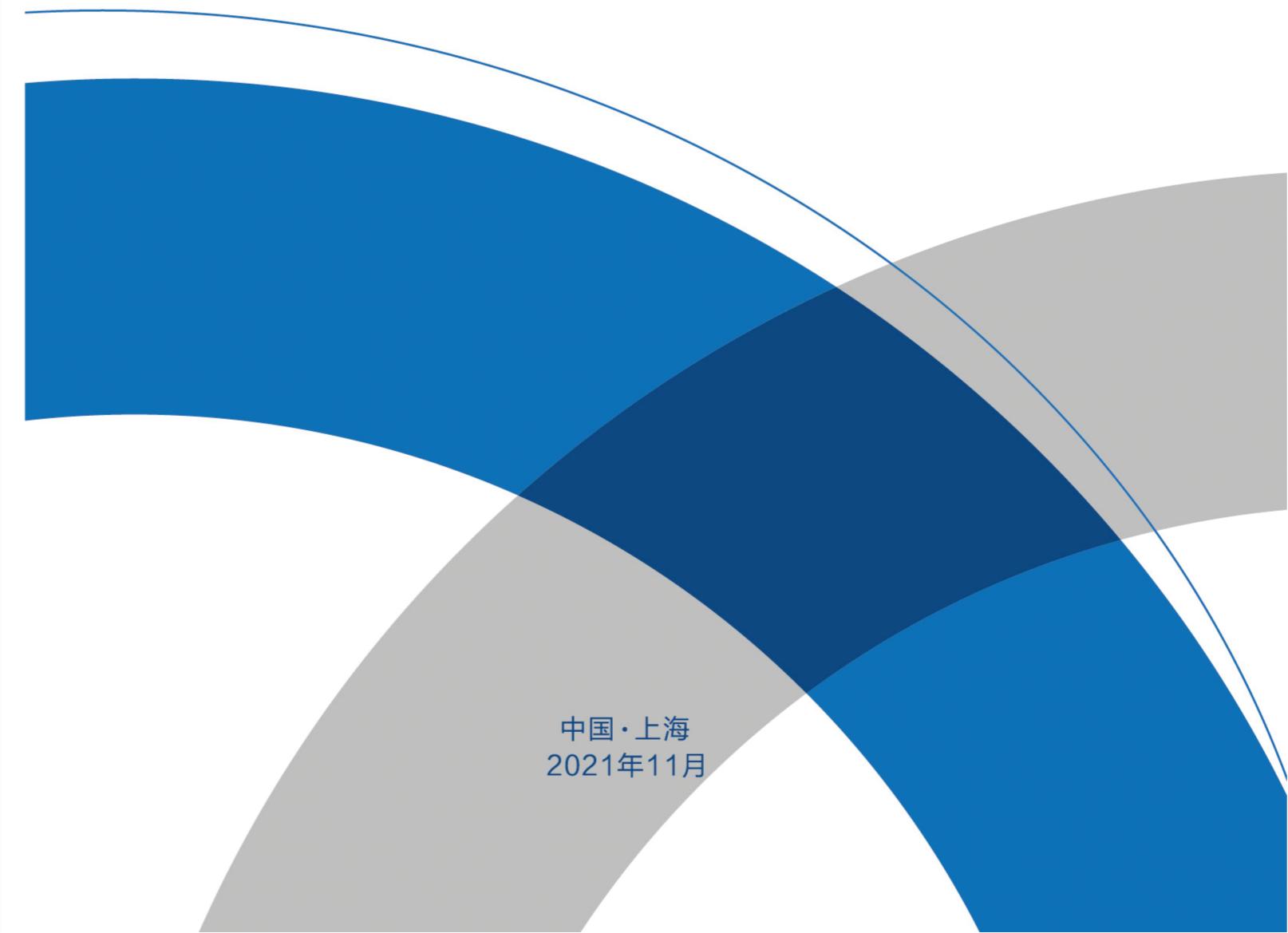




中国海事仲裁委员会 | 上海海事法院
海事案件委托调解白皮书
2011-2021



上海海事法院官方网站



上海海事法院官方微信



中国海事仲裁委员会官方网站 中国海事仲裁委员会官方微信





中国海事仲裁委员会 | 上海海事法院
海事案件委托调解白皮书
2011-2021

中国·上海
2021年11月

序

近年来,随着海洋强国、“一带一路”、上海国际航运中心建设的有序推进,与海洋经济发展有关的各项活动日渐繁荣。与此同时,海事海商纠纷的数量也出现了相应的增长,专业特征更加突出,涉外比例显著提高。当事人对纠纷化解专业性、灵活性、便捷性的需求更加迫切,对打造法治化航运营商环境提出更高的要求。

中国海事仲裁委员会和上海海事法院共同创设的海事案件委托调解机制应运而生,这是全国海事审判领域多元纠纷化解的最早实践。自 2011 年创设以来,双方持续推动委托调解机制在海事海商纠纷解决中的应用,不断探索和完善制度体系,吸收各领域专家充实调解员队伍,扩展机制应用范围,在海事海商案件的妥善化解方面,取得较好的效果。从近年来的工作成效看,一大批案情复杂、涉外性、专业性较强的海事海商纠纷经委托调解得到及时、妥善解决,受到当事人高度认可。

此次中国海事仲裁委员会和上海海事法院共同发布的委托调解白皮书,集中展示了十年来双方合作开展委托调解工作的发展历程、总体情况,建立的工作机制、取得的成功经验,并精选出了十个典型案例,是双方合作取得的丰硕成果,便于业界更好了解海事纠纷委托调解工作,更好推动多元纠纷化解机制建设。

目 录

CONTENTS

第一部分 海事案件委托调解工作概况

一、海事案件委托调解机制的发展情况	3
二、海事案件委托调解工作开展情况	5
(一)委托调解机制运行平稳,案件数量逐年稳步上升	5
(二)案件类型不断丰富,专业性特征尤为突出	5
(三)案件涉及四十二个国家和地区,标的总额超过五亿元	7
(四)案件调解成功率接近半数,近年来有明显提升	7
(五)诉前委派调解数量较多,纠纷化解周期明显缩短	8
三、海事案件委托调解机制的经验总结	8
(一)更新完善委托调解规则,构建规范化体系	8
(二)甄选充实调解员队伍,突出专业化优势	9
(三)精准评估选取案件,贴近个性化需求	10

