

船舶碰撞事故历来是海上“头号杀手”。2017年8月3日约凌晨5时,巴拿马籍“G”轮装载9990吨棕榈硬脂从广州南沙港驶往温州港途中,在珠江口大洲岛以南附近,与从上海港开往广州港的新加坡籍“K”轮发生碰撞。事故导致“G”轮右舷货6号舱及右舷6号压载舱破损进水,右舷6号货舱所载棕榈硬脂全部泄漏入海,“K”轮球鼻艏受损凹陷。

# 行船需谨慎 小心“亲密接触”

□ 通讯员 刘振东 吴延国

2017年8月2日22时许,G轮离泊广州港南沙港区,拟驶往温州港。

3日4时许,该轮驶抵广州港桂山引航锚地,引航员离船。随后,船长指挥逐渐加速偏东方向航行,由于天降大雨,此时能见度开始变差。

值班期间大副观测雷达,发现前方航路上有很多船,但没有进行雷达标绘,不能确定与其他船舶的最近会遇距离。

4时30分许,船长观测雷达,发现了右前方的“K”轮,航向、航速不详,最近会遇距离约0.2海里,认为两轮可以右舷通过。

4时50分许,该轮航向73.5°,航速13.1节。大副观测雷达发现右前方有一艘集装箱船(即“K”轮),但未进行标绘。

接下来的大约5分钟内,船长先后数次下达指令以转向避让K轮,但不幸还是发生了。4时54分许,“G”轮与“K”轮发生碰撞,碰撞时,“G”轮航向010°,航速10.2节。

话音刚落,4时45分许,“K”轮船长通过观测雷达也发现了“G”轮,此时“K”轮航向076°,航速12.6节,两船距离3.54海里(实际距离约4海里)。但船长认为两船各沿蚬洲岛南侧航道的右侧航行,没有碰撞危险。

直至4时53分许,船长发现“G”轮突然向左转向,于是下令停车、倒车,但为时已晚。

## 危险评估不足

## 吴船长点评

经调查,事故主要原因在于——

两轮均没有使用适合当时环境和情况下的一切手段保持正规瞭望。“G”轮船长观测雷达发现了右前方的“K”轮,但没有进行雷达标绘等与之相当的系统观测,也没有查看AIS,无法了解对方船的航向、航速。“K”轮船长发现对方船,两轮相距约4海里,认为两轮各沿航道右侧航行,没有碰撞危险,没有使用适合当时环境和情

船舶驾驶员沿岸航行值班,遇能见度不良,应严格按照《1972年国际海上避碰规则》,保持正规瞭望,使用安全航速,充分利用AIS、雷达、VHF等助航仪器,获取他船的信息跟踪其动态,对危险来船进行雷达连续观测和标绘以判断来船动向及最近会遇距离,对碍航船及早协调避让,避免造成行动上的误会。本案中,两轮均没有使用适合当时环境和情况下的一切手段保持正规瞭望,未能及早判断碰撞危险。

同时,船舶应使用适合当时环

况下的一切手段保持正规瞭望,如雷达观测标绘、查看AIS,以便对局面和碰撞危险作出充分的估计。

调查认为,两轮均未正确判断碰撞危险。其中“G”轮发现对方船后,没有进行雷达标绘等与之相当的系统观测,在不了解对方船航向、航速的情况下,就凭最近会遇距离0.2海里,得出两轮右舷通过,判断的资料明显不充分;“K”轮船长发现对方船后,认为本

境和情况的一切有效手段判断是否存在碰撞危险,如有怀疑,应认为存在碰撞危险。在两船未驶过让清之前,不管是否存在危险,均应密切注意他船,随时做好应急操纵准备,直到驶过让清,本案中,双方船舶均未做好这点。

此外,在能见度不良,两船有碰撞危险时,采取行动均应严格遵守《1972年国际海上避碰规则》第十九条的规定,除对被追越船以外,对本船正横前的他船,不应向左转向。本案中,“G”轮对正横前来船采取向左转向是明显错误的。

