

# 涉外涉港澳台案件审判情况通报会发布稿

宁波海事法院党组副书记、常务副院长 章青山

(2020年9月22日)

各位记者朋友、各位来宾：

大家下午好，首先我代表宁波海事法院对出席今天新闻发布会的新闻记者、来宾表示热烈的欢迎，对社会各界长期以来对海事审判工作的关心和支持表示衷心的感谢。今天，宁波海事法院在此举行新闻发布会，向社会公众以中英文双语形式，公开发布2016年1月至2020年6月《宁波海事法院涉外、涉港澳台案件审判情况白皮书》并公布十大典型案例。

过去的五年时间里，国际政治经济形势风云变幻，中美贸易摩擦以及今年年初以来的新冠肺炎疫情都对全球航运业造成了严重的冲击，以习近平总书记为核心的党中央统筹国内国际两个大局，与各国携手合作，推动共建“一带一路”不断走深走实。在习近平总书记新时代中国特色社会主义思想尤其是建设海洋强国目标的指引下，最高人民法院提出了建设国际海事司法中心的新目标，把海事审判提到了一个全新的历史高度，这为海事审判事业创造了前所未有的发展机遇，也提出了新的更高的工作要求。

五年来，宁波海事法院坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为引领，认真落实“一带一路”倡议以及自由贸易试验

区、海洋强国等重大战略，始终坚持围绕大局、改革创新，敏锐研判国际航运形势对海事审判造成的影响，依法公正高效审理涉外涉港澳台海事海商案件，展示了我国良好的海事司法形象，切实为国家战略实施和浙江海洋经济发展提供了优质的司法保障，为维护国家领土主权和海洋权益，服务改革开放作出了积极贡献。

下面我向大家通报 2016 年 1 月至 2020 年 6 月期间，宁波海事法院涉外涉港澳台案件审判的基本情况与特点、工作亮点和当前浙江涉外涉港澳台海事审判领域出现的新问题并提出建议。

### 首先，通报一下 2016 年至 2020 年 6 月期间我院审理的涉外涉港澳台案件的基本情况与特点

2016 年至 2020 年 6 月，宁波海事法院共受理当事人一方或双方为涉外涉港澳台主体的各类案件 832 件，审结 964 件。收案标的额 34.61 亿元，结案标的额 33.55 亿元。案件类型呈现以下几个特点：

#### （一）收、结案数量总体呈下降趋势，区间波动明显

从五年收结案数据看，除 2018 年较 2019 年略有增加外，历年收结案数呈逐年下降趋势。2018 年度因受理了涉及“奥维乐蒙（AVLEMON）”轮等外轮拍卖的 80 件船员劳务合同纠纷系列案件，故该年度收结案数有所上升。

#### （二）案件类型多样，但案由分布相对集中，运输、事故

## 类纠纷突出

近五年来，我院受理的涉外涉港澳台案件涉及 43 种纠纷类型。按审理程序分，受理一审海事海商案件 773 件，海事特别程序案件 59 件。一审海事海商案件案由分布相对集中于海上货物运输合同纠纷（267 件）、船员劳务合同纠纷（237 件），该两类案件占比分别为 34.54%、30.66%。

在海事特别程序案件中，案件类型集中于诉前申请保全、申请海事强制令以及按海事特别程序办理的申请承认和执行外国仲裁裁决等三类案件，该三类案件在海事诉讼特别程序案件中占比分别为 62.71%、22.03%和 10.19%。诉前海事请求保全类型中的诉前申请扣押船舶有 25 件，共扣押涉外涉港澳台籍的船舶 26 艘，涉及 11 个国家和地区。

## （三）案件涉及区域相对集中，涉“一带一路”国家和地区纠纷增多

近五年来，我院受理的涉外涉港澳台案件中，涉港澳台的当事人有 356 件，占比 42.79%，涉外案件当事人主要集中于美国、英国、法国、新加坡、韩国、日本、巴拿马、马绍尔群岛、希腊、利比里亚等传统航运大国、船舶开放登记国或商品进出口大国。近年来随着“一带一路”国家战略纵深发展，涉“一带一路”国家和地区案件也在增加，主要表现为涉“一带一路”国家和地区的货物在目的港无人提货引发的滞箱费纠纷以及进口原油、化学品发生的货损纠纷，义乌小商品市场货代纠纷

