

# 海事审判白皮书

(2016年)

青岛海事法院

2017年6月

## 前 言

2016 年是我国实施“十三五”规划、全面建成小康社会决胜阶段的开局之年，也是全面深化改革特别是深入推进司法责任制改革的攻坚之年。作为审理海事海商和海事行政案件的专门法院，一年来，我院深入学习贯彻党的十八大、十八届三中、四中、五中、六中全会精神和习近平总书记系列重要讲话精神，紧紧围绕海洋强国战略、“一带一路”建设和辖区蓝色经济发展，牢牢把握司法为民、公正司法工作主线，以建设国际海事司法中心为目标，以深化海事司法责任制改革为动力，以推进海事审判精品战略为重点，以提升海事司法能力为保障，坚持改革创新，强化机制措施，突出抓好执法办案第一要务，努力让人民群众在每一个司法案件中感受到公平正义，有效发挥了海事审判职能作用，为维护国家海洋权益、促进海洋经济和经贸航运事业发展提供了有力的海事司法服务和保障。为更好地接受社会监督，不断改进海事审判工作，发挥典型案例的示范指引作用，进一步提升海事司法的公信力和影响力，我们编写了《海事审判白皮书（2016 年）》，简要介绍我院 2016 年审理海事海商和海事行政案件的基本情况、海事审判工作开展情况，并公开发布 6 起典型海事海商案例。

编 者

2017 年 6 月

# 目 录

## 第一部分 审理海事海商和海事行政案件的基本情况

一、案件总体情况

二、案件主要特点

## 第二部分 海事审判工作开展情况

一、发挥职能作用，全力服务海洋强国和“一带一路”建设

二、坚持司法为民，努力提供优质高效的海事司法服务

三、突出工作重点，积极助推国际海事司法中心建设

四、坚持从严治院，努力打造过硬海事司法队伍

## 第三部分 典型案例

案例一：某造船海洋株式会社申请承认仲裁裁决纠纷案

案例二：原告某粮油有限公司诉被告某财产保险股份有限公司海上保险合同  
合同纠纷案

案例三：原告某银行股份有限公司运城市分行诉被告某航运有限公司无  
正本提单放货侵权损害赔偿纠纷案

案例四：原告交通运输部某打捞局诉被告某财产保险股份有限公司某市  
分公司船舶保险合同纠纷案

案例五：某融资担保有限公司诉被告某游艇旅游有限公司、被告某游艇  
租赁有限公司等担保追偿权纠纷案

案例六：关某某诉施某某、李某、第三人丛某某船舶买卖合同纠纷案

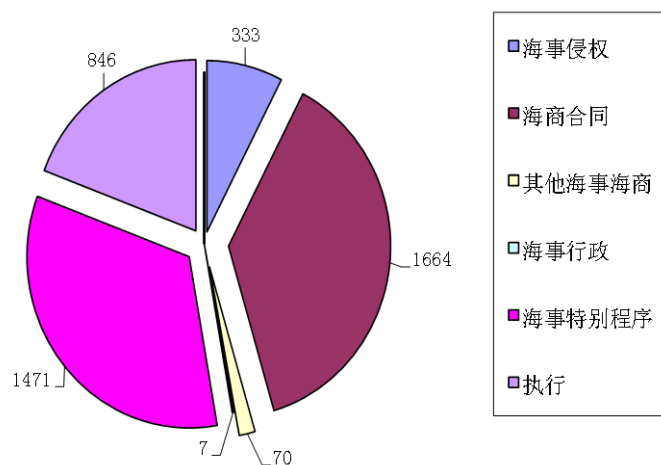
## 第一部分 审理海事海商和海事行政案件的基本情况

### 一、案件总体情况

2016 年度，我院共受理各类案件 4384 件，共审执结各类案件 4462 件，收结案数量在全国 10 个海事法院中名列第三。各类案件收结情况如下：

#### (一) 各类案件收案情况（详见表一）

表一 2016 年收案类型分布表



2016 年度，我院受理的案件主要包括：按适用程序可分为

一般诉讼程序、海事特别程序和执行程序等案件类型，其中一般诉讼程序案件包括海事侵权、海商合同、其他海事海商、海事行政等案件类型；按是否具有涉外因素，可分为国内、涉外和涉港澳台等案件类型。具体分布情况如下：

**1、海事侵权案件：**收案 333 件，占全年收案总数的 7.6%。其中，污染损害赔偿纠纷 96 件，海上、通海水域人身损害责任纠纷 144 件，海上、通海水域养殖损害责任纠纷 25 件，船舶碰撞损害责任纠纷 20 件，非法留置船舶纠纷 1 件，其他海事侵权纠纷案件 47 件。

**2、海商合同案件：**收案 1664 件，占全年收案总数的 38%。其中，船员劳务合同纠纷 918 件，海上、通海水域货物运输合同纠纷 139 件，船舶买卖建造修理合同纠纷 57 件，均呈下降趋势；与此同时，海上保险合同纠纷 87 件，船舶抵押合同纠纷 53 件，船舶租用合同纠纷 29 件，其他海商纠纷包括海上货运代理合同纠纷、船舶代理合同纠纷等共计收案 370 件，均呈上升趋势或同比基本持平，这是 2016 年航运业市场持续低迷在海事司法领域的一个体现。

**3、其他类海事海商案件：**收案 70 件，同比上升 89.1%。其中，港口作业纠纷 15 件，海洋开发利用纠纷 25 件，船舶所有权、共有人经营案件 7 件，海域使用权案件 3 件，共有人经营、受益分配和财产分割纠纷 10 件，其他海事海商纠纷 3 件。

