《海事事故调查表》的证明作用明显降低

《海诉法》及其司法解释对《海事事故调查表》进行了明确规定，不仅要

[1] 温和贵，北海海事法院审管办副主任；潘艳远，北海海事法院审管办书记员。

求当事人应当如实填写《海事事故调查表》，而且赋予了《海事事故调查表》极高的证明效力，当事人不能推翻其在《海事事故调查表》中的陈述，经对方当事人认可或者经法院查证属实，可以作为认定事实的依据。“海上环境是一种动态的环境，风、流、浪等气象条件时刻变化，难以像陆地事故那样维持现场以保存证据。若船舶沉没或失踪，还将使大量证据灭失，导致海事证据难收集、难固定，收集到的证据失真的可能性也很大[2]”。因此《海事事故调查表》成为了固定碰撞事实的重要载体，只要对方当事人认可，即可以作为定案依据。同时，因为《海事事故调查表》本质上是当事人对事实的单方陈述，真伪难辨，因此在填写规则上，要求当事人基于实际情况如实填写，不能在综合考量对方的证据后，基于趋利避害的想法回避事实，也禁止反言。但是不论制度设计如何完美，《海事事故调查表》最终还是受当事人主观意愿的表现，规则虽然赋予了它更高的证明效力，但实际运行效果却极其不理想，导致了《海事事故调查表》在司法实践中当事人填写得少，法院采信的更低。

1.当事人填写《海事事故调查表》的意愿低。根据我们在裁判文书网随机抽取的从2014年到2020年的120份船舶碰撞案件的裁判文书（其中一审判决书97份，二审判决书21份，再审判决书2份），只有15份裁判文书的当事人（一方或双方）填写了《海事事故调查表》，占比12.5%。当事人不愿意填写《海事事故调查表》的主要原因是：（1）时过境迁，事故发生到提起诉讼存在较长的时间间隔，对当时的事故过程，证据缺失、记忆模糊，已经难以准确记录碰撞情形；（2）不了解碰撞真实情况，最熟悉碰撞事故的为船长或高级船员，但起诉的时候或应诉时却难以找到最了解事故情况的人来填写调查表；（3）填写《海事事故调查表》存在较大的风险。由于《海事事故调查表》具有较高的证明力，如果填写内容不准确或不利于己方，在不强制要求的情况下，显然不填比填写要好。

2.《海事事故调查表》采信比例低。根据我们的统计，被法院采信作为认定事故责任比例的只有3份，占120份判决的2.5%，采信比例只有20%。而这3份判决中，其中有2份是与海事调查报告共同认定了事故经过，只有1份判决书发生在公海之上，没有海事调查报告，法院只能依据《海事事故调查表》确定船舶的方位和航向，推定事故双方的责任。因此，《海事事故调查表》单独作为定案依据的案件占比不足1%，其实际作用微乎其微。主要原因在于：（1）当事

[2] [2] 孙辰旻 黄 海，《海事诉讼证据的困境与突破——试论独立海事诉讼证据规则之创设》，载于《人民司法 应用》，2013年09期

人填写的《海事事故调查表》本质上属于当事人陈述，真实性较低；（2）对方当事人一般不认可《海事事故调查表》的真实性；（3）在有海事调查报告认定事实的情况下，《海事事故调查表》重要性明显可有可无。

（二）海事调查报告的作用举足轻重

海事调查报告是水上交通事故发生后，海事管理机构“在整理、审查、分析取得的证据、信息、材料基础上，对事故经过、事故原因、事故当事人行政责任等方面做出确认的文件[3]”。通常包括“⑴船舶、设施的概况; ⑵船舶、设施所有人、经营人的情况; ⑶事故发生的时间、地点、事故经过、气象海况、通航环境、损害情况等; ⑷事故原因分析; ⑸当事人各方的责任及依据; ⑹加强安全管理和事故预防的建议[4]”等六个方面的内容。《海事调查与审理指导意见》第5条明确规定：海事调查报告及其结论意见可以作为海事法院在案件审理中的诉讼证据，除非有充分事实证据和理由足以推翻海事调查报告及其结论意见。虽然《海诉法》及相关司法解释对海事调查报告没有进行规定，但在司法实践中，海事调查报告在船舶碰撞案件事实认定和责任划分中发挥着巨大的作用。主要表现在以下几个方面：

1.海事调查报告是最主要的证据。从我们的统计来看，120 份判决书中，有海事调查报告的一共是 112 份，占比 93.33%。没有海事调查报告的主要原因是：（1）事故发生在公海或国外；（2）事故发生后，在海事部门的调解下达成了和解协议，海事部门未出具调查报告；（3）事故损失较小，当事人未报告海事部门。除此之外，还有海事管理机构经过调查，无法下结论或调查后已形成报告，但未获上级海事部门批准等原因[5]。

2.当事人虽然对海事调查报告的结论不予认可，但往往无法提供相反的证据推翻海事调查报告。从我们收集的案例上看，调查报告结论不利的一方当事人大部分都对海事调查报告的结论对其真实性、合法性、关联性予以认可，但对结论不予认可，并提出了相反意见。但其抗辩意见基本没有证据支持。只有 3 件案件，2 件是因为船舶在靠泊情况下，事故调查报告仍然认定靠泊船舶对事故承担责任，存在明显错误，1 件是国外的调查报告未履行相应的手续，不具有合法性。

