海事强制令若干问题与完善建议

——关于《海事诉讼特别程序法》第四章修改的调研

曾二秀 倪学伟¹

【摘要】海事强制令与海事请求保全和海事证据保全一样，都属于海事法院作出的保全措施。但海事强制令具有自身的特殊性，并非单纯的保全强制措施。海事强制令在司法实务中使用几率不高、效果不优良等，与制度设计的初衷不吻合。通过对各海事法院海事强制令裁定书的收集分析，总结了相关案件的基本特点与不足之处。对现有海事强制令制度的改造或完善，应明确该制度的独特性质，明确其与诉讼救济的区别，细化其适用条件，实现海事请求人的权责统一，完善海事强制令实施中的程序等，以节省司法资源，保障海事强制令得到公平公正合理运用，避免对海事被请求人合法利益的损害，在快速解决纠纷的同时，促进或使关联纠纷得到真正的化解。

【关键词】海事强制令 行为保全 听证程序 利益保护平衡机制

¹本文系广州海事法院“《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》若干问题研究”课题的阶段性成果。
曾二秀：华南师范大学法学院教授、博士、硕士生导师；倪学伟：广州海事法院研究室主任。

2000年7月1日,《海事诉讼特别程序法》(以下简称《海诉法》)正式生效,该法作为我国海事诉讼领域的专门法,对海事诉讼中的特别程序和制度进行了规定,对于我国《海商法》的实施和海事司法实践的开展起到了积极的作用。

但是,《海诉法》实行十九年来,当时的立法环境已经发生巨大变化。进入新世纪以来,我国正式加入世界贸易组织,积极融入经济全球化;经济快速发展,一跃成为世界第二经济大国和世界航运大国。然而,该制度实施以来,也已经暴露出部分不符合现实的问题,难以满足海事司法实践的需要,不利于海事法院实现效率和公平的平衡。为此,亟需对《海事诉讼特别程序法》进行修改。

探讨海事强制令制度的完善,必然需要探讨实践中的创新做法及其与该制度本身的相容性,也需要重新检讨该制度的设计。本文首先从理论层面分析海事强制令制度的基本问题,分析其制度设计的目的;其次结合案例分析其在司法实践中的运用现状及其创新做法,在此基础上探讨该制度的完善路径与完善措施。

一、海事强制令制度的基本内容

要发现海事强制令制度存在的问题并提出解决措施,首先要研究我国《海诉法》关于海事强制令制度的主要内容,明确海事强制令制度的性质以及其在司法实践中的实施程序。本章节将从海事强制令制度的性质和实施程序两部分进行论述。

《海诉法》设专章(第四章)对海事强制令做出规定,与“海事

请求保全”（第三章）及“海事证据保全”（第五章）两章并列，但置于两章之间。海事强制令一章的内容包括了海事强制令的定义、海事强制令案件的管辖、申请的形式与担保、海事强制令作出的条件、时间与执行，对海事强制令裁定的复议与异议期间，拒不执行海事强制令的处罚，错误申请海事强制令的损害赔偿，海事强制令执行后相关案件的管辖等。形式上看，这样的规定很全面，既体现了对申请人利益的保护，也反映了对被申请人和其他利害关系人的利益保护，然而，仔细分析其内容，会发现海事强制令制度的设计在对被请求人利益的保护上是失衡的，该制度的定位是模糊的。

（一）海事强制令的性质

探讨海事强制令的性质，要解决的是海事强制令到底是什么的问题。《海诉法》第51条将海事强制令定义为“海事法院根据海事请求人的申请，为使其合法权益免受侵害，责令被申请人作为或者不作为的强制措施”。由此可见，海事强制令，无疑，与海事请求保全和海事证据保全一样，都属于海事法院作出的强制措施。但海事强制令是与海事请求保全和海事证据保全性质相同的强制措施吗？

在民事诉讼法理论中，“保全”是一个很重要的概念，也是财产保全、行为保全、证据保全等相关制度赖以存在的基础。在英文中，保全一词通常用“preservation”来表达，根据《布莱克法律词典》中的解释，保全（preservation）一词是指“保护其安全，防止被损害；避免其被伤害、损害、损坏或腐败；维持。这种措施并不是一种创造

行为，而是保全那些已经存在的并且保全那些先前已存在者的连续性。如此看来，保全一词的含义是保持事物的现有状态。

海事请求保全和海事证据保全都有“保全”字样，是典型的保全措施，前者为保障海事请求人“海事请求的实现”，对被请求人的财产采取保全措施，后者是对“有关海事请求的证据”采取保全措施，是为固定证据，也是为保障海事请求人海事请求的顺利进行。两种保全措施都是程序性的保障措施，保障纠纷解决程序的顺利进行，不直接解决当事人之间的实体权利义务纠纷，具有附属性（附属于特定的海事请求）、辅助性（不直接解决争议而是辅助争议的解决）和临时性或中间性（是在诉讼或仲裁前采取或在诉讼或仲裁过程中采取的措施）。这两种保全措施本身不能解决当事人之间的争议，只是能促进争议的解决。

与之不同的是，海事强制令虽为强制措施，却很难界定为一种保全措施。就算可以将“责令被请求人……不作为”视为一种行为保全，则“责令被请求人作为”又保全了什么呢？其次，海事强制令措施是为使海事请求人“合法权益免受侵害”（第51条），针对的是“被请求人违反法律规定或者合同约定的行为”（第56条），保障的是海事请求人的实体权利，是实体权利的保护措施，是直接解决特定争议的措施。通过海事强制令，海事请求人的利益保护得到实现，如果海事请求人、被请求人、利害关系人没有向法院提起诉讼，那么只凭海事强制令就可以在一定程度上解决实体争议。海事强制令并不必然导致诉讼，这与财产保全和证据保全这两种保全措施相比，具有截然不同

的性质。因此，有些观点认为海事强制令完全等同于海事行为保全，海事强制令是海事行为保全的立法语言，性质上是一种保全措施，是不准确的。

那么，海事强制令到底是什么性质的强制措施？其制度设计的目的又是什么？从《海诉法》对海事强制令的定义及作出条件分析，可以得出以下结论：（1）海事请求人和被请求人之间发生了侵权或违约纠纷，即，被请求人存在“违反法律规定或者合同约定的行为”，虽然海事请求人通常可以提起侵权之诉或违约之诉来维护自身的合法权益；但是（2）“情况紧急”，不立即采取措施“将造成损害或者使损害扩大”，也即是说，虽然被请求人有违法或违约行为，但损害可能还没发生，纠正被请求人的行为可以阻止损害的发生，或者损害在持续扩大，纠正被请求人的行为，可以阻止损害的扩大；因此，（3）应采取强制措施“责令被请求人作为或者不作为”。