这反映出 2016 年我院受理的案件种类更趋多元化，海事司法服务保障领域更加宽广。

4、**海事行政案件**：收案 7 件，涉及海事行政非诉等案件类型，涉及海事局、海洋与渔业局、海洋局等涉海行政机关。

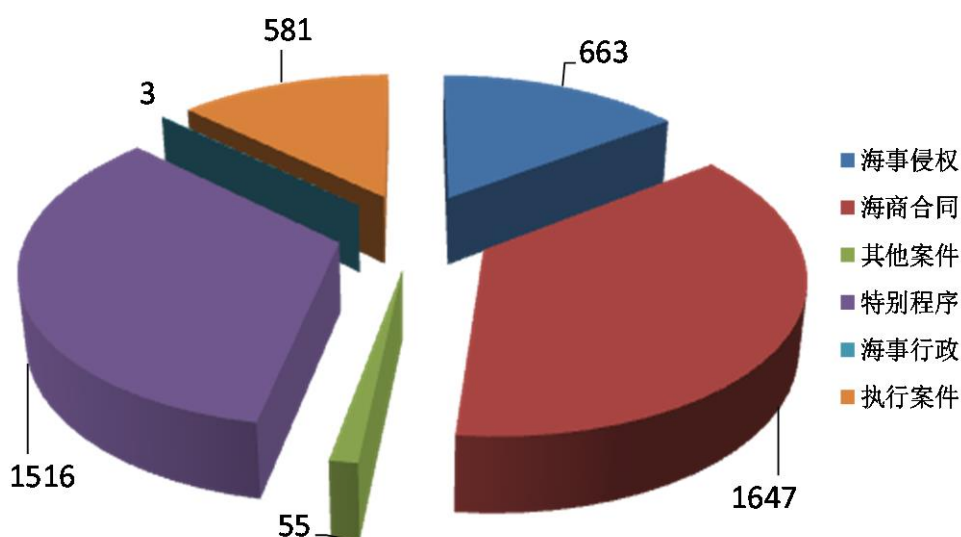
5、**海事特别程序案件**：收案 1471 件，占全年收案总数的 33.6%。其中，海事债权登记受偿纠纷 727 件；申请扣押船舶案件 129 件；海上事故宣告死亡案件 173 件，这一数据处于高位，值得相关管理部门及从业人员警惕；申请海事强制令案件 5 件；申请海事证据保全案件 8 件，船舶优先权催告案件 1 件，司法协助案件 1 件。

6、**执行案件**：收案 846 件，占全年收案总数的 19.3%。

7、**涉外、涉港澳台案件**：涉外案件收案 172 件，涉港澳台案件收案 106 件，共占全年收案总数的 6.3%，涉及 20 多个国家和地区。

## （二）各类案件结案情况（详见表二）

表二 2016年结案类型分布表



2016 年度，我院共审执结各类案件 4462 件，实现了收结案良性循环。其中，一般诉讼程序结案 2365 件，海事特别程序结案 1516 件，执行程序结案 581 件。具体分布情况如下：

**1、海事侵权案件：**结案 663 件，占全年结案总数的 14.9%。其中，污染损害赔偿纠纷 370 件，海上人身损害赔偿纠纷 178 件，水产养殖纠纷 31 件，船舶碰撞纠纷 22 件，海运欺诈纠纷 2 件，非法留置船舶 1 件，其他海事纠纷 59 件。

**2、海商合同案件：**结案 1647 件，占全年结案总数的 36.9%。其中，船员劳务合同纠纷 932 件，海上货物运输合同纠纷 133 件，海上保险合同纠纷 75 件，船舶买卖建造修理合同纠纷 67 件，船舶抵押合同纠纷 57 件，船舶租用合同纠纷 35 件，船舶融资租赁合同纠纷 7 件，海上救助打捞合同纠纷 3 件，海上旅客行李运输合同纠纷 1 件，其他海商纠纷 337 件。

**3、其他类海事海商案件：**结案 52 件，占全年结案总数的 1.2%。其中，港口作业纠纷 14 件，海洋开发利用纠纷 12 件，共有人经营、财产分割纠纷 11 件，船舶所有权、抵押权、留置权、优先权等纠纷 4 件，海域使用权纠纷 8 件，其他纠纷 3 件。

**4、海事行政案件：**结案 3 件。其中，2 件为海事行政非诉案件，1 件为海事行政诉讼案件。涉及行政机关均为海洋与渔业局。

**5、海事特别程序案件；**结案 1516 件，占全年结案总数的

34%。其中，海事债权登记受偿纠纷 771 件，申请扣押船舶案件 128 件，海上事故宣告死亡案件 164 件，申请诉前财产保全案件 423 件，海事强制令案件 7 件，海事证据保全案件 8 件，船舶优先权催告案件 5 件，申请设立海事赔偿责任限制基金案件 4 件，申请公示催告案件 3 件，司法协助案件 2 件，申请拍卖船舶案件 1 件。

**6、执行案件：**结案 581 件，占全年结案总数的 13%。

**7、涉外、涉港澳台案件：**涉外案件结案 471 件，涉港澳台案件结案 152 件，共占全年结案总数的 14%。

## 二、案件主要特点

**1、海事海商案件总体平稳运行，部分案件类型上升趋势明显。**2016 年，我院严格执行立案登记制有关规定，加强案件繁简分流，健全完善多元纠纷化解机制，收结案情况总体呈现出良好运行态势；受海事法院受案范围调整扩大等因素的影响，海洋开发利用纠纷、港口作业纠纷等案件类型收案数量明显增加。

**2、辖区海事纠纷涉外性增强，影响力扩大。**审执结涉外（含港澳台）案件 623 件，同比增长 71.3%。成功审理了巴拿马籍“大象”轮案等多起当事人双方均为国外当事人的海事海商纠纷案件，进一步提升了海事司法的国际影响力。

**3、案件结收比超过 100%，极大地促进了收结案良性循环。**



从近5年我院的结案情况(表三)可以看出,相较于2012至2014年,2016年度的结案数量增长了近2000件,案件结收比为近5年最高水平,实现了收结案良性循环。

表三 2012-2016年度结案情况表

年度 项目	2012	2013	2014	2015	2016
结案数量	2627	2565	2458	4564	4462
案件结收比	94.9%	98.2%	89.9%	86.9%	101.8%

**4、海事海商案件结案方式中,判决率、调撤率同比持平。**

在2365件审判案件中,判决结案889件,调解结案606件,撤诉结案718件,分别占结案总数的37.6%、25.6%和30.3%,三种结案方式维持了“三分天下有其一”的模式。较高的调撤率既维护了当事人的合法权益,弥合了纠纷,又快速化解了矛盾,维护了社会和谐稳定。2016年度无申请再审案件。

**5、执行案件结收比上升明显。**执行案件结案581件,同比上升10.9%,结收比为68.7%,呈明显上升趋势,反映出我院积极推进基本解决执行难取得初步成效。

## **第二部分 海事审判工作开展情况**

2016年，我院在山东省委、省法院的正确领导、指导下，在青岛市人大及其常委会的有力监督下，全面贯彻党的十八大和十八届三中、四中、五中、六中全会精神，深入学习贯彻习近平总书记系列重要讲话精神和治国理政新理念新思想新战略，紧紧围绕海洋强国战略、“一带一路”建设和辖区蓝色经济发展，牢牢把握司法为民、公正司法工作主线，忠实履行宪法法律赋予的职责，充分发挥海事审判职能作用，各项工作实现新的发展和进步。共受理各类案件4384件，审执结4462件，结收比为101.8%。已连续六年被评为省级文明单位。全国人大常委会、最高法院、省法院、青岛市人大常委会、青岛市政协等领导同志先后来我院视察指导工作并给予肯定和鼓励。

