

广州海事法院审判情况通报

2020

广州海事法院编

2021 年 7 月

前 言

2020 年是新中国历史上极不平凡的一年，是我们决胜全面建成小康社会、决战脱贫攻坚之年，也是“十三五”规划收官之年。新冠肺炎疫情爆发以来，生产陷入停滞，全球贸易量萎缩，世界经济因疫情陷入泥沼。联合国发布的《世界经济形势与展望》报告显示，2020 年全球经济下降 4.3%，下降程度是 2009 年全球金融危机期间的 2.5 倍多。海运作为全球贸易的动脉，世界经济的“晴雨表”，受疫情影响需求锐减、船期大量延误、舱位难以保证、运价持续上涨，全球海运供应链陷入困境。

2020 年，面对严峻复杂的国际形势、艰巨繁重的国内改革发展稳定任务，特别是新冠肺炎疫情的严重冲击，在以习近平同志为核心的党中央坚强领导下，中国疫情防控阻击战取得重大战略成果，统筹推进疫情防控和经济发展工作取得积极成效。国家统计局发布数据显示，2020 年国内生产总值已经突破 100 万亿元关卡，通过可比价格计算比 2019 年增加 2.3%，综合国力有了新的巨大进步。与此同时，中国着眼于推动新一轮高水平对外开放：国务院印发《海南自由贸易港建设总体方案》，为自贸港建设提速；国家发展改革委、交通运输部出台《关于加快天津北方国际航运枢纽建设的意见》，推动形成国内国际双循环相互促进的新格局。《新华一波罗的海国际航运中心发展指数报告（2020）》显示，上海

首次跻身国际航运中心三强。

2020年，广州海事法院以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，牢牢把握司法为民、公正司法工作主线，以勇当国际海事司法中心建设排头兵的使命担当，在“一带一路”以及粤港澳大湾区建设、支持深圳建设中国特色社会主义先行示范区、支持广州实现老城市新活力和“四个出新出彩”，以及“一核一带一区”区域发展新格局方面，贡献广州海事法院的智慧和力量。这一年，广州海事法院继续居海事司法透明度全国海事法院前三甲，法治外宣工作获评“中国法治国际传播十大典型案例”，顺利完成“云庭审”全国首宗跨粤港两地的司法确认案件，等等。

2020年，我们针对海事行政诉讼、货运代理、定期租船、人身损害、船员权益、海事赔偿责任限制基金等问题，以案释法，指明风险，提出对策与建议，供港航企业和有关部门参考，以期引导和促进海洋经济健康发展。

目 录

一、海事审判基本情况

新收案件数量同比大幅下降	7
涉外、涉港澳台案件占比仍相对较大	8
行政诉讼一审案件新收数量创历史之最	8
涉新冠肺炎疫情案件数量占比极少	8
多元解纷成效显现	8
智慧法院建设助力审判执行	9
切实解决执行难措施多效果佳	9
精品案件打造有成果	9

二、依法参加海事诉讼

——海事诉讼中的程序性问题与建议	
保险人作为行政诉讼主体的适格性问题	11
船员劳动（务）合同纠纷的区别管辖问题	12
FOB 国内卖方在海上货物运输关系中的诉权问题	14

三、依法维护海事行政法治秩序

——海事行政诉讼案件中的问题与建议	
行政协议案件的审查内容问题	17
生效裁判的既判力问题	19
行政行为的依据问题	20

四、依法维护货运代理市场法治秩序

——海上货运代理纠纷案件中的问题与建议	
海关责令退运的货物处置问题	23
货运代理转委托的认定问题	24
拟注销而未注销分公司的负责人代表的认定问题	25

五、依法规范船舶租赁市场法治秩序

——定期租船合同纠纷案件中的问题与建议	
---------------------	--

船章对外签订合同法律效力认定的一般规则	27
船章对外签订合同法律效力认定的例外规则	28
租船合同中隐名代理的识别问题	29

六、依法维护涉海纠纷民生权益

——海上人身损害相关纠纷中的问题与建议

船员劳务合同法律关系的识别问题	31
雇主与船舶经营人的责任认定问题	32
无意思联络数人侵权行为的责任认定问题	34

七、依法维护船员劳务市场法治秩序

——船员劳务合同纠纷中的问题与建议

未签订书面劳动合同时船员工资的认定问题	36
虚假登记船员服务簿的认定问题	37
船员工资计付期间的识别问题	38

八、依法设立海事赔偿责任限制基金

——当事人申请设立责任限制基金的问题与建议

航次承租人是否可以主张海事赔偿责任限制的问题	40
港口经营人是否可以主张海事赔偿责任限制的问题	41
海事赔偿责任限制抗辩权的行使阶段问题	42

九、依法推进执行程序

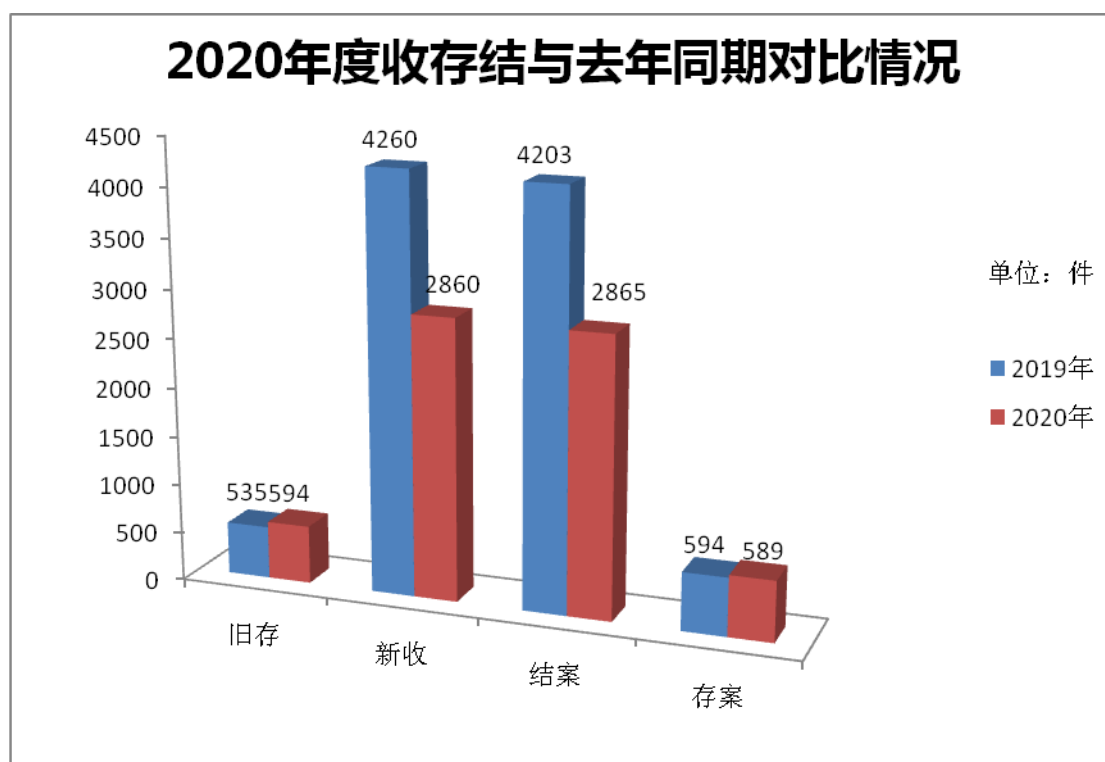
——执行中船舶扣押与拍卖的问题与建议

船舶被擅自驶离扣押地的问题	44
买受人悔拍的责任承担问题	45
卖船程序中限制无益拍卖原则的适用问题	46

一、海事审判基本情况

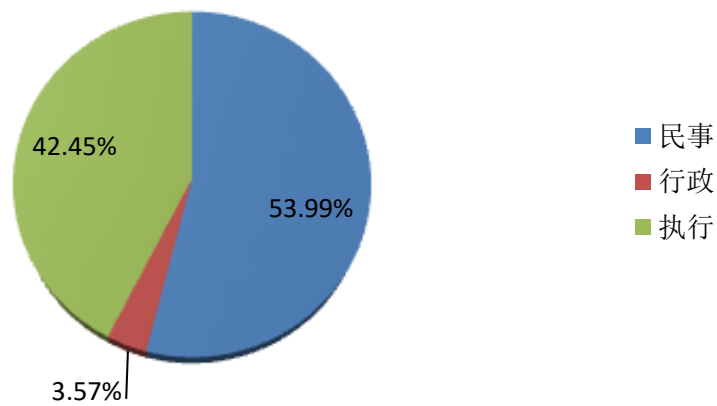
（一）总体情况

2020 年，广州海事法院共受理案件 3454 件，其中新收案件 2860 件，旧存案件 594 件。结案 2865 件，结案率 82.95%。新收案件立案标的额 95.54 亿元，同比减少 1.76%；结案标的额 59.87 亿元，同比减少 46.17%。全年结收案比为 100.17%，同比上升 1.51 个百分点。



