

最高人民法院发布 2023 年全国海事审判典型案例

2023 年，全国海事审判队伍坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入学习贯彻党的二十大精神和习近平总书记关于加强涉外法治建设重要讲话精神，统筹推进国内法治与涉外法治，充分发挥审判职能作用，服务保障海洋强国建设，海事司法的国际公信力和影响力不断增强。

为充分发挥典型案例示范效应，彰显海事司法在化解国际海事纠纷、维护航运秩序、促进海洋经济发展方面发挥的重要作用，值此 6 月 8 日“世界海洋日”之际，最高人民法院发布 2023 年全国海事审判典型案例。此次发布的案例，具有以下三个方面的特点：

一是注重实质性化解纠纷，全面打造海事纠纷解决优选地。充分发挥“东方经验”在国际海事纠纷解决中的独特优势。越来越多外国当事人选择中国法院解决争议，如案例 1 中，当事人主动变更原合同约定的外国仲裁条款，重新约定争议由中国海事法院管辖并最终达成和解。在案例 2 中，一揽子化解碰撞、海难救助、货物运输等关联纠纷，保障长江黄金水道畅通，是海事司法贯彻“实质性化解”理念，践行新时代海上“枫桥经验”，保障航运安全和加强环境保护的生动实践。

二是明确裁判规则，不断提升海事司法国际影响力。深入实施海事审判精品战略，审结有规则指引作用、有助于推动法治进程的海事精品案例。在案例 3 中，中国海事法院依法行使管辖权，受理域外发生的船舶碰撞责任纠纷案件，驳回当事人以“不方便法院”为由提出的管辖权异议，为新民事诉讼法新增条款的准确适用提供参考案例。在案例 4 中，准确理解和适用《1989 年国际救助公约》和我国海商法关于海难救助的规定，进一步明确船长或船舶所有人签订救助合同的法定代理权或紧急代表权的审查标准，既体现了对船长及时决定寻求救助的支持，也引导船长应当谨慎行使权利。

三是支持监督海事机关依法行政，助推海洋经济可持续发展。海事行政诉讼支持监督海事行政机关依法行政，促进行政执法统一尺度，维护行政相对人合法权益。如案例 5 中，行政机关未能正确解读有关法律规定和国家政策精神，海事法院积极引导海事机关在行政管理中“有为有度”，促进远洋渔业发展的利好政策落实落地，充分发挥专项补助资金激活海洋经济的积极作用，为远洋渔业的可持续发展，促进海洋新质生产力加快形成提供有力司法支持。

案例 1

利比里亚某公司与印度尼西亚某公司船舶买卖合同纠纷案

【基本案情】

利比里亚某公司作为买方，与印度尼西亚某公司签订船舶买卖合同，约定购买印度尼西亚籍“NUSA”轮。利比里亚某公司支付定金后，印度尼西亚某公司未按约交付船舶。后双方就相关船舶买卖事宜达成和解协议，并约定有关争议或索赔均适用英国法律、在新加坡海事仲裁院依据其仲裁规则予以仲裁。此后，利比里亚某公司以印度尼西亚某公司违反和解协议约定为由，向青岛海事法院提出海事请求保全申请，请求对停泊在威海市某船厂的“NUSA”轮予以扣押。

【裁判结果】

青岛海事法院依照海事诉讼特别程序法第十四条规定，裁定准许利比里亚某公司的申请，对“NUSA”轮予以扣押。利比里亚某公司在扣船后向新加坡海事仲裁院申请仲裁。在等待外国仲裁过程中，双方当事人撤回了在新加坡的仲裁申请，选择由青岛海事法院对案涉纠纷进行处理。最终，双方当事人由青岛海事法院特邀调解员主持达成诉前调解协议，由海事法院出具民事裁定进行司法确认。调解协议已全部履行完毕。

