

宁波海事法院发布全国首份涉外渔业纠纷审判情况白皮书—— 让远洋渔业更有“章法”

记者 董小芳 通讯员 王舜毕

日前，宁波海事法院发布了中英文双语版涉外渔业纠纷审判情况白皮书。这也是全国首份专题针对涉外渔业纠纷情况的白皮书。

近年来，随着我国海洋强国战略的深入推进和远洋渔业的不断发展，我国的远洋渔船越来越多地走向世界，随之而来的涉外纠纷也相应增多。如何有效防范、化解纠纷？如何借助法治的力量，推动远洋渔业健康发展？围绕白皮书，记者进行了深入采访。

A 现状 总量呈上升趋势



林某等人于舟山市某远洋渔业有限公司签订劳动合同后，便随该公司的渔船到印度尼西亚海域作业。4个月后，印度尼西亚渔业政策发生变更，致使该公司的渔船不能出海作业。于是，该公司在印度尼西亚的渔船全部回港停止作业，与林某等人之间的劳动合同也因无法履行而解除。

之后，因该远洋渔业公司一直未能支付所欠工资，林某等人遂向舟山市劳动人事争议仲裁委员会提起仲裁。舟山市劳动人事争议仲裁委员会裁决该远洋渔业公司应支付林某等人相应工资，该公司不服裁决，诉至宁波海事法院。

最终，宁波海事法院经过审理，依法判决该远洋渔业公司应向林某等人支付相应工资并驳回该公司的其他诉讼请求。

诸如此类的船员劳动合同纠纷，是涉外渔业纠纷中最常见的纠纷类型。

据宁波海事法院统计，2016年至2020年，该院共受理涉外渔业案件（指案件当事人、合同履行地、合同发生地、合同缔结地和侵权行为地等有涉外因素的渔业生产经营相关案件）267件。其中2018年受理18件，2019年受理57件，2020年受理103件，受理案件数量总体呈上升趋势。

在受理的267起案件中，船员劳动合同纠纷有180件，占比67%。除此以外，案件的主要类型

还有海上货物运输合同纠纷、船舶共有纠纷、海事海商纠纷、海事债权确权纠纷、船舶建造合同纠纷、海上人身损害责任纠纷、船舶碰撞损害赔偿纠纷等。

2017年3月，原告李某某与被告某远洋渔业有限公司签订远洋捕捞劳动合同，随后随船赴南太平洋作业。2018年11月，原告突发脑梗死导致右侧肢体偏瘫，事发时船舶距夏威夷约700海里。被告当日开始联系各方申请船舶进美国夏威夷港。5天后，原告被安排至夏威夷港当地皇后区医疗中心救治，后转回国内治疗。被告为原告垫付医疗等各项费用合计72万余元。

原告认为，因持续21个月的南太平洋海上工作，导致身心受损并致残，被告作为雇主应承担全部赔偿责任。2020年2月，原告向宁波海事法院提起诉讼。

宁波海事法院经审理认为，被告对其尽到了及时救治的义务，该疾病的突发及其不良后果系其自身疾病及外部因素共同所致，故酌情认定被告承担30%责任，鉴于被告已垫付72万余元，经抵扣，无须再向原告支付赔偿金。

“案件总数量的上升，一方面反映出近年来浙江沿海地区远洋渔业的不断发展壮大；另一方面也暴露出远洋渔业企业管理不规范、产业发展模式亟待转型等问题。”宁波海事法院相关负责人说。

大，是远洋渔业的显著特点。因此，维护船员队伍的稳定性，尤其是保障特殊岗位的持续运转，对渔业捕捞作业的安全与收益具有直接影响。但从实践来看，船东对远洋渔船掌控能力较弱。其间，若船员违反合同约定，提前下船回国，或坐地起价，甚至跳槽换岗，尤其是船长、大副、轮机等一些关键岗位的船员变动，将直接造成船舶无法正常作业，损失巨大。

另外，海员证的申请和注销都由船东公司办理。结束合同关系后，如果船东公司未及时注销，或故意以此作为与船员议价谈判的筹码，目前还没有相应的措施制约惩戒。即使船员注销海员证的诉请得到法院支持，若纠纷不彻底解开，船员利益依旧难以保证。

其次是政策调整或阶段性举措引发的纠纷问题。

比如入他国渔区捕捞指标转让以及由此引发的相关问题。根据渔业协定，国家有关部门向渔村集体分配入他国的捕捞指标，许可符合条件的渔船进入他国专属经济区指定水域从事渔业活动。捕捞指标的分配和申请有严格的程序，在具体流转过程中产生的纠纷往往牵涉较广，案情复杂，争议较大。

再比如政策补助款的发放问题。国家对渔船从建造到运营再到拆解的“一条龙”式大力支持，吸引了大量的民间资本参与其中。根据相关规定，远洋渔船建造需由远洋渔业公司进行项目申报，个人无法直接作为项目责任单位。于是，通过挂靠在远洋渔业公司名下进行项目申报并申请船舶建造补助资金等的情况较为普遍。这种纠纷一旦诉至法院，往往具有涉案金额较

C 建议 从源头抓起防患于未然



从根本上防范纠纷，推动远洋渔业的健康发展，还需从源头抓起。

法官建议，增强尊重合同条款、按约履行的法制意识是基础。“要充分考虑远洋作业的特殊性，以审判职能来引导行业规范。”法官介绍，近年来，宁波海事法院在调研的基础上，结合船员劳动合同纠纷和海上人身损害纠纷司法实践，在广泛征求意见后，制订了《渔船船员劳动合同》范本。截至目前，象山县已有3000多人次使用范本签订合同，该地区劳务和人身损害赔偿数量下降近50%。