案件数量明显增加。

#### （四）案件调撤结案率比例较高

针对涉外涉港澳台案件普遍存在的送达难、沟通难等症结，我院积极探索调解工作新思路，利用“移动微法院”和特约调解员相结合、线上沟通和当面释明利弊相结合等方式，调解了多批次重大涉外系列案，包括中国人民财产保险股份有限公司舟山市分公司诉马士基航运有限公司（Maersk Line A/S）冷冻集装箱货损系列纠纷 12 件、涉“沙米亚（Shamiya）”轮和“瑞姆（NCC Reem）”轮大宗化工散货乙二醇的国际运输货损索赔纠纷系列案 10 件。这些重大系列案的妥善化解，取得了良好的法律效果与社会效果，尤其是“移动微法院”的运用，打破了涉外涉港澳台审判在时间和空间上的屏障，大大节省了各方的时间成本，优质高效推动了案件进程。近五年来，我院办结 964 件“四涉”海事海商案件中调解结案 216 件，撤诉结案 265 件，调撤率达 49.90%，无发回重审案件，体现了我院较高的涉外涉港澳台案件审判能力和水平。

### 下面，我通报一下我院涉外涉港澳台海事审判工作的主要亮点

#### （一）全力推进最高人民法院国际海事司法浙江基地建设

2019 年 10 月 16 日，我院正式挂牌“最高人民法院国际海事司法浙江基地”。为全力推进国际海事司法浙江基地建设，我院积极展开前瞻性调研，对内加快打造一流海事法官队伍建

设，对外积极扩大交流、集聚资源。中标最高法院 2019 年度司法研究重大课题，就“建设国际海事司法中心背景下的海事审判改革”开展专题研究。五年来，我院组织干警组建翻译团队，制作中英文双语版诉讼指南和诉讼文书，形成英文门户网站常态化、规范化发布机制，组织青年干警参加法律英语培训、上船实践培训。我院与中国人民大学“一带一路”法律研究中心合作共建“一带一路”海事司法研究基地，与大连海事大学合作共建东海海法研究院。

## （二）办结全国首例涉外海事刑事案件，开启海事审判“三合一”改革新篇章

自 2017 年 2 月被最高法院指定为全国首家海事刑事案件管辖试点法院以来，我院充分发挥海事审判和航运专业优势，积极探索民事、行政、刑事“三合一”的海事审判新模式，于 2017 年 8 月审结全国海事法院首例涉外海事刑事案件（“卡塔利娜”轮二副艾伦·门多萨·塔布雷犯交通肇事案），开启了我国海事审判“三合一”改革的新篇章。

## （三）成功设立全国首例涉外油污损害赔偿限制基金

2019 年 5 月 31 日，我院根据《1992 年国际油污损害民事责任公约》和我国法律的相关规定，按法定程序作出裁定，准许巴拿马籍申请人主权荣誉公司（Dominion Glory S.A.）提出的设立油污损害海事赔偿责任限制基金的申请，基金总额 6743109 特别提款权（折合人民币 6400 余万元）。该基金的设

立充分体现了我国恪守国际公约义务的大国担当和平等保护中外当事人合法权益的法治精神,也为今后办理同类案件提供了经验。

#### (四) 精准调研, 服务外贸经济

2019年, 我院成立中美贸易摩擦对海洋经济、航运贸易影响的专题调研组, 举办涉外航运企业座谈会, 就贸易摩擦传导效应作专题调研。梳理涉美、加案件, 分析总结法律风险点和应对措施, 对贸易摩擦背景下的纠纷隐患做出预判, 形成调研报告《关于中美贸易摩擦背景下为浙江航运业提供海事司法服务保障的意见》。2020年新冠肺炎疫情爆发后, 为满足我省航运发展建设司法服务保障需求, 充分发挥海事审判职能作用, 我院立即就新冠肺炎疫情对航运经济的影响开展专题调研, 发布《关于新冠肺炎疫情背景下海事法律风险提示30条》, 在人民司法刊发调研报告《新冠肺炎疫情对航运经济影响与法律应对》, 为促进航运经济尽快复苏和可持续发展提供可供借鉴参考的意见与建议。

#### (五) 启动涉外类案数据库建设助力中国海事案例库平台

我院完成了首批三个案例库, 即涉外涉港澳台滞箱费纠纷案件案例库、涉外渔船碰撞损害责任纠纷案例库和船舶触碰损害责任纠纷裁判要旨综述, 就相关案件的分类、诉讼主体、合理性判定进行了归纳和讨论, 并提出审理思路, 对于审理同类案件具有较强的借鉴和指导意义。上述类案综述通过外网、微

