



中国海事仲裁委员会

CHINA MARITIME ARBITRATION COMMISSION

自贸区企业海事海商 典型案例集

CMAC Selected Maritime Cases
Involving FTZ Enterprises



中国海事仲裁委员会 编

目录

前言	1
船舶建造合同争议典型案例	2
案例一：船舶建造合同争议案	2
案例二：船舶建造合同争议案	9
航次租船合同争议典型案例	18
航次租船合同争议案	18
滞期费纠纷典型案例	24
滞期费纠纷争议案	24
多式联运合同争议典型案例	31
多式联运合同争议案	31
货运代理协议争议典型案例	38
货运代理协议争议案	38
涉保险争议典型案例	43
案例一：海上保险合同争议案	43
案例二：保险代位求偿争议案	50
服务合同争议典型案例	54
案例一：航道疏浚服务合同争议案	54
案例二：服务合同争议案	63
结语	69



前 言

在全球经济一体化的浪潮中，自由贸易试验区（以下简称“自贸区”）作为推动国际贸易自由化、便利化的前沿阵地，发挥着举足轻重的作用。自贸区以其独特的政策优势、高效的管理体制和开放的市场环境，吸引了大量的国内外投资，促进了贸易和航运业蓬勃发展。近年来，随着我国自贸区建设的不断推进，涉自贸区企业纠纷也随之增加。公正高效地解决这些纠纷，成为维护自贸区经济秩序、保障各方当事人合法权益的关键。

中国海事仲裁委员会（以下简称“中国海仲”）积极响应国家支持自贸区发展的指示精神，助力自贸区市场化、法治化、国际化营商环境建设，推动自贸区法治环境持续优化，先后在自贸区/港内设立中国海仲（浙江）自由贸易试验区仲裁中心、海南仲裁中心、东北亚国际仲裁中心、海上丝路仲裁中心等分支机构，就近为当事人提供优质仲裁服务，进一步优化自贸区法治营商环境，推动自贸区经济高质量发展。

为了及时总结涉自贸区企业海事海商争议解决的实践经验，中国海仲汇总整理已审结的涉自贸区企业案件，筛选出具有代表性的10个典型案例进行汇编发布。这批案例主要涉及船舶建造、航次租船、货运代理、航道疏浚、保险等多发性纠纷，旨在梳理案件的审理思路，充分发挥典型案例的示范指导作用，引导依法妥善化解矛盾纠纷，提高仲裁透明度和裁决可预期性，加强相关市场主体风险防范意识，提出具有针对性、实操性的意见建议，为相关法律制度完善、企业合规建设，以及仲裁实践发展提供有益的参考与借鉴。



船舶建造合同争议典型案例

案例一：船舶建造合同争议案

【摘要】

申请人与被申请人签订《船舶设计、采办、建造合同》，后申请人向被申请人交付船舶，双方签署《交船确认书》，并确定结算造价。因对船舶主机故障是否属于质保范围存疑，被申请人拒付最后一期变更费用。申请人提起仲裁，请求被申请人支付工程变更费用及利息等。被申请人提起反请求，请求申请人赔偿因船舶主机故障导致的损失及利息等。

【案情】

2016年5月25日，申请人与被申请人签订《船舶设计、采办、建造合同》（“《合同》”），约定由申请人为被申请人建造一艘工程船，被申请人依合同约定的付款时间分期支付款项。被申请人有权在该合同下向申请人提出增、减、变更工作的要求，申请人完成相应工作后，工程变更的费用在工程费用最终结算时由被申请人予以确定并支付。《合同》“工程质量保证和保修”条款约定，质保期为交船后12个日历月，自双方授权代表签署“交船确认书”之日起算。

2017年11月16日，申请人向被申请人交付船舶并签署《交船确认书》。

2018年11月15日，申请人、被申请人签署关于船舶维保事宜的《会议纪要》。

2018年11月22日，申请人、被申请人签署《船舶保修期结束函》。

2018年12月17日，被申请人代表在《会议纪要》末页批注：“除了 DP 系统问题未解决，其他均完成”。

2019年6月13日，申请人和被申请人签署《工程结算审定签署表》，确定案涉船舶工程的审定结算造价。

2019年8月，被申请人聘请的审计机构出具审计书，确认结算金额。

2019年11月15日，申请人向被申请人发送变更费用付款通知书，要求被申请人支付最后一期工程变更费用，并于2019年12月12日开具相应发票。

2019年12月13日，被申请人通过邮件确认收到该发票。

2019年12月16日，被申请人向申请人发送邮件称，对船舶主机受损事故是否属于质保范围存疑，拒付最后一期工程变更费用。

申请人认为，其已完全履行本案合同，被申请人所称主机故障并非其拒绝依约支付最后一期工程变更费用的合法理由，遂提起仲裁，请求裁决被申请人支付工程变更费用及利息、仲裁费、律师费、交通费、差旅费及其他合理费用。

被申请人提出反请求称，船舶装有4台柴油发电机组（1-4号主机），均由申请人采购。船舶于2017年11月16日交付后，在2018年8月至2019年4月期间，4台主机均发生故障，并相继停用。被申请人通知申请人上述故障，但申请人未及时派员上船进行处理。2019年2月-4月，由案外人Y公司完成4台主机的拆检和修理工作，产生检修费用。2020年5月13日，被申请人委托案外人H公司对1号主机故障进行检修，并支付修理费用。被申请人还因主机故障遭受了其他损失。据此，被申请人请求裁决申请人赔偿因船舶主机故障导致的损失及利息、反请求仲裁费、律师费及其他费用。

【争议焦点】&【仲裁庭意见】

一、适用法律

申请人主张，应当适用《中华人民共和国合同法》（“《合同法》”）；



被申请人主张，应当适用《中华人民共和国侵权责任法》（“《侵权责任法》”）和《中华人民共和国产品质量法》（“《产品质量法》”），当这两部法律对同一事项有不同规定时，《侵权责任法》的效力优先。

仲裁庭认为，根据合同签订目的、合同关于双方当事人权利、义务和法律适用的规定、双方当事人的仲裁请求和反请求事项所涉及的内容以及对双方当事人法律关系的认定，本案是在履行合同过程中、围绕合同条款的规定而产生的争议；本案双方当事人之间的法律关系仍属于合同关系。因此，本案应具体适用《合同法》的规定。

二、关于船舶主机故障是否属于保修责任和质量缺陷

（一）关于船舶主机故障

本案双方当事人最为关注的一个焦点，即案涉船舶主机故障和损坏，属于船厂应该负责的质量保证和保修范围或者质量缺陷，还是属于船东在使用过程中操作不当所致。如果证明船舶主机存在质量缺陷，船厂是否应该承担产品质量侵权责任。上述问题涉及船舶主机故障和损坏的发生原因，以及故障原因的来源和发生时间。

关于船舶主机故障和损坏的发生原因，双方当事人均认可，故障原因为主机气缸中吸入了沙砾。

关于沙砾进入船舶主机的原因和时间，申请人主张，案涉船舶符合国家标准和行业标准，无产品质量问题；多方报告显示，主机故障为被申请人维护保养不当、操作不当等原因造成。被申请人主张，主机故障是由于船舶主机存在质量缺陷及申请人在装配主机过程中的过错所致，沙砾在交船之前已经进入主机。

仲裁庭认为，根据本案双方提供的证据，可以认定，案涉船舶主机发

生的故障损坏是一个真实存在的事实。双方专家证人在其针对主机故障原因提供的分析意见或报告中所给出的结论，依法应视为当事人的陈述。其中关于沙砾与主机故障之间的关联性 or 这种沙砾的来源，以及主机故障是否属于维修保养和管理的问题，都是一种基于学术理论或实践经验的推论，应该结合其他相关证据进行认定。

（二）关于质保部分维修

该部分主要争议焦点为，被申请人是否在质量保证期内提出保修要求，以及主机故障和损坏是否属于质保范围。

申请人认为，针对被申请人提出的2号主机甩油故障，申请人已作出处理，被申请人也确认该问题得到解决。且申请人在质保期内未提出其他主机保修要求，故在质保期结束时，主机不存在故障。

被申请人认为，其在质保期内已就主机故障向申请人发出有效的故障通知，申请人未及时派员上船进行确认和处理。

仲裁庭认为，案涉船舶2号主机在质量保证期内曾经出现过曲轴箱压力高的故障。被申请人在船舶质量保证期内通过电子邮件的形式向申请人发送了关于这起主机故障的通知，申请人已经对此予以确认，并且将此故障作为合同的保修项目进行了处理。根据《保修期结束函》《会议纪要》以及被申请人代表于2018年12月7日在《会议纪要》中最后的签批确认，被申请人在合同质保期内提出的关于2号主机需要保修的问题，应该已处理完毕。对此，申请人已经按照合同关于质量保证和保修的规定，履行了所应承担的保修义务。

案涉船舶1号、3号、4号主机的故障，从本案证据看，属于在该船的质保期届满之后提出的主机故障，根据《合同》关于“工程质量保证和保修”

的规定，由于没有可以被纳入合同质量保证和保修范围的充分理据，故不应将其归属于船厂的保修责任。

综上，被申请人就1-4号主机故障产生的修理费用提出的赔偿请求及其理由不成立。

（三）关于主机质量缺陷索赔

该部分主要争议焦点为，被申请人是否依合同约定向申请人发出有效“缺陷通知”，以及申请人是否接受并确认电子邮件相当于合同约定的“缺陷通知”。

申请人主张，对于主机问题，被申请人从未以传真或信函形式通知申请人，且未在邮件内容中标明为缺陷通知，形式和内容上均不符合合同约定的“缺陷通知”要求。被申请人主张，对于主机故障，均已及时通知申请人，但申请人未按合同约定及时派员上船进行处理。

仲裁庭认为，本案中双方当事人的往来电子邮件，属于商务活动中广义“信函”，具备《合同法》规定的“书面”形式通知的性质。在双方当事人通过电子邮件或其他手段和方式就相关问题沟通后，是否需要正式提出“缺陷通知”并以此备案，尚需要满足合同条款的限定条件。本案《合同》特别约定，“船东在质量保证期内发现属于保修范围内的任何缺陷应迅速以传真或信函形式通知船厂……若是信函通知，则以收到邮戳日期为准”。说明《合同》对于“缺陷通知”的要求是较高的纸面信函形式。电子邮件的作用和效力，不能取代《合同》所规定的“缺陷通知”。由于产品缺陷成立与否涉及产品质量侵权损害赔偿，其与质保期内的保修性质不同，只有按照《合同》特别规定的形式要求正式提交的书面函件，才应被认定为有效的“缺陷通知”。而被申请人抄送给申请人的电子邮件，也只是知会

申请人，并没有明确要求申请人就主机故障承担质量保修责任的意思表示。据此，被申请人关于本案船舶主机存在产品质量缺陷的理由和主张不成立。

【裁决结果】

- （一）被申请人向申请人支付工程变更款及利息。
- （二）被申请人向申请人支付其因本案支付的律师费用。
- （三）驳回申请人的其他仲裁请求以及被申请人全部仲裁反请求。
- （四）本案本请求仲裁费以及反请求仲裁费均全部由被申请人承担。

【案例评析】

本案申请人是中国（广东）自由贸易试验区注册企业，被申请人系中国（天津）自由贸易试验区注册企业。申请人根据合同中约定的仲裁条款向中国海仲天津海事仲裁中心提起仲裁。本案适用《中国海事仲裁委员会仲裁规则》（2018）。

本案涉及船舶建造合同纠纷，是涉自由贸易试验区企业间常见的海事海商纠纷，其中船舶质量瑕疵纠纷问题，涉及合同、侵权等多重法律关系。本案争议系《中华人民共和国民法典》施行前履行合同发生，因此适用当时的法律、司法解释的规定。本案清晰梳理了不同法律关系的法律适用规则：合同责任，以当事人之间存在合同关系为前提；侵权责任，在因侵权行为所致损害产生之前，当事人之间不存在类似前提；《产品质量法》不调整合同关系中的产品责任，仅限于因该产品瑕疵造成他人损害时所负的侵权损害赔偿赔偿责任。因此，仲裁庭对本案的审理，围绕合同中约定的当事人权利和义务，当事人有无违反合同约定的情形以及相应的违约责任的承担，本案属于商事合同范畴。

本案的审理过程也颇有亮点，突出反映了专家证人制度在仲裁程序中



的实际运用。本案双方当事人均聘请专家证人，就专业问题出具专家报告。专家证人出席开庭审理，接受询问和盘问，该程序制度的运用对于本案公正裁决具有积极作用。关于专家报告的性质，仲裁庭援引《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》第一百二十二条规定，认定专家报告应视为当事人的陈述。但对于专家意见是否采纳，应当结合案件其他证据认定。反之，如果由仲裁庭聘请专家出具意见或报告，应当视为仲裁庭调查取证。

此外，本案还揭示了合同的通知与送达条款的重要性。海事实践中，部分造船标准合同往往约定在一定期限内以特定形式履行通知义务，合同当事人应当引起重视，并依照合同履行通知要求。本案对于解决船舶建造合同所涉争议，统一裁判尺度具有一定指导和示范意义。

案例二：船舶建造合同争议案

【摘要】

申请人作为买方委托被申请人作为卖方签订了内容相同、价格相同的三份《原油轮建造合同》。合同约定了不含税的船舶价格，并约定合同税率为20%（含增值税与关税），由申请人承担。在合同履行期间，国家增值税税率发生了两次调低。申请人要求按照调整后的税率支付税款。被申请人认为合同已经明确约定了税率，申请人应按照合同约定执行。因此，申请人提起仲裁申请，要求确认申请人只需要按照调整后的税率向被申请人付款，并要求被申请人承担相应的法律费用。

