

广州海事法院审判情况通报

2019 年度

广州海事法院编

2020 年 2 月

前言

2019年，国际政治经济形势风云变幻，不确定性因素显著增加，中美经贸摩擦、英国脱欧等风险因素集中显现，国际航运业在变局中得以发展，BDI指数于2019年9月4日达到2518点，创近9年以来的新高，航运景气指数和航运信心指数在后两个季度保持在稳定区间，充分显示航运业危机并存、信心向好的基本态势。

2019年，正值中国人民解放军海军建军70周年之际，习近平总书记于4月23日在青岛首次提出“海洋命运共同体”重要理念，引发国际共鸣，产生强烈反响。这一年，中国再次高票当选国际海事组织A类理事国，这是我国自1989年起第16次连任，充分彰显了我国航运大国的地位与担当。与此同时，全球首套多功能人工智能远控岸桥识别系统、全球首个“氢+5G”智慧生态港、我国首艘自主航行货船“筋斗云0号”等高新技术在全国各地如雨后春笋般方兴未艾，充分体现了“人工智能+航运”的无穷魅力。海事司法在学习贯彻海洋命运共同体理念和海洋强国战略，促进航运经济健康快速发展，提振航运市场信心，为创新航运科技的转化运用提供良好的服务和保障等方面，肩负着重大的职责与使命。

2019年，对广州海事法院而言，也是不平凡的一年。这

一年，收结案数创历史新高，率先推行互联网海事诉讼模式，顺利通过“基本解决执行难”评估验收，成功举办第27届全国海事审判研讨会，等等。2019年，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，按照“突出海事特色、打造精品工程、立足国际前沿、服务国家战略”总体工作思路，忠实履行宪法法律职责，狠抓执法办案第一要务，服务和保障“一带一路”倡议和粤港澳大湾区建设，全院上下蔚然形成了奋楫争先、开新图强的良好局面。

2019年，我们针对海事诉讼管辖、船舶触碰桥梁、海洋渔业纠纷、海事诉讼利息起算请求、海上人身损害相关纠纷、海事行政机关执法、船舶拍卖及价款分配等方面的问题，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，以期引导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，共同为航运健康有序发展而“只争朝夕，不负韶华”。

目录

一、海事审判基本情况

新收案件数增幅较大.....	3
涉外、涉港澳台案件占比高.....	3
涉港口纠纷集中显现.....	3
涉民生案件数量较多.....	4
稳步推进“切实解决执行难”.....	4
网络司法拍卖溢价率较高.....	4

二、依法行使诉讼权利

——海事诉讼管辖中的问题与建议

单独提起公司人格否认之诉的管辖问题.....	5
涉海运的货物买卖合同纠纷的管辖问题.....	6
用人单位在终局裁决后的权利救济途径问题.....	7

三、依法维护航运安全秩序

——船舶触碰桥梁纠纷中的问题与建议

船舶挂靠企业是否应承担连带赔偿责任的问题.....	10
触碰桥梁船舶能否享受海事赔偿责任限制的问题... ..	11
触碰桥梁损失的范围认定问题.....	13

四、依法规范海洋渔业发展

——海洋渔业纠纷中的问题与建议

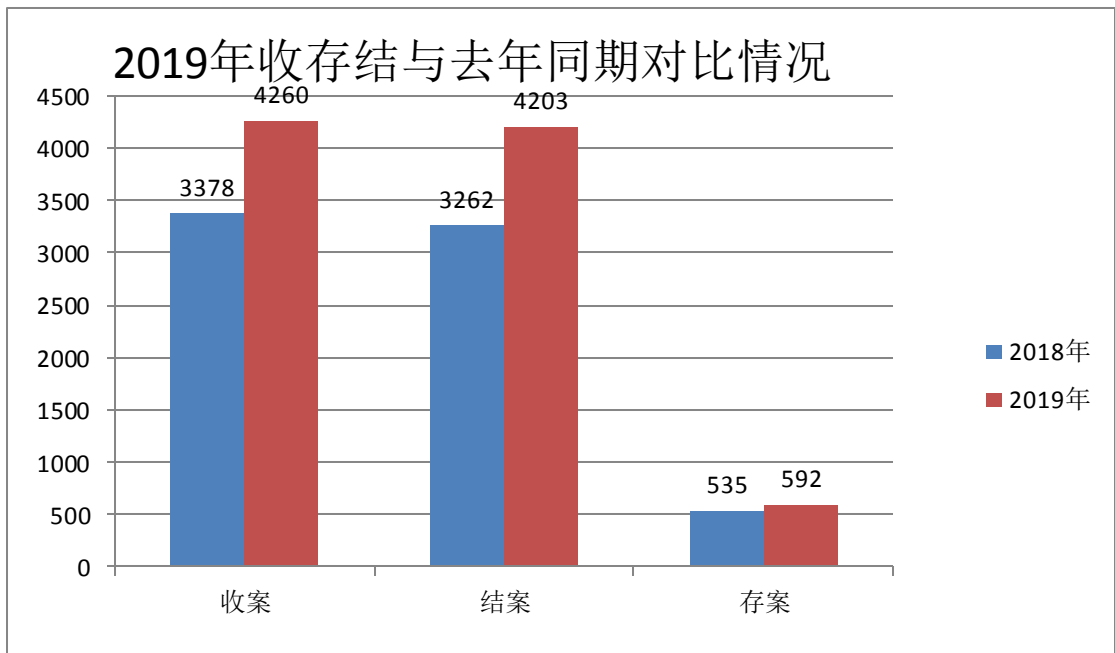
海洋渔业承包合同的流转问题.....	16
海洋渔业承包合同的诉讼时效认定.....	17

渔业行政补偿的权利主体问题.....	18
五、依法主张利息起算时间	
——当事人请求利息的问题与建议	
对账单等证据的利息起算效力问题.....	21
保险核定期对利息起算的影响问题.....	23
当事人起诉之日作为利息起算点的问题.....	25
六、依法保护涉海纠纷民生权益	
——海上人身损害相关纠纷的问题与建议	
渔民人身意外伤害险的承保范围问题.....	28
海上观光游艇经营人的安全保障义务问题.....	29
团体人身保险合同中保险利益的认定问题.....	31
七、依法维护涉海行政法治秩序	
——海事行政机关执法过程中的问题与建议	
海事行政机关申请强制执行的程序问题.....	33
共同违法行为的行政处罚依据问题.....	34
行政处罚程序中当事人的权利保障问题.....	36
八、依法推进船舶执行程序	
——船舶拍卖及价款分配中的问题与建议	
船舶拍卖中案外人提出执行异议的问题.....	38
船舶拍卖变卖流拍后以物抵债的问题.....	39
船舶拍卖价款多次分配的问题.....	40

一、海事审判基本情况

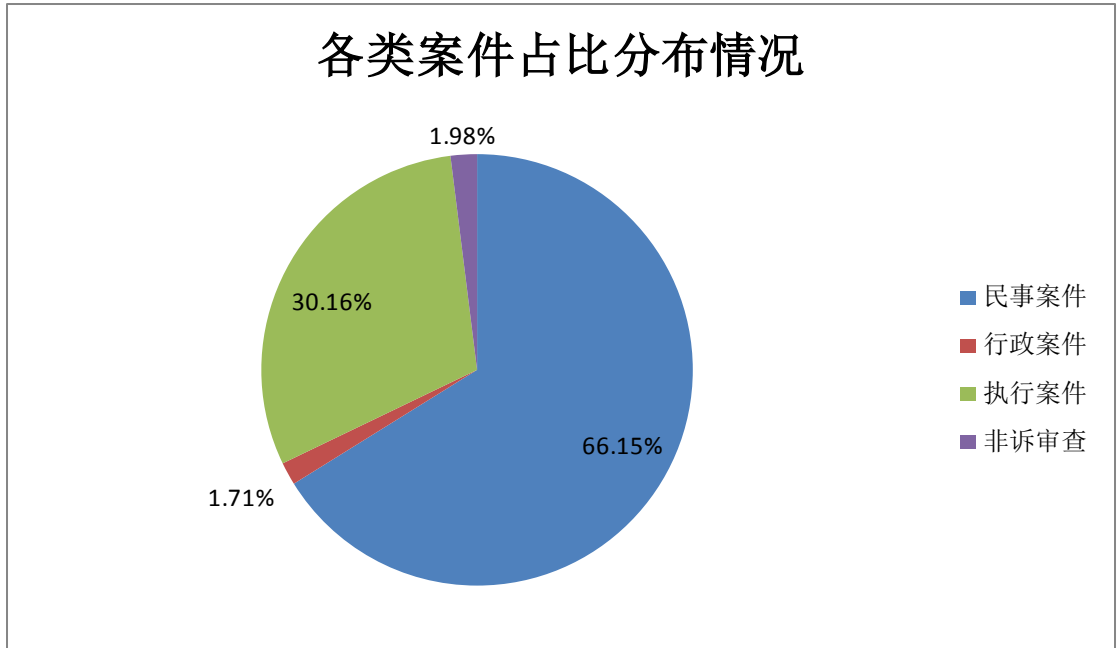
（一）总体情况

2019年，广州海事法院共受理各类案件4795件，同比增长26.18%，其中新收4260件，同比增加26.11%；结案4203件，同比增加28.81%；存案592件，同比增加10.65%。新收案件立案标的97.26亿元，比上年减少58.98%；结案标的111.23亿元，比上年减少48.50%。全年结案率87.65%，比上年上升1.75%，结收案比为98.66%。



