

宁波海事法院服务保障 浙江自由贸易试验区建设工作情况通报

前 言

2017年3月15日设立的中国（浙江）自由贸易试验区（以下简称“浙江自贸试验区”）位于舟山群岛，地处畅通国内大循环、联通国内国际双循环的战略枢纽之一，对全省乃至全国构建全面开放新格局具有重要影响。在最高人民法院、省委省政府、省高院关心指导以及浙江自贸试验区管委会大力支持下，全国首个以自由贸易试验区海事法庭命名的海事法庭（以下简称“自贸试验区海事法庭”）于2018年3月27日在舟山授牌成立。三年来，我院依法履行海事司法职能服务保障浙江自贸试验区，深度参与自贸试验区法治化进程，为自贸试验区营商环境优化、社会和谐稳定、海洋生态安全作了应有贡献。新时代蕴含着新使命、新机遇。2020年3月，习近平总书记在视察浙江工作时，赋予浙江“努力成为新时代全面展示中国特色社会主义制度优越性的重要窗口”的新目标、新定位。同年9月，国务院发布浙江自由贸易试验区扩区方案，浙江自贸试验区从舟山扩展至宁波、杭州、金义三个片区，明确“支持宁波海事法院发挥在推进国际航运物流枢纽建设中的服务和保障作用”；同年12月，省政府印发《中国（浙

江)自由贸易试验区深化改革开放实施方案》,提出“支持最高人民法院国际海事司法浙江基地建设……发挥杭州互联网法院、宁波海事法院等的服务保障作用”。国务院、省政府接连发文,对浙江海事审判提出殷切期望,在我院发展史上是首次,也为浙江海事审判事业迎来了史无前例的发展机遇。正如省委书记袁家军在浙江自贸试验区建设推进大会上强调的,全省上下要“开启高标准建设自贸试验区的新征程,加快打造新时代改革开放新高地和‘重要窗口’示范区”。中央和省里对宁波海事法院寄予厚望,为做好服务保障浙江自贸试验区工作指明了新航向。围绕上级部署要求,我院将始终坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导,坚决扛起海事司法护航浙江自贸试验区的重要职责,努力为我省争创社会主义现代化先行省贡献海事司法力量。

为总结回顾我院服务保障浙江自贸试验区建设的工作情况,发挥司法对社会治理、风险预防的引导功能,接受社会各界监督,促进工作沟通交流,我院以自贸试验区海事法庭挂牌3周年为契机,组织精干力量撰写本期海事审判白皮书,白皮书在分析我院三年来办结的涉浙江自贸试验区审判与执行案件基础上,介绍了工作中形成的有益经验和案件反映的法律风险,并选取若干典型案例,供自贸试验区主管部门、行业协会及企业群众参考,共同为浙江自贸试验区建设营造良好的法治氛围。

一、案件基本情况与特点

（一）收、结案情况

三年来，宁波海事法院共受理涉浙江自贸试验区案件共计316件¹，数量从2018年度的77件，增至2019年度的133件，平均审理用时38.36天。2020年，受国内外新冠肺炎疫情影响，涉自贸试验区相关产业如油储业、国际航运业、远洋渔业有所波动，导致案件数量稍有回落，保持在三位数以上为106件。

结案方面，共审结各类案件296件，标的总额超15.55亿元。其中，办结一审海事海商案件250件²，以调解方式结案109件，准予撤诉或按撤诉处理60件，移送其他法院管辖1件，判决80件，调撤率达67.6%，无一案经二审改判、发回，体现了程序公正和裁判质量。

（二）案件特点

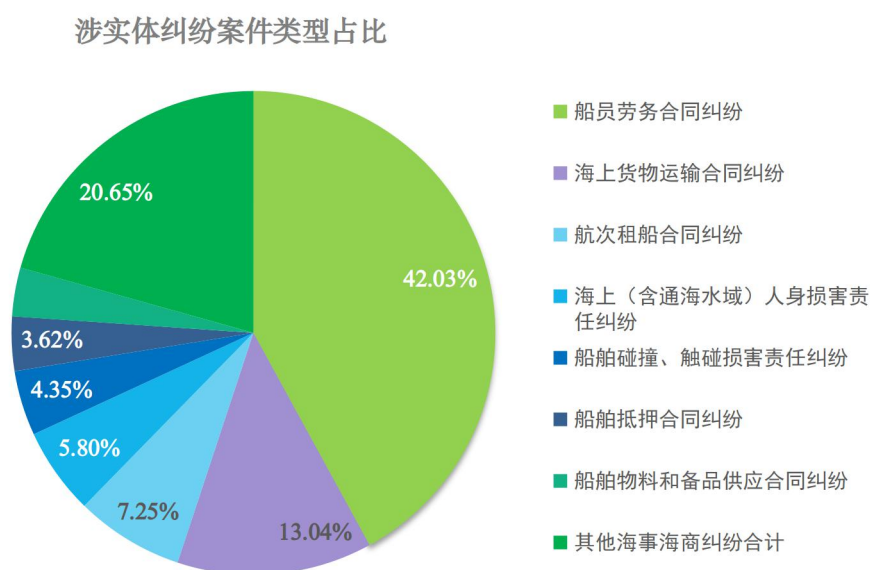
1. 案件类型多样，以传统海商合同纠纷为主

涉及37种纠纷类型，其中276件涉及实体纠纷（含一审海事海商案件269件，诉前调解案件7件），40件为海事特别程序案件。276件涉及实体纠纷案件中，前七位的案件类型依次为：远洋船员劳务合同纠纷116件、海上货物运输合同纠纷36件、

¹ 从2018年3月27日至2021年3月26日，以下皆为该时期数据。目前我国法院系统尚未统一界定涉自贸区案件的统计标准，本文采用“法律关系要素+产业政策”标准，即案件法律关系中，主体（包括住所地、经常居住地）、标的物、法律事实等任何一个要素涉及自贸区或符合自贸区产业政策的商事类案件，均认定为涉自贸区案件。各年度皆指本年3月27日至次年3月26日，如2018年度是指2018年3月27日至2019年3月26日。

