

“一带一路”陆海贸易运输国际商事审判的实践和作用

——以浙江省诉讼案件为模板

宁波海事法院课题组*

摘要：为“一带一路”陆海贸易运输建设提供公正高效的司法服务和保障是商事审判促进“一带一路”深度发展的重要课题。面对科技驱动带来的新型行业态势下“一带一路”陆海贸易运输纠纷中出现的证据收集缺失、实践操作惯例与法律及司法解释规定相悖、法律关系认定不清等问题，国际商事审判应进一步发挥其通过严格适用法律从而传递法律精神、通过个案判决指引导向经济社会行为、通过能动司法弥补立法漏洞的作用推动我国“一带一路”陆海贸易运输形成全面开放新格局。

关键词：一带一路、陆海贸易运输、国际商事审判、实践和作用

一、“一带一路”陆海贸易运输诉讼案件概况

（一）“一带一路”陆海贸易运输涉诉案件内涵

2013年我国推出“一带一路”国家级顶层战略，2018年11月我国

* 课题主持人：邬先江，宁波海事法院副院长；参与成员：张辉、吴静、童凯、李婉婷。

与新加坡签署《关于中新（重庆）战略性互联互通示范项目“国际陆海贸易新通道”建设合作的谅解备忘录》，陆海贸易运输成为“一带一路”建设的重要组成部分，对构建中国对外开放新格局具有重要意义。随着全球经济一体化发展和贸易市场竞争日益激烈，国际贸易运输逐步采用现代技术手段和先进的经营管理理念，在现代物流流通的驱动下，传统国际贸易运输发生了巨大的变革。商事审判具有确立行为规则、规范引导市场主体行为的规制指引功能，总结思考商事审判对推进“一带一路”陆海贸易运输规范有序具有重要作用。

铁海联运、江海联运、公路海运联线等是陆海贸易运输的主要表现形式，其交易数量和金额一般较大，运输距离较远，履行时间较长，风险较高。陆海贸易运输与多式联运多有重合，但从商事审判角度而言，陆海贸易运输类案件有其显著特点。首先，陆海贸易运输项下案件涉及主体多样，除了运输本身外，还需涉及保险、银行、商检、海关等部门；其次，案件类型多样，涉及法律关系面广，包括相关的航运金融、海上货物运输及代理、海洋生态保护等海事海商案件。在案由上，陆海贸易运输类案件具体表现为海上（通海水域）货物运输合同及其他辅助性合同引起的纠纷，如海上（通海水域）货运代理合同纠纷、多式联运合同纠纷等，其中海上货物运输合同包含沿海货物运输合同，此类合同纠纷虽然并不一定具有涉外因素，但事实上亦是属于“一带一路”陆海贸易的延伸，属于广义上的“一带一路”陆海贸易，并未完全脱离国际运输体系。

（二）“一带一路”陆海贸易运输案件在浙江省内的纠纷情况

本调研组从中国裁判文书网查询浙江省内 2017 年 7 月至 2020 年 6 月期间的“一带一路”陆海贸易运输纠纷一审案件，其中多式联运合同纠纷仅两件¹，但该两起案件并不涉及陆海贸易。鉴于海上货运代理合同纠纷、货物运输合同纠纷案件均由海事法院管辖，故本报告以宁波海事法院查询为准。扣除沿海及通海水域货运代理及运输合同纠纷案件 53 件后，在该期间内共受理 1432 起案件，受理案件标的额逾 5.92 亿元，平均实际审理天数为 65.98 天。

结案方式方面，判决(含改判)案件共计 527 件，判决率为 36.8%。其中 5 件移送其他法院管辖，决定再审和不予再审查各 1 件，驳回起诉 6 件，以引调或诉前调解处理的案件共 60 件，调撤率为 62.29%。适用程序方面，小额程序 279 件，简易程序 716 件，普通程序 373 件，另有两件再审程序分别适用第一审程序和二审程序。案由方面，运输合同纠纷共 482 件，其中上诉案件 52 件，代理合同纠纷 948 件，其中上诉案件 125 件。海事海商纠纷案件 2 件，均无上诉。上诉率为 12.36%，高于宁波海事法院同期案件上诉率（同期案件上诉率为 543/8878）

经查询裁判文书网，浙江省高级人民法院有 46 件海上货运代理合同纠纷判决，65 件海上货物运输合同纠纷判决。其中改判的案件为 1 件，案号为（2017）浙 72 民初 1250 号，发回重审案件为 1 件，