全院新收案件中，民事案件（含非讼案件）2818件，占全部新收案的66.15%；行政案件73件，占全部收案的1.71%；执行案件1285件（其中执保字案560件），占全部收案的30.16%；非诉审查84件，占全部收案的1.98%。各类案件所占比例如下图所示：

各类案件占比分布情况



全院办结案件中，民事案件 2743 件，占结案总数的 65.27%，同比增长 29.94%，其中诉讼案件 2441 件，非讼案件 302 件；行政案件 80 件，占结案总数的 1.90%，同比增长 344.44%，其中诉讼案件 47 件，非讼案件 33 件；执行案件 1296 件（其中执保字案 561 件），占 30.84%，同比增长 17.18%；非诉审查 84 件，占 1.99%，同比增长 211.11%。

审结的一审诉讼案件（含民事和行政诉讼案件）中，判决结案 595 件，占 23.91%；调解结案 349 件，占 14.03%；裁定准许撤诉结案 592 件，占 23.79%；裁定按撤诉处理 891 件，占 35.81%；裁定移送 26 件，占 1.05%，其他 35 件，占 1.41%。

2019 年新收各类执行案件 1285 件，旧存 157 件，执结 1296 件，存案 146 件，执行结案率为 89.88%，比上年上升 2.24%。终本案件合格率 100%，执行信访案件办结率 100%，网拍覆盖率 100%，实际执结率、执行完毕率、保全率等指标居全省第一，终本率全省最低，各项执行核心指标高标准稳定运行，顺利通过了“基本解决执行难”检查

验收。

（二）2019 年审判和执行工作特点

2019 年，广州海事法院收案和结案数均比 2018 年大幅增加，创历史新高。这一年，审判执行工作具有以下特点：

1. 新收案件数增幅较大。2019 年全院新收案件 4260 件，收案总量较 2017 年的 2614 件和 2018 年的 3378 件有显著增长。诉讼案件占比高。新收案件中，一审诉讼案件为 2576 件，占新收案件的 60.47%，同比增长 32.37%。其中海上货物运输合同纠纷案件、海上货运代理合同纠纷和船员劳务合同纠纷案件位列一审收案案件数前三名。

2. 涉外、涉港澳台案件占比高。2019 年共受理涉及德国、英国、澳大利亚、新加坡、墨西哥等国家和港澳台地区案件 725 件，占一审海事海商案件的 29.15%，审结 616 件，占一审案件的 23.91%。在审理中，依法行使海事司法管辖权，准确适用法律，依法审理涉外、涉港澳台案件，为“一带一路”倡议和粤港澳大湾区建设打造法治化、国际化、便利化的营商环境。

3. 涉港口纠纷集中显现。2019 年共审理涉港口作业、港口建设、港口疏浚、港口货物保管等海事案件 54 件，涉案标的额达 1.4 亿元。近年来，受“天鸽”“山竹”等台风侵袭的影响，港口堆存货物遭受水浸相关案件增长较快，港口经营人作为被告或第三人的案件也集中出现。在审理中，围绕台风是否构成不可抗力进行重点说理，确立类案裁判规则，发挥司法导向作用，为重点港口、航运枢纽等海上战略通道建设提供有力司法保障，促进航运市场规范有序健康运行。

4. 涉民生案件数量较多。2019 年共审理船员劳务合同纠纷、人身损害赔偿等涉民生案件 259 件，涉案标的额 5715.85 万元。全面执结船员工资案件 163 件，执行到位金额 636.84 万元。开通“绿色通道”，对船员等优先立案、优先审理、优先执行，全力维护船员、渔民、海难事故的受害者及近亲属等弱势群体的合法权益。全年共审理 5 件船舶污染损害责任纠纷案件和水域养殖损害责任纠纷案件，涉案标的额 4151.08 万元，保障人民群众的生态环境安全和权益，全力维护珠江流域和海域生态环境。2019 年，积极开展互联网海事审判，互联网开庭、跨域开庭 124 件，有力便捷了当事人诉讼。

5. 稳步推进“确实解决执行难”。开展“南粤执行风暴 2019”执行专项活动，顺利通过“基本解决执行难”评估验收，执行工作取得较好的成效。2019 年执结率 89.88%，执行到位金额 14.5 亿多元。全年发布限制高消费名单 546 人次，发布失信自然人名单 165 人次，发布失信法人名单 273 人次，对一件抗拒执行案件的被执行人通过拘留的方式促使其履行义务，对一件拒不配合法院执行工作的案外人予以罚款，对一名拒不履行义务的被执行人移送公安机关追究拒不执行判决、裁定罪。

6. 网络司法拍卖溢价率较高。2019 年度共发布网拍公告 104 次，执行网拍 94 次，网拍标的数 68 件，成交 35 件，成交金额 1.2 亿元；网拍成交平均溢价率 71.97%。其中执行拍卖船舶 52 艘次，成交 22 艘，成交金额 8883.5 万元，平均溢价率 67.8%。

二、依法行使诉讼权利

——海事诉讼管辖中的问题与建议

（一）单独提起公司人格否认之诉的管辖问题

A 公司与 B 公司签订定期租船合同，约定 B 公司租用 A 公司的 X 轮承运货物。X 轮完成运输任务后，因 B 公司未按租合同约定向 A 公司支付固定费率租金，A 公司向本院提起诉讼，请求判令 B 公司给付租金 36 万元。后经本院调解，由 B 公司向 A 公司支付 35 万元。因 B 公司未主动履行债务，A 公司向本院申请强制执行。法院在执行程序中未能发现 B 公司可供执行的财产，案件被终结本次执行。A 公司其后以 C、D 公司与 B 公司互为关联公司、人格混同为由，将 C、D 公司起诉至本院，请求判令两公司对 B 公司向 A 公司负担的 35 万元债务承担连带清偿责任。本院经审查后认为，A 公司的诉请属于与公司有关的纠纷，该纠纷项下的案件不属于应由海事法院受理的案件范围，故裁定不予受理。

依照《全国人民代表大会常务委员会关于在沿海港口城市设立海事法院的决定》，海事法院专门管辖一审海事海商纠纷。海事海商纠纷案件的范围应按《最高人民法院关于海事法院受理案件范围的规定》（以下简称《受案范围规定》）确定。实践中，对于当事人在海事海商案件中附带提起的公司人格否认之诉，从减轻当事人诉累、一并解决纠纷等角度出发，海事法院对相关诉讼请求一并处理。在前述法律及司法解释并未将与公司有关的纠纷列入海事法院受案范围的情

况下，当事人向海事法院单独提起与公司有的纠纷，依法不属于海事法院管辖。

具体而言，部分船务公司通过设立皮包公司对外承揽业务，但有关收益却汇入其关联公司或实际控制人的账户，这给债权人追讨债务以及法院的执行工作带来较大阻力；类似的情况还有如夫妻共同债务的承担。我们认为，如出现前述或类似情形且纠纷的基础法律关系仍属于海事海商范畴的，为便于一次性解决债务承担的责任人问题，债权人可将所有潜在的债务承担主体列为被告。在这种情况下，应当认定主诉讼仍是确定主债务人的诉讼，对关联公司、控股股东或实际控制人等的并案起诉，可以视为是确定主债务的从债务人或牵连债务人，纠纷的法律关系仍按基础法律关系进行审查，全案可由海事法院受理。债权人也可根据有关规定在海事执行程序中向法院提出追加被执行人的申请。如债权人分案起诉，并且不在海事执行程序中申请追加被执行人的，我们建议债权人可按照有关法律规定向地方人民法院提起诉讼。

