

关于打造“海上枫桥经验”浙江样本 存在的问题及对策建议

宁波海事法院课题组¹

内容摘要：本文系宁波海事法院建设“海上枫桥经验”的实践经验和问题的总结。第一部分着重介绍宁波海事法院在渔区版“海上枫桥经验”、行业版“海上枫桥经验”和一带一路版“海上枫桥经验”建设中所采取的举措、对审判执行工作带来的实效；第二部分解析了“海上枫桥经验”建设过程中存在的问题和困难，以此承上启下引出第三部分从加强源头治理、强化社会调解、行政调解的公信力、提高诉讼服务效能三个方面深化海事司法领域“最多跑一次”改革，打造“海上枫桥经验”浙江样本的主题。

关键字：海上枫桥经验 诉调衔接 多元化解 诉源治理

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，从源头上减少诉讼增量”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十家海事法院之首。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”的特色样本。

在海事司法领域，传承弘扬、创新发展“枫桥经验”，是全面落实省委“最多跑一次”改革精神的必然要求，是认真贯彻省委“三服务”活动要求的必然要求，是海事司法不断满足人民群众新需求新期待的必然要求。因此，精心打造“海上枫桥经验”浙江样本，不断深化海事司法领域“最多跑一次”改革具有特别重大的意义。2019年以来，我院结合省委“服务基层、服务企业、服务群众”专项活动部署、省高院“三个建设年”，成立课题组，前往金华义乌、台州石塘、宁波象山、舟山等地调研，通过实地走访、组织航运货代企业召开座谈会等形式，对“枫桥经验”在海事司法领域的实践进行了深入调研。在全面调研的基础上，分析了践行“海上枫桥经验”的具体工作中存在的问题和困难，对坚持发展新时代“海上枫桥经验”提出相关建议。

¹ 课题组长：章青山，成员：梁林、姚雪锋、徐嘉婧、吕辉志（执笔）、孙心。

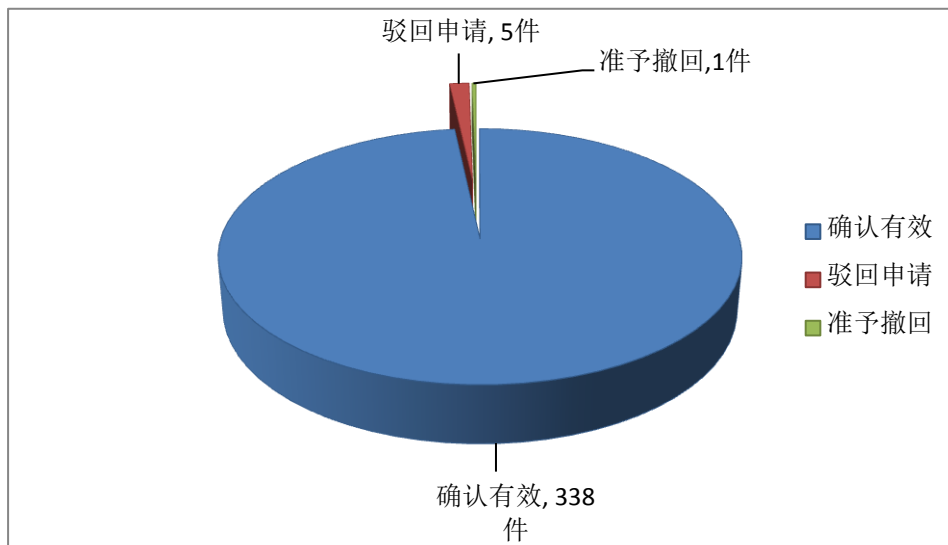
一、“海上枫桥经验”的海事司法实践探索

（一）渔区版“海上枫桥经验”保障“平安渔区建设”

浙江是海洋资源大省，渔业生产规模和渔业从业人员总数均处于全国前列，不仅是重要的渔货生产加工和集散地，也是优良的天然避风港，渔场与货船主要航道交叉密集。涉渔纠纷具有点多线长、群体复杂、处理成本高、难度大的特点，且时时影响着渔区社会稳定。我省沿海地区各地政府及其职能部门也十分重视对涉渔纠纷的矛盾化解，纷纷组织成立了各种调解组织，及时调处涉渔纠纷。宁波市象山县先后于2004年、2012年组建了石浦镇人民调解委员会、象山渔业海事人民调解委员会。2017年以来²，两个调解组织共调处涉渔纠纷1397件，向法院提起司法确认238件，通过就地及时调处涉渔矛盾纠纷，较好地保障了渔民和船员的合法权益，为维护渔区社会生产生活秩序稳定、促进渔区经济社会发展做出了积极贡献。