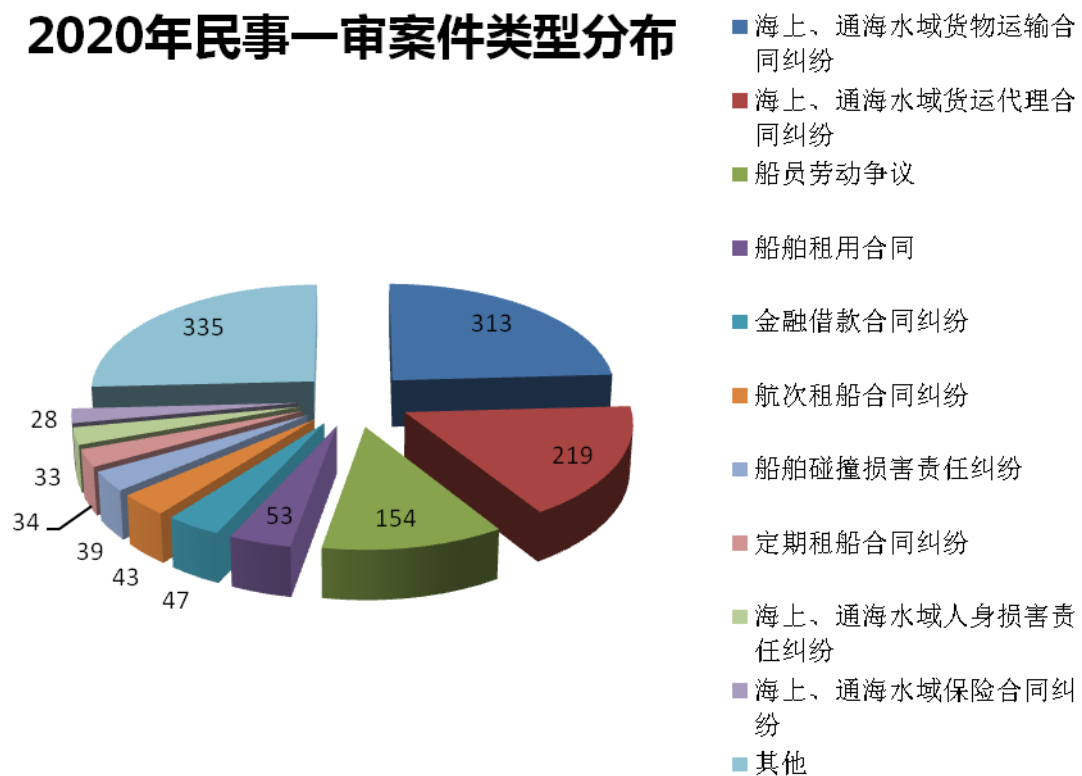
全院新收案件中，民事案件 1544 件（含非讼案件），占全部新收案件的 53.99%；行政案件 102 件（含非诉审查案件），占全部新收案件的 3.57%；执行案件 1214 件，占全部新收案件的 42.45%。

2020年各类新收案件占比分布情况



新收的 1298 件民事一审案件，共涉及案由类型 93 类，其中新收数量居前三位案件类型分别为海上、通海水域货物运输合同纠纷、海上、通海水域货运代理合同纠纷和船员劳动争议纠纷。

2020年民事一审案件类型分布



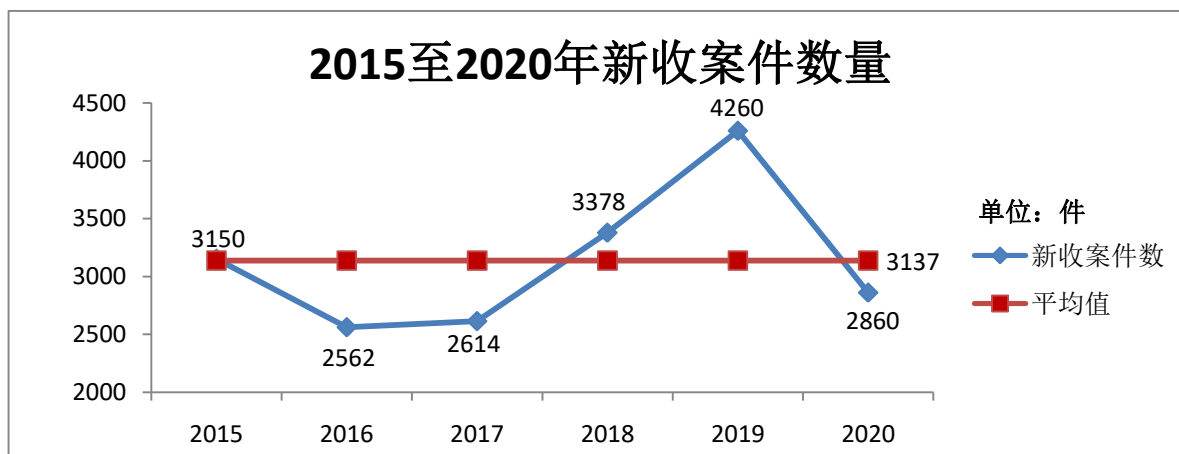
全院审结案件中，诉讼案件 1366 件（民事一审 1343 件，行政一审 23 件），占结案总数的 47.68%；非诉案件 244 件，占结案总数的 8.52%；执行案件 1255 件，占结案总数的 43.80%。

审结的一审诉讼案件中，判决结案 537 件，占 39.31%；调解结案 381 件，占 27.89%；裁定准许撤诉或按撤诉处理结案 358 件，占 26.20%；其他结案方式 90 件，占 6.59%。

2020 年共新收各类执行案件 1214 件，旧存 144 件，执结 1255 件，执行结案率为 92.42%，同比上升 2.54 个百分点。其中，有财产案件法定期限内执结率 95.83%，终本案件合格率 100%，执行信访案件办结率 100%，网拍覆盖率达到 100%，执行到位金额 81288.1 万元。

（二）2020 年审判执行工作特点

1. 新收案件数量同比大幅下降。自 2015 年人民法院立案登记制实施以来，除 2019 年外，我院各年新收案件数在 2500 件至 3500 件区间变动，今年新收案件数量亦在该区间中，虽同比 2019 年历史最高的新收案件数 4260 件，大幅下降 32.86%，但今年新收案件数 2860 件仍属于正常收案水平。



2. 涉外、涉港澳台案件占比仍相对较大。全年新收涉外、涉港澳台民事一审案件 322 件，占新收民事一审案件的 24.81%。其中，涉外新收民事一审 269 件、涉港 64 件、涉澳 2 件、涉台 13 件。审结涉外、涉港澳台民事一审案件 385 件，占全部审结民事一审案件的 29.32%。该类案件的依法审理，彰显了广州海事法院司法服务保障“一带一路”倡议、粤港澳大湾区建设的使命担当和水平能力。

3. 行政诉讼一审案件新收数量创历史之最。全年新收行政一审案件 89 件，主要集中在渔业行政管理和环境保护行政管理相关的行政行为上，相较 2015 至 2019 年的 12 件、63 件、10 件、29 件、40 件，同比 2019 年新收案件大增 122.5%，为我院年新收行政一审案件数量历史之最。面对行政一审案件数量增多对海事行政审判造成的挑战，通过走访调研海事行政机关、派员跟班学习行政审判技巧等方式，力求确保该类案件审理的公平公正。

4. 涉新冠肺炎疫情案件数量占比极少。全年共新收 17 宗涉新冠肺炎疫情影响的诉讼案件（包括涉疫情、疫情防控措施影响责任承担或诉讼行为进行），占新收一审案件比例仅为 1.23%。该类案件的审

理进度平稳推进，已审结 8 宗，占全部涉疫一审案件的 47.06%。结合 2020 年下半年航运业表现出强势复苏的势头情况来看，可以预见新冠肺炎疫情对航运业的冲击有限，纠纷成讼滞后性所带来的海事海商案件数量亦有限。

5. 多元解纷成效显著。2020 年全院新收调解协议司法确认案件 20 件，同比大增 566.67%。这表明，广州海事法院贯彻“两个一站式”诉讼服务体系建设中，出台和落实的相关举措已发挥出一定的成效。我院通过联合海事行政机关、行业协会、律师协会、仲裁机构、船员工会，庭审和普法进社区、搭建线上线下多元纠纷化解渠道等方式，为人民群众提供更全面、更优质的司法服务。

6. 智慧法院建设助力审判执行。全年共完成互联网庭审 211 件/次，基本实现本部和派出法庭全覆盖的互联网庭审局面；利用跨境授权见证平台完成两宗涉港、澳当事人案件的授权见证；利用执行指挥中心实现一艘被成功拍卖船舶的异地远程交付。

7. 切实解决执行难措施多效果佳。积极开展“南粤执行风暴 2020”和“发挥执行职能、做好‘六稳’工作、落实‘六保’任务”专项执行行动，创新和拓展了执行方式方法。3 月份举办全国首例网络司法拍卖直播推介会，省法院和最高院官方抖音号和微信号对此专门进行了转载；7 月开出全省首张执行预处罚通知书；11 月份借力“双十一”，通过直播方式向广大网民推介我院网络司法拍卖工作；对一宗拟按终本处理的案件移送破产审查处理；对两个司法拍卖悔拍买受人实行保证金没收和强制补交拍卖成交差价处理等。全年执结包括船员劳务合同纠纷等涉民生案件 117 宗，对于欠薪案件的执行实现

两个清零，实现执行到位金额 774.5 万元。

8. 精品案件打造有成果。“深圳市恒通海船务有限公司与吉安恒康航运有限公司航次租船合同纠纷案”入选最高人民法院 2019 年全国海事审判典型案例；“厦门市明穗粮油贸易有限公司诉大西洋墨西哥私人有限公司海上货物运输合同纠纷案”和“台湾产物保险股份有限公司诉全洋海洋股份有限公司等船舶碰撞损害纠纷案”两篇案例分别获得全国法院系统 2020 年度优秀案例分析评选活动二等奖和优秀奖；“华夏航运（新加坡）有限公司申请认可和执行香港特别行政区仲裁裁决案”的实践经验，被最高人民法院 2020 年 11 月 26 日发布的《关于内地与香港特别行政区相互执行仲裁裁决的补充安排》第四条所吸收。

二、依法参加海事诉讼

——海事诉讼中的程序性问题与建议

（一）保险人作为行政诉讼主体的适格性问题

A 轮于 2019 年 8 月行驶至横琴岛大窝山以南 3.4 海里处进水沉没。乙海事处出具《水上交通事故调查结论书》（以下简称《结论书》）认定，沉船主要原因是八级大风，船舱盖未紧固以及船体强度变化也是事故发生的可能原因之一。甲保险公司认为乙海事处认定的阵风八级是错误的，其认为根据目前所掌握的风力数据分析，均不能确定沉船位置的风力达八级，而船舱盖未紧固造成大量进水导致船体强度变化（断裂）才是造成事故的主要原因。甲保险公司请求法院撤销涉案《结论书》并重新作出认定。一审法院以保险公司就《结论书》不具备提起行政诉讼的主体资格，裁定不予立案。二审法院裁定驳回上诉，维持原裁定。

