

武汉海事法院

服务和保障长江经济带高质量发展典型案例

武汉海事法院
二〇二三年十二月二十七日

案例 1

某能源公司与某装备公司、某技术公司 船用设备买卖合同纠纷案

【基本案情】

2018 年 5 月，某能源公司与某装备公司签订《设备购销合同》及《技术规范书》，约定某能源公司以 4000000 元的价格向某装备公司购买两台圆弧轨道式装船机，某装备公司负责该两台装船机的生产、运输、安装及调试工作，并应当提供装船机的高强度螺栓的试验报告、焊缝检测报告等相关检验证书。合同签订后，某装备公司依约生产装船机，某能源公司支付价款 3600000 元及配套钢丝绳价款 20000 元。2020 年 5 月 14 日，某装备公司生产的案涉装船机取得船检证书，并于当年年底运送至某能源公司码头进行安装。2021 年 5 月，某装备公司在完成安装调试之前，因需等待进一步试验，未将装卸臂置于停机位便离开。

2021 年 5 月 26 日，某能源公司自行操作设备，将伸出至长江一侧的 2 号装船机大臂移动，随后 2 号装船机开始滑落溜坡并撞击值班室，1 号装船机亦开始滑落溜坡并最终倾覆没入长江。经查明，某装备公司未按照约定提供高强度螺栓试验报告、金属结构焊缝检验合格文件。某能源公司遂诉至武汉海事法院，要求解除合同并赔偿损失；某装备公司提起反诉，要求某能源公司支付设

备款及违约金。

【裁判结果】

武汉海事法院审理认为，某能源公司部分尽到了证明案涉装船机产品质量不合格的举证责任，案涉装船机存在焊缝检验报告有重大瑕疵以及缺乏高强度螺栓试验报告的问题，结合现场照片中所展现的焊缝处发生断裂、钢材锈蚀，以及焊缝不齐整及车挡质量与焊接工艺缺陷，可以认定案涉装船机的质量存在瑕疵。某装备公司作为卖方同时负责安装调试，在产品安装调试工作完成之前负有保证产品安全的合同义务。某装备公司明知案涉装船机存在稳性问题的情况下，未采取足够的安全措施将装卸臂设置于非停机位，焊接的车挡未起到终极保护作用，最终造成了1号装船机滑落溜坡及倾覆的严重后果，应对事故的发生承担主要责任。某能源公司在设备交付之前，未事先通知某装备公司的情况下，自行启动设备移动装卸臂系导致设备倒塌的直接原因，应对事故的发生承担次要责任。

对于合同是否解除的问题，1号装船机已经倾倒并没入长江，打捞完成后已无法使用，2号装船机虽未倾覆，但存在证书不齐全的情况，且1号装船机倾覆后现场出现的油漆脱落、焊缝处断裂等现象，亦会影响某能源公司的购买信心。某装备公司在提供相关试验报告不齐全的情况下，并未提供充分可靠的证据排除2号装船机存在发生安全事故风险质量问题的可能性，也未举证证明其可以采取防止2号装船机在使用中出现重大风险，从保障

安全生产、防止重大责任事故的角度出发，某能源公司有理由拒绝继续接受交付 2 号装船机，因此两台装船机的买卖合同目的已经无法实现，案涉合同均应当解除。

【典型意义】

该案系船用设备买卖合同纠纷案件，案情复杂，案涉与船舶设计安装有关的专业性证据材料数量繁多，当事人对于装船机倾覆事故原因以及合同是否解除、合同解除的法律后果以及合同解除后相关费用的承担存在严重的分歧。在审理案件过程中，双方当事人矛盾纠纷激烈，武汉海事法院多次组织双方调解无果。合议庭认真分析双方纠纷的成因，深入研判了合同继续履行、合同解除、合同部分解除等不同情形下的法律后果，充分吸收双方当事人提出的专家意见，从最有利于双方当事人的角度最终判决解除合同，并根据事故发生的原因划分了当事人对于造成装船机倒塌的责任比例。由于当事人提供的证据材料繁多，共邀请六位专家证人到庭发表意见，判决书长达 78 页。判决做出后，合议庭就事实认定及法律适用问题耐心向双方当事人进行了判后答疑，就当事人关心的问题详细介绍了判决思路及法律依据，最后各方当事人均表示服判息诉，愿意接受法院的判决。该案在审理过程中，法院始终坚持以实质性化解矛盾纠纷为导向，增强释法明理，注重案结事了，努力实现三个效果的有机统一。