（二）涉海运的货物买卖合同纠纷的管辖问题

A公司与B公司订立电器供货合同，由A公司向B公司购买某型号的白色家电，并在合同中约定供货方式为海运。因B公司资金周转等原因，B公司在收到A公司支付的定金后未按约定提供货物，A公司向B公司所在地的C法院提起诉讼，请求B公司双倍返还定金。C法院经审查后认为，A公司的诉请中包含了海上、通海可航水域货物运输合同纠纷的内容，故根据《受案范围规定》第25条及第110条

的规定，裁定将该案移送本院。本院经审查后认为该案应由 C 法院管辖，故依法向上级法院报请指定管辖。上级法院审查后认为，C 法院对该案具有管辖权，故裁定指定 C 法院管辖。

《受案范围规定》第 110 条规定“当事人提起的民商事诉讼、行政诉讼包含本规定所涉海事纠纷的，由海事法院受理”。具体到买卖合同纠纷，根据前述司法解释，海事法院受理的买卖合同纠纷仅限于该司法解释第 11 条、第 13 条、第 18 条规定的以船舶、船舶关键部件和专用物品、船用物料为标的物的买卖合同纠纷，至于其他类型的买卖合同（供应合同）纠纷，即使相关标的物的运输约定为海运或是实际经船舶承运，当事人之间的纠纷仍属普通货物的买卖合同纠纷。双方当事人对于货物运输方式的约定并不能改变基础法律关系仍是买卖合同关系的事实。故前述案件既不属于海事法院受理的买卖合同纠纷，也非海上、通海可航水域货物运输合同纠纷。前述合同在订立、履行过程中产生的纠纷，不属于海事海商纠纷案件，海事法院没有管辖权。

我们建议，对于《受案范围规定》所列明的买卖合同纠纷外的货物买卖合同纠纷、以及因货物买卖引起的垫款纠纷、担保纠纷（非船舶担保）等案件，地方人民法院及当事人应当按基础法律关系识别管辖，避免对《受案范围规定》第 110 条关于“包含所涉海事纠纷”泛化理解，以免导致诉讼程序不必要的延后。

（三）用人单位在终局裁决后的权利救济途径问题

A 公司聘请的船员 B 在船工作期间突发疾病死亡，经劳动行政部

门认定 B 的死亡属于工伤。B 的家属 C、D 因未能与 A 公司就赔偿事宜达成一致，故向 A 公司所在地的劳动人事争议仲裁委员会提起劳动仲裁，请求裁决 A 公司支付各项工伤保险待遇。经劳动争议仲裁委员会审理，该委裁决 A 公司向 C、D 支付各项工伤保险待遇，并在裁决书中注明该裁决为终局裁决。A 公司不服仲裁裁决，向该仲裁委员会所在地的 E 人民法院提起诉讼，请求该法院判令不应由其承担前述工伤保险待遇而应由该船舶实际经营人承担。受诉的 E 人民法院经审查后认为，该案为受害人在船上工作时死亡后引发的工伤保险待遇争议，依照《受案范围规定》，应由海事法院受理，故移送至本院。本院经审查认为，结合 A 公司所称事实和理由，A 公司经劳动争议仲裁后提起诉讼的实质系以诉讼的方式否定案涉仲裁裁决，该提起诉讼的行为不符合法定救济途径，不属于受诉法院审理的民事诉讼范围。故 A 公司的起诉不符合条件，裁定不予受理。

人民法院应当保障当事人依照法律规定享有起诉的权利，但当事人应当准确识别其享有的权利，以便其在合理期间内依法行使权利。根据《中华人民共和国劳动争议调解仲裁法》第四十八条及第四十九条的规定，对于劳动争议仲裁委员会作出的终局仲裁裁决，劳动者不服的，可以自收到仲裁裁决书之日起十五日内向人民法院提起诉讼；但用人单位如对终局仲裁裁决不服，仅能自收到仲裁裁决书之日起三十日内向劳动争议仲裁委员会所在地的中级人民法院申请撤销裁决，而不能以提起诉讼的方式否定终局仲裁裁决。

船员与雇主之间的争议，包括船员劳动合同纠纷、船员劳务合同

纠纷，以及在履行合同过程中可能发生的人身损害赔偿纠纷、工伤保险待遇纠纷等劳动争议。目前，船员劳务市场存在用人管理混乱、船员维权困难等问题。

我们建议，船员和用人单位或雇佣单位，应当本着合法化、规范化的方式建立法律关系，在发生纠纷时有利于人民法院依据当事人提供的证据识别当事人之间的法律关系，并根据法律关系的不同寻求合法程序予以救济。

三、依法维护航运安全秩序

——船舶触碰桥梁纠纷中的问题与建议

（一）船舶挂靠企业是否应承担连带赔偿责任的问题

在一起船舶触碰案件中，X轮空载从佛山某港开往海南某港，在航经荷麻溪水道时，误入航道等级较低的赤粉水道，船艏桅杆和驾驶台第三层先后触碰横跨该水道的L大桥11号墩与12号墩之间的主梁，造成L大桥受损，X轮也遭受损坏。事故发生后，海事部门作出《内河交通事故调查结论书》，认定X轮应对本案事故负全部责任。X轮的登记所有人为A公司。B与A公司签订了船舶委托经营管理合同，约定X轮所有权和经营权登记在A公司名下，但实际所有权属于B。B与A公司就X轮的权属纠纷向武汉海事法院提起诉讼，该院判决确认X轮的所有权属于B，该判决已生效。某市公路局作为L大桥的产权人向本院起诉，要求A公司和B对触碰桥梁损失承担连带赔偿责任。本院在庭审中，B确认X轮一直由其使用经营。一审和二审法院均支持了原告的诉讼请求。

法院生效判决认为，B作为X轮的实际所有人，一直经营使用该轮，本案事故是由于X轮单方过错造成的，X轮负全部责任，根据《中华人民共和国侵权责任法》（以下简称《侵权责任法》）第六条规定，B应对本案事故造成的损失承担全部赔偿责任。没有运输资质的个体运输船舶的实际所有人，规避国家有关水路运输经营资质的管理规定，将船舶所有权登记在具有水路运输经营资质的船舶运输企业名下经

营，被挂靠企业应对船舶进行相应的安全管理。A公司作为登记的船舶所有权人和被挂靠企业，对船舶负有安全管理责任，对船舶造成的安全事故责任应与船舶实际控制人承担连带赔偿责任。根据《最高人民法院关于国内水路货物运输纠纷案件法律问题的指导意见》（以下简称《指导意见》）第12条规定，A公司和B应承担连带赔偿责任。

A公司在庭审中辩称《指导意见》第12条规定并非司法解释，而只是一个规范性文件，不能作为判决说理的依据。在船舶触碰桥梁案件中，船舶挂靠企业也多提出这一抗辩。

我们认为，船舶挂靠企业未尽到安全管理责任的，应对船舶碰撞、船舶触碰等侵权行为承担连带赔偿责任，具有相应法律依据和司法实践基础，其为拖延诉讼进程等目的提出的上述抗辩将得不到法院支持。我们建议，船舶挂靠企业应加强对挂靠船舶的安全管理，多采取实质性的监管措施，以避免碰撞触碰事故的发生。对于挂靠人因其自身过错导致事故发生的，船舶挂靠企业在依据生效法律文书承担赔偿责任后，可依据船舶挂靠协议的相关条款向挂靠人追偿，以减少或挽回损失。

（二）触碰桥梁船舶能否享受海事赔偿责任限制的问题

Y轮从上游往下游经过广东新会三江省道的H大桥时，与H大桥发生触碰，导致桥梁受损，交通受阻。Y轮持有内河船舶检验证书、内河船舶适航证书以及港澳航线船舶营运证。海事部门出具事故调查报告书，认定因Y轮驾驶疏忽导致事故发生，负全部责任。H大桥业主维护单位起诉要求Y轮的船舶所有人赔偿损失共计800多万元；船

船所有人则抗辩 Y 轮是可航行港澳航线船舶，且事发水域为感潮河段，属于海域，可享有海事赔偿责任限制。本院认为，Y 轮属于内河船舶，虽可航行港澳航线，但事发时，航次并非在港澳航线，且事故发生在内河水域，不享有海事赔偿责任限制。

