

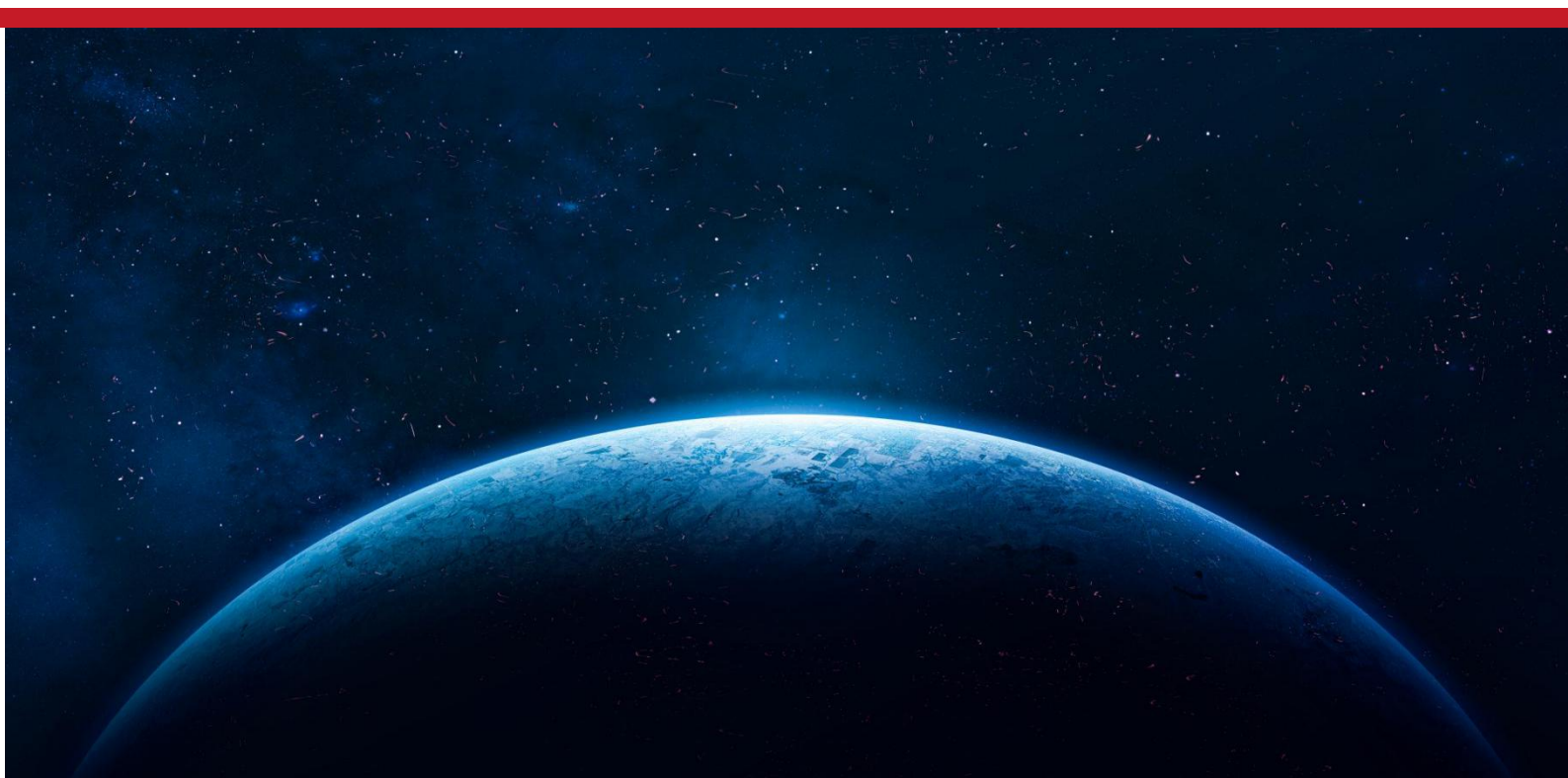


海商海事法律资讯

半年刊·第4期

北京市朝阳区律师协会第四届海商海事业务研究会

二零二四年十二月



本刊编委会

总顾问

李学辉

主 编

王守亮 张 伟

执行主编

王 勇 杨 琪

成 员

史 杰 牟 欣 杨 威 王斯涵

目 录

前 言	1
第一部分 海商海事行业资讯	2
一、国内资讯	2
二、国际资讯	6
第二部分 海商海事专业资讯	11
一、国内资讯	11
二、国际资讯	14
第三部分 案例精选	18
一、精选案例：海上货物运输合同纠纷	18
（一）案件事实	18
（二）裁判结果	19
（三）裁判分析	19
二、精选案例：海难救助纠纷	21
（一）案件事实	21
（二）裁判结果	22
（三）裁判分析	22
三、精选案例：海上货物运输合同纠纷	24
（一）案件事实	24
（二）裁判结果	25
（三）裁判分析	26
四、精选案例：船舶触碰损害责任纠纷	28
（一）案件事实	28
（二）裁判结果	29
（三）裁判分析	30
五、精选案例：海事赔偿责任纠纷	32
（一）案件事实	32
（二）裁判结果	33
（三）裁判分析	33
六、精选案例：申请承认外国法院民事判决	35
（一）案件事实	35
（二）裁判结果	36
（三）裁判分析	36
七、精选案例：船舶碰撞损害责任纠纷	38
（一）案件事实	38
（二）裁判结果	38
（三）裁判分析	39
第四部分 研究会发展历程	40
一、研究会发展历程（2023.3—2023.7）	40
二、研究会发展历程（2023.8—2023.12）	41
三、研究会发展历程（2024.1—2024.7）	42
四、研究会发展历程（2024.8—2024.12）	43

前 言

《海商海事法律资讯》由北京市朝阳区律师协会海商海事业务研究会制作，每半年一期。本期内容概要如下，供读者参考学习：

第一部分为行业资讯部分，行业资讯部分分为国内资讯和国际资讯，汇聚了本年度国内及世界范围内海商海事行业领域的大事记。

第二部分为专业资讯部分，专业资讯部分分为国内资讯和国际资讯，汇总了本年度海商海事领域颁布的相关法律法规、条约、报告等。

第三部分为案例精选部分，本部分精选了近年度的经典案例，分别从实体和程序两方面剖析案例中涉及的相关法律问题，总结裁判规则以及典型意义。

第四部分为研究会的发展历程。本部分汇总了研究会成立以来的发展状况，包括但不限于内部研究会议、外部走访活动、培训活动、案例研讨会、成果发布活动等。

感谢编委会成员对于本刊物成稿付出的努力和做出的贡献。

第一部分 海商海事行业资讯

一、国内资讯

1. 维护通航秩序 《渤海湾中部水域船舶定线制（试行）》发布

为维护渤海湾中部水域通航秩序，提高船舶通航效率，保障船舶航行安全，促进航运发展，现发布《渤海湾中部水域船舶定线制（试行）》，自2024年6月1日起试行。同时在交通运输部海事局网站发布《关于发布渤海湾中部水域船舶定线制（试行）的通告——津航通〔2024〕0049》和《NOTICE ON THE ENGLISH VERSION OF THE SHIPS' ROUTEING SYSTEM FOR CENTRAL WATERS OF BOHAI BAY (DRAFT ON A TRIAL BASIS)——津航通〔2024〕0078》中英文航行通告。

2. 全国首个绿色融资租赁地方标准《绿色融资租赁项目认定规则》正式发布

2024年8月2日，全国首个绿色融资租赁地方标准——《绿色融资租赁项目认定规则》在上海正式发布。上海融资租赁行业积极践行国家双碳战略目标，做好绿色金融大文章，在支持服务实体经济绿色低碳转型发展中发挥了至关重要的作用。为了充分发挥上海国际金融中心辐射效应与上海融资租赁业全国引领优势，加快打造国际绿色金融枢纽，服务碳达峰、碳中和目标，上海率先启动并完成了全国首个绿色融资租赁地方标准——《绿色融资租赁项目认定规则》（以下简称“标准”）的编制工作。

标准将推动构建完善绿色金融标准体系框架，为区域绿色融资租赁业务精确统计提供依据。同时，标准也为融资（金融）租赁企业科学开展绿色融资租赁实践、积极支持绿色产业发展提供统一的依据和指引。该标准满足市场和创新发展的需要，协同相关市场主体，构建统一的绿色融资租赁项目认定，推动融资租赁更好地支持绿色产业发展，推动我国融资租赁业更好地落实社会责任、促进经济社会绿色低碳转型发展。

3. 促进报废更新 《交通运输老旧营运船舶报废更新补贴实施细则》发布

2024年8月2日，交通运输部、国家发展改革委印发《交通运输老旧营运船舶报废更新补贴实施细则》（以下简称《细则》），旨在贯彻落实《国务院关于印发〈推动大规模设备更新和消费品以旧换新行动方案〉的通知》（国发〔2024〕

7号)、《国家发展改革委 财政部印发〈关于加力支持大规模设备更新和消费品以旧换新的若干措施〉的通知》(发改环资〔2024〕1104号)有关决策部署,更好实施老旧营运船舶报废更新补贴政策,推动新一轮老旧营运船舶更新换代。《细则》对老旧营运船舶报废更新按船舶类型、船龄和新建船舶动力类型等,实施差别化补贴标准政策。实施期限为本《细则》发布之日起至2028年12月31日,对中华人民共和国境内的中国籍老旧营运船舶报废更新,按照本细则规定的标准给予资金补贴。

4. 中国船舶与中国重工宣布重大资产重组 打造全球最大旗舰型造船上市公司

2024年9月2日晚,中国船舶工业股份有限公司(以下简称“中国船舶”)和中国船舶重工股份有限公司(以下简称“中国重工”)同时发布公告,宣布双方正在筹划一项重大资产重组计划。根据公告内容,中国船舶将通过发行A股股票的方式,换股吸收合并中国重工。这一重组计划不仅代表着中国船舶集团在船舶制造业的整合和升级方面迈出了重要一步,也标志着全球造船行业的一次重大变革。此次重组的背景可以追溯到中国船舶集团的成立以及中国船舶工业集团有限公司与中国船舶重工集团有限公司的合并。作为国家推动军工和海洋工程装备发展的核心企业,中国船舶集团一直致力于提升其在全球造船市场的竞争力。此次资产重组是中国船舶集团在合并后的最大规模的资产整合,旨在进一步聚焦国家重大战略,推动国防装备建设和船舶工业的高质量发展。

5. 全球最大最环保的汽车滚装船 Höegh Borealis (礼诺北极光) 在中国交付

2024年9月11日,招商工业在海门基地举行“极光级”9100车汽车滚装船(Pure Car and Truck Carrier, PCTC, 又称汽车运输船)二号船命名仪式。新船命名为“Höegh Borealis (礼诺北极光)”号。该船是行业内已交付的最大、最环保的汽车滚装船。挪威首相约纳斯·加尔·斯特勒(Jonas Gahr Støre),中国驻挪威大使侯悦,挪威驻上海总领事宋韬,招商局集团副总经理邓仁杰,南通市委副书记、市长张彤,礼诺航运董事长Leif O. Høegh等领导、嘉宾以及媒体代表150余人出席活动,招商金控总经理刘辉作为教母为新船命名并砍缆。这艘集高科技、高环保、高效能于一身的现代化汽车滚装船,将承载着中挪两国人民的友谊与期待,驶向更加广阔的蓝海。

