



港口企业 法律风险提示手册

宁波海事法院 编
二〇一九年九月

前 言

中国是港口大国，应中国港口协会之请求，本院特别组织编写了该风险提示手册。手册以风险提示、建议、类案裁判分析、相关法律索引为架构，系统阐述了港口企业的法律风险，为提高港口企业的风险防范和纠纷处置能力、为港口营商环境治理及其转型升级提供了参考和借鉴，展现了本院积极参与“一带一路”建设、港口强国建设的精神风貌。

目 录

第一部分 船舶触碰损害责任、人身损害责任纠纷案件

- 1.在船舶触碰事故中若港口经营人存在超越经营范围的违规经营行为，则可能承担相应的侵权责任和/或面临行政处罚·····1
- 2.在船舶触碰事故中，港口经营人的可受偿金额受到事故责任方海事赔偿责任限额的限制·····3
- 3.船舶触碰事故发生后，若港口经营人对损害结果的发生或扩大存在过错，也应承担相应的责任·····5
- 4.在船舶触碰事故中，码头经营人营运收入损失的认定按事故发生前的正常营运收入扣除可节省的成本计算·····6
- 5.港口企业作为用人单位以外的第三人，受害人因工伤事故死亡的，其近亲属有权要求工伤保险给付，亦有权请求港口企业承担赔偿责任·····7

第二部分 港口疏浚、码头建造合同、救助纠纷案件

- 6.港口经营人在码头建造合同签订后工程正式开工前向码头施工方发送停建函，造成合同无法继续履行的，应对由此给施工方造成的损失进行赔偿·····9
- 7.在码头工程建造过程中，若港口企业存在随意扣减工程款、未按照约定进度付款等情形且情节严重的，应承担相应的违约责任·····11
- 8.在码头建设工程承包人提交竣工报告后，港口经营人以拖延验收为

手段拖延支付工程款, 承包人有权就被拖欠的相应工程款主张享有建设工程价款优先受偿权·····13

9. 码头经营人在其作业区域以卸货作业方式实施救助, 有权获得救助报酬, 该报酬应扣除救助人正常装卸作业的费用·····15

10. 船舶靠泊作业中出现故障从而引发诉讼时, 港口企业应在诉讼前就责任主体、是否构成海难救助、收费标准等方面取得完备诉讼材料·····17

11. 港口建设工程施工合同无效, 但建设工程经竣工验收合格, 发包人仍应向承包人参照合同约定支付工程价款·····20

第三部分 港口作业合同、货物仓储合同纠纷案件

12. 港口企业代表船公司接收运输进港的货物并在港区(码头)实施运输、装船行为, 若导致货物损坏, 应承担赔偿责任·····22

13. 港口企业因航运企业拖欠相关费用, 对委托作业的集装箱按不同情况享有不同的留置权·····23

14. 港口企业从事港口货物装卸作业时, 应与相对方签订港口作业合同·····25

15. 海关监管仓储企业未经海关放行许可擅自“无单放货”, 应当承担交纳关税等法律责任·····26

第一部分 船舶触碰损害责任、人身损害责任纠纷案件

1.在船舶触碰事故中若港口经营人存在超越经营范围的违规经营行为，则可能承担相应的侵权责任和/或面临行政处罚。

【风险提示】港口经营人未按照《中华人民共和国港口法》第二十二條、《港口经营管理规定》第十三条的规定，超出经营许可范围从事经营活动，属违规经营行为。如港口经营人的违规经营行为与船舶触碰事故存在因果关系，事故相对方可要求港口经营人承担相应的损失赔偿责任；如违规经营行为与船舶触碰事故未构成因果关系，港口经营企业也可能面临侵权责任以外的行政管理下的责任。

【建议】港口经营人应严格按照港口行政管理部门许可的经营范围内从事港口经营活动并对其码头/设备等的租赁方或使用方的生产经营活动进行有效监管，一经发现租赁方或使用方的生产经营活动中存在违规行为，应采取有效措施进行制止或纠正，以避免事故的发生，减低或免除港口经营人可能面临的法律风险。

【案例】甲公司系码头所有人和经营人，其将码头和场地租赁给乙公司使用，专供其自营的黄沙装卸、中转、仓储等用途。2018年6月，丙公司所有的X轮装载黄沙在靠泊涉案码头时发生触碰事故，造成码头及设施受损。甲公司和乙公司认为本次触碰事故致码头无法营运，给二者造成极大损失，将丙公司诉至本院。丙公司则辩称根据甲公司与乙公司的码头租赁合同，甲公司虽将码头出租给乙公司经营，但码头的日常经营管理仍由甲公司负责，且乙公司将船舶靠泊信息上报甲公司，甲公司继续将码

头运营信息向当地港航管理部门上报。乙公司系涉案航次的实际租船人和收货人，其明知码头只有 2000 吨级的靠泊能力，却要求载重近 1.5 万吨的 X 轮靠泊，超过其核定的经营业务范围，甲公司明知乙公司长期超范围经营，但出于自身利益考虑未予干涉和制止，故两公司对 X 轮靠泊码头是明知并允许的，小码头靠泊大船是涉案事故的主要原因。

法院认为，海事部门对涉案事故发生经过进行调查后认定事故是由于码头前沿水域潮流复杂，X 轮船长对该码头附近水域通航环境不熟悉，在靠泊过程中操纵指挥不当而引发，X 轮未运用良好船艺靠泊是导致触碰事故发生的直接原因。对于 X 轮来说，虽然涉案码头存在靠泊能力不足的问题，但这并不是引发触碰事故的直接原因，因为即使不存在码头靠泊能力不足，涉案事故也会因该轮在靠泊过程中操纵指挥不当而发生，故丙公司应对涉案触碰事故承担全部责任。至于甲公司和乙公司作为码头的所有人和经营人，允许严重超过码头设计靠泊等级的大吨位船舶靠泊，系超出行政主管部门规定的港口经营许可范围的违规经营行为，应承担侵权责任以外的行政管理下的责任。

