

# 为现代航运构筑法治保障

□ 全媒记者 黄玲

9月6日，一场别开生面的法治航运高峰论坛在南京举行，来自政府机构、航运企业、航海院校的近100名代表齐聚一堂，就如何为发展现代航运提供法治保障、为建设航运强国提供法治支撑建言献策。本次论坛聚焦“一带一路”倡议、长江经济带建设和长三角一体化发展下亟待解决的法治问题，深入探讨航运法治发展的新趋势。

## 期待探索船员维权法律援助新模式

船员是航运业持续健康发展不可或缺的力量，也是建设航运强国、海洋强国，服务国家战略的重要支撑。截至2018年年底，我国共有注册船员157.5万人，位居世界第一，同比增长6.2%；外派海员达14.6万人次，同比增长5.1%。

论坛上，原大连海事大学校长吴兆麟作了《“无效果无报酬”船员维权法律援助新模式初探》的主题演讲，他指出建设和发展数量充足、质量优良、结构合理的船员队伍是我国实施“海洋强国”战略和“航运强国”战略的重要保障。但当前船员队伍并不稳定，船员职业缺乏吸引力，船员合法权益时常受到侵犯，而船员维权存在很多困难，应该引起高度重视。由于国家现行法律援助制度不能完全解决船员维权难的问题，因此需要研究探讨收费法律诉讼和免费法律援助之外的，其他切实可行的船员维权法律援助模式。他认为，将“无效果无报酬”的海上财产救助原则引用到船员维权法律援助中是一种值得探讨的新模式，他建议并期待新成立的江苏泰有律师事务所成为船员维权法律援助新模式的探索者和先驱者。

据介绍，泰有律师事务所集聚一批优秀律师，擅长海事海商领域案件，致力于为船员维权提供援助，专注于普及和提高航运人的法治意识，他们将以高度的政治责任感和使命



长江口。

感推动法治航运、法治长江建设。

## 呼吁完善水上交通事故刑事追责法律制度

大连海事大学教授陈鹏在论坛上表示，当前我国《刑法》有关交通肇事的法律制度还需进一步完善，目前针对陆地和铁路运输有明确的肇事追责法律条款，而大部分水上交通（航海）肇事案件依照陆上交通的相关法律条款来执行，没有“水上交通肇事罪”的独立罪名，但水上交通和道路交通在特点上存在诸多差异性。因此他呼吁，应按照水上交通（航海）的客观规律，通过科学系统的比较和研究，就水上交通肇事专题对我国《刑法》做出相应的修改，形成专门的水上交通肇事刑事法律制度。同时，他还呼吁在高校设立刑法（海事）本科专业和刑法学科海洋海事研究方向，开设海事司法和法务人员专业培训课程等。

此外，目前我国沿海和内河水路

货物运输相关的法律只能依据《合同法》，但《合同法》中并没有针对水路运输行业的具体体现，因而业内相关人士热切期待《海商法》修改并扩大适用范围。

对此，大连海事大学法学院副教授蒋跃川提出，现行《海商法》不适用于包括内河货物运输在内的水路货物运输合同，也不适用于内河旅客运输合同，同时其各章的规定基本不适用于内河船舶。他建议，鉴于将《海商法》的全部制度均扩大适用于内河航运和内河船舶存在一定难度，可将其扩大适用于内河货物运输（以及沿海货物运输）、内河船舶优先权、海事赔偿责任限制等有迫切需求的领域，其他领域则可维持不变。

## 强化法治建设 筑梦航运强国

党的十九大就“深化依法治国实践”问题作出了部署，强调：“全面依法治国是国家治理的一场深刻革命，必

须坚持厉行法治，推进科学立法、严格执法、公正司法、全民守法。”

原长江海事局党委书记韦之杰认为，在建设航运强国和现代化长江航运的进程中，法治航运、法治长江建设不可或缺。他建议，建设法治长江应包含四个方面：一是构建航运法律体系，包括《长江法》《海商法》等扩大适用内河水路上运输，完善法律、规章体系和标准规范体系；二是严格综合行政执法，海事机构应承担水上综合执法，包括《水上交通安全法》《港口法》《航道法》《航运法》等；三是推动航运公正司法，包括海事法院、海事海商仲裁、海事海商律师及航运法律服务等机构；四是航运人员忠实守法，包括普法宣法、崇尚法治。

“中国由航运大国走向航运强国，应在国际航运公约和规则制定中发出更多的‘中国声音’。”韦之杰认为，我国今后的方针应由基本履约转变为履约为主、立约为辅，再转为履约和立约并重。

