

司法统计（七）

—青岛海事法院 2017-2021 年涉 RCEP 国家 诉讼情况司法统计分析

2022/8/23

青岛海事法院

青岛海事法院 2017-2021 年涉 RCEP 国家 诉讼情况司法统计分析

【摘要】

（一）从年度涉案数量看，近五年涉外主体案件数量呈“总体平稳”态势。除 2020 年收案数量大幅提高以外，其余各年度收案数量均在 30 件左右。其中，2020 年涉 RCEP 国家案件数量较前几年大幅升高，收案数是其其他年份的 4 倍以上。主要原因为海难救助合同纠纷、海上、通海水域货物运输合同纠纷、海事债权确权纠纷、船员劳务合同纠纷这四类案件数量较以往有较大提高。

（二）从涉及纠纷类型看，海商合同纠纷占比较高，海事侵权纠纷占比相对较低。海上货物运输合同纠纷数量最多，海事债权确权纠纷、海难救助合同纠纷也较多；船员劳务合同纠纷因涉及人数较多，也为常见涉外海商合同纠纷。而海事侵权纠纷中，最为多发为海上养殖损害赔偿责任纠纷。

（三）从涉外诉讼主体涉及的国家 and 地区看，当事人分别涉及 10 个国家和地区。RCEP 国家除中国外，新加坡、菲律宾、韩国、日本、缅甸、印度尼西亚、越南、澳大利亚、马来西亚都有涉诉情况出现。印度尼西亚、越南、澳大利亚、马来西亚都属于零星涉案。东盟十国中泰国、文莱、柬埔寨、

老挝在本院均无涉案，新西兰在本院也无涉案情况出现。其中，涉诉案件数量前五为新加坡、菲律宾、韩国、日本、缅甸。新加坡、日本航运企业较多，涉诉原因集中于海上货物运输合同纠纷，韩国韩国为与山东经贸密集国家，涉及海难救助合同系列案件。菲律宾、缅甸的当事人主要为船员。

（四）从涉案较多企业看，具有明显行业特点，主要集中在航运、贸易、金融等领域。涉案最多的行业为航运企业 47 家，其次为贸易公司 27 家，然后为金融保险机构、物流公司、石油公司、造船企业等其他业态公司涉案。外籍自然人涉案的群体主要为船员。

（五）从案件结案方式看，以撤诉¹为主。撤诉占比约 56.15%，判决占比约 18.85%，调解占比约 10.66%，其他结案方式占比约 14.34%。

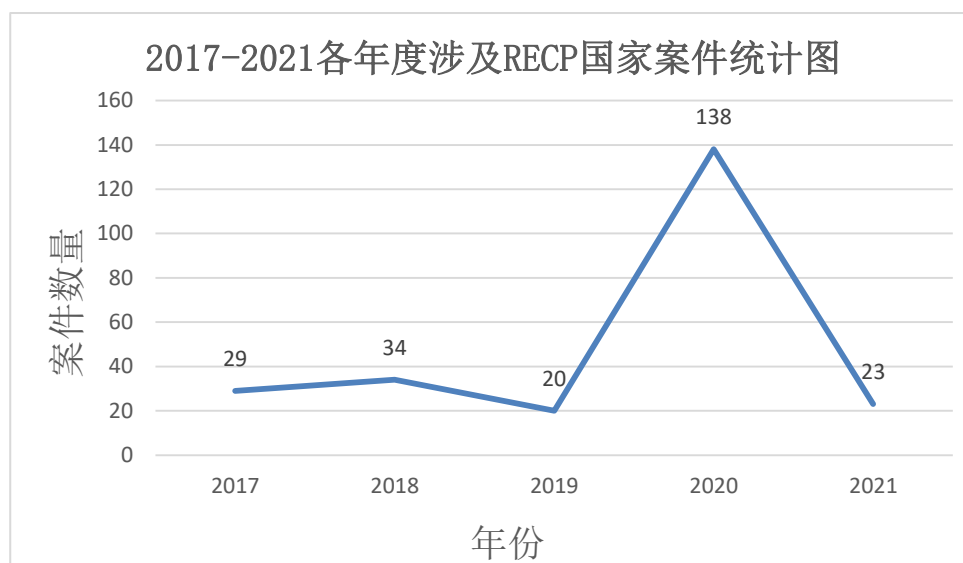
一、青岛海事法院 RCEP 国家涉诉情况司法审查的总体情况

（一）收案数量呈现稳中有增趋势。据统计，我院自 2017 年 1 月 1 日至 2021 年 12 月 31 日共收案 244 件。其中，2017 年全年收案 29 件，2018 年全年收案 34 件，2019 年全年收案 20 件，2020 年全年收案 138 件，2021 年全年收案 23 件。平均每年收案 48.8 件。除 2020 年收案数量大幅提高以外，

