

2017年长江海事审判白皮书
武汉海事法院服务和保障长江经
济带发展典型案例（第二批）

武汉海事法院

2018年10月

目 录

2017年长江海事审判白皮书	1
一、2017年海事海商审判执行工作基本状况.....	3
二、案件管辖及内部分工.....	5
三、工作举措及主要特点.....	9
四、司法实践中存在的突出问题.....	17
 武汉海事法院服务和保障长江经济带发展典型案例 （第二批）	33
案例一：以东方经验化解系列国际纠纷.....	34
案例二：依法维权体现司法的人文关怀.....	40
案例三：明确内河强制清污法律内涵 有力促进海事 行政行为规范.....	47
案例四：调解国企与民企之间纠纷 服务长江经济带 发展大局.....	59

案例五：确定多式联运法律适用规则 充分发挥长江黄金水道作用.....	65
案例六：依法认定独立保函责任 妥善处理多重法律关系.....	72

2017年长江海事审判白皮书

长江是中华民族的母亲河，是中华民族发展的重要支撑，长江和长江经济带是我国经济社会发展的重心所在、活力所在。武汉海事法院作为设立在长江的专门法院，坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，紧紧围绕“让人民群众在每一个司法案件中感受到公平正义”的目标，根据周强院长提出的“把我国建设成为具有较高国际影响力的国际海事司法中心”要求，切实提高思想认识，主动适应经济社会发展新形势，充分发挥审判职能，公正高效审理相关案件，积极研判新情况新问题，为把长江经济带发展成为生态文明建设的先行示范带、创新驱动带、协调发展带提供有力司法保障。

武汉海事法院全面梳理一年来的审判情况，选取并针对典型案例进行分析，公开、公正、高效履行海事审判职能，全方位提升服务和保障长江经济带发展的能力和水平。

一、2017年海事海商审判执行工作基本状况

1、总体情况。2017年，全院新收各类案件4159件，旧存1440件，共计5599件，同比增长7.6%，再创历史新高；结案4224件，同比增加461件，结案数增长12.3%。立案标的金额133.7亿元，同比增长35.2%；结案标的额89.28亿元，同比增长33.3%。

2、新收案件构成。一审海事海商案件2192件；海事行政案件14件；长江水污染公益诉讼案件2件；海事特别程序案件427件；执行案件1454件。

3、新收海事海商案件的主要变化。新收船舶碰撞损害赔偿纠纷41件，比2016年减少10件。新收人身损害赔偿纠纷60件，比2016年增加17件，客观上反映了长江航运不容乐观的安全形势。新收船员劳务合同纠纷398件，比2016年减少396件。涉船金融纠纷案件继续呈上升态势，新收船舶抵押合同纠纷287件，比2016年增加42件。新收海上、通海水域保险合同纠纷

73件，比2016年增加7件。

4、特别程序案件。新收程序案件427件，比2016年下降约45.5%，实体案件数量增长明显。申请诉前扣押船舶和海事强制令案件减少，分别从2016年的173件和13件下降至64件和10件。新收申请设立海事赔偿责任限制基金案件6件，与2016年相比仅减少1件。新收申请债权登记与受偿案件54件，比2016年增加10件。

5、执行案件情况。新收执行案件1454件，较2016年同期增长了10.5%；结案1420件，执行结案率70.1%，同比增长23.4%；执行到位率57.9%，同比提高17%；案件终本率28%，同比下降5.6%。

6、结案方式。实体案件判决1099件，调解636件，撤诉467件。判决后上诉288件，改判39件，二审改判发回率13.5%，较上年有所下降。执结案件中，执行完毕460件，终结执行83件，终结本次执行268

件，强制执行2件，自动执行6件，恢复执行31件。

二、案件管辖及内部分工

1、管辖范围。根据2002年12月10日《最高人民法院关于调整大连、武汉、北海海事法院管辖区域和案件范围的通知》，我院负责管辖自四川宜宾市合江门至江苏省浏河口之间与海相通的可航水域、港口发生的海事、海商案件，管辖区域跨越四川、重庆、湖北、湖南、江西、安徽、江苏等七省市。2016年8月2日，《最高人民法院关于海事诉讼管辖问题的规定》施行后，我院管辖范围涵盖四川宜宾市合江门至江苏省浏河口之间长江干线及流水域。

2、长江支流案件管辖案件类型变化。《最高人民法院关于调整大连、武汉、北海海事法院管辖区域和案件范围的通知》规定，我院负责审理长江流水域发生的船舶碰撞、共同海损、海难救助、船舶污染、船舶扣押和拍卖、涉外海事海商六类案件。《最高人

民法院关于海事诉讼管辖问题的规定》的出台，标志着我院对于长江支流水域的管辖范围不再限于上述六类案件，覆盖到《最高人民法院关于海事法院受理案件范围的规定》（2016年3月1日开始施行）中所规定的全部案件类型。

3、涉及长江的环境资源案件。为加大长江流域水环境的司法保护力度，上级法院批准我院单独设立环境资源审判庭。根据《最高人民法院关于海事法院受理案件范围的规定》，我院负责审理四川宜宾市合江门至江苏省浏河口之间长江干线及支流发生的污染通海可航水域环境、破坏通海可航水域生态责任纠纷案件。经湖北省高级人民法院同意，我院管辖湖北省内长江干线及支流水污染环境公益诉讼案件。湖北省外长江干线及支流水污染公益诉讼案件，暂时不由我院管辖。

4、海事行政案件。为加强长江海事行政审判工

作，我院专门设立了行政合议庭，负责审理长江干线及支流发生的海事行政案件。

5、内部机构设置及分工。员额制改革之后，我院共成立了11个审判团队，其中院本部6个，包括海事审判庭、海商审判庭、环境资源审判庭、行政合议庭、执行庭、立案监督庭；为方便当事人诉讼，在长江沿线共设立五个派出法庭，包括重庆法庭、宜昌法庭、南京法庭、常熟法庭、南通法庭。具体管辖分工如下：

海事审判庭负责审理我院管辖范围内所有海事侵权案件；

海商审判庭负责审理芜湖（不含）至武汉区段长江干线及支流水域海商合同纠纷案件；

环境资源审判庭负责审理我院管辖范围的污染通海可航水域环境、破坏通海可航水域生态责任纠纷案件私益诉讼案件，以及湖北省内长江干线及支流水域

水污染公益诉讼案件；

行政合议庭负责审理我院管辖范围内的海事行政案件；

重庆法庭负责审理四川宜宾合江门至湖北巴东（不含）区段长江干线及支流海商合同纠纷案件；

宜昌法庭负责审理湖北巴东至武汉（不含）区段长江干线及支流海商合同纠纷案件；

南京法庭负责审理安徽芜湖区段至江苏扬州和镇江（不含）连线长江干线及支流海商合同纠纷案件；

常熟法庭负责审理长江以南江苏镇江至江苏浏河口连线区段的海商合同纠纷案件；

南通法庭负责审理长江以北江苏扬州（不含）至江苏南通连线区段的海商合同纠纷案件。

执行庭负责全院执行案件，以及院本部财产保全案件实施。

立案监督庭负责院本部立案工作，以及负责审理

院本部的诉前财产保全案件、全院审判监督案件及国家赔偿案件。

6、审判团队。为充分合理配置审判资源，我院建立上下游两大审判团队。全院38名员额法官，已全部编入审判团队。上游审判团队包括重庆法庭、宜昌法庭、海事审判庭、环境资源审判庭；下游审判团队包括海商审判庭、行政合议庭、南京法庭、南通法庭、常熟法庭。其中，环境资源审判庭分流重庆法庭案件；海商审判庭分流南通法庭案件；行政合议庭分流南京法庭案件；其他法庭审理各自管辖区域内的案件。两大审判团队分别由一名副院长分管，一名审判委员会专职委员协管。审判团队及内部案件分流，由审判委员会每年年初根据上一年度案件数量作适当调整。

三、工作举措及主要特点

（一）加强队伍建设

围绕司法为民、公正司法的宗旨，打造海事审判

专业队伍，开展争先创优活动，通过业务培训、业务讨论、精品案件、优秀裁判文书评选等活动，促进提升干警司法能力水平，涌现了一批爱岗敬业的先进典型。重庆法庭被评为“全国法院先进集体”，3名法官分别荣获第四届“全国审判业务专家”、第五届“湖北十大优秀中青年法学工作者”、第二届湖北省“最美基层法官”光荣称号，一起案件入选2017年度全国海事审判十大典型案例，一起案件被评为全国法院系统2017年度优秀案例评选活动二等奖，两起案件被省法院评为2017年度精品案件和优秀法律文书一等奖，三名法官分别入选湖北省长江经济带专家库和湖北省环境损害司法鉴定专家库。