信公众号对外发布，引起业内专业人士广泛关注，进一步扩大了浙江涉外海事审判的对外影响力，为建设中国海事案例库平台打下了坚实基础。

#### （六）启动外国法查明，提升域外法律适用水平

加强外国法查明与研究，是深入贯彻落实十九届四中全会精神，提高涉外审判质量和效率、提升司法国际公信力的重要举措。我院积极启动对外国法查明程序的调研，走访深圳市蓝海现代法律服务发展中心、华东政法大学、中国政法大学等机构、院校，共同研究探讨域外法律的查明与适用。在审判实践中，我们依据冲突规范，准确判断并在个案中适用利比里亚法、英国法等，体现了我院较好的域外法律适用水平。

#### （七）创新启动域外电子邮件送达，成效初显

针对涉外涉港澳台审判存在的“送达难”问题，我院结合民事诉讼法和相关司法解释的规定，准确把握有关国际条约的发展趋势，启用专门官方邮箱，对涉外涉港澳台案件的司法文书除通过直接邮寄至我国大陆地区的代表机构、分支机构、业务代办人或通过国际司法协助方式等送达外，同时使用官方电子邮件向境外企业直接进行中英文双语电子送达。在近 10 个月的尝试中，涉外涉港澳台企业在收到电子邮件后的反馈率达 77%，其中，收到我院电子邮件后外方被告自动履行而原告撤诉的案件量约占 36%，结合电子送达确定送达成功进而作出判决的案件量约占 17.65%。

我们对浙江涉外涉港澳台海事审判领域出现的新问题进行了梳理，并提出了有针对性的建议，下面我通报一下相关情况

#### （一）出口到巴西、委内瑞拉等南美货物的无单放货风险问题

审判实践中，发现巴西、委内瑞拉等南美国家对无单放货的流程有特殊规定，建议航运公司、货主对出口到以上南美国家的货物，提前熟悉当地关于无单放货流程方面的规定，并做好证据的收集提交工作，提前制定相关的风险防范预案，最大限度减少相应的法律风险。

#### （二）因货物申报不实、不符合环保标准产生的滞箱费问题

我院近年来受理的海上货物运输合同及海上货运代理合同纠纷中，因出口危险品货物申报不实、进口不符合环保标准的“洋垃圾”引发的涉集装箱超期使用费等案件比例较高。烟花爆竹等危险品、废金属等“洋垃圾”系违规出运，这类原因引发的滞箱费、堆存费等纠纷，由于货物本身具有危险性、威胁公共安全、危害环境，一旦被海关、港口当局发现，货物的监管、处置期间即大幅度延长甚至难以控制，相较于普通滞箱费纠纷产生的损失更大，货方的过错更为明显。建议进出口货主在运输时要如实申报货物品名，各级海运货代也应严格审查货物品名的申报是否与实际相符，更不能与货主串通勾结故意错报假



报品名，否则将承担严重的违约赔偿责任。

### （三）集装箱冷链、大宗化工散货的国际运输货损索赔问题

此类案件的争议焦点主要集中在货损责任主体、货损数额等方面。建议船方妥善保存集装箱的全程温控记录、化学品的运输装船样本、随船样本等原始记录，建议货主在货损事故发生后第一时间向保险人报案，并及时主张维权，尽量取得承运人提供的保赔协会担保函，为后续索赔诉讼的送达、承运人及时应诉等提供保障。

### （四）保险理赔时货损金额认定问题

出口货物在目的港发生货损，在报关金额与实际货值不一的情况下如何认定货损金额颇有争议。建议保险人接到报案后，与被保险人共同委托公估机构勘验；如有理由不信任保险单记载的保险人单方委托的勘验机构，可以另行委托公估机构对货损过程及货损金额进行调查。

### （五）被保险人超航区航行的认定

航区划分与基于主权划分的领海、专属经济区等分属不同概念，不应混淆。对于航区的界定应以中华人民共和国海事局公布的《船舶与海上设施法定检验规则—国内航行海船法定检验技术规则〔2020〕》为准。

各位来宾、各位记者，加强涉外涉港澳台海事海商审判工作，坚持对中外当事人平等保护，为新时代改革开放提供更加

有力的司法服务保障，依法打造良好的营商环境，不仅是宁波海事法院切实推进海事审判“三合一”改革进程的重要举措，更是宁波海事法院面向世界展示中国司法形象的“重要窗口”。

下阶段，宁波海事法院将始终坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，牢固树立“四个意识”，坚决做到“两个维护”，高举新时代改革开放旗帜，以扎实推进海事审判“三合一”改革、深入实施精品审判战略为抓手，全力推进最高人民法院国际海事司法浙江基地建设，持续推动浙江涉外涉港澳台海事审判实现新跨越，为浙江建设“重要窗口”贡献海事司法力量。

再次感谢各位记者朋友出席今天的新闻发布会！