

“一带一路”背景下涉外海事审判疑难问题研究

南京海事法院 潘军锋*

摘要：共建“一带一路”顺应了全球治理体系变革的内在要求，彰显了人类命运共同体理念，为全球治理体系变革提供了中国方案。造船、航运、物流、港口、融资等行业在“一带一路”建设中占据重要地位，随着对外投资贸易体量的增长，由此引发的海事纠纷也逐渐上升。在双循环新发展格局构建态势下，需要抓住 RCEP 签署机遇，积极回应国际航运、造船、物流产业新业态，确立海上货物运输合同、海上重复保险、船舶修造等案件审理新规则，保障“一带一路”倡议的有效实施。

关键词：“一带一路” 涉外海事审判 RCEP 海上货物运输 海上保险

引言

《史记》有云，然张骞凿空，其后使者兼称博望侯，以为质于外国，外国由此信之。¹张骞出使西域，秉持诚实信用的品质，打通东方通过西方的道路。²明代郑和七下西洋，为海陆交通开辟了新时代，³推动了多元文化的联系和互动。⁴2015 年国家发展改革委、外交部、商务部联合发布《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》提出，要推动口岸基础设施建设，畅通陆水联运通道，推进港口合作建设，增加海上航线和班次，加强海上物流信息化合作。2015 年最高人民法院《关于人民法院为“一带一路”建设提供司法服务和保障的若干意见》提出，要密切关注重点港口、航运枢纽等海上战略通道建设，依法及时妥善审理相关的港口建设、航运金融、海上货物运输、海洋生态保护等海事海商案件，依法促进海洋强国战略。2019 年最高人民法院《关于人民法院进一步为“一带一路”建设提供司法服务和保障的意见》提出，要努力保障以新亚欧大陆桥等经济走廊为引领的“六廊六路多国多港”互联互通。2020 年中共中央《关于制定国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三

* 潘军锋，南京海事法院海商庭副庭长，南京大学经济法学博士。联系电话：13813979126，E-mail:njpanjunfeng@126.com。

1 司法迁著：《史记》，中华书局 2009 年第 2 版，第 717 页。

2 习近平著：《习近平谈“一带一路”》，中央文献出版社 2018 年版，第 177 页。

3 吕承朔著：《震惊世界的壮举：郑和下西洋》，商务印书馆 2015 年版，第 211 页。

4 [加] 陈忠平主编：《走向多元文化的全球史：郑和下西洋（1405~1433）及中国与印度洋世界的关系》，生活·读书·新知三联书店 2017 年版，第 6 页。

五年远景目标的建议》提出推动共建“一带一路”高质量发展。造船、航运、物流、港口、融资等行业在“一带一路”建设中占据重要地位，随着对外投资贸易体量的增长，由此引发的海事纠纷也逐渐上升。2016年以来，全国法院受理的与“一带一路”签约国相关的涉外海事纠纷数量逐年上升，且诉讼标的额较大、法律主体众多、案件资料繁多、事实认定复杂、处理难度较大。在双循环新发展格局构建态势下，如何回应国际航运、造船、物流产业新业态，保障“一带一路”倡议的有效实施，成为涉外海事法律理论和实务界的迫切课题。

一、“一带一路”背景下涉外海事案件的基本情况

截止2021年上半年，我国共与140个国家签署了“一带一路”合作协议，本文从中国裁判文书网上选取2016年至2021年上半年涉及“一带一路”签约国的海事案件为分析样本，共4865件。“一带一路”背景下涉外海事案件主要表现以下特点：

（一）涉外海事案件法律事实主要涉及亚洲、非洲、欧洲国家，RCEP成员国案件数量较多。

从140个签约国看，涉及海事纠纷的国家共116个，基本为沿海国家。涉及亚洲、非洲、欧洲国家数量较多，分别为2056件、1735件和537件。涉及北美洲、南美洲、大洋洲案件数量相对较少，分别为271件、210件和56件。涉及案件数量较多的国家为利比里亚1116件、新加坡466件、韩国395件、印度尼西亚255件、巴拿马252件、加纳132件、希腊128件、马来西亚124件、越南124件、意大利111件、俄罗斯108件。《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）成员国涉及的案件较多，新加坡、韩国、印度尼西亚、马来西亚、越南、缅甸、菲律宾涉及的案件排在亚洲国家前列，柬埔寨、泰国、文莱、老挝涉及案件分别为39件、39件、6件和5件。涉及新西兰海事案件21件，居大洋洲案件之首。

（二）案件类型多元，主要集中于海上货物运输、海上货运代理和船员劳务领域。涉及“一带一路”签约国家海事案件主要与我国投资与贸易紧密关联。随着“一带一路”朋友圈的不断扩大，全球产业链、供应链、生产网络体系进一步整合，涉及船代、港代、贸易商、船东、港口、海关、银行、保险等多重主体，引发的纠纷比较多元，包括海上货运代理、海上货物运输、租船合同、港口货物保管、船舶融资、海上保险、融资租赁、船员劳务、海上人身损害、船舶碰撞、船舶买卖、船舶建造、船舶权属、船舶经营管理、船舶物料和备品供应、共同海损、海上污染损害、船舶优先权确认等纠纷，其中海上货运代理、海上货物运输和船员劳务占较大比重。以新加坡为例，涉

