

粤港澳大湾区邮轮业态海事司法问题研究

——以大湾区邮轮案件角度审视

文/林依伊 林晓彬¹

摘要：邮轮产业经过 180 多年的发展，已经从最初的运送邮件、货物，逐步发展为运输旅客、货物，再演进到当代用于游客观光、旅游、娱乐等产业链覆盖。当前，我国涉邮轮司法呈现出邮轮经济业态快速发展与立法、司法相对滞后之间的矛盾，造成涉邮轮案件司法审理的困难。粤港澳大湾区（以下简称“大湾区”）是我国邮轮产业经济的南方中心，也是我国邮轮海事司法的前沿地区。另外，大湾区当前存在“一国两制三法域”的特殊情形，大湾区内邮轮海事司法不仅存在上述司法管辖与法律适用难题，还存在协调司法与统一审判标准以构建大湾区司法共同体的挑战。

关键词：粤港澳大湾区 邮轮案件 海事司法

一、大湾区邮轮业态海事司法问题研究背景与现状

（一）研究背景

党的十九届五中全会指出，要加快构建以国内大循环为主体，国内、国际双循环相互促进的新发展格局。邮轮产业关乎国内和国际两个市场，在构建我国“双循环”发展新格局中承担着重要的历史使命与任务。

¹ 林依伊，广州海事法院海商庭副庭长；林晓彬，广州海事法院海商庭法官助理。

一般而言，邮轮产业主要是以邮轮为主要载体，以休闲、观光、游玩等为具体内容，围绕船舶建造、租赁、港口服务、后勤保障、交通运输、餐饮购物和银行保险等行业形成的产业链条。产业上游是邮轮船厂，主要包括邮轮的设计及制造。欧洲国家凭借其先进的设计理念和造船技术成为全球邮轮制造业的绝对垄断者，其他国家及地区很难在短时间内进入邮轮设计与修造行业。邮轮设计制造是技术与资金密集型产业，需要大量的配套产品和技术服务，从而可以以 1:44 的比例带动相关产业共同发展。产业中游是邮轮企业，主要是指在全球经营的大型国际邮轮公司及其在港口和港口城市的业务经营。管理营运邮轮公司一方面需要一个庞大的资金链，具有较大的金融风险，另一方面需要丰富的营运经验和高层次的管理水平。产业下游是邮轮码头，主要包括邮轮码头及配套设施的建设以及相关服务。邮轮码头且配套设施的建设是邮轮产业发展的重要前提。邮轮码头服务主要为到港邮轮提供码头停泊拖靠、船用物资、商贸服务等配套服务，对其所在区域消费资金流、物流和信息流拉动作用巨大。

然而，受新冠疫情的持续影响，全球及我国的邮轮产业基本停摆。上海作为亚太邮轮中心和全球最主要的邮轮新兴市场，自吴淞口国际邮轮港 2020 年 1 月 27 日起全线停航，迄今已超过两年，造成直接及衍生损失不少于两千亿元

（CCYIA，2021）。而随着我国新冠肺炎疫苗的不断普及和

疫情防控措施的不断完善，国内邮轮市场逐渐实现复苏、回暖。与此同时，我国的邮轮产业也在危机中积极应对挑战，不断调整，不断为邮轮产业的恢复运营夯实基础，做好准备。虽然疫情对我国邮轮产业造成了冲击，但也加速了我国邮轮产业生态圈的完善，推动了邮轮产业升级和高质量发展。要实现邮轮产业的产业升级，完成向高质量发展的转向，不能缺少海事司法的保障作用。尤其是在当前新冠疫情将长期存在，因疫情导致的商业风险与人身损害风险显著提高的情形下，构建完善的邮轮业态海事司法保障体系，对于促进我国邮轮产业的复工复产，不断推动邮轮产业的发展进步、产业升级和高质量发展，具有重要的现实意义。

我国邮轮旅游产业经过近十年的高速发展，逐步进入理性发展阶段，目前已经形成了全国以上海为中心，北以天津为主，南以广州、深圳为主的“一主两翼”的邮轮城市发展格局。就大湾区而言，拥有广州、深圳以及香港三大邮轮港口城市，邮轮产业具有巨大的发展潜力。又因为种种历史原因，当前大湾区存在“一国两制三法域”的现实情况，在不同的法系冲突之下，邮轮海事司法的协调、合作与统一具有相当的复杂性与特殊性。对其展开研究，是构建大湾区海事司法保障体系的重要一环，同时也是大湾区推动邮轮产业高质量发展，建立竞争优势的法治基础。

