

上海亚通股份有限公司不服征收船舶港务费行政行为纠纷案  
代理词 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/222/2021\\_2022\\_\\_E4\\_B8\\_8A\\_E6\\_B5\\_B7\\_E4\\_BA\\_9A\\_E9\\_c25\\_222135.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/222/2021_2022__E4_B8_8A_E6_B5_B7_E4_BA_9A_E9_c25_222135.htm)

尊敬的审判长，审判员：上海市天易律师事务所接受上海海事局委托，作为本案被告委托代理人，经认真研究涉案事实，相关法律，法规和规章，我们认为本案讼争的征收船舶港务费的行为合法与否，涉及两个问题：一是被告的法定职权，根据《关于组建中华人民共和国上海海事局的通知》（交人劳发[1999]292号）（证据1）、《上海水上安全监督规则》（证据2）、《上海海事局、上海市航务管理处关于贯彻落实（交通部、上海市人民政府关于上海水上安全监督管理体制改革的协议）的具体交接协议》（证据3）等规范性文件的规定，被告有权在包括崇明等三岛临长江水域的辖区内依法征收船舶港务费，此属双方不争之论。二是被告向原告征收讼争的船舶港务费法律依据，其中争议焦点是依《港口费收规则》等规范性文件规定在何种情况下被告有权征收船舶港务费？原告指责被告征收讼争的船舶港务费不合法，其主要理由为：（1）讼争船舶航行于上海港区域内、没有“进出港”行为；（2）崇明等三岛航线属上海城市公共交通范畴。因此，不应列入船舶港务费征收范围。被告抗辩认为征收船舶港务费是其法定职权，征收讼争的船舶港务费有充分的法律依据。为便于合议庭客观公正地审理案件，兹归纳本案基本事实如下：1994年8月，根据交通部（1992）967号，上海航务管理处向原告亚通公司由宝杨路码头，石洞口码头至崇明的轮渡（包括车客渡，客渡）按船舶每航次各征收每净吨0.25元

船舶港务费；1999年10月根据上海海事局，上海市航务管理处关于贯彻落实的具体交接协议，崇明，长兴，横沙三岛的航务管理及船舶港务费征收权划归上海海事局。并经交通部与上海市政府书面正式确认。上海海事局向原告征收由吴淞至长兴，横沙，崇明的轮渡及由崇明至吴淞的轮渡（客船，车客渡船）的船舶港务费。2003年12月，原告以被告征收船舶港务费于法无据，诉至法院请求判决撤销征收船舶港务费的行政行为及返还自2001年1月起征收的两年船舶港务费合计人民币8,312,297.00元。其理由主要有如下几点：（1）被告征收船舶港务费没有明确的法律依据；（2）原告系公用事业类企业，原告船舶在上海港界范围内营运，没有驶出上海港；（3）原告轮渡与客轮属上海城市公共交通同一性质。兹根据涉案基本事实，相关证据和有关法律，法规和规章，提出如下代理意见，敬请合议庭慎重考虑：一、 讼争船舶属于船舶港务费的征收范围 1.1《上海水上安全监督规则》明确规定在上海港水域范围内的一切船舶均属于安全监管对象，船舶应按国家有关水上安全监督收费规定按期交纳船舶港务费（证据2第3条和第16条）。质言之，除非法律明定免征船舶港务费的船舶者，一切船舶均应依法交纳该费。1.2《港口费收规则》规定：交通部直属和双重领导沿海港口向航行国内及国内运输的货物收取的各项费用，均按本规则办理；其第九条具体规定了船舶港务费的征收标准、第十一条以列举方式对“免征船舶港务费”的船舶作出了具体规定：唯有“遇难和避难船舶，非营运的军事，公安，边防，海关，检疫，捕鱼及港内工作船舶，非运载旅客或货物的船舶”，才能免征船舶港务费。换言之，凡不属此列举范围的一切船舶均

