



采运一体模式下非法采矿刑事附带民事公益诉讼侵权主体认定

基本案件事实

运砂船船主陈某甲在明知上家采砂船未取得海砂开采海域使用权证且未取得海砂采矿许可证的情况下，与上家采砂船事前意思联络，后与三名船员驾驶内河船在涉案海域现场接驳上家非法开采的海砂并予以收购，并运输至某码头销售。经查，陈某甲、陈某乙等四人以同样的方式在涉案海域共实施十二次无证开采运输海砂的行为，开采运输的海砂达 10 万余吨，销售的海砂价值达 400 余万元。

上海铁检院提起刑事附带民事公益诉讼，请求判令陈某甲、陈某乙等四被告承担海洋生物资源损害赔偿费用和海洋生态系统服务损害赔偿费用共计 210 余万元，并连带承担鉴定费 and 赔礼道歉的民事侵权责任。

后法院作出判决，支持上海铁检院提起的全部诉讼请求。

“采运一体”模式下运砂行为的性质认定

本案审理中，一个核心焦点在于，采砂船未被抓获到案的情况下，运砂船是否应认定为侵权主体，运砂行为能否认定为非法采矿的共同侵权行为。

通常单纯的运砂行为比如运砂船从 A 点到 B 点赚取运费的行为不认定为非法采矿，其运砂行为发生在采砂行为之后，主观上也只是为了完成目的地之间的运输任务，也不参与采砂卖砂等上下游的利润分成。

但上述海砂案件中的陈某某等人的运砂行为最终认定为非法采矿的侵权行为，主要基于两点理由：

一是事先的意思联络。运砂方与采砂方通过事先联络，确认采砂时间、地点、数量、价格、海上使用的高频频道等事实，而且在事先联络过程中运砂方明知采砂方没有采矿许可证，这种事先的意思联络事实上体现了双方对非法开采海砂具有共同的侵权故意。

二是共同配合的采砂方式。案件中采砂船先将砂石吸到采砂船上再驳驳到停靠在旁边的运砂船上，如此反复作业，二者客观上构成非法采矿的共同侵权行为，共同造成矿产资源和海洋生态环境的损害。因此应一体认定为非法开采海砂的侵权行为。



资料照片

采运一体模式下侵权主体的范围认定

（一）运砂船船主责任的认定

船主参与非法运输海砂的类型主要有两种：一是作为幕后的老板，仅仅是负责联系采砂船，确定好采砂地点、采砂数量、价格以及采砂时间等事宜，然后雇佣船员作为船长、船员等出海实施运砂。二是不仅作为船主，同时也作为船长，出海实施采砂运砂。在这两种情形下，船主均应作为侵权主体，承担侵权责任。当然也有例外情形，由于船的价格一般都上千万元，合资购买的情形也是存在的，如果合伙人对船只从事海砂活动知情并参与分红，那么应作为共同侵权人，如果仅仅出资购船，但对于从事何种业务并不知情，并不参与船舶实际经营等，则不应认定为侵权主体。

（二）运砂船船员责任的认定

非法采矿案件属于多人共同参与作案的案件，对于雇佣小工是否应认定为侵权主体呢？有观点认为小工直接实施了采砂行为，构成共同侵权，有观点认为小工的行为是提供劳务的行为，根据《民法典》第 1192 条的规定，由接受劳务一方的承担侵权责任。

笔者认为，这里面可以分为两个层次问题考虑。第一，小工开采运输海砂的行为是否能够适用一般的劳务法律关系？陈某甲等四人非法采矿的行为违反矿产资源法的规定，根据民法典相关规定，违反法律、行政法规的强制性规定的民事法律行为无效，也就是本案中雇主与小工之间的劳务关系无效，因此