及海上货物运输合同纠纷 267 件、货运代理合同纠纷 29 件、船员劳务合同纠纷 26 件，占案件总数的 69%。以韩国为例，涉及海上货物运输合同纠纷 126 件、货运代理合同纠纷 65 件、船员劳务合同纠纷 14 件，占案件总数的 52%。

（三）方便旗船案件较多，群体性案件呈一定数量。船舶所有人从税收、安全、营运费、规避本国限制等角度出发，经常采用方便旗船。⁵在利比里亚登记的船舶涉案数量最多，达 1116 件。在巴拿马、塞舌尔、塞浦路斯登记的船舶涉案数量分别为 252 件、56 件和 22 件。“一带一路”签约国群体性数量较多，比如涉及利比里亚的案件中，涉及注册在利比里亚的康菲石油中国有限公司海上污染损害责任纠纷 407 件，涉及登记在利比里亚的东京港湾海运有限公司海上养殖损害责任纠纷 506 件。比如涉及印度尼西亚船员劳务的案件，被告钻石国际邮轮公司注册在方便旗国巴哈马，涉案 109 件。

（四）涉及证据众多，案件事实认定难度较大。“一带一路”海事案件相较于国内海事案件而言，具有标的额较大、境外证据繁杂、过程环节众多、外文资料普遍等特征，增加了查明事实的难度。“一带一路”航次租船合同纠纷中，涉及不同国家加油费、港使费、清关费等费用的认定，包括不同汇率的换算。“一带一路”海上货损纠纷中，涉及航海日志的认定、专家意见的甄别、检验检疫的规定等，不同国家、不同文化背景会出现不同的认定。货损案件中涉及到货损原因的鉴定，如我国进口的丁二烯、丙酮、乙二醇、纯苯、苯酚、乙酸乙酯等涉及到专业化学知识的认定，技术性较强，货损原因分析较难。“一带一路”海上货运代理纠纷中，涉及委托订舱、报关、仓储、运输等服务，当事人沟通往往通过电子邮件、微信群等方式，电子证据较多，真实性辨认难度较大。

（五）案件程序相互交织，适用外国法情形逐渐增多。由于“一带一路”海事实践跨越不同地域、不同交易领域，导致国外仲裁、国外诉讼与国内仲裁、国内诉讼案件交织。比如船舶在“一带一路”签约国发生搁浅，因救助费用引发的纠纷往往通过国外仲裁解决，因国际货物买卖引发的纠纷大多也通过国外仲裁处理，因保险产生的纠纷往往通过国内诉讼方式解决，国外仲裁时往往还申请法院开具禁诉令，各种程序相互交织，事实认定相互交叉。“一带一路”海事案件约定适用外国法的情形较为普遍，我国海事审判积极查明外国法的案件逐步上升。在海上保险纠纷中，当事人往往约定适用 1906 年《英国海上保险法》。在海上货物运输纠纷中，当事人往往约定适用美国 1936 年《海上货物运输法》《联邦提单法》。涉及巴拿马、利比里亚等方便旗国

5 [日] 水上千之著：《船舶国籍与方便旗船籍》，全贤淑译，大连海事大学出版社 2000 年版，第 136-137 页。

的，往往需要适用当地的公司法、海商法规定。

（六）送达难、法律适用难、执行难等问题更为突出。在国内海事案件中，制约审判质量和效率的难题主要集中在送达难、法律适用难和执行难，这些在“一带一路”海事案件中更为突出。在送达方面，“一带一路”签约国家很多都不是《海牙送达公约》的成员国，与我国也没有送达方面的条约安排，很多都需要依靠外交送达，送达的周期较长，而且成功率比较低。在法律适用方面，往往涉及到国际条约和国际惯例的运用，国际法研究的深入程度还不够。在执行方面，“一带一路”签约国家很多与我国没有签订承认与执行外国法院判决的双边条约，也不是公约加入国，导致判决的域外执行效果还不明显。

（七）当事人主动选择我国法院诉讼案件逐步增多，优选地逐渐显现。随着“一带一路”倡议不断深入人心，以及我国营商环境的不断改善，原先约定在国外仲裁的造船、运输等“一带一路”海事案件，当事人逐步改变管辖约定，变更为由我国海事法院诉讼解决。特别是在疫情常态化背景下，基于对我国防疫措施的认可，一些原本约定国外仲裁或诉讼的“一带一路”海事案件开始向国内回流，也让国外当事人体验到中国海事司法的公正、高效和便民，增强了我国国际海事司法中心建设的信心。

