

7月10日上午10时,中央气象台发布了台风红色预警,今年第8号台风“玛莉亚”的中心此时位于福建霞浦东南偏南方约730公里的西北太平洋洋面上,预计“玛莉亚”将以每小时30公里左右的速度向西偏北方向移动,将于11日凌晨掠过台湾岛北部,并于11日上午在福建福清至浙江苍南一带沿海登陆。各地交通海事部门提前部署、积极备战,确保水上交通安全。

# “玛莉亚”来袭 各地严阵以待

## 福建交通部门做好海上防台警戒疏导 354艘客渡船进港避风 无动力船舶人员全部撤离

本报讯(全媒体记者 陈俊杰 特约记者 胡华龙 通讯员 沈亚明 麻宏宇 何经武)根据台风“玛莉亚”发展态势,7月10日上午11时,浙江海事局启动二级防台警报,客运航线陆续停航。截至当天17时,浙江南部温州、台州水域已有40多条海上客运航线停航。其中,台州辖区19条沿海客渡运航线已全部停航。宁波主要客运航线中石浦一鹤浦也已经停航。目前在浙江辖区内避风的商船达到4000余艘。

此外,温州南麂航线受到沿海大风影响逐渐增强,为确保南麂岛上游客生命安全,7月9日,温州鳌江海事处启动应急预案,有序开展南麂旅客疏散工作,截至当天17时,南麂旅客已疏散完成,总计疏散旅客1218人。

目前,浙江海事局已要求辖区海事部门合理安排人员,充实、增加一线力量,再次根据辖区防台预案,对辖区内“四客一危”船舶、无动力船舶、长期停航船舶和工程施工船舶、危险船舶的避风防台措施情况进行督查和落实,要求对无动力船舶、施工船舶、危险船舶实行逐船检查、逐船提醒,逐船确认通讯保障,同时要求所有船舶远离桥区水域,码头作业船舶及时撤离避风。

本报讯(全媒体记者 王有哲 记者 陈勤思 通讯员 袁小亮)福建海事局于7月10日中午12点启动I级防台应急响应,按照国家防总、交通运输部、福建省委省政府有关工作要求,落细落实各项防台措施,严阵以待,全力做好海上防台警戒疏导工作。

据介绍,该局按照“能疏散尽量疏散”的原则,加强宣传预警,提醒在港船舶、过往船舶及时调整航行作业计划,尽早避开台风影响核心水域,同时通过南部厦门、漳州VTS重点管控、劝解北上船舶,减轻北部防台压力。

福建海事局还充分利用电子巡航、现场巡查,加强对辖区抛老锚船、危险品船、施工作业船、无动力船等重点船舶及桥区水域、施工作业区及沿海地区相邻交界水域等的巡查、摸排,共出动巡航船舶327艘次,巡查执法人员2336人次,播发安全预警信息1826条。针对危化品船,

要求完成装卸作业尽快驶离辖区,台风影响期间未装货的推迟装卸作业计划;18时前,督促全省各海上旅游休闲项目全部关闭。

截至10日14时,福建海事局辖区共有在港船舶总数2041艘(本省1180艘);其中客渡船354艘,工程船288艘(无动力工程船80艘),危险品船105艘,长期停泊船36艘。目前,宁德、福州、平潭、莆田和泉州客渡船已全部停航。3艘两岸直航客船中,“海峡号”已南下漳州避风,“丽娜”轮已在高雄港内避风,“中远之星”在厦门港4号锚地避风;“小三通”客船18艘,其中“两马”、“黄马”航线已停航,“安麒”和“安麒2号”在福州台江避风,其余4艘船舶在马祖避风,厦金航线10艘客船前往高崎避风坞避风,泉金航线2艘客船在泉州锚地就近抛锚。80艘无动力船舶人员于18时前完成撤

离,全部上岸避风;针对危险品船舶,海事部门要求完成装卸作业尽快驶离辖区,台风影响期间未装货的推迟装卸作业计划。

福建海事局还组织协调辖区76艘大马力拖轮、4艘大型专业救助船、3架专业救助直升机在辖区重点区域做好应急待命,随时做好应急出动准备。

记者从福建省港航局获悉,该局已于7月8日18时启动防汛防台24小时值班。7月10日中午12时前,沿海运输船舶、施工作业船舶按海事部门要求一律停止作业,到港避风,并做好锚固和船上设施、货物的加固工作。沿海地区航线、陆岛客运及内河渡口根据当地政府指令及时停航停渡,7月10日18时前沿海在建港航工程一律停工。

