

目 录

一、海事审判工作情况通报	1
二、年度海事审判典型案例	20
1.原告德国航运贷款银行诉被告艾斯姆阿明航运有限公司、舍库萨格凯斯航运有 限公司船舶权属纠纷案.....	20
2. 中国某基金会诉福建某实业公司、福建某镍业公司等污染海洋环境公益诉讼	22
3.原告厦门集装箱码头集团有限公司、福州市马尾轮船有限公司等诉被告韩进海 运株式会社、韩进海运（中国）有限公司等港口作业、理货、拖航、海上货物运 输合同纠纷系列案.....	24
4.原告林长征等诉被告龙海市海洋与渔业局行政管理纠纷案.....	27
5.张少良等 190 位船员申请执行泉州市锦程海运有限责任公司案	30
6. 大宇造船海洋株式会社与荣晋公司船舶抵押合同纠纷确权诉讼	32
7. 连家敏等八十八人诉福建省平潭县远洋渔业集团有限公司船员劳务合同纠纷 案.....	34
8. 于忠涛等十八名船员诉前申请扣押基里巴斯籍“侨泰”轮案	36
9. 赵延龙诉福建省恒利渔业有限公司船员劳动合同纠纷案.....	38
10. 巴拿马籍“奇克西桥”轮船舶碰撞损害赔偿纠纷案.....	41
11. 原告东山县启昌冷冻加工有限公司诉被告厦门中远国际货运有限公司、中远 集运东南亚有限公司海上货物运输合同纠纷案.....	43

海事审判工作情况通报

一、总体情况

（一）收结案情况

2016 年，我院案件继续呈现三升一降态势，与上年同期相比，收案数、结案数均小幅上升且结案数上升幅度大于收案数，但由于 2015 年旧存数较多，导致结案率有所下降，未结案数上升幅度较大。2016 年全院共受理各类案件 2645 件，其中旧存 384 件，新收 2261 件（比上年同期的 2231 件增长 1.3%），结案 2080 件（比上年同期的 2015 件增长 3.2%），未结 565 件，累计结案率 78.64%，比上年同期的 83.99%下降 5.35 个百分点。其中诉讼案件结案率 89.41%，执行案件结案率 63.2%，与上年同期相比分别下降 0.13 和 3.47 个百分点。

1. 诉讼案件情况

2016 年 1-12 月份累计新收诉讼案件 1368 件，比上年同期 1749 件少 381 件，同比下降了 21.8%。其中海商海事案件 1128 件，申请支付令 4 件，诉前保全案件 62 件，债权登记 109 件，宣告死亡案件 14 件，责任限制 5 件，海事行政 22 件，其他 24 件。累计新收诉讼案件标的金额 497209.26 万元，比上年同期的 343140.29 万元增加 154068.97 万元。

2016 年 1-12 月份累计审结诉讼案件 1393 件，比上年同期 1627 件少 234 件，同比下降了 14.38%。其中海事海商案件 1156 件，支付令 4 件，诉前保全案件 62 件，债权登记 107 件，确权 1 件，责任限制 6 件，宣告死亡 15 件，海事行政 20 件，其他 22 件。累计

诉讼结案标的金额 185290.36 万元，比上年同期 152051.47 万元多 33238.89 万元，结案方式为判决 554 件，调解 314 件，撤诉 167 件，其他 358 件（包含非诉和其他方式结案）。累计诉讼结案率 89.41%，比上年同期的 89.54%下降了 0.13 个百分点。

2. 执行案件情况

2016 年 1-12 月份累计新收执行案件 893 件，比上年同期 482 件多 411 件，同比上升了 85.27%。累计新收申请执行案件标的金额 182507.70 万元，比上年同期的 146273.75 万元增加了 36233.95 万元。

2016 年 1-12 月份累计执结执行案件 687 件，比上年同期 388 件多 299 件，同比上升了 77%。累计执结标的金额 51528.48 万元，比上年同期 22665.24 万元多 28863.24 万元。累计执行结案率 63.2%，比上年同期的 66.67%下降了 3.47 个百分点。

3. 未结案件情况

12 月份未结案件 565 件，比上年同期的 384 件多 181 件，同比上升 47.14%，其中诉讼案件未结 165 件，与上年同期的 190 件相比减少 25 件；执行案件未结 400 件，与上年同期的 194 件相比增加 206 件。未结诉讼案件中海事海商纠纷案件 157 件，诉前保全 0 件，债权登记 2 件，宣告死亡案件 2 件，海事行政 2 件，其他 2 件。

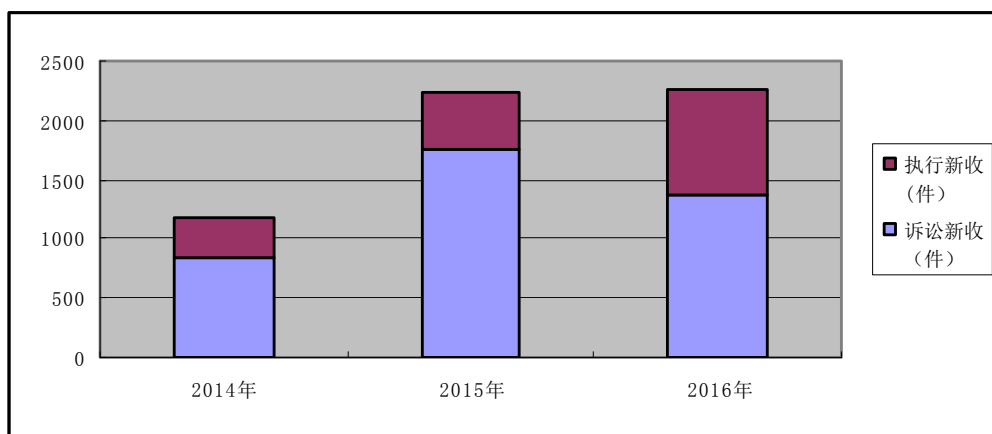
（二）案件上诉情况

2016 年 1-12 月份移送上诉案件 189 件，其中管辖权异议上诉 36 件。二审审结 151 件，维持 105 件（其中管辖权异议裁定维持 39 件，其他裁定维持 4 件），改判 10 件（其中管辖权异议裁定撤销 2 件），发回 4 件，调解 12 件，撤诉等 20 件。

二、主要特点

（一）总体结案数增幅略高于收案数增幅，但审判执行工作出现分化

各年诉讼执行案件新收数对比图



2016 年，全院新收案件 2261 件，比上年同期 2231 件多 30 件，增幅达 1.3%；全院共结案 2080 件，比上年同期的 2015 件多 65 件，增幅为 3.2%，结案数增幅略高于收案数增幅。其中执行案件新收数占比较高（执行案件数占全部新收案件数的 39.5%）且结案率下降，执行结案数大幅低于执行收案数，执行未结案数大幅提高。而诉讼案件新收数同比有所下降，结案率与上年相比基本持平，诉讼结案数高于诉讼收案数，诉讼未结案数有所下降。诉讼执行案件情况出现分化，诉讼案件办案压力有所缓解，执行案件办案压力持续加大。

（二）执行案件数成倍增加，执行难问题愈发凸显

2016 年新收执行案件 893 件，比上年同期 482 件多 411 件，同比上升了 85.27%。而一线执行人员数量没有变化，一线执行人员结案均在 150 件以上，最高为 206 件。2016 年执结执行案件 687 件，比上年同期 388 件多 299 件，同比上升了 77%。虽然案件执结数量增加，但增加幅度仍低于执行案件新收数，2016 年执行案件结案率为 63.2%，比上年同期的 66.67%下降了 3.47 个百分点。另

外，除了上述执行案件受理数大幅增加、办案人手不足外，还有以下三个影响案件执行进展的因素：

1. 船员劳务纠纷系列案件的执行涉及因素多，结案时间长

2016 年新收船员工资案件 557 件，占全部新收执行案件的 62.4%。大部分的船员工资案件执行需伴随着船舶的处理，一艘船舶的拍卖类似于一个小型企业的破产，程序复杂。船舶拍卖从启动到开始拍卖至成交平均需要四个月左右，再加上《海事诉讼特别程序法》规定的债权登记程序，分配程序，一个流程需要半年甚至更长时间，导致相关的船员工资执行案件无法很快结案。

为了安抚和化解船员讨薪不着的焦虑情绪，执行人员采取建立船员微信群方式，及时将船舶拍卖的信息发送到微信群中，让每个船员心中有数，对于何时能拿到工资有一个合理的心理预期。这一方法取得很好的效果，船员不会因为不了解情况而频频打电话询问，也不会因为执行时间长而萌生信访的念头，使承办人可以将更多的精力放在处理具体的执行事务上。

另外，因为一些船员劳务纠纷案件在诉讼过程中未对船舶优先权进行确认，导致船员即使在船舶成功拍卖后仍无法顺利分配到卖船款。船员仍需另行起诉确认优先权，拖慢了整个系列案件的执行工作进程。因此，在案件诉讼时，承办人员就应做好诉执衔接工作，可以采取财产保全的，应尽快采取；关于船舶优先权问题，可以适当向当事人进行法律释明，避免诉讼程序的重复。

2. 船舶拍卖增多，一次成交率低，变现周期长

2016 年以来，我院自己受理的拍卖船舶案件和其他法院委托我院处理船舶的案件增加。执行庭 2016 年共扣押船舶 52 艘，进行网上拍卖 38 艘。尽管 2016 年下半年，航运市场稍微有所好转，再加上当前船舶的拍卖价格低，大部分船舶均成功通过拍卖、变卖方式变现。但在航运市场好转趋势还没有确定，很可能还存在