本文着重探究大湾区涉及邮轮产业中下游方面（船东、

旅行社、旅客之间)的海事司法问题。

(二) 研究现状

在邮轮法律问题的研究上,呈现出行政与司法先行的态势,上海市宝山区商务委员会的李小年博士(2013)即撰文讲解了中国发展邮轮产业的若干政策与法律,指出由于《旅行社条例》等国内立法对出境旅游经营主体的限制,邮轮船票的销售需要通过旅行社包切舱等操作,造成了我国特有的邮轮市场环境和邮轮法律环境。²因邮轮旅行社是外商投资企业,根据《中华人民共和国旅游法》第29条“旅行社可以经营下列业务:(一)境内旅游;(二)出境旅游;(三)边境旅游;(四)入境旅游;(五)其他旅游业务。旅行社经营前款第二项和第三项业务,应当取得相应的业务经营许可,具体条件由国务院规定”以及《旅行社条例》第23条“外商投资旅行社不得经营中国内地居民出国旅游业务以及赴香港特别行政区、澳门特别行政区和台湾地区旅游的业务,但是国务院决定或者我国签署的自由贸易协定和内地与香港、澳门关于建立更紧密经贸关系的安排另有规定的除外”,邮轮旅行社在中国无法取得境外游的旅行社业务经营许可,尽管北京、浙江等部分地区逐渐试点放开中外合资经营企业可以有条件取得境外游的旅行社业务经营许可,但市场主流的邮轮公司目前仍主要采取与持有出境游业务经营

² 李小年,颜晨广.中国发展邮轮产业的若干政策与法律问题[J].中国海商法研究,2013,24(03):48-53.

许可的国内旅行社合作的方式。故邮轮旅游的法律关系至少涉及三方主体，即邮轮公司（及其旅行社）、境内合作旅行社和旅客，邮轮经营主体一般不直接在境内开展邮轮旅游、与游客签旅游合同，而是与境内有出境游业务资质的旅行社签订包/切舱合同，由境内旅行社公司自行定制旅游产品、招揽旅客。邮轮方在经营邮轮旅游业务时，通常会涉及几个主体：①邮轮所有权人、光船承租人（可能是设立于百慕大群岛、开曼群岛等的公司，简称“船方”），名下登记有邮轮（船旗国一般是巴拿马）；②邮轮运营方（可能是设立于香港的邮轮管理公司，简称“邮轮管理公司”），与船方签订光船租赁合同或管理合同；③邮轮方在境内设立的旅行社公司（外商投资企业，简称“邮轮旅行社”），与邮轮管理公司签订船票分销协议，即邮轮管理公司将邮轮在某期间内的船票全部出售给邮轮旅行社，由邮轮旅行社对外分销。邮轮旅行社会与国内有相应业务经营许可的旅行社（简称“合作旅行社”）签订舱房供应合同（包切舱合同）等，由邮轮旅行社向合作旅行社出售舱房（船票），合作旅行社自行设计旅游产品、招揽游客，带队旅游；邮轮旅行社也有极少量船票可以直接出售给自由行的游客（仅仅是班轮运输，不涉及旅游，这些旅客如果想上岸游玩，仍需要找到合作旅行社购买相应的旅游产品）。上海海事法院的方懿法官在 2013 年已经关注到了邮轮旅行的司法管辖与法律适用等司法实

践问题³，主要表现在对于当前我国《海商法》立法不足，可能导致行政与司法出现法律困境的担忧。而这种担忧在 2013 年的“海娜号”被韩国扣留，致使邮轮旅客的人身权利被侵害的事件中得到了验证。2015 年发生的中国邮轮公海人身侵权第一案——“蓝宝石公主”号案⁴，由于存在诸多司法上的难点，自原告 2015 年 12 月 22 日递交起诉状以来，经过两次管辖权异议，历时超过 800 天，跨越 4 个年度，上海海事法院才最终作出一审宣判判决，自此，许多海事法学者开始致力于邮轮司法问题研究以走出三方法律主体所致之困境。中山大学的郭萍教授认为邮轮合同属于类型化混合合同，建议在《海商法》中增加“邮轮合同”专章以解决当前的邮轮司法问题。⁵随后，陈琦博士⁶、孙思琪博士⁷等学者也对邮轮司法问题提出了对海商法进行修改的相关建议。2019 年，以郭萍教授为首的海上旅客运输合同一章修改小组即已经完成《海商法（修改送审稿）》，其中构建了三节规定：一般性规定、传统旅客运输合同、有关邮轮旅游的特别规定，并建议增加 8 个条文，但最终因尚存争议，未能成文。

就大湾区而言，邮轮海事司法也存在上述司法管辖与法律适用难题，与此同时，由于其“一国两制三法域”的特殊

³ 方懿.邮轮旅游民事法律关系初探[J].中国海商法研究,2013,24(02):43-47.

⁴ (2016)沪72民初2336号

⁵ 郭萍.对邮轮合同法律性质的探究及思考[J].中国海商法研究,2016,27(01):55-62.

⁶ 陈琦.中国海上旅客运输法完善的动因、问题与建议——以《海商法》第五章的修改为核心[J].大连海事大学学报(社会科学版),2017,16(05):1-9.

