**2022年全国海事审判典型案例**

**案例1　SPAR航运有限公司（SPAR SHIPPING AS）申请承认英国法院判决案**

**【基本案情】**

　　2010年3月，大新华控股公司为香港大新华轮船公司向挪威SPAR公司提供租船合同的履约担保。后因大新华轮船公司申请清盘，SPAR公司在英国高等法院对大新华控股公司提起诉讼。英国高等法院、上诉法院先后作出判决，判令大新华控股公司承担担保责任。因大新华控股公司系在我国上海登记注册的企业，SPAR公司向上海海事法院申请承认相关英国法院判决。

**【裁判结果】**

　　上海海事法院审理认为，我国与英国之间尚未缔结或者参加相互承认和执行法院民商事判决、裁定的国际条约，故应以互惠原则作为承认英国法院判决的审查依据。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民商事判决的必要条件，我国法院作出的民商事判决可以得到英国法院的承认和执行，且大新华控股公司也未证明英国法院曾以不存在互惠关系为由拒绝承认和执行我国法院判决。案涉判决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，故在本案中可以根据互惠原则对案涉英国法院判决给予承认。

**【典型意义】**

　　随着我国“一带一路”建设和高水平对外开放的深入实施，如何通过推动民商事判决的跨境承认与执行，公正高效化解跨境经贸纠纷，营造法治化营商环境是中国法院面对的时代命题。合理确定互惠关系的判断标准对于促进国家间相互承认和执行判决具有重要意义。拓宽互惠原则的适用范围，正是中国法院在新时期对此作出的积极回应。本案系我国对英国法院判决予以承认的首例案件，也是中国法院适用法律互惠原则的有益探索，营造了健康向好的判决跨境执行环境，进一步增进我国同世界各国间的司法协作互信基础，充分展现了我国在国际商事纠纷解决领域开放包容的大国司法形象。

　　【一审案号】（2018）沪72协外认1号

**案例2　东莞市蓝海食品国际贸易有限公司与香港长宁航贸有限公司航次租船合同纠纷管辖异议案**

**【基本案情】**

　　长宁公司与蓝海公司签订租船合同，长宁公司是出租人，蓝海公司是承租人，装货港新加坡，卸货港中国广东黄埔。该合同第17条载明“ARBITRATION,IF ANY,IN HONGKONG AND ENGLISH LAW TO BE APPLIED”。因履行该合同发生纠纷，长宁公司向广州海事法院提起诉讼，请求判令蓝海公司赔偿其违约损失及利息。蓝海公司以其与长宁公司达成仲裁协议为由提出管辖权异议。

**【裁判结果】**

　　广州海事法院一审裁定驳回蓝海公司管辖权异议，蓝海公司上诉至广东省高级人民法院。广东高院二审认为，蓝海公司与长宁公司未协议选择确认仲裁协议效力适用的法律，但双方当事人约定仲裁地为香港，本案应适用香港特别行政区法律对案涉仲裁协议的效力进行审查。根据香港特别行政区《仲裁条例》，案涉仲裁条款关于“ARBITRATION,IF ANY,IN HONGKONG”的约定具有双方当事人同意将争议交付仲裁的明确意思表示，内容和形式亦符合《仲裁条例》关于仲裁协议的相关规定，故案涉仲裁协议应为有效，蓝海公司的管辖权异议成立。遂裁定撤销一审裁定，驳回长宁公司的起诉。

**【典型意义】**

　　本案涉及航次租船合同仲裁条款效力的认定问题。案涉仲裁条款系海事纠纷中常见的表述方式，此案作出了不同于以往同类案件的处理结果，适用仲裁地法律对此类表述的仲裁条款效力作从宽解释，展现了仲裁司法审查案件司法实践的不断完善与成熟，体现了中国司法对当事人意愿的充分尊重。该案的处理表明我国海事司法将以更加开放的态度支持仲裁，持续发力为我国高水平对外开放，营造市场化、法治化、国际化的一流营商环境提供海事司法服务和保障。