（二）严格公正司法

1、突出执法办案第一要务。2017年，我院总体审判工作处于“六升一降”态势，即审理数、结案数、结案率、当年收结率、立案标的额、结案标的额上升，

未结案件数下降 主要审判指标均保持良好运行态势。特别是实现了两个扭转：当年收结案率超过100%，一举扭转连续7年未结案件大幅增长，连续3年结案率大幅下滑的局面。

2、加强攻坚执行难题。院党组高度重视执行工作，强化攻坚执行难的组织保障，不断充实执行队伍，党组主要负责同志亲自分管执行工作。全年执行数据“四升一降”，执行质效明显提升。全年新收执行案件999件，结案918件。执行结案率61%，同比增长23.4%；执行到位率57.9%，同比增加17%；案件终本率28%，同比下降5.6%。强化联动机制，聚力破解难题。与武汉中院和东西湖区法院就拒执罪的自诉案件对口衔接问题取得进展；与长江海事局、江苏海事局就协助执行工作初步达成合作协议；完成与南京市中级人民法院、南通市中级人民法院、常熟市人民法院点对点执行网络查控系统的对接；与南通市中级人民

法院、芜湖市中级人民法院等兄弟法院密切配合，磋商建立协作机制，解决异地法律文书送达、财产委托拍卖及其他协助事项的问题。强力推进湖北省高级人民法院组织的“霹雳行动”、“飓风行动”、“破冰行动”三大战役，扎实开展“执行百日攻坚”专项活动，成效明显。活动期间，全院受理执行案件430件，结案351件，同期执行实施类案件的结案率为76.5%。全院的执行工作机制逐步得以完善。分片执行模式基本确定，集约化执行模式初步形成。

3、践行司法为民宗旨。坚持立案登记制度，做到“有案必立，有诉必理”。2017年，全院立案4159件，其中网上立案108件。充分利用网络信息化平台，为当事人提供诉讼引导、登记立案、查询咨询、材料收转、费用缴纳、投诉建议等服务项目。开通12368诉讼服务热线，极大便利了当事人诉讼，实现实体与网络、现场与远程相结合的“多渠道、一站

式、全方位”诉讼服务。积极开展诉前调解工作，化解矛盾纠纷的案件达30余件。高度重视涉民生案件，全年审执结船员劳务纠纷案件700余件，结案标的额约5500万元。

4、积极受理新类型案件。受理海事行政案件14件，涉及四川、重庆、湖北、安徽、河南、江苏等地海事行政机关，邀请长江航务管理局组织人员旁听庭审。加强环境审判工作，与湖北省人民检察院武汉铁路运输分院就涉长江环境公益诉讼建立对口衔接机制。全年受理两起长江水污染公益诉讼案件，由院领导亲自担任审判长。

5、加强审判管理。充分发挥审判管理职能，向管理要质效。定期召开案件质量反省会、季度审判执行工作态势分析会，重点做好隐性超期案件的统计、督办、通报工作。实行结案每周一通报，强化审判管

理。召开审判工作业务研讨会，研究探讨当前海事审判中的热点、难点问题，统一裁判尺度。

（三）坚持改革创新

1、探索审判团队建设。尝试建立上下游两大审判团队，由副院长分管、专委协管，实行大审判团队内部协调分案机制，有效缓解了院本部、派出法庭之间案件不均衡的现实矛盾。为方便当事人诉讼，同时加大本部审判团队到派出法庭巡回审判的力度。

2、强化院庭长带头办案。落实司法责任制，组建新的审判团队，要求院、庭长带头承办、参与案件审理，院、庭长全年审结案件764件；院领导定期到派出法庭审理案件，并指导审判工作。院领导带头办理重大疑难案件，厦门金砖国家领导人会晤前夕，院领导带队妥善处理了可能引发群体性事件的海事强制令案；十九大召开前夕，院领导分别带队赴南京、重庆稳控重大信访风险案件当事人。

3、创新审委会工作方式。积极探索审委会委员研究讨论案件的工作方式，推行审委会委员旁听案件庭审和远程视频听取案件汇报等措施，提升审委会工作效率和讨论案件的效果。

4、加强人员配套管理。认真组织员额法官遴选、等级晋升、招录司法辅助人员等配套改革工作，新增加员额法官6名，招录雇员制司法辅助人员11人，及时补充了一线审判力量。完成人员工资配套制度改革。

5、加强智慧法院建设。推动信息技术与法院工作深度融合，提升审判质效，促进司法公开，提升司法形象。成立院信息化工作领导小组，实施档案数字化加工服务项目，完成常熟和重庆两个科技法庭项目的招标、建设施工工作，完成12368诉讼服务平台建设。司法大数据研究工作取得新进展，我院研究报告荣获第二届全国法院司法大数据专题协作研究优秀奖

网上拍卖达100%，成交标的额达4.02亿元，维护了各方当事人的合法权益。加强基建工作，办公条件不断改善。宜昌法庭新建工作进展顺利，完成档案室扩建。

6、加强法治建设。创新普法形式，利用微博微信及官网平台向社会推送法律知识、典型案例和司法动态。选派干警参加学校、机关组织的授课、调研等普法活动十余次。邀请有关单位旁听本院庭审。积极宣传本院法官先进事迹及典型案例，推荐法官参评全省最美基层法官，组织拍摄法治宣传片两部，分别在全国性媒体和湖北省媒体播放，配合新闻媒体制作专题片在湖北电视生活频道播放，充分展示海事司法形象。充分利用长江海商法学会平台，提升长江法治现代化研究能力，为长江经济带建设提供法治保障。成功举办长江海商法学会2017年年会暨长江水环境保护法学理论与实务研讨会。受最高人民法院民四庭委托，

召开“发挥海事审判司法职能，服务保障长江经济带发展”座谈会，取得良好效果。联合长江海商法学会、交通运输部《海商法》修改课题组召开“《海商法》扩大适用于内河运输和内河船舶专题研讨会”，与会专家一致认为《海商法》修改应扩大适用于内河运输和内河船舶，有力推动了我国内河航运立法进程。

四、司法实践中存在的突出问题

（一）内河运输与内河船舶法律适用

1、沿海内河货物运输法律适用。新中国成立之后，我国立法不健全，交通部作为主管部门扮演了行业立法者、行业管理者等多重角色，在规范航运市场、促进航运发展方面发挥了重要作用。1973年，交通部制定了《水路货物运输规则》，后经过1987年、1995年两次修改，于2000年出台《国内水路货物运输规则》。由于我国特殊的发展历程，自改革开放后才开

始系统启动民事立法活动，因立法资源有限，一直未针对国内水路货物运输单独立法，而由交通运输主管部门制定的部门规章予以调整。1999年《合同法》虽设专章调整运输合同关系，但相关规定比较原则，难以满足水路货物运输及其他运输方式的实践需求。《国内水路货物运输规则》虽然仅为部门规章，但其立足于国内航运实践，充分借鉴《海商法》《合同法》有关规定，成为规范国内水路货物运输行为的行业规则，以及能够满足司法实践需求的法律规则。特别是最高人民法院于2012年12月24日颁布《关于国内水路货物运输纠纷案件法律问题的指导意见》后，规定人民法院在审理国内水路货物运输纠纷案件中，可以参照适用《国内水路货物运输规则》，实际上也赋予其裁判规则的法律地位。但受立法权限制约，交通运输部于2016年宣布废止《国内水路货物运输规则》，由此导致国内水路运输法律制度严重缺失。例如，司法实践

中出现的实际承运人与承运人承担连带责任，运输合同一方当事人滥用合同自由免除自己主要义务和责任或排除对方主要权利等问题，均缺乏明确的法律依据。同时，国内水路货物运输出现的立法漏洞，导致水路货物运输当事人缺乏明确的行为和规则指引，不利于水运市场的健康有序发展。

2、《海商法》排除适用内河船舶出现的法律问题。我国《海商法》仅适用于海船，而排除适用于内河船舶。随着江海直达运输的快速发展，海船与内河船舶经常在同一内河航道航行，面临同样的风险，却适用不同的法律制度，有违法律公平合理的基本原则，当事人反应强烈。例如，海船享受海事赔偿责任限制，内河船舶承担完全赔偿责任。目前，内河船员不能享受船舶优先权问题表现最为突出。我国是航运大国，也是船员大国。根据最新统计数据，我国目前共有1483247名注册船员，其中海船船员709022人，内河

船员774225人。司法实践中，很多内河船员向船方主张船员工资时，明确要求法院确认其在船期间产生的工资享有船舶优先权，由于《海商法》船舶优先权制度仅适用于海船，法院无法通过判决予以确认。为了最大限度保障内河船员的利益，法院通常在执行阶段组织相关债权人进行和解，希望船舶抵押权人放弃部分债权，允许船员工资优先于船舶抵押权受偿。虽然部分债权人愿意做出让步，但仍然存在着法律上的不确定性和不严肃性，也加大了法院的执行工作难度。船舶优先权制度不适用内河船舶，无法实现法律对海船船员和内河船员工资报酬的平等保护，社会矛盾隐患较大，也难以吸引高素质航运人才投身于内河航运事业。

