

# 广州海事法院审判情况通报

2018 年度

## 前 言

2018 年，美国发起针对中国的“301 贸易调查”，中美贸易战的大幕徐徐拉开。装载价值人民币 1.36 亿元大豆的“飞马峰”（Peak Pegasus）号货船从美国狂奔大连港，最终未能赶在加征 25% 关税时间点前抵达。运载 11.13 万吨凝析油的“桑吉”轮与“长峰水晶”轮碰撞后沉没，给国际航运业蒙上浓厚阴影。美国重启对伊朗制裁，马士基航运、地中海航运等国际知名航运企业纷纷宣布终止对伊朗业务。单边主义、贸易保护主义明显抬头以及由此产生的政策不确定性上升，对全球贸易和商业环境带来重大不利影响，进而深度制约了国际航运业的复苏和发展。波罗的海干散货指数 BDI 自 2018 年 7 月达到阶段性高点 1772 点后，波浪型走跌，勉强维持在 1000 点左右的水平。

2018 年，中国着眼于推动新一轮高水平对外开放。海南分步骤、分阶段建设自由贸易港，加快探索建设中国特色自由贸易港进程；出入境检验检疫部门正式并入中国海关，关检合一，提高通关效率、降低通关成本、改良营商环境；全球最长跨海大桥港珠澳大桥正式通车，粤港澳大湾区建设全面推进。无人码头、无人驾驶船舶等智能化、智慧化生产作业方式继续蓬勃发展，并与物联网、云计算深度融合，特别是区块链技术在航运业中的运用初显端倪，航运承运人、港站经营人、物流运营商以及海关机构

及其代理的协同创新和数字化转型，昭示着中国航运业的良好前景和未来发展趋势。

2018年3月27日，最高人民法院院长周强和广东省委常委、政法委书记何忠友共同为最高人民法院国际海事司法广州基地揭牌。同日，广州海事法院举办了中国与葡萄牙语国家司法文化展；11月，成功举办2018广州海商法论坛和东亚海法论坛。一年来，广州海事法院坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，持续推进海事审判精品战略，努力为粤港澳大湾区建设、广东海洋经济发展、广州国际航运中心建设提供有力司法服务保障，审判质效向好，基本解决执行难取得明显成效。

2018年，我们针对债权登记程序、货运代理、港口仓储、码头租赁、渔业权益、海洋生态环境、海事行政诉讼与非诉纠纷、执行程序等问题，在分析原因、阐释风险的基础上，提出一些建议，并汇编成为本通报，以期帮助航运市场主体积极防范风险、指引海事行政机关加强依法行政，共同为新时代航运业的新发展作出新贡献。

# 目 录

## 一、海事审判基本情况

一审诉讼案件大幅上升·····	9
涉外、涉港澳台案件占比较大·····	9
新收案件标的大幅增长·····	10
诉讼服务示范窗口初见成效·····	10
船员劳务合同纠纷案件有所下降·····	10
海事行政案件矛盾争议较大·····	10
海事纠纷多元化解机制优势初显·····	11
扣押和拍卖船舶工作成效突出·····	11

## 二、依法参加海事诉讼

——通过债权登记程序主张权利的问题与建议

申请登记的海事债权与被拍卖船舶无关的不予支持·····	12
债权人在拍卖船舶公告期间届满后申请登记债权的不予支持·····	13
对未及时依法行使的实现船舶优先权申请不予支持·····	14

## 三、依法审理海事行政案件

——海事行政案件的审理思路

非诉行政间接强制执行的执行主体·····	17
港口作业委托人认定问题·····	18

## 四、依法维护货运代理市场法治秩序

——海上货运代理纠纷中的问题与建议

职务代理在货代纠纷中的认定问题·····	20
货代企业对货物损失的赔偿责任问题·····	21
垫付目的港集装箱超期使用费的认定问题·····	22

## 五、依法维护港口仓储市场秩序

——港口货物仓储合同纠纷案件中的问题与建议	
仓储合同标的物为种类物时所有权的确定问题·····	24
仓储合同项下设立担保的责任范围确定问题·····	25
仓储合同纠纷中追加当事人的问题·····	26
<b>六、依法规范涉码头法律关系</b>	
——码头租赁和经营中的问题与建议	
码头承租人对租赁物的妥善保管问题·····	28
码头经营人未取得港口经营许可的责任问题·····	28
租赁物的原状返还问题·····	30
<b>七、依法规范涉渔法律关系</b>	
——涉渔雇佣、理赔和权属转让中的问题与建议	
雇佣关系与合伙关系的识别问题·····	31
向渔业互保协会主张赔偿的主体认定·····	32
油差补贴分配协议性质的认定·····	33
<b>八、依法保护海洋生态环境</b>	
——海洋环境损害中共同侵权的认定及责任承担	
生效刑事裁判对民事公益诉讼的既判力问题·····	35
污染海洋环境共同侵权行为的认定问题·····	36
海洋环境损害的赔偿范围及责任承担问题·····	37
<b>九、依法推进执行程序</b>	
——执行中船舶拍卖及价款分配的问题与建议	
船舶拍卖变卖流拍后无底价变卖的问题·····	39
船舶拍卖成交后现场交接的问题·····	40
船员工资在海船拍卖款中优先受偿的问题·····	40

## 一、海事审判基本情况

### （一）总体情况

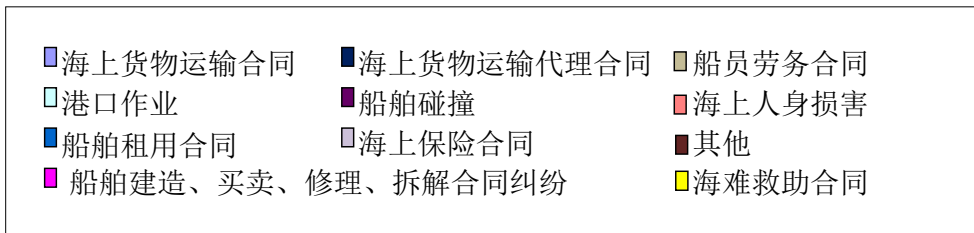
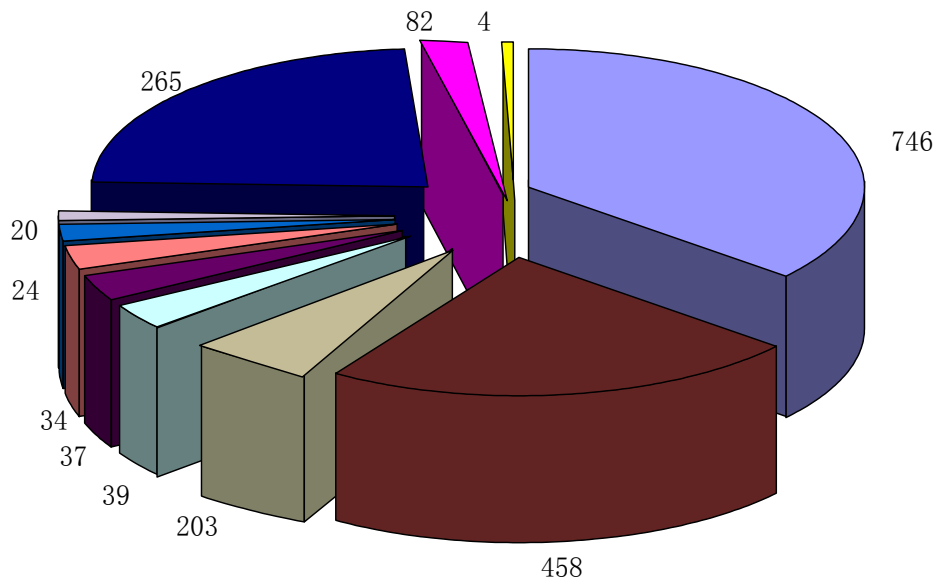
2018年，广州海事法院共新收各类案件3378件，同比增加29.2%；结案3263件，同比增加16.3%；未结案件535件，同比增加27.4%；新收案件立案标的237.1亿元，同比增加198.9%；结案标的216亿元，同比增加209.8%。全年结案率85.9%，结收案比为96.6%。