【法律索引】

《中华人民共和国港口法》

第二十二条 从事港口经营，应当向港口行政管理部门书面申请取得港口经营许可，并依法办理工商登记。

《港口经营管理规定》

第十三条 港口经营人应当按照港口行政管理部门许可的经营范围从事港口经营活动。

2.在船舶触碰事故中，港口经营人的可受偿金额受到事故责任方海事赔偿责任限额的限制。

【风险提示】海事赔偿责任限制制度，是海商法中的一项特有制度，它赋予船舶所有人、船舶经营人等在发生特大海损事故时，将自己的赔偿责任限制在一定范围内的权利。当因船舶触碰事故造成的损失超过海事赔偿责任限额时，港口经营人就超过该限额的损失将无法获得赔偿。

【建议】港口经营人在船舶触碰事故发生时，应积极采取措施减少事故所导致的间接损失，从而减少因超过海事赔偿责任限额而无法获得赔偿的实际损失。

【案例】乙公司所属的 X 轮在靠泊甲公司港区码头时，因船长操纵失误触碰甲公司所属的三期通用码头泊位第 16 至 17 排架码头设施，导致码头前沿水平撑坠海、上下船梯撞塌、平台前沿两端断裂、靠船构件开裂、橡胶护舷及护轮坎等部位严重毁损、变形而无法经营。事故发生后，甲公司虽已召集各方实施抢险施救，努力降低损失，但业已发生包括修复费、检测费、评估费、码头修复期间的收益损失等在内的各项损失 378 万元。因海事局的事故调查报告已依法认定乙公司对该事故负全部责任，故甲公司向本院起诉，请求判令乙公司赔偿因 X 轮触碰其所属三期通用码头泊位造成的 378 万元损失（其中间接损失 221.5 万元）。乙公司抗辩称其可以享受海事赔偿责任限制，限额为 361722 特别提款权，甲公司的起诉金额过高。

法院认为，X 轮为沿海航行的船舶，按照中华人民共和国交通运输部《关于不满 300 总吨船舶及沿海运输、沿海作业船舶海事赔偿限额的决定》

第四条的规定，乙公司的非人身海事赔偿责任限额为 361722 特别提款权，其人民币数额为本判决作出之日按照国家外汇行政主管部门规定的国际货币基金组织的特别提款权对人民币的换算办法计算为 3408865 元。甲公司码头在事故中受损，损失合理部分，法院予以支持。甲公司主张各项损失合计 378 万元已经超出乙公司可以享受的责任限额，对于超出部分，不予保护。

【法律索引】

《中华人民共和国海商法》

第二百零四条 船舶所有人、救助人，对本法第二百零七条所列海事赔偿请求，可以依照本章规定限制赔偿责任。前款所称的船舶所有人，包括船舶承租人和船舶经营人。

第二百零七条 下列海事赔偿请求，除本法第二百零八条和第二百零九条另有规定外，无论赔偿责任的基础有何不同，责任人均可以依照本章规定限制赔偿责任：

(一)在船上发生的或者与船舶营运、救助作业直接相关的人身伤亡或者财产的灭失、损坏，包括对港口工程、港池、航道和助航设施造成的损坏，以及由此引起的相应损失的赔偿请求；

.....

《关于不满 300 总吨船舶及沿海运输、沿海作业船舶海事赔偿限额的决定》

第四条 从事中华人民共和国港口之间货物运输或者沿海作业的船舶，不满 300 总吨的，其海事赔偿限额依照本规定第三条规定的赔偿限额

的 50% 计算；300 总吨以上的，其海事赔偿限额依照《中华人民共和国海商法》第二百一十条第一款规定的赔偿限额的 50% 计算。

3.船舶触碰事故发生后，若港口经营人对损害结果的发生或扩大存在过错，也应承担相应的责任。

【风险提示】触碰事故发生时，若因港口经营人正在进行的装卸作业不符合安全操作规范导致损失扩大，则其对扩大部分的损失存在主观过错，应承担相应责任。

【建议】港口经营人在进行港口作业时应严格进行安全管理，完善安全管理制度和操作规程，切实减少因管理制度缺失导致的安全生产隐患。

【案例】乙公司所属的 X 轮计划靠泊甲公司二期 4-5 号泊位，在执行靠泊操作并后退避让 Y 轮时，因主机面板 7 号限位开关的信号传输电缆损坏导致该轮主机无法停车，后退的速度越来越快，并最终与 Z 轮船尾相碰，造成该轮 8 根缆绳断裂并顺流向东漂移。此时正在给 Z 轮进行装卸作业的 6 号和 7 号桥吊司机发现险情后，迅速将吊机移向码头东面。但由于 X 轮的移速快于桥吊的移速，该轮与 6 号、7 号、8 号桥吊发生碰撞。事故最终造成 Y 轮船尾舷樯及甲板等变形及 3 个桥吊部分设备损失，甲公司因而起诉乙公司赔偿其各项损失 1000 万美元。乙公司则抗辩称甲公司所属桥吊违章停放，妨碍了 X 轮安全靠泊，致使该轮烟囱和大桅分别被 7 号和 8 号桥吊触碰为由，要求甲公司承担 60% 的责任。

法院认为，涉案 6 号桥吊在等待为 X 轮作业时，未按照安全操作规范竖起前臂架并将臂架勾牢，存在不安全操作桥吊的过错责任；7 号桥吊

不存在过错；8号桥吊虽然事发时因临时检修未将前臂架竖起并将臂架勾牢，但与损害结果没有因果关系。因存在上述因素，该案最终调解结案。

【法律索引】

《中华人民共和国侵权责任法》

第二十六条 被侵权人对损害的发生也有过错的，可以减轻侵权人的责任。

4.在船舶触碰事故中，码头经营人营运收入损失的认定按事故发生前的正常营运收入扣除可节省的成本计算。

【风险提示】根据《最高人民法院关于审理船舶碰撞和触碰案件财产损害赔偿的规定》第十二条第三款的规定：“设施使用的收益损失，以实际减少的净收益，即按停止使用前3个月的平均净盈利计算；部分使用并有收益的，应当扣减”。若港口经营人主张以第三方评估的营运收入来计算，法院将酌定扣除可节省的成本占营业收入的比重。

