

法庭笔记



近日,广东省高级人民法院首次发布海事审判典型案例,涉及海上货物运输、海上保险、海上财产损害、船舶碰撞、船员权益保护、海洋生态保护等多个领域中的前沿与热点问题。近年来,广东法院充分发挥海事审判职能作用,健全国际海事纠纷解决机制,深化国际司法交流合作。据统计,2023年1月至今年4月,广东法院共审结一审海事案件3347件,为营造市场化、法治化、国际化一流营商环境和服务高水平对外开放提供了有力的司法保障。

广东高院发布海事典型案例 涉及众多热点

非法捕捞

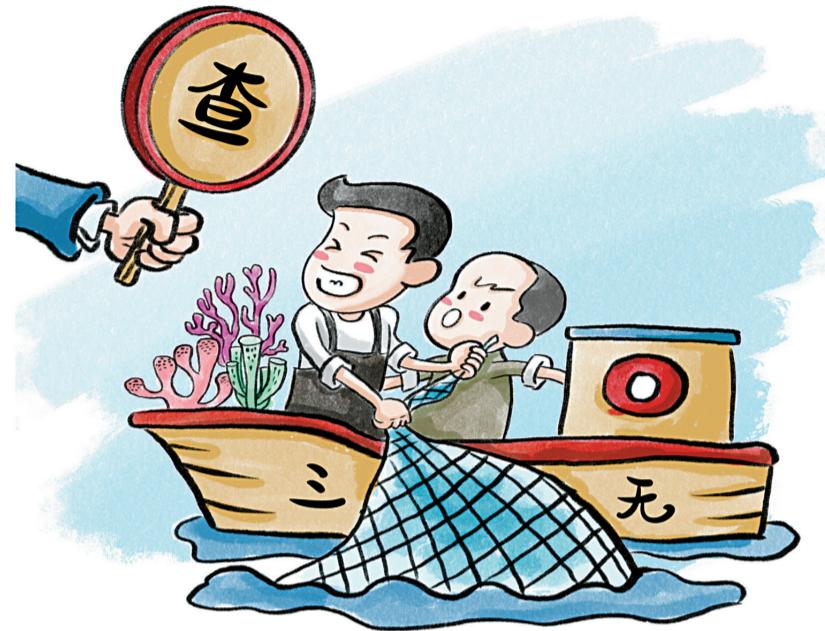
- 招揽船员采捕野生珊瑚
- 获刑一年并交罚金10万

黄某为采捕珊瑚,购买了专门用于捕捞的“三无”船舶一艘,雇用杨某等10人为船员,在2022年2月25日至3月26日期间前往我国台湾海峡进行珊瑚采捕作业。

作业期间,黄某组织船员,分配任务,传授捕捞方法,并将捕获所得珊瑚自行保管。3月27日,海警人员在广东汕头南澳大桥附近海域查获黄某驾驶的“三无”船舶和所雇船员、随船珊瑚一批以及作业工具。经鉴定,这批珊瑚中包括国家一级保护野生动物红珊瑚、国家二级保护野生动物角珊瑚和石珊瑚,价值高达24.7万余元。黄某对犯罪行为供认不讳,签署认罪认罚具结书,同时预交罚金10万元。

地点:广州海事法院。

结果:法院认为,黄某违反野生动物保护法律法规,在我国专属经济区内捕获价值合计24.7万余元的国家一级保护野生动物红珊瑚和国家二级保护野生动物角珊瑚与石珊瑚,并在共同犯罪活动中起到主要作用,同时考虑其到案后认罪认罚的态度和表现,依法采纳检察机关的量刑建议,以危



■赖方方/绘图

害珍贵、濒危野生动物罪判处黄某有期徒刑一年六个月并处罚金10万元,并没收犯罪所得和相关作案工具,上缴国库。

典型意义:拯救珍贵、濒危野生动物,维护生物多样性和生态平衡,系推进生态文明建设的应有之义。本案是广州海事法院作为海事刑事案件管辖试点法院审理的首宗海事刑事案件,

案件的侦查、起诉、审理凸显了海事法院作为跨区域专门法院,集中管辖涉海洋生态保护刑事案件的可行性和必要性。

海事法院集中管辖该类涉海洋环境保护的案件,更有利于强化海事司法管辖,打击涉海违法犯罪活动,对服务保障国家海洋战略,维护国家海洋权益、保护海洋生态环境具有重要意义。

船员遇难

- 公司未履行承诺购买保险
- 船员病逝继承人索赔70万

韩父与水某公司签约成为公司所属渔船的一名水手,在海上从事捕捞工作。合同约定公司为他购买70万元保额的意外险或商业保险。然而,水某公司只投保了雇主责任险,保险单记载被保人为水某公司,没有为韩父购买相应保险。不幸的是,韩父在莫桑比克共和国因复合疟疾死亡,深圳市人社局认定该情形视同工伤,韩父的继承人韩某在领取工伤赔偿后,发现水某公司未依约购买保险,于是起诉水某公司,要求其赔偿70万元损失。

