

海事司法多元解纷机制现状考察及进路探究

——以广州海事法院珠海法庭近三年实践探索为样本

刘宇飞、张乐、闫慧*

摘要:粤港澳大湾区建设对海事司法提出多元需求和更高要求,广州海事法院珠海法庭坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为根本遵循,结合法庭辖区各市实际情况,因地制宜探索与本地经济发展水平和行业状况趋势相适应的最优审判服务路径,探索构建具有地方特色的海事司法多元解纷机制。本文对近三年广州海事法院珠海法庭探索和构建的多元解纷机制进行了分析,对其中最具代表性的涉港澳流动渔民纠纷多元解纷机制的实践作了重点介绍,并在海洋强国视域下探究海事司法多元解纷机制的困境及进路,希望为全国其他海事法院提供些许参考,为中国海事司法的发展作出应有贡献。

关键词: 海事司法; 多元解纷机制; 因地制宜; 意见建议

习近平总书记要求,“我们要像对待生命一样关爱海洋”,海洋蕴藏着人类可持续发展的宝贵财富,是高质量发展的战略要地。广东是海洋大省,海洋生产总值连续 26 年居全国首位,经略海洋是实现广东创新发展、持续发展、领先发展的禀赋优势和迫切需要。粤港澳大湾区建设亦是习近平总书记亲自谋划、亲自部署、亲自推动的国家战略。建设粤港澳大湾区,既是新时代推动形成全面开放新格局的新尝试,也是推动“一国两制”事业发展的新实践。广州海事法院珠海法

* **作者简介:** 刘宇飞(1991-),男,江苏连云港人,广州海事法院珠海法庭三级法官助理;张乐(1985-),女,河南遂平人,广州海事法院珠海法庭四级高级法官;闫慧(1983-),女,河北唐山人,广州海事法院行政庭四级高级法官。

庭辖区内的珠海、中山、江门三市是粤港澳大湾区中的重要节点城市，珠中江三市涵盖了粤港澳大湾区的主要海域、海岸线和内河水域。珠海毗邻四大中心城市之一——澳门，是港珠澳大桥的节点城市，澳门-珠海是粤港澳大湾区极点带动引擎之一，珠海横琴亦是内地与港澳重大合作平台之一。中山正在建设的深中通道连接粤港澳大湾区东西两岸，是粤港澳大湾区轴带支撑的重要交通设施。

当前，广东海洋经济和粤港澳大湾区建设发展过程中，粤港澳三地交流日益广泛，生产要素、经济要素不断交织，海事海商活动频繁，涉及领域广泛，经济活动中所产生的纠纷类型多样、数量不断上涨，由此产生的纠纷也将不断增多，三市在预防和解决纠纷方面市场需求不断上升。当前纠纷解决模式无法完全满足纠纷解决需求，需要整合优化资源配置，拓宽纠纷解决途径和方式。为应对和解决珠海法庭辖区内涉海纠纷案件在粤港澳大湾区建设过程中对海事司法的新需求，珠海法庭在 2019 年一年里对辖区内的海事行政部门、港航造船企业等进行走访调研的基础上，近三年期间陆续构建了多种专类纠纷解决机制。可见，珠海法庭在解纷体系的构建上并非单一化的“一刀切”推进模式，而是从辖区实际出发，坚持以人为本的发展思想，尊重民商事主体差异化的司法需求，构建分类施策、衔接配套的纠纷多元解决体系，极大地适应了沿海沿江经济社会发展需要，丰富了海商海事矛盾纠纷解决渠道，为打造多元纠纷解决机制、创造法治化营商环境提供有力支持。因此，对于海事法院来说，应以海洋强国、依法治海理念为指导，从辖区实际入手，通过对所涉纠纷的主体、案件类型共

性及个性的分析，以其差异化的司法需求为基础，构建不同的纠纷解决机制。

一、 海事司法多元解纷机制的局部探索与实践

（一）广州海事法院珠海法庭多元解纷机制构建现状简示

珠海法庭负责审理珠海、中山、江门三地海事海商案件，目前建立的多元解纷机制主要包括 5 种类型（见表 1）：A、与海事行政部门合作共建法律服务平台¹；B、与专门社会组织共建多元纠纷化解机制²；C、利用基层政府部门参与调解；D、委托专业机构联动调解；E、法院特邀调解员进行调解。

表 1 珠海法庭多元解纷机制构成

类型	合作对象	解决纠纷主要类型
A	江门海事局、珠海海事局、港珠澳大桥海事局、珠海市海洋综合执法支队等	水上交通安全、船员劳务、涉渔船等纠纷
B	珠海市港澳流动渔民协会、珠海市港口协会、珠海市水运协会、珠海市游艇旅游协会	涉港澳流动渔民、涉港航企业、涉水运企业纠纷
C	地方司法所、镇政府、村委会等	海上人身、财产或养殖损害、海域使用权、船舶买卖租用等纠纷
D	海事仲裁机构、保险公司等	海商合同及海事侵权案件
E	行业专家、律师、港澳籍陪审员、人民调解员	根据纠纷类型与调解员适配

¹ 2019 年 9 月，由珠海海事局、广州海事法院等共同筹建的“海事事故研究工作室”在珠海落成；2021 年 10 月，广州海事法院与江门海事局共建的水上交通安全法律服务中心在江门落成；2022 年 9 月，广州海事法院珠海法庭与港珠澳大桥海事局签订框架合作协议，共建多元解纷合作机制。

² 广州海事法院珠海法庭分别与珠海市港澳流动渔民协会、珠海市港口协会、珠海市水运协会签订框架合作协议，构建了涉港澳流动渔民纠纷多元解纷机制、涉港航企业纠纷多元解纷机制、涉水运企业纠纷多元解纷机制。