二、“一带一路”背景下涉外海事审判疑难问题

（一）关于海上货物运输合同问题

海上货物运输合同纠纷在“一带一路”海事纠纷中占比较大，主要表现为货损纠纷、货差纠纷、无单放货纠纷、集装箱超期使用费纠纷、迟延交货纠纷等。

1.关于大豆货损原因认定。货损案件中进口大豆因热损、湿损、霉变引发的纠纷较多，主要从巴西、阿根廷等国进口的转基因大豆。根据《进出境动植物检疫法》和《农业转基因生物安全管理条例》的规定，转基因大豆被准许作为榨油用原料进口，即提取大豆中的大豆油，提取后的固形物为豆粕，霉变的大豆作焚烧处理。实践中争执的问题是，大豆货损的原因为何，应由谁承担责任。提单持有人认为，根据我国《海商法》第48条的规定，承运人未尽妥善谨慎的管货义务，应由其承担责任。承运人认为，根据《海商法》第51条第1款第9项，该损失系因货物的自然特性所致，故承运人无需负赔偿责任。笔者认为，大豆货物在海上的安全储运与大豆的自然特性、航程长短、通风措施以及海上环境因素等有关，需要考虑各方面的因素进行综合判断。

（1）大豆品质因素。适用于收购、储存、运输、加工和销售的商品大豆国家标准GB1352-2009，规定大豆水分含量指标不应超过13%，该水分含量标准可视为行业一

般要求。大豆在装船前进行品质检验，含水量低于该标准的，可认定为符合国家标准，承运人主张大豆的固有缺陷是货损主要原因的，不应支持。(2) 通风措施。当船舶载运货物从较热的气候驶向较冷的气候，需要通风，反之则不需要通风。目前主要有两种公认的方式可以决定特定时间点是否需要通风：一是“露点规则”(dewpoint rule)，即货舱内的空气露点高于货舱外的空气露点时需通风，反之则不需要通风；二是“三度规则”(three degree rule)，即环境温度比装货时货物温度低 3℃或更多时需要通风，反之则不需要。⁶承运人妥善、谨慎运输、保管所承运货物的义务要求通风措施具有针对性，即承运人应针对承运船舶结构并依照散装大豆运输的特点，在航行途中严格测量及记录货舱温度、货舱内外露点、干湿度等数据，确保有针对性地对承运大豆进行合理通风。承运人未履行或未适当履行该等义务的，应当认定通风措施不当，未妥善、谨慎管理货物。⁷(3) 储存时间。大豆有一定的安全储存期间，在货舱滞留时间过长，势必加重热损程度。如果因为收货人的原因未办妥货物进口及报关手续，则其应对货损承担主要责任。如果因为承运人的原因未做好卸货准备，则承运人应当承担主要责任。对于大豆货损属于货物自然特性或者固有缺陷，应由承运人予以举证证明。货物的自然特性或固有缺陷，应被理解是为货物本身所固有的、本质性的特性或者缺陷，反映在运输过程中，就是在同等运输条件下该种货物发生损坏是必然且不可避免的，无论承运人采取了什么合理谨慎措施来防止货物损坏，货物仍会损坏。⁸假如承运人能够采取某些预防措施来防止货物的固有特性导致损毁，该项特性就不是固有缺陷。⁹实践中，承运人主张大豆货损属于自然特性或固有缺陷，一般无法得到支持。

2.关于无单放货保函问题。凭单放货是承运人的义务，也是对提单持有人的保护。海上货物运输特别是韩国、东南亚等近洋运输中，承运人往往依据收货人的保函无单放货，后正本提单持有人主张无单放货，承运人依据保函主张损失赔偿。我国海商法对于无单放货保函未作规定，实践中收货人出具的保函中约定适用英国法并由英国高等法院管辖，对此管辖条款如何认定？笔者认为，虽然保函约定适用英国法，但管辖条款具有独立性，属于程序性问题，应适用法院地法审查其效力。根据《民事诉讼法》第 34 条的规定，保函中约定的英国高等法院如果与涉案争议无实际联系的，该约定

6 *Alianca v Ameropa*, [2019] EWHC3152 (Comm) .

7 再审申请人白长春花船务公司与被申请人中国太平洋财产保险股份有限公司重庆分公司海上货物运输合同纠纷案，见中华人民共和国最高人民法院（2018）最高法民申 2411 号民事裁定书。

8 再审申请人阳光自豪控股有限公司与被申请人重庆红蜻蜓油脂有限责任公司、一审第三人中国人民财产保险股份有限公司重庆市分公司海上货物运输合同纠纷案，见中华人民共和国最高人民法院（2020）最高法民申 2103 号民事裁定书。

9 *Volcafe Ltd and others v CompaniaSud Americana De Vapores SA*, [2018] UKSC61.