(四)专员负责、平台支持,推进便利化服务

..... 10

第二部分 海事案件委托调解十大典型案例

案例一	15
案例二	16
案例三	17
案例四	19
案例五	20
案例六	21
案例七	22
案例八	23
案例九	25
案例十	26

第一部分

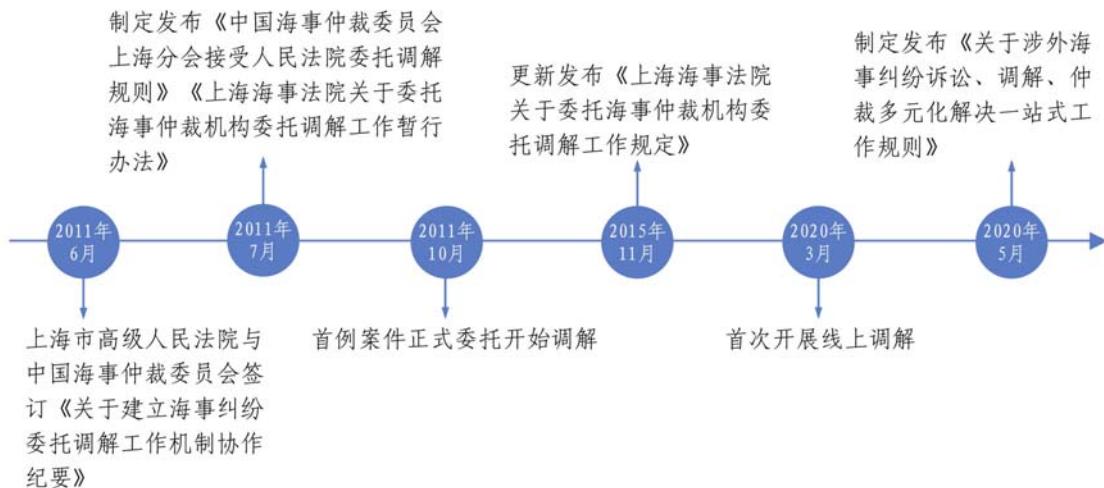
海事案件委托调解工作概况

海事纠纷委托调解是指法院将当事人诉至法院的海事海商纠纷案件，在征得各方当事人同意的前提下，委托海事仲裁委员会进行调解的争端解决方式。

一、海事案件委托调解机制的发展情况

中国海事仲裁委员会与上海海事法院是国内最早开展海事纠纷委托调解合作实践的机构。自 2011 年 6 月 28 日上海市高级人民法院与中国海事仲裁委员会签订《关于建立海事纠纷委托调解工作机制协作纪要》以来，海仲上海总部与上海海事法院共同开展的海事纠纷委托调解合作已有十年。期间，双方不断强化委托调解的机制建设，完善流程设计，扩充适用范围，有一大批案件借助委托调解机制得到圆满解决。^①

图1：委托调解机制的发展完善过程

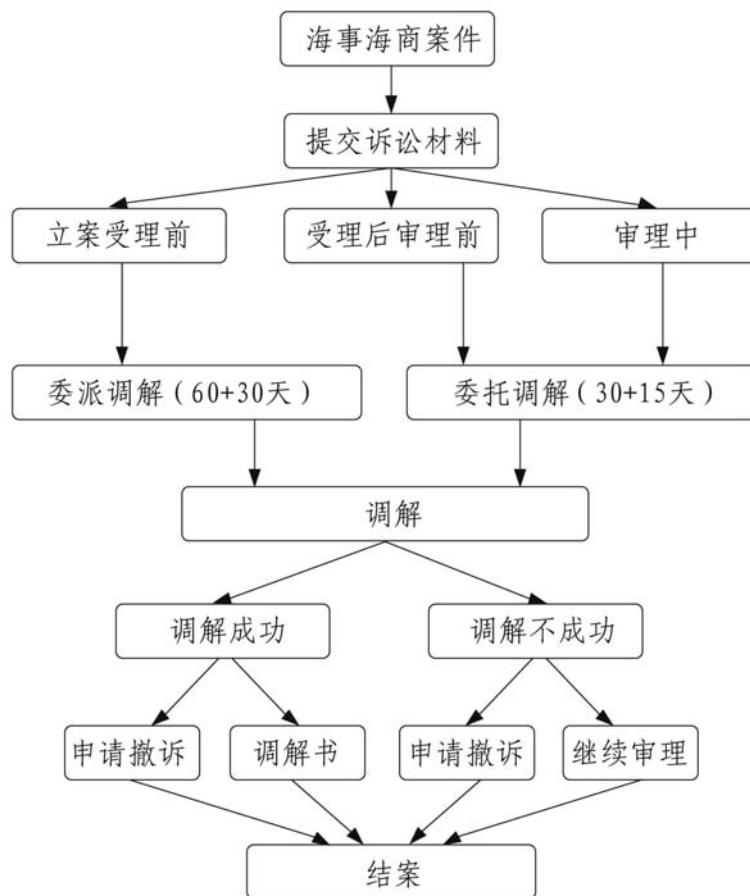


经过双方十年来不断修改完善，现行的委托调解流程如下图所示。委托调解机制被纳入海事法院主导下的海事纠纷多元

^① 中国海事仲裁委员会上海分会于 2020 年 11 月升级更名为中国海事仲裁委员会上海总部，下文简称海仲上海总部。

化解体系之内,为当事人解决纠纷提供法院判决之外的另一种途径选择。从法院收到诉讼材料至案件裁判作出之前的诉讼流程之中,当事人都可选择委托调解方式,将案件纠纷委托给中国海事仲裁委员会上海总部,由各行业专家担任的调解员开展纠纷化解工作。同时,未能通过调解解决的案件,也可以回到法院继续进行诉讼程序。整个过程中,当事人的意愿得到充分尊重,诉讼权益得到保障,海事纠纷处理的专业性需求得到满足。实践证明,委托调解机制是一种符合海事纠纷解决需求的多元纠纷化解的大胆创新和有益尝试。

