

海上违法运输船舶如何打击管理?

全国性海上执法难题在台州有了破解之法

本报记者 王索妮 通讯员 吴樟霖

“只要看到辖区平安,我们心中便被欣慰和坦然填满,这已然成为我们在面对琐碎、繁复工作时的执着信念。”这是台州海事局一线执法人员赵长王的日记中的一段文字,其中饱含着他对工作的热忱和忠诚。

辖区平安,这短短几个字在过去之于台州海事人来说太难。作为全国性海上执法难题,参与海上运输的内河船和非法海上运输的无证砂石运输船(以下简称“两船”)同样在台州海域兴风作浪,2015年1月12日,一艘运砂船侧翻沉没造成4人死亡的惨剧。面对像牛皮癣一样久治不愈的海上违法行为,除了一线执法人员的坚守,执法模式的创新也迫在眉睫。

昨日,交通运输部海事局内河船非法参与海上运输现场监管集中办公会在台州召开,台州海事首创的“行政处罚、违法移送、行政强制、促成拆解”的“3+1”执法模式在取得阶段性成就后得以向全国推广,为破解“两船”治理全国性海上执法难题提供了“台州样本”。

强力推进行政强制扣押

即使远处传来澎湃的潮水声和工人的捶打声,位于台州湾入海口的万隆船厂仍因空阔而显得平静。据董事长何顺华介绍,自2015年10月至今,船厂看管海事扣押船数已达13艘。

“这些船不仅外观不同,里面的故事也各不相同哩!”指着不远处一艘锈迹斑斑的船舶,椒江海事处海巡执法大队副大队长张煜说。

这艘船身写有“君津达999”字样的船舶于1月18日上午停靠在台州椒江的十一塘2号码头,在船员正准备卸货时,3位海事人员登船“造访”。

“海船为了抗浪,一般都做成尖底,但这艘船底平、船身浅,执法一线的人一眼就看出来了,这是条河船。”张煜说道。河船跑到海上参与海上运输,也难怪会引起海事人员的注意了。

执法人员上船后当即要求船员提供船舶证书,得到的回应却是船舶证书在船东那里。“虽然船舶证书不在船上,但我们的船名就叫‘君津达999’!”船员虽信誓旦旦,但张煜和同事还是决定前往机舱一探究竟——因为舱内的主机和辅机铭牌就和汽车的车架号一样难做修改。果然,马脚露了出来:通过船检管理系统查询,海事人员发现主辅机型号对不上号。在事实面前,船员们这才承认这是一条内河甲板货船,船籍港是张家界,实际船名为“万利9号”。最终,这条套牌船的船东被予以严厉处罚,该船也被“请”进万隆船厂依法实行政强制扣押。

紧挨着“万利9号”的蓝色船舶叫做“豪舟11”,是一条

砂石运输船。“这条船是2月8日在台州湾跨海大桥附近水域查获的,它的船舶适航证书最近一次年度检验日期是2015年9月29日,但该船在检验证书失效后一直从事营运。”张煜说,“豪舟11”最终的命运和“万利9号”一样:被行政强制扣押。

台州海事局政委、书记叶兴良告诉记者,近年来,随着海洋经济持续快速发展,建材需求量也上升,带来海上运输特别是海上砂石运输快速增长,由于不法航运从业人员租用三无船舶和雇用无证人员进行违法运输,构成对海上安全的严重威胁,对合法规范的海上运输市场造成负面冲击。

“单纯依靠行政处罚对违法者不能达到治理海上严重违法行为目的,必须依法多管齐下、实施综合治理。”叶兴良说,《行政强制法》和2014年出台的新《安全生产法》赋予了海事部门行政强制的权力。“在法律授权的情况下,如果对于适用的违法违规行为不采取行政强制措施,一旦发生重大事故,则可能存在渎职风险。”如今,通过实行政强制,在有力打击违法违规行为的同时,也有效规避了执法责任风险。

联动执法,增强海上安全治理合力

众所周知,海上执法海况恶劣,违法行为隐蔽性强,单靠海事人员单打独斗势单力孤,只有紧密依靠内外协同作战,形成监管合力,才能真正在“两船”整治上有所突破。

在万隆船厂内曾出现过一艘名为“浙临机525”的货运船舶。2016年11月6日,它在头门大竹山岛跨海大桥附近运送海钓爱好者至大桥桥墩时被台州海事局“金鹰”青年突击队发现。队员们登轮检查后得知,该船无船舶检验证书



“三无”船舶被海事部门扣押后,因船舶无证船况差、船龄老旧无法整改,最终船东同意自行拆解。 叶云强摄

等有效证书,船上仅一名船员。海事部门当即依法将船上的26名海钓人员和驾驶员移送边防,这也刷新了台州辖区单次向边防部门移送之最。经调查,“浙临机525”是无证船舶,且二次违法,情节严重,被依法强制扣押。

与台州市边防支队签订共建海上执法安全联动合作备忘录,打通海上船舶无证驾驶人员依法移送拘留(刑事拘留)渠道;签订特殊时段安保联动协作机制协议,建立违法人员常态化移送机制,在实践中出台《无证驾驶船舶海事移送公安边防工作指南》;与台州海警局召开法制工作研讨会,建立违法案件移送机制,对于“2·25”事故中造成3人死亡的肇事船舶3名责任船东以涉嫌重大责任事故罪移送海警局拘留和批捕;与台州市港航局建立台州海事港航水上违法违章案件移送制度……一系列的执法合作及联合执法行动,推动了水上安全违法行为海事单向管制向多部门协作共治升级,成效十分明显。