无效。对于承运人依据保函主张的任何赔偿责任的前提是，货物按照保函规定交付给指定的收货人¹⁰或“可信任其为或其可代表该特定收货人”¹¹。

3.集装箱超期使用费标准问题。在“一带一路”海上货物运输中，因收货人迟延提货、拒绝提货、提货后未在免费使用期限内归还集装箱、目的港无人提货等原因，导致集装箱被长期占用，承运人据此主张集装箱超期使用费较为普遍。合同对使用标准有约定的按照约定，没有约定的，参照集装箱提供者网站上公布的标准或者同类集装箱经营者网站公布的同期同地的市场标准。实践中往往集装箱占用时间较长，导致超期使用费较高，对此托运人或收货人主张调低费用，如何处理各不相同，实践中有按同类新集装箱市价1倍、1.5倍、2倍、3倍调整。笔者认为，集装箱超期使用费原则上不超过同类新集装箱市价的1倍，但根据具体案情可以适当浮动或调整。比如2021年第一季度，海外订单需求旺盛，甩柜现象频发，集装箱短缺严重，此时如果收货人对集装箱超期使用有过错的，可以按照1.5至2倍同类新集装箱市价进行调整。

（二）关于海上重复保险问题

海上货物运输涉及“一带一路”签约国，当事人为防范海上风险，都会对海上事故进行投保，有的国际贸易双方对同一货物的同一损害向不同的保险公司投保，有的当事人向多家保险公司投保，由此引发是否可以海上重复保险追偿。我国《海商法》第225条规定了海上重复保险，但对于海上重复保险追偿的准据法以及构成要件并未明确，实践中争议较大。

1. 海上重复保险追偿的准据法。我国《海商法》和《涉外民事关系法律适用法》对于海上重复保险追偿的准据法均未规定，《海商法》第269条规定，合同当事人没有选择的，适用与合同最密切联系的国家的法律。《涉外民事关系法律适用法》第41条进一步明确适用履行义务最能体现该合同特征的一方当事人经常居所地法律或者其他与该合同有最密切联系的国家的法律。在当事人没有选择适用的法律时，如何判断最密切联系的国家的法律，实践中存在三种观点：第一种观点认为，根据1987年最高人民法院《关于适用涉外经济合同法若干问题的解答》规定，保险合同适用保险人营业所所在地的法律。虽然该解答已经废除，但根据该规定精神，保险人营业地法律为合同最密切联系的国家的法律，故应当适用被告保险人营业地所在地国家的法律。第二种观点认为，参考《涉外民事关系法律适用法》第47条关于不当得利准据法的规定，适用不当得利发生地法律，即利益取得地法律¹²，故亦应当适用被告保险人所在地国家的

10 Farenco Shipping Co. Ltd v Daebø Shipping Co. Ltd, [2008] EWHC2755 (Comm) .

11 Songa Chemicals As v Navig8 Chemicals Pool Inc, [2018] EWHC397 (Comm) .

12 万鄂湘主编：《〈中华人民共和国涉外民事关系法律适用法〉条文理解与适用》，中国法制出版社2011年版，第

法律。第三种观点认为，我国《民法典》第 511 条第三项规定，履行地点不明确，给付货币的，在接受货币一方所在地履行。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 18 条第 2 款规定，争议标的为给付货币的，接收货币一方所在地为合同履行地。海上重复保险追偿纠纷属于争议标的为给付货币，接收货币一方所在地即原告保险人所在地为合同履行地，与合同联系最密切，故应当适用原告保险人所在地国家的法律。笔者认为，在当事人没有选择适用的法律的，被告保险人所在地国家的法律为与合同最密切联系的法律。因为第三种观点认为的以给付货币作为重复保险追偿的合同履行地，明显颠倒了因果关系，只有先判断是否构成重复保险，尔后才存在保险金分担的问题。而在判断是否构成重复保险上，应当根据特征履行，适用利益取得地即被告保险人所在地国家的法律作为准据法。

2. 海上重复保险的构成要件。关于海上重复保险的构成，要求具备同一保险标的和同一保险事故并无异议，实践中争议的问题是，除此两要件外，是否需要具备其他构成要件。对于海上重复保险的构成要件，存在三种观点：第一种观点为二要件说，认为从我国《海商法》第 225 条的字面意思解释，仅强调了同一保险标的和同一保险事故，无需具备其他要件。第二种观点为三要件说，认为根据《保险法》第 56 条第 4 款规定，构成重复保险需要具备同一保险标的、同一保险事故和同一保险利益。最高人民法院《关于审理海上保险纠纷案件若干问题的规定》第 1 条规定，审理海上保险合同纠纷案件，海商法没有规定的，适用保险法的有关规定。《保险法》第 56 条第 4 款规定的同一保险利益是对《海商法》第 225 条的补充，故还应当具备同一保险利益的要件。第三种观点为四要件说，认为《海商法》第 225 条规定的主语为被保险人，隐含的意思是同一被保险人。结合《保险法》第 56 条的规定，除具备同一保险标的和同一保险事故外，还需要具备同一被保险人和同一保险利益两个要件。笔者同意第三种观点，构成海上重复保险，需要具备同一保险标的、同一保险事故、同一被保险人和同一保险利益。理由是：首先，从法律的文义解释看，我国《海商法》第 225 条规定请求赔偿主体为被保险人，该被保险人应为同一。从法律的体系解释而言，我国《保险法》第 48 条规定，被保险人于保险事故发生时对保险标的应当具有保险利益，故构成重复保险应当具备同一保险利益，其与同一被保险人为一体两面。同时结合《保险法》第 56 条的规定，在《海商法》没有明确规定的情况下，可以补充《海商法》规定的不足，该条明确应当属于同一保险利益。因此，按照现行法的规定，需要具备

