

青岛海事法院
海事审判情况通报
2021

青岛海事法院
2022年6月

前 言

2021年，我院坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入学习贯彻习近平法治思想，全面贯彻党的十九大和十九届历次全会精神，锚定“走在前列、全面开创”“三个走在前”总遵循、总定位、总航标，聚焦服务海洋强省和引领型现代海洋城市建设，按照省委提出的“打响海事法院品牌”要求，坚持服务大局、司法为民、公正司法，突出“全球眼光、中国气派、海洋意识、中心视阈、厚生境界”五大特色，忠实履行宪法法律职责，充分发挥海事司法职能作用，各项工作取得新进展新进步。

为更好地接受社会监督，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（2021年）》，简要介绍我院2021年海事审判工作情况，同时发布十起典型案例。

编 者

2022年6月

目录

第一部分 海事审判工作情况	1
(一) 收结存案情况	1
1. 民事一审案件概况	3
2. 执行案件概况	4
3. 其他案件概况	5
4. 涉外、涉港澳台案件概况	5
(二) 一审案件情况	7
1. 海商合同纠纷案件情况	7
2. 海事侵权纠纷案件情况	8
3. 其他海事海商纠纷案件情况	9
4. 海事行政纠纷案件情况	9
(三) 海事特别程序及督促、公示催告程序案件情况 ..	10
第二部分 主要工作情况	11
(一) 坚持政治建院，确保海事司法的正确政治方向 ..	11
(二) 坚持高点定位，审判执行工作开创新局面	13
(三) 坚持深化改革，海事司法体制机制进一步完善 ..	18
(四) 坚持严管厚爱，干警队伍凝聚力战斗力进一步增强	
.....	21
第三部分 典型案例	24
案例一：原告（反诉被告）日照市某渔业有限公司与被告	
（反诉原告）湖北某研究院有限公司养殖设备建造合同纠	

纷案	24
案例二：威海市某客运有限公司申请设立海事赔偿责任限制基金案.....	27
案例三：王某某与山东省农业农村厅、山东省人民政府部分撤销行政处罚案	30
案例四：青岛某渔业公司与英属维尔京群岛某海事公司海难救助纠纷案.....	33
案例五：王某等五名船员诉青岛某水产有限公司涉新冠肺炎疫情船员劳务合同纠纷五案	36
案例六：某资产管理股份有限公司广西壮族自治区分公司诉青岛某水产品有限公司等金融借款合同纠纷案	39
案例七：某港集装箱码头有限公司申请实现担保物权一案	43
案例八：某保险股份有限公司济宁市分公司与济宁市某航运有限公司、张某货损纠纷案	46
案例九：香港某散货公司申请认可和执行香港仲裁裁决案	50
案例十：郑某诉王某海上船屋租赁合同纠纷案	53

第一部分 海事审判工作情况

2021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，紧紧围绕海洋强省、山东自贸试验区建设，聚焦青岛上合示范区、国家沿海重要中心城市和国际航运贸易金融创新中心等重大战略规划，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。

2021年我院全年共受理各类案件4191件，结案3671件，案件涉及30多个国家和地区，成功处理了多起外籍当事人主动申请在我院管辖港口扣押船舶，使我院获得管辖权的案件，体现出外籍当事人对我国海事司法的认可和信任，彰显了我国海事司法的国际公信力。

（一）收结存案情况

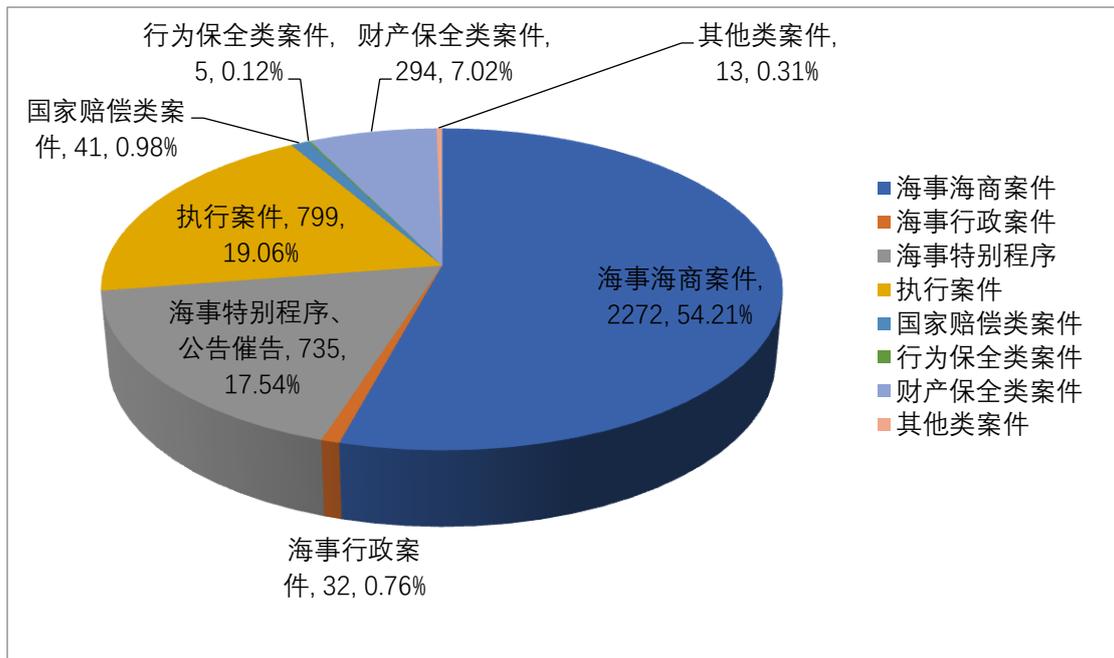
2021年，收案4191件，结案3671件，未结702件，结收比87.59%，结案率83.95%。

全年受理的4191件案件中，包括海事海商案件2272件，海事行政案件32件（包括行初案件21件，行审案件11件），海事特别程序及公示催告案件735件（包括民特案件734件、公示催告1件），执行案件799件（包括执行案件727件、执行异议案件72件），国家赔偿类案件41件（其中司法救

助 40 件，法赔 1 件），行为保全类案件 5 件（申请海事强制令案件），财产保全类案件 294 件，其他类案件（司惩类 13 件）。2021 年度各类案件收案分布情况详见图 1。

根据最高人民法院新的统计口径，2021 年全年另受理执行恢复案件 80 件、执保案件 160 件。

图1. 2021年度各类案件收案分布情况



2021 年全年，海事特别程序收案 734 件，其中申请海事债权登记与受偿案件 318 件，占比约 43.32%，同比上升 100%；确认调解协议案件 296 件，占比约 40.33%，同比上升 16.41 倍；宣告失踪、宣告死亡案件 110 件，占比约 14.99%，同比下降 5.17%；申请设立海事赔偿责任限制基金案件 5 件，占比约 0.68%；申请实现担保物权案件 3 件，占比约 0.41%，同比上升 50%；仲裁程序案件 2 件，占比约 0.27%。

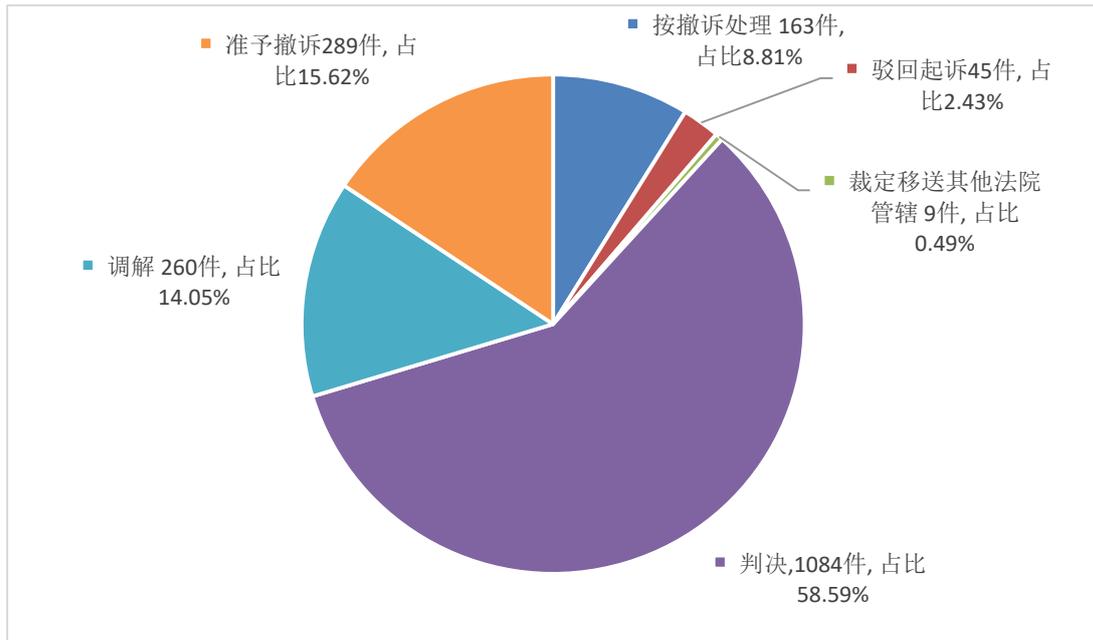
2021年全年,海事行政案件收案32件,同比上升77.78%;其中请求确认行政行为违法案件9件,占比约28.13%,同比上升8倍;请求撤销行政处罚决定案件9件,占比约28.13%;行政赔偿案件2件,占比约6.25%,同比下降50%;没收违法所得案件1件,占比约3.13%。行政强制执行案件11件,占比约34.38%,同比下降38.46%。

1. 民事一审案件概况

民事一审案件收案2256件。以下十类案件比重最大:海事债权确权纠纷收案957件,占比42.42%;船员劳务合同纠纷收案313件,占比13.87%;海上、通海水域人身损害责任纠纷收案168件,占比7.45%;海上、通海水域货物运输合同纠纷收案136件,占比6.03%;海上、通海水域货运代理合同纠纷收案75件,占比3.32%;船舶物料和备品供应合同纠纷收案62件,占比2.75%;海上、通海水域保险合同纠纷收案48件,占比2.13%;船舶买卖合同纠纷收案40件,占比1.77%;船舶营运借款合同纠纷收案40件,占比1.77%;海域使用权纠纷收案30件,占比1.33%。