　　【一审案号】（2019）粤72民初1217号

　　【二审案号】（2019）粤民辖终327号

**案例3　丰联克斯海运有限公司（FULLINKS MARINE COMPANY LIMITED）申请海事请求保全案**

**【基本案情】**

　　香港丰联克斯公司与安徽进出口公司订立航次租船合同，约定丰联克斯公司派遣船舶，为安徽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，丰联克斯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，丰联克斯公司向武汉海事法院申请海事请求保全，请求查封、扣押、冻结安徽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，但丰联克斯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〈中华人民共和国海事诉讼特别程序法〉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。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。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，也有利于为建设亚太区国际法律及争议解决服务中心提供更大支持。

　　【一审案号】（2022）鄂72财保45号

**案例4　海南省海口市人民检察院与梁某等海洋环境民事公益诉讼案**

**【基本案情】**

　　2019年8月19日晚，梁某、薛某某、简某等人在海南省文昌市海域非法盗采海砂533m3，被文昌市自然资源和规划局处以没收海砂和罚款的行政处罚。同年9月，为达到掩盖非法采砂的目的，薛某某与叶某担任法定代表人的锦南公司签订了港口航道清淤疏浚施工合同。12日晚，叶某组织薛某某进行采砂作业，梁某安排刘某、简某随船监督，在文昌市海域盗采海砂3664.70m3。被海警查获后，梁某等五人均以非法采矿罪被追究刑事责任。海口市人民检察院向海口海事法院提起公益诉讼，请求判令各被告在各自行为范围内连带赔偿生态环境损失和专家咨询费等。

**【裁判结果】**

　　海口海事法院审理认为，各被告在未取得开采海砂行政许可、未进行专项环境影响评价，亦未采取任何生态保护措施的情况下进行采砂，违反了我国矿产资源和海洋环境保护法律法规，破坏了所涉海域的水文地质和生态环境。各被告明知违法，仍分工进行非法采砂，构成共同侵权，依法应当承担相应的侵权责任，判令被告薛某某、梁某、简某连带赔偿海洋生态环境损失99560元，被告叶某、刘某、锦南公司在60528元的范围内承担连带赔偿责任，全部被告连带承担专家咨询费用5999.80元。本案一审判决已生效。

**【典型意义】**

　　海砂对维系海洋生态系统和海洋地质地貌稳定具有重要作用。非法开采海砂不仅严重破坏国家矿产资源，影响海洋地质构造，破坏海洋生物多样性，还会因海砂未经处理流入市场对建筑安全带来严重隐患，威胁人民群众生命财产安全，必须严厉打击。本案中，海事法院坚持最严格保护和全面、立体追责的生态环境保护理念，依法支持检察机关提起海洋自然资源与生态环境民事公益诉讼，在被告承担刑事责任的基础上，依法追究非法盗采海砂主要参与者的民事侵权法律责任，有力震慑盗采海砂违法犯罪，促进海洋生态环境修复与保护，充分体现海事法院深入贯彻习近平生态文明思想和习近平法治思想，在服务国家海洋战略、护航海洋生态文明建设中的坚定立场、积极作为和重要作用。

　　【一审案号】（2022）琼72民初37号

**案例5　福建省宁德市人民检察院与林某某等海洋自然资源与生态环境民事公益诉讼案**

**【基本案情】**

　　林某某在未取得海域使用权证和采矿许可证的情况下，指使高某某驾驶船舶到福安市湾坞镇等海域非法盗采海砂17次，累计11295.33m3 ，并用以销售谋利。林某某、高某某均以非法采矿罪被追究刑事责任。宁德市人民检察院向厦门海事法院提起海洋自然资源与生态环境民事公益诉讼，请求判令林某某、高某某连带赔偿生态环境损害及修复费用68万余元。

