

宁波海事法院关于打造“海上枫桥经验” 特色样本的情况通报

前 言

党的十八大以来，习近平总书记提出了一系列社会治理的新理念新战略，特别是对坚持发展“枫桥经验”作出重要批示，要求把“枫桥经验”坚持好、发展好。为深入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”的要求，省高院要求全省各级法院大力推进“诉源治理”，把创新发展新时代“枫桥经验”作为参与社会治理的重要途径。近几年来，随着浙江海洋经济的深入发展，宁波海事法院收结案数连续多年位居全国海事法院前列。为积极应对新时代公正司法、司法为民的新挑战，宁波海事法院创新运用“枫桥经验”化解海事海商矛盾纠纷，围绕海事司法领域“最多跑一次”改革目标，精心打造“海上枫桥经验”特色样本。

一、践行“海上枫桥经验”特色样本的基本情况

我院以构建形式多样、运行规范的诉调对接机制为目标，畅通矛盾纠纷解决渠道，努力实现从司法调解的“一元”独奏发展为多方力量诉前化解的“多元”合奏。在认真总结前期践行“枫桥经验”特色做法并梳理存在问题的基础上，我院于2019年出台《宁波海事法院关于打造新时代“海上枫桥经验”浙江样板的实施意见》，通过建立专项机制使我院践行“海上枫桥经验”工作从探索型、分散型、自发型向规范化、制度化、

常态化转型升级，现已形成渔区版、行业版、“一带一路”版三大“海上枫桥经验”特色样本。

（一）渔区版“海上枫桥经验”保障“平安渔区建设”

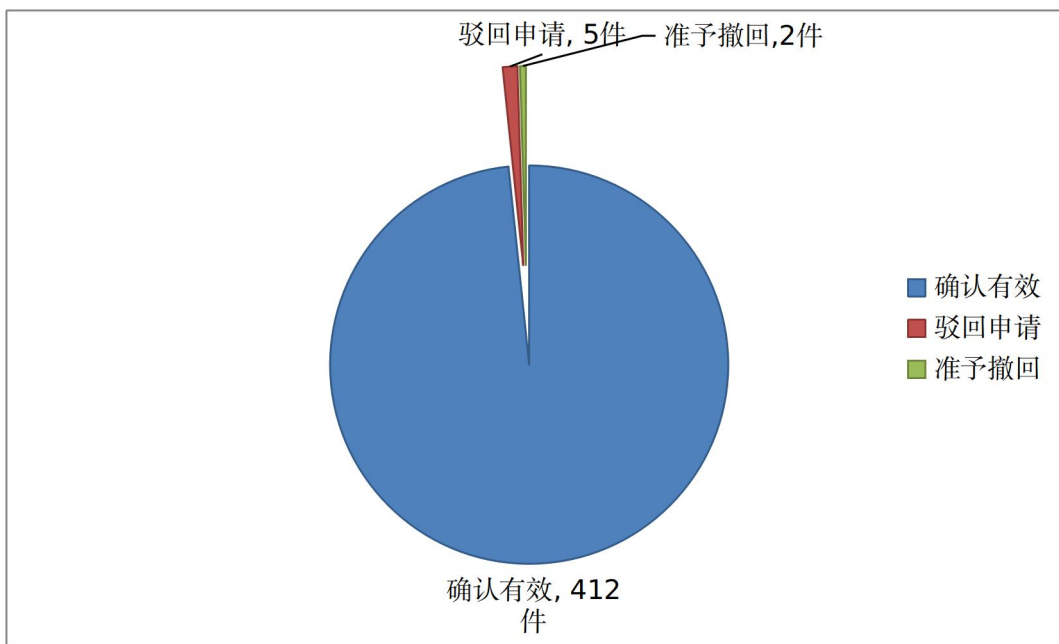
近年来，为积极推动渔区社会管理创新、保障现代渔业转型升级，我院着眼于“平安渔区”建设，按照“主动服务、突出重点、连点成线、组团对接”的工作思路，有针对性地向基层渔区延伸司法服务，分别在嵊泗、衢山、普陀、定海、奉化、象山、温岭等重点渔区建立渔业海事纠纷调处工作联络站。

一是大力开展诉调对接工作。我院先后与象山县渔业海事人民调解委员会、舟山普陀区人民调解委员会、温岭石塘和松门渔办等涉渔调解组织建立了诉调衔接工作机制，通过当地海渔事调处中心、人民调解委员会、法院诉前调解等多层调解形式过滤分流，基本实现渔区民生矛盾纠纷多数就地化解、少数诉讼断后。2019年8月，我院与象山县委签订《关于建立矛盾纠纷多元预防化解机制的会议纪要》，为进一步加强诉源治理，坚持将非诉讼纠纷解决机制挺在前面，设立宁波海事法院象山诉调服务点和石浦诉调服务点。立案庭及各派出法庭应地方党委政府邀请，提前介入涉重大海难事故的人身损害纠纷调解，将矛盾纠纷化解在萌芽阶段，极大地维护渔区的生产生活秩序和社会安全稳定。象山渔区诉调对接机制在成功运行后，现已形成良好示范效应，引起其他重点渔区相关部门的高度关注，下一步我院将复制推广这一模