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**。我院主动联合各地渔业调解机构和渔区人民调解委员会开展诉调衔接工作，便捷、经济、高效、就地化解各类矛盾纠纷。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。二是**为渔区调解提供法律指导**。通过组织为基层渔业协会、海岛群众、“船老大”举办法律讲座、开展巡回审判进渔村、海事法官提前就地参与调解等方式，指导、支持重点渔区基层人民调解、行政调解工作。三是**依法予以司法确认**。2017年以来，我院共受理请求确认人民调解协议效力案件344件，其中确认协议有效338件、驳回申请5件、准予撤回申请1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。

² 本调研报告统计时间为2017年1月至2019年9月。



图一 请求确认人民调解协议效力案件情况

(二) 行业版“海上枫桥经验”促进海洋经济有序发展

浙江省内各地区海洋产业及航运企业经营状态差异明显。例如，台州作为“中国中小型船舶生产基地”，造船业相对较为发达；宁波舟山港年货物吞吐量连续十年位居全球第一，集装箱年吞吐量位居全球前列，宁波地区海运物流业极为发达，海洋产业的差异性进而导致各地海事海商纠纷的案件类型差别明显。2017年7月，考虑到宁波地区海上货运合同纠纷占比较高的实际，我院因势利导，根据货代行业发展状况与相关海事海商纠纷案件特点，与占据宁波货代市场85%以上份额的5家货代行业协会³建立诉调衔接工作机制，开启了行业版“海上枫桥经验”的新实践。一是**加强海事司法与港航服务之间协作联动**。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。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。2018年，我院除委托该中心成功调解货代纠纷41件外，调解法官还指导该中心一站式成功调解了16家企业间18起货代纠纷，纠纷诉前化解效果明显。三是**加大行业版“海上枫桥经验”探索力度**。我院自贸区海事法庭充分发挥地区优势，与当地行业协会紧密联系，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。四是**创新推进海事**

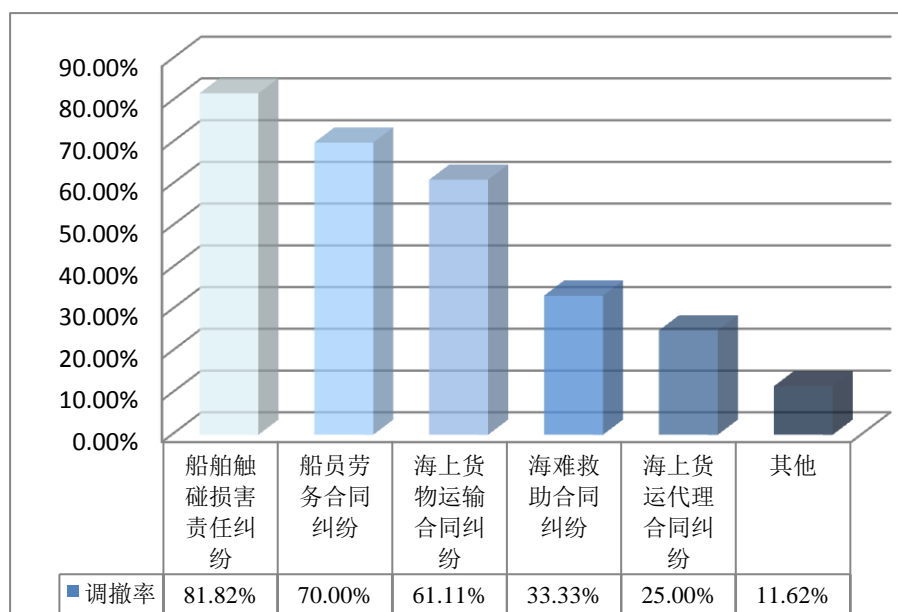
³ 参与建立的协会分别为：宁波市国际货代协会、宁波市国际联运协会、宁波市口岸协会、宁波市鄞州区物贸联合会，此后，2017年11月份，新成立的宁波市港航物流和无船承运人协会加入本机制。

