

上海海事法院：不惑之年 乘风破浪

建院40周年之际，记者对话老中青三代法官

见习记者 王巍然

在上海海事法院院史展览馆里，一张泛黄的老照片定格着1984年6月1日在杨树浦路8号正式挂牌成立的画面。从1984年到2024年，是上海海事法院奋楫扬帆的40年，见证着我国对外开放不断深化和海事司法栉风沐雨、大步向前。

一批又一批全国首案，一个又一个创新机制，作为中国海事司法的标杆，上海海事法院在探索与实践开创了诸多海事司法的先河，走出了一条视野国际化、办案精品化、制度创新化的审判之路。

在上海海事法院迎来建院40周年之际，记者与老中青三代法官展开对话，听他们回忆过往一次次法槌起落，讲述案件和创新机制背后的故事。

初生代：开“诉前扣船”之先河

“正是有这次尝试，才有全国首例诉前外轮扣押案。”

在创立之初，上海海事法院办公地设在上海港第三装卸作业区的候工楼一楼，楼上就是装卸工人们会议室和更衣室。“那时候的法庭就是一间普通的办公室，窗框上挂一个国徽，摆上两张办公桌铺一块白布，然后放上木制的席卡，再加上几把木椅作为原、被告席，就这样开庭了。”上海海事法院原审判委员会专职委员倪湧回忆起与上海海事法院的第一次相见时如是说。

回忆起海事法院过往的案件，扣押希腊籍“阿加米能”轮让倪湧至今记忆犹新，这也是全国首例诉前扣押外轮的案

件：“当时这艘货轮在黄浦江航行，把江底的越江电缆给拉断了，导致浦东局部地区停电，多家工厂停产，于是电力公司到我院申请扣船。”

由于当时我国民事诉讼法只有对于诉讼财产保全的规定，即：法院受理后，才能对当事人的财产采取限制措施。“当时如果他们提起诉讼，就要提供相应证据，而且损失的计算时间也较长，另外涉案船舶在码头上装卸货，随时会开走。随后，我们大胆尝试了一次，就是在法律还没有规定的情况下，在当事人起诉之前，参照国际公约和惯例裁定扣押

了货轮，及时保存了证据。”

诉前扣船这一举动也引来了不同的观点，“当时还是八十年代初期，有人认为这是违反法律规定的，但我们这样做了，实际效果很好，既不影响当事人经营，也不影响后续的诉讼，直到后来九十年代得到全国人大的重视。”倪湧表示。

正是此次大胆创举，才有了全国首例诉前扣船案例，1991年的民诉法也吸收了该项规定，增加诉前财产保全的条款，把诉前保全以法律的形式加以规范，这也是上海海事法院对我国民事诉讼制度的一大贡献。

中生代：首创“船舶扣押预担保”机制

“第一次探索提前提供担保的做法，解决了扣船难的问题。”

海事审判的一大特点就是涉外性强，扣押外轮的情况较为多见。1990年进入海事法院工作的辛海法官目前是上海海事法院海事庭庭长，作为“船舶扣押预担保”这一机制的创始人，他表示：“我刚参加工作还是书记员的时候，扣押外轮就一直是个难题。船舶扣押工作往往时间非常紧迫，因为船舶是全世界航行的，一旦在有效管辖范围里没有完成扣押并取得担保，案件裁判以后相关方的胜诉权益也难以实现。”

一直以来，扣押船舶的流程都比较繁琐。“当事人申请扣押外轮，法院需要进行必要的审查，如果符合法律规定，我们要出具扣押外轮的法律文书，再向港务监督、边检、港务局、外轮引航站等相关单位发送前述法律文书，后续执行环节还要登外轮，宣布扣押船舶。”辛海表示，至此，整个流程还并没有结束，“外轮船长在船舶被扣押以后会向船舶公司汇报情况，船舶公司会找

律师提供法律服务，按法律文书要求提供相应放船担保，法院经过审查通过之后放行被扣押船舶。整个流程下来短则几天，有时需要一周甚至更长时间。”而这个过程需要耗费大量的时间和人力，也并不利于货轮的正常经营，尤其是运输时令性强或是生鲜产品，因船舶被扣押而不能及时到港，货主也将蒙受损失。