式。

二是为渔区调解提供法律指导。针对渔区人民调解员、特邀调解员海商法知识水平有限的问题，我院积极组织业务庭骨干为基层渔业协会、人民调解委员会举办法律讲座，并积极推广 ODR 平台和浙江移动微法院。通过以案说法的形式，为海岛群众、“船老大”举办案例讲座，强化渔区群众法律风险防范意识。如为象山全县的人民调解委员会开展人身损害纠纷案件调解的讲座，为舟山衢山镇开展船员劳务合同纠纷的专题讲座，吸引该镇 31 个社区（村）的调委会主任、特邀调解员、人民调解“船老大”以及对接工作室参加。开展巡回审判进渔村、日常电话沟通开展法律问题指导，支持重点渔区基层人民调解工作。

三是依法予以司法确认。对经渔区人民调解达成的非及时结清的调解协议，我院依法通过司法确认人民调解协议程序，及时审查，对符合条件的人民调解协议进行确认，赋予其强制执行力。确认协议有效作出后，通过当地人民调解员及时履行督促，确保无一案申请法院强制执行。2017 年以来，我院共受理请求确认人民调解协议效力案件 423 件，其中确认协议有效 416 件、驳回申请 5 件、准予撤回申请 2 件（见图一）。“人民调解+司法确认”模式，不仅免除了当事人讼累，又节约了司法资源，为当事人更好地履行调解协议提供了强有力的法律保障，充分发挥了海事审判工作在社会管理创新中的积极作用。



图一 请求确认人民调解协议效力案件情况

四是联合渔业主管部门制定并推广统一规范的渔船船员劳务合同。针对渔船船员劳务纠纷中，绝大多数船员未签订合同、船员结束劳动后未规范结算的问题，在象山渔业部门的邀请下，我院结合司法实践，在多方调研收集有关部门及利益方意见后，制定统一规范的渔船船员劳务合同并在象山渔区进行推广，一则通过合同条款强化雇佣双方安全生产意识，二则从源头上强化雇佣双方契约意识，进一步促进船员劳务市场规范运行。目前该合同范本在宁波象山推广运用，已对外发送合同文本一万余份，签订合同近两千份，社会反响积极热烈。

五是积极派员参与当地政府纠纷调解工作。依托与相关部门建立的诉调衔接合作机制与良性互动合作关系，我院法官多次受邀参与重大、复杂海事海商案件协调处置工作，成

功协助化解多起重大海损事故引发的人身损害责任纠纷。2018年以来，我院先后派员前往象山石浦、舟山衢山等渔区参与人身损害、船员劳务纠纷等调解三十余次，日常电话解答与指导调解工作近三百次。例如，2018年7月，受洋浦中良海运有限公司破产影响，“大禹洋山”轮船东以分担损失为由，将涉及180余家企业的350多个集装箱货物卸至大榭兴发码头并向货主索要放货费用，引发大批货主聚众围堵码头的激烈矛盾。大榭管委会与政法委对此情况高度重视，我院应大榭政法委邀请，第一时间派员参与调解，最终促成协议达成，避免了一起群体性矛盾再次升级。

（二）行业版“海上枫桥经验”促进海洋经济有序发展

一是加强海事司法与港航服务、行业协会之间协作联动。我院于2014年与宁波港集团有限公司（现省海港集团成员、宁波舟山港集团前身）签署《平安港区共建备忘录》，就青年法官港口业务实践、海事司法协助、涉港口企业案件巡回审判等工作开展合作。机制建立以来，我院成功处理了亚洲最大的45万吨原油码头被日船撞击致损案，这起历时长、标的额大、争议激烈且对当地港口经济发展有重大影响的涉外海事纠纷以调解形式得到妥善处理。另外，我院加大行业版“海上枫桥经验”探索力度，充分发挥地区优势，与当地行业协会紧密联系，目前已与舟山市保税船用燃料行业协会、舟山贸促会等组织达成诉调对接合作意向。

二是成立宁波国际货运代理调解中心。指导货代行业协

会成立宁波国际货运代理纠纷调解中心，主要负责宁波地区货代纠纷行业调解。近三年来，通过委托调解方式，该中心协助我院成功调解货代纠纷 89 件，我院专职调解法官指导该中心一站式调解涉及 16 家企业的 18 起货代纠纷并依法予以确认。在调解中心调解下，因货代合同履行引发的扣押提单纠纷案件也大多以和解撤诉的形式结案。在我院立案庭受理的涉及强制交付提单的强制令案件中，65.4%由货代中心特邀调解员参与调解案件，绝大多数经调解撤诉。即使调解未成功，因有调解员的提前介入沟通，也使强制令在执行阶段更为顺畅，如我院在新冠肺炎疫情之后受理的一批强制令案件，经过特邀调解员居中协调，被请求人在本院裁定作出后即主动交出提单，节省了大量司法资源。经过我院与宁波国际货运代理调解中心共同努力，目前货代纠纷诉调对接机制知晓度和接受度正稳步提高，宁波国际货运代理调解中心这一解纷品牌未来可期。

三是创新推进海事行政争议调解工作。坚持推动与海事、海警、自然资源、海洋环境等行政机关建立预防和化解行政争议联席工作制度，强化与涉海行政机关的良性互动。2019 年 1 月，我院率先设立全国首家“海事行政争议调解中心”，为促进海事行政争议调解中心的有效运行，保障海事行政争议调解中心的规范运作，我院陆续制定了相关配套机制，出台了《浙江海事行政争议调解中心工作规则（试行）》《浙江海事行政争议调解中心特邀调解员选聘和管理办法（试行）》、