下图为7月9日上午,福建海事执法人员宁德水城核查工程船舶防台工作落实情况。王有哲 袁小亮 摄

### 400多条海上客运航线停航 4000余艘商船避风 浙江海事启动二级防台警报

### 搜救连线

### 台风逼近航线停航 海巡艇疾驰救助患病孕妇

本报讯(全媒体记者 陈俊杰 通讯员 何经武)7月9日23时30分,温州洞头海事处接到鹿西乡求助电话,称其农村合作信用社一名孕妇职工突发腹痛,急需转移至洞头区人民医院。此时因台风影响,海上无交通船只。

接报后,该处立即启动应急预案,一边向温州海事局指挥中心汇报情况,一边迅速乘“海巡07131”由洞头中心渔港离泊前往鹿西救助,并与鹿西乡、洞头区人民医院沟通,商定人员转移细节,力求病人最快、最安全得到救助。

7月10日零时40分,“海巡07131”抵达鲎鱼礁轮渡码头,将孕妇转移至船艇。1时40分,“海巡07131”至洞头元觉客渡运码头,孕妇被等候在码头的120救助车接走。目前,该孕妇仍在积极治疗中。



## 占道捕鱼船沉人亡 肇事逃逸性质恶劣

### 【原因分析】

本次事故是由于渔船占道捕鱼、号灯显示不当、疏忽了望、航行措施不当等多种人为因素导致的。就“F5”渔船而言——

第一,占据了上行通航分道。该渔船在上行通航分道水域逆向航行拖网捕鱼,存在极大碰撞风险。

第二,未按照规定显示号灯。该渔船在夜间从事捕鱼作业,事发前未按规定垂直显示绿光环照灯和白光环照灯;放置在顶棚的闪灯不符合相关号灯规范,且灯光较弱,不利于过往船舶了望和识别。

通过本案,我们应该从中吸取以下教训:第一,要加强值班管理。船员要严格按照船员条例及值班规则有关规定认真履行职责,特别是要落实在航期间的驾驶操作、协助了望等具体工作要求,杜绝在岗不履职的情况;同时,要熟练使用AIS、雷达、号灯、探照灯等助航设备,避免开“瞎子船”。

第二,要加强重点水域事故防范。开航前,船员应提前了解拟经航段的气象、水文等信息,特别要掌握渔船、农(自)用船、渡区的集中作业水域,做到

### 渔船占道捕鱼、号灯显示不当 货船疏忽了望、航行措施不当

就“N”轮而言——

第一,疏忽了望。该轮在航行中未保持正规了望,虽使用了雷达助航,但未能连续仔细观察雷达图像,也未开启探照灯助航。同时,当班驾驶员与水手值班班边聊天,一定程度上影响了了望效果,以致未能及早发现在通航分道内捕鱼作业的“F5”渔船。

第二,措施处置不当。当班驾驶员在知晓事发航段夜间常有渔船捕鱼作业的特点、且已发现右岸有渔船在航道内捕鱼作业的情况下,未能对其他渔船在上行通航分道内作业的危险予以

### 【海事调查官说安全】

心中有数。在实际驾驶过程中,要根据周围船舶动态合理选择航路、航速,在渔(农)用船集中作业水域要谨慎操作,严防碰撞风险。

第三,要及时开展救助行动。船舶发生事故后,要按照有关规定及时报告事故信息,并及时开展救助行动,保护好事故现场,不得擅自驶离现场,避免因肇事逃逸引发刑事责任。

第四,要强化公司安全管理。船公司要切实增强企业主体责任意识,要从技能培训、意识教育等多方面入手,加强船员

警惕,对可能存在的碰撞危险未作出充分的估计,以致未及早采取减速、停车的措施防止碰撞。

第三,肇事逃逸。在碰撞事故发生后,也未采取及时救助、立即报告等应急措施,而是通过各种操作办法摆脱被撞渔船后逃逸现场,错失遇险人员获救时机。

此外,经调查,“N”轮所属船公司对船舶的日常安全管理不到位,事发时船舶存在缺配员情况;船员安全培训及教育缺失,事发后未对遇险渔民予以施救,且以各种方式摆脱被撞渔船、逃离现场。

