

保险人对船舶碰撞海产养殖物纠纷的追偿途径 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/480/2021_2022__E4_BF_9D_E9_99_A9_E4_BA_BA_E5_c122_480228.htm

内容提要 由于我国的法律法规没有明确锚地和航道的具体管理人，所以当发生船舶碰撞海产养殖物纠纷时，船东赔偿了受害人以后，往往可以从保险人或者船东互保协会取得赔偿。但保险人和船东互保协会赔偿以后，就不再继续追偿了。本文结合现行法律法规的规定，分析后得出结论，保险人和船东互保协会依法提起行政诉讼，向海洋局和港口局追偿是有法可依的。长期以来，中外船舶在我国的航道或者锚地碰撞海产养殖物以后，都要承担经济责任。而这个赔偿责任最后总是落在保险人或者保赔协会的肩上。根据我国的司法实践和保险公司的惯常做法，保险公司和保赔协会在赔偿船东以后，也就不再代位追偿。这种做法是否合法且正确？笔者经过对中国现有法律法规的研究和思考以后，认为在确定维护和保养锚地和航道的主体以后，保险人向其提起行政诉讼，并追偿经济损失还是有法可依的。

关键词 船舶碰撞水产养殖物纠纷-保险人追偿途径-现行法律法规-行政诉讼

一、保险人追偿的客观要求 任何一个诉都需要有事实和理由，即必须具备一定的法律事实，而该法律事实又能够引起民事法律关系或者行政法律关系的设立、变更和终止。如果船舶所碰撞的海产养殖物位于航道和锚地以外，保险人就没有任何理由向任何人行使代位求偿权；而只有船舶所碰撞的海产养殖物位于航道和锚地以内时，保险人才有可能向有关方行使代位求偿权。另一个值得注意的是，锚地和航道的具体方位必须在合法有效的海

图上有明确的标示，而船舶的航行不得有偏离航线的任何污点。

二、我国现行法律、法规对航道和锚地的各种规定

- 1、《中华人民共和国海港管理暂行条例》这个条例是1954年1月21日，由中央人民政府政务院颁布，该条例第十条规定：“海港之水域，包括港口所占有之水面与水下、船舶出入港口之航道、一切锚地与泊位、与港口相通并为港口所需要之汊港支流、以及与海港将来有发展可能之贴近水域。”从上开发条不难看出全国各港口局代表国家对港口行使所有权，而港口的范围则包括了航道和锚地。据此，港口局对航道和锚地负有维护和保养责任，就有了法律依据。
- 2、《中华人民共和国港口法》《港口法》第二十条规定：“县级以上有关人民政府应当保证必要的资金投入，用于港口公用的航道、防波堤、锚地等基础设施的建设和维护。具体办法由国务院规定。”显然，《港口法》的规定与54年的海港管理条例发生了矛盾。但依据新法优于旧法的原则，还是以《港口法》的规定为准。就上开法条的文意解释，似乎港口局不应承担航道和锚地的维护保养责任，而应由各地方政府负责。但因为港口局是县级以上各级人民政府对港口实施管理的当然代表人，所以全国各港口局就应当对航道、防波堤、锚地等港口设施承担维护和保养的责任。
- 3、《中华人民共和国航道管理条例》该条例第二十五条规定：“经国家批准计征港务费的沿海和内河港口，进出港航道的养护费由港务费开支。”上开法条的规定，明确了维护和保养航道的费用是港务费，即船舶港务费和货物港务费。
- 4、《中华人民共和国港口收费规则》我国的港口收费规则分为内贸和外贸两部分，在收费规则中所规定的货物港务费，明确规定是公益性收费

。内贸的货物港务费由港口经营人收取，外贸的货物港务费由港口局和港口经营人各收取50%。依据港口收费规则的上述规定，港口局对锚地和航道承担维护和保养的责任是毋庸置疑的。但港口经营人作为一个公司法人，行使行政权力收取公益性费用，着实令人费解。从谁收钱谁承担责任的原则看，既然港口经营人收取了公益性的费用，就应当与港口局共同承担起维护和保养航道和锚地的义务。

5、《港务费收支管理规定》1990年，交通部和财政部以（90）交财字566号文，发布了《港务费收支管理规定》。该规定不仅对货物港务费的收支作了规定，还对船舶港务费的收支作了规定。即规定港口局只能收取货物港务费，并规定货物港务费只能用于航道、泊位、港地和锚地的测量、破冰以及本港挖泥船进行维护性挖泥所发生的费用。关于船舶港务费，规定由海监局收取，并规定只能用于码头和港内的灯塔、浮标的修理和增添必要的附属设备等。从上述规定也可以看出，港口局对航道和锚地的维护和保养承担不可推卸的责任。但由于时间的推移，今天港口局已经与港口经营人政企分家，货物港务费也作为一份财产随之分配。在明了我国港口体制的历史变迁以后，港口经营人应当与港口局共同承担航道和锚地的维护和保养责任，也就愈加清晰了。