有义务交纳船舶港务费；崇明三岛域属交通部直属领导沿海港口，而讼争的船舶并非前述可以免征船舶港务费的船舶。而且，从逻辑上推论：即便是前述可以免征船舶港务费的船舶如果改变用途，用于营运，也须交纳船舶港务费。（证据5的附件二）。1.3作为被告辖区内安全监管对象的讼争船舶，应按国家有关水上安全监督收费规定按期交纳船舶港务费和有关费用；被告向原告征收船舶港务费适用《港口费收规则》（证据5的附件二）。讼争船舶为营运船舶、进出港有上、下客或装、卸货行为，不符合《港口费收规则》第十一条“免征船舶港务费”的列明规定，因此，原告应当按照《港口费收规则》第九条规定的标准交纳船舶港务费。被告将讼争船舶列入船舶港务费的征收范围有充分的法律依据。1.4从立法技术言，有关征收船舶港务费的规定采用了一切船舶均需交纳船舶港务费，另行明确列举除外情况的立法技术。因此，凡不符合除外条件的船舶均在交纳船舶港务费之列。二、被告向原告征收系争的船舶港务费是合法行为；2.1被告向原告征收船舶港务费采用了两种方式：一是严格按照《港口费收规则》第九条“船舶每进港或出港一次，各征收船舶港务费每净吨（拖轮马力）0.25元”的规定向原告征收船舶港务费（证据5）；二是依据第6条的规定精神，通过协议采用定额收费的方式（证据7和证据11）。2.2被告向原告征收船舶港务费的主要法律依据有：（1）证据1：经与上海市政府协商，决定将上海市航务管理处管理的上海崇明岛，长兴岛，横沙岛临长江水域的水上安全监督管理职责划转交通部管理，组建上海海事局...负责辖区内船舶港务费的征收管理等工作。（2）证据2《上海水上安全监督规则》第3条“本规则适

用第二条规定范围内的一切船舶”和第16条“船舶应按国家有关水上安全监督收费规定按期交纳船舶港务费”；（3）证据3《上海海事局、上海市航务管理处关于贯彻落实（交通部、上海市人民政府关于上海水上安全监督管理体制改革的协议）的具体交接协议》：“自1999年10月1日起，由上海海事局依法征收管辖水域的船舶港务费。”（4）证据4国家物价局、财政部价费字〔1992〕191号文附件“一、船舶港务费：船舶每进港或出港一次，均以船舶净吨（拖轮马力）为单位征收船舶港务费...内河船舶每净吨0.35元。”（5）证据5交运发〔1992〕967号文及附件二《港口费收规则（内贸部分）》：“第1条：交通部直属和双重领导沿海港口向航行国内航线船舶及国内运输的货物收取的各项费用，均按本规则办理...沿海地方港口可根据具体情况，参照本规则执行。”第9条：船舶每进港或出港一次，各征收船舶港务费每净吨0.25元。第11条：遇难和避难船舶，非营运的军事，公安，边防，海关，检疫，捕鱼及港内工作船舶，非运载旅客或货物的船舶，均免征船舶港务费。（6）证据6《关于颁发上海市船舶港务费征收办法的通知》：根据交通部中有关船舶港务费征收的规定，现颁发（7）证据7《上海市船舶港务费征收办法》第2条：凡进出上海市内河港口，港区的各类船舶均属船舶港务费征收范围。市内轮渡免征；第3条（五）对申崇沙航区的客（渡）轮，车客渡轮以及其它航区的内河客轮（驳），按其每天实际进出港次数，减半计征船舶港务费；第5条：船舶港务费的计费标准为每计征单位每次0.55元。（第6条：船舶港务费也可以采用按月（季）统缴的方式征收，（二）申崇沙航区的客（渡）轮车客渡轮，每计征单位每

月22元。（8）证据8关于《上海市船舶港务费征收办法》中若干问题的具体实施意见（一）：一 船舶进出港行为的判定：在签证管理和征收船舶港务费方面，船舶进出港是指：船舶在本管辖水域的任一地点有装卸货，上下客行为，或虽无装卸货，上下客行为，但以本管辖水域的任一地点为始发或到达。等相关规定。包括下列情况：1，船舶在本管辖水域卸货或下客，然后又装货，上客后驶离；2，船舶在本管辖水域卸货或下客后驶离；3，船舶在本管辖水域装货或上客后驶离。