图2：委托调解流程图



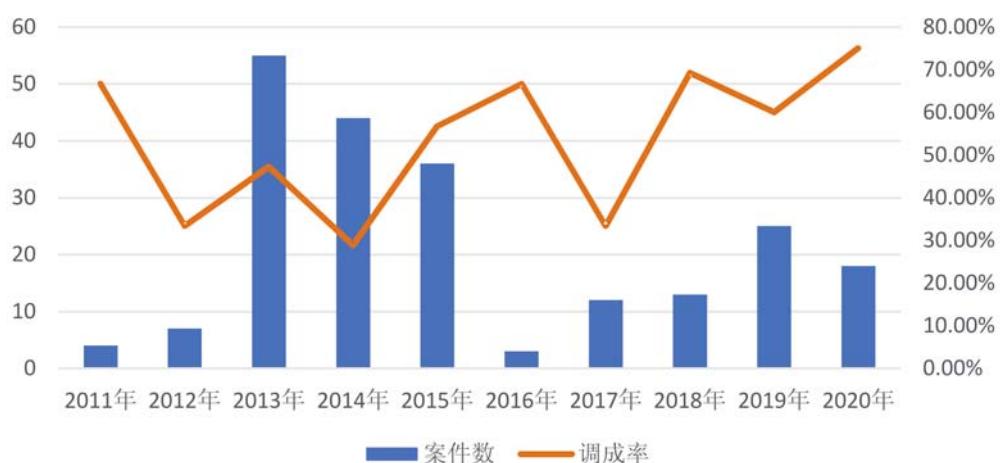
二、海事案件委托调解工作开展情况

十年间,上海海事法院与海仲上海总部充分发挥各自的专业优势,借助委托调解机制,为当事人提供高效、专业、公正的多元纠纷服务。

(一) 委托调解机制运行平稳,案件数量逐年稳步上升

自2011年至2020年,委托调解机制保持平稳运行,上海海事法院委托海仲上海总部调解处理案件共二百余件,案件数量呈现逐年稳步上升趋势。受系列案件影响,还曾在2013年至2015年出现了案件数量的“小高峰”。目前,每年符合要求经当事人同意委托调解的案件保持在20件左右。

图3: 2011-2020委托调解案件数和调成率情况

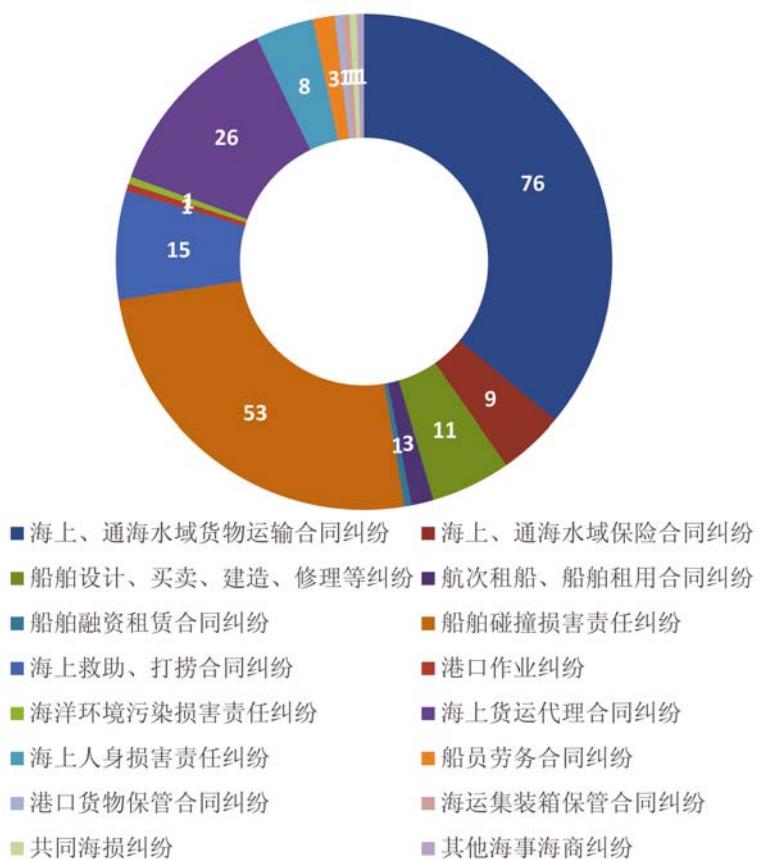


(二) 案件类型不断丰富,专业性特征尤为突出

从案件类型来看,上海海事法院委托海仲上海总部调解的案件在《协作纪要》初步划定的类型基础上,适用范围不断扩大,其中海事专业特征突出的案件更为多见。全部案件主要集中在海上、通海水域货物运输合同纠纷、船舶碰撞损害责任纠纷、货运代理合同纠纷、海上救助合同纠纷、涉船舶合同纠纷以

及海上保险合同纠纷等类型上。其中数量最多的为海上、通海水域货物运输合同纠纷,达到 76 件,占案件总数的 36%。除此之外,还存在一定数量的船舶融资租赁合同纠纷、港口作业纠纷、海洋环境污染损害责任纠纷、共同海损纠纷、海上人身损害责任纠纷等。近 5 年来,船舶碰撞损害责任纠纷通过委托调解机制化解的效果较好,此类案件占比有明显增加。海洋环境污染损害责任纠纷、船员劳务纠纷、海上人身损害责任纠纷等类型在近几年开始出现,反映了委托调解机制覆盖的案件类型范围进一步扩展。

图4：委托调解案件类型分布情况



(三) 案件涉及四十二个国家和地区,标的总额超过五亿元

全部案件中有 141 件案件具有主体、案件事实、争议标的等涉外、涉港澳台因素,占案件总数的 66.82%,涉及俄罗斯、美国、英国、德国、法国、意大利、澳大利亚、加拿大、韩国、日本、新加坡、希腊、丹麦、瑞典、挪威、荷兰、西班牙、墨西哥、巴拿马、南非、比利时、巴西、泰国、越南、沙特阿拉伯、印度、香港、台湾等四十二个国家和地区,覆盖了与我国开展经贸往来的大多数国家。全部案件标的总额达到了人民币 5.68 亿元,案件平均标的额达人民币 269.22 万元。其中有一大批标的额较高的大要案通过委托调解方式圆满解决,标的额最高为人民币 5671.82 万元,超过 2000 万元的共有 3 件,1000 万元以上 2000 万元以下的共有 7 件,500 万元以上 1000 万元以下的共有 22 件。这些案件中,有一半以上是船舶碰撞案件,纠纷类型复杂,专业性强,化解难度大,当事人能够一致同意采取委托调解的方式处理,体现出对委托调解机制的信心和对调解员专业能力的认可。

