

山东海事助力青岛 打造中国北方邮轮中心

□ 记者 马桂山 全媒记者 甘琛



海事、边防、海关、卫检等部门执法人员联合登临邮轮检查。马桂山摄

运中心建成投入运营,仅两年多时间就运营邮轮航次200多个,接待邮轮旅客20余万人次。预计到2020年,青岛将建成东北亚区域性国际邮轮母港,年进出港邮轮将达400艘次,游客超过60万人次。2016年11月,青岛国际邮轮港继上海、天津、深圳之后,成为全国第4个“中国邮轮旅游发展实验区”。

为确保护航安全和扶持邮轮产业发展,山东海事部门可以说是“不遗余力,使出了浑身解数。”青岛成为继香港、上海、天津等城市之后全国第6个拥有邮轮母港的城市,我省烟台国际邮

轮母港、蓬长邮轮停靠港正在持续推进中,日照、威海也在建设邮轮停靠码头,我们发挥海事专业优势,全力支持邮轮母港、停靠港和到达港设施建设,提升新建邮轮码头泊位启用验收的审批效率,形成以全省沿海旅游目的地为支撑的多港挂靠体系。”山东海事局船舶处处长陈希锋告诉记者。

“山东是船员大省,截至2018年3月底,共有注册船员14.6万人,其中,客船船员5673人,邮轮海乘人员13325人,我们健全了客运船员培训与考核管理机制,丰富客船船员特殊培训资源,

便利邮轮海乘人员培训,全省共有10家船员培训机构提供客船(邮轮)船员特殊培训。”山东海事局船员处业务主管魏家全介绍说。

科学监管 重服务 打造邮轮“安全港”

“我们交管中心通过VTS、AIS、CCTV等信息化手段,由一名有远洋船长资历的工作人员带班,对邮轮进出港实行双岗双人的特殊动态监控,以确保邮轮进出港安全。”青岛海事局交管中心刘纪涛告诉记者。

针对邮轮的结构特点和通航环境特点,青岛海事部门从船舶、气象、人为等多因素入手,分析险情成因,完善船舶风险评估机制,对邮轮实行全程监控、科学指挥。制定进出邮轮码头安全保障方案,贯彻落实引航护航规定,为大型邮轮进出港开辟安全畅通航道,保障船舶安全靠泊,并实施科学禁限航措施,采取邮轮轮先进出港计划。

青岛大港海事处开展了邮轮诚信免检和“服务性”安全检查工作,着力打造邮轮“安全港”品牌。加强与其他直属海事机构的沟通与协作,推动制定和完善现场检查统一标准,总结国际邮轮安检的特点和规律,制定“一船一档”、“专项检查”等工作方法和机制,为邮轮提供24小时服务,实施安检预约服务等措施,更加细致、周密地把握邮轮动态,提升服务和监管水平。

苦练本领保平安

苏州海事青年应急分队是一支公益性的水上应急搜救队伍,26名年轻队员是来自苏州地方海事局基层一线不同岗位的执法人员,为了练就水上应急搜救技能,他们打破了原有相对隔绝的工作模式,各队员日常在岗位上自学苦练,定期集中开展合成共练,执行处突任务时协同实战。

每周他们至少进行两次多个科目的专业搜救技能训练,而且是利用日常的休息或者调休时间,目的是尽快将这支队伍凝聚成一支专业化素养极强的服务型应急团队。

他们先后邀请苏州红十字会急救老师、IRIA(国际搜救教练联盟)专业教练、资深轮机驾驶技能师资力量进行急救和救生等各类涉水应急的专业性技能训练。训练内容涵盖海事新装备的熟练运用、危化品船舶水面险情处置、落水人员急救、冲锋舟组装与驾驶、海巡艇驾驶和轮机管理、水下搜寻与打捞等等,科目紧贴日常工作实际,直面应急能力短板。队员们勤学苦练,积累实践经验,加快了队伍建设。

作为青年有生力量,他们先后完成了20多次水上重点安保任务,并独立承担了2项海事监管重点课题攻关研究(应急设备库标准化建设研究、苏州市防治船舶污染水域应急能力建设规划)。

水域苏州,流淌千年的大运河穿城而过,太湖、阳澄湖、金鸡湖等闻名全国的通航湖泊遍布辖区,一支水上公益搜救专业化应急处置队伍活跃其间,他们被市民称为“水域蓝盾”。近日,记者从苏州地方海事局获悉,仅2017年这个团队就组织实施了50余起水面搜寻救助及险情处置,成功挽救4名群众的宝贵生命。

