

一起水上事故引发船舶法律定位讨论

作者:严惠兴 来源:中国水运杂志 日期:2008年01月15日 点击:

2007年9月,一起《苏城区海事罚字(2007)120096》行政处罚案件在苏州市吴中区人民法院开庭。这是一起由于对海事部门将船舶作为处罚对象而引起的行政诉讼,通过这起行政纠纷,由于各持己见,引发大家的讨论。

2007年4月17日,在京杭运河苏州横塘晋源桥航段,苏州市城区地方海事处对鲁枣庄驳3259船舶进行检查时,发现该船签证簿第79页拟为假船舶签证印章,随即依法进行调查取证,查实该页的签证确为假签证印章。于是,于2007年4月19日对鲁枣庄驳3259船舶以违反《中华人民共和国内河交通安全管理条例》(以下简称《内河条例》)第十八条“船舶进出内河港口,应当向海事管理机构办理船舶进出港签证手续”,依据《内河条例》第六十八条第(二)项罚款1万元。该船队的船队长张太洲作为船队的管理人,代理船舶接受处罚,并签收各种法律文书,期间他受到了鲁枣庄驳3259船舶所有人靳西友的书面委托。而靳西友于2007年7月2日以鲁枣庄驳3259船舶不具有作为处罚主体资格为由,向苏州市吴中区人民法院提出行政诉讼,要求被告苏州市城区地方海事处撤销其[2007]120096行政处罚决定书,并返还罚款及利息。

在庭审中,原告对被告的行政处罚程序、适用法律均无异议,争论焦点是驳船3259是否能作为处罚对象,对此,双方展开激烈的辩论。

原告认为,根据《中华人民共和国行政处罚法》(以下简称《行政处罚法》)第三条规定,能被作为处罚对象的只能是三种情况:公民、法人或者其他组织,鲁枣庄3259船舶作为船舶是一个物体,它不是公民、法人或其他组织,所以不能作为处罚对象。

被告认为:海事机构是依据《内河条例》第六十八条:违反本条例规定,船舶在内河航行时,有下列情形之一的,由海事管理机构责令改正,处5000元以上5万元以下的罚款。

(一)未按照规定悬挂国旗,标明船名、船籍港、载重线的;

(二)未向海事管理机构办理船舶进出港签证手续的;

(三)未按照规定申请引航的;

(四)擅自进出内河港口,强行通过交通管制区、通航密集区、航行条件受限制区域或者禁航区的;

(五)载运或者拖带超重、超长、超高、超宽、半潜的物体,未申请或者未按照核定的航路、时间航行的。

海事管理机构实施处罚,适用法规完全正确。

原告认为:《内河条例》是国务院颁布的行政法规,其法律等级地位不如人大制定颁布的《行政处罚法》,当下位法和上位法发生矛盾时,应适用上位法。

被告认为:《行政处罚法》第六十四条第一款规定,本法自1996年10月1日起执行。

本法公布前制定的法制和规章关于行政处罚的规定与本法不符合应当自本法公布之日起,依照本法规定予以修订,在1997年12月31日修订完毕。这就说明,为了保障《行政处罚法》的严肃性和顺利施行,规定了与之不符合应以《行政处罚法》为准,并给予一定的修订时间,而《内河条例》是2002年8月1日施行,和《行政处罚法》相距6年之久。而且被告认为,《内河条例》与《行政处罚法》是没有抵触的,船舶是个特定的场所,在船舶符合了航行的条件(1、经海事管理机构的认可的船舶检验机构依法检验并持有合格的船舶检验证书;2、经海事管理机构依法登记并持有船舶登记证书;3、配备

符合国务院交通主管部门规定的船员；4、配合必要的航行资料。）就是个拟人化的其他组织，它符合组织的特征。船舶是活动的国土，这是依据国际公约和国际惯例来进行的。

例如，在我国领海内的一艘美国籍船舶上发生的刑事案件，只要该犯罪行为不影响到我国，一般都是有船长负责而非我国司法机关管辖。

原告认为：把船舶作为拟人的组织，即《行政处罚法》中的其他组织，没有具有法律地位的解释，只是行业的一种理解，在法律上是没有依据的。

被告认为《海洋环境保护法》第六十九条第二款规定：“装卸油类的港口、码头、装卸站和船舶必须编制溢油污染应急计划，并配备相应的溢油污染应急设备和器材。”该法第八十九条规定“违反本法规定，船舶、石油平台和装卸油类的港口、码头、装卸站不编制溢油应急计划的，由依照本法规定行使海洋环境监督管理权的部门予以警告，或者责令限期改正。”在该法律条文中，将船舶与具备法人资格和非法人资格的港口、码头、装卸站予以并列，显然，该法在此将船舶当作行政法律关系主体来对待的。《海洋环境保护法》是全国人大立法的，其效力与《行政处罚法》相同。

原、被告双方在法庭上各执一词，展开了激烈的辩论，后审判长宣布休庭，择日再开庭或直接宣判。

实事求是地说，这起行政案件确有典型性，原告提出的问题和观点确有些道理，但海事部门在实际行政处罚中一直把船舶视作和其他组织一样，完全符合并严格执行《内河条例》中第六十八条，从字面理解应该是直接对船舶进行处罚，理解上可能有点难，但在《内河条例》释义中十分明确，就是对船舶进行处罚。