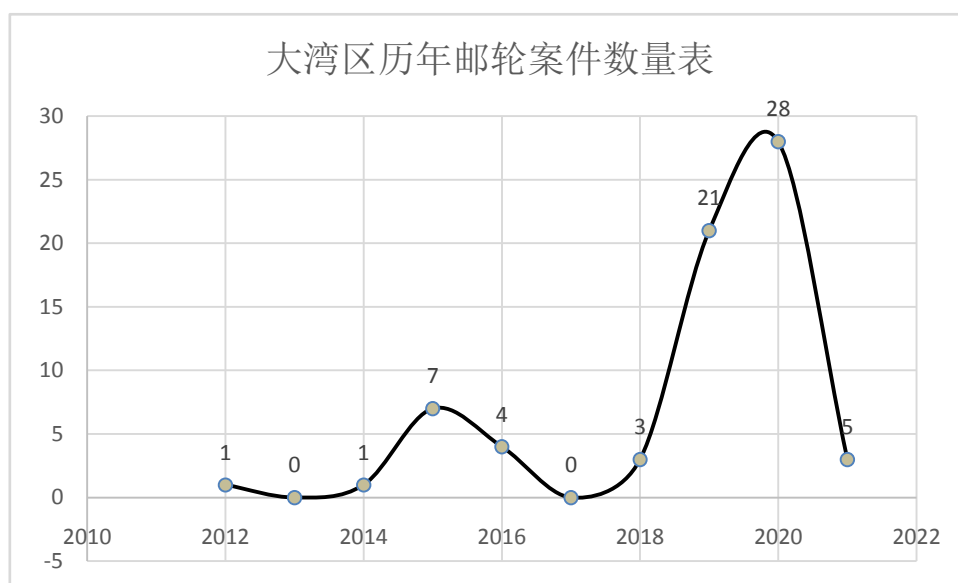
⁷ 孙思琪.《海商法》修改视角下邮轮旅游法律制度构建[J].大连海事大学学报(社会科学版),2017,16(06):7-18.

情形，还存在区域合作、司法交流和协作等问题。2016年后，广州市陆续发布了《关于加快广州市国际邮轮产业发展的若干措施》、《广州市商务发展专项资金服务贸易事项实施细则》、《广州南沙新区（自贸片区）促进邮轮产业发展扶持办法》等针对邮轮旅游的专项政策。当前，发展邮轮经济也已经被纳入中共中央、国务院制定的《粤港澳大湾区发展规划纲要》规划之中。诸多政策的制定旨在构建促进邮轮经济发展的政治环境与法律环境，为构建这一环境，立法与行政层面已经作出了相应的努力，需要司法作出回应。对当前大湾区邮轮业态司法问题进行研究，发挥司法保护邮轮旅客的权益，平衡各方利益关系，维护公平正义与司法权威的作用，从司法层面推动大湾区邮轮产业转型升级，向更高质量发展，是大湾区海事司法机构的职责所在。

二、大湾区邮轮业态现下纠纷类型及处理情况

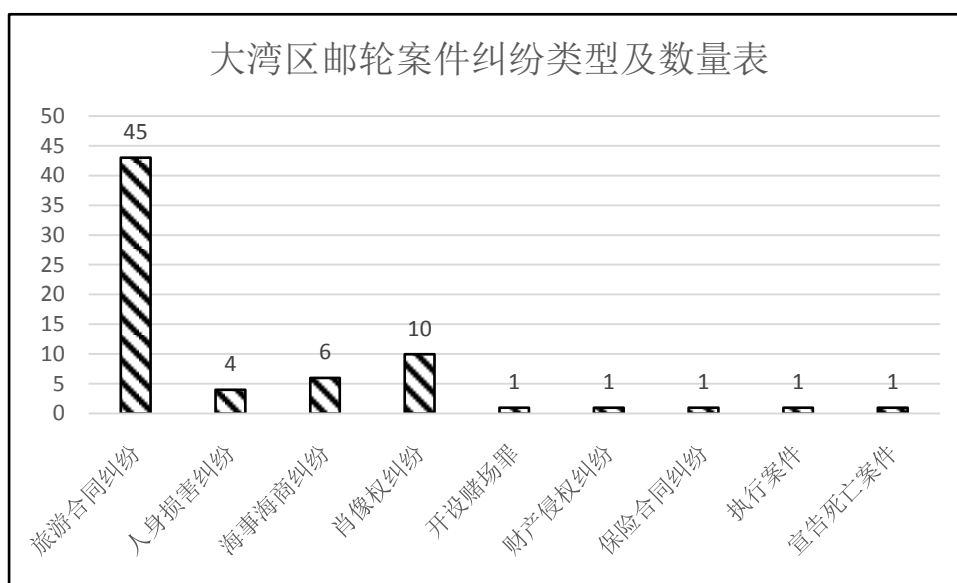
笔者通过在中国裁判文书网以“邮轮”为关键词搜索相关案件，经过筛选，共查询到65个发生在大湾区的涉及邮轮司法案件，加上广州海事法院审理的5个邮轮案件（其中四件为邮轮公司与合作旅行社之间包切舱合同纠纷，另有一件邮轮建造案件），共70个案件，笔者将对这些案件进行展开分析：