6. 我国首座“碳中和”水上综合服务区投入运营

2024年9月27日，我国首座“碳中和”水上综合服务区进入试运营。这座水上服务区被誉为“长江最美服务区”，是由中国远洋海运集团旗下中国船舶燃料有限责任公司打造，总体由4条趸船组成，总长360米，可同时保障5条万吨级船舶供油服务。据悉，该服务区安装了420块光伏板，面积约1100平方米，年发电量超过30万千瓦时，不仅满足了服务区自身的用电需求，还能为靠泊服务区船只提供岸电服务。服务区通过加装污染物回收装置，通过第三方转运，实现污染物零排放；通过创新服务，推出无人机配送、水上免费交通、水上篮球场、船员党群服务中心、船员活动中心等服务，打造多元化服务区，成为长江上规模最大、功能最全、配套设施最完善的“碳中和”绿色综合服务区。

7. 落实双碳政策 全国首个“零碳港口”在潍坊建成

山东港口潍坊港位于渤海湾南海岸，岸线长5382米，是潍坊市及周边地区经济社会发展和临港产业发展的重要依托。潍坊港拥有丰富的海洋、风能、光能等资源，且整体规模、能耗适中，是建设“零碳港口”的良好试验场地。得益于得天独厚的清洁能源资源，潍坊港围绕能源供应多能互补、能源消费结构优化、能效提升技术应用、自动化智能化水平提升、运输结构调整优化、减污降碳协同增效、生态碳汇能力提升、低碳管控能力提升8个方面，全力打造“零碳港口”。2024年10月15日，山东港口渤海湾港集团潍坊港荣获中国船级社质量认证有限公司颁发的《碳中和评价证书》。至此，潍坊港全港口范围内实现了“碳中和”，标志着全国首个“零碳港口”在山东省潍坊市建成。

8. 全球首例长距离零下253℃跨洋液氢运输在深圳完成

2024年10月22日，全球首例长距离跨洋液氢运输，于深圳盐田港成功完成，这意味着全球最远，液态氢海运示范项目成功完成，标志着我国跨入全球氢能长距离跨洋运输，利用产业发展“先行先试”的新赛道。据悉，本次示范项目是中国海油与法国液化空气集团开展的产业技术与资源合作。液氢装载在保冷的40英尺的液氢ISO标准罐式集装箱内，通过马士基货轮进行运输。货船于当地时间9月4日从欧洲鹿特丹港装船，经由大西洋至好望角再到马六甲海峡，最终抵达深圳盐田港，以“船边直提”的方式在盐田港卸下，圆满完成首船吨级以上液态氢长距离跨洋运输。截至目前，液氢作为在零下253℃进行常压保温运输的

特种货物，如此超长距离运输在全球范围内尚属首次。这不仅展示了我国在液氢运输技术和安全管理的领先地位，更是在全球氢能运输领域树立了新的里程碑。

9. 索赔案件激增 明年各船东互保协会费率调高 4-6.5%

由于通货膨胀的冲击以及大型索赔案件的急剧增加，目前已经有四家大型保赔协会对外宣布 2025 年保费上涨，并且预计后续还会有更多的协会加入这一行列。汽船互保协会(Steamship Mutual)于上个月率先宣布 2025 年会费上涨 5%，不过该协会也为续约会员返还 12.5%的保费。紧接着，挪威保赔协会(Gard)宣布计划于明年 2 月份将保费提高 4%，同时对续保船东保持 10%的折扣。西英保赔协会(West P&I)近日也宣布保费上涨 5%。英国保赔协会协会(UK P&I)则以 6.5%的涨幅，成为目前已知涨幅最高的协会。Gard 首席承保官 Bjornar Andresen 表示：“通过适度的保费调整，协会能够确保继续以具有竞争力的价格提供互惠保赔服务，同时保障协会的长期稳定发展。”

10. 海关总署推出进一步优化口岸营商环境 促进企业通关便利十六条措施

2024 年 12 月 5 日，为贯彻《关于促进外贸稳定增长的若干政策措施》部署，围绕“政策再加力、服务再提升”，抓好各项存量稳外贸政策措施落实的同时，及时研究出台助企纾困增量政策措施，海关总署推出《进一步优化口岸营商环境促进企业通关便利十六条措施》，围绕当前外贸企业普遍关注的焦点、堵点、痛点问题，在海关职责范围内从培育外贸新动能、促进外贸优进优出、帮助企业降本提效、提升跨境贸易便利化水平 4 个方面提出相应的帮扶举措。下一步，海关将深入企业送政策、听意见、解难题，通过提高监管效能和服务水平，全力帮助企业稳预期、拓市场、提信心。

二、国际资讯

1. 第二届劳氏全球 LNG 论坛在上海成功举办

2024 年 6 月 27 日，由劳氏船级社主办的第二届全球液化天然气（LNG）论坛在上海浦东香格里拉大酒店成功举办。本次论坛汇聚了来自世界各地的 130 余名 LNG 产业链上下游行业专家，共同探讨 LNG 产业的最新发展和未来前景。一系列专业讨论中，行业专家深入分析了全球 LNG 市场的前景、供需平衡、航运发展以及面临的碳排放挑战。讨论涉及 LNG 供应增长、液化技术进步、船队扩张、以及航运成本等问题。此外，专家们在午餐会对六项在保障 LNG 航运安全方面的关键技术，以及这些技术的前景和潜力进行了介绍。下午的会议进一步聚焦了 LNG 运输船的未来发展、中国在 LNG 船舶建造中的关键角色，以及中国作为主要 LNG 消费国的市场动态和转型影响。

2. 国际海事组织召开履行海事组织文书分委会第 10 次会议

2024 年 7 月 22 日至 7 月 26 日，国际海事组织（IMO）履行海事组织文书（III）分委会第 10 次会议在英国伦敦召开。会议由 Regi John 先生（英国）担任副主席并主持，中国代表团参加了本次会议。本次会议共设 18 项议题，会议文件共 71 份，其中包括中国提案 4 份。除全会外，会议还成立了“海上安全调查报告分析”“协调全球港口国监督（PSC）活动和程序的措施”“《检验和发证协调系统（HSSC）检验导则》、非详尽义务清单及远程检验、审核和验证指南”3 个工作组，以及“综合审核概要报告分析工作组”1 个起草组。

3. 《国际航标组织公约》生效 IALA 正式转变为政府间组织

2024 年 8 月 22 日，经过十余年的努力和四次外交会议，国际航标协会（IALA）于法国圣日耳曼昂莱宣布《国际航标组织公约》即日生效，国际航标组织正式成立。这一转变标志着全球航标导助航事业进入新纪元。未来在国际航标组织的全新框架下，全球航标导助航领域的国际合作将更加紧密，其在国际海事政策制定中的话语权和影响力将得到显著提升。IALA 秘书长 Francis Zachariae 先生表示，此次转变翻开了 IALA 历史新篇章，将有力推动全球海上航行安全与效率的全面提升。

4. 国际海事组织对我国开展海事履约现场审核并圆满结束

2024年9月2日上午，国际海事组织（IMO）成员国履约审核首次会议在京召开，标志着IMO对我国作为其成员国履行IMO国际海事公约情况的现场审核正式启动。交通运输部副部长李扬出席会议并致辞，外交部、工业和信息化部、司法部、生态环境部、交通运输部、农业农村部、海关总署、国家市场监督管理总局、中国气象局等涉及履行IMO公约工作的部委相关司局派员参加会议。首次会议后，IMO审核组将在北京和上海对我国履行国际海事公约情况开展全面审核，包括我国履行船旗国、沿岸国和港口国义务等的总体安排、工作实践和具体实施情况。审核工作于2024年9月11日结束。

5. 压载水D-2排放标准于2024年9月8日起全面强制实施

《2004国际船舶压载水及沉积物控制与管理公约》（以下简称“《压载水公约》”）是全球第一部应对压载水携带外来物种入侵的国际公约，于2004年在国际海事组织获得通过，2017年9月8日正式生效。公约附则《船舶压载水和沉积物控制与管理规则》的核心条款——第D-1条和第D-2条，分别规定了压载水更换标准和压载水性能标准。在2018年4月13日，国际海事组织海洋环境保护委员以第MEPC.297（72）号决议通过了《压载水公约》修正案第B-3条修正案，对公约关于实施D-2标准时间的条文全面调整。在2017年9月8日之后新建的船只都需要安装压载水处理系统；在2017年9月8日前新建的船只，如果没有安装，也需要在规定的时间内进行加装。所有适用《压载水公约》的国际航行船舶都需要在2024年9月8日前达到D-2标准。

6. 国际航运公会董事会在英国伦敦召开 就航运业关键议题展开热烈讨论

2024年9月10日，国际航运公会董事会在英国伦敦召开，并同步设立线上会议室，以全球化视角深入探讨航运业的当前挑战与未来发展路径。会议由ICS主席Emanuele Grimaldi先生主持，来自世界各地船东协会的ICS董事会成员通过线上和线下会议室出席会议。本次会议的核心议题广泛而深入，不仅聚焦于ICS的内部管理与战略规划，更直面全球航运业共同关注的热点问题。与会代表就红海地区局势及其对国际航行安全的影响进行了细致分析，并就航运业如何有效促进航运业碳减排实施、保障船员职业安全等关键议题展开了热烈讨论。会议旨在通过充分交流与思想碰撞，为全球航运业的可持续发展贡献智慧与力量。

7. DSV154 亿美元收购 DB Schenker 全球最大货代诞生

2024 年 9 月 13 日, 丹麦货运巨头 DSV 确认已与德国铁路 (Deutsche Bahn) 的子公司 DB Schenker 达成协议, 以 144 亿欧元的价格收购其所有权。至此, DSV 已经成为全球最大的货运代理公司。DB Schenker 首席执行官 Jochen Tewes 表示: “DB Schenker 是一个在运输和物流领域拥有超过 150 年经验的强大且富有创新精神的团队。近年来是我们公司历史上最成功的时期, 我们证明了 DB Schenker 适应未来的能力。”

8. 国际海事组织海上环境保护委员会第 82 届会议在伦敦 IMO 总部召开

国际海事组织 (IMO) 海上环境保护委员会第 82 届会议 (MEPC 82) 于 2024 年 9 月 30 日至 10 月 4 日在英国伦敦 IMO 总部召开。会议重点审议了船舶温室气体 (GHG) 减排、船舶压载水管理、船舶造成的空气污染、船舶能效、海上塑料垃圾、特殊区域及特别敏感海域 (PSSA) 指定等议题。本次会议成立了空气污染及能效工作组、船舶 GHG 减排工作组、强制性文件修正案起草组、PSSA 指定技术组以及压载水审议工作组等 5 个工作组开展工作。

9. 宣布加速制裁 巴拿马对受制裁船只实行最新法令

巴拿马新上任的政府为表明其遵守国际航运制裁的决心, 旨在建立一种法律机制, 以便对出现在美国、英国、欧盟或联合国制裁名单上的船只进行“立即注销”。此举旨在减少被制裁船舶带来的风险, 并维护国际航运秩序。对此, 巴拿马海事局 (Panama Maritime Authority, PMA) 推出了一项新法令, 可立即吊销那些出现在国际制裁名单上的挂巴拿马旗商船的注册和航行许可, 这一举措大力加强了巴拿马对非法航运活动制裁的打击力度。巴拿马是全球吨位排名第二的船舶登记国, 并且在船舶总数上位居首位。巴拿马此次发布的法令将对全球航运业产生重要影响。

