

2020-2023

中国海事仲裁委员会

涉疫典型案例

中国海事仲裁委员会 编

船舶建造

船员权益

航次运输

程序管理



中国海事仲裁委员会

CHINA MARITIME ARBITRATION COMMISSION



前 言

三年的新冠疫情给国际航运贸易投资带来了巨大的冲击，疫情期间和疫情后陆续出现了诉诸仲裁途径解决各类海事商事纠纷。新冠疫情对仲裁案件实体审理和仲裁程序进行均产生了重大影响，中国海事仲裁委员会（以下简称“中国海仲”）于2021年及时修订机构仲裁规则，对电子送达、视频开庭、视频作证、电子签名，以及网络安全和隐私及数据保护作出系统规定，提升当事人对仲裁程序线上进行的信心，保障仲裁程序合法依规进行，适时组织行业研讨和仲裁员培训，充分发挥仲裁法律服务职能，依法高效处理涉疫纠纷，有力保障了中外当事人合法权益，取得了良好的法律效果和社会效果。

中国海仲经汇总整理已审结的涉疫案件，筛选出具有代表性的8个案例进行汇编发布。这批涉疫案例主要涉及船员、船舶建造、货物运输等多发性纠纷的实体争议认定，也涉及到案件程序的全流程线上管理，旨在聚焦涉疫纠纷仲裁解决中的重点、难点和困境，梳理案件的审理思路和程序的在线管理，总结突发性公共事件对仲裁行业的影响与挑战应对，充分发挥典型案例的示范指导作用，稳定当事人的合理预期，引导依法妥善化解矛盾纠纷，同时对相关市场主体提出防范风险、减少损失的意见建议。

目录

船舶建造合同典型案例	1
案例一：船舶建造合同争议案	1
案例二：船舶建造合同争议案	5
案例评析	11
船员争议典型案例	13
案例一：船员上船协议争议案	13
案例二：船员就业协议争议案	18
案例三：船员服务合同争议案	22
案例四：船员劳务派遣争议案	27
案件评析	34
航次运输合同典型案例	37
航次水路货物运输合同争议案	37
案件评析	43
仲裁程序涉疫典型案例	45
货物运输合作协议争议案	45
案件评析	49
结语	51



船舶建造合同典型案例

案例一：船舶建造合同争议案 (2022年8月16日 上海)

【摘要】

申请人与被申请人签订《船舶建造合同》，申请人已将合同价款支付至被申请人指定账户，随后涉案船舶因故逾期交付。被申请人主张受新冠疫情影响，以及相关部门对生产废气的处理要求提高等诸多原因，导致施工队不能正常施工，被迫停产整改。申请人认为被申请人故意停工，没有如期交付船舶，故提起仲裁，索赔损失。

【案情】

2020年10月20日，申请人向A公司出具《船舶挂靠申请书》，该申请书载明：“申请人拟在被申请人处定制散装水泥罐装船一艘，为了办理相关船舶证件及今后营运需要，申请人申请将其定制的散装水泥罐装船挂在A公司。具体定制散装水泥罐装船合同由申请人与被申请人签订，所涉购船款及其他费用由申请人全额承担。”该申请书经A公司盖章确认。同日，申请人与A公司签订《船舶委托经营管理合同》，合同载明：“乙方（申请人）将拟建造散装水泥罐装船一艘委托甲方（A公司）经营和安全管理，甲方无权转卖及进行抵押。”2020年10月24日，A公司与被申请人签订《船舶建造合同》。

申请人与被申请人双方于2020年10月29日签订《船舶建造合同》，申请人已将合同价款支付至被申请人指定账户，被申请人确认收悉，随后涉案船舶因故逾期交付，申请人前往被申请人处交涉，要求被申请人交付

涉案船舶。

2021年8月，地方生态环境局出具《责令整改通知书》，被申请人因相关部门对生产废气的处理要求提高，被迫停产整改。2021年9月17日，A公司出具施工派工单，委托申请人到被申请人处从事泥工、木工工作，负责材料进场施工。2021年11月2日，经地方交通运输局检验，涉案船舶存在质量问题需要立即整改，整改后再申请复检。

申请人主张被申请人故意停工没有如期交付船舶，被申请人主张受新冠疫情影响，以及相关部门对生产废气的处理要求提高等诸多原因，导致施工队不能正常施工，被迫停产整改。

申请人经多次交涉催告未果，遂申请仲裁，请求被申请人继续履行《船舶建造合同》，向申请人交付检验合格船舶，并向申请人支付违约金、律师费、仲裁费等。

【争议焦点】&【仲裁庭意见】

一、新冠疫情是否导致施工队无法正常施工

被申请人主张因新冠疫情导致施工队不能正常施工，是导致船舶不能交付的一个重要原因。仲裁庭认为，根据《中华人民共和国民法典》第五百九十条的规定，“当事人一方因不可抗力不能履行合同的，根据不可抗力的影响，部分或者全部免除责任，但是法律另有规定的除外。因不可抗力不能履行合同的，应当及时通知对方，以减轻可能给对方造成的损失，并应当在合理期限内提供证明。当事人迟延履行后发生不可抗力的，不免除其违约责任。”虽然新冠疫情当时在我国国内各省市已持续较长时间，但被申请人并未提交任何证据证明船舶建造期间船厂当地爆发新冠肺炎疫情导致船舶建造停工，仲裁庭对被申请人主张不予采信。

二、申请人与A公司之间的挂靠关系是否违反我国法律强制性规定

仲裁庭认为，申请人与A公司出具《船舶挂靠申请书》以及《船舶委托经营管理合同》系双方真实的意思表示，内容并未违反法律、行政法规效力性强制性规定，双方船舶挂靠和经营管理合同关系成立且生效，双方应受船舶挂靠以及经营管理关系的约束。

三、关于双方签订的《船舶建造合同》的效力

仲裁庭认为，申请人与被申请人签订的《船舶建造合同》系双方的真实意思表示，虽存在挂靠的事实，但不违反我国效力性强制性法律规定，申请人与被申请人双方于2020年10月29日签订的《船舶建造合同》依法成立并生效。

四、涉案合同履行中，被申请人是否存在违约行为以及违约行为产生的原因

仲裁庭认为，首先，地方生态环境局在对被申请人进行常规执法检查中发现被申请人存在违反环境保护管理及规范要求，并提出整改要求，属于生态环境局的行政管理职能，不属于不可抗力，且该《责令整改通知书》出具的原因系被申请人违法所致。其次，被申请人并未举证证明A公司与施工队存在恶意串通的事实。另依据A公司与被申请人签订的《船舶建造合同》第二条的约定，“乙方（被申请人）必须以自己的设备，技术和劳力，完成本船的建造工作，未经甲方（A公司）同意，不得把建造的船舶转让给第三方，包括乙方自办的第三产业。”被申请人主张A公司与船舶修造施工队恶意串通不符合合同约定和事实逻辑，因此对于被申请人的上述主张不予采信。第三，对于被申请人主张A公司向有关部门进行举报，被申请人未提交相应证据予以证明，且被申请人有义务建造符合合同和法律规

定的船舶，被申请人亦未证明即使 A公司不予举报，船舶能够按约交付的可能性。

【裁决结果】

（一）被申请人继续履行双方所签订的《船舶建造合同》，向申请人交付检验合格的船舶。

（二）被申请人向申请人支付违约金及部分律师费。

（三）本案仲裁费全部由被申请人承担。



案例二：船舶建造合同争议案 (2023年11月17日 浙江自由贸易试验区)

【摘要】

申请人与被申请人签订《船舶建造合同》，约定由被申请人建造一艘围网渔船，期间受到疫情、台风等多方面因素影响，导致船舶延期交付。申请人提起仲裁，请求被申请人返还申请人多付的合同金额及利息，赔偿因延期交船给申请人造成的损失。

【案情】

2020年7月22日，申请人和被申请人签订《船舶建造合同》（以下简称“合同”或“2020年合同”），约定由被申请人为申请人造船，造船所需图纸、材料和设备均由被申请人承担。合同生效期为申请人得到上级主管部门批准且被申请人收到申请人第一期应付款之日。合同完工期为合同生效且全套图图纸经省渔检局审批合格开工会议后120天（优惠期15天）。申请人于2020年7月22日分3笔汇付被申请人合同定金。

2020年8月29日，被申请人委托第三方船舶设计公司完成船舶建造图纸设计，此后一直等待申请人可以提交渔检部门审核图纸的通知。

2021年3月10日，相关部门签发《关于批准渔业船舶设计图纸批准函》；2021年6月11日，相关部门签发《渔业船网工具指标批准书》。2021年6月17日，相关部门签发《渔业船舶船名核准书》（与上述“《渔业船网工具指标批准书》”合并简称为“渔政批文”）。

2021年7月4日，被申请人向申请人和案外人（系同时开建的另一艘船的船东）用微信同时发送一份电子版的《船舶建造合同》（以下简称“2021年合同”）。

2021年7月20日，召开船舶建造开工会议并上报地方渔检中心；2021年7月21日，地方渔检中心签发《省渔业船舶建（改）造开工批准函》，正式开工建造。

2021年7月26日，安放龙骨。

2022年1月30日，完成主机、齿轮箱和发电机组安装。

2022年3月7日，船体部分全部建成。

2022年4月7日后几天，船舶下水。

2022年5月6日，船舶完成试航。

2022年5月7日，船舶建造完工日期。

2022年8月26日，船舶检验完成日期。

2022年9月，船舶交付申请人，双方并没有签署船舶交接书。

申请人提请仲裁，请求裁决被申请人返还申请人多付的合同金额及利息、赔偿因延期交船给申请人造成的损失及利息、支付申请人渔船燃油补贴损失，仲裁费用由被申请人承担。

【争议焦点】&【仲裁庭意见】

一、案涉两份合同是否构成合同变更

申请人认为，双方未就变更合同达成合意，案涉转账及2021年合同仅为办理贷款所需的材料，故付款也按照2020年合同约定进行，后续被申请人未配合提供合同资料，2021年合同最终并未签订。申请人认为双方已变更合同条款系事实不清、证据不足，被申请人应当返还申请人多付的合同金额并支付利息。