法院生效裁决认为，根据《中华人民共和国行政诉讼法》第二十五条第一款“行政行为的相对人以及其他与行政行为有利害关系的公民、法人或者其他组织，有权提起诉讼。”甲保险公司并非涉案《结论书》的行政相对人，《结论书》并未直接设定起诉人的相关权利义务，其与该《结论书》没有行政法上利害关系，尽管上述事故调查结论书可能会在后续的水上交通事故纠纷诉讼中作为证据使用，对被保险人产生影响，从而影响到保险人，但该《结论书》并未直接导致起诉人的合法权益受损，不能基于其与被保险人之间的保险合同关系主张具有本案原告资格。甲保险公司的相关保险合同权益应通过民事途

径救济。

2019年5月20日最高人民法院民事审判第四庭发布《关于对<交通运输部海事局关于商请明确海事调查结论是否可诉的函>的复函》，称“目前我国交通事故责任认定书不仅对有关事实进行确认且对当事人的责任进行了分配，实际影响了行政相对人权利义务，在民事诉讼中作为处理交通事故案件的证据，并不能成为阻碍行政相对人向人民法院提起行政诉讼的理由……将水上交通事故责任认定书排除行政诉讼受案范围没有法律依据。”此后，陆续有当事人向我院就水上交通事故责任认定书提起行政诉讼。

我们建议，针对此种新类型行政诉讼，相关当事人应根据行政诉讼法的有关规定正确、及时行使诉权，以维护其自身合法权益。海事行政管理机关应严格依法行政，确保行政程序合法、实体处理公正；一旦遭遇行政诉讼，应认真准备证据材料，积极答辩应诉，保证行政执法工作顺利进行。

（二）船员劳动（务）合同纠纷的区别管辖问题

冯某系某液化气货轮上的船员，其于2019年5月在该船舶靠泊码头期间不慎被缆绳弹伤，经治疗出院后，向深圳市社保局申请工伤认定，深圳市社保局下发工伤决定书并作出伤残等级鉴定书。冯某遂于2020年10月以工伤保险待遇纠纷为由向本院起诉天津某船舶管理公司及其深圳分公司，请求：解除原被告之间的劳动合同关系并要求被告支付伤残补助金、受伤期间停工留薪工资、误工费用等以及补缴社会保险。

本院在收到起诉材料后，经审查发现原告冯某与被告签订的《船

员上船协议》中约定：“如因本协议发生纠纷，协商不成时由青岛海事法院管辖”，在向当事人释明该协议管辖条款后，当事人遂向青岛海事院提起诉讼。

青岛海事法院经审理认为，《船员上船协议》中确认双方存在职业中介（居间）法律关系，合同中的协议管辖条款系以居间法律关系为基础的合同发生纠纷时由青岛海事法院管辖。本案冯某系以工伤保险待遇纠纷为由提起诉讼，其请求权系以劳动合同关系为基础的法律关系，该案系劳动争议案件。根据《最高人民法院关于审理劳动争议案件适用法律若干问题的解释》第八条“劳动争议案件由用人单位所在地或者劳动合同履行地的基层人民法院管辖。劳动合同履行地不明确的，由用人单位所在地的基层人民法院管辖”的规定，涉案用人单位为深圳的公司，属广州海事法院管辖区域，且根据《最高人民法院关于海事法院受理案件范围的规定》第24条，本案系船员劳动合同纠纷，属海事法院受理案件范围，遂裁定将该案移送我院。

我们认为，因船员纠纷时常涉及船舶优先权问题，最高人民法院《关于适用中华人民共和国海事诉讼特别程序法》若干问题的解释第八条规定“因船员劳务合同纠纷直接向海事法院提起的诉讼，海事法院应当受理”。2016年最高人民法院《关于海事法院受理案件范围的规定》第24条关于“船员劳动合同、劳务合同（含船员劳务派遣协议）项下与船员登船、在船服务、离船遣返相关的报酬给付及人身伤亡赔偿纠纷案件”的规定，正式将“船员劳动合同”与“船员劳务合同”进行了区分。因我国法律对于劳动争议案件有专门的法律规定及程序，故涉及劳动者为船员时，该两类不同性质的争议应分别确定不同的争议解决方式。近年来，常出现船员的诉讼请求不涉及上船服务或

与船舶优先权无关的现象。2020年9月29日施行的最高人民法院《关于审理涉船员纠纷案件若干问题的规定》第一条规定，对于船员劳动合同纠纷，如果与船员登船、在船工作、离船遣返无关，即争议不涉及船舶优先权问题的，属于一般劳动争议案件，告知当事人依照《中华人民共和国劳动争议调解仲裁法》的规定，按照劳动法的规定与普通劳动争议案件一样实行仲裁前置程序，即应先行仲裁，对仲裁裁决不服的再行诉讼。而对于船员劳务合同纠纷，以及与船员登船、在船工作、离船遣返有关的劳动争议，仍应依司法解释第二条，由有管辖权的海事法院直接受理。因此，原告冯某讼争的纠纷为在船工作期间与人身损害有关的劳动争议，属海事法院可直接受理的案件范围。另外需要注意的是，船员提出的诉讼请求可能同时涵盖与船舶优先权有关的事项和与船舶优先权无关的事项，为方便船员诉讼，避免要求船员拆分诉讼请求分别通过仲裁前置和直接诉讼的方式解决争议，海事法院可以对两类请求一并予以受理。

（三）FOB 下国内卖方在海上货物运输关系中的诉权问题

起诉人佛山 A 公司以海上货物运输合同纠纷为由向本院提起诉讼，请求某国际货运代理 B 公司及其深圳分公司、某国际运输 C 公司及其中山分公司等四被告共同赔偿其货物损失 47665 美元以及其他相关费用损失。2020 年 3 月佛山 A 公司与香港 D 公司签订采购合同，D 公司向 A 公司购买咖啡机，价格条件 FOB，D 公司负责货物运输，在收到 A 公司交付的提单副本时支付货款。合同签订后 D 公司指定 B 公司为国内货运代理，C 公司为实际承运人。9 月 A 公司按照 D 公司的指示将货物在深圳港交付给 C 公司后取得涉案运输货物的舱单、正本提单（提单记载 A 公司为发货人）等材料。货物到达目的港印尼雅

加达后，D 公司即通知 B 公司电放货物，在 A 公司向 D 公司交付提单副本时，D 公司并未依约支付货款。A 公司起诉认为其是提单上载明的实际托运人且系正本提单的合法持有人，其与被告 B 公司、C 公司及其分公司成立海上货物运输合同关系，被告未凭正本提单放货，导致原告既失去对货物控制，又无法收取货款。故起诉要求四被告承担赔偿责任。

我们认为，FOB 价格条件下的货物采用海上运输方式，买方负责租船或订舱，支付运费，卖方则负责在合同约定的时间或期限内装运港将货物交到买方指定的船上后通知买方，并向买方提供证明货物已交至船上的通常单据，买方在接受卖方提供的交货单据后受领货物并支付货款，货物风险在装船越过船舷时由卖方转移至买方。因该贸易术语下交货方式的便捷性，多年来 FOB 条件被我国国内贸易商所广泛采用。从本案来看，起诉人系货物销售合同的卖方，在其取得提单后向买方交单之前，承运人已向国外买家交货，违反了其作为承运人应凭运输单证交付货物的一般流程，且导致卖方无法收取货款。虽然起诉人并未与承运人订立运输合同，但因其系承运人所签发提单上记载的交货人且实际向承运人交付了货物，起诉人已提供与被告之间具有货物运输关系的证明，其起诉符合我国《民事诉讼法》第一百一十九条的规定，本院予以立案受理。

在此，特别提示 FOB 价格条件下国内卖方的法律风险：国外买方因租船订舱而与承运人成立海上货物运输合同关系，国内卖方与货物运输合同一般并无关联，这就意味着国内卖方在向承运人交付货物后，如果与买方在交单结汇过程中运输单证出现问题或者遭遇海运欺

诈，卖方则很可能既收不到货款又无法追回货物，面临钱货两空的不利局面。国内卖方在遭遇钱货两空后，可以根据《海商法》第四十二条第（三）项关于托运人的规定，以实际托运人或者发货人的身份提起诉讼，尽力追回相关损失。

三、依法维护海事行政法治秩序

——海事行政诉讼案件中的问题与建议

（一）行政协议案件的审查内容问题

2012年12月，A地政府与C公司就海洋生态修复、基础设施建设、房地产开发等事项签署了建设周期为8年、总投资额超百亿元的《甲项目协议书》。2013年10月，A地海洋与渔业局与C公司签订《甲项目特许经营协议》。2017年3月，A地政府与A地海洋与渔业局发出解除《甲项目协议书》与《甲项目特许经营协议》的通知，且认为C公司未按协议约定投资并推进项目建设，致使不能实现协议目的，其行为已构成根本性违约，故收回甲项目的投资建设运营权。C公司请求法院判令A地政府继续履行《甲项目协议书》。C公司认为，其依法与A地政府签订《甲项目协议书》合法有效，《甲项目协议书》具备继续履行的条件，A地政府的行政行为没有事实依据。

法院生效判决认为，C公司在签订《甲项目协议书》后，未按合同约定如期履行合同义务，已构成违约。根据《甲项目协议书》及《中华人民共和国合同法》第九十三条第二款的规定，C公司未能按照合同约定要求履行主要义务，A地政府单方解除合同的条件已经成就。但是，C公司与A地海洋与渔业局签订的《甲项目特许经营协议》属特许经营范畴，A地政府违反《基础设施和公用事业特许经营管理办法》第三十八条规定，在未与C公司协商一致的前提下，解除案涉行政协议确属不当。另外，虽然在解除《甲项目协议书》前，双方就合同解除事项进行了多次协商，A地政府保障了C公司陈述、申辩的权