3.海事调查报告采信率高。法院予以采信并作为裁判依据的有 109 份，占

[3] 参见《水上交通事故调查报告编写指南》第 1．2 条
[4] 陈海欧， 《事故调查报告的法律属性》，载于《中国水运》，2007 年第 9 期
[5] 吴勇奇，《当前海事审判面临的问题及其对策》，载于中国航海学会 2006 年度学术交流会优秀论文集专刊

比 90.83%，只有 3 件案件，法院采信了海事调查报告查明的事实，但对调查报告中主次责任的认定不予确认。意味着海事调查报告的采信比例达到 97.32%,9 成的案件，海事调查报告作为定案依据。主要原因是与《海事事故调查表》相比，海事调查报告具有诸多无可比拟的优势：（1）科学、专业。随着航海技术的发展，船上设备越来越先进，已经能够准确记载船舶航行轨迹、航向，能够给事故调查提供充分而详实的数据和证据，海事等主管部门运用专业知识作出的调查报告具有充分的专业性和科学性。2.全面、及时。海事调查报告是海事等主管部门在事故发生后，第一时间在对相关证据进行全面收集的基础上分析作出，包括“要求当事方提供书面海事报告；调取航海日志、轮机日志、车钟记录、报务日志、航向记录、海图、船舶资料等一切必要的原始文字资料；赴事故现场勘验并搜集物证；询问船长、船员等等”[6]。因此，收集的证据更为全面及时，作出的调查报告也更能准确反应船舶碰撞的经过。（3）权威、客观。相对于《海事事故调查表》是当事人一方的陈述，海事调查报告是国家行政机关依据相应职权作出的，与事故双方没有利害关系，更权威和客观。

（三）评估报告中立性受到质疑

《海诉法》第八十七规定：船舶检验、估价应当由国家授权或者其他具有专业资格的机构或者个人承担。非经国家授权或者未取得专业资格的机构或者个人所作的检验或者估价结论，海事法院不予采纳。该规定即使不是强制，也是提倡在发生船舶碰撞案件后，由专业机构对损失进行估价。根据《最高人民法院关于审理船舶碰撞和触碰案件财产损害赔偿的规定》，请求人可以请求赔偿对船舶碰撞或者触碰所造成的财产损失，船舶碰撞或者触碰后相继发生的有关费用和损失，对避免或者减少损害而产生的合理费用和损失，以及预期可得利益的损失。由于船舶灭失或很多合理费用损失无法直接证明，需要专业机构进行评估，因此评估报告也属于船舶碰撞案件常见的证据类型。船舶碰撞案件司法实践中，评估报告存在以下几个特点：

1.评估鉴定比例不高。虽然评估鉴定有利于确定损失，但是仍然有相当多的案件未对损失进行鉴定。120 件案件中只有 57 件案件进行了价值评估，占比 47.5%，未到半数。大量的案件当事人未进行评估鉴定的原因是：（1）部分案件原告诉请为划分事故主次责任，而不包括要求被告赔偿损失，自然无须进行评估；（2）部分案件为货主起诉碰撞船舶，虽然也涉及船舶碰撞责任划分，但实际上

[6] 孙辰旻 黄 海，《海事诉讼证据的困境与突破——试论独立海事诉讼证据规则之创设》，载于《人民司法 应用》，2013 年 09 期

是海上货物损害责任纠纷。在这种情况下，货物价值损失的认定相对简单，无须评估。扣除这类案件后占比为49.55%，亦未过半数；（3）当事人提供了充分的证据证明实际损失，故未进行鉴定。如提供了维修单据，证明维修费用；提供购船发票或市价信息证明船舶价值；提供合同证明租金或船期损失等。

2.从评估报告的提供方来看，主要为当事人自行委托评估鉴定。有评估鉴定的57件案件中，当事人自行委托鉴定的案件有51件，占比89.47%；当事人申请法院委托鉴定的有9件，占比15.79；有3件案件在当事人提交了评估报告后，又申请法院委托鉴定。

3.从法院对评估报告的审查采信上，基本采信评估报告的比例并不高，只有37件案件的评估报告确定的数额被法院采信，占比64.91，不足2/3；其中法院委托鉴定的案件采信比例高，9件案件中有8件案件基本采信了评估报告，占比88.89%；当事人自行委托鉴定的案件采信比例较低，只有29件，占比56.86%。这表明当事人自行委托鉴定机构作出的鉴定报告，中立性和真实性都容易受到法院的质疑。

二、存在的问题

（一）《海事事故调查表》

正如前文所述，《海事事故调查表》在司法实践中填写得少，法院采信的更少，法律精心设置的规则全部落空，没有发挥出应有的作用，实践中主要表现为以下几个方面：

1. 《海事事故调查表》难以起到认定事实依据的作用。在不掌握对方当事人的证据的情况下，《海事事故调查表》能够查明一方当事人无法举证，但实际发生的事实。但从实践上看，这种情况几乎从未发生。（1）对方当事人一般对《海事事故调查表》的真实性不予认可。船舶碰撞案件进入诉讼程序，往往意味着双方已经无法达成一致意见，一般情况下对对方《海事事故调查表》都不会认可。（2）随着海事调查报告越来越准确、科学、权威，基本能查清碰撞的事实，《海事事故调查表》实际上必要性已经大幅降低，当事人是否填写《海事事故调查表》并不影响案件的审理，只有在没有海事调查报告的情况下才发挥辅助作用。（3）在诉讼当中，当事人基本都存在趋利避害的意图，减轻己方责任，加重对方责任，《海事事故调查表》的真实性难以保证，还需和其他证据相互印证，难以单独作为认定事实的依据。