被申请人认为，经双方协商一致于2021年7月4日确定增加案涉合同价款，双方以电子签署方式变更了2020年合同，申请人汇付款项的时间符

合2021年合同的付款节点，因此案涉合同金额均系造船款且无需返还。

仲裁庭认为，被申请人于2021年7月4日通过微信发送的2021年合同是其要求增加2020年合同金额而发出的新要约，是对2020年合同内容中的合同金额作出实质性变更。申请人在收到新要约后，没有发出拒绝新要约的通知给被申请人，也没有对被申请人提出的新要约内容作出实质性变更。因此，根据《中华人民共和国合同法》（以下简称“《合同法》”）第十一条、第十三条、第十六条、第二十六条、第三十条、第三十七条规定，双方采用数据电文方式，已经协商同意变更2020年合同内容。在2020年合同签订后，双方已经履行了部分合同义务（申请人支付定金、被申请人支付船舶设计费用等）。虽然2020年合同存在被申请人违约的情形，但申请人并没有追究被申请人的违约责任，并没有行使法定的合同解除权，因此2020年合同仍然有效；而2021年合同是双方经过充分协商后，仅仅对2020年合同金额及分期支付金额的变更，并不是一份独立合同，其实质是双方经协商后同意对2020年合同金额及分期付款金额进行变更的协议书或2020年合同项下不可分割的附件，是双方为了建造同一艘船舶而签订的同一份合同，并不是两份独立的合同。

二、本案适用的法律

仲裁庭认为，本案2020年合同的签订日期为2020年7月22日，适用《合同法》的相关法律规定；本合同项下经双方协商同意对本合同内容的变更协议书均适用《合同法》；2021年合同的签订日期为2021年7月4日，因此仲裁庭认定2021年合同是在此时对2020年合同内容进行了实质性变更，仍然适用《合同法》的相关法律规定。

三、船舶延期交付的责任承担

申请人认为，被申请人应按照2020年合同约定承担付款责任及相应利息。根据2020年合同9.1.1条约定，建造时间为120天，加上优惠期15天，共计135天，从审批合格开工会议后（即2021年7月21日）起算，被申请人直至2022年5月7日才完成建造，时间达291天，显然严重延期。根据2020年合同5.1.2条约定，应按照造船款总额的月利息1分计算，并以120天为限。被申请人所称建造延期为申请人设备到场逾期造成缺乏依据，申请人自购设备已在2021年9月23日付清全部款项，随时可以发送设备，但因造船场地为露天，且被申请人造船进度缓慢，设备到场后置于露天只能任由风吹雨打。鉴于此，设备均只能按照被申请人建造进度发送。此外，被申请人所称疫情、台风导致造船延期缺乏依据，且均发生于2021年12月3日（应完成建造时间）之后，不影响被申请人严重逾期的事实。

被申请人认为，合同约定完工日期应该为2022年12月6日。按照被申请人制作的工期，2021年9月底即可安装设备，但直到2022年1月底，被申请人还在等申请人的主要设备。因此应扣除2021年9月30日至2022年1月30日期间等待设备的工期。此外，2021年7月至2022年9月正值疫情严重时期，尤其进入2022年后封控严重，加之2021年、2022年历经多次台风，也是造成工期延后的原因，而这些原因均系不可抗力。

合同第十条约定，“在合同规定的履行期（即交船期）内，因受到地震、海啸、台风、飓风、暴风、水灾、瘟疫等不可抗力的客观因素影响或由于材料设备供应商发生类似原因造成船舶进度延期应视为允许的延误，逢到春节期间相应推迟交船期25天”。据此，仲裁庭认为，应该酌情考

虑并扣除2021年的2次台风较为合理，经计算分别扣除3天和4天，合计7天时间。

仲裁庭认为，合同不可抗力中约定的“瘟疫”本身并不属于不可抗力，只有有关部门的疫情管控措施，才构成不可抗力。被申请人未能证明在船舶建造期间，造船场所发生疫情而被防疫部门封控，禁止人员进出、禁止造船物资的进入，从而影响建造进度的情况。因此，对被申请人的建造施工活动，不应考虑疫情对建造进度的影响，不支持其关于建造时间扣除的要求。

自2022年3月底、4月初起，至同年6月底，全国疫情防控要求对人员流动的确会造成一定的影响，导致相关工作延迟。此阶段为报检流程，检验师不能及时正常到现场检验会造成建造进度一定的延迟，而这并不是被申请人自身能控制的。因此，关于被申请人扣除31天的要求，仲裁庭现结合当时疫情的实际情况，酌情考虑给予10天的时间扣除。

根据造船工艺流程要求，申请人自行采购的主机等设备，应该早于安装主机的时间节点提前进入造船场所，而不是由被申请人在具备安装主机的建造节点等待申请人采购的主机等设备到场。关于申请人在答复函中所陈述的“但因建造进度缓慢，申请人的设备只能按照其进度发送到场，因过早发送过来被申请人无处堆放且造船场地为露天场地”的说法，仲裁庭认为，申请人的陈述与事实不符。因为其可以随时询问被申请人船舶的建造进度，以提前准备主机等设备进场的时间节点，做好无缝衔接。因此，仲裁庭认为，是申请人延误了被申请人主机等设备的安装进度，是被申请人等待申请人的主机等设备到场，而不是申请人等待被申请人的建造进度。因申请人原因导致采购的柴油机等设备到场晚于被申请人的主机等设备的

安装时间节点，从而影响被申请人的建造进度，被申请人提出此等时间应该予以扣除的要求是合理的。但扣除的时间应从2021年11月6日起，至最后抵达并完成安装的发电机组时间，即2022年1月30日止，应扣除的时间共计86天。

综上，被申请人能够扣除的时间应该是申请人设备延误到场86天，加上台风影响建造施工7天，再加上疫情影响报检延迟导致检验师出现场延迟10天，共计103天。最终被申请人延期交付的时间为53天。

【裁决结果】

- （一）被申请人赔偿因延期交船对申请人造成的损失及利息。
- （二）驳回申请人的其他仲裁请求。
- （三）本案仲裁费由申请人承担80%，被申请人承担20%。

案例评析

以上两个船舶建造合同争议，涉及新冠疫情导致船舶延期交付是否构成不可抗力免责的认定问题。围绕认定不可抗力三大法定要件，即不能预见、不能避免和不能克服，仲裁庭在结合现场相关证据的基础上进一步对船舶延期交付与疫情不可抗力的因果关系进行了分析与认定。因疫情或疫情防控导致船舶建造活动受限的情况并非个例，新冠疫情虽符合不可抗力的特征，但在个案法律关系中能否作为免责事由，还需根据疫情发生时间、发展期间、严重程度、地域范围等对合同履行的实际影响具体分析。根据《中华人民共和国民法典》（简称“《民法典》”）等相关法律规定，当事人主张疫情导致工期延误，应承担相应的举证责任。当事人不能一概地将疫情作为免责事由，应及时采取措施减损、止损并保留相关证据，为后续解纷维权提高效率。

除了常见的不可抗力因素以外，因疫情延迟交船引起的“基于目标的船舶建造标准”（Goal-based Standard, “GBS”）适用问题也是船舶建造合同履行中的一大风险因素。根据《国际海上人命安全公约》（International Convention for Safety of Life at Sea, “SOLAS”）规定，2016年7月1日及以后签订造船合同，或在没有签订造船合同的情况下，2017年7月1日及以后安放龙骨的，或2020年7月1日及以后交船的所有150米及以上船长的油船和货舱区域单甲板、有顶边舱和底边舱的散货船（不包括矿砂船及兼装船）必须符合GBS。在疫情影响下，大部分船厂在2020年及其后的一定时间内难以开展正常生产，除了船舶存在无法按期交付造成的违约风险之外，SOLAS强制适用GBS会对实际未按照GBS设计建造的船舶造成无法通过检验和无法登记的巨大风险，从而产生巨

大的经济损失。除了抢在规定日期之前交付船舶以外，“有条件地交船（Conditional Delivery）”可以作为一个替代性的解决方案，即船舶在并未完全符合造船合同约定的交付条件的情况下，于2020年7月1日前完成交付，同时设置船厂限期完成项目整改、船东保留部分船舶价款待完工后支付等附加条件，以此在最大程度上减少疫情影响下迟延交船导致 GBS 强制适用产生的损失。

此外，与船舶建造合同息息相关的相应供货合同也会在一定程度上受到疫情影响，不可避免地对船舶建造合同的履行造成阻碍，应当及时采取措施减少或避免因此造成的损失。对于疫情发生后签署的建造/供货合同等，应充分考虑疫情对合同将来履行可能产生的影响，对交付期限等内容留有充分的余地，并协商增加涉疫条款，控制风险。

船员争议典型案例

案例一：船员上船协议争议案 (2022年1月20日 上海)

【摘要】

申请人与被申请人签订《船员上船协议书》，约定由被申请人提供船员外派服务。因疫情原因，申请人未能如约下船。在船期间，双方签订了《送船补充协议》。回国后，受国家和各地疫情防控政策要求，申请人被要求隔离，在此期间隔离的相关费用由申请人承担。故申请人提起仲裁，请求被申请人支付申请人隔离期间的工资及补偿金等费用。

【案情】

申请人与被申请人于2021年5月24日签订《船员上船协议书》，被申请人为申请人提供船员外派服务。双方约定月工资总额为4,600美元，隔离期间工资为月工资的80%，隔离时间包括国外隔离和国内隔离的时间总和；国内隔离时间按国家规定，各省、市等地方的隔离政策和居家隔离政策原则上不属于隔离时间。

此后，申请人被派遣到案涉船舶“S”轮担任二管轮，并完成将该轮在Z市接船后送至H国的任务。2021年6月3日，申请人获悉：“S”轮抵达H国后其将不能下船，且须与在H国上船的I国船员一同到达R国后方能下船。鉴于当时正值I国及其他国家新冠疫情爆发，申请人及其他七名船员当即表示不同意，并与被申请人及船舶管理人A公司展开协商。经过协商达成《送船补充协议》（以下简称“《补充协议》”），《补充协议》写明“……（被申请人）与以上船员达成此协议，并且同意协议内容”，

