

# 海商海事法律资讯

半年刊·第2期

北京市朝阳区律师协会

第四届海商海事业务研究会

二零二叁年十二月

## 本刊编委会

### 总顾问

李学辉

### 主 编

何建华 王守亮

### 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.....	12
一、国内资讯.....	12
二、国际资讯.....	16
第三部分 案例精选.....	21
一、精选案例：海上货物运输合同纠纷（1）.....	21
1. 案件事实.....	21
2. 裁判结果.....	21
3. 裁判分析.....	21
二、精选案例：海上货物运输合同纠纷（2）.....	22
1. 案件事实.....	22
2. 裁判结果.....	23
3. 裁判分析.....	23
三、精选案例：共同海损纠纷.....	24
1. 案件事实.....	24
2. 裁判结果.....	24
3. 裁判分析.....	24
四、精选案例：海事赔偿责任限制.....	25
1. 案件事实.....	25
2. 裁判结果.....	25
3. 典型意义.....	26
五、精选案例：追诉时效.....	26
1. 案件事实.....	26
2. 裁判结果.....	27
3. 裁判分析.....	27
第四部分 研究会发展历程.....	29
一、研究会发展历程（2023. 3—2023. 7）.....	29
二、研究会发展历程（2023. 8—2023. 12）.....	30
1. “海商海事业务热点及法律分析”培训.....	30
2. 发布首期刊物.....	33
3. 第三次工作会议.....	33
4. 海上运输/海上保险实务案例研讨会.....	35

## 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 2022-2023 年度的五个经典案例以及案例分析，分别从实体和程序两方面剖析案例中涉及相关法律问题，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、举办培训活动、案例研讨会等。

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. 中国恢复国际海事组织（IMO）合法席位五十周年

国际海事组织（IMO）是联合国负责国际海事领域事务的专门机构，其前身为政府间海事协商组织，根据1948年《政府间海事协商组织公约》于1959年1月6日正式成立，1982年5月22日更名为国际海事组织（IMO）。1973年3月1日，中国恢复在政府间海事协商组织的合法席位。

2023年是中国恢复国际海事组织（IMO）合法席位50周年，是中国参与国际海事治理工作一个重要的节点。50年来，中国积极参与国际海事规则制定和全球海事治理，全面深入参与IMO工作，认真履行公约义务。从被动参与到主动引导，从遵循规则到参与制定规则，从恢复合法席位到连任17届国际海事组织A类理事国，加入IMO框架下几乎所有条约法规，积极捐款支持发展中成员国海事能力建设，不断加强与IMO技术交流合作，为世界海运业和海事管理作出了积极贡献。

#### 2. 三部门联合发文 金融支持交通物流领域再发力

2023年2月16日，为深入贯彻党的二十大和中央经济工作会议精神，人民银行、交通运输部、银保监会联合印发《关于进一步做好交通物流领域金融支持与服务的通知》（以下简称“《通知》”），助力交通物流业高质量发展和交通强国建设。《通知》强调，做好交通物流领域金融支持与服务，推动交通物流提档升级，帮助市场主体健康发展，是践行金融工作的政治性、人民性的重要体现。金融部门要把做好交通物流领域金融服务摆在重要位置，用好用足各项政策工具，加大金融支持力度，助力国民经济循环畅通、产业链供应链稳定，促进交通物流与经济社会协调可持续发展。

#### 3. 世界银行发布2023《物流绩效指数报告》中国大陆排名全球20位

2023年4月，《物流绩效指数报告》基于贸易流动速度大数据和问卷调查，对全球139个经济体涉及货物流动的基础设施、海关及边境管理、物流服务质量、货运时效、追踪能力及价格竞争力等6个方面进行了单项和综合测评，反映了各经济体物流绩效的变化情况和相互间的比较差异。在统计的全球139个国家

/地区中，LPI 整体分数排名前三的分别是：新加坡第一，芬兰第二，丹麦第三。其中，中国香港排名第 10 位，中国台湾排名第 16 位，中国大陆排名第 20 位，美国排名第 18 位。

在新冠疫情对全球供应链的严重冲击下，全球物流总体表现出相当的韧性。而中国的六项指标综合得分为 3.7 分，比 2018 年报告提升 0.09 分，全球排名由上次的第 26 位升至 20 位。

#### 4. 中国超越希腊成世界第一大船东国

2023 年 1 至 7 月，我国造船业三大指标，造船完工量、新接订单量、手持订单量均位居世界第一，继续全球领跑。同时，截至 8 月 12 日，我国船东所持有的船队规模已经达到 2.492 亿总吨，市场份额占比为 15.9%（中国船东的船队价值约为 1800 亿美元），略高于希腊船东的 2.490 亿总吨，市场份额占比 15.8%（希腊船东的船队价值约为 1630 亿美元），这意味着中国首次超越希腊成为世界最大船东国。此外，得益于我国经济贸易的快速增长，我国船东的船队规模高速发展，截至目前，中国船东所持船队规模位居世界第一。

今年，中国船舶集团完工交船量全球占比 18.6%，位居全球造船企业首位。全球最大超大型集装箱船、8 万方江海联运 LNG 船、全球首艘 M350 型海上浮式储卸油船等一批高端船型顺利交付。

#### 5. 国内首个航运期货集运指数（欧线）期货上市

航运业是典型的重资产、高风险行业，国际集装箱运价受供求关系、成本因素、全球经济环境、汇率、政治、突发事件等多种因素综合影响，加之运力不可储存，一旦供需发生重大变化，运价也随之出现大幅震荡。长期以来，海运价格水平大幅波动，运价波动给航运产业链企业和外贸企业的正常生产经营带来巨大挑战，国际集装箱运输市场的参与者有强烈的定价和避险需求。在此背景下，集运指数（欧线）期货应运而生。

2023 年 8 月 18 日，我国集运指数（欧线）期货在上海期货交易所子公司上海国际能源交易中心上市交易。集运指数（欧线）期货是一个创新性很强的期货品种，采用“服务型指数、国际平台、人民币计价、现金交割”的设计方案，它是国内首个航运期货品种，是我国第一个在商品期货交易所上市的指数类、现金交割的期货品种，也是第一个服务类期货品种，有助于提升上海在全球航运市场

的定价权，提升航运中心的能级和软实力，推动我国从航运大国向航运强国转变。

## 6. 交通运输部关于加快智慧港口和智慧航道建设的意见

2023年12月6日，交通运输部印发《关于加快智慧港口和智慧航道建设的意见》。《意见》明确，到2027年，全国港口和航道基础设施数字化、生产运营管理和对外服务智慧化水平全面提升，建成一批世界一流的智慧港口和智慧航道。国际枢纽海港10万吨级及以上集装箱、散货码头和长江干线、西江航运干线等内河高等级航道基本建成智能感知网。建设和改造一批自动化集装箱码头和干散货码头。全面提升港口主要作业单证电子化率。加快内河电子航道图建设，基本实现跨省（自治区、直辖市）航道通航建筑物联合调度，全面提升内河高等级航道公共信息服务智慧化水平。

## 7. 五部门关于加快推进现代航运服务业高质量发展的指导意见发布

2023年12月8日，交通运输部、中国人民银行、国家金融监督管理总局、中国证券监督管理委员会、国家外汇管理局联合印发了《关于加快推进现代航运服务业高质量发展的指导意见》。

《指导意见》提出到2035年，形成功能完善、服务优质、开放融合、智慧低碳的现代航运服务体系，国际航运中心和现代航运服务集聚区功能显著提升，上海国际航运中心服务能力位居世界前列，现代航运服务业实现高质量发展。

《指导意见》聚焦短板弱项，坚持问题导向，以补短板、优服务、扩功能、聚要素、提能级为主线，提出了八项具体任务。一是提升航运交易及信息服务能力；二是增强航运金融服务效能；三是强化航运保险服务保障；四是提升海事法律服务能力；五是强化航运人才保障；六是提升航运技术服务能力；七是完善航运中心服务功能；八是提升航运基础服务能力。