民事一审案件结案1850件,结收比为82.0%。其中,判决1084件,占比58.59%,按撤诉处理163件和准予撤诉289件,占比24.43%;调解260件,占比14.05%;驳回起诉45件,占比2.43%。

图2.2021年1-12月民事一审结案方式统计



2. 执行案件概况

表1. 2021年1-12月执行办案情况统计表¹

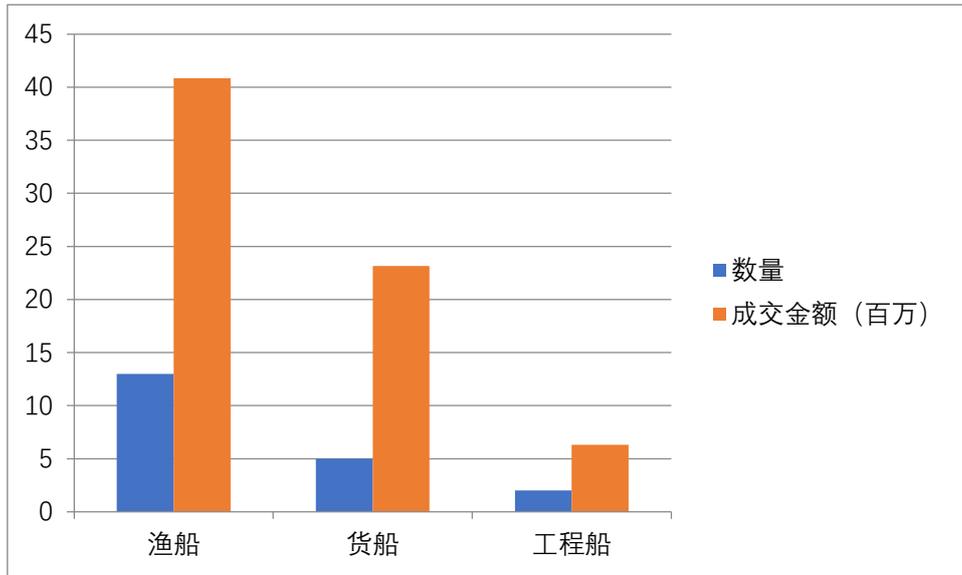
	执字	恢字	执异字	执保字	合计
收案	727	80	72	160	1039
结案	624	68	73	159	924
结收比	85.83%	85.00%	101.39%	99.38%	88.93%

执行收案（包括执恢、执保）1039件，结案924件，结收比88.93%。

2021年度网拍船舶总成交价7031.2732万，其中拍卖成交渔船13条，总成交价4084.31万；拍卖成交货船5条，总成交价2314.7632万；拍卖成交工程船2条，总成交价632.2万。

图3.2021年网拍船舶成交统计

¹ 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 2022 年 1 月 4 日上午 9:00。



3. 其他案件概况

2021年全年司法救助案件收案40件，同比上升73.91%；国家赔偿收案1件；再审案件收案8件，同比上升1.67倍；司惩案件收案13件，同比上升5.5倍。

4. 涉外、涉港澳台案件概况

2021年全部案件中，涉外、涉港澳台案件收案324件，同比上升27.06%，占全部收案的7.73%；其中涉外案件收案313件，涉港案件收案10件，涉澳案件收案0件，涉台案件收案1件。其中，申请海事债权登记与受偿案件189件，占比58.33%，主要系“交响乐”系列案件。

表2.2021年度涉外案件分布情况

案由	数量
申请海事债权登记与受偿	189
海上、通海水域货物运输合同纠纷	68
海事债权确权纠纷	11
海上、通海水域养殖损害责任纠纷	6
申请诉前财产保全	6

保险人代位求偿权纠纷	5
海上、通海水域人身损害责任纠纷	4
申请扣押船舶	3
申请海事强制令	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
海上、通海水域污染损害责任纠纷	1
海上、通海水域货运代理合同纠纷	1
港口货物保管合同纠纷	1
申请司法确认调解协议	1
申请海事请求保全	1
申请设立海事赔偿责任限制基金	1
申请诉前行为保全	1
航次租船合同纠纷	1
船舶建造合同纠纷	1
船舶碰撞损害责任纠纷	1
船舶碰撞损害赔偿纠纷	1
船舶租用合同纠纷	1

表3. 2021年度涉港澳台案件分布情况

案由	数量
申请海事债权登记与受偿	5
申请认可和执行香港特别行政区仲裁裁决	2
海事债权确权纠纷	1
申请扣押船舶	1
海上、通海水域货物运输合同纠纷	1
航次租船合同纠纷	1

2021年度，涉外、涉港澳台案件结案315件，占全部结案的8.58%，同比上升15.81%，其中涉外303件，涉港11件，涉澳0件，涉台1件。

涉外案件共涉及美国、丹麦、德国、英国、法国、韩国、新加坡、日本、瑞士、瑞典、荷兰、意大利、澳大利亚、墨西哥、马来西亚、希腊、俄罗斯、乌克兰、爱尔兰、越南、

巴拿马、伯利兹、利比里亚、毛里求斯、缅甸、阿曼苏丹国、迪拜、马绍尔群岛共和国、塞浦路斯共和国、吉尔吉斯斯坦、印度尼西亚、菲律宾、格鲁吉亚、斯里兰卡、肯尼亚、比利时、爱沙尼亚、土耳其、英属维尔京群岛等 39 个国家和地区。

（二）一审案件情况

1. 海商合同纠纷案件情况

2021 年一审海商合同纠纷收案 961 件，同比下降 45.02%；结案 928 件，同比下降 49.07%。

2021 年全年海商合同纠纷案件中，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，共计收案 524 件，占全年一审海商合同纠纷收案的 54.53%。船员劳务合同纠纷收案 313 件，同比下降 58.16%，海上、通海水域货物运输合同纠纷收案 136 件，同比上升 7.09%，海上、通海水域货运代理合同纠纷收案 75 件，同比下降 47.55%。

船舶代理、货运代理等涉航运经济案件收案 84 件，同比下降 50.30%；船舶建造、维修等涉船舶工程案件 58 件，同比下降 12.12%；船舶买卖、经营管理、船舶抵押等涉航运经营案件 68 件，同比上升 6.25%；航运金融保险案件 57 件，

同比下降 40.63%；船舶租赁合同纠纷案件 32 件，同比下降 39.62%。

其中案件数量变化相对较大的有：船舶物料和备品供应合同纠纷案件，同比下降 63.74%；船员劳务合同纠纷案件，同比下降 58.16%；海上、通海水域货运代理合同纠纷案件，同比下降 46.15%；海上、通海水域保险合同类纠纷案件，同比下降 40.63%。

表 4. 2019-2021 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
2019	143	154	120	44	88	610	101
2020	127	156	130	53	96	748	171
2021	136	75	126	32	57	313	62

2. 海事侵权纠纷案件情况

2021 年一审海事侵权纠纷收案 237 件，同比下降 16.25%。结案 228 件，同比下降 21.38%。

海事侵权纠纷案件中，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案件类型，两类案件共计收案 195 件，占有所有海事侵权案件的 82.28%。

2021 年度一审海事侵权案件收案数、结案数均较 2020 年有所下降，其中海上、通海水域财产损害责任纠纷案件数量下降幅度最大，同比下降 57.69%，海上、通海水域人身损

害责任纠纷案件收案数量在本年度同比下降 16.42%。本年度新出现海上、通海水域污染损害责任纠纷案件及海上、通海水域运输重大责任事故责任纠纷。其他收案类型均数量较少，维持在原有水平。

表 5. 2019-2021 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
2019	179	18	17	5	5
2020	201	24	15	32	1
2021	168	27	15	11	3

3 . 其他海事海商纠纷案件情况

2021 年其他海事海商纠纷案件收案 1058 件，同比上升 429%，结案 694 件，同比上升 234%。其中海事债权确权纠纷收案 957 件，同比上升 1176%，结案 602 件，同比上升 672%，系“中华富强”轮系列案件所致。

4 . 海事行政纠纷案件情况

2021 年海事行政纠纷案件共计收案 32 件，结案 33 件，存案 1 件。其中受理请求确认行政行为违法案件 9 件，行政强制执行案件 11 件，请求撤销行政处罚决定案件 9 件，行政赔偿案件 2 件，没收违法所得案件 1 件；审结上一年度请求确认行政行为违法案件 9 件，行政强制执行案件 11 件，

请求撤销行政处罚决定案件 9 件，行政赔偿案件 2 件，没收违法所得案件 1 件。

（三）海事特别程序及督促、公示催告程序案件情况

2021 年海事特别程序及公示催告程序案件收案 1034 件，同比上升 73.49%；结案 1022 件，同比上升 56.27%。

特别程序案件的收案数量变化较大是司法确认调解协议案件，同比上升 20 倍，系诉前调解案件大量增加所致；申请海事强制令案件，同比上升 150%，系强制放货案件增加所致；申请海事债权登记与受偿案件，同比上升 96.86%，系“中华富强”轮、“义海”轮与“交响乐”轮系列案件所致；申请扣押船舶案件，同比下降 35.71%，其余各类案件变化不大。2019-2021 年海事特别程序及督促、公示催告程序案件收案情况见表 6。

表 6. 2019-2021 年海事特别程序及督促、公示催告程序案件收案情况

案由 年份	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
2019	200	20	270	123	125	4	3	5	4	4
2020	159	14	227	116	70	0	0	2	5	0
2021	313	296	224	110	45	7	5	5	1	1