反复的情况下，船舶作为大宗商品，企业交易态度极为谨慎，大部分船舶都需要经过两次以上拍卖，甚至最终转为变卖程序才能变现，从而导致案件执行周期普遍较长。

3. 查控系统存在反馈不准确情况，影响执行效率。

随着执行信息化的突飞猛进，执行查控系统已和全国大多数银行业金融机构进行了对接，目前查控系统已经成为破解执行难的主要手段之一。但因银行对相关操作人员培训不到位，在使用查控系统过程中发现，一些银行反馈的查控信息不准确。比如说，法院冻结是轮候冻结，但是银行的反馈信息中未备注，冻结信息显示为无冻结；有的账户冻结金额实际为零，但反馈信息却显示有实际控制金额，导致执行人员出差扣划却扣划不到款项，影响了执行效率。

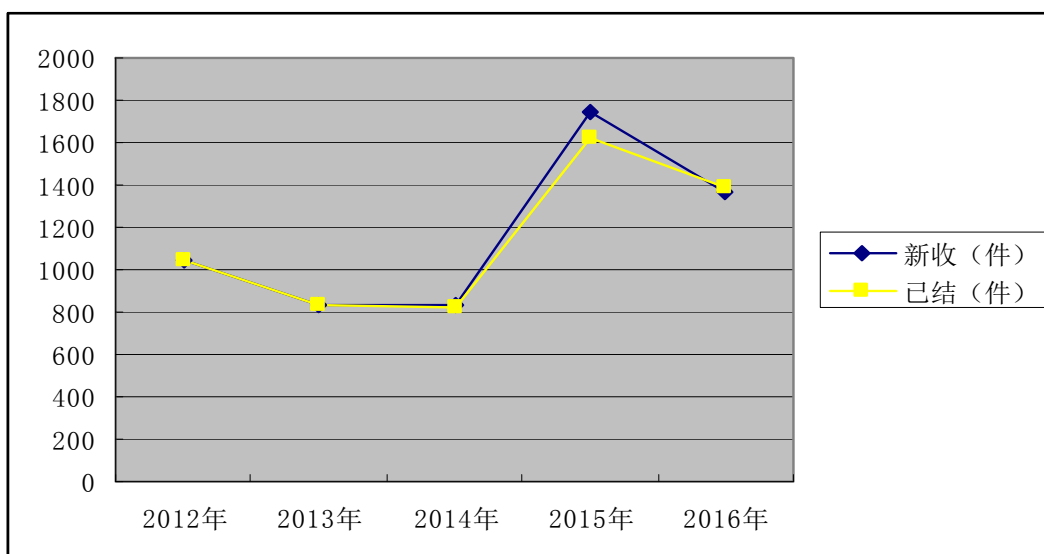
2015 年，我院诉讼案件出现井喷式增长，导致 2016 年执行案件数出现大幅增长。2016 年，我院诉讼案件新收数相比于上年虽然有所下降，但仍处于历史高位。由此可见，在未来的一两年内，执行案件新收数都会居高不下，在执结率下降，执行未结案件数逐月上升的情况下，执行案件积压必然会愈加严重，案件执行面临的形势将越来越严峻，要实现最高院提出的“2-3 年基本解决执行难”目标，不仅需要引起高度重视，还要采取有力的措施加强保障。

(三)诉讼案件新收数有所下降，类型构成发生明显变化

由于全球经济自 2008 年金融危机以来持续低迷，而国内经济当前处于转型周期，产能过剩，物流疲软，航运市场供大于求，导致国内越来越多的相关企业经营艰难，资金链断裂。特别是近两三年以来，航运企业破产频发，各种债权债务关系交织，导致近几年诉讼案件新收数相比于金融危机前始终处于高位，且起伏较大。

诉讼案件收结案对比

年份	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年	2016 年
新收（件）	1040	829	838	1749	1368
已结（件）	1050	830	826	1627	1393

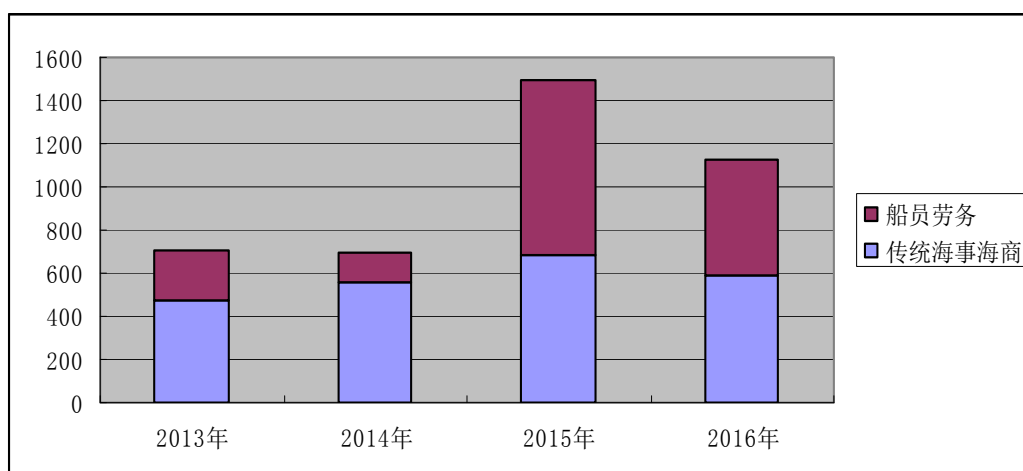


诉讼案件数量一定程度上反映航运企业景气度。以集装箱运输为例，2016 年以来相关运价指数虽然有所回升，创下一些新的记录，但整体来看，市场继续遭受运力过剩的问题。相关权威报告（Alphaliner）指出 2016 年闲置集装箱船仍创记录，未来航运疲软情况将持续至少一年。另外，根据海关总署报道，我国 2016 年外贸总体情况是前低后高、稳中向好。一季度外贸进出口值明显下降，二季度出现企稳，三四季度持续实现正增长。我国外贸情况存在好转趋势，这一点在我院 2016 年诉讼案件收案数上也有所反映。

新收一审诉讼案件各类型对比

年份	2013 年	2014 年	2015 年	2016 年
传统海事海商*	471	563	685	586
船员劳务	239	131	805	542

*传统海事海商案件指除去船员劳务纠纷的一审诉讼案件



全年新收诉讼案件数有所下降。从2016年民事案由分布情况来看，主要特点是大多类型案件下降，个别类型案件上升：一是传统上占比较大的海事海商案件均出现下降。比如船员劳务合同纠纷、船舶物料和备品供应合同纠纷、货运和货代纠纷类案件新收数下降明显；二是债权登记和债权确权案件增幅加大。

2016年民事案由分析前15位统计表

序号	案由	案件数
1	船员劳务合同纠纷	542
2	申请海事债权登记与受偿	108
3	海上、通海水域货物运输合同纠纷	92
4	海上、通海水域人身损害责任纠纷	54
5	船舶物料和备品供应合同纠纷	52
6	船舶抵押合同纠纷	40
7	海事债权确权纠纷	37
8	船舶买卖合同纠纷	27

9	海上、通海水域货运代理合同纠纷	27
10	船舶修理合同纠纷	26
11	申请诉前财产保全	25
12	港口作业纠纷	24
13	申请扣押船舶	24
14	海上、通海水域保险合同纠纷	21
15	船舶碰撞损害责任纠纷	19

2015 年民事案由分析前 15 位统计表

序号	案由	案件数
1	船员劳务合同纠纷	805
2	海上、通海水域货物运输合同纠纷	116
3	申请海事债权登记与受偿	83
4	船舶物料和备品供应合同纠纷	83
5	海上、通海水域人身损害责任纠纷	56
6	海上、通海水域货运代理合同纠纷	55
7	申请诉前财产保全	46
8	船舶买卖合同纠纷	45
9	海运集装箱租赁合同纠纷	45
10	船舶抵押合同纠纷	34
11	申请扣押船舶	31
12	海上、通海水域财产损害责任纠纷	27
13	海事债权确权纠纷	22
14	非法留置船舶、船载货物、船用燃油、船用物料损害责任纠纷	20
15	船坞、码头建造合同纠纷	19

1. 船员劳务合同纠纷较上年同期下降较多

航运企业经历长达七年的全球贸易低迷，运力过剩的经济环境影响，2015 年破产企业井喷式出现，导致当年船员劳务合同纠纷

纷较大幅度地增长。经过 2016 年相关行业的破产重组，以及之前市场优胜劣汰的洗牌，2016 年航运业破产企业数同比下降。船员劳务纠纷案件数出现较大幅度的回落，恰恰是市场的客观反映。

在新收的 1368 件诉讼案件中，船员劳务纠纷案件数为 542 件，占全院新收诉讼案件数的 39.6%，占比较上年同期的 45.97%有所下降。结案 554 件，结案方式为：判决 267 件，调解 157 件，撤诉 67 件，按撤诉处理 23 件，其他方式 40 件，案件调撤率为 40.4%，较上年同期的 54.7%下降较多。

由于此类案件大多为群体性案件，有些是整船甚至整个公司的船员都来法院起诉，涉及民生，影响较大，处理不好可能会影响到当地社会和谐稳定。因此，我院尽力做好船员情绪安抚工作，千方百计联系公司破产清算人、公司股东、高管等，促使案件尽快能和解结案。但航运企业在行业不景气的大环境下，经营连年亏损，大多企业早已无力支付船员工资，故案件调撤率也进一步下降。通过船舶拍卖来偿付各项债务已不可避免，这也是造成我院今年以来执行案件呈几何倍数增加的重要原因。