## 8. 上海发布“5G揽海”三年行动计划 推进5G网络近海覆盖和融合应用

2023年8月11日，上海市通信管理局、上海组合港管理委员会办公室、上海海事局联合印发《5G网络近海覆盖和融合应用“5G揽海”行动计划（2023-2024年）》（以下简称“《行动计划》”）。

该行动计划是国内首个由省级通信行业管理部门与本地海事部门以及港航管理机构联合发布的专题推进5G网络近海覆盖和应用赋能智慧海洋的跨行业整

体行动方案。《行动计划》指出,进一步推动上海信息通信业与航运业相关部门、企业供需精准匹配,聚焦航运数字化转型问题,借鉴信息通信、智慧交通行业国内外先进经验,依托 5G-A 通感一体、50GPON(无源光纤网络)等前沿技术,赋能上海国际航运中心的高质量发展。加快打造 5G 赋能智慧海洋细分行业“样板间”,推进标杆项目的落地转化和规模化推广,加快实现 5G 融合应用“样板间”向可规模复制“商品房”转变,持续为航运业数实融合、创新发展提供新动力。

同时,提出到 2024 年年底,上海将显著提升 5G 网络近海覆盖和融合应用的深度和广度,形成 5G 赋能智慧海洋的应用创新发展高地、发展引领区和示范区。

## 9. 交通运输部出台新规 推进长江航运信用体系建设

2023 年 12 月 19 日,交通运输部印发《关于加快推进长江航运信用体系建设的意见》(以下简称“《意见》”),旨在加快建设以信用为基础的新型监管机制,发挥信用在提升行业诚信水平、提高资源配置效率、防范化解长江航运风险、营造法治化营商环境等方面的作用,全力打造适应长江航运高质量发展的信用体系,为建设统一开放的长江航运市场提供支撑保障。

《意见》提出三个建设目标:到 2025 年,长江航运信用管理基础基本稳固,新型信用监管机制基本建立,诚实守信的行业氛围基本形成,初步建成覆盖长江航运全行业、与现代长江航运市场发展总体相适应的长江航运信用管理体系。到 2027 年,建成较为完善的长江航运信用体系,信用信息系统高效运转,信用评价标准日益健全,信用评价结果在长江航运各领域各环节得到有效应用,跨地区、跨部门、跨领域的守信激励和失信惩戒机制切实发挥作用。

到 2030 年,适应加快建设交通强国需要的长江航运信用体系全面建成,信用监管机制更加成熟高效,信用现代化服务能力更加先进突出,全面支撑长江航运高质量发展,更好服务长江经济带建设。

## 10. 2024 年全国交通运输工作会议召开 勠力同心加快建设交通强国

2023 年 12 月 20 日,2024 年全国交通运输工作会议召开。会议以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导,全面贯彻党的二十大和二十届二中全会精神,认真落实中央经济工作会议精神,全面总结 2023 年交通运输工作,分析形势,部署 2024 年工作,切实增强做好明年交通运输工作的责任感使命感,奋力加快建设交通强国,努力当好中国式现代化的开路先锋。



交通运输部党组书记、部长李小鹏作工作部署，要深入落实《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》，大力实施《加快建设交通强国五年行动计划（2023—2027年）》，落实“十四五”系列规划任务，紧紧围绕“人享其行、物畅其流”的美好愿景，坚定不移实现“三个转变”，以“四个一流”服务保障现代化产业体系建设，以新发展理念引领树立正确的价值导向，把奋力加快建设交通强国、努力当好中国式现代化的开路先锋作为服务保障中国式现代化这一最大政治的具体体现，推动交通运输高质量发展不断取得新突破。立足发展新阶段，交通运输工作面临新形势、新要求。

与会代表将聚焦建设现代化交通运输体系、发展现代化运输服务业、深化交通运输改革、统筹乡村振兴和区域协调发展、高质量发展和高水平安全等，深化认识、凝聚共识，勠力同心加快建设交通强国。统筹高质量发展和高水平安全，安徽省交通运输厅党组书记、厅长聂爱国表示，将牢牢抓住长三角一体化等国家战略机遇，不断加深“向海而兴、借船出海”的开放意识，加快构建安全、便捷、高效、绿色、经济、包容、韧性的现代交通运输体系。

## 二、国际资讯

### 1. 国际海事组织 CARES 项目：解决拉丁美洲的航运减排和绿色技术问题

2023年2月9日，国际海事组织航运减排协调行动（IMO CARES）项目和拉丁美洲海事技术合作中心（MTCC-Latin America）在巴拿马举办了关于拉丁美洲和全球海上脱碳研究与发展研讨会。该研讨会旨在强调绿色技术在实现更可持续航运方面的作用。

研讨会上，海事专家和行业专家讨论了绿色能源和技术（如风力推进系统和太阳能）、替代燃料（如氨和氢）、创新、研究和数据收集与解决排放问题的相关性、财政投资和利益相关者之间合作的必要性、以及能力建设和包容性的重要性等相关议题。国际海事组织航运减排协调行动（CARES）项目的目标是将全球的研究开发举措联系起来，以加速绿色技术的示范并促进其发展，从而在创造新技术市场的同时，帮助发展中地区的蓝色经济增长。

海事组织 CARES 旨在协调和联系各种全球倡议，如研发中心、海事技术合作中心（MTCCs）、试点技术示范项目以及绿色融资倡议，这些倡议将加速发展中国家，特别是小岛屿发展中国家（SIDS）和最不发达国家（LDCs）海事部门的脱碳

进程。

## 2. 标准保赔协会和北英保赔协会合并 世界最大船东互保协会正式成立

2023年2月20日，标准保赔协会（Standard P&I）和北英保赔协会（North P&I Club）的合并正式完成，新成立实体 NorthStandard 将成为全球最大海事责任保险供应商。据悉，合并后的 NorthStandard 将由标准保赔协会和北英保赔协会前首席执行官 Jeremy Grose 和 Paul Jennings 领导，总部位于英国，办事处遍及欧洲、亚洲和美洲，拥有 700 多名员工、超过 300 年的综合保赔经验，为相当于 3.9 亿总吨的船舶提供保障，年保费达到 8 亿美元。

原全球最大保赔协会嘉德保赔协会（Gard）最新数据显示，在 2 月 20 日续保后，其互保船舶总载重吨增加了 1700 万总吨，至 2.77 亿总吨。这意味着合并后的 NorthStandard 在互保船舶总吨方面将超越嘉德保赔协会，登顶全球保赔协会之首。

## 3. 世界首艘液化二氧化碳运输船下水

2023年3月28日，日本三菱重工集团旗下三菱造船建造的世界上第一艘用于碳捕获、利用和储存（CCUS）的液化二氧化碳（LCO<sub>2</sub>）运输试验船成功下水，下水仪式在三菱重工下关造船所的江浦工场举行。

该试验船船长 72 米，船宽 12.5 米，储罐容量 1450 立方米，配备了由日本工程振兴协会（ENAA）研发的液化 CO<sub>2</sub> 储罐系统。建成后，该船将用于 CCUS 研究开发及相关示范项目的液态二氧化碳运输工作。

该船是日本经济产业省所管辖的新能源产业综合开发机构（NEDO）研发项目的一部分，具体涵盖了 CCUS 研究开发和示范项目、在苫小牧的 CCUS 大规模示范试验以及二氧化碳运输的示范试验，这也将成为世界上第一艘专门用于 CCUS 的 LCO<sub>2</sub> 船。

## 4. 全球最大的海上风电安装船船东诞生

进军海上风电市场的摩纳哥 Eneti 于当地时间 2023 年 6 月 16 日宣布，将与 BW 集团旗下的 Cadeler 通过换股的方式合并，创建一家全球领先的海上风电安装公司。合并协议已经得到 Cadeler 和 Eneti 各自董事会的一致批准，但还需要得到相关监管机构的批准。预计合并交易将在 2023 年第四季度完成。合并后

的新公司将命名为 Cadeler，总部设在丹麦哥本哈根，其股票除了目前在奥斯陆证交所上市外，还将在纽约证交所上市，预计市值超过 13 亿美元。两家在海上风力涡轮机安装及运营方面拥有数十年经验的公司强强联合，能够提供业内最大、最多元化、最现代化的海上风电安装船队。

