

## 前言

2020年，宁波海事法院在浙江省委、宁波市委的坚强领导下，在宁波市人大及其常委会的有力监督和上级法院的精心指导下，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和十九大、十九届历次全会及习近平总书记考察浙江重要讲话精神，积极贯彻落实中央、省委决策部署和省高院工作要求，坚持服务大局、司法为民、公正司法，适应新要求、勇担新使命，充分发挥海事司法职能作用，努力让人民群众在每一个司法案件中感受到公平正义。为全面总结海事审判经验，提升我院海事司法公信力，发挥海事海商、行政、刑事审判的指引作用和专题调研、典型案例引导航运、临港、外贸等行业健康发展的建议功能，我院撰写《2020年浙江海事审判情况报告》，并通过门户网站、微博、微信、白皮书向社会公众公开通报。

### 一、2020年浙江海事审判基本数据<sup>1</sup>

◆全年共收案 3767 件，结案 3790 件，同比分别下降 19.51%、23.82%。

◆新收审判案件 2258 件，办结 2345 件，同比分别下降 22.51%、21.70%。其中审结海事行政案件 36 件，同比下降 35.7%；审结海事刑事案件 7 件，同比增加 4 件；审结公益诉讼案件 9 件，同比增加 6 件；受理海事破产案件 1 件，实现“零突破”。

◆审结涉外涉港澳台海事海商案件 88 件，同比减少 27.87%，结案标的 3.55 余亿元。

---

<sup>1</sup> 本期白皮书采用的数据从 2020 年 1 月 1 日起至 2020 年 12 月 31 日止。

◆一线法官人均办案数 110.79 件，同比减少 21.69%。一审判决案件改判发回瑕疵率 0.38%，同比下降 0.16 个百分点。诉前化解和民事可调撤率 68.71%，同比上升 3.32 个百分点。自动履行率 52.15%，同比上升 10.27 个百分点。

◆新收执行案件 1509 件，办结 1445 件，同比分别下降 14.55%、27.02%。有财产可供执行案件法定期限内实际执结率 98.97%，无财产可供执行案件终本率 22.05%。

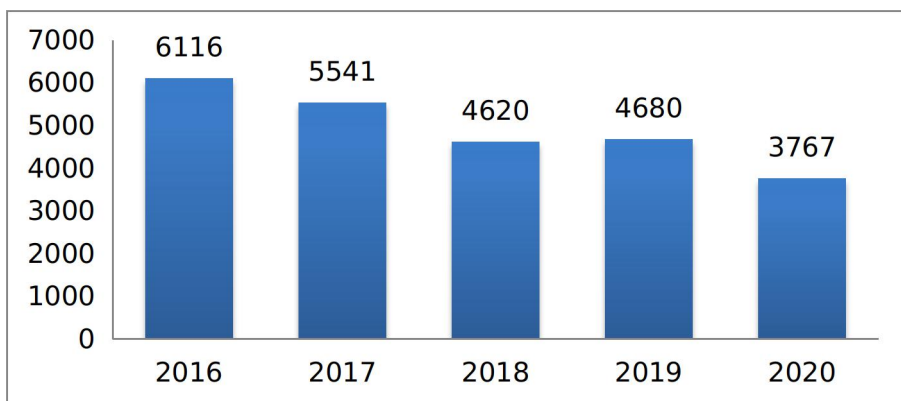
◆扣押、限制处分船舶 285 艘，拍卖成交船舶 23 艘、房产 5 宗、车辆 3 部。全年实际拘留 3 人，发布限制消费令 532 次，纳入失信 377 次，同比分别下降 90.3%、42.5%、19.1%；罚款 20 人次，罚款金额 27.8 万元；移送拒执犯罪立案侦查被判刑 1 人，移送涉嫌非法处置查封、扣押、冻结财产罪 1 人。

◆三个派出法庭共受理各类案件 2187 件，审（执）结案件 2173 件，分别占全院收、结案件总数的 58.06%和 57.34%。

### （一）收案情况

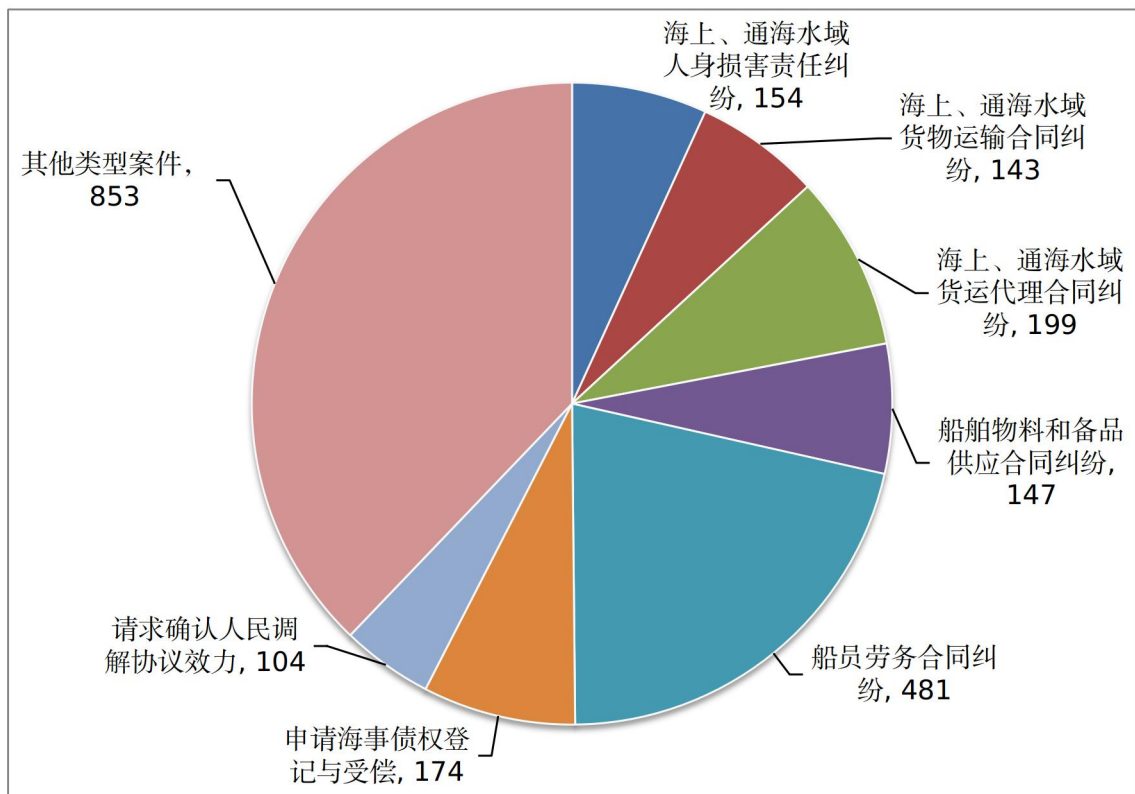
2020 年，我院共新收各类案件 3767 件，同比减少 19.51%。其中，新收一审海事海商案件 1742 件、海事行政案件 35 件、海事刑事案件 5 件、海事特别程序案件 476 件、执行案件 1509 件。

图一：2016 年至 2020 年宁波海事法院收案数量柱形图（单位：件）



共有 7 类案件收案数量超过百件，合计 1405 件，共占一审收案总数的 62.22%。数量最多的纠纷类型是船员劳务合同纠纷。

图二：2020 年宁波海事法院收案数过百案件饼状图（单位：件）



受新冠肺炎疫情影响，在整体案件收案数量减少的情况下，船员劳务合同纠纷案件收案数量明显上升，2020 年收案 481 件，较 2019 年增加 137 件，同比上升 39.83%，超出数量居第二位的海上、通海水域货运代理合同纠纷案件 282 件。与 2019 年相比，海上、通海水域货运代理合同纠纷案件数量占比增加了 1.5 个百分点，海上、通海水域货物运输合同纠纷案件数量占比下降了 1.8 个百分点。“四涉”（仅指当事人主体涉外涉港澳台）案件收案 93 件，较 2019 年减少 31 件，同比减少 25%。除海事债权确权纠纷案件数量下降幅度达 90.81% 外，大部分传统海事海商纠纷收案数量持平或相应减少，仅航次租船合同

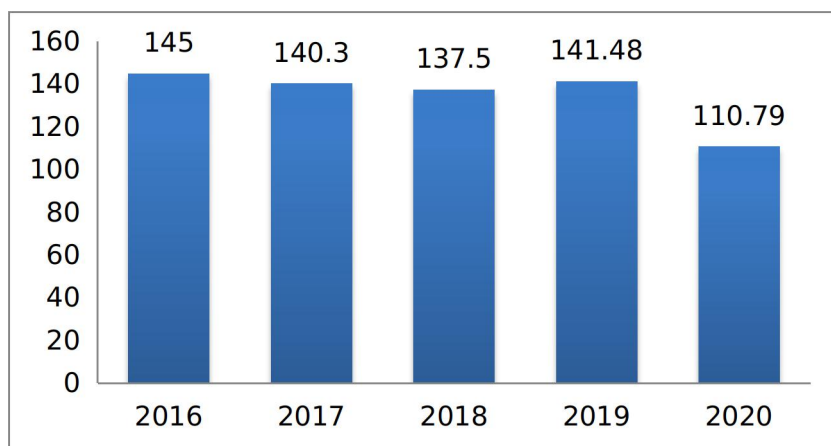
纠纷等少部分类型案件数量有所增加。

海事特别程序案件总量明显减少，2020年共受理467件，同比减少47.17%。其中申请海事债权登记与受偿案件数量最多，全年收案177件，同比减少67.10%；请求确认人民调解协议效力案件数量居第二，全年收案104件，同比减少49.02%；申请宣告失踪、死亡案件84件，同比增加50%；申请海事请求保全案件23件，同比增加35.29%；申请海事强制令案件16件，同比减少15.79%；申请证据保全案件1件，同比减少1件；申请设立海事赔偿责任限制基金案件4件，同比减少3件；另有申请公示催告案件1件，2019年无此类案件。

## （二）结案情况

2020年，结案3790件，同比下降23.82%，同期结案率99.87%，位居全省（地区含中院）第二位，仅比首位低0.01个百分点。其中审结一审海事海商案件1803件、海事行政案件36件、海事刑事案件7件、公益诉讼案件9件、海事特别程序案件490件。办结执行案件1445件，同比减少27.02%。一线法官人均办案量为110.79件，比2019年减少30.69件，同比减少21.69%。

图三：2016年至2020年一线法官人均办案量柱形图（单位：件）



海事海商案件判决结案879件，判决率37.48%，同比下降5.52

个百分点；调解结案 613 件，调解率 26.14%，同比上升 2.8 个百分点；撤诉结案 391 件，撤诉率为 16.67%，同比上升 2.91 个百分点。诉前化解和民事可调撤率 68.71%，服判息诉率 83.30%。海事行政诉讼代理人判决结案 2 件，裁定驳回起诉 13 件，调解结案 0 件，撤诉结案 6 件，调撤率 28.57%，同比下降 31.43 个百分点。

全年上诉案件 229 件，上诉率 29.62%，同比下降 2.28 个百分点。上诉维持 164 件，维持率 71.62%，同比上升 14.43 个百分点；二审改判 19 件，同比增加 11 件；二审改判发回率 8.29%，同比上升 4.64 个百分点；二审改判发回瑕疵率 0.38%，同比下降 0.53 个百分点。

有财产可供执行案件法定期限内实际执结率 98.97%，无财产可供执行案件终本率 22.05%，执行案访比 0，后两项质效数据位居全省（地区含中院）第一。

### （三）存案情况

截止 2020 年 12 月 31 日，尚有未结案件 374 件，同比下降 5.79%。其中海事海商案件 202 件，海事特别程序案件 21 件，执行案件 151 件。超 6 个月审判案件存 10 件（含超 12 个月案件），同比减少 10 件；超 6 个月执行案件存 7 件（含超 12 个月案件），同比增加 5 件。超 12 个月审判案件存 3 件，同比增加 1 件；超 12 个月执行案件存 2 件，同比增加 1 件。审判案件月均存案工作量 1.79，同比增加 0.25；执行案件月均存案工作量 1.59，同比增加 0.24。

## 二、2020 年浙江海事审判亮点工作

◆打好疫情防控阻击战，展示海院抗疫风采。面对突发疫情，院党组第一时间发动全院干警加入社区志愿者队伍，主动充实基层一线

防疫力量，第一时间组建 30 人抗疫志愿队在宁波高铁站连续奋战 19 天。战疫期间统筹做好防疫宣传和干部调配等工作，上门慰问所有志愿者家属，在内网开设《抗疫先锋》专栏，举办抗疫表彰大会，传递海院抗疫精神，圆满完成高铁站防疫任务。抗疫事迹受到时任省委常委、宁波市委书记郑栅洁的批示肯定，并被《人民法院报》、最高人民法院微信公众号头条、《宁波日报》等数家媒体专题报道。

