

《中华人民共和国海上交通安全法》修订 对航海保障部门的影响及建议

王永利¹, 赵家松²

(1. 北海航海保障中心航标导航处, 天津 300220; 河北省交通运输厅港航管理局航道处, 天津 300000)

摘要: 本文介绍了《中华人民共和国海上交通安全法》(以下简称《海安法》)修订中涉及航标的主要内容, 分析了航标条款修订意义和对航海保障部门产生的影响, 提出了工作建议。

关键词: 海上交通安全; 航标; 影响; 建议

中图分类号: D92 **文献标识码:** A **文章编号:** 1006—7973 (2022) 08—0027—02

1 《海安法》修订概况

1984年起施行的《海安法》是我国海上交通安全管理最基本、最重要的法律制度。随着改革开放和经济社会发展, 该法已不能适应航运业发展和海上交通安全的形势要求。2021年4月29日, 中华人民共和国第十三届全国人民代表大会常务委员会第28次会议修订通过了新版《海安法》。《海安法》此次修订由旧版的12章53条, 修订为10章122条。涉及航标的相关条款从6条增加至9条。

2 航标条款分析 (见下表)

旧版对应条款	新版对应条款	对比分析
第二十三条要求, 损坏航标立即报告并赔偿。	第一百一十条指出, 触碰航标未报告, 或者瞒报、谎报, 处三千元以上, 三万元以下罚款; 对船长、责任船员处二千元以上, 二万元以下罚款; 暂扣适任证书六至二十四个月; 情节严重的, 处一万元以上, 十万元以下罚款, 并吊销船长、责任船员适任证书。	新版增加了损坏航标行为的具体处罚措施和罚款金额。
第二十四条要求, 发现航标失常, 应当迅速报告。	第二十七条要求, 发现航标移位、损坏、灭失, 应立即报告。如涉及航道管理机构或者专用航标, 由海事监管部门及时通报航道管理机构或者专用航标所有人。	新旧版内涵要求一致
第二十五条要求, 航标周围不得建造、设置影响航标效能的障碍物。妥善处理航标周围有碍航行安全的灯光。	第二十二要求, 不得损坏航标或者干扰航标效能。妥善处理可能影响航标效能的行为。	新旧版内涵一致
第二十六条要求, 碍航物未妥善处理前, 必须按规定设置航标。	第五十一条要求, 按要求设置警示航标。不能确定所有人、经营者或管理人时, 由海事监管部门组织设置警示航标, 产生的费用纳入部门预算。 第一百零六条指出, 未按要求及时设置警示航标, 责令改正, 并处二万元以上, 二十万元以下罚款; 逾期未改正, 海事监管部门可依法实施代履行。	一是新版增加了处罚的具体措施和罚款的具体金额, 二是新增不能确定碍航物的所有人、经营者或者管理人的设标费用渠道。

第三十条要求, 有关部门应保持助航标志、导航设施显著有效。	第二十一条指出, 船舶定位、导航等助航系统由国家负责建立和完善。 第二十六条指出, 公用航标统一布局、建设和管理由交通运输部负责。专用航标的设置、撤除和变更, 应经海事监管部门同意。临时航标的设置点应由海事监管部门确定。 自然资源主管部门依法保障航标用海、用地、用岛, 并依法办理手续。 航标的建设、维护、保养应当符合相关要求。应对妥善巡检和养护航标, 保证良好适用状态。航标灭失、损坏、位移, 应当及时恢复。	一是进一步明确定位、导航等助航设施的公益属性, 由国家负责建设和完善。二是新增公用航标和专用航标管理权限和要求。三是新增了航标用地保障条款。
第四十四条要求, 损坏或影响航标效能的行为, 可视情节, 给予警告、罚款、扣留或吊销职务证书等处罚。	第一百条指出, 损坏或者妨碍航标效能, 情节严重的, 处三万元以上, 十万元以下罚款。	进一步明确罚款的金额。
	第十八条指出, 航标的统筹规划和管理由交通运输部负责。	新增航标规划条款。

