

中国海商法评论 2025

对新《中华人民共和国海商法》的分析及法院
判决和仲裁裁决的评析

作者
赵亮

i-law

A Lloyd's List Intelligence solution

Chinese maritime law in review 2025: An analysis of the new Chinese Maritime Code, and review of court judgments 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 content is available online via single-user subscriptions or multi-user licences at www.i-law.com/ilaw/maritimelist.htm

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

© Maritime Insights & Intelligence Limited 2026. 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.

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.

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

i-law 

A Lloyd's List Intelligence solution

目录

作者简介	iii
前言	1
第一部分: 新《海商法》	
船舶	1
船舶融资租赁	1
登记查询权限	2
建造中船舶所有权	2
船舶抵押权	2
抵押权清偿顺序	2
船舶优先权	2
船舶留置权	3
海上货物运输合同	3
统一运输规则	3
航次租船合同	3
当事人权利义务	3
货物价值	4
电子运输记录	4
货物交付	4
海难救助	5
撤销救助合同	5
合同救助	5
海上旅客运输合同	5
赔偿限额	5
强制保险	5
直接索赔	5
海事赔偿责任限制	6
海事赔偿责任限额	6
船舶碰撞情形下的赔偿责任限额	6
责任限制的除外情形	6
船舶油污损害责任	6
内容和范围	6
责任主体	6
强制责任保险	7
船舶油污损害赔偿	7
海上保险合同	8
建造中的船舶保险合同	8
被保险人告知义务	8
格式条款说明义务	8
预约保险合同	8
违反保证条款的法律后果	8

时效	9
海上货物运输请求权时效	9
船舶碰撞请求权时效	9
共同海损分摊请求权时效	9
海上保险赔偿请求权时效	9
时效中断和届满	9
涉外关系的法律适用	10
第四章适用进出中国的国际货物运输合同	10
船舶法律适用规则	10
船舶油污损害责任法律适用	10
意思自治	10
附则	10
反制歧视性措施的条款	10
互保组织的法律地位条款	10
 第二部分: 海事审判与仲裁	
海上货物运输	11
提单效力	11
留置权	11
目的港无人提货	12
承运人免责	13
双方互免责任条款	14
托运人责任	15
航次租船合同	15
追诉时效	16
海上保险	17
近因	17
海事	18
海难救助	18
船舶优先权	19
海事赔偿责任限制	19
船舶	21
船舶所有权	21
船舶建造	21
船舶买卖	22
纠纷解决	23
反外国制裁法	23
诉前海事请求保全	24
区际司法协助与破产	24
“以保促调”机制	25
仲裁与破产	25
结束语	26
附录:2025年评论收录的案件	27

作者简介

赵亮

赵亮博士, 英国南安普敦大学法学院副教授, 博士生导师, 民商法中心主任。大连海事大学法学院客座研究员。

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, 上海仲裁协会临时仲裁推荐仲裁员, 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《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)。

电子邮件: l.zhao@soton.ac.uk

微信: liangzhao1013





A Lloyd's List Intelligence solution

Maritime and commercial law, delivered with authority

i-law delivers authoritative maritime and commercial law content, supporting clear legal understanding across complex, industry-shaping issues.

Maritime and commercial law on i-law

- Lloyd's Law Reports, respected worldwide
- Maritime and commercial case law since 1919
- Authoritative commentary from leading experts
- Trusted insight for global legal practice

Discover the **powerful clarity** of i-law today



中国海商法评论2025

对新《中华人民共和国海商法》的分析及法院判决和仲裁裁决的评析

赵亮 英国南安普敦大学 法学院 海商法研究中心

前言

中国1992年通过的《海商法》于2025年完成首次全面系统修订,修订后的《海商法》(以下简称新《海商法》)共十六章三百一十条,并于2026年5月1日起施行。此次修订积极回应了航运数字化、海洋环境保护和高水平对外开放等时代需求,核心内容包括:完善船舶物权与融资制度、统一内外贸海运规则、强化海洋生态环境保护和调整涉外关系法律适用。本评论就《海商法》修订的主要内容进行介绍和评论。

本评论同时介绍中国法院于2025年在裁判文书网公布的有关海商海事二审和再审判决,海事法官和律师推荐的优秀判决,以及最高人民法院发布的2025年全国海事审判典型案例。此外,本评论还介绍中国海事仲裁委员会2025年公布的若干海事仲裁裁决。

第一部分: 新《海商法》

本评论重点介绍新《海商法》修改和增减的内容。对于没有被修订的内容,以及基于未修订的内容做出的司法判决,请参考赵亮和李连君的合作:《中国海商法和实践》。¹

船舶

船舶融资租赁

新《海商法》第八条增加关于船舶融资租赁的新条款。该条第二款规定,出租人对融资租赁船舶的所有权,未经登记不得对抗善意第三人。该规定与第一款中船舶登记对抗善意第三人效力的一般规定相一致。

第八条第二款同时规定,承租人应当按照船舶融资租赁合同支付租金。承租人经催告后在合理期限内仍不支付租金的,出租人可以请求支付全部租金;也可以解除船舶融资租赁合同并收回融资租赁船舶。根据合同支付租金属于一般性规定,并无增加新的法定权利义务。第二句是关于违反支付租金义务的法律救济。尽管融资租赁合同下的合同救济可能与该法定救济类似,但如果合同有不同的违约救济约定,该法定救济是否强制适用,有待法律或司法实践进一步阐明。

¹ Zhao, L and Li, L, *Maritime Law and Practice in China*, 1st Edition, 2017, Informa Law from Routledge.

登记查询权限

新《海商法》第九条增加第二款，规定船舶权利人、利害关系人及有关国家机关可依法查询船舶所有权登记状况。针对实践中船舶所有权查询问题，该条款明确了船舶所有权登记查询的主体，并出于对船舶所有人隐私权的保护，将船舶所有权登记的查询主体限定为“船舶权利人、利害关系人、有关国家机关”。与查询船舶登记不同的是，《船舶登记条例》第二十二条第二款规定，船舶登记机关应当允许公众查询船舶抵押权的登记状况，这与查询所有权的主体不同。

建造中船舶所有权

新《海商法》第十条增加新的规定，建造中的船舶的所有权，有约定从约定，无约定或约定不明的归造船人所有。造船实践中，建造中船舶所有权归属大多通过合同明确约定。因此，建造中船舶所有权归造船人所有的规定属于法律默认规定，当事人如果有不同的所有权约定，必须在合同中明示。

船舶抵押权

旧《海商法》第十七条规定，船舶抵押权设定后，未经抵押权人同意，抵押人不得将被抵押船舶转让给他人。新《海商法》第十七条取消了该限制性规定。该条规定，“船舶抵押权设立后，抵押人可以转让抵押船舶。当事人另有约定的，按照其约定。抵押船舶转让的，船舶抵押权不受影响。”但该条款没有解释另有约定的当事人是否包括抵押权人，以及抵押权如何才能不受影响。

如果转让被抵押船舶的当事人包括抵押人、被抵押船舶受让人和抵押权人，当事人可以通过多方协议保证抵押权人的利益不受被抵押船舶转让的影响。例如，抵押权人和抵押人注销船舶抵押登记，抵押权人和被抵押船舶的受让人登记新的船舶抵押。此时，船舶抵押权可以不受被抵押船舶转让的影响。

如果转让被抵押船舶的当事人仅包括抵押人和被抵押船舶受让人，抵押权人的利益可能受到影响，这可能是旧《海商法》规定未经抵押权人同意，抵押人不得将被抵押船舶转让给他人的原因。新《海商法》第十三条第一款规定，船舶抵押权的设立、变更、转让和消灭，应当向船舶登记机关登记。未经登记，不得对抗善意第三人。《中华人民共和国船舶登记

条例》第二十条规定，船舶设定抵押权时，抵押权人和抵押人应当向船籍港船舶登记机关申请办理船舶抵押权登记。第三十八条规定，船舶抵押合同变更时，抵押权人和抵押人应当到船籍港船舶登记机关办理有关变更登记。《中华人民共和国船舶登记办法》第五十条第一款规定，船舶抵押权登记项目发生变化的，抵押人和抵押权人应当共同向船籍港船舶登记机关申请办理变更登记，提交变更项目的证明文件及相关船舶登记证书。因此，如果被抵押船舶的受让人在船舶转让后不同意设立新的船舶抵押，而船舶抵押权人不是被抵押船舶转让合同的当事人，无法对受让人行使权利，其船舶抵押权很难不受到影响。

旧《海商法》第十七条规定，船舶抵押权设定后，未经抵押权人同意，抵押人不得将被抵押船舶转让给他人。新《海商法》第十七条取消了该限制性规定。

抵押权清偿顺序

新《海商法》第十九条规定，同一船舶设立两个以上船舶抵押权的，其清偿顺序按照以下情形确定：（一）船舶抵押权已经登记的，按照登记的时间先后顺序受偿；（二）船舶抵押权已经登记的先于未登记的受偿；（三）船舶抵押权未登记的，按照担保的债权比例受偿。该条款删除旧《海商法》第十九条“同日登记的抵押权，按照同一顺序受偿”规定，但没有做出新的规定。如果同日登记的抵押权可以理解为同一时间登记的抵押权，似乎可以得出同一顺序受偿的推论。

船舶优先权

在船舶优先权的义务主体方面，新《海商法》第二十一条在船舶所有人、光船承租人、船舶经营人基础上，增加船舶管理人，扩大了拥有船舶优先权的主体范围。

新《海商法》第二十二条列明产生船舶优先权的海事请求,在第(五)项船舶营运中因侵权行为产生的财产赔偿请求中,排除“本船所载的货物、集装箱和旅客行李的灭失或者损坏的赔偿请求”,避免与运输合同责任混淆。

新《海商法》第二十二条第二款将旧《海商法》对应条款修改为“根据中华人民共和国缔结或者参加的国际条约或者法律、行政法规的强制性规定,已经取得民事责任保险或者财务保证的,在该保险或者财务保证的范围内,前款第二项、第五项规定的海事请求不具有船舶优先权”。强制责任保险和财务保证已能为在船舶营运活动中遭受人身伤亡、财产损害的当事人提供充分的保障,在强制保险和财务保证的范围内,无须再通过船舶优先权实现受偿。

新《海商法》第二十八条规定,船员工资、劳动报酬等具有船舶优先权的海事请求的一年行使期限,自“海事请求人离船之日”起算,而非旧《海商法》中的“优先权产生之日”。该规定更贴合船员职业特性,可以有效的保护船员权益。

船舶留置权

新《海商法》第二章新增第四节“船舶留置权”,为船舶留置权的行使提供明确的法律依据。第三十条规定,造船人、修船人在债务人未支付建造或修理费用时,可留置合法占有的船舶,就该船舶优先受偿。船舶留置权的清偿顺序为先于船舶抵押权,后于船舶优先权。第三十一条规定,除另有约定外,造船人、修船人留置船舶满六十日后,债务人仍不履行债务的,可以与债务人协议以留置船舶折价,也可以就拍卖、变卖留置船舶所得的价款优先受偿。第三十二条规定,在留置期间,船舶被法院扣押并拍卖、变卖的,不影响船舶留置权人优先受偿的权利。

海上货物运输合同

统一运输规则

旧《海商法》第四章关于海上货物运输合同的规定只适用于国际海上货物运输合同,不适用于中国港口之间的沿海货物运输合同。新《海商法》第二条删除关于“海上货物运输合同”一章不适用于中国港口间运输的规定,将沿海货物运输纳入《海商法》调整的范围,但内河货物运输仍被排除在外,适用《民法典》中的相关规定。

新《海商法》对“沿海运输权”等管理条款在保留原有框架的基础上进行了精细化完善,但没有实质变化。第五条规定,中国港口之间的海上运输和拖航,由依法取得中国国籍的船舶经营。但是,法律、行政法规另有规定的除外。非经国务院交通运输主管部门依法批准,外国籍船舶不得经营中国港口之间的海上运输和拖航。

新《海商法》第四十三条将中国港口之间的国内海上货物运输纳入新《海商法》第四章的适用范围。针对沿海货物运输,采用了“最小双轨制”的做法,即基本适用国际海上货物运输的规则,但在适航义务、免责事由方面作出不一样的规定。新《海商法》第四十八条第二款规定,国内海上货物运输承运人的适航义务的时间范围除开航前和开航当时,还应包括航程中。新《海商法》第五十二条第二款规定,国内承运人对于航海过失及船上火灾事故造成的货物损失不能免除责任。

航次租船合同

旧《海商法》将航次租船合同归入第四章“海上货物运输合同”,而将定期租船和光船租赁规定于第六章“船舶租用合同”。新《海商法》将航次租船合同从第四章移至第六章,但内容无实质性变化。新《海商法》第一百二十九条规定,第四章中关于适航义务和不得进行不合理绕航的强制性规定,仍适用于航次租船合同的出租人;在航次租船合同没有约定时,第四章关于当事人权利和义务的规定仍适用于航次租船合同。