水城蓝盾

记苏州地方海事水上公益搜救应急分队

□ 全媒记者 鄢琦 陈楷

水上救助显身手

青年应急分队队员常说,趁着年轻有能力的时候,为社会做一些有意义的事,给自己留下一个难忘的经历和回忆,这是他们参加应急分队的初衷。

应急分队组建一年多来,“水城蓝盾”队伍的装备建设日渐齐备,从单兵应急装备的个人应急携行包到适用不同水域的冲锋舟;从水面搜寻装备到水下探摸设备;从防化穿戴到仪器测爆;从技能型训练到信息化拓展,分队建设已经渐成规模和体系,应急能力显著提升。

去年9月14日,受台风“泰利”外围影响,太湖湖面阵风9级。19时45分,急促的电话铃声在太湖水上搜救基地值班室响起,“搜救基地,这里是指挥中心,有1艘快艇在西山石公山背水面水域遇险沉没,遇险人员情况不详,请你们立刻搜救。”

19时50分,应急分队队员樊宇杰、曹立俊和另外2名搜救人员驾驶搜救艇紧急出动,冒着9级风浪在茫茫的太湖湖面上连续展开搜救。同时值班人员联系渔政部门协助救援,并持续联系遇险人员以确认其准确位置。

20时10分,搜救基地会同度假区水上派出所出动苏海巡0595赶赴现场进行搜救。值班人员与遇险人员联系后得知一个利好消息,快艇翻沉后3名遇险人员全都趴在快艇上,还能坚持一会,手机也能联系,但由于风大信号差,通话听不清楚。海事人员与遇险人员互加微信后,通过定位确定其大概方位,联系渔政艇一同前往事发水域进行搜救。天黑浪急、能见度差、湖底渔簰密布等不利因素,给搜救行动带来了很大困难。

20时50分左右,遇险人员在电话里反映,说是看到搜救艇的灯光了,他们用手机、手电筒照射挥舞,对救援人员发出求救信号,同时海事人员也隐隐约约看到闪光,“就是那里!”海巡艇随即驶往闪光方向。

21时01分,两艘海巡艇经过1个多小时的搜救,终于将3名遇险人员救到海巡艇上。此时,三人因为顶着风浪长时间趴在快艇边缘被冻得浑身发抖、脸色苍白,他们激动地说“你们再晚来一会儿,我们就坚持不住了,是你们救了我们的命啊!”

人生价值在奉献

苏州海事青年应急分队的每一名队员,均是按照自己的意愿,自愿加入的,并利用日常的休息或者调休时间参加应急分队的训练和搜救活动。经过一年多的锤炼,队员们基本解决了日常工作与应急分队训练及搜救任务的矛盾,并作出了有任务必出动的庄严承诺。

为了维护这片水域的安全,保护人民的生命与财产,他们驾舟于河湖,劈波斩浪,奋楫争先,无怨无悔,品牌美誉度在苏城大地河湖之上日益成长。

为了让青年应急分队持续健康发展,苏州地方海事局建立了完善的制度,这里面包含了应急分队总章程,队员加入、退出机制,人员出勤、装备保养和日常训练制度等等一系列内部管理制度,以保障海事青年应急分队建立起完整的组织架构和管理、训练。

苏州市地方海事局局长沈伟文告诉记者,苏州海事青年应急分队的成立,既是当地海事工作改革的新突破,也是我国地方海事系统首个以海事青年为主体、以

志愿服务公益性水上搜救工作,唯一的个性化应急处置队伍。

为了做一名合格的应急分队的队员,他们每个人都作出比其他海事人更多的牺牲。家住无锡的曹立俊,在去年2月22日的搜救行动中,丢下高烧的女儿,奉命参加紧急搜救任务,而他的父母不在身边,女儿又发了高烧,时间紧迫,只能让他妻子临时请假送女儿去医院……

海事工作的特殊性,让他们没有朝九晚五的权利,节假日就是他们的集结号,搜救任务就是他们的指挥棒,保安全是他们最重要的使命;晨光尚未破晓,他们已经在上班的路上;暮色中倦鸟早已归巢,他们还在巡航的路上。

很多时候他们回到家看到家人都已熟睡,谁都想多陪陪自己的父母妻儿,但是他们不行,应急分队队员为了自己的使命欠下了家人,宁愿牺牲小家的温馨,也要完成对社会和人民的承诺:招之即来,来之能战!用行动诠释了“蓝”是海事的基因,“盾”主司防护之责。

天津港首票内贸集装箱危险货物顺利出港

本报讯(全媒记者 甘琛 通讯员 马春琳 王涛)近日,天津北疆海事局对中远海运发展有限公司所属的“新杭州”轮070S航次载运氢氧化钾危险货物申报进行了行政审批,至此,天津港首票内贸集装箱危险货物顺利出港。

危险货物在运输过程中存在火

灾、爆炸、污染水域等重大隐患。由于危险货物运输成本较高、集装箱货物运输隐蔽、申报要求的危险货物包装检验证明书不容易取得等原因,大量内贸危险货物瞒报为普通货物运输,带来了较大安全隐患。为解决这一海事监管难题,北疆海事局一方面加大内贸集装箱开箱检