#### 1. 收案情况

新收案件中，一审诉讼案件1946件，执行案件1124件，程序类案件308件。一审诉讼案件中海事海商一审案件1912件，行政一审案件34件。

海事海商一审案件中，海上货物运输合同纠纷746件，占39.0%；海上货物运输代理合同纠纷265件，占13.9%；船员劳务合同纠纷203件，占10.6%；船舶建造、买卖、修理、拆解合同纠纷82件，占4.3%；船舶租用合同纠纷24件，占1.3%；船舶碰撞损害责任纠纷37件，占1.9%；海上人身损害赔偿34件，占1.8%；港口作业纠纷39件，占2.0%；海上保险合同纠纷20件，占1.0%；海难救助合同纠纷4件，占0.2%；其他海事海商纠纷458件，占24.0%。

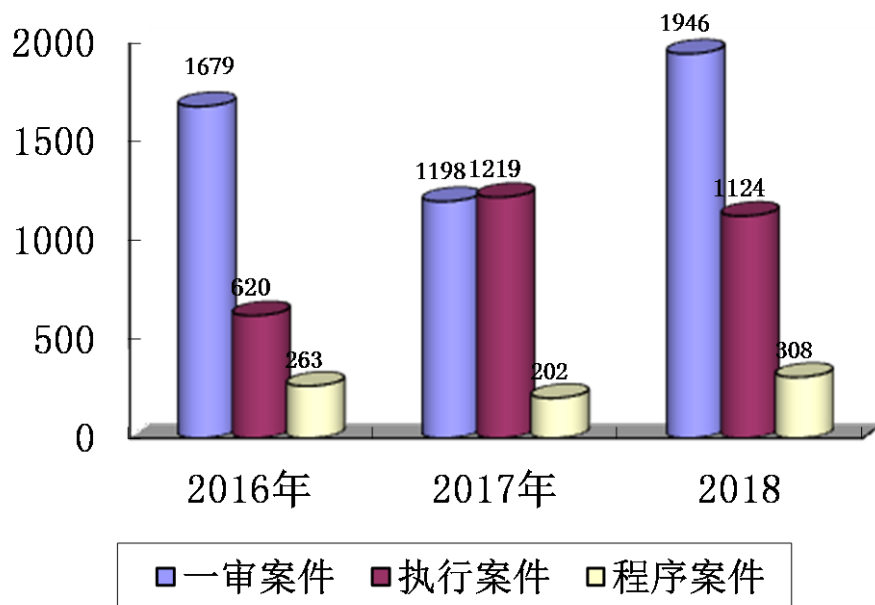
图一：2018年海事海商一审案件类型分布（单位：件）



海事行政一审案件中，不服行政处罚的 11 件，诉行政机关不作为的 10 件，不服行政强制措施 4 件，其他 9 件。

程序性案件共 308 件，其中申请海事债权登记与受偿 172 件，占 55.8%；申请财产保全 79 件，占 25.7%；申请宣告公民死亡 11 件，占 3.6%；申请设立海事赔偿责任限制基金 10 件，占 3.3%；海事仲裁相关案件 3 件，占 1%；申请海事强制令 3 件，占 1%；其余类型的海事特别程序案件 30 件，占 9.7%。

图二：近三年各类型案件收案数（单位：件）

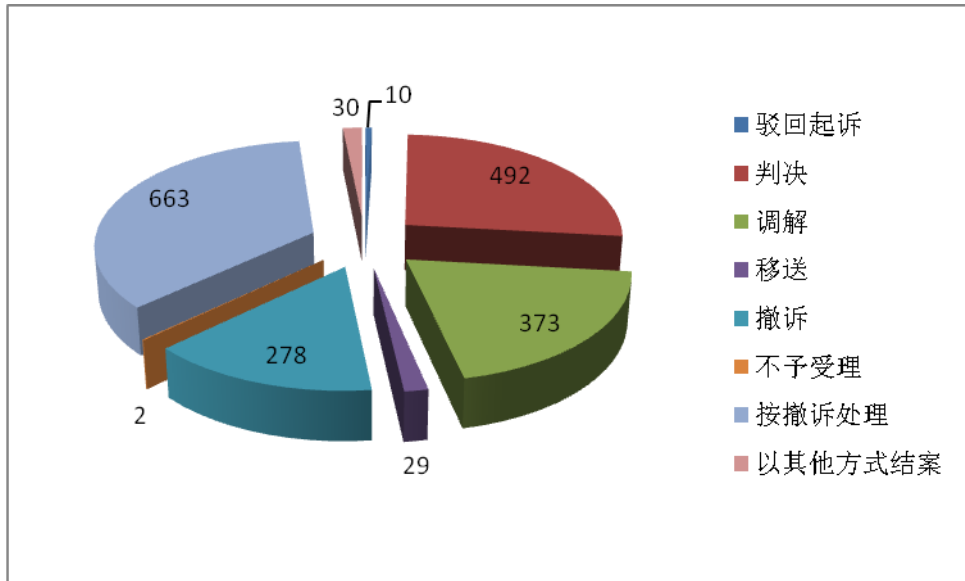


## 2. 结案情况

2018年一审诉讼案件共审结（包括旧存）1877件，其中：判决结案492件，占26.6%；因未交诉讼费等原因裁定按照撤诉处理663件，占35.9%；以调解方式结案373件，占20.2%；因调解等原因原告撤诉结案278件，占15.1%；移送结案29件，占1.6%；驳回起诉10件，占0.5%；不予受理2件，占0.1%；以其他方式结案30件，占2.3%。

图三：一审诉讼案件结案方式（单位：件）





执行案件全年执结 1106 件，执行结案率 87.64%，执行到位金额达到 10 多亿元。先后开展了“决胜 2018”“南粤执行风暴”等执行专项活动，全年实际执结率 42.2%，比上年下降 15.9 个百分点；执行标的到位率 30.8%，比上年下降 16.6 个百分点。终本率 31.2%，比上年上升 2.2 个百分点。

## （二）2018 年审判和执行工作特点

2018 年广州海事法院收案和结案数均比 2017 年大幅增加，存案数较为相近。

1. 一审诉讼案件大幅上升。全年新收一审诉讼案件 1946 件，占新收案件的 57.6%，同比增长 63.1%。一审诉讼案件结案 1877 件，占结案总数的 56.6%，同比增长 42.1%。一审诉讼案件新收和办结数量、占比同步大幅上升，主要原因是航运经济整体不景气，违约行为较多，航运企业负债压力大，通过诉讼解决纠纷意愿较强。

2. 涉外、涉港澳台案件占比较大。2018 年受理的一审海事海商案件中，涉外、涉港澳台案件 402 件（其中涉外 369 件，涉港 29 件，涉澳 2 件，涉台 2 件），占一审海事海商案件的 21.03%。审结案件中，涉外、涉港澳台案件 399 件（其中涉外 355 件，涉港 37 件，涉澳 3 件，涉台 4 件），占一审

海事海商结案数的 19.41%。随着我国经济发展进入新常态，以及在“一带一路”、粤港澳大湾区国家战略实施和广东三个自贸片区建设加速等利好机遇的提振带动下，广东航运营商环境持续优化，广州海事法院涉外、涉港澳台案件仍处高位。

3. 新收案件标的大幅增长。新收案件大案要案较多，立案标的额 237.1 亿元，去年为 79.3 亿元，增加 157.8 亿元，同比增长 198.9%，创广州海事法院建院以来新高。结案标的额 216 亿元，去年为 69.7 亿元，增加 146.3 亿元，同比增长 209.8%。

4. 诉讼服务示范窗口初见成效。按照最高人民法院关于诉讼服务中心建设标准，不断完善相关硬件设施，立案窗口由 20 平方米增加到 1100 平方米，专门设立 200 多平方米的信访服务大厅，与广州市司法局共同成立律师诉前调解工作室。

5. 船员劳务合同纠纷案件有所下降。2018 年和 2017 年新收船员劳务合同纠纷案件分别为 203 件、149 件，而 2016 年和 2015 年则收案 373 件和 476 件。原因是，一方面通过行政调解、诉前调解解决了大量的船员劳务合同纠纷；另一方面，船员保障制度与安全监督机制不断完善，船员的劳动保护和劳动保障法律法规不断健全，使得船舶所有人、经营人更加重视船员权益保障。

6. 海事行政案件矛盾争议较大。2018 年受理海事行政案件（不包括行政非诉审查与执行案件）34 宗，同比增长 240%，被诉行政机关种类与案件类型均有新的突破。其中受理的 22 宗海事行政案件是以粤东、粤西地区行政机关为被告的案件，占有所有海事行政诉讼案件的 64.7%，主要原因在于相关法律法规的宣传力度仍有待增强，部分行政机关和当事人对法律、法规以及政策文件的理解容易出现偏差，重实体轻程序现象仍时有发生。