### **一、充分发挥职能作用，全力服务海洋强国战略**

（一）强化大局意识，紧紧围绕海洋强国战略谋划、部署和推进海事司法工作。充分认识海事司法在国家海洋发展战略中的职能定位，把海事司法放到海洋强国、“一带一路”建设和辖区海洋经济发展大局中谋划和部署，制定出台了服务保障青岛市“海洋+”发展规划、烟台中韩产业园和威海中韩自贸区建设等三个实施意见，得到青岛、烟台、威海等市主要领导同志的批示肯定。自觉接受监督，先后将我院2016年工作要点、职

能作用发挥情况呈报省级和辖区七个地市党委、人大、政府、政协，得到省政协以及威海、滨州等市主要领导同志的批示肯定。高度重视青岛市人大关于“大力推进青岛仲裁事业发展、打造一流仲裁机构”议案办理工作，制定下发方案，明确目标任务，为把青岛仲裁打造成东北亚国际商事争端解决中心提供了有力支持，得到青岛市人大常委会领导的高度评价。

（二）加强海事海商审判，促进海洋经济健康发展。积极受理涉及船舶碰撞、海上养殖损害、海洋环境污染等海事侵权纠纷案件及海上运输、船舶修造、港口物流等海商合同纠纷案，有效维护了海上正常的生产经营秩序和海洋生态环境，有力促进了青岛及全省海洋交通运输物流业和海洋装备制造业等海洋优势产业的发展。案件审理中，注重维护国家司法主权和海洋权益，平等保护中外当事人的合法权益，确保司法公开、公平、公正，有力提升了海事法治软实力。面向社会公开发布海事海商、涉外海事海商审判白皮书和 13 起典型海事海商案例，21 家中央及省市媒体进行了宣传报道，取得良好社会效果。

（三）加强海事行政审判，为海洋经济发展营造了良好的执法环境。依法积极行使海事行政案件管辖权，更加注重权力制约，切实维护公平正义。面向社会公开发布海事行政审判白皮书和 5 起典型海事行政案例，对审判工作中发现的海洋综合治理问题提出了具体对策与建议。如在审理一起海域使用权纠

纷案件中，发现青岛部分区市存在非法使用海域等问题，我院及时向青岛市政府提出司法建议，促进了海域使用管理的规范化。不断总结海事行政审判工作经验，加大调研宣传力度，在全国海事审判工作会议上作交流发言，得到上级法院领导的鼓励和肯定。

（四）加大执行力度，努力实现当事人的胜诉权益。为使案件当事人有更多获得感，更加注重公正、善意、文明执行，进一步规范执行案款管理，扎实开展了执行案款集中清理活动，健全了及时转付的长效机制，确保当事人在最短的时间内领到执行案款。加强执行信息化建设，强化执行网络查控平台的应用，及时公布失信被执行人，加强信用惩戒，提高办案效率。加强执行保障，将执行庭升格为执行局，在调整充实执行力量的基础上组建 6 个执行团队。按照最高人民法院和省法院的部署要求，研究制定实施方案，及时动员部署，狠抓责任落实，强力推进基本解决执行难问题。

## **二、坚持司法为民，努力提供优质高效的海事司法服务**

（一）多措并举，全面提高案件质效。面对案件迅猛增长带来的压力，加强对新情况新问题的司法应对，始终把案件质量作为重中之重来抓，大力弘扬“工匠精神”，对案件质量追求卓越，对审理过程精益求精，对当事人服务至上。案件服判息诉率 93%，无申请再审案件。牢固树立“没有效率就没有质量”

的观念，在保证案件质量的前提下，最大限度地提高案件效率。先后两次大力开展了未结案件集中清理活动，每周对未结案件清理进展情况进行调度和分析通报。开展了长期未结诉讼案件专项整治活动，多次专门召开审委会进行逐案调度，分析未结原因，制定结案计划，加快办理进度。2016年案件结收比达到101.8%，同比提高13.8个百分点，实现了收结案良性循环。

（二）积极推广“四心工作法”，不断完善便民利民爱民措施。强化便民诉讼服务新理念，要求干警将“四心工作法”内化于心、外化于行，真正做到“接待当事人要热心、倾听诉求要耐心、审判案件要细心、解决问题要诚心”，用“四心”换取群众的顺心、安心。妥善审结船员劳务合同纠纷案件932件，最大限度维护了涉民生案件当事人的合法权益。加强立案窗口建设，对原有立案大厅进行全面改造，建成集诉讼服务大厅、诉讼服务网、12368热线“三位一体”的诉讼服务中心，为当事人提供立案、咨询、信访等“一站式”便捷服务。结合我院实际，加强案件繁简分流，制定下发了《关于案件繁简分流的若干规定》，提高了审判效率。全年适用简易程序审结案件2201件，占全部结案数的49%。在诉讼服务中心设立人民调解室，加强诉调对接平台建设，努力构建符合海事司法实际的多元纠纷化解机制。

（三）加强派出法庭建设，努力打造便民诉讼服务的升级

版。不断加强烟台、威海、日照、石岛、东营等派出法庭的规范化建设，充分发挥派出法庭便民利民优势。在大力推进基本设施建设的基础上，同步推进信息化建设，实现了派出法庭办公办案系统与院本部互联互通，当事人可就近选择办理远程立案、缴纳费用、领取文书等诉讼业务。各派出法庭认真践行司法为民宗旨，深入港航企业、渔村码头及时就地化解矛盾纠纷，加强与地方党委、人大、政府、政协以及涉海行政主管部门的沟通联系，有效提升了海事司法的影响力。各派出法庭共收案2203件，占全院收案总数的50.3%，结案2349件，占全院结案总数的52.6%。

