

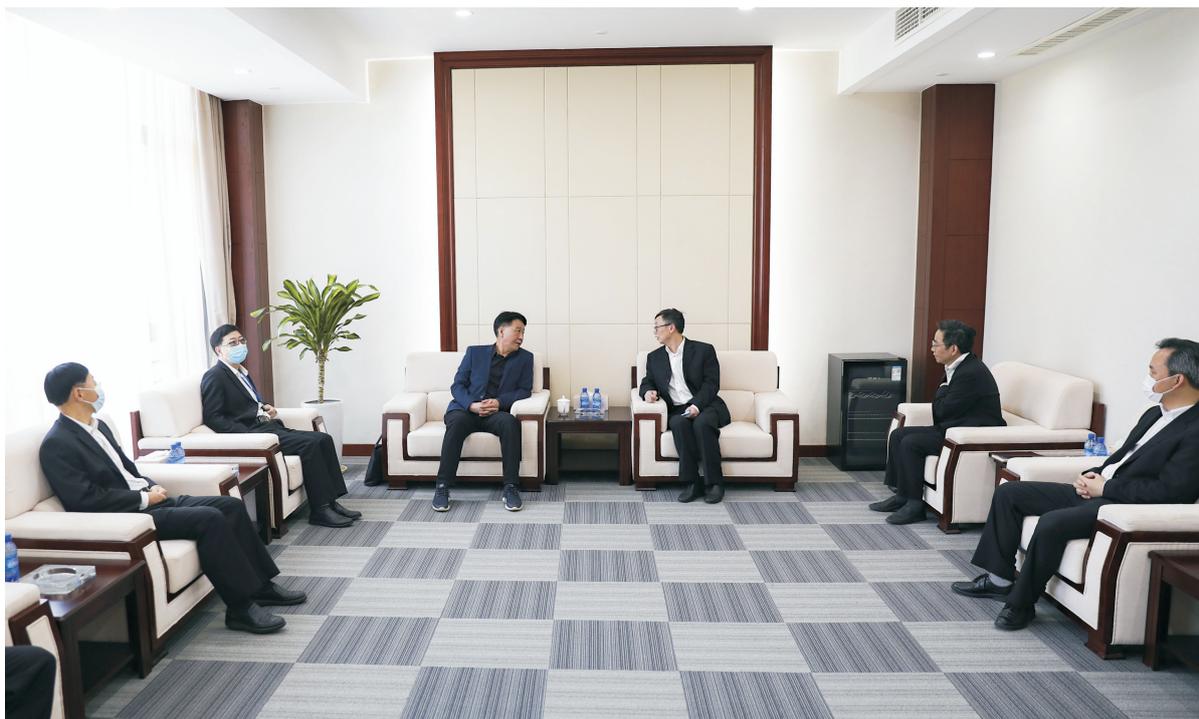
2022年 第2期  
(总第99期)

# 海事司法論壇

FORUM ON MARITIME JURISDICTION



最高人民法院民事审判第四庭国际海事司法（浙江）基地  
宁波海事法院



4月21日，省高院党组副书记、常务副院长周招社到我院指导调研工作。



6月22日，省高院审判委员会专职委员兼组织人事处处长张敏到我院调研指导工作并座谈。



4月28日，我院召开“两个确立”主题教育暨“为群众办实事示范法院”创建活动部署会。



6月2日，我院邀请24名代表委员到院开展海洋环境资源审判专项联络活动。

## 重大活动



6月8日，我院与台州市检察院举办海事审判与海洋检察工作座谈会，签署《关于加强协作配合推动海事审判与海洋检察工作高质量发展的纪要》。



6月24日，我院组织全院干警大会召开学习贯彻省第十五次党代会精神专题会议，专题传达学习党代会精神，研究部署贯彻落实举措



5月10日，院党组书记、院长唐学兵带队走访宁波市公安局，与副市长、公安局局长王顺大等领导座谈交流。



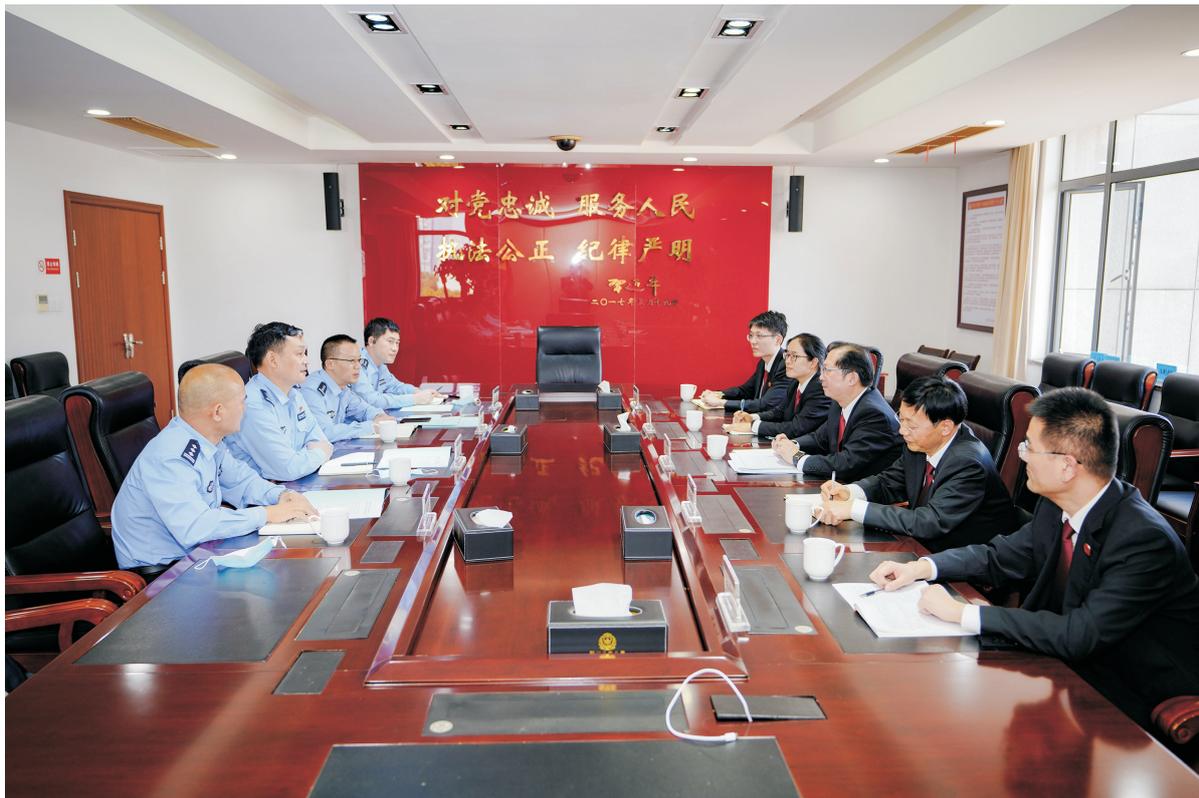
5月19日，院党组书记、院长唐学兵走访浙江海事局，就加强我院与海事局合作等方面进行了详细交流。



5月24日至25日，院党组书记、院长唐学兵带队赴温州调研。



4月19日至4月21日，党组副书记、常务副院长沈晓鸣带队走访绍兴中院、柯桥法院和诸暨法院，围绕审判辅助事务集约化改革、杭州法庭、“海上共享法庭”开展调研。



5月17日，院党组副书记、常务副院长沈晓鸣带队走访鄞州公安局，联合召开深化打击拒执犯罪联席会议。



5月10日，我院党组成员、副院长邬先江带队到“海上共享法庭”（白鹤街道）站点，为国际货代企业开展海事司法服务暨廉政知识宣传活动。



4月28日，我院以“致青春敬芳华 凝聚奋进力量”为主题组织开展熠然青年文化沙龙活动。



5月10日，我院政治部法官助理孙心以《紧握三把密钥 扛起法治担当》为题，在省高院2022年第一期“法官论坛”上交流心得体会。

# 海事司法論壇

FORUM ON MARITIME JURISDICTION

2022年第2期 总第99期

(季刊)

内部资料 注意保存

名誉顾问: 许惠春

主 任: 唐学兵

副 主 任: 章恒筑 沈晓鸣 邬先江

委 员: 裘剑锋 聂 纵 翁暨伟

李 锋 赵沛耿 胡建新

吴胜顺 史红萍 胡世新

陈晓明 王佩芬 张 辉

孔 昱 张东峰 崔 毅

姚雪峰

主 编: 裘剑锋 张 辉

责任编辑: 夏淇波 王伟杰

英文编辑: 夏淇波 王伟杰

主办单位: 宁波海事法院

地 址: 宁波市会展路727号

电 话: (0574) 89285025

邮 编: 315042

邮 箱: 582824298@qq.com

网 址: www.nbhsfy.cn

Q Q: 582824298

出版日期: 2022年6月30日

# 目录

## 调研报告

- 01 关于海洋生态修复机制问题的研究——以对非法捕捞的司法治理为视角  
宁波海事法院课题组

## 专题研究

- 15 滞箱费押金返还请求权的诉讼时效问题研究  
——以《海商法》自体性及同一律为视角  
李 慧 曾大津
- 22 责任保险人对清污费用的赔偿问题研究  
杨世民
- 30 四级法院审级职能定位改革与海事审判“三合一”改革冲突与衔接问题研究——以宁波海事法院为样本  
夏淇波 马钦媛

## 案例评析

- 37 宁波顶盛船务有限公司诉浙商财产保险股份有限公司舟山中心支公司海上保险合同纠纷案——雇主从被保险人近亲属处受让保险金请求权的限制  
罗孝炳
- 42 原告宁波美格斯特电器科技有限公司与被告盈运物流有限公司(Intelligence Transport Logistics Limited)、上海康祺国际物流有限公司海上货物运输合同纠纷案——视频在线勘验在域外事实查明方面的应用  
吕辉志 姚妮娜
- 44 宁波宏达工程咨询有限公司诉苍南县顺达物资仓储有限公司、苍南龙港中正建材有限公司海事海商纠纷一案——关于破产债权确认裁定的性质及债的加入效力的认定  
张东峰

## 办案札记

- 50 记半天的审判法官“下沉式”办案  
王凌云

## 裁判文书

- 54 (2020)浙72民初899号民事判决书  
62 (2021)浙72民初62号民事判决书

## 71 征稿启事

# Maritime Judicial Forum

2022No.2 Serial No.99 Published on 6.30.2022

## Contents

### Research Report

Research on the Mechanism of Marine Ecological Restoration——From the Perspective of Judicial Governance of Illegal Fishing·····The Research Group of Ningbo Maritime Court/01

### Special Issues

Research on the Limitation of Action of the Right to Claim for the Return of the Deposit of the Demurrage——From the Perspective of the Autogeneity and the Law of Identity of Maritime Law ······ Li Hui, Zeng Dajin/15

Research on the Compensation of the Liability Insurer for the Cleaning Expenses·····Yang Shimin/22

Research on the Conflict and Connection between the Reform of Trial Level Function Orientation of Four Level Courts and the Reform of “Three in One” of Maritime Trial——Taking Ningbo Maritime Court as A Sample·····Xia Qibo, Ma Qinyuan/30

### Case Analysis

Ningbo Dingsheng Shipping Co., Ltd. v. Zhoushan Central Branch of Zheshang Insurance Co., Ltd.——Restrictions on the Employer’s Right to Claim Insurance Benefits from the Close Relatives of the Insured·····Luo Xiaobing/37

Ningbo Mgstet Electric Appliance Technology Co., Ltd. v. the Intelligence Transport Logistics Limited and Shanghai Kangqi International Logistics Co., Ltd.——Application of Video Online Inspection in Ascertaining Facts outside the Territory····· Lv Huizhi, Yao Nina/42

Ningbo Hongda Engineering Consulting Co., Ltd. v. Cangnan Shunda Materials Storage Co., Ltd. and Cangnan Longgang Zhongzheng Building Materials Co., Ltd——Determination of the Nature of the Confirmation of Bankruptcy Claims and the Effect of the Debt Joining····· Zhang Dongfeng/44

### Judge’ s Note

The Judge’s Half Day “Sinking” Case Handling Log·····Wang Lingyun/50

### Judgment

(2020) Zhe 72 MinChu NO.899 Civil Judgment····· 54

(2021) Zhe 72 MinChu NO.62 Civil Judgment·····62

(2021) Zhe 72 MinChu NO.1318 Civil Judgment·····71

**Invitation for Article Contribution**·····82

# 关于海洋生态修复机制问题的研究

——以对非法捕捞的司法治理为视角

□ 宁波海事法院课题组<sup>1</sup>

**内容摘要：**本调研是从非法捕捞的“小切口”来剖析海洋生态修复这一“大系统”，就海洋生态环境损失如何界定、认定以及修复资金来源、使用监管等环节存在问题，提出对策建议，推动司法治理向各方共治延申。第一部分是理论铺垫，从国际公约、国内立法、国家政策、主流理论、司法解释对海洋生态资源损失的概念进行多层次解读，将损失研究重点放在人类活动对海洋资源造成的数量减少、价值降低。第二部分是提出问题，分析了我省海洋生态损失修复基本情况，结合浙江省级海洋生态建设示范区创建工作有关举措，认为经过坚定不移地实施浙江渔场修复振兴暨“一打三整治”行动，我省近岸海域渔业资源保护和修复取得了一定成效，浙江渔场秩序实现根本性好转，渔业资源也呈现出恢复性迹象。接着分析宁波海事法院海洋环资案件基本情况及典型案例，认为海洋环资案件以民事公益诉讼为主，均涉及海洋生态环境损失，修复海洋生态环境面临的实践困难主要是损失认定难、资金管理难、效果评估难。第三部分是方式方法探索，分别从执法、司法、技术层面就认定海洋生态资源损失的方式进行了探讨，介绍了相关法律法规和标准，就执法、司法、技术部门认定损失的职责要求与程序标准进行探究。第四部分是核心观点论证，从监管角度审查海洋生态修复资金来源与使用，形成本报告结论：一是行政执法、检察机关应当在履行职责阶段增强证据意识，及时固定海洋生态环境损失；二是注重综合应用刑事、行政、民事公益诉讼来实现对海洋公共利益的立体保护；三是注重生态修复调解书、判决书的可执行性；四是建议省级主管部门参考流域生态补偿机制，逐步建立和完善符合我省实际、可操作性强的海洋生态补偿机制；五是推广宁波地区允许检察机关设立公益资金专户、办理增殖放流的做法，明确行政主管部门负责实施、检察机关负责资金使用和对行政主管部门增殖放流情况的监督。

**关键词：**海洋生态 修复 司法 治理

海洋生态修复是一项具有较强政策性、规范性又兼有较高技术难度和修复周期的系统工程。党的十八大以来，以习近平同志为核心的党中央非常重视生态文明建设，我省更是在全国率先践行“两山理念”，率先在全国取得生态省荣誉。

与此同时，我省海岸线长、海岛多，湾区经济、临港工业发达，入海河流众多，沿海海域生态压力持续保持高位，非法捕捞、违规填海、油污事故对我省部分海域生态环境造成了严重危害，亟需研究海洋生态修复的自身特性、完善修复的

1 课题主持人：吴胜顺，参与成员：孔昱、刘啸晨、罗孝炳、钱兵兵、孔蕾、贝亦江、徐佳丽。执笔人：罗孝炳。

司法通道、解决生态修复的资金及技术“对症性”。目前破坏海洋资源与生态环境的案件虽然大批量进入司法领域,但是存在过于依赖诉讼解决、前期评估调查不足、个案赔偿与受损海域修复缺乏直接关联等问题,这些问题需要研究解决。课题组选取司法实践中非法捕捞相关公益诉讼案例作为研究样本,结合海洋生态资源修复现状,就完善我省海洋生态修复机制提出若干建议。

## 一、海洋生态资源损失的概念

### (一) 立法层面

1982年12月10日通过的《海洋法公约》是海洋法律制度的综合性公约,对海洋环境的保护与管理有着深远的意义。<sup>2</sup> 公约第一条规定,“海洋环境的污染”是指:人类直接或间接把物质或能量引入海洋环境,其中包括河口湾,以致造成或可能造成损害生物资源和海洋生物、危害人类健康、妨碍包括捕鱼和海洋的其他正当用途在内的各种海洋活动、损坏海水使用质量和减损环境优美等有害影响。该规定对于我们认识海洋环境污染具有启发意义,人类活动对环境的破坏实质上就是对环境的有害影响,该概念得到我国立法采纳转化。国内法方面,《中华人民共和国海洋环境保护法》第九十四条规定,海洋环境污染损害,是指直接或者间接地把物质或者能量引入海洋环境,产生损害海洋生物资源、危害人体健康、妨害渔业和海上其他合法活动、损害海水使用素质和减损环境质量等有害影响。《中华人民共和国野生动物保护法》第二条规定,珍贵、濒危的水生野生动物以外的其他水生野生动物的保护,适用《中华人民共和国渔业法》等有关法律的规定。该法第五十七条规定,本法规定的猎获物价值、野生动物及其制品价值的评估标准和方法,由国务院野生动物保护主管部门制定。行政执法层面,执法处理的对象系违法行为,除

上述涉保护动物价值认定通知外,行政法规、规章中一般没有对违法行为造成损失进行明确规定。以《中华人民共和国渔业法实施细则》为例,在第六章罚则部分对违反渔业法有关违法行为的罚款数额如何确定进行了规范,但未明确渔业资源损失如何评定。

### (二) 政策法规及学理层面

中共中央办公厅、国务院办公厅于2017年12月17日印发的《生态环境损害赔偿制度改革方案》第三条规定,本方案所称生态环境损害,是指因污染环境、破坏生态造成大气、地表水、地下水、土壤、森林等环境要素和植物、动物、微生物等生物要素的不利改变,以及上述要素构成的生态系统功能退化。涉及海洋生态环境损害赔偿的,适用海洋环境保护法。《最高人民法院关于审理生态环境损害赔偿案件的若干规定(试行)》第二条规定,下列情形不适用本规定:(一)因污染环境、破坏生态造成人身损害、个人和集体财产损失要求赔偿的;(二)因海洋生态环境损害要求赔偿的。据此,生态环境损害赔偿制度以及相关司法解释不适用于海洋自然资源与生态环境损害赔偿案件。《中华人民共和国渔业法实施细则》第二条第三项规定,“渔业水域”,是指中华人民共和国管辖水域中鱼、虾、蟹、贝类的产卵场、索饵场、越冬场、洄游通道和鱼、虾、蟹、贝、藻类及其他水生动植物的养殖场所。第十二条规定,全民所有的水面、滩涂中的鱼、虾、蟹、贝、藻类的自然产卵场、繁殖场、索饵场及重要的洄游通道必须予以保护,不得划作养殖场所。从第二条和第十二条可见,渔业资源不同于养殖物,在水域、场所、通道上均有专门规定。

学理上,首要要界定海洋资源的定义。广义的海洋资源是指在海洋里存在可以供人类生产生活利用的物质和能量,根据不同分类标准可以分为可再生海洋资源与不可再生海洋资源、海洋

2 吕忠梅:《环境法视野》(第三版),中国政法大学出版社2019年6月第3版,第182页。

生物资源与海洋非生物资源、海洋物质资源与海洋能量资源、海洋空间资源和海洋非空间资源，狭义的海洋资源指的是在海水中生存的生物、溶解于海水中的化学元素，海水中所蕴藏的能量以及海底的矿产资源。<sup>3</sup>以海洋渔业资源为例，一般可以自行繁殖与恢复，属于可再生海洋资源、海洋生物资源，又因不以特定空间形态存在，故属于海洋非空间资源。有的学者将海洋环境风险的生态损害定义为因人类开发活动可能引起的海洋生态系统失衡和生态环境恶化，以及由此给整个海洋生物界的生存和发展带来的不利影响。<sup>4</sup>我们认为，海洋资源损失，系人类活动对海洋资源造成的数量减少、价值降低，比如非法捕捞造成渔业资源短期内明显减少，不能恢复到受损前状态，或者需要超出正常的生长周期才能逐步恢复到受损前状况，此类损失也是本文的研究重点。

### （三）司法层面

2015年1月7日起施行的《最高人民法院关于审理环境民事公益诉讼案件适用法律若干问题的解释》（法释〔2015〕1号）第十八条规定，对污染环境、破坏生态，已经损害社会公共利益或者具有损害社会公共利益重大风险的行为，原告可以请求被告承担停止侵害、排除妨碍、消除危险、恢复原状、赔偿损失、赔礼道歉等民事责任。第二十条、第二十一条分别就恢复原状有关的生态环境修复费用、生态环境受到损害至恢复原状期间服务功能损失作了规定。据此，公益诉讼中的生态资源损失主要包括直接损失暨生态环境修复费用与间接损失暨服务功能损失两部分。鉴于生态环境直接修复的可能性不大，故增殖放流等替代性修复方式在司法实践中应用较多。2017年出台的《最高人民法院关于审理海洋自然资源与生态环境损害赔偿纠纷案件

若干问题的规定》第七条规定，海洋自然资源与生态环境损失赔偿范围包括：（一）预防措施费用，即为减轻或者防止海洋环境污染、生态恶化、自然资源减少所采取合理应急处置措施而发生的费用；（二）恢复费用，即采取或者将要采取措施恢复或者部分恢复受损害海洋自然资源与生态环境功能所需费用；（三）恢复期间损失，即受损害的海洋自然资源与生态环境功能部分或者完全恢复前的海洋自然资源损失、生态环境服务功能损失；（四）调查评估费用，即调查、勘查、监测污染区域和评估污染等损害风险与实际损害所发生的费用。第八条规定，恢复费用，限于现实修复实际发生和未来修复必然发生的合理费用，包括制定和实施修复方案和监测、监管产生的费用。未来修复必然发生的合理费用和恢复期间损失，可以根据有资格的鉴定评估机构依据法律法规、国家主管部门颁布的鉴定评估技术规范作出的鉴定意见予以确定，但当事人有相反证据足以反驳的除外。预防措施费用和调查评估费用，以实际发生和未来必然发生的合理费用计算。责任者已经采取合理预防、恢复措施，其主张相应减少损失赔偿数额的，人民法院应予支持。

## 二、浙江海洋生态损失及诉讼基本情况及典型案例

### （一）我省海洋生态损失修复基本情况

由于海洋生态资源及系统非常复杂，自我修复能力极强，海洋资源与生态环境状况易于变动，因此，目前对海洋生态损失的整体评估，尚处于理论探讨和局部实验测试阶段，尚无关于全省乃至全国某一时间区段海洋生态损失的统计数据。对海洋渔业资源而言，增殖流放资金的安排可以作为我们判断海洋渔业资源损失的重要参考。课题组对2019年、2020年两年我省（均

3 徐祥民主编：《海洋环境保护法》，法律出版社2020年5月第1版，第112页。

4 张继伟：《海洋环境风险的生态补偿机制》，中国环境科学出版社2011年8月第1版，第5页。

不含宁波)海洋增殖流放金额进行了统计,2019年共投入资金 3939.35 万元、2020 年投入资金 4798.1 万元,表明海洋生态损失的填补力度在加大。从我省近两年有关统计数据(详见附表一、附表二)来看,增殖放流呈现如下特点:

1. 区域方面,舟山地区投入金额最高达 4050.8 元,温州地区投入金额为 2940.64 元,位居第二,台州地区投入金额为 1746.8 万元。

2. 资金来源方面,以省级投入为主,占比达 81.87%,其余来源依次为市县、中央、社会,占比分别为 9.77%、4.83%、3.53%。社会资金均来自浙江省海洋水产研究所。

此外,在浙江政务网搜索关键词“鱼苗”可见,宁波海洋渔业增殖流放分市级、区级两个层次,市级以宁波市海洋与渔业研究院为主,区级层面有鄞州、奉化等区开展了增殖流放,如鄞州区制定 2021 年渔业资源增殖放流实施方案,计划放流鱼苗总数 62.5 万尾、折合价值 30 万元。镇海区 2020 年计划在 6000 多亩水域投放鱼苗进行生态放流,放养鱼苗价值 50 万元,比往年增加 30 万元。2019 年宁波市本级渔业资源增殖放流项目中的 80 余万尾鱼苗被放流到姚江及四明湖水产种质资源保护区水域内。

2021 年 3 月,浙江省海洋科学院(浙江省海洋技术服务中心)编制《浙江省省级海洋生态建设示范区创建(2017-2019 年)效果评估报告》,其中部分章节对我省海洋渔业资源保护作了全面总结,充分阐述了已有工作成效。报告指出,2017 年以来,沿海各地党委政府和省市县各相关部门坚决落实省委省政府关于修复振兴浙江渔场的决策部署,贯彻执行国家海洋伏季休渔制度和省人大幼鱼保护决定,全面实施“幼鱼资源保护战”“伏休成果保卫战”“禁用渔具剿灭战”,全面启动“双控”(控制渔船数量、功率)“双减”(减少渔船数量、捕捞产量),坚定不移把浙江渔场修复振兴暨“一打三整治”行动推向纵深。仅 2019 年,全省沿海地区开展渔业安全

执法检查 10081 次,出动执法人员 69412 人次,检查渔船 4.05 万艘次、陆上场点 5.48 万个次,收缴渔获物 57.55 万公斤,清理取缔违禁渔具 14.6 万余张(顶),查处违反生产经营行为类案件 2290 起(见下表 1)。全面保护浙江渔场“三场一通道”(产卵场、索饵场、越冬场和洄游通道),对产卵带鱼保护区、东海带鱼国家级水产种质资源保护区和大戢洋等 10 个产卵场保护区实施最严格禁渔期制度;大力推进以资源修复性人工鱼礁为重点的海洋牧场建设,共建设海洋牧场 12 个,完成马鞍列岛海域、中街山列岛海域、渔山列岛海域 3 个国家级海洋牧场示范区人工鱼礁建设项目,获批大陈海域国家级海洋牧场示范区人工鱼礁建设项目。科学实施海洋水生生物增殖放流活动,在渔场产卵场保护区等海域开展大黄鱼、黑鲷、曼氏无针乌贼、日本对虾、梭鱼等品种的增殖放流活动。

表 1 浙江省渔业资源保护和修复主要措施

措施	2017 年	2018 年	2019 年
取缔“三无”渔船(艘)	729	1417	1278
清理违禁渔具(万顶)	26.7	19.2	14.6
查处各类违法案件(起)	2198	2628	2290
移送刑事案件	254 起、1171 人	195 起、705 人	173 起、456 人
增殖放流海水苗种(亿单位)	46.67	43.09	39.56

经过坚定不移地实施浙江渔场修复振兴暨“一打三整治”行动,我省近岸海域渔业资源保护和修复取得了一定成效,浙江渔场秩序实现根本性好转,渔业资源也呈现出恢复性迹象。根据浙江省海洋水产研究所长期监测结果,浙江近岸海域局部渔区“四大渔产”和鲳鱼、上层鱼类等资源的发生量比上世纪 90 年代末增加 4 倍以上,其中小黄鱼资源密度比上世纪 90 年代末增加 34.1%,资源水平趋好的“拐点”逐步显现。

(二) 我院海洋环资案件基本情况及典型案例

课题组对 2019 年以来，宁波海事法院受理的 71 起涉海洋环境资源民事公益诉讼进行了统计，发现此类诉讼呈现出如下特点：一是被诉主体以直接侵害海洋生物资源的行为人为主，除 6 件非法收购、运输、贩卖海龟案件的被告未直接非法捕捞外，其余案件被告均系非法捕捞海产品的行为人；二是调解比例远高于平等民事主体之间的海事海商案件，达 97.2%（包括尚在调解协议公告期的部分案件），达成调解协议的时间基本在检察机关起诉到法院之前；三是自动履行情况受刑事案件影响明显，一般在刑事案件中认罪认罚或者检察院作出不起诉决定的，侵权行为人在签订调解协议时已预付调解款项，极少数案件因标的额较大、刑事案件未认罪认罚的公益诉讼案件，在判决后进入强制执行，大多难以全额执行到位。联系调研主题，试举与海洋生态修复的若干案例，作为观察司法实践的参照。

案例 1：环境污染刑事犯罪不足以救济生态环境，人民法院可通过生态修复令的方式予以补足。<sup>5</sup>2017 年 7 月 18 日，杨某、徐某、杨某某驾驶木质渔船来到瑞安齿头山海域，将不符合规定的流刺网抛入海中捕捞龙头鱼，由于正处于休渔期，当日 15 时许，杨某等 3 人收网准备返航时，被正在巡查的瑞安市渔政执法人员查获。

瑞安市法院审理后认为，被告人杨某、徐某、杨某某违反保护水产资源法规，结伙在休渔期使用禁用工具捕捞水产品，情节严重，构成非法捕捞水产品罪。瑞安市法院向被告人送达刑事判决书的同时，还发出了浙江省首例《海洋生态修复令》，要求被告人在指定时间前投放若干数量的鱼苗至瑞安市浅海区域。10 月 24 日上午 9 时许，杨某等 3 人乘船从码头出发驶向飞云江口，将自愿出资购买的 3 万余尾梭鱼鱼苗投入江中，进行生态修复。

案例 2：刑事案件未考虑间接损失评估，后

续公益诉讼案件已丧失评估海洋生态修复赔偿金额的最佳时机。在一起电鱼有关的非法捕捞水产品犯罪案件中，渔政执法部门对水产品价值进行了认定，未对海洋渔业资源损失进行评估，刑事案件执行完毕后，检察院就海洋渔业资源损失提起公益诉讼，渔政执法部门出具证明，按直接损失为水产品价值 3 倍、间接损失为直接损失 10 倍认定总的损失金额，该证明是否可以作为公益诉讼案件的损失认定依据？一种观点认为，可以作为依据，该证明符合农业农村部《非法捕捞涉案物品认（鉴）定和水生生物资源损害评估及修复工作办法》，该办法第四条规定：对渔政执法机关可以辨识或直接确定的非法捕捞工具、捕捞方法、渔获物品种和价值的，由县级以上渔政执法机关出具认定意见，作为执法办案依据。另一种观点认为，该办法第五条规定：难以确定水生生物资源损害的，行政执法机关可以委托鉴定评估机构进行鉴定或评估，对于事实清楚、损害较小的案件，可以采用委托专家评估方式出具专家意见。对于主张间接损害的公益诉讼，原则上不论金额大小都应该委托评估，由评估机构出具评估报告或者由专家出具专家意见作为判断间接损失的依据。该案因未进行评估，后以调解结案。

案例 3：对于保护水生野生动物的生态修复补偿金，按照水生野生动物价值的计算标准予以认定。在一起检察院起诉多名被告非法运输、贩卖濒危水生野生动物的公益诉讼案件中，该案鉴定机构根据《农业部关于确定野生动物案件中水生野生动物及其产品价值有关问题的通知》（农渔发[2002]22 号）和《国家计委、财政部关于水生野生动物资源保护费收费标准及其有关事项的通知》（计价格[2000]393 号）两个文件评定本案所涉生态修复补偿金的总金额为 3123600 元。法院认为，国家二级保护动物的价

5 案例来源于法信平台。

值按该动物物种资源保护费的6倍计算,直接依据该标准来确定生态修复补偿金的计算标准,对于保护野生动物,严厉打击破坏海洋资源和生态环境的违法犯罪具有重要意义,也反映了标准制定的初衷和本意,具有合理性。

以上案例1、案例2,从材料上看,都未经海洋生态资源损害、修复措施的专门评估,即进入司法程序处理。从损失相关证据来看,都比较依赖刑事诉讼程序取得的关于直接损失的证据,对间接损失的证据缺乏足够重视。海洋生态修复令的有效实施前提是修复措施、费用已得到责任人认可,性质上与和解协议相近。案例3表明该案把修复费用与保护动物价值相等同,思维上与直接损失认定一致。实践中,修复海洋生态环境面临的困难主要是损失认定难、资金管理难、效果评估难。

### 三、执法、司法、技术层面认定海洋生态资源损失的方式探讨

#### (一) 执法阶段

农业农村部《非法捕捞涉案物品认定(鉴)定和水生生物资源损害评估及修复工作办法》第二条规定,本办法适用于办理非法捕捞案件中涉案物品认定(鉴)定和非法捕捞造成的水生生物资源损害评估与修复工作。第四条规定,办理非法捕捞案件过程中,对于涉案捕捞工具、捕捞方法、渔获物实行认定为主,鉴定为辅的原则。对渔政执法机关可以辨识或直接确定的非法捕捞工具、捕捞方法、渔获物品种和价值的,由县级以上渔政执法机关出具认定意见,作为执法办案依据。第二十五条规定,市级以上地方渔业主管部门可结合实际情况,出台更为严格的水生生物资源及生境损害评估及补偿标准。第二十七条规定,相关部门办理非法捕捞公益诉讼案件需进行非法捕捞涉案物品认定(鉴)定或水生生物资源损害评估的,可参照本办法执行。