【典型意义】

本案双方当事人住所地、合同履行地以及和解协议约定的准据法等均与我国无关，约定的争议解决方式为新加坡仲裁。申请人在提起外国仲裁之前，向青岛海事法院申请扣押被申请人所有的船舶。海事法院根据海事诉讼特别程序法的规定裁定扣押船舶，以保障外国仲裁裁决的执行，充分体现了我国海事法律制度对外国海事仲裁的支持与协助。在等待仲裁过程中，双方当事人协商变更争议解决方式，选择由青岛海事法院管辖纠纷，充分体现对中国海事司法的认可。海事法院充分发挥特邀调解员作用，通过向双方释明法律规则和诉前调解的便捷优势，促成双方以诉前调解方式解决争议并予以司法确认，协议的全面履行让纠纷案结事了，节省了双方通过外国仲裁程序解决纠纷的时间、金钱成本，也避免了后续的仲裁裁决承认与执行环节，彰显了我国通过多元化纠纷解决机制加强诉源治理的制度优势，成为我国全面打造海事纠纷解决国际优选地的又一成功范例。

【一审案号】（2023）鲁72财保176号、（2023）鲁72诉前调确319号

案例 2

“德某”轮与“长某”轮船舶碰撞、海难救助等系列纠纷案

【基本案情】

货船“德某”轮在长江口北槽深水航道与作业工程船“长某”轮发生碰撞，“德某”轮船体多处进水。后该船经救助，船货得以脱险。救助方向上海海事法院起诉两船船舶所有人、光船承租人支付救助报酬，车载货物所有人、

保险公司、船舶所有人等在上海、大连、南京、厦门等地海事法院提起船舶碰撞损害责任纠纷、海上货物运输合同纠纷、航次租船合同纠纷等 9 起诉讼，“德某”轮的所有人、光船承租人在上海海事法院申请设立海事赔偿责任限制基金。碰撞事故引发的系列案件的诉讼标的额共计 3800 余万元。

【裁判结果】

上海海事法院审理认为，案涉船舶碰撞事故所引发的 10 件关联案件分别在四家海事法院立案审理，存在一揽子化解纠纷的现实需求。上海海事法院引导各方当事人对两船碰撞责任比例、救助报酬金额达成基本一致，在此基础上对船损、货损、其他损失及责任人的海事赔偿责任限额作了全面核算，最终以一份和解协议促成所有纠纷的八方当事人一揽子达成和解。协议已全部得到履行。

【典型意义】

长江航道是国家综合立体交通网的主骨架、航运物流的主通道，素有“黄金水道”“水上高速”之称，是长江流域经济社会发展的主动脉。长江口深水航道系我国内外贸航路重要交会点，案涉碰撞事故的发生引发“八方十案”，处理进度和结果备受外界关注。上海海事法院依法能动履职，秉承案结事了政通人和的理念，以“如我在诉”的意识做好债权性质区分、损失

明细核查、连环纠纷解套工作，召集关联案件全体当事人释法明理，促成共识，一揽子高效解决所有纠纷，避免“一案结、多案生”和“程序空转”，和解结果得到各方认可，有效减轻了当事人诉累，助力涉案企业尽快恢复生产运营，引导规范长江水域航运秩序，充分体现海事司法积极参与社会治理的重要作用。

【一审案号】（2023）沪 72 民初 1252 号等

案例 3

新加坡某航运公司与利比里亚某公司船舶碰撞损害责任纠纷管辖权异议案

【基本案情】

新加坡某航运公司所有的巴拿马籍“运某”轮在新加坡东部加油锚地锚泊期间，与利比里亚某公司所有的“勇敢某某”轮碰撞，“运某”轮船体遭到严重损坏。为此，新加坡某航运公司向宁波海事法院申请诉前扣押“勇敢某某”轮，并随后提起诉讼，请求利比里亚某公司赔偿船舶修理费等损失 360 余万美元。利比里亚某公司在答辩期间提出管辖权异议，认为宁波海事法院不方便管辖和审理本案，请求依法驳回起诉，告知新加坡某航运公司向更方便的新加坡法院提起诉讼。

