

青岛海事法院
海事审判情况通报
2022

青岛海事法院
2023年8月

前言

2022年，青岛海事法院坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入学习宣传贯彻党的二十大精神，深刻领悟“两个确立”的决定性意义，坚决做到“两个维护”。全面贯彻落实习近平总书记对山东和青岛工作的重要指示要求，锚定“走在前、开新局”，主动服务和融入新发展格局，在中共山东省委的坚强领导、青岛市委和省法院党组的大力支持、青岛市人大、政协的有力监督下，围绕省委提出的“打响海事法院品牌”，全力服务保障国家战略和海洋经济高质量发展，着力为青岛市引领型现代海洋城市和新时代社会主义现代化国际大都市建设贡献力量，各项工作取得新成效。

为更好的接受社会监督，不断改进海事司法工作，进一步提升海事司法公信力和影响力，我们编写了《青岛海事法院海事审判情况通报（2022年）》，简要介绍我院2022年海事审判工作情况，同时发布十起典型事例和十起典型案例。

编者

2023年8月

第一部分 主要工作情况

一、坚持党对法院工作的绝对领导，深入学习宣传贯彻党的二十大精神

党的二十大是在全党全国各族人民迈上全面建设社会主义现代化国家新征程、向第二个百年奋斗目标进军的关键时刻召开的一次十分重要的大会，在党和国家发展进程中具有重大现实意义和深远历史意义。青岛海事法院将学习宣传贯彻党的二十大精神作为首要政治任务，制定《青岛海事法院深入学习宣传贯彻党的二十大精神实施方案》，多次召开党组扩大会、党组理论学习中心组会议专题学习党的二十大精神，自觉把党的领导贯穿于法院工作全过程、各方面，推动全院干警切实把思想和行动统一到党的二十大精神上来。准确把握青岛海事法院在服务海洋强国和贸易强国战略中的职能定位，增强以海事司法推动海洋经济高质量发展的使命感和责任感。

二、贯彻新发展理念，着力构建“一二三四五”海事司法新格局

——突出“一个重心”。在全省海洋强省建设工作会议上，省委明确提出要“打响海事法院品牌”。青岛海事法院全面落实省委、青岛市委决策部署和工作安排，将做大、做强、做优青岛海事法院作为工作重点，以推进涉海纠纷全领域管辖为工作重心，将青岛“4.27”碰撞溢油重大事故所涉

海事行政、民事、商事、刑事案件，全部导入诉讼程序，依法审查处理。依法审理青岛水务集团有限公司诉山东海警局、青岛海警局海事行政案件。以实施海事审判精品战略为契机，在“塔利门”轮案中，通过实施海事禁诉令，一揽子解决包括英国禁诉令在内的国际纠纷。中国日报、法治日报等 30 余家中央、省、市媒体予以了集中报道。

——激活“两种功能”。青岛海事法院将维护社会公平正义的司法功能与服务海洋经济高质量发展的经济功能有机结合，推动两大功能同向发力。注重发挥海事审判法治引领和法治保障作用，积极构建市场化、法治化、国际化一流营商环境。依法审理全球首座全潜式渔业养殖装备“深蓝一号”案，为深海渔业养殖装备技术指标的设定提供司法支撑。建立海事司法文库编纂制度，推出中英双语海事审判白皮书，将典型案例、优秀文书翻译成外文，面向国际社会发布，提升了海事司法国际公信力和影响力。开展海事司法标准供给工作，为海洋工程装备制造、国际物流贸易等涉海经济领域高质量发展提供规则指引和法律保障。

——做好“三个连接”。海运贸易量占全球贸易总量的 90%以上。青岛海事法院作为专门审理涉外涉海纠纷的司法机关，一头连着港口航运贸易金融，一头连着全球资源；一头连着国内大循环，一头连着国内国际双循环；一头连着国内法治，一头连着涉外法治，在全球经贸往来和法治文化沟

通交流方面具有独特地位。青岛海事法院秉持“人类命运共同体”和“海洋命运共同体”理念，准确适用域外法律和国际条约、国际惯例，平等保护中外当事人合法权益，依法审理涉外案件 471 件。在“天鹰座”轮大豆货损案中，参考国际惯例，做出了对国际远洋大豆货运具有借鉴意义的判决，被英国劳氏法律电子数据库收录。

——发挥“四项职能”。充分发挥对外开放的法治引领保障职能，依法审理涉外涉海案件 1984 件；充分发挥涉外涉海资源的配置职能，通过与青岛市委海洋委联合签署《服务保障青岛海洋经济高质量发展战略协作框架协议》，海事法院提供的涉外企业“信息包”与青岛市区招商引资“政策包”碰撞对接，实现精准招商；充分发挥全球海洋争端解决的机制职能，妥善处置青岛“4.27”特大海上溢油案中所涉“义海”轮、“交响乐”轮涉外纠纷；充分发挥涉外人才培养支持职能，依托最高人民法院国际海事司法研究基地，与青岛西海岸新区、海事局、港务局等部门建立人才联合培养机制，与市委海洋委协同为涉海单位及企业开展涉海领域专业培训，为青岛培养“懂外语、懂国际贸易和航运规则、懂国内法和国际法”的“三懂”人才队伍提供支持。

——彰显“五大特色”。海事法院作为全球唯一由国家设立的审理海事纠纷的专门法院，具有鲜明的中国特色和制度优势。青岛海事法院始终坚持全球眼光、中国气派、海洋

意识、中心视阈、厚生境界“五大特色”。在“北极星1”轮案和“狮子”轮系列案中，面对外籍船东弃船、外籍船员弃管的局面，青岛海事法院坚持国际人道主义精神，及时向船员提供生活物资，并成功将外籍船员遣返归国，展现中国海事司法的大国风范和责任担当。在“春雪”轮船碰撞案中，案件双方放弃新加坡管辖协议，主动选择青岛海事法院管辖。青岛海事法院自主研发的船舶扣押拍卖管理平台，作为全国海事法院首创，重塑船舶扣押、监管、鉴定等六大节点，打造“互联网+”船舶管理新模式，入选最高人民法院智慧法院建设成果巡礼。

三、服务保障海洋强省建设，助力海洋经济高质量发展

（一）助力现代海洋产业体系建设

青岛海事法院依法审理涉海纠纷，积极规范行业秩序，为我省和青岛市海洋经济转型升级提供司法保障。

——海洋渔业。积极服务青岛国家深远海绿色养殖试验区建设，通过审理“深蓝一号”等一大批深海渔业养殖装备建造合同纠纷案，进一步规范大型海洋装备的设计、使用和管理，更好推动近海渔业向深远海发展。在“欣慧”海洋牧场建造合同纠纷案中，通过推动双方诉前和解，实现了海洋牧场的顺利交接。

——海洋旅游业。支持海洋旅游新业态创新发展，服务青岛中国邮轮旅游发展实验区建设。依法审理盛世飞洋游艇泊位租赁合同纠纷案，认定各方责任，规范游艇行业运营秩序，为青岛奥帆中心附近泊位实现规范管理提供了司法支持。

——海洋工程装备及船舶制造业。依法保障深远海养殖装备等新兴海洋装备制造业、青岛船舶建造行业健康发展。在范某某违法打捞致死案中，依法认定范某某无视造船公司警示标识，擅自进入造船海域盗割钢材属于违法行为，震慑了针对造船企业的不法行为，维护了企业生产秩序。

——海洋化工产业。依法规范海洋化工行业经营秩序。在台湾地区阳明海运公司货运纠纷案中，依法审查案涉公司在运输双氧水等高危化工原料时的操作合规性，判定双方责任，促成双方和解，为海洋化工行业高危化工原料及产品的运输划定了标准红线。

——海洋交通运输业。支持海上交通运输良性发展，推动国内外海上运输规则衔接，保障国内国际双循环体系构建。在法国达飞海运纠纷案中，充分参照国际公约《海牙规则》，认定法国达飞公司符合我国法律规定的免责情形，为国际航运提供司法保障。

——海洋新能源产业。支持海上风电等新能源全产业链发展。依法审理中国电建集团中南院运输合同纠纷案，对风电设备的海上运输标准予以规范，保障了我省首个平价海上

风电项目顺利推进。

（二）打造可持续海洋生态环境

青岛海事法院积极构建海洋环境保护体制机制，依法行使海洋环境保护管辖权，促进海洋环境有效治理。

——构建环渤海生态环境治理体系。积极推动与环黄渤海有关省市海事法院、涉海行政机关建立协作机制。与山东省农业农村厅建立渔业司法执法协作联动机制，与大连、天津海事法院签署《渤海生态环境保护司法协作机制框架协议》，共同召开联席会议，推进裁判尺度统一，审判执行互助、区域纠纷协同化解，推动海洋环境污染问题源头治理。

——搭建海洋环境污染治理新模式。加强与海事、海警等涉海行政部门的沟通和衔接，实现对突发性海洋污染造成影响的有效管控。在“交响乐”船舶碰撞溢油案中，依法设立海事赔偿责任限制基金并扣押“交响乐”轮，及时引导上万名养殖户采用集体诉讼形式解决纠纷，依法审理涉及希腊、巴拿马、利比里亚、马绍尔群岛共和国、印度等多个国家当事人海洋环境损害赔偿案件。

——推进海岛司法工作新模式。将海岛巡回审判庭作为维护海洋生态环境的第一阵地，设立长岛海洋生态文明综合试验区巡回审判庭，依法审理外籍船舶进入长岛养殖海区纠纷等案件，服务保障海岛周边海洋环境综合治理。建立灵山岛省级自然保护区巡回审判庭，形成服务保障海洋环境的新

格局。

——依法行使海洋公益诉讼管辖权。在《最高人民法院 最高人民检察院 关于办理海洋自然资源与生态环境公益诉讼案件若干问题的规定》公布后，依法审理我省首例由检察机关作为公益诉讼起诉人提起的海洋渔业资源生态损害赔偿案，通过判决，责令被告采用增殖放流方式修复被破坏的海洋生态。

四、服务高水平对外开放，着力保障贸易强国战略实施

（一）积极参与全球海洋规则制定

党的二十大明确指出“稳步扩大规则、规制、管理、标准等制度型开放”。青岛海事法院立足我国制度性开放发展战略，积极参与国际海洋治理机制和相关规则制定与实施，打造标准供给山东样板。相关做法得到最高人民法院的认可并推广。

充分运用互联网、大数据手段，采集国内、国际生效裁判文书和仲裁裁决，提取裁判规则，向涉外涉海企业提供法律标准。目前青岛海事法院已拟定8大类标准供给合同样本，并在山东港口集团旗下港航企业全面推开，在青岛西海岸新区涉外涉海企业中逐渐推行。为国内企业“走出去”，国外企业“走进来”提供了法律指引和司法保障。

（二）积极参与青岛上合示范区“法智谷”建设

根据市委政法委统一部署，积极参与上合“法智谷”建设，提供信息资源支持和司法服务保障。

运用智慧法院建设成果，汇集海洋、海事、海警等涉海行政机关的信息数据，建立海事司法数据中心。依法受理、快速办理中外当事人在仲裁前或仲裁中提出的财产保全、证据保全、行为保全等临时措施申请，实现海事司法与海事仲裁的互联互通。积极推进域外法查明中心建设。与山东大学、华东政法大学、大连海事大学、上海海事大学、蓝海法律查明和商事调解中心等学校、机构签订域外法查明专项合作协议，建立快捷权威的域外法查明机制，为高水平对外开放提供涉外法律支持。充分运用海事司法资源，整合涉海法律服务力量，组织召开“服务海洋经济高质量发展”研讨会、山东涉海律师座谈会，就涉外海事审判焦点问题进行交流探讨。吸引涉外法律服务资源向青岛聚集。

（三）积极服务保障青岛 RCEP 实施

依法受理涉 RCEP 国家案件 244 件，受案范围涉及新加坡、菲律宾、韩国、日本、缅甸等 10 多个国家，海事司法在服务保障 RCEP 中的作用愈加凸显。

2022 年 11 月 25 日，涉案金额达 123 亿元的原泰国籍“诺丹娜·安德里亚”轮在我院成功拍卖。该案系外籍走私母船首次在我国海域被罚没、拍卖，也是青岛海事法院首次执行

涉 RCEP 缔约国船舶。

（四）积极服务保障青岛自贸片区高质量发展

青岛海事法院与青岛自贸片区管委签署合作备忘录。在海事司法、理论研究、产业平台建设、人才培养等领域开展合作。建设青岛海事法院青岛自贸区审判区、国际海事司法研究基地、航运交易所，打通航运信息壁垒，共同培养懂外语、懂国际贸易和航运规则、懂国内法和国际法的涉外法治人才，打造国际海事纠纷解决优选地、国际海事司法研究高地，共同推动山东自贸试验区青岛片区高质量发展，探索可复制可推广的自由贸易“青岛经验”。依托“四库模式”打造的与国际高标准规则接轨的海事“标准合同”以及“互联网+”船舶扣押拍卖新模式已成为创新案例。

五、坚持全面从严治党，建设忠诚干净担当的政法铁军

全面从严治党是我们党从历史进程中得出的宝贵经验，党的二十大报告明确提出“全面从严治党永远在路上”。青岛海事法院牢牢坚持党对司法工作的绝对领导，强化政治机关意识，把全面从严治党要求贯穿人民法院工作始终，深入学习贯彻《中国共产党政法工作条例》，严格落实重大事项请示报告制度，做到在党的领导下依法独立公正行使审判权。全面落实司法巡查反馈整改工作，实施基层党组织组织力提

升工程，规范基层党组织建设，发挥党员先锋模范作用，树立党的一切工作到支部的鲜明导向。紧紧围绕习近平总书记关于文化建设的指示要求，把文化建设融入到法院工作的各个方面，高标准建成“海洋法治教育基地”，着力打造学习型法院、学习型法官。“书香法院”文化建设项目荣获“全国法院文化建设特色项目”，三人分别获评“齐鲁最美法官”“全省优秀法官”和“全省法院先进个人”称号。围绕青岛市委“作风能力提升年”活动，用好监督执纪“四种形态”，始终保持正风肃纪越来越严的高压态势，不断擦亮“清风徐来、廉自盛开”廉政品牌，努力打造忠诚干净担当的海事法院铁军。

第二部分 海事审判情况

2022年，我院始终坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，认真学习贯彻习近平法治思想，聚焦海洋强省战略、山东自贸试验区建设、国家沿海重要中心城市、国际航运贸易金融创新中心等重点战略，牢牢把握“走在前列、全面开创”总要求和司法为民、公正司法工作主线，忠实履行宪法法律赋予的职责，充分发挥海事司法职能作用。

2022年我院全年共受理各类案件3055件，结案3339件，案件涉及30多个国家和地区。妥善处置多起标的额巨大，涉案人数众多，影响力广的系列涉外案件，体现了我院干警的高素质司法能力和司法水平，实现了对服务和保障海洋经济高质量发展的有益司法探索。

一、案件概况

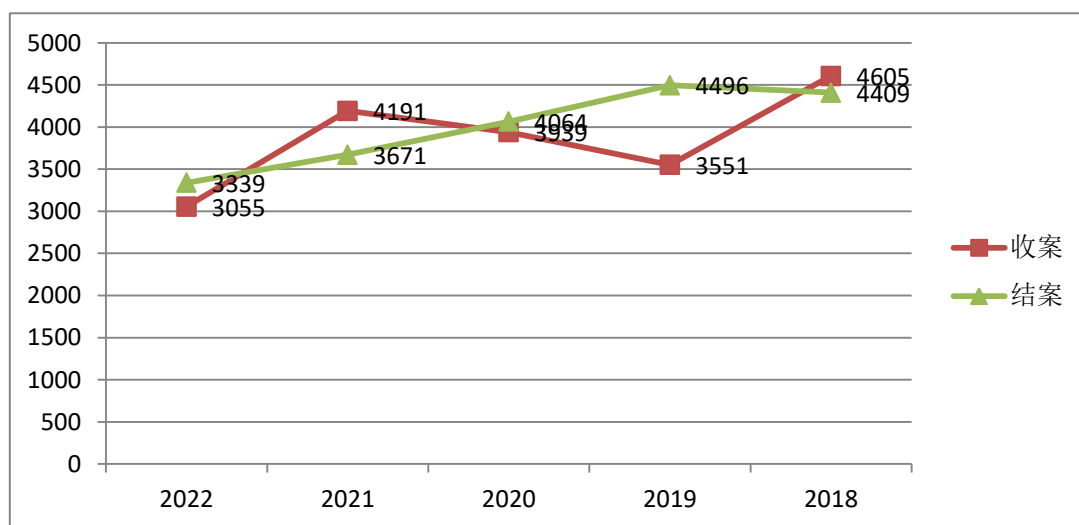
(一) 收结存案情况¹

2022年，全院收案3055件，同比下降27.11%；结案3339件，同比下降9.04%；未结425件，同比下降39.64%。收结存案件数量相对于去年均存在一定幅度下降。