海事赔偿责任限制是海事法律制度中特有的一项制度，其目的在于更好地保障海上运输稳定有序发展，赋予船舶所有人、经营人、承租人等在发生重大海损事故时，根据法律规定，将自己的赔偿责任限制在一定范围内的法定权利，是基于船舶经营面临海上风险而对其给予的特殊保护。一般来说，适用的船舶是指《中华人民共和国海商法》（以下简称《海商法》）第三条规定的“海船”。内河船舶超过 20 总吨且非用于军事或者政府公务，核定可航 A 级航区，经批准可航港澳航线，在核定海上航区内航行发生事故，该船舶可视为《海商法》第三条规定的“海船”。案件中的 Y 轮虽为准予航行 A 级航区且批准可航行港澳航线的内河船舶，但事故航次是从南沙港至新会港，属内河运输航线，事故地点为 H 大桥上游往下游的位置，事发水域为内河区域，Y 轮的船舶所有人主张事发水域为感潮河段，但法律上并无认定感潮河段属海域的依据，并不能改变其内河水域的性质。故 Y 轮在事发时应定性为内河船舶，不属于《海商法》规定的“海船”，因此不能适用《海商法》关于海事赔偿责任限制的法律规定。

我们建议，船舶所有人、经营人、承租人对于其船舶的类型、航行能力和可航区域要作充分了解。在涉案船舶发生事故时，是否享有《海商法》规定的海事赔偿责任限制的权利与船舶能否被认定为“海

船”紧密相关。简而言之，持有海船检验证书的船舶，无论事故发生在海上还是内河，均是海船；对于持有内河船舶检验证书但可以在核定海上航区内航行的船舶，涉案事故实际发生于海上时，在相关案件中按“海船”处理。因此，在诉讼中，船舶所有人、经营人、承租人应综合实际情况来判断其船舶是否为“海船”，从而清楚其是否享有海事赔偿责任限制的权利，而不应随意滥用该权利导致司法资源的浪费。

（三）触碰桥梁损失的范围认定问题

上述案件中，H大桥的业主维护单位要求Y轮船舶所有人赔偿损失的项目有：桥梁维修工程费、应急处置安装交通安全设施工程费、现场交通维护及安全管理服务费、水道交通管制安全保障费、临时照明工程费、维修工程设计费、桥维修工程监理费、检测费、养护单位业主管理费、交通管制公交绕行增加费、车辆绕行路段增加交通设施费、通航公告广告费等。但船舶所有人则抗辩有部分项目的费用不合理，不符合法律规定。本院认为，桥梁维修工程费、设计费、监理费、检测费、养护单位业主管理费系桥梁受损后修复所必然发生的费用，在有证据证明费用实际发生的情况下，予以支持；而为桥梁安全通行所实施的诸如安装应急处置交通安全设施、现场交通维护及安全管理服务、水道交通管制安全保障、发布通航公告、交通管制公交绕行、车辆绕行路段增加交通设施等发生的费用，则不属于桥梁本身的修复费用，故不予支持。

根据《最高人民法院关于审理船舶碰撞和触碰案件财产损害赔偿

的规定》（以下简称《触碰规定》）第五条规定，船舶触碰造成设施损害的赔偿包括设施的全损或者部分损坏修复费用、设施修复前不能正常使用所产生的合理的收益损失。桥梁涉及公共交通安全，其修复工程也是一个复杂的系统工程，在修复工程施工之前必须进行相应的评估以及施工设计，在施工过程中对桥梁施工情况进行监理，在完工之后应对桥梁的修复工程质量进行检测。因此，桥梁维修工程费、设计费、监理费、检测费、养护单位业主管理费理应属于桥梁受损后进行修复所必然发生的费用。而作为桥梁的业主单位或者负有交通安全管理的其他职能部门，在桥梁受损修复时，其正常安全通行受到影响的情况下，为桥梁安全通行所实施的诸如安装应急处置交通安全设施等发生的费用，系相应行政职能部门履行本应属于其公共管理事务的耗费，这些耗费并不属于《触碰规定》中的有关修复费用，亦不属于因桥梁不能正常使用所产生的合理的收益损失。

我们建议，桥梁的业主维护单位在桥梁受损进行修复时，应采取积极的态度，在符合相关法律法规的前提下，采取合理妥当的措施进行应急救援。对桥梁修复过程中所产生的费用，应对比相关法律法规以及相类似的案例进行清晰地分类，厘清桥梁的修复费用或合理收益损失的范围，不应扩大或妄加其他损失项目。这有利于提高日后索赔的效率和减少司法诉讼成本。案件所涉的H大桥，在此之前与之后同样也发生了相类似的船舶触碰事故。对此，我们建议，船舶所有人、经营人与承租人应增强船舶航行的安全意识，杜绝船舶超载，同时加强船员的管理和培训，提高船员的驾驶技能和安全生产意识。桥梁的

业主维护单位则应加强日常维护，加强对桥梁通航能力的检测，保证通航安全设施及助航标志的正常使用。航道、海事监管部门应当加强岸线、船舶的监督管理，在事故多发处增加设置安全标志警示，同时加大对危害航运安全行为的处罚力度，引导船员自觉遵守航运安全秩序。

四、依法规范海洋渔业发展

——海洋渔业纠纷中的问题与建议

（一）海洋渔业承包合同的流转问题

在一起海洋渔业承包合同纠纷中，A、B两村与C、D两人签订海洋渔业承包合同。其中，C为A村村民，D非A、B两村村民，A、B两村为某海岛村，该两村的主要收入来源为旅游收入和其村集体所有的海域使用权。合同签订过程中，A村召开了村民代表会议，确定将其拥有的海域使用权予以流转，并且同意将村集体享有海域使用权的海域承包给C、D。在案件审理过程中，法院发现B村并未召开村民会议以决定是否可以将本村的海域使用权予以流转并承包给C、D。法院认为，村集体所拥有的海域使用权的流转也应遵守特定的发包程序，在征询了B村的意见之后，B村召开村民会议同意将其村集体的海域使用权承包给C、D。在符合法定发包程序的前提下，法院依法支持了A、B两村向C、D两人追讨欠付承包经营费的诉讼请求。

根据《中华人民共和国村民委员会组织法》（以下简称《村民委员会组织法》）第二十四条第一款第八项规定，涉及村民利益的下列事项，经村民会议讨论决定方可办理：（八）以借贷、租赁或者其他方式处分村集体财产。第二款规定：村民会议可以授权村民代表会议讨论决定前款规定的事项。本院认为，本案的发包程序是否符合法律规定将影响合同效力的认定，A、B两村与C、D两人签订渔业承包合同必须有村民会议讨论决定方可办理。因此在B村召开村民会议也同意本案海域使用权流转之后，本案海洋渔业承包合同被依法认定为有

效，并依法支持 A、B 两村收取欠付承包经营费的权利。

根据中共中央办公厅、国务院办公厅《关于统筹推进自然资源资产产权制度改革的指导意见》，要探索海域使用权立体分层设权，加快完善海域使用权出让、转让、抵押、出租作价出资（入股）等权能，理顺水域滩涂养殖的权利与海域使用权、土地承包经营权的关系。因而自然资源行政主管部门要加强海域使用权流转制度改革，丰富和完善海域使用权权能，实现维护有序产权关系、促进海域使用增值和增加农民收入的目的。

在海洋渔业承包中，我们建议村集体流转海域使用权应严格遵照《村民委员会组织法》等法律规定，严格依法依规处理涉海村集体财产案件，依法落实农村集体经济组织特别法人地位，确保农村集体经济组织成员的合法权益。

（二）海洋渔业承包合同的诉讼时效认定

在一起海洋渔业承包合同纠纷中，A 村与 B 公司于 2012 年 1 月 1 日签订海洋苦螺养殖承包合同，承包经营期限自 2012 年 1 月 1 日起至 2014 年 12 月 31 日止。2014 年 12 月 23 日，A 村出具催款函，要求 B 公司支付欠付经营承包费。A 村时任法定代表人黎某出庭作证称该催款函由其于 2014 年 12 月 24 日或 25 日交给 B 公司代表刘某。2015 年 6 月 17 日，A 村抵扣 B 公司的履约保证金。2015 年 6 月 18 日，A 村出具律师函，其时任法定代表人黎某作证于 6 月 20 日左右将律师函交给 B 公司代表刘某。A 村现任法定代表人梁某称其于 2017 年 7 月 22 日与镇领导约见 B 公司代表商讨欠款事宜。法院认定 A 村时任

法定代表人在 2012 年至 2017 年村委换届之前每年均有找 B 公司代表当面催款，也有电话催款。

根据《中华人民共和国民法通则》第一百三十五条的规定，本案纠纷的诉讼时效期间为二年。本案是否存在诉讼时效中断的情形？法院经审理查明，A 村位于伶仃洋的某海岛上，村民不过百人，在岛上常年居住的人口不超过 20 人，多数人迁居到海岛附近的陆上城市生活。根据这一特点，法院结合律师函、当事人陈述等证据对诉讼时效中断的事由予以认定。由于本案的诉讼时效自 2015 年到 2017 年每年均存在中断的情形，至 2017 年 10 月 1 日未满二年，根据《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉诉讼时效制度若干问题的解释》第二条关于“民法总则施行之日，诉讼时效期间尚未满民法通则规定的二年或者一年，当事人主张适用民法总则关于三年诉讼时效期间规定的，人民法院应予支持”的规定，A 村于 2018 年 5 月 4 日提起本案诉讼，未超过诉讼时效。