2.现行规定不能保证当事人积极和如实填写《海事事故调查表》。从制度设计上看，如果当事人都能够如实填写《海事事故调查表》，对审理船舶碰撞案件无疑是莫大好处的。但实际情况却并非如此。（1）司法实践中并不强制当事人填写《海事事故调查表》。虽然《海诉法》明确规定当事人在起诉时和答辩时应当填写《海事事故调查表》，但并未将《海事事故调查表》作为起诉必须的材料，当事人不填《海事事故调查表》也能立案，立案进来后，法院也无权因为当事人不填写驳回起诉，更无从强制被告填写《海事事故调查表》。（2）如果当事人填写的《海事事故调查表》是虚假的，那么《海事事故调查表》不仅无益于审理船舶碰撞案件，反而会产生负面影响。最后，当前船舶碰撞的案件一般都会聘请专业律师出庭应诉，已经越来越少出现当事人作出对自己不利的陈述或认可对方不利于己方的陈述，难以发挥制度预想作用。

3.随着技术和审判理念的更新，《海事事故调查表》作用大幅降低。如前所述，在存在海事调查报告的情况下，《海事事故调查表》作用并不明显，当事人是否填写，对查清事实影响不大。但如果海事部门未进行调查，或者海事调查报告不被采信，没有《海事事故调查表》是否会影响案件的调查呢？我们认为，随着航海科技和经济的发展，影响会越来越小。（1）航海科技越来越发达，AIS等设备可以记录航行轨迹和方位，没有《海事事故调查表》也可以单独证明碰撞事实；（2）如果确实没有其他证据佐证，即使有《海事事故调查表》，作用也非常有限，很多情况下会被法院认定为无法查明碰撞原因或过失程度的比例无法确定，根据《海商法》的规定碰撞各方互相不负赔偿责任或平均负赔偿责任；（3）当前手机等便携录音录像设备已经非常常见，即使在海上，收集证据也不再困难，在事故发生后，当事人应当及时收集证据，保留证据，如果当事人怠于举证，承担举证不能的后果，是诉讼的一项基本规则。因此技术和审判理念的更新已经在不断的弱化《海事事故调查表》的作用。

（二）海事调查报告未能得到证据地位

因为海事调查报告相比其他证据，具有非常多的优势，使得其成为船舶碰撞案件中最关键和核心的证据，但无论是《海诉法》还是司法解释，对海事调查报告都未给予足够的重视，导致司法实践中出现了很多问题：

1. 法律和司法解释缺乏对海事调查报告的具体规定

如前所述，海事调查报告是船舶碰撞案件的证据之王，几乎所有的案件都存在海事调查报告，海事调查报告的证明力也非常高，基本都被法院予以采信。但

和其司法实践地位不相符的是，海事调查报告并未明确写入法律和司法解释当中，如何审查认定，无法可依。

（1）《海诉法》及其司法解释均未规定海事调查报告。2006 年，最高人民法院民事审判第四庭、中国海事局《海事调查与审理指导意见》才明确规定：海事调查报告及其结论意见可以作为海事法院在案件审理中的诉讼证据，除非有充分事实证据和理由足以推翻海事调查报告及其结论意见。但该指导意见并非司法解释，其出台意义是“为规范海上交通事故调查和海事案件审理，加强海事局与海事法院之间的工作协调与配合，共同维护海上交通运输安全秩序”，所以规定得也非常原则，缺乏具体的操作。更为关键的是，2008 年出台的《最高人民法院关于审理船舶碰撞纠纷案件若干问题的规定》并未吸收《海事调查与审理指导意见》的做法，未明确提到海事调查报告，而是规定了船舶碰撞事故发生后，主管机关依法进行调查取得并经过事故当事人和有关人员确认的碰撞事实调查材料，可以作为人民法院认定案件事实的证据，但有相反证据足以推翻的除外。非常明显的回避了海事调查报告的证据问题。

（2）当前对海事调查报告的态度已经难以跟上最新的立法形势。可以推定，司法解释对海事调查报告的回避，实际上是对海事调查报告性质的回避。虽然最高法民四庭将海事调查报告当做证据，但在很长一段时间，海事调查报告是作为证据还是具体行政行为没有明确的定论。虽然司法实践中一直将海事调查报告作为主要证据，但在立法没有明确前，司法解释无权直接将其确定为证据，进而使当事人失去对海事调查报告提起行政诉讼和行政复议的权利。故当时的司法解释回避这个问题是可以理解的，但 2021 年 9 月 1 日施行的新的《中华人民共和国海上交通安全法》（以下简称《海交法》已经明确将海事调查报告作为证据，《海诉法》及相关司法解释理应跟上立法形势，及时调整。