此次合并将使 Cadeler 成为全球最大的海上风电安装船船东，具备强大的市场影响力。其规模大、种类多的船队以及在业内积攒的各种资源，使其能够进一步满足客户要求，瞄准更大、更复杂的项目。Cadeler 船队目前由四艘海上风电安装船组成，其余六艘先进的新造船计划在 2024-2026 年之间交付。

## 5. 两大行业组织向国际海事组织（IMO）提议建立燃料合规集中池

国际航运公会(ICS)和国际燃料工业协会(IBIA)联合向国际海事组织(IMO)提交了一份提案，建议制定简化的全球温室气体（GHG）燃料标准。IMO 的 2023 年船舶温室气体减排战略确定了中期措施，其中包括基于目标的船用燃料标准，要求分阶段降低船用燃料的温室气体强度，并包括到 2030 年实现 5%至 10%的船用能源必须由零或近零能源产生的目标。

航运业应在 2025 年通过一套新的法规，逐步降低船用燃料的温室气体强度，并为零温室气体和近零温室气体燃料的生产创造市场。代表全球 80%商船队的 ICS 和船用燃料行业机构 IBIA 在其提案中提出了 MARPOL 公约附则 VI 的修订草案，建议了 2030 年船用燃料的最大允许温室气体强度，该标准在 2040 年还将进一步收紧。这项联合提案提出了一种简化的自愿性“能源集中合规机制”(energy pooling compliance mechanism)，以应对燃料生产商无法提供足够数量的新型燃料的可能性。

## 6. 国际海事组织（IMO）通过 2023 年船舶温室气体减排战略

国际海事组织（IMO）海上环境保护委员会第 80 届会议（MEPC 80）于 2023 年 7 月 3 日至 7 日在伦敦召开。会议通过了最新的船舶温室气体减排战略。修订后的 IMO 温室气体战略包括加强共同目标，即在 2050 年之前实现国际航运温室气体净零排放，承诺确保到 2030 年采用替代零和接近零的温室气体燃料，以及 2030 年和 2040 年的指示性检查点。

战略指出，应酌情评估和考虑相关措施、措施组合对各国的影响，应特别关注发展中国家、特别是小岛屿发展中国家和最不发达国家的需求。MEPC 认识到

上述国家在能力建设和技术合作方面有特殊需要，因此强调了“海事组织综合技术合作方案”、“温室气体技术合作信托基金”等12项支持举措。根据计划，IMO将于MEPC 86（2027年夏季）期间启动对2023年减排战略的审查，在MEPC 88（2028年秋）期间完成审查，并通过2028年减排战略。

## 7. InterManager 推出新的船舶管理《行为和行动通则》

2023年9月14日，国际船舶管理人协会（InterManager）推出了一套新的船舶管理《行为和行动通则》，旨在提高整个行业的质量。InterManager的《行为和行动通则》规定了所有InterManager成员应遵守的集体原则，并被视为其成功达到船舶运营最高标准的关键。

《行为和行动通则》代表了InterManager成员18个月来的经验分享工作成果，也意味着正在第二个任期内的主席完成了一项重要任务。InterManager主席、哥伦比亚集团首席执行官Mark O'Neil宣布了新的船舶管理《行为和行动通则》，他说：“这些新的全行业通则反映了这样一个事实，即InterManager成员致力于提高国际船舶管理和相关供应商服务的标准，为全球航运业提供广泛的服务。作为专业人士，我们必须始终致力于改进和分享知识。”

## 8. 欧盟决定中止《集运联盟集体豁免条例》

2023年10月10日，欧盟委员会突然宣布中止集装箱航运公司的反垄断豁免权，即中止联盟集体豁免条例（CBER）。委员会得出结论，CBER不再促进航运业的竞争，因此将于2024年4月25日到期。

CBER于2009年首次采用，允许综合市场份额低于30%的班轮运输运营商合作提供联合货物运输服务，只要他们之间不固定价格或共享市场。CBER此前曾于2014年和2020年进行过延期。2020年决定的延期主要是因为2014至2019年期间竞争参数（主要是运费、服务的可用性和可靠性）没有恶化。尽管如此，为了更好地考虑市场环境可能发生的变化，这一延期仅限于四年。

CBER是针对往返欧洲航线的船舶共享协议（VSA）实施的立法，旨在提高运营效率以使欧盟国家受益，同时确保遵守竞争合规法。它提供了一个明确的法律结构，海运承运人可以在特定条件下建立船舶共享协议。一旦到期，班轮运输联合体将受到欧盟反垄断规则的监管，特别是《横向集体豁免条例》和《专业化集体豁免条例》，该条例禁止限制竞争的协议，除非它们有助于改善货物的生产或

分销、促进技术或经济进步，以及在不消除竞争的情况下为消费者提供公平的利益。

## 9. 挪威船级社（DNV）发布新的船上碳捕获系统指南

挪威船级社（DNV）表示，当前航运业正面临能源转型，在开发有效减排技术方面面临着越来越大的压力。在此背景下，DNV 最近发布了安全安装船上碳捕获与储存（OCCS）系统的新指南。对于实现国际、地区和国家层面不同的排放目标来说，有必要制订减少温室气体（GHG）排放的不同方法。营运船舶采用燃烧后碳捕获和储存技术的做法有望成为未来的解决方案之一，尤其在无法使用替代燃料的船上。

新指南可供整个价值链上的各利益相关方使用，包括船舶设计者、建造者、OCCS 系统制造商以及船东，并且对于新造船和改造船同样适用。指南涵盖了安全安装的各个方面，包括废气预处理、使用化学品/胺吸收、后处理系统、液化流程、二氧化碳储存和转移系统。

本指南基于 DNV 的入级要求，但相关船旗国主管机关可以增加额外的技术要求或其他要求。目前还没有关于船上使用 OCCS 系统可能造成的安全影响的法律规则。该指南也涵盖了碳捕获的替代方案，包括物理吸收和低温法。

## 10. COP28 五大航运巨头共同发布全球海上运输脱碳宣言

2023 年 11 月 30 日，第二十八届联合国气候变化大会（《联合国气候变化框架公约》第二十八次缔约方大会、COP28）在阿联酋首都迪拜召开。

会上，四大全球主要集装箱航运巨头地中海航运、马士基、达飞、赫伯罗特及全球最大滚装船运营商华轮威尔森首席执行官发表联合声明，呼吁为纯化石燃料动力的新造船设定结束日期，敦促国际海事组织（IMO）创造必要的监管条件，以加快向绿色燃料的过渡。

联合声明涉及：为纯化石燃料新造船设定截止时间，出台明确的温室气体排放强度标准时间表；设定有效的温室气体定价机制，使得在燃料过渡阶段，绿色燃料比化石燃料更具有竞争力；建立一种符合温室气体法规的船舶联营方案，可以衡量一组船舶的性能，确保投资效果最大化；加强对温室气体全生命周期的监管，使投资决策与气候利益保持一致。鉴于气候变化的成本远高于绿色转型的成

本，创始宣言公司期待着其他公司的加入。

## 第二部分 海商海事专业资讯

### 一、国内资讯

#### 1. 第六次全国法院涉外商事海事审判工作会议举行

2023年2月8日,第六次全国法院涉外商事海事审判工作会议以线上线下相结合的方式在深圳举行,最高人民法院党组书记、院长周强出席会议并讲话。周强强调,要深入总结新时代10年人民法院涉外商事海事审判工作经验,准确把握当前工作面临的新形势新任务,全面贯彻落实党的二十大精神,推进新征程人民法院涉外商事海事审判工作高质量发展。坚持党对司法工作的绝对领导,坚定拥护“两个确立”、坚决做到“两个维护”。

统筹推进国内法治和涉外法治,坚持平等保护原则,依法公正高效审理涉外商事海事案件,积极营造市场化、法治化、国际化一流营商环境。深化涉外商事海事审判机制改革,推进国际商事法庭建设,健全“一站式”国际商事纠纷多元化解机制,优化涉外民商事案件管辖机制,深化涉外商事海事审判领域智慧法院建设,不断提升涉外审判质效和司法公信力。加强国际司法交流合作,积极参与全球治理体系改革和建设,服务推动构建人类命运共同体。健全涉外法治人才引进、选拔、使用、管理、交流机制,建设高素质专业化涉外商事海事审判队伍。