由于针对内河问题单独立法难度很大，为了及时弥补现行的法律漏洞，我院将投入更大的精力加强与长江海商法学会、交通运输部《海商法》修改课题组

的合作，共同推动《海商法》适用于内河运输和内河船舶的立法工作。

（二）船舶滞期费及滞期损失

在内河货物运输中，托运人和承运人很少签订正式书面合同，经常通过微信、短信等方式约定主要的运输条件，极不规范。近年来，因货主未及时卸货，导致船舶滞期产生的纠纷呈明显上升趋势。由于很多运输合同没有明确约定滞期费率，导致船方向货方索赔时面临很多困难。根据二审法院的裁判观点，当运输合同没有明确约定滞期费率时，船方仅能向货方主张滞期损失。滞期损失需通过司法鉴定确定，但鉴定评估时间太长，成本过高。建议承运人和托运人签订书面合同，或者通过微信、短信等方式对经常发生的争议的运费、滞期费、装卸时间等重要条款进行明确约定，尽量减少因合同订立不完整产生大量的矛盾纠纷。同时，也建议相关行业机构利用平台优势，制定

并推广水路货物运输标准合同，规范内河航运市场。

（三）船舶挂靠对司法实践产生的影响

内河航运市场中，船舶数量巨大，又多以个体船东实际经营，挂靠于航运公司的形式从事水路运输。船舶挂靠经营行为不仅影响航行安全和航运市场的公平竞争，并催生诸多法律难题。实践中，个体船民为了船舶营运、异地办理登记或办理银行贷款等需要，经常采取与公司签订挂靠协议，将自己所有船舶的全部或部分所有权登记在挂靠公司名下。由于船舶登记机关在进行船舶所有权登记时仅进行形式审查，而不进行实质审查，实践中也相应出现了船舶登记所有人与实际所有人不一致的现状。因船舶挂靠产生的合同或侵权责任主体认定，以及船舶权属纠纷案件呈明显的上升趋势。特别是法院在针对挂靠公司采取执行措施的过程中，个体船民经常以其系船舶实际所有人为由，向法院申请执行异议，或提起执行异议之诉。还

有个体船民以挂靠公司为被告，直接向法院提起确权之诉，要求法院将船舶所有权确认为其实际所有。挂靠是我国水运行政管理下的特殊产物，虽然交通运输主管部门严格禁止，但实践中仍然大量存在，屡禁不绝，法院在裁判过程中需要平衡产权保护与维护善意第三人合法权益之间的关系。为此，针对船舶确权之诉，我院审查标准非常严格，要求原告提供挂靠协议，原始取得船舶的证据，包括船舶建造合同或船舶买卖合同，并附相应的付款凭证。在对因船舶挂靠产生的船舶权属纠纷判决中，特别注明“未经登记不得对抗善意第三人”，防止因船舶确权损害善意第三人的合法权益。

关于船舶挂靠问题，已严重影响航行安全和交易安全。我院曾向江苏银监局发出司法建议函，建议其辖区银行在办理船舶抵押借款业务时，对抵押船舶所有权进行实质性审查，而不能仅凭船舶所有权登记证

书判断船舶权属，受到银行业监管部门的高度重视。在此，我院也建议交通主管机关尽早出台相关政策，实现船舶所有权与船舶经营权的有效分离，严格船舶登记制度，保证船舶登记证书公信力，真正从源头解决这一困扰航运实践与司法实践的突出矛盾，促进国内水运市场的健康有序发展。

（四）司法实践中出现的虚假诉讼苗头及应对措施

我国内河船员劳务市场非常混乱，船东和船员之间经常不订立书面合同，船东聘用无船员资质人员上船工作的情况也比较常见。近年来，我院受理的船员劳务合同纠纷案件数量不断增加，在案件审理过程中发现存在船东和船员串通，虚构工资数额，损害抵押权人或其他利害关系人合法权益的现象。建议抵押权人或金融租赁公司切实加强船舶营运期间的债务风险管理。银行或金融租赁公司可以在借款合同或租赁合

同中增加债务人的信息披露义务，要求借款人或承租人定期提供船员劳务合同、船舶修理合同、燃油供应合同等信息，并详细说明债务情况；当借款人或承租人在船舶营运过程中债务达到一定比例，或违反信息披露义务时，有权提前收贷或解除租赁合同。我国内河航运市场混乱，需要树立系统治理思维。航运属于资金密集型行业，如果金融机构能够积极采取措施，提前预防商业风险，可以从源头上解决内河航运中的多种乱象。

（五）海事审判中商事留置权制度的适用

2007年《物权法》施行之后，为保护债权人的合法权益，商事留置权扩大了留置范围，不再强调留置的动产与债权属于同一法律关系。商事留置权制度在海事司法实践中的法律适用，主要存在以下两个方面的问题：

1、针对船舶的商事留置权。《海商法》规定船舶留置权仅适用于船舶建造和船舶修理法律关系中。为了鼓励航运业发展，保护银行作为船舶抵押权人的利益，立法者缩小了船舶留置权范围，将船舶留置权人限定为船舶建造人或船舶修理人，而且留置的动产与债权应属同一法律关系。船舶修理人能否依据商事留置权对船舶所有人的其他船舶采取留置措施，成为非常现实的法律问题。我认为，当前国内航运形势持续低迷，考虑到航运业在国家经济中所发挥的重要作用，应当支持船舶融资，从而促进航运业的健康发展，不宜随意扩大《物权法》商事留置权对船舶的适用范围，应当继续坚持现行《海商法》的船舶留置权制度。本院在审理原告舟山富生船舶修造有限公司诉被告宜昌市鑫隆船务有限责任公司船舶修理合同纠纷案中，虽然赋予船厂有权对被告的其他船舶行使商事留置权，但没有确认其优先于船舶抵押权受偿，最后

在债权分配环节促成当事人达成和解。由于目前船厂越来越多主张行使商事留置权，如何界定《海商法》中规定的船舶留置权、商事留置权、船舶抵押权、一般海事债权的分配顺序，成为亟待解决的问题，建议在此次《海商法》修改过程中给予充分考虑。

2、针对货物的商事留置权。对于承运人留置权，《海商法》和《合同法》做了不同规定。当承运人没有收到运费或其他费用时，《海商法》第87条规定可以留置其货物，《合同法》第315条规定可以留置相应的货物。按照字面解释，《海商法》下承运人留置的货物应当是债务人所有的货物，《合同法》下承运人可以留置其运输的货物，无须考虑货物所有权的归属，《合同法》比《海商法》更有利于保护承运人利益。承运人能否对债务人托运的其他货物行使商事留置权，在航运及司法实践中有所反映。我院在审理原告中国外运阳光速航运输有限公司与被告南京邦

达物流有限公司水路货物运输合同纠纷一案中，认定承运人有权行使商事留置权留置债务人交运的其他货物，并确立了法律适用标准。

特别是在行使商事留置权时，留置的货物是否必须为债务人所有，争论较大。我认为，在水路货物运输实践中，货运代理环节愈来愈多，托运人不是实际货主的情况非常普遍，承运人无法判定货物所有权归属。如果要求承运人只能留置债务人所有的动产，将会不当限制承运人行使留置权的机会，并损害承运人收取运费的权利。我认为，对于“债务人的动产”的理解，一方面可以是债务人所有的动产，也可以是债务人交付债权人且由债权人合法占有的动产。

我院通过该案，确定了承运人行使商事留置权的法律适用规则，有力保护了承运人收取运费的合法权益。同时，我院也提示相关货主企业应当选择资信较

好的货运代理或无船承运人，防止托运货物因代理人拖欠运费被承运人留置并造成经济损失。

（六）多式联运合同的法律适用

多式联运合同是指多式联运经营人以两种不同的运输方式，负责将货物从接收地运至目的地交付收货人，并全程收取运费的合同。随着集装箱的普遍使用，多式联运发展迅猛，我国高度重视多式联运业务的发展，未来通过水水、水铁、水公等多式联运方式运输的货量会大幅增加。近几年，我院受理了多起从外国港口通过海运至上海，再由上海转运至长江内河港口的全程运输期间发生货损纠纷案件。司法实践中主要存在以下几个方面的问题：一是如何界定多式联运；二是多式联运经营人和区段承运人是否承担连带责任。