地点:广州海事法院。

结果:法院一审认为,劳动合同约定用人单位为劳动者购买的商业保险,与为雇主利益购买的雇主责任险存在本质区别。购买商业保险系用人单位为劳动者提供的福利待遇,不因用人单位已购买雇主责任险、社保基金已向劳动者近亲属支付工伤保险待遇而免除,用人单位未按照劳动合同约定购买相应保险,构成违约。法院遂判决水某公司向韩某赔偿70万元。一审判决后,水某公司提

起上诉。广东高院二审判决驳回上诉,维持原判。

典型意义:该案涉及“一带一路”国际合作中船员海外务工的权益保障。就船员在莫桑比克捕鱼作业中感染疟疾死亡的不幸事件,法院判令用人单位承担未依约为劳动者购买商业保险的违约责任,有力维护了劳动者的合法权益及本应享有的福利待遇,依法规范了船员劳务市场的法律秩序,为船员“走出去”开展海外务工提供了良好司法保障。

沉船事故

- 两船碰撞导致一船沉没
- 互有过失被判按比例赔偿

2021年1月30日,两艘货轮在澳门海域不期而遇。“顺兴”轮由广东省江门鹤山市驶向广东省揭阳市惠来县,而“德星9”轮则从辽宁省大连市前往广东省佛山市南海区九江镇。“顺兴”轮错误向左调整航向导致船舶靠近航道中间,且未能采取安全航速,与此同时,“德星9”轮在关键时刻,仅有水手一人掌舵并负责瞭望,也未减速。两船碰撞,事故造成“德星9”轮沉没。其船舶所有人正某公司、高某将“顺兴”轮的船舶所有人运某公司告上法庭,要求对方承担全部责任。

地点:广州海事法院。

结果:法院认为,涉案两船均为国内沿海船舶,核定的航区均为近海航区,碰撞发生在澳门水道,应适用《1972年国际海上避碰规则》相关规定来确定涉案双方船舶应当遵守的航行规则并划定碰撞双方的过失责任。

事故当天天气良好,两船会遇时均存在违反《1972年国际海上避碰规则》的情形,对碰撞的发生均有过失。比较过失程度,根据《中华人民共和国海商法》关于“船舶发生碰撞,碰撞的船舶互有过失的,各船按照过失程度的比例负

赔偿责任”的规定,法院认定“顺兴”轮在本次碰撞事故中负主要责任,承担责任比例为80%;“德星9”轮在本次碰撞事故中负次要责任,承担责任比例为20%。

典型意义:涉案船舶在澳门海域发生碰撞,人民法院综合澳门海事局调查材料,参考海事专家意见,通过细致分析,对两船责任划分以及承担责任比例依法作出判决。

本案准确适用《1972年国际海上避碰规则》的相关规定,恰当厘定船舶碰撞责任比例,对之后的船货纠纷、保险赔付等作出有效指引,有效维护海上航运秩序。

货物落海

- 海运货物遭事故后沉没
- 保险人代位追偿承运人

保险人中某公司承保了一批货物,该批货物由承运人东某公司运往美国,承保险别为海洋运输货物一切险。在海运途中,运输船舶“万欧珀斯”(ONE APUS)轮遭遇了集装箱落海事故,中某公司承保的货物随之沉入海底。

中某公司赔偿被保险人后取得代位求偿权,随后将承运人东某公司,以及实际承运人韩某株式会社告上法庭,认为两家被告公司都应为货物损失负责,同时诉请两家公司连带赔偿货物损失12.3万余元及利息。

地点:广州海事法院。

结果:法院认为,案涉货物由集装箱装运,在承运人东某公司责任期间内落海灭失,东某公司应承担赔偿责任。

东某公司作为承运人制作了电放提单,又委托韩某株式会社运输。韩某株式会社为运输船舶“万欧珀斯”轮的舱位分享人,其制作了海运单样稿。韩某株式会社虽有接受承运人委托的情形,但不是“万欧珀斯”轮的船舶所有人,也不是该轮的光船承租人,其不存在实际从事案涉货物运输或部分运输的情形,不符合《中华人民共和国海商法》对实际承运人的法律定义,无需承担实际承运人的责任。

因此,法院判决东某公司向中某公司赔偿案涉货物损失12.3万余元及利息。

典型意义:当前,各大知名海运企业结成多个运输同盟,共享海运航线和船舶舱位,而且为规避风险,运输船舶大多登记在单船公司名下,大型海运企业多以经营管理人和舱位分享人的身份来控制运输船舶。

在此背景下,本案严格按照《中华人民共和国海商法》中有关实际承运人的法律定义,认定未实际从事货物运输或部分运输的舱位分享人不构成实际承运人,准确区分海上货物运输责任,规范航运新秩序,保障航运业的健康发展。