为了深入分析上述 5 种类型解纷机制的具体运行情况³，笔者以珠海法庭近三年适用多元解纷案件为样本，首先根据适用阶段进行划分，发现对于诉前调解案件主要解纷方式还是以传统的法院特邀调

表 2

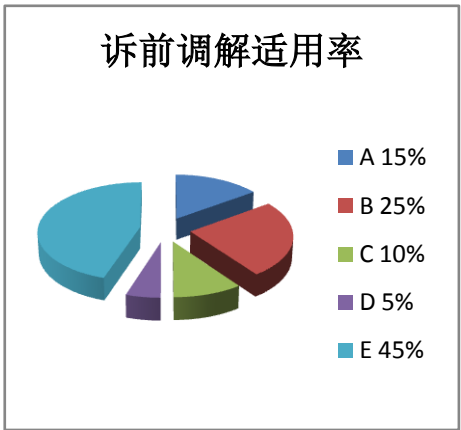


表 3

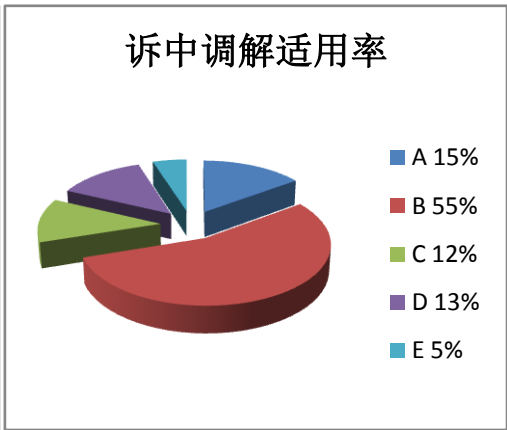
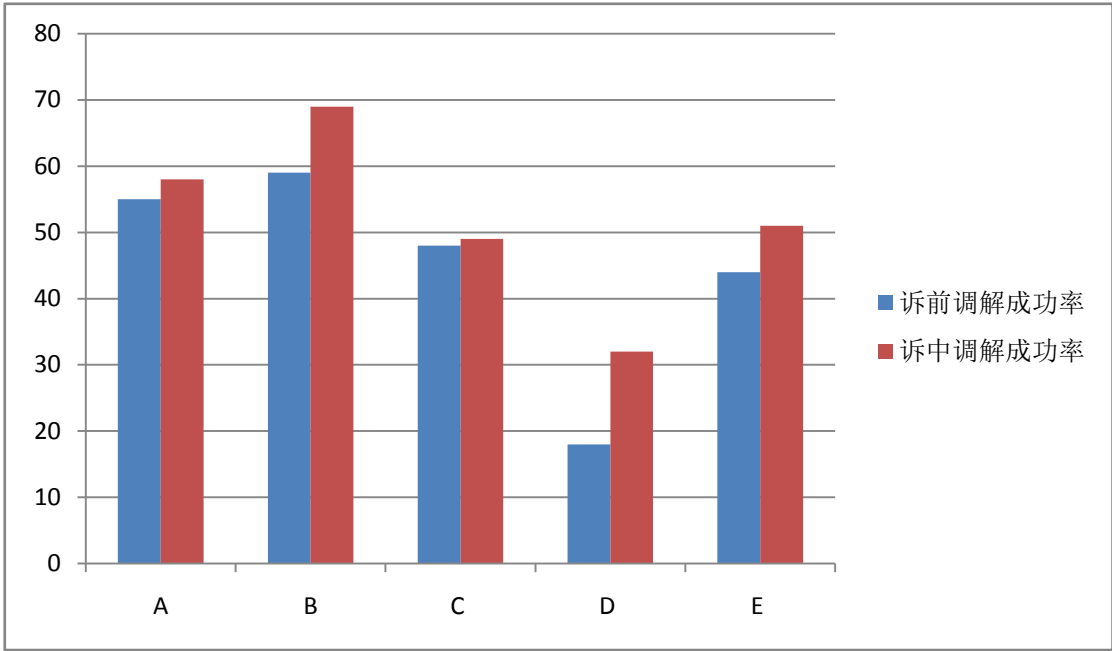