【案情】

2017年12月28日，申请人作为买方（以下简称“买方”）委托被申请人作为卖方（以下简称“卖方”）签订了内容相同价格相同的三份《6.9万吨原油轮建造合同》。

合同第5条为“价格、付款及税赋”条款，其中5.1合同价格（本合同中以下所称合同价格指本船合同价格）约定：5.1.1本船合同价格为贰亿叁仟零伍拾万人民币（CNY230,500,000），该价格不含增值税、关税，此税赋由买方承担并按以下相关约定支付给卖方……。2. 本合同税率为20%（含增值税、关税）。

合同履行期间，申请人已支付大部分的船舶价款，被申请人未出具已收船舶价款的增值税发票，双方未进行最终结算。

2019年12月26日，双方约定建造的第一艘船舶完成交接。2020年7月15日，第二艘船舶完成交接。2020年9月23日，第三艘船舶完成交接，申请人与被申请人签署了交接船文件。交接船文件中多出两份文件，分别

为：《商业发票》《加减账及税费争议协议》。在该协议中双方确认：1. 2. 本系列船三艘船舶更改吨位涉及的工程变更每船加账费用及税费争议事宜，双方另行协商；协商不成的，按合同约定的纠纷解决方式进行处理。当日，申请人与被申请人还签订了一份《备忘录》，载明：双方在原合同项下的权利义务，不因船舶的交接或争议款项的支付而发生变更。各方均充分保留其原合同项下的权利和义务。

2019年3月至2020年7月，双方当事人就付款事宜多次通过邮件方式讨论国家税率调整问题，申请人要求对进度款付款金额作相应调整，并对此前已支付的进度款按比例返还，船舶交付时开出增值税发票。被申请人表示不同意。

期间，申请人还表示，如果被申请人能够开出税率为17%的增值税发票，申请人将按照船舶不含税价的120%支付款项。

2020年1月2日、6月29日、7月20日，申请人分别向被申请人发出《告知函》，主要内容为由于国家法律法规发生变化，相应的增值税税率已调整为13%，且迄今为止卖方并未就该船开具任何增值税专用发票，后续只能开具税率为13%的增值税专用发票，因此应按照增值税税率13%计算应由申请人负担的增值税。为搁置争议，不影响船舶建造、交付并减少损失，申请人将按照合同价格 $\times 1.2$ 的方式计算付款金额，并支付相应款项。但是申请人声明，此次的付款行为，不视为申请人对自己依法享有的任何权利和抗辩的放弃，也不视为对被申请人应负担的任何义务和责任的免除，申请人充分保留所有权利。

另查明，2018年4月4日财政部和国家税务总局发出《关于调整增值税税率的通知》（财税〔2018〕32号）：纳税人发生增值税应税销售行为或

者进口货物，自2018年5月1日起原适用17%和11%税率的，税率分别调整为16%、10%。

2019年3月20日财政部、税务总局、海关总署作出《关于深化增值税改革有关政策的公告》（2019年第39号）：增值税一般纳税人（以下称纳税人）发生增值税应税销售行为或者进口货物，自2019年4月1日起原适用16%税率的，税率调整为13%；原适用10%税率的，税率调整为9%。

【争议焦点】&【仲裁庭意见】

一、关于合同价格和合同付款金额（指合同价款）

仲裁庭认为，双方所订合同在签订当时，申请人和被申请人意思表示明确，合同对价格条款的约定具有逻辑性和可操作性。

首先，双方确定的合同价格为人民币230,500,000元，据此可以认为申请人必须支付合同定价人民币230,500,000元，该款由被申请人足额收取。正如双方在交付最后一艘船舶时，被申请人方出具的商业发票中就明确注明：本船合同造价RMB230,500,000（不含税），与本船建造合同完全一致。其次，明确合同价格不含增值税、关税，双方特别约定国家税法规定的纳税人对应税交易所需缴纳的增值税等税赋由申请人来承担。第三，合同价格和税赋共同构成申请人需向被申请人支付的合同总价款。第四，为方便支付船舶价款，双方按照约定计算公式执行；第五，双方特别说明，本合同税率为20%（含增值税17%、关税3%），公式中1.2系数是指合同价格+17%增值税和3%关税，两项税别合计的税率即20%。

从上述价格条款的前后内容分析，双方约定了船舶合同价格和税赋承担、交易模式、申请人支付船舶价款的构成、税赋比率（税率）、价款计算方式、分期付款比例等。合同价格、合同价款、税赋、税率等用词分别

代表了不同的含义。涉案船舶建造的合同价格就是不含税价，由申请人向被申请人足额支付百分之百；相关税赋另由申请人单独承担并按合同签订时的规定税率20%确定；申请人需要实际支付的合同价款即为不含税合同价格百分之百+20%税率计算的税赋，为合同价格的120%。本案合同中出现的合同价格和按合同价格120%计算的合同价款除了数额和字面理解有区别外，在企业经济核算的会计科目内也有不同含义。合同价格会涉及固定资产和折旧，合同价款中包含的税款会涉及成本和核算（抵扣），与企业的经营及盈利关系密切。虽然本案合同价格和合同价款含义有所不同，但这都是双方当事人共同约定的内容，在合同签订时符合当事人各自的合同目的，具有法律根据，双方意思表示明确并已形成合意，受法律保护。

合同约定的“不含税价+增值税、关税由申请人承担”交易模式不能等同于“含税价”交易模式。前者将税赋另列，并特别确定了税赋承担者，税赋按规定税率计算与合同价格并列组成合同价款，由收款人统一收取并按不同类别入账，出具票据然后依法纳税；合同履行期间，如果国家税率发生变化，合同价格不会也不应发生变化，但税赋承担者支付的税款金额会发生变化。后者将合同价格和税赋融合为一个整体，由收款人收取后出具票据并依法缴纳税款；如合同履行期间国家税率发生变化则与付款人无关，约定明确的含税价不应受此影响，收款人在记账及票据上对合同价格即计税交易的销售额数额虽然会发生变化，但因交易模式系当事人约定，风险和利益需由交易双方依法承担。“不含税价+增值税、关税由申请人承担”与“含税价”交易模式的区别在企业经营成本和盈利的核算上尤为明显，当事人在签订合同时应该对其具有充分考量。

仲裁庭进一步认为，涉案合同第5.1条“合同价格”约定，合同价格即

指本合同中的本船合同价格，5.1.1条款又进一步明确：“本船合同价格为贰亿叁仟零伍拾万人民币（CNY230,500,000.00）”。上述约定条款对合同价格的性质和定义已十分明确，即“本船合同价格”中的“本船”特指合同项下的“一艘原油轮”，而“合同价格”（CNY230,500,000.00）实为被申请人建造和出售该原油轮的实际净价款。在法理上，这是双方当事人对合同价格约定的一项明示性条件条款。涉案合同所及“税赋”有两项，一是“增值税”，二是“关税”。对此，合同第5.1.1条也有明确约定，即本船合同价格不含增值税和关税，此税赋由买方承担并按相关约定支付给卖方。从字意上解释“不含”则是“不包括”；从法理上解释，这是双方当事人对税赋的特别约定。诚然，由于本船合同价格明确不包括上述两项税赋，自然不能视为合同价格的组成部分。因此，所谓涉案合同项下“合同价格”即为含税的“包干价款”的主张与合同约定事实不符，也无依据。

二、关于合同确定20%比率的性质

申请人认为，涉案合同的交易模式为不含税价+税赋由申请人负担，增值税税率17%与关税税率3%相加等于20%，该比率相对独立，是申请人除合同价格之外自愿承担的税赋比率，与合同确定的固定船舶价格具有不同性质。

被申请人认为，合同价款的构成是一个整体，应付价款计算公式中20%系双方约定的固定打包税率，为合同价款不可分割的组成部分，应由申请人无条件向被申请人支付。

仲裁庭认为，本案所涉的20%比率应指申请人根据合同约定及分期支付进度款计算公式需单独承担税赋的比率，该20%的比率最初出现在合同5.1.1条说明事项中，双方确定“本合同税率为20%（含增值税、关税）”，



即合同签订时国家规定的增值税和关税比率之和，性质当为申请人需承担的税率。同时，双方又依据该规定税率约定申请人需按合同价格1.2系数支付每期应付进度款金额。本案中出现的20%税赋比率有别于船舶合同价格，合同价格可以由交易双方协商约定，而税赋比率不能由交易双方背离国家规定进行协商约定，它是国家行政机关规定纳税人应当依法缴纳税款的比率，按税率计算的税款由国家税务机关依法征收。

本案当事人在进度款支付公式中确定的20%比率还包含由申请人承担的含义，似与被申请人无涉。合同价格之外的20%税赋款项并不意味着可以由被申请人收取，因为该款项属本应由被申请人承担而合同确定由申请人支付的税款，最终需向税务机关足额缴纳。被申请人认为20%是合同约定的固定打包税率，但涉案合同内容中对20%税赋比率或税率的表述均未出现过固定包干税率一说，国家规定的税率不允许企业和个人作出任何改变，而只能由国家主管机关依法进行调整。本案合同对进度款的计算公式，尽管将合同价格和税赋款相加确定了申请人需支付合同价款的数额，却不能视为20%即为约定的固定打包税率。目前国家规定的增值税税率已下调，本案当事人无法自行确定税率并打包成20%固定利率以计算税款。即使能够固定20%税赋比率，收款企业也无法出具17%的增值税专用发票。因此，被申请人有关固定打包税率的意见缺乏事实和法律依据，难以采纳。

仲裁庭进一步认为，船舶建造合同项下所约定的合同价格是卖方即被申请人建造并出售船舶应获得的报酬和利益，但增值税等是国家征收的一项法定税赋。本案中，在合同价格不包括增值税的情况下，买方即申请人是该项税赋的实际承担人，卖方是税法规定的纳税主体，而只有国家才是真正的征收人。因此，任何一方当事人均无权将此项20%税赋比率用作增

收或降成本的盈利性工具，而唯有依法纳税及扣缴税款的法定义务，且实际税额必须与国家规定的税率相一致。

三、现实情况下合同确定的20%税率能否进行调整

申请人认为，合同确定的20%税率是为了每期付款方便而被列入了应付款计算公式，该税率并非是锁定，也无需锁定，应该可以依规视情更改。

被申请人认为，20%税率为合同约定的固定打包税率，合同没有约定当事人可以更改，所以申请人无权违约进行调整。

仲裁庭认为，税赋比率由行政法规规定，除依法调整外，任何企业和个人均不能自行改变或以合同方式约定改变。当然，合同当事人如是对税赋由谁承担、承担多少进行协议，则在国家规定的税率范围之内及不影响国家税收的前提下作出相关约定，法律并不禁止。如果当事人之间为自主经营需要对一方所承担的税赋比率进行调整，也应当协商一致，协商结果一般不会调整到超过国家规定比率，而调整不足国家规定比率的部分则最后仍须由应纳税主体补足。

根据前述分析意见，本案争议的20%税赋比率系双方依据于合同签订当时国家规定税率所确定，应依法有效。在现实情况下，因国家税率已调整减低，合同仍然执行原确定利率缺乏根据，且无法实施。同时，如认为确定的税赋比率不可降低，申请人需继续按照原确定的20%比率向被申请人承担税赋，因国家对相关税率减低的部分款项则被申请人可以无需向税务机关缴纳，客观上形成了合同价格变相上涨的结果，致使被申请人意外获利，显然有失公允。此种情况发生已超出了合同签订时申请人和被申请人的共同预期，与当事人合同目的不符。众所周知，增值税税率系由国家立法机关确定，税款也由税务机关收取，任何人都不能变更税额比率或变



相截留税款。被申请人主张合同对20%“固定打包税率”并无约定可以调整，拒绝付款构成违约，该主张缺乏事实和法律根据，其企望通过“固定打包税率”获得意外收益有违公平合理原则，难以采纳。

因此仲裁庭认为申请人有权要求按照国家调整后的增值税税率支付税款。

此外，本案的产生系双方存在重大争议，争议双方的分歧源于合同约定不够周全，持有不同意见，事出有因，仲裁庭从公平合理角度出发，认为由申请人与被申请人各半承担申请人所主张的律师费比较适宜。

【裁决结果】

（一）确认申请人在国家相关税率调整后只需按照船舶不含税价的116%（内含13%增值税和3%关税）向被申请人付款，无需按照船舶不含税价的120%（内含17%增值税和3%关税）向被申请人付款。

（二）被申请人向申请人补偿合理的律师费。

（三）驳回申请人的其他仲裁请求。

（四）本案仲裁费由申请人承担50%，由被申请人承担50%。

【案例评析】

本案申请人、第一被申请人为注册在中国（上海）自由贸易试验区的航运企业。申请人根据合同中约定的仲裁条款向中国海仲上海总部提起仲裁。

本案中双方因为国家增值税税率的调整发生争议，类似的争议在实践中并不鲜见，但观点却不统一。在内蒙古自治区赤峰市中级人民法院作出的（2020）内04民终4855号判决书中，一审法院认为国家税率调低后减税红利，应由双方共享。但二审法院认为应适用何种税率，应以纳税义务发

生的时间为准。纳税义务何时发生，就应当适用发生当时国家现行的增值税税率。本案中，仲裁庭认为当事人可以约定税款由谁承担及如何承担，但对于税率，是国家行政法规的强制性规定，按照法定税率缴纳税款是当事人的义务。如果允许被申请人收取17%的增值税，但实际只缴纳13%的增值税，第一势必导致合同价格发生变化，第二被申请人亦无法开具17%的增值税发票。因此，仲裁庭认为申请人有权按照调整后的税率付款。虽然与二审法院的思路存在差别，但是二审法院和本案仲裁庭均认为税率应随着国家政策的变化而相应调整。