(四) 案件调解成功率接近半数,近年来有明显提升

在全部案件中,调解成功的共有 102 件,调解成功率为 48.34%。近年来,委托调解的年度调解成功率较机制创设之初有显著提高,总体呈稳步上升趋势。特别是 2020 年度,委托调解成功率达到十年来最高值,为 75%。近 5 年(2016 年 - 2020 年)委托调解的案件成功率相较 2011 年 - 2015 年实现了从 32.19% 到 61.54% 的翻倍增长,反映出委托调解机制成效有了明显提升。

对不同类型案件的调解成功率作进一步分析可以发现,成功率更高的案件主要集中在船舶污染、海上人身损害、共同海损、海难救助、船舶碰撞等海事专业性突出的案件类型上,部分案件类型尽管委托调解的数量不多,但调解成功率很高,达到了85%以上,部分案件类型甚至达到100%的调解成功率。由此可见,委托调解机制在这类具有较强海事专业性的案件中充分满足了专业性需求,发挥了较好的矛盾化解作用。

(五)诉前委派调解数量较多,纠纷化解周期明显缩短

全部案件中,共有137件在法院收到立案材料后、正式立案前启动委派调解工作,其余74件通过诉中委托调解方式交由海仲处理,都取得了较好的调解效果。成功调解的102件案件中,有74件通过诉前委派调解,28件通过诉中委托调解,在诉前阶段通过调解方式化解矛盾纠纷较诉中阶段成功率相对更高。并且,从委托调解工作开展的平均用时来看,平均用时为114.74天,用时最短的只有2天,复杂案件用时最长的为444天。总体而言,尽早发现案件具备调解化解的基础并启动委托程序,以委托调解方式成功解决纠纷的概率更高,纠纷化解的周期明显短于通过诉讼方式解决纠纷。

三、海事案件委托调解机制的经验总结

(一)更新完善委托调解规则,构建规范化体系

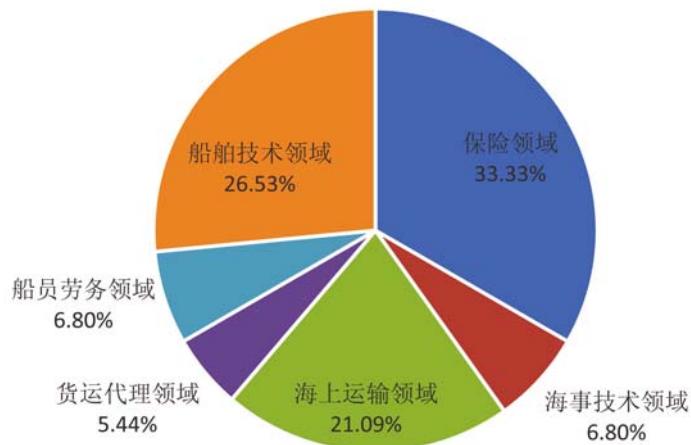
为实现委托调解机制顺畅、流程清晰,上海海事法院和海仲上海总部逐步建立起开展各项工作的规则体系。在创设之初,就根据双方签订的《关于建立海事纠纷委托调解工作机制协作

纪要》，分别形成了《上海海事法院关于委托海事仲裁机构委托调解工作规定》和《中国海事仲裁委员会上海分会接受人民法院委托调解规则》，为程序事项提供明确参照。经征得各方当事人同意，法院在收到诉状、立案受理之前，或立案受理后、开庭审理之前，或开庭审理之后，均可委托调解。针对不同阶段的案件，还制定了不同的调解期限。海事法院还在 2015 年对相关规则进行修订，并在 2020 年制定发布了《关于涉外海事纠纷诉讼、调解、仲裁多元化解决一站式工作规则》，为海事诉讼案件委托仲裁机构调解工作的依法实施、规范开展、有序管理提供指引。

（二）甄选充实调解员队伍，突出专业化优势

委托调解机制的成功开展，有赖于一支经验丰富、专业扎实的调解员队伍。海仲上海总部与上海海事法院共同协商，在仲裁员名册的基础上，根据委托调解案件的需求，甄选出一批以上海地区为主、专业能力强、经验丰富、时间充裕、耐心细致的仲裁员担任调解员。目前在册调解员共有 186 名，其中国内调解员 151 名，来自境外及港澳台地区的调解员 35 名。他们均具有航运、经贸、保险、法律等方面的专业知识和实践经验，能够胜任涉外案件、船舶碰撞等专业性较强案件的调解工作，开展的调解工作得到各方当事人的广泛认可。

图5：调解员专业领域分布情况



(三) 精准评估选取案件, 贴近个性化需求

经过多年实践, 上海海事法院在案件评估选取环节也积累了一定经验。经评估选择适合调解的案件, 在征得当事人同意后将案件委托海仲上海总部进行调解, 能有效提高调解成功率, 充分彰显委托调解机制的价值。评估过程中, 重点关注纠纷解决的个性化需求, 具有涉外因素、专业性突出的海事案件将被优先选取, 便于在委托调解机制下灵活处理对境外主体资格材料和境外形成的证据等的形式要求, 充分满足海事赔偿责任限制、船舶优先权、共同海损等案件的专业性和技术性需求, 将海事仲裁与海事司法的元素和优势融合, 更易被航运营商主体尤其是涉外航运纠纷当事人所接受。

(四) 专员负责、平台支持, 推进便利化服务

为加强委托调解服务与管理, 上海海事法院和海仲上海总部均实行案件项目管理专员制, 对委托调解案件实施有效跟进和管理。上海海事法院设置两名专员管理全部委托调解案件的立案、发送等工作; 海仲上海总部为每个调解案件指定一名专