案例 2

某海运公司申请海事请求保全案

【基本案情】

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

【裁判结果】

武汉海事法院审查认为，案涉财产保全申请基于海商合同纠纷提起，但香港某海运公司请求保全的财产不是《海事诉讼特别程序法》第十二条规定的“船舶、船载货物、船用燃油以及船用物料”，根据《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉若干问题的解释》第十八条的规定，对案涉财产保全的审查应适用民事诉讼法的规定。因案涉仲裁程序系以香港特别行政区为仲裁地，由香港国际仲裁中心管理的案件，符合《最高人民法院关于内地与香港特别行政区法院就仲裁程序相互协助保全的安排》第二条规定的“香港仲裁程序”的

要求，仲裁裁决作出之前，当事人有权依据该安排第三条之规定向内地法院申请财产保全。据此，海事法院裁定准许了丰联克斯公司的财产保全申请。

【典型意义】

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

案例 3

秭归某港埠公司与宜昌某港务公司海事海商纠纷案

【基本案情】

2017 年 12 月，宜昌某港务公司所属码头委托秭归某港埠公司代管，之后双方又订立该码头的租赁合同。租赁期间，秭归某港埠公司投入设备、配套船舶并改造码头设施。后因建设三峡水库清漂及船舶废弃物接收项目需要，该码头于 2020 年被政府征收，宜昌某港务公司遂解除租赁合同。秭归某港埠公司诉至武汉海事法院，请求判令宜昌某港务公司赔偿因单方解除码头租赁合同造成的经济损失 6763824.51 元及违约金 2 万元。

【裁判结果】

武汉海事法院审理认为，三峡水库清漂及船舶废弃物接收项目是为落实国家环保督察要求，加强长江宜昌段岸线水域整治，保护长江水资源的重点环保项目，涉案码头属于项目征收范围。为妥善处理案涉纠纷，保障建设项目顺利推进，武汉海事法院多次组织双方当事人协调，在码头现场核实新增投入资产、改造项目，查勘配套船舶状况，促成双方最终达成调解，宜昌某港务公司支付秭归某港埠公司补偿金 80 万元，秭归某港埠公司腾退码头。

【典型意义】

三峡大坝处于宜昌市秭归县境内，对改善航道，促进长江航运业发展发挥了巨大作用。近年来，随着长江航行船舶的增加以及大坝的定期维护，大坝上下游等待过闸船舶日益增多，产生的生活垃圾、废弃物也与日俱增，严重破坏了三峡库区的生态环境和通航条件。本案在武汉海事法院的多次组织下，双方当事人最终达成和解并及时履行完毕，真正实现了案结事了政通人和，有力保障了国家重点环保项目建设的及时推进，为推动长江大保护和长江经济带高质量发展做出了积极贡献。

案例 4

占某某与安徽某造船公司、姚某某、占某 通海水域人身损害责任纠纷案

【基本案情】

2020 年 3 月，安徽某造船公司将其船台出租给姚某某建造货船，安徽某造船公司提供设备，姚某某负责人员生产安全及施工现场管理。同年 11 月，姚某某委托占某包工完成该船剩余 90% 的建造任务，占某自负施工安全责任。2021 年 4 月，占某某接受占某雇佣提供劳务。8 月 21 日，占某某在焊接过程中没有系安全带，因姚某某提供的脚手架侧翻，占某某从脚手架上跌落受伤。经治疗，占某某出院诊断为多处骨折等。占某某此后要求多方按照工伤标准赔偿并不断信访，当地政府积极组织综治中心、司法所、派出所多次调处无果，遂引导占某某诉讼。占某某向当地法院起诉后，地方法院移送武汉海事法院处理。占某某请求判令安徽某造船公司、姚某某连带赔偿医疗费、住院伙食补助费、护理费、营养费、误工费、交通费、鉴定费、后续治疗费、残疾赔偿金、精神损害抚慰金、被扶养人生活费等合计 477289.36 元。