海事法院除审理部分重大、典型、涉外海事案件外，还审理一些涉及岛民、渔民、船员等群体的民生案件。这些当事人的法律观念不强，证据意识较弱，举证能力不高。鉴于海岛较为封闭的社会环境，平衡考虑双方利益，对诉讼时效中断的事实认定不能过于严苛。因此，法院结合原告已提交的相关证据认定诉讼时效发生中断。“法律不保护权利上的睡眠者”。我们建议，当事人对其享有的权利应及时行使。当事人应增加证据保留意识，针对可能影响诉讼时效的证据，在进行交易或者主张对方履行时可以保留一些书面证据，以备无患。

（三）渔业行政补偿的权利主体问题

在一起渔业行政补偿案件中，A自1984年以来长期在B水域附近设置企门缙进行渔业捕捞，并取得渔业捕捞许可证。2015年C市人民政府规划建设D大桥，D大桥跨越A在B水域附近设置的捕鱼设施企门缙。之后，D大桥建设单位清除了企门缙、渔网等设施。A因无法捕鱼要求C市政府给予行政补偿。E法院经审理认为，针对行政补偿的前提是A应获得海域使用权。虽然C市政府已经做出了征收海域使用权的行为，但是本案中针对A并无行政征收行为，法院认定C市政府不予回复A行政补偿申请的行为不属于行政不作为，因而驳回原告A的诉讼请求。

《中华人民共和国海域使用权管理法》（以下简称《海域使用权管理法》）第三十条规定：“因公共利益或者国家安全的需要，原批准用海的人民政府可以依法收回海域使用权。依照前款规定在海域使用权期满前提前收回海域使用权的，对海域使用权人应当给予相应的补偿。”政府收回海域使用权时应予以补偿，但获得补偿的主体应是海域使用权人。根据《中华人民共和国物权法》第四十六条规定，海域属国家所有。根据《海域使用权管理法》，单位和个人可以向县级以上人民政府海洋行政主管部门申请批准使用海域或者经过通过招标或者拍卖的方式取得海域使用权，并依法取得海域使用权证书。根据《海域使用权管理法》第十九条规定，海域使用申请人自领取海域使用权证书之日起，取得海域使用权。根据《物权法》和《不动产登记暂行条例》及其实施细则等法律法规，海域使用权亦属于应当办理登

记的不动产权利。因此，海域使用权人系经登记确认的权利主体，依法登记的海域使用权受法律保护。由于 A 虽持有捕捞许可证但并非海域使用权人，故 C 市政府对其未按照海域使用权征收予以补偿并非行政不作为。

我们建议，当事人应明晰自己所享有权利的属性，依据法律关系正确提出诉讼主张，否则其诉讼请求可能得不到法院支持。人民法院也应加强对当事人诉讼主张的释明，减少当事人因识别法律关系错误导致的诉累。本案中，经法院释明，A 选择向 D 大桥的建设单位提起关于渔业捕捞设施物质损失及无法捕捞作业的经济损失的民事诉讼。

五、依法主张利息起算时间

——当事人请求利息的问题与建议

（一）对账单等证据的利息起算效力问题

2014年12月至2016年1月，A公司与B公司之间存在长期的运输合同关系，双方约定A公司从案外人处装货并运输至B公司指定地点。A公司主张B公司应按月向A公司结清运费但未提交相应证据。B公司当时的法定代表人C曾于2016年1月11日和12日以自己的账户向A公司支付过部分费用。A公司提交的《对账通知单》记载了船名/航次、运单号、运费金额等内容，显示未收运费金额为129,157.06元。C于2017年5月20日在该通知单上签名确认。2017年4月5日，C与D签订股东决定，通过B公司的章程修正案并将C持有的B公司的全部股权以50万元转让给D，且将法定代表人变更为D。当日，B公司到工商管理部门办理了公司章程修正及法定代表人变更登记手续。A公司向本院诉请B公司支付运费129,157.06元及自2016年1月30日起至实际清偿之日止按中国人民银行同期贷款利率计算的利息，并请求D对上述债务承担连带责任。一审法院判决B公司向A公司支付运费129,157.06元及其自起诉之日起至判决确定之日止的利息，并驳回A公司的其他诉讼请求。A公司不服，提起上诉。二审法院改判B公司向A公司支付运费129,157.06元及其自2017年5月20日起至判决确定支付之日止的利息，且D对B公司的上述债务承担连带责任。

一审法院认为 C 作为 B 公司的原法定代表人，在《对账通知单》上签名确认系对其作为 B 公司法定代表人期间发生的本案运输事宜的确认，虽然 B 公司的法定代表人已于 2017 年 4 月 5 日发生变更，但不影响 B 公司以其独立财产承担支付拖欠运费的责任。A 公司关于运费月结的主张，B 公司和 D 不予承认，在其无法提供证据证明的情形下，利息起算以 A 公司起诉之日为准。由于本案债务发生在 D 受让 B 公司全部股权之前，没有证据显示 D 的个人财产与 B 公司的财产存在混同，故对 A 公司要求 D 承担连带责任的请求不予支持。二审法院认为从《对账通知单》的记载来看，A 公司要求支付的运费不是当月发生的费用，而是近一年多内 A 公司为 B 公司安排运输的多票货物的运费。由于 A 公司未进一步提交双方存在约定运费支付时间的证据，B 公司确认了《对账通知单》即认可其应承担支付本案运费的义务，故本案运费利息应从 B 公司确认《对账通知单》之日即 2017 年 5 月 20 日起算。根据《中华人民共和国公司法》第六十三条规定，一人有限责任公司的股东应将公司财产与个人财产严格分离，且股东应就其个人财产是否与公司财产相分离负举证责任。D 作为 B 公司的一人股东，其提交的有关 B 公司成立、股权变更的证据不足以证明其财产独立于 B 公司的财产，应当承担举证不能的法律后果，故 D 应对 B 公司所负的 A 公司的债务承担连带责任。

《对账通知单》系当事人之间关于本案运费支付事宜的确认，系一类债权债务协议，人民法院可根据该通知单的内容确定各自的权利和义务。我们建议，当事人对自己主张的利息起算时间需要提交相应

的证据证明，在无明确约定时间的情形下，可以考虑将结算单、对账单等类似证据作为其主张的利息起算时间的证据。根据《中华人民共和国民事诉讼法》（以下简称《民事诉讼法》）第六十一条规定，法定代表人以法人名义从事的民事活动，其法律后果由法人承受。法定代表人在上述结算单、对账单等文件上签名的法律后果由法人承受。当债权人以一人公司的股东与公司存在财产混同为由起诉要求股东对公司债务承担连带责任的，由于实行举证责任倒置，一人公司的股东应提交公司已建立了独立规范的财务制度、财务支付明晰、具有独立的经营场所等相关证据材料，如会计师事务所出具的财务审计报告等，否则将承担连带责任。

（二）保险核定期对利息起算的影响问题

A 公司因进口一批大豆向 B 保险公司投保货物运输保险，B 公司签发了保险单，保险货物为阿根廷和乌拉圭散装大豆，由 C 轮经乌拉圭某港运至广东某港，承保险别为海洋运输货物保险条款“一切险”。C 轮船长在装货港签发清洁提单。货物到达目的港后，经出入境检验检疫局工作人员登轮检查发现本案乌拉圭散装大豆出现潮湿、结块以及霉变现象，并产生热损。A 公司还委托商业检验机构对本案货物的受损程度进行检验，该机构于 2016 年 9 月 19 日出具的第一份检验证书以证明本案货物遭受损失的事实，并于 2017 年 7 月 20 日出具第二份检验证书以证明本案运输产生的各项损失和费用。A 公司在事故发生后，向 B 公司报险，但 B 公司拒绝理赔。A 公司向一审法院请求 B 公司赔偿转售损失、货物灭失损失等合计 10,693,595.62 元及各项损

失及费用自产生之日起按照中国人民银行同期贷款利率计算至实际付款之日止的利息。一审法院判决B公司向A公司赔偿9,147,639.03元及其按照各项损失发生或费用确定支付之日的次日起计算的利息。B公司不服，提起上诉。二审中，A公司同意本案各项损失及费用的利息自检验机构出具第二份检验证书之次日起计算。二审法院对涉案货损是否属于保险责任、霉变货物焚烧费用是否属于保险赔付范围等予以维持，仅就利息起算点进行改判，改判各项损失及费用9,147,639.03元自2017年7月21日起计算。