² 不含申请扣押船舶、申请海事证据保全、债权登记与受偿案件等海事特别程序案件，另有19件海事海商案件未结。

航次租船合同纠纷 20 件、海上（含通海水域）人身损害责任纠纷 16 件、船舶碰撞、触碰责任纠纷 12 件、船舶抵押合同纠纷 10 件、船舶物料和备品供应合同纠纷 9 件，以上七种类型案件合计占比超 79.35%。（见下图）。



2. 二成以上案件的当事人系外国、港、澳、台民事主体
 当事人一方或双方系外国、港、澳、台民事主体的案件（简称“四涉”案件）64 件，占比 20.25%。涉及案件类型主要有诉前扣押船舶、诉前证据保全、船舶碰撞责任、海运集装箱租赁、船舶修理、海难救助等。其中，当事人涉港、澳、台案件 25 件，占比近四成，剩余超六成案件的当事人系境外民事主体，来自美国、英国、德国、新加坡、韩国、希腊、葡萄牙等十多个国家，主要为传统航运大国或进出口贸易大国，也有巴拿马、马绍尔群

岛、利比里亚、塞浦路斯、马恩岛、莫桑比克等船舶开放登记国，还有缅甸等船员劳动力输出较多的国家。诉前扣押船舶增幅明显，从2018年、2019年的每年3件快速增长至2020年的13件，较往年增长3倍多。

3. 与自贸试验区油气产业相关的纠纷呈上升趋势

受油气全产业链带动影响，船舶物料和备品供应、船舶代理、检验等行业发展较快，带动远洋渔需物资供应、船用燃料油加注、修船相关物料供应、外轮船舶代理等方面纠纷有所增长，其中，油品运输合同纠纷案件量的变化趋势较典型。2019年之前，油品运输合同纠纷案件仅有8件，2020年以来已增至18件。纠纷的增多，表明自贸试验区相关油气产业市场要素活跃度在不断提升，同时也暴露出产业发展中的潜在问题。该类案件原告主要为航运公司，被告主要为在自贸试验区注册成立的石油、化工、能源等类型的企业。比如，多案被告以虚拟地址注册登记，其实际办公场所、实际经营人却分散于全国多个省份，产生当事人维权难、法院送达难、执行难等诸多问题。自贸试验区企业管理和服务还有提升空间。

4. 船舶碰撞、触碰责任纠纷增长较快

自贸试验区产业发展带来的聚集效应，使往来“四涉”船舶数量激增，繁忙的航道、频繁的靠离泊操作增加了海上交通事故发生的几率。3年间，我院共受理涉自贸试验区船舶碰撞、触碰

案件 12 件，其中“四涉”案件 10 件，仅两案以判决结案，其余皆以调解、撤诉方式结案，调撤率高达 83.33%。

5. 远洋渔业纠纷较突出

舟山拥有我国首个国家级远洋渔业基地，远洋渔业船舶规模约占全国的四分之一，远洋渔业产业是浙江自贸试验区海洋经济的重要组成部分。在涉自贸试验区案件中，远洋渔业纠纷案件 161 件，占比超 50%。案件类型主要有船员劳务、海上人身损害责任、船舶物料和备品供应、船舶融资租赁、船舶营运借款、船舶买卖、船舶修理等，其中船员劳务纠纷尤为突出，达 116 件。由于远洋渔船作业地点分布在世界各大主要渔场，船员需长期出国工作，往返不易，取证难、维权难的问题长期存在，用工单位的人员管理也较困难。此外，基于舟山远洋渔业特有的发展历史，船舶挂靠经营情况普遍，船舶登记所有权人与实际所有权人剥离，增加了纠纷产生的概率和案件处理的难度。

二、我院服务保障浙江自贸试验区工作举措

浙江自贸试验区成立伊始，我院经过前瞻性调研出台《关于为中国（浙江）自由贸易试验区建设提供海事司法服务和保障的意见》，为涉自贸试验区案件的审理提供指引，在落实推进工作中，我院逐步明确“站好‘前哨’”“力争一流”“统筹推进”三项工作定位，为进一步发挥海事司法职能、保障服务自贸试验区建设锚定方向。三年来，舟山市委、市政府、市人大、市政协领导多次到自贸试验区海事法庭走访调研，帮助解决实际困难，对我院自贸试验区服务保障工作予以高度肯定及大力支持。

（一）建立“诉前扣船+诉前调解”涉外纠纷解决机制，助力建设东北亚保税燃料油加注中心

浙江自贸试验区的发展目标之一系建设东北亚保税燃料油加注中心，2020年，浙江自贸试验区舟山片区保税燃油加注船舶总计4555艘次，其中国际航行船舶约占供油总量的四成以上，实现保税燃油供应量472.4万吨，较2019年同比增长15.14%，稳居国内首位，世界第八位³。浙江自贸试验区吸引大量国际航行船舶来自贸试验区加注保税燃油，客观上为海事法院追踪并扣押外籍船舶创造了条件，但不可避免地导致相关海事扣押申请的增长。以申请扣押船舶实施海事请求保全是海事请求人的法定权利，但如实际扣船过多、处理时限较长，可能影响上游船用保税

³ 据舟山海事局网站2021年1月6日公布的数据。

燃料油供油企业在自贸试验区内拓展业务的信心，产生一系列负面影响，同时过多扣船还会妨害自贸试验区正常通航秩序，并加重办案负担。为此，我院从全面服务我省经济发展的大局出发，以保障推进自贸试验区法治建设的高站位，在实践中逐渐探索创设出了“诉前扣船+诉前调解”涉外纠纷解决机制，通过组建专业审判团队，将“诉前扣船”和“诉前调解”互相融合，一方面以必要的诉前扣船形成的保全为海事请求权人实现债权提供保障，另一方面以诉前调解带来的程序性优势，加快双方和解进度，促使尽早解扣船舶，从而减少损失，优化纠纷化解效率，发挥两种司法工具“1+1>2”的效用。截止2021年7月，我院共采用该机制处理诉前扣押“四涉”船舶案件15件（涉外轮13艘，实扣10艘），涉及国家和地区分别包括蒙古、塞浦路斯、利比里亚、伯利兹和马恩岛、关岛、新加坡、中国香港等；其中9案（涉外轮8艘）在诉前已及时调解，和解金额共计约4948.6万元，得到舟山市委政法委领导充分肯定。