10. COP29 聚焦海事航运业 持续践行绿色航运承诺

2024 年 11 月 11 日至 22 日, 《联合国气候变化框架公约》第二十九次缔约方大会 (COP29) 在阿塞拜疆巴库举行, 海事航运业的绿色转型成为了全球关注的焦点。随着全球对减少温室气体排放的紧迫性日益增强, 海事航运业作为全球贸易的重要支柱, 其在应对气候变化中扮演的角色愈发重要。国际海事组织 (IMO) 秘书长 Arsenio Dominguez 率领代表团参与了会议, 并分享了实施《2023 年船

舶温室气体减排战略》的最新进展。IMO 强调了制定全球燃料标准和碳定价机制的重要性，这将对航运业的温室气体排放产生深远影响。航运业在 COP29 上承诺到 2030 年，至少 5%至多 10%的能源使用零排放或近零排放技术、燃料和能源。这一目标的设定，显示了航运业对于实现全面脱碳的决心和行动。

第二部分 海商海事专业资讯

一、国内资讯

1. 国务院常务会议讨论并原则通过《中华人民共和国仲裁法（修订草案）》

国务院总理李强于2024年7月31日主持召开国务院常务会议，学习贯彻习近平总书记关于当前经济形势和做好下半年经济工作的重要讲话精神，讨论《中华人民共和国仲裁法（修订草案）》。会议讨论并原则通过《中华人民共和国仲裁法（修订草案）》，决定将草案提请全国人大常委会审议。会议指出，要更好发挥仲裁服务经济发展和扩大开放的作用，主动对标国际先进规则，不断提升我国仲裁的公信力和国际影响力，积极营造市场化、法治化、国际化一流营商环境。

2. 提升船舶检验便民利民水平《内河船舶检验规则（2024）》正式生效

经交通运输部批准，中华人民共和国海事局发布《内河船舶检验规则（2024）》（以下简称《规则》），规定了内河船舶法定检验制度性要求，将于2024年7月1日起生效实施。

《规则》适用于航行于我国内河水域以及河海交界区内相当A级航区水域船长5m及以上中国籍内河船舶，包括新船和现有船舶。《规则》内容涵盖检验类型检验范围、检验项目、检验方法、证书格式等内河船舶检验适用的检验要求，优化了船舶检验制度，新增远程检验、型式检验等规定，补充帆船、木质船舶、空气动力船等新船型的相关检验要求。

此外，《规则》纳入小型船舶检验优化试点成熟经验。300总吨以下的干货船（不含运输危险货物船舶）、20米以下普通船舶可免于第一个换证检验周期内的年度检验，有力提升船舶检验便民利民水平。

3. 科学高效防台 中华人民共和国海事局发布《船舶防台风指南（试行）》

为指导公司和船舶建立健全防台风工作机制，科学、高效、有序开展防台风工作，最大限度减少人员伤亡和财产损失，保护水域环境，中华人民共和国海事局于2024年7月3日发布《船舶防台风指南（试行）》，为公司和船舶提供技术参考，确保在台风来临前、期间及之后的防抗工作得到有效执行。

4. 接轨国际 《上海市涉外商事海事临时仲裁推进办法（试行）》施行

2024年6月13日，上海市司法局发布《上海市涉外商事海事临时仲裁推进办法（试行）》（沪司行规〔2024〕1号，以下简称《推进办法》），旨在积极探索涉外商事海事领域临时仲裁。《推进办法》将自2024年8月1日起施行。

《推进办法》共19条，包括临时仲裁适用范围，选定仲裁员、仲裁规则，仲裁机构提供服务，仲裁程序推进和保障等内容。《推进办法》是上海市针对临时仲裁制度的积极探索，在具有涉外因素的商事海事仲裁领域中，弥补了我国仲裁制度中“临时仲裁”长期缺位的情况，以进一步促进与国际通行仲裁制度的接轨。

5. 海南自贸港首例临时仲裁案件开庭，为国际商事争议解决提供新选择

2024年7月15日，在海南自由贸易港注册的两家企业间合同纠纷一案，在海南省仲裁协会协助下，组成临时仲裁庭开庭审理。该案是《海南自由贸易港国际商事仲裁发展若干规定》（以下简称《规定》）颁布实施以来，审理的我国首例临时仲裁案件。

2024年7月1日，《规定》正式施行，这是《中华人民共和国海南自由贸易港法》实施以来，海南出台的第三十一部自贸港法规。《规定》全文共27条，在遵循仲裁基本制度的原则下，结合海南自贸港仲裁发展实际，充分借鉴国内外先进做法，着重在临时仲裁、名册外仲裁员选择等内容进行了变通和创新。

尤其是，《规定》在国内率先以自贸港法规形式对临时仲裁作出规定等亮点做法，不仅能为经营主体提供高效便捷、与国际接轨的仲裁服务，同时也丰富了商事争议解决工具箱，推动海南仲裁制度改革创新达到了新高度，为打造法治化、国际化、便利化营商环境提供了新支点。

海南省仲裁协会作为临时仲裁的指定机构，在整个案件审理过程中，依据本案当事人的约定，提供庭审场地设施、仲裁庭秘书等必要的协助服务，保障了临时仲裁的顺利进行。下一步，海南将以本次临时仲裁案件审理为起点，全面贯彻实施《规定》，把海南打造成为解决国际商事纠纷“优选地”。

6. 解决痛点 《深圳市国际航行船舶保税油经营管理办法》正式发布

开展国际航行船舶保税油加注业务需要解决一些主要问题：一是缺乏成熟完善的制度来规范国际航行船舶保税油经营业务；二是涉及的部门多、环节多，协

调难度大。针对以上问题，深圳市总结前期试点经验并参考兄弟城市的做法，对经营资格管理、规范经营、监督管理等要求逐一明确，于2024年7月25日发布《深圳市国际航行船舶保税油经营管理办法》（深商务规〔2024〕号，以下简称《办法》），旨在进一步深化深圳市国际航行船舶保税油经营管理改革，完善经营监管制度机制。《办法》自2024年8月3日起施行，有效期5年。

7. 加强内河船舶安全管理 《内河船舶船名、船籍港标识管理办法》出台

为加强内河船舶安全管理，规范内河船舶船名、船籍港标识，交通运输部海事局研究制定了《内河船舶船名、船籍港标识管理办法》（以下简称《办法》），对船名、船籍港标识位置，船名、船籍港标识标写要求，标识字体和尺寸等作出要求。《办法》自2024年9月1日起施行。对于2024年9月1日以后完工的新建船舶，应当在完工之前满足《办法》标识要求；对于现有船舶，应在2026年12月31日前按照《办法》标识要求完成标识变更；2026年12月31日以后，海事管理机构将对未按照《办法》标识的船舶进行全面查处。

8. 上海海事法院发布服务保障航运保险业高质量发展海事审判白皮书

2024年9月25日上午，上海海事法院召开新闻发布会，专题通报服务保障航运保险业高质量发展海事审判情况。此次发布的海事审判白皮书系统梳理了近五年来海事司法服务保障航运保险业高质量发展的审判情况、特色亮点、工作举措，对服务保障航运保险业发展提出建议，并精选十个具有典型意义的案例，以全面的信息、精确的数据、详实的资料，向社会各界通报了上海海事法院服务保障航运保险业的相关情况。

9. 海关总署修订《海关进出口货物征税管理办法（2024）》正式实施

新修订的《中华人民共和国海关进出口货物征税管理办法》（以下简称《办法》）自2024年12月1日起实施。《办法》是规范海关税收征管执法行为的重要规章，对进出口货物的纳税申报、税款计征、风险管理、税收强制以及税收优惠等进行了调整与完善，并与2024年12月1日生效的关税法配套实施。《办法》解决了原办法中相关概念及制度安排与关税法规定不一致、标准多样化、执行难度大等问题，使税收政策更具有可操作性和适应性，同时与税务部门的税收征管保持一致。

10. 海商法修订草案提请审议 完善涉外关系法律适用

2024年11月4日,《中华人民共和国海商法(修订草案)》提请十四届全国人大常委会第十二次会议审议。修订草案对现行海商法作了较为全面的修改,完善了涉外关系法律适用有关规则。海商法是调整、规范海上运输关系和船舶关系的重要涉外法律。中国现行海商法自1993年7月1日施行。当前,随着时代发展,海商实践中出现许多新情况新问题,现行海商法已不能完全适应实际需要,亟需修改完善。针对上述情况,修订草案对现行海商法作了较为全面的修改,修订草案完善涉外关系法律适用有关规则,健全海洋生态环境保护相关制度,统一国内和国际海上货物运输的法律适用,适当调整海商活动当事人的权利和义务,为航运数字化发展提供制度保障等。

二、国际资讯

1. 中国国际经济贸易仲裁委员会发布《2024 国际仲裁合作倡议》

当前,中国正在加快建设更高水平开放型经济新体制,持续打造市场化、法治化、国际化一流营商环境。党的二十届三中全会对仲裁工作作出了重要部署,明确提出要深化仲裁制度改革,健全国际商事仲裁和调解制度,培育国际一流仲裁机构,推进海事仲裁制度规则创新。2024年9月26日,中国国际经济贸易仲裁委员会发布《2024 国际仲裁合作倡议》。

《倡议》指出,国际仲裁是跨境商事争议不可替代的纠纷解决机制。为促进国际仲裁发展,国际仲裁界应加强紧密联系与通力合作:持续坚守公平正义,保障仲裁透明独立;深化仲裁文化交流,倡导开放共赢合作;积极争取司法支持,强化裁决跨国执行;携手善用科技创新,聚力实现绿色仲裁;凝聚多元解纷合力,提升仲裁服务水平;协力开展人才培养,牢筑未来发展基础。截至目前,《倡议》共获得了30家以来自中东北非地区为主的国际仲裁机构的支持与响应。

2. 国际律师协会与人工智能和数字政策中心发布人工智能与法律职业报告

2024年9月19日,国际律师协会(IBA)与人工智能和数字政策中心(CAIDP)发布了一份新报告《未来就是现在:人工智能与法律职业》。这项综合研究探讨了人工智能(AI)对法律职业的变革性影响,对人工智能技术在法律实践中的治理和道德部署以及它们如何帮助社会提供了重要见解。报告指出人工智能对法律

职业的影响是深远的，对全球法律实践和人工智能治理都有影响，强调法律界必须紧跟技术进步，以维护全球法律实践的完整性和有效性。国际律师协会致力于提供持续的支持和指导，从而确保人工智能技术的开发和使用方式有利于法律界和整个社会。

