



联系我们

广州总所

地址: 中国广州市珠江新城珠江西路8号高

德置地广场D座11楼

邮编: 510623

电话: 86 20 8393 0333

邮箱: info@wjnco.com

上海

电话: 86 21 5887 8000

天津

电话: 86 22 5985 1616

南沙

电话: 86 20 8498 0500

青岛

电话: 86 532 6600 1668

厦门

电话: 86 592 268 1376

深圳

电话: 86 755 8882 8008

福州

电话: 86 591 8852 2000

北京

电话: 86 10 85235055

香港

电话: 852 2503 5005

纽约

电话: 1-212-406-5533/1-917-536-8342

网站: wjnco.com

Follow us on



目录

近期新规

1. 民法总则于2017年10月1日生效

敬海新闻

1. 敬海所合伙人应邀参加伦敦国际航运周活动
2. 敬海所为在中国建造世界首座规模最大“超级渔场”的挪威客户提供法律服务

案例评析

1. “艾依”轮申请设立海事赔偿责任限制基金纠纷案
2. 多式联运法律关系的认定
3. 武汉海事法院对禁诉令说“不”

近期新规

1. 民法总则于 2017 年 10 月 1 日生效

今年十二届全国人大五次会议表决通过的《中华人民共和国民法总则》，已于 2017 年 10 月 1 日起施行。民法总则是民法典的开篇之作，在民法典中起统领性作用，对社会经济生活中出现的新情况、新问题作出了有针对性的新规定，其中一个便是时效问题。

我国 1986 年制定的民法通则规定的向人民法院请求保护民事权利的诉讼时效期间为二年，法律另有规定的除外；最近生效的民法总则将二年普通诉讼时效期间更改为三年，更好地保护了债权人的合法权益。目前民法通则并未废止，因此民法通则与民法总则不一致的地方，应当根据新法优于旧法的原则，适用民法总则的规定。

我们注意到，民法通则中规定的一年诉讼时效期间未在民法总则中出现。民法通则中规定的包括人身伤害在内的四个一年诉讼时效期间是否变更为三年引起了业界的关注与讨论，有些认为仍是一年，主要观点为民法总则只规定了普通诉讼时效期间且民法通则未废止，民法通则中的短期诉讼时效期间应当视作新法中的法律另有规定，因此时效为一年；另一种观点则认为民法通则中的短期诉讼时效期间与民法总则规定的三年诉讼时效期间产生了冲突，应当根据新法优于旧法的原则，适用三年诉讼时效期间。

根据人民法院出版社 2017 年 4 月 1 日出版的由最高人民法院沈德咏常务副院长主编的《〈中华人民共和国民法总则〉条文理解与适用》在诉讼时效一章中的释义(第 1240 页)，民法总则对民法通则中关于短期诉讼时效期间的规定做了删除，但规定了“法

律另有规定的，依照其规定。”同时在对民法总则 188 条的释义(第 1244 页)中提到“特别诉讼时效期间，是指法律规定的仅适用某些特殊民事法律关系的诉讼时效期间，其优于一般诉讼时效期间而适用。本条第一款‘法律另有规定的’的诉讼时效期间即属于特别诉讼时效期间，这些规定优于本条所规定的三年诉讼时效期间而适用。”并以合同法 129 条(四年)与保险法第 26 条(五年)的规定做了举例。

从前述释义来看，民法总则删除了短期诉讼时效，前述释义中列举的合同法与保险法为两个特别法，因此，我们偏向于认为民法通则中规定的一年短期诉讼时效在民法总则生效后按照新法优先于旧法的原则，为三年，民法总则中规定的“法律另有规定的，依照其规定。”不包括民法通则中的四个一年诉讼时效期间，但还是需待进一步确定。

敬海新闻

1. 敬海所合伙人应邀参加伦敦国际航运周活动

应英国国际贸易部及英国驻广州总领事馆邀请，我所高级合伙人陈向勇和合伙人王骏律师作为中国海商事贸易代表团成员，于 2017 年 9 月 11 日至 15 日在英国伦敦参加了第三届伦敦国际航运周活动，该次活动是由英国国际贸易部先进制造与交通海事组主办，英国港口协会、英国交通运输部、Maritime UK、Maritime London、Shipping Innovation、海事行业协会及波罗的海交易所等机构联合组织举办的。代表团成员来自中国船舶设计、制造，国际货物运输，海商事和融资租赁机构。在参加上述活动前，陈向勇律师还被英国驻广州总领事馆聘请为英国政府繁荣基金海商法高级专家顾问。