法院生效判决认为，根据《海商法》第二百三十七条和《中华人民共和国保险法》（以下简称《保险法》）第二十三条规定，保险人负有及时理赔的义务，未及时履行支付保险赔款责任的，应赔偿被保险人因此受到的损失。A公司向B公司报险，B公司拒绝理赔，A公司有权请求其支付相应的利息。但是，根据上述规定，保险人对保险事故理赔的前提是被保险人或受益人提出赔偿或者给付保险金的请求，并且保险人对理赔有合理的核定期。B公司并无义务在货损事故确认后即负赔付责任，一审判决自检验检疫局认定货损发生之次日起即计算涉案货损利息不当，应予纠正。A公司在二审中主张本案利息应自检验机构出具第二份检验证书之次日起计算，合理有据，应予支持。

保险理赔大致可分为“确定损失金额”与“给付保险金（保险赔款）”两个阶段。确定损失金额为保险人履行保险金给付义务之先决条件，因此应给予保险人合理的核定期。根据《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（二）》第十五条规定，

保险法第二十三条规定的三十日核定期限，应自保险人初次收到索赔请求及投保人、被保险人或者受益人提供的有关证明和资料之日起算。因此，起算核定期应同时具备“收到索赔请求”和“提交证明资料”两个条件，两者缺一不可。我们建议，投保人、被保险人或受益人在发生保险事故之后应及时向保险人提出索赔请求并提交初步的证明资料，以免影响其利息请求等权利的实现。合理的核定期并不意味着保险人可以借故拖延理赔程序，保险人应当按照上述法律及司法解释规定及时核赔理赔，否则也将面临支付逾期利息的风险。

（三）当事人起诉之日作为利息起算点的问题

在一起船舶建造合同纠纷中，A公司委托B公司建造两艘游艇，双方签订《船舶建造合同书》及《补充条款协议书》。后双方因合同履行产生争议，A公司起诉主张解除合同并要求B公司返还造船款本息。法院判决上述合同书及协议书解除，并判决B公司返还已收取的款项并支付利息。A公司主张按照其支付造船款之日起计算利息。一、二审法院均判决以起诉状副本送达之日作为B公司向A公司支付款项利息的起算点。在一起码头建造合同纠纷中，由于建设方和施工方未订立书面合同，也未约定工程款的支付时间，法院判决逾期支付工程款的利息起算日自施工方向法院起诉之日起计算。在另一起码头建造合同纠纷中，建设方和施工方在合同中约定施工方提供完整合格竣工资料后，30日内双方签署竣工结算造价协议清单，支付工程总价15%的尾款。工程竣工验收合格并投入使用后，施工方起诉建设方支付工程尾款及逾期付款利息。法院认为没有证据显示施工方按照合同约定

提供了上述结算材料，且双方仍通过函件协商结算事宜，故判决按照施工方即原告起诉之日起计算工程尾款的利息。

在合同纠纷中，当事人起诉是否能影响款项返还或支付的利息起算，应视合同效力、当事人约定、法律及司法解释的特别规定等综合分析，不能一概而论。例如，《最高人民法院关于审理建设工程施工合同纠纷案件适用法律问题的解释》（以下简称《建设工程解释》）第十八条规定：“利息从应付工程价款之日计付。当事人对付款时间没有约定或者约定不明的，下列时间视为应付款时间：（一）建设工程已实际交付的，为交付之日；（二）建设工程没有交付的，为提交竣工结算文件之日；（三）建设工程未交付，工程价款也未结算的，为当事人起诉之日”。上述第一个码头建造案件中，当事人未约定付款时间，建设工程未实际交付且工程价款也未结算，法院最终以当事人起诉之日作为利息起算时间，以平衡保护双方利益。第二个码头建造案件中，当事人虽约定了支付尾款的条件，但双方之间迟迟不能完成结算，法院在认定本案不构成《建设工程解释》第二十条规定的拟制结算情形下，仍将当事人起诉之日作为工程尾款的利息起算时间。

值得注意的是，最高人民法院于 2019 年 11 月 8 日发布的《全国法院民商事审判工作会议纪要》对利息计算作出了一些新的规定。例如，该纪要第 34 条规定双务合同不成立、无效或者被撤销时，标的物返还与价款返还互为对待给付，在一方返还原物前，另一方仅须支付本金，而无须支付利息。该纪要还规定：自 2019 年 8 月 20 日起，中国人民银行已经授权全国银行间同业拆借中心于每月 20 日（遇节

假日顺延) 9 时 30 分公布贷款市场报价利率 (LPR)。自此之后人民法院裁判贷款利息的基本标准应改为全国银行间同业拆借中心公布的贷款市场报价利率。当事人主张的利息起算时间跨越 2019 年 8 月 20 日前后的, 应按照上述标准分段主张。例如, 可表述为: (款项名称) ××元自×年×月×日起, 至 2019 年 8 月 19 日止按中国人民银行同期公布的同期贷款利率计算, 从 2019 年 8 月 20 日起至判决确定支付之日止按全国银行间同业拆借中心公布的贷款市场报价利率计算。

六、依法保护涉海纠纷民生权益

——海上人身损害相关纠纷的问题与建议

（一）渔民人身意外伤害险的承保范围问题

在一起海上保赔合同纠纷中，涉及两份渔民人身意外伤害互助保险凭证，第一份为 A 作为会员向渔业互保协会 B 投保的渔民人身意外伤害险，该互助保险凭证记载：入会船名为 C 船，被保险人为 A。第二份为某渔业公司 D 作为会员向 B 投保的渔民人身意外伤害险，该互助保险凭证记载：入会船名为 E 船，被保险人为包括 A 在内的十余名船员。后 A 作为 D 的员工在 E 船上作业时不慎受伤，经有关部门认定为工伤。B 认定 A 在 E 船上工作受伤属于渔民人身意外伤害互助保险条款的理赔范围，向 D 汇款 78,000 元，并备注用途为赔款。A 和 D 签订劳动人事争议调解协议书，确认双方劳动关系解除。D 一次性支付原告伤残补助金差额、医疗补助金差额、就业补助金等共计 133,987.68 元；双方劳动关系存续期间所有争议就此解决，互不追究。之后，A 主张依据第一份互助保险凭证向 B 索赔。法院认为，A 主张的第一份互助保险凭证，入会船舶为 C 船，并非本案事故涉及的 E 船，因此，A 无权依据该保险凭证向 B 提出索赔。

本案中，原告作为被告的会员购买了渔民人身意外伤害互助保险，被告作为依法登记的社会团体法人进行承保并签发了互助保险凭证，该互助保险属于海上保赔合同范畴，故原、被告之间成立海上保赔合同法律关系。渔业互助保险是由互保协会组织渔船所有人和渔业生产者作为会员通过缴纳会费的方式参加相互保险，共同应对因意外事故

所致的保险列明船舶的潜在责任风险。渔业互助保险承保的应当是在保赔合同中列明的特定船舶即入会渔船上发生的风险。由于第一份互助保险凭证明确记载“入会船名为 C 船，被保险人为 A”，A 在 E 船上受伤应不属于上述保险凭证所对应保赔合同的承保范围，故对原告的诉讼请求应予驳回。

我们建议，投保人或被保险人应当严格依据合同约定提出诉讼请求，遵循民事诉讼的诚实信用原则，对于同一事故的重复索赔将得不到法院支持。渔业互保协会应当在其互助保险条款中明确：承保的保险事故仅限于该保险凭证项下的入会船舶上发生的意外事故。对于保险条款中的除外责任、特别约定等条款，应作出足以引起会员（互保人员）注意的提示及说明，以避免由此引发不必要的纠纷。

（二）海上观光游艇经营人的安全保障义务问题

在一起海上人身损害责任纠纷中，A 乘坐 B 驾驶的游艇出海游玩。该游艇的所有人和实际经营人均为 B。游玩过程中，由于海浪较大，游艇颠簸震动，A 从座位上弹起后落下，随即感到腰部疼痛，后被送至医院救治。经司法鉴定，A 伤残程度为十级。C 公司与 B 签订有休闲船舶服务协议，C 公司为 B 提供包括办理休闲船舶的保险购买手续等服务。C 公司为 B 向 D 保险公司投保公众责任保险。事故发生后，A 要求 B、C、D 承担侵权责任。B 认为 A 自身腰部有旧伤仍乘坐游艇，A 对其遭受人身损害存在过错。法院认为，B 作为游艇的所有人、实际经营人和驾驶员，对游艇上的乘客负有安全保障义务，其未能尽到相应的安全防范义务，存在过错，应承担赔偿责任。由于 C 公司只是