四要件。其次，从比较法上看，英国《1906年海上保险法》第32条第1款规定，当被保险人或其代表，就同一冒险和利益或其中的一部分订立了两张或两张以上的保险单，且保险金额超过本法所允许的赔偿额时，被保险人即被视为因双重保险而超额保险。英国海商法学者 Arnould 在《海上保险法与海损法》一书中指出，重复保险是指被保险人就同一主体（the same subject）、同一风险（the same risk）、同一利益（the same interest）进行两次或两次以上的保险。法律不禁止重复保险，除非是欺骗性的，事实上重复保险在很多情况是必要的。¹³澳大利亚《1909年海上保险法》第38条和新西兰《1908年海上保险法》第33条就海上重复保险与英国作出了相同的规定。《德国商法典》第787条第1款规定，如果就同一保险标的，为同一风险与数个保险人订立保险合同，且保险金额总额超过该保险标的的可保价值（重复保险），则各保险人以其签订的保险合同规定的保险金额承担连带责任。该法第778条规定，任何人对承受海上运输风险的船舶或货物享有的利益，均可作为保险标的。从《德国商法典》规定看，海上重复保险需具备同一保险标的、同一保险利益、同一保险事故。第三，从法律的价值看，海上重复保险制度目的在于防止超额保险和由此而来的道德风险，¹⁴如果不同的被保险人、不同的保险利益，则不存在超额保险的问题，也就不存在重复保险。

（三）关于船舶修造问题

我国是造船大国，国际修造船订单较多。我国法律没有专门规定船舶修造合同，实践中适用《民法典》承揽合同进行处理。“一带一路”船舶修造合同纠纷主要包括逾期交船纠纷、解除合同返还预付款纠纷、承担修船费用纠纷、实现留置权纠纷等。

1. 关于疫情对造船合同的影响。受疫情影响，船厂对于国外船东延迟交船，其主张不可抗力，往往成为“一带一路”造船案件的争点。日本造船协会标准造船合同（SAJ）对不可抗力事件作了列举，包括瘟疫或其他流行病、检疫隔离等，BIMCO 标准新造船合同和 CMAC 标准新造船合同都有类似的约定，造船厂有权根据约定推迟交船日期。合同对发生不可抗力后通知义务有明确约定的，应当遵守该通知要求。如果双方没有采取标准合同，合同对此没有明确约定的，确实因为疫情防控致使船厂开工生产困难导致迟延交船，船厂主张援引不可抗力要求顺延交船期的，可予支持。受疫情影响，船东出于各种利益考量，可能会主张解除造船合同。如果符合不可抗力的情形，船厂积极行使了通知义务，则船东无权解除造船合同。但有些造船合同对于累

¹³ Arnould, *Law of Marine Insurance and Average*, Sweet & Maxwell Ltd, 19thed, 2018, 32-01.

¹⁴ 司玉琢、胡正良主编：《〈中华人民共和国海商法〉修改建议稿条文、参考立法例、说明》，大连海事大学出版社，2003年版，第602页。

计迟延的时间有明确约定，如果累计时间超过合同约定，船东主张解除合同的，可予支持。

2. 关于船舶留置权问题。国外船东到我国修船，未支付修船费用的，船厂根据《民法典》第 783 条享有留置权。实践中存在的问题是，船舶留置权需要通过诉讼解决，还是可以在执行程序中解决？第一种观点认为，根据《民法典》第 447 条规定，债务人可以自行留置船舶，无需通过诉讼程序确认留置权。第二种观点认为，根据最高人民法院《关于人民法院执行工作若干问题的规定（试行）》第 2 条和最高人民法院《关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉的解释》第 462 条的规定，法院的执行依据为民事判决、裁定、调解书或者实现担保物权裁定，对于船舶留置权应当通过留置权确认之诉或者实现担保物权之诉予以确定。笔者同意第二种观点，因为《民法典》第 447 条只是规定了债权人自行实现留置权的方式，对于申请法院强制执行的，应当有相应的裁判文书作为执行依据。而且，未经法院审判，对于当事人是否享有留置权、留置权的范围等都未确定，客观上也无法执行。