中国驻英国大使刘晓明在百忙之中抽空出席了伦敦国际航运周“一带一路”早餐会并发表讲话，期望中国企业能够更好的利用伦敦作为全球航运服务中心的地位，希望中国企业在航运金融，航运法律，航运争端解决，航运保险领域将中英航运合作打造成为两国“一带一路”合作的新亮点。



代表团在巴尔的摩航运公会拜访了伦敦海事仲裁者协会 (LMAA) 主席 Ian Gaunt 及前任主席 Clive Aston，与近百位海事仲裁专家一起参加了 LMAA 主办的“*How Does Arbitration Support London*”论坛。



代表团拜访了全球顶尖的船舶中介以及航运信息分析发布公司 Clarkson。公司执行董事兼航运信息研究部总监 Stephen Gordon 为代表团专门介绍了其公司的中国业务，并和代表团深入交流了如何促

进该公司业务在中国的开展。

代表团参加了伦敦华人航运协会主办的伦敦华人航运论坛、拜访了作为从事船舶融资租赁的顶尖银行 ING 银行及专业律所夏礼文律师行。

我们还应邀参加了在兰卡斯特官 (Lancaster House) 的伦敦航运周国宴招待。并同英国海事和交通运输部部长 John Hayes 以及英国航运协会主席 David Dingle 亲切交谈并合影留念。



代表团参加了由英国国际贸易部在萨默塞特官 (Somerset House) 主办的国际海事论坛及企业对接会。英国驻广州总领馆高级外联主任蔡岱松博士就英国驻华使领馆外联部如何支持英国国际贸易部，在中国推广英国海商事服务进行了专题演讲。



2. 敬海所为在中国建造世界首座规模最大“超级渔场”的挪威客户提供法律服务

敬海所挪威客户在中国订造世界首座规模最大“超级渔场”，该渔场由中船重工武船集团青岛船厂承建。该“超级渔场”已成功运抵挪威并将投入使用。

敬海所合伙人王敬律师和徐军律师为该渔场的交付和运输提供法律咨询服务。

近年来，中国造船订单下降，许多造船厂开始接受建造各种海洋工程装备的订单，包括钻井平台、海上风力发电设施以及大型养渔网箱等设备，相关的法律服务将是未来的增长点。



上图就是我们国家为挪威用户打造的深海半潜式智能养殖场，它还有一个名字叫做“超级渔场”。一说到海洋渔场，大家印象中一定是大规模简易的网箱，渔民要经常出海进行维护和保养，当遇到海洋灾害的时候也很难保障自己的利益。但是现在“超级渔场”的诞生将改变这一现状。

它的整体容量超过 25 万立方米，相当于 200 个标准游泳池，这样的装备不仅仅是规模大，同时也标志着中国海洋工程装备制造能力上了一个全新的台阶。

“超级渔场”总高 69 米，约有 23 层大楼高，整体容量超过 25 万立方米，船体总装量达到 7700 吨，能抗 12 级台风，同时“超级渔场”所搭载的现代化设备，可以使它实现高度的自动化，它配备有各类传感器 2 万余个，可实现全自动监测、喂养、清洁等工作。根据设计，仅需要 7 名员工就能实现一次养鱼 150 万条。

“超级渔场”是世界首座、规模最大的深海半潜式智能养殖场，融合了世界最先进养殖技术、环保理念和海洋工程装备制造能力，这型装备也是该领域在世界范围内的首例项目，其建造在整个业界被认为具有极大挑战。

“艾依”轮申请设立海事赔偿责任限制基金纠纷案

徐富斌、闫新风



徐富斌

合伙人

执业领域：海事海商、商事、争议解决

工作地点：天津

联系电话：022-5985 1616

【案号索引】

一审裁定：天津海事法院（2014）津海法限字第 1 号

二审裁定：天津市高级人民法院（2015）津高民四终字第 10 号

再审裁定：最高人民法院（2015）民提字第 151 号

【案情概要】

一审、二审法院查明：2014 年 6 月 5 日，韩籍“艾依”轮在自秦皇岛港开往天津港装货途中，从河北省昌黎县海域先后驶入郭金武、刘海忠的养殖区，后在乐亭县海域驶入李卫国等人的养殖区，造成相关养殖户的损失。