第二部分 主要工作情况

（一）坚持政治建院，确保海事司法的正确政治方向

海事法院作为国家政法机关的重要组成部分，必须把旗帜鲜明讲政治作为第一要求，毫不动摇坚持党对司法工作的绝对领导。一年来，我们牢牢把握海事法院政治机关的定位，始终坚持政治建院，提高政治能力，优化政治生态，严守政治纪律，把对党绝对忠诚作为第一标准，把“两个维护”作为最高政治原则和政治规矩，不断增强做到“两个维护”的思想自觉、政治自觉、行动自觉，在政治立场、政治方向、政治原则、政治道路上同党中央保持高度一致，切实把党的绝对领导贯穿于法院工作全过程各方面。

一是坚持政治学习。将党组理论学习中心组集体学习制度化常态化，全年组织学习17次，认真落实“第一议题”制度并一以贯之，及时跟进学习习近平总书记重要讲话、重要指示批示精神，深入学习习近平新时代中国特色社会主义思想和习近平法治思想，不断提高政治判断力、政治领悟力、政治执行力，增强“四个意识”，坚定“四个自信”，做到“两个维护”，捍卫“两个确立”。定期举办“海课堂”，全年举办7次，将政治理论学习、审判业务学习、优秀传统文化和红色文化学习制度化，邀请国内外知名专家教授来院讲学，干警队伍的理想信念进一步坚定，思想政治觉悟和精神境界

进一步提升。

二是坚持党建引领。坚持“抓党建带队建促审判”工作思路，全面加强机关党的建设，按时完成机关党委第四次换届选举，持续推进党支部标准化规范化建设，充分发挥基层党组织战斗堡垒作用和党员模范带头作用，基层党组织组织力进一步提升。扎实开展党史学习教育，围绕“学党史、悟思想、办实事、开新局”总要求，通过组织参加政治轮训、听辅导报告、讲专题党课、举行“七一”升旗暨党员宣誓仪式、举办喜迎建党100周年歌咏会、召开专题民主生活会和组织生活会、开展“我为群众办实事”实践活动等途径，从百年党史中感悟思想伟力、汲取智慧力量，坚持用党的创新理论武装头脑、指导实践，推动海事司法工作高质量发展。

三是积极开展教育整顿。以筑牢政治忠诚为首要任务，高标准严要求开展队伍教育整顿。对近年来长期信访、发回重审、超审限、长期未结、超审限未申请审限变更的案件，抽调8人组成4个评查小组开展专项评查，推动查纠整改落实落地；研究制定《队伍教育整顿顽瘴痼疾专项整治实施方案》，聚焦重点领域、重点环节存在的11个方面突出问题，制定40项措施精准整治顽瘴痼疾；找准队伍教育管理监督的短板漏洞，建立完善各类规章制度30余项。

四是严格纪律规矩。认真落实全面从严治党要求，深入学习贯彻《中国共产党政法工作条例》《中国共产党重大事项请示报告条例》，坚决贯彻党中央决策部署和省委、省法

院工作要求，严格落实重要工作、重大事项、重大案件请示报告制度，及时将“中华富强”轮案、“交响乐”轮案等重大案件办理情况上报省法院党组和辖区有关党委，保证了法院整体工作持续健康发展和重大案件审理工作平稳有序推进。深入学习贯彻党的“六大纪律”，严格落实中央八项规定及其实施细则，针对省委巡视反馈意见，逐一对照检查，全面分析梳理问题，研究制定整改措施并健全长效机制，保持了正风肃纪越来越严的高压态势。认真落实意识形态工作责任制，明确党组成员在意识形态工作方面的责任分工并将落实情况纳入述职报告，加强新媒体等意识形态阵地管理，自觉抵制西方“宪政”“三权鼎立”“司法独立”等错误思潮影响，坚决维护国家主权、安全和发展利益，进一步增强了干警队伍的政治敏锐性和政治鉴别力。

（二）坚持高点定位，审判执行工作开创新局面

海事法院作为海事海商争端解决机制，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，在海洋强国、海洋强省和引领型现代海洋城市建设中发挥着重要作用。一年来，我们胸怀“国之大者”，充分认识和把握海事司法在经略海洋战略中的职能定位，更新海事司法理念，强化服务大局意识，坚持“跳出法院看法院、跳出案件看案件”，摒弃“就案办案”模式，化“被动司法”

为“主动作为”，以更高站位、更大格局、更宽视野谋划和推进海事审判执行工作，努力做大做强做优，不断提升海事司法的国际公信力和影响力。

一是着力更新海事司法理念。立足海事司法规律和特点，突出“全球眼光、中国气派、海洋意识、中心视阈、厚生境界”五大特色。**坚持全球眼光。**立足海事司法涉外性强的特点，学习借鉴伦敦、纽约、新加坡等航运发达国家和地区的发展经验，以全球眼光谋划和推进青岛海事法院的未来发展，指导涉外海事海商案件审理，不断提升海事司法的国际公信力和影响力，努力打造国际海事争议解决优选地。**彰显中国气派。**立足我国是世界上唯一设立海事法院国家的制度优势，深入推进海事司法体系和司法能力现代化，夯实未来发展的坚实基础，努力为中外当事人提供优质高效的海事司法服务，有力维护国家海事司法主权和海洋权益。**树牢海洋意识。**深入学习贯彻习近平总书记关于经略海洋的重要指示精神，紧紧围绕海洋强国、海洋强省和引领型现代海洋城市建设，进一步明确海事司法的职能定位，依法妥善审理海事民事、商事、行政和刑事案件，充分发挥海事司法在维护国家海洋权益、促进海洋经济高质量发展、保护海洋生态环境等方面的职能优势。**强化中心视阈。**立足海事法院在全国发展格局中的坐标定位，把服务保障青岛建设国家沿海重要中心城市、国际航运贸易金融创新中心和引领型现代海洋城市作为重

点任务，主动融入、自觉服务海洋强国、海洋强省和海洋强市发展战略，持续优化海洋法治营商环境，集聚全球资源要素。**提升厚生境界。**认真贯彻以人民为中心的发展思想，不断增强人民群众的获得感、幸福感；牢固树立“人类命运共同体”和“海洋命运共同体”理念，发挥海事司法在统筹国内法治和涉外法治方面的职能优势，平等保护中外当事人合法权益。

二是着力提升海事司法能力。与上海海事大学法学院合作，举办海事审判业务培训班，组织全体员额法官和法官助理接受为期一周的集中培训。制定实施青年干警外语能力提升计划，加强与高等院校外籍专家教授的合作交流，目前已有3名青年干警取得英语翻译三级资格证书。将我院干警纳入青岛市干部教育培训范围，选派3名干部参加青岛市委党校培训班、1名干部参加赴深圳体悟实训队。最大限度满足干警学习提升需求，全年组织参加各类培训40余期、120余人次。充分利用青岛吸引人才优惠政策，争取上级支持，按照海事司法专业人才标准从高等院校选拔2名优秀应届毕业生，面向全国引进3名专业技术人才。多措并举，全面提升海事司法能力和专业化水平，努力培养一批懂外语、懂国际贸易和航运规则、懂国内法和国际法的海事司法专业人才。

三是着力提升海事司法质效。在提升办案质量方面，制定并实施精品审判实施方案，建立精品案件生成机制，努力

打造一批具有规则创设意义和国际影响力的精品案件；建立海事司法文库编纂制度，加强对重大案件、精品案件审判经验的总结推广，推动海事审判精品战略落地见效；健全完善发改案件评查机制，定期对发改案件进行逐案评查，注重发挥审判委员会、专业法官会议在总结审判经验、统一裁判标准方面的作用；积极开展优秀裁判文书、典型案例评选活动，多篇裁判文书、典型案例在全国、全省法院评选活动中获奖，其中 1 篇裁判文书参与全国法院百篇优秀裁判文书评选，1 篇典型案例入选全国法院优秀案例分析，1 篇典型案例在最高法院主办的《人民司法》上发表，4 篇案例入选全国、全省法院涉外商事海事审判典型案例，2 篇裁判文书分别获评全省法院文书评选一、二等奖，4 篇案例分析分别获评全省法院案例评选二、三等奖，1 人在全省法院优秀裁判文书、案例分析交流会上做典型发言。

在提升办案效率方面，逐月对案件办理进展情况进行分析通报，加大对未结案件的调度、清结力度；加强智慧法院建设，加大全流程网上办案系统应用力度，以信息化手段促进办案效率提升；成立工作专班，积极稳妥推进“中华富强”轮火灾案审理，确权诉讼案件收案 889 件，审结 538 件；坚持府院联动、提前介入，促使 1000 余件货损纠纷诉前和解，同时创新办案思路，将 1000 余件债权登记合并为 7 件审查，既减轻了诉源治理压力，又提高了办案效率。

在提升办案效果方面，加强海事司法规范化建

设，在全国海事法院系统首次全面系统梳理扣押与拍卖船舶环节存在的问题，制定出台《扣押与拍卖船舶流程管理规范》及多个配套规范性文件，对船舶扣押与拍卖各个环节进行了统一规范，创设了船舶看管机构、检验评估机构入册机制。对繁荣船舶交易市场、促进船舶产业及航运金融、保险等相关产业发展起到了积极的推动作用；建立扣押船舶团队，健全团队管理制度，全面加强业务培训，开展“实战化训练推进年”活动，法警队伍司法保障能力和实战水平进一步提升。团队共出警 69 人次，累计在外 152 天，参与执行扣押船舶 50 艘，参与解除扣押、交接船舶 9 艘。

四是着力扩大海事司法影响。聚焦优化海洋法治营商环境，积极推进标准供给，通过大数据分析，从已生效海商合同案件和国际仲裁案件中提炼裁判规则，并转化为港航企业标准合同范本，目前已完成航道疏浚工程施工、港口货物质押监管、集装箱港口作业、散杂货港口作业四类合同范本；召开新闻发布会公开发布优化海洋法治营商环境十条意见和十个典型案事例，学习强国、人民法院报、青岛电视台等 20 余家国家级和省市媒体进行了宣传报道，新浪网、腾讯网、网易新闻等有较大影响的网络平台进行了转载。聚焦引领型现代海洋城市建设，研究制定《关于为青岛“项目落地年”提供有力海事司法服务和保障的意见》，得到青岛市主要领导同志的批示肯定。聚焦国际海事司法中心建设，加大对典