#### 2. 《海商法》实施三十周年 为建设海洋强国保驾护航

1993年7月1日,《中华人民共和国海商法》(以下简称“《海商法》”)正式实施。2023年7月1日恰逢我国《海商法》实施三十周年。《海商法》是中华人民共和国成立以来第一部完整规定海事法律制度的法律规范,迄今已实施三十年。在回顾该法诞生的艰辛历程和三十年来取得的辉煌成就、客观评述该法的先进性特征和历史贡献的基础上,总结修改《海商法》的时代背景,澄清修法中的认识误区,使之在海洋强国的建设中发挥更大作用。《十四届全国人大常委会立法规划》明确将《海商法》列入“第一类项目”,即“条件比较成熟、任期内拟提请审议的法律草案”。

#### 3. 海商领域首个以中国城市命名的联合国公约《北京船舶司法出售公约》诞生

作为海商领域首个以中国城市命名的联合国公约,《北京船舶司法出售公约》由联合国国际贸易法委员会历时四年研究起草,经联合国大会于2022年12月

审议通过。公约旨在解决船舶司法出售跨境承认问题，确保船舶司法出售中买受人的所有权在其他缔约国得到承认，增强了相关权利的稳定性，有利于保护金融机构进行船舶融资的积极性，促进国际航运及贸易发展。

2023年9月5日，《北京船舶司法出售公约》签约仪式在京举行。商务部国际贸易谈判代表兼副部长王受文出席签约仪式致辞并代表中国签署公约。最高人民法院审判委员会副部级专职委员王淑梅、北京市副市长司马红、联合国国际贸易法委员会秘书长安娜等出席签约仪式并致辞。包括中国、瑞士、新加坡、沙特阿拉伯、利比里亚、洪都拉斯等在内的15个国家和地区成为公约的首批签约方。该公约此后将在纽约联合国总部开放供各国签署。

#### 4. 《海关总署关于修改部分规章的决定（海关总署第263号令）》

为贯彻落实党的二十大精神，支持保税仓库、出口监管仓库高质量发展，完善进出口商品抽查检验有关要求，海关总署决定对《中华人民共和国海关对保税仓库及所存货物的管理规定》《中华人民共和国海关对出口监管仓库及所存货物的管理办法》《进出口商品抽查检验管理办法》等3部规章进行修改，将自2023年7月1日起施行。

随着维护国门安全和促进外贸稳增长的形势更加严峻，对保税仓库、出口监管仓库安全管理、优化监管、规范海关抽查检验工作等方面提出更高要求，结合监管实际，对部分规章作出相应修改。使得出口监管仓库管理更规范、抽查检验的范围更加广泛，抽查检验工作机制更加灵活。

#### 5. 服务保障航运经济高质量发展 上海海事法院发布实施意见

2023年5月17日，《上海海事法院关于服务保障航运经济高质量发展的实施意见》（以下简称“《实施意见》”）发布活动在上海海事法院举行。上海市高级人民法院党组成员、副院长吴金水出席活动并讲话。上海海事法院党组书记、院长汪彤介绍《实施意见》的编制情况、主要内容及典型案例。

《实施意见》共十五条，聚焦当前航运经济发展趋势和航运市场运行态势，以航运主体司法需求为基础，以服务保障航运经济高质量发展为目标，明确了依法维护航运业发展生态，有效防范化解航运风险，提升上海航运能级的多项举措。

发布活动还选取了五年来上海海事法院服务保障航运经济高质量发展的十



个典型案例，通过基本案情、裁判结果和典型意义的介绍，反映出在促进船舶海上航行安全、维护市场公平竞争秩序、保障供应链有序畅通、促进邮轮经济发展、支持数字航运创新、保障中外船员合法权益等方面的裁判规则和司法导向。同时也涵盖了积极行使司法管辖、查明和适用外国判例法、确认公益磋商效力等海事审判的创新实践思路和裁判方向，从而展现海事审判的新发展，规范和引导航运市场主体行为。

## 6. 充分发挥典型案例示范效应 最高法发布 2022 年全国海事审判典型案例

2023 年 7 月 1 日是《中华人民共和国海商法》施行三十周年。值此之际，为充分发挥典型案例示范效应，彰显海事司法在加强海洋生态保护、促进海洋经济发展和维护海洋权益等方面发挥的重要作用，最高人民法院现发布 2022 年全国海事审判典型案例。此次发布的 10 件典型案例，具有以下三个方面的特点：一是着力打造涉外海事纠纷解决优选地，服务保障高水平对外开放；二是充分发挥海事司法职能作用，促进国际航运复苏和海洋经济发展；三是加大海洋环境司法保护力度，保障海洋生态文明建设。

## 7. 落实《中华人民共和国安全生产法》《港口危险货物安全管理规定》修正

为贯彻落实新修订的《中华人民共和国安全生产法》中关于安全生产管理的制度要求，2023 年 8 月 3 日，交通运输部公布了《关于修改〈港口危险货物安全管理规定〉的决定》（交通运输部令 2023 年第 8 号，以下简称“《规定》”），自公布之日起施行。此次修订主要包括压实安全生产主体责任、强化管理部门安全监管要求、加强从业人员权益保障、补充完善危险货物范围。新修改的《管理规定》是贯彻新修订的《中华人民共和国安全生产法》。根据新修订的《中华人民共和国安全生产法》和国家机构改革部署，对法律责任、机构名称予以相应调整，与上位法和改革要求保持一致。

## 8. 进一步接轨国际《中华人民共和国国际海运条例》修改

为进一步转变政府职能，推进严格规范公正文明执法，优化市场化、法治化、国际化营商环境，服务保障高质量发展，国务院部署开展了行政法规专项清理工作。

2023 年 8 月 21 日，国务院公布了对《中华人民共和国国际海运条例》做出的最新修订（以下简称“国际海运条例”）。这次修订涉及的条款共 14 条，最大

的看点是进一步与国际接轨，取消“国际集装箱船、普通货船运输业务审批”、“无船承运业务审批”、“从事内地与港澳间集装箱船、普通货船运输业务许可”三项许可，将“从事内地与港澳间客船、散装液体危险品船运输业务许可”的实施主体由交通运输部下放至省级交通运输部门，同时建立备案和信用管理制度，加强事中事后监管。

这一修改实际是对《国务院关于取消和下放一批行政许可事项的决定》（国发〔2019〕6号）关于取消部分国际船舶运输、内地与港澳间海上运输、无船承运业务许可，下放部分内地与港澳间海上运输许可事项的要求的落实。

## 9. 顺应航运绿色低碳发展新需求 《中华人民共和国海洋环境保护法》修订

2023年10月24日，十四届全国人大常委会第六次会议修订通过《中华人民共和国海洋环境保护法》（以下简称“《海洋环境保护法》”），自2024年1月1日起施行。新《海洋环境保护法》充分吸收了海事管理机构关于船舶及有关作业活动污染防治管理实践经验，顺应了航运绿色低碳发展新需求。

新法由原来的十章共97条，修改为九章共124条，第七章“船舶及有关作业活动污染防治”在保留原法第八章架构基础上，新增了船舶低碳减排、能效管理、岸电使用、排放控制区、公益诉讼等制度；转化了《船舶压载水及沉积物控制和管理国际公约》《国际安全和环境无害化拆船公约》等公约要求；完善了船舶防污染结构、设备和器材以及证书与文书规定；强化了船舶污染物接收处理能力建设及各方责任等。

## 10. 《中华人民共和国国际海运条例实施细则》修改

交通运输部发布《关于修改〈中华人民共和国国际海运条例实施细则〉的决定》（交通运输部令2023年第16号），该细则自11月10日起实施，为便于有关单位和社会公众更好理解相关内容，切实做好贯彻实施工作，交通运输部对其解读如下：近日，国务院发布《关于修改和废止部分行政法规的决定》（国务院令第七64号，以下简称“《决定》”），对《中华人民共和国国际海运条例》作出修改，将“国际集装箱船、普通货船运输业务审批”“无船承运业务审批”改为备案管理。