可见，海事强制令事实上是对海事请求人的一种紧急救济措施。其制度价值在于，通过迅速纠正被请求人的行为避免损害的发生或者扩大，使请求人的利益得到维护。

（二）申请海事强制令的程序

作为快速维护请求人利益的紧急救济措施，海事强制令制度在程序设计上体现了从管辖到执行整个案件处理过程中不同于正常案件处理程序的特点。

首先，在管辖上，《海诉法》特别规定了诉前申请（其实也是独

立申请) 海事强制令的管辖法院是“海事纠纷发生地海事法院”² (第 52 条)。而且, 还特别规定了“不受当事人之间关于该海事请求的诉讼管辖协议或者仲裁协议的约束”(第 53 条)。排除当事人之间关于海事请求的诉讼管辖协议或者仲裁协议的约束, 而允许海事纠纷地的海事法院享有对案件的管辖权是考虑到事态紧急的情况下, 如不立刻制止被请求人的行为恐怕会对请求人造成更大的损失。这样极大地便利了海事请求人向海事法院申请海事强制令, 对海事请求人一方极为有利, 若申请得到支持, 他可以成功规避诉讼管辖协议或者仲裁协议的约束。被请求人若要提起错误申请海事强制令的损害赔偿之诉, 也只能在该法院提起。此外, 海事请求人还可以利用海事强制令对抗被请求人在境外的诉讼或仲裁。最高人民法院《关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法海事诉讼特别程序法〉若干问题的解释》(法释【2003】3 号)(以下简称《〈海诉法〉司法解释》) 第 41 条第 2 款明确指出“外国法院已受理相关海事案件或者有关纠纷已经提交仲裁的, 当事人向中华人民共和国的海事法院提出海事强制令申请, 并向法院提供可以执行海事强制令的相关证据的, 海事法院应当受理。”

其次, 在涉及是否作出海事强制令的审查程序上, 《海诉法》并无规定。《海诉法》第 54 条规定了海事请求人应当提交书面申请, 申请书应当载明申请理由并附有关证据, 第 56 条规定海事请求人申请海事强制令应当具备的条件。至于海事强制令申请的处理, 是由一位

²海事纠纷发生地是确定海事强制令管辖权的重要概念。但是, 海上运输在时间和空间上往往具有很大地延续性, 这样, 由于事实上可能存在多个纠纷发生地, 因此对海事纠纷发生地的理解就容易产生争议。因为, 海事强制令的目的是责令被请求人为或者不为一定的行为来减少请求人的损失, 所以将海事纠纷地理解为被请求人的不法行为(包括作为和不作为)的发生地。

法官独任还是组成合议庭处理？是书面审查还是要当面听取请求人的意见？是只审查请求人一面之词的单方程序还是要通知被申请人并给与被申请人书面或口头陈述机会的双方程序？《海诉法》一概无规定。鉴于海事强制令是在实体判决之前做出的裁定，因此，海事法院对海事强制令申请的审查，应当是一种程序上的审查，而不是实体上的审查。这就要求海事法院在对海事强制令的申请进行审查时，应该保持一定的尺度，既不能太过宽松以免做出错误的海事强制令裁定，也不能过于严格以至于不合理地限制海事强制令的做出而不利于对海事请求人利益的保护。

第三，在处理时限上，鉴于海事强制令是紧急救助措施，《海诉法》规定了极短的处理时限，即，从接受请求人申请时起，海事法院“应当在48小时内作出裁定”（第57条），而且“裁定作出海事强制令的，应当立即执行”（第57条）。可见，从受理申请到开始执行一个完整的案件处理程序，只需48小时，充分体现了对请求人利益高效保护这一价值取向。

第四，在执行方面，根据《海诉法》第57条规定，海事法院“裁定作出海事强制令的，应当立即执行”，最高院在《〈海诉法〉司法解释》第42条进一步明确，“准予申请人海事强制令申请的，应当制作民事裁定书并发布海事强制令”。这些规定表明了关于海事强制令申请的裁定是立即生效的终局裁定，据此发布的海事强制令其实就是执行令，体现了海事强制令制度的裁执一体化特色。最高院在《〈海诉法〉司法解释》第43条明确指出，“海事强制令由海事法院执行。被

申请人、其他相关单位或者个人不履行海事强制令的，海事法院应当依据《民事诉讼法》的有关规定强制执行。”可见，海事强制令的执行与海事请求保全及海事证据保全的执行不同，后两者可以由海事法院直接执行，前者事实上是被请求人执行/履行。海事强制令的实施需要强制被请求人作为或不作为，对被请求人的配合程度要求高，因此执行难度较大。海事法院若要强制执行海事强制令，得依照《民事诉讼法》的有关规定采取强制执行措施。对被请求人采取强制执行海事强制令的措施，在被请求人是个人的情况下，将直接影响到被请求人的人身权，其影响与对财产的执行相比要大得多。

虽然有强制执行的规定，《海诉法》对拒不执行海事强制令的被请求人还特别规定了处罚措施。《海诉法》第 59 条细化了《民事诉讼法》第 111 条³的规定，明确了罚款的金额以及拘留的期限⁴。而在海事纠纷中，案件标的额一般比较巨大，是否会因此出现被请求人拒绝配合法院执行海事强制令的情况呢？《海诉法》对于拒不执行海事强制令的规定是否合理呢？这也需要通过近年来的海事司法实践研究得出结论。

可见，海事强制令虽为一种强制措施，但对海事强制令的执行与同为强制措施的海事请求保全措施和海事证据保全措施的执行，除裁执一体化方面相同外，其他方面却截然不同，反而，在强制执行与拒不执行的处罚方面与经过正常审理程序的民事判决的执行一般无

³ 《民事诉讼法》第 111 条规定，“诉讼参与人或者其他人有下列行为之一的，人民法院可以根据情节轻重予以罚款、拘留；构成犯罪的，依法追究刑事责任：……（六）拒不履行人民法院已经发生法律效力的判决、裁定的。”

⁴ 《海诉法》第 59 条第二款规定“对个人的罚款金额，为一千元以上三万元以下。对单位的罚款金额，为三万元以上十万元以下”，第三款规定“拘留的期限，为十五日以下”。

二。

综上所述，海事强制令制度名为强制措施，实质上是对海事请求人的一种紧急救济措施。《海诉法》对海事强制令基于强制措施的定位而作出的规定，与海事请求保全和海事证据保全的规定基本一样，基于海事强制令具有强制性等特点，该强制措施与海事请求保全和海事证据保全的性质不同，必须要严格海事强制令的申请条件避免海事请求人对海事强制令制度的滥用，以实现海事请求人、被请求人和利害关系人的利益保护的平衡。而这些规定对于不改变当事人之间实体权利义务关系的海事请求保全和海事证据保全这类程序性保全措施而言是合适的，但作为海事强制令制度的内容，则会导致对被请求人利益保护的严重失衡。

