

江苏海事出台28项措施支持南京区域性航运物流中心建设

本报讯(全媒体记者 孙木子)日前,《江苏海事局支持南京区域性航运物流中心建设若干措施》(简称《若干措施》)正式印发,涵盖支持建设江海转运主枢纽港、推动港产城融合发展等8个板块共28项措施。

2024年,《南京区域性航运物流中心发展专项规划(2024—2035年)》《南京港总体规划(2024—2035年)》相继获批。根据规划,南京到2035年将全面建成区域性航运物流中心,南京港货物吞吐量达到4亿吨,集装箱吞吐量达到630万标箱,初步实现港产城一体融合发展。本

次措施出台,旨在进一步推动南京港总体规划落地见效。

江河海联运是南京物流运输的一大特点。为支持南京建设江海转运主枢纽港,海事部门将加大对龙潭六期、七期、新生圩港区码头改建二期等新建、改(扩)建码头的服务保障力度;针对南京市高质量发展具有重大促进作用的涉水项目,采取“一事一议、特事特办”的方式;指导扬子、龙潭集装箱等相关码头释放预留水工结构等级能力,将靠泊能力提升至5万—10万吨级。

航道的深度直接决定港口的竞

争力。为充分挖掘长江深水航道黄金效能,海事部门将通过提升到港船舶能级、优化交通组织体系等举措,不断提升港口的核心竞争力。《若干措施》提出开展船舶进出长江狭水道航行技术攻关,支持11.8米深吃水船舶进出南京港;支持在南京增设10万吨级船舶锚位,优化扩容南京长江水域锚泊资源。

在建设水运国际物流大通道方面,海事部门将指导江盛、金陵船舶等码头有序对外开放,增加外贸出海新通道;支持南京港完善集装箱航线网络,加密沿海内贸直航航线,助力打造集装箱南京都市圈

组合港;服务多式联运发展,支持南京龙潭“公铁水”多式联运中心建设,推进集装箱“一单制”“一箱制”,促进铁水联运、江海联运高效衔接。

《若干措施》还提到,海事部门将全力支持南京打造一流的港航营商环境,包括搭建政银企对接平台,支持金融机构出台定制化航运金融服务产品,畅通航运公司融资渠道;支持出台南京籍船舶海事监管与服务母港便利政策,吸引龙头航运公司落户和优质船舶登记;推广应用海事通APP,实施船舶航行类证书跨部门“一站式”集成办理。



宝山海事为邮轮船员开辟“快进”服务通道

本报讯(全媒体记者 孙木子 通讯员 曾云帆)3月12日,“海洋光谱”号上的一名船员从邮轮下船后来到宝山海事局政务大厅,顺利领取了从上海海事局政务中心寄来的《船员服务簿》。“我是抱着试一试的心态过来寻求帮助,没想到海事解决了我的大难题,第一次享受到宝山海事的‘点单式’政务服务,太给力了!”该船员兴奋地说。

3月7日下午,该船员焦急地来到宝山海事局政务大厅,表示在出境的时候不慎遗失《船员服务簿》,而此时他面临两“急”:一是此次下船时间仅有半个小时,且不清楚需要准备哪些材料,也没有时间前往上海海事局政务中心递交申请;二是申请补办《船员服务簿》,法定办结时限需要5个工作日,而3月11日该船员劳动合同即将到期,必须拿到《船员服务簿》,以便在离船前签注离职信息,除去周末仅剩

2.5个工作日。

为了解决船员的燃眉之急,宝山海事局迅速“接单”,第一时间帮助该船员上传电子照片、下载打印申请表、复印身份证件,指导其撰写遗失声明,并在海事通APP上进行申报。

鉴于服务簿补办需要现场递交照片,政务中心窗口服务人员决定参照长三角水域海事政务服务“跨区域”的做法,主动为相对人代收办证材料,并告知船员会在第一时间将材料转交至上海海事局政务中心。为确保在2.5个工作日内能让船员拿到证书,宝山海事局政务中心主动与上海海事局政务中心和船员考试中心对接,说明该船员申请补办证书的急迫性,希望能“特事特办”“急事急办”,让船员能够按时领证。在上海海事局政务中心、船员考试中心的大力支持下,从受理到制证,全流程仅用了2个工作日。