### **三、突出工作重点，积极助推国际海事司法中心建设**

（一）强化责任担当，成功协办全国海事审判工作会议并协助做好后续工作。2015年12月16日，全国海事审判工作会议在我院召开。周强院长出席会议并作重要讲话，提出了“建设具有较高国际影响力的国际海事司法中心”的宏伟目标和具体措施。会上同时举行了最高人民法院国际海事司法研究基地暨国家法官学院青岛海事分院成立仪式。以此次会议的成功召开为契机，我院全力协助最高法院做好“基地”和“分院”的选址、规划建设、法官培训等各项工作，并紧紧围绕建设国际海事司法中心的目标要求，站在更高的起点上，以更开阔的视野，谋划和推进海事司法工作，在国际海事司法中心建设上迈

出坚实步伐。

（二）实施精品战略，努力提升海事司法的公信力和影响力。制定出台《审判流程管理规定》、《关于进一步规范审判秩序的意见》等规范性文件，强力推进审判流程再造，对所有案件立案和结案实行统一归口管理。推行案件繁简分流，构建“简案快审、繁案精审”审判体系，以庭审观摩、优秀裁判文书和典型案例评选、案件评查为手段，努力打造精品庭审、精品文书、精品案例，最大限度地实现裁判公正。多篇优秀裁判文书、精品案例在全国、全省法院评选活动中获奖或在国家级、省级刊物公开发表。成功审结“大象”轮抵押权纠纷一案，原被告皆为外国公司，案件标的额为1亿美元及相应利息，船舶拍卖价款为5600万美元，承办法官精心组织庭审、精心撰写裁判文书，案件当庭宣判，当事人一审即服判息诉。

（三）加强智慧法院建设，不断提升海事司法的透明度。对大法庭、审委会会议室、视频会议室等审判办公场所进行了智能化升级改造，相继启用了网上办公系统，建设了审判质效管理、审委会远程汇报、手机APP办公办案等应用系统30多个，提高了办公办案效率。与国家海洋局北海分局、山东海事局建立了执法协同平台，实现了网络平台的互联互通和信息数据的资源共享。积极推进审判流程、庭审活动、裁判文书、执行信息四大公开平台建设，建设了手机APP司法公开平台，当事人

可通过该平台随时随地查询案件信息；按照“应上尽上”的原则，公开裁判文书 1700 余篇；建成高标准的庭审直播平台，专门用于互联网直播。信息化服务人民群众、服务审判执行、服务司法管理的水平明显提升。

（四）加强对外交流，努力扩大海事司法的影响力。借助协办最高人民法院国际海事司法研究基地和国家法官学院青岛海事分院的优势，加强与高等院校和科研机构的合作，促进国际海事司法交流。与中国海洋大学法政学院联合举办了“第二届中国海洋司法保护高端论坛”，与大连海事大学法学院和上海海事大学法学院分别签署了战略合作协议并设立法律教育实践基地，选派法官赴美国、韩国进行了交流，成功接待了德国法官代表团一行 14 人的来访，全方位树立了海事司法的良好形象。

#### **四、坚持从严治院，努力打造过硬海事司法队伍**

（一）加强思想建设，认真落实全面从严治党责任。扎实开展“两学一做”学习教育，以坚定理想信念为首要任务，牢固树立“四个意识”，坚决维护以习近平同志为核心的党中央权威。加强和规范党内政治生活，选举产生了机关党委新一届委员会和纪律检查委员会，组织召开党建述职评议大会、专题组织生活会，开展了庆祝建党 95 周年演讲比赛、先进党支部和优秀共产党员评选等一系列党建活动。认真落实党风廉政建设“两个责任”，组织签署党风廉政建设责任书，积极开展“廉洁司法大



家谈”等警示教育活动中，邀请专家教授对廉洁自律准则、纪律处分条例等作专题辅导，始终保持警钟长鸣。干警的组织意识和党性观念明显增强，营造了干事创业、风清气正的良好氛围。

（二）凝聚力量共识，积极稳妥推进海事司法责任制改革。认真组织学习上级有关会议和文件精神，引导干警充分认识司法责任制改革的重大意义，最大限度凝聚推进改革的正能量。按照省委和省法院的部署要求，精心组织首批法官入额考试、考核和考察工作。学习借鉴试点法院的成功经验，组织召开首批法官入额考核述职演讲大会，并进行民主测评和业绩考核，顺利完成了36名首批入额法官的遴选任务，确保了员额制改革的实际效果。认真学习各地审判队伍建设经验，探索组建12个审判团队，进一步强化了司法责任。加大专家型人民陪审员选任力度，积极推进人民陪审员制度改革，不断健全人民陪审员参审机制。

（三）加强干部管理，努力提升海事司法能力。严格按程序提拔干部，树立了正确的选人用人导向，优化了干部队伍结构，想干事、能干事、干成事的干部队伍初步形成。不断完善以干警需求、工作需要为导向的培训机制，积极组织干警参加上级单位举办的各类培训班，春节后上班第一周组织全院干警集中培训。通过定期举办“法官论坛”、创办刊物《青岛海事审判》等平台 and 载体，全方位、多渠道提升海事审判能力和水平。

多篇调研论文在国内外权威刊物公开发表或在全国、全省法院评选活动中获奖。其中 2 篇获全国海事审判系统研讨会论文评选一等奖。

### 第三部分 海事海商典型案例

#### 案例一：某造船海洋株式会社申请承认仲裁裁决纠纷案

##### 【基本案情】

2007年5月8日，某造船海洋株式会社（本案申请人，以下简称“S造船”）与J ELEPHANT公司（以下简称“J公司”）签订船舶建造合同，约定该合同项下的纠纷应按照《1996年英国仲裁法》提交伦敦仲裁，明确了仲裁员选任程序、并约定公司董事作为合同项下事务的联系人及其联系方式等。之后双方又分别签订补充协议一、二、三，并对补充协议一进行了修改，对变更、设计认可、设备供应商、提供担保函、造船合同价款、支付条款、交船日期、已支付的第一期款项和第二期款项的退款保函等事宜达成补充协议。

2010年1月18日，S造船与J公司、C公司（本案被申请人）签订合同主体变更协议，将买方变更为C公司。2011年2月22日，S造船作为建造方、C公司作为买方、D公司（本案被申请人）作为船舶所有人签订补充协议四，由D公司承担部分付款义务，并指定其公司董事作为联系人。两协议均约定任何因协议所产生的纠纷应依照前述造船合同仲裁条款进行仲裁，该仲裁条款的规定应视为已并入协议。