7. 海事纠纷多元化解机制优势初显。充分发挥海事司法与海事仲裁在纠纷解决方面的各自优势，与中国海事仲裁委员会签署了《关于建立海事纠纷委托调解工作机制合作备忘录》。年内委托调解 2 宗船舶买卖出口退税案件。12 月，与广州市律师协会签署了多元化解海事海商纠纷的合作协议，让更多的海事海商纠纷能够快速、便捷、公正、和谐地得到处理和解决。

8. 扣押和拍卖船舶工作成效突出。司法网拍成绩显著，全年依法扣押船舶 102 艘，成功拍卖、变卖 43 艘，总价达到 3.16 亿元。其中“帝坤”轮在淘宝网拍出了 1.01 亿元。全年在淘宝网共完成 73 次网拍，总成交额达 9 亿元，成交率 96.4%，溢价率 92.2%。

## 二、依法参加海事诉讼

### ——通过债权登记程序主张权利的问题与建议

#### （一）申请登记的海事债权与被拍卖船舶无关的不予支持

A公司所属的B轮被法院依法强制拍卖，C船员在公告届满前向法院提交债权登记申请书，申请登记船员工资5万元。其提交的证据显示其在B轮提供劳务期间的工资为4万元，在A所属的D轮提供劳务期间工资为1万元。法院经审查认为，C主张的与B轮有关的4万元工资属于可予登记的海事债权；C主张的与D船有关的1万元工资与B轮无关，不应在涉及B轮的债权登记程序中处理。经释明，C主动撤回其在D轮提供劳务期间1万元工资的债权登记申请。法院依法对C在B轮提供劳务期间产生的工资予以登记。

《中华人民共和国民事诉讼法》（以下简称《民事诉讼法》）第一百一十一条规定，海事法院裁定强制拍卖船舶的公告发布后，债权人应当在公告期间，就与被拍卖船舶有关的债权申请登记。公告期间届满不登记的，视为放弃在本次拍卖船舶价款中受偿的权利。根据前述规定，可进入海事债权登记程序中的债权仅限于“与被强制拍卖船舶有关的债权”，即因法院强制拍卖而不能继续依附于该被拍卖船舶上的海事债权。具体言之，既包括《中华人民共和国海商法》（以下简称《海商法》）规定的船舶优先权、船舶留置权和船舶抵押权所担保的海事债权，也包括因向被强制拍卖船舶提供燃油等物料而产生的海事债权。但是，如果船舶所有人或者光船租赁人非因被拍卖船舶而欠付债权人的其他债权，则不属于“与被

拍卖船舶有关的债权”。该债权与被强制拍卖船舶有关的举证责任由债权登记申请人负担。如果申请人无法举证其主张的债权与被强制拍卖的船舶有关，即便该债权真实成立，申请人关于将非涉及被强制拍卖船舶的债权予以登记的请求，也不能获得支持。

我们建议，1. 当事人如享有涉及特定船舶的债权，无论该船舶是否可能被拍卖，除尽可能固定海事债权的数额外，还应保留该债权与船舶相关的证据。以免该船舶被强制拍卖后，无法通过债权登记或确权诉讼程序确认债权，丧失在被强制拍卖船舶价款中受偿的权利。2. 法院、仲裁机构、调解机构、公证机构在出具确认申请人债权的法律文书时，如该债权涉及特定船舶，宜在查明事实部分或者判决（裁决项）部分明确载明该债权与特定船舶相关，以便申请人在日后发生的涉及该船舶的债权登记程序中依法确认该债权、并得以在该船舶拍卖款中受偿。

## （二）公告期间届满后申请登记债权的不予支持

法院于 2018 年 3 月 27 日至 29 日期间发布第一次拍卖 A 轮的公告。B 公司受让 C 公司对 A 轮的债权 1570 万余元。2018 年 5 月 29 日，B 向法院邮寄债权登记申请书，请求登记确认前述债权。法院认为，涉及 A 轮债权登记的期间届满之日为 2018 年 3 月 29 日起的第六十日，即 2018 年 5 月 28 日。B 于 2018 年 5 月 29 日以邮寄方式提交债权登记申请，其申请之日已超过法律规定期间，应认定其在公告期间届满不登记并视为其放弃在 A 轮拍卖、变卖款中受偿的权利。对 B 申请登记的债权，不予登记。

《海事诉讼法》第一百一十一条规定，海事法院裁定强制拍卖船舶的公告发布后，债权人应当在公告期间，就与被拍卖船舶有关的债权申请登记。公告期间届满不登记的，视为放弃在本次拍卖船舶价款中受偿的权利。

《最高人民法院关于扣押与拍卖船舶适用法律若干问题的规定》第十六条

规定，申请债权登记期间的届满之日为第一次拍卖时的拍卖船舶公告最后一次发布之日起的第六十日。根据前述规定，通过债权登记以及确权诉讼程序在船舶拍卖、变卖款项中受偿的债权必须在法定期间内申请债权登记；如果超过该法定期间申请登记，则对其登记请求不予支持。而前述期间是法定不变期间，并不存在类似诉讼时效期间的中止或中断情形，一旦超过特定期日，申请人将丧失在被拍卖船舶拍卖或变卖款中受偿的权利。

我们建议，债权人如享有与特定船舶有关的债权，应及时关注该特定船舶的动态，尤其是该船舶是否被海事法院强制拍卖的事实。因为除《海事诉讼法》第三十三条规定的已知船舶优先权人、船舶抵押权人和船舶所有人系以法院通知的方式告知外，对于其他海事债权人的告知，系以通过报纸或者其他新闻媒体发布公告的形式予以告知。船舶拍卖公告具有推定债权人已知或应知船舶被拍卖以及申请债权登记期限等事实的法律效果，即使债权人因某种原因未能实际知悉船舶前述事实，亦不影响拍卖公告的公示告知效力。目前广州海事法院在拍卖船舶时，除在《人民法院报》或者在外国发行的报纸（拍卖外国船舶）依法发布公告外，还会在广州海事法院官方网站、阿里拍卖司法平台、涉外商事海事审判网等网络媒体上同步发布公告，相关船舶债权人应及时关注前述船舶拍卖动态，及时依法行使权利。

### （三）对未及时依法行使的实现船舶优先权申请不予支持

A 船员在 B 公司所属的 C 轮工作，2016 年 7 月下船，B 公司欠付 A 工资 7000 元未付。2017 年 4 月，A 向法院起诉 B，请求判令 B 支付工资 7000 元，并确认该项海事请求具有船舶优先权。2017 年 5 月，法院作出判决，判令 B 向 A 支付工资 7000 元，并确认前述请求具有船舶优先权。同月，该判决生效。2018 年 1 月，因 B 欠付他人债务，C 轮被他人扣押并最终被拍卖。

在 C 轮拍卖公告期间，A 申请债权登记，请求确认对 C 轮的 7000 元船员工资债权，并请求确认该债权享有船舶优先权，可优先分配船舶价款。法院认为，虽然生效判决确认 A 的海事请求对 C 轮享有船舶优先权，但 A 在法定一年期间内未向海事法院申请扣押 C 轮，其船舶优先权因未及时行使已消灭。故仅裁定确认 A 在 C 轮提供劳务期间的 7000 元的债权数额，对于该债权具有船舶优先权的申请未予支持。

《海事诉讼法》第一百一十五条规定，债权人提供证明债权的判决书、裁定书、调解书、仲裁裁决书或者公证债权文书的，海事法院经审查认定上述文书真实合法的，裁定予以确认。但实务中对于真实合法且已生效法律文书的审查存在争议。我们认为，对于债权人持有真实合法且已生效的法律文书的，仍需经过债权登记以及债权确认两个程序。其中债权登记程序是依据《海事诉讼法》第一百一十四条，仅对债权的登记进行形式审查；而债权确认程序是依据《海事诉讼法》第一百一十五条，对债权人的债权数额与债权性质进行确认的审查。后者不仅局限于文书形式真实性、合法性以及是否生效的审查，还应结合该法律文书作出后发生的客观事实综合审查认定。就本案而言，虽然生效判决书确认了 A 的 7000 元债权对 C 轮享有船舶优先权，但根据 A 提供的证据显示，其船舶优先权产生于 2016 年 7 月，根据《海商法》第二十八条以及第二十九条的规定，A 在船舶优先权产生一年内并未以法定方式行使船舶优先权，其享有的船舶优先权因为未及时行使而消灭。