型案例、裁判规则的国际传播力度，发布 2020 年度中英文双语海事审判白皮书和十个典型案例，在中央及省市媒体发稿 200 余篇，拍摄制作工作宣传片 2 部和典型案例短视频 50 余个。通过以上措施，进一步提升了海事司法的国际公信力和影响力。全年收案 4191 件、结案 3671 件，其中涉外案件收案 313 件、结案 303 件，执行收案 1039 件、结案 924 件，海事司法的对外影响日益深远。

（三）坚持深化改革，海事司法体制机制进一步完善

一年来，我们始终坚持深化司法改革，用改革的思维和办法，破除制约海事司法高质量发展的体制机制障碍，不断健全完善海事审判机制，深入推进海事司法体系和司法能力现代化。

一是健全完善繁简分流多元解纷机制。坚决贯彻落实习近平总书记关于“把非诉讼纠纷解决机制挺在前面”“推进案件繁简分流、轻重分离、快慢分道”的指示要求，制定实施《繁简分流多元解纷工作方案》，调整优化六个派出法庭功能，在各派出法庭设立海事海商矛盾纠纷调处化解中心，规范完善诉前解纷机制流程，形成“法官+法官助理+调解员+书记员+执行员”五位一体模式，实现了派出法庭“诉前调解、司法确认、速裁、执行、信访、宣传”六项业务全覆盖，构建了海事海商矛盾纠纷诉前多元化解新模式，将大量矛盾

纠纷高质高效化解在诉前，为实施海事审判精品战略奠定了坚实基础。全年各派出法庭诉前化解案件 522 件，“一号到底” 54 件，申请出具司法确认 283 件，速裁快审 645 件，本地化解率为 74.2%。

二是健全完善司法执法协作联动机制。针对涉海执法司法资源分散、没有形成整体合力这一问题，主动对接海事、海警、海洋渔业等海上执法机构，加强沟通协调，推动建立常态化司法执法协作联动机制，发挥海事法院在整合涉海执法司法资源、维护海洋经济秩序、促进海洋经济高质量发展方面的独特优势。目前已与山东省农业农村厅签署协议，在渔船扣押监管、渔业执法、信息共享等 22 个方面开展协作联动。针对辖区海域非法养殖与捕捞、沉船沉物碍航等问题，加强与海事、港航公安等相关行政机关的沟通，及时提出司法建议，规范海上养殖秩序，保障海上通航安全。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，自主研发船舶扣押指挥调度平台和船舶扣押拍卖监管平台，提高船舶扣押的精准度及效率，较好解决了船舶拍卖标准不统一、操作流程不规范等问题。

三是健全完善海事行政审判机制。积极行使海事行政诉讼专门管辖权，加大对海事行政行为的司法审查力度，促进海事行政机关依法行政，保护海事行政相对人的合法权益。针对山东省涉海洋渔业行政诉讼及非诉行政执行案件中，行

政机关在行政决定书中普遍存在不当告知当事人权利救济管辖法院、违反海事行政诉讼专门管辖制度等问题，向山东省农业农村厅提出司法建议，该厅复函告知我院对存在的问题进行了整改，并监督指导全省海洋渔业行政机关准确告知当事人行政诉讼救济权利和管辖法院。对行政非诉审查案件中“恢复海域原状”的处罚内容，参照房屋征收非诉执行案件的有关规定，健全完善裁执分离机制，申请执行人提交当地政府同意组织实施的书面材料的，在裁定准予强制执行的同时，裁定由地方政府组织实施；申请执行人不能提交地方政府同意组织实施的书面材料的，在裁定准予强制执行的同时，裁定由申请执行的行政机关组织实施，取得较好效果。全年受理、审结海事行政案件均为 32 件，其中，行政诉讼案件 21 件，行政非诉审查案件 11 件，收案总数及诉讼案件数量均创近五年最高纪录。首次受理以海警局为被告的海事行政案件 12 件，其中 4 件申请撤销行政拘留处罚决定案是我院首次受理涉及限制人身自由处罚措施的海事行政案件，我院作出的 12 份判决均被省法院二审维持；针对案件审理中发现的海上执法行为不规范等问题，向山东海警局提出司法建议。

四是健全完善海洋环境司法保护机制。成立工作专班，积极稳妥推进利比亚籍“交响乐（A SYMPONY）”轮碰撞溢油案件审理，加强与海警、检察机关在海事刑事案件上的程

序衔接，建立健全海事刑事案件沟通协调和协作联动机制。设立长岛海洋生态文明综合试验区巡回审判庭，及时上岛开展巡回审判，定期上岛开展诉前调解、普法宣传等法律服务。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，通过司法手段推进海洋环境污染源头治理。目前已与大连、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》，在裁判尺度统一、疑难问题共商、审判执行互助、区域纠纷协同化解等方面加强协作配合。

五是健全完善海事司法管理体制和工作机制。针对海事司法管理体制和工作机制不够顺畅、管理职责不明晰、政策供给不足等问题，积极协调有关方面争取支持，进一步理顺管理体制，推动建立科学合理、高效运行的管理体制和工作机制，防止出现多头管理、重复管理、管理真空等问题。在法院内部管理方面，围绕审判管理、人事管理、行政管理“三大管理”，健全规章制度，完善工作机制，进一步增强了工作效能，保障了法院整体工作健康有序运行。

（四）坚持严管厚爱，干警队伍凝聚力战斗力进一步增强

要打响海事法院品牌，做大做强做优，必须坚持以人为本，以干警为本，紧紧依靠全院干警，调动和激发全院干警的工作积极性、主动性、创造性。一年来，我们一方面坚持

从严治警，持续从严正风肃纪，坚持严的主基调不动摇，另一方面，大力加强法院文化建设，千方百计、想方设法全面落实暖警惠警爱警政策，最大限度实现好、维护好干警的切身利益，激发了干警队伍廉洁自律、担当作为、干事创业的内生动力。

一是坚持从严治警，打造忠诚干净担当的政法铁军。认真落实党风廉政建设责任制，召开党风廉政建设和反腐败工作会议，签订党风廉政建设目标责任书，细化责任清单，层层传导压力，保持正风肃纪越来越严的高压态势。加大违法违纪问题查处力度，注重运用监督执纪“四种形态”促进纪律作风转变，队伍教育整顿期间，按照自查从宽、被查从严、应查尽查等原则要求，对一些干警运用“第一种形态”作出处理，对少数干警作出政纪处分。加强廉政风险防控，严格落实违反“三个规定”月报告制度，规范涉廉信访举报管理，加强对重点领域、重点岗位的监督，全年对司法鉴定机构选择、建设项目招标等活动监督70余次。持续开展警示教育，及时通报违纪违法典型案例，召开全院警示教育大会、干警家属助廉座谈会，组织观看多部廉政教育片、参观青岛市崂山道廉文化馆，始终保持警钟长鸣，引导干警知敬畏、存戒惧、守底线。加强审务督察，在疫情防控、办公秩序、会议纪律、规范着装等方面，发现问题及时通报，并督促逐项整改落实，干警队伍的纪律作风有了明显好转。

二是坚持文化兴院，营造关爱激励干警的良好人文环境。积极推进书香法院建设，制定实施书香法院读书行动方案，组建9个读书兴趣小组，制作读书音视频290个，并在内外网、微信公众号和楼层电视发布，形成乐读、勤学、善思的良好氛围。完成海洋法治教育基地建设，协助青岛市委政法委等有关方面，成功举办上合组织国家地方法院大法官论坛。论坛期间，部分高级法院院长、全国人大代表、全国政协委员、省人大代表、省政协委员等与会代表到我院调研指导工作。对院图书室进行升级改造，建设成为青岛市图书馆青岛海事法院分馆，充实了一大批图书和报刊，为干警加强学习、提升素质能力提供了优越的条件。

三是坚持从优待警，全面落实暖警惠警爱警政策。积极发挥正向激励作用，挖掘培育先进典型，加大表彰奖励力度、拓宽奖励渠道、提升奖励效能，每季度开展“好法官好干警好员工”评选活动，积极开展各种评先评优活动，全院涌现出一批先进集体和先进个人；完善关怀慰问、帮扶救助、家属异地调动等工作机制，发放慰问品、慰问金120余人次，及时发放抚恤金，为遗属发放生活补助，通过制定并实施一系列暖警惠警爱警措施，增强干警的职业认同感、归属感和荣誉感。

第三部分 典型案例

案例一：原告（反诉被告）日照市某渔业有限公司与被告（反诉原告）湖北某研究院有限公司养殖设备建造合同纠纷案

【基本案情】

“深蓝一号”黄海冷水团养殖项目是我省国家深远海绿色养殖试验区和国家级海洋牧场示范区重大项目，也是我国首次在开放海域开展规模化三文鱼养殖的创举。作为该项目核心的“深蓝一号”，是世界最大、我国首个全潜式深海养殖装备，由日照市某渔业有限公司（以下简称“渔业公司”）委托湖北某研究院有限公司（以下简称“研究院”）设计、建造，某海洋大学作为技术研究单位，三方共同签订了《研制合同》，约定各方的权利义务。2018年5月31日，“深蓝一号”出坞前往黄海冷水团预定安装海域，拖航过程中发生两次倾斜事故；2018年6月29日，“深蓝一号”被扶正并完成海上安装。2018年7月，渔业公司投入首批三文鱼鱼苗后，又出现网箱网衣破损、部分鱼苗逃出网箱等情况，渔业公司委托第三方将“深蓝一号”拖至船厂进行维修、改造，后研究院接手第三方的维修、改造工程；2019年6月，“深蓝一号”维修改造完成；7月，研究院完成“深蓝一号”的安装

和交接。就“深蓝一号”建造质量问题，双方协商未果后，渔业公司向法院提起诉讼，要求研制方赔偿各项损失共计1.2亿元，研究院随即提起反诉，要求渔业公司继续履行合同，向其支付欠付的工程款及修理费用4000余万元。