【裁判结果】

宁波海事法院审查认为，宁波是涉案“勇敢某某”轮在碰撞事故发生后的最先到达地，宁波海事法院依当事人申请，依法扣押该船，该院对案件具有管辖权。新加坡某航运公司的股东之一系中国公民，“运某”轮系在中国境内进行修理，与碰撞损失相关的主要证据材料形成于中国境内，且中国再保险公司为解除“勇敢某某”轮的扣押出具担保，并约定由中华人民共和国法院管辖，中国法院审理该案有利于查明损失和判决执行。碰撞事故发生后，“勇敢某某”轮直接离开新加坡海域，并未在新加坡接受海事调查，不构成新加坡法院审理案件更加方便的情形。故裁定驳回利比里亚某公司的管辖权异议。利比里亚某公司提起上诉，浙江省高级人民法院维持一审裁定。案件进入实体审理阶段后，双方在海事法院组织下达成和解协议，新加坡某航运公司申请撤回起诉，法院裁定予以准许。

【典型意义】

本案系双方当事人住所地、碰撞船舶登记地及碰撞海域均在国外的船舶碰撞损害责任纠纷。一、二审法院在审查涉案管辖权异议时，正确理解和适用民事诉讼法司法解释规定的不方便法院原则，综合考量证据的可获得性、判决执行的便利程度以及与我国的关联性等因素，判断我国法院审理案件是否存在不方便的情形，对新民事诉讼法实施后如何把握“外国法院审理案件更为方便”的标准，具有很好的参考意义。海事法院在审理过程中通

过解读有关法律规定、核查上千页船舶修理资料、多方查询船期损失，让外方当事人对中国海事司法的信心从零开始不断增长，最终促成双方当事人达成和解并支付赔偿款项，彻底了结争议，彰显了中国海事司法的责任担当、司法自信和调解智慧，也赢得了外方当事人的尊重和信任。

【一审案号】（2023）浙 72 民初 307 号

【二审案号】（2023）浙民辖终 102 号

案例 4

某财保广东分公司与利比里亚某公司、福建某船务公司等船舶碰撞损害责任纠纷案

【基本案情】

利比里亚某公司所属“尼某”轮与福建某船务公司等所属“安某”轮在广东阳江水域发生碰撞事故，导致“尼某”轮船艏右舷锚链舱约 8×6 米破损，破洞在水线以下。“尼某”轮船长出具海事声明并将受损情况报告船舶管理人。经船舶管理人安排，利比里亚某公司与某救助公司签订 LOF2011 劳合社标准格式救助合同，“尼某”轮被拖带至湛江锚区。某救助公司在英国伦敦对利比里亚某公司及船载货物所有人提起仲裁，主张救助报酬。某财保广东分公司作为船载货物保险人，代表货方与某救助公司达成和解，支付应分摊的救助费 864674.93 美元。后某财保广东分公司以“尼某”轮不存在现实和紧迫危险，利比里亚某公司不当委托救助行为造成货主额外的救助报酬损失为由，行使代位求偿权提起本案诉讼，请求判令利比里亚某公司作为承运人赔偿上述救助报酬损失，福建某船务公司等作为碰撞对方船舶所有人按过错比例对其中 30%部分承担连带赔偿责任。

【裁判结果】

广州海事法院一审认为，“尼某”轮在碰撞事故发生后并未处在危险之中，不需要救助，某财保广东分公司在仲裁程序中放弃对救助必要性、救助费用支付合理性审查的抗辩权利，应自行承担相应后果，故判决驳回其诉讼请求。广东省高级人民法院二审认为，碰撞事故发生后遇险船舶的船长或船舶所有人享有签订救助