最高院再查明：“艾依”轮在事故发生时使用的英版 1249 号海图标明事故发生海域设置了养殖区，并划定了养殖区范围，“艾依”轮预先设定的航线穿越了该养殖区。郭金武与刘海忠的养殖区相距约 500 米，“艾依”轮航行时间约 2 分钟；刘海忠与李卫国等人的养殖区相距约 9,000 米，“艾依”轮航行时间约 30 分钟。

“艾依”轮船东就上述事故向天津海事法院申请设立海事赔偿责任限制基金，郭金武、刘海忠提出异议，认为“艾依”轮应当就上述多次事故分别设立海事赔偿责任限制基金，而不能就整个航次设

立一个海事赔偿责任限制基金。

【审判结果】

一审、二审和最高院均认为《海商法》第 212 条确立了事故责任制度的原则，即“一次事故、一个限额”。

一审法院：准许“艾依”轮船东设立海事赔偿责任限制基金

一审法院认为，通过多原因综合考虑，“艾依”轮驶入养殖区的行为实际构成一次海上养殖损害事故，故准许船东设立海事赔偿责任限制基金，理由如下：

首先，从事故时间来看，虽然“艾依”轮驶入各养殖区的时间存在间隔，但整个养殖损害事故发生于同一航次下的特定时间段内，在发生过程上具有连续性；

其次，从事故地点上看，虽然发生养殖损害的多个养殖区具体位置不同，但上述养殖区域分布相对集中，均处于同一海域；

最后，从事故原因来看，涉案养殖区损害事故均是由于“艾依”轮错误驶入海上养殖区域所致，养殖损害后果系同一原因造成。

二审法院：驳回异议，维持一审法院裁定

二审法院认为，在判断涉案事故是否属于一次事故时，应从事故的因果关系进行分析。本案中，“艾依”轮虽驶入多个养殖区，但由于各养殖区之间的分布相对集中，“艾依”轮驶入不同养殖区发生于同一航次下的特定时间段，因此整个事故的发生过程具有连续性，在异议人并未提供证据证明“艾依”轮在驶入不同养殖区时存在其他原因致使上述因果关系中断的情况下，涉案事故应认定为一次事故，故维持一审法院裁定。

最高院：撤销一审、二审法院裁定，驳回“艾依”轮船东提出的设立海事赔偿责任限制基金的申请

最高院认为，本案中，“艾依”轮设定航线穿越养殖区，本身存在重大过错，在此情形下，更应当加强了瞭望义务。根据“艾依”轮航行轨迹，“艾依”轮于中午时分驶入郭金武的养殖区，并无夜间视觉障碍，可以推定船员未履行谨慎瞭望义务，而导致第一次侵权行为发生。

依据航行轨迹，第一次侵权行为发生后，“艾依”轮驶入刘海忠的养殖区，两者相距约 500 米，基于船舶运动的惯性及船舶驾驶规律，“艾依”轮在当时情形下无法采取合理措施避让刘海忠的养殖区，致使第二次侵权行为发生。从原因上分析，两次侵权行为均因船舶驶入郭金武养殖区之前，船员疏于瞭望的过失所致，属同一原因，且原因链并未中断，故应将两次侵权行为认定为一次事故。

“艾依”轮驶离刘海忠的养殖区进入开阔海域，航行约 9000 米，时长约 30 分钟后进入李卫国等人的养殖区再次造成损害事故。在进入李卫国等人的养殖区之前，船员应有较为充裕的时间调整驾驶疏忽的心理状态，且在预知航行前方还

有养殖区的情形下，更应加强瞭望义务，避免再次造成损害。“艾依”轮显然未尽到谨慎驾驶的义务，涉案船舶驶入李卫国等人的养殖区，致使第二次损害事故的发生。

最高院进一步认为，上述两次事故之间无论从时间关系还是从主观状态均无关联性，第二次事故的发生并非第一次事故自然延续所致，两次事故之间并无因果关系。虽然两次事故的发生均因“同一性质的原因”，即船员疏忽驾驶所致，但并非基于“同一原因”，引起两次事故。依据“一次事故，一次限额”的原则，“艾依”轮应分别针对两次事故设立不同的责任限制基金。

【案例评析】

《海商法》第 212 条规定，本法第 210 条和第 211 条规定的赔偿限额，适用于特定场合发生的事故引起的，向船舶所有人、救助人本人和他们对他们的行为、过失负有责任的人员提出的请求的总额。

