

赵  
微  
王  
赞  
等◎著

# 海事犯罪立法与司法研究集锦



人民交通出版社股份有限公司  
China Communications Press Co., Ltd.

赵  
微  
王  
赞  
蜂  
◎  
著

# 海事犯罪立法与司法研究集锦



人民交通出版社股份有限公司  
China Communications Press Co., Ltd.

## 内 容 提 要

在海洋强国的战略背景下,海洋安全秩序及海洋资源与环境的刑法保护问题提到议事日程。尽管我国早已加入《联合国海洋法公约》,但是囿于我国海事刑事立法与司法的缺失,国内的涉海刑事法律理论研究成果也比较鲜见。2015 年最高人民法院有意将海事刑事案件交给海事法院专门管辖,为了支持这个重大审判改革,本书作者从近十年来发表的海事刑事法律文章和自己指导的硕士学位论文中优选出 20 篇论文集中出版,以供立法与司法参考。文集内容涉及海事刑事法律制度、危害公共安全类海事犯罪、破坏海洋资源与环境类海事犯罪、妨害海事管理及海事渎职类犯罪,是国内迄今为止最为系统、最为全面研究海事犯罪的学术成果。此外,在本书中,作者对海事法律制度的构建、海事刑事执法人才的培养模式也提出了建设性的建议,具有较强的可读性。

### 图书在版编目(CIP)数据

海事犯罪立法与司法研究集锦 / 赵微,王赞等著.

—北京:人民交通出版社股份有限公司,2016.8

ISBN 978-7-114-13226-1

I. ①海… II. ①赵… ②王… III. ①海事法规—立法—中国—文集 IV. ①D993.5-53

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2016)第 171043 号

书 名:海事犯罪立法与司法研究集锦

著 者:赵 微 王 赞 等

责任编辑:钱悦良

出版发行:人民交通出版社股份有限公司

地 址:(100011)北京市朝阳区安定门外外馆斜街 3 号

网 址:<http://www.chinasybook.com>

销售电话:(010)64981400,59757915

总 经 销:北京交实文化发展有限公司

印 刷:北京鑫正大印刷有限公司

开 本:787×980 1/16

印 张:15.5

字 数:322 千

版 次:2016 年 10 月 第 1 版

印 次:2016 年 10 月 第 1 次印刷

书 号:ISBN 978-7-114-13226-1

定 价:62.00 元

(有印刷、装订质量问题的图书,由本公司负责调换)



---

## 作者简介

---

赵微,女,汉族,1964年5月生,辽宁本溪人,现任宁波大学法学院教授。1986年毕业于黑龙江大学法律系,获法学学士学位,2002年获法学硕士学位,2005年于中国人民大学获法学博士学位。1992年晋升为讲师,1997年晋升为副教授,2003年晋升为教授。曾任大连海事大学法学院副院长、院长、党委书记,2006年以来主攻海上违法与犯罪问题研究,主持国家社科基金项目《海上交通事故刑法规制研究》,2011年组织创建大连海事大学海公法研究中心,任主任,该中心于2015年获批大连社科院人文重点研究基地。兼任中国刑法学研究会理事、国际刑法学协会中国分会理事、中国海事专家委员会法规分委员会委员。主要科研成果有:合著《海上国际犯罪研究》、《当代俄罗斯法学通论》、主编《水上交通犯罪的理论与实务》,在《法学》、《政治与法律》、《法律科学》、《法学家》、《比较法研究》等杂志上发表论文数十篇,多次获得省哲学社会科学优秀科研成果奖。



---

## 作者简介

---

王赞,女,1975年出生,辽宁省大连人,法学博士,大连海事大学法学院基础法系副教授,硕士生导师,辽宁省教育厅重点人文社会科学基地国际海事法律研究中心成员。1994年考入大连外国语学院俄语系,期间到俄罗斯远东国立大学公派留学,获文学学士学位。1999年至2002年在大连海事大学法学院攻读法学硕士,获法学硕士学位。2002年毕业后留校任教至今。2009年至2012年在大连海事大学法学院攻读法学博士,获得法学博士学位。现主要从事刑法学、国际刑法等方面的教学科研工作。在CSSCI期刊、中文核心期刊、国际学术会议上发表十几篇学术论文,人大复印资料全文转载一篇。著作4部。主持中央高校基本科研业务费专项资金项目两项,辽宁省教育厅项目一项,参与国家社科基金、交通运输部、司法部等十几项省部级课题的研究。