## 警务科技显神威 多方协助破疑案

侦查方案被一一否定，侦查工作似乎陷入了死胡同。就在一筹莫展之时，长航苏州警方通过江苏省公安厅最新研发的大数据分析系统为该案寻找到的突破口。

经过大数据对3艘受害船舶的路径分析，准确画出被害船舶的航行轨迹。最终，长航苏州警方锁定了一艘嫌疑船舶，随后便顺藤摸瓜，成功锁定该案各嫌疑人的基本信息。

5月22日凌晨，长航苏州警方联合无锡警方、张家港出入境边防检查站，组织出动警力120余人，分别在江苏无锡、苏州、湖州、盐城、常州等5地合力收网，成功抓获涉嫌抢劫犯罪集团成员26人，缴获大批迷彩服、金属手铐、催泪喷雾器、器械等作案工具。

最终，王某仁等犯罪嫌疑人如实交代了作案经过。经查证，该团伙分工明确，作案10余起，涉案金额达到1500余万元。目前，长江航运公安局苏州分局已抓获35人，逮捕18人，案件还在进一步办理当中。

## 守一方初心 护一江碧绿

汛情就是命令，汛情就是集结号！

面对洪流，桂林海事局干部职工众志成城，勇往直前，用毅力和果敢担起守护人民群众安全的重任，其救人事迹先后得到中央及地方媒体宣传报道。

## 以创新引领 打造智慧监管新模式

4月19日9时06分，在漓江磨盘山码头水域，“宏发06”船船员黄某在船舶航行期临水作业时未穿救生衣，被漓江沿线的高清监控摄像头拍个正着。未遵守水上安全交通法则的黄某将面临桂林海事局漓江海事处工作人员的上门调查询问以及一份《海事处罚行政决定书》。

据记者了解，目前在漓江全线已有52个高清监控摄像头，实现了漓江航线各客运码头、主要浅滩、通航密集区及事故易发区监控的全覆盖；并且，漓江及“两江四湖”航线上全部220艘旅游客船的船载GPS和VHF

日前，上海海事法院对一起海上货运代理合同纠纷案作出一审判决，驳回了原告托运公司的全部诉请，案件判决后，双方当事人均未上诉。

据悉，案件发生时，正临近印度尼西亚一年一度的斋月，货代公司不慎丢失正本提单并耗费8天时间办理电放手续。托运公司认为货代公司丢失提单导致放货临近斋月期，造成迟延提货，应对超期损害负全部责任，遂将货代公司诉至上海海事法院，要求赔偿集装箱超期使用费和码头超期堆存费等损失2813美元。

## 提单丢失 延迟放单引纠纷

据上海海事法院相关负责人介绍，当时，一批货物从上海港运至目的港印度尼西亚SEMARANG，托运公司与货代公司签订《海运货物委托代理协议书》，由货代公司代为办理海运货物出口订舱等货运代理服务。2017年5月8日，货物到达目的港，托运公司通知货代公司电放提单。孰料，货代公司不慎丢失正本提单，无法交由船公司办理电放提单手续。

因印度尼西亚斋月（5月27日至6月26日）即将来临，届时清关效率将大大降低，为此托运公司非常着急。经协商，货代公司立即登报挂失提单，后于5月16日取得重新签发的提单，并于当日交由船公司办理了电放提单手续。6月5日，印尼目的港的收货人提取了货物并于6月8日返还集装箱，为此产生了集装箱超期使用费和码头超期堆存费。

随后，托运公司要求货代公司向船公司申请减免费用，船公司回复称集装箱免费堆存期至5月22日，因斋月期间可以正常提货，收货人的提货时间不在合理范围内，为此拒绝了申请。

## 法院驳回原告全部诉请

因协商不成，托运公司将货代公司诉至上海海事法院，要求赔偿集装箱超期使用费和码头超期堆存费等损失2813美元。

原告托运公司诉称，因被告货代公司丢失提单，导致货物不可避免进入印度尼西亚的斋月期，造成货物滞留港口、提货延误，因被告的责任导致原告合法权益受到侵害，被告应当对此承担赔偿责任。

被告货代公司辩称，原告没有提供证据证明实际损失及实际损失金额；原告所称损失与被告无关，是收货人提货延迟所致，提货延迟的损失与被告行为没有因果关系，不应当由被告承担责任。

法院经审理后认为，原告主张印度尼西亚斋月导致目的港清关提货放缓，但当年的5月27日进入斋月，提货人应当可在此之前完成提货；原告并未提供有效证据证明临近斋月时港口提货会陷入停滞，或者客观上无法在集装箱免费堆存期之前完成提货；目的港额外费用的产生不排除收货人自身原因或其他原因所致，原告提供的证据不足以证明被告丢失提单所导致的延期与损失的发生有法律上的因果关系。

据此，法院遂作出上述判决。

## ■法官说法

本案承办法官张健介绍，作为国民大多信仰伊斯兰教的印度尼西亚，斋月期会对该国的工作和生活节奏产生较大影响，这也是多数向印度尼西亚出口货物的卖家选择避开斋月的原因。斋月期内港口提货效率会相对较低，但并不会陷入停滞。