查力度,另一方面,积极协调相关单位解决申报中的瓶颈问题,疏通正规申报途径。“我局将积极建立和优化内贸集装箱货物海事查验流程,明确各方职责,畅通信息沟通渠道,营造危险货物申报良好氛围,保证辖区危险货物集装箱安全运输。”北疆海事局相关负责人告诉记者。

砂石船侥幸摸黑作业 宁波海事严查出实招

本报讯(全媒记者 陈俊杰 通讯员 颜丙纳 刘超)“没想到你们海事部门打击砂船的决心这么大,我这船也就偶尔活动一次也会被你们抓到!”近日,宁波一违章砂石船船东主动到宁波海事局接受调查。

近期,宁波海事局在日常执法中发现,有疑似擅自改装成自吸自运式的砂石船在宁波舟山港港区作

业。为逃避海事部门检查,该轮保持一个月一次的超低作业频次,常借夜幕掩盖,关闭AIS设备,摸黑活动,海事执法人员多次在该水域巡航巡查却难觅其踪迹。

5月9日,宁波海事局监控发现目标船舶在宁波象山港出现,立即指令“海巡0717”等多艘船艇并安排无人机实施追踪和外围包抄,最终在一

处长约4海里的弯曲狭窄浅水道末端发现了该船舶的“据点”。经查,该轮涉嫌船舶无国籍证书、擅自改装等重大违章,随后,执法人员立即对该轮实施强制措施,将该轮拖带至指定水域。日前,该船船东主动到宁波海事局接受调查。

安全监管360°

吴船长点评

船公司和船舶应有效组织船员熟悉船舶操纵性能和关键性设备的操作,制定舵、桨系统等关键性设备的操作规程,避免船员不熟悉船舶操纵性能和关键性设备的操作程序。

本案中,B轮从镇江海轮锚地进入深水航道航行过程中,因船长不能熟练操作该船的车、舵系统以保持船舶航向稳定,以致在复杂的长江航道使用自动舵航行。在事发前从自动操纵模式切换到手动操纵模式时,未按正确步骤操作,转换失败,导致船舶失舵,引发碰撞事故。

同时,切勿冒险航行。B轮从镇江海轮锚地进入深水航道航行过程中,船长不能熟练操作该船的车、舵、侧推器以保持船舶航向稳定。在发现航向把握困难的情况下,船长和引航员没有果断选择返回锚地停泊,以检查船舶设备和熟悉船舶操作,而是在复杂的长江航道使用自动舵继续冒险航行,形成了事故隐患。

此外,船公司应加强船员应急处置能力培训,提高船员在紧急情况下的应急处置能力。对于首航船舶,船公司和船舶应充分认识到船舶设施设备可能存在性能不稳定的情况,加强新造船舶接船工作的管理,提高接船船员安全意识。

船毁人亡 只因几个错误操作

□ 通讯员 吴延国 赵恒栋

几分钟后,看到自动舵操纵模式下的船舶航向趋于稳定,引航员也就没有再坚持己见。待B轮行驶到位于#89红浮上游0.2海里处,J轮正沿下行通航分道右侧边缘航行,两船接近正横,横距约120米。随后,B轮开始减速。

此刻,船长还意识不到,接下来他的错误操作将直接引发一场事故——

12时许,引航员指示航向115度。在船舶右转速较快情况下,船长决定由“自动操纵模式”转换为“手动操纵模式”,他先是将“自动-手动”旋转开关由“ON”转换为“OFF”状态,又按下“AUTOPILOT OPERATION UNIT”上的“AUTO ON/OFF”按钮,关闭自动舵,但并未按下控制台上的“TAKE OVER IN COMMEND”按钮,导致转换手动模式失败。

船舶在惯性作用下继续快速右转,引航员指示全速后退,船长在两次倒车操纵无效的情况下,先后按下右、左推进器紧急停车按钮。这时J轮船长也发现B轮向右偏转,出驾驶室挥手示意避让,随后采取了向右转向、双车倒车的紧急避让措施,但为时已晚……B轮船首以接近90度角碰撞J轮左舷中部,J轮迅速倾覆。

措施不当教训深刻

事故调查认为,B轮船长在船舶向右调整航向过程中,未按正确操作步骤完成操舵系统从自动操纵模式向手动操纵模式的转换,导致船舶在惯性作用下持续右转,以及双车紧急停车避让等不当措施,是造成本起事故的直接原因。