二、司法实践中海事强制令制度现状及问题

为分析海事强制令制度在司法实践中的运用现状，一方面在裁判文书网为主的网站收集裁判文书，另一方面到海事法院进行实地调研、与海事法院法官交流访谈。从裁判文书网共下载到 119 份涉及海事强制令的裁判文书，裁决时间从 2005 年 4 月到 2019 年 4 月，除北海海事法院外，其他 9 家海事法院都有相关裁判文书。在实地调研过程中发现，鉴于裁判文书上网还不全面，实际案例要比公布的案例多，案件类型也更加多样化，而在与海事法院法官的交流和访谈中，研究团队还了解到了更多的案例、案件处理细节以及法官处理案件时的考虑

因素。

（一）上网裁判文书分析

1. 上网裁判文书统计数据

通过对下载到的 119 份涉及海事强制令的裁判文书的分析，本文整理出了各地海事法院处理海事强制令案件 118 宗，相关信息及案件处理情况如下：

表一海事强制令上网裁判文书一览表

海事法院	案件数	准予	驳回（不受理）	撤回	诉前	诉中	后续损害赔偿诉讼	案件类型
武汉	39	27	3（2）	9	39	（1）	0	交货 19，交单 2，交船 13，交船舶文件 1，停止阻扰卸货 1，责令离船 1，停止非法留置船舶 1
上海	35	18	0	17	35	0	0	交货 5，交单 24，履行义务 6
宁波	12	7	2	3	11	1	0	交货 1，交单 9，还船 1
广州	11	1	0	10	11	0	0	交货 1，交单 2，交船 4

厦 门	10	9	0	1	10	0	0	交货（集装箱）7，交单 2
海 口	4	4	0	0	4	0	0	交货 1，交船 2，清污 1
大 连	3	3	0	0	3	0	0	交货 1，放船 2
青 岛	3	3	0	0	3	0	1	交货 3
天 津	1	1	0	0	1	0	1	交货 1
总 数	118	73	5	40	11 6	2	2	

从上表数据看，海事强制令案件总体数量不大，15 年间计 118 宗，每年平均约 8 宗，其中得到支持的为 73 宗，占比 62%；驳回（包括不受理）的 5 宗，占比 4.2%；撤回或按撤回处理的 40 宗，占比约 33.8%。118 宗案件中，诉中提起的仅有 2 宗⁵，诉前提起的 116 宗，占比超过 98%。在准予海事强制令的 73 宗诉前案件中，没有请求人后续提起诉讼的信息，有被请求人提起错误申请海事强制令的案件 2 宗⁶。案件类型包括：（1）强制交货，（2）强制交提单或提货单，（3）强制交船或放船（停止非法留置船舶），（4）强制交付船舶文件，（5）

⁵参见武汉海事法院（2016）鄂 72 民初 164 号民事判决书，宁波海事法院(2014)甬海法商初字第 436 号民事判决书。

⁶参见青岛海事法院（2016）鲁 72 民初 629 号民事判决书，天津市高级人民法院(2012)津高民四终字第 4 号民事判决书。

停止阻扰卸货，(6) 责令离船，(7) 强制履行转运货物义务，(8) 强制交还集装箱，(9) 强制清污。从统计表中可以看出，案件类型以强制交货占绝大部分，其次是交单和交船。从受案数量上看，武汉海事法院最多，占总数约 33%，北海海事法院无受案数据。从撤回案件数据看，广州海事法院撤回率最高，占受案数的 90.9%，其次是上海海事法院，撤回率占受案数的 45.7%。从案件类型上看，基本都是强制被请求人作为，结果都将改变当事人之间的实体权利义务关系。后续损害赔偿诉讼 2 宗，都以败诉结局⁷。

2. 裁判文书中体现出的特点和不足

从上网案件裁判文书统计信息分析，海事强制令制度在实际运用中出现了几个鲜明的特点。

(1) 诉前申请占比高，海事请求人获支持后并无后续诉讼。这说明了实际案件中虽然有被请求人的违约或违法行为，但是海事请求人向海事法院申请海事强制令，责令被请求人进行一定的作为或者不作为，起到了阻止损失发生的作用，避免给请求人造成损失或者损失的扩大。比如，在南通开发区迅诺贸易有限公司、宁波伟仕信达供应链管理有限公司申请海事强制令一案⁸中，请求人因被请求人擅自扣押其所托运货物的全套正本海运提单，向宁波海事法院提出海事强制令申请，要求责令被请求人立即交付该批货物的全套正本海运提单。海事法院经审查认为，请求人的海事强制令申请符合法律规定，所以

⁷同上。

⁸参见宁波海事法院 (2019)浙 72 行保 3 号民事裁定书。

准许请求人南通开发区迅诺贸易有限公司的海事强制令申请；并责令被请求人立即交付全套正本海运提单。通过海事强制令的申请和实施，海事请求人实现了自己利益保护的自的。海事请求人和被请求人后续并未提起诉讼，这也同时说明了海事强制令制度具有独立性和终局性，它不需要依附诉讼程序或在诉讼程序中得到最终确认，它实际上直接解决了当事人之间的侵权或违约的实体权利义务纠纷。

（2）诉中海事强制令案中，海事强制令为原告（请求人）快速先行提供了一部分救济，该救济是独立的和终局的。如，在武汉海事法院审理的黄金水岸游艇俱乐部有限公司与重庆华中船舶有限公司船舶管理合同纠纷案（以下简称“黄金公司案”）⁹中，法院先通过海事强制令责成被告（被请求人）交还船舶，然后再审理双方之间的损失赔偿与被告反诉部分；同样，在宁波海事法院审理的宁波市镇海明鼎金属材料有限公司与逢原船务有限公司、大连瑞海船舶管理有限公司非法留置船载货物损害责任纠纷案（以下简称“明鼎公司案”）¹⁰中，法院通过海事强制令责成被告（被请求人）交付涉案货物，然后才审理被告留置货物是否合法及原告主张损失是否合理。而且，值得注意的是，在“黄金公司案”中，经海事强制令处理的部分纠纷，后续不再进行实体审理，法院在判决书中明确表示“本案在审理中，经本院强制执行，华中公司将‘长航江山5’号客船交付给黄金公司，因此，黄金公司请求华中公司交付‘长航江山5’号客船的请求已履行完毕，