¹包括裁定准予撤诉与按撤诉处理两种结案方式。

其余各年度收案数量均在 30 件左右。其中，2020 年涉 RCEP 国家案件数量较前几年大幅升高，收案数是其其他年份的 4 倍以上。主要原因为海难救助合同纠纷、海上、通海水域货物运输合同纠纷、海事债权确权纠纷、船员劳务合同纠纷这四类案件数量较以往有较大提高，海难救助合同纠纷、海上、通海水域货物运输合同纠纷、海事债权确权纠纷每类案件收案近 30 起，船员劳务合同纠纷收案近 20 件。其中海事债权确权纠纷收案增加主要为 SPV 萨姆莱恩有限公司（SPV SAM LION INC.）、蓝色劳拉海运有限公司（Blue Laoura Maritime S.A.）涉及的系列案件；船员劳务合同纠纷收案增加主要为蓝色劳拉海运有限公司（Blue Laoura Maritime S.A.）拖欠船员工资系列纠纷案件；海难救助合同纠纷收案增加主要为烟台打捞局诉韩国部分公司支付海难救助款项系列纠纷案件。具体统计情况见图 1。

图1.2017—2021各年度涉及RCEP国家案件统计图



（二）涉诉国家呈现数量集中态势。 我院自 2017 年 1 月 1 日至 2021 年 12 月 31 日 244 件收案中，RCEP 国家除中国外，新加坡、菲律宾、韩国、日本、缅甸、缅甸、印度尼西亚、越南、澳大利亚、马来西亚都有涉诉情况出现。其中，涉诉案件数量前五为新加坡 75 件，菲律宾 69 件，韩国 67 件，日本 20 件，缅甸 6 件。新加坡涉案数量最多，主要原因是涉诉公司较多，包括 20 多家新加坡公司如新鑫海航运有限公司、长荣海运（新加坡）有限公司、APL 私人有限公司等航运企业，涉诉原因主要集中于海上、通海水域货物运输合同纠纷案件。菲律宾的涉诉案件数量较多，主要是因为菲律宾籍船员与蓝色劳拉海运有限公司（Blue Laoura Maritime S.A.）、SPV 萨姆莱恩有限公司（SPV SAM LION INC.）这两家航运企业的船员劳务合同纠纷、申请海事债权登记与受偿等。韩国涉诉案件数量较多主要是由于 2020 年烟台打捞局诉韩国部分公司海难救助系列案件，相较而言韩国公司涉诉较多，共有 40 多家公司涉诉。日本涉诉情况与新加坡类似，主要是涉诉公司较多，主要包括商船三井株式会社、日本邮船株式会社等日企，案由主要是海上、通海水域货物运输合同纠纷。缅甸的涉诉案件主要集中在缅甸籍船员与中国香港利泉船务有限公司的船员劳务纠纷案件。

印度尼西亚、越南、澳大利亚、马来西亚都属于零星涉案。东盟十国中泰国、文莱、柬埔寨、老挝在本院均无涉案，

新西兰在本院也无涉案情况出现。具体统计情况见表 1。

表1.2017—2021五年度RCEP国家涉诉案件情况统计

涉诉国家	案件数量
新加坡	76
菲律宾	69
韩国	66
日本	20
缅甸	6
印度尼西亚	4
越南	2
澳大利亚	1
马来西亚	1
总计	2452

(三) 当事人起诉事由呈现多样化。我院 2017 年 1 月 1 日至 2021 年 12 月 31 日 244 件收案中，当事人起诉案由共涉及 30 个，占到了全部海事海商案由的一半以上。其中，海上、通海水域货物运输合同纠纷收案最多，为 91 件，占比约 37.30%；第二类的收案案由为海事债权确权纠纷，共 34 件，占比约 13.93%；第三类的收案案由为海难救助合同纠纷，共 26 件，占比约 10.66%；第四类的收案案由为船员劳务合同纠纷，共 24 件，占比约 9.84%；第五类的收案案由

²表 1 统计项下总计 245，超过 244 件总收案的原因为案号(2020)鲁 72 民初 1914 号下被告分别为新加坡公司 GOTO SHIPPING INTERNATIONAL PTE.LTD 与韩国公司 NINE SILVER S.A.。