3. BIMCO 批准首份自动驾驶船舶管理协议

目前，远程控制船舶主要应用于内陆水道和沿海贸易领域，且其应用范围仍在扩大。AUTOSHIPMAN 协议为第三方船舶管理公司奠定了标准的合同基础，旨在提供远程控制或全自动船舶运营服务。为应对日益增多的远程操控船舶需求，BIMCO 的文件委员会已通过 AUTOSHIPMAN 协议。该合同是基于广泛使用的 SHIPMAN 协议制定，用于规范商业服务并提供责任和义务框架。AUTOSHIPMAN 的一大特点是其灵活性，它允许船舶即使在航行过程中也能灵活切换操作模式。而这种灵活性至关重要，因为当远程控制船舶通过某些司法辖区的领海或停靠港口时，法律可能会要求这些船舶必须配备部分或全部船员。

4. 欧盟 FuelEU Maritime 即将于 2025 年 1 月 1 日生效

FuelEU Maritime (FuelEU) 的目的是鼓励航运业采用可再生和低碳燃料，以减少温室气体 (GHG) 排放。在欧盟/欧洲经济区内航行或停靠的船舶，无论悬挂哪国国旗，都必须遵守船上能源使用的温室气体排放限制。FuelEU 将于 2025 年 1 月 1 日生效，但已停靠欧洲港口的船舶的监控计划必须在 2024 年 8 月 31 日之前提交。相关数据应以“逐航次”方式采集，自 1 月 1 日至 12 月 31 日为一个完整年度统计周期。在每个公历年度结束后，须于次年 1 月 31 日前通过 Emissions Verifier 向 LR 提交全年合计数据。经 LR 核验的年度数据将用于计算各项年度指标，例如年度温室气体 (GHG) 强度和合规平衡值 (Compliance Balance)。合规平衡值将为相关主管当局用于计算和征收可能的罚金提供依据。

5. BIMCO 发布期租合同 FuelEU Maritime 条款

FuelEU 海事法规是欧盟“Fit for 55”一揽子计划的一部分，旨在通过减少航运中的温室气体排放来应对气候变化。它的目标是到 2030 年将欧盟的温室气体净排放量减少至少 55%。它补充了欧盟排放交易体系、CII 评级和其他脱碳举措。2025 年 1 月 1 日起，欧盟将正式实施欧盟海运燃料条例(FuelEU Maritime)。这一号称“史上最严格的船舶排放监管制度”，将对船东，尤其是涉及欧洲航线

运营的船队带来额外成本及合规风险。随着 2024 步入尾声，许多船东正在通过船舶改造或合作联营等方式，积极应对这一重大变革。BIMCO 2024 年期租合同 FuelEU 条款旨在帮助利益相关者调整其合同框架。该条款于 2024 年 11 月 25 日被 BIMCO 的文献委员会通过。

6. 英国最高法院判决《海牙规则》时效条款适用于卸货后的错误交货索赔

国际海上货物运输几乎都受 1924 年《海牙规则》或 1968 年《海牙—维斯比规则》（经 1968 年《布鲁塞尔议定书》修订的《海牙规则》）规范。英国最高法院在 *Fimbank v KCH Shipping* [2024] UKSC 38 一案中明确虽然《海牙规则》规定了承运人的责任期间（从装货到卸货），在此期间内承运人须承担最低限度的义务并享有最大限度的权利和免责，但《海牙规则》并非仅涉及该责任期间内发生的法律问题。《海牙规则》有条款适用于装货前和卸货后的期间，而时效条款明确涉及直至交付的期间（交付通常发生在卸货后）。因此，《海牙规则》的时效条款应当适用于交货前后发生的承运人违约行为，包括错误交付；该条款同样适用于装货前发生的承运人违约行为。承运人在这些情况下援引时效条款抗辩时，都需要证明索赔与其所承运或将要承运的可识别的货物有足够联系。

7. 英国最高法院：支持对外国仲裁发布禁诉令

如果当事人约定的仲裁协议并非以英国为仲裁地，假定英国法院对当事人有管辖权，英国法院有权为维持仲裁协议的效力而向违反仲裁协议的一方当事人签发禁诉令。英国最高法院维持了英国上诉法院在 *UniCredit Bank GmbH v. RusChemAlliance LLC* 一案中作出的判决，确认英国法院有权在仲裁地点位于外国的情况下发布禁诉令，只要仲裁协议适用英国法律。这份判决充分表明了英国法院对国际商事合同中仲裁协议效力的支持，即使仲裁地不在英国也是如此。换言之，即使当事人选择了英国以外的仲裁地，当事人也可以从英国法院获得禁诉令以支持仲裁协议，前提是根据英国的《民事诉讼规则》，英国法院可以获得案件管辖权。如果英国法院确信其有权受理禁诉令申请并且英国是适当地点，则法院就会采取行动。

8. 联合国可转让货物单证公约谈判进入冲刺阶段

联合国国际贸易法委员会（UNCITRAL，简称贸法会）自 1966 年由联合国大会成立以来，已成为国际贸易法领域的核心法律机构。近年来，贸法会的工作更

加聚焦于应对国际贸易中面临的新挑战,尤其是在运输单据的物权凭证属性方面。该公约的谈判工作起源于 2019 年 6 月中国政府(商务部)向贸法会提交的一份关于解决铁路运单不具备物权凭证属性的立法建议。自 2022 年以来,贸法会第六工作组正紧锣密鼓地推动政府间谈判,致力于制定一部关于可转让货物单证的新国际公约。

贸法会第六工作组由联合国会员国的代表以及受邀的政府间组织和非政府组织组成。2024 年 12 月 9 日至 13 日,工作组在联合国维也纳办事处召开关于该立法项目的第五次会议,继续就该国际公约草案进行政府间谈判。预计后续谈判工作将进入冲刺阶段,2025 年 3 月将在联合国纽约总部举行最后一轮工作组会议审议公约草案,2025 年年内将最终完成草案谈判工作,并提交联合国大会审议通过。通过后,该公约将开放供各国签署、批准和加入。

9. 美国拟推出“美国船舶法案”全面打压中国航运业

由美国两党参议员和代表组成的小组提出了一项名为“美国船舶法案”(The Ships for America Act)的新法案。根据该法案的发起人之一、亚利桑那州参议员马克·凯利(Mark Kelly)的说法,该法案的目标是:“通过为美国的海事政策建立国家监督和持续资金支持,振兴美国商船队,使悬挂美国国旗的船舶在国际贸易中具有商业竞争力,简化繁琐的规定,重建美国造船工业基础,并扩大和加强海员和造船工人的招募、培训和留任工作”。从国际航运的角度来看,该法案语言中有四项提议尤其令人关注:针对中国拥有或中国注册船舶的吨税;要求部分中国商品由美国建造、美国船员操作的船舶运输;要求美国的部分原油和液化天然气出口由美国建造的船舶运输;将外国船舶的责任限制提高十倍。该法案若获得通过,将对全球航运业、尤其是中国航运及船舶制造业产生巨大影响。

10. 《国际海运固体散装货物规则》第 07-23 修正案将于 2025 年 1 月 1 日生效

《国际海运固体散装货物规则》(以下简称:IMSBC 规则)是 2011 年 1 月 1 日在《国际海上人命安全公约》第 VI 章规定下强制生效实施的国际规则,在保障海运固体散装货物安全运输方面发挥着重要作用。国际海事组织海上安全委员会第 107 届会议以 MSC. 539(107)号决议通过了《国际海运固体散装货物规则》第 07-23 修正案。根据《中华人民共和国海事局关于实施〈国际海运固体散装货物规则〉第 07-23 修正案的公告》(2024 年第 23 号),该修正案将于 2025 年 1

月1日对我国生效。

第三部分 案例精选

一、精选案例：海上货物运输合同纠纷¹

关键词：民事/海上货物运输合同/契约托运人/实际托运人/目的港无人提货/赔偿责任

裁判要点：根据《中华人民共和国海商法》第四十二条的规定，托运人既包括与承运人订立海上货物运输合同的契约托运人，也包括向承运人交付货物的实际托运人。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，因目的港无人提货而产生的费用和 risk 由作为海上货物运输合同缔约方的契约托运人承担，实际托运人对此不承担赔偿责任。

（一）案件事实

新某航运有限公司（以下简称新某航运公司）诉称：中国机某国际合作股份有限公司（以下简称中国机某国际公司）向其订舱出运一批货物，共计26个40尺集装箱，从中国天津新港运至泰国林查班港，新某航运公司接受订舱。2018年7月2日案涉货物装上“C某”轮031S航次，新某航运公司签发了指示提单，中国机某国际公司为提单记载的托运人。货物于2018年7月14日运抵目的港，但始终无人提货，产生集装箱超期使用费、码头堆存费等损失。故请求判令中国机某国际公司赔偿集装箱超期使用费、码头堆存费等损失，并返还集装箱。

中国机某国际公司辩称：中国机某国际公司并非案涉海上货物运输合同的契约托运人，而仅为实际托运人。中国机某国际公司已按照其与案外人海某企业有限公司（以下简称海某公司）签订的贸易合同交付案涉货物，并将提单等议付单据全部提交银行并取得货款，此后对案涉货物既不享有任何权利，也不应承担任何责任。中国机某国际公司对目的港无人提货不存在任何过错。在中国机某国际公司不实际占有案涉集装箱的情况下，新某航运公司请求中国机某国际公司返还集装箱，亦没有法律依据。

法院经审理查明：2018年3月，海某公司与中国机某国际公司签订了贸易合同，约定由海某公司向中国机某国际公司购买一批货物（无缝钢管），装运港

¹ 本案例来源：最高人民法院关于发布第41批指导性案例第230号 新某航运有限公司诉中国机某国际合作股份有限公司海上货物运输合同纠纷案（最高人民法院审判委员会讨论通过 2024年11月25日发布）

为中国天津新港，目的港为泰国林查班港，付款条件为不可撤销的即期信用证。为履行上述贸易合同，海某公司于2018年5月11日与天津晟某国际物流有限公司（以下简称晟某公司）签订了集装箱代理协议，委托晟某公司为案涉货物提供货运代理服务。接受委托后，晟某公司委托天津福某国际货运代理有限公司（以下简称福某公司）订舱，福某公司又向新某航运公司订舱。新某航运公司接受订舱后，于2018年7月2日将装载于26个40尺集装箱内的案涉货物装船出运。本次贸易为FOB（Free On Board，装运港船上交货）价格条件成交，由货物买方海某公司负责订立运输货物的合同，卖方中国机某国际公司负责将货物装上买方指定的船舶。案涉指示提单记载，托运人为中国机某国际公司，收货人凭指示，承运人为新某航运公司，通知方为海某公司。新某航运公司通过订舱公司收取了运费及相关费用。2018年7月14日，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。

另查明，中国机某国际公司已通过向开证银行提交提单议付的方式收到了全部货款。

（二）裁判结果

天津海事法院于2019年12月26日作出（2019）津72民初1012号民事判决：驳回原告新某航运有限公司的全部诉讼请求。一审宣判后，新某航运有限公司不服，提起上诉。天津市高级人民法院于2020年11月27日作出（2020）津民终466号民事判决：驳回上诉，维持原判。二审宣判后，新某航运有限公司申请再审。最高人民法院于2021年12月9日作出（2021）最高法民申5588号民事裁定：驳回新某航运有限公司的再审申请。

（三）裁判分析

将货物安全运抵目的港并完成交付是海上货物运输合同承运人的义务。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，应当由托运人承担赔偿责任。根据海商法第四十二条第三项的规定，托运人包括两种：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。契约托运人是与承运人订立海上货物运输合同的人，对于货物在目的港能够被收货人提取负有责任，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，不应对其因目的港无人提货而产生的经济损失承担赔偿责任。