利,但 A 地政府并未书面告知原告享有的陈述、申辩权利和救济途径,也未在解除协议通知书中告知 C 公司明确的司法救济途径,其行为违反法定程序。鉴于案涉行政协议涉及生态建设、环境保护、基础设施建设等重大社会公共利益,如果撤销 A 地政府作出的违法行为,则会造成国家利益、社会公共利益的重大损失,故法院根据《中华人民共和国行政诉讼法》第七十四条第一款第(一)项的规定,确认 A 地政府作出《A 地政府关于解除<甲项目协议书>的通知》的行为违法,但不予以撤销。

本案是一宗典型的行政协议案件。行政协议兼具行政性和合同性双重特性,因此人民法院在审理因行政机关在订立、履行、变更、终止行政协议产生的纠纷时,一方面,应注重审查行政机关实施的相关行为是否具有法定职权、是否滥用职权、适用法律法规是否正确、是否遵守法定程序、是否明显不当、是否履行相应法定职责,即法院进行合法性审查;另一方面,除适用行政法律规范外,也可以在不违反行政法和行政诉讼法强制性规定的前提下,适用相关民事法律规范、合同双方的约定进行审理。

我们建议,行政机关在订立、履行、变更、终止行政协议时,既要注重作出的行政行为符合行政法律法规的规定,在此前提下也要遵守相应的民事法律法规。特别是对于在订立、履行、变更、终止行政协议过程中出现的可能影响到行政相对人权益的行为的,应充分保障其陈述申辩权利,指引其通过法定的救济途径维权。另外,行政协议是为了实现行政管理或者公共服务目标而订立,事关广大人民群众的切身利益。在履行过程中往往需要经过诸多的行政许可、审批、规

划等事项，涉及巨额的资金流转和大量的人力物力调配。我们建议在签订行政协议后，各方在履行行政协议的过程中，应积极、全面履行协议约定的各方权利义务，以免造成浪费公共资源、损害社会公众利益的后果。

（二）生效裁判的既判力问题

2017年10月，A地海洋与渔业局作出《行政处罚决定书》，认定B公司未经批准进行填海形成一条非透水施工便道和建造一个透水施工平台，分别占有海域面积0.2237公顷和0.1335公顷，责令B公司退还非法占用的海域，恢复海域原状，并处罚款2,321,390元。2018年6月，A地海洋与渔业局向法院申请强制执行《行政处罚决定书》：1.强制执行B公司退还非法占用的海域，恢复海域原状；2.强制执行B公司罚款2,321,390元；3.执行费由B公司承担。

经法院查明，在A地海洋与渔业局催告后，透水施工平台和非透水施工便道已全部清理完毕，但B公司没有缴纳罚款2,321,390元。法院生效裁决认定，A地海洋与渔业局依法履行调查、告知、审批等法定程序，作出《行政处罚决定书》在行政主体、行政程序、行为根据和依据方面合法，并依法送达B公司，该行政处罚决定书已经生效。B公司在法律规定的期间内既不申请行政复议或向人民法院提起诉讼，又不履行义务，故裁定准予强制执行案涉行政处罚决定书中涉及的罚款2,321,390元。

B公司在收到法院行政裁定书后，向法院提起诉讼，请求撤销A地海洋与渔业局作出的案涉行政处罚决定书。B公司主张，其在收到法院作出的行政裁定书后才得知A地海洋与渔业局向其作出了案涉

行政处罚决定书。B 公司认为该行政处罚决定书未经依法送达，处罚过程违反法定程序，认定事实存在错误，罚款金额没有法律依据，法院虽准予强制执行本案行政处罚，但 B 公司并未收到 A 地海洋与渔业局的申请执行通知书，法院在审查过程中也没有听取 B 公司的陈述和申辩。

法院经审查后认为，《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》第六十九条第一款规定：“有下列情形之一的，已经立案的，应当裁定驳回起诉：……（九）诉讼标的已为生效裁判或者调解书所羁束的”，在本案中，法院作出的准予强制执行的行政裁定书中，已经对被诉的行政处罚决定书的合法性进行了认定并已生效。B 公司以该行政处罚决定作为诉讼标的，该诉讼标的已经被生效行政裁定书所羁束，B 公司如认为该行政处罚决定书确实违法应当撤销，应通过审判监督程序予以解决。因此法院依法裁定驳回了 B 公司的起诉。

我们建议，行政相对人认为自身合法权益受到行政机关侵害，应在法定的期限内及时、主动地行使自己的救济权利，如申请行政复议、向法院提起行政诉讼。行政相对人怠于行使救济权利，由此产生的不利后果由其自身承担。另外，当事人行使救济权利超出法定途径的，人民法院对其主张依法不予支持。

（三）行政行为的依据问题

2015 年，A 向 B 地海洋与渔业局申请发放其名下 10 艘渔船的 2014 年度柴油补贴。B 地海洋与渔业局已经完成审核、公示程序。2016 年，A 被 B 地法院以其帮助他人骗取渔船的柴油补贴，判决 A 的行为

构成诈骗罪的从犯，判处其有期徒刑及罚金。2017 年，B 地海洋与渔业局根据刑事判决书作出通知，决定不予发放 A 名下 10 艘渔船的柴油补贴。A 向 B 地政府申请复议，B 地政府维持了该通知。A 不服向法院提起行政诉讼，要求撤销该通知及行政复议决定，并由 B 地海洋与渔业局和政府重新作出行政行为。法院生效裁决认为，B 地海洋与渔业局提供的证据不足以证明其在作出通知时，A 的行为符合《渔业成品油价格补助专项资金管理暂行办法》第二十条的规定。因此法院判决撤销 B 地海洋与渔业局的通知及 B 地政府的行政复议决定，责令 B 地海洋与渔业局重新作出行政行为。

对于公权力机关来说，“法无授权即禁止”。行政机关作出行政行为需有明确的法律依据。《渔业成品油价格补助专项资金管理暂行办法》第二十条对于取消渔业补助资金领取资格的情况有明确规定：

“补助资金实行专账管理，专款专用，任何单位和个人不得以有证无船、一船多证、非法船舶、伪造证件等形式套取补助资金，扩大补助范围发放补助金，挤占、截留、挪用补助资金和工作经费。有上述行为之一的，将由财政部门依法追缴被侵占的补助资金；对负有直接责任的主管人员和其他直接责任人员依法追究法律责任。对提供虚假材料申请补助资金的，一经查实，将被永久取消渔业补助资金领取资格，并在全中国范围内予以通报。” B 地法院虽然存在确认 A 帮助他人骗取补贴的违法犯罪情况，但 B 地海洋与渔业局提供的证据不足以证明在作出通知时，A 名下的 10 艘渔船存在以“有证无船、一船多证、非法船舶、伪造证件等形式”套取补助资金的情况。B 地海洋与渔业局仅依据相关刑事判决书取消 A 的领取资格不符合前述规定，也没有其

他的法律依据。因此法院撤销其行政决定，责令其重新作出行政行为。

我们建议，行政机关一方面应加强对与自身职责相关的法律法规的学习，做到能够熟悉掌握运用，提高自身的依法行政水平；另一方面在作出行政行为时，应严格依照法律法规授权、正确理解与适用法律法规、遵守法定程序，保障行政相对人的合法权利。

四、依法维护货运代理市场法治秩序

——海上货运代理纠纷案件中的问题与建议

（一）海关责令退运的货物处置问题

A 公司委托 B 公司将一批偏光片从韩国釜山运至中国深圳，双方签订协议书，约定：“A 公司无论该货柜最终是被海关要求退运，抑或是同意进口清关的，均承诺接收该货柜，如果海关同意进口，而 A 公司届时拒绝接收货柜的，则 B 公司有权直接开柜并处置货柜的货物，包括但不限于出售、折价、拍卖、抵押、典当等方式处理，所得价款属 B 公司所有，处理过程中产生的处理成本，由 A 公司承担；如果海关责令退运的，在 B 公司安排退运至香港后，A 公司届时拒绝接收货柜的，则 B 公司有权直接以合理方式处置，处置方式包括但不限于作为垃圾或废品等方式丢弃或处理，抑或运回韩国等方式，在处理过程中产生的费用由 A 公司承担。”货物运至深圳时，被深圳大鹏海关认定该批货物实际为多种材质复合膜废碎料及下脚料，责令退运。B 公司按协议地址 3 次通过 EMS 特快专递向 A 公司邮寄函件通知 A 公司确认退运人信息，邮件因无人接收被退回，A 公司也拒不提供退运人信息。B 公司方将货物从中国深圳退运至韩国。A 公司以 B 公司擅自处置货物为由起诉 B 公司要求赔偿损失。法院生效判决认为，A 公司在知晓 EMS 快递员向协议地址送达邮件的情况下，怠于询问寄件人的信息，也未与 B 公司联系告知其地址变更的情况，其应承担邮件被退回的不利后果，B 公司按照协议处置货物不构成违约，A 公司主张不成立。

本案中，B 公司按《协议书》载明的送达地址 3 次以 EMS 特快专递向 A 公司邮寄函件，属于以合理方式发出通知，A 公司知道快递情况而怠于收取邮件视为拒绝接收货物，B 公司按照《协议书》约定以合理方式处置货物并没有过错，由此产生的后果由 A 公司承担。

我们建议，货物运输出现问题时，委托人和受托人应当保持良好沟通，如果送达地址、联系方式出现变更应当及时通知对方，遇到问题不要以躲避等方式来面对，应当共同协商妥善解决问题；如果无法与委托人取得联系，受托人应该按照法律规定、合同约定，以合理方式处置货物，保存相关证据证明自己无过错，与委托人取得联系后要及时告知相关情况。

