

张蕾. 海事法院扩大审理海事刑事案件的司法构建与立法完善——以海洋环境犯罪为切入点[J]. 中国海商法研究, 2021, 32(2): 49-54

海事法院扩大审理海事刑事案件的司法构建与立法完善

——以海洋环境犯罪为切入点

张蕾

(大连海事法院 鲅鱼圈法庭, 辽宁 营口 115007)

摘要:随着海洋产业的发展,海洋环境遭到破坏的案例渐增且影响广泛,引发的纠纷存在司法管辖差异明显、裁判尺度不一等问题。海洋环境犯罪具有入刑难、证据收集难、涉外性等特点,海事法院扩大审理海事刑事案件具有必要性与可行性,海事法院三审合一有利于整合司法资源、统一裁判标准。对此,在司法构建上,海警局应为侦查机关,由海事法院本部所在地的市级人民检察院作为公诉机关,并建议设立海事刑事案件公诉处。在立法上,考虑在《中华人民共和国刑法》中完善污染海洋环境犯罪的犯罪构成、量刑及适用,增设相关罪名;《中华人民共和国民事诉讼法特别程序法》第 4 条应当对应增加“海事行政、海事刑事纠纷”。

关键词:海洋环境犯罪;海事刑事案件;三审合一

中图分类号:D925 **文献标志码:**A **文章编号:**2096-028X(2021)02-0049-06

Judicial construction and legislative improvement of the trial of maritime criminal cases by maritime courts

—taking marine environmental crime as the break point

ZHANG Lei

(Bayuquan Tribunal, Dalian Maritime Court, Yingkou 115007, China)

Abstract: The number of cases of marine environment damage is increasing and the impact is extensive with the development of marine industry. There are obvious differences in the jurisdiction and diversity of judgment scales in these disputes. The characteristics of the marine environmental crime are: the crime is difficult to be punished, the evidence is hard to collect, and the crime is foreign-related. It is necessary and feasible for the maritime court to expand the trial of maritime criminal cases. The combination of three trials is conducive to the integration of judicial resources and the unification of judgment standards. Therefore, in judicial construction, the marine police bureau should be the investigation organ, the Municipal People's Procuratorate where the maritime court is located should be the public prosecution organ, and it is suggested that the public prosecution department of maritime criminal cases should be established. In terms of legislation, we should consider perfecting the constitution, sentencing and application of the crime of polluting the marine environment in the *Criminal Law of the People's Republic of China*, and adding related charges. In addition, the corresponding Article 4 of the *Special Maritime Procedure Law of the People's Republic of China* should be amended to incorporate "maritime administrative and maritime criminal disputes".

Key words: marine environmental crime; maritime criminal cases; trinity of trials

收稿日期:2020-09-11

基金项目:辽宁省高级人民法院 2020 年度司法研究重点课题“涉海环境资源审判典型问题分析与对策”

作者简介:张蕾(1984-),女,辽宁凌源人,大连海事法院鲅鱼圈法庭法官助理,E-mail:tengfeizhanglei@126.com。

一、海洋环境案件的审判现状

(一) 破坏海洋环境案例数量多、影响广

随着中国海洋运输、石油开发、渔业等海上行业的发展,海洋环境屡遭破坏。例如,厦门港油轮“闽燃供 2”轮和“东海 209”轮碰撞,导致 589.7 吨重油溢出;大连新港油罐区爆炸,导致 1 500 吨原油泄漏;“康菲”溢油事故^①造成多省市水产养殖业损失,数额巨大,海面污染约 6 200 平方公里;“桑吉”轮与“长峰水晶”轮碰撞,船上约 2 000 吨的燃料油可能对海洋环境造成持久破坏。此外,据国家海洋局统计,中国沿海地区平均每 4 天就发生一起溢油事故。由于海洋具有流动性,海洋环境遭到的污染破坏可能一时间无法全部显现,而是需要时间的累积,并且间接地对人类的生命健康造成损害,引发的后果可能具有全球性。