国家税收政策调整虽属于行政法律法规的变化，但是亦给民商事法律关系带来了影响，两者往往交织在一起，需要仲裁庭进行法律解释。从实践的层面上来讲，国家为减轻企业税负，刺激经济发展，让所有的消费者能在经济生活中享受到减税的红利。然而具体到合同的履行，可能会产生不同的实际效果。如何让红利真正的惠及所有的消费者，则与合同约定息息相关。在签订本案合同之前，双方还签订了一份船舶建造合同，相比于本案系争合同只约定了税率为20%，双方在前的船舶建造合同约定了税率上限，并执行“多退少不补”的原则。后者则有效的规避了司法裁判中因约定不明而被调整的风险。因此对于有关税的合同约定，应充分考虑到行政法律关系与民商事法律关系的特点，设置公平、合理、明确完整的约定。

航次租船合同争议典型案例

航次租船合同争议案

【摘要】

本案为航次租船合同纠纷，申请人（船东）与被申请人（租船人）签订《租船确认书》，案涉A船在装货港备妥装货，但被申请人未按约定提供货物，导致船舶滞期。申请人提请仲裁，请求被申请人支付滞期费、违约损失等。

【案情】

2023年5月8日，申请人（船东），被申请人（租船人），通过经纪人J某签署《租船确认书》，约定被申请人提供7万吨货物，A船运输。合同还约定了运费、装港装率、滞期费率以及违约责任等内容。

当地时间2023年5月15日，A船于11时30分抵达装港。申请人递交准备就绪通知书，但没有签收信息。13时52分，船长将准备就绪通知书电子邮件发送给装货港船舶代理人及其他相关方，但没有发送被申请人或托运人。14时05分，J某告知被申请人船已到港，已递交准备就绪通知书，但没有附准备就绪通知书。

因被申请人未备妥货物，被申请人分别于5月24日和25日向J某提出8万吨替代货、改港装4.9万吨替代货，J某分别以超载重、不同意同等条件执行替代货运输而拒绝。

5月26日，J某向被申请人表示确实没货，可以发取消函。被申请人答复“直接放掉了，其他货你们不接，我也没办法”，但被申请人没有发函确认撤船。

5月30日，被申请人表示，经双方协商，被申请人同意该船由申请人

自行安排载运业务。

A船在2023年6月5日01时15分驶离装货港。

申请人提起仲裁，请求被申请人支付滞期费、违约损失等。

【争议焦点】&【仲裁庭意见】

一、关于本案法律适用

《租船确认书》约定，争议适用中国法律。案涉合同约定是从印尼某港到国内港口的航次运租船运输，应适用《海商法》；《海商法》中没有规定的，应适用《民法典》。

根据《海商法》第九十四条的规定，除《海商法》第四十七条和第四十九条的规定外，如果在航次租船合同中有约定或有与《海商法》第四章不同的约定时，适用航次租船合同的约定。《租船确认书》约定，其他条款参照金康94格式租约。

因此，本案的处理原则：如果《租船确认书》有约定的，按《租船确认书》的约定处理；如果《租船确认书》中没有约定的，按金康94格式租约处理；如果《租船确认书》和金康94格式租约都没有约定的，适用《海商法》第四章第七节“航次租船合同的特别规定”；《海商法》没有规定的，适用《民法典》。

二、关于滞期时间计算

《租船确认书》第8条，装港的准备就绪通知书，可以在包括周日及节假日在内的任何时间递交；装卸时间应在递交准备就绪通知书后12个小时开始计算；船舶应在抵达装港泊位或者锚地并且做好装货准备后递交准备就绪通知书；如果装货的泊位或者锚地被占用或不可用，船舶可以在抵达港口范围或者港口当局指示的惯常等待地时，即可递交准备就



绪通知书。

《租船确认书》中没有关于准备就绪通知书向谁递交的约定，但在金康94格式租约的第6条（c）项有所约定。申请人向船舶代理人递交准备就绪通知书不符合这一约定，船长发送准备就绪通知书时的多个接收方不是租船人或托运人，均是无效的递交。

在2023年5月15日14时05分，J某告知被申请人船已到港，递交了准备就绪通知书。虽然J某没有随附准备就绪通知书，但被申请人知悉船舶到港，也未要求出具准备就绪通知书。特别是，在被申请人证据“业务回函”中“贵司船舶按约于2023年05月15日抵达装港，按照约定于2023年5月23日进入滞期，……原则上认可贵司所主张的滞期费”。仲裁庭认为以2023年5月15日14时05分为递交准备就绪通知书的时间是妥当的。

关于被申请人提出因船舶尚在引航站而并未进入泊位，故递交的准备就绪通知书无效的抗辩，仲裁庭结合被申请人在船舶到达时未备妥货物，船舶不能进入泊位的事实与本案合同中关于船舶可以在抵达港口范围或者港口当局指示的惯常等待地，可递交准备就绪通知书的约定，不认可被申请人此项抗辩。

《租船确认书》第8条，卸货时间在水尺检验完毕后停止计算。本案中因没有装货，没有水尺检验，但通常来说，在船舶备机待命准备离港时，是已经完成了水尺检验的。仲裁庭因此认为装卸时间在2023年6月5日00时结束。

仲裁庭结合《租船确认书》第8条的约定，装卸时间在递交准备就绪通知后12个小时开始，因此，本案装卸时间从2023年5月16日02时05分开始，满7天后，在2023年5月23日02时06分开始进入滞期，滞期在2023年6月5日

00时结束，滞期12.92天。

三、关于违约损失赔偿

申请人索赔的损失包括船舶在预备航次的成本（燃油及时间损失）、船舶抵达印尼某港起至进入滞期前的燃油及时间损失及在该港产生的港使费、运费利润损失等。

仲裁庭认为，首先，根据《海商法》第一百条的规定，因未提供约定的货物致使出租人遭受损失的，承租人应当负赔偿责任。赔偿责任可以根据《民法典》第五百八十四条、《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉若干问题的解释》（以下简称“《解释》”）第六十条予以确定。

其次，申请人可以收取的总运费是申请人在履行合同后获得的总利益，包括了预备航次的成本费用、装货期间的成本费用、装完货物以后驶往卸港的成本费用、卸货期间的成本费用，以及因履行合同而获取的利润等。根据《解释》第六十条，应扣除被申请人因为没有装货而不再发生的费用，即装完货物以后从印尼某港驶往P港的成本费用、在P港卸货期间的成本费用等。

具体而言包括（1）在已经考虑了滞期费的前提下，因为没有装货，从印尼某港到P港用时以及在P港卸货用时这段时间内的日薪雇佣成本应予扣除；（2）从印尼某港到P港以及在P港卸货时的轻柴油、中间燃料油耗油量，因油耗不再发生可以扣除；（3）根据金康94格式租约的第13条之（a）的约定，申请人主张的Port charge及代理费因没有装货而在卸港可以避免发生的卸港港费应予以扣除。

另外，滞期费是约定损失赔偿，已经包括了成本及可能的利润。仲裁



庭认为，申请人索赔滞期期间的成本损失不能成立。

四、关于被申请人主张申请人未履行减损义务。

被申请人主张曾提议装运两票替代货，并认为申请人没有同意替代货运输是没有尽到减损义务，应对损失扩大部分承担责任。仲裁庭认为，8万吨替代货超出船舶宣载数量，不是合适的替代货，申请人有权拒绝；而被申请人提及所谓的4.9万吨替代货，因尚无证据表明被申请人能实际履行，仲裁庭对于被申请人此项抗辩不予认可。

【裁决结果】

（一）被申请人向申请人支付滞期费。

（二）被申请人向申请人赔偿因不能提供约定货物而给申请人造成的损失。

（三）驳回申请人的其他仲裁请求。

（四）本案仲裁费由申请人承担28%，被申请人承担72%。

【案例评析】

本案被申请人的注册地在中国（湖北）自由贸易试验区，申请人根据《租船确认书》中仲裁条款的约定向中国海仲北京总会提起仲裁。

本案是一起典型的航次租船合同纠纷，应重点厘清以下三个问题。其一，精准确定法律适用。仲裁庭需要准确把握《海商法》与《民法典》在航次租船合同领域的适用顺序，即先适用特别法《海商法》，其未规定部分再适用《民法典》。同时，当金康94格式租约内容也纳入合同中时，虽然合同中没有具体条款内容，但仍属于合同组成部分，除《海商法》第四十七条和第四十九条的规定外，合同约定应优先于《海商法》予以适用。本案法律适用顺序的明确，为案件审理提供了清晰且全面的法律框架，保

障裁判的合法性与公正性。

其二，滞期费与违约损失计算的合理性。仲裁庭从合同条款出发，细致分析准备就绪通知书递交有效性，在尊重合同约定的基础上，充分考量双方沟通实际及行业操作习惯，精准确定滞期起止时间；对于违约损失，申请人主张包括船舶在预备航次的成本（燃油及时间损失）、船舶抵港起至进入滞期前的燃油及时间损失及在该港产生的港使费、运费利润损失等各项损失，仲裁庭需全面分析并依据法律规定与司法解释，结合申请人实际成本支出、预期利润及可预见性原则，逐项审查，合理扣减不应计入的损失，本案既保障了申请人合法权益，又避免了被申请人承担过度负担，平衡了双方的利益，为航运纠纷中损失赔偿认定提供了范例。

其三，对减损义务的辩证考量。仲裁庭未片面要求一方承担减损义务，而是从合同性质、双方角色与能力出发，理性分析双方在减损中的责任分配，指出被申请人作为承租人在提供合适替代货物上的主要责任，同时认可申请人在船舶等待合理时间内的减损行为，体现了对合同履行过程中双方义务的动态平衡，引导航运市场主体在争议发生时积极、合理履行减损义务，降低交易风险。

本案的妥善解决在航运法律实践领域中具有重要示范意义：对于航运企业而言，应强化合同意识与证据留存意识，在合同签订时明确各方身份、职责与通知流程；在合同履行过程中，严格遵循约定，对于关键节点如准备就绪通知书递交等留存完整书面记录并且通知到位；当争议产生时，及时采取合理减损措施，并依据法律规定与合同约定理性主张权利，以维护自身合法权益，促进航运市场的健康有序发展。



滞期费纠纷典型案例

滞期费纠纷争议案

【摘要】

申请人与案外人A公司签订TOWCON 2008拖航合同，被申请人是被拖船舶的实际使用方。申请人依约抵达港口锚地漂航待命，但被申请人未能安排拖轮按期进港交船，最终导致交船合计用时28.48天，滞期24.48天。申请人与被申请人签订《广州港滞期费确认函》，但被申请人一直拖欠滞期费未支付。故申请人提起仲裁，要求被申请人向申请人支付欠付滞期费用及逾期付款利息。

【案情】

2021年10月8日，申请人与案外人A公司签订TOWCON 2008合同，合同约定由申请人安排拖轮拖带B工程支持船从马来西亚凯马曼港到中国广州港（后改为深圳Y码头）。合同第一部分第26/27栏约定航次起拖港和抵港免费等待时间为96h（两港合并使用），第一部分第30栏约定港口滞期费率为5,000美元/天，海上滞期费率为9,000美元/天。被拖船抵达中国交船后实际船舶使用方为被申请人。

拖轮船队于2021年10月21日开航，于2021年11月7日1230LT抵达G锚地漂航待命（根据租家指令），但租家即被申请人未能安排拖轮按期进港交船，直至2021年12月3日通知计划2021年12月7日进港交船，合计用时28.48天，滞期24.48天，滞期费合计357,812美元。

2021年12月6日，申请人与被申请人签订《广州港滞期费确认函》，函中载明，“甲方（即被申请人）确认对本拖船合同包括交船前后有关的

权利义务由甲方与A公司承担连带责任” “甲方于被拖船进港交船靠深圳Y码头之后两周之内，再结算支付全额滞期费” “如甲、乙双方因拖带B轮项下TOWCON 2008合同履行及本确认函发生争议，双方同意适用中国法律并由中国海事仲裁委员会管辖和裁决”。后申请人于2021年12月7日执行交船，但A公司并未按约向申请人支付347,000美元的滞期费，申请人多次要求被申请人支付，但被申请人一直拖欠。申请人多次交涉催告未果，遂申请仲裁，请求被申请人支付滞期费及逾期付款利息、律师费、仲裁费。

【争议焦点】&【仲裁庭意见】

一、《广州港滞期费确认函》是否真实有效。

（一）被申请人是否为被拖船B轮的光船租船人及该轮在中国境内作业的实际业主方和船舶解扣的受益方。

申请人主张被申请人为被拖船B轮的使用方，被申请人对此持反对意见。

仲裁庭认为，第一，2021年11月，被申请人与案外人C公司签订《船舶光船租赁合同》，合同约定被申请人向C公司租赁B轮，租期为2021年11月7日至2022年11月6日。事实上，拖轮拖带B轮是于2021年11月7日12时30分抵达广州G锚地，换言之，该《船舶光船租赁合同》的起租日期和当时被拖船舶B轮的可交付状态紧密相连。自2021年11月7日起，被申请人已成为被拖船舶B轮的光船承租人，从船舶抵达时间也侧面印证了被申请人为B轮的实际业主方。

第二，根据《船舶光船租赁合同》中光船承租人的法律地位，亦可以认定被申请人属于该轮的实际业主方。

第三，本案中被申请人以光船租赁合同为依据在中国海事局办理对外籍船舶的光租登记，意在改变该外籍船舶的经营权。具体而言，在光船租赁登记中，本案被申请人作为光船承租人也自然登记为船东，船舶也可以悬挂中国国旗从事中国海域的作业，进一步证明被申请人为该轮在中国的实际业主方的角色。综上，现有证据可证明被申请人为被拖船B轮的船舶进口方、光租承租人和船舶实际业主方。因未能办妥船舶进港手续，导致未能进港交船，被申请人作为被拖船舶的光船承租人，也需要配合业主方使被拖船舶尽早具备操作运营状态。因此，被申请人具有在《广州港滞期费确认函》上签字盖章、早日接收被拖船舶、早日将船舶投入营运的利益出发点及动机。

