

大连海事法院 2024 年海事审判 白皮书

Dalian Maritime Court
White Paper on Maritime Trials (2024)



中华人民共和国大连海事法院
Dalian Maritime Court of the P.R.C

2025年2月
February 2025

CONTENTS

大连海事法院

2024 年海事审判白皮书

特别说明：本白皮书以中英两种文字发布，以中文文本为准。

目 录

前言	001
一、基本情况	001
（一）总体概况	001
（二）案件分类	002
二、工作亮点	005
（一）护航海洋经济发展	005
（二）积极回应群众期盼	005
（三）努力提升司法效能	006
（四）加强审判监督管理	006
（五）激发内生动力活力	007
三、问题建议	008
（一）对多式联运主体的建议	008
（二）对海洋环境保护主体的建议	009
（三）对海洋建设工程主体的建议	011
（四）对海上保险主体的建议	012
四、典型案例	014
（一）非排他性管辖协议的外方当事人在中国法院提起诉讼， 中国法院可以通过默示协议管辖取得管辖权	014

（二）多式联运合同约定的迟延履行违约金具有惩罚性，违约金的支付和调整不以造成实际损失为条件.....	015
（三）运用“东方经验”化解涉外纠纷，助力海洋强省建设	016
（四）出租人与承租人对船舶毁损均存在过错，应当根据各自过错程度分担责任.....	017
（五）依法迅速采取司法强制措施，成功化解海上重大安全风险隐患	018
（六）适用国际条约涉外送达，并积极与外国协会对接，妥善调解中外企业纠纷.....	018
（七）收货人换取提货单后迟延、拒绝提取货物产生的集装箱超期使用费，由收货人承担.....	020
（八）国际货运代理的委托人认为代理人违约，应举证证明代理人从事货运代理事务具有过错	021
（九）企业以虚假意思表示订立的海上货运代理合同，不能受到法律保护	022
（十）船舶在海上泄漏燃油，油污责任保险人应当按照船舶污染责任保险单列明的保险责任范围赔付损失，而不应将理赔导则作为理赔依据.....	023
（十一）保险人代位请求赔偿的权利与被保险人主张赔偿的权利系基于同一海事赔偿请求，被保险人在海事赔偿责任限制基金的赔偿顺序上并不优先于保险人	024
（十二）运用海上枫桥经验，妥善化解 12 年群体纠纷	025
（十三）以“赔偿 + 劳务代偿 + 分期履行”的责任承担方式，成功调解涉海洋生态民事公益诉讼案件.....	026
（十四）运用比例原则并结合实际情况，准确处理资源合理开发利用与保护生态环境之间的关系	027
（十五）了解当事人的实质诉求，准确判断行政争议的形成原因，确定被诉行政行为及适格被告是解决行政纠纷的前提	028

结束语	029
-----------	-----

前言

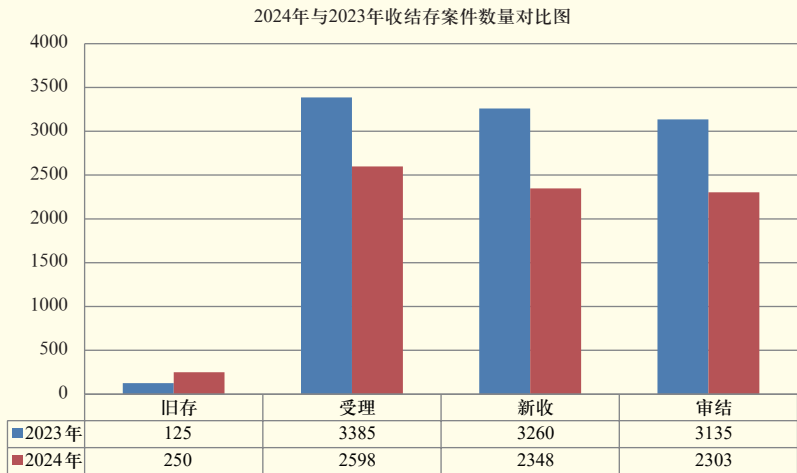
1984年11月14日，大连海事法院由全国人民代表大会常务委员会批准设立。四十年春华秋实，中国海事审判事业经历从无到有，从有到强，服务保障海洋发展大局不断取得新成就。四十载薪传火继，大连海事法院一代代海法人秉持公正、辛勤耕耘，为国家海洋强国建设、辽宁全面振兴发展写下生动注脚。

2024年，大连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，全面贯彻党的二十大和二十届三中全会精神，深入贯彻习近平法治思想，在省委的坚强领导下，在省法院监督指导下，紧紧围绕“努力让人民群众在每一个司法案件中感受到公平正义”的目标，以“公正与效率”为主题，聚焦提高涉外司法效能和公信力，实施精品战略、品牌战略、人才战略，勇当辽宁法院审判工作走在前列的排头兵。在2024年11月27日召开的全国海事审判工作座谈会上，大连海事法院作为2家介绍经验的海事法院之一进行现场交流。

一、基本情况

（一）总体概况

1. 收结案情况。2024年，大连海事法院受理各类案件2598件，同比下降23.25%。其中新收2348件，同比下降27.98%；审结2303件，同比下降26.54%。

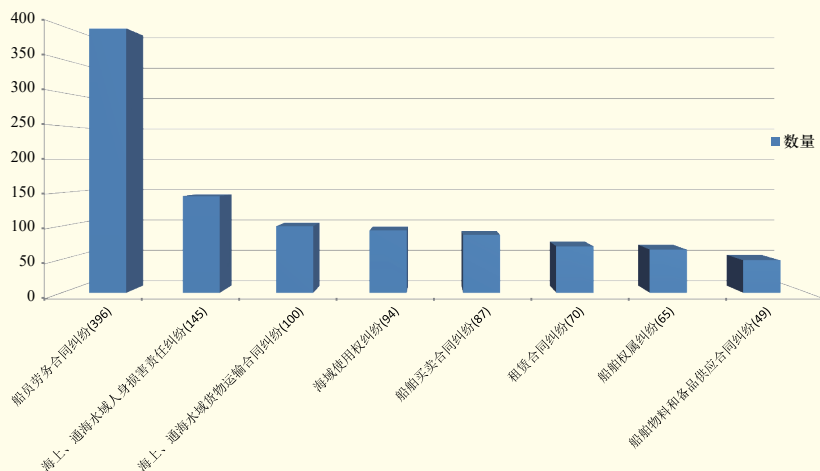


2. 审判质效指标情况。2024 年，大连海事法院上诉率 17.18%，申诉申请再审率 0.27%，调解率 23.92%，平均结案时间 77.94 天，法定审限内结案率 100%，没有超审限案件。（注：数据来源于“辽宁法院审判质量管理平台”）

（二）案件分类

1. 民事案件^{〔1〕}：受理 1579 件，同比下降 26.15%。其中新收 1492 件，同比下降 27.25%；审结 1373 件，同比下降 33.06%；涉案标的额 25.3635 亿元，同比减少 42.5439 亿元。数量居前八位的新收民事案件共 1006 件，其中船员劳务合同纠纷 396 件，占新收民事案件的 28.55%；海上、通海水域人身损害责任纠纷 145 件，占比 10.45%；海上、通海水域货物运输合同纠纷 100 件，占比 7.21%；海域使用权纠纷 94 件，占比 6.78%；船舶买卖合同纠纷 87 件，占比 6.27%；租赁合同纠纷 70 件，占比 5.05%；船舶权属纠纷 65 件，占比 4.69%；船舶物料和备品供应合同纠纷 49 件，占比 3.53%。