（一）大湾区历年邮轮司法案件数量



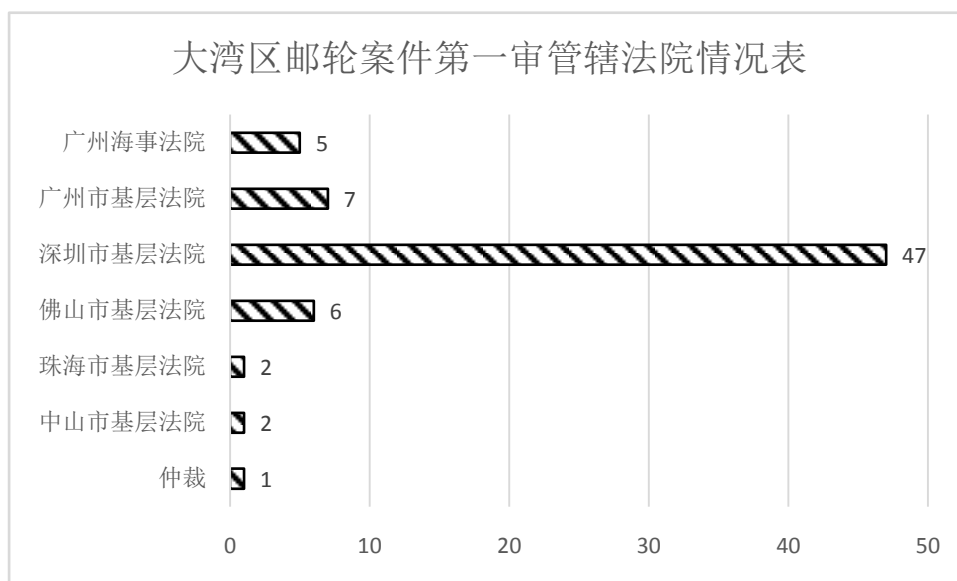
在裁判文书网上可以找到最早的发生在大湾区内的涉及邮轮的案件是2012年发生的，仅有1件，而2013年为0件，2014年也是只有1件，2015年7件，2016年4件，2017年0件，2018年3件，2019年21件，2020年28件，2021年5件。不难看出邮轮司法案件自2012年开始，虽然案件数量有所波动，但是整体上呈现出快速增长的趋势，并在2020年达到峰值，而受新冠肺炎疫情影响，2021年的邮轮案件骤然减少。但长期来看，疫情对于邮轮产业的影响仍然是暂时性的，得益于我国经济持续稳定地增长，大湾区居民消费能力与旅游需求的持续提高，以及相关政策的大力支持，邮轮旅游长期向好的趋势不会改变，故在疫情稳定并被控制邮轮经济业态复苏后，涉及邮轮的纠纷案件将呈现快速增长的趋势。

（二）大湾区邮轮案件纠纷的类型及数量



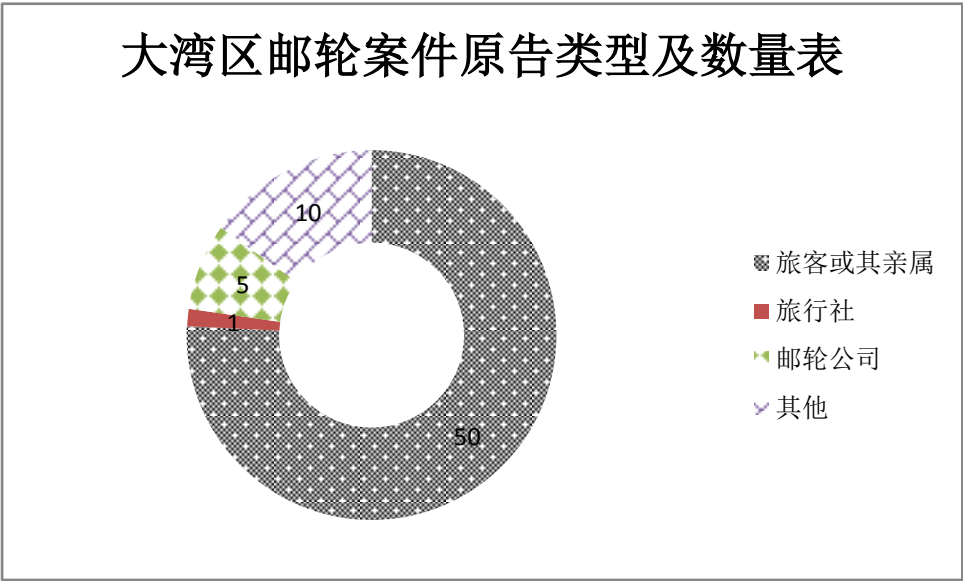
在涉及邮轮的 70 个案件中，绝大多数是旅游合同纠纷，其次分别是肖像权侵权纠纷，有 10 件，海事海商纠纷，有 7 件，人身损害纠纷，有 4 件，另外还有财产侵权案件和保险合同案件各 1 件。笔者还收集到了 1 件宣告死亡案件，以及 1 件执行案件，另外还有 1 件开设赌场罪的刑事案件。在起诉理由方面，绝大多数旅游合同纠纷都是由于天气、疫情及其他原因导致邮轮的航次调整或取消，也有因为未能完成签证致使无法出行或者上岸游玩的，还有因旅客滞留未返航的保证金纠纷。海事海商案件则集中在旅行社与邮轮公司的包切舱合同纠纷，人身损害主要是在邮轮或游玩地点发生的摔伤或突发疾病死亡。保险合同纠纷是由于当事人在邮轮上突发疾病去世。宣告死亡的案件是因为当事人在邮轮行使至公海后失踪。开设赌场罪是由于当事人组织他人前往香港邮轮进行赌博构成犯罪。