（二）被申请人签订《广州港滞期费确认函》是否是其真实意思表示。

被申请人主张其从未与申请人联系过，不存在与申请人协商确认有关滞期费事宜并签订所谓的《广州港滞期费确认函》，且该确认函中被申请人盖章处的文字内容、印章、签名（包括内容、字体、大小、位置）与被申请人在和C公司签订的《船舶光船租赁合同》盖章处完全一致，被申请人推测，此为A公司代表设法从《船舶光船租赁合同》中将“甲方（盖章）”处的所有内容（包括所有打印内容、印章和签名）抠图（即PS）出来后复制到所谓的《广州港滞期费确认函》上，该确认函是虚假的。

仲裁庭认为被申请人上述假设既不合情也不合理。综合本案的证据材料，首先，A公司代表既与申请人反复沟通，又最终选择抠图，不符合常理，且此举风险过高；其次，从滞期费确认函的内容判断，确认函稿件措辞确实经相关法律工作人员实质性修改，且合理判断应非A公司代表本人所为。再次，抠图（即PS）签字盖章，显然是违法犯罪行为。但直至仲裁庭审时

被申请人并未向公安部门报案。按常理来说，被申请人发现有人私自加盖其公司公章并冒签其总经理的签字，导致其直接被仲裁追偿拖航滞期费，理应果断采取措施维护自身权益。但被申请人知晓在其经济利益受到严重侵犯后并未选择及时报警来自证清白和避免损失，此举既不符商业逻辑，也无法让仲裁庭信服。最后，被申请人主张A公司代表PS抠图其签字盖章，但从未就这一关键问题提供任何书面证据材料，仲裁庭认为应由其承担举证不能的法律后果。

相反，据此可合理推导出的可能性是被申请人确实知晓并签字盖章本案诉争的《广州港滞期费确认函》，或者至少被申请人是知晓和同意的，后经由A公司代表微信转发给申请人，故而选择不报警。此外，从A公司代表和申请人代表的通话录音和微信聊天记录亦可印证《广州港滞期费确认函》的产生、修订、签署和转发的过程，进一步证明了《广州港滞期费确认函》的真实性。

另外，当被拖船舶因进港手续问题产生滞期急需解决以免影响放船的背景下，加之被申请人应履行《船舶光船租赁合同》义务应承担船舶投标期间的相关费用和前期使船舶具备操作运营状态所需花费，以及被申请人应当在《船舶光船租赁合同》签订后完成将船舶船旗改为中国旗或者临时中国旗，尽早合法地在中国境内生产作业的背景下，被申请人参与三方沟通甚至直接与申请人沟通试图尽速解决是极有可能且符合常理的。

至于被申请人主张的签字盖章高度吻合质疑属主观猜测，仲裁庭认为不能仅凭一份《光船租赁合同》的签字盖章高度相仿而断定A公司代表存在抠图欺诈的行为，毕竟，商业活动中为了方便代理船舶进口报关和光租登记等目的，各方允许其电子签章留存备案也并不少见。



综上,《广州港滞期费确认函》应当是由被申请人全程参与谈判且最终签字盖章直接经A公司代表转交出具给申请人的真实意思表示,至于该函件是否由被申请人直接和申请人沟通且发送,仲裁庭综合认为并非是认定该函件真实性的关键因素。

二、被申请人是否应承担滞期费支付义务。

(一) TOWCON 2008拖航合同和《广州港滞期费确认函》之间的法律关系属于主从合同关系

申请人与A公司签订TOWCON 2008拖航合同系主合同,其中被申请人属于被拖船舶B轮的业主使用方但并非该拖航合同当事方,理应无需承担相应的滞期费支付义务,但其在2021年12月6日签署《广州港滞期费确认函》

(从合同)后成为了主合同下的连带担保方,其中明确“被拖船抵达中国交船后实际租船使用方为‘被申请人’(下称“甲方”),甲方确认对与本拖航合同包括交船前后有关的权利义务由甲方与A公司承担连带责任”。

本案中,被申请人为了确保债权人(申请人)之债权的实现而为债务人(A公司)履行滞期费债务提供连带担保,连带责任保证债务与主债务具有主从关系。连带责任保证的债务人在主合同规定的债务履行期届满没有履行债务的,债权人可以要求债务人履行债务,也可以要求保证人在其保证范围内承担保证责任。因此,仲裁庭支持申请人请求被申请人承担拖航合同下产生的且经过《广州港滞期费确认函》确认的连带保证的滞期费支付义务的主张。

(二) 保证范围不应超出主债务

被申请人保证责任的从属性还体现在责任范围的从属性上,即保证人通过保证责任所承担的责任范围不应超过主债务人的责任范围。依据《中

华人民共和国民法典》（以下简称“《民法典》”）的规定，保证的范围包括主债权及其利息、违约金、损害赔偿金和实现债权的费用，超出主债务的保证，如果合同有约定的应当承担，没有约定的不承担责任。同时，最高人民法院《关于适用〈中华人民共和国民法典〉有关担保制度的解释》第三条规定：当事人约定的担保责任超出债务人应当承担的责任范围，担保人有权主张仅在债务人应当承担的责任范围内承担责任。

结合本案，《广州港滞期费确认函》明确约定“甲方确认对与本拖航合同包括交船前后有关的权利义务由甲方与A公司承担连带责任”。而拖航合同TOWCON 2008第一部分的26/27栏明确相关滞期费率，即约定航次起拖港和抵港免费等待时间为96h（两港合并使用）；第一部分第30栏约定港口滞期费率5,000美元/天，海上滞期费率9,000美元/天。拖航合同第17条许可与证书“Permits and Certification”（b）款规定“拖轮方因为被拖方未能遵循本条而遭受的任何损失或费用均应当由被拖方向拖轮方偿付，导致拖轮方任何船期延误均应按照第30栏约定的滞期费率赔偿。”因此，尽管《广州港滞期费确认函》约定“合计滞期时间28天，滞期费合计34,7000美元（滞期费计算为19日1230LT之前按照合同约定海上延滞费率计算，19日1230LT之后按照甲乙双方约定20,000美元/天的费率来计算）”，但仲裁庭认为其中20,000美元/天的费率已明显超出拖航合同下主债务人A公司的责任范围，即便该《广州港滞期费确认函》字面确认，但结合《民法典》及有关担保的解释，被申请人不应承担超出的责任范围。申请人援引《广州港滞期费确认函》要求被申请人承担20,000美元/天的费率来计算滞期费支付责任的主张，仲裁庭不予支持，认为应当根据主合同TOWCON 2008确定责任范围。



【裁决结果】

- (一) 被申请人向申请人支付拖欠申请人的滞期费及利息。
- (二) 被申请人承担本案申请人律师费用。
- (三) 本案仲裁费由申请人承担40%，被申请人承担60%。

【案例评析】

本案被申请人是浙江自由贸易试验区注册企业，申请人根据合同中约定的仲裁条款向中国海仲（浙江）自由贸易试验区仲裁中心提起仲裁。本案通过仲裁方式快速高效地解决了争议，契合自贸区对高效争议解决机制的需求。

仲裁庭在证据审查和法律适用上展现了专业性，充分发挥商业性、逻辑性和合理性分析，结合现有证据材料所形成的证据链，从动机合理性、证据链完整性以及举证责任分配对核心文件的真实性，尤其是具有争议的签章问题做出准确判断。同时，仲裁庭基于连带担保责任的认定与限制合理计算滞期费，既维护了合同自由，也避免了责任无限扩大，为自贸区内企业提供了可预期的法律保障。

本案对自贸区企业的风险防范具有重要启示，在电子化交易日益普及的背景下，企业应注重电子文件的规范化管理，确保往来函件、合同文本及沟通记录的完整保存，以形成有效的证据链，为潜在争议做好防范工作。

多式联运合同争议典型案例

多式联运合同争议案

【摘要】

案外人与被申请人签署了《物流服务协议》，约定被申请人为案外人提供全程物流服务。其中一票货物在加拿大公路运输段与一油罐车发生碰撞事故而导致火灾，货物发生全损。申请人取得了代位求偿权。双方就被申请人是否承担货损赔偿责任以及是否有权主张责任限制产生争议。申请人认为被申请人无权援引责任限制的抗辩。因此，申请人提起仲裁申请，请求被申请人支付损失及利息、仲裁费用。

【案情】

案外人YF公司及其子公司与被申请人签署了《物流服务协议》，约定被申请人向YF公司及其子公司提供完整的门对门的物流服务，其中包括“从中国出口至欧洲、美国、日本韩国及其可能市场的空运与海运”和“需求的将来其他项目的物流运输服务”。《物流服务协议》约定的有效期自2015年6月1日起至2017年12月31日止。

2016年10月，YF公司子公司YFJQ公司委托被申请人提供自上海港运输72件汽车用门内饰件货物至加拿大多伦多的运输服务。2016年10月14日被申请人作为承运人D公司的代理签发了提单。提单记载卸货港为温哥华，交货地为多伦多。涉案货物实际由赫伯罗特公司从上海港经海运运输至加拿大温哥华，2016年11月到港卸船后，赫伯罗特公司的代理人（位于不列颠哥伦比亚省）雇佣同样位于不列颠哥伦比亚省的S公司所属的卡车将涉案货物经公路从加拿大不列颠哥伦比亚省温哥华市运输到加拿大安大



略省的多伦多市。2016年11月24日，卡车运输途中在安大略省11号公路与一油罐车发生碰撞事故而导致火灾。经检验，涉案货物全损，货损金额为50,019.28美元。根据所提供的提单记载，受损货物总重为3,960千克。

YF公司向申请人投保了货物运输险，被保险人之一是YFJQ公司，承保运输包含从中国出口到全球的海上运输和卡车运输等，保险期间自2016年5月1日00:00时或在此之后起至解除条款解除时止起运 / 出发的运输。

2019年6月17日，申请人根据保险合同向YFJQ公司赔付50,019.28美元。申请人依法取得代位求偿权。

2019年11月22日，申请人及被保险人YFJQ公司委托律师向被申请人发送律师函，被申请人对该律师函的真实性无异议。2020年7月17日，申请人提起仲裁，要求被申请人支付经济损失及其相应的利息、仲裁费用。

【争议焦点】&【仲裁庭意见】

一、被申请人是否应当承担赔偿责任

仲裁庭认为，被申请人应当向申请人承担货物损失的赔偿责任。

首先，涉案《物流服务协议》第2条“业务范围”明确约定，由被申请人向申请人的被保险人提供完整的门对门物流服务，其中包括从中国出口至欧洲、美国、日本韩国及其可能市场的空运与海运等。该第2条第3款进一步约定，被申请人“应按照双方共同确认的要求将货物按时、按量地运送到买方指定目的地”，第13条第2款约定“乙方负责将所有其责任内的货物完好无损的运送至甲方处”。因此，被申请人根据涉案《物流服务协议》的约定，应认定为涉案货物运输的承运人。

其次，被申请人未能提交证据证明其获得了D公司签单授权，但涉案海运单的签单人是被申请人。庭审中，结合赫伯罗特提单中托运人是被申

请人而非D公司。因此，仲裁庭不予采信被申请人关于其是货代身份的主张。本案货损发生在收货人收货前，属于被申请人的责任期间，被申请人应当对发生于全程货物运输中产生的货损承担赔偿责任。

再次，涉案《物流服务协议》约定被申请人以包含海运等多种运输方式，负责将涉案货物从中国上海运输至加拿大多伦多，被申请人收取的费用中包含运费，符合《海商法》第一百零二条关于“多式联运合同”和“多式联运经营人”的约定。依据《海商法》第一百零四条的规定，无论事发加拿大卡车运输区段是否由被申请人实际承运，均不影响被申请人应当就全程运输向申请人的被保险人承担货损赔偿责任。

另，被申请人主张根据涉案《物流服务协议》第13条第4款的约定不予承担赔偿责任，仲裁庭不予支持。经查明，加拿大公路运输区段的实际承运人对于涉案货损事故的发生负有责任。被申请人作为多式联运全程承运人，依据《海商法》第一百零四条的规定，对于具体承运区段承运人的原因导致的货损，多式联运经营人仍需承担货损赔偿责任。此外，依据涉案《物流服务协议》第13条第2款的约定，“乙方负责将所有其责任内的货物完好无损的运送至甲方处”，被申请人已在合同中承诺对货损负责。

因此，被申请人应当向申请人承担货物损失的赔偿责任。

二、被申请人是否享有责任限制及其适用的法律。

申请人认为，根据《海商法》第四章的规定，被申请人作为承运人，应对全程运输承担责任，该法第四章强制适用，且任何减轻该章所规定的承运人责任的约定都属无效。涉案《物流服务协议》第13条第4款约定“乙方在本合同下的赔偿责任不超过在本合同下收取的服务费”，明显违反了

前述第四章的规定且内容前后矛盾，因此，前述该第4款无效。案涉协议约定适用中国法，被申请人无权援引加拿大法律下的承运人责任限额。即使适用加拿大法律，申请人提交的加拿大法院判例已经证明只有当责任限额条款在运单中明确记载且构成承托双方的合意时，方才有可能适用，否则，承运人无权援引该责任限额的抗辩。

关于被申请人提交的加拿大律师的意见，该意见的出具人是否具有相应的法律资质尚有待被申请人进一步举证；该律师意见并未结合本案事实分析，仅是罗列了关于货物损失赔偿的相关法律规定，对于适用主体、适用范围、丧失限额的情形和构成均未有任何涉及；加拿大为判例法国家，但该意见并未提供任何判例对加拿大法律下的责任限额的适用作出整体性的论述；已有加拿大法院判例判决承运人无权享受责任限制，同时判决内容提及只有当此种限额明确约定为合同的一部分内容时，方才有机会适用，然而，该意见书对此只字不提，明显缺乏客观性；该意见从本质上来说，仅为一名外国律师的个人意见，且存在上述诸多瑕疵，因此无任何证明力可言。涉案纠纷应适用中国法律，因此，该意见与本案也没有关联性。