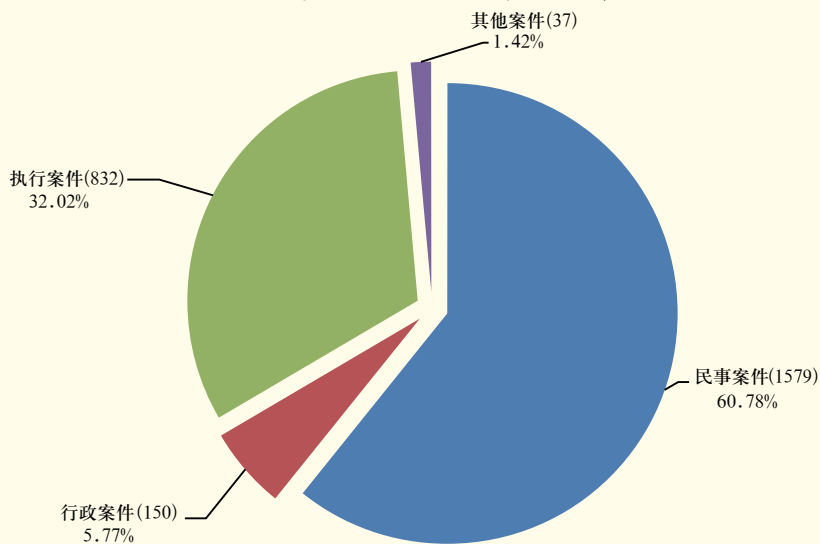
〔1〕 包含海事海商案件和海事特别程序案件，不包含非诉保全审查案件、国家赔偿案件、司法救助案件、司法协助案件和执行案件。



2. 行政案件：受理 150 件，同比上升 5.63%。其中新收 133 件，同比下降 2.21%；审结 126 件，同比上升 0.8%；涉案标的额 2.5656 亿元，同比减少 3.4263 亿元。

3. 执行案件：受理 832 件，同比下降 22.17%。其中新收 687 件，同比下降 33.75%；执结 767 件，同比下降 16.99%。涉案标的额 12.5097 亿元，同比减少 54.093 亿元。

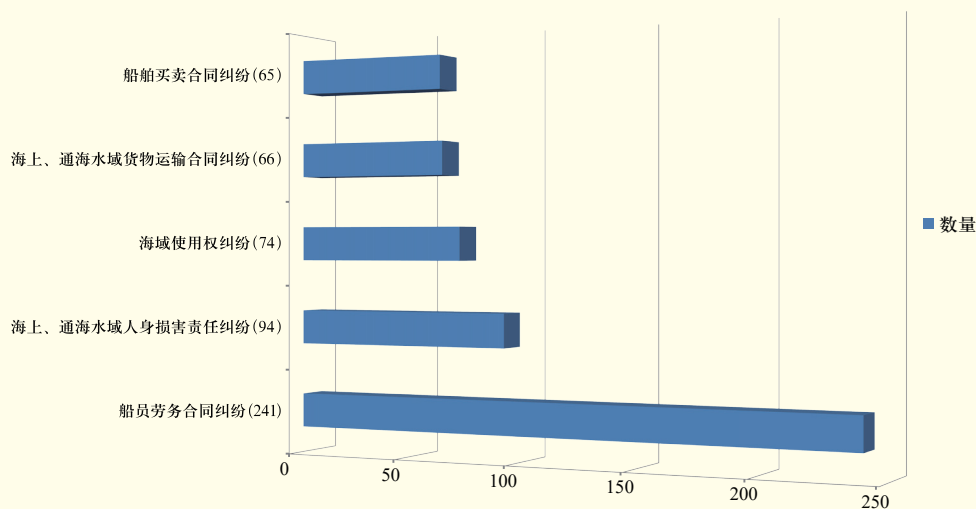
受理案件数占比图（件，%）





4. 派出法庭案件：五个派出法庭受理案件 953 件，占全院受理案件 36.68%，同比下降 25.72%。其中新收 918 件，同比下降 26.44%；审结 883 件，同比下降 29.25%。涉案标的额 23.92 亿元。

派出法庭新收民事案件中数量居前五位的案件共 540 件，具体类型如下：



5. 扣押、拍卖船舶情况：扣押船舶 36 艘（其中：中国籍 34 艘，外国籍 2 艘），拍卖船舶 85 艘（包括之前扣押的船舶），网拍覆盖率 100%，网拍成交船舶 30 艘，成交金额 8394.57 万元。

6. 涉外涉港澳台案件情况：2024 年全院共受理涉外、涉港澳台案件 148 件，同比下降 34.8%，其中新收 106 件，同比下降 49.03%。审结 90 件，同比下降 56.31%。涉及阿曼、巴拿马、巴西、比利时、朝鲜、俄罗斯、法国、斐济、韩国、吉布提、几内亚、加拿大、加纳、立陶宛、利比里亚、马达加斯加、马来西亚、马绍尔群岛、美国、美属萨摩亚、孟加拉国、摩洛哥、南非、挪威、日本、萨摩亚、塞内加尔、泰国、土耳其、瓦努阿图、希腊、新加坡、意大利、印度、印度尼西亚、英国、中国台湾、中国香港等 40 个国家和地区。

二、工作亮点

（一）护航海洋经济发展

一是积极保障海洋经济。持之以恒抓好“服务保障三年行动30条司法措施”贯通落地，以更强力度、更实举措、更优效果护航打赢攻坚之战。以专业化审判服务大局，审理涉航运、船舶、渔业等案件396件。1个案例被中国海事审判服务海洋经济发展工作综述引用，1个案例入选最高法院实质化解行政争议典型案例，1篇建议入选辽宁法院优秀司法建议。**二是积极顺应开放需求。**完善海事诉讼服务体系和诉讼能力建设，为中外当事人提供高效便捷低成本的司法服务。妥善审理涉海陆联运、港口码头案件63件，善用“东方经验”化解涉外纠纷，服务“一带一路”建设。举办司法服务“冰上丝绸之路”工作座谈会，大连、青岛、上海、宁波等四家海事法院参加，《人民法院报》整版报道。**三是积极保护海洋环境。**探索沿海法院“1+6”司法协作机制，建立专业团队和专家库，高效审理涉海洋生态环境案件，把恢复性司法理念落到实处。参与“美丽海湾”建设和渤海综合治理攻坚战。健全与海警局、海事局等行政部门的联动机制，努力实现执法司法与源头治理的双赢多赢共赢。1个案例获评首届辽宁法院环境资源优秀案例二等奖。

（二）积极回应群众期盼

一是抓前端治未病。努力“止于未发”，组织干警深入中外运物流公司、外商投资企业利勃海尔机械公司等调研，开展以案释法，发送司法建议，发放法律风险提示，从源头预防纠纷。尽力“化于萌芽”，与中国船东互保协会、中国渔业互保协会、大连市司法局、大连市总工会、大连市工商业联合会等11家单位协力化解矛盾。2024年新收案件数量下降



27.98%。**二是优服务办实事。**完善双语标识、诉讼指南等便民服务体系，出台鉴定流程规范，减轻当事人负担。开展涉企纠纷一站式诉前调解专项活动，建立涉企案件绿色通道。常态化开展“不当查封扣押冻结涉案款物问题”专项整治。实施“立审执一体化”制度，规范执行行为，建立信息共享机制，与庄河等法院签署合作协议，推动解决执行难。**三是打基础强基层。**落实省法院强基工程要求，选配人员，加大投入，完善制度，实现派出法庭角色定位、工作机制、服务群众、自身建设“四个转变”。长海法庭形成“镇镇能调解、诉讼不出岛”模式，“海上枫桥”多元解纷机制获评辽宁法院 2024 年度创新成果，法庭获得“人民法院海事审判工作成绩突出集体”称号。