本案中，虽然案涉提单记载的托运人为中国机某国际公司，但案涉海上货物运输合同系海某公司委托他人为其与新某航运公司订立，运费系其委托他人向新某航运公司支付，货物系中国机某国际公司向新某航运公司交付。可见，中国机某国际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。案涉货物在目的港无人提取，根据合同相对性原则，在中国机某国际公司与新某航运公司不存在运输合同关系，且案涉提单已随信用证流转、中国机某国际公司并未持有亦未主张提单权利的情况下，中国机某国际公司无需就目的港无人提货产生的损失向新某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。同时，中国机某国际公司并未占有并掌控案涉集装箱，亦无需承担返还集装箱的责任。

相关法条：《中华人民共和国海商法》第42条

二、精选案例：海难救助纠纷²

关键词：民事/海难救助/救助款项/同一船舶所有人

裁判要点：同一船舶所有人的船舶之间进行海难救助，参与救助的船舶应当被视为独立的救助方。在救助船舶不存在《中华人民共和国海商法》第一百八十七条规定的情形时，其依照海商法第一百九十一条的规定获得的救助款项，不因与其属同一船舶所有人的遇险船舶的过失而被取消或者减少。

（一）案件事实

2016年1月1日，东营市鑫某物流有限责任公司（以下简称东营鑫某物流公司）与山东万某集团东营港航有限公司签订仓储协议，东营鑫某物流公司租用山东万某集团东营港航有限公司罐号为V-6105和V-6106的两座油罐。

“某盛油9”轮和“某盛油16”轮的船舶所有人均为东莞市丰某海运有限公司（以下简称东莞丰某海运公司）。2017年1月10日，“某盛油16”轮从山东万某集团东营港航有限公司罐号为V-6106的油罐中装载汽油6500吨。2017年1月16日，停靠在东营港南港池16#泊位的“某盛油16”轮在进行汽油装货作业过程中，由于“某盛油16”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。东营海事处执法人员在巡查中发现后向东营市海上搜救中心报告。当地政府成立了“某盛油16”轮险情应急处置工作组。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，包括东莞丰某海运公司在内的多家单位参与了抢险救助工作。2017年1月19日，东莞丰某海运公司调派“某盛油9”轮进港参加救助。1月22日19点左右，“某盛油16”轮船上装载汽油全部过驳至“某盛油9”轮。2月7日中午，“某盛油16”轮泵舱、机舱经过清污、驱气、通风后，测氧测爆达到正常数值，险情解除。

东莞丰某海运公司向青岛海事法院提起诉讼，请求判令东营鑫某物流公司（装载汽油的所有人）支付海难救助报酬、相应利息，并承担诉讼费用。诉讼中，东营鑫某物流公司辩称：“某盛油16”轮对案涉事故具有过失。“某盛油16”轮、“某盛油9”轮的船舶所有人均为东莞丰某海运公司。根据海商法第一百八

² 本案例来源：最高人民法院关于发布第41批指导性案例第231号 东莞市丰某海运有限公司诉东营市鑫某物流有限责任公司海难救助纠纷案（最高人民法院审判委员会讨论通过 2024年11月25日发布）

十七条的规定，东莞丰某海运公司因自己的过失应当被取消或者减少救助报酬。

另，险情解除后，参与抢险救助工作的其他单位以东营鑫某物流公司与东莞丰某海运公司为被告就海难救助报酬向青岛海事法院提起诉讼。2020年11月19日，东营鑫某物流公司与参与抢险救助的其他单位在青岛海事法院执行过程中达成执行和解协议，东营鑫某物流公司支付了海难救助报酬及相应利息。

（二）裁判结果

青岛海事法院于2019年9月26日作出(2019)鲁72民初137号民事判决：驳回东莞市丰某海运有限公司的诉讼请求。一审宣判后，东莞市丰某海运有限公司不服，提起上诉。山东省高级人民法院于2020年3月16日作出(2020)鲁民终14号民事判决：一、撤销青岛海事法院(2019)鲁72民初137号民事判决；二、东营市鑫某物流有限责任公司自本判决生效之日起十日内向东莞市丰某海运有限公司支付海难救助报酬人民币1290384元及相应利息；三、驳回东莞市丰某海运有限公司的其他诉讼请求。二审宣判后，东营市鑫某物流有限责任公司申请再审。最高人民法院于2020年11月23日作出(2020)最高法民申4813号民事裁定：驳回东营市鑫某物流有限责任公司的再审申请。

（三）裁判分析

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：“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本章规定。”该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。海商法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。”该条规定了海难救助中救助款项的取消或者减少的情形。

根据我国诉讼制度，不得以船舶的名义提起诉讼。但是，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。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。

本案中，虽然“某盛油 16”轮与“某盛油 9”轮属于同一船舶所有人，但“某盛油 9”轮作为救助船舶，对于案涉海难事故的发生并无过失，东营鑫某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，故“某盛油 9”轮的救助报酬不因“某盛油 16”轮在海难事故中的过失而被取消或者减少。

相关法条：《中华人民共和国海商法》第 187 条、第 191 条

三、精选案例：海上货物运输合同纠纷³

关键词：民事/海上货物运输合同/货损举证责任/提单批注

裁判要点：根据《中华人民共和国海商法》第七十六条的规定，承运人签发提单时对装载货物表面状况不良未作批注，应当承担由此引起的不利后果。但是，承运人对于货物表面状况是否如实批注，应当依据其签发提单时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。

（一）案件事实

原告某牧实业股份有限公司（以下简称某牧实业公司）诉称：某牧实业公司从美国进口一批玉米酒糟粕（以下简称酒糟），由帕某海运公司所属的“某巴”轮承运。帕某海运公司签发了案涉货物提单，记载重量 54999.642 吨。货物到达广州南沙港，卸货时发现部分船舱内货物有严重变色、结块和焦糊味等现象。经委托相关检测机构进行勘察和检测，货物亨特（Hunter）色度 L 值（以下简称亨特色度 L 值）、粗蛋白含量等与货物原来品质严重不符，受损数量共计 20931.98 吨。故请求判令帕某海运公司赔偿损失、利息，并承担诉讼费用。

被告帕某海运公司辩称：案涉货物不存在变色或货损情况。亨特色度 L 值需要专业实验室检测，船长和承运人没有义务对这一货物品质指标进行检测，也没有义务在提单进行批注。案涉货物在装运时已经呈现不同颜色，船员已尽到合理谨慎的管货义务，未使得货物在运输过程中变色或色值加深。某牧实业公司主张的损失没有事实依据，故请求驳回某牧实业公司的诉讼请求。

法院经审理查明：某牧实业公司与某粮（美国）有限公司签订销售合同，购买酒糟，总重量 5 万吨，亨特色度 L 值 50 或者以上。2015 年 8 月 26 日，南某代理公司代表“某巴”轮船长签发提单，提单抬头写明北美谷物提单，与北美谷物 1973 格式航次租船合同同时使用。装船由兰某贸易集团公司代表某粮（美国）有限公司装船，装船时货物外表状况良好。收货人凭指示，通知方某牧实业公司。货物描述和装载情况：DDGS（酒糟），54999.642 吨，装载于 1 至 7 舱，清洁提单，运费按照租约，租约日期 2015 年 3 月 11 日，运输条款见背面，对托运人所称重量、质量、数量未知。帕某海运公司为案涉船舶“某巴”轮的光船租赁人。

³ 本案例来源：最高人民法院关于发布第 41 批指导性案例第 232 号 某牧实业股份有限公司诉帕某海运公司海上货物运输合同纠纷案（最高人民法院审判委员会讨论通过 2024 年 11 月 25 日发布）

拉某海事集团于 2015 年 8 月 28 日出具该批酒糟质量报告，写明通过装货港取样，分析结果为“某巴”轮装载的案涉货物亨特色度 L 值 50.8。

2015 年 10 月 14 日，“某巴”轮抵达广州南沙港开始卸货。在卸货过程中，某牧实业公司认为发生货损向船方提出索赔，为此某牧实业公司向中国某认证集团广东有限公司（以下简称中国某认证公司）申请对 6-2B 和 7-4B 仓库内的 20931.98 吨酒糟进行检验。中国某认证公司于 2016 年 3 月 14 日出具检验报告，记载检验人员于 2015 年 10 月 24 日前往广州南沙港码头仓库对某牧公司申报的堆存于 6-2B 仓库和 7-4B 仓库内共 20931.98 吨酒糟进行现场查看并抽取代表性样品，认定显示亨特色度 L 值 42.5。

大连某杰海上保险公估有限公司接受委托于 2015 年 10 月 16 日至 24 日登抵“某巴”轮，代表该轮船东进行检验和调查，并安排通某标准技术服务有限公司（以下简称通某标准技术公司）检验人员监督卸货、检查货物状况及取样。在检验中，检验人员没有发现能对该轮的适航和适货性产生影响的不正常状况，该轮货舱水密完整性良好。通某标准技术公司出具检验报告，称检验人员于 2015 年 10 月 19 日至 24 日在广州南沙港监督案涉货物的卸载，并在仓库内系统采集小样，认定整船货混样检验亨特色度 L 值 48.66。

另，根据 2015 年 8 月的装货港检验报告、装货记录及装货照片，案涉货物装载一部分是在码头由传输带装船，另一部分是通过抓斗由驳船装载，装货时 42 艘驳船装载货物的颜色不同，上述货物被装运至“某巴”轮的各个不同货舱。

（二）裁判结果

广州海事法院于 2018 年 12 月 29 日作出（2016）粤 72 民初 705 号民事判决：一、帕某海运公司赔偿某牧实业股份有限公司货物损失人民币 9862112.57 元及利息；二、驳回某牧实业股份有限公司的其他诉讼请求。一审宣判后，帕某海运公司不服，提起上诉。广东省高级人民法院于 2020 年 4 月 8 日作出（2019）粤民终 807 号民事判决：驳回上诉，维持原判。二审宣判后，帕某海运公司申请再审。最高人民法院提审本案，并于 2023 年 6 月 21 日作出（2022）最高法民再 14 号民事判决：一、撤销广东省高级人民法院（2019）粤民终 807 号民事判决和广州海事法院（2016）粤 72 民初 705 号民事判决；二、驳回某牧实业股份有限公司的诉讼请求。

（三）裁判分析

本案为海上货物运输合同货损纠纷，争议焦点有二：一是案涉货物在承运人责任期间是否发生货损；二是帕某海运公司是否因未在提单上如实批注而承担赔偿责任。

1、案涉货物在承运人责任期间是否发生货损

某牧实业公司未有效举证证明案涉货物的颜色、品质在承运人帕某海运公司的运输责任期间发生变化并导致损失。具体而言：1. 案涉货物酒糟并没有国际统一的等级系统或者品质标准，亨特色度 L 值是反映货物颜色明亮程度的检测数值。颜色深浅与原材料、生产过程、温度等有关，也有可能因运输过程中热源加热或者水分含量过量导致颜色变深。故而，不同颜色并不表示一定存在质量问题。2. 中国某认证公司与拉某海事集团分别所作检验的货物范围、取样制样方式、检测标准均不相同，结论并不具有绝对的可比性。中国某认证公司检验报告不足以证明案涉货物颜色在运输过程中发生变化导致货损。3. 帕某海运公司提交的证据可以证明案涉货物在装船时已经呈现不同颜色并被装载在船舶的不同货舱，且卸货港与装货港的货物状态基本相符。4. 并无证据证明案涉船舶存在不适货的缺陷，亦无证据证明承运人存在管货不当导致因热源加热或者水分含量过量造成货物颜色变深。