(二) 海洋环境案件多民事案件,少行政案件和刑事案件

海洋环境案件包括民事、行政以及刑事案件,涉及的法律法规及司法解释包括民法层面的《中华人民共和国侵权责任法》《最高人民法院关于审理环境侵权责任纠纷案件适用法律若干问题的解释》,行政法层面的《中华人民共和国海洋环境保护法》(简称《海洋环境保护法》)《中华人民共和国水污染防治法》《船舶油污损害赔偿基金征收使用管理办法》《防治船舶污染海洋环境管理条例》等,刑法层面的《中华人民共和国刑法》(简称《刑法》)、《最高人民法院、最高人民检察院关于办理环境污染刑事案件适用法律若干问题的解释》(简称《环境刑事案件解释》)《最高人民法院、最高人民检察院、公安部关于办理海上发生的违法犯罪案件有关问题的通知》等。据调查,中国海洋环境案件中民事权益损害案件占比较高,以私益诉讼为主,公益诉讼较少;行政案件数量较少,^[1]目前尚没有刑事案件。以“康菲”溢油事故为例,虽然污染范围大、影响广,但涉案事故责任主体支付了 16.8 亿元的赔偿和 20 万元的行政处罚,未承担刑事责任。

(三) 海洋环境案件司法管辖差异明显、裁判尺度不一

海洋环境案件中存在民事与行政交叉案件及民事与刑事交叉案件,民事、行政案件由海事法院专门

管辖,刑事案件由地方法院管辖。例如,大连海事法院受理的一起摩托艇在海上航行发生碰撞引发的纠纷,人身损害赔偿由大连海事法院受理,刑事案件则由地方法院管辖。对于同一事故引发的不同性质案件,受理案件的各司法机关出于对价值取向和社会后果的考量,在不同案件中对同一损害事实的认定在很大程度上可能存在差异。由于缺乏海事案件的专业知识、法律法规的学习和审判经验,受理海洋环境犯罪案件的检察院和地方法院,只能通过海警局和海事行政机关间接了解案件情况,往往对案件事实和进展跟进缓慢,且难以准确、快速地掌握。

二、海洋环境犯罪的特点

第一,海洋环境案件入刑难。《刑法》第 338 条^②规定了污染环境罪,这里的“环境”包括陆地、大气和水体环境,当然也包括海洋环境。结合污染环境罪的犯罪构成及海洋特性,污染海洋犯罪具有犯罪客体多层次性(包括公民财产权、生存发展权、国家对海洋的空间管理权、海洋生态价值)、跨区域性、犯罪后果多重性(破坏海洋环境、影响水产养殖、导致海洋生物灭绝)、危害结果潜伏性等特点。对于污染环境罪,学术界对该罪的主观方面和犯罪既遂模式存在争议,并认为《环境刑事案件解释》的规定过于泛化,无法直接对污染海洋犯罪作出界定。^[2]

第二,海洋环境案件证据收集难。相较于民事案件,刑事诉讼中对证据的要求更加严格,必须达到确实、充分。以典型的溢油污染为例,其具有突发性、扩散快、影响广、污染复杂的特点,还具有高度的复杂性、不确定性、长期性、潜伏性,在取证上需要借助专业机构,但现阶段中国海事溢油鉴定机构很少,行政执法部门在处理该类案件时有时因为证据无法达到证明标准,无法提起刑事诉讼。此外,油污鉴定的费用因鉴定机构少、鉴定事项复杂、鉴定标准高而格外高昂,执法部门和个人大多也不愿费时费力、支付高额鉴定费用。^[3]

第三,海洋环境案件兼具较强专业性和明显涉外性。海事刑事案件在审理过程中除了需要适用刑事法律规范外,还需要掌握和了解船舶构造、操纵、通讯、航道、气象等技术层面的规范以及有关航运的法律法规。由于越境捕捞等问题导致外轮在中国海

^① “康菲”溢油事故,也称“蓬莱 19-3 油田溢油事故”或“2011 年渤海湾油田溢油事故”,是指中海油与美国康菲合作开发的渤海蓬莱 19-3 油田自 2011 年 6 月中上旬以来发生的油田溢油事件,这也是近年来中国内地第一起大规模海底油井溢油事件。

