

《关于依法惩治水运物流领域侵犯财产犯罪的指导意见》的理解与适用

文/周加海 喻海松 吴 笛 宋颐阳

DOI:10.19684/j.cnki.1002-4603.2026.05.003

2026年2月12日,最高人民法院、最高人民检察院、公安部联合发布《关于依法惩治水运物流领域侵犯财产犯罪的指导意见》(法发〔2026〕3号,以下简称《意见》)。为便于司法实践中正确理解与适用,现就《意见》的制定背景、起草中的主要考虑和重点内容介绍如下。

一、《意见》的制定背景

习近平总书记高度重视内河航运发展,作出一系列重要指示,为内河航运发展提供了根本遵循。我国河流众多,水量充沛,具有发展内河航运的优越条件。经过多年建设,我国内河航道通航里程位居世界第一,以长江干线、京杭运河—淮河等水运通道为主体,连通世界、干支衔接的水路交通运输总体框架已经形成。据《2024年交通运输行业发展统计公报》(交通运输部2025年6月发布),截至2024年底,我国内河航道通航里程达12.9万公里,全年内河货运量达49.5亿吨,内河港口货物吞吐量达63.8亿吨。其中,2024年长江干线港口货物吞吐量达到40.1亿吨,自2005年起长江干线货运规模已连续21年位居世界内河首位。

水运物流作为国家综合交通运输体系的关键组成部分,具有运能大、成本低、能耗少、污染轻的独特优势,日益成为服务国家区域经济协调发展、保障产业链供应链稳定、促

进绿色低碳转型的重要支撑。然而,与行业规模快速发展相伴随的是,近年来发生在水运物流领域的侵犯财产犯罪也呈现多发、频发态势,且犯罪手段不断翻新,犯罪的跨地域性、流动性、隐蔽性的特征明显。此类犯罪通常发生在货物的运输、装卸、储存、配送等核心环节,不仅直接侵害货主企业和相关方的财产权益,导致严重经济损失,更严重扰乱公平诚信的水运市场秩序,侵蚀行业健康发展的根基,阻碍内河水运经济健康、有序发展。

从司法实践来看,办理此类刑事案件面临着一系列难题,集中体现为“三难”:一是行为定性难。盗窃、诈骗、职务侵占等罪名在复杂水运物流场景下界限模糊,例如利用虚假计量、暗舱夹带等手段侵吞货物,其行为性质是“窃取”还是“骗取”常存争议。二是证据固定难。案件涉及船舶航行数据、电子单证、计量记录、资金流水等多种证据,来源分散、专业性强且易灭失,有时难以形成完整、严密的证据链条。三是追赃挽损难。涉案货物往往被快速转移、销赃,流向隐蔽、跨区域特点突出,查扣赃物、挽回损失的难度大。

上述问题的存在,不仅制约了刑法惩治的精准度和威慑力,也一定程度上影响了有效回应行业对公平、透明、可

预期法治环境的迫切需求。鉴此，最高人民法院、最高人民检察院、公安部立足执法司法实践，经深入调查研究、广泛征求意见、反复论证完善，共同研究制定了《意见》。《意见》的发布施行，对于依法、准确、高效惩治水运物流领域侵犯财产犯罪，切实维护市场主体合法权益，保障水运物流安全畅通，服务推动内河航运高质量发展，必将发挥重要作用。

二、《意见》起草中的主要考虑

《意见》坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻习近平法治思想和习近平总书记关于内河航运发展的重要指示精神，全面贯彻落实党的二十大和二十届历次全会精神，根据有关法律和司法解释的规定，切实加大对水运物流领域侵犯财产犯罪的惩治力度，立足执法、司法职能深化相关问题治理。《意见》起草中，主要有以下3点考虑：