表1. 2022年案件同比情况表

	旧存	收案	结案	未结
2022年1-12月	709	3055	3339	425
2021年1-12月	182	4191	3671	702
同比	289.56%	-27.11%	-9.04%	-39.46%

图 1. 2018 年--2022 年收结案数量变化趋势图



从收结案数量变化来看，近五年案件数量呈现稳中下降趋势，主要是两个方面的原因导致，一是根据最高院最新统计口径，扣除了执恢、执保案件数据；二是部分案件在诉前调解流程即调解成功，未进入诉讼流程。2022年诉前调解直

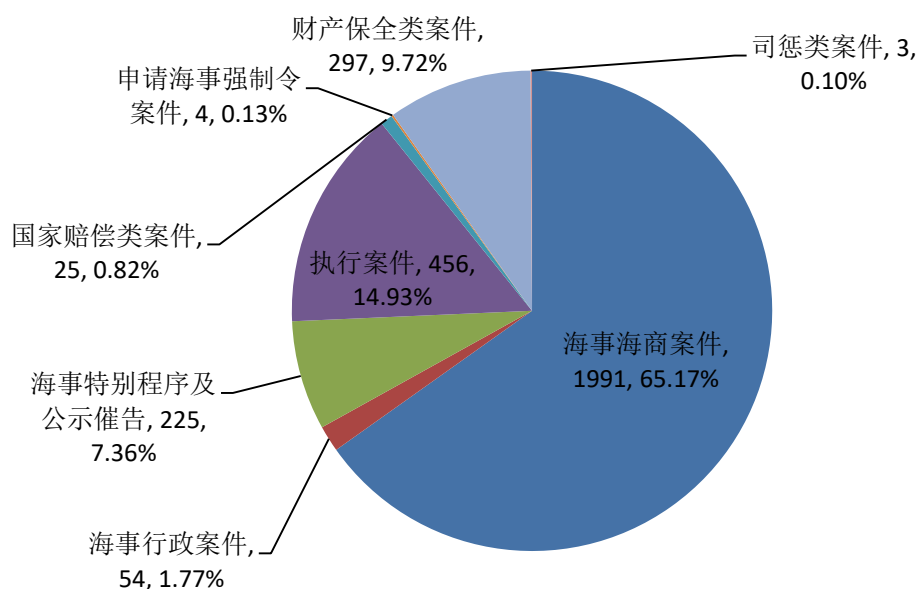
¹根据《最高人民法院关于调整执行案件司法统计标准的通知》，统计口径均为去除执恢、执保案件的数据。全口径统计（包括执恢、执保），收案 3741 件（-15.57%），结案 4036 件（+3.54%），未结 430 件（-40.11%）。

接化解海事海商纠纷 1085 件，诉前化解率不断提高。

（二）收案构成情况

2022 年，海事海商收案 1991 件（包括民初案件 1986 件，协外认案件 1 件，民申案件 2 件，民监案件 2 件），海事特别程序及公示催告收案 225 件（包括民特案件 222 件，公示催告案件 3 件），执行收案 456 件（包括首执案件 383 件、执行异议案件 73 件），财产保全类收案 297 件，海事行政收案 54 件（包括行初案件 21 件，行审案件 33 件），国家赔偿类收案 25 件（其中司法救助 22 件，法赔 3 件），申请海事强制令收案 4 件，司惩类收案 3 件。

图2. 2022年各类案件收案分布情况



相较于 2021 年，首执案件、海事特别程序案件出现大幅度下降；海事行政案件大幅度增加；其余类型案件数量变化不大。

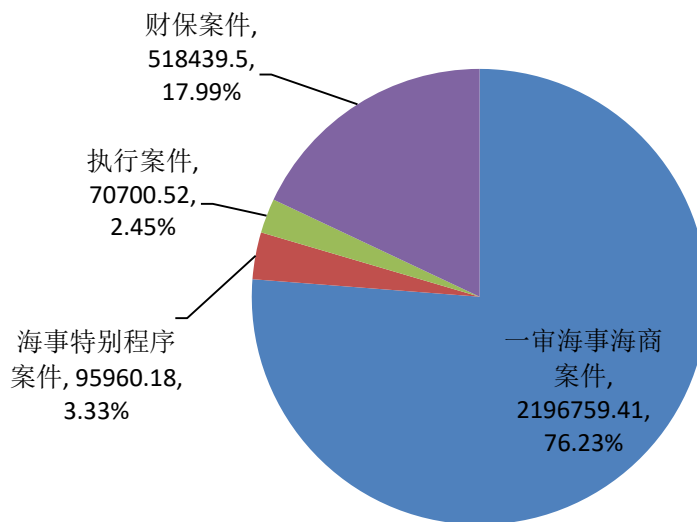
表 2. 2022 年三类变化较大案件同比情况表

	海事特别程序	首次执行	海事行政
2022	222	383	54
2021	734	727	32
同比	-69.75%	-47.32%	68.75%

（三）收案标的额情况

2022 年，各类案件收案标的总额 288 亿元，同比上升 22.73%；一审海事海商案件、财保案件、海事特别程序案件、执行案件标的占比分别为 76.44%、17.99%、3.33%、2.45%。

图 3. 2022 年收案标的额占比分布情况



（四）诉前调案件情况

2022年，诉前调解成功案件596件，调解成功并申请司法确认案件484件，调解成功并诉请出具司法调解书案件5件，总数同比上升13.14%，诉前化解率为35.56%。

二、各类案件情况²

（一）民事一审案件情况

2022年，民事一审案件收案1986件，同比下降11.48%。

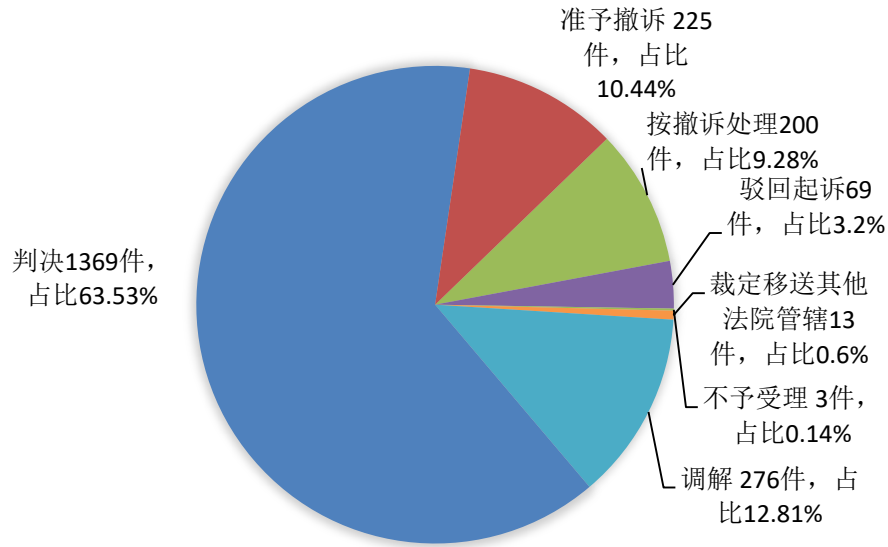
表3.2022年民事一审案件收案--案由前十类型统计

	件数	占比
总计	1986	——
船员劳务合同纠纷	547	27.54%
海上、通海水域货物运输合同纠纷	207	10.42%
海事债权确权纠纷	206	10.37%
海上、通海水域人身损害责任纠纷	154	7.75%
海上、通海水域货运代理合同纠纷	133	6.70%
船舶物料和备品供应合同纠纷	77	3.88%
海上、通海水域保险合同纠纷	70	3.52%
船舶买卖合同纠纷	55	2.77%
船舶营运借款合同纠纷	33	1.66%
海上、通海水域养殖损害责任纠纷	32	1.61%

2022年，民事一审案件结案1850件，结收比为82.0%。

² 本部分报告的案件数量均不包含诉前调案件。

图4.2022年1-12月民事一审案件--结案方式统计

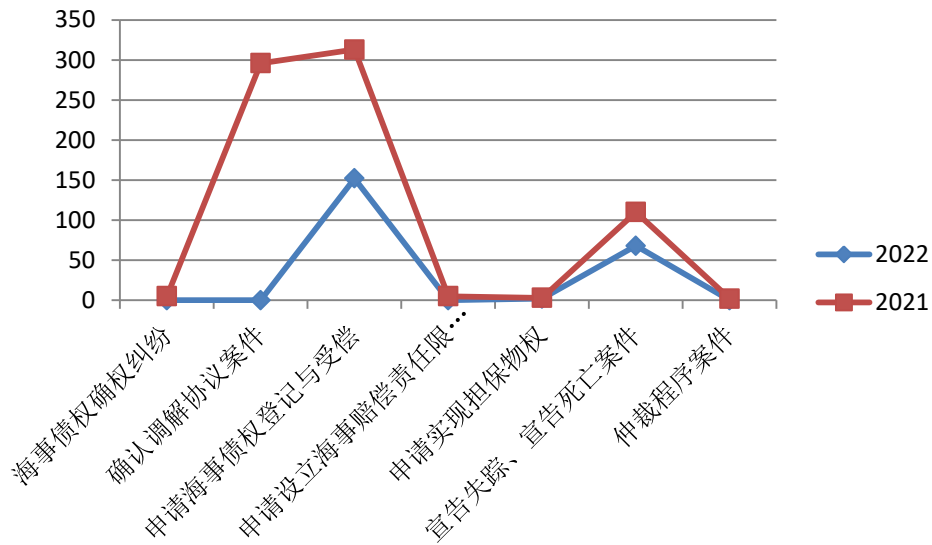


（二）海事特别程序案件情况

2022年，海事特别程序案件收案222件，同比下降69.75%；结案250件，同比下降65.62%。

海事特别程序收案222件，其中申请海事债权登记与受偿案件152件，占比约68.47%，同比下降52.20%；宣告失踪、宣告死亡案件68件，占比约30.63%，同比下降38.18%；申请实现担保物权案件2件，占比约为0.9%，同比下降33.33%。

图5. 2021年--2022年海事特别程序案件收案类型案由分布情况



相较去年，海事特别程序案件类型和案由减少；确认调解协议案件出现大幅下降，案件数量由 291 下降为 0，系该类案件改立诉前调确案字所致；申请海事债权登记与受偿案件同比下降 51.28%。

表 4. 2021 年—2022 年海事特别程序及督促、公示催告程序案件收案情况

案由	债权登记	司法确认	财产保全	宣告死亡	扣押船舶	涉仲裁类	设立基金	海事强制令	证据保全	公示催告
2022	152	0	297	68	38	2	0	4	0	0
2021	313	296	224	110	45	7	5	5	1	1

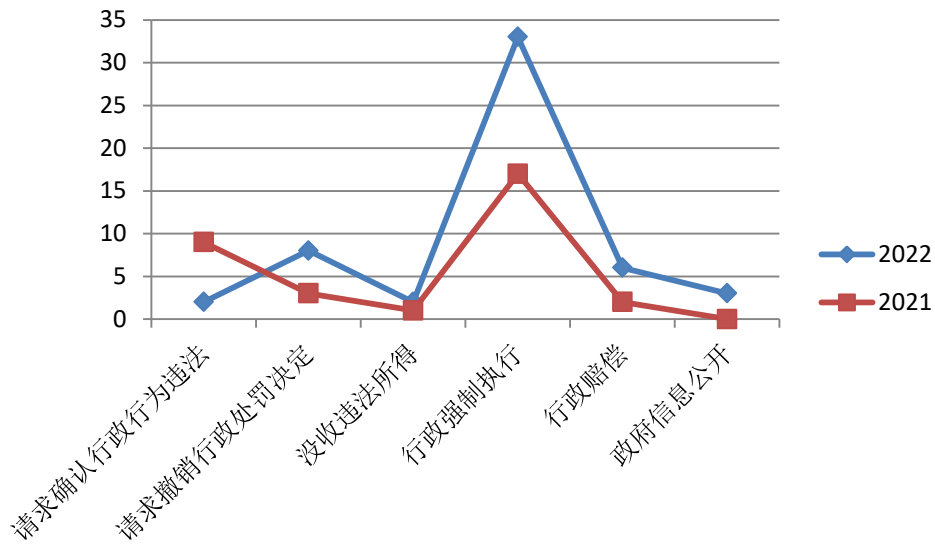
（三）海事行政案件情况

2022 年，海事行政案件收案 54 件，同比上升 68.75%；其中行政强制执行案件 33 件，同比上升 200%；请求撤销行政处罚决定案件 8 件，同比下降 11.11%；行政赔偿案件 6 件，同比上升 200%；请求确认行政行为违法案件 2 件，同比下降

77.78%；没收违法所得案件 2 件，同比上升 100%；其他海事行政案件 3 件。

相较去年，海事行政案件收案数量显著提升，同比上升 68.75%；行政赔偿类案件和行政强制执行案件数量大幅增长。

图 6. 2021 年--2022 年海事行政案件收案类型案由分布情况



(四) 执行案件概况

表5. 2022年执行办案情况统计表³

	首次执行	恢复执行	执行异议	执行保全	合计
收案	383	51	73	635	1142
结案	479	62	71	636	1248
结收比	125.07%	121.57%	97.26%	100.16%	109.28%

执行收案（包括执恢、执保）1142件，结案1248件，结收比109.28%。

网拍船舶总成交价19246.85842万，其中拍卖成交渔船

³执行局提供，数据调取自“人民法院执行案件流程信息管理系统”，查询时间 2023 年 1 月 1 日。

36条，总成交价8335.370421万；拍卖成交货船1条，总成交价1953.6万；拍卖成交油船1条，总成交价8610万，拍卖成交其他类型船2条，总成交价347.888万。

（五）涉外、涉港澳台案件概况

2022年，涉外案件共收案289件，海事债权确权纠纷，海上、通海水域货物运输合同纠纷，海上、通海水域养殖损害责任纠纷，船舶碰撞损害责任纠纷和保险人代位求偿权纠纷位列收案前五位，占全部收案的87.54%。其中，海事债权确权纠纷占比最大主要系“交响乐轮”系列案件所致。

表 6. 2022 年涉外案件案由分布情况

案由	数量
海事债权确权纠纷	121
海上、通海水域货物运输合同纠纷	110
海上、通海水域养殖损害责任纠纷	11
船舶碰撞损害责任纠纷	6
保险人代位求偿权纠纷	5
海上、通海水域货运代理合同纠纷	5
海上、通海水域保险合同纠纷	4
申请海事债权登记与受偿	4
申请扣押船舶	3
申请诉前财产保全	3
船员劳务合同纠纷	3
海难救助合同纠纷	2
船舶修理合同纠纷	2
船舶污染损害责任纠纷	2
因申请行为保全损害责任纠纷	1
海上、通海水域财产损害责任纠纷	1
港口货物保管合同纠纷	1
申请承认和执行外国仲裁裁决	1
罚款	1
船舶建造合同纠纷	1
船舶触碰损害责任纠纷	1
货运代理合同纠纷	1

表7. 2022年涉港澳台案件分布情况

案由	数量
海上、通海水域货物运输合同纠纷	6
船员劳务合同纠纷	4
执行分配方案异议之诉	1
海事债权确权纠纷	1
海事担保合同纠纷	1
申请诉前财产保全	1
航次租船合同纠纷	1
船舶修理合同纠纷	1
船舶物料和备品供应合同纠纷	1
船舶租用合同纠纷	1
保险人代位求偿权纠纷	1

2022年，涉外、涉港澳台案件结案267件，占全部结案的7.80%，同比下降15.23%，其中涉外248件，涉港15件，涉澳0件，涉台4件。

2022年，涉外案件共涉及30个国家或地区，其中前五名分别为爱尔兰、希腊、丹麦、新加坡、德国。

表8.2022年涉诉当事人国家情况统计

国家	涉案数量
爱尔兰	125
希腊	124
丹麦	35
新加坡	31
德国	26
法国	26
荷兰	16
韩国	14
马绍尔群岛	11
瑞士	9
巴拿马	7
日本	4
乌克兰	4
美国	3
俄罗斯	2
菲律宾	2
利比里亚	2

挪威	2
泰国	2
阿联酋	1
阿曼	1
埃塞俄比亚	1
迪拜	1
吉尔吉斯斯坦	1
马来西亚	1
毛里求斯	1
塞舌尔马埃共和国	1
印度尼西亚	1
英国	1
英属维京群岛	1