从上述办法可见,关于水生生物资源损害的认定,行政执法机关采取简易案件直接认定、复

杂案件评估认定的办法。依据办法第四条,渔政执法机关直接认定的范围是非法捕捞工具、捕捞方法、渔获物品种和价值,并不包括资源损害、生态修复措施及费用。渔政执法机关是否可以认定资源损害、生态修复措施及费用?这一点需要结合该办法第五条进行理解,第五条规定,出现下列情形之一的,渔政执法机关可以委托鉴定评估机构进行鉴定或评估:(一)难以确定涉案捕捞工具、捕捞方法是否属于禁止使用或限制使用的捕捞工具、捕捞方法的;(二)难以确定涉案渔获物是否属于保护物种的;(三)难以确定水生生物资源损害的;(四)难以确定水生生物资源修复措施的。对于事实清楚、损害较小的案件,可以采用委托专家评估方式出具专家意见。根据第五条第一款、第二款的关系来看,如果事实难以查清、损害不易确定或金额较大,渔政执法机关宜委托鉴定或评估。

#### (二) 检察机关履职阶段

检察机关有权调查核实损失情况,并委托鉴定机构进行鉴定。2018年《检察机关民事公益诉讼案件办案指南(试行)》就违法行为与损害事实之间的因果关系,要求破坏生态环境和资源保护的案件一般通过委托鉴定、评估、审计的方式作出。就诉前程序证据收集的具体要求规定,可就专门性问题书面或者口头咨询有关专业人员、相关部门或者行业协会的意见。对专门性问题认为需要鉴定、评估、审计的,可以委托具备资格的机构进行鉴定、评估、审计,办案人员应当为鉴定、评估、审计人员提供必要的条件,及时向鉴定、评估、审计人员送交有关检材、数据和样本等原始材料,说明与鉴定、评估、审计有关的情况,并明确提出鉴定、评估、审计的目的和具体要求,鉴定、评估、审计期间及报送审批期间不计入审查期限。对审查终结的民事公益诉讼案件,应当区分情况作出下列决定:终结审查;依法建议法律规定的机关提起民事公益诉讼;在全国范围发行的媒体上公告告知有关组织

提起民事公益诉讼。据此，损失鉴定、评估各自应当在审查阶段完成。2020年9月28日最高人民检察院第十三届检察委员会第五十二次会议通过、2021年7月1日起施行的《人民检察院公益诉讼办案规则》第三十五条规定，人民检察院办理公益诉讼案件，可以采取以下方式进行调查和收集证据：……（四）咨询专业人员、相关部门或者行业协会等对专门问题的意见；（五）委托鉴定、评估、审计、检验、检测、翻译；第四十条规定，人民检察院可以就专门性问题书面或者口头咨询有关专业人员、相关部门或者行业协会的意见。口头咨询的，应当制作笔录，由接受咨询的专业人员签名或者盖章。书面咨询的，应当由出具咨询意见的专业人员或者单位签名、盖章。第四十一条规定，人民检察院对专门性问题认为确有必要鉴定、评估、审计、检验、检测、翻译的，可以委托具备资格的机构进行鉴定、评估、审计、检验、检测、翻译，委托时应当制作《委托鉴定（评估、审计、检验、检测、翻译）函》。第四十八条规定，人民检察院办理公益诉讼案件，委托鉴定、评估、审计、检验、检测、翻译期间不计入审查起诉期限。就民事公益诉讼，该规则第八十六条规定，人民检察院立案后，应当调查以下事项：……社会公共利益受到损害的类型、具体数额或者修复费用等。第八十七条规定，人民检察院办理涉及刑事犯罪的民事公益诉讼案件，在刑事案件的委托鉴定评估中，可以同步提出公益诉讼案件办理的鉴定评估需求。第八十九条规定，调查结束，检察官应当制作《调查终结报告》，区分情况提出以下处理意见：（一）终结案件；（二）发布公告。据此，检察院可以在刑事案件办理阶段可以提起附带民事公益诉讼，并提出鉴定评估需求。

2020《浙江省人民代表大会常务委员会关于加强检察公益诉讼工作的决定》第五条规定，检察机关办理公益诉讼案件，可以要求行政机关提供涉案证据材料，也可以自行调查核实。检察机

关自行调查核实的，可以依法行使下列职权：

（一）查阅、调取、复制有关执法、司法卷宗材料；（二）约谈行政机关、企事业单位、社会团体和其他组织负责人；（三）询问违法行为人、行政机关相关人员以及行政相对人、利害关系人、证人等；（四）向有关单位和个人收集书证、物证、视听资料、电子数据等证据；（五）进入涉案单位、场所进行现场检查、取样、检测等；（六）勘验物证、现场；（七）其他必要的调查方式。调查核实时，检察机关可以请行政机关依法办理必要的证据保全措施，行政机关应当予以协助。第十二条规定“司法行政机关应当加强对司法鉴定机构的培育和监管，对检察机关委托鉴定的公益诉讼案件，有关鉴定机构应当及时受理、依法鉴定。”

### （三）法院审理阶段

人民法院审理案件的依据是证据，证据是指能够证明案件事实的材料，主要来自于当事人双方自行提交，法院在必要时可以采取调查、证据保全、责令对方提交证据等方式收集证据。对于民事公益诉讼的证据收集，我国司法解释作出了专门规定，《最高人民法院关于审理环境民事公益诉讼案件适用法律若干问题的解释》第十四条规定，对于审理环境民事公益诉讼案件需要的证据，人民法院认为必要的，应当调查收集。对于应当由原告承担举证责任且为维护社会公共利益所必要的专门性问题，人民法院可以委托具备资格的鉴定人进行鉴定。依据《最高人民法院关于民事诉讼证据的若干规定》（法释〔2019〕19号）第十条规定，下列事实，当事人无须举证证明：（一）自然规律以及定理、定律；（二）众所周知的事实；（三）根据法律规定推定的事实；（四）根据已知的事实和日常生活经验法则推定出的另一事实；（五）已为仲裁机构的生效裁决所确认的事实；（六）已为人民法院发生法律效力裁判所确认的基本事实；（七）已为有效公证文书所证明的事实。前款第二项至第五项事

实,当事人有相反证据足以反驳的除外;第六项、第七项事实,当事人有相反证据足以推翻的除外。尽管有比较完备的证据制度,但是客观真实难以查明并非偶然,此时人民法院应当依据案件证据证明的法律事实、行为人过错程度以及专家意见等合理确定最终损失金额。对此,《最高人民法院关于审理环境民事公益诉讼案件适用法律若干问题的解释》第二十三条规定,生态环境修复费用难以确定或者确定具体数额所需鉴定费用明显过高的,人民法院可以结合污染环境、破坏生态的范围和程度、生态环境的稀缺性、生态环境恢复的难易程度、防治污染设备的运行成本、被告因侵害行为所获得的利益以及过错程度等因素,并可以参考负有环境保护监督管理职责的部门的意见、专家意见等,予以合理确定。《最高人民法院关于审理海洋自然资源与生态环境损害赔偿纠纷案件适用法律若干问题的解释》第九条规定,依照本规定第八条的规定难以确定恢复费用和恢复期间损失的,人民法院可以根据责任者因损害行为所获得的收益或者所减少支付的污染防治费用,合理确定损失赔偿数额。前款规定的收益或者费用无法认定的,可以参照政府部门相关统计资料或者其他证据所证明的同区域同类生产经营者同期平均收入、同期平均污染防治费用,合理酌定。

结合案例,案例1海洋生态修复令所依据的证据并未在案例中体现,案例2渔业部门出具的证明发生在公益诉讼阶段,并非形成于渔业执法阶段,证据的时效性不够强,证明未反映认定具体方法,对证明力强弱有所影响,案例3有专门的鉴定机构出具鉴定意见,鉴定人出庭接受询问,证据内容、形式和质证程序比较到位,得到裁判认可的可能性会相对较高。制约海洋生态资源损失司法鉴定的难题主要是专业鉴定机构少、技术难度大,司法行政机关与海洋行政主管部门

对如何建立和管理海洋类专业鉴定机构缺乏联合工作机制,尚未形成工作合力。在鉴定意见的采纳方面,既要尊重鉴定人员、入库专家的知识经验特长,也要注意克服思维定势和经验主义,结合案件事实和证据,从中立、客观立场分析鉴定意见合理性。在提交鉴定、委托专家出具意见前,对案件事实的调查核实应当比较扎实充分,避免将事实调查全盘交给鉴定人、专家。

#### (四) 海洋技术层面

从海洋技术和系统修复角度,海洋生态修复是指基于海洋生态系统的健康要求,综合运用工程、技术、经济、行政、法律等手段,因地制宜地保护与修复受损的海洋生态系统机构、提供生态系统保护能力、完善区域生态格局、维护和增强生态系统服务功能。使生态系统对长期或突变的自然或人为扰动保持弹性和稳定性,最终实现海洋生态系统的可持续性,本质是人海关系的再调适,最终达到人海和谐。<sup>6</sup>

2021年7月1日,自然资源部办公厅《关于印发海洋生态修复技术指南(试行)的通知》(自然资办函〔2021〕1214号)下发沿海省、自治区、直辖市及计划单列市自然资源主管部门,上海市海洋局、山东省海洋局、广西壮族自治区海洋局、青岛市海洋发展局、厦门市海洋发展局,自然资源部北海局、东海局、南海局,为提高海洋生态修复工作的科学化、规范化水平,提升海洋生态系统的质量和稳定性提供指引,内容上覆盖红树林、盐沼、海草床、海藻场、珊瑚礁、牡蛎礁等典型海洋生态系统,以及岸滩、河口、海湾和海岛等综合型生态系统的生态修复措施与基本要求。该指南第8页关于生态修复的概念定义为“利用生态系统的自我修复能力,或通过适当的人工辅助措施,使退化、受损或毁坏的生态系统恢复的过程,建立一个能够自我维持或在较少人工辅助下能自我维持的健康生态系

6 刘红丹、金信飞、徐坚等编著:《宁波市海洋生态修复实践与发展》,海洋出版社2020年10月第1版,第2页。

统。”生态修复应满足以下原则：a) 问题导向，因地制宜。科学准确识别生态问题，分析生态系统退化原因，以生态本底和自然禀赋为基础，统筹考虑技术、时间、资金、生态影响等因素，因地制宜、分类施策，合理布局生态修复工程。b) 自然恢复为主，人工修复为辅。遵循自然生态系统内在机理和演替规律，维护生态系统多样性和连通性。尊重自然，顺应自然，保护自然。注重海洋生态系统的自我修复能力，减少人类活动对生态系统的干扰；只有在自然恢复不能实现条件下，充分结合现有的自然条件采取适当的人工辅助措施，促进生态系统修复。c) 陆海统筹，系统修复。遵循基于生态系统考虑的原则，从陆海统筹角度考虑海洋生态系统的功能，从其完整性出发开展系统修复，避免修复工作导致海洋生态系统的割裂和损害。充分考虑生态修复活动空间上的系统性和时间上的连续性，分步骤、分阶段进行修复工作，并开展全过程的监督、生态环境跟踪监测和适应性管理。d) 合理可行，风险可控。修复项目应符合国家和地区的用海、用岛、用地规定，生态修复技术措施可行且投资成本合理；充分考虑生态修复活动与周边区域的相互影响，不宜采用无法预估实施后是否会对修复区域或周边区域造成不利影响的技术措施。

对于国家保护的水生野生动物，原来有《农业部关于确定野生动物案件中水生野生动物及其产品价值有关问题的通知》（农渔发〔2002〕22号）和《国家计委、财政部关于水生野生动物资源保护费收费标准及其有关事项的通知》（计价格〔2000〕393号）予以规范。据此，国家一级保护水生野生动物的价值标准，按照该种动物资源保护费的8倍执行。国家二级保护水生野生动物的价值标准，按照该种动物资源保护费的6倍执行。地方重点保护水生野生动物的价值标准，按照该种动物资源保护费的4倍执行。2019年《水生野生动物及其制品价值评估办法》对如何计算涉案水生野生动物及其制品价值作

出新的规定，以附件《水生野生动物基准价值标准目录》的形式发布各物种的基准价值，并确定各种不同情况下的修正系数，其适用范围主要是针对各种破坏野生动植物资源的违法违规案件，具体包括涉嫌违反《刑法》第一百五十一条、第三百四十一条、《野生动物保护法》《濒危野生动植物进出口管理条例》或其它水生野生动物相关法律法规，可能被处以行政或刑事处罚的行为。水生野生动物及其制品的价值计算方法为物种基准价值与各项系数相乘，具体为：总价值=物种基准价值标准×保护级别系数×发育阶段系数/繁殖力系数×涉案部分系数×物种来源系数×数量。

#### 四、监管角度审查海洋生态修复资金来源与使用探究

##### （一）司法裁判方面

《最高人民法院关于审理环境民事公益诉讼案件适用法律若干问题的解释》第二十四条第一款规定，人民法院判决被告承担的生态环境修复费用、生态环境受到损害至恢复原状期间服务功能损失等款项，应当用于修复被损害的生态环境。《最高人民法院关于审理海洋自然资源与生态环境损害赔偿纠纷案件若干问题的规定》第十条规定，人民法院判决责任者赔偿海洋自然资源与生态环境损失的，可以一并写明依法行使海洋环境监督管理权的机关受领赔款后向国库账户交纳。发生法律效力裁判需要采取强制执行措施的，应当移送执行。《最高人民法院关于全面加强环境资源审判工作为推进生态文明建设提供有力司法保障的意见》（法发〔2014〕11号）第十条规定，加大环境资源案件执行力度。执行过程中积极争取环境资源保护行政执法机关的支持和配合，确保被执行人应承担的行政责任及民事责任落实到位。适当采取限期履行、代为履行等方式实现恢复生态环境的目的。创新执行方式，探索建立环境资源保护案件执行回访制度，密切监督判决后责任人对污染的治理、整改措施

以及生态恢复是否落实到位。依法审查环境行政非诉案件,对环境资源保护行政执法机关依法申请人民法院强制执行生效行政处罚决定,人民法院经审查裁定准予强制执行的,应当及时组织实施强制执行。第十四条规定,探索设立环境公益诉讼专项基金,将环境赔偿金专款用于恢复环境、修复生态、维护环境公共利益;尚未设立基金的地方,可以与环境资源保护行政执法机关、政府财政部门等协商确定环境赔偿金的交付使用方式。综上,虽然司法解释为落实我国法律关于生态修复优先理念作出了明确规定,但是资金上交国库与受损生态的修复缺乏直接关联。司法判决不可能解决所有的技术问题和细节,且随着技术的发展,司法判决所确定的生态环境修复方案在执行的的过程中存在调整和修改的可能性。<sup>7</sup>实践中行政机关代履行、司法机关设立环境公益诉讼专项基金、被执行人以提供劳务方式修复环境仍然面临缺乏资金来源、资金监管困难、劳务履行监管成本高等诸多困难。

2021年上半年,宁波市中级人民法院、宁波市人民检察院、宁波海事法院、宁波市农业农村局联合出台《关于办理渔业资源损害民事公益赔偿案件的若干意见》,除落实省、市人大决定的一般性规定外,还规定在没有公益基金帐户、公益诉讼专用账户时,赔偿责任人可将渔业资源损害赔偿金缴至人民检察院指定账户,资金主要用于增殖放流,增殖放流采用的具体苗种、数量、放流时间、海域等,由渔业行政主管部门指定。法院、检察院、渔业行政主管部门建立联席会议商讨疑难问题,但是该决定仅适用于检察院办理的赔偿金额在3万元及以下的渔业资源损害赔偿公益诉讼案件。

#### (二) 行政管理方面

2020年10月30日财政部出台《海洋生态保护修复资金管理办法》,该办法第二条规定,

本办法所称海洋生态保护修复资金(以下简称保护修复资金)是指中央财政通过一般公共预算安排的,用于支持对生态安全具有重要保障作用、生态受益范围较广的重点区域海洋生态保护修复的共同财政事权转移支付资金。第五条规定,保护修复资金由财政部会同业务主管部门管理。财政部负责确定保护修复资金支持重点、分配原则;审核保护修复资金分配建议方案,编制保护修复资金预算草案并下达预算,组织实施全过程预算绩效管理,加强资金监管,指导地方预算管理工作。业务主管部门负责组织研究提出海洋生态保护修复项目重点支持方向和工作任务,提出保护修复资金总体绩效目标及资金分配建议方案,开展日常监管、综合成效评估和技术标准制定等工作,开展保护修复资金全过程预算绩效管理,指导地方做好项目管理工作等。各省(自治区、直辖市,以下统称省)财政部门和业务主管部门负责组织项目实施方案的编制和审核,对项目内容的真实性、准确性负责,承担项目实施方案变更批复和项目竣工验收工作;按照本办法要求,按时向财政部和业务主管部门报送上一年度保护修复资金项目执行情况、绩效目标完成情况等。就资金使用范围,第六条规定,保护修复资金重点支持党中央、国务院关于打好污染防治攻坚战和海洋生态保护修复的有关决策部署、《海岸带保护修复工程工作方案》等海洋生态保护修复规划确定的工作任务。支持范围具体包括:(一)海洋生态保护和修复治理。对重点区域海域、海岛、海岸带等生态系统进行保护和修复治理,提升海岛海域岸线的生态功能和减灾功能。(二)入海污染物治理。支持因提高入海污染物排放标准的直排海污染源治理以及海岛海域污水垃圾等污染物治理。(三)能力建设。支持海域、海岛监视监管系统,海洋观测、生态预警监测建设,开展海洋防灾减灾、海洋调查等。

7 徐以祥:《多样化海洋生态环境修复的司法实现》,载《人民检察》2018年第10期。

(四) 海洋生态补偿。支持地方开展海洋生态保护补偿。(五) 根据党中央、国务院决策部署需要统筹安排的其他支出。关于资金监管,第十五条规定,财政部各地监管局按照规定开展保护修复资金监管工作。

省域层面,为落实财政部《海洋生态保护修复资金管理办法》,2021年1月22日,浙江省财政厅、浙江省自然资源厅联合出台《浙江省中央海洋生态保护修复资金管理办法实施细则》。此前,我省流域生态补偿机制已经非常完善,除了中央、省级财政给予的纵向补偿资金,2018年,省财政厅会同省环保厅、省发改委和省水利厅等四部门发布了《关于建立省内流域上下游横向生态保护补偿机制的实施意见》,建立了省内流域上下游横向生态保护补偿机制。在补偿标准上,提出流域上下游地区根据流域生态环境现状、保护治理和节约用水成本投入、水质改善的收益、下游支付能力、下泄水量保障等因素,每年在500-1000万元范围内协商确定。除资金补偿外,流域上下游地区也可根据当地实际需求及操作成本,探索开展对口协作、产业转移、人才培养、共建园区等补偿方式。同时,鼓励流域上下游地区开展排污权交易和水权交易。

综上所述,财政部门关于海洋生态修复的资金安排,虽与司法实践基本缺乏关联,但与地方开展海洋生态保护补偿有直接关联,因此,建立执法、司法信息共享机制,由地方政府统一开展受污染或损害海域的海洋生态保护补偿,可以申请国家财政支持。就海洋生态补偿,建议省级主管部门参考流域生态补偿机制,研究建立科学的海洋生态补偿评估技术体系,建立科学合理的海洋生态补偿利益分配制度,探索建立更加多元化的生态补偿制度,从扩大补偿范围和对象、增加补偿方式和手段、制定补偿金核定方法、完善生态补偿流程等多角度着手,逐步建立和完善符合我省实际、可操作性强的海洋生态补偿机制。

此外,《渔业资源增殖保护费征收使用办法》

(1988年10月9日国务院批准1988年10月31日农业部、财政部、国家物价局令第1号发布根据2011年1月8日《国务院关于废止和修改部分行政法规的决定》修订)第三条规定,渔业资源费的征收和使用,实行取之于渔、用之于渔的原则。第五条规定,渔业资源费分为海洋渔业资源费和内陆水域渔业资源费。海洋渔业资源费年征收金额,由沿海省级人民政府渔业行政主管部门或者海区渔政监督管理机构,在其批准发放捕捞许可证的渔船前3年采捕水产品的平均年总产值(不含专项采捕经济价值较高的渔业资源品种产值)1%至3%的幅度内确定。内陆水域渔业资源费年征收金额由省级人民政府确定。专项采捕经济价值较高的渔业资源品种,渔业资源费年征收金额,由省级人民政府渔业行政主管部门或者海区渔政监督管理机构,在其批准发放捕捞许可证的渔船前3年采捕该品种的平均年总产值3%至5%的幅度内确定。经济价值较高的渔业资源品种名录,由国务院渔业行政主管部门确定。第十二条规定,渔业资源费用于渔业资源的增殖、保护,使用范围是:(一)购买增殖放流用的苗种和培育苗种所需的配套设施,修建近海和内陆水域人工鱼礁、鱼巢等增殖设施;(二)为保护特定的渔业资源品种,借给渔民用于转业或者转产的生产周转金(不得作为生活补助和流动资金);(三)为增殖渔业资源提供科学研究经费补助;(四)为改善渔业资源增殖保护管理手段和监测渔业资源提供经费补助。渔业资源费用于渔业资源增殖与保护之间的比例,属于海区掌握的,由海区渔政监督管理机构确定;属于省、自治区、直辖市掌握的,由省级人民政府渔业行政主管部门商同级财政部门确定。第十四条规定,渔业资源费按预算外资金管理。县级以上人民政府渔业行政主管部门征收的渔业资源费应当交同级财政部门在银行开设专户储存,依照规定用途专款专用,不得挪用。第十六条规定,各级财政、物价和审计部门,应当加强对渔业资源

费征收使用工作的监督检查,对挪用、浪费渔业资源费的行为,应当依照国家有关规定查处。综合上述规定可见,渔业资源增殖保护费来自于渔业资源的合法生产经营活动,而不是违法侵权行为,用途也不是直接用于购买鱼苗。类似的还有海域使用管理费的收取与使用,均与侵权行为无关,不属于本文生态修复研究范畴。

除了财税资金外,行政执法时所处罚款也是一笔重要资金来源。以宁波为例,2021年1月至12月初,宁波全市各级渔政部门累计开展执法检查5627次,派出执法船艇2880艘次,检查渔船8866艘次,清缴违规禁用渔具26599顶(张),清理取缔涉渔“三无”船舶448艘,查获渔业违法案件719起,没收违禁渔获物13018.92公斤,行政处罚金额802.39万元。<sup>8</sup>渔政执法部门依据渔业法、行政处罚法作出的行政处罚,基本以行政相对人主动履行为主,较少进入法院申请强制执行。依据行政处罚法有关规定<sup>9</sup>,罚款均需上缴国库。

### (三) 人大监督方面

《浙江省人民代表大会常务委员会关于加强检察公益诉讼工作的决定》第十条规定:“行政机关、企事业单位、社会团体、其他组织和个人应当配合、协助生效公益诉讼裁判的执行。对不履行相关义务的被执行人、协助执行义务人,审判机关应当依法追究其法律责任。检察机关对公益诉讼执行活动加强监督。”第十三条规定,县级以上人民政府应当依法支持检察公益诉讼

工作,将检察机关办理公益诉讼案件所需经费纳入年度部门预算,为检察机关开展工作提供必要的财政资金保障,公益诉讼赔偿金全额缴入国库,实行收支两条线管理。第十四条规定:“检察机关应当与行政机关、监察机关、审判机关等单位建立公益诉讼工作联席会议制度,加强沟通联系和协作配合,畅通信息共享、线索移送、情况通报渠道,协调解决公益诉讼工作中遇到的问题。”第十八条规定,行政机关、监察机关、审判机关、检察机关应当自觉接受人大常委会对公益诉讼工作的监督。为落实省人大常委会决定,宁波市人大常委会于2021年出台《宁波市人民代表大会常务委员会关于加强检察公益诉讼工作的决定》,提出财政部门应当将检察机关办理公益诉讼案件所需经费纳入年度部门预算,为检察机关开展工作提供财政资金保障。本市健全公益诉讼赔偿金管理制度,完善赔偿资金的管理和使用。公益诉讼赔偿金属于非税收入的,收入全额上缴财政;不属于非税收入的,可由检察机关设立公益资金专户,实行专户存储、专项管理、专款专用。

结语——对改进海洋自然资源与生态环境修复机制的思考

第一,行政执法、检察机关应当在履行职责阶段增强证据意识,参照生态环境损害赔偿刑事侦查、民事损害调查评估同步的做法<sup>10</sup>,对可能应用到海洋环资诉讼阶段的证据,均应当做到合法有据,有调查、有类别、有数量、有金额,尤

<sup>8</sup> 数据来源于宁波市农业农村局官网, [http://nyncj.ningbo.gov.cn/art/2021/12/31/art\\_1229058288\\_58979909.html](http://nyncj.ningbo.gov.cn/art/2021/12/31/art_1229058288_58979909.html), 最后浏览日期:2022年1月3日。

<sup>9</sup> 《行政处罚法》第五十三条第二款规定:罚款、没收违法所得或者没收非法财物拍卖的款项,必须全部上缴国库,任何行政机关或者个人不得以任何形式截留、私分或者变相私分;财政部门不得以任何形式向作出行政处罚决定的行政机关返还罚款、没收的违法所得或者返还没收非法财物的拍卖款项。

<sup>10</sup> 2021年9月浙江省人民检察院、浙江省高级人民法院、浙江省公安厅、浙江省司法厅、浙江省自然资源厅等8部门联合出台的《关于进一步完善生态环境和资源保护行政执法与司法协作机制的意见》提出,全省各级生态环境和资源保护主管部门在办理生态环境和资源保护领域违法犯罪案件中,对符合生态环境损害赔偿情况的案件,应同步开展生态环境损害调查评估,并抄报生态环境部门纳入生态环境损害赔偿案件线索清单,实行跟踪管理。

其是突出修复优先的理念,避免因为生态环境自行修复导致修复费用无法事后评估。法院对于涉及间接损失的诉请,因涉及到公共利益,故不适用自认规则,一般应当参考鉴定意见、专家意见对损失金额、修复方案合理性进行判断,必要时可以依职权启动鉴定程序。

第二,要注重综合应用刑事、行政、民事公益诉讼来实现对海洋公共利益的立体保护。从我院受理的公益诉讼案件来看,基本上因为非法捕捞引起,而非法捕捞犯罪案件在当地基层法院审理,由此导致民事公益诉讼与刑事案件脱节,要做好案件衔接,应当逐步将海上、通海水域非法捕捞犯罪案件交由海事法院审理,因犯罪行为导致海洋自然资源损失及生态修复费用可以采取刑事附带民事公益诉讼的方式提起。<sup>11</sup>

第三,要注重生态修复调解书、判决书的可执行性。对于采取增殖放流等方式修复海洋自然资源与生态环境的,应当委托专业鉴定评估机构出具鉴定评估意见,严格论证修复方案合理性,在调解书、判决书执行阶段,可考虑由司法机关组织行政机关、公益诉讼起诉人、被告方、鉴定评估专家以及人大代表、当地群众代表一同监督修复方案执行情况。

第四,就海洋生态补偿,建议省级主管部门参考流域生态补偿机制,研究建立科学的海洋生态补偿评估技术体系,建立科学合理的海洋生态补偿利益分配制度,探索建立更加多元化的生态补偿制度,从扩大补偿范围和对象、增加补偿方式和手段、制定补偿金核定方法、完善生态补偿流程等多角度着手,逐步建立和完善符合我省实际、可操作性强的海洋生态补偿机制。

最后,从海洋自然资源与生态环境赔偿金的归属与使用监管来看,依据规定必须上交国库,当无疑义,关键在于做好财政资金与海洋生态补偿的衔接机制,打通各执法机关、司法机关信息壁垒,在此基础上,可以推广宁波地区允许检察机关设立公益资金专户、办理增殖放流的做法,明确行政主管部门负责实施、检察机关负责资金使用和对行政主管部门增殖放流情况的监督。

附件:

1. 附表一: 2019年浙江省各地区增殖放流关键数据统计表(不含宁波)
2. 附表二: 2020年浙江省各地区增殖放流关键数据统计表(不含宁波)

<sup>11</sup> 由于海事法院审理刑事案件尚处于试点阶段,课题组没有找到海事法院审理的刑事附带民事公益诉讼案件,此处可参考法信案例《湖北省宜昌市伍家岗区人民检察院诉李某九等8人非法捕捞水产品刑事附带民事公益诉讼案》,湖北省宜昌市伍家岗区人民检察院以李某九等8人犯非法捕捞水产品罪提起公诉,并提起附带民事公益诉讼,请求判令李某九等8人投放成鱼7976斤、幼鱼174万尾以修复生态。一审审理中,李某九等人的亲属代为缴纳生态修复费用,用于放流成鱼、幼鱼。本案系目前为止该江段内抓获的最大团伙电捕鱼案件,人民法院对8名被告人均被判处有期徒刑,同时判令采用放流成鱼和幼鱼的方式对受损水体进行修复,并将生态修复义务履行情况纳入量刑情节,展示了人民法院注重生态系统修复的司法理念,有力保障长江流域水生生物资源安全。

附表一：2019年浙江省各地区增殖放流关键数据统计表（不含宁波）

区域	投入资金（万元）				
	中央	省级	市县	社会	合计
浙江省（不含宁波）	232	3928.32	468.8	168.98	4798.1
温州市	72	1219.52	178.8	0	1470.32
市辖区	0	0	0	0	0
鹿城区	0	0	0	0	0
龙湾区	0	0	0	0	0
瓯海区	0	0	0	0	0
洞头县	0	204.2	0	0	204.2
永嘉县	0	0	0	0	0
平阳县	8	167	0	0	175
苍南县	0	180	0	0	180
文成县	0	0	0	0	0
泰顺县	0	0	0	0	0
瑞安市	28	200	0	0	228
乐清市	0	0	56	0	56
市本级	36	468.32	75.8	0	580.12
浙南沿海先进装备产业集聚区	0	0	47	0	47
舟山市	0	2025.4	0	0	2025.4
市辖区	0	0	0	0	0
定海区	0	20	0	0	20
普陀区	0	390	0	0	390
岱山县	0	360	0	0	360
嵊泗县	0	534.4	0	0	534.4
市本级	0	721	0	0	721
台州市	0	683.4	290	0	973.4
市辖区	0	0	0	0	0
椒江区	0	148	0	0	148
黄岩区	0	0	0	0	0
路桥区	0	22	0	0	22
玉环县	0	157	0	0	157
三门县	0	93.4	0	0	93.4
天台县	0	0	0	0	0
仙居县	0	0	0	0	0
温岭市	0	0	160	0	160
临海市	0	103	0	0	103
市本级	0	160	130	0	290
浙江省海洋水产研究所	80	0	0	168.98	248.98
浙江省海洋水产养殖研究所	80	0	0	0	80

附表二：2020年浙江省各地区增殖放流关键数据统计表（不含宁波）

区域	投入资金（万元）				
	中央	省级	市县	社会	合计
浙江省（不含宁波）	232	3928.32	468.8	168.98	4798.1
温州市	72	1219.52	178.8	0	1470.32
市辖区	0	0	0	0	0
鹿城区	0	0	0	0	0
龙湾区	0	0	0	0	0
瓯海区	0	0	0	0	0
洞头县	0	204.2	0	0	204.2
永嘉县	0	0	0	0	0
平阳县	8	167	0	0	175
苍南县	0	180	0	0	180
文成县	0	0	0	0	0
泰顺县	0	0	0	0	0
瑞安市	28	200	0	0	228
乐清市	0	0	56	0	56
市本级	36	468.32	75.8	0	580.12
浙南沿海先进装备产业集聚区	0	0	47	0	47
舟山市	0	2025.4	0	0	2025.4
市辖区	0	0	0	0	0
定海区	0	20	0	0	20
普陀区	0	390	0	0	390
岱山县	0	360	0	0	360
嵊泗县	0	534.4	0	0	534.4
市本级	0	721	0	0	721
台州市	0	683.4	290	0	973.4
市辖区	0	0	0	0	0
椒江区	0	148	0	0	148
黄岩区	0	0	0	0	0
路桥区	0	22	0	0	22
玉环县	0	157	0	0	157
三门县	0	93.4	0	0	93.4
天台县	0	0	0	0	0
仙居县	0	0	0	0	0
温岭市	0	0	160	0	160
临海市	0	103	0	0	103
市本级	0	160	130	0	290
浙江省海洋水产研究所	80	0	0	168.98	248.98
浙江省海洋水产养殖研究所	80	0	0	0	80

# 滞箱费押金返还请求权的诉讼时效问题研究

——以《海商法》自体性及同一律为视角

□ 厦门海事法院 李 慧<sup>1</sup> 曾大津<sup>2</sup>

**内容摘要：**货物运输合同中承托双方通常约定托运人提箱时缴纳集装箱超期使用费（以下简称滞箱费）押金，在还箱后计算确定滞箱费，结算后承运人返还剩余押金。新冠疫情导致货物长时间停滞在海关口岸环节，装载货物的集装箱也相应滞留，滞箱费押金退还纠纷频发。

