

# 企业痛点在哪里 海事服务就在哪里

## ——北海海事局服务保障地方海上旅游经济发展侧记

□ 全媒体记者 龙巍 张植凡 通讯员 潘庆安

“涠洲岛真的很美，现在坐船往返也很方便，值得去玩一玩！”11月14日早上，在侨港国际客运码头，刚刚结束度假搭乘“北游26”轮从涠洲岛返回的陈先生兴奋地告诉记者。近年来，依靠得天独厚的自然环境和丰富多彩旅游资源，北海滨海旅游胜地的知名度、美誉度和影响力正逐渐扩大。

稳定的水上交通安全形势是海上旅游产业发展的必备条件，近年来，北海海事局以海事队伍“四化”建设为统领，主动融入和服务地方发展，优化航运企业营商环境，持续强化辖区水上旅客运输安全监管服务力度，加强水上巡航巡查，严厉打击非法运输、超载等违法行为，保障陆岛物资供应充足，以实际行动服务北海海上旅游经济发展，助推“品质北海 魅力北海”建设。

### 落实监管责任 保障陆岛航线安全畅通

涠洲岛位于北海市正南面26海里的海面上，是中国最年轻的火山岛之一，也是广西最大的海岛，自然风光秀丽，每年都会吸引数百万人次的游客慕名前往游玩。

记者从北海海事局获悉，每逢春节、五一、中秋、国庆等假期，北海至涠洲岛客运航线的客流量都会迎来井喷式增长。为确保辖区水上交通安全形势持续稳定，保障人民群众生命财产安全，北海海事局将北涠航线作为监管重点，强化海事监管责任落实，定期研判辖区旅客运输安全形势，细化海事安全监管举措，严格落实监管责任到岗

到人，持续深化安全风险管控及隐患排查治理。

同时，督促涉客航运企业严格落实安全生产主体责任，加强公司、船舶、船员及旅客安全管理；科学调度海事一线执法力量，加大客运码头、港口、航道航路及船舶的安全检查力度；强化动态监控及服务保障。通过广西智慧海事系统和VTS、CCTV、AIS等信息化监管服务平台，密切关注辖区气象海况变化，确保船舶航行及进出港安全。

“台风、大风天气期间，更是要做好游客疏运工作。”北海海事局船舶监督处处长朱中兵告诉记者，2022年中秋国庆假期，受强冷空气影响北海至涠洲岛客运航线将要停航，为避免大量旅客滞留海岛造成群体性事件发生，北海海事局及时疏运旅客，最终，滞岛旅客2万余人安全返回北海市区。

### 积极创新服务 助力游艇产业加速发展

近年来，随着广西壮族自治区全域旅游和向海经济发展建设的深入推进，北海涉海旅游业快速发展，乘坐游艇出行观光这一游览方式越来越受到人们的青睐。

记者从海事部门获悉，北海辖区登记的游艇大部分集中在涠洲岛，航线主要为涠洲岛附近水域的环岛游航线，每年有超10万旅客来岛观光。游客乘坐游艇出海游玩需求旺盛，游艇数量的持续增长及出海航线的繁忙也让辖区水上交通安全监管工作任务愈发艰巨。

“北海水上旅游行业的快速发展是我们所期盼的，但带来的安全风险隐患也不容忽视。”北海涠洲岛海事处处长吴子能介绍道。此前，海事工作人员通过调研发现，由于新业态的迅速发展，游艇产业在安全管理方面还处于相对滞后的状态。无合格游艇俱乐部、无配套游艇停泊码头、无划定停泊水域、游艇所有人安全意识淡薄、海上观光旅游经营无许可、无证驾驶或驾驶证不齐的违规行为时有发生。

为优化北海旅游发展环境，提升旅游服务水平，北海海事局主动担当作为，铸牢水上交通安全“主角”意识，牵头地方政府起草《北海海事局等六部门关于规范北海市游艇租赁管理的通知》，为发展游艇租赁新业态提供政策依据。为助力游艇租赁经营合法化，北海海事局着手起草《北海市游船游艇管理条例》，推动地方政府部门同意将已取得海域使用权或经审批的三处海域作为游艇专用停泊水域，实现游艇活动水域功能分离。