（二）货运代理转委托的认定问题

A 公司与 B 公司签订海运出口运输代理合同，委托 B 公司办理货物的海运出口运输事宜，约定“由于客观或第三方原因造成运输条件的某些变化，B 公司应及时将此情况以书面形式通知 A 公司，在得到 A 公司确认后，方可安排货物出运”。签订合同后，B 公司法定代表人在未得到 A 公司确认下委托 C 公司安排货物运输。货物运输完成后，A 公司向 B 公司支付相关运杂费，C 公司则按 B 公司要求开具了抬头为 B 公司的发票，B 公司向 C 公司支付了部分款项。C 公司以其与 A 公司存在海上货物运输代理关系为由起诉要求 A 公司支付拖欠的运杂费及利息。法院生效判决认为，虽然 A 公司与 B 公司未约定转委托事宜，但 C 公司也没有证据证明 A 公司明确同意 B 公司将该委托事宜转委托给 C 公司，故 A 公司与 C 公司不成立海上货运代理合同关系，遂判决驳回 C 公司的诉讼请求。

《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》第五条规定：“没有约定转委托权限，货运代理企业或第三人以委托人知道货运代理企业将海上货运代理事务转委托或部分转委托第三人处理而未表示反对为由，主张委托人同意转委托的，人民法院不予支持，但委托人的行为明确表明其接受转委托的除外。” 本案中，A 公司和 B 公司未约定转委托事宜，B 公司未经 A 公司同意转委托给 C 公司，也没有证据证明 A 公司明确表明其接受转委托事宜，由此产生责任应由受托人 B 公司承担。

我们建议，受托人应为委托人利益履行受让义务，有转委托约定按约定履行转委托事宜，没有转委托约定应当在取得委托人的明确同意前提下再进行转委托，在紧急情况下为维护委托人的利益需要转委托的，应当保存相关证据并及时告知委托人情况。

（三）拟注销而未注销分公司的负责人代表的认定问题

A 是 B 公司广州分公司工商登记负责人，在 B 公司广州分公司拟注销未注销期间，以 B 公司广州分公司名义委托 C 公司办理货运代理事宜。A 在与 C 公司联系业务时宣示了自己的职务，在货运代理期间，A 仍使用 B 公司的美国代理人作提单的收货人和通知书人，并由 B 公司的工作人员与美国代理人联系相应提单的放货事宜。B 公司知晓在 A 被收回公章与证照后仍在使用 B 公司名义对外交易，B 公司放任该行为。C 公司以 B 公司广州分公司拖欠运杂费为由起诉 B 公司要求其支付。法院生效判决认为，工商登记具有对外公示的效力，C 公司因此而产生对 A 身份的信赖，认为 A 代表 B 公司广州分公司，符合一般常理，且 A 是以 B 公司广州分公司的名义委托 C 公司运输，并未告知

C 公司关于 B 公司广州分公司正在注销的情况，B 公司不能以其公司内部管理已停止 A 职务为由，否认 A 在作为 B 公司广州分公司负责人对外代表行为的效力，故支持 C 公司的诉讼请求。

《中华人民共和国公司法》第十四条规定：“公司可以设立分公司。设立分公司，应当向公司登记机关申请登记，领取营业执照。分公司不具有法人资格，其民事责任由公司承担。”本案中，B 公司决定停止其广州分公司经营后，未及时办理工商注销手续，亦从未就其广州分公司正在办理注销及公章不再使用等事宜发布公告。A 委托 C 公司的货物运输，是通过 B 公司的美国代理完成相应提单的放货事宜。在工商登记未变更且 C 公司已尽谨慎审查义务的情形下，A 以 B 公司广州分公司的名义与 C 公司之间发生海上货运代理业务，应视为 B 公司广州分公司与 C 公司签订海上货运代理合同。分公司不具有法人资格，其民事责任由总公司承担，B 公司广州分公司拖欠 C 公司运杂费由 B 公司承担。

我们建议，总公司决定停止分公司经营要及时收回公章、证照、办理工商注销手续并对外发布相关事宜公告。商事主体与某分公司开展业务时，要做到谨慎审查该分公司负责人是否有权开展业务、该分公司是否被停用经营、注销等，最好与其总公司取得联系确认分公司负责人及分公司的经营等情况，避免出现无效代表等情形。

五、依法规范船舶租赁市场法治秩序

——定期租船合同纠纷案件中的问题与建议

（一）船章对外签订合同法律效力认定的一般规则

在一起定期租船合同纠纷中，A、B 作为甲方与 E 轮作为乙方签订租船运输合同，约定乙方将 E 轮出租给甲方，合同乙方处盖有“C 公司 E 轮”船章，D 在乙方法定代表人处签名。C 公司为 E 轮船舶登记所有人和经营人，D 系 E 轮船舶实际所有人和经营人。A、B 向 D 支付租金，未到租期 E 轮便被 C 公司收回。A、B 请求法院判令 C 公司赔偿租金损失。法院认为，A、B 无理由相信 D 系代表 C 公司与 A、B 签订本案合同，合同加盖的 E 轮船章并不当然具有代表船舶所有人行为的法律效力，故 A、B 与 C 公司之间不成立定期租船合同关系，驳回 A、B 的诉讼请求。

根据《中华人民共和国民事诉讼法》第六十四条第一款及《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》第九十条的规定，A、B 对其主张与 C 公司成立本案定期租船合同关系负有举证证明责任。A、B 用以证明的主要依据是加盖了“C 公司 E 轮”的印章租船合同。该印章是船章并非 C 公司公章，船章一般随船并为船舶实际所有人使用，其使用范围应是为船舶的日常经营管理活动需要，以船章对外签订合同，一般情况下其效力并不能当然及于其所挂靠公司，即该合同对登记船舶所有人或经营人不产生法律效果。因此，A、B 主张 C 公司为租船合同相对方不能成立。

我们建议，在定期租船合同关系中，尤其是当签订租船合同时，要注意船章与法人制度中印章的区别。船章的地位相当于公司内设职

能部门的印章，一般不具有对外效力，以船章对外签订合同原则上对船舶所有人和船舶经营人不应产生表见代理的效果。

（二）船章对外签订合同法律效力认定的例外规则

在一起定期租船合同纠纷中，C轮作为出租方，A、B作为承租方签订船舶租赁合同，合同尾部出租方处盖有C轮的船章，代表处有E的签名。前述合同主体随后又签订船舶租赁合同补充协议，协议甲方处盖有C轮船章。上述合同及补充协议中加盖的C轮船章均刻有D公司名称。后因D公司未履行另案生效法律文书确定的义务，C轮被W法院扣押，导致A、B无法正常租用。A、B请求法院判令解除与D公司签订的船舶租赁合同并赔偿损失。法院认为，A、B称其系与自称C轮老板的E及该轮管理人员F经协商后签订上述合同及协议，船章系由F加盖，A、B在订立合同时取得了C轮的船舶资料并得知该轮的登记所有人和经营人均为D公司。A、B在支付押金前曾致电D公司核实情况，D公司工作人员未否认也未承认E的身份。案涉纠纷发生后，D公司也不能就案涉纠纷发生期间E实际掌控该轮作出合理解释。以上表明，A、B在签订涉案合同及补充协议时，尽到了合理的谨慎义务，有理由相信E、F有权代理D公司经办C轮的出租事宜。依照《中华人民共和国民法总则》第一百七十二条“行为人没有代理权、超越代理权或者代理权终止后，仍然实施代理行为，相对人有理由相信行为人有代理权的，代理行为有效”的规定，E、F以D公司名义签订的本案合同及补充协议，对D公司具有相应的法律效力。因D公司已违约，根据《中华人民共和国合同法》第九十四条第四项规定，A、B请求解除船舶租赁合同符合法律规定，应予支持。

我们建议，租船合同的承租人在签订合同前应尽到了合理的谨慎

义务，认真的查看所要租赁船舶的相关船舶证书资料。在出租方以船章对外签订合同时，审慎判断签订合同时该行为人或船上工作人员是否有代理权限，并注意保留相应的证据，以此最大程度保护自身权益，避免出现合同相对方违约后无法依据船章认定租船合同对船舶所有人或经营人具有法律效力，导致无法向其追偿的情况。

（三）租船合同中隐名代理的识别问题

在一起定期租船合同纠纷中，B为D轮的登记所有人。B出具委托书，委托C、E两人居间介绍业务，帮忙介绍和洽谈采砂劳务合同。B还与C、E就D轮在某码头疏浚、生产作业一事签订采砂合同。C作为出租方与A公司签订船舶使用合同，约定出租方提供案涉船舶在指定地点进行施工。后C作为出租方又与A公司签订租船保证金合同，约定出租方若未在规定的时间内将D轮开至指定码头，需返还A公司定金并支付违约金。后B未在规定时间内将D轮调拨至指定作业区域，A公司遂请求法院判令B返还租船保证金和双倍返还定金。法院认为，C向A公司出示委托书后以自己名义签订船舶使用合同的行为不构成隐名代理，A公司与B之间不成立船舶使用合同关系，驳回A公司的全部诉讼请求。

根据《中华人民共和国合同法》第四百零二条关于“受托人以自己的名义，在委托人的授权范围内与第三人订立的合同，第三人在订立合同时知道受托人与委托人之间的代理关系的，该合同直接约束委托人和第三人，但有确切证据证明该合同只约束受托人和第三人的除外”的规定，构成隐名代理首先要委托人与受托人之间成立代理关系。B出具委托书的目的是让C、E居间介绍业务，并没有委托C代理签订合同的意思表示；B在船舶使用合同签订前一天就D轮与C、E签订了采砂

合同，B从C处收取保证金、联系C现场查勘、询问采砂手续办理情况有采砂合同依据，不构成对C代理B签订船舶使用合同的追认或者默认；B委托C、E洽谈和签订采砂劳务合同，没有证据表明B与C另有约定C可以单独代理，也没有证据证明C在与A公司签订船舶使用合同时直接向B汇报合同签订情况，并征得B同意签订船舶使用合同，相反，现有证据证明C、E与B另行签订采砂合同以赚取差价，C的上述行为与委托合同中受托人享有收取委托费用权利以及服从委托人指示、报告义务和向委托人转交处理委托事务取得的财产的义务不相符，因此B与C之间不成立委托代理合同关系，C以自己名义签订船舶使用合同的行为不构成隐名代理。