# 自序

“海事犯罪”在国内还不是一个成熟的法学概念,至今没有一个共识性的定义,与“海上犯罪”、“水上交通犯罪”这些概念的区别也尚未完全厘清,甚至时常出现相互替代的现象。所以,研究这样一个崭新的课题自然会遇到诸多的困难。首先,在国内立法层面,我国现行刑事立法无论在入罪主客观标准还是在刑罚幅度的设置上都没有兼顾到水域的立体性和流动性特点,在水上交通秩序与水域环境两个层面上,人身损害与财产损失的状态与陆上交通犯罪和环境犯罪相比呈现出不同的样态,例如,水上交通事故“致人失踪”的危害后果比较常见,直接适用现行刑法惩治海事犯罪会有诸多事实与法律对接上的偏差。其次,在国际刑事法律规范国内化层面上,尽管我国早已加入《联合国海洋法公约》,但是国内涉海的刑事法律研究成果较少,理论体系尚不成熟,国际海事公约的国内化进程相对滞后,海盜罪、船长见危不救罪等罪名没有引入我国刑法之中,海事审判缺乏明确的法律依据。再次,在司法层面,目前我国海事法院尚没有刑事审判权,海事涉罪的刑事附带民事案件需要分给两家法院审理,并且由普通法院审理海事涉罪案件的最大难点是法官缺少海运专业知识,形成“一边是资源浪费,一边是能力不足”的海事刑事审判怪圈。最后,我国航运业对海事刑事司法存在很大的误区,很多人认为船员不应当承担刑事责任,因为“海上运输风险大,海上事故难以避免”。在这种航运文化背景下研究船员的刑事责任问题会遇到许多情感上的阻力。

我们团队首次尝试研究海上犯罪问题是在2006年,当时在我的导师黄京平教授的建议下我向大连市社科联申报了《大连海域环境违法与犯罪的刑事法律对策研究》的项目选题,在实施该项目期间我开始到辽宁海洋局、海事局和大连海事法院进行调研,由此发现了我国海事刑事立法与司法的制度和机制问题,并且认定赋予海事法院刑事审判权是司法制度改革的必经之路,由此也激起我研究海事犯罪的动机和热情,至今刚好有十年了。这十年来我带领硕士和博士研究生共同完成了十几项涉海犯罪课题,出版了《海上国际犯罪研究》、《水上交通犯罪的理论与实务》等著作,撰写了涉海犯罪学术论文几十篇,并于2011年申请成立了大连海事大学海公法研究中心,这个平台作为大连市社科院的重点研究基地,至今已经为交通运输部海事局、海事公安局、航运公安局和港口公安局培训执法人员200多人次。在我们团队承担国家海事局的《水上交通犯罪典型刑事案例研究》项目期间,开始了大量的海事执法实务调研工作,足迹遍布了十几个地区的二十多个单位,从青岛、烟台、重庆、武汉,到南京和上海,我们访谈了海事局、海事公安局、航运公安局的一线执法人员,查阅了几百份档案,掌握了大量涉罪海事违法案件的第一手资料,逐渐了解到船舶运输的安全规则和技术规范,也洞察到海事行政执法与刑事司法衔接机制的问题,通过全面排查梳理,逐步建立了海事犯罪的理论体系,迈出了海事犯罪研究的第一步。截至今日,我们陆续承担了《海上国际犯罪研究》、《大连海域环境违法与犯罪的刑事法律对策研究》、《辽宁省沿海经济建设中海洋环境的刑法保护》、《21世纪海盜