（六）船舶扣押情况

2022年，扣押船舶125条，涉及案件130件。解扣船舶30条，涉及案件31件。中国籍116条，外国籍9条。

表 9.2022 年扣押船舶情况统计

船舶类型	渔船	货船	浮吊船	油船
船舶数量	87	27	1	2

（七）其他案件概况

2022年，司法救助案件收案22件，同比下降45%；司惩案件收案3件，同比下降76.92%；申请海事强制令案件4件，国家赔偿收案3件，再审案件收案0件。

三、一审海事海商案件情况

(一) 海商合同纠纷案件情况⁴

2022年,海商合同纠纷收案1433件,同比上升49.11%;
结案1295件,同比上升39.55%。

船员劳务合同纠纷,海上、通海水域货物运输合同纠纷,
海上、通海水域货运代理合同纠纷案件是最主要的收案类型,
占比为62.04%。

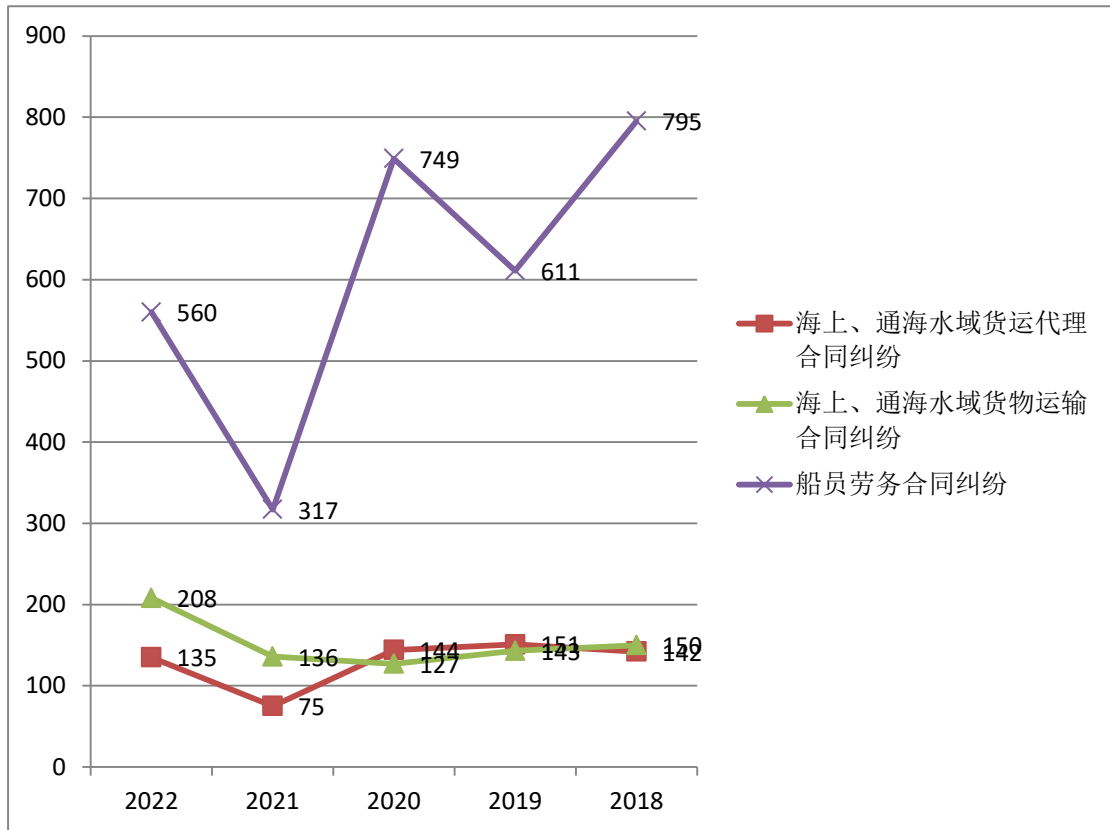
表 10.2022 年海商合同纠纷案件前三名情况统计

案由	案件数量	同比
船员劳务合同纠纷	547	74.76%
海上、通海水域货物运输合同纠纷	207	52.21%
海上、通海水域货运代理合同纠纷	135	44.44%
总计	889	68.37%

从2018年-2022年三类案件趋势图可以看出,2021年
受疫情影响案件数量全部下降。2022年三类案件数量均出现
一定规模上升,“后疫情时代”经济复苏,各个行业形势向
好,诉讼案件数量随之也上升。

⁴ 案由主要包括船员劳务合同纠纷,海上、通海水域货物运输合同纠纷,海上、通海水域货运代理合同纠纷,船舶物料和备品供应合同纠纷,海上、通海水域保险合同纠纷,船舶买卖合同纠纷,船舶营运借款合同纠纷,船舶修理合同纠纷,船舶租用合同纠纷,金融借款合同纠纷,船舶建造合同纠纷,船舶经营管理合同纠纷,合伙合同纠纷,劳动合同纠纷,建设工程施工合同纠纷,航次租船合同纠纷,船坞、码头建造合同纠纷,买卖合同纠纷,水路货物运输合同纠纷,船舶抵押合同纠纷,货运代理合同纠纷,劳务合同纠纷,建设工程合同纠纷、租赁合同纠纷、光船租赁合同纠纷、海事担保合同纠纷、海难救助合同纠纷、港口货物保管合同纠纷、承揽合同纠纷、渔业承包合同纠纷、确认合同无效纠纷、运输合同纠纷、土地租赁合同纠纷、委托合同纠纷、海上、通海水域打捞合同纠纷、海上、通海水域运输船舶承包合同纠纷、渔船承包合同纠纷、航道、港口疏浚合同纠纷、船舶代理合同纠纷、船舶检验合同纠纷、中介合同纠纷、仓储合同纠纷、保证合同纠纷、借款合同纠纷、债权转让合同纠纷、公路货物运输合同纠纷、劳务派遣合同纠纷、多式联运合同纠纷、建设工程勘察合同纠纷、建设工程监理合同纠纷、服务合同纠纷、海上、通海水域旅客运输合同纠纷、海上、通海水域运输联合合同纠纷、海运集装箱保管合同纠纷、海运集装箱租赁合同纠纷、船舶拆解合同纠纷

图 7.2018 年--2022 年三类案件收案趋势图



船舶代理、货运代理等涉航运产业案件收案 147 件，同比上升 75%；船舶建造、维修等涉船舶工程案件 62 件，同比上升 6.90%；船舶买卖、经营管理、船舶抵押等涉船舶经营案件 83 件，同比上升 22.06%；航运金融保险案件 70 件，同比上升 18.57%。

表 11. 2021 年--2022 年海商合同案件主要类型收案情况

案由 年份	货物 运输	货运 代理	船舶 修建买	租船 合同	海上 保险	船员 劳务	物料 供应
2022	207	135	117	17	70	547	77
2021	136	75	126	32	57	313	62

（二）海事侵权纠纷案件情况⁵

2022年，海事侵权纠纷收案229件，同比下降3.38%。
审结210件，同比下降7.89%。

海上、通海水域人身损害责任纠纷和海上、通海水域养殖损害责任纠纷为主要的案件类型，两类案件共收案186件，占比为81.22%。

2022年，海事侵权案件收结案较2021年略有下降，新增侵害企业出资人权益纠纷案件。

表 12. 2021 年--2022 年海事侵权案件主要类型收案情况

案由 年份	人身 损害	养殖 损害	船舶 触碰	财产 损害	船舶 污染
2022	159	32	15	12	5
2021	168	27	15	11	3

⁵ 案由主要包括海上、通海水域人身损害责任纠纷、海上、通海水域养殖损害责任纠纷、船舶碰撞损害责任纠纷、海上、通海水域财产损害责任纠纷、提供劳务者受害责任纠纷、船舶污染损害责任纠纷、船舶触碰损害责任纠纷、财产损害赔偿纠纷、侵权责任纠纷、因申请财产保全损害责任纠纷、侵害企业出资人权益纠纷、因申请行为保全损害责任纠纷、海上、通海水域污染损害责任纠纷

第三部分 典型案例

（一）提炼海事裁判标准 对接国际经贸规则

海运兴则贸易兴，贸易兴则国运兴。党的二十大报告明确指出，要加快建设海洋强国、贸易强国。我国货物贸易总额连续6年位居全球第一，已成为名副其实的贸易大国和航运大国，但我国的国际规则话语权却与实际经济地位不相匹配，尤其是大量涉外涉海企业开展国际业务时，缺乏标准化规则指引，维护自身合法权益举步维艰。

为贯彻落实党的二十大关于“稳步扩大规则、规制、管理、标准等制度型开放”的战略部署，近年来，青岛海事法院紧紧围绕党中央关于海洋强国、贸易强国的重要决策部署，深入港航企业调研，通过提炼裁判标准为企业参与国际竞争提供规则指引，蹚出了一条具有中国特色的实践路径，从源头保障港航企业权益的探索已初见成效。“标准供给”工作被最高人民法院《司法决策参考》和简报选用，写入山东省高级人民法院工作报告，入选“山东法院司法改革这五年”典型案例，并被多家中央、省、市级媒体报道。

一、围绕规则，摸清行业实情

青岛海事法院秉持“一个重心”、“两种性质”、“三个一头”、“四项功能”、“五大特色”的工作思路，将海事司法工作置于海洋强国、贸易强国的战略中统筹谋划，发挥海事审判专业优势，推动国内法治与涉外法治融通共进。

针对中国港航企业在国际海运交易中面临的困境，青岛海事法院主动担当作为，把“标准供给”列入重点调研项目，

研究制定《青岛海事司法与标准供给调研阶段性实施方案》。最终由 14 名审判经验丰富的专业法官组成专题调研组，前往青岛港、烟台港、威海港、日照港、潍坊港、东营港、滨州港等山东省港口集团旗下 7 个港口集团公司开展走访调研，确定了包括“集装箱货物作业合同”、“港口疏浚合同”等 11 个具体调研方向。通过充分挖掘海事司法优势资源，与青岛自贸片区共建创新协作机制，创立了由标准合同资料库、海事审判案例库、涉外仲裁案例库、模板案例资料库组成的“四库”模式，将已有的具有中国特色、能够有效解决中国问题的裁判规则进行加工提炼转化，“海事法院-港航企业”协同推进格局形成。

二、立足需求，供给司法标准

在标准合同拟定期间，充分发挥港航企业实践检验作用，通过书面反馈、现场座谈方式，与青岛港、烟台港、东营港等山东省各个港口单位、航运企业、海工企业开展对接，充分听取各企业在实际运用中发现的问题，吸取其实践经验，组织召开审委会和专业法官会议，对企业提出的意见建议进行评析，确定最终修改意见，确保拟定的合同条款充分保护使用各方合法权益。

目前，青岛海事法院已形成“港口疏浚”“仓储质押”“集装箱作业”“散杂货作业”“滚装作业”“港口货物保管”“液体散货作业”和“件杂货作业”八大类合同范本，均被纳入山东港口集团合同管理平台，在山东省沿海各大港口推广使用，得到了包括前湾集装箱码头在内的港口企业高度认可。

三、聚焦实践，强化维权能力

依托海事司法标准供给文本，港航企业对合同中各项条款法律风险的认识更加清晰，更加准确把握保护自身合法权益的方式方法，有效提升与外国企业磋商时的议价能力，确保合同条款的实际内涵与理想预期充分吻合。对于保障我国涉海经济主体合法权益，降低法律风险，提高我国企业在国际航运贸易中的话语权发挥了积极显著的作用。

例如司法实践中存在一定争议的港口货物留置权问题，海事司法标准供给文本通过对留置权的界定、对监管货物占有等条款进行详细解读，既解决了金融企业质押权与港口留置权的冲突，实现了质权和留置权利益维护的平衡，又切实维护了港口的合法权益。近年来，青岛港通过行使留置权，有效维护了自身合法权益超过2亿元。

四、搭建体系，完善法治保障

涉外法治工作是全面依法治国的重要组成部分。党的二十大报告中强调，要坚持统筹推进国内法治和涉外法治。随着对外开放的不断深入，我国涉外事务领域不断拓宽，完善涉外法治体系，强化我国在全球治理体系中的参与权、话语权和主导权，对打造人类命运共同体、构建以合作共赢为核心的新型国际关系、增强我国对外贸易综合竞争力具有重要意义。这就要求我们必须从全球贸易规则的学习者、遵循者、执行者，不断转变为规则的制定者、推动者和引领者。

下一阶段，青岛海事法院将在已有工作成果基础上，推动标准供给领域的全方位拓展，打造覆盖港口、航运、贸易、金融等全生态链的标准供给模式。进一步强化标准合同范本的使用范围和影响力，引导涉外企业充分利用标准供给调研成果参与国际规则竞争，提升海运领域国际话语权，通过将我国海事法院管辖写入合同管辖条款等方式，构建我国海洋经济法律保护体系，为我国走向深蓝、深耕深蓝、经略海洋提供有力的司法保障。

（二）服务保障青岛自贸片区高质量发展

为深入贯彻落实习近平总书记关于以更大力度谋划和推进自由贸易试验区高质量发展的重要论述和党的二十大报告关于加快建设贸易强国的重大部署，青岛海事法院与中国（山东）自由贸易试验区青岛片区管委签署合作备忘录，共同推动中国（山东）自由贸易试验区青岛片区高质量发展，着力建设现代海洋、国际贸易、航运物流、现代金融、先进制造等产业高地和涉外法治人才高地，不断探索可复制可推广的自由贸易区“青岛经验”。

一、设立青岛自贸片区审判区

青岛海事法院设立青岛自贸片区审判区，旨在打造成为自贸区对外开放的窗口、平等保护中外当事人合法权益的高地及海洋法治科普基地，使当事人、律师、相关机构、社会各界自觉成为自贸片区营商环境的维护者、建设者、推广者。通过派驻审判机构开展日常审判活动，妥善审理涉外海事海商案件，及时解决产业链运行中形成的阻滞，总结推广案件审理规则，为市场主体经营提供司法支持。通过庭审观摩、公开宣判、新闻发布会、海事法律报告、海事司法文库等形式，推进海事司法资源有效配置。积极邀请人大代表、政协委员、涉海企业开展相关活动，不断提升海事司法透明度，着力打造国际海事纠纷解决优选地，以高质量的海事司法服务保障青岛自贸片区高质量发展。

二、建设国际海事司法研究基地

高标准建设“最高人民法院国际海事司法研究基地”，搭建国际学术研究交流平台，组织重大理论问题的学术研讨，加大对外宣传与交流力度，召开重大国际海事司法会议。充分发挥专家“外脑”作用，推进国际海事司法高端智库建设，激活高等院校、科研院校在海洋、自然科学和人文科学方面的科研和人才优势，增强我国海事司法的国际认同和国际影响，打造具有国内国际影响力的国际海事司法研究高地，为青岛海洋经济高质量发展提供智力支持。依托海事司法研究基地平台，解读好自贸片区功能政策和产业优势，为自贸片区高质量发展提供前瞻性服务，主动对接国际学术机构，国际金融机构，国际海事、海商、海运、船舶制造等机构和组织，吸引其来自贸区设立亚太大区分部和地区分支机构。

三、协同开展制度创新

将制度创新作为服务保障青岛自贸片区创新发展的首要工作任务，聚焦航运金融、国际船舶运输、国际船舶登记管理、国际航运经济等海洋经济领域，探索建立海事司法审判、司法工作机制方面首创性、差异性举措。与青岛自贸片区共建诉前海事海商案件纠纷化解机制，探索诉前调解船舶司法拍卖程序，推进船舶司法拍卖交易信息共享，着力培育、总结、提炼、形成一批可复制可推广的创新成果。开展国际船舶登记制度改革和第二船籍港制度政策研究，探索复制推广“船舶扣押预担保”创新举措，探索设立“船员司法救助资金池”，开辟“海员维权绿色通道”，为开展航运政策制度

创新提供司法研究保障。目前，青岛海事法院自主研发的“互联网+”船舶扣押拍卖管理新模式，已作为中国（山东）自由贸易试验区制度创新成果被省政府在全省推广。

四、推进航运中心建设

依托自贸片区功能政策和产业基础优势，发挥海事司法数据中心支撑作用，深化在海洋渔业、海洋船舶工业、海洋交通运输业、海洋盐业、海洋油气业、滨海旅游业等方面的研究，对标高标准国际经贸规则，为服务建设国际海事司法中心提供理论支撑和实践探索。抢抓 RCEP 实施、建设中日韩自贸区等机遇，依托双方优势条件，共建国际合作交流中心，打通航运经纪、航运金融、船舶工程、船舶交易、法律服务等航运服务信息壁垒，畅通连接航运服务业市场主体，共同促进航运企业或中资、外籍船舶在青岛片区落户登记，为青岛聚集全球资源要素，不断催生新的企业主体和业态模式，打造全球航运中心提供有力支撑。