一是坚持依法惩治。水运物流领域侵犯财产犯罪严重损害合法权益，严重影响水运市场秩序，对此，人民群众反映强烈。《意见》坚持以人民为中心，坚持严格公正司法，依法惩治水运物流领域侵犯财产犯罪，全面准确贯彻宽严相济刑事政策，努力实现案件办理政治效果、法律效果和社会效果有机统一。

二是坚持问题导向。《意见》结合调研发现的法律适用、定罪处罚、证据收集、政策把握等方面存在的重点难点问题，充分研究论证，明确执法办案标准和工作要求。特别是，针对复杂水运物流场景下相关财产犯罪的界分难题，《意见》坚持罪刑法定原则，依据刑法及相关司法解释，准确厘定盗窃、诈骗、职务侵占等罪名的适用界限，为执法办案提供了明确指引。

三是坚持系统治理。水运物流领域侵犯财产犯罪危害性大、涉及面广，必须坚持惩防结合，综合运用行政、刑事手段进行系统治理，《意见》既规定了公安机关、人民检察院、人民法院的分工合作、协同配合，也要求推动有关行业主管部门发挥管理和预防作用，形成工作合力，还就加强法治宣传教育提出了要求。

三、《意见》的主要内容

《意见》共20条，分为总体要求、准确适用法律、强化证据意识、健全长效机制4个部分，对水运物流领域侵犯财产犯罪的法律适用和政策把握等问题作了全面规定。在

此，主要围绕6个方面的重点问题加以介绍。

（一）全面把握总体要求

本部分主要明确办理水运物流领域侵犯财产刑事案件的总体要求，强调依法惩治相关犯罪，全面准确贯彻宽严相济刑事政策。

1.《意见》第1条规定要依法惩治水运物流领域侵犯财产犯罪。对此，应主要从两个方面把握：一是要准确把握水运物流领域侵犯财产犯罪的概念，明确其是指在货物经由内河水域从供应地向接收地的运输、装卸、储存、配送等全流程中发生的侵犯财产犯罪。正是因为水运物流的跨地域性、流动性等特点，使得发生在该领域的侵犯财产犯罪具有自身特点，在法律适用、定罪处罚、证据收集、政策把握等方面出现难题，故《意见》对所涉问题作了专门规定。二是人民法院、人民检察院、公安机关要贯彻总体国家安全观，坚持以人民为中心，坚持系统治理、依法治理、综合治理、源头治理，严格公正司法，全力追赃挽损。对此类犯罪，既要严格依法定罪处罚，做到罪责刑相适应，又要全力追赃挽损，切实维护被害方的合法权益。

2.《意见》第2条规定要全面准确贯彻宽严相济刑事政策。主要从3个方面把握：一是实行区别对待、分层处理。水运物流领域侵犯财产犯罪活动呈现出主体多元、形态复杂的特点：既有组织严密、分工明确的专业犯罪团伙，也有临时起意、个别作案的行为人；既有在犯罪中起组织、指挥作用的核心人员，也有受雇佣从事辅助性劳动的参与者。必须结合具体案件情况，全面准确贯彻宽严相济刑事政策，确保罪责刑相适应。对于组织、指挥、策划者，直接实施犯罪行为的积极参与者，以及曾因水运物流领域侵犯财产犯罪受过刑事处罚又实施该类犯罪的人员，应当依法从严惩处。对于受雇佣参与货物运输、装卸、看管等活动的人员，应当根据行为人的主观恶性、犯罪情节以及在共同犯罪中的地位、作用等情况，综合判断其责任轻重依法追究。对于未参与犯罪所得分成且未领取明显高于劳务的报酬的，一般不追究刑事责任，可由公安机关依法给予治安管理处罚。二是依法认定和适用法定从宽处罚情节，准确把握罪与非罪的界限。对于积极配合调查、主动退赃退赔、真诚认罪悔罪的，可以依法从轻处罚；其中情节轻微的，可以免除处罚；情节显著轻微、危害不大的，依法不作为犯罪处理。三是做好行刑反向衔接。对于实施相关行为被不起