的动态发展及法律对策研究》、《水上交通犯罪刑事立案标准及案件移送机制研究》、《辽宁沿海非法采砂行为的刑事法律规制》、《海上交通事故刑法规制研究》等国家社科基金、司法部、海事局和辽宁省社科基金项目,在项目的实施过程中逐渐深入地摸清了海事刑事立法与司法的种种缺憾与困惑。为了配合大连海事大学法学一级学科点申报工作,2009年以来,我们在刑法硕士学科点开设了《国际刑法与海上犯罪》、《水上交通犯罪专题》等专业必修课,这些课紧密结合海事执法实际,深受学生喜爱,目前,海事犯罪这一领域已经成为刑法学科硕士与博士研究生学位论文的首选题目。经过十年的积累,本文集收纳的20篇论文全部都是本人及刑法学科博士和硕士研究生的学术成果(“国家社会科学基金项目《海上交通事故刑法规制研究》,项目号:14BFX038”前期成果),既有我们公开发表的论文,也有参会论文和学生的学位论文,内容涉及海事刑事法律制度的构建、危害公共安全类海事犯罪、破坏海洋资源与环境类海事犯罪、妨害海事管理制度和海事履职类犯罪的立法与司法问题。有必要说明的是,海上交通运输秩序的维护和海域环境保护具有很强的技术性,船舶事故的因果关系、犯罪形态、危害结果、责任主体范围、业务风险、违法阻却事由与责任阻却事由等问题都有一定的特殊性,都需要通过刑法理论进行系统的解读与定位。目前我们虽然能够发现并提出海事刑事立法与司法的不足,但所提出的解决方案并非都尽如人意,甚至有许多问题我们至今拿不出可行的对策方案。文集的出版只能意味着国内研究海事犯罪问题的开端,更复杂的问题和更高深的理论还有待继续研究和完善,我们寄希望通过这本小册子能够吸引更多的学者关注海事犯罪问题,以切实保障船员的人身与财产安全。

总之,我国现有的海洋法律文化滞后于海洋经济发展的需要,也滞后于海洋安全保障的需要。海洋法人才严重短缺,理论研究水平亟待提升,在“一带一路”海洋战略背景下,从法理上研究海事犯罪不仅是完善国内刑事立法的需要,同时也保障海洋经济贸易有序发展、建设海洋强国的必然要求。2016年夏天我刚刚调入宁波大学法学院任教,宁波和舟山港是国内吞吐量最大的港口,海运相对发达,宁波海事法院也是全国十个海事法院中案件量最大的法院,在这里研究海事法律更加贴近司法实际。

千里之行始于足下,尽管我们的成绩微不足道,但是却融入了众多热心于海洋事业的有识之士的关心和帮助。在此我们要说的话都是感谢,我要感谢恩师高铭暄教授、黄京平教授给予我的指导和教诲;感谢大连海事大学校级领导及法学院、科技处和研究生院给我们提供的教学与科研平台;感谢司玉琢教授、吴兆麟教授、陈鹏书记、曹德胜主任、马军处长给予我们的鼓励和帮助;感谢多年来给予我们信任与支持的海事、海警、公检法院系统的朋友们;感谢我的学生们与我一道踏入未知的学术领地艰难跋涉,无论我身处何处,师生情谊永远不忘;感谢我的婆婆和丈夫给我精神上的鼓励并替我分担繁重的家务,特别要感谢人民交通出版社相关编辑为本书的出版提供的建议和帮助,没有你们,便没有本文集的面世。最后,敬请各位读者多提宝贵意见,知不足才会进步。

宁波大学法学院教授 赵微  
2016年10月于甬城

# 目 录

## 第一部分 海事刑事法律制度研究

- 1 海上刑法在“海法”体系中的理论定位与实践价值…………… 赵 微(3)
- 2 赋予海事法院刑事审判权之正当性分析 …………… 赵 微(6)
- 3 海事行政执法与刑事司法协调之困境解析 …………… 王 赞(19)
- 4 航运开道、法律护航——21 世纪海上丝绸之路建设的法治思考 …………… 赵 微(25)
- 5 海上非法运输的刑法立体透视 …………… 赵 微(29)
- 6 破坏海底电缆、管道罪国内法化研究 …………… 王 赞(41)
- 7 海公法需上位——专访大连海事大学法学院党委书记赵微 …………… 杨培举(48)

## 第二部分 危害公共安全类海事犯罪

- 8 水上交通事故“人员失踪”的刑法定性研究 …………… 王 慧 赵 微(57)
- 9 论执法船舶碰撞的刑事责任 …………… 王广卉(66)
- 10 船员救助义务及刑事责任研究 …………… 王妍茹(90)
- 11 危险驾驶行为入罪研究 …………… 于 菲(115)

## 第三部分 破坏海洋环境资源类海事犯罪

- 12 我国海洋环境污染犯罪的刑事司法障碍及其对策 …………… 赵 微 郭 芝(141)
- 13 从大连海域溢油事故的处理看我国海洋环境的法律保护 …… 赵 微 陈 敏(152)
- 14 海洋油气钻井平台溢油侵权法律问责制研究 …………… 王 慧 赵 微(161)
- 15 船舶溢油污染海洋的法律问责制研究 …………… 赵 微 王 慧(168)
- 16 船舶溢油刑事责任研究 …………… 孙 超(181)