我们建议，由于船舶优先权的行使与实现具有法定要求，当事人的海事债权即便对当事船舶享有船舶优先权且经生效裁判文书确认，也仍需在船舶优先权产生之日起一年内通过法院扣押产生优先权的船舶之方式行使。一旦超过法定期间，当事人的船舶优先权将因未能及时行使而消灭，

船舶优先权担保的债权对当事船舶拍卖款项优先受偿的权利也将丧失。因此，当事人要对船舶优先权的行使和实现要件有清醒认知。法院或仲裁机构等也要综合考虑当事人的诉讼能力，进行必要释明，以避免当事人因为认知错误，导致无法实现船舶优先权。



### 三、依法审理海事行政诉讼案件

#### ——海事行政诉讼案件的审理思路

##### （一）非诉行政间接强制执行的执行主体

A 海洋局就 B 公司未经批准占用海域作出行政处罚决定，B 公司在法定期限内既未提起行政复议或者行政诉讼，也未履行义务，A 因此向法院申请强制执行该决定。该决定内容为责令 B 退还非法占用的海域，恢复海域原状，并处非法占用海域期间内该海域面积应缴纳海域使用金 12 倍的罚款 217.80 万元。法院审查后裁定如下：准予强制执行 A 作出的行政处罚决定；B 应于裁定送达之日起 10 日内退还非法占用海域、恢复海域原状，并向法院缴交罚款 217.80 万元和加处罚款 217.80 万元；B 在上述期限内不履行退还非法占用海域、恢复海域原状义务的，依法强制执行，由 A 组织实施，由此产生的费用由 B 负担；B 在上述期限内不履行缴交罚款义务的，法院将依法采取强制措施，由此产生的费用由 B 负担。该案经法院裁定准予执行后，B 未履行义务拆除非法构筑物。A 依据法院裁定就恢复海洋原状代履行，负责拆除了非法构筑物。

该案为一宗典型的行政非诉审查与执行案件。行政法理论根据强制执行的方式（手段）是否直接强制性地实现行政决定义务的内容，把强制执行划分为间接强制执行和直接强制执行。直接强制执行包括划拨存款、汇款，拍卖或者依法处理查封、扣押的财物等。间接强制执行包括代履行和执行罚。行政机关的直接强制执行权由《中华人民共和国行政强制法》（以下简称《行政强制法》）和其他法律规定。海事行政案件涉及到的行政机关一般没有直接强制执行权，依照《行政强制法》第四十六条第三款的规定，

属于广东省辖区内，没有直接强制执行权的海事行政机关作出行政罚款决定后，应当向广州海事法院申请强制执行。该类案件经广州海事法院审查后裁定执行的，由广州海事法院依照行政诉讼法规定的相关程序执行。

根据《行政强制法》第五十条的规定，行政机关依法作出要求行政相对人履行排除妨碍、恢复原状等义务的行政决定，相对人逾期不履行，经催告仍不履行的，其后果已经或者将危害交通安全、造成环境污染或者破坏自然资源的，行政机关可以代履行，或者委托没有利害关系的第三人代履行。这表明，该法已经将采取代履行这种间接强制执行措施的权力普遍授予行政机关，即在上述情况下，行政机关不需再向法院申请强制执行。

我们建议，海事行政机关在向法院申请行政强制执行时，要进一步明确行政强制执行的主体及强制执行的范围。行政相对人应知晓《行政强制法》已经将间接强制执行措施授予相应的行政机关，其应积极配合行政机关做好排除妨碍、恢复原状措施。

## （二）港口作业委托人认定问题

A 公司与 B 公司从事货运代理行业，双方签订码头包干费月结协议，约定 A 为 B 代垫码头费，B 按照 A 流程办理各项作业委托业务，B 应严格按照货物的详细名称及化学名称办理码头费托收手续，因危险货物瞒报等造成损失 A 概不负责。2017 年 3 月，B 员工将一批货物名称为五金的货物交付码头。C 港务局经查实货物为 20 吨烟花。C 以该危险货物违反了交通部相关规定为由，决定对双方各罚款 20 万元。A 与 B 均不服处罚，分别向法院提起撤销行政处罚的行政诉讼。法院生效判决认为，A 为港口作业委托人，未向港口经营人如实报告危险货物，实施了应受处罚的违法行为，C 给予行政处罚合法，驳回 A 的诉讼请求。B 并未与港口经营人签订委托作业合同，并非作业委托人，判决撤销 C 对 B 作出的行政处罚决定。

两案均为不服港口行政机关处罚决定而提起的行政诉讼。争议焦点之一一是判断行政相对人是否适格，最终体现为对港口作业委托人的识别问题，这是一个典型的行民交叉问题。法院既参考了交通部的有关规定，也参考了《合同法》的相关规定，结合港口作业委托合同的订立、履行过程，同时依据当事人在从事港口作业过程中所作出的意思表示、法律地位等因素，确立了如下裁判规则：即应根据订立港口作业委托合同的当事人身份识别港口作业委托人，实际办理集装箱进场业务不等于实施港口作业委托行为。

我们建议，因海上货物运输普遍存在货运代理人层层转委托现象，有的货运代理人仅赚取运费差价，有的货运代理人要负责报关、检验、陆运、进出堆场作业等相关业务，往往一单货物的运输过程会出现各种角色的货运代理人，如果把这些与运输有关的主体统统作为港口作业委托人加以处罚，则既不合理也无必要。本案就类似案件确立的规则，以港口作业委托合同为重点，以当事人的意思表示为补充，合理地界定港口作业委托人的内涵，从而确定行政处罚相对人。

## 四、依法维护货运代理市场秩序

### ——海上货运代理纠纷中的问题与建议

#### （一）职务代理在货代纠纷中的认定问题

出口企业甲的销售人员 B 通过 QQ 与货代企业乙的员工联系，委托乙办理了出口到卡塔尔多哈等地多票货物的货运代理事宜。在 QQ 联络中，B 提供的联系地址和货物装柜地址与甲的工商登记地址一致。B 与乙的员工还就运费结算事项签订了协议书，确认甲欠乙运费 14 万元。国家企业信用信息公示系统查询到的信息显示，B 为甲的 3 个主要股东之一。B 出具的陈述书记载，关于公司所有业务，根据公司规定，如需签合同、协议书或其他重要文件，必须要盖公司公章和法人签名确认，若没有该公司或法人签名的文件或交易，均为其个人行为，与公司无关。该陈述书的内容不对外公开。乙以甲未向其支付拖欠的运费为由向法院起诉。法院认为，在案证据可以认定 B 作为甲的销售人员，在本案中从事了与其职务相关的职务行为，该民事行为对甲产生法律效力，甲和乙之间依法成立货运代理合同关系，甲为本案货代事务的委托人，且欠付相关费用，遂判决甲向乙支付运费。

职务代理是《中华人民共和国民法总则》（以下简称《民法总则》）第一百七十条关于代理制度的新规定，指在法人或者非法人组织中担任职务的人员依据其职权，以法人或者非法人组织名义对外实施民事法律的行为。为了维护交易安全，保护善意相对人的利益，该条还规定了法人或者非法人组织内部的职权限制不得对抗善意相对人。本案中，B 代理甲向乙实施职务代理行为，虽然甲内部对 B 所从事的对外职权行为有关于公司公章和法

人签名的限制，但是乙作为交易相对人，对该职权限制并不知情，不受其约束。因此，甲与乙之间因 B 的职务代理行为而建立了合法有效的货运代理合同关系，甲应向乙支付拖欠的运费。

我们建议，在货运代理行业日渐以电子信息交流为主的情形下，相关主体应尽量获取并保留对方联系人真实身份及其与所属单位关系的证据，明确联系人的行为是职务行为还是个人行为。此外，因 QQ、微信、手机号等均已实名，向相关部门调取证据，能查询到使用人的真实身份及其与单位的关系，在诉讼中，单位应诚信应诉，客观看待自己工作人员对外所从事的职务代理行为，避免当事人申请法院调取证据带来的司法资源浪费。

## （二）货代企业对货物损失的赔偿责任问题

甲公司概括委托货代企业乙将一批水产品从深圳出口运输给美国的客户，双方未签订书面合同。乙就涉案运输向航运公司 C 订舱。甲通过 QQ 聊天向乙提供的提单资料记载了“请等通知做电放”的内容。货物运抵目的港后即被收货人提走。甲主张乙未及时将其电放指令告知 C，导致其在未收到货款的情况下货物在目的港被提走，遂将乙诉至法院，请求赔偿甲遭受的货款损失。法院认为，乙缺乏有证明力的证据证明其在货物被提走前已履行了通知承运人等待通知放货的义务，故应赔偿甲的货款损失。