五、培养高端涉外人才

基于“优势互补、协同创新、资源共享、互利共赢”的原则，与青岛自贸片区围绕人才培养开展深度合作。依托海事法院高层次涉外法治人才培养支持保障职能，充分激活青岛自贸片区在高水平经贸人才、法律人才、航运人才引进、培养政策方面的优势，增强自贸片区对高端人才的吸引力，形成人才聚集高地效应。推进建立双向交流、司法实践、课题研究、共建基地等形式健全高层次涉外人才培养机制，通过挂职锻炼、特邀调解员等方式，推动涉外法治人才参与到

涉外司法实践中，构建复合型海事人才培养实践基地，共同培育懂外语、懂国际经贸规则、懂国内国际法的涉外、涉海法治人才和高端航运服务业技能人才。

下一步，青岛海事法院还将进一步加强与青岛自贸片区沟通协作，全面发挥青岛自贸片区审判区机制作用，更好服务高水平对外开放和海洋强国发展战略，依托最高人民法院国际海事司法研究基地，谋划推进常态化国际海事高端论坛机制，建立航运服务高端人才培养模式，全面建设域外法查明中心、航运博物馆，着力构建以海事司法规则为中心的海洋产业生态链，积极为青岛海洋中心城市建设贡献海事司法力量。

（三）构建海事行政审判工作新格局

青岛海事法院坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻习近平法治思想，坚持服务大局、司法为民、公正司法，以实质性化解行政争议为目标，充分发挥海事行政审判职能作用，推动行政审判工作取得新进展。

一、明确案件管辖范围，海事行政审判职能作用显著提升

为防止管辖权冲突，减少当事人诉累，公正高效维护当事人的合法权益，进一步明确海事行政案件的管辖范围，青岛海事法院通过向省法院报送《关于明确海事行政案件受理范围的请示》、向相关行政机关发送司法建议、到兄弟法院走访调研、召开海事行政审判工作座谈会等方式，加大海事行政案件受案范围的宣传和解释工作，切实提高行政执法人员对海事行政案件专门管辖制度的认识。上述举措已取得初步成效，2022年行政案件收案数量是上一年度两倍。请示协调省法院下发《关于预防和解决行政诉讼案件推诿管辖问题的通知》，进一步规范涉海行政案件由专门法院管辖，研究出台《关于海事行政案件管辖若干问题的指引》，扩大海事行政审判影响力。

二、注重工作沟通协调，府院良性互动机制不断完善

一是严格落实行政机关负责人出庭应诉制度。依法向行政机关发送负责人出庭应诉通知书，通过负责人出庭发声，缓解相对人对抗情绪。在审结的行政诉讼案件中，行政机关

负责人出庭应诉率达到 100%，取得了良好的社会效果和法律效果。

二是加强海事司法与行政执法的合作联动和执法衔接。与山东省农业农村厅建立海洋渔业司法执法协作联动机制，联合出台 22 条措施，全面加强协作配合。与青岛市委海洋委办公室建立协作机制，签署《服务保障青岛海洋经济高质量发展战略协作框架协议》，围绕青岛市建设引领型现代海洋城市的目标定位，构建协作平台。与青岛市海洋发展局联合开展海事司法与海洋执法联动协作专题调研活动，在纠纷化解、海上执法、海洋灾害治理等方面深化合作。与山东海警局探索建立海事司法与海上行政执法协作联动机制，预防化解行政争议，共同保护国家海洋权益，保护自然资源与生态环境，保护行政相对人的合法权益。

三、加强行政审前和解工作，推动行政诉讼实质性化解

一是出台《关于行政案件审前和解程序的规定》，建立行政争议审前和解程序。该程序有效推进行政诉讼案件实质性化解，实质解决行政相对人和行政机关之间的争议，防止行政诉讼程序空转，真正实现案结事了。

二是畅通行政执法工作咨询渠道，从源头预防和化解行政争议的产生。与山东海警局探索建立行政争议审前化解中心，在派出法庭设立联合工作室，与海警局下设工作站对接，及时高效化解行政争议。畅通日常沟通咨询渠道，指派专人随时接收、处理海事行政机关在行政执法过程中所涉法律适

用及执法程序类问题，2022 年度处理全省涉海警、海事、海监、渔业、生态等 13 家机构行政执法咨询 20 余件次，有效规范行政行为，从源头减少了行政争议的产生。

四、依法审查非诉执行案件，支持行政机关依法行政

一是注重发挥司法审查能动作用，创新支持依法行政的方法。对涉及行政处罚的非诉执行案件进行审查前置，在立案阶段即进行形式审查并充分听取行政相对人意见，同时进行类案的普法宣传教育，积极促进行政相对人自动履行。2022 年度，通过审查前置成功促使相对人自动履行非诉执行案件 5 件，有效促进了行政机关与相对人之间的关系和缓，提高了行政执法的效率和公信力。

二是继续采用“裁执分离”模式，助力海域管理与保护。近年来，山东省各级政府持续加强围填海活动的监督检查力度，严肃查处违法围填海行为，相关行政非诉执行案件也有所增加。2022 年度，共受理行政审查非诉执行案件 33 件，其中对违法围填海行为予以行政处罚的案件 24 件。对符合法律规定的裁定准予执行后，继续采用“裁执分离”机制，将恢复海域原状的执行内容裁交地方政府及相关部门，同时对后续实施情况进行定期回访，要求海洋管理机关及时反馈实施，取得了良好效果。

五、积极开展司法建议工作，延伸海事行政审判职能

针对审判实践中发现的行政执法环节存在的问题，加强司法建议工作，分别向山东省农业农村厅、山东海警局发出

规范行政执法行为的司法建议，向烟台市政府发出关于规范海上养殖管理的司法建议，上述建议均得到有关部门的高度重视和积极回应。山东省农业农村厅复函表示，相关建议符合法律规定和我省海洋与渔业执行工作实际，在今后的工作中予以采纳，以进一步规范相关行政执法行为。山东海警局积极组织了对建议书内容的学习研究，由分管副局长牵头专项部署落实，对建议书中关于不当告知当事人行政诉讼管辖法院问题、对所属海警机构行政诉讼法知识培训问题、加强基层海警机构执法基础装备建设问题均一一进行解决。烟台市政府按照建议对全市海上非法养殖情况进行了摸底清理。

下一步，青岛海事法院将坚持依法监督与支持相结合，充分发挥海事行政审判职能作用，努力推动海事行政争议实质性化解，规范海事行政执法行为，依法维护国家海洋权益，保护海洋生态环境，促进海洋经济高质量发展。

（四）海洋环境资源审判工作实现新发展

青岛海事法院深入学习贯彻习近平生态文明思想，不断加强海洋环境司法保护力度，创新审判机制，搭建协同工作平台，海洋环境资源审判工作实现新发展。

一、聚焦机制建设，搭建海洋环境共治平台

一是完善海洋环保司法机制。聚焦司法能力现代化要求，优化配置全院审判资源，建立海洋环境审判专业化力量，依法审理海洋渔业资源损害、海洋环境公益诉讼案件，设立长岛海洋生态文明综合试验区、灵山岛省级自然保护区巡回审判庭，构建海洋环境司法立体格局。

二是构建海洋环保共治体系。发挥海事法院与行政机关各自的优势和作用，强化海洋生态环境共保共治。与山东省农业农村厅建立渔业司法执法协作联动机制，与海事局、海警局、海洋局建立常态化协作沟通机制，共同维护海洋生态环境和海域安全。

三是搭建海洋环保合作平台。树立“海洋命运共同体”理念，建立跨区域司法保护合作机制。与大连、天津海事法院签署《渤海生态环境保护司法协作机制框架协议》，共同召开联席会议，推进区域纠纷协同化解。参与黄河三角洲生态环境保护司法机制建设，推动海洋环境污染问题源头治理。

二、聚焦司法职能，拓展海洋环境保护路径

一是妥善审理海洋环境资源保护系列案件。发挥海事司

法审判职能，积极审理禁渔期非法捕捞、使用违禁渔具捕捞等海洋资源损害案件，密切关注海洋渔业发展新动态，依法审结全球首座全潜式渔业养殖装备“深蓝一号”案，为海洋渔业可持续利用提供司法保障。

二是推动海洋环境公益诉讼集中管辖。落实《关于办理海洋自然资源与生态环境公益诉讼案件若干问题的规定》，集中管辖海洋环境公益诉讼案件，与青岛市检察院、日照市检察院等沿海地市检察机关建立对接机制，公开开庭、受理审结一批破坏海洋渔业资源、盗采海砂等生态损害公益诉讼案件。

三是突出海洋生态环境修复司法导向。将海洋环保司法审判工作与海洋生态保护有机融合，突出恢复性司法理念，杜绝以罚代管，以“增殖放流”等海洋生态恢复措施作为核心条款，促成原被告双方达成和解，调解结案的占比一半以上，海洋自然资源得到充分保护。

三、聚焦实践基础，破解海洋环境污染难题

一是确立海洋污染损害审查标准。妥善审理 2011 年康菲重大溢油事故损害赔偿系列案，综合专业勘测数据及多位行业专家意见，对溢油损害范围及溢油造成的长期生态损失予以认定，确定了兼具科学性与公平性的裁判标准，为后续海上溢油事故损害标准认定提供了参考范本。

二是形成海上污染损害处置模式。参与处置 2021 年利比亚籍“交响乐”轮重大溢油事故，积极参与船舶货油过

驳合同签署等应急处置，依法扣押“交响乐”轮，有效控制事态恶化。同时将本次事故涉及的船舶碰撞、海难救助、环境损害、交通肇事等海事案件全部导入海事诉讼程序，维护了社会整体稳定，为海洋污染事故处置提供了重要参考。

三是开展海洋污染损害理论探索。成功申报《海上生态环境损害评估鉴定法律制度研究》重点研究课题，组织召开海洋生态环境损害评估鉴定专题学术研讨会，最高法院，山东高院，大连、南京、天津、上海海事法院，青岛市法院、检察院、山东大学、天津大学，青岛海洋地质研究所等 21 家单位及鉴定机构参加会议。会议对海洋生态环境损害评估鉴定的范围、内容设计、程序设计以及司法审查内容进行深入研究，为破解环境保护司法实践难题提供科学路径。

四、完善体系建设，做好海事司法机制保障

进一步发挥海事司法在服务保障海洋环境资源方面的机制作用，推动海洋环境资源审判工作实现新发展。

一是完善海洋环境资源案件“三合一”归口机制。根据最高人民法院关于环境资源审判的工作要求，目前全国已有 23 家高级人民法院实现环境资源审判“三合一”，海事法院作为维护海洋环境的第一阵地，完善海洋环境资源审判“三合一”机制将更有利于海事法院发挥涉海审判的专业优势，为维护海洋生态环境发挥积极作用。

二是建立“以审判为中心”的海洋污染治理体系。近年来，青岛海事法院积极参与“康菲”“交响乐”等重大溢油

事故的处置工作，特别是主持完成事故处置中的损失标准认定、赔偿资金分配等矛盾集中环节，积累了相对丰富的海上污染处置经验，通过将司法经验置于污染处置决策的重要层面，有效降低海洋污染处置全程的法律风险，为最终全面化解社会矛盾奠定良好基础。

三是发挥海事司法在海洋环境保护中的独特优势。海事司法具有跨区域的明显特征，便于实现多地域海洋环境资源案件的集中管辖，最大限度统一裁判尺度。海事司法的海事赔偿责任限制基金、海事强制令等专属职能，符合国际公约及国际通行惯例，是处置涉外领域海洋环境资源案件的重要工具。要进一步挖掘海事司法优势职能，为海事司法维护海洋环境资源提供更大平台。

（五）繁简分流多元解纷机制建设见成效

为贯彻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”的重要指示，切实发挥海事司法服务社会经济高质量发展的职能作用，青岛海事法院牢固树立“一二三四五”工作理念，积极构建符合海事司法规律和特点的繁简分流多元解纷新模式，打造“海上枫桥”样板，形成诉前调解、立案分流、简案速裁、繁案精审的分层递进解纷路径，在更高水平上实现司法公正与效率的有机统一。

一、聚焦建章立制，构建解纷新模式

（一）夯实制度基础。根据海事审判实际，制定《青岛海事法院繁简分流多元解纷工作方案》，在烟台、威海、石岛、日照、东营、董家口法庭设立海事海商诉前调解中心，组建“法官+法官助理+调解员+书记员”的工作团队，强化派出法庭“诉前调解、司法确认、速裁、信访、宣传”职能作用。制定《派出法庭调解员聘任与管理办法（试行）》，对调解员职责范围、工作待遇等作出明确规定，进一步加强调解员职能作用发挥，使“人民调解”与“司法调解”紧密结合。制定《扣押与拍卖船舶流程管理规范》，在全国海事法院内首次系统性规范扣押拍卖船舶标准，为多元解纷提供制度保障。

（二）优化分案流程。依托六个精审审判庭和五个派出法庭的职能整合调整，制定《网上立案审核分流工作流程及要点》，进一步优化分案机制。各类纠纷立案后，全部分流

至相应派出法庭进行诉前调解，调解成功并当场过付案款的，直接结案；调解成功不能当场过付案款的，及时进行司法确认；调解不成的，进行网上立案并适用速裁程序结案。经司法确认和速裁程序结案后，不能及时付款的直接执行。少数案件进入普通程序后，按精品案件标准进一步打造。有效整合解纷资源，为当事人提供了多途径、高效率、低成本的纠纷解决方案。

（三）科学组织考核。合理配置速裁法官和调解员，进一步优化考核办法。将经过调解确认不进入诉讼的案件和即时过付的案件纳入绩效考核范围，适度提高司法确认案件权重系数，鼓励法官以上述两种方式化解矛盾。通过与信息技术部门紧密合作，研发适合海事审判特点的统计监管系统，为全面准确反映工作情况提供信息数据，切实提升矛盾纠纷化解效率。

二、强化法庭职能，着力抓前端治未病

派出法庭聚焦制约司法效能提升的具体问题，与辖区内涉海行政机关、行业协会、专业调解组织等多元解纷力量密切配合，实现重点行业、重点领域全覆盖，充分发挥派出法庭在辖区诉讼服务最前沿作用，实现诉讼服务便民利民。

（一）烟台法庭

依托烟台多元商事海事调解中心，充分发挥调解在化解海事商事领域矛盾纠纷中的重要作用，推进在线诉调对接机制建设，搭建线上线下调解与诉讼对接渠道。与海事局、海

警局及辖区重要渔业生产集体形成了良好的诉前调解合作模式。将诉前质证、鉴定、保全以及海损理算等案件类型，纳入诉前解纷机制流程，在涉及商事主体、买卖合同、金融保险、国际贸易等商事海事领域提供高效调解服务。驻庭调解员充分利用线上沟通渠道，保障全天候紧跟调解流程。对于调解不成功的案件，及时有效形成笔录，并入后续诉讼程序；对于需要鉴定的案件，促使当事人提前申请鉴定，尽早形成鉴定结果，为化解商事海事纠纷提供友好、灵活、经济、便捷的解决方案。

（二）威海法庭

依托威海市海事海商法研究中心，积极为涉海企业提供法律服务，促进商事纠纷以非诉途径解决。规范诉前调解工作环节、构建诉前调解“三位一体”模式，搭建“三阶段”诉前调解工作机制，确保调解员、法官和书记员分工配合形成合力。做好案件衔接，将诉前调解质证笔录并入速裁案件，减少质证时间、提高庭审效率、缩短结案周期，实现简案快审。法庭干警主动融入威海社会化治理和调解工作大格局，与基层人民调解、行业调解等组织加强联系，构建“横向到边、纵向到底”的调解工作体系，深入渔港码头，对船员、船东进行答疑解惑。加强与辖区边防、海事、渔政、船检等涉海部门的沟通协作，构建“法庭+海事+渔政”的基层纠纷化解模式，凝聚强大合力，促进矛盾纠纷在诉前得到实质性化解。