^② 《刑法》第 338 条规定:“违反国家规定,排放、倾倒或者处置有放射性的废物、含传染病病原体的废物、有毒物质或者其他有害物质,严重污染环境的,处三年以下有期徒刑或者拘役,并处或者单处罚金;后果特别严重的,处三年以上七年以下有期徒刑,并处罚金。”

域发生的溢油等案件增多,海洋环境犯罪案件等海事刑事案件的涉外性特征更加显著,需要适用相关国际条约,例如,《联合国海洋法公约》《1910年统一船舶碰撞若干法律规定的国际公约》《国际海上避碰规则》等。

三、海事法院扩大审理海事刑事案件的必要性与可行性

(一) 海事法院扩大审理海事刑事案件的必要性

近年来,海洋产业的发展使得海洋污染、海上安全事故等海上违法犯罪问题日益凸显,人类对环境的认知从开发利用到注重珍惜保护,体现了从“‘人类中心主义’向‘生态中心主义’的宏伟飞跃”。^[4]海事法院作为海洋污染类案件的专门管辖法院,将海事刑事案件纳入海事法院管辖,尤其是海洋环境类犯罪案件,对提升全民海洋意识、塑造中国在保护国际海洋环境中的大国形象具有举足轻重的作用。海事刑事案件纳入海事法院受案范围已然成为现阶段司法改革的内容之一。此外,海商法起源的独立性、规范的特殊性决定了海事司法管辖的专门化。《中华人民共和国海商法》(简称《海商法》)起草之初实为一部综合性法典,但最后由于意欲在修改《刑法》时一并研究海事刑事责任问题,故在《海商法》中取消了该部分条款。有学者通过对《海商法》规范关联性及其自成一体性特征进行论述,建议海事司法管辖实行三审合一。^{[5] 28}

(二) 海事法院扩大审理海事刑事案件的可行性

第一,专门审判的司法实践提供了成功范例。国家司法体制改革的部分成果,包括环境审判^①、知识产权审判^②,为海事刑事案件纳入海事法院审理奠定了社会基础。就专门法院而言,铁路运输法院已经开始审理行政案件^③,并逐步走向了三审合一。上述三审合一的成功试点为海事法院扩大审理海事刑事案件提供了借鉴经验。

第二,海事法院本身具备司法资源优势。海事法院具有丰富的审理海洋环境污染民事责任案件的

经验,这些案件往往包含着与环境犯罪构成相关联的要件^④,有熟谙海洋、船舶等相关的专业技术知识和有关海洋法律规范以及相关国际条约的法律适用的审判团队。同时,海事法院具有有跨区划长臂管辖,避免地方保护的先天优势,尤其对于海事案件中涉及的民事与刑事交叉问题及刑事与行政交叉问题,由海事法院审理能够避免重复审理,杜绝裁判冲突,统一裁判尺度。

第三,符合国际海事司法中心建设的需要。建设国际海事司法中心,“核心是把中国打造成‘国际海事诉讼目的地’”。^[6]将海事刑事案件纳入海事法院管辖,能够丰富案件数量和种类,促成海事专门审判体制机制革新,提高海事审判的专业性和影响力,从而提高中国在国际海事审判中的地位和司法公信力。

四、海事法院扩大审理海事刑事案件的司法构建

将海事刑事案件纳入海事法院管辖所面临的最大问题就是司法机关的确定问题,该问题关系到海事刑事案件审判工作的协调处理及审判质效。

(一) 侦查机关

2018年修正的《中华人民共和国刑事诉讼法》第308条第2款明确规定:“中国海警局履行海上维权执法职责,对海上发生的刑事案件行使侦查权。”有观点认为,海事刑事案件的侦查机关不仅包括海警支队、公安机关,还应当包括检察机关(国家监察制度改革后为各级监察委员会)的渎职犯罪侦查部门(海上或港口的重大事故犯罪)。^[7]对于环境犯罪,有观点认为,通过立法赋予环境保护部门以刑事侦查权。^[8]就目前实践来看,应当由海警局作为侦查机关。一方面,法律对此有明确规定,且单独置于附则中规定,实践中也已经实施,例如,辽宁海警局2020年3月22日在葫芦岛绥中海域查获的非法盗采海砂案,^[9]2020年5月1日在辽宁海域查扣的走私船舶案等。^[10]另一方面,海事刑事案件由于犯罪嫌疑人流动性大、行为地与结果地不一致等而具有跨行政区域、范围大等特点,海警局的跨区划特点