## 钱塘江上现可疑油污

# 海事渔政携手“亮剑”护绿水

□ 全媒记者 陈俊杰 通讯员 潘儒文 郑鹏 李项成 文/图

终确定当日上午11时30分停泊在江边的浙西渔01\*\*6为嫌疑船舶。

在完整的证据链下,该渔船责任人对溢油事件供认不讳,陈述由于渔船主机螺丝松动,以一人之力无法拉起挂机,导致机油泄漏。

执法人员当即对船主进行批评教育,依照法律程序对其进行详细口供笔录,并要求其加强环保、法律意识。由于涉事主体是渔船,海事部门将案件移交西湖区渔港渔船监督管理站,提供原

始资料证据,并向当地环保部门进行了抄送。

## 携手渔政 圆满完成处置

4月16日,钱江地方海事处接到渔政部门《关于4.2浙西渔01046泄漏油污案调查处理情况的复函》,根据《中华人民共和国渔业港航监督行政处罚规定》第十一条对当事人罚款1000元。



钱江海事部门拖曳涉事渔船至停泊点询问油污案件情况。

## 火眼金睛 污染无处遁形

4月2日上午10点,钱江地方海事处指挥分中心在界面巡查时发现,辖区袁浦渡口水域一侧出现油污带,约100平方米。这是2018年度辖区出现的第5起油污污染事件,钱江海事根据界面监管情况,第一时间启动应急预案,成立油污应急处置小组,指挥中心立即将油污事件通报钱江执法中队。

记者了解到,此前钱江海事一共处置了类似油污污染事件4起,但均未能查明涉事主体,通过对污染情况的分析,主要有污染面积不大,油污带离岸边较近,岸边的石块等未有明显油污附着痕迹,基本排除是普通货船的舱底油污,江边附近的停泊的渔船存在较大嫌疑。

## 地毯式排查 迅速处置

接到通报后,钱江海事执法人员分两路,一路工作人员立刻通知油污回收企业,要求其出动清污船,清污船赶到后,先用围油栏拦住油污,接着使用吸油毡吸油,及时避免油污继续扩散。另一路工作人员根据技术手段和实地走访,顺蔓摸瓜,沿线沿河段地毯式排查,坚持不懈查找涉嫌肇事船。

通过对污染情况的分析,此次油污污染事件与此前的4起一样,呈现出污染面积小、油污带距岸边近等特征,执法人员通过现场勘验船舶痕迹,逐一排查,最

四月的江南阳光和煦,长江两岸风景如画。4月16日早晨,在张家港海事局6艘海巡艇的全程维护下,“世纪天子”号游轮安全靠泊江苏张家港港务集团码头,300多名嘉宾和游客登上张家港市双山岛,感受慢岛生态之旅。

“世纪天子”轮船长126.8米,最大载客人数318人,是超五星级长江豪华游轮,本航次载客260人,其中来自欧洲、东南亚等地的外宾36人,船员96人。

由于受船舶尺度和通航环境影响,且航程弯曲复杂、船流密集的长江航道,经沪通长江大桥、福南水道等复杂水域,靠泊泊位将占用大幅通航水域,“世纪天子”轮进出港及靠泊泊位海事部门的安全监管是一次全新的考验。

在这种困难情况下,张家港海事局多措并举,做好进出港及靠泊泊位期间安全监管服务,再一次出色完成了护航任务。

## 计划筹备充分点

“2018年4月16日5时30分:平长江#32浮上行进入沪通长江大桥桥区水域;6时:平长江#36浮……24时:离泊上行驶往泰州。”

走进张家港海事局指挥中心办公室,一张“世纪天子”轮航次计划表已经张贴在每间办公室的墙壁上,计划表上

清晰地标注着“世纪天子”准备靠泊游轮临时码头13泊位。

为了迎接“世纪天子”驾到,张家港海事局做好了准备工作。

张家港海事局将旅游客船安全监管工作纳入服务地方经济社会发展大局谋划和深化“文明平安畅通”航段和“安全畅通文明”航区创建统筹推进,成立了以局长为组长的水上交通安全保障领导小组,发挥海事职能优势和专业特长,多次组织召开监管专题会、研讨会、协调会等,相继制定了水上交通组织和维护方案、安全保障方案,盯源头、攻难点、除隐患,有计划、有步骤地部署推进。