双平台联动实现船员业务“零跑快办”

本报讯(全媒体记者 许愿 通讯员 刘秀玲)3月11日,宜宾海事局通过“海事政务自助办”微信小程序与海事通APP双平台联动,成功办理长江干线四川段首个船员证书“全程网办”业务。该模式首次实现船员服务簿等纸质材料远程核验,标志着内河船员彻底告别“携带原件跑窗口”的历史,政务服务向“全流程数字化”迈出关键一步。

长期以来,内河船员申办特殊培训合格证、适任证书等需核查服务簿资料时,仍需到政务窗口提交原件核验,往返耗时、交通不便等问题困扰船员。2024年,《长江海事局政务服务事项“全程网办”清单(第一批)》出台后,宜宾海事

局针对“最后一公里”堵点,主动探索以“远程视频核验”补足制度盲区。工作人员利用微信小程序视频功能,指导船员在线清晰展示服务簿页码、签字等关键信息,实现“原件零提交、核验不见面”。

此次“全程网办”实践中,宜宾海事局建立“海事政务自助办+海事通APP”闭环流程:船员通过小程序上传服务簿视频佐证资历,经后台人工核验后,直接在海事通APP提交电子申请,政务人员当日受理审批并签发电子证照。以3月11日首例客船特殊培训合格证换发业务为例,从船员在线申请到电子证照送达全程无需下船,纸质证书还可邮寄到家,真正兑现“零跑腿、一次办”。

芜湖推进“开航一件事”打造高效便捷水运新生态

本报讯(全媒体记者 石孟国)记者3月14日从芜湖市港航(地方海事)管理中心获悉:过去一年,芜湖市港航(地方海事)管理服务中心推出的“开航一件事”创新服务得到广大船企、船员的一致好评,被评为“全省政务服务效能提升示范案例”、芜湖市“政务服务改革创新十佳案例”。

芜湖市港航(地方海事)管理服务中心打破传统航运企业购船办证繁琐流程,将船舶开航涉及的7项审批事项整合为“一件事”,实行“一窗受理、并联审批、统一发证”。

在材料精简方面,芜湖市港航(地方海事)管理服务中心的工作人员全面梳理优化原先58份申请材料,剔除重

复证明和冗余表单,形成标准化材料清单,申请材料总量压减至22份,同比降低62%;打通海事、交通等部门审批流程,建立“并联审批”机制,实行材料内部流转,各环节无缝衔接,将审批时间从16个工作日缩减至4—5个工作日,最快翌日办结。

为了进一步提升航运综合服务能力,芜湖市港航(地方海事)管理服务中心还设立多元纠纷调解中心和船员权益保护中心,为航运企业和船员们提供坚实的保障,吸引10余家企业区域总部落户芜湖,持续提升航运综合服务能力。2024年,全市船舶交易量916艘、交易额19.65亿元,分别同比增长181.8%、73.7%。



3月13日,葫芦岛海事局联合兴城市海洋渔业局、兴城市菊花街道、公安部门及专业医疗机构,在兴城觉华岛开展“义诊+宣教”双线服务。图为针对海岛居民及商渔船船员长期面临的就医难题,葫芦岛海事局协调何氏眼科专业团队为船员进行视力测试、眼底检查。 王晓勇 摄

来宾海事联合多部门开展渡运安全应急演练

本报讯(全媒体记者 张植凡 通讯员 刘欣涛 黎震雷)为切实强化渡口渡运安全监管,提升辖区水上渡运险情应急能力,3月13日上午,来宾海事局联合应急管理、交通运输等部门来宾武宣县朗村渡口开展渡运安全月综合应急演练。