**【裁判结果】**

　　厦门海事法院在查清事实的基础上，主持各方当事人就案涉损失赔偿达成“海洋碳汇+替代性修复”的调解协议。二被告连带赔偿海洋生态环境损害修护费用680298.19元，其中18万元由二被告以自愿认购并委托海峡资源环境交易中心购买海洋碳汇的方式分三年履行，剩余赔偿款项由二被告通过公益性劳务代偿方式履行，承担福安市湾坞镇海域海洋环境治理辅助工作，包括但不限于海洋垃圾打捞、海岸维护、海洋环境保护宣传等，期限酌定为三年，期满后劳务不足以抵偿的，仍需承担赔偿责任。该调解协议经公告和送达生效后，被告已依约购买了首期2400吨海洋碳汇，并积极通过劳务履行其他义务。

**【典型意义】**

　　海事法院秉持生态恢复性司法理念，在综合考量生态环境损害、修复成本和被告经济状况、修复能力的情况下，将损害赔偿机制与海洋碳汇开发有机结合，主持双方当事人达成调解协议。通过“海洋碳汇+替代性修复”民事责任承担方式，既可以避免因被告赔偿能力弱引发的执行难困境，也可以破解赔偿款与治理修复脱节的困境，在一定程度上实现碳平衡的目的。本案探索并丰富了海洋环境侵权的损害赔偿机制，创新海洋生态司法，在“一案一修复”中凸显惩治与教育相结合的司法作用，是海事法院助力构建具有中国特色的海洋环境公益诉讼制度，司法服务碳达峰、碳中和的积极实践。

　　【一审案号】（2022）闽72民初40号

**案例6　中国人寿财产保险股份有限公司湖南省分公司与沃巴海运有限公司（VERBA MARINE COMPANY LIMITED）海上货物运输合同纠纷案**

**【基本案情】**

　　塞浦路斯沃巴公司所属“CAPE KASOS”轮装运的一批自美国运往中国的大豆发生货损。人寿湖南分公司作为保险人就上述货物的损失向收货人赔付后提起诉讼，诉请承运人沃巴公司赔偿货物损失。广州海事法院受理后，沃巴公司提出管辖权异议被一、二审法院裁定驳回。后英国高等法院根据沃巴公司申请签发了禁诉令，责令中方当事人立即中止或放弃其在广州海事法院提起的法律程序，并采取所有必要措施立即中止或放弃中国程序。人寿湖南分公司向广州海事法院申请海事强制令，请求责令沃巴公司向英国高等法院申请撤回该禁诉令。

**【裁判结果】**

　　广州海事法院审查认为，一、二审法院已经裁定驳回沃巴公司提出的管辖权异议，沃巴公司不服中华人民共和国广东省高级人民法院作出的终审裁定，向英国高等法院申请禁诉令，侵犯了人寿湖南分公司的合法权益。人寿湖南分公司申请海事强制令符合海事诉讼特别程序法的相关规定。按照英国法，当事人可以向英国法院提出撤销禁诉令的申请。广州海事法院裁定责令沃巴公司在裁定书送达之日起三十日内向英国高等法院申请撤回禁诉令。后沃巴公司向英国高等法院提出撤回禁诉令的申请，英国高等法院亦作出同意撤回禁诉令申请的命令。就案涉纠纷，双方当事人亦经广州海事法院主持达成调解协议并自动履行完毕。

**【典型意义】**

　　在我国法院已经对管辖问题作出终审裁定的情况下，沃巴公司仍向外国法院申请禁诉令，禁止当事人依照我国法律获得正当司法救济。广州海事法院根据海事诉讼特别程序法关于海事强制令的规定，责令当事人撤回在外国法院的禁诉令申请，有效保护了当事人的合法权益，维护了中国司法的权威与尊严，也对涉外海运纠纷存在平行诉讼情况下如何解决禁诉令问题提供了新路径。其后当事人在海事法院主持调解下妥善快速解决纠纷，也充分彰显了中国海事司法的效率与智慧。

　　【一审案号】（2020）粤72民初675号

**案例7　STO租船韩国股份有限公司（STO CHARTERING KOREA CORPORATION）与丰益贸易（亚洲）有限公司[WILMAR TRADING (ASIA）PTE. LTD.]等海上货物运输合同纠纷案**

**【基本案情】**

　　2022年7月，韩国STO公司所属“STO AZALEA”轮装载散装棕榈酸化油自马来西亚运往中国。提单载明托运人为新加坡丰益公司，收货人凭新加坡中向石油公司指示，通知方为华东中石油公司。提单正面载明租约并入提单，提单和租约均约定了仲裁条款。船舶抵达卸货港后，收货人拒绝提货。STO公司向南京海事法院提起诉讼，诉请丰益公司、中向石油公司、华东中石油公司赔偿在目的港无人提货造成的滞期费以及船舶营运损失。

