

中华人民共和国

内河交通安全管理条例

释义

人民交通出版社

中华人民共和国内河 交通安全管理条例释义

Zhonghua Renmin Gongheguo Neihe Jiaotong
Anquan Guanli Tiaoli Shiyi

人民交通出版社

内 容 提 要

本书主要由参与《中华人民共和国内河交通安全管理条例》修订的人员编写,力求准确地反映立法宗旨和法规条文的内容。此外,本书还收集了该条例的英文以及与内河交通安全管理相关的法律、行政法规。

本书可供从事内河交通运输安全管理工作的有关人员参考使用。

图书在版编目(CIP)数据

中华人民共和国内河交通安全管理条例释义/中华人民共和国海事局编. —北京:人民交通出版社, 2004.1
ISBN 7-114-04921-8

I.中... II.中... III.内河运输—安全管理—条例—解释—中国 IV.D922.296.5

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2003)第 122897 号

中华人民共和国内河交通安全管理条例释义

责任印制:杨柏力

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街 10 号 010 64299025)

各地新华书店经销

北京鑫正大印刷有限公司印刷

开本:850×1168 1/32 印张:9.25 字数:239 千

2004 年 1 月 第 1 版

2004 年 1 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数:0001—3000 册 定价:30.00 元

ISBN 7-114-04921-8

中华人民共和国内河 交通安全管理条例释义

- 顾问** 李适时(国务院法制办副主任)
洪善祥(交通部副部长)
- 主审** 胡可明(国务院法制办工业交通司司长)
朱永光(交通部体法司司长)
刘功臣(交通部海事局常务副局长)
- 主编** 陈富智(国务院法制办工业交通司副司长)
郭 莘(交通部海事局副局长)
- 副主编** 陈 鹏(交通部海事局处长)
黄克清(交通部体改法规司处长)

本书撰稿人:

陈富智	雷凌飞	郭 莘	黄克清	陈 鹏
郑 平	李光辉	刘少清	王 潮	刘 俊
张俊平	张 猛	王 晶	叶 飞	马 琳
冯克莹				

出版说明

《中华人民共和国内河交通安全管理条例》释义主要由参与该条例修订的同志编著,以力求准确地反映立法宗旨和法规条文内容。此外,本书还收集了该条例的英文以及与内河交通安全管理相关的法律、行政法规。

英文由赵殿荣、张晓峰、赵晶、梁葱葱、曲义江同志翻译,并得到交通部外事司以及海事局姜雪梅、孙大兵等同志的指导。英文译文由国务院法制办外事司译审,张常临同志参与了译审工作。

由于时间仓促,水平有限,该书错误一定在所难免,敬请批评指正。如果对广大读者有所帮助,我们将倍感欣慰。

2003年7月

前 言

1986年国务院发布施行的《中华人民共和国内河交通安全管理条例》(以下简称原条例),对于保障我国内河交通安全,减少水上交通事故,维护人民群众的生命、财产安全,促进经济建设的健康发展,发挥了积极的作用。近几年来,随着内河交通运输事业的快速发展,水上交通安全管理出现了一些新的情况和问题,尤其是水上交通安全事故频繁发生,损失严重。据统计,2001年共发生水上交通安全事故645起,死亡490人,沉船290艘,直接经济损失16472.27万元;其中,内河交通事故就达525起,死亡336人,沉船155艘,直接经济损失4072.21万元。同时,一些重大、特大事故也屡屡发生,不仅造成了重大人身和财产损失,而且造成了极坏的社会影响。例如,2000年6月22日发生在四川合江县的“榕建”客渡轮触礁事故,造成221人全部落水,130人死亡的特大悲剧。造成这些事故的主要原因:一是,管理职责不清,责任不明,导致内河交通安全管理脱节或者缺位。原条例只对港航监督机构即海事管理机构的职责作了规定,而对地方人民政府、船舶和浮动设施的所有人与经营人的安全管理责任以及船员的任职资格条件和要求等,没有规定或者规定得过于原则,实践中出现了谁都管、又谁都不管的情况,发生水上交通事故后难以找到应当承担责任的管理部门。二是,有些船舶和浮动设施的技术条件差、安全标准低。三是,船舶和浮动设施经营人的行为不规范,在经营活动中重效益、轻安全,违章指挥、违章操作或者违章作业的情况比较严重。四是,原条例对执法机关的职权规定得比较具体,但对其应当承担的责任则规定得过于原则,尤其是对滥用职权、玩忽职守的行为没有规定相应的法律责任。因此,迫切需要对原条例进行修改。

