

京津冀鲁四省市在津签署 船舶检验区域合作工作机制框架协议

本报讯(全媒体记者 徐丹 马榕 通讯员 刘航伊)5月16日,北京、天津、河北、山东四省市船检海事齐聚一堂,共同签署《京津冀鲁船舶检验区域合作工作机制框架协议》(简称《合作协议》),旨在进一步整合区域内船舶检验资源,提升服务水平,为国家战略和经济社会发展提供坚实保障。

会议中,天津海事局指出,随着京津冀鲁区域水上交通日益繁忙,水上安全需求不断攀升,船舶检验供给却存在不平衡、不充分的问题。

为破解这一难题,各方代表围绕如何提高船舶检验服务国家战略和经济社会发展的能力进行深入研究,就推动船舶检验高质量发

展、筑牢水上交通安全防线进行会商,并达成加强船舶检验区域合作的共识。最终,京津冀鲁四省市地方船舶检验机构、中国船级社天津分社、秦皇岛分社和青岛分社的主要负责同志共同签署了《合作协议》。

根据《合作协议》,各方将在船舶检验业务开展、信息共享平台搭

建、专题研究、人才共育、专项活动实施以及党建与业务融合等六个关键领域展开全面协同合作。

此外,会议还决定,共同打造京津冀鲁船舶检验合作交流中心。未来,该中心将逐步建设成为区域内船舶检验业务合作与交流的核心平台、船舶检验人才培养的重要基地、船舶安全技术支持的关键智库。

湛江海事创新监管模式 保障40万吨级巨轮全天候通航

本报讯(全媒体记者 张植凡 通讯员 刘毓林 谢晓琳 李康敏)5月15日上午,随着“呜——”的一声汽笛长鸣,40万吨级巨轮“大连矿业”缓缓驶入湛江港龙腾航道。船舶驶入航道内,湛江海事局主要负责人手持望远镜,正与引航员探讨转向点选择策略——这场别开生面的“海上会议”,揭开了湛江港超大型船舶全天候安全监管服务模式创新攻坚的序幕。

“大连矿业”轮船长361.9米,宽65米,体量相当于三个标准足球场,本航次装载331050吨铁矿从巴西开往湛江。面对如此“海上巨无霸”,

湛江海事局提前启动安全保障方案,该局主要负责人随船开展40万吨级船舶全天候监管调研,带领团队构建起全方位、多层次的立体监管服务模式,指派霞山海事处“海巡09691”、协调湛江航标处无人机开展现场护航行动,船舶交管中心实施船舶进港全过程动态监控。12时30分许,该船安全靠妥601泊位。

据悉,自2025年4月起,湛江海事部门启动40万吨级船舶全天候监管服务专项调研行动,组建攻坚专班,创新采用“海陆空”三维调研法:先后走访湛江港调度中心看“智慧大脑”如何排兵布阵,探访引航站

了解夜间船舶引航操作面临视觉疲劳、航道辨识困难等问题,通过无人机空中巡航了解航道通航情况,开展随船调研实地观察40万吨级巨轮进出港船舶操作情况等,调研组全程跟船记录船舶通过回淤区时船体震动、航速降低等相关数据,为破解“卡脖子”难题拿到第一手资料。

针对夜间视线受限、船舶操作难度增加等难题,湛江海事部门将推动40万吨级船舶监管服务从“安全进港”向“全周期服务”升级,优化40万吨级船舶“7×24小时通关”创新服务举措,用“智慧监管系统”照亮航道,打造一条“会思考”的航

道。通过设置电子围栏“划禁区”,在航道内设置“海上红绿灯”,巨轮进港时前后2海里、左右500米范围内禁止他船穿越,跟随船舶需保持2海里“安全距离”,雷达一旦监测到闯入目标,立即触发声光报警。同时,给每艘巨轮都建立“健康档案”,船舶交通管理中心的屏幕上跳动着巨轮的实时数据:船速、航向变化、吃水深度……一旦发现异常,应急处置预案即刻启动,保障巨轮进出港靠泊安全。