◆制定并实施《关于努力谱写浙江海事审判新篇章为建设“重要窗口”贡献海院力量的行动方案（2020-2021）》。认真贯彻落实省委十四届七次全会精神，坚决当好“重要窗口”的建设者、维护者和展示者，深入实施海事审判“铸魂”“壮骨”“强筋”“赢心”“启智”“塑形”六大行动，抓实 26 项具体举措，努力以海事审判“小窗口”的出彩为“大窗口”增光添彩。省高院党组副书记、常务副院长朱深远批示：“宁波海院行动迅速，措施有力，望落实好”。

◆探索实现海事案例类案检索功能，完成海事司法案例库平台招投标等准备工作。进一步推进最高人民法院国际海事司法浙江基地实质化、特色化运作，与大连海事大学、人民法院电子音像出版社合力打造海事司法案例库平台。出台《关于建立裁判要旨与裁判文书同步生成机制的实施办法（试行）》，常态化开展裁判要旨提炼工作；汇总 2017 年以来全国海事法院裁判要旨，组织类案综述撰写和典型案例汇编工作；积极争取上级法院及财政支持，顺利完成项目立项和招投标工作。同时，该项目还被确定为全省法院第三批智能化建设示范项目。

◆深入推进海事审判“三合一”改革，研究课题获评全国优秀课题研究成果第二名。2021 年 1 月 10 日，《建设国际海事司法中心背景下的海事审判改革研究》以总分第二名的优异成绩获评最高人民法院

2019年度司法研究重大课题优秀课题研究成果，张宏伟院长作为全国中院唯一代表作结题情况报告，得到最高法院民四庭领导和与会专家的一致高度肯定。课题组调研与实践并进，揭开我省海事审判“三合一”改革新篇章。2020年8月11日，台州法庭受理一起由三门县人民检察院作为公益诉讼起诉人，台州法庭组成七人合议庭赴三门县健跳镇文化中心大会议室进行巡回审判并当庭宣判，取得良好的法律效果和社会效果。

◆深度融合智慧法院建设，创新搭建船舶处置平台。进一步加强智慧法院建设与执行办案之间的深度融合，创新执行工作机制，深化同浙江海事局的合作，启用全国首个船舶司法扣押在线办理平台，“一键”向浙江辖区各海事局送达扣船文书，大大节约办案成本；建立网拍辅助机制，招标引入专业辅拍公司，极大提高船舶处置效率和竞买人的服务体验；全国首例将“一元拍”规则引入船舶拍卖领域，在北仑法院委托的涉黑船舶处置中，以11%的溢价率成交，引发社会热议。

◆受理首起海事破产案件，优化海事法治营商环境。以“研究推动建立海事破产制度”为目标，着力破解海事营商环境“堵点”“痛点”问题，对海事破产试点进行有益探索，持续深入研究试点破产案件可行性，做好“前战准备”。2021年1月7日，裁定受理上海某船舶服务有限公司对某造船集团有限公司的破产清算申请，成为首次受理的海事破产案件，有利于盘活涉案船舶企业资产，持续打造法治化营商环境，助力破解海事执行难，为海事破产制度提供实践素材和浙江样本，为浙江建设“重要窗口”贡献海事法院力量。

◆全力推进无纸化办案办公，开启海事司法办案办公新模式。紧盯八个主要环节，建立无纸化数控中心，开创无纸化办案办公专栏，

定期召开无纸化办案改革推进会，制订《无纸化办案流程指引》《无纸化办案实用技巧》等系列工作指引，优质高效开展无纸化办案“三治理”行动。配齐无纸化办案办公阅卷终端，建设八个会议室一体化学习终端，完成十一个审判庭的无纸化庭审改造和两个互联网法庭改造。在全体审判人员的支持下，各项无纸化办案指标数据全部实现100%，位居全省法院前列，全面开启无纸化办案的海事司法新常态。

◆释法明理巧调解，“商事调解中心”试运行成效初显。从诉前到判前集中调解。2020年7月以来，结合干警个人特长，探索组建商事调解中心集中调解，在承办法官外指定专职调解法官从诉前到判前全程跟进调解，讲清道理、算出数字，让各方清楚预判裁判结果，明确调解的优势，让当事人能感受到法律的温度，认可法官的专业水平，提高司法认同感，提升服判息诉率，锻炼干警的调解能力。自试运行以来共集中调解各类案件28件，自动履行率达80%以上，结案效率、社会效果均有显著提升。央视“乡理乡亲”栏目对海商庭法官承办的一起海域使用相邻权纠纷案进行纪实拍摄宣传，取得了良好的社会效果。

◆依托“诉调联动服务站”深度参与地方综合治理，打造府院联动践行新时代“海上枫桥经验”典型样板。自贸区海事法庭普陀诉调联动服务站在舟山市普陀区社会治理综合服务中心挂牌，实现诉前调解功能性入驻，运行“一站式”解纷模式以来，积极参与地方综合治理，协同驻地矛调中心实现多起重大海上人身损害案件的诉源化解，尤以“3.6‘浙普渔 23911’船碰撞沉船事故”“4.12‘浙普渔 68628’重大沉船事故”及“‘套牌船’沉没致人身损害事故”所涉法律问题研讨等成绩突出，获得地方政府充分的肯定。

◆探索创新在线诉讼方式，破解疫情期间审判难题。疫情期间，



审监庭积极创新探索在线诉讼方式，克服案件开庭审理、外出执行的困难阻碍。2020年3月份首次使用“云上庭审”系统进行在线开庭，为破解疫情期间继续审案提供了样板。在具体案件审理中，承办法官创新利用远程视频完成在线调查取证，为涉外案件域外事实查明开辟了新的思路；巧用中英文电子邮件，破解涉外案件送达难题。两项创新工作方式均获“2020年浙江法院优秀在线诉讼”，审监庭获评宁波市“复工复产进行时”抗疫先锋团队。

### （一）锚定“重要窗口”新目标新定位，服务保障海洋经济高质量发展

制定《关于努力谱写浙江海事审判新篇章为建设“重要窗口”贡献海院力量的行动方案（2020-2021）》，深入实施海事审判“铸魂”“壮骨”“强筋”“赢心”“启智”“塑形”六大行动，努力以海事审判“小窗口”的出彩为“大窗口”增光添彩，受到省高院领导的批示肯定。积极争取上级有关部门对海事司法的政策支持，国务院印发的《中国（浙江）自由贸易试验区扩展区域方案》，明确规定“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”。《建设国际海事司法中心背景下的海事审判改革研究》以总分第二名的优异成绩被评为2019年度司法研究重大课题优秀课题研究成果，为全国海事法院改革创新贡献浙江智慧。组建30人抗疫志愿队在宁波高铁站全天四班倒轮流值守，协助指导入甬旅客申报信息15万余人次，受到时任省委常委、宁波市委书记郑栅洁的批示肯定，相关事迹被《人民法院报》《宁波日报》等媒体专题报道。及时发布《关于新冠肺炎疫情背景下海事法律风险提示30条》，受到宁波市委副书记、政法委书记宋越舜

批示肯定。形成《全球新冠肺炎疫情对航运经济的影响与法律应对》调研报告，制订出台为疫情防控和中心工作提供海事司法保障的 18 条实施意见，派员协助市政府妥善处置丹麦马士基航运公司名下“古杰多马士基”轮上部分船员确诊新冠肺炎事件。出台《关于疫情防控期间诉讼服务中心操作规则》《关于疫情防控期间严厉敦促被执行人自觉履行生效法律文书确定义务的公告》，积极依托移动微法院、12368 诉讼服务热线等平台，为当事人提供高效、便捷的海事司法服务，确保航运企业和群众的诉讼权利不因疫情受影响。制定《关于优化海商营商环境实施方案》《关于立审执全面提质增效进一步优化海商营商环境的意见》。积极保障浙江自贸区舟山片区国际海事服务基地建设，积极引导当事人在法定起诉日届满前实质性化解纠纷，较好地保证了外轮在浙江自贸区的安全有序修理补给。加强涉外海事审判业务规范化建设，发布中英文双语《宁波海事法院涉外涉港澳台案件审判情况报告（2016-2020 年）》，积极探索运用专用电子邮箱进行域外电子送达机制。严禁超标的查封扣押冻结财产，灵活运用船舶“活扣”措施 224 次，积极为中小微企业纾困解难。构建重大案件梯次调解机制，妥善化解涉案标的逾 3 亿元的深圳大铲岛集团有限公司与金海智造股份有限公司船舶建造合同纠纷案。努力当好防范化解重大风险的排头兵，审理的 4 起因竞标入韩捕捞指标引发的新类型系列案件，获宁波市第三届“十佳以案释法”典型案例提名奖。

（二）聚焦浙江基地建设新任务，持续推动海事审判精品战略走深走实

出台《关于推进最高人民法院国际海事司法浙江基地建设的实施细则》，聘任来自科研院校、行业协会、仲裁机构、司法机关、行政

机关的 23 名行业权威担任特邀咨询专家。进一步推进东海海法研究院实质化运行，加强与高等院校的深度合作，构建双向授课教学的合作机制。联合中国社科院举办第三届海事法治圆桌会议暨海事刑事审判研讨会，对海事刑事法律制度的发展进行深入研讨，进一步提升海事审判应对新情况、新问题的能力。深入实施海事审判精品战略，组织开展“十佳优秀裁判文书”“十佳精品案例”“十佳示范庭审”及船员纠纷典型案例评选活动。全年共有 9 篇案例入选国家级典型案例，其中 1 起执行案件入选 2019 年度全国法院十大执行案件、2 篇案例入选 2019 年全国海事审判典型案例、2 篇案例入选最高人民法院发布的船员权益保护典型案例。对 2001 年至 2019 年我院与省高院关于二审改判、发回重审的海事案件会议纪要进行梳理汇总，形成涵盖海商合同、船舶碰撞等五个方面法律问题的 92 条意见，为统一裁判尺度提供依据。发布《港口码头等水域工程建设纠纷审判情况报告》《海洋生态环境司法保护情况通报》《海事强制执行中行为履行情况通报》等 7 份海事审判白皮书，总结类案裁判规则，发布典型案例，稳定企业群众对海事审判的预期，进一步提升海事审判指引力。以建设覆盖全国海事法院裁判文书、指导性案例、典型案例的智能化应用项目为目标，积极发挥浙江海事审判具有丰富案例的实践优势，全力推进海事司法案例平台建设。经过招投标，海事司法案例库项目由人民法院电子音像出版社负责建设，目前，案例库测试版已研发完成，正在组织内部测试。

### （三）围绕海事审判“三合一”改革新要求，积极撬动海事审判全领域改革

受理海事刑事案件 10 件，审结 7 件，在审理被告人王依财走私

国家禁止进出口的货物罪一案中，由院长担任审判长，宁波市检察院检察长出庭支持公诉。制作《刑事案件第一审普通程序审判规程（试行）》《刑事案件一审常用程序性文书模板》等5类海事刑事法律文书模版，持续提升刑事审判规范化水平。与宁波市检察院签订《关于海事刑事案件审理试点工作机制的纪要》，建立常态化沟通会商机制。积极协助省委政法委围绕省级层面确定统一明确的海事刑事案件司法管辖权问题展开调研，为进一步完善海事刑事审判顶层设计献计献策。积极推动与行政机关建立预防和化解行政争议联席工作制度，调研行政争议调解中心运作情况，与舟山市司法局签署《舟山地区海事行政争议调解工作协作纪要》，积极推动浙江海事行政争议调解中心标准化、智能化、联动化运作。审结海事行政案件36件，推动行政机关负责人积极出庭应诉，海事庭审结的陈朝青诉中国海监渔政宁波支队、宁波市海洋与渔业局渔业行政处罚与行政赔偿案，入选2019年度全国海事审判典型案例。强化海洋环境资源审判专业化建设，积极争取挂牌海洋环境资源审判庭，深化海洋环资审判制度创新研究。健全海洋生态环境保护修复责任制度，依法受理海洋环境公益诉讼案件14件，审结9件，探索民事公益诉讼案快速调解机制。台州法庭在三门县开展巡回审判，当庭宣判一起检察机关提起的禁渔期非法捕捞引发的生态损害赔偿民事公益诉讼案件，向渔区群众树立合法捕鱼、保护海洋环境的司法导向。加强与地方法院在造船、航运企业破产案件中的沟通协调机制，探索开展由本院受理船舶企业执行移送破产案件的工作机制，积极向省高院争取管辖船舶企业破产清算案件。海事庭裁定受理东方造船集团有限公司破产清算案件，率先在全国海事法院实现海事破产审判“零突破”。