并于2021年6月7日上午7:37将盖章后的《补充协议》扫描件通过被申请人公司邮箱发送至“S”轮三副的邮箱。

2021年6月9日，“S”轮抵达H国，I国船员在H国上船，申请人未能如约于R国下船，直至2021年6月27日才得以在H国下船。2021年7月1日，申请人根据被申请人安排，从S省Y市入境，在S省X市集中隔离至2021年7月14日。2021年7月15日，申请人回居住地F省并在当地居家隔离至7月29日。

申请人于“S”轮上服务期间，相关船员工资由被申请人按照《船员上船协议书》约定的金额实际发放，同时被申请人支付了集中隔离期间的相关隔离费用及7月1日全额工资和7月2日至7月15日集中隔离期间的补贴，补贴的标准为全额工资的80%。

本案《补充协议》涉及主要条款内容包括：

第一，从工作开始之日起至回国隔离结束之日申请人的工资全额结算；第二，申请人在R国一定要下船，不能再跑外；第三，申请人回国隔离结束后7天内，被申请人将申请人工资、报销费用、补偿金一起打到申请人银行卡；第四，《船员上船协议书》与补充协议冲突时，以补充协议为准。

申请人提起仲裁，请求被申请人支付申请人补偿金、拖欠工资、律师费，被申请人承担本案仲裁费。

【争议焦点】&【仲裁庭意见】

一、关于案涉《补充协议》是否合法有效

申请人主张该《补充协议》是在协商后由申请人与被申请人达成，因此该《补充协议》合法有效。

被申请人否认曾达成过案涉《补充协议》，并主张即使达成该《补充

协议》，该《补充协议》也是在申请人胁迫下达成，而且补偿金额偏高，因此该协议无效。此外，被申请人认为即使达成该《补充协议》，被申请人作为船员外派中介公司也不应承担相应义务，相应义务应由船舶管理公司承担。

仲裁庭认为，根据现有证据可以表明，包括申请人在内的八名船员在获悉无法在H国下船并必须与I国船员同船航行一段时间方可下船的消息后，与船舶管理公司及被申请人展开协商并要求给予一定的额外补偿的事实客观、真实。同时，申请人当庭陈述了协商的过程，提供了协商的视频并提供了被申请人通过公司邮箱发送的经签署后的《补充协议》。虽然被申请人否认相关事实，但是其并没有提供充分的反驳证据。因此，仲裁庭对于被申请人向申请人发送签署《补充协议》的事实予以确认。

申请人提供的协商视频及被申请人提供的微信聊天记录并不能证明在协商的过程中存在胁迫。根据相关的法律规定，被申请人如果主张存在胁迫，那么被申请人应对此承担举证责任，否则将承担举证不能的不利后果。同时，考虑到在新冠疫情的特殊情况下，船员为了自身的安全与船舶管理公司及外派公司进行适度的协商是常见的。本案中，申请人被迫与I国船员共同航行多个航次并接受集中隔离是客观事实，仲裁庭认为《补充协议》所约定的补偿金额是各方商定的结果，并无不当。

鉴于被申请人并未提供船舶管理人或船东与申请人签署的雇佣协议，也未提供其与船舶管理公司或船东签署的船舶配员协议，同时，鉴于目前船员外派的模式以及申请人的相关工资及补偿均实际由被申请人支付的事实，仲裁庭认为被申请人的主张不成立，被申请人应按照《补充协议》中的约定，向申请人支付补偿金。

二、关于因疫情原因导致的在国内的隔离期是否应支付补偿，以及补偿的标准如何认定

申请人主张按照《补充协议》的约定“从工作开始之日到中国隔离完毕，按照全额工资计算”，因此在国内隔离期间无论是按照国家规定的集中隔离还是按照当地政府规定的隔离政策和居家隔离政策均应按照全额工资计算。

被申请人主张《船员上船协议书》明确规定“隔离时间包括国外隔离和国内隔离的时间总和，国内隔离时间按国家规定。各省、市、地方的隔离政策和居家隔离政策原则上不属于隔离时间，隔离期间工资为工资总额的80%。”；同时被申请人已经按照该标准实际发放了按照国家规定的集中隔离期间的补偿金，因此申请人无权主张额外的工资。

仲裁庭认为，现有证据表明，申请人与被申请人签署的《船员上船协议书》对于工资的构成、如何确定国内隔离时间及国内隔离时间的工资标准存在明确的约定。而《补充协议》中仅仅规定“从工作开始之日到中国隔离完毕，按照全额工资支付”，但是对于何为“中国隔离完毕”并没有明确的解释。《补充协议》对于国内隔离时间的约定并不足以改变《船员上船协议书》对于隔离时间的明确规定；且《补充协议》中对于工资标准的中文表述为“全额工资”，英文表述为“basic salary”，即通常翻译成“基本工资”，但是《船员上船协议书》工资总额中不但包含基本工资，而且包含相关的固定加班费、休假工资、航行补贴、社保补贴等。

综上，鉴于被申请人已经按照《船员上船协议书》的约定发放了相应隔离期间的工资，仲裁庭认为申请人无权要求被申请人支付额外的工资。仲裁庭不予支持申请人要求被申请人支付拖欠的工资之仲裁请求。



基于以上意见,根据《仲裁规则》第五十七条的规定,仲裁庭酌情认定,被申请人应承担申请人的律师费,申请人应承担本案仲裁费的20%,被申请人应承担80%。

【裁决结果】

- (一) 被申请人向申请人支付补偿金及律师费。
- (二) 驳回申请人的其他仲裁请求。
- (三) 本案仲裁费由申请人承担20%, 由被申请人承担80%。

案例二：船员就业协议争议案 (2023年2月23日 上海)

【摘要】

申请人与被申请人签订《船员就业协议》。申请人登船任大管轮，下船后分别在日本、D市隔离并回到家中居家隔离。申请人因被申请人拒交社保、拒付隔离期带薪休假工资，提请仲裁。

【案情】

2021年1月3日，申请人与被申请人签署《海员就业协议》。该协议约定申请人登“J”轮（悬挂M国旗）任大管轮，雇佣期限为10±1个月，自申请人实际离开雇佣地国际机场或申请人实际上到被申请人所指定船舶中较早的一个时间开始，至申请人完成合同后离船到达申请人居住国最早到达地时间终止。协议约定的月工资为4,079美元，其具体组成为：基本工资1,849美元，保障加班津贴（103小时）1,373美元，社会保障金300美元，休假金431美元，休假补贴126美元。2021年9月30日，被申请人确认将申请人的月工资自2021年8月1日起调整为7,800美元。被申请人确认调整后其月基本工资仍为1,849美元。

申请人于2021年1月5日上船，于10月5日在日本下船。因新冠疫情原因，在日本酒店隔离后于10月22日从D市入境；因新冠疫情原因，此后分别在D市及申请人居住地C市完成集中隔离至2021年11月19日。

被申请人已按上述调整前及调整后的工资标准向申请人支付了截至2021年10月4日的全部工资，并按基本工资的标准向申请人支付了申请人于2021年10月5日在日本下船直至2021年10月22日申请人在D市入境期间的工资。

申请人请求裁决被申请人支付2021年10月5日至11月19日隔离期带薪
休假工资、违法解约的双倍经济补偿、工资差额、社保费差额、律师费、
差旅费以及确认申请人对“J”轮享有船舶优先权等。

【争议焦点】&【仲裁庭意见】

一、涉案《海员就业协议》性质

申请人主张《海员就业协议》为劳动合同，受《中华人民共和国劳动
合同法》约束。被申请人主张双方为劳务合同关系，双方之间的权利义务
应依据《海员就业协议》予以确定，不受《中华人民共和国劳动合同法》
所约束。

仲裁庭认为，申请人主张《海员就业协议》为劳动合同，但未能提供
任何证据表明双方存在建立劳动合同关系之合意。此外，《海员就业协议》
约定，该协议将在约定的期限届满后，申请人离船后到达其居住国最早到
达地终止。由此可见，确定《海员就业协议》有效期间的关键因素之一系
申请人的实际上船服务时间。基于以上情况，仲裁庭认为将《海员就业协议》
界定为劳务合同更妥。

二、被申请人是否违法解除涉案《海员就业协议》，是否应向申请人 支付隔离期工资

申请人主张被申请人违法解除涉案《海员就业协议》，但未详细说明
依据的合约基础及法律依据。被申请人主张，涉案《海员就业协议》因履
行完毕而终止，不存在违法解除的事实。

仲裁庭认为，申请人于2021年10月22日在D市入境时，该协议约定的
合同期间已届满。仲裁庭认定《海员就业协议》已依约履行完毕。申请
人关于被申请人违法解除《海员就业协议》的主张缺乏事实依据，仲裁

庭不予认可。

被申请人虽然不存在违法解除涉案《海员就业协议》之情形，但根据《中华人民共和国海员外派管理规定》第四条所规定的海员外派遵循“谁派出，谁负责”的原则，仲裁庭认为，在申请人离船后的隔离期间，被申请人仍应该支付必要的工资。鉴于现行法律法规未对船员隔离期工资标准作出明确规定，仲裁庭认为参照适用中国海员工会与中国船东协会共同出台的《新型冠状病毒感染的肺炎疫情防控期间船员劳动待遇标准》这一行业标准较为合理。该标准第四条规定“船员换班上下船，按上下船港口所在地政府和合同约定的遣返地所在地政府规定，在指定隔离点集中隔离的，自集中隔离之日起到集中隔离期满之日止，船东应按不低于该船员在船期间的基薪标准支付船员工资，并足额支付隔离费用。船员返家之后居家隔离或到家后再次发生集中隔离的，不在本条规定范围内”。故此，仲裁庭支持申请人第一项请求的部分内容，即被申请人应按月基本工资 1,849 美元的标准支付申请人2021年10月23日至11月19日在D市及C市隔离期间的工资。

三、申请人主张的工资差额、社保差额及节假日、周末休息日及年休假期间的工资差额

仲裁庭认为，申请人于2021年1月5日在Q市上“J”轮，离船后达到申请人居住国最早达到地时间为2021年10月22日；根据《船员就业协议》之约定，申请人有权主张工资的期间为2021年1月5日至2021年10月22日。申请人确认其已收到被申请人按照涉案《海员就业协议》约定的工资标准及此后被申请人确认调整后的工资标准支付的上述期间的全部工资；根据涉案《海员就业协议》约定，申请人的工资中涵盖加班津贴（103小时/月）、