【建议】港口经营人在主张码头营业收入损失时，应主动在码头平均营运收入中扣除可节省的成本，或对可节省的成本进行举证。

【案例】甲公司系某码头1号、2号泊位的合法经营管理人。乙公司系X轮船舶所有权人。2011年8月28日，X轮装载22298吨煤炭在拟靠三期码头的航行过程中，因操作不当，碰撞靠泊在某码头的Y轮，导致“Y轮碰撞某码头，发生触碰事故。甲公司对其因涉案事故造成的间接损失主张按照经第三方评估的营运收入来计算，乙公司则辩称应参照某港上市公司年报中披露的净利润来确定。

法院认为，按照《最高人民法院关于审理船舶碰撞和触碰案件财产损害赔偿的规定》第十二条第三款“设施使用的收益损失，以实际减少的净收益，即按停止使用前3个月的平均净盈利计算；部分使用并有收益的，应当扣减”的规定，码头泊位使用的收益损失应以实际减少的净收益计算，并应扣减部分使用获得的收益。故甲公司主张与上述规定不符。而上述司法解释中规定的净收益也不同于上市公司报表中的净利润，净利润是营业收入扣除折旧、工资、设备损耗等各项成本及税金后的剩余，但在码头停止经营或者经营受限的情形下，码头折旧、管理人员工资等固定成本仍需要作为开支计算，应属于实际减少的净收益的一部分，在间接损失中需计算在内，故对乙公司的辩称意见亦不予支持。因码头经营受限或停业，水、电、设备等损耗相应减少，综合考虑码头作业中这些损耗，酌定因码头经营受限或停业可节省的成本占营业收入中的比重为30%，并予以扣除。

【法律索引】

《最高人民法院关于审理船舶碰撞和触碰案件财产损害赔偿的规定》第十二条第三款 设施使用的收益损失，以实际减少的净收益，即按停止使用前3个月的平均净盈利计算；部分使用并有收益的，应当扣减。

5. 港口企业作为用人单位以外的第三人，受害人因工伤事故死亡的，其近亲属有权要求工伤保险给付，亦有权请求港口企业承担赔偿责任。

【风险提示】受害人因工伤事故死亡的，其近亲属在要求工伤保险给付之后，港口企业作为用人单位以外的第三人，有被要求承担赔偿责任的法律风险。

【建议】在此情形下，虽然受害人近亲属有权要求港口企业承担赔偿责任

责任，但必须举证证明港口企业存在侵权行为和过错，否则港口企业不承担赔偿责任。

【案例】自然人 A 系甲公司的职工，为原告 B 之夫、C 之父，被告乙公司（外轮代理公司）系 X 轮的代理。被告丙公司（港口企业）将港口部分装卸、散货灌包业务外包给甲公司。A 被甲派往 X 轮履行清舱业务，在作业过程中因一氧化碳中毒而死亡。B、C 与甲公司达成了“死亡赔偿协议”，由甲公司一次性赔付 18 万元。事后，原告 B、C 对被告乙、丙公司提起诉讼，请求法院判令两被告赔偿收入损失、丧葬费、安抚费等共计 79.4 万元。被告乙、丙公司辩称：原告已经甲公司得到了人民币 18 万元的赔偿，依法不得再向其他方索赔。法院认为，根据最高人民法院《最高人民法院关于审理人身损害赔偿案件适用法律若干问题的解释》第十二条第二款关于“因用人单位以外的第三人侵权造成劳动者人身损害，赔偿权利人请求第三人承担民事赔偿责任的，人民法院应予支持”的规定，B、C 在获得用人单位赔偿的情况下，再次起诉乙、丙公司，符合法律规定，法院应予受理。但被告乙公司作为 X 轮的代理，并不负责该轮卸货工作，而被告丙公司作为港口经营人，已将 X 轮清舱等部分卸货业务承包给甲公司。两原告就 A 在 X 轮上清舱作业过程中因一氧化碳中毒死亡而对两被告提起诉讼，不能证明两被告有何具体过错，依法不予保护。

【法律索引】

《最高人民法院关于审理人身损害赔偿案件适用法律若干问题的解释》

第十二条 依法应当参加工伤保险统筹的用人单位的劳动者，因工伤

事故遭受人身损害，劳动者或者其近亲属向人民法院起诉请求用人单位承担民事赔偿责任的，告知其按《工伤保险条例》的规定处理。

因用人单位以外的第三人侵权造成劳动者人身损害，赔偿权利人请求第三人承担民事赔偿责任的，人民法院应予支持。

第二部分 港口疏浚、码头建造合同、救助纠纷案件

6.港口经营人在码头建造合同签订后工程正式开工前向码头施工方发送停建函，造成合同无法继续履行的，应对由此给施工方造成的损失进行赔偿。

【风险提示】码头建造工程在完成招投标环节后，中标方（施工方）为了履约，往往需要进行包括提交履约保证金、准备施工场地、租用工程船、出具设计图等多重准备工作，并为此预先垫付相应费用。若港口经营人非因法定原因解除合同，则需要赔偿施工方的直接损失和可得利益损失。

【建议】若港口经营人在订立码头建造合同后出现无法履行合同的情形，可通过与施工方进行协商、尽量提早将无法继续履行合同原因告知施工方等途径，减少因违约行为可能产生的损失。

【案例】2016年4月，乙公司通过投标中标甲公司（港口经营人）石料接卸临时码头工程，其后，双方签订了建设工程施工合同，对项目概况、合同价、工期等内容作了详细约定。乙公司因工程建设需要，承租了案外人的部分办公楼和场地，租用了两条工程船，并先行派员在施工现场进行了大量施工准备；先后两次派员参加了由甲公司组织的临时码头设计