在审理原告中国人民财产保险股份有限公司武汉市汉口支公司与被告长锦商船株式会社、被告武汉长

伟国际航运实业有限公司多式联运合同纠纷中，我院确立了审理多式联运合同纠纷案件的几项裁判规则。一是多式联运合同的界定。国际海上货物运输和内河运输虽然都是通过水上完成运输活动，但两种运输方式分别适用不同法律制度，经过转船运输后，应属不同运输方式。

关于责任主体，多式联运经营人对全程负责，但区段承运人或区段实际承运人是否承担连带责任，存在争议。我国《合同法》和《海商法》均未作出明确规定。1980年《联合国国际货物多式联运公约》也没有涉及该问题。2008年《鹿特丹规则》可以调整含海运的多式联运合同，并规定承运人（相当于多式联运经营人）与海运履约方（相当与海运区段的实际承运人）承担连带责任，为多式联运经营人与区段实际承运人承担连带责任提供了重要的参考价值。在审理该案过程中，法院充分借鉴了《鹿特丹规则》的该项规

定，依法判决多式联运经营人与内河区段运输实际承运人承担连带责任。

（七）针对境外法院禁诉令的司法应对

近年来，我国当事人经常收到英国法院签发的禁诉令，以阻止案件在我国诉讼。航运法律实践中，最为常见的是因租约仲裁条款并入提单，引发的英国法院针对在约定仲裁地之外的法院提起诉讼的当事人签发的禁诉令。违反禁诉令的后果十分严重，在英国被视为藐视法庭，违反者将面临严重惩罚，包括监禁或在英国的财产被扣押等。如果禁诉令被广泛使用，会导致我国很多散货进出口企业在海上货物运输中出现货损纠纷时，将被迫到国外仲裁，应当引起高度重视。欧盟针对英国法院签发的禁诉令也采取了强烈的应对措施，在West Tankers案中，欧洲法院以英国法院签发的禁诉令违反了欧盟44/2001号规则为由，否定了其法律效力。我院在审理请求人华泰财产保险有限公

司深圳分公司与被请求人克利伯租船公司（CLIPPER CHARTERING SA）海事特别程序案件中，依法准许请求人向本院申请海事强制令，责令被请求人向香港法院申请撤回禁诉令。该案系我国司法机关首次针对境外法院签发禁诉令采取的司法反制措施，是一次有益的尝试，引起业界高度关注。建议在未来《海事诉讼特别程序法》修改过程中，加强针对禁诉令的研究，通过立法完善相关法律制度。

武汉海事法院
服务和保障长江经济带发展典型案例
(第二批)

案例一

以东方经验化解系列国际纠纷

(该案被评为2017年度全国海事审判十大典型案例)

——申请人哈皮那船舶公司（HARPINA OWNING COMPANY LIMITED.）与被申请人江苏天元船舶进出口有限公司、被申请人江苏新扬子造船有限公司和被申请人江苏扬子鑫福造船有限公司海事强制令案

一、基本案情

2013年底至2014年6月份，卡迪夫海事有限公司（Cardiff Marine Inc.）以其设立的包括哈皮那船舶公司在内的六家单船公司的名义，与扬子江船业（控股）有限公司旗下的江苏天元船舶进出口有限公司、江苏

新扬子造船有限公司和江苏扬子鑫福造船有限公司（下称三被申请人）签订四份船舶建造协议，委托三被申请人建造四艘船舶（船号为1130/1131/1132/1133）；与扬子江船业（控股）有限公司旗下的江苏天晨船舶进出口有限公司、江苏新扬子造船有限公司和江苏扬子鑫福造船有限公司签订两份船舶建造协议，建造两艘船舶（船号为1170/1171）。双方除1130号船舶正常交接和1171号船舶被终止建造外，其余四艘船舶均存在争议。2017年3月1日，卡迪夫海事有限公司以哈皮那船舶公司为申请人，向武汉海事法院申请海事强制令，要求三被申请人立即交付“世外桃源”轮（即1133号船舶）。2017年3月16日，哈皮那船舶公司作为申请人，以三被申请人为被申请人，向伦敦海事仲裁委员会（LMAA）提出仲裁。

除此之外，就1131号船舶项下纠纷，扬子江船业（控股）有限公司于2016年6月24日以三被申请人为

申请人，以该轮对应单船公司（Pliades Owning Company Limited）为被申请人，向伦敦海事仲裁委员会提起仲裁。就1132号船舶项下纠纷，卡迪夫海事有限公司于2017年2月27日以该轮对应单船公司（Melite Owning Company Limited）为申请人，以三被申请人为被申请人，向伦敦海事仲裁委员会提起仲裁。就1170号船舶项下纠纷，扬子江船业（控股）有限公司于2017年4月18日以江苏天晨船舶进出口有限公司、江苏新扬子造船有限公司和江苏扬子鑫福造船有限公司为原告，以担保人卡迪夫海事有限公司为被告，在英格兰和威尔士高等法院王座法庭商事法院（the High Court of Justice Queen's Bench Division Commercial Court）提起诉讼。卡迪夫海事有限公司则于2017年8月1日以该轮所属单船公司（Estelle Owning Company Limited）为申请人，以江苏天晨船舶进出口有限公司、江苏新扬子造船有限公司和江苏

扬子鑫福造船有限公司为被申请人，向伦敦海事仲裁委员会提出仲裁。

二、裁判结果

本院在处理哈皮那船舶公司申请的海事强制令案件时，以案结事了为出发点，认真梳理争议焦点，积极组织双方当事人进行调解，最终调解结案。申请人哈皮那船舶公司和卡迪夫海事有限公司、该公司实际控制人乔治·伊科诺莫在和解协议生效后的24小时内将全部和解款支付至武汉海事法院。和解款到账后，武汉海事法院协调并监督三被申请人，确保“世外桃源”轮驶离码头所必需的清关及出入境文件递交相关政府机构。该轮驶离中国水域后，武汉海事法院将前述和解款支付到三被申请人的指定账户。三被申请人收到全部和解款后，申请人永久性的撤销英国伦敦仲裁并负担全部仲裁费用且卡迪夫海事有限公司和乔治·伊科诺莫提供的两份担保函自动失效。在此基础上，

申请人和三被申请人就本和解协议所涉事项不可撤销的相互放弃主张。该和解协议达成后立即开始履行。“世外桃源”轮于次日驶离码头后，武汉海事法院向三被申请人退还了全部和解款。

申请人和三被申请人在本案纠纷结束前，已就1131号船舶项下纠纷达成调解并履行完毕。本案调解协议达成并履行后，卡迪夫海事有限公司和扬子江船业（控股）有限公司等相关当事人，按照本案调解模式，就1132/1170号船舶项下纠纷，分别于2017年5月12日和2017年10月13日达成调解协议并实际履行。

三、典型意义

本案是一起发生在国际航运市场持续走低背景下的典型涉外船舶建造合同纠纷，具有相当的国际国内影响。该案的成功处理，具有典型意义。一是该案践行了多元纠纷解决机制，最大限度降低了司法成本，维护了当事人双方的利益。鉴于本案执行难度大且占

用司法资源多，武汉海事法院从降低司法成本和诉讼成本的角度考虑，确立了调解结案的方案。在联合江苏省太仓市政府解决“世外桃源”轮船员生活保障和出入境文件有效性的基础上，引导双方当事人理性面对和解决纠纷。调解结案，不仅使哈皮那船舶公司及早将“世外桃源”轮投入运营，也避免了三被申请人因海事强制令的签发而可能面临的天价船舶营运损失索赔和巨额法律费用。二是该案的成功调解，为国际纠纷的解决提供了中国智慧和中国经验。涉案纠纷的顺利解决，不仅一揽子解决了“世外桃源”轮项下的两个纠纷，而且为卡迪夫海事有限公司和扬子江船业（控股）有限公司就1132号和1170号船舶存在的两个国际仲裁和一个国际诉讼，提供了可借鉴的处理模式，在双方当事人接受的利益平衡点上，借鉴中国调解经验，最终解决了系列国际纠纷。

案例二

依法维权体现司法的人文关怀

——芮世福、周宗英与安徽省蚌埠市南方航运有限公司（简称南方公司）、芜湖市运达航运有限公司（简称运达公司）、胡文质通海水域人身损害责任纠纷案

一、基本案情

2010年6月25日，“皖南方99”轮与“运达28”轮在长江下游南京水道#148黑浮下游约500米下行通航分道内发生碰撞，导致“运达28”轮船体中部破裂沉没，船上9人全部落水失踪，其中芮世福、周宗英一家七人死亡。中华人民共和国南京海事局认定，“皖南方99”轮应承担本次碰撞事故的全部责任。“运达28”轮