（二）全方位保障中外船员合法权益，为国际海事服务基地建设构建和谐用工环境

我院高度重视保护外籍船员的合法权益，指派自贸试验区海事法庭青年干警牵头编撰完成了长达三万余字的我国海事法院系统首部完整详实的中英文海事诉讼指南，率先在自贸试验区外轮扣押工作开通“绿色通道”，以方便外籍船员及时实现权利、避

免滞留，展现公正高效的司法软环境，高效稳妥地处置了一批涉外籍船员案件，2021年，在处理“高诚1”轮扣押拍卖一案中，我院通过与地方政府、外事、卫生防疫等部门沟通协调，努力克服国际交通受阻的不利影响，顺利遣返了滞留船上的4名缅甸籍船员，赢得了船员们的感激和当事人的称赞，彰显了我院在疫情期间国际海事司法服务的高水平。

（三）探索检法互动，以海洋民事公益诉讼筑牢海洋生态安全底线

2019年，我院依法受理3起发生在舟山海域、由舟山市人民检察院提起的涉及非法收购、运输、出售海龟，损害海洋生态的民事公益诉讼案件。至今，我院共审结涉自贸试验区民事公益诉讼案件5件，判决及调解相关责任人赔偿生态修复补偿金660余万元。其中3起海龟案是我国海事法院首次受理涉及海龟保护的民事公益诉讼案件，案件庭审被最高人民法院评为第三届全国法院“百场优秀庭审”，产生了强烈的社会反响。

我院还积极开展公益诉讼的宣传工作。利用公益诉讼审判的契机，我院联合舟山市人民检察院共同举办“守护海洋”公益诉讼新闻发布会，呼吁社会公众自觉提升保护海洋生态环境的意识；在“6·5世界环境日”，联合多家涉海职能部门到宁波、舟山等地海岛渔村，向外籍船员、当地中小学师生介绍海洋环境保护的相关法律知识；督促破坏海洋生态环境的8名被执行人在当地主要

报纸刊载道歉声明，用鲜活的实例，营造通过民事公益诉讼依法保护海洋生态环境的法治氛围。

（四）强化综治思维、底线思维，通过妥善处置涉海涉船重大案件维护好安全生产秩序

浙江自贸试验区内航运、船舶修造企业密集，因行业形势不断变化，船企破产、船东涉刑事犯罪容易引发船员劳务、船舶抵押、船舶物料供应等系列纠纷。浙江自贸试验区设立以来，我院妥善审理了多批牵涉人员众多、矛盾突出、社会影响面较大的案件。例如，蔡某某所属的“远航 318”船因故搁浅于金塘北部防波堤边且丧失动力、无人值守，在 2020 年台风季节即将来临之时，如不采取措施，该船将对自贸试验区陆路出入的咽喉金塘大桥构成严重的安全威胁，我院根据某开发投资有限公司的申请，安排自贸试验区海事法庭主动牵头相关涉海部门共同协商，研究切实可行的处置方案，并引导被告采取措施消除危险，在台风季来临之前成功移走搁浅船舶，宣告本院首例先予执行案件顺利办结。

（五）以解决司法难题为导向，推动自贸试验区管理制度创新

1、提议设立送达地址确认书制度，积极推动解决自贸试验区内注册企业送达难问题

在审理 UES 国际（香港）控股有限公司与浙江和易海运股份有限公司海运集装箱租赁合同纠纷一案中，自贸试验区海事法

庭针对具有鲜明自贸试验区特色的“一址多照”问题，举一反三，根据最高人民法院关于在自贸试验区内注册的法人和其他组织送达问题的相关要求⁴，向自贸试验区管理部门积极反映，并推动协调解决无实际办公地址的自贸试验区内注册企业的法律文书送达问题，所提议的送达地址确认书制度已得到舟山群岛新区海洋产业集聚区的回应，并在新设企业登记过程中纳入此项制度。该案作为自贸试验区成立三周年典型案例向舟山市委政法委推送，并经自贸试验区法治研究会采用、转发，产生较好的社会指导意义。

2、建立健全海事司法与地方法院、协作单位之间的衔接机制，共同优化自贸试验区营商环境

针对自贸试验区造船航运企业在我院及地方法院分别诉讼、执行导致的信息不畅、缺乏长效协作机制问题，我院与舟山市中级人民法院联合出台了《关于建立沟通协调机制的实施意见》《民事执行工作沟通协调机制会议纪要》等重要文件，推动双方在包括涉自贸试验区案件的审判、执行等领域的全方位协作。2019年7月，我院自贸试验区海事法庭与舟山市中级人民法院自由贸易试验区法庭联合出台《关于造船航运企业破产案件审理中与海事案件相互衔接若干问题的纪要》，就管辖衔接、海事债权的确认、船舶扣押与移交、债权受偿顺序进行了明确。据此，我院参

⁴ 《最高人民法院关于为自由贸易试验区建设提供司法保障的意见》（法发〔2016〕34号）

与处理涉及浙江欧华造船股份有限公司破产相关系列案，相关 6 案结案标的达 2132 万元，为相关破产程序顺利推进提供有效支持，在办理申请执行人青岛某工程局与被执行人浙江某拆船有限公司申请强制执行一案，涉及被执行人逾 5 亿元的未结债务，在协调多方后，成功移送地方法院按破产处理，成为我院首例涉自贸试验区执转破案件。借助在地方法院设立的巡回审判点，我院积极开展巡回审判工作，三年来共在舟山开展巡回审判 45 件次，巡回审判点从原有的嵊泗、衢山增长至长涂、六横，海事巡回审判点布局得到更加优化。充分运用“平台+智能”建设成果，提升办案效率，通过与舟山海事部门搭建的“一键扣船”平台，实现了法律文件作出和“扣船”的“零时间差”，“一键触发”确保了在港船舶 100%的扣船成功率。探索通过“浙政钉”先行向渔业行政管理部门发送渔船查扣文书，率先提高渔船扣船的响应速度。