诉或者免于刑事处罚的行为人,需要给予行政处罚、政务处分或者其他处分的,依法移送有关主管机关处理。具体适用之中,司法机关可以商有关行政机关加强制度建设,明确移送标准和移送程序等问题。

(二)准确认定罪名

根据刑法和相关司法解释规定,立足执法、司法实践,《意见》对当前典型水运物流领域侵犯财产犯罪的罪名适用规则作出规定。具体而言:

1.关于盗窃罪的认定。《意见》第3条规定:“在水运物流运输、储存等环节非法占有他人货物行为的定性,应当从行为人实施相关行为前有无实际控制货物、所采取的行为手段等方面进行判断。对于以非法占有为目的,窃取有押运人看管或者采取物防技防等方式监控的货物,符合刑法第二百六十四条规定的,以盗窃罪定罪处罚。”“在水运物流装卸、交付等环节非法占有他人货物行为的定性,应当从行为人采取的主要手段、被害人有无处分财物等方面进行判断。对于以非法占有为目的,利用设置暗舱、提前关闭阀门、掺杂掺假等手段,窃取他人货物,符合刑法第二百六十四条规定的,以盗窃罪定罪处罚。”这就针对水运物流运输、储存、装卸、交付等环节非法占有他人货物行为的性质认定作了指引规定。具体适用之中,对于所涉盗窃罪与其他侵犯财产犯罪的界限,可以主要从以下两个方面把握:

一是盗窃与侵占的界分。根据刑法第二百七十条的规定,将代为保管的他人财物非法占为己有,数额较大,拒不退还的,构成侵占罪。据此,侵占罪的实质特征在于将合法持有的他人财物非法占为己有,这意味着行为人实施侵占行为时被侵害之物已在其实际控制之下。与之不同,盗窃罪中行为人实施非法占有公私财物的行为时,并未控制财物,而是通过窃取将他人财物非法转归己有。由此,界分盗窃罪与侵占罪的关键在于行为人是否事先已合法持有他人财物。当然,行为人所采取的行为手段亦可能影响性质认定。基于此,《意见》针对在水运物流运输、储存等环节非法占有他人货物行为的定性,提出着重从“行为人实施相关行为前有无实际控制货物”“所采取的行为手段”等方面进行考察,以作出准确判断。

在水运物流领域,对于承运人以外的其他船只船员或者港口工作人员,采取秘密窃取手段非法占有货物的,定

性处理通常不存争议。实践中容易出现分歧的,主要是承运人非法占有所承运货物的行为定性。对此,经研究认为,应当区分案涉货物的具体情况予以区别处理:(1)一般而言,作为承运方的行为人“接收货物”即意味着合法持有所承运货物,后续其不交付货物的行为,符合刑法第二百七十条规定的“将代为保管的他人财物非法占为己有,数额较大,拒不退还的”,应当以侵占罪论处。(2)如果所托运的货物处于有押运人看管或者采取物防技防等方式监控之下,应当认为所涉货物仍由托运人通过相关监控方式实际控制,并未处于承运人的实际控制之下,作为承运方的行为人将其非法占为己有的,由于实施非法占有行为时其并未实际控制货物,而是通过破坏相关监控措施的方式将货物非法转归己有,应当认定为盗窃罪。当然,实践中还可能存在作为承运方的行为人没有破坏相关监控措施,但将所承运的货物整体占为己有、拒不交出的情形,对此,符合刑法第二百七十条规定的,应当以侵占罪论处。