## 第四部分 妨害海事管理及渎职类海事犯罪

- 17 论非法采运海砂的刑法控制 …………… 赵 微 姚 瑶(197)
- 18 论非法采砂运砂行为的刑事法律规制 …………… 孙 鹏(203)
- 19 三无船舶非法采砂运砂犯罪研究 …………… 马 烨(210)
- 20 “VTS”职务过失罪与非罪的法理分析 …………… 赵 微 隋 毅(229)

# 第一部分

## 海事刑事法律制度研究





# 1 海上刑法在“海法”体系中的理论定位与实践价值

赵 微\*

近十年来海洋开采活动日益频繁,海洋贸易与海洋运输业发展迅速,我国港口吞吐量已经连续7年处于世界第一,远洋运输能力居世界前列,无形中增加了海上安全事故发生的概率。船舶碰撞、海洋油污、海上抢劫等刑事犯罪或事故造成重大人身及财产的巨大损失,墨西哥湾的“深水地平线”石油平台爆炸泄油事故、大连新港输油管爆炸事故等便是一个个鲜活的例证。作为一个海洋大国,如何加强海上风险防范能力,更有效地控制和减少人为因素导致的海上交通事故、海上污染事故、海上物流犯罪已经到了非动用刑事司法手段不可的地步。

我国自古以来是一个农业大国,对海洋没有足够的认识,现行法律体系生成于内陆传统文化与社会生活模式之下,海洋法律大多基于经济贸易发展的需要而设置,海上贸易纠纷主要以追究民事责任或行政责任方式平息,时至今日对海上安全事故、海上污染事故与其他海上矛盾和冲突的解决也难以上升至刑事法律层面。由于近代社会中海上运输的风险大多来源于自然界的灾难与不可抗力,因而诸如《海牙规则》和《汉堡规则》等国际公约都对国际运输中的承运人设置了过失民事责任的免责条款以促进海上运输的发展,直到2009年《鹿特丹规则》才废除了以往的“航海过失责任免责”制度,船长或船员今后要承担因过失造成货物灭失、损坏的民事责任。《鹿特丹规则》虽然没有明确设置刑事责任条款,但是过失责任原则的设定足以证明国际海事组织已经越来越重视航运责任问题,在侵财类事故中,由于民事责任与刑事责任的差别主要表现在危害后果的数额大小,这便意味着追究侵权人刑事责任在不远的将来定会被国际海事组织所纳入议事日程。《鹿特丹规则》之所以在立法上会发生如此重大的变革,是因为在科技含量日益增加的航海运输中,海上事故的发生更多的是缘自“人为因素”而非“自然灾害”,要想真正控制和减少海上交通运输事故的发生就必须增强船长和船员的责任意识,当然,提升责任承担的等级也是较为有效的一剂良策。有数据表明,在2009年,80%的海上运输事故是人为因素直接造成的,具体包括航行操作失误或应急措施不当两种,而其余20%也是人为因素间接造成的,比如船舶设计不符合安全规范、船员培训不到位,等等。1995年7月7日国际海事组织全面修改了1978年的《海员培训、发证和值班标准国际公约》(简称

\* 赵微(1964-),女,辽宁本溪人,法学博士,现任宁波大学法学院教授。研究方向:刑法学、海上违法犯罪。



STCW 公约),对船员的技能和素质提出了新的要求,已经能够满足驾驶现代船舶正常航行的需要。在这一前提下,动用刑事司法资源防范事故风险也是历史的必然。

“海上刑法”,无论是在刑法学界还是在海上交通运输领域都是一个崭新的概念,之所以提出这样一个概念,不仅是学术界构建“海法”研究体系对刑事法律的特殊要求,也是防范和惩治海上违法和犯罪行为的实践需要。与陆地犯罪相比,海上安全事故由于受海水动态性能的影响在证据的收集和保全上非常困难,加之,海上运输安全事故的损失标的相对比较大,在刑事犯罪的证据使用和犯罪起刑点上都不宜直接援引陆地上的刑事法律规范,因而,针对海上刑事犯罪的刑事责任应当在现行刑法框架内做出适当调整,以真正实现罪责刑相适应原则。