① 根据《中国环境资源审判(2019)》,截至2019年底,共有23家高级人民法院实行环境资源刑事、民事、行政案件“二合一”或“三合一”审理模式。

② 知识产权三审合一自1996年起开始试点,到目前为止,在全国范围内除了在多个三级法院(有6个高级法院、95个中级法院和104个基层法院)先后积极开展试点工作外,还分别在北京、上海、广州等地设立了专门知识产权法院。

③ 《最高人民法院关于铁路运输法院案件管辖范围的若干规定》规定铁路运输法院审理民事和刑事案件。但近年来,最高人民法院陆续指定济南、长春、广州等地的铁路运输法院审理行政案件。

④ 海事法院依法审理了“瑞生”轮、“闽霞渔01971”轮等南海黄岩岛、东海钓鱼岛附近海域发生的海事案件以及“康菲”溢油污染等案件。

恰恰能够强化独立办案程度。^[11]

(二) 公诉机关

鉴于海事法院的级别,海事刑事案件应当由与海事法院同级的市级人民检察院作为公诉机关提起公诉^①。由此带来的问题是,海事法院的跨区域长臂管辖设置下,存在多个同级的市级人民检察院,例如,大连海事法院辖区内对应的同级市级人民检察院包括大连市人民检察院、营口市人民检察院、锦州市人民检察院、哈尔滨市人民检察院、丹东市人民检察院,其他海事法院可能对应更多。海事刑事案件的公诉机关如何确定需要予以明确,否则会造成侦查机关移送、检察院起诉至海事法院的哪一派出法庭的混乱。有观点认为,应当由海事法院本部所在地的市级人民检察院作为公诉机关,选任专人负责海事刑事案件的起诉工作以保障业务的熟悉和专业程度。^{[7]、[12]}还有观点认为,应当设立海事检察院,可以借鉴铁路运输检察院,“在海事法院所在地设立海事检察院,所辖水域范围同海事法院,其级别在检察系统中同市级人民检察院”。^[13]笔者赞同第一种观点。就目前而言,海事刑事案件数量有限,没有必要设立海事检察院,由海事法院本部所在地的市级人民检察院作为公诉机关,便于统一批捕、统一法律适用。同时,建议提起公诉的检察院设置海事刑事案件公诉处,大连市人民检察院就是为数不多的设立海事处的地市级检察院之一。海事处可以承载相应职能,检察员应当具备海事专业知识以对抗具有法律和海事专业知识的辩护人。^[14]

(三) 审判机关

有观点认为,海事案件目前存在“一审专门二审不专门”的问题,理由为海事案件一审由各海事法院管辖,二审由海事法院所在地的高级人民法院管辖,建议设立1至2个海事高级法院。^{[5]31}还有观点认为,不仅要设立海事高级法院,还要设立最高人民法院海事审判庭,认为“构建海事专门法院体系,对进一步强化海事司法的专业性,更好地整合海事司法资源、统一海事司法的裁判尺度具有重要意义。”^[15]笔者认为,一方面,海事案件数量较普通非海事案件数量相去甚远,海事刑事案件更占少数,如果设立海事高级法院,在一定程度上浪费了司法资源。另一方面,海事案件的上诉案件一直以来均由海事法院所在地的高级人民法院管辖,在高级人民法院也有对应的审判庭进行审理,例如,大连海事法

院的二审案件由辽宁省高级人民法院民三庭审理,最高人民法院民四庭负责海事案件的再审。在审判过程中,各级法院已经积累了大量的海事审判经验,无需另行设立海事高级法院和最高人民法院海事审判庭。