调解流程图等，为海事行政争议调解中心的有效运行和发展建设打下了坚实基础。

（三）“一带一路”版涉外“枫桥经验”助力构建对外开放新格局

一是建立涉外海事海商纠纷诉调衔接工作机制。针对义乌地区海事海商纠纷数量多、海事海商纠纷专业人才缺乏、当事人前往宁波诉讼路途较远等问题，我院通过多次与义乌地区相关行业协会代表座谈，并与相关调解组织沟通协商，于2019年3月与义乌市涉外纠纷人民调解委员会顺利签署了《关于建立义乌涉外海事海商纠纷诉调衔接工作机制》，共同推进矛盾纠纷多元化解工作。2019年4月9日，“宁波海事法院（义乌）巡回审判庭”“宁波海事法院‘一带一路’纠纷诉调对接义乌中心”在义乌国际商贸城挂牌成立，我院党组书记、院长张宏伟，金华中院党组书记、院长汤海庆，我院党组副书记、常务副院长章青山，义乌市委常委、常务副市长陈小忠等领导参加揭牌仪式。我院在义乌开展的涉外海事海商纠纷诉调衔接工作机制，充分发挥了海事审判在矛盾纠纷化解中的引领、保障和推动作用。通过加强与义乌货代协会的互动合作，我院也进一步探索了符合海事诉讼特点、与国际接轨的涉外海事纠纷多元化解新模式。

二是联合中国海事仲裁委员会建立矛盾纠纷多元化解工作机制。充分借助海事仲裁机构的专业特性，积极推进浙江自由贸易试验区内多元化纠纷解决机制和特色制度创新。

2019年11月，我院与中国海事仲裁委员会签署《关于建立海事纠纷委托调解等工作机制协作纪要（试行）》，充分发挥法院、仲裁机构的优势和专业职能，探索建立海事纠纷委托调解工作机制，不断完善海事纠纷诉讼与非诉讼解决方式的衔接，有效化解海事纠纷。

三是运用中国智慧妥善化解涉外涉港澳台海事海商纠纷。涉外涉港澳台案件案情复杂，且一般具有法律文书送达难、法律适用难、境外证据调取认定难等特征，我院充分运用调解这一中国智慧在解决复杂纠纷方面的独特优势，把“和平合作、开放包容、互学互鉴”的丝路精神贯彻到涉外涉港澳台海事海商案件审理中。2016年以来，我院共审结一审涉外涉港澳台海事海商纠纷753件，其中以调解、撤诉、按撤诉处理方式结案的案件共491件，调撤率逐年上升。

二、“海上枫桥经验”海事司法实践探索的样本分析

除重点打造的渔区版、行业版、“一带一路”版“海上枫桥经验”特色样本外，我院还在海事司法便民服务、海事纠纷多元化化解等方面开展“海上枫桥经验”的实践探索。

（一）推广新模式，实现立案“最多跑一次”

随着立案登记制改革完成，全国各级法院在有案必立、有诉必理的基础上不断探索新型立案方式，跨域立案诉讼服务应运而生。我院因管辖区域广等特点，着重向当事人推荐网上立案、跨域立案等新型立案形式。2019年，根据上级法院部署，我院全面开展移动微法院跨域立案工作，将跨域立

案服务推向纵深。自 2017 年我院试行跨域立案以来，共立案 936 件，其中通过移动微法院与外省法院协作立案的 23 件，极大便利了当事人进行诉讼活动，在立案环节基本实现“最多跑一次”或“一次不用跑”。

（二）远程视频系统便利海岛群众诉讼

针对偏远海岛群众诉讼难的问题，我院完成自贸区海事法庭与偏远海岛渔区的远程视频庭审系统的安装调试。2019 年 3 月，自贸区海事法庭与嵊泗县人民法院之间携手首次使用远程视频开展庭审，成功审理了 6 起案件，其中 2 件当庭达成调解，极大方便海岛当事人。通过远程视频庭审系统，自贸区海事法庭还组织嵊泗岛上部分基层调解干部和“渔嫂”观摩庭审并进行法制宣传，得到当地群众的一致好评。在线调解方面，我院还大力推广在线矛盾纠纷多元化解平台（浙江 ODR 平台），2018 年以来已使用 ODR 平台调解案件 82 件，取得了良好效果。

（三）巡回审判“让法官多走路，让当事人少跑腿”

我院注重用好巡回审判的司法为民形式，兼顾审判执行与诉调对接双重功能，定期开展巡回审判，不定期组织集中诉前调解。我院已在舟山嵊泗、衢山、长涂、台州温岭石塘等地设置巡回审判点，并在温州洞头、苍南、平阳、瑞安等地设置联络站，先后组织 60 余次集中开庭，处理案件百余件，不仅方便当事人参与诉讼，更能有效进行法律宣传，努力打通司法服务“最后一公里”。

（四）借助行政力量，与宁波海事局建立海员劳资纠纷调解机制

为妥善解决宁波地区相关船员劳资纠纷，充分发挥宁波海事法院、宁波海事局两家单位各自在海事司法、行政的专业优势，2020年，我院与宁波海事局签署《关于在宁波地区建立海船船员劳资纠纷调解和维权协作机制的实施意见》。由宁波海事局设立海船船员劳资纠纷调解中心，专门负责在宁波地区船员与船东及派遣机构之间的船员劳资纠纷。我院在调解中心设立船员劳资纠纷诉调对接服务点，并选派法官为日常调解工作提供法律指导。经调解中心调解员诉前调解成功的，可由我院出具调解、撤诉或司法确认裁定等法律文书。通过两家单位的协作，努力实现船员劳资纠纷公正、高效、快速处理，切实维护船员、船东双方合法权益。