为申请海事债权登记与受偿，共 18 件，占比约 7.38%。其余 25 类案由收案数均在 10 件以下，占比约 20.90%。具体情况见表 2。

除 2020 年度外，其余各年度收案案由最多的均为海上、通海水域货物运输合同纠纷，2020 年度最多的收案案由为海事债权确权纠纷。具体情况见表 3。

就收案标的而言，244 件案件收案标的共 83551.94 万元。其中，海上、通海水域货物运输合同纠纷收案标的最多，共 53514.42 万元，占比约 64.05%，达一半以上。具体情况见表 2。

表2. 2017—2021五年度涉及RCEP国家案件案由及收案标的统计

案由	数量	标的
海上、通海水域货物运输合同纠纷	91	535144185.1
海事债权确权纠纷	34	1487568.52
海难救助合同纠纷	26	2619699.3
船员劳务合同纠纷	24	806011.27
申请海事债权登记与受偿	18	2120710.01
海上、通海水域养殖损害责任纠纷	9	12966455.22
保险人代位求偿权纠纷	6	15831413.06
船舶碰撞损害责任纠纷	4	14140850.79
海上、通海水域保险合同纠纷	4	51584884.86
海上、通海水域货运代理合同纠纷	4	3079435.62

船舶修理合同纠纷	2	9370058.16
共同海损纠纷	2	2257416
海上、通海水域财产损害责任纠纷	2	3369596.3
海上、通海水域人身损害责任纠纷	2	3500000
船舶触碰损害责任纠纷	1	15133537
船舶建造合同纠纷	1	12847209.17
船舶买卖合同纠纷	1	39300000
船舶碰撞损害赔偿纠纷	1	2139736
船舶损坏空中设施、水下设施损害责任纠纷	1	39532647.9
船舶物料和备品供应合同纠纷	1	740217.76
港口货物保管合同纠纷	1	31131520
港口作业纠纷	1	2565573.32
海上、通海水域打捞合同纠纷	1	1800000
申请承认和执行外国仲裁裁决	1	0
申请海事强制令	1	7000000
申请海事请求保全	1	11998462.93
申请扣押船舶	1	7200000
申请诉前财产保全	1	261126
所有权确认纠纷	1	0
债权转让合同纠纷	1	5591045
总计	244	835519359.3

表3. 2017—2021各年度涉及RCEP国家案件最多收案案由统计

年份	最多案由	数量
2017	海上、通海水域货物运输合同纠纷	18
2018	海上、通海水域货物运输合同纠纷	18
2019	海上、通海水域货物运输合同纠纷	13
2020	海事债权确权纠纷	33
2021	海上、通海水域货物运输合同纠纷	14

(四) 案件结案方式呈现撤诉为主。2017年1月1日至2021年12月31日的244件收案中,裁定准予撤诉共94件,占比38.52%,判决共46件,占比约18.85%;按撤诉处理共43件,占比约17.62%;调解共26件,占比约10.66%;终结债权登记与受偿程序共16件,占比约6.56%;裁定驳回起诉共11件,占比约4.51%;剩余四类结案方式共8件,占比约3.28%。撤诉率达56.15%。具体统计情况见表4。

2017—2021各年度,第一的结案方式均为撤诉(裁定撤诉或按撤诉处理)。具体统计情况见表5。

表4. 2017—2021五年度涉及RCEP国家案件结案方式统计

结案方式	数量
准予撤诉	94
判决	46
按撤诉处理	43
调解	26
终结债权登记与受偿程序	16

驳回起诉	11
裁定保全	4
受偿分配完毕	2
承认（含承认与执行）	1
转为其他案件中的保全	1
总计	244

表5. 2017—2021各年度涉及RCEP国家案件最多结案方式统计

年份	最多结案方式	数量
2017	准予撤诉	14
2018	准予撤诉	14
2019	准予撤诉	8
2020	准予撤诉	55
2021	按撤诉处理	10

二、涉诉原因分析

（一）主要行业涉诉原因

从案件总量分析，涉诉数量较多的行业为航运企业、贸易企业、货运代理企业、金融保险企业，涉诉外籍自然人主要为船员。

1. 航运企业涉诉原因：一是新冠疫情在世界各国不断反复和蔓延，对船舶所有人、船舶经营人、租船人的船舶营运产生重大影响，导致违约纠纷。二是国际贸易冲突形势下，货物运抵目的港后无人提货、迟延提货纠纷剧增，拍卖流程