（三）努力提升司法效能

一是打造海事纠纷解决优选院。实施品牌工程，坚持“公正、平等、高效、便捷、文明、透明、廉洁”的理念裁判案件，让更多涉外当事人首选大连海事法院诉讼。新收涉外案件 106 件，涉及 40 个国家和地区。智利、土耳其和新加坡三国的企业，放弃了已达成的管辖协议，选择到大连海事法院诉讼。**二是推进涉外审判机制改革。**制定《关于学习宣传党的二十届三中全会精神实施方案》，推动涉及海事法院的 43 项改革任务落实落地。建立“一站式”国际海事纠纷解决机制，完善审委会、专业法官会议和案件阅核等规则。利用互联网办理跨境授权。通过船东互保协会预担保，降低扣押船舶经营影响。建立专家辅助人机制，为涉外司法审判添“智力”。**三是讲述中国司法故事。**完善中英文双语网站，发布涉外典型案例英文版。2 个案例入选由英国知名出版社英富曼出版、由海事商事法律领域著名专家学者主编的《中国海事商事法律报告》。

（四）加强审判监督管理

一是深化审判权运行监督。紧盯质量、效率、效果三个维度，按月

和季度实施大数据分析、检查、指导机制。充分发挥指标体系的“体检表”作用，每季度调度、每月发提示函，做实数据会商评议。**二是发挥指引作用。**制定《海事民事案件调解指南》《关于规范类案同判机制的实施意见》等，规范调解程序，用好“案例库”“法答网”，防止出现“类案不同判”现象。**三是确保阅核质量。**充分发挥“关键少数”作用，强化院庭长的阅核和监督职责，防止对审判质效的监管出现“宽松软”现象。**四是加强疑难案件研讨。**常态化运行审委会、专业法官会议制度，对长期未结案件逐案过堂、集体会商，并集中研究重大疑难复杂案件。**五是开展案件质量评查。**重点评查长期未结、上诉改发、再审改判、申诉信访等案件，严格落实发回重审和改判案件同步评查制度，明确常规评查案件的范围和比例，并加强交叉评查力度。**六是完善精品案件培育机制。**开展“船舶碰撞案件审理思路”“裁判文书常见问题”等实务交流，组织优秀裁判文书和优秀庭审评比，6个案例被评为辽宁法院典型案例。

（五）激发内生动力活力

一是加强司法良知培育。强化职业伦理、职业操守等教育，深入组织“崇法、致公”院训教育，培树先进典型，召开新入职人员、青年干警等人员座谈会，引导法官成为最守道德、最讲良知、最尊法治的群体。**二是注重提高专业能力。**继续实施以实践为导向的“在院、入校、上船、进海”四种模式，大力培养明船舶、懂航运、晓国际规则、精涉外法律实务的精英人才。与西政、大外等高校签订合作协议，共同培养卓越法律人才。开展英语比赛，评选5名“双语法官”“双语助理”。1人被评为全国模范法官，3人分别被评为辽宁法院“办案能手”“优秀法官”和“岗位标兵”。1人获评辽宁涉外法治领域领军人才，3人分别获评辽宁司法领域、涉外法治领域骨干人才。**三是加强审判理论研究。**3人被评为省审判业务专家，2人入选辽宁法院“理论研究人才库”。全院形成以1名全国审判业务专家为龙头、以7名省级审判业务专家为骨干、以11名优秀



年轻审判理论研究人才为梯队的高端涉外审判人才队伍。成立涉外法治研究会，加强涉外审判理论研究，完成最高法院两项重大课题，省法院1项重大课题。两项调研成果被评为海事审判四十周年有影响力成果。18篇调研成果获省级以上奖项，4篇调研成果在《人民司法》等发表，3个案例入选人民法院案例库。**四是严格正风肃纪。**建设廉政教育基地，开展警示教育，督促干警知敬畏、存戒惧、守底线。完善管理监督制度，健全责任追究制度，开展明察暗访，改进工作作风。

三、问题建议

为更好服务海洋经济发展，对相关海事主体在经营管理、风险防控、生态环境保护等方面提出以下建议：

（一）对多式联运主体的建议

在国内统一大市场建构、对外开放持续扩大、多式联运“一单制”“一箱制”快速发展的时代背景下，多式联运经营人作为国际贸易和跨国运输的重要主体，应当加强系统性法律风险防控。海事法院通过公正审理案件，明确多式联运经营人的权利和责任，有力推动此类市场主体的理性自治和规范经营。依照《中华人民共和国海商法》（以下简称海商法）第一百零四条规定^{〔2〕}，对运输全程负责系多式联运经营人的法定义务，多式联运经营人应努力做到合同订立时的谨慎注意和履行管理上的妥善处理。有的案件，托运人与多式联运经营人订立的合同形式上为货运代理合同，但多式联运经营人实际提供门到门运输服务，收取全程运费，出

〔2〕 《中华人民共和国海商法》第一百零四条第一款：“多式联运经营人负责履行或组织履行多式联运合同，并对全程运输负责。”

具全额运费发票，双方实质上形成多式联运合同法律关系。^{〔3〕}有的案件，收货人在集装箱货物卸离船舶并运到其内陆仓库卸下时发现货损，多式联运经营人未证明货损发生在其责任期间之外，应当承担赔偿责任^{〔4〕}。有的案件，在发生货损后，收货人以多式联运经营人无海上货物运输资质为由主张多式联运合同无效，然而多式联运经营人不一定是海上运输的承运人，其不具备海上货物运输资质，不当然影响多式联运合同的法律效力^{〔5〕}。

建议：多式联运经营人应当根据自身资质订立多式联运合同或货运代理合同，不应超越经营范围对外订立或履行合同，注意选择有资质、信誉好的海上运输区段、陆路运输区段承运人，自己负责的区段应按照规定取得相应运输资质。订立多式联运合同时，多式联运经营人应当准确使用合同名称，合同名称与合同内容应当保持一致。收取运费后，应当依法开具发票。多式联运经营人对全程运输负责，在接收货物和交付货物环节应当严格把关。在交接现场无法检验货物的，多式联运经营人如果认为货损与其无关，应当寻找充分可靠证据，以维护自身合法利益。

（二）对海洋环境保护主体的建议

保护好海洋生态，对保障国家生态安全、促进海洋可持续发展、实现人海和谐共生具有重要作用。关于海域使用许可，依据《中华人民共和国海域使用管理法》第二十九条规定^{〔6〕}，海域使用权终止后，原海域使用权人应依法拆除用海设施及构筑物，此种情形主要指原海域使用权人

〔3〕 例如（2024）辽72民初720号某物流公司诉辽滨某公司多式联运合同纠纷案；（2024）辽72民初550号森某公司诉博某公司多式联运合同纠纷案等。

〔4〕 例如（2023）辽72民初100号擎某国际公司诉润某物流公司多式联运合同纠纷案。

〔5〕 例如（2024）辽72民初996号梁某某诉瑞某泰公司多式联运合同纠纷案。

〔6〕 《中华人民共和国海域使用管理法》第二十九条：“海域使用权期满，未申请续期或者申请续期未获批准的，海域使用权终止。海域使用权终止后，原海域使用权人应当拆除可能造成海洋环境污染或者影响其他用海项目的用海设施和构筑物。”