船舶所有人为胡庆华，船舶经营人为运达公司。“皖南方99”轮船舶所有人和船舶经营人均为南方公司。事故发生后，南方公司与芮世福、周宗英签订《6.25重大水上交通事故赔偿协议书》，分别对事故中死亡的芮水英、芮道元、崔新凤、芮香萍、芮香梅等五人的赔偿数额和赔偿期限等事项进行了约定，包括死亡赔偿金、丧葬费、精神抚慰金、赡养费、抚养费、处理事故人员误工费和车旅费等费用。南方公司与运达公司签订《赔偿协议书》约定，“运达28”轮已无打捞价值和必要，共同放弃对“运达28”轮所有权及因该轮沉没前后船舶所载货物及随船所有相关财产的权利。芮世福、周宗英认为，南方公司、运达公司、胡文质放弃对死者遗体打捞的做法，是对生命的亵渎，违反了公序良俗，侵害了芮世福、周宗英的其他人格利益。芮世福、周宗英于2015年10月23日诉至本院，请求确认南方公司、运达公司、胡文质放弃打捞的行为构成

对芮世福、周宗英享有的寄于遗体之上的人格权利的侵权，要求南方公司、运达公司立即打捞“运达28”轮沉船，在该船船舱内搜寻上述死者的遗体，并承担全部打捞费用，要求南方公司、运达公司、胡文质赔偿精神抚慰金人民币50万元。

二、裁判结果

武汉海事法院经审理认为，根据查明的案件事实，可以认定芮道元、芮香梅、芮香萍、芮水英在事故中死亡属实。作为上述死者的直系亲属，芮世福、周宗英有权要求责任人充分尊重死者遗体 and 死者亲属的情感，履行诸如搜寻、打捞、保管、收敛以及将遗体交付给死者亲属等义务。芮道元、崔新凤、芮香梅、芮香萍、芮水英、胡庆华、胡帮杰等人死亡，系“皖南方99”轮与“运达28”轮发生船舶碰撞事故所致，“皖南方99”轮对本次碰撞事故负全部责任。基于船舶碰撞侵权法律关系，南方公司应该对涉案船舶碰撞事故导

致芮世福、周宗英的权利损害承担全部责任，运达公司和胡文质不承担责任。芮世福、周宗英与南方公司签订的《6.25重大水上交通事故赔偿协议书》，未涉及对死者的遗体处置，南方公司应承担搜寻、打捞死者遗体的义务。南方公司怠于对死者遗体进行有效的搜寻、打捞的行为，对芮世福、周宗英的精神造成严重感情创伤、精神痛苦和人格贬损，根据《中华人民共和国侵权责任法》的相关规定，应该给予精神抚慰。结合相关证据及案件事实，武汉海事法院判决南方公司赔偿芮世福、周宗英精神抚慰金人民币17.5万元；驳回芮世福、周宗英的其他诉讼请求。

三、典型意义

船舶航行的特殊性和长江航道的复杂性，导致每年都有相当数量的船员以及其他人员在各类海损事故中死亡，本案中死者人数众多，其中一家七人死亡，死者亲属长年上访，时间跨度大，矛盾激烈，社会影

响深远。该案的成功处理，具有多方面的意义。

一是本案对死者遗体的保护充分展现了法律的人文关怀。人身权益，是与主体人身不可分离的权利和利益，不仅包括生命权，同时还包括人格尊严等。人的生命因侵权行为丧失后，直接导致死者人身权益的损害，责任人不仅应该根据法律规定赔偿受害人相应的赔偿金，还应该有效维护受害人人格尊严。人格尊严除了死者的姓名、名誉和肖像等权利以外，还应该包括对死者遗体的有效尊重。对死者遗体的有效尊重，不仅是人类社会文明发展的要求，也是中华民族的优良传统，同时也是死者亲属享有的一项与死者人身权益相关联的重要权利。该项权利的基本内容要求责任人必须有效保证死者遗体的存在、完整，以便死者亲属能够对死者进行符合社会道德要求和民族传统习惯的收殓、安葬和祭奠等仪式，从而寄托哀思。如果未经死者亲属的许可，责任人对死者遗体的遗弃或者未

尽到诸如搜寻、保管、收殓以及交付给死者亲属等义务，将直接导致死者亲属的感情创伤、精神痛苦和人格贬损，均构成对死者亲属的不法侵害，应承担相应的侵权责任。作为死者的亲属，有权要求责任人承担侵权责任。死者亲属一般会向法院主张死亡赔偿金、丧葬费、精神抚慰金、被扶养人生活费、误工费、交通费等费用，但是很少有人要求打捞死者遗体，武汉海事法院受理此案，开创了全国海事法院的先例，是对死者人格尊严的有效尊重，充分展现了法律的人文关怀。

二是权利的实现都有一定的程度和范围。权利的实现和保障需要借助一定的条件，也要受到一定的限制。没有限制的权利不是真正的权利。本案中，涉案事故发生已隔多年，受水流、泥沙及各种自然因素的影响，死者遗体也会出现解体、散失等情况，即使耗费巨大的人力物力也无法对死亡人员遗体进行有效的

搜寻、打捞。尊重死者尊严，有效维护死者家属的合法权益，是法律的宗旨所在，但是，仍需考虑在实现受害人权益过程中，客观存在的巨大风险和必须付出的巨大代价。如果置打捞死亡人员过程中客观存在的巨大风险和必须付出的巨大经济代价于不顾，一味追求实际效果，不仅有违船舶航行的传统习惯，同时也不利于长江流域航运经济正常、有序地发展。

三是本案坚持给付之诉判决必须具有可执行力原则。法院判决不能只是一纸空文。特别是在当下，法院面临着“基本解决执行难”重大历史任务，给付之诉判决不能自作出之日就被定格为“执行不能”。判决是权利的最后保障，给付之诉判决要具有执行力。本案中，考虑到死者亲属主张打捞死者遗体的非现实性，判决在确认对死者遗体打捞的尊重和保护的同时，并未责令责任人打捞死者遗体，而是以赔偿精神抚慰金的替代方式，实现对死者家属权益的有效保护。

案例三

明确内河强制清污法律内涵 有力促进海事行政行为规范

——原告上海晟敏立速服海上应急服务有限公司
(简称晟敏服务公司) 与被告平潭综合实验区恒鼎船
务有限公司 (简称恒鼎船务公司)、被告中国人民财
产保险股份有限公司江苏省分公司 (简称人保江苏分
公司) 船舶碰撞损害责任纠纷案

一、基本案情

2016年7月13日0112时,“中恒9”轮由河北曹妃甸港驶往江阴途中,在长江下游#13左右通航浮标上游约400米处的下行通航分道与分隔带交界水域,与从江苏南京港拟驶往山东日照港的“长荣门”轮发生碰

撞，造成“中恒9”轮沉没，“长荣门”轮球鼻艏破损。

事故发生当日，上海市环境科学研究院、上海市环境保护局等单位对“中恒9”轮的溢油情况进行了预测。当日1400时，中华人民共和国上海海事局启动长江口溢油应急预案，并指派长江口船舶溢油应急设备库委托的运营管理单位开始清污工作。接宝山海事局通知，“东雷5”轮、“东雷1”轮分别于1700时和1740时抵达宝山海事局辖区开始清污工作。1923时，两轮因天黑暂停清污工作。

2016年7月14日0736时，“东雷1”轮和“东雷5”轮抵达污染水域恢复清污作业。1535时和1600时，“晨敏2”轮和“东雷7”轮分别抵达清污现场，开始清污工作。1725时，“东雷5”轮因补充物资，撤离清污现场。1840时，因天黑，“东雷1”轮暂停清污作业。

2016年7月15日1530时，“东雷1”轮开始清污工作，1700时，抛锚停止工作。

2016年7月16日，“东雷5”轮发现江面有油污，恢复清污工作。

2016年7月17日0804时，“东雷5”轮报告宝南锚地发现油污，与其他四条船一道开始清污工作。1640时，“东雷7”轮因风浪太大，靠码头避风，“东雷1”轮、“东雷5”轮和“晟敏2”轮继续清污工作。

2016年7月18日1027时，“东雷5”轮报告江面基本无油污。1248时，“东雷1”轮和“东雷5”轮报告江面未发现油污。1338时，接中华人民共和国上海海事局通知，现场清污工作结束。1340时，“东雷1”轮、“东雷5”轮和“晟敏2”轮撤离清污现场。

清污结束以后，晟敏服务公司作出一份《“中恒9”轮溢油应急抢险费用汇总》，从人工费、船舶费、污染耗材费、污染物处理费、管理费和税金等方面计算出自2016年7月13日至7月18日，共产生各项费用总计2243893.07元。