表 4

诉前诉中多元解纷成功率对比

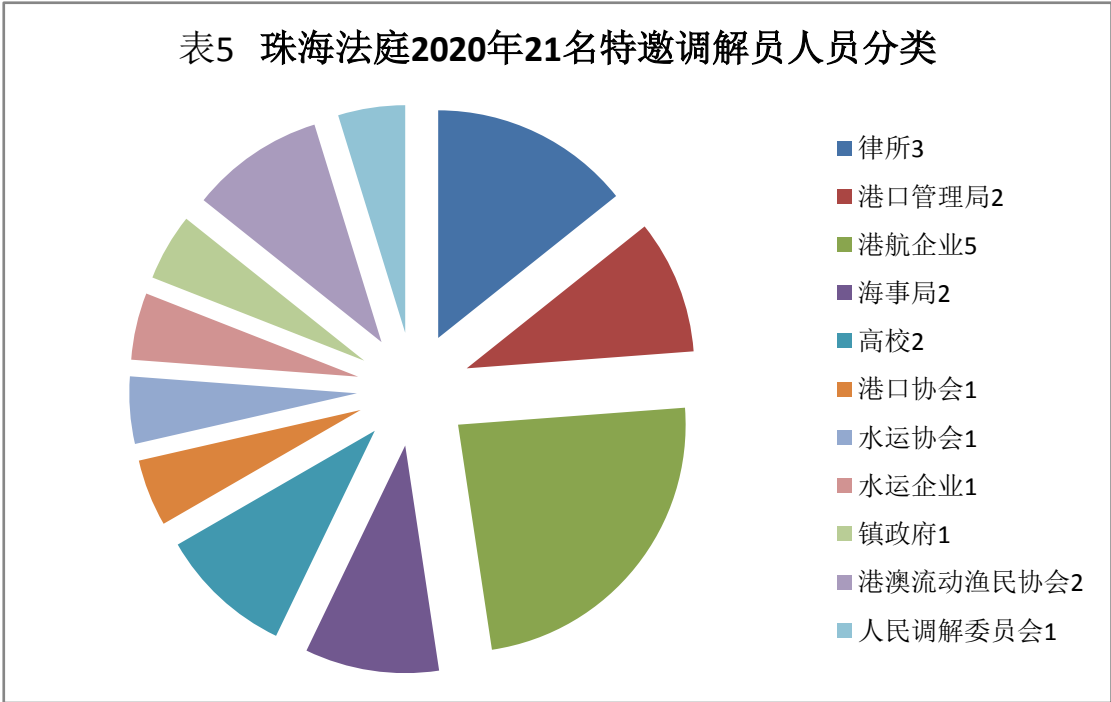


解员进行调解为主，占近乎半数比重；对案件主体具有特殊司法需求的涉港澳渔民纠纷案件，或案件具有行业背景的涉港航企业、涉水运企业纠纷，需要依托专门社会组织参与纠纷化解的占比约为四分之一

³ 下文仅以 5 种类型的多元解纷途径单独适用的情形进行分析，实际上在司法实践中，因个案情况不同，有些案件所涉因素兼具多种类型的情况，在解决纠纷时会同时并用多种解纷手段，例如涉港澳流动渔民纠纷的解决，有时甚至需要同时适用 A、B、C、E 四类多元解纷方式。

（见表 2）。对于进入诉讼程序案件的调解，专门社会组织发挥的作用更加重要，因其往往对纠纷主体进行了长期管理和提供服务，该类纠纷主体往往更倾向于倾听专门社会组织的调解意见，故该类解纷方式不论在诉前阶段还是诉中阶段均为 5 种解纷类型中成功率最高（见表 2、表 3），反映出解纷模式需要专门化、特殊化，根据不同群体的矛盾类型特点对症下药，兼顾不同群体的需求。

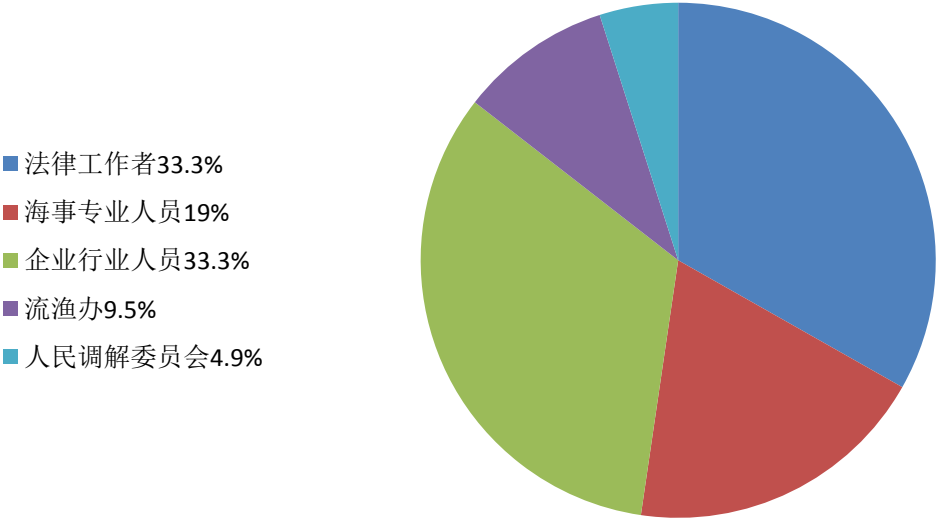
当前，因法院经费有限，珠海法庭的特邀调解员队伍规模不大，以 2020 年选聘的 21 名特邀调解员为例（参见表 5、表 6），其中律师事务所 3 人、港口管理局 2 人、港航企业 5 人、海事局 2 人、高校 2 人、港口协会 1 人、水运协会 1 人、水运企业 1 人、镇政府 1 人、港澳流动渔民协会 2 人、人民调解委员会 1 人。



其中律师事务所、高校、港航企业、镇政府等拥有法律知识的特邀调解员占 33.3%，港口管理局、海事局等具有海事专业知识的特邀调解员占 19%，港航企业与港口协会、水运企业与水运协会等具有专

门行业背景的特邀调解员占 33.3%、其余港澳流动渔民协会占 9.5%、人民调解委员会占 4.9%。从以上数据显示，虽然珠海法庭特邀调解员队伍人数不多，但各类型人员占比还算较为均衡，人民调解员占比较基层法院差距较大也与海事法院系专门法院的定位相匹配。

表6 珠海法庭2020年21名特邀调解员比例分析



（二）范本观察：涉港澳流动渔民纠纷多元解纷机制

1. 背景与起因

广东沿海经济的发展，离不开港澳流动渔民这一特殊群体的助力。1953 年，为了解决港澳流动渔船边境管理问题，更好地服务港澳流动渔民，在周恩来总理的关心和支持下，广东省委、省政府决定允许港澳流动渔民到广东沿海指定的渔港生产、生活，并吸引入户，使他们成为全国独有的以具有香港、澳门和广东省双重户籍为特征的特殊渔民，这一制度也造就了港澳流动渔民先于香港、澳门回归祖国的奇景。港澳流动渔民所有的渔船被称为港澳流动渔船，同时在港澳和广东登记上册，拥有港澳和内地两副船牌。港澳流动渔民除具有双重户