（三）大湾区邮轮案件第一审管辖法院情况

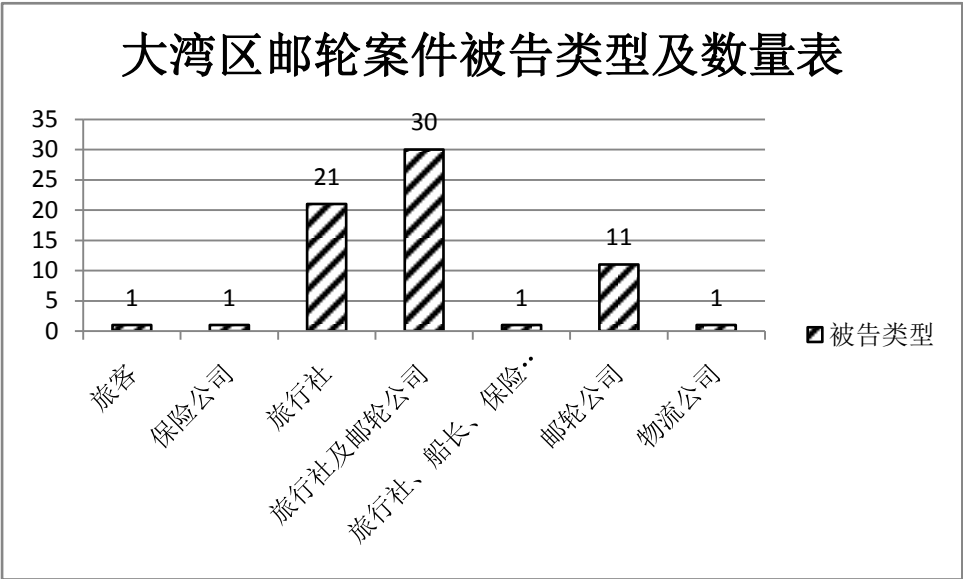


在 70 件发生在大湾区的邮轮案件中，47 件的第一审由深圳市的基层法院管辖。有 7 个案件第一审由广州市的基层法院管辖，5 个案件的第一审由广州海事法院管辖。而佛山市基层法院审理的案件有 6 个案件，珠海市、中山市的基层法院审理的案件各 2 个，仲裁审理的案件有 1 个（执行仲裁裁决）。笔者认为这是由于深圳的蛇口邮轮母港建设起步较早，其邮轮经济也更为发达，故发生的纠纷也更多。而在 2019 年，广州南沙国际邮轮母港开港，是我国建筑面积最大的邮轮母港综合体。故不难推测，在广州南沙国际邮轮母港持续经营的情况下，邮轮经济必然快速发展，能够达到与深圳同等水平甚至是超越深圳，而快速发展所引发的纠纷也将有所增长。对于海事司法机构来说，将是一个挑战。

（四）大湾区邮轮案件当事人的类型及数量



从案件的原告当事人看，除去公诉案件及宣告死亡案件外，其他 66 个案件中，50 个案件的原告为旅客或其亲属，其中有 2 个案件的原告为中国澳门居民，1 个案件的原告为中国香港居民。5 个案件的原告为邮轮公司，其中 4 个为外资企业，1 个为外国企业。10 个其他类型的案件中，有 1 个原告是中国台湾居民。



从被告来看，大多数案件分别以旅行社、邮轮公司为被告或以旅行社及邮轮公司作为共同被告。其中旅行社为被告的案件为 21 件，其中有 4 个案件中邮轮公司被列为第三人参与诉讼，以邮轮公司为被告的案件为 11 件，而以旅行社及邮轮公司为共同被告的案件为 30 件。从案件的原告、被告及第三人看，直接涉外、涉港澳台的案件有 5 件，占有案件的 7.4%，其中涉港 1 件，涉澳 2 件，涉台 1 件。

三、邮轮案件现下司法存在的问题

（一）邮轮案件的管辖——海事法院专属管辖权的边界

目前的邮轮案件，存在广泛的管辖标准不统一的问题，由于《最高人民法院关于海事法院受理案件范围的规定》明确规定由海事法院管辖第一审的海事和海商案件，这种情况下，涉及邮轮的案件基本上都属于海事或海商案件，依法应当由海事法院专属管辖。但从统计结果看，目前大湾区的邮

轮案件，绝大多数案件并非由海事法院专属管辖，而由各地的基层法院径直受理和判决。由大湾区内的海事司法机构——广州海事法院管辖的案件有5个，其中有邮轮公司与旅行社的包切舱合同纠纷、邮轮公司与物流公司的合同纠纷以及旅行社之间关于邮轮包切舱的合作协议纠纷，均为商事纠纷。而其他涉及邮轮的其他纠纷，如发生较多的在邮轮上的人身损害纠纷以及因海上天气或疫情导致的航次变更纠纷，均由各地基层法院管辖。从广州海事法院以外的海事法院看，上海海事法院也受理了多件邮轮旅游人身损害纠纷，如“蓝宝石公主”号案⁸、原告蒋某某与被告皇家加勒比RCL游轮有限公司、浙江省国际合作旅行社有限公司上海分公司海上人身损害责任纠纷案⁹。而从其他地区基层法院看，其也有受理邮轮合作协议等商事纠纷，如上海市第二中级人民法院受理的苏州太湖国际旅行社有限责任公司与江苏景尚国际旅行社有限公司、苏州太湖国际旅行社有限责任公司上海第一分公司合同纠纷¹⁰。总体来说，何种邮轮案件应当由海事法院专属管辖仍存在疑问。此外，大湾区内还存在与香港、澳门特别行政区法院的管辖权冲突问题。