【裁判结果】

武汉海事法院审理认为，本案系通海水域人身损害责任纠纷。占某某与占某形成事实上的劳务关系。占某某安全意识淡薄，未

采取必要的防护措施，对事故的发生具有一定过错。占某对船舶建造缺乏安全责任意识，对其雇佣的劳务人员没有提供起码的安全保障，置他人安危于不顾，对占某某在提供劳务过程中受到的损害具有过错。占某某明确不要求占某承担责任，应视为占某某放弃对占某主张侵权责任的權利。姚某某缺乏安全生产的能力与条件，安全生产规章制度和安全生产条件匮乏，投入的保障力度较弱，没有督促落实从业人员购买保险，委托同自己一样缺乏安全生产能力的占某承揽船舶建造，其主观逃避生产安全保障责任明显，放任工人作业中的安危于不顾，具有一定的主观过错。姚某某作为脚手架的所有人、管理人，对脚手架的安全使用负有直接责任，因脚手架倒塌导致他人损害的，其应当承担相应的侵权责任。但鉴于姚某某不是直接雇佣占某某的人，对占某某的受伤应承担次要责任，综合占某某受伤的原因与姚某某的过错，法院酌情认定姚某某应承担 30% 的责任。安徽某造船公司作为专门从事船舶建造的企业，明知姚某某缺乏建造船舶的安全生产条件，仍贸然将船台出租给姚某某，一味将安全生产责任通过合同的方式转嫁给姚某某，尤其在案涉船台出租合同到期后，怠于严格管理生产经营项目、场所、设备，应与姚某某承担连带赔偿责任。武汉海事法院综合认定安徽某造船公司、姚某某连带承担 30% 的责任，并判决安徽某造船公司、姚某某连带赔偿占某某医疗费、护理费、交通费、营养费、住院伙食补助费、误工费、残疾赔偿

金、精神损害抚慰金等损失及费用 80500.6 元。

【典型意义】

地方政府引导当事人通过诉讼解决矛盾纠纷，是建设法治政府的要求。武汉海事法院注重从程序到实体依法平等保护各方当事人利益，提供优质司法服务，维护地方长治久安。本案一审判决后，各方当事人均未上诉，实现案结事了、政通人和。本案对于民法典实施后的雇主过错责任、物件或者场所安全保障责任、安全生产责任等多因一果混合责任项下的侵权纠纷案件审理具有参考意义。作为专门法院，武汉海事法院近年来积极参与长江经济带社会治理，聚焦社会治理薄弱环节，主动担当、积极作为。在长江经济带高质量发展背景下，坚持以人民为中心，充分发挥海事海商审判实务优势，凝聚共谋共解共治合力，助推矛盾纠纷实质性化解，为共同缔造注入更多法治力量。

案例 5

重庆某公司与湖北某公司通海水域货物运输合同纠纷案

【基本案情】

重庆某公司与湖北某公司于 2021 年 6 月 7 日签订编号为 GZBMY-GJ-2021-011 的《水路运输合同》，约定由重庆某公司提供船舶为湖北某公司运输 3.5 万吨稀释沥青，湖北某公司向重庆某公司支付运费。在履行前述合同的过程中，因收货人原因导致案涉船舶滞港严重，其中有 4 艘船舶从 2021 年下半年起陆续处于滞港状态，所装载的危化品货物一直未予卸载，长江汛期即将来临，货物不卸载将会给航道安全、库区环境及企业运营带来巨大影响。为维护其合法权益，重庆某公司诉至武汉海事法院，要求湖北某公司支付运费及滞期费共计 2000 余万元。

【裁判结果】

武汉海事法院审理认为，本案系通海水域货物运输合同纠纷。纠纷发生在重庆市涪陵区的一个码头附近的锚地，位于三峡库区水域。因涉案船舶所载货物为稀释沥青，系对环境有危害的危化品，本就对装卸要求、储存条件要求严苛，至案发时还有四条船舶停泊在库区的锚地未能卸货。时值长江汛期，对长江水资源环境而言，满载危化品的船舶在江上漂泊不定是极为不安定的因素，若有不慎，一朝泄漏，对长江水资源环境的将造成不可逆的危害。