⁹参见武汉海事法院（2016）鄂72民初164号民事判决书及（2016）鄂72行保7号民事裁定书。

¹⁰参见宁波海事法院（2014）甬海法商初字第436号民事判决书。

本院不再进行实体处理。”¹¹事实上，在后续损失赔偿审理中，法院也是直接依海事强制令认定被告有“拒绝交付船舶的行为”。在“明鼎公司案”中，法院虽然对被告“留置涉案货物是否合法”做了评析，但也只对损失赔偿问题作出判决。因此，诉中的海事强制令，其本身也是独立的和终局的，法院对其中涉及的实体问题不再进行实体审理和判决，被告（被请求人）即使对海事强制令的裁决不服，也无法通过上诉解决。

(3) 被请求人以错误申请海事强制令请求损害赔偿的成功率低。目前仅有的两宗案件¹²均以败诉告终。对于海事强制令的裁定不服的，被请求人只有一次复议的机会，若复议成功时，后续提起损害赔偿诉讼获支持机会大，但是，若不申请复议或复议失败，在同一法院试图通过错误申请海事强制令损害赔偿诉讼来推翻海事强制令裁定并获赔偿，几乎没有可能。在赛奥尔航运有限公司与唐山港陆钢铁有限公司错误申请海事强制令损害赔偿纠纷案（以下简称“赛奥尔公司案”）¹³中，天津海事法院依港陆公司申请作出海事强制令，责令赛奥尔公司交付涉案货物；赛奥尔公司以港陆公司侵犯其留置权为由起诉，要求港陆公司赔偿经济损失。天津海事法院以赛奥尔公司主张留置权不成立、港陆公司申请海事强制令不具有客观违法性和主观过错性为由，判决驳回赛奥尔公司的诉讼请求。赛奥尔公司向天津市高级人民法院

¹¹武汉海事法院（2016）鄂72民初164号民事判决书。

¹²参见天津市高级人民法院（2012）津高民四终字第4号民事判决书、青岛海事法院（2016）鲁72民初629号民事判决书。

¹³参见天津市高级人民法院（2012）津高民四终字第4号民事判决书。

上诉被驳回。¹⁴

(4) 裁定准予申请案件中的审理程序及第 56 条和第 57 条的适用。由于《海诉法》对海事强制令的审查程序并未作出规定,实践中,海事法院的做法并不统一。从裁定准予申请的裁定书观察,8 家海事法院均有组成合议庭审查案件¹⁵,其中有 2 家海事法院同时采用独任审判员审查案件¹⁶。裁定书中明确其采用了听证程序审理案件的法院有上海海事法院¹⁷和大连海事法院¹⁸。

关于《海诉法》第 56 条规定的运用,实践中并不统一。第 56 条规定了作出海事强制令应当具备的三个条件:①被请求人有具体的海事请求;②需要纠正被请求人违反法律规定或合同约定的行为;③情况紧急,不立即作出海事强制令将造成损害或使损害扩大。

《海诉法》第 56 条规定的三个条件应当要同时具备,特别是其中第三个条件是海事强制令作为紧急救济措施的重要特色和特点,也是其区别于一般审理案件程序的重要特点。因此,在实际案件中,真正得到认真审查的通常只有第二个条件。对各海事法院准予海事强制令裁定书的观察发现,绝大多数海事法院只审查被请求人有无违反法

¹⁴赛奥尔公司向最高人民法院申请再审获准,最高人民法院指令天津市高级人民法院再审“赛奥尔公司案”(参见最高人民法院(2013)民申字第 413 号民事裁定书),但没有查阅到天津市高级人民法院的再审裁判文书。

¹⁵参见武汉海事法院(2016)鄂 72 行保 9 号民事裁定书;上海海事法院(2019)沪 72 行保 1 号民事裁定书;宁波海事法院(2019)浙 72 行保 3 号民事裁定书;广州海事法院(2015)广海法强字第 6-3 号民事裁定书;厦门海事法院(2015)厦海法强字第 6 号民事裁定书;海口海事法院(2017)琼 72 行保 2 号民事裁定书;大连海事法院(2017)辽 72 行保 5 号民事裁定书;青岛海事法院(2014)青海法海强初字第 3 号民事裁定书。

¹⁶参见青岛海事法院(2014)青海法签字第 5-1 号、(2016)鄂 72 行保 3 号民事裁定书;武汉海事法院(2016)鄂 72 行保 7 号民事裁定书;上海海事法院(2010)沪海法强字第 12 号。

¹⁷参见上海海事法院(2005)沪海法强字第 14 号、(2010)沪海法强字第 12 号、(2017)沪 72 行保 4 号、(2019)沪 72 号行保 1 号民事裁定书。

¹⁸参见大连海事法院(2017)辽 72 行保 5 号民事裁定书。

律规定或合同约定的行为¹⁹；少数有提及损失将发生或扩大这个条件²⁰；极少数同时提及三个条件²¹；也有不作分析只简单认定请求人的“申请符合法律规定”的²²；只有大连海事法院的一份裁定书分点详细分析了第 56 条规定的条件，但也只分析第二和第三条条件。在锦州港城粮食工贸有限公司与中国外运辽宁有限公司锦州分公司海事强制令案²³中，大连海事法院认为“对于海事强制令案件，本院只做程序性审查，即被申请人是否有违反法律规定或者合同约定行为，是否情况紧急，不立即作出海事强制令将造成损害或者使损害扩大的初步审查。”在分别对这两点作出审查后，大连海事法院得出结论：“本院经审查认为，申请人港城公司的海事强制令申请理由属于被申请人违反法律规定的行为，该行为需要立即纠正，符合法律规定的海事强制令成立条件。”

（5）请求人提供担保情况。《海诉法》第 55 条²⁴规定，海事法院可以责令海事准予海事强制令申请的裁定书，海事法院受理海事强制令申请，可以责令海事请求人提供担保。这也说明，海事申请人提供担保不是必须的，海事法院需要在具体的司法实践中自主确定是否需要海事请求人提供担保。一般认为，被请求人的行为明显违反法律规

¹⁹参见武汉海事法院（2016）鄂 72 行保 9 号民事裁定书；上海海事法院（2019）沪 72 行保 1 号民事裁定书等。

²⁰参见上海海事法院（2017）沪 72 行保 4 号民事裁定书；广州海事法院（2015）广海法强字第 6-3 号民事裁定书；青岛海事法院（2014）青海法强字第 5-1 号民事裁定书。

²¹参见武汉海事法院（2016）鄂 72 行保 3 号民事裁定书，该裁定书认为“请求人扬子江公司的请求明确、具体，恒盛公司拒绝交付货物、明阳公司阻挠交付货物的行为违反了法律的规定。请求人扬子江公司要求被请求人恒盛公司、明阳公司立即交付货物，以避免损害扩大，符合法律规定。”

²²参见，如宁波海事法院（2019）浙 72 行保 3 号民事裁定书；厦门海事法院（2015）厦海法强字第 6 号民事裁定书；海口海事法院（2017）琼 72 行保 2 号民事裁定书等。