海上刑法,并非是一个专门的法律部门的称谓,而是理论界对惩治海上刑事犯罪的一系列法律规范的总称。具体可分为国内海上刑法和国际海上刑法两类。国内海上刑法的调整对象包括海上交通肇事罪、重大海洋环境污染事故罪,海洋运输中的危险物品肇事罪、破坏交通工具罪、破坏交通设施罪、以危险方法危害公共安全罪以及海上物流中的抢劫罪、盗窃罪、诈骗罪、杀人罪和伤害罪等等。国际海上刑法的调整对象包括海上战争罪、海盗罪、暴力危及海上航行安全罪、破坏海底管道和电缆罪、破坏大陆架固定平台安全罪、海上贩毒罪、海上走私罪、海上恐怖主义犯罪以及相应的刑事诉讼程序法等等。与此对应,海上犯罪也分为狭义和广义两种,狭义的海上犯罪,是指发生在公海、专属经济区、领海以及与海相通的可航水域上的刑事犯罪;广义上的海上犯罪,是指除上述水域之外还包括发生在不可航的内湖、内河等水域的刑事犯罪。

从实体法的适用上看,海上犯罪与国内犯罪、国际犯罪既有区别又有交叉,实践中所碰到的案件也是纷繁复杂需要我们仔细加以甄别。依据属地原则,发生在公海及不属于任何国家管辖之海域上的犯罪适用国际刑法;发生在我国领海及内水范围的犯罪适用《中华人民共和国刑法》;而发生在他国领域内的海上犯罪则依据属人管辖原则、保护管辖原则及普遍管辖原则可能适用我国《刑法》或含有国际刑法规范的国际公约。从程序法的运用上看,由于海上犯罪不仅涉及国内犯罪也涉及国际犯罪,所以其运用的程序规范既包括国内的刑事诉讼程序也包括国际刑事司法合作的法律规范。此外,海上犯罪具有多发性、流动性、跨区域性的特点,使得海上犯罪的侦查与诉讼面临着许多技术性的困难,特别是在犯罪证据的现场保护及收集上,没有明晰的法律依据和可操作的实践经验。在管辖问题上,我国现存的“五龙闹海”及“九龙闹海”制度使得交通运输部及其下属的海事局与国家海洋局、国家环保部门、海监部门、公安部门、检察起诉部门之间在案件移管上存在诸多的制度障碍与认识分歧,各部门之间缺乏应有的协调与合作,人为阻碍了海上犯罪案件向刑事司法环节的正常流入,放纵了此类犯罪。

从世界范围看,海上刑事案件的发案率一直呈上升趋势,尤以财产性犯罪居多,在英美法系国家,追究海上犯罪人的刑事责任也不乏先例,如1986年美国“密西西比河埃森号”货船违规操作驾驶撞坏相关石油管道导致大量石油泄漏,使密西西比河相关流域造成大面积生态污染。当时的州法院和联邦法院判决相关责任人承担了刑事责任,处以监

禁和罚金。大陆法系国家则多用行政处罚机制来处理海上安全事故,动用刑事手段的也不乏其例。我国的海上刑事犯罪从整体状况来看案发总数仍然偏少,近年来上升较快。案件类型主要为海上物流类犯罪以及海上污染事故和海上交通事故,司法实践中对海上物流类犯罪处罚的居多,涉及的罪名有盗窃罪、侵占罪、职务侵占罪、抢劫罪等,而海上污染事故和海上交通责任事故类犯罪涉及的罪名包括交通肇事罪、危险物品肇事罪以及个别的重大环境污染事故罪,但能够受到刑事司法追诉的比较少。

在世界历史上,绝大多数世界强国的发展都与海洋的有效利用密切相关。我们要从新世纪国家安全、海洋安全、海洋权益、战略资源等高度来认识和处理海洋问题,把建设海洋强国、实现中华民族的伟大复兴作为一项重要的历史任务来完成。在完成这一历史重任的过程中,海上刑法凸显出其强大的保障功能。目前,海盗犯罪已成为备受关注的国际公害,2008年12月国际海事组织(IMO)发布2933号通函,商请各国提交所有涉及防控、打击和惩罚海盗及海上武装抢劫行为的国内法律规范和立法原则等信息,在归纳回函中发现多数国家并未在国内刑法典中设立独立的海盗罪,而是依据国内刑法以“抢劫罪”、“绑架罪”等暴力犯罪的罪名追究刑事责任,我国便是其中之一。如何使国内刑法与国际公约对接起来,应是履行国际职责的必然要求,在我国刑法典中增加海上犯罪的独立章节或者修改完善涉海犯罪的具体罪名的构成条件势在必行。