（三）石岛法庭

积极对接驻地党委、政府、法院和涉海行政机关，建立协调机制，在石岛渔人码头设立“老船长调解室”。依托调解室诉源治理信息化终端，将诉调关口前移，时时同步案件信息、调解资源、和解协议至治理终端，提供法官远程实时线上指导、调解员多方会议、当事人异地调解等多种司法服务形式，实现了矛盾化解流程全线上、过程全留痕，极大提升调解员纠纷化解效率，使诉源治理更加人性化、智能化，做到“小事不出港，矛盾不上交”。“老船长调解室”运行以来，石岛法庭受理案件数量比去年同期下降 55%，系多年来首次大幅下降，诉源治理成效显著，充分保障了辖区海域有序开发利用和海洋经济高质量发展。

（四）日照法庭

坚持能动司法理念，推动建立“安岚无漾”诉源治理新模式，探索发展新时代“枫桥经验”新路径。充分发挥海事法庭和渔业行政主管部门、渔业互保协会以及民间渔业协会等各类涉海主体职能，打造三级平台，在有序分工的基础上强化多元联动，形成诉源治理合力。在沿海重点渔业村居、渔港建立“安岚无漾”诉前调解室，加强矛盾纠纷源头预防，及时把涉渔纠纷化解在萌芽状态；依托岚山区渔业协会，建立“安岚无漾”诉前调解中心，充分发挥渔业协会的行业优势和民间自律职能，对于重大涉渔纠纷做好关口把控、前端化解，减少诉讼增量；与海洋渔业主管部门联合建立“安岚无漾”诉源治理指导中心，加强涉渔纠纷行政调解力度，指

导依法开展诉源治理工作，有效维护了当地渔业生产秩序，促进了海洋经济高质量发展。

（五）东营法庭

通过强化释法说理、优化处结速度、对接协作机构、定期跟踪回访四项机制建设，全面推进多元解纷工作。一是聘任驻庭调解员和特邀调解员各一名，充分发挥法官与调解员合力，在诉讼风险提示、权利义务告知、释法答疑、法律宣讲等各个环节，把释法说理落实到位，打通当事人内心隔阂的“最后一公里”。二是在征得双方当事人同意后，在最短时间内组织证据交换和线上线下调解，进一步简化裁判文书，实现案件当庭结案、文书当庭送达。三是主动对接驻地海上执法机构、调解委员会等涉海机构，加强协作机制，畅通沟通渠道，进一步探索减少同类纠纷的有效对策。四是建立调解案件定期回访制度，实时跟踪当事人权益实现情况。多措并举，努力提高调解成功率和本地化解率，提升当事人获得感和满意度。

（六）妥善化解“中华富强”轮系列案件

一、“中华富强”轮系列案件办理经过

2021年4月19日，“中华富强”轮载客677人、载车162辆及相应货物、物品等，由威海开往大连，途中发生火灾。返航后救助过程中船舶发生燃爆，未造成人员伤亡。5月7日，“中华富强”轮船东威海市海大客运有限公司（以下简称海大公司）申请设立海事赔偿责任限制基金，基金限额人民币28274236.09元。收到申请后，青岛海事法院立即成立“中华富强”工作综合专班，与威海“中华富强”轮火灾事故理赔处置工作专班进行会商，确立以海事司法程序为主、威海专班协助配合的府院联动工作方案。

2021年5月15日至7月15日公告期间，1050名事故受损方进行债权登记。8月6日至9月22日，889件确权诉讼案件集中立案受理，案件进入正式审理阶段。11月16日，国家海事局发布《威海“4·19”“中华富强”轮调查报告》，对事故经过、原因、责任方等作出认定，作出《海上交通事故责任认定书》。2022年7月13日，基金项下案件全部审结，裁判文书全部依法送达。7月21日，召开全体债权人线上会议，确定海事赔偿责任限制基金分配方案。12月30日，基金款项基本支付完成，事故相关纠纷得以顺利处置。

二、“中华富强”轮系列案件主要特点

一是案件数量庞大、原告成分复杂、地域跨度广。接收

债权登记材料 3000 余份，按照五大类型合并立案，制作裁定 1050 件，审理确权诉讼 889 件，系列案件数量为青岛海事法院史上之最。涉及挂靠司机、生产制造企业、物流公司等多个类型主体，遍布我国 13 个省市，涵盖制造、运输、消费、港口等各行各业。

二是案件类型复杂、法律问题繁多、审理难度大。纠纷性质涉及车损、货损、货保险、车保险以及旅客行李索赔等五大类，法律问题涵盖基础法律关系界定、三大形式证据认定、各类财产损失认定等多个领域。仅提请审判委员会研究的共计 4 大项、8 中项、35 小项。

三是程序叠加进行、兼顾稳定大局、统筹难度大。基金设立异议审查、债权登记、确权诉讼立案、确权诉讼前期准备、确权诉讼审判等程序前后叠加同时进行。该案审理中还涉及人员、效率、质量、效果统筹，难度较大。

四是社会关注度高、恰逢重大节日、维稳压力大。“中华富强”轮火灾事故发生即受到社会广泛关注，案件处理程序多、时间长，生效债权足额实现压力较大，案件维稳工作难度大。

三、“中华富强”轮系列案件经验做法

一是府院联动，维护社会稳定大局。府院联动方针贯穿办案全过程，审判质量与维稳管控“两手抓”，审判工作及系统质效“双兼顾”。威海专班实时与青岛海事法院保持对接，兼顾坚持法内原则和增加法外温度双向保民生，在债权

人的司法权利得到合法有效保障的同时，经济利益得到最大化实现。

二是勇于担当，统一行动合力作战。立即成立综合专班，全院统筹一盘棋，以统一决策、统一裁判尺度、统一行动时间节点顺利完成各阶段任务。

三是创新方法，不同阶段精准施策。在债权登记、确权诉讼、基金分配各个阶段，根据场景和当事人实际情况分类确定处理方法。债权登记时即研究审判方案、发送债权登记裁定时同时发送诉讼立案指导材料并指导债权人举证等。判决一经报结即归口管理、按事登记，为基金分配作好准备。基金分配时按是否预缴诉讼费、是否判后转移债权等确定数额，完成双对账双核算，解决了案件数量庞大，金额差异大，情况复杂等难题。创新采用表格式判决、法律框架内庭外和解模式、线上债权人会议等形式顺利高效审结全部案件，实现了法律效果和社会效果的统一。

四、“中华富强”轮系列案件典型意义

“中华富强”轮系列案件的顺利审结，为海事法院涉海群体性系统案件审理积累了宝贵经验，意义重大。

一是建强府院联动机制，处置稳中有序。“中华富强”轮系列案社会影响面广，案件稳控风险较高。为此，青岛海事法院专班与威海专班建立常态化会商机制及交叉驻点模

式，统一处置方案，积极引导当事人充分采用司法方法解决相关纠纷，实现了优势互补、协同推进。同时，通过及时通报案件进展信息及案件当事人的最新动态，做到因时施策，因事施策，确保事故处置平稳有序。

二是依托海事司法程序，有效化解矛盾。积极引导众多受损方通过法律途径解决纠纷，成功将突发性、紧急性的群体事件转化为依法定程序有序推进的司法案件，大大减轻党委政府压力。针对案件所涉法律问题多次召开审判委员会会议，最终制定五类要素式裁判文书模板，889件确权诉讼案件全部顺利审结，当事人服判息诉，唯一一件进入二审程序的案件，省法院终审判决驳回上诉维持原判。

三是勇于创新精准施策，取得预期效果。审判团队集中审理系列案件，应时创新，谨慎施策，最终判决总金额达上亿元，基本接近事故报告预估经济损失，社会面普遍反应平稳，实现了政治效果、社会效果和法律效果有机统一，充分体现了青岛海事法院干警的司法能力和司法水平。

（七）“交响乐”轮海域污染系列案件有序推进

2021年4月27日，利比里亚籍“交响乐”（A SYMPHONY）轮与巴拿马籍“义海”（SEA JUSTICE）轮在青岛朝连岛东南海域发生碰撞，不同程度受损。其中，“交响乐”轮泄漏货油9400多吨，造成特别重大船舶污染事故，该事故对青岛及周边海域（烟台海阳市，威海乳山市、南海新区、文登区）造成污染，其中青岛海域污染最为严重，黄海中部主要渔场的天然渔业资源、增养殖生产、岸滩、海岛、自然保护地、滨海湿地、海水浴场、滨海旅游区等受到极大影响。该系列案件涉及中国、希腊、英国、巴拿马、利比里亚、印度、菲律宾等多个国家，法律适用涉及诸多国际公约、国际惯例等，牵涉超过160个诉讼主体，总索赔金额高达65亿元，社会关注度极高。自事故发生以来，青岛海事法院积极参与到事故处理的各项工作之中，以期能够及时回应社会关注与期待，妥善处理该系列案件。

一、发挥司法前伸职能

一是第一时间送法上门。“4·27”事故初期，各方掌握的信息仅局限于事故漏油量在400吨左右，事故的污染程度和损失大小难以确认。青岛海事法院在事故当日即决定主动作为，派遣资深法官前往政府相关职能部门开展调研，送法上门。这一做法很快得到了青岛市委市政府的积极回应，先后被纳入青岛市应急指挥和山东省应急指挥协作单位。期间，多次参与青岛市委市政府、山东海事局召开的相关应急会议，

并先后几十次前往相关职能部门提供法律咨询服务，取得了良好的社会效果，有关工作得到了省市主要领导的高度评价。

二是及时编制工作指引。依据工作实际，编制工作指引，明确案件办理各个环节的工作要求、注意事项等重要内容，有关机关依照该指引指导损失主体及时保存、固定证据，委托有资质的鉴定机构开展鉴定工作，为后续诉讼的快速开展、查明事实做好准备。

三是推进原油安全过驳。事故发生后，“交响乐”轮上还有 14 吨左右的货油，当时正值风大的春季，如不及时卸载，货船存在起火爆炸风险，将造成不可估量的损失。但因海况恶劣、油量太大、过驳风险高，“交响乐”轮船东与过驳公司就合同条款始终无法达成一致意见。青岛海事法院分管院领导带队赴山东海事局，运用过硬的业务能力打破谈判僵局，在费用确定等关键问题上明法析理，从双方利益出发给出最优选项，最终促成了合同签署。在各方的共同努力下，“交响乐”轮及时过驳危险货油，成功脱离起火爆炸的危险境地，充分保障了人民群众的生命财产安全。

二、发挥司法审判职能

一是指导政府和涉案主体提起诉讼，形成合理索赔预期。帮助政府部门理顺了清污单位如何垫资、何时垫资、垫资后如何索赔等问题的处理思路，指导其有效开展诉讼相关工作。同时，与涉案主体积极沟通，努力降低污染事故的负面社会影响，引导各方树立正确的索赔观，放弃漫天要价、上访缠

诉等想法，把精力集中在及时保存、固定证据上，确保涉案养殖户及清污主体保持情绪稳定，对获赔结果形成合理预期。

二是提炼类案裁判规则，积累油污审判理论和实践经验。涉案外轮分别依据我国海商法和有关国际公约的规定设立了海事赔偿责任限制基金和油污损害赔偿赔偿责任限制基金。先后有超过160个诉讼主体提起诉讼，涉及养殖损害、清污损失、货物损失、海难救助、船舶碰撞责任、船舶债权等多种类型。青岛海事法院积极总结审判方法，提炼审判规则，根据审判需要开展了大量理论研究，对平行诉讼，涉养殖、清污、海难救助案件以及海洋公益诉讼等法律问题进行调研，为完善我国禁诉令制度提供参考，为该系列案件的顺利审理提供理论及实务支撑，从而对指导和规范海洋开发利用、促进海洋经济发展以及保护海洋环境生态起到积极作用。

三、发挥司法后延职能

一是积极发出司法建议。针对审理中发现的有关职能部门的不规范行为，通过案件审判和司法建议及时规范和引导，促进行政执法规范化，助力涉海法治环境、营商环境、生态环境改善。

二是推进“三审合一”机制改革。经请示，最高院指定该系列案件涉及的海事刑事案件由青岛海事法院审理，这是落实深化人民法院司法体制改革要求的重要举措，不仅利于海事民事、行政、刑事案件的统一协调处理，也有利于构建统一的海洋生态保护司法体系。

三是为服务保障海洋强国战略增势赋能。该系列案件的妥善审理，是服务和保障海洋经济高质量发展的有益司法探索，将对青岛乃至山东海域未来的海洋生态环境保护和修复、海洋渔业资源修复、海洋开发利用、养殖主体和清污主体权益保护、海上救助行业发展等产生深远影响。

（八）打造船舶扣押监管全流程新模式

一、背景目的

长期以来，船舶扣押、监管领域标准不统一、操作不规范现象较为突出，船舶鉴定与看船机构不在册，法官自由裁量空间较大，船舶监管不规范甚至缺位等安全隐患突出，存在一定诉讼和廉政风险。为提升船舶拍卖成交率和溢价率，满足海事司法需求，规范船舶扣押监管行为，防范司法腐败，青岛海事法院发挥首创精神，打造船舶扣押监管全流程标准化新模式，有力提升人民群众获得感满足感，提高中国海事审判国际竞争力，为服务国际航运中心建设、打造国际海事司法争端解决优选地，提供了新经验新方案。

二、主要做法

一是出台《扣押与拍卖船舶流程管理规范（试行）》，建立专业船舶扣押工作团队。发布《扣押与拍卖船舶流程管理规范（试行）》，从船舶扣押裁定、船舶扣押实施、船舶看管和检验评估、船舶拍卖、债权登记与清偿分配等6个方面进行了全面规范。制定《青岛海事法院法警支队扣押船舶团队工作规范》，建立专门船舶扣押团队，协助案件承办人实施登船扣押、船舶交接等工作，全面加强船舶扣押规范化水平。

二是自主研发设计船舶扣押拍卖管理平台并投入使用。平台于2022年1月正式上线运行。依托山东省全流程网上办案系统，以涉案船舶为核心标的物，以《管理规范》为设计理念，一揽子解决海事司法涉船问题，优化船舶扣押监管，

为审判赋能，实现了该领域“从 0 到 1”的突破。平台系全国海事法院首创，受到 2021 年中国——上合组织国家地方法院大法官论坛与会人员广泛赞誉，作为山东省政府创新成果在全省推广，获评山东省政法系统提升全民数字素养与技能创新实践案例、法治日报社 2022 年度智慧法院创新案例。

三、平台特色亮点

一是打通了服务当事人最后一公里，为扣押船舶争分夺秒。设置服务当事人的船舶管理服务号，将传统线下操作移植到线上办理，大大提高审查和实施效率，尤其当涉案船舶正在执行班轮运输、涉外运输任务、异地扣押等紧急场景下，能最大限度满足 48 小时内扣押的急迫需求。

二是打造船舶看管和检验评估机构报名和审核系统，构建互联网+“双库”机制。涉船机构入库标准全面公开，入库过程可监督，涉船机构线上申请入册报名，审核平台对照 14 项看管要求和 10 项检验评估要求进行自动比对，有效避免了暗箱操作，既为涉船机构提供一站式服务，又有利于法院规范管理。审核通过后形成两大独立涉船机构库（看管库和检验评估库），统一选取标准，解决了船舶这一特殊动产，以往无法从全国法院统一部署的鉴定评估系统中选取船舶看管和检验评估的固有障碍。

三是打造船舶看管和检验评估机构管理网，确保机构选取和报价全程透明，节点留痕可追溯。涉船机构线上上传报价材料和检验评估报告、确认看管费用、查看摇号结果和委

托事项评价考核。打造智能化线上筛选摇号体系，增设利害关系人回避选项，确保机构选取的公平性和不确定性。公开留痕的报价系统，避免了机构间恶性竞争，有效降低当事人诉讼成本，从制度机制上树起了一道坚固的廉政防火墙。

四是打造船舶扣押拍卖管理系统，优化办案流程，重塑六大节点，为审判提质增效。该系统部署于法院专网，法官在法院专网同一页面即可完成涉船案件的全部流程操作，全程线上办理并形成业务闭环。应用区块链加密技术保障数据安全，对案件流转中的文档审批、签章流程进行有效整合、全程留痕，区块链存证实现可追溯和有效比对，以信息化手段助力办案提质增效。

四、应用成效

一是有效保障司法为民落地落实。平台运行后，共处理242名当事人扣押船舶申请，线上出具扣押命令167份；37艘船舶线上摇号选取了检验评估机构；17家船舶看管机构和42家检验评估机构线上提出申请。为当事人提供对案件办理进度、机构选取透明度、法官和辅助人员司法作风进行监督的可靠途径，全面落实司法为民理念。

二是夯实海事司法高质量发展基础。自当事人提交船舶扣押申请至船舶拍卖成功进行价款分配，内部逐层审批，全程节点留痕。在机构选取方面，畅通了选取机构途径，进一步提高了机构委托事项办理的质量和效率，保证了有资质的机构愿意入驻、能够入驻，有公平的受托机会，也保证了无