当事人权利义务

新《海商法》第五十二条将承运人的免责在货物发生的灭失、损坏的基础上增加迟延交付的情形。对于迟延交付,第五十

一条规定,货物未能在明确约定的期限内,在约定的卸货港交付的,构成迟延交付;国内海上货物运输中,货物未能在合理期限内交付的,也构成迟延交付。同时,除依照第四章规定承运人不承担赔偿责任的情形外,由于承运人的过错,致使货物因迟延交付而灭失、损坏或者遭受其他经济损失的,承运人应当承担赔偿责任。由此可见,国内海上货物运输和国际海上货物运输承运人的迟延交付构成条件不完全相同,但责任基础是相同的。

新《海商法》第四十四条修改了实际承运人的定义。实际承运人是指接受承运人的委托或转委托,实际履行全部或部分承运人的运输义务(接收、装载、搬移、积载、运输、保管、照料、卸载和交付)的主体。该定义扩大了实际承运人的主体范围。据此,港口经营人等主体在符合特定条件时将具有实际承运人地位,从而有权援引承运人的法定免责事由与赔偿责任限制。

对于卸货港无人提货所产生费用和 risk,旧《海商法》第八十六规定由收货人承担。新《海商法》第九十三条将收货人修改为托运人,并明确承运人应当及时通知托运人。同时,如果收货人已经行使海上货物运输合同权利的,由收货人承担该项费用和 risk。此项修订明确了责任分配的基本顺位,可以减少因责任主体不清引发的纠纷。

货物价值

旧《海商法》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。货物的实际价值,按照货物装船时的价值加保险费加运费计算。新《海商法》第五十六条规定,按照在交货地交付时的市场价格计算;不能确定在交货地交付时的市场价格的,按照货物装船时的价值加保险费加运费计算。该条款的修改使货物赔偿价值的认定,更贴近货物的实际经济损失,体现了损失补偿性原则。

电子运输记录

新《海商法》增设第四章第五节“电子运输记录”,确认符合法律、行政法规规定条件的电子运输记录与运输单证具有同等效力。中国目前没有电子运输记录的相关法律和行政法规。电子运输记录的使用者需要密切关注相关法律的发展,以确保适用的电子运输记录可以被《海商法》认可同等效力。该章节同时对电子运输记录的可靠性和排他性,以及电子运输记录与运输单证的互相转换做出了规定。这些规则的制订参考借鉴《联合国贸易法委员会电子可转让记录示范法》,但新《

海商法》中的规则不仅适用于可转让的电子运输记录,也适用于不可转让的电子运输记录。

新《海商法》对电子运输记录的可靠性和排他性的规定,属于强制性规定。新《海商法》没有规定,若干电子运输记录不能满足可靠性和排他性的要求,是否属于无效情形,不能获得法律认可的同等效力。二者的区别在于,前者以法律的强制性否定了电子运输记录的效力,而后者只是不能获得法定效力,但不否定其依据合同取得的效力。后者或者可以理解为,不满足可靠性和排他性规定的电子运输记录,不属于新《海商法》规范的电子运输记录,其效力不能依据新《海商法》确定,但仍然可以依据合同的约定确定效力。立法的目的不是为了限制合同的自由。后者的理解,能更大程度上的确认电子运输记录的效力,即法定的同等效力和约定的同等效力。

新《海商法》第八十六条规定,电子运输记录与运输单证互相转换,应当注明转换的说明信息。电子运输记录与运输单证完成转换后,原运输单证或者电子运输记录随即失效。因为电子记录和运输单证具有同等效力,所以该规定可以确保运输单证或电子记录的单一性,以确保其排他性的属性。但是,该条款没有说明注明转换的说明信息的义务主体。更重要的是,如果没有注明转换的说明信息,则意味着没有完成转换,原运输单证或者电子运输记录没有失效,同时,转换后的电子运输记录与运输单证在形式上也是有效的运输单证或者电子运输记录,使得承运人无法合法有效的凭运输单证或者电子运输记录交付货物。

货物交付

新《海商法》第八十七条详细规定了承运人交付货物的规则。具体内容包括:(一)签发记名提单的,凭提单向记名收货人交付;(二)签发指示提单的,凭提单向被背书的提单受让人交付;(三)签发不记名提单或者签发指示提单经空白背书的,凭提单向提单持有人交付;(四)签发可转让电子运输记录的,向电子运输记录的持有人交付;(五)其他情形,凭收货人的身份证明向收货人交付。该交付规则以单证为基础,但没有规定签发不可转让电子运输记录(例如电子记名提单)情况下的交付规则。如果其交付规则适用第(五)项,承运人可以凭收货人的身份证明向收货人交付货物,但电子记录和纸质单证应当具有同等效力,应当适用第(一)项交付规则,即凭电子记名提单向记名收货人交付货物,从而实现同等效力。对于该问题,需要司法解释或司法实践予以回答。

新《海商法》第九十六条允许托运人在承运人责任期间内书面要求变更卸货港或收货人,但需赔偿承运人损失,并同时

规定了承运人可拒绝变更的例外情形,包括(一)承运人因客观条件无法满足托运人的要求,或者满足此种要求将影响承运人正常营运;(二)承运人预计满足托运人的要求将产生额外费用或者使承运人遭受经济损失,要求托运人提供相应担保,托运人未提供担保;(三)托运人未按照承运人的要求出示已签发的运输单证。

海难救助

撤销救助合同

旧《海商法》第一百七十六条规定,在“合同在不正当的或者危险情况的影响下订立,合同条款显失公平”等情形下,可请求法院或仲裁机构“变更”救助合同。新《海商法》第一百八十五条规定,在“合同在受胁迫或者危险情况的影响下订立,并且合同条款显失公平”等情形下,可请求“撤销、变更”救助合同。新增撤销救济方式,为当事人在合同订立存在根本性瑕疵时提供了更彻底的救济手段。

合同救助

旧《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,除本法第一百八十二条或者其他法律另有规定或者合同另有约定外,无权获得救助款项。”新《海商法》第一百八十八条删除了“或者合同另有约定外”这一表述。救助合同约定“无效果,有报酬”,在新《海商法》框架下属于合同自由的范畴。第一百八十条第三款规定,除本法第一百八十五条关于撤销或者变更救助合同和第一百八十六条、第一百八十七条关于防止或者减轻生态环境损害的规定外,海难救助章节的其他规定仅在救助合同没有约定或者没有不同约定时适用。因此,虽然救助章节的规则适用于救助合同,合同当事人的约定优先于该章节的规定。第一百八十八条法定救助报酬的取得和第一百八十九条救助报酬的确定等规定尽在没有合同约定的情况下适用。

海上旅客运输合同

赔偿限额

新《海商法》第一百一十五条统一国内与国际海上旅客运输的承运人赔偿责任限额,同时适当提高人身伤亡与财产损失的赔偿限额标准。旅客人身伤亡赔偿限额由46666 SDR/人调整为175000 SDR/人,自带行李赔偿限额由833 SDR 提高到1800 SDR,并允许双方书面约定更高责任赔偿限额。此项修订实现国内与国际旅客运输赔偿标准的统一,并通过大幅提高赔偿限额,并允许约定更高责任限额,加强了对旅客人身权益的保障。

强制保险

新《海商法》第一百二十五条新增强制责任保险规定,要求承运人或实际承运人必须投保旅客人身伤亡责任险或提供财务保证。引入强制责任保险制度,为旅客人身伤亡赔偿提供了可靠的财务保障,增强了旅客索赔权的实现能力。但该条款没有规定违反该强制义务的法律责任。这有待于进一步的法律规范予以澄清。

直接索赔

新《海商法》第一百二十六条规定,旅客可直接向保险人或财务保证人索赔。该规定简化了索赔程序,有效保障了旅客的合法权益。同时,承运人或者实际承运人丧失本章规定的限制赔偿责任权利的,不影响其责任保险人或者财务保证人援用本章规定限制赔偿责任。责任保险人或者财务保证人有权以损害是因承运人或者实际承运人的故意造成的进行抗辩,并有权援用承运人或者实际承运人除破产或者清算之外的理由进行抗辩。由此可见,保险人或者财务保证人对旅客的法定赔偿责任与承运人或实际承运人的责任并非完全相同。如果保险人或者财务保证人援引责任限制或者上述抗辩,旅客可能无法从保险人或者财务保证人获得赔偿。此时,旅客应该可以向承运人或者实际承运人提出损害赔偿请求。

海事赔偿责任限制

海事赔偿责任限额

新《海商法》第二百一十九条参考《海事赔偿责任限制公约》1996 年议定书,显著提高船舶所有人、海难救助方等主体的海事赔偿责任限额,从计算基数到每总吨位增加限额均有较大幅度提升。

船舶碰撞情形下的赔偿责任限额

新《海商法》第二百一十九条第二款规定,与船舶发生碰撞的非用于军事的或者政府公务的其他船艇,适用同一赔偿责任限额。该规定解决了此前司法实践中因碰撞双方船舶类型不同而产生的法律适用争议,有利于高效、公平地处理船舶碰撞纠纷。

责任限制的除外情形

新《海商法》第二百一十七条第(三)项规定,海事赔偿责任限制不适用于船舶载运散装油类造成的油污损害责任的赔偿请求,及沉没、遇难等船舶的打捞、清除、拆毁或无害化相关费用请求。

新《海商法》第二百三十三条规定,船舶载运散装油类造成的油污损害责任适用专门责任限制,按船舶吨位计算,最高限额约8977万SDR。船舶燃油污染损害的赔偿适用海事赔偿责任限制,与其他非人身伤亡请求共享限额。

船舶油污损害责任

内容和范围

新《海商法》增设第十二章“船舶油污损害责任”,对相关国际公约的内化适用进行了系统整合与细化。该章包括第一节“一般规定”、第二节“船舶油类污染损害责任”和第三节“船舶燃油污染损害责任”,体现了国内法与《国际油污损害民事责任公约》及《国际燃油污染损害民事责任公约》的对接,为处理发生在中国管辖海域和与海相通的可航水域的船舶油污损害赔偿纠纷提供了清晰、完整的法律依据。

新《海商法》第二百二十五条规定,“船舶油污损害赔偿”一章适用于在中国管辖海域和与海相通的可航水域内发生的船舶油污损害赔偿。油污损害赔偿范围具体包括财产损失、预防措施费用、收入损失及生态环境修复费用。

新《海商法》第二百二十六条第二款虽规定了与国际公约一致的三项免责事由,但附加“及时采取合理措施仍不能避免损害”的前提条件。增设“及时采取合理措施”作为免责前提,意图鼓励船舶所有人在遇险时履行更高标准的谨慎义务和积极防污责任。

责任主体

新《海商法》第二百二十六条明确船舶油污损害赔偿责任主体为漏油船舶的船舶所有人。第二百二十八条规定,两艘及以上船舶共同造成损害的,对无法合理分开的损害承担连带责任。如两船发生碰撞事故造成一船漏油,漏油船舶所有人



Maritime law, delivered with authority

Authoritative maritime and commercial law content for clear legal understanding across complex, industry-shaping issues.

Discover the **powerful clarity** of i-law today

承担赔偿责任后,其有权依据第二百三十条向非漏油船舶的所有人追偿。结合以上规定可以看出,当发生两船碰撞导致一船漏油时,非漏油方面面临的是漏油船的追偿风险,而不应直接承担油污损害责任。

强制责任保险

新《海商法》第二百二十九条确立了船舶油污损害的强制责任保险制度,并明确规定赔偿请求人有权直接向船舶所有人的责任保险人或者财务保证人提出索赔。责任保险人、财务保证人在法定赔偿限额内承担赔偿责任。该条同时规定,即使船舶所有人丧失海事赔偿责任限制的权利,不影响其责任保险人或者财务保证人继续援引法定的限额进行抗辩。强制责任保险与直接索赔制度确保受害人能够直接向具备偿付能力的保险人行使求偿权,允许保险人和保证人独立享有责任限制的权利,增加船舶油污损害赔偿的路径和保障。

该条款同时明确国家依法完善并实施船舶油污损害赔偿基金制度,作为第二层赔付来源,在船舶所有人及其保险人赔付不足时启动,确保受害人获得更加充分有效的救济。中国船舶油污损害责任保险与赔偿基金制度已经建立。2015年6月18日,中国船舶油污损害赔偿基金管理委员会成立,负责船舶油污损害赔偿基金工作。

船舶油污损害赔偿

新《海商法》第十二章第二节对船舶载运散装油类造成的油污损害责任进行了规定。第二百三十三条规定了赔偿责任限额的计算方式,与中国加入的1992年《国际油污损害民事责任公约》的2000年修正案规定的标准保持一致。第二百三十六规定责任限制基金分配之前,船舶所有人或者其责任保险人、财务保证人已经向油污损害赔偿请求人作出赔付的,可代位向责任限制基金求偿。此外,船舶所有人采取预防措施的费用可参与基金分配。规定代位求偿权及预防措施费用可参与基金分配,可激励船舶所有人在事故发生后主动、及时采取清污等预防措施,防止损害扩大,有效引导各方共同致力于减轻污染损害的实际后果。

第十二章第三节对船舶燃油污染损害责任进行了规定。新《海商法》第二百三十九条规定,船舶燃油污染损害赔偿责任限额适用其第十一章“海事赔偿责任限制”的规定,并规定同一事故造成燃油污染损害索赔和其他限制性债权索赔在同

