

中华人民共和国最高人民法院

法〔2024〕253 号

最高人民法院 关于发布第 41 批指导性案例的通知

各省、自治区、直辖市高级人民法院，解放军军事法院，新疆维吾尔自治区高级人民法院生产建设兵团分院：

经最高人民法院审判委员会讨论决定，现将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等七个案例（指导性案例 230—236 号），作为第 41 批指导性案例发布，供审判类似案件时参照。



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)

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风险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。

基本案情

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。

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。

裁判理由

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

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)

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。

基本案情

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 井泊位的“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。

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。

裁判理由

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

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)

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。

基本案情

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。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”轮抵达广州新沙港开始卸货。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 日前往广州新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 日在广州新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。

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。

裁判理由

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。

一、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。

二、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

指导性案例 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)

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。

基本案情

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 号泊位的“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《水上交通事故调查报告书》,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。

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。

裁判理由

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

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)

关键词 民事/申请设立海事赔偿责任限制基金/基金数额/
远洋运输船舶/沿海运输船舶

裁判要点

同一海事事故中当事船舶的海事赔偿限额,有应当依照《中华人民共和国海商法》第二百一十条第一款或者《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》第三条规定计算的,无论该船舶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,其他当事船舶的海事赔偿限额均不适用《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》第四条的规定。

基本案情

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 井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。

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。

裁判理由

本案为申请设立海事赔偿责任限制基金案件,争议焦点为:“华某洲”轮设立基金的数额是否应当按照海商法第二百一十条第一款规定的海事赔偿责任限额的50%计算。

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

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)

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。

基本案情

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。

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。

裁判理由

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)

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)

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。

基本案情

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。

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。

裁判理由

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《中华人民共和国民事诉讼法》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

最高人民法院办公厅秘书一处

2024 年 11 月 25 日印发