上述法律规定中的“特定场合发生的事故”是由英文“distinct occasion”短语翻译而来，其含义是“一次事故”，该条款确立了事故责任制度的基本原则，具体地说，就是“一次事故，一个限额”的原则，如果是多次事故，则应当多个限额。

作为“一次事故”还是“两次事故”处理，要看造成事故的原因是否一直在起作用。如果是，则作为一次事故；如果原因消失又有另外一个原因出现，应当认定为两次事故，英国理论称之为原因链。在此需要特别说明的是，即便对于同一原因，如果原因链中断的话，就属于两次事故。在同一航次中，基于不同原因的或者相互之

间没有直接因果联系的数个事故，即使时间很短，也构成数个特定场合发生的事故。

最高院在其裁定中指出，判断一次还是多次事故的关键是分析两次事故之间是否是由同一原因所致。如果因同一原因发生多个事故，且原因链没有中断，则应认定为一个事故。如果原因链中断，有新的原因介入，则新的原因与新的事故构成新的因果关系，形成新的独立事故。

《海商法》主要起草人之一、大连海事大学前校长、海商法博士生导师、中国海商法界泰斗级专家司玉琢教授也曾明确指出，“同一原因”（或同一过错），并非指原因或过错的性质属于同一类，而是指造成多个事故的原因（或过错）的时间、地点和过错行为实施者的心理状态都是“同一的”、“特定的”，如果原因（或过错）的性质相同，但过错发生的时间、地点或过失行为实施者的心理状态不同，也不能视为是“同一原因”。

举例来说，都是自秦皇岛港至广州港同一航次下的瞭望疏忽，在秦皇岛港发生的第一次瞭望疏忽造成了本船与 A 船碰撞，在广州港发生的第二次瞭望疏忽造成了本船与 B 船碰撞，虽然两次事故的过错性质都是“同一性质的原因”——瞭望疏忽，但两次疏忽所面临的客观环境，过错行为实施者的心理状态都会有所不同，第二次碰撞事故与第一次碰撞事故的原因——瞭望疏忽并没有直接的因果关系，不能看作是“同一原因”造成的两次事故。

由此可见，“同一性质的原因”与“同一原因”是不同的概念，与本案相似，上例两次瞭望疏忽的原因虽然是“同一性质”的，但两次事故的原因却并非是“同一原因”。也就是说，在认

定事故属于“一次事故”还是“两次事故”时，要看造成事故的原因是否为“同一原因”，而非是否属于“同一性质的原因”，基于不同原因而发生的或者相互之间没有因果关系的数个同一性质的事故，责任人也应承担相应的若干个限额的赔偿责任。最高院在本案中通过对原因链是否中断的分析，进而对“一次事故”还是“两次事故”进行认定，为正确处理此类案件提供了非常有益的参考。

自我国海商法生效以来，对《海商法》第 212 条中的“特定场合发生的事故”如何解释一直没有相关案例，本案经过最高院再审生效裁定作出的判例给予了非常具有指导性的解释，按照司玉琢教授的说法，本案例填补了中国海事审判案例的空白，具有非常典型的指导和借鉴意义。

多式联运法律关系的认定



郭新伟

合伙人

天津分所海商部负责人

执业领域：海商、海事、国际贸易、国际商事仲裁

工作地点：天津

联系电话：022-5985 1616

郭新伟

【案情概要】

晓星化工（嘉兴）有限公司（“嘉兴晓星化工”）作为委托方与裕佳昌公司作为受托方签订《海运进出口代理协议》，约定由受托方代理上海港海运进出口货物的运输，业务范围包括订舱、报关、集卡运输、仓储和装箱。货物交接方式为门到门。

2016年2月，裕佳昌公司为嘉兴晓星化工从上海出运 58,650 净公吨聚丁烯乙醚二醇 PBED-1800（“货物”）至胡志明市，并签发了名为“Multimodal Transport Bill of Lading”的提单，记载托运人为嘉兴晓星化工；收货人和通知方为晓星化工（越南）有限公司（“晓星越南”）。运输条款为堆场到堆场。

2016年3月，货物在目的港从船舶卸下后运往承运人堆场储存，并在经陆路运输至最终收货地途中受损，导致了晓星越南的相关损失。货物的货运险保险人在向晓星越南支付保险赔偿款后，向裕佳昌公司提起保险代位求偿诉讼。