二是盗窃与诈骗的界分。在水运物流装卸、交付等环节中,行为人可能通过设置暗舱、提前关闭阀门、掺杂掺假等手段制造“表面一致”,使得货物短少不易被及时发现。例如,根据相关规定,船舶不得擅自改变舱室布置。而未经审批,私自增设隐蔽舱室的设置暗舱行为,可以改变船舶的核定装载量。这样,通过“设置暗舱”,可以在卸货过程中通过暗舱隐瞒部分货物不予交付,而不被发现。又如,通过卸载液体货物时“提前关闭阀门”,即在货舱或管道内尚存有大量货物时,便提前关闭输送阀门,从而非法占有所截留的货物,可以使得非法占有行为不被发现。总而言之,在水运物流装卸、交付等环节,对于行为人利用设置暗舱、提前关闭阀门、掺杂掺假等手段非法占有他人货物的,属于“盗中有骗”、“盗骗交织”,究竟构成盗窃罪还是诈骗罪,易引发争议。

关于盗窃罪与诈骗罪的界分,理论界和实务界的通说认为,关键在于被害人是否基于认识错误而“自愿”处分财物。申言之,如果不存在被害人“自愿”处分财物的情节,则不可能成立诈骗罪。由此,实践中判断具体行为构成盗窃罪还是诈骗罪,一般可以从行为人采取的主要手段和被害人有无处分财物等方面加以区分。基于此,《意见》针对在水运物流装卸、交付等环节非法占有他人货物行为的定性,提出着重从“行为人采取的主要手段”“被害人有无处

分财物”等方面进行考察,以作出准确判断。

对于利用设置暗舱、提前关闭阀门、掺杂掺假等手段窃取货物,鉴于行为人采取的主要手段是窃取货物,而被害人实际并无处分财物的情节,整体观之符合刑法第二百六十四条的规定,故《意见》提出对所涉行为以盗窃罪论处。在此,以“提前关闭阀门”情形为例加以阐释。对于所涉情形,主张诈骗罪的主要考虑是收货方签收货物具有处分意义,故应当以诈骗罪论处。经研究,此种观点值得讨论。其一,从犯罪手段来看,诈骗罪主要是以欺诈手段骗取财物,盗窃罪通常是以秘密手段窃取财物。行为人通过提前关闭阀门的方式非法占有他人货物,系以秘密手段窃取所截留的货物,所涉货物实际是被“窃”走而非“骗”走。其二,从处分方面来看,诈骗罪是以欺骗手段使被害人基于错误认识而“自愿”处分财物,而盗窃罪则不存在被害人处分财物的情节。行为人通过提前关闭阀门的方式非法占有他人货物,被害人之所以签收,系因不知道部分货物已被截留,并非放弃“被截留货物”,自然不存在所谓的“自愿”处分货物。

当然,在水运物流装卸、交付等环节非法占有他人货物的行为表现形式多样、情形复杂,应当根据刑法和《意见》的规定,结合具体案件情况,着重考察行为人实现对财物非法占有的关键环节,准确判断行为人究竟是“窃取”还是“骗取”他人货物,以准确界分盗窃罪与诈骗罪。

2. 关于贪污罪与职务侵占罪的认定。《意见》第4条对水运物流领域侵犯财产构成贪污罪、职务侵占罪及相应共同犯罪的问题作出规定。具体适用之中,应当注意把握“主体身份”和“职务便利”两个关键。关于贪污罪、职务侵占罪与盗窃罪的界分,实践中的争议往往集中在“利用职务上的便利”的认定。一般而言,职务便利通常表现为行为人基于岗位职责对财物形成管理、支配、控制的条件;仅有接触、作业机会而未形成职务性控制的,不应当认定职务便利。在水运物流领域相关案件的处理中,应当结合岗位职责、权限范围、流程设置、交接制度、单证签发与计量控制等方面进行综合判断,重点考虑是否有权决定装卸放行,是否负责计量确认,是否掌握封缄与解封,是否能够单方修改关键数据或者绕开复核等因素。只有行为人利用上述职务便利,将货物非法占为己有时,才符合贪污罪、职务侵占罪的构成要件;如果行为人虽系单位内部人员,可以接触