《最高人民法院关于审理海上货运代理纠纷案件若干问题的规定》第十条规定：“委托人以货运代理企业处理海上货运代理事务给委托人造成损失为由，主张由货运代理企业承担相应赔偿责任的，人民法院应予支持，但货运代理企业证明其没有过错的除外。”这一规定表明，对货代造成的货损责任适用过错推定责任原则，在委托人能够证明货代企业已构成违约的前提下，货代企业不能证明其对此种违约没有过错，则在法律上推定货代企业具有过错，应向委托人承担违约责任。本案等候甲的电放指示属于

乙的受托义务，对于涉案货物在目的港被提走的事实，乙未能举证甲向其发出电放涉案货物的指令，其对甲的货物损失存在过错，应向甲承担赔偿责任货物损失的违约责任。

我们建议，货代企业作为受托人，应为了委托人的利益，谨慎履行受托义务，全面跟踪货物的出口运输环节，及时向委托人报告受托事务的处理情况。同时，要注意保留自己依约履行受托义务的相关证据，以免在出现货代纠纷后，因缺少关键证据而需向委托人承担巨大的货损赔偿责任。

### （三）垫付目的港集装箱超期使用费的认定问题

甲公司委托乙公司代办一批服装自广州运至莫桑比克。乙接受委托后，向航运公司丙订舱。甲向乙发出的托运单上记载的托运人为甲，丙的代理签发的正本提单上记载的托运人为丁公司。货物运抵目的港后无人提货，被当地海关拍卖。丙通知乙，对涉案货物在目的港产生的集装箱超期使用费，乙和托运人丁均有责任支付，并多次要求乙提供丁的详细公司信息。乙将丙主张集装箱超期使用费的事实通知甲，并要求其提供丁的信息。甲未予回复，也未向乙或丙提供丁的信息。最终，丙要求乙承担该笔费用，乙根据丙的账单已行支付。乙以其代甲垫付该笔费用未获偿还为由将甲起诉至法院。该案经一审、二审以及再审，最终的生效判决认为，尽管提单上载明的托运人为丁，但该提单系基于乙的订舱托运要求而签发，丙据此向订舱的实际托运人乙主张权利并不受提单所证明的海上货物运输合同法律关系的影响。因此，丙有权选择向乙而不是丁主张集装箱超期使用费。然后乙基于其与甲之间的货代委托关系，向甲追偿其合理垫付的集装箱超期使用费的请求，综合本案证据应予支持。

货代合同是有偿的委托合同，货代企业作为受托人，在与承运人的运输合同关系之中，由于委托人的原因造成货代企业无法对承运人履行义务，

货代企业应当向承运人披露委托人的信息，承运人由此可以选择货代企业和委托人之一作为相对人主张其权利，但是承运人一旦选定责任人以后就不得变更。本案中，货物在目的港产生的集装箱超期使用费本可由丙向提单上记载的托运人丁、或本件运输的实际委托方甲来主张，但因为甲与乙之间存在货代合同关系，在乙不能提供提单上记载的托运人丁的详细信息，也未向丙披露甲的情况下，丙选择了向乙索赔；待乙垫付之后，再向甲追偿索赔，遂导致了本案纠纷的产生。

我们建议，对于货物在目的港无人提取产生的集装箱超期使用费，在面临承运人的索赔时，货代企业应及时向承运人披露委托人，但不必局限于提单上记载的托运人，要厘清委托关系，向承运人披露与自己实际发生订舱委托关系的委托人即可，由承运人选择索赔对象，减少自身因垫付费而需再行向委托人索赔的诉累。

## 五、依法维护港口仓储市场秩序

### ——港口货物仓储合同纠纷案件中的问题与建议

#### （一）仓储合同标的物为种类物时所有权的确定问题

在一起港口货物仓储合同纠纷中，A、B、C 三家公司签订货物仓储合同和货物仓储三方协议，A 为存货方，B 为保管方，C 为供货方，三方约定 B 提供其所有的港口油库储罐 10 个作为存放 A 混合芳烃的保管场所，A 存入货量以 B 提油通知单数量为准。A 先后 5 次向 C 购买混合芳烃，交货地点均为 B 所属的油库，B 出具 6 份提油通知单。A 又与 D 公司、E 公司签订销售合同，向其出售混合芳烃。后 A 持提油通知单向 B 提货，B 无法交货但确认 A 持有的提油通知单及其负有向 A 交付 34055.132 吨混合芳烃的义务。A 请求法院确认其对 B 油库内涉案 10 个储罐的 34055.132 吨混合芳烃具有所有权。法院认为，涉案混合芳烃不足以达到相对特定化并能与 B 油库中其他同类仓储物相区别的程度，且不能排除来自他方的权利主张，故 A 对涉案储罐内混合芳烃不享有所有权。

《中华人民共和国物权法》第二十六条规定，动产物权设立和转让前，第三人依法占有该动产的，负有交付义务的人可以通过转让其对第三人返还原物的请求权利代替交付。A 公司通过指示交付的方式获得 34055.132 吨混合芳烃，指示交付是转让原物返还请求权代替交付，让与人所让与的返还请求权是指其基于与第三人之间的合同关系而产生的债权上的请求权。混合芳烃为种类物，A 公司的混合芳烃在 B 公司油罐内已经发生混同，且涉案油罐并非仅存放原告的油料，涉案仓储合同也约定原告具有“提货权”



而非所有权，依照《合同法》第三百八十七条“仓单是提取仓储物的凭证”的规定，提货凭证并非物权凭证。因此，A公司主张其对上述油罐内的混合芳烃具有所有权不能成立。

我们建议，在港口仓储合同关系中，当准备交付保管人储存的仓储物为成品油时，其作为动产种类物，存货人对同种类货物可能会存在混合储存、混合交付的情况。为此，存货人应高度重视在仓储合同和仓单中作出对仓储物专罐专用或排他性使用的约定，亦需注意明确记载仓储物的具体储罐编号及对应数量，将其交付保管的仓储物的所有权在一定程度上特定化，使之能与其他同类仓储物相区别。

## （二）仓储合同项下设立担保的责任范围确定问题

在一起仓储合同纠纷中，A公司、B公司与C公司先后签订4份仓储合同，合同约定B承担费用，C提供若干储罐供A储存混合芳烃货物。D公司、E公司向A出具担保函，承诺对A存放在C的33680.131吨混合芳烃发生被他人出售、抵押、查封或转移等情况给A造成的经济损失，以及因不能及时办理出库给A造成的资金占用费支出（暂按年息10%计息）、行情变化损失、对下游客户的违约赔偿费和相关事宜处理所发生的各项费用，由D和E全额赔付，承担连带责任。后A向C要求提货，C向A和B出具承诺书，确认上述四份合同项下共计33680.131吨混合芳烃已存入C所属的罐区，现因自身原因导致A无法提货。A请求法院判令D和E连带赔偿上述货物损失及利息损失（按年息10%计算）。法院认为，D、E承担利息支付担保责任的范围超过了主债务人C所应承担的责任范围，故D、E无须对A承担保证合同中按年息10%约定的担保责任。

本案主要涉及仓储合同项下保证合同责任范围的认定问题。保证合同属于从合同，保证责任为从债务，基于从属性原则，保证责任的范围不应

超过主债务的范围，否则将使债权人从保证人处获得从主债务人处不能获得的利益，且保证人在承担该额外责任后无法向主债务人追偿。本案中，仓储合同为主合同，其关于 C 的责任并无按年利率 10% 计算利息的约定。依据 D、E 的担保函所成立的保证合同为从合同，当中关于“暂按年息 10% 计息”的表述，表明此并非确定无疑的计算标准。依照保证责任范围应以主债务范围为限的原则，D、E 对 A 所承担的保证责任的范围不应超过 C 对 A 所承担赔偿责任的范围。

我们建议，仓储合同的存货人应高度注意仓储保证合同确定的保证责任范围，准确理解《中华人民共和国担保法》第二十一条“保证合同另有约定的，按照约定”的规定，尽量在主合同仓储合同中明确保管人违约后所应承担的赔偿责任范围，以此最大程度保护自身权益，避免出现保证责任的范围超过主债务范围的情况。