**【裁判结果】**

　　南京海事法院受理案件后，主持各方当事人线上听证、调解，仅用43天便促成本案当事人达成和解协议并履行完毕，船舶在其他港口卸货，STO公司向海事法院申请撤回起诉。

**【典型意义】**

　　本案当事人均来自《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）成员国，韩国船东主动选择我国海事法院提起诉讼，其他当事人也未就仲裁条款效力问题提出管辖异议拖延诉讼，新加坡当事人积极参与海事法院主持的线上听证及调解，表明我国海事司法得到越来越多外国当事人的信赖和认可，充分彰显了我国海事司法的国际公信力和影响力。海事法院积极回应司法需求，充分利用智慧法院成果，仅用43天妥善化解纠纷，让滞港近两个月的“海上油仓”安全卸载并重新起航，是我国推进国际海事司法中心建设、打造国际海事纠纷解决优选地的生动例证。

　　【一审案号】（2022）苏72民初1300号

**案例8　宁波港船多多国际船舶代理有限公司与深圳市鑫中孚供应链有限公司集装箱租赁合同纠纷案**

**【基本案情】**

　　鑫中孚公司系从事欧洲航线集装箱运输的无船承运人，向船多多公司租赁了700余个集装箱。欧洲港口因疫情拥堵，导致集装箱流转缓慢及下落核实困难，双方对已还箱数量产生争议。船多多公司以鑫中孚公司未归还或超期归还集装箱为由要求鑫中孚公司赔偿灭箱费、超期租金等共2000余万元。鑫中孚公司反诉船多多公司返还押金及垫付资金300余万元。

**【裁判结果】**

　　鉴于疫情影响导致涉案集装箱流转缓慢及下落核实困难，尚有多起与鑫中孚公司租箱、还箱有关的连锁纠纷，宁波海事法院多次组织当事人通过“海上共享法庭”平台进行协商，双方最终就诉争集装箱的数量、各项争议损失及费用数额达成一致，在法院主持下达成调解协议并履行完毕，一揽子解决本案及另外5起关联案件以及相关潜在纠纷。

**【典型意义】**

　　本案是疫情背景下因国外港口拥堵、集装箱回流困难、国内集装箱价格暴涨且一箱难求引发连环追偿的集装箱租赁纠纷案件。在国内引发的相关纠纷呈现涉及集装箱数量多、关联案件多、涉诉标的大、境外取证困难等特点。海事法院依托智慧海事审判建设和浙江全域数字化改革成果，组织当事人就近通过移动办案平台和“海上共享法庭”远程对接调解，一揽子解决多起关联纠纷，极大节约了当事人的诉讼成本，确保案件纠纷的彻底化解和各方权益的合法保护。本案的妥善处理，是灵活运用司法政策帮助航运、货代企业减负纾困、恢复发展，依法平等保护市场主体产权和企业合法权益的生动实践，对引导集装箱租赁行业规范发展，实现航运上下游产业链诉源治理也具有积极意义。

　　【一审案号】（2021）浙72民初2288号

**案例9 马西马斯国际集团有限公司（MAXIMAS INTERATION GROUP LIMITED）与海城镁肥实业有限公司等航次租船合同纠纷案**

**【基本案情】**

　　出租人香港马西马斯公司与海城镁肥公司采用1994年版金康航次租船合同范本订立航次租船合同，以“东洋丸（TOYO MARU）”轮装载6633吨化肥自中国鲅鱼圈港运至印度尼西亚班贾尔马辛港。卸货作业因下雨、罢工曾发生过中断。马西马斯公司收取海城镁肥公司支付的运费后，向大连海事法院提起诉讼，请求判令海城镁肥公司等连带支付滞期费等及利息。

