

Lloyd's List Intelligence 

中国海商法评论 2024

赵亮





Chinese maritime law in review 2024 is published by Lloyd's List Intelligence, 5th Floor, 10 St Bride Street, London EC4A 4AD, United Kingdom. Lloyd's List Intelligence is a premium legal research supplier to practitioners across the globe. Our maritime and commercial content is available online via single-user subscriptions or multi-user licences at <https://li-law.com/law/martimelist.htm>

Please contact us: +44 (0)20 7509 6499 (EMEA); +65 6028 3988 (APAC) or email customersuccess@lloydslistintelligence.com

© Maritime Insights & Intelligence Limited 2025. All rights reserved; no part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electrical, mechanical, photocopying, recording, or otherwise without the prior written permission of the publisher, or specific licence. While we want you to make the best use of this publication, we also need to protect our copyright. We would remind you that copying is not permitted. However, please contact us directly should you have any special requirements.

Maritime Insights & Intelligence Limited is registered in England and Wales with company number 13831625 and address 5th Floor, 10 St Bride Street, London EC4A 4AD, United Kingdom.

Lloyd's List Intelligence is a trading name of Maritime Insights & Intelligence Limited.

Lloyd's is the registered trademark of the Society Incorporated by the Lloyd's Act 1871 by the name of Lloyd's

While all reasonable care has been taken in the preparation of this publication, no liability is accepted by the publishers nor by the author of the contents of the publication, for any loss or damage caused to any person relying on any statement or omission in the publication.

目录

作者简介	ii
前言	1
海上货物运输	1
提单	1
签发提单	1
提单批注	2
提单副本	4
未持有正本提单	5
租约并入提单	5
集装箱超期使用费	8
无人提取货物	8
实际托运人	9
货运代理人	10
收货人的责任	11
诉讼时效	12
损害赔偿范围	12
货运代理	13
海上保险	14
告知义务	14
保险利益	16
保险期间	16
向第三者赔偿	19
海事调查报告	19
海事	22
海难救助	22
海事赔偿责任限制基金	23
优先受偿	23
按比例分配	24
沿海运输船舶	25
船舶共有份额	26
纠纷解决	27
法律适用	27
涉外船舶碰撞	27
海上货物运输合同	28
仲裁条款	29
临时仲裁	30
不方便法院原则	30
结束语	31
附录：2024年评论收录的案件	33

作者简介

赵亮博士, 英国南安普敦大学法学院副教授, 博士生导师。

赵亮博士的领域为海商法、保险法、合同法、国际私法和比较法。赵亮博士是中国海事仲裁委员会仲裁员, 伦敦海事仲裁员协会支持会员, 英国皇家特许仲裁员协会资深会员。赵亮博士英文著作包括专著《海上货物运输控制权研究》, 合著《中国合同法》, 《中国海商法和实践》和《香港海商法和实践》(第三章, 船舶金融)。



中国海商法评论2024

赵亮 英国南安普敦大学 法学院 海商法研究中心

前言

本文搜集和整理了部分中国法院于2024年做出的有关海商法的判决或裁定,包括最高人民法院发布的2024年全国海事审判典型案例和海事审判专题指导性案例。案例主要来源于裁判文书网和海事法院以及律师推荐的案例,以及最高人民法院发布第41批指导性案例(指导性案例230-236号)和2024年全国海事审判典型案例。

本文的案例整理和点评,同时以英文的版本发行,介绍中国海商法和展示中国海事司法审判的最新发展。

海上货物运输

海上货物运输案件主要包括提单纠纷和集装箱滞期费纠纷。其中提单纠纷包括提单的签发,货物表面状况的描述,提单的证明作用和租约并入提单等法律问题。在集装箱滞期费问题上,主要的纠纷在于谁承担责任,即收货人还是托运人。此外,海上货物运输案件还包括损害赔偿范围和货运代理人赔偿责任的法律问题。

提单

签发提单

《海商法》第七十二条规定,“货物由承运人接收或者装船后,应托运人的要求,承运人应当签发提单。”第七十七条规定,“承运人或者代其签发提单的人签发的提单,是承运人已经按照提单所载状况收到货物或者货物已经装船的初步证据;承运人向善意受让提单的包括收货人在内的第三人提出的与提单所载状况不同的证据,不予承认。”根据上述规定,承运人如何对货物表面状况做出批注,关系到承运人对提单持有人的责任。在货物的表面状况不好的情况下,承运人可以签发不清洁提单,以此否定自身对货物表面损害的责任。但承运人可能在有保函的情况下签发清洁提单,构成对第三人的潜在责任风险。在**廊坊聚力勘探科技有限公司和中国人民财产保险股份有限公司厦门市分公司诉波德航运有限公司**案中,¹ 承运人既对

¹ (2024)津民终416号。

承租人签发了不清洁提单，也对托运人签发了清洁提单，造成对货损责任认定的困局。

该案中，聚力公司出口一批石油套管至土耳其特罗纳，其委托中海公司完成货物海上运输订舱等货代事宜。中海公司接受委托后，将港前操作业务转委托给新里程公司，新里程公司向盛唐公司订舱。因大副收据批注，货物状况见保赔协会检验人报告，而该报告记载货物有瑕疵，盛唐公司接受聚力公司提供的清洁提单保函，签发了正本清洁提单。该提单记载：承运人为波德公司；托运人为聚力公司，收货人为艾蒂公司；装货港为中国天津；卸货港为土耳其伊斯肯德伦港；提单右下角盛唐公司作为承运人波德公司的代理人签名盖章。盛唐公司将全套正本清洁提单交给新里程公司，新里程公司转交给中海公司后，中海公司交付给聚力公司。聚力公司收到正本清洁提单后寄送给收货人艾蒂公司。船舶抵达卸货港，地平线公司接受艾蒂公司委托，对该轮装载的甲板货物及货舱内货物状况进行检验。地平线公司向船长出具事实声明，在其对案涉货物进行检验后，发现部分货物表面有损坏。聚力公司、人保厦门分公司起诉承运人波德公司，要求赔偿上述货损。

聚力公司主张本案流转的是清洁提单，波德公司主张本案流转的是不清洁提单，聚力公司和波德公司分别提交了清洁提单和不清洁提单的复印件来主张权利，但均未提供提单原件。法院首要查明的是两个提单的证据效力。首先，对于聚力公司提交的清洁提单，天津海事法院指出，根据船长的授权书，盛唐公司有权签发本案海上货物运输提单，其确认签发的是清洁提单，否认签发了不清洁提单。新里程公司从盛唐公司取得清洁提单后，交付给托运人聚力公司，而收货人艾蒂公司凭此清洁提单已经在目的港提货，该清洁提单在本案海上货物运输中已经合法流转。因此，天津海事法院对聚力公司提交的清洁提单效力予以确认。

其次，对于波德公司提交的不清洁提单，天津海事法院指出，这是承租人向波德公司发送的“请求在没有正本提单情况下凭保函放货”邮件的附件，该邮件称，无单放货的理由是由于正本提单尚未到达目的港，在保函中承诺取得全套正本提单后交由波德公司。因此，波德公司应持有不清洁提单的正本，但其未能提交该正本，也未能举证证明不清洁提单已流转至收货人处。综上，天津海事法院对波德公司提交的不清洁

提单的效力不予确认。² 天津市高级人民法院作为二审法院，认为一审法院基于事实认定该案中实际流转的是清洁提单，并无不当，驳回上诉。³

尽管提交的清洁提单是复印件，但证据链有效的支持了清洁提单的效力。即使承运人能够提交不清洁提单的原件，其效力也未必获得支持。

该案中，尽管提交的清洁提单是复印件，但证据链有效的支持了清洁提单的效力。即使承运人能够提交不清洁提单的原件，其效力也未必获得支持。承运人还需要证明不清洁提单发生了流转，聚力公司是持有不清洁提单主张货损赔偿，才能依靠不清洁提单上的批注否定货损责任。该案表明，承运人在签发多份不同提单的情况下，可能在不同的提单法律关系中承担不同的责任。在该案中，承运人是依据保函签发的清洁提单。在向提单持有人承担赔偿责任后，如果保函有效的话，可以依据保函进行追索。

提单批注

如果货物表面状况不好，承运人可以在提单上对货物表面状况进行批注。《海商法》第七十六条规定，“承运人或者代其签发提单的人未在提单上批注货物表面状况的，视为货物的表面状况良好。”在中牧实业股份有限公司诉帕尔默海运公司案中，⁴ 承运人未对货物表面状况批注，承运人和收货人对交付的货物表面状况存在不同的判断，收货人主张货物受损，要求承运人赔偿损失。

该案中，中牧实业公司与卖方签订销售合同购买酒糟，合同约定亨特色度L值50或者以上。帕尔默海运

² (2024)津72民初90号。

³ (2024)津民终416号。

⁴ 指导性案例232号（最高人民法院审判委员会讨论通过2024年11月25日发布）；[2024]2 CMCLR 1。

公司承运该货物。货物装船后船长签发提单，提单载明：装船时货物外表状况良好，收货人凭指示，通知方中牧实业公司。拉某海事集团于出具该批酒糟质量报告，写明通过装货港取样，分析结果为案涉货物亨特色度L值50.8。

在卸货过程中，中牧实业公司认为发生货损，向中国某认证公司申请对部分酒糟进行检验。中国某认证公司进行现场查看并抽取代表性样品，出具检验报告，认定显示亨特色度L值42.5。同时，大连某杰海上保险公估有限公司接受委托，代表该轮船东进行检验和调查，并安排通某标准技术公司检验人员监督卸货、检查货物状况及取样。通某标准技术公司在仓库内系统采集小样，出具检验报告，认定整船货混样检验亨特色度L值48.66。

中牧实业公司向船方提出索赔，主张承运人有权就其所认为的装载货物表面状况不良作出批注，如果未批注，将承担由此引起的不利后果。帕尔默海运公司在装货港没有谨慎核实货物的表面状况，未在提单中如实批注案涉货物在装船时已经存在深浅颜色混杂的不良状况，应当承担未如实批注给中牧实业公司造成的损失。

广州海事法院于作出一审民事判决，要求帕尔默海运公司赔偿中牧实业股份有限公司货物损失。⁵ 帕尔默海运公司不服，提起上诉。广东省高级人民法院驳回上诉，维持原判。⁶ 帕尔默海运公司申请再审。最高人民法院提审，并判决撤销广东省高级人民法院和广州海事法院的相关判决，驳回中牧实业公司的诉讼请求。⁷ 最高人民法院指出，就本案而言，判定帕尔默海运公司是否因未在提单如实批注而承担赔偿责任，应当依据是否具备观察货物表面状况的客观条件，以及所作判断是否符合通常标准进行综合考量。

最高人民法院认为，首先，案涉货物属于大宗散货，根据装货港记录，系分别通过传送带和抓斗进行装载。装货过程中，货舱充满灰尘，码头用帆布对舱口进行了遮盖以避免粉尘污染。在此情况下，使得船员很难清晰、全面观察到所有货物的表面状况，不具备怀疑货物表面状况异常的客观条件。

其次，船长、船员并非酒糟鉴定的专家，对颜色亮度并不具备专业判断能力，且亨特色度L值需要实验室精密仪器测试，数值相近情况下凭肉眼很难分辨差别，承运人根据正常的知识和通常的判断标准作出货物表面状况良好的判断符合常理。承运人根据装货情况，签发记载“装船时货物外表状况良好”的提单，并无不当。

判定承运人是否因未在提单如实批注而承担赔偿责任，应当依据是否具备观察货物表面状况的客观条件，以及所作判断是否符合通常标准进行综合考量。

再次，酒糟因原材料、加工方式等多种因素导致可能存在多种颜色，颜色不同表示内在品质不一，但不属于货物发生损坏的表征，并不代表货物表面状况不良。法律并未规定承运人对运输货物的内在品质负有批注义务，故酒糟的颜色并非承运人法定的批注范围。综上，最高人民法院认为，中牧实业公司要求帕尔默海运公司承担未如实批注责任，缺乏事实和法律依据，帕尔默海运公司对此不应承担赔偿责任。

在提单上对大宗散货的表面状况进行描述，既是承运人的权利，也是承运人的义务。正确的表面状况描述有助于收货人控制风险，妥善处理货物。但应当指出的是，尽管收货人可以依据清洁提单向承运人主张损害赔偿，承运人的该义务不是针对收货人，因为承运人依据托运人的要求签发提单并描述货物，是履行与托运人之间的运输合同的行为，并非直接为第三人利益而为之。该案中，最高人民法院强调了船长代表承运人签发提单和描述货物表面状况的权利，并对权利的行使在具体的案情中做了全面的分析，可以成为类似案件的参考，起到了指导性案例的作用。

⁵ (2016)粤72民初705号。

⁶ (2019)粤民终807号。

⁷ (2022)最高法民再14号。

提单副本

《海商法》第七十一条规定，提单，是指用以证明海上货物运输合同和货物已经由承运人接收或者装船，以及承运人保证据以交付货物的单证。当货物发生灭失或损害，运输合同的相对方，例如托运人或提单持有人，可以依提单证明的运输合同请求承运人赔偿损失。在某某材料(上海)有限公司诉青岛某某国际物流有限公司案中，⁸ 承运人并未签发正本提单，而是出具提单副本扫描件。在无单放货发生后，托运人主张损害赔偿。承运人主张，该案没有正本提单，其与托运人不存在合同关系。

该案中，某某材料(上海)有限公司(以下简称某乙公司)作为卖方与买方签单销售合同。随后，某乙公司员工通过微信与青岛某某国际物流有限公司(以下简称某甲公司)员工沟通发货事宜。某甲公司向某乙公司出具提单副本扫描件，托运人为某乙公司，收货人为买方，起运港为中国青岛，目的港为南非德班港，运费预付。某乙公司员工告知某甲公司员工，务必等通知后再安排电放。实际承运人官网显示，部分涉案集装箱已经被提取。某乙公司起诉某甲公司，主张某甲公司承担无单放货导致的损害赔偿赔偿责任。

青岛海事法院一审认为，某乙公司委托某甲公司海运出口货物运输，某甲公司向某乙公司出具提单副本扫描件，双方的海上货物运输合同成立并生效。某甲公司作为承运人应当按照合同约定运输、交付货物。某乙公司与某甲公司约定，货物到达目的港后在未收到某乙公司通知前不得电放货物给买方。但是，货物在运输过程中被提取还箱，某甲公司称实际承运人失控，无法提供货物状态。在此种情况下，可以认为货物已经灭失，某甲公司应当承担赔偿责任。⁹ 某甲公司上诉主张，一审判决仅凭提单副本认定某甲公司与某乙公司之间成立海上货物运输合同关系是错误的，提单副本不具有提单的性质、功能和法律效力，不能作为提单使用，更不能依据此提单副本认定双方之间成立海上货物运输合同关系。

山东省高级人民法院二审认为，涉案货物的运输未有正本提单的签发，某甲公司与某乙公司之间是何种法

只要能够证明提单副本的真实性，提单副本证明的运输合同和货物已经接收或装船的事实就可以得到证明，而该事实不会重复发生，也不代表任何权利，提单副本未必不能起到这两个证明的功能。

律关系、双方互负何种义务，需根据涉案货物运输的实际操作、履行情况作出认定。该案中，某甲公司出具的提单副本虽不是运输合同的证明，但其中记载的内容可以作为某甲公司对当事人法律地位的认可。其中，某乙公司被记载为托运人，结合某乙公司系涉案货物卖方、出口方的事实，某乙公司应被认定为是涉案货物运输的交货方，系交货托运人。另一方面，提单副本显示的是以某甲公司为承运人的抬头。据此可以看出，某甲公司系以承运人的身份与相对人沟通案涉运输事务。某甲公司应被认定为涉案货物运输的无船承运人。某乙公司未作出电放指示，但货物已丢失，某甲公司应对某乙公司由此受到的损失予以赔偿。¹⁰

《海商法》第七十一条规定中的提单，一般意义上应当是正本提单。需要考虑的问题是，对于该条款中的提单功能，是否一定要求正本提单。对于提单的提货功能，即“承运人保证据以交付货物的单证”，应当要求正本提单，否则承运人将会面临正本和副本不同提单持有人要求提货的困境。此时的提单，不仅仅是一个事实的证明，也是一个权利的凭证，因此只能用正本原件来实现这个功能。这也是提单中通常约定使用正本提单提取货物的主要原因。但对于“证明海上货物运输合同和货物已经由承运人接收或者装船”的功能，未必一定需要正本。只要能够证明提单副本的真实性，提单副本证明的运输合同和货物已经接收或装船的事实就可以得到证明，而该事实不会重复发生，也不代表任何权利，提单副本未必不能起到这两个证明的功能。该案的审理法院没有拘泥于法律条文，用务实的方法解决司法问题，值得肯定。

⁸ (2023)鲁民终1450号。

⁹ (2023)鲁72民初735号。

¹⁰ (2023)鲁民终1450号。

未持有正本提单

《最高人民法院关于审理无正本提单交付货物案件适用法律若干问题的规定》第二条规定，承运人违反法律规定，无正本提单交付货物，损害正本提单持有人提单权利的，正本提单持有人可以要求承运人承担由此造成损失的民事责任。该规定赋予了正本提单持有人的诉权。在**B公司诉A公司(第三人C公司)**案中，¹¹ 承运人无单放货损害了卖方的利益，但卖方不持有正本提单，承运人主张卖方不是提单持有人，不具有诉权。