### （三）仓储合同纠纷中追加当事人的问题

在一起港口货物仓储合同纠纷中，A、B 与 C 三家公司签订货物仓储三方协议，A 从 C 购入油料，存入 B 所有的港口油库储罐由其保管。在此期间，B 与 D 公司签订储罐租赁合同，将其部分罐区出租给 D 使用，其中涉及存有 A 油料的罐区。后 A 依约向 B 提货，B 无法交货。此时，E 公司、陈某及韩某向 A 出具担保，为 B 因不能交货给 A 造成的损失承担连带责任。A 仅起诉 B 要求其承担相应的违约责任。B 向法院申请追加 C、D、E、陈某及韩某参与本案诉讼。法院认为，B 的申请缺乏事实和法律依据，不准许其追加当事人的申请。

本案为仓储合同纠纷，涉案仓储合同的权利义务主体是作为存货人 A 和作为保管人的 B，本案纠纷因仓储合同的履行而产生，C、D、E、陈某及韩某虽与涉案油料的买卖、仓储等事实存在一定程度的关联，但作为原告

的 A 要求承担责任的对象仅为 B，不涉及其他方；B 关于不追加 C、D 作为本案第三人，不追加 E、陈某和韩某作为本案被告参加诉讼对涉案事实查明造成不利影响的主张缺乏事实依据，且为查明案件事实亦不属于追加当事人参与案件诉讼的法定事由。

追加当事人，以被追加的对象是必要共同诉讼当事人或无独立请求权第三人为条件。仓储合同纠纷案件，一般都存在多个民事主体与涉案事实有密切关联，原告方通常只剪裁仓储链条中的一个环节向法院呈现，而被告方往往希望将整个仓储交易链条的真实面目全部澄清，以减轻自身责任。法院在确定是否追加当事人时，应先对作为诉讼对象的案件事实作出认定，然后严格依照《中华人民共和国民事诉讼法》（以下简称《民事诉讼法》）第五十六条第二款和第一百三十二条的规定来审查，确定是否符合追加的法定事由，防止错误追加情况的发生，保护正常的市场交易秩序，保障当事人的合法权益。

## 六、依法规范涉码头法律关系

### ——码头租赁和经营中的问题与建议

#### （一）码头承租人对租赁物的妥善保管问题

A 保险公司与 B 公司签订年度一揽子保险合同；B 与 C 公司签订仓库租赁及服务合同，约定 B 将其涉案保税仓库 1 号仓库出租给 C 使用，C 负责维护仓库及附属设施，C 引起的损失由 C 对 B 负责。B 将仓库交给 C 后，C 对该仓库进行冷库安装。施工期间仓库发生火灾。消防部门认定事故原因是库房内电线短路起火。A 委托公估公司进行查勘理算后向 B 支付保险理赔款 359 万余元后，向承租人 C 提起代位求偿诉讼。法院判决 C 向 A 支付保险赔款损失 359 万余元及其利息。

根据《合同法》第二百二十二条的规定，B、C 之间的合同明确约定 C 负有对案涉仓库及附属设施的维护义务，C 引起的损失由 C 对 B 负责，故 C 应就火灾事故造成的损失向 B 承担赔偿责任。《中华人民共和国保险法》第六十条第一款规定：“因第三者对保险标的的损害而造成保险事故的，保险人自向被保险人赔偿保险金之日起，在赔偿金额范围内代位行使被保险人对第三者请求赔偿的权利。”A 已向 B 赔付保险金，依法取得了代位求偿权，其请求 C 支付保险赔款损失及利息的诉讼请求，应得到支持。

我们建议，物流公司等企业租赁码头或码头设施，在与出租人签订租赁合同前，应实地考察租赁物的使用年限、承重等各种情况，以免出现租赁物老旧或使用不当导致损坏而须承担责任的情况。另外，承租人取得出租人同意后，在对租赁物进行改造、建设时，还应加强对施工单位和现场的监督管理。

#### （二）码头经营人未取得港口经营许可的责任问题

某轮由自然人 A 和 B 公司共有，所占份额为 49%和 51%，实际由 A 经营，挂靠在 B 名下。该轮在 C 公司所属码头卸载石粉时翻沉，导致两人死亡、该轮沉没。海事局调查发现，该码头第一次为该类小吨位船舶装载，装载前双方没有建立有效的沟通联系方式，没有约定作业过程中可能发生风险的防范及应急措施，故认定双方负对等责任。A 提起诉讼，请求 C 赔偿维修费等损失的 50%并偿还 A 代 C 垫付的死亡赔偿金。B 被通知作为共同原告参加诉讼后称，B 放弃行使该轮的所有权利，该轮的所有权利全部由 A 行使。C 对事故的发生和 A 接待死者亲属的费用没有异议，对其他损失不予确认，并就码头营运损失提起反诉，请求 A 予以赔偿，并由 B 承担连带清偿责任。法院认为，C 应赔偿 A 船舶维修费等损失，但驳回了 A 的其他诉讼请求和 C 的反诉请求。

《中华人民共和国港口法》第二十二条第一款规定：“从事港口经营，应当向港口行政管理部门书面申请取得港口经营许可，并依法办理工商登记。”由于 C 未取得经营许可从事港口经营，码头不具备作业条件，货物装载不当，船岸未签订及执行安全生产管理协议、未明确配（积）载要求，C 有过错，应承担侵权责任。《中华人民共和国侵权责任法》第二十六条规定：“被侵权人对损害的发生也有过错的，可以减轻侵权人的责任。”A 对于货物装载不当、船岸未签订及执行安全生产管理协议及未明确配（积）载要求等也存在过错，且 B 对船舶的安全管理不到位，均可减轻 C 的责任。根据过失大小，原被告双方负同等责任。因 B 表示该轮实际为 A 所有，A 有权请求该轮相关的全部赔偿款。而 C 反诉请求的码头停止营运损失，因其没有取得港口经营许可证，依法不能经营，对该请求不应支持。

我们建议，码头经营人从事港口经营，应取得港口经营许可并办理工商登记，同时要确保码头具备相应的作业条件。未取得经营许可却实际从

事码头经营的，码头经营人存在过错，其提出的涉及码头营运等方面的损失无法得到支持。

### （三）租赁物的原状返还问题

A港务公司与B公司签订协议书，约定A在码头提供安装粉状卸船输送设备的空间给B，并在A陆域北侧提供场地给B作为建设储罐用地，双方不续租或合同解除时，B应将其临时建筑清理干净。因拖欠相关款项，A遂提起诉讼，请求B拆除其在码头上安装的机器设备，返还码头场地，并支付租金和水电费。法院认为，码头上的设备尚未取得相应产权证明，且A无法证明该设备属B安装或所有，遂判决B向A支付码头用地租金和水电费，返还租用的码头场地，驳回A的其他诉讼请求。

《合同法》第二百三十五条规定：“租赁期间届满，承租人应当返还租赁物。返还的租赁物应当符合按照约定或者租赁物的性质使用后的状态。”本案中，A要求B拆除码头用地上属于B安装的机器设备，但无法证明需要拆除的机器设备是由B安装或系其所有，亦无法将其特定化，A的该项请求并不明确，所以法院判决并未支持该请求。

我们建议，码头租赁合同中承租人和出租人对于返还码头场地没有异议、仅对返还的码头场地应达到的状态有争议的，双方应优先考虑恢复码头的可使用状态，减少因闲置带来的不必要损失。双方无法协商由哪一方负责清理场地的，出租人可以自行清理场地尽快将码头投入使用，所产生的费用通过其他方式解决。在签订码头租赁合同时，应注意关于码头返还的条件、状态等条款的设置，在履行合同时，也应尽量依照约定，避免不必要的风险。

## 七、依法规范涉渔法律关系

### ——涉渔雇佣、理赔和权属转让中的问题与建议

#### （一）雇佣关系与合伙关系的识别问题

在一起人身损害责任纠纷中，A和B一起在B所有的“三无渔船”上出海作业，其间因受到沙船碰撞致渔船翻沉，A与B同时落水。在A受伤住院治疗期间，B与沙船签订赔偿协议，约定由沙船赔偿B的船只损坏、医疗费、误工费20万元，A的医疗费及误工费由B承担。A出院后以其与B存在雇佣关系为由，向B主张误工费、医疗费、残疾赔偿金等合计32万余元。B辩称其提供渔船与A共同出海生产，双方是共同劳动、共享收益和共担风险的个人合伙关系，A不能以雇佣关系为由向其主张赔偿。法院认为，因A与B之间就捕捞生产模式不存在书面约定，B提供船舶和燃油，供A和B一起出海捕捞，A对渔获物享有三分之一份额；如未出海或未捕到渔获，该日A便无收入，故A与B之间成立个人合伙关系。