2. 海上货物运输和货运代理纠纷收案数持续大幅下降

海上货物运输纠纷和海上货运代理合同纠纷一直是我国海事法院和我院受理案件的主要组成部分。2015 年这两类典型海商案件收案数已经出现逆势下降，2016 年该类案件下降趋势不变，且出现下降幅度增大的现象。2016 年，海上货物运输和货运代理纠纷收案数为 119 件，较 2015 年同期新收 171 件减少了 52 件，下降幅度为 30.4%。而在 2014 年，海上货物运输合同纠纷和海上货运代理合同纠纷收案数分别位于第一位、第三位，总收案数为 191 件。全球经济持续低迷，对外贸易总量的不断萎缩，必然导致海上货物运输总量的下降和货运合同及其纠纷的减少。但至 2016 年底，我国外贸总体趋势逐渐向好，全球外贸环境如不存在特别事

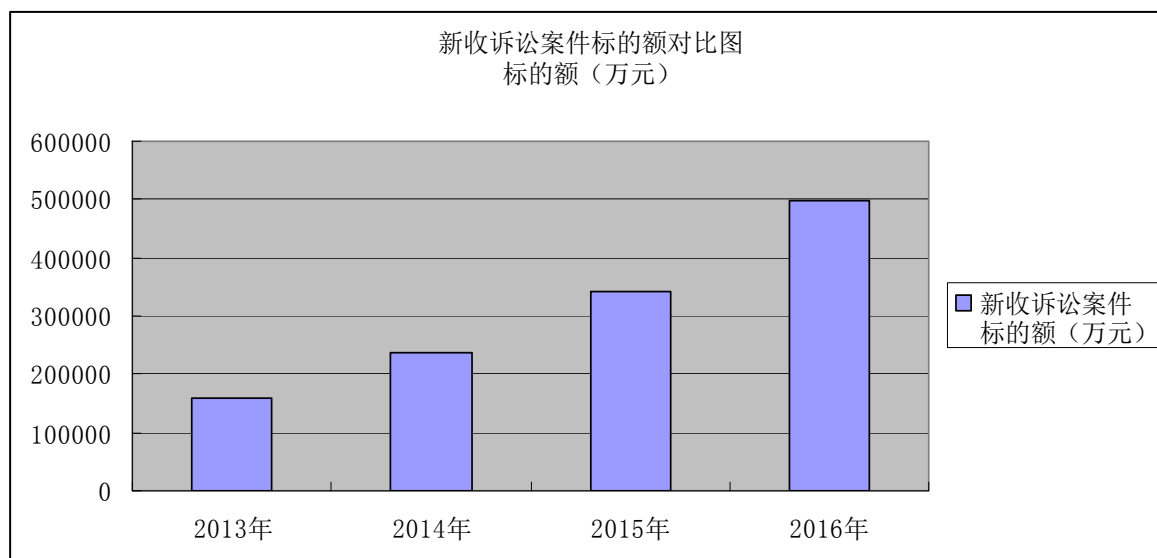
件发生，该两类案件数预计未来可能有所回升。

3. 债权登记和债权确权纠纷较上年同期明显增多

该类案件由 2015 年收案 105 件递增至 2016 年收案 145 件，增长幅度为 38.1%。此类案件大多是因为船舶司法拍卖造成的，由于 2016 年以来，我院船舶扣押数创历史新高，共扣押船舶 58 艘，其中拍卖 38 艘。该类案件大幅增多，也说明当前的船舶运输业及造船业总体已经处于停运、停业的状态，船舶作为这些企业最重要的资产和生产工具已经成为偿付债务的主要手段，企业现状已经从前些年经营困难恶化为停业破产。

（四）新收诉讼案件的涉案标的额持续大幅增加

年份	2013 年	2014 年	2015 年	2016 年
新收诉讼案件 标的额（万元）	159658.19	238212.95	343140.29	497209.26



2016 年新收诉讼案件标的金额达 497209.26 万元，比上年同期的 343140.29 万元增加 154068.97 万元，增幅达 44.9%。其中标的额 10 亿元以上的 1 件，1 亿以上的 3 件，1000 万至 1 亿元的案

件有 68 件，500 万至 1000 万的案件有 45 件，100 万至 500 万的案件有 134 件，主要涉及船舶建造、船舶买卖、船舶抵押、船舶共有、船舶权属、码头建造、港口作业、海域污染等纠纷。

（五）“四涉”案件新收数有所减少

2016 年新收的“四涉”案件共 143 件，其中涉外 86 件、涉港 39 件、涉台 18 件，比上年的“四涉”案件数 166 件，有所下降。“四涉”案件结案 148 件，同样低于上年同期的 158 件。

三、年度案件中的专项问题

因应 2016 年收案情况，案件审理过程中较为普遍发现和遭遇了两类问题：虚假诉讼和船舶挂靠。

（一）虚假诉讼问题

船员工资符合条件的，享有法定的船舶优先权，可以优先于抵押权等担保物权受偿。船员工资船舶优先权的上述规定，易为破产的船东或船公司与船员利用，二者相互串通，提起虚假的船员劳务纠纷诉讼。虚假诉讼的动机大体有两种，一种是船东藉此套现资产，逃避债务；另一种则是船东随意向船员发放人情红包。

实践中，在涉案船舶被法院拍卖时，相关航运公司大多已经处于濒临破产状态。其主要债权人中，相对于银行，船员可能与航运公司接触更为密切，有些甚至关系紧密。因此在企业已经资不抵债走向破产的情况下，船员提出的任何工资诉求，不论合理与否，对航运公司来说已经无关紧要，后者往往一概予以承认，以求免去诉讼麻烦，兼顾双方人情或利益关系。近两年，我院已经接连发现过几起虚假系列船员劳务纠纷案件，涉案船员多达数十人。审判人员在案件审理过程中，不断探索和改进方法，逐步形成配套措施，防范制裁虚假诉讼行为：一是加强对当事人的调查。对涉嫌虚假诉讼的情况，依法要求船员本人或航运公司业务

经办人到庭，有效采取隔离措施，就有关事实分隔调查询问。调查前明确告知参与虚假诉讼应当承担的法律责任，要求被调查人签署保证书保证据实陈述。二是适当加大依职权调查取证的力度。要求船员提供在船证明和银行卡工资收款记录，航运公司提供工资发放的凭证和财务报表。向海事部门了解案涉船舶特定期间的进出港动态和营运情况、船员任解职记录，强化向无利害关系第三方船员进行调查，严格对企业财务资料的审查。三是进一步扩大审判公开，增加案件审理的透明度。对与案件处理结果可能存在法律上利害关系的银行等船舶抵押权人，及时进行诉讼告知，依法准许其参加诉讼的申请，避免其民事权益受到损害。四是完善工作机制。明确船舶扣押、拍卖执行中在第一时间应当进行必要的调查，立案、审判、执行部门以及审判部门不同法官、合议庭之间加强船舶、船员情况信息的沟通交流，形成工作合力，防范打击虚假诉讼。上述举措在实践中取得了良好的成效。一些具有虚假诉讼嫌疑的船员在法律震慑下放弃诉讼，相关当事人的合法权益得到充分保障，从而进一步彰显了司法的权威和公信力。

（二）船舶挂靠问题

船舶挂靠行为规避了国家现行交通法规、规章关于国内水路运输限制性经营的规定，不仅造成船舶登记所有人和实际所有人不一致，误导市场主体，并因安全管理不落实等时常发生水上交通事故和引发各种民商事纠纷。海事司法对于船舶挂靠应持否定态度，并应在相关案件的审理中偏重于将船舶挂靠人和被挂靠人视为责任共同体，以较多地赋予被挂靠人责任的方式，在处理个案纠纷的同时向社会释放正面信息，从而逐步实现制约、纠正和消除这种不良经营方式的目的。

针对船舶挂靠案件中存在的挂靠关系认定，挂靠船舶经营过程中产生的各种债务纠纷以及相关主体责任承担方式等问题，我

院根据法律规定，梳理现行裁判规则，总结审判经验和实践做法，明确船舶挂靠期间的五类债务，即因加油、加水等船舶物料备品供需产生的债务；因货物运输产生的货损、货差、货物灭失、迟延交付等债务；因海事侵权行为产生的债务；因船舶修理、保养等产生的债务；因船员工作报酬、人身损害产生的债务，连带责任适用的条件、范围和例外情形。由此统一了全院类案的裁判尺度。相关做法同时也体现和尊重了社会公众朴素的公平理念，对当地社会产生了积极影响。

四、主要质效情况

2016 年，面对案件受理数持续增长，结案压力前所未有的情况，我院统筹安排，妥善调配司法资源，全院共同努力，仍较好地完成了预定的各项审判任务。福建省高级人民法院八项工作管理指标中我院五项符合要求，三项未能达标。根据全省审判形势，福建省高级人民法院年初新设的四项全省法院审判管理主控目标（结案数总体不低于上年同期、生效裁判服判息诉率和审限内结案率达到预设目标、实际执行率稳中有升）也已较好地完成。但另有审理时间指数和一审案件陪审率两项评估性指标不够理想。

（一）审判执行工作管理指标方面

1. 法定（正常）审限内结案率符合要求

2016 年，我院持续增强案件催办力度，严格把控审限变更审批手续，保证我院法定审限内结案率持续达标。1-12 月份法定审限内结案率为 97.96%，符合福建省高级人民法院设定的目标值，但低于上年同期的 99.45%。2016 年有 22 个案件延长审限后结案。各案件承办人员、书记员要认真关注信息系统的审限到期提醒，及时正确办理审限变更审批手续。

2. 一审判决案件改判、发回重审率达标

2016 年一审判决案件改判、发回重审率为 2.35%，符合福建省高级人民法院设定的管理指标，对比上年同期有较大进步。全年二审改判案件为 8 件，发回重审 1 件，比 2015 年同期的发改 22 件下降较多。8 件改判案件中有 4 件为船员劳务合同纠纷，2 件货物运输合同纠纷，1 件船舶修理合同纠纷，1 件人身损害赔偿纠纷。