不再对海域有使用的可能。例如，海洋功能规划发生变化，不符合续期条件故收回海域使用权，又因海域使用许可不能延续而注销证书。注销证书系基于行政许可的管理行为而作出的注销行为。该注销行为的法律效果是依附于收回海域使用权行为并被其所吸收，注销行为是海域使用权终止后的程序性行为，不符合行政诉讼的起诉条件。^{〔7〕} 同样，对于海洋功能规划待调整，尚不能确定调整后是否允许养殖户养殖的区域，应当充分考虑海域使用的实际情况、海洋功能规划调整情况、自然资源保护等多方面因素，不能简单地仅以在处罚当时海洋功能规划尚未调整为由，作出处罚并要求拆除相关附属设施。^{〔8〕} 关于环境公益诉讼，依据《中华人民共和国民事诉讼法》第五十八条第二款规定^{〔9〕}，在没有前款规定的机关和组织或者前款规定的机关和组织不提起诉讼的情况下，检察机关作为公共利益代表，有权通过环境民事公益诉讼，持续发挥其对惩治环境违法行为和修复环境损害的积极作用。例如，非法捕捞行为对海洋渔业资源和生物多样性造成损害，检察机关可起诉要求非法捕捞者承担赔偿责任海洋渔业资源损失民事侵权责任，此种责任包括环境修复费用、环境功能性损失费用等^{〔10〕}。

建议：因海洋功能规划调整，海域使用权到期后行政机关依法注销海域使用权证书，行政相对人应当明确不同注销行为的可诉性，就对其权利义务产生实质影响的收回海域使用权行为提起诉讼，以获得救济。

〔7〕 例如（2023）辽72行初16号宋某诉某市人民政府行政许可案。

〔8〕 例如（2023）辽72行初34号、（2024）辽行终520号马某诉某市海洋发展局罚款、责令拆除及行政复议案。

〔9〕 《中华人民共和国民事诉讼法》第五十八条第二款：“人民检察院在履行职责中发现破坏生态环境和资源保护、食品药品安全领域侵害众多消费者合法权益等损害社会公共利益的行为，在没有前款规定的机关和组织或者前款规定的机关和组织不提起诉讼的情况下，可以向人民法院提起诉讼。前款规定的机关或者组织提起诉讼的，人民检察院可以支持起诉。”

〔10〕 例如（2024）辽72民初1336号某市人民检察院诉王某等生态环境保护民事公益诉讼案；（2024）辽72民初22号某市人民检察院与张某某生态破坏民事公益诉讼案等。

行政机关实施行政处罚应符合比例原则，充分考虑违法行为的事实、性质、情节以及社会危害程度等多方面的情况，兼顾行政管理目的、相对人权益保护和社会危害程度。就环境民事公益诉讼，公众应深刻意识到环境保护的现实价值，并明晰造成环境损害可能承担的严重后果，包括生态环境恢复费用、永久性损害损失、调查鉴定评估费用以及可能发生的惩罚性赔偿^{〔11〕}等费用的支出，在日常生产生活中重视海洋环境保护，远离非法捕捞等违法作业行为。

（三）对海洋建设工程主体的建议

随着海洋强国战略的纵深推进，海洋建设工程呈现蓬勃发展趋势，随之也带来一系列海洋建设工程类纠纷。该类案件大多专业程度高、标的额巨大、工期持久、法律关系复杂。案件审理往往需要经过鉴定、证据调取等多个环节，需要涉诉主体投入大量精力与经济成本。总承包人通常通过与分包人约定“背靠背”条款来延长付款期限，减轻资金流动压力，后续又可能因款项支付条件是否成就而产生纠纷矛盾。^{〔12〕}因“背靠背”条款存在第三方未知风险，将该风险转移给合同相对方，显失公平，可能导致约定无效。2024年8月27日起施行的《最高人民法院关于大型企业中小企业约定以第三方支付款项为付款的前提条款效力问题的批复》，首次明确大型企业在建设施工合同中，与中小企业之间以第三方支付款项作为付款条件的约定，因违反法律强制性规定而无效。关于大型企业、中小企业的认定标准问题，《中华人民共和国中小企业促进法》第

〔11〕 例如（2020）赣0222民初796号案件，最高检发布第四十批指导性案例之三，检第164号；两高联合发布生态环境保护检察公益诉讼典型案例之十，2023年8月15日发布。

〔12〕 例如（2023）辽72民初1461号案件。

二条^{〔13〕}、《保障中小企业款项支付条例》第三条^{〔14〕}对大型企业、中小企业列出明确界定标准，可作为司法实践的认定依据。

建议：海洋建设工程规模较大，往往以发包人 - 总包人 - 分包人模式逐层订立合同，约定施工内容及款项支付等事宜。各层级间企业规模有所不同，交易过程中应当将具体的时间节点作为付款日期，或者将工程完成节点作为付款条件，避免约定“背靠背”条款。为纾解大型企业资金流动压力，在订立合同时应当作出“提前量”，将款项支付时间顺位后移，也可以约定不能如期支付款项的，通过担保等方式获取更长账期。中小企业在与大型企业订立合同时，应当主动告知其属于中小企业，并做好证据留存。

（四）对海上保险主体的建议

海上保险作为一种特殊类型保险，主要涉及船舶、货物及其它海上标的，保险标的的特殊性决定了海上保险事故发生后，被保险人应当第一时间通知保险人，保险人收到通知后，应当迅速核定事故是否属于保险理赔范围及理赔数额，否则后续很可能丧失核定条件，难以准确评定损失范围和数额。2024年，我院受理4件船舶碰撞责任纠纷案，均因保险人未及时参与定损而发生争议。^{〔15〕}此外，渔业互保协会作为非营利性社会团体，与船舶经营人订立雇主责任保险合同，其中关于伤残等级赔

〔13〕 《中华人民共和国中小企业促进法》第二条：“本法所称中小企业，是指在中华人民共和国境内依法设立的，人员规模、经营规模相对较小的企业，包括中型企业、小型企业和微型企业。”

〔14〕 《保障中小企业款项支付条例》第三条：“本条例所称中小企业，是指在中华人民共和国境内依法设立，依据国务院批准的中小企业划分标准确定的中型企业、小型企业和微型企业；所称大型企业，是指中小企业以外的企业。中小企业、大型企业依合同订立时的企业规模类型确定。中小企业与机关、事业单位、大型企业订立合同时，应当主动告知其属于中小企业。”

〔15〕 例如（2024）辽72民初26号、（2024）辽72民初27号、（2024）辽72民初28号、（2024）辽72民初29号案件。

偿限额比例部分，应当适用《中华人民共和国民法典》第四百九十六条规定^{〔16〕}，履行提示并按照对方要求予以说明的义务。^{〔17〕}《中华人民共和国民法典》施行后，关于格式条款的提示说明义务更为严谨、细化，并增加了未履行该义务的法律后果。实践中，渔业互保协会仍存在使用《中华人民共和国民法典》施行前所制定格式文本，未按照法律规定作出同步更新的问题。

建议：被保险人怠于通知致使保险人未能参与定损的，损害了保险人的知情权和参与定损权，其依据侵权生效判决所确认的损失金额主张保险理赔的，保险人在诉讼中有权申请重新鉴定。保险人接到报案后应当及时到现场查勘，并通知被保险人到场，避免因定损条件灭失或者单方评估而产生争议。渔业互保协会应当按照《中华人民共和国民法典》的规定，及时对其格式文本进行同步更新，以更好的为会员安全生产提供保险服务。与《中华人民共和国保险法》规定的保险人负有对合同主动解释说明义务不同，船舶经营人作为会员，对渔业互保协会提供的合同条款，负有主动的注意义务，应当对合同条款进行充分的阅读理解，并可要求对方予以说明。