2.3在1999年水监体制改革以前，由交通部上海海上安全监督局和上海市航务管理处分别在所辖水域内向原告征收船舶港务费，主要依据分别为国家物价局、财政部价费字[1992]191号文、交运发[1992]967号文及附件二《港口费收规则（内贸部分）》（证据4和证据5）和《上海市船舶港务费征收办法》及相关规定（证据7和证据8）。根据水监体制改革的要求，自1999年10月1日起，崇明等三岛临长江水域的水上安全监管、船舶港务费的征收管理由上海市航务管理处一并移交给被告（证据3）。

2.4根据国办发[1999]54号《关于转发交通部水上安全监督管理体制改革实施方案的通知》精神（证据12），中央管理水域内的地方水上安全监督机构划归交通部管理后，其规费收入一并划归交通部管理。因此，体制改革后船舶港务费的收费范围并不随之而改变。依据该文件精神，应维持原有收费范围不变。向原告征收讼争的船舶港务费，业已经交通部及上海市人民政府同意，并按照其授权由被告与上海市航务管理处以书面协议予以确定《上海海事局、上海市航务管理处关于贯彻落实（交通部、上海市人民政府关于上海水上安全监督管理体制改革的协议）

的具体交接协议》（证据3）。因此，交通部和上海市人民政府确认了由被告向原告征收讼争的船舶港务费行为的合法性并同意维持不变；显然要免征原告的船舶港务费或者调整征收范围，则必须经交通部及上海市人民政府共同认可、或者由其他有权的国家机关作出新的规定。2.5因此，被告向原告征收讼争的船舶港务费有充分的法律依据，系合法征收行为。被告的此种权利实际上是继承原由上海市航务管理处行使，并非新创设的权利。且经交通部和上海市人民政府确认收费原则方式不变。

三、原告认为被告征收讼争的船舶港务费不合法的理由不成立

3.1应如何认定“进出港”行为

3.1.1原告以讼争船舶航行于上海港区域内、没有“进出港”行为为理由，认为被告向其征收船舶港务费没有法律依据。原告的主要依据是（1）交通部水运司水运港口字[2000]41号《关于规范准确使用港口名称的函》及（2）交通部财企字406号《关于对港内从事营运的船舶不应征收船舶港务费的通知》

3.1.2本代理人认为：（1）《港口费收规则》本身没有针对第九条的“进出港”行为作出具体的解释，但该规则第1条：“沿海地方港口可根据具体情况，参照本规则执行”，授权各地方政府可根据具体情况制定实施细节，而根据交通部制定的《上海市船舶港务费征收办法》（证据7）及证据8中对“进出港”所作出的具体解释，完全符合《港口费收规则》第十一条规定精神，是对《港口费收规则》第九条及第十一条规定的细化，是符合实际的解释；这一解释与目前全国各地海事系统进行签证管理和征收船舶港务费的实际操作中对“进出港”行为的认定是一致的，尤其值得一提的是：该办法当年便已报送上海市人民政府各有关部门，特别是报送交通部政法司，

和交通部运管司，得到了交通部认可；且实际执行数十年，从未有任何单位有过任何异议。（2）针对这一特定的问题交通部或国务院等有权部门也从未作出过与上述解释相矛盾的规定。因此，被告以“船舶在本管辖水域的任一地点有装卸货、上下客行为，或虽无装卸货、上下客行为，但以本管辖水域的任一地点为始发或到达”作为“进出港”的行为，并征收船舶港务费，符合证据5《港口费收规则》第九条、第十一条规定的精神；与证据10《船舶签证管理规则》中规定的签证管理的原则也是相符的。（3）在这一认定的基础上向原告征收讼争的船舶港务费是继承了原有的征收方式，且得到了交通部和上海市人民政府的正式文件的确认。3.1.3原告举证之《关于规范准确使用港口名称的函》是针对港口名称使用方面的“答复函”，而非针对征收船舶港务费的“进出港”行为的认定，与本案毫无关系，当然不能适用本案相关征收船舶港务费对港的认定。事实上，我国港口历来有贸易港口，费收港口，行政港口之分；该函是对贸易港口统一性而作出的答复，而非对费收港口的解答。首先，就征收港务费而言，进出港来有其特定含义，且习惯上早已形成共识。亦即：在签证管理和征收船舶港务费方面，船舶进出港是指：船舶在本管辖水域的任一地点有装卸货，上下客行为，或虽无装卸货，上下客行为，但以本管辖水域的任一地点为始发或到达。（证据8）100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 [www.100test.com](http://www.100test.com)