3、围绕纠纷多元化解需要，从海事司法层面为“海上枫桥经验”注入更多内涵与动力

为进一步探索和完善诉讼与非诉讼相衔接的矛盾纠纷解决机制，我院出台《打造新时代“海上枫桥经验”浙江样板的实施意见》，该意见在浙江自贸试验区得到了全面、创新落实。近年来，我院经常性指派法官到普陀等地海事渔事矛盾调解中心指导化解重大海难事故纠纷，在岱山县衢山镇、普陀区等主要渔区设立诉调联动服务机制，将大量纠纷直接化解在诉调联动服务站，在

舟山港综合保税区建立联络站，海事司法与人民调解之间的协作机制不断深化和落实，产生良好的社会效应，得到当地党政部门领导肯定。行业调解方面，我院与舟山市保税船用燃料行业协会就引入行业协会参与矛盾纠纷多元化解工作相关事宜初步达成合作意向，下步将继续探索建立长效协作机制、实现行业协会开展调解工作的规范化及常态化。同时，我院积极支持自贸试验区仲裁事业起步发展。2019年，自贸试验区海事法庭与刚成立的中国海事仲裁委员会浙江自由贸易试验区仲裁中心订立《关于建立海事纠纷委托调解等工作机制协作纪要（试行）》，明确约定海事纠纷委托调解的含义、原则、范围、条件、工作流程、联络与协调等事项，探索建立海事纠纷委托调解工作机制，为在自贸试验区内建立健全海事诉讼和海事仲裁衔接协作开了个好头。

（六）以问题短板为重点，打造适应浙江自贸试验区发展的硬核司法能力

1、常抓审判能力建设，确保纠纷审理质效稳步提升

自2018年以来，为方便涉外案件得到就近审理，我院修改案件分工制度，明确自贸试验区海事法庭恢复受理与辖区有关的所有海事案件、涉外涉港澳台海商案件以及申请设立海事赔偿责任限制基金及相关联的案件，选派资深业务庭庭长、审委会委员负责管理涉自贸试验区审判执行工作；由14名专业法官组成的涉自贸区案件审判团队，共同研讨、专业审理涉自贸区案件。涌

现了一批审理涉自贸区海事案件的专家型法官。针对案多人少突出矛盾，我院不断增强干警投入，进一步严把质效关口、强化审判流程效率，发挥审判团队战斗力，努力克服人少案多矛盾，运用诉调衔接、集约办案、科学分工等多种手段促使高效率办案；发挥“四类案件”督办和庭长日常评查机制，严防案件久拖不决，涉自贸试验区案件超 12 个月的长期未结率为 0；通过当庭裁判加快案件流转速度，涉自贸试验区案件的当庭裁判率位列全院第一。

2、真正把有实效的执行作为纠纷解决闭环的最后一环，切实解决执行难再进一步

坚持刚柔相济的执行理念，穷尽各类强制执行措施，强化执行震慑力，壮大执行声势；同时注重在符合条件的案件中灵活采取执行手段，引导债务人主动履行、依约履行，真正把有实效的执行作为纠纷解决闭环的最后一环。三年来，自贸试验区海事法庭赴嵊泗、衢山等边远海岛开展团队化大执行专项行动已形成常态；赴福建泉州扣押“成路 28”轮，赴山东石岛严肃处理“震远渔 809”“震远渔 810”船非法转移在扣船舶案件等，都对相关案件当事人产生深刻的教育启示作用；做好“六稳”工作、落实“六保”任务，将护航民生作为第一要务，涉及自贸试验区的船员劳务合同纠纷、海上人身损害责任纠纷等涉民生案件 131 件，均得到优先受理、妥善处置，未出现一起信访案件，在执行舟山中匀船务

有限公司系列执行案件的过程中，我院做好“六稳”工作落实“六保”任务，助力企业复工复产，较好地化解了债务危机，赢得了债权人的一致好评；注重人性化执行措施的运用，在多起执行案件中，通过灵活运用线上手段引导双方和解、暂缓采取失信限高等举措，优化执行的社会民生效果。

3、加强调查研究，增强发现新情况、解决新难题的本领

浙江自贸试验区自设立运行以来，不可避免地会因政策创新而产生法律问题，我院尝试主动“跳出案子看案子”，发挥调研和建议工作的司法能动价值，高质量完成最高人民法院调研课题《全国涉自由贸易试验区海商海事案件审判大数据专题分析（2015-2017）》（获最高院第三届司法大数据服务政府机关决策二等奖）、全省法院重点调研课题《关于为浙江自由贸易试验区建设提供海事司法服务保障的调研》（获评第二十六届海事审判研讨会一等奖）和多项院级重点课题，为我院做好服务保障自贸试验区工作提供智力支持。为了解实际情况，我院领导多次带队到涉自贸试验区经济管理部门和产业功能园区管委深入了解自贸试验区预判案件类型和各类法律风险，并建立了联络员制度，提供更精准、更及时的咨询服务。我院还派员参加中共舟山市委组织部在舟山市委党校举办的“自贸通才”培训班，并在培训结束后到自贸试验区企业挂职，深入一线分享经验及心得。

注重调研成果反哺社会，多次选派资深法官到舟山市人民检

察院、舟山市司法局、定海区人民政府、普陀区海洋渔业局、岱山县衢山镇人民政府等政府部门为相关领导、律师、法律工作者、航运业从业人员、渔业船老大们等讲解海事海商法律知识，交流自贸试验区最新法治动态。为海军远海测量支队官兵讲授船舶碰撞相关法律知识。