笔者在文中通过理论综述，介绍适用民法的普通诉讼时效及适用《海商法》的短期诉讼时效的两种观点；根据现有的法律规定，分析最高人民法院的观点，得出题述纠纷应适用《海商法》一年的时效，并分析旧有裁判思路，以求日后法律解决方法的统一。

在分析后，笔者认为上述问题的破题之法在于《海商法》法律体系的自体性及承托双方法律体系内的同一律，应在“穷尽海商法”（包括条约、海商法、国际惯例）后，才可适用民法等的一般性规则。厘定诉讼时效制度，最大限度地减少法律冲突中的耗损，保障承托双方的利益，推进法治化营商环境的建设。

**关键词：**滞箱费返还请求权 时效 自体性 同一律

## 引言

新冠疫情下，航运界备受影响，现行法律法规要求进口冷藏集装箱需落实核酸检测措施后方可查验、消杀、放行，且放行后在入库前不能开箱，入库时需提交核酸检测证明、消毒证明和入境货物检验检疫证明，导致货物长时间停滞在海关口岸环节，装载货物的集装箱也相应滞留。实践中曾出现进口报关和口岸环节的集装箱超期使用时间段占据了总超期使用时间的 90% 以

上的案例<sup>3</sup>。

在习近平法治思想的指引下，最高人民法院院长周强提及“持续服务‘六稳’、‘六保’。妥善处理因疫情引发……纠纷。”根据集装箱长期滞期的现状，提出协商解决滞箱费的方针及滞箱费判决的数额上限。<sup>4</sup>笔者认为，最高院的指导意见所针对的是承运人向托运人索取滞箱费的请求权，尚未提及托运人要求承运人返还滞箱费押金请求权问题，该问题亟需解决，由此成文。

1 李慧：厦门海事法院福州法庭二级法官助理。

2 曾大津：厦门海事法院四级高级法官。

3 （2022）闽72民初50-56号案件。

4 《最高人民法院关于依法妥善审理涉新冠肺炎疫情民事案件若干问题的指导意见（三）》第14条“因疫情或者疫情防控措施导致集装箱超期使用，收货人或者托运人请求调减集装箱超期使用费的，人民法院应尽可能引导当事人协商解决。协商不成的，人民法院可以结合案件实际情况酌情予以调减，一般应以一个同类集装箱重置价格作为认定滞箱费数额的上限”。

实践中,货物运输合同中承托双方通常约定托运人提箱时缴纳滞箱费押金,在托运人还箱后计算确定滞箱费,结算后承运人返还剩余滞箱费押金。因疫情影响,滞箱费押金退还问题频发,应适用民法的普通诉讼时效制度抑或是海商法一年的诉讼时效制度?由此还衍生出滞箱费返还请求权的性质争议,即该索赔请求权与海上货物运输是否相关,属不当得利亦或是违约、侵权之债?理论界、实务界对滞箱费返还请求权的时效期间及起算点的存在不同见解,笔者在下文梳理各种观点,通过比较分析、论证,试概括得出关于时效的普适性观点。

## 一、理论观点综述

### (一) 适用民法的普通诉讼时效

因《海商法》应规定海上货物运输合同产生的索赔,但却未对托运人滞箱费请求权的问题进行明确,理论界存在如下观点——退还滞箱费押金,应适用民法中的普通诉讼时效,即时效期间为《民法通则》所规定的二年或《民法典》所规定的三年期间。该观点的理论依托在于:

#### 1. 排除适用《海商法》第二百五十七条的短期诉讼时效

虽然退还滞箱费押金与海上货物运输合同相关,但不应适用《海商法》第257条一年的短期诉讼时效。其理由在于下述四点:

第一、返还滞箱费押金请求权虽与海上货物运输相关,但与货物运输环节的关联性不够紧密,且“海商法规定的短期时效是对承运人的特殊保护,这种保护不应扩大到托运人”<sup>5</sup>，“承运人对货方的索赔，……货方对承运人的索赔，虽然这两种诉讼都是基于同一个运输合同，但适用

的时效是不同的”<sup>6</sup>，故托运人对承运人索赔，不应适用《海商法》的规定；

第二、《海商法》明确限制适用情形为“赔偿请求权”，但题述问题的请求权并非托运人向承运人进行索赔，而是要求承运人返还押金，“托运人所能提起的是返还之诉，不是损害赔偿之诉”<sup>7</sup>，因此不适用于《海商法》的规定；

第三、滞箱费返还请求权对时效要求不高，时效规则制定的目的是当事人尽快解决纠纷<sup>8</sup>，海事纠纷所涉主体众多，对于解决纠纷的要求高，而滞箱费返还纠纷所涉主体仅为承运人与托运人，没有适用短期时效以快速解纷的必要性；

第四、滞箱费返还请求权对证据搜集的要求不高，“海事权利大多基于运输关系和船舶而产生，如果海事权利人不及时地行使权利，则证据就难以收集，其权利便得不到保护”<sup>9</sup>，滞箱费返还请求权亦不存在证据搜集的时间效力问题。

综上，滞箱费返还请求权没有明显的海商海事特征，没有适用作为特别法的《海商法》的必要性。

#### 2. 应适用民法所规定的长期时效

根据上述规定，《海商法》没有规定时，应适用民法的时效规定。

第一、《海商法》为民法特别法，在《海商法》未对题述时效作出规定的时候，《立法法》第九十二条规定“特别规定与一般规定不一致的，适用特别规定”，在特别法未作出规定时，应适用作为一般法的民法的规定，在海商法没有规定托运人向承运人要求“给付费用”的请求权诉讼时效是1年的情况下，应当适用民法典的普通时效；“法条的效力要远远高于最高院的答复

5 尹东年、郭瑜著，《海上货物运输法》，人民法院出版社，2000年版，第351页。

6 尹东年、郭瑜著，《海上货物运输法》，人民法院出版社，2000年版，第351页。

7 林威、林依伊，《〈合同法〉对海上货物运输合同的规范》，载《海商法研究丛书》，2001年第2辑（总第5辑），第137页。

8 朱清，《海商与民法时效的异同》，《海商法知识必读》，大连海事大学出版社1994年版，第275页。

9 朱清，《海商与民法时效的异同》，《海商法知识必读》，大连海事大学出版社1994年版，第275页。

我国海商法关于滞箱费与滞期损失的索赔时效没有明确的规定”<sup>10</sup>，即根据法的效力位阶，应适用民法规定的时效。

第二、因滞箱费押金的取得没有法律上的依据，承运人超期占有属于获取不当利益，其请求权基础应为民法体系下的不当得利或侵权。权利受损的托运人向承运人索赔时，适用民法长期时效规定于法有据。

### （二）适用《海商法》的短期诉讼时效

有学者提出，“货方对承运人的索赔适用《海商法》规定的一年时效，并适用《海商法》中关于时效终止、中断的各种规定”<sup>11</sup>，“海上货物运输向承运人要求赔偿的请求权，我国海商法规定的时效期间为1年，自承运人交付或者应当交付之日起计算”<sup>12</sup>。

有些学者提出，不适用民法时效规定的原因在于公平原则<sup>13</sup>，“货方告承运人的时效是1年，而承运人告货方却成了2年，这样不公平”<sup>14</sup>。还有学者提出，其原因在于可能背离海商法精神。“直接并入民事诉讼时效的做法，将导致运输合同当事人双方所适用时效规则的明显不对等，无疑背离海商法精神、诉讼权责对应和海事时效国际统一性等方面的基本要求。”<sup>15</sup>

因此，学者提出因“对于时效的适用范围，《汉堡规则》的双向规定方法更为科学一些”<sup>16</sup>，故应摒弃《海牙规则》中单向的规则，转而借鉴

《汉堡规则》，即针对海上货物运输的任何诉讼，不论提起的主体是承运人亦或是托运人，都应适用相同的时效。

## 二、立法观点探微

### （一）现有法律规定之列明

自1992年至今的漫漫立法历程，托运人的滞箱费返还请求权相关的立法，几经法律、批复、解答、会议纪要，观点也发生了变化，笔者将在下文概述历史脉络，细数托运人向承运人索要赔偿请求权的立法过程，得出现有法律并未直接明确托运人索赔请求权诉讼时效的结论：

1992年，我国在借鉴《海牙规则》3.6.3条<sup>17</sup>的基础上制定了《海商法》第257条，该条规定“就海上货物运输向承运人要求赔偿的请求权”的时效为1年。有学者提出，“这一规定……是对承运人的……保护，尽管代表货主利益的人们普遍认为1年的时效太短并且过于偏袒承运人的利益，然而……各国……普遍维持……。”<sup>18</sup>笔者认为，这是海牙规则中对承运人强势地位的妥协，我国虽未加入《海牙规则》，但却以内化的形式将该规则的内容转化为国内法，体现了我国尊重国际规则及接纳现有船货利益平衡关系的态度。根据该观点，海上货物运输的诉讼时效采用的是短期时效，且该规则并未将范围限缩于海上货物运输合同关系，适用范围较广。

2001年，最高人民法院批复<sup>19</sup>认为托运人

10 孙璞：《滞箱费与潜期损失相关法律问题研究》，外交学院，2015届硕士研究生论文。

11 尹东年、郭瑜著，《海上货物运输法》，人民法院出版社，2000年版，第351页。

12 张丽英著，《海商法》，中国政法大学出版社，1997年版，第372页—374页。

13 参见尹东年、郭瑜著，《海上货物运输法》，人民法院出版社，2000年版，第351页。

14 参见张丽英著，《海商法》，中国政法大学出版社，1997年版，第372页—374页。

15 向明华，《中国海事诉讼时效制度的国际接轨与本土化的冲突及其解决》，载《政治与法律》2019年第9期·争鸣园地。

16 参见张丽英著，《海商法》，中国政法大学出版社，1997年版，第372页—374页。

17 《海牙规则》第3条第6款规定：“除非从货物交付之日或应交付之日起一年以内提出诉讼外，在任何情况下，承运人和船舶都被解除其对灭失或损害的一切责任。”

18 傅廷中著，《海商法律与实务丛谈》，大连海事大学出版社，2001年第12期，第190页。

19 最高人民法院对“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。

等向承运人要求赔偿的请求权，时效期间为 1 年。针对的对象是沿海、内河货物运输合同，托运人向承运人索要赔偿的请求权。

2008 年，最高人民法院认定<sup>20</sup>针对《海商法》第 257 条的规定，《海商法》规定的就海上货物运输向承运人要求赔偿的请求权，无论当事人以合同还是侵权何种诉因提出，时效期间均为一年。

### （二）最高人民法院观点分析

笔者分析最高人民法院的司法观点，认为基于下述“返还属赔偿”“集装箱使用费纠纷时效为 1 年”“诉因可突破”的规则及最高院的“结合审判实践”的司法观点，确定托运人向承运人请求退还滞箱费押金，不论请求权基础系违约、侵权或者不当得利，均适用 1 年诉讼时效的观点：

#### 1. 滞箱费押金返还是否属于法律规定的“赔偿”

题述问题是托运人要求承运人返还预付的滞箱费押金，该返还请求权是否可以参照适用“赔偿”相关的法律规范？笔者认为《海商法》第二百五十七条中的“要求赔偿的请求权”一语可做广义解释，不仅限于损害赔偿请求权，还包括“给付费用”等广义的债权请求权。其依据在于：第一，1997 年 7 月 11 日最高人民法院审判委员会通过法释（1997）第 3 号<sup>21</sup>的理解与适用中提及，“本批复规定的是损害赔偿请求权，承运人可以向收货追偿相关仓储费用”，即最高人民法院将损害赔偿请求权做广义理解，认为仓储费用也属于赔偿。题述问题中的滞箱费与集装箱存储相关，也属于广义的仓储费用。第二，2008 年《涉外海事审判实务问题解答》第 169 条中，再次明确“赔偿”包含“索取运费”（也即包含广义的“给付费用”的债权请求权）；第

三，《全国法院涉外海事审判工作座谈会会议纪要》第 66 条中包含集装箱使用费（也属于“给付费用”），即最高人民法院采取的是广义上的理解。综上，滞箱费押金返还属于法律规定的“赔偿”，可以适用上文所述《海商法》的规定。

#### 2. 滞箱费押金返还与海上货物运输合同的关系

题述纠纷属于发生在海上货物运输合同履行过程中的集装箱使用费的纠纷。2021 年 12 月 31 日《全国法院涉外海事审判工作座谈会会议纪要》第 66 条所体现的精神是，在海上货物运输合同履行过程中发生的集装箱使用费纠纷，诉讼时效按照海上货物运输合同关系的诉讼时效确定，即 1 年。题述请求权是托运人要求返还集装箱使用费押金，和承运人向托运人收取集装箱使用费请求权，是相对应的一对权利，两者之间没有本质区别。

#### 3. 不论诉因为何，均应适用短期时效

退一步说，即便如上文所述有些学者的观点，认为请求权基础为民法体系下的侵权或不当得利，应适用民法的长期时效，但笔者基于下述三点理由，认为仍应适用《海商法》的规定，其一，该请求权并非民法体系下的不当得利，滞箱费的占有及退还均有合同明确约定，法律性质上就是合同请求权。其二，1992 年《海商法》第 257 条及 2001 年《涉外海事审判实务问题解答》168 条的适用对象均为“货物运输”，并未提及合同二字，即上述条文属于开放性的法律问题，既包括合同也包括侵权。其三，根据最高人民法院《涉外海事审判实务问题解答》168 条的规定，“无论当事人以合同还是侵权何种诉因提出”，由此可以得出诉因不会影响诉讼时效的结论，不当得利与无因管理也是诉因的变化，也可以相应进行延伸适用。

20 针对《海商法》第 257 条的规定，最高人民法院民事审判第四庭的《涉外海事审判实务问题解答》168 条认定。

21 《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》。

#### 4. 海事诉讼领域的特殊处理规则

最高院在海事审判领域的解答、批复,通常会考虑海事领域的特殊性问题。针对“托运人向承运人索赔的诉讼时效是1年短时效,还是普通时效?”及“沿海、内河货物运输合同项下承运人向托运人索赔的时效,是1年短时效,还是普通时效?”这两个问题,最高院在解答、批复时,突破了“特别法未规定则适用特殊法的规则”,并未适用民法的规则。最高院作批复时给出的结论是适用1年短时效,依据则是“结合海事审判实践”上述情形应适用《海商法》第二百五十七条的时效规定。由此可见,最高院在处理海事纠纷相关法律适用问题时,往往结合海事法律体系的完整性,作出突破性的考量,相比于法的文义解释规则,更重视法的体系解释规则。

综上,在海上货物运输合同(不论是国际货运,还是沿海货运、内河货运)项下,不论是承运人向托运人索赔;还是托运人向承运人索赔,不论是提起合同之诉、还是提起侵权之诉、不当得利之诉;不论是索取损害赔偿款、还是要求“给费用”、退还款项,都适用1年时效。

### 三、司法观点评析

因近年来审判指导理念发生变化,结合海事的特殊性,笔者认为某些旧有的裁判思路值得商榷,在下文提出以见教于法学同仁:

(1) 2020年曾有判决认为,“本案托运人所主张的并非要求承运人赔偿损失,而是要求承运人返还超额收取的滞箱费。”而且,《海商法》的上述法条是针对海上货物运输所作出的特别规定,但本案争议实际已与运输环节本身无关,故该规定并不适用于本案。故“在《海商法》未对此作出规定的情况下,本案应适用三年的普通诉讼时效期间”。

笔者认为,在2021年会议纪要后,该观点值得商榷,会议纪要已明确,“承运人在履行海上货物运输合同过程中将集装箱作为运输工具提供给货方使用的,应当根据海上货物运输合同

法律关系确定诉讼时效”,案涉问题为托运人要求承运人返还超额支付的押金,与承运人主张滞箱费的诉求相同,属于“海上货物运输合同”法律关系,并非与运输环节无关的法律关系。航运实践中,集装箱的使用、归还及相应的费用付、还行为,与货物装运行为,都属于运输合同的特征性履行行为。依据《海商法》规定,货物的损害、灭失等承运人责任期间的起止,就是与集装箱掌控状态密切相关的。故在集装箱运输关系中完全剥离集装箱的使用、归还及相应的费用付、还,将之界定为与运输环节无关的问题,显然是不妥的。在《海商法》未做规定时直接适用民法的时效,有违海商法的自体性、权利义务主体的对等性、海事规范的国际性。

(2) 2018年另有判决认定,“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‘根据《海商法》第二百五十七条第一款规定的……是对货物运输赔偿请求权即赔偿事实请求权’的诉讼时效期间进行的规定,而本案系船舶运输欠款的追偿给付请求权即履约给付请求权,故本案并不适用该批复的规定”。

笔者认为,2008年《涉外商事海事审判实务问题解答》169条提及,承运人就海上货物运输向托运人、收货人或者提单持有人要求赔偿(包括索取运费)权利,时效期间为1年,即赔偿请求权包括运费请求权,举轻以明重,索取运费属于赔偿,追偿船舶欠款亦应属赔偿,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”的精神,适用海商法的时效规定。

(3) 2015年亦有判决认定,原告要求返还50000美元担保金,不应适用一年的诉讼时效期间,原因在于其并非海上货物运输向承运人要求赔偿的请求。

笔者认为,根据下文所述的《海商法》的自体性及同一律,返还担保金请求权与返还滞箱费

请求权一致，应同样适用《海商法》一年的时效规定。

#### 四、题述问题理论探析

笔者将以海商法的自体性及同一律，对上文所述的“海商法的自体性、权利义务主体的对等性、海事规范的国际性”进行评析，试从法理方面进行证成。

##### （一）《海商法》法律体系的自体性

自体性即自成体系的属性，海商法区别于民事立法的陆域属性，其立法渊源及发展都具有特殊性，从短期时效、优先权、责任限制等制度可见一斑。海商法“形成了一套自给自足的综合性法律制度”<sup>22</sup>，海事时效是一种具有体系完整性、逻辑严密性的时效体系；海商法并非民法的特别法，“一味强调海商法民法特别法的属性会使海商法被民法同化，造成海商法‘削足适履’”<sup>23</sup>。基于上文关于立法倾向的分析，笔者赞同何丽新教授“海商法是否作出规定，只能根据海商法自身的解释规则来解决”的观点。

笔者从我国《海商法》的法律条文中亦可推断出其自体性倾向，其一是该法 268 条规定的适用顺序，排序为“国际条约>海商法>国际惯例”，该国际惯例应作狭义理解，即为国际海事惯例。该条文以法律的形式明确，在适用海商法与民事法律之间，还有适用国际海事惯例的可选项，即需要穷尽海事条约、法律、惯例，体现了海商法的自体性；其二是该法第 34 条的规范亦可证明《海商法》存在自体性，该条明确规定“船员的任用和劳动方面”，在《海商法》未规定时，适用其他法律、行政法规，由此可以反推民法仅适用于特别法自体性不足的情况，若《海商法》未进行特别规定则不应适用包括民事法律在内

的其他法律法规。其三是我国《海商法》中并未作出可适用民法的直接规定，体现了我国《海商法》对其自体性的坚持；我国台湾地区“海商法”规定“海上运输关系、船舶关系适用本法规定；本法未规定的，适用其他有关法律的规定”，明确可在海商法未尽规定时援引其他法律的观点，我国《海商法》未作出相应的规定，可以反面印证《海商法》对自体性的坚持。

因为海商法规范的对象、立法的渊源、法律体例与民事诉讼时效存在差异性，所以，我国《海商法》立法建议中可借鉴外国商事立法的规范，如法国在处理民法与商法关系时明确提出：“如果商事法律本身规定应适用民事法律，后者的权威是当然的；如果没有这样的规定……援用商事惯例、商事的一般原则。”<sup>24</sup>又如日本《商法》第 1 条规定：“关于商事，在本法无规定的情况下，适用商习惯法。在没有商习惯法的情况下，适用民法。”笔者认为可以借鉴上述规则，明确我国《海商法》的优先适用规则，在《海商法》自体性的原则体系下，应优先适用海商法的一般规则，时效等问题作为实体问题，可以适用类推原则得出结论，而非直接援引民法的规范；确有援引民法必要时，需先满足“论证自体性及立法意图”这一条件。

基于上述理念，现有的是否用尽海商法之争的根源在于我国立法中关于自体性问题的不明确性，在日后《海商法》修改时可作出明确规范，例如规定海事时效规定应在《海商法》自体性体系内进行架构，在海商法未明确规定题述时效的情况下，应探明海商法的体系及立法意图，寻找海商法中可参照适用的纠纷解决规则，只有在“穷尽海商法”（包括条约、海商法、国际惯例）

22 曹兴国：《海商法自体性研究》，大连海事大学博士论文，2017 年，<http://cdmd.cnki.com.cn/Article/CDMD-10151-1017196575.htm>，2019 年 5 月 1 日访问。

23 曹兴国：《海商法自体性研究》，大连海事大学博士论文，2017 年，<http://cdmd.cnki.com.cn/Article/CDMD-10151-1017196575.htm>，2019 年 5 月 1 日访问。

24 向明华，《中国海事诉讼时效制度的国际接轨与本土化的冲突及其解决》，载《政治与法律》2019 年第 9 期·争鸣园地。

后，才可适用民法等的一般性规则。

## （二）承托双方法律体系内的同一律

同一律要求人们在同一思维过程中概念的确定内容始终保持同一，判断也必须同一。<sup>25</sup>在上文的自体性框架下，笔者提出需“探明海商法的体系及立法意图，寻找海商法中可参照适用的纠纷解决规则”，同一律即为解决纠纷的法律逻辑。

“诉讼时效制度作为一种时间限制的工具，可以使请求权法律关系中的权利人、义务人双方利益大致得到平衡”。<sup>26</sup> 返还滞箱费押金请求权与海事纠纷相伴而生，应适用海事法律解决问题。承运人要求托运人给付滞箱费押金、托运人要求承运人返还超额的滞箱费押金，属于同一问题的两个方面，属于同一性质的权利。两种权利关系之间，具有共生关系，故应以公平原则为基础，确保双方的权利义务达到平衡。

笔者试举一英国案例<sup>27</sup>，在该案中，英国终审法院认为“《海牙规则》中的时效规则仅适用于该公约项下的反诉请求权，而本诉则应适用英国普通时效（Limitation Act 1980）第5条的6年诉讼时效”。<sup>28</sup>可以预见该案例将导致承托双方权利义务不平衡，承运人索赔的时效为1年，

而托运人索赔的时效却长达6年。笔者翻阅书籍，得出各国的普通诉讼时效存在较大的差异的结论<sup>29</sup>，例如俄罗斯为3年，德国为30年，若托运人在不同国家向承运人提起诉讼，仅有依照同一律才可得出相同结论，否则就不仅是承托双方存在时效差异，托运人择地诉讼也会导致时长相差巨大后果，不利于承托双方利益的平衡。

故关于承托双方的时效，笔者认为不应沿用《海牙规则》中的规定，而应借鉴之后的《汉堡规则》，明确“关于货物运输的任何诉讼，不论提起诉讼的人是托运人或收货人，还是承运人或实际承运人，其时效期间均为2年”。即应吸收《汉堡规则》的观点，指向的对象是关于货物运输的任何诉讼，即对《海商法》257条的诉讼主体作出变更，规定不论是承运人或者是托运人，提请诉讼时效的期间均应一致。

结论：疫情期间关于滞箱费返还请求权的诉讼频发，时效问题亟需引起重视。诉讼时效制度应当“建立在社会现实状况和主流价值观基础之上”<sup>30</sup>，对诉讼时效制度基本价值的厘定，有助于最大限度地减少法律冲突中的耗损，保障承托双方的利益，推进法治化营商环境的建设。

25 谢翔宝、於世成著，《海商法逻辑学》，大连海运学院出版社，第243页。

26 杨巍著，《民事权利时间限制研究》，武汉大学出版社，2011年版，第143-145页。

27 Aries Tanker Corporation v. Total Transport Ltd. 案中（13[1977]1 W.L.R. 185）

28 向明华，《中国海事诉讼时效制度的国际接轨与本土化的冲突及其解决》，载《政治与法律》2019年第9期·争鸣园地。

29 贾东明：《权威解读〈民法总则〉关于诉讼时效的修改情况》，<http://www.cqzhihaolaw.com/a/bananshouji/20170427/31103.html>，2019年5月10日访问。

30 杨巍著，《民事权利时间限制研究》，武汉大学出版社，2011年版，143-145。

# 责任保险人对清污费用的赔偿问题研究

□ 宁波海事法院 杨世民

**内容摘要:**清污主体就船舶散装油类及船用燃油向船舶油污损害责任保险人主张清污费用,须具有实体法律依据。具有涉外因素的情形下,清污主体根据相关国际公约的规定,有权要求责任保险人理赔;不具有涉外因素的情形下,清污主体在满足保险法第六十五条第二条构成要件时,有权要求责任保险人理赔。责任保险人对清污主体的理赔义务,既非连带债务,亦非不真正连带债务,而是基于法律对责任保险下第三人的优先保护考量对第三人承担的义务。在责任保险人理赔义务确定的情况下,应与其先行赔偿,不足部分,由船舶所有人补足。清污主体一并起诉船舶所有人、责任保险人的,应由污染发生地、损害结果地或者采取预防污染措施地海事法院管辖。清污主体仅起诉责任保险人的,应通知船舶所有人参加诉讼;具有涉外因素的情形下,由污染发生地、损害结果地或者采取预防污染措施地海事法院管辖,不具有涉外因素的情形下,由被告住所地海事法院管辖。清污主体仅起诉船舶所有人,查明船舶所有人投保船舶油污损害责任保险的,宜通知责任保险人参加诉讼,由污染发生地、损害结果地或者采取预防污染措施地海事法院管辖。

**关键词:**责任保险 清污费用 涉外因素 第三人直接请求权 地域管辖

随着人类活动在海洋上的扩大以及船舶大型化的发展,因船舶载运散装油类以及装载的燃油泄漏产生的污染(以下简称油污污染)对海洋环境的威胁及损害日趋扩大。为实现保护海洋环境的目的,理论及实务界通常将清理防护油污污染行为界定为为防止或者减轻油污损害而采取的合理措施,由此产生清污费用(包括油污防护费用)由船舶所有人承担,此点已形成共识。实践中争议较大的是船舶所有人的油污损害责任保险人(以下简称责任保险人)的赔偿问题,主要集中在清污主体是否有权向责任保险人索赔、责任保险人与船舶所有人的赔偿关系、责任保险

人的诉讼地位及地域管辖三个方面。

## 一、清污主体向责任保险人索赔的请求权基础

就此问题,首先须厘清清污主体与责任保险人之间的法律关系。一般而言,清污主体与责任保险人之间存在两层法律关系:清污主体与船舶所有人之间的法律关系,船舶所有人与责任保险人之间的保险合同关系。清污主体与船舶所有人构成何种法律关系,须视清污主体类型而定,司法实践中,清污主体主要有两种:1. 相关主管机关,如海事主管部门、海洋主管部门等;2. 清污企业。清污企业按照启动清污行为方式的不同又

可分为两种：受相关主管机关指派，<sup>1</sup> 受船舶所有人委托。<sup>2</sup> 有观点认为，根据海事诉讼特别程序法第九十七条的规定，上述清污主体均有权向责任保险人索赔。<sup>3</sup> 另有观点认为，参照《第二次全国涉外商事海事审判工作会议纪要》第 145 条“国家海事行政主管部门或其他企事业单位为防止或减轻油污损害而支出的费用，包括清污费用，可直接向油污责任人提起诉讼”的规定，以及《第三次涉外商事海事审判工作会议纪要》第 82 条“清污单位受海事行政机关指派完成清污作业后，清污单位就清污费用直接向污染责任人提起民事诉讼的，人民法院应予受理”的规定，相关主管机关及受其指派的清污企业，有权向责任保险人索赔；接受船舶所有人委托的清污企业，应向船舶所有人主张清污费用，无权向责任保险人索赔。笔者以为，上述观点均有一定道理，却未找准清污主体向责任保险人索赔的请求权基础，难谓妥当周延。

请求权基础，指的是一方当事人向他方当事人有所主张的法律规范。<sup>4</sup> 自准确适用法律进行裁判角度讲，请求权基础须为实体法，且须为具有事实构成要件和法律效果的完全性法条。所谓完全法条，学上说实际上仅用来指称已兼备构成要件与法律效力这两个要素，并将该法律效力连接于该构成要件的单一法条。<sup>5</sup> 程序法调整的是当事人、法院及其他诉讼参加人的诉讼活动，不为当事人创设民事实体权利义务，不宜作为实体裁判依据。海事诉讼特别程序法第九十七条解决的是诉讼主体的问题，难以得出责任保险人须赔偿受损害者保险金的结论。此点如同判决挂靠人与被挂靠人承担连带责任须以民法典等实体法为依据，而不能以民事诉讼法解释第 54 条为依据道理相

同。根据实体法与程序法之间关系的原理，程序法是以实体法规定的权利与义务为出发点，实体法是程序法的基础，如果实体法不存在，程序法也失去了其存在的价值。因此，如果实体法未赋予受害人对责任保险人或财务保证人直接请求权，而程序法赋予受害人对责任保险人或财务保证人的直接诉讼权利，这种诉讼权利便是无源之水。<sup>6</sup> 故第一种观点依据不足。按照清污主体类型区分，相关主管机关及受其指派进行清污的企业有权向责任保险人索赔、接受船舶所有人委托进行清污的企业无权索赔的观点，正确认识到两层法律关系对此类清污企业向责任保险人主张保险赔偿金的理论障碍，但缺乏严密的论证逻辑，须进一步检视并补充完善。

笔者认为，应以是否具有涉外因素作为区分标准：具有涉外因素的，因可适用修正 1969 年国际油污损害民事责任公约的 1992 年议定书（经修订后的公约称为 1992 年国际油污损害民事责任公约，以下简称《油污公约》，于 2000 年 1 月 5 日对我国生效），以及 2001 年国际燃油污染损害民事责任公约（以下简称《燃油公约》，于 2009 年 3 月 9 日对我国生效），清污主体有权要求责任保险人赔偿清污费用；不具有涉外因素的，因不可适用《油污公约》《燃油公约》而不能一概而论，须根据清污主体与船舶所有人之间的法律关系，考察海商法、保险法、民法典等的相关规定，并结合具体案情，方可明确。

以是否具有涉外因素作为区分标准，原因在于《油污公约》《燃油公约》可否适用于国内沿海运输船舶发生的油污事故，法律未作明确规定。国内学界主流观点是不应适用，如司玉琢教授认为：……，但由于我国在处理民商事国际公

1 参见天津海事法院（2017）津 72 民初 476 号民事判决书。

2 参见宁波海事法院（2016）浙 72 民初 930 号民事判决书。

3 参见天津海事法院（2017）津 72 民初 476 号、辽宁省高级人民法院（2017）辽民终 463 号民事判决书。

4 王泽鉴：《民法思维—请求权基础理论体系》，北京大学出版社 2009 年版，第 46 页。

5 黄茂荣：《法学方法与现代民法》，法律出版社 2007 年版，第 159 页。

6 胡正良主编：《海事法》，北京大学出版社 2016 年版，第 532 页。

约与国内法的关系上, 附以“涉外因素”的限制条件, 因此, 我国即使将来也参加其他国际公约, 上述公约对我国也只适用于具有涉外因素的船舶载运货油污染、船舶燃油污染、船舶载运有毒有害物质造成的污染损害赔偿。<sup>7</sup> 实务界亦持此观点。《第二次全国涉外海事审判工作会议纪要》第 141 条明确: “我国加入的《1992 年国际油污损害民事责任公约》适用于具有涉外因素的缔约国船舶油污损害赔偿纠纷, 包括航行于国际航线的我国船舶在我国海域造成的油污损害赔偿纠纷。非航行于国际航线的我国船舶在我国海域造成的油污损害赔偿纠纷不适用该公约的规定。”最高法院于 2008 年 7 月 3 日在给山东高院《关于非航行国际航线的我国船舶在我国海域造成油污损害的民事赔偿责任适用法律问题的请示的答复》([2008] 民四他字第 20 号) 中重申了上述意见。最高法院《关于审理船舶油污损害赔偿纠纷案件若干问题的规定》(以下简称《油污赔偿规定》) 的起草者同样持上述观点: 从务实的角度看, 我们倾向于认为, 《规定》实施后, 《规定》关于损害赔偿范围、油污赔偿责任限额及其相应的责任限制程序等规定应统一适用于国际、国内航线船舶造成的油污损害, 但在《规定》未涉及的其他方面, 如归责原则、诉讼时效等, 最高人民法院于 2008 年在给山东省高级人民法院《关于非航行国际航线的我国船舶在我国海域造成油污损害的民事赔偿责任适用法律问题的请示的答复》的精神仍应遵照执行, 在具体办案援用法条时应注意区分。<sup>8</sup>

#### (一) 具有涉外因素的情形

《油污公约》第 2 条规定: “……5. ‘油类’系指任何持久性烃类矿物油, 如原油、燃料油、重柴油和润滑油, 不论是作为货物运输还是在此种船舶的燃料舱中。6. ‘污染损害’系指: (a) 油类从船上溢出或排放引起的污染在该船之外