（五）创设全国首家海事行政争议调解中心，打造海事行政争议化解新模式

为积极落实上级法院的要求，在海事行政审判领域积极探索打造海事行政争议化解的“浙江模式”，我院于2019年1月18日与浙江省司法厅联合设立国内首家海事行政争议调解中心，主要负责浙江范围内的海事行政争议调解工作，充分发挥海事司法资源的最大效能，构筑高层次矛盾纠纷解决体系。我院为海事行政争议调解中心配备了专门的工作人员和工作场所，并建立调解员信息联络工作平台，保证调解中心的实质化运作。成立至今，该中心实质性化解海事行政争

议数十件。

（六）践行司法为民，成立“海上人身损害纠纷调解工作室”

海上人身损害责任纠纷的处理效果切实关系到涉案渔民、船员群体日后生活质量，从司法为民、关注民生角度出发，我院于2018年1月设立了由专业调解法官和书记员组成的“海上人身损害纠纷调解工作室”，院本部海上人身损害类纠纷全部交由该工作室进行庭前调解。工作室成立后，起草了专项调解规程，统一赔偿标准，注重引导当事人在调解协议中加入违约惩罚条款，促进自动履行。成立至今，该工作室调撤纠纷69件，调撤率68%，调撤结案标的3076万元，无一进入执行程序。

（七）开设“船员绿色通道”，一站式维护船员合法权益

船员劳务合同纠纷历来是我院受理数量位居前列的案件类型，特别是航运企业破产后，有大量船员讨薪案件涌入我院。船员被长期拖欠工资后，极易产生对立情绪，处理不当易引发船员集体讨薪信访事件。经过实践探索，我院针对船员劳务合同纠纷的快审快执，开设了“船员绿色通道”特色服务。“船员绿色通道”将善待海员的国际理念与司法为民的宗旨要求有机结合，一方面为船员提供立审执“一条龙”服务，在扣押船舶时辅助船员一次性备齐诉状、债权登记、申请执行等案件所需材料，基本实现船员讨要工资“最多跑一次”；另一方面也为船员当事人提供基本的法律咨询与指引。

绿色通道开设以来，办结船员工资案件近四百件，为船员挽回直接损失一千余万元。

三、践行“海上枫桥经验”工作中存在的问题与困难

（一）生产经营不规范，易突发涉诉纠纷

就船员、渔民等船员劳务市场主体而言，许多船舶以挂靠、光租等方式经营，虽然登记的船舶所有人、经营人、管理人等都是具有船舶经营管理资质的公司，但船舶的实际船东与经营者是自然人个人，容易在安全管理、岗前培训等方面存在疏漏，加上风险防范意识不足，未事先通过书面合同约定权利义务责任，与劳务有关的拖欠劳务报酬、人身损害赔偿纠纷发生后，如何确定挂靠、共有关系以及具体责任人，如何确定法律责任以及在依法保护利益受损方权益基础上兼顾船东的生产经营需求、谨慎采取船舶扣押措施，都对基层治理和海事司法提出新的要求。就货代等航运企业而言，实践中常常出现以电话、QQ、微信等电子方式进行货运代理委托、代理运费确认与结算不及时等问题，一旦发生纠纷，原被告间成立委托合同关系缺乏证据、当事人公司搬迁无法联系等情况，都会导致纠纷调解难以进行。就外贸企业而言，一旦违反危险品申报等基本的货物进出口管理制度，则需要承担危险品查扣产生的滞箱费等损失，相关的民事赔偿、行政处罚乃至刑事责任相互叠加，需要不同的司法、行政机关协同开展源头治理。

（二）调解能力跟不上，企业群众过度依赖诉讼

调解组织缺少具备专业法律知识的调解人员，对最新的法律、司法解释以及指导性案例的学习了解不够，企业群众对调解组织的能力水平存在一定怀疑。有的当事人对调解员的专业水平、调解协议的自动履行信心不足，需要法院以司法确认等方式予以肯定和提升。因为“海上老娘舅”品牌尚未深入人心，部分当事人不愿选择调解解决纠纷。渔民普遍文化素质低，法律意识淡薄，发生事故后，部分当事人或者其家属情绪容易激动，对基层调解组织的电话联络、解释说明不予理解，加上不愿承担调解不成进入诉讼产生的律师费、诉讼费等，容易选择偏激的行为，导致调解难。行业调解机制覆盖面较窄，纠纷发生后若双方当事人均为协会会员单位，当事人会通过协会进行调解，但因货代行业市场较大，主体较多，部分主体未加入任何协会，若与协会外当事人发生纠纷，则无法有效通过协会组织调解。宁波国际货运代理纠纷调解中心依托于货代协会运转，货代协会没有为其安排专门的办公经费，也没有配备专门的法务人员，仅由货代协会工作人员处理纠纷调解，且需要依赖法官手把手协助与指导。义乌市涉外纠纷人民调解委员会虽长期办理涉外商事纠纷的调解，但对海事纠纷较为陌生。此外，海事仲裁机构调解推广难度较大，其产生前提是先约定仲裁再接受仲裁机构调解，而我省航运企业以中小民营企业为主，对仲裁的中立性、专业性不够了解，少有在合同中约定仲裁条款。这也导致法院受理案件后，当事人往往不会同意委托仲裁机构调解。

