

港口企业涉海事纠纷增多 海事法院提醒相关部门高度重视

记者 董小军 通讯员 王舜华 文/摄

近日，宁波海事法院召开新闻发布会，首次以中英文双语形式，发布2016年度浙江海事审判工作白皮书。

海事法院在总结了海事审判工作取得的成绩的同时，也对在审判中发现的各类损害、破坏航运市场运营秩序的行为作了详细分析，向社会提出了警示。如在一些执行案中，法院依法拍卖船舶后，少数船舶所有人恶意对抗法院对船舶的移交，带领船员拒不交船，对法官的劝解不予理会。一些涉案的修船厂则以停靠费等未清偿为由拒不交船，挑战司法权威。

近年来，港口企业涉及海事海商纠纷明显增多，海事法院提醒相关部门高度重视。据统计，2015年和2016年，海事法院受理此类案件的数量分别为45件和76

件，递增速度较快。纠纷类型主要为码头建造合同纠纷、海难救助合同纠纷、船舶触碰损害责任纠纷、港口作业纠纷等。

港口企业频频涉及海事海商纠纷，不仅与国内外经济形势下行，客观上造成企业经营困难有关，也与一些港口企业从业人员风险意识不强，管理制度不完善，在发生纠纷后未能正确及时应对有直接关系，并因此而陷入被动。一些企业在发生人员伤亡、海事纠纷后，为消除影响，采取隐瞒、拖延等方法自行处理，致使损失扩大。还有一些港口企业在处理纠纷时明显缺乏专业性，如未正确识别合同相对方的身份、未审查担保函内容、未及时起诉等，海事法院披露了一起典型案例：

两年多前，一艘外轮在进港时触碰了我市某港口企业所属的码头，造成较大的财产损失。事故发生后，该企业要求肇事方提供财产担保。船方联系了案外人进行担保，但其提供的担保函载明，担保对象是涉案船舶的光船承租人，而船方却未披露光船承租人的身份信息。这个重大隐患未被这家港口企业发现。此后，双方曾就赔偿问题进行多次谈判但未取得一致结果。眼看着法律所规定的诉讼时效将至，这家港口企业匆匆向海事法院提起诉讼。但在案件审理时，这家企业无法证明被告系涉案船舶的光船承租人，因此而陷入被动。

针对港口企业涉诉案增多的实际，宁波海事法院提出了有针对性的建议。当前，经济形势复杂多变，不可测因素较多，港口企业一定要强化法律风险意识，把更加规范化作为企业经营和发展的方向，逐步建立起由法律风险信息采集、风险评估、预案制订、措施实施、结果反馈、风险预防等环节构成的风险防范机制。企业管理人员和重要技术岗位上的人员要提升业务操作技能，统一操作流程。在发生纠纷，尤其是发生涉外纠纷时，应树立全局观念，依法规范应对。在纠纷的具体处理上，避免和防止使自己陷入被动，高度重视担保的可靠性与责任主体的准确性，选择最有效的解决途径。

海事法院还提出，在发生重大海事事件时，相关机关要进一步提高依法行政的自觉性，海事、港口行政管理机构如因公共利益或行政管理需要，指挥或调遣港口企业，应尽量发出书面指示，以便港口企业在事后向相关责任主体主张权利。

此外，加快修改我国港口法及相关法律，协调刑法、民法、行政法等领域的交叉关系，明确港口经营许可性质、港口企业类型。



海事法院法官到码头办案。

案例精选

海事法院成立25年来，审结了一批难度大、法律关系复杂的海事纠纷，成为我国海事审判中的经典。在《2016年浙江海事审判情况报告》白皮书中，共披露了五个典型案例，下面是其中之一例：**承运人以货物原因导致火灾为由留置货物，需提供有效证据证明火灾原因。**