被申请人认为：即使被申请人就涉案货损被认定需要承担一定的赔偿责任，也应根据《物流服务协议》第13条第4点之约定，对于被申请人的赔偿责任，应以涉案货物单次运输的运费人民币24,159.65元为限，这是《物流服务协议》的约定。

即使被申请人对涉案货损须负全责，根据我国多式联运有关的法律规定，本案中被申请人作为多式联运经营人的赔偿责任和责任限额应根据损坏发生的运输区段所在地的相关法律确定。本案中被申请人已经提供加拿大道路运输法律，其中规定的责任限额为每公斤4.41加元，因此，根据本

案货物的重量算出了责任的赔偿上限是17,463.6加元，被申请人的赔偿责任上限折合成美元是12,936美元。

对于申请人提交的判决书，没有任何地方支持申请人的观点。相反，在该案中，法官论述的焦点是承运人在未依法签发提单的情形下能否享受责任限制的问题，如该判决书第[36]至[38]段所述，货物实际交付后，承运人才向托运人签发运单，故认定为承运人未按照不列颠哥伦比亚省《机动车法案条例》第37.39条的要求签发运单，所以承运人无权援引责任限制。但本案货物运输经签发了相关提单，且提单中也有责任限制条款，即背面条款第8.3.3条所规定的“在非涉及美国的运输下承运人的赔偿责任限额为2SDR/kg”。根据加拿大不列颠哥伦比亚省的法律，承运人有权援引双方在运单上约定的责任限制或者当地法律规定的责任限制来确定赔偿责任。

仲裁庭认为，依据《海商法》第一百零五条的规定，涉案货损发生于加拿大境内的公路运输区段，赔偿责任限额适用加拿大法律关于公路运输责任限额的相关法律规定。对此，申请人及被申请人双方均已提交加拿大相关法律规定。申请人提交了证据12“CanLII网站简介及在该网站下载的加拿大法院作出的判决书（含部分判决书内容的中译文）”，被申请人提交了证据2“加拿大当地律师的邮件及相关法律条款和加拿大当地律师出具的法律意见书（经公证认证并附意见书的中文译本）”，仲裁庭综合判断后，确认被申请人的上述证据2的证明力，即赔偿责任依据加拿大《〈机动车辆法〉的适用规则》（大不列颠哥伦比亚省法规26/58）。本案没有证据表明托运人（被保险人）在货物托运时申报了货物价值，被申请人根据大不列颠哥伦比亚省的法律规定可以主张赔偿责任限制。根据《〈机动车辆法〉的适用规则》（大不列颠哥伦比亚省法规26/58）第37分则第10条



的规定，涉案卡车运输的责任限额为每千克受损货物不超过4.41加元。涉案受损货物提单载明总重量为3,960千克，因此被申请人的赔偿责任限额为17,463.60加元。已知涉案货物的损失金额是50,019.28美元，因此，被申请人的赔偿责任金额应以责任限额为限，即为17,463.60加元。

【裁决结果】

- （一）被申请人向申请人赔偿货物损失及其利息。
- （二）本案仲裁费由申请人承担50%，由被申请人承担50%。

【案例评析】

本案申请人为注册在中国（上海）自由贸易试验区的外资保险公司，申请人根据《物流服务协议》中的仲裁条款向中国海仲上海总部提起仲裁。目前业界全程物流或多式联运较为普遍，本案即为多式联运合同较为常见的货损代位求偿纠纷，具有代表性，尤其是其中的外国法查明及适用问题。

涉外案件中，外国法查明问题并不罕见。根据我国《涉外民事关系法律适用法》第十条规定，涉外民事关系适用的外国法律，由人民法院、仲裁机构或者行政机关查明。当事人选择适用外国法律的，应当提供该国法律。《涉外民事关系法律适用法司法解释（二）》对外国法查明责任、查明途径、查明程序、认定标准等进行了系统性规范。本案中仲裁庭查明并认定适用加拿大法律的过程具有一定的示范。

根据我国《海商法》的规定，本案指向适用加拿大法律，后仲裁庭根据双方当事人提供的加拿大法律规定确认了相应的外国法律，并回应了本案焦点问题。随着“一带一路”倡议进入高质量共建阶段，越来越多的中国企业走向海外，在此过程中往往会面临合规及争议解决问题，因此了解当地法律尤为重要。而企业熟悉掌握了解外国法的途径，无疑对保护自身

合法利益有所帮助。对于相关法律从业者而言，无论是涉外律师，亦或是人民法院、仲裁机构，都应该注重提高查明及适用外国法的专业能力，保持开放兼容的态度，让我国企业，或是来华投资的外国企业，切实体会到我国司法实践的专业性及国际性，助力国际海事司法中心建造，打造面向全球的亚太仲裁中心。

货运代理协议争议典型案例

货运代理协议争议案

【摘要】

被申请人委托申请人代理从中国部分港口运输货物到F国部分港口，申请人随即向C公司订舱。货物到达目的港后因瞒报被F国海关销毁。申请人向C公司垫付了相关目的港费用后向被申请人追偿，未果，遂提起仲裁。同时，被申请人以部分货物已在目的港处理完毕，申请人应当退还空箱押金但未退回为由，提出仲裁反请求。

【案情】

被申请人与申请人签订《货运代理协议》，于2020年4月至10月间委托申请人代理从中国部分港口运输货物到F国部分港口，申请人随即向C公司订舱。C公司根据被申请人的指示和提供的材料，签发了8票海运单。涉案货物于2020年5月14日至10月10日陆续运抵各目的港。

申请人后得知，因涉案货物存在瞒报，实为香烟，F国海关陆续将涉案货物销毁。货物处理完毕后，C公司于2021年7月21日向申请人发送因此产生的目的港费用账单，涉案8柜货物产生的费用折后共计59,585.97美元。2021年8月3日，申请人分别向C公司支付上述费用。鉴于被申请人一直不回复申请人，申请人提起仲裁，请求裁决被申请人向申请人支付弃货费、律师费、仲裁费用等。

同时，被申请人提出反请求称：被申请人委托申请人代理货物运输事宜，为保证货物处理后将空柜返还船公司，申请人要求被申请人支付押金；被申请人于2020年9月20日支付两笔金额为人民币60,000元的押金，该两笔

押金分别用于担保单号为代号1与代号2的海运单项下的货物；此外，被申请人于2020年11月9日支付单号为代号3和代号4的两份海运单项下货物的押金共人民币80,000元；前述四票货物押金总额为人民币200,000元。

申请人于2020年12月25日通过邮件通知被申请人，单号为代号1和代号2的两份海运单项下的柜子在目的港已处理完毕；此外，被申请人查询船公司网站得知，单号为代号3和代号4的海运单项下的柜子均显示已将空柜返还船公司，被申请人有理由相信前述四票货物均已在目的港处理完毕，申请人应当退还押金但未退回。

由此，被申请人提起仲裁反请求，请求裁决申请人向被申请人退还押金、支付被申请人律师费、承担本案仲裁费。

【争议焦点】&【仲裁庭意见】

一、关于本案适用的法律及合同效力

2020年3月1日，申请人和被申请人签订了涉案《货运代理协议》。《货运代理协议》约定适用中华人民共和国法律和中华人民共和国参加的国际公约、条约等。《货运代理协议》签订后，涉案货物自中国运至F国后，因单货不符产生目的港费用纠纷，本案具有涉外因素。由于本案当事人均为中国境内法人，与本案合同有最密切联系的国家应为中国，根据《中华人民共和国涉外民事关系法律适用法》第四十一条关于“当事人可以协议选择合同适用的法律”的规定，故本案应适用中华人民共和国法律解决实体争议。

涉案货物的委托以及运输事实发生的时间在2021年1月1日之前，而双方争议的目的港费用确定以及支付事实一直持续到2021年1月1日之后，根据《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民法典〉时间效力的若干规定》

第一条第（三）款“民法典施行前的法律事实持续至民法典施行后，该法律事实引起的民事纠纷案件，适用民法典的规定，但是法律、司法解释另有规定的除外”的规定，本案应适用《中华人民共和国民法典》（以下简称“《民法典》”）及其司法解释的有关规定。

《货运代理协议》是双方自由协商签订，是双方当事人的真实意思表示，签约的主体适格，内容没有违反法律和行政法规的强制性规定，应属合法有效，并对本案双方当事人具有约束力。

二、关于申请人垫付费用的合理性

1. 关于垫付费用的分担原则，仲裁庭认为，涉案《货运代理协议》明确约定了单货不符引发的风险和责任承担，货物运抵目的港后均出现了货物申报不实、F国海关销毁货物情形，按照约定应当由被申请人承担风险和责任，相应费用、责任也应当由被申请人承担。

2. 关于申请人是否未尽勤勉尽责的义务，仲裁庭认为，被申请人未能举证证明申请人在履约过程中存在过错，没有证明申请人未尽勤勉尽责的义务，不足以推翻合同中约定的风险和责任承担原则。

3. 关于垫付金额的合理性，仲裁庭认为，根据本案货运费开票与付款情况，申请人应当在付款前已经就费用减免与船公司进行了协商，减少了费用损失。被申请人未能举证证明申请人在目的港处理涉案货物及滞箱费过程中未维护委托人利益，不当由申请人承担相关风险和付费责任。

但是，其中六票货物（包括仲裁请求涉案四票货物及仲裁反请求涉案两票货物）的误宣费标准明显高于其他票货物误宣费标准的合理性，被申请人抗辩有理，仲裁庭认为超出每票货物1,000美元的部分不具有合理性。

基于上述理由，申请人仲裁请求第一项弃货费用本金合理部分是申请

人垫付金额59,585.97美元扣减四票货物误宣费超出部分6,000美元，共计53,585.97美元。

三、关于返还押金及申请人的抵销权

被申请人请求申请人返还代号1、代号2两票货物押金各人民币6万元，以及代号3、代号4两票货物押金人民币8万元，合计人民币20万元及其利息损失。

仲裁庭认为，代号1、代号2两票货物押金截至本案仲裁裁决作出之日，该两票货物的费用支付主体、最终费用金额、是否折扣等基础事实尚未确定，未达到《押金确认书》确认的返还押金条件。故，该两票货物押金应在相关基础事实确定之后另行解决，在本案中抵扣的条件尚未成就。

代号3、代号4两票货物，目的港费用已经结算并付清，空箱返还，申请人继续扣留押金已无必要。该两票货物目的港费用以实际支付的7,099.78美元为准，误宣费按照每票货物1,000美元标准，按照美元汇率6.4610折算，扣减后应返还押金人民币21,206.32元（折合3,282.20美元）。

关于扣减后返还押金是否可以与被申请人应付的其他费用相抵销，申请人主张抵销权，被申请人请求返还押金。仲裁庭认为，根据《民法典》第五百六十八条第一款：“当事人互负债务，该债务的标的物种类、品质相同的，任何一方可以将自己的债务与对方的到期债务抵销；但是，根据债务性质、按照当事人约定或者依照法律规定不得抵销的除外。”返还押金与被申请人应付的其他费用均属于金钱债务、种类相同，《押金确认书》并未约定不得抵销，故仲裁庭认为申请人有抵销权。

由于仲裁本请求涉案八票货物与返还押金涉案两票货物的申请人付款日期均为同一日，应返还押金直接折抵仲裁请求涉案八票货物的弃货费用，故对于折抵部分双方当事人均无需计息。



【裁决结果】

- (一) 被申请人向申请人支付部分弃货费及利息。
- (二) 被申请人向申请人支付部分律师费。
- (三) 本案本请求仲裁费、法院保全费由被申请人承担。反请求仲裁费由申请人承担25%、被申请人承担75%。
- (四) 驳回申请人的其他仲裁请求。

【案例评析】

被申请人为注册在中国(广东)自由贸易试验区的企业,申请人根据《货运代理协议》中的仲裁条款向中国海仲华南分会提起仲裁。近年来,各地自贸区也通过不断的制度创新和政策红利吸引货代企业入驻,自贸区货代企业在我国国际贸易中扮演越来越重要的角色。与此同时,国际货物运输中瞒报、漏报的问题一直存在,货代企业作为国际货物运输中的重要环节,必须谨慎对待此问题。

一方面,货代企业应履行对订舱单等物流单据的“表面审查”义务,且该种义务应当以一般人能够作出的判断为限,不宜过分苛责、不合理地加重货代企业的义务。另一方面,货代企业应尽到勤勉及谨慎注意义务,对委托方提供专业细致的申报指引服务,予以必要的货物资料询问,在出现清关问题时也应及时应对,提供专业建议。

自贸区货代企业凭借政策优势和专业化服务,成为跨境贸易的核心推动者。未来,随着自贸区制度创新的深化(如区块链技术应用)和“一带一路”倡议的推进,将向数字化、综合化方向发展,企业需持续提升资质能力与服务质量以应对竞争。

涉保险争议典型案例

案例一：海上保险合同争议案

【摘要】

案涉船舶H轮系第一申请人Z公司、第二申请人A某和第三申请人B某（以下合并简称“申请人”）共同所有，申请人向被申请人投保了船东保障和赔偿责任保险。托运人R公司委托第一申请人承运一批柴油。在目的港卸货过程中，第一申请人发现该批柴油硫含量超标，遂向被申请人报案并请求理赔。申请人按照被申请人的建议与R公司达成和解并支付了和解款。被申请人一直拖欠和解款未付，故申请人提起仲裁，要求被申请人向申请人支付和解款及利息。