一赔偿责任限额内受偿燃油污染损害赔偿责任限额(包括第二百一十六条规定的可以限制赔偿责任的其他损害的)适用关于海事赔偿责任限制的规定。

此外,新《海商法》第二百零二条规定,污染损失和费用应由责任方自行承担,不得作为共同危险下的特殊牺牲由各受益方分摊。这防止将环境成本转嫁给无辜的货方等非责任方,确保了“污染者自负其责”原则在共同海损制度中的落实,维护了分摊机制的公平性。

新《海商法》第二百零二条规定,污染损失和费用应由责任方自行承担,不得作为共同危险下的特殊牺牲由各受益方分摊。

新《海商法》第二百三十五条规定,责任限制基金已经设立且船舶所有人有权限制其赔偿责任的,油污损害赔偿请求人不得申请法院对船舶所有人的财产行使保全措施;已经采取的财产保全措施应当解除,船舶所有人为了避免或者解除保全措施已经提供的保证金或者其他担保应当退还。

海上保险合同

建造中的船舶保险合同

新《海商法》将船舶建造保险合同纳入“海上保险合同”一章的适用范围。根据第二百四十五条，建造中的船舶保险合同，是指保险人按照约定，对被保险人在船厂建造、试航和交船过程中的船舶遭受海上保险事故造成的损失和产生的责任负责赔偿，而由被保险人支付保险费的合同。建造中的船舶包括符合船舶建造合同约定，用于建造船舶的材料、机械和设备等。新《海商法》明确船舶建造保险的法律适用，可以避免因船舶建造保险合同所约定的保险事故性质不同、事故发生的船舶建造阶段不同而导致《保险法》与《海商法》都有可能适用的结果。

被保险人告知义务

新《海商法》第二百四十七条规定，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。第二百四十八条对保险人解除权的行使期限作出明确限制，规定保险人自知道或应当知道解除事由之日起超过三十日未行使权利的，解除权消灭。

此外，第二百四十八条还修改了旧《海商法》中保险人解除保险合同时退还保险费的规则，区分不同解除情形。(1)因被保险人的故意，未将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的，保险人有权解除合同，并不退还保险费。(2)非因被保险人的故意，未将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的，保险人有权解除合同或者要求相应增加保险费。保险人在保险责任开始前解除合同的，应当退还全部保险费，但是有权收取手续费。保险人在保险责任开始后解除合同的，应当将自合同解除之日起至保险期间届满之日止的保险费退还被保险人，但是解除航次保险合同的，保险人可以不退还保险费。对于合同解除前发生海上保险事故造成的损失，保险人应当承担赔偿责任，但是未告知或者错误告知的重要情况对海上保险事故的发生有影响的除外。

格式条款说明义务

新《海商法》第二百四十九条新增保险人的提示义务与说明义务。该条款规定，海上保险合同采用保险人提供的格式条

款的，对于保险合同中免除或者减轻保险人责任等与被保险人有重大利害关系的条款，保险人在订立合同时应当作出足以引起被保险人注意的提示。被保险人要求说明的，保险人对该条款应当予以明确说明。保险人未依照前款规定履行提示或者说明义务，致使被保险人没有注意或者理解与其有重大利害关系的条款的，被保险人可以主张该条款不成为合同的内容，但是被保险人知道或者应当知道该条款内容的除外。

海上保险的保险人说明义务，只有在被保险人提出要求的情形下，保险人才需要对该类条款予以明确说明。这表明海上保险人所负担的仅是“被动说明义务”，这与《保险法》下非海上保险所规定的保险人“主动说明义务”不同。

预约保险合同

新《海商法》第二百五十七条明确预约保险合同需采用书面形式订立，并定义其为“保险人对被保险人将来一定期间内分批运输货物承担保险责任”的合同。被保险人有向保险人申报分批运输货物信息的义务，对于违反该义务的法律后果，新《海商法》第二百五十九条修订区分了故意与非故意未申报或错误申报的两种情况：(1)故意违约：保险人对该次运输损失不承担赔偿责任，但仍有权收取保险费。(2)非故意违约：被保险人可补报或更正，且补正行为不影响索赔权，但保险人有权以第二百四十三条第二款规定的赔偿计算标准计算保险价值，即视为未约定保险价值的保险，排除约定保险价值的适用。

违反保证条款的法律后果

对被保险人违反合同约定的保证条款的法律后果，新《海商法》第二百六十一条做出了新的规定。首先，保险人书面通知被保险人解除合同的，合同自通知到达被保险人时解除。其次，对于违反保证条款前发生的损失，保险人仍需赔偿。对于违反保证条款后至解除通知到达前的损失，原则上保险人不承担赔偿责任，但设立了两项例外情形，即被保险人能证明违反保证与事故无因果关系，或事故发生在违规行为已获纠正之后的，保险人仍应承担赔偿责任。

上述修改取消了旧《海商法》中违反保证保险人绝对免责的规则，允许特定情况下的救济措施。这种规定既防止了因与被保险事故无关的轻微违约而导致被保险人完全丧失保障的不公结果，也通过违规纠正后仍予赔付的规则实现保险的补偿目的。该修改与《2015年英国保险法》的违反保证条款规则基本相同。

时效

海上货物运输请求权时效

新《海商法》第二百八十四条第一款规定,就海上货物运输请求赔偿的请求权,时效期间为一年,货方的请求权,自货物交付或应当交付货物之日起算。船方的请求权,自知道或应当知道权利被侵害之日起算。例如,承运人因货方申报不实遭受损失的,时效自承运人发现申报错误之日起算。后者与英国法的六年时效差异巨大。

第二百八十四条第二款规定,前款规定的时效期间已经届满或者至届满不足九十日的,被认定为负有责任的人对第三人享有的追偿请求权,时效期间为九十日,自追偿请求人解决原赔偿请求之日起计算。该追偿时效的规定,与《海牙-维斯比规则》中的追诉时效规则截然不同。

船舶碰撞请求权时效

新《海商法》第二百八十八条规定,船舶碰撞请求权的时效期间保持为二年,自碰撞事故发生之日起计算。船舶发生碰撞,互有过错的船舶,对造成的第三人的人身伤亡,承担连带赔偿责任。一船支付的赔偿超过本条第一款规定的比例的,有权向其他有过错的船舶追偿。追偿请求权的时效期间为一年,自当事人连带支付损害赔偿之日起计算。第二百八十八条新增第三款规定,上述时效规定适用于依据本法第一百七十九条(船舶虽未碰撞但造成其他船舶以及船上的人员、货物或者其他财产遭受损失的情形)产生的请求权或追偿请求权。这一修订扩展了时效的适用范围,有利于及时解决船舶碰撞相关纠纷。

共同海损分摊请求权时效

新《海商法》第二百九十条规定,共同海损分摊请求权的时效期间为一年,自共同海损理算结束之日起计算。该条款新增了最长时效限制,即从共同航程终止之日起不得超过六年。这一修订引入了最长保护期,防止因理算时间过长导致权利义务关系长期不稳定,保护了各方当事人的合法权益。

新《海商法》第二百九十条规定,共同海损分摊请求权的时效期间为一年,自共同海损理算结束之日起计算。该条款新增了最长时效限制,即从共同航程终止之日起不得超过六年。

海上保险赔偿请求权时效

新《海商法》第二百九十一条将海上保险赔偿请求权的时效起算点,由旧《海商法》规定的“保险事故发生之日”调整为“知道或者应当知道海上保险事故发生之日”。这一修改符合海上保险实践,可以避免因非自身原因未能及时知晓事故而导致被保险人丧失索赔权的不合理结果。

时效中断和届满

旧《海商法》第二百六十六条规定,在时效期间的最后六个月内,因不可抗力或者其他障碍不能行使请求权的,时效中止。自中止时效的原因消除之日起,时效期间继续计算。新《海商法》第二百九十三条保留该规则,并增加新的届满规则,即自中止时效的原因消除之日起满六个月,时效期间届满。

旧《海商法》第二百六十七条规定,时效因请求人提起诉讼、提交仲裁或者被请求人同意履行义务而中断。新《海商法》第二百九十四条将中断事由“被请求人同意履行义务”修改为“请求人提出履行请求”。这个修改极大地改变了该中断的情形,不再需要被请求人的同意而产生时效中断,使得请求人比较容易地实现时效的中断。这个时效中断事由的法律修改值得引起纠纷当事人的注意。

涉外关系的法律适用

第四章适用进出中国的国际货物运输合同

新《海商法》第二百九十五条第二款增加新的规定，装货港或卸货港位于中国境内的国际海上货物运输合同，适用新《海商法》第四章“海上货物运输合同”的规定。这是对当事人意思自治原则的重要例外和限制。值得注意的是，这里适用的仅仅是新《海商法》第四章，而不是整个新《海商法》，更不是中国法律。例如，如果进出中国的国际货物运输合同适用英国法，当中国法院审理该合同纠纷，中国法院会适用新《海商法》第四章确定当事人的权利、义务和责任，而对于其他法律问题，例如诉讼时效，合同效力等不属于新《海商法》第四章规范的问题，仍然可以适用约定的英国法律。

船舶法律适用规则

新《海商法》对船舶物权的法律适用做出新的规定。针对建造中的船舶所有权，第二百九十六条规定，船舶已经登记的，适用登记国法律；未经登记，适用船舶建造地法律。第二百九十七条第三款规定，建造中的船舶抵押权，船舶已经登记的，适用登记国法律；未经登记，适用船舶建造地法律。第二百九十八条规定，船舶优先权，适用法院地法律。第二百九十九条规定，船舶留置权，适用船舶被留置地法律。上述新的规定，为船舶建造、买卖和融资提供了明确的法律适用规则。

船舶油污损害责任法律适用

新《海商法》第三百零四条规定：船舶油污损害责任，适用油污损害结果发生地法律。该条款体现了对环境保护和受害者权益的优先保护原则。油污适用损害结果发生地法律，意味着通常适用污染受害国的法律，这更有利于当地生态环境的恢复和受损害方获得充分赔偿。

意思自治

新《海商法》在船舶碰撞（第三百零一条）和共同海损分摊（第三百零二条）法律适用方面，均增加了允许当事人协议选择适用法律的规定。

附则

反制歧视性措施的条款

新《海商法》第三百零八条第二款授权中国政府在任何国家或者地区对中国采取海上运输和船舶建造相关领域的歧视性措施时，有权采取相应的反制措施。该条款是维护国家利益的法律武器，赋予国家在法律框架内采取灵活反制措施的权力。中国政府可以据此采取行政反制措施。

互保组织的法律地位条款

新《海商法》第三百零九条定义了船东互保协会作为互助性保险组织和运营模式，规定其可按照章程对会员的损失和责任进行赔偿。

第二部分: 海事审判与仲裁

海上货物运输²

提单效力

某某出口公司与赛某某诺有限公司和某某国际有限公司(第三人:上海某某供应链管理有限公司)海上货物运输合同纠纷案(2025)最高法民申320号

装港代理公司签发涉案提单,提单记载的托运人为某出口公司,大副收据和货物舱单记载内容与提单内容一致。矿物公司不是提单上载明的托运人,但通过不完整的背书流转取得案涉提单。某供应链公司通过以物抵债的方式从矿物公司取得的提单亦未经背书转让。在该案的再审中,某供应链公司认为,某出口公司持有的提单是伪造的提单,其持有的提单效力优先于托运人某出口公司持有的提单,作为债权人受让人有权提取货物。

对于提单的真伪,某供应链公司提交司法鉴定意见书,证明某出口公司持有的提单上加盖的装港代理公司印章与检材上加盖的印章并非同一印章,主张某出口公司持有的提单是伪造的提单。最高人民法院认为,印章不同,不能据此得出某出口公司持有的提单为伪造的结论。此外,装港代理公司证明某出口公司持有的提单是伪造的提单。但最高人民法院认为,装港代理公司为提单签发环节的利害关系人,不能仅依据利害关系方的陈述即认定某一方的提单真实性而否认另一方提单的真实性。

对于提单的效力,最高人民法院认为,首先,某出口公司和某供应链公司各自持有的指示提单均记载某出口公司为指示提单托运人,指示提单的托运人有权凭提单要求承运人交付货物。因此,某出口公司有权凭其所持提单向承运人提货。

其次,案涉提单为指示提单,矿物公司既非提单上载明的托运人,亦非通过完整的背书流转而取得案涉提单,故矿物公司的提单来源存在瑕疵。某供应链公司通过以物抵债的方式从矿物公司取得的提单亦未经背书转让,其并非法律规定的提单持有人。最高人民法院认为,某供应链公司依据其来源存在瑕疵的提单所享有的权利将劣后于某出口公司,某供应链公司无法凭借其占有的提单对抗、排斥某出口公司持有的

提单。因此,某供应链公司关于依据返还原物请求权或作为债权人受让人有权提货的主张不能成立。³

该案讨论了司法实践中两个重要的问题。第一,如何识别提单的真伪,包括提单上盖章的真伪。司法鉴定意见书一般可以证明文件的真伪,但法院可能因为各种原因不予采纳。印章不同,确实不能必然得出某出口公司持有的提单为伪造的结论。例如,检材上加盖的印章可能存在问题,或者,代理公司同时或先后使用不同的印章,不能因此确定提单的真伪。但该案中,装港代理公司签发了涉案提单,其应当可以证明提单的真伪。除非有证明装港代理公司是代表某一货方的利益,否则不宜简单认定为利害关系人。毕竟,没有比提单签发人更能够识别其签发的提单。第二,某供应链公司持有的提单在背书流转方面存在瑕疵,该提单不是法律上认定提货凭证。无论其以何种方式取得提单,提单本身不具有提货功能,即使没有某出口公司的提单,某供应链公司也不能凭该提单提取货物。