（二）法律适用——法律选择的困境

法律选择的困境一方面表现在涉外、涉港澳台民事关系法律适用的选择上，当前的《涉外民事关系法律适用法》中

⁸（2016）沪72民初2336号

⁹（2017）沪72民初136号

¹⁰（2016）沪0106民初30680号

关于侵权责任的规定对于邮轮旅游具有很大的不适应性。由于邮轮通常会航行到公海，而在公海中不存在对应的国内法作为侵权行为地法。同时，国内的旅客与外国邮轮公司也不存在共同的经常居所地。并且，在侵权事故发生后，旅客与邮轮公司为了维护自身的利益，很难在法律的选择上达成一致的协议。此种情况下，只能选择以“最密切联系原则”确定准据法，而“最密切联系原则”作为较为抽象的一般性原则，容易造成适用法律的不确定性及适用标准的不统一。而即便是确定适用国内法审理案件，由于我国《中国公民出国旅游管理办法》第四条和我国《旅行社条例》第二十三条的规定，否定了境外邮轮公司的境外游经营资质，境外邮轮企业必须依靠有相关资质的境内旅行社，形成了当前国内邮轮旅游的包切舱模式。由于合作旅行社的介入，邮轮旅游不再是传统的旅客与邮轮公司之间的海上旅客运输法律关系，而由于当前的并没有关于邮轮旅游的专门立法。故司法者不得不把目光在我国《民法典》、《旅游法》、《海商法》及有关的国际条约上来回逡巡，在法律的选择适用上同样存在困难，容易造成邮轮案件处理的效率低下。

（三）理解差异——裁判尺度不统一

裁判尺度的不统一在因天气或疫情等不可抗力导致的邮轮航次取消或调整的旅游合同纠纷中体现地尤为明显，我国《旅游法》第六十七条规定因不可抗力合同不能继续履行

的，旅行社和旅游者均可以解除合同。合同不能完全履行的，旅行社经向旅游者作出说明，可以在合理范围内变更合同；旅游者不同意变更的，可以解除合同，而我国《民法典》第五百六十三条规定因不可抗力致使合同目的不能实现的可以解除合同。但目前关于司法实践中法官对邮轮合同的目的的理解存在差异，在（2015）佛南法桂民二初字第719号旅游合同纠纷案件中，法官认为现实生活中，游客之所以选择游轮的旅游方式，很大程度上是为了享受海上航行及游轮上的住宿、餐饮、娱乐等设施，对旅客因航程改变而主张解除合同的诉求不予支持，判决旅行社对旅客进行少量的补偿。而在（2019）粤0605民初30715号案件中，相同的情形下，法院则对旅客的诉求给予肯定，判决旅行社返还了大部分费用。在司法实践中，返还团费没有确定的标准，由法官自由裁量，有少量返还，也有全部返还，裁判尺度差异较大。

（四）立法不足——公海法律规定的缺失

在广州海事法院受理的（2019）粤72民初2365至2367号案件中，合作旅行社与邮轮公司约定了旅行社保证旅客在合同约定的航次船上付费项目总额必须达到一定数额，如果未能达到该数额由旅行社补缴。而因旅客船上消费总额未达到约定标准，故邮轮公司起诉合作旅行社，要求其履行补缴责任。被告合作旅行社除辩称原告邮轮公司主张消费总额未包含船上所有的消费收入外，还提出船上设有博彩项目，且

消费数额巨大，并未计入船上消费总额内。被告以原告船上经营赌场而未告知被告及旅客，存在通过签署舱房合同，实质掩盖其为旅游者安排赌博内容旅游活动的非法目的，故合同应全部或部分无效。原告则主张其在邮轮上经营的博彩项目是在指定的海域如公海处才开放，均遵循中华人民共和国相关法律法规规定进行，未在中华人民共和国领域内经营。¹¹广州海事法院一审认为被告未充分举证证明原告存在“非法目的”及“违法经营”的情形，对被告的抗辩意见不予支持，并告知被告可以另循法律途径解决。但关于原告在公海经营在我国法域所禁止的“博彩项目”是否属于违法经营，目前我国并无相关法律法规对此进行界定。由于法院不得拒绝裁判，而立法的空白使得司法裁判者只能依靠法理与经验来作出判断，而这种判断也容易使司法裁判者陷入政治风险或道德风险之中，司法者不得不对此进行考量，以至于延缓案件审理的进度。与此同时，笔者也注意到当前有利用邮轮进行违法甚至是犯罪活动的案例，如传销组织乘坐邮轮在公海上

¹¹（1）邮轮管理公司（或其安排的其他主体）一般会与境外的持牌博彩公司（注册地在开曼群岛等地）签订 Casino 场地租赁合同，由持牌博彩公司经营 Casino；