1.分别为杭州铁路运输法院（2019）浙 8601 民初 1647 号，台州市椒江区人民法院（2019）浙 1002 民初 2149 号。

案号为（2019）浙 72 民初 638 号。

近三年海事强制令数量为 70 件，因海上货运代理纠纷而申请海事强制令的案件中，当事人为境外自然人或企业的案件只有 11 件，占近三年海事强制令案件总数的 15.71%。简言之，宁波海事法院受理的涉外海上货运代理纠纷案件较少，涉诉的货运代理人多为境内法人。²

二、国际商事审判在“一带一路”陆海贸易运输案件中的实践及特点

浙江省受理的近三年“一带一路”陆海贸易运输案件呈现出如下特点：

（一）纠纷数量逐年下降，但海上货物运输合同纠纷占比呈上升趋势

2017 年至 2019 年期间，海上货物运输合同纠纷与海上货运代理合同纠纷的数量分别为 128：461，194：273；157：206。一方面是因为法院对海上货物运输合同纠纷的判决要旨逐渐被货代行业及航运公司了解并遵循；另一方面则是因为近几年进出口贸易持续上升，航运业发展尤其是班轮运输呈上升状态，在行业上升状态下，纠纷往往由货代行业内部消化解决。

（二）案件以调解为主，审判质量较高

从调研数据看，近三年案件的二审发改案件各一件，发改率为

2. 此处涉外案件包含涉港、澳、台地区的案件。需要说明的是，鉴于海上货运代理案件的特殊性，出口货物代理案件的标的物一般在境外，均含涉外因素，统计数据参考性不强，故本报告中的涉外案件仅指一方或双方当事人住所地位于境外的案件。

1.13%。表明一审审判质量较高；同时近三年案件的调撤率为 62.29%，高于全院案件平均调撤率。可能原因在于：一是“一带一路”陆海贸易运输中的纠纷往往在委托人与被委托人或者托运人与承运人间产生，委托人与被委托人间往往存在长期合作关系，存在一定的调解基础。二是在传统货代行业，上级代理较下级代理处于强势地位，这种强势地位在某种程度上更有利于法院的调解工作。三是纠纷往往因沟通产生，而纠纷各双方均存在过错，因此对于货运过错的分摊均有预期。但与此同时，海上货物运输合同纠纷较海上货运代理合同纠纷的上诉比例则更高。可能原因在于：因提单形成的海上货运代理合同法律关系比长期合作的货运代理关系更为疏远；海上货物运输纠纷中货主遭受的损失较海上货运代理法律纠纷更为巨大，没有良好的调解基础。

（三）特别程序案件数量较少

近三年海事强制令数量为 70 件，比例不足受理案件中的 5%。在货运代理行业的实践中，货代企业扣单的情况较为普遍，但事实上因扣单引发的纠纷以强制令的方式解决的较少。虽然特别程序并不能从根本上解决纠纷，但可以防止损失扩大，并将潜在纠纷提前解决，能更好地保护当事人权益。然而由于强制令的实施与货代协会的惯例不符，因此货运代理企业往往对上级代理的非法扣单行为采取默认或放任态度。

三、“一带一路”陆海贸易运输案件审判中发现的问题

经查询近三年“一带一路”陆海贸易运输案件国际商事审判案件，

调研组归纳此类案件主要在证据收集、行业管理和法律冲突、违禁违规物品运输、法律关系认定、承运人责任等方面存在问题。

（一）证据收集问题容易影响审判效率及结果

由于陆海贸易运输案件存在境内外运输及委托过程，当事人无法直接获取证据，当事人申请法院调查取证、申请延期举证、境外证据公证等情况比较普遍。尤其是海上货运代理合同纠纷案件中的证据收集更为困难，影响案件的审理进程甚至结果。在新冠疫情常态化的影响下，部分案件甚至无法取得境外证据并导致败诉。还有的企业因员工离职或删除聊天记录以致无法提供证据，影响法院事实查明，给案件的审判带来困难。