正确识别合同主体是正确审理船舶租赁合同纠纷案件的关键。隐名代理在租船市场法律活动中经常发生，需要注意，其既区别于显名代理，又不同于无权代理，它具有自身的要件和特征：1. 被代理人确向代理人授权，或代理人基于法律规定享有代理权；2. 代理人确系为被代理人实施民事法律行为，且行为内容符合被代理人的授权或法律规定；3. 代理人以自己的名义与相对人进行民事法律行为；4. 行为的效果依法应移转于被代理人。由此可知，隐名代理与无权代理最大的差别在于代理人享有代理权，且在代理权限内为民事法律行为。在识别租船合同主体是否存在隐名代理时，先对代理人是否享有代理权这一核心要件作出判断，然后严格依照《中华人民共和国合同法》第四百零二条和第四百零三条规定来审查，进而对应法律要件规范，确定相应的法律效力，以保障被代理人、代理人和相对人利益的平衡。

六、依法维护涉海纠纷民生权益

——海上人身损害相关纠纷中的问题与建议

（一）船员劳务合同法律关系的识别问题

在一起船员劳务合同纠纷中，A 受雇于 G 在船上工作，但未签订书面劳务合同。2017 年 5 月 7 日早上 0705 时许，船员 A 头疼，昏迷。由船上业务员打香港求救电话，并将 A 送屯门医院。5 月 16 日屯门医院的记录显示：5 月 7 日 A 突发颅内出血，脑 CT 显示左颞大量出血，脑 CT 显示双边大脑广泛损伤，意识水平差，生命体征平稳，无法自己陈述。A 的妻子 B 于 11 月 1 日委托鉴定机构对 A 伤残程度、后续治疗费等事项进行鉴定，分析意见为 A 呈持续性植物生存状态，构成一级伤残。A 请求法院判令船舶登记所有人 F 公司和雇主 G 连带赔偿其医疗费用、后续治疗费、伤残赔偿金等损失 100 万余元。一审法院判决 F 公司和 G 向 A 赔偿医疗费用、后续治疗费、伤残赔偿金等损失 90 万余元。二审期间，A 的妻子 B、A 的女儿 C、A 的母亲 D、A 的父亲 E 向二审法院提交意见称，A 于 2018 年 6 月 5 日死亡，其作为 A 的合法继承人依法申请参加本案诉讼，二审法院对法律关系的识别及相对方责任认定的问题予以维持，对索赔主体及涉案损害的具体项目进行改判，判决 F 和 G 向 B、C、D、E 赔偿医疗费用、后续治疗费、后续护理费、死亡赔偿金、丧葬费等损失 90 万余元。

法院生效判决认为，F 公司和 G 虽主张本案应为船员劳动合同纠纷，应通过工伤鉴定确定相关责任，但根据查明的事实，F 公司和 G 签订的船舶代管协议明确约定，G 负责实际经营船舶和雇用船员，各

方当事人亦不否认 A 系接受 G 的聘请到该船上工作。由于 G 并非《中华人民共和国劳动法》规定的用人单位，故 A 与 G 之间应认定为船员劳务合同关系，并非劳动合同关系，本案不应适用《劳动法》及其相关法律规定，而应适用《中华人民共和国侵权责任法》《最高人民法院关于审理人身损害赔偿案件适用法律若干问题的解释》的规定进行审理。

根据劳动和社会保障部《关于确定劳动关系有关事项的通知》（劳社部发[2005]12号）第一条之规定，“用人单位招用劳动者未订立书面劳动合同，但同时具备下列情况的劳动关系成立。（一）用人单位和劳动者符合法律、法规规定的主体资格……”本案中的 G 不是用人单位，不具备相应的主体资格，因劳务用工引发的人身损害赔偿纠纷不应适用《劳动法》及其相关法律规定进行处理。值得注意的是，船员在实际提供劳务时，并未与任何一方签订书面劳务合同，从某种意义上讲，A 这种行为本身给自己的权利行使带来了很大风险，这既与自身法律意识缺乏有关，也与船员作为劳动提供者的弱势地位有关，我国目前正在实现从“航运大国”向“航运强国”转变过程中，船员作为航运的重要参与者，其应享有的权利应予充分保障。我们建议，为充分保障船员权利，应当建立相关的船员工会，以及加强海事管理机构对于船员服务机构、船务公司、船东等主体的规范性管理。

（二）雇主与船舶经营人的责任认定问题

上述案件中，根据香港屯门医院的相关记录及鉴定机构的法医司法鉴定意见，A 系颅内动静脉畸形、颅内血肿等导致持续性植物生存状态。但是，没有证据显示 A 自身的特殊生理构造是导致其发病的唯

一原因，船上工作的特殊性、昼夜值班时间的交替、机舱内工作环境的噪音以及长期累积的工作疲劳等，都可能是导致具有特殊生理构造的 A 发病的重要诱因。F 公司和 G 仅以船上其他 7 名船员在同样工作环境和状态下未发病为由抗辩，其未能举出充分证据以排除船上工作环境和工作状态是 A 发病的诱因，应承担举证不能的不利后果。综合案件事实，一审法院酌情认定 A 发病造成持续性植物生存状态，A 因自身特殊生理构造而承担 50% 的责任，F 公司和 G 承担 50% 的责任。

《侵权责任法》第三十五条规定：“个人之间形成劳务关系，提供劳务一方因劳务造成他人损害的，由接受劳务一方承担侵权责任。提供劳务一方因劳务自己受到损害的，根据双方各自的过错承担相应的责任。”这是我国首次从立法层面引用了“劳务”“劳务关系”等术语，在我国立法及司法实践中，其与“雇佣”“雇佣关系”的含义是相通的。在船员劳务合同关系中，雇主对于所雇船员在船工作期间的生命健康、人身安全负有保障义务，即雇员在从事雇佣活动中遭受人身损害，雇主应当承担赔偿责任。本案中，F 公司既是船舶的登记所有人，也是船舶经营人，负有保证船舶安全航行和提供船员良好工作环境的责任，不能因为船舶代管协议而解除对船员的管理职责。从公平原则出发，雇主、船舶经营人都应对船员遭受的人身损害承担赔偿责任。

航运业对于国民经济的发展有着重要的作用，但船员这一职业却属于危险性、辛劳程度比较高的行当。有的船员从年轻时入行，经历多年后，由于船上饮食结构不合理、长期远离亲人、工作劳累等原因，日积月累，随着岁月增长，患了高血压、心脏病等疾病，如果因此在

船上患病死亡而得不到赔偿，既是对船员长期贡献的漠视，也是违背天理人伦，更会对船员的家庭造成经济困难。况且，船员的人身保障不力，不利于年轻人加入到船员的职业中，对于航运业的发展也会产生不利的影响。我们建议，就民生、人文关怀角度考虑，船员在船上因疾病死亡，船东应予以赔偿，责任保险的保险人应对船东承担赔付责任。如果保险人因此增加了保险成本，可以通过增加保费的形式来保障其利益。

（三）无意思联络数人侵权行为的责任认定问题

在一起海上、通海水域人身损害责任纠纷中，2017年6月3日2000时，A驾驶雇主为B的游艇“自由之星”轮与C驾驶的无名海钓小船在惠州三门岛东北角水域发生碰撞，事故导致无名海钓小船上的驾驶员C及包括D在内的4名乘客不同程度受伤，其中D经抢救无效死亡。惠州港口海事处出具的事故责任认定书认定两轮过错相当，负同等责任。D的妻子为E，双方于2015年2月19日育有一子F。D的母亲为G。E、F、G请求法院判令A、B、C连带赔偿其死亡赔偿金、医疗费、丧葬费、被抚养人生活费、精神损害抚慰金等损失200万余元。一审法院判决B和C向E、F、G连带赔偿死亡赔偿金等损失180万余元。二审法院对涉案各项费用和损失的认定予以维持，对B和C对涉案损害所应承担责任的形式的形式进行改判，改判B和C应分别赔偿90万余元。

法院生效判决认为，涉案游艇与无名小船发生碰撞，系B和C双方过失行为，但双方对此并无意思联络，而只是行为关联的共同侵权，本案不宜适用《侵权责任法》第八条规定的连带赔偿责任，并且，

现有证据不足以证明碰撞双方的单独侵权行为都足以造成全部损害，故本案应适用《侵权责任法》第十二条“二人以上分别实施侵权行为造成同一损害，能够确定责任大小的，各自承担相应的责任；难以确定责任大小的，平均承担赔偿责任”的规定，由 B 和 C 对涉案事故按其责任大小各自承担责任。惠州港口海事处出具的事故责任认定书认定两船对涉案事故过错相当，负同等责任，B、C 对此并无异议，故 B、C 应对涉案损失各承担 50%的赔偿责任。

二人以上没有共同故意或者共同过失，但其分别实施的数个行为间接结合发生同一损害后果的，属于无意思联络数人侵权，应适用《侵权责任法》第十二条的规定，依过错程度确定责任形式。各侵权行为人的行为是相对独立的单个行为，各行为人只对其自身行为所造成的损害后果负责。每个人的侵权行为都足以造成全部损害的，行为人承担连带责任；能够确定责任大小的，各自承担相应的责任；难以确定责任大小的，平均承担赔偿责任。《侵权责任法》在某种程度上，比如将无意思联络的数人侵权中行为竞合的侵权类型规定为承担按份责任，体现了更加规范和严格限制连带责任适用条件的立法趋势。限制了连带责任的过度适用，与以往多数人熟悉的司法审判实务中普遍认可的做法发生了冲突。我们建议，受害人及其亲属在遇到此类情况以求通过诉讼途径解决问题时，应本着诚实信用、尊重事实的态度，区分不同侵权行为的归责形式进行起诉，如此，不仅可以避免审判效率滞后的问题，还将更加公平妥善地解决受害人的求偿问题。