2015 年以来，诉讼案件大幅增多，一审案件调撤率同比下降，导致判决结案的案件数量相应增加。2016 年上诉案件总数上升至 189 件，较上年同期的 130 件大幅增加，基数变大，在此情况下，仍能实现发改案件数量大幅下降，保持该项指标的进一步优化趋势并达标，这也从侧面反映了我院的案件办理质量并没有因为案件数量增加而有所降低。

3. 生效裁判服判息讼率、执行案件沟通率、执行案件合规率达标

2016 年我院生效裁判服判息讼率为 99.64%、执行案件沟通率为 100%、执行案件合规率为 91.83%。2016 年我院生效案件福建省高级人民法院再审 4 件，尚未结案，但生效判决均不存在信访和闹访情况。执行案件执行情况总体符合法律规定执限和结案方式，执行沟通渠道畅通，执行结案方式更加优化，终结本次执行案件占比逐步减少，实际执行率稳步提。以上三项指标均符合管理设定的目标值。

4. 月存案工作量未达标

2016 年全年月存案工作量连续 12 个月超过 2，大多位于 4.2-4.9 之间，指标效果均比上年同期进一步下降。该项指标不达标原因主要有：

(1) 新收案件数大幅增加

2015 年诉讼案件新收数出现倍增，导致今年年初案件旧存数较多。而今年以来诉讼案件新收数仍处于历史高位，并且其中 6

个月的结案数低于新收数，造成这些月份月末的未结案件数逐渐增加，月存案工作量持续处于高位。

(2) 计算标准不符合当前实际

月存案工作量的计算方法是根据本单位前五年（今年仍采用2010年-2014年的数据）的收结案平均数来计算该单位一个月能够审结的案件工作量，并以此工作量作为基数，用诉讼未结案件数来除，得出的值为月存案工作量。福建省高级人民法院要求未结案件数不能超过单位两个月的工作量，但我院近5年来收结案数均处于较大幅度的持续增长，从五年前不足1000件，到现在突破2000。前5年的月平均工作量已经不能实际反映当前的月存案工作量，从而以该月平均工作量为基数计算得出的月存案工作量会超过实际情况。该问题在全省比较普遍，福建省高级人民法院已在研究考虑变更参考标准。

5. 调撤率较大幅度下降

2016年诉讼案件调解、撤诉率为41.92%，未达到福建省高级人民法院设定的管理指标要求。近两年来，案件新收数大幅增加，办案压力不断增大，个案调解可支配工作时间减少，加上涉海企业总体经济环境未见根本好转，企业偿债能力进一步下降，调解工作难度有所增加。目前，总体经济形势依然严峻，尚有不少航运企业存在破产、停运风险，仍可能会产生较多的船员劳务纠纷，需要审判人员加强调解工作，对船员劳务纠纷或小额诉讼等，尽量争取通过调解案结事了。对于企业不应诉的案件，如果船员欠薪事实清楚的，审判人员应主动联系企业股东或管理人，尽量促成通过调解来确认工资数额，减少当事人诉讼成本，节约司法资源。要充分利用我院多元化纠纷解决机制，推动行业调解、人民陪审员参与调解，分流一部分案件压力。

6. 上年度旧存案件结案率依旧未能达标

2016 年初旧存案件数为 190 件，尚余 26 件未结，上年度旧存案件结案数为率为 86.32%，比上年同期的 82.35%有所提高，但距全年须达到 95%以上的指标差距较大，不达标。未审结的 26 件旧存案件中，11 件为四涉案件，非四涉案件的大多具有鉴定、案情复杂需补充调查、公告送达等较难逾越的客观因素，存在一些承办人难控制或不可控的情况，如送达难，等待其他案件审理结果，以其他院案件审理结果为依据等情况。

上年度（2015 年）旧存诉讼案件大幅增加至 190 件，为尽量提高该项指标的完成情况，我院持续加强旧存未结案件的管理工作，每月均对超 12 个月的未结案件进行催办，通报未结原因，要求承办人尽量合理缩短鉴定、评估时间，争取尽快结案。从目前数据来看，旧存案件数虽较 2015 年同期大幅增加，但旧存案件结案率却逐步提高，催办工作已初见成效。

旧存案件中超 18 个月未满三年未结的案件有 9 件，其中 6 件为四涉案件，另外 3 件案情复杂，证据较多，须进行鉴定、评估、审计。

7. 执行案件实际执行率稳中有升

2016 年执行案件实际执行率为 71.19%，比上年同期的 47.21%上升 23.98 个百分点。最近两个月船舶拍卖节奏加快，拍卖成功率增高，该项指标有较大幅度好转。随着海运行业运价小幅反弹，船舶拍卖渐进顺利，该项指标未来有望继续保持高位。

实际执行率	执行完毕、和解并履行完毕的案件数	执行结案总数	强制执行数	自动履行数	部分强制执行部分自动履行数	同期实际执行率
71.19%	435	611	420	19	1	47.21%

（二）质效评估指标方面

1. 平均审理时间指数、平均执行时间指数同比有所下降

2016 年，平均审理时间指数为 0.78，较上年同期的 0.83 有所下降；平均执行时间指数为 0.40，较上年同期的 0.54 有所下降。平均审理时间指数、平均执行时间指数均为评估审判执行效率的指标，指数越高，说明案件审理周期短，反映审判执行效率高。

2. 一审案件陪审率未到合理区间

2016 年，我院一审普通程序结案数 531，陪审员参加合议庭结案数 127 件，一审案件陪审率为 23.92%，较上年同期基本持平，低于福建省高级人民法院设定的案件陪审率合理区间。一审案件陪审率是一项司法公正评估指标，人民陪审员参加案件合议有利于进一步加强司法公开，促进司法公正，提高我院的司法公信力，客观上也能较好地弥补我院办案人员的不足。未来陪审工作应当注意进一步加强。

（三）其他情况

1. 案卷归档

2016 年我院共计归档 1979 件，结案超过三个月应归未归的案件有 200 件，归档任务较重。

2. 裁判文书上网

2016 年我院裁判文书上网数量 882 件，上网结案比 49.83%，低于福建省高级人民法院考核的目标值。尽管其中存在因执行案件结案文书较少，整体可上网文书较少，拉低该项数值的因素，但文书上网时间的滞后现象需要提高重视加以改进。

五、关于未来审判执行工作的几点建议

2016 年以来，我院为避免各业务庭室（包括派出法庭）收结案不均衡情况发生，对收案数较少的派出法庭，采取院本部案件调补的方式，优化了审判资源配置，提高了我院的审判工作效率。同时，为推进我院司法责任制改革，制定了《厦门海事法院关于全面推行派出法庭办案责任制改革的实施方案》，将办案责任制由

原来的一个试点法庭推广到全院三个派出法庭，并建议院本部业务庭室参照执行，简化了办案流程。

未来我院要继续坚持执法办案第一要务，进一步深化我院司法体制改革，加强审判管理，提高办案质效。努力完成好福建省高级人民法院设定的年度主控目标和 8 项管理性指标，继续加强案件资源合理配置，建立健全案件繁简分流和多元化纠纷解决机制，确保收结案动态平衡和良性循环。要切实做好清理长期未结诉讼案件、案件质量评查和各类裁判文书评比等专项工作。

一要加快司法改革配套机制建设。不断完善法官办案任务及法官业绩考评办法；明确入额法官、法官助理、书记员职责；建立法官专业会议制度及相应工作机制，推进审委会改革措施落实；建立同类案件统一裁判标准的制度与机制；按照不同部门、不同类型法官办案任务，制定相应的分案规则，实现随机分案。

二要继续做好审判执行力量调配工作。根据近两年的审判执行工作情况，以及我国外贸发展的总体趋势，未来审判工作将逐渐趋于平稳，可能出现稳中有降的情况，诉讼案件审判压力将有所缓解。但由于近两年的诉讼案件数处于历史高位，再加上涉海企业一定周期内还存在资金周转困难，自动履行生效裁判率较低，执行案件收案数仍存在居高不下的趋势，有必要在办案力量的调配上向执行工作有所倾斜。

三要加强审判信息流程管理。1. 根据上级法院的统一安排，加强我院审判信息化建设，主要应做好两项工作：一是海事审判信息服务平台的数据对接等前期准备工作；二是全省法院建立电子卷宗的筹备工作。2. 充分利用现有的审判信息管理系统，加大对办案环节、办案节点的监督检查。3. 进一步加强审限管理，强化对延长审限、案件中止的审批手续的管理，做到审批主体明确、审查内容全面、审批责任落实。

四要切实做好上年度旧存案件的清理工作。继续重点跟踪长

期未结和超审限案件，及时催办、约谈、通报。对超过十二个月以上的案件，逐案了解掌握未结原因，跟踪督办办案进展情况，每月在全院范围内进行通报，同时向分管院领导报告相关情况，分析和解决影响案件及时审结的各种困难和问题，杜绝人为因素造成的案件久拖不决。

五要努力提高案件审判质量。1. 加强案件评查工作。未来将继续开展案件日常评查工作，重点评查 2016 年案件评查所发现的问题，督促各业务部门落实整改措施。2. 推进司法公开，促进公正审判。重点围绕审判流程公开、裁判文书公开，将文书上网、庭审和裁判文书质量作为今后专项检查的重点。

六要加大力度增强陪审工作，结合上级法院文件要求探索我院陪审员参审制度改革模式。陪审员参加诉讼案件合议庭是推动司法透明化，促进司法公正的有效手段，有利于提高我院的司法公信力和影响力。目前，我院各业务庭入额法官数量不多，组建审判团队还存在一些困难，合理地将人民陪审员补充到我院审判力量中也具有现实意义。最高院近年新设了几个陪审员参审制度改革试点法院，我院可结合相关改革方案要求，尝试引导陪审员在案件合议庭时主要针对案件事实发表意见。在一些特别疑难复杂或社会影响力较大的案件中可以尝试组建由陪审员参与的大合议庭，要求陪审员在案件审理和合议庭时仅对事实部分提出问题或发表意见。