该案中，B公司与D公司签订买卖合同，约定B公司销售口罩给D公司。B公司为履行合同，委托C公司代理出运货物。A公司前身Z公司出具并签发正本提单，承运货物由起运港中国上海海运至目的港美国洛杉矶，提单抬头为Z公司(后更名为A公司)，记载托运人W公司，收货人及通知方均为R公司。货物托运后，B公司曾向A公司出具保函要求更改涉案提单的收货人及通知方，将原提单记载的收货人及通知方R公司更改为D公司。此外，因B公司与C公司间的海上货运代理合同纠纷，提单自A公司签发后由C公司暂扣留存涉案提单全套正、副本原件，未实际交付B公司亦未对外流转。因发生无单放货纠纷，B公司起诉A公司，要求A公司承担无单放货的赔偿责任。¹²

提单在证明功能方面可以是提单副本，而提单持有人在权利证明方面可以未实际持有提单。这种不拘泥于文字本身的法律解释和适用，符合商业价值，值得肯定。

上海海事法院一审认为，B公司有提单持有人或托运人的法律地位。首先，虽该提单记载的托运人并非B公司且未由B公司实际持有，但该提单本应由实际交付

涉案货物运输的B公司持有，仅因其与C公司间的货运代理合同欠费纠纷而被暂扣留存，以致B公司未实际持有正本提单。但据此并不能否定B公司系涉案货物实际托运人及提单持有人之应有法律地位或身份，且全套正本提单未经流转或于目的港交还A公司，更不影响B公司以此为据要求A公司承担承运人赔偿责任之权利。

其次，B公司向A公司出具保函要求更改提单记载的收货人，A公司接受后按此要求予以更改并最终出具签发涉案提单，更可印证B公司系本应持有提单的涉案货物实际交付运输之托运人。因此，B公司有权要求作为承运人的A公司承担由此造成损失的责任。A公司违反合同约定及法律规定的凭正本提单交付货物之义务，理应对B公司承担由此造成货款损失的赔偿责任。¹³ A公司上诉，上海市高级人民法院驳回上诉，维持一审判决。

本案中在对提单持有人的概念解释上，与某某材料(上海)有限公司诉青岛某某国际物流有限公司案中对提单概念的解释有异曲同工之妙。提单在证明功能方面可以是提单副本，而提单持有人在权利证明方面可以未实际持有提单。这种不拘泥于文字本身的法律解释和适用，符合商业价值，值得肯定。

租约并入提单

当提单在租约下签发时，租约经常会被并入提单，由此会产生主体识别和条款并入等问题。在主体方面，承运人的识别仍然是海上货物运输纠纷中常见的法律问题。¹⁴ 租约条款能否并入，是另一个常见的法律问题，这涉及到费用的支付和货物留置权等事项。在**某某航运有限公司诉中国某某国际贸易有限公司**案中，¹⁵ 法院再次讨论这上述问题。

该案中，某某航运公司为涉案船舶所有人。2022年6月30日，某某航运有限公司(以下简称某甲公司)作为出租人、某丙公司作为承租人，双方签订航次租船合同，约定某甲公司提供船舶，将大约48000吨石油焦从委内瑞拉运输至中国主要港口。货物装船后，连云港某某外运船务代理有限公司代表船长为货物签发了记

¹¹ (2023)沪民终620号。

¹² 关于无单放货，参见《中国海商法评论2023》的有关案例和评论。

¹³ (2022)沪72民初1571号。

¹⁴ 关于承运人的识别，参见《中国海商法评论2023》的有关案例和评论。

¹⁵ (2023)鲁民终1530号。

名提单。提单载明托运人为精细材料公司,收货人为中国某某国际贸易有限公司(以下简称某乙公司),提单载明根据2022年6月30日的租船合同支付运费。

9月13日,全部货物在日照港卸载。同日,某甲公司向某丙公司、精细材料公司、某乙公司等发送留置通知书,声称由于承租人某丙公司未按照租约约定支付运费和滞期费,某甲公司对在日照港卸载的货物行使留置权。某甲公司在青岛海事法院提出主要诉讼请求包括:1.判令某乙公司向某甲公司支付运费及滞期费;2.确认某甲公司对提单记载的货物享有留置权。该案争议焦点为:(一)某甲公司是否系提单下的承运人;(二)某乙公司是否负有提单下运费支付义务;(三)某甲公司主张的留置权是否成立。

争议焦点(一)是关于承运人的识别问题。由于某甲公司是基于提单而非租约向某乙公司主张支付运费和滞期费,某甲公司只能以承运人的身份主张权利。因此,某甲公司是否成为提单下的承运人是主张权利的关键。青岛海事法院一审认为,案涉提单系连云港某某外运船务代理有限公司代表船长签发,由于提单并没有载明承运人的名称,故识别提单所证明的运输合同项下的承运人,需要考察船长签发提单的权利来源,即船长是根据谁的指示或者授权而签发提单。由于船长系船舶所有人或者光租人的雇员,故在没有相反证据的情况下,船长签发的提单应视为代表船舶所有人或者光租人签发。因此,提单承运人应为船舶所有人或者光租人。¹⁶ 山东省高级人民法院作为二审法院,支持了上述观点。¹⁷

¹⁶ (2023)鲁72民初450号。

¹⁷ (2023)鲁民终1530号。

上述结论,在中国法院的司法实践中是一个普遍接受的观点。关于相反证据的情况,一般是指提单有明确的承运人识别内容,或存在定期租船或航次租船的情况。青岛海事法院指出,虽然在实践中对于定期租船经营方式下提单承运人的识别存在争议,但在本案中,某甲公司并未提交定期租船合同或者其他证据证明船长系根据其授权签发提单。由于某甲公司并非船舶所有人或光租人,亦无证据证明船长系根据其授权签发提单,故不能认定某甲公司为提单承运人。

关于争议焦点(二),青岛海事法院指出,《海商法》第六十九条第二款规定,“托运人与承运人可以约定运费由收货人支付;但是,此项约定应当在运输单证中载明”,而涉案提单并没有载明运费由收货人支付。涉案提单右上方载明:“和租约合并使用(TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES)”;左下方记载:“运费支付按照2022年6月30日租船合同(Freight payable as per CHARTER-PARTY dated 30-JUNE-2022)”。据此,应按照并入的租船合同运费条款处理提单下与运费相关的权利义务关系。青岛海事法院认为,2022年6月30日租船合同下的承租人为某丙公司,根据该租船合同约定负有支付运费义务的主体为某丙公司。该条款并入提单后,该条款的文义并不因并入而改变,该运费条款约定支付运费的义务人也并不因此变更为某乙公司。因此,某乙公司在该提单下并不负有支付运费的义务。¹⁸ 山东高级人民法院支持了上述观点。¹⁹

争议焦点(三)最有争议。《海商法》第八十七条规定,“应当向承运人支付的运费、共同海损分摊、滞期费和

¹⁸ (2023)鲁72民初450号。

¹⁹ (2023)鲁民终1530号。

Chinese Maritime & Commercial Law Reports

Lloyd's List Intelligence is the only publisher of the English language edition of *CMCLR*. The selected court judgments include coverage of maritime law, international commercial arbitration, sale of goods, letters of credit, insurance claims, company and joint ventures, shipbuilding, ship finance and anti-monopoly law issues

Access it at www.i-law.com

+44 (0)20 7509 6499 (EMEA); +65 6028 3988 (APAC)

Lloyd's List Intelligence 

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”。青岛海事法院指出,国际海上货物运输的承运人留置的货物应限定为债务人所有的货物,这有别于《民法典》有关留置的规定。²⁰ 由于在运输合同领域,《民法典》合同编属于一般法,《海商法》属于特别法,在国际海上货物运输合同中,依据特别法优先于一般法使用的原则,承运人留置权应当依据《海商法》第八十七条的规定行使,仅可以留置债务人所有的货物。青岛海事法院认为,在本案中,如前所述,某甲公司并非提单承运人,某乙公司亦非拖欠运费、滞期费的债务人,某甲公司主张对某乙公司所有的货物行使留置权不符合《海商法》的规定。综上,某甲公司要求某乙公司支付运费、滞期费并主张对某乙公司所有的货物行使留置权的诉求,缺乏事实法律依据,一审法院不予支持。²¹

某甲公司上诉请求称,本案所涉航次租船合同的出租人某甲公司与承租人某丙公司签订的《租船确认书》第25条约定,“其他条款依据金康94租约”,而金康94标准租约第8条留置条款约定,“船东对货物和所有货物有关的应付的分运费,包括运费、亏舱费、滞期费、损害赔偿请求和本租船合同规定的所有其他应付款项,包含维权费用,均具有留置权。”故某甲公司对货物的留置权依合同产生。对此,山东高级人民法院认为,某乙公司并非上述租约的一方,虽然涉案提单右上方载明“和租约合并使用”,但未载明提单和哪份租约合并使用,也没有载明租约中的留置权条款并入提单。因此,某甲公司与某丙公司所签租约中的留置权条款并未有效并入提单,某甲公司与某乙公司之间的权利义务关系不受上述留置权条款约束,某甲公司无权依据上述留置权条款留置某乙公司的货物。²²

租约是否有效并入提单一直以来都是中国司法实践中有争议的问题。和英国法院积极支持有效并入的做法不同,中国法院采取非常严格和谨慎的态度对待有效并入的问题。如上述山东省高级人民法院认为,有效的并入需要明确载明要并入的租约,一般要包括日期,当事人信息等。当然,如果有明确的并入租约信息,租约可以有效的并入提单。整个租约有效并入后,

并不需要特别说明要并入的某个具体的条款,例如留置权条款。需要特别说明并入的条款,一般指仲裁条款等纠纷解决条款。²³

租约是否有效并入提单一直以来都是中国司法实践中有争议的问题。和英国法院积极支持有效并入的做法不同,中国法院采取非常严格和谨慎的态度对待有效并入的问题。

此外,二审期间,某甲公司提交了与该案纠纷相关的仲裁裁决书及翻译件,该裁决书载明:2023年9月24日,某甲公司作为船东,向承租人某丙公司提起仲裁。2024年1月22日,仲裁员发布仲裁裁决,裁决承租人应支付运费及亏舱费,并确认某甲公司有权留置案涉货物。该裁决书载明的仲裁地为香港。某甲公司提交该证据用以证明某甲公司依据承租人确认的运费及滞期费主张留置权具有合理性及合法性。对此,山东省高级人民法院认为,该仲裁裁决在香港特别行政区作出,未经内地人民法院认可,不具有效力。

该观点值得商榷。境外(包括香港)的仲裁裁决如果希望在中国大陆获得认可,需要向中国法院申请承认和执行。但某甲公司提交的与该案纠纷相关的仲裁裁决书,不是为了承认或执行,而是证明某甲公司依据承租人确认的运费及滞期费主张留置权具有合理性及合法性。当然,即使法院认可该仲裁裁决的证明效力,结果也不会改变,因为仲裁裁决承租人某丙公司应支付运费及亏舱费,而法院已经认定,租约中的留置权条款并未有效并入提单,某甲公司与某乙公司之间的权利义务关系不受某甲公司与某丙公司所之间的留置权条款约束。

²⁰ 《民法典》施行后,最高人民法院颁布施行的《最高人民法院关于适用有关担保制度的解释》第六十二条第一款规定:“债务人不履行到期债务,债权人因同一法律关系留置合法占有的第三人的动产,并主张就留置财产优先受偿的,人民法院应予支持。第三人以该留置财产并非债务人的财产为由请求返还的,人民法院不予支持。”

²¹ (2023)鲁72民初450号。

²² (2023)鲁民终1530号。

²³ 更多关于中国法下租约仲裁条款并入提单的分析,参见Liang Zhao and Lianjun Li, “Incorporation of arbitration clauses into bills of lading under the PRC law and its practical implications”, 2017, Arbitration International, 33(4), 647 to 661.

集装箱超期使用费

当目的港无人提取货物，承运人可能因此遭受损失。《海商法》第八十六条规定，“在卸货港无人提取货物或者收货人迟延、拒绝提取货物的，船长可以将货物卸在仓库或者其他适当场所，由此产生的费用和 risk 由收货人承担。”《全国法院涉外商事海事审判工作座谈会会议纪要》（以下简称《会议纪要》）第61条规定，“提单持有人在目的港没有向承运人主张提货或者行使其他权利的，因无人提取货物而产生的费用和 risk 由托运人承担。承运人依据运输合同关系向托运人主张运费、堆存费、集装箱超期使用费（滞箱费）或者其他因无人提取货物而产生费用的，人民法院应予支持。”因此，货物运抵目的港后，收货人应当及时提取货物。在收货人没有向承运人主张提货或者行使其他权利的情况下，因目的港无人提货导致承运人损失，承运人可以向托运人或收货人主张赔偿责任。

无人提取货物

尽管法律赋予了承运人向收货人和托运人主张目的港无人提货产生的集装箱超期使用费的权利，但法律没有对无人提取货物予以定义或解释。在**大连柏某德国际物流有限公司诉大连睿某生物科技有限公司**案中，²⁴ 审理法院对《会议纪要》第61条规定中的无人提取货物的概念予以了分析，并将“无人提取货物”限定于“提单持有人在目的港没有向承运人主张提货或者行使其他权利”的情况，然后根据案件事实，做出相应的判决。

该案中，柏某德物流公司承运睿某生物公司的货物。2022年8月21日，柏某德物流公司作为承运人签发电放提单，该提单记载：发货人是睿某生物公司，收货人、通知方均为HT公司，装货港中国大连，卸货港韩国仁川。2022年8月22日，涉案货物收货人换取了提货单。2022年8月23日，涉案货物运抵韩国仁川港。至本案判决时，收货人尚未实际提取货物。柏某德物流公司向睿某生物公司主张滞箱费。

大连海事法院一审认为，本案中，收货人在目的港已换取提货单，其行使了提货权利，受提单约束，其对

承运人负有按时提货的义务。涉案收货人换取提货单后，因迟延、拒绝提取货物产生的相关费用，不应当由托运人承担。因此，柏某德物流公司向作为托运人的睿某生物公司主张滞箱费缺乏法律依据，不予支持。²⁵

柏某德物流公司上诉请求：首先，根据《会议纪要》第61条规定，本案中收货人虽然换取了提货单，但实际仍然没有提取货物，仍属于前述规定中的“没有向承运人主张提货”的情形。即便不属于“没有向承运人主张提货”的情形，但因收货人没有行使对货物进行占有、使用、收益的权利，也应当属于前述规定中“没有行使其他权利”的情形，本案滞箱费应由托运人即睿某生物公司承担。其次，《民法典》第五百二十三条规定，“当事人约定由第三人向债权人履行债务，第三人不履行债务或者履行债务不符合约定的，债务人应当向债权人承担违约责任”。根据该规定，柏某德物流公司向睿某生物公司签发了提单，构成海上货物运输合同关系，睿某生物公司负有及时提取货物、返还集装箱的义务。双方约定由收货人履行该义务，现收货人至今未履行该义务，因而，仍然应由睿某生物公司承担因无人提货产生的违约责任。

对于无人提货的概念，辽宁省高级人民法院认为，收货人HT公司在收到到货通知后并未拒绝提货，而是换取了提货单，此种情况不属于卸货港无人提货，而是收货人迟延、拒绝提取货物，此时HT公司负有提货的义务。HT公司因迟延、拒绝提取货物产生的相关费用，应由提货义务人HT公司承担。柏某德物流公司上诉主张应适用《会议纪要》第61条的规定，但本案中提单持有人即收货人HT公司并非没有向承运人柏某德物流公司主张提货或者行使其他权利，而是如前所述，已经办理完成了换取提货单的手续，故对柏某德物流公司的该上诉主张不予支持。

对于适用《民法典》第五百二十三条的规定，辽宁省高级人民法院认为，根据《民法典》第十一条“其他法律对民事关系有特别规定的，依照其规定”的规定，本案应优先适用《海商法》作为特别法。柏某德物流公司作为承运人签发提单，睿某生物公司是托运人，HT公司是收货人。在提单运输模式下，在承运人和收货人之间，提单被法律赋予了合同文件的性质，形成了法定的权利义务关系，收货人必须也只能根据提单享有提货的

²⁴ (2024)辽民终397号。

²⁵ (2023)辽72民初1439号。

权利和承担提货的义务。因此，法院对柏某德物流公司的该上诉主张不予支持。²⁶

该案的审理法院恰当的解释和适用了《会议纪要》第61条的规定，但第61条本身还有改善的空间。首先，该条款没有对“其他权利”做出具体或详尽的解释，在法律适用方面可能会造成一定的困难。其次，该条款将“在目的港没有向承运人主张提货或者行使其他权利”的主体仅限于“提单持有人”，但无人提取货物的主体不仅限于提单持有人，还可能是提单持有人以外的收货人，例如海运单收货人。第61条可以扩大无人提取货物的主体范围，更好的保障承运人主张集装箱超期使用费的权利。