（3）当前亟待出台关于海事调查报告的审查规则。如前所述，民四庭和海事局联合出台的《海事调查与审理指导意见》要考虑到海事法院和海事局的协调与配合，因此在性质未定的情况下，关于海事调查报告的审查规定非常原则。例如其回避了在审查海事调查报告时，是否需要像审查鉴定结论一样审查其调查程序合法姓，是否需要审查作出结论的依据是否充足，经过法院审查有无权利要求海事局重新作出海事调查报告等关键问题。在《海交法》出台了以后，便应该出台具体的审查规定。

2.对海事调查报告有异议无从救济

一方面海事调查报告是海事机构根据专业知识结合调查的证据对碰撞事实进行认定，划分主次结论。另一方面，法律和司法解释又赋予其较强的证明力。这就产生一个问题，海事调查报告有没有可能出错？如果存在错误的可能，有无申诉和异议的渠道？对于第一个问题，显然毋庸置疑，法院经过严格审判程序作出的判决被二审改判、再审改判的情形时有发生；侦查机关在严格的调查程序下，对刑事案件的调查仍存在错误。海事碰撞事故发生后，海事管理机构的调查难度并不小，又怎么会不存在出现错误的可能？但现在最大的问题是，当事人对海事调查报告的结论存在异议，却没有申诉途径。

（1）对海事调查报告不服，当事人不能提起行政复议和行政诉讼。根据2021年9月1日施行的《海交法》第八十五条第二款和参照《全国人民代表大会常务委员会法治工作委员会关于交通事故责任认定行为是否属于具体行政行为，可否纳入行政诉讼受案范围的意见》（法工办复字[2005]1号）的规定，海事管理机构作出海事调查报告作为处理海上交通事故的证据，不属于具体行政行为，不能提起行政诉讼。另外，中华人民共和国海事局作出的《海事行政复议工作规定》第五条第二款第三项亦明确规定了，对海事管理机构调查处理水上交通事故中依法作出的事故调查报告、事故调查结论书、肇事船舶认定书等不服的，不属于海事行政复议范围。因此，对海事调查报告不服的，当事人无法提起复议和行政诉讼。

（2）复核无法起到纠错的效果。虽然海事管理机构在出具海事调查报告后，当事人不服的，可以向出具报告的机构申请复核或重新调查。但由于申请的对象是和作出报告的同一机构，而且海事调查报告作出前，多经过该机构的讨论、研究和内部审查程序，很难认同当事人提出的异议，对其申请也往往不予准许。故复核也很难起到纠错的效果。

（3）法院审查缺乏专业性。首先，海事事故调查具有非常强的专业性，但司法解释要求对海事调查报告进行实质审查，超出了法院的能力范围。如法院在审查鉴定意见时，都认可鉴定机构的专业性，一般只进行形式审查，即鉴定人是否具备相应资格；鉴定程序是否合法；鉴定意见是否有充分依据等，但在进行海事调查报告审查认定时，却直接挑战其专业性，对报告的内容、证据和推论进行审查，看似赋予了法院在审查海事调查报告上很大的权利，其实法院只能进行表面的审查，很难发现和纠正海事调查报告的错误。其次，虽然法院认为有充分事实证据和理由足以推翻海事调查报告及其结论意见，可以不将海事调查报告作为案件证据，但并不能据此认为海事调查报告就是错误的或无效的，只是它不作为

当前案件审理的证据而已。因为法院并非专业的机构，其认为有充分的事实证据和理由足以推翻并不就是正确的。除非该海事调查报告被海事管理机构撤销或重做，否则不能认为海事调查报告就此被推翻。

3.对海事调查报告的审查难

根据我们的抽样调查，海事调查报告在司法实践中的采信比例高达97%，这一比例奇高，实际反映出了法院在审查海事调查方面存在的艰难处境：

（1）进行实质审查难。如前所述，海事调查报告具有鉴定意见和行政行为的特点，但适用的审查方式却是类似审查公文文书的方式，对程序是否合法，依据是否充足无权进行审查，只审查是否有事实证据和理由推翻结论，导致法院在审查时无从下手，流于形式。

（2）质证难。法院在对海事调查报告进行质证时，主要负责调查的工作人员不出庭接受质询，不回答当事人的疑问，导致质证发现的问题无人解答。即使海事法院可以要求海事局对当事人提出的相关问题作出解释和说明，但实际上应用的很少，也没有效果。

（3）认定难。法院在认为海事调查报告存在错误时，只能要求海事局进行解释和说明，如果对解释和说明仍不认同，亦无权要求海事局重新启动调查或重新作出海事调查报告，只能直接不作为证据使用。因此，法院如果想否定海事调查报告的效力，面临巨大的压力。

（三）评估报告缺乏公正性

评估报告是《海诉法》在船舶碰撞审理程序中特别规定的证据种类。评估报告在民事诉讼种类中属于鉴定意见，其审查认定规则和鉴定意见基本一致，主要审查评估机构的资质和评估程序。《海诉法》第八十六条明确规定：船舶检验、估价应当由国家授权或者其他具有专业资格的机构或者个人承担。非经国家授权或者未取得专业资格的机构或者个人所作的检验或者估价结论，海事法院不予采纳。根据该条规定，一般情况下只要是国家授权或具有专业资格的机构或者个人所作的检验或者估价结论，海事法院一般应予以采纳。但根据我们抽样调查来看，评估报告的采信率要低于一般的司法鉴定意见，评估报告的客观性容易受到对方当事人的质疑，法院对评估报告的审查也很谨慎，除了审查评估机构的资质和程序外，往往会对其评估结果进行实质审查。在船舶碰撞案件中评估报告存在的问题主要在以下几个方面：