五、海事法院扩大审理海事刑事案件的立法完善

(一)《刑法》的完善——以污染海洋环境犯罪为例

海洋环境保护意识的增强使世界各国在海洋污染立法上从民事赔偿转向刑事责任,例如,欧盟理事会提出的《关于船源污染和对违规行为引入刑事惩罚的指令》。国际海事组织(IMO)也通过了“海上刑事法案——各国立法准则草案”,有关海洋环境污染的刑事责任也在研究当中。目前,中国还没有海洋环境污染刑事案件,但案发率高。《刑法》第338条规定了污染环境罪,却没有污染海洋环境犯罪的专属罪名。对于污染海洋环境的概念,《联合国海洋法公约》第1条第1款第4项规定,海洋环境的污染是指人类直接或间接把物质或能量引入海洋环境,其中包括河口湾,以致造成或可能造成损害生物资源和海洋生物、危害人类健康、妨碍包括捕鱼和海洋的其他正当用途在内的各种海洋活动、损坏海水使用质量和减损环境优美等有害影响。

1. 污染海洋环境犯罪的犯罪构成

一是犯罪主体。从《刑法》第338条规定的量刑来看,包括罚金刑和自由刑,故犯罪主体包括自然人和单位。以海上油污为例,犯罪主体可以是航运企业,也可以是自然人船东或者船员。“在国际法或域外法的范畴中,一般来讲,船舶油污事故的主要潜在责任人是海上油污发生时的船舶驾驶与管理人员,如船长、船员,因此,刑事责任主体也多为船长和船员。”^[16]对事故发生负有主要责任的船长或者船员,也可能成为该类犯罪的犯罪主体。

二是犯罪客观方面。《刑法》第338条规定了排放、倾倒或者处置三种行为。《联合国海洋法公约》第1条规定,倾倒是指从船只、飞机、平台或其他人造海上结构故意处置废物或其他物质的行为,以及故意处置船只、飞机、平台或其他人造海上结构的行为。根据《海洋环境保护法》第95条的规定,排放是指把污染物排入海洋的行为,包括泵出、溢出、泄出、喷出和倒出;处置是指“在处理固体废物

^① 《最高人民法院、最高人民检察院、公安部关于办理海上发生的违法犯罪案件的有关问题的通知》第4条第2款规定:“人民检察院提起公诉的海上犯罪案件,同级人民法院依法审判。”

时利用焚烧、填埋等方式。”^[17]

三是犯罪主观方面。《刑法》第338条并未规定污染环境罪的主观方面,故理论界对此争议较大,包括过失说、故意说、过失与故意混合说。^[18]根据该条规定的行为方式,污染环境罪应当包含故意和过失两种情形,但是在量刑时应当有所区分。污染海洋环境犯罪亦应如此,实施污染海洋环境的行为不能排除为追求经济利益过失或者放任其生产作业导致的海洋环境污染。

四是犯罪既遂模式。《刑法》第338条规定,要造成严重污染环境的结果才能构成犯罪,即结果犯。由于海洋不同于陆域等普通环境,海洋污染具有潜伏性、不确定性、跨区域性、长期性,且污染海洋环境案件因果关系确定难、鉴定难,若严格按照结果犯来处理,很难将该类污染行为入罪,“等到实害结果发生再去起诉……刑法的预防作用荡然无存。”^[19]况且,海洋环境保护已成为新时代中国构建海洋命运共同体理念的重要组成部分,“生态价值才是刑法介入环境保护的出发点。”^[20]对海洋环境的保护不应限于危害结果,对可能造成严重危害的同样应当入罪,《联合国海洋法公约》对海洋环境污染的定义也包含了对海洋造成危险的情形。