货物或者进行作业,但未形成职务性控制的,即使利用接触机会或者在作业过程中将货物占为己有的,依法也应以盗窃罪论处。

3. 关于虚构货损情形的处理。《意见》第5条规定:“行为人故意实施本意见第3条、第4条规定的行为,并虚构货物损失事实的,即使犯罪数额在事先约定的货物损失范围内,也应当依法追究刑事责任。”作此规定,旨在防止以“货损条款”掩盖侵财犯罪事实。实际上,“货损”是指货物在运输、装卸、保管过程中发生的数量减少或质量损坏,一般包括挥发、撒失、流失、破损等情形,具体原因包括仓储不当、装卸失误、运输操作不规范以及恶劣天气影响等。正常的货损约定,实际是风险分配安排,其前提条件是货物损耗具有合理原因。如果行为人对货物实施非法占有,再以“货损”名义冲抵结算,所谓“货损约定”便不具有正当性。此种情形下,即使犯罪数额在事先约定的货物损失范围内,也不应影响刑事责任的追究。在具体案件办理中,既要避免将正常的货物损耗作犯罪处理,也要防止以“货损纠纷”遮掩犯罪事实,对此应当结合货物属性、运输条件、历史数据以及计量方式等作实质判断。

4. 关于掩饰、隐瞒犯罪所得、犯罪所得收益罪与上游犯罪共犯的界分。《意见》第6条规定:“明知是犯罪所得的货物及其产生的收益而予以窝藏、转移、收购、代为销售或者以其他方法掩饰、隐瞒,符合刑法第三百一十二条规定的,以掩饰、隐瞒犯罪所得、犯罪所得收益罪定罪处罚。”“实施前款规定的犯罪,事前通谋的,以共同犯罪论处。”在水运物流领域相关案件之中,下游收购、转运、分销较为常见。对此,要依照上述规定,准确界分掩隐罪与上游犯罪的共犯。事前通谋以共犯论,是刑法和司法解释的一贯立场。将事前通谋、事后掩隐的行为人作为共犯处理,其法理基础就在于行为人事先即明确知悉上游犯罪人要实施相关犯罪,做好了为其提供掩隐帮助的准备,从心理上 and 犯罪进程上对上游犯罪人起到支持、推动作用,上下游之间要存在一定的配合协作关系,否则难言形成实质意思联络。如果行为人明知上游犯罪人即将实施水运物流领域侵犯财产犯罪,而约定为其提供事后掩隐帮助,如销赃、仓储或者转运等,可以认定为“事先通谋”的共犯。而事中加入后形成实质意思联络的,也可以成立上游犯罪的共犯。与之不同,如果仅在上游犯罪既遂后介入,提供收购、代

销、转移帮助的,则应按掩饰、隐瞒犯罪所得、犯罪所得收益罪论处。

5.关于犯罪竞合的处理。《意见》第7条明确:“在水运物流运输、装卸、储存、配送等环节,实施侵犯财产犯罪,同时构成危险作业、危险物品肇事、污染环境等其他犯罪的,依照处罚较重的规定定罪处罚。”具体适用之中,首先应判断是同一行为同时触犯数罪,还是相互独立的多个行为同时触犯数罪。属于同一行为同时触犯数罪的,依照处罚较重的规定定罪处罚;属于多个行为分别构成犯罪的,则应依法并罚,确保评价周延、罚当其罪。

(三)管辖规则与跨区域案件的犯罪数额标准

水运物流领域侵犯财产刑事案件多跨航段、跨港区、跨行政区划发生,犯罪行为与犯罪结果可能分布在装货、航行、停靠、过驳、卸货、仓储、交付等多个节点。实践中,依法准确确定案件管辖以及跨区域案件的犯罪数额标准,将直接影响案件处理。为此,《意见》第8条和第9条对此提出明确指导意见。具体适用之中,应当注意把握以下两点:

一是在涉多个犯罪地的情形下准确选择立案侦查地。《意见》第8条规定:“水运物流领域侵犯财产犯罪案件由犯罪地的公安机关立案侦查……”需要注意的是,在水域物流领域实施侵犯财产犯罪,由于犯罪行为可能持续时间较长、跨越多个地区,故易于出现多地均属犯罪地的情况。此种情形下,确定由其中何地立案侦查,应当结合交接记录、计量方式、封缄状态、监控视频、航行轨迹、人员操作权限等证据,优先选择最有利于固定证据、锁定犯罪嫌疑人、追查货物流向的地点立案侦查,并尽早明确主办机关,最大限度避免因管辖争议耽误证据收集和追赃挽损。

二是准确适用犯罪地点无法查证的跨区域案件的定罪量刑标准。《意见》第9条规定:“对跨地区实施的水运物流领域侵犯财产犯罪,犯罪地点无法查证的,犯罪数额是否达到‘数额较大’‘数额巨大’‘数额特别巨大’,应当根据受理案件所在地省、自治区、直辖市高级人民法院、人民检察院确定的有关数额标准认定。”需要注意的是,只有在尽力查证仍难以确定犯罪地点的情况下,才宜适用该规则;对能够通过航行轨迹、作业记录、计量数据、通讯联络、资金流向等确定犯罪地点的,应按照犯罪地的有关数额标准认定。

(四)证据的收集与审查判断

水运物流领域侵犯财产刑事案件的取证工作具有明显的行业特点和专业要求。这类案件通常涉及环节多、链条长、技术性强,证据种类繁多且具有易变性等特点。船舶航行数据、货物交接记录、计量单证等关键证据往往分散在不同主体之间,且电子数据易被覆盖或篡改,涉案货物可能被快速转移、销售,这都对证据收集审查带来了挑战。《意见》第10条至第13条针对这些特点,对此类案件的证据收集与审查判断提出了具体要求。对此,可以从以下3个方面加以把握:

一是公安机关应树立全面取证意识,围绕犯罪构成要件和量刑情节,依法、及时、规范地收集固定证据。要特别注重提取能够反映物流全流程的关键证据,如涉案船舶的船舶文书、航行日志、航线轨迹、装卸船记录、通话记录、销售合同、转账记录等证据材料。对于重大、疑难、复杂和社会影响大、关注度高的案件,公安机关可以商请检察机关提前介入,就案件定性、证据收集、法律适用等提出意见。

二是检察机关要依法履行法律监督职责,完善刑事指控体系,加强对证据的实质审查。不仅要审查单个证据的真实性、合法性、关联性,更要注重证据之间的相互印证,判断是否形成完整的证明体系。对于证据不足的案件,需要补充侦查的,检察机关应按照最高人民法院、公安部《关于加强和规范补充侦查工作的指导意见》(高检发〔2020〕6号)的要求,制作具体、详细的补充侦查提纲送公安机关。

三是人民法院应当坚持证据裁判原则,围绕与定罪量刑有关的事实情节进行审查、认定,确保案件事实清楚,证据确实、充分。要注重审查证据来源的合法性,对非法证据依法予以排除;要分析证据与待证事实之间的证明关系,判断证据之间是否存在矛盾以及矛盾能否得到合理解释。

此外,需要注意的是,《意见》第13条规定:“办理水运物流领域侵犯财产刑事案件,确因客观条件限制无法查明被害人的,可以结合经查证属实的水运物流合同、银行账户交易记录、第三方支付账户结算交易记录、通话记录、电子数据等证据,结合犯罪嫌疑人、被告人供述,综合认定被害人及相关犯罪事实。”这是针对实践中确因客观条件限制无法查明被害人的特殊情形作出了规定,在此种情形下,