休假金及休假补贴；关于社保差额，申请人既未说明其法律依据，亦未提供任何事实依据，也未提供其实际缴纳社保情况的相关信息。

因此，仲裁庭不予支持申请人关于被申请人应支付其工资差额、社保差额以及额外加班费、休息日工资差额的请求。

四、关于船舶优先权的请求

根据《中华人民共和国海商法》第二十一条之规定，船舶优先权所针对的对象为船舶所有人、光船承租人或者船舶经营人。现未有证据表明涉案被申请人为“J”轮的船舶所有人、光船承租人或者船舶经营人，因此，仲裁庭不予支持申请人提出的其对“J”轮享有船舶优先权的仲裁请求。

五、律师费和差旅费的承担

根据申请人提供的《聘请律师合同》，申请人代理的律师费收费方式为风险代理，而申请人提供的申请人与其代理人的微信聊天记录显示其代理人收费方式为计时收费，申请人就此未有任何解释，且未提供微信聊天的原始记录供仲裁庭及被申请人核实。同时，申请人提供的《聘请律师合同》涉及与涉案纠纷无关的第三方。因此，仲裁庭认定申请人未能证明其主张的律师费和差旅费的真实性及合理性，故不予认可。

【裁决结果】

- (一)被申请人应向申请人支付申请人隔离期间的基本工资1,703美元。
- (二)驳回申请人其他仲裁请求。
- (三)本案仲裁费由申请人承担97%，由被申请人承担3%。

案例三：船员服务合同争议案 (2023年6月9日 上海)

【摘要】

疫情期间，申请人与被申请人签订协议，由被申请人上船服务。被申请人服务不足两个月，称病要求下船。申请人安排被申请人在就近停靠港口下船，被申请人要求申请人结清工资、隔离费、隔离期间工资等费用才下船。申请人遂支付部分费用。被申请人下船隔离期间以及返家后，均未实际就医。申请人提起仲裁，请求被申请人赔偿因其违约行为产生的损失。

【案情】

申请人根据相关协议为“S”轮提供配员服务。2022年1月20日，申请人和被申请人签订《船员上船协议书》。同日，申请人代表“S”轮船东B公司和被申请人签订《船员雇佣协定》，约定被申请人至“S”轮担任轮机长职务。

《船员上船协议书》约定协议期限自被申请人离开中国大陆之日或在中国大陆港口上船之日起生效，期限为SEA约定的合同期管理级船员8±1个月，如被申请人合同未到期休假，由此发生的合理下船费用由被申请人承担，替补人员的费用由船东承担。因被申请人个人原因提前终止本次派遣的视为被申请人违约，被申请人必须提前30天向船东和申请人提出提前终止协议的申请。申请人和被申请人一致确认被申请人实际于2022年1月21日登上“S”轮服务。

从2022年3月1日起，被申请人向申请人提出休假，并于3月7日通过船长发送了休假申请。3月7日到3月14日，被申请人称病要求安排下船，申请人在3月14日下午表示在Q港无法安排其下船。

3月15日下午，“S”轮在Q港码头靠泊，被申请人仍称病坚持下船，申请人协调后拟安排被申请人在该港下船。3月16日，被申请人提出必须结清所有费用（包括工资、隔离费、隔离期间工资）后才肯下船。申请人表示船东按照每月财务账单结算工资，目前3月份工资无法支付。

3月17日，被申请人因故未能下船。在被申请人要求下，申请人于3月17日下午向被申请人出具一份《说明》，记载：“S”轮申请人要求在Q港下船，该港口拒绝该船员在该港的下船申请，公司计划在下一港韩国安排申请人下船。按照ITF的规定，隔期期间产生的隔离费用由公司承担，隔离期间的工资以基本工资结算。在韩国16天的隔离工资、28天的隔离工资以及工资在韩国下船前结清，以申请人收到费用为准。回国机票以及回家的路费由公司承担，如果由于疫情防疫有所变动，根据发票报销。

被申请人在韩国下船前要求申请人结清其工资。申请人在2022年3月23日向被申请人汇款部分工资，申请人安排“S”轮船长于2022年3月24日在船上向被申请人用现金支付了部分费用，被申请人实际于2022年3月24日在韩国离船。被申请人在韩国下船被隔离期间以及回到国内后，并未实际就医。

申请人提起仲裁，请求裁决被申请人赔偿申请人的损失及利息，仲裁费由被申请人承担。

被申请人的违约行为给申请人造成损失包括：为避免被申请人再次拒绝离船，“S”轮船长按照申请人的通知用现金实际代为支付的费用，被申请人和接班船员的第三船旗国办证费用和申请人安排接替被申请人上船的人员产生的费用。

【争议焦点】&【仲裁庭意见】

一、本案适用的准据法以及协议效力

仲裁庭认为，“S”轮的船籍为中国香港，和申请人签订相关协议的公司为中国台湾公司，被申请人实际在韩国下船，故本案具有涉外因素。本案申请人和被申请人并未在相关协议中约定双方产生争议时所适用的准据法。依据《中华人民共和国海商法》第二百六十九条规定，“合同当事人没有选择的，适用与合同有最密切联系的国家的法”。因申请人为中国公司，被申请人为中国公民，双方的相关协议签署于中国境内，故中国是与本案纠纷所涉协议有最密切联系的国家的法，应以中华人民共和国法律作为处理涉案纠纷的准据法。

《船员上船协议书》由申请人和被申请人经协商一致后书面订立，且双方对其真实性均无异议。因此，仲裁庭认为涉案协议的签订形式符合法律规定，依法成立并生效，对双方当事人均有约束力。

二、申请人和被申请人之间的法律关系

仲裁庭认为，结合本案证据材料并根据《中华人民共和国海员外派管理规定》第四十八条规定，可以证明申请人将被申请人派遣到“S”轮船上担任轮机长，被申请人亦同意此安排，属于典型的海员外派模式。根据最高人民法院〔2011〕民四他字第4号“关于仰海水与北京市鑫裕盛船舶管理有限公司之间是否为劳动合同关系的请示的复函”的意见，仲裁庭认定本案申请人和被申请人之间的法律关系为船员服务合同关系，不属于船员劳务合同关系，也不属于船员劳动合同关系。申请人和被申请人均应当按照《船员上船协议书》的约定诚实信用地履行双方的义务。

三、被申请人是否存在违约行为

仲裁庭认为，根据《船员上船协议书》的约定，被申请人于2022年1月21日登上“S”轮服务，本应最少服务到2022年8月，但是被申请人在登轮服务不足两个月的情况下即要求申请人安排其下船。虽然被申请人提出其身体有病不适合继续在船服务，但均为被申请人单方陈述，没有相关医疗证明予以证实，且被申请人在离船抵达国内后亦未实际就医，故仲裁庭无法认定被申请人系因身体有病而不适合继续在船工作。因此，被申请人提前终止本次派遣的行为构成违约。结合申请人实际向被申请人支付工资及相关费用的情况，被申请人亦没有法律依据或合同依据要求申请人在其离船前结清相关工资和费用等。

四、被申请人是否通过胁迫使得申请人签署了《说明》？如果是，申请人是否有权请求予以撤销？

仲裁庭认为，纵观申请人和被申请人的整个沟通过程，在被申请人提前终止本次派遣的行为构成了违约，且没有法律和合同依据要求申请人在其离船前结清相关工资和费用的情况下，被申请人以跳海相威胁来达到提前终止本次派遣和在离船前结清相关费用的目的，考虑到被申请人亦有跳海的条件和可能性，申请人不能冒险继续与被申请人就争议问题进行对峙，仲裁庭认定申请人在此情况下签署的《说明》是为了保护被申请人人身安全、防止其做出极端事件、减少损失。

《中华人民共和国民法典》第一百五十一条规定，“一方或者第三人以胁迫手段，使对方在违背真实意思的情况下实施的民事法律行为，受胁迫方有权请求人民法院或者仲裁机构予以撤销。”根据本案查明的事实，仲裁庭对申请人提出的被申请人以胁迫手段，使申请人在违背真实意思的情

况下签署了《说明》的主张予以支持。

《中华人民共和国民法典》第一百五十二条规定，“有下列情形之一的，撤销权消灭：（一）当事人自知道或者应当知道撤销事由之日起一年内、重大误解的当事人自知道或者应当知道撤销事由之日起九十日内没有行使撤销权；（二）当事人受胁迫，自胁迫行为终止之日起一年内没有行使撤销权；（三）当事人知道撤销事由后明确表示或者以自己的行为表明放弃撤销权。”申请人在2022年3月17日签署了《说明》，在2022年3月24日向被申请人结清了《说明》中承诺结清的费用后被申请人在韩国离船，可以认定被申请人的胁迫行为终止于2022年3月24日。因此，申请人应当在一年的除斥期间内（即2023年3月24日之前）向司法机关或仲裁机构请求撤销《说明》并要求被申请人返还相关款项。

申请人提起仲裁要求被申请人赔偿损失，未提出撤销《说明》，亦未在一年的除斥期间内请求撤销《说明》，同时考虑到申请人已经按照《说明》的内容履行完毕，仲裁庭认定申请人无权要求撤销《说明》。

综上，基于仲裁庭对本案争议焦点的分析，考虑到被申请人和接班船员的第三船旗国办证费用和申请人安排接替被申请人上船的人员产生的费用发生与否与被申请人的违约行为无关，且《船员上船协议书》约定由船东承担，故仲裁庭对申请人要求被申请人赔偿损失的仲裁请求不予支持。但本案确因被申请人违约而产生，考虑到公平原则，仲裁庭酌定仲裁费用由申请人和被申请人各负担50%。

【裁决结果】

- （一）驳回申请人的全部仲裁请求。
- （二）本案仲裁费由申请人和被申请人各承担50%。



案例四：船员劳务派遣争议案 (2023年7月14日 深圳)