此外，在“一带一路”背景下，港口供应链融资的性质和效力如何认定、中欧班列运单的物权化如何认定等问题，都需要理论与实践进一步研究。

三、“一带一路”背景下涉外海事审判的司法对策

1. 更新涉外海事审判理念。一是坚持依法平等保护原则。秉持构建人类命运共同体理念，坚持把平等保护中外当事人合法权益贯穿于涉外海事司法全过程，确保中外当事人诉讼地位和诉讼权利平等，营造法治化、国际化、便利化的营商环境，服务更高水平对外开放。妥善应对和合理利用禁诉令、反禁诉令和不方便法院原则，解决好国际平行诉讼问题。二是坚持尊重当事人意思自治原则。充分尊重并保障中外当事人依法选择管辖法院的权利、依法选择适用法律的权利以及选择调解、仲裁或诉讼等纠纷解决方式的权利，促进涉外海事纠纷解决的高效和协调。三是坚持防范安全风险原则。牢固树立总体国家安全观，统筹国际国内两个大局，坚持底线思维和风险意识，清醒认识我国对外开放面临的国内外形势和风险挑战，妥善审理涉外海事案件，捍卫国家司法主权和蓝色国土安全，用法律武器有效回击单边主义、霸凌主义等“丛林法则”。

2. 探索扩大海事司法管辖权。一是探索试点集中审理国际航空运输、国际铁路运输案件。我国《交通强国建设纲要》提出，推动铁水、公铁、公水、空陆等联运发展，形成统一的多式联运标准和规则。最高人民法院《关于海事法院受理案件范围的规定》

第 25 条将含有海运区段的国际多式联运、水陆联运等货物运输合同纠纷纳入海事法院受案范围。实践中对于国际航空运输、中欧班列等国际铁路运输尚未纳入海事法院受案范围，而此类案件处理理念、原则、机制与思路与国际海上货物运输具有高度的相似性。不同形式运输方式产生的纠纷由海事法院、普通法院和铁路法院管辖导致规则之间存在统一和协调的问题。2021 年 1 月最高人民法院《关于人民法院为海南自由贸易港建设提供司法服务和保障的意见》提出，适度扩大海口海事法院民商事案件受理范围，集中受理国际多式联运合同纠纷及国际航空运输合同纠纷案件。建议可以将海口海事法院的做法推广到其他海事法院，保障我国交通运输服务的自由便利开放。

二是探索试点船企破产案件审理。船企破产涉及船舶抵押权、船舶优先权、船舶留置权等特殊制度，与一般企业破产具有较强的特殊性。与船企破产相关的船舶抵押借款纠纷、船员纠纷、船舶物料备品供应合同纠纷等案件在海事法院审理，导致破产案件与海事案件衔接不畅，特别是涉及“一带一路”境外船东破产债权申报等，由海事法院审理更有利于纠纷的整体协调解决。

三是探索海事案件“三审合一”审判机制。根据目前最高人民法院的管辖规定，海事法院不受理海事刑事案件。宁波海事法院就个案进行了一些有益探索，最高人民法院《关于人民法院为海南自由贸易港建设提供司法服务和保障的意见》允许海口海事法院进行海事“三审合一”探索。在“一带一路”背景下，为保护当事人的航运安全，对于海盗犯罪、海上交通肇事等海事刑事犯罪建议允许海事法院集中审理，保障国家海洋强国战略。

四是探索国际商事与海事集中审理机制。从国际上看，迪拜国际金融法院、新加坡国际金融法庭、法国商业法院等均将海事案件与国际商事案件统一审理。最高人民法院国际商事法庭亦受理涉外商事和涉外海事案件，防止涉外商事和涉外海事纠纷的割裂解决。“一带一路”国际商事和涉外海事案件在审理的理念、方法上具有一致性，统一由海事法院审理更有利于案件的专业性解决。

3.完善涉外海事审判机制建设。一是**优化涉外海事审判资源配置。**组建“一带一路”海事案件专业合议庭，明确由法律和外语基础好的法官专门审理“一带一路”海事案件，通过集约审理、精准审判、专门统计、专项研究，逐步形成“一带一路”审判资源充分供给、精准投放的新格局。二是**加强国际条约和国际惯例的法律适用。**主动查明海事国际条约在我国生效的时间、缔约国的状况、我国声明保留的内容、国际条约适用的范围等内容，正确适用海事国际条约，合理解释条约中的模糊条款，积极践行我国肩负的国际法义务。积极适用国际惯例，保证法律适用的统一性。三是**完善**

外国法查明机制。加强与外国法查明机构的对接，选聘外国法查明专家，完善外国法查明机制，建立外国法查明数据库，穷尽外国法查明手段，规范适用域外法裁判标准，提升外国法查明的效果。**四是加强涉外海事仲裁审查机制。**充分尊重当事人的仲裁意愿，支持海事仲裁的发展。秉持开放包容理念，加强国际司法协助，完善承认和执行外国海事仲裁裁决的审查机制，对于“一带一路”签约国仲裁机构作出的海事仲裁裁决，积极适用事实互惠、法律互惠和推定互惠原则予以承认，为中外当事人提供高质量的司法救济。**五是完善涉外海事执行机制。**加强涉外船舶扣押、海事执行智能化建设，建立海事执行联动系统，完善境外竞买人购买拍卖船舶制度，积极探索判决的国际可执行性，提升涉外海事保全和执行效能。