1.案件当事人无法获取存放于国家机关的证据，申请法院开具调查令，但被调查机构拒绝，在双方均无充分证据的情况下，法院结合规定和双方约定推定法律事实。如（2020）浙 72 民初 196 号海上货运代理合同纠纷案中，原告诉请被告赔偿因未开具增值税专用发票导致的税费损失。被告认为其已开具发票，遂申请法院开具调查令查询税务部门的抵扣证明，但被税务部门拒绝。由于双方争议的事实缺乏充分证据证明，本案转为普通程序审理，法院分别从税务部门进项发票与缴纳销项税的抵扣方式；当事人于己不利的自认行为及双方约定等方面，根据双方的举证责任推定法律事实，认定被告已完成发票交付义务并驳回原告的诉讼请求。

2.当事人在向法院陈述事实时，未能全面客观地提供证据，导致

败诉。(2019)浙72民初1834号海上货运代理合同纠纷案中，原告主张因被告并未交付正本提单导致货物被买方提取的损失，被告则反诉原告支付货运代理费。法院经审查发现，原告与买方间的微信聊天记录显示买方支付了涉案货款，而原告未提供其与买方完整的交易记录，以反映该年度应收货款与实收货款之间的差额，仅凭部分交易记录不能够证明买方全年拖欠原告货款的数额。最终判决驳回原告的诉讼请求，支持被告的反诉诉讼请求。

3.当事人对目的港证据的收集及相关事实的了解存在差异，导致对事实的理解存在偏差。如(2019)浙72民初1186号海上货运代理合同纠纷案件中，委托方虽主张其运至美国的货系因受托方的过错被美国海关罚没。但根据双方提供的证据，受托方仅存在对部分货物报关货值低报的情形，该情形并非导致涉案货物被罚没的主因。经法院审查，相关货物被海关罚没的主要原因是中美贸易风险，由此产生的相应损失，主要应该由作为委托方的货主自负，受托方仅在过错范围内承担一定责任。

4.目的港证据涉及货物被目的港退运、拒收等原因的，主张方应当提供证据。如(2020)浙72民初378号海上货运代理合同纠纷案件中，原被告对货物退运原因发生争议。此前原告已提供目的港海关材料并多次告知被告退运原因，被告对此并不认可并主张原告存在过错的，应当举证证明原告办理出运时的具体过错行为。经法院审查，退运确系由货物本身导致，在被告无其他过错的情况下，无需承担相

应责任。

5.若货物在目的港被海关码头当局查处、拍卖或放行的，主张方应当提供充分证据予以证明。如（2019）浙72民初12号号海上货物运输合同纠纷案，货物到达目的港后，承运人表示货物因无人提取而被变卖，但未提供有效证据证明变卖的事实，即使已经变卖货物，承运人亦未证明变卖货款的数额及去向。最终法院对承运人在无人提货情况下为减少损失而处置货物的抗辩不予采信，同时推定涉案货物已客观无法交付，承运人需赔偿损失。

小结：目的港证据的收集对案件审理的影响主要体现在，一是若案件涉及目的港证据的调取，根据法律规定需经公证，案件通常审限较长。二是目的港证据的收集较为繁琐和困难，有的需要目的港代理、承运人、收货人甚至目的港海关和码头当局的配合，否则托运人或者下级代理在举证责任方面存在先天劣势。三是货物在目的港产生纠纷后的目的港证据对案情事实的查明尤为重要，此类举证责任通常由更为便利收集证据的一方（如距离承运人更为上级的代理）或者提出主张的一方提供。

（二）海上货物运输行业的实践操作惯例与法律及司法解释规定相悖

海上货物运输的兴盛造就了货代行业的繁荣，也带来了不规范甚至违法的操作惯例。例如承运人对高额滞箱费的收取偏离了公平公正的社会主义法治理念；行业内广泛存在的未经约定的扣单行为与物流

行业及司法实践中物权优先的理念不符；货代行业普遍存在的转委托行为与遏制货运代理企业逃避责任的不当行为相悖。尽管承运人及货代企业往往基于商业优势地位形成的实践操作不被法律认可，但行业生存压力使得这种操作模式仍屡禁不止，而且当事人也不因其不知或行业惯例而免除法律责任。

1.货代企业未谨慎转委托，因转委托过程中导致托运人损失的，应承担相应责任。如（2020）浙 72 民初 151 号海上货运代理合同纠纷案，原告在办理货物出口运输过程中未谨慎选择无船承运人或实际承运人，并向被告交付提单或根据委托人指令放行货物。法院认为，原告在没有约定的情况下转委托，违反司法解释关于禁止转委托原则的规定，与严格控制转委托的司法政策相悖，该行为存在过错，且该过错不因其未要求上级代理放行货物而免除，故原告应赔偿由其过错导致货物放行而造成的损失。