合同的法定代表权或紧急代表权。“尼某”轮在碰撞事故受损后显然面临不确定的重大风险，应允许并尊重该轮船长或船舶所有人根据船舶受损情况及天气、海况等因素自主决定是否需要救助并选择合理的救助方案，否则将对船长或船舶所有人在遇险后能否及时作出救助决策产生不利影响。利比里亚某公司与某救助公司签订的救助合同符合《1989年国际救助公约》和我国海商法关于海难救助的规定，不应认定其存在过错。某财保广东分公司依法取得保险代位求偿权，有权行使货方依据海上货物运输合同向承运人索赔的权利，但利比里亚某公司有权援引海商法第五十一条的规定主张“航行过失”免责。对于案涉船舶碰撞事故造成的货物救助费用损失，某财保广东分公司有权要求福建某船务公司等按其在碰撞事故中的过错责任比例承担30%的赔偿责任，故二审撤销一审判决，改判福建某船务公司等向某财保广东分公司承担赔偿责任。

【典型意义】

海难救助是海上运输中古老的法律制度，也是海商法特有的法律制度，对于鼓励他人对遇险船舶及货物施加救援从而避免损失发生、预防环境污染具有重要意义。我国是《1989年国际救助公约》缔约国，海商法也对海难救助作出专章规定。本案对于海难救助必要性的分析，体现了对海难救助制度中“现实危险”的适当理解，即要尊重当事船舶对危险是否真实发生的判断，不能因为事后对危险程度的技术分析而轻易否定船长或者船舶所有人在紧急状况下作出的专业判断和选择，除非有充分证据证明救助明显没有必要。本案确立的审查标准有利于消除船长和船舶所有人的顾虑，让船舶在遇险后及时得到合理救助，避免造成人员伤亡、财产损失和环境污染等后果，也对船长和船舶所有人如何谨慎行使权利具有重要参考意义。

【一审案号】（2019）粤72民初37号

【二审案号】（2022）粤民终2609号

案例5

某远洋渔业公司诉晋江市农业农村局渔业行政给付案

【基本案情】

某远洋渔业公司向晋江市农业农村局提交申请，主张按照有关政策申领2021年7月至2022年12月期间上岸渔获运回泉州口岸的海洋经济高质量发展补助资金。该局以某远洋渔业公司属于失信联合惩戒对象，如准予其申请将无法实现拨付补助资金使用效益，背离专项资金的设立目的为

由，未予批准申请。某远洋渔业公司不服，诉至厦门海事法院，请求判决撤销不予奖补的通知，并责令晋江市农业农村局为其申报奖补。

【裁判结果】

厦门海事法院审理认为，某远洋渔业公司系海洋经济专项资金补助适格对象，其在申请补助资金时已被人民法院删除原失信记录，晋江市农业农村局不应将原失信记录作为禁止参与项目申报的情形。某远洋渔业公司如何使用案涉资金并不影响其就已完成的远洋渔获本地上岸申请奖补的权利。综上，判决撤销晋江市农业农村局作出的不予奖补的通知，并责令其重新作出行政行为。判决作出后，双方当事人均服判息诉，晋江市农业农村局重新受理某远洋渔业公司的申请并核发了专项补助资金。

【典型意义】

远洋渔业是构建“海洋命运共同体”、践行“一带一路”倡议的战略性产业，对于丰富我国居民“菜篮子”、创新推广远洋装备、促进国际渔业合作、维护国家海洋权益具有重要意义。本案判决明确设立专项补贴旨在鼓励远洋渔获在当地上岸，行政机关不宜因担忧补助资金去向而不予批准补助申请，引导行政机关在行政管理中“有为有度”，准确理解相关政策精神，充分发挥专项补助资金激活海洋经济的积极作用。行政机关依据判决结果重新受理远洋企业的申请并核发补助资金，形成了司法与行政共同支持海洋经济、

民营企业健康发展的合力，对助力涉海法治环境、营商环境、生态环境改善优化具有重要作用。

【一审案号】（2023）闽72行初38号