扣押船舶的目的是促使责任方提供担保，保护胜诉方权益。两年前，一艘远洋货轮在上海港装卸货物期间，与其他船只碰撞后挤压码头，导致码头受损开裂，辛海主持审理该案，这也是他创立“船舶扣押预担保”机制的契机：“我之前也走访过一些船舶公司听取司法诉求，大家都表示船舶扣押程序很繁琐，不利于船舶公司经营活动，由此我们想到，是否可以对一些流程进行简化？在船舶靠岸之前，前期的工作是不是可以跨前进行？”

于是，法官与将要被扣押船舶所在的互保协会进行沟

通，在船舶停靠港口前，预先提供担保，船舶到港后正常进行运营活动，同时由互保协会将预担保转为正式担保，法院批准扣船的同时裁定解除扣押，实现“即扣即放”。“我们没有登轮扣押，船舶装卸完货物后也按时开航，没有发生额外延误和次生损失。互保协会通过提供预担保的方式提升了对会员的服务质量，并通过该案例的对外宣传，预担保机制引起国际互保协会组织的关注，一定程度上助力了该互保协会在最近的国际信用等级评级上的提升。我国相关互保协会在国际上赢得了良好的口碑，提高了国际声誉。”辛海说。

近年来，上海不断加快国际航运中心建设。对此，辛海表示：“司法为国家战略服务，海事审判如何服务好、打造好营商环境需要去思考谋划并付诸行动。再一个就是要学习海事审判先行者敢为天下先的精神，在法治精神引领下创新工作机制，践行‘能动司法’理念。”



上图：上世纪80年代，上海海事法院庭审现场

下图：位于浦东新区迎春路567号的上海海事法院新大楼

新生代：首创航运全要素智能分析系统

“现在，只需要通过卫星定位就能精准地查清碰撞事实。”

2015年，单丹进入海事审判庭，开始审理上海港所有船舶碰撞事故引发的纠纷案件：“船舶碰撞事故纠纷案的审理专业性非常强，我刚进庭时，庭里的资深法官常说，海事法官要懂船，才能审好案子。在一个个案件中，我也体会到一个好的海事审判法官必须是‘半个船长’。”

作为2010年上海海事法院唯一一名新进应届生，院里专门为她制定的个性化“轮岗”计划是到派出法庭全部轮一遍。回忆起14年前刚入职时，单丹表示：“在派出法庭轮岗时，立、审、执都得自己干。我跟着派出法庭的法官在渔船上调解，也去海上锚地扣过船。有的船离岸几十海里，有时还要爬几十米高的绳梯才能上船，因此练就了各式爬船招数。”

船舶发生碰撞后，仅靠航海日志和船员陈述很难还原现场，为了查明碰撞事实，老一辈的法官们靠手绘图、经验推论来还原船舶运行轨迹，仅查明事实这一过程可能就要耗费大量的时间。而进入数字时代后，数字法院的理念也促使法官们在数字领域探索新的司法手段。上海海事法院在全国首创的航运全要素智能分析系统就是数字时代的产物。通过卫星定位、数据可视化，系统能够再现事故发生时的航道情况、模拟碰撞船舶航行轨迹。

“船舶发生碰撞是否采取了有效避让？碰撞责任比例如

何划分？如今，我们首创的航运链全要素智能分析系统，能将港口、船舶航行、集装箱‘三位一体’的航运链全要素数据分析呈现给法官，为案件中的事实查明提供确切数据支撑。”单丹表示。但技术是一种辅助工具，年轻的法官们是否就此会更加依赖科技，而少了自己的主动思考呢？“我们的法官大部分是学航海或法律出身的，针对各自知识体系的不足，航海出身的会安排进修法律专业课，法律出身的则会提供航海知识方面的培训。”单丹告诉记者，“此外，我们还会安排青年法官跟船实习，实地学习货物配载、沉船打捞、船舶操纵技术，自己在船上亲身体验与靠主观想象是无法相比的，回来再处理案件的效果是截然不同的。我的前辈们也跟我说过‘人生从来没有白走的路’。”

正是这样一代代法官的接续传承和守正创新，才推动了我国海事司法的进步和发展。在成立40周年之际，面对更加错综复杂的国际形势，未来上海海事法院还将持续立足公正审判各类案件，主动参与全球海洋治理，提高中国海事司法在国际海事司法领域的话语权和影响力。

上海海事法院院长汪彤表示：“上海海事法院将继续大力提升国际化水平，不断增强海事司法的公信力影响力，朝着国际一流海事法院的建设目标接续努力，为推动更高层次开放发展和上海国际航运中心建设作出应有的贡献。”