

为浦东航运发展注入“海事动力”

□ 全媒体记者 孙木子 通讯员 顾洵瑜 张明

1月18日晚,黄浦江畔光影璀璨,波光粼粼,在停靠在白莲泾码头的“申城之光”号游船上,浦东海事局携手浦东新区航运服务办公室以及30家绿色智慧航运产业链企业、机构、高校、科研院所共同发布《打造“浦东绿色智慧航运生态”合作倡议书》,并开展首批零碳纯电集装箱船舶签约仪式,抢抓绿色低碳“换道超车”新机遇,推动航运业绿色低碳发展。

近年,浦东海事局始终紧跟时代需求、融入发展大局、引领绿色发展、聚焦群众关切、服务新兴产业,为地方重大战略和经济社会发展不断贡献着海事力量。

据统计,浦东海事局2023年保障外贸集装箱船舶靠泊11433艘次、内贸集装箱船舶靠泊36227艘次,集装箱吞吐量1944万标准箱,同比增长3%,外高桥港区集装箱吞吐量稳步攀升。

融入发展大局 守护“皇冠上的明珠”

2023年12月15日,伴随着声声汽笛,中国首艘国产大型邮轮“爱达·魔都号”缓缓驶离外高桥造船4号码头,驶往母港——上海吴淞口国际邮轮港。历经8年科研攻关、5年设计建造,我国终于顺利摘取了最后一颗造船业“皇冠上的明珠”。

时间回到2023年9月7日,“爱达·魔都号”离开码头,开始了第二次完工试航。按照试航路线,“爱达·魔都号”在途经南槽航道时,会遇到一处浅点,海图水深小于6米,

这对于吃水最深超过8米的“爱达·魔都号”是一个挑战。

“‘爱达·魔都号’借助潮水上涨时来通过浅点,我们要考虑到大量的船舶都要等候潮水,这就会造成船舶的拥堵,就好像这个我们上下班早高峰晚高峰一样,我们会安排巡逻艇在外高桥沿岸水域为‘爱达·魔都号’保驾护航,让她顺利进入主航道。”浦东海事局指挥中心的工作人员向记者介绍。

为保障“爱达·魔都号”的试航达到预期效果,浦东海事局为她的两次试航制定了全程试航保障方案,通过排摸标注试航风险点,利用巡逻艇、VTS终端、CCTV视频监控等手段开展全方位护航,派员登轮协助船舶规避通航风险、开展设备调试、指导污染物收集处理,为该轮的顺利投入运营奠定基础。

引领绿色发展 推动现代能源体系建设

2023年,浦东海事局创新性地起草了《上海市绿色航运示范区管理办法》(草案),联合浦东新区政府将示范区纳入立法调研范围,计划打造船舶水污染物禁排区、大气污染物监管示范区、航运绿色低碳示范区“三区一体”的绿色航运示范区。

“我们希望通过绿色航运示范区的建设,引导港航企业想着绿色低碳转型,推进绿色低碳智能港口建设,促进船舶违法排污、污染事故数量逐年下降。”浦

东海事局危防中心主任谢昕向记者介绍。

在当前的国际能源变革浪潮中,锂电池被誉为引领未来产业的关键因素,是构建清洁、低碳、安全、高效的现代能源体系的关键产业。

“锂电池是国际公约规定的海运9类危险货物,本来应该遵照公约相关要求运输。”一位航运公司从业人员表示。“但是由于其发展太过迅速,大到一辆电动车、小到一件玩具都有可能含有锂电池,丰富的应用场景导致了公约在很多方面存在空白,实际运输中经常遇到‘无法可依’的尴尬,各家航运企业只能自行制定相关运输的标准,安全得不到保证。”

针对这个矛盾,浦东海事局立足辖区特点积极向上级部门反应这一行业难点、堵点,开展锂电池类货物安全运输及监管研究,立足辖区特点积极向上级部门反应这一行业难点、堵点,着力推动现代能源体系的建设与发展。

聚焦群众关切 践行“让人民满意”