#### （四）坚守“以人民为中心”的理念，有效提高人民群众获得感和满意度

结合我省沿海重点渔区涉海涉渔矛盾纠纷实际情况，充分依托派出法庭扎根基层、贴近群众的优势，推动海事司法资源下沉，分步落实海事司法进驻重点渔区县级矛调中心，将新受理案件统一诉前分流，妥善化解涉海涉渔矛盾纠纷，新收案件同比下降 21.06%。立案庭积极构建“线上线下、互联互通”的海事诉调服务在线平台，探索与重点渔区的县级矛调中心以及货代、港口等相关行业协会建立远程视频会议系统，打通方便群众解纷的“最后一公里”。巩固深化立案登记制改革成果，充分发挥网络互联互通、即时可达的技术优势，深化跨域立案，拓展跨域材料转递、跨域卷宗查阅、跨域领取文书等跨域诉讼服务功能。健全海事矛盾纠纷多元预防调处化解综合机制建设，重点关注民生领域矛盾纠纷，联合宁波海事局建立海船船员劳资纠纷调解和维权协作机制，设立海船船员劳资纠纷调解中心。加强对船员等弱势群体合法权益的保护，在发生群体性纠纷、海难事故时提前介入矛盾纠纷化解，缓减免诉讼费 33.8 万元，发放司法救助金 15 万元，切实体现司法的“温度”。贯彻落实《中央关于加强综合治理从源头切实解决执行难问题的意见》，进一步健全立审执“一体化”机制，开展“发挥执行职能、做好‘六稳’工作落实‘六保’任务”专项执行行动。制定《关于推行自动履行正向激励机制助力执源治理的实施方案》《关于失信被执行人信用修复的实施方案》，建立诚信履行正向激励机制，营造“守信光荣、失信可耻”的社会氛围。引入司法拍卖辅助机构，提升网络司法拍卖效率，全年拍卖成交船舶 27 艘，房产、汽车、海域使用权等 12 例，成交金额 1.31 亿元。积极参与“黑财清底”工作，执行庭

成功完成全国首例“一元起拍”司法处置涉黑船舶工作，对宁波北仑法院涉黑刑事案件中犯罪工具“浙嵎渔运 80555”船进行司法网拍，以总价 3400001 元成交，较评估价溢价 11.48%。与浙江海事局共同启用“浙江辖区船舶司法扣押在线办理平台”，执行法官可以从网上直接向浙江海事局申请扣押或解除扣押，极大提高了船舶执行查控处置效率。

#### （五）抓牢司法改革与智慧法院建设双轮驱动，持续提升海事司法公信力

持续深入开展“质量建设年”活动，盯紧“八升五降”考核指标，对照全省法院先进标杆，找差距补短板，主动加压提出质效考核位居全省各地区前三、月均存案工作量 1.5 等工作目标。审管办制定《长期未结案防控工作规则》《案件审判瑕疵责任追究办法》，夯实审判监督管理的制度机制，推动审执质效明显向好。按照党管干部、考核考试、差额择优、分期分批的原则，突出强调以政治素质和审判能力为导向，从严做好第五批 3 名员额法官遴选和 3 名四级高级法官、4 名三级高级法官、1 名二级高级法官的选升工作。建立新型专业法官会议制度，组建 8 个审判专业团队，大力推进专业法官会议小型化、便利化，充分发挥专业法官会议服务海事审判的作用，促进司法责任制落实。制定无纸化办案文件 10 份，分 3 个阶段 8 个环节全力抓好海事诉讼无纸化，与宁波市律师协会建立关于加强海事诉讼无纸化的协作机制，打造海事诉讼“全业务网上办理、全流程依法公开、全方位智能服务”新模式。2020 年 7 月以来，共无纸化立案 1077 件，电子送达数 18478 件，E 键送达 2673 件，无纸化上诉 120 件，无纸化办案相关指标位居全省法院前列。加大对海事司法智能化建设的人财物投入，完成海事刑事羁押室信息化改造、无纸化法庭与互联网法庭改造

等系统项目的安装、调试和验收工作，全面启动诉讼服务中心信息化改造、温州法庭与台州法庭信息化建设等项目。加快推进信息技术与司法政务工作深度融合，紧紧围绕办文、办会、办事三个方面开展无纸化办公工作，改版内网办公系统，搭建浙政钉宁波海事法院工作平台，深化“不用纸张办公”的工作理念，有效提高司法政务质效，切实增强全院干警工作获得感。

### 三、2020 年审理案件中发现的问题与建议

#### （一）“一带一路”陆海贸易运输案件审判存在的问题

为“一带一路”陆海贸易运输建设提供公正高效的司法服务和保障是商事审判促进“一带一路”深度发展的重要课题。通过梳理近三年“一带一路”陆海贸易运输案件，发现此类案件存在一些问题。

经调研<sup>2</sup>，此类案件主要在证据收集、行业管理和法律冲突、违禁违规物品运输、法律关系认定、承运人责任等方面存在问题。一是证据收集问题容易影响审判效率及结果；二是海上货物运输行业的实践操作惯例与法律及司法解释规定相悖；三是违法违规货物运输导致纠纷；四是相关方对法律关系的认定存在分歧；五是承运人责任认定存在争议。针对上述问题，提出以下建议：

首先，就参与陆海贸易运输的各类商事主体而言，要进一步提高对证据在商事审判中地位的认识，熟悉各类证据规则。证据在诉讼中占有重要地位，整个诉讼活动实际上都是围绕证据的收集和运用进行，证据直接关系到对案件客观事实的确认。“一带一路”陆海贸易运输纠纷案件中常出现的由于目的港涉外而未能全面客观地提供证据，或对

---

<sup>2</sup> 本节内容参考了宁波海事法院 2020 年调研报告《“一带一路”陆海贸易运输中国际商事审判的实践和作用——以浙江省诉讼案件为模板》。

目的港证据的收集及相关事实的了解存在差异等情况，系对单一证据的认证规则、证明力的审查与判断规则不够熟悉的缘故。故而，商事主体在准确了解证据规则的情况下，要在合同履行过程中，注意保留己方履约和对方违约的证据，必要时采取必要的证据保全手段，以保证诉讼效率及案件客观事实的正确确认。

其次，加强司法审判与海运行业的互动。一方面加强法官对海运操作实践的了解。海事审判的专业性和涉外性很强，海事法官要公正高效审理好海事海商案件特别是涉外海事海商案件，不仅要熟悉中国法律、外国法律和相关国际条约、国际惯例，而且还要掌握国际航运、金融、保险、外贸、港口作业、船舶及海洋方面的知识，同时又要具有较高的外语水平。因此，要加强对法官的专业化培训和梯队建设，强化法官对有关互联网金融、对外开放政策等前沿领域的学习，优化法官知识结构，开拓视野。另一方面，海运行业急需提高法律意识，比照法律规定改进不符合法律规定的操作惯例，规范操作流程，形成操作管理体系，谨慎识别委托人和货物品名，以降低经营风险。

再次，我国现有的涉陆海贸易运输的法律、法规、规定分散且条文较少，无法满足“一带一路”建设下陆海贸易运输的发展需求，亟待完善。目前，有待立法完善的内容突出表现在以下方面：一是梳理、统一散落在各单行法中有关多式联运的法律，二是积极吸纳新的国际公约或民间规则乃至标准合同范本，三是贯彻与国际接轨原则、与国际一般通行做法保持一致。以期整理塑造出总结我国陆海贸易运输经验、推动我国“一带一路”陆海贸易运输形成全面开放新格局、给世界提供借鉴样本的陆海贸易运输法律样本。

（二）检察机关就海洋自然资源与生态环境损害提起诉讼存在的



## 问题

加强海洋自然资源与生态环境保护是海事司法的重中之重，也是检察公益诉讼领域的新热点和突破口之一。在此种共识下，首例检察机关提起的海洋自然资源与生态环境民事公益诉讼从理论变成实践。检察机关提起的此类公益诉讼与海洋环境监督管理部门提起的诉讼，在诉讼性质、诉讼资格以及法律适用方面存在哪些共性与差别，对当前修改完善海事诉讼制度有何影响。

经调研<sup>3</sup>，检察机关就海洋自然资源与生态环境损害提起民事公益诉讼、刑事附带民事公益诉讼、行政公益诉讼等方面面临相关问题。针对上述问题，提出以下对策建议：

1.从法律上畅通检察机关提起海洋自然资源与生态环境民事公益诉讼的诉讼机制。（1）明确法律依据。在我国，检察机关提起的海洋自然资源与生态环境损害赔偿公益诉讼还是一种新型的诉讼方式，理论研究的基础相对薄弱，研究样本不够丰富，对立法、司法的依赖程度较高。从司法解释层面来看，最高法院在制定审理海洋自然资源与生态环境损害赔偿纠纷案件的司法解释时，其背景是“全国海事法院自1985年至今受理行政机关针对重大油污事故提起海洋自然资源与生态损害索赔诉讼达百余件”“全国海事审判系统经过长期审判实践，在海洋自然资源与生态损害索赔主体……等各方面均积累了一套较为成熟的做法，需要总结提炼成正式的裁判规范”<sup>4</sup>，距离全国人大常委会于2015年7月1日发布《关于授权最高人民检察院在部分地区开展公益诉讼改革试点工作的决定》为时尚短，当时检察机关大多以

<sup>3</sup> 本节内容参考了宁波海事法院2020年调研报告《海洋自然资源与生态环境损害赔偿公益诉讼问题研究——以完善检察机关海洋公益诉讼为视角》。

<sup>4</sup> 王淑梅、余晓汉：《〈关于审理海洋自然资源与生态环境损害赔偿纠纷案件若干问题的规定〉的理解与适用》，载《人民司法（应用）》2018年第7期，第21页。

支持海洋主管部门起诉的方式参与诉讼活动，所以没有把检察机关提起的公益诉讼纳入到该司法解释条文之中。但是，《最高人民法院、最高人民检察院关于检察公益诉讼案件适用法律若干问题的解释》第二十七条规定，最高人民法院、最高人民检察院之前发布的司法解释和规范性文件与本解释不一致的，以本解释为准。该条并未把海洋自然资源与生态环境损害赔偿诉讼排除在检察机关民事公益诉讼的范围之外，为海事法院受理检察机关提起的民事公益诉讼提供了制度空间。检察机关作为法定的刑事案件审查与公诉机关、法律监督机关和公益诉讼提起人<sup>5</sup>，具备提起民事环境公益诉讼的先天优势和内在诉求，应当逐渐将之作为海洋自然资源与生态环境损害赔偿公益诉讼的起诉人。需要注意的是，不论是海洋自然资源，如海洋渔业资源、珍稀濒危野生水生动植物，还是海洋生态环境，如持久性油类泄漏造成的生态灾害，都具有非常强的专业性，需要具有科学完备的资源管理体系与保护机制作为事后诉讼的基础支撑。因此，检察机关提起此类公益诉讼需要谨慎评估诉讼风险，积极探索和总结经验。在浙江继续推进海事刑事审判试点工作背景下，对于检察机关履行公诉职责时发现民事公益诉讼线索需要提起诉讼的，原则上可以提起刑事附带民事公益诉讼，由海事法院同一审判组织审理。检察机关在推进公益诉讼的过程中可以针对证据收集存在的困难问题向有关主管部门发出建议，监督行政机关依法履职，共同维护国家海洋权益。（2）推动立法、司法解释修订完善。《最高人民法院关于审理海洋自然资源与生态环境损害赔偿纠纷案件适用法律若干问题的解释》对应的法律依据是《海洋环境

---

<sup>5</sup> 除了2012年修订的《民事诉讼法》第五十五条首次在立法上确立了民事公益诉讼制度，2019年1月1日起施行的《中华人民共和国人民检察院组织法》第二十条规定，人民检察院行使下列职权：……（四）依照法律规定提起公益诉讼；……。

保护法》第八十九条第二款，起诉主体是主管部门，而检察机关提起诉讼依据的是《关于检察公益诉讼案件适用法律若干问题的解释》和《最高人民法院关于审理环境民事公益诉讼案件适用法律若干问题的解释》，该两部司法解释均未引用《海洋环境保护法》相关规定。对此，需要修改《最高法院海洋资源与生态赔偿司法解释》关于案件范围、法律依据的规定，同时在《海事诉讼特别程序法》总则部分作出一般性规定，为司法解释提供上位法依据。关于诉前公告程序，有权提起海洋环境公益诉讼的主体由不特定的变为特定的承担法定职责的海洋环境行政机关，因此，《关于检察公益诉讼案件适用法律若干问题的解释》规定的公告前置程序不应该适用于海洋环境民事公益诉讼，检察机关不应该也无必要采用公告的方式督促海洋环境行政机关。首先，在《海事诉讼特别程序法》作出一般性规定，解决法律依据、管辖权问题。将第四条规定的“在中华人民共和国领域内进行海事诉讼，适用《中华人民共和国民事诉讼法》和本法。本法有规定的，依照其规定。”调整为“在中华人民共和国领域内进行海事诉讼，适用《中华人民共和国民事诉讼法》《中华人民共和国刑事诉讼法》《中华人民共和国民事诉讼法》《中华人民共和国行政诉讼法》《中华人民共和国海洋环境保护法》和本法。本法有规定的，依照其规定。”在第六条关于海事诉讼的地域管辖部分新增一条规定：“因海洋自然资源与生态环境损害赔偿纠纷提起的诉讼，由侵害行为发生地、损害结果地、采取预防措施地或被告住所地海事法院管辖。”其次，《海洋环境保护法》第八十九条第二款可修改为：“对破坏海洋生态、海洋水产资源、海洋保护区，给国家造成重大损失的，依照本法规定行使海洋环境监督管理权的部门应当代表国家对责任者提出损害赔偿要求。海洋环境监督管理部门经检察机关

发出建议后同意检察机关提起海洋自然资源与生态环境损害赔偿诉讼，或者在收到检察建议后 30 日内未提起海洋自然资源与生态环境损害赔偿诉讼，检察机关可以代表国家提起诉讼。经海洋环境保护公益组织催告，海洋环境监督管理部门、检察机关均未提起诉讼，海洋环境保护公益组织可以根据民事诉讼法有关规定提起诉讼。检察机关可以支持海洋环境监督管理部门、海洋环境保护公益组织提起诉讼。再次，《最高法院海洋资源与生态赔偿司法解释》第三条可修改为：“海洋环境保护法第五条规定的行使海洋环境监督管理权的机关，根据其职能分工，或者检察机关、海洋环境保护公益组织依据海洋环境保护法第八十九条第二款，提起海洋自然资源与生态环境损害赔偿诉讼，海事法院应予受理。”另次，《关于检察公益诉讼案件适用法律若干问题的解释》第十三条第二款可修改为：“公告期满，法律规定的机关和有关组织不提起诉讼的，人民检察院可以向人民法院提起诉讼。对于海洋自然资源与生态环境损害，法律规定的机关在收到检察机关起诉建议后明确同意检察机关提起海洋自然资源与生态环境损害赔偿诉讼，或者在收到检察建议后 30 日内未提起诉讼，检察机关在提起诉讼前无需发布公告。”

## 2. 借助海事刑事案件试点政策，推动构建“民刑并举”诉讼模式。

自 2017 年以来，我国海事审判“三审合一”试点揭开了新的篇章，当年宁波海事法院成功审理了全国首例涉外海事刑事案件——艾伦·门多萨·塔布雷（ALLAN MENDOZA TABLATE）交通肇事罪案<sup>6</sup>。2019 年至今，宁波海事法院又受理涉及海龟、海上走私的多起刑事案件。虽然目前海事法院受理刑事案件还处于“一案一请示”“一案一（指定）

<sup>6</sup> 吴勇奇、刘啸晨：海事刑事诉讼的专门管辖——以宁波海事法院试点审判的海事刑事案件为切入点[J].人民司法，2019(25):46-50.