留置权

佰建某公司等与凌远某公司航次租船合同纠纷案(2024)辽民终1242号

某甲公司是涉案货物的卖方,某乙公司是涉案货物的买方,建发能源公司是某乙公司的代理。某甲公司委托某丁公司承租某丙公司的船舶,某丁公司与某丙公司签订航次租船合同,某丙公司是出租人,某丁公司是承租人。航次租船合同第1条第3项约定,“货方”包括托运人、发货人、收货人、接收人、提单持有人、货物所有人及任何有权占有货物的人。第12条“留置权”约定,承运人对货物及相关单据享有留置权,以担保货方根据提单或其他合同应支付的运费、亏舱费、滞期费、延滞损失及其他任何款项,以及应由任何方承担的共同海损分摊费用和追偿成本。

某丙公司在收到第一笔费用后,由船长代理某丙公司签发提单,记载托运人某甲公司,收货人和通知方为建发能源公司。提单中并入租船合同,运费根据租船合同支付。在航次租船合同履行过程中,某丙公司因未全额收到运费、滞期费,拒绝放货,产生纠纷。

² 本年度评论的案件均适用旧《海商法》相关条款。

³ (2025)最高法民申320号。

一审法院指出,航次租船合同并入提单,某丙公司与收货人之间成立以提单证明的海上货物运输合同关系。《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。”据此,一审法院认为,某丙公司根据航次租船合同收取运费、滞期费后放货,并无不当。⁴

二审法院认为,提单在某丁公司与某丙公司之间不具有海上货物运输合同证明的作用,二者之间仍适用租船合同的条款。对于非租船合同当事人的托运人某甲公司、收货人建发能源公司,某丙公司作为承运人,与持有提单的托运人某甲公司或收货人建发能源公司之间的权利、义务关系适用提单的约定。

航次租船合同有“留置权”约定的,依据约定的留置权留置货物,而不适用《海商法》中的法定留置权。

关于某丙公司是否有权拒绝放货的问题,二审法院认为,依据该航次租船合同的约定,某丙公司在未收到所有运费(包括亏舱费)的情况下,对某丁公司享有拒绝放货的先履行抗辩权。本案中,航次租船合同第12条“留置权”有明确约定,优先于海商法第八十七条适用,某丙公司在未收到运费等款项时,享有对“货方”货物的留置权,该“货方”不限于承租人,包括托运人、发货人、收货人、接收人、提单持有人、货物所有人及任何有权占有货物的人。在船长代理某丙公司签发提单后,某丙公司无论依据航次租船合同还是依据提单,对涉案货物均具有留置权。⁵

该案明确了两个海上货物运输合同的法律问题。第一,航次租船合同有“留置权”约定的,依据约定的留置权留置货物,而不适用《海商法》中的法定留置权。第二,法院正确的区分

了不同合同适用不同的主体。该案中,航次租船合同适用于出租人和承租人之间的权利义务关系;航次租船合同下签发的提单,适用于出租人和约定的“货方”(承租人除外)之间的权利义务关系。二审法院的判决,准确适用了法律,并充分尊重当事人之间的合同意思自治。

目的港无人提货

青岛某甲物流有限公司与万某航运(新加坡)有限公司海上货物运输合同纠纷案(2024)鲁民终847号

青岛某甲物流有限公司(以下简称某甲公司)出口货物到美国。万某航运(新加坡)有限公司(以下简称万某公司)承运该货物的运输。在美国纽约卸货后,某甲公司向万某公司出具《放弃货物所有权声明书》。随后,收货人向万某公司出具《弃货声明》,并表明,鉴于上述弃货行为,保证免除承运人全部责任,并同意赔偿承运人等有关运输方,并使其免受任何其他地方可能因该批货物引起或与之有关的损失,损害和/或费用而提出的任何诉讼和所有索赔。案涉货物被拍卖,集装箱陆续返还空箱。万某公司主张,某甲公司应向万某公司支付集装箱超期使用费、堆存费、监管仓库费及相应利息。

一审法院指出,《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条确定,“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风险由托运人承担。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。”万某公司将承运的货物运至目的港后,收货人向万某公司出具《弃货声明》,放弃提取货物,根据上述规定,因此产生合理的堆存费、集装箱超期使用费等费用应由托运人某甲公司承担。⁶

某甲公司上诉请求称,从收货人的弃货保函来看,收货人愿意承担因货物发生的费用。万某公司应当先向收货人提起诉讼,或者收货人拒绝后,再向某甲公司主张。

二审法院认为,首先,在案涉货物运输中,某甲公司系托运人,万某公司系承运人,双方成立运输合同关系。因万某公司未签发正本提单,收货人非提单持有人,亦未有证据显示其对案涉货物行使过权利,故收货人并未受让某甲公司在运输合同中的权利与义务,运输合同关系仍存在于某甲公司与万某公司之间。

⁴ (2023)辽72民初762号。

⁵ (2024)辽民终1242号。

⁶ (2023)鲁72民初1025号。

其次,虽然收货人在《弃货声明》中向万某公司作出了愿意承担“因该批货物引起或与之相关的损失”的意思表示,万某公司可以向收货人主张损失赔偿,但并不能免除某甲公司在运输合同关系中对承运人应承担的义务与责任。因此,万某公司向某甲公司主张在目的港因货物被弃而受到的损失,某甲公司应予以赔偿。某甲公司关于万某公司应向收货人主张损失赔偿的理由不成立,二审法院不予支持。⁷

该案是基于旧《海商法》和《会议纪要》的规定做出的判决。⁸该《会议纪要》的内容已经被新《海商法》第九十三条所吸收。该案中,由于收货人没有行使海上货物运输合同权利,即使适用新《海商法》,承运人仍然有权向托运人主张卸货港无人提货所产生费用和 risk。应当指出的是,新《海商法》第九十三条对卸货港无人提货所产生费用和 risk 在托运人和收货人之间进行了责任划分,但并非是转让运输合同下权利义务的规定。换句话说,新《海商法》第九十三条是对卸货港无人提货责任的法定分配,而非法定的合同权利义务转移。

承运人免责

浙江欧瑞进出口有限公司与以星综合航运有限公司海上货物运输合同纠纷案(2024)浙72 民初2640号, [2026] 2 CMCLR 36

欧瑞公司因从事出口贸易业务向以星公司订舱出运一批集装箱货物。根据以星公司网站信息显示,货物运抵海地太子港后,收货人一直无法在目的港提货。后经以星公司告知,涉案集装箱在目的港遭黑帮抢劫而灭失。

欧瑞公司认为,以星公司未谨慎、妥善保全货物导致欧瑞公司产生货物损失,主张以星公司向欧瑞公司赔偿货物灭失的损失。以星公司辩称,涉案货物已运抵目的港,系因目的港海地太子港武装冲突灭失,属于《海商法》第五十一条规定的战争或者武装冲突造成货物灭失的情形,承运人依法免责。

审理法院认为,首先,《海商法》对“武装冲突”的含义未作出具体界定,但该法第二百六十八条规定,中华人民共和国缔结或者参加的国际条约同本法有不同规定的,适用国际条约的规定。本案中,引发货物灭失的局势是否构成“武装冲突”,可按相关国际公约规定作出分析和判断。根据《1949年8月12日内瓦四公约关于保护非国际性武装冲突受难者的附加议定书(第二议定书)》第一条规定,此类武装冲突是指在一个国家领土之内发生的,政府武装力量与一个或多个有组

织的、控制了部分领土并持不同政见的非国家武装团体之间爆发的持久性武装对抗。该条规定表明,非国际性武装冲突的构成,要具备暴力冲突达到军事对抗程度、领土被分割控制、军事行动持久、政治主张显现等要件。而涉案损失发生时,海地黑帮活动虽然造成严重社会动荡和暴力事件,但尚不具备上述要件,不构成非国际性武装冲突。因此,以星公司不能援引《海商法》第五十一条第一款第四项规定的战争或者武装冲突事项作为免除货物灭失赔偿的事由。

《海商法》对“武装冲突”的含义未作出具体界定,但该法第二百六十八条规定,中华人民共和国缔结或者参加的国际条约同本法有不同规定的,适用国际条约的规定。

其次,《海商法》第五十一条第一款第十二项规定,货物灭失或者损坏“非由于承运人或者承运人的受雇人、代理人的过失造成的”,承运人不负赔偿责任;同时,该条第二款还规定,“承运人依照前款规定免除赔偿责任的,除火灾免责事项原因外,应当负举证责任。”法院认为,在海地太子港治安形势持续恶化、黑帮肆虐的情况下,以星公司在货物到达目的港前发出到港通知,并将货物顺利卸载于该港口,已尽到通常情况下的妥善、谨慎管货义务。以星公司已经举证证明涉案货物灭失系海地黑帮抢劫所致,其对货物灭失并不存在过错,依《海商法》第五十一条第一款第十二项规定可以免除赔偿责任。

该案涉及承运人是否可以对货物灭失免责的法律问题。法院对于目的港黑帮抢劫的行为是否属于武装冲突予以了详尽的分析,并适用了相关的国际公约。这种严谨的法律态度值得肯定。从判决书内容来看,承运人似乎没有主张“非由于承运人或者承运人的受雇人、代理人的过失造成的”免责事项。如果事实如此,法院是依职权为承运人找到适用的免责事项。这体现出中国法院依法裁判的主动性,是中国司法审判的一个特色。

⁷ (2024)鲁民终847号。

⁸ 关于无人提取货物的案件,参见: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(2024)辽民终397号。载于《中国海商法评论2024》,第8-9页。

双方互免责任条款

某重工有限公司与某海运公司航次租船合同纠纷仲裁案
(2025)中国海事仲裁委员会上海总部企业出海案例集, 第1-9页

申请人与被申请人就运输两套门座式起重机货物签订《运输合同》, 被申请人负责安排船舶, 申请人支付相应运费。《运输合同》第二部分第11条约定, “货物一经装好, 运费即被视为取得, 不论船舶/或货物是否灭失和是否由于海难或任何其他原因灭失, 都不退还。”第二部分第21条1、2两款是船货双方互免责任条款, 主要内容是出租人和承租人各自对对方的船舶或货物遭受的任何性质和原因的损失、损害或延误不负赔偿责任。

货物在卸货港吊装过程中发生倾覆, 产生货损。事故发生后, 被申请人将该剩余货物回运至启运港。双方围绕着《运输合同》中双方互免责任条款 (Knock for knock clause) 效力问题和运费问题产生争议。

申请人提出仲裁请求主要包括: (一) 请求被申请人向申请人赔偿货款; (二) 请求被申请人向申请人退还未完成运输而退运货物对应的海运运费。申请人认为, 首先, 船员操作过程中未针对潮汐涨落采取补偿作业等行为, 被申请人在涉案货物倾覆事故中存在故意或重大过失。根据《民法典》第五百零六条规定, 合同中的免责条款无效。其次, 根据《民法典》第五百八十二条规定, 当事人一方不履行合同义务, 受害方可以选择减少价款的违约责任承担形式。申请人因此向被申请人提出返还未完成运输而退运货物的对应运费。

仲裁庭认为, 申请人及被申请人自愿在《运输合同》中订立互免责任条款, 该条款内容无与法律、行政法规强制性规定相悖的情形, 互免责任条款有效。此外, 申请人未能举证证明被申请人对货物倾覆事故的发生存在故意或者重大过失。船员的操作行为, 即使存在过失, 或者存在重大过失, 也不等于被申请人本身存在故意或者重大过失。综上, 仲裁庭认为, 《运输合同》中的互免责任条款有效。依据该条款规定, 申请人应自行承担货物倾覆事故造成的与货物有关的损失、损害或延迟等, 申请人不能就此向被申请人提出赔偿请求。

对于运费纠纷, 仲裁庭认为, 《运输合同》第二部分第11条的约定并无与法律、行政法规的强制性规定相悖的情形。与此同时, 根据上述互免责任条款, 承租人应对任何性质、任何原因对货物造成的一切损失、损坏或延迟负责, 而不向出租人追偿。如果申请人认为因货物未能在卸货港卸载而遭受损失, 该损失也是因《运输合同》项下的货物发生倾覆事故直接造成的损失。根据该免责条款的规定, 申请人应自行承担与货物有关的损失。

双方互免责任条款常见于海洋工程和海上油气开采项目涉及的重大件设备海上运输合同中。因该领域海上运输的重大件设备一般都技术含量高、专业性强、结构复杂, 故在海上运输中发生事故后, 查明原因、判明责任, 往往耗时费钱且不易。通过事先在运输合同中订立互免责任条款, 旨在简化事故的处理, 符合重大件运输的行业惯例。仲裁庭在本案审理中, 面临着来自一般民事法律原则的抗辩。仲裁庭充分尊重了这一条款的效力, 确保行业实践的稳定性。此外, 仲裁庭认可了运费条款的效力, 不因一般的民事法律原则而否定其效力, 符合航运惯例和合同的目的。



Lloyd's Maritime Law Newsletter

Expert analysis of the latest maritime law cases and London arbitration awards, keeping you updated on developments that matter.