籍的特征外，还具有鲜明的爱国爱港澳的优良传统，是建设中国特色社会主义、推进“一国两制”、实现中华民族伟大复兴中国梦的重要力量。服务好港澳流动渔民，依法保护其合法权益，是广州海事法院珠海法庭的任务更是使命。为更好服务港澳流动渔民，依法保护其合法权益，激励他们更好地投身于各项建设和改革事业，自2019年以来，广州海事法院珠海法庭结合涉港澳流动渔民纠纷的特点，积极搭建平台，创建“法院+港澳流渔协会”办案平台衔接机制，邀请相关行业人员担任特邀调解员，选任港澳籍陪审员参与审理案件，全面开展涉港澳流动渔民纠纷“线上”和“线下”相融合调解模式，“一站式”解决涉港澳流动渔民纠纷。

2. 做法与实践

（1）创建“法院+港澳流渔协会”办案平台衔接机制

一是积极创建“1+1>2”的合作平台。广州海事法院珠海法庭与珠海市港澳流动渔民协会签订合作协议，共同搭建合作平台，不仅通过组织行业专家、资深技术骨干以专题讲座、座谈会等形式丰富法官专业知识，还组织法官上门讲法、专题培训，为珠海市港澳流动渔民协会的会员单位提供司法服务和法律指引，打破专业知识壁垒，实现“法律+专业”融合效果。二是共享信息。珠海法庭定期向珠海市港澳流动渔民协会及时公布最新法律条文、通报典型案例及疑难问题的解答，方便各会员单位获取法律信息。同时，珠海市港澳流动渔民协会定期通报最新行业数据和动态，为珠海法庭精准适用法律，从而实现让人民群众在每个司法案件中感受到公平正义。三是诉调联动。在

涉港澳流动渔民案件中，珠海市港澳流动渔民协会邀请珠海法庭诉前介入并开展调解工作，将纠纷化解于诉前；对已立案的诉讼纠纷，珠海法庭邀请珠海市港澳流动渔民协会联动调解，同时通过珠海市港澳流动渔民协会邀请行业专家作为专家辅助人出庭陈述意见。

（2）充分调动社会资源，助力“案结事了”

一是律师调解线上线下“双管齐下”，初具效果。借助广东省人民法院多元调解平台，对适宜调解的相关涉港澳流动渔民纠纷案件委托律师调解员实行线上调解，对于调解成功的案件实行“以案定补”。二是委托海事行政部门参与调解，“专业人士”专案专调。三是充分发挥港澳籍人民陪审员的能动性。在审理粤港澳流动渔船纠纷中，注重引入港澳籍人民陪审员参审，聘请港澳籍陪审员作为特邀调解员，积极与港澳流动渔民工作办公室沟通，参与现场查勘和联合调解工作。

（3）借助智慧法院，提升涉港澳流动渔民多元解纷效能

一是在线授权见证。受香港疫情影响，身处香港的一些港澳流动渔民或家属无法经内地公证或法院面签完成授权委托手续，珠海法庭借助广州市中级人民法院涉港澳案件授权见证平台，线上指导港澳当事人，顺利完成授权委托手续。二是在线庭审程序。借助远程视频技术，当事人可在境外远程参与庭审，减少港澳流动渔民的时间和资金成本。三是强化司法确认工作。对港澳流渔协会、海洋综合执法支队、律师调解员、港澳籍调解员等调解成功申请司法确认案件，建立人民调解协议司法确认快速通道，不断优化司法确认程序，办案法官当场或在线审查并出具裁定书，切实提高了司法效率。

3. 成效与创新

广州海事法院珠海法庭坚守“一国”之本，充分尊重“两制”差异，结合涉港澳流动渔民纠纷的特点，通过创新多元化解纠纷模式，联动内地涉及粤港澳事业的海事局、海洋综合执法支队等相关主管部门，实现行政与司法双向互动，提升粤港澳法治深度合作，共同输出高质量的湾区法治环境，营造良好的营商环境；邀请吸纳港澳籍专业人士担任特邀调解员、作为人民陪审员，参与案件的调解和审理，充分发挥其熟悉港澳籍当事人社会背景、法律环境的特长，就港澳相关法律问题提出专业意见，助力纠纷解决的同时进一步加深他们对内地司法制度和法治状况的了解，努力深化港澳人士对“一国两制”制度的认同感，贡献广东法院智慧，打造全国法院样本。基于此，珠海法庭成功解决了一批批涉港澳案件，有效化解了矛盾纠纷，得到了当事人的认可，为粤港澳大湾区发展建设作出了贡献。⁴

其在探索构建的涉港澳流动渔民纠纷多元化解机制的创新点主要体现在如下几个方面：（1）与珠海市港澳流动渔民协会、澳门远洋渔业发展暨船东协会等行业协会签订框架合作协议，建立“法院+内地港澳流渔协会+港澳渔业船东协会等”办案平台衔接机制，推行“网上立案+在线授权见证+专人调解+在线司法确认”多重服务模式。

（2）首创法院为主导的涉及境内外行业协会、政府部门、港澳籍特邀调解员等的合作平台，信息共享，打破专业知识壁垒，实现“法律

⁴ 涉港澳流动渔民纠纷多元化解机制转化成果举例：1.（2020）粤 72 民初 850 号樊某某、郭某某与黄某某、周某某、罗某某海上人身损害责任纠纷一案，入选最高人民法院 2020 年全国海事审判十大典型案例、广东法院第四批粤港澳大湾区跨境纠纷典型案例；2.（2019）粤 72 民初 2057 号何家豪等诉天一公司海上人身损害责任纠纷案，入选广东法院第四批粤港澳大湾区跨境纠纷典型案例；3.广东广播电视台珠江频道《湾区睇法》六十八期沉船之伤。

+专业”在诉前、诉中融合效果。(3)在新冠疫情背景下,创新境外送达方式,通过境内外行业协会协助送达,提供跨境的网上立案,在线授权见证、调解、开庭、司法确认,包括港澳流动渔民在内的所有当事人足不出户即可完成所有诉讼流程,案件审理周期明显缩短。