若涉案纠纷能够妥善解决，对长江环境保护、航道安全及优化营商环境等方面均有重大意义。鉴于此，案件承办人在前期密集庭审、查阅证据、充分了解案情的基础上着手进行调解。因立场不同，双方也提出了不同的调解方案，调解一度陷入僵局。承办人多次约见双方当事人，从落实长江大保护、优化营商环境的政策角度进行充分释法说理，在双方同意先卸货之后，又花了一周的时间就余下船舶卸货时间、地点、流程以及滞期费金额、利息计算、支付时间等事宜进行逐条逐项地商议，最终达成了调解。案件的调解结案并不等于事情的终结，针对后期船舶卸货问题，承办人持续跟进，待第一条待卸船舶驶入码头，船舱的稀释沥青开始加温卸载，为案件进入正式履行阶段启动了良好开局。随着 1750 万元的和解款项如期支付，收到调解款项的重庆某公司也因度过经营难关，对案件承办人致电感谢，长江水污染的危局也由此解除，母亲河依旧是大江奔腾、千帆竞发的欣荣景象。

【典型意义】

近年来，武汉海事法院积极贯彻落实营造法治化营商环境的司法理念，积极为航运企业排忧解难。考虑到重庆某公司经营困难，武汉海事法院还依照相关规定，批准其缓交诉讼费，不让企业因为诉讼费而被“卡脖子”，不使司法的最后一道防线成为当事人维权的最后一重障碍。案件的妥善处理，既体现了法律的裁判尺度，又体现了司法的情感温度。同时，随着长江保护法的出台，

人民法院要在司法活动中贯彻落实“共抓大保护、不搞大开发”的要求，就必须在案件审理、执行过程中充分考虑对环境资源产生的潜在影响。涉案船舶所载数万吨危化品的正常装卸，对长江水资源环境以及长江航道安全等都有重要影响，本案的圆满解决是武汉海事法院践行长江大保护司法职责的典型范例。

案例 6

某工程局与连云港某船务公司、阜阳市某船务公司、广西某物流公司、某保险公司船舶触碰损害责任纠纷案

【基本案情】

2020 年 8 月 19 日，受台风影响，在广东江门银洲湖水道锚泊的连云港某船务公司所有的“金源胜×”船、广西某物流公司所有的“和成×”“和成××”两船（首尾相连锚泊）先后走锚，在往上游漂移过程中发生碰撞，致三船锚链绞缠。三船因此形成结合体继续走锚，触碰某工程局总承包的驻泊工程，导致该工程损坏。上述三船均系适于航行沿海的船舶。当日，发生在附近水域走锚的阜阳市某船务公司所有的“皖阜阳工×”船与卡在驻泊工程附近浅滩的“和成×”船发生碰撞。海事管理机构调查认定，“和成×”“和成××”两船负事故主要责任、“金源胜×”船负事故次要责任。广西某物流公司的保险人为广西某物流公司申请设立赔偿责任限制基金向武汉海事法院提供保证担保。某工程局诉至武汉海事法院，请求判令连云港某船务公司、广西某物流公司、阜阳市某船务公司共同赔偿其遭受的损失或费用 1029 万余元。

【裁判结果】

武汉海事法院审理认为，某工程局遭受的损失或费用，连云港某船务公司、广西某物流公司应承担相应赔偿责任，即连云港

某船务公司按 25 % 责任比例赔偿 200 余万元、广西某物流公司按 75 % 责任比例赔偿 690 余万元，阜阳市某船务公司不承担责任。广西某物流公司就“和成×”“和成××”两船引起的赔偿请求可以限制赔偿责任，在担保范围内清偿。

【典型意义】

本案责任人就所属船舶引起的非人身伤亡海事赔偿请求申请设立海事赔偿责任限制基金，本案处理将海事法律与海事专业有机结合，准确界定涉案事故分为船舶碰撞和船舶触碰两个阶段，前一阶段碰撞事故是后一阶段触碰事故发生的延伸和起因，两个阶段不可分割，船舶在两个阶段的过错责任等同。在此基础上，武汉海事法院认定案涉事故为一次责任事故，责任人就事故引起的海事赔偿请求仅能设立一个海事赔偿责任限制基金，准确适用相关程序，有效维护了各方当事人的合法权益。一审判决后，当事人均服判息诉，法律效果、社会效果良好，充分体现了海事法院对海事审判的专业能力。