4、加强涉外海事司法保障。一是**加强涉外海事审判智能化建设。**建设智能海事诉讼系统，实现涉外海事案件网上立案、在线调解、远程取证、视频认证、证人视频出庭、电子送达等诉讼服务功能，为跨境诉讼当事人提供高质量的海事诉讼服务。开发海事庭审智能翻译系统，实现庭审同步智能翻译，传递中国海事审判的国际声音。二是**加强涉外海事司法宣传。**加强海事法院英文门户网站建设，开设“法官说法”英文专栏，展现海事审判工作，增加外国当事人对中国海事审判的了解，讲好中国法治故事，传播中国法治强音。多语种发布“一带一路”海事审判白皮书和市场主体投资贸易风险典型案例，提升海事司法软实力。三是**加强高素质涉外海事审判人才建设。**对标国际一流，科学制定“一带一路”涉外海事法治人才培养规划，完善培养体系，培养一支政治立场坚定、具有国际视野、通晓国际规则、能够参与国际实务的涉外法治人才队伍。加强海事法官外语能力培训，通过开展青年翻译小组交流活动等形式，提升干警国际化交流能力。加强海事法官航运知识培训，通过开展登外轮实习等实践性教学方式，提升航运专业技能。充分发挥国际法学界的智库作用，拓展学术交流，深化国际司法交流合作，探索与英国、美国、新加坡等海事发达国家法院、仲裁机构的沟通协作，通过选派访问学者、召开国际会议、合作研究课题等方式加大交流力度，提升审判队伍国际化水平。四是**加强涉外海事法治研究。**加强对“一带一路”政策的跟踪、研判，定期做好“一带一路”海事案件统计、分析、研判及司法建议工作。加强对RCEP、全面与进步跨太平洋伙伴关系协定（CPTPP）、中欧投资协议等对涉外海事审判影响的前瞻性研究，加强对企业或个人对外投资贸易法律风险的提示，积极向党委、政府提出司法建议。秉持共商共建共享原则，加强对中国法域外适用的研究与适用，提升我国国际海事司法中心建设的认可度。加紧研究“一带一路”涉外海事领

域适用《阻断外国法律与措施不当域外适用办法》第9条规定损害赔偿之诉的适用范围、构成要件及法律后果，提前做好研究预判，加强对我国海外利益的维护。

四、完善“一带一路”海事行业的司法建议

1. 加强立法顶层设计。一是完善“一带一路”涉外海事法律体系建设。建议加快《海商法》的修订步伐，吸收国际航运最新立法成果，完善国际海上货物运输、海上保险等制度，增加货代、邮轮、游艇等立法规则，推动“一带一路”背景下法律向更加公正、健康的方向发展。二是积极推动统一海商法运动。海商法具有高度的国际性，建议在RCEP成员国国内推行海商法的统一化，保障法规的确定性、裁判的可预期性。三是加强多边国际条约的谈判。建议针对域外送达、域外取证、域外执行等领域，加强多边协商，形成“一带一路”国家普遍认可的域外送达、取证、执行规则。四是拓展“一带一路”国家朋友圈。除“一带一路”国家外，很多非“一带一路”国家与我国经济贸易往来密切，贸易投资体量较大，比如RCEP中，日本与澳大利亚虽然不是“一带一路”签约国，但经济占比较大，建议进一步加大谈判力度，扩展“一带一路”朋友圈，将RCEP、中欧投资协定等与“一带一路”有机融合。

2. 增强企业参与“一带一路”国际海事业务的能力。一是要增强契约意识。从古到今，“一带一路”的实践留下的财富是诚实守信，企业应当严守合同意识，做“一带一路”上诚信的布道者，不断焕发“一带一路”的生命力。二是要增强法治意识。从案件中发现，中国船员有的在塞舌尔、几内亚等水域从事捕捞活动，存在倒卖渔货等行为。2019年几内亚禁止原木出口及办理濒危证，有的企业存在违规出口原木情形。企业应当遵守“一带一路”签约国当地的法律，做尊法崇法的传播者。同时，企业在创新经营模式时，应提前做好法律风险评估。三是要增强风险意识。有的货物运抵目的港后产生相应清关提箱、短途陆运、拆箱卸货等费用，有的货物长期运输可能发生货损货差，企业要熟悉“一带一路”签约国政治风险、法律风险和市场风险，提前做好防范预案。四是要遵循行业习惯。出口非洲埃塞俄比亚内陆的货物目的港清关费按照承载集装箱的箱型及箱数计算是航运市场客观现状¹⁵，航次租船合同约定的装港ITT即为装港总计时间，企业对于海事行业行为应当了然于胸。