今年以来,湛江港共有4艘40万吨级船舶进港、货物150.2万吨,其中夜间进港3艘、货物117.1万吨。

福建海事落实雾防措施 点对点



本报讯(全媒体记者 王有哲 通讯员 林晨旭 王荣)近日,福建沿海多地突发海雾极端天气,台湾海峡部分水域能见度骤降至1000米。5月14日,福建海事局迅速落实极端天气“叫应”机制,指令宁德、莆田等地启动海上雾防响应和水域管制程序,通过“防、控、查、宣、救”措施应对海上雾害天气,遏制海上船舶碰撞、触礁事故发生。

福建三级海事机构启动汛期海雾联防机制,会商气象部门综合研判,通知航运企业、水工项目、船舶进入海雾警戒状态,雾中船舶每30分钟向VTS中心报告能见度,拉起海上群防监管网;执行海上交通管制措施,受雾严重影响区域实施主航道封航,89个水工项目暂停施工,88艘游艇停止休闲旅游活动,包括夜游船、海上旅游客船在内的82艘客渡运船舶停航。

福建海事局加大下沉检查力度,对于汛期暑期交通运输安全生产重大风险隐患排查整治行动中排查出重大隐患、突出问题的航运企业、船舶、水工项目加大检查力度,“点对点”督导落实雾防措施;VTS中心不间断点对点提醒船舶保持安全距离,全省50艘海事船艇、5艘专业救助船、99艘拖轮、4架专业救助直升机和21架海事无人机严阵以待,做好应急救援准备。

海上能见度转好后,福建海事局立即解除雾防响应,组织船舶疏港,海事人员驻点指导,海事船艇现场指挥,VTS中心远程组织交通,防范发生碰撞事故。

2025年钦州港船舶防台工作会议召开

本报讯(全媒体记者 张植凡 通讯员 蒋瑞卿)为进一步做好2025年钦州市海上船舶防台工作,5月14日,钦州海上搜救中心办公室组织召开2025年钦州港船舶防台工作会议。

钦州海上搜救中心办公室对全面做好2025年钦州港船舶防台工作进行了动员部署。

钦州海上搜救中心办公室要求各单位要高度重视2025年船舶防台工作,克服麻痹大思想,充分认识当前形势,宁可防而不来,不可来而无防,以更严的要求全力做好船舶防台工作。要切实抓好具体船舶防台工作,加强对《船舶防台风指南(试行)》等防台风相关文件的学习,提前制定船舶防台计划、方案,密切关注台风动向、级别,谋划好船舶去向、(供油船、清污船)存油清

空、人员撤离、船上设施设备管理等事项,本港防台船舶要及早进入防台避风位置,台风来临时和过境后要密切关注船舶动态,落实安全生产主体责任,加强对所属船舶的管理。要将船舶防台工作纳入职责范围,码头要关注在码头船舶和尚未抵港的计内船舶,台风来临前计算好船舶完货和离泊时间,为船舶前往其他水域避风预留时间窗口;船舶代理要及时将相关防台政策、指令传达至船舶。此外,码头、船代要保持与海事等相关职能部门的密切沟通联系,服从管理和指挥,台风来临前按照先危险品船舶、次散杂货船舶、后集装箱船舶的次序及时疏散离港避风;台风过后按照“先出后进”“先大后小”“先普后危”的原则做好恢复船舶进出港和复工复产工作。

渝甬海事跨域联检护航“新三样”出海

本报讯(全媒体记者 陈俊杰 通讯员 陈磊)日前,渝甬两地海事部门通过互联网开展首次新能源汽车集装箱“跨域联检”,标志着我国首个内陆一沿海“新三样”海事协作机制从纸面走向了实实在在的行动。

本次联检创新采用“5G视频+实时对讲+执法记录”的方式开展。在宁波海事局,两名海事执法人员通过5G高清摄像头,将镜头聚焦在千里之外一辆即将发运的新能源汽车前机盖内部。“请将镜头右移15厘米,检查车辆断电措施是否落实。”渝甬两地海事执法人员线上线下同步完成车辆关键安全措施的检查,指导现场工作人员纠正发现的问题,确保