修改后的《中华人民共和国内河交通安全管理条例》(以下简称条例)共 11 章 95 条。第一章,总则;第二章,船舶、浮动设施和船员;第三章,航行、停泊和作业;第四章,危险货物监管;第五章,渡口管理;第六章,通航保障;第七章,救助;第八章,事故调查处理;第九章,监督检查;第十章,法律责任;第十一章,附则。这次条例修改的重点是:

1. 明确了地方人民政府、船舶和浮动设施所有人、经营人的安全管理责任制,严格了船员的任职资格和要求

条例针对原条例对地方人民政府和船舶、浮动设施的所有人、经营人以及船员在安全管理方面未规定明确责任的缺陷,重点作了以下三方面的规定:

(1) 地方人民政府在内河交通安全管理方面的责任,主要包括四个方面:一是,规定县级以上地方各级人民政府应当加强本行政区域内的内河交通安全管理工作,建立、健全内河交通安全管理责任制。二是,赋予县级人民政府对设置渡口和撤销渡口的审批权。三是,规定遇险地县级以上地方人民政府收到海事管理机构关于船舶、浮动设施遇险的报告后,应当对救援工作进行领导和协调,动员各方力量积极参与救助。四是,规定在旅游、交通运输繁忙的湖泊、水库,在气候恶劣的季节,在法定或者传统节日、重大集会、集市、农忙、学生放学放假等交通高峰期间,县级以上地方各级人民政府应当加强对维护内河交通安全的组织、协调工作。

(2) 船舶、浮动设施所有人、经营人的责任,主要包括两个方面:一是,规定船舶、浮动设施的所有人或者经营人应当加强对船舶、浮动设施的安全管理,建立、健全相应的交通安全管理制度,并要求其对船舶和浮动设施的交通安全负责。二是,规定船舶、浮动设施的所有人或者经营人不得聘用无适任证书或者其他适任证件的人员担任船员,不得指使、强令船员违章操作。

(3) 船员的任职资格和要求,规定:“船员经水上交通安全专业培训,其中客船和载运危险货物船舶的船员还应当经相应的特殊培训,并经海事管理机构考试合格,取得相应的适任证书或者其他

适任证件,方可担任船员职务。严禁未取得适任证书或者其他适任证件的船员上岗”。“船员应当遵守职业道德,提高业务素质,严格依法履行职责。”

2. 进一步明确了船舶、浮动设施的安全技术条件

针对现有船舶、浮动设施技术条件差、安全标准低的问题,条例从两个方面作了规定:一是,规定船舶、浮动设施必须经海事管理机构认可的船舶检验机构依法检验合格、履行登记手续,并配备必要的船员,方可航行或者作业。二是,规定从事货物或者旅客运输的船舶,应当符合船舶强度、稳性、吃水、消防和救生等安全技术要求和国务院交通主管部门规定的载货或者载客条件。

3. 补充规定了船舶、浮动设施经营人的行为规范

针对船舶、浮动设施的经营人的经营行为不规范,重效益、轻安全的问题,条例从五个方面作了规定:一是,规定任何船舶不得超载运输货物或者旅客;禁止在内河运输法律、行政法规以及国务院交通主管部门规定禁止运输的危险货物。二是,规定了船舶航行基本规则。三是,规定了强制引航的范围。四是,规定了从事危险货物装卸、过驳、运输、停泊以及编制危险货物事故应急预案等安全要求。五是,规定了渡口船舶的载客条件、渡运规则和恶劣天气条件下禁止渡运的内容。

4. 明确并加重了海事管理机构的责任

条例针对海事管理机构规定了两方面的责任:一是,在“监督检查”一章中规定,海事管理机构应当建立、健全内河交通安全监督检查制度,并组织落实;必须依法履行职责,加强对船舶、浮动设施、船员和通航安全环境的监督检查,发现内河交通安全隐患时,应当责令有关单位和个人立即消除或者限期消除;对内河交通密集区域、多发事故水域以及货物装卸、乘客上下比较集中的港口,对客渡船、滚装客船、高速客轮、旅游船和载运危险货物的船舶,海事管理机构必须加强安全巡查。二是,在“法律责任”一章中规定,海事管理机构不依照本条例规定的安全条件进行审批、许可,或者对审批、许可的安全事项不依照本条例规定实施监督检查,或者发