【争议焦点】

本案的争议焦点是涉案纠纷是否属于多式联运合同纠纷，裕佳昌公司是否应承担多式联运经营人责任。

本案中，裕佳昌公司与晓星越南之间无相关书面合同，双方之间法律关系的依据应为裕佳昌公司签发的名为“Multimodal Transport Bill of Lading”的提

单，保险人支付赔款后取得晓星越南的相关权利。诉讼中，保险人结合该提单以及裕佳昌公司与嘉兴晓星化工之间的《海运进出口代理协议》，主张该运输是多式联运、裕佳昌公司为多式联运经营人，并进而主张裕佳昌公司应承担赔偿责任。

我们可以看出，实际上，晓星越南不是裕佳昌公司与嘉兴晓星化工之间的《海运进出口代理协议》的当事人。因此，取得代位求偿的保险人也不能以该协议主张其与裕佳昌与之间存在多式联运合同。而裕佳昌公司签发的提单虽然名为“Multimodal Transport Bill of Lading”，但其责任期间明确规定为“堆场-堆场”，目的地并非到门或者其他目的港港口以外的地点。因此，承运人的责任期间仅至目的港的堆场，不承担货物在目的港至目的地的内陆运输区段发生的损失。

我们认为，本案不属于多式联运合同纠纷，因而裕佳昌公司无需承担货损责任。经法庭审理后，保险人最终撤回了诉讼。

【案例评析】

我国《海商法》规定，多式联运合同须包含两种或两种以上的不同运输方式，且其中一种为海上运输。

在分析判定多式联运合同及其下的货损责任方时，应注意审查合同相关约定及其相对性、运输单据关于责任期间的具体约定（是否构成多式联运提单）以及潜在责任方是否实际履行或者组织履行了受损区段的运输。本案关于这些细节的审查和判断最终直接影响了案件的结果。

武汉海事法院对禁诉令说“不”



戴一

高级律师

执业领域：海事、海商、国际贸易、争议解决

工作地点：上海

联系电话：021-5887 8000

【案情简介】

2017年6月2日，某保险公司就海上货物运输合同纠纷向武汉海事法院申请扣押某租船公司所属的停泊于镇江港的船舶。武汉海事法院裁定准许。

2017年6月8日，保险公司以海上货物运输合同纠纷向武汉海事法院起诉租船公司。武汉海事法院立案受理，于次日向该案被告租船公司送达起诉状副本、应诉通知书、开庭传票等文书。

此后，租船公司以上述案件存在仲裁条款为由向香港法院申请禁诉令。29日，香港法院签发禁诉令，责令保险公司撤回起诉，并禁止保险公司就海上货物运输合同产生的任何纠纷在中华人民共和国启动任何进一步或其他针对租船公司的诉讼程序。

此后，保险公司向武汉海事法院申请海事强制令，要求责令租船公司向香港法院申请撤回禁诉令。

【裁判结果】

根据《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》第19条的规定，武汉海事法院受理保险公司与租船公司之间海上货物运输纠纷取得管辖权，而租船公司在收到法院文书后，未根据《中华人民共和国民事诉讼法》第127、第268条的规定，在答辩期内向武汉海事法院提出有效的管辖权异议。有鉴于此，租船公司已经接受了武汉海事法院对涉案纠纷的管辖

戴一、柏洋

权，故其向香港法院申请禁诉令的行为，侵犯了保险公司的合法权益，保险公司申请的海事强制令符合法律规定。依照《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》第51条、第57条的规定，裁定如下：

- 1、准许保险公司提出的海事强制令申请；
- 2、责令租船公司立即向香港法院申请撤回禁诉令。

【分析】

根据保险公司的申请，武汉海事法院经审查后准许其提出的海事强制令申请，责令租船公司立即向香港法院申请撤回禁诉令(以下简称“反禁诉令”)。

反禁诉令以海事强制令的形式作出。根据《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》(以下简称“海诉法”)第51条的规定，海事强制令所针对的客体是正在发生的不法侵害或者违约行为，以保护申请人法律或者合同赋予的合法权益为目的，实现途径是强制被申请人作为或者不作的预防性海事行为保全措施。

在我国司法实践中，海事强制令传统上可分为三种措施，包括强制放货、强制放船和强制放单。在本案中，反禁诉令责令租船公司向香港法院申请撤回禁诉令，与前述传统措施不同，具有创新性和突破性。