〔16〕 《中华人民共和国民法典》第四百九十六条：“格式条款是当事人为了重复使用而预先拟定，并在订立合同时未与对方协商的条款。采用格式条款订立合同的，提供格式条款的一方应当遵守公平原则确定当事人之间的权利和义务，并采取合理的方式提示对方注意免除或者减轻其责任等与对方有重大利害关系的条款，按照对方的要求，对该条款予以说明。提供格式条款的一方未履行提示或者说明义务，致使对方没有注意或者理解与其有重大利害关系的条款的，对方可以主张该条款不成为合同的内容”。

〔17〕 例如（2024）辽72民初434号案件。

四、典型案例

（一）非排他性管辖协议的外方当事人在中国法院提起诉讼，中国法院可以通过默示协议管辖取得管辖权

智利某农业公司诉土耳其某钢铁公司、新加坡某航运公司海上货物运输合同纠纷案^{〔18〕}中，智利某农业公司作为海运提单记载的收货人，以土耳其籍“珍珠”轮自中国鲅鱼圈港运往智利瓦尔帕莱索港的300吨硫酸镁货物受损为由，向法院起诉，请求判令实际承运人土耳其某钢铁公司、契约承运人新加坡某航运公司赔偿约67万元。法院立案审查时发现，提单背面条款约定船旗国管辖或承运人和货方协商一致的国家/地点管辖。法院认为，智利某农业公司选择在中国有法定管辖权的大连海事法院起诉后，另两方当事人未提出管辖异议并应诉，且告知法院放弃提单背面条款关于管辖的约定，大连海事法院依照《中华人民共和国民事诉讼法》涉外编的规定取得管辖权。在全面审查证据和事实后，法院组织各方当事人进行多轮协商，最终促成各方当事人签署和解协议。智利某农业公司于和解协议订立后的15日内收到足额和解款项并撤回起诉。

【典型意义】各方当事人都是外国法人，在对管辖法院有明确约定的情况下，放弃约定管辖，选择在中国法院诉讼，体现了外国当事人对中国涉外海事司法的高度认可。法院受理案件后坚持平等保护原则，为各国市场主体提供普惠均等、便捷高效的司法服务，以调解方式一次性实质化解纠纷，积极服务保障全球产业链供应链稳定畅通。这是辽宁法院近年来努力打造国际商事纠纷解决优选地的实践成果。

〔18〕 （2024）辽72民初666号。

（二）多式联运合同约定的迟延履行违约金具有惩罚性，违约金的支付和调整不以造成实际损失为条件

润某物流公司诉擎某国际公司多式联运合同纠纷案^{〔19〕}中，擎某国际公司接受润某物流公司委托，负责将辽宁企业生产的大型机电设备从中国营口港和天津港运往埃及阿苏特电站和开罗西电站。由于当事人对大型机电设备的海外运输风险缺少充分研判，机电设备在海运区段发生损坏，之后在埃及港口至电站的陆运区段产生桥梁加固、仓储等大量运输成本损失，运输也因此严重迟延。润某物流公司主张，擎某国际公司在履行合同过程中存在不当履行和迟延履行问题，向法院起诉，请求判令擎某国际公司赔偿润某物流公司因货物损坏产生的修复费用损失以及埃及陆运区段增加的运输成本损失，并应按照合同约定支付迟延履行违约金。法院认为，因双方同意，本案适用中国法律。多式联运合同中约定的迟延履行违约金性质以惩罚性为主，兼具补偿性，违约金的支付不以实际损失发生为条件，应充分尊重当事人约定，对合同里的违约金责任条款进行审查，并以此为基础确定承运人承担迟延履行违约金责任。当事人主张调整违约金时，对中国司法解释确定的“超过损失百分之三十”的违约金调整标准不能机械理解，应结合国际货物运输实际，在托运人不能证明迟延交付货物造成实际损失时，充分考虑货物不能及时运输给托运人造成的期限利益损失，以合同约定为基础，结合合同履行情况等其他因素确定迟延履行违约金标准。综上，尊重多式联运合同约定，判决擎某国际公司赔偿润某物流公司损失及迟延履行违约金。润某物流公司与擎某国际公司均提起上诉，辽宁高院二审维持原判。

【典型意义】埃及是最早加入共建“一带一路”倡议的国家之一，中埃两国在基础设施建设、双边贸易、投资等领域的经济合作蓬勃发展。中国作为埃及第一大贸易伙伴国，出口商品多数通过多式联运形式完成。

〔19〕 一审（2023）辽72民初100号，二审（2024）辽民终518号。



本案尊重当事人意思自治，保护了出口企业的货物损失及迟延运输给其造成的期限利益损失，敦促航运企业在订立和履行合同时全面研判并积极应对国际运输风险，确保运输的安全性和实效性，为中国企业更好地“走出去”并深度融入共建“一带一路”提供了有益的法律指引。

（三）运用“东方经验”化解涉外纠纷，助力海洋强省建设

韩国某海运公司诉大连某石化公司、海南某化工公司共同海损纠纷案^{〔20〕}中，韩国某海运公司所有的韩国籍“海某”轮装载6000吨化工原料从菲律宾巴丹半岛运往中国大连。2023年2月18日，船舶在台湾海峡航行时螺旋桨受到海里的捕鱼绳具缠绕，导致主机停止运行。船长随后紧急指示船舶在厦门附近水域抛锚。受恶劣天气以及水下施工环境的影响，船舶进港靠泊进行清除作业。次日，韩国某海运公司就本次事故宣布共同海损。3月5日，船舶完成清除作业。之后韩国某海运公司在韩国进行共同海损理算，后向法院起诉，以大连某石化公司是船载货物的收货人、海南某化工公司是实际货主为由，请求判令两家公司对共同海损分摊数额连带承担278万元及利息。法院多次耐心、细心地就共同海损理算、损失认定、法律适用等向各方当事人辨析析理，最终促成调解。大连某石化公司和海南某化工公司已按民事调解书向韩国某海运公司足额给付141万元。

【典型意义】船舶在海上航行中遭遇危险，船舶所有人为了船货的共同安全有意支付某些费用的，货物所有人也需要分担部分费用。这是从国际惯例发展而来的国内法律，此类共同海损纠纷具有涉外性、技术性和专业性强的特征。本案一方当事人是外国企业，另两方是中国大型民营企业。法院坚持平等保护，在耐心解释专门法律和专业技术的同时，积极运用“东方经验”化解涉外海事纠纷，促成国际航运市场主体在共

〔20〕 （2024）辽72民初1号。

享航运利益的同时共担航海运输风险，并在解决纠纷后回归合作共赢，有力地推动了民营企业深度融入海洋经济强省建设。

（四）出租人与承租人对船舶毁损均存在过错，应当根据各自过错程度分担责任

某保险航运中心诉大连某安公司、利比里亚某租赁公司定期租船合同纠纷案^{〔21〕}中，香港特别行政区某航运公司向利比里亚某租赁公司出租船舶，从中国上海港向孟加拉国吉大港运送混凝土 1.2 万吨，海运途中货物坍塌致船舶受损，船到目的港卸货后回中国修理。某保险航运中心向被保险人赔付船舶损失 32 万美元后，行使代位请求赔偿权利，向法院起诉，请求判令赔偿损失。法院认为，定期租船合同约定，利比里亚某租赁公司作为承租人，未按舱盖强度范围装载货物，导致船舶损坏，利比里亚某租赁公司存在过错；出租人选任的船长 / 大副在利比里亚某租赁公司提交货物配载计划后，未尽到合理的检查注意义务，出租人 / 被保险人亦存在过错，双方应当各承担 50% 责任，故支持某保险航运中心的部分诉讼请求。利比里亚某租赁公司提起上诉，辽宁高院二审维持原判。