七、依法维护船员劳务市场法治秩序

——船员劳务合同纠纷中的问题与建议

（一）未签订书面劳动合同时船员工资的认定问题

2018年11月5日，船员C在A公司经营的B轮担任大副。船员C在B轮工作期间，A公司未与船员C签订书面劳动合同，A公司按照每月2万元的标准向船员C支付了6个月工资，因A公司未能及时足额支付工作报酬，船员C于2019年9月4日离职下船。法院生效判决认为，船员C和A公司虽未签订书面劳动合同，但在B轮担任大副近一年，故应认定船员C和A公司成立劳动合同关系，依据劳动合同法相关规定，对船员C主张的拖欠工资8万元及其利息、未签劳动合同应支付的二倍工资差额18万元、经济补偿金2万元应予以支持。

由于船员工作的特殊性，很多船员在任职前未与用人单位签订书面劳动合同。虽然未签订劳动合同并不影响劳动合同关系的认定，但双方如因用人单位拖欠船员工资发生争议的，由于没有书面劳动合同，船员需举证证明其在船工作以及与谁成立劳动合同的事实，而一旦证明上述事实，则用人单位在支付拖欠工资外，还有可能根据《中华人民共和国劳动合同法》第三十八条第一款第二项、第四十六条第一项、第四十七条第一款、第八十二条第一款的规定，以及《中华人民共和国劳动合同法实施条例》第六条规定，另行承担因未签订书面劳动合同而产生的二倍工资差额以及因拖欠工资产生的经济补偿金，其中二倍工资差额的计算期限为自用工之日满一个月的次日起至补订书面劳动合同的前一日，最长至满1年的前一日，经济补偿金的计

算标准为按船员在用人单位工作的年限，每满一年支付一个月工资，六个月以上不满一年的，按一年计算，不满六个月的，按六个月计算。

我们建议，为了维护船员和用人单位的合法权益，用人单位应尽量在船员任职前与其签订书面劳动合同，明确各项权利义务。如因紧急情况船员需在用人单位住所地以外的城市或港口上船，用人单位可通过电子邮件、传真、即时通讯工具等方式与船员签订书面劳动合同，也可委托担任船务工作的船员及时与其签订书面劳动合同。用人单位疏于履行上述责任的，船员可积极要求用人单位履行该责任。

（二）虚假登记船员服务簿的认定问题

在一起船员劳动合同纠纷案中，船员 C 以船员登记簿的记载为依据，起诉 A 公司向其支付拖欠的工资。该船员登记簿记载，船员 C 于 2017 年 6 月 2 日至 9 月 30 日在 A 公司所属的 B 轮任大副，于 2017 年 10 月 1 日至 2018 年 9 月 20 日、2018 年 10 月 1 日至 2020 年 6 月 18 日在 B 轮任船长。船员 C 主张 A 公司欠付 2018 年 10 月 1 日后的工资。A 公司辩称船员 C 在 2018 年 10 月 1 日后并未在 B 轮工作，仅因 B 轮的船章和船员服务签证章均由担任业务代表的船员在船上保管，该业务代表为了配合船员 C 增加船员服务履历，私自为船员 C 填写了船员服务簿并加盖印章。后经法院审问在船工作详情，船员 C 主动承认其作出了虚假陈述，当庭撤回起诉。船员 C 因此受到法院的训诫并书写悔过书。

船员服务簿是船员的职业身份证件，其作为重要的船员工作记录，可以作为船员在船工作的初步证据，因此，船员登记簿记载的内容对船员和船公司均具有重大影响。本案中船员 C 利用业务代表管理

船舶印章之便，和船舶业务代表虚构在船任职事实并企图以此获利。船员 C 的行为既违反了船员管理制度，又给船公司造成诉累，最终受到法院训诫。

我们建议，船公司应管理好船章、船员服务签证章等重要物件和文件，对需随船保管的重要物件和文件，应谨慎选择保管人，避免不必要的法律风险。船员也应在工作中遵循诚实守信原则，特别是船长，其有权代表船舶行使一定处置权，更应从严要求自己，避免因一时贪欲影响职业发展。

（三）船员工资计付期间的识别问题

2018 年 11 月 21 日，船员 C 在 A 公司所属的 B 轮任职，双方未签订书面劳动合同。2019 年 6 月 14 日，A 公司因经营困难，通过船上业务代表向船员 C 发送了解职通知。因 A 公司拖欠工资，船员 C 收到解职通知后未下船解职，仍在 B 轮就职，但于 6 月 26 日至 7 月 1 日、8 月 28 日下午至 8 月 29 日早上、9 月 1 日下午至 9 月 2 日中午短暂离船。在上述期间，B 轮一直停泊在锚地。9 月 4 日，船员 C 离职下船并在海事处办理了解职手续。因 A 公司未能按时向船员 C 发放工资，船员 C 请求法院判令 A 公司向其支付欠付的至 9 月 4 日的工资 92,427 元及其利息。A 公司认为 6 月 14 日向船员 C 发出解职通知后即已解除和船员 C 的劳动合同关系，且此后船员 C 多次下船离岗，故无需支付 6 月 14 日后的工资。法院生效判决认为，船员 C 与 A 公司成立劳动合同关系，A 公司不能仅凭解职通知单方解除与船员 C 的劳动合同关系，船员 C 的工资应计算至解职之日即 9 月 4 日。船员 C 虽然在劳动合同关系存续期间曾三次短暂离船，但没有证据证明船员 C

在 B 轮停泊期间离船对该轮的管理、营运等产生了实质影响，A 公司也没有对在船舶停泊期间离船扣发工资的后果和责任与船员 C 进行约定或向其释明，故 A 公司应向船员 C 支付短暂离船期间的工资。

船公司和船员的劳动合同关系一旦成立，劳动合同关系将受到严格保护。在双方没有相关约定的情况下，船公司只有在符合《中华人民共和国劳动合同法》第三十九条、第四十条和第四十一条所规定的用人单位可以解除劳动合同的情形时才能单方解除劳动合同，故船公司不能仅凭单方解职通知停止计付船员工资。船员在劳动合同存续期间，因个人原因短暂离船的，应从双方的相关约定、船公司已公示的相关制度、离船对船舶的管理、营运等产生的影响等方面综合考虑离船期间是否计付工资。

我们建议，船员工资是船公司为船员劳动而支付的对价，船公司应依约依法向船员支付工资，不能以各种理由扣减船员工资。船公司和船员均应谨慎对待劳动合同关系，双方应积极签订书面劳动合同，详细约定各项权利义务。如船公司基于自身经营原因，需提前解除劳动合同止付工资的，应严格遵守相关约定和法律规定，未有约定或规定的，应秉承诚实守信原则，争取和船员协商达成一致意见。只有船员和船公司相互合作，相互尊重，共同努力才能更好地促进航运市场的发展。

八、依法设立海事赔偿责任限制基金

——当事人申请设立责任限制基金的问题与建议

（一）航次承租人是否可以主张海事赔偿责任限制的问题

在一起海上货物运输合同纠纷中，A公司委托B公司承运一批货物从河北唐山到广东广州，B公司作为承租人与出租人C公司签订航次租船合同，约定由甲船运输该批货物。运输过程中甲船与乙船发生碰撞，船载货物随船沉没。保险公司向A公司支付保险赔款后向本院提起诉讼，要求B公司赔偿，B公司提出其对涉案货损有权享受赔偿责任限制。法院生效判决认为，B公司并非海事赔偿责任限制主体，其提出的限制赔偿责任的抗辩，无法律依据，不能成立。

《海商法》赋予船舶所有人、经营人、承租人等享受海事赔偿责任限制的权利，主要是基于船舶经营面临海上风险而对其给予特殊保护。航次租船合同承租人并不拥有船舶，对船舶的营运没有控制权，也不承担船舶营运的风险，其系经营运输而并非经营船舶。航次租船的承租人实际法律地位是托运人，处于货主地位，不属于广义“船东”范围，不具体经营船舶。将航次租船合同承租人作为享受海事赔偿责任限制的主体，与海事赔偿责任限制制度的设立目的以及发展趋势并不相符。《海商法》第二百零四条规定的船舶承租人包括光船租赁的承租人和定期租船的承租人，而不包括航次租船的承租人，航次租船的承租人不属于享受海事赔偿责任限制的主体范围。

我们建议，当事人及其诉讼代理人应当遵循我国法律关于海事赔偿责任限制的权利主体的相关规定，航次承租人提出的享受海事赔

偿责任限制抗辩，将不被法院采纳。

（二）港口经营人是否可以主张海事赔偿责任限制的问题

在一起海上财产损害责任纠纷中，位于深圳盐田码头装载着货物的集装箱箱体发现破损，货物遭受损失。A公司作为货物的保险人向货主支付了保险赔偿款后，依法取得代位求偿权。A公司以承运人未妥善保管、照料货物为由，主张承运人赔偿货物损失；以港口经营人因操作不当导致涉案集装箱破损为由，要求港口经营人对本次事故造成的货物损失负连带赔偿责任。港口经营人提出抗辩，认为若需要赔偿，其也可以享受海事赔偿责任限制。法院生效判决认为，港口经营人并非享有海事赔偿责任限制的主体，对其关于享受责任限制的主张不予支持。

港口经营人在港口作业中造成货物损失，托运人或者收货人直接以侵权起诉港口经营人，港口经营人不能援用《海商法》第五十八条的规定主张限制赔偿责任。《海商法》第五十八条是关于承运人限制赔偿责任的规定，港口经营人不是承运人也不是实际承运人，且《海商法》为承运人规定免责和责任限制等权利无非是基于海上风险的特殊性，而港口经营人一般不承担海上风险，因此，港口经营人不能援用《海商法》第五十八条的规定主张承运人的责任限制抗辩。同时，港口经营人并非《海商法》第二百零四条规定的船舶承租人、船舶经营人、救助人，并非享有海事赔偿责任限制的主体。因此，港口经营人不享受海事赔偿责任限制。