2.货代企业在向上级代理或承运人支付相关费用时未谨慎判定费用标准，不得向下级代理另行主张过高的滞箱费。如（2020）浙 72 民初 729 号海上货运代理合同纠纷案，因收货人未及时清关产生滞箱费，但承运人及上级代理企业未能及时减损。鉴于承运人负有减少滞箱费损失的责任，该损失通常以重置一个集装箱为限，因此上级代理企业也应当审慎审核并参考此标准支付。法院最终综合本案货物滞箱时间及被告的答辩意见，酌情认定原告可向被告主张的损失按一个新集装箱价值的 1.5 倍计算。

3.货代企业接受实际托运人的委托向承运人交付货物，货代企业应当根据实际托运人请求要求交付相应提单、海运单或者其他运输单证，否则对未能交单导致的损失承担责任。如（2017）浙 72 民初 2194 号海上货运代理合同纠纷一案中，原告委托被告出运货物后即向被告索要正本提单，但被告未索要、控制并向原告交付正本提单，还将收货人签发的放货保函按代理关系依次交于承运人，至承运人收回原正本提单后重开提单向收货人放货。法院认为被告行为已违反货代的交单义务，使实际托运人丧失了对货物的控制手段，侵害其收取货物余款的合法权益。

小结：行业惯例背离法律规定对案件审理的影响主要在于行业惯例难以推翻法律规定，惯例执行方难以形成有效的抗辩理由。此外，货代业务员熟悉操作惯例，但对法律法规不了解，容易发生操作风险。

（三）违法违规货物运输导致的纠纷

由于违禁物品出口利润较高，行为人以个人名义委托货运代理企业层层转委托出运违禁品，以至在出口或进口过程中被行政主管部门查获而产生纠纷。近年来港口安全事故多发，行政主管部门加强了对危险品运输的监管和处罚力度，承运人也将瞒报危险品作为违约行为，对委托人提出违约或惩罚主张。因此该类纠纷通常由承运人承担，并向货代企业层层主张，而货代企业往往因不规范委托、无法找到真正的委托人而难以调解结案。

1.因委托人瞒报危险品导致货物被有关部门查询销毁并被处罚

的，承运人有权向各级委托人主张损害赔偿。如（2019）浙 72 民初 1174 号海上货物运输合同纠纷案，因涉案货物为烟花爆竹，因瞒报而被目的港当局查处并产生滞箱费及销毁费用。因各级货运代理公司未披露委托人，承运人遂向提单记载的托运人以及各层级货运代理人主张。法院认为，在实际托运人不明情况下，各层级的货运代理人均有义务向承运人披露其委托人，否则应向承运人承担海上货物运输合同下的托运人责任。

2.在危险物品未出运前，即因瞒报而被有关部门查处时，货代企业因此遭受损失的，可以向委托人主张。如（2019）浙 72 民初 1931 号海上货运代理合同纠纷案，受托人接受委托人委托为其办理订舱业务并出运，但因受托人未准确告知货物信息为危险货物，最终导致货物被国内起运港查扣，受托人应当赔偿由此造成的损失。值得注意的是，法院考虑到双方专业货代公司，理应知晓危险品货物的错误申报或故意瞒报可能产生无法预料的严重后果，危及生命财产安全，甚至波及港口、航运的正常运作，造成巨大的经济损失。实践中，中远海运集装箱运输有限公司等主要船公司，为规范集装箱的使用及危险品的申报，通过互联网、微信等不同形式公告，将对瞒报、错误申报危险品的行为采取包括罚款在内的严厉处罚措施。因此对船公司依照协议及官方网站公布的标准收取的罚金，在合理范围内予以支持。

3.货运代理企业因危险品运输产生的损失可以向其委托人主张，但应证明委托人身份。如（2020）浙 72 民初 602 号海上货运代理合同

纠纷，原告因委托人瞒报危险品货物被承运人及行政部门查处而遭受损失，但其在接受委托时未确认委托人身份，并向报关单位主张损失。法院经审查认为，原告可依法向其委托人主张损失，但被告系报关单位，原告未能证明涉案货物由被告委托出运，遂驳回原告的诉讼请求。