2017年6月14日，晟敏服务公司与上海晟敏投资集团有限公司、上海晟敏海洋工程有限公司、上海东雷船务有限公司签订一份《确认函》，确认2016年7月13日至7月18日，在宝山海事局管辖区域实施清污作业的“东雷1”轮、“东雷5”轮、“东雷7”轮和“晟敏2”轮，均属晟敏服务公司调派，相关索赔权利转让给晟敏服务公司。原告认为被告恒鼎船务公司为“中恒9”轮船舶所有人，被告人保江苏分公司为该轮油污赔偿责任保险人。故请求法院判令两被告连带赔偿原告经济损失2243893.07元及利息，并由被告承担本案诉讼费用。

二、裁判结果

武汉海事法院审理认为：本案系船舶碰撞损害责任纠纷。原告晟敏服务公司作为调派“东雷1”轮、“东雷5”轮、“东雷7”轮和“晟敏2”轮，在宝山海事局管辖区域实施具体清污行为的单位，对上述船舶在实施具

体清污过程中产生的合理费用，有权根据法律规定，要求相关责任人承担赔偿责任。

根据相关民事法律规定，民事权利人在主张民事权利时，必须依据相应的民事法律关系，即要么基于侵权法律关系，要么基于合同法律关系，要么基于具体的法律规定，要求责任人承担民事赔偿责任。但是，根据查明的案件事实，原告晟敏服务公司与被告恒鼎船务公司和被告人保江苏分公司之间，既不存在侵权法律关系，也不存在合同法律关系，同时亦不存在法律规定的具体情形。显然，原告要求被告承担民事赔偿责任的诉讼请求，没有相应的民事法律依据。

根据查明的案件事实，“中恒9”轮在与“长荣门”轮碰撞后沉没属实。由于船舶本身的特殊属性，“中恒9”轮在沉没以后，不可避免会导致燃油或者其他油类的泄漏。作为“中恒9”轮船舶所有人，恒鼎船务公司有义务采取切实有效的措施，防止泄漏的燃油导致

环境进一步污染。然而《中华人民共和国行政强制法》第五十二条规定：需要立即清除道路、河道、航道或者公共场所的遗洒物、障碍物或者污染物，当事人不能清除的，行政机关可以决定立即实施代履行；当事人不在场的，行政机关应当在事后立即通知当事人，并依法作出处理。从上述法律规定可以看出，宝山海事局调派原告晟敏服务公司所属“东雷1”轮、“东雷5”轮、“东雷7”轮和“晟敏2”轮所实施的污染监视和应急防备工作，应属行政强制行为。在这一行政强制行为中，宝山海事局应为行政强制行为的具体实施人，只不过其将具体实施行为委托原告晟敏服务公司代为履行。两者之间已构成行政法律意义上的委托和被委托关系。原告晟敏服务公司因调派“东雷1”轮、“东雷5”轮、“东雷7”轮和“晟敏2”轮实施的污染监视和应急防备工作所产生的费用，有权根据相互之间的委托和被委托关系，要求委托单位支付。而委托单位在向原告

晟敏服务公司支付相关费用以后，有权依据《中华人民共和国强行政强制法》第五十一条第二款的规定，要求污染行为人具体承担。

综上，武汉海事法院认为，由于原告晟敏服务公司与被告恒鼎船务公司及被告人保江苏分公司之间不存在法律规定的民事权利义务关系，并且原告晟敏服务公司所实施的污染监视和应急防备工作系行政强制行为中的代履行行为，所以，原告晟敏服务公司要求被告承担民事赔偿责任的诉讼请求，无事实和法律依据，不予支持。

法院于2017年12月25日作出（2017）鄂72民初985号民事裁定：驳回原告上海晟敏立速服海上应急服务有限公司的起诉。宣判后，原告上海晟敏立速服海上应急服务有限公司提出上诉。湖北省高级人民法院于2018年5月18日作出（2017）鄂民终664号民事裁定，驳回上海晟敏立速服海上应急服务有限公司上诉。

维持一审判决。

三、典型意义

多年来，有关海事行政机关实施的强制清污行为在法律属性上始终没有一个明确的定论，导致相应的内河海事行政执法在一定程度上陷入无序状态。在“长江共抓大保护、不搞大开发”的时代背景下，本案的成功处理，具有诸多现实意义。

一是本案对内河“强制清污”的定性有突破性。海事行政机关日常职责中的“负责辖区内重大水上交通事故、重大污染事故处置及调查处理的组织、指挥和协调工作”，仅是指对污染事故的调查和事故原因分析，不包括代污染责任人履行避免和减少污染损害的义务，以及对油污调查、监控和清污工作。如果仅仅是调查和分析污染事故的原因所产生的费用，则属于行政机关日常行政开支。

对油污现场的调查、监控是避免和减少污染损害

的一项重要措施，只有通过现场调查、现场监控才能收集到现场油污信息，初步确定漏油位置、漏油速度、漏油量、污染面积、油带流动态势，才能合理评估需要调用的船舶、清污人员、物资的数量，以及需要采取行动的范围。现场调查、现场监控实际是清污作业的重要组成部分，任何一件船舶污染事故发生以后，海事行政机关的工作人员以及其调派的船舶，均会携带监控设备和清污物资抵达污染现场，在调查、监控的同时，指挥并直接参与具体的清污工作。虽然全面、有效实施清污工作，是污染责任人的法定责任，但海事行政机关所实施的调查、监控以及具体清污行为，仍只能属行政法意义上的行政代履行行为，是一种间接强制措施，目的在于保证污染责任人无力或者怠于完成法定责任的情况下，防止污染损失的进一步扩大。所以，代履行行为并不转移、改变或免除污染责任人所应该承担的法定义务，即在具体代履行过程中产生

的费用仍应由责任人承担。国家的日常财政收入和公共管理不负担依法应由责任人承担的责任。否则，将造成任何责任人都把其责任转移给国家负担的严重后果。

本案将内河强制清污行为明确为行政强制中的“代履行”行为，符合法律规定。将其与民事行为区别开来，不仅明确了权利行使和义务承担的路径，同时可以预见，在今后一段时期内，将对长江流域环境保护起到非常大的积极作用。

二是本案能促进海事行政行为的规范化，保障行政相对人的合法权益。在船舶油污染发生后，为了防止和减少污染的扩大，海事行政机关都会根据污染性质和污染程度等客观情况，制定相应的应急计划，并组织相关人员和单位进行具体的清污作业。由于海事行政机关是清污作业的组织者和领导者，由其依据相关法律法规制定相应防污方案并予以具体落实，能够

最大程度地保证清污行为的效率和相关费用的客观公平。在污染责任人怠于履行支付清污费用的情况下，海事行政机关通过法定程序向污染责任人主张权利，其依据的客观事实和相应的法律规范，更能证明其所实施的代履行行为的必要性和相关费用发生的客观真实性。所以，明确强制清污行为的法律属性，能够促进内河海事行政机关依法行政，有效维护行政相对人的合法权益。

三是本案能促进内河强制清污行业的规范发展，进而确保长江水生态环境得到良好保护。由于清污单位与清污责任方没有债的法律关系，其仅因海事行政机关的委托得以实施清污行为，所以清污单位在具体清污过程中发生的清污等费用，应由海事行政机关先行支付，然后由海事行政机关依据相关法律规定要求清污责任方承担。然而，在现行财政管理体制下，海事行政机关并未设置这一专项费用或者基金，无疑会

导致海事行政机关在实施具体的代履行行为过程中，陷入尴尬的窘境。在内河海损事故频发的今天，如何确保海事行政机关的职责得以有效履行，以及清污行业的规范发展和长江水生态环境的有效保护，均有赖于清污费用的正常顺利结算。建议国家相关部门尽快建立相关的专用款项拨付机制，确保内河清污行业规范发展，使“长江大保护”理念生根落地。

案例四

调解国企与民企之间纠纷 服务长江经济带发展大局

(该案被评为2017年全省法院精品案件一等奖)

——原告中交第二航务工程勘察设计院有限公司
诉被告孟家港国际储运发展有限公司、被告上海隆顺
投资有限公司、被告苏州顺合精准供应链管理有限公司
码头建造合同纠纷案

一、基本案情

2013年10月30日，被告孟家港公司与原告中交二航院签订《镇江港高桥港区荷花池作业区孟家港公用码头工程设计、施工、采购总承包合同（水工部分）》，约定原告中交二航院作为其码头建造工程的

总承包人施工，还约定了按工程进度付款。该工程总价2.5亿元，是江苏省当年引进的重点物流工程项目。此后，原告中交二航院在建造涉案码头过程中，虽然遇到过很多波折而并不顺利，但还是垫资履行了合同约定的施工义务，工程已经接近完工，尚没有办理竣工和交工验收。被告孟家港公司在近3年的时间里，仅支付少部分工程款，确认完成工程产值185324447元，尚欠工程款、利息、工程优化费和未计量的工程款约1.2亿元。被告孟家港公司未支付工程款的主要原因是受国家土地审批政策调整，没有及时取得涉案码头及附属用地的土地证而无法办理银行贷款。原告中交二航院在多次催款无果的情况下，停止工程收尾工作，撤走了工地上的相关设备和人员，并认为被告隆顺公司、被告顺合公司作为被告孟家港公司两股东出资不实，应承担连带清偿责任，遂将三被告诉至武汉海事法院，要求解除涉案施工合同，支

