

举案释

用未取得船舶营运证件的船舶从事水路运输，后果会怎么样？

案情简介

(一)案件调查

2019年10月16日，温州市交通运输综合行政执法队在瓯江水域温州三桥航段实施检查时，要求浙温货12××出示《船舶营业运输证》，该船舶主林××和船老大夏××均无法提供。执法人员根据实情制作了现场笔录，并拍摄了现场照片。当天，经相关负责人批准立案，并指定由执法人员陈××、蔡××承办。

10月17日，执法人员分别对当事人船主林××及证人船老大夏××进行询问调查，并制作询问笔录，船主林××提供了《船舶买卖合同》及《船舶所有权》等相关证书。经调查，浙温货12××船无《船舶营业运输证》且已参与营运，尚未产生营业收入。

(二)查办结果

依据《国内水路运输管理条例》第十四条第一款和《国内水路运输管理条例》第三十四条第一款，经集体讨论，对当事人处以2万元罚款的行政处罚决定。当事人停止违法行为，自动履行。

总结分析

(一)案件性质认定。《船舶营业运输证》是营运船舶的合法经营的法律证明文件，一船一证，随船携带。没有《船舶营业运输证》，属于使用未取得船舶营运证件的船舶从事水路运输，应按《国内水路运输管理条例》第三十四条第一款进行行政处罚。

(二)客观方面。现场检查无《船舶营业运输证》，事后再询问确认其现场检查时无证的原因，明确其尚未办理出《船舶营业运输证》而非未携带。

(三)主体方面。船舶所有人林××是违法主体，浙温货12××只是从事水路运输经营的工具，夏××与林××为雇佣关系，系本案证人。

(四)处罚依据。《国内水路运输管理条例》第十四条第一款：“水路运输经营者新增船舶投入运营的，应当凭水路运输业务经营许可证、船舶登记证书和检验证书向国务院交通运输主管部门或者设区的市级以上地方人民政府负责水路运输管理的部门领取船舶营运证件”；《国内水路运输管理条例》第三十四条第一款：“水路运输经营者使用未取得船舶营运证件的船舶从事水路运输的，由负责水路运输管理的部门责令该船停止经营，没收违法所得，并处违法所得1倍以上5倍以下的罚款；没有违法所得或者违法所得不足2万元的，处2万元以上10万元以下的罚款。”

(五)处罚标准。根据自由裁量基准处罚-01194-000项之规定，此案违法程度认定为一般，即“经营普通货船运输，且有违法所得的，没收违法所得，并处违法所得1倍以上2倍以下的罚款；没有违法所得或者违法所得不足2万元的，处2万元罚款。”由于浙温货12××尚未产生盈利，故无违法所得。

(六)程序方面。本案适用一般程序，调查取证环节程序合法。1.在执法过程中有两名以上执法人员并

表明身份；2.现场制作笔录并由询问人与被询问人签名；3.在7个工作日内立案；4.该案件属于重大案件，在审查决定程序中经集体讨论决定；5.在告知程序中有对当事人告知其拥有陈述、申辩的权力。

启示建议

由于对无证经营船舶营运行为的处罚金额较大，很容易出现当事人拒不履行处罚决定的情况，因此，办理此类案件的重点难点在于调查取证及处罚执行上。为有效办理此类案件，启示如下：

(一)完整收集证据，形成有力证据链。查处无证经营船舶营运行为是一个比较漫长的过程，从立案到结案需要做大量的调查取证工作，对于执法人员来说，在经现场检查发现当事人正在违法从事水路运输行为事实清楚的情况下，应对其进行询问并制作询问笔录，可拍摄询问视频固定证据，取得书证、证人证言等佐证以充分完善证据链。

(二)利用公示制度，增强整治成效。处罚决定作出后，可将无证经营船舶的违法违规情况在浙江政务服务网进行公示，作为交通运输主管部门制定红黑名单的参考数据。

(三)强化监管力度，确保打击实效。对违法企业加大监管力度，督促无证船舶停止经营、及时整改、配合调查取证和缴纳罚款。

□陈浩 陈学波

法治讲堂

《浙江省地方海事辖区内河通航管理规定》解读

为加强浙江省地方海事辖区内河通航水域交通安全监管，维护通航秩序，提高通航效率，近日，浙江省交通运输厅组织制定了《浙江省地方海事辖区内河通航管理规定》(以下简称“《规定》”)。为便于更好地理解文件精神，切实做好贯彻实施工作，现就有关内容解读如下：