年度海事审判典型案例

主导解决巨额涉外合同纠纷 打造法治化、国际化、便利化营商环境

——原告德国航运贷款银行诉被告艾斯姆阿明航运有限公司、舍库萨格凯斯航运有限公司船舶权属纠纷案

一、基本案情

2013年11月1日，申请人德国航运贷款银行以其与艾斯姆阿明航运有限公司等签订贷款协议发放贷款，该司以“阿明”轮作为担保，双方签订《抵押协议》等法律文件并办理了抵押权登记，但艾斯姆阿明航运有限公司未经其同意将船舶转让给伊朗舍库萨格凯斯航运有限公司，并违反合同诸多约定，拖欠债务本息为由，向我院申请扣押停泊于漳州港的“阿明2”（MV Amin2）轮，并责令被申请人提供担保。我院经审查后，裁定予以准许，并于当日在漳州港实行扣押。在“阿明2”轮被扣押之后第三十日，原告德国航运贷款银行向我院就案涉纠纷向被告艾斯姆阿明航运有限公司、舍库萨格凯斯航运有限公司向我院提起诉讼，请求判决确认其就约3000万欧元贷款本息对“阿明2”轮具有抵押权，被告赔偿损失及承担诉讼、律师费用。

二、裁判结果

在诉讼过程中，因被告不能提供担保，我院根据原告申请拍卖了该船，并最终以来3.24亿元高价成交。船舶成功拍卖后，我院

及时研判国际形势，利用联合国有条件取消对伊制裁的时机，结合船舶拍卖的有利条件，主持双方当事人最终达成调解。

三、典型意义

该案以“一带一路”航线和我国原油进口为背景，涉及多国当事人，牵连境内外数宗诉讼，标的巨大，涉外性与涉海性突出，同时又牵涉我国石油安全、联合国对伊朗制裁等重大敏感问题，厦门海事法院一方面充分尊重外方当事人协议选择司法管辖的权利，审慎处理平行诉讼问题，一方面通过精细严谨的程序安排与实体审理，增强司法公信力与权威性，逐渐取得外方当事人的信任，掌握了案涉纠纷的主导权，体现了该院推进国际海事司法中心建设的积极尝试。在诉讼过程中，厦门海事法院严格依照国际公约，精心组织案涉巨轮的拍卖，最终使载重近 16 万吨的超级油轮“阿明 2”轮以人民币 3.24 亿元的价格成交，超出起拍价近 8000 万元，为纠纷的最终解决奠定坚实基础。厦门海事法院对船舶的成功拍卖及对案涉纠纷的圆满解决，有力维护和规范了航运秩序，让中外市场主体充分感受到厦门作为“一带一路”战略支点城市及东南国际航运中心所具有的法治软实力，为“一带一路”经贸往来提供了良好的司法保障，是该院在自贸区建设背景下打造法治化、国际化、便利化的营商环境的生动例证。“阿明 2”轮所涉扣押拍卖案被评为全国海事法院船舶扣押与拍卖十大典型案例，本案亦被评为 2016 年全国法院海事审判十大典型案例、2016 年福建法院十大典型案例。

保护海洋生态环境, 促进地方绿色经济发展

——中国某基金会诉福建某实业公司、福建某镍业公司等污染海洋环境公益诉讼

一、基本案情

2015年7月8日, 中国某基金会向厦门海事法院提起海洋环境公益诉讼, 起诉福建某实业公司、福建某镍业公司等, 以上述两家企业在生产活动中污染海岸、海洋环境等为由, 提出两家企业立即停止非法排污、停止项目生产、修复被污染海洋生态等六项诉讼请求。

二、裁判结果

2016年2月26日, 经我院主持调解, 双方当事人签署诉前和解协议。5月5日, 某基金会向我院递交申请称, 根据双方当事人达成的诉前和解协议, 其提起海洋环境公益诉讼的工作目标、诉讼目的基本实现, 申请向法院取回起诉材料, 法院经审查予以准许, 至此该案顺利解决。

三、典型意义

该案系我院处理的首例海洋环境公益诉讼, 专业性强, 牵涉面广。原告系曾多次在全国提起典型环境污染诉讼的知名公益机构, 被告则为省属重点企业, 案件舆论关注度高, 社会影响大。我院在收案之初, 对案情及可能导致的结果进行了充分研判, 提出了主持双方诉前调解、争取将此案在法律程序之外予以化解的总体工作思路, 并充分调动各种社会资源, 做好化解工作。一方面要求企业拿出诚意, 尽快提出和解的初步意见。另一方面以较快速度组织、协调当事人双方成立了“环保整改小组”, 明确小组

工作由我院和当地环保局共同监督，要求企业提出具体整改方案。我院承办人员充分利用诉前调解开放性和宽松性的特点，根据实际需要分别在调解时间、地点和参加人员等方面采取了灵活变通的形式与方法，组织了五次正式的诉前调解会议，进行了数百次电话邮件沟通，凭借耐心、热情和娴熟的调解技巧，开展了大量协调和析法释理工作。案件最终以诉前调解形式解决，企业同步实施了整改措施，实现了保护海洋生态环境及促进地方绿色经济发展的双赢结果。该案的圆满处理，体现了我院牢固树立大局观念，秉承绿色发展理念，善于作为，勇于担当的情怀，展示了法官广阔的视野和对宏观政策的把握，也为审理新类型案件作出了积极探索，是服务保障建设“机制活、产业优、百姓富、生态美”的新福建的又一生动实践。

依法裁判韩进破产相关案件 规范交易秩序 服务保障东南航运中心建设

——原告厦门集装箱码头集团有限公司、福州市马尾轮船有限公司等诉被告韩进海运株式会社、韩进海运（中国）有限公司港口作业、理货、拖航、海上货物运输合同纠纷系列案

一、基本案情

韩进海运株式会社是韩国最大的航运企业，运力位列全球第8位，是全球物流界的巨头之一。2016年8月31日，失去银行支持的韩进海运株式会社突然宣布申请破产，引起全球整个航运市场的震动。事件直接冲击了为韩进提供全面各类配套服务的产业链两端的大批企业。厦门海事法院2016年9月至11月间，陆续受理了13起涉韩进合同纠纷案，其中，除部分案件在财产保全后当事人向仲裁机构申请仲裁以外，7起案件进入诉讼程序。案涉集装箱支线货物运输、港口作业、理货、拖航等合同纠纷，涵盖全省主要港口。原告厦门集装箱码头集团有限公司、福州市马尾轮船有限公司等以拖欠港口作业、仓储、保管费用、理货费、船舶拖航服务费、集装箱支线运输海运费等为由，向韩进海运株式会社或其中国子公司韩进海运（中国）有限公司提起诉讼，要求支付拖欠费用及逾期付款违约金或利息，赔偿律师费用和承担本案诉讼费用。涉案标的高达1100余万元人民币。

二、裁判结果

厦门海事法院经审理认为，上列案件因涉及韩进海运株式会社（主体涉外）或引起债权债务产生的事实具有涉外因素（事实涉外）均属于涉外民事案件。由于相关合同约定适用中国法律或

虽无约定，但与中国具有最密切联系，应以中国法为准据法。有关代理人的对外责任，属于代理外部关系问题，依照《涉外民事关系法律适用法》第十六条规定，适用代理行为地法即中国法。原告陈述的欠付费用情况经查属实，包括逾期付款违约金或利息、律师费在内的相关请求均应予以支持。根据合同相对性原则，作为合同签约方的韩进海运株式会社或韩进海运（中国）有限公司就对此承担责任。对部分原告提出，实际业务由韩进海运（中国）有限公司操作，而该业务并未列入该公司营业执照经营范围所列的其为韩进海运株式会社提供服务的事项内容，应认为韩进海运株式会社对其授权不明，韩进海运（中国）有限公司支付费用给原告构成债务加入，故该公司应承担责任。我认为，韩进海运株式会社的授权范围应以相关的授权文件为最终判断依据。营业执照并非授权委托书，所记载的内容与授权范围未必一致，以此主张授权不明依据不足。同时韩进海运（中国）有限公司亦未向原告确认承担责任，原告主张构成债务加入不能成立。部分案件中，韩进海运（中国）有限公司主张其虽然是合同一方，但原告在签订合同时知道其是母公司韩进海运株式会社的代理人，合同应直接约束韩进海运株式会社，由后者承担责任。我认为，没有证据证明原告在签订合同时知道该公司为代理。相反，根据韩进海运株式会社与该公司内部之间的协议，韩进海运（中国）有限公司应对外独立行事。上述抗辩不能成立，遂依法作出了判决。所有上诉案件均为福建省高级人民法院二审所维持。

三、典型意义

该批案件起因于业界瞩目的韩进破产事件。案件的审理首先涉及如何看待和处理域外公司破产在我国的法律效力问题。其次，跨国公司为保护其集团整体利益，通常以繁多的合同条款创设出一套复杂机制对母公司总部与子公司关系加以规定。对此应如何

评判，二者是否构成委托代理，以及代理关系外部效力如何，也是案件的另一焦点。我认为，在韩进海运株式会社未向我国申请破产保护的情况下，诉讼程序的进行不受影响，依法准许原告的申请，对相关财产裁定予以保全。针对争议的代理问题，我院准确界定法律适用问题，认真审查各类合同条款和授权文件内容，比对双方证据和个案交易实际情况，逐项细致进行分析，同时充分考虑到作为首批案件，个案裁判对国内其他案件可能产生的影响作用，精心选定裁判方案，最终以合同有关母子公司关系的原则性规定为主要依据，驳回了韩进海运（中国）有限公司有关只是代理签约的抗辩。另一方面，对部分原告以授权不明和债务加入为由意图扩大责任主体的主张，因依据不足，同样予以否定。裁判充分展现了人民法院公开、公正的司法形象，明确了交易规则，规范了航运交易秩序，依法确认和维护了我省港航企业的合法权益。其中对涉外案件律师费的判决，涵盖了当事人的维权成本，将当事人利益的保护提高到新的水准，对接了国家有关发展涉外法律服务业的意见和“一带一路”建设推进过程中司法政策的精神。全部案件从受理到判决仅三个月，彰显了审判的能动和高效，作为司法应对突发事件的范例，有力支持了东南国际航运中心的建设。