【典型意义】孟加拉国是中国“一带一路”沿线的重要投资国家，中国每年向该国运输大量基础建设物资，船货双方都要面对海上运输的风险挑战。本案依法认定租船合同双方对货物坍塌造成船舶损坏的过错，平等保护中外当事人合法权益，为中外市场主体深度参与共建“一带一路”解除后顾之忧，助力我省打造涉外纠纷解决优选地。

〔21〕 一审（2023）辽72民初122号，二审（2024）辽民终826号。



（五）依法迅速采取司法强制措施，成功化解海上重大安全风险隐患

上海某进出口公司申请扣押船舶案^{〔22〕}中，上海某进出口公司以指示提单持有人身份向巴拿马籍“索某”轮船舶经营人主张提货，但“索某”轮船舶经营人因与案外人的纠纷，将船舶停靠在中国大连某锚地，拒绝卸货。上海某进出口公司向法院申请扣押该轮。经查，“索某”轮运载了价值10亿余元的原油，船舶经营人拒绝靠泊交付货物将严重影响实际买方辽宁省某大型民营石化公司的生产经营，且当时海面风力6级，该30万吨巨型油轮长时间滞留海面，将产生重大安全隐患。法院在依法审查上海某进出口公司提供的证据和担保后，认为其申请符合法律规定。之后承办法官第一时间组织力量前往锚地扣押“索某”轮。前往锚地过程中，外籍船长告知船舶代理，拒绝法院人员登轮送达法律文书。为说服船长配合中国法院执法工作，法官通过交通船高频多次与其英语通话，船长最终同意以电子邮件方式接收扣押船舶文书。收到扣押船舶命令后，该船很快靠泊，价值10余亿元的原油在中国港口安全卸载，纠纷在中外当事人间快速成功化解。

【典型意义】办理涉外海事案件行动迅速，程序规范，展现了中国涉外审判法官的专业素质和司法智慧，展示了中国司法的权威和形象。同时，案件的高效办理，及时化解了海上重大安全风险隐患，为保证我省大型民营企业正常生产经营和防范化解经营风险提供了有力的司法保障。

（六）适用国际条约涉外送达，并积极与外国协会对接，妥善调解中外企业纠纷

某化工公司诉某航运公司、某保赔协会海上、通海水域运输合同纠纷

〔22〕 （2024）辽72财保28号。

纷案^{〔23〕}中，某航运公司所有的货轮承运某化工公司进口的34000吨化工原料，从美国朗维尤港出发运抵中国鲅鱼圈港。某化工公司卸货时发现货物受损严重，向某航运公司提出高额索赔。某航运公司为其船舶免于被扣押，向某化工公司提供英格兰船东协会出具的放船保函。后因各方未能就赔偿数额协商一致，某化工公司向法院起诉，要求索赔。向某航运公司在马绍尔群岛共和国的注册地址邮寄送达未成功后，法院按照《海牙送达公约》的要求，通过外交途径向其送达开庭传票等法律文书。同时，法院组织某化工公司与某保赔协会进行了证据交换，并多次主持双方协商纠纷调解方案。因司法实践中对于放船保函的性质争议较大，某保赔协会拒绝在某航运公司未参与诉讼的情况下直接给付赔偿款。前述送达成功后，某保赔协会又以某航运公司及其唯一股东公司均已在马绍尔群岛共和国被注销为由，向法院递交中止审理申请。经审查，法院认为某保赔协会提交的证据材料不符合国际公约以及中国法律的要求，决定依法缺席审理。开庭查明事实后，法院向某保赔协会释明法律责任和风险，最终推动各方达成和解协议，某化工公司在调解协议达成后收到1000余万元赔偿款。

【典型意义】本案纠纷发生在中国企业与未同中国建立外交关系的外国企业之间。在外国企业逃避责任、拒绝应诉的情况下，法院准确适用国际条约和中国法律进行涉外送达和缺席审理，积极与为航运企业提供保赔保险服务的外国协会对接，释明法律风险，成功调解了中外企业间的纠纷，妥善维护了中国民营企业的合法利益，为民营经济发展壮大提供了有力的司法服务和保障。

〔23〕 （2023）辽72民初791号。



（七）收货人换取提货单后迟延、拒绝提取货物产生的集装箱超期使用费，由收货人承担

某国际物流公司诉某生物科技公司海上货物运输合同纠纷案^{〔24〕}中，2022年8月21日，某国际物流公司作为承运人签发记名提单，记载：托运人某生物科技公司，收货人HT公司，装货港中国大连，卸货港韩国仁川，货物为烤绿豆。同日，丹麦某航运公司签发海运单，记载：托运人某国际物流公司，收货人IL公司，装货港、卸货港、货物同上述提单。8月22日，HT公司以提单换取了提货单。8月23日，货物运抵韩国仁川港。HT公司一直未提取货物。某国际物流公司起诉要求某生物科技公司支付卸货港集装箱超期使用费及利息。法院认为，收货人在卸货港以提单换取提货单，属于行使提取货物的权利，其因此而对承运人负有按时提取货物的义务。收货人迟延、拒绝提取货物产生的集装箱超期使用费由收货人承担，承运人不应再向托运人主张，故法院驳回了某国际物流公司的诉讼请求。某国际物流公司提起上诉，辽宁高院二审维持原判。

【典型意义】《区域全面经济伙伴关系协定》（以下简称RCEP）生效后，中国海运行业迅速发展，但集装箱超期使用费一直是海运行业船货双方争议较多的法律问题。本案确立了收货人对换取提货单后迟延、拒绝提取货物产生的集装箱超期使用费负责的裁判规则，可以减少实践中的类似纠纷。此类纠纷的妥善解决，有力地保障了进出口企业在RCEP提供的绿色通道上实现“贸易绿码”，为中国自由贸易试验区构建国内国际双循环的重要节点和平台创造良好条件。

〔24〕 一审（2023）辽72民初1439号，二审（2024）辽民终397号。

（八）国际货运代理的委托人认为代理人违约，应举证证明代理人从事货运代理事务具有过错

某机械部件公司诉某国际货代公司等海上货运代理合同纠纷案^{〔25〕}中，某机械部件公司与某国际货代公司于2020年订立货运出口代理协议，约定某国际货代公司作为某机械部件公司的代理人，根据《FIATA国际货运代理业标准（示范）规则》^{〔26〕}履行国际货运代理义务。2022年，某机械部件公司委托某国际货代公司代理一批汽车零部件自中国锦州至墨西哥科阿韦拉的多式联运。2022年7月29日，装载货物的卡车在墨西哥公路运输途中发生事故，造成货物损坏，双方就货损赔偿发生纠纷，某机械部件公司要求某国际货代公司承担货损赔偿责任。法院认为，本案为涉外案件，FIATA标准规则是双方合同约定的重要内容，依据该规则第19条规定，应适用中国法律。货损发生在墨西哥公路运输区段，某机械部件公司要求某国际货代公司承担代理人的货损赔偿责任，应当举证证明某国际货代公司从事货运代理事务具有过错。某机械部件公司未能完成举证责任，依法驳回某机械部件公司的诉讼请求。某机械部件公司提起上诉，辽宁高院二审维持原判。

【典型意义】中国制造业企业在“一带一路”贸易过程中，需要通过国际多式联运将产品运往沿线国家。企业通常将运输事宜委托给货运代理人。货运代理人与委托人之间因合同约定而在不同阶段可能形成代理、运输等不同法律关系。货物在沿线国家陆路运输区段发生损坏，多式联运经营人应当按照该国调整该区段陆路运输方式的有关法律规定承担责任。委托人选择货运代理人承担代理责任，则按照合同约定或者中国法律规定适用法律。故委托人在诉讼中对法律关系的选择，决定了相应的法律适用。本案的处理有助于引导国内企业在对外贸易活动中深入

〔25〕 一审（2023）辽72民初653号，二审（2023）辽民终1881号。

〔26〕 FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services.