对于海事人员来说,像“浙临机525”这样的船况极差、船龄老旧且无法纳规的“两船”更是头痛的存在,因为法律法规并未授权海事部门对查获的船舶有拆解、没收的权力。为了从根本上彻底清除安全隐患、净化航运市场,台州海事局一方面通过加大处罚力度、违法人员拘留和连续强制扣押等渠道,从各方施加压力,杜绝船东继续在辖区违法经营的侥幸心理,倒逼船东自觉消除隐患,压缩“两船”的生存空间;另一方面,结合航运不景气局面,通过重大违法案件媒体通报、短信平台、执法快报等手段,加强引导教育和法律法规宣传,引导船东从本质上认清海上非法运输的严重危害后果,促使其自行拆解,退出航运市场。运用这种方法,“浙临机525”等船舶最后均走上了自行拆解的道路。

台州海事局执法督察处处长高峰表示,2016年该局全年共行政处罚件数1093起,罚款金额517.4万元,同比分别上升40.3%、36.8%,移送公安边防海警无证驾驶船员154人次,其中43人被处以行政拘留,3人被刑事拘留,实施船舶行政强制78艘次,促成拆解船舶23艘。



昨天,现场会在台州召开

“大头儿子”之争再升级
央视动画起诉杭州一公司擅用大头儿子形象

《法制晚报》 唐宁

未经许可,擅自大量授权他人并使用“大头儿子”等动画形象,认为对方构成不正当竞争,央视动画有限公司将杭州大头儿子文化发展有限公司及北京时代佳丽商贸有限公司起诉至法庭,要求停止授权生产、销售侵权产品,立即销毁现有侵权产品,并索赔经济损失及合理维权费用共计40万元。

记者了解到,昨日上午,此案在北京市朝阳区法院知识产权庭公开开庭审理。庭审时,二被告均表示没有侵犯央视的权利。

央视动画起诉大头儿子公司

央视动画起诉称,该公司是《大头儿子和小头爸爸》文字作品、动画片的著作权人,依法享有“大头儿子”等动画形象的著作权。1995年版及2013年版动画片上映后,《大头儿子和小头爸爸》获得广泛的发行市场和观众市场,收视率极高。

经查,杭州大头儿子文化发展有限公司未经许可,擅自大量授权他人使用央视动画享有著作权的人物形象生产、销售衍生产品,包括但不限于“大头儿子”形象玩偶;北京时代佳丽商贸有限公司在其经营的“名创优品”店铺中,销售两款杭州大头儿子文化发展有限公司擅自授权生产、销售的“大头儿子”形象玩偶。

此外,杭州大头儿子文化发展有限公司还擅自将“大头

儿子和小头爸爸”知名商品的特有名称作为微信公众号账号对外宣传。

央视动画认为,二被告上述行为侵犯了该公司的合法权益,造成了重大损失,构成不正当竞争。综上,请求法院判令二被告停止授权生产、销售侵权产品,立即销毁现有侵权产品;杭州大头儿子文化发展有限公司停止使用动画片人物形象开发衍生产品的侵权行为,停止使用知名动画片《大头儿子和小头爸爸》名称的不正当竞争行为;杭州大头儿子文化发展有限公司赔偿央视动画经济损失30万元、合理维权费用10万元。

被告称已与作者谈妥

原告央视动画和被告杭州大头儿子文化发展有限公司

各委派两名代理人到庭参加诉讼,被告北京时代佳丽商贸有限公司委派一名代理人到庭应诉。

庭审时,被告杭州大头儿子文化发展有限公司表示,由于央视动画在停止使用动画片人物形象开发衍生产品的侵权行为的诉讼请求中多加了“网站”,需要再额外申请一定的答辩期,被法庭当庭驳回。

随后,杭州大头儿子文化发展有限公司称,央视起诉的是著作权和不正当竞争,这是两个完全不同的法律关系,是互不牵扯的案由,应当分别起诉,恳请法院分别立案。其次,央视动画并没有明确他们侵犯了哪个作品,如果是三个作品,应当分别立案起诉。

杭州大头儿子文化发展有限公司称,央视动画没有举证证明大头儿子侵犯不正当竞争的哪一款哪一条,未尽举证之责,该公司并未在商品上进行使用,只是在微信中使用,且只有经营者存在经营关系,才能构成不正当竞争关系,该公司与央视动画不存在竞争关系。并且,该公司已经与“大头儿子和小头爸爸”的作者谈妥了大头儿子、小头爸爸、围裙妈妈三个人物形象的转让,历经16年的努力,在相关公众和行业获得了肯定,恳请法院依法中止审理。

北京时代佳丽有限公司表示,涉事商品是通过正规采购途径上市的,没有侵犯央视动画的任何权利,且在此案诉讼期间,公司已将涉案商品全部下架,等待法院判决之后再行处理。

截至记者发稿时,庭审仍在继续。