二、多元解纷布局困境与司法需求差距分析

近三年逐步构建多元解纷机制的过程中,为全面深入了解珠海法庭辖区内涉海部门在粤港澳大湾区建设过程中对海事司法的新需求,珠海法庭调研组每年均多次以“发放调研问卷+实地走访+座谈”的形式,对辖区内的海事行政部门、港航造船企业进行走访调研⁵,以期深入研究服务保障粤港澳大湾区海事司法多元解纷建设的新举措提供参考。通过对上述单位的走访调研和交流,新时代背景下粤港澳大湾区建设过程中,三市涉海部门目前存在的司法需求⁶如下:

(一) 海事行政部门的司法需求

1. 对统一司法协助操作流程的需求。我院在三市涉及需要涉海部门司法协助的事项最主要是扣押船舶,协助主体主要是海事行政部门,以海事局为绝大多数,也有少量需要造船企业协助的情况,需要协助扣押的船舶包括正在营运的船舶、在建船舶、建造后未交付船舶等,三市海事局均提出当前协助扣押船舶面临两大问题:一是被扣船舶的停放场所⁷,二是被扣船舶的看管⁸。鉴于以上存在的问题,海事行政

⁵ 走访珠中江三市的海事局并现场察看其辖区内的部分水域,实地走访珠海控股集团有限公司、广新海事重工股份有限公司、江龙船艇科技股份有限公司、江门市南洋船舶工程有限公司、中国人民财产保险股份有限公司江门市分公司等企业,并通过各种场合与渠道与中国船级社珠海办事处、江门海洋协会、云洲智能科技有限公司、中交四航局江门航通船业有限公司等单位的代表进行交流。

⁶ 参见《广州海事法院珠海法庭服务保障粤港澳大湾区建设的调研报告》。

⁷ 珠中江三市三市均无专门用于停泊扣押船舶的锚地,综合考虑通航安全、台风、洪汛、雾霾等因素,海事局建议最好尽量将被扣押船舶安排在远离港口和桥区水域的位置停放。

部门特别提出法院扣押船舶案件多集中于船舶触碰、船舶碰撞等海上交通安全纠纷以及拖欠船员工资的船员劳务合同纠纷，希望法院尽早介入，努力使纠纷始于萌芽，止于始发，并联动除海事部门外的其他社会力量参与解纷，以推动纠纷的快速化解，缩短矛盾存续时间。

2. 申请海事行政强制执行和代履行后追偿的司法指导需求

据海事局反映，因为海事局没有强制行政相对人缴纳罚款的权利，如果行政相对人拒不缴纳罚款，海事局也只能不了了之。尽管根据《中华人民共和国海事行政强制实施程序规定》，对于海事管理机构没有行政强制执行权的生效行政决定，海事管理机构可以向法院申请强制执行，海事局也存在申请强制执行的需求，但由于海事局并未尝试过就这部分行政处罚申请强制执行，对管辖、申请流程等有关问题的了解均是一片空白。代履行是海事局可以采取的另一种行政强制执行方式。为避免海事局陷入经济索赔影响后续事故调查处理，海事局倾向于由当事人自行选择第三人代履行，珠海海事局近些年有相关案件。如近年发生的“圣狄轮”等多起油污损害案件由珠海海事局代履行，发生了清污、借助、紧急清障等代履行费用，需要由珠海海事局作为原告提起民事诉讼来追偿。此种情况下，作为民事诉讼的原告的海事局希望多元解纷机制能够对其提供帮助，尽可能通过诉前调解化解纠纷。

3. 提供依法行政能力的司法需求。党的十八大以来，以习近平同志为核心的党中央从关系党和国家前途命运的战略全局出发，从前所

⁸ 若被扣押的船舶故意逃跑，海事部门难以协助做到及时发现。而有的船舶被扣押后无人看管，或者有的被扣船舶本身已经处于无人看管的状态，面临船上设备被偷盗的风险，对水上安全也构成隐患，特别是珠江中江三地常年易受台风影响，船舶扣押后经常面临需要移泊避风的问题，若船舶无人看管危险性较大。

未有的高度谋划法治，以前所未有的广度和深度践行法治。海事行政部门依法行政的要求越来越高，其对参与诉前调解的积极性、对所涉行政诉讼案件的关注程度也越来越高。据海事局反映，部分案件前期海事行政部门进行了调解，后期进入诉讼程序，海事行政部门也存在了解案件后续结果、改进提高自身司法实务能力的需求。另外，海事行政部门希望获取有关案件处理流程和生效文书，以便自身可以比对检查，了解最容易被起诉的具体行政行为的种类，如何防范和避免不规范行为导致被诉。

（二）港航造船水运企业的司法需求

1. 获取多样化司法资讯的需求。三市港航造船水运企业之间发展不平衡，龙头企业如江龙船艇科技股份有限公司，具备外聘法律顾问或者法务部，整个生产经营环节由法务人员层层把关，制度完善、风险控制到位，企业运作良好，极少发生需要经诉讼解决的法律纠纷。而一些中小港航造船水运企业在流动资金、经营管理和人员素质方面存在短板，导致预防和控制法律风险的能力较弱，如对合同相对方的商业信誉调查、市场风险评估等前期工作准备不足，为了占领商机而忽略相应风险仅凭邮件往来甚至口头约定进行交易，对方出现违约时不能采取相应救济措施，对员工管理不善导致一系列的劳动纠纷等。

不同类型、不同层次的港航造船企业，对司法资讯的需求是多样化的，龙头企业的需求主要集中在高层次、高质量的法律服务，例如海事方面的法律与普通法律的异同、域外法律制度的了解等方面，甚至希望与司法机关建立长期的合作共建关系，以期迅速掌握司法数据、