管辖”的试点阶段，但已成为浙江海事审判改革的主攻方向之一，发展潜力巨大。对于涉及海洋环境犯罪的案件，是采用先刑后民、先民后刑亦或民刑并举，司法实践做法不一。如舟山市人民检察院于2019年5月21日，以非法收购、运输、出售海龟破坏海洋生态环境的刘阳等15人为被告，向宁波海事法院提起了三件民事公益诉讼，在同年9月12日公开开庭审理了本案，并于同年11月21日作出了民事判决。但检察机关直到同年9月11日才以收购、运输、出售珍贵、濒危野生动物罪案向宁波海事法院提起公诉，刑事判决书也在民事判决之后。此种模式下，民事公益诉讼的赔偿结果往往会作为刑罚量刑的参考因素，因此被告人出于量刑从宽的考量，往往愿意积极赔偿，附带民事公益诉讼的裁判结果往往能够提前实现或有效实现，民事责任会对刑事责任进行部分的吸收，二审程序被提起的概率会相应地降低，案结事了的效率得到彰显。<sup>7</sup>又如中山市第一市区人民检察院就彭伟权等涉嫌污染环境罪向中山市第一人民法院提起公诉后，同时将案件所涉海洋生态环境公益诉讼线索报送给中山市人民检察院，中山市人民检察院审查后支持中山市海洋与渔业局就彭伟权等污染海洋环境的行为了于2017年7月2日向广州海事法院提起民事公益诉讼，此时彭伟权等人污染环境罪的刑事诉讼程序正在进行之中，法院受理民事诉讼之后裁定中止审理，待刑事程序终结后才恢复民事诉讼程序。课题组认为，海洋环境犯罪，如非法捕捞水产品犯罪中，集团犯罪、共同犯罪现象较为普遍，被告人人数众多，不必恪守“先刑后民”，而视情况采用“先民后刑”，有利于解决此类案件中有部分犯罪嫌疑人未归案时的程序处置，一来民事程序可为刑事程序提供证据辅助，二来

---

<sup>7</sup> 刘加良：刑事附带民事公益诉讼的困局与出路[J].政治与法律，2019（10）：84-95.

民事程序可以适用缺席审判，方便以快捷方式获得海洋环境修复的赔偿款，有利于海洋公共利益的保护，实现司法公正与司法效率。具体制度方面，建议在修改在《海事诉讼特别程序法》中明确海事刑事案件由海事法院管辖，为海事法院同时管辖和审理涉海刑事、民事案件提供法律依据。在试点阶段，应当尽量协调民刑关系。在作为前法、特别法的《最高法院海洋资源与生态赔偿司法解释》没有规定刑事案件与民事案件能否一并诉讼的情况下，应当适用作为后法、一般法的《关于检察公益诉讼案件适用法律若干问题的解释》第二十条。为受理检察机关提起的刑事附带民事公益诉讼，可在事先审查是否符合一并审理条件基础上，先争取上级法院指定海事法院受理刑事案件，再告知检察机关一并起诉。

3.拓展检察机关海洋行政公益诉讼功能。行政公益诉讼具有统筹协调、督促多个海洋行政机关综合治理海洋环境的独特优势，能以最小司法投入获得最大社会效果，保护公益效果十分明显，彰显了中国特色社会主义司法制度的优越性。<sup>8</sup>由于海洋环境保护涉及领域复杂、主体众多，涵盖领域既有非法排放陆源污染物、非法进行海岸、海洋工程建设、非法倾倒废弃物造成海洋环境污染或生态破坏的违法犯罪行为，也有海上有组织上规模的海上非法捕捞、海上非法采矿、猎捕杀害珍贵濒危（海中）野生动物，岸上禁用渔具网具的生产、销售、维修等非法产业链屡禁不止等顽疾；主体上有海上行政多头执法“九龙治海”之乱象，存在不同领域的横向的同级行政主管部门之间的分工以及纵向的同一管理机关上下级部门之间的分权。<sup>9</sup>也涉及到陆上

<sup>8</sup> 见 2019 年 10 月 23 日最高人民法院检察长张军在第十三届全国人民代表大会常务委员会第十四次会议上做的《最高人民法院关于开展公益诉讼检察工作情况的报告》。

<sup>9</sup> 韩立新、陈羽乔：海洋生态环境损害国家索赔主体的对接与完善——以《海洋环境保护法》修改为契机 [J]. 中国海商法研究, 2019 (3): 3-13.

的公安、生态环境、自然资源、农业农村、水利、安全生产、市场监督管理、交通运输、金融监管、乡镇渔村等各个行政机关与职能部门。因此，今后有必要进一步拓展海洋检察公益诉讼的功能，重点是搭建海洋环境资源管理部门和海洋生态环境部门沟通协作的桥梁，调动各方力量形成资源保护与生态治理的合力。以浙江“一打三整治”工作中禁用渔具整治为例，该工作非渔业主管部门能单独完成的工作，而是需要由检察机关牵头联合各个行政机关进行综合治理的领域。因其产业链涉及到生产、销售、维修、使用等环节与领域，因此除了在海上执法过程中对正在使用中的禁用渔具予以没收外，更重要的是要强化对关联上下游行业的执法监管，比如对生产销售修理渔具网具等相关联的经营者的查处，要加强对渔具网具销售市场的监管，通过建立生产、销售经营者的诚信档案，对纳入“黑名单”的在企业融资信贷、税费减免等方面加以限制，通过在渔农村全面推行“湾（滩）长制”、全面开展湾滩“绝户网”等禁用渔具的巡查监管、清理整治等。对此，由检察机关通过深入调查，承担起行政公益诉讼的主体责任，通过行政公益诉讼前程序向渔业、市场监督管理、运输、公安等相关行政机关发出检察建议，牵头进行综合整治，唯有此才能将案件办成法治教育样本，达到“办理一案、警示一片、教育社会”面的效果，不失为一种效果更好的治理途径。

### （三）海洋环境公益诉讼存在的问题

随着国家海洋经济战略的不断推进，海洋环境将会面临越来越大的压力。在新的历史形势下，如何更加有效地保护海洋环境是国家海洋经济实现可持续发展的基础，其中建立完善的海洋环境保护法律制度至关重要。作为一项全新的制度设计，海洋环境公益诉讼究竟在实

践运行中呈现何种样态、有何特征，是否有规律可循以及可能存在的问题等，都是需要关注的问题。

经调研<sup>10</sup>，海洋环境民事公益诉讼方面存在海洋环境民事公益诉讼起诉主体有争议、缺乏具体的审判操作规范、修复资金的管理和使用制度未能有效建立、海洋环境公益劳务责任落实监管缺位、侵权企业破产损害赔偿金清偿难等问题，海洋环境行政公益诉讼方面存在履职标准不明确、履职期限不合理、诉讼时效不明确、公众参与不足等问题，海洋环境刑事附带民事公益诉讼方面存在被告人较复杂难确定、诉讼期限不相适应、证明标准不相同、不能保障附带公益诉讼完整诉权、法律适用不统一等问题。针对上述问题，提出以下对策建议：

### 1.海洋环境民事公益诉讼方面

#### (1) 继续加强立法研究

目前，对于海洋环境民事公益诉讼的请求权基础等权利规则缺乏充足法律依据，应深入研究环境公益诉讼所面临的最迫切的立法需求，围绕诉权基础、归责原则、举证责任分配、责任承担方式等问题，遵循民事立法的客观规律，提出切合实际的立法建议。

#### (2) 明确海洋环境民事公益诉讼的起诉主体

调研报告对社会组织主体问题不作讨论，认为检察机关能作为海洋环境民事公益诉讼的起诉主体。首先，根据《立法法》第92条的立法旨意，“特别法优于一般法”适用的前提是法律规范的“不一致”，而实际上无论是《海洋环境保护法》与《环境保护法》，还是《海洋环境保护法》与《民事诉讼法》，均不存在冲突。《环境保护法》是关于环境保护的一般规定，《民事诉讼法》是关于民事诉讼的一般规定，

---

<sup>10</sup> 本节内容参考了宁波海事法院2020年调研报告《海事诉讼“三合一”改革背景下海洋环境公益诉讼制度研究》。



两部法律同样适用于海洋环境公益诉讼。<sup>11</sup>“特别法优于一般法”的适用条件是两部法律规范的对象相同，但《环境保护法》与《海洋环境保护法》不存在规范对象上的同一性。具体而言，《环境保护法》第58条是关于社会组织提起环境民事公益诉讼的规定，《海洋环境保护法》第89条第2款是关于行政机关提起海洋环境民事公益诉讼的规定，二者均是《民事诉讼法》第55条“法律规定的机关和有关组织”的具体化，二者不存在一般与特别的关系。其次，从文义解释的角度上看，《海洋环境保护法》第89条第2款是赋权性规定而非限定性规定。该条款规定的原因行为包括破坏海洋生态、海洋水产资源以及海洋保护区，且不论海洋水产资源能否等同于海洋自然资源，海洋生态与海洋环境也非同一概念。因此，该条款只是规定了三种特殊情形，并非穷尽性列举。此外，结合《最高人民法院关于审理海洋自然资源与生态环境损害赔偿纠纷案件若干问题的规定》第1条的规定：“人民法院审理为请求……”，这里的“为请求”并没有限定主语，即并未明确规定“人民法院审理海洋环境行政监督管理机关为请求……”。可见，《海洋环境保护法》第89条第2款并未排除检察机关提起海洋环境民事公益诉讼的可能，而只是赋予了海洋环境行政监督管理机关提起海洋环境民事公益诉讼的资格。再次，从《海洋环境保护法》第89条立法历程来看，<sup>12</sup>1982年的《海洋环境保护法》没有相关条款，1999年修订《海洋环境保护法》时增加了这一条款。当时未对海洋公益诉讼引起足够重视。最后，从诉讼的客观目的上说，适当扩大海洋环境民事公益诉讼的起诉主体亦符合立法目的和现实需要。《海洋环境保

<sup>11</sup> 石春雷：《海洋环境公益诉讼三题——〈海洋环境保护法〉第90条第2款的解释论展开》，载《南海学刊》2017年第3期。

<sup>12</sup> 关于我国《海洋环境保护法》历史的详细论述，请参见李龙飞：《中国海洋环境法治四十年：发展历程、实践困境与法律完善》，载《浙江海洋大学学报（人文科学版）》2019年第3期。

护法》第一条规定：“为了保护和改善海洋环境，保护海洋资源，防治污染损害，维护生态平衡，保障人体健康，促进经济和社会的可持续发展，制定本法。”从海洋环境保护的实践来看，相较于负有海洋环境监管职责的行政机关，检察机关在海洋环境司法保护中的表现更加积极。自《民事诉讼法》第五十五条第二款首次从立法层面确立人民检察院以“公益诉讼起诉人”身份提起民事公益诉讼以来，检察机关扛起涉海环境公益诉讼的大旗。从《海洋环境保护法》第二章有关“海洋环境监督管理”的规定来看，行使海洋环境监督管理权的部门众多，是国家海洋环境保护的重要力量。但是，这些部门也存在不积极履行海洋环境保护职责的现象。基于此，允许检察机关提起海洋环境公益诉讼更加有助于实现《海洋环境保护法》的立法目标。