(原载《中国社会科学报》2010年9月7日)



## 2 赋予海事法院刑事审判权之正当性分析\*

赵 微

十八大提出海洋强国战略,习近平主席提出建设“21 世纪海上丝绸之路”,使海洋主权与安全、海洋资源与开发、海洋经济与合作、海上运输与秩序、海洋环境与污染等问题成为社会关注的热点。我国与 12 个内陆邻国基本厘清了国土边界,而与 8 个海上邻国几乎都存在国土划界之争,十八届四中全会提出:“加强涉外法律工作,运用法律手段维护我国主权、安全、发展利益……”也主要是针对海洋而言。国家安全问题集中于海上、涉外法律问题也集中在海上。在海洋意识淡薄、海洋管控式微的文化背景下,快速提升国民海洋意识的最佳路径就是强化海上维权、完善海上司法制度。法律具有教育和引导功能,刑事法律具有不可替代的强制力量,两者的有机结合是规范社会行为的最佳资源配置。当下,海事法院对刑事案件管辖权的缺失已经成为维护海洋主权与安全的瓶颈,在全面推进依法治国、建设“21 世纪海上丝绸之路”的政治背景下,强化国家对海洋的管控能力、赋予海事法院的刑事审判权是历史的必然选择。

### 一、我国海事法院基本概况

与军事法院、森林法院、铁路运输法院等一样,海事法院在性质上也是法院体系中针对某一行业或领域设立的专门法院之一。海事专门法院审理的案件是发生在我国海域及其通航水域并涉及船舶、船员、船载货物、航运、海洋资源、环境污染、水上安全等问题的权利义务纠纷,涉外性与技术性为其所特有。

#### (一)我国海事法院的产生与发展

新中国成立初期,西方对中国的海运实施了封锁禁运政策,中国对外海运几乎是空白,海轮吨位所占世界比重不到 0.3%。1951 年 5 月中国创办了自己的海运实体,以交通部、贸易部等单位为依托组成海外运输管理委员会,下设中国海外运输公司,同年 7 月 1 日正式成立中国海外运输公司,1961 年 4 月 27 日新中国成立了第一家海洋运输企业——中国远洋运输总公司,同年 5 月 20 日“和平”轮在黄埔港首发雅加达,开辟了新中国成立以来第一条西非远洋货运航线,也开启了中国独立自主的远洋运输时代。“据 1988 年统计,仅仅几年,地方国营海运企业运力由 1983 年的 25 万载重吨发展到 40 万吨(增长 60%),年货运量由 1983 年的 1215 万吨增加到 1589 万吨(增长 31%),个体、集

\* 本文系国家社科基金项目《海上交通事故刑法规制研究》的阶段性成果,项目编号:14BFX038。

体、股份合作的海运企业运力由1983年的16万载重吨发展到25万吨(增长60%),年货运量由1983年的719万载重吨增到1203万吨(增长67%)<sup>[1]</sup>。由于远洋运输风险大、周期长,船舶和货物的法律纠纷随之显现,鉴于海上运输法律关系涉及大量的国际公约和海运技术问题,地方法院难以胜任此项审判工作,在这种背景下,中国的海事专门法院应运而生。

为了解决海上运输和贸易纠纷,当年的交通部(现交通运输部)牵头首次尝试在国内设立海事法院。1981年交通部在六个沿海港口城市组建了水上运输法院和水上运输检察院筹备组,每个筹备组包括基层和中级两个法院及两个检察院。在北京组建了全国水上运输法院筹备组和全国水上运输检察院筹备组。1983年筹备组停建,只有几个人留守,原因是国家立法层面不同意设立海事检察院。1984年5月24日最高人民法院和交通部联合发文《关于设立海事法院的通知》(以下简称《通知》),决定自1984年6月1日起,各海事法院宣告成立,并从10月1日开始受理案件。为此1984年6月1日最高人民法院、原交通部经请示中央政法委员会,决定成立上海、天津、青岛、大连、广州和武汉海事法院,由当时的交通部主管,专门审理海事海商和行政讼案件。同年11月14日,第六届全国人大常委会第八次会议通过了《关于在沿海港口城市设立海事法院的决定》,正式确立了海事法院的合法性。后于1990年批准设立海口海事法院和厦门海事法院,于1992年和1999年分别批准设立宁波海事法院和北海海事法院,作为中级人民法院主审一审海事海商案件。随着海商案件量的增大,全国海事法院在自辖区内重要港口城市又设立了39个派出法庭,以便于就近办案。1999年6月,海事法院正式纳入国家司法体系之内,主管部门由交通部变更为所在省、直辖市的党委和高级人民法院,最高人民法院负责监督、指导全国海事审判工作,不同的是,高级人民法院和最高人民法院没有建立独立的海事审判法庭,而是纳入民事法庭中,因而在“三级法院二审终审制”的海事审判体制中,只在中院一层实现了专门性。