张健分析，被告丢失提单确实使得放货期延后，但其办妥放货手续之时距离进入斋月尚余十天左右，应当足够收货人在集装箱免费堆存期前完成提货；原告主张被告丢失提单行为导致提货临近斋月，造成迟延提货而产生大额集装箱超期使用费和码头超期堆存费，其提供证据和理由均较为牵强，合议庭难以支持；目的港国家特殊因素（如斋月）是国际货物运输、货运代理案件审判中的重要考虑因素之一，但主张因此受损的当事人应就这一因素与其损失之间的因果关系承担证明责任。



上海港。本版图片来源于本报资料室

（上接第1版）

深入开展便民工作，是提升服务的“关键一环”。

桂林海事局全州办事处副处长李雄文向记者讲述了他们多年来为渡工们的默默付出：“我在桂林海事局已经工作7年了，7年来，我局为渡工主动办理材料200多人次，并且做到了‘送证上门’。他们的工作属公益性质，补贴微薄，确实不易。”人性化的便民服务，换来了渡工们憨厚淳朴的笑容。“那些笑容，让我们心里暖暖的。”李雄文说。

郑婧向记者介绍，桂林海事局目前正逐步理顺行政审批“一站式”工作，优化人员配置和业务流程，以确保审批事项“最多跑一次”或“一次不用跑”得以大范围实现。“我局为方便业务办理，建立了多个QQ群和微信群，可以说已将通信工具运用得‘淋漓尽致’了”。

## 抗洪冲在前 只为保一方百姓平安

进入暑期，广西地区暴雨频频，6月6日至10日、7月7日至9日、7月12至13日，桂林分别迎来了三轮强

降雨过程，桂林海事局辖区内的桂江、湘江、资江、洛清江等主要河流均反复出现超警戒洪水的情况。

面对滔滔洪水一次又一次的威胁，桂林海事坚持外部船舶、排筏安全监管与内部安全监管两手抓，守护一方百姓平安。

多次参与抗洪抢险的李雄文说：“像今年这般复杂的情况，不仅是我，连单位已经51岁的老同志也是头一回见！但是一个党员就是一面旗帜，人民的生命和财产安全永远要放在心中第一位。”

6月9日9时20分，桂林海事局指挥中心接到群众报警称：全州县部分村庄受洪水影响，村民被围困在家，无法转移，情况危急，请求救援。接报后，桂林海事局立即指派全州办事处救援人员迅速赶赴现场开展救援。到达现场后，救援人员发现有群众家一楼被淹，群众在二楼被困，无法自行登艇，于是他们一边用登山绳辅助，一边搭成人梯，成功将被困人员救出。

6月10日，在全州县文桥镇白毛村，由于连续强降雨，导致该村在3公里的道路出现十几处塌方，断电、断网，与外部失去联系，接到求助信息

后，海事救援人员立即赶赴现场运送救灾物资。在此次抗洪抢险过程中，桂林海事局成功组织实施营救行动3次，安全转移被洪水围困群众21名，运送救灾物资方便面50箱、大米2吨。

7月9日9时50分，受洪水影响，桂林灵川大圩毛洲岛船舶封航，进出岛唯一交通方式中断，岛上有两名儿童高烧不退需紧急送医，另有一名怀孕8个月的孕妇急需转移。面对紧急救援，桂林漓江海事处立即采取行动，派出骨干党员联合漓江风景名胜

区管理委员会综合执法支队执法人员共10人，驾驶3艘执法艇前往现场开展救援。可是救援困难重重——原本尝试靠泊毛洲岛码头，但因持续暴雨，上流来水湍急，毛洲岛码头已经全部被洪水淹没，且水中不时有障碍物影响，救援人员多次尝试但仍无法成功靠泊。救援人员立即采取措

故’。”罗新贵向记者介绍。

除智慧海事建设颇有成效之外，桂林海事局在污染“零排放”方面的成绩单也格外亮眼。

罗新贵自豪地介绍道：“自2017年5月10日，《桂林漓江旅游客船污染物监督管理规定》颁布实施以来，各类船舶的油污水就必须到岸上指定的油污水接收点排放，经过执法人员几番防污染专项检查，至今，漓江‘零排放’的监管水平仍走在全国内河水域防治船舶污染管理的前列。”

记者还了解到，2017年底，漓江上的旅游客船开始启动30年来的规模最大的“大换血”——新能源船舶代替了传统的油船，漓江之旅成了名副其实的绿色之旅。“目前桂林两江四湖及临桂新区湖塘水系有3艘纯电动电力船舶投入使用，漓江精华游电油混合动力船舶也在加紧筹建中。”罗新贵说。

不忘初心本色，抓住科技机遇，奋进拼搏发展。唐明华表示，“下一步，桂林海事局将从‘心’出发，继续发扬不惧艰险、万事为民的无私奉献精神，勇攀科技高峰，以智慧海事为武装，推动广西海事迈上高质量发展‘快车道’。”