【摘要】

申请人与被申请人签订《船员(含实习生)劳务派遣书》(以下简称“《派遣书》”)约定将申请人派遣至M公司所属的“F”轮任机工。开航后因船上船员感染新冠病毒导致全部船员要求离船。申请人自行下船,后提起仲裁,请求被申请人支付疫情期间工资、补贴等相关费用。

【案情】

作为乙方的申请人与作为甲方的被申请人于2021年12月20日签订《派遣书》,约定被申请人派遣申请人登M公司所属“F”轮任OLR工作。

2021年12月21日,被申请人(作为雇主)与申请人(受聘海员)签署了《就业协议》。

2022年1月1日,被申请人(作为雇主)又与申请人(受聘海员)签署新的《就业协议》,并就其首页部分条款内容进行了修改。

2022年2月2日、2月7日、2月11日,申请人三次核酸检测结果均未检测出SARS-CoV-2 RNA(阴性)。

2022年2月1日,“F”轮靠泊印度尼西亚泗水港,新型冠状病毒核酸检测发现有两名船员阳性。

2022年2月3日,申请人与其他20名船员(在船船员22名)向被申请人发出书面请求书,要求被申请人安排船员在泗水港休假,并从2022年2月2日起至休假开始日给予每名船员每天人民币3,000元的高危补贴。

2022年2月19日,被申请人工作人员W向“F”轮船长发出邮件告知,目前本船具备正常开航条件,现征询船员意见,若可以留船工作,船东对

本次开航给予一次性奖金到全船。当日，船长回复邮件称，所有船员要求就地下船，现无人愿意留船。

2022年2月26日，申请人在印度尼西亚泗水港下船并隔离，于2022年4月21日入境F市并隔离至5月6日，登机牌显示其于5月6日抵达T市。

申请人提交的银行卡上交易流水显示的工资、补贴收入为：2022年1月28日国外汇入554.23美元，2月8日国外汇入2,186.49美元，2月14日被申请人汇入人民币1,181.80元，4月28日国外汇入2,629.45美元，7月19日收到现汇2,502.84美元。合计7,873.01美元、人民币1,181.80元。

申请人提起仲裁，请求被申请人支付事前承诺的疫情补贴、差额休假金、遣返费、隔离费、工资、社保、公积金、未提前一个月书面解除海员就业协议代通知金、律师费；申请人对“F”轮享有船舶优先权。

【争议焦点】&【仲裁庭意见】

一、本案适用的法律及合同的效力

1. 本案适用的法律

仲裁庭认为，申请人工作于巴拿马籍的“F”轮，案涉《就业协议》的履行主要发生在域外，因此本案具有涉外因素，属于涉外民事法律关系。根据《中华人民共和国涉外民事关系法律适用法》第三条规定“当事人依照法律规定可以明示选择涉外民事法律关系适用的法律”。涉案当事人签订的《派遣书》及《就业协议》中均明确选择适用中华人民共和国法律和中华人民共和国参加及批准的国际公约，因此，中华人民共和国法律及中华人民共和国参加和批准的国际公约为解决本案纠纷的准据法。

2. 本案合同的效力

申请人与被申请人于2021年12月20日签订的《派遣书》、于2021年

12月21日和2022年1月1日签订的《就业协议》，系双方在平等自愿的基础上签订的，其意思表示真实，合同内容不损害国家、集体和他人的合法权益，也不损害社会公共利益，不违反我国法律和行政法规的强制性规定和禁止性规定，故合法有效，对双方当事人均具有约束力。

二、关于申请人是否属擅自离船，是否构成违约

申请人认为，船员离船是因为疫情不得已离船，是因为公共安全原因集体下船。

被申请人认为，根据《派遣书》第四.4条的约定，申请人离船未经被申请人同意，属擅自离船，是单方解除合同的违约行为。

仲裁庭注意到，2022年2月3日，申请人与其他20名船员（全船船员22名）签署了发给被申请人的请求书，要求被申请人安排全体船员在泗水港休假，并要求给予每名船员在船高危补贴，被申请人未予回复。2月19日，被申请人给船长发邮件，称全船三次核酸检测为阴性，提出可以发开航奖，要求船长征询全体船员意见是否愿意留船，船长回复称大家要求就地下船、没人愿意留船。2月20日，被申请人从菲律宾雇佣换班船员，换班船员于2月25日抵达泗水港，申请人随全体船员于2月26日下船。被申请人支付了申请人（泗水港至 F市）的遣返路费人民币59,500元以及遣返与隔离期间的基本工资1,768.50美元。

仲裁庭认为，“F”轮有两名船员感染新型冠状病毒，在当时对新冠疫情认知水平下，涉案船舶已是疫情高危场所，船员在该场所工作其健康权将受到病毒威胁，此种不可预知的疫情情况，属于合同履行中发生了情事变更，合同当事人（船员）可以对原合同的履行提出变更请求。申请人与其他船员书面要求下船休假，其实质是要求提前终止其与被申请人签订

的《派遣书》《就业协议》。被申请人通过船长向全体船员的征询意见，最终安排全体船员离船并将全体船员遣返并负担了遣返费用及遣返与隔离期间的基本工资。被申请人在收到全体船员离船休假的请求书后，没有提出相反条件和不同意见，在遣返船员时亦未提出保留意见或附加条件，视为被申请人同意了全体船员解除合同的请求。根据《中华人民共和国民法典》第五百六十二条“当事人协商一致，可以解除合同”的规定，仲裁庭认定案涉《派遣书》《就业协议》自2022年2月26日予以解除。

综上，申请人主张其离船是“因为疫情不得已离船，是因为公共安全原因集体下船”的理由成立，仲裁庭予以采信。被申请人关于申请人属擅自离船、构成违约的抗辩不成立，仲裁庭不予采信。

三、关于申请人在遣返隔离期间的工资如何发放

申请人依据《中华人民共和国传染病防治法》第四十一条，“被隔离人员……所在单位不得停止支付其隔离期间的工作报酬”，以及人社厅明电〔2020〕5号《人力资源社会保障部办公厅关于妥善处理新型冠状病毒感染的肺炎疫情防控期间劳动关系问题的通知》第一条，“企业应支付被隔离职工隔离期内的工作报酬”的规定，主张被申请人应向申请人支付2021年2月26日至5月21日2.8个月隔离期全额工资共人民币28,646.77元（合4,275.64美元）。

被申请人依据中国海员建设工会与中国船东协会制订的《新型冠状病毒肺炎疫情防控期间船员劳动待遇标准》第4条“船员换班上下船，按上下船港口所在地政府和合同约定的遣返地所在地政府规定，在指定隔离点集中隔离的，自集中隔离之日起到集中隔离期满之日止，船东应按不低于该船员在船期间的基薪标准支付船员工资”规定，认为其已向申请人支付

遣返及隔离期间的基本工资，按729美元/月，自2022年2月27日至2022年5月11日为1,768.75美元，申请人无权要求向其支付全额工资。

仲裁庭认为，根据双方签订的2022年《就业协议》首部条款：“基本工资729USD”以及第十八部分“遣返”E条有关“从国外进行休假的船员享有从离船到到达国内第一到达地之日领取基本工资的权利”的约定，被申请人向申请人支付基本工资有合同依据。参照中国海员建设工会与中国船东协会制订的《新型冠状病毒肺炎疫情防控期间船员劳动待遇标准》第4条的规定，被申请人按申请人在船期间的基本工资（729美元/月）发放遣返及隔离期间的工资是合理的。双方合同自2022年2月26日解除后，申请人没有合同依据向被申请人请求发放在船的全额工资。因为疫情，相关行业及部门规定船员在遣返中的隔离期间应予以发放工资，但遣返中的隔离期间不同于在船工作期间，其在船工作的全额工资中的奖金、补贴、休假金不应予以发放。

仲裁庭还认为，申请人主张其抵达L县后被隔离至5月21日，但其未提交经盖章的医院隔离证明原件，被申请人庭审中不认可该次隔离，因此仲裁庭对此隔离时间无法认定。

综上，申请人主张遣返及隔离期间应计至5月21日并应发放全额工资的理由不能成立，仲裁庭不予支持，被申请人抗辩遣返及隔离期间只需发放基本工资的理由成立，仲裁庭予以采信。

四、关于申请人是否可享有事前承诺的疫情补贴

申请人称上船前询问过疫情补贴的问题，当时被申请人工作人员W承诺船舶驶往印尼即可享有3,000美元的疫情补贴。

仲裁庭认为，根据申请人提交的其与被申请人工作人员W的通话录音，

不能证明被申请人承诺按每个疫情港口发给申请人疫情补贴3,000美元。再根据被申请人提交的银行转账及工资单，被申请人已按每个疫情港口补贴3,000美元发给全体船员。申请人3个港口的疫情补贴及高温补贴共600美元已包含在申请人2月工资中，并于2022年4月28日转账给申请人账户。申请人的该项请求没有事实及合同依据，仲裁庭不予支持。

五、关于被申请人是否应向申请人支付遣返费及隔离费

申请人主张被申请人应支付其从F市至L县的遣返路费及隔离费。

仲裁庭认为，按照《就业协议》首页条款中遣返地为H省的约定，被申请人应支付申请人下船至H省的路费及隔离费，但申请人并未提交该等费用项目及金额的原始单据，仲裁庭无法予以支持。

六、关于申请人其他仲裁请求

仲裁庭认为，根据《就业协议》的约定，申请人的月工资中包含了休假金以及休假补贴，申请人称低于集体协议的休假金标准，但其并未提交正常的休假金的对比证据，仲裁庭对于申请人差额休假金的请求不予支持；双方于《派遣书》及《就业协议》中明确约定社会保障费100美元列入工资按月发放，申请人应自行缴纳社保等费用。申请人自2022年2月26日下船，双方合同解除，被申请人没有义务为申请人购买遣返及隔离期间的社保费用及公积金。因此，仲裁庭对于申请人关于支付社保金及公积金的仲裁请求不予支持。由于疫情原因船员（包括申请人）书面向被申请人提出解除合同，被申请人同意船员离船要求，双方的合同得以解除，不存在被申请人提出解除合同及需要按《中华人民共和国劳动法》提前通知申请人的问题。因此，仲裁庭对于申请人关于未提前一个月书面解除海员就业协议代通知金的仲裁请求不予支持。申请人的全部请求未得到仲裁庭支持，