这场“出海体检”顺利过关,防止集装箱“带病上船”。

重庆某新能源汽车出口企业的负责人对两地海事合作深有感触:“过去,我们不清楚宁波的船载危险货物申报员和集装箱装箱现场检查员信息报送的流程,只能委托当地代理单位帮忙办理相关海运事项。现在通过海事部门的‘一网通办’,我们自己也可以远程完成信息报送并在重庆完成汽车装箱、查验和申报,车子出海的第一步走得又快又稳,大大节约了物流成本。”

宁波海事局“第六港区”驻点服务工作组执法人员说:“两地海事部门签订了离场免检的合作协议,集装箱在重庆

装箱期间,两地同步实施跨域联合查验,经过查验的集装箱在完成装箱到码头装船全程‘不换箱、不开箱’,真正实现了‘一箱到底’,企业可以更加精准地把控运输时效,集装箱抵达港口后直接装船出港,相比原先抵港后再进行海事查验的模式,可以为每个集装箱缩短物流时间1—2天,节省物流成本约3000元/箱次。”

这场跨越千里的合作,是海事监管服务的一次创新,为海陆地区“新三样”出海打造了坚实后盾。未来,渝甬两地海事部门将继续深化合作,拓展服务领域,优化合作机制,让“新三样”出海“直通车”开得更稳、走得更快。



上海港“海事调解”直通“海事仲裁”确认案例落地

本报讯(全媒体记者 黄玲 通讯员 王龙学 许敬妮)记者5月16日从上海闵行海事局获悉,该局通过与上海国际航运仲裁院创新建立“快立”“快审”“快结”办案模式,耗时仅5日成功办结上海黄浦江“太运xxx”轮与“腾海xx”轮碰撞侵权纠纷案。

2月28日,无锡籍“太运xxx”轮由上海黄浦江进入支流淡水河时,与停泊在紧邻淡水河口上游康浦码头的散货船“腾海xx”轮发生碰撞,导致“太运xxx”轮上一名船员受伤。“太运xxx”轮要求赔偿医药费、误工费损失50万余元;“腾海xx”轮认为不应承担事故责任,仅赔偿3000元的慰问费,谈判陷入僵局。

经闵行海事局海事调查官深入调查,“太运xxx”轮负事故主要责任,“腾海xx”轮负事故次要责任。闵行海事局海事调查官迅速启动多元纠纷解决机制,联合双方船舶作业码头负责人、航运公司负责人等开展多轮线上线下调解。经过一个多月的不懈努力,双方于4月14日签订《和

解协议》,约定“腾海xx”轮一次性赔偿“太运xxx”轮5万元,“海事调解”成功导入“海事仲裁”。

虽达成和解,但双方表达了对方不能履约的顾虑,掌握这一情况后,闵行海事局海事调解人员积极向各方当事人告知“海事调解”导入“海事仲裁”工作对双方权益保护的优越性,双方均同意在签订的《和解协议》中增加同意仲裁的相关条款,通过上海国际航运仲裁院确认《和解协议》效力。

为提高海事仲裁效率,上海闵行海事局与仲裁机构探索建立“快立”“快审”“快结”办案模式,推动海事仲裁网上立案、网上庭审、电子送达等全流程业务一体化线上处理,1个工作日完成“海事调解”导入“海事仲裁”,并指导当事人完成仲裁申请;上海国际航运仲裁院1个工作日内完成审核立案和开庭准备,3个工作日内完成开庭审理,做出仲裁确认,并把仲裁调解书送至纠纷双方手中,办案时间缩短至5日,受到当事人的一致肯定。

案件回放:2022年9月,凯某公司与肆某公司携手签订了一份国际货物运输代理合同。根据合同约定,肆某公司委托凯某公司代理其货物运输事宜,凯某公司则承诺提供优质运输服务。双方特别约定了运费结算方式:采用月结制,即凯某公司须在次月1日上午出具上月运费总账单,肆某公司则应在次月10日前完成支付。

合同签订后,凯某公司依约履行义务,在2022年9月17日至11月5日期间,先后为肆某公司安排了11票货物的运输。然而,到了11月30日,肆某公司仍未支付相应运费。经多次催付未果,凯某公司向肆某公司发出通知,指出因肆某公司无故拖欠运费,将不得不采取扣货措施,扣留其存放的所有货物。

扣货维权行不行?