1. 单方自行委托评估多，申请法院委托评估少

与委托其他鉴定多由法院进行不同，当事人在起诉前自行委托评估的案件要远远多于起诉后申请法院委托的案件。主要有两个原因：（1）船舶碰撞案件发生以后，越快对损失进行评估，评估结果越准确。如果在碰撞发生半年、一年后再进行评估，相关证据会缺失，损失价值也会波动，影响评估的准确性；（2）在提起诉讼时，需要确定诉讼请求的金额，很多情况下要经过评估才能确定其相对准确的数额。因此，原告往往会在事故发生后或起诉前便自行单方委托评估。有了评估报告，在诉讼过程中，原告往往不会再申请法院委托评估。而被告不负有对原告损失的举证义务，因此也不申请法院委托评估。

2. 单方评估水分较大，不客观公正

（1）由于单方自行委托评估，评估机构主要对委托人负责，所以很难保持公正性，往往根据委托人的意愿出具评估报告。在我们审理的一起海上货物合同纠纷中，一批卷钢在运输过程中发生货损，出现锈蚀，原告挑选的评估机构认为货物全损，损失金额 50 万元；被告挑选的评估机构认为货物损失按酸洗价格加上装卸、运输成本，损失只有 6 万元。不同的当事人委托的不同的具有评估机构出具的不同评估价格相差 7 倍。其中的不客观可见一斑。

（2）在起诉前单方委托评估作出的评估报告，缺乏相应的法律规范，存在明显违反程序的情形。当前民诉法及其解释，证据规定关于鉴定的规定都是针对诉讼中申请鉴定，对起诉前鉴定没有明确的规定，导致单方委托评估缺乏规范，不合法。最明显的一条是评估报告所依据的证据未经质证，未剔除出不真实、不合法、没有关联性的证据。例如船舶碰撞案件修理费的评估中，包含了不属于涉案事故造成损失的费用，明明撞的是船舷，却有粉刷楼梯的费用。

（3）对故意作虚假评估的评估机构，很少有对鉴定机构或鉴定人进行处罚的情形，导致虚假评估大行其道。虽然《最高人民法院关于民事诉讼证据的若干规定》第三十三条第二款明确规定，鉴定人故意作虚假鉴定的，人民法院应当责令其退还鉴定费用，并根据情节，依照民事诉讼法第一百一十一条的规定进行处罚。但要认定鉴定人是否故意作虚假鉴定并不简单，在繁忙的审判工作中，法院也很少主动的对鉴定人进行处罚。

3. 法院过多的承担了价值损失计算工作。随着经济的发展和技术的进步，审理船舶碰撞案件理应向更专业的方向发展。但是在价值评估这块，法院还是承担了大量的工作，没有能充分发挥专业人员的作用。大量的案件还是按照《最高

人民法院关于审理船舶碰撞和触碰案件财产损害赔偿的规定》所列的可赔偿项目，一条条列出计算清楚。具体表现为以下几个方面：

（1）很少出现强制评估的情形，法院仍承担了调查取证损失核算工作。根据《证据规定》第三十条第一款和三十一条第二款的规定，人民法院在审理案件过程中认为待证事实需要通过鉴定意见证明的，应当向当事人释明，对需要鉴定的待证事实负有举证责任的当事人，无正当理由不提出鉴定申请，致使待证事实无法查明的，应当承担举证不能的法律后果。因此，如果法院认为需要评估，或当事人提交的评估报告结果不准确，无法采用，可以要求当事人进行评估。但实践中，强制评估很少出现。例如我们审理的一起船舶碰触案件，被告将原告鱼排撞毁，养殖的金鲳鱼全损。当事人未申请损失评估，仅提供了证人证言、照片、不全的蚝苗和饲料收据，显然无法证明其损失。法院为了查明案情，找多个养殖专家制作调查笔录，大致推算了鱼架、鱼苗和饲料成本，据此作出了判决。

（2）法院对评估的作用认识不够。一是不信任评估机构的专业性，认为船舶灭失，很多证据灭失，评估机构没办法作出评估结论；二是觉得因船舶碰撞造成的损失评估难度不大，根据现有证据，结合自由裁量权，法院自己能作出推断，无需估价。如我们审理的一起船舶碰撞案件，当事人提供租船合同，证明前后航次的租金，进而证明船期损失。法院不予采信，而是通过网上联系了几家船公司，了解类似吨位船舶在同一时期的船期损失。并依据自由裁量权，作出最后认定。三是部分评估机构确实对船舶碰撞案件造成的损失评估程序和规定不够了解，评出来的结果不准确。如在评估渔船的船期损失时，没有考虑到休渔期的问题，未将休渔期扣除。基于上述原因，法院未能像其他鉴定报告一样，充分认识和肯定船舶评估报告的作用，在实践中，即使是有资质的机构作出的评估报告，其证明效力也和普通书证一样，没有能起到很好的专业辅助作用。

三、完善船舶碰撞证据制度的建议

（一）完善《海事事故调查表》填写和审查规则，强化当事人如实填写责任

如前所述，《海事事故调查表》的作用不断降低，如果不能解决让当事人都如实填写的问题，《海事事故调查表》在司法实践中的作用只会越来越低，被时代、当事人和法院抛弃。我们认为，可以从以下几个方面着手，《海事事故调查表》填写和审查规则。