上海外高桥港地处长江与东海交汇处,危险货物申报审批量占上海港的半壁江山,年均审批40余万票,查看附件180余万份。

2021年3月,《中华人民共和国长江保护法》正式生效实施,上海港外高桥水域依法禁止运输剧毒化学品和国家规定禁止通过内河运输的其他危险化学品。对于船

载危险货物进出口审批来说增加了禁运品的对比核验,审批要求更高、压力更大。而对于进行申报的企业来说,审批的等待时间也更长了。

“我们要严把危险货物水上运输审核关,百分百将禁运品拦截在辖区水域之外,但是我们也要考虑到企业的现实需求。”2023年10月,浦东海事局政务中心研发的船载危险货物审批智能辅助系统2.0上线。

新版系统通过强化信息识别与数据抓取,实现了危险货物申报附件智能甄别。船载危险货物审批的平均办结时间从12小时缩短为6小时,附件识别率由25%提升至90%,单票审批操作时间压缩至40秒,正式迈入“秒批秒办”阶段。

“没有想到我们现在可以这么快拿到申报回执,‘智能审批’让我们感受到了效率提升。”上海密尔克卫化工物流有限公司总裁助理周壹表示。

同样深有感触的还有来自上海迅由国际物流有限公司技术总监舒夏,他告诉记者,他们公司每个月都有1200票左右的货物需要审批,2.0智能审批系统试运行之后,不仅大大缩短了审批时间,还帮助企业节约了不少人力成本,浦东海事局的举措真正从企业角度出发,帮助他们纾困解难。

浦东海事局相关负责人表示,新的一年,该局将继续保持勇于开拓、积极作为的作风,为上海开创社会主义现代化建设新局面注入“海事动力”。



福建海域首艘航标夹持船“海巡16206”轮正式列编

本报讯(全媒体记者 王有哲 通讯员 王怡)1月24日上午,交通运输部东海航海保障中心新建的150吨航标夹持船“海巡16206”轮列编仪式在东海航海保障中心福州航标处(简称“福州航标处”)航标基地码头举行,标志着福建海域首艘航标夹持船正式投入使用,福建海域航海保障力量迈向崭新篇章。

“海巡16206”轮是福建海域首艘配备夹持装置的150吨级航标作业船,总长28.98米,型宽6.2米,型深2.8米,满载吃水1.85米,续航力400海里,自持力15天,具有良好的适航性。

“船上配备的夹持装置,能迅速夹住并固定灯浮标,便于航标维护人员操作,极大提高了灯浮标保养的安全性和

工作效率,在保障船舶航行安全、开展航标应急修复等方面发挥不可或缺的作用。”福州航标处党委书记林挺告诉记者。

针对福建多岛礁的水域特点,该船还搭载了一艘小艇,母船无法到达的区域,小艇便可作为登陆艇替代母船继续执行工作。同时,小艇配备的吊机可配合抛设小型、轻型航标,提升了船舶的整体作业效能。

据悉,“海巡16206”轮投入使用后,将重点承担福州海域航标巡视、巡检、修复、保养等工作,在保障战略物资运输通畅和重要航运通道安全,服务福州平安海区和港航经济发展,助力“海上福州”、海洋强国和交通强国建设等方面发挥重要作用。

2023年荆州海事保障6000万吨民生物资安全运输

本报讯(全媒体记者 张亚蓓 通讯员 赵炳夏)1月22日,记者从荆州海事局2024年工作会上获悉,2023年,荆州海事积极服务煤储基地、在建大桥、华鲁恒升重点工程,保障6000万吨重要民生物资安全运输,保障89万吨危险货物安全进出港;到港船舶“零排”率达99.82%,位列长江干线第二,船舶使用岸电艘次、时长分别同比增长143%、194%。

2023年,荆州海事特色一流强局建设取得显著成果。扎实开展学习贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想主题教育,解决21项痛点问题,落实28项重点举措。撤渡撤线工作取得突破性进展,航经荆江段船舶配员不足得到根本性扭转,安全根基扎实稳固。试点运行船舶污染物精准接收系统,长江全线推广应用,辖区70个码头泊位、31家航运公司上线运行岸电监管系统,64套岸电设施全部配置