（三）法律培训不足，交流机制不畅

行业调解组织调解人员除参加行业内部组织的业务培训外，主要通过日常纠纷处理咨询、海事法官不定期座谈等方式接受法律培训，培训方式较为单一，缺乏系统性、专业性、周期性培训。针对海事行政机关调解员的集中培训，尚未正式开展，有待探索推动。除法律培训不足外，海事法院与地方法院、调解组织以及相关纠纷调处机构相互之间的交流协调机制有待进一步健全。如航运企业“跑路”后可能引发一系列民商事纠纷、海事海商纠纷以及劳动争议仲裁等，分属地方人民法院、海事法院以及劳动仲裁机构处理，综合协调处置成本较高，如不予以协调处理，则难以从基层借力、全面评估调解履行能力、就地化解矛盾。例如，有的基层调解组织反映，基层乡镇出于维稳考虑满足受伤死亡船员家属的一些不合理需求，如要求雇主先行预付的死亡、伤残赔偿金超出类似判决确定的赔偿标准，对事故责任认定不够严格，导致后续追偿、保险理赔面临困难，久而久之导致遇难者家属过度依赖政府维权，造成调解双方地位实质不平等。

四、打造“海上枫桥经验”特色样本的未来方向

打造“海上枫桥经验”特色样本是践行司法为民初心，强化公正司法使命的重大举措，也是就地化解新时代人民内部矛盾，深入推进诉源治理的重要抓手，要坚持问题和需求导向，以便民利民为内核，不断丰富“海上枫桥经验”内涵，努力把“海上枫桥经验”打造成人民群众看得见、摸得着、感受

得到的海事司法精品。

（一）规范生产经营，从源头化解纠纷

1. 在司法层面指导推动行业协会制定并推广统一规范的同样式。就航运企业而言，建议由行业协会收集整理业务中现存各类书面合同、业务往来样式，广泛征求企业、商务部门和纠纷调处机构意见后形成主推的同样式。就船员劳务而言，由于多数合同文本由船方提供，且合同条款并不规范有时甚至与法律规定相违背，有关主管部门或相关行业协会可以制定统一规范的同样式或实行合同备案审核制度，推广船员劳务合同的签订，进一步促进船员劳务市场规范运行。

2. 强化安全教育和生产监管。针对海上作业、港口作业特殊风险，对从业人员进行充分的安全教育培训，实行最严格的安全生产监管。以船员为例，重视对船员职业技能的岗前培训及考核工作，对配员不足或船员无证上岗的船舶责任人予以严厉查处和处罚，规范渔船经营、生产活动，宣传并树立安全生产观念。对远洋渔业作业风险应加以特别规制，有关部门可运用多种手段加强对远洋渔船的监管，强制要求远洋渔船在全船安装监控设备，并定期对船舶进行远程检查，要求船东定期通报船上生产和生活情况，如查实船上有侵害船员权益的情形，行政主管部门应予以严惩并实行黑名单通报制度。

（二）强化力量，加大指导，提升社会调解、行政调解

公信力

1. **争取各方支持，强化社会调解力量。**针对海事纠纷点多面广、分散度高、调解组织力量相对薄弱的特点，积极争取党委政府支持，将海事纠纷社会调解纳入到综合治理、诉源治理大格局。对已经成立的渔区调解组织、行业调解组织以及涉外调解机构，除依据我院“海上枫桥经验”实施方案发放调解补助外，还应当协调有关部门强化调解场所、人员、资金等支持，推动落实四个“专”，即海渔事纠纷调解员、场地、经费和管理专门化。对尚未建立专门海渔事纠纷调解组织的渔区、海港及新兴行业领域，联合当地政法、行政主管部门进一步排摸纠纷态势，推动健全社会调解组织体系。

2. **扩大品牌效应，提升社会调解“三个力”。**一是**增强影响力。**积极推广使用浙江 ODR 平台，发挥“海上老娘舅”助力纠纷多元化解作用，健全完善诉前调解工作体系，针对目前参与我院诉前调解的各类调解组织、调解员较多，组织相对松散的问题，制定特邀调解组织与特邀调解员选聘和管理规定。与海事仲裁委员会等行业、涉外调解组织开展联合普法宣传活动，提升企业、群众对非诉讼纠纷解决机制的认可度。二是**提高调解能力。**针对部分渔区调解组织、行业调解组织反映的调解员培训机会不多、业务知识陈旧问题，组织立案、审判和法庭干警开展巡回培训，重点解决人身损害赔偿标准、船舶物料供应合同当事人识别以及海上货运代理法律关系辨别等常见疑难困惑。三是**提升裁判示范力。**结合省

委“三服务”活动，针对义乌地区货代纠纷频发现象，组织力量收集近年典型货代案例，通过提炼风险提示、亮明法律条文，推广宣传我院编制的《航运企业法律风险提示手册》，结合我院海事案例建库工作，有针对性地向调解组织、企业群众进行普法宣传，凝聚共识。

3. 围绕三个关键词，凝聚行政争议调解合力。一是增量。巩固最高法院、省高院关于海事行政案件集中管辖的重大改革成果，出台解答细化海事法院管辖的海事行政案件具体范围，形成一定的案件数量规模，为开展行政争议调解提供更大空间。**二是互联。**通过自上而下的制度督导和局部突破，推动海事法院本部业务庭、海事派出法庭与省、市、县各级海事行政机关、司法行政机关的行政复议、行政调解部门建立工作联系，形成常态化互联沟通机制。**三是激励。**强化考核导向，与沿海地市司法行政部门沟通推动海事行政争议化解情况纳入到综合治理、依法行政相关考核体系，鼓励海事行政机关积极参与海事行政争议的化解。

（三）创新诉讼服务，提高诉讼化解效能

1. 健全诉讼立案服务。为方便群众，继续将网上立案、跨域立案服务推向纵深。继续大力推进巡回审判点设置，优化网点布局，深入偏远渔区海岛，让老百姓能在家门口打官司，推进巡回审判活动的常态化发展，切实提高人民群众的司法获得感和满意度。