积极准备,未雨绸缪。张家港海事局各海(办)事处、海巡执法支队于4月15日前完成辖区航行和停泊秩序整顿工作,提前清理辖区碍航渔船和其他影响通航秩序的船舶。各相关海巡艇提前30分钟到位,做好所在水域的交通组织与安全维护工作,确保所辖水域良好的水上交通秩序。

# 加强监管 周密部署 优质服务

——张家港海事护航豪华游轮平稳靠泊

□ 全媒记者 胡逢 通讯员 宣俊

## 狠抓落实 扎实点

准备早,更要落实好。

张家港海事局以打造监管“精品工程”提升安全监管能力,坚持送政上门,主动服务临时停靠码头建设,支持地方政府邮轮母港远期规划,进一步优化游轮安检工作流程,提升工作效率,建立船舶“健康档案”,强化抵港期间交通组织与维护,严格执行24小时值班和应急处置制度,实现航行全程监管。

联合作战,指挥不乱。张家港海事局VTS中心与南通海事局VTS中心、江阴海事局VTS中心保持联系,密切关注“世纪天子”轮的动态,做好相邻水域交接工作;加强全程监控,实时掌握天气状况及辖区水域通航状态,做好辖区通航秩序交通组织;“世纪天子”轮驶出张家港港区时,VTS中心做到随时向江苏海事局指挥中心报告。

张家港海事局对游轮靠泊码头靠泊泊位设施、人员登乘设施、管理制度等情况

进行了严格的现场检查。据了解,4月16日清晨游轮进入长江张家港段后,张家港海事局对游轮实施全程监控并做好交通组织,安排海巡艇辖区全程维护,确保了“世纪天子”轮的航行和靠泊泊位安全。

## 监管服务精细点

在监管服务过程中,张家港海事局注意总结经验,查找不足,充分借鉴“精准、严格、高效、安全、系统”的“空管”方法严格监管客汽渡船,推进客渡运单位自主监控、体系管理。

本次成功首航后,世纪游轮将全面持续运营“上海—张家港—南京”长江游轮新航线,张家港海事局已做好了长效监管与服务的准备。

同时,该局将深入研究游轮航经福南水道安全风险防控、邮轮母港码头功能完善、安全监管责任落实等内容,为后续旅游船进出港安全及提高监管服务水平打好基础。

4月16日中午12时,船长292米、吃水达11.36米的利比亚籍开普型海轮“爱可胜利”轮安全靠泊黄田港6号泊位,看着碗口粗的缆绳在十几名码头工人的合力拉动下一根根挽上缆桩,长江引航中心江阴引航站高级引航员徐洲紧绷的神经终于放松下来。

长江南京以下12.5米深水航道建设工程是落实国家“一带一路”倡议要求、建设长江经济带、打造长江黄金水道的重点项目。自2016年7月5日,12.5米深水航道建设二期工程初通南京,深水航道维护水深由10.5米提升至12.5米,截至2018年4月16日,长江引航中心共引领吃水10.8米以上的重载海轮6223艘次,占进江吃水10.8米以上引航船舶总数的49.9%;引领10万吨级及以上的大型船舶5758艘次,长江江苏段成为真正意义上的黄金水道。

## “大船”效益显现

“本航次进江‘爱可胜利’轮共装载铁矿石90520吨,比此前多装一万多吨货,仅此一项,就可节约物流成本120余万元。”徐洲说。

受惠于12.5米深水航道二期工程初通,南通天生港以上港口进出江船舶最大吃水由原先的10.8米提高至11.36米,需要减载进江的船舶实际吃水得到明显提升,减少了船舶载重量,有效提升了到港船舶的实际载货率,深水航道对大型船舶运输效益提升发挥了积极作用。特别是福姜沙水道的整治以及福中水道的开通,使得到达江阴及以上港口的船舶由最大7万吨级迅速跃升到20万吨级,船长超过250米、载重吨超过10万吨的“开普型”船舶出现井喷式增长。以往进江到达江阴及以上港口的大型船舶,必须通过福姜沙北水道或南水道,由于水深及航宽限制,需要候潮通过,对船期造成了影响。现在可以全天候通过,无须等待,加快了船舶的周转,也提升了引航生产组织效率。