付拖欠的工程款，并对涉案码头工程价款有优先受偿权。

二、裁判结果

武汉海事法院经过开庭审理，认为能争取调解结案效果更好，遂采用不同方式多次主持调解。最终，原告中交二航院与被告孟家港公司自愿达成调解协议并申请撤回被告隆顺公司、被告顺合公司起诉。调解协议的主要内容如下：

（一）原告中交二航院、被告孟家港公司确认双方签订的施工合同自本调解协议签订之日解除，再签订补充协议约定由原告中交二航院继续完成原合同工程量清单中未完成部分，并配合被告孟家港公司履行原合同中有关交工验收和缺陷责任等义务；（二）被告孟家港公司确认尚欠原告中交二航院的工程款111231296元，及自2014年6月11日起至2017年9月30日止的欠款利息、工程设计优化费等700万

元；（三）对上述费用，被告孟家港公司同意于2017年11月20日支付500万元；2017年12月20日支付1500万元；2018年1月至2018年5月每月20日前各支付500万元；2018年6月至2018年7月每月20日前各支付2000万元；2018年8月20日前将剩余款项支付完毕。原告中交二航院已经完成，但未申报计量的工程款4706849元待完成申报计量后一次性支付；（四）被告孟家港公司确认原告中交二航院依法对涉案码头的拍卖、变卖价款享有优先受偿权。

三、典型意义

一是实现从“因案办案”到“服务保障”的转变。该案是国有企业与民营企业之间的纠纷。涉案码头是经国家发改委、交通运输部及长江水利委员会批准的江苏省重点建设项目，也是镇江的大型国际物流园的配套建设工程。通过调解促使双方继续友好合作，完成码头工程建设，能体现为长江经济带发展和“一带一

路”建设提供司法服务和保障的大局意识。

二是实现从“和稀泥”到“明思路”的转变。原、被告对涉案金额和法律责任争议很大，工程产值和进度款的认识相差8000余万元。涉案工程各阶段的施工图纸、工程进度单、凭证和往来函件等证据材料厚达6册卷宗，不仅涉及工程巨额产值的计算认定问题，也涉及因地质条件、长江水位变化和当地拆迁农户阻挠等导致工程量增加和工期延长的责任分担问题，案情相当复杂。承办人集中了一个月时间，依法逐份分析研判证据和相关材料，完成了50余页的案件审理报告，理清了该案基本事实和责任，为提出调解工作方案奠定基础。

三是国企与民企实现了从“分手”到再“牵手”的转变。该案原告是中国交通建设集团有限公司（世界500强）下属国有企业。如果解除合同导致接近尾声的工程烂尾，不仅给国家造成损失，且自身利益也缺

乏可靠保障。被告是民营企业，受国家宏观调控政策变化影响而无法按约定支付工程进度款，但迫切需要码头尽快建造完工后投入生产经营，恢复企业活力，为办理贷款创造条件。该案调解结果实现国企与民企之间从想“分手”到再“牵手”的转变，实现互利双赢，取得良好的法律效果和社会效果。

该案因审理效果好，引起人民法院报新闻传媒总社《法治天下》栏目的关注，派人对原告、被告相关人员及案件承办人进行了采访，到工程所在地进行拍摄，编辑了法制宣传专题片，已在中国教育电视台播出。

案例五

确定多式联运法律适用规则 充分发挥长江黄金水道作用

——原告中国人民财产保险股份有限公司武汉市汉口支公司（简称汉口人保）与被告长锦商船株式会社（简称长锦商社）、被告武汉长伟国际航运实业有限公司（简称武汉长伟）多式联运合同纠纷案

一、基本案情

2014年1月10日，天成贸易（香港）有限公司出口一批医用纱布片，装货港中国武汉，目的港韩国釜山，由长锦商社签发全程提单，武汉长伟所属“长航集运8302”轮（系内河船）负责内河区段运输。2014年1月16日，“长航集运8302”轮在长江上海段外高桥

巷道进口通航分道内与南京康瑞水陆联运有限公司所属“康瑞1”轮（系海船）发生碰撞事故。事故发生后，上海海事法院作出（2014）沪海法海初字第68-1号《民事判决书》，判令南京康瑞水陆联运有限公司应就2014年1月16日发生的“康瑞1”轮与“长航集运8302”轮碰撞事故承担30%的责任。武汉天成贸易有限公司（以下简称天成公司）就涉案提单下的货物向汉口人保投保了货物运输保险，被保险人为天成贸易（香港）有限公司。汉口人保于2014年7月22日向天成公司支付了保险赔款。被保险人天成贸易（香港）有限公司、投保人天成公司共同向汉口人保出具了《赔款收据》和《权益转让书》，确认收到涉案保险事故赔偿款，并将向第三方的索赔权转让给汉口人保。汉口人保于2015年3月18日诉至本院，请求两被告连带赔偿货物损失32589.64美元及利息。

二、裁判结果

武汉海事法院审理认为，根据提单记载，涉案货物运输装货港为中国武汉，目的港为韩国釜山，内河区段运输由内河船舶“长航集运8302”轮承运。根据《中华人民共和国海商法》第一百零二条的规定，多式联运是指多式联运经营人以两种以上的不同运输方式，其中一种是海上运输方式，负责将货物从接收地运至目的地交付收货人，并收取全程运费的运输方式。因涉案货物运输包括内河货物运输和海上货物运输两种运输方式，需要转船，非江海直达，故本案系内河运输与海上运输相结合的多式联运合同纠纷。庭审中，当事人各方共同选择适用中华人民共和国法律，因此中华人民共和国法律应当为解决本案纠纷的准据法。

涉案碰撞事故发生后，汉口人保通过其上级公司中国人民财产保险股份有限公司湖北省分公司向投保人天成公司支付了全部保险赔款，被保险人天成贸易（香港）有限公司、投保人天成公司共同向汉口人保

出具了《赔款收据》和《权益转让书》，将向第三方的索赔权转让给汉口人保。根据《中华人民共和国保险法》第六十条第一款规定，汉口人保依法取得代位追偿权，有权代替货主行使索赔权利。

本案中，长锦商社签发全程提单，系多式联运经营人；武汉长伟所属“长航集运8302”轮负责内河区段运输，武汉长伟系内河区段实际承运人。涉案碰撞事故发生在长江上海段外高桥巷道进口通航分道内，武汉长伟作为内河区段实际承运人，根据《中华人民共和国合同法》第三百一十一条的规定，应当对碰撞事故造成的本船上的货物损失承担赔偿责任。因涉案碰撞事故系内河船舶与海船之间发生的碰撞，非内河船舶之间的碰撞，武汉长伟作为承运货物的本船所有人，有权援引生效判决确定的责任比例进行抗辩。根据《中华人民共和国海商法》第一百零四条的规定，长锦商社作为多式联运经营人应当对涉案货物损失承担赔偿责任。

责任，但长锦商社不属于《最高人民法院关于审理船舶碰撞纠纷案件若干问题的规定》第七条规定的“承运货物的本船”权利人，不能援引该规定进行抗辩，应当承担全部赔偿责任。同时，涉案碰撞事故发生在长江上海段圆圆沙至吴淞航段，在转船之前，属于内河货物运输，并非国际海上货物运输，《中华人民共和国海商法》第五十一条第一款第（一）项规定的“航海过失免责”仅仅适用于国际海上货物运输，故本案中不能援引该条款进行免责。根据《中华人民共和国保险法》第六十条第一款的规定，汉口人保自向被保险人赔偿保险金之日起，有权在赔偿金额范围内代位行使被保险人对第三者请求赔偿的权利，并不包含利息。

法院于2016年9月12日判决被告长锦商社支付原告汉口人保保险赔款；被告武汉长伟在被告长锦商社应支付保险赔款的70%范围内承担连带支付责任；驳

回原告汉口人保的其他诉讼请求。

一审宣判后，原、被告双方均未提出上诉。

三、典型意义

随着“一带一路”、海洋强国以及长江经济带等国家战略的实施，长江充分发挥着黄金水道的辐射效应，为涉外经济贸易从沿海走向内地提供了更加绿色、便捷的运输方式。近几年，从外国港口通过海运至上海，再由上海转运至长江内河港口的江海联运贸易越来越多，我院受理了多起在内河运输区段发生货损赔偿的案件。我院作为审理长江流域涉外海事海商纠纷的专属法院，是我国涉外审判的一张重要名片，在审理类似案件中，应当在充分维护交易秩序和遵从交易习惯的前提下，规范和统一裁判尺度，全力服务保障国家战略建设。关于多式联运经营人与区段实际承运人的责任承担方式。多式联运经营人对全程负责，但是区段承运人或区段实际承运人是否承担连带责任，存在