案例 7

何某与抚州某船务公司、丁某船舶碰撞损害责任纠纷案

【基本案情】

2020 年 11 月 8 日 22:13 时许，抚州某船务公司、丁某所属“香江×”轮航行至江阴水道长江#69 红浮下游约 300 米的下行通航分道水域时，从正后与前方同向下行的何某所属“豫信货××”轮发生碰撞，导致“豫信××”轮沉没。事故发生后，海事管理机构出具《水上交通事故调查结论书》，认为“香江×”轮在追越“豫信××”轮过程中，未按规定鸣放声号，未采取有效避让措施，存在严重过失，需对事故承担主要责任；“豫信××”轮未发现“香江×”轮，也未采取协助避让措施，对本次事故发生具有轻微过失，需要承担次要责任。双方就责任划分及赔偿等问题无法达成一致，何某诉至武汉海事法院，要求判令抚州某船务公司、丁某连带赔偿“豫信××”轮船舶损失、燃油损失、船上个人物品、运费和船期损失等共计 1224 万余元以及利息损失；抚州某船务公司、丁某提起反诉，要求何某赔偿“香江×”轮船期损失、船舶修理费、打捞费、预赔付款、货物赔偿款等共计 486 万余元及利息损失。

【裁判结果】

武汉海事法院审理认为，两艘船舶并非“追越”状态，碰撞事故发生前，“香江×”轮未发现前方“豫信××”轮，并无追越目

标和追越意图，不满足追越条件。事发当时天气良好，“香江×”轮可以通过正规瞭望及雷达等设备发现“豫信××”轮。但作为尾随船，“香江×”轮疏于瞭望，未能发现前方同向下行的“豫信××”轮，未与前船保持适当距离，对于碰撞危险局面的形成具有明显过错。在碰撞危险局面形成后，“香江×”轮未及时采取紧急避让措施以避免碰撞发生，未按规定鸣放声号或者通过系统与前船“豫信××”轮保持联系，以致“豫信××”轮在碰撞危险局面形成后也未能及时采取紧急避让措施以避免碰撞发生，应当对事故承担全部责任，扣除抚州某船务公司、丁某已经赔偿的 175 万元，判决抚州某船务公司、丁某赔偿何某船舶价值损失、燃油损失、船上个人生活物品及船上可移动小型设备损失、本航次运费损失、船期损失等合计 667 万余元及相应利息损失，赔偿款项在“香江×”轮赔偿限额范围内清偿；驳回了抚州某船务公司、丁某的反诉请求。抚州某船务公司、丁武提起上诉，湖北省高级人民法院二审维持原判。

【典型意义】

近年来，海船与内河船舶追尾的事故在长江江苏段已发生多起，对于事故是追越还是尾随过程中发生，无论在理论界还是在实务界，均存在很大争议。本案属于全国首例船舶尾随过程中发生追尾事故的海事赔偿纠纷判例，判决中关于追越和尾随的分析及责任认定，对于统一内河司法裁判尺度、引导海事管理机构规

范执法具有示范效应。特别是本案判决后，会对进江海船起到普遍的警示和教育作用，能有效减少甚至防止相似追尾事故的再发，对于优化长江通航环境、保护内河航运主体合法权益、助力长江航运经济高质量发展具有积极作用。