3. 强化政府引导支持。一是逐步开放国际海运市场准入。抢抓RCEP签署机遇，扩大海运市场开放力度，加强与自贸区海事改革政策的协调，构建开放、公平、透明、

¹⁵上诉人宁波立言物流有限公司与被上诉人上海盛泓国际物流有限公司海上货运代理合同纠纷案，见上海市高级人民法院（2020）沪民终66号民事判决书。

便利的营商环境，提升我国海运市场的吸引力。二是**加强对“一带一路”海事金融业务的支持**。加强对航运金融业的支持力度，扩展海上保险、海上金融衍生品交易规模，提升金融业助力航运业的能级水平。三是**加强对违规行为的监管**。货代领域，货代企业层层转委托、违规报关较为突出；船代领域，船代企业参与无单放货、信息告知不全现象频发；港口企业放货手续不全、参与融资贸易时有发生；贸易企业利用进口货物货权进行融资情况普遍；海上保险企业保单出具手续不规范、被保险人资格审核不到位屡见不鲜；航运企业违规运输、违反当地国海关政策情况争议不断。这些风险都需要政府主管部门加强监管，加大处罚力度，保障“一带一路”活动的健康开展。四是**加强对海事中介行业的培育**。加强对船级社、航运交易所、海事咨询机构等中介机构的培育，提升“一带一路”海事服务的国际化水平。

4. 建立“一带一路”海事纠纷多元化解机制。一是**协力打造“一带一路”国际海事法律服务示范区**。建议发改、商务、海事、海关、交通、金融、自贸区管委会、法院等部门加强联系，加大与仲裁机构、商事调解组织、行业协会等专业机构的联系与合作力度，设立国际海事纠纷一站式解决中心，释放集群优势潜力，为更多航运企业“走出去”“引进来”提供诉讼、仲裁、调解三位一体的“融解决”方案，最大限度提升国内外当事人法治获得感。二是**健全“一带一路”国际海事纠纷解决机制**。探索引入外籍调解员化解涉外海事纠纷，提升案件处理效果。加强对《新加坡调解公约》的跟踪研判，探索国际海事调解的域外承认与执行。三是**建立“一带一路”大数据系统**。共享“一带一路”海事职能部门数据，整合国内外“一带一路”海事裁判文书、政策规定、法律文本等，形成专业“一带一路”海事分析平台，助力企业走出去。

5. 加强一带一路海事法律文化建设。一是**建设“一带一路”海事博物馆**。依托海事法院建立“一带一路”海事博物馆，展现我国“一带一路”海事行业及海事司法成就，将文化的因素注入“一带一路”建设中。二是**开设“一带一路”海事法律文化交流论坛**。依托郑和、张骞、马可波罗等古代名人，开展“一带一路”海事行业及海事司法文化交流，定期交流“一带一路”海事法律问题，打造“一带一路”特色品牌论坛。三是**形成“一带一路”海事法律文化交流成果**。加强对“一带一路”主要国家的经贸政策和法律的研究、介绍和宣传，做好“一带一路”海事法律资料汇编，翻译一批“一带一路”海事法律经典案例和作品，帮助企业或个人防范投资贸易风险，切实减少纠纷发生，绘制好“一带一路”的工笔画。

结 论

随着“一带一路”领域的不断拓展，钢铁丝绸之路、冰上丝绸之路、云上丝绸之路、健康丝绸之路、文化丝绸之路不断显现，涉外海事审判将步入新的发展阶段，呈现以下趋势：一是涉及“一带一路”签约国海事案件数量将逐渐增多。随着“一带一路”的推进，国际贸易向无水港延伸，涉无水港货运代理、多式联运等纠纷将不断增多。二是新类型涉外海事案件将不断涌现。随着邮轮、游艇经济的发展，对于邮轮、游艇法律关系如何界定以及人身损害是否受海事赔偿责任限制等问题逐渐显现。新冠疫情防控期间扣押外轮后外籍船员如何换班及遣返、延期放单撞期斋月时超期损失如何处理、租船合同项下远期运价对赌协议和航运运价指数衍生品交易如何定性等，都需要进一步研究。三是与国际贸易、投资、金融、工程相关联案件将逐渐增多。RCEP的签署使成员国间货物、服务、投资等领域市场准入进一步放宽，区域产业链、供应链和价值链进一步融合，将极大促进国际贸易、投资和金融活动，此类活动与国际海事紧密关联，关联案件将增多。随着我国企业在“一带一路”国家的国际工程活动的不断发展，为国际工程做配套运输、保险等服务活动引发的纠纷可能上升。四是“一带一路”纠纷解决从政策性解决方式逐步向法律解决方式转变。随着“一带一路”法律和争端解决机制的不断完善，当事人逐步从外交求助等政策性解决方式向专业调解、仲裁、诉讼等法律解决方式迈进。面对“一带一路”发展的新形势，涉外海事审判需要坚持习近平法治思想，贯彻新发展理念，构建新发展格局，统筹推进国内法治和涉外法治，不断提升涉外海事审判治理体系和治理能力的现代化，致力于建立一个更为公正、更为健康的合作共赢的法治环境。