（2）只有境外航线，持牌博彩公司才会在公海航行期间开放 Casino，只要靠岸（无论是靠岸中国还是外国）则一般不会开放 Casino，因为需遵循当地关于博彩业务的管理规定（即便在允许博彩的国家，博彩往往也是需要牌照才能经营的业务）；

（3）公海航行期间，船旗国、持牌博彩公司、船方邮轮管理公司和实际控制人、船舶航行地均非中国，故有关 Casino 的经营活动不受中国法律管辖，也不向中国有关行政机关报备；

（4）合作旅行社在设计旅游产品时，不应当包含招揽中国游客参加博彩活动的内容，否则可能会违反《中华人民共和国旅游法》第 26 条“旅行社为旅游者安排或者介绍的旅游活动不得含有违反有关法律、法规规定的内容。”但邮轮方与合作旅行社签订的只是舱房（船票）供应合同，原则上应由合作旅行社自身对其设计的旅游产品负责；据了解，旅游主管部门和工商主管部门并不要求旅行社对所有的旅游产品一一报备/备案，但对旅行社的活动有权监督管理。目前邮轮旅游的立法比较空白，还是只能适用海商法、旅游法、旅行社条例等，只有上海出台了一份《上海市邮轮旅游经营规范》，但目前似乎这个规范性文件已经过期了

举办传销会议¹²。对于从我国邮轮母港装载旅客出发的邮轮在公海和境外的管理问题，制定法律法规纳入管理，是现实的需要。

（五）跨域执行——邮轮保全与强制执行的困难

目前国际邮轮市场属于寡头垄断市场，全球邮轮市场份额的 78% 由三家大型邮轮公司所控制¹³，因此目前国内经营的邮轮，绝大多数是外方所有，邮轮案件中的保全和强制执行涉及跨域执行，无法保全和执行也是当前邮轮案件的一个重要的司法问题。在“蓝宝石公主号”案中，上海海事院于 2021 年 8 月 20 日向被执行人英国嘉年华邮轮有限公司发出执行通知和报告财产令，责令其支付一审案件受理费人民币 18240 元。但邮轮公司未按执行通知履行法律文书确定的义务，也未按规定申报财产。上海海事法院经穷尽财产调查措施，没有找到邮轮公司的可执行财产，终结了执行程序。¹⁴ 作为世界三大邮轮公司的英国嘉年华邮轮有限公司不可能没有可供执行的财产，但由于其财产不在我国境内，无法进行保全与执行。故邮轮案件的有效执行对于司法机关来说也是相当大的挑战，而缺乏有效地执行则无法为民事权益提供有效地司法保护，对司法的权威将造成极大的影响。

四、大湾区邮轮法律治理的司法方案

（一）明确海事法院对邮轮案件的优先管辖

¹² （2020）桂 0422 刑初 62 号刑事判决

¹³ 即美国嘉年华邮轮公司、皇家加勒比邮轮有限公司与云顶香港有限公司。

¹⁴ （2021）沪 72 执 269 号之一

我国邮轮经济虽然经历了快速的扩张，在 10 多年的时间内发展成为了全球第二大的邮轮市场，但相较于美国与欧洲 180 多年的邮轮发展历史，起步还是较晚，对于邮轮的法律问题研究尚不成熟也属情理之中。而参考与借鉴美国与欧洲的邮轮法律制度，同样有助于解决我国的邮轮司法问题。在邮轮案件的管辖上，美国有“海事优先原则”，即海事立法优先于其他部门法，适用于海事纠纷，同时，在美国的任何法庭，均可以优先适用海事审判程序，并且这种优先适用是强制的。欧洲则采用“交叉管辖”原则，为了避免旅游法与海事旅客运输法律两种法律制度的冲突，欧盟在《2005 年包价旅游指令》赋予了旅客选择权，旅客可以依据该指令或者《海上旅客条例》等其他条例以及国际法索赔，将海事立法与旅游立法协调在一起，并将海事立法列于首位，而旅游立法处于谦抑的状态，构建了多部门法联动的法律适用体系。故我国也可以借鉴美国与欧洲的思路，确立海事法院对邮轮案件的优先管辖。首先，我国设立了海事法院专门审理海事与海商案件，海事法院是海事与海商案件的专门管辖法院，具有更为专业海事司法能力，审理海事案件效率更高，从邮轮案件的统计结果看，邮轮案件中最多的邮轮旅游合同纠纷多是由于海上风险所致，由海事法院优先管理并无不适；其次，海事法院的审理在层级上优于地方基层法院，海事法院的上级法院是高级法院，而地方基层法院的上级是地