【裁判结果】

法院经审理认为，《研制合同》属于承揽合同，成立并有效，渔业公司与研究院约定的权利义务终止于“深蓝一号”被拖带至预定海域并安装交付完成时。“深蓝一号”因不适拖和拖带时间过长发生倾斜事故，双方均有过错，应按责任比例分担救助和临时修复产生的费用。“深蓝一号”既已交接，则渔业公司应依约支付欠付的费用，研究院应对“深蓝一号”的质量瑕疵依法承担修理义务和损失赔偿责任。故判决：被告研究院向原告渔业公司偿付养殖损失38085209.10元、网箱修复等费用7615829元、网箱倾斜事故损失99096元及相应利息，并偿付鉴定费用350000元；反诉被告渔业公司向反诉原告研究院支付合同价款13884956.96元及相应利息；驳回原告渔业公司与反诉原告研究院的其他诉讼请求。

一审判决后，双方均提起上诉。该案经二审维持原判后，双方当事人可在法院判决的基础上达成和解并自动履行完毕。

【典型意义】

本案是一起通过厘清权责、判后调解实质性化解矛盾纠纷、助力重大项目推进的典型案列。“深蓝一号”网箱系新

型海上养殖设备，其建造和使用均无先例可循，为保证案件质效，青岛海事法院将本诉与反诉依法合并审理，先后历经2次庭前证据交换、6次开庭，最终形成的判决书达4万余字；同时，考虑到双方继续合作的可能性，法院将调解工作贯穿至审理全过程直至二审判决作出后，并最终促成双方当事人达成和解并自动履行完毕。2021年6月底，“深蓝一号”网箱首批国产深远海三文鱼规模化养殖收鱼成功。

本案的典型意义在于，第一，厘清了“深蓝一号”拖航事故的发生原因，合理划分双方的责任。第二，考虑到“深蓝一号”网箱本身具有样机性质的因素，鼓励研制方继续改进网箱建造工艺，探求工艺升级改造点，为后续网箱的建造提供经验借鉴。第三，积极探索判后调解模式，为双方继续合作提供了可能。本案的圆满解决，使“深蓝一号”项目得以顺利推进，成功为优化深远海养殖营商环境助力。

案例二：威海市某客运有限公司申请设立海事赔偿责任限制基金案

【基本案情】

2021年4月19日，威海市某客运有限公司（以下简称“客运公司”）所属的总吨位37883吨的钢质滚装客船“中华富强”轮装载677名乘客、162台车辆及相应行李、货物等，由威海开往大连。途中发生火灾，造成船上所载车辆、货物损失，没有造成人员伤亡。

客运公司于2021年5月7日向法院申请设立海事赔偿责任限制基金。66名自然人及法人在公告期内提出异议，认为客运公司无权限制赔偿责任：如客运公司明知车辆承载危险品而允许其上船，则对本次事故存在故意；如客运公司施救措施不当或消防设施不合规定，则对本次事故存在轻率作为和不作为；货物残值及清理残骸产生的费用，应属于非限制性债权；部分货物未全损，基金计算方式存在偏差。

【裁判结果】

法院经审理认为，依照《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》的规定，利害关系人提出异议的，应当对基金申请人的主体资格、事故所涉及的债权性质和申请设立基金的数额进行审查。本案中，客运公司系“中华富强”轮登记的船舶所有人，符合《中

《中华人民共和国海商法》中对申请人主体资格的规定。“中华富强”轮在船舶营运过程中发生火灾事故，因船载车辆及货物受损而产生的债权属于《海商法》规定的限制性债权。该轮总吨位为 37883 吨，且从事沿海港口之间包括货物运输在内的客滚运输，依照《海商法》及《关于不满 300 总吨船舶及沿海运输、沿海作业船舶海事赔偿限额的规定》的规定，“中华富强”轮针对特定事故的非人身伤亡赔偿请求的海事赔偿责任限制基金限额为 3039437.5 特别提款权。66 名异议人在异议申请中提出的关于是否有危险品运输、客运公司是否存在故意或轻率的作为或不作为、清理残骸费用是否属于非限制性债权等异议内容，均属于客运公司是否有权限制赔偿责任的实体审查内容，不属于基金设立程序的审查范围。

法院裁定，准许客运公司提出的设立基金申请，基金数额为 3039437.5 特别提款权及其利息。裁定送达后，异议人均未提出上诉，取得了良好的社会效果和法律效果。

【典型意义】

本案是一起因社会广泛关注的海事事故引起的设立海事赔偿责任限制基金海事特别程序案件，66 名异议人提出异议也是青岛海事法院审理此类案件历史之最。

本案的典型性在于：一、本案事故造成船载车辆及货物受损，关联上千名乘客与车主、货主，绝大部分当事人不了解责任限制和基金设立制度，一时难以理解和接受，异议人

达到 66 名。青岛海事法院心系民生、直面民生，积极普法释法，保障案件程序平稳进行，体现了司法为民的人民立场。

二、在取得社会广泛理解的基础上，青岛海事法院严格按照法律规定对基金设立申请及异议人的异议予以审查，重点厘清了两个问题：（一）准确把握基金设立审查与能否限制责任审查内容的区别。1. 基金设立审查。依照相关法定程序，审查事项仅有三项，即基金申请人的主体资格、事故所涉及的债权性质和申请设立基金的数额，且仅为程序性审查。异议人提出的其他异议内容不属于此处的审查范围。2. 限制责任审查。依次审查海事请求是否符合《海商法》第二百零七条可限制责任的情形、是否属于第二百零八条不可限制责任的情形、责任人是否具有第二百零九条丧失限制责任的情形，为实体审查，应在确权诉讼程序中进行。（二）准确把握债权性质这一审查事项在两种审查程序中的审查标准区别。1. 基金设立审查，应从事故整体出发，对能排除《海商法》第二百零八条的情形、初步判断为“在船上发生的或者与船舶营运、救助作业直接相关”的债权，即可准予基金设立。2. 限制责任审查，应对个案的债权分别在确权诉讼中审查，审查结果仅影响个案裁判。

案例三：王某某与山东省农业农村厅、山东省人民政府部分撤销行政处罚案

【基本案情】

王某某是“琼昌渔 10453/10454”船的实际经营人。2019年9月4日，被告山东省农业农村厅接到该渔船所持证书过期、违反伏季休渔规定、涉嫌非法捕捞的线索后，责成下级单位荣成市海洋发展局对涉案渔船进行了扣押，并成立专案领导小组进行立案调查。调查结果显示涉案渔船于2019年9月1日在87渔区使用网目尺寸为10mm的拖网捕捞鳀鱼7140KG、带鱼165KG后售卖，获取价款14830元。

被告山东省农业农村厅作出行政处罚决定书，认定当事人王某某未依法取得捕捞许可证擅自进行捕捞并使用小于最小网目尺寸的网具进行捕捞，该对渔船未依法取得捕捞许可证，非法捕捞渔获物7305KG，价值14830元，符合情节严重情形。依照《中华人民共和国渔业法》第四十一条之规定，作出没收违法所得14830元，没收渔具拖网四套，没收该渔船的行政处罚决定。王某某不服该决定，向山东省人民政府申请行政复议，山东省人民政府作出《行政复议决定书》，维持山东省农业农村厅作出的行政处罚决定。

王某某向法院提起诉讼，认为涉案渔船的违法行为远未达到《渔业法》规定的“情节严重”情形，请求撤销山东省

农业农村厅的行政处罚决定第三项内容。

【裁判结果】

法院经审理认为,《渔业法》第四十一条规定:“未依法取得捕捞许可证擅自进行捕捞的,没收渔获物和违法所得,并处十万元以下的罚款;情节严重的,并可以没收渔具和渔船。”《最高人民法院关于审理发生在我国管辖海域相关案件若干问题的规定(二)》第十条规定:“行政相对人未依法取得捕捞许可证擅自进行捕捞,行政机关认为该行为构成渔业法第四十一条规定的‘情节严重’情形的,人民法院应当从以下方面综合审查,并作出认定:……(七)是否非法捕捞水产品、非法捕捞有重要经济价值的水生动物苗种、怀卵亲体或者在水产种质资源保护区内捕捞水产品,数量或价值较大;……(九)是否存在其他严重违法捕捞行为的情形。”

本案中,涉案渔船非法捕捞水产品数量 7305KG,属于上述司法解释第(七)项规定的非法捕捞水产品数量较大情形。涉案渔船违法捕捞的作业区域为地处黄海的 87 渔区,而参照 2014 年 6 月 1 日起施行的农业部[2013]1 号《关于实施海洋捕捞准用渔具和过渡渔具最小网目尺寸制度的通告》附件 2 的规定,在黄海海域从事鱼类拖网捕捞作业,可以使用的最小网目尺寸为 54mm,而本案中涉案渔船携带网具网目尺寸严重小于规定的最小网目尺寸,属于上述司法解释第(九)项规定的其他严重违法捕捞行为。因此,行政处罚决定书认定

涉案渔船构成《渔业法》第四十一条规定的情节严重情形，并无不当。故判决驳回原告王某某的诉讼请求。判决作出后，各方当事人均未提起上诉，判决已生效。

【典型意义】

本案的典型意义有二：

一、我国当前海洋渔业资源接近枯竭，非法捕捞屡禁不止是一个重要原因。本案通过结合相关司法解释的规定，对《渔业法》第四十一条规定的“情节严重”情形作出合理解释，保障了渔政部门正当履行渔业管理职责；同时通过裁判文书发挥海事行政裁判的指引、规范和教育作用，有助于打击海上非法捕捞，规范渔业从业人员的捕捞行为，有力彰显了海事司法积极维护海洋生态环境资源的职能作用。

二、判决生效后，青岛海事法院向山东省农业农村厅发出司法建议书，告知案涉行政文书中存在不当告知当事人行政诉讼管辖法院的情形，建议组织全省海洋渔业行政机关梳理修正权利救济告知条款，将告知行政相对人向地方人民法院提起行政诉讼的内容修改为向青岛海事法院提起行政诉讼；省农业农村厅复函，全部采纳了建议。海事法院依法对海事行政案件实行专门管辖，有利于统一海事执法、司法裁判尺度，公正高效维护当事人的合法权益。青岛海事法院主动发出司法建议明确管辖法院，体现了积极行使海事审判职能、充分发挥海事司法服务作用的决心和担当。