【案情】

2021年7月6日，申请人就H轮向被申请人投保了船东保障和赔偿责任保险，保险期间自2021年7月11日起至2022年7月10日止。2022年2月7日，第一申请人与托运人R公司签订了《航次租船合同》，约定由第一申请人派遣H轮承运一批柴油。合同约定托运人R公司应派员或委托商检在装船前对船舶进行适装检验，并出具验舱证明。合同还提到H轮上一航次装载货物为“国6柴油”。2022年2月17日，涉案货物装货数量经CCIC计量为3,485.049吨，含硫量3.6mg/kg。2022年2月27日，H轮抵达目的港并开始卸货。卸货过程中，第一申请人与R公司委托某检验公司对涉案货物进行了联合检验，并得到如下含硫量化验结果：

（一）装港岸罐样：1.9mg/kg

（二）卸港船舱混合样：9.4mg/kg



(三) 上一航次船舱混合样: 7.5mg/kg

(四) 2月28日卸港岸罐样: 10mg/kg

(五) 3月1日卸港岸罐样: 11mg/kg

(六) 卸港各船舱单独取样: 7.1-15mg/kg

为此, 申请人立即向被申请人报案并请求理赔, 被申请人受理后委托公估机构进行了现场勘损。R公司的索赔金额从之前的人民币100元/吨提高到人民币140元/吨, 被申请人建议申请人尽快按照尽可能低的金额跟货方和解, 以避免损失扩大。但是对于具体和解金额, 被申请人没有明确表态, 对于保单下的赔偿责任, 被申请人也仅仅表示会在收到完整资料后根据保单约定承担责任。

申请人与R公司协商后最终双方按人民币105元/吨达成和解, 即和解款人民币365,930.15元。2022年3月21日, 申请人与R公司订立了相应《赔偿协议》。2022年3月22日, 申请人将该《赔偿协议》送达被申请人。2022年4月1日, 申请人向R公司支付和解款人民币365,930.15元。

申请人多次催促被申请人支付和解款人民币365,930.15元与目的港商检费人民币5,000元, 但被申请人一直未付。申请人遂申请仲裁, 请求被申请人支付和解款、商检费、利息及仲裁费。

【争议焦点】&【仲裁庭意见】

一、第三申请人B某的主体资格

本案双方都提交了由被申请人于2021年7月6日出具的《船东保障和赔偿责任保险单》(以下简称“《保险单》”), 对于《保险单》的真实性, 双方在庭审中均无异议, 仲裁庭亦认为该保险合同为双方合意签署, 合法有效。

申请人提供的企业登记信息、H轮的船舶所有权登记证书和国籍证书可以证明第三申请人B某确为H轮的所有人之一，享有保险利益。《中华人民共和国保险法》（以下简称“《保险法》”）第十二条要求被保险人应当在保险事故发生时，对保险标的具有保险利益，但并不代表具有保险利益的自然人或法人就自动成为保险合同下的被保险人。本案中的《保险单》和“投保单”中都对被保险人和共同被保险人有明确和清晰的约定，并不包括第三申请人B某，可以确定是合同双方的共同意思，因此仲裁庭认为关于第三申请人B某是否对本案责任保险享有保险金的请求权的问题，不属于上述保险合同下相关条款的管辖范围，因此不应在本案仲裁程序中处理，如第三申请人B某就H轮的权益进行主张，应另行提出请求。

二、被申请人是否能以船舶不适航导致货损为理由主张免责

（一）根据《中华人民共和国海商法》（以下简称“《海商法》”）第二百四十四条第（一）款规定，如果造成保险船舶损失的原因是船舶开航时不适航，则保险人不负赔偿责任，但是在船舶定期保险中被保险人不知道的除外。本条规定从字面上看是针对保险船舶自身损失，并没有明确说明同样适用于保险船舶的责任，因此应适用于船壳保险合同下的纠纷，而非本案所涉船东保障和赔偿责任保险。

（二）关于船舶适航的所涉范围，被申请人主张参考《海商法》第四十七条，但由于《海商法》明确说明第四章不适用沿海运输，因此仲裁庭认为可参考《中华人民共和国海上交通安全法》（以下简称“《海上交通安全法》”）第三十四条的规定，即船长应当在船舶开航前检查并在开航时确认船员适任、船舶适航、货物适载等。

（三）申请人提交了由浙江省船舶检验局签发的“海上船舶检验证书

簿”和“海上船舶检验报告”作为船舶适航的证据。仲裁庭认可该证据的效力，但是认为以上证据仅仅证明了船舶适航的一个方面，还不能完全满足《海上交通安全法》第三十四条对船舶适航的要求。

（四）被申请人认为货损是由于船舶在航次开始前没有进行洗舱造成本航次所载的车用柴油被前几航次的遗留货物污染而产生，并提交了H轮在本案所涉航次期间的“航海日志”和“油类记录簿”。申请人对两份证据的真实性没有异议，但否认其证明目的。

仲裁庭认为被申请人提交的证据只能间接证明H轮在本案所涉航次开航前没有洗舱的可能性，并不能充分证明没有洗舱和货损之间的因果关系。首先，H轮上航次所运载货物为轻质燃料油，其船舱混合样的硫含量为7.5mg/kg，即使没有洗舱，也不应该是导致本案所涉航次货损的原因。其次，如果是更之前运载的石脑油货物残留导致污染本案所涉航次运载的柴油，被申请人也并没有提交证据证明H轮在之前的一个航次开始前也没有进行洗舱。

综上所述，仲裁庭认为，被申请人以船舶不适航导致货损为理由主张免责，缺乏法律和事实依据，应不予支持。

三、申请人是否做到采取合理谨慎的措施以防止或者减少保险人承保的费用和责任，即其与货主方达成的和解协议是否合理。

（一）在认定申请人提供的分析报告和检测报告具有真实性、合法性、关联性的基础之上，仲裁庭认为本案所涉航次中运载柴油的硫含量确在H轮运输期间发生明显变化（升高），部分船舱中的货物取样以及卸港岸罐样的硫含量接近或者超过国家相关标准的含硫量最大值。托运人R公司（货主）有权利在《航次租船合同》下向第一申请人（承运人）索赔相关损失。

因此申请人在事故发生后同货主方协商和解方案的行为是合理的，并且根据申请人所提交的微信聊天记录，尽管被申请人没有明确同意任何和解金额，但是对于达成和解赔偿协议这一处理方式，是支持和认可的。

（二）关于具体赔偿金额的合理性。根据申请人提交的“货损金额预估告知函”，货方的索赔金额是基于用相当数量的合格国6柴油（1,000吨）对问题柴油进行掺混勾兑的方案，所主张的损失是购买当地1,000吨合格柴油的差价以及其他相关作业、检测费用。申请人未能举证说明是否曾对货方的损失计算方法进行过合理性评估，对于为何当地购入合格柴油会产生差价损失也未作解释。仲裁庭认为当地购入的1,000吨合格柴油，在勾兑后仍可以按照合格柴油的市场价在当地销售，因此应该不存在所谓的“差价”。

被申请人主张，由于卸港船舶1-5舱混合样含硫量为9.4mg/kg，污油舱混合样含硫量为10mg/kg，均没有超过国标规定的上限10mg/kg，因此货主方未实际产生货损。仲裁庭结合其他针对各船舱和岸罐取样的分析报告综合考虑，认为作为一个合理谨慎的收货人，在确认收到柴油含硫量相对于装港明显增高、送检分析的样品中大部分硫含量超过或者接近国家标准的情况下采取措施，使柴油含硫量降低到一个比较安全的范围内是合理的，由此产生的合理费用应当有权向运输合同下的违约方主张。

被申请人还主张，即使按照单舱检测，仅有1,296.177吨的案涉货物含硫量超过国标10mg/kg，根据人民币105元/吨的赔偿标准，本案货损不超过人民币136,098元（人民币105元/吨×1,296.177吨）。仲裁庭认为，人民币105元/吨的赔偿标准仅仅是申请人与货主在受损货物为全船3,485.049吨货物的前提条件下达成的协议。即使货主有可能安排1,296.177吨超标货物单独存储，通过加入合格柴油进行减损处理，由于该1,296.177吨超标货



物的含硫量高于全船3,485.049吨柴油的平均含硫量，因此其单位货物的处理费用也很可能会高于后者。由于被申请人没有就此进一步分析并举证，仲裁庭对其主张的货损不超过人民币136,098元不予认可。

除以上主张外，被申请人包括其委托的公估人也没有针对货损的合理金额做其他具体评估。

（三）综上所述，申请人和被申请人没有提交充分的证据证明跟货主方达成的和解协议金额的合理性（或不合理性）。但是本案处理争议为保险合同纠纷，并非运输合同纠纷，鉴于申请人已经举证证明其已经支付人民币365,930.15元和解款项给货主方，并且被申请人在知道大概的和解金额的情况下并没有及时向申请人提出反对意见，或是给出其他的具体处理方案。仲裁庭认为被申请人应当按照保险合同相关条款对申请人支付的人民币365,930.15元和解款进行理赔，但应按保单约定扣除相应的免赔额。另外，关于申请人主张的检验费人民币5,000元，被申请人对检验费发票的三性没有异议，仲裁庭认为该费用属于《保险法》第六十四条所述被保险人为查明和确定保险事故的性质、原因和保险标的的损失程度所支付的必要的、合理的费用，应当由被申请人承担，并不适用免赔额。

【裁决结果】

（一）被申请人向第一申请人、第二申请人支付保险理赔款。

（二）本案仲裁费人民币由第一申请人、第二申请人共同承担10%，被申请人承担90%。

（三）驳回申请人的其他仲裁请求。

【案例评析】

本案三位申请人住所地均位于浙江自由贸易试验区内，申请人根据保

单中约定的仲裁条款向中国海仲（浙江）自由贸易试验区仲裁中心提起仲裁。

实践中，投保人身份的认定不以投保人与保险标的具有保险利益为要件。对于投保人的认定，应以在投保单上签字确认的投保人为准。本案中的《保险单》和“投保单”中载明的被保险人和共同被保险人并不包括第三申请人。对于本案第三申请人B某是否对本案责任保险享有保险金的请求权的问题，不属于本案保险合同的管辖范围，仲裁庭若处理了不属于双方提交仲裁条款管辖范围内的争议，将有超裁风险，也将造成裁决项中保险理赔款接收方主体资格的混乱。

仲裁庭在明确争议事实、厘清前述法律关系的基础上，进一步对本案的争议焦点——船舶是否适航及其与货损的因果关系，进行了分析与认定。仲裁庭还从被申请人是否能够充分证明洗舱是导致本案所涉航次货损的原因、申请人是否履行减损义务、采取合理谨慎的措施以防止或者减少保险人承保的费用和责任、案涉保单货物责任免赔额的特别约定是否有效等方面，结合适用法律论证了本案保险理赔额的构成与计算。

本案仲裁裁决有效促使被保险人积极维护自身权益，体现了对维护和规范自由贸易市场秩序的支持保障，彰显了信守承诺、尊重规则的契约精神，有利于积极营造自由贸易试验区市场化、法治化、国际化的一流营商环境。



案例二：保险代位求偿争议案

【摘要】

案外人W公司和被申请人签订了《跨境货物运输合同》，由被申请人安排货物运输事宜。运输期间，货物在非洲某国仓储时发生丢件。案外人W公司在申请人处投保了物流经营人综合险，申请人直接向货主支付了保险赔款，申请人主张其已经获得保险代位求偿权，因此提起仲裁。

【案情】

2023年6月6日，案外人B公司和T公司签署了买卖合同，B公司将案涉货物委托给W公司承运。W公司和被申请人之间签署了《跨境货物运输合同》，约定从非洲某地运往宁波港由被申请人安排运输事宜。

在被申请人负责的运输期间，上述货物运抵非洲某国港口存储于仓库内，在装船清点时发现货物有丢失。

W公司在申请人处投保了物流经营人综合保险，申请人于2022年11月8日签发了保险单。2024年4月16日，申请人根据保险单的约定扣减了部分免赔额之后向案外人货主B公司支付了保险赔款。

申请人提起仲裁，请求被申请人支付赔款及相应利息。

【争议焦点】&【仲裁庭意见】

仲裁庭认为，申请人是否享有就相关货物损失向被申请人追偿的代位求偿权是本案的争议焦点。

申请人主张其享有保险代位求偿权，并且提交了其与被保险人W公司之间签订的保险单、被保险人W公司和案外人B公司签订的《货代合同》等文件，依据《保险法》和《全国法院民商事审判工作会议纪要》的相关规定，对其享有上述代位求偿权的主张进行了论证。

被申请人认为申请人提交的《保险单》对应申请人为被保险人W公司提供的物流经营人综合保险，其免赔额约定为“每一事故USD5,000或损失金额的10%，两者取高者。”申请人实际向货主B公司支付了保险赔款，B公司并非申请人提交的保险单项下的被保险人，无法取得W公司的代位求偿权。申请人主张的赔款金额系按照免赔额5%计算得出，与《保险单》中约定的免赔比例10%不符，因此，被申请人认为，申请人未取得W公司的代位求偿权。

仲裁庭经查明，申请人和W公司之间签订有关于“物流经营人综合保险”的保险合同，是他们之间唯一的保险合同。申请人拟代位的是W公司在该案合同下的权益。

申请人请求被申请人赔付的已经支付给案外人B公司的赔偿款项是申请人自己认可的“根据保单约定扣减了5%免赔额后向B公司支付的保险赔偿款。”根据申请人提交的保险赔款支付凭证，申请人于2024年4月16日支付的保险赔款的收款人是B公司而非W公司。

在申请人提交的证据中，没有发现W公司要求申请人直接向其相对人B公司支付保险赔款的书面证据，也没有发现W公司对申请人支付此项保险赔款的书面确认，以及W公司与申请人签署的赔付协议及/或被保险人将与保险事故相关的请求权权益转让给申请人的确认函等书面证据；亦没有发现与案涉保险合同中被保险人签订《货物运输委托代理合同》的B公司直接向申请人请求赔偿保险金的书面证据。