后S造船声称，C公司和D公司未按约支付造船款项，遂S造船作为申请人，以C公司为第一被申请人、以D公司为第二

被申请人，申请伦敦仲裁，要求 C 公司支付利息及本金合计美元 35363599 元；要求 D 公司支付利息及本金合计美元 17908000 元。因 C 公司和 D 公司未在规定时间内指定仲裁员，S 造船指定的 John Colin Sheppard 仲裁员担任独任仲裁作出仲裁裁决，支持 S 造船的请求。仲裁中的各通知、文件及仲裁裁决等均向 C 公司和 D 公司的住所地或其合同约定的联系人送达。S 造船遂于 2015 年 3 月 31 日向法院申请承认该仲裁裁决，提交了我国境内翻译公司翻译的仲裁协议、仲裁裁决的中文译文以及《1996 年英国仲裁法》等。

#### 【裁判结果】

法院经审查认为，本案属于申请承认外国海事仲裁裁决案件。依照《中华人民共和国民事诉讼法》第十一条和《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》第十三条的规定，S 造船申请承认伦敦仲裁裁决时，被执行的财产“G”轮被另案扣押于中华人民共和国石岛港，位于青岛海事法院管辖区域，青岛海事法院对本案有权行使管辖权。

根据《中华人民共和国民事诉讼法》第二百八十三条和《全国人大常委会关于我国加入〈承认及执行外国仲裁裁决公约〉的决定》相关规定，本案所涉的仲裁所在地大不列颠及北爱尔兰联合王国（以下简称英国）亦系《纽约公约》的缔约国，故应依照《纽约公约》予以审查。

对争议焦点之一，即本案申请人 S 造船提交的仲裁裁决及

仲裁协议及其中文译文是否符合《纽约公约》规定的形式要求，法院认为，申请人 S 造船提交了经公证认证的仲裁裁决正本以及包含有仲裁协议的建造合同及其补正协议、修正协议以及合同主体变更协议及补正协议四等的正本或与原件核对无异的副本，符合《纽约公约》第四条第一款关于仲裁协议以及仲裁裁决的文本形式的要求，法院对其真实性予以认定。

对争议焦点之二，即涉案仲裁裁决是否存在《纽约公约》规定的拒予承认的情形，法院认为，S 造船与 J 公司、C 公司及 D 公司签订的合同主体变更协议及补充协议，均明确约定并入仲裁协议，适用英国法伦敦仲裁，依照《1996 年英国仲裁法》的规定，属于以书面形式达成了有效的仲裁协议。仲裁事项不违法中国商事保留声明。独任仲裁员的委任程序以及送达方式等符合《1996 年英国仲裁法》规定。仲裁裁决已经送达给本案被申请人 C 公司、D 公司，其并未举证证明其已就涉案仲裁裁决向英国法院提出上诉，该仲裁裁决有效。承认或执行该项仲裁裁决，并非与中国的公共秩序或中国法律相抵触。

综上，法院依法裁定承认 John Colin Sheppard 先生于 2015 年 1 月 16 日在大不列颠及北爱尔兰联合王国伦敦对申请人 S 造船海洋株式会社与被申请人 C 公司、D 公司造船合同纠纷作出的仲裁裁决。

### **【典型意义】**

本案是一起承认与执行国外仲裁裁决的典型案列。涉及当事人申请我国法院承认与执行外国仲裁机构作出的仲裁裁决的

审查问题。对于申请承认和执行外国海事仲裁裁决案件的审查，应根据我国法律的规定，依照我国缔结或参加的国际条约或者按照互惠原则进行。《纽约公约》是国际仲裁领域最重要的一项国际公约，为外国仲裁裁决的承认与执行设定了国际标准，并得到大多数国家的认同。作为该公约的缔约国，我国法院一直高度重视《纽约公约》在中国的适用，充分尊重当事人的意思自治，为外国仲裁裁决的承认和执行提供高效、便利的司法环境，为纠纷的多元解决创造良好的法治环境。本案审查准确把握《纽约公约》的宗旨与精神，正确解释与适用公约的条文，裁定对外国海事仲裁裁决予以承认，体现了支持国际海事仲裁和适度监督的司法理念，是对《纽约公约》解释和适用的积极尝试和有益探索。此外，本案适用仲裁地法律，即《1996年英国仲裁法》，认定仲裁协议的效力、仲裁庭组成合法性等问题，对涉外商事、海事案件审理中外国法律的查明和适用问题也具有一定的指导意义。

## 案例二:原告某粮油有限公司诉被告某财产保险股份有限公司海上保险合同纠纷案

### 【基本案情】

2014年,某粮油有限公司(以下简称粮油公司)从马来西亚购买精炼棕榈油,由“A”轮分别在两个港口装运。两票货物装港卫生证书载明货物酸值允许的最大值为0.20mg/g,实际酸值分别为0.145mg/g、0.194mg/g,均未超出中国公共卫生强制标准。“A”轮在第二装港装完货后,因该轮主机故障,于4月12日开始由拖轮拖带航行,5月2日抵达日照港。经检验,两票货物的酸值超出0.2mg/g的强制标准,被作退运处理。

粮油公司就上述货物投保货运险,某财产保险股份有限公司(以下简称保险公司)签发货物运输保险单,承保条款为协会货物A条款,受英国法律和惯例管辖。协会货物A条款除外条款规定,本保险不承保迟延直接造成的灭失、损害或费用。

发生货损后,粮油公司向保险公司主张赔偿未果,遂向法院请求判令保险公司等赔偿货物损失、货物市场差价损失、货物退运发生的其他等损失及利息。

### 【裁判结果】

法院经审理认为,本案系海上货物运输保险合同纠纷。案涉货物是从马来西亚运至日照,与本案货物运输有关的海上保险合同具有涉外性。根据《中华人民共和国涉外民事关系法律

适用法》第四十一条规定,粮油公司与保险公司等一致认为应适用英国法,本案解决保险争议的准据法为英国法。保险公司既未提出充分的证据证明粮油公司知道涉案船舶主机发生故障的事实,也未行使权利撤销合同,因此根据《1906年英国海上保险法》第十八条的规定,保险合同应当认定为有效。因准据法为英国法,故普通法判例中的近因原则应予适用。所谓近因应当是效果上近接,并独立发挥决定性、支配性作用的原因。在本案中,承运船舶发生机损事故导致航程远远超出正常时间,尽管从表面上看,损害是由航程迟延造成的,但迟延是船舶机损事故的必然结果,因此,本案货损发生的近因是承运船舶的机损事故而非航程迟延。保险合同的除外条款中并不包括承运船舶的机损事故,该近因属于承保风险,保险人应根据约定对该近因造成的损害承担保险责任。