本次演练分为船舶失控后与货船发生碰撞、航行时客渡船失火、人员落水3个科目,共有8艘船艇6个单位,50余人参加。

在船舶失控演习科目中模拟客渡船搭载5名乘客从朗村渡口横渡,横渡过程中因主机故障导致船舶失控,向下游漂流,后与上行清污船发生碰撞1名乘客意外落水。海事部门在接报后立即启动应急响应,发布航行通告,并指派“海巡10671”“海巡10629”“桂交巡0033”船赶赴事发现场,进行警戒救援,最终成功将遇险人员转移到岸上,由岸上医疗救援小组对落水乘客进行紧急救助后转往医院进一步治疗,同时将失控船舶拖带至安全水域锚泊。在乘客获救后,由于渡船主机故障失火,造成油污泄露至河面,海事部门立即组织力量铺设吸油毡,同时指派港区水上清污船舶赶赴事发水域,铺设围油栏对漏油区域进行清污处理。

演习过后,海事执法人员对演习全过程进行点评,并开展渡运安全管理培训。

韩江潮州段23个水上应急救援登陆点投用

本报讯(全媒体记者 张植凡 通讯员 邱锐锦)3月13日,记者从潮州海事局获悉,该局成功推动潮州市人民政府在韩江潮州河段完善23个水上应急救援登陆点建设,有效提升水上人命救助水平。

据介绍,潮州海事局主动牵头应急、水务等相关涉水部门及社会救援组织深入韩江沿岸公园、渡口、栈道等临水处所开展现场实地调研,根据“就近、就便、科学、高效”的救援原则,书面建议潮州市人民政府在韩江潮州河段建设完善23个水上应急救援平台、竖立“水上应急救援登陆点”标识牌、标明“12395”水上遇险救援电话、畅通救护车绿色通道、配备简便救生和急救设施设备。该建议得到属地政府的高度重视和支持,并协调充足资金予以保障。

目前,韩江潮州河段23个水上应急救援登陆点已完成建设并正式投入使用,进一步促进了韩江水上应急救援全覆盖、全流程衔接。

晨某物流公司和明某公司是多年合作伙伴,可因为一次叶片运输闹掰。明某公司认为对方违反廉洁协议自己有权暂停结算运费,晨某物流公司则要求对方支付多笔运费。但经法院认定,双方的运输合同居然无效,这场纷争究竟孰是孰非?

案情回放:晨某物流公司和明某公司之间的合作已持续多年,主要是为明某公司承运风电项目的叶片等设备。2021年6月26日,明某公司突然传来一个临时任务,需要晨某物流使用“海某1号”船将一支风电叶片,从阳江基地某码头运输到粤电沙扒海上风电场的指定机位。随后,晨某物流使用其对外期租的“海某1号”船进行运输,为保险起见,晨某物流支付了780元的水路运输保险费。

可对于合作的运输费用,双方却有了争议。原来,晨某物流与明某公司之前签订的合同约定,类似区段单套叶片运输费用为29万元,



潍坊海事保障辖区木片海运复工复产

本报讯(全媒体记者 马榕蔚 通讯员 夏雨峰)3月12日,载运27000余吨木片的船舶“BO-HWA BANGKOK”轮顺利靠泊潍坊港中港区西7#泊位,这是今年以来潍坊辖区靠泊的首艘木片运输船舶。(见上图)为保障木片海运安全高效复工复产,

潍坊海事局加强与港口、引航、代理“四方协同”,多举措保障船舶运输作业安全。

据悉,为针对木片运输船舶复工复产需求,潍坊港区海事处提前介入、主动对接,提前掌握船舶的信息和进出港动态,开通政务办理“绿色通道”,

优先办理进出口岸审批、危险货物申报等手续,实现政务服务“零待时”,帮助企业降低物流成本。同时依托“陆海空天”一体化监管体系,综合运用CCTV、无人机、智慧海事系统、掌握船舶的信息和进出港动态,开通政务办理“绿色通道”,

海事部门服务“黄石—上海”固定挂靠航线开通

本报讯(全媒体记者 张亚蓓 特约记者 陈利波 通讯员 林星宇 湛文茜)3月12日下午,装载有1200吨钢材、元明粉等出口货物的“越隆之星”号班轮靠泊上海外高桥港,标志着“黄石新港—上海外高桥”固定挂靠航线正式开通运行!