案例 8

某环境研究所与天某公司草湖湿地自然保护区 渔业养殖经营环境民事公益诉讼案

【基本案情】

天某公司与黄陂三里桥街道办于 2005 年 1 月 24 日签订《渔场承包合同》，约定：承包范围为三里镇渔场大湖水面及精养渔池，经营期限三十年，自 2005 年 1 月 30 日起至 2035 年 1 月 29 日止。2006 年 5 月，武汉市黄陂区人民政府批复成立草湖区级珍稀水禽湿地自然保护区。2008 年 1 月，武汉市人民政府批复同意建立黄陂草湖市级湿地自然保护区。天某公司（乙方）与黄陂三里桥街道办（甲方）于 2021 年 6 月 11 日签订《解除〈渔场承包合同〉协议书》，约定：该《渔场承包合同》自签订之日起，乙方先行停止与该合同有关的一切生产经营活动。由双方另行签订补充协议，约定对乙方投资建设办公、生产经营设施等的补偿事宜。补充协议内容与本解除协议内容有不同约定或相冲突约定的，以补充协议为准。同月 23 日，天某公司（乙方）与黄陂三里桥街道办（甲方）签订《解除〈渔场承包合同〉补充协议》，约定：甲方于第三方单位评估报告出具之日起 6 个月内依据该评估结论向乙方支付剩余补偿款。逾期补偿不到位，则甲乙双方签订的《解除〈渔场承包合同〉协议书》失效。乙方承包范围内养殖的各类水产品甲

方不予补偿，由乙方在 2024 年 6 月 30 日之前自行捕捞出卖。期间不得人工投食喂养，不得违反国家环境保护、湿地保护、水体及水源保护的相关法律法规。2021 年 11 月 30 日，黄陂园林和林业局出具《草湖湿地保护区拆除天某公司饲料加工厂办公楼后修复方案》，修复费用合计 647535 元。某环境研究所诉至武汉海事法院，请求判令天某公司停止侵害，立即停止在武汉市黄陂草湖湿地自然保护区内开展渔业养殖生产经营活动，对其所侵占和破坏的生态环境进行修复，承担某环境研究所为诉讼支出的差旅费、评估鉴定费、专家费和律师费等合理费用 40913.35 元。

【裁判结果】

武汉海事法院审理认为，天某公司在承包草湖湿地自然保护区大湖水面进行渔业养殖过程中违反自然保护区有关法律法规造成环境污染和生态破坏，属于污染和破坏水生态环境的特殊侵权责任纠纷，应当适用严格责任原则，某环境研究所应就侵权行为和损害事实承担举证责任，天某公司应就法律规定的不承担责任或者减轻责任的情形及其行为与损害之间不存在因果关系承担举证责任。天某公司在自然保护区成立后仍然继续在保护区范围内从事相关生产经营活动，违反了《自然保护区条例》的规定，也不符合《武汉市湿地自然保护区条例》这一地方性法规的规定。从当事人签订的补充协议内容来看，结合现场勘查的有关情况，天某公司很可能在 2024 年 6 月 30 日之前自行捕捞出卖草湖湿

地自然保护区内的鱼类，其继续进行生产经营行为具有高度的可预见性，构成对草湖湿地自然保护区环境污染和生态破坏的现实危险。武汉海事法院遂判决天某公司停止在武汉市黄陂草湖湿地自然保护区内继续开展渔业养殖生产经营活动，按照《草湖湿地保护区拆除天某公司饲料加工厂办公楼后修复方案》在武汉市黄陂区草湖湿地自然保护区内修复生态环境，不履行修复义务的，应当于本判决生效之日起三十日内向财政专户支付生态修复费用 647535 元，并于本判决生效之日起十日内向某环境研究所支付律师代理费、差旅费、材料打印费等合理费用 40913.35 元。

【典型意义】

当前我国发展正处于转型的关键时刻，环境损害或生态破坏一旦发生，其后果往往不可逆转，在深刻总结以往经验教训的基础上，我国提出了“预防为主、防治结合、综合整治”的原则。本案中，为体现环境保护预防为主原则，武汉海事法院根据《最高人民法院关于审理环境民事公益诉讼案件适用法律若干问题的解释》第十八条以及第十九条第一款的规定，作出禁止天某公司在草湖湿地自然保护区内继续开展渔业养殖生产经营活动的裁判。本案精准适用预防原则，将生态环境价值的优先性建立在和其他价值的利益衡量基础上，生动诠释了“用最严格制度最严密法治保护生态环境”的指导思想。