针对涠洲岛海域环境情况，驻岛海事处主动帮扶辖区有资质的企业先后在岛上的南湾、北岸等地筹建游艇俱乐部。在海事部门的推动下，今年以来，北海市已有50艘游艇加入俱乐部从事租赁业务，游艇安全出航累计约1.37万艘次，共满足人民群众10万余人次亲水游玩需求。

### 发挥青年力量 甘当守护海岛幕后英雄

作为全国热门旅游目的地，在今年中秋国庆小长假期间，涠洲岛

也迎来了纷至沓来的游客，每天几乎30个航班往返，2.5万余人上下岛，共赏岛上火山岩、海蚀地貌景观，感受柔软细腻的沙滩。

在游客们流连忘返的海岛之旅“幕后”，离不开北海海事青年的保驾护航，他们放下对家的思念，将职责使命扛上肩头，用坚守和温情保障陆岛涉客运输安全。

节日来临前，北海海事局组建青年突击队，对北涠航线拟投入营运的6艘客船进行集中安检，结合船舶配员检查、船员履职活动检查等专项活动重点强化客船消防救生设备、船员履职能力、船员应急训练、应急响应部署等项目的检查，对客船进行全面“体检”，并加强对缺陷整改结果跟踪复查，督查企业完成40项问题和缺陷的整改工作，坚决杜绝船舶“带病营运”。

节日期间，海事青年日夜不间断实施现场监管，重点检查机器设备的运转情况、航行过程中旅客安全管理情况以及超安全条件航行、成员超载等违法行为，同时对船员岗位职责、操船水平等情况进行检查，确保船舶适航、船员适任。

此外，海事青年还以无人机结合海巡艇、执法车辆、岸基支持等海陆空“三位一体”开展联合巡航检查，用“技防+人防”重点加强国际客运港池、进出港航道及航路通航安全巡查，及时查处水上安全隐患，确保北涠航线通航环境安全有序。



为群众办实事

## 韩国籍集装箱船舶 顺利转籍「中国洋浦港」

本报讯(全媒体记者 张植凡 通讯员 吕东星) 11月20日，“长锦扬子江”(Yangtze Trader)轮获得了“中国洋浦港”籍全套船舶证书，正式落户海南自贸港，实现跨国转籍不停航。该轮由韩国济州港转籍到“中国洋浦港”，成为第三艘入籍“中国洋浦港”的外资船舶。截至目前，入籍“中国洋浦港”国际船舶已达43艘，总运力逾530万载重吨。

“船舶在开航前顺利领到了新‘户口本’，完全不影响船舶的正常营运，为海南自贸港速度与效率点赞。”“长锦扬子江”轮的船舶管理公司——上海哥伦比亚船舶管理公司中国区总经理薛瑞俊在领取证书时表示，该轮原计划于11月14日在韩国釜山港完成交接，从韩国转入中国登记，但因为银行转账延误，导致16日才拿到韩国注销证明，由于该轮有长期租约在身，所有交接任务必须在船舶在港装卸作业期间完成，转籍登记时间紧迫，而且整个交接过程均在海外，办证又牵涉到多个单位，工作流程复杂交错、涉及面广，转籍工作面临不少困难和挑战，但海事部门想企业之所想、急企业之所急，开启“绿色通道”，注册后第二天就拿到了国籍证书，转籍工作进行得非常顺利，为企业节省了大量时间和运营成本。

据介绍，海事部门在转籍过程中主动靠前服务，多次与航运企业座谈交流，现场为企业答疑解惑，并安排专人提供“一对一”服务，指导企业做好各项转籍准备，并提前对各项船舶证书、文书的申请材料进行预审。同时，按照“一事联办”的工作机制，实施了容缺后补、极简审批等一系列举措，在韩国注销当日办理了船舶所有权登记，待船舶检验完成后办结了船舶国籍证书、最低安全配员证书等多项船舶证书、文书，转籍手续高效便捷，所有海事政务事项均在申请当天办结，第一次实现海南自贸港境外船舶转籍办证不停航。