2、帕某海运公司是否因未在提单如实批注而承担赔偿责任

某牧实业公司主张，帕某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某牧实业公司造成的损失。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。”据此，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。因此，承运人应当适当且谨慎地行使提单批注权。就本案而言，判定帕某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。

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。承运人帕某海运公司根据装货情况，签发记载“装船时货物外表状况良好”的提单，并无不当。

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。且托运人在订舱时未向帕某海运公司特别申报案涉货物的颜色要求，即使案涉货物在装运港呈现不同颜色，帕某海运公司及其代理人接收货物并签发记载“装船时货物外表状况良好”的清洁提单也并无不当。

综上，某牧实业公司要求帕某海运公司承担未如实批注责任，缺乏事实和法律依据，帕某海运公司对此不应承担赔偿责任。

相关法条：《中华人民共和国海商法》第 46 条、第 76 条

四、精选案例：船舶触碰损害责任纠纷⁴

关键词：民事/船舶触碰损害责任/海事赔偿责任限制基金/限制性债权/码头营运损失/优先受偿

裁判要点：对船舶触碰造成码头财产损坏及由此引起的码头营运损失等相应损失的赔偿请求，根据《中华人民共和国海商法》第二百零七条第一款第一项规定，责任人可以限制赔偿责任；上述赔偿请求中，根据海商法第二百一十条第一款第四项的规定，可以优先受偿的仅指造成码头财产损坏的赔偿请求，并不包括由此引起的码头营运损失的赔偿请求。

（一）案件事实

2017年7月5日20点左右，宁波天某海运有限公司（以下简称宁波天某海运公司）经营的“天某18”轮装载水渣48810吨从河北京唐港启航，驶往江苏常州港。2017年7月9日22点左右，“天某18”轮船首与靠泊在常州某润化工长江码头（以下简称某润码头）3#泊位的“双某海”轮右舷中后部发生碰撞。在“双某海”轮的挤压下，导致常州宏某石化仓储有限公司（以下简称常州宏某仓储公司）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。2017年12月25日，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，常州宏某仓储公司支付码头修复费约人民币69247776.87元（以下币种同），造成码头营运损失约65844974元，并支付抢险施救费等费用。

事故发生后，案涉码头的保险人华某财产保险有限公司江苏省分公司（以下简称华某保险江苏分公司）先后向常州宏某仓储公司支付保险赔款55380000元。此后，常州宏某仓储公司同意将已取得保险赔款部分保险标的的一切权益转让给华某保险江苏分公司。

2017年7月31日，宁波天某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。2017年9月28日，常州宏某仓储公司向武汉海事法院申请对案涉债权予以登记。2017年12月27日，武汉海事法院作出（2017）鄂72民特39号民事裁定，准许宁波天某海运公司设立数额为2442041特别提款权及其利息的海

⁴ 本案例来源：最高人民法院关于发布第41批指导性案例第233号 常州宏某石化仓储有限公司等诉宁波天某海运有限公司船舶触碰损害责任纠纷案（最高人民法院审判委员会讨论通过 2024年11月25日发布）

事赔偿责任限制基金。常州宏某仓储公司不服，提起上诉。2018年5月7日，湖北省高级人民法院作出（2018）鄂民终619号民事裁定，维持武汉海事法院民事裁定。后宁波天某海运公司通过提供现金及担保的方式，在武汉海事法院依法设立海事赔偿责任限制基金。2018年7月27日，武汉海事法院作出（2017）鄂72民特59号之二民事裁定书，裁定准许常州宏某仓储公司的债权登记申请。

2017年8月24日，常州宏某仓储公司等向武汉海事法院提起诉讼，请求判令：宁波天某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某海运公司设立的海事赔偿责任限制基金数额内优先受偿。华某保险江苏分公司申请作为共同原告参加本案诉讼，请求判令：宁波天某海运公司赔偿码头损坏修复费用55380000元及利息；前述诉请债权较其他非人身伤亡赔偿请求在宁波天某海运公司设立的海事赔偿责任限制基金内优先受偿。

（二）裁判结果

武汉海事法院于2020年7月29日作出（2017）鄂72民初1563号民事判决：一、宁波天某海运有限公司赔偿常州宏某石化仓储有限公司码头修复费损失人民币13867776.87元及利息；二、宁波天某海运有限公司赔偿华某财产保险有限公司江苏省分公司码头修复费损失人民币55380000元及利息；三、宁波天某海运有限公司赔偿常州宏某石化仓储有限公司海难救助费损失人民币1468480元及利息；四、宁波天某海运有限公司赔偿华某财产保险有限公司江苏省分公司海难救助费损失人民币3700000元及利息；五、驳回常州宏某石化仓储有限公司的其他诉讼请求；六、驳回华某财产保险有限公司江苏省分公司的其他诉讼请求。上述赔款在判决生效后十日内一次付清，在宁波天某海运有限公司设立的海事赔偿责任限制基金中进行分配，其中第一、第二项赔款在基金分配过程中应予以优先受偿。

一审宣判后，常州宏某石化仓储有限公司不服，提起上诉，请求依法撤销一审判决，判令宁波天某海运有限公司赔偿常州宏某石化仓储有限公司码头营运损失65844974元及利息，并判令该项债权在宁波天某海运有限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经审理认为，常州宏某石化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。鉴此，湖北省高级人民法院于2021年8月11日作出（2021）鄂民终15号民事判决：一、撤销武汉海事法院（2017）鄂72民初1563号民事判决；二、宁波天某海运有限公司赔偿常州宏某石化仓储有限公司码头修复费损失人民币13867776.87元及利息；三、宁波天某海运有限公司赔偿华某财产保险有限公司江苏省分公司码头修复费损失人民币55380000元及利息；四、宁波天某海运有限公司赔偿常州宏某石化仓储有限公司海难救助费损失人民币1468480元及利息；五、宁波天某海运有限公司赔偿华某财产保险有限公司江苏省分公司海难救助费损失人民币3700000元及利息；六、宁波天某海运有限公司赔偿常州宏某石化仓储有限公司码头营运损失人民币65844974元及利息；七、驳回常州宏某石化仓储有限公司的其他诉讼请求；八、驳回华某财产保险有限公司江苏省分公司的其他诉讼请求。上述赔款在宁波天某海运有限公司设立的海事赔偿责任限制基金中进行分配，其中第二、第三项赔款在基金分配过程中应予以优先受偿。

（三）裁判分析

海事赔偿责任限制是海商法特有的法律制度之一，是指发生海损事故给他人造成财产损失或者人身伤亡时，作为责任人的船舶所有人、经营人和承租人等可依据法律的规定，将其赔偿责任限制在一定限额内的赔偿制度。海商法第二百零七条对责任人可以限制赔偿责任的限制性债权范围作出了明确规定。该条第一款第一项规定，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，责任人可以限制赔偿责任。本案中，案涉船舶触碰事故造成常州宏某仓储公司的损失，常州宏某仓储公司有权要求责任人承担赔偿责任。华某保险江苏分公司作为案涉码头保险人，在对常州宏某仓储公司履行相应保险赔偿义务后，亦有权在保险赔偿范围内要求责任人承担赔偿责任。常州宏某仓储公司和华某保险江苏分公司的赔偿请求包括码头修复费、抢险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，均属于上述法律规定的限制性债权，故责任人宁波天某海运公司有权依照该条规定限制赔偿责任。

海事赔偿责任限额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额。海商法第二百一十条对海事赔偿责任限额的计算标准及各类限制性债权的受偿顺序作出了规定。该条第一款第四项规定：“在不影响第（三）

项关于人身伤亡赔偿请求的情况下，就港口工程、港池、航道和助航设施的损害提出的赔偿请求，应当较第（二）项中的其他赔偿请求优先受偿。”根据上述规定，在非人身伤亡的限制性赔偿请求中，就港口工程、港池、航道和助航设施的损害提出的赔偿请求，可以优先于其他赔偿请求受偿。该条规定中的损害仅指因事故造成港口工程、港池、航道和助航设施的直接财产损害，并不包括因事故引起的其他相应损失。据此，就本案而言，对案涉触碰事故造成码头修复费用的赔偿请求可以优先受偿，而对事故造成码头营运损失的赔偿请求不能优先受偿。

综上，常州宏某仓储公司在本案中请求赔偿的码头营运损失应当在宁波天某海运公司设立的海事赔偿责任限制基金中受偿，但不能优先于非人身伤亡的其他赔偿请求受偿。

相关法条：《中华人民共和国海商法》第 207 条、第 210 条

五、精选案例：海事赔偿责任纠纷⁵

关键词：民事/船舶触碰损害责任/海事赔偿责任限制基金/限制性债权/码头营运损失/优先受偿

裁判要点：对船舶触碰造成码头财产损坏及由此引起的码头营运损失等相应损失的赔偿请求，根据《中华人民共和国海商法》第二百零七条第一款第一项的规定，责任人可以限制赔偿责任；上述赔偿请求中，根据海商法第二百一十条第一款第四项的规定，可以优先受偿的仅指造成码头财产损坏的赔偿请求，并不包括由此引起的码头营运损失的赔偿请求。

（一）案件事实

南京华某船务有限公司（以下简称南京华某船务公司）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）。2020年11月21日，“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32#锚地水域附近发生碰撞，造成两船部分损害，“某春”轮船载集装箱及货物部分落水。

2020年12月28日，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《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。

广州海事局、万某航运（新加坡）有限公司对南京华某船务公司的主体资格和事故所涉及的债权性质未提出异议，但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

⁵ 本案例来源：最高人民法院关于发布第41批指导性案例第234号 南京华某船务有限公司申请设立海事赔偿责任限制基金案（最高人民法院审判委员会讨论通过 2024年11月25日发布）

船务公司申请海事赔偿责任限制基金限额应当设定为 582162 特别提款权及相应利息。

（二）裁判结果

广州海事法院于 2021 年 4 月 2 日作出（2021）粤 72 民特 5 号民事裁定：一、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申请；二、海事赔偿责任限制基金数额为 582162 特别提款权及利息；三、申请人南京华某船务有限公司应在本裁定生效之日起三日内以人民币或本院认可的担保设立海事赔偿责任限制基金。逾期不设立基金的，按自动撤回申请处理。裁定作出后，各方当事人均未提起上诉，裁定已发生法律效力。

（三）裁判分析

海事赔偿责任限额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额。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明确规定，即按照不同吨位适用不同标准。在此基础上，海商法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。”据此，经国务院批准，原交通部于 1993 年 11 月印发《责任限额规定》，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，并在第四条规定了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按照远洋运输船舶责任限额的 50% 计算的特别规则。同时，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《中华人民共和国海商法》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。”该条规定实际确立了“就高不就低”的规则，旨在实现对同一事故当事人的平等保护。据此，只要同一事故中的当事船舶系适用海商法第二百一十条第一款或者《责任限额规定》第三条规定计算责任限额的船舶，无论其是否申请设立海事赔偿责任限制基金或者主张海事赔偿责任限制，该事故中其他从事中华人民共和国港口之间货物运输或者沿海作业的当事船舶也应当按照吨位适用同样的规定计算海事赔偿限额，不能再适用《责任限额规定》第四条关于按照赔偿限额的 50% 计算的规定。