数据显示,在12.5米深水航道支持下,船舶大型化趋势明显。2017年,以江阴港口集团为例,中心全年引领接靠“开普型”船舶273艘,载货量2300万吨,企业装卸费用收入增加3.2亿,减少物流成本约11.5亿元。二期工程初通直接推动了沿线港口大型船舶到港数量的快速增长,提升了二期工程沿岸港口“大船”效应和运输效益。

## 安全指标低位运行

得益于航道条件的持续改善,长江引航中心引领船舶艘次持续增加,进江船舶周转率持续提升,船舶夜航率进一步提升,年均达53%以上。长江引航中心主任程学仁说,在船舶数量出现大幅增长及船舶不断大型化的前提下,能够始终保持安全形势稳定,安全指标保持低位运行,给港口、企业、社会带来安全稳定的信任区间。

2017年,长江引航中心全年引领中外籍船舶62015艘次,同比增长4.8%,其中引领受限船舶11234艘次,同比增长21.6%。2016年8月23日,船长290米,载重吨达17.47万吨的“阿奎财富”轮在长江引航中心引航员的引领下安全靠泊大港12号泊位,正式拉开了12.5米深水航道二期工程初通南京后“开普型”船舶到达镇江港的序幕。2017年4月18日,日本籍船长300米的20万吨级“碧梦”轮安全靠泊张家港港务集团泊位,再次刷新了靠泊福南水道最大船舶的记录。

## 引航服务能力提升

长江引航中心党委书记张铜宁坚定地说,深水航道建设为引航事业发展提供了新机遇新动力,提出了新挑战新要求。长江引航中心主动对接国家战略,融入沿江区域经济发展大局,持续践行“阳光引航”,积极优化“八项服务承诺”,确保引航服务能力与12.5米深水航道延伸同步适应。

目前,长江引航中心引领船舶最大吃水太仓港12.3米,南通港12米,南通以上至南京各港最大吃水均达到11.36米,靠泊南京港的运营船舶达9万吨,靠泊镇江、常州、江阴、张家港、如皋港的运营船舶最大吨位已达20万吨,10万吨级以上船舶靠泊镇江及以下港口已成为常态。

随着12.5米深水航道建设的深入推进,沿江地方政府和港航企业对航运红利充满期待,长江引航中心将在科学论证的基础上,提供引航技术保障,用足航道水深资源,为长江黄金水道发挥黄金效益作出新的贡献。

# 交通运输业是实体经济不可或缺的一部分

(上接第1版)从生产、分配、流通、消费的社会再生产大循环来看,交通运输一头连着生产,一头连着消费,是社会再生产大循环的重要一环,是现代供应链的重要支撑,是供给体系的重要组成部分。无论从生产还是从流通角度看,交通运输业都是实体经济运行不可或缺的重要一环。

近年来,随着互联网对经济形态的重塑和改造,关于经济的“虚实之争”引发了大讨论。在2017年1月4日召开的国务院常务会议上,李克强总理对实体经济内涵进行了深入阐述和明确界定,他指出,“实体经济是一个相对于虚拟经济的概念,不是仅仅包含制造业,而是涵盖着一二三产业”,“生产制造是实体经济的一部分,流通更是实体经济的一部分”,“网店是实体经济,但直接带动了实体工厂的销售;快递业作为新经济的代表,同样既拉动了消费也促进了生产。这些典型的新经济行业,实际上都是生产性服务业,都是在为实体经济服务,也是实体经济的一部分”。在这些重要论述中,总理把流通以及快递业等交通运输新业态,都纳入实体经济的范畴。无疑是对交通运输业属于实体经济这一论断的有力支撑。

综上所述,交通运输业与制造业一样,也属于实体经济,而且是实体经济运行中不可或缺的重要一环。简单把交通运输与实体经济割裂开来、对立起来的观点,都是不足取的。

# 深水航道 引航发展新机遇

□ 全媒记者 鄢琦 通讯员 王穆 马小聪