2. 污染海洋环境犯罪的量刑及适用

鉴于污染海洋环境犯罪包括故意和过失,且为危险犯,在量刑上应当考虑是保留现有规定给法官自由裁量权,还是区分情况加以具体规定。《联合国海洋法公约》素有“海洋宪章”之称,中国作为该条约的缔约国,应当遵守并履行相应义务。其中,根据第230条,对于外国船只的排污行为,如果该行为发生在领海以外,只能处以罚款,无论主观过错如何;如果行为发生在领海内,存在故意和严重地造成污染的行为,则可处以包括罚款在内的其他刑罚。考虑到污染海洋环境犯罪中犯罪嫌疑人常为涉外主体,在量刑上是否需要分为不同类别,包括对过失危险犯、过失结果犯、故意危险犯、故意结果犯等不同情形加以区分,这也是在立法层面上需要考虑的问题。由于该类犯罪的犯罪主体多元化,在量刑种类上,还应当考虑是否增加资格刑。比如,对事故发生负有主要责任的船长或者船员,可考虑是否增设剥夺一定期限内从事航运业务的资格。污染海洋环境犯罪还可能与交通肇事罪、重大责任事故罪等吸收

转化,需要注意相关规定的理解与适用。

3. 污染海洋环境犯罪的立法技术

中国现行法律中还没有形成完善的海洋刑事立法体系,对于污染海洋环境犯罪,在立法体例上方案有三。一是在《刑法》中加以规定,有观点认为可以对《刑法》第338条作出司法解释,还有观点认为可以单独增设相关罪名,如增设“污染海洋罪”^[21]。除此之外,可以增设“海洋生态损害罪”“危害海洋环境罪”等。^[22-23]二是采用附属刑法立法模式,如在《海洋环境保护法》等法律中予以规定。三是专属立法,如在《海商法》中加以规定。有学者认为应当以海法典模式修改《海商法》,即,“除现有《海商法》的内容外,可考虑增加有关海上犯罪的刑事规定(包括传统和现代的海上刑事责任规范)”。^{[5]32}现阶段《海商法》正在进行修改,截至2020年6月,《海商法》修订稿并未规定海上犯罪的刑事内容。考虑到海商法的独立性、自体性特征,将海上犯罪的刑事规定纳入其中有其合理性,只是海商法典的编纂不是一朝一夕能够完成的。关于污染海洋环境犯罪等海事刑事案件的立法具体采用何种方式,需要结合中国实际情况并借鉴国外的一些成功立法经验加以进一步论证。此外,《刑法》中关于海上犯罪的特殊罪名仅有三个,即劫持船只罪、倒卖船票罪和非法捕捞水产品罪,且分布于不同章节中。对于海上犯罪的罪名,需要进一步调查是否需要增设相关罪名。

(二)《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》(简称《海诉法》)的完善

2019年10月16日至17日,最高人民法院在上海海事法院举行《海诉法》修改研究工作中部片区调研活动。研讨会对“总则”与“管辖”两章的讨论主要围绕修改后的《海诉法》是否应将海事刑事、行政案件纳入的问题。对此,多数观点认为目前时机尚未成熟,不宜通过修改《海诉法》实现海事案件的“三合一”;但也有观点认为,可率先在《海诉法》中寻求突破,夯实立法基础。2019年10月28日,最高人民法院国际海事司法(广州)基地在广州海事法院举行《海诉法》修改研究工作南部片区调研活动,会上各专家对海事刑事案件是否纳入海事法院管辖的问题意见并不统一^①。大连海事法院就最高人民法院《海诉法》修改北部片区调研活动广泛征

^① 中华全国律师协会海商海事专业委员会副主任杨运福表示,对于海事法院受案范围,考虑增加海事行政案件、海事刑事案件和海洋环境污染公益诉讼案件的管辖条款是有必要的;部分律师认为,海事刑事案件最好由普通法院审理,海事法院专司商事审判。

集了律师、高校及法官的意见。部分观点认为,应对刑事诉讼程序作原则性规定,或者对一些非常必要的规定高度概括一至二条。笔者认为,最高人民法院推进由海事法院统一管辖海事海商案件、海事行政案件和海事刑事案件,即实现海事案件的三审合一,具有高度的前瞻性。虽然目前海事刑事案例的积累还不够,问题尚未达到爆发的程度,但考虑到海商法的自体性,设立独立涉海法律体系是现实发展的趋势,刑事案件和行政案件纳入海事法院管辖具有必要性。《最高人民法院关于海事法院受理案件范围的规定》及司法判例表明海事法院已经实现三审合一,《海诉法》原有条文已经滞后,建议对《海诉法》第4条^①的规定予以相应修改,增加“海事行政、