行政争议调解工作。2019年1月，我院率先设立全国首家“海事行政争议调解中心”，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）》，制定调解流程图，为调解中心有效运行打下坚实基础。在各地司法局、律师协会等单位的支持下，选聘了25名海事行政争议特邀调解员，并在宁波、台州等地举行浙特邀调解员聘任仪式，召开座谈会听取意见建议，已集中调解10件渔船船主起诉象山县渔政渔港监督管理站渔业管理行政补偿的海事行政案件。

（三）“一带一路”版涉外“枫桥经验”助力构建对外开放新格局

为保障“一带一路”建设，为我省构建全面开放新格局提供法律司法服务保障，我院加大力度推进“一带一路”版涉外“枫桥经验”的实践探索。一是**建立涉外海事海商纠纷诉调衔接工作机制。**经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，我院已与义乌市涉外纠纷人民调解委员会建立诉调衔接工作机制。今年3月下旬，为保障“一带一路”建设，推进义乌地区海事海商纠纷诉前化解，我院选派优秀干警赴义乌开展法律沙龙，举办专题讲座，进行现场咨询与法律宣传，到场企业70余家，参与人数百余人，活动气氛热烈，社会效果明显。今年4月，我院正式在义乌国际商贸城挂牌“宁波海事法院一带一路纠纷诉调对接义乌中心”，负责义乌地区涉外海事海商案件诉前调解等工作。二是**联合仲裁机构建立机制共同推进海事海商矛盾纠纷多元化解。**2017年8月底，我院联合宁波仲裁委员会出台《关于建立诉讼与仲裁相衔接的矛盾纠纷解决工作机制的实施意见》，在诉讼案件仲裁分流、加大纠纷仲裁调解力度、规范诉讼与仲裁的衔接、完善长效工作机制方面建立了合作。今年初，为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，我院与中国海事仲裁委员会签订《关于建立海事海商纠纷委托调解工作机制的协作纪要》，促进海事司法与海事仲裁良性互动和互补，着力完善海事纠纷诉讼与非诉讼解决方式的衔接。就我院与宁波仲裁委员会之间，该委员会仲裁员进入我院特邀调解员名录，参与海事海商纠纷诉前化解，取得了良好的效果。就我院委托中国海事仲裁委员会（浙江）自由贸易试验区仲裁中心、计量争议纠纷仲裁中心调解海事海商案件起草《委托调解规则》，对调解原则、调解程序等方面进行明确。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经验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。2017年以来，我院共审结一审涉外涉港澳台海事海商纠纷498件，其中以调解、撤诉、按撤诉处理方式结案的案件共246件，一审调撤率49.38%。

以调撤形式结案的涉外涉港澳台案件中，案件量位居前列的案件类型是船舶触碰损害责任纠纷、船员劳务合同纠纷、海上货物运输合同纠纷、海难救助合同纠纷、海上货运代理合同纠纷（涉外涉港澳台各类案件调撤率见图二）。