理解法律适用规则，维护自身合法利益。

（九）企业以虚假意思表示订立的海上货运代理合同，不能受到法律保护

锦州某贸易公司与天津某商贸公司、深圳某矿业公司、某国际物流公司海上货运代理合同纠纷案^{〔27〕}中，锦州某贸易公司诉称，天津某商贸公司自2016年起委托某国际物流公司办理海运进出口散杂货物租船订舱事宜，深圳某矿业公司为天津某商贸公司的债务提供担保，但自2018年4月起天津某商贸公司未再支付相关费用；某国际物流公司于2019年3月与天津某商贸公司就债务数额进行确认，并于同年10月将其对天津某商贸公司的债权转让给锦州某贸易公司。锦州某贸易公司起诉要求天津某商贸公司偿还运费、代理费共1.7亿元及利息，并要求深圳某矿业公司承担连带保证责任。法院审查后认为，锦州某贸易公司提供的货运代理合同、租船合同、欠款确认、发票等看起来似乎形成了完整的证据链，但其未提供海运提单、报关单等能够证明真实运输发生的证据。经核实，确定天津某商贸公司与某国际物流公司间不存在真实的货运代理合同关系，之后依法进行了处理。

【典型意义】随着国内外贸易的不断发展，各类商事纠纷日益多样化和复杂化。法院在审理案件时，应当注重案件的实质审查，不应拘泥于表面证据，同时应当取得公安局、海警局、海洋发展局等司法和行政部门的支持，努力还原案件本质，切实解决纠纷。另外，大型企业在贸易过程中，往往通过各种途径增加自身资金的占有率和流通性，出现纠纷起诉到法院时，又会陷入以虚假意思表示作出的民事行为不能受到法律保护而以真实意思表示作出的民事行为缺乏证据支撑的尴尬境地。天津某商贸公司属于国有企业，深圳某矿业公司属于小微企业。本案的处

〔27〕 （2024）辽72民初645号。

理有效避免了国有资产流失,也有助于引导各类企业合法经营,健康发展。

(十) 船舶在海上泄漏燃油,油污责任保险人应当按照船舶污染责任保险单列明的保险责任范围赔付损失,而不应将理赔导则作为理赔依据

某船舶公司诉某保险公司船舶油污责任保险合同纠纷案^{〔28〕}中,某船舶公司所有的“某海油”轮于2020年8月13日发生自沉,造成柴油等油料泄漏。某船舶公司按照海事局的要求开展防污清污等处置工作,因此产生船舶作业费用等。就上述航次签发的船舶污染责任保险单列明:保险责任为“为防止被保险船舶即将发生的污染物排放或泄漏,而采取合理措施所产生的费用”“污染事故发生后任何人采取合理的防止或尽量减少污染损害的预防措施产生的费用,以及因采取这种措施而造成财产进一步损失或损害而应由被保险人承担的经济赔偿责任”。某船舶公司向法院起诉,请求判令某保险公司按其实际支付的费用给付保险赔偿金2600万元及其利息。某评估公司作出的《海上溢油清污费用评估意见报告》载明,按照《船舶油污损害赔偿基金理赔导则》规定的标准计算出船舶作业及待命等费用380万元。某保险公司抗辩其应按该费用给付保险赔偿金。法院认为,理赔导则系就油污受害人因油污损害及相关费用超出了船舶所有人油污损害赔偿责任限额、船舶所有人依法免除赔偿责任、船舶所有人及保险人不具备履行部分或全部义务的偿付能力,以及无法找到造成污染船舶等情况下,申请油污基金进行赔偿或补偿的规定,其性质属于从油污基金中对油污受害人不能从污染人处获得赔偿的损失部分进行填补。本案系船舶所有人向其油污保险人就防止污染及损害采取合理措施的费用主张保险赔偿。根据保险单记载的“保险责任”范围,保险人应当对被保险人采取合理措施的实际费用进行赔偿,而不

〔28〕 一审(2022)辽72民初418号,二审(2022)辽民终1786号。



是按照理赔导则评估的费用予以赔偿，判令某保险公司给付某船舶公司船舶油污责任保险赔偿款 2177 万元及其利息。某保险公司提起上诉，辽宁高院二审维持原判。某保险公司提起再审申请，最高法院驳回其再审申请。

【典型意义】该案的裁判明确保险人应当按照约定全面、充分赔偿被保险人的合理实际损失，引导油污责任人采用先进防污设备、全身心投入清污行动并高效妥善地完成船源油污的强制清除，促进海洋生态系统迅速修复，推动责任保险发挥保护海洋环境、维护生态平衡、促进可持续发展的积极作用。

（十一）保险人代位请求赔偿的权利与被保险人主张赔偿的权利系基于同一海事赔偿请求，被保险人在海事赔偿责任限制基金的赔偿顺序上并不优先于保险人

某石油天津分公司、某甲保险天津公司诉海南某船务公司、某乙保险泉州分公司船舶触碰损害责任纠纷案^{〔29〕}中，海南某船务公司所有的“某建 23”轮因走锚致使船锚与某石油天津分公司的海底管线发生触碰，造成损失。因某石油天津分公司向某甲保险天津公司投保了油田生产险，在发生触碰事故后，某甲保险天津公司依保险约定支付了部分损失的保险理赔款。案件审理过程中，海南某船务公司向法院申请设立了海事赔偿责任限制基金。某石油天津分公司认为，依照《中华人民共和国保险法》第六十条第三款的规定，其应优先于某甲保险天津公司在基金中受偿，请求法院判令在海事赔偿责任限制基金内，其所享有的剩余损害赔偿权的受偿优先于某甲保险天津公司代位请求赔偿权。法院认为，某甲保险天津公司并不存在独立的海事赔偿请求，其主张权利的基础是代某石油天津分公司请求赔偿，本质上与某石油天津分公司的主张均为同一海事

〔29〕 一审（2023）辽72民初725号案件，二审（2024）辽民终846号案件。

赔偿请求，故某石油天津分公司要求优先于某甲保险天津公司在基金中受偿，缺乏事实和法律依据，依法判决驳回某石油天津分公司该部分诉讼请求。某石油天津分公司未就该答辩主张提起上诉。

【典型意义】海事赔偿责任限制基金是海商法独有制度，其设立能够有效提高海事司法效率，为海事赔偿责任提供明确的规则和保障。在海事赔偿责任基金的限制性责任规则下，进一步明确保险人代位请求赔偿权利与被保险人剩余损失赔偿请求权利的受偿顺序，能够使保险人更准确地评估海上风险，保证海上保险经营的稳定性，为海上保险业务的风险防范提供指引。

（十二）运用海上枫桥经验，妥善化解12年群体纠纷

某岛村民委员会诉某镇政府、某华公司滩涂使用权纠纷案^{〔30〕}中，东港市某县水产局于1983年8月发文确认总面积14478亩滩涂使用权归某岛村。1990年10月，某县滩涂管理站为某镇政府颁发两份《贝类滩涂执照》，与某岛村的滩涂使用权面积出现了重叠。2003年，某镇政府就重叠滩涂与某岛村、某华公司订立《租赁滩涂协议书》，将滩涂出租给某华公司使用，租期50年。2004年，某华公司经某镇政府同意，将合同权利义务转让给于某。2006年3月，于某设立的某水产公司取得滩涂证书。由于《租赁滩涂协议书》相关内容没有经过村民代表会议表决，某岛村民委员会以某镇政府、某华公司为被告提起诉讼，主张享有滩涂使用权，并对镇政府对外租赁滩涂及租金价格表示强烈不满。法院受理后，承办法官多次到村民代表家中走访并现场查看，全面了解案情，五次与某镇党委政府主要领导面谈，分析案情，阐明利弊得失。庭审前，将案涉法律条文打印分发给诉讼各方和旁听庭审的村民代表；庭审中，结合查明事实向当事人及旁听村民释法说理；庭审后，及时向某镇政府的上级部