司法案例，从而及时提高风险防控水平，进一步促进企业自身的发展；而中小企业的需求主要集中在提供诉前解纷服务、降低风险、守法经营等方面。

2. 对“生道执行”的司法需求

在新冠疫情背景下，受我国乃至国际经济下行、市场需求减少等不利因素的影响，三市不少港航造船水运企业出现经营困难甚至倒闭的现象。另一个更为不利的情况是，发生纠纷时，作为被告或被执行人的港航造船企业被申请扣押船舶或采取其他保全、执行措施，导致企业经营更加困难，原本可以通过继续经营解决纠纷却无奈陷入死循环，因此对除诉讼外的解纷方式抱有很大期望。

3. 造船企业获得我国司法保护的需求

据造船企业反映，目前与外国客户签订的合同，主要版本以某几个格式合同为主，但这些格式合同中的争议解决条款均约定在伦敦或新加坡仲裁。在发生纠纷时，由于依据合同只能选择费用高昂的国外仲裁，造船企业往往只能“认栽”放弃。

（三）涉海基层群众的司法需求

据向珠海市港澳流动渔民工作办公室了解，珠海市港澳流动渔民雇佣境内的渔工在册人数约 3600 人，主要来自广东省沿海地区，其中粤西地区约占 80%。渔工老龄化严重，工伤事故频发，虽然政策放宽到允许外省渔工入户，但有关部门要求的出海资格认定较高，影响外省渔工到港澳流动渔船务工的积极性，渔工短缺的状态无法得到实质性缓解。我院涉港澳流动渔民、渔工案件数量较少，其中重要的原

因是港澳流动渔民工作办公室已经消化了绝大部分纠纷。港澳流动渔民工作办公室反映，在调解过程中发现，来务工的渔工法律意识较为淡薄，不清楚自己依法享有的权利，雇佣人存在不与渔工签订劳动合同的情况。另外，珠海、江门两市海岸线长，还有万山群岛、上下川岛等岛屿，海域资源丰富，偶发涉及海域使用权、水域渔业经营的纠纷，但此类纠纷往往牵涉当地乡镇两级政府，依靠判决来解决纠纷的社会效果不如调解更能使人民群众感受司法的获得感、幸福感、安全感。

(四) 多元解纷布局困境

从珠海法庭近三年的多元解纷制度构建与辖区三市的司法调研情况中可以看出，多元解纷机制对于解决纠纷、打造良好营商环境、维护社会稳定的作用是显而易见的。但是在工作实践中，对海事法院尤其是派出法庭而言，想要在辖区内建立一个高质量的多元解纷机制，存在诸多困难，突出表现为：1. 机制建立依据不足，激励手段匮乏。关于多元化纠纷解决机制的构建和改革上，各级人民法院要主动争取党委和政府的支持，但这仅是最高人民法院给出的一种原则性的指导意见，并未指明如何操作。多元解纷制度的构建、运行、维系还涉及到财政拨款和党政部门之间的协调问题，仅珠中江三市的各地党委、政府工作理念、重视程度就各不相同，若没有当地党委、政府的支持，构建多元解纷机制几无可能。以珠海法庭为例，现行诉前调解激励机制规定，特邀调解员每调解成功一个案件，按照案件难度区分最高限额补助分别为 600 元、400 元，调解不成功满足一定条件的情况下补

助为 50 元⁹。可以看出，海事法院在诉前调解激励机制方面则缺乏足够多元化解经费保障，诉前调解激励标准不高，激励效果很难实现。

2. 机制缺乏通盘谋划，各地各部门各自为政¹⁰。当前实践中，多元解纷部门衔接缺乏制度保障，各个调解组织、对接单位对此缺乏足够的理解，解纷主体之间无法形成多元解纷一盘棋，各解纷组织之间仍自愿或自发式的“互动”，虽然珠海法庭分别与海事局、港澳流渔协会、港航水运协会等之间建立了衔接互动、联动调解的多元化格局，但也仅限于二元解纷部门之间互动，从全局来讲，多部门沟通联动化解矛盾积分的机制尚未形成。且各解纷主体内部存在机制上不健全不完善的问题，对于多元化解工作缺乏动力，内动力不足，没有工作积极性。

3. 解纷模式平面单一，机制创新活力不足。如前所述，珠海法庭辖区范围内的珠中江三市涉海部门及基层群众海事海商矛盾纠纷具有有别于其他地区及普通民商事纠纷的特殊性、复杂性和多样性。不同地域、不同群体矛盾纠纷类型、特点、需求各不相同。“1+1”或“n”式的单一解纷模式很难满足不同地域不同群体的特殊需求。尽管珠海法庭在借助智慧法院等信息化手段推进纠纷化解是多元化解矛盾纠纷的一个创新举措，但在海域使用权纠纷、水产养殖纠纷所涉的基层普通村民中使用率微乎其微，对于该部分解纷领域珠海法庭也只能依靠村里与镇派出所、司法所建立了联动的调解机制，多元化解纷构建的链条需进一步延伸。

4. 诉调对接供求失衡，特邀调解员队

⁹ 此种情况为诉请调解失败，但获取了真实准确的被告送达地址。然而，实践中在征询调解员意愿后，因为流程繁琐，金额不大，调解员们大多放弃此项补助的领取。

¹⁰ 参见李文志：《群众化差异司法需求背景下人民法院多元化解纷机制之实证探索——以内蒙古地区多元化解纷机制实践为参照》，载《全面推进依法治国的地方实践（2021 卷）》。