1.原告在起诉时，被告在答辩时，应当提交如实填写的《海事事故调查表》。当事人在提交如实填写的《海事事故调查表》并向海事法院出具完成举证说明书

后，可以申请查阅有关船舶碰撞的事实证据材料。如果当事人不填写的，在证据交换前应当由当事人分别向法院陈述船舶碰撞的基本事实。

（1）我们认为《海事事故调查表》要发挥作用，首先要当事人填写，如果当事人都不愿意填写，那么规则设计得再完美都是空中楼阁。故应当给予当事人一定的强制压力，不提交的不能查阅有关船舶碰撞的事实证据材料。

（2）原告在起诉时就应当提交《海事事故调查表》，立案庭也要审查原告的起诉材料是否有《海事事故调查表》，如果没有填写的，应当要求原告填写。

（3）确实存在当事人一直不填写海事事实调查表的情况，这时候如果不进行证据交换，则案件无法继续审理，这时法庭在证据交换前，应当分别让当事人先行就碰撞事实进行陈述，并记录在案，之后才交换证据。

2.当事人应当对实际填写《海事事故调查表》的人员身份进行说明，并出庭接受质询。如果相关人员出庭接受质询，对方当事人认可其陈述，或没有办法反驳其陈述真实性的。该《海事事故调查表》及相关人员的陈述，可以作为认定案件事实的证据。

（1）如前分析，填写《海事事故调查表》可能会给当事人利益造成影响，一旦填写不准确，影响判决结果。因此，只是强制要求当事人填写并不能保证其如实填写，还需要对积极如实填写的当事人给予肯定。

（2）应当审查作出《海事事故调查报告表》的人员身份情况，当事人应该提供相应的身份证明文件证明是本案的知情人，有资格填写《海事事故调查报告表》，从而佐证其记载内容的真实性。针对现实存在的填写人不是在场人的情况给予否定评价，不予认可其证明力。

（3）鼓励亲历船舶碰撞事故的人员出庭接受质询。《海事事故调查表》毕竟是书面的陈述，不能全面的反映碰撞情况，也不能对疑点进行解释，如果亲历船舶碰撞事故的人亲自出庭接受质询，更有利于查明事实，佐证《海事事故调查表》的真实性。在这种情况下，即使对方当事人不予认可《海事事故调查表》的真实性，亦可以作为认定事实的依据。最终确保当事人如实填写《海事事故调查表》。

3.对当事人不填写《海事事故调查表》或者不如实填写《海事事故调查表》的行为，法院可以视情况予以训诫、罚款、拘留，乃至追究刑事责任。

（1）我们说要发挥《海事事故调查表》的作用，前提是《海事事故调查表》是如实填写的。如果《调查表》记载了虚假的事实，对法院查明案件事实有害无利。而《海事事故调查表》是《海诉法》特别规定的一项证据，且具有很高的证明力，可以单独作为认定事实的证据，一旦存在故意制作虚构事实的《海事事故调查表》，有可能影响审判结果，造成重大损失。在英国，如果诉讼当事人不如实填写初步文书，法庭审理时不如实问答某些问题，其行为就会被认定为是一种试图误导法官审理的行为，构成藐视法庭[7]，这点值得我们借鉴；

（2）对当事人故意不写《海事事故调查表》，不出具完成举证说明书，导致无法进行证据交换，拖延诉讼进行的行为，视为妨碍法庭秩序的行为，法院有权依据《民诉法》第一百一十条的规定予以处罚。例如，当事人不在举证期限举证和填写《海事事故调查表》，到了开庭时才提交相关证据，导致无法正常开庭，要二次开庭，这种情况应当予以处罚。

（3）如果当事人串通，或当事人故意提交虚假陈述的《海事事故调查表》，导致法院作出错误判决的，应当依法处罚或追究刑事责任。例如当事人提供了不如实记载的《海事事故调查表》，又安排相关人员出庭做虚假陈述，在没有《海事调查报告》佐证的情况下，有可能法院会作出错误认定，导致错案的发生。这种行为亦应严厉打击。

（二）对海事调查报告应当进行全面的审查

1.应当对海事调查报告所属的证据种类予以明确。不同证据类型有不同的审查方法，鉴定意见和书证、物证的审查方法存在明显区别。因此，明确海事调查报告的证据种类，有利于确定审查方法。海事调查报告作为海事法院在案件审理中的诉讼证据由来已久，但其属于何种证据类型却历来存在争议，法律司法解释亦未能明确。目前比较主流的观点包括公文书证说、鉴定意见说和证据集合体说。其中证据集合说认为海事调查报告具有勘验笔录、鉴定意见、书证的特点，“因此，不妨将水上交通事故调查结论视为证据的集合体，在诉讼程序中，法院根据待证事实的具体情况，按照各部分内容具有的证据特征对水上交通事故调查结论进行审查和认定。[8]”这种观点没有太大价值，无需过多说明。我们认为在目前情况下，将海事调查报告视为鉴定意见相对合理。