资质的机构没有机会入驻，有问题的机构能够被及时停止受托，甚至被从平台上剔除，实现“良币驱逐劣币”效应，改变了船舶评估、看管环节的乱象，净化了船舶看管、评估领域的生态，对症船舶看管、评估检验环节不透明，不可预期等痼疾，解决了长期以来困扰海事审判的一大难题。经严格审核，目前组建了由 26 家检验机构和 13 家看管评估机构组成的机构库，保障了机制健康运行。

三是助力提升中国海事司法国际影响力。2022 年，青岛海事法院扣押各类船舶 110 艘，其中外轮 8 艘，占 8%，拍卖外轮 1 艘。船舶扣押拍卖全流程可竞争可监督可管理，加速了纠纷解决，促使资源要素更快回到市场中去，加快形成了高效便捷公正的营商环境，成为我国加快形成国内国际双循环的例证，也是我国坚定不移对外开放的例证。平台经验可复制可推广可借鉴，对积极行使海事司法管辖权，平等保护中外各方当事人的合法权益，进一步提高海事司法国际公信力，同样具有重要推动作用。

（九）创新文化建设途径 打造“书香法院”品牌

青岛海事法院紧紧围绕习近平总书记关于文化建设的指示要求，把文化建设融入到法院工作的各个方面，创造性地提出了“一二三四五”海事审判工作思路，推出“书香法院”文化建设项目，引导干警勤学、善思、笃行，培养学习型法官、打造学习型法院，不断提升干警的政治理论水平和综合能力素养，有力保障海事审判事业的高质量发展。“书香法院”文化建设项目获评“全国法院文化建设特色项目”，写入山东省高级人民法院工作报告，并被多家中央、省、市级媒体报道。

一、升级配套设施，打造多层次文化空间

设置“书香思享空间”，全面升级配套设施，为干警打造富有书香法院特色的文化空间。

一是设置书籍自助取阅柜。在院内楼层电梯间及食堂的显著位置设置 11 个书籍自助取阅柜，方便干警利用碎片化时间进行阅读。每周定期更新书籍杂志，涉及图书类型 20 余种。

二是建设院内图书馆。与青岛市图书馆合作开设青岛海事法院分馆，丰富图书种类、数量，现有图书 6000 多册。馆内配备电子阅览设备，方便干警一体化借书还书、快速寻找目标书籍、阅读并下载电子书籍。馆外设置朗读亭，让干警身临其境感受阅读的魅力，满足干警享受朗读、快乐朗读和社交分享的需要。

三是增设楼层电视展示平台。在每层楼电梯上方设置电视，进行时政热点、法律新闻、人文纪录片等内容展播，并每日及时更新，保证时效性与新鲜感，丰富干警精神文化生活。

四是打造对外“窗口”弘扬海事司法文化。利用一到三楼公共空间打造对外展示窗口——海洋法治教育基地，设置380余块展板，20余块屏幕，15个雕塑模型，综合使用声、光、电等新媒体技术，多角度、立体化、全景式展示了海法发展历程、青岛海事法院发展史，特别是近年来坚持党建引领、打造国际海事争议解决优选地的工作情况。海洋法治教育基地面向机关、学校、社会公众开放，对公众树立法治信仰、弘扬法治精神、传递法治强音起到了积极的促进作用。

二、营造向学氛围，推进学习型法院建设

“书香法院”以鲜明的政治性为导向，以进行全方位法院文化建设为原则，根据干警文化发展需求，举办多项活动，为干警提供精神储备，全力推进学习型法院建设。

一是举办“海课堂”。围绕政治理论、业务知识、传统文化等内容，邀请国内外知名专家学者来院讲学授课，成为一项特色学习活动品牌。创建“青岛海事法院海课堂”微信公众号，精心打造“青岛海法课堂”“青风”“海法之声”“海上枫桥”等海事特色栏目，创新宣传形式，充分发挥新媒体优势，广泛宣讲中国海事司法规则和司法经验。

二是开设海事“译课堂”。制定实施青年干警外语能力

提升计划，为干警提升英语翻译能力提供常态长效的指导。组建由 28 名青年干警组成的“书香法院外语(英语)学习团队”，邀请外教等高校教师入院开展讲座，组织英语翻译学习，开展配音秀等英语特色沙龙活动，提升青年干警外语业务能力水平。

三是开启“共读一本书”读书行动。成立读书兴趣小组，每月共读一本书，并通过短视频或读书心得等形式，在两网一号“书香法院”模块展示学习成果。推出《忠诚写青春，学习正当时》《一起读好书》等主题专栏，发表短视频及心得体会，为干警学习了解最新的海事法律制度、有关政策、典型判例等知识提供便捷平台。

四是打造“清风徐来 廉自盛开”纪检品牌，助推法院廉政文化建设。把制度建设贯穿党风廉政建设的全过程、各方面。定期组织党风廉政建设和反腐败工作会议，组织干警参观“青岛市清廉家风馆”，观看廉政警示教育片，签订党风廉政建设责任书，邀请干警家属来院进行家风廉政教育，引导干警深刻认识加强党风廉政建设和规范化建设工作的重要意义。

五是开展“乐享运动”活动。坚持文化陶冶情操，运动强健体魄，开展工间操活动、健步行活动，利用午休时间组织干警小范围、短距离运动。成立足球、篮球、羽毛球、乒乓球、户外活动等 8 个文体活动小组，丰富干警业余文化生活，全面激发队伍的凝聚力、创造力和战斗力，实现队伍建设和业务工作的“双赢”。

三、书香建设见成效，“知行合一”结硕果

通过理论学习结合自身优势，找准海事司法职能定位，以更高站位、更大格局、更宽视野谋划和推进海事审判工作。

“爱读书、读好书、善读书”的读书之道促进干警们思维发生转变、认识不断提高、专业水平得到提升，有利于更好地发挥海事司法审判职能作用，回应社会的新需求，人民群众的新期待。

一是学习型、研究型法官队伍建设初见成效，具有国际影响力的海事司法案例接续涌现。依托“书香法院”建设，干警的学习研究平台得到全面拓宽，干警投身研究的主动性大大提升。多位干警调研成果获国家、省级奖项，撰写的案例分析被《人民司法》等核心期刊采用，多个案例入选最高院、省院优秀案例。

二是以人民为中心的海事司法宣传成果丰硕，社会影响逐步扩大。青岛海事法院创新宣传方式，用接地气的语言讲好群众身边事，拓宽宣传渠道，打造海事司法名片。微电影《起航》在全国政法系统“三微”比赛中斩获十大微电影奖，“‘平等保护’赢得中外尊重”短视频入选最高院天平杯，“海法之声”普法栏目在学习强国等平台取得了良好的社会反响，多篇信息稿件被国家级、省级、市级媒体采用。

（十）建设海洋法治教育基地 推进法治和教育深度融合

一、基地设立背景

青岛海事法院海洋法治教育基地，是在法院审判综合楼走廊等楼宇空间打造的首家融合海洋教育和法治教育的实践基地。基地以“向海向洋向未来 济航济民济天下”为主题，以中外海洋文明史、海洋法治史以及青岛海事法院院史为主要内容，通过展板和声光电等手段讲述了一个个波澜壮阔的海洋故事和海洋法治故事。

海洋法治教育基地既是海洋法治科普教育基地，也是爱国主义教育基地。2022年7月，基地由青岛海事法院与青岛市教育局共同挂牌“青少年海洋法治教育基地”。被青岛市委宣传部授予“青岛市市级爱国主义教育基地”称号，被青岛市普法办授予“青岛市法治宣传教育示范基地”称号。基地自建成以来，接待了上合大法官论坛、省市区（县）机关、企事业单位、高等院校、科研院所，青岛市若干中小学及小记者团。

基地的设立，引领了海洋教育与法治教育的融合发展，丰富了法治教育资源，开创了法治教育新的专业领域，赋予了海洋教育新的内涵，增强了海洋教育的品牌影响力，具有鲜明的爱国主义教育色彩。

二、基地展区介绍

基地共设三大展区，从一楼到三楼依次是世界海洋部分，船舶发展史部分和中国海洋文明史部分。一楼世界海洋部分，通过展览世界各国探索海洋、走向海洋的标志性事件，讲述了世界海洋文明和世界海洋法治发展的故事；二楼船舶发展史部分，通过展览舟、筏、帆船、蒸汽机船、内燃机船等不同船舶，讲述了中外船舶的发展历史及新中国船舶工业发展史；三楼中国海洋及船舶发展史部分，以时间为轴展览了中国古人向海而生、走向海洋取得的辉煌成就，以及在中国共产党领导下，新中国海洋事业从弱到强、海洋法治逐步完善的光辉历程；同时，也呈现了青岛海事法院自诞生之日起，在保障海上运输、对外贸易发展和保护海洋环境等方面做出的重要贡献。

（一）一楼展区：世界海洋文明、海洋法治发展史

1. 大厅展区：在一楼大厅的正中央，通过海洋与泰山石的完美融合，凸显司法审判的公平、正义。在法庭的左侧有寓意“长风破浪会有时”的图画，右侧有“直挂云帆济沧海”的百舸争流。大厅左侧的世界海域图将世界有名港口城市，运河海峡进行展示，同时展示的还有从青岛港出发的航运线路和海上一带一路贸易线。大厅右侧通过视频方式循环展示全国 11 个海事法院的相关介绍。

2. 长廊展区：通过展示世界海运及法治发展史讲述了人类探索海洋的起源。其中中世纪三大海法——《奥列隆惯例集》《康索拉度海法》和《维斯比海法》最具有代表性。

（二）二楼展区：船舶发展史和“山-水-圣”组合

1. 船舶发展史：介绍了世界船舶从舟筏时代到帆船、蒸汽机船、柴油机船时代的发展，还集中展现了新中国成立以来七十余年的船舶发展史。同时该展区重点介绍了船舶动力系统的发展及应用情况，如船舶内燃机的发展及应用等。

2. “山-水-圣”：大厅右侧“山-水-圣”的浮雕浑然一体、大气恢宏，寓意中华血脉生生不息，中华文化源远流长。山，即泰山，五岳之首，象征社稷稳定、国家昌盛、民族团结；水，即黄河，中华民族的母亲河，是中华文明的“根”之所在，“魂”之所附；圣，即孔子，儒家学派的创始人，中华传统文化的代表。

（三）三楼展区：中国经略海洋史

介绍了从旧石器时代到新中国成立以来中国探索海洋的历程。通过展现中国先民的生产生活与海岸环境变迁，证实我国居民探索利用海洋的时间点，从“徐福东渡”到郑和下西洋，系统完备地展示了我国古代航海技术的发展进步及对世界航海作出的重要贡献。新中国成立以来海权内涵不断丰富，经略海洋的实践不断发展深化，展现了中华民族向海图强的光辉成就。

第四部分 典型案例

案例一：公益诉讼起诉人山东省日照市人民检察院诉被告丁某某、韩某生态环境保护民事公益诉讼案

【基本案情】

为谋取非法利益，日照渔民丁某某于夏季休渔期内在日照近海禁渔区以下流网的方式实施违法捕捞，共捕获鲅鱼、鲳鱼及其他杂鱼 4000 余斤。韩某在明知丁某某的渔获系非法捕捞的情况下仍予以收购买卖，两人的行为影响了海洋渔业资源的正常生产繁殖和生殖群体的补充，对海洋渔业资源造成了损害，破坏了海洋生态。日照市检察机关对两人违法行为的损害后果进行鉴定并在确定损失后提起诉讼，要求两被告承担渔业资源生态损害恢复费用 186,917 元或增殖放流相应规格鱼类。

【裁判结果】

经本院主持调解，公益诉讼起诉人与两被告达成调解协议：2023 年 6 月-10 月期间，由检察机关、海洋渔业部门监督，两被告在日照近海海域采用放流全长大于 40 毫米的苗种 233464 尾的增殖方式修复被破坏的海洋生态和渔业资源。如不能增殖放流，则承担海洋渔业资源生态损害恢复费用 186917 元，两被告承担鉴定费 2588 元。

【典型意义】

本案是青岛海事法院首次受理由检察机关以公益诉讼

起诉人身份提起的涉海民事公益诉讼案件，也是自 2022 年 5 月 11 日《最高人民法院、最高人民检察院关于办理海洋自然资源与生态环境公益诉讼案件若干问题的规定》（以下简称《规定》）发布后，山东省首例由人民检察院作为公益诉讼起诉人提起的海洋渔业资源生态环境损害赔偿案件。

党的十八大作出了海洋强国的重大决策部署，作为海洋大省，山东省委、省政府也提出了海洋强省建设行动计划。青岛海事法院作为审理海事海商案件的专门法院，对辖区内海洋自然资源和生态环境进行司法保护是义不容辞的责任。保护海洋生态环境，实现“蓝色发展，人海和谐”是海洋强国强省建设的根本要求，也是维护海洋经济可持续发展的基础保障和重要手段。《规定》实施后，青岛海事法院积极关注相关案件，与管辖区域内的检察院开展海洋自然资源与生态环境公益诉讼业务对接通过本案的审理，将《规定》精神有效落到实处，充分发挥了海事司法的专业优势。

党的二十大报告要求，提升生态系统多样性、稳定性、持续性，加快实施重要生态系统保护和修复重大工程。本案坚持海洋生态环境修复司法导向，将海洋环保司法审判工作与海洋生态保护有机融合，突出恢复性司法理念。“在哪里破坏，就在哪里修复”，针对海洋渔业资源破坏行为提起的公益诉讼，杜绝以罚代管，以“增殖放流”的海洋生态恢复措施作为核心条款，促成原被告双方达成和解，既对非法捕

捞行为进行了依法惩处，避免了财产性惩罚执行的单一性，又对受损害的生态环境进行有效修复，是探索生态环境保护补偿制度的有益实践。后续将与检察机关、海洋渔业部门一同对被告增殖放流的过程进行监督、检查，确保生态修复真正到位。

案例二：中国某财产保险股份有限公司大连分公司诉英国某航运有限公司海上货物运输合同纠纷案

【基本案情】

2020年7月，中国某进出口公司自巴西购买68,599.91公吨巴西大豆，由“TALIMEN”轮（“塔利门”轮）承运。2020年9月5日，“塔利门”轮在日照港开始卸货，卸载期间，收货人发现案涉货物遭受热损霉变，经第三方检验，发现货物受损系由于船方管货不当所致。原告依据保险合同约定赔付被保险人该进出口公司人民币725万元并取得代位求偿权。随后向青岛海事法院提起诉讼，要求承运人对损失承担赔偿责任。

2021年9月30日，青岛海事法院立案后，被告提出管辖权异议，认为提单相关争议应提交伦敦仲裁，请求依法驳回起诉。随后，青岛海事法院裁定驳回被告提出的管辖权异议。被告不服该裁定提起上诉，山东高院二审依法维持原裁定。

2021年12月15日，被告又向英国高等法院英格兰和威尔士商事与财产法院商事法庭申请“塔利门”轮禁诉令，2022年1月21日雅各布斯法官签发了CL-2021-000734号禁诉令，禁止原告继续进行在青岛海事法院提起的诉讼；除在伦敦仲裁庭外，原告不得就因以“塔利门”轮船东和船长名

义于 2020 年 7 月 2 日就 68,599.91 吨散装巴西大豆签发的两份提单而产生的或与之相关的任何索赔提起任何民事或其他诉讼。

随后，青岛海事法院于 2022 年 6 月、8 月、9 月多次公开开庭进行了审理，审理过程中，被告抗辩称，一是涉案货物并未发生所称热损，因为货物的热损粒符合巴西标准的要求、温度未出现异常、色泽和气味正常以及加工成品豆油的酸值和豆粕的蛋白质氢氧化钾溶解度正常，所称热损是由于中国国家标准和巴西标准对热损粒的定义不同所造成的。二是对存在热损这种情况被告予以否认，并表示即便存在热损，也是由于船载大豆的固有缺陷造成的，与被告的管货措施无关，被告依法不应承担责任。“塔利门”轮船员在整个航程中已经尽职尽责地对货物进行保管和照料，符合散装大豆运输的行业实践，不存在过失。被告对大豆的固有缺陷及迟延卸货所致的损失没有过错，有权援引上述中国《海商法》第五十一条的规定免除货物损坏的赔偿责任。三是原告委托的青岛大华保险公估有限公司出具的《公估报告》对货损金额的认定缺乏事实和法律依据，不应作为认定货物损失的依据。

【裁判结果】

审理过程中，法庭准许被告申请的英国专家证人科学家 Nicholas P Crouch 以远程视频方式出庭作证，接受双方当事人的质询，整个庭审跨越了半个地球，并全程网上直播，