2014年2月，明鼎公司为购买一批散装五金电器，与东晟公司签订《销售合同》。同年3月，船舶代理人代表承运人被告瑞海公司签发提单，载明托运人为东晟公司，收货人和通知人均明鼎公司，船名为“永顺”轮，装货港为日本大阪，卸货港为中国宁波。“永顺”轮登记所有权人为瑞海公司，经营管理者为被告瑞海公司。2014年3月16日，“永顺”轮在驶往宁波港途中，船舱冒烟起火，次日下午火全部熄灭。瑞海公司以货物自燃导致船舶起火为由向明鼎公司索赔，明鼎公司则要求船方交付货物并赔偿延迟交货损失，均无

果。同年4月18日，“永顺”轮靠泊宁波港码头卸货，涉案货物堆存于宁波港某堆场。明鼎公司为加工利用进口废金属，向案外人支付场地租金、货物堆存费若干，并在协商未果后诉至法院，请求判令瑞海公司与瑞海公司立即交付货物，否则赔偿损失。

【裁判要点】

海事法院经审理认为，关于火灾原因，瑞海公司虽主张系货物自燃导致船方遭受相应损失，但未能提供有效证据予以证明，该项抗辩证据不足，不予采信。关于责任承担主体，瑞海公司系涉案海上货物运输的承运人，瑞海公司系承运船舶“永顺”轮的经营管理人，具体参与涉案货物扣留及与明鼎公司等各方就货物放行提供担保、赔偿等事宜，两被告实施非法留置涉案提单项下的全部货物构成共同侵权，应共同赔偿合理损失。关于损失认定，明鼎公司为拆解进口涉案废金属电器租赁场地，并避免损失扩大而积极联系后续货物进场，场地租金可参考其进口货物频率与涉案货物所占全年进口用于拆解货物的比例酌定，码头堆存费系涉案货物非法留置所致，金额基本合

理，予以认定。

【典型意义】

本案对如何审查承运人关于货物原因引发火灾，能否据此留置留置货物，具有较强的典型意义。首先，船方对货物的留置必须符合法定条件。根据我国海商法第87条规定，承运人在特定情形下可以在合理的限度内留置债务人的货物，前提是债务人应当向承运人支付的运费、共同海损分摊、滞期费和承运人为货物垫付的其他费用没有付清，又未提供适当担保；除此之外，船方无权留置留置货物。

其次，火灾原因的证明问题。本案中，船方以货物自燃导致船方遭受损失为由主张留置货物，须证明该火灾系货物原因所致。但其未能提供有效证据证明曾向有关机关报案或其他有效的事故原因证据，应承担举证不能的不利后果。此外，本案承运人与货主双方协商陷入僵局，双方损失均在扩大，此时，货主向海事法院提供充足担保后申请海事强制令，要求船方先行交付货物，进而提起本案诉讼，符合经济效益原则，有利于减少损失与化解矛盾。



海事法官深入船坞调查案情。

相关链接一

海事审判，在探索中前行

宁波海事法院成立于1992年，是浙江省唯一的专门从事一审海事海商、海事行政案件的法院。

近年来，随着社会经济的高速发展，我国确立了全面开发利用海洋战略、“一带一路”倡议、海洋强国建设战略、长江经济带建设战略、舟山自由贸易港区与江海联运服务中心建设战略，这些重大目标的确立，不但给海事审判提出了更高的要求，也为海事法院立足浙江区位优势与开放优势，主动延伸职能，更好地发挥审判职能，全面提升办案效率和质量提供了坚实的基础。在这一背景下，宁波海事法院以推动我国海事司法向高水平发展作为目标，出台了一系列改革和创新措施，加强海事审判的规范化、制度化建设，海事审判工作走在全国前列，并在国际产生了一定的影响。该院全年收结案总数连续五年位居全国海事法院首位。

(一) 健全制度，规范行为

海事法院坚持问题导向，围绕司法改革和从严治院目标，制定和修改32项规章制度，基本形成便于遵循、便于落实、便于检查的制度体系。通过调研，该院就船舶优先权行使、未经登记所有权能否要求停止执行船舶、船员劳务纠纷疑难问题等进行研究，形成业务规范。