交底、协调会议。乙公司还依约向甲公司提交了金额为 693716 元的履约银行保函以及依约向甲公司提供了农民工保证金 138743 元。2016 年 7 月，甲公司向乙公司发送了关于石料接卸临时码头工程停建的函，单方面决定停止建设。乙公司认为，由于甲公司的违约行为，给其造成巨额直接经济损失以及可得利益损失 1577615.27 元，将甲公司诉至本院。甲公司则认为，涉案建设工程停建系因政府行为造成，此客观情况在双方签订合同时无法预见，故其不存在过错，对甲公司主张的可得利益损失不应予赔偿。

法院认为，根据甲公司提供的证据，可以认定涉案工程停建的原因在于甲公司的决策，并非政府行为所致。因在涉案招标文件中有关于“利润是指施工企业完成所承包工程获得的盈利……编制概（预）算时利润按 7% 计算……”的约定，故甲公司对因违约给乙公司造成的实际损失和可得利益损失承担赔偿责任。根据双方提供的证据，法院认定乙公司因为涉案合同做准备产生的直接损失为 119747.56 元。而对于可得利益损失，则应以乙公司在订立合同时预见到或者应当预见到的因违反合同可能造成的损失为限。结合涉案招标文件内容，法院认为乙公司主张利润率 7% 基本合理，并与涉案合同确定的价格 6937166 元均属在订立合同时可预见范围，故认定可得利益损失为 485601.62 元（ $6937166 \times 7\%$ ），加上前述认定的实际损失，甲公司应赔偿乙公司的损失为 605349.18 元。

【法律索引】

《中华人民共和国合同法》

第一百零七条 当事人一方不履行合同义务或者履行合同义务不符合约定的，应当承担继续履行、采取补救措施或者赔偿损失等违约责任。

第一百一十三条 当事人一方不履行合同义务或者履行合同义务不符合约定，给对方造成损失的，损失赔偿额应当相当于因违约所造成的损失，包括合同履行后可以获得的利益，但不得超过违反合同一方订立合同时预见到或者应当预见到的因违反合同可能造成的损失。

7.在码头工程建造过程中，若港口企业存在随意扣减工程款、未按照约定进度付款等情形且情节严重的，应承担相应的违约责任。

【风险提示】即使港口企业因其业主方的身份，在工程款的支付、工程质量的把控上占据主导地位，但若在码头建造过程中未严格履行按期付款等合同约定义务，承包方/分包方有权向其主张权利。

【建议】码头工程建造过程中，往往存在多层分包的情况，法律关系较为复杂。港口经营人应增强履约意识，严格按照合同的约定行使权利并承担义务，以减少相应法律风险。

【案例】2014年，乙公司承包了甲公司（港口经营人）码头砼构件防腐工程，双方签订码头施工合同，合同约定工程采用固定综合单价承包的方式，暂定工程量为42610.3 m²，工程款合计2428787.1元；工程开工日期暂定为2014年1月16日，竣工日期暂定于2014年3月16日；甲公司按总价30%支付工程预付款，工程完工竣工验收合格后，乙公司办理最终检测合格报告，甲公司支付工程结算总费用的95%，留取工程结算总费用的5%作为质量保证金，满一年质保期后无息返还；若甲公司严重违反合同条款时，应承担相应责任，乙公司可按实际损失提出合理的索赔申请，由双方协商解决。合同订立后，乙公司按约进厂施工，如期竣工并完成竣

工验收，双方最终核定工程量为 42350.42 m²，工程款合计为 2413973 元，但甲公司并未按期付款，仅支付了 190 万元，尚欠 513973 元工程款未付；甲公司认为涉案工程存在质量问题，且乙公司未按合同要求提供原材料合格证和相关检测报告，甲公司有权扣减未付款项并要求施工单位进行整改。双方协商未成，最终乙公司将甲公司诉至法院。

法院认为，根据涉案合同的约定，防腐工程质量等级要求为合格，甲公司提供的相关材料中虽提及防腐涂层存在漏涂、脱落、稀薄、颜色不一致等问题，但并无工程不合格的记载，检测部门在 2014 年 3 月出具的外观检查报告中也仅建议对防腐涂层漏涂做全面复查及时修补；且甲公司出具的西码头工程建设单位工作报告的验收情况中已确认乙公司对防腐涂层进行了修补，并最终在工程竣工验收时认定防腐工程不存在质量问题，而且整体西码头工程最后都通过竣工验收，说明防腐工程质量已不存在问题，乙公司有权向甲公司主张涉案未支付工程款。另外，甲公司和乙公司仅约定了工程预付款金额，但并未约定预付款的付款时间；虽然合同约定工程竣工验收合格并由乙公司办理好最终检测合格报告后，甲公司支付至工程结算总费用的 95%，但涉案工程并未单独进行竣工验收，乙公司也未办理防腐工程检测合格报告，故合同约定的工程价款付款起算时间无法确定，考虑到乙公司早已于 2016 年 1 月 20 日向甲公司开具了发票，甲公司陆续支付的工程款已超过总工程款的 50%，且整体码头工程于 2017 年 3 月 8 日才竣工验收备案，故法院认定该备案日前甲公司应支付至工程结算总费用的 95%，即截至 2017 年 3 月 8 日，甲公司仍需向乙公司支付工程款。

【法律索引】

《最高人民法院关于审理建设工程施工合同纠纷案件适用法律问题的解释》

第十七条 当事人对欠付工程价款利息计付标准有约定的，按照约定处理；没有约定的，按照中国人民银行发布的同期同类贷款利率计息。

《中华人民共和国合同法》

第一百零九条 当事人一方未支付价款或者报酬的，对方可以要求其支付价款或者报酬。

8.在码头建设工程承包人提交竣工报告后，港口经营人以拖延验收为手段拖延支付工程款，承包人有权就被拖欠的相应工程款主张享有建设工程价款优先受偿权。

【风险提示】港口经营人作为工程发包人，在工程竣工后，若不及时组织验收并对工程进行接收，将面临相应的法律风险。

【建议】港口经营人应当根据码头建设工程施工图纸及说明书、国家颁发的施工验收规范和质量检验标准及时进行验收。验收合格的，发包人应当按照约定支付价款，并接收该建设工程。