小结：危险品违规运输通常以个人委托为前提，接受个人委托的货代企业通常未谨慎识别委托方身份，委托方通过自拉自报的方式逃避追责，货代企业权利容易受损。

（四）相关方对法律关系的认定存在分歧

法律关系影响当事人的请求权基础，当事人的索赔主张必须以双方存在违约、侵权或无因管理等法律关系为前提，否则原告的主张没有法律依据，难以获得支持。由于货代行业与承运人身份识别属于法律问题，当事人在认识上存在差异导致法律关系识别错误，其中也不乏律师专业水平不足和当事人投机诉讼的情况。

1. 承运人授权第三人签发提单的，第三人无需对目的港无单放货导致的托运人损失承担责任。如（2019）浙 72 民初 1593-1595 号海上货物运输合同纠纷系列案，因货物在目的港无单放货，原告作为提单持有人向无船承运人及提单签发代理人主张货损，但在诉讼过程中经法院释明，仍撤回对外籍无船承运人的诉讼。法院经审查认为，原、被告间并不成立海上货物运输合同法律关系。在我国交通运输部备案登记的外籍无船承运人事前授权或事后追认国内货运代理企业作为其签单代理代为签发出口货物提单的，授权国内货运代理企业对于涉

案货物在目的港被无单放货所造成的损害后果无须承担承运人责任。因此驳回原告的诉讼请求。

2.当事人在明知对方仅为承运人代理并与承运人在目的港代理的情况下，实施代理事务的效力应当及于被委托人。如（2020）浙72民初159号海上货物运输合同纠纷一案，因货物在目的港无人提货，原告申请退运货物，但最终发现货物被目的港税务部门拍卖，原告遂将承运人的代理人诉至法院。法院经审查认为，代理人在代理权限内，以被代理人名义实施的民事法律行为，对被代理人发生效力，故被告实施代理事务的效力应当及于其委托人即承运人。因此，原告作为托运人对承运人的索赔请求应当向承运人本人提出，遂驳回原告的诉讼请求。

3.持有相关海运单证的当事人可视为海上货物运输合同的相对人。如（2018）浙72民初389号一案中，收货人在货物到港后在正本提单背面加盖公章用于换取提货单，法院认定其已成为与承运人订立运输合同的一方，是否参与货物进口订舱不影响海上货物运输合同的成立。收货人因货物被海关责令退运，应向承运人支付货物产生的滞箱费。

4.自然人是否具备货运代理行业从业资格不影响双方海上货运代理合同关系的成立。如（2018）浙72民初542号海上货运代理合同纠纷一案中，原被告均为个人，被告以个人名义承揽货运代理业务并收取委托人费用的，与原告成立海上货运代理合同关系，其是否具备货

运代理行业从业资格不影响委托代理关系的成立。受托人明知应进行实物熏蒸而误导委托人违规购买熏蒸证，并违规买单报关出口，对相应后果的发生明显存在过错，需承担相应损失。

5.仅凭款项收付不能认定合同关系成立。如（2018）浙 72 民初 1485 号海上货运代理合同纠纷一案中，被告以德国公司名义委托原告出运货物，海上货运代理合同应当在原告与德国公司间成立。法院认定，委托人员工提交给受托人的材料载明其为公司负责人，业务系由其公司委托，受托人以委托人员工为付款人主张双方成立海上货运代理合同关系并要求员工承担责任的，不予支持。

小结：在运输合同案件中，合同相对人的识别应当以相关单据（如提单、海运单）为准；在货运代理案件中，合同相对人的识别可以从书面委托材料及事实上的委托关系审查，相关费用的支付、发票的开具等并不是识别委托法律关系的决定因素。货代责任与承运人责任的不同，也往往导致相对人识别成为案件争议焦点之一。

（五）承运人责任问题

承运人责任的认定涉及的问题有大宗商品运输责任认定、多式联运合同运输的责任区间、意外事故等方面，更有海运欺诈的问题。原被告间的代理或运输法律关系应当以事实为基础确定。

1.货运代理企业统一负责涉案货物从托运人仓库到收货人仓库的全流程，实际参与了涉案货物的全部运输过程，符合多式联运经营人的特征和身份，该货运代理企业应认定为多式联运的经营人。如

(2020)浙72民初453号海上货运代理纠纷一案中，货运代理企业接受委托进行订舱，以自己的名义签发了电子提单，法院认为应承担承运人的责任，对提单载明的运输区段承担责任。电放货物模式下，承运人应按照托运人的指示进行电放，在托运人提供了扣货保函要求扣货的情形下，多式联运经营人及实际承运人负有协助托运人控制货物的义务。