## (二) 海事法院案件管辖权的嬗变

1984年5月24日《通知》第一条明确规定了海事法院的级别和案件管辖范围,即“海事法院与中级人民法院同级,审理国内和涉外的第一审海事案件和海商案件,不受理刑事案件和一般民事案件。”可见,海事法院从创建之时至今也没有得到刑事案件的审判权。

1989年5月13日最高人民法院出台了《关于海事法院收案范围的规定》(以下简称《规定》),明确了海事法院受案范围是我国法人、公民之间,我国法人、公民同外国或地区法人、公民之间,外国或者地区法人、公民之间的海事侵权纠纷、海商合同纠纷、其他海事海商案件、海事执行案件、海事请求保全案件。其中《规定》第三条规定的其他海事海商案件的第一项便是“海运、海上作业(含捕捞作业)中重大责任事故案件”,无疑,重大责任事故案件中如果有人死亡或失踪的<sup>①</sup>便已经涉嫌构成刑事犯罪。但是,由于海事法

<sup>①</sup> 在海上,人员失踪的结果基本上是死亡,有关司法解释明确规定可依据失踪的后果定罪,见参考文献[2]88。



院没有设立刑事审判法庭,以至于30年来诸多海事侵权涉嫌犯罪案件基本上都没有追究刑事责任。再如,海事法院经常遇到的拒不执行法院判决、伪证、海上诈骗等行为,也因管辖问题而要么无法定性要么相互推诿。<sup>②</sup>1999年《中华人民共和国民事诉讼法》正式颁布,重新确立海事法院的受案范围,包括“当事人因海事侵权纠纷、海商合同纠纷以及法律规定的其他海事纠纷提起的诉讼。”2001年8月9日《最高人民法院关于海事法院受理案件范围的若干规定》出台,再次申明海事法院审理的案件是各类损害赔偿纠纷案件,刑事案件自然不在海事法院的受案范围之内。

不可否认,我国海事法院在几十年的工作中取得了显著成绩,从1984年至2013年12月底共受理各类海事案件225283件,审结执结215826件,结案标的额人民币1460多亿元,涉及亚洲、欧洲、非洲和南北美洲70多个国家和地区。30年来,海事案件数量总体上逐年以约10%的幅度持续增长,为国际航运事业的发展提供了坚实的司法保障。<sup>③</sup>在这期间,海事法院的受案范围经由最高人民法院多次调整,海事海商始终是主要业务,行政案件几度授权又几度转交给地方法院。

## 二、海事法院审理刑事案件的必要性

法治是社会生活的调节器,国际关系的处理也概莫能外。2002年《国际刑事法院罗马规约》的正式生效,使国际刑事审判成为一种常态化的司法制度,法治的触角无所不及。21世纪以来联合国制裁海盗的多项决议要求主权国家加强海上执法与司法能力、保障海洋秩序与海上安全。聚焦海上渔业纠纷,邻国渔船在我国领海非法捕捞鲜有刑事追诉,我国渔民因越界捕捞遭受他国刑事追诉的案件时有发生,这也是我国海事法院增加刑事审判权、维护主权尊严的强劲动力。面对复杂的海洋形势,无论是基于国际政治需要还是基于海洋安全需要,无论是从执法体制的完整性考虑还是着眼于审判职能的专业化水平提升,授权海事法院审理刑事案件都将是明智之举。

### (一)提升海洋意识所必须

所谓海洋意识,是指一国政府和民众对海洋与自身生存和发展关系的认知系统,包括对海洋主权和海洋生态、海上交通与海洋经济的认知以及海洋与人类生存和发展内在关联性的关注和理解度。对前者的认知程度关系到国家领土主权与完整,涉及政治与外交战略问题,表现为一个涉海国家控制管理海洋秩序、保障海洋主权与尊严的能力;对后者的关注程度关乎海洋的社会管理与经济建设,表现为涉海国家开发、利用、管理、控制海洋资源、保护生态环境与海洋交通秩序以服务于海洋经济的能力。有道是“得海权者得天下,谁控制了海洋,谁就控制了世界。”<sup>[3]</sup>海洋意识虽是一种软实力,但却是一个主权国家宣示海权与维护利益的必要前提。没有主观意识,便没有人的自觉行为,正因为我