在判断雇佣关系时首先应看双方是否存在雇佣合同，在没有雇佣合同的情况下，原则上应依“控制理论”，并参照以下标准进行综合判断：雇主决定着雇员的选任和解雇；工作设备和工具均由雇主提供，且雇主对这些设备和工具享有控制权；雇员的具体工作与雇主的经营事业联为一体不可分割。而判断合伙关系的基础是“人合”，主要表现在：合伙人的意思表示一致是合伙成立和存在的基础；合伙人共同投资；合伙人共同参加经营决策和日常经营活动。就本案而言，在A未能证明B对捕捞生产的方式、时间及地点予以控制、指示或监督的情况下，不能因B提供生产工具共同生产，并多获得一份报酬，就认为A与B之间存在雇佣关系。

我们建议，为保护小型渔船的船员合法权益，应对彼此合作生产模式

进行书面的约定，以便发生争议时有据可查，防止发生纠纷后在双方关系是属于合伙关系或雇佣关系问题上产生争执。

## （二）向渔业互保协会主张赔偿的主体认定

在一起海上保赔合同纠纷中，根据涉案互助保险凭证及背面条款的记载，作为会员的 A，为包括 B 在内的船员以被保险人身份向渔业互保协会 C 购买了渔民人身意外伤害险，互保责任约定为互保人员遭受意外伤害，C 将按照人身意外伤残补偿比例简表确定的补偿比例乘以被保险人伤残互助金予以补偿，但未约定明确的受益人条款。B 在船期间遭受人身伤残事故。A 在向 B 支付人身损害赔偿款之后向 C 提起诉讼，主张其作为会员有根据保赔约定向 C 申请互助金的权利。与此同时，B 主张其是保赔合同项下的被保险人，在渔船工作期间受伤，有权向 C 主张保险赔偿金，故申请作为第三人加入诉讼。法院认为，B 不是互保协会的会员，不具有向互保协会申请赔偿的主体资格；A 是已向互保协会投保渔民人身意外伤害险的会员，是有权向互保协会主张赔偿的主体。

渔业互保协会是在民政部门登记设立的非营利性社团法人，不属于保险法规定的商业保险机构。互保协会组织渔船船东和渔业生产者通过缴纳会费的方式参加相互保险，共同承担因意外事故而遭受的经济损失，目的是为提高渔业生产抗风险能力，保障渔业生产顺利进行，而非追求最大限度的商业利润。本案 A 与 C 之间成立的海上保赔合同属无名合同，互助保险凭证上记载的“被保险人 B”，并非可以直接适用或参照《保险法》第十二条第五款规定的“被保险人”概念。当事人应该按照互助保险凭证及背面的互助保险条款行使权利、履行义务。该背面条款约定只有会员才是有权向互保协会申请补偿的主体及互保补偿金给付义务的对象。本案受伤船员根据其于船东之间的雇佣关系从船东处获得赔偿，船东再作为会员从互



保协会处获得相应的补偿，与保赔保险的性质和原则相符。

我们建议，互助保险条款中宜对受益人、被保险人等概念作出具体解释，以期更好地达到保护会员权利、抵御行业风险之目的，避免因参照保险法的相关规定而造成互保协会与其投保会员之间权利义务不对等的情况。

### （三）油差补贴分配协议性质的认定

在一起船舶权属纠纷中，A向B主张，根据双方2012年签订的调解协议，B需按照约定向A分配涉案渔船从2006年至2011年的油差补贴款30余万元。B辩称，调解协议是在其受胁迫的情况下签订，内容违反《渔业成品油价格补助专项资金管理暂行办法》第三、四条的规定，属无效合同，且该协议属于赠与合同，根据法律规定赠与人在赠与财产的权利转移之前可以撤销赠与，现B生产经营困难，决定撤销赠与。B向A提起反诉，主张确认双方签订的调解协议无效，请求A向B返还被迫支付的8000元。法院认为，调解协议确认涉案渔船所有权人在2004年11月15日由A变更为B，同时约定B承诺将其可合法领取的渔业成品油补贴部分无偿支付给A，该调解协议是具有法律效力的赠与合同，赠与财产权利转移之前赠与人享有撤销权，驳回A和B的全部诉讼请求。

财政部和农业部2009年颁布的《渔业成品油价格补助专项资金管理暂行办法》属部门行政规章，该调解协议未违反法律、行政法规的禁止性规定，合法有效，且符合赠与合同的性质。根据《合同法》第一百八十六条第一款的规定，赠与人享有依据自己意志在赠与财产的权利转移之前无需任何理由均可撤销赠与的权利。赠与人撤销赠与之后，合同当事人的权利义务关系归于消灭，受赠与人不享有未获赠财产的交付请求权。B在诉讼中明确提出撤销赠与、不履行涉案调解协议书中金钱给付义务的主张，符合

法律规定，应予准许。

我们建议，在渔船所有权发生变更时，需对渔业成品油价格补助专项资金的分配方式、履行期限等进行详细的书面约定。船舶所有人是渔业成品油价格补助专项资金的补助对象和款项的接收者，法律并不禁止其对取得或可能取得的补助资金进行处分。如渔船所有人自愿承诺将今后将要取得的渔业成品油补贴无偿给付他人，该协议即具有赠与合同的法律效力，且赠与人享有撤销权。

## 八、依法保护海洋生态环境

### ——海洋环境损害中共同侵权的认定及责任承担

#### （一）生效刑事裁判对民事公益诉讼的既判力问题

A海洋与渔业局的工作人员在辖区海域巡查时发现H轮在某堤围处倾倒废弃垃圾，涉嫌犯罪。公安机关经侦查查明，在2016年7、8月期间，彭某等人为谋取非法利益，以加高加固堤围为借口，从某码头将造纸厂的垃圾通过船舶运往堤围处倾倒，对周围海域造成极大的环境污染。经鉴定评估，该环境污染事件造成的相关经济损失约386万元，生态修复费用约375万元。彭某、冯某、何某生、何某森犯污染环境罪被追究刑事责任。A向彭某等人提起民事公益诉讼，诉请其连带赔偿海洋环境污染相关损失。Z市人民检察院作为支持起诉人支持本案诉讼。法院判决被告彭某、冯某、何某生、何某森连带赔偿生态修复费用、经济损失等共计780余万元，赔款上交国库，用于修复被损害的生态环境。

本案是《民事诉讼法》于2017年6月27日修订施行后，全国首例由检察机关支持起诉的海洋环境民事公益诉讼案件。该案的审理有利于严厉打击在珠江口及粤港澳大湾区海域倾倒废物的行为，提升公众的环境保护意识和环境法治观念，对建设美丽中国、打好污染防治攻坚战、服务粤港澳大湾区建设具有重要意义。本案环境污染相关的刑事案件在Z市人民法院审理，彭某等4人因犯污染环境罪，终审被判有期徒刑，并处罚金。污染者在承担了刑事责任后，还须依法承担民事责任，本案是行使海洋监督管理权的部门依法提起的民事公益诉讼。因本案采取民刑交叉案件的“先刑后民”处理模式，本案的审理涉及原告的主体资格、刑事裁判的既判力范围、共同侵权的认定、环境损失的鉴定等法律问题。

近年来，人民法院审理了较多的民刑交叉案件。就环境民事公益诉讼而言，通常是刑事案件已启动或者审结后，原告或公益诉讼起诉人才提起民事诉讼，民事案件的审理法院被动选择“先刑后民”的处理模式。这涉及生效刑事裁判对环境侵权案件的既判力问题。根据《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》（以下简称《民事诉讼法解释》）第九十三条的规定，已为人民法院发生法律效力裁判所确认的事实，当事人无须举证证明，当事人有相反证据足以推翻的除外。该规定中的“裁判”当然包括刑事案件中的生效裁判。因此，生效刑事裁判对民事案件审理的影响是客观存在的，问题的关键是既判力的范围应限定在何种程度较为合理。我们建议，生效刑事裁判对环境侵权案件的既判力范围不宜过大，也不宜过小，要兼顾司法的效率与公平，做到节约司法资源与保护当事人权利的价值平衡。