综上,依照《中华人民共和国涉外民事关系法律适用法》第四十一条、《1906年英国海上保险法》第一条、第二十七条、第五十五条、第七十一条和《中华人民共和国民事诉讼法》第一百四十四条之规定,法院判决:被告某财产保险股份有限公司赔付原告某粮油有限公司损失及相应利息损失。驳回原告某粮油有限公司的其他诉讼请求。

### **【典型意义】**

本案系一起涉外海上货物运输合同纠纷的典型案件,涉及到保险近因原则的理解和适用问题。近因原则虽然在我国



海商法和保险法中没有明文规定，但却是英国保险法的一项基本原则。根据英国法，只有对损失的发生起决定性的、占支配地位的、最具影响力的原因属于承保风险时，保险人才应当承担赔偿责任，此即近因原则。由于船舶在海上航行可能遭遇一系列风险、事故，如果某一原因的介入打断了原有的某一事件与损害结果之间的因果关系链条，并独立对损害结果起到决定性的作用，该新介入的原因即作为近因。如果没有新原因的介入，则须在因果关系链条中找到最后一个对损害结果发生决定性支配力并可作为其后一系列原因之充分条件的原因，作为近因确定保险责任的有无。根据协会货物 A 条款规定，航程迟延是除外责任，但在本案中，航程迟延充当了船舶机损事故与损害结果之间的桥梁，并非作为外来因素介入而中断了原有的因果关系链条，而是在这一链条内部承担传导和中介的作用。因此，本案货损发生的近因是承运船舶的机损事故而非航程迟延。这对于处理此类案件具有借鉴价值。

## 案例三:原告某银行股份有限公司运城市分行诉被告某航运有限公司无正本提单放货侵权损害赔偿纠纷案

### 【基本案情】

2013年6月18日,某股份有限公司运城市分行(简称运城分行)与H公司签订《授信额度协议》,约定运城分行向H公司提供23000万元的贸易融资额度,并约定H公司未按约定履行支付和清偿义务的,运城分行有权行使担保物权。《授信额度协议》的附件1还约定在运城分行垫款或者承兑、承付后,即享有处置信用证项下全套单据/货物的权利或其它可能的按照任何适用法律、法规能够享有的担保权益或者财产权益。

2014年2月12日,运城分行根据《授信额度协议》和H公司的申请,开立不可撤销跟单信用证。信用证开立后,运城分行收到包括一式三份全套正本提单在内的信用证项下单据,经审单支付信用证项下全部款项,其中自行对外垫款8899299美元。H公司一直未能偿还运城分行垫款形成的债务,运城分行亦一直持有正本提单。

提单项下货物由某航运有限公司(简称航运公司)光租的“K”轮承运卸载于日照港,被H公司提取。

运城分行认为,其是合法的正本提单持有人,航运公司作为承运人,违反法律规定,无正本提单交付货物,损害了其提单权利,造成欠款无法收回,遂向法院起诉,要求航运公司承担赔

偿责任。

### **【裁判结果】**

法院经审理认为，本案系海上货物运输中发生的无单放货损害赔偿纠纷。运城分行作为开证行，虽然持有全套正本提单，但并不享有货物所有人、收货人的提单权利，而是享有提单质权。航运公司作为提单承运人，在没有收到正本提单的情况下对外交付货物，损害了运城分行作为提单质权人的合法权利，由此造成的损失，航运公司应予赔偿。因此，根据《中华人民共和国物权法》第二百二十三条、第二百二十四条，《中华人民共和国海商法》第七十一条、第七十二条第二款，《中华人民共和国侵权责任法》第二条、第三条，《中华人民共和国民事诉讼法》第一百四十四条、《最高人民法院关于审理无正本提单交付货物案件适用法律若干问题的规定》第三条、第六条、《中华人民共和国民事诉讼法》第一百四十四条之规定，法院判决被告某航运有限公司赔偿原告某银行股份有限公司运城城市分行损失。

### **【典型意义】**

本案是一起海上货物运输中发生的无正本提单放货侵权损害赔偿纠纷典型案例。跟单信用证下持有提单的开证行享有什么权利，在实践中一直存在争议。本案判决的借鉴意义在于，虽然提单既是债权凭证，也是物权凭证，但开证行是基于履行开证义务取得信用证项下提单，而非基于买卖等基础合同关系

交付或指示交付的方式取得提单，因此不具备货物所有人或收货人的法律地位。但根据《授信额度协议》及相关附件的约定，开证行垫款或者承兑、承付后，有权设定担保物权，据此可以认定开证行与开证申请人之间存在包括提单质押在内的设立担保物权的书面约定，这符合跟单信用证制度关于付款赎单的交易习惯及基本机制，也符合跟单信用证双方当事人以提单等信用证项下的单据担保开证行债权实现的交易目的。因此，基于开证行持有提单、法律规定提单可以设立质权、开证行与开证申请人又存在书面质押合同等事实，应当认定开证行享有提单质权。提单承运人无单放货，侵害了开证行的担保物权，应承担侵权责任。

## 案例四:原告交通运输部某打捞局诉被告某财产保险股份有限公司某市分公司船舶保险合同纠纷案

### 【基本案情】

交通运输部某打捞局（以下简称某打捞局）与某市供销工业总公司（以下简称供销公司）签订拖航合同，约定由某打捞局所属“B”拖轮将供销公司购买的渔船从加拿大温哥华拖航至中国某港。拖航过程中，被拖渔船于1994年1月4日丢失。供销公司就拖航失船一事向某打捞局索赔并诉至法院。法院于1997年9月26日一审判决某打捞局赔偿供销公司失船损失；二审法院于1998年3月4日驳回某打捞局上诉并维持原判；最高法院于1999年3月1日指令再审；二审法院于2002年9月5日再审维持原二审判决；该案最终于2012年2月16日执行完毕。

某打捞局向供销公司赔付后，以“B”轮在某财产保险股份有限公司某市分公司（以下简称保险分公司）投保1993至1994年度船东保障和赔偿责任险为由向人保烟台公司索赔，并于2013年1月29日诉至法院。某打捞局未提交保险合同或保单来证明其主张的保险合同关系，但能够证明保险分公司曾扣划过与该轮年度船东保障和赔偿责任险保险费数额相等的款项。保险分公司则辩称双方之间不存在某打捞局主张的保险合同关系，且其诉讼请求已超过诉讼时效期间不应被支持。