案例四：青岛某渔业公司与英属维尔京群岛某海事公司海难救助纠纷案

【基本案情】

青岛某渔业公司（以下简称“渔业公司”）与英属维尔京群岛某海事公司（以下简称“海事公司”）签订航次租船合同，约定由海事公司所有的冷冻货轮转载渔业公司在大西洋作业渔船的渔获运至中国。接载过程中，货轮的尾轴和螺旋桨被缆绳缠绕失去动力，渔业公司派出船员切割缠绕物，由于海况等因素未能成功，又派出渔船将货轮拖带至浅水区继续切割，成功后货轮进港修理。事后，渔业公司诉请海事公司支付救助报酬。

【裁判结果】

法院经审理认为，渔业公司的行为构成海难救助，海事公司关于渔业公司行为系减损行为不构成海难救助的抗辩理由和证据不足，海事公司应按照“无效果无报酬”的原则向渔业公司支付合理救助报酬。

【典型意义】

海难救助制度的确立与航海活动的特殊性密不可分：在茫茫大海上，船舶遭遇海上危险，其面临的风险之巨、之急远非在陆地可比。在这种情况下，有往来船只愿意救援无异于“雪中送炭”；但是由于一方处于急迫的危险之中，也可

能会遭遇“趁火打劫”。海难救助法律制度的设立，一方面鼓励了救助，使得救助方能够获得相当的报酬，得以“好心好报”；另一方面也使得报酬处于一个相对合理的范围，不致获救方“雪上加霜”。这类案件由于政策考量属于法官自由裁量权最大的案件类型之一。而由于救助活动的急迫性，使得各方在救助时无法及时保留证据，这也是审理该类纠纷的难点所在。本案纠纷的处理体现了这类案件的特殊性与典型性：

一、在“无效果无报酬”救助原则下，致险原因并非构成海难救助的因素，而系确定海难救助报酬多少的因素之一。本案中，被救方主张，遇险原因是构成救助的要素，施救方需举证己方并非导致获救方陷入危险的原因，施救方导致被救方遭遇危险后的施救行为，系侵权行为发生后履行减损义务的行为，并非救助。法院认为，被救方陷入危险的原因并非构成海难救助的因素，而系获救方依照《中华人民共和国海商法》第一百八十七条规定可以取消或者减少支付救助款项的理由。因此，获救方主张不付或者少付救助报酬的，应承担遇险原因的举证责任。

二、自由裁量确定救助报酬数额时应体现公平。海上危险发生时，通常情况比较紧急，来不及或者双方没有意识针对“救助报酬”进行对等谈判、理性磋商、合理确定，因此，海难救助制度旨在维护公平正义，强制调整的意味浓厚，并

在一定程度上限制缔约自由。例如，依照《海商法》第一百七十六条规定，即便是合同救助，如果合同条款显失公平或者约定的救助款项明显过高或过低于实际提供的救助服务的，救助方或者被救助方可以请求判决或者裁决变更救助合同。《1989年国际救助公约》第七条有类似规定。因此，应当根据《海商法》第一百八十条的规定，在鼓励救助与不超过获救财产价值的两个原则基础上，合理行使自由裁量权，综合考虑十项因素公平确定救助报酬。

三、船舶获救价值的确定应以获救时的市场价值为参照。船舶沉没或者船舶获救后长时间未处置或未评估，导致分摊救助报酬时对船舶获救价值的认定成为难点。法院认为，航运市场船价变动较大，根据《海商法》第一百八十一条第一款规定，船舶的获救价值，是指船舶获救后的估计价值或者实际出卖的收入，扣除有关税款和海关、检疫、检验费用以及进行卸载、保管、估价、出卖而产生的费用后的价值。如果上述价值无法确定，则可参照事故发生前船舶保险单记载的保险价值，扣减必要合理的修理费和折旧费用，确定船舶获救时价值。在上述证据均没有的情况下，可以参照《最高人民法院关于审理船舶碰撞和触碰案件财产损害赔偿的规定》第八条规定的船舶新造或购置价格扣除折旧的方式确定船舶获救价值，而不应盲目适用《中华人民共和国企业所得税法实施条例》第六十条固定资产折旧年限的规定予以确定。

案例五：王某等五名船员诉青岛某水产有限公司涉新冠肺炎疫情船员劳务合同纠纷五案

【基本案情】

青岛某水产有限公司（以下简称为“水产公司”）安排王某等五名船员赴西非从事海上渔业生产，合同履行时间为2年，同时约定船员在合同履行期间无故提出辞职要求回国的，需向水产公司赔付违约金2万元，并承担往返交通费用。合同签订后，水产公司为船员支付了机票款，船员在塞内加尔登上“鲁青新远渔006”轮开始工作。后塞内加尔爆发新冠肺炎疫情，该轮上的当地船员，在船舶到港后仍可自由上下船，可能引发疫情传播，故王某等五名成员向水产公司提出解除合同，在未取得公司同意情况下自行离船。

五名船员向青岛海事法院起诉，请求解除劳务合同关系，并要求水产公司支付工资、国外住宿费用、回国机票、隔离费用等。水产公司反诉要求五名船员赔付违约金及出国机票。

【裁判结果】

法院经审理认为，自然人享有生命权、健康权，自然人的生命安全、生命尊严、身心健康受法律保护。该规定赋予自然人在生命安全、生命尊严、身心健康遭遇威胁时寻求法律保护的权利，体现了生命健康至上的价值取向。作为基本人权，自然人的生命权、健康权的法律价值明显高于基于合

同而产生的普通债权，其保护标准应相对宽泛，对主体的要求不应过于苛责。因此，船员出于对自身生命健康的考虑，在无力改变国外工作环境而国内已经控制疫情的情况下，向水产公司提出解除合同申请，并在与公司协商未达成时选择自行离船返回国内，其行为在当时所处情势下是一种正当的选择，对其选择，应当给予适当的尊重与关切。综上，船员以水产公司未提供安全生产环境为由请求解除合同，理由正当，本院予以支持。法院判决：水产公司与五名船员的劳务合同关系解除，水产公司按合同约定支付工资并承担回国费用。

宣判后，水产公司提出上诉。二审判决，驳回上诉，维持原判。

【典型意义】

生命，作为人体维持其生存的基本的物质活动能力，是人的最高的人格利益，具有至高无上的人格价值，是人的第一尊严。生命权是人享有其他民事权利的基础。生命丧失，人的一切民事权利都随之消失。从《民法通则》中“生命健康权”的表述到《侵权责任法》和《民法总则》中“生命权、健康权”的表述，再到《民法典》专门设置的单独条文保护生命权、健康权，可以看到法律对生命权的保护随着时代的变化而发展，从最初的只有消极防御权能变为兼备积极权能和消极权能，更新了关于人之生命的价值理念，不仅体现了

法律对人之本体的高度重视，也符合弘扬社会主义核心价值观的价值导向。

权利人有权行使维护生命安全的权利，防止他人对自己生命的非法侵害。当有非法侵害生命的行为和危害生命的危险发生时，权利人有权采取相应的措施，保护自己，消除危害，使生命继续延续。权利人身处对生命构成危险的环境之中，有权请求改变生命危险环境，保护生命安全。当周围环境对生命安全构成危险，即使危险尚未发生，权利人也有权要求改变环境，消除危险。危险环境包括威胁生命安全的一切场合、处所、物件。改变生命危险环境可以由权利人自行改变，也可以请求危险环境的管理人、占有人改变。生命权人有申请司法机关依法消除威胁生命的危险，是生命权法律保护的重要内容，因为生命一旦丧失，就无法逆转，因而更加突出了消除生命威胁请求权的作用和地位。

在疫情肆虐的情形下，船员的生命健康受到威胁，生命权、健康权作为基本人权，理应受到法律保障。本案的裁判规则对践行社会主义核心价值观，促进社会和谐具有积极、正面的推动作用，有利于保障劳动者基本权益，也有利于良好社会风气的形成。该案生效后，在海事司法和远洋渔业领域，产生了较大的影响，取得了良好的社会效果。

案例六：某资产管理股份有限公司广西壮族自治区分公司诉青岛某水产品有限公司等金融借款合同纠纷案

【基本案情】

2013年11月15日，某银行与青岛某水产品有限公司（以下简称“水产品公司”）签订《固定资产贷款借款合同》，水产品公司以其两处海域使用权抵押，彭某、吕某两股东就公司股权设定质押，二人又分别签订《担保合同》承担连带责任保证。同日，山东某海洋产业股份有限公司（以下简称“海洋公司”）向银行出具《远期收购承诺函》，承诺在水产品公司未按约履行偿还贷款本息义务时，其将以不低于未获清偿借款本息的价格收购抵押的海域使用权或质押的股权，收购资金于触发收购条件后十个工作日内支付至水产品公司/股东在某银行开立的还款账户。一并附上法定代表人和董事签字、加盖公章的董事会决议。其后，银行先后两次共发放贷款1.8亿元。水产品公司到期违约未足额还款。2019年8月，银行将本案所涉债权及全部从权利转让给某资产管理股份有限公司广西壮族自治区分公司（以下简称“资产公司”），两者共同发布《债权转让暨债务催收联合公告》，公告清单记载有案涉《承诺函》。资产公司受让案涉债权，基于债权及其上设立的担保，诉请水产品公司偿还贷款本金及利息，

对水产品公司的海域使用权享有抵押权，对股东持有的股权享有质押权，股东承担保证责任，海洋公司基于《承诺函》对水产品公司的上述债务承担共同还款责任。

【裁判结果】

法院经审理认为，本案最大的争议在于，海洋公司应依照《承诺函》承担何种责任。综合考虑《承诺函》关于收购价格、条件、标的物和支付方式的约定，可以得出第三人所负义务具有从属于主债务的判断，《承诺函》目的在于提高抵押物/质押物变现能力，扩张责任财产。第三人的真实意思表示，系在某种交易安排外观下，对未获清偿本息承诺差额补足的增信措施。《承诺函》系海洋公司承诺承担担保责任的依据，据此，海洋公司应承担对欠付借款本息差额补足的义务。同时，又考虑到银行存在过失，其应承担不利的法律后果。为了明确各方当事人权利义务关系，便于案件执行，且平等保护当事人权益，第三人清偿顺序应排在其他物保和人保之后，承担补充赔偿责任。