²³参见大连海事法院（2017）辽 72 行保 5 号民事裁定书。

²⁴《海诉法》第五十五条规定，“海事法院受理海事强制令申请，可以责令海事请求人提供担保。海事请求人不提供的，驳回其申请。”

定或者合同约定而给海事请求人带来损害、海事请求人的请求确实有依据时，考虑到实际情况，如海事请求人生活困难、经济情况差，无力提供巨额担保的，海事法院可以不要求海事请求人提供担保。

对于准予海事强制令的申请的裁定书，海事法院大多责令海事请求人提供了担保，并且准予海事强制令的裁定书中对请求人提供担保情况多有记载，但对担保方式、担保数额的记载并不统一。有的只记载了请求人“已（向本院）提供了担保”²⁵或“已（向本院）提供相应的担保”²⁶，未载明担保的方式；有的只记载“请求人已向本院提供现金担保”²⁷，明确了现金担保方式，但没明确担保数额；有的载明了现金担保数额，如，请求人“为其强制令申请向本院提交了54万元作为担保”²⁸；有的明确了担保函担保并记载了担保人及担保数额或担保责任限额，如，请求人“已向本院提供宁波市洪泰担保有限公司431691,63元的担保函作为担保”²⁹或“已向本院提供了由中国人民财产保险股份有限公司海南省分公司为本案及（2017）琼72行保1号案件共同出具的《诉讼财产保全责任保险保单保函》（单证流水号为：46001600033686），责任限额为200万元人民币”³⁰。

²⁵参见武汉海事法院（2016）鄂72行保3号民事裁定书、厦门海事法院（2015）厦海法强字第6号民事裁定书、青岛海事法院（2014）青海法强字第5-1号民事裁定书。

²⁶参见武汉海事法院（2016）鄂72行保9号民事裁定书、大连海事法院（2017）辽72行保5号民事裁定书。

²⁷参见上海海事法院（2010）沪海法强字第12号民事裁定书。

²⁸参见武汉海事法院（2016）鄂72行保7号民事裁定书。同样记载了担保数额的还有上海海事法院（2019）沪72行保1号民事裁定书、广州海事法院（2015）广海法强字第6-3号民事裁定书。

²⁹参见宁波海事法院（2019）浙72行保3号民事裁定书。

³⁰参见海口海事法院（2017）琼72行保2号民事裁定书。

（二）调研访谈资料分析

1. 调研访谈资料统计数据

为了更全面了解海事强制令制度的运用情况，研究团队在广州海事法院、武汉海事法院进行了实地调研，与部分一线法官开展了较为深入的交流，了解了广州海事法院海事强制令案件的更接近实际的案件数据、听证机制的运用、担保的要求以及撤销案件的情况，也了解到了武汉海事法院将海事强制令制度创新运用的情况以及北海海事法院将请求人的担保纳入裁定的特色案例。

据广州海事法院林依伊法官统计，“从 2000 年 7 月至今广州海事法院共受理了 232 宗诉前海事强制令案件，其中 2000 年 1 宗、2001 年 3 宗、2002 年 6 宗、2003 年 3 宗、2004 年 7 宗、2005 年 7 宗、2006 年 13 宗，2007 年 11 宗，2008 年 49 宗、2009 年 19 宗、2010 年 15 宗、2011 年 20 宗、2012 年 78 宗、2013 年 3 宗、2014 年 5 宗、2015 年 6 宗、2016 年 4 宗、2017 年 4 宗、2018 年 3 宗。”这一数据表明了海事强制令制度在海事司法实践中得到广泛应用，说明了海事请求人清楚该制度对其权利保护的意义和价值，为我们研究海事强制令制度的实施提供了翔实的资料。

2. 实践操作中海事强制令制度应用情况

（1）听证机制的实际运用

海事强制令，虽然没有明确为一种保全措施，但在制度设计上

将其作为保全措施处理的，是为请求人的利益设计的，本来只是一种快速的单方程序，虽然《海诉法》中并未规定听证程序，但是在运用过程中，双方听证程序的引入却突破了原来的制度设计。

实践中，有的案件情况可能比较复杂，仅从被请求人一方提供的证据很难做出正确的裁判，而案件牵涉的问题可能比较严重、性质比较敏感，一旦做出错误的裁定不仅很可能给当事一方带来难以弥补的损害，而且可能损害法院司法裁判的公信力和权威性。因此，虽然《海诉法》及其相关解释并没有规定听证制度，但是法院却在做海事强制令裁定时保持慎重，甚至会同时传唤请求人和被请求人组成临时听证会，给被请求人一个答辩的机会，从而对整个案情有比较全面的把握，并在此基础上做出海事强制令裁定。

在访谈中了解到的广州海事法院审理的 232 宗案件中，据统计，有 111 宗采用了听证程序，其中 2011 年以后的有 98 宗，包括裁定作出前的听证和复议阶段的听证，在这 111 宗听证案件中，听证后请求人撤回请求的有 96 宗。因双方听证程序的引入而导致的高比例的撤回，在某种程度上，可以说明请求人的申请经不起质证，存在滥用海事强制令制度的可能性。因此，基于请求人单方申请材料作出海事强制令出现错误的可能性较大，而由于海事强制令的执行事实上处理了当事人之间的实体权利义务，错误作出的海事强制令将直接损害被请求人的利益，不仅是实体利益，还包括正常诉讼程序中的程序权利。海事强制令制度设计的不足，使海事法院不得不引入双方听证程序以查明案情并确保该制度公正运行。

听证程序作为我国海事法院在海事强制令制度实施中的创新做法，其对于减少纷争和避免错误裁判起到了积极的作用。但是《海诉法》及其司法解释对于听证程序并没有规定，该做法并没有法律依据，所以在《海诉法》的修改中引进听证程序，允许海事法院依据案件的具体情况决定是否进行听证值得考虑。

（2）海事强制令案撤销情形中复议机制的应用

据统计，在广州海事法院的实践中，有 5 宗案件的海事强制令被撤销，一定程度上说明了单方程序作出裁定存在的漏洞。第 1 宗是船舶承租人请求出租人履行租约不得在租期内收回船舶，海事法院作出了海事强制令³¹，被请求人提出异议认为请求人未履行支付租金的义务，法院查明属实后撤销了海事强制令。第 2 宗是光船出租人请求光船承租人按租约规定的 2005 年某一日前交还船舶，海事法院作出海事强制令³²后，被请求人提出异议并提交了一份期限到 2006 年某一日的租约，因无法查明两份租约的真假，故撤销海事强制令。第 3 宗是请求人以被请求人侵犯了自己对集装箱的所有权为由申请海事强制令，要求被请求人交还涉案集装箱，海事法院作出海事强制令³³后，被请求人提出异议，经查明被请求人拒绝交还涉案集装箱并不违反法律规定，故撤销海事强制令。第 4 宗是关于强制交付提单的海事强制令³⁴，被请求人提出异议后，查明被请求人并不持有涉案提单，故撤销海事强制令。第 5 宗是请求人依副本提单交货后要求被请求人交回