2.收货人伪造单据提取货物的，承运人不能免除赔偿责任。如(2019)浙72民初549号海上货物运输合同纠纷一案，收货人伪造提货凭证并提取货物，托运人仍持有全套正本提单，向承运人主张无单放货责任。法院认为，即便收货人确系凭借伪造的提货凭证提取货物，亦不能免除承运人凭单交货的法定义务。

3.大宗商品运输案件中，承运人对于非集装箱装运的货物责任期间是从货物装上船时起至卸下船时止，货物处于承运人掌管之下的全部期间。(2020)浙72民初182号海上货物运输合同纠纷案，法院认为，承运人对于原油等散装液体货物运输的责任期间，应为自装货港船舶输油管线与岸罐输油管线连接的法兰盘末端时起至卸货港船舶输油管线与岸罐输油管线连接的法兰盘末端时止，货物处于承运人掌管下的全部期间。而原油等散装液体货物交货数量的认定，承运人提供的空距报告等，可以作为交货数量的依据；收货人提供的岸罐重量检验证书则不具有证明散装液体货物交货数量的效力。

4.货物在多式联运合同承运期间发生盗抢的，承运人应当承担赔

偿责任。如（2017）浙 72 民初 734 号一案中，法院认定承运人应对在其责任期间内发生的货物在陆运途中被盗抢灭失承担赔偿责任。货物运输的保险人已向作为被保险人的收货人支付了保险赔款并取得权益转让书，其保险代位求偿权依法成立。

5.提单持有人是适格的物权请求人，承运人应当向提单持有人交付货物，否则应当承担赔偿责任。如（2017）浙 72 民初 1601 号海上货物运输合同纠纷一案中，法院认为，虽然原告系信用证开证行，了解相关基础交易，承运人也不能以持有提单基础法律关系为授信融资贸易而否认持有提单的合法性。承运人未凭单放货，提单持有人享有向承运人索赔的权利。其与开证申请人之间的放货惯例不能成为承运人/托运人无单放货的理由。

6.承运人对发生在承运期间的货损主张免责的，应当承担举证责任。如（2016）浙 72 民初 2511 号海上货物运输合同纠纷一案，船东主张因货物原因引发船舶火灾要求赔偿的，对货物与火灾之间的因果关系应承担举证责任；收货人就火灾造成的损失，不应承担赔偿责任；托运人未违反货物申报义务，也不应承担赔偿责任。

小结：此类案件的争议点往往集中在，当事人通常对责任期间的界定存在争议；货物自燃、被盗抢、伪造并提取等类型案件中承运人是否应当承担责任以及相关事实的举证责任；请求权人有无请求权基础。

四、国际商事审判对“一带一路”陆海贸易运输的作用及建议

第一，人民法院在商事审判中，通过严格适用法律处理诉讼案件，将法律规范与法律精神传达到现实社会，从而起到对社会关系的规范和调节功能。比如，在处理“一带一路”陆海贸易运输纠纷中，确保各类市场主体诉讼利益均衡，根据有关海上运输及货运代理的政策精神和海商法的基本原则判断是否对某种约定给予保护，为社会提供正确的司法导向。“与法律永远相伴的基本价值，便是社会秩序……社会秩序要靠一整套普遍性的法律规则来建立。”商事审判通过在法律上确认交易当事人在交易活动的每一个环节都应当遵循的基本原则，引导市场行为，从而维护正常的交易秩序。

第二，人民法院通过在具体案件中、在解决纠纷中表明支持什么、反对什么，向社会提供行为预期。一项商事交易是否安全，或者交易主体判断交易安全系数的成本是否适当，在很大程度上取决于商事裁判的确定性和可预测性。商事审判以点带面，对特定市场主体业已实施或可能实施的种种行为作出评判，明确表明法院的态度，进而正确引导舆论和社会价值取向。比如，在涉“一带一路”陆海贸易运输案件中，商事审判通过主动调整承运人收取的高额滞箱费强调公平公正的法治理念；通过否定货代行业内广泛存在的未经约定的扣单行为强调、严格审查转委托行为以重申诚实信用的法治理念，最大限度地扩大个案判决的导向作用，以给市场主体在相似情形下应如何作为或不作为提供指引，最终保证交易秩序健康稳定。