为落实《决定》要求，交通运输部对《中华人民共和国国际海运条例实施细则》进行了相应修改，将上述2项许可改为备案管理并细化完善备案要求。此外，

对国际客船、国际散装液体危险品船许可的审核模式进行优化，由现行的省级交通运输主管部门初审后报交通运输部审核，调整为由交通运输部直接审核。

## 二、国际资讯

### 1. 欧盟通过世界上第一部绿色航运燃料法

经过两年的紧张谈判，2023年3月23日，欧洲议会(European Parliament)和欧盟理事会(Council of the European Union)两大欧盟立法机构达成了有关FuelEU Maritime 法规立法草案的临时协议。

FuelEU Maritime 法规将强制船舶从2025年起使用绿色燃料，并于2028年对该立法进行审查。欧盟委员会表示，FuelEU Maritime 对船用燃料的全生命周期（即从生产到使用）温室气体排放的强度设定了限制，以帮助航运业脱碳。

欧洲运输与环境协会(T&E)表示，欧盟所有机构和成员国一致通过的 FuelEU Maritime 法规向潜在投资者和燃料供应商发出了强烈的信号，绿色航运燃料将开始被生产并使用。由于许多船舶无法直接实现电气化，电制燃料是航运业脱碳仅有的几个选择之一。该协议旨在将海上运输纳入欧盟2030年和2050年气候目标的轨道，并在实现欧盟气候法方面发挥根本性作用。

### 2. 《英国法律委员会》启动《1996年仲裁法》修订第二轮征求意见

2022年9月，英国法律委员会（以下简称“法律委员会”）发布了第一份与英国《1996年仲裁法》改革和修订有关的咨询文件（即第一轮征求意见工作，编号257），就法律修订过程中应当予以关注7个主题、共计38个具体问题征求各方意见。

2023年3月27日，法律委员会发布了第二份与《1996年仲裁法》改革和修订有关的咨询文件（即第二轮征求意见工作，编号258）。第二份咨询文件提出了三个咨询问题：（1）根据英国法如何确定仲裁协议的适用法律；（2）根据《1996年仲裁法》第67条向英国法院提出管辖权异议的程序；（3）解决仲裁员任命和仲裁程序中的歧视问题。

其中，第1个问题在第一份咨询文件中并未述及，但受访者认为应当在此次法律修订过程中进行考虑；虽然第2及第3个问题已在第一份咨询文件内得到了讨论，但在第一轮回应后，法律委员会对这些议题的看法已有所发展。因此，

法律委员会借此机会调整了其最初的提案,并在此次公开咨询的第3个问题中指明了可能进行改革的新议题。

### 3. 劳氏船级社发布最新 IMO 及 ILO 法规报告

劳氏船级社此次发布的技术报告,对未来即将生效的强制性法规和其具体内容进行了概述,其中也包含仍在草拟商定阶段的法规。其中,新获批准或通过的法规有:

1. IMO 国际海事组织批准了新的《国际海上人命安全公约》SOLAS 第 XV 章,明确国际航行船舶载运 12 名以上工业人员的强制性安全标准 (IP 规则);
2. IMO 国际海事组织通过了对《国际防止船舶造成污染公约》MARPOL 第 VI 章的地中海硫氧化物排放控制区 (ECA) 的修正;
3. IMO 国际海事组织批准了《LSA 规则》和 MSC.81(70)的修正案草案,明确全封闭救生艇通风救生设备测试的修订建议。

正在草拟或取得阶段性进展的草案有:

1. IMO 温室气体减排战略的修订将在 2023 年夏季的 IMO 海上环境保护委员会第 80 届会议 (MEPC 80) 上进行审议;
2. IMO 同意制定非强制性的海上自主船舶 (MASS) 目标型文件,该规则将于 2024 年 1 月 1 日生效,作为将于 2028 年 1 月 1 日生效的强制性规则实施前的临时指南。

### 4. 《香港公约》生效日期确定 或改变全球运力格局

2009 年 5 月 11 日,国际海事组织“安全与无害环境拆船国际大会”(亦称拆船外交大会)在中国香港召开。经过审议,大会最终通过了《国际安全和无害环境拆船公约》,正式命名为《2009 香港国际安全与无害环境拆船公约》,简称《香港公约》。

《香港公约》成为国际海事组织首个以中国香港特别行政区命名、对船舶“从摇篮到坟墓”全生命周期进行管控的国际性公约。”

但要使其生效,必须满足 3 个严格的条件:有不少于 15 个成员国签署;这 15 个国家的合计商船吨位不少于世界商船吨位的 40%;这 15 个国家在前 10 年

的最大年度合计拆船吨位不少于世界商船总吨位的 3%。

满足以上条件之日起,《香港公约》将在 24 个月以后生效。2023 年 6 月 26 日,随着孟加拉国和利比里亚批准《香港公约》,公约生效的 3 个条件已经全部满足,将于 2025 年 6 月 26 日生效。届时,其将适用于悬挂缔约国船旗的 500 总吨及以上国际航行船舶(不包括军舰和仅在船旗国主权或管辖水域作业的船舶),以及缔约国所属的拆船设施。

## 5. 国际海事组织纪念(IMO)《国际防止船舶造成污染公约》通过 50 周年

2023 年 11 月 2 日,国际海事组织(IMO)纪念《国际防止船舶造成污染公约》(以下简称“《防污公约》”)(MARPOL)通过 50 周年,该公约是防止船舶因故意、操作或意外原因污染海洋环境的主要全球性条约。

《防污公约》于 1973 年 11 月 2 日通过,该公约是当今致力于防止船舶由于作业或事故原因而造成海洋和大气污染的最重要且最全面的国际条约,为显著、持续减少船舶造成的污染奠定了坚实的基础。国际海事组织秘书长林基泽说:“航运业必须拥抱脱碳、数字化和新技术,包括自动化,同时确保人类因素保持在技术和绿色转型的前沿和中心,以确保为子孙后代创造一个可持续发展的地球。

《防污公约》改善了航运和海洋的健康,并将在未来继续发挥积极作用。”

## 6. 联合国通过《公海条约》保护海洋生物多样性

历经近 20 年的谈判,联合国(UN)在 2023 年 6 月 19 日终于通过全球第一个保护公海的国际公约《公海生物多样性条约》,标志着各成员国就公海领域的保护和可持续问题达成了共识。

该条约与 1982 年通过并于 1994 年生效的《联合国海洋法公约》(UNCLOS)有关,该公约确立了管理海洋及其资源使用的规则。该条约建立了被称为公海的地理区域,这是一个全球公域,所有国家都可以用于捕鱼、航运和研究。

到目前为止,这个巨大的地区只有 1.2%得到了任何形式的环境保护。公约生效后,联合国将成立海洋监管机构,建立公海保护区法律框架,实现 2030 年保护 30%海洋目标。公约内容还包括减少污染和加强渔业管理机制。自 2023 年 9 月 20 日起,该公约将在纽约联合国总部开放供签署,并在 60 个国家签署和批准后正式生效。

## 7. 英国《2023 年电子贸易单证法》正式生效

英国《2023 年电子贸易单证法》(Electronic Trade Documents Act 2023, 以下简称“《单证法》”)于 2023 年 9 月 20 日正式生效。作为落实 2021 年七国集团(G7)《电子可转让记录合作框架》协议的重要成果,《单证法》共有 8 个条款,分别在纸质贸易单证的定义,电子贸易单证的定义,电子贸易单证的占有、背书和法律效力,纸质贸易单证和电子贸易单证的形式转换,电子贸易单证例外情况,继起性法律规定和法律适用范围、生效日期及简称等进行了规定。

这是 30 年来对提单影响最为重大的英国立法,《单证法》的颁行使英国成为七国集团中首个通过立法形式认可电子贸易单证与纸质单据具有同等效力的国家。电子贸易系统的提供商应力争确保其系统满足所有这些条件。