仲裁庭认为，在申请人提交的书面材料中出现了5%和10%两种免赔额，所对应的应该分别是两张不同的保险单，即两份不同的保险合同。在没有相关书面证据的情况下，尚无法确认申请人是否依其作为本案证据提交的

《保险单》向被保险人W公司支付了与本案合同货损相关的保险赔偿金，也不能证明申请人系按照W公司的要求或者B公司的直接请求，将案涉保险合同项下的保险赔偿金直接支付给了B公司。

根据申请人所提交的证据材料，仲裁庭无法确认申请人在本案中的代位求偿权，即关于申请人可以取得并可以行使代位求偿权的主张难以得到仲裁庭支持。

【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】

本案货物运输目的港位于中国（浙江）自由贸易试验区，是一起因运输过程中货物丢失引发的保险代位求偿争议，申请人根据案外人与被申请人签署的《跨境货物运输合同》中的仲裁条款向中国海仲北京总会提起仲裁。

仲裁庭经审理查明，保险公司未能充分提供其取得被保险人签署的权益转让书等关键证据，无法确凿证明其代位求偿权的合法性与有效性。由于证据缺失，仲裁庭对保险公司是否实际取得代位求偿权存疑。此外，保险公司赔付所依据的免赔比例与案涉保险合同约定不一致。这也提示保险公司一是应强化证据意识，在行使代位求偿权之前，务必确保已收集并保留好所有与赔付保险金及取得代位求偿权的相关证据，包括详细的支付凭证、被保险人签署的权益转让书、保险事故的调查报告等。证据的完整性和准确性对于维护保险人的合法权益至关重要，避免因证据不足而导致败诉。二是应严格遵守保险合同约定，特别是在涉及免赔额、赔偿范围、

赔偿比例等关键内容时，应确保准确无误。变更合同约定的免赔额比例使保险人在后续的代位求偿过程中陷入被动局面。三是应加强内部管理与风险控制，本案例也暴露出保险公司在内部管理和风险控制方面可能存在的漏洞。保险公司应建立健全完善的理赔及代位求偿业务流程，加强对各个环节的审核与监督。从保险事故的调查核实、保险金的赔付到代位求偿权的行使，都应有明确的操作规范和责任分工。

同时，要加强对员工的培训，提高员工的法律意识和业务水平，确保每一项业务操作都符合法律法规和公司内部规定。通过加强内部管理与风险控制，降低因操作失误或违规行为而引发的法律风险。



服务合同争议典型案例

案例一：航道疏浚服务合同争议案

【摘要】

申请人与被申请人签订《航道疏浚服务合同》，申请人已依约将调遣费、保证金、预付款等支付给被申请人。被申请人将“ZM”轮调遣至指定施工地点后开工，然而开工后“ZM”轮出现故障，未能达到施工效果，申请人因此要求被申请人停工维修。被申请人认为，“ZM”轮可以达到合同约定的施工时间，不存在需要停工维修的情形。申请人提起仲裁申请，要求被申请人返还预付款、调遣费等，并支付违约金及相应的法律费用。被申请人提出仲裁反请求，要求申请人支付疏浚服务费及逾期付款违约金、违约金及相应的法律费用。

【案情】

2021年3月9日，申请人与被申请人签署《航道疏浚服务合同》。同年4月8日，申请人向被申请人发出船舶调遣通知书，“ZM”轮于4月17日0805时抵达J港开始等候开工。4月19日0805时等候开工已达合同约定的48小时。4月21日10时J港海事局人员上船进行安全检查，被申请人遂应海事局要求进行整改。整改完成后海事局人员于4月25日1530时上船作了复核。4月29日1030时“ZM”轮开工。开工时船舶存油 52.66 吨。7月29日船舶存油211.27吨。

2021年4月9日，申请人向被申请人汇付船舶调遣费人民币80万元（以下均为人民币）。同日申请人还向被申请人汇付保证金200万元。4月30日申请人又向被申请人汇付预付款300万元。

2021年6月16日，被申请人向申请人提交第一期结算单。申请人于7月19日付款2,088,958.33元，差额135,025.42元。

2021年6月18日，被申请人向申请人提交第二期结算单。申请人于7月2日付款2,839,466.67元。

2021年7月18日，被申请人向申请人提交第三期结算单。申请人接单后至今未付。

2021年7月28日，申请人向被申请人发出工作联系函，称：“7月1日—7月27日ZM轮共计维修时间246小时32分钟，但至今2号泥门右、3号泥门左右、4号泥门左右、7号泥门左存在泥门问题，影响施工方量；7月24日22点右耙清淤时在高空掉落，左右耙绞盘、马达仍存在大量问题，并存在严重安全隐患，各设备油泄露严重，影响环保等一系列问题，责令立即于2021年7月28日17:00停止施工并停止计费，要求ZM轮直至维修合格并我司确认后方可继续施工”。

2021年8月14日，被申请人向申请人发出工作联系函，称：“贵司于2021年7月28日发函要求我司ZM轮停止施工进行维修，……，我司有几点需说明：1、贵司于2021年7月28日18:07发出书面工作联系函时，要求ZM轮于7月28日17:00停止施工，停止计费，当时ZM轮正处于双耙正常施工状态。对于本次停工期间我司将继续按照书面通知送达计时，费用计算按合同有关约定执行；2、贵司提到ZM轮7月1日—7月27日维修时间246小时32分钟。按照双方合同约定和实际开工时间，以每月17日到次月16日作为结算周期，并已经按此结算。因此贵司统计维修时间横跨两个结算周期，统计方式不合理。事实上，截止贵司发函时止，我司从未在任何一个结算周期内因船舶自身原因维修时间超过合同有关约定；3、贵司要求停

工维修，我司按照贵司要求积极配合。经我司系统排查，我司认为船舶不存在影响正常施工作业故障，具备双耙正常作业条件，请贵司在收到本工作函24小时内安排恢复施工。如果贵司未安排施工，我司将按照甲方原因造成停工计费”。

被申请人制作了第四期结算单。欲结算费用2,326,310.42元。

2021年8月26日，被申请人向申请人发出工作联系函，称：“自贵司2021年7月28日要求我司ZM轮停工，截止今日我司ZM轮已在锚地等待超过28天（672小时）……。为后期双方能继续友好合作，顺利推进锦州港疏浚工程项目进度，请贵司于2021年8月30日前支付前期应付款合计6,559,202.09元。具体如下：……。请贵司在2021年8月30日前结清上述款项。若到期未付，我司将依据合同约定，追究贵司违约责任，保护我司合法权利。”

2021年8月30日，被申请人向申请人发出《合同终止函》，称：“……贵司至今仍未足额支付疏浚服务费，构成根本违约，达到合同规定解约条件。现我司根据法律及合同规定，郑重向贵司通知如下：1、双方于2021年3月9日签订的《航道疏浚服务合同》于贵司收到本通知函之时起终止；2、ZM轮自合同解除后根据我司安排随时撤离J港；3、贵司应在收到本函之日起2日内（即2021年9月2日前）支付所欠我司疏浚服务费及因违约所产生违约金。”

申请人收函后即与被申请人磋商，并就某些争议达成一定共识。双方最终未能签署《补充协议》。

因此申请人提出仲裁请求要求被申请人支付预付款、违约金及相关的法律费用。被申请人提起仲裁反请求要求支付疏浚服务费及逾期付款违约

金、违约金及相应的法律费用。

【争议焦点】&【仲裁庭意见】

一、关于申请人是否应向被申请人支付待工补偿费

申请人认为，2021年4月17日，“ZM”轮抵达J港至4月27日因船舶自身原因无法正常开工，故此期间申请人无需支付待工费。2021年4月28日至4月29日10时30分，待工时间未超过合同约定的48小时，故此期间申请人也无需支付待工费。

被申请人认为，其一，海事检查时间为2021年4月20日，此时距离船舶到港已经远超48小时，已经处于“自49小时起视为开工”的状态；其二，被申请人所计算的待工费并未囊括海事检查期间的费用；其三，即便扣除海事检查期间，自2021年4月25日下午1530时海事复检通过后，申请人也应当及时安排复工，否则仍然应当计算待工费。

仲裁庭认为，涉案合同约定，申请人应提前10天向被申请人发出调遣船舶通知。接到该通知后，被申请人应将“ZM”轮在指定时间内驶至指定地点。若“ZM”轮未在指定时间抵达指定地点，每逾期1天，被申请人应向申请人支付逾期违约金2万元/天，逾期超过10天，申请人有权单方解除合同，并要求退还全额调遣费，同时处罚被申请人200万元违约金。涉案合同还约定，申请人应在“ZM”轮抵达锚地抛锚后的48小时内开工。若待工超过48小时，则自第49小时起至第168小时按每小时3,750元计算待工补偿费，自第169小时起按每小时7,500元计算待工补偿费，直至船舶开工。

可见，“时间就是金钱”，被申请人负有使船舶及时进场的义务，申请人则负有及时安排船舶开工的义务。而申请人及时安排船舶开工义务的履行，其前提条件仅为船舶及时到达指定地点。换言之，只要船舶及时到场，

申请人就该及时安排船舶开工。

涉案合同约定，申请人保证在船舶进场前取得提供疏浚服务所需的各项批准或许可，包括但不限于工程的合法手续、疏浚服务所需政府部门以及业主的各项批准、许可和同意等。

对“ZM”轮于2021年4月17日0805时抵达申请人指定的J港锚地，双方并无异议。如此，被申请人自4月19日0805时起，计收待工补偿费是符合合同约定的。

当地海事局派员于4月21日10时登轮常规检查，并要求整改。4月25日1530时“ZM”轮经海事局复核通过，但申请人直至4月29日1030时才令“ZM”轮开工。因申请人未及时履行其安排船舶开工义务，致使“ZM”轮较长时间待工。被申请人在主动承担自4月21日10时起至4月25日1530时止这段时间的损失后，提出由申请人给付待工补偿费489,075元的请求，应获得仲裁庭支持。

二、关于本案结算周期和停工周期的计算

申请人认为，合同中第一个月为4月29日至5月28日，第二月为5月29日至6月27日，第三月为6月28日至7月27日。而被申请人主张的周期从2021年4月17日起算，没有合同依据，依据服务费结算周期判断月停工时间是否超标没有依据。

被申请人认为，其不存在维修超170小时/月的情形。合同所约定的维修时长不得超过170小时/月指的是每个结算月周期内的总维修时长不得超过170小时/月，而非指自然月。在四期的结算周期内，“ZM”轮的单月维修时长均没有超过170小时/月。由于申请人最初未按照合同约定在48小时内开工，违约在先，应当自行承担后果。

仲裁庭认为，申请人对上述服务结算周期不仅未提出异议，而且在庭审中还表示对此能够接受并认可。这是申请人自认和对自己权利的处分。但这并不妨碍申请人依照合同关于“月”的约定，对被申请人自身原因或者机械设备故障等原因造成的船舶停工时间，按月进行统计。

涉案合同约定，因被申请人自身的原因或机械设备故障等原因，致使“ZM”轮停工时间超过170小时/月，申请人有权要求整改，并在次月该轮仍无法满足施工要求的情况下，申请人有权单方提前终止合同，且无需向对方给予赔偿。

然而仲裁庭有必要指出的是，整改不等同于停工。申请人有权提出整改要求，被申请人可根据申请人的合理要求，采取合适的整改措施，达到整改目的。合适的整改措施，未必一定要全部停工才能进行。可见，申请人直接责令涉案船舶停止施工显然已超出合同约定的合理限度。

三、关于船舶工况与不安抗辩权的认定

申请人认为，开工进入第三个月，维修时间占比为34.66%，超过三分之一。被申请人拒不履行对船舶进行大修的合同义务，申请人有理由相信船舶故障状况并未消除，无法全面履行合同。依据《中华人民共和国民法典》（以下简称“《民法典》”）第五百二十七条、第五百三十一条之规定，申请人有权行使合同不安抗辩权要求停工。

被申请人认为，实际引发维修的原因是施工地质条件恶劣且与申请人交底内容不符，故申请人无权基于合同第八条第一项主张停工。船舶本身具备充分的施工能力，不存在需要维修的情形。申请人以船舶需维修主张“不安抗辩权”缺乏事实依据。

仲裁庭认为，工欲善其事，必先利其器。“ZM”轮进场是被用来挖泥的。



因此，申请人十分关注船舶工况，尤其是船舶挖泥工况。除要求被申请人确保船舶相关证书有效外，还要求船体等均能符合航行和施工作业的使用条件。而被申请人则要负责船舶的日常保养、检修及大修工作，充分利用船舶疏浚服务的使用间隙时间进行日常检修保养，努力使船舶处于良好技术状态。

而被申请人重视的是，与船舶疏浚施工息息相关，会影响到船舶挖泥工况的施工区域的水深和底质情况等情况。涉案合同约定，申请人对提供施工区域的水深文件、底质资料等的正确性负责。

在本合同签订之前，申请人已安排专业人员现场查看船舶，对船舶的权属性能、机械设备等情况经调研后予以认可。这一事先对船舶工况的深度了解，对双方均十分重要，因此上述同一条款中还载明，合同签订后，除双方另有约定外，申请人不得以船舶状况不好、作业能力不强、生产效率低等为由解除合同或减少疏浚服务费。双方还在合同第六条（二）款9项中约定，在船舶调遣后，申请人不得再对船舶性能或作业能力、证书等提出异议。此外，自开工时间起算，试用期1个月。在试用期内，申请人应根据被申请人提供的船舶资料，在实际考察并综合考虑船舶的操纵特性、作业能力的基础上合理安排施工区域。