为 A 提供代为购买保险、法律咨询等服务, C 公司并未实施侵权行为, 不应当承担责任。根据公众责任险条款约定, D 保险公司应在其保险责任范围内向 A 支付保险赔偿金。

作为具有相关经验和资质的从业人员, B 应当熟知海上旅游观光过程中的安全风险, 其有为乘坐游艇的人员提供安全保障措施及相关安全提示的义务。本案中, 游艇上既没有书面的安全提示标识, 也没有证据证明 B 有对乘坐游艇人员的身体状况作出过口头或其他形式的提醒警示。B 作为游艇的所有人、实际经营人在旅游观光过程中未尽到相应的安全保障义务, 导致 A 在游艇加速过程中因颠簸受伤, 因而 B 存在过错。根据《侵权责任法》第六条第一款“行为人因过错侵害他人民事权益, 应当承担侵权责任”及《最高人民法院关于审理旅游纠纷案件适用法律若干问题的规定》第七条第一款“旅游经营者、旅游辅助服务者未尽到安全保障义务, 造成旅游者人身损害、财产损失, 旅游者请求旅游经营者、旅游辅助服务者承担责任的, 人民法院应予支持”的规定, B 应当承担侵权责任。

我们建议, 海上旅游观光行业的经营者应尽到充分的安全保障义务, 尤其是要结合所经营项目的特性, 对旅游者作出必要的安全提醒, 并采取必要的安全防护措施。本案中的观光游艇受天气影响大, 且受限于游艇自身的条件, 经营者更应对游艇乘坐人员的身体状况是否适合乘坐作出明确的提醒, 谨慎选择相对人进行缔约, 以避免或减少经营活动中的风险。

(三) 团体人身保险合同中保险利益的认定问题

在一起海上保险合同纠纷中，A 雇佣包括 B 在内的 6 人出海捕鱼作业。出发前，A 委托其妻子 C 通过保险公司 D 的业务员 E 投保出海作业 6 人的团体意外保险。由于投保人和被保险人均已出海，C 将上述 6 人的身份证复印件及保费一同交给 E 办理，保单中投保人处及有关投保资料中的签名，均是由 E 代签。后 B 在海上作业过程中不慎掉入海中溺水身亡，A 向 D 提起索赔。D 认为 A 与 B 未签订劳动合同，A 对被保险人 B 不具有保险利益，同时，保险合同订立时，B 因出海作业未同意该保险合同，因此涉案保险合同无效。法院认为，C 持有 B 的身份证复印件为其投保人身保险，B 亦知道 A 为其投保的情况且不表示反对，可以认定 B 同意 A 为其投保，应视为投保人对被保险人具有保险利益，涉案保险合同合法有效。

本案中，保险公司辩称投保人与被保险人未签订劳动合同，因而投保人对被保险人不具有保险利益。《保险法》第三十一条第一款第四项规定：“被保险人与投保人有劳动关系，投保人对被保险人具有保险利益。”该条款是立法推定用人单位对劳动者享有保险利益。本案中的雇佣关系不属于该规定的适用范围。但即便如此，保险公司的抗辩也是不能成立的。本案的投保人因取得被保险人的同意而具有保险利益。依据《保险法》第三十一条第二款关于“被保险人同意投保人为其订立合同的，视为投保人对被保险人具有保险利益”及《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）》第一条第三项关于有证据足以认定被保险人同意投保人为其投保的其他情形，应认定为被保险人同意投保人为其订立保险合同并认同保

险金额的规定，本案中，B 提供身份证复印件给 A 办理保险，应视为 B 同意 A 为其投保。因此，A 对 B 具有保险利益，涉案保险合同合法有效。

我们建议，保险公司应加强内部管理和风险控制，规范完善投保程序，加强对相关从业人员尤其是一线保险营销员工的专业知识培训，降低相关岗位的操作风险。对于团体险而言，要求每一位被保险人到场签订书面合同，并不切合实际，保险公司可以通过增加远程视频认证等方式，完善身份识别以及合同订立的程序。保险公司还可以开发网络平台投保系统，利用人脸识别等技术确保业务流程全程留痕，增强团体险营销、投保程序的规范化和透明度，以减少此类诉讼的发生。

七、依法维护涉海行政法治秩序

——海事行政机关执法过程中的问题与建议

（一）海事行政机关申请强制执行的程序问题

某地海洋与渔业局 A 就船舶修造厂 B 违法建造非透水构筑物及填海造地的行为作出行政处罚决定，具体处罚内容为责令 B 退还建造非透水构筑物用海处非法占用海域，恢复海域原状，并处 8 倍的罚款 222,240 元；责令 B 退还填海造地用海处非法占用海域，恢复海域原状，并处 13 倍的罚款 1,330,875 元。B 在法定期间内仅缴纳了部分罚款 30 万元，且未履行退还非法占用海域、恢复海域原状的义务。针对上述行政处罚，B 既没有申请行政复议也没有提起行政诉讼。A 曾催告 B 缴纳罚款 1,253,115 元并退还非法占用海域及恢复海域原状，但 B 仍然没有履行上述义务。因此 A 向法院申请强制执行 B 未缴的罚款 1,253,115 元和加处罚款 1,253,115 元，并退还非法占用海域、恢复海域原状。法院审查 A 提交的材料后，裁定准予强制执行缴交罚款 1,253,115 元，并退还非法占用海域、恢复海域原状；对于 A 提出的关于加处罚款 1,253,115 元的强制执行申请，不予准许。

由于海事行政机关一般不具有行政强制执行权，强制行政相对人履行其行政决定，需依照《中华人民共和国行政强制法》（以下简称《行政强制法》）的相关规定，向人民法院申请强制执行。《行政强制法》第五十四条规定：“行政机关申请人民法院强制执行前，应当催告当事人履行义务。催告书送达十日后当事人仍未履行义务的，行政

机关可以向所在地有管辖权的人民法院申请强制执行。”在催告书中，行政机关应明确告知当事人应履行的义务，并督促当事人依法履行该义务。就本案而言，行政机关仅对 B 应缴纳的罚款和退还非法占用海域、恢复海域原状进行了催告，而对于加处罚款的部分在催告书上并未体现。对于未予以催告的事项，行政机关申请法院强制执行不符合法律规定，因此法院依法不予 A 提出的强制执行加处罚款 1,253,115 元的申请。

我们建议，海事行政机关应深入学习《行政强制法》《行政诉讼法》等法律法规，明确申请人民法院强制执行的具体程序，规范自身工作流程，提升执法水平。海事行政机关应特别注意申请强制执行的期限问题，提前对申请强制执行的全部事项进行催告，以遵循行政强制的正当程序和保护行政相对人的合法权益。

（二）共同违法行为的行政处罚依据问题

某地渔政支队 C 发现 D、E、F 三人驾驶电鱼船在其辖区内使用电鱼方法进行违法捕捞。C 决定对 D、E、F 三人共同处以罚款 10,000 元并责令三人赔偿渔业资源损失 50,000 元，并告知三人逾期不按规定缴纳罚款的，依法每日按罚款数额的百分之三加处罚款。D、E、F 在法定期限内均未履行缴交罚款、赔偿渔业资源损失的义务，同时在法定期限内也没有申请行政复议或提起行政诉讼。C 遂向法院申请强制执行三人缴纳罚款 10,000 元、赔偿渔业资源损失 50,000 元并加处滞纳金 60,000 元。法院审查 C 提交的材料后，裁定不予 C 的强制执行申请。

法院认定本案行政处罚存在事实认定不清、法律适用错误的情形。首先，本案存在电鱼船的权属存疑、三人在违法行为中各自起到的作用不清楚等问题，即违法行为的基本事实尚未查清。在此情况下作出行政处罚决定，事实认定不清。其次，D、E、F三人作为从事违法捕捞的行为人，不属于法律规定的法人或者其他组织，不是适格的行政处罚的对象。行政机关将三人视作一个团体组织，对三人共同处以罚款的做法违反法律规定。《中华人民共和国行政处罚法》（以下简称《行政处罚法》）第四条第二款规定：“设定和实施行政处罚必须以事实为依据，与违法行为的事实、性质、情节以及社会危害程度相当。”行政机关应在查清三人分别存在的违法事实、性质、情节以及社会危害程度的基础上，再根据三人各自的情况及在违法行为中的分工分别作出行政处罚决定。行政机关不加区分地对三人共同进行处罚的做法违反上述法律规定。最后，行政机关在向被处罚人送达法律文书时，在当事人和其同住成年家属不在家的情况下，通过邀请当地村民委员会工作人员见证的方式将法律文书采取留置的方式送达，且并未采取拍照、录像等方式记录送达过程。这一做法不符合《民事诉讼法》第八十六条关于适用留置送达的规定（根据《行政处罚法》第四十条规定，行政处罚决定书的送达依照《民事诉讼法》的有关规定进行）。基于上述考虑，法院依照《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》第一百零一条第一款第十四项和第一百六十一条规定，作出不准予强制执行的裁定。