现船舶、浮动设施不再具备安全航行、停泊、作业条件而不予及时撤销批准或者许可并予以处理的,或者对未经审批、许可擅自从事旅客、危险货物运输的船舶不实施监督检查以及发现内河交通安全隐患不及时依法处理,或者对违法行为不依法予以处罚的,对负有责任的主管人员和其他直接责任人员根据不同情节,给予记大过直至撤职的行政处分;造成重大内河交通事故或者致使公共财产、国家和人民利益遭受重大损失的,依照刑法关于滥用职权罪、玩忽职守罪或者其他罪的规定,依法追究刑事责任。

5. 完善了行政管理措施,加大了行政处罚力度

针对原条例中行政管理措施不完善的问题,条例进一步补充、完善了行政管理措施,规定:遇有特殊情况时,海事管理机构可以根据情况采取限时航行、单航、封航等临时性限制、疏导交通的措施。

针对原条例对违法行为的处罚力度不够的问题,条例从三个方面作了规定:一是,增加了行政强制措施,主要是:扣留船舶、责令离岗、禁止船舶进出港口、强行拖离、强制拆除或者恢复等。二是,增加了责令停航或者停止作业的处罚种类。三是,加重了对船员的处罚,规定对有严重违法行为的船员,给予暂扣、吊销适任证书或者其他适任证件的处罚;发生内河交通事故后逃逸的,在适任证书或者其他适任证件吊销后5年内不得重新从业。此外,条例还注意了行政处罚与刑罚的衔接。

目 录

第一章 总则	1
第二章 船舶、浮动设施和船员	12
第三章 航行、停泊和作业	22
第四章 危险货物监管	47
第五章 渡口管理	55
第六章 通航保障	61
第七章 救助	68
第八章 事故调查处理	73
第九章 监督检查	82
第十章 法律责任	95
第十一章 附则	122
中华人民共和国内河交通安全管理条例(中文)	135
中华人民共和国内河交通安全管理条例(英文)	152
中华人民共和国海上交通安全法	181
中华人民共和国船舶登记条例	188
中华人民共和国船舶和海上设施检验条例	201
中华人民共和国对外国籍船舶管理规则	207
中华人民共和国外国籍船舶航行长江水域管理规定	215
中华人民共和国海上航行警告和航行通告管理规定	218
中华人民共和国打捞沉船管理办法	223
中华人民共和国海上交通事故调查处理条例	226
国际航行船舶进出中华人民共和国口岸检查办法	234
中华人民共和国安全生产法	237
危险化学品安全管理条例	255
特别重大事故调查处理程序暂行规定	276
国务院关于特大安全事故行政责任追究的规定	280

第一章 总 则

【本章提要】 本章共有 5 条。主要规定了立法目的、适用范围、管理原则、管理体制、地方政府的职责等内容。

第一条 为了加强内河交通安全管理,维护内河交通秩序,保障人民群众生命、财产安全,制定本条例。

【释义】 本条是关于立法目的的规定。

立法目的,就是指通过立法想要达到的目标,需要解决的问题。条例的立法目的主要有三个:

第一,加强内河交通安全管理。内河交通的特点是点多、面广、线长,而且与人民群众的生产生活密切相关。这一特点决定了政府必须重视内河交通安全管理工作。1986 年国务院发布施行《中华人民共和国内河交通安全管理条例》以来,特别是近年来,在党中央、国务院的正确领导下,在各级海事管理机构的共同努力下,内河交通安全管理工作取得了明显成效:一是,落实了县乡人民政府的内河交通安全管理责任制,逐步形成了内河交通安全管理责任制体系;二是,加强了法制化建设,不断推进内河交通安全的法制化、规范化管理;三是,加大安全投入,为内河交通安全管理提供必要的物质保障;四是,积极推进船舶运输主体的组织化管理,促进船舶安全管理水平的不断提高。但是,内河交通安全工作也存在一些不容忽视的问题:一是,一些领导同志对内河交通安全管理工作重视不够,个别县乡政府的内河交通安全管理责任制未能落实到位,实践中出现了“上边喊安全、下边推安全”的现象;二是,内河交通运输的从业人员素质偏低,法制观念淡薄,安全意识不强;三是,法制不健全,处罚手段缺乏,而且力度不够;四是,造船管理失控,源头上缺乏对运输安全的质量管理;五是,非客船搭客、私自揽客运输现象严重;六是,船舶技术状况差,缺乏必要的安全