2. 优化诉调服务点布局。建立完善海事矛盾纠纷社会治

理网格化布局，全面参与基层社区海事海商纠纷源头治理。在原有的象山基层渔区诉调服务点的基础上，在渔区、港区及货代协会等纠纷多发领域设立新的诉调服务点，全面开展海事纠纷多元化解工作。完善诉调服务点建设，继续将我院海事司法服务延伸至基层，与地方共建共治，探索入驻地方矛调中心的新模式，积极融入地方党委政府综合治理大格局。

3.提高诉调服务智能化发展水平。进一步完善海事纠纷网格化管理布局，以建立“远程视频会议系统+在线矛盾纠纷多元化解平台（ODR）”为抓手，构建覆盖主要渔区、港区的诉调服务网点。通过远程视频会议系统，在线为各诉调服务点日常开展解纷工作提供法律咨询、线上调解，并配套开展调解员及调解组织法律培训工作，加强对基层矛盾纠纷化解的法律指导工作，将非诉讼纠纷解决机制挺在前面。

结 语

在海事司法领域，传承弘扬、创新发展“枫桥经验”，具有重大现实意义，是全面落实浙江省“最多跑一次”改革、“三服务”活动要求，也是不断满足人民群众对海事司法的新需求新期待的必然要求。在精心打造“海上枫桥经验”特色样本过程中，我院将始终坚持党的领导，以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，依法帮扶渔区、行业、涉外领域调解组织增强解纷能力，引导和支持企业群众就地就近即时选择非诉讼方式化解争议，并以公正权威高效的司法“断后”，为我省“重要窗口”建设提供海事司法保障。

诉源治理案例六则

案例一：调解员运用 ODR 平台快速化解货代系列案

【案情摘要】宁波天航国际物流有限公司（简称天航公司）与浙江贝仕迪智能科技有限公司（简称贝仕迪公司）签订《国际货物运输委托代理合同》，约定由天航公司代理贝仕迪公司进行货物报关、拖箱等事宜。2017年11月至12月期间，天航公司依据上述合同陆续代理贝仕迪公司办理拖箱及报关事务，且货物均已从宁波港顺利出运。但结算时发现，其中25票业务代理费用贝仕迪公司未予支付，天航公司经多次催索未果后，向宁波海事法院申请诉前财产保全。经审查，法院于2018年5月16日作出保全裁定。经财产保全后，贝仕迪公司主动联系天航公司商讨和解事宜，但未达成一致。2018年6月6日，双方代理人齐到宁波海事法院请求法院居中帮助解决，经调解法官初步调解，双方达成调解意向，但具体调解方案仍有待与当事人充分沟通后方能确定。在预约下次调解时间时却产生了困难，贝仕迪公司代理人提出希望本周内解决纠纷，尽快解除财产保全，而天航公司代理人由于其他案件需要开庭日程较满，本周内安排调解时间确有困难。为了节省双方时间成本并尽快解决纠纷，调解法官提出了利用 ODR 平台进行线上调解的方案，双方代理人表示同意。根据双方时间计划，线上调解安排在6月8日晚饭时分，由于该系列案为货代纠纷，法院指派鄞州区物贸联合会秘书

长李勇作为调解员组织调解。线上调解过程十分顺畅，调解员与双方代理人进入视频会议逐一敲定细节，最终仅用了一顿饭的功夫便顺利达成调解协议，25件货代纠纷系列案在双方代理人的赞扬声中划上圆满句号。

【典型意义】在线矛盾纠纷多元化解平台（ODR平台）是化解社会矛盾纠纷的社会治理服务平台，可以提供在线法律咨询、纠纷调解、评估、仲裁等服务。传统的线下调解方式受限于人员、场地、时间的安排，往往需要调解员、双方当事人相互协调，而使用ODR平台由指定的特邀调解员组织双方调解工作，则能够充分发挥在线优势，为当事人提供便捷、高效的调解服务，特别在简案速调中起到了重要作用，已成为人民法院在线诉讼服务的重要一环。

案例二：源头化解涉渔民生矛盾纠纷助力迎大庆维稳安保工作

【案情摘要】2019年9月16日，东海渔区结束休渔期开渔当天，“浙象渔32049”船在渔山岛附近海域发生沉船事故，船上7名船员中，3人失踪，4人获救。事故发生之后，当地政府立即启动应急预案，成立了维稳安抚工作小组，向海事法院咨询相关法律意见。宁波海事法院立案庭在第一时间获得事故信息后，即与工作小组的同志取得联系，为3名失踪船员家属的损害赔偿金额计算、调解协议条款拟定等事项提供法律指导意见。经过努力，失踪船员家属赔偿调解工

作最终于9月24日宣告完成。于此同时，4名生还船员向船东主张工资、高额个人财物及精神抚慰金等损失，双方矛盾较大。9月25日上午，宁波海事法院指派调解法官与基层乡镇干部接待了双方当事人，在充分听取双方当事人意见后，调解法官详细释明法律规定，并结合法院相关案件的审理情况，引导双方当事人回归理性解决问题。最终，经过背靠背调解，促成双方当事人达成调解协议并当场履行，4起潜在纠纷化解于萌芽状态。