### 【裁判结果】

法院一审认为，某打捞局虽无书面保险合同或保单来证明其主张的保险合同关系，但举证证明了保险分公司曾收取过相应保险费，且保险分公司对此未作合理解释，应认定双方之间存在案涉保险合同关系。对于诉讼时效，涉案的船东保障和赔偿责任险属于责任保险，责任保险的保险事故应为被保险人向第三者承担赔偿责任确定之时间，故某打捞局向供销公司的赔偿责任确定之日应为二审民事判决生效之日，某打捞局向保险分公司请求赔偿保险金的诉讼时效应从此时起算；但，二审民事判决生效后，因最高人民法院指令再审使得某打捞局对供销公司的赔偿责任处于未确定的状态，保险金赔偿请求权的诉讼时效因此中断，并应从再审民事判决生效之日重新起算，而非涉案纠纷执行完毕之日。因此某打捞局的诉讼请求已超过诉讼时效期间。依照《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》第二百一十九条的规定，法院判决驳回原告交通运输部某打捞局的诉讼请求。双方当事人均未提起上诉。

### **【典型意义】**

本案是一起船舶保险合同纠纷的典型案件。争议焦点是在无书面保险合同和保单情况下能否认定船东保障和赔偿责任险合同关系的存在，及责任保险下保险金赔偿请求权的诉讼时效从何时起算。法院在合理分配举证责任的基础上，通过证据优势原则，确定涉案保险合同关系的存在，并就司法实践中争议较大的船舶责任保险诉讼时效起算问题进行细致论证，对某打捞局提出以执行完毕之时起算和保险分公司提出以渔船丢失之

时起算的诉辩主张通过充分说理予以否定，最终得出赔偿责任确定之日才是船舶责任保险诉讼时效起算之时的结论。最高院作出的（2016）最高法民他 69 号答复也对该结论予以肯定。该判决对特殊情况下船舶保险合同关系的认定，及船东保障和赔偿责任险下诉讼时效起算时间的认定具有一定的借鉴意义。

## 案例五：原告某融资担保有限公司诉被告某游艇旅游有限公司、被告某游艇租赁有限公司等担保追偿权纠纷案

### 【基本案情】

2013年4月，被告某游艇旅游有限公司（以下简称游艇公司）与青岛银行签订《借款合同》，约定游艇公司向青岛银行借款800万元，借款期限12个月，自2013年4月2日起至2014年4月2日止。

2013年4月3日，原告某融资担保有限公司（以下简称原告）与被告游艇公司签订《最高额委托保证合同》，约定：原告为被告游艇公司与青岛银行自2013年4月2日至2014年4月2日期间签订的一系列合同形成的债务向青岛银行提供最高额保证担保，担保的债务最高余额为人民币800万元整，担保的债务最高余额为本金余额最高限额。

2013年4月，原告与青岛银行签订《最高额保证合同》，约定：原告为被告游艇公司与青岛银行自2013年4月2日至2014年4月2日期间签订的合同形成的债务提供最高额保证担保，担保的债权最高余额为人民币800万元，担保的债权最高余额为本金余额最高限额。

为保证原告因签订《最高额委托保证合同》提供担保的安全性，2013年4月3日，被告游艇公司、被告某游艇租赁有限公司（以下简称租赁公司）、被告曲某分别与原告签订《最高额抵押反担保合同》；同日，被告田某、被告曲某某、被告某船舶



制造有限公司（以下简称船舶制造公司）、被告某旅游有限公司（以下简称旅游公司）和被告某工贸有限公司（以下简称工贸公司）与原告签订《最高额保证反担保合同》。

被告游艇公司、被告租赁公司、被告曲某分别与原告签订的《最高额抵押反担保合同》中约定：以被告游艇公司享有所有权的“鲨鱼 X”、以被告租赁公司享有所有权的“海狮 X 号”游艇、以被告曲某享有所有权的青房地权市字第 144XXX 号的位于青岛东海西路 X 号 X 栋 X 层 X 户的房产向原告提供最高额抵押反担保。上述三份合同均约定：担保的债务最高余额为人民币 800 万元。

被告游艇公司、租赁公司分别在青岛海事局办理了“鲨鱼 X”、“海狮 X 号”的船舶抵押登记，分别取得相应的《船舶抵押权登记证书》，证书均载明：抵押权登记日期 2013 年 4 月 3 日，担保债权数额 800 万元，“利息率”一栏处空白，受偿期限 2013 年 4 月 2 日至 2014 年 4 月 2 日，“备注”一栏载明“鲨鱼 X”、“海狮 X 号”两船共同抵押，抵押金额为人民币 800 万元。

2013 年 4 月 12 日，被告曲某与原告在青岛市国土资源和房屋管理局办理了最高额抵押权登记，取得了青房地权市他字第 200341XXX 号他项权证，证书载明：债权数额为人民币 800 万元。

被告田某、被告曲某某、被告船舶制造公司、被告旅游公司和被告工贸公司与原告签订的《最高额保证反担保合同》约定：被告田某、被告曲某某、被告船舶制造公司、被告旅游公司、被告工贸公司为游艇公司向原告提供最高额保证反担保，

提供的保证方式为连带责任保证反担保，担保的债务最高余额为人民币800万元。

被告游艇公司未能按期偿付青岛银行贷款，2014年4月9日，原告向青岛银行合计代偿贷款本金及利息共计8,079,453.12元。被告游艇公司的该笔贷款已由原告全部偿付完毕。原告遂向法院起诉，要求多名被告承担偿付及担保责任。

### **【裁判结果】**

本案的焦点问题主要：

一、原告与被告游艇公司签订的《最高额委托保证合同》合法有效，原告依照合同约定，履行了为被告游艇公司的担保义务，并在被告游艇公司未能按期偿付青岛银行贷款的情况下，依照合同代偿贷款本金及利息，则依据合同的约定，原告有权向被告游艇公司追偿。合同约定的追偿范围包括了原告因承担保证责任而支出的所有款项及该等款项的利息损失，原告因承担保证责任支出的所有款项。

二、就原告对被告游艇公司的债权，被告游艇公司、租赁公司、曲某分别以“鲨鱼X”、“海鲨X号”船舶、“青房地权市字第144XXX号”房产提供了物的担保，被告田某、被告曲某某、被告船舶制造公司、被告旅游公司和被告工贸公司提供了担保，我国《物权法》第一百七十六条规定“被担保的债权既有物的担保又有人的担保的，债务人不履行到期债务或者发生当事人约定的实现担保物权的情形，债权人应当按照约定实现债权；没有约定或者约定不明确，债务人自己提供物的担保的，债权