本案中，案涉海事事故为“华某洲”轮与“某春”轮发生碰撞。“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，“某春”轮为新加坡籍船舶，且事故航次为新加坡至中国广州南沙港。“某春”轮为300总吨以上的远洋船舶，属于应当依照海商法第二百一十条第一款规定确定赔偿限额的船舶。无论“某春”轮是否申请设立海事赔偿责任限制基金或者援引海事赔偿责任限制抗辩，“华某洲”轮的海事赔偿限额均应当按照其吨位计算，不能按照赔偿限额的50%计算。据此，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。

综上，对于广州海事局和万某航运（新加坡）有限公司提出的南京华某船务公司无权依照《责任限额规定》第四条计算责任限额的异议，人民法院依法予以支持。

相关法条：《中华人民共和国海商法》第210条；《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》（交通部令1993年第5号）第3条、第4条、第5条

六、精选案例：申请承认外国法院民事判决⁶

关键词：民事/申请承认外国法院民事判决/互惠关系/个案审查/事实互惠/法律互惠

裁判要点：人民法院对申请或者请求承认和执行外国法院民事判决、裁定进行审查，认定是否存在互惠关系时，不以相关外国法院对人民法院民事判决、裁定先行给予承认和执行作为必要条件。如果根据相关国家的法律，人民法院作出的民事判决、裁定可以得到该国法院承认和执行，且该国没有以不存在互惠关系为由拒绝承认和执行人民法院判决、裁定先例的，可以认定我国与该国有存在承认和执行民事判决、裁定的互惠关系。

（一）案件事实

2010年3月5日，S航运有限公司与某华（香港）轮船公司签订3份定期租船合同，将3艘船舶出租给某华（香港）轮船公司。2010年3月25日，某华物流控股（集团）有限公司（以下简称某华物流公司）向S航运有限公司出具3份保函，为某华（香港）轮船公司履行上述租船合同提供担保。3份保函均约定适用英国法，诉讼提交位于伦敦的英国高等法院审理。因某华（香港）轮船公司迟延支付租金，S航运有限公司依据保函约定向英国高等法院对某华物流公司提起诉讼。某华物流公司到庭应诉。2015年3月18日，英国高等法院作出（2015）EWHC 718(Comm)号判决，支持S航运有限公司的诉求。此后英国高等法院又对债权数额和诉讼费用等作出核定，分别于2015年4月27日和2016年10月3日作出命令、2016年11月1日作出最终费用证书、2018年5月17日作出修正命令。某华物流公司不服，向英国上诉法院提出上诉。2016年10月7日，英国上诉法院作出（2016）EWCA Civ 982号判决，对某华物流公司的上诉予以驳回。此后英国上诉法院又于2016年10月7日和2017年5月8日作出命令。某华物流公司未履行生效裁判确定的义务。S航运有限公司遂请求我国法院裁定承认英国高等法院、英国上诉法院的上述判决，以及相关一系列法院命令。某华物流公司辩称：我国与英国未缔结或参加相互承认和执行法院判决、裁定的国际条约，也未建立相应的互惠关系。

⁶ 本案例来源：最高人民法院关于发布第41批指导性案例第235号 S航运有限公司申请承认外国法院民事判决案（最高人民法院审判委员会讨论通过 2024年11月25日发布）

（二）裁判结果

上海海事法院于2022年3月17日作出（2018）沪72协外认1号民事裁定：承认英国高等法院于2015年3月18日作出的〔2015〕EWHC 718(Comm)号判决及其在该案下于2015年4月27日、2016年10月3日作出的命令、2016年11月1日作出的最终费用证书和2018年5月17日作出的修正命令；承认英国上诉法院于2016年10月7日作出的〔2016〕EWCA Civ 982号判决及其在该案下于2016年10月7日、2017年5月8日作出的命令。

（三）裁判分析

本案系申请承认外国法院民事判决案。根据《中华人民共和国民事诉讼法》（2021年修正）第二百八十九条的规定，人民法院对申请或者请求承认和执行的外国法院作出的发生法律效力判决、裁定，依照中华人民共和国缔结或者参加的国际条约，或者按照互惠原则进行审查。由于我国与英国之间尚没有缔结或者参加相互承认和执行法院民事判决、裁定的国际条约，故应当以互惠原则作为是否承认英国法院判决的审查依据。

互惠原则是国际私法中平等互利原则的具体体现。我国民事诉讼法并未将互惠原则限定为必须是相关外国法院对我国法院民事判决、裁定先行承认和执行。当然，如果相关外国法院已有对我国法院民事判决、裁定予以承认和执行的先例，自然可以认定我国与该国有存在承认和执行民事判决、裁定的事实互惠关系。然而，即便没有承认和执行我国民事判决、裁定的先例，但如果根据作出判决的外国法院所在国的法律，其承认和执行他国法院判决、裁定的条件与我国法律规定的条件实质相同或者更为宽松，则可以认定我国法院作出的民事判决、裁定在同等情形下可以得到该国法院的承认和执行。在此前提下，如果该国法院没有以不存在互惠关系为由拒绝承认和执行我国法院民事判决、裁定先例的，可以认定我国与该国有存在法律上的互惠关系。

就本案而言，申请人S航运有限公司未举证英国法院有承认和执行我国法院民事判决、裁定的先例，不能证明我国与英国存在承认和执行民事判决、裁定的事实互惠关系。但是，从英国法院具体操作来看，外国法院的判决、裁定在英国寻求承认和执行时，需按英国的普通法规则，以外国法院的判决、裁定为依据，

在英国法院重新提起诉讼；如果符合承认和执行的条件，英国法院将作出一个与原判决基本一致的判决，再按英国法规定的执行程序予以执行。这也是英美法系国家的惯常做法。根据英国法律，其并不以存在相关条约作为承认和执行外国法院判决、裁定的必要条件，并无证据证明我国法院判决、裁定在英国法院承认和执行存在法律障碍，亦未发现英国法院曾以不存在互惠关系为由不予承认和执行我国法院判决、裁定，故可以认定我国与英国存在法律上的互惠关系。案涉英国法院判决并不存在违反我国法律基本原则或者损害我国国家主权、安全、社会公共利益的情形。

综上，尽管我国与英国没有缔结或者参加相互承认和执行法院民事判决、裁定的国际条约，但本案可以根据互惠原则对案涉英国法院判决予以承认。

本案裁定承认英国法院判决后，英国高等法院于2022年12月对我国浙江杭州法院的两起判决予以承认。

相关法条：《中华人民共和国民事诉讼法》第299条（本案适用的是2021年修正的《中华人民共和国民事诉讼法》第289条）

七、精选案例：船舶碰撞损害责任纠纷⁷

关键词：民事/船舶碰撞损害责任/涉外/协议选择/准据法

裁判要点：根据《中华人民共和国涉外民事关系法律适用法》第四十四条的规定，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。

（一）案件事实

2022年9月27日，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（利比里亚籍集装箱轮）过程中，因“某风”轮舵机故障并操纵不当，导致两轮发生碰撞。2022年12月，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，并于2023年1月提起诉讼，请求判令天某财富有限公司赔偿船体损失、船期损失等合计人民币58108824.77元及利息。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人民币38115057.62元及利息。宁波海事法院将本诉与反诉合并。庭审中，原告、被告一致选择适用中国法律。

（二）裁判结果

宁波海事法院适用中国法律对案件进行审理，并于2024年2月7日作出（2023）浙72民初314号民事判决：一、天某财富有限公司赔偿环某船舶租赁有限责任公司损失人民币37182079.93元；二、环某船舶租赁有限责任公司赔偿天某财富有限公司损失人民币3094472.96元；三、上述两项相抵，天某财富有限公司应于本判决生效之日起十日内赔偿环某船舶租赁有限责任公司损失人民币34087606.97元及利息损失；四、天某财富有限公司应于本判决生效之日起十日内向环某船舶租赁有限责任公司支付诉前保全申请费人民币4500元；五、驳回环某船舶租赁有限责任公司的其他诉讼请求；六、驳回天某财富有限公司的其他反诉请求。一审宣判后，双方当事人均未提起上诉，判决已发生法律效力，且天某财富有限公司已经主动履行判决义务。

⁷ 本案例来源：最高人民法院关于发布第41批指导性案例第236号 环某船舶租赁有限责任公司诉天某财富有限公司船舶碰撞损害责任纠纷案（最高人民法院审判委员会讨论通过 2024年11月25日发布）

（三）裁判分析

本案系涉外船舶碰撞损害责任纠纷。宁波海事法院根据环某船舶公司的申请，依据《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》相关规定扣押了“某风”轮。该法第十九条规定：“海事请求保全执行后，有关海事纠纷未进入诉讼或者仲裁程序的，当事人就该海事请求，可以向采取海事请求保全的海事法院或者其他有管辖权的海事法院提起诉讼，但当事人之间订有诉讼管辖协议或者仲裁协议的除外。”环某船舶公司据此向宁波海事法院提起诉讼，宁波海事法院对本案具有管辖权。

《中华人民共和国海商法》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。”虽然海商法作为特别法，没有明确规定船舶碰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，故应当认定本案原告、被告双方适用中国法律的选择有效。

相关法条：《中华人民共和国涉外民事关系法律适用法》第3条、第44条；
《中华人民共和国海商法》第273条；《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》
第19条

第四部分 研究会发展历程⁸

一、研究会发展历程（2023.3—2023.7）

第四届朝阳律协海商海事业务研究会于2023年3月1日成立，旨在作为一个平台，使委员可以交流、沟通，以点带面，帮助区内律师提高办理海商海事业务水平，更好服务于实施海洋强国战略和一带一路战略。研究会聚焦海商海事业务“研究、活动、宣传”为一体，第一阶段工作简讯如下：

1、2023年4月3日，第四届朝阳区律师协会海商海事业务研究会召开第一次全体会议。会议确立了海商海事业务研究会的组织架构、四年工作规划及2023年度工作计划，与会人员就研究会工作重点进行了深入探讨。

2、2023年4月25日上午，海商海事业务研究会召开业务研究小组第一次线上会议。为保障海商海事业务研究工作计划的有效实施，海商海事业务研究会成立业务活动小组和业务宣传小组，进一步明确分工，充分践行“研究、活动、宣传”工作。

3、2023年5月12日，海商海事业务研究会到北京仲裁委员会/北京国际仲裁中心交流座谈，双方就海商海事领域仲裁实务中的仲裁程序、案件管理以及海商海事领域仲裁的发展等多个问题进行了充分沟通交流。各方均表示期待未来继续保持良好的沟通与合作，共同提升海商海事领域法律服务的水平。

4、2023年5月30日，海商海事业务研究会到中国海事仲裁委员会、中国海商法协会交流座谈，各方围绕海事仲裁领域的实务问题、仲裁程序管理、仲裁规则适用、临时仲裁实践、仲裁法律制度宣传推广、仲裁法律人才培养等进行了经验分享与深入交流。各方在发言中表示，中国海仲和朝阳律协合作空间广阔，未来将加强交流与合作，不断放大我国海事仲裁品牌效应，共同为我国海事仲裁事业高质量发展作出积极贡献。