³¹ 参见广州海事法院（2002）广海法强字第 3 号民事裁定书。

³² 参见广州海事法院（2005）广海法强字第 6 号民事裁定书。

³³ 参见广州海事法院（2008）广海法强字第 32 号民事裁定书。

³⁴ 参见广州海事法院（2008）广海法强字第 47 号民事裁定书。

正本提单或返还该提单项下货物而申请海事强制令³⁵，后查明被请求人并不持有涉案正本提单，货物也已不在其控制之下了，故撤销海事强制令。后 2 宗属于无法执行的海事强制令。

这些撤销案件说明了复议机制对被请求人利益保护的重要意义，但前提条件是海事强制令尚未强制执行。在复议与异议方面，海事请求人、被请求人以及其他利害关系人可能对海事法院做出的准予海事强制令与否的裁定不服。《海诉法》规定，可以在收到裁定书之日起五日内申请复议一次，但复议期间不停止裁定的执行。《海诉法》第 58 条³⁶规定当事人提出异议，只能申请复议，而不能上诉。这主要考虑到虽然海事强制令是保护当事人实体权利的措施，但仍是一种程序上的制度，而不是解决实体争议的制度。对于案件实体有争议的，最终也可以通过实体诉讼进行纠正。但是，既然不允许对海事强制令提起上诉，那么对于《海诉法》中规定的一级复议机制，这种机制虽为被请求人提供了抗辩的机会，但只是事后的抗辩，而且阻止不了裁定的执行，改变不了其与请求人之间实体权利义务关系被改变的结果。通常情况下，事后的抗辩是很难改变先入为主的决定的，被请求人往往处于一种极为不利的地位；即使复议成功，准予海事强制令的裁定被撤销，如何以及能否回转海事强制令的执行还是个问题。那么是否可以规定二级复议以体现对被请求人的保护，实现救济功能呢？实践中仍存在争议。可见，因只有一次复议机会，若复议被驳回，被请求

³⁵参见广州海事法院（2009）广海法强字第 18 号民事裁定书。

³⁶《海诉法》第 58 条规定，“当事人对裁定不服的，可以在收到裁定书之日起五日内申请复议一次。海事法院应当在收到复议申请之日起五日内作出复议决定。复议期间不停止裁定的执行。”

人再无救济。因此，可以说，《海诉法》规定的复议机制对海事强制令的被请求人而言，所提供的保护价值并不大。

(3) “海事担保”的实际应用

《海诉法》第 55 条对海事请求人提供担保的规定，是非强制性的，即海事法院“可以”责令海事请求人提供担保。上网公开的海事强制令裁定书对请求人提供担保情况多有记载，形式主要为现金担保和保函担保。³⁷在广州海事法院的调研中，我们进一步了解到，广州海事法院在受理前述 232 宗案件后，一律责令海事请求人提供担保。责令请求人提供担保，一定程度上可以防止其滥用海事强制令制度，还可以在申请错误造成被请求人损失时为其提供赔偿保障。一律提供担保的实践，体现了广州海事法院对被请求人利益的重视与关怀。

关于海事担保的方式，《海诉法》在第六章“海事担保”部分明确规定为“提供现金或者保证、设置抵押或者质押”³⁸，但在实践中出现了“活扣船”担保这样的特色担保方式。在北海海事法院处理的张礼添与梁德坤申请海事强制令案（以下简称“张礼添案”）³⁹中，梁德坤的船舶“柳城 612 号”与张礼添的船舶“海通 6889 号”发生碰撞导致“柳城 612 号”船沉货损人亡事故⁴⁰，梁德坤扣押了“海通 6889 号”船，张礼添因此向北海海事法院申请海事强制令，请求责令梁德坤立即返还“海通 6889 号”船，北海海事法院在裁定准予申请并责令被请求人返还被扣船舶的同时，还裁定“自即日起扣押请求人张礼

³⁷参见上文对上网海事强制令裁定书分析第（5）小点。

³⁸《海诉法》第 73 条第 2 款。

³⁹参见北海海事法院（2008）海法强字第 001 号民事裁定书。

⁴⁰参加北海海事法院（2008）海事初字第 023 号民事判决书。

添所有的‘海通 6889 号’；在裁定扣押期间，允许该船舶继续运营，但不得有转让、抵押或其他处分船舶行为”⁴¹。这种以法院裁定扣押涉事船舶的方式作为海事强制令申请的担保，创新了海事强制令的担保方式，直接取代了被请求人对涉事船舶的非法扣押，为被请求人后续提起船舶碰撞损害赔偿诉讼提供了财产保全，无疑能使责令被请求人放船的海事强制令得到遵守，并引导案件进入正常的纠纷解决渠道。

三、海事强制令制度的完善

海事强制令制度实施以来，一定程度上发挥了快速解决纠纷的作用，其存在的价值毋庸置疑。对海事请求人而言，海事强制令是对其提供快速救济的重要措施，很受青睐。然而，对于被请求人而言，这种单方程序快速裁定、一裁终局、裁执一体化的措施则可能严重影响到其实体利益。错误的海事强制令裁定可能给被请求人造成不可逆转或无法弥补的损失。

为解决实践中出现的这些问题，如何完善海事强制令制度将极为重要。海事强制令制度改革必然面临路径选择：

其一，是将海事强制令案件转化为一审终审的简易程序审理的案件。这意味着要接受海事法院目前的创新实践。首先，实践中立案前审查及不予受理的裁定，显然是在 48 小时审查时限之外增加了 7 天的受案时限⁴²，与一般诉讼案件的受理无异。实践中双方听证程序的

⁴¹参见北海海事法院（2008）海法强字第 001 号民事裁定书。

⁴²参见《民事诉讼法》第 123 条。

引入，保障了被请求人陈述意见的权利，通知被请求人的方式及送达申请书和审查的方式，都符合简易程序的简便方式；⁴³海事强制令案中独任法官审查案件的实践，是简易程序的特点⁴⁴；海事强制令案比一般程序审理的案件更短审结时限，也符合简易程序的特点。⁴⁵此外，海事强制令案件只涉及行为而无标的额，显然符合简易程序的小额诉讼案件“一审终审”的规定。⁴⁶简易程序中，对于不宜采用简易程序审理的案件可直接转化为普通程序审理⁴⁷，这比不受理或驳回海事强制令申请时请求人另行起诉更加简便。