三、为浙江自贸试验区提供更充分、更高质量海事司法服务保障的建议和展望

（一）服务保障过程中发现的问题与建议

1. 保税燃料油加注产业配套不足及其法律风险。我院在相关调研中了解到，相关配套不足体现在如下方面：（1）有的外籍船舶经营人对从事自贸试验区保税燃料油加注业务的驳船流量计是否准确存在疑虑，尚需要船员通过传统的仓容测量与流量计进行对照，对于有分歧的部分，一般在互相理解、让步基础上协商解决，不轻易提起诉讼或仲裁；（2）虽然舟山市港航和口岸管理局于2019年发布《浙江自由贸易试验区船用保税燃料油供应“舟山船型”技术实施指南（试行）》，但是实践中燃料油加注业务经营人自有驳船较少，驳船一般采取从市场租赁的方式得来，租赁形式为船东配备船员的定期租船合同，租期一般为一年，尚未出台符合保税燃料油加注业务需求的格式合同、船舶保险。

这些不足之处可能引发如下法律风险：一是在流量计与仓容测量结果有较大差距且难以协商一致的情况下，加注业务经营人面临是否申请扣押船舶的决策风险以及承担船舶错误扣押导致的赔偿风险，如果申请扣押船舶，则相应的诉讼保全责任保险机制有待确立，同时如果发生两船碰撞，外籍船舶在法律上也可以申请扣押提供燃料油的驳船，需要在制度上建立防范驳船因碰撞触碰事故、经营原因被司法扣押的风险；二是实体争议方面，对

于保税燃料油流量计是否准确、测量方式是否合理，目前仅有舟山地方标准《船舶燃料油加注工艺技术规范》，加注业务经营者需要举证证明其工艺、设备符合规范要求，并承担举证不能的不利后果；三是驳船所属船舶所有人因船员管理、经营不善导致驳船因他人留置、司法扣押，从而影响正常的业务开展。

对此，建议如下：（1）在通过书面或邮件方式签订保税燃料油加注合同时，将《船舶燃料油加注工艺技术规范》作为判断加注业务是否符合规范的技术标准，约定流量计结果的合理误差值，在未超出合理误差值时，应当按照流量计认定加油数量；（2）建立保税燃料油加注相关纠纷的快速解决机制，优先约定海事仲裁、商事调解等非诉方式，以发挥仲裁、调解的灵活便利优势；（3）建立申请扣押外轮风险评估机制，与专业的海事法律服务机构建立合作机制评估扣船风险；（4）探索开发符合驳船经营特点的财产保险，承保驳船在指定海域范围进行加油、往返、补给时发生的碰撞触碰风险；（5）加大自有驳船建设力度，从金融财税、检验管理等层面予以政策支持；（6）规范驳船租赁业务，完善并出台驳船租赁合同范本，适当延长租期，争取驳船所有人将驳船业务与其他业务予以区分管理。

2. 油品交易不规范及其法律风险。具体表现在：（1）一物多卖。审理案件时发现油品交易链条过长、油品在运输仓储期间存在多个货主张所有权、部分货主向公安机关控诉上家合同诈

骗、部分货主向海事法院提起诉讼要求交付货物的现象，在多个买家均支付了货款的情况下，油品的所有权争议较大；（2）油品交易企业注册登记不规范。有的油品交易企业利用自贸试验区优惠政策办理了注册登记，但登记的法定代表人、股东均非实际经营人，因拖欠运费被诉至法院后，出现公司法定代表人完全不知道公司经营情况、公司经营地址不明、实际经营人无法联系的现象。

对此，我们建议：（1）引导市场主体通过专业的油品交易平台进行油品贸易，探索建立与平台配套的油品运输物流及仓储管理信息平台，供贸易各方随时获知油品动向、数量。（2）落实新设企业登记法院诉讼用送达地址的确认制度，引导油品交易企业如实登记、补充登记公司实际经营人身份、联系方式和公司实际经营场所。

3. 远洋渔业抗风险能力弱及其法律风险。浙江自贸试验区所辖区域内有不少远洋渔业企业，其名下船舶大多系舟山个体个人或多人合伙购买、经营，吸收部分社会资金并向银行抵押借款造船、买船再通过远洋渔业生产归还借款，是实践中常见的情形。这种生产模式对国家远洋渔业政策变化非常敏感，抗风险能力较弱，加上2020年以来新冠肺炎疫情对海鲜冻品的影响至今未消，极易产生拖欠船员工资的群体性纠纷。办理此类案件发现主要有两个方面的问题：一是虚假诉讼问题，有的船东法律意识、诉讼

诚信意识不强，因拖欠船员工资对船员有亏欠心理，在资不抵债的情况下与船员共同虚构部分工资欠款，企图制造虚假诉讼牟取不法利益；二是放水养鱼与船东逃债的问题，有的船东因银行贷款到期不能续贷、未能申请到新的远洋渔业捕捞项目出现资金链断裂，拖欠船员工资合计数十万元，拒不配合法院司法扣押，擅自到未经批准可以捕捞的外国海域进行生产作业，被船员发现和举报。我院在渔业主管部门协助下将船找回并予以扣押、对船东予以严肃训诫与罚款，船东最终筹集到社会资金用于支付船员工资，船舶得以继续生产。

对此，我们建议：（1）远洋渔业生产应当早日走出以个体为主、高负债造船及经营的高风险程式，走真正的公司化、规模化、产业化经营，提供科技对生产效率、利润的贡献值，减少对国家远洋渔业政策、柴油补贴政策的依赖；（2）远洋渔业生产者应当增强法律观念和诚信意识，

（二）提供更充分、更高质量海事司法服务总体思路及举措

提供更充分、更高质量海事司法服务要求我们必须转换思路，要以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，紧紧围绕忠实践行“八八战略”，奋力打造“重要窗口”的主题主线，以创建全国一流海事法院、勇当全省法院领头雁为目标，谋定后动，明确目标定位，正确处理被动审理具体个案和发挥司法服务能动性之间的关系，发挥海事审判职能，精准对接浙江自贸试验区的司法需