对于破坏正常生产经营秩序，不服从管理、怠于生产作业的船员，法院支持雇主通过法律手段维护自身权益；同时，加强船员的合法权益保障，及时解决船员欠薪讨薪、人身损害等民生问题。

另外，建议海事行政管理部门加强对船东配合申请办理或者注销海员证手

大、矛盾激烈，涉及面广、案情复杂等特点，审判难度较大。

再次就是船员出海作业突发疾病的救治及责任承担问题。

近年来，随着涉外远洋渔业的快速发展，远洋渔船作业过程中发生事故造成人员伤亡或突发疾病产生的纠纷并不少见。此类纠纷易引发两个方面的问题：一是如何保障船员人身安全，使其尽早得到救治。这也是船东和船员普遍关注的问题，因为船员在作业过程中发生意外事故或突发疾病，其救治难度远大于近海和陆地作业。二是纠纷发生后相应责任如何划分。有些案件中，船员的人身损害结果有其自身操作不当、自身疾病等因素，增加了责任比例的认定难度。

续，以及远洋渔船船员人证相符的管理，对于未按规定办理手续的予以惩戒措施，或者赋予船员一定的自力救济渠道，通过行政制度设计，将海员证办理和注销手续可能引发的矛盾平息在诉讼之前。针对政策调整或阶段性措施引发的矛盾纠纷，法官建议，应在立法层面提前研判，反复论证，广泛征求意见，充分考虑政策法规实施的法律风险和社会影响，防患于未然；在司法层面，加强法院与政府管理部门的沟通联动，引导依法行政，规范措施，严格程序，防止发生涉群体性社会风险，保障社会秩序稳定和行业健康发展。

对于船员出海作业突发疾病的救治及责任承担问题，在司法层面应秉持人身权益高于财产权益的原则，支持、鼓励并积极引导船东对意外伤害、突发疾病船员的积极救治，并体现在纠纷处理过程和结果中。充分考虑境外救治的难度和当事人双方都缺乏自主性的特点，在保护船员合法权益的基础上，合理分担责任比例。

“当然，加强法制宣传与培训不可或缺。”法官建议，司法部门以主动上门普法等形式，为涉外远洋渔业公司提供司法服务，规范企业管理，引导船东和船员树立自身为远洋渔业生产作业的参与者、维护者和建设者的身份认同感，履职尽责，从源头上杜绝纠纷的产生，保障远洋渔业健康持续发展。



▲法官在被扣押渔轮上检查设备。

▼法官对外轮进行扣押并派船接回远洋船员。



图 示



据宁波海事法院统计

2016年至2020年，该院共受理涉外渔业案件267件。其中
2018年受理18件
2019年受理57件
2020年受理103件

受理案件数量总体呈上升趋势

在受理案件中，船员劳动合同纠纷有180件，占比67%。此外，案件主要类型还有

海上货物运输合同纠纷 船舶共有纠纷
海事海商纠纷 海事债权确权纠纷
船舶建造合同纠纷 海上人身损害责任纠纷
船舶碰撞损害责任纠纷 等。

涉外渔业纠纷三类问题突出

- 船员与船东之间管理运作不规范问题；
- 政策调整或阶段性举措引发的纠纷问题；
- 船员出海作业突发疾病的救治及责任承担问题。

韩立萍 制图

B 困境 三类问题最突出



深挖案件背后的问题，对促进我国远洋渔业发展和保护远洋渔轮及船员的合法权益，无疑有着积极的作用。

从宁波海事法院近5年司法实

践来看，涉外渔业纠纷主要暴露出三类问题。

首先是船员与船东之间管理运作不规范问题。

远离陆地、作业周期长强度



▲办案法官给滞留在轮船上的乌克兰船员发放回国路费。

►法官登船对轮船实施扣押。

（本版图片由宁波海事法院提供）



新闻1+1

宁波海事法院不断探索远洋渔业纠纷“解法”

5年来，宁波海事法院在审判和执行各类远洋渔业纠纷案件中，注重“诉源治理，机制创新”的工作方法，不断探索涉外渔业纠纷的“解法”。

立足审判中心工作，着力破解司法难题。灵活运用诉调衔接、财产保全、庭前证据交换、审委会审议等多种办案手段，重点破解办案过程中普遍存在的案件事实查明困难、法律关系复杂、法律法规缺失、法律法规与规章政策冲突等司法难题，公正

高效处理案件。

加强诉源治理工作，融入社会综合治理格局。大力推广与宁波海事局建立的海船船员劳资纠纷调解和维权协作机制，加大运用浙江在线矛盾纠纷多元化解平台力度，以轮驻方式加入诉调中心，努力将矛盾化解于当地，化解于未然。

持续优化海事审判空间布局，全面提升派出法庭司法服务水平。精心打造设置合理、系统完备、运行高效的“派出法庭+

巡回审判庭（点）式”海事司法服务网点，将海事司法触角延伸至全省沿海沿江区域、海岛和无水港，方便各地海员就近参与海事诉讼，维护自身权利。

秉承司法为民理念，送法下乡保障民生。派员登船上岛，为船员现场讲解《船员法律风险提示手册》和《网上立案指南》；专门组织为重点渔区基层调解员、船老大、企业船东等授课，增强维权意识和权益保护，保障远洋渔船生产安全。（董小芳）