### （3）丰富海洋环境资源损害事实查明方法

专门从事海洋环境资源损害司法鉴定业务的司法鉴定机构缺少，且鉴定周期长、鉴定费用高、特定类型的海洋环境损害无法鉴定等情形在短时间内无法有效解决。故实践中，推广设立专家库的做法，聘请海洋环境科学和环境法学等领域专家学者作为审判咨询专家，探索配置专家辅助环境资源审判的机制。针对海洋环境损害司法鉴定机构尚不完善等问题，加强与海洋司法行政主管部门和海洋生态环境主管部门的沟通，推动建立完善科学、公平、中立的海洋环境损害司法鉴定制度。进一步完善专业法官会议制度，充分发挥专业法官会议在讨论重大疑难案件、总结审判经验、形成裁判共识、强化业务指导方面的作用。在合理选择适当的鉴定机构的同时应拓宽证据形式，应注意的是，鉴定意见只是证据的一种类型，不能唯鉴定是从，不能将司法判断权交给鉴定机构，在委托鉴定前，应结合全案情况考虑委托鉴定

事项是否属于查明事实问题、是否有必要进行鉴定以及鉴定是否可行等问题。

#### （4）完善契合海洋环境资源诉讼的审理规程

加强公益诉讼实证研究，在遵循民事诉讼、行政诉讼等基本制度的基础上不断完善审理程序和裁判规则，通过细化海洋环境公益诉讼的审判操作规则，规范海洋环境公益诉讼程序，保障审判顺利进行。探索海洋环境污染与生态破坏案件审理中的归责原则、举证责任分配和责任承担方式，积极开展对于新类型案件裁判规则的研究。对于与海事诉讼特别程序、海事破产程序衔接的案件，主动适应审判工作的特点和要求，重点研究解决受理条件、证据制度、责任方式、债权分配、执行等核心问题，形成相对统一的规则。准确把握生态环境损害赔偿诉讼的性质，发挥诉前磋商制度在生态环境损害赔偿中的积极作用，积极构建海洋生态环境损害赔偿诉讼和海洋环境公益诉讼的衔接机制。

#### （5）完善海洋环境修复资金保障制度

关于修复资金的管理，应着眼长远，推动在全国范围内建立统一环境修复资金的管理制度。完善生态修复资金保障机制，探索设立海洋环境公益诉讼专项基金或者资金账户等，接受生效裁判判令被告承担海洋生态环境修复费用以及服务功能损失赔偿金等款项，让修复资金真正用于环境的修复。加强对相应基金和资金使用的监管，确保款项专门用于受损海洋生态环境的修复，建立法院、检察院、公益组织等多方联动的执行监督机制，提高制度实效。可探索引入第三方监督执行机制，当海洋环境公益诉讼生效裁判作出后，由法院指定第三人或者由责任主体自行聘请第三方主体对其整治方案的落实情况进行

相应监督，并将监督情况及时向法院或者责任主体汇报，以及及时监督和调整环境资源整治方案。坚持预防为主、源头治理，办案过程中积极落实诉前禁令、先予执行、行为保全等措施，完善环境污染预防机制。

## 2.海洋环境行政公益诉讼方面

### (1) 明确履职标准

可从以下几方面和具体环节来认定行政机关是否已经依法履行职责：首先，审查行政机关是否已经依法全面作出诸如行政许可、行政命令（责令恢复原状）、行政处罚等具体行政行为。其次，审查行政机关是否已经实现该行政行为的目标结果（如海洋环境公共利益得到了保护）。再次，如若没有达到目标结果，再分析系何种原因所致。若是由于行政机关主观上没有积极进行跟踪检查和敦促警示，或者未采取代履行（行政机关自己履行或者委托第三方履行）等行政强制执行措施，便可认定其没有全面履行职责。

### (2) 延长履职期限

对此，在坚持通常情况下2个月履职期限为原则的前提下，还需考虑制约行政机关及时履行职责的诸多客观因素，如季节、气候等自然条件，履职需要多部门的配合，资金、设备、技术人员的缺乏，调查取证时间较长等。此时不妨规定：“因客观原因使得在2个月内确实无法履行职责的，行政机关可以提出申请，经检察机关同意，其履职期限可以适当延长2个月；情况特殊的，经上一级行政机关批准及其同级检察机关同意，可以再延长2个月。”

### (3) 明晰特殊诉讼时效

检察机关提起行政公益诉讼的目的是维护国家、社会公共利益，

并非维护私益，其作为公益诉讼人，应有别于一般行政诉讼，可在《行政诉讼法》或者有关司法解释中作出特别规定，检察机关提起行政公益诉讼不受一年起诉期限的限制。

#### （4）拓宽线索来源

除了检察机关在履行职务犯罪侦查、批准或者决定逮捕、审查起诉、控告检察、诉讼监督等职责中发现的线索外，还应当包括其他机关移送的案件线索以及公民、社会组织等举报、揭发所发现的线索。检察机关可以充分利用互联网、举报信箱等多种渠道，向社会公众广泛收集信息和建议，促进与公众的良性互动，以便更及时、准确地发现公益受损的情况。

### 3.海洋环境刑事附带民事公益诉讼方面

#### （1）公益案件诉讼模式选择的具体参考标准

①被告（人）不统一的情形。原则上，刑事追究主体应与公益诉讼追究主体一致，在某些具体情况下，如刑事诉讼部分有犯罪嫌疑人尚未归案，而在逃人员又是民事公益诉讼中的共同侵权人，因涉及到民事责任的分担，则不宜提起刑事附带民事公益诉讼，可以在刑事程序结束后，提起单独的民事公益诉讼。

②侦查、公诉、审判等诉讼期限不相适应的情形。如果违法行为人通过积极履行赔偿责任或修复义务争取宽缓的刑事处罚，在有效实现司法效率的情况下，可以适用附带民事公益诉讼，可以更好地促进社会和谐，实现诉讼价值的最大化。反之，如果刑事部分审理争议较大或者公益诉讼部分的审理过于复杂，通过刑事附带民事公益诉讼程序审理会影响到民事公益诉讼的责任认定或者刑事案件审理进程，则不适于采用刑事附带民事公益诉讼程序。

③不能保障附带民事公益诉讼完整诉权的情形。当刑事部分不起诉时，此时就不再适合附带民事公益诉讼，如果符合民事公益诉讼起诉条件的应当提起独立的民事公益诉讼。当刑事部分起诉后检察机关撤诉时，如果法院认为附带公益诉讼符合继续审理的相关法律规定，则继续起诉公益诉讼部分；如果法院认为不符合继续审理附带民事公益诉讼的相关法律规定，则应当另行准备起诉。

## （2）提出合适的诉讼请求

应当遵循以下几个原则：

①确定性。责任承担方式的确定性，是对被告人的指引，是法律可预测性的体现，司法机关不可随意创设责任承担方式。同时在责任承担方式的确定上，应注意不可逾越司法和行政的边界，尽量避免采用行政职权相重叠的责任承担方式。

②公益救济性。公益诉讼的目的在于维护公益，弥补受损的公益，民事责任的设置也在于恢复被侵害的利益。因此对仍在进行的侵害公益行为、存在损害公益重大风险的、妨碍实现公益的，应分别提出停止侵害、消除危险、排除妨碍的请求，这些行为责任是为了实现公益救济的宗旨。对已经造成公益侵害的，以海洋污染环境公益诉讼为例，首先应当提出恢复原状的诉讼请求，只有出现部分或全部无法修复的，可以准许采用替代性修复方式。

③人格恢复性责任的适用。实践中“赔礼道歉”的诉讼请求适用率特别高，作为一种人格性恢复责任，适用应当具备如下条件：一是被告须有过错，无过错则无道德上的谴责性，无须赔礼道歉；二是须涉及社会公众精神利益的损失，否则也不构成该责任。

## （3）明确以生态修复为核心的责任承担方式

环境民事公益诉讼的主要目的是修复生态环境而非金钱赔偿，如果仅仅赔偿而不修复被破坏的生态环境，对环境保护就没有实质的意义。海洋生态环境的特殊性使得海洋生态修复十分困难，但实践中“重赔轻修”的做法显然不科学。为此，应当首先明确责任人的生态修复责任而非直接认定其承担损害赔偿，即在裁判文书中明确课以责任人生态修复的责任，只有在责任人无法履行生态修复时才能将部分生态修复责任转化为损害赔偿；其次，对于可以进行修复的项目，例如因污染行为导致的可打捞型海洋污染物，应当由责任人承担打捞等初级修复义务；最后，对于责任人无法修复的海洋生态环境应当由政府或第三方承担修复工作，但也并不能免去责任人的修复义务，例如可以采取替代性修复或者异地修复等方式履行修复义务。

#### 四、2020 年浙江海事审判典型案例十则

案例一：舟山市人民检察院诉沈大勇、姜国康、刘涛海事海商纠纷公益诉讼案<sup>13</sup>

##### 【基本案情】

2018 年 10 月，沈大勇为非法获利，在各个码头收购海龟。10 月 18 日凌晨，刘涛从西码头渔船上收购 4 只蠓龟（2 只亲体，2 只幼体）转售给沈大勇，由姜国康驾驶其所有的浙 LS3319 小货车运输至停靠在东港十八罗汉附近的沈大勇所有的浙 L68359 货车上。10 月 18 日晚，沈大勇所有的浙 L68359 货车在普陀区东港街道芦花塔岭下路边被普陀区公安分局查获，当场扣押海龟 107 只。舟山市公安局普陀区分局分别委托南京师范大学司法鉴定中心和浙江海洋大学对查获的

<sup>13</sup> 一审：宁波海事法院（2019）浙 72 民初 810 号，二审：浙江省高级人民法院（2020）浙民终 158 号。

动物进行鉴定，明确涉案动物为蠓龟 *Caretta caretta* 105 只和绿海龟 *Chelonia mydas* 2 只，均为国家 II 级保护动物，案涉海龟总价值为 3123600 元。

舟山市人民检察院在《检察日报》进行了公告，公告期满后没有适格主体向人民法院提起诉讼，经报请浙江省人民检察院批准同意，向本院提起民事公益诉讼，请求：1.判令各被告公开赔礼道歉；2.判令被告沈大勇对 3123600 元生态修复补偿金承担赔偿责任，被告姜国康、刘涛对其中的 69600 元生态修复补偿金承担连带赔偿责任；3.判令各被告承担鉴定评估费 5012.5 元。审理中，舟山市人民检察院申请撤回了第 3 项诉讼请求。

被告沈大勇答辩称：1.对起诉人诉称的事实、案件侦破经过、现场查获的海龟数量 107 只无异议；2.对起诉人要求公开赔礼道歉的诉请无异议，对自己的犯罪行为对国家利益造成的后果愿意悔罪，愿意公开赔礼道歉；3.沈大勇并非是造成海龟死亡的直接责任者，不应当承担赔偿责任，海龟的捕捞和死亡与沈大勇的收购、出售行为不具有直接因果关系，因此要求沈大勇直接承担赔偿责任不符合侵权责任法的规定；4.即使需承担赔偿责任，对赔偿金额的确定亦有异议；5.本案鉴定机构和鉴定人员并无价格鉴定的资质，而且鉴定过程中适用的法律依据已过期。综上，起诉人要求沈大勇承担生态修复补偿金的赔偿责任没有法律依据，应予以驳回。

被告姜国康答辩称：1.对姜国康在本案中参与帮助沈大勇运输 4 只海龟的事实无异议；2.本案中，姜国康只是负责运输海龟，运输时海龟已经死亡，故运输行为与海龟死亡的损害后果之间不存在直接的因果关系，根据侵权责任法的相关规定，不应由姜国康承担相应的赔



偿责任；退一步讲，即使三被告需承担赔偿责任，也应区分各侵权人之间的主次责任，明确责任分摊比例，各自承担按份责任；3.在姜国康构成侵权行为的前提下，对起诉人要求公开道歉并无异议，但对69600元的赔偿责任、浙江海洋大学的鉴定资质、鉴定依据和鉴定结论和鉴定费用有异议。

被告刘涛答辩称：1.对本案中刘涛收购4只已经死亡的国家二级保护动物海龟的事实无异议；2.现有证据无法证明刘涛收购的海龟种类是蠵龟还是绿海龟，起诉人以蠵龟的价格标准要求刘涛承担赔偿责任不合理；3.关于海龟价格的鉴定，对鉴定机构和鉴定人员的资质，以及鉴定价格都有异议；4.刘涛在从事海龟运输行为时，海龟已经死亡，对海洋生态环境的破坏已经形成，损害结果在此之前已经发生，刘涛对造成海龟死亡、生态环境破坏的后果不应该承担责任；5.即使刘涛需要承担赔偿责任，最多承担的是过错责任，过错责任还应区分同案被告、捕捞者的责任。

法院经审理查明：2018年10月18日凌晨，刘涛从西码头渔船上收购4只海龟转售给沈大勇，姜国康驾驶其所有的小货车将该4只海龟运送至停靠在东港十八罗汉附近的沈大勇所有的货车上。10月18日晚，沈大勇所有的该货车在普陀区东港街道芦花塔岭下路边被普陀区公安分局查获，当场扣押海龟107只。