实际托运人

《海商法》第四十二条第三项规定了两种托运人，一种是“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的人”，即契约托运人；另一种是“本人或者委托他人以本人名义或者委托他人为本人将货物交给与海上货物运输合同有关的承运人的人”，即实际托运人。²⁷ 但《海商法》没有在托运人的权利义务方面就这两种托运人再进行细分，需要司法实践予以阐述。在新鑫海运有限公司诉中国机械国际合作股份有限公司案中，²⁸ 审理法院认为，契约托运人是与承运人订立海上货物运输合同的人，如果收货人没有在目的港提取货物，契约托运人负有提取货物的责任，对因目的港无人提货而产生的经济损失负有赔偿责任。而实际托运人不是与承运人订立海上货物运输合同的人，只是向承运人交付货物的人，收货人也并非由其指定，不应因目的港无人提货而产生的经济损失承担赔偿责任。

该案中，买方与中国机械国际合作股份有限公司（以下简称机械公司）签订了贸易合同，约定由买方向机械公司购买一批货物，装运港为中国天津新港，目的港为泰国林查班港。该次贸易为FOB价格条件成交，由货物买方负责订立运输货物的合同，卖方机械公司负责将货物装上买方指定的船舶。为履行上述贸易合同，买方委托物流公司为案涉货物提供货运代理服

务。物流公司向新鑫航运公司订舱。新鑫航运公司接受订舱后，将装载于集装箱内的案涉货物装船出运。案涉指示提单记载，托运人为机械公司，收货人凭指示，承运人为新鑫航运公司，通知方为买方公司。新鑫航运公司通过订舱公司收取了运费及相关费用。案涉货物运抵目的港泰国林查班港并完成卸载，至案件审理时仍存放在目的港无人提取，由此产生集装箱超期使用费等损失。新鑫航运有限公司请求判令机械公司赔偿集装箱超期使用费等损失。

天津海事法院驳回原告新鑫航运有限公司的全部诉讼请求。²⁹ 新鑫航运有限公司不服，提起上诉。天津市高级人民法院驳回上诉，维持原判。³⁰ 新鑫航运有限公司申请再审。最高人民法院驳回新鑫航运有限公司的再审申请。³¹ 法院从两个方面讨论托运人对集装箱超期使用费的责任问题。

首先，法院认为，机械公司为实际托运人，没有主张交付货物，因此，不应承担集装箱超期使用费。法院指出，案涉海上货物运输合同系买方委托他人为其与新鑫航运公司订立，运费系其委托他人向新鑫航运公司支付，货物系机械公司向新鑫航运公司交付。可见，机械公司符合《海商法》第四十二条第三项规定的实际托运人而非契约托运人的法律特征。在案涉提单已随信用证流转、机械公司并未持有亦未主张提单权利的情况下，机械公司无需就目的港无人提货产生的损失向新鑫航运公司承担赔偿责任，相关费用和 risk 应当由契约托运人承担。

²⁹ (2019)津72民初1012号。

³⁰ (2020)津民终466号。

³¹ (2021)最高法民申5588号。

以提单仅是运输合同的证明来否定提单托运人和承运人的法律关系，可能会影响到提单在国际航运和贸易中应起到的作用。

²⁶ (2024)辽民终397号。

²⁷ 关于实际托运人，参见《中国海商法评论2023》的有关案例和评论。

²⁸ (2021)最高法民申5588号；指导性案例230号（最高人民法院审判委员会讨论通过2024年11月25日发布）；[2022]3 CMCLR 8。

其次，法院认为，虽然机械公司在提单上被记载为托运人，但并非契约托运人。根据《海商法》第七十一条的规定，提单仅是运输合同的证明，而并非海上货物运输合同本身。机械公司并未参与海上货物运输合同的签订，在运输合同履行过程中未对新鑫海公司发出过具体指令，亦未向新鑫海公司支付过运费，仅是案涉运输的交货托运人。本案中与新鑫海公司缔结海上货物运输合同的是买方，而非机械公司。因目的港无人提货而产生的费用，承运人有权向契约托运人主张，新鑫海公司要求机械公司承担无人提货产生的各项损失没有法律依据。

该案例是最高人民法院的指导性案例，供审判类似案件时参照，其重要性不言而喻。法院一方面确认FOB中国卖方的实际托运人地位，另一方面明确契约托运人对集装箱超期使用费的责任。然而，有两个问题值得商榷。第一，尽管《海商法》规定了两种托运人，但《会议纪要》第61条的规定中，承运人依据运输合同关系向托运人主张运费、堆存费、集装箱超期使用费，没有将托运人限定为契约托运人。将承运人主张集装箱超期使用费的权利仅指向契约托运人，没有明确的法律依据。

第二，法院忽视了第三种托运人的存在，既提单托运人。该托运人通常由买卖双方约定，在提单托运人一栏中列明。这种约定的提单托运人，既可以是买方，也可以是卖方，甚至是第三人，这完全取决于买卖双方的商业需求和协商约定。在FOB贸易条款下，卖方为了保护自己的利益，可能要求成为提单托运人，从而获得托运人的地位，行使托运人的权利，例如要求买方付款赎单等。提单的确是运输合同的证明，但提单证明的是运输合同。既然卖方同意成为提单的托运人，

就意味着卖方同意与承运人形成提单证明的运输合同关系。以提单仅是运输合同的证明来否定提单托运人和承运人的法律关系，可能会影响到提单在国际航运和贸易中应起到的作用。

货运代理人

《会议纪要》第61条规定，在目的港无人提货的情况下，承运人可以依据运输合同关系向托运人主张运费、堆存费、集装箱超期使用费或者其他因无人提取货物而产生费用，但该规定并不适用于货运代理人。货运代理人如果因为代理行为对集装箱超期使用费产生责任，其是否可以向委托人主张赔偿，应当取决于货运代理协议所约定的代理事项。在宁波物流公司、深圳物流公司诉浙江汽车零部件公司案中，³² 法院认定，目的港放货不属于代理事项，货运代理人无权向委托人主张集装箱超期使用费。

该案中，宁波物流公司受国外买家指定从浙江汽车零部件公司指定仓库运一批汽车轮毂至美国奥克兰多港，宁波物流公司与浙江汽车零部件公司通过即时通讯平台沟通业务。宁波物流公司向S公司申请出具货代提单，提单记载发货人为浙江汽车零部件公司，收货人为美国某公司，货代提单还记载了海运提单编号、货物信息，签发人处记载作为S公司的代理签发。货物达到目的港后，浙江汽车零部件公司发出电放申请，内容包括：“我司委托贵司安排运输上述货物，因业务需要申请贵司电放此票货物。... 我司保证承担由电放所引起的一切责任和后果，并赔偿贵司由此造成

³² (2024)浙民终94号。



Lloyd's List Intelligence

Powering Shipping

Maritime & Commercial on i-law.com
is the leader in maritime law research

Discover the power of
i-law.com today

的一切损失。”。收货人未按时提取集装箱货物，产生滞箱费、滞港费、海关处理费用。

宁波物流公司、深圳物流公司向宁波海事法院提出诉讼请求，要求浙江汽车零部件公司承担目的港无人提货产生的相关费用。宁波海事法院审理认为，目的港交付货物不在浙江汽车零部件公司向宁波物流公司委托代理事务范围，浙江汽车零部件公司确认对目的港货物没有所有权，故目的港货物仓储保管的受益者非浙江汽车零部件公司，宁波物流公司无权依据法律关于委托关系、不当得利等规定主张由浙江汽车零部件公司承担责任。宁波海事法院驳回宁波物流公司、深圳物流公司的起诉。³³

浙江省高级人民法院驳回宁波物流公司、深圳物流公司的上诉，维持原判。浙江省高级人民法院指出，尽管《会议纪要》第61条规定，在目的港无人提货的情况下，承运人可以依据运输合同关系向托运人主张运费、堆存费、集装箱超期使用费或者其他因无人提取货物而产生费用，但该规定并不适用于货运代理人。浙江省高级人民法院进一步指出，本案宁波物流公司的身份为货运代理人，其只能依据委托关系向订舱委托人即国外买方主张。

因为法院查明目的港放货不属于货运代理事务的范围事项，浙江汽车零部件公司不对目的港无人提货产生的相关费用负责。如果目的港放货属于货运代理事务的范围事项，浙江汽车零部件公司是否对目的港无人提货产生的相关费用负责，这仍然是一个问题。显然，《会议纪要》第61条不能回答该问题，因为该条规定适用的是承运人提出的权利主张，而非货运代理人。对于这个问题，可能还是需要从货运代理范围的角度找到答案。如果目的港放货属于代理范围事项，货运代理人或许可以依据货运代理协议要求货运委托人承担目的港无人提货产生的相关费用。

该案中还有一个值得注意的事实，就是浙江汽车零部件公司提出的电放请求。该电放请求是为了目的港交付货物，似乎可以成为代理目的港事务的证明。但法院认为，宁波物流公司、深圳物流公司主张电放申请包括目的港放货费用的担保，与电放申请旨在配合宁波物流公司及收货人免于凭提单提货的目的相悖，不予采纳。从电放申请书的内容来看，该电放申请包括了目的港放货费用的担保，既无单放货责任的担保。

如果目的港产生的滞箱费等费用与电放申请有关，似乎可以纳入担保的范畴，从而成为货运代理人依据电放申请主张滞箱费等费用的理由。

收货人的责任

《海商法》第八十六条既规定承运人向收货人主张集装箱超期使用费的权利，也规定了收货人承担相关费用和风险的责任。该责任为法定责任，不取决于其他先决条件。然而，在赫伯罗特船务(中国)有限公司诉山东省阿湾进出口有限公司和青岛莱润棉纺织品进出口有限公司案中，³⁴ 法院对《海商法》第八十六条中收货人的责任设置了先决条件，改变了第八十六条的适用情况。

该案中，赫伯罗特公司接受案外人委托，承运集装箱货物，并签发提单。提单主要载明：托运人为案外委托人，收货人为阿湾公司，承运人为赫伯罗特公司，装货港为苏丹港，卸货港为青岛，货物为装载于18个集装箱内的苏丹棉。提单第20条第2款约定，“货方应在承运人适用运价单规定的时间内接收货物，如果货方未能这样做，货方应承担此类仓储费用以及滞留和滞期费。”货物到港后，赫伯罗特中国公司向阿湾公司发送电子邮件催促提取货物，并多次通知阿湾公司因涉案货物堆存码头已产生滞箱费，阿湾公司对通知未予回应。后货物被地方法院强制执行交付给买方。赫伯罗特中国公司起诉阿湾公司和买方，要求阿湾公司承担滞箱费。

青岛海事法院认为，阿湾公司作为提单载明的收货人未行使提取货物的权利时，其放弃了法律赋予其的提单权利，从权利义务对等原则看，阿湾公司不应当承担涉案集装箱超期使用费的付款责任。法院指出，尽管根据《海商法》第八十六条的规定，货物运抵目的港后，收货人或提单持有人应当及时提取货物，但是收货人或提单持有人没有主张货物权利，就不应承担相应的风险和费用。首先，提取货物是收货人或提单持有人享有的法定权利，作为这种权利的对价，收货人或提单持有人当然应当承担在卸货港发生滞期费等运输合同中的某些义务。但是，当收货人或提单持有人并未行使提取货物的权利时，其放弃了法律赋予其的提单权利，从权利义务对等原则看，其也不应当

³³ (2023)浙72民初1200号。

³⁴ (2024)鲁72民初712号。

承担基于提取货物而产生的相应义务。其次，由于提单持有人或收货人并未在目的港提货导致承运人无法完成交付并产生损失，托运人作为运输合同的缔约方，在提单权利义务并未因提单持有人主张权利而发生转移的情况下，应当对提单持有人或收货人未提取货物造成的后果向承运人承担违约责任。

法院从上述两个方面阐述了收货人不承担滞箱费原因。第一个方面是权利义务对等说。该说法本身没有问题，但问题在于，提取货物本身既是权利，也是义务。不行使该权利，不代表该义务就自动免除。《海商法》第八十六条规定的收货人的义务和责任，是一种法定的义务和责任，其存在和消灭不以行使或放弃其他权利为前提，至少该条规定本身没有设立这样的前提条件。第二个方面是托运人的责任。当然，承运人可以依据《会议纪要》第61条向托运人主张相应的权利，但可以向托运人主张权利并不意味着收货人可以不承担《海商法》第八十六条规定的收货人的责任，二者没有法律上的关联。

诉讼时效

《海商法》第二百五十七条第一款规定，“就海上货物运输向承运人要求赔偿的请求权，时效期间为一年，自承运人交付或者应当交付货物之日起计算；在时效期间内或者时效期间届满后，被认定为负有责任的人向第三人提起追偿请求的，时效期间为九十日，自追偿请求人解决原赔偿请求之日起或者收到受理对其本人提起诉讼的法院的起诉状副本之日起计算。”这是货方向承运人索赔的诉讼时效。上述规定中的九十日，只适用于承运人向第三人的追偿诉讼，不适用承运人向货方的直接诉讼。对于承运人向货方索赔的诉讼时效，《海商法》没有规定。最高人民法院于《关于承运人就海上货物运输向托运人、收货人或提单持有人要求赔偿的请求权时效期间的批复》（以下简称批复）规定，承运人就海上货物运输向托运人、收货人或提单持有人要求赔偿的请求权，比照适用《海商法》第二百五十七条第一款的规定，时效期间为一年，自权利人知道或者应当知道权利被侵害之日起计算。

在上述赫伯罗特船务(中国)有限公司诉山东省阿湾进出口有限公司和青岛莱润棉纺织品进出口有限公

司案中，³⁵ 另一个法律问题是，赫伯罗特中国公司的起诉是否超过诉讼时效。青岛海事法院指出，承运人依据运输合同请求集装箱超使用费的时效期间应当为一年，自承运人知道或应当知道权利被侵害之日起计算。关于集装箱超期使用费诉讼时效的起算时间，青岛海事法院认为，虽然超期使用集装箱是一种持续性行为，但是承运人对集装箱免费使用期限是明知且明确的，集装箱超期使用费从免费使用期限届满开始计算，无论收货人是否实际提取货物，集装箱超期使用费都已经产生。因此，承运人就义务人迟延履行集装箱返还义务主张赔偿的权利，从集装箱免费使用期限届满开始计算。综上，承运人请求集装箱超期使用费的诉讼时效期间为一年，自集装箱免费试用期届满次日起开始计算。关于集装箱超期使用费的诉讼时效期间和起算时间，青岛海事法院的判决具有一定的合理性，在中国的司法实践中具有一定的普遍性。

损害赔偿范围

《海商法》第四十六条规定，“在承运人的责任期间，货物发生灭失或者损坏，除本节另有规定外，承运人应当负赔偿责任。”第五十五条规定，“货物灭失的赔偿额，按照货物的实际价值计算；货物损坏的赔偿额，按照货物受损前后实际价值的差额或者货物的修复费用计算。”除《海商法》外，《民法典》对损害赔偿问题还有一般性规则。《民法典》第五百九十一条规定，“当事人一方违约后，对方应当采取适当措施防止损失的扩大；没有采取适当措施致使损失扩大的，不得就扩大的损失请求赔偿。当事人因防止损失扩大而支出的合理费用，由违约方负担。”在北尔旗国际货运代理(上海)有限公司诉上海海华轮船有限公司案中，³⁶ 对于货物损害导致的赔偿责任，当事人在法律适用上产生分歧。北尔旗公司依据《海商法》和《民法典》向承运人上海海华轮船有限公司主张货损赔偿和残货处理费用。上海海华轮船有限公司抗辩，主张依据《海商法》只应对货损赔偿承担责任。

北尔旗公司主张，承运人的赔偿责任范围不能仅限于货物的价值损失。《海商法》第五十五条对货物灭失和损坏情况下的赔偿额作了具体规定，但赔偿额系指赔

³⁵ (2024)鲁72民初712号。

³⁶ (2023)最高法民申2157号。

偿数额,而非赔偿限额,该条并非对货损情况下承运人赔偿责任范围的规定。《海商法》未规定承运人在海上货物运输合同下的赔偿责任范围仅限于货物的价值损失,更未规定承运人对其违约行为所导致的其他直接损失均不承担赔偿责任。北尔旗公司进一步主张,承运人的损害赔偿范围仍应适用《民法典》关于一般损害赔偿范围的规定。违约赔偿具有损失填补性。该案中,案涉残货处置必要且合理,相关处理费用系因海华公司未能尽到管货义务所导致的直接损失,海华公司应承担赔偿责任。相关处理费用实际是为防止涉案货物因其毒性造成进一步损失,属于减损费用,应当得到支持。

北尔旗公司的主张没有得到法院的支持。二审判决认定,在《海商法》已对承运人货物赔偿范围作出规定的情况下,不应在该规定之外再适用一般民法加重承运人的赔偿范围。³⁷ 最高人民法院认为,根据《海商法》的立法本意,《海商法》第五十五条不仅是对货物灭失或者损坏的赔偿额计算方法的规定,也是对承运人赔偿责任范围的规定。二审法院适用法律并无不当。³⁸

《海商法》的立法本意的确是将货损赔偿责任范围仅限于货物的价值损失,承运人甚至可以主张法定的赔偿限额。³⁹ 但这并不意味着承运人在违反法定或约定的运输义务的情况下,只能赔偿货损价值。对于货损以外的违约损害赔偿,不应受《海商法》的约束。《民法典》的一般条款,如果和《海商法》中的特殊条款不一致,应当适用《海商法》中的特殊条款。但关于违约补救后的其他损失和当事人因防止损失扩大而支出的合理费用,《海商法》中不存在相关特殊条款,《民法典》的相关条款应当得到适用。该处理费用是不同于货损的另一种损害,并非加重承运人依据《海商法》承担的货损赔偿责任。因此,案涉残货的处理费用应当可以适用《民法典》获得赔偿。