保障；七是，渡口管理不到位，安全隐患比较突出；八是，执法工作不到位，存在有法不依、违法不纠的现象。由于这些问题的存在，导致的直接后果就是内河交通安全形势严峻，事故频发，给国家和人民群众的财产、生命带来了不可挽回的损失。为此，制定和修改内河交通安全管理条例必须强调加强内河交通安全管理，并把它作为一项重要的立法思想加以体现。

第二，维护内河交通秩序。没有规矩，难以成方圆。对于内河交通安全工作而言，没有一个良好的交通秩序，同样难以保证安全，也难以做好内河交通安全管理工作。换言之，良好的交通秩序是内河交通安全的必要保证。一个内河通航水域内，如果没有良好的交通秩序作保证，包括交通管理秩序、船舶运输秩序、航行秩序、船员行为规范等等，那么，交通安全将无从谈起。所以，内河交通安全管理条例必须体现维护内河交通秩序这一精神。

第三，保障人民群众生命、财产安全。安全工作说到底就是要保证人民群众的生命不受伤害威胁，保证国家和人民的财产不受破坏和损失。内河交通与人民群众的生产生活密切相关，尤其是航空、公路、铁路运输方式不发达而必须依靠水陆运输的地区，这种依赖程度表现得更加突出。所以，必须特别强调安全工作，并把它放在各项工作的首位，抓紧抓好。否则，将会给人民群众造成巨大损失。

第二条 在中华人民共和国内河通航水域从事航行、停泊和作业以及与内河交通安全有关的活动，必须遵守本条例。

【释义】 本条是关于条例适用范围的规定。

所谓适用范围，就是指一部法律、行政法规或者规章所适用的对象、事项和空间。本条例的适用范围就是在中华人民共和国内河通航水域从事航行、停泊和作业以及与内河交通安全有关活动的任何单位和个人。

从适用对象来讲，主要包括从事航行、停泊和作业以及其他从事与内河交通安全有关的活动的单位和个人。具体是指船舶、浮动设施及其所有人、经营人，船员，作业人员，危险货物装卸的码头

或者泊位经营人,渡口经营人和渡口工作人员,与通航保障有关的单位和个人,与救助有关的单位和个人,与事故调查有关的单位和个人,政府及其有关部门以及与内河交通安全有关的活动的单位和个人等。必须指出,判断一个单位和个人是否属于条例的适用对象,关键在于这个单位和个人是否从事了航行、停泊和作业以及与内河交通安全有关的活动。如果从事了这些活动,就应当属于条例的调整对象,必须遵守条例的有关规定。反之,如果没有从事这些活动,则不属于条例的调整对象,当然也不必遵守条例的有关规定。

从适用的事项看,主要包括从事航行、停泊和作业以及其他与内河交通安全有关的活动。这就是说,凡是从事这些活动的,都必须遵守条例的各项规定,积极履行有关义务,不得有任何例外。反之,未从事这些活动的,则不必遵守条例的规定。同样,条例也不适用于未从事这些活动的单位和个人。

从适用的空间看,条例适用于中华人民共和国内河通航水域及其岸线。需要指出的是条例也适用于国境界河和多国河流、湖泊的中国管辖水域,但是中国政府同其他国家政府签订的协议或者协定与条例有不同规定的,按照协议或者协定执行。国境界河是指流经两个国境的河流。多国河流、湖泊是指毗连两国或者两个以上主权国家的河流、湖泊。在上述区域内从事航行、停泊和作业以及其他与内河交通安全有关的活动都必须遵守本条例的各项规定,否则,将承担相应的法律后果。

第三条 内河交通安全管理遵循安全第一、预防为主、方便群众、依法管理的原则,保障内河交通安全、有序、畅通。

【释义】 本条是关于内河交通安全管理原则的规定。

主要包括三项原则:

第一,安全第一、预防为主的原则。“安全第一,预防为主”是我国安全生产工作长期经验的总结,也是从各种各类事故中得出的血和生命教训的总结。安全生产和防范安全事故工作,关系到国家利益和人民生命财产安全,关系到经济发展和社会的长治久

安。为此,江泽民同志多次强调指出:“隐患险于明火,防范胜于救灾,责任重于泰山”,“人命关天的事,一定要慎之又慎,确保万无一失”,“任何生产经营单位都要努力提高经济效益,但是必须服从安全第一的原则”。可见,安全第一、预防为主的原则是党和政府对安全生产工作的基本要求,是各级人民政府及其有关部门实施行政管理的重要内容,也是生产经营单位开展生产经营活动的第一要素,也是劳动者从业应当遵循的准则。任何单位个人任何时候都应当牢记这一原则,并把它放在各项工作的首位,抓紧抓好。无数的血的事实已经证明,什么时候重视安全生产,注意贯彻安全第一、预防为主的原则,什么时候就能搞好生产经营,人民也才能安居乐业;反之,如果忽视了这一问题,只重视经济效益,甚至以牺牲安全来换取经济效益,其后果往往是适得其反,付出了惨重的代价。内河交通安全管理工作直接关系到人民群众的生命安全和财产安全,所以必须始终贯彻安全第一、预防为主的原则,并把它落实到具体工作中去。

第二,方便群众,依法管理的原则。“方便群众,依法管理”是从密切政府和人民群众关系的角度提出的一项政治原则。长期以来,我们有些政府管理部门或者管理工作人员往往是高高在上,缺乏为人民服务的基本意识,遇事首先想到的是自己行使权力的方便,而忽视管理相对人包括人民群众的方便,形成了依法管理与便民的相互脱节,在一定程度上也影响了行政管理的效果。为此,条例明确要求内河交通安全管理必须贯彻方便群众和依法管理的原则。所谓方便群众,就是指在管理工作中要从群众利益和需求出发,实施的每一项管理措施都要充分考虑方便群众的生产生活。所谓依法管理,就是指管理机关进行内河交通安全管理时必须依法办事,严格遵守法律、法规的有关规定。需要说明的是,方便群众与依法管理是相辅相成、协调统一的关系,而不是相互矛盾的。也就是说,方便群众是依法管理的出发点和目标,依法管理是行政机关进行管理的基本原则,是依法行政的基本要求。在强调依法管理、依法行政的前提下,要注意管理过程中的灵活性,即方便群

众。当然,方便群众不得以牺牲群众安全为代价。同样也不得以方便群众而置法律、法规的规定于不顾。这就要求内河交通安全管理机关在实施内河交通安全管理时,必须妥善处理好二者的关系,将其有机地结合起来加以贯彻落实,不得人为地将其分割开来,对立起来。

第三,保障内河交通安全、有序、畅通的原则。“保障内河交通安全、有序、畅通”,既是内河交通安全管理工作的基本原则,又是内河交通安全管理工作的目标。内河交通安全管理的任何措施和手段都应当围绕安全、有序和畅通这个中心来展开,同时,衡量内河交通安全管理工作的优劣和成败也必须以是否安全、有序和畅通为标准。所谓安全,就是指没有危险、不受威胁、不发生事故。所谓有序,就是指内河交通工作中各方当事人都能遵纪守法,严格依法办事。船舶、浮动设施的所有人或者经营人、作业人、危险货物的运输人和码头经营人、渡口的经营人以及内河交通安全管理机关等,能够按照条例的要求,积极行使权利,履行义务,自觉将自己的行为纳入条例的规范之内,使内河交通秩序井然,不发生混乱无序的情况。所谓畅通,就是指内河交通运输顺畅通达,不发生交通堵塞,使旅客和货物能够顺利到达目的地。就内河交通运输工作而言,安全、有序和畅通的关系是:安全是前提,有序是保障,畅通是目的。三者互为条件,缺少其中任何一项都难以做好内河交通管理工作。

安全第一、预防为主的原则,方便群众、依法管理的原则和保障内河交通安全、有序、畅通的原则是内河交通安全管理的基本原则,也是贯彻条例始终的原则。内河交通安全管理机关必须认真学习、掌握这些原则,并以此指导内河交通安全管理工作。