员,协助调解员开展调解、跟进办理进度。上海海事法院还将委托调解工作纳入一站式多元解纷平台,在线提供调解等多元解纷服务,当事人足不出户就可以获取多元纠纷化解服务,在新冠肺炎疫情期间取得良好效果。在诉中委托调解过程中,应工作开展需要,还可参考应用上海海事法院大数据平台上调取的船舶动态信息等数据。上述措施实现了委托调解各环节的有效衔接,大大提高了调解活动的便利化程度。

第二部分

海事案件委托调解十大典型案例

案例一

2010年1月至2月间,原告临沂纺织公司委托被告上海国际物流公司办理三批货物自上海至香港的出运事宜。被告接受原告委托后,按原告指示向买方指定的承运人订舱。货物装船出运后,被告向原告交付了承运人签发的六套正本提单,提单均载明托运人为原告,收货人凭指示。涉案货物运抵目的港后,被告在未收回正本提单且未经原告同意的情况下,指示船公司放货给案外人,造成原告丧失对货物的控制权,相应货款未能收回。经查,被告交付的六套正本提单均为虚假提单。原告认为,被告未经原告同意,擅自指示船公司放货,造成其损失,故请求法院判令被告赔偿相应货物损失约90万美元。

上海海事法院受理该案后,经双方当事人一致同意,将案件委托海仲上海总部进行调解。海仲上海总部收到移送的案件后,随即指定调解员负责本案调解工作。

调解过程中,调解员了解到,该案属于因伪造提单的海运欺诈行为产生的海上货运代理合同纠纷案件,双方当事人都是违法犯罪行为的受害者,通过诉讼的方式并不能实质性地解决纠纷。为此,调解员先后多次联络双方公司负责人,耐心梳理本案纠纷产生的原因和面临的风险,促使双方最终就赔偿金额达成一致,顺利签署了和解协议。

典型意义:

本案为海仲上海总部与上海海事法院正式签署委托调解合作协议后,通过委托调解机制处理纠纷的早期实践。该案被告

为一家经营状况欠佳的民营企业,偿债能力较差,加之本案纠纷因海运欺诈行为而导致,若直接以法院判决的方式处理,难以取得较好的法律效果和社会效果。通过委托调解的渠道,引入调解员开展耐心细致的规则讲解和普法教育,不仅满足了纠纷实质性化解的需求,也有助于双方完善经营行为,降低运营风险,体现了委托调解机制灵活性、专业性的优势。该案也为海仲上海总部与海事法院后续开展委托调解实践提供了参考。

案例二

由农银公司作为登记所有人、华润航运公司作为光船承租人的“BUMBI”轮在上海宝山水道进入长江口航行期间,与格雷斯鹰航运公司所有的“华润电力2”轮发生碰撞。碰撞造成“BUMBI”轮船体第四货舱左舷破损、进水,随后紧急冲滩搁浅于长江宝山北航道北侧的浅滩。“BUMBI”轮运载的铁矿砂因碰撞事故也遭受了损失。各方就碰撞责任比例、船舶修理费、施救费用、抢险救助费、船舶运营损失费、共同海损的公估费及检验费、货物损失、额外产生的码头费用和卸货作业费用等金额的确定和承担产生了争议。格雷斯鹰航运公司遂向上海海事法院提起诉讼,请求判令农银公司、华润航运公司按碰撞责任比例赔偿相应损失。同时,华润航运公司也另案向格雷斯鹰航运公司提起诉讼。

上海海事法院受理该案后,经各方当事人一致同意,将案件委托海仲上海总部进行调解。海仲上海总部接受委托后,随即指定调解员负责本案调解工作。

在一年多的调解工作期间,调解员组织各方进行了多次证据交换,并多次交换调解意见,一一厘清涉案事故发生的事 实、划分事故责任、计算各项损失金额,逐步弥合调解预期的差距。在调解员的不懈努力下,各方最终达成和解。

典型意义:

这两件船舶碰撞委托调解案件是海仲上海总部处理的委托调解案件中难度最大、历时最长的案件。由于案件争议较为复杂,调解初期双方提出的方案差距较大,调解进程一度陷入僵局。但双方坚持将案件留在海仲上海总部进行调解,为此多次申请延期,经调解员不懈努力,双方最终成功达成了和解协议。案件的整个处理过程充分体现了双方当事人对委托调解机制的高度认可。

案例三

被告巴尔赞有限公司所有的“BARZAN”轮在上海港至荷兰鹿特丹港航行途中发生火灾,所承载的部分货物遭受损失。其中包括原告太平洋财险安徽分公司承保的一批货物,以及原告欧迈克马达公司托运的一批货物。上述两公司未能就赔偿事宜与承运人达成一致,先后诉至上海海事法院。

上海海事法院收到立案材料后,两案当事人均表达了调解意愿,法院向其释明委托调解的工作机制,当事人均表示同意将案件委托海仲上海总部进行调解。海仲上海总部接受委托后,各方当事人共同选定调解员负责调解工作。

在调解过程中,调解员向各方当事人明确了涉案争议焦点

及责任承担问题,提供了初步调解方案,最终各方当事人顺利达成和解。



该案被《法制日报》头版刊载报道

典型意义：

涉案争议的顺利解决体现了当事人对委托调解机制接受度的提高。随着委托调解机制的发展，当事人及律师已逐渐能够灵活运用委托调解机制先期解决纠纷。该案各方当事人主动向法院表达委托调解意愿及共同选定调解员的行为，源于当事人对委托调解机制的充分信任。具有关联因素的两案能够在较短时间内一并解决，凸显了委托调解机制专业性、灵活性、低成本、快速简易的特点，能够为当事人提供更加高效、便捷的司法服务。目前，越来越多的律师自发建议当事人利用委托调解机制解决案件纠纷。

上標題一

“对行政监督的重视是推动机构体制改革走向成功的又一具体表现。多年来，上层一直致力于对行政机关体制的监督和制约，取得了一定的成绩。但总的来看，从宏观上说，看一种具体的体制和机制是否真正在、准确地运行不能只看数量，还必须看质量。”[1]胡锦涛对春节期间，胡锦涛，在视察厂矿企业之后，有部门就对上海的管理和服务工作进行调研，发现其中存在的问题同以往相比，有质的差别，特别是在两个方面，一是重视程度的加强，二是对症施策的力度不断增强。是种精神的传导，不是资金的倾斜。与以前相比，调研组的反映不啻为一个巨大的变化。