货运代理

在一般的民法规则下,违约责任的一般归责原则为无过错责任原则,即当事人一方不履行合同义务或者履行合同义务不符合约定,该方当事人即应承担违约责

任。《最高人民法院关于审理海上货运代理纠纷案件若干问题的规定》第十条规定,“委托人以货运代理企业处理海上货运代理事务给委托人造成损失为由,主张由货运代理企业承担相应赔偿责任的,人民法院应予支持,但货运代理企业证明其没有过错的除外。”该条款明确了在海上货运代理合同法律关系中适用过错推定责任原则。这是因为货运代理人作为受托人在办理具体委托事项时,最了解业务办理的具体情况。将不存在过错的举证责任分配给货运代理人,更为公平,也可以减少司法举证的成本。

当然,过错推定责任原则适用的前提是,货运代理企业处理海上货运代理事务给委托人造成损失。如果损失的发生不在委托代理的事务范围内,货运代理人则不承担责任,也无需证明其没有过错。在绍兴南某有限公司诉青岛忠某有限公司案中,⁴⁰ 南某公司委托忠某公司代理启运港的包括代为订舱、报关、码头操作、单证制作等在内的事项。涉案双方并未签订书面委托代理协议,根据双方之间的QQ聊天记录,双方并未就如何放货进行明确约定,也未形成交易习惯。承运人目的港无单放货,南某公司未收到全额货款,起诉忠某公司,要求忠某公司承担损害赔偿责任。

青岛海事法院一审认定,南某公司未对忠某公司就代理交付货物事宜进行约定,南某公司不能证明忠某公司作为受托人在履行货运代理合同中存在过错,因此驳回某公司的起诉。⁴¹ 南某公司申请再审。山东省高级人民法院再审审查认为,首先,忠某公司并非承运人,不享有管货权,在目的港交付货物亦非忠某公司的能力范围以及合同义务,承运人的无单放货与忠某公司的传达义务之间无必然的因果关系。其次,南某公司未举证证明忠某公司未能及时了解和如实告知货物控制情况。第三,忠某公司是否掌握货物控制情况与承运人的无单放货亦无因果关系。因此,一审法院认为南某公司不能证明忠某公司作为受托人在履行货运代理合同中存在过错,并无不当。⁴²

³⁷ (2022)沪民终1040号。

³⁸ (2023)最高法民申2157号。

³⁹ 《海商法》第五十六条规定,“承运人对货物的灭失或者损坏的赔偿限额,按照货物件数或者其他货运单位数计算...”。

⁴⁰ (2024)鲁民申6750号。

⁴¹ (2023)鲁72民初748号。

⁴² (2024)鲁民申6750号。

海上保险

在海上保险纠纷中，被保险人告知义务和保险期间成为主要的法律问题。对于被保险人的告知义务，《保险法》和《海商法》有着不完全相同的规定，在适用上产生不同的法律后果。保险期间问题，是关于货运险和工程险责任期间的边界问题，该问题决定了不同保险人的保险责任。其他法律问题包括保险利益，向第三方赔偿和海事调查报告的法律效力等问题。

告知义务

被保险人对保险人有一定的告知义务，该义务既可以来源于合同约定，也来源于法律规定。《海商法》第二百二十二条规定，“合同订立前，被保险人应当将其知道的或者在通常业务中应当知道的有关影响保险人据以确定保险费率或者确定是否同意承保的重要情况，如实告知保险人。保险人知道或者在通常业务中应当知道的情况，保险人没有询问的，被保险人无需告知。”对于违反法定告知义务的后果，《海商法》第二百二十三条规定，“由于被保险人的故意，未将本法第二百二十二条第一款规定的重要情况如实告知保险人的，保险人有权解除合同，并不退还保险费。合同解除前发生保险事故造成损失的，保险人不负赔偿责任。不是由于被保险人的故意，未将本法第二百二十二条第一款规定的重要情况如实告知保险人的，保险人有权解除合同或者要求相应增加保险费。保险人解除合同的，对于合同解除前发生保险事故造成的损失，保险人应当负赔偿责任；但是，未告知或者错误告知的重要情况对保险事故的发生有影响的除外。”

在船舶保险中，被保险船舶的经营和租赁信息，有可能成为需要告知的重要内容。如果没有被告知，保险人是否可以据此否定保险责任，还需要看案件的具体情况。在福建华景海洋科技有限公司诉中国平安财产保险股份有限公司和中国平安财产保险股份有限公司广东分公司案中，⁴³ 审理法院具体分析了没有告知的信息，认为被保险人没有违反告知义务，保险人需要对保险事

故造成的损失承担赔偿责任。该案中，平安公司承保福景公司“福景001”轮的船舶保险，平安公司广东分公司实际收取保费。平安公司签发保单，保单适用英国保险人协会1983年《协会定期船舶保险条款》，其中第4.2条约定，除非保险人书面同意与约定相反的内容，本保险在下列情况下自动终止：自愿或其他方式改变船舶所有权或船旗、转让给新的管理人、光船出租或被征购或征用...保险费的净收入按日比例退还。

2022年7月2日，“福景001”轮在阳江海域受台风影响，船舶走锚与风电场数台风机、数条海底缆线发生触碰，最终船体断裂沉没。2022年7月21日，福景公司向平安公司申请委付。2022年7月29日，平安广东公司向福景公司确认“福景001”轮构成全损，并明确不接受委付。2022年8月1日，福景公司向平安公司提出保险理赔申请。2022年8月23日，平安公司广东分公司拒绝福景公司的赔偿请求。福景公司认为，根据保险合同约定，船舶因保险公司承保的风险事故而发生全损，平安公司有义务向福景公司支付保险赔偿金及相关费用。平安公司主张，福景公司在2022年4月27日收到的投保文件中均未显示船舶存在光租登记。事实上，景福公司与其他公司签订了《工程船舶光租赁合同》，并且办理了光船租赁登记。“福景001”轮不仅存在光租登记，还存在期租合同、运营协议。

广州海事法院审理认为，本案争议的问题之一是原告告知否履行了告知义务。法院首先对光船租赁是否成立进行论证，从而判断原告是否需要告知该租赁信息。法院指出，《海商法》第一百四十四条规定，“光船租赁合同，是指船舶出租人向承租人提供不配备船员的船舶，在约定的期间内由承租人占有、使用和营运，并向出租人支付租金的合同。”广州海事法院认为，《海商法》规定的光船租赁需要同时满足三个构成要件，一是出租人提供不配备船员的船舶；二是在约定的期间内由承租人占有、适用和营运；三是承租人向出租人支付租金。本案中，尽管景福公司签订了《工程船舶光租赁合同》，并且办理了光船租赁登记，但结合景福公司和其他公司签订的其他补充协议可知，该光租登记仅是一种外在的表现形式，实际为财务担保。“福景001”轮没有变更管理公司，光租合同的承租人也没有对“福景001”轮实际占有、使用或营运。因此，涉案光租合同的承租人在本案中不符合《海商法》中光船租赁承租人的定义，“福景001”轮未发生实质意义上的光船租赁。

⁴³ (2023)粤72民初1069号。

法院对是否需要告知该租赁信息进一步分析。法院查明，“福景001”轮以光租登记的方式作为财务担保，是向深圳证券交易所及全社会主动公布的情况，相关的支持安排、财务报账安排，进行光租登记的计划，是可以公开查询的信息，属于《海商法》第二百二十二中“保险人知道或者在通常业务中应当知道的情况”，保险人没有询问的，被保险人无需告知。此外，法院指出，两被告未提交任何证据证明原告具有故意不告知光租登记的情形，也没有充分证据证明原告未告知的行为对保险事故的发生有何种影响。法院认为，保险人在接受投保和承保时没有向原告询问过“福景001”轮是否已经办理了光租登记、是否计划进行光租登记、是否会以光船租赁的形式出租，也没有告知原告不得将船舶进行光船租赁或光租登记。因此，广州海事法院不支持两被告关于原告违反告知义务的抗辩。

《海商法》第二百二十二和二百二十三条针对海上保险设置了主动告知义务，要求被保险人应当将其知道的或者在通常业务中应当知道的有关影响保险人据以确定保险费率或者确定是否同意承保的重要情况，如实告知保险人。

广州海事法院在本案中并没有拘泥于形式上的船舶变更信息，而是从相关协议的本质分析，认为被保险人没有披露相关信息不违反告知义务。这种做法是基于特定协议内容的认定。但法院认为保险人没有向被保险人询问相关信息，似乎加重了保险人的法定义务。《保险法》第十六条设置的是被动告知义务，即被保险人仅需要对保险人就保险标的或者被保险人的有关情况提出的问题进行如实告知。与《保险法》不同，《海商法》第二百二十二和二百二十三条针对海上保险设置了主动告知义务，要求被保险人应当将其知道的或者在通常业务中应当知道的有关影响保险人据以确

定保险费率或者确定是否同意承保的重要情况，如实告知保险人，这体现了商事保险合同与消费类保险合同的不同。仅从《海商法》条款的文义解释角度来看，海上保险人不再负担主动询问义务。

司法实践中，以被保险人未履行主动告知义务为由驳回被保险人一方诉请的案例并不多见。⁴⁴ 尽管在上述案中并无故意不告知的行为，但值得注意的是，《海商法》第二百二十三条仍然允许保险人在被保险人的不是故意的情况下，有权解除合同或者要求相应增加保险费。如果本案的事实是实质意义上的光船租赁，案件的结果可能会有所不同。此外，法院的审理侧重于被保险人告知的法定义务，忽略了被保险人在合同下的告知义务。被保险人即使没有违反该法定义务，也可能违反相应的合同义务。该案中，保险条款第4.2条约定，除非保险人书面同意与约定相反的内容，本保险在下列情况下自动终止：自愿或其他方式改变船舶所有权或船旗、转让给新的管理人、光船出租等。该条款没有约定光船出租等情况是否需要是实质性的情况，法院也没有该条款的适用予以解读和分析。因此，从该条款本身来看，在存在光船出租的情况下，保险应当自动解除，保险人可以据此不承担保险赔偿责任。目前案件处于二审阶段，进一步的审判结果计划将于2025年评论中予以分析解读。

被保险人的告知义务，除了发生于合同订立前，也可以根据合同约定存在于合同期间。在**王锋敏、冒永松和镇江市鸿益船舶服务有限公司诉中国人寿财产保险股份有限公司南通市城区支公司案**中，⁴⁵ 涉案保险条款第十六条约定，如果在保险期间内发生船舶变更，包括保险船舶所有人的变更，涉案船舶所有人有义务告知保险人，并获得保险人的同意，保险合同继续有效，否则保险合同自动解除。该案中，涉案船舶的部分所有权人发生变更，但被保险人没有告知保险人，更没有获得同意。被保险船舶发生事故受损，保险人拒绝保险赔偿。原审法院判决认为，并无证据证明涉案船舶部分所有权人发生变更会导致危险程度显著增加，因此不支持保险人的抗辩。⁴⁶ 最高人民法院再审支持原审法院的判决。该判决的依据是变更没有导致危险程度显著增加，但保险条款的告知义务中，并

⁴⁴ 在上海淳口实业有限公司诉中国人民财产保险股份有限公司天津市分公司(2024)最高法民申2283号案中，法院认定被保险人属于故意未履行主动告知义务，因此驳回了被保险人全部诉讼请求。

⁴⁵ (2024)最高法民申4790号；[2025]1 CMCLR 1.

⁴⁶ (2021)苏民终2055号。

没有要求变更更会导致危险程度显著的增加。这种对被保险人告知义务条款的解释,未必符合当事人的真实意图或合同自身的约定。

保险利益

在上述**王锋敏、冒永松和镇江市鸿益船舶服务有限公司诉中国人寿财产保险股份有限公司南通市城区支公司案**中,⁴⁷ 涉案船舶的保险单载明,被保险人是海门市江山货物装卸有限公司(以下简称江山公司),原告王锋敏、冒永松和镇江市鸿益船舶服务有限公司为船舶实际所有人。保险事故发生后,原告起诉保险人,主张保险赔偿。保险人抗辩认为,原告是船舶登记所有人,但并非船舶的被保险人或保险权益受让人,没有保险索赔的权利。保险事故发生后,江山公司出具《情况说明》,认可案涉合同的实际被保险人是船舶所有人王锋敏、冒永松和镇江市鸿益船舶服务有限公司,保险利益应归属于前述船舶所有人。保险人抗辩认为,《情况说明》是江山公司在事故发生后单方面出具,不能约束保险人和其他第三人。

原审法院指出,原告在事故发生时具有保险利益,因此具有保险赔偿请求权。原审法院依据的是《保险法》第四十八条。该条规定,“保险事故发生时,被保险人对保险标的不具有保险利益的,不得向保险人请求赔偿保险金。”原审法院据此认为,原告作为船舶实际所有人和经营人,对案涉船舶具有保险利益,结合江山公司出具的《情况说明》,认定原告对船舶享有实际保险利益,有权对该案保险赔偿提出请求。⁴⁸ 最高人民法院再审支持原审法院的判决。⁴⁹

该案判决将被保险人的诉权和被保险人的保险利益联系起来,审理法院认为,起诉人只要在事故发生时

具有保险利益,起诉人就是适格的原告,享有保险赔偿请求权。这种理解,可能不符合法律的本意。《保险法》第四十八条规定,被保险人没有保险利益,就没有赔偿请求权。但不能由此反推,只要有人有保险利益,就一定有赔偿请求权。保险利益是保险请求权的条件之一,但不是唯一条件,不是该条件一旦满足,就必然拥有请求权,至少该条款没有如此表述。

即便保险利益的存在可以构成请求权,《保险法》第四十八条指明的主体是被保险人,但该案原告并非被保险人,该条款不能适用。江山公司出具的《情况说明》并不能解决前述问题。该《情况说明》中的“实际被保险人”在法律中并不存在。江山公司将保险利益应归属于原告船舶所有人,并不能将原告的身份转化为被保险人,或赋予原告赔偿请求权。江山公司才是该案适格的原告。如果江山公司不希望参与诉讼,可以将保险请求权转让给原告,从而使原告获得诉权。

保险期间

对于普通海上货物运输,被保险人一般会安排运输保险,运输险的保险人的责任通常在货物到达保单约定的目的地最后仓库或储存处所结束。对于特殊的货物,例如需要安装的机器设备,被保险人一般会同时安排安装工程险,工程险的保险人的责任通常始于安装工程的开始。如果货物的灭失或损害发生在既是卸货同时也是安装的过程中,有可能产生货运险和工程险责任期间的边界问题。这个问题的解决,对于判断不同保险人的责任有着重要的意义。在**江苏鼎盛重工有限公司诉中国人寿财产保险股份有限公司上海市分公司案**中,⁵⁰ 审理法院对该问题进行了详尽的分析,值得参考。

⁴⁷ (2024)最高法民申4790号;[2025]1 CMCLR 1.

⁴⁸ (2021)苏民终2055号。

⁴⁹ (2024)最高法民申4790号;[2025]1 CMCLR 1.