【案例】2013年1月，乙公司作为码头工程建设承包方和甲公司（港口经营人）签订一份建设工程施工合同，约定乙公司承接甲公司所属码头靠泊平台施工工程，开工日期2013年1月10日，完工日期2013年6月30日，合同总工期6个月；工程竣工，乙公司应向甲公司提交竣工报告及竣工图6套，由甲公司组织验收，验收时间不作为工期累计；工程验收

合格，则乙公司提交竣工报告的当天即视为竣工日期，如验收不合格，则返工时间作为工期累计；确认合格后 30 日内，甲公司向乙公司支付工程款到合同总价款（结算价）的 95%。双方并就其他事项进行了详细约定。合同订立后，乙公司依约完成建设工程项目的施工，并于 2016 年 5 月 3 日顺利通过交（竣）工质量评定，工程质量被鉴定为“符合设计与规范要求”。在此期间，乙公司多次致函甲公司，要求按约支付工程进度款，但甲公司仅支付 3278 万元，尚欠工程款 17429654 元未支付。故乙公司提起诉讼，要求甲公司支付剩余工程款并就被拖欠的工程款享有建设工程价款优先受偿权。

法院认为，涉案工程于 2016 年 5 月 3 日完成监督机构质量评定报告备案，乙公司于 2016 年 7 月 4 日向甲公司提交关于游艇码头工程交工验收事宜的函，要求于近期加快进行交（竣）工验收工作，甲公司虽于次日答复近期抓紧与设计单位联系协商，争取尽快办理交（竣）工验收事宜，但一直未组织交（竣）工验收。《最高人民法院关于审理建设工程施工合同纠纷案件适用法律问题的解释》第十四条第二项规定，承包人已经提交竣工验收报告，发包人拖延验收的，以承包人提交验收报告之日为竣工日期。甲公司作为涉案码头靠泊平台工程施工发包方，负有牵头组织交（竣）工验收的义务，其于 2016 年 7 月 5 日在上述函件上签署答复意见，应认定至迟于该日收到乙公司提交的要求进行交（竣）工验收报告，之后未及时组织交（竣）工验收和工程结算，应以该日作为竣工之日，按双方之间建设工程施工合同的约定于该日之后 30 日内，即 2016 年 8 月 5 日之前支付工程结算总价的 95%，其余 5%价款作为工程质量保修金按合同第五条

第二款第四项的约定，于2017年8月5日前支付，并分别承担相应的利息。《最高人民法院关于建设工程价款优先受偿权问题的批复》第四条规定，“建设工程承包人行使优先权的期限为六个月，自建设工程竣工之日或者建设工程合同约定的竣工之日起计算。”根据该规定，乙公司要求确认其工程价款对所承建的码头靠泊平台享有优先受偿权的诉讼请求有理，以欠款本金部分为限，予以支持。

【法律索引】

《最高人民法院关于审理建设工程施工合同纠纷案件适用法律问题的解释》

第十四条 当事人对建设工程实际竣工日期有争议的，按照以下情形分别处理：

（二）承包人已经提交（竣）工验收报告，发包人拖延验收的，以承包人提交验收报告之日为竣工日期；

第十八条 利息从应付工程价款之日计付……

《最高人民法院关于建设工程价款优先受偿权问题的批复》

三、建筑工程价款包括承包人为建设工程应当支付的工作人员报酬、材料款等实际支出的费用，不包括承包人因发包人违约所造成的损失。

四、建设工程承包人行使优先权的期限为六个月，自建设工程竣工之日或者建设工程合同约定的竣工之日起计算。

9.码头经营人在其作业区域以卸货作业方式实施救助，有权获得救助报酬，该报酬应扣除救助人正常装卸作业的费用。

【风险提示】港口企业在其作业区域以卸货方式对遇难船舶实施救助，而在实施救助前又未与被救助方签订书面的救助合同，可能会面临事后被救助方认为救助不成立，其行为仅为正常的卸货作业行为的风险。

【建议】港口企业在实施救助前，应当和被救助方签订书面救助合同，或者在救助过程中或结束后，尽快对救助事实予以确认，从而避免事后出现双方就救助是否成立的分歧。同时，救助方在主张救助报酬时应主动扣除正常装卸作业的费用，以避免因费用不合理而涉诉。

【案例】甲公司系某码头1号、2号泊位的合法经营管理人。乙公司、A系X轮的船舶所有权人。2011年8月28日，X轮装载22298吨煤炭在拟靠某码头的航行过程中，因操作不当，碰撞靠泊在某码头的Y轮，导致Y轮碰撞某码头。事故发生后，根据某海事局的指令，甲公司对Y轮船、货进行救助，并救助成功，产生额外停泊费、设备费、人工费、抢险辅助作业费及停产损失等。乙公司、A辩称双方之间不存在救助合同，甲公司主张救助费用没有依据。

法院认为，尽管甲公司与乙公司、A未签订书面救助合同，但某海事局的情况说明载明碰撞事故造成Y轮受损并有倾覆危险，可能妨碍通航安全，船载货物沉没可能对海洋环境造成严重污染，甲公司根据海事局的指令对Y轮船、货进行救助，双方构成事实上的救助合同关系。甲公司救助行为有效果，根据我国《海商法》第一百九十二条的规定，甲公司有权享受救助报酬。事故发生时，Y轮正靠泊在某码头准备卸货作业，此种情况下所实施的救助，与没有卸货计划而采取卸货方式进行的救助有所区别，本案完成救助的同时，也完成了正常的卸货作业。故在确定救助报酬

时，应扣除救助入正常装卸作业的费用。

【法律索引】

《中华人民共和国海商法》

第一百七十九条 救助方对遇险的船舶和其他财产的救助，取得效果的，有权获得救助报酬；救助未取得效果的，除本法第一百八十二条或者其他法律另有规定或者合同另有约定外，无权获得救助款项。