造成的灭失或损害, 不论此种溢出或排放发生于何处; 但是, 对环境损害(不包括此种损害的利润损失)的赔偿, 应限于已实际采取或将要采取的合理恢复措施的费用; (b) 预防措施的费用及预防措施造成的进一步灭失或损害。7. 预防措施是指事件发生后为防止或者减轻污染损害由任何人所采取的任何合理措施。”第 7 条第 8 款规定: “对油污损害的任何索赔可向承担船舶所有人油污损害责任的保险人或提供财务保证的其他人直接提出。”根据上述规定, 油类清污主体有权要求责任保险人赔偿清污费用。

《燃油公约》第 1 条规定: “……5. ‘燃油’系指用于或拟用于船舶运行或推进的包括润滑油在内的任何烃类矿物油, 以及此类油的任何残余物。6. ‘预防措施’系指事故发生后任何人员采取的防止或尽量减少污染损害的任何合理措施。……9. ‘污染损害’系指 (a) 从船体任何部位可能逸出或排出的燃油事故, 从而造成船体外部水域的环境损失或损害。环境损害的赔偿应只限于使环境得以恢复所实际采取的或将要采取的合理措施, 而不是此种损害的利润损失; 和 (b) 预防措施的费用和由预防措施造成的进一步损失或损害。”第 7 条第 10 款规定: “任何污染损害索赔均可直接向为登记所有人的污染损害责任提供经济担保的保险人或其他人员提出。……”根据上述规定, 燃油清污主体亦有权要求责任保险人赔偿清污费用。

《油污公约》《燃油公约》规定第三者有权向责任保险人索赔, 理由在于: 赋予受害方可以直接起诉保险人的权利, 是为了保障受害方的利益。否则, 如果责任主体丧失赔偿能力, 尤其是责任主体无力承担债务而破产倒闭时, 责任主体将归于消灭, 受害方所预期的保障便面临落空的危险。……这种直接诉讼制度, 往往规定在有关环境污染损害赔偿、其他涉及不特定多数人的利

<sup>7</sup> 司玉琢: 《海商法》, 法律出版社 2018 年版, 第 300 页。

<sup>8</sup> 余晓汉: “《关于审理船舶油污损害赔偿纠纷案件若干问题的规定》的理解与适用”, 载《人民司法》2011 年第 17 期。

益或者国家利益可能受到损害的侵权法律中,因为可以认为是基于公共利益保护的需要在法律上作出的一种政策性的合理安排。<sup>9</sup>

须说明的是,根据《油污公约》第7条第1款,2000总吨以上的散装货油船舶的船舶所有人,方须投保油污损害责任保险。《燃油公约》第7条第1款则规定1000总吨以上船舶的船舶所有人,即须投保油污损害责任保险,要求更为严格。防治船舶污染海洋环境管理条例与《燃油公约》保持一致,第五十一条第一款规定凡在我国管辖海域内航行的船舶,除1000总吨以下载运非油类物质的船舶外,船舶所有人均须投保油污损害责任保险。

#### (二) 不具有涉外因素的情形

此情形下,根据最高法院《关于审理海上保险纠纷案件若干问题的规定》第1条,首先适用海商法的规定;海商法没有规定的,适用保险法的规定;海商法、保险法没有规定的,适用民法典等其他相关法律的规定。海商法就此问题未作规定,故须考察保险法、民法典的规定。

根据保险法第六十五条第四款,责任保险的保险标的为被保险人对第三者依法应负的赔偿责任。就责任保险人而言,核心问题在于清污费用是否属于船舶所有人对第三者依法应负的赔偿责任。船舶发生油污事故后,相关主管部门根据海洋环境保护法第七十一条有权强制采取避免或者减少污染损害的措施,由此支出的费用,根据防止船舶污染海洋环境管理条例第四十一条第一款的规定,相关主管部门有权要求船舶所有人承担,民法上可归入不当得利的范畴。受相关主管部门指派进行清污的企业,本无清污的法定或者约定义务,为避免公共利益遭受损失而采取清污措施进而产生清污费用,符合无因管理的构成要件,亦有权要求船舶所有人清偿。船舶所有人委

托清污企业清污的行为,直接避免或者减轻了海洋环境、养殖物等的损失,间接避免或者减轻责任保险人的赔偿责任,由此产生的清污费用属于海商法第二百四十条第一款、保险法第五十七条第二款规定的施救费用,应由责任保险人承担。除侵权行为、合同行为外,其他法律的规定一如无因管理、不当得利、物上请求权等,所产生的民事赔偿责任,理论上也能够成为责任保险的保险标的。<sup>10</sup>基于鼓励清污行为以保护海洋环境的目的,船舶所有人对上述清污主体的清偿义务,应认定为被保险人对第三者依法应负的赔偿责任。船舶所有人不支付清污费用的,根据最高法院《关于适用〈中华人民共和国保险法〉的解释

(四)》(以下简称《保险法解释四》)第14条第1款的规定,清污费用经法院生效裁判确认,或者经清污主体与船舶所有人协商一致,或者具有船舶所有人对清污主体的赔偿责任能够确定的其他情形,且船舶所有人尚未要求责任保险人直接向清污主体赔偿清污费用的,根据该解释第15条的规定,应认定为船舶所有人怠于向责任保险人提出请求。清污主体得以保险法第六十五条第二款为请求权基础,向责任保险人索赔。

清污主体向责任保险人索赔的权利,理论上称为责任保险第三人直接请求权。其理论基础在于:随着现代社会法律社会化趋势的发展,保险法的功能更加公益化,责任保险关注的利益保护也逐渐由填补被保险人的损害向填补受害第三人的损害转变,责任保险的功能越来越多地从填补损害发展到社会保护。以此为背景,赋予受害第三人直接请求权成为必要,直接请求权的价值在于使受害第三人在受到损害后可依法律规定或者责任保险合同约定,直接向实施侵权的被保险人的保险人请求赔偿,所受损害得以迅速有效得以填补。<sup>11</sup>

9 胡正良主编:《海事法》,北京大学出版社2016年版,第531页。

10 温世扬主编:《保险法》,法律出版社2016年版,第245页。

11 最高人民法院民事审判第二庭编著:《最高人民法院关于保险法司法解释(四)理解与适用》,人民法院出版社2018年版,第318页。

须强调的是,党的十八大报告对推进中国特色社会主义事业作出“五位一体”的总体布局,生态文明建设是重要组成部分。这一重大决策部署必须在审判工作中加以贯彻落实。从鼓励社会各界积极参与清污活动进而保护海洋生态环境角度出发,对清污主体向责任保险人索赔不宜掌握过严。但法律规定多是利益平衡的产物,保险制度更是如此。在加强对清污主体保护的同时,亦不可忽视对责任保险人利益的维护,以免出现责任保险人因赔偿责任过滥过巨而不愿承保油污损害责任保险或者虽承保但不断提高保险费率等状况,确保保险分散风险的作用能够有效发挥、相关各方实现“共赢”。尤其需要注意的是,尽管国际公约、国内相关法律法规均强制船舶所有人投保油污损害责任保险,但不意味着船舶所有人投保的此类保险均是强制保险。在强制保险中,国家通过法律或法规统一规定保险险种、保险责任范围、除外责任、保险期限、保险金额、保险费率、保险赔偿方式等,不容当事人协商和选择。<sup>12</sup>油污损害责任保险仍允许当事人协商,并无法律法规对保险合同内容作出强制性规定。自此角度讲,更须维护清污主体、船舶所有人及责任保险人之间的利益平衡。

## 二、责任保险人的赔偿责任

责任保险人须赔偿清污主体清污费用的,其赔偿责任应限于合理范围,此既是公平正义当然要求,又可自《油污公约》第1条第7款、《燃油公约》第1条第6款推出,更有《油污赔偿规定》第10条、《保险法解释四》第19条第2款作为依据。据此,船舶所有人与清污主体就清污费用达成和解协议,未经责任保险人认可的,责任保险人有权要求重新核定保险责任范围及赔偿数额;审判人员应结合污染范围、污染程度、油类泄漏量、预防措施的合理性、参与清除油污

人员及投入使用设备的费用等因素,合理认定清污费用。但如何裁判责任保险人与船舶所有人的赔偿关系,涉及责任保险人与船舶所有人的债务性质以及责任保险人抗辩权的行使问题,实践做法仍不统一,有必要研究讨论。

### (一)责任保险人与船舶所有人的债务性质

《油污公约》《燃油公约》及海事诉讼特别程序法等,均未明确船舶所有人与责任保险人承担何种形式的赔偿责任。船舶所有人与责任保险人间显然不是按份责任:按份之债的多个债务人系就同一债务标的对债权人负担不同份额的给付义务;船舶所有人系就油类、燃油泄漏行为对清污主体承担责任,责任保险人系就承保油污损害责任保险对清污主体承担责任,二者不是就同一债务所作的份额划分。那么,是连带责任,<sup>13</sup>还是不真正连带责任,<sup>14</sup>抑或其他性质的债务?

笔者不赞同连带责任的观点,理由有三:第一,法律依据不足。根据民法典第五百一十八条第二款,连带债务由法律规定或者当事人约定。如此规定意在贯彻自我决定和自我负责的民法基本原则:只有基于自我决定或者法律规定,民事主体方须对他人行为负责,或者承受与他人共同承担责任的负担。责任保险人与船舶所有人约定对清污主体承担连带责任的情况极少,迄今亦无法律规定两者承担连带责任。第二,存在实践障碍。如责任保险人承保的保险金额为500万元,船舶所有人须支付的合理清污费用为600万元,责任保险人显然无法就600万元的清污费用与船舶所有人承担连带责任。第三,存在理论障碍。民法理论认为,连带债务间须有共同目的。盖连带债务,虽有数个之债务,乃为确保债权人权利及使其易于行使而存在。各债务人惟有一个之共同目的,一债务之履行虽不得同时为他债务之履行,然因一债务之履行而达其目的时,他

<sup>12</sup> 温世扬主编:《保险法》,法律出版社2016年版,第11页。

<sup>13</sup> 参见(2014)厦海法商初字第182号民事判决书。

<sup>14</sup> 参见(2016)辽72民初665号、(2017)辽民终463号民事判决书。

债务失其存在之理由，故不得不因此消灭。<sup>15</sup>油污损害责任保险虽有保障受损害人的价值，但分散船舶所有人的经营风险仍为其重要作用，尤其是在自愿保险的情况下。故难谓责任保险人、船舶所有人对清污主体所负债务具有同一目的。

笔者亦不赞同不真正连带责任的观点，理由亦有三：第一，船舶所有人投保的保险金额低于损害赔偿总额时，清污主体无法自责任保险人处全额受偿，与不真正连带责任下债权人可自任一债务人处全额受偿的特征不符。第二，不真正连带责任，几乎均依法律规定产生，偶然性较强，自立法论角度而言不存在为担保债权而有意设立的情况。责任保险担保第三人债权实现的色彩则较浓，已逐步呈与分散被保险人经营风险分庭抗礼之势。尽管有关直接请求权的各种理论学说分别从不同角度为直接请求权的建构提供了不同的理论依据，但大多数有关直接请求权的理论观点都强调直接请求权的担保价值。<sup>16</sup>第三，不真正连带责任的数个债务虽相互独立，但系同一债权人与不同债务人直接成立债权债务关系，通常不发生一债务人行使另一债务人抗辩权的情况。责任保险人则是因与船舶所有人存在保险合同关系，在清污主体有权向其索赔时，方与清污主体成立债权债务关系，故实践中存在责任保险人对清污主体行使其对船舶所有人享有的抗辩权的情况。

笔者认为，责任保险人与船舶所有人须对清污主体承担的责任，属于一种新的债务类型。谓其为新，系因在强化对第三者保护的法律思想的指导下，于法定要件齐备之际，责任保险人须向其无合同关系的清污主体赔偿保险金。这必然涉及到责任保险人对清污主体如何行使抗辩权的问题，即仅可行使船舶所有人对清污主体的抗

辩权抑或亦可行使其对船舶所有人的抗辩权。

## （二）责任保险人抗辩权的行使

### 1. 具有涉外因素的情形

根据《油污公约》第7条第8款、《燃油公约》第7条第10款，责任保险人不得对清污主体行使其对船舶所有人享有的抗辩权，但船舶所有人破产、关闭的除外，且任何情形下均可行使海事赔偿责任限制抗辩权，船舶所有人丧失该权利的也不例外。

责任保险人赔偿清污主体清污费用后，可否根据保险合同的约定，就其无须赔偿部分向船舶所有人追偿？笔者持肯定观点。《油污公约》《燃油公约》为保护受损害人以及预防措施采取者，规定了责任保险人不得对外行使其对船舶所有人的抗辩权，并不当然否定此类约定的内部法律效力。如此类约定不具有保险法第十七条第二款规定的不产生效力情形、民法典第一百五十三条及第一百五十四条规定的无效情形，则对船舶所有人具有约束力，责任保险人有权追偿。责任保险人依照保险合同的约定不承担给付保险金的责任，但依照法律的规定而应当向受害人给付保险赔偿金的，保险人在依法向受害人给付保险赔偿金后，取得对被保险人的求偿权。<sup>17</sup>

### 2. 不具有涉外因素的情形

前文已述，责任保险人与清污主体本无关系，系因与船舶所有人存在保险合同关系，方与清污主体建立联系。在保险合同未作特别约定情况下，责任保险人通过意思自治与船舶所有人达成的有关抗辩权的约定，清污主体无权干涉，即责任保险人有权对清污主体行使其对船舶所有人享有的抗辩权。

此问题涉及责任保险第三人直接请求权的性质，就此学界主要有四种观点：法定权利说，

<sup>15</sup> 史尚宽：《债法总论》，中国政法大学出版社2000年版，第643页。

<sup>16</sup> 陈亚芹：“论责任保险第三人直接请求权的立法模式一对直接请求权理论基础的新解读”，载《保险研究》2011年第1期。

<sup>17</sup> 邹海林：《责任保险论》，法律出版社1999年版，第65页。

法定债权让与说,法定债务承担说,法定代位权说。<sup>18</sup> 保险法采纳的应为法定代位权说,理由有二:第一,立法者持此观点。实践中,有的被保险人对第三者造成损害后,无力赔偿,又不向保险人请求直接向第三者赔偿保险金,损害了第三者的利益。根据合同法中关于因债务人怠于行使其到期债权,对债权人造成损害的,债权人可以以自己的名义行使债务人的债权的规定,本法新增加了上述规定,以更好保护第三者的利益。<sup>19</sup> 第二,可自相关法条中推出此结论。根据保险法第六十五条第二款,第三者要求保险人赔偿保险金需满足两个条件:被保险人对第三者应负的赔偿责任已确定,被保险人怠于请求保险人向第三者赔偿保险金。根据《保险法解释四》第14条的规定,被保险人对第三者的赔偿责任确定后,被保险人要求保险人向第三者赔偿保险金的,保险人有权主张按照保险合同确定保险赔偿责任。上述规定与民法典第五百三十五条第一款规定的债权人代位权的构成要件、第三款规定的相对人对债务人的抗辩权可向债权人主张完全相符。责任保险人处于相对人的地位,根据代位权的基本理论以及民法典的相关规定,其有权对处于债权人地位的清污主体,行使对处于债务人地位的船舶所有人的抗辩权。至于《油污赔偿规定》第8条规定的“责任保险人不得向受损害人主张其对船舶所有人的抗辩权”,应限缩适用于具有涉外因素的情形。毕竟该规定属于司法解释,在缺乏国内法支撑的情况下,不宜课以责任保险人过重义务。

上文已述,船舶所有人委托清污企业清污产生的费用,属于施救费用。对此类费用,责任保险人可否行使免赔额、免赔率的抗辩权?笔者持否定观点,理由有二:第一,自逻辑角度分析。免赔额、免赔率针对的是投保人或者第三者要求赔偿的权利,而保险责任范围、保险金额等由保

险合同双方协商确定,故免赔率、免赔额适用范围限于双方约定的权利义务。海商法第二百四十四条第一款、保险法第五十七条第二款规定的保险人承担施救费用系法定义务,即便保险合同未作约定,保险人亦须承担,故免赔额、免赔率的适用对象不包括施救费用。第二,自目的角度分析。海商法第二百四十四条第一款、保险法第五十七条第二款的规定,旨在鼓励被保险人于事故发生后积极采取施救措施,以减少社会财富的浪费,具有强烈的公益性。故上述规定应为强制性规定,保险人不得通过协议方式排除或限制该法定义务。否则,亦应允许被保险人通过协议方式排除或限制保险事故发生后,其负有的采取必要措施以防止或减少损失的义务,如此则与海商法第二百三十六条第一款、保险法第五十七条第一款的规定殊为不符。

综上,在责任保险人须赔偿清污费用的情况下,可类推适用民法典第一千二百一十三条的规定,判令责任保险人在合理范围内赔偿;不足部分,由船舶所有人赔偿。

### 三、诉讼主体及地域管辖问题

司法实践中,清污主体就清污费用提起诉讼时,被告主要有三种情形:1.同时起诉船舶所有人与责任保险人;2.仅起诉责任保险人,未起诉船舶所有人;3.仅起诉船舶所有人,未起诉责任保险人。

第一种情形下,可一次性解决清污主体、船舶所有人以及责任保险人三方之间两层法律关系的纠纷,自无不可。自《保险法解释四》第15条关于“且第三者以保险人为被告或者以保险人与被保险人为共同被告提起诉讼时”的表述,亦可得出清污主体可同时起诉船舶所有人与责任保险人的结论。能否判令二者对清污主体承担责任属于实体判断问题,不应在立案阶段作出判断。清污主体的

<sup>18</sup> 温世扬主编:《保险法》,法律出版社2016年版,第253页。

<sup>19</sup> 安建主编:《中华人民共和国保险法(修订)释义》,法律出版社2009年版,第107页。

起诉符合民事诉讼法第一百一十九条规定的,法院即应受理。但根据该条第四项规定,起诉须属于受诉法院管辖。基于责任保险的担保属性,可根据担保合同附随于主债务的原理,参照最高法院《关于适用〈中华人民共和国民法典〉有关担保制度的解释》第21条第2款的规定,按清污主体与船舶所有人之间纠纷性质确定地域管辖法院。清污主体与船舶所有人间纠纷系因船舶泄露油类、燃油引发,故应根据海事诉讼特别程序法第七条第二项的规定,由污染发生地、损害结果地或者采取预防污染措施地海事法院管辖。

第二种情形下,法院须审查清污费用的真实性、合理性及责任保险人的责任承担问题,实践中责任保险人通常亦会申请追加船舶所有人参加诉讼。具有涉外因素的情形下,根据《油污公约》第七条第八款、《燃油公约》第七条第十款的规定,法院须追加船舶所有人作为第三人参加诉讼。不具有涉外因素的情形下,法院基于查明案件事实的需要,亦应依申请或者依职权追加船舶所有人作为无独立请求权第三人参加诉讼。就地域管辖问题,具有涉外因素的情形下,清污主体行使的是直接诉权,即不附抗辩理由的直接请求权。若以第三人为视角,从发生原因上来讲应当采用原始取得说;若立足于保险人、被保险人之间及其对于第三人的关系,则法定债务承担说提供了一个合理解释。<sup>20</sup>故应适用海事诉讼特别程序法第七条第二项,由污染发生地、损害结果地或者采取预防污染措施地海事法院管辖,且责任保险人不得以其与船舶所有人达成的管辖协议对抗之。不具有涉外因素的情形下,清污主体行使的是附抗辩权的直接请求权。前文已述,保险法对此采法定代位权说,故应按照保险合同纠

纷确定地域管辖法院,适用海事诉讼特别程序法第六条第一款及民事诉讼法第二十四条的规定,由被告住所地海事法院管辖,且责任保险人得以与船舶所有人间的管辖协议对抗之。

第三种情形下,地域管辖法院与情形一相同。争议在于责任保险人的诉讼地位问题:船舶所有人支付清污费用的义务经诉讼确定后,船舶所有人可要求责任保险人向清污主体赔偿保险金;船舶所有人怠于主张的,清污主体还可直接向责任保险人索赔。故责任保险人对清污主体与船舶所有人间的案件处理结果具有法律上的利害关系。被保险人对第三人有无赔偿责任、被保险人对第三人应当承担的赔偿责任的大小,直接决定着保险人应否给付或者给付多少保险赔偿金。<sup>21</sup>故责任保险人属于无独立请求权第三人,根据民事诉讼法第五十六条第二款的规定,法院可依申请或者依职权通知其参加诉讼。责任保险人对被保险人与第三者之间的纠纷享有参与权,有权参与两者间的协商过程和诉讼过程。如责任保险人非因自身原因未能参与被保险人与第三者之间的诉讼,判决生效后产生既判力,在被保险人或者第三者对责任保险人提出的诉讼中,责任保险人难以要求法院审查被保险人是否须承担赔偿责任以及赔偿责任的大小,其只能通过提起第三人撤销之诉寻求救济。在诉讼标的不同的后诉中,前诉的既判事项成为先决问题,此时就该先决问题,应以前诉判决为基准,后诉法院并不重新审理,仅就其他事项进行审理。<sup>22</sup>从彻底解决矛盾纠纷以及维护生效法律文书权威性角度讲,法院审理过程中知悉船舶所有人投保油污损害责任保险的,应通知责任保险人参加诉讼。

20 温世扬主编:《保险法》,法律出版社2016年版,第254页。

21 邹海林:《责任保险论》,法律出版社1999年版,第266页。

22 江伟主编:《民事诉讼法》,中国人民大学出版社2008年版,第319页。

# 四级法院审级职能定位改革与海事审判 “三合一”改革冲突与衔接问题研究

——以宁波海事法院为样本

□ 宁波海事法院 夏淇波 马钦媛

**内容摘要：**正在进行海事审判“三合一”改革探索的海事法院在贯彻落实四级法院审级职能定位改革过程中，不可避免得面临两种改革的冲突和衔接问题，本文选取在同时推进两项改革工作的宁波海事法院为样本，从对两项改革的认识出发，探讨两者在实践中产生的程序冲突，对接复杂、目标背离，以及海事法院对于审级职能定位改革工作的“参与度”较低等问题，并针对完善审级职能定位改革与海事审判“三合一”改革衔接工作，提出正确认识审级职能定位改革与海事审判“三合一”改革的关系，完善海事刑事审判改革与审级职能定位改革的程序衔接和报请提级管辖的程序对接，及时发现并报请提级管辖案件，提高海事案件审判质量和加强专业审判队伍建设的建议，为两项改革的贯彻落实提供浙江经验。

**关键词：**审级职能改革 “三合一”改革 冲突 衔接

## 一、引言

2021年9月27日，最高人民法院印发《关于完善四级法院审级职能定位改革试点的实施办法》（以下简称《试点实施办法》）的通知。2021年10月1日，为期2年的完善四级法院审级职能定位改革试点工作全面启动，各地法院开启了相应的配套改革工作。同时，自2017年起因宁波海事法院审理全国第一起海事刑事案件——宁波市人民检察院指控被告人艾伦·门多萨·塔布雷（ALLAN MENDOZA TABLATE）犯交通肇事罪一案，掀起的海事法院海事审判“三合一”改革也在如火如荼地试点开展。如何做好正在推进的海事审判“三合一”改革与四级法院审级职能定位改革的衔接工作，是海事法院面临

的实际问题和挑战。本文以海事审判“三合一”改革先行者——宁波海事法院为样本，探讨两项改革衔接的问题与建议，为海事法院更好地贯彻落实审级职能定位改革，探索发展“三合一”改革提供浙江经验。

## 二、审级职能定位的问题与改革

为更好地推进四级法院审级职能定位改革工作，解决改革中遇到的问题和难点，首先要对原有的四级法院审级职能定位和此项改革本身进行深入学习和理解，把握其初衷、目标和要求。

### （一）原有审级职能定位存在的问题

人民法院的职能定位与法院体制和审级设置紧密相连。我国法院的级别设置为四级，完全与行政区划相联系，即（区）县一级设置相应

的基层人民法院，（地）市一级设置中级人民法院，（直辖市、自治区）省一级设置高级人民法院，中央一级设置最高人民法院。根据三大诉讼法，每一级法院都可以作为初审机关。这种司法等级制度没有职能分层，已经失去程序结构意义上的“审级”的价值，多一级法院只是增加一层行政级别而已。<sup>1</sup>有学者对这种制度提出激烈的批评，认为这是一种柱形结构的司法等级制。“从塔基到塔顶，各级法院的价值目标、职能配置及运作方式几乎没有分别，每一级法院都可以受理一审案件，同时都可以作为终审法院（自中级法院开始）；每一级法院、每一级程序都追求同一个目标，即个案的实质公正；当事人在不同审级享有几乎完全相同的程序权利；每一级法院、每一级程序都有权全面审理事实问题和法律问题，有权直接传唤当事人和证据并重新调查事实，有权根据自己查明的事实做出判决。”<sup>2</sup>

当前我国法院职能的设置，主要是围绕审级分工的不同而展开，造成了上下级法院职能的重叠模糊、定位不清。主要表现为“职能重合类同，呈现出同质化特征，上下级法院间行政化管理特征明显”，存在“影响管辖的明确和稳定，影响基层法院化解矛盾的功能，影响上级法院监督指导职能的发挥”等问题。<sup>3</sup>

## （二）审级职能定位的改革设计

在改革启动之初发布的《试点实施办法》开篇部分阐明：为进一步深化诉讼制度改革，明确四级法院审级职能定位，加强审级制约监督体系建设，实现依法纠错与维护生效裁判权威相统一，推动法律正确统一适用。该部分明确了本次改革的初衷。

《试点实施办法》第一条规定：各级人民法

院应当根据本办法，健全工作衔接机制、完善内设机构设置、优化审判力量配置，在实现审判重心进一步下沉的同时，推动将涉及重大国家利益、社会公共利益和具有普遍法律适用指导意义的案件交由较高级别法院审理，逐步实现基层人民法院重在准确查明事实、实质化解纠纷；中级人民法院重在二审有效终审、精准定分止争；高级人民法院重在再审依法纠错、统一裁判尺度；最高人民法院监督指导全国审判工作、确保法律正确统一适用。通过依法有序开展试点工作，充分发挥四级两审审级制度优势，加快推进审判体系和审判能力现代化，为全面建设社会主义现代化国家提供有力司法服务和保障。该条明确了本次改革对各级法院目标职能的划分。

2022年2月17日，最高法院印发了《最高人民法院关于落实四级法院审级职能定位改革试点案件提级管辖和报请再审提审工作有关要求的通知》（以下简称《改革试点通知》），第一条规定：要充分认识试点工作对优化四级法院审级职能定位、完善审判资源配置模式、加强审级制约监督体系建设的重要意义。根据《试点实施办法》，各级人民法院均适用关于完善案件提级管辖机制的相关规定。准确把握理解改革试点精神，在推动审判重心下沉的同时，通过适用案件提级管辖和报请再审提审工作机制，推动将具有规则意义、涉及重大利益、有利于打破“诉讼主客场”的案件交由较高级别法院审理。该条明确了此次试点工作的目标和要求。

《改革试点通知》第二条针对最高法院以外的各级法院，对完善提级管辖工作机制做了更具体的规定：严格按照《试点实施办法》第四条至第五条的规定，积极做好案件提级管辖的组织和指导工作，研究制定符合辖区实际的实施细

1 范跃如：《司法改革背景下四级法院职能定位研究》，载《山东审判》第33卷总第239期。

2 傅郁林：《审级制度的建构原理——从民事程序视角分析》，载《中国社会科学》2002年第4期。

3 同前注2。

则。健全依职权提级管辖案件的识别机制，积极通过下级法院案件请示、当事人申请、人大代表监督、新闻媒体报道等渠道，及时发现具有规则意义、涉及重大利益、有利于打破“诉讼主客场”的特殊类型案件。要结合各审判条线实际和案件评查情况，细化明确特殊类型的判断标准，规范案件报请提级管辖的工作流程，确保案件自下而上流转顺畅、效果显著。

### 三、海事审判“三合一”改革的发展现状

#### (一) 海事审判“三合一”改革的实践探索

##### 1. 海事行政审判的变革

海事审判“三合一”改革是指海事民事、海事行政、海事刑事案件“三合一”归口审理。根据最高人民法院《关于设立海事法院几个问题的决定》，全国第一批5家海事法院设立。该规定同时明确了海事法院的受案范围，其中第三点第16条规定：“因违反有关海事的法律、条例受主管行政机关处罚，当事人不服，在法律规定的期限内起诉的案件”，明确了海事法院对于部分行政案件的管辖，但实践中海事行政案件的管辖几经变动，鲜有海事法院审理行政案件。2001年，自2001年9月18日起施行的《最高人民法院关于海事法院受理案件范围的若干规定》第40、41条再一次明确了海事法院对海事行政和海事行政赔偿案件的管辖范围。自此，加快了海事法院对于海事行政案件的探索管辖。2002年，青岛海事法院、海口海事法院和宁波海事法院等相继开启海事行政审判的司法实践，并取得良好效果。鉴于海事法院审理海事行政案件的专业优势和不受地方行政区划限制的审级特点，以及各地海事法院逐渐累积的审判经验，应学术界的呼

声<sup>4</sup>和实践需求，2016年3月1日起正式实施的《最高人民法院关于海事法院受理案件范围的规定》首次具体明确了海事法院对于行政案件的管辖范围。

##### 2. 海事刑事审判的突破

2014年，最高法院周强院长在海事法院成立三十周年座谈会上要求，进一步完善海事法院管辖制度，围绕国家海洋开发战略，积极探索将相关海事行政、海事执行和其他涉海民事、刑事案件统一纳入海事法院专门管辖范围的新模式<sup>5</sup>。2017年，宁波海事法院受最高法院指定管辖审理艾伦·门多萨·塔布雷（ALLAN MENDOZA TABLATE）犯交通肇事罪一案，又拉开了全国海事刑事审判改革的序幕。宁波海事法院也因此率先开启海事审判“三合一”改革的试点。通过指定管辖的模式，宁波海事法院从2017年审理全国第一起海事刑事案件至今已积累了丰富的海事刑事审判经验，截至2022年已与宁波市检察院、舟山市检察院、台州市检察院等建立了完善的工作机制。

##### 3. 其他新类型海事案件的延伸

海事“三合一”改革没有局限于海事行政、海事刑事的审判改革，而是向很多新兴领域和新类型案件探索延伸。为正确审理环境民事公益诉讼案件，2015年1月6日，最高人民法院印发《最高人民法院关于审理环境民事公益诉讼案件适用法律若干问题的解释》。2017年7月，广州海事法院即开始审理全国首宗污染海洋环境责任纠纷民事公益诉讼案；2018年1月15日起正式实施的《最高人民法院关于审理海洋自然资源与生态环境损害赔偿纠纷案件若干问题的

4 吴南伟、熊绍辉、彭林：《海事法院受理海事行政案件必要性问题研究》，载《法律适用》2007年第12期；罗造祉：《海事行政审判权由海事法院行使为宜》，上海海事大学硕士学位论文，2006年6月；李开森：《论海事行政案件的诉讼管辖》，载《海事应用法学研究》，湖北人民出版社2004年第1版等。

5 周强：“发挥海事司法职能 服务保障国家海洋战略——在中国海事审判三十年座谈会上的讲话”，载《中国审判》2014年第9期。

规定》为海事法院审理涉海洋自然资源与生态环境损害赔偿纠纷案件提供了规范和依据。2019年5月,宁波海事法院审理了全国首例涉及海洋珍稀野生动物保护的民事公益诉讼案件。2022年5月10日,最高人民法院和最高人民检察院联合印发《关于办理海洋自然资源与生态环境公益诉讼案件若干问题的规定》,进一步明确了海事法院办理海洋自然资源与生态环境公益诉讼案件的管辖权,以及检察机关提起公益诉讼的公诉权。海事法院和检察院关于环境民事公益诉讼的程序在实践探索中逐渐建立完善。

同样,海事破产审判也正在从理论研究走向试点改革。2020年12月14日,宁波海事法院率先受理全国首例海事破产案件,2021年10月19日,印发《宁波海事法院关于船企执行案件移送破产审查的操作指引(试行)》。海事“三合一”改革随着海事法院不断的大胆探索和拓展创新,其内涵也越来越丰富。

#### (二) 海事审判“三合一”改革的顶层推动

2017年6月14日,最高人民法院批复同意设立“最高人民法院国际海事司法浙江基地”。2019年3月,浙江高院党组将浙江基地建设列入年度重点工作,出台《浙江省高级人民法院关于推进“最高法院国际海事司法浙江基地”建设的意见》(以下简称《意见》),明确浙江基地的建设目标为在全国率先推进和高水平建设海事诉讼“三合一”新格局,精心打造为民公正便捷的海事诉讼机制和务实开放共享的海事审判成果生成与传播机制,重点工作主要包括开展海事刑事案件集中管辖、海事行政审判规范运行和海事破产审判研究。“三合一”改革作为基地建设的重要内容,成为浙江省高院和宁波海事法院联合推进的一项司法改革工作。