小工的行为就不能适用《民法典》侵权责任编关于责任的特殊规定，而应该认定为与船长的共同侵权行为并承担连带责任。对此，相关案例也认为非法采矿的船主和船员是非法劳务关系，不应按照合法劳务关系的规定适用特殊规定排除船员的侵权责任，而应认定为共同侵权。第二，是否所有的船员都应追究侵权责任。笔者认为，还是应考虑在非法采矿行为中船员是否发挥较大作用。根据两高司法解释的规定，对于参与利润分成或者领取高额固定工资的小工，是作为共犯认定的。根据最高检 2019 年服务保障长江经济带发展典型案例“赵成春等六人非法采矿案”的指导精神，更关键的判断标准，还是应当看船员是否在采砂运砂过程中发挥了重要作用。比如作为船长以及其他船员，根据船主的安排到达目的地后，直接负责联系上家，确定采砂地点、采砂时间等，或者积极与下游海砂收购方联系海砂销售事宜，对于采砂活动的违法认识清晰，对非法采砂的共同侵权发挥了重要作用，应认定为侵权主体，而对于其他船员，如果仅仅是负责船上维修、杂勤等事务，对非法采砂活动的认识超出其职责范畴，则不予认定为侵权主体。

（三）被挂靠公司责任的认定

挂靠船舶运输侵权项下被挂靠公司的责任应如何认定呢？对于造成公共利益损害的挂靠船舶，被挂靠公司是否应当承担连带赔偿责任？

目前，个人购买船舶开展经营进行挂靠的行为比较普遍。一般挂靠船舶与被挂靠公司之间会签订有关的协议，以前签订的是挂靠协议，但现在根据海事部门的要求，不再签订挂靠协议，而是签订光船租赁登记证明书。日常船舶的经营由船舶所有人负

责，被挂靠公司每年按照吨位收取管理费，管理职责包括监督船舶所有人合法经营、年审时出具相关证明等。但是被挂靠公司对挂靠船舶的管理存在管理无据、管理费较少及无法管理的问题。

在法律依据方面，虽然《最高人民法院关于国内水路货物运输纠纷案件法律问题的指导意见》明确挂靠船舶因侵权行为造成他人财产、人身损害，挂靠船舶的实际所有人和被挂靠公司应当承担连带赔偿责任。但该意见针对的是货物运输纠纷，是否适用于公益诉讼案件值得商榷，而且意见的效力也不足以作为检察公益诉讼追究被挂靠公司认定为侵权主体的法律依据。因此，在没有明确法律依据的背景下，不能因收取了管理费就要求被挂靠公司承担侵权责任，应该从签订的协议的内容、收取的管理费数额、被挂靠公司是否参与分红、对实施非法采矿的主观明知等方面综合判断。

（四）其他侵权主体的认定问题

从近几年上海铁检院办理的非法开采海砂类公益诉讼案件来看，呈现“采、运、销”高度配合的链条化特点，对于收购海砂方是否应该纳入侵权主体范围？目前，主要观点认为开采海砂行为才是对生态环境资源的破坏，开采行为完成后，销售海砂的后续处分行为不应认定为对生态环境造成破坏。笔者认为，“采、运、销”一体模式下的非法采砂，可以有效借鉴最高法第 31 批指导性案例“江苏省泰州市人民检察院诉王小朋等 59 人生态破坏民事公益诉讼案”所确立的裁判要旨，如果收购海砂方发挥了重要作用，不仅事先向采砂运砂方发起收购需求，与采运方不仅有实现共同利益的目的一致性，行为上也具有高度协同性，其三方对于海砂从开采到最终销售完成，以及对与生态环境的破坏实现都具有结果上的不可分割性，一体追究三方的侵权责任，对于从源头切断海砂盗采利益链条具有惩治和预防的功能，也能体现用最严密的法治网络维护公众环境权益的目的。

检察机关下一步将进一步探索如何加强与上游采砂地、下游砂石收购码头等地司法机关、行政机关的协作，从而有效开展跨行政区划的砂石监管，打击采运销一体的非法采矿利益链条，保护国家矿产资源和海洋生态环境。

（作者简介：黄潇筱，上海铁路运输检察院第五检察部一级检察官；杨晓娣，上海铁路运输检察院第五检察部二级检察官助理。）