法院判决：被告水产品公司偿还原告资产公司贷款本金及利息；原告资产公司有权在上述债权范围内，就水产品公司所有的海域使用权折价或者以拍卖、变卖所得价款优先受偿；原告资产公司有权在上述债权范围内，就彭某、吕某的股权折价或者以拍卖、变卖所得价款优先受偿；彭某等二人对水产品公司的上述债务承担连带清偿责任；本判决确定的

债权，海洋公司对水产品公司和上述担保均不能清偿部分承担补充赔偿责任，海洋公司承担责任后，有权向水产品公司追偿。宣判后，各方当事人均未提出上诉，判决已发生法律效力。

【典型意义】

在金融借款合同中，第三人承诺在借款人未按约履行偿还贷款本息义务时，以不低于未获清偿借款本息的价格，收购案涉抵押物或质押物，该承诺名为买卖合同，实质上构成非典型保证。同时，案涉借款合同存在多个有效担保，有债务人之物的抵押担保，有债务人股东之股权的质押担保，又有股东的连带责任保证，还有第三人出具《承诺函》。对《承诺函》性质如何认定，第三人应承担何种责任，不仅是本案的焦点，也是法律适用上的难点，具有较强的规范交易实践、指导审判的典型意义。

一、性质认定。《承诺函》名为“远期收购承诺”，内容为：在特定情形下（在借款人未按约履行偿还贷款本息义务时），以特定价款（不低于银行未获清偿借款本息的价格），收购特定标的物（案涉抵押物或质押物），价款支付也为特定方式（借款人、质押人/保证人在案涉银行开立的账户）。以上四个特定，均与原债权债务关系有密切联系，据此，该“收购”并非设立一个独立的买卖法律关系，第三人依据《承诺函》所负义务，相对于主债权债务关系明显具有从属特性，

价款的特定限制又体现出对主债权有差额补足的特性。第三人真实意思表示，本不在于设立一个买卖合同，而是在一个特定交易外观下，扩大责任财产，以担保主债务履行，促成借款合同达成。综上，《承诺函》系在“收购”的外观下，实质上系第三人提供的、有差额补足意思的、非典型担保性质的增信措施，具有从属于主借款合同、保障主合同实现的性质，提高了借款抵押物和质押物的变现偿债能力，具有担保案涉债权实现的作用。资产公司要求海洋公司承担还款责任的意思表示是明确的，依据《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民法典〉有关担保制度的解释》第三十六条第四款，海洋公司应承担对欠付借款本息差额补足的担保义务。

二、责任认定。某银行作为专门从事金融服务的商业机构，在金融借贷领域处于优势地位，拥有较强的缔约能力，理应在审核授信时更有经验。其所接受的《承诺函》约定的权利义务并不明确，甚至名义义务与实质义务并不一致，某银行应承担约定不明，而被法院进行不利解释的后果。为了明确各方当事人权利义务关系，便于案件执行，且平等保护当事人权益，海洋公司承担补充性赔偿责任，即对主债务人、抵押人、出质人、保证人均不能清偿的部分承担补充赔偿责任。如此更有利于督促银行全面积极履行审查义务，规范融资秩序，防范金融风险；同时也有利于规范市场主体对外担保行为合法合规，进而营造良好的社会营商环境。

案例七：某港集装箱码头有限公司申请实现担保物权一案

【基本案情】

2019年8月11日，被申请人香港某船务有限公司（以下简称“船务公司”）运营的“东跃001”轮受台风“利奇马”影响漂至烟台港港池内。8月14日至8月25日，申请人某港集装箱码头有限公司（以下简称“码头公司”）对该轮装载的48个40尺冷藏集装箱完成卸船及拆箱、搬倒等作业。2021年2月18日，申请人向被申请人发出《货物催提处置通知书》，要求被申请人在通知书送达之日起60日内提离标的集装箱。通知书妥投后，被申请人未与申请人联系，上述冷藏集装箱仍在申请人场地内管理、存放。自2019年8月14日至2021年5月10日，被申请人的48个冷藏集装箱共产生制冷费、装卸费、库场使用费、搬移费、吊装拖车费等费用共计1926668元整。申请人为实现担保物权，依据《中华人民共和国民事诉讼法》的相关规定，申请拍卖或变卖被申请人堆存于码头堆场的48个冷藏集装箱，并请求就上述费用以及自5月10日至拍卖或变卖完成期间标的集装箱发生的搬移费、保管费等必要费用行使优先受偿权。

【裁判结果】

法院经审理认为，申请人依法占有涉案集装箱，并基于

无因管理与被申请人形成债权债务关系，涉案的各项码头费用属于因管理事务而支出的必要费用，被申请人应予以偿还。被申请人在接到申请人催提处置通知后未予偿付，申请人有权对涉案集装箱行使留置权，并有权向法院申请实现担保物权。法院已向被申请人发出异议权利告知书，被申请人逾期未提出异议。依照《中华人民共和国民事诉讼法》第一百九十七条的规定，法院裁定如下：一、准许申请人码头公司的实现担保物权申请；二、准许拍卖、变卖被申请人船务公司堆存于烟台港集装箱码头堆场的 48 个冷藏集装箱；三、申请人对于拍卖、变卖所得价款有权在 1926668 元范围内按照留置权的顺序优先受偿；四、申请人对自 2021 年 5 月 10 日至拍卖或变卖完成期间标的集装箱发生的搬移费、保管费等必要费用有权在拍卖、变卖所得价款范围内按照留置权的顺序优先受偿。申请费 100 元，由被申请人负担。

【典型意义】

本案系港口通过民事诉讼法实现担保物权特别程序对港口堆存货物行使留置权的案件。

一、本案的特殊性在于涉案的集装箱并非是基于双方约定港口作业合同而由港口占有，港口能否在没有合同基础的前提下而行使留置权。《中华人民共和国担保法》规定债权人按照合同约定占有债务人的动产，债权人方有权依该法留置该财产。而《中华人民共和国物权法》在规定的留置权时删

除了按照合同约定占有的表述。《中华人民共和国民法典》继续采用了《物权法》的规定。本案中，港口保管、搬倒涉案集装箱构成无因管理，申请人与被申请人基于此形成债权债务关系，港口作为债权人享有留置权。

二、海事法院能否管辖实现担保物权程序案件？根据《中华人民共和国民事诉讼法》规定，申请人应向担保财产所在地或者担保物权登记地基层人民法院提出申请实现担保物权。海事法院虽然为中级人民法院，但其管辖一审海事海商案件及海事特别程序案件，因此行使着相当于基层人民法院的管辖职权。为此，《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》特别作出规定，海事法院也具有实现担保物权案件管辖权。本案属于与港口作业相关的案件，属于海事法院管辖的，因此海事法院对此类实现担保物权案件有权管辖。

三、实现担保物权程序对解决涉港口纠纷有何优点。1. 程序简易迅速。法院接到实现担保物权申请后，向被申请人发送《异议权利告知书》，如被申请人到期未提出异议，申请即可得到支持。2. 实现债权全面。如果被申请人未在规定时间内对于申请书提及的事实和请求金额提出异议，则法院可以支持申请书的请求金额，包括本金和利息。3. 一裁终审，裁定具有执行效力。该程序相对普通诉讼程序大为简化。

案例八：某保险股份有限公司济宁市分公司与济宁市某航运有限公司、张某货损纠纷案

【案情简介】

2013年6月11日，济宁市某航运有限公司（以下简称“航运公司”）与张某签订挂靠协议，约定张某新造钢质货船一艘，船号为“鲁济宁货5422”轮，自愿挂在航运公司。协议中确认该船舶所有权实为张某所有，船舶国籍证书载明船舶所有人为航运公司。

2019年7月2日，某煤矿委托某物流公司为其运输一批焦精煤。9月13日，某物流公司委托“鲁济宁货5422”轮承运该批焦精煤，张某在水路货物运输合同经办人处签字。之后，某物流公司为该次运输向某保险股份有限公司济宁市分公司（以下简称“保险公司”）购买了水路货物运输保险，保险公司向其出具了保单，保单载明投保人与被保险人均为某物流公司。10月3日，船舶触碰航道整治工程后沉没，造成货物灭失，事故调查报告认定该船对本次事故负全部责任。某物流公司就涉案货物运输在原告处投保了水路货物运输保险。货物出险后，保险公司赔付某物流公司135万元，在赔偿金额范围内代位行使某物流公司对两被告请求赔偿的权利。

【裁判结果】

法院经审理认为，该案有如下几个焦点：一、原告保险公司是否享有诉权。货方某煤矿委托某物流公司运输煤炭，之后某物流公司又以自己公司的名义委托“鲁济宁货 5422”轮实际运输。按照合同的相对性原则，某煤矿向某物流公司索赔货物损失，某物流公司同意赔付后因涉案事故发生而受损，与保险标的具有利益关系，虽然其并非货主，但仍享有保险利益。退一步讲，根据最高人民法院《关于审理海上保险纠纷案件若干问题的规定》第十四条规定，不管某物流公司是否对涉案货物具有保险利益，本案应仅就某物流公司与两被告之间的法律关系进行审理。因“鲁济宁货 5422”轮触碰造成货损，某物流公司赔偿货方损失后，有权向两被告主张权利。二、两被告是否应当承担责任。原告主张按侵权关系行使诉权，“鲁济宁货 5422”轮实际所有人和经营人张某应承担本次事故全部责任。航运公司作为被挂靠企业，应对涉案货损与张某承担连带赔偿责任。三、损失范围如何认定。原告按照 135 万元进行赔付，该赔偿额低于保险金额，本院对该赔付金额予以认定。法院判决：被告张某向原告保险公司赔偿损失人民币 135 万元及利息；被告航运公司对上述赔偿承担连带赔偿责任。