2004年4月15日早晨，习总在山西长治的小窑沟生态旅游区，照相留念。他亲临有特色的机构改革，解决突出问题，提高执行能力。从国务院到省、市、县逐级召开会议，公之于众，征求意见并广泛采纳。胡锦涛对山西长治的中行区、洪洞县、襄汾县、乡宁县、侯马市、运城市、运城军分区、大同军分区、金砖集团、山西国电国际公司、山西国电国际电力有限公司等单位的“两会”期间的作风纪律和履职情况进行了检查。三年来，山西纪检机关共查处违纪违法案件 664 件，处理 662 件，“两会”期间立案 174 件，涉及 30 多个省、自治区、直辖市、计划单列市、副省级城市、地级市、盟行政公署、旗县级市、自治州、自治县、自治旗、民族乡等 1000 多个单位，处分 6000 多人。其中，省部级干部 10 人，厅局级干部 100 人，处级干部 1000 人，科级干部 3000 人，一般干部 3000 人，占受处分人数的 80% 以上。山西纪检监察机关在山西党风廉政建设和反腐败斗争中的主力军作用得到充分发挥，成为山西反腐倡廉建设的最核心力量之一，初步具备了山西省委

为此，《实施意见》规定了六方面的主要任务，其中在完善管理制度方面要建立健全仲裁制度、建立行政管理与行业管理“两结合”的管理体制；在强化机构建设方面要继续扶持仲裁机构和法院机构发展，原本由市政府组建的仲裁机构要在三年内完成股改或转制，形成以仲裁机构为核心的决策层和从业人员的多层次的多元化的队伍。另外，要从中心城市的硬性条件，同时其拥有的法律服务优先权从企业、服务、收入、人所等方面入手，都在全国范围内“第一方阵”。这一新政策安排的目的，更是为上海仲裁委员会实现高速增长提供了坚实的政策制度保障。”徐勇说。

机构成员、成员的子弟三军内全部混入，另外还决定由国民政府自己决定军事制事制的军事制事制，不再向人问津。它们的所谓“民主”、“爱国”、“和平”、“进步”都是虚伪的，是假的，是骗人的。而国民党反动派的反共反人民的本性，是完全暴露无遗的。

场，真正实现上庄仲裁“走出去、上联去”的发展目标。”上海在司法援助裁决工作中倍感欣慰。

“申浦”成立后，上海的航运业也进入了一个新的阶段。在新成立的申浦公司里，双方股东各自派出了自己的代表，由申浦公司董事会投票选举产生董事会主席，由董事会投票选举产生总经理，由总经理负责公司的日常经营。而在董事会中，申浦公司占股比例较高的股东，自然会占据多数席位，从而对公司的决策产生较大的影响。这样双方股东就事前约定的，“任日，上海国际轮船公司和上海轮船招商局合办的‘申浦’公司，由申浦公司董事会投票选举产生董事会主席，由董事会投票选举产生总经理，由总经理负责公司的日常经营。”

上建立平台，远程视频开庭和远程视频调解系统等，大大减少了当事人远途奔波之苦。对此，《实施意见》在完善仲裁与诉讼、调解衔接机制方面，要求健全完善仲裁机构的司法确认制度的配套机制，积极探索仲裁与诉讼、调解衔接机制方面的经验。

“上海滩”在殖民地化阶段中获得了一系列优势，但同时存在弊端和不足，即法律服务水平与国际公信力有待提高。上图展现的是19世纪末上海的司法机构，由左至右依次为：最高法院、上诉法院、海事法院、地方法院、商业法庭、民事法庭、刑事法庭、少年法庭、公证处、仲裁庭、海事仲裁庭、海事仲裁委员会。海事仲裁庭是海事仲裁委员会的下属机构，由公证处推荐的仲裁员组成，审理海事案件，海事仲裁庭的裁决具有终局性。上图还展示了上海海事仲裁委员会解决纠纷、处理争议的仲裁条款。在专业人士看来，建设健全的仲裁机制是加强仲裁专业化、完善仲裁制度、优化司法资源配置、促进司法公正的重要途径。然而，无论是专业人士还是普通市民，对仲裁的认知和运用程度都不高，因此成为司法改革的重点领域。

路，尤其要加大专业人才培养的国际合作和国际交流力度，不断拓宽视野，扩大格局。

版刊载报道

唐人杜秀才调解如制杖

当事人对委托调解机制接受

，当事人及律师已逐渐能

分。该案各方当事人主动

调解员的行为 源于当事

调解员的行为,除了当事

关联因素的两案能够在较

制专业性、灵活性、低成

其更加高傲、便捷的司法

共更加高效、便捷的司法

当事人利用委托调解机

案例四

被告苏州顺途公司委托原告明特物流公司办理一批货物从上海至美国的出口海运事宜。原告接受委托，安排货物拼箱出运，并作为承运人签发了海运提单。货物到达目的港后，因美国海关查验发现货物材质与申报不符及检验检疫等原因，被海关要求整箱销毁或退运。因涉案货物为拼箱出运，原告只能先安排集装箱整箱退运，再为其他货主重新办理出运手续。原告遂要求被告赔偿因此事造成的相关损失 20 余万元，但因协商未果诉至法院。

上海海事法院收到立案材料后，经双方当事人一致同意，在案件受理前将案件委派海仲上海总部进行调解。海仲上海总部接受委派后，随即指定调解员负责调解工作。

调解过程中，调解员了解到被告系首次从事海运业务且目前财务状况存在困难，希望能对款项支付时间进行协商。为此，调解员对和解方案中的付款安排提出调整建议，在保障原告损失能够得到充分赔偿的同时，确保被告能够正常经营、足额赔付。最终双方就和解方案达成了一致，被告亦按时支付了和解款项。

典型意义：

调解员是委托调解机制的灵魂，是调解能够取得成功的核心。本案被告不熟悉海运，对货物出口等申报要求不甚明晰，导致出口货物被进口国退运。调解员为此开展了细致入微的调解工作，为被告理清运营风险和案件成因，实现了原告损失得到充