求，全力保障浙江自贸试验区深化改革开放。具体而言，可以从聚焦主动作为、聚焦特色产业、聚焦诉源治理和聚焦扩片提升四个方面提升服务保障工作成效。

1. 聚焦主动作为，积极发挥司法服务的能动性。一是积极回应浙江自贸试验区扩片带来的新挑战和新要求，从为浙江自贸试验区深化改革开放提供海事司法服务保障的角度出台新的工作意见。二是大兴调研走访之风，维护和拓展与自贸试验区管委会法制局、行业协会等之间的沟通机制，广泛倾听重点企业、律师、仲裁机构等对海事司法服务的需求。三是巩固涉自贸试验区案件的审理质量。健全相关标准，更加科学、合理、准确的识别涉自贸试验区海商事案件。对自贸试验区法治建设产生导向性或具有指标意义的重大案件，集中专业法官力量，集体研判、形成最佳处理思路、争取最优的社会效果。四是注重塑造影响力。定期研究自贸试验区涉诉、不涉诉案件的规律和发展趋势，编写应用分析专刊；定期发布涉自贸试验区海事审判白皮书，通过召开新闻发布会及个案专题通报等形式，固化工作成效、提升宣传效果、彰显司法透明度。

2. 聚焦特色产业，着力强化司法服务的针对性。习近平总书记指出，自贸试验区建设的核心任务是制度创新。一是关注制度创新衍生风险的化解，为有关部门决策、行业发展和企业经营提供精准的司法建议和意见，如“先供油、后报关”、同商品编码

保税油品混兑等，其中潜在的民商事法律风险为海事审判提前介入研判提供了现实需求。二是关注传统纠纷伴生风险的防控，浙江自贸试验区的船舶物料备品供应、船员劳务纠纷、船舶修造合同纠纷等，纠纷的基本特征与以往相同，但具备一定的新特点，需要随时关注其与自贸试验区特色产业的连接点。三是探索自贸试验区海事破产案件的管辖，对海事债权人合法权益保障提供新路径。

3. 聚焦诉源治理，切实提升司法服务的实效性。一是前瞻性研究及预防自贸试验区制度创新化解法律风险，当好社会综合治理的积极参与者，在化解重大商事纠纷、渔区群体性纠纷上，起到带头作用；二是发挥诉源治理的实效，深入弘扬“海上枫桥经验”，不断优化、强化与海事仲裁、商事调解、人民调解、律师调解等的协作机制，推进诉前调解和即时履行，避免程序空转给当事人和法院带来的额外负累，切实提升人民群众的司法获得感。

4. 聚焦扩片提升，构建海事司法服务保障的新网格。一是继续总结服务保障浙江自贸试验区舟山片区的成熟经验和有益做法，结合其他片区特色，有针对性地进行推广。深入调研，系统梳理与自贸试验区产业发展密切相关案件的处理情况，培育更多精品案例，做好司法建议、司法宣传，延伸审判职能。二是专题分析新片区海事司法需求，与相关专班、管委会、行业协会加

强联系，确保司法决策科学合理，依法助推扩区后各片区稳健发展。三是主动研判扩区对现有海事审判组织区域布局的影响，争取在新片区尽早建立海事巡回站点，在有条件的地方设立海事法庭。四是全面提升案件处理模式，在涉自贸试验区领域重点推进海事海商（含破产）、海事行政、海事刑事“三合一”改革，实现涉海事纠纷的集约化审理与执行。

四、典型案例五则

案例一：UES 国际（香港）控股有限公司与浙江和易海运股份有限公司海运集装箱租赁合同纠纷案⁵

【基本案情】原告 UES 国际（香港）控股有限公司（以下简称 UES 公司）系提供集装箱租赁服务的香港公司，被告浙江和易海运股份有限公司（以下简称和易公司）系舟山新区招商引资注册于舟山经济开发区的企业，双方自 2008 年起长期存在集装箱租赁关系，UES 公司依约向和易公司交付了集装箱，但和易公司未能依约支付租金，欠款金额合计 981906.63 元。合同履行过程中，双方补充约定，由 UES 公司先行向和易公司指定的第三方垫付收箱费，截止案发时，和易公司仍拖欠 UES 公司为收箱垫付的费用 200 余万元。UES 公司收回集装箱后发现部分集装箱箱体破损，要求和易公司支付维修费用 359200.47 元。本案办理过程中，因和易公司登记住所地与实际经营地不同，UES 公司亦未能提供和易公司的有效联络方式，我院屡次送达未果。承办法官穷尽送达手段，最终送达成功。生效裁判认为，UES 公司和易公司间集装箱租赁合同关系合法有效，和易公司理应依约支付租金，并根据补充协议约定向 UES 公司返还垫付收箱费，但 UES 公司对修箱费的主张，因未提供有效证据证明修理费用的真实性、合理性，依据不足，法院未予支持。UES 公司和易

⁵ 宁波海事法院（2019）浙 72 民初 1055 号。

公司皆息诉服判，本案判决已于 2019 年 12 月 31 日生效。

【典型意义】本案一方当事人系香港主体，另一方当事人系注册于自贸试验区内的国内企业，属于典型的涉自贸试验区案件。法院在审理中查明，UES 公司提供的和易公司地址仅为登记注册地，而非和易公司实际经营地，我院屡次送达无果，若采取公告送达，则本案可能在和易公司缺席的情况下作出有利于 UES 公司的判决。我院本着对自贸试验区经营主体高度负责的态度，穷尽查明手段，在尝试联系和易公司前职员、检索旧案信息等均无果的情况下，通过百度搜索查询到了和易公司业务员登记在第三方平台下的业务联系电话，从而最终与和易公司法定代表人取得了联系，和易公司得以如期到庭应诉答辩，从而使和易公司应有的诉讼权利得到保障。判决作出后，双方皆服判息诉。自贸试验区登记注册企业实际经营地位于自贸试验区外的情况并不鲜见，为司法送达造成诸多不便，亦不利于平等保护诉讼各方利益。有鉴于此，我院召开专题会议研讨对策，向自贸试验区管委会反馈情况，建议采取注册企业送达地址确认书填报机制，有效填补了自贸试验区虚拟地址企业联络不畅的漏洞。