取得了良好的庭审效果，为案件事实查明鉴定了基础，也体现了中国海事司法的国际化、专业化、职能化水平。

四次庭审中，原被告委托的两位中方鉴定人和被告委托的一位中方航海专家、一位外方大豆专家均出庭作证，耗时四个工作日，四位专家从大豆本身品质是否适合海上运输要求、船方责任期间的通风措施是否得当、收货人目的港迟延卸货对货损发生的影响等三个方面进行了充分的论述，使原被告双方可以充分问询、阐述诉辩主张，合议庭组成人员全程完整倾听，平等给予中外双方当事人充分、完整的陈述权利，为查明事实、厘清责任打下了坚实的基础。

庭审结束后，承办人耐心向双方当事人释法辩理，对四位专家关于影响货损的三个因素进行了深入分析论证，以事实为依据，以法律为准绳，经过多轮背靠背的沟通，在法庭主持下，双方当事人最终达成和解。青岛海事法院 2022 年 11 月 2 日作出（2021）鲁 72 民初 1983 号民事调解书，被告同意支付、原告同意接受人民币 438 万元作为原告索赔及被告在英国法院提起的 CL-2021-000734 号禁诉令的全部和最终的解决方案，包括利息和费用。

【典型意义】

虽然被告向英国法院提出了禁诉令，但案件管辖权是国家司法主权的核心组成部分，该案中，被告主张涉案租约中的仲裁条款已有效并入提单，缺乏事实和法律依据。原告作

为保险人，依法取得请求赔偿货物损失的代位求偿权，其并非涉案运输合同的当事人，未明示接受租约中的仲裁条款，故该仲裁条款对原告没有约束力。参照最高人民法院同类案件的裁判规则，青岛海事法院对本案享有管辖权。

在我国法律体系就此缺乏反制措施的情况下，我国当事人在涉外案件中屡因禁诉令而至利益受损。（2021）鲁72民初1983号民事调解书中特别对英国法院CL-2021-000734号禁诉令事宜给予一揽子解决，避免双方当事人因平行诉讼在中国法院、英国法院、英国仲裁庭进一步产生高昂的诉讼与仲裁费用，为当事人减轻了诉累，较好地平衡了双方当事人的利益。

大豆是目前海运散粮货物的主力军，一旦发生货损索赔，常常金额巨大，并且涉及船东、光租租家、期租租家、承租租家等一系列租船合同下的法律主体，租船合同中往往约定仲裁条款。船东为达到向下家顺利追偿的目的，往往在中国法院应诉的同时，在英国法院提起禁诉令，以证明其程序权利利用尽，便于索赔追偿诉讼。

本案是青岛海事法院发挥全球争端解决机制功能，打造国际海事争端解决优选地的生动范例。该案能够在法院主持下顺利调解，一方面，证明中国法院对国际海运下大豆货损责任裁判规则的正确认定，获得外方当事人的认可。另一方面，法院调解集合了诉讼、仲裁与当事人和解的优势，系对

涉外海运纠纷中普遍存在的平行诉讼问题较好处理的典型代表，体现了中国法院处理国际海事纠纷的权威性，不仅捍卫了国家司法主权，反制了西方长臂管辖，也提升了中国法院的国际话语权，凸显了中国法院在参与国际规则制定中发挥的作用，为解决禁诉令案件提供了新路径。

案例三：长岛某水产公司诉 BF 某船舶公司海上养殖损害责任纠纷案

【基本案情】

2020年10月3日，BF某船舶公司（以下简称BF公司）所属的“BF MAHIA”轮进入长岛某水产公司（以下简称水产公司）经营的养殖海域造成其养殖的鲍鱼、牡蛎及扇贝等养殖物受到损害。事发后，水产公司报告了当地海事部门，并委托评估公司对其养殖损失情况进行了评估。BF公司亦委托评估公司进行了损失评估。双方就损失赔偿事宜未能协商一致，因此而产生养殖损害责任纠纷。

【裁判结果】

青岛海事法院经审理认为，根据海事部门在事发后现场勘查并作出的调查报告可以认定，BF公司所属的“BF MAHIA”轮进入了水产公司的养殖区，存在侵害水产公司诉称的养殖区的侵权行为，且“BF MAHIA”轮在航行中疏忽未尽到注意义务，BF公司对此存在过错，应当对其行为与结果存在因果关系的损害后果承担赔偿责任。但根据法院调取的船舶轨迹亦可以发现，在“BF MAHIA”轮进入涉案养殖区前有他船进入部分本案争议的养殖区，水产公司不能证明案外船舶对该部分养殖区的损害比例或证明其已于本案船舶进入该部分养殖区前对案外船舶造成的损害恢复原状，即不能证明该部

分养殖区的损害结果与本案船舶进入养殖区的行为全部存在因果关系，故 BF 公司仅应在其认可范围内对该部分养殖区的损害结果承担赔偿责任。关于水产公司的损失认定，根据《中华人民共和国渔业法》与《中华人民共和国海域使用管理法》的规定，水产公司对其已取得海域使用权证和养殖证的养殖区内损失有权主张养殖收益以及受损养殖区整修、清理、恢复养殖设施的费用，同时还应扣除生产中止后无需继续投入的费用；对于未取得前述两证的养殖区，养殖户无权获得养殖收益，但其投入到海区的苗种及养殖物资为其所有，在其物权遭受损害的情况下，有权主张损害赔偿。关于损失数额，双方均提交了损失评估报告，虽然双方对对方的报告均有异议，但均未提供否定报告效力的充足理由与证据，法院结合全部在卷证据，对于两份结论不同的报告分别采信了合理部分，并作为认定损失数额的依据，最终判决 BF 公司向水产公司赔偿养殖损失 2877271 元。

【典型意义】

海上养殖损害责任纠纷因事故现场不易保存、调查取证难、损失认定难而成为一类疑难复杂海事案件。本案是一起境外船舶因未全面掌握我国海域海况误入养殖区而发生的海上养殖损害责任纠纷，典型意义在于：一、本案是青岛海事法院长岛海洋生态文明综合试验区巡回审判庭设立后审结的第一起案件，运用“马锡五审判方式”充分发挥巡回审

判庭的前沿阵地作用，打通了便民诉讼服务“最后一公里”，是青岛海事法院服务保障海洋生态文明建设、主动融入基层社会治理大格局、积极回应人民群众司法需求的生动体现。一审判决作出后双方当事人均未上诉，被告及时履行了付款义务，判决起到了良好的法治宣传与裁判指引作用。二、明确了合法养殖与非法养殖的损失赔偿范围，重申了未同时取得养殖许可证和海域使用权证的情况下养殖收益不能受到法律保护的基本原则，但对养殖户在非法养殖区投入的养殖物苗种和养殖设施等财产权益予以适当保护，对于规范海上养殖行为、维护海洋开发秩序，保障海上通航安全，促进海洋经济健康发展具有积极推动作用。三、本案对海上养殖损害责任纠纷案件中的损失认定方法这一难点问题进行了积极探索，在双方当事人均提交了损失评估报告，但两份报告各自存在瑕疵又相互矛盾、无法作为认定损失数额的直接依据、不具备重新鉴定评估条件的情况下，法院对评估报告中的客观统计数据予以认定，同时参照同类养殖物的养殖规范与市场价值，酌定损失赔偿数额，依法作出公平合理的判决，妥善高效化解了国际海事纠纷，平等保护了中外当事人的合法权益。

案例四：烟台某码头公司诉王某某等船舶触碰损害责任纠纷案

【基本案情】

“航海之祥”轮的登记船舶所有人为王某某，实际经营人为安徽某海运公司。2019年12月13日，“航海之祥”轮在烟台港西港区靠泊时触碰318#泊位，造成该泊位的岸边设施、设备等严重受损，停止生产经营。2019年12月17日，各方当事人对事故损失现场进行了联合勘验，共同确认了事故损失范围。2020年1月2日，“航海之祥”轮的船舶保险人就本次碰撞事故为“航海之祥”轮的船东向码头公司出具了《担保函》，担保金额为300万元。码头公司就本次事故向王某某、海运公司以及“航海之祥”轮的船舶保险人主张经济损失5,411,236.67元。

【裁判结果】

青岛海事法院审理认为，本案系因船舶靠泊而触碰码头设施引起的侵权损害赔偿纠纷案。关于侵权责任的承担，我国《海商法》第八章专章规定了船舶碰撞的定义和归责原则，对船舶碰撞损害赔偿的责任主体使用了船舶一词。由于我国不存在“对物诉讼”，船舶的责任在诉讼中仍需要转化为人的责任，船舶碰撞损害赔偿责任应由何主体承担，《海商法》没有明确的规定。2008年施行的最高人民法院《关于审理船

船舶碰撞纠纷案件若干问题的规定》第四条规定，“船舶碰撞产生的赔偿责任由船舶所有人承担，碰撞船舶在光船租赁期间并经依法登记的，由光船承租人承担。”本案已查明，王某某为“航海之祥”轮的登记船舶所有权人，海运公司系“航海之祥”轮光船租赁登记证明书记载的光船承租人（已对外公示），船舶年审合格证记载的船舶经营人。“航海之祥”轮在涉案船舶触碰事故中导致原告的经济损失，应由海运公司根据“航海之祥”轮在涉案触碰事故中所承担的事故责任比例承担赔偿责任。案涉事故发生时，该轮持有有效的船舶检验、适航及安全管理证书，本案没有证据证明“航海之祥”轮的登记船舶所有人王某某未妥善装备“航海之祥”轮/未保证船舶处于适航状态，或王某某参与了船舶的驾驶与营运。本案没有证据证明王某某对于案涉事故中侵权行为的发生存在过错，王某某不承担赔偿责任。

被告有关原告未尽合理提示而存在过错的主张，首先，海运公司作为“航海之祥”轮的光船租赁人、实际经营人，对于“航海之祥”轮在航行过程中谨慎驾驶，安全航行负有经营管理职责。其次，“航海之祥”轮作为内贸船舶，在狭小港池水域内自引自靠时，所属航运公司海运公司应提供及时有效的岸基支持，提高船长的安全意识和技能水平。船长应在进港前做好风险预判，必须掌握本船的操纵性能；同时还应充分考虑各种突发因素，谨慎驾驶，避免盲目冒险操作，

造成海事事故。根据本案现有证据，案涉评估报告认定的事故发生原因的关键因素为“船舶遭遇强风、船舶空载、船舶操纵性能较差、船舶推进力弱”，将上述因素归因于原告方未尽提示职责，缺乏事实依据与法律依据，不予采信。综上，应认定案涉触碰事故由“航海之祥”轮光船租赁人海运公司对案涉触碰码头设施事故承担 100%的侵权损害赔偿责任。

【典型意义】

近年来，国际上发生了多起船舶触碰码头或岸吊的案件，造成巨额经济损失。究其原因系船舶的大型化、巨型化，导致船舶在靠泊、离泊以及通过相对狭窄航道或运河时，稍有不慎，便有可能发生触碰事故。船舶实际经营人对船舶在航行过程中的谨慎驾驶、安全航行负有经营管理职责。碰撞船舶持有有效的船舶检验、适航及安全管理证书，登记船舶所有人在妥善装备船舶以保证船舶处于适航状态，或未参与船舶的驾驶与营运的情况下，应认定其对于案涉事故中侵权行为的发生不存在过错，不承担赔偿责任。

本案一审判决送达后，双方均服判息诉，未上诉。

案例五：日照某物流公司与上海某物流公司多式联运合同纠纷案

【基本案情】

日照物流公司将 12 个集装箱的牛仔布委托上海物流公司运输，发运地为邹平三园，目的地为广州增城新塘镇，运输方式为海陆联运门到门，运费共计 74 940 元。案涉货物先由一程船运至京唐港，又由二程船运至南沙港，于 9 月 11 日存放于南沙港码头。当日气象部门即发布超强台风预警，此后连续发布超强台风预警，9 月 16 日超强台风“山竹”在广东沿海登陆。9 月 18 日，案涉货物由三程船运离南沙港，并于 9 月 25 日交付收货人。拆箱交接时发现其中 8 个集装箱共计 474 匹牛仔布湿损。经评估，定损金额为 431 893.57 元人民币，货损系因集装箱在南沙码头存放期间堆放不当且未采取任何防范措施致使箱底进水所致。

【裁判结果】

青岛海事法院审理认为，本案系包含海运区段的多式联运合同纠纷，案涉货物因泡水导致货损发生在上海公司承运期间，上海公司作为承运人应承担赔偿责任。在本案中，台风“山竹”并不符合不可抗力的构成要件。首先，案涉货物运至南沙港时间为 9 月 11 日，当日已经启动气象灾害（台风）IV 级应急响应，此后，各级气象部门对超强台风“山竹”的应急响应连续升级，并进行滚动预报，均预报 16 日严重

影响广东，因此，台风“山竹”对案涉货物会造成损害是可以预见的，上海公司曾通知日照公司堆放在底层的8个集装箱可能进水、可以拆柜查验这一点也可以印证上海公司实际对此也有预见；其次，案涉运输方式门到门，运输合同及运单既无中转南沙港的内容也无三程船转运的内容，案涉货物运至南沙港时间为9月11日，直至9月16日台风“山竹”对广东产生严重影响，中间间隔5天，南沙港距离目的地广州增城新塘镇路程不足100公里，上海公司完全有时间通过陆路运输或其他方式将货物运至目的地，也可通知港口对堆放在底层、应当避免水浸的集装箱进行翻倒，通过以上措施，货损完全可以避免、克服。因此，就本案而言，台风“山竹”并不符合不可抗力的构成要件，上海公司不能免责。遂判决：上海公司赔偿日照公司损失431 893.57元及相应利息。

上海公司不服一审判决，以台风“山竹”系不可抗力为由提起上诉。山东省高级人民法院二审判决驳回上诉，维持原判。

上海公司又以台风“山竹”系不可抗力为由向最高人民法院申请再审，最高法院经审查驳回其再审申请。

【典型意义】

在海上货物运输中，承运人以台风构成不可抗力为由主张对货损免责的情形比较常见。超强台风“山竹”登陆后引发了大量的海事纠纷，承运人援引不可抗力免责的主张也大多得到了法院的支持。但同样对于台风“山竹”，本案并未支持承运人的免责主张。三级法院均认定，存在多种运输途

径时，承运人未采取最有效途径的，不能以台风为不可抗力为由主张免责。该案典型性在于进一步厘清了不可抗力的裁判规则，台风等自然灾害并不当然就是不可抗力，而应从事件的客观特征与承运人的主观行为两方面进行综合判断。如果承运人存在消极不作为、怠于履行管货义务的情形，则不能援引不可抗力的法律条款主张免责。

案例六：中国某通信有限公司青岛市分公司诉马绍尔群岛某航运公司、韩国某航运公司船舶损坏水下设施损害责任纠纷案

【基本案情】

2018年6月13日，被告马绍尔群岛某航运公司所属的“Stellar Topaz”轮在青岛朝连岛水域触碰原告中国某通信有限公司青岛市分公司（以下简称青岛某通讯公司）所维护和管理的中美跨太平洋直达光缆S1N段，造成至美国方向的国际海缆通信中断。2020年6月1日，原告青岛某通讯公司诉至青岛海事法院，请求判令被告马绍尔群岛某航运公司和被告韩国某航运公司赔偿上述事故导致的光缆修复费用379万元、通信阻断业务损失3573.8万元及相应利息。

【裁判结果】

2021年3月，经青岛海事法院主持调解，原被告三方达成调解协议。被告马绍尔群岛某航运公司同意向原告青岛某通讯公司一次性支付65万美元，作为本案中青岛某通讯公司向被告马绍尔群岛某航运公司、韩国某航运公司提出的一切索赔的最终解决方案，包括所有费用和利息。现已履行完毕。

【典型意义】

涉案海底光缆承担着我国对日韩和北美方向重要的通信任务，光缆受损给国家造成了巨大损失，并产生了一定的

政治影响。由于案涉海底光缆的数据信息十分复杂，修复过程、修复费用计算及通信业务阻断损失等方面的证据均具有很强的专业性，加之受到疫情影响，两被告的委托代理人无法及时获得授权委托书及公证认证手续，案件面临搁置风险，审理难度极大。针对原告一度提出的近 4000 万元人民币的索赔请求，青岛海事法院引导中外双方当事人准确界定受损光缆的实际损失数额，划分责任归属，促成双方就实际损失及赔偿达成一致意见。一方面，使原告尽快获得了赔付，防止损失进一步扩大，为国家挽回了重大损失；另一方面，也避免了外方当事人对超过实际损失部分的不合理高额赔偿，平等保护了中外当事人的合法权利。当事人各方及社会各界对本案处理结果均认可，青岛电视台等 17 家媒体对本案竞相予以报道。