海事行政案件管辖权回归 护航现代渔业健康发展

——原告林长征等六人诉被告龙海市海洋与渔业局渔业行政管理纠纷系列案

一、基本案情

原告林长征等六人系“闽龙渔 60288”号等六艘单拖渔船的所有人。2011 年 9 月 30 日，龙海市海洋与渔业执法大队以六原告所属渔船违反伏季休渔的有关规定，于 2011 年 8 月 1 日 11 时许携带网具出海作业，违反了 2009 年修订的《中华人民共和国渔业法》第三十条之规定为由，作出闽龙海渔（大队）罚[2011]23 号等六份《渔业行政案件处罚决定书》，对六原告各处罚款三万元，六原告均未对该处罚决定申请复议或起诉，并于当日缴清罚款。2015 年 11 月 10 日，被告以六原告所属“闽龙渔 60288”号等六艘渔船于 2011 年 9 月被龙海市海洋与渔业执法大队以“违反禁渔期规定进行捕捞”的案由行政处罚，现有关部门认定该船属于 2011 年度相关油补政策文件中不予发放 2011 年度 5-12 月份机动渔船燃油补贴的对象为由，要求六原告于 2015 年 11 月 20 日前将已领取（2012 年 7 月发放）的 2011 年度 5-12 月份燃油补贴款汇入油补专户，逾期未全额归还的，将暂停发放 2014 年度油补，并将依法追究相关法律责任。该《通知》于当日送达原告。2016 年 4 月 15 日，原告林长征等六人以被告依据龙海市海洋与渔业执法大队对原告缺乏处罚事实的行政处罚和以非法规、规章的 2011 年度相关油补政策文件为处罚依据，在原告事实上未违反该政策文件于休渔禁渔期实施捕捞的情况下，对六原告作出缺乏事实基础与有效法律依据的处罚为由向厦门海事法院提起行政诉讼，请求判决确

认被告作出通知六原告缴还 2011 年 5-12 月度油款的行政行为违法、无效。

二、裁判结果

厦门海事法院一审判决认为，被告作出的要求六原告缴还 2011 年度 5-12 月份的机动燃油补贴的《通知》证据确凿，符合一般行政执法程序，依照《中华人民共和国行政诉讼法》第六十九条之规定，判决驳回林长征等六人的诉讼请求。一审宣判后，六原告不服，均提起上诉，请求二审法院撤销原审判决，改判确认被上诉人作出的缴还 2011 年 5-12 月油补的《通知》为违法、无效行政行为。福建省高级人民法院二审认为，上诉人的上诉请求缺乏事实和法律依据，应予驳回。原审判决认定事实清楚、适用法律正确，程序合法，依据《中华人民共和国行政诉讼法》第八十九条第一款第（一）项之规定，判决驳回上诉，维持原判。

三、典型意义

该系列案件是自最高人民法院发布的《最高人民法院关于海事法院受理案件范围的规定》和《最高人民法院关于海事诉讼管辖问题的规定》颁行以来，厦门海事法院受理的首起系列海事行政案件纠纷，开启了管辖区域内海事行政案件的管辖权从地方法院正式重新划归海事法院管辖的大幕。福建省是海洋渔业大省，发展现代渔业是加快海洋经济发展的重要举措，能有效促进传统渔业的转型升级。海洋渔业管理是现代渔业建设中的重要一环。该起海事行政系列案件在基层海洋渔业管理方面具有一定的代表性，同时机动渔船燃油补贴的发放事关渔民的生活水平提高及渔业的健康发展，审慎处理好与此相关的案件是海事行政诉讼中司法权威的具体体现。厦门海事法院在本系列案的审理过程中，依法向相关单位调取了与案涉纠纷相关的证据，并对案件所涉及的

所有法律、法规及规范性文件进行了梳理及审查，严格区分行政案件与民事案件庭审程序的区别，确保审理的每一个环节符合行政诉讼程序，裁判的结果彰显了公平正义。法院的依法裁判对于严格海事渔业等行政机关执法及管理，有效维护广大渔民及利害关系人的合法权益，保护现代渔业健康发展发挥了积极的保障和促进作用。

多措并举破解执行难，“纸上权利”变“真金白银”

——张少良等 190 位船员申请锦程海运公司执行案

一、基本案情

该案系船员讨薪系列案，被申请人泉州市锦程海运有限责任公司因船员劳务合同纠纷被生效裁判文书确定了高达 1500 多万元的支付工资债务，涉案船员达 190 多位，涉及船舶 12 艘。

二、裁判结果

经过十个月的努力，该系列案共成功拍卖（或变卖）了 11 艘船舶，拍卖总金额达 1 亿多元，绝大部分船员均已领回所欠工资款，案件成功执结。

三、典型意义

近年来由于航运市场持续低迷，众多航运企业歇业或破产倒闭，不仅欠下了巨额的银行贷款，同时也拖欠了大量的船员工资，给社会稳定带来了极大的隐患。经济下行引发法院执行案件的爆发式增长，2016 年我院执行案件数较上一年度增加了接近一倍，其中船员讨薪案件占到总数的一半以上。我院高度重视涉民生执行案件，多管齐下，积极服务保障民生。一方面加快执行进度。针对船东破产无力支付船舶运营费用，船舶无人看管的问题，主动联系与船舶相关的抵押权人银行。努力沟通，协调尚未提起诉讼的抵押权人申请扣押船舶或起诉，由抵押权人与看船公司协商看船事宜，解决看船难题，确保船舶安全，减轻船员的负担。另一方面，积极利用各大媒体及时发布拍卖公告，并与东南航运中心航交所联系，利用网络发布卖船事宜，扩大船舶拍卖公告范围，提升公告效果。由于措施得当，大部分船舶均在第二次网拍中拍

卖成功，为船员欠付工资的最终受偿奠定了坚实的物质基础。

执行及拍卖程序历时较长，执行法官常外出执行。由于难以及时联系，船员及家属容易产生焦虑和急躁情绪。同时“一对一”的沟通联系不仅工作量大，而且效率低下。执行人员瞄准症结，运用“互联网+”思维，创新工作方法，按船舶建立对应的船员微信群，实时告知船舶扣押、评估、检验、公告、拍卖、召开债权人会议等执行情况和工作进展，听取和反馈意见。程序的公开透明和知情权的充分保障，让船员吃下了“定心丸”，对于何时能拿到工资有了合理的心理预期，稳定了情绪，从而化解了潜在的上访风险。同时我院考虑到船员缺乏诉讼知识，以及海上工作离船参加诉讼不便的实际困难，通过微信群发布申请执行和领取执行款等程序规定和操作指南，为船员申办程序开辟了“绿色通道”。根据操作办法，众多福建省外欠薪数额不超过2万元的船员，仅需一次性邮寄身份材料、执行依据及告知银行账户，就可以办理执行立案，债权分配，并坐等执行款到账。由此最大限度地减轻了船员的讼累，实现和维护了船员作为劳动者的合法权益，得到了船员的纷纷赞誉。多措并举、尽心竭力破解执行难，将群众的“纸上权利”切实变现为“真金白银”，有效回应了社会的司法需求，让人民群众真切感受到了司法的关怀和公平正义。

正确处理国内诉讼与外国临时仲裁的程序衔接

彰显中国重信守诺良好形象

——大宇造船海洋株式会社与荣晋公司船舶抵押合同纠纷确权诉讼案

一、基本案情

2011年7月29日,原告韩国籍法人大宇造船海洋株式会社与被告巴拿马籍法人荣晋公司签订抵押合同,约定就“B Elephant”轮船舶建造合同和“A Elephant”轮船舶建造合同项下应由案外人诺尔公司承担的付款金额中的一部分美元债务及利息等,以被告所有的“Glory Advance”轮优先受偿抵押担保,并向该轮船旗国巴拿马抵押登记机关办理抵押权登记。因案外人诺尔公司在各支付了两份船舶建造合同项下约定的前7笔分期款后,均未进一步支付任何分期款。针对船舶建造合同买方和诺尔公司违约的行为,原告在伦敦就诺尔公司所拖欠款项提起仲裁。伦敦海事仲裁员协会独任仲裁员就上述纠纷分别出具两份裁决,确认了原告对诺尔公司的债权。厦门海事法院在(2014)厦海法认字第13号和14号两案中,对该两份裁决在中华人民共和国领域内具有的法律效力予以承认。案涉船舶“Glory Advance”轮因海员劳务外派合同纠纷在另案中已被厦门海事法院扣押并拍卖,原告遂在拍卖公告期内就案涉抵押债权向该院进行债权登记并提起确权诉讼。

二、裁判结果

厦门海事法院作出终审判决,依法确认原告大宇造船海洋株式会社对被告荣晋公司因“B Elephant”轮和“A Elephant”轮

船舶建造合同而产生的 58,700,000 元的船舶抵押的债权，该债权可以在“Glory Advance”轮船舶拍卖价款中按船舶抵押权优先受偿；被告荣晋公司还应向原告支付债权登记费用 1,000 元。