② 经“大连海事大学海公法研究中心”调研,海上涉嫌犯罪案件只有船舶肇事逃逸且发生人员死亡的才可能启动刑事司法程序。没有逃逸行为的,大多没有追究刑事责任。实际上,海事侵权案件中有相当一部分已经构成刑事犯罪,因海事法院没有刑事审判权,受害人的诉求止于民事赔偿和行政处罚。

③ 纪念海事法院成立三十周年座谈会上最高人民法院发布的消息。

国传统文化中对海洋意识的严重缺失才导致今天面对海洋的被动局面。

### 1. 中国近代社会以来亲海文化严重缺失

中国明清时代的禁海政策加固了传统文化中背离海洋、面向黄土的民族习性。我们不得不承认,疏远海洋、运用和管控海洋的失利是八国联军进入北京和甲午海战失败的主要原因。在“海洋强国”战略引导下,中国的海洋主权意识已经达到了前所未有的高度,海洋硬实力日新月异。遗憾的是,海洋维权意识、特别是依法治海观念相比还是处于较为低端的层面,包括海洋生态环境保护与海洋交通秩序维护在内的海洋软实力还没有得到应有的重视,由于海域处于相对独立和封闭的空间,远离人们的视线,民众对海上安全事件的知情权严重受阻,加上航海技术规范比较复杂,海难事件的评判标准一般人无法把握,网民对海上安全事件的点击和评价也非常困难。实际上,非法运输、酒后驾驶、无序捕鱼、船舶污染、盗采海砂等海上侵权行为的危害往往超过内陆同等侵权行为的危害程度,但是入刑者却是寥寥无几。一方面,国内法学界对海事法律的研究集中于国际公法和船舶货物运输中的民事纠纷,而对国内动用公权力管控海洋生态与海洋安全问题却鲜有钻研,在航运业内甚至误认为刑事法律是对船员实施不公正待遇的恶法,对刑法要么退避三舍,要么谈虎色变。另一方面,我国的海上执法机构长期以来一直处于“五龙闹海”的多头执法态势,刚刚整合的海警局虽然从体制上解决了重复执法问题,但是尚未理顺各个部门的岗位职责,加之海上执法队伍缺口严重,常态化执法制度还没有得到完善,海上行政违法与刑事犯罪仍处于管控失利状态。

### 2. 失之过重的功利元素根植于中国现代海洋文化之中

20世纪末改革开放之初我国的海洋经济和贸易发展迅速,远洋运输业也随之发展壮大,形势所迫,在1992年我国颁布《中华人民共和国海商法》的前后时期内最高人民法院出台了若干个相关司法解释,海商法逐渐得到完善,特别是海事国际公约的履约能力也日渐增强,目前,部分海事海商法律已与国际公约接轨,国内设置培养海商法专业的高校已有三个<sup>④</sup>,为海上航运企业、海事法院和海商律师事务所输送大量专业化人才。相比之下,我国的海上公法意识极其欠缺,上述高校都没有设立公权力维护海洋秩序与环境安全方面的法科专业,针对公权力管控海洋的法理研究与司法实战能力都远远滞后于属于私法范畴的海商法,特别是海上刑法问题在国内刑法学界少有人涉猎。问题的根源在于中国海洋文化中的功利意识过于浓烈,海商法的繁荣与海运经济发展的需要息息相关。相反,在国内没有哪个高校的法学院专门设立海上执法与司法专业方向,海洋公法问题尚有众多悬而未决的问题亟待研究:在国际关系层面,中国有渤海、黄海、东海和南海四大海域,其中的黄海、东海和南海都与其他国家存在主权争议;在立法层面,《海洋基本法》尚处于空白状态,《中华人民共和国海上交通安全法》于1983年颁布之后一直沿用至今,早已不能适应社会生活的需要;在执法层面,以罚代刑问题比较严重。这些问题在过去已经被忽视很久,其根本原因是多年来国家对海洋的关注偏重利用而忽视维护,因而

<sup>④</sup> 大连海事大学、上海海事大学、集美大学都开设了海商法专业。