分赔偿、被告经营活动不因高额赔偿而中断的理想效果。该案充分体现了调解工作的温度，以贴合实际需求的纠纷解决方案充分维护双方当事人的合法权益，真正实现纠纷的实质性解决。

案例五

2017年8月13日0329时，被告跃洋海运公司所有的船舶“跃洋之星”在长江上海段南水道79号灯浮附近追越原告海港茂韵公司所有的船舶“茂韵198”时发生碰撞。宝山海事局出具的《水上交通事故责任认定书》中认定“跃洋之星”应承担涉案碰撞事故的主要责任。因双方未就碰撞比例及损失赔偿达成一致，原告诉至上海海事法院要求赔偿相关损失。

上海海事法院受理该案后，经双方当事人一致同意，将案件委托海仲上海总部进行调解。海仲上海总部接受委托并指定调解员负责调解工作。

调解期间，调解员运用多年处理海事事故的经验，提出对碰撞事故责任比例的认定意见，得到双方的一致认可。但因双方之间对船舶碰撞造成的损失、船期损失以及保险人是否追偿等问题仍无法达成一致，海仲上海总部将该案退回上海海事法院继续审理。在法院审理过程中，双方当事人主动提出再次调解的意愿，主审法官组织双方围绕委托调解阶段的焦点问题继续开展调解工作。最终双方当事人达成和解。

典型意义：

本案纠纷的解决过程实现了诉讼和调解途径的有机结合。委托调解机制与诉讼并非是纠纷解决途径的简单拼接，两者可

以共同为当事人提供纠纷解决服务。船舶碰撞纠纷涉及航海技术、保险理赔、公估等各个方面，问题复杂、专业性强。本案虽未在调解阶段解决全部争议，但双方在调解员的组织下明确了争议焦点、缩小了争议范围，为后续法院审理工作提供良好的基础，体现了委托调解工作对纠纷最终化解的实际价值。

案例六

2016年12月5日约0426时，被告友圣航运公司所有的“圣晖”轮在上海长江口水域与原告安娜航运公司所有的“恩丽塔”轮发生碰撞。原告认为，“圣晖”轮疏于瞭望，未能及时发现并正确判断碰撞风险是事故发生的原因，被告应承担至少70%的责任。被告认为，“恩丽塔”轮疏忽瞭望，违反航行规章，没有及时采取让路行动，是本次事故发生的根本原因，原告应承担至少70%的责任。双方遂诉至上海海事法院。

上海海事法院收到立案材料后，经双方当事人一致同意，在案件受理前将案件委派海仲上海总部进行调解。海仲上海总部接受委派并指定调解员负责调解工作。

调解过程中，调解员利用自身多年处理海事事故的经验，提出对责任比例的专业意见，并对双方当事人作出耐心细致的讲解和沟通。后经过双方律师的多轮沟通及调解员的积极协调，最终在较短时间内达成和解。

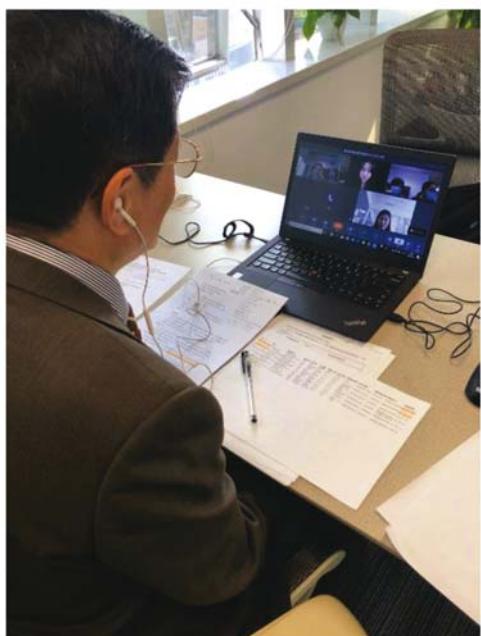
典型意义：

本案一方是我国台湾地区企业，另一方是“一带一路”沿线国家的航运企业。两轮在我国水域内发生碰撞，双方对碰撞责

任比例和赔偿金额产生争议，遂向我国法院提起诉讼。在此种情况下，如何妥善解决双方之间的纠纷，考验着国内海事纠纷解决机构对于此类具有涉外因素、专业性突出的海事案件的解决能力。本案在短时间内顺利解决，得到双方当事人的高度认可，是海事审判机关和仲裁机构密切合作的成果，表明委托调解机制在涉外疑难复杂案件中也能得到良好的应用。

案例七

2018年11月至2019年1月期间，原告杭州鑫盛公司委托被告广州瑛特仕货代公司上海分公司出运6票货物。被告广州瑛特仕上海分公司接收货物并签发了提单。货物运抵目的港后，在原告仍持有提单且未通知放货的情况下，货物被案外人提走，导致原告的货款无法收回。原告遂诉至上海海事法院，要求被告广州瑛特仕上海分公司及其总公司广州瑛特仕货代公司共同承担无单放货责任，赔偿相关损失。



调解员在线开展调解工作

上海海事法院受理本案后，经双方当事人一致同意，将案件委托海仲上海总部进行调解。海仲上海总部接受委托并指定调解员负责调解工作。

调解期间恰逢新冠肺炎疫情来袭，双方当事人因疫情防控措施限制，无法到现场参加调解会议。期间，双方当事人通过邮件

多次向调解员申请延期调解。考虑到疫情持续时间未知,双方争议不能长时间搁置,调解员建议召开网络调解会议,在线上组织双方当事人进行调解。在线上调解会议中,调解员对涉案事实进行了梳理并确定争议焦点,组织双方提供初步和解方案。双方均在线提交了补充证据材料。经调解员多次组织双方沟通调解,案件取得阶段性成果。

典型意义:

本案为海仲上海总部在疫情期间首例采用线上方式开展调解的案件。2020年初的疫情,使得当事人无法参加线下调解,许多案件的纠纷解决进程遇阻。调解员及海仲上海总部充分发挥主观能动性,借助信息化手段拓展仲裁调解服务途径,保证调解工作在线正常开展,最大限度的减少人员聚集,在严守疫情防控措施的同时,最大限度保障纠纷解决服务的正常供给,协助企业尽快恢复正常运营。