案例 9

程某某与某某局扣押船舶及行政赔偿案

【基本案情】

2023 年 6 月 8 日，某某局以例行检查砂石来源为由，登上程某某所属船舶例行检查。因无法提供船上砂石的合法来源证明，某某局对船舶进行了扣押，并出具了扣押决定书。2023 年 6 月 28 日，程某某向某某局提供了《湖北省河道砂石采运管理单》，但该单据载明砂石吨数为 2307.83 吨，船上剩余的 6700 余吨砂石依旧没有合法性证明。2023 年 7 月 24 日，程某某前往某某局，要求某某局调查船上没有合法来源的砂石，并依法予以处理。某某局未出具调查结论，亦未作出处理决定。程某某遂诉至武汉海事法院，请求确认某某局作出的扣押决定书无效，并判令某某局赔偿因违法扣押船舶期间给其造成的各项经济损失。

【裁判结果】

本案受理后，承办人经过深入细致的沟通，准确把握当事人的诉求，梳理当事人争议焦点，并在此基础上，与双方当事人反复多次电话沟通，基本谈妥纠纷解决方案。2023 年 9 月 26 日，承办人组织双方当事人前往新洲港，登上当事船舶，确认船舶状态、船上砂石情况，双方签署确认最终纠纷解决方案。随后，武汉海事法院派员在船监督纠纷解决方案的履行。最终，程某某确认诉

讼目的已经实现，并向武汉海事法院申请撤回起诉，武汉海事法院经审查，准许程某某撤回起诉。

【典型意义】

本案纠纷涉及行政行为合法性审查、涉案船舶停航3个多月的经营损失、船上装载近8000吨砂石的合法来源及后续处置等问题，若处理不妥当，极有可能引发一系列的纠纷，涉诉信访风险较大。合议庭认真研判案情，上船实地查看具体情况，多次组织当事人协调沟通，最终双方协商达成处理方案。通过监督双方实际履行完毕，船舶顺利离开港口，本案矛盾纠纷一揽子得到解决，避免一案变多案，实质化解矛盾纠纷，实现政治效果、社会效果和法律效果的统一。同时，本案系行政行为相对人对长江河道采砂行政管理行为不服提起的行政诉讼，通过本案的审理和辨法析理，对行政机关依法行政起到有效的监督和保障作用，促使长江河道采砂行政管理程序更加完善，执法更加严谨规范，对行政行为相对人合法权益依法予以维护，促进和保障长江河道采砂健康有序发展。

案例 10

某港航公司与某储运公司码头建造合同纠纷执行案件

【基本案情】

2017 年，某储运公司因拖欠某港航公司“某某码头工程”建造款及履约保证金 5600 余万元，被某港航公司诉至武汉海事法院。该案历经海院一审、湖北省高级人民法院二审后，某储运公司没有履行生效民事判决书确定的付款义务，某港航公司向法院申请强制执行，申请执行标的额 7000 余万元。

【处理结果】

武汉海事法院对某储运公司名下的财产进行了查控，除了还未开港的在建码头外，没有其他财产可供执行。某港航公司强烈要求对涉案码头进行拍卖。执行干警综合案情，通过主动多次到码头现场了解工程进度，到交通部、镇江当地交通主管部门听取意见，积极组织当事人多轮协商、谈判等方式，最终促成了“某港航公司同意减免部分款项，某储运公司在前期已偿还 900 万元的基础上，另行支付 500 万元，余款在一年内付清”的执行和解协议。

【典型意义】

该案是武汉海事法院能动司法、服务大局，促进民营企业和保障长江经济带高质量发展的典型案例。涉案码头及配套工程是

国务院批复的重点示范工程，项目总投资 80 亿元。某储运公司作为一家注册资金 8.4 亿元的民营企业，前期投资该项目建设已达 25.5 亿元，因后续资金紧张加之疫情因素，码头没有如期开港，导致还款能力有限。一旦启动拍卖程序，将会形成连锁反应，项目何时竣工无法保证，某储运公司也将破产倒闭。武汉海事法院坚持服务中心大局，秉持善意执行理念，充分发挥主观能动性，在维护债权人合法权益同时，准确把握一手信息，锲而不舍，多头用力，多方谋划，最终促成双方当事人达成分期还款的执行和解方案，扫除了某储运公司融资补血的障碍，也切实保障了某港航公司的利益。企业“活”了，项目“活”了，经济也“活”了。