标准转换接口,生态发展合拍共鸣。助推中石化荆州油库码头投入运营,促成荆州港时隔7年恢复第8、9类危险货物运输,助力经济社会快速发展。自建、共建、共享一批视频监控摄像头,接入信号123路,探索出具有荆州特色的大交管建设方案。

荆州海事局党委书记、局长钟立新提出,2024年要以推动高质量发展为主题,践行“主角”意识,奋楫加快特色一流强局建设。着力实现六大突破——以“提质增效”助力本质安全“破阻”,以“协同融通”助力区域联动“破圈”,以“全域通办”助力营商环境“破题”,以“聚力提能”助力高质量发展“破局”,以“管理重塑”助力行政效能“破限”。

会议从高水平安全管理、高标准服务、源头管控、减污降碳、法治建设、队伍建设、综合管理、党建、廉政建设等九个方面部署了2024年工作。

粤港澳大湾区首个IGF规则培训项目落地广州

本报讯(全媒体记者 张植凡 通讯员 曹远燎 曹楠 赵彬)1月24日,IGF规则双燃料船舶船员培训在广州海运技工学校正式开班,标志着粤港澳大湾区内首个IGF规则(《使用气体或其它低闪点燃料船国际安全规则》)培训项目正式落地广州。

该培训项目得到了交通运输部海事局的许可,培训合格证被香港相关海事机构认可,今后粤港澳大湾区船员参加IGF规则培训考试将更加便利。

近年来,粤港澳大湾区内使用气体或其他低闪点燃料的船舶日益增加,对持有IGF规则培训证书的船员需求较大。广州海运技工学校启动IGF规则培训项目建设,海事主管机

关积极指导培训机构开展培训课程论证,提前安排专家协同谋划培训考试评估规范标准和考试方案的编制完善,确保该项培训考试筹备工作有序高效推进。今年1月,交通运输部海事局许可广州海运技工学校开展使用气体或其他低闪点燃料船舶船员基本培训和特殊培训,参加培训并通过考试的船员具备在适用IGF规则船舶上的任职资格。

据悉,开展IGF规则培训,大力推进清洁能源船舶发展,是落实国家六部委《关于加强高素质船员队伍建设的指导意见》的有益探索,将为建设海洋强国、促进粤港澳大湾区发展发挥了积极作用。

秦皇岛海事创新推广港口岸电信息“码”上查

本报讯(通讯员 邵建辉)1月22日,“长绿海”轮通过手机扫描电子二维码,获知即将靠泊的秦皇岛港709#泊位码头岸电设施信息,提前做好使用岸电准备工作,靠港后顺利使用了岸电。

船舶靠港使用岸电,借助岸上设备“以电代油”,源头减排,是减少船舶在港期间大气污染物排放的有效措施,同时船舶使用岸电可以减少噪音和降低运营成本。为进一步推动

靠港船舶岸电从“能用”到“多用”,切实提高船舶岸电使用率,秦皇岛海事局创新打造码头岸电设施信息二维码,并通过微信平台向来秦船舶和代理公司进行线上宣传,方便到港船舶能够及时获知秦皇岛各相关码头岸电建设详情和使用流程,以便提前做好船舶使用岸电前期准备工作,提升岸电使用率和使用时长。此外,通过扫码还可以了解各项监管要求、反馈使用情况和相关问题

张家港海事护航CNG公交车出口墨西哥

本报讯(全媒体记者 杨柳 通讯员 陆琪)近日,满载着1.6万余吨钢材、车辆及设备的“MV CHARANA NAREE”轮在张家港海事部门的全力护航下,从港新重装码头顺利启航,发往“一带一路”沿线国家墨西哥曼萨尼略。在该航次价值1.5亿元的件杂货中,55辆CNG公交车整体货值超3400万元(见右图)。