⁵⁰ (2023)沪民终818号。

Lloyd's Law Reports
Bound Volume Series, Volume 1 2025

Available now – order your copy today

customersuccess@lloydslistintelligence.com

该案中，鼎盛公司作为投保人向人寿公司为安装起重机投保安装工程一切险，人寿公司承保，并出具安装工程一切险的保险单。该保单记载：投保人与被保险人均均为鼎盛公司，保险人为人寿公司，被保险工程名称为法属圭亚那海事码头门座式起重机安装工程，保险工程地址为法属圭亚那海事码头。安装工程一切险约定：保险人的保险责任自保险工程在工地动工或用于保险工程的材料、设备运抵工地之时起始，至工程所有人对部分或全部工程签发完工验收证书或验收合格，或工程所有人实际占有或使用或接收该部分或全部工程之时终止，以先发生者为准。鼎盛公司同时投保货物运输一切险。该批货物的运输险约定的“仓至仓”责任期间为：自被保险货物运离保险单所载明的起运地仓库或储存处所开始运输时生效，包括正常运输过程中的海上、陆上、内河和驳船运输在内，直至该项货物到达保险单所载明目的地收货人的最后仓库或储存处所或被保险人用作分配、分派或非正常运输的其他储存处所为止。

涉案货物装载于“大安”轮由中国太仓港运往目的港法属圭亚那蒂格雷德蒂斯坎纳港。“大安”轮抵达目的港后，起重机的下部结构门座部分卸离“大安”轮并落轨在码头，包括部分配件。随后，“大安”轮船吊起吊安装门座式起重机上部结构。在此过程中，上部结构悬停在距离下部结构上方较近位置数小时，而后缓慢下降，对接转盘，安装螺栓。此后，突然发生上部结构倾覆，上部结构倾覆掉落并压在其配套安装的下部结构及其他已经卸至岸上的货物上，货物受损。

鼎盛公司向人寿公司请求保险赔偿被拒，起诉人寿公司。本案的争议问题之一是，是否存在重复保险的情形，即人寿公司是否可以按照其保险合同的相应保险金额与运输保险合同及其保险合同相应保险金额总和的比例承担赔偿责任。本案事故发生在安装工程一切险保险责任期间，如果本案事故发生时涉案货物的海上货物运输险保险责任期间还没有结束，那么本案可能存在重复保险的情形。因此，本案事故是否发生在涉案货物的海上货物运输险的保险责任期间，是决定本案否是存在重复保险的前提条件。

鼎盛公司主张，“大安”轮抵达目的港即安装港口后，就已经完成传统意义上的运输交付。此后船舶作为安装工具，由“大安”轮提供工具进行安装，此时的安装作业工作并不是交付，是属于收货人占有了货物，船舶根据收货人的委托安排利用自身设备进行安装作

业。因此，本案中事故发生时位移已经结束，安装已经开始，本案中不存在重复保险。人寿公司主张，本案货物发生货损时，设备还是处于悬空状态，没有安全着陆，货物运输保险的责任期间没有结束。此外，本案事故发生在台起重机上部结构的卸货过程中，涉案海上货物运输险保单下的部分货物还在船上没有开始卸货，充分说明货运险保险人的保险责任期间没有终止。同一份海上货物运输险保单下的全部货物卸离海轮，才应被视为保险货物已经卸离。

海上货物运输保险合同的当事人可以约定保险责任的起讫时间，我国法律法规没有强制要求海上货物运输保险合同项下保险人的保险责任期间必须与海上货物运输合同项下承运人的运输责任期间重合一致。

上海海事法院作为一审法院认为，双方当事人的分歧与涉案货物门座式起重机的卸货安装作业流程的特殊性有关。该法院从三个方面判断，本案事故发生时涉案海上货物运输险保险责任期间已经结束，不存在重复保险。⁵¹ 首先，从保险险种的目的看，当事人投保海上货物运输险，主要是为了防止或者免遭货物在运输过程中的各种风险，当然也包括装货和卸货过程中的风险，完成货物的位移的功能或者目的。当事人投保安装工程一切险，则是为了防止或者免遭相关货物或者设备在安装过程中的各种风险。其次，从行为或者活动的作用或目的看，从上部结构在下部结构上方悬停数小时，到下降完成转盘的对接和船吊调整受力，其目的均是为了完成起重机上下部结构的安装，与运输没有关系。再次，“大安”轮船吊既是涉案货物门座式起重机的卸载工具，同时也是安装工具。当“大安”轮船吊将上部结构悬停在下部结构上方数小时起，涉案货物就处于

⁵¹ (2023)沪72民初389号。

非正常运输的其他储存处所,根据海上货物运输险合同的约定,运输保险责任期间终止。因此,事故发生在安装工程一切险的保险责任期间。

人寿公司在上诉中提出,事故发生时涉案起重机尚未卸载到位,货物运输未结束,因此对应的货物运输险保险责任期间尚未结束。对此,上海市高级人民法院作为二审法院认为,海上货物运输保险合同的当事人可以约定保险责任的起讫时间,我国法律法规没有强制要求海上货物运输保险合同项下保险人的保险责任期间必须与海上货物运输合同项下承运人的运输责任期间重合一致。实践中,货物已经由承运人接收并承担运输责任,但因未运离起运地仓库,不满足保险责任开始条件,或者货物到港后临时储存在码头仓库,海上运输承运人责任期间已经结束而保险责任期间尚未终止的情形亦不鲜见。因此,涉案事故发生时,货物运输险保险责任期间是否已经结束,应当依据货物运输险保险合同的约定,结合相关案件事实判断。

对于货物运输险保险合同的约定,上海市高级人民法院将“仓至仓”责任期间分为“正常运输”和“非正常运输”两种情况予以解释。一种是货物到达保险单所载目的地收货人的最后仓库或储存处所,另一种是货物到达被保险人用作分配、分派或非正常运输的其他储存处所。前一种情况针对的是货物运输险的正常终结,强调的是空间要素,即货物必须确定地进入某一特定空间位置后保险责任方才终结,至于货物具体是由谁送入该位置的、以什么方式送入的在所不论。后一种情况针对的是货物运输险的特殊终结,在此情况下,既然货物尚未到达保险单所载目的地收货人的最后仓库或储存处所,货物无论处于任何位置均不影响对保险责任是否终结的判断,判断的关键是看被保险人是否已经开始“分配、分派或非正常运输”。

对事故发生时货物是否已由被保险人用作“非正常运输”的判断,上海市高级人民法院指出,《民法典》第一百四十二条第一款规定,有相对人的意思表示的解释,应当按照所使用的词句,结合相关条款、行为的性质和目的、习惯以及诚信原则,确定意思表示的含义。上海市高级人民法院认为,本案的特殊性在于,“大安”轮船吊既是涉案货物的卸货设备,也是安装设备,卸货和安装都使用“大安”轮船吊完成,且卸货和安装是一个连续不断的过程。因此,在涉案起重机运输卸

货完成前,起重机安装作业已经开始。在安装工程动工后的运输,其性质与目的、面临的风险均与正常情况下货物仅发生位移的运输不同,应当属于涉案保险条款所指的“非正常运输”。

最后,上海市高级人民法院从重复保险的定义予以分析。《保险法》第五十六条规定,重复保险是指投保人对同一保险标的、同一保险利益、同一保险事故分别与两个以上保险人订立保险合同,且保险金额总和超过保险价值的保险。如上所述,涉案事故发生时,安装工程险保险责任已经开始,货物运输险“仓至仓”保险责任已经结束,并未针对同一保险事故同时存在两个有效的保险,故本案中不存在重复保险。

货运一切险承保的风险为货物在运输途中由于外来原因所致的全部或部分损失,即仅强调风险的来源,而未强调风险的性质。在最高人民法院指导案例第52号中,⁵² 最高人民法院认为,如被保险人证明损失并非因其自身原因所致,而是由于保险责任期间内的意外事故造成的,保险人就应当承担保险赔偿责任。因此,虽货运险保险人并无意承保安装风险,但根据指导案例第52号,货运险保险人无法从承保风险的角度对案涉事故及损失进行抗辩。

作为本案货物运输险保险人的诉讼代理人,北京安杰世泽(上海)律师事务所的阎冰律师认为,上海市高级人民法院及上海海事法院在本案中对于货运险责任期间终止节点做出创造性的认定,发挥了司法指引作用。法院将货运险承保风险限定在运输风险的范畴内,或更贴合货运险的初衷,但是否符合最高人民法院指导案例第52号对“一切险”解释,值得思考。此外,若本案中未投保安装工程险,且已将装卸货一体进行的安排告知货运险保险人,或者货运险保险人应当知晓此类操作,货运险保险人有可能承担卸货安装过程中发生的货物损失。最后,该纠纷中的货运险案件由南京海事法院审理,虽然案件最终以撤诉结案,但如果南京海事法院审理认为,该货损属于货运险保险人的责任范围,则有可能产生同案不同判的结果。上述问题有待于进一步的司法实践予以解决。

⁵² 海南丰海粮油工业有限公司诉中国人民财产保险股份有限公司海南省分公司(2003)民四提字第5号;最高法院指导案例52号(最高人民法院审判委员会讨论通过,2015年4月15日发布)。

向第三者赔偿

《保险法》第六十五条第二款规定，“责任保险的被保险人给第三者造成损害，被保险人对第三者应负的赔偿责任确定的，根据被保险人的请求，保险人应当直接向该第三者赔偿保险金。被保险人怠于请求的，第三者有权就其应获赔偿部分直接向保险人请求赔偿保险金。”“赔偿责任确定”和“被保险人怠于请求”是保险人直接向遭受损害的第三者赔偿的法定要件。最高人民法院《关于适用〈中华人民共和国保险法〉若干问题的解释(四)》(以下简称《保险法司法解释四》)第十四条规定，具有下列情形之一的，视为被保险人对第三者的赔偿责任确定：(一) 被保险人对第三者所负的赔偿责任经人民法院生效裁判、仲裁裁决确认；(二) 被保险人对第三者所负的赔偿责任经被保险人与第三者协商一致；(三) 被保险人对第三者应负的赔偿责任能够确定的其他情形。在海南东展建材贸易有限公司诉中国人民财产保险股份有限公司福州市分公司、平潭综合实验区华辰海运有限公司、中国人民财产保险股份有限公司案中，⁵³ 审理法院对第三者的诉讼主张是否满足法定要件予以了判定。

该案中，东展公司与海中公司签订《水泥买卖合同》，约定东展公司向海中公司购买散装水泥。华辰公司承运货物，并出具水路货物运输单，载明托运人为扶绥新宁海螺水泥有限责任公司，收货人为东展公司。2023年2月27日，“华辰8”轮装载东展公司水泥，从广西钦州港运至海南龙湾港。途中，船舶航行至文昌月亮湾附近海域时，与水下礁石发生触碰，船舶搁浅。此次事故导致船舶所载东展公司的水泥全部毁损。华辰公司为“华辰8”轮在中国人民财产保险股份有限公司福建省榕城分公司处投保了沿海内河船东保赔险，保险期间自2022年3月24日至2023年3月23日。华辰公司未向东展公司履行赔偿义务，且未要求人保福州分公司直接向东展公司赔付保险金，东展公司起诉要求人保福州分公司直接向其支付保险金。

涉案事故发生后，海事局出具的《水上交通事故责任认定书》认定涉案船舶对该起事故负全部责任。海口海事法院一审认为，华辰公司对东展公司货物损失承担全部赔偿责任能够在本案审理中明确，以上情形属

于《保险法司法解释四》第十四条第一款第三项规定的“被保险人对第三者应负的赔偿责任能够确定的其他情形”。因此，东展公司起诉要求人保福州分公司直接向其支付保险金，于法有据，予以支持。⁵⁴

人保福州分公司上诉主张，东展公司在提起本诉前，华辰公司是否应承担赔偿责任、如何承担赔偿责任等问题，未经生效裁判、仲裁裁决确定，双方也未协商一致。因此，本案明显不符合“民事责任确定”和“被保险人怠于请求”的法定要件。海南省高级人民法院二审认为，本案当事人均未提交证据证明被保险人华辰公司向保险公司提出直接向东展公司赔偿保险金的请求，可以认定为“被保险人怠于请求”，且为避免当事人诉累，本案直接判决人保福州分公司直接承担责任并无不当。⁵⁵

尽管法律中的“怠于请求”包含的不仅是客观上没有请求，也包含主观上的不积极，疏于请求。但该案的审理法院没有苛求于主观上的认定，而是将没有证据证明请求的客观情况认定为“被保险人怠于请求”，符合《保险法》对受损第三者利益保护的立法本意，值得肯定。同时，审理法院直接在本诉中确定赔偿责任，并将其列为“赔偿责任能够确定的其他情形”，避免当事人诉累，同样值得肯定。

海事调查报告

在中国海域发生海上事故后，海事行政机关一般都会进行调查，并出具调查报告，对事故原因和责任进行认定。《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《指导意见》)第一条第五款规定，“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，除非有充分事实和理由足以推翻海事调查报告及其结论意见”。在泰州市某船务有限公司诉中国某保险公司泰州市分公司案中，⁵⁶ 审理法院综合分析了海事行政部门出具的调查报告和当事人其他的其他证据资料，确认海事调查报告作为案件审理中的诉讼证据。

⁵⁴ (2023)琼72民初282号。

⁵⁵ (2024)琼民终272号。

⁵⁶ (2024)最高法民申1490号；[2024]4 CMCLR 52。

⁵³ (2024)琼民终272号。

该案中，2021年7月18日2100时，泰州市某船务有限公司的被保险船舶行至广东惠来靖海电厂东南约3.2海里海域处，遭遇风浪，船舶摇晃货舱进水，最后沉没。船舶保险人拒绝泰州市某船务有限公司的保险赔偿请求。保险人依据揭阳海事局出具的《事故调查报告》和《水上交通事故调查结论书》。该报告载明，被保险船舶因货物装载和系固不当、遭遇横风横浪，船舶摇晃货舱进水，船长报警后弃船，船舶随后沉没。该报告得出结论，货物装载和系固不当是事故的直接原因，遭遇风浪仅是事故发生的诱因，船长应对措施不当，被保险船舶应负事故的全部责任。泰州市某船务有限公司不认同上述报告和结论，认为是大风造成事故，并提供广东省惠来县气象局气象证明，该证明认定，“根据气象雷达监测资料显示：2021年7月18日19时至2021年7月19日07时，惠来县近海海面有对流云团活动，该海面有短时强降雨，并伴有8级以上阵风。”

原审法院认为，气象局的证明涉及涉及的地域模糊、时间跨度较长，不足以推翻揭阳海事局的事故调查报告和调查结论，原审法院采纳上述海事行政机关的报告和结论，驳回泰州市某船务有限公司的保险赔偿请求。⁵⁷ 泰州市某船务有限公司申请再审。最高人民法院再审认为，气象局的证明涉及的惠来县近海海面地域较广、时间跨度12个小时，仅凭该气象资料无法证明事发时海面风力达到8级以上。泰州市某船务有限公司提供的证据不足以推翻揭阳海事局的事故调查报告和调查结论，其认为原审判决关于案涉保险事故发生原因的事实认定错误的主张不能成立。

尽管海事行政部门出具的调查报告一般会得到法院的认可，但在有相反和明确的证据情况下，法院仍然有可能否定行政部门的调查报告，不予采信。在**林斌诉中国人民财产保险股份有限公司广州市分公司案**中，⁵⁸ 审理法院通过现场勘验和对专业机构报告的审查，否定了海事行政部门出具的事故结论报告。

该案中，原告船舶实际所有人将船舶挂在第三人名下，由第三人投保船舶险。船舶保险保单载明：被保险人为第三人；保险标的为“海仕通898”轮；保险险别为沿海内河船舶一切险以及附加1/4 碰撞、触碰责任险、螺旋桨等单独损失保险责任险；保险负责赔偿包括碰撞、触碰。第三条“除外责任”约定，“保险船舶由于下列情况所造成的损失、责任及费用，本保险不负责赔

偿：...船舶正常的维修保养、油漆，船体自然磨损、锈蚀、腐烂及机器本身发生的故障和舵、螺旋桨、桅、锚、锚链、槽及子船的单独损失...”。

2021年10月22日晚，船舶航行至北海铁山港南侧水域时因货舱进水，造成船舶左倾，船舶采取主动冲滩措施，在北海白虎头浅滩搁浅。10月29日，侨港海事处对“海仕通898”轮海上事故出具《事故结论书》，记载：“海仕通898”轮触碰不明物体导致货舱进水，造成船舶左倾，失去稳定性，为减少损失冲滩搁浅，事故造成前货舱左舷偏船首位置船底板破损尺寸约30*20CM，事故属于单方责任事故，“海仕通898”轮负本次事故全部责任。

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，除非有充分事实和理由足以推翻海事调查报告及其结论意见。

2022年4月8日，“海仕通898”轮被起浮打捞并送至船厂停放。4月10日，海江公估公司到达船厂对“海仕通898”轮进行查勘。5月7-8日，公估师前往船厂对“海仕通898”轮的船底漏水破洞进行查勘。2022年7月3日，海江公估公司出具《检验报告》，《检验报告》认为，事故原因是船底板及腹板焊缝锈蚀裂开进水；事故原因船底板及腹板焊缝锈蚀裂开进水不属于保险中列明的保险责任范畴，且事故原因属于保单除外责任范畴，故案涉事故不属于保险责任范围，且属于保单除外责任条款第三条“船舶自然磨损、锈蚀、腐烂的单独损失”。10月30日，公估公司出具《补充检验报告》，该报告与之前《检验报告》的结论一致。据此，被告向第三人出具《拒赔/拒付通知书》。原告作为船舶实际所有人，起诉保险人，主张保险赔偿。⁵⁹

⁵⁷ (2022)苏民终1677号。

⁵⁸ (2024)桂民终134号。

⁵⁹ 北海海事法院认为，作为船舶实际所有人，原告具有保险利益。在第三人船舶登记所有人向被告保险人披露原告的身份并出具证明后，原告有权向被告主张保险赔偿。类似案件参见上述王锋敏、冒永松和镇江市鸿益船舶服务有限公司诉中国人寿财产保险股份有限公司南通市城区支公司(2024)最高法民申4790号；[2025]1 CMCLR 1。

针对上述不同检验报告结论,北海海事法院予以了详细的调查和分析。首先,法院认为,海事部门作出事故原因认定时“海仕通898”轮尚处于冲滩搁浅状态,船体下半部分沉没在水中,船底板坐埋水底,在未对船舶水下部分进行探摸或查勘取样的情况下,海事部门作出事故造成船舶左舷偏船首位置船底板破损的结论存疑。其次,法院对船舶进行了现场查勘,并未发现船舶左舷偏船首位置船底板船30*20CM的破损,在1号舱左右两侧船底板和中部龙骨结合处发现裂缝及破损,裂口较为平整,未发现内凹痕迹。再对比海江公估公司的查勘照片可知,上述破损为“海仕通898”轮打捞上岸之后长久坐滩所造成,裂缝为打捞上岸之时即存在,且海事部门对船上五名船员的询问笔录也未记载船舶有发生触碰的情况。因此,海事部门所出具的《事故结论书》与船舶现场查勘及船上人员表述的实际情况不符,法院对《事故结论书》认定的事故原因不予采信。

此外,法院指出,案涉《保险公估机构委托合同》加盖了“海仕通898”轮的船章,且船员调查笔录上均有船员签名及加盖船章,在制作调查笔录的时候,原告亦在场,以上可以说明原告对被告委托公估机构进行公估的行为是认可的。保险公估报告的形成虽然是一种商业活动,不具有行政主管部门报告的法律强制效力,但作为民事证据的一种,可以从一定程度上反映案涉事故的真实情况。