繁琐，航运企业产生集装箱超期使用费、堆存费等巨额费用。三是国际贸易企业或货运代理企业融资困难，拖欠运费较普遍，航运企业应收账款风险加剧。为减少损失，实现运输业务的正常运作，航运公司集中对拖欠运费进行清欠。四是海上货物运输过程中，未适当履行管货义务导致货物损坏、短量而被索赔。五是基于海运自身的高风险性，航运期间因恶劣天气、船舶故障、船员操作不当等原因，导致船舶碰撞、船载燃油或原油泄漏污染等事故，从而引发海难救助、防污清污、货损索赔等纠纷，并因此产生船舶扣押拍卖、设立责任限制基金、债权登记与受偿等海事特别程序案件。

2. 贸易企业涉诉原因：一是 FOB 价格条款下成交的国际货物买卖合同中，通常由国外买方指定承运人，并指定国内代理代办货运事宜，这种“指定货”到目的港后，收货人未付货款凭保函提取货物风险较大，易产生纠纷。二是国内贸易公司不熟悉海运业务，出口货运环节主要依靠从事“转手”业务的货运代理企业，不能正确识别无船承运人与货运代理人身份，增加了纠纷的发生概率。三是进出口货物存在化学品、冷藏货物、大宗农产品、矿石、液态气态货物等各类存在不同运输要求的货物，可能在运输过程中发生货物毁损、短量，甚至发生爆燃，造成船舶和其他货物的损害。四是受新冠疫情影响，进出口货物层层检疫消杀，导致滞港时间过长，被索赔巨额费用。

3. 货运代理企业涉诉原因：一是货运代理业务入市门槛较低，从业人员素质良莠不齐，法律意识不足，导致纠纷较多。例如 FOB 价格条款下交付提单错误或传递放货信息失误，产生放货纠纷而被起诉。二是货运代理市场恶性竞争激烈，账期过长影响行业正常发展，为收回欠款而错误行使扣押提单或集装箱的行为。三是货运代理企业为维系与航运企业的长期合作关系，未经进出口商授权擅自垫付巨额滞港费用而索赔困难。四是货运代理企业大多依赖于“货源信息”“船期信息”的资源优势而开展，相互之间层层转委托现象普遍，易受上下家履约情况的连锁影响，导致纠纷。

4. 金融保险企业涉诉原因：一是船东互保协会是解决国际海上货物运输合同纠纷的重要参与方，随着海上航运风险的增加和海上责任制度的发展，保赔保险对于促进航运业发展的作用日益突出，由此也经常介入各类纠纷解决。二是保险公司对国际货物运输进行承保，在发生货损货差等出险情况后进行理赔，并基于代位求偿权向有关责任方提起诉讼。例如新加坡籍“天鹰座”轮船东被保险公司代位索赔巴西大豆货损纠纷案。三是船舶所有人经营出现问题，享有船舶抵押权的境外银行选择在中国对船舶进行扣押与拍卖。例如希腊国家银行向法院申请扣押利比亚籍“蓝枪鱼”轮并拍卖分配债权系列案。

（二）其他行业涉诉原因

1. 造船企业涉诉原因：一是境外船公司盲目扩大船队规模，但遭遇运价下跌而负债过重，资金链断裂，无力再支付建造中的船舶的后续建造费用，违约弃船。二是境外船公司在船舶建造中，提出各种修改建造设计的请求，船舶建造成本增加，而不再追加后续费用，导致船舶建造无法继续。三是境外的投资单位成立“一欧元”公司，在国内签订船舶建造合同，继而在境外进行融资，同时在国内银行办理独立保函，因资金问题而产生违约。

2. 石油企业涉诉原因：一是石油价格波动较大，当载运油品的船舶在海上航行时，境外货主奇货可居，一货多卖，当货物抵达中国港口时，国内收货人向海事法院请求交付石油。二是船舶所有人向石油企业购买船用燃油，但未及时付清费用，而船舶因为负债被扣押滞留。三是石油企业在进行海上石油钻探过程中发生溢油事故，导致海洋生态环境损失和其他侵权损失。

3. 国际船员涉诉原因：一是由于疫情肆虐，船员不接受船公司前往疫区的要求，请求提前解除合同，双方无法达成一致，造成船员的工资被拖欠扣减从而引发纠纷。二是船员下船后因疫情防控措施被隔离，船员与船公司对于等待、绕道而增加的费用承担无法通过协商解决而向法院起诉。三是外籍船舶在我国被扣押拍卖，船上的外籍船员集体向海事法

