



生死抉择

——翻扣船“鲁长渔养运 66610”救助纪实

□ 全媒记者 马榕蔚 通讯员 乔婧

黑暗水下 命悬一线

第一个下水的潜水员王德好，他曾经凭借高超的技术成功打捞出飞机黑匣子。面对复杂的水下环境，他沉着冷静，一边清理管线和杂物，一边摸索着进入两道已经变形的舱门，并在舱门上拴系了捞索绳，但在翻扣的船舶内他并未发现被困者，也没有找到其他通道，无奈返回水面。

19时15分，特勤救助队队长胡学泉第二个下潜，他艰难地穿过两道舱门，通过手电微弱光束，发现了海水中缓缓溢出的油污，顺着油污摸下去，他摸到了一道更加狭小的舱门，他扒开挡在舱门内外两侧的障碍物，努力蜷缩着身体爬了进去。幸存者“鲁长渔养运 66610”的船老大，渔船在离开码头不久就发生了翻扣，在翻扣瞬间，船老大随着湍急的海水冲入机舱，并凭借船底积存的一点点空气暂时生存下来。但黑暗、饥饿、寒冷以及头部、肩部不断发出的剧痛在不断地消磨着他的意志，随着时间的不断流逝，他正在放弃对生命的渴望，就在这时，一束亮光从黑暗中射出，他知道有人来救他了，兴奋地喊起来：“我在这！我在这！”

狭窄舱口 生死救援

翻扣船救助搜救是潜水员常规训练项目，但目前的情况却是他们从未遇到过的。首先是幸存者严重受伤，一只胳膊不能动弹，行动严重受限，为引导救助带来极大困难。其次是低温，不足10度的海水，按惯例只能穿着干式潜水服，但为了行

动方便，潜水员只穿了轻薄的湿式潜水服，这让他们的下水工作时间严重受限。很快，随着海水快速地带走身上的热量，胡学泉明显感觉身体在不自主地打颤。为了尽量节省时间，胡学泉对幸存者进行简单的安抚和交代后，立即原路返回水面，他需要从水面携带另一个潜水头盔为幸存者佩戴后将其带出舱舱。

再次回到幸存者身边，胡学泉明显感觉自己的身体在变得僵硬，紧接着是体力的明显下降。简单的潜水培训之后，他将备用呼吸头盔戴在被困者头上，没想到头盔上那条他曾经拉过百遍千遍的拉链这次会那么难拉，他扔掉防护手套，身上、手上、潜水头盔上都是油，他把幸存者的头抱在怀里，用尽全身的力气终于把拉链拉上。

戴上头盔，胡学泉已经无法直接同幸存者用语言进行交流，可能是害怕，幸存者开始躁动，事不宜迟，胡学泉深吸一口气，抱着幸存者向舱口游去。按照计划，出水由胡学泉在前面带领，引导着幸存者游出船舶，但由于幸存者身体受伤，根本没有能力潜入水中，更可怕的是他还不断地胡乱挣扎，一旦导致头盔脱落，后果不堪设想。

制定好的方案已经无法执行，情急之中，胡学泉再次浮上水面，一下用胳膊将幸存者抱在胸前，架着他潜入水中。在机舱口他们遇到了新的麻烦，狭窄的舱口只够一个人勉强通过，抱着一个人根本无法过去。

回去重出，在当时的水温环境下，以胡学泉和幸存者的体能和身体状况，可能谁都无法再离开船舶。放开，胡学泉可以顺利出去，而幸存者将立即飘回舱内，几乎可以宣布他生命的终结。

生死瞬间，胡学泉通过潜水电话做了一个两全，但几乎孤注一掷的决定：收紧！收紧潜水脐带！

收紧潜水脐带，可以用外力将胡学泉和他紧抱着的幸存者一起拉出去，但一旦潜水脐带拉断，卡在机舱口，他俩都无法生还。随着潜水脐带的不断收紧，胡学泉感觉有些喘不上气来，身体变得麻木，但他并没有停止呼喊：收紧！收紧！