仲裁庭认为申请人对“F”轮不享有船舶优先权，申请人应自行承担律师费和仲裁费。

【裁决结果】

- (一) 驳回申请人的全部仲裁请求。
- (二) 本案仲裁费全部由申请人承担。

案例评析

因新冠疫情全球爆发，国际航行的船舶或其途经国家的疫情使得船员身体健康受到病毒威胁，心理也面临巨大压力。疫情期间，各港口对于船员离船强化了防控措施，船舶换员面临诸多困难。特殊时期的管理规则导致船员与船东、船员派遣公司之间产生诸多纠纷。

目前船员上船就业所签订的协议种类繁多，有劳动合同、劳务合同、外派合同等。劳动合同是船员与用人单位之间依据我国《劳动法》《劳动合同法》《船员条例》等法律法规签订的协议，也是《2006年海事劳工公约》所指的“海员就业协议”。劳务合同、外派合同、上船协议等协议是船员、船员派遣公司、用工的船东公司之间的商业合同。但不论协议的属性为劳动合同还是商业合同，都难免在此次疫情中遭受当事人履约不能的风险和困境。

有观点认为，疫情对于当事人来说，属于不能预见、不能避免并不能克服的不可抗力，适用“不可抗力”法律制度；也有观点认为，可以适用“情势变更”法律制度，即客观情况发生了当事人在订立合同时无法预见、非不可抗力造成的不属于商业风险的重大变化，继续履行合同显失公平或不能实现合同目的的，当事人可以变更或者解除合同。受到疫情影响，船员可以对原合同的履行提出变更请求，船方在收到请求后，没有提出相反条件和不同意见，在遣返船员时亦未提出保留意见或附加条件，可视为同意了船员解除合同的请求。然而，无论是适用“不可抗力”还是“情势变更”法律制度，都需要具体分析履约的影响情况和程度，在船员和船东、船员劳务派遣公司多方利益平衡的基础上，适当顾及船员群体的弱势地位。

疫情期间国内外港口普遍采取相应限制方式，有船东考虑在疫情期间

暂停船员换班，以降低疫情传播风险。然而，延长船员在船时间可能会导致船员服役超期，存在违反《2006年海事劳工公约》关于船员遣返和带薪年假规定的风险。需要明确的是，《2006年海事劳工公约》并未强制规定海员上船协议的最长期限，但是依据公约对船员带薪年假和遣返权利的规定可以理解为海员在船上服务的最长连续时间为11个月。

《中华人民共和国海员船上工作和生活条件管理办法》中对上船协议最长期限无明确的规定，但是船员享受的带薪年假和遣返权利与《2006年海事劳工公约》规定一致。中国船东协会与中国海员建设工会达成的《中国船员集体协议》对船员上船时长、年假和遣返作出比较详细的规定，但并无禁止船东和船员双方协议延长上船协议的内容。《中国船员集体协议》第十一条规定，“船员在船超期服务的，船东从第11个月起应向船员支付额外的超期补贴。额外的超期补贴按《劳动法》规定并参照国际惯例，不应低于船员基薪的100%”；第二十二规定“船员在连续工作8个月以上的，船东应当保证船员连续休息时间不少于40天。船员超期服务的，连续休息时间相应延长”。同时，中华人民共和国海事局于2020年2月5日发布了关于疫情防控期间船舶管理有关事宜的公告：中国籍国内航行船舶由海事管理机构、船舶检验机构签（核）发的船舶、船员、船公司等相关证书，如在疫情防控期间到期且无法按期办理年检、审核或者换发的，可延期办理，各级海事管理机构不予行政处罚。

因此，就新冠肺炎疫情期间船员上船协议展期问题，目前较普遍的规定是最长协议期限不允许超过11个月，尽量在船员合同期内换员；延期换员应首先征得船员本人的书面同意，补充展期协议并附上带薪年假延续计算和遣返权利延后的相关条款，然后向船旗国提出书面申请，澄清缘由和

后期换班计划等，取得船旗国的书面同意，由船长保留相关文件以备检查，同时尽量避免将服务协议延长超过13个月，减少风险。

船员工资给付问题主要存在受疫情影响船员假期延长或待派滞期时工资发放问题和离船隔离期间的工资认定标准问题。对于延长年休假的船员，用人单位应当继续按照《船员条例》第三十条第三款的规定发放船员年休假期间的工资；对于待派滞期的船员，按照《船员条例》第二十九条第二款的规定发放船员待派期间的工资。

就隔离期间及隔离期间工资标准认定事项，当事人签订的合同对隔离期间的工资有明确约定的，应从其约定；未明确约定的，鉴于现行法律法规未对船员隔离期工资标准作出明确规定，可以参照适用中国海员工会与中国船东协会共同出台的《新型冠状病毒感染的肺炎疫情防控期间船员劳动待遇标准》第四条，即“船员换班上下船，按上下船港口所在地政府和合同约定的遣返地所在地政府规定，在指定隔离点集中隔离的，自集中隔离之日起到集中隔离期满之日止，船东应按不低于该船员在船期间的基薪标准支付船员工资，并足额支付隔离费用。船员返家之后居家隔离或到家后再次发生集中隔离的，不在本条规定范围内”；除此之外，遣返中的隔离期间不同于在船工作期间，对于在船工作的全额工资中的奖金、补贴、休假金等费用在隔离期间是否予以支持应酌情考量。

疫情带来不利影响，需要当事人之间积极沟通，尽力履行相关合同的基本义务，减少损失。后疫情时代，船员应在保障自身健康的同时，提高疫情防控和突发公共卫生事件应对的能力，船方也应更关注船员身体情况，建立健全船上医疗、健康、防疫体系，保证船舶平稳安全行驶。



航次运输合同典型案例

航次水路货物运输合同争议案 (2020年11月9日 浙江自由贸易试验区)

【摘要】

申请人与被申请人签订《航次水路货物运输合同》，约定由被申请人承运申请人的货物，目的港因疫情防控停工，被申请人船舶航行至目的港无法卸货导致滞期，申请人为此支付滞期费。申请人提请仲裁，请求被申请人返还滞期费。

【案情】

申请人与被申请人2019年12月20日签订《航次水路货物运输合同》，申请人为托运人，被申请人为承运人，由被申请人承运申请人的货物，起运港为“R码头”，目的港为“B公司”，装货时间以通知到港时间为准，卸货时间以船舶到港时间为准，装卸货两港合并使用时间共计5天（免费等待时间），超期计收滞期费。

2020年1月18日1006时，申请人邮件致函被申请人，要求被申请人安排船舶于2020年1月28日前抵达指定装货码头。2020年1月29日0920时，申请人发邮件给被申请人，告知因疫情原因须响应J市严禁年后复工作业政策，装船时间另行通知。

2020年1月31日1845时，申请人发邮件通知被申请人，2020年2月2日可以装货，要求被申请人安排“H”轮去R码头，确认船舶抵达码头即开始计算装卸时间。

2020年2月10日1606时，申请人电邮被申请人告知卸货码头因疫情防控原因无法正常卸货。

2020年2月27日1017时，申请人通知被申请人，要求被申请人安排“H”轮于2020年2月28日0800时之前进港卸货。同时，申请人承诺支付相关运费。

2020年2月28日到3月6日期间，申请人和被申请人多次沟通剩余运费和滞期费的支付问题。被申请人坚持付清剩余运费和滞期费后方安排卸货，期间曾通知申请人，若再不支付相关费用便将货物运往其他港口。申请人于2020年3月6日向被申请人付清运费和滞期费。

申请人提起仲裁，请求被申请人向申请人返还滞期费并承担仲裁费用。

【争议焦点】&【仲裁庭意见】

一、关于本案争议是否属于不可抗力

申请人认为，2020年2月9日至2020年2月28日期间所产生的滞期费用，是新冠疫情导致的。根据《合同法》相关规定，因不可抗力原因导致违约，可以免责或部分免责。

被申请人认为，申请人通知起运港装货时，知道或应当知道卸货港所在地已实施疫情防控措施，目的港不能卸货并不是不能预见的。申请人未及时告知起运港推迟装货或以不可抗力放弃装货、解除合同，也未另行安排其他泊位卸货，延期卸货不属于不能预见、不能避免和不能克服的情形。

仲裁庭认为，根据《合同法》第一百一十七条和《民法总则》第一百八十条规定，不可抗力是指不能预见、不能避免且不能克服的客观情况。

关于是否可以预见，仲裁庭认为，尽管本案合同签订时疫情并未发生，但由于疫情影响申请人数次变更装船通知，申请人在指示被申请人装船时，根据当时可获取的相关资讯应当知道当时卸货港所在市已做出疫情应急响

应，完全可以预见到船舶抵达卸货港时将面临无法复工不能卸货的情况。即合同实际履行之前疫情确实已发生，申请人完全可以预见，因此，其主张不可预见不符合当时情况。

至于能否避免，如前所述，申请人在指示被申请人装货之时明知可能将面临卸货港无法复工会导致延迟卸货的情况，双方在协调货物装货的通讯往来中也反映出当时疫情作业的不确定性以及双方的担忧，申请人本可以考虑到当时疫情发展情况，以“不可抗力”为由通知被申请人解除合同，但其主动选择承担风险执意履行合同，因此仲裁庭认为本案争议并非不可避免的客观原因导致。

关于是否可以克服，由于申请人选择承担风险贸然指示被申请人装运货物，以至于在目的港因疫情原因无法复工靠泊卸货，申请人也可尝试安排其他港口或码头卸货，因此仲裁庭认为本案中的滞期费并非完全不能克服。

综上，对于申请人主张的本案争议构成不可抗力的意见，仲裁庭不予支持。

二、发生疫情无法靠港卸货的情况下，双方各自是否尽到了减损义务。

申请人认为，申请人已经通知被申请人2020年2月28日早上8点卸货，滞期损失扩大的原因在于被申请人不配合卸货。2020年2月28日之后产生的滞期损失应由被申请人承担。

被申请人认为，本案合同签订的是港口合同不是泊位合同。船舶2020年2月9日到达卸货港时应当开始计算卸货时间。对于减损义务，申请人未能安排收货码头卸货，也未提供其他替代码头，应当认定申请人未能履行义务。