2021年1月15日,最高人民法院印发的《关于人民法院为海南自由贸易港建设提供司法服务和保障意见》指出“推动海事法院海事审判‘三合一’改革。探索通过个案指定管辖方式,

推动海口海事法院受理特定海事刑事案件”。海事审判“三合一”改革从宁波海事法院的试点开始以顶层制度设计方式向海口海事法院等全国其他海事法院发展推广。

#### 四、审级职能定位改革与海事审判“三合一”改革衔接上的问题与冲突

最高人民法院印发的《试点实施办法》共二十三条,针对的是全国各级法院,规定内容较为宏观和概括,需要各地法院根据自身情况进行细化落实。以浙江省法院为例,浙江省高院为贯彻落实《试点实施办法》,相继出台了《浙江法院完善审级职能定位改革工作实施方案》(以下简称《实施方案》)、《完善审级职能定位改革试点工作实施细则》(以下简称《实施细则》)、《浙江法院案件提级管辖工作指引(试行)》(以下简称《提级管辖工作指引》)等相关规定。

海事法院的行政级别为中院,其对应的二审法院为省高院。故其审级职能定位改革工作即应遵从并围绕高院关于《试点实施办法》所配套制定的细则方案展开。相应的,其所进行的海事审判“三合一”改革工作也应如此。但现实中,两项改革难免产生冲突和碰撞。

#### (一) 刑事案件指定管辖和报请管辖程序存在冲突

按照《提级管辖工作指引》第2条规定:全省中级法院、宁波海事法院受理的一审民事、刑事、行政案件,满足六种情形,可以提请省高院提级审理。第12条规定:“省高院、各中级法院对中院、辖区基层法院已经受理的一审案件,认为符合本工作指引第1、2条规定情形,有必要由本院审理的,应当决定上提一级审理。”这两条规定在针对一般民事案件和行政案件时并无问题,但适用在海事刑事案件中,即存在逻辑上的矛盾。

以宁波海事法院为例,目前其刑事案件全部是来自浙江省高院的个案指定管辖,如宁波海事法院与宁波市检察院2020年联合引发的《关于

海事刑事案件审理试点工作机制的纪要》第五条报请制定规定：“决定向宁波海事法院提起公诉的海事刑事案件，由宁波海事法院报请上级人民法院指定管辖”。仅在《宁波海事法院 宁波市公安局鄞州分局关于办理拒不执行判决、裁定刑事案件联席会议纪要》中留下了当事人可向宁波海事法院提起刑事自诉的口子，但尚未有相关自诉案件。所以，理论上可能产生省高院指定宁波海事法院管辖某刑事案件，宁波海事法院发现该案符合提级管辖的条件，又报请省高院提级管辖该案件的情况。若真符合报请条件，则该案并不宜指定海事法院管辖，省高院应直接自行审理，不作指定管辖。反之，若浙江省高院指定宁波海事法院管辖，则该案理当不存在提级管辖情形，宁波海事法院不应就该案再报请提级管辖，省高院也不应再事后认定其存在提级管辖情形，进而再根据第 12 条进行提级管辖。这无疑产生了因果悖论，故《提级管辖工作指引》第 2 条和第 12 条规定针对海事刑事案件实际上没有适用情形和可能。

### （二）海事审判“三合一”改革使提级管辖的对接程序更加复杂

提级管辖涉及到上下两级法院的程序对接操作流程。对此，最高人民法院的《试点实施办法》没有具体规定，而是留给了各地法院自行梳理完善。浙江省高院《提级管辖工作指引》第 3 条第二款做了较为原则性的规定：“报请提级管辖前，应当与上级法院相关审判庭做好沟通，防止以提级管辖为名上交矛盾、推卸责任。”《实施细则》第二大点共 7 条对省高院的工作流程做了较为详细的规定，但具体对接下级法院的工作流程上仍需各地方法院进行配套完善。

针对传统海事民事案件，海事法院报请提级管辖仅需对接省高院民四庭。而在海事审判“三合一”改革背景下，海事法院报请提级管辖需额外对接省高院的刑庭和行政庭，以及环资庭，这对海事法院的审级职能改革落实提出了更高的

要求。若机械得一一与上级法院相关审判业务庭对接工作，不进行归口处理，既不利于案件的监督管理，也势必无法达成《改革试点通知》中明确的“确保案件自下而上流转顺畅、效果显著”的工作目标。

### （三）海事案件提级管辖与审级职能定位改革目标背离

如前文所述，海事法院作为专门法院，其行政级别属于中院，但审级属于基层法院，审理一审海事案件。其对应的二审法院为高院。这样特殊的审级制度，自第一批海事法院设立至今已逾 30 年，在原有民事案件的审级管理中运行良好。而在四级法院审级职能定位改革中，这种特殊的审级制度给海事法院和其对应的高院带来了一定的挑战。

由于海事法院审级的特殊性，海事案件的提级管辖造成一定数量的海事案件进入省高院层级，似与《试点实施办法》第一条中的“中级人民法院重在二审有效终审、精准定分止争”目标相悖。在适用《试点实施办法》时，海事法院适用针对中院的条款，而海事案件的“二审有效终审、精准定分止争”目标职能落在了其对应的高院。又由于海事法院管辖区域与省高院高度重叠，海事案件的提级管辖并不能实现审级职能改革避免受地方因素影响较大，存在“诉讼主客场”风险的功能。且随着海事审判“三合一”改革的深入，可能使更多海事行政、海事刑事这类非传统海事案件进入省高院层级，案件越多似更加剧了这种背道而驰的情形。这种海事案件提级管辖对审级职能定位改革目标的负面影响源自于海事法院的特殊审级制度，似乎是一种不可避免的改革代价，但鉴于目前还未有海事案件报请提级管辖，故该影响尚未实际显现。

### （四）海事法院对于审级职能定位改革工作的“参与度低”

一方面，从最高人民法院的《试点实施办法》到省高院的《实施细则》《提级管辖工作指引》等

配套文件,海事法院作为中院级别的一审法院可适用的规定条款其实并不多,主要集中在报请提级管辖的条款中。另一方面,海事刑事案件、海事行政案件、以及海事民事衍生出的海事环资案件和海事破产案件,作为海事审判“三合一”改革的重点,受限于相对有限的案件量,尚未有符合报请提级管辖条件的案件。同时,这些“三合一”改革中的重点亮点案件,一定程度上分散和削弱了对一般海事民事案件的报请提级管辖的关注度,可能使部分可以报请提级管辖的一般海事民事案件未报请提级管辖。故从2021年10月1日四级法院审级职能定位改革试点工作启动至今,宁波海事法院尚未有海事案件报请提级管辖。这也导致了宁波海事法院在落实《改革试点通知》的“完善改革试点成效评价机制”“加强改革试点成效的宣传”要求,以及浙江省高院关于审级职能改革案例和数据报送,案例转化等工作时有心无力,给人一种海事法院在四级法院审级职能定位改革中的参与度不高的直观印象。这并非个别现象,如南京海事法院等其他海事法院也存在类似情况。

### 五、完善审级职能定位改革与海事审判“三合一”改革衔接工作的建议

#### (一)正确认识审级职能定位改革与海事审判“三合一”改革的关系

要更好地推动四级法院审级职能定位改革的贯彻落实,首先需要提高对此项改革的认识,正确理解其与海事审判“三合一”改革的关系。

四级法院审级职能定位改革由党中央部署、全国人大常委会专门授权,是坚持习近平新时代中国特色社会主义思想,深入贯彻习近平法治思想的重要举措,是落实习近平总书记“深化诉讼制度改革,推进案件繁简分流、轻重分离、快慢分道”重要指示精神,践行以人民为中心发展思想,创新发展新时代“枫桥经验”的生动实践,对于构建公正高效权威的中国特色社会主义司法制度,实现“让人民群众在每一个司法案件中

感受到公平正义”目标,具有重大而深远的意义。可见,审级职能定位改革不但是项司法改革工作,更是一项政治任务。

对海事法院而言,海事审判“三合一”改革是一场海事法院和最高法院相互联动的主动探索式改革,而四级法院审级职能改革则是一场自上而下的被动应对式改革。这也决定了海事审判“三合一”改革必须围绕并服务于四级法院审级职能改革。后者在贯彻落实中难免遇到前者已有工作的兼容和衔接问题,此时,应该准确理解两者主次关系,确保四级法院审级职能改革顺利推进,落地落实。

#### (二)完善海事刑事审判改革与审级职能定位改革的程序衔接

目前两项改革的程序冲突主要集中在海事刑事的指定管辖与审级职能定位改革中的提级管辖规定不适配。针对《提级管辖工作指引》第2条和第12条规定并不适用于海事刑事案件提级管辖程序的问题,建议分两个阶段逐步解决。第一阶段,建议修改完善《提级管辖工作指引》中关于提级管辖的规定,将第2条中针对指定管辖类的海事刑事案件做排除性规定。建议修改为:“全省中级法院、宁波海事法院受理的非指定管辖一审民事、刑事、行政案件,具有下列情形之一的,可以提请省高院提级审理”。这样的修改同样适用于其他中院的指定管辖案件。第二阶段,完善海事刑事审判改革的管辖模式。第一阶段的做法是作为适应当前工作实际的过渡性做法。但要最终完善程序上的衔接,根本上在于确定海事法院对于特定海事刑事案件的一般管辖权,即改变目前的所有海事刑事案件指定管辖的受理模式,转为法定管辖。当海事刑事案件受理与其他海事民事、海事行政案件一样时,现有的程序冲突自然迎刃而解。

#### (三)完善报请提级管辖的程序衔接

以最高法院《试点实施办法》,省高院《实施细则》《提级管辖工作指引》等文件为基础,

配套制定适合海事法院的《关于完善四级法院审级职能定位改革试点的实施方案》，细化工作流程。一是注重“三合一”改革中非传统海事民事案件的工作衔接，加强与上级对口部门的充分沟通；二是针对《实施细则》关于上下级法院提级管辖衔接程序归口立案庭办理的程序设计，归口本院立案庭统一办理对接流转程序；三是注重报请提级管辖时间节点与审限期限的合理分配，节约报请程序流转时间，提高报请效率。

#### （四）及时发现并报请提级管辖案件

切实履行改革主体责任，充分发挥审级职能定位改革的目标职能。强化“当报则报”原则，善于发现具有规则意义、涉及重大利益、有利于打破“诉讼主客场”的案件。不但要重视“三合一”改革类案件中是否存在报请提级管辖的情形，更要挖掘占绝大多数的普通海事民事案件中具有普遍法律适用指导意义的案件；或是上一级人民法院或者浙江省区内各中级人民法院之间裁判生效的相关案件同类法律问题存在重大法律适用分歧而未解决的案件。

#### （五）提高海事案件审判质量

准确把握审级职能定位改革“推动法律正确统一适用”的初衷，“三合一”改革的方向和趋势，以及《试点实施办法》第一条规定所要求的“中级人民法院重在二审有效终审、精准定分止争”的目标职能。切实提高海事案件审判质量

和司法公信力，达到更好的社会效果和法律效果，是顺利推进海事审判“三合一”改革和审级职能定位改革落实的最根本保障。

以宁波海事法院刑事案件审判情况为例。2017年至2021年，海事刑事案件平均审理时间为74天。2022年度，案件平均审理时间为59天，较去年缩短17天，认罪认罚率为100%，当庭宣判率为85.7%。无判实未执和应收未收人员，无上诉和瑕疵案件。高效高质的审判质量，是改革初衷和改革成效最具说服力的证明。宁波海事法院不断总结审判经验，不断解决改革难题，海事刑事案件从无到有，从少到多，不断增长，审判质量不断提高，为进一步推动审级职能定位改革，深化“三合一”改革打下坚实基础。

#### （六）加强专业审判队伍建设

无论是四级法院审级职能定位改革还是海事审判“三合一”改革，都有赖于法官审判业务能力的培养和提升。树立人才意识，通过专业方向员额法官培养，审判团队建立，以点带面，做大审判力量的底部基础。鼓励、引导其他庭室员额法官参与审理新类型刑事案件，在全院形成共同关注、关心、支持海事刑事、行政、环资等新类型案件审判的良好氛围。建立员额法官、法官助理、书记员至地方法院跟案学习制度，积极借鉴、吸收先进经验，不断提升办案水平。

# 宁波顶盛船务有限公司诉浙商财产保险股份有限公司舟山中心支公司海上保险合同纠纷案

——雇主从被保险人近亲属处受让保险金请求权的限制

□ 宁波海事法院 罗孝炳

**关键词：**意外伤害保险 雇佣 受让 保险金请求权

## 【裁判要旨】

虽然《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国保险法〉若干问题的解释（三）》（以下简称“保险法解释三”）第十三条规定，保险事故发生后，受益人可以将与本次保险事故相对应的全部或者部分保险金请求权转让给第三人，但是雇员或雇佣近亲属将保险金请求权转让给雇主（用人单位），仍然需要符合《中华人民共和国保险法》第三十九条第二款规定精神，并体现公平原则。在被保险人死亡原因是否属于承保范围存在较大不确定性且死者家属未从保险金请求权转让行为获得合理补偿的情况下，法院应当认定雇主无权受让被保险人近亲属的保险金请求权，转让协议对保险人不具有法律效力。

## 【相关法条】

《中华人民共和国合同法》

第五十二条 有下列情形之一的，合同无效：

- （一）一方以欺诈、胁迫的手段订立合同，损害国家利益；
- （二）恶意串通，损害国家、集体或者第三人利益；
- （三）以合法形式掩盖非法目的；
- （四）损害社会公共利益；

（五）违反法律、行政法规的强制性规定。

《中华人民共和国保险法》

第三十九条 人身保险的受益人由被保险人或者投保人指定。

投保人指定受益人时须经被保险人同意。投保人为与其有劳动关系的劳动者投保人身保险，不得指定被保险人及其近亲属以外的人为受益人。

被保险人为无民事行为能力人或者限制民事行为能力人的，可以由其监护人指定受益人。

《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国保险法〉若干问题的解释（三）》

第十三条 保险事故发生后，受益人将与本次保险事故相对应的全部或者部分保险金请求权转让给第三人，当事人主张该转让行为有效的，人民法院应予支持，但根据合同性质、当事人约定或者法律规定不得转让的除外。

## 【案件索引】

宁波海事法院（2020）浙72民初1067号（2020年11月10日）

## 【基本案情】

原告宁波顶盛船务有限公司（以下简称顶盛公司）为“顶盛12”轮18名船员向被告浙商财产保险股份有限公司舟山中心支公司（以下简称浙商财险舟山支公司）投保了团体意外伤害保险

(保单号: P330000190020063), 保额为每人 60 万元, 保险期间为 2020 年 2 月 25 日至 2021 年 2 月 24 日, 保单系浙商财险舟山支公司与永安财产保险股份有限公司浙江分公司舟山市营销服务部各按 50% 共保, 保险公司名称为浙商财产保险股份有限公司舟山中心支公司本级业务部, 保单加盖有浙商财产保险股份有限公司保单专用章, 虞洪在保单所附人员清单当中。浙商财产保险股份有限公司团体意外伤害保险条款(2014 版) 1.2.2 记载, 若某一被保险人因非保险事故身故的, 则自其身故之日起该被保险人的被保资格丧失。2.1 保险责任记载“在保险期间内被保险人遭受意外伤害(释义见 6.3), 并因该意外伤害导致事故、残疾的……。”2.1.1 身故保险责任第一款记载“在保险期间内被保险人遭受意外伤害, 并自意外伤害发生之日起 180 日内因该意外伤害身故的, 保险人按保险金额给付身故保险金, 对该被保险人的保险责任终止。”2.2.1 条第(8)项以加粗字体记载被保险人因疾病(包括但不限于高原反应、中暑、猝死(释义见 6.4)导致身故、残疾的, 保险人不承担给付保险金责任。6.3 意外伤害是指以外来的、突发的、非本意的、非疾病的客观事件为直接且单独的原因导致被保险人身体受到的伤害。6.4 猝死是指外表看似健康的人由于潜在的疾病或者功能障碍所引起的突然的出乎意料的死亡。2020 年 5 月 8 日 11 时许, 丹东市公安局港航分局接警调查在丹东港 7 号泊位靠泊的“顶盛 12”轮大副虞洪死亡一事, 该局组织各方对遗体开展相关处置工作。2020 年 5 月 9 日, 东港市中心医院出具死亡证明, 记载死亡日期 2020 年 5 月 8 日, 死亡地点为“顶盛 12”轮船舱休息室, 死亡原因为心源性猝死(可能性大)。同月, 虞洪妻子汤丽群与东港市殡仪馆签订殡仪服务合同, 记载死亡原因猝死。同月 18 日, 顶盛公司与虞洪妻子汤丽群、虞洪子女签订人民调解协议书, 记载经丹东市公安局法医初步鉴定虞洪符合猝死, 死者家属对死亡原因没有异议, 顶盛公司一次性赔偿虞

洪家属 110 万元。同日, 汤丽群向顶盛公司出具权益转让书, 将顶盛公司投保的与虞洪有关的向保险公司索赔权利转让给顶盛公司。顶盛公司于 2020 年 5 月 10 日、28 日分两笔将赔偿款 110 万元转入汤丽群的银行账户。

2020 年 2 月, 顶盛公司为“顶盛 12”轮 18 名船员伤亡、医疗费赔偿向东海航运保险股份有限公司投保雇主责任保险, 东海航运保险股份有限公司签发编号 P33020012542020000054 的航运雇佣责任保险单, 顶盛公司已就虞洪死亡从东海航运保险股份有限公司获得 80 万元理赔款。

汤丽群系虞洪妻子, 夫妻二人育有子女两人, 虞洪的户口于 2020 年 5 月 12 日注销。虞洪生前持有海船船员适任证书、海员船员健康证明、海船船员培训合格证书、内河航行行使资格证明。

#### 【裁判结果】

宁波海事法院经开庭审理, 作出如下判决: 驳回原告宁波顶盛船务有限公司的诉讼请求。案件受理费 9800 元, 减半收取计 4900 元, 由原告宁波顶盛船务有限公司负担。一审宣判后, 双方均未提起上诉, 汤丽群未再向本院起诉浙商财险舟山支公司。

#### 【裁判理由】

宁波海事法院认为, 顶盛公司为包括大副虞洪在内的“顶盛 12”轮船员向浙商财险舟山支公司投保了团体意外伤害保险, 双方间保险合同依法成立且生效。浙商财险舟山支公司辩称系与他人共保, 但保险单记载的保险公司和保单盖章均为被告方, 故顶盛公司有权相信保险人仅为浙商财险舟山支公司。本案的争议焦点在于, 顶盛公司是否有权从汤丽群处受让保险金请求权, 如果可以受让, 则虞洪死亡是否属于保险责任范围。虞洪作为被保险人, 在保险期限内身故, 因案涉保险合同未指定受益人, 依据《中华人民共和国保险法》第四十二条的规定, 保险金应作为遗产由虞洪的法定继承人继承。就汤丽群能否代表处于继承法规定的第一顺位的所有近亲属出

具权益转让书，顶盛公司已提交证据证明虞洪父母已去世、子女尚未成年，故认定汤丽群有权代表虞洪近亲属向顶盛公司出具权益转让书。但是，本案中顶盛公司与汤丽群签订的权益转让书依法应当认定无效，顶盛公司不得对浙商财险舟山支公司主张保险金请求权，理由如下：

第一，雇主从雇员家属处受让保险金请求权，不符合《中华人民共和国保险法》第三十九条第二款立法精神。从该条文立法精神来看，指定用人单位、雇主作为受益人将减轻雇主就雇员在工作中受伤意外伤害依法应当承担的赔偿责任，降低用人单位、雇主的安全生产管理注意义务。因此，用人单位、雇主为雇员投保人身保险，其受益人范围限定在被保险人本人及其近亲属。如允许被保险人的近亲属在获得用人单位、雇主赔偿后随意将意外伤害引起的索赔权转让给用人单位、雇主，则会引起减轻用人单位、雇主赔偿责任和安全生产管理注意义务的后果，这与第三十九条立法精神相悖，应当予以严格限定。

第二，团体意外伤害保险的保险金请求权转让行为应当符合公平原则。《中华人民共和国民法总则》第六条就公平原则作出规定，民事主体从事民事活动，应当遵循公平原则，合理确定各方的权利和义务。保险合同具有射幸属性，意外伤害的发生有一定概率可循，而具体到特定时空下被保险人的死亡具有较强偶然性，死亡是否属于保险事故则要查明死因并通过对保险条款的解释进行。本案被保险人死亡原因仅有医疗机构的事后推断，保险责任是否成立存在较大争议，在此情形下，如果不对被保险人近亲属转让保险金请求权进行限制，则会鼓励雇主基于经济、知识优势以较低对价取得保险金请求权，这不利于保护雇员近亲属合法权益。本案中顶盛公司通过人民调解赔偿雇员近亲属 110 万元，在不考虑意外伤害保险的情况下，仅死亡赔偿金一项即超过 120 万元（按 2019 年度浙江省城镇居民人均可支配收入 60182 元计算 20 年），故雇员近亲属并未因转让保险金请求权而获得明显补偿。作为理

性、负责任的雇主，可以在依法作出赔偿或合理补偿后支持雇员家属向承保意外伤害保险的保险人索赔，而不应以支付赔偿金或补偿款为条件要求雇员家属转让保险金请求权。

第三，债权人代位权的法律规定不适用于本案。债权人代位权制度的设立目的在于鼓励债权人代替债务人向次债务人积极行使权利，为此，在法律允许的情况下可以对债务人专属债权进行限缩范围。《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国合同法〉若干问题的解释（一）》第十二条规定：“合同法第七十三条第一款规定的专属于债务人自身的债权，是指基于扶养关系、抚养关系、赡养关系、继承关系产生的给付请求权和劳动报酬、退休金、养老金、抚恤金、安置费、人寿保险、人身伤害赔偿请求权等权利。”《中华人民共和国合同法》第七十三条规定：“因债务人怠于行使其到期债权，对债权人造成损害的，债权人可以向人民法院请求以自己的名义代位行使债务人的债权，但该债权专属于债务人自身的除外。代位权的行使范围以债权人的债权为限。债权人行使代位权的必要费用，由债务人负担。”上述规定均适用于债权人行使代位权的情形。本案被保险人虞洪死亡后，顶盛公司作为雇主自愿支付调解款，雇员家属并非顶盛公司的债务人。相反，顶盛公司作为雇主理应依法或依约赔偿，并积极配合和帮助有经济困难、诉讼知识相对不足的雇员家属进行保险索赔，而非取代其法律地位并获得索赔利益。

#### 【案例注解】

本案是一起雇佣关系下雇主从所雇船员家属处受让团体意外伤害保险索赔权利、保险人拒绝理赔引起的保险合同纠纷。双方争议的焦点在于雇主能否受让团体意外伤害保险项下的保险金请求权，以及如果受让行为有效，保险人是否需要承担保险责任。

一、团体意外伤害保险项下的保险金请求权可依法转让，但雇员近亲属向雇主（用人单位）转让需要予以严格限定

意外伤害导致的后果因程度不同可分为健康受损与死亡,与被保险人身体健康及生命安全紧密相连,故为了保障人命安全,保险法律制度一直对意外伤害保险项下的受益人范围作出了严格限定。受益人的姓名是保险合同的必备要素之一,受益人的最终确定权利属于被保险人本人。面对实践中用人单位为劳动者投保意外伤害保险的情况较为普遍,各国劳动及保险法律一般会严格限定受益人的范围,避免用人单位借助被保险人同意这一机制将用人单位或关联方作为受益人。我国保险法也是如此,在第三十九条第二款规定,投保人为与其有劳动关系的劳动者投保人身保险,不得指定被保险人及其近亲属以外的人为受益人。本案原告顶盛公司投保时并未指定受益人,故在指定受益人方面没有违反法律规定。关于受益人转让保险金请求权,“保险法解释三”第十三条规定,保险事故发生后,受益人将与本次保险事故相对应的全部或者部分保险金请求权转让给第三人,当事人主张该转让行为有效的,人民法院应予支持,但根据合同性质、当事人约定或者法律规定不得转让的除外。

该规定是否适用于雇佣关系中雇员家属向雇主(用人单位)转让保险金请求权?笔者认为应当慎重适用,从“保险法解释三”第十三条文义解释来看,该条适用于受益人转让保险金请求权的情形,而本案团体意外伤害保险合同中并未指定受益人。受让保险金请求权的对象系第三人,而雇主(用人单位)系保险合同关系中的投保人,并非保险合同以外的第三人。在不适用“保险法解释三”第十三条的情况下,依据合同法第九十七条规定,除非因合同性质、当事人约定或法律规定不能转让外,债权转让行为有效,本案并不存在法律禁止或保险合同约定保险金请求权不能转让的情形,判断死亡雇员的近亲属转让保险金请求权的效力,应当结合保险法关于用人单位不得作为受益人的立法精神进行判断。《中华人民共和国保险法》第三十九条明确用人单位、雇主为雇员投保人身保险,其受益人范围限

定在被保险人本人及其近亲属,目的是避免用人单位、雇主作为受益人导致雇主责任转嫁到保险责任上,降低用人单位、雇主的安全生产注意义务,危害劳动者人身安全。如果允许被保险人的近亲属为获得用人单位、雇主的赔偿金,在未经法律引导和理性思考的情况下,将意外伤害引起的索赔权转让给用人单位、雇主,那么用人单位、雇主可以利用雇员近亲属急于获得赔偿、保险法律意识不强,把转让保险金请求权作为承担赔偿责任的条件,损害雇员近亲属的保险金请求权,非法获利会弱化用人单位、雇主的安全生产意识,这与第三十九条立法精神相悖,应当予以严格限定。

综上,在雇主(用人单位)为雇员投保团体意外伤害保险且用工双方未指定受益人的情况下,认定雇员近亲属向雇主(用人单位)转让保险金请求权的效力,不应适用“保险法解释三”第十三条的规定。如果适用合同法第九十七条,则应当与保险法对雇员的政策性保护精神相协调,对转让行为予以严格限定。

二、雇主(用人单位)受让团体意外伤害保险的保险金请求权,必须符合公平原则,与立法对雇员的特殊保护一致

船员死亡后,其近亲属依据保险法第四十二条规定,可以作为法定继承人向保险人索赔保险金,系继承遗产的一种方式。本案船员近亲属通过转让保险金请求权的方式行使了保险法赋予的权利,并授权顶盛公司向保险人进行索赔,并不违反保险法第四十二条的规定。判断此种转让行为的效力,一方面要依据合同法关于债权让与的一般规定,看是否符合债权转让的一般要件,另一方面要符合保险法第三十九条立法精神和公平原则,防止雇主非法获利损害雇员近亲属合法利益。

从债权让与的一般规定来看,顶盛公司受让保险金请求权符合法律规定。死者妻子依据保险法第四十二条享有保险金请求权,这表明让与的权利具有法律依据。法律或保险合同并未禁止被

保险人的近亲属转让团体意外伤害保险的保险金请求权。此外，转让双方签订了转让保险金请求权的协议，顶盛公司受让后向保险人进行索赔，已履行了通知义务。如果把涉案保险金请求权作为一般债权，则无需审查债权转让的对价问题，这恰恰是本案认定转让行为无效的主要理由。但是，雇员近亲属向雇主（用人单位）转让保险金请求权，则不同于一般的债权让与行为。雇主（用人单位）对雇员近亲属负有法定的赔偿责任，雇主责任或用人单位责任的存在，意味着雇主（用人单位）具有减轻自身责任的内在动机。如果雇主（用人单位）在咨询保险人如果理赔将能获得的保险赔偿金额数目后，将情况告知雇员家属，并在受让保险金请求权时向雇员家属支付了相当于保险人建议的赔偿金额，那么保险金请求权的转让并未减轻雇主（用人单位）责任或损害雇员近亲属的利益，其法律效力可予以确认。实践中，不少船东将意外伤害保险作为减轻雇主（用人单位）责任的一部分，认为保险费系雇主（用人单位）缴纳，在保险人未作出理赔决定或提供赔偿建议时，将转让保险金请求权作为履行雇主（用人单位）责任的前提，迫使雇员家属接受雇主（用人单位）赔偿并转让权利。本案中顶盛公司通过人民调解赔偿雇员近亲属 110 万元，在不考虑意外伤害保险的情况下，仅死亡赔偿金一项即超过 120 万元（按 2019 年度浙江省城镇居民人均可支配收入 60182 元计算 20 年），故雇员近亲属并未因转让保险金请求权而获得明显补偿。如果认定转让行为有效，则为雇主（用人单位）以损害雇员近亲属利益的方式减轻雇主责任提供了条件，既不符合保险法第三十九条立法精神，也违反了公平原则。

### 三、团体意外伤害保险与雇主责任保险并存时的处理

如果顶盛公司在 110 万元雇主责任之外，另

行支付雇员近亲属适当款项（例如是 30 万元）以受让保险金请求权，因未损害雇员近亲属利益和保险法第三十九条立法精神，依法可以认定有效。此时需要解决的问题是，顶盛公司已获得雇主责任保险理赔，理赔金额是 80 万元的限额，顶盛公司能否就其余 60 万元向团体意外伤害保险的保险人索赔？意外伤害保险的限额是 60 万元。

笔者认为，应当支持顶盛公司的索赔主张，理由有四点：第一，如果顶盛公司已赔偿雇员近亲属 140 万元，那么除了获得雇主责任保险理赔款 80 万元，还有损失 60 万元，对雇主（用人单位）而言，不论是雇主责任项下赔偿款，还是为获得意外伤害保险理赔款支付的对价，都是金钱损失，即使获得 60 万元团体意外伤害保险理赔款，考虑到处理死亡事故的耗费以及诉讼成本，雇主所得理赔仍低于实际损失，符合保险补偿实际损失的原理。至于雇主可能因为多份雇主责任保险而获得超额赔偿的问题，在国内保险信息共享以及保险理赔时应当收取理赔资料原件的今天，不具有现实性。第二，雇主（用人单位）在团体意外伤害保险关系中所主张的保险金并非源于雇主支付的对价，而是意外伤害保险合同赋予被保险人的权利，基于被保险人已死亡和人命无价的观念，保险理赔可不受实际损失制约。第三，雇主（用人单位）受让保险金请求权，不影响保险人依据保险合同提出抗辩。第四，从社会效果上，允许雇主（用人单位）支付适当对价以获得较高的保险理赔，契合雇佣双方诉讼能力存在差距的现实，在保险理赔存在较大不确定性而雇员近亲属急需保险金时，鼓励雇主受让保险金请求权，由雇主承担保险理赔遭拒的风险，有助于维护社会稳定。

（一审独任庭成员：罗孝炳）

# 原告宁波美格斯特电器科技有限公司与被告 盈运物流有限公司 (Intelligence Transport Logistics Limited)、上海康祺国际物流有限公司 海上货物运输合同纠纷案

——视频在线勘验在域外事实查明方面的应用

□ 宁波海事法院 吕辉志 姚妮娜

**关键词：**视频在线勘验 域外事实查明

## 【裁判要旨】

货物究竟是否已被放行，是目的港无单放货这一类纠纷中原被告双方经常争议的焦点。查明这一基本事实往往是审理该类案件的关键。本案在尊重当事人意愿的情况下，创新思维运用网络技术，以视频在线勘验的形式固定了涉案货物具体下落的基本事实，为高效审结案件奠定基础。本案也为日后涉外案件中域外事实查明的方式方法开辟了新的思路。

## 【案件索引】

一审：宁波海事法院（2020）浙72民初768号案。

## 【基本案情】

原告：宁波美格斯特电器科技有限公司（以下简称美格公司）。

被告：盈运物流有限公司（Intelligence Transport Logistics Limited，以下简称盈运公司），一家注册于香港的公司。

被告：上海康祺国际物流有限公司（以下简称康祺公司）。

原告美格公司出口一批咖啡机至法国，委托康祺公司代为办理出口货运事宜，盈运公司作为承运人签发提单，涉案货物拼装于集装箱内。涉案集装箱到达目的港后已卸空并重新流转。原告美格公司未收到货款尾款，遂以无单放货致使其无法收回货款为由诉请两被告承担连带赔偿责任。

本院与各方当事人共同通过远程视频连线，就货物究竟是否已被放行，进行现场勘查：在原、被告双方当事人当场指令下，目的港代理首先对仓库所在位置周边状况、公司标识等进行展示，并当场打卡另一手机进行位置定位，确认其人员及货物在目的港代理仓库位置属实；接着，目的港代理工作人员根据指令先从左右角度展示货物堆放的总体情况，随后将涉案货物逐一拖出，对货物包装外观、数量进行清点，并在原告美格公司指令下随机抽取其中一箱货物进行开箱验货，最终原告美格公司确认涉案货物数量完好，目前仍堆放于目的港代理仓库中。