海事刑事纠纷”。

六、结语

各界对海事刑事案件的概念、范围、案件类型等的研究还处于初级阶段,且需要“在立法、司法机构设置、海事法院内部机构设置等方面进行很大的改变,付出的成本较高”,^[15]当前不宜在全国十家海事法院普遍开展海事刑事案件的审判工作。不过,现阶段仅有宁波海事法院一家试点,受理的海事刑事案件数量较少,审判的效果和问题显现得还不够突出,所以建议增加作为试点的海事法院,尽早尽多发现问题并研究解决对策,待条件成熟后再向全部海事法院推广海事刑事审判。

参考文献:

- [1]梅宏,殷悦.涉海环境案件审判:现状与对策——基于近十八年418例涉海环境案件的分析[J].鄱阳湖学刊,2018(1):93-94.
- [2]张抗.污染海洋犯罪的问题研究[D].青岛:中国海洋大学,2015:5.
- [3]孔庆梅.我国海洋油污污染刑事追究之困境[J].福建警察学院学报,2016,30(4):18.
- [4]赵星,王芝静.我国海洋环境污染犯罪刑事立法及司法存在的问题及其应对策略[J].中国海洋大学学报(社会科学版),2015(4):66.
- [5]司玉琢.保障海洋发展战略 改革完善中国特色的海事司法管辖制度[J].中国海商法研究,2015,26(2).
- [6]张文广.“一带一路”背景下的国际海事司法中心建设[J].中国远洋航运,2017(11):68.
- [7]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(应用),2019(25):50.
- [8]郭建安,张桂荣.环境犯罪与环境刑法[M].北京:群众出版社,2006:456.
- [9]5000余吨!辽宁海警查获一起非法盗采海砂案[EB/OL].(2020-03-24)[2020-06-24].<https://baijiahao.baidu.com/s?id=1662026071867494467&wfr=spider&for=pc>.
- [10]辽宁海警局成功查获一艘走私货轮[EB/OL].(2020-05-01)[2020-06-24].<https://new.qq.com/omn/20200501/20200501A0M3YU00.html?pc>.
- [11]王吉春.海洋生态环境犯罪的刑事程序法规制研究[J].中国环境管理干部学院学报,2018,28(6):33.
- [12]曹兴国.海事刑事案件管辖改革与涉海刑事立法完善——基于海事法院刑事司法第一案展开[J].中国海商法研究,2017,28(4):47.
- [13]吴帅丽.海事刑事案件专门管辖法律问题研究[D].大连:大连海洋大学,2019:26-27.
- [14]王珂.论海上刑事案件的专门管辖[J].公安海警学院学报,2019(3):9.
- [15]张文广.改革和完善我国海事审判制度的几点建议[J].中国海洋大学学报(社会科学版),2017(2):12.
- [16]张念宏.海上油污刑事责任研究[D].上海:华东政法大学,2017:74.
- [17]王李娜.我国海洋环境犯罪立法研究[D].青岛:中国石油大学,2016:7.
- [18]杨宁,黎宏.论污染环境罪的罪过形式[J].人民检察,2013(21):5.
- [19]郝艳兵.风险刑法:以危险犯为中心展开[M].北京:中国政法大学出版社,2012:280.
- [20]蒋兰香,周训芳.从传统法益到生态法益——20世纪各国环境刑法法益保护观的变迁[M]//何勤华.20世纪外国刑事法律理论与实践.北京:法律出版社,2006:136.
- [21]吴占英.污染海洋罪及其刑法调控[J].三峡大学学报(人文社会科学版),2005(2):92.
- [22]于阜民,刘卫先.海洋生态损害行为刑事责任论[J].当代法学,2009(3):27-29.
- [23]宋风波,王沛.论海洋环境污染的刑事司法调控[J].河北学刊,2014,34(5):182.

^① 《海诉法》第4条规定:“海事法院受理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。”