3 修订的重要意义

《海安法》是我国海上交通安全管理中中最根本、最重要的法律。新版《海安法》在第七条中明确提出“航海保障”的描述。这是我国法律中首次出现航海保障这一概念, 进一步明确了航海保障部门职责定位, 即支持和保障海事监管和航行安全的重要力量, 是实现海上交通安全的重要保障, 为当前和今后一段时期航海保障工作指明了前进方向和根本遵循。总体而言, 此次修订丰富强化了航海保障部门的法律权益和维权依据, 为航海保障部门未来发展奠定了坚实的法律基础, 主要表现在三个方面。

3.1 明确了国家作为建设管理主体的定位

新版《海安法》提出海上支持服务系统的概念, 将

航标纳入支持服务系统，从法律层面肯定了航海保障的重要性，并明确了国家作为建设管理主体的定位。同时，新版《海安法》指出交通运输部统筹规划和管理海上交通资源，为航标事业未来发展和经费保障提供了法律支持。

3.2 维护了航海保障部门依法享有的权益

新版《海安法》除了延续航标依法应受到保护的权益外，还聚焦航海保障工作中存在的征地难、办证难、保护难、索赔难等问题，进一步明确提出了航标用地和应急设标经费保障等条款。针对旧版《海安法》关于航标权益保护和违法处罚的规定较为原则，处罚可操作性不强等问题，新版《海安法》进一步细化了相关方的义务、法律责任及不同情况下罚款的具体金额，增强了法律的针对性和可操作性。

4 下一步工作建议

4.1 加强航海保障部门工作人员普法教育

新版《海安法》出台对航海保障部门是一个利好事件。然而，要真正发挥其利好作用，还需要各层级航海保障单位及其工作人员知法、懂法，才能利用好法律武器维护自身权益。因此，航海保障部门要把新版《海安法》及其配套法规制度学习纳入到日常业务培训，确保法规制度能够深入基层、深入一线，覆盖全体业务人员。

4.2 加强与海事监管部门交流合作

尽管新版《海安法》赋予航海保障部门多种权益及保障措施，但航海保障部门作为事业单位，不具备执法权。一旦其权益受到损害，往往需要依托海事监管部门的支持。因此，各层级航海保障单位要加强与海事监管部门合作，健全交流合作机制，积极开展航标法律法规交流研讨、人员培养交流和联合巡航执法等活动。

4.3 积极参与航标法规制度修订

《海安法》修订后，《中华人民共和国航标条例》《沿海航标管理办法》《海区航标设置管理办法》《海区航标动态通报管理办法》《海区航标应急反应管理办法》等航标配套法规制度也应及时修改完善。由于关系到中央直属单位与地方单位等多方的利益诉求，目前存

在着多种争论和分歧，因此上述法规制度修订存在诸多困难和阻力。修订过程注定会比较漫长和艰巨，可能会持续数年。为应对这种局面，航海保障部门要准备充分，有的放矢，对航标行业存在问题和自身发展诉求进行认真分析研究，找准问题和目标，向上要对接《中华人民共和国海上交通安全法》《中华人民共和国航道法》《中华人民共和国港口法》等上位法律，横向要参考国际相关国家做法和国际公约的要求，研究提出对航海保障系统自身发展有利且有说服力的解决方案。

4.4 加大航标行业标准制修订力度

新版《海安法》中3次提及航标的建设、维护、保养应当符合有关强制性标准和技术规范要求。航海保障部门代表国家履行公用航标建设、管理和养护职责，在航标装备、技术、人才等方面拥有绝对优势。因此，航海保障部门要发挥行业领军作用，引领航标行业发展。要密切跟踪国际前沿管理理念和先进技术，推动国际标准国内化。同时，要把我国航标领域的先进经验和标准推向国际，提升我国航标行业的国际影响力和竞争力。

4.5 开展配套政策和落地机制研究

新版《海安法》提出，对于无法确定所有人、经营人或管理人的碍航物，海事监管部门应当组织设置警示航标，产生的费用纳入部门预算。具体纳入哪个部门的预算，如何纳入预算，需要研究明确法律落地的政策和机制。另外，新版《海安法》指出自然资源主管部门负责保障航标用地、用海、用岛，并依法办理手续。但实际工作中，现有绝大部分航标没有用地手续，如何处理这一历史遗留问题，解决现有航标用地、用海、用岛手续，需要航海保障部门走访相关部门，研究提出对策。