听到胡学泉从水下传来的喊声，队员们不断地收紧潜水脐带，此时和潜水脐带一起收紧还有每个队员焦急的心情。他们明白通过水下的障碍物需要他们的力量，但是手中潜水脐带早已超过了应该有的强度，他们更知道拉断潜水脐带或者拉下空气面罩意味着什么，水下拉紧的喊声不断地传上来，他们没有别的选择，潜水脐带收紧时发出的喇喇声敲打着每个人的心。

突然，潜水脐带一下子松弛下来，整个救援现场一下子安静下来，是通过了障碍？还是出现了意外？就在这时，水下传来胡学泉的喊声：收紧！继续收紧！我们已经通过机舱！

17时53分，两人安全浮出水面。幸存者先被营救上船，抱着幸存者出舱的那只胳膊因为用力过猛已经失去知觉，胡学泉努力地用另一只手使劲地擦了擦护目镜上的油污，此时夜幕已经降临，岸边的灯光辉映着粼粼的波光，海面显得那么平静和安详，仰望着船上生龙活虎的队员们，他感到了从未有过的亲切和温暖，禁不住一股暖流模糊了双眼……

事后有人问胡学泉，当他和幸存者被死死地卡在舱门时，有没有想过放开他自己出来，他说，有那么一瞬间，他确实想过是不是松开捞索绳回去再想办法，也想过是不是真的会出不去了，但他从没想过放开遇险者。

救捞精神是“把生的希望送给别人，把死的危险留给自己”，但是在真正的救助中，你可能既无法保全自己的生命，更没有能力左右别人的生死。但是既然成为一名救捞人，危机时刻，救生救难，就会成为他们肩上无法推卸的神圣职责，这既是一种承诺，更是他们一生无悔的选择。



佛山海事解除防汛Ⅳ级响应

累计疏解3000余艘次滞留船舶

本 报 讯

(全媒记者 张植凡 通讯员 朱俊雷)

5月6日17时，佛山海事局解除防汛Ⅳ级响应。据了解，截至5月7日15时，为了保障汛期水上交通安全，佛山海事局共计出动执法人员305人次，船艇149艘次，车辆67车次，应急拖轮6艘，安排应急值班值守886人次。累计播报250轮高频预警信息，点对点发布短信15150余条，累计渡口停航停运65艘次，累计疏解3000余艘次滞留船舶。

自4月19日以来，广东多地出现大范围强降雨过程，西江、北江水位明显上涨，严重影响辖区船舶航行安全，同时受北江上游持续来水影响，辖区西北江水位差不断增大，佛山海事局动态响应，迅速部署，扎实做好应对此轮洪水防御工作。

据介绍，为及时、科学调整船舶管控措施，佛山海事局

建立西、北江交通管理水文决策机制，每两个小时更新一次站点汛期水位，及时研判水位是否达到响应机制。在辖区重点桥梁水域建立一对一参考水文站联动机制，如西樵大桥在“三多”站点达到2米水位时启动船舶过桥点对点提醒，达到4米水位时启动禁止过桥管制，汛期提醒重点船舶过桥千余艘次。同时，因地制宜组织分段、分类交通管制措施，按照“该停即停、应停尽停”“渐进解封”，动态启动桥区水域航段全封航、限制动力不足船舶上行。

在复航时，佛山海事局对思贤滘等特定航段采取先单向、后双向渐进式解封，解封期间采取海巡船、应急拖轮驻守关键水域，智慧海事监控中心远程协助疏导等措施，通过源头控制船舶流量，有效缓解全面复航带来的监管压力，避免船舶大规模堵塞。

南疆口岸政务服务联盟成立

本 报 讯

(全媒记者 任佳丽 通讯员 苗苗)

5月9日上午，南疆海事局联合天津南疆海关、南疆出入境边防检查站共同组建南疆口岸政务服务联盟，并举行了合作协议签约仪式。

据悉，南疆口岸政务服务联盟是天津口岸首个由海事、海关、边检组成的以政务服务为主题的联盟。三方口岸管理单位将依托各自政务服务职责，强化党建引领，着眼企业群众关切的政务办事需求，在创新政务服务载体、提升口岸通关效率、畅通政企沟通渠道、促进口岸信息互通共享等方面凝聚力量，把“高效办成一件事”作为优化政务服务、提升行政