〔30〕 （2023）辽72民初191号。



门反馈意见，争取理解支持。经过5个多月努力，当事各方达成和解，某镇政府放弃对诉争滩涂的使用权，某岛村民集体决定继续由于某的某水产公司承租，某水产公司提高租金数额让利于民。某岛村民委员会撤回起诉。

【典型意义】本案在办理过程中，法官到现场开展调查研究，找准纠纷症结所在；加强与地方党委政府沟通，促进府院联动；对村民结合案情释法说理，明确可能的裁判方向；想尽办法穷尽措施实质化解纠纷，促进和谐稳定。仅用5个多月时间实质化解了涉及400余户2000多人的12年群体纠纷，为法院参与社会治理提供了调解思路指引。

（十三）以“赔偿+劳务代偿+分期履行”的责任承担方式，成功调解涉海洋生态民事公益诉讼案件

某市人民检察院诉张某、韩某生态破坏民事公益诉讼案^{〔31〕}中，张某在明知休渔期的情况下，多次驾驶“三无”船舶在大连市南部海域使用禁用网具捕捞水产品，共计捕捞八爪鱼1519.5斤，价值3万元。韩某对水产品予以收购并出售。2023年，人民法院判决张某、韩某犯非法捕捞水产品罪。因张某、韩某在休渔期非法捕捞、收售水产品破坏了海洋自然资源与生态环境，某市人民检察院向法院提起民事公益诉讼，要求二人根据专家意见修复生态，若不履行修复义务，则支付修复费用3万元；赔偿海洋受到损害至修复完成期间服务功能丧失导致的损失6.4万元。审理过程中，法院考虑韩某已经承担了较重的刑事责任，且家庭经济困难，提出了“赔偿+劳务代偿+分期履行”的责任承担方式，并最终调解方式结案。调解协议包括：张某赔偿海洋生态修复费用及损失5.7万元，分三期支付；韩某赔偿海洋生态修复费用及损失1.9万元，分五期支付；韩某以从事生态环境护理养护等形式劳务代偿1.9万元赔偿责任；若韩某

〔31〕 （2024）辽72民初522号。

未履行劳务代偿内容，则应支付修复费用 3.8 万元。

【典型意义】本案系非法捕捞、收售渔获物而引发的纠纷，是涉海洋生态民事公益诉讼的典型案件。法院在处理案件时综合考虑了行为人的刑事责任、行政责任与民事责任，既依法全面追责，又没有过度追责，充分关注行为人的承担责任能力，采用“赔偿+劳务代偿+分期履行”的责任承担方式，保证了民事调解书的有效执行，切实发挥民事公益诉讼案件的教育作用，保护了海洋自然资源。

（十四）适用比例原则并结合实际情况，准确处理资源合理开发利用与保护生态环境之间的关系

马某诉某市海洋发展局、某市人民政府罚款、责令限期拆除及行政复议案^{〔32〕}中，马某取得的围海养殖用海海域使用权证书被注销后，因马某未按期拆除用海设施及构筑物，某市海洋发展局对马某作出拆除用海设施及构筑物，并处罚款 5 万元的行政处罚。马某向法院起诉，请求撤销该行政处罚决定及行政复议决定。法院认为，比例原则要求公权力的行使应限定在必要且合理的范围内，以实现公共利益与私人利益之间的平衡。行政机关执法应当采取既能实现行政管理目的，又能对相对人的权益影响和社会资源损害最小的执法方式。通常海域使用权证书被注销后，海域使用权人应当依法拆除用海设施及构筑物，但此种情形主要指原海域使用权人不再具有海域使用利用的可能。本案的特殊性在于，马某的养殖区存在规划调整的情形，若调整方案得到审批，则马某所在的养殖区将重新按照渔业用海进行管理。对此种情形，行政执法应当充分考虑海域使用的实际情况、海洋功能规划调整情况、自然资源保护等多方面因素，不能简单的仅以处罚当时海洋功能规划尚未调整为由，作出处罚并要求拆除相关附属设施，故撤销对马某的行政处罚决定。某市海

〔32〕 一审（2023）辽72行初34号，二审（2024）辽行终520号。



洋发展局提起上诉，辽宁高院二审维持原判。

【典型意义】人民法院坚持生态保护优先的绿色发展理念，结合实际情况，准确理解适用法律，对斑海豹保护区自然环境保护及围海养殖渔民的合法权益保障进行综合衡量，准确处理生态环境保护与资源合理利用之间的关系，对海洋执法和司法实践具有参考价值，为推进海洋经济发展、守住海洋生态安全边界、推进人与自然和谐共生贡献了法院力量。

（十五）了解当事人的实质诉求，准确判断行政争议的形成原因，确定被诉行政行为及适格被告是解决行政纠纷的前提

吴某某等5人诉某市农村经济发展局、某海洋与渔业部门、某市海洋与渔业局行政登记违法与行政赔偿案^{〔33〕}中，吴某某等5人分别是5艘船舶的所有权人。2003年换发捕捞许可证时，新版捕捞许可证主机功率记载的数据与原证书记载不一致，5艘船舶主机功率合计减少199.7千瓦，导致5艘船舶油价补助资金按照错误功率予以发放，共计少发放油价补助230余万元。5位船主向法院起诉，请求判令某市农村经济发展局补发差额油价补助款。法院认为，本案引发行政争议的原因在于换发捕捞许可证时，主机功率登记错误致使计算机系统无法按照正常的主机功率核发渔业油价补助，故本案属于请求确认行政登记行为违法的同时一并提起赔偿诉讼，并非行政给付案件。法院向吴某某等释明后，吴某某等同意变更诉讼请求，追加某海洋与渔业部门为被告，将某市海洋与渔业局列为第三人，将案件的审理方向由给付案件变为确认登记行为违法并赔偿，为行政争议的实质性解决找准了方向。行政机关在发现争议形成原因后，积极主动作为，向5位船主发放差额补助款。

【典型意义】党的二十届三中全会提出，在发展中保障和改善民生是中国式现代化的重大任务，要解决好人民最关心最直接最现实的利益

〔33〕 （2018）辽72行赔初5、6、7、8、9号。

问题。审判过程中，案件虽有相同的诉求，却会有不同缘由。唯有准确判断争议的实质成因，确定被诉行政行为以及适格被告，才能促使行政争议实质化解。

结束语

百舸争流，奋楫者先；中流击水，勇进者胜。2025年是“十四五”规划的收官之年，也是“辽宁全面振兴新突破三年行动”的决胜之年，更是将全面深化改革推向纵深的关键之年。这样的历史节点，既是机遇的窗口，更是责任的考验。大连海事法院将继续坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入践行习近平法治思想，向海图强，奋发有为，努力推动海事审判高质量发展，为更高水平对外开放和海洋强国建设作出更大贡献！

总 负 责 人：贾传喜

中文统稿人：李竞男

撰 稿 人：郭 华 陈 晨 郑琳琳
闫志超

英文统稿人：赵永飞

英 文 翻 译：姜晓初 郑琳琳 杨克寒
王 晶 陈 晨 纪丙磊
田 祯 吴一鹏 祝 杰
姜明超 闫志超 戴议宽
王云寰 周 崇 张 翼
赵伟辰



2024年海事审判白皮书

Dalian Maritime Court White Paper on Maritime Trials (2024)