## （二）污染海洋环境共同侵权行为的认定问题

前述案件中，生效刑事裁判已认定彭某、冯某、何某生、何某森违反国家规定，结伙倾倒、处置有毒有害物质，污染环境，在污染环境罪范围内成立共同犯罪。在法庭上，另一被告袁某辩称其运输废胶纸仅是在履行运输合同义务，没有配合参与倾倒废胶纸，其不是本案侵权行为人。

共同侵权包括共同故意侵权和共同过失侵权，其成立标准比共同犯罪要低（中国法下共同犯罪仅包括共同故意犯罪），“举重以明轻”，在彭某等四人已成立共同犯罪的情形下，根据《民事诉讼法解释》第九十三条的规定，可认定该四人构成共同侵权。虽然袁某未被生效刑事裁判认定为污染环境罪的共犯，但原告提供的证据证明其曾运输一船垃圾到涉案堤围处并倾倒了半船垃圾，其实际帮助实施了倾倒垃圾的行为，法院认定袁某也是共同侵权人。根据《中华人民共和国侵权责任法》（以下简称《侵权责任法》）

第八条和第六十五条的规定，法院认定彭某等五被告构成共同侵权，对本案环境损害承担连带赔偿责任。

由于民事案件和刑事案件在证明标准、举证责任、证据排除等方面的差异（如刑事案件的证明标准更高），生效刑事裁判对某一行为人并不认定构成共同犯罪人，但并不妨碍其在民事案件中被认定为共同侵权人。而为污染环境行为提供帮助、辅助等行为的行为人，即使可能因为违法行为轻微、危害性较小等原因免于被追究刑事责任或者行政责任，但也有可能被追究环境损害的民事责任。同时，根据《民法总则》第一百八十七条及《侵权责任法》第四条的规定，侵权人因同一行为应当承担行政责任或者刑事责任的，不影响承担民事责任，且侵权人的财产不足以承担全部责任的，先承担侵权责任。侵权人关于其已被处以罚金或者行政罚款，再承担赔偿责任是双重处罚的抗辩，在司法实践中亦难得到支持。

### （三）海洋环境损害的赔偿范围及责任承担问题

污染海洋环境责任纠纷是人民法院近年来受理的新类型案件，海洋环境损害往往缺少直接、具体、可量化的计算标准，需要有专门知识的人做出鉴定意见。本案污染事件发生后，鉴定机构对环境损害进行了鉴定评估。该机构作出的评估报告是刑事案件中的证据，已为 Z 市法院所采信，并作为认定事实的依据。

在本案审理中，作出评估报告的人员出庭接受质询，鉴定机构还就合议庭和各方当事人提出的疑问作出了书面答复。五被告对该评估报告提出异议，但未能提供充分的相反证据。法院基本上采信了该评估报告。但由于该报告认定生态修复费用的可处置垃圾收集转运费用和垃圾处理费用两个项目时，将 H 轮上尚未卸载的 200 立方米废胶纸计算在内，而该部分废胶纸已由袁某自行处理，故法院在认定损失时将该部分费用从生态修复费

用总金额中扣减。

本案中，彭某等四被告实施的污染环境行为在一定期间持续发生，被告袁某仅参与一次倾倒行为，在认定其构成共同侵权的同时，法院根据公平原则，将袁某承担连带赔偿责任的金额限定在其参与实施的环境损害范围。故本案判决袁某在其参与倾倒的 200 立方米垃圾的范围内承担连带赔偿责任。据此，判决最终认定彭某等五人成立共同侵权，承担连带赔偿责任，并将袁某承担赔偿责任的部分限定在 200 立方米垃圾所对应的损害范围内，按相应比例计算出生态修复费用、经济损失等各项损失的对应金额。

## 九、依法推进执行程序

### ——执行中船舶拍卖及价款分配的问题与建议

#### （一）船舶拍卖变卖流拍后无底价变卖的问题

在执行一起船舶修理合同纠纷案件中，法院拍卖被执行人所属的船舶，历经首次拍卖、二次拍卖、变卖均无人应价而流拍，申请执行人不同意以物抵债。在执行过程中，法院依法对被执行人的财产进行了调查，被执行人的银行账户、车辆、证券、股权、网络金融方面没有发现可供执行财产。申请执行人申请法院重新评估、拍卖被执行人所属的船舶，在征得占三分之二以上份额债权人的同意后，法院以低于评估价 50% 进行变卖，迅速成交，成交价高于二拍起拍价。

根据《最高人民法院关于人民法院民事执行中拍卖、变卖财产的规定》第二十八条第二款的规定，在财产历经拍卖、变卖流拍，且申请执行人、其他执行债权人仍不表示接受该财产抵债的，应当解除查封、冻结，将该财产退还被执行人，但对该财产可以采取其他执行措施的除外。该款规定的“其他执行措施”，可以包括强制管理，以及执行法院根据市场价格变化，重新启动评估拍卖、无底价变卖等。本案中，距离前一次的流拍已过半年时间，且航运市场整体回暖，船舶价格大幅上涨，可以对船舶进行变卖。

根据《最高人民法院关于扣押与拍卖船舶适用法律若干问题的规定》第十四条的规定，就船舶而言，在法定条件下，申请执行人、登记债权人可以选择无底价变卖方式。我们建议，在船舶第一次变卖未成交后，申请执行人可按照前述规定，争取已受理登记的债权三分之二以上份额的债权人同意，低于评估价的百分之五十进行变卖处理，以最大程度提高船舶处置的成功率。

## （二）船舶拍卖成交后现场交接的问题

在执行一起船舶租用合同纠纷案件中，因被执行人拒不履行生效判决，也没有其他可供执行财产，法院依法扣押并拍卖被执行人所属的船舶，并由被扣押船舶原船员负责看管。在船舶拍卖成交后，法院与竞拍人前往船舶停泊地进行现场交接，被执行人却指令看管人员暴力阻挠执行人员执行公务，妨碍、抗拒法院依法移交船舶。由于看管人员拒不履行生效裁定，妨碍法院依法移交船舶，法院决定对看管人员邱某和何某司法拘留 15 日。

在船舶成交后的现场交接中，往往有船上的现场人员称船舶所有人欠付船员工资、船舶修理费、停靠费等原因，阻挠船舶的交接，依据《民事诉讼法》第一百一十一条第一款第（五）项、第（六）项、第一百一十五条第二款规定，此种行为属于妨害民事诉讼的行为，如果经法院释明后仍然不配合法院执行的，法院将对主要责任人或者直接责任人员予以罚款、拘留，构成犯罪的，依法追究刑事责任。

我们建议，船舶所有人、船舶看管人应认真履行对船舶在扣押期间的管理责任，发生异常情况应及时报告法院，并依照法院的指令进行处理，以保证船舶在扣押期间的安全。看管人的报酬以及与船东之间的劳务合同纠纷，应通过法定程序进行确认，依法参与对船舶拍卖款的分配，不可阻挠船舶交接，拒不执行法院的交船指令。

## （三）船员工资在海船拍卖款中优先受偿的问题

在执行一起金融借款合同纠纷案件中，法院依申请执行人某银行的申请拍卖了被执行人的海船，在公告期间，部分船员提供了民事调解书作为船员工资的证据向法院申请债权登记后，参与拍卖款的分配。债权人会议上，银行提出民事调解书未明确船员工资的权利性质，不同意船员工资在银行抵押贷款之前受偿。经法院不断释明，仍然协商不成，法院依照《中



华人民共和国海商法》以及其他有关法律规定的受偿顺序，裁定船舶价款的分配方案。

《中华人民共和国海商法》第二十二条规定：“下列各项海事请求具有船舶优先权：（一）船长、船员和在船上工作的其他在编人员根据劳动法律、行政法规或者劳动合同所产生的工资、其他劳动报酬、船员遣返费用和社会保险费用的给付请求”。在案件审理过程中，因受船员诉讼请求主张的限制，以及船舶优先权的法定性等考虑，民事调解书一般不宜直接确认船舶优先权。但在执行程序中，如已经查明，船员确实在海船上工作，被执行人欠付在船期间的工资，而且船员在法定期限内提出了扣船申请等行使船舶优先权的行为，那么根据法律规定，以上船员工资海事请求是具有船舶优先权的。

我们建议，在船舶拍卖价款分配债权人会议上，各债权人要从理性、诚信、依法的角度进行协商，尽量通过债权人会议协商一致达成受偿协议，以达到缩短分配周期、快速完成价款分配的目的，避免既无必要又无意义的时间和成本浪费。