一、《规定》出台背景

近年来，我省全面实施内河水运复兴，内河转型发展推进迅速，长湖申线、钱塘江中上游等高等级航道相继建成，全省四级及以上内河高等级航道里程达到1603公里。同时，内河货运量也不断提高，2019年已超2.3亿吨(同比增长3.9%)；市场需求逐步从传统的矿建材料、煤炭等低附加值干散货运输向集装箱等高附加值与新兴货种运输转变，内河运输企业与市场对新型型、大型船舶需求与日俱增(平均净载重吨已从2017年的455吨增长到2019年的509吨)，2019年内河集装箱吞吐量达95万标箱(同比增长23.7%)。

随着航道条件的改善，内河船舶流量日益增大、通航密度不断增大，内河高等级航道货运量稳步提高，社会效应、经济效益、环保效益日益凸显。但随之而来也出现了船舶随意靠泊、通航无序、作业无章等现象，给内河通航安全带来隐患。

为适应内河水运高质量发展的需要，需制定省地方海事辖区内河通航管理规定，进一步细化明确通航环境管理和通航秩序管理具体要求，妥善处理船舶通航安全和通航需求之间的关系，规范船舶航行、停泊、作业等行为，在维护好通航秩序的同时，促进相关企业、船舶加强自律，提高通航效率。

二、主要内容及依据

(一)主要内容。《规定》共四章、二十四条，主要内容如下：

第一章为总则，共3条，主要为制定依据、适用范围、职责分工等。

第二章为通航环境管理，共4条，涉及临时交通管制、通航建筑物管控、VHF通信管控、通航安全预警及应急，主要明确海事管理机构及临跨河建筑物权属单位的安全生产管理及通航保障责任等，强调船舶通讯导航设备的配备要求。

第三章为通航秩序管理，共15条，涉及通航管控尺度、超尺度船舶管控、渔船管控、特殊水域管控、通航信息及应用、停泊秩序管理、能见度不良及避风管控、船舶试航管控、船舶防污染管控，主要明确省管内河高等级航道船舶通行尺度、超尺度船舶安全通行要求、航行规则，规范停泊秩序、水上水下活动等。

第四章为附则，共2条，主要为名词解释、生效日期与相关政策衔接。

(二)主要依据。《规定》依据的上位法主要有《中华人民共和国内河交通安全管理条例》《浙江省水上交通安全管理条例》《中华人民共和国内河避碰规则》《中华人民共和国水上水下活动通航安全管理规定》《中华人民共和国内河船员值班规则》等。依据标准主要有《内河通航标准》《内河过闸运输船舶标准船型主尺度系列》等。

(待续)

西窗去语

《民法典》中的“运输合同”

□游昉

中国第一部“法典”《中华人民共和国民法典》公布了。这部社会生活的“百科全书”，自然离不开交通运输的内容。其中的“运输合同”作为典型合同的一种，更是与交通运输工作紧密相关。

合同是民事活动领域中基本的法律行为形式，可以说合同无处不在。1999年，我国《合同法》诞生。《民法典》第三编“合同”就是在《合同法》基础上制定的。“合同编”共3个分编、29章、526条，占《民法典》1260条条文的近一半。可见“合同”在经济和社会生活中的重要性。

根据《合同法》、《民法典》“合同编”，合同是民事主体之间设立、变更、终止民事法律关系的协议。

“民事主体”之间的“民事法律关系”的协议……那与行政管理工作，与行政执法人员有关系吗？答案是：有关系。而且还不小。

一、合同法确立的一些基本原则，行政管理领域也适用。

比如诚实信用原则，从事民事活动还是行政管理，都要讲信用。行政法上就有信赖保护原则。还有公平原则，行政机关要坚持“三公”，平等对待行政相对人。还有守法与公序良俗原则。这是对民事主体的要求，也是对行政机关的要求，行政机关要依法行政，还要尊重公序良俗。这些原则，合同法(民法)与行政法是一致的。

为实现行政管理目的、完成指令性任务，行政机关与行政相对人签订“行政合同”或“行政协议”，双方形成行政管理关系。这与通常意义上的“民事合同”固然有诸多不同。但是把合同的基本原理运用到行政合同中，还是应该倡导的。“公法私法化”也成为了一个趋向。

二、行政机关在特定的情况下也是民事主体。

行政机关为完成工作要采购物资设备、劳务服务，这时行政机关是合同一方当事人，与供应商地位平等。近年来行政机关将越来越多的事务性、技术性事务委托中介机构完成，合同也越来越多地进入行政机关。这些“行政机关合同”不是“行政合同”，适用合同法而不是行政法。

在这类合同关系中，行政机关没有行政特权，不能使用掌握的行政资源打破合同双方的平衡。当然行政机关也不能吃亏，自身的合法权益也要维护。要维护自身权益要用合同法，从合同的缔结、履行，出现争议的解决等，都需要依据合同法办事。相关工作

(连载一)