伍良莠不齐¹¹。人民法院由于“案多人少”的巨大压力，则迫切的需要多元力量加入到矛盾纠纷的化解之中，现行多元解纷机制实践中便出现了一种畸形的供求关系即法院调解需求远大于外部调解供给。各地法院在吸纳特邀调解员的时候，标准上并非非常严格，入册门槛设置较低，可能对法律及诉讼程序等方面的知识了解不深，而大部分解纷主体中的调解员仍以兼职为主，由于培训等机制方面的问题，从事调解的人员的工作能力和工作方式有待于提高和改进。

三、构建高质量海事司法多元解纷机制的意见与建议¹²

（一）建立健全部门协作沟通机制，搭建行业协会合作服务平台

海事法院在推动海事司法多元化解机制构建时，为更好化解纠纷，既要遵循司法被动性，恪守谦抑，不与其他单位、组织争夺所谓的“主导地位”，又要发挥司法的能动性，积极配合相应机构完成纠纷解决，在具体纠纷解决过程中“提供一套既不违背法律又有能力保社会稳定的综合性方案”。¹³

海事法院及其派出法庭要加强与辖区内各市海关、海事、边防等港航口岸单位的沟通交流，密切与海事水运交通行政主管部门和相关区域政府的工作联络，顺畅业务衔接与实务交流，积极推动与本院审判、执行业务联系频繁的海事局、渔政等海事行政部门共建规范统一的司法协作、多元解纷联动机制和沟通交流平台，健全指导推进、诉

¹¹ 参见尤昊、谢娟：《组织管理学视域下诉前调解激励机制的现状简示与制度构建——以 A 省 16 地市 125 家法院近三年案件数据为样本》，载《司法体制综合配套改革中重大风险防范与化解——全国法院第 31 届学术讨论会获奖论文集（上）》。

¹² 参见《广州海事法院派出法庭服务保障粤港澳大湾区建设的实施意见》和《关于新时代广州海事法院派出法庭建设的调研报告》。

¹³ 参见王飞、刘彬华：《涉民航纠纷案件多元解纷机制研究——以上海长宁法院为例》，载《民航管理》2021 年第 10 期。

调对接、会商研讨机制，畅通信息和资源共享渠道，以司法指引促进依法行政，以行政部门的专业指导提高司法公信，实现海事管理与海事司法工作无缝对接，积极构建粤港澳大湾区良性互动的多元解纷、共建共治共享格局。

海事法院及其派出法庭要主动联络走访辖区各市的港口、造船、航运等相关行业协会，以摸清各市企业的基本情况，了解行业现状，争取与行业协会建立合作服务平台。通过与行业协会的合作服务平台，针对不同企业的不同司法需求，有的放矢地提供授课培训、组织研讨、普法宣传、案例分析等司法服务，帮助企业了解国家政策导向、熟悉海事法律法规，降低生产经营风险，守法经营。在企业条件允许的前提下，考虑安排法官、法官助理到企业或其下属企业进行短期跟班学习，开展单位之间的交流参观活动，以便法官、法官助理熟悉行业运作和掌握行业新动态，构建互为补充、良性互动的立体交叉式涉港航水运等纠纷案件的多元解纷机制。

（二）优化海事司法资源配置机制，拓展海事纠纷多元解决机制

海事法院必须进一步提升基层服务能力，择机在辖区内要素集聚区、核心功能区以及沿海主要港口科学设置巡回法庭或巡回办案点，凸显形成网络、辐射周边、覆盖全域、功能齐全的站点布局，加大服务保障粤港澳大湾区建设的海事司法供给力度。

发挥法律专业人士在化解航运纠纷中的积极作用，保障海事律师履职活动，提升粤港澳大湾区航运法律服务水平。完善海事诉讼与非诉讼解决方式的衔接机制，充分发挥海事司法与派出法庭辖区涉海部

门在纠纷解决方面的各自优势，加强诉调对接机制建设，吸收海事行政专业人士作为专家陪审员，建立港澳籍人民陪审员陪审常态化机制，选任港澳地区精通航海、法律的人士担任人民陪审员，常态化地参与审理涉粤港澳大湾区海事案件。探索港澳籍陪审员陪审案件的方式，让港澳籍陪审员多参与案件的现场勘查、实地取证、全程调解等，推动湾区内不同法系之间审判方法的学习与借鉴，努力提升粤港澳大湾区纠纷解决的便利程度和专业水平。

（三）拓宽调解渠道形成调解合力，注重强化民生司法保障

海事法院派出法庭要创新发展新时代“枫桥经验”，把非诉讼纠纷解决机制挺在前面，推动纠纷化解关口前移，把矛盾纠纷化解在基层、消灭在萌芽。以与海事局、行业协会等的联络机制、合作平台为契机，共同建立健全诉前调解工作机制与诉前联调机制。充分发挥设置在基层的巡回法庭、办案点的司法辐射效应，邀请或聘请当地经验丰富、协调能力强的社会人士就地调解。建立港澳籍调解员制度，对于涉及粤港澳大湾区的案件，吸收具有专业背景的港澳人士参与案件调解，充分发挥专家意见的作用，提高纠纷化解效率。不断拓宽调解渠道，扩大调解主体，形成调解合力。定期召开诉前调解工作会议，交流总结经验，认真归纳问题，深入分析原因，提炼完善措施，提升调解质量。

新时代“枫桥式”人民法庭的未来道路，应是建立以人民法庭为中心的基层社会法律治理体系，充分发挥人民法庭参与社会治理的核心作用。在特色社会主义法治环境下，要坚持党委领导、政府支持、

法院主导、部门联动、专业介入、群众路线的多元化矛盾化解方针。¹⁴其中最为重要的一点是，海事法院派出法庭必须加强与所在地党委政法委沟通协调，将派出法庭纳入当地综治维稳、多元解决纠纷机制。充分发挥派出法庭在基层治理中的独特优势，主动参与“无讼社区”“一体化矛盾纠纷调处中心”建设，让人民群众的获得感、幸福感、安全感更充实、更有保障、更可持续。此外，要依法妥善处理化解各种涉民生案件，主动开展与诸如港澳流动渔民协会此类服务于专门群众社会组织的联系沟通，发挥此类协会的作用，在审理过程中注重的程序意识、证据意识，公正高效作出处理。