### 【海事调查官说安全】

履职能力、责任意识、法律知识的教育,发生事故要及时报告,积极救助遇险人员,杜绝肇事逃逸等恶性行为;加强船舶配员管理,要为所属船舶配备足额适任的船员,并督促船舶合理安排值班人员,落实值班制度。

### 题记:

经过统计,全世界70%的海难事故中,人为因素占了很大比重,相比于那些惊心动魄的海难事故而言,发生于船上的安全事故更是比比皆是,比如:2015年两名中国籍海员由于违反进入封闭处所规定而在两分钟内先后丧命,值得大家深思的是第二名遇难者是在救助过程中遇难的。再比如因违反操作规程导致的人员伤亡、火灾、海洋污染等不胜枚举,具体数字和案例也很难做一个具体的统计。但是,纵观这些事故,它们在造成重大经济损失的同时也使无数的家庭四分五裂,其社会影响也极为沉重。7月11日是国际航海日,新港海事局首席PSC检查官李大鹏从海员日常工作的角度出发,以第一人称的角度阐述了安全防护的重要性。

### 日常防护篇

自从2016年我第一次登上轮船开始我的海员生涯以来,我已经先后在三条船舶上工作过,如今我已经是一个19岁的大人了,自认为也算是一个“老海员”了。这个月初我又以一名正式机工的身份登上了我人生的第四艘船,继续着我的航海梦。

上船后我首先准备自己先去机舱熟悉一下设备然后和休假机工进行交接。由于这是我第一次作为正式机工上船工作,所以我既紧张又兴奋,特别想把工作做到极致,于是放下行李就匆匆的往机舱走去。当我打开机舱门一脚门里一脚门外的同时刚好迎面碰上机匠长,我赶紧进行了自我介绍:“机匠长好,我是新来接班的机工小海,正准备去机舱去熟悉一下。”机匠长上下打量了我一番然后和蔼地说道:“小伙子,你先别急,你先跟我到房间聊聊。”我简直是丈二的和尚摸不着头脑,心想:“有什么着急事非得现在和我聊?这不是影响我工作么。”于是不太情愿地来到了机匠长房间。进屋后,机匠长逗趣地说道:“小伙子长得真结实,真羡慕你们年轻人充满活力、朝气蓬勃的样子,未来不可限量啊。对了,听说你也有三年的工作经验了,你看看咱俩现在有什么不一样?”机匠长就是云里雾里,心想:“咱俩除了年龄不一样以外,我一身名牌,您是一身工作服;我是干净利索,您是一身油污;我是蓝牙耳机,您是老式护耳罩;我是NK的棒球帽,您是黄不拉几的安全帽,区别这不是很明显吗?”看我没说话,机匠长轻轻拉着我的手让我坐在沙发上,意味深长地说道:“小伙子,你看看你这一身装备,这哪是工作啊,这是逛商场嘛。”听到这里我不服气地说道:“机匠长,我不是下机舱去工作,我只是想简单地在机舱转一圈,熟悉一下设备就回去,再说,我也在机舱工作了一段时间,只要我小心一点不会有问题的。”

听到这里,机匠长微笑的面孔突然严峻了起来,铿锵有力地说道:“小伙子,安全防护是不能掉以轻心的,我曾经亲眼见过很多痛彻心扉的事故就是因为疏忽安全防护造成的。比如有的海员由于没穿工作鞋滑倒在地板上导致骨折,有的舷外作业没有加固好踏板和安全绳导致坠海,有的没带护听器导致听力严重衰退等等,这些都是在不经意间发生的,事故之前没有人会料到自己有危险,否则也不会造成这些损失。”说到这里,机匠长喝了口水又意味深长地说道:“这就好比行人过马路不走人行横道线,酒后驾车一样,那些违反规则的人都认为不会有事情发生,结果血淋淋的事实摆在面前的时候都后悔不已,你还年轻,千万要记住作业安全松懈不得啊。”听到这里,我渐渐地低下了本来高昂的头,脸色也不由自主地红了脸,心想:“我以前也听很多老海员和我讲过安全防护的重要性和事故经过,公司也三番五次地对我们进行培训,怎么落到自己头上就不当回事呢,幸亏机匠长及时纠正

## 安全防护

□ 通讯员 李大鹏

### 我的远洋初体验之

了我的错误,否则一旦养成坏习惯还真危险。”想到这里我猛地从沙发上站起来握着机匠长的手感激地说道:“谢谢您,我知道我错了,我这就去换工作服。”机匠长扶着我的肩膀,脸色由阴转晴地说道:“好,知错就改就是好孩子,一会儿我带着你去机舱熟悉熟悉设备。”我转身回到房间,穿好连体工作服、铁头防滑工作鞋、安全帽、带上手套和护耳罩后才开始了我的新征程。