争议。我国《合同法》和《海商法》均未对此作出明确规定。1980年《联合国国际货物多式联运公约》也没有涉及该问题。2008年《鹿特丹规则》可以调整含海运的多式联运合同，并规定承运人（相当于多式联运经营人）与海运履约方（相当于海运区段的实际承运人）承担连带责任。《鹿特丹规则》为多式联运经营人与区段实际承运人承担连带责任提供了合理的解决方案，可以较好地保护货方合法权益。本案判决后，原、被告双方均未提出上诉，判决书生效后，两被告及时全额履行了判决书中确定的全部义务，真正实现了案结事了。该判决在江海联运多式联运经营人与区段实际承运人的责任认定、航海过失免责、保险代位追偿范围等方面所确立的裁判规则，符合航运实务需求，对未来含内河运输多式联运会起到较好的规范和指引作用。

案例六

依法认定独立保函责任 妥善处理多重法律关系

——原告上海北海船务股份有限公司（简称北海公司）与被告中国光大银行股份有限公司南京分行（简称光大银行）、江苏熔盛重工有限公司（简称熔盛公司）船舶建造合同纠纷案

一、基本案情

北海公司与熔盛公司于2011年9月29日签订《75000载重吨原油轮建造合同》（以下简称“造船合同”），约定熔盛公司为北海公司建造一艘75000载重吨原油轮；随后，双方又签订《<75000载重吨原油轮建造合同>补充协议（一）》（以下简称“补充协

议”），对付款问题作了进一步的约定。上述协议签订后，北海公司于2011年10月10日向熔盛公司支付了第一期进度款23556050元，后又于2012年12月13日向熔盛公司支付了第二期进度款28210872元，合计51766922元。

2012年11月1日，光大银行依据熔盛公司的申请，开立了编号为LG7654120786AE的《预付款保函》，承诺对于北海公司在船舶交付前向熔盛公司支付的造船合同价款141025500元，如果全部或者部分进度款根据造船合同规定应由熔盛公司归还北海公司时，光大银行对款项的返还承担责任，并提出了具体实现方式。

此后，北海公司、熔盛公司在合同履行过程中发生争议，熔盛公司在合同约定的最后期限不能交船。北海公司遂宣布弃船，并要求熔盛公司返还全部进度款及利息，但遭到熔盛公司拒绝。北海公司即向光大

银行提交还款文件，要求光大银行履行还款责任，但光大银行也未还款。北海公司遂向本院提起诉讼，请求光大银行返还北海公司已支付的进度款51766922元及其按年利率6%计算的利息。后在诉讼过程中，北海公司申请追加熔盛公司作为被告，请求解除与熔盛公司之间的造船合同及补充协议，熔盛公司返还北海公司已支付的进度款51766922元及其按年利率6%计算的利息。

二、裁判结果

武汉海事法院经审理认为，本案的基础法律关系为北海公司与熔盛公司之间的船舶建造合同关系，北海公司与光大银行之间是因前述基础合同关系发生的独立保函关系。

对于北海公司向熔盛公司提出的诉讼请求，武汉海事法院认为：北海公司、熔盛公司及船级社在船舶开工建造前签署的船舶龙骨铺设证明，不符合船舶的

实际建造进度，也非当事人的真实意思表示，熔盛公司在实施其所声称的船舶下坞之前也未据此要求北海公司支付合同约定的第三期进度款。故该证明不能作为熔盛公司船舶建造进度的证据。熔盛公司在造船过程中，使用的材料不满足船舶入级要求，相应建造行为不能视为有效完成，熔盛公司声称的船舶在2013年10月25日下坞的行为不成立，不能以此要求北海公司支付合同约定的第三期进度款，船舶建造期限也不因此延长，熔盛公司仍应按照合同约定期限向北海公司交船。对于船舶建造进度是否满足某一建造节点，虽然船级社的入级规范等并无规定，但在实践中应当满足连续建造要求，熔盛公司在不满足连续建造惯例的情况下强行安排船舶下坞，不应认可。在熔盛公司不能如期交船的情况下，北海公司有权依据合同主张弃船，即解除合同，要求熔盛公司退还已支付的进度款及利息。

对于北海公司向光大银行提出的诉讼请求，武汉海事法院认为：光大银行开立的《预付款保函》没有明确载明适用《见索即付保函统一规则》等独立保函交易示范规则，但完全符合《最高人民法院关于审理独立保函纠纷案件若干问题的规定》（法释〔2016〕24号，以下简称“保函司法解释”）对于独立保函的定义，即设立其在单据相符的情况下的独立付款义务。

《预付款保函》虽然存在光大银行向北海公司承担连带保证责任的表述，但光大银行作为专业的金融机构，理应清晰地表明保函的性质，否则因保函条款理解而产生争议时，应作有利于受益人，即北海公司的解释。故而对《预付款保函》为独立保函的法律性质予以认定，光大银行应当按照该保函独立承担付款义务。

关于本案所涉两个法律关系能否同时处理，武汉海事法院认为，独立保函的基本运作原理，是受益人凭形式化的单据从开立人处获得付款，其后由受益人

和债务人另行就基础债权债务关系再作清结的先付款后争议的债权保障机制。此种机制并非表明基础债权债务关系和独立保函关系争议解决存在明确的先后顺序，并不排斥在同一案件中解决基础法律关系和独立保函法律关系的方式。在北海公司就其与熔盛公司之间的船舶建造合同关系和与光大银行之间的独立保函关系同时提起诉讼的情况下，在同一案件中对两个法律关系分别审理并作出判决，不违反法律规定。

熔盛公司依据造船合同及补充协议应承担的退还预付款义务，和光大银行依据《预付款保函》应承担的付款义务，法律关系不同、性质不同，熔盛公司、光大银行向北海公司承担付款义务相互独立。即使依据造船合同和补充协议的约定，熔盛公司无需向北海公司承担退款义务，光大银行在《预付款保函》项下的付款义务范围完全可以依据其约定确定，并非具有不确定性。至于光大银行的实际付款金额，依据《预

付款保函》的约定和保函司法解释第十一条第一款第

（三）项的规定，若熔盛公司全部或部分履行了向北海公司的退款义务，则光大银行向北海公司的付款义务应作相应减免，北海公司不能获得双重赔付。在光大银行、熔盛公司均应向北海公司退款时，光大银行的实际付款额，是其根据《预付款保函》应向北海公司支付的款项，扣除熔盛公司实际已向北海公司支付的款项后的金额，但这并非本案所涉船舶建造合同关系、独立保函关系同时审理所致，而是当事人在基础合同关系和独立保函法律关系中的付款行为相互影响所致。因此，武汉海事法院对本案所涉两个法律关系予以同案处理。北海公司要求光大银行付款，符合《预付款保函》的规定，予以支持。

最终，武汉海事法院判决解除北海公司与熔盛公司之间的造船合同及补充协议，熔盛公司、光大银行各自依据基础合同关系和独立保函关系向北海公司返

还进度款51766922元及相应利息，并确认熔盛公司、光大银行向北海公司的实际付款具有替代性，由于熔盛公司、光大银行应支付的进度款51766922元及利息范围相同，熔盛公司、光大银行的付款之和不超过前述范围。涉案当事人收到判决后均未上诉，并履行了判决确定的义务。

三、典型意义

本案系一起涉及船舶建造及船舶建造预付款独立保函双重法律关系的案件。本案的审理具有以下意义：

一是在船舶建造过程中，由于多种原因，船东、船厂可能要求船检机构提前出具节点证书，导致证书节点与真实节点不符。在此情况下，应当查明当事人的真实意思表示和真实建造进度。不符合船舶的实际建造进度，也非属当事人真实意思表示所形成的节点证书，不能作为合同履行情况的证明。本案的审理，

对于规范造船厂的履约行为、减少纠纷的发生具有示范意义。

二是是否构成独立保函，应当围绕保函开立人是否设立了相符交单情形下的独立付款义务这一独立保函的核心性质进行确定。若一份保函中既设立了相符交单情形下开立人的独立付款义务，又存在开立人承担连带保证责任的表述时，应作有利于受益人解释。

三是存在案涉双重法律关系情形时，当事人同时提起诉讼，并无法律禁止性规定，应当允许。但在适用法律上，应当区分不同的法律关系进行裁判。尤其是对于所涉独立保函法律关系，应当围绕独立保函的开立、生效及付款等进行审理，不应与基础法律关系即船舶建造合同关系混同。本案所涉两种法律关系同时审理，有利于厘清当事人在两个法律关系中的权利和义务，减少诉累。