**【裁判结果】**

涉案货物并未被无单放货，原告美格公司并未丧失货权，不存在经济损失，本判决驳回原告美格公司诉请。

**【案例注解】**

域外事实查明是涉外案件中经常碰到的问题。当事人自己提供证据材料的，若该证据材料为公文书证，根据我国诉讼证据规则，则需进行公证认证。当事人申请域外取证的，则需申请法院基于我国缔结的条约，按照司法协助程序，请求外国主管机关代为收集、提取在该国境内的与案件有关的证据。通过司法协助途

径进行域外取证普遍存在程序复杂、周期长的问题。无论采用前述哪一种途径，在当前国外疫情防控形势严峻的大背景下，都基本是“不可能完成的任务”。

当前信息技术的高速发展给传统国际民商事司法活动带来巨大影响，本案正是积极使用信息技术解决涉外审判面临的实际困境的典范之一。通过在线视频勘验，直观、动态、真实展现案件事实，固定了涉案货物具体位置，所取得的效果甚至传统的经公证认证的书证。本案也为日后涉外案件中域外事实查明的方式方法开辟了新的思路。

# 宁波宏达工程咨询有限公司诉苍南县顺达物资仓储有限公司、苍南龙港中正建材有限公司 海事海商纠纷一案

——关于破产债权确认裁定的性质及债的加入效力的认定

□ 宁波海事法院 张东峰

关键词：破产债权确认裁定 债的加入

## 【裁判要旨】

1. 破产法院对债权登记的债权进行裁定确认，该确认只是形式审查并非实体审理，因此不影响原法院继续对案件的实体审理。

2. 第三人与债权人、债务人三方协议约定自愿代债务人履行欠款给付义务，而债权人未明确表示债务人退出债务的该行为应视为债的加入。

## 【相关法律条文】

《中华人民共和国企业破产法》

第二十条 人民法院受理破产申请后，已经开始而尚未终结的有关债务人的民事诉讼或者仲裁应当中止；在管理人接管债务人的财产后，该诉讼或者仲裁继续进行。

第四十六条 未到期的债权，在破产申请受理时视为到期。附利息的债权自破产申请受理时起停止计息。

第五十一条 债务人的保证人或者其他连带债务人已经代替债务人清偿债务的，以其对债务人的求偿权申报债权。

债务人的保证人或者其他连带债务人尚未代替债务人清偿债务的，以其对债务人的将来求偿权申报债权。但是，债权人已经向管理人申报全部债权的除外。

《中华人民共和国合同法》

第六十条 当事人应当按照约定全面履行自己的义务。当事人应当遵循诚实信用原则，根据合同的性质、目的和交易习惯履行通知、协助、保密等义务。

第一百一十四条 当事人可以约定一方违约时应当根据违约情况向对方支付一定数额的违约金，也可以约定因违约产生的损失赔偿额的计算方法。

## 【案件索引】

一审：宁波海事法院（2020）浙 72 民初 513 号（2020 年 8 月 4 日）

### 【基本案情】

原告宁波宏达工程咨询有限公司诉称：2015年6月1日及2016年5月10日，原告与被告苍南县顺达物资仓储有限公司（以下简称顺达公司）签订关于苍南县顺达物资仓储中心码头工程的委托监理合同及相应管理补充合同，合同金额共计726000元。码头建设工程完工验收后，原告陆续收到被告顺达公司支付的监理费及管理费共计388000元，余款338000元未付。2017年2月15日，原告与被告顺达公司针对尚未支付部分达成书面协议。协议约定，由被告苍南龙港中正建材有限公司（以下简称中正公司）代被告顺达公司于2017年4月1日前付清欠款，如被告中正公司未能按时支付，被告顺达公司自协议签订之日起以欠款为基数按银行贷款利率双倍支付利息。至今，两被告未按照约定履行义务，故请求法院判令：1. 被告顺达公司支付工程监理费、管理费338000元及利息（从2017年2月16日起暂至2019年8月20日以338000元为基数按中国人民银行同期贷款利率的双倍利息计42534.76元；并支付自2019年8月21日起至实际履行之日止，按同期全国银行间同业拆解中心公布的贷款市场报价利率计算）；2. 被告中正公司对上述工程监理费、技术服务费338000元承担共同还款责任；3. 本案的诉讼费用由被告承担。在庭审中，原告将第1项诉讼请求变更为“确认被告顺达公司欠付原告监理费、管理费338000元及利息”。

两被告未向本院提供书面答辩意见也未提供任何证据。

法院经审理查明：2013年8月1日，原告与被告顺达公司签订《苍南县顺达物资仓储中心码头工程委托监理合同》，约定由原告为被告顺达公司所有的在建码头工程进行监理，合同

施工监理期限为12个月，即2013年8月1日至2014年8月1日，合同期内监理服务费总额为388000元，并约定其他相应条款。在实际履行过程中，监理服务期限延期至2015年6月5日。由于码头工程未完工，原告与被告顺达公司分别于2015年6月5日及2016年5月10日签订两份补充合同协议书及一份管理合同。码头工程完工验收后，原告与两被告于2017年2月15日签订《苍南县顺达物资仓储中心码头工程监理及技术服务费用支付协议》，由原告（乙方）与被告顺达公司（甲方）共同确认2015年6月1日签订的补充合同协议书的监理期为2015年6月5日至2015年12月4日，监理合同服务费用23万元，已支付8万元，尚欠15万元；2016年5月10日签订的补充合同协议书及管理合同的监理及管理期限为2016年5月15日至2017年1月15日，监理合同服务费及管理费共计496000元，已支付308000元，尚欠188000元，上述三份合同项下被告顺达公司（甲方）共欠原告（乙方）费用总计338000元；同时约定“该欠款费用，被告顺达公司（甲方）与被告中正公司（丙方）协商后，被告中正公司（丙方）愿意代被告顺达公司（甲方）支付，支付时间为2017年4月1日前付清，如果被告中正公司（丙方）2017年4月1日前未及时支付上述欠款，被告顺达公司（甲方）同意从本协议签订之日起，欠款部分按当期银行贷款利率支付双倍利息。”该三方协议经各方盖章并由经办人签字确认。

另查明，龙港市人民法院于2020年5月7日作出（2020）浙0383破申4号民事裁定，受理中海工程建设总局有限公司对被告顺达公司的破产清算申请。同年6月1日，该院作出（2020）浙0383破13号决定书，指定北京浩天信和（温州）律师事务所担任被告顺达公司

管理人，并发出债权申报公告。同年6月23日，原告向管理人申报了涉案债权。同年7月14日，龙港市人民法院作出（2020）浙0383破13号民事裁定，确认原告的债权为434059.60元。

### 【裁判结果】

宁波海事法院于2020年8月4日作出（2020）浙72民初513号民事判决：一、确认被告顺达公司欠付原告工程监理费、管理费338000元及利息（以338000元为基数从2017年2月16日起计算至2020年5月7日止，2019年8月19日之前按同期中国人民银行公布的贷款基准利率双倍计付；2019年8月20日之后按同期全国银行间同业拆解中心公布的贷款市场报价利率双倍计付）；二、被告中正公司在本判决生效后十日内向原告连带支付上述工程监理费、管理费338000元。

一审宣判后，双方均未上诉，判决已生效。

### 【裁判理由】

法院生效裁判认为：原告与被告顺达公司之间存在码头工程委托监理及管理合同关系，在签订的《苍南县顺达物资仓储中心码头工程监理及技术服务费用支付协议》中，双方对码头工程欠付工程监理费、管理费的事实进行了确认，同时约定履行方式。该协议系各方当事人真实意思表示，对各方当事人均具有法律约束力。被告顺达公司在本案立案后被其他法院裁定破产清算，在破产法院指定被告顺达公司管理人后，本案应根据《中华人民共和国企业破产法》第二十条的规定继续审理。虽破产法院已裁定对原告申报的债权进行了确认，但破产法院对该债权只是程序性审查而非实体审理，因此本院对本案继续进行审理，符合法律

规定。本案主要涉及两个问题，具体分析如下：

一是被告顺达公司是否已免除支付义务。《中华人民共和国合同法》第八十四条规定：“债务人将合同义务全部或部分转移给第三人的，应当经债权人同意。”以原债务人是否继续承担债务为标准，债务承担可以大体划分为免责式债务承担和并存式债务承担。债务承担人与债权人约定债务承担时，未明确约定原债务人是否脱离债权债务关系的，构成并存式债务承担。本案中，三方签订的《苍南县顺达物资仓储中心码头工程监理及技术服务费用支付协议》约定：“…该欠款费用，被告顺达公司（甲方）与被告中正公司（丙方）协商后，被告中正公司（丙方）愿意代被告顺达公司（甲方）支付，支付时间为2017年4月1日前支付清，如果被告中正公司（丙方）2017年4月1日前未及时支付上述欠款，被告顺达公司（甲方）同意从协议签订之日起，欠款部分按当期银行贷款利率支付双倍利息。”从上述协议来看，被告顺达公司与被告中正公司协商确定，由被告中正公司代为履行，但原告宏达公司未明确表示免除被告顺达公司还款义务，相反如果被告中正公司未能及时支付欠款，被告顺达公司还应承担欠款部分的利息，故本案应认定为并存式债务承担，被告顺达公司仍应承担相应付款义务。在三方签订的上述协议中，被告顺达公司已确认尚欠原告各类费用总计338000元，并约定逾期付款违约责任，且原告主张的违约利息计算方式，符合法律规定，本院予以支持。

二是被告中正公司是否应对上述欠款承担连带支付责任。被告中正公司加入债务是其与原告、被告顺达公司三方协商的结果，根据三方协议内容，被告中正公司自愿代被告顺达公司履行欠款给付义务，该行为应视为债的加入。

本案属码头工程监理、管理合同引发的纠纷，债之内容为金钱给付，不存在不可转让性，被告中正公司加入只增加了债务责任人，债之内容未发生变化。故被告中正公司作为新的债务人加入本案，符合法律规定，其理应对承诺的债务 338000 元承担连带支付责任。被告中正公司在承担责任后可依法向被告顺达公司管理人申报债权。

### 【案例注解】

一、对已裁定确认的破产债权其他法院能否进行实质审理

随着破产案件的增多，破产衍生诉讼也呈日益增长态势，主债务人破产后，债权人已向管理人依法申报其债权，管理人对债权人申报的债已完成审查程序，并制定债权报表，破产法院也直接裁定予以确认。债权人在其他法院已经开始而尚未终结的有关债务人民事诉讼中未撤回对主债务人的诉讼，而要求判决其他债务人与其连带承担债务。此时，审理的法院将如何处理，理论和实务中均存在争议。因此，应对该类案件进行进一步的分析，统一裁判思路。

#### 1. 从破产债权审查确认的程序分析

《企业破产法》第 57 条第 1 款规定“管理人收到债权申报材料后，应当登记造册，对申报的债权进行审查，并编制债权表。”这里所规定的“对申报的债权进行审查”主要是指对债权申报的真实性进行初步的审查。这种初步的审查主要是：审查债权证明材料的真实性；判断债权申报是否具备本法所规定的实体和形式

要件等。但是，管理人没有权力也没有能力对某些债权的真实性进行实质审查。对所申报债权的真实性进行全面的核查，必须依据《企业破产法》第 58 条第 1 款的规定在第一次债权人会议上进行。在法院召集的第一次债权人会议上，债务人对于债权人申报债权的真实性，债权人相互之间对于对方所申报债权的真实性，可以相互展开质询和辩驳。在债务人、债权人对债权表记载的债权无异议，依据《企业破产法》第 58 条第 1 款的规定由人民法院裁定确认。法院在对破产债权进行审查确认时是否需要实质审查，学界存在不同观点。通说认为，当债务人、债权人对债权表记载的债权无异议时，可由法院根据现有的证材料予以裁定确认，无须再进行实质审查。但个别观点认为，法院在裁定确认前应当对无异议的债权是否存在危害他方利益，是否存在虚假破产，是否存在意思表示不自由等情形进行适当审查<sup>1</sup>。实践中，破产程序中债权人人数众多，尤其是一些大型破产案件甚至有成千上百的债权人，要求法院对每一份债权进行实质审查必然会使整个破产程序周期拉长，既无法体现管理人的工作成果，又造成诉讼效率的降低和诉讼资源的浪费。故债权表记载的债务人、债权人无异议的债权，法院在裁定确认时无须再进行实质审查，而根据管理人的申请径行作出裁定<sup>2</sup>。由此可见，破产法院裁定确认的债权只是程序性审查而非实体审理，当其他法院实体审理后的债权与破产法院裁定确认的债权有冲突时，应以其他法院判决的债权为准。

#### 2. 从一事不再理原则的分析

1 邵长富、王振兴：《破产债权确认中法院审查权》，载第二届中国破产法论坛论文集，第 554 页。

2 该观点也已得到广东高院认可。《全省部分法院破产审判业务座谈会纪要》第 5 条规定：“对于《企业破产法》第 58 条第 2 款规定的债务人、债权人均无异议并经债权人会议依法确认的债权表记载的债权，人民法院可根据管理人的申请径行作出裁定予以确认。”

“一事不再理原则”包含两个方面，一是禁止重复起诉；二是判决既判力的效果。《民事诉讼法司法解释》第247条第1款<sup>3</sup>已对重复诉讼作了规定，因确认债权不是诉讼结果，毫无疑问不构成重复诉讼；至于既判力，应探讨的是：民事裁定是否具有既判力。民事裁定主要用于解决程序问题，个别情况下可用于实体问题的处理。一方面，我国未明确规定既判力制度，更未确定裁定的既判力，学理上亦认为裁定不具有既判力<sup>4</sup>；另一方面确定债权的裁定关乎实体权利，在诉讼法理上，关乎当事人实体权利的判断，需要当事人双方充分辩论，否则造成对当事人的突然袭击<sup>5</sup>。故我国未设置完备的债权审核程序和债权确认程序的情况下，不宜承认确定债权裁定的既判力。况且，前述分析法院裁定确认的破产债权只是程序性审查而非实体审理。因此，破产债权裁定确认后提起的诉讼不违背“一事不再理”原则。

### 3. 法院判决主文如何表述

法院受理破产申请后，债权人就存在争议的债权起诉债务人要求其承担清偿责任已事实上不可能，只能就确定的债权参与破产财产分配或重整、和解程序，故该种诉讼不属于给付之诉。同时，这种诉讼目的并非在于消灭异议的效果，而在于确认债权，直接确定其能否参加分配受偿，故非形成之诉，实为典型的确认之诉。因此，有关债权争议诉讼，可称为破产债权确认之诉。综上，根据《企业破产法》第20条的规定，法院受理破产申请后，已经开始而尚未终结的有关债务人的民事诉讼应当中

止；在管理人接管债务人的财产后，该诉讼继续进行。继续审理的法院在对债务人的债务作出裁判时，判决主文只能确认或判决支持债权，而不能表述判决生效后十日内支付的给付情况。

对于连带责任保证人在判决主文的承担的表述，目前有两种方式。第一种方式：依照最高人民法院对《关于担保期间债权人向保证人主张权利的方式及程序问题的请示》的答复：具体审理并认定保证人应承担保证责任的金额时，如需等待破产程序结束的，可裁定中止诉讼；人民法院如径行判决保证人承担保证责任，应当在判决中明确应扣除债权人在债务人破产程序中可以分得的部分。如：保证人对债权人在主债务人破产程序中未能受偿的部分承担连带清偿责任，由保证人在破产程序终结后10日内偿付。第二种方式：与一般的连带保证责任相同。第一种方式虽然解决了债权人可能双重受偿的问题，但因破产程序往往审期较长，债权人要等至债务人破产程序终结后才能清偿，保证人因债务人破产而获得了期限利益，且在此期间保证可能转移财产，使债权人无财产可供受偿。故为保护债权人的权利，第二种方式更好。同时，在保证人承担保证责任后，可以向债务人追偿，至于能否获得清偿，则存在一定风险，这属于保证责任必须承担的风险。

### 二、对第三人债务加入的分析认定

债务加入是指第三人加入到债的关系中，与原债务人一起向债权人承担责任的现象。目前学界对于指代这一现象的法律用语尚无定

3 《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉的解释》（2021年1月1日起施行）第二百四十七条第一款“当事人就已经提起诉讼的事项在诉讼过程中或者裁判生效后再次起诉，同时符合下列条件的构成重复起诉：（一）后诉与前诉的当事人相同；（二）后诉与前诉的诉讼标的相同；（三）后诉与前诉的诉讼请求相同，或者后诉的诉讼请求实质上否定前诉裁判结果。”

4 张卫平：《民事诉讼法》（第四版）法律出版社，2016年版，第437页。

5 如日本，对于诉讼要件的判断有条件承认其判断的既判力。所谓条件，即关于这些事项当事人双方需要充分辩论，否则造成对当事人的突然袭击。张卫平：《民事诉讼法》（第四版）法律出版社，2016年版，第437页。

论,还存在“并存的债务承担”、“附加的债务承担”、“重叠的债务承担”等概念指代同一现象。在司法实践中,江苏省高级人民法院首先明确使用“债务加入”的概念,其在《关于适用〈中华人民共和国合同法〉若干问题的讨论纪要(一)》(苏高发【2005】16号)第17条规定:“债务加入是指第三人与债权人、债务人达成三方协议或第三人与债权人达成双方协议或第三和向债权人单方承诺由第三人履行债务人的债务,但同时不免除债务人履行义务的债务承担方式。”此外,最高人民法院民二庭在调研报告《民商事审判若干疑难问题》中亦采用了“债务加入”的概念。而关于债务

加入在现行法律规定中无明确的规范依据,但2021年1月1日将施行的《中华人民共和国民法典》对债务加入有了相关的规定,民法典第五百五十五条规定“第三人与债务人约定加入债务并通知债权人,或者第三人向债权人表示愿意加入债务,债权人未在合理期限内明确拒绝的,债权人可以请求第三人在其愿意承担的债务范围内和债务人承担连带债务。”所以本案对被告苍南中正公司承担的责任可以进行参照。

(一审合议庭成员:张东峰 徐宁 叶晨曦)

# 记半天的审判法官“下沉式”办案

□ 宁波海事法院自贸区海事法庭 王凌云

为深化诉源治理，从本周开始，宁波海事法院自贸区法庭实施了员额法官前置到立案接待，从源头化解纠纷的“下沉式”办案模式。作为法庭分管审判的副庭长，今天是2022年7月4日星期一，从我开始，到立案大厅，着手当事人立案接待及化解工作。

## 一、工作概况

九点上班之前，立案厅外面的接待大厅已经有六七个人在坐等。九点到十一点是来庭人员最多也最忙碌的时间段，先后接待了五批来庭人员。

### 一

第一批接待的是一对六十多岁的夫妻。男人称他是在法院打过官司的原告，被告欠了其18万多元工资，法院已经调解，但已经过去了两个多月，被告只付了3万元，他们来法院讨个说法。

我看了原告手机上的案件信息，是法庭前段时间诉前调解成功并司法确认的一个案件（2022诉前调75号，诉前调确19号），被告是一家航运公司。我联系承办法官，承办法官回复已经多次联系了被告公司，被告每次承诺付款，但总拖延。因为其已支付了部分工资，目前阶段还是尽可能希望被告能自动给付。我打电话给被告公司负责人，果然，其态度诚恳，承诺一定努力克服公司的经营困难，本周内定将解决。我斟酌之后，与这对夫妻进行了沟通，最终得到他们的理解，他们愿意回去再等等。若被告的承诺本周再不能兑现，案件将马上进

入强制执行程序。

### 二

第二批来的是一个三十多岁的船员。称今年3月份经中介介绍到一艘货船工作，口头约定月薪8000元，老板让其等着，但一直等到6月份，老板说不聘了。他因为给老板提供了船员证，这三个月无法另找工作，所以要求老板赔偿三个月工资24000元，但老板只同意补偿5000元，协商不成，他到法庭来起诉。

我们帮着打电话给老板，所述情况基本一致，但老板表示很生气，称在生意这么难做的困难情况下，他答应补偿5000元已经是有情义讲诚信的了，船员一天都没上船工作，就要全部的工资，完全没道理。反正船员已经跟他大吵过，要起诉就起诉好了。看来通过电话化解矛盾是困难的，这件事情本身也难以简单判断是非对错。我建议船员提交起诉材料，船员说他只知道老板电话，其他信息一概不清。查询案件系统后，未发现有老板的以往诉讼案件，我们只能跟船员讲，仅凭一个名字，无法确定被告，不能立案，建议船员通过其他渠道了解老板的身份信息后再来诉讼。船员呆了一会儿，默默离开了。

### 三

第三批接待的刚好是我本人之前处理一个案件的被告，他欠了20多万元柴油款的案件调解结案，审理中保全了他的一笔船舶拆解款。他称，现在船舶拆解款已经到位，但调解时约定的付款时间还没到，他请求法院准许他提前

履行，把拆解款划拨给当事人，这样剩余的款项也可以提前返还给他本人。我跟当地政府部门联系，确认了拆解款已到位的事实，我给他做好笔录，确认他同意提前还款的事实。我答应他会尽快处理，他要求最好当天就给他办好，他今天就等着。其实，他并不清楚，虽然是看上去简单的一个请求，我所需要的操作程序并不那么简单。当然，最终他还是不情不愿的走了。

#### 四

第四批接待的是一个远洋船员，因为不服劳动仲裁来法院起诉。我审查他的起诉材料，起诉状有四页，全部手写，并提供了很多其本人或者同船船员手写的证据材料，因为仲裁裁决驳回了他的全部工资诉请，他在收到裁决书的十五天之内到法院起诉。

船员一看就是一个没有法律知识的普通劳动者，现在要打一场争议比较大、而且是经过仲裁已经输掉的诉讼，对他而言显然不是一件容易的事情。我打电话给被告公司负责人，希望被告能拿出一点钱解决纠纷，但显然也困难，被告认为仲裁完全正确。我仔细审查了起诉材料，发现写错了被告，仲裁中的被申请人是远洋公司，起诉状中的被告是实际的自然人船东。我跟他解释，如果是不服仲裁，那么起诉中的被告应当与仲裁的被申请人要一致。在他重拟起诉状后，我收下了起诉材料。

#### 五

第五批接待的是五个被欠薪的船员纠纷。这五个纠纷有共同的一名委托代理律师，被告是一家疏浚工程公司，欠薪金额也不高，最多的8万多，少的2万元，合计26万元左右。

与被告电话沟通之后，出乎意料的顺利，被告认可欠薪事实，并同意三天内付款。能如此解决纠纷当然最完美，我建议律师把起诉材料先放着，法院暂时不需要立案。但是，当律师把被告公司同意付款的意愿转告各船员时，

新的问题出现了，船员们提出，请律师的费用也要被告承担。从判决角度，合同中没有此项约定，律师费用显然不能得到支持，案件又僵持了下来。我们对该5起案件进行诉前调解立案，我将案件交给了特邀调解员小周，并由法庭的另一名员额法官指导她继续跟踪调解。

该5起案件当天下午得到了解决，后来双方都作了让步，签订了人民调解协议，约定被告三天内付款，若不按约付款，则还要另行承担律师费用。

### 二、几点感触

第一天的下沉式办案，因为当天下午我有自己的审判案件要开庭，我实际只做到了半天。但仅仅是半天的工作，也已让我感触颇多。

#### 一、立案接待无小事。

从上午接待的情况看，基本上是这么一些看上去不起眼又琐碎的小纠纷（在无纸化办公和全域数字化的时代背景下，法律问题复杂的大纠纷多数会有律师通过网上提交立案材料）。但是，我又看到，案件虽小，有的争议并不小，是非判断也不那么容易。而且对当事人而言，再小的诉请，也是他们绝不放弃的权益；再小的纠纷，也可能是他们作为普通百姓想尽了其他方式没办法解决的难题。所以，到法庭来的，其实无小事。事实上，很多的难案、信访案也都是由小案件而引发。我深感立案接待无小事，对每一个来庭的当事人，都需要我们将心比心，全力以赴。而且，法庭的立案接待作为接触当事人的第一道关口，立案窗口的形象就是给当事人的第一印象，第一印象如何直接会影响到诉讼后继处理的顺利与否。

二、立案接待繁琐辛苦。实际上，立案接待中的工作远不止接待这几批当事人这么简单，有很多的电话需要接听，有很多的问题需要解答，更有许多网上接收的立案材料需要及时处理。而且，在我的下沉式办案中，我主要从解决问题的角度关注纠纷，具体的立案工作

也都有立案人员完成，另外也有特邀调解员的随时支援，我其实是有团队在背后支撑协作工作。所以，半天下来，我深切感受到，立案接待人员在日复一日如此繁琐的工作中要始终保持良好的作风和状态实在并不容易。法庭近年来没有任何一名当事人投诉我们立案窗口工作人员的态度作风问题，也非常难能可贵。

三、诉前纠纷化解任重道远。工作中，我还梳理了前些天放在法庭尚未立案的受理材料，打了很多电话，试图联系到每个被告，开展诉前调解，但收效甚微，有的是电话打不通，有的是电话打通后拒绝调解，有的是约了另外的时间再谈。7月4日这天，法庭立案16件，其中9件是前段时间已经委托舟山海事仲裁委员会调解而未成功的海事海商案件；1件是原告明确拒绝调解的保险纠纷；另6件以诉前调解立案，其中5件是上述诉前化解成功的船员纠纷，还有1件被告答应下周到法庭来商谈。在开展诉前化解工作中，我明显感觉到方法不多、渠道不广的问题，除了打电话依赖被告的态度以外，尚没有其他有效途径。目前，我们法庭虽然与普陀海事调处中心、舟山海事仲裁中心以及一些海事纠纷常发的镇街、渔区建立了对接机制，但是联系人制度没有落实到位，作用不能充分发挥，而且现有的这些对接点远远不能满足解决纠纷的需要。要加强诉前化解，工作联系必须向更多的基层组织、行业组织延伸，如何共享地方法院的“共享法庭”工作也需要进一步落实。纠纷诉前化解要取得成效任重道远。

### 三、几点体会

从今天的立案接待情况看，工作中会遇到很多有待马上解决的问题，需要当场分析判断，形成思路，给出解决方案。我体会到思路如何，会直接影响到采取何种对应方式、影响到最终决断。

#### 一、关于是否应当强制执行的把握。当事

人对调解结案的案件不能按时履行的，什么情况下应当进入强制执行程序，是审判法官实践中经常需要考量的一个问题。在上述的第一批接待中，考虑到被告是航运公司，疫情背景下，公司经营困难可能是实情，且被告已经支付了部分履行款，体现了其自动履行有一定的诚意，在这种情况下，从保障企业发展的角度，再给被告一个机会，我认为是可行的。所以，在取得当事人理解的情况下，我对本案的判断还是请当事人暂缓申请强制执行。对审判法官来说，案结案了才是真正的结案，对结案案件督促履行应当成为审判法官的履职常态。同时，如何在依法的原则下、在不损害当事人正当权益的前提下，给有生存希望的企业一个发展的机会，这样的思维和方式方法也可以贯穿到我们日常的办案工作中，这也是我们力所能及为企业纾困解难所可以做到的。

#### 二、关于对当事人有理有节接待的把握。

立案接待中，我们看到，有的当事人的要求我们可以满足，而有的当事人的要求我们无法做到，我体会，立案接待既要有理的接待，尽可能给予当事人应有的方便；也还要坚持法律的原则，对无法做到的坚定表明态度，体现法律的严肃性，这其中度的把握是一门科学。比如上午接待的不服仲裁的船员诉讼中，我初步审查材料后，感觉其证据非常薄弱，但显然这名船员费如此执着花费这么大精力启动这场诉讼，心理上肯定认为自己受到了不公正的对待。我相信我们庭的任何一名法官来审理这个案件，一定会秉持公心、认真谨慎作出结论。但是，只要这个案件船员败诉了，恐怕他内心总是难以信服。所以，我尽可能满足他立案要求的同时，特别对他进行了诉讼风险提示。基于民事纠纷的对抗性，我们无法让每个当事人得到他想要的结果，但是我们耐心认真的态度，可以让每个当事人感受到法律的公平和法律工作的温情，我想这也是立案接待工作的重要意

义所在。

三、关于对当事人合理请求的把握。这是在遇到当事人提出要求，但是没有明确的法律依据，不好处理时我们所需要作出的判断。比如前面接待的第三个当事人，当事人对已经调解结案的案件，提出想要提前履行，这在法律上当然可以，并应该是值得鼓励的一种行为。但是，现在履行款需要从政府部门划拨到法院，如果在执行案件中这完全不存在问题，而目前案件已审判结案但又没有移送执行，是否适合在审判案件中出具划拨的裁定书呢？这在以往的案件中很少遇到，在操作上也并没有明确的法律依据。我从以下三点判断：一、当事人的请求是合理的，在当事人愿意自动履行的情况下，如果因为我找不到法

律依据，非得让案件进入强制执行程序，这样的结果会是悖论；二、当事人的请求不损失任何一方当事人的权益，提前履行，反而对债权方来说是有利的；三、当事人的请求可以通过出具审判案件的法律文书得到实现。与庭里的员额法官沟通之后，我们达成共识。在与当地政府部门沟通后，我让助理法官以审判案号拟写了划拨并解除剩余款项的裁定书和协助执行通知书。我总感觉，无论是个案的裁判，还是工作的方式方法，无论如何不能导致案件的处理结果与公众的认知或常理背道而驰，对事实或行为合情合理性的判断永远是我们裁判者内心需要把握的一项准则。

# 宁波海事法院 民事判决书

(2020)浙72民初899号

原告：舟山聚能能源有限公司。住所地：浙江省舟山市定海区舟山港综合保税区企业服务中心301-10311（自贸试验区内）。

法定代表人：徐竹，该公司总经理。

委托代理人：张凯兵，上海瀛泰（宁波）律师事务所律师。

委托代理人：吴拥贤，浙江京衡律师事务所律师。

被告：浙江永丰达海运有限公司。住所地：浙江省舟山市普陀区六横镇孙家原幼儿园一楼。

法定代表人：孙国忠，该公司总经理。

委托代理人：孙行态，浙江民鸿律师事务所律师。

委托代理人：应佳红，浙江民鸿律师事务所律师。

第三人：茂名市富达石油有限公司。住所地：广东省茂名市油城八路金墩大厦17楼504-506室。

法定代表人：梁伟强。

原告舟山聚能能源有限公司（以下简称聚能公司）与被告浙江永丰达海运有限公司（以下简称永丰达公司）、第三人茂名富达石油有限公司（以下简称富达公司）海上货物运输合同纠纷一案，本院于2020年6月15日立案受理后，依法适用普通程序，并于2020年8月4日公开开庭进行了审理。原告聚能公司的委托代理人张凯兵、吴拥贤，被告永丰达公司的委托代理人孙行态、应佳红到庭参加诉讼。第三人富达公司经本院传票传唤，无正当理由未到庭参加诉讼。审理中，本院依法依原告的财产保全申请，于2020

年6月21日作出裁定，对仓储在浙江东恒销售储运有限公司岸罐中的案涉5512.278吨92号车用汽油（以下简称案涉油品）采取财产保全措施。2020年6月30日，茂名市公安局滨海新区分局（以下简称滨海公安分局）对该油品予以轮候查封。审理中，原告向本院申请对案涉油品先予司法处置，为避免仓储费用、油品损耗、品质下降等相关损失进一步扩大，维护各方当事人共同利益，2020年9月8日，本院就是否先予处置案涉油品事宜召开联席会议，原告、被告、案外人茂名市中油王港石化有限公司（以下简称王港公司）、滨海公安分局均出席会议，各方达成依法先予司法处置案涉油品的一致意见。2020年9月15日，本院作出决定，对案涉油品进行评估拍卖，目前尚在司法拍卖中。本案现已审理终结。

原告聚能公司向本院提出诉讼请求：1. 判令被告交付委托原告承运的案涉油品（价值31530230.16元）；2. 判令被告承担原告为主张权利支出的诉讼保险费、律师费等费用，其中诉讼保险费26569.39元，律师费120000元；3. 本案诉讼费、保全费由被告承担。审理中，原告变更诉讼请求如下：1. 判令被告交付20200219航次租船合同项下的案涉油品或在不能交付的情况下赔偿等额货值31530230.16元；2. 判令被告赔偿原告因主张权利而支出的实际损失律师费40万元、质检费15500元、仓储费439704.34元、诉讼保险费26569.39元。事实和理由：2020年2月19日，原告与被告、第三人签署《航次租船合同》（合同编号JN-YFD-FD-20200219）（以下简称219三方航次