事发前,船长在船舶减速、向右调整航向时,船舶右转速较快,船长试图将操纵模式从自动转换为手动来操控船舶,但由于未按操纵台上的“TAKE OVER IN COMMEND”按钮,未能成功转换,在此情况下,船舶舵角自动回归零位,船舶在惯性作用下持续右偏,并在该轮右侧下行的J轮形成碰撞局面。

另一方面,船长采取紧急避让措施不当。船长在该轮与J轮间形成碰撞危险局面后,在两次短时倒车操纵无效的情况下,采取了紧急停车操作,先按下右推进器紧急停车按钮,后按下左推进器紧急停车按钮,两部推进器停车时间间隔约1分钟。这样的操作顺序,造成右推进器首先失去推进动力,左推进器后失去推进动力,加快了船舶右偏趋势,并最终引发了碰撞事故。

发展作出更大贡献。

部机关有关司局,部科学研究院、部公路科学研究院、中国道路运输协会、中铁联合国际集装箱有限公司、京东集团、圆通速递公司及大众汽车集团、西门子(中国)有限公司、德国

(上接第1版)

德方对此予以积极回应。比尔格介绍了德国在节能减排、可持续发展以及绿色物流等方面的政策措施,期待德中在绿色物流领域进一步深化探索与合作,为两国经济社会乃至全球可持续

在我国消费升级的大背景下,青岛邮轮母港定位于打造中国北方邮轮中心和东北亚区域性邮轮母港。山东海事部门如何助力青岛邮轮母港发展?近日,记者进行了深入采访。

联合登临 提效能 助邮轮通关

“真是太感谢海事部门了,现在我们邮轮母港的船舶通关效率大幅提升。”青岛国际邮轮有限公司商务部副经理王儒兴奋地告诉记者,“邮轮到港后,原来需要多次往返、将近一上午才能办好的手续,现在只需要1个小时”。

“邮轮在港口停泊的时间非常宝贵,自去年3月份开始,我们按照‘三互’大通关要求,联合边检、海关和检验检疫部门,对到港船舶采取联合登临的方式进行检查,一次联合检查取代了以往的多次独立检查,一个窗口统一办理进出口岸手续,不但提高了邮轮母港船舶的通关效率和口岸执法效能,同时减轻了企业和船舶的接待负担。”青岛大港海事处副处长王林才告诉记者。

据介绍,按照国务院“放管服”和“三互”大通关建设要求,由海事部门牵头,建立联合登临检查机制,青岛口岸各单位坚持依法高效、方便船舶、分工合作的原则,建立了“信息互换、监管互认、执法互助”的工作机制,在最短的时间内完成船舶查验、船员确认、旅客安检和疫情防范等执法工作,有效提升了港口查验能力和服务水平。

主动服务 出实招 助推邮轮产业发展

“我们母港的战略定位为构建亚洲最大、设施最先进的专业邮轮服务平台,提供‘全过程、全资质、全产业链’三全式邮轮整包服务,全力打造北方邮轮中心和东北亚区域性邮轮母港”。王儒浩告诉记者。

2015年5月29日,青岛邮轮母港客

厦门海事成功处置保安全

本报讯(全媒记者 鄢琦 通讯员 刘航 冯增芳)5月14日,厦门海事局通报,该局海沧海事处凌晨接船方报告,称在“地中海弗拉维亚”轮上,一装有3类易燃液体的进口危险品罐柜底部罐体破损,码头出于自身安全考虑拒绝将该柜卸载。若不及时处置,船舶将处于巨大安全隐患中。

接到报告后,厦门海事局海沧海事处“博士工作室”成员迅速响应,立即登轮勘查该罐柜破损情况,发现该罐柜罐体外壳及隔热层破损,而内胆完好,短期处于安全状态,但若继续留在船上将给船舶、船员带来巨大安全风险。

海事执法人员立即联系码头、船舶代理及货主,同时积极与厦门市港口管理局沟通协调,经过现场勘查、综合评估该破损罐柜情况后,海事人员最终决定尽快将该柜卸载,并制定了安全卸货作业方案。

当日下午,该罐柜安全卸载并堆存于码头危险品堆场,成功解除隐患,“地中海弗拉维亚”轮随即安全离泊。在经过专业机构检测评估后,厦门海沧海事处联系海沧海关开辟绿色通道,该破损罐柜迅速通关离场并安全抵达收货工厂。

“晕头转向”撞上来船

12月14日11时许,在2名引航员登轮后,B轮起锚准备离开镇江港。此时船长使用手动操纵模式。

随着航速逐渐增大,引航员察觉到该船经常左右偏航,要求把定航向,于是船长使用首侧推器协助调整。

第七届中德绿色物流会议召开

德方对此予以积极回应。比尔格介绍了德国在节能减排、可持续发展以及绿色物流等方面的政策措施,期待德中在绿色物流领域进一步深化探索与合作,为两国经济社会乃至全球可持续



不该发生的事 吴船长海事案