【典型意义】2019年8月7日，宁波海事法院在象山县渔业海事调处中心和石浦镇人民政府分别设立了象山诉调服务点和石浦诉调服务点，指派法官定期入驻诉调服务点，充分发挥专业优势，为海事调处中心和石浦镇人民政府处理渔业海事纠纷提供专业司法意见。通过开展诉源治理，将涉渔矛盾纠纷化解在渔区，并不定期为渔民、渔嫂等群体提供法律咨询，提升渔区群众的海事司法获得感和满意度。本次参与沉船事故善后调解，是宁波海事法院与象山县海事调处中心、石浦镇政府的第8次协同调解办公。随着宁波海事法院与象山渔区诉调联动工作机制的不断完善，基层人民调解员的调解能力有了较大的提高，渔区矛盾纠纷的化解效率大大提升，减少了涉访涉诉案，有力推动了象山渔区“平安宁波”建设。此次“浙象渔32049”船沉船事故善后处理取得圆满成功，也为庆祝新中国成立70周年大庆安保作出了贡献，确保渔区国庆期间祥和安定。

案例三：货代纠纷诉调对接机制高效化解海事强制令系列案

【案情摘要】10月28日上午，宁波盈远国际货运代理有限公司等三家公司工作人员先后前来宁波海事法院诉讼服务中心咨询申请海事强制令事宜。因宁波德鑫佑通国际货运代理有限公司（以下简称德鑫公司）拖欠宁波卓志国际物流有限公司（以下简称卓志公司）320多万元人民币费用，三家公司委托德鑫公司订舱的七票提单被卓志公司扣押，货值近百万美元，货物不日即可到港，三家公司急需拿到提单。由于涉案的几家公司均是货代协会的会员单位，我院邀请鄞州区物贸协会会长与宁波国际货运代理纠纷调解中心特约调解员参与组织调解。最终，在涉及另案纠纷及交易财税对接等复杂细节下，仍促成各方搁置争议并做好具体对接。在各方签署调解笔录之后，三家公司于29日傍晚即拿到提单。通过同样的调解方式，次日上午，德鑫公司与卓志公司之间涉及一百多票业务的海上货代合同纠纷案件，也签署了调解协议并申请宁波海事法院予以司法确认。上述纠纷圆满解决后，我院收到当事人送来的锦旗，上书“高效调解保障民企权益，公正司法做货代贴心人”，当事人对法院运用货代纠纷诉调对接机制高效化解纠纷表示感谢。

【典型意义】本案是宁波海事法院运用货代纠纷诉调对接机制高效化解海上货运代理合同相关纠纷的典型案列。历

年来，海上货运代理合同纠纷在宁波海事法院受理的各类案件数量中均占据前列，因货运代理人扣押提单引发的申请海事强制令案件也较为常见。宁波海事法院在诉源治理的方式选择中坚持问题导向，对重点纠纷选取最适当的多元解纷机制。将海上货运代理合同纠纷交由该行业协会进行调解具有两大明显优势：一是充分利用行业协会的专业性。海上货运代理合同在履行中存在纷繁复杂的事实情况，除法律规则与合同约定之外，也需要根据行业惯例来评判，建立在海事法院指导下开展的货代行业协会调解机制，可以将法院与行业协会的专业性高效结合，大大提高调解成功率。二是有助于促进行业整体守法经营，达到纠纷根源治理的效果。通过行业协会更多参与到纠纷的化解过程，在调解协商的过程中辨明规则，扩大典型案件的知晓范围，从而引导业内形成遵纪守法的良好风气。

案例四：申请人张某某等 47 人和申请人黄某某等 36 人请求确认人民调解协议效力

【案情摘要】2020 年 4 月 12 日晚 10 时左右，“浙普渔 68628”船在舟山渔场附近海域失联，经搜救发现 5 名遇难者遗体，其余船上 16 人失踪。除一名共有人未在船生产外，其余 8 名在船共有人都因沉船事故死亡或失踪，其家属在遭受失去亲人痛苦的同时，面临其余 13 名死亡或失踪船员家属的索赔。事故发生后，舟山市普陀区社会治理综合服务中

心（简称综治中心）非常重视纠纷预防处理，由船舶登记地舟山东极镇、船东所在地台州玉环地方政府、玉环地区人民调解委员共同组成专项协调组，第一时间请求宁波海事法院自贸区海事法庭派员指导调解。经前期沟通，自贸区海事法庭三名干警组织各方于4月20日到设在综治中心的自贸区法庭海事海商纠纷诉调联动服务站进行调解，指导各方就调解达成基本意向。2020年4月29日，各方在舟山市普陀区人民调解委员会主持调解下并达成调解协议，同年6月9日向我院自贸区海事法庭申请司法确认。我院自贸区海事法庭于6月11日作出（2020）浙72民特166-178号民事裁定，依法确认调解协议有效并送达双方当事人。首期调解款700余万元已支付给船员家属。

【典型意义】本案是涉及多人失踪的请求确认人民调解协议效力的系列案件，13起案件的成功化解，是宁波海事法院自贸区海事法庭近年来积极参与舟山海域海岛渔区纠纷多元化解、支持和指导渔区调解组织依法妥善调处突发性群体性涉渔纠纷的生动写照。法庭对调解工作的指导体现在三个方面：一是明确同一事故造成多人死亡、失踪时，依据侵权责任法有关规定和“同命同价”理念，应当就高不就低，按照同一标准进行赔偿；二是明确登记船东、实际船东和其他合伙人承担责任的依据与方式，释明侵权责任由侵权行为人承担的基本思路，登记所有人作为挂靠船东不参与经营，仅就其登记共有份额承担船舶优先权的担保责任；三是明确宣