一审判决后，两被告不服提起上诉。二审判决，驳回上诉，维持原判。

【典型意义】

本案系一起水路货物运输合同下保险人代位求偿货损纠纷案，涉及对保险人的诉权审查，具有较强的指导意义。

在对保险人的诉权审查中，涉及两个层次，第一层为被保险人与两被告之间的法律关系，第二层为保险人与被保险人之间的保险合同法律关系。关于第一层次，根据最高院司法解释，法院仅需审理造成保险事故的涉案船舶与被保险人之间的法律关系，物流公司向货主赔偿货物损失后，因涉案货损事故而受损，与保险标的具有利益关系，享有保险利益，具有损失赔偿请求权，保险人赔付后享有代位求偿权。关于第二层次，本案被保险人系物流公司，并非货主，两被告抗辩物流公司作为货物的承运人，并未遭受物质损失，其即使作为投保人也不享有财产保险项下的保险利益，无权主张财产保险项下的权利。原告未能查清保险利益事项，无权追偿。对此法院认为，所谓保险利益，又叫可保利益，是指投保人或被保险人对于保险标的所具有的利害关系，即投保人或被保险人因保险事故的发生而受损以及因保险事故不发生而受益的损益关系。财产保险的保险利益，包括现有利益以及现有利益产生的责任利益、期待利益等法律上承认的利益，应当对财产保险的保险利益进行较宽泛的解释。本案物流公司因船舶沉没造成货损已经向货主协商赔偿，因涉案货损事故而受损，与保险标的具有利益关系，享有保险利益，具有损失赔偿请求权。

需要强调的是，在沿海、内河货运保险中，承运人（特别是规模较大的货代公司）为自己承运的货物投保货运险的情况非常普遍。虽然保险公司纷纷推出了承运人责任险，由于责任险保费较高，出于对经营成本的考虑，很多承运人选择购买保费较低的货运险。同时，有些保险公司在承运人投保当时明知其不是货物的所有人，考虑到市场竞争因素，也接受了承运人投保货物险的要求，并向被保险人签发了货物险保单，对于本案而言，就属于此类货运险而非责任险。对于货运险，保险人进行赔付的前提是承运人确实遭受了实际损失，这是认定并非货主的承运人是否享有保险利益的根本。

案例九：香港某散货公司申请认可和执行香港仲裁裁决案

【基本案情】

英属维尔京群岛某矿业公司（以下简称“矿业公司”）系成立于该群岛的公司，2019年2月21日注册为注册非香港公司。

2020年1月14日，香港某散货公司（以下简称“散货公司”）与矿业公司签订《租船合同》，约定由散货公司向某矿业公司提供船舶“MV EXPERT”和“MV PAN ENERGEN”，分别装运73500吨和75000吨铝土矿货物，从所罗门群岛伦内尔岛拉旺古一个安全锚地至中国山东一个安全港口，由矿业公司支付约定的运费。根据《租船合同》第17条的约定，合同纠纷在香港仲裁，适用英国法。

合同履行期间，因矿业公司未支付两航次相关运费及滞期费等费用而发生纠纷。2020年7月，散货公司在香港提起仲裁。

香港仲裁庭于2021年5月17日作出案涉《部分最终仲裁裁决》，裁决矿业公司向散货公司支付“MV EXPERT”相关赔偿金1003285美元及相关利息、“MV PAN ENERGEN”相关赔偿金1081258美元及相关利息。

2021年5月31日，香港特别行政区高等法院原讼法庭

哈里斯法官根据矿业公司的申请，经阅读英属维尔京群岛高等法院东加勒比海最高法院 2021 年 5 月 18 日发出的请求函以及相关文件，作出杂项案件 2021 年第 730 号命令：认可矿业公司的股东根据《2003 年英属维尔京群岛破产法》第 159（2）条的规定通过一致书面决议于 2021 年 3 月 25 日在英属维尔京群岛申请公司清盘，及为此委任清盘人；若因本命令对清盘人的委任做出认可，从而清盘人希望申请中止在高等法院进行的程序和/或在香港进行的仲裁程序或申请与之相关的其他指令，该等申请应呈交哈里斯法官或其指令的其他法官。

散货公司在内地申请保全某注册非香港公司财产后，申请青岛海事法院依法对案涉仲裁裁决予以认可和执行。

【裁判结果】

法院裁定认为，矿业公司的清盘属股东自动清盘，且未向香港特别行政区法院提交清盘申请，其并非依据香港《公司（清盘及杂项条文）条例》进行清盘，故该条例第 V 部第 183 条及第 186 条、第 IX 部第 325 条、第 X 部第 327 条第（1）项及第 330 条规定不适用于本案。法院裁定：认可和执行由 MokSai Kit、Clive Aston、Robert Gaisford 三名仲裁员组成的仲裁庭于 2021 年 5 月 17 日就“MV EXPERT”和“MV PAN ENERGEN”2020 年 1 月 14 日《租船合同》争议作出的《部分最终仲裁裁决》。

【典型意义】

被申请人矿业公司试图证明案涉最终裁决按香港法律被停止执行，从而根据《最高人民法院关于内地与香港特别行政区相互执行仲裁裁决的安排》第七条第一款第（五）项的规定，阻止最终裁决在内地的认可和执行。按照香港《公司（清盘及杂项条文）条例》第V部第183条及第186条、第IX部第325条、第X部第327条第（1）项及第330条规定，如被申请人按照该条例申请清盘，则最终裁决应停止执行。本案中，被申请人虽然已在香港注册为注册非香港公司，但其系依据英属维尔京群岛法律自动清盘，而并未依据香港法律向香港法院申请清盘，因此其援引香港《公司（清盘及杂项条文）条例》相关规定主张最终裁决被香港法律停止执行的抗辩不能成立。

本案正确查明并适用香港成文法，准确认定注册非香港公司依据非香港法律申请清盘不产生仲裁裁决依香港法律停止执行的后果，最终裁定香港仲裁裁决在内地的认可和执行，切实维护了香港仲裁庭的司法权威，有力保障了申请人的合法权益，为进一步加强两地司法协助、回应民众司法关切做出了有益的探索。

案例十：郑某诉王某海上船屋租赁合同纠纷案

【基本案情】

2015年，郑某购买了一艘绞吸式挖泥船改造成趸船浮码头，用较大的趸船替换了原来小的浮码头，改造后并未到有关主管部门办理登记检验经营资质等手续。郑某在趸船上加盖了2600平米的三层房屋，设立服务旅游社，经营范围为住宿、娱乐、休闲垂钓、餐饮（凭许可证经营）等，但并未办理餐饮、食品经营许可证。2018年7月22日，郑某与王某签订《海上船屋租赁合同》，合同约定将郑某坐落于青岛市的海上浮码头整体租赁给王某，租期三年，租金每年100万元。王某租赁后，用于餐饮宾馆经营，2020年1月15日，因疫情原因停止经营。2020年4月至6月，青岛市海洋发展局告知王某，其租赁的趸船超出了海域使用范围。2020年7月23日，该浮码头沉没座浅。郑某主张支付自2019年9月1日起至实际搬离之日止的租金（按照年租金100万元计算）及违约金30万元。

【裁判结果】

法院经审理认为，该案有以下几个焦点：一、郑某与王某之间的合同是否有效。该合同的租赁物为趸船码头上的船屋，从船舶管理角度看，违反《船舶检验管理规定》的规定；从港口码头管理角度看，违反《中华人民共和国港口法》的

规定；从海域的使用角度看，违反《山东省海域使用管理条例》《海域使用权管理规定》的规定；从海洋环境保护角度看，违反《中华人民共和国海洋环境保护法》的规定。因此，涉案租赁物不具备合法性，违反了相关法律、行政法规的强制性规定，涉案租赁合同无效。二、虽然涉案租赁合同无效，但郑某有权参照合同约定的租金标准请求房屋占有使用费。2020年发生的新冠疫情构成了不可抗力，因疫情原因停止经营期间的租金免除支付责任，王某应当支付137天的房屋占有使用费，共计375380元。三、关于违约金的主张。涉案合同无效，违约金条款自始无效，郑某关于违约金的主张本院不予支持。法院判决：王某向郑某支付自2019年9月1日起至2020年1月15日止的房屋占有使用费375380元；驳回郑某对王某的其他诉讼请求。

一审判决后，当事人双方均不服提起上诉。二审法院判决，驳回上诉，维持原判。

【典型意义】

青岛市滨海旅游资源丰富，滨海旅游业是青岛市旅游产业的重要特色。海上船屋是滨海旅游业的一种重要业态，可以满足人们对生活在美丽大海上的愿望，但相关经营应当符合法律法规要求。本案是一起因海上船屋租赁引起的纠纷。原告将其在趸船码头上非法改建的三层船屋出租给被告用于餐饮宾馆经营，合同履行期间发生纠纷，涉及租赁合同的

效力、新冠疫情期间租金是否扣减等问题，具有重要的指导意义。

案涉标的为趸船码头上的船屋，趸船码头是指用锚碇在岸边的、供船舶停靠的趸船组成的码头，兼具船舶和码头港口属性。因为具有船舶与港口码头的双重属性，其应当符合管理船舶与港口码头的法律法规的强制性规定。同时因其用于餐饮宾馆经营，应当符合海域使用和海洋环境保护的规定。但从本案事实看，违反了上述强制性规定。因此，案涉船屋租赁合同属于无效合同。

案涉租赁合同虽然无效，但王某存在实际占用海上船屋进行经营的情形，郑某有权参照合同约定的租金标准向王某主张房屋占有使用费。2020年发生的新冠肺炎疫情对国家经济发展和人民生活造成了重创，王某的经营活动因此于2020年1月15日停止。法院认定新冠肺炎疫情构成不可抗力，并据此免除了王某停止经营期间租金的支付义务。

最终，非法经营的案涉海上船屋沉没座浅，证明该未经审批的船屋的违法性和危害性。虽然当事人基于真实意思签订并履行了合同，但基于标的物的违法性，两审法院仍认定合同无效，违约金不予支持，有力维护了国家对海洋的监管秩序和人民的生命财产安全。