通过对以上合同条款的综合分析，仲裁庭认为，申请人在合同签订之前已登船查看，并经调研后认为“ZM”轮的工况是符合疏浚服务施工条件和要求的。经1个月的试用，申请人对该轮的实际挖泥工况也是认可的。随着施工时间的延长，施工区域偶现石块、渔网、地笼等物体，施工设备维修频率加大，致使施工效率有所降低。但这些都是双方在签订合同时所能预见，并自愿作出上述合同第五条（四）款约定，即“除双方另有约定外，

申请人不得以船舶状况不好、作业能力不强、生产效率低等为由解除合同或减少疏浚服务费”。

值得注意的是，在申请人有权单方提前终止合同之前，有一必要条件和必经程序，那就是“经申请人要求整改后船舶次月仍无法满足施工要求”。换言之，视船舶次月的挖泥工况是否满足施工要求，既是申请人的权利又是申请人的义务。不视次月的船舶挖泥工况，无法断定船舶挖泥工况次月无法满足施工要求。

申请人认为其有责令船舶停工的权利，而该权利源自于“不安抗辩权”。行使不安抗辩权基本条件就是，对法律明文规定的4种情形，要有“确切证据证明”，否则，应承担违约责任。本案中，仲裁庭认为，申请人没有确切证据证明被申请人存在法律规定的4种情形，所谓的不安抗辩权不能成立。

【裁决结果】

- （一）被申请人应向申请人支付油料款及其利息。
- （二）申请人应向被申请人支付疏浚服务费及其利息、支付违约金、补偿因办理案件而支出的律师费。
- （三）驳回申请人其他仲裁请求以及被申请人其他仲裁反请求。
- （四）本案本请求仲裁费由申请人承担92%，被申请人承担8%；本案反请求仲裁费由被申请人承担14%，申请人承担86%。

【案例评析】

本案申请人为注册在中国（福建）自由贸易试验区福州片区的企业，被申请人为注册在中国（上海）自由贸易试验区的企业，申请人依据《航道疏浚服务合同》中的仲裁条款向中国海仲上海总部提起仲裁。



本案充分体现了服务时间对航道疏浚企业的关键作用。本案仲裁庭对双方之间变更合同约定的履行行为予以认可，但是认为不构成交易惯例，同时指出对结算周期的变更并不能带来对停工周期计算方式的变更。

本案中，我们还可以看到严格遵守合同的重要性，其中更需要强调的是合同中关于解除合同条件或程序需要当事人更加注意和切实履行。如申请人认为被申请人船舶确实工况不好，无法完成施工目的，应按照合同约定，给予被申请人整改机会，而且直接要求被申请人停工，这与合同明显不符，也无法证明其享有不安抗辩权。

航道疏浚市场较为成熟，合同范本往往规定得较为细致，因此在合同履行和解除、终止过程中，应更加重视合同条款的理解和把握。同时航道疏浚船既是水上交通工具，亦是疏浚企业的生产工具，具备双重属性。航道疏浚市场的机会成本远远高于一般船舶运输市场。因此对于契约严守格外重视，并通常在合同中约定较高的违约金。对于此种违约金，是否需要进行调整，体现对仲裁庭对行业实践的认知水平。在考虑违约给疏浚企业带来的损失时，要充分考虑到预期利益。本案仲裁庭认可航道疏浚行业的特殊性和惯常做法，对于规定给双方的违约金并未支持调整，也体现了仲裁庭对于合同严守原则的尊重。

案例二：服务合同争议案

【摘要】

本案申请人与第一被申请人、第二被申请人（以下简称“两被申请人”）签署了《服务合同》。申请人以自有自升式平台改装后提供服务。第一被申请人为服务接收方，第二被申请人为建设单位。后因平台使用存在风险而处于闲置状态，各方协商解除合同，但就解除合同的时间点、双方责任承担、是否存在情势变更等问题存在较大争议。

【案情】

2021年9月29日，第二被申请人作为建设单位、第一被申请人作为服务接受方、申请人作为服务提供方签署了《服务合同》，就申请人向第一被申请人提供平台及相关服务以完成第二被申请人海上风电安装项目作业需要、两被申请人向申请人支付平台服务费及相关费用事宜达成一致。2021年9月30日，申请人向第一被申请人交付了平台，第一被申请人出具了《服务平台接受书》，《服务合同》项下的服务期限为2021年9月30日至2023年9月29日。此后，平台在第二被申请人风场开始作业。因相关单位对使用该类平台作业发出通告，平台（至迟）于2022年4月8日后一直在风场处于闲置状态。2023年6月16日，平台的拆除、恢复工作完毕，6月19日申请人接收平台并出具了接受书。

因案涉平台无法继续作业，两被申请人向申请人发函要求解除合同，各方就解除合同的日期和条件，以及解除合同后的权利义务安排经多次协商未达成一致。因此申请人提起仲裁，请求两被申请人支付服务费及其利息、支付违约金等款项。



【争议焦点】&【仲裁庭意见】

一、申请人是否迟延交付构成违约

申请人认为自身并未迟延交付平台，申请人不是平台改造责任主体，各方约定由第一被申请人负责海工吊车的安装和调试，并且完成平台适应性改造，负责支付所有改造相关第三方费用。平台迟延交付的主要原因是第一被申请人并未按期提供改装平台用的海工吊车，导致平台整体交付迟延。

两被申请人认为，申请人未能在合同约定的2021年7月10日前交付平台，直至9月30日才交付，表面上属于逾期交付，但亦认可平台改造工期的迟延主要是因为海工吊车迟延交货以及海工吊车安装调试、适应性改造过程中出现的各种问题所致，并且签署了无保留接受服务平台的《接受书》。

仲裁庭认为，当事人均陈述并认可，平台改造工期的迟延主要是因为海工吊车迟延交货以及海工吊车安装调试、适应性改造过程中出现的各种问题所致；申请人提交平台本体的时间为2021年5月12日，未发生迟延。因此，关键在于海工吊车的交货及其安装调试和适应性改造是否为申请人的合同义务，因海工吊车的迟延及由此导致的平台整体改造迟延是否应由申请人负责。

根据本案合同关于第“13.3 工作界面划分”的约定，结合当事人的《会议纪要》和平台改造等合同的签约主体和具体内容，不能认定申请人是海工吊车的交货及其安装调试和适应性的义务和责任主体。申请人并非第一被申请人单独与第三方签订的海工吊车合同的当事人，也没有证据表明其实际上掌控海工吊车的交货进度；第一被申请人称其受申请人委托才向案外人签约、付费，但未提交相关证据，且该主张与《服务平台接受书》等

现有证据显示的事实不符，故仲裁庭对第一被申请人的这一主张不予采信。仲裁庭认为，因海工吊车的交货、安装调试和适应性改造导致的迟延，不能构成认定申请人迟延交付平台并承担违约责任的依据。

仲裁庭注意到，第一被申请人和第二被申请人租用平台的目的是加装海工吊对于整个平台完成适应性改造并按期交付的重大意义，考虑到申请人在整个平台适应性改造工作中承担的主导角色，申请人未举证表明其曾就加装海工吊的延期交货将导致整个平台的改造进程向被申请人方面或相关第三方进行过催促，结合本案合同第2.1条和《服务平台接受书》将起租日期定为完整平台交付的时间（2021年9月30日）而不是平台本体交付的时间（2021年5月）等相关事实，仲裁庭理解为当时双方已就平台交付问题达成了默契或谅解，即被申请人方面认可平台在交付时间上的合约性，而申请人则在起租时间上按照平台整体交付的时间给予被申请人优惠。基于这一理解，仲裁庭在考量平台客观上的迟延交付对于合同解除的影响并据此考量应付平台服务费等费用总额时，将按照公平合理的原则一并考虑在内。

二、合同解除时间

仲裁庭经审理认为，本案中当事人之间就合同解除事宜的协商主要分为三个阶段：1. 2022年4月8日，两被申请人向申请人发送“解租函”建议各方协商解除合同，申请人在2022年4月12日的回函以及2022年7月10日的回复中表示不同意被申请人解除合同的事实主张。2. 2022年11月30日，各方当事人召开“平台合同执行协商会”并且签署《会议纪要》就前述《服务合同》的部分善后事宜达成共识。3. 2022年12月28日，申请人向两被申请人发出《合同解除通知函》，2022年12月30日，两被申请人于回函中确认



本案合同已经解除，但主张解除时间为2022年4月8日。其后，各方于2023年2月9日签署《平台合同纠纷协商后会议纪要》确认了2022年11月30日会议纪要的内容。仲裁庭认为，2022年11月30日共同签署的《会议纪要》是三方首次就合同解除作出了相同的意思表示，是仲裁庭酌定各方责任分配所能选择的最接近公平合理的时间点。仲裁庭将以该《会议纪要》为准确定解除合同时间，以作为确定相关费用的依据。

三、关于情势变更

两被申请人称，由于行业技术更新较快，类似平台事故等签订《服务合同》时无法预见的重大变化，案涉平台因失去海上风电施工项目的市场交易机会而被迫闲置，因此《服务合同》的目的已经无法实现，案涉合同在履行过程之中出现的情势变更导致当事人权益失衡，应适用公平原则调整三方的权利义务关系。

申请人称，情势变更制度必须在合同的基础条件发生了不属于商业风险的重大变化，才有适用的可能。按照两被申请人的表述和实际情况，申请人认为第二被申请人本身的风电项目计划安排发生变化属于市场供求变化、价格涨落等商业风险范畴，并不构成情势变更。商业风险是从事商业活动的固有风险，作为合同基础的客观情况的变化未达到异常的程度，并非当事人不可预见、不能承受的情况。两被申请人作为海上风电领域成熟、专业的市场主体，应当预料到相应商业风险。

仲裁庭认为，当事人之间的争议在于这种状况是否属于法律意义上的情势变更，考虑到本案合同的具体目的和标的物平台若用于本案合同目标项目所面临的已知安全风险和隐患，此时已非一般的行业变化和市场波动，而是关涉企业的社会责任和整个行业的政策变动，为此，即使按照“高收

益高风险”的商业逻辑，本案申请人同样作为专业平台运营企业，对于本案合同项下的商业风险也无法完全置身事外。仲裁庭在认定被申请人方基于合同义务承担主体责任的前提下，将在考量和处理平台闲置期间的服务费支付以及合同解除后的费用补偿时，将继续履行合同或解除合同的社会公共利益因素与双方当事人的利益平衡一并考虑在内。

【裁决结果】

1. 第一被申请人向申请人支付平台服务费及违约金、平台人员食宿费和倒班费及违约金、拖欠平台改造期间损失补偿费所产生的违约金、平台燃油费、律师费、财产保全费、财产保全担保费；
2. 第二被申请人对第一被申请人承担的上述债务承担连带责任；
3. 本案仲裁费用由两被申请人承担80%，申请人承担20%；
4. 驳回申请人的其他仲裁请求。

【案例评析】

本案申请人系注册在中国（天津）自由贸易试验区的企业，申请人根据《服务合同》中的仲裁条款向中国海仲北京总会提起仲裁。案涉争议涉及海上平台改装后提供海上风电项目安装服务，当事人争议焦点在于合同解除及是否构成情势变更。

对于合同解除时间，仲裁庭将三方共同签署的《会议纪要》认定为当事人首次就合同解除作出了相同的意思表示，公平合理地裁定了解除后相关服务费用。企业在协商解除合同时应明确表达解除合同的真实意愿，与对方明确约定具体的合同解除时间与解除后的权利义务，并签订书面协议，可有效避免纠纷。在协商过程中，应保留沟通记录、会议纪要、书面文件等证据，以证明双方协商过程及达成的合意。若后续产生争议，这些证据



可作为重要依据。

被申请人引用情势变更提出抗辩，仲裁庭考虑到当事人均系行业内的专业企业，应当对技术进步带来的商业风险具备一定的认知能力和认知水平，结合当事人之间改装使用平台的意图和用途，认为合同对应“高收益，高风险”的交易，各方当事人应就其参与商业活动承担决策后果。

企业开展商业活动时，一方面享受着政策带来的便利和机遇，另一方面也需要更加敏锐地感知和应对可能出现的风险。企业在签订合同前，应充分评估市场环境、政策走向等因素可能带来的风险，在合同中明确约定风险分担条款，如遇到政策变化、情势变更、不可抗力等情况时，双方的权利义务如何调整，以降低潜在风险，否则在面临政策调整时将陷入被动。这也启示自贸区企业在签订合同时，应充分考虑政策环境的动态性，合理分担，提高自身风险应对能力。



结语

自贸区的高质量发展离不开稳定、可预期的法律环境。本典型案例集展现了中国海仲仲裁庭处理复杂纠纷时的专业性和公正性，有助于提升仲裁公信力，增强企业在自贸区内开展业务的信心和积极性，将进一步吸引更多企业入驻自贸区，推动产业集聚，为自贸区的高质量发展注入强大动力。

随着“一带一路”倡议的深入推进，自贸区与沿线国家的贸易往来日益频繁，仲裁迎来了广阔的发展空间，也面临着诸多挑战。自贸区内的经济活动涉及多个国家和地区，当事人在仲裁中往往可以选择适用不同国家的法律或国际公约。法律适用的灵活性为当事人提供了更多的选择空间，同时也对仲裁员的法律素养和国际视野提出了更高的要求。此外，随着自贸区建设不断推进，新兴业务不断涌现，如智能航运、绿色航运等，带来了全新的法律问题与争议类型，对仲裁的灵活性提出了更高的要求。

另一方面，如何加强与沿线国家仲裁机构的交流与合作，构建区域海事仲裁合作网络，是我们面临的重要课题。中国海仲将坚持创新驱动，深入研究，不断探索，加强与国际仲裁机构的交流与合作，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，为自贸区经济贸易健康发展贡献力量。



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