2018年10月29日，舟山市公安局普陀区分局委托南京师范大学司法鉴定中心对上述查获海龟的种类及保护级别进行鉴定，该鉴定中心于2018年11月8日出具司法鉴定意见书，鉴定意见为：涉案动物有两种，分别为海龟 *Chelonia mydas* 2只和蠵龟 *Caretta caretta* 105只，均为国家Ⅱ级保护动物。2018年11月6日，舟山市公安局普陀区分

局委托浙江海洋大学对查获的 107 只海龟所属种类进行鉴定，并判断价值。浙江海洋大学指派赵盛龙、陈健进行鉴定并于 2018 年 11 月 21 日出具检验鉴定证书，鉴定结果为：1. 107 只样品中有 105 只蠵龟 *Caretta caretta*，2 只绿海龟 *Chelonia mydas*，均属于我国国家二级保护动物。2. 105 只蠵龟样品中，有 103 只为亲体，2 只为幼体；2 只绿海龟均为亲体。此次案件所涉及所有海龟总价值为 3123600 元。

### 【典型意义】

1.探索创新海事审判职能，保障海洋资源和生态环境。本案是全国海事法院受理的第一起涉海龟的民事公益诉讼案件。根据《中华人民共和国野生动物保护法》第三条第一款、第二十七条第一款的规定，野生动物资源属于国家所有，禁止出售、购买、利用国家重点保护野生动物及其制品。海龟属于国家二级保护动物，非法收购、运输、出售海龟违反了法律的禁止性规定，应受到国家刑罚制裁。本案是海事法院对涉海民事公益诉讼和刑事附带民事案件的全新尝试，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，充分发挥了海事法院在保障海洋环境资源工作中的海事审判职能，在社会上起到良好的警示教育的作用。

2.突破传统，准确把握和运用法律规则。一方面，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；另一方面，关于生态修复补偿金计算标准的认定，国家二级保护动物的价值按该动物物种资源保护费的 6 倍计算，本案直接依据该标准来确定生态修复补偿金的

计算标准，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，也反映了标准制定的初衷和本意，具有合理性。本案对于侵权客体和生态修复补偿金计算标准的认定，准确把握了法律规则背后的逻辑和意义，对于类似案件的处理具有很好的借鉴和参考意义。

案例二：广东华钢贸易有限公司诉中国人民财产保险股份有限公司河北省曹妃甸分公司海上保险合同纠纷案<sup>14</sup>

### 【基本案情】

2016年12月，原告广东华钢贸易有限公司（简称华钢公司）委托唐山海港海诚船舶货运代理有限公司（简称唐山海诚公司）代理出运一批带钢，从京唐港运至乐从港，洋浦中良海运有限公司（简称洋浦中良公司）作为承运人签发了运单，承运船舶为“鸿源02”轮1626S航次。唐山海诚公司为该批货物向被告中国人民财产保险股份有限公司河北省曹妃甸分公司（简称人保曹妃甸分公司）投保国内货物运输保险，人保曹妃甸分公司于2016年12月12日签发四份保险单，被保险人为华钢公司，适用国内水路、陆路货物运输保险（2009版）条款。2016年12月15日，“鸿源02”轮在舟山嵎泗水域触礁，华钢公司所有的货物落海受损，其中174个集装箱经满洋公司打捞上岸，存放在第三人浙江满洋船务工程有限公司（简称满洋公司）堆场。2017年6月22日，满洋公司、唐山海诚公司、华钢公司签订货物处理及救助报酬协议，约定：华钢公司按照12500元/个集装箱合计2175000元支付给满洋公司，作为满洋公司应收取的货物救助报酬的现金担保；

---

<sup>14</sup> 一审：宁波海事法院（2019）浙72民初9号，二审：浙江省高级人民法院（2019）浙民终651号。

唐山海诚公司、华钢公司协调货物保险人另行补充提供一份信誉担保函，担保金额为集装箱获救价值的 80%减去现金担保 2175000 元的余额；满洋公司收到现金担保及信誉担保后，唐山海诚公司、华钢公司可安排提取货物；对满洋公司最终应收取的货物救助报酬，三方同意继续友好协商解决，不能协商解决则通过司法途径，以最终生效的法院判决或者双方达成的和解或调解所确定数额作为最终救助报酬数额。人保曹妃甸分公司确认了上述协议，并向满洋公司出具了担保函。2017 年 6 月 26 日，满洋公司与唐山海诚公司签订费用支付协议，确定满洋公司对施救的 174 个集装箱货物，除救助报酬外，应收取施救后提货前的堆存、吊装、清理、搬移理箱等费用合计 460480 元。2017 年 7 月 27 日，华钢公司向满洋公司支付 2175000 元。2017 年 8 月 8 日，唐山海诚公司向满洋公司支付堆存费 460480 元。2018 年 5 月 24 日，满洋公司函致华钢公司，称根据宁波海事法院生效判决，满洋公司对“鸿源 02”轮船货实施应急抢险救助措施应收取的救助报酬为 33782231 元及自 2017 年 1 月 19 日至判决履行之日止的利息，债务人尚未履行其支付义务，华钢公司作为救助报酬的担保人，应履行担保责任，华钢公司已支付的 2175000 元现金担保须作为满洋公司应收取的部分救助报酬；同时要求华钢公司保险人按货物获救价值的 80%即 2175000 元履行担保责任。2018 年 11 月 2 日，华钢公司支付唐山海诚公司 460480 元。

2018 年 2 月 21 日，宁波海事法院作出（2017）浙 72 民初 686 号（简称 686 号）判决：宁波鸿勋公司、上海勋源公司共同支付满洋公司救助报酬 33782231 元及利息；2017 年 11 月 27 日，宁波海事法院作出（2017）浙 72 民初 1447 号民事判决：一、确认华钢公司对洋

浦中良公司、上海勋源公司享有货物损失赔偿 7844470.62 元的海事债权；二、本判决第一项所确定的海事债权在“鸿源 02”轮就 2016 年 12 月 15 日在舟山嵎泗水域触礁事故所设立的非人身伤亡海事赔偿责任限制基金中受偿。

华钢公司于 2018 年 12 月 13 日向宁波海事法院提起诉讼，请求判令：1.人保曹妃甸分公司向华钢公司赔偿救助费 2175000 元及该金额自 2017 年 7 月 27 日起至实际支付之日止的利息（按照中国人民银行公布的同期贷款利率计算）；2.人保曹妃甸分公司向华钢公司赔偿施救费 460480 元及该金额自 2017 年 8 月 8 日起至实际支付之日止的利息（按照中国人民银行公布的同期贷款利率计算）。

被告人保曹妃甸分公司辩称：一、华钢公司并无向满洋公司支付救助报酬的义务，进而无权向保险人主张保险赔偿。二、华钢公司无权要求保险人承担支付救助报酬的保险责任。三、华钢公司支出的 40 余万费用，并非施救费用，无权要求保险人承担。四、本案应驳回华钢公司对保险人的诉讼请求，改为向满洋公司和船方起诉。

第三人满洋公司述称：一、满洋公司不是本案保险合同法律关系的当事人。二、满洋公司向华钢公司收取的现金担保，现已作为满洋公司应收取的救助报酬。三、因货物堆存、保管而发生的堆存费、装卸费、理箱费等相关费用，满洋公司有权收取。

### 【典型意义】

本案虽是海上保险合同纠纷，但争议的核心却是沿海货物运输船载货物所有人对货物救助报酬的法律义务及其法律适用的问题。典型意义有以下两点：

1.明确了沿海货物运输中货物救助报酬争议适用《海商法》的规

定。本案系沿海货物运输引起的海上保险纠纷，有关救助报酬的争议应当适用《海商法》的规定。《海商法》第183条规定了救助报酬由船、货各方按照获救财产价值占比分摊承担，其效果在于：一是影响船、货双方与救助人之间的权利义务关系；二是影响船、货双方与各自的保险人之间的权利义务关系。沿海货物运输中，一旦救助协议达成，救助合同即告成立，并对货物所有人具有约束力，货物所有人也因此负有了支付救助报酬、向救助人提供满意担保以及未提供满意担保前不移走货物等一系列法律义务。

2.明确了沿海货物运输中货物救助报酬对货物所有人与货物保险人的效力。货物所有人对货物救助报酬损失通常有两种索赔途径：一是根据沿海货物运输合同关系，要求承运人承担违约赔偿责任；二是根据海上保险合同关系，要求货物保险人承担保险赔偿责任。货物所有人向保险人投保国内水路、陆路货物综合险，自当有权选择根据保险合同起诉保险人要求赔偿货物救助报酬损失。货物所有人为提取经救助打捞上岸的货物，避免损失进一步扩大，根据救助人的要求提供现金担保，并支付了相关费用，目的正是为了提取货物，减少损失，避免获救货物被救助方留置甚至拍卖，其行为值得鼓励，相关费用属于《海商法》第240条第1款规定的应当由保险人在保险标的损失赔偿之外另行支付的费用。

案例三：主权荣誉公司申请设立油污损害赔偿限制基金案<sup>15</sup>

### 【基本案情】

巴拿马籍主权荣誉公司（Dominion Glory S.A.）所有的“佐罗（EL

<sup>15</sup> 宁波海事法院（2019）浙72民特212号。

ZORRO) ”轮系马绍尔群岛籍油类/化学品运输船，8539 总吨，涉案航次从韩国大山港运载 4978.767 公吨油品至中国乍浦港。2018 年 12 月 24 日，“佐罗”轮在中国乍浦港陈山锚地锚泊等待靠泊卸货期间，被起锚过程中的新加坡籍“埃林顿（ELLINGTON）”轮碰撞，造成“佐罗”轮右舷 6 号货舱破损，所载 SHELL-500N 基础油泄漏，船长报称泄漏 400 吨左右。事故发生后，嘉兴海事局在第一时间赶赴事故现场进行查勘，并立即启动应急预案，同时指示嘉兴市洁洋环保服务有限公司等单位进行海上应急清污作业。

SHELL-500N 基础油系高度精炼的矿物油，用于生产涂料、清洁剂和润滑油等，属于持久性油类。截止提出申请时，主权荣誉公司已经赔付和提供担保合计 4889.5 万元人民币及 900 万美元。

2019 年 3 月 20 日，主权荣誉公司就前述碰撞事故而产生的油污损害赔偿赔偿责任，向宁波海事法院申请设立 6743109 特别提款权的油污损害赔偿赔偿责任限制基金，并提供了“佐罗”轮永久船籍登记证书、国际吨位证书、船长声明、可能对第三方的赔偿责任及利害关系人名单等证据材料。

宁波海事法院受理后，依法向已知的利害关系人发出告知受理申请通知书，并发出公告，告知有关的利害关系人，如对主权荣誉公司主张限制赔偿责任有异议的，应在限期内提出书面异议，并告知在最后一次公告发布之日起六十日内就法律规定的可以限制赔偿责任的海事请求，向该院申请债权登记。逾期不登记的，视为放弃在基金中受偿的权利。公告期间未有利利害关系人提出异议。

### 【典型意义】

1. 本案所具有的探索性意义和影响。经上网检索和向其他海事法

院了解，本案系全国海事法院受理的首例外国当事人根据《1992年油污责任公约》的规定，向我国海事法院申请设立油污损害赔偿责任限制基金的案件。此前，全国海事法院审理过不少船舶油污损害赔偿纠纷案件，其中包括清防污费用纠纷案件，仅有广州海事法院于1999年10月受理过一起国内航行运输船舶当事人根据《1969年国际油污损害民事责任公约》和《1976年议定书》的规定，申请设立油污损害赔偿责任限制基金案件<sup>16</sup>，但根据《中华人民共和国民事诉讼法》和相关司法解释的规定，以及最高人民法院〔2008〕民四他字第20号《关于非航行国际航线的我国船舶在我国海域造成油污损害的民事赔偿责任适用法律问题的请示的答复》，该案已不具有参考、借鉴作用。因本案涉及到外籍当事人依据国际公约规定申请设立油污损害赔偿责任限制基金，如何准确适用国际公约成为摆在法院面前的问题。加之本案申请人名义上虽为外籍船东，但基金的出资方实际为该船船东所投保的保赔协会，在我国作为全球最大原油进口国的背景之下，外国保赔协会、保险机构高度关注我国法院对本案的处理态度，因此，在国际航运圈内也将产生重大影响。故此，本案属于新类型、疑难、复杂案件且具有重大社会影响案件。

2.本案与其他海事赔偿责任限制基金案件的不同之处。根据2016年2月份颁发的《最高人民法院关于海事法院受理案件范围的规定》，海事赔偿责任限制基金包含油污损害赔偿责任限制基金。因此，本案在立案案由上仍为申请设立海事赔偿责任限制基金。但实际上，该类基金案件与其他海事赔偿责任限制基金案件有很大不同，主要表现在

---

<sup>16</sup> 参见余晓汉：《1969年国际油污损害民事责任公约》应适用于我国船舶在国内航线上发生的油污损害——中国船舶燃料供应福建有限公司因在国内航线运输船舶碰撞致漏油申请按《1969年国际油污损害民事责任公约》设立油污损害赔偿责任限制基金案，载《人民法院案例选》2002年第1辑。