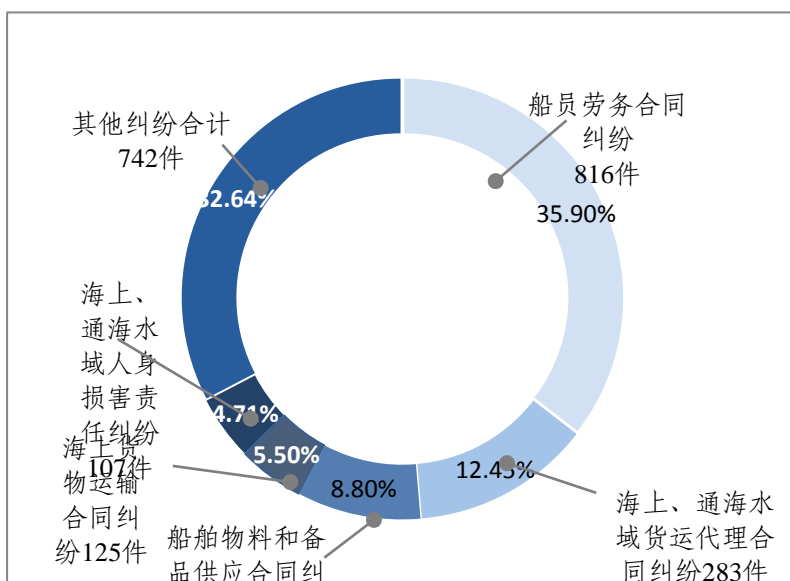


图二 涉外涉港澳台各类案件调撤率

（四）我院诉前调撤案件基本情况

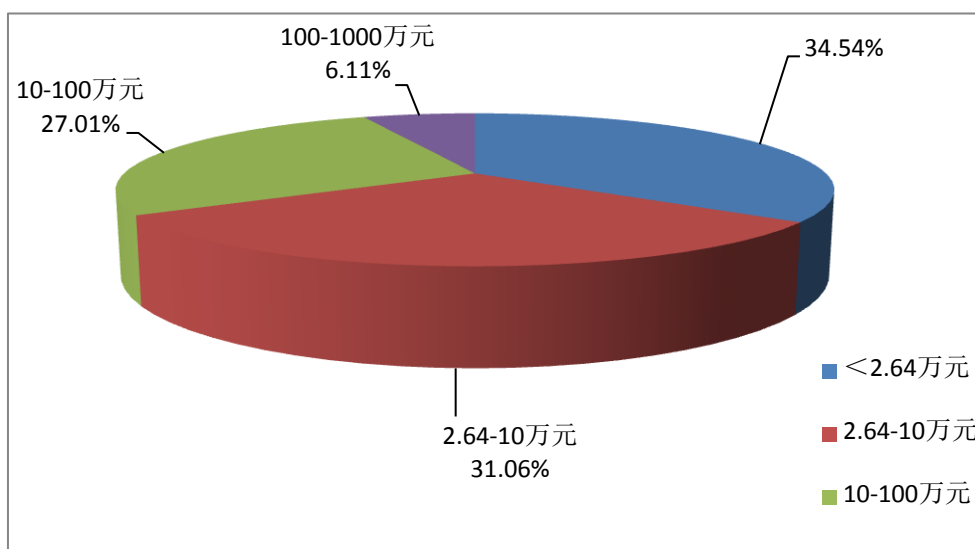
调解是化解人民内部矛盾、实现案结事了、促进社会和谐稳定的有效途径，我院高度重视调解工作，积极创新，充分发挥调解在海事矛盾纠纷化解中的作用，既节约司法资源，也节省当事人诉讼成本。2017 年以来，我院以调解、撤诉及按撤诉处理方式办结案件（以下简称调撤案件）3747 件，结案标的 41.73 亿元，其中庭前调撤案件 2273 件，占比 60.66%，结案标的 194138.18 万，占比 46.52%。

1. 案件类型较为集中。庭前调撤案件中，船员劳务合同纠纷 816 件，占 35.90%；海上、通海水域货运代理合同纠纷 283 件，占 12.45%；船舶物料和备品供应合同纠纷 200 件，占 8.80%；海上、通海水域人身损害责任纠纷 107 件，占 4.71%；海上货物运输合同纠纷 125 件，占 5.50%；其他案件合计 742 件，共占全部庭前调解案件的 32.64%（诉前调撤各类案件案由占比见图三）。可见，船员劳务合同纠纷，海上、通海水域货运代理合同纠纷、船舶物料和备品供应合同纠纷三类案件，合计占比 57.15%。该三类案件诉前调撤率较高，主要在于案件事实较为简单，法律关系相对清楚，涉案标的不大等原因，调解法官可通过双方提交证据材料，在调解过程中口述案件事实等方法，初步确定审判思路，并在此前提下给出行之有效的调解方案。



图三 诉前调撤案件案由占比

2. 案件标的较小。庭前调撤案件中，标的额在 2.64 万元以下的 785 件，占 34.54%；标的额在 2.64 万元至 10 万元之间的案件 706 件，占 31.06%；标的额 10 万元到 100 万元之间的案件 614 件，27.01%；标的额 100 万至 1000 万 139 件，占 6.11%；标的额 1000 万元以上 29 件，占 1.28%（诉前调撤各类案件标的占比见图四）。小标的案件较易调解，一方面是因为这类案件事实较为简单，双方争议不大，更重要的是得益于我院大力推行案件繁简分流机制，对标的较小案件明确由诉讼服务中心审判团队先行调解。