效能的重要抓手，进一步营造“惠民便企、协同发展”的南疆口岸优质营商环境。

签约仪式后，南疆口岸政务服务联盟还组织了首次“单一窗口”实体化服务活动，10家辖区主要国际航行船舶代理公司到场参加。南疆海事、天津南疆海关、南疆出入境边防检查站的工作人员现场联办了“马林轮”“厦门泽安轮”的进出口岸手续，共同解答了企业群众提出的疑难问题，内容涵盖船舶进出口岸手续办理、货物安全检查、船员轮换等方面。通过现场业务联办、材料预收预审、疑难问题解答等形式，把服务以面对面的形式精准送至航运企业手中。

福建省涉台海事纠纷解决中心 远程调解涉外主体法律纠纷

本 报 讯

(全媒记者 王有哲)

近日，福建省涉台海事纠纷解决中心远程调解成功一起涉外主体法律纠纷，促成各方当事人达成调解协议并履行完毕。

据介绍，在此次纠纷调解中，日本某船舶管理公司通过厦门某船务有限公司同一名辽宁籍船员签订雇佣协议，后安排该船员在一艘台湾籍船舶服务。双方因该船员新冠疫情期间因病下船产生的遣返费、隔离费等费用发生法律纠纷，该船员向厦门海事法院提起诉讼。

该案牵涉方较多，船员身在异地，雇佣关系主体认定复杂。为此，中心接受厦门海事

法院委托，立即组织海事部门具有船员资历和熟悉相关法律法规的兼职调解员开展调解工作。

工作人员通过电子邮件、电话沟通，详细调查掌握案情，理清纠纷各方关系链条和准确诉求。在保障纠纷各方合法权益的基础上，从背靠背调解到多方共同调解，调解员围绕案件事实、职业责任，根据相关法律规定，深入剖析情理、讲清事理、阐明法理，最终促成调解协议达成并快速履行完毕，高效化解矛盾纠纷，既节省了司法成本，也节约了域外主体资格认证、文书执行等经济成本与时间成本，为纠纷各方提供最优解决方式。

唐山曹妃甸中心渔港内 59艘渔船将被集中打捞

本 报 讯

(全媒记者 孙丹妮 通讯员 刘鹏)

近日，随着河北唐山曹妃甸中心渔港内首艘沉没渔船被打捞出水，标志着由交通运输部烟台打捞局承接的约59艘渔船打捞清理工程取得“开门红”。

经前期勘测，曹妃甸中心渔港内有沉没、半沉没、漂浮渔船约59艘，渔船大多为木质结构，部分沉船存有残油，且以叠放或交叉形式斜坐于海底，对港池20万平方米海域通航安全和海洋环境带来严重威胁。

烟台打捞局承接该打捞项目后，认真贯彻落实交通运输部 and 部救助打捞局关于安

全生产和海上应急工作的部署要求，及时召开专题会议研究，迅速成立打捞项目部，提前到场进行勘测评估，科学制定最优打捞工艺与方案，同时结合开展“开工第一课”、安全技术交底，进一步强化风险分析管控，全力以赴做好打捞作业前的各项准备工作。

首艘渔船打捞作业期间，现场打捞工程船“烟救起重2号”及26名作业人员连续奋战12小时，高效完成第一艘也是最大一艘渔船整体打捞作业，为后续打捞作业顺利推进奠定良好基础。目前，该打捞清理工程进展顺利，剩余沉没渔船群将于短期内被打捞出水。



海事部门维护首艘万吨级海轮直航重庆

本 报 讯

(全媒记者 许愿 通讯员 肖英杰)