三、典型意义

本案是一起典型的涉外船舶抵押合同案件，又是发生在外籍船舶被扣押并司法拍卖后的一起确权程序案件，涉及管辖权、外国法查明和适用、伦敦海事临时仲裁与我国海事诉讼程序的衔接问题。厦门海事法院积极行使船舶扣押国管辖权，在造船合同纠纷裁决未作出之前依法中止了案件审理，待仲裁裁决作出后，又依法对其予以承认，并在裁决基础上作出判决，体现了肯定和支持境外海事仲裁的态度，展示我国作为纽约公约缔约国的重信守诺的良好形象。同时，本案查明并适用了巴拿马法律，体现了较高的裁判水平，有力彰显了我国海事司法的国际公信力和权威性。本案是厦门海事法院为建设海洋强国和“一带一路”战略实施提供有力的司法服务和保障的范例。

积极维护船员合法权益 倾力护航“一带一路”建设

——连家敏等八十八人诉福建省平潭县远洋渔业集团有限公司船员劳务合同纠纷案

一、基本案情

连家敏等八十八人于 2013 年 10 月间与福建省平潭县远洋渔业集团有限公司（以下简称平潭远洋渔业公司）签订船员劳务合同，到“福远渔 181”、“福远渔 182”、“福远渔 184”、“福远渔 189”、“福远渔 739”、“福远渔 740”等轮任职，并被派往印尼海域从事远洋渔业捕捞。2014 年 11 月，印尼政府以整顿渔业为名，扣留来自泰国、越南、马来西亚、巴布亚新几内亚、中国大陆与台湾等地的渔船，导致案涉渔船靠港停产。平潭远洋渔业公司因经营困难，拖欠船员工资及提成款。连家敏等八十八人为此多次与平潭远洋渔业公司协商未果，遂向厦门海事法院提起诉讼，诉请判令确认双方劳动合同关系已解除及平潭远洋渔业公司支付拖欠工资、伙食费、提成、经济补偿金，并确认上述债权对案涉船舶具有优先权。

二、裁判结果

本案因案件事实涉外，存在调查取证难、审理周期长等问题，且因船舶滞留国外，无法扣押，船舶优先权难以实现。面对众多不利因素，厦门海事法院承办法官主动进企业做沟通疏导工作，多次组织双方协商，最终达成和解协议，在平潭远洋渔业公司按时支付了相应款项后，厦门海事法院裁定准许当事人申请撤诉结案。

三、典型意义

厦门海事法院在审理本系列案中，首先以维护劳动者权益为前提，考虑到船舶优先权无法实现及用人单位资金状况不佳，并未按部就班坐堂问案，将劳动者置于诉讼周期漫长的窘境，而是安抚原告情绪，同时积极开展多方调解工作。同时从用人单位可持续性发展角度出发，暂缓采取保全措施，避免企业因财产冻结陷入更大的困境，从而影响劳动者权益的实现。在此基础上，坚持能动司法，经多轮调解，最终促成双方和解，八十八名船员在起诉后短短的 14 天内就拿回被拖欠的工资报酬，既维护了劳动者合法权益，也确保了企业发展的后劲，较好维系了和谐的社会劳动关系。

发展远洋渔业是 21 世纪“海上丝绸之路”建设的重要内容。福建省是远洋渔业大省。资料显示，2014 年全省远洋渔业产量和总产值均居全国第二位，平均单船产值为全国第一。因产业规模庞大，全省从事远洋渔业的劳动者数量众多，船员劳务合同纠纷在审判实务中较为常见，仅本系列案就涉及劳动者八十八人。本案的处理过程及结果，对其他同类案件的处理有较好示范作用。其兼顾劳动者权益及企业发展的社会效果，有利于我省远洋渔业的进一步健康发展，保障了海上丝绸之路建设的畅通有序，该案被评为福建法院 2016 年福建法院依法维护劳动者合法权益典型案例。

跳脱常规做法，实现当事人双方利益双赢

——于忠涛等十八名船员诉前申请扣押李瑛和陈立新共有并由香港鸿羽船务有限公司经营管理的基里巴斯籍“侨泰”轮案

一、基本案情

十八名船员受雇至李瑛和陈立新共有并由香港鸿羽船务有限公司经营管理的基里巴斯籍“侨泰”轮（MV QIAO TAI）上任职。该轮自2015年9月靠泊福建东山港后，船东因为债台高筑而弃船，船公司也断了与船员的联系。2015年12月初，十八名船员因船上油料、物料供应即将耗尽，且已被船东拖欠了合计约63万元工资及其他劳务报酬，向厦门海事法院申请诉前扣船。东山外轮代理公司亦因被该船拖欠十几万元代理费打算扣船。

二、裁判结果

厦门海事法院在审查船员申请诉前扣押船舶的相关材料后，发现十八名船员来自浙江、江苏、辽宁等不同地区，持有较为完整的船员聘用协议、海员证和船员服务簿、工资支付凭证等证据，能较有力地证明其与船公司、船东之间真实的劳务合同关系以及被欠付工资及劳务报酬的事实。在根据《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》的相关规定确认“侨泰”轮属于可扣船舶后，厦门海事法院简化手续、免收扣押船舶担保金并及时作出扣押船舶命令和民事裁定书，在东山港实际扣押了船舶。在了解到船舶已抵押给交通银行舟山分行后，承办法官主动联系该银行，说服其出面接管船舶。最终银行根据法院的引导，与船员、东山外轮代理公司分别达成相关协议，银行出面担保支付船员被拖欠的工资以及外代被拖欠的代理费，东山外轮代理公司放弃扣船的申请，

船员向法院申请解扣船舶，法院依法作出了解除扣押船舶命令和民事裁定书后，船员配合银行将船舶开回舟山处理。

三、典型意义

船员与船公司或船东相比处于天然的弱势地位，船员为讨薪而被迫向海事法院申请扣押船舶的情形在海事诉讼中极为普遍，本案即属于此种类型。十八名船员申请扣船时，船东已经弃船且下落不明，船公司也已失去联系。根据常规流程，在法院实际扣押船舶，船员提起诉讼后，先要根据法律规定向船东或船公司公告送达法律文书，待案件开庭审理判决生效后，才进入执行程序拍卖船舶。船舶拍卖要作出拍卖裁定并发布拍卖船舶公告，在航运不景气的背景下，可能需要历经多次拍卖才能变现。非但船员工资的兑现遥遥无期，船舶的变现价值因长期扣押和高额维护费用大幅降低，法院也不得不担负起扣押期间船舶的安全管理、物料供应、船员配备以及人身健康安全保障等繁重的工作。我院承办法官拓宽工作思路，越过船东和船公司，将目光集中至真正最关心和在意船舶价值高低的船舶抵押权人身上，从更有利于保护船员实际利益的角度出发，积极与之沟通联系。通过与银行董事会和负责人多次法、理、情并进的电话宣导和正式的书面《通知》说明，详细描述船舶的债务现状，阐释长期扣押将对船舶抵押权造成极为不利的后果，成功说服银行出面接管船舶、清理债务。最终仅用短短四天时间，既快速高效地解决了船员工资的受偿问题，最大限度地防止了船舶价值的无谓减损和国有资产的流失，也节约了司法资源，实现了法律效果与社会效果的完美统一。

灵活适用证据规则，积极探索域外证据效力

——赵延龙诉福建省恒利渔业有限公司船员劳动合同纠纷案

一、基本案情

2014年10月23日，原告赵延龙与被告福建省平潭县恒利渔业有限公司签订一份《劳动合同书》，约定由被告聘请赵延龙前往几内亚共和国从事远洋捕捞工作。2015年6月9日，被告向原告支付工资人民币10000元，同年9月18日，被告又向原告支付工资人民币25770元。2016年1月16日，原告出具一份确认自己参与倒卖渔货的《证明》。2016年1月28日，原告自几内亚共和国科纳克里机场离境，并于1月29日到达广州白云机场。此后，原告诉至本院，要求被告支付尚欠工资及经济补偿金等。

二、裁判结果

我院一审认为，原告曾亲笔出具《证明》确认，其曾两次参与倒卖渔货并分得相应款项。原告虽主张其是受胁迫而出具该《证明》，但却未能提交任何证据予以证明，理应承担举证不能的不利后果。原告倒卖渔货属于严重的营私舞弊行为，必然会产生相应的损害后果，被告依法有权单方面解除劳动合同，且无须为其解约行为支付经济补偿金。被告辩称，原告倒卖渔货，被告依照《劳动合同书》第九条第2款的约定有权不予结算工资。本院认为，该合同条款系无条件地赋予被告单方面、无期限地拒绝结算工资的权利，即实际等同于免除其工资支付义务。上述合同条款无效，被告无权以此为由拒付工资。在扣除借支款项5200元、回国路费1500元和机票费用8846.96元后，被告尚欠工资数额应为56453.04元，依法应予清偿。一审宣判后，双方当事人均不服，

提起上诉。福建省高级人民法院二审驳回上诉，维持原判。

三、典型意义

本案双方均为国内当事人，但案件重要事实又多发生在从事远洋捕捞的渔船上，当事人（尤其是船员）举证存在较大困难。从立法目的出发，本案在域外证据认定方面尝试了新的思路，对《最高人民法院关于民事诉讼证据的若干规定》（以下简称《证据规定》）第十一条关于域外证据办理公证认证规定的合理解释和准确适用做了有益探索。《证据规定》第十一条具有良好的初衷，但面对复杂的现实情况，其滞后性和不合理性逐渐显露。随着全球化的深入推进，我国日益融入世界经济，大到投资基建，小到渔业捕捞，相应涉外纠纷正在逐年增长。若未经公证、认证，则一律不得作为证据使用，那么势必将造成法律事实与客观事实的严重扭曲。最高人民法院嗣后出台的《第二次全国涉外商事海事审判工作会议纪要》（简称《纪要》）和《涉外商事海事审判实务问题解答》（简称《解答》），对此补充作出了相应解释。