## 8. BIMCO 推出新的碳排放交易制度(ETS)条款

航运业面临来自国际海事组织(IMO)和欧盟(EU)的新规定不断增加,从而增加去碳化的紧迫性。为支持航运业,BIMCO 已开发了一套新的碳排放交易制度(ETS)条款。BIMCO 的文件委员会通过了一项新的碳排放交易制度额度条款,用于 BIMCO 的船舶管理合同 SHIPMAN,以及三项用于航次租船合同的 ETS 条款,这些于 12 月 8 日发布的条款旨在应对新规定生效时,为各当事方提供清晰度和确定性,改变行业运作方式以实现合规并减少排放。

2024 年 1 月 1 日,欧盟碳排放交易制度(EU ETS)将扩大到覆盖停靠欧盟港口的 5000 GT 及以上的船舶所排放的二氧化碳,无论船旗。在两个欧盟港口之间航行的船舶,以及欧盟和第三国之间的航行船舶都将被欧盟 ETS 覆盖。

## 9. 国际保赔集团发布最新保函标准格式并附解释说明

国际保赔集团(IG)保函标准格式(保函,即 Letters of Indemnity,简称 LOI)的上一次修订是在 2010 年。尽管使用 LOI 存在风险,但在业界仍被广泛使用(在某些交易中,根据 LOI 交付货物几乎已成为惯例)。一些当事人试图逃避其合同义务,英国法院最近的一些判决依旧维护了 LOI 的整体有效性。

近年来,在租船人和船东代表以及 BIMCO 的协助下,国际保赔集团工作组对保函(LOI)措辞进行了修订。因此,各国际保赔集团协会均相继发布了经修订的《保函标准格式》。此次修订是通过国际保赔集团提单委员会进行的,与以前

的版本不同的是，经修订的措辞附有解释性说明，审查个别改动并反映其原理逻辑，文末附件通函亦附有这些说明。

重要的是，新的措辞特别提醒会员在相关情况下接受保函（LOI）将损害会员的保赔险保障，并且只有在协会董事会酌情决定合适的情况下，相关责任才能得以承保。使用标准格式的措辞并不能解决这种情况。因此，强烈建议接受保函（LOI）的会员能够确保他们对保函（LOI）牵涉的任何贸易方的财务状况完全满意。

#### 10. 国际航运公会（ICS）发布第四版《海事劳工公约（MLC）实施指南》

国际劳工组织（ILO）海事劳工公约（MLC）的最新修正案，在国际航运公会（ICS）的最新出版更新中有详细说明，以确保它们遵守并能够运营他们的船只进行全球贸易。ICS Publications 出版了第四版《国际劳工组织海事劳工公约实施指南》（以下简称“《指南》”），为航运业提供有关其强制性就业标准和最佳实践的重要更新，以确保遵守该公约以及公约规定的船东义务。

《指南》可用作将公约提炼到实用水平的工具，无需通读公约文件本身，从而使读者清楚地了解将影响他们的变化。它还提供了自公约生效以来获得的实践经验和指导。《指南》易于浏览，添加了颜色编码以帮助读者理解各种法规、标准和指南，并突出显示了 2022 年商定的最新 ILO MLC 要求。

《指南》规定了海员的基本权利和船东在海事劳工公约下的责任。它包括国际劳工组织 MLC 2022 的修正案，其中包括确保海员拥有适当尺寸的个人防护设备（PPE），特别是针对越来越多的女性海员，要立即为需要帮助的海员提供医疗服务。

## 第三部分 案例精选

### 一、精选案例：海上货物运输合同纠纷（1）<sup>1</sup>

#### 1. 案件事实

旺程公司与三狮公司签订委托代理采购协议书，约定由三狮公司委托旺程公司采购原产地为印度尼西亚的铝土矿，三狮公司应及时告知旺程公司装货船名及船舶动态。随后，旺程公司与 ANTAM 公司签订水洗铝土矿销售合同，约定由旺程公司指定船舶并通知 ANTAM 公司。

华亚公司（承租人）与“长航某某”轮的船东明华公司签署航次期租合同，租用“长航某某”轮。“长航某某”轮船长签发授权书，代表承租人授权承租人的代理人 PT. BINTANGSAMUDRAUTAMA 签署提单。

华亚公司向“长航某某”轮船长邮箱发送卸货港及代理的完整联系方式，载明卸货港的代理为中远公司。PT. BINTANGSAMUDRAUTAMA 代表“长航某某”轮船长签发编号为 CHPH / PDT-XXXXX-01 的清洁提单。该提单记载的托运人为 ANTAM 公司，收货人凭指示，通知方为旺程公司，旺程公司持有该一式三份正本提单。

华亚公司向中远公司发送电子邮件，要求中远公司将提单下水洗铝土矿交给收货人高朗公司。同日，中远公司出具提货单。旺程公司诉请法院判令明华公司向旺程公司赔偿无单放货的货物损失。

#### 2. 裁判结果

明华公司并非涉案提单承运人，旺程公司诉请明华公司承担无单放货责任，于法无据。

#### 3. 裁判分析

关于本案承运人的识别。第一，从提单的签发过程考量。涉案提单右下方记载提单由 PT. BINTANGSAMUDRAUTAMA 代表“长航某某”轮船长签发。PT. BINTANGSAMUDRAUTAMA 系由“长航某某”轮船长代表承租人授权签署提单。根据“长航某某”轮 / 华亚-清洁租约概要，明华公司将“长航某某”轮期租给华亚公司，即承租人为华亚公司。因此，“长航某某”轮船长系代表华亚公司授

---

<sup>1</sup> 本案例来源：上海市高级人民法院（2022）沪民终 643 号



权 PT. BINTANGSAMUDRAUTAMA 签发提单。

第二，从运输安排的角度。华亚公司的代理人向“长航某某”轮船长邮箱发送航次指示，安排装货港的装货、指定卸货港代理等运输事宜。

第三，从货物的实际放货角度。涉案货物是由华亚公司的代理人向其指定的卸货港代理中远公司作出的放货指令，中远公司亦根据该指令向高朗公司开具提货单。

第四，明华公司确认其仅收取期租合同项下的租金，未收取运费，并不参与货物的联系等承运人在海上货物运输中的商业安排。

综上，从提单签发过程、运输安排、放货指令的作出等海上货物运输的履行情况看，华亚公司的身份符合海商法中关于承运人的规定，是涉案提单的承运人，明华公司并非承运人。

## 二、精选案例：海上货物运输合同纠纷（2）<sup>2</sup>

### 1. 案件事实

凯利雅公司委托安进上海公司出运一批服装从上海至纽约。安进上海公司分别向其签发安进香港公司为承运人的两套正本提单。凯利雅公司已向安进上海公司支付相关费用，现持有全套正本提单，提单抬头显示 H 公司作为承运人（astheCarrier）。

该提单另载明托运人为凯利雅公司；提单签发栏载明“为并代表（Forandonbehalfof）安进香港公司 [AIRWAYEXPRESS (HONGKONG) LIMITED] 作为承运人（astheCarrier）签发”。但经查询发现涉案集装箱已用于其他航次运营，导致货款至今无着。安进香港公司和安进上海公司股东均为谭青鸿，实为同一家公司，根据相关法律法规规定，应共同承担因无单放货导致凯利雅公司货款损失的赔偿责任。H 公司及安进香港公司均系交通部登记备案的无船承运人。

H 公司曾出具委托书载明委托安进香港公司代表 H 公司操作部分中国国内对外出口的操作及安排，安进香港公司仅负责代表 H 公司操作相关业务，与船公司的文件输送及代垫当地出入口费用仅此，所有一切决定及相关法律责任均由 H 公司全权负责。凯利雅公司诉请法院判令安进香港公司和安进上海公司共同赔偿凯