合同),约定由被告的“永丰达26”船承运原告销售给第三人的案涉油品,由东营运至广州/钦州港,费用由第三人承担,货物承运日期为2020年2月18日。同时约定,任何情况下被告不得扣留、留置原告货物,否则被告除应按该批货值的20%支付惩罚性违约金给原告外,还应承担因此给原告造成的实际损失。2020年2月27日,被告向原告出具《货物运输确认函》,确认案涉油品已于2020年2月26日在山东东营装载,货权为原告所有。上述货物运抵目的港钦州港后,因第三人逾期未向原告支付全部货款,并于2020年5月28日向原告出具《承诺及保证函》,承诺若2020年6月5日前未能结清全部货款及其他一切费用,第三人同意被告依据原告指令对案涉货物进行任何处置。然而2020年6月5日时限到时,第三人未依承诺支付任何款项。2020年6月11日,原告向第三人发出解除合同通知函,单方解除购销合同及补充协议。为确保货物安全,原告多次与被告协商要求其改变卸货港或配合处置货物,但均被拒绝。为维护原告合法权益,故诉至法院。

被告永丰达公司辩称,本案航次运输,被告履行的是与广东中谦石化有限公司(以下简称中谦公司)于2020年2月12日所签订的成品油专业承包运船协议的合同义务。被告作为该航次租船合同的出租人(承运人),依据合同向合同中约定的收货人或托运人指示的收货人交付货物,并非按货权交付货物。船载货物的货权与船舶出租人交付货物的行为之间不存在因果关系,合同中对货权约定的相关条款均系无效条款,对船舶出租人不产生法律效力。涉案货物已形成三个民事诉讼案件、一个刑事待确定追责案件,在刑事追责案件未影响民事诉讼案件的情况下,基于涉案货物因原告的保全申请已被查封在嘉兴乍浦的岸罐中,被告认为本案处理须同时追加富达公司、中谦公司、王港公司、方宇石化(海南)有限公司(以下简称方宇公司)为本案被告或通知作为有独立请求权的第三人参加本案诉讼。被告于合同签订后,在原告盖章确认前即通过微信通知原告取消合同,合同并未成立生效,

被告不应承担赔偿责任。目前原告和王港公司同时向被告主张货权,被告为避免放货错误造成损失,由原告出面向法院申请保全了涉案货物,被告作为船舶出租人和货物承运人对本案货物的处置是妥当、合理和有效的,并不存在过错,不应赔偿和承担因货物交付所产生或造成的任何损失。被告最终将根据法院的生效判决,向确定的收货人交付涉案货物。

第三人富达公司未答辩。

原告聚能公司为证明其诉讼请求,向本院提供了如下证据材料:

第一组证据、航次租船合同,拟证明原、被告及第三人于2020年2月19日签订航次租船合同(即219三方航次合同),原告委托被告承运案涉油品,并对相关权利义务进行了约定的事实;

第二组证据、货物运输确认函,拟证明被告向原告确认案涉油品系原告所有的事实;

第三组证据、货权转移确认函,拟证明原告上家宁波保税区东方石化有限公司(以下简称东方公司)将案涉油品货权转移给原告,原告是案涉货物所有权人的事实;

第四组证据、油品购销合同、承诺及保证函,拟证明原告将案涉货物销售给第三人及第三人因未能付清货款而承诺由原告处理的事实;

第五组证据、5月21日律师函,拟证明原告催告被告按合同约定,根据原告指令、配合原告处置货物的事实;

第六组证据、邮寄面单、物流记录,拟证明原告催告被告按合同约定,根据原告指令、配合原告处置货物的事实;

第七组证据、故障说明函,拟证明货物抵达东营港后,被告向原告及第三人说明因发动机故障未能及时装载的原因,证明被告此行目的是为原告提货,被告正在执行与原告签订的航次租船合同的事实;

第八组证据、5月14日催告函及物流凭证、6月10日解除合同通知书及聊天记录,拟证明因第三人拖欠原告货款,经原告催告且给予合理时间后仍不支付,原告解除了与第三人之间油品

购销合同的事实；

第九组证据、东方公司与原告签订的油品购销合同、银行付款凭证、SGS 分析报告、保单，拟证明案涉货物系原告从东方公司采购并付清货款，第三人对案涉货物进行投保，被保险人系原告，原告是案涉货物合法所有人的事实；

第十组证据、航次租船合同之补充协议书、银行付款凭证、发票，拟证明被告受原告指令，同意将案涉货物从钦州运至原告指定港口卸载，原告同意代第三人支付东营至钦州航程运费及钦州港口滞期费，并另行支付钦州至新港口的运费，进一步印证被告执行与原告航次合同的事实；

第十一组证据、仓储协议、仓储费用回单、银行付款流水、发票，拟证明原告支付案涉货物仓储费 439704.34 元的事实；

第十二组证据、SGS 委托检验申请书、费用回单、银行付款流水、发票，拟证明原告在乍浦码头支付案涉货物质检费 15500 元的事实；

第十三组证据、诉讼保全责任保险单、银行付款凭证、发票，拟证明原告为本案货物支付诉讼保全保险费 26569.39 元的事实；

第十四组证据、律师委托合同、发票、付款流水凭证，拟证明原告为主张权利支付律师费 40 万元的事实；

第十五组证据、油品购销合同、付款凭证，拟证明 2020 年 2 月 19 日东方公司与上海翼匡石油化工有限公司（以下简称翼匡公司）签订案涉油品买卖合同，东方公司于同月 27 日支付全部货款的事实。

对原告聚能公司提供的证据材料，被告永丰达公司质证认为：对第一组证据航次租船合同的真实性无异议，但认为该合同签订在被告与中谦公司包船期内，合同中对货权的约定无效；对第二组证据货物运输确认函的三性无异议，但认为其没有违反规定的义务；对第三组证据货权转移确认函的真实性无异议，证明内容由法院审查；对第四组证据油品购销合同等的三性均无异议，愿意配合原告处理案涉油品；对第五组证据函件确认收到，但函件的内容有扩大化；对第六组证

据邮寄面单等的真实性无异议；对第七组证据故障说明函的真实性无异议，当时尚未装货，关联性由法院判断；对第八组证据催告函等真实性不能判断，发生在原告与第三人富达公司之间，由法院审查判断；对第九组证据油品购销合同等与本案无关联性，涉及原告与案外人，无法审查真实性，由法院审查判断；对第十组航次租船合同之补充协议等、第十一组证据仓储协议等、第十二组证据 SGS 委托检验申请书等、第十三组证据诉讼保险保单等的真实性均无异议，但内容系涉及卸货后的相关事实，费用不应由被告负担；第十四组证据律师委托合同等，真实性无异议，但金额过高，原告聘请四名律师不合理，且费用不应由被告负担；第十五组证据无异议。

本院经审查认为，原告所提供全部证据材料的表面真实性均可予以认定。但因被告在与原告、第三人签订三方航次租船合同之后，又就同一航次与案外的王港公司、方宇公司签订了内容一致的三方航次租船合同，公安机关已对案涉油品交易是否存在刑事犯罪予以立案侦查，本院对第一组至第九组证据、第十五组证据的证明力仅根据证据所记载的内容本身在下文予以判断。第十组至第十三组证据系用于证明原、被告协商一致将案涉油品自钦州运输到嘉兴乍浦并仓储的相关事实，本院予以认定。第十四组证据系律师费用产生的相关证明，本院对真实性予以认定，是否应由被告负担，在下文综合评判。

被告永丰达公司为证明其答辩意见，向本院提供了以下证据材料：

证据 1. 成品油专业承运包船协议、定海海洋农商银行的结算业务入账自助回单、通知函，用以证明永丰达公司与中谦公司在 2020 年 2 月 12 日签订了成品油专业承运包船协议，包船时间自 2020 年 2 月 13 日起至同年 4 月 12 日止；中谦公司依据包船协议在 2020 年 2 月 21 日支付了被告 60 万元运费，中谦公司向被告发出船舶相关指令的事实；

证据 2. 保证函、航次租船合同、货物运输确认函、水路载运清单、船舶载运货物舱单，用以证明 2020 年 2 月 19 日，中谦公司和富达公司

向永丰达公司出具书面保证函承诺,被告与聚能公司、富达公司签订的三方航次租船合同系公司内部业务流转需要的流水合同,不作为具体业务执行合同,尔后,永丰达公司根据上述承诺并按照中谦公司的指令与聚能公司、富达公司签订了三方合同并加盖公章。2020年2月25日,中谦公司和方宇公司向永丰达公司出具书面保证函承诺,被告与王港公司、方宇公司签订的三方航次租船合同系公司内部流转需要的流水合同,不作为具体业务执行合同,尔后,永丰达公司根据上述承诺并按照中谦公司的指令在王港公司、方宇公司的三方合同上盖章,船舶载运货物舱单和水路载运清单上所填写的内容系按照中谦公司的指令填写的事实;

证据3. 装货港SGS商检报告,用以证明“永丰达26”船在装货港东营的装货时间为2020年2月25-26日的事实;

证据4. “永丰达26”船航海日志,用以证明“永丰达26”船2020年2月12日至6月29日履行该航次运输合同义务的船舶行动轨迹;

证据5. 永丰达公司业务员刘松军与中谦公司业务员陈洁娜的微信聊天记录截图,用以证明永丰达公司与中谦公司为履行该航次运输,业务人员之间的联系、沟通情况,以及在运输过程中中谦公司指令永丰达公司与王港公司、聚能公司等公司签订三方航次租船合同、出具保证函、出具货物运输确认函、指令装、卸港等相关事实,永丰达公司于2020年3月30日在王港公司的三方航次租船合同上盖章及王港公司在2020年4月15日前尚未在三方航次租船合同上签章的事实;

证据6. 卸船通知书、书面函,用以证明2020年5月8日,永丰达公司收到王港公司要求卸货的通知,永丰达公司在2020年6月16日收到王港公司要求追究合同违约责任的函;

证据7. 王港公司的民事起诉状、广州海事法院应诉通知书、传票,用以证明王港公司于2020年6月8日向广州海事法院起诉永丰达公司要求交付船载货物的诉讼。

对被告永丰达公司提供的证据材料,原告聚

能公司质证认为:对证据1成品油专业承运包船协议等、证据2保函等等的真实性均存疑;对证据3商检报告的真实性的真实性无异议;对证据4的表面真实性无异议,但对证明内容有异议;对证据5微信聊天记录的表面真实性无异议,但内容系被告与中谦公司的业务联系,对关联性和证明内容有异议;对证据6王港公司的卸船通知书等真实性不能确定;对证据7民事起诉状等的三性无异议。

本院经审查认为,被告提供的证据材料除证据3商检报告、证据4航海日志、证据5微信记录以外,与公安机关函至本院的相关记载基本能相互印证,对上述证据的表面真实性予以认定,同样,基于本案涉及的关联事实还在公安机关侦查,本院对上述证据的证明内容仅限于根据证据记载内容本身予以判断,关于合同签订是否当事人真实意思表示、保证函、货物确认函是否合法有效等尚不能在本案中作出认定。对证据3、4,原告无异议,且各方对案涉油品的质量及装载事实均无异议,本院予以认定。对证据5微信记录,本院对表面真实性予以认定,对证明力需结合其他证据综合判断。

第三人富达公司未向本院提供证据材料。

审理中,2020年7月25日,滨海公安分局向本院发函载明,柯永进及其实际控制的富达公司、中谦公司、方宇公司、翼匡公司等公司及永丰达公司涉嫌合同诈骗一案,受害人王港公司向该局报案后,该局于2020年6月17日对柯永进涉嫌合同诈骗案予以立案侦查,并于2020年6月30日对案涉油料作出查封决定。该局初步查明:2020年2月12日,中谦公司与永丰达公司签订包船协议,约定“永丰达26”船于2020年2月13日至同年4月12日期间由中谦公司调控,负责为中谦公司运输油品。2020年2月19日,中谦公司授意永丰达公司与聚能公司、富达公司签订219三方航次合同,航次号:2002。2020年2月25日,中谦公司又授意永丰达公司与王港公司、方宇公司签订航次租船合同(合同编号ZYWG-SWB-MY20200216),航次号:2002。2020年2月26日,翼匡公司出具货权转移确认函给

王港公司,确认翼匡公司于2020年2月26日将“永丰达26”船舱内共5512.278吨的汽油所有权转移至王港公司。2020年2月27日,中谦公司授意永丰达公司出具了货权确认函给聚能公司,确认“永丰达26”所运载的5512.278吨汽油的权属归聚能公司所有。中谦公司、翼匡公司、富达公司、方宇公司均为犯罪嫌疑人柯永进的实际控制公司。柯永进及其实际控制公司与受害人王港公司、聚能公司等签订油品买卖合同,并授意永丰达公司配合其签订虚假的航次租船合同,出具虚假的货权确认函给受害人,在根本不可能交付货物的情况下,骗取受害人的货款。

根据前述认定证据,结合庭审调查,本院对本案事实认定如下:

2020年2月19日,原告与东方公司签订油品购销合同,约定原告向东方公司购买案涉油品,交货期限:2020年2月20日前。交货方式:山东东营港,码头船上船货,原告自提。风险转移与所有权:原告支付全部货款给甲方后,该批货物货权自动无条件归原告所有,货物交接以船上管口法兰为交接点,法兰前风险由东方公司承担,货物经法兰后风险由原告承担。付款时间:先货后款。签订本合同后原告自行安排船舶到山东东营港码头提货,油品数量、质量经原告检验合格,平仓后原告按实际结算数量支付全部货款。同日,东方公司作为买受人与作为出卖人的翼匡公司就上述油品签订了与上述合同内容基本一致的油品购销合同。

同日,原告与富达公司签订油品购销合同,约定原告将案涉油品出售给富达公司,装货港山东东营港,卸货港广州或钦州,船边交货。富达公司支付全部货款给原告后,该批货物的货权自动无条件归富达公司所有。如果富达公司不支付货款、或不能按时支付货款、或支付货款拒绝接收成品油的,原告无需获得富达公司的认可即有权处置对应批次的成品油,并有权立即解除与富达公司的相关协议及合同并没收定金。

同日,原告、被告与富达公司签订219三方航次合同,约定被告提供“永丰达26”船为原告运输案涉油品,装货港为东营,卸货港为广州

或钦州。货物承运日期为2020年2月18日±1日。被告在装卸货港必须得到原告的书面或信息、电话通知才能靠泊与装卸货。被告在任何情况下,不得扣留、留置原告的货物,否则被告除应按该批货值的20%支付惩罚性违约金给原告外,还应承担因此给原告造成的实际损失。该航次货物的发货人属于原告,租船人原告,承运人是被告,付款人是富达公司。经三方友好协商一致同意,被告未经原告书面许可不得擅自改变卸货港及泊位,被告船舶抵达卸货港泊岸后,收到原告书面通知后,才可以卸货。富达公司未经原告书面许可不得擅自要求被告改变卸货港及泊位,不得在未经原告许可的情况下擅自要求被告卸船。

2020年2月26日,案涉油品在山东东营装载至被告所有的“永丰达26”船。同月27日,被告向原告出具货物运输确认函,确认案涉油品的货权为原告所有,并承诺在未收到原告书面通知指令情况下不得变更卸货目的港、不得擅自卸货;如被告船舶违反上述承诺而造成的一切损失由被告承担。

同月27日,东方公司向原告出具货权转移确认函,确认案涉油品的所有权转移至被告,此货权转移确认函在收货方付清全款时当即生效。当日,原告向东方公司支付货款31419984.6元。当日,东方公司也向翼匡公司支付了货款31337300.43元。

2020年3月12日,被告的“永丰达26”船运输案涉油品抵达广西钦州港。

2020年5月23日,原告向被告发送律师函,要求被告按原告指令,配合原告处置案涉油品。此后,被告一直未向原告交付案涉油品。2020年5月29日,富达公司向原、被告出具承诺及保证函,载明装载案涉汽油的“永丰达26”船已于2020年3月12日抵达目的港钦州,因疫情影响,富达公司下游客户毁约,新签约客户未付货款,导致“永丰达26”船无法及时卸货,现富达公司承诺:对“永丰达26”该批船载货物质量和数量均无异议,因延期卸货而产生的毁损灭失及其他所有费用由其承担;自本函出具之日起,

每个工作日向原告支付不少于 10 万元货款，并于 2020 年 6 月 5 日前结清主合同全部货款及其他一切费用；若 2020 年 6 月 5 日前其未能结清全部货款及其他一切费用，其同意被告依据原告指令对“永丰达 26”船所载货物进行任何处置；富达公司实际控制人柯永进自愿为富达公司向原告按时支付货款承担连带责任保证。此后，原告与被告协商案涉油品的交付事宜，一直未果。2020 年 6 月 12 日、18 日、21 日，原、被告先后签订航次租船合同之补充协议书、之补充协议（二）、之补充协议（三），约定被告将案涉汽油运至浙江嘉兴乍浦，并就运输支付等进行了约定。2020 年 6 月 21 日，案涉汽油由被告的“永丰达 26”船运输至位于浙江嘉兴乍浦的浙江东恒石化销售储运有限公司的油库，仓储至今。原告支付了服务费 439704.24 元、检验费 15500 元。

另查明，2020 年 2 月 12 日，被告与中谦公司签订成品油专业承运包船协议（GDZQ20200212-001）约定：承运船舶为永丰达 26 船，自 2020 年 2 月 13 日至 2020 年 4 月 12 日为包船期间，运费为每月 150 万元，合同签订后支付总运费的 20%，合同履行一个月后支付总运费的 10%，合同结束被告开具发票后 30 个工作日内付清剩余的 70% 总运费，货物及数量以每次中谦公司委托被告运输告知函为准，装、卸货港由中谦公司在双方运输合同期间以告知函形式通知被告，船舶租赁期间，被告要无条件配合在中谦公司要求的装卸港卸货，并听从中谦公司的装卸货指令。2020 年 2 月 21 日，中谦公司向被告网络转账 60 万元作为运费。2020 年 5 月 19 日中谦公司向被告发出通知函，请被告收函后通知“永丰达 26”船停止开船，回钦州锚地。

2020 年 2 月 19 日，中谦公司和富达公司共同向被告出具保证函载明，需被告配合富达公司与原告签订三方合同（JN-YED-FD-20200219），此合同仅作为中谦公司业务流转需要的流水合同，不涉及与被告的具体业务执行，具体业务执行及结算仍以中谦公司与被告签订的合同（GDZQ20200212-001）为执行合同。

2020 年 2 月 25 日，中谦公司要求被告与王港公司、方宇公司签订三方航次租船合同，内容与原告、被告和富达公司的三方航次租船基本一致。被告于 2020 年 3 月 30 日对该合同盖章确认，王港公司于 2020 年 4 月 15 日之后对该合同盖章确认。

2020 年 2 月 26 日，中谦公司和方宇公司共同向被告出具保证函载明，需要被告配合方宇公司与王港公司签订三方合同（ZYWG-SWB-MY20200216），此合同仅作为中谦公司业务流转需要的流水合同，不涉及与被告的具体业务执行，具体业务执行及结算依旧以中谦公司与被告签订的合同（GDZQ20200212-001）为执行合同。

2020 年 2 月 27 日，中谦公司向被告出具保证函载明，需被告配合与原告签订货物运输确认函，此合同仅作为中谦公司业务流转需要的流水函件，不涉及与被告的具体业务执行，具体业务执行及结算依旧以中谦公司与被告签订的合同（GDZQ20200212-001）为执行合同。

2020 年 6 月 17 日，滨海公安分局决定对柯永进涉嫌合同诈骗案立案侦查。

本院认为，案涉纠纷系航次运输合同纠纷。根据诉、辩双方意见，本案争议焦点如下：一、被告是否应向原告交付案涉货物。二、被告是否应向原告赔偿损失。本院分析认定如下：

#### 一、被告是否应向原告交付案涉货物

首先，原告于 2020 年 2 月 19 日与东方公司签订油品购销合同，后支付了全部货款，原告取得案涉油品的来源合法。原告作为案涉油品的托运人、被告作为承运人和第三人富达公司作为付款人于同日所签订的 219 三方航次合同，经三方当事人盖章确认，其内容不违反法律规定，应认定该合同自成立时（即 2020 年 2 月 19 日）起生效，对三方当事人均有法律约束力。关于被告提出的该航次实际履行的是被告与中谦公司的包船协议、合同系根据中谦公司指令和要求而签订的流水合同的抗辩。本院认为，219 三方航次合同系航次租船合同，与被告是否执行与中谦公司的包船协议并无矛盾，且被告自始至终并未向原告

告披露系受中谦公司指令下仅用作流水合同之用的签订目的,原告有理由相信该合同系被告的真实意思表示,被告的抗辩理由不成立。

其次、案涉油品于2020年2月25-26日在山东东营港装运上船,并于2020年3月12日抵达广西钦州港。被告抗辩称还存在另一份其与王港公司、方宇公司签订的三方航次租船合同,其不能确认案涉航次应如何执行。经查明,被告与王港公司、方宇公司的三方合同于2020年2月25日由中谦公司向被告提供,被告于2020年3月30日盖章确认,至2020年4月15日,王港公司尚未对该三方合同予以盖章确认。根据《中华人民共和国合同法》第三十二条规定,当事人采用合同书形式订立合同的,自双方当事人签字或者盖章时合同成立。据上,被告与王港公司、方宇公司签订的该三方合同成立的最早时间也是在4月15日之后,此时案涉油品早已运输到目的港,故案涉航次的实际执行不可能以该三方合同作为依据。

第三、被告提供了案涉航次水路载运清单,记载被告为托运人、翼匡公司作为收货人,并称其按中谦公司指令填写单据内容。经查明,该单据签章时间为2020年2月26日,与案涉油品装运时间一致。翼匡公司于2020年2月19日与东方公司签订油品购销合同,将案涉油品出售于东方公司,同日,东方公司与原告签订油品购销合同,并案涉油品出售于原告。合同均约定码头交货,买方自提,货物交接以船上管口法兰为交接点,法兰前风险由卖方承担,货物经法兰后风险由买方承担。根据《中华人民共和国合同法》第一百四十二条规定,标的物毁损、灭失的风险,在标的物交付之前由出卖人承担,交付之后由买受人承担,但法律另有规定或者当事人另有约定的除外。故案涉油品装运上船后,应视作原告与东方公司油品购销合同的标的物已交接给原告。结合被告于2020年2月24日向原告出具说明函称船舶发动机发生故障需延后执行装载计划、2020年2月27日向原告出具货物运输确认函,已确认案涉油品货权为原告所有,并承诺在未收到原告指令情况下不变更卸货港、不擅自卸货等

相关事实,均能与219三方合同的内容相互印证,证明被告该航次执行的是与原告、富达公司签订的合同,故水路载运清单记载的托运人明显非被告,也可排除为中谦公司或其他主体。根据上述事实,本院确认案涉航次执行的依据为219三方航次合同,并据此认定原告为案涉航次的托运人。

第四、富达公司作为原告的下家买受方已向原告、被告承诺发函,确认其未结清全部货款,并同意被告依据原告指令对案涉油品予以处置,据此也可排除富达公司作为案涉航次货物的托运人或收货人。

第五、根据公安机关移送的材料记载,案涉的中谦公司、翼匡公司、富达公司、方宇公司均系犯罪嫌疑人柯永进实际控制的公司,2020年6月17日,公安机关已对柯永进涉嫌合同诈骗案予以立案侦查,目前相关刑事案件正由茂名市人民检察院审查起诉。因诈骗犯罪涉及非法占有的构罪要件,而本案仅依原、被告的海上货物运输合同关系作出裁判,故本案审理与公安机关立案侦查的刑事犯罪并非同一法律事实和法律关系。且根据2019年11月最高人民法院发布的《全国法院民商事审判工作会议纪要》第128条第一款第(2)、(3)、(5)项规定,行为人以法人、非法人组织或他人名义订立合同的行为涉嫌刑事犯罪或者刑事裁判认定其构成犯罪,合同相对人请求该法人、非法人组织承担民事责任的;法人或者非法人组织的法定代表人、负责人或者其他工作人员的职务行为涉嫌刑事犯罪或者刑事裁判认定其构成犯罪,受害人请求该法人或非法人组织承担民事责任的;受害人请求涉嫌刑事犯罪的行为人之外的其他主体承担民事责任的;民商事案件与刑事案件均应当分别审理。滨海公安分局对柯永进作为犯罪嫌疑人决定立案侦查,本案被告或其法定代表人未被立案侦查,且即使被告或其法定代表人涉嫌或构成犯罪,原告作为合同相对人请求被告承担民事责任的,根据上述司法解释规定,民商事案件与刑事案件也应当分别审理,故本院依法继续审理本案。

综上,本院认为,案涉航次系履行依法成立

并有效的 219 三方航次合同，原告作为托运人，有权依据合同约定要求作为承运人的被告交付所运载的案涉油品。因审理中本院先予处置案涉油品，原告向本院书面确认，若拍卖成交，则原告要求被告交付案涉货物的诉讼请求，变更为交付拍卖所得价款，且对价款不持异议。对原告要求被告交付案涉油品（或拍卖价款）的诉请，本院予以支持。

## 二、被告是否应向原告赔偿损失

如前所述，原告、被告与富达公司的 219 三方航次合同依法成立并有效，且已实际履行。根据该合同约定，被告在任何情况下，不得扣留、留置原告的货物，否则被告除应按该批货值的 20% 支付惩罚性违约金给原告外，还应承担因此给原告造成的实际损失。故被告有义务按照原告的指令交付货物。被告在订立和履行该合同的过程中不仅向原告隐瞒受中谦公司指令的相关事实，在与原告签订三方航次租船合同之后又就同一航次另行签订合同，且又拒绝向原告履行交货义务，因此被告存在明显过错，对原告由此产生的相应损失应当依合同约定承担赔偿责任。原告主张的损失包括仓储费 439704.34 元、保全保险费 26569.39 元、律师费 400000 元、质检费 15500 元，本院认为律师费和保全保险费非因被告违约当然产生的费用，不予认定。本院认定被告应向原告赔偿损失合计 455204.34 元。

综上，对原告要求被告交付案涉汽油并赔偿损失的诉请，对其合理部分，本院予以支持。依照《中华人民共和国合同法》第三十二条、第一百零七条、第一百四十二条、《最高人民法院关于在审理经济纠纷案件中涉及经济犯罪嫌疑若干问题的规定》第十条、《中华人民共和国民事诉讼法》第六十四条第一款的规定，判决如下：

一、被告浙江永丰达海运有限公司于本判决生效之日起十日内向原告舟山聚能能源有限公司交付原装载于“永丰达 26”船现仓储于浙江东恒销售储运有限公司的 5512.278 吨 92 号车用汽油（如油品已司法拍卖成交，则替代交付拍卖

款）；

二、被告浙江永丰达海运有限公司于本判决生效之日起十日内赔偿原告舟山聚能能源有限公司损失 455204.34 元；

三、驳回原告舟山聚能能源有限公司的其他诉讼请求。

案件受理费 203860 元，由原告舟山聚能能源有限公司负担 2683 元，被告浙江永丰达海运有限公司负担 201177 元。

如不服本判决，可以在判决书送达之日起十五日内，向本院递交上诉状，并按对方当事人的人数提出副本，上诉于浙江省高级人民法院。

审 判 长 邬先江  
审 判 员 王凌云  
审 判 员 罗孝炳  
二〇二一年一月十一日  
书 记 员 汪姣芬

## 附页 法律条文

《中华人民共和国合同法》

第三十二条 当事人采用合同书形式订立合同的，自双方当事人签字或者盖章时合同成立。

第一百零七条 当事人一方不履行合同义务或者履行合同义务不符合约定的，应当承担继续履行、采取补救措施或者赔偿损失等违约责任。

第一百四十二条 标的物毁损、灭失的风险，在标的物交付之前由出卖人承担，交付之后由买受人承担，但法律另有规定或者当事人另有约定的除外。

《最高人民法院关于在审理经济纠纷案件中涉及经济犯罪嫌疑若干问题的规定》

第十条 人民法院在审理经济纠纷案件中，发现与本案有牵连，但与本案不是同一法律关系的经济犯罪嫌疑线索、材料，应将犯罪嫌疑线索、材料移送有关公安机关或检察机关查处，经济纠纷案件继续审理。

# 中华人民共和国宁波海事法院

## 民事判决书

(2021)浙72民初62号

原告：中国人民财产保险股份有限公司青岛市分公司，住所地中华人民共和国山东省青岛市市南区香港中路66号。

负责人：武长奎，该分公司总经理。

委托诉讼代理人：李胜军，国浩律师（青岛）律师事务所律师。

委托诉讼代理人：张杨，国浩律师（青岛）律师事务所律师。

被告：IFL 货运股份公司（IFL Spedizioni S.P.A.），住所地意大利共和国米兰市利费德里科特西奥25号（Milano Via Federico Tesio 25 Cap 20151, Italy）。

代表人：乔治·里卡多（De Georgio Riccardo），该公司董事长。

委托诉讼代理人：宋迪煌，北京汇仲律师事务所律师。

委托诉讼代理人：宫琦，北京汇仲律师事务所律师。

被告：海洋网联船务有限公司（Ocean Network Express Pte. Ltd.），住所地新加坡共和国滨海湾7号滨海东塔16-01号（7 Straits View, #16-01, Marina One East Tower, Singapore）。

代表人：栗本裕（Yu Kurimoto），该公司常务董事。

委托诉讼代理人：陈柚牧，上海瀛泰律师事务所律师。

委托诉讼代理人：常浩，上海瀛泰（宁波）

律师事务所律师。

原告中国人民财产保险股份有限公司青岛市分公司（以下简称人保青岛分公司）为与被告IFL 货运股份公司（IFL Spedizioni S.P.A.，以下简称IFL 公司）、海洋网联船务有限公司（Ocean Network Express Pte. Ltd.，以下简称海洋网联公司）海上货物运输合同纠纷一案，于2020年12月11日向本院提起诉讼，经诉前调解未果，本院于2021年1月8日立案，依法适用普通程序审理。本案于2021年3月2日进行证据交换，4月12日公开开庭进行了审理，人保青岛分公司的委托诉讼代理人张杨，IFL公司的委托诉讼代理人宫琦，海洋网联公司的委托诉讼代理人陈柚牧、常浩到庭参加诉讼；人保青岛分公司申请证人齐嘉伟、公估师傅源彬，海洋网联公司申请公估师杨旭海出庭陈述。本案现已审理终结。

人保青岛分公司向本院提出诉讼请求，判令两被告：1. 连带赔偿经济损失人民币30万元（以下币种如无特别注明均为人民币）及利息；2. 承担本案案件受理费、检验费等费用。2021年1月22日，人保青岛分公司将诉请变更为判令两被告：1. 连带赔偿经济损失229.8万元及该款自2021年1月19日至实际支付日止按同期全国银行间同业拆借中心公布的贷款市场报价利率计算的利息；2. 承担检验费14573.96元及案件受理费。事实和理由：2019年9月27日，案外人浙江新丰纸业业有限公司（以下简称新丰印公

司)从法国 H. Roesinger & Partner E.U.R.L 公司(以下简称 H 公司)订购了一批二手印刷机设备,价值 63 万欧元。2019 年 11 月 3 日,IFL 公司签发提单(提单号 9EMC02084),记载托运人为 H 公司,收货人新丰印公司,承运货物二手印刷机,装载于 5 个集装箱内,承运船舶“米兰桥(Milano Bridge)”轮,装运港意大利热那亚,卸货港中国宁波。同日,海洋网联公司签发海运单(单号 ONEYGOAV 46625900),记载托运人为 IFL 公司,责任期间场到场(CY/ CY),承运货物、集装箱号、承运船舶、装运港和卸货港等内容均与前述 IFL 公司签发的提单记载内容一致。涉案货物于 2019 年 12 月 14 日抵达宁波港,后经陆路运抵位于浙江衢州的新丰印公司仓库,其中 1 个集装箱发现货损。经上海悦之保险公估有限公司(以下简称悦之公司)检验,货损原因可合理归结为货物在海运途中曾遭受过其他集装箱自上而下的异常堆压或撞击导致,估算损失金额 2396690 元。新丰印公司向人保青岛分公司投保了远洋运输货物保险一切险,人保青岛分公司于 2019 年 11 月 2 日签发保险单,单号 PYIE201937029602E14547。根据新丰印公司索赔,人保青岛公司分别于 2020 年 12 月 9 日赔付 30 万元、2021 年 1 月 19 日赔付 199.8 万元,总计 229.8 万元,取得代位求偿权,遂向涉案货物运输承运人 IFL 公司和实际承运人海洋网联公司提起追偿之诉。

IFL 公司辩称:1. 承运人 IFL 公司的经常居所地为意大利,意大利为本案海上货物运输合同最密切联系地,本案应适用意大利法。据了解,意大利法中没有关于集装箱运输责任期间的强制性规定,因此,涉案提单中关于“港到港”(即航运界通常说的“钩到钩”)的责任期间之约定有效且约束各方当事人。2. 人保青岛分公司未能举证证明涉案货损发生在前述“港到港”责任期间内。3. 陆路运输承运人与本案具有利害关系,应当追加为第三人参加诉讼。4. 即使最终认定承运人应对货损承担赔偿责任,根据《中华人民共

和海商法》(以下简称海商法)第五十六条规定,承运人可享受赔偿责任限制,涉案货物毛重 26000 公斤,承运人的赔偿责任应限制在 52000 特别提款权范围内。5. 根据我国相关法律规定,检验费系保险人在理赔过程中应当支付和承担的费用,不应再向第三人追偿,人保青岛分公司关于检验费的主张无法律依据。综上,请求驳回人保青岛分公司的全部诉讼请求。