第一百九十二条 国家有关主管机关从事或者控制的救助作业，救助方有权享受本章规定的关于救助作业的权利和补偿。

10.船舶靠泊作业中出现故障从而引发诉讼时，港口企业应在诉讼前就责任主体、是否构成海难救助、收费标准等方面取得完备诉讼材料。

【风险提示】诉讼材料的收集应在诉讼开始前完成，若进入诉讼阶段，无论是调解还是判决，证据材料缺失会让自身处于不利地位。

【建议】船舶靠泊作业时发生故障，港口企业应积极收集证据，尤其注意责任主体识别。港口企业（轮驳公司）若主张其助泊、保驾等行为属于海难救助，其举证均应围绕救助展开：港口企业应当与海事部门达成共识，使必要的监护、保驾等行为具有行政命令的性质；如果船方主动提出特殊服务要求，也应由船长或船方代表提出书面申请，并事先定好费用标准。港口企业（码头公司）在主张泊位使用费时，应特别关注其合理性。

【案例】2010年1月18日上午，X轮抵靠甲公司（码头公司）2号泊位卸货，卸货完毕因船机故障而不能及时离泊。乙公司（轮驳公司）组织三艘拖轮协助X轮离泊并监护其前往某锚地抛锚。至此，X轮滞留2

号泊位 58.5 小时。另外，X 轮的卸货作业合同是由丙公司与甲公司签订，有关装卸费用由丙公司负担。甲、乙公司提交的船舶资料显示，被告丁公司是 X 轮的管理人，非该轮所有人或光船承租人。X 轮在甲、乙公司起诉前，已经拆解。乙公司起诉要求丁公司支付助泊、保驾、施救等费用 912480 元及利息。甲公司起诉要求丁公司支付泊位使用费 5090162.96 元。丁公司辩称，其非适格被告；离泊、锚地检修过程中，涉案船舶拥有足够的自航能力保证安全，均不存在任何危险或潜在危险，主张“施救”或“救助”及按抢险救灾计算的费率均无事实依据；丁公司与甲公司无任何合同关系，且不存在过错，不应对甲公司承担赔偿责任，即使成立事实上的港口作业合同关系，甲公司主张损失也缺乏相应法律依据。法院认为，在丁公司否认其为涉案船舶船东或光船承租人的情况下，甲、乙公司未能提供有效证据予以反驳（船舶滞留港口期间，港口企业疏忽没有对船舶文件进行收集，以致对船舶所有人、经营人、光租或期租等情况一无所知）。关于救助，乙公司未能提供证据证明船方曾申请乙公司进行救助，也无法证明海事部门要求乙公司予以救助（船舶在港区发生故障时，无论故障是否会对船舶或港口安全造成威胁，海事部门从保障安全角度出发，可能都会要求当事船舶或港方采取一定预防措施。本案中港方得到海事部门通知的可能性应当存在，但缺乏有效证据证明），亦不能证明船方对救助事实进行默认、追认，而现有证据表明当时船况仅为“潜在危险”，从证据来看有“强迫救助”之嫌，因此，乙公司主张的救助费用标准存在证据不足的问题，只应按照正常的作业标准向船方收取合理费用。甲公司向丁公司提出的索赔实际上是以侵权为诉由，而且主要的生产性损失的计算公式是：前一年

全年码头总卸货量÷全年作业天数÷泊位数×加权平均卸船包干费÷24小时×58.5小时(涉案船舶超期占用泊位的时间),这样的诉讼主张存在理由不足:首先,涉案船东或其管理人均没有与甲公司订立港口作业合同,有关卸货作业合同是由丙公司与甲公司签订,合同约定的卸货包干费(含规费)等港口费用均由丙公司负担;其次,甲公司以前全年卸货量为基础来计算涉案船舶超期占用泊位期间的间接装卸费损失,超出了当事人在订立合同时能够预见到的结果,直接采信缺乏理由。由于甲公司与丙公司在作业合同已经约定了有关费率,可以参照该费率,并结合本船卸货速率及实际多占泊位的时间,综合认定甲公司损失为妥。

该两案在审理过程中,由于甲、乙公司在诉前证据材料收集上的缺陷,致使其诉讼中处于极为被动的境地。鉴于丁公司一直有代表船东赔偿港方合理损失的意愿,经法院多次主持调解,各方当事人最终达成一揽子和解协议。

【法律索引】

《中华人民共和国海商法》

第一百七十五条 救助方与被救助方就海难救助达成协议,救助合同成立。

遇险船舶的船长有权代表船舶所有人订立救助合同。遇险船舶的船长或者船舶所有人有权代表船上财产所有人订立救助合同。

11.港口建设工程施工合同无效，但建设工程经竣工验收合格，发包人仍应向承包人参照合同约定支付工程价款。

【风险提示】港口建设施工合同，因没有资质的实际施工人借用有资质的建筑施工企业名义，很可能被认定合同无效，但并不意味着发包人当然免除支付工程价款的义务，若工程验收合格，发包人在欠付工程价款范围内对实际施工人，参照约定承担支付价款责任。

【建议】在港口建设施工合同中，港口企业往往处于发包人法律地位，应从招、投标阶段起作好风险防控，防止承包人将工程违约分包或转包给无资质或超越资质等级的主体；出现非法转包、分包或者借用有资质的企业名义签订港口建设工程施工合同的，在提供充分证据的前提下，可以申请人民法院收缴当事人已经取得的非法所得。

【案例】2008年6月19日，甲公司(港口企业)通过招投标与乙公司签订了《港口土地整理工程(吹填工程)施工合同》(以下简称主合同)，自然人A、B因个人无施工资质，以丙公司的名义与乙公司就涉案部分港口工程签订《建设工程施工分包合同》(以下简称分包合同)。施工完毕后，工程验收合格，甲公司有部分款项未支付给乙公司，乙公司亦有部分款项未支付给自然人A(合同履行过程中，B将自己在涉案工程中享有的权利全部转让给A)。A就其未收工程款以甲、乙公司为被告诉至法院。

法院认为，主合同主体合格，内容合法，确认有效。自然人A、B不具有相应施工资质，借用丙公司名义签订分包合同，依照《最高人民法院关于审理建设工程施工合同纠纷案件适用法律问题的解释》第一条第(二)项的规定，分包合同无效。但A、B实际组织施工，且工程验收合格，A