我们建议，海事行政机关要坚持以事实为根据，在作出行政处罚

决定前应充分查明当事人的违法事实，针对共同违法行为，尤其是要查清各主体在违法行为中的作用及分工，为区分适用行政处罚措施提供事实依据。另一方面，海事行政机关要以法律作为处罚的准绳，加强对行政处罚相关法律的理解，提高准确适用法律的能力，提升自身依法行政的水平。

（三）行政处罚程序中当事人的权利保障问题

某地渔政支队G认定某村民经济合作社H在未取得海域使用权的情况下建造渔船避风塘工程，非法占用海域面积、填海造地共0.4646公顷，违反了《海域使用管理法》第三条的规定。G依法对H作出行政处罚决定：责令退还非法占用海域，恢复海域原状，并处罚款2,299,770元，逾期不缴纳罚款的，依法每日按罚款数额的3%加处罚款。H在法定期限内既不履行G的处罚决定，也不申请行政复议或提起行政诉讼。经G催告后H仍不履行该处罚决定，故G向法院申请强制执行H应缴罚款2,299,770元和加处罚款2,299,770元，并退还非法占用海域、恢复海域原状。法院审查G提交的材料后，裁定不准予G的强制执行申请。

《行政处罚法》第三十一条规定：“行政机关在作出行政处罚决定之前，应当告知当事人作出行政处罚决定的事实、理由及依据，并告知当事人依法享有的权利。”该法第三十二条第一款规定：“当事人有权进行陈述和申辩。行政机关必须充分听取当事人的意见，对当事人提出的事实、理由和证据，应当进行复核；当事人提出的事实、理由或者证据成立的，行政机关应当采纳。”在本案中，G在作出行政

处罚决定前并未通过任何形式告知 H 其享有陈述、申辩的权利，剥夺了 H 在作出行政处罚过程中享有的知情权，进而损害了 H 依法享有的陈述、申辩权利，违反相关法律规定。此外，G 向 H 出具的《罚款催缴通知书》中所载的内容也不符合法律规定。《行政强制法》第三十五条规定：“行政机关作出强制执行决定前，应当事先催告当事人履行义务。催告应当以书面形式作出，并载明下列事项：（一）履行义务的期限；（二）履行义务的方式；（三）涉及金钱给付的，应当有明确的金额和给付方式；（四）当事人依法享有的陈述权和申辩权。”上述《罚款催缴通知书》中并未依法载明上述事项，同样对当事人的合法权益产生了重大影响。鉴于 G 在作出行政处罚决定及进行催告时都存在明显损害当事人权利的问题，法院依照《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》第一百六十条和一百六十一条第一款第四项的规定，作出不准予强制执行的裁定。

我们建议，行政机关应进一步推进行政处罚程序的制度化、规范化建设，严格落实法律赋予当事人在行政处罚程序中的知情权和陈述权、申辩权等权利，切实保障当事人各项合法权益不受侵害，以维护行政法治的正当程序，提高行政相对人、利害关系人和人民群众对行政执法的公正感和获得感。

八、依法推进船舶执行程序

——船舶拍卖及价款分配中的问题与建议

（一）船舶拍卖中案外人提出执行异议的问题

在执行一起金融借款合同纠纷案件中，法院依法扣押、评估被执行人所属的船舶，并进行公告拍卖。但在正式拍卖的前夕，有一案外人提出异议，主张其对被拍卖船舶享有一部分的所有权，并要求法院中止执行，暂缓对船舶的拍卖。法院通过海事局查证：该船舶登记在被执行人一方名下。在申请执行人向法院出具保函、请求继续拍卖船舶后，法院依法继续推进船舶的拍卖程序。

在船舶拍卖过程中，案外人提出执行异议，这种情形并不少见。

《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉执行程序若干问题的解释》第十六条规定，案外人异议审查期间，人民法院不得对执行标的进行处分。案外人的诉讼请求确有理由或者提供充分、有效的担保请求停止执行的，可以裁定停止对执行标的进行处分；在申请执行人提供充分、有效的担保请求继续执行的，应当继续执行。本案中，申请执行人向法院提供充足、有效的保函，法院经审查后，依法推进执行程序，继续拍卖船舶。

执行程序中的船舶拍卖，是法院依申请执行人的申请，根据生效裁判文书依法进行的强制执行，具有法律严肃性和强制性。我们建议，案外人对船舶拍卖提出执行异议时，应有充分的事实依据和法律根据，不可率性而为，更不得与被执行人串通一气，为一己私利阻止法院的

执行。案外人提供担保请求中止执行，如最终证明该请求确有错误的，应当赔偿因此给对方造成的损失。

（二）船舶拍卖变卖流拍后以物抵债的问题

在执行一起金融借款合同纠纷案件中，法院拍卖被执行人所属船舶，历经首次拍卖、二次拍卖、变卖均无人应价而流拍，申请执行人申请以流拍价进行以物抵债。法院依法召开债权人会议，在确定船舶优先权债权人不申请以物抵债，且申请执行人同意支付具有船舶优先权的债权后，法院依法裁定以流拍价将船舶抵债给申请执行人。

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》（以下简称《拍卖、变卖财产规定》）第十九条规定，在财产历经拍卖、变卖流拍后，申请执行人申请或同意以该次拍卖所定的保留价接受拍卖财产的，应当将该财产交其抵债。有两个以上执行债权人申请以拍卖财产抵债的，由法定受偿顺位在先的债权人优先承受。但由于船舶优先权的独特存在，如果简单的以物抵债，船舶优先权并不因此而消灭。因此，如以船舶作为以物抵债的标的物，必须在船舶抵债价款的范围对受偿顺序在先的海事请求进行清偿，使得船舶优先权得以消灭，从而达到“洗船”目的，实现以物抵债。同时，接受抵债的债权人应受清偿的债权额低于抵债价额的，必须补交差额。

实践中，以物抵债是财产经拍卖仍无法变现不得以而为之的执行措施。我们建议，在船舶经拍卖、变卖流拍后，申请执行人或其他债权人如有其他途径可实现船舶的利益最大化，可依据《拍卖、变卖财产规定》第十九条规定提出以物抵债，使船舶变相得到变现，充分保

障各方当事人的利益。

（三）船舶拍卖价款多次分配的问题

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船舶，在公告期间，各方债权人向法院申请债权登记，参与船舶拍卖款的分配。在各方债权人进行确权诉讼的过程中，申请执行人向法院提出申请，其作为船舶抵押权人，在对债权登记的船舶优先权人预留足够份额的前提下，请求法院对超出部分的拍卖款先行进行分配。法院依照《海商法》以及其他有关法律规定的受偿顺序，裁定船舶拍卖款的分配方案，并提存预留的船舶拍卖款。

《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》第二十二条规定：“海事法院拍卖、变卖船舶所得价款及其利息，先行拨付海事诉讼特别程序法第一百一十九条第二款规定的费用后，依法按照下列顺序进行分配：（一）具有船舶优先权的海事请求；（二）由船舶留置权担保的海事请求；（三）由船舶抵押权担保的海事请求；（四）与被拍卖、变卖船舶有关的其他海事请求。”在执行过程中，如船舶拍卖价款可足额满足受偿顺序在先的海事请求，那受偿顺序在后的申请执行人请求对船舶拍卖款先行进行分配，法院在召开债权人会议，并预留足够份额的拍卖款后，可以对船舶拍卖款先行进行分配；待其余债权人确权诉讼结案后，再对预留份额进行再次分配。这一做法可以大幅缩减船舶扣押、拍卖期间，节约高额的看管成本与费用（如看管船员工资、委托第三方看管费用、停泊费、燃油费等），对申请执行人与被执行人而言均较为有利。

由于船舶拍卖必须经债权登记与确权诉讼程序，历时较长。随着船舶看管费用的不断增加，可供执行分配的船舶价款不断减少，即执行分配蛋糕越来越小。我们建议，如在船舶拍卖价款足以覆盖受偿顺序在先的债权人的海事请求时，申请执行人可以要求提存部分拍卖款，并对其余价款先行分配。从而使得申请执行人债权得以尽快实现，实现缩短分配周期、快速完成价款分配的目的。