**【裁判结果】**

　　大连海事法院审理认为，1994年版金康航次租船合同范本第16条（a）和（b）款对因罢工影响装卸时间的计算、卸货港滞期费支付均作出了规定，该条（c）款中的“后果”并不包括装卸时间延长，航次租船合同也未约定罢工时间应从装卸时间中扣除，故案涉罢工期间不应在装卸时间中予以扣除。同时，根据“一旦滞期，永远滞期”的国际惯例，在进入滞期时间后因下雨造成的卸货中断亦不应在滞期时间中扣除。据此，法院判决海城镁肥公司承担滞期费42万余元及利息。海城镁肥公司提起上诉，辽宁省高级人民法院二审维持原判。

**【典型意义】**

　　本案系中国企业在向“一带一路”沿线国家提供基础建设物资过程中发生的航次租船合同纠纷。中国法院尊重国际商事规则，根据当事人采用的金康航次租船合同范本，准确认定罢工条款下双方当事人的权利义务，并适用国际惯例处理当事人有关装卸时间的争议，依法保护香港当事人的合法利益，对此类涉外海事纠纷具有类案参考意义。案件的审理有助于引导国内企业在对外贸易活动中正确理解国际商事活动规则，维护自身合法权益，也有利于营造市场化、法治化、国际化一流营商环境，为助力国际航运市场健康发展提供有力服务与保障。

　　【一审案号】（2019）辽72民初160号

　　【二审案号】（2021）辽民终955号

**案例10 中民国际融资租赁股份有限公司与睿通（广州）海运有限公司等船舶融资租赁合同纠纷案**

**【基本案情】**

　　2015年，中民公司与睿通公司签订《融资租赁合同》和《船舶所有权转让协议》约定：睿通公司向中民公司转让其享有所有权的“东方华信16”轮，再从中民公司处租回该船舶，以售后回租方式进行融资。睿通公司另提供中商公司等8名保证人连带保证及“东方华信12”轮作为抵押担保，但未办理抵押登记。融资租赁期间，睿通公司擅自将“东方华信12”轮转让给第三人且仅支付部分租金。中民公司遂诉至法院，要求睿通公司支付剩余全部租金、留购价款及违约金，各担保人承担连带清偿责任，对“东方华信12”轮折价或者拍卖、变卖后的价款优先受偿。

**【裁判结果】**

　　天津海事法院审理认为，中民公司与睿通公司之间融资租赁合同符合融资租赁“融资”“融物”的双重特性，该合同合法有效，睿通公司拖欠租金已构成违约，应依法承担违约责任，各保证人对睿通公司的付款义务承担连带清偿责任。船舶作为特殊动产，未登记不影响抵押合同生效。睿通公司伙同第三人转让已抵押船舶，逃避抵押责任，第三人对此知情，并非善意，不适用善意取得制度，不能阻却中民公司对“东方华信12”轮行使抵押权，该抵押权效力仍及于转让后的船舶。故判决睿通公司向中民公司支付全部未付租金及逾期付款违约金，中民公司可以根据合同约定拍卖、变卖“东方华信12”轮并就所得价款享有优先受偿权利。中商公司提起上诉，天津市高级人民法院二审维持原判。

**【典型意义】**

　　融资租赁是企业获得生产性资产的重要途径，具有优化企业资源配置的巨大优势。人民法院依法认定融资租赁合同的违约责任、所有权保留的责任承担、未登记船舶抵押权的追及力等问题，针对当事人恶意转让未登记抵押财产、逃避抵押责任的行为，依法认定抵押权人对抵押船舶的追及力成立，对违约方失信行为作出否定评价，是倡导诚实守信原则、促进公平交易的有力践行。本案的审理对规范航运金融市场秩序，推动船舶产业转型升级，拓展航运服务产业链具有积极意义，充分体现了海事司法为海事金融改革创新保驾护航、推动船舶产业持续健康发展发挥的重要作用。

　　【一审案号】（2021）津72民初283号

【二审案号】（2022）津民终778号

信息来源：<https://www.court.gov.cn/zixun/xiangqing/404922.html>