在沟通未果的情况下,凯某公司最终向法院提起诉讼,请求判令肆某公司支付拖欠的运费,并承担因留置货物所产生的仓储费用。

释理明法:广州海事法院经审理认为,涉案11票货物中,8票为9月份委托运输,3票为11月份委托运输。肆某公司未全额支付运费,凯某公司遂留置了11月委托运输的货物并产生仓储费。然而,依据双方合同,该部分运杂费应于2022年12月15日前支付,故12月1日时尚未到期,凯某公司无权留置。

此外,根据《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉有关

担保制度的解释》第六十二条的规定,在企业间发生留置的情形下,如果留置财产与债权并非基于同一法律关系,则债权人只能留置属于债务人所有的财产,不能留置属于第三人所有的财产,否则会影响第三人的交易安全。本案中,双方均为跨境电商物流企业,货主另有其人,凯某公司即便主张商事留置,也无权就9月份的运费留置11月委托运输的货物。

因此,凯某公司扣留该批货物所产生的各项费用应自行承担,其请求肆某公司支付仓租费、扣货费及拦截产生的额外费用缺乏理据,驳回凯某公司对留置产生的仓

储费用的诉讼请求。

典型意义:跨境电商物流因门槛低、信息不透明,常存在多层转委托的情形。托运企业拖欠运费时,承运的货代企业常留置货物施压,但因合作频繁、货物繁杂,货代企业行使留置权时须确认留置货物对应运费是否到期,否则属违法留置。且双方同为货代企业,非货主,商事留置不适用。此案对跨境电商物流中留置权行使及认定具指导价值,为行业提供明确指引,并助力统一裁判标准。

(全媒体记者 王寅娜整理报道)



重庆开展三峡库区地方航道危岩地灾应急演练

本报讯(全媒体记者 许愿 吴静)5月15日,重庆市交通运输委员会联合奉节县人民政府,组织多部门在奉节朱衣河水域开展三峡库区地方航道危岩地灾应急演练。

“轰隆!”一声巨响,朱衣河硝水坪危岩地灾点突发大面积滑坡,塌方体瞬间倾泻入江,激起滔天巨浪。演练模拟渝东北持续强降雨引发的险情:搭载300余名乘客的“赤甲1号”客船失控,8人落水;朱衣河码头陆路通道阻断,100余人、10余台车辆被困;下游货船断链失控;码头多个集装箱滑入水中……

奉节县率先启动黄色预警与三级响应,4艘高速冲锋舟如离弦之箭,与搭载先进救援设备的无人机组成立体救援矩阵。无人机精准抛投救生圈,冲锋舟快速接应,8名落水者全部获救。重庆市港航海事事务中心启动三级应急响应,会同奉节港航、应急、规自、消防、通讯等部门成立联合指挥部,开展应急救援。

在救援环节,“渝海巡0103”“渝海巡0303”靠泊于“赤甲1号”两侧,为乘客搭建起生命通道;“渝路渡108”有序转运码头被困的人员和车辆;“渝救援111”与“渝救援113”成功控制失控货船。救援人员以最快的速度组织有序撤离,将300余名乘客全部安全转移。

在航道扫测阶段,搭载国际先进多波束系统的“渝港航测3号”精准锁定滑坡淤积范围及落入江中沉箱位置;“渝救援112”工程船凭借150T起重主钩、减压舱等专业设备完成4个集装箱打捞。

本次演练共投入20余艘船艇、180余名救援人员,通过启动应急预案和应急响应、人命救助、旅客转运、船舶拦截拖带、港口避险、航道扫测与疏浚六大实战科目,有效检验了应急能力。

2025年5月是第五个“民法典宣传月”,日前,杭州市交通运输行政执法队内河港航执法大队在鸳鸯溪锚地开展“民法典进船舶”主题活动,推动民法典走到群众身边,走到群众心里。

活动现场,执法人员聚焦船员劳动权益保障、水上交通事故处理等高频法律问题,做出耐心解答,引导船民增强法治观念,运用法律武器保护自身合法权益。

陈俊杰 顾肖艳 摄