Discover the powerful clarity of i-law today



托运人责任

某甲(上海)国际货运代理有限公司大连分公司与山西某乙工贸有限公司海上货运代理合同纠纷案(2025)辽民终291号

山西某乙工贸有限公司(以下简称某乙公司)作为货物卖方与国外买方某丁公司达成货物买卖合同,约定交货方式为FOB。某乙公司与某甲(上海)国际货运代理有限公司大连分公司(以下简称某甲大连公司)协议确定其授权委托代理的业务范围。

案涉货物集装箱卸船至卡萨布兰卡港。某甲大连公司多次向某乙公司告知目的港无人提货并产生滞箱/堆存费用。某甲大连公司向承运人支付滞箱费。某甲大连公司请求某乙公司向某甲大连公司支付滞箱费。

一审法院认为,某甲大连公司与某乙公司之间成立海上货运代理合同关系。在某乙公司按约向某甲大连公司支付起运港货运代理费用、某甲大连公司按约将货物成功安排船期、订舱、装柜和报关后,某甲大连公司与某乙公司在海上货运代理合同项下的合同权利义务均已完成。某甲大连公司依据海上货运代理合同关系向某乙公司索赔目的港垫付款的诉讼请求没有法律依据,不予支持。⁹

二审法院认为,案涉贸易采用FOB术语,买卖双方约定由买方某丁公司安排海上货物运输事宜。在此交易方式下,某乙公司仅系为履行FOB卖方义务而配合完成起运港交货,虽然其被记载为无船承运人提单上的“托运人”,但该身份源于其作为将货物实际交付给承运人一方的实际托运人地位,而非与承运人缔结运输合同的契约托运人。鉴于运费到付、运输安排均由买方主导,且某乙公司未参与承运人选择或运输条款协商,故不能仅凭提单记载即认定其对目的港因无人提货所产生的滞箱费等费用负有合同或法定义务。¹⁰

该案再次反映出中国《海商法》下托运人定义和托运人识别的问题。¹¹ 中国《海商法》下托运人包括与承运人签订运输合同的人和将货物交给承运人的人。实践中,二者具有可能被记载为提单上的托运人。关于托运人的定义,存在的问题是,《海商法》之定义了两种托运人,但没有规定二者在运输合同下与承运人的权利义务关系,从而引起一系列托运人权利和托运人责任的问题。该案中,尽管某乙公司被记载为提单上的“托运人”,但法院依据不同的法律关系,否定其作为托

运人的法律地位和责任。这体现出司法实践对提单记载效力的否定。提单是托运人和承运人运输合同的证明。提单通过记载托运人,证明了托运人的合同当事人地位,提单记载的托运人应当得到法律的认可。遗憾的是,托运人定义和权利义务问题,没有在新《海商法》中得到修订或解决。

航次租船合同

唐山曹妃甸区某有限公司等与中国某有限公司宁波市分公司航次租船合同纠纷案(2025)闽民终664号

某辛公司与某庚公司签订《航次租船代理合同》,运输某辛公司的货物。货物在运输途中发生损坏,某辛公司向某庚公司主张货损赔偿。某庚公司辩称双方之间为委托代理合同关系,不承担运输责任。

一审法院认为,某辛公司与某庚公司签订的合同名称虽为《航次租船代理合同》,但要考虑合同的具体内容。首先,该合同明确载明为单(航)次水路运输合同,某辛公司为“货方”,某庚公司为“出租人”,即合同内容为提供货物运输服务,而非代理服务。其次,合同明确约定承运船舶、运费标准及结算、受载期、装卸港、船货落空违约责任、货损赔偿等内容,符合航次租船合同的特征,而区别于委托代理合同。最后,从收费项目来看,某庚公司向某辛公司收取运费,而非代理费。综上,某庚公司辩称双方之间为委托代理合同关系与事实不符,一审法院不予采纳。¹²

某庚公司上诉,主张其在接受某辛公司委托后,立即通过案外人签订合同,由案外人所有的船舶执行实际运输。某辛公司在整个履约过程中,直接接受案外人签发的运单,并未对运输主体提出任何异议,表明某辛公司对案外人运输的行为是明知且认可的,体现某庚公司的代理身份,其并非承运人,代收运费符合惯例。

二审法院认为,虽案涉合同标题有“代理”二字,但根据双方合同约定的内容,当事方为“(货方)”某辛公司,“出租人(船方)”某庚公司,合同明确载明该合同为单次水路运输合同,明确约定承运船舶、运费标准及结算、受载期、装卸港、船货落空违约责任、货损赔偿等内容,符合航次租船合同的特征,并使用运费、定金作为费用的表述,未体现代理的意思表示。故一审法院未予采纳某庚公司关于其与某辛公司之间为委托代理合同关系的主张,有事实和法律依据。¹³

⁹ (2024)辽72民初758号。

¹⁰ (2025)辽民终291号。

¹¹ 关于实际托运人的案件,参见:新鑫海航运有限公司诉中国机械国际合作股份有限公司案(2021)最高法民申5588号;指导性案例230号;[2022] 3 CMCLR 8。载于《中国海商法评论2024》,第9-10页。

¹² (2025)闽72民初361号。

¹³ (2025)闽民终664号。

该案反映出航运实践与司法认定的差异。在航运实践中,代理人对运输合同的介入程度和方式因具体的情况和习惯有所不同。尽管代理人不实际拥有船舶和实际运输货物,但因为代理合同与运输合同在形式上的趋同,以及用运费差价赚取代理费用的做法,很容易在法律上被识别为运输合同下的当事人,从而承担运输合同下的货损赔偿责任。该案判决应当引起货运代理人的关注,思考如何签订合同和提供代理服务,避免被识别为运输合同当事人。

追诉时效

上海某有限公司和广州市某有限公司海上货物运输合同纠纷案(2024)粤民终6984号

广州市某有限公司(以下简称某乙公司)受上海某有限公司(以下简称某甲公司)委托代办案涉货物运输事宜,某乙公司向某甲公司主张目的地无人提货费用后,向深圳某有限公司(以下简称某丙公司)支付了目的地费用。某乙公司主张,其垫付费用行为系履行货运代理合同项下的受托人义务,有权就必要且合理的垫付费用请求某甲公司偿付。一审法院判决,要求某甲公司向某乙公司支付目的地无人提货费用及其利息。¹⁴

某甲公司上诉,主张即便某甲公司应当承担该笔费用,某乙公司的诉讼请求已经超过诉讼时效。根据《会议纪要》第66条规定,请求集装箱超期使用费的诉讼时效期间为一年,自集装箱免费使用期限届满次日起开始计算。

二审法院认为,本案系某乙公司向其订舱代理某丙公司承担赔偿责任后向某甲公司提起的追偿之诉,本案有关集装箱超期使用费纠纷的诉讼时效应当根据海上货物运输合同关系来确定。《海商法》第二百五十七条规定,就海上货物运输向某要求赔偿的请求权,时效为一年,自某交付或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。

根据上述规定,二审法院认为,本案时效期间为九十天,应从某乙公司解决原赔偿请求之日或者收到受理对其提起诉讼的法院的起诉状副本之日起计算。根据原审查明的事实,一审法院就某丙公司诉某乙公司一案,于2023年12月19日作

出(2023)粤72民初1570号民事判决书,载明某乙公司应向某丙公司支付超期使用费和仓储费等目的地合理费用。某乙公司2023年12月26日向某丙公司支付前述费用,并于2023年12月28日向一审法院提起本案诉讼,并未超过诉讼时效。

《海商法》对“武装冲突”的含义未作出具体界定,但该法第二百六十八条规定,中华人民共和国缔结或者参加的国际条约同本法有不同规定的,适用国际条约的规定。

关于本案诉讼时效应适用《会议纪要》第66条的抗辩,二审法院认为,该条款主要调整将集装箱作为运输工具提供给货方使用的某请求滞箱费的纠纷,本案是合同托运人对外赔付相应费用后向其前一手托运人提起的追偿,不受上述规定的调整。综上,二审法院驳回上诉,维持原判。¹⁵

该案二审判决对某乙公司的追诉时效做出了清晰和准确的判断。《海商法》对海上货物运输合同纠纷规定了主诉和追诉的不同诉讼时效。本案中已经存在某丙公司向某乙公司主张权利的诉讼,某乙公司因承担该诉讼责任而向某甲公司主张权利的诉讼属于追诉,受追诉诉讼时效的约束。值得注意的是,新《海商法》对追诉时效的规定并未做出实质性修改,但其内容与《海牙-维斯比》中的追诉规则(第三条第6bis款)大相径庭。

¹⁴ (2024)粤72民初747号。

¹⁵ (2024)粤民终6984号。

海上保险

近因

中国某保险股份有限公司上海市分公司与某某船公司海上保险合同纠纷案(2025)最高法民申3693号

某某船公司就其所有的“某1”轮向中国某保险股份有限公司上海市分公司(以下简称某保险上海分公司)投保远洋船舶一切险。保险单第一条(责任范围)载明:全损险承保由于下列原因所造成的保险船舶的全损:1.地震、火山爆发、闪电或其他自然灾害;2.搁浅、碰撞、触碰任何固定或浮动物体或其他物体或其他海上灾害;3.火灾或爆炸;4.来自船外的暴力盗窃或海盗行为;5.抛弃货物;6.核装置或核反应堆发生的故障或意外事故;7.本保险还承保由于下列原因所造成的保险船舶的全损:(1)装卸或移动货物或燃料时发生的意外事故;(2)船舶机件或船壳的潜在缺陷;(3)船长、船员有意损害被保险人利益的行为;(4)船长、船员和引水员、修船人员及租船人的疏忽行为;(5)任何政府当局,为防止或减轻因承保风险造成保险船舶损坏引起的污染,所采取的行动。但此种损失原因应不是由于被保险人、船东或管理人未恪尽职责所致的。

保险期间内,船舶货舱进水。货舱进水被有效控制后,机舱发生爆炸事故。由于机舱突然爆炸起火导致船舶失控、断电,船舶不能提供排水动力。同时,船舶因断电失去航行动力。被保险人没有安排救助,船舶最终沉没。被保险人请求保险赔偿。

一审法院认为,某某船公司自行放弃对船舶施救,系导致船舶全损的最直接并具决定性的原因,而放弃施救不属于承保风险。退而言之,即便放弃施救与船舶全损间无直接因果关系,导致船舶处于沉没风险的直接和根本原因也是船体破损所致的船舶进水,而非机舱起火爆炸,某某船公司未能证明船体破损导致船舶进水属于保险人承保的列明风险,因此保险人无需承担保险赔偿责任。¹⁶

二审法院对近因有不同的判断。二审法院认为,货舱进水与机舱起火爆炸,共同导致承保船舶的全损。关于货舱进水是否为承保风险。因此,二审法院纠正一审认定的船舶全损原因。二审法院指出,考虑到货舱进水发生的时间点是开航后的13天,且进水点至今无法查实,涉案货舱进水属于船体潜

在缺陷造成的货舱进水。根据保险单第一条列明全损险的承保范围第3点火灾或爆炸以及第7点(2)船舶机件或船壳的潜在缺陷,二审法院认为,涉案货舱进水与机舱起火爆炸均属于保险单列明的某保险上海分公司应承保的风险,某保险上海分公司按照涉案保险合同应当向某某船公司承担保险赔偿责任。¹⁷

某保险上海分公司申请再审称,机舱起火爆炸不是船舶全损的原因、货舱进水不是保单承保风险,船舶全损更不是两者共同原因造成的。1.船舶全损和机舱起火爆炸之间不存在直接因果关系。2.船舶全损的唯一原因是货舱进水,但货舱进水并非承保风险。最高人民法院支持二审法院判决,驳回中国某保险股份有限公司上海市分公司的再审申请。¹⁸

保险近因原则决定保险人是否承担保险赔偿责任。当保险事故发生的原因错综复杂时,对近因的确定会成为保险纠纷的难点。该案中,二审和再审法院认定,货舱进水与机舱起火爆炸被认定为共同导致承保船舶全损的原因。但有如某保险上海分公司申请再审称,货舱进水并非承保风险。二审和再审法院分析,涉案货舱进水属于船体潜在缺陷造成的货舱进水。所以,可以进一步表述为,船舶机件或船壳的潜在缺陷与机舱起火爆炸是保险事故发生的近因。二者导致船舶进水,最终沉没。因此,船舶进水只是一个因果关系中的一个过程或表现形式,不是一个原因,否则,任何承保风险导致的船舶进水并沉没,都不能获得保险赔偿,这不符合保险的根本目的。

对于被保险人对遇险船舶的施救行为,是否可以成为近因,二审和再审法院在事实认定上与一审法院有所不同。二审和再审法院认为被保险人在对遇险船舶施救方面不存在问题,因此否定其成为船舶全损的近因。而一审法院认定被保险人没有及时施救遇险船舶是导致船舶全损的原因。事实认定属于法院查明的权限和职责,本文不予评论。如果被保险人在对遇险船舶施救方面不存在问题,船舶潜在缺陷和爆炸可以被视为近因。如果被保险人存在问题,即使发生进水和爆炸,船舶可以因为救助不会发生全损,则被保险人的行为可以被视为船舶全损的近因。