严格执行《内河条例》没有错，作为基层海事行政执法单位也只能被动的执行。首先《内河条例》和《行政处罚法》是没有抵触的，只是没有法律的解释，尤其是船舶只有学理上的解释，没有法律上的解释，还有就是，船舶作为处罚对象时，要有具体接受的人来处罚，在实际操作中是把船舶所有人、经营人或船长、船队长其中之一，具体接受处罚和签收各种法律文书。

然而这样做是否妥当、有无更好的办法？在此，谈一点粗略的浅见。

对于原告律师的上位法优于下位法的观点本人是同意的。《立法法》第七十九条第一款规定：法律的效力高于行政法规、地方性法规、规章。但对于原告律师“《内河条例》第六十八条的规定违反《行政处罚法》有关规定，在本案中不适用的观点”有不同的看法。

首先，从立法过程来看，《立法法》第五十六条第一款规定，国务院根据宪法和法律，制定行政法规。依据《行政处罚法》制定出的处罚规定怎么可能与《行政处罚法》相抵触呢？

其次，根据《立法法》相关规定，国务院制定的行政法规对法律没有具体规定的，在法律规定的处罚范围、幅度以内设定行政处罚。对于船舶不按规定办理船舶进出港签证手续这一违法行为，仅仅只有《内河条例》对此作出处罚规定。因此《内河条例》第六十八条并没有与上位法的相关具体规定相抵触。

另外，原告律师认为《内河条例》第六十八条的规定不适用本案，但不能对此规定提起行政诉讼。依据《行政诉讼法》第十二条第（二）项规定，人民法院不受理公民、法人或者其他组织对行政法规、规章或者行政机关制定、发布的具有普遍约束力的决定、命令提起的诉讼。

本案争论点的本质其实是船舶的法律地位定位问题。原告律师认为船舶只是民法意义上的物，不能成为海事法律关系主体。笔者对此观点持否定的态度。

船舶是物，但可以做拟人处理，英美据此存在对物诉讼（action in rem）理论。我国《海上交通安全法》第四十二条：船舶、设施发生交通事故，应当向主管机关递交事故报告书和有关资料，并接受调查处理。说明船舶可以作为海事法律关系主体接受海事管理机构的处罚。

《海上交通安全法》将船舶视为海事法律关系主体做法与《行政处罚法》相抵触。到底以何为准？《立法法》第八十五条规定：法律之间对同一事项的新的一般规定与旧的特别规定不一致，不能确定如何适用时，由全国人民代表大会常务委员会裁决。对于船舶是海事法律关系主体还是仅仅是作为动产的物这个问题，我国法律没有明确的规定，最高法院也未出台相关的司法解释。在这个问题上，国外对船舶作拟人化处理的作法值得我国立法界参考。

日本海商法专家户田修三先生在其海商法著作中有一章“海上企业组织”，其中把“船舶”称为海上企业“物”的组织，即已经把船舶视为一种海上的企业组织。

英国1980年修改对物诉讼程序后，使船东被告可以只承认诉状送达而非必须出庭，船东不出庭甚

至不承认送达而由法院作出对原告诉讼判决，拍卖所扣船舶并以所得价款清偿。即将船舶作为诉讼主体。

对船舶的拟人化处理正是既反映了船舶主要作为权利客体存在的现实，又因船舶权利人履行法定程序使船舶获得人格进而稳定了船舶制度和海商法上围绕船舶而建立的其他法律制度。（作者单位：苏州市地方海事局）

[发表评论](#)[告诉好友](#)[打印此文](#)[收藏此文](#)[关闭窗口](#)

上一篇：没有了

下一篇：[乐清湾港区试挖槽监测分析](#)

文章评论

特别推荐

- [行业报告] 长三角内河船员调查报告
- [风险投资] 地主港融资策略及实现条件
- [港口研究] 港口之春：宏观经济走到“十字街头”
- [航运研究] 积极推进航运企业收费标准化
- [内河航运] 建设长江黄金水道 发展现代长江航运
- [行业视点] 金融危机对全球海运市场影响渐显
- [行业视点] 美国金融危机对航运业的影响及应对措施
- [世界航运] 马士基集装箱盈利飙91%

友情连接

相关文章

海上求生三要素与科学运用的探讨	03-20
应强化对散化船的防污染检查	03-20
《物权法》对船舶登记制度的影响	03-02
MARPOL公约船舶操作性排放的控制	02-10
世界金融危机影响下的海事监管策略	01-19
IMO 成员国审核机制自愿与强制之争	10-21
怎样进行改造船舶港口国监督检查	10-21
东营沿海水工作业的安全管理	10-07
如何规范海事行政处罚程序	08-26
一次救助行动引发的思考	08-11

[关于站点](#) - [广告服务](#) - [联系我们](#) - [版权隐私](#) - [免责声明](#) - [网站地图](#) - [意见反馈](#) - [返回顶部](#)

Copyright © 2008 Powered by ZGSYZZ.COM, 《中国水运》编辑部 All Rights Reserved.

热线电话：027-82767375 传真：027-82805539 E-mail:zgsyzz@vip.163.com

中国水运报刊社 版权所有 建议分辨率1024*768 IE6.0下浏览

违法不良信息举报中心 网络110报警服务 鄂ICP备08002098号