## 锦州海事畅通“北粮南运” 海上运输通道

本报讯(通讯员 刘瑞军 王奎元) 11月20日，在锦州港码头，伴随着粮食抓斗的不断开合，43190吨玉米有条不紊地装入“中昌328”轮的船舱中，这艘货船即将载着满满的玉米驶往泰州港。

锦州海事局开辟了“绿色通道”，优先安排粮食船舶进出港口，减少了待港时间，切实提高了我们的经济效益。”“中昌328”轮船长说。

为保障“北粮南运”海上运输大通道安全畅通，锦州海事局充分发挥海事专业优势，定期与港口等单位召开联席会议，开通“绿色通道”，精准推出优先进出港、优先靠泊等服务举措，并与多家单位签订合作协议，开展海上联合执法行动，合力保障散装玉米海上运输通道安全畅通。为了保障运输船舶安全适航，该局建立事前预审机制，实施分类分级管理，对船舶信用赋分，进行分级管理。

同时，依托全要素水上“大交管”建设，与葫芦岛海事局建立协同共治机制，有效提升港口协同联动水平和交通流一体化管控能力。为降低恶劣天气对载运散装玉米船舶作业的影响，锦州海事局密切关注气象变化，及时通知港口及相关船舶做好防范措施。

截至今年10月，该局已安全保障686万吨散装玉米海上安全运输。

## 支持中西部海员发展公益服务站启用

本报讯(全媒体记者 任佳丽 李慧毓 通讯员 刘航伊)日前，支持中西部海员发展公益服务站启动仪式在河南省郑州市中国中原人力资源服务产业园举行。本次活动在天津海事局指导下，由天津市船员服务行业协会主办。来自海事、人社、医疗系统以及行业协会、海员、学生代表、媒体等200人现场参加了活动，首批建站的6家单位以视频方式参会。

中西部海员发展公益服务站以推动中西部海员队伍建设高质量发展为核心，通过“海事部门+行业协会+海员服务机构”(1+1+N)协同治理创新模式，以及“线上+线下”全渠道服务的方式，打造集“服务海员职业发展、服务海员权益保障、服务海员身心健康、服务航海文化传播”四位一体的中西部海员服务新平台。

据悉，首批建站的6家单位分别是河南省人力资源开发中心有限公司、新乡职业技术学院、延安职业技术学院、河南交通职业技术学院、河南省胸科医院、新乡市中心医院。建站地点涵盖政府服务机构、学校、医院等，为海员提供有关培训、考试、体检、心理疏导等相关专业咨询指导，协助海员劳动纠纷调解，提供法律咨询等服务。



当前正值寒潮大风天气，汕头海事部门对辖区集装箱船和风电设备运输船全面开展货物系固绑扎检查，确保船舶航行安全。日前，海事部门对装货

完毕等待离港的“海纳XX”轮和进港等待卸货的“仁建X”轮开展登轮检查，根据船舶配备的《货物系固手册》，重点检查集装箱和风电设备的系固绑扎情况，并及时向

船方通报船舶存在的问题，要求船方立行立改。图为海事人员检查货物系固绑扎情况。

张植凡/文  
方涛 阮德立/图

## 在多式联运中货物发生灭失，该如何认定赔偿责任？

案件回放：2019年12月，陈某向广州某化工公司购买44吨硫酸氢化钠，并与化工公司签订运输合同，约定将购买的硫酸氢化钠以及另外一批丁基纳黄药经海陆联运运送到刚果卢本巴希。2020年1月14日，涉案硫酸氢化钠装载在2个集装箱内由海船运往坦桑尼亚达累斯萨拉姆港中转运输，由化工公司负责当地清关。后因2个集装箱货物申报的货物价值与实际不符，被坦桑尼亚达累斯萨拉姆海关查扣并拍卖。陈某诉请化工公司承担货损赔偿责任。庭审中，双方当事人选择适用中国法律。