（1）公文文书说未能准确表达海事调查报告的特征。根据《最高人民法

[7] 刘利苗，《我国<海事事故调查表>相关问题之研究》，大连海事大学硕士论文，2013 年
[8] 曾玉洁，《我国水上交通事故调查结论法律问题研究》，大连海事大学硕士学位论文，2020 年

院关于适用＜中华人民共和国民事诉讼法＞若干问题的解释》（以下简称《民诉法解释》）第114条的规定：国家机关或者其他依法具有社会管理职能的组织，在其职权范围内制作的文书所记载的事项推定为真实，但有相反证据足以推翻的除外。“水上交通事故调查结论在制作主体、职权范围和法定形式各方面均具备公文书证的特征。[9]”但我们认为公文书证没有体现海事调查报告的最重要特征，即是一种专业性意见。公文书证是对国家机关对事实的一种描述，不具有推定性意见，但海事调查报告除了对事实进行描述外，更重要的是对相关问题给出专业性的意见。因此，公文书证只需审查陈述的事实是否真实，而海事调查报告则还需要审查其意见是否符合专业知识和逻辑判断，是否具有科学合理性，这些明显的区别使得海事调查报告明显不属于公文书证。

（2）海事调查报告符合鉴定意见的主要特征。鉴定意见说认为，海事管理机构出具的海事调查报告是具体行政行为，属于行政确认中的鉴定形式，因此在民事诉讼中属于行政机关作出的鉴定结论[10]。这种观点与当前法律规定存在明显冲突，但却存在一定的合理性。海事调查报告虽然不是具体行政行为，但却是海事管理机构对海上交通事故作出的鉴定意见。其在对证据进行分析的基础上，运用专业知识，进行分析判断，最终作出的推断性意见，符合鉴定意见的特征。虽然制作主体上有一定的特殊性，但不影响其本质属于鉴定意见。

（3）海事调查报告的审查方法可以适用鉴定意见的审查方法。例如鉴定意见所依据的证据应当是经过质证，查证属实的，而司法解释已经明确的赋予海事调查证据的效力；对鉴定书的内容有异议的，法院可以要求鉴定人作出解释说明；鉴定人是否有资质，鉴定程序是否合法，鉴定意见是否有依据，决定了鉴定意见的效力；这些对鉴定意见的审查方法，都适用于海事调查报告，在司法实践中被采用。

2.当事人对海事调查报告结论不服的，可以单独向海事法院提起诉讼，确认碰撞事故双方责任比例。法院对事故责任比例的认定，可以作为处理海上交通事故处理的依据。法院认定的责任比例和海事调查报告认定比例不一致的，在判决前应当征询海事管理机构的意见。

（1）由于当前海事调查报告的性质已经确定为证据，当事人不服海事调查报告的结论，不能提起行政诉讼或行政复议，但该结论又影响到当事人的权利义务，因此必须给当事人救济的途径。虽然碰撞事故的当事人可以提起民事诉讼，

[9] 曾玉洁，《我国水上交通事故调查结论法律问题研究》，大连海事大学硕士学位论文，2020年
[10] 陈海欧，《事故调查报告的法律属性》，载于《中国水运》，2007第9期

对对方当事人进行索赔，但这种情形主要发生在碰撞事故责任轻的一方起诉事故责任重的一方，或损失大的起诉损失小的一方当事人。而对海事调查报告不满的往往是被认定为承担主要责任的一方当事人，这时候就不可能提起诉讼要求被告赔偿损失，故应该允许其起诉要求法院重新确定船舶碰撞的责任比例。

（2）如果法院确定的责任比例和海事调查报告认定的比例不一致，应当以法院作出的生效判决为准。司法实践中已经存在当事人单独提起诉讼请求确定责任比例的案件，亦有法院不予采纳海事调查报告的结论意见。但是法院作出的判决是否能推翻海事调查报告的结论，目前没有明确的规定。我们认为，根据《海交法》的规定，海事调查报告只是证据，而法院作出的生效判决明显具有更高的效力，当然可以推翻海事调查报告的结论，在相关事务处理上以法院生效判决为依据。

（3）由于船舶碰撞事实认定涉及诸多的航海专业知识，海事法院和二审法院法官往往不具备这些知识，法官基于自己的判断认定的责任比例并不一定就是正确的，尤其是在推翻海事管理机构专业判断的问题上，更面临巨大的风险。一旦处理不好，甚至可能被追究责任。但海事审判应当鼓励法官去发现和纠正海事调查报告的错误。因此在法院作出判决前，要求必须征询海事管理机构的意见，能够确保判决的准确性。

3.当事人对海事调查报告存在较大争议的案件，法院应当向作出调查报告的海事管理机构调取相应的证据。也可以要求相关工作人员到庭说明情况。经调查发现调查人员存在索贿受贿情形、主要证据不充分或者不具有证明力等情形的，海事法院可以要求海事管理机构重新作出海事调查报告。

（1）海事调查报告是海事管理机构在调查收集相关证据后作出的结论性意见，如同法院作出的判决书。要审查法院判决书的正确，除了看其有无法律依据和说理是否合乎逻辑外，还要看认定的事实是否准确，而事实认定准确与否关键在证据。因此，审查海事报告，不能离开作出海事调查报告的证据。当前，我们一些办案人员在审理船舶碰撞案件时，不注重调取与船舶碰撞有关的证据材料供当事人质证，只靠海事调查报告直接认定事实，既难以发现问题，也回避了问题，相当于海事管理机构把审查海事调查报告的权利给了法院，法院把权利留下，把责任丢回给了海事管理机构。因此，在当事人对海事调查报告存在争议的时候，应当调取相应的证据，对海事调查报告进行全面审查。