¹⁶ (2022)沪72民初1084号。

¹⁷ (2024)沪民终427号。

¹⁸ (2025)最高法民申3693号。

海事

海难救助

天津某某海运有限公司与某某海洋工程有限公司 海难救助合同纠纷案(2025)最高法民申5391号

天津某某海运有限公司(以下简称某1公司)光船租赁并经营的“国能XX”轮搁浅,某某海洋工程有限公司(以下简称某2公司)前往事故海域进行抢险救助。某1公司于事故发生当日即向某2公司出具《授权委托书》,载明:“现委托贵司派遣施工人员、船舶、设备对该难船进行水下探摸、船载货物打捞、残油抽油、船舶拖浅等应急抢险作业。具体费用及条款双方协商确认,以签订的协议为准,我司保留终止委托的权利。”某2公司据此实施了相关救助行为。

某2公司为案涉救助制作了《“国电XX”轮难船应急抽油施工方案》、《“国电XX”轮难船应急抢险施工方案》、《脱浅方案》等救助相关资料,并向某1公司发送《“国电XX”轮应急抢险救助费用报价单》,包含船舶日费率、油耗、主要潜水设备、抽油设备、人员及其他设备耗材、应急技术方案费用3%、管理费8%、税费6%等内容,以及特别补偿条款SCOPIC费率。某1公司收件后未做回应,亦未提出异议,而是默认并接受救助过程,并多次要求某2公司继续救助。

救助完成后,双方就救助报酬产生争议。某1公司主张,首先,双方未就救助费率达成书面协议,亦不存在任何明确约定。本案应适用《海商法》的规定确定救助费率。其次,即使认定本案构成雇佣救助,也不应适用某2公司主张的特别补偿条款SCOPIC费率。该费率适用于有涉外因素的海难救助作业,本案不存在涉外因素,仅应在当事人之间明确约定适用该费率时才适用,而双方从未明确约定采用该费率。第三,本案救助费率明显高于实际提供的救助服务,本案未兼顾救助方与被救助方利益的平衡,违背了救助市场交易公平的海难救助制度立法本意。

二审法院判决认为,某1公司事前、事中均不表态,事后一概否认的做法,有违诚实信用原则,某2公司基于某1公司的指示持续投入救助,对救助费率计算方式有信赖利益,从而认定双方之间成立约定固定费率的海难救助合同。某1公司应当依据该救助合同支付救助报酬。¹⁹ 某1公司申请再审,主张原判决认定本案海难救助合同性质错误,救助费率明显高于实际提供的救助服务,依据救助合同确定的救助报酬不合理。

最高人民法院再审认为,二审法院的认定不违反法律规定,并无不当。首先,《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,除本法第一百八十二条或者其他法律另有规定或者合同另有约定外,无权获得救助款项。”据此,救助合同除“无效果、无报酬”救助合同之外,还可依当事人的约定形成固定费率的雇佣救助合同。二审法院认定双方之间成立约定固定费率的海难救助合同。该认定不违反法律规定,并无不当。

当事人对救助是否属于合同救助(既雇佣救助)还是非合同救助,这决定了是否适用《海商法》来判定救助报酬的问题。

其次,《海商法》第一百七十六条规定:“有下列情形之一的,经一方当事人起诉或者双方当事人协议仲裁的,受理争议的法院或者仲裁机构可以判决或者裁决变更救助合同:(一)合同在不正当的或者危险情况的影响下订立,合同条款显失公平的;(二)根据合同支付的救助款项明显过高或者过低于实际提供的救助服务的。”最高人民法院再审认为,原判决在正确认定本案双方当事人之间成立约定固定费率的海难救助合同的基础上,以某2公司救助费率报价单为主要依据,参考相关评估报告中关于船舶使用、待命时间、特定船舶日费率等内容,并综合考虑了救助方所用的时间、支出的费用、实际耗材量以及人工费合理性等情况,对船舶使用费、船舶油耗费用、人员费等进行逐项认定。原判决对于某1公司提供证据证明明显过分高于实际提供的部分服务项目予以相应酌减,并在判决中详细列明了每一项费用的酌定理由,不存在未兼顾双方利益平衡的情形,认定结果并无不当。²⁰

¹⁹ (2024)闽民终280号。

²⁰ (2025)最高法民申5391号。

该判决反映了旧《海商法》下救助合同和救助报酬的法律问题。首先,当事人对救助是否属于合同救助(既雇佣救助)还是非合同救助,这决定了是否适用《海商法》来判定救助报酬的问题。最高人民法院在本案中明确指出,《海商法》允许当事人约定合同救助和报酬计算方法。这个问题在新《海商法》中已经得到明确肯定。其次,法院对约定的救助费率和具体的救助服务进行了详尽的分析,确保救助报酬的合理性,从而决定是否变更救助合同。

船舶优先权

黄某某和黎某某、林某某船舶优先权案(2025)浙民终187号²¹

黎某某雇佣黄某某等11名船员在其所有的“浙某”船上从事捕捞工作。后船舶被出售给郑某某,并变更登记为郑某某妻子林某某所有。郑某某登船将打印好的承诺书交由船员签名,承诺书载明船员保证不会向“浙某”船及船舶实际所有人郑某某主张船舶优先权且承诺系真实意思表示等内容,包括黄某某在内的7名船员在承诺书上签字。11名船员在未收到船员工资的情况下离船,黎某某出具欠条并承诺支付,但未实际履行。

黄某某遂诉至宁波海事法院,请求判令黎某某支付拖欠工资,并确认所欠工资对案涉船舶享有优先权。林某某抗辩认为,船舶优先权系民事权利,黄某某在承诺书中已自愿放弃船舶优先权,该放弃有效,黄某某就其工资债权无权主张船舶优先权。

一审法院认为,船舶优先权是以特定海事请求为前提的法定权利,船员工资享有优先权是对船员劳务报酬利益的特别保护,承诺放弃不构成优先权消灭的事由。雇主一方既未充分说明优先权的具体概念,也未明确告知放弃的法律后果,利用优势地位要求船员一方签署格式承诺书放弃船员工资优先权,不符合当事人意思自治原则和社会主义核心价值观,故放弃船舶优先权的承诺不发生法律效力。一审判决黎某某支付黄某某工资,确认上述款项对案涉船舶享有优先权。²²林某某不服提起上诉,二审法院判决驳回上诉,维持原判。²³

该案清晰的阐明了船舶优先权的法定性,不因民事权利义务的设定而变更或取消。即使雇主没有利用优势地位,船员放弃优先权的承诺书是真实的意思表示,法院未必会支持该承诺书,因为这仅仅满足了合同有效的形式要求,但不符合社会公共利益和优先权的法律价值。

海事赔偿责任限制

某某公司1与某某公司2等船舶触碰损害责任纠纷案(2025)最高法民申1482号

某某公司3所属海上施工平台“稳强8号”轮(以下简称“W”轮)在南通沿海盛东如东海上风电场海域锚泊抗台避风,因未按要求撤离至安全水域加之锚泊措施不当,锚钢索断裂导致走锚并触碰某某集团管线桥,造成桥墩和排放管线损毁。法院裁定准许某某公司3设立海事赔偿责任限制基金。

某某集团某某公司9(以下简称某某集团)诉称,虽然法院已经裁定准许某某公司3设立海事赔偿责任限制基金,但其无权享受责任限制。理由是:(1)“W”轮是一艘无主机、无推进器的无动力船舶,不具有自航能力,不属于《海商法》第三条规定的“船舶”,不能援引《海商法》第十一章关于海事赔偿责任限制的相关规定。(2)在当地气象、海事部门均已提前发布台风预警的情况下,被告明知可能发生损失而轻率地不作为,不采取必要抗台措施,未将“W”轮从施工水域撤离至安全水域避风,且事故发生当时该轮没有配备船员、锚泊抗台措施不当,加之在出现走锚搁浅的情况下没有采取必要的救助措施或其他排除危险的方法(如采取沉船措施),放任该轮继续漂移,最终酿成事故。故依据《海商法》第二百零九条的规定,无权依照第十一章规定限制赔偿责任。

一审法院认为,首先,关于“W”轮是否系《海商法》规定的船舶已由生效裁判确定,在某某公司3就案涉事故申请设立责任限制基金的案件中,上海市高级人民法院作出的(2020)沪民终503号民事裁定书,已认定“W”轮属于沿海作业船舶,某某公司3是该轮的登记所有人,有权提出海事赔偿责任限制基金申请。依据该生效裁定,“W”轮系《海商法》下船舶,在本案中无需赘述。“W”轮触碰管线桥造成的损失系属《海商法》第二百零七条所规定的限制性债权,各方当事人均未提出异议,一审法院予以确认。

其次,依据《海商法》第二百零九条,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,责任人无权限制赔偿责任。根据《事故调查报告》,“W”轮的船舶证书均在有效期内,符合法定要求,且无最低安全配员相关要求。本案事故直接原因是“W”轮上人员在台风来临时操作不当,鲁莽地认为按照“W”轮的抗风等级可以留在原地抗台避风,且未选择适合抗台避风的锚泊方式,这是由于缺乏抗台经验导致的抉择错误,并非故意或明知可能会走锚触碰管线桥而轻率地作为或者不作为。一审法院判决,某某集团有权主张损害赔偿,但应在被告某某公

²¹ 2025年全国海事审判典型案例,案例一。

²² (2024)浙72民初1535号。

²³ (2025)浙民终187号。

司3设立的“稳强8”轮海事赔偿责任限制基金中受偿。²⁴ 二审维持一审判决。²⁵

上海市高级人民法院在(2020)沪民终503号民事裁定书认为,“W”轮经江苏省船舶检验局年度检验,是钢制起重船,获准航行区域为近海航区,属于《海商法》第三条规定的“船舶”。最高人民法院同样认为,“W”轮在使用拖轮的情况下可于海上航行,配备工作人员且持有海事部门颁发的船舶国籍证书,船舶所有权登记证书,海上船舶检验证书等船舶证件,有载明航行区域,具备海船的相关属性。²⁶

本案法院对“船舶”的认定主要审查海上施工平台是否持有船舶证书,以及船舶证书上载明的航行区域。该案一方当事人的代理人,安杰世泽律师事务所阎冰律师为,《海商法》第三条对于船舶的定义并不强调其需要自航能力,亦不要求必须用于海上运输,被动移动及施工作业皆可满足船舶的定义要求,配员情况更不是船舶性质的认定要件。该观点在司法实践中得到普遍的认可。

某某公司1等和向某等船舶触碰损害责任纠纷案(2024)沪民终706号

原告与被告之间的船舶发生碰撞,原告主张损害赔偿。被告对碰撞负有责任,申请设立了海事赔偿责任限制基金。原告认为,被告公司的安全管理体系文件是根据《船舶安全营运和防止污染管理规则》(以下简称NSM规则)制定的,NSM规则是行政规章,而2016年修正的《海上交通安全法》(以下简称《海安法》)规定必须遵守有关法律、行政法规和规章,所以,遵守安全管理体系文件应当被认为是法律的要求。被告违反安全管理体系文件,属于违法行为。因此,原告主张,被告无权就涉案船舶发生的海事事故所引起的海事赔偿请求享受海事赔偿责任限制,应当全额赔偿原告遭受的损失。

一审法院认为,虽然NSM规则属于行政规章,但依据NSM规则制定的公司安全管理体系文件并不是法律。海事主管部门依据NSM规则,要求被告制定船舶安全管理体系文件,是船公司安全运营管理需要,但该安全管理体系文件并不是法律。因此,在本案中安全管理体系文件不能作为无权享受海事赔偿责任限制的法律依据。²⁷

原告上诉主张,违反船舶安全管理体系就是违反了NSM规则,违反NSM规则下的安全管理体系的要求,进而导致事故发生,是一种重大疏忽的直接表现,故被上诉人不能享受海事赔偿责任限制。

二审法院指出,打破海事赔偿责任限制需以符合《海商法》第二百零九条的规定为前提,即上诉人仍需证明责任人故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为。

二审法院认为,虽然涉案事故发生时,已有NSM规则,被上诉人在NSM规则下制定了安全管理体系文件,并据此向海事主管部门申请签发了涉案船舶的临时安全管理证书,但涉案事故发生时适用的《海安法》尚未明确规定关于船舶所有人、经营人或者管理人应当建立并运行安全管理体系的强制性要求。换言之,涉案船舶的安全管理体系文件本身并非法律,建立运行并遵守该文件在事故发生之时亦未上升到相关主体在法律层面上的义务,而是海事主管部门要求船公司安全运营规范管理的行政措施,不能仅以船舶实际运营与安全管理体系文件存在不一致,主张责任人不得享受海事赔偿责任限制。

二审法院指出,打破海事赔偿责任限制需以符合《海商法》第二百零九条的规定为前提,即上诉人仍需证明责任人故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为。被上诉人违反安全管理体系文件的情形即便存在,事故调查报告和责任认定书并未将上诉人所主张的违反安全管理体系文件的诸多情形认定为涉案事故发生的直接原因。二审法院认为,本案中上诉人关于涉案船舶违反安全管理体系文件的举证,尚不能证明两被上诉人已经构成故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为,对上诉人以此为由要求打破海事赔偿责任限制的主张,不予支持。²⁸