该案中,案涉船舶在发生事故时已有15年船龄,从海江公估公司的现场照片以及一审法院查勘情况来看,船体多处存在锈蚀情况,船底板存在部分锈蚀,事故破损发生在中前部龙骨和两侧船底板的结合位置,破损口为平整裂缝,船底板未发现内凹或变形的痕迹,破损形态与《检验报告》记载“船底板及腹板焊缝锈蚀裂开进水”相印证,且《检验报告》及《补充检验报告》均是海江公估公司公估师多次现场查勘后得出,对于事故原因的结论可信度更高。

综上,法院认定,“海仕通898”轮发生案涉事故的原因为船底板及腹板焊缝锈蚀裂开进水,属于法律规定和双方约定的除外风险范畴,且被告在投保时已向第三人履行告知保险条款和免责条款的义务,原告未能举证证明案涉事故属于保险合同承保的保险事故,对因案涉事故造成的所有损失,被告依法均不负赔偿责任。⁶⁰

⁶⁰ (2023)桂72民初252号。

广西壮族自治区高级人民法院作为二审法院维持了一审判决,并对证据进一步予以分析论证。首先,北海侨港海事处调取的案涉船舶事故档案材料包括有《调查询问笔录》、《本船概况》,但《本船概况》中载明的事故经过及《调查询问笔录》均未提及船舶碰撞不明物体,且未有证据材料佐证“前货舱偏船首位置船底板破损约30*20CM”的事实。其次,案涉船舶系在2022年4月8日才起浮打捞并拖至海兴船厂停放,但北海侨港海事处于2021年10月29日即已出具案涉《事故结论书》,而作出《事故结论书》的依据中并没有对船舶进行水下探摸或查勘取样的证据,以证明破洞的位置及情况。再次,案涉船舶起浮后,北海侨港海事处也未再对案涉船舶进行现场查勘。一审法院对案涉船舶进行现场查勘时,查勘的录像、照片中也未能反映北海侨港海事处《事故结论书》中载明的“前货舱偏船首位置船底板破损约30*20CM”的事实。综上,保险人提交的《检验报告》《补充检验报告》所认定的事故原因更能与现场勘验的情形相印证,故一审法院采信《检验报告》《补充检验报告》并无不当,二审法院予以维持。⁶¹

中国法院会对事故现场进行自行勘察,这是非常具有中国特色的做法。尽管这种做法可能费时费力,但法院依法进行调查取证,⁶²对查明复杂或存疑的事实会有所帮助。本案保险人的诉讼代理人,北京市康达(广州)律师事务所陈雷鸣律师认为,根据现行的司法解释,⁶³海事行政机关作出《事故结论书》认定的情况通常可以被推定为事实,但有相反证据足以推翻的除外;另外根据上述《指导意见》,海事行政机关作出《事故结论书》可以作为证明事实的证据,且该证据的效力是高于其他证据的。根据这些规定,海事行政机关作出《事故结论书》中的结论在海事诉讼中几乎是不可能推翻的。本案的一审法院在案件审理过程中从专业角度发现了《事故结论书》存在不合理之处后,主动依法进行调查取证,查明案件事实并作出事实认定,既展现了中国海事法院的专业水平,又体现中国海事法院在案件审理中实事求是和认真负责的态度。

⁶¹ (2024)桂民终134号。

⁶² 中国法院的调查取证权力来源于《民事诉讼法》第六十七条第二款。

⁶³ 《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉的解释》第一百一十四条:“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。……”

海事

在海事纠纷案件中, 海难救助案件主要讨论了同一船舶所有人的船舶之间进行救助是否可以获得救助报酬的法律问题。海事赔偿责任限制基金问题, 包括债权人优先受偿、按比例分配基金和沿海运输船舶的责任限额等法律问题。对于船舶共有份额的纠纷, 法院适用了《民法典》的相关规定, 确定了共有份额的具体比例。

海难救助

《海商法》第一百七十九条规定, 救助方对遇险的船舶和其他财产的救助, 取得效果的, 有权获得救助报酬; 救助未取得效果的, 除对构成环境污染损害危险的船舶或者船上货物进行的救助获得相当于救助费用的特别补偿或者合同另有约定外, 无权获得救助款项。第一百九十一条规定, 同一船舶所有人的船舶之间进行的救助, 救助方获得救助款项的权利适用《海商法》海难救助章节的规定。《海商法》海难救助章节中的第一百八十七条规定, “由于救助方的过失致使救助作业成为必需或者更加困难的, 或者救助方有欺诈或者其他不诚实行为的, 应当取消或者减少向救助方支付的救助款项。”对于上述法律规定, 最高人民法院在**东营市鑫宇物流有限责任公司诉东莞市丰海海运有限公司**案中给与了解释和适用。⁶⁴

该案中, “丰盛油9”轮和“丰盛油16”轮的船舶所有人均为东莞丰海海运有限公司。停靠在东营港的“丰盛油16”轮在进行汽油装货作业过程中, 由于轮机舱和泵舱间的横隔壁存有缝隙及人员管理、操作等方面存在过失导致汽油泄漏进入泵舱、机舱, 造成了危及人员、船舶和港口安全的重大险情。根据东营市海上搜救中心和险情应急处置工作组的安排和要求, 包括东莞丰海海运有限公司在内的多家单位参与了抢险救

助工作。东莞丰海海运有限公司调派“丰盛油9”轮进港参加救助。“丰盛油16”轮船上装载汽油全部过驳至“丰盛油9”轮, “丰盛油16”轮险情解除。

东莞丰海海运有限公司向青岛海事法院提起诉讼, 请求判令东营鑫宇物流公司(装载汽油的所有人)支付海难救助报酬。东营鑫宇物流公司辩称, “丰盛油16”轮对案涉事故具有过失。“丰盛油16”轮、“丰盛油9”轮的船舶所有人均为东莞丰海海运有限公司。根据《海商法》第一百八十七条的规定, 东莞丰海海运有限公司因自己的过失应当被取消或者减少救助报酬。该案的法律问题在于, “丰盛油16”轮自身的问题以及人员管理、操作等方面的过失导致的重大险情, 是否属于“救助方的过失致使救助作业成为必需或者更加困难”, 即救助方东莞丰海海运有限公司的过失。青岛海事法院判决驳回东莞市丰海海运有限公司的诉讼请求。⁶⁵ 东莞市丰海海运有限公司不服, 提起上诉。山东省高级人民法院撤销青岛海事法院的相关判决, 判令东营市鑫某物流有限责任公司向东莞市丰海海运有限公司支付海难救助报酬。⁶⁶ 二审宣判后, 东营市鑫某物流有限责任公司申请再审。最高人民法院裁定, 驳回东营市鑫某物流有限责任公司的再审申请。⁶⁷

该案为最高人民法院指导性案例231号。最高人民法院给出裁判理由。首先, 最高人民法院对《海商法》第一百九十一条的立法目的进行了解释。最高人民法院认为, 为鼓励同一船舶所有人的船舶参与海难救助, 避免不公平地剥夺参与救助船员应得的救助款项, 以及公平保护各船舶保险人的利益, 《海商法》第一百九十一条规定了同一民事主体所有的船舶之间的救助同样可以产生救助款项请求权。其次, 最高人民法院指出, 在确定救助报酬的问题上, 可以把救助船舶作为一个独立的单位。当引发救助的事故是因遇险船舶的驾驶、管货不当所致, 与遇险船舶属同一所有人的救助船舶的救助款项请求权不应当受到影响。不能仅因两船属同一所有人, 而混同两船在救助关系中的过失与责任。遇险船舶在驾驶、管货过程中存在过失并导致海难事故发生的, 不应当视为救助船舶的过失。

⁶⁴ (2020)最高法民申4813号; 指导性案例231号(最高人民法院审判委员会讨论通过2024年11月25日发布)。

⁶⁵ (2019)鲁72民初137号。

⁶⁶ (2020)鲁民终14号。

⁶⁷ (2020)最高法民申4813号。

最高人民法院认为,《海商法》第一百八十七条规定中的“救助方”应当被理解为救助船舶,而不是救助船舶的所有人。只要救助船舶不存在《海商法》第一百八十七条规定情形的,其获得的救助款项就不应当被取消或者减少。最高人民法院查明,虽然“丰盛油16”轮与“丰盛油9”轮属于同一船舶所有人,但“丰盛油9”轮作为救助船舶,对于案涉海难事故的发生并无过失,东营鑫宇物流公司亦未举证证明该轮在救助作业过程中存在欺诈或者其他不诚实行为。因此,最高人民法院支持东莞市丰海海运有限公司的海难救助报酬请求。

应当指出的是,《海商法》第一百八十七条规定中的“过失...,欺诈或者其他不诚实行为...”,是救助方的过失和行为。船舶作为客体,不会存在主体的过失或行为。但为了鼓励同一船舶所有人的船舶参与海难救助,最高人民法院将船舶这个客体视为主张救助报酬的主体,认为救助报酬的船舶不会因船舶所有人的过失而取消或减少救助报酬。最高人民法院指出,根据诉讼制度,不得以船舶的名义提起诉讼。但在确定救助报酬的问题上,可以把救助船舶作为一个独立的单位。但问题是,主张救助报酬的主体是“丰盛油9”轮所有人,而不是“丰盛油9”。即使是一个独立的单位,“丰盛油9”轮也不是《海商法》中的救助方或诉讼程序中的诉讼主体。但无论怎样,该指导性案例会对同一船舶所有人的船舶之间进行救助的法律规则产生一定的影响。

海事赔偿责任限制基金

优先受偿

海事赔偿责任限制是责任主体依法对人身伤亡、非人身伤亡等所有限制性债权的最高赔偿限额。《海商法》第二百零七条第一款第一项规定,对于在船上发生的或者与船舶营运、救助作业直接相关的人身伤亡或者财产的灭失、损坏,包括对港口工程、港池、航道和助航设施造成的损坏,以及由此引起的相应损失的赔偿请求,责任人均可以限制赔偿责任。第二百一十条第一款第四项规定,就港口工程、港池、航道和助航设施的损害提出的赔偿请求,应当较非人身伤亡的其他赔偿请求优先受偿。在常州宏川石化仓储有限公司和华泰财产保险有限公司江苏省分公司诉宁波天盛海运有限公司案中,⁶⁸ 由于碰撞导致的码头财产损坏和引起的码头营运损失都在限制赔偿责任范围之内。产生的法律争议是,对于可以优先受偿的赔偿请求是否包括由码头财产损坏引起的码头营运损失的赔偿请求。

该案中,宁波天盛海运公司经营的“天某18”轮在码头与其他船舶发生碰撞,导致常州宏川仓储公司所属的某润码头部分坍塌、管线撕裂,管线内气液泄漏并爆燃。常州海事局作出《水上交通事故调查结论书》,认定“天某18”轮负事故的全部责任。因案涉船舶触碰事故,常州宏川仓储公司支付码头修复费,造成码头营运损失,并支付抢险施救费等费用。常州宏川仓储公司及其保险人的赔偿请求包括码头修复费、抢险

⁶⁸ (2021)鄂民终15号;指导性案例233号(最高人民法院审判委员会讨论通过 2024年11月25日发布)。

Lloyd's Shipping & Trade Law

Lloyd's Shipping & Trade Law ensures you are fully aware of developments which will have an impact on your business and the businesses of your clients. Our expert editors tell you what the latest developments mean for you in a concise and easily digestible format. Lloyd's Shipping & Trade Law, available online and in print, ensures you are always up to date with the latest factors affecting the rights and liabilities of the shipping and trade communities.

Access us at www.shippingandtradelaw.com and www.i-law.com

+44 (0)20 7509 6499 (EMEA); +65 6028 3988 (APAC)
customersuccess@lloydslistintelligence.com
lloydslistintelligence.com/products/i-law



Lloyd's List Intelligence 

施救费及因码头严重受损不能正常经营导致的码头营运损失。

宁波天盛海运公司向武汉海事法院申请设立海事赔偿责任限制基金。之后，常州宏川仓储公司等向武汉海事法院提起诉讼，请求判令：宁波天盛海运公司赔偿案涉事故造成的各项损失；受损码头修复费和码头营运损失较其他非人身伤亡赔偿请求债权在宁波天盛海运公司设立的海事赔偿责任限制基金数额内优先受偿。武汉海事法院作出民事裁定，裁定准许常州宏川仓储公司的债权登记申请。武汉海事法院做出判决，宁波天盛海运公司赔偿常州宏川仓储公司及其保险人码头修复费损失和海难救助费损失。上述赔款在判决生效后十日内一次付清，在宁波天盛海运公司设立的海事赔偿责任限制基金中进行分配，码头修复费损失在基金分配过程中应予以优先受偿。⁶⁹ 武汉海事法院并未支持常州宏川仓储公司关于码头营运损失的赔偿请求。

作为指导性案例，常州宏川石化仓储有限公司和华泰财产保险有限公司江苏省分公司诉宁波天盛海运有限公司案为海事赔偿责任限制相关法律规定的适用给出了清晰的结论，具有明确的指导意义。

常州宏川仓储公司提起上诉，请求判令宁波天盛海运公司赔偿常州宏川仓储公司码头营运损失，并判令码头营运损失债权在宁波天盛海运公司设立的海事赔偿责任限制基金中优先受偿。湖北省高级人民法院审理认为，常州宏川仓储有限公司关于码头营运损失及利息的请求，具有事实和法律依据，应予支持；但其关于该项债权应当在海事赔偿责任限制基金中优先受偿的请求，于法无据，不予支持。码头修复费损失和码头营运损失在宁波天盛海运公司设立的海事赔偿责

任限制基金中进行分配，码头修复费损失在基金分配过程中应予以优先受偿。⁷⁰

《海商法》第二百零七条第一款第一项关于责任限制的规定中，对港口工程、港池、航道和助航设施使用的是“损坏”一词，对由此引起的结果使用的是“损失”一词。第二百一十条第一款第四项关于优先受偿的规定中，就港口工程、港池、航道和助航设施使用的是“损害”一词。上述词语的使用可能在立法本意上没有实质上的区别，但如果将“损害”理解为包括物理上的“损坏”和经济上的“损失”，则可能得出码头营运损失在基金分配过程中应予以优先受偿的结论。作为指导性案例，该案为上述相关法律规定的适用给出了清晰的结论，具有明确的指导意义。

按比例分配

当被保险人的保险标的发生损坏时，损害赔偿请求人和其不足额保险的保险人都可以在海事赔偿责任限制基金内向责任人主张赔偿。但法律没有规定二者在主张权利方面是否有优先关系。在中海石油(中国)有限公司天津分公司、中国平安财产保险股份有限公司天津分公司诉海南安盛船务有限公司、中国人民财产保险股份有限公司泉州市分公司案中，⁷¹ 审理法院确定了按比例分配的规则，为此类纠纷的解决提供了参考。

该案中，海南安盛船务公司光租的“仁某”轮在辽宁锦州港附近水域锚泊过程中发生走锚事故，进入海底管缆保护区，船锚与中海石油公司的海底天然气管线发生持续触碰，导致管道损坏。其后，中国平安保险公司天津分公司作为中海石油公司的保险人向其支付了保险理赔款。海南安盛船务公司在大连海事法院设立海事赔偿责任限制基金。中海石油天津分公司起诉，要求海南安盛船务公司赔偿保险理赔款之外的直接损失以及生产损失；确认其在案涉海事赔偿责任限制基金中先于中国平安保险公司天津分公司受偿；中国人民财产保险公司承担连带责任。

大连海事法院一审认为，“仁某”轮因走锚与海底管线发生触碰造成管线损坏，海南安盛船务公司作为船舶光租人应承担相应赔偿责任。中海石油天津分公司有

⁶⁹ (2017)鄂72民初1563号。

⁷⁰ (2021)鄂民终15号。

⁷¹ (2024)辽民终846号；2024年全国海事审判典型案例。

权就海底管线受损主张修复费用和生产损失。中国平安保险公司天津分公司向中海石油天津分公司支付保险理赔款,有权向海南安盛船务公司行使代位求偿权。剩余未获保险赔偿的损失,中海石油天津分公司仍有权向海南安盛船务公司主张,但主张其在海事赔偿责任限制基金中优先于中国平安保险公司天津分公司受偿,没有事实和法律依据。大连海事法院一审判决,海南安盛船务公司向中海石油天津分公司支付直接损失赔偿款和生产损失赔偿款,向中国平安保险公司天津分公司支付直接损失赔偿款;海南安盛船务公司上述三项支付义务以海事赔偿责任限制基金为限。⁷² 海南安盛船务公司提起上诉。辽宁省高级人民法院二审驳回上诉,维持原判。

该案准确认定触碰事故双方及保险人的责任,明确了不足额保险的保险人和被保险人应当按照各自损失在海事赔偿责任限制基金中按比例进行分配的裁判规则,为该类纠纷的处理提供了裁判指引,依法平等保护油气企业、航运企业和保险行业的合法权益。