案例二：钦盾船舶工程（上海）有限公司（MARINE CORROSION SERVICE LIMITED）与北威航运有限公司

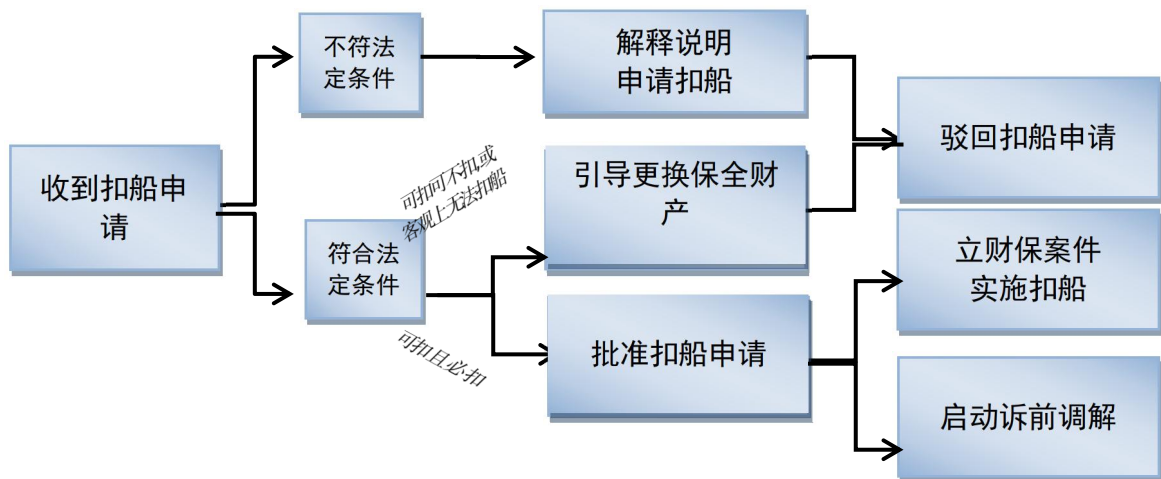
（NORTHVILLE NAVIGATION LTD）申请扣押船舶案⁶

【基本案情】钦盾船舶工程（上海）有限公司（以下简称钦盾公司）因与“CAPE NORTHVILLE”轮的船舶所有人北威航运有限公司（以下简称北威公司）船舶物料与备品供应合同纠纷，于2021年1月19日向本院提出扣押停泊在中华人民共和国舟山港的马绍尔群岛籍“CAPE NORTHVILLE”轮，并要求北威公司提供10万元担保的诉前海事请求保全申请。我院马上组建专门团队，主动向钦盾公司介绍了“诉前扣船+诉前调解”涉外纠纷解决机制后，提前开展各项准备工作。经专门团队研判，本案标的额较小，案涉“CAPE NORTHVILLE”轮为89441总吨油轮，据初步测算，若实施扣船，钦盾公司需提供的担保金逾千万元，而扣船期间船舶期租损失也将远高于本案标的额，故本案最合理有效的解决途径是调解。经查，“CAPE NORTHVILLE”轮海外船东几无偿债能力。专门团队充分发挥能动性，查找到“CAPE NORTHVILLE”轮所涉另案的具体信息，辗转与船东建立起了有效的联系，为北威公司在船舶离港前筹措物料款争取到了宝贵的时间。2021年1月25日，北威公司支付了本案物料款，钦盾公司于本院实施扣押措施前撤回了申请，船舶未得到实际扣押，2月1日“CAPE NORTHVILLE”轮按原计划离港。

【典型意义】2020年，全球新冠肺炎疫情对国际航运业冲

⁶ 宁波海事法院（2021）浙72财保4号。

击巨大，而发生在自贸试验区的诉前扣押外轮案件数量不降反增。为有效应对这一局面，我院自贸试验区海事法庭探索创设了“诉前扣船+诉前调解”涉外纠纷解决机制，强化立案引导，严格依法审查扣船要件，向钦盾公司释明扣船风险及担保要求；对符合扣押条件的，尽快实施扣押；做好放船担保释明以及和解、调解工作（如下图）。本案的妥善处理，表明船舶到浙江自贸试验区加油并不会增加被不当扣押、恶意扣押带来的法律风险，反而在专业审判团队协调下可以快速化解大量纠纷，让“外轮到浙江自贸试验区舟山片区加油”具有接受补给和解决纠纷的双重价值。



案例三：姜国康、刘涛、沈大勇与舟山市人民检察院海事海商纠纷公益诉讼案⁷

【基本案情】舟山市人民检察院在履行职责中发现沈大勇、姜国康及刘涛非法收购、运输、出售珍贵、濒危野生动物（海龟）。

⁷ 宁波海事法院（2019）浙72民初810号。

公安机关查获涉案海龟共计 107 只，均为国家Ⅱ级保护动物。三人行为破坏了国家重点保护野生动物资源和海洋生态环境，损害了国家利益和社会公共利益，舟山市人民检察院提起诉讼，请求法院判令各被告公开赔礼道歉，并在各自责任范围内承担连带赔偿生态修复补偿金。法院一审判决被告沈大勇等人公开赔礼道歉；被告沈大勇对 3123600 元生态修复补偿金承担赔偿责任，被告姜国康、刘涛对上述生态修复补偿金中的 69600 元承担连带赔偿责任。被告沈大勇提出上诉，浙江省高级人民法院于 2020 年 3 月 20 日作出（2020）浙民终 158 号民事裁定，按上诉人沈大勇自动撤回上诉处理。现一审判决已发生法律效力。

【典型意义】本案是全国首起涉及海洋生态资源保护的民事公益诉讼案件，是海事法院对涉海民事公益诉讼的全新尝试，在配合公安、检察院和政府部门打击破坏野生动物资源和海洋生态环境违法行为的同时，充分发挥了法院保障海洋环境资源的审判职能，在社会上起到良好的警示教育作用。本案在认定三被告的侵权行为时，对侵权客体的认定突破了传统意义上的具体对象，将侵权客体认定为野生动物资源和海洋生态环境，且从完整的市场交易链条的角度论证了三被告的收购、运输、出售行为与野生动物资源和海洋生态环境的破坏之间均具有因果关系。关于生态修复补偿金，生效判决采用国家二级保护动物的价值按该动物物种资源保护费 6 倍的标准计算，对于保护野生动物，严厉打击破