该案审理法院正确的适用了《海商法》中打破海事赔偿责任限制的法律规则,准确的解释责任人故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为的评判标准,具有很好的参考意义。

²⁴ (2020)沪72民初2415号。

²⁵ (2024)沪民终358号。

²⁶ (2025)最高法民申1482号。

²⁷ (2023)沪72民初1525号。

²⁸ (2024)沪民终706号。

船舶

船舶所有权

某某船务有限责任公司与温州某某造船厂等船舶所有权纠纷案 (2025) 最高法民申4184号

船舶检验证书簿记载某某船务有限责任公司(以下简称某船务公司)是案涉船舶的所有权人,该公司与王某平签订的挂靠协议明确,案涉船舶由王某平投资,全部产权由王某平所有。案涉船舶由周某勤购买后,转让给金某波,再由金某波转让给潘某华,各主体之间分别签订了船舶买卖合同、船舶交接书。潘某华购买船舶后与温州某某造船厂(以下简称某造船厂)签订船舶拆解协议,租用某造船厂的船台,在海事部门监督下进行拆解。某船务公司主张,某造船厂、金某波、潘某华、周某勤对某船务公司构成共同侵权。

二审法院认定,案涉船舶所有权登记不反映真实所有权状态,仅具有对抗效力。某船务公司提交的船舶所有权证书、航次运输货物交接清单等证据均不足以推翻挂靠协议证明的船舶实际所有的事实,二审法院认定,案涉船舶历次处分均为有权处分,均无不当。²⁹

某船务公司申请再申诉,原审法院对船舶所有权归属的认定违背物权公示原则,不应将挂靠协议作为认定所有权的依据。此外,船舶转让及拆解行为均未取得某船务公司的同意,均属无权处分。

最高人民法院再审认为,某船务公司与王某平签订的挂靠协议已经明确,案涉船舶由王某平投资,全部产权由王某平所有。历次船舶转让均基于挂靠协议证明的船舶实际由王某平所有的事实。某船务公司新提交的船舶所有权证书、航次运输货物交接清单等证据均不足以推翻挂靠协议证明的船舶实际所有的事实。船舶作为特殊动产,所有权登记只是对抗善意第三人的要件而非船舶所有权变动的要件。某船务公司仅以其系船舶登记的所有人为由,主张各被申请人存在恶意,事实及法律依据不足,不予支持,驳回某某船务有限责任公司的再审申请。³⁰

该案澄清了船舶所有权证书的证明效力。如果该证书不能反映真实的所有权状态,其只能是所有权的初步证据,如果有相反的证据,可以推翻证明书的所有权证明效力。此外,从该案可以看出,登记为船舶所有人的挂靠单位对船舶的所有权

仅仅是一种形式上的权利,其所有权登记其实没有能力对抗本案中的善意第三人,既船舶买方和拆船方。挂靠单位对船舶的所有权登记仅仅是为了行政管理需要,其权益只能通过与船舶实际所有人之间的挂靠协议来保障。

船舶建造

某某港航运有限公司与某某金属船舶制造有限公司船舶建造合同纠纷案 (2025) 最高法民申3873号

某某港航运有限公司(以下简称某航运公司)与某某金属船舶制造有限公司(以下简称某制造公司)签署船舶《建造合同》。合同第5.1.2.1条约定,如果单船交付拖延时间超过合同约定的交船日150天的,每船每推迟一天从单船合同价格中扣除1500元;第5.1.2.2条约定,如果交船时间延迟超过150天,甲方(某航运公司)有权按本合同第十条约定单方面解除合同并没收履约保证金,除非甲方同意按5.1.2.1的规定扣除违约金后重新商定新的交船日期。”

因某制造公司延期交付船舶超过150天,某航运公司没收合同履约保证金。某制造公司认为,某航运公司没有解除合同,主张返回履约保证金。某航运公司抗辩,主张其在未主张解除合同的前提下也有权没收履约保证金。

船舶建造合同条款相对复杂,合同条款的解释成为解决法律纠纷的关键。

二审判决认为,某航运公司有权按每船每推迟一天从单船合同价格中扣除1500元标准主张延期交船的违约金,或单方解除合同并没收履约保证金。某航运公司并未主张解除合同,因此,没有没收履约保证金的权利。³¹

²⁹ (2024)浙民终1360号。

³⁰ (2025)最高法民申4184号。

³¹ (2023)粤民终5340号。

某航运公司申请再申诉,某航运公司没收某制造公司履约保证金无需以解除合同为前提条件,根据《建造合同》违约责任条款的约定,只要某制造公司延期交船超过150天,某航运公司即有权没收履约保证金。

最高人民法院再审指出,当事人对合同条款的理解有争议的,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,确定其含义。第5.1.2.1条和第5.1.2.2条均是对延期交船超过150日的后果做出的约定。结合两款上下文可知,5.1.2.1约定的是合同继续履行的情形,第5.1.2.2条约定的是合同解除的情形。二审判决认为某航运公司有权按每船每推迟一天从单船合同价格中扣除1500元标准主张延期交船的违约金,或单方解除合同并没收履约保证金,符合合同约定。最高人民法院认为,某航运公司并未主张解除合同,某航运公司关于其在未主张解除合同的前提下也有权没收履约保证金的主张,不符合合同约定。最高人民法院驳回某某港航有限公司的再审申请。³²

船舶建造合同条款相对复杂,合同条款的解释成为解决法律纠纷的关键。该案中,法院没有局限于条款文字本身,而是结合相关条款、行为的性质和目的、习惯以及诚信原则,确定其含义。该理解符合船舶建造合同的目的和行业习惯,值得肯定。

船舶买卖

海南杰瑞杰森医疗科技有限公司与海南康和船业有限公司船舶买卖合同纠纷案(2025)琼民终111号

海南杰瑞杰森医疗科技有限公司(以下简称杰森公司)和海南康和船业有限公司(以下简称康和公司)签订船舶买卖合同,约定杰森公司向康和公司购买玻璃钢游艇一艘。合同约定,发动机VM-D-6350A。合同附件第8、9项约定,游艇主机为两台美国水星MR706LS舷内外柴油机,发电机为意大利静音发电机10KW。合同第八条约定,交接船时,双方需按附件确认验收。

康和公司和杰森公司签署船舶交接书明确:康和公司将涉案游艇于洋浦交给杰森公司,杰森公司在此予以接收。交接前,该艇的一切债权债务及风险由康和公司负责,交接后该艇的所有权归杰森公司,所有一切债权债务及风险由杰森公司负责,双方签字确认之日起交接书立即生效。所附《设备交接清单》明确发动机为两台MR706LS,发电机为一台PMG-8SH。

杰森公司主张,涉案游艇交付后“带病工作”,处于不适航状态。康和公司交付游艇与合同约定不符,存在欺诈,属根本违约。杰森公司要求解除合同,并要求返还已付游艇价款。

一审法院认为,涉案游艇实际使用的发动机水星MR706LS是双方约定的发动机型号。发电机不符合约定属瑕疵交付,并不构成根本违约。因此,一审法院不支持杰森公司的诉讼请求。³³

二审法院认为,第一、关于发动机问题。双方当事人虽在合同第一条约定涉案游艇发动机型号为VM-D6-350A,但是

³² (2025)最高法民申3873号。

³³ (2024)琼72民初238号。



Maritime law, delivered with authority

Authoritative maritime and commercial law content for clear legal understanding across complex, industry-shaping issues.

Discover the **powerful clarity** of i-law today

合同第八条明确约定,交接船时,双方需按附件确认验收。而双方当事人在合同附件中明确约定游艇主机为美国水星MR706LS舷内外柴油机。双方当事人在签署的船舶交接书所附《设备交接清单》中亦明确发动机为两台MR706LS。且根据当事人提交的通讯记录,可以看出杰森公司在游艇尚未开工建设之时就已知涉案游艇使用的是水星MR706LS发动机。可见,杰森公司在合同签订时、履行过程中直到游艇交接都明确知晓涉案游艇发动机的型号是美国水星MR706LS舷内外柴油机。

涉案游艇已经取得游艇适航证书,证明涉案游艇建造检验合格,处于适航状态。且杰森公司一审提交证据证明该游艇已实际运行600余小时。可见,杰森公司在游艇交付后能够正常使用该游艇。杰森公司主张,涉案游艇经常需要维修、处于不适航状态,但没有充分的证据证明是发动机的原因导致游艇长期处于不适航状态。杰森公司亦未提交证据证明,其在游艇交接后,曾向康和公司主张解除合同。因此,杰森公司主张康和公司未经杰森公司同意即更换发动机,存在欺诈的故意,要求解除合同的事由明显不能成立。

第二,关于发电机问题。双方当事人在合同中没有明确约定发电机型号,但在合同附件中约定发电机为意大利静音发电机10KW。而双方当事人签署的船舶交接书所附《设备交接清单》中又明确发电机为PMG-8SH。可见,游艇实际安装和交付的发电机确实与合同附件的约定不符,且没有证据显示杰森公司在合同签订后、交接游艇前同意变更发电机型号。但杰森公司在交接涉案游艇时并未就发电机问题提出异议,其在本案中亦未提交证据证明,由于发电机存在问题,涉案游艇经常需要维修且处于不适航状态。而根据杰森公司一审提交的证据,其使用发电机累计开机次数494次。可见,涉案游艇以及发电机均能正常使用。康和公司虽未经杰森公司同意,更换发电机,但该行为并未导致杰森公司正常使用游艇的合同目的不能实现。因此,杰森公司主张康和公司擅自更换发电机属于欺诈,导致游艇长期处于不适航状态,从而要求解除合同的事由不能成立。一审判决认定康和公司未按合同约定、更换发电机的行为构成瑕疵交付、但并不构成根本违约,并无不当。

该案的复杂之处在于存在船舶买卖合同和合同附件,约定的船舶主机和发电机信息不同。法院对二者的关系和实际的履行进行了详细的分析,并且对欺诈和根本违约问题进行了法律分析,阐明了欺诈和根本违约的构成条件,正确的做出判决。

纠纷解决

反外国制裁法

香港某公司等和新加坡某船务公司、某船务(中国)公司海上货物运输合同纠纷案(2023)沪72民初1936号³⁴

香港某公司向新加坡某船务公司订舱,将一批电子产品从上海港运往巴拿马曼萨尼约港。新加坡某船务公司在接收货物并装船出运后,以香港某公司被某国列入制裁清单为由,拒绝签发提单,并在货物运抵目的港后拒绝交付。香港某公司遂向上海海事法院申请海事强制令,请求强制该公司签发提单,上海海事法院依法发出海事强制令。

新加坡某船务公司虽依照海事强制令签发了提单,却在强制令案件处理期间将货物退运回上海港。香港某公司遂提起诉讼,主张新加坡某船务公司及某船务(中国)公司连带赔偿货物损失。新加坡某船务公司则提起反诉,主张香港某公司未在上海港及时提取货物,诉请其赔偿集装箱超期使用费。

上海海事法院指出,《涉外民事关系法律适用法》第四条规定,中华人民共和国法律对涉外民事关系有强制性规定的,直接适用该强制性规定。《反外国制裁法》的强制性规定应优先于当事人的约定直接适用于该案。依据该法第十二条,任何组织和个人均不得执行或者协助执行外国国家对我国公民、组织采取的歧视性限制措施。

新加坡某船务公司称,其顾虑受他国对我国企业歧视性限制措施的牵连而拒绝履行运输义务。法院认为,该行为的本质仍属于协助执行外国对我国企业的歧视性限制措施,该行为违反法律强制性规定,不能成为其免除或减轻违约责任的合法事由。上海海事法院指出,新加坡某船务公司作为承运人,以香港某公司被某国列入制裁清单为由拒绝履行运输义务,并将货物强行退运,构成根本违约。据此,法院判决新加坡某船务公司赔偿香港某公司货款损失,并驳回其全部反诉请求。

本案是中国海事法院贯彻落实《反外国制裁法》,切实维护供应链产业链稳定性和可预期性的典型案例,具有很强的示范意义。这是首次通过司法判决明确《反外国制裁法》的强制适用效力,精准适用该法第十二条,确立外国对我国公民、组织的非法单边制裁不得作为拒绝履行合同义务抗辩事由的裁判规则,严正否定执行或协助执行外国对我国公民、组织制裁措施的行为,彰显司法维护国家主权、安全、发展利益的坚定立场。

³⁴ 2025年全国海事审判典型案例,案例六。

诉前海事请求保全

某船舶管理公司申请诉前海事请求保全案(2025)闽72财保26号³⁵

申请人利比里亚某船舶管理公司与被申请人马绍尔群岛某海外贸易有限公司签订船员管理协议,约定向海外贸易有限公司登记所有的马绍尔群岛籍“D”轮提供配员、安排船员上船工作,并约定争议解决方式为伦敦仲裁。

因船东自2025年初起拖欠船员管理费等各项费用,在多次追索无果的情况下,利比里亚申请人在提起伦敦仲裁前,选择在船舶抵达泉州港时,向厦门海事法院申请扣押该轮。

厦门海事法院向主管部门了解到“D”轮在泉州停泊时间较短,于是迅速启动扣船审查程序,依法裁定扣押“D”轮,并协调边检、海事等相关部门于24小时内泉州沙格港泊位对该外籍船舶成功实施扣押。