---

<sup>2</sup> 本案例来源：上海市高级人民法院 （2023）沪民终 377 号

利雅公司货款损失。

## 2. 裁判结果

安进香港公司系案涉海上货物运输合同的承运人，其违反凭正本提单交付货物的义务，应承担由此造成货款损失的赔偿责任。

## 3. 裁判分析

本案中，凯利雅公司交付涉案货物运输并由涉案提单载明为托运人，故凯利雅公司系涉案海上货物运输合同的托运人。安进香港公司虽主张其具有H公司的合法授权，并作为H公司的代理人签发涉案提单，H公司系涉案承运人。法院认为，H公司的委托书仅授权安进香港公司代为操作部分对外出口业务、文件输送、垫付费用等事项，并未包含授权安进香港公司签发提单。安进香港公司系以自己的名义签发涉案提单，并在提单签发栏中予以载明。据此，安进香港公司系案涉海上货物运输合同的承运人。

安进香港公司作为承运人，有义务将案涉货物安全运抵目的地并在目的港凭正本提单交付。凯利雅公司作为托运人，现仍持有涉案货物全套正本提单。而案涉两个集装箱货物已经被拆箱清空并投入其他航次运营，可初步认定案涉货物在目的港已被放货。

法院认为，安进香港公司上诉主张其并未无单放货，案涉货物仍在其控制之下，应当提交相应证据予以证明。安进香港公司虽然主张货物仍存放于JET仓库中，但是，其在二审中确认案涉货物已经清关，JET仓库并非保税仓库，可以证明安进香港公司已经对案涉货物失去控制；并且安进香港公司在二审中提交的证据材料系形成于案外人H公司与JET仓库之间，故该些证据材料不能实现涉案货物仍在安进香港公司控制之下的证明目的，亦不能够推翻安进香港公司无单放货的事实。

因此，安进香港公司作为承运人违反凭正本提单交付货物的义务，凯利雅公司作为托运人有权要求其承担由此造成货款损失的赔偿责任。无单放货所致货款损失的赔偿额按照货物装船时的价值加运费和保险费计算。

### 三、精选案例：共同海损纠纷<sup>3</sup>

#### 1. 案件事实

一艘名为“千岛湖”轮的船舶自俄罗斯符拉迪沃斯托克（海参崴）装载大豆运往中国天津新港，船舶所有人为贸航公司，收货人为九三公司。九三公司就案涉货物运输向平安保险公司投保了海洋运输货物保险一切险。贸航公司就“千岛湖”轮在俄罗斯符拉迪沃斯托克（海参崴）发生的舵机失效事故发布共同海损声明。海损理算人为理霍事务所。发生共同海损后，贸航公司安排拖轮将“千岛湖”轮拖至目的港，并安全卸货。之后将船舶拖航至维修厂进行维修。

九三公司在抬头为“国际理霍海损理算事务所”的海损保证书（A类）上盖章；平安保险公司在抬头为理霍事务所的海损担保书（B类）上盖章。两份保证书均记载其同意根据《1994年约克-安特卫普规则》在香港理算，协议受中华人民共和国法律管辖，引起的争议由天津海事法院管辖，海损理算人为香港的理霍事务所。贸航公司诉请法院判令九三公司、平安保险公司支付共同海损分摊款。

#### 2. 裁判结果

案涉共同海损已由各方当事人共同选定的理算人出具理算报告，九三公司作为共同海损受益方，应当依据理算报告分摊共同海损。平安保险公司以签署共同海损担保书的形式，承诺一旦理算人认定货物正当合法的分摊金额立即付款，应当就对九三公司的分摊义务承担连带给付责任。同时，九三公司、平安保险公司应当依照合同约定或法律规定给付应分摊款项的相应利息。

#### 3. 裁判分析

共同海损是指在同一海上航程中，船舶、货物和其他财产遭遇共同危险，为了共同安全，有意地合理地采取措施所直接造成的特殊牺牲、支付的特殊费用。“千岛湖”轮在驶离符拉迪沃斯托克（海参崴）港时舵叶失踪、舵杆损坏、舵机失灵，船舶失去动力，使船舶、货物遭遇共同危险。为了船货共同安全，将船舶拖航至目的港使其安全完成航程而造成的特殊牺牲、支付的特殊费用，属于共同海损，应当由受益方分摊。

共同海损事故原因对共同海损分摊是否产生影响。《中华人民共和国海商法》

---

<sup>3</sup> 本案例来源：天津市高级人民法院（2022）津民终1013号

第一百九十六条规定：“提出共同海损分摊请求的一方应当负举证责任，证明其损失应当列入共同海损。” 贸航公司作为共同海损分摊请求的一方，应当就存在共同海损行为、作为共同海损行为的直接后果遭受了特殊牺牲或者支付了额外的费用以及遭受共同海损损失的具体金额承担举证证明责任。事故发生后，贸航公司及时宣告共同海损，共同海损费用已由贸航公司或其代理支付，在案证据亦能够证明贸航公司遭受共同海损损失的具体金额，贸航公司就请求共同海损分摊已完成举证证明责任。

《中华人民共和国海商法》第一百九十七条规定：“引起共同海损特殊牺牲、特殊费用的事故，可能是由航程中一方的过失造成的，不影响该方要求分摊共同海损的权利；但是，非过失方或者过失方可以就此项过失提出赔偿请求或者进行抗辩。” 引起共同海损事故是否为航程中贸航公司过失造成，并不影响共同海损的成立，并不影响贸航公司宣布共同海损并要求分摊的权利，但九三公司、平安保险公司可以就贸航公司具有过失进行抗辩。九三公司、平安保险公司对于反驳对方诉讼请求所依据的事实即因贸航公司过失致共同海损事故发生，应当提供证据加以证明。

## 四、精选案例：海事赔偿责任限制<sup>4</sup>

### 1. 案件事实

达飞公司接受刚果 CIE 公司委托承运一套干燥设备自上海港至达累斯萨拉姆港，海运途中船舶偏离航道触礁，造成船体中部断裂、涉案货物受损。同年 10 月，达飞公司向宁波海事法院申请设立非人身伤亡海事赔偿责任限制基金。同年 11 月，法院连续三次在《人民日报》国内版和海外版发布公告。次年 1 月，法院裁定准许设立基金申请；6 月，刚果 CIE 公司提起诉讼，请求判令赔偿其货物损失。

### 2. 裁判结果

宁波海事法院经审理作出一审判决，认为案涉债权属于限制性债权，权利人未在法院公告的债权登记期内进行债权登记，根据《中华人民共和国海事诉

---

<sup>4</sup> 本案例来源：宁波海事法院，托运人未在承运人设立的海事赔偿责任限制基金公告的债权登记期内申请债权登记视为放弃债权（nbhsfy.cn）

讼特别程序法》第一百二十一条之规定，视为放弃债权，且起诉时已超过一年诉讼时效。据此，判决驳回该司诉讼请求。

### 3. 典型意义

第一，货方应对海事赔偿责任限制的有关规定有所知悉了解。根据《中华人民共和国海商法》的规定，承运人对在船舶营运过程中发生的货物灭失损坏，可以享受海事赔偿责任限制。

第二，事故发生后，应及时关注船东设立的海事赔偿责任限制基金公告，该公告一般在人民法院报、海事法院网站等平台可以查询。第三，应在债权登记的法定期间内提交申请，根据法律规定，限制性债权登记的期间为60天，若怠于登记，将承担“视为放弃债权”的不利后果。

## 五、精选案例：追诉时效<sup>5</sup>

### 1. 案件事实

2017年案外人雀巢公司与中联公司签署运输服务协议，约定由中联公司提供货物运输服务。2018年11月15日、16日，成大公司作为承运人接受中联公司的委托，并作为托运人与港航烟台公司签订2份沿海内贸集装箱货物托运委托书。随后，港航烟台公司委托泛亚公司运输涉案货物，泛亚公司出具订舱确认书。根据泛亚公司出具的水路集装箱货物运单记载，托运人和收货人均为港航烟台公司。货物运输期间，泛亚公司未按约定保持货柜温度，导致部分产品受损并最终被销毁。事故发生后，货物保险人苏黎世公司向雀巢公司支付了保险赔偿款，并取得相关索赔权益。2019年11月20日，苏黎世公司就涉案货损事故向中联公司提起仲裁诉讼，中国国际经济贸易仲裁委员会于2020年11月9日作出[2020]中国贸仲京裁字第1477号裁决，由中联公司向苏黎世公司支付赔款。