案例八

原告吉与宝航运有限公司所有的T轮与被告孙某所有的“新佳海7”轮在长江口灯船东南侧约1.5海里附近水域发生碰撞,造成T轮船体受损。吴淞海事局就该事故出具事故责任认定书认定T轮承担主要责任,“新佳海7”轮承担次要责任。原告向上海海事法院起诉,要求“新佳海7”船舶所有人孙某及船舶经营人舟山新佳海公司赔偿碰撞事故造成的损失。

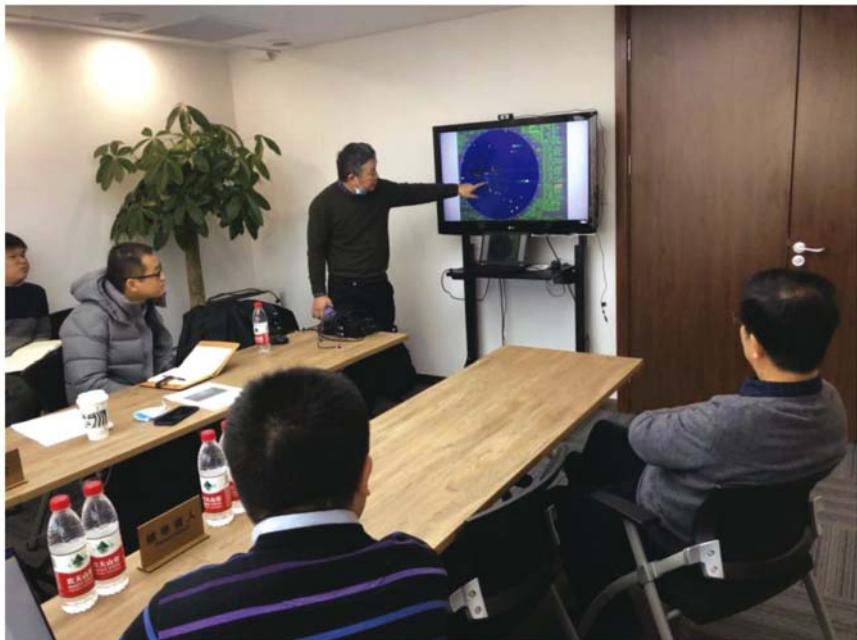
上海海事法院受理该案后,经双方当事人一致同意,将案件委托海仲上海总部进行调解。海仲上海总部接受委托后,各方

当事人共同选定调解员负责调解工作。

在调解过程中,双方就碰撞事故发生前双方船舶的航行态势、双方船舶过错情形、碰撞责任比例等关键性问题产生争议。为准确查明事发时船舶的航行状况,调解员借助随案提供的船舶 VDR 数据,以确定上述关键性问题。双方最终顺利达成和解。

典型意义:

本案的调解工作是海仲的专业调解力量与专业事实调查辅助手段的完美结合。在专业性突出的海事碰撞案件



调解现场演示船舶VDR数据

处理中,既要有准确的事实认定依据,还要有专业人士进行认定和分析,最终形成的结论才更能够得到当事人的一致认可。海仲上海总部与上海海事法院开展的委托调解合作,实现了专业力量的共同配合。在其他专业性突出的海上保险、运输等案件中,当事人也能够依据争议类型选择适合的调解员,妥善解决争议。

案例九

“浙海 505”轮与“恒泰油 009”轮在长江口灯船东北约 50 海里处水域发生碰撞，事故造成“浙海 505”轮部分受损，“恒泰油 009”轮沉没。“恒泰油 009”轮上一名船员受伤，四名船员失踪，其家属作为原告向上海海事法院提起诉讼，要求被告浙江海运集团浙海公司、泰州交通物资运输公司和唐某连带向原告赔偿死亡赔偿金、丧葬费、误工费、交通食宿费、被扶养人生活费、事故处理费、精神损害抚慰金等损失。

上海海事法院受理该案后，经双方当事人一致同意，将案件委托海仲上海总部进行调解。海仲上海总部接受委托后，各方当事人共同选定调解员负责调解工作。

调解过程中，被告之间就责任分摊问题的矛盾最突出，调解员梳理了本案事实、争议焦点，就伤亡索赔金额以及被告财产损失金额先后组织原被告进行调解。最终各方当事人达成和解。

典型意义：

该系列船员人身伤亡案件，涉及船员众多，案件争议妥善处理具有一定的难度。在此情况下，海仲上海总部接受委托调解此系列案件，调解员借助其自身专业能力和调解协调能力，取得各方当事人的充分信任，在相对宽松缓和的环境中处理案件，大大缓解原被告之间的对立情绪。在避免矛盾激化的同时，充分有效的保障了船员及家属的合法权益，实现纠纷的实质性化解。

案例十

原告和顺物流公司为开展无船承运业务,通过马士基集团的系统订舱,被告马士基中国公司以签单代理名义签发以被告马士基有限公司为承运人的提单。原告委托案外人向被告马士基香港公司支付了运杂费。货物到港后,承运人在未流转提单的情况下将涉案货物释放,并要求原告支付目的港费用。同时被告马士基中国公司及被告马士基有限公司还向原告发送邮件,坚持要求原告支付上述费用。原告认为三被告向原告收取目的港费用缺乏法律或事实依据,且无单放货的行为构成违约,向上海海事法院起诉要求三被告共同承担向原告返还其收取的目的港费用及运杂费的责任。

除此案以外,当事人之间还有数起关联案件分别向其他海事法院起诉处理。鉴于本系列案件分散在多家海事法院处理,中国海仲与这些海事法院均建立了委托调解机制,采用集中调解的方式能够更加便捷的处理纠纷。在征得双方当事人同意后,由中国海仲总会、上海总部、浙江自贸区仲裁中心分别接受各家海事法院委托,再由海仲一并开展调解工作。目前本案仍在调解过程中。

典型意义:

该案是海仲上海总部与上海海事法院建立委托调解机制以来,首次处理涉及多家海事法院的系列委托调解案件。中国海事仲裁委员会利用在全国多地具有分支机构、并与多家海事法院建立合作的优势,与法院通力合作,一揽子开展相关纠纷的化

解工作,最大限度减少当事人讼累,使委托调解机制的优势和灵活性得以充分发挥,为类似的跨行政区划系列案件的高效解决提供一条新路。