5月8日9时左右，载运5400吨大豆的“创新5”号货轮顺利进入重庆辖区，开创了江海直达船舶沿沿海直航重庆的先河(见上图)。

据了解，“创新5”号货轮是一艘LNG双燃料动力江海直达船舶。本航次载运5400吨进境大豆，于4月24日从宁波舟山港

出发，将直航到重庆万州新田港、珞璜港，这一运输模式改变了以往需在长江中下游港口通过江船转运的模式，预计可缩短运输时间20天，可节省中转费并减少货物损坏率。

为保障江海直达船舶在重庆辖区航行、作业安全，重庆海事研究制定保通保安全工作方案，及时掌握船舶船期和进出港

动态，开辟“绿色通道”，实施远程调度、优先进港，最大限度地压缩船舶在港非生产性时间，提升船舶进出港效率。

同时，结合辖区航道、水情、气象等通航环境要素，实施“一船一策”安全维护方案，在通过安全风险较大的重点航段时，安排海巡艇实施现场维护，确保海轮航行安全。

实践中面临的首要问题，也是影响涉外审判工作质量的关键问题。本案对已查明外国法在不同案件中的重复适用规则进行了有益探索，同时，高效、经济的外国法查明方法，对完善域外法查明机制、拓宽域外法查明渠道、提升涉外审判质效具有积极作用，为类案的处理提供了借鉴思路。该判决得到各方认可，有利于提升我国涉外司法影响力和公信力。

(全媒记者 王寅娜)



镇江史上最大新造船编队出江试航

海巡艇接力护航

本 报 讯

(全媒记者 陈璐 通讯员 牛志勇 张本浩)

5月6日，在江苏海事部门11艘次海巡艇的接力护航下，镇江史上最大的新造船编队顺利出江试航。

据悉，该试航编队由“外高桥XXXX”轮、“新韩通XXX”轮两艘新造船组成，其中“外高桥XXXX”轮船长272米，7000集装箱船，为镇江造船史上最大的新造集装箱船；“新韩通XXX”轮船长229米，为载重吨8200吨散货船。编队自扬中新韩通舾装码头出发，到长江口以东海域进行试航。

为保障试航编队安全通过长江水域，按照江苏海事局统一部署，镇江海事局提前组织船厂、沿江海事部门、相关单位召开专题会议，明确船舶航行计划、交通组织方案及安全保障措施。同时，全面做好试航编队交通组织和现场指挥工作，及时通报试航编队航行动态，做好护航任务交接。

经了解，此次编队试航维护任务，江苏共8家海事部门参与其中，累计出动海巡艇11艘次。镇江海事局“海巡06319”作为指挥艇，全程指挥试航编队在长江江苏段航行的交通组织工作。

两艘巴拿马籍船舶在我国水域发生事故，适用哪国法律？

案件回放：2020年11月6日，得利卡公司所属的“Ken Breeze”轮与宝石公司所属的“Pacific Grace”轮在琼州海峡发生碰撞，两轮船旗国均为巴拿马共和国。事故发生后，宝石公司就“Pacific Grace”轮因本次事故应当承担的赔偿责任在海口海事法院设立海事赔偿责任限制基金。公告期间，得利卡公司就“Ken Breeze”轮碰撞损失在海口海事法院办理债权登记，并就该项债权提起确权诉讼，请求确认其损失金额并在“Pacific Grace”轮设立的海事赔偿责任限制基金中受偿分配。

释理明法：根据《涉外法律关系

适用法》第2条及《海商法》第273条、第275条的规定，涉案事故系同一国籍的船舶在我国内水发生的碰撞事故，两船之间的损害赔偿应当适用船旗国即巴拿马共和国法律，但涉及海事赔偿责任限制的部分应当适用法院地法律即中华人民共和国法律。根据所查明的巴拿马法律，法院公平、合理地认定了两船的事故责任比例、损失赔偿范围和金额。同时，根据我国《海商法》认定两船碰撞损失均为享有责任限制的债权，应当按照“先抵消、后限制”的原则处理，得利卡公司仅能就抵消后剩余的债权在“Pacific Grace”轮设立的海事赔偿责任限制基金中得到分配。

宝石航运新加坡私人有限公司向得利卡航运有限公司赔偿经济损失14257838元及相应利息；得利卡航运有限公司在本判决中享有的债权与(2021)琼72民初13号案件中确定的债务抵销后，差额部分在宝石航运新加坡私人有限公司设立的海事赔偿责任限制基金中受偿；驳回得利卡航运有限公司的其他诉讼请求。

典型意义：随着我国对外开放的持续推进，国际民商事交往日益频繁，涉外案件的数量越来越多，外国法的适用情形和查明需求也日益增多，精准确定应当适用的外国法并准确查明、适用外国法，是涉外审判