有权请求参照约定支付工程款。关于甲公司主张收缴当事人已经取得的非法所得的主张，因现有证据无法证明 A 获得的工作价款高于其付出成本，法院对此暂不予处理。甲公司拖欠乙公司的工程价款数额高于乙公司拖欠 A 的价款数额，故甲公司应在乙公司拖欠 A 价款范围内对 A 承担责任，因此判令甲、乙公司共同支付乙公司拖欠 A 的工程价款。

【法律索引】

《最高人民法院关于审理建设工程施工合同纠纷案件适用法律问题的解释》

第一条 建设工程施工合同具有下列情形之一的，应当根据合同法第五十二条第（五）项的规定，认定无效：

- （一）承包人未取得建筑施工企业资质或者超越资质等级的；
- （二）没有资质的实际施工人借用有资质的建筑施工企业名义的；
- （三）建设工程必须进行招标而未招标或者中标无效的。

第二条 建设工程施工合同无效，但建设工程经竣工验收合格，承包人请求参照合同约定支付工程价款的，应予支持。

第二十六条 实际施工人以转包人、违法分包人为被告起诉的，人民法院应当依法受理。

实际施工人以发包人为被告主张权利的，人民法院可以追加转包人或者违法分包人为本案当事人。发包人只在欠付工程价款范围内对实际施工人承担责任。

第三部分 港口作业合同、货物仓储合同纠纷案件

12.港口企业代表船公司接收运输进港的货物并在港区（码头）实施运输、装船行为，若导致货物损坏，应承担赔偿责任。

【风险提示】港口企业在港区（码头）实施运输、装船行为，存在未尽谨慎处理义务致使货物损坏的风险。

【建议】因港口企业代表船公司接收运输进港的货物并在港区（码头）实施运输、装船行为，不属义务帮工，应尽量明确货物绑扎相关责任方，在作业过程中，亦应持谨慎处理态度，如：尽量保持低速运输、防止侧翻等。

【案例】甲公司欲将两锅炉出口至印度尼西亚，两锅炉运至乙公司（港口企业）码头，船公司代理向乙公司出具一份保函，载明涉案锅炉申请框架箱落地，装船时由码头内集卡代为装船，由此产生的一切责任和费用由该公司承担。2016年6月9日，其中一锅炉连同框架箱放置于乙公司码头的平板车上准备运输上船，锅炉与框架箱之间仍保持甲公司所绑扎的状态，框架箱与平板车之间由乙公司使用码头平板车上的平行槽进行固定。装载锅炉的车辆行至码头一十字路口时，锅炉向左发生倾覆。事故发生后，甲公司诉至法院，要求乙公司进行赔偿。乙公司辩称，锅炉受损系甲公司绑扎错误、存在缺陷所致，不应承担赔偿责任。法院认为，在海上货物运输的实践中，承运人船舶靠泊于港口进行装卸，码头方与承运人之间存在合同关系，承运人使用码头并支付费用，运输进港的货物由码头方代表承运人接收，故被告运输原告货物并非出于义务帮工，而是在履行其与承运

人之间的合同义务。甲公司托运的货物在乙公司运输过程中遭受损坏，甲公司依据一般侵权法律关系向乙公司主张损害赔偿并无不当。乙公司基于与承运人之间的合同关系，在港区作业时负有妥善运输的义务，针对所运输货物的实际情况，应妥善安排运输工具、采取相适应的运输方式，涉案锅炉运输与普通货物运输相比存在特殊之处，事故发生当时码头地面还有雨水，故在运输中、特别是转弯时理应保持相应程度的谨慎及注意，对于上述状况，乙公司没有任何相适应的积极作为，应认定其存在过错。因甲公司在绑扎方面、乙公司在运输方面均存在过错，两者与锅炉损坏事故的发生均具有因果关系，且上述任何一方过错若不存在，均达不到阻止损害结果发生的作用，绑扎与运输无法在程度上具体量化，其对损害结果的作用程度无法区分主次，故甲、乙公司对事故责任应各半承担。

【法律索引】

《中华人民共和国侵权责任法》

第六条第一款 行为人因过错侵害他人民事权益，应当承担侵权责任。

第十九条 侵害他人财产的，财产损失按照损失发生时的市场价格或者其他方式计算。

第二十六条 被侵权人对损害的发生也有过错的，可以减轻侵权人的责任。

13.港口企业因航运企业拖欠相关费用，对委托作业的集装箱按不同情况享有不同的留置权。

【风险提示】航运企业拖欠港口作业费，港口企业留置集装箱存在一

定的法律风险。

【建议】行使一般留置权，要注意拖欠的费用与箱货的关联性；行使商事留置权，要注意留置物应属债务人所有¹。

【案例】甲公司系港口企业，乙公司系航运企业，双方签署了统一的港航协议及港航补充协议，约定甲公司在其各码头为乙公司的内贸班轮提供码头作业服务，至2018年6月，乙公司拖欠甲公司堆存费、装卸费、停泊费、港务费等费用共计1500多万元。2018年6月，乙公司运输的994个集装箱进入甲公司堆场。甲公司认为，其就最后一个航次的作业费用61187.80元对涉案270个集装箱（以下简称涉案集装箱）成立留置权。第三人丁公司认为，集装箱均非乙公司所有，对这些集装箱甲公司不享有留置权。法院认为，其中最后一个航次的空集装箱装卸费59139.36元为乙公司应支付甲公司的空集装箱装卸报酬，甲公司可就涉案集装箱最后一个航次产生的装卸费对涉案集装箱分别成立相应的留置权。最后一个航次的港务费1592元，该费用的收取对象为进出口货物，而非装载货物的集装箱，该费用与涉案集装箱不属于同一法律关系，甲公司不可就该费用对案涉集装箱成立留置权。最后一个航次的集装箱堆存费132908元为乙公司应支付甲公司的仓储费，甲公司可就涉案集装箱分别成立相应的留置权。