考虑到扣押期间可能产生高昂的港口停泊费用等问题,为降低各方损失,厦门海事法院准许船舶移泊至锚地,同时协调边检部门加强监管。厦门海事法院积极引导双方当事人协商解决纠纷,仅用9天时间促成当事人就案涉欠付费用及其他相关费用达成一揽子和解协议,被申请人依约支付上述和解款,有效避免了因船东拖欠船舶管理公司费用而可能引发的船员连环维权纠纷。经申请人申请,法院于当日解除船舶扣押,使得该外轮于17号台风“米娜”来临前安全离港,双方亦未再启动英国伦敦仲裁程序。

本案争议与中国无任何实际连结点,双方当事人均为外国籍,申请人基于对中国海事司法的信任,选择向厦门海事法院申请诉前海事请求保全扣押船舶。厦门海事法院依法行使司法管辖权,于24小时内高效实施扣押,展现中国解纷“加速度”,为减少船舶因扣押产生的港口停泊费用,准许船舶移泊至锚地,为日后调解奠定良好基础。同时,厦门海事法院充分发挥调解这一“东方经验”,促成双方达成和解,债务人履行债务,实质性化解跨境纠纷,并通过快速解除保全,保证船舶在台风来临前顺利离港,展现中国司法温度,赢得外方当事人信任与赞许。纠纷化解后,利比里亚当事人特别委托英国律师向厦门海事法院致信表示感谢,称该案“坚定了我们对中国海事法治体系的强大信心”“证明了中国是解决国际海事争议的优选之地”。

³⁵ 2025年全国海事审判典型案例,案例二。

区际司法协助与破产

菲律宾某航运公司申请认可和执行香港仲裁裁决案(2025)苏72认港1号³⁶

菲律宾某航运公司与南通某造船公司签订《船舶建造与销售合同》,委托南通某造船公司建造两艘3000吨的运输驳船。合同约定相关争议提交香港国际仲裁中心管理的机构仲裁。船舶基本建造完工后,双方因船舶试航费用支付进度问题产生争议,菲律宾某航运公司申请香港国际仲裁中心仲裁。

香港国际仲裁中心作出HKIAC/A24057号仲裁裁决:一、南通某造船公司与菲律宾某航运公司需尽最大努力相互配合按照《船舶建造与销售合同》的约定完成运输驳船的试航、交船与结算等工作。二、南通某造船公司向菲律宾某航运公司立即支付延期交船违约金。

裁决作出后,菲律宾某航运公司向南京海事法院申请认可和执行上述仲裁裁决。南通某造船公司辩称:(1)其已被债权人申请破产清算,处于破产审查阶段,本案程序应中止;(2)本案执行标的不明确,仲裁裁决不具有可执行性;(3)其签订合同时处于受欺诈状态,应理解为无行为能力,认可和执行该仲裁裁决,违背内地社会公共利益。

南京海事法院认为,首先,认可与执行香港仲裁裁决案件审查属于区际司法协助的范畴,具有独立程序价值,与普通的民事诉讼和仲裁程序不同,不属于《企业破产法》第二十条规定的应中止审理的范围。即便被申请人进入破产清算程序,保障认可和执行仲裁裁决案件的审查程序,有利于仲裁案件申请人及时申报债权,也有利于及时确定被申请人的债务总额。

其次,承认和执行仲裁裁决案的审查程序,不同于执行实施程序,不会影响其他债权人的合法权益。本案仲裁裁决涉及行为给付和继续履行的内容,为保障仲裁裁决后续能够得到快速有效执行,裁决的可执行性应当作为重要内容进行审查。裁决主文要求双方进行试航、交付船舶均系通过特定行为给付即可完成的义务,双方仅需要严格按照合同履行即可确保裁决事项的执行。根据双方合同约定的造船总价以及仲裁裁决认定的已付款事实,能够确定未付款金额,仲裁裁决确定的支付义务也具有确定性和可执行性。

最后,本案不存在南通某造船公司抗辩的程序不当、违背内地社会公共利益等问题。综上,该案不存在《最高人民法院关

³⁶ 2025年全国海事审判典型案例,案例四。

认可仲裁裁决程序属于债权确认程序，而非财产强制执行程序，不因债务人进入破产清算程序而中止，强调了认可与执行香港仲裁裁决案件的独立程序价值。

于内地与香港特别行政区相互执行仲裁裁决的安排》第七条规定的不予认可和执行的情形。南京海事法院裁定认可和执行香港国际仲裁中心作出的HKIAC/A24057号仲裁裁决。

该案的审理明确了认可仲裁裁决程序属于债权确认程序，而非财产强制执行程序，不因债务人进入破产清算程序而中止，强调了认可与执行香港仲裁裁决案件的独立程序价值。本案的妥善处理，既体现了海事审判平等保护中外当事人的司法理念，也体现了海事法院依法支持香港仲裁的一贯立场，对提升香港作为亚太地区国际法律及争议解决服务中心地位具有积极意义。

“以保促调”机制

香港某航运公司、香港某海运公司与阿联酋某航运公司申请诉前财产保全案(2025)辽72财保4号³⁷

香港某航运公司、香港某海运公司与阿联酋某航运公司签订定期租船合同，约定阿联酋某航运公司租用香港某航运公司、香港某海运公司所有的两艘船舶进行国际海上原油运输。合同履行期间，阿联酋某航运公司给香港某航运公司、香港某海运公司造成经济损失，三方达成赔偿协议，但阿联酋某航运公司未按协议履行付款义务。香港某航运公司、香港某海运公司向大连海事法院申请诉前财产保全，请求冻结阿联酋某航运公司在中国境内的银行存款。

大连海事法院依法审查保全申请，迅速作出裁定，冻结阿联酋某航运公司银行存款。之后，大连海事法院充分行使释明权，主动延伸司法服务，搭建平等对话桥梁，向阿联酋某航运公司告知拒不履行赔偿义务的法律后果和其享有的诉讼权利；向香港某航运公司、香港某海运公司释明协商解决在效率与成本上的显著优势，引导各方摒弃对抗思维，在平等协商的基础上化解分歧。在大连海事法院的积极推动与引导下，三方当事人经多轮协商，就款项支付、争议解决方式等达成一揽子和解协议。阿联酋某航运公司依约及时履行了全部付款义务，大连海事法院解除了保全措施。

“以保促调”是中国法院在化解矛盾纠纷时创新的一项工作机制。通过依法对当事人的财产进行保全(冻结或查封)，形成对被申请人的实质性压力，促使其理性评估诉讼风险与经济成本，进而主动与申请人进行调解，促成纠纷实质性化解。该案是“以保促调”在海事纠纷中应用的典型案例。

仲裁与破产

某轮船有限公司与重金属公司远洋运输协议违约纠纷仲裁案(2025)中国海事仲裁委员会上海总部企业出海案例集，第71-76页

申请人与被申请人签订六份远洋运输协议，明确规定被申请人应支付的海运费及支付期限。申请人已按约完成每一条船的装货任务，并按约履行运输义务，经申请人多次催款，被申请人逾期未支付海运费，双方据此产生争议。申请人向中国海事仲裁委员会提交仲裁申请，要求被申请人支付逾期海运费及利息。

在仲裁程序进行中，被申请人被澳大利亚当地法院裁定破产清算，并指定了清算人。申请人认为，其债权尚未获得正式确认，要求继续本次仲裁程序。被申请人清算人认为，申请人已在破产清算程序中提交请求，因此清算人认为双方可以在破产清算程序中解决相关争议，而不是在仲裁程序中解决。该仲裁案件的核心法律问题包括，当一方当事人在仲裁程序进行中，被外国法院宣告破产清算时，仲裁程序应如何进行，以及清算人是否有权代表该当事人继续参与仲裁。

仲裁庭认为，进入破产清算后，本案被申请人民事权利和行为能力问题应适用仲裁地(中国)的冲突法。仲裁庭通过适用仲裁地的冲突规范《涉外民事法律关系适用法》第十四条，³⁸指引至被申请人登记地法律，即《澳大利亚公司法2001》来

³⁷ 2025年全国海事审判典型案例，案例五。

³⁸ 涉外民事法律关系适用法》第十四条规定，法人及其分支机构的民事权利能力、民事行为能力、组织机构、股东权利义务等事项，适用登记地法律。

具体确定涉外民商事法律关系的当事人的权利义务。仲裁庭根据准据法,认定尽管被申请人已进入破产清算程序,但被申请人尚未被注销,仍具备法人资格,仍具备民事权利能力与行为能力,能够继续履行协议项下的义务。澳大利亚当地法院已经裁定被申请人进入破产清算程序并已指定清算人,根据《澳大利亚公司法2001》,清算人有权以公司名义参与诉讼或仲裁程序。因此,仲裁庭认定,清算人可代表被申请人继续参与本案仲裁,破产清算程序不构成仲裁程序中止的法定事由,仲裁庭对案件有继续审理的管辖权。

本案明确了涉外仲裁中当事人主体资格争议应通过冲突法规规范确定准据法,为仲裁中的跨境破产争议提供了程序协调的良好范例。

结束语

2025年《海商法》在推动航运数字化,加强生态保护,完善海商制度和服务对外开放方面提供了新的法律规则,为中国海事司法审判和仲裁实践走向国际舞台提供新的法律基础,新《海商法》值得国际航运和法律实务界的重点关注。

2025年中国法院审判的海事案件,继续突出海事审判中的热点和难点问题。中国海事仲裁委员会于2025年公布典型仲裁案例。这些司法和仲裁中的问题在新《海商法》实施以后会有新的司法审判和仲裁裁决,我们将持续关注中国海事司法审判的仲裁的发展,并继续发布中国海商法年度评论。



i-law
A Lloyd's List Intelligence solution

Maritime and commercial law, delivered with authority

i-law delivers authoritative maritime and commercial law content, supporting clear legal understanding across complex, industry-shaping issues.

Maritime and commercial law on i-law

- Lloyd's Law Reports, respected worldwide
- Maritime and commercial case law since 1919
- Authoritative commentary from leading experts
- Trusted insight for global legal practice

Discover the **powerful clarity** of i-law today



附录:2025年评论收录的案件

某某出口公司与赛某某佰有限公司和某某国际有限公司(第三人:上海某某供应链管理有限公司)海上货物运输合同纠纷案(2025)最高法民申320号

佰建某公司等与凌远某公司航次租船合同纠纷案(2024)辽民终1242号

青岛某甲物流有限公司与万某航运(新加坡)有限公司海上货物运输合同纠纷案(2024)鲁民终847号

浙江欧瑞进出口有限公司与以星综合航运有限公司海上货物运输合同纠纷案(2024)浙72民初2640号

某重工有限公司与某海运公司航次租船合同纠纷仲裁案(2025)中国海事仲裁委员会上海总部企业出海案例集,第1-9页

某甲(上海)国际货运代理有限公司大连分公司与山西某乙工贸有限公司海上货运代理合同纠纷案(2025)辽民终291号

唐山曹妃甸区某有限公司等与中国某有限公司宁波市分公司航次租船合同纠纷案(2025)闽民终664号

上海某有限公司和广州市某有限公司海上货物运输合同纠纷案(2024)粤民终6984号

中国某保险股份有限公司上海市分公司与某某船公司海上保险合同纠纷案(2025)最高法民申3693号

天津某某海运有限公司与某某海洋工程有限公司海难救助合同纠纷案(2025)最高法民申5391号

黄某某和黎某某、林某某船舶优先权案(2025)浙民终187号

某某公司1与某某公司2等船舶触碰损害责任纠纷案(2025)最高法民申1482号

某某公司1等和向某等船舶触碰损害责任纠纷案(2024)沪民终706号

某某船务有限责任公司与温州某某造船厂等船舶所有权纠纷案(2025)最高法民申4184号

某某港航运有限公司与某某金属船舶制造有限公司船舶建造合同纠纷案(2025)最高法民申3873号

海南杰瑞杰森医疗科技有限公司与海南康和船业有限公司船舶买卖合同纠纷案(2025)琼民终111号

香港某公司等和新加坡某船务公司、某船务(中国)公司海上货物运输合同纠纷案(2023)沪72民初1936号

某船舶管理公司申请诉前海事请求保全案(2025)闽72财保26号

菲律宾某航运公司申请认可和执行香港仲裁裁决案(2025)苏72认港1号

香港某航运公司、香港某海运公司与阿联酋某航运公司申请诉前财产保全案(2025)辽72财保4号

某轮船有限公司与重金属公司远洋运输协议违约纠纷仲裁案(2025)中国海事仲裁委员会上海总部企业出海案例集,第71-76页

The definitive
source for
expert legal
research.

i-law is the
specialist legal
research
platform built
for
professionals
working in
complex, high-
risk areas of
law



Clarity in Law. **Confidence in Decisions.**

i-law is the specialist legal research platform built for professionals working in complex, high-risk areas of maritime, insurance and commercial law.

Authoritative case law and expert commentary, embedded directly within your research workflow, help you understand precedent, anticipate outcomes and reach defensible decisions with confidence.

Specialist depth, not generic breadth – trusted by leading practices to support advice, claims handling and disputes.

Discover the **powerful clarity** of i-law today