仲裁庭认为，本案双方对卸货码头2020年2月28日是否符合复工条件存有较大争议。仲裁庭注意到，卸货港疫情防控工作指挥部在2020年2月17日向B公司致函，通知收货人可恢复生产。申请人称直到2月27日卸货港相关作业人员隔离期满，方符合分批复工条件。但申请人并未书面说明卸货港恢复生产和2020年2月27日前后其他船舶成功靠港卸货问题。

同时，尽管申请人要求被申请人2月28日进港卸货，但综合其他证据资料，可以推断当时指定的卸货港码头并不符合复工条件，真正可复工日期是2020年3月2日。

仲裁庭认定，被申请人从船舶2020年2月9日抵达卸货港锚地到2020年3月12日卸货完毕，未采取任何措施或积极尝试和申请人有效沟通以减少损失，坚持要求申请人付清剩余运费和滞期费后安排船舶靠港以及表示将货物运往其他港口的行为进一步扩大了损失。在此过程中，申请人反复致函被申请人请求务必及时靠泊卸货，并解释若对“滞期费”有争议可日后通过法律途径解决。仲裁庭认为，申请人此举合情合理，且结合当时的疫情发展综合判断，申请人作为托运人属实无法找到合适的就近港口安排货物转卸，或者提出更为合理可行的减损措施。相比之下，被申请人理应积极寻求各种卸货可能而不应当机械地将付清余款作为唯一前提条件，放任损失的进一步扩大。

依据本案合同的约定，“托运人负责货物的码头装卸工作，安排由海事认可的安全泊位”。尽管申请人2020年2月27日邮件通知被申请人2020年2月28日0800时安排船舶靠港卸货，减少损失，但结合本案证据足以显示当时的卸货港码头并不符合复工条件，即便被申请人通知船舶靠港也无法执行。仲裁庭结合本案证据材料认定不应当以该时间点起算被申请

人未履行合同减损义务，因为指定卸货码头实际可复工的日期是2020年3月2日。

根据《合同法》第一百一十七条和一百一十八条规定，如果债务人在疫情发生时能够采取措施避免损失的扩大而未采取的，则推定债务人有过错，判令其承担一定的责任。而仲裁庭注意到最高人民法院《关于依法妥善审理涉新冠肺炎疫情民事案件若干问题的指导意见（一）》第三条第二款也规定，当事人对于合同不能履行或者损失扩大有可归责事由的，应当依法承担相应责任。

综上，仲裁庭认为将该2020年3月2日认定为被申请人未尽到减损义务的起算日期较为公平，但在目的港最后卸货所需的为期3天的卸货时间应当扣除，而在此之后的滞期费（2020年3月6日起至3月12日止）应由被申请人自行承担。故仲裁庭对于申请人有关被申请人未尽到减损义务的主张，予以部分支持。

三、滞期费的构成和计算。

申请人认为，滞期费计算区间应从2020年2月9日起至2月28日止，由于新冠疫情不可抗力原因导致的违约可以免责或部分免责。

被申请人认为，船舶于抵达卸货港锚地抛锚即应开始计算卸货时间。申请人以疫情影响、正在联系落实等为由拖延（拒绝）船舶靠泊码头卸货，导致装卸货延期，应支付被申请人卸货延期费。

仲裁庭结合其他证据认定，涉案船舶“H”轮于2020年2月9日2220时抵达卸货港锚地，2月10日通知卸货港VTS，最终3月9日1942时停靠B码头，3月12日2130时卸货完成。被申请人已经收取的滞期费折合成装卸时间的天数为27天。

考虑到本案合同“特约事项”中对装卸时间做出了“1. 装货时间以通知到港时间为准，卸货时间以船舶到港时间为准，装、卸时间装货两港合并使用时间共计5天（免费等待时间），超期前5天按20,000元/天计算，第6天及以后按25,000元/天计算”特殊约定，在“H”轮于2020年2月9日抵达卸货港，被申请人向申请人发出通知后即可起算卸货时间，但被申请人于2月9日2220时船舶抵达卸货港锚地即起算卸货时间并不符合行业惯例，加之《航海日志》明确记载该船于2020年2月10日向卸货港VTS报告，因此仲裁庭认为，应当将2020年2月10日船舶向卸货港VTS报告之日认定为“到港船舶”从而开始起算卸货时间较为公平。

综上，由于疫情原因导致卸货港码头存在诸多不确定的因素，加之申请人和被申请人提交的关于卸货港码头具体可复工可作业的证据材料有限，无法真实还原当时事实情况，因此仲裁庭本着公平原则，综合考虑本案证据后，综合认定如下：若被申请人接受申请人2020年2月28日发出的卸货通知，在2020年3月2日港口可复工之日安排船舶靠泊卸货，那么该船完全有可能于3月4日完成卸货作业（考虑到2月28日港口不符合复工条件以及船舶靠泊后3天的卸货时间），整个卸货时间从2020年2月9日2220时至3月4日2220时合计24天，加之装货港使用掉的装货时间2天，合计装卸时间为26天。因此，被申请人向申请人退还多收取的一天的滞期费。

【裁决结果】

- （一）被申请人向申请人退还多收取的一天的滞期费。
- （二）本案仲裁费由申请人和被申请人各承担50%。



案件评析

本案涉及航次租船合同滞期费争议，其核心问题在于新冠疫情导致船舶无法靠泊卸货产生的滞期费是否因构成不可抗力而免责。仲裁庭在明确争议事实、厘清法律关系的基础上，进一步对滞期费损失与不可抗力的因果关系进行了分析与认定。仲裁庭还从双方是否履行减损义务、卸货时间起算、出租人提出将货物运往其他卸货港卸货是否构成胁迫等方面，根据公平原则论证了本案滞期费的构成与计算。

因疫情或疫情防控导致运输合同中装卸作业受限极为常见。当事人欲主张不可抗力来免除相关运输合同下的责任或义务，应符合不可抗力的构成要件，不宜将不可抗力作为免除责任的“万金油”。出租人、承租人参与航运的过程中如果受到疫情带来的不利影响，应当尽力履行相关运输合同下的基本义务，存在无法克服和避免的情形时也应及时沟通、尽力做到减损义务，避免损失进一步扩大。

新冠疫情在全球蔓延后，由于每个国家港口的政策以及港口当局防疫的方式、力度不尽相同，导致租船合同履行中，就货物提供、港口隔离等情况下如何分配时间和其他损失产生纠纷。

航次租船合同通常对装卸时间和滞期费以及免责条款有明确的约定，但是免责条款一般针对装卸作业。承租人想要免除因货物生产、内陆运输方面遭遇延误造成的滞期费责任，需与出租人事先在合同中作出明确约定。还需特别关注在COA包运租船合同下，一般都约定租船人有义务在某个较长期限内不断提供较大数量的货物，因此更加需要有相关的免责条款进行保护。

随着各国港口检疫隔离措施越来越严格，对船舶靠泊采取了严格的管控措施。因此，在NOR递交与装卸时间和滞期费计算上也产生了很多争议。递交NOR至少需要满足船舶抵达和备妥两个条件。首先，需要考虑的是船舶是否抵达了能够递交NOR的地点。比如，有的港口要求船舶在港口外隔离，有的港口允许船舶在港内待泊隔离；如在泊位租船合同加上WIBON（whether in berth or not 无论靠泊与否），也要考虑到WIBON条款允许的是泊位拥挤情况下可以在到达港口内惯常等待锚地时候递交NOR，而并非针对船舶被强制等待检疫的情况；有些船舶被强制到“检疫锚地”而非惯常待泊锚地去隔离，合同中的“usual waiting anchorage”可能并不适用……因此需要保护性合同条款针对在哪里、何种情况下能够递交NOR。其次，要考虑是否符合“备妥”的条件。在当时全球化疫情的背景下，检疫已经不是例行手续，如果船长一到达就递交NOR，船舶后续被隔离，就产生NOR是否有效的争议。因此，在何种状况下能够递交NOR是需要特别注意的问题。

同时需要注意的是，不可抗力并非英国法下的明确概念，英国法要求不可抗力条款必须有明确的定义，明确限定触发不可抗力的事件或者事件类别。例如新冠疫情的爆发已经被世界卫生组织定为国际流行病，如果不可抗力条款中出现了国际流行病的约定，那么不可抗力条款就有了明确的限定；如果在不可抗力条款中没有明确的限定，那么该不可抗力条款在英国法下无效，因此在涉外合同中建议不要简单约定不可抗力为免责事项；此外，还需要注意单纯的不可抗力免责约定不能延伸到货物提供以及内陆运输等事项。

仲裁程序涉疫典型案例

货物运输合作协议争议案 (2022年6月23日 上海)

【摘要】

2019年5月，申请人与被申请人签订了《货物运输合作协议》，申请人就货物运输向被申请人投保。协议开始履行并自动顺延后，被申请人2020年6月9日出具的保单项下的货物发生了货损。申请人向被申请人提交资料要求理赔被拒后，于2022年3月29日提起仲裁申请，要求被申请人支付货损保险赔偿金。因此案提起仲裁申请时正值地方疫情封控，本案适用中国海仲《仲裁规则》（2021年）中电子邮件送达、视频庭审等规定，以保障仲裁程序顺利进行。

【程序管理】

2022年3月底，因地方新冠疫情封控。中国海仲上海总部发出通知提示当事人，可以通过电子邮件或者其他线上方式完成立案。

2022年3月29日，申请人通过电子邮件的方式向立案秘书邮箱发送了仲裁申请文件。在申请人办理了相关手续后，仲裁委员会正式受理案件。在本案仲裁程序中，案件经办人均通过电子邮件向双方当事人发送通知、转递材料，双方当事人也通过电子邮件、即时通讯工具提交仲裁文件、选定仲裁员等。本案于2022年5月6日通过远程视频方式进行了开庭审理，双方当事人均委派代理人参加了视频庭审。2022年6月23日，仲裁庭作出本案裁决。上海总部通过电子邮件将裁决送达双方当事人。同时为方便当事人申请执行裁决，上海总部向双方当事人邮寄了裁决书原件。