告海上事故公民死亡的基本程序、申请主体、公告期间等要求，释明各方在船员已无生还可能的情况下应当通过申请宣告死亡确保法律上失踪船员的权利能力终止。上述三个方面的指导，为调解组织工作人员引导各方当事人形成合理的调解方案奠定了法律基础。2020年9月10日，舟山市委副书记、政法委书记徐张艳到法庭调研时，对法庭指导该案调解给予了充分肯定。自2019年12月4日自贸区海事法庭在舟山市普陀区社会治理综合服务中心挂牌设立海事海商纠纷诉调联动服务站以来，法庭与综治中心形成了密切互动的良好局面，对于突发性的社会影响较大的海难事故、船员讨薪纠纷，法庭总是克服自身案多人少困难，第一时间安排庭领导、员额法官到联动服务站指导调解，所指导调解纠纷均得到妥善解决，无一转化为群体性诉讼或信访，为推动从源头上化解涉海涉渔纠纷、助推美丽舟山与平安海区建设提供有力的司法保障。

案例五：海事行政部门助力诉前纠纷化解

【案情摘要】2013年5月9日1155时，浙江某海运有限公司经营的“华杰17”轮由泰州驶往泰国途径温州南鹿岛以南水域（概位27°05.'1N/120°57'.4E）与从温州苍南肥艚港驶往渔场的苍南县龙港镇张某所有的“浙苍渔00418”轮发生碰撞事故，造成“浙苍渔00418”轮沉没，4人死亡，1人失踪。事故发生后，“浙苍渔00418”轮所有人张某某的法定继承人

与“华杰 17”轮经营人浙江某海运有限公司就船舶碰撞事故赔偿由温州海事局进行调解。该局非常重视，事先与宁波海事法院温州法庭进行充分沟通，温州法庭也指派法官到现场指导调解。最终于 2015 年 4 月 29 日双方当事人于温州海事局主持调解下并达成调解协议，同年 4 月 30 日向本院温州法庭申请司法确认。本院温州法庭于 2015 年 5 月 4 日作出（2015）甬海法温调确字第 1 号民事裁定，依法确认双方协议有效并送达双方当事人。5 月 5 日，浙江某海运公司按调解协议要求支付了首期调解款。

【典型意义】本案是一起请求确认人民调解协议效力的案件，是宁波海事法院温州法庭充分借外力，引行政力量入诉调对接体系的又一探索。在已与温州市司法局及各涉渔县市司法局、温州市贸促会搭建诉调衔接机制平台的基础上，宁波海事法院温州法庭创新发展“海上枫桥经验”，坚持把非诉讼纠纷解决机制挺在前面，继续扩大和海事局等其他相关单位开展诉调衔接的工作成果，进一步推进了海事海商矛盾纠纷多元化解机制在实践中的应用。海事行政部门调解海事海商纠纷，数量可观，但存在调解协议不具强制执行力、当事人不履行或反悔等风险，通过海事法院司法确认程序，审查、确认调解协议效力，不失为一种高效率、低成本的纠纷解决机制。强化海事行政和海事司法诉调衔接，一方面有利于助推海事行政调解规范开展，进一步拓宽纠纷化解渠道；另一方面也有利于减轻当事人为解决纠纷来回奔波的压力，

极大地降低了行政成本和司法成本。

案例六：法官诉前专职调解，全船债权圆满受偿

【案情摘要】2019年7月中旬，浙江海域正式进入伏季休渔期，一批“浙临渔21216”船的22名船员来到宁波海事法院台州法庭诉服中心，由于该船所有人徐某拖欠其劳动工资报酬，船员们吵吵闹闹地要法院帮助讨回欠薪。承办法官清醒地意识到“海上农民工”的血汗钱不容拖欠，经过听取诉求，了解到22名船员的工资金额普遍不高也较为客观真实。经初步核实，徐某本人仍在台州本地，尚可随时与之取得联系，只是徐某目前经济状况较差，其名下渔船已抵押给贷款银行作为抵押物并被当地一家船厂留置作为修船费的担保物，其本人无力承担全部船员工资。鉴于上述情况，台州法庭决定立即启动诉前调解程序，并组成两名骨干法官加一名书记员的诉前调解法官团队，在征询22名船员与徐某本人同意的情况下，第一时间组织双方到庭进行诉前调解。次日，诉前调解工作在法庭审判庭有序进行，调解法官首先对各船员主张的船员工资金额与船东徐某及船上管账船员进行了背靠背的调查核对，同时对起先还心存侥幸的船东徐某进行辨法析理、晓以利害，在确定无误的事实和威严的法律程序震慑之下，徐某最终同意与各船员达成和解，愿意承担款项支付义务，由于已无任何款项支付能力，徐某对接下来的渔船司法拍卖程序表示充分理解，并愿意配合。在前述各案调

解书所记载的统一付款期限届满后，法庭择取其中一起代表性案件进入执行程序，由执行人员对涉案渔船在留置该渔船的船厂进行了实地扣押，准备启动拍卖程序。期间，台州法庭又收到四起以徐某为被告的“浙临渔 21216”船相关海事纠纷的起诉材料，其中两起案件的诉求为支付搬运费，一起案件的诉求为支付船员工资，另一起案件的诉求为支付修船费。遵循之前成功调解的二十二起船员劳务合同纠纷系列案件的办案思路，承办法官对该四起案件也成功进行了诉前调解。上述二十六起案件均未进入诉讼程序即圆满解决，受到当事人赞许。

【典型意义】宁波海事法院台州法庭积极响应上级要求，深入动员，坚持把非诉纠纷解决机制挺在前面，通过诉前调解、委托调解等方式扎实开展案件诉源治理工作。除了将调解大力引入和贯穿于海岛渔区人民调解委员会和海事巡回审判庭的调解工作全流程，还充分发挥法官的诉前调解职能，从源头上更加有效地促成纠纷调解解决，有效发挥出了诉源治理的积极作用。