方中级法院，由海事法院优先管辖有利于保障当事人的程序权利；最后，海事法院在海事保全和执行方面更为专业，更有利于维护当事人的权益。

（二）商事审判理念在邮轮海商案件中的运用

虽然我国采用民商合一的立法体例，但尚无独立的商事法典，但是商事审判与民事审判也是存在差别的。当前的商法学界与司法法官普遍认可商事审判的存在，而商事审判需要商事思维，2019年11月8日，最高院印发了《全国法院民商事审判工作会议纪要》（下称“《九民会议纪要》”），对民事审判案件与商事审判案件的裁判思路进行了指导。在大湾区中，邮轮经济涉及内地与香港、澳门三个区域，同时也涉及国内与国外两个市场，应当充分考虑不同区域与国家的商业经营业态，尊重邮轮产业的特殊性，在案件审理中树立促进交易、促进邮轮经济发展的商事审判理念。在邮轮海商案件中，司法的作用不仅在于保护各方当事人权益，维护公平正义，也在于促进邮轮行业合规经营、促进邮轮经济发展。

（三）加强对邮轮案件的研讨交流

2021年4月8日下午，《海商法》海上旅客运输合同章修改课题组负责人、中山大学的郭萍教授主持召开了《海商法》海上旅客运输合同章修订研讨会。与会人员有来之邮轮公司、海事管理部门、法院、交通主管部门、院校、律所等

百余名专家与学者共同研讨交流了将邮轮旅游运输纳入《海商法》调整的问题。虽然当前的《海商法》修改工作尚未完成，但是这种研讨交流无疑能够促进司法工作者对邮轮法律问题的认识，有助于统一对邮轮法律问题的理解。加强研讨交流，是解决当前邮轮案件司法裁判尺度不一的有效方式之一。作为当前直接面对邮轮法律难题的司法机构，组织与积极参与相关的研讨交流，是司法机构积极解决邮轮法律问题的体现。

（四）持续推进粤港澳大湾区海事司法合作

从大湾区邮轮案件的统计结果看，大湾区的邮轮案件中完全不涉及香港、澳门和其他国家与地区是不可能的。而涉及香港、澳门和其他国家与地区则会带来司法协作的难题。由于地缘、亲缘优势，粤港澳合作基础不断夯实，在中央发布的《粤港澳大湾区发展规划纲要》、国务院批准的《珠江三角洲地区改革发展规划纲要（2008-2020）》以及广东、香港和澳门三地共同签署的《深化粤港澳合作推进大湾区建设框架协议》等推进大湾区合作的法律文件的指导之下，不断推进粤港澳一体化建设，同时，粤港澳三地司法机关的合作也不断加强，区际司法协助也不断深入，签署了《最高人民法院、香港特别行政区政府关于内地与香港特别行政区法院相互认可和执行民商事案件判决的安排》、《最高人民法院关于内地与澳门特别行政区相互认可和执行仲裁裁决的

安排》、《最高人民法院关于内地与澳门特别行政区相互认可和执行民商事判决的安排》和《最高人民法院关于内地与澳门特别行政区法院就民商事案件互相委托送达司法文书和调取证据的安排》等司法合作协议。但当前大湾区建设中海事司法也面临着法系冲突下的制度协调难题，在“一国两制”框架下，粤港澳三地分属不同的法域，三地在司法管辖区、送达取证、法律查明、判决的认可和执行等方面仍然有许多问题尚待解决。当前，邮轮案件的管辖权、保全与执行的难题同样需要依靠持续推进粤港澳大湾区的海事司法合作，而推进粤港澳三地的司法合作，本质在于粤港澳三地司法机构在处理如邮轮案件等各类案件时能够加强交流对话、协同合作，共同解决司法难题。而区际司法协作是国际司法协作的前提，也能够为国际司法合作积攒了经验，就当前的邮轮案件而言，首先应当推进实现粤港澳的司法区际协作。

（五）积极参与邮轮法律制定与修改

我国《民事诉讼法》第七条规定：“人民法院审理民事案件，必须以事实为依据，以法律为准绳。”当前的邮轮法律问题，归根到底，是滞后的立法与快速发展变化的现实环境所导致的矛盾，而落到实处，则必须通过邮轮法律的制定与修改解决法律滞后的问题。新中国成立后，我国法治的指导方针经历了从“十六字方针”到“新十六字方针”的嬗变，即从“有法可依、有法必依、执法必严、违法必究”变为了

“科学立法、严格执法、公正司法、全面守法”，新方针将立法、执法、司法和守法等环节作为一个互相联动的有机整体，对立法和司法都提出了更高的要求。习近平总书记指出：“推进科学立法、民主立法，是提高立法质量的根本途径。”而无论是科学立法，还是民主立法，都不能缺少司法人员的参与。我国《海商法》于1992年11月7日通过，1993年7月1日开始施行，此后接近30年的时间内没有进行修订，无法有效调整邮轮法律关系也在情理之中。而立法部门也早已发现了此项问题，早在2018年9月第13届全国人大常委会中已经将《海商法》纳入了立法计划的第二类法律之中。2020年5月，《海商法（修改送审稿）》通过司法部向国内指定单位（法院、律师事务所、科研院校、国企等）征求意见。由于种种原因，《海商法》的修改工作目前尚未完成，仍在进行之中，司法机构积极参与《海商法》的修改，以及积极参与相关邮轮法律法规的研究与制定，是提高立法质量的必然要求，也是司法与立法的良性互动。而立法质量的提高，有利于解决邮轮司法问题，对司法工作也有促进作用。对于构建完善的邮轮司法机制，笔者仍然认同应当在我国《海商法》中就有关邮轮旅游作出特别规定。