人应当先就该物的担保实现债权；第三人提供物的担保的，债权人可以就物的担保实现债权，也可以要求保证人承担保证责任。提供担保的第三人承担担保责任后，有权向债务人追偿。”

本案中，原告起诉的担保人中，既有提供物的担保，又有人的保证，而在物的担保中，既有债务人提供的物，又有第三人提供的物，根据上述规定，原告应当先就债务人被告游艇公司提供的“鲨鱼 X”实现债权，然后，就其他第三人提供的物的担保实现债权或者要求保证人承担保证责任。

根据《中华人民共和国海商法》第十三条，《中华人民共和国担保法》第十二条、第十八条、第二十一条、第三十一条及《中华人民共和国物权法》第一百七十六条、第一百八十七条，《中华人民共和国民事诉讼法》第一百四十四条等相关法律的规定，法院判决：被告某游艇旅游有限公司偿付原告某融资担保有限公司及利息；被告田某、被告曲某、被告某船舶制造有限公司、被告某旅游有限公司、被告某工贸有限公司对被告某游艇旅游有限公司的债务承担连带清偿责任；原告某融资担保有限公司对被告某游艇旅游有限公司的“鲨鱼 X”，对被告某租赁有限公司的“海狮 X 号”，对被告曲某的“青房地权市字第 144XXX 号”房产享有抵押权；原告某融资担保有限公司应当就“鲨鱼 X”先行受偿；被告田某、被告曲某某、被告某船舶制造有限公司、被告某旅游有限公司、被告某工贸有限公司在承担保证责任后，有权向被告某游艇旅游有限公司追偿。

### **【典型意义】**

本案是一起复杂的担保追偿纠纷的典型案。案件涉及合同多、法律关系复杂。

在本案众多的法律关系中，诉争的法律关系分为以下两个方面：1、原告作为债务人游艇公司的保证人在向债权人青岛银行承担保证责任后，依据其与游艇公司间的《最高额委托保证合同》向债务人游艇公司追偿的法律关系；2、在原告与被告游艇公司间的债权债务关系中，其余被告田某、曲某某、船舶制造公司、旅游公司、工贸公司、曲某、租赁公司、游艇公司为担保上述债权，与原告间形成的担保合同关系。即本案中，涉及了众多的法律关系，但从诉争的法律关系看，上述两个方面的法律关系分属主从关系，其中原告与被告游艇公司间的债权债务关系属于主法律关系，因此，应当以主法律关系确定本案案由，案由定为担保追偿权纠纷。

尽管该案由不属于最高人民法院《关于海事法院受理案件范围的若干规定》中规定的任何一种，但因从法律关系涉及到船舶抵押合同，因此，海事法院有管辖权。

本案适用法律复杂。案涉提供的担保既有物的担保，又有人的保证，而在物的担保中，既有债务人提供的物，又有第三人提供的物，因此，需要准确适用《物权法》的相关条款；在判断本案关于船舶的抵押权适用法律时，因为《物权法》和《海商法》中均涉及船舶抵押权的规定，因此应准确理解和把握《海商法》中船舶的界定，才能准确适用法律。

## 案例六：原告关某某诉被告施某某、李某、第三人丛某某船舶买卖合同纠纷案

### 【基本案情】

2008年9月10日，原告关某某与被告施某某名下船舶有限公司签订了买卖协议，约定因欠罚款37万元，关某某货轮卖给修船厂，价值110万元。双方及担保人（被告李某）均签字摁手印。因关某某在修船厂欠修船费，施某某先前留置了该轮，后关某某支付部分修船费，尚欠37万元，施某某继续将船留置。在签订上述协议后，关某某与施某某对涉案船没有办理正式的船舶交接手续及船舶过户，施某某没有支付购船款。关某某诉称船舶被被告施某某、李某及第三人丛某某拆掉卖了废铁，请求连带支付购船款及违约金。施某某抗辩因关某某没有进行船舶交接，也没有交付有关手续，故合同未实际履行。其当庭认可，涉案船从进坞修理直至被拆解一直放置在被告施某某的修船厂船坞上，下坞需要船东提出申请，结清费用，船厂用绞车将船舶放入海中，没有绞车的协助不能下坞。

### 【裁判结果】

法院经审理认为，对于合同未能履行原告关某某与被告施某某都负有相应的责任，关某某作为出卖人，在签订买卖合同后即长期离开未履行交付船舶及单证资料的义务，致使施某某无法辨别船舶所有权人，而且其指派看船的船员未履行妥善看管船舶义务，对买卖合同的无法履行负有较大过错，承担70%

责任为宜；施某某作为留置权人对船舶未尽妥善保管义务，对买卖合同的无法履行负有一定过错，承担 30% 责任为宜。判决被告施某某赔偿原告关某某损失人民币 21.9 万元。

原告不服提起上诉，二审法院经审理认为，关某某虽然未交付船舶的有关单证资料，但船舶实物已交付，船舶实物毁损、灭失的风险应转移至施某某。由此推知，关某某未交付船舶相关单证资料的履行瑕疵并不影响施某某签订船舶买卖协议合同目的的实现，施某某在受领船舶实物的情况下，无权以关未交付船舶相关单证而拒绝履行付款义务。改判被告施某某向关某某支付购船款 73 万元。

### **【典型意义】**

本案历经一审、二审、重审一审、重审二审，双方多年缠诉于该案，因为双方在合同签订及船舶留置环节均操作很不规范，以船顶账甚至于一船二卖，导致船舶被非法拆解。该案的指导意义在于认定船舶是否交付的关键在于涉案船舶是否在签订买卖合同时已经在被告的占有之下。这也是导致一二审产生分歧观点之处，一审认为虽然施某某对船舶行使了留置权，因为本案船舶被留置期间，关某某指派了一名轮机长负责看管船舶，可见船舶并非完全在施某某的占有之下。二审认为施某某因关某某欠付船舶修理有关的费用而将船舶留置在其修船厂，即已占有涉案船舶，因此自协议签订生效之日即为船舶实物交付之时，船舶实物毁损、灭失的风险转移至施处。根据查明的事实，关某某欠付施某某修船费和压坞费，施某某有权对船舶

行使留置权。而且施某某当庭确认其已经对船舶行使了留置权，证明船舶一直在施某某的占有之下。根据《合同法》第一百四十四条的规定，施某某在买卖合同签订前已经占有了该船舶，行使了留置权，自双方签订的买卖合同生效之日即产生船舶交付的法律效力，涉案船舶已经交付给被告施某某。