《纪要》提出应结合当事人的质证意见进行审核认定。对于当事人无异议的证据，《解答》认为无须公证、认证。做法更具合理性。但上述处理的前提条件是，此类证据不存在可能侵害案外人利益的情形。若存在侵害可能，则公证、认证仍将成为证据采信与否的关键因素。本案中，双方对域外证据未经公证、认证没有异议，同时也不存在侵害案外人利益的情形，故法院对其证明力予以确认。但对于当事人有异议的证据，《纪要》和《解答》并未提供明确的解决方案。以本案为例，此类船员劳动（劳务）合同纠纷案件诉讼标的额较小，双方均为国内当事人，涉案证据又多形成于国外，若双方对域外证据既不认可，又不公证、认证，则法院应当如何处理？客观上看，此类案件中的域外证据可以分为两类，一类是形成于他国领土上的证据，另一类则是形成于域

外船舶上的证据。对于前者，公证、认证具有可操作性，若未经公证、认证，则其证明力自然会受一定影响，此时应综合衡量本案其他证据做出审慎认定。对于后者，由于船舶时常处于航行中，有时位于他国领海，有时又已航至公海，证据形成的具体地点往往难以证明，要求证据办理公证、认证难以操作。即使最终能够完成，也必将耗费与诉讼标的额并不对称的成本，难谓合理。基于此，合议庭大胆认定形成于域外船舶上的证据，原则上无须公证、认证，但应按照国内证据的认定规则从严审核。该案的审理，对涉远洋渔业案件中出现的域外证据效力这一典型问题进行了灵活处理，为日后同类型案件的审理提供了有益参考，也为更好服务保障远洋渔业发展做出了积极探索。

细致查明船舶碰撞损害情况 平等保护中外当事人

——巴拿马籍“奇克西桥”轮船舶碰撞损害赔偿纠纷案

一、基本案情

2013年4月18日约6时22分，被告福建省平潭县安达远洋渔业有限公司（以下简称安达渔业）所属的专业远洋渔船“福远渔F77”轮空载从福州港开往印度尼西亚的图尔港途中，在福建漳城镇海角附近水域与锚泊该水域的“奇西克桥”轮发生碰撞，事故造成双方船舶不同程度损坏。“奇西克桥”轮船舶所有权人是原告日本籍法人愿景航运公司（DREAM SHIPPING S.A），船舶承租人为日本神户市的新田海事株式会社（Nitta Kisen Kaisha Ltd.）。中华人民共和国漳州海事局作出漳海事责（2013）04号《水上交通事故责任认定书》，认定事故原因为“福远渔F77”轮未保持正规瞭望，未能对业已存在的碰撞危险做出正确判断，以致未能采取避让行动，是事故发生的直接原因，未落实雾中航行措施，是事故发生的重要原因，事故水域能见度不良，是事故发生的客观原因，责任认定“福远渔F77”轮对本起事故承担全部责任。“奇西克桥”轮为抢抓修理时间，避免损失，利用班轮到港卸货时间组织修理，于2013年4月至2014年10月间，先后在中国厦门、日本东京、名古屋、神户、中国上海五地进行四次临时检验、五次修理。原告诉请被告赔偿船舶修理费、代理费、监修、船检人员人工费、差旅费等经济损失241961.08美元及相关利息。

二、裁判结果

案件审理中，双方对案涉船舶在上海的“燃油柜换新”、“燃油柜气密试验”等油舱修理项目是否因碰撞损害引发存在争议。

法院经调查查明，案涉事故造成“奇克西桥”轮舷侧外板破洞 2 处以及较大面积凹陷变形，由于该轮舷侧外板即是 4 号燃油舱舱壁，故修理舷侧外板的同时，也需要修复燃油舱，“燃油柜换新”、“5 号燃油柜气密试验”等修理项目是因事故导致的必要修理，对于上述项目的修理费予以支持。最终做出一审判决认定，“奇西克桥”轮的船舶结构特殊，侧舷外板即燃油舱壁板，临时修理费、永久修理费、日本修船师相关费用均为合理费用，应予以支持，被告应向原告支付维修费、代理费、VDR 数据读取费用等各项费用 153875.6 美元。判决后双方均表示服判不上诉。

三、典型意义

本案是一起涉外船舶碰撞海事纠纷，受损船舶在厦门、上海、东京、神户、名古屋五地进行了六次维修和检验，涉及到航海技术、船舶修理、船舶检验、港口代理、汇率换算等专业知识。为查明事实、准确认定专业问题，法官与有丰富远洋航行经验的陪审员互相取长补短，到船舶修理厂向技术人员咨询船舶构造和修理业务费用，向船舶代理公司收集日本港口代理收费方面的信息，综合各种要素信息后，作出客观公正的判断。同时，准确适用《中华人民共和国海商法》中关于船舶碰撞的规定，采用了国际通行的恢复原状的原则、直接损失的赔偿原则、受损方减少损害的原则等船舶碰撞赔偿原则，得到双方当事人的尊重和肯定，也展示了公正、严谨、开放的航运大国的海事司法形象。

准确协调国际条约与国内法的适用 ,突破涉外送达瓶颈

——原告东山县启昌冷冻加工有限公司诉被告厦门中远国际 货运有限公司、中远集运东南亚有限公司海上货物运输 合同纠纷案

一、基本案情

2012 年 10 月，原告东山县启昌冷冻加工有限公司（下称启昌公司）与菲律宾客商哥伦比斯海产公司达成贸易订单，由启昌公司向后者出售冷冻沙丁鱼，此后，启昌公司办理了报关手续，案涉 12 个冷藏集装箱货物装船。被告中远集运东南亚有限公司（下称中远公司）的装港代理厦门中远集装箱船务代理有限公司代表该公司在福建漳州签发了形式提单。案涉货物运抵菲律宾马尼拉后，收货人在提货前声称发现货损，后仅提取 2 箱未损坏的货物并通知启昌公司。被告厦门中远国际货运有限公司（下称中货公司）随即作为承运人中远公司的代理与启昌公司进行协商。2013 年 2 月 4 日，中货公司（甲方）与启昌公司（乙方）在厦门签署了《谅解备忘录》，载明甲方受中远公司委托与乙方友好协商，就中远公司承运的 10 个冷藏集装箱货物在马尼拉可能造成的货损处理达成备忘录。此后，案涉 10 个集装箱货物被安排退运至香港码头。启昌公司称因货物已没有任何商业价值，拒绝将货物退运回厦门。后上述货物在香港作销毁处理。2013 年 5 月 9 日，原告致函两被告索赔。2013 年 8 月 19 日，原告向本院起诉，诉请判令两被告赔偿货物损失 2,392,205.40 元及相应利息。

二、裁判结果

厦门海事法院认为，本案为海上货物运输合同纠纷。因被告

中远公司为新加坡法人，案涉货物运输的目的港在菲律宾，后又退运至香港处理，故本案具有涉外和涉港因素。因案涉运输的始发地为中国厦门，厦门海事法院依法对本案具有管辖权。庭审时启昌公司和被告中货公司均援引中国法律支持各自的主张，本案应适用中国法律作为准据法。本案中，启昌公司与中远公司形成海上货物运输合同法律关系，依法有权就该运输合同项下的货损向承运人提出索赔。中货公司系受托处理货损索赔事宜，其行为的法律后果应由被代理人中远公司承担。据此，最终判决被告中远公司赔偿原告货物损失 2,001,028.8 元及利息，驳回原告其他诉讼请求。一审宣判后，中远公司不服，向福建省高级人民法院提出上诉，福建省高级人民法院作出（2014）闽民终字第 783 号民事判决，予以维持。中远公司不服，向最高人民法院提出再审申请。最高人民法院作出（2016）最高法民申 2329 号民事裁定，裁定驳回中远公司的再审申请。

三、典型意义

本案的争议焦点之一为厦门海事法院对中远公司的文书送达是否合法。中远公司认为其为新加坡注册的境外当事人，厦门海事法院通过中货公司向其送达诉讼法律文书不符合法律规定。我认为，涉外海事诉讼需符合《中华人民共和国民事诉讼法》、《中华人民共和国民事诉讼法特别程序法》等国内法规定。若我国与对方有双边协定或同为多边公约的缔约国（如《海牙送达公约》），则原则上应适用双边协定或双边条约，但国际条约优先适用的原则不能机械理解。我国与新加坡之间虽缔结有双边协定《中华人民共和国和新加坡共和国关于民事和商事司法协助的条约》，但该条约也规定了涉外海事诉讼送达中双边协定与国内法的协调适用。从条约文本可以推断，该条约仅适用于缔约国司法机关向另一方境内送达诉讼文件，对于缔约国依据国内法在境内进行送达

的程序并不适用。而根据《中华人民共和国民事诉讼法》第八十条的规定，海事诉讼法律文书的送达，除适用《中华人民共和国民事诉讼法》的有关规定，还可以采用向受送达人在中华人民共和国领域内设立的代表机构、分支机构或者业务代办人送达。本案中，已有证据认定中货公司系中远公司在中华人民共和国领域内设立的业务代办人，厦门海事法院通过中货公司送达诉讼法律文书，符合上述规定，且不属于中新双边条约的适用范围，并未违反条约优先的原则。这一做法得到了福建省高院、最高人民法院的肯定与支持。

涉外文书送达的有效性直接影响案件审理的效率，是涉外海事审判中至关重要的一环。送达周期长，效率低，已成为制约涉外海事案件审理的瓶颈。厦门海事法院一方面依法适用国际条约，准确理解双边条约精神，协调好国际条约与国内法的关系，一方面认真研析案件，从当事人提供的证据入手，充分适用国内规定，完成了文书的有效送达。该案灵活务实的处理体现了厦门海事法院法官在“一带一路”建设背景下，不断提高自身适用国际条约的司法能力，探索创新有效的涉外送达方式，对如何在涉外海事审判中突破送达瓶颈问题具有参考和启发意义。