我们建议，海上财产损害责任纠纷中，港口经营人主张不承担赔偿责任，应举证证明其并非侵权人，对货物损害不存在过错，其行

为与货物损害没有因果关系。港口经营人提出的享受海事赔偿责任限制抗辩，将不被法院采纳。

（三）海事赔偿责任限制抗辩权的行使阶段问题

在一起船舶碰撞损害责任纠纷中，A 所属渔船与 B 所属渔船在珠海万山渔港海域拖虾作业中发生碰撞，导致 A 所属渔船沉没。A 就本次船舶碰撞事故向本院起诉，诉请 B 赔偿经济损失。一审法院判决 B 向 A 赔偿相应的经济损失。B 提起上诉，同时提出 B 有权享受《海商法》第二百零七条规定的海事赔偿责任限制。二审法院判决认为，根据《最高人民法院关于审理海事赔偿责任限制相关纠纷案件的若干规定》第十五条规定，B 在二审期间提出海事赔偿责任限制抗辩，不予支持，遂判决驳回上诉，维持原判。B 申请再审，认为一审法院未向其释明海事赔偿责任限制，属于程序错误，二审判决以未在规定期限内提出海事赔偿责任限制申请为由不予支持其主张，存在错误。再审法院认为，二审判决对 B 提出的海事赔偿责任限制抗辩未予支持，并无不当，责任人在海事诉讼中提起的海事赔偿责任限制的抗辩应当由当事人主张，B 认为一审法院未向其释明海事赔偿责任限制的权利构成程序错误缺乏法律依据，驳回其再审申请。

《最高人民法院关于审理海事赔偿责任限制相关纠纷案件的若干规定》第十五条规定：“责任人在一审判决作出前未提出海事赔偿责任限制抗辩，在二审、再审期间提出的，人民法院不予支持。”当事人的诉讼请求应当在一审中提出，当事人在二审中增加独立的诉讼请求的，法院不能径自作出判决，这是民事诉讼的原则。

海事赔偿责任限制属于当事人的抗辩权，是《海商法》赋予海

损事故责任人的一项特殊权利。责任人海事赔偿责任限制的抗辩权是实体权利的抗辩，是应当由当事人主张抗辩，当事人是否主张，属于其自由处分的范畴。因此，在责任人不提出限制赔偿责任抗辩时，法院不应主动释明、援引海事赔偿责任限制的法律规定进行裁判。我们建议，当事人应根据《最高人民法院关于审理海事赔偿责任限制相关纠纷案件的若干规定》第十五条的规定，在一审判决作出前提出海事赔偿责任限制抗辩。法院不应主动释明、援引海事赔偿责任限制的法律规定进行裁判，而应由当事人主张抗辩。

九、依法推进执行程序

——执行中船舶扣押与拍卖的问题与建议

（一）船舶被擅自驶离扣押地的问题

在执行一起金融借款合同纠纷案中，依据被执行人 C 公司股东 A 提供的信息，法院扣押了停泊于广州南沙船舶修理厂内的被执行人所属的 B 轮，同时责令被执行人行使看管该轮责任，未经法院允许不准该轮驶离扣押地。后该轮经法院在淘宝网上进行司法拍卖并成交。从扣押到拍卖后移交期间，法院未收到该轮移泊的申请。

法院在另案调查中，发现该轮涉嫌在扣押期间曾擅自离开扣押地。为核实该情况，法院遂向海事部门调取了该轮在扣押期间航行轨迹，显示该轮在被扣押当日傍晚便驶离扣押地，多次往返深圳市小铲岛海域和珠海市小万山岛海域之间。法院就此传唤被执行人法定代表人及 A 到庭进行调查，到庭后 A 主动认错，积极配合法院调查并通知其他相关人员到庭接受调查。最后法院认定该轮扣押期间擅自驶离扣押区域并进行运输行为系 A 的指使所为，依照《中华人民共和国民事诉讼法》的规定，决定对 A 处以罚款 8 万元。A 收到决定书后马上缴纳了罚款。

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》第七条第一款关于“船舶扣押期间由船舶所有人或光船承租人负责管理”的规定，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，未经法院许可，船舶不得驶离上述扣押地点，不得将扣押船舶投入营运。

我们建议，在船舶被扣押期间，如遇台风等特殊情况，需要防台或移动船舶锚位时，当事人应及时向当地船舶主管部门提出申请同时报经法院同意，若擅自驶离或逃逸的，将视情节予以罚款、拘留，情节严重的，还将依法追究刑事责任。

（二）买受人悔拍的责任承担问题

在执行一起船舶买卖合同纠纷案中，法院拟拍卖被执行人所属船舶。在公示的拍卖须知中，对该轮的状况进行客观全面的披露，评估价 32.69 万元，起拍价 23 万元，保证金 2 万元。第一次网络司法拍卖时，A 以 50.2 万元竞得。受新冠疫情的影响，A 称其无法按时缴纳尾款和现场接收船舶，故申请缓交尾款，经合议庭合议，同意其缓交。但期限过后 A 明确表示不缴纳尾款。根据《最高人民法院关于人民法院网络司法拍卖若干问题的规定》（法释[2016]18 号，以下简称《网络拍卖规定》）第二十四条关于“拍卖成交后买受人悔拍的，交纳的保证金不予退还，依次用于支付拍卖产生的费用损失、弥补重新拍卖价款低于原拍卖价款的差价、冲抵本案被执行人的债务以及与拍卖财产相关的被执行人的债务。悔拍后重新拍卖的，原买受人不得参加竞买”的规定和公示的拍卖须知记载，法院将再次拍卖该船舶。经第二次网拍，B 以 53.8 万元竞得，比第一次成交价还多出 3.6 万元。但 B 称因出价过高决定悔拍。据此，法院只能再次启动该轮拍卖程序。经第三次网拍后，最终 C 以 49.2 万元竞得，并交清尾款。

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》（法释[2004]16 号，以下简称《拍卖变卖规定》）第二十五条第二款关于“重新拍卖的价款低于原拍卖价款造成的差价、费用损失

及原拍卖中的佣金，由原买受人承担。人民法院可以直接从其预交的保证金中扣除。扣除后保证金有剩余的，应当退还原买受人；保证金数额不足的，可以责令原买受人补交；拒不补交的，强制执行”的规定，扣除B缴纳的保证金2万元，因网络拍卖并未造成其他费用损失，责令第二次悔拍人B缴纳2.6万元的拍卖差额。根据《网络拍卖规定》第二十四条第一款规定，决定对悔拍人A交纳的2万元保证金不予退还。至此，两次悔拍所得差价6.6万元，作为该轮的拍卖所得款的组成部分。

我们建议，网络司法拍卖不是儿戏，它体现着法律的尊严，在参与司法拍卖活动中，要看清楚拍卖公告和须知，一旦成交不要轻易悔拍，积极维护良好的拍卖秩序和司法拍卖的公信力。

（三）卖船程序中限制无益拍卖原则的适用问题

A与B就买卖合同纠纷一案，A欠付B65万元本金及利息，B在D地法院立案执行，经查除船舶外未发现A名下有可供执行财产，遂申请拍卖A名下甲、乙两艘船舶。后地方法院委托拍卖该两艘船舶。经查，C银行已经在该两轮上共设有180万元的抵押债权且全部未受偿，但作为普通债权人的B仍坚持申请拍卖该两轮，而作为已知的抵押权人C银行却不申请扣押该两轮。

该两轮被扣押经评估鉴定后，确定甲轮评估价为113.85万元，乙轮评估价为99.36万元。根据《网络拍卖规定》第十条关于“网络司法拍卖应当确定保留价，拍卖保留价即为起拍价。起拍价由人民法院参照评估价确定；未作评估的，参照市价确定，并征询当事人意见。起拍价不得低于评估价或者市价的百分之七十”的规定，该两轮的保

留价只要高于评估价 70%即可。但根据《拍卖变卖规定》第九条关于“保留价确定后，依据本次拍卖保留价计算，拍卖所得价款在清偿优先债权和强制执行费用后无剩余可能的，应当在实施拍卖前将有关情况通知申请执行人。申请执行人于收到通知后五日内申请继续拍卖的，人民法院应当准许，但应当重新确定保留价；重新确定的保留价应当大于该优先债权及强制执行费用的总额。依照前款规定流拍的，拍卖费用由申请执行人负担”的规定，该两轮在已知存在优先债权的情形下，确定保留价时得防止出现无益拍卖情形的发生，即该两轮的保留价应该要覆盖优先债权和强制执行费用。在面临拆船市场的不景气和已经扣押不及时处置将会持续产生一系列费用的处境时，申请人 B 提交 10 万元保证金表示愿意承担如出现无益拍卖情形时，承担由此造成的各种拍卖费用损失，法院启动了网络拍卖程序。后该两轮在淘宝网上进行公开拍卖，最终拍卖成交价合计为 217.2 万元。

在拍卖公告期间，有 C 银行和案外人 D 前来债权登记，并提起确权诉讼。就该两轮拍卖所得价款的分配，作为普通债权人的 B 实际最终受偿金额大约 10 万元。

拍卖作为一种成本较高的执行措施，其实施与否，既要考虑执行当事人的利益，也要考虑社会成本和社会效益，尽量避免对各方当事人都没有实际利益的执行。但不能以可能存在无益拍卖的情形，就直接否决该拍卖。因为财产的价值必须进入市场后才能最终确定，真正的无益拍卖应该是指标的物的价值为非正值的拍卖，拍卖行为对任何人都绝对无益。我们建议，作为普通债权人申请拍卖被执行人所属船舶时，需尽可能详实了解该船舶上是否已经存在优先债权，在优先债

权人不启动拍卖程序时，得评估是否可以承受无益拍卖情形发生时，因拍卖船舶所产生的各种执行费用的责任。