沿海运输船舶

《海商法》第二百一十条第一款对总吨位300吨以上远洋运输船舶海事赔偿限额的计算规则作了规定,即按照不同吨位适用不同标准。第二百一十条第二款规定,“总吨位不满300吨的船舶,从事中华人民共和国港口之间的运输的船舶,以及从事沿海作业的船舶,其赔偿限额由国务院交通主管部门制定,报国务院批准后施行。”《关于不满300总吨船舶及沿海运输、沿海作业船舶海事赔偿限额的规定》(以下简称《责任限额规定》)第三条对不满300总吨远洋运输船舶的赔偿限额计算标准作出规定,并在第四条规定,从事中华人民共和国港口之间的沿海货物运输或沿海作业船舶的海事赔偿责任限额,不满300总吨的,其海事赔偿限额依照本规定第三条规定的赔偿限额的50%计算;300总吨以上的,其海事赔偿限额依照《海商法》第二百一十条第一款规定的赔偿限额的50%计算。

对于在同一事故中既有远洋运输船舶,又有沿海运输或作业船舶的,《责任限额规定》第五条规定,“同一事故中的当事船舶的海事赔偿限额,有适用《海商法》第

二百一十条或者本规定第三条规定的,其他当事船舶的海事赔偿限额应当同样适用。”该条规定旨在实现对同一事故当事人的平等保护。在南京某海船务有限公司申请设立海事赔偿责任限制基金案中,⁷³ 法院适用上述规则,确定正确的海事赔偿责任限制。

该案中,南京华某船务公司所有的“华某洲”轮为从事国内沿海及长江中下游普通货船运输的海船(2986总吨)。“华某洲”轮与万某航运(新加坡)有限公司所有的新加坡籍“某春”轮(27800总吨)在珠江口水域发生碰撞,造成两船部分损害,“某春”轮船载集装箱及货物部分落水。南京华某船务公司就“华某洲”轮与“某春”轮的碰撞事故可能引起的所有非人身伤亡的赔偿责任,依照《责任限额规定》第四条的规定,向广州海事法院申请设立291081特别提款权的海事赔偿责任限制基金(按照赔偿限额的50%计算)。万某航运(新加坡)有限公司未申请设立海事赔偿责任限制基金。

法律条文因具有高度抽象性才可适应各种不同的情境,所以对其理解要尽量客观合理,以使抽象的法律条文在不同的情境中具有客观性和可预见性。司法实践中,因对“有适用”存在不同解读,客观存在依各案案情不同而适用不同限额的做法。

广州海事局、万某航运(新加坡)有限公司对海事赔偿责任限制基金数额提出异议,认为案涉事故的当事船舶之一“某春”轮为新加坡籍船舶,事故航次为新加坡至中国广州南沙港,根据《责任限额规定》第五条的规定,“华某洲”轮应当适用《海商法》第二百一十条第一款规定的标准计算海事赔偿责任限制基金的数额,不能适用《责任限额规定》第四条关于按照赔偿限额的50%计算的规定,故南京华某船务公司申请海事赔偿

⁷² (2023)辽72民初725号。

⁷³ (2021)粤72民特5号;指导性案例234号(最高人民法院审判委员会讨论通过 2024年11月25日发布)。

责任限制基金限额应当设定为582162特别提款权及相应利息。该案的争议焦点为，“华某洲”轮设立基金的数额是否应当按照《海商法》第二百一十条第一款规定的海事赔偿责任限额的50%计算。各方当事人关于“华某洲”轮是依照《责任限额规定》第四条还是第五条规定计算海事赔偿责任限额的争议，核心在于如何准确理解和适用责任限额规定第五条规定中的“有适用”。

广州海事法院认为，只要“某春”轮适用《海商法》第二百一十条第一款规定的赔偿限额，无论其是否已设立基金、是否申请设立基金、可否申请设立基金均不应影响“华某洲”轮必须以《海商法》第二百一十条第一款规定的赔偿限额计算基金数额。主要理由如下：首先，从文义层面看，《责任限额规定》第五条所称“当事船舶的海事赔偿限额”是根据船舶吨位计算的，即只要当事船舶是确定的，则无论其是否主张，责任限额应当始终是客观存在的。若该责任限额依当事船舶的主观意愿而变化，将会使另一当事船舶的责任限额始终处于不确定状态。本案中，只要“某春”轮为300总吨以上的远洋船，“华某洲”轮为沿海船舶，则无论“某春”轮是否申请海事赔偿责任限制基金，“华某洲”轮的责任限额必须适用“某春”轮标准符合对“有适用”的文义解释。其次，本案为程序性案件，并不对涉案事故可能引发的实体争议进行审查，如果对“有适用”的理解非客观而是有争议的空间，那么沿海船舶的权利始终处于不确定的状态，非沿海船舶亦对于其如何行使权利无所适从，原立法意图便无法实现。

因此，广州海事法院作出裁定，准许申请人南京华某船务有限公司提出的设立海事赔偿责任限制基金的应用；由于“华某洲”轮为300总吨以上的船舶，故“华某洲”轮的海事赔偿限额应当与“某春”轮同样适用《海商法》第二百一十条第一款的规定，海事赔偿责任限制基金数额为582162特别提款权及利息。

法律条文因具有高度抽象性才可适应各种不同的情境，所以对其理解要尽量客观合理，以使抽象的法律条文在不同的情境中具有客观性和可预见性。司法实践中，因对“有适用”存在不同解读，客观存在依各案案情不同而适用不同限额的做法。作为指导性案例，该案对“有适用”的解读和相关法律法规的适用，起到了的指导作用。

船舶共有份额

《海商法》没有对船舶按份共有的份额做出规定。《民法典》第三百零九条规定，“按份共有人对共有的不动产或者动产享有的份额，没有约定或者约定不明确的，按照出资额确定；不能确定出资额的，视为等额享有。”船舶共同所有人除了可以对共有份额有所约定，还会在船舶登记的文件上载明共同所有人的出资比例。当约定的份额和船舶登记的文件上载明份额不同时，会产生共有份额方面的纠纷。

在魏某诉刘某与熊某案中，⁷⁴ 魏某、熊某、刘某三方商定购买“华某706”轮。由刘某出面与出卖人华某公司订立了船舶买卖合同。该合同约定，“华某706”轮由华某公司出卖给刘某。案涉船舶的总价款为700万元，魏某的实际出资额为371万元，熊某的实际出资额为70万元，刘某的实际出资额为259万元。为便于刘某在海事行政部门办理船舶登记，三方通过即时通讯签订了船舶股份合作协议书，约定船舶总价为520万元，刘某投资额为192.40万元，份额比例37%，熊某、魏某投资额均为163.80万元，份额均为31.50%。该协议书系用于提交海事行政部门办理船舶登记的文件。三方商定再写一个实际的出资份额，责任大家一起承担。某某局签发了该轮的船舶所有权登记证书，船舶所有人为刘某、熊某、魏某，其中刘某占船舶共有份额的37%，熊某占船舶共有份额的31.50%，魏某占船舶共有份额的31.50%，

魏某起诉刘某与熊某，主张按实际出资确认各自份额，重新登记。各方对相互间船舶按份共有关系及各方实际出资额不持异议，而对是否应按实际出资份额确认共有份额存有不同意见。对此，刘某主张应以船舶股份合作协议书为准，而魏某与熊某则主张应按实际出资额确定各方共有份额。该案争议的焦点为，三方对船舶共有的具体份额究竟应按照此前的约定还是应按照实际出资额确定。

上海海事法院一审指出，本案三方当事人此前就份额的约定，系便于船舶登记而实施的权宜之举，并非对船舶共有份额作出的约定，所签署的协议书也仅系向船舶登记机关提交的必备文件。故各方对共有船舶享有的份额，应按出资额确定。上海海事法院认为，魏某主张按实际出资确认各自份额，其实质系将当时为便

⁷⁴ (2024)沪民终32号。

于办理船舶登记而登记在熊某名下的21.50%的份额，重新登记至自己名下。该主张不影响刘某的应有份额，不损害其权益，同时还还原了三方享有的实际份额，受到影响的熊某也完全认可魏某的主张，上海海事法院对此予以支持。上海海事法院判决，魏某、熊某和刘某三方所享有的份额，按照各自的出资额，应分别为53%、10%和37%。⁷⁵

船舶共同所有人除了可以对共有份额有所约定，还会在船舶登记的文件上载明共同所有人的出资比例。当约定的份额和船舶登记的文件上载明份额不同时，会产生共有份额方面的纠纷。

刘某上诉，请求改判驳回魏某的诉讼请求。刘某称，三方已经就船舶份额事宜进行了明确约定，即刘某37%、魏某31.50%和熊某31.50%。该协议对三方具有约束力。刘某已经如实告知魏某和熊某关于船舶登记的相关要求，不存在诱导魏某放弃实际出资所应享有份额的事实。魏某系自愿放弃实际出资份额，应视为其对自身权利的处分。

上海市高级人民法院二审指出，从本案查明的事实来看，各方之间在办理船舶所有权登记之前的沟通记录足以证明，船舶股份合作协议书仅为办理船舶所有权登记所用，其中关于共有份额的记载系基于对刘某所述船舶所有权登记条件的信赖而形成，不能将此认定为各方对共有份额的约定，或据此认定魏某转让或赠与了其共有份额。在此情况下，因各方对共有份额并无明确约定，魏某主张根据《民法典》第三百零九条的规定按出资额确定共有份额，有法律依据，亦得到实际份额受影响的当事人熊某的确认，应予支持。据此，上海市高级人民法院判决，一审法院根据各方实际出资额，对各方应享有的船舶共有份额作出的认定，有事实与法律依据，应予确认。

⁷⁵ (2023)沪72民初514号。

纠纷解决

海事法律纠纷解决问题，包括在船舶碰撞的侵权诉讼和海上货物运输合同诉讼中的法律适用问题，仲裁条款的解释，临时仲裁的认定和不方便法院原则的适用等问题。

法律适用

涉外船舶碰撞

《海商法》第二百七十三条第一款规定：“船舶碰撞的损害赔偿，适用侵权行为地法律。”《涉外民事关系法律适用法》第四十四条规定：“侵权责任，适用侵权行为地法律，但当事人有共同经常居所地的，适用共同经常居所地法律。侵权行为发生后，当事人协议选择适用法律的，按照其协议。”在涉外船舶发生碰撞后，如果当事人依据《涉外民事关系法律适用法》选择适用的法律，是否违反《海商法》的规定，成为一个法律问题。通过指导性案例环某船舶租赁有限责任公司诉天某财富有限公司案，⁷⁶ 最高人民法院明确指出，涉外船舶碰撞损害责任纠纷案件当事人在船舶碰撞事故发生后协议选择适用法律的，按照其协议确定纠纷适用的准据法。

该案中，天某财富有限公司所属的“某风”轮（巴拿马籍油轮），在马六甲海峡追越环某船舶租赁有限责任公司（以下简称环某船舶公司）所属的“某娅”轮（利比亚籍集装箱轮）过程中，因“某风”轮舵机故障并操纵不当，导致两轮发生碰撞。环某船舶公司向宁波海事法院申请扣押正在宁波舟山港维修的“某风”轮，后提起诉讼，请求判令天某财富有限公司赔偿船体损失、船期损失。天某财富有限公司提起反诉，请求判令环某船舶公司赔偿其各项损失。宁波海事法院将本诉与反诉合并审理。

庭审中，原告、被告一致选择适用中国法律。宁波海事法院认为，虽然《海商法》作为特别法没有规定船舶碰

⁷⁶ (2023)浙72民初314号；指导性案例236号（最高人民法院审判委员会讨论通过 2024年11月25日发布）。

撞纠纷当事人可以选择适用法律,但《涉外民事关系法律适用法》对当事人选择侵权责任适用的法律作了明确规定。故船舶碰撞纠纷当事人选择适用法律并不属于选择无效的情形。就本案而言,双方当事人均系在马绍尔群岛共和国注册的公司,案涉两船船籍国分别为巴拿马和利比里亚。庭审中,原告、被告一致提出本案侵权责任纠纷适用中国法律。由于涉外民事关系法律适用法已对当事人协议选择侵权责任适用法律作了明确规定,故宁波海事法院认定本案原告、被告双方适用中国法律的选择有效。

虽然《海商法》在民事法律体系中是特别法,《涉外民事关系法律适用法》在法律适用问题方面也是特别法。宁波海事法在《海商法》和《涉外民事关系法律适用法》之间选择后者,尊重当事人的法律选择,值得肯定。该案有一个基本的事实情况,就是碰撞的船舶都是外籍船舶。如果碰撞的船舶是都是中国船舶,或者有中国船舶,也有外国船舶,碰撞损害责任纠纷案件当事人是否可以适用选择的法律,尚无定论。

海上货物运输合同

海上货物运输合同的法律适用,取决于当事人在合同中的约定。如果没有约定的法律,则根据最密切联系原则确定适用的法律。在前述**B公司诉A公司(第三人C公司)**无单放货案中,⁷⁷ B公司明确选择适用中国法律处理本案纠纷,A公司则主张应根据提单背面条款记载适用美国法律,双方就本案法律适用未达成一致意见。涉案提单背面条款第4条(2)项记载:“如提单有关运输包括驶往、来自或经过美国某一港口或地点的运输,该此类货物运输便应受1936年美国海上货物运输法及其修订条款的约束,其条款应并入本提单。”第5条记载:“美国海上货物运输法适用时,本合同均应受美国法律管辖。在其他情况下,针对承运人的诉讼只能在承运人的主要营业地所在国提起,并根据该国法律决定。”

对于适用的法律,上海海事法院一审认为,首先,涉案提单背面条款虽有相关法律适用内容,但相关条款系承运人事先单方印制的格式条款,未见双方就此已充

分协商达成一致,不能据此证明条款内容系B公司与A公司之间协商一致的真实意思表示,相关法律适用条款不能约束B公司,且A公司自身系中国法人主体,故法院对A公司主张适用目的港美国法律的意见不予采纳。

其次,根据法律规定及最密切联系原则,当事人没有选择法律适用的,应适用履行义务最能体现该合同特征的一方当事人经常居所地法律,或者其他与该合同有最密切联系的法律。涉案货物从中国上海港出运,B公司与A公司又均系中国境内法人主体,无论从涉案运输合同签订地、始发地及当事人住所地等因素考虑,本案均应以中国法律作为纠纷审理的准据法。虽涉案货物交付行为发生在美国,但该事实并不能证明美国法律是与涉案海上货物运输合同整体具有最密切联系的法律。⁷⁸ 上海市高级人民法院在二审中无涉及法律适用问题。

该案中关于法律适用的分析,值得商榷。首先,提单不是合同本身,不是协商的结果,只是运输合同履行过程中签发的海运单证。所有提单背面条款都是承运人事先单方印制的格式条款,都不可能是双方就此已充分协商达成一致的条款。这也是为什么有强制性法律来制约提单的条款,例如《海商法》第四十四条规定,海上货物运输合同和作为合同凭证的提单或者其他运输单证中的条款,违反本章规定的,无效。因此,无论法律适用条款是否适用,都不能用格式条款来否定其效力。如果格式条款能够成为否定法律适用条款的理由,那全部提单条款都可以因为是格式条款被否定。如此以来,整个提单法律制度都不复存在。

此外,法院以A公司是中国法人主体,对A公司主张适用目的港美国法律的意见不予采纳。这是中国法院的普遍观点。但这种理由没有任何法律依据。没有法律规定中国法人不可以在合同中,尤其是涉外合同中,选择适用外国法律。其次,案涉运输是从中国到美国,案件的纠纷是无单放货,无单放货发生地在美国,提单约定美国管辖,适用美国法律,很难说美国法律和案件没有最密切联系。法院认为,货物交付行为发生在美国的事实不能证明美国法律是与涉案海上货物运输合同整体具有最密切联系的法律,但法院没有解释为什么不能证明。该案反映出中国法院在选择适用外国法律方面的谨慎态度。

⁷⁷ (2023)沪民终620号。

⁷⁸ (2022)沪72民初1571号。

仲裁条款

《民事诉讼法》二百八十八条第一款规定,“涉外经济贸易、运输和海事中发生的纠纷,当事人在合同中订有仲裁条款或者事后达成书面仲裁协议,提交中华人民共和国涉外仲裁机构或者其他仲裁机构仲裁的,当事人不得向人民法院起诉。”该条规定明确了当事人负有不得违反仲裁协议向法院起诉的义务,同时明确了有效仲裁协议排除法院管辖权原则,法院对有效仲裁协议应予尊重并执行。

在某某公司1和某某公司3诉某某公司2案中,⁷⁹ 当事人产生航次租船合同纠纷,诉至上海海事法院。涉案航次租船合同系以中英文双语进行约定,其中,第21条英文表述为“ARBITRATION IF ANY TO BE SETTLED AT HK AND ENGLISH LAW TO BE APPLIED (合同以英文版本优先应用,中文仅作参考)”,中文译文为“如果需要仲裁,将在香港进行,适用英国法。”某某公司2于一审首次开庭前提出管辖异议,认为其与某某公司3在案涉航次租船合同中订有合法有效的仲裁条款,案涉纠纷不属于法院管辖。因此,上海海事法院对案涉航次租船合同第21条约定的仲裁条款的效力进行审查。

《涉外民事关系法律适用法》第十八条规定:“当事人可以协议选择仲裁协议适用的法律。当事人没有选择的,适用仲裁机构所在地法律或者仲裁地法律。”上海海事法院经审查认为,某某公司3与某某公司2确认双方并未协议选择仲裁协议的准据法,故本案应适用约定仲裁地法律,即香港特别行政区法律对涉案仲裁协议效力进行审查。