可以结合书证、电子数据等客观证据综合认定相关事实。

（五）涉案财物的价值认定与处置

涉案财物的价值认定与处置是水运物流领域侵犯财产刑事案件办理的关键环节，直接关系到刑罚裁量结果和追赃挽损效果。这类案件中的涉案财物往往具有价值高、种类多、流转快、易损耗等特点，其处理工作面临诸多挑战。《意见》第14条至第18条对此作出了具体规范指引。

一是准确认定价值。《意见》第14条规定：“涉案货物的价值，可以根据销赃数额认定；无销赃数额，销赃数额难以查证，或者根据销赃数额认定明显不合理的，根据市场价格认定。”这就确立了“一般根据销赃数额认定，特殊情形以市场价格认定”的规则，可以最大限度地适应实践复杂情况，降低追诉成本，提高司法效率。一方面，销赃数额最能直接反映犯罪行为的实际危害，通常情形下应作为首选认定依据，既具合理性，又便于操作；另一方面，在无销赃数额，销赃数额难以查证，或者根据销赃数额认定明显不合理时，以市场价格作为补充认定标准，亦是方便易行，且有利于实现罪刑均衡。具体操作之中，采用销赃数额认定时，要注意审查销赃数额的合理性，如果根据销赃数额认定价值导致量刑畸轻或者畸重的，则应当根据市场价格认定。而采用市场价格认定时，一般应当以犯罪行为发生时的市场行情为基准，确保价值认定的客观公正。

二是及时处置财物。《意见》第15条规定：“对于涉案船只、货物等，办案机关在采取拍照、录音录像、货物数量认定、提取样品等方式固定证据后，依法妥善保管。被害人确定的，应当依法及时返还；被害人暂时无法确定的或者原主不愿接收的，对易损毁、灭失、变质等不宜长期保存的物品，可以依法先行处置。”这充分体现了“证据优先、兼顾效率”的原则，要求办案机关在处置涉案财物前，应当通过拍照、录音录像、提取样品等方式全面固定证据。在此基础上，对不同类型的涉案财物可以采取差异化的处置措施。对权属明确的财物，要及时返还被害人，最大限度减

少损失；对易损毁、灭失、变质等不宜长期保存的物品，可以依法先行处置。

三是规范处置程序。刑事诉讼始于侦查，对涉案财物的规范处置，不仅要在审判环节做好审查处理，更要在审判之前的侦查、提起公诉环节做好证据收集、提出意见等工作，以最大限度形成工作合力。由此，《意见》第16条至第18条对涉案财物的证据收集、提出处理意见等作出规定，要求建立完整的财物清单制度，详细载明财物的名称、数量、权属、性质等情况，并要求公安机关在移送审查起诉时、检察机关在提起公诉时，均应当对涉案财物的处理提出具体意见，以便于后续环节对涉案财物的全面审查和准确处置。人民法院受理案件时，对未随案移送与涉案财物有关的证据材料或者未就涉案财物处理提出具体意见的，可以通知人民检察院补充；人民检察院接到通知后应当按时予以补充。

（六）健全长效工作机制

治理水运物流领域侵犯财产犯罪，应当坚持系统观念，构建长效机制，实现惩治与预防的有机结合。《意见》第19条和第20条着眼于长效治理，提出了相关工作要求。

一是推动行业治理。对于办案中发现的行业管理漏洞、监管盲区等普遍性问题，要及时通过发送提示函、检察建议书、司法建议书，向相关行业主管部门和企业提出针对性意见建议，将个案的办理效果拓展、转化为促推行业治理的成效，实现“办理一案、规范一片”。

二是加强法治宣传教育。要认真贯彻落实法治宣传教育法，落实“谁执法谁普法”责任制，将法治宣传教育融入案件办理过程，结合工作职责，运用依法公开审理案件、法律文书释法说理、发布解读典型案例等方式，开展法治宣传教育。要创新宣传方式，运用多种载体开展生动直观的法治宣传，提升全行业的法治意识，从源头上预防犯罪发生，为行业健康发展营造良好法治环境。

（作者单位：最高人民法院）