（四）加强派出法庭建设，提升审判服务水平

海事法院派出法庭要从政治建设、廉政建设、队伍建设、文化建设、硬件建设等方面全面加强派出法庭多元解纷机制建设工作，提升审判服务水平。坚持政治建庭，实施“头雁”工程，严格落实派出法庭负责人“一岗双责”制度，继续抓好“一支部一品牌”建设，加强派出法庭基层党组织建设，把党的政治建设放在首位，坚持以党建带队建促调解促审判。坚持队建强庭，选好配强审判团队，将派出法庭作为优秀审判人才的培养、成长和发展平台，实行定期交流轮岗制度，兼顾审判团队的稳定性与灵活性。坚持文化聚庭，将派出法庭文化建设与党支部品牌建设结合开展，丰富与地方港航、渔业职能部门、高校建立等的文化交流方式，抓好派出法庭文体活动。坚持科技兴庭，加强派出法庭信息化建设投入。互联网发展为涉海事海商纠纷案件多

¹⁴ 刘敏：《论家事司法的社会化》，载《辽宁师范大学学报（社会科学版）》2019年第5期。

元化解机制建设提供了十分宽广的空间，也为法院进一步推动该项机制发展提供了最新的视角与解决问题的方法。必须加快将派出法庭建设成为“智慧法庭”，充分利用现代信息技术，拓展在线服务载体，建设统一的线上线下互通及内外一体化的纠纷解决平台，提升“互联网+法律”服务水平。

四、结语

“天下之势不盛则衰，天下之治不进则退”。当前，我国海洋经济的发展及建设海上丝绸之路面临历史机遇，如何在后疫情时代加强海事司法多元化纠纷解决机制的建设，对所有海法人来说既是既是一个“老课题”，同时又是一张“新答卷”。粤港澳大湾区建设是习近平总书记亲自谋划、亲自部署、亲自推动的国家战略，在矛盾纠纷多样化、复杂化的情况下，就更需要不断创新矛盾纠纷化解的思路、方法和机制。在海洋命运共同体理念指导下，海事审判要充分发挥海事司法在化解海事纠纷中的主导作用，海事法院必须发挥专门法院优势，针对涉海企业和基层群众呈现的差异化、复杂化司法需求，在实践中不断探索和升级，强化全局观念，努力保障国家海洋强国战略落地实施，守正创新，做到解纷措施手段与时俱进，通过精细运做，为构建粤港澳大湾区海事司法多元化解纠纷机制谋好篇、布好局。¹⁵

附：广州海事法院珠海法庭与 XX 市 XXXXXXXX 协会框架合作协议

¹⁵ 参见陈超：《海事法院在服务保障国家海洋强国建设中的守正创新——以广州海事法院为样例》，载《中国应用法学》2022 年第 3 期。

广州海事法院珠海法庭

与

XX 市 XXXXXXXX 协会

框架合作协议

为助力粤港澳大湾区建设，促进 XXXX 事业可持续发展，更好地服务 XXX 群体，提升法律服务基层的保障功能，广州海事法院珠海法庭与 XX 市 XXXXXXXX 协会经协商一致，制定本协议。

一、合作宗旨与目标。为 XXXX 事业发展注入新动能，建立合作关系，共同保障粤港澳大湾区建设。发挥 XX 市 XXXX 协会的桥梁和服务功能，协调纠纷化解；发挥广州海事法院珠海法庭的基层司法服务功能，提升 XXX 群体的风控和法律意识。

二、搭建党群共建平台。广州海事法院珠海法庭与 XX 市 XXXXXXXX 协会发挥各自党群和业务工作优势，以开展定期或专项党建共建活动的形式，搭建党群共建合作平台，广州海事法院珠海法庭与 XX 市 XXXX 协会相互走进对方参与各类党群活动，互通有无、取长补短。

三、共建多元纠纷化解机制。对于 XX 市 XXXXXXXX 协会所涉会员的纠纷，XX 市 XXXXXXXX 协会可邀请广州海事法院珠海法庭在诉前介入开展调解工作，将纠纷化解于诉前阶段；对于正在诉讼阶段的案件，广州海事法院珠海法庭可邀请 XX 市 XXXXXXXX 协会参与案件的调解工作，同时还可通过 XX 市 XXXXXXXX 协会邀请熟悉行业的专家作为专家辅助人出庭陈述意见。

四、互补行业与法律优势。XX 市 XXXXXX 协会具有了解行业趋势、熟悉行业知识的优势，可组织专家、资深业务人员等，以专题讲座、座谈会等形式为广州海事法院珠海法庭提供有关专业知识、操作惯例等方面的培训。广州海事法院珠海法庭具有熟悉法律规定、了解国家政策的优势，可组织法官以上门讲课、开展座谈等形式为 XX 市 XXXXXX 协会的会员提供司法服务和培训。

五、共享信息和数据。XX 市 XXXXXX 协会可定期向广州海事法院珠海法庭通报行业各项数据，以便广州海事法院珠海法庭了解行业动态。广州海事法院珠海法庭可定期向 XX 市 XXXXXX 协会通报相关典型案例，以便 XX 市 XXXXXX 协会了解各项政策及判例。

本协议自双方代表正式签署之日起生效，有效期 X 年。经双方协商同意，可对本协议进行修正和展期。

本协议一式两份，于 X 年 X 月 X 日在珠海市签署。

广州海事法院珠海法庭

XX 市 XXXXXX 协会

年 月 日

年 月 日