这种方案突出了海事强制令案件解决当事人之间实体权利义务纠纷的实质，一定程度上确保了被请求人的程序性权利，能更好地维护被请求人的实体利益。并且简易程序审理案件比一般程序审理案件快速简便，也契合海事强制令快速解决纠纷的特色。但是，这种改造的结果，使海事强制令只是作为针对被请求人行为（作为或不作为）的一种救济方式而存在，确实极大地弱化了海事强制令制度作为海事诉讼特别程序的独特性和独特地位。

其二，是保留其强制措施的特色但将其与保全措施相区分，从限定并细化其适用条件等方面完善现有规定。这种方案保留了海事强制令作为海事诉讼制度的独特性和独特地位，只需在修改《海诉法》时完善相关规定，解决实践中产生的问题，更具可行性。

⁴³参见《民事诉讼法》第159条。

⁴⁴参见《民事诉讼法》第160条。

⁴⁵参见《民事诉讼法》第161条。

⁴⁶参见《民事诉讼法》第162条。

⁴⁷参见《民事诉讼法》第163条。

因此，本文支持第二种方案，即保持海事强制令的制度设计，并完善海事强制令制度的相关规定，如细化该制度的适用条件等，下面将展开详细论述。

（一）明确海事强制令制度的定位

首先，海事强制令执行的后果，实质上，是为特定条件下的海事请求人提供快速救济。由于在制度的设计上《海诉法》并未关注到海事强制令解决实体权益纠纷的实质，只关注其强制措施一面，将其与海事请求保全和海事证据保全这类性质不同的强制措施基本上等同对待，导致实践中为平衡被请求人利益的保护而出现各种创新突破。海事强制令制度在司法实践中的运用状况及海事法院的各种创新突破，充分说明了海事强制令制度不同于保全制度的独特性质，即，为请求人实体权利的保护提供快速救济。

其次，《海诉法》只是将海事强制令界定为一种强制措施，并非保全措施。海事强制令制度出现当时，在《民事诉讼法》上并无对应的制度，《海诉法》专章对其作出规定，置于海事请求保全和海事证据保全两章之间，但并未明确海事强制令是保全措施，定义上只明确为一种强制措施，各海事法院在案号设置上都体现了该制度的特色。2015年以前，各海事法院对海事强制令案都采用独特的案号，如(2015)武海法强字第00013号、(2015)广海法强字第6-3号、(2015)沪海法强字第6号。然而，自2016年起，各海事法院纷纷将其视为行为保全措施，体现在案号设置上，如，(2016)鄂72行保1号、(2016)

粤 72 行保 1 号、(2016)琼 72 行保 2 号、(2016)沪 72 行保 3 号等。这种形式上的改变,虽然契合了修改后的《民事诉讼法》将责令当事人“作出一定行为或者禁止其作出一定行为”纳入保全措施⁴⁸(实践中称为“行为保全”)这种认识,但实质上改变不了海事强制令不同于保全措施的性质,反而模糊了海事强制令的独特性,使人们对海事强制令的认识更加困扰和混乱。原有的案号设计虽然不能显示海事强制令为被请求人提供快速救济这一性质,但彰显了海事强制令不同于保全措施的独特性,是更准确的选择。

因此,本文建议在《海诉法》修改时应当明确海事强制令制度是为海事请求人提供紧急救济的强制措施这一定位,并在此基础上探讨海事强制令制度的完善,才能保留海事强制令制度的独特地位,发挥其应有的作用。《海诉法》第 51 条应修改为“海事强制令是指海事法院根据海事请求人的申请,为使其合法权益免受侵害,责令被请求人作为或者不作的紧急救济措施。”

(二) 完善海事强制令制度的具体建议

1. 调整海事强制令至《海诉法》第五章

若要彰显海事强制令制度的独特地位,又要体现其不同于保全措施的为请求人提供快速救济的性质,可将《海诉法》海事证据保全调到第四章,而海事强制令调到第五章,并在保留海事强制令现有制度基本设计的基础上,从细化海事强制令的适用条件、实现海事请求人

⁴⁸参见《民事诉讼法》第 100 条。

的权责统一等方面加强对被请求人利益的保护，以保障海事强制令制度得到公平公正的运用。之所以调整海事强制令在《海诉法》中的位置，是为凸显海事强制令之不同于海事请求保全与海事证据保全的性质，后两者都是典型的保全措施，附属于特定海事请求并促进海事请求的实现，而海事强制令更实质的特点是快速救济措施，是实现特定海事请求的手段，是可以独立实施的终局解决纠纷的措施。海事强制令在实际运用中展现的这些特点，立法上的应对就应当是将其与保全措施相区别，将其规定于保全措施之后海事担保之前。这样规定从立法逻辑上看更加合理和顺畅。

2. 细化海事强制令的适用条件

海事强制令是为海事请求人提供的快速救济措施，应当成为正常诉讼程序的有效补充。《海诉法》第 56 条规定的适用条件不足以将海事强制令这种救济与采用审理程序的诉讼救济相区别。那么，什么情况下提供这种快速救济，就是海事强制令的适用范围。针对被请求人的违法或违约行为，请求人依法可以提起侵权诉讼或违约诉讼，要求法院责任被请求人停止侵害、排除妨碍⁴⁹或继续履行合同⁵⁰，当然，诉讼程序中还可以要求损害赔偿救济。海事强制令虽只提供责令被请求人停止侵权或继续履行合同的救济，但不影响请求人后续的损害赔偿诉讼。海事强制令申请被驳回也不构成“一事不再理”的情形，不

⁴⁹ 《侵权责任法》第 15 条规定：“承担侵权责任的方式主要有：（一）停止侵害；（二）排除妨碍；（三）消除危险；（四）返还财产；（五）恢复原状；（六）赔偿损失；（七）赔礼道歉；（八）消除影响、恢复名誉。以上承担侵权责任的方式，可以单独适用，也可以合并适用。”

⁵⁰ 《合同法》第 107 条规定：“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。”

影响海事请求人提起诉讼。海事强制令能快速简便地提供救济，对请求人百利而无一害，但对被请求人则颇不公平。在诉讼程序中，被告人（被请求人）享有合理时间内提出管辖权异议、答辩、出庭抗辩以及上诉等保障其实体权益的程序权利，但在现行海事强制令的制度设计中，在裁定作出前被请求人不享有任何程序性权利。因此，海事强制令的适用条件应当加以明确细化。

鉴于其只为请求人提供救济而快速处理纠纷的性质，海事强制令应当限定适用于权利义务关系明确、违法或违约行为事实清楚、争议不大且案情简单的侵权或合同纠纷，对争议大、案情复杂且无法在48小时内查清的申请应予以驳回。例如，在宁波海事法院处理的“万邦公司案”⁵¹中，法院准确把握了海事强制令与诉讼救济的不同，限定了海事强制令的适用范围，认为被请求人万邦公司虽然依法享有留置权，但留置权是否成立有待查明，被请求人是否违法或违约事实不清，故驳回其海事强制令申请。