第三，人民法院在审判活动中通过能动司法弥补立法漏洞。现有

涉及陆海贸易运输的有关法律随着陆海贸易的发展表现出明显的滞后性，特别是陆海贸易运输随着物流技术的发展而逐渐衍生出新的业态，但海商法等成文法又未适时而变，使得大量商事交易活动处于无法可依的状态许多新经济现象和经济关系难以在现有规定甚至法理中找到判断依据。比如，涉“一带一路”陆海贸易运输案件中，在实际托运人不明情况下，司法判例确认各层级的货运代理人均有义务向承运人披露其委托人，否则应向承运人承担海上货物运输合同下的托运人责任；当事人在明知对方仅为承运人代理并与承运人在目的港代理的情况下，实施代理事务的效力应当及于被委托人，等等。法官在商事审判中借助更灵活的法律适用方法，借助于法典中普遍存在的一般条款，进行创造性司法，解决商事交易实践活动中产生的纠纷，客观上对相同或相似的案件，会产生明显的指导作用，也必然会对商事交易当事人产生影响，使其成为事实上指导商事交易当事人的行为准则，符合商法所固有的发展性和变动性特点。

海事法院是“一带一路”建设的重要力量，陆海贸易运输案件审判是“一带一路”法治化构建的重要组成部分。作为具有陆海贸易运输纠纷管辖权的法院，海事法院肩负着为“一带一路”建设及地方经济发展构建良好法治环境的重要职责和使命。在未来的司法审判工作中，海事法院将充分发挥商事审判作用、重视商事审判专业化建设、全面提升商事审判工作质效，为“一带一路”建设及辖区经济发展提供司法保障。为此，特针对上述商事审判中“一带一路”陆海贸易运输纠纷案件

体现的问题，提出如下建议。

首先，就参与陆海贸易运输的各类商事主体而言，要进一步提高对证据在商事审判中地位的认识，熟悉各类证据规则。证据在诉讼中占有重要地位，整个诉讼活动实际上都是围绕证据的收集和运用进行，证据直接关系到对案件客观事实的确认。“一带一路”陆海贸易运输纠纷案件中常出现的由于目的港涉外而未能全面客观地提供证据、或对目的港证据的收集及相关事实的了解存在差异等情况，系对单一证据的认证规则、证明力的审查与判断规则不够熟悉的缘故。故而，商事主体在准确了解证据规则的情况下，要在合同履行过程中，注意保留己方履约和对方违约的证据，必要时采取必要的证据保全手段，以保证诉讼效率及案件客观事实的正确确认。

其次，加强司法审判与海运行业的互动。一方面加强法官对海运操作实践的了解。海事审判的专业性和涉外性很强，海事法官要公正高效审理好海事海商案件特别是涉外海事海商案件，不仅要熟悉中国法律、外国法律和相关国际条约、国际惯例，而且还要掌握国际航运、金融、保险、外贸、港口作业、船舶及海洋方面的知识，同时又要具有较高的外语水平。因此，要加强对法官的专业化培训和梯队建设，强化法官对有关互联网金融、对外开放政策等前沿领域的学习，优化法官知识结构，开拓视野。另一方面，海运行业急需提高法律意识，比照法律规定改进不符合法律规定的操作惯例，规范操作流程，形成操作管理体系，谨慎识别委托人和货物品名，以降低经营风险。

再次，我国现有的涉陆海贸易运输的法律、法规，规定分散、且条文较少，无法满足“一带一路”建设下陆海贸易运输的发展需求，亟待完善。目前，有待立法完善的内容突出表现在以下方面，一是梳理、统一散落在各单行法中有关多式联运的法律，二是积极吸纳新的国际公约或民间规则乃至标准合同范本，三是贯彻与国际接轨原则，与国际一般通行做法保持一致，以期整理塑造出总结我国陆海贸易运输经验，推动我国“一带一路”陆海贸易运输形成全面开放新格局，给世界提供借鉴样本的陆海贸易运输法律样本。

结 论

法院、法律制度和相对公正的执法体系作为经济专业化的基本要求，在以契约体系为基础构建的商事活动发展中发挥了重大作用，运作良好的司法系统将为商事活动提供稳定的预期。随着我国“一带一路”倡议的不断深入发展，陆海贸易运输范围逐步扩大，调整好不同阶层、群体的利益关系，营造稳定、公平、透明、可预期的法治化营商环境，打造高水平、国际化、便利化的国际商事审判体系，优质的商事审判将为“一带一路”陆海贸易运输建设提供更为公正高效的司法服务和保障。