### 特殊防护篇

有了第一天的经历,我在工作中格外注意安全防护,时刻不放松安全这根弦。这一天锚地抛锚期间,我看见机舱工作间有个主机备件需要用砂轮打磨,我便自告奋勇地拿起工件准备进行打磨,这时轮机长看到后马上就制止了我。说道:“小海,你就使用砂轮时应该注意什么吗?”我随口说道:“知道,您看我穿着工作服,工作鞋,安全帽,手套,耳罩,样样具备。”轮机长严肃地说道:“小海啊,你的工作热情值得表扬,但是你毕竟还年轻,有很多工作还是应该和老师傅们多请教,多看、多学,千万不要擅自行动。这种带有高速旋转特性的工具比如砂轮、车床、台钻等,在操作期间是绝对禁止带手套的,因为手套带有延展性和线头,一旦在工具旋转期间不小心将手套卷进去而又不能及时将手从手套中抽出来的话那就非常危险了。而且,这些旋转工具在转动期间还会有金属屑飞溅出来,因此在操作期间还必须佩戴防护眼镜。”听到这里,我的后背阵阵发凉,也深深的感到自责,因为我以前曾经听说过有一名老海员就是因为没带防护眼镜导致操作砂轮期间眼镜受伤的案例,怎么轮到我就都忘了呢?于是我马上紧张地向轮机长承认了错误并说道:“轮机长,我知道我错了,我以后一定认真向老师傅们多请教,在学习技术的同时时刻不忘安全防护。”这时轮机长笑了笑说道:“小海啊,在船上工作要特别注意安全,时刻要有安全意识,比如进入封闭处所工作之前你必须熟知国际海事组织1050(27)决议的内容,同时认真阅读船上相关的规定并参加我轮每两个月一次的演习,再比如高空作业时必须严格按照公司制定的有关规程操作,类似的安全操作规范还有很多,你除了参加船上的培训和演习外有空还要多学习公司的相关体系文件。”听到这里,我默默地点了点头。

### 心得篇

通过机匠长和轮机长与我的谈话让我切实感受到了自身的不足,也意识到光有一股工作热情是不够的,还必须时刻注意安全防护。不论是国际公约,还是公司的规范和船上的工作条例都不是一纸空文,它们都是有的放矢防止意外事故的微文,作为一名合格的海员必须要认真学习以便把这些文字变成自己头脑中的知识,时刻保持安全这根弦不放松,只有这样才能圆满地完成工作任务,也只有这样才能做到事半功倍。

### 【案例回放】违章作业、疏忽大意,终致「死亡接触」

2014年5月7日,“N”轮载大豆3500吨由南通开往涪陵。

5月21日23时50分,该轮上行至长江上游靠把石水域,0-4班驾驶员接班后开启了船舶航行号灯、雷达和AIS,但未开启探照灯。10分钟后,值班水手进入驾驶室,与驾驶员边值班边聊天。

22日2时50分左右,该轮到达夫人枕1#白浮水域,当班驾驶员发现右岸有两艘渔船,左岸及雷达图像没有发现异常,继续采用常车上行。3分钟后,该轮在夫人枕2#白浮附近水域与“F5”渔船发生碰撞。将挂于船舷锚爪上的“F5”渔船撞脱后,未向任何部门报告而驶离现场。

再说“F5”渔船。5月22日2时20分,“F5”与“F8”两艘渔船结伴开航,拟在打棉沱至汤圆石航道内水域采取左、右岸拖网的方式进行捕鱼。

10分钟后,两艘渔船到达作业水域,“F8”渔船沿右岸下行,“F5”渔船在左岸下行,相互配合完成渔具放置。放置完毕后,“F5”渔船的绿、白光环照灯均关闭,仅在顶棚放置一盏可移动的闪灯,且灯光不清晰。

2时40分,“F5”渔船沿左岸上行通航分道一侧下行,“F8”渔船沿右岸一侧下行开始拖网作业。

“F8”渔船下行至上斗笠石附近水域时,发现左岸有上行船舶,且能隐约看见“F5”渔船上的闪灯。几分钟后,“F5”渔船的闪灯消失,“F8”渔船发现拖绳已断,后搜寻“F5”渔船未果并报警。