程序适用、设立基金的基础、相关当事人范围、基金计算、异议提出及其处理、债权登记及基金分配等六大方面。具体包括案件管辖连接点、程序规定、针对的损害类别、取得限制赔偿责任的前提件、申请人的范围、利害关系人的界定、责任限额、基金确定、提出异议的效果、对异议的处理、作出裁定的时间、可登记的债权范围、基金的分配顺序、责任人的代位受偿权等十三个小点。鉴于最高人民法院编制的《海事诉讼文书样式》中并无专门针对此类案件的文书样式，宁波海事法院参照受理设立海事赔偿责任限制基金申请相关文书样式，制作有关法律文书，并将上述不同点体现在上述法律文书之中，为日后办理该类案件提供了经验借鉴和探索。

3.履行国际公约义务，依法保护海洋生态环境和有关当事人利益。我国是《1992年国际油污损害民事责任公约》的缔约国，作为负责任的大国，必须切实履行国际公约规定的义务。本案当事人为了取得限制油污损害赔偿责任的权利，根据《1992年国际油污损害民事责任公约》的规定向我国海事法院申请设立油污损害海事赔偿责任限制基金，其申请符合国际公约和我国法律的规定，宁波海事法院依法准予设立，充分展现了我国司法机关履行国际公约义务的大国担当和严格依法保护海洋生态环境的法治精神。本案处理结果为中外油品运输企业日后可能发生的油污损害事故处理，提供了可预期的案例借鉴。

#### 案例四：罗炳福诉项金国通海水域人身损害责任纠纷案<sup>17</sup>

##### 【基本案情】

原告（上诉人）罗炳福诉称：请求判令项金国赔偿其人身损害各

<sup>17</sup> 一审：宁波海事法院（2017）浙72民初2097号，二审：浙江省高级人民法院（2018）浙民终1037号。

项损失 1018696.50 元。

被告（被上诉人）项金国辩称：一、罗炳福携带设备及材料，依据自身技能与经验，独立自主进行修理，双方构成承揽关系而非雇佣关系，根据《最高人民法院关于审理人身损害赔偿案件适用法律若干问题的解释》（以下简称《人损赔偿解释》）第十条，其作为定作人不承担赔偿责任；二、罗炳福诉称粉尘爆炸导致其受伤，无事实依据，事故发生时船舱中并无可引发燃爆事故的粉尘，罗炳福操作不慎导致发泡胶爆炸，责任应由其自行承担。

法院经审理查明，罗炳福与项金国均在浙江省嵊泗县务工，罗炳福从事木工，项金国从事捕捞。“沪崇渔 13033”船系项金国向他人租赁。2016 年 8 月中旬，项金国让罗炳福至该船修理保温舱内的破损泡沫，并出资让罗炳福购买两箱发泡胶以供修理。同年 8 月 16 日，罗炳福独自进入该船保温舱修理破损泡沫，修理过程中使用了发泡胶，期间发生燃爆事故，致罗炳福被烧伤，构成五级伤残。罗炳福有抽烟习惯，事故发生时随身携带有移动电话。事故发生后，项金国已支付罗炳福 40000 元。

### 【典型意义】

如何准确区分雇佣与承揽，是一个长期困扰司法实践的难题。本案运用工作类型区分方法，根据《合同法》第二百五十一条第二款的规定，准确界定原、被告双方构成承揽关系进而适用过错责任原则，为本案的正确裁判奠定了良好基础。因修理项目作业地点为有限空间，参照原国家安全生产监督管理总局颁布的《工贸企业有限空间作业安全管理与监督暂行规定》第十条、第十五条、第十九条、第二十二条等规定，合理划分原、被告双方过错责任比例，裁判的法律效果与社

会效果较好。

案例五：郑军诉浙江舟山群岛新区六横管理委员会要求履行行政补偿法定职责案<sup>18</sup>

### 【基本案情】

原告郑军系“浙普渔 011599”船所有人，该船取得了（浙普）船捕（2015）HY-100084号渔业捕捞许可证，船籍港普陀，作业场所本县A类渔区。国电电力浙江舟山海上风电开发有限公司（甲方，简称风电公司）与被告浙江舟山群岛新区六横管理委员会（简称六横管委会）（乙方）于2016年11月4日签订《国电舟山普陀6号海上风电场2区工程涉海海域渔业政策补偿费用协议书》，约定由甲方向乙方支付包括涉海海域渔船、渔民损失和乙方工作经费在内共计1500万元，由乙方负责落实各项政策补偿。随后，六横镇人民政府对小型渔船生产情况进行了调查，于2016年12月8日召开由各渔船管理服务站点站长、涉渔村（社）主要负责人等参加的会议，确定补偿办法及具体每船的补偿金额。郑军的补偿款确定为20.16万元，已汇入渔业股份经济合作社账户由其具体发放，但其未领取。2016年12月15日，舟山市人民政府根据风电公司海域使用申请，作出舟海权通[2016]5号《海域使用权批准通知书》，批准该公司位于普陀区横岛东南侧海域的国电舟山普陀6号海上风电场2区工程用海，面积270.6020公顷，期限为30年。郑军于2017年12月6日向舟山市中级人民法院提起诉讼，请求判决确认舟山市人民政府作出的海域使用批准行为违法。舟山市中级人民法院经审理后，于2017年12月28日作出（2017）浙09行

<sup>18</sup> 一审：宁波海事法院（2019）浙72行初7号，二审：浙江省高级人民法院（2019）浙行终1599号。

初 18 号行政裁定，驳回郑军的起诉。郑军不服，提起上诉，浙江省高级人民法院于 2018 年 5 月 20 日作出（2018）浙行终 204 号行政裁定，驳回上诉，维持原裁定。

2019 年 4 月 17 日，郑军向六横管委会提出履职申请，要求就因海上风电项目对渔业捕捞权造成的影响与其签订补偿安置协议，履行补偿安置义务。

2019 年 6 月 6 日，郑军向宁波海事法院提起本案诉讼，请求判令被告六横管委会履行补偿义务，向原告支付各项补偿费用 128.92 万元。

被告六横管委会辩称：一、“国电舟山普陀 6 号海上风电场 2 区工程项目”系合法审批项目。二、《六横镇关于风电场海域涉及渔船补偿办法》符合实际情况，合情合理，原告诉请要求被告与之签订补偿协议，并主张补偿 128 万余元完全背离客观事实，不符常理。三、原告起诉已超过起诉期限。综上，请求裁定驳回起诉或判决驳回诉请。

### 【典型意义】

本案系渔业捕捞权行政补偿争议，有以下两方面的典型意义：

1. 渔业捕捞权因行政机关合法行政行为遭受损害的，权利人有获得行政补偿的权利。海域使用权和捕捞权都是法律规定的用益物权。当渔业捕捞权与海域使用权存在于同一海域时，便会发生用益物权之间的冲突。行政机关审批海域使用权的行政行为，在捕捞作业场所上排斥或限制了同一海域渔业捕捞权的行使，渔业捕捞权人对因此遭受的损害有权获得补偿。此类行政补偿，属于行政机关合法行使公权力行为附随效果而致行政相对人合法权益遭受损害产生的行政补偿。

2. 渔业捕捞权人主张行政补偿应依法定途径并符合法律规定的要件。渔业捕捞权人认为其权利因行政机关海域使用权批准行为而受到

妨害或损害，要求补偿损失，有权提起行政补偿诉讼。但无论是对行政机关作出的行政补偿决定，还是对行政补偿协议本身，行政相对人提起的诉讼都属于行政诉讼，需要符合《行政诉讼法》规定的一般起诉条件。除此之外，渔业捕捞权人提起行政补偿诉讼，还需要根据此类行政补偿的特点，满足不同诉讼类型的一些特别要件：提供已向被告提出申请的证据，适格的行政补偿主体，有能够证明损害实际存在，且与行政机关的合法行政行为有因果关系的证据。

#### 案例六：乐国村诉李海斌等船舶共有纠纷案<sup>19</sup>

##### 【基本案情】

2004年8月浙江省舟山市恒荣疏浚有限公司(以下简称恒荣公司)成立，法定代表人为张振朝，公司股东为张振朝、乐东东，乐东东系原告乐国村的儿子。“浙普工56”船于2005年登记为恒荣公司所有，2008年3月15日乐国村与张振朝签订股东合伙协议，约定由乐国村、张振朝等五人在2004年2月共同投资建造的“浙普工56”船、“浙普驳18”船并股给乐国村和张振朝，恒荣公司及两船折旧后实际财产为575万元，由张振朝认资342万元，占59.5%，乐国村认资233万元，占40.5%。2011年“浙普驳18”船对外出卖。2014年3月恒荣公司因决议解散注销。2014年7月张振朝去世，第三人夏松娟等人作为张振朝的法定继承人拟出卖张振朝持有的“浙普工56”船股份，乐国村找到意向买家周师文，夏松娟等人委托刘国平代其与周师文洽谈船舶股份转让事宜。价格谈妥后，刘国平、周师文、乐东东及被告李海斌于2014年9月前往船舶交易市场和海事局办理船舶过户登记手续，刘国平持

<sup>19</sup> 一审：宁波海事法院（2018）浙72民初1970号，二审：浙江省高级人民法院（2019）浙民终743号。

恒荣公司公章以卖方名义与李海斌签订一份船舶买卖合同并提交给海事局办理过户登记，合同记载：卖方恒荣公司，买方李海斌，卖方确认拥有“浙普工 56”船全部产权，船价为 160 万元，合同签订后支付定金 10 万元等，合同落款 2014 年 9 月 28 日，当天“浙普工 56”船由恒荣公司过户登记至李海斌名下，乐东东未提异议。2014 年 9 月 16 日李海斌向夏松娟转账支付 20 万元，后又陆续转账 170 万元，11 月 5 日夏松娟将收到的 130 万元转至周师文账户。2014 年 10 月李海斌向船舶保险公司申请将“浙普工 56”船被保险人由张振朝更改为李海斌，保险金额由 200 万元改为 350 万元，保险公司予以批改，同年 11 月 17 日李海斌以购买“浙普工 56”船名义向银行申请抵押贷款，并提交一份以 370 万元购买“浙普工 56”船的船舶买卖合同及其向夏松娟转账 190 万元的银行汇款单，后银行发放抵押贷款 130 万元至夏松娟账户，同日夏松娟向周师文转账 323800 元。李海斌确认收到夏松娟转账给周师文的 160 万元退款。船舶过户至李海斌名下后，周师文与乐国村共同经营管理“浙普工 56”船至 2017 年年初，2017 年 4 月周师文不知所踪，乐国村及其家属等人亦陆续离船，后李海斌接管船舶。同年 6 月乐东东联系李海斌，乐东东称已联系好船舶业务为何辞退船员，李海斌称船舶经营亏损只能辞退船员，并称“你说你船拼股了，我也没跟你说过你没拼股”，电话中双方对船舶经营事宜产生争执。2017 年 8 月 16 日乐国村向本院提起诉讼，请求法院确认其在“浙普工 56”船的 40.5%股份，并要求李海斌按股份比例向乐国村分红 10.5 万元，2018 年 1 月 31 日乐国村向本院申请撤回对李海斌的起诉，随后乐国村以夏松娟等人为被告向本院提起诉讼，本院受理后又撤回起诉，同年 11 月 19 日乐国村仍以李海斌仅受让张振朝股份，“浙普工 56”船属

于双方共有船舶且双方于 2015 年核算过一次经营收支为由提起本案诉讼。

李海斌辩称：1.涉案“浙普工 56”船系其向恒荣公司以 160 万元购得，其持有船舶 100%的财产份额，乐国村主张占船舶 40.5%股份没有事实依据；2.李海斌购买涉案船舶是为了帮助妹夫周师文赚钱且船舶价格相对较低可以增值，船舶购入后交由周师文经营管理，所有经营成本由周师文承担，若船舶盈利，周师文支付租金，若船舶亏损，则免除周师文的租金；3.双方从未在 2015 年 2 月进行过结算，乐国村除 2017 年提起诉讼外，从未提出过要求确认登记其船舶份额，其主张船舶经营收益没有事实依据。至于乐国村与周师文如何约定船舶经营，李海斌既不知情也与此无关。

夏松娟等人陈述称：张振朝原先与乐国村共同所有并经营“浙普工 56”船，分别占股 59.5%和 40.5%。后因张振朝去世，夏松娟等人欲将继承的“浙普工 56”船 59.5%股份转让给李海斌，并委托夏松娟的妹夫刘国平办理出转让事宜。

### 【典型意义】

实践中共有船舶为经营所需仅登记一人所有或挂靠登记在公司名下的情况较为普遍，根据法律规定未经登记的船舶所有权不得对抗第三人，隐名所有人或共有人的船舶物权保护问题一直是司法实务的难题。本案原告与第三人共有船舶并将船舶挂靠登记在公司名下，后第三人将船舶股份出让，船舶所有权直接从挂靠公司变更登记在受让人名下，在船舶股份转让过程中，原告共有股份被架空。三年之后原告为主张权利先后三次将纠纷诉至法院，原告先是以买受人为被告主张确权之诉而后又以第三人为被告主张侵权之诉，第三次仍选择以买

受人为被告主张确权之诉，前两次诉讼原告均考虑证据不足主动撤回起诉，第三次诉讼中原告申请多名证人出庭作证，经深入调查，法院多次前往银行、保险公司调取船舶原始抵押和保险资料，认定买受人支付的价款仅受让了第三人股份，最终确认原告享有船舶 40.5% 所有权。