依据《海诉法》第56条的规定，海事强制令的签发须符合三个条件：(1)请求人有具体的海事请求；(2)需要纠正被请求人违反法律规定或者合同约定的行为；(3)情况紧急，不立即作出海事强制令将造成损害或者使损害扩大。

就上述第(1)项条件,《海商法》和《海诉法》及其司法解释并未明确规定海事请求,但在我国司法实践中海事请求普遍参照《海诉法》第21条规定。上述第21条规定涉及的海事请求基本是实体请求权,但反禁诉令涉及的是管辖权争议,针对的是程序性事项。鉴此,反禁诉令事实上将可适用海事强制令的海事请求从实体请求权扩展至管辖权争议。

就上述第(2)项条件,反禁诉令出现的根本原因在于大陆和香港法律对提单并入租约仲裁条款效力问题进行认定时的法律冲突。普通法国家(包括英国和香港地区)倾向于认可提单并入租约仲裁条款对货物索赔方及其代位保险人的效力,而大陆的各海事法院以及最高法院通常不认可提单并入租约仲裁条款对货物索赔方,尤其是对代位保险人的效力。本案的关键问题在于武汉海事法院受理本案实体诉讼后,租船公司未在法定期限内对武汉海事法院的管辖权提出异议,故武汉海事法院对本案实体纠纷享有管辖权,保险公司具有由武汉海事法院对本案纠纷作出裁判的合法权利。因此,租船公司虽获得香港法院签发的禁诉令,但该禁诉令事实上有损保险公司已将本案纠纷提交武汉海事法院进行审理的合法权利而需武汉海事法院进行纠正。

就上述第(3)项条件,如保险公司不遵守香港法院签发的禁诉令,则可能面临来自香港法院的惩戒。如果反禁诉令签发后得到租船公司的遵守而申请撤回香港法院的禁诉令,这无疑会消除禁诉令对保险公司的不利影响。因此,鉴于违反香港法院禁诉令的严重后果,反禁诉令的签发确有其时间紧迫性。

如租船公司不服反禁诉令,可依据《海诉法》第58条申请复议,但复议期间不停止执行;如不履行反禁诉令,则面临《海诉法》第59条规定的惩罚,海事法院依据情节轻重处以罚款、拘留,构成犯罪的,须承担刑事责任。

【评论】

反禁诉令的出现无疑是在现有海事强制令制度下的一项突破和创新。在本案中,反禁诉令事实上将可适用海事强制令的海事请求从实体请求权扩展至程序性事项(如管辖权争议)。对此,学界和审判实务界可能会有争议¹。

当然,我们也注意到本案的特殊情况在于租船公司未在答辩期间内对武汉海事法院的管辖权提出异议。我们认为,这是武汉海事法院认定其具有管辖权,而香港法院签发的禁诉令有损保险公司已将本案纠纷提交武汉海事法院进行裁判的合法权利的重要因素。如果租船公司及时提出管辖权异议,则在正常情况下,武汉海事法院应将管辖权问题(因涉及仲裁条款是否有效并入的问题)通过湖北省高级人民法院上报最高人民法院,最高人民法院作出批复后才能做出管辖权问题的裁定。在此之前,鉴于武汉海事法院对涉案纠纷是否具有管辖权以及香港法院禁诉令的“违法性”尚无定论,则我们倾向于认为,武汉海事法院不会轻易作出反禁诉令。

我国国内当事人以往对于英国或香港法院签发的禁诉令大多持置之不理的态度,武汉海事法院以海事强制令的形式作出反禁诉令,引起我国航运界和司法界的极大关注,我们将持续关注与反禁诉令相关的案件并作相应的评论。

¹ 王博法官在《【趣说法】禁诉令的那些事儿》一文中认为海事强制令基于下列理由不可作为反禁诉令使用:(1)海事强制令只能纠正实体法民事违法行为;(2)诉讼行为并不仅限于向法院提起诉讼,请求法院签发禁诉令的行为亦是诉讼行为的一种。鉴于中国法没有禁诉令制度,以海事强制令的形式责令撤回禁诉令的行为是实质上的“禁诉”,违反中国的法律规定。任伟哲律师在《破解域外禁诉令困境的一次尝试及思考 | 专业研究》中认为,“具体的海事请求”应作宽泛的理解且租船公司向香港法院申请禁诉令对抗国内诉讼的行为可能损害我国司法主权权威,但反禁诉令是否符合上述签发海事强制令的第(1)和(2)项条件存在争议,仍待以后的司法实践进一步明确。