涉案货物灭失发生于多式联运的海运区段，被告的赔偿责任和责任限额优先适用《海商法》。根据《海商法》第四十六条第一款“承运人对集装箱装运的货物的责任期间，是指从装货港接收货物时起至卸货港交付货物时止，货物处于承运人掌管之下的全部期间。在承运人的责任期间，货物发生灭失或者损坏，除非另有规定外，承运人应当负赔偿责任”的规定，化工公司应向陈某赔偿42吨硫酸氢化钠灭失的损失。(因20英尺集装箱只能装载21吨硫酸氢化钠，化工公司收取陈某支付的44吨硫酸氢化钠的货款138,600元后，已将2吨硫酸氢化钠的货款6300元退还给陈某。)42吨硫酸氢化钠在蛇口港装

船时的价值为132,300元，陈某在货物装船后向化工公司支付运费211,596元。

根据《海商法》第五十五条第一款“货物灭失的赔偿额，按照货物的实际价值计算；货物损坏的赔偿额，按照货物受损前后实际价值的差额或者货物的修复费用计算”、第二款“货物的实际价值，按照货物装船时的价值加保险费加运费计算”的规定，化工公司应赔偿陈某涉案硫酸氢化钠在海运区段灭失的损失343,896元。对于前述损失，陈某亦有权请求化工公司支付逾期履行的利息。

典型意义：本案涉及国际多式联运区段货损的准据法适用。生效判决准确理解《海商法》第105条规定的“网状责任制”，认定当事人在选择中国法作为多式联运合同整体适用法律后，还有权合意选择区段货损发生时有关多式联运经营人赔偿责任和责任限额的准据法。生效判决尊重当事人意思自治，合法确定区段货损纠纷适用的准据法，对于合法、高效审理涉“一带一路”国际多式联运纠纷具有指引意义。(全媒体记者 王寅娜)



以案说法

## 搜救连线

## 宁波舟山港拖轮破浪疾行 成功救援急症患者

本报讯(通讯员 叶莹艺 钟颖滢 徐锡璐) 11月16日17时，经过2小时的风浪搏击和紧急救援，宁波舟山港拖轮“舟港拖47”轮成功将一名突发急症的海岛患者转移就医。这是宁波舟山港舟山港务有限公司所属舟山港海通轮驳有限责任公司(简称“海通轮驳”)今年以来圆满完成的第22次抢险救助任务。

受寒潮影响，当日舟山岛际交通全线停航。15时，海通轮驳调度值班室突然接到了来自舟山六横海事的紧急救援电话。“舟山六横岛有一居民因肠道穿孔急需送往舟山市本岛医院救治，请求拖轮援助！”时间就是生命，待命于六横台基地的“舟港拖47”轮作为距离患者最近的拖轮，被安排紧急执行该项救援任务。

海域大风10级，浪高2米，航行条件恶劣。为保证完成救援任务，海通轮驳值班调度室通过“数字拖轮”系统密切关注“舟港拖47”轮航行动态，并实时拖轮船长保持联系，确保拖轮安全快速赶到六横台门码头。15时20分，拖轮抵达指定码头，在船长的得当指挥和船员们的默契配合下，仅用时5分钟便使拖轮顺利靠妥码头，并将病人转移上船。随后，“舟港拖47”轮在风浪中全速平稳航行，尽可能降低船舶摇摆幅度，以免加重患者病情。16时55分，在10级寒风中破浪疾行了18海里的“舟港拖47”轮，稳稳靠妥在舟山本岛长峙客运站码头。船员们安全将患者送上在一旁等候的救护车，并前往医院进行救治。据悉，由于救治及时，患者目前状态稳定。

## 缆绳击伤渔民 海事部门全力施救

本报讯(通讯员 陈冬平 周日起) 11月20日8时许，盐城海事局射阳海事处接到盐城海上搜救中心指令：在距离射阳港口约40海里的海面上，有一艘浙江籍渔船上在捕捞作业时，一名渔民因操作不慎，被钢丝绳击中胸部腹部，急需治疗。

浙江籍渔船会合，由于海上风浪较大，两艘船帮后晃动很大，在进一步的研究转接方案后，救援人员指导其他渔民先将受伤渔民固定在担架上，随后海事人员跨帮转接担架，安全将受伤渔民转运上“海巡0616”。13时，“海巡0616”停靠在射阳海事处的寇船码头，早就等候在这里的120医护人员随即上船检查，并快速将受伤渔民转运到救护车。经医院检查治疗，该受伤渔民暂无生命危险，仍在留院观察中。