【法律索引】

《中华人民共和国物权法》

第二百三十条第一款 债务人不履行到期债务，债权人可以留置已经合法占有的债务人的动产，并有权就该动产优先受偿。

¹参见《中国港口》2018年第10期第57页，《中良海运停运与港口企业留置权的行使》，吴勇奇。

第二百三十一条 债权人留置的动产，应当与债权属于同一法律关系，但企业之间留置的除外。

14.港口企业从事港口货物装卸作业时，应与相对方签订港口作业合同。

【风险提示】未订立港口作业合同就开始实施装、卸货行为，这是一种很不规范的做法，此行为存在诸多风险：收费主体不明确、收费标准不清晰、若无人提货如何维权等。

【建议】班轮或集装箱运输下，由承运人负责两港的装卸是国际和国内的通行作法，港口企业与承运人签订港口作业合同最为常见。航次租船运输下，起运港作业，一般是港口企业与水路货物运输合同载明的托运人签订港口作业合同；目的港作业，一般是港口企业与水路货物运输合同载明的收货人签订港口作业合同。

【案例】甲公司（港口企业）起诉称，乙公司的钢材运至甲公司码头卸货中转，共有9船次通过其码头中转，产生码头装卸费用为61106.52元，乙公司未付，故诉至法院。乙公司辩称，其非货主，与甲公司间无装卸合同；其既非卖货方的代理，亦非收货方的代理，只是作为卖货方在宁波的仓储单位到码头领取货物，不参与卖货方与收货方间买卖关系及相关费用的结算，故请求法院驳回甲公司诉请。法院认为，双方无书面装卸合同，指令甲公司进行装卸作业的并非乙公司，按照之前的操作习惯，接货时甲公司也未向乙公司主张过装卸费用，乙公司接收货物后也未向甲公司支付过装卸费用，难以认定甲、乙公司间成立港口作业合同，甲公司诉请无事实和法律依据，故判决驳回甲公司全部诉讼请求。

【法律索引】

《中华人民共和国民事诉讼法》

第六十四条第一款 当事人对自己提出的主张，有责任提供证据。

15.海关监管仓储企业未经海关放行许可擅自“无单放货”，应当承担
交纳关税等法律责任。

【风险提示】海关监管仓储企业应谨慎识别保管货物的纳税义务人，在纳税义务人未缴清关税的情况下，就为买方办理货物入库手续，海关监管仓储企业应承担相应缴税义务和其他法律责任。

【建议】进口货物的收货人、出口货物的发货人、进出境物品的所有人，是关税的纳税义务人；作为海关监管货物，只有在义务人缴清关税并得到海关许可后才能交付和转让。海关监管仓储企业，应谨慎识别纳税义务人主体身份，在办理货权转让手续时应查清真正义务人是否履行交纳关税义务。

【案例】甲公司与乙公司（海关监管仓储企业）签订一份仓储保管合同，甲公司委托乙公司为其保管货物，乙公司凭甲公司出具的盖有发货专用章的正本出库单出库。事后，甲公司与丙、丁公司签订 2000 吨苯二甲酸（简称 PTA）采购合同，约定乙公司码头交付；随后，丙、丁、戊、己公司向乙公司出具物权转移通知书，分两批次将 2000 吨 PTA 所有权转移给甲公司；同时，戊、己公司向乙公司出具保函一份，请求乙公司在其未缴清海关关税前凭物权转移通知书先行办理物权转移等相关手续；乙公司接到上述保函和物权转移通知书后，于次日向甲公司出具一份正本入库单，

通知甲公司所有的 PTA 已经入库，并开始起算仓储费，甲公司遂向丙、丁公司付清全部货款 1480 万元。一段时间后，甲公司向乙公司出具出库单要求提取涉案 PTA，乙公司以甲公司未缴纳关税等为由，拒绝向甲公司交付涉案 PTA。法院认为，根据涉案正本提单、货运代理人和船务代理人出具的小提单、海关出具的进口关税及进口增值税专用发票的记载内容，涉案 PTA 纳税义务主体为戊、己公司，而非甲公司。涉案 PTA 作为海关监管货物，只有在义务人缴清关税并得到海关许可后才能交付和转让。乙公司作为海关监管仓储企业，在明知上述规定的情形下，仍然接受戊、己公司的物权转移通知和保函，向甲公司签发涉案货物入库单。同时，涉案仓储保管合同中约定的交货条件是凭甲公司出具的正本出库单放货，加之甲公司的购货价格中注明已包含税款，并有相应的增值税发票予以证实，甲公司并无义务重复缴纳关税，故依照《中华人民共和国海关法》第三十八条的规定，乙公司应当承担缴纳涉案货物关税的义务和相应的法律责任，故判令乙公司向甲公司交付涉案 PTA，若不能按期交付则赔偿货损 1480 万元。

【法律索引】

《中华人民共和国合同法》

第八十一条 债权人转让权利的，受让人取得与债权有关的从权利，但该从权利专属于债权人自身的除外。

第八十二条 债务人接到债权转让通知后，债务人对让与人的抗辩，可以向受让人主张。

第一百零七条 当事人一方不履行合同义务或者履行合同义务不符

合同约定的，应当承担继续履行、采取补救措施或者赔偿损失等违约责任。

《中华人民共和国海关法》

第三十七条 海关监管货物，未经海关许可，不得开拆、提取、交付、发运、调换、改装、抵押、质押、留置、转让、更换标记、移作他用或者进行其他处置。

海关加施的封志，任何人不得擅自开启或者损毁。

人民法院判决、裁定或者有关行政执法部门决定处理海关监管货物的，应当责令当事人办结海关手续。

第三十八条 经营海关监管货物仓储业务的企业，应当经海关注册，并按照海关规定，办理收存、交付手续。

在海关监管区外存放海关监管货物，应当经海关同意，并接受海关监管。

违反前两款规定或者在保管海关监管货物期间造成海关监管货物损毁或者灭失的，除不可抗力外，对海关监管货物负有保管义务的人应当承担相应的纳税义务和法律责任。