本案纠纷历经三次诉讼，经两级法院审理，虽然原告的船舶所有权得到了保护，但警示船舶市场参与主体要提高法律意识，对事关自身重大权益事项注重书证的制作和保留，切莫以传统熟人社会思想从事商业交易活动，避免发生纠纷之后口说无凭、举证困难。另外，大量船舶以挂靠方式经营，不但实际所有人的自身财产权益难以保障，船舶安全生产责任也难以落实，船舶经营矛盾不断亦影响船舶正常经营，建议船舶经营人转变经营模式，尽快实现正规化、公司化的行业转型升级。

案例七：浙江石油化工有限公司与宁波新诺亚供应链管理有限公司申请海事强制令纠纷案<sup>20</sup>

### 【基本案情】

请求人浙江石油化工有限公司因被请求人宁波新诺亚供应链管理有限公司未按合同履行交付其代理清关的货物，于 2019 年 7 月 18 日向本院提出海事强制令申请，要求责令被请求人宁波新诺亚供应链管理有限公司立即交付合同号 ZPCJ-LY-01-9001、ZPCJ-LY-01-9002、ZPCJ-HG-01-9003 项下的所有吸附剂催化剂及 ZPCJ-HG-01-5004 项下所有反应器及系统零部件。请求人浙江石油化工有限公司已向本院提

<sup>20</sup> 宁波海事法院（2019）浙 72 行保 6 号。



供中国人民财产保险股份有限公司宁波市分公司 1500 万元的担保函及该请求人的担保函作为担保。

法院经审查认为，请求人浙江石油化工有限公司的海事强制令申请符合法律规定。依照《中华人民共和国民事诉讼法》第五十七条、第五十八条的规定，裁定如下：一、准许请求人浙江石油化工有限公司的海事强制令申请；二、责令被请求人宁波新诺亚供应链管理有限公司立即交付存放于世天威（宁波保税区）物流有限公司、宁波梅山保税港区四海物流有限公司、宁波龙星物流有限公司相关仓库的合同号 ZPCJ-LY-01-9001、ZPCJ-LY-01-9002、ZPCJ-HG-01-9003 项下的所有吸附剂催化剂及 ZPCJ-HG-01-5004 项下所有反应器及系统零部件。

该裁定作出后，被请求人在法定期限内提起了复议。其理由是：1.浙江石油化工有限公司在履行双方《进口货物清关及运输合同》过程中存在拒不结算账目、付款等违约行为，无权申请海事强制令；2.浙江石油化工有限公司申请海事强制令依照《民事诉讼法》第五十六条的规定，不符合法定条件；3.涉案货物系第三方宁波港国际物流有限公司在宁波新诺亚供应链管理有限公司已无力继续垫付费用情况下，为保障其权益，行使货物留置权。

### 【典型意义】

该案是宁波海事法院史上标的额最高的海事强制令案件。针对该案，宁波海事法院在案件之初即启动重大案件响应机制，诉前调解和裁决准备工作同步进行，确保协调不成情况下及时裁决。在反担保的审核上，正确把握风险可控原则，适当降低门槛，减轻民营企业不必要的负担。6.6 亿元货值，按通常做法货值反担保也将是一笔巨款。

鉴于被请求人对货权归属无异议，且请求人是民营上市大型石化公司，所涉重点项目投产后现金流充足，在审查相关材料后，认定错误放货风险可控，在货值反担保上，同意请求人出具担保函自保。而针对 1000 万争议标的额，要求其提供保险公司出具的全额保函。本案在协商无果情况下，依法及时裁决，确保损害降至最低限度。执行过程中，法院一并解决了浙石化公司与仓库之间未报关货物报关、提取和后续仓储费用问题，交易链上下家之间纠纷未再诉至法院，纠纷圆满化解。

宁波海事法院灵活运用海事强制令程序，依法处置扣货纠纷，一揽子解决矛盾纠纷，促成纠纷实质性化解，实现了案件处理的法律效果、社会效果和政治效果的高度统一。宁波海事法院深入贯彻省委“服务企业、服务群众、服务基层”活动要求，从切实帮扶企业、保障民营企业合法经营的角度出发做好诉讼服务工作，积极拓展司法服务职能，优化法治营商环境，为企业健康发展排忧解难，在上述案件得到了充分的展现。

案例八：第一产物保险股份有限公司诉彭罗乐斯海运有限公司等海上货物运输合同纠纷案<sup>21</sup>

### 【基本案情】

2016 年 9 月 2 日，第一产物保险股份有限公司（以下简称产物保险公司）签发编号为 1000M16922695 的货物运输保险单，载明其为保险人，望达国际企业有限公司（MANDAR RUE INT'L ENTERPRISE CO., LTD，以下简称望达公司）为被保险人，承保货物为 13090 双鞋子（1637 箱），保险金额为 86038.8 美元，由中国宁波港运至南非德

---

<sup>21</sup> 一审：宁波海事法院（2017）浙 72 民初 2265 号，二审：浙江省高级人民法院（2019）浙民终 156 号。

班港，船名及航次为 BREVIK BRIDGE/031W。同年 9 月 3 日，汉宏物流公司宁波分公司就该批货物签发彭罗乐斯海运有限公司（以下简称彭罗乐斯公司）为抬头的 NGBDURG10805 号提单，载明望达公司为托运人，PRETORIA CLOTHING & CAPS (PTY) LTD（以下简称 PCC 公司）为通知人，货物递送与汉宏物流（私人）有限公司（以下简称汉宏私人公司）联系，从宁波港运往德班港，集装箱号 TCLU9615494，FCL/FCL，货物为鞋子 1637 箱，船名航次为 BREVIK BRIDGE/031W，2016 年 9 月 3 日装船，提单落款为汉宏物流宁波分公司代承运人签发。该货物的实际承运人为 MOL 公司，其签发的海运单编号为 MOLU11041092955，托运人为汉宏物流（中国）有限公司（以下简称汉宏物流公司），收货人为汉宏私人公司。同年 9 月 15 日，PCC 公司向汉宏私人公司发出指示，要求其从实际承运人 MOL 公司处提取货物后，提供清关服务、拆箱分拣服务，最后将货物运至米德兰特。同年 9 月 16 日，MOL 公司向汉宏私人公司发出货物预抵通知。同年 9 月 25 日，货物到达德班港。同年 9 月 26 日，汉宏私人公司以电子邮件的形式向卡车公司 Transport.com 发出指示：根据客户 PCC 公司指示，货物运至汉宏私人公司在 Jacobs 的仓库，同时向 MOL 公司发电子邮件：恳请就编号为 MOLU11041092955 的海运单放货，并将 NAVIS 系统中转运人更新为卡车公司 Transport.com。同年 9 月 27 日，汉宏私人公司代表彭罗乐斯公司从 PCC 公司收回编号为 NGBDURG10805 的正本提单。同年 9 月 29 日，卡车公司 Transport.com 派遣汽车前往提货时，发现涉案集装箱被冒领。之后，当地警方追回 958 箱货物。经公估公司调查和检测，涉案灭失货物的赔偿金额为 37959.2 美元。2017 年 5 月 25 日，PCC 公司出具授权书，

载明在望达公司收到保险赔款后，将编号为 NGBDURG10805 的提单及编号为 1000M16922695 的保险单项下的所有权益（包括代位求偿权）转让给望达公司。2017 年 5 月 31 日望达公司向产物保险公司出具代位求偿书，称收到保险赔款 37959.2 美元后，将编号为 NGBDURG10805 的提单及编号为 1000M16922695 的保险单项下的所有权益（包括代位求偿权）转让给产物保险公司。同年 7 月 10 日，产物保险公司向望达公司支付涉案提单项下货物保险赔偿款 37959.2 美元。同年 9 月 29 日，产物保险公司就涉案纠纷通过其委托代理人从上海向本院邮寄了起诉材料。

另查明，彭罗乐斯公司于 2015 年 12 月 2 日获得无船承运业务经营资格。同年 5 月 26 日，彭罗乐斯公司与汉宏物流公司签订提单许可使用协议，授权汉宏物流公司及其分公司在约定地域范围内从事无船承运业务中无偿使用其提单和海运单。本案审理过程中，彭罗乐斯公司出具书面意见，认可汉宏物流公司有权代理其签发提单。

产物保险公司认为，涉案提单抬头为彭罗乐斯公司，故彭罗乐斯公司应承担承运人的责任；汉宏物流公司承担全程货运代理业务，且系 MOL 公司提单的托运人，故其具有契约承运人和货运代理人的双重身份；两被告的责任期间自堆场接收货物时起至目的港交付货物时止，截止于货物交至收货人仓库，涉案货损发生在承运人责任期间，两被告应负赔偿责任。故请求判令两被告赔偿损失 37959.2 美元及利息。

被告彭罗乐斯公司、汉宏物流公司共同答辩称：1.汉宏物流公司代表彭罗乐斯公司签署涉案提单，其为签单代理，非本案适格被告；2.涉案货物失窃事故并非发生在承运人责任区间段，承运人不应承担

赔偿责任；3.产物保险公司起诉已超过诉讼时效；4.产物保险公司应提交出口报关单、南非警方出具的书证，用以证明失窃货物的货值；5.产物保险公司以 1: 6.5867 作为涉案美元的汇率，没有事实依据。

### 【典型意义】

本案系涉台涉港主体“双涉”海上货物运输合同纠纷案，涉及案件管辖、法律适用、被告主体资格、承运人的责任期间及是否应承担赔偿责任等问题。关于“FCL/FCL”货物交接方式下承运人责任期间，查无关于该术语的规范性、权威性解释。承办法官根据行业调查结果，对本案承运人的责任期间作出了合理认定，从而形成了该术语下承运人责任期间的认定规则，为类案处理提供了实践经验借鉴。

在涉外、涉港、涉台案件中，准确适用法律，平等保护各方合法权利十分重要，既有利于形成统一商业惯例，从而降低法律信用成本，也有利于营造稳定、有序、多远的商业环境。该案很好地践行了这一点。浙江省是外贸、海运大省，商业主体多样化是其主要特征之一。该案主体多样，同时还涉及海运中责任认定问题，具有很强的现实意义。

案例九：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<sup>22</sup>

### 【基本案情】

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

<sup>22</sup> 宁波海事法院（2020）浙 72 民特 166-178 号。

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，2020 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 2020 年 6 月 11 日作出裁定，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，所指导调解的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。

#### 案例十：王依财走私国家禁止进出口的货物罪案<sup>23</sup>

##### 【基本案情】

2019年9月，被告人王依财受他人雇佣，担任轮机长并负责工资发放，与谢枝坤（船长）、陈尧杨等六人（均另案处理）于2019年10月初驾驶“鸿达2”轮出海，从靠泊于境外海域的一艘货轮上，非法接驳冻鸡爪等货物308吨，其中来自境外疫区的动物产品共计230吨，通过绕关方式走私进境。同年10月17日晚，“鸿达2”轮靠泊浙江省宁海县力洋镇钓鱼礁码头，卸驳上述走私进境冷冻鸡爪、猪肚等货物时，被公安机关当场查获。此外，同年8月下旬，被告人王依财亦受他人雇佣，担任轮机长并负责工资发放，与谢枝坤（船长）、蒋兵等六人（均另案处理）驾驶“鸿达2”轮前往韩国一港口，非法接驳冷冻

<sup>23</sup> 宁波海事法院（2020）浙72刑初2号。

鸡爪等货物总计 472 吨，通过绕关方式走私进境。宁波市人民检察院以甬检刑诉〔2020〕238 号起诉书指控被告人王依财犯走私国家禁止进出口的货物罪，于 2020 年 6 月 10 日向宁波海事法院提起公诉。宁波海事法院于 2020 年 9 月 4 日公开开庭审理并当庭宣判，判处被告人王依财犯走私国家禁止进出口的货物罪，判处有期徒刑 3 年 2 个月，并处罚金人民币 11 万元并追缴违法所得，违禁涉案冻品予以没收。

### 【典型意义】

本案系全国首起由海事法院受理的涉走私海事刑事案件，对海上安全和秩序的司法管控有着特殊意义。涉走私海事刑事犯罪具有涉海、涉船舶、涉港口、涉船员因素，与其他走私刑事案件既有共性，也存在类型化差异，往往还具有技术性和海洋法律规范问题，海事法院审理此类案件有利于发挥海事审判专业性，有利于进一步完善涉海司法制度，有效维护国家海洋权益。近年来，海上绕关走私冻品等犯罪行为日渐猖獗，从严惩治此类犯罪迫在眉睫。通过海上绕关走私进境的冻品未经检验检疫，有的来自疫区，有的是冰冻多年的“僵尸肉”，一旦流入国内市场将造成重大食品安全卫生风险，严重危害人民群众生命健康安全。在非涉关地走私的冻品，由于不是从国家指定肉类进出口口岸入境，且无任何合法有效入境证明，属于未经检验检疫的动物产品，结合浙江省相关会议纪要，对此类行为以走私国家禁止进出口的货物罪定罪处罚，更能有效打击非涉关地走私冻品违法犯罪，维护我国正常进出口贸易秩序。