2020年1月6日，成大公司向港航烟台公司提起诉讼，青岛海事法院于12月18日作出（2020）鲁72民初47号民事判决书（以下简称47号判决书），判决港航烟台公司向成大公司支付相关货物损失赔偿款项。2021年1月7日，

---

<sup>5</sup> 本案例来源：上海海事法院 中华人民共和国上海海事法院（shhsfy.gov.cn）《海商法》第257条关于时效的规定适用于沿海货物运输。原赔偿请求若通过法院诉讼解决，即便原赔偿请求判决后又重新达成和解，追偿时效起算点自追偿请求人收到法院认定其承担赔偿责任的生效判决之日起计算。

港航烟台公司签收 47 号判决书。2 月 7 日，港航烟台公司与成大公司签订和解协议书，双方就 47 号判决书履行达成协议。2 月 23 日，港航烟台公司向成大公司支付赔款 583000 元。

根据港航烟台公司、泛亚公司之间的通话详单，双方于 2019 年 12 月 6 日开始进行过电话沟通。2021 年 1 月 20 日，港航烟台公司发邮件给泛亚公司，与其沟通相关货款赔偿事宜，并称准备诉讼。同年 4 月 26 日，港航烟台公司向青岛海事法院提起针对泛亚公司的诉讼，6 月 8 日青岛海事法院裁定准许港航烟台公司撤诉。

港航烟台公司、泛亚公司确认涉案货物交付时间为 2018 年 11 月 21 日。港航烟台公司确认最早获悉货物受损时间为 2018 年 11 月 20 日，收到 47 号判决书时间为 2021 年 1 月 7 日。

港航烟台公司多次与泛亚公司协商付款事宜未果，故请求法院判令泛亚公司承担货损赔偿款、货物处理费及上述款项的利息损失、青岛海事法院（2020）鲁 72 民初 47 号案（以下简称 47 号案）案件受理及相关利息损失。

## 2. 裁判结果

港航烟台公司于 2021 年 6 月 24 日向一审法院提起诉讼已超过一年法定诉讼时效。

## 3. 裁判分析

上海海事法院经审理认为，根据《最高人民法院关于如何确定沿海、内河货物运输赔偿请求权时效期间问题的批复》（以下简称《批复》）的规定，托运人就沿海、内河货物运输合同向承运人要求赔偿的请求权，时效期间为一年，自承运人交付或者应当交付货物之日起计算。同时，国内水路货物运输赔偿请求权诉讼时效期间的中止、中断应适用我国民法的有关规定。涉案货物于 2018 年 11 月 21 日交付，至 2019 年 11 月 20 日诉讼时效已届满，且在此期间未出现时效中止、中断的法定事由，因此，港航烟台公司于 2021 年 6 月 24 日向一审法院提起诉讼已超过一年法定诉讼时效。

其次，根据《海商法》第 257 条关于九十日追偿时效的规定，同时参照《最高人民法院关于大连港务局与大连中远国际货运有限公司海上货物运输货

损赔偿追偿纠纷一案的请示的复函》（以下简称《21号复函》）中对追偿时效从追偿请求人收到法院认定其承担赔偿责任的生效判决之日起计算的说明，港航烟台公司于2021年1月7日收到47号判决书，2021年1月20日港航烟台公司发邮件给泛亚公司主张权利构成诉讼时效中断，从中断时起诉讼时效期间重新计算，至2021年4月19日追偿时效期间届满，港航烟台公司于2021年6月24日向一审法院提起本案诉讼也已超过九十日追偿时效。

## 第四部分 研究会发展历程<sup>6</sup>

### 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，上半年工作简讯如下：

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

---

<sup>6</sup> 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



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=000000000000000009668>

《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. “海商海事业务热点及法律分析”培训

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。朝阳区律师协会副会长李学辉出席会议，海商海事业务研究会成员及部分朝阳律师共计四十余人参加会议。会议由海商海事业务研究会副主任王守亮主持。



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。

现场互动环节，与会人员就《海商法》的适用范围、国内海商海事裁判与英美国家的海商海事裁判的比较等内容进行了充分交流。



朝阳区律师协会海商海事业务研究会主任何建华向两位主讲人的分享表示感谢。



李学辉副会长表示：海商海事领域相对小众且专业度要求比较高，因此更需要实时学习业务知识。正值《海商法》修改的历史契机，举办此次专题业务培训会恰逢其时，有助于提升朝阳律师办理海商海事法律业务能力。



## 2. 发布首期刊物

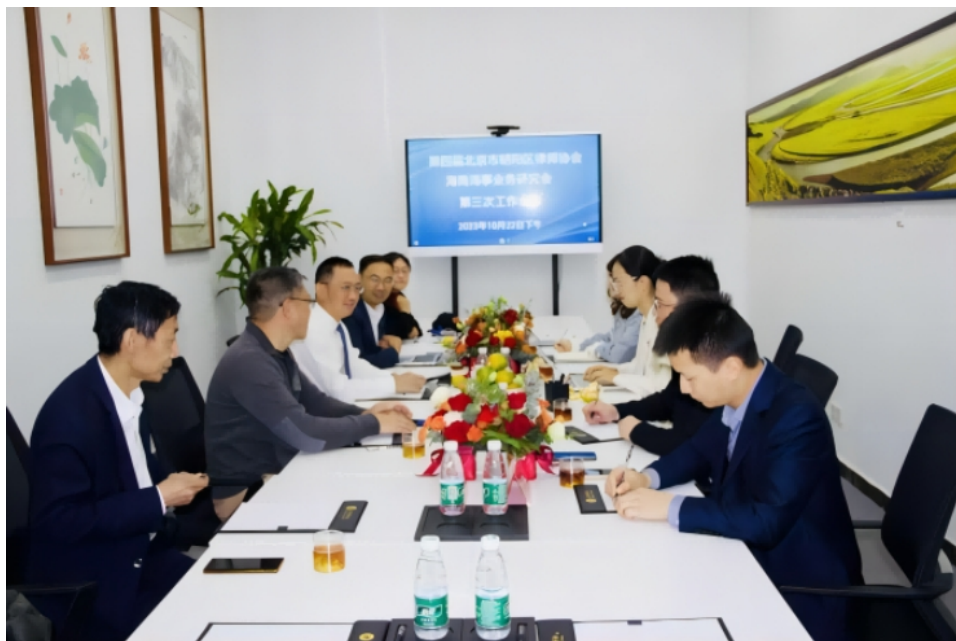
2023年9月22日，值此《海商法》实施30周年之际，北京市朝阳区律师协会海商海事业务研究会特创刊第1期《海商海事法律资讯（半年刊）》，欢迎广大朝阳律师及相关领域从业者下载附件阅读观看。

下                      载                      链                      接                      :

<http://www.bcla.org.cn/main/news.aspx?KeyID=000000000000000009668>

## 3. 第三次工作会议

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。区律师协会副会长李学辉出席会议，海商海事业务研究会班子成员参加会议。会议由研究会主任何建华主持。



会上，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。





何建华主任表示：海商海事业务研究会要在班子成员及全体委员的努力下，获得更加优秀的研究成果，创建朝阳海商海事律师的优质品牌。



李学辉副会长对海商海事业务研究会各项活动及 2023 年度工作规划的完成情况给予认可和肯定，同时对研究会的工作方式提出改善建议，对研究会下一步的工作方向及内容提出了意见和建议。

#### 4. 海上运输/海上保险实务案例研讨会

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，旨在学习和分享关于海上运输和保险的法律知识，拓展研究会成员在海商海事领域的专业知识。研讨会由海商海事业务研究会主任何建华主讲，副主任王守亮主持。



会上，何建华主任讲解了海上运输和保险业务中关于提单、租约和保险合同的专业知识和相关案例，分享了在处理海上运输和海上保险案件中的成功经验。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。随后，张伟副主任介绍了当前海上运输领域新的发展趋势和热点问题，启发了大家进一步的思考和讨论。

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。