6、《中华人民共和国海域使用管理法》该法第七条规定：“国务院海洋行政主管部门负责全国海域使用的监督管理。沿海县级以上地方人民政府海洋行政主管部门根据授权，负责本行政区毗邻海域使用的监督管理。”上开法条规定了对全国海域行使公权力的主体，即国家海洋局及全国县级以上的各级海洋局。各级海洋局代表国家向从事水产养殖的公民或法人核准和颁发海域使

用权证书。从理论上说，经海洋局颁发的海域使用权证书所确定的海产养殖水域，是不应当与航道和锚地的范围相重叠的。但遗憾的是，在我国沿海，有许多地方海洋局所颁发的海域使用权证书上标明的海域范围，与航道和锚地相互重叠。这就使得船东处于非常尴尬的境地。

三、保险人追偿的途径

保险人在赔偿船东以后，也就当然得取得了代为求偿权证书；保培协会在赔偿船东以后，虽然没有代为求偿权证书，但可以船东的名义进行追偿。依据前述的法律规定，保险人和保培协会可以通过下述几种途径进行追偿。

1、向海洋局提起侵权的行政诉讼。

《行政许可法》第七条规定：“公民、法人或者其他组织对行政机关实施行政许可，享有陈述权、申辩权；有权依法申请行政复议或者提起行政诉讼；其合法权益因行政机关违法实施行政许可受到损害的，有权依法要求赔偿。”由于锚地和航道的范围是一个在长时期内较为固定的范围，而且是经过一定的程序向世界各国从事航海管理的政府部门公布的范围。我国出版和发行海图的部门是海军航海保证部，其发行的海图上都明确地标示了航道和锚地的范围，所以说海洋局颁发海域使用权证书的行政行为，肯定晚于海图的出版时间。如果此时海域使用权证书上标明的养殖范围与锚地或者航道重叠，就违反了《行政许可法》第十一条关于实施行政许可，应当维护公共利益和社会秩序，促进经济、社会和生态环境协调发展的规定。因此，向海洋局提起行政诉讼是有法律依据的。

2、向港口局提起不作为的行政诉讼。

因《航道管理条例》和《港务费收支管理规定》都明确规定港口局在收取了货物港务费以后，应当承担起锚地和航道的测量及养护责任。从测量航道和锚地的角度说

，港口局在发现海产养殖物侵犯了锚地和航道以后，应当主动与海洋局沟通，或者向共同的上级政府汇报，以便尽快解决这一航海隐患。如果港口局没有这样做，就应当承担行政不作为的责任，并赔偿船东因此而遭到的经济损失。关于港口经营人，虽然是公司法人，没有行政权力，但由于在《港口收费规则》（外贸部分）中明确规定，港口经营人有收取50%货物港务费的权利，依据法律的公平原则，享有权力就应承担义务。所以说港口经营人应当和港口局共同承担船东因碰撞海产养殖物所产生的经济损失。

3、向港口局和海洋局提起共同侵权的行政诉讼

港口局对航道和锚地没有承担起维护和保养的责任，是一种行政不作为，但对于船东的安全航行权，却是一种不作为的侵权行为。海洋局所颁发的海域使用权证书与航道和锚地重叠，也是一种对公共利益的侵权行为。保险人如果能够将这两个行政机关列为共同被告，对于解决锚地的范围和海域使用权证书的合法性问题会有很大的助益，因为这两个行政机关都会在法庭上为自己行政行为的合法性而辩解，这有利于人民法院查清事实，解决纠纷。综上所述，保险人在赔偿了船东以后，向有关的行政机关追偿，是大有法律依据的。只是港口经营人不是行政主体，仅因其收取了用于公益事业的行政费用，就将其作为行政诉讼的被告，似乎还有一点法律上的障碍。解决这个问题的根本方法还是应当由交通部修改《港口收费规则》。

作者：王沐昕 北京市华堂律师事务所律师参考文献1) 中华人民共和国交通部编《现行有效交通法规汇编》（水路分册）（M）人民交通出版社2005年6月。2) 张树义主编《行政法与行政诉讼法》（M）法律出版社 2001年3月。 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