院请求工资报酬，并行使船舶优先权。例如我院审理的巴拿马籍“狮子”轮案中涉及 21 名乌克兰和菲律宾外籍船员，通过积极与相关口岸部门和乌克兰、菲律宾使领馆协调，安排船员顺利离船上岸并遣返回国。

三、意见建议

为从源头上减少企业涉诉情况，平等保护中外当事人合法权益，优化营商环境，提出以下建议：

（一）建立“以审判为中心”的涉海司法执法协作机制

海事法院在案件审理过程中发现的诸如证照不全、执法人员培训不足等相关问题，一定程度上反映出相关涉外涉海行业主管部门工作仍有改进空间，建议发挥海事行政诉讼机制作用，加强对最高人民法院关于海事行政诉讼专门管辖有关规定、通知的学习宣传，切实增强涉外涉海行政执法人员对海事行政诉讼专门管辖制度重要性的认识，建立“以审判为中心”的涉海司法执法协作机制，以促进相关行业主管部门加强监管、防范风险。通过推动常态化涉外涉海机关的例行沟通模式，每季度组织海事、海关、海洋渔业、生态环保、自然资源等行政机关与海警、检察、海事法院等司法机关圆桌互动，共同研讨解决涉外涉海相关问题，推动破解“九龙治水”难题，共同打造“平安海洋”。

(二) 强化多元解纷，高效化解矛盾

积极落实习近平总书记关于“坚持把非诉讼纠纷解决机制挺在前面”的指示要求，在市委领导下，深化涉外涉海案件诉源治理，多元实质化解矛盾纠纷。一是积极发挥涉外涉海行业协会的桥梁纽带作用，畅通各行业企业利益诉求表达渠道，及时了解企业需求，精准服务企业发展。二是召开各涉外涉海行业多元实质化解座谈会，向各行业面对面提出相关建议，例如建议涉外涉海企业在合同中直接约定效力及于诉讼程序的送达地址，避免公告送达；在合同中约定诉讼管辖地为青岛，努力将青岛打造为国际海事纠纷优选地。三是加大各类涉外涉海行业调解组织介入和参与调解力度，推动相关行业调解组织加大对船员劳动争议、货运代理合同、船舶建造合同、航运金融保险合同、海洋建设工程合同等的调解力度，同时对从纠纷中发现的问题强化规范和监管，源头化解和避免纠纷发生。

(三) 强化人才培养，防范经营风险

自疫情发生以来，国际经济、贸易、航运受到严重冲击，航运领域面临纠纷频发的严峻态势，据调研，我国企业涉外纠纷解决普遍存在“三个 90%”现象，即我国 90%以上企业签订的涉外商事合同，其争议解决方式均选择了国际商事仲裁，其中 90%的条款选择了外国仲裁机构，一旦发生争议，

我国 90%以上企业在国际商事仲裁中败诉。为帮助航运贸易金融业界妥善解决矛盾纠纷，有效管控市场风险，应当增强涉外法治人才的培育。建议进一步打造涉外法治人才培养平台，发挥驻青高校、海事法院等单位的涉外专业人才优势，通过实务普法讲座、实训跟班学习等方式，增强涉外涉海企业及相应行政执法人员的法律意识，提升相关单位适应国际规则解决纠纷的能力，在我市建立培养懂外语、懂国际贸易和航运规则、懂国内法和国际法的涉外涉海人才的长效机制。海事法院将利用自身的涉外涉海法律人才资源优势积极参与。

（四）强化自我管理，严格守法经营

建议采取有效措施指导涉外涉海企业加强内部管理。完善印章、安全生产等各方面制度，树牢合法经营、诚信经营理念，重信守诺，避免因违约引发国际商事海事纠纷。要增强涉外风险防范意识，注重防范合同签订、履行和提供担保等生产经营活动中的法律风险，在合同签订前就要进行充分的风险评估，对本方和外方的履约能力、违约损失及履行时限等要有基本的判断和预期。要规范涉外经营行为，对外交易或交易条件发生变化时都要采用书面方式，明确合同履行方式、质量验收标准、付款方式、违约责任等关键性问题，避免因合同约定不明引发纠纷。在履约过程中，要增强证据

意识，注意保存证据，特别是电子证据，以便发生纠纷时能够及时依法维护自身权益。

下一步青岛海事法院将充分发挥海事司法职能优势，通过典型案例宣讲、司法政策宣传、组织观摩庭审、召开企业家座谈会等多种方式，完善企业防范风险提示制度，千方百计为企业办实事、解难题，为企业依法诚信经营保驾护航，以法院高质量发展服务青岛海洋经济高质量发展。