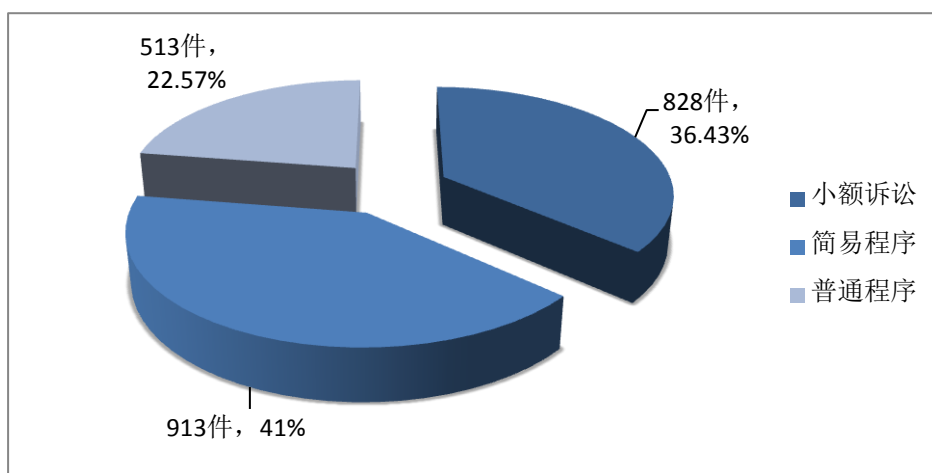


图四 诉前调撤案件标的占比

3. 办案效率较高。庭前调撤案件中，使用小额诉讼程序审理 828 件，占

⁴ 标的额 2.64 万元以下的案件适用小额诉讼程序，标的额在 2.64 万元至 10 万元之间的案件，当事人可以自行决定是否适用小额速裁程序。

36.43%，简易程序 932 件，占 41.00%，普通程序 513 件，占 22.57%。（诉前调撤案件适用程序见图五）按照实际审理天数计算，10 天以下的 579 件，占 25.47%；11 天至 30 天的 948 件，占 41.71%；31 天至 60 天的 549 件，占 24.15%；61 天至 90 天的 148 件，占 6.51%；90 天以上 49 件，占 2.16%。可见，通过庭前调解化解海事海商纠纷，较好地提升了法院工作效率，很大程度上节省了司法资源，有利于较好地增强人民群众的司法获得感和满意度。



图五 诉前调撤案件适用程序占比图

二、践行“海上枫桥经验”工作中存在的问题和困难

习近平总书记指出，主题教育本身要注重实际效果、解决实质问题。为把脉号准社会调解工作存在的问题，确保掌握真情实况，课题组通过座谈、电话、指导调解等方式收集到如下问题。

（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，被告是企业或个人，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

不少调解组织反映，缺少具备专业法律知识的调解人员，调解员凭经验感觉进行调解，缺乏对最新的法律、司法解释以及指导性案例的学习了解，企业群众对调解组织的专业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，经常选择偏激的行为（如到政府闹事或以上访相要挟），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工作人员，仅由货代协会工作人员参与纠纷调解，且高度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，但对海事纠纷处理规则较为陌生。此外，海事仲裁机构调解推广难度较大，其产生前提一般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，对仲裁的中立专业不够了解，少有在合同中约定仲裁条款。除此之外，仲裁机构调解收费标准高于法院收费标准，目前这两个因素叠加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、海事法官不定期上面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⁵、就地化解矛盾，制约司法效率、社会效果的最大化提升。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、

⁵ 2018年我院通过行业调解解决争议59件，其中一系列案18件进入强制执行程序，因被申请人公司经营困难，执行结果不理想，导致当事人质疑行业调解效力。

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，导致后续的追偿、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，导致调解双方地位实质不平等。

三、深化海事司法领域“最多跑一次”改革，打造“海上枫桥经验”浙江样本

打造“海上枫桥经验”浙江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存在的各类书面合同、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有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。立案庭牵头制定渔船船员劳务合同范本，目前该合同范本在宁波象山推广运用，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。