5、2023年6月20日，中国海仲与朝阳律协共同举办“仲裁的国际实践中至关重要的技能技巧”专题讲座，由中国海仲仲裁员、英国大律师Cecilia Xu Lindsey主讲。律师、企业法务、高校师生等共计30余人线下出席，中国海仲分支机构人员线上参加。Cecilia Xu大律师有关国际仲裁实务经验的分享，将有助于国内仲裁从业者在规则理解、实践操作等

⁸ 本部分所展示活动新闻，内容均出自于北京市朝阳区律师协会官网以及微信公众号

方面与国际仲裁进一步协调融合，有效提升国内仲裁从业者的专业技能，从而为涉外案件当事人提供更加优质高效的仲裁法律服务。

6、2023年7月6日上午，天津海事法院巡回审判庭、天津港（集团）有限公司法务部一行到朝阳区律师协会交流走访。与会人员就海商海事法律及司法审判实践问题进行了充分交流，并表示将努力维护当事人合法权益，共同为我国海商海事业务发展做出积极贡献。

7、2023年7月6日下午，海商海事业务研究委员会召开第二次工作会议，讨论研究会各项工作进展和下一步工作计划。

以上内容详见：

<http://www.bcla.org.cn/main/news.aspx?KeyID=0000000000000009668>

《海商海事法律资讯（第1期 半年刊）》

二、研究会发展历程（2023.8—2023.12）

1、2023年8月11日下午，第四届北京市朝阳区律师协会成功举办“海商海事业务热点及法律分析”培训。中国社会科学院海洋法治研究中心主任张文广就《海商法》修改和实施中的热点难点问题进行讲解，帮助律师们理解和运用。全国律协海商海事专业委员会副主任彭先伟以运输合同为切入点，结合《民法典》和《海商法》等相关法律的规定，对运输合同的热点法律问题进行了讲解。

2、2023年9月22日，值此《海商法》实施30周年之际，北京市朝阳区律师协会海商海事业务研究会特创刊第1期《海商海事法律资讯（半年刊）》。

3、2023年10月22日下午，第四届朝阳区律师协会海商海事业务研究会召开第三次工作会议。研究会班子成员汇报了业务研究小组、活动小组、宣传小组的工作情况，总结了目前工作的成果及不足，并对2024年度工作计划进行了探讨。

4、2023年12月8日，海商海事业务研究会举办海上运输/海上保险实务案例研讨会，与会研究会成员围绕海上运输和海上保险领域的典型案例展开了深入讨论，分享了解决业务问题的法律实践心得。今后，海商海事业务研究会将定期组织业务交流研讨活动，拓展研究会成员的专业知识，推动成员之间的专业合作。

以上内容详见：

<http://www.bcla.org.cn/main/news.aspx?KeyID=00000000000000009810>

《海商海事法律资讯（第2期）》

三、研究会发展历程（2024.1—2024.7）

1、2024年1月3日，北京市朝阳区律师协会网站发布第四届朝阳区律师协会海商海事业务研究会组织编写的《海商海事法律资讯（第二期）》。

2、2024年1月10日，第四届朝阳区律师协会海商海事业务研究会召开2024年度第一次主任会议，会上（1）主任向大家通报2024年度的工作计划及工作重点；（2）于卓副主任负责整理《2023年度主任述职报告》。

3、2024年1月24日，何建华主任代表海商海事业务研究会向朝阳区律师协会做现场述职报告。

4、2024年1月31日，史杰秘书长整理2023年度海商海事业务研究会的归档材料及文件清单移交律协。

5、2024年2月，第四届朝阳区律师协会海商海事业务研究会组建“海商海事案件业务操作指引”课题研究小组，由王斯涵律师、王勇律师、史杰律师、牟欣律师、杨琪律师和周颂雨律师（排名不分先后，按姓氏笔画）组成，组织撰写《律师承办海上货物运输合同纠纷案件业务操作指引》。

6、2024年5月25日，第四届朝阳区律师协会海商海事业务研究会举办“律师承办海上货物运输合同纠纷案件业务操作指引研讨会”。区律师协会副会长李学辉出席，海商海事业务研究会班子成员参加。会议由海商海事业务研究会副主任王守亮主持。

7、2024年7月26日，北京市朝阳区律师协会海商海事业务研究会发布《海商海事法律资讯（半年刊第三期）》

以上内容详见：

<http://www.bcla.org.cn/main/news.aspx?Keyid=000000000000000010082>

《海商海事法律资讯（第3期）》

四、研究会发展历程（2024.8—2024.12）

1、2024年11月9日，第四届北京市朝阳区律师协会海商海事业务研究会召开年度工作会议。区律师协会副会长李学辉、副监事长田燕刚出席。研究会成员参加。会议由李学辉副会长主持。会议选举了研究会主任。随后，研究会王守亮主任对研究会2024年度工作计划完成情况进行了梳理，并对下一步工作进行部署。田燕刚副监事长要求研究会全体委员切实履好职、服好务、站好岗，以更严格的标准要求自己。李学辉副会长希望新的班子成员携手并进，大胆创新、再接再厉，带领全体委员在海商海事业务领域再创佳绩，为提升朝阳律师品牌贡献专业力量。

2、2024年11月14日，北京市朝阳区律师协会副会长李学辉，海商海事业务研究会主任王守亮等到天津海事局船舶交通管理中心和天津港保税区交流走访。



天津海事局船舶交通管理中心负责人详细介绍了船舶交通管理中心的基本职能和运行模式。



天津港保税区商务局副局长王达炜介绍了保税区的工作概况，他指出，随着业务的拓展和经济活动的日益频繁，在跨境贸易和海商海事等方面存在迫切法律需求和专业技术挑战。



李学辉副会长介绍了朝阳区律师协会的基本情况，表示希望通过本次活动，深入了解保税区的发展现状和法律需求，为双方合作打下坚实基础。

3、2024年11月22日，由中国海事仲裁委员会（以下简称“中国海仲”）、香港海事仲裁协会以及北京市朝阳区律师协会（以下简称“朝阳律协”）共同举办的“海仲工作坊：海事仲裁制度创新与发展”专题交流会在京举办。



开场致辞中，中国海仲案件管理处处长齐骥表示，作为第二届中国国际供应链促进博览会配套活动之一，本次交流会旨在推进海事仲裁制度规则创新，加强海事仲裁规则理解和实践操作交流研讨，有利于海事海商专业法律人士更



准确理解、掌握海事仲裁制度，提升专业技能，为当事人提供更加优质高效的海事仲裁服务。

朝阳律协副会长李学辉在致辞中表示，朝阳律协与中国海仲已多次合作，组织专业研讨。本次活动理论与实务兼备，是一场高水平的专业交流。期待双方继续合作，为广大海事海商专业法律人士提供沟通专业、交流实践的高质量平台。



在发言环节，香港海事仲裁协会副主席 Bill Amos 就香港海事仲裁的基本概况、程序规则以及香港和伦敦海事仲裁的程序差异进行了分享。他表示，作为全球重要的海事仲裁地，香港的专家资源优势突出，希望与中国海仲加强合作，共同为国际海事纠纷解决提供理想的选择。



中国海仲仲裁员、北京德恒律师事务所合伙人彭先伟结合具体案例，围绕“未签署合同中的仲裁条款效力问题”介绍了当前不同法域的司法观点和学术研究，为涉外律师处理相关问题提供富有价值的参考。



北京汇仲律师事务所顾问宫琦围绕“境外海事/商事仲裁裁决在中国大陆的承认（认可）和执行经验分享”作交流发言，从时限、必要文件、费用、法院的选择及法院审核重点等方面分享了自己的专业见解。



北京浩天律师事务所合伙人李垒围绕“启动境外海事仲裁程序的常见误区”作交流发言，基于具体案例就临时仲裁中仲裁通知的发送、Gencon94 与仲裁员人数的确定、SCP 程序的适用等实务问题进行了分析与探讨，分享了自己处理相关案件的心得体会。



研讨环节，中国海仲东北亚国际仲裁中心副秘书长洪慧敏与发言嘉宾，围绕海事仲裁机构的选择、临时仲裁在内地发展以及中国当事人在参与国际海事仲裁案件中需注意的事项等问题，进行了探讨交流。



朝阳律协海商海事业务研究会主任王守亮在总结发言中表示，本次研讨会紧紧围绕“海事仲裁制度创新与发展”主题，从不同角度阐述了这一主题的丰富内涵，既精彩又有深度，期待更多的海事海商专业人士可以参与进来，共同为海事仲裁事业发展贡献智慧。



4、2024年11月29日，第四届北京市朝阳区律师协会海商海事业务研究会举办“海商法与国际贸易争议解决”专业培训。区律师协会副会长李学辉出席。培训由海商海事业务研究会主任王守亮主持。

会议邀请北京大成律师事务所高级合伙人王英波围绕海商法的理论与实践，以及国际贸易争议解决的策略和技巧进行分享。



李学辉副会长指出：律师执业的核心价值是分享、诚信、守时和学习。他强调，律师之间的知识分享和经验交流能够促进行业的共同进步，并鼓励律师们持续学习，不断更新知识，以适应快速变化的法律环境和市场需求。



5、2024年12月13日，为提升朝阳律师专业技能，对处理海上货物运输合同纠纷适用法律提供思路，北京市朝阳区律师协会发布研究会的工作成果《北京市朝阳区律师协会律师承办海上货物运输合同纠纷案件业务操作指引》，指引链接如下：<https://mp.weixin.qq.com/s/N3l40i5W2DlFIpurfYzsrA>

6、2024年12月，第四届北京市朝阳区律师协会海商海事业务研究会举办2024年度年终工作会议。区律师协会副会长李学辉、副监事长田燕刚出席。海商海事研究会班子成员参加。会议由研究会主任王守亮主持。会议回顾并总结了2024年度工作情况，并审议通过了研究会2025年度工作计划及《律师承办海上货物运输合同纠纷案件业务操作指引》。田燕刚副监事长对研究会的工作予以高度评价，他表示：研究会在2024年的工作成果突出，希望2025年继续努力，再创佳绩。李学辉副会长强调：研究会要落实工作计划，出台研究成果，加强朝阳律师在海商海事业务领域的理论研究和业务交流，提升朝阳律师的业务能力。

7、2024年12月，第四届北京市朝阳区律师协会海商海事业务研究会召开2024年度年终总结会议。区律师协会副会长李学辉、副监事长田燕刚出席。研究会全体委员参加。会议由研究会秘书长王勇主持。会上，副主任于卓作了2024年度工作总结、2025年度工作计划及预算，全体委员对新一年度工作安排进行了深入探讨。主任王守亮表示：研究会超额完成2024年度工作计划并形成多项工作成果，希望在明年的工作中加强全体委员的参与度。田燕刚副监事长对海商海事业务研究会的工作成果予以肯定，希望研究会能够更好地为全行业服务。李学辉副会长表示：海商海事业务研究会2024年度的工作内容丰富、形式多样，针对2025年工作提出了规划好、执行好、宣传好的三个工作要求。