据了解,CNG简称压缩天然气,根据《国际海运危险货物规则》条款规定,天然气燃料属于易燃气体类危险货物,天然气公交车在运输过程中有着严格的安全要求。

张家港海事局执法人员通过重大件货物监管服务平台知悉该项目货物种类后,在公交车装船前,第一时间提供政策扶持,讲解国际规则中对于此类危险货物的特殊监管要求,以及在吊装前应当采取的一系列必要安全措施。在货物吊装及绑扎过程中,对车内燃油指示表、燃料箱压力表、车载电池等进行核查,对舱盖积载车辆的绑扎牢固及相邻车辆的隔离等措施进行详细检查与指导,督促码头委托第三方开展技术安全评估,船方提供开航安全声明。在船舶离港时,运用结合大新水道通航一体化监管模式,上下联动开展全程交通组织。



逾4000万元设备坠海 保险公司拒赔?

案件回放:2021年3月,广东万泰公司以4100万元总价向中联重科股份有限公司购买一台履带吊。

2021年4月20日,万泰公司就设备向人保苏州分公司投保工程机械设备保险,总保费金额36.09万元。保险合同载明:保险类型为工程机械设备综合保险(主险)+附加碰撞、倾覆保险+附加第三者责任保险+附加操作人员保险(雇主),保险金额4100万元;保单主险扩展标的因河道陷入等涉水作业而淹没导致的损失,岸边、桥梁、码头、船上施工作业中导致的保险事故损失。

随后,该设备在广州市南沙粮食通用码头被组装并安装在海上风电安装平台“升平001”上,被运往惠州港口,投入某海上风电项目作业。

2021年7月,在惠州港口海上风电项目施工现场,“升平001”平台在进行插桩作业时发生桩腿穿刺船体倾斜事故,正在“升平001”平台停工待命的涉案设备随平台

沉入海中。

事故发生后,万泰公司向人保苏州分公司申请全额理赔,却遭到拒绝。该保险公司辩称,“怎么证明落海的设备就是投保的设备?”“投保时并没有说设备将用于海上作业,海上作业风险大,会直接影响保险人确定保险费率或者确定是否同意承保,投保人未尽到告知义务,保险人不应承担赔偿责任。”

2022年5月底,万泰公司向广州海事法院起诉,请求该保险公司支付保险赔偿款4100万元及其利息。

释理明法:“本案的关键两点在于,一是如何准确查明已落海设备系保险承保标的;二是判断投保人或被保险人是否尽到如实告知义务。”负责审理该案的广州海事法院法官谭学文表示,涉案设备随着海上风电平台“升平001”落海后,打捞难度大、成本高,至今仍未打捞出水。

号、产品编号、出厂编号等信息,并核实设备装车运输、安装的视频监控等证据事实,认定落海设备与投保设备一致,原告对设备具有保险利益。

此外,鉴于原告在投保时已向被告提交的买卖合同文本中记载了“超起轻臂(海上风电)132米”等内容,被告在承保当时应当知道设备可能用于海上风电项目施工但未向原告主动询问上述情况,广州海事法院认为,原告已尽到如实告知义务,保险人应承担保险责任。

该案于2022年10月判决结案,支持原告4100万元及利息全额诉讼请求。判后,被告向广东省高级人民法院提起上诉,开庭前双方达成和解,原告对利息作出让步,被告撤回上诉。

典型意义:“尽管在中国法律体系中保险法比较成熟,但本案属于海事案件,优先通过海商法进行判决。”谭学文说。

的规定有所不同。海商法要求投保人主动告知,是接近无限告知义务,对投保人的告知要求比较严格。”谭学文解释,在该案中,投保人即原告在投保时提交的产品买卖合同中已载明海上风电,已尽到了无限告知义务,法院认为被告应当知道该设备可能用于海上施工,但被告没有主动询问,故认为原告已履行如实告知义务。

谭学文表示,本案系首宗涉粤港澳大湾区海上风电保险案件,应积极发挥“首案”的示范效应。“该案的典型意义在于,通过司法裁判促进海上风电行业健康发展,为促进粤港澳大湾区清洁能源结构优化和绿色产业发展,服务国家‘双碳’战略提供良好司法保障。”

(全媒体记者 王寅娜)