所以，本文建议《海诉法》第56条可修改为：“作出海事强制令，应当具备下列条件：（一）请求人与被请求人之间的权利义务关系明确；（二）被请求人违法或违约行为事实清楚；（三）不立即纠正被请求人的违法或违约行为将造成损害或使损害扩大。”这三个条件，任何一个得不到满足，都不能作出海事强制令。

⁵¹参见宁波海事法院（2017）浙72行保12号民事裁定书。

3. 实现海事请求人的权责统一

现行海事强制令制度是为请求人的单方利益而设立的，但除依法法院要求提供担保外，并无其他义务和责任的规定。为实现权利和义务的对等，有必要增加对请求人义务和责任的规定。关于请求人义务和责任的规定，可以从保障海事法院准确适用海事强制令，发挥海事强制令快速解决纠纷或促进纠纷解决的作用方面入手。

增加对海事请求人义务和责任的规定，要求提出海事强制令申请时，必须承担如实全面陈述案情和提供证据的义务，使法院对案情有更全面的把握。作为单方程序，海事强制令的准确运用有赖于海事请求人如实全面陈述案情和提供证据。全面真实的反映双方权利义务关系、纠纷产生及协商解决过程的案情材料有助于海事法院审查海事强制令申请是否符合适用条件，如，双方之间权利义务关系是否明确，被请求人是否存在违法或违约行为以及采用海事强制令是否还有意义等。这样还可以避免或减少在异议阶段因被请求人披露请求人隐瞒的事实导致撤销裁定的情况。如，在广州海事法院处理的（2002）广海法强字第3号案中，请求人隐瞒了本方违约不支付租金的事实，还假称本方已全面履行了义务，导致法院作出了责令被请求人不得在租期内收回船舶的裁定。若对请求人课以全面披露案情的义务，法院在该案中就极有可能驳回请求人的申请，而不必到异议阶段才全面了解案情全貌并撤销准予海事强制令申请的裁定。

所以，《海诉法》修改时应当增加对海事请求人义务和责任的规定：（1）海事请求人应该使法庭确信被请求人有违反法律规定或者合

同约定的行为；(2) 海事请求人应当对“情况紧急”负有充分举证义务；(3) 在情况非常紧急的情况下，海事请求人履行必要的披露义务，在不具备诉讼条件下，先期向法庭递交证据。

4. 准予海事强制令申请的裁定书中应详细载明担保的内容

责令海事请求人在提出海事强制令申请时提供担保，主要目的是为可能存在的错误申请海事强制令造成被请求人的损失提供保障，但还可以为被请求人的后续诉讼请求提供保全保障，促进海事被请求人对海事强制令的主动履行。实践中，被请求人涉嫌违法或违约行为，很多情况下，可能是为了保障其特定权益的实现，如留置单证或货物可能是为了收取运费，船舶碰撞案件中扣留船舶可能是为了获得赔偿等。若在权利义务关系明确的情况下，被请求人的行为没有任何法定或约定的依据时，海事法院作出海事强制令是合适的，但强制执行海事强制令仍然可能使矛盾激化。此时，请求人提供的合适的担保，若足以为被请求人特定权益的实现提供保障，则有助于被请求人履行海事强制令并转而采用诉讼或仲裁的方式维护自身权益。

鉴于海事强制令案中的担保对于被请求人具有重要的意义，海事强制令裁定书中只写明请求人“提供了担保”或“提供了相应的担保”或“提供了现金担保”这种不能明确担保价值或担保力度的内容是不够的，因为被请求人不能据此判断请求人提供的担保对其是否有保障价值。无论是现金担保还是保函担保，都有必要写明担保的数额，若是采用船舶等实物担保的，裁定书中有必要明确裁定对该实物采取的

措施，如查封或扣押等。

5. 完善海事强制令申请错误的责任承担

在申请海事强制令错误的责任承担方面，被请求人或者利害关系人由于海事请求人申请海事强制令错误而遭受损害的，可以向海事法院提起诉讼索赔因此遭受的损失。海事法院因为申请海事强制令确有错误的，应当判决海事请求人赔偿被请求人或者利害关系人因此遭受的损失。被请求人依据《海诉法》第 60 条的规定要求海事请求人赔偿损失的，由发布海事强制令的海事法院受理。复议成功，准予海事强制令的裁定被撤销的，被请求人可以提出损害赔偿请求。对于被请求人提出的损害赔偿请求，《海诉法》规定的救济措施较为单一，只有损失赔偿。海事强制令是强制被请求人作为或不作为，因此错误海事强制令最首要的救济方式应该是行为给付的方式，例如恢复原状、返还财产等，而《海诉法》规定的金钱赔偿应当属于次要救济的方式，即当首要救济不能满足被请求人或利害关系人的损失时，才考虑赔偿其损失。

所以本文建议《海诉法》第 60 条修改为，“海事请求人申请海事强制令错误的，应当恢复原状、返还财产等，否则应赔偿被请求人或者利害关系人因此所遭受的损失。

6. 统一和规范各海事法院的实践操作

针对目前各海事法院在海事强制令案件中实践操作不统一的问题

题，若保留现有海事强制令制度的基本设计，则在以下各方面应当统一：（1）将协商解决作为申请海事强制令的前置条件，增加海事请求人如实全面陈述案情和提供证据的义务与责任的规定，可以还原海事强制令为单方程序，不必继续采用或引入双方听证程序。（2）将海事强制令限定适用于处理权利义务关系明确、违法或违约行为事实清楚争议不大的案件，由独任法官审查决定。以上三方面的操作可以大大节省司法资源，使司法资源得到更加合理的运用。（3）准予海事强制令申请的裁定书应该详细载明请求人提供担保的方式、担保的数额或实物担保时裁定采取的措施。（4）海事强制令裁定书应加强说理，对准予或不准予的申请都应当结合申请人提供的证据对作出海事强制令的条件是否具备作出认定。（5）鉴于海事强制令一裁终局和裁执一体化的特点，海事强制令裁定书应当写明“本裁定书送达后即发生法律效力，应当立即执行”。

总之，对现有海事强制令制度的改造或完善，应明确该制度的独特性质，明确其与诉讼救济的区别，细化其适用条件，实现海事请求人的权责统一，完善海事强制令实施中的程序等问题，这样才能节省司法资源，保障海事强制令得到公平公正合理的运用，避免对海事被请求人合法利益的损害，在快速解决纠纷的同时，促进或使关联纠纷得到真正的化解。