(二) 阳光司法，接受监督

去年，宁波海事法院在门户网站公布了36件社会关注度较高

的海事海商案件庭审录像。在中国裁判文书网公布裁判文书3430份。开通微信平台，及时向社会公布审判信息。在国家、省市级媒体刊发我院工作动态和审判状况258篇。

(三) 畅通机制，便民诉讼

去年，海事法院开通了网上立案，共立案20件。对确有经济困难的293起案件当事人缓、减、免诉讼费共计35.53万元。为方便群众诉讼，法院组织巡回法庭，到交通不便的海岛开庭共21次，审理案件200余件。去年，海事法院依法适用小额诉讼程序审理了902起案件。全面实施庭审语音识别技术完善庭审记录，85%以上案件庭审以录音录像代替书面记录。

(四) 加强学习，提升能力

为打造一支懂法律、懂专业、懂外语，具有国际视野的高水平专业法官队伍，海事法院采取各种有效方法，持续推进极具特色的人才培养建设项目。该院首批遴选出的28名员额法官，全部具有正规的研究生学历，基本能用双语审理案件。

(五) 明确目标，扩大影响

去年，海事法院制定了参与国际海事司法中心建设的21条规划，明确了今后五年的发展目标。该院连续6年发布专题白皮书，开通英文版网站，发布英文案例。该院主办的《海事司法论坛》新设英文目录和内容摘要，编发了温州法庭20周年典型案例特刊。



海事法院对涉案船舶进行司法拍卖。



宁波海事法院温州法庭法官在现场调解一起船员人身重大伤害赔偿案。

相关链接二

前瞻：机遇和挑战并存

2016年，宁波海事法院共受理案件6116件，收案标的金额72.34亿元。结案6337件，结案标的金额58.21亿元。同期结案率103.61%。

新收一审案件4023件，办结4007件，同比分别下降23.39%和18.87%。新收海事行政案件10件，同比增长2.3倍。

新收当事人涉外、涉港澳台案件316件，占一审案件的7.85%。审结376件，其中，涉外案件220件，涉港澳台案件156件，同比分别增长81.8%和220%。

一线法官人均办案数145件，二审改判发回率3.4%，同比分别下降17.8%和7.6%。调解撤诉率57.72%，民事调解案件自动履行率38.1%，同比分别上升5.1%和14.1%。

新收执行案件2093件，同比下降11.4%，办结2320件，同比增长9.5%。接受其他法院移交、委托执行案件235件，受理执行异议

案件52件，同比分别增长28.4%和70%。

扣押船舶97艘，拍(变)卖成交船舶68艘，成交额6.08亿元。

去年，海事法院的温州、台州、舟山三个派出法庭共受理各类案件3364件，审(执)结案件3416件，分别占全院收、结案总数的55%和53.9%。

海事纠纷总量可能稳中有降

海事法院的收案数量从2012年起迅猛攀升，2015年为7614件，2016年降至6116件。海事纠纷总量的下降，有两方面原因：一是海事诉讼已消化了相当比重的海事纠纷，不少中小航运企业的船舶通过法院司法拍卖得到处置，部分船舶修造企业进入破产重整及清算程序；二是航运市场的逐步回暖，航运企业盈利能力提高，新的纠纷数量减少。基于上述原因，根据目前经济发展态势，预计2017年的海事纠纷总量

稳中有降。

海事行政、刑事审判面临新机遇、新挑战

《最高人民法院关于海事法院受理案件范围的规定》已运行一年，海事法院已积累了一定的海事行政诉讼经验。2016年8月2日施行的《最高人民法院关于审理发生在我国管辖海域相关案件若干问题的规定》等法律突出了保护我国海域主权和海洋渔业资源的司法理念，明确海事法院受理海洋生态环境污染和海事事故引发的海事案件，为海事法院进一步探索受理相关行政、刑事案件提供了良好契机。最高人民法院已指定相关海事法院试点审理海事刑事案件，可能在总结经验基础上向浙江推广。由于船舶和船员国际化程度高，相关事实发生在海域，证据固定难，且易受到外方关注，此类纠纷的审理将给海事法院带来全新挑战。