上海海事法院认为,首先,虽然合同中文译文将“ARBITRATION IF ANY”译为“如果需要仲裁”,但合同同时约定“英文版本优先应用,中文仅作为参考”。而将“ARBITRATION IF ANY”理解为“如有任何争议,应提交仲裁”显然更符合英文理解模式,也更契合上下文语境。在中英文表述不一致情况下,应优先采用英文版本理解。其次,根据香港特别行政区《仲裁条例》,涉案航次租船合同第21条的约定表达了双方当事人同意将争议交付仲裁解决的明确意思表示,内容和形式亦符合《仲裁条例》关于仲裁协议的相关规定,

涉案仲裁条款合法有效,某某公司3与某某公司2就涉案合同项下争议应当依照在香港特别行政区申请仲裁。综上,一审法院裁定驳回某某公司1及某某公司3的起诉。⁸⁰

该案中的仲裁条款 (ARBITRATION IF ANY) 在租船合同中非常常见。该条款本身没有排他性的明确约定。因此,该约定是否排除法院的管辖,经常成为有争议的问题。审理法院对该条款的解释,展示了法院对该案中合同纠纷解决条款的准确理解和适用,尤其是对英文条款的解释,尊重当事人的意思表示,符合行业的惯例,值得肯定。

某某公司1上诉,请求适用航次租船合同第21条的中文条款,并根据中文条款,主张该约定并未完全排除法院的管辖。首先,中国为汉语系国家,在对英文可能存在不同理解,同时附有中文译文的情况下,应当尊重中国本土的语言习惯,重点参考中文以探查双方当事人的缔约本意。其次,某某公司2、某某公司3为两家中国企业,且就涉案航次租船合同签订事宜的沟通,也分别由两家公司的中国业务人员进行。在缔约主体均为中国公司、业务人员均为中国人的情况下,应当重点考虑中国本土的语言习惯。因此,在英文可能存在不同理解但同时附有中文的情况下,更应当参考中文以探查双方当事人的缔约本意。第三、航次租船合同第21条的中文含义是明确的,未完全排除法院的管辖。航次租船合同第21条的中文明确记载“如果需要仲裁,将在香港进行,适用英国法”。该中文含义是:如果双方选择以仲裁的方式解决争议,在香港进行,并适用英国法。该约定并未完全排除法院的管辖,不具有确定性和排他性。

⁷⁹ (2023)沪民终867号。

⁸⁰ (2023)沪72民初1273号。

上海市高级人民法院二审认为,航次租船合同第21条已有明确约定,在仲裁条款中英文版本理解不一致的情况下,应优先以英文版本的理解为准。某某公司1关于案涉仲裁条款应以中文的参考文本理解的主张,与双方当事人之间的约定相悖,也不符合诚实信用,本院不予采纳。关于第21条是否未完全排除法院的管辖,上海市高级人民法院认为,应以香港特别行政区《仲裁条例》对案涉仲裁协议的效力进行审查。香港特别行政区《仲裁条例》第19条就仲裁协议的定义和形式作出规定。从内容上,该条款能够体现双方当事人同意将争议交付仲裁的明确意思表示。在形式上,案涉仲裁条款记载于案涉航次租船合同中,属于书面形式。因此,无论从内容还是形式上均符合香港特别行政区《仲裁条例》关于仲裁协议的相关规定,故案涉仲裁条款应为有效。根据该仲裁条款,当事人双方就涉案合同项下的争议应当在香港特别行政区申请仲裁。

该案中的仲裁条款,在租船合同中非常常见。该条款本身没有排他性的明确约定。因此,该约定是否排除法院的管辖,经常成为有争议的问题。审理法院对该条款的解释,展示了法院对该案中纠纷解决条款的准确理解和适用,尤其是对英文条款的解释,尊重当事人的意思表示,符合行业的惯例,值得肯定。该案的特别之处在于,案涉合同是有中文和英文版本,合同同时约定“英文版本优先应用,中文仅作为参考”,由此给了审理法院优先理解英文条款的裁量权。但如果合同没有该优先级的约定,法院可能需要考虑中文的合同条款,做出不同的考量。

临时仲裁

中国民事诉讼法律制度和仲裁制度中,不存在临时仲裁。在境外的海事仲裁中,临时仲裁并不少见。2023年12月1日起施行的《上海市推进国际商事仲裁中心建设条例》第二十条规定,上海按照国家部署,探索在具有涉外因素的商业、海事领域,可以约定在上海、按照特定仲裁规则、由特定人员进行临时仲裁。**某贸易公司与某运输代理公司申请确认仲裁协议效力案**,⁸¹是该条例实施以来,上海法院受理的首例申请确认临时仲裁协议效力的案件。

⁸¹ (2024)沪72民特43号;2024年全国海事审判典型案例。

该案中,某贸易公司与某运输代理公司分别注册于中国(上海)自由贸易试验区和中国(上海)自由贸易试验区临港新片区。2024年1月,两公司签订《国际进口货物运输协议》,约定某运输代理公司为某贸易公司办理进口货物的清关等手续,并将货物运至某贸易公司仓库。协议履行过程中,双方为一批从菲律宾进口货物的运输、报关等费用发生争议。2024年11月,双方就上述费用纠纷的解决达成书面协议,同意以仲裁方式解决争议,适用《上海仲裁协会临时仲裁规则》,仲裁地为上海,仲裁协议适用中国法律,仲裁庭由一名仲裁员组成。后某运输代理公司认为该仲裁协议不具有法律效力。某贸易公司遂诉至上海海事法院,请求确认临时仲裁协议效力。

上海海事法院审查认为,根据仲裁协议约定,中国法律为解决案涉仲裁协议效力纠纷的准据法。涉案《国际进口货物运输协议》内容涵盖了货物进关前后的事务,是具有涉外因素的合同。本案的申请主体及对仲裁地、仲裁规则的约定符合《上海市推进国际商事仲裁中心建设条例》关于临时仲裁的相关规定。仲裁协议约定适用的仲裁规则为仲裁员的选定提供了路径。综上,上海海事法院裁定案涉临时仲裁协议有效。

该案充分尊重当事人的仲裁意愿,有效保障了当事人在现有法律和政策条件下对临时仲裁协议有效性的信赖预期,维护了当事人的合法权益,是确立临时仲裁协议效力要件审查标准和审查规则的有益探索。该案为中国的海事临时仲裁,提供了有益的司法案例样本。

不方便法院原则

《民事诉讼法》(2023年修正)引入不方便法院原则。《民事诉讼法》第二百八十二条规定,“人民法院受理的涉外民事案件,被告提出管辖异议,且同时有下列情形的,可以裁定驳回起诉,告知原告向更为方便的外国法院提起诉讼:(一)案件争议的基本事实不是发生在中华人民共和国领域内,人民法院审理案件和当事人参加诉讼均明显不方便;(二)当事人之间不存在选择人民法院管辖的协议;(三)案件不属于人民法院专属管辖;(四)案件不涉及中华人民共和国主权、安全或者社会公共利益;(五)外国法院审理案件更为方便。裁定驳回起诉后,外国法院对纠纷拒绝行使管辖权,或者未

采取必要措施审理案件,或者未在合理期限内审结,当事人又向人民法院起诉的,人民法院应当受理。”在中山某服务部诉某航道局、香港某工程公司案中,⁸² 中国法院良好的展示了对不方便法院原则的实践。

该案中,某航道局与香港某工程公司签订分包合同,约定将其中标的澳门特别行政区某填海工程部分项目分包给香港某工程公司,工程地点为澳门海域;在执行中若出现争议,提交澳门法院处理。香港某工程公司在施工过程中,分别自中山某服务部租用船舶运输工程物料,自案外人广某公司处采购工程所需山砂。中山某服务部因与香港某工程公司就船舶租赁费用产生纠纷,另案诉至广州海事法院,该院判决香港某工程公司应向中山某服务部支付租船费用。中山某服务部以某航道局对香港某工程公司负有到期债务为由,向武汉海事法院提起债权人代位诉讼,请求判令某航道局向其支付前述租船相关费用。某航道局在答辩期间提出管辖权异议,认为本案应由更方便的澳门法院管辖。此外,因香港某工程公司拖欠采购山砂的货款,广某公司以某航道局尚欠香港某工程公司工程款及未退还的保证金为由,在澳门初级法院对香港某工程公司、某航道局提起诉讼,请求确认香港某工程公司对某航道局享有债权,并判令某航道局向广某公司支付货款及迟延利息等。该案正在审理中。

武汉海事法院查明,本案系中山某服务部对其债务人香港某工程公司的相对人某航道局提起的代位权诉讼,案涉纠纷属于海事法院专门管辖的海事案件,某航道局住所地在武汉海事法院管辖范围,故该院对本案享有管辖权。但是,武汉海事法院认为,本案争议的核心在于香港某工程公司与某航道局之间的债权债务关系,澳门系该争议基本事实的发生地,香港某工程公司、某航道局、中山某服务部三方未就该争议由内地管辖法院达成合意,争议不属于内地法院专属管辖范围,也不涉及内地社会公共利益,且澳门法院审理该争议

更为方便。澳门初级法院亦已经受理广某公司提起的代位权诉讼,将对香港某工程公司与某航道局之间的债权债务作出判决。此外,根据《最高人民法院关于内地与澳门特别行政区相互认可和执行民商事判决的安排》,澳门法院的相关判决在内地法院的认可和执行具有制度保障。因此,武汉海事法院裁定驳回中山某服务部的起诉,告知其向澳门法院提起诉讼。

该案是海事法院适用《民事诉讼法》第二百八十二条有关“不方便法院原则”的规定,处理内地法院与澳门特别行政区法院之间海事案件区际管辖冲突的典型案列。⁸³ 武汉海事法院结合法律规定和立法精神,对当事人提出的不方便法院管辖异议进行审查,同时结合澳门法院已受理相关争议、澳门民商事判决在内地的认可与执行等因素,认为由澳门法院管辖本案更为方便,也更有利于债权人代位权的实现。该案是适用不方便法院原则协调区际平行诉讼管辖冲突的典型案列,增加了内地和澳门之间的司法互信,充分体现了不方便法院原则在协调平行诉讼管辖冲突、节约司法资源、降低当事人诉讼成本等方面的重要作用,也彰显了法院注重礼让和合作,提升纠纷解决效率的立场。

结束语

中国法院在2024年审判的海事案件,以传统的海上货物运输和海上保险案件为主,兼有创新和发展,例如临时仲裁案件。《海商法》修订草案已于2025年6月24日提请全国人大常委会会议二次审议,预计《海商法》的修订工作会顺利完成。修订后的《海商法》将会在未来的中国海商法评论中予以介绍。

⁸² (2023)鄂72民初997号;2024年全国海事审判典型案例。

⁸³ 关于“不方便法院原则”在中国的司法实践,参见Liang Zhao, Forum Non Conveniens in China: an empirical analysis, *The Chinese Journal of Comparative Law* 2024, 11(3) <https://doi.org/10.1093/cjcl/cxae002>.

Lloyd's Law Reports
Bound Volume Series, Volume 1 2025

Available now – order your copy today

customersuccess@lloydslistintelligence.com

**Volume 1 2025
Lloyd's Law Reports
Bound Volume
available now**

Law Reports: Bound Volumes collection

Lloyd's List Intelligence is a specialist publisher in the field of law reporting. Our Bound Volumes collection dates back to 1919 and includes volumes for our leading reports and review journals in the areas of construction, maritime and commercial, insurance and medical law.

Bound Volumes Series

available as full sets, small bundles and individual units

Make sure your legal library is complete

Our Law Reports Bound Volumes are a powerful reference resource for all your legal research needs. Each volume contains fully headnoted, verbatim judgments. Each attractively cloth-bound edition collates the most noteworthy legal decisions reported within the year.

- ▶ Access cases and precedents across the full print archive.
- ▶ Carefully crafted headnotes crystallise the most significant cases from the world-renowned courts of England and Wales.
- ▶ Recent volumes include the most influential cases from overseas jurisdictions.
- ▶ Our distinguished editors include high court judges, eminent professors, the Past Chair of the Bar Council and leading KCs.

Lloyd's Law Reports 2025 Volume 1 available now

Our new Bound Volume features analysis and verbatim text of the most noteworthy maritime and commercial court judgments to be handed down in the first six months of 2025. It is an essential reference tool for industry and legal professionals worldwide.

Complete your Bound Volume collections with our new editions.

Find out more: [✉ customersuccess@lloydslistintelligence.com](mailto:customersuccess@lloydslistintelligence.com) [🌐 www.lloydslistintelligence.com/products/i-law](https://www.lloydslistintelligence.com/products/i-law)

☎ +44 (0)20 7509 6499 (EMEA); +65 6028 3988 (APAC)

附录:2024年评论收录的案件

- 廊坊聚力勘探科技有限公司和中国人民财产保险股份有限公司厦门市分公司诉波德航运有限公司(2024)津民终416号
- 海南丰海粮油工业有限公司诉中国人民财产保险股份有限公司海南省分公司(2003)民四提字第5号;最高法院指导案例52号
- 中牧实业股份有限公司诉帕尔默海运公司(2022)最高法民再14号;指导性案例232号;[2024] 2 CMCLR 1
- 海南东展建材贸易有限公司诉中国人民财产保险股份有限公司福州市分公司平潭综合实验区华辰海运有限公司、中国人民财产保险股份有限公司(2024)琼民终272号
- 某某材料(上海)有限公司诉青岛某某国际物流有限公司(2023)鲁民终1450号
- 泰州市某船务有限公司诉中国某保险公司泰州市分公司(2024)最高法民申1490号;[2024] 4 CMCLR 52
- B公司诉A公司(第三人C公司)(2023)沪民终620号
- 林斌诉中国人民财产保险股份有限公司广州市分公司(2024)桂民终134号
- 某某航运有限公司诉中国某某国际贸易有限公司(2023)鲁民终1530号
- 东营市鑫宇物流有限责任公司诉东莞市丰海海运有限公司(2020)最高法民申4813号;指导性案例231号
- 大连柏某德国际物流有限公司诉大连睿某生物科技有限公司(2024)辽民终397号
- 常州宏川石化仓储有限公司和华泰财产保险有限公司江苏省分公司诉宁波天盛海运有限公司(2021)鄂民终15号;指导性案例233号
- 新鑫海航运有限公司诉中国机械国际合作股份有限公司(2021)最高法民申5588号;指导性案例230号;[2022] 3 CMCLR 8
- 中海石油(中国)有限公司天津分公司、中国平安财产保险股份有限公司天津分公司诉海南安盛船务有限公司、中国人民财产保险股份有限公司泉州市分公司(2024)辽民终846号;2024年全国海事审判典型案例
- 宁波物流公司、深圳物流公司诉浙江汽车零部件公司(2024)浙民终94号
- 赫伯罗特船务(中国)有限公司诉山东省阿湾进出口有限公司和青岛莱润棉纺织品进出口有限公司(2024)鲁72民初712号
- 南京某海船务有限公司申请设立海事赔偿责任限制基金案(2021)粤72民特5号;指导性案例234号
- 北尔旗国际货运代理(上海)有限公司诉上海海华轮船有限公司(2023)最高法民申2157号
- 魏某诉刘某与熊某(2024)沪民终32号
- 绍兴南某有限公司诉青岛忠某有限公司(2024)鲁民申6750号
- 环某船舶租赁有限责任公司诉天某财富有限公司(2023)浙72民初314号;指导性案例236号
- 福建华景海洋科技有限公司诉中国平安财产保险有限公司和中国平安财产保险有限公司广东分公司(2023)粤72民初1069号
- 某某公司1和某某公司3诉某某公司2(2023)沪民终867号
- 上海淳口实业有限公司诉中国人民财产保险股份有限公司天津市分公司(2024)最高法民申2283号
- 某贸易公司与某运输代理公司申请确认仲裁协议效力案(2024)沪72民特43号;2024年全国海事审判典型案例
- 王锋敏、冒永松和镇江市鸿益船舶服务有限公司诉中国人寿财产保险股份有限公司南通市城区支公司(2024)最高法民申4790号;[2025] 1 CMCLR 1
- 中山某服务部诉某航道局、香港某工程公司(2023)鄂72民初997号;2024年全国海事审判典型案例
- 江苏鼎盛重工有限公司诉中国人寿财产保险股份有限公司上海市分公司(2023)沪民终818号

The Data Behind Maritime Intelligence

How Lloyd's List Intelligence Powers Smarter Maritime Decisions

A Foundation of Accuracy

i-law is the leading platform for maritime and commercial law research, providing specialised resources for legal professionals. Whether you work in a law firm, an in-house legal team, or academia, i-law streamlines your workflow with instant access to expert commentary, case law, and legal analysis.

Unrivalled Maritime Law Coverage

Since 2006, i-law has been the trusted platform for maritime law specialists. Home to the renowned Lloyd's Law Reports, it offers an extensive archive of legal precedents shaping the maritime industry. In addition, i-law provides access to essential legal reference works, including Voyage Charters, Time Charters, and Laytime and Demurrage.

Key Features:



Over 100 dedicated maritime and commercial law titles, including archived editions of essential publications.



Insights from over **100** leading maritime law experts.



Home to **Lloyd's Law Reports**, offering unparalleled case law coverage since 1919.



Regular updates to ensure access to the latest legal developments.

Discover more at [i-law.com](https://www.i-law.com)

Data Driven.
Tech Enabled.