（2）在法院认为海事调查报告有些问题没有弄清楚，或需要进一步解释说

明的时候，要求调查人员到庭说明情况无疑是必要的和更有效率的。当然，也会面临海事管理机构不配合或抵触等现实问题，但我们认为，当前海事调查报告已经不属于海事行政诉讼和海事行政复议受案范围，作出错误海事调查报告的责任相对来说大大减轻，久而久之，有可能导致海事调查报告的质量下降，故要求调查人员出庭作证，也是督促其依法履职，公正履职的有效途径，应当予以考虑。

（3）在海事调查报告存在重大问题时，是法院弃之不用，直接依据裁判权作出事实认定和结论意见，还是要求海事管理机构重新作出新的海事调查报告，这是一个关键问题。我们倾向于要求海事管理机构重新作出新的海事调查报告。理由：一是海事调查毕竟是专业工作，由法院直接作出事实认定难以保障科学性和正确性；二是作出海事调查报告是海事管理机构的职责，在存在重大错误的情况下，理应自行纠正错误；三是海事调查报告作为类似于鉴定报告的证据，出现错误也应当依法重做。

（三）提高评估报告的公正性和效力

1.建立庭前单方评估的规则，鼓励双方共同委托评估

在发生船舶碰撞后，当事船舶应当共同确认损失事实，对需要委托评估的，可以协商确定评估机构。一方委托评估机构进行评估的，应当及时通知对方，评估所依据的证据应当经过对方的认可或未提出反对意见。

（1）如前所述，庭前单方评估最突出的问题在于评估所依据的证据未得到对方的质证和确认，但在很多时候又需要在最快时间内确定损失。因此，在发生船舶碰撞后，双方当事人应当就碰撞造成的损失进行确认，明确损失的项目或损失部门及损失程度。需要委托评估的，双方当事人可以协商确定评估机构。

（2）一方拟委托评估机构进行评估的，应当及时通知对方，便于当事人审查评估机构的资质。评估机构在调查收集证据时，应当通知对方，对方如果不到场的，可以视为认可评估机构调取证据的真实性。

（3）原告在起诉时，可以申请缓交诉讼费用，待评估报告作出后，根据评估报告结论再补交诉讼费。原告在起诉时一般需要明确其诉讼请求和诉讼标的，法院据此计算诉讼费用，而原告确定损失一般需要依靠评估报告。这时候为了避免无效评估或二次评估，应当允许原告缓交诉讼费，待结果出来后再补交。

2.建立强制评估制度

当事人提交的证据无法证明其实际损失，又可以通过评估确定的，应当申请委托评估。经法院释明，负有举证义务的当事人不提出评估申请的，致使损失无法确定的，应当承担举证不能的后果。

（1）当前存在的一个突出问题是，当事人提交了证据证明其损失，但该证据又存在瑕疵，无法达到证明目的，应当如何处理？是法院依职权认定，还是以举证不能驳回诉讼请求？例如，原告的船全损，提供了在银行抵押时评估的价格证明船舶价值。但是众所周知，银行贷款评估的价格真实性不高。这时候能否驳回原告的诉讼请求？有些法官认为原告船舶确定已经全损，造成了损失，虽然银行评估价格不准确，但可以打个七折确定价格，据此做出判决。有些法官则直接认定银行的评估价格不准确，不代表实际价格，因此原告的诉请没有证据支持，予以驳回。针对这种情况，我们认为，法院的自由裁量权应当受到必要限制。只有在已经穷尽证明手段都无法确定实际损失的情况下，法院才能依职权自由裁量。故如果经过评估，可以确定损失金额的，应当先进行评估。当事人不申请评估的，视为怠于履行举证责任，驳回诉讼请求。只有客观条件下无法确定金额，法院才视情况依自由裁量权确定金额。

（2）当然，实践中也存在当事人不是不想申请评估，而是无力承担评估费用，尤其是一些渔民，船舶被撞沉，失去收入来源，这时候再让其强制评估，有可能超出其承受范围。因此，在这种情况下，法院应当给予保障。如碰撞事实和责任基本明确的情况下，可以责令被告预交评估费，最后在判决中予以相应的扣除，也可以启动司法救助程序，发放一定金额的司法救助款，助其完成评估。

3.建立对评估机构违法评估的惩戒制度

评估机构在评估时故意违反相关规定，或存在重大过错行为导致评估意见不被采用，收取的评估费应当予以退还。因故意提供评估意见，造成重大损失的，应当承担相应的法律责任。省级法院应当建立对辖区评估机构的评价制度，定期公布评估机构评估报告在案件中的采用情况，对多次作出无效评估的机构，应当移出推荐名册。

当前评估意见存在诸多问题，直接影响了审判效率，损害当事人的合法权益，因此需要采取相应的措施提高评估意见的效力。除了适用证据规则对于无效鉴定的处理和民事诉讼法中关于妨碍诉讼的有关规定外，还应该建立评价制度，对不诚信，不专业，不负责的评估机构进行惩戒，逐步建立起公正高效的评估制度。