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。今年8月份，我院与象山县委签订文件，就进一步

加强诉源治理，坚持将非诉讼纠纷解决机制停在前面，推进平安建设明确工作思路。我院象山诉调服务点和石浦诉调服务点分别设立。9月底，立案庭干警协同石浦镇人民政府善后处理“9.16”“浙象渔 32049”船沉船事故，最终促成3名失踪船员家属和4名生还船员劳务和人身损害赔偿纠纷成功化解，为庆祝新中国成立70周年大庆安保作出了贡献。两个诉调服务点的设立，作为我院融入地方党委政府综合治理大格局的新举措在设立后即取得了良好的社会效果，为就地化解渔区矛盾纠纷、维护渔区生产生活秩序和平安和谐发挥了较大作用。

2. 扩大品牌效应，提升社会调解“三个力”。一是**增强影响力**。积极推广使用通过在线矛盾纠纷多元化解（ODR）平台，发挥“海上老娘舅”助力纠纷多元化解作用，扩大我院特邀调解员构成，在现有近40人“海上老娘舅”调解员队伍基础上，逐步增加调解员数量。今年上半年，已组织货代企业、船公司代表座谈会，搭建沟通桥梁，听取司法需求。下步拟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，于今年八月份编发《航运企业法律风险提示手册》，直接或通过行业调解组织、涉外调解机构等向航运、货代企业无偿赠阅。下步要结合我院海事案例建库活动，选取争议较大的几类案件进行梳理，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，推动各地区、各领域调解能手、行业专家入选特邀调解员名单。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. 健全诉讼服务，深化落实为民司法。一是**深入推进跨域立案工作**。为方便群众立案，继续推进邮寄立案、网上立案与现场立案等多种方式并行的立案模

式。今年初，我院出台《关于落实跨域立案网点布局的实施方案》，目前已完成与宁波地区、义乌地区各基层法院对接工作，今年1-9月份完成跨域立案279件（67件），同比增长49.2%，超过去年全年跨域立案数量。今年8月底，在最高法院推广中国移动微法院跨域立案过程中，我院亦率先实现接收和推送双向协作，打通了跨域立案平台的各项操作环节。二是倡导“让法官多跑，让群众少跑”。继续大力推进巡回审判网点布局，让老百姓能在家门口打官司。今年已在义乌设立巡回审判庭，并增设了台州石陈、舟山六横、长涂、象山石浦巡回审判点，在舟山港综合保税区设立联络站，下步拟在岱山县衢山镇设立巡回审判点。三是**以建设智慧法院为抓手，推进网上便捷诉讼服务**。积极推广应用移动微法院，让群众通过利用掌上法院，享受指间诉讼便利。自2018年9月移动微法院上线以来，已通过移送微法院立案933件。今年1-9月，我院微法院引入率与运用率排名均居全省各地区前列。下步要继续坚持定期通报各部门使用情况做法，加强督促指导，不断满足群众对移动诉讼的新需求。四是**开辟“船员绿色通道”，立审执一站式维护船员合法权益**。在立案时向船员提供诉讼执行全流程的法律指引，在扣押船舶时辅助船员一次性备齐文书材料，2017年以来，我院通过绿色通道办结案件240余件，为船员挽回工资损失1200余万元。下步将继续加强立审执一站式配合，确保最大限度维护船员合法权益。

2. 加强法官的诉前诉中调解，实现矛盾实质化解。发挥诉讼调解对纠纷解决的终局性、权威性特点，构建广覆盖、多层次大调解格局。2018年以来，我院先后派员前往象山、温岭等地参与诉前调解20余次，电话解答与指导100余次，在诉前指导相关调解组织化解了大量矛盾纠纷。在诉讼阶段，以调解、撤诉方式结案1723件，调撤率38.6%。下一步，要继续发挥ODR平台作用，推进分调裁审改革，深耕细作我院在象山渔区设立的两个诉调服务点工作，更好融入地方党委政府综合治理大格局，将非诉讼纠纷解决机制挺在前面，做好诉源治理工作，总结推广“阿海海上人身损害赔偿调解室”、立案庭诉前调解船员劳务合同纠纷、海上货运代理合同纠纷等经验做法，逐步配强调解力量，丰富调解案件类型。