据了解,“越隆之星”号班轮由武汉中远海运港口码头始发,停靠黄石新港港口作业,装载大冶特钢、湖北振华化学等企业1200吨钢材、元明粉等出口货物,这批货物将出口至泰国、孟加拉国以及日本、澳大利亚等国家。

此前,湖北省黄石市开通运营的“黄石—洋山”“黄石—南京”等出海航线由于无法充分满足黄石及周边地区外贸出口需求,部分企业只能绕道武汉阳逻港或辗转至长三角港口中转,运输时效低,物流综合成本较高。

为进一步降本增效,服务企业需求,长江海事局主动联合黄石市港口物流发展中心、黄石市商务局等单位,多次到相关企业调研摸底,收集需求,推动出台新一轮航线奖补政策,并联合上海泛亚、中远海运等航运企业,加大运力投入,成

功开通“黄石新港—上海外高桥”固定挂靠航线。该航线主要由武汉、岳阳始发挂靠黄石,实施每周两班常态化运营,开通后黄石固定航线班次由每周两班增至四班半。

黄石海事局相关负责人表示,相较以往绕道武汉阳逻港或辗转至长三角港口中转出口,利用新航线将货物出口至日本、韩国、东南亚及澳大利亚等国家和地区,运输时间将减少两天,物流综合成本下降30%左右,有力满足黄石及周边外贸出口货物发运需求。

风电设备运费之争

而明某公司在2020年5月曾和另一家公司签订合同约定类似区段单支叶片运输费用为21万元。运输费用的差价成为了导火索。

2022年5月,明某公司对晨某物流提出了质疑,怀疑晨某物流时任法定代表人蔡某违反了双方于2019年9月签订的廉洁协议,向明某公司工作人员易某、谢某输送了不正当利益,为此,明某公司以蔡某涉嫌行贿罪,以易某、谢某涉嫌职务侵占罪分别向公安机关报案。公安机关立案侦查后,提请当地人民检察院逮捕蔡某等3人,但当地人民检察院未予批捕,3人均被释放。

其后,晨某物流公司向广州海事法院提起诉讼,要求明某公司支付运费35万元及保险费780元。对此,明某公司辩称,晨某物流公司应得运费应参照明某公司与中某公司约定的21万元计算,且晨某物流违

反廉洁协议,明某公司有权暂停结算运费。

释理明法:广州海事法院审理认为,晨某物流具有无船承运人资质,不具有水路运输许可证,案涉运输合同依法无效。但晨某物流已使用船舶完成运输,根据《中华人民共和国民法典》(简称《民法典》)第一百五十七条,明某公司应予适当补偿。

晨某物流未能举证与明某公司约定运费为35万元,明某公司与中某公司于2020年签订的合同也不具参考价值。另案纠纷中,晨某物流与明某公司就类似区段的叶片运输签订合同约定的运费(含保险费等)为单套叶片29万元,故晨某物流有权请求明某公司补偿合理运费29万元(含保险费780元)。在案证据无法证明晨某物流违反廉洁协议,明某公司无权暂停向晨某物流支付运

费。明某公司逾期支付运费,构成违约,应向晨某物流支付迟延付款利息。本案以及晨某物流与明某公司其他13宗涉及类似区段的定期租赁合同、航次运输合同纠纷共计14案判决后,双方当事人均服息诉,明某公司自愿履行该14案判决。

典型意义:本案判决既依法认定了无水路运输资质的企业作为承运人的运输合同无效,维护了海上通航和作业安全;又根据《民法典》规定的法律行为无效的补偿原则合理认定了风电设备运输企业应得的补偿运费数额,保护了风电设备运输企业的权益。本案判决,对于规范海上风电产业运输环节的相关纠纷具有一定指引意义。

(全媒体记者 王寅娜)