坏海洋资源和生态环境的违法犯罪具有重要意义，对类似案件的处理具有很好的借鉴和参考价值。

案例四：李召能与平太荣远洋渔业集团有限公司海上人身损害责任纠纷案⁸

【基本案情】原告李召能与被告平太荣远洋渔业集团有限公司（以下简称平太荣公司）海上人身损害责任纠纷一案，2017年3月5日，李召能与平太荣公司签订远洋捕捞劳动合同，随后，李召能上船赴南太平洋作业。2018年11月20日，李召能突发脑梗死右侧肢体偏瘫，事发时船舶距美国夏威夷约700海里。平太荣公司当日即联系各方申请船舶进港救治船员。5天后，李召能被安排至夏威夷港皇后区医疗中心救治，病情缓解后，由美国临床医疗人员护送入境回国。回国后，李召能继续入院接受治疗。平太荣公司为李召能垫付医疗等各项费用合计72万余元，其中海外治疗费用为58万余元。经鉴定，李召能构成七级伤残。李召能认为，其出国前经过体检，各项生理、心理指标正常，因持续21个月在南太平洋海上工作，身心受损并致残，且在偏瘫后5日才得到救治，平太荣公司作为雇主应承担全部赔偿责任。李召能诉至法院，主张损失170余万元，扣除平太荣公司之前已支付款项，要求平太荣公司赔偿104万余元。法院经审理认定：李

⁸ 宁波海事法院（2020）浙72民初190号。

召能人身损害损失金额 155 万余元。李召能在船上工作期间突发脑梗死，平太荣公司已尽及时救治义务。李召能疾病发生及不良后果系自身疾病及外因共同作用所致，自身疾病包括高血压、吸烟史、动脉粥样硬化等系主要原因，其中高血压与平太荣公司的工作性质存在一定关系；外因包括远洋作业工作周期长、过度劳累、气温变化等，为轻微诱因，其中船上工作过度劳累与平太荣公司对远洋船员的工作安排不周也存在一定关系，故法院酌定可归责于平太荣公司的病因为 30%，应由平太荣公司承担 46 万余元。鉴于平太荣公司已垫付 72 万余元，经抵扣，平太荣公司无须再向李召能支付赔偿金。2020 年 9 月 25 日，法院作出一审判决，驳回李召能的诉讼请求。双方服判息诉。

【典型意义】本案裁判确立了船员因自身疾病致残，自身应承担主要责任的基本归责原则，对类案处理有示范、引导作用。在分析过程时，充分考虑到涉外渔业的作业模式、周期、环境等与近海作业、陆地作业明显不同，认为船东管理过程中应更注重保障远洋船员身心健康，对船企在事故中积极联络国内外各方、多方奔走，垫资重金在海外抢救船员生命的行为予以肯定，体现了司法对远洋船员正当权益的保护。一审判决作出后，我院法官认真做好判后答疑、情绪疏导、缓和矛盾，船东不仅承诺不再就超额垫付费用向船员主张返还，还同意另行给予李召能人道主义补偿金 1 万元，缓解了受伤船员及家属的实际困难，李召能服判

息诉的同时，感动于平太荣公司对员工的关怀与体恤。

案例五：万海航运股份（新加坡）有限公司（WanHaiLinesSingaporePte.Ltd）与何金儿船舶碰撞损害责任纠纷案⁹

【基本案情】2018年5月1日，海面因雾能见度不良，被告何金儿所有的“浙岱渔 11229”船由外海驶往岱山途中，与原告万海航运股份（新加坡）有限公司（WanHaiLinesSingaporePte.Ltd）（以下简称万海公司）所有的在嵎山岛南侧约2海里水域锚泊的“WAN HAI 506”轮发生碰撞，造成两船各有不同程度的损害。事故发生后，舟山嵎泗海事处于2018年7月20日出具了事故调查报告，认定“浙岱渔 11229”船对本起事故负主要责任；“WAN HAI 506”轮对本起事故负次要责任。2020年4月21日，万海公司向法院提起诉讼，请求判令何金儿对涉案碰撞事故承担95%以上的责任，并赔偿损失157万余元及利息。经法院核定，万海公司遭受的合理损失包括船舶修理费和停租租金损失，合计为131余万元；何金儿遭受的损失包括船舶修理费、渔货和渔具损失等，合计55万余元。一审判决，万海公司对涉案事故承担15%的过失责任，何金儿承担85%的过失责任，双方赔偿责任相抵，何金儿赔偿万海公司损失103万余元及利息。万海公司与何金儿

⁹ 宁波海事法院（2020）浙72民初617号。

均服判息诉。

【典型意义】本案万海公司为新加坡注册的公司，何金儿为舟山本地渔船个体经营者，双方在船舶营运、管理水平、责任承担能力和诉讼能力等各方面实力较为悬殊。万海公司委托代理律师参加诉讼，何金儿船老大本人出庭应诉。审理中，法官特别注重引导和释明，数次进渔区调查取证，准确核定各方损失，对诉讼主体权利给予平等保护。责任认定方面，涉外船舶碰撞纠纷通常因外轮靠泊、作业、航行引发，多为主要责任人。而本案中，外轮一方在事故发生时为锚泊船，为次要责任方，反而是国内渔船作为在航船，系主要责任方，因此，在责任认定上具有一定的特殊性。本案经过前期充分调查，结合主管部门作出的事故报告，深入分析碰撞紧迫局面形成后各时点两船的航迹与处置行为等事故原因，在详尽说理的基础上对各方责任比例作出准确判定，判决说理有较强的说服力，对审理同类船舶碰撞纠纷案件具有较大的借鉴价值。