海洋网联公司辩称:1. 海洋网联公司与收货人新丰印公司即被保险人不存在海上货物运输合同关系,保险人人保青岛分公司无权基于海上货物运输合同向海洋网联公司索赔,仅能向 IFL 公司索赔。2. 人保青岛分公司未能举证证明货损发生在承运人责任期间。海洋网联公司在装货港签发清洁提单,仅对集装箱外部状态进行观察和核实;在宁波港卸货后,根据中国外轮理货总公司(以下简称外理总公司)出具的理货报告,该集装箱外表完好;集装箱从宁波码头堆场交给陆路运输段承运人时,接收方也未提异议,说明货物运到交付时完好。3. 根据涉案货物的发票,新丰印公司应在货物检验合格后支付第二、三期货款,现无证据证明其已实际支付了该两期货款,不能证明遭受了全部损失,人保青岛分公司无权向承运人主张全部货损金额。4. 货损索赔金额不合理。人保青岛分公司提交的公估报告未能对购买配件金额的合理性进行评估,也未证明评估修理项目与涉案事故之间的关联性。5. 关于承运人可主张赔偿责任限制以及对检验费的答辩意见,与 IFL 公司相同。

当事人分别围绕诉讼请求和答辩意见提交了证据(见附一证据清单),本院组织各方进行了证据交换和质证。对各方无异议的证据,包括人保青岛分公司提供的证据 2、5、8-12,本院予以确认并在卷佐证。对人保青岛分公司提供的证据 1、3、4 及 IFL 公司提供的证据 1,各方对真实性无异议,本院对真实性均予以认定。对各方有争议的证据和事实,本院认定如下:

人保青岛分公司提供证据 6、7、14,拟证

明货物在意大利港装船前经检验正常,到达收货人仓库后发现货损,经检验可合理推断货损发生于海运区段。其中证据7悦之公司出具的公估报告(以下简称悦之公估报告)载明:2019年12月14日,承运船舶“米兰桥”轮靠泊宁波北仑三期码头进行卸货作业,涉案提单项下5个集装箱卸至码头堆场存放。2019年12月30日至2020年1月8日,5个集装箱陆续运抵浙江衢州新丰印公司仓库。期间,宁波外轮理货有限公司(以下简称宁波外理公司)理货员前往收货人仓库,对设备卸箱前及卸箱过程进行了理货检验,发现其中一只框架箱即GAEU7507301号集装箱(以下简称7301号箱)外包装蓝色帆布上面有两道压痕,拆箱后检查发现其中两台设备损坏,遂报保险。接到人保青岛分公司查勘委托后,悦之公司公估师于2020年1月8日到现场就涉事设备损坏情况进行核实查勘,发现印刷机的飞达部和收纸部两处部件不同程度受损,飞达部吸纸马达支架断裂,下部不同程度损坏;收纸部上部控制面板受重压变形,面板支架弯曲、开裂受损。经分析认为,1.根据收货人后续收集提供的货物发运前照片,可见货物发运前状态良好,外部覆盖的帆布清洁无异常;2.船方承接货物后,出具了清洁提单;3.货物运抵收货人处所时,货物已确认存在受损情况,有宁波外理公司出具的理货单为凭;4.被安排用于承载本次涉事设备的是框架集装箱,框架箱是一种特殊的集装箱,通常由超厚的底板结构和前后端板组成,无顶板、顶梁等其他结构,适于装载超宽、超高、形状不一的重大件货物。根据收货人提供的照片,涉事货物上方覆盖的帆布盖可见明显线性压痕,类似于集装箱框架结构,且可见帆布局部破损痕迹;涉事设备仅顶部被压致损,其他侧面都是完好的。综合分析认为,事故原因应可合理归结为集装箱运输途中曾遭受到过其他集装箱自上而下的异常堆压或撞击致使箱内货物损坏。

经人保青岛分公司申请,悦之公估报告的署名公估师傅源彬到庭陈述意见:其本人并未参与

现场勘验,由另一名署名公估师张杨杨参与了现场勘验。张杨杨到现场时,货物已从集装箱中取出,放置在新丰印公司仓库;未亲眼见到覆盖在集装箱上的帆布,关于帆布上的明显线性压痕和局部破损的信息系基于新丰印公司法定代表人齐嘉伟提供的照片。结合帆布上的线性压痕、设备受损部位以及受损程度较严重几方面因素,分析货损原因应是受到了自上而下的较大外力、由与受损面积相当的框架状物体堆压或撞击所致,很有可能是港口龙门吊自上而下撞击该中间部分导致(与公估报告所称的遭受集装箱自上而下堆压或撞击导致货损的结论不同);不太可能是陆运途中类似限高杆之类的物品导致的货损,因限高杆不太可能产生线性压痕、且可能会导致帆布大面积磨损甚至破裂。

经人保青岛分公司申请,新丰印公司法定代表人齐嘉伟出庭陈述:准备购买二手印刷机前,其曾委托工程师冯大为去意大利验货;2019年10月10日验货确定状况良好后,即向H公司购买该二手印刷机,自意大利运至中国,分5个集装箱装运,支付方式信用证,新丰印公司向银行支付了全部货款后取得提单。涉案货物到达宁波港后,用5个陆运卡车自码头运至新丰印公司仓库,均于2020年1月7日到达。卸货过程中,从7301号箱外观看不出货损,当日1400时打开帆布后发现货损,有设备部件断裂,随即通知新丰印公司货代,货代与人保青岛分公司沟通后通知新丰印公司对事故现场拍照后继续卸货,当晚10点多,所有设备均从集装箱中取出卸至仓库。次日上午码头(也可能是宁波外理公司)派人过来拍照取证,理货报告系事后经要求出具寄送至新丰印公司。因涉案货物尺寸超高,装于框架集装箱内,箱子的顶部与两侧均无档板,以在货物上加盖帆布并绑扎的方式固定。7301号箱中共放置3组设备部件,中间放置较低部件,前、后放置较高部件,三组部件高度均不一致,货损部分位于前部和后部较高部件的靠近中间位置、前部和后部较高部件两端位置未受损,故推测系受

到上部重压所致,不清楚是受到何种形状物体的堆压或撞击,无法判定货损发生原因以及发生期间。该印刷机设备原产自德国,质地良好,要产生断裂如此大的损害,需是受到重大外力,若是在陆路卡车运输途中遭受此等力量撞击,卡车同样会遭受损坏,而当日运送该集装箱的卡车完好无损,故在陆路卡车运输途中遭受损失可能性不大。在收货人仓库卸货时所用吊机是小吊钩,不太可能造成如此大面积损坏。货物在装载进集装箱前状态良好,可提供照片为凭。自覆盖好帆布后的运输途中,直至到达新丰印公司仓库拆开帆布之前,从外表看无法判断里面货物状况是否良好。

IFL公司质证认为,证据14验机报告等仅为该验机人主观陈述,往返机票信息仅为订票信息,无法证明订票人实际去意大利验机的事实,不足以证明新丰印公司所购二手印刷机状况良好;证据6理货单显示自2019年12月30日1658时开始在新丰印公司理货,而涉案集装箱均自2020年1月7日才从码头运出,与实际情况不符,且理货单上记载的航次编号010WI与涉案提单航次编号V.009E不一致,故真实性不认可;证据7悦之公估报告,补充提交的报告第19页与最初提交报告第19页内容不一致,排版和字体均不相对应,附件内容与附件清单未完全对应,报告结论是基于他人提供的照片径直推测得出,缺乏科学性,对其真实性、合法性、关联性均不认可。证人齐嘉伟仅根据其经验推测货损不太可能发生在陆运阶段,但并无确切证据支撑,不能排除货损发生在陆运阶段的可能。

在同意IFL公司质证意见的基础上,海洋网联公司补充质证认为,证据14验机报告上未记载详细设备信息,无法证明系针对涉案设备的验机报告;证据6理货单与海洋网联公司提供的证据2理货报告相矛盾;证人齐嘉伟的证言带有很强主观性,其发现严重货损后未妥善保护第一现场的举动令人怀疑,所有到现场勘查的检验人员均未亲眼见到其公估结论所依据的核心证据即

帆布及其上压痕,帆布上压痕与货损原因关联性存疑,装载于集装箱中3个部件高低不平,倘若受压,按照常理帆布应在几个较高位置着力点显现点状受压痕迹,此与照片显示帆布压痕系连续线状相矛盾。

对IFL公司提供的证据2-4,人保青岛分公司对真实性均不认可,证明目的亦有异议:证据2,承运人责任期间应为堆场至堆场;证据3,收货人报案后,实际承运人海洋网联公司已经委托上海丰铭船舶技术服务有限公司(以下简称丰铭公司)与保险公司委托的悦之公司进行联合检验,故无需再向承运人另行发出书面货损通知;证据4,该证据恰恰能证明货物在起运港交付货物完好。对IFL公司提供的证据,海洋网联公司无异议。

海洋网联公司提供证据4丰铭公司出具的公估报告(以下简称丰铭公估报告),拟证明无法判断货损系因遭受其他集装箱挤压所致,认为根据现有证据,无法判定货损原因及责任。该报告的署名检验师杨旭海到庭陈述。丰铭公估报告分析7301号箱所载飞达部及收纸部的受损原因可能如下:1.在2020年1月11日丰铭公司公估师第一次抵达新丰印公司进行现场检验时,受损的货物部件(飞达部及收纸部)已经从框架箱上卸下并移至该公司仓库,且收纸部的部分损坏件已经完成拆卸。2.现场检验发现只有货物顶部部件向下变形损坏,看起来是货物顶部受到某种压力导致,但从变形部位无法判断施加压力物体的形状与长度。3.没有看到声称受损货物交至货物最终使用人处时的情况,不知道当时货物上覆盖的帆布盖上是否有脏污、破损等情况,因此无法通过货物绑扎、系固状态、帆布盖外观情况和货物受损部位的对应关系进一步分析货物受损的时间、原因和地点。

对海洋网联公司提供的证据1-3,人保青岛分公司对真实性均不认可;对证据4丰铭公估报告,真实性认可,该报告也认为货损系货物顶部受到压力所致,印证了悦之公估报告结论的正确

性。IFL 公司对海洋网联公司提供的证据均无异议。

本院经审查认为,人保青岛分公司提供的证据 14 验机报告,两被告虽均有异议,但验机报告所载设备信息与 IFL 公司提单所载信息一致,验机时间 2019 年 10 月 10 日能与人保青岛分公司证据 1 形式发票所载“第二笔订金检验后立即 TT 支付、不迟于 2019 年 10 月 11 日”相印证,且报告能与其证据 3 清洁提单,以及 IFL 公司提供的证据 4 绑扎报告相印证,故本院予以认定。IFL 公司提供的证据 2 追踪信息所载到港时间、卸货时间、从堆场出运时间均与其他证据相印证,本院对真实性予以认定;证据 3 邮件往来,根据齐嘉伟陈述及庭审查明,开展联合检验的是海洋网联公司委托的丰铭公司,新丰印公司确实未与 IFL 公司及其代理人联系过,故邮件所述内容与事实相符,本院对真实性予以认定;但证据 2、3 的证明目的将结合其他证据综合认定;证据 4 绑扎报告所附照片显示货物在盖上帆布前外观未受损,且明确载明“货物在进行捆扎加固操作后,无任何损坏”,此与 IFL 公司出具的清洁提单相印证,故本院对真实性予以认定。海洋网联公司提供的证据 1 贝位图来源清楚可核查;证据 3 码头邮件,邮件回复人身份不详,但根据原、被告及出庭证人的陈述,各方对涉案集装箱因顶部高低不平,在船上及堆场存放时不大可能在其顶部再叠上集装箱的意见陈述基本一致,该两份证据与该意见可相互印证,本院予以认定。

人保青岛分公司提供的证据 6 与海洋网联公司提供的证据 2,各方对该两份理货单的真实性均有异议,但结合本院核查情况及证人齐嘉伟的证词,海洋网联公司提供的证据 2 理货单系在船舶到达宁波港后、货物从船上卸下时进行理货后出具;人保青岛分公司提供的证据 6 理货单系货物运至新丰印公司仓库发现货损后进行理货而出具(该理货单上记载的理货时间有误,应仅为 2020 年 1 月 8 日,理货单上记载航次为 010WI,虽与涉案提单记载不一致,但却与报关单所载航

次相同,不影响理货单的真实性),两份理货单虽由不同单位出具,但均真实地反映了两次理货的过程与不同结果,故本院对真实性予以认可。人保青岛分公司提供的证据 7 与海洋网联公司提供的证据 4,各方对该两份公估报告的结论虽有异议,但双方署名公估师均出庭接受质询,故该两份报告的形式真实性亦均予认定,结合证人齐嘉伟的证言,均可作为判断涉案货损发生的时间、地点及原因的参考。

根据上述认定的证据,结合庭审调查,本院确认如下事实:

新丰印公司从 H 公司订购一台二手印刷机,价值 63 万欧元,经该司委派检验人员对质量检验合格,委托 IFL 公司运回国内。货物分装于 5 个集装箱,其中 7301 号箱为框架箱,装运三部分设备部件,经适当绑扎加固后加盖帆布装船。绑扎报告显示“货物在捆扎加固操作后,无任何损坏”。新丰印公司向人保青岛分公司投保货物运输险,人保青岛分公司于 2019 年 11 月 2 日签发保单(单号 PYIE201937029602E14547),载明保险金额 69.3 万欧元,装载运输工具“米兰桥”轮 009E 航次,浙 B89G65/浙 B82H52 集卡,自热那亚经宁波至衢州。2019 年 11 月 3 日,IFL 公司签发清洁提单,单号 9EMC02084,记载托运人 H 公司,收货人新丰印公司,承运货物二手印刷机,装载于 5 个集装箱内,承运船舶“米兰桥”轮 V.009E,装运港意大利热那亚港,卸货港中国宁波港。该提单背面条款第 6 条第(2)款约定承运人的责任期间为“港到港”,即承运人仅对货物装船之时以及装船过程中直到货物卸船之时及卸船过程中的货物灭失或损坏负责,即使承运人已经收取了整个运输的费用,承运人也不对在任何其他运输期间产生的与货物相关的任何其他灭失或损坏负责(The responsibility of the Carrier is limited to that part of the Carriage from and during loading onto the vessel up to and during discharge from the vessel and the Carrier shall not be liable for any loss or damage whatsoever

in respect of the Goods or for any other matter arising during any other part of the Carriage even though Charges for the whole Carriage have been charged by the Carrier)。同日，海洋网联公司签发海运单，单号 ONEYGOAV 46625900，记载托运人 IFL 公司，责任期间 CY/CY，承运货物、集装箱号、承运船舶、装运港和卸货港等内容均与前述 IFL 公司签发提单记载内容一致。

涉案货物于 2019 年 12 月 14 日抵达宁波港，外理总公司进行理货后于 2019 年 12 月 15 日出具理货单，未记载涉案货物存在任何货损。涉案 5 个集装箱于 2020 年 1 月 7 日装上集卡启运，于同日抵达新丰印公司衢州仓库。在卸箱过程中，新丰印公司发现 7301 号箱存在货损，即向保险公司报案，人保青岛分公司通知其对事故现场拍照后继续卸货。当晚 2200 时许，所有设备部件均从集装箱中取出卸至仓库。宁波外理公司于次日至新丰印公司仓库检验，并出具理货单，载明 7301 号箱中 2 件印刷机部件损坏。悦之公司受人保青岛分公司委托于 2020 年 1 月 8 日至新丰印公司进行现场查勘，丰铭公司受海洋网联公司委托于 2020 年 1 月 11 日至新丰印公司进行现场查勘，分别出具了公估报告。人保青岛分公司分别于 2020 年 12 月 9 日、2021 年 1 月 19 日分别向新丰印公司赔付 30 万元和 199.8 万元，总计 229.8 万元，取得权益转让书，遂向 IFL 公司和海洋网联公司提起追偿之诉。

本院认为，本案系海上货物运输合同纠纷，被告 IFL 公司和海洋网联公司均为外国公司，本案具有涉外因素。根据《中华人民共和国民事诉讼法》的规定，因铁路、公路、水上、航空运输和联合运输合同纠纷提起的诉讼，由运输始发地、目的地或者被告住所地人民法院管辖。涉案海上货物运输的目的港为宁波港，属本院辖区，故本院对本案具有管辖权。人保青岛分公司和海洋网联公司均主张本案适用中国法；IFL 公司就承运人责任期间问题主张适用意大利法，但未提供相关法律；根据《中华人民共和国涉外民事关

系法律适用法》相关规定，当事人选择适用外国法律的，应当提供该国法律，不能查明外国法律或者该国法律没有规定的，适用中华人民共和国法律；且涉案货物卸货港为宁波港，收货人住所地及货物最终目的地在衢州，货损事故的发现和评估都在中国境内，依据最密切联系原则，本案亦应适用中国法。根据各方当事人的诉辩主张，本案争议焦点为：一是各方的法律关系；二是承运人的责任期间应如何认定；三是货损是否发生在海运承运人责任期间。

#### 一、各方当事人的法律关系

就涉案货物之海上运输，IFL 公司签发提单，记载新丰印公司为收货人，IFL 公司为承运人；海洋网联公司亦出具海运单，记载其为承运人，IFL 公司为托运人，所运货物与 IFL 公司提单所载货物性质、重量、件数及集装箱号一一对应，应认定为系接受委托或转委托实际从事海上货物运输的实际承运人；新丰印公司与 IFL 公司、海洋网联公司之间均为海上货物运输合同的当事人。人保青岛分公司就涉案货损赔付新丰印公司并取得权益转让书后，依法取得代位求偿权，有权向其认为的责任方提起追偿之诉。海洋网联公司以其与新丰印公司不存在海上货物运输合同纠纷，故而保险人人保青岛分公司不能基于海上货物运输合同法律关系对其提出追偿的抗辩，理由不足，本院不予采信。

#### 二、承运人责任期间的认定

根据海商法第四十六条第一款的规定，承运人对集装箱装运的货物的责任期间，始于启运港接收货物时，止于卸货港交付货物时，此为承运人对集装箱运输货物的法定责任期间。IFL 公司签发的涉案海运提单背面条款约定，该承运人的责任期间为装货港装船时起至卸货港卸下船时止；显然，提单背面条款约定的承运人责任期间的范围窄于海商法规定，减轻了承运人的责任和义务。根据海商法第四十四条的规定，承运人违反法定责任和义务包括通过提单背面条款限缩承运人责任期间范围的，该类条款无效。对涉案集装箱运输的货物，承运人 IFL

公司和实际承运人海洋网联公司的责任期间均应界定为自装货港接收货物时起至卸货港交付货物时止。IFL 公司关于其责任期间为装货港装货时起至卸货港卸货时止的抗辩与法不符，本院不予支持。

### 三、货损是否发生在海运承运人责任期间

人保青岛分公司承保的保险责任期间范围涉及海运和国内陆运两个区段，而 IFL 公司和海洋网联公司作为海运承运人的责任期间仅在海运阶段即为自装货港接收货物时起至卸货港交付货物时止。人保青岛分公司要求 IFL 公司和海洋网联公司承担赔偿责任，需举证证明涉案货损发生在海运承运人的责任期间内。本案中，1. 货物从承运船舶卸下后，经过外理总公司检验合格；交付陆运时，陆运承运人亦未提出异议，可以成为海运承运人完好交付货物的初步证据。2. 悦之公估报告的书面结论为，事故原因应可合理归结为集装箱运输途中曾遭受到过其他集装箱自上而下的异常堆压或撞击致使箱内货物损坏。而根据海洋网联公司提供的证据 1、3，7301 号箱在“米兰桥”轮船上时四周均未配载其他集装箱，在堆场存储时放置于大件/超限箱专用场地，其上层亦未堆压过其他集装箱；且根据各方当事人申请的证人及公估师的当庭陈述，各方对于 7301 号箱因顶部不平，不大可能在该箱上部再叠放集装箱的意见陈述基本一致，从而推翻了悦之公估报告中关于货损系集装箱不当堆放或挤压所导致的结论；悦之公司公估师自身亦当庭变更货损原因可能系因港区龙门吊等框状物自上而下撞击所致，悦之公估报告的科学性、严谨性值得怀疑。3. 悦之公司公估师到达新丰印公司时，受损部件已从 7301 号箱内卸出放置在仓库，检验师并无机会查勘货物仍在集装箱内的状态及受损部件上方覆盖的帆布受损情况，无法查勘帆布上的所谓“线性压痕”与受损部件间的位置对应关系，仅仅依据新丰印提供的帆布照片、已卸至仓库的设备部件受损状态，得出货损系遭受过其他集装箱自上而下的异常堆压或撞击所致的结论，该推断过程既缺乏证据支持，亦无科学理论支撑。4. 悦之公估报告中记

载“2019 年 12 月 30 日至 2020 年 1 月 8 日，印刷机设备陆续运抵衢州收货人仓库。期间，宁波外理公司理货员前往收货人仓库，对设备卸箱前及卸箱过程进行了理货检验，发现其中一只开口箱外包装蓝色帆布上面有两道压痕，拆箱后检查发现其中两台设备损坏，遂报保险”与事实不符。根据齐嘉伟的当庭证言，全部 5 个集装箱均系在 2020 年 1 月 7 日一天内自宁波堆场启运，当天到达衢州；卸货时仅有收货人在场，发现货损后向保险公司报案；宁波外理公司理货员实际上系卸箱后第二天 1 月 8 日才抵达现场。悦之公估报告的上述不实记载，将会误导以为宁波外理公司对设备卸箱前及卸箱过程进行了全程监督，可证实货损在卸箱前已经存在。5. 关于照片所示的帆布线状压痕，因装载于集装箱中 3 个部件顶部高低不平，倘若受到外物自上而下的撞击或异常挤压，按照常理帆布应在几个部件最高处的几个着力点显现点状或块状压痕，低处则因悬空不受力而不会出现压痕，此与照片所示帆布压痕系呈连续长条线状相矛盾。作为撞击点或挤压点证明的帆布压痕的位置，必须能与帆布所盖机器受损部位相一致，以反映帆布与受损部件之间的作用力传导状况；但无论是宁波外理公司理货员，还是悦之公司、丰铭公司的公估师，均未亲眼见过帆布，没有且事实上无法对该关键证据进行检验，该不利后果应当由货方承担。最后，退一步而言，即便悦之公估报告或悦之公司出庭公估师的结论正确，即事故原因应可合理归结为 7301 号箱系遭受到过其他集装箱（或其他框架装物体）自上而下的异常堆压或撞击致使箱内货物损坏，但依然无法得出此种撞击或堆压确定发生海运承运人的责任期间而能够排除发生于其他陆路运输、或陆运到达后卸货过程中的可能性。综上，相比于悦之公估报告，丰铭公估报告关于根据现有证据无法推断出涉案货损发生的时间、原因及责任的结论，更令人信服；IFL 公司和海洋网联公司关于人保青岛分公司不能证明货损确实发生于海运承运人责任期间的抗辩有理，本院予以采纳。

鉴此，本院对货损具体金额、赔偿责任限制、公估费等后续争议的相关证据与事实不再进行审查。

综上，人保青岛分公司的诉请证据和理由不足，本院不予支持。依照《中华人民共和国海商法》第四十四条、第四十六条，《中华人民共和国民事诉讼法》第六十四条第一款，《中华人民共和国民事诉讼法》第二十条、第二十一条的规定，判决如下：

驳回原告中国人民财产保险股份有限公司青岛市分公司的诉讼请求。

案件受理费 25300 元，由原告中国人民财产保险股份有限公司青岛市分公司负担。

如不服本判决，中国人民财产保险股份有限公司青岛市分公司可在本判决书送达之日起 15 日内，IFL 货运股份公司（IFL Spedizioni S.P.A.）与海洋网联船务有限公司（Ocean Network Express Pte. Ltd.）可在本判决书送达之日起 30 日内，向本院递交上诉状，并按对方当事人的人数提供副本，上诉于浙江省高级人民法院。

审 判 长 陈晓明  
 审 判 员 王连生  
 审 判 员 李 刚  
 二〇二一年五月二十五日  
 法 官 助 理 姚妮娜  
 代 书 记 员 舒小清

【附一：证据清单】

人保青岛分公司证据

序号	证据名称	证明事项
证据 1	FR-190927 号形式发票及中文翻译件	被保险人新丰印公司从法国 H 公司订购一套二手印刷机，货物金额为 63 万欧元。
证据 2	货物运输保险单	人保青岛分公司出具保险单，承保本案货物远洋运输货物保险一切险，被保险人为新丰印公司。
证据 3	9EMC02084 号海运提单及中文翻译件	IFL 公司签发海运提单，托运人为新丰印公司，IFL 公司为本案承运人。

证据 4	ONEYGOAV4 6625900 号海运提单及译件	海洋网联公司签发海运提单，IFL 公司为该提单项下托运人。海洋网联公司系接受 IFL 公司委托从事运输，为本案运输的实际承运人。
证据 5	进口报关单	涉案货物已办理进口报关，货物总价为 63 万欧元。
证据 6	宁波外理公司理货单	涉案货物被发现货损。
证据 7	悦之公估报告	经检验，本案货损原因为货物运输途中曾遭受到过其他集装箱自上而下的异常堆压或撞击，并致使涉事集装箱内货物损坏。两被告应对其管货不当承担赔偿责任。
证据 8	理赔协议书	人保青岛分公司与新丰印公司在保险单项下达成理赔协议，确定赔偿金额为 229.8 万元，先期赔付 30 万元。
证据 9	赔款银行水单	人保青岛分公司向新丰印公司支付第一期保险赔偿款 30 万元，依法取得代位追偿权。
证据 10	权益转让书	新丰印公司收到人保青岛分公司保险赔偿款后，将追偿权转移给人保青岛分公司，人保青岛分公司取得代位追偿权。
证据 11	赔偿银行水单（追加赔款）	人保青岛分公司于 2021 年 1 月 19 日又向新丰印公司支付 199.8 万元的保险赔偿款，两次付款共计 229.8 万元。
证据 12	权益转让书（追加赔款）	新丰印公司收到保险赔偿款后，将追偿权转移给人保青岛分公司，人保青岛分公司取得代位追偿权。
证据 13	检验费支付银行水单	人保青岛分公司为鉴定本案损失原因及损失全新，发生检验费 14573.95 元，并于 2021 年 1 月 20 日支付悦之公司。
证据 14	验机报告及往返机票信息	新丰印公司在 2019 年 10 月 10 日前后到卖家处对所购二手印刷机进行验货，证明当时货物状况良好。本次验机即证据 1 形式发票中付款条款第二行所指的“检验”。

IFL 公司提供证据

序号	证据名称	证明事项
证据 1	9EMC02084 号提单	1. IFL 公司作为承运人签发了清洁提单，即承运人接收涉案货物时表面状况良好。 2. 涉案货物的运输方式为港到港，即欧洲热那亚港至中国宁波港。 3. 该提单经新丰印公司盖章确认，因此提单正面以及背面条款（包括仲裁条款）均约束人保青岛分公司。 4. 提单背面条款第 6 条第 (2) 款约定承运人的责任期间为装货港（即欧洲热那亚港）装货时起至卸货港（即中国宁波港）卸货时止。 5. 即使 IFL 公司被认定应当就涉案货物的货损承担责任，提单显示涉案货物的重量为 26000 千克，IFL 公司应当享有以该重量计算出的单位赔偿限额。

序号	证据名称	证明事项
证据2	7301号箱货物追踪信息	1. 涉案货物于2019年12月14日到达中国宁波港并于2019年12月15日完成卸货。因此, IFL公司的责任期间为2019年11月3日欧洲热那亚港口装货时起至2019年12月15日中国宁波港卸货时止。 2. 涉案货物的货损没有发生在IFL公司的责任期间, IFL公司不应就涉案货物的货损承担责任。
证据3	IFL公司的中国货运代理人致IFL公司的邮件	1. IFL公司委托上海瑞乐国际物流有限公司作为涉案货物在中国的货运代理人, 该公司已于2019年12月12日将提单释放给收货人, 此后未再收悉来自收货人的任何信息/通知。 2. 收货人无论在涉案货物卸货完成之时、还是在涉案货物交付的次日起连续十五日内、甚至是直至今日均未就的涉案货损向IFL公司和/或其货运代理人发出书面通知, 亦未在卸货港安排检验。 3. 因此, 涉案货物的交付应当视为IFL公司已经按照运输单证的记载交付以及涉案货物状况良好的初步证据。
证据4	绑扎报告	涉案货物载于编号7301号箱托盘, 所有装箱、绑扎等工作均系托运人完成。

海洋网联公司提供证据

序号	证据名称	证明事项
证据1	贝位图	涉案集装箱在涉案航次中装载于“米兰桥”轮74贝位01列第20层, 为甲板下第二层, 箱子四周(上下左右)均未配载其他集装箱。
证据2	理货报告、相关邮件及翻译件	涉案集装箱卸货在宁波港期间, 未发现货损, 货物状况完好。
证据3	码头回复邮件	涉案集装箱存储在宁波港码头港区时, 存储于大件/超限箱专用场地, 存储位置为L9区24贝02列1层。该箱在场地堆存期间, 上层未堆压过其他箱子。
证据4	丰铭公估报告	接到人保青岛分公司的被保险人通知后, 海洋网联公司即委派丰铭公司公估师进行勘验。公估师到现场时, 所称受损的货物已经从集装箱内取出。从集装箱受损的情况无法判断货物是由于遭受了其他集装箱的挤压导致了损坏。

【附二：判决适用法条】

《中华人民共和国海商法》

第四十四条 海上货物运输合同和作为合同凭证的提单或者其他运输单证中的条款, 违反本章规定的, 无效。此类条款的无效, 不影响该合同和提单或者其他运输单证中其他条款的效力。将货物的保险利益转让给承运人的条款或者类似条款, 无效。

第四十六条 承运人对集装箱装运的货物的责任期间, 是指从装货港接收货物时起至卸货港交付货物时止, 货物处于承运人掌管之下的全部期间。承运人对非集装箱装运的货物的责任期间, 是指从货物装上船时起至卸下船时止, 货物处于承运人掌管之下的全部期间。在承运人的责任期间, 货物发生灭失或者损坏, 除本节另有规定外, 承运人应当负赔偿责任。

前款规定, 不影响承运人就非集装箱装运的货物, 在装船前和卸船后所承担的责任, 达成任何协议。

《中华人民共和国民事诉讼法》

第六十四条第一款 当事人对自己提出的主张, 有责任提供证据。

《中华人民共和国涉外民事关系法律适用法》

第二条 涉外民事关系适用的法律, 依照本法确定。其他法律对涉外民事关系法律适用另有特别规定的, 依照其规定。

本法和其他法律对涉外民事关系法律适用没有规定的, 适用与该涉外民事关系有最密切联系的法律。

第十条 涉外民事关系适用的外国法律, 由人民法院、仲裁机构或者行政机关查明。当事人选择适用外国法律的, 应当提供该国法律。

不能查明外国法律或者该国法律没有规定的, 适用中华人民共和国法律。

## 《海事司法论坛》(季刊) 2022 年征稿启事

《海事司法论坛》是最高人民法院国际海事司法浙江基地与宁波海事法院联合编办的专业性刊物,创刊于 1998 年,已连续刊发至 99 期,在我国海事司法和理论研究领域积累了较高的知名度,为繁荣海商法理论和海事应用法学研究、促进裁判理念和学术理论交流、规范指引企业合法经营,引导行业发展方向做出了持续不懈的努力。刊物从黑白到彩色,从中文到中英文,专题研究、裁判综述、图片新闻等新栏目在探索中日趋成熟。2022 年,我院将继续高度重视刊物的组稿和推广工作。结合当前海事审判形势,希望广大读者就如下专题予以格外关注,不吝赐稿。来稿在一个月内予以答复,对优秀稿件予以稿酬支付。

重点专题:民法典修改背景下海事司

法相关问题研究;海商法、海事诉讼特别程序法的修改;海事司法服务保障“一带一路”倡议、长江经济带建设、自由贸易试验区赋权扩区等国家战略;中美贸易摩擦、优化法治营商环境、长三角一体化建设、“一件事”机制建设、智慧法院建设、矛盾纠纷多元化解机制建设、国际海事司法浙江基地建设、涉侨纠纷等国内外热点问题;海事民事、海事行政、海事刑事和船舶企业破产案件审理等海事法院“三合一”改革问题;船员维权有关问题;涉外海事商事审判和仲裁问题;司法改革相关案例;有关国际公约和国内法规的解读与建议;翻译经典国外海事案例和域外海商法律及司法新动态;海事法官、律师及仲裁员办案心得感悟,法律书籍推荐等等。

# 摄影欣赏



◇专注 吴颖君

◇水泥森林 李刚



◇夜海钓人 张鹏飞

# 海事司法論壇

FORUM ON MARITIME JURISDICTION



扫码关注