在整个通讯行业，类似案件的获赔几率微乎其微。本案的顺利审结对保护海底光缆、保障我国的国际通信安全具有重要意义，为自贸试验区建设、海洋强省建设提供了有力的司法保障。

案例七：青岛某海上旅游有限公司与青岛某游艇有限公司等船舶泊位租赁合同纠纷案

【基本案情】

2010年至2015年，旅游公司与游艇公司签订了三份《泊位租赁合同》。2017年10月26日，游艇公司因政府文化活动进行升级改造，要求2017年11月10日前将船只驶离奥帆中心泊位。2017年11月17日，旅游公司船艇离港。2018年6月19日，旅游公司申请船艇回港并续约，未获许可。

旅游公司的“××”轮2016年船舶营运证中载明，船舶经营范围为“奥帆中心码头至海军码头双向对开”，2020年船舶经营范围为“海军码头至奥帆中心折返海军码头”，即单项折返。2017年度旅游公司奥帆项目主营业务收入总额为5797782.26元，归属于奥帆项目的成本费用为4908819.99元，奥帆项目营业利润为888962.27元。

2020年12月30日，游艇公司进行了改制，改制前为全民所有制企业，改制后名称为青岛某游艇俱乐部有限责任公司，公司类型为有限责任公司，某集团系游艇俱乐部唯一股东。

旅游公司本诉称，请求判令解除《9米泊位租赁合同》及《120米泊位租赁合同》；游艇公司与某集团退还泊位剩余租期租金389268.49元及逾期退款利息、支付违约金183600元、赔偿可得利益损失2362249.05元、赔偿船舶维护维修

费、人员成本费、船舶折旧费、运输损失费共计 4735094.12 元。游艇公司反诉称，请求依法判令旅游公司支付泊位租金 28.8 万，承担违约金 14.4 万元。

【裁判结果】

法院生效裁判认为，多份泊位租赁合同因政府行为而不再履行，合同解除、租金退还、违约金应严格依照合同约定进行认定。对于因政府行为导致的合同解除免除违约金责任时，不影响可得利益损失的审查认定。我国法律确定的违约损害赔偿是全部赔偿原则，在当事人有证据证明其实际损失大于约定的违约金时，不应排除当事人该项权利的行使。本案中即使合同系因政府举行文化活动原因导致不能履行也应依法承担相应责任。对于本案而言，因泊位不能正常使用导致旅游公司产生了可得利益损失。旅游公司的可得利益损失应为泊位租赁合同正常履行情况下，旅游公司可以获得的纯利润，而非收入，成本费用应当予以扣除。9 米泊位可得利益损失为 153777.60 元，120 米泊位可得利益损失为 208435.20 元。船舶维护维修费、人员成本费、船舶折旧费、运输损失费等费用属于旅游公司的费用支出，不予支持。宣判后，双方均未上诉，本诉被告自动履行了付款义务。

【典型意义】

本案系一起因市政府举行文化活动解除船艇泊位租赁合同而引发的纠纷。

一般而言，泊位租赁合同的解除产生的法律后果为剩余租金的退还、违约金的支付等。对于因政府行为导致的合同

解除往往合同中约定了免除违约金的条款。本案即存在这样的条款，法院也严格依照合同约定不予支持违约金。本案的特殊之处在于，旅游公司主张泊位使用权系其水路运输经营的必要条件之一，因泊位的丧失，导致其船艇经营重大利润损失，对此，涉及对可得利益损失的审查认定问题。法院应当根据以下审判思路进行正确把握：第一，守约方应当对可得利益损失赔偿请求权产生的法律事实承担举证证明责任。对于本案而言，法院裁判的关键在于船艇的营业利润损失与泊位合同的解除之间是否具有直接的因果关系。第二、对于旅游公司主张的船舶维护维修费、人员成本费、船舶折旧费、运输损失费等费用，法院认为应当视为成本费用，不应纳入履行利益的赔偿范围内。如果既赔偿旅游公司的利润，又赔偿旅游公司的费用支出，将会导致双重赔偿，有违损害赔偿的基本法理，故不予支持。第三、法院对于可得利益损失数额的确认，还应考虑可预见性规则、减轻损失规则、损益相抵规则、过失相抵规则等综合因素。

我国法对于违约可得利益损失虽有诸多条文加以规定，但法院判决却通常只是判予非违约方以实际损失而很少支持其可得利益损失的请求，可得利益损失的法律表达与司法实践存在较为明显的脱节。通过本案确立的裁判规则，期望实现船舶泊位出租人与承租人两方面的利益平衡，从而规范当事人之间的关系。本案进一步对当事人提出的其他损失赔偿请求，从违约责任构成的角度进行了分析，更全面考虑了当事人提出的诉讼请求可能存在的合理性，从保护当事人诉

讼权利的角度看，既充分保障了出租方因政府行为免除违约金的抗辩权，又依法维护了守约方的正当合法权益。需要说明的是，出租方在法院一审判决后，服判未上诉，按照一审法院判决自动履行了付款义务，并且双方达成继续合作的意向，法院的该裁判获得了政治效果、社会效果、法律效果的统一。

案例八：山东某建设与日照某码头公司建设工程施工合同纠纷案

【基本案情】

2017年1月，建设公司与码头公司签订液体散货码头工程施工合同，约定建设公司为码头公司建设3万吨级、5万吨级液体散货泊位各1个及相应的配套设施。合同签订后，建设公司于2017年5月入场施工，后因市场发生较大变化等原因，码头公司于2017年12月4日通知建设公司暂停施工。停工两年后，后续如何建设仍无法确定。

2020年4月24日，包括建设公司、码头公司在内的项目设计、施工、监理等单位经会议协商形成《工程合同中(终)止会议纪要》，同意合同终止并核定具体结算工程量并办理结算手续

2020年12月25日，监理公司作出竣工结算审核报告，审定结算金额为38 652 380.86元。码头公司已支付部分工程款。

【裁判结果】

青岛海事法院审理认为，建设公司、码头公司签订的建设工程施工合同合法有效。由于建设工程施工合同已经双方协商解除，且案涉工程已经竣工结算至今一年有余，码头公司应一次性支付工程款并支付相应利息。建设公司请求就其

承建工程折价或拍卖的价款享有优先受偿权，该请求符合法律规定，遂判决：一、码头公司支付建设公司工程款 11 172 674.67 元及利息；二、建设公司就其施工液体散货码头工程折价或者拍卖价款享有优先受偿权。

码头公司不服一审判决，以一审认定建设公司享有建筑优先受偿权有误为由，提起上诉。

二审期间，双方对于应付工程价款金额达成和解，并确认建设公司享有建筑优先受偿权。

【典型意义】

该案典型意义在于创设了建设工程价款优先受偿权行使期限新旧衔接的裁判规则。

根据 2019 年 2 月 1 日实施的《最高人民法院关于审理建设工程施工合同纠纷案件适用法律问题的解释（二）》第二十二条规定，承包人行使建设工程价款优先受偿权的期限为六个月，自发包人应当给付建设工程价款之日起算。为配合民法典的实施，最高人民法院于 2020 年 12 月 29 日公布了《关于审理建设工程施工合同纠纷案件适用法律问题的解释（一）》，作为与民法典同时实施的配套司法解释。根据该司法解释第四十一条的规定，行使建设工程价款优先受偿权最长不得超过十八个月，自发包人应当给付建设工程价款之日起算。本案竣工结算日期为 2020 年 12 月 25 日，建设公司起诉日期为 2022 年 2 月 18 日，这就涉及到新旧解释行使期限的衔接问题。根据《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民法典〉时间效力的若干规定》第一条、第二十条规

定精神，一般应从优先受偿权履行的情况选择适用新旧司法解释。具体而言，对于民法典施行前签订的施工合同，根据2018年司法解释的规定六个月的优先受偿行使期限已经届满，并未持续至2020年司法解释施行后，优先权行使期限仍应适用2018年司法解释的规定，为六个月；如果2020年司法解释施行后，优先受偿权未满六个月的行使期限，承包人仍有权主张优先受偿权，权利还在履行期间，则应适用2020年司法解释关于行使优先受偿权最长十八个月期限的规定。

在无明确法律依据、检索无同类案件的情况下，本案首次就建设工程价款优先受偿权行使期限新旧衔接作出司法裁判，具有独创性和可复制性。

案例九：青岛某旅游发展公司诉山东某科技公司 船舶买卖合同纠纷两案

【案情简介】

2018年，原告青岛某旅游发展公司与被告山东某科技公司订立船舶买卖合同，购买四艘双体帆式客船。涉案船舶均通过中国船级社检验并取得检验证书，双方共同验收并办理交接、确认手续。根据《采购合同》、《双体客船使用说明书》的记载，涉案四艘船舶系双体帆船，以帆为主动力、以发动机为辅助动力（即帆船正常航行时靠帆艇风力推进，当逆风或逆流时采用辅助推进系统辅助推进）。但是，原告在船舶运营期间未使用帆作为动力，一直将发动机作为动力，并且疏于对发动机进行保养，后来发动机多次出现故障。双方于2019年10月作出《会议纪要》，载明：运营期间出现的故障系发动机质量问题，应由被告履行保修义务，负责对船舶发动机出现的故障问题提出解决方案，更换性能可靠的发动机等。之后经过双方协商，由被告多次为船舶修理发动机并更换新发动机。2020年10月，原告诉至本院请求解除案涉客船采购合同，经一、二审裁判，其诉请被驳回。2021年10月，原告再次诉至本院，请求法院判令由被告按照《会议纪要》承担义务。

【裁判结果】

原告两次起诉的诉讼请求均被青岛海事法院判决驳回。前一次诉讼中，判决认为，涉案船舶均通过中国船级社检验

并取得船舶检验证书，合同双方共同验收，且原告在交接确认书中确认船舶满足其全部要求，至此被告依约履行了合同义务，原告采购帆船的合同目的已经实现。在船舶运营过程中，原告未使用帆为动力，而是将原本的辅助动力（即发动机）作为唯一动力，且自认对发动机疏于保养，尽管会议纪要中记载发动机存在质量问题，但该内容系协商过程中的产物，系在原告未了解被告把发动机作为唯一动力的情况下做出的，且发动机系第三方提供，在未经鉴定或者第三方确认的情况下，直接做出发动机存在质量问题的结论无疑是不准确甚至是错误的。因此，前一诉讼中原告主张交付船舶不能实现合同目的、因质量问题不能使用的合同解除条件不成就。综上，原告的诉讼请求被驳回，二审予以维持。

后一诉讼中，原告基于《会议纪要》请求被告承担义务，但该纪要从内容看，是双方就涉案四艘船舶发动机故障问题磋商的意向性文件，对于发动机故障问题的解决方案、对发动机进行更换的具体方案，双方均未达成最终合意，关于其中记载被告提出的初步方案，双方也并未达成一致意见（而且该方案已经被中国船级社在评审意见中明确予以否决），因此《会议纪要》并不具有履行性。综上，后一诉讼中，原告以《会议纪要》中的内容请求被告履行义务亦不符合法律规定。一审对原告的请求予以驳回。2022年8月，原被告双方在后一纠纷二审阶段对船舶改造的具体事项达成一致意见，案件得以调解。

【典型意义】

通过对合同约定、涉案船舶的属性、故障原因、《会议纪要》的内容进行准确考量，得出原告订购的船舶是用于游览观光、休闲娱乐、帆船体验且受平静水域营业限制的慢动力帆船，而非需要满足快速航行条件的船舶，被告交付的船舶完全符合合同约定的判断。在对证据认定方面，《会议纪要》中对于发动机故障原因的陈述是在问题出现初期、原被告双方未经充分调查或鉴定的情况下做出的，不应作为案件审理中判断船舶发动机故障原因的依据，其中记载的保修、更换发动机方面的内容仍在磋商阶段，双方尚未达成合意，因此《会议纪要》也不具备合同的属性。原告先后诉请解除买卖合同、由被告依据《会议纪要》为其更换满足作为船舶主动力的发动机，明显是基于自身需求变化提出的超出原合同义务的主张，是对诚实信用原则的违背，对正常市场交易秩序造成了干扰。

本案中，原告意图将自身疏忽（订购船舶种类不符合自身需求，又错误将发动机作为唯一动力）导致的损失转嫁于被告，不属于民法保护的善意行使的合法权益。要准确把握诚实信用原则这一民法领域的“帝王条款”，保证原告的权利行使不致任性，维护合同正当履行方的权利，实现双方当事人合法权益的平衡，维护公平正义。

案例十：南通某风电技术有限公司诉山东某海洋工程有限公司航次租船合同纠纷案

【基本案情】

2021年5月31日，山东海洋公司作为出租方，与作为承租方的南通风电公司签订了一份《船舶租赁合同》，租金为195万/月。双方约定交船日期为2021年6月30日。同日，南通风电公司支付定金50万元。因货物在上一个卸货点无法卸下，6月30日山东海洋公司未能交付船舶。

2021年6月28日、7月8日、7月14日、7月16日、7月28日山东海洋公司法定代表人蒋某某与南通风电公司职员顾某某一直通过微信协商能否尽快交船事宜。7月28日下午15:44时，顾某某通过微信发给蒋某某一份《合同解除通知书》，载明合同约定“××”轮应于2021年6月底在惠州海域交给我司，但时至今日该船舶仍未按合同履行交付解除《船舶租赁合同》。要求退还定金50万元，并赔偿50万元。2021年8月11日，山东海洋公司与裕泰公司签订一份定期租船合同，约定租金每月160万元，租期3个月，2021年8月10日在福州海域交船。

南通风电公司向青岛海事法院提起诉讼，要求山东海洋公司返还定金50万元，赔偿各项损失50万元。山东海洋公司提起反诉，要求南通风电公司赔偿信赖利益损失274万元及其他物品损失4.93万元。

【裁判结果】

青岛海事法院审理认为，案涉《船舶租赁合同》双方就迟延交船未达成一致意见，山东海洋公司未按合同约定的时间履行交船义务，南通风电公司有权解除合同并请求返还定金 50 万元及损失 50 万元。但是南通风电公司行使解除权的时限较长，在一个月的时间存在既不行使也不放弃的状态，导致山东海洋公司基于对南通风电公司的信任，一直在为继续履行合同进行准备。对此，虽不能说由此导致南通风电公司丧失合同解除权，但毕竟使得山东海洋公司的权利义务处于不稳定的状态，产生了信赖南通风电公司不再行使解除权而愿意继续履行合同的认知。这种认知导致其船舶产生信赖利益损失。法院裁判的关键在于一是认定当事人对合同的履行产生了合理的信赖，如果当事人的信赖是不合理的，则相关的损失就不应当属于信赖利益损失的救济对象。二是此种损失是指非违约方能从合同履行中客观获得的、能够合理预见的信赖利益损失。三是此种信赖利益的损失必须是因对方违约造成的，而且应当与违约行为之间具有因果关系。信赖利益的保护要求损害赔偿来弥补以回复到未信赖前的状况。因此南通风电公司行使约定解除权的行为违反诚实信用原则，应赔偿山东海洋公司在此期间的信赖利益损失，即船舶闲置损失 58.5 万元。一审判决作出后，双方均提起上诉，山东省高级人民法院二审维持原判。

【典型意义】

法安天下，德润人心。本案裁判以司法活动推动社会主义核心价值观的贯彻落实，营造有利于培育和践行的良好法

治环境，遵循法律精神和原则，实行适应社会主义核心价值观要求的司法政策，增强适用法律法规的及时性、针对性、有效性，为惩治违背社会主义核心价值观行为，提供具体、明确的司法政策支持。”“用司法公正引领社会公正”。本案是一起贯彻落实《中华人民共和国民法典》诚实信用原则、保障交易公平安全的典型案例，判决合理确定在一方享有任意解除权的情形下，应当按照诚实信用原则及时行使权利，对于非善意行使解除权的行为不免除其损害赔偿义务，避免使合同相对方权利义务处于不稳定的状态。本案以公平理念来寻求维护各方利益的最佳契合点，防止合同解除权滥用，保障交易安全，达到平衡双方当事人利益且鼓励交易的目的；同时有效地运用信赖利益理论解决了当事人的争议，重申了诚实信用的基本原则，实现了对双方当事人的合理归责。法院结合信赖的合理性、信赖利益损失的法律事实及可预见性规则举证责任的分配，最终认定解除权人行使合同解除权违背诚实信用原则，应当赔偿相对方的船舶闲置损失。