【案情】

2019年5月，申请人与被申请人就国内货物运输保险签订了《货物运输合作协议》，投保人为申请人，被保险人为实际货主，保险人为被申请人，投保险别为国内水路、陆路货物运输基本险（不含转运责任）。其中附加小额案件条款约定，即经双方同意，任何单次事故损失金额小于人民币20万元或其他同等价值的索赔，投保人可以直接向被申请人提出索赔，但无论如何保险人向投保人赔付金额均不超过实际货物损失。

协议还附了《国内水路、陆路货物运输保险条款》。该条款第二条第（一）项关于基本险的保险责任是：1. 因火灾、爆炸、雷电、冰雹、暴风、暴雨、洪水、地震、海啸、地陷、崖崩、滑坡、泥石流所造成的损失；2. 由于运输工具发生碰撞、搁浅、触礁、倾覆、沉没、出轨或隧道、码头坍塌所造成的损失；3. 在装货、卸货或转载时因不属于包装质量不善或装卸人员违反操作规程所造成的损失……；第（二）项关于综合险的保险责任是：本保险除包括基本险责任外，保险人还负责赔偿：1. 因受震动、碰撞、挤压而造成货物破碎、弯曲、凹瘪、折断、开裂或包装破裂致使货物散失的损失……。

根据《道路交通事故认定书》记载，2020年6月10日凌晨3时许，涉案车辆在路口，为避让二轮电动车而急刹车，导致货物碰撞挂车前栏板，造成挂车、货物受损的交通事故。本次事故机动车未按规定装载物品，是事故发生的根本原因，驾驶员应承担本次事故的全部责任。

事故发生后，被申请人委托价格评估有限公司对受损货物进行鉴定评估，并出具《价格评估结论书》。根据结论书记载，本次运输货物实际货主为N公司（钟某）和Z公司（江某），是本案的被保险人。《价格评估

结论书》同时认为本次事故出险原因不属于保单条款承保责任范围，故保单责任不成立。

申请人提起仲裁，请求裁决被申请人向申请人支付货损保险赔偿金及逾期付款利息、律师费、仲裁费。

【争议焦点】&【仲裁庭意见】

一、申请人是否具有保险利益，是否适用“附加小额案件条款”

申请人认为，本案争议适用《货物运输合作协议》“投保险别”第3条“附加小额案件条款”的约定，申请人依法享有向被申请人请求赔付保险金的权利。而被申请人认为，申请人只是投保人，非实际货主，无权向被申请人主张赔付保险金。申请人引用“附加小额案件条款”没有依据。

仲裁庭认为，虽然根据《货物运输合作协议》及涉案保单记载，被保险人为实际货主，但在涉案货物发生货损后，被申请人委托价格评估有限公司进行现场查勘时，并没有要求实际货主到场，随同查勘的有申请人代表及事故车辆驾驶员。可见，被申请人自己认为的赔偿对象就是申请人。

《保险法》的相关条款规定投保人可以为被保险人。即使如被申请人所称实际货主与申请人不一致，但根据《货物运输合作协议》中“附加小额案件条款”的约定，考虑到申请人主张货损赔偿金额未超过人民币20万元，申请人可以直接向被申请人提出索赔，且被申请人向投保人实际赔付金额不会超过货物实际损失，因此，被申请人认为申请人不具有保险利益，不适用“附加小额案件条款”的抗辩，仲裁庭不予采纳。

二、本案是否属于保险事故，申请人是否有权向被申请人请求支付涉案货损的保险赔款

申请人认为，涉案货物属于保险标的范围之内，不存在被申请人抗辩

所称的“石材无包装或包装不善”之不属于保险标的之情形。被申请人认为，“附加小额案件条款”适用的是保险赔偿金而非违约赔偿金，且申请人对外赔偿的货物所有人不明确。其次，基本险不包括交通工具与交通工具装载的货物发生碰撞，且申请人作为承运人，对货物的包装也不符合相关规定。

仲裁庭认为，根据协议约定，申请人投保的是国内水路、陆路货物运输基本险，《国内水路、陆路货物运输保险条款》基本险条款规定了交通工具发生碰撞的赔偿责任，但并不包含车载货物移位与车辆挡板发生触碰，或者货物之间发生挤压所造成损失的赔偿责任，而在综合险中不仅包含了基本险的赔偿责任，还包含了货物因受震动、碰撞、挤压等造成损失的赔偿责任。可见，涉案货物由于车辆急刹车所造成货物移位发生触碰挤压，并不是基本险的保险范围。正因如此，《国内水路、陆路货物运输保险条款》将此项损失纳入了综合险的范畴，供投保人选择。综上，申请人关于涉案货物的损失属于基本险范畴的主张，仲裁庭不予采纳。被申请人无需对保险责任范围以外的损失进行赔偿。

【裁决结果】

- （一）驳回申请人的全部仲裁请求。
- （二）本案仲裁费全部由申请人承担。

案例评析

本案是上海疫情封控期间，中国海仲充分利用2021版《仲裁规则》修订带来的便利，全程采用线上方式管理的案件，充分保障当事人的程序利益，确保不因疫情封控影响仲裁案件的进度，不因疫情封控拖延当事人保障权利的脚步，不因疫情封控降低中国海仲仲裁服务的质效。双方当事人对通过电子邮件送达、视频庭审等程序安排均无异议，裁决作出后亦做到了案结事了。

中国海仲2021版《仲裁规则》基于疫情等突发公共事件给仲裁工作所带来的挑战，主动适应实践需求，在仲裁规则层面作出积极应对。2021版《仲裁规则》第八条“送达”及第三十九条有关“审理方式”的修订，对于快速解决当事人纠纷、为处于困难中的企业及时得到“输血”提供了仲裁规则依据和当事人协议基础，是着力提高服务水平，增强仲裁程序可信度，提高仲裁公信力的具体措施。

全线上管理案件重塑了机构仲裁案件管理模式，同时亦带来了效率与公平的疑问。以在线方式进行仲裁程序，有效解决了当事人无法线下开庭的实际困难，能为当事人降低仲裁成本，快速推进程序，便利仲裁参与人的案件材料提交，保证效率，但不可否认的是，线上方式会带来至少两个挑战。一方面，在线管理案件的顺利实现，需要双方当事人与仲裁庭的高度配合。双方当事人需要在实体争议已然发生的情况下，在程序进行上仍然具有合作精神与配合意识。例如在送达上，需要双方均对电子送达没有异议，确认电子送达的方式和地址；双方能一起协商仲裁程序的安排（时间表、披露事项、案件管理会议等）。如果一方没有理性合作的意识，以全线上方式进行仲裁程序或会导致效率低下和争议加剧。另一方面，则需

要权衡效率与公平，这尤其体现在线上开庭的安排上。视频开庭需要双方保持理性与克制，求同存异。实践中通常遇见的是，双方当事人分别选择以线上和线下方式参与庭审。在中国海仲上海总部管理的另外一起案件中，被申请人因疫情、成本考虑等原因无法到上海参加开庭，遂向仲裁庭申请线上开庭。仲裁庭根据《仲裁规则》规定征询申请人意见时，申请人表达了反对意见。仲裁庭在综合考虑案件的实际情况后认为，线上开庭并不影响双方权利的实现，亦不影响仲裁庭的审理工作，因此同意了被申请人线上开庭的申请。随后，申请人提出即使仲裁庭同意被申请人线上开庭的申请，亦不能影响或剥夺申请人线下参与庭审的权利，申请人希望仲裁庭能够同意其线下参加庭审。仲裁庭征求了被申请人意见，但被申请人表达了反对意见。仲裁庭充分考虑双方的意见后认为，被申请人要求线上参与庭审是其权利，申请人要求线下参与庭审亦是其权利，两种权利的行使并不冲突。被申请人自行申请线上参与庭审，并不能因此剥夺或否定申请人线下参加庭审的权利。如果被申请人不能接受申请人线下参加庭审，则其应克服困难亦选择线下参加庭审，而不是要求仲裁庭限制申请人以线下方式参加庭审，这无疑会造成程序不公。最后仲裁庭决定，双方均以线下方式参加庭审。这一程序事项的处理反映了当事人双方理性合作的重要性。更值得注意的是，双方程序权利要求存在冲突时，如何平衡或如何保证程序对双方当事人相对公平则是对仲裁机构和仲裁庭智慧和经验的考验。处理线上开庭安排时，双方当事人意愿不一致是一个高频的争议点，亦是最能体现程序如何做到公平的焦点问题，值得深思。由此引发我们进一步思考：当事人是否享有线下开庭的权利？如有，这种线下开庭的权利是否能被仲裁庭剥夺？

结 语

涉疫海事仲裁案件呈现出多样性和复杂性的特点。仲裁庭在审理此类案件时，应充分考虑疫情对合同履行、责任承担等方面的影响，依据公平、公正、合理原则，对案件进行全面、深入地剖析和裁决。作为海事专业仲裁机构，中国海仲积极履行机构管理职责，为此类案件提供了高效、专业的仲裁管理服务。

在新冠疫情肆虐期间，中国海仲及时修订机构仲裁规则，以适应特殊时期当事人的实际需要，充分利用现代技术手段，如电子送达、在线庭审、电子签名等，确保仲裁程序的顺利进行。同时，明确仲裁庭应与当事人讨论网络安全、隐私和数据保护，为仲裁程序安全合规提供适当保障。这些创新举措不仅增强了当事人对程序在线进行的信任度，提高了仲裁效率，也有效缓解了疫情对仲裁工作的冲击和影响。

中国海仲将坚持创新驱动，深入研究，不断探索，努力以本土化和国际化相结合推动仲裁现代化；恪守正确仲裁理念，提升程序透明度，构建机构管理和仲裁庭独立裁决的有机结合，充分发挥中国机构仲裁优势，保护当事人合法权益，维护贸易投资秩序，营造稳定公平透明的法治化营商环境，促进国际航运贸易健康发展。



中国海事仲裁委员会

地址：北京市西城区桦皮厂胡同2号国际商会大厦13层（100035）

电话：010-82217900

传真：010-82217966

电邮：cmac@cmac.org.cn

网址：<http://www.cmac.org.cn>



中国海事仲裁委员会

微信扫描二维码，关注我的公众号



中国海仲

微信扫描二维码，关注我的公众号