第四条 国务院交通主管部门主管全国内河交通安全管理工作。国家海事管理机构在国务院交通主管部门的领导下,负责全国内河交通安全监督管理工作。

国务院交通主管部门在中央管理水域设立的海事管理机构和省、自治区、直辖市人民政府在中央管理水域以外的其他水域设立

的海事管理机构(以下统称海事管理机构)依据各自的职责权限,对所辖内河通航水域实施水上交通安全监督管理。

【释义】 本条是关于内河交通安全管理机构和职责的规定。

徒法难以自行。再好的制度也需要人去执行,再好的内河交通安全管理制度也需要有高效廉洁的管理机构去监督实施。否则,条例规定的各项制度都将形同虚设,难以真正落到实处。正是基于这一认识,条例明确规定了内河交通安全管理机构及其职责。

从本条规定内容看,我国的内河交通安全管理实行的是垂直管理与分级管理相结合的管理体制。具体来说就是,国务院交通主管部门主管全国内河交通安全管理工作;国家海事管理机构(即中华人民共和国海事局)在国务院交通主管部门的领导下,负责全国内河交通安全监督管理工作。国务院交通主管部门在中央管理水域设立的海事管理机构和省、自治区、直辖市人民政府在中央管理水域以外的其他水域设立的海事管理机构依据各自的职责权限,在国家海事管理机构的统一领导下,对所辖内河通航水域实施水上交通安全监督管理。

首先,本条第一款明确了国务院交通主管部门与国家海事管理机构的关系及其职责。国务院交通主管部门作为国务院负责交通管理工作的职能部门,对全国内河交通安全管理工作负责。国务院交通主管部门对全国内河交通安全负行业管理责任,具体内容包括:贯彻执行党中央、国务院关于安全生产的方针、政策、指示、决定;组织、协调和落实水上交通安全的专项治理和安全大检查活动;负责起草实施本条例及其他内河交通安全行政法规的配套性行政规章及其他规范性文件等。国家海事管理机构是国家法律、行政法规和国务院办公厅关于交通部的“三定”方案明确赋予的、代表国家行使水上安全监督管理职能的行政执法机关。1998年国务院机构改革,在交通部安全监督局和原中华人民共和国船舶检验局的行政管理职能基础上组建中华人民共和国海事局即国家海事管理机构,以强化对水上交通安全的监督管理。国家海事管理机构在国务院交通主管部门对内河交通安全的行业领导下,

依据本条例及其他水上交通安全行政法规,负责全国的内河交通安全监督管理工作。

其次,明确了地方人民政府交通主管部门对内河交通安全行业管理的职责问题。本条第二款采用了“省、自治区、直辖市地方人民政府在中央管理水域以外的其他水域设立的海事管理机构”的表述,而没有采用“省、自治区、直辖市地方人民政府交通主管部门在中央管理水域以外的其他水域设立的海事管理机构”,主要考虑本条例属于中央立法,不宜干涉地方人民政府的机构设置及职能划分。但是该条款实际明确了地方人民政府交通主管部门的职责。地方人民政府交通主管部门对内河交通负行业管理责任,即宣传、贯彻、执行国务院、交通部关于安全生产的方针、政策、指示和决定,组织协调和落实水上交通综合治理,受地方人大和政府的委托并按照《立法法》的规定,起草涉及内河交通安全的地方性法规和规章草案等。

再次,明确了中央海事管理机构与地方海事管理机构的职责及其权限。国办发〔1999〕54号文件规定,按照我国航运经济的自然格局和船舶交通的特点,综合考虑港口布局和行政区划的情况,本着统一高效、分级负责的原则,在水运发达地区的主要港口城市或中心城市设置国务院交通主管部门直属机构,负责所辖中央管理水域的水上安全监督工作。中央管理水域以外的其他水域的水上安全监督工作,由省、自治区、直辖市人民政府设置机构实施管理。地方海事管理机构由省、自治区、直辖市人民政府交通主管部门领导,按照有关水上安全监督的法律、行政法规和地方法规,以及部门规章和地方政府规章的规定,在管辖的水域内按业务授权范围履行职责。

国务院办公厅《关于转发交通部水上安全监督管理体制改革实施方案的通知》国办发〔1999〕54号文件在明确中央与地方海事管理机构及其职责分工的同时,还明确了国家海事管理机构与地方海事管理机构的关系,即国家海事管理机构对全国水上安全监督工作实行业务领导。这就是说,地方海事管理机构必须服从国