

三步开箱 联动验箱 智慧选箱

上海海事精准打击问题箱

□ 全媒体记者 胡逢

7月24日,记者在上海外高桥港区码头看到一群身着蓝色查验服的人,他们灵活穿梭在堆放整齐的集装箱查验堆场中,迅速锁定要开启的集装箱,仿佛任何瞒报的集装箱在他们眼前都无处遁形。

他们就是来自于浦东海事局危防中心的一群海事尖兵。

集装箱开箱查验不仅是大海捞针的体力活,更是精准打击的技术活。如今,上海海事局结合一线工作实际,创造性总结出集装箱开箱查验的三种方法,即三步开箱法、联动验箱法和智慧选箱法,大大提高了开箱查验的准确率,为改进船载危险货物开箱查验工作及促进行业安全监管开辟了一种全新视野。

三步开箱法
问题集装箱无处遁形

娇小身材敢扛千斤担,巾帼标兵能解万难题。提到开箱专家,我们不得不提到有“女福尔摩斯”美誉的浦东海事局危防中心主任、高级工程师陈维。

集装箱巨大且封闭,如何精准有效地找到可疑危险品呢?善于思考的陈维发现,船舶公司的订舱系统中记录了所有从上海港出口的货物信息,于是她从一个一个商品名、型号、俗称当中细细辨别货品成分,还敏锐地识破了有些货主故意增减或改变字母顺序的伎俩,还原货物的“真实身份”。有了前期对300多万条货物信息层层过滤核查,陈维第一次开箱便一举击中

目标。后来,一套由陈维独创的确定目标箱、现场查验、行政调查的“三步开箱查验法”在全国海事系统推广开来,对谎报瞒报的违法行为给予有力的打击震慑,有效保障了船舶航行安全。

“我的工作就是从集装箱中查出谎报瞒报的危险品,保证每一个经手查验的集装箱都是安全的。”陈维斩钉截铁地说。她所在的上海外高桥港区是全国集装箱吞吐量最大的单列港,她日常的工作重点就是对船载危险货物集装箱进行监管,排除安全隐患。

成绩面前,陈维没有止步。她积极参与危险货物集装箱安全监管法规和行业标准的制定,推动海事开箱查验写入《防治船舶污染海洋环境管理条例》和《危险化学品安全管理条例》等两部国务院行政法规,主持起草《船载危险货物申报员和集装箱装箱现场检查员管理办法》,主持修订《海运危险货物集装箱装箱安全技术要求》等国家标准。上海海事局形成了一系列科学规范的集装箱危险品执法方法,提升了我国集装箱危险货物监管执法的整体效能。

联动验箱法
破解集装箱监管老大难

上海,承担着全国80%以上的烟花爆竹运输任务,烟花爆竹是江西、湖南等地区的支柱产业,不仅关系十几万从业人员的生存以及当地产业经济的发展,还关乎上海国际航运中心建设的安危,监管责任压力山

大。

“我们一直把烟花爆竹作为管理的重点,过去我们要对这些产地的仓库进行认证,还要对载运烟花爆竹的船舶进行备案。这些非法运输的烟花爆竹是货主在市场上采购的,偷偷摸摸想从上海港违法运输出境,每年我们都能发现7、8起烟花爆竹谎报瞒报违法出运事件。这类案件原先处理难度很大,一是排查很困难,因为烟花爆竹非法出运的集装箱被查到之后,货主都逃掉了,我们海事没有公安部门那样强有力的调查手段,调查难以推进。同时,这些非法运输的烟花爆竹集装箱,被查出以后很难处理,没有地方进行堆存。”上海海事局危防处处长徐昱说。

面对这种情况,一直以来,集装箱开箱查验中烟花爆竹的谎报瞒报都是老大难的问题,在不断实践中,上海海事人摸索出一套行之有效的破解之法——联动开箱法。

上海海事局联合交委、海关、检察院、公安、消防等部门开展联合监管,一旦在现场发现烟花爆竹谎报瞒报的集装箱,几个部门联合开箱检查,如果发现烟花爆竹涉及刑事案件,联合公安部门介入,由公安部门对其进行扣押;与消防部门沟通,由消防部门负责后续的销毁;与海关、检验检疫建立港口检查机制,开展专项整治行动。

此外,上海海事人将过去的静态管理变为动态管理,通过发布烟花爆竹管理规则,规定运输烟花爆竹的船舶在上海港必须在指定的地方锚泊,

同时通过VTS对这些船舶进行监控,对这类船舶的进港数量进行控制,保证港内安全等级系数。

智慧选箱法
开启集装箱监管新时代

2018年5月,一个申报装有圣诞树的集装箱,引起了浦东海事局危防中心执法人员的怀疑,为何在夏天运输圣诞树,而经过开箱查验发现集装箱运输的却是烟花爆竹。

“每年上海港集装箱量达到4000万标箱,危险品进出口数量不断增长,每年都能查到多起谎报瞒报的违法行为,现有的执法人力资源越来越难以满足今后的执法需求。如今,对谎报瞒报的查处,我们对于联动机制的依赖性较大,一旦通报机制上有些迟缓的话,很影响集装箱谎报瞒报的查处效率。”徐昱说。

为有效解决人工核对工作量大、耗时长的难题,上海海事局正在积极探索研究开发船载集装箱危险货物智能选箱系统,目前已初步完成危险货物数据库的梳理和智能筛选的基本框架搭建工作。

今年,上海海事局危防处的重点工作是加强自主排查的谎报瞒报智能化手段,结合上海EDI(电子数据交换)中心,将海事信息、其他口岸部门的相关信息集中在一个大平台上,在这个数据平台上实现对进上海港所有货物的排查,把存在谎报瞒报的集装箱,初步排查出来,同时加强船公司、码头之间的合作,做到对谎报瞒报行为进行更为精确的打击。

狠抓隐患治理 强化风险防控

海河海事加强汛期暑期安全监管工作

本报讯(全媒体记者 甘琛 通讯员 陈超)7月24日,记者从天津海河海事局获悉,为保障海河下游航行船舶汛期安全,该局严格落实上级部门下发的相关文件要求,针对辖区特点分析安全形势,结合辖区船舶实际,认真布置落实汛期安全保障工作。

“汛期来临,海河下游水域面临潮闸提闸泄洪频繁,水流量大的问题,给船舶航行带来不利影响。为此,我们采取了一系列保障措施,确保辖区通航安全。”海河海事局相关负责人介绍说。

据了解,海河海事局狠抓隐患治理监督和风险防范管控,采取一系列保障措施,进一步加强汛期、暑期辖区安全监管工作,确保辖区生产安全。一是加强宣传教育,提高思想认识。海河海事局认真贯彻落实《交通运输部关于贯彻落实习近平总书记、李克强总理等中央领导同志重要批示精神进一步做好防汛防风抗汛抢险救灾工作的通知》要求,及时对辖区涉航企业进行安全提示,在航运企业中营造重安全、保安全的浓厚氛围。高度重视当前防汛工作,充分估计汛期强降雨天气给水上交通安全监管和应急工作带来的不利影响,加强组织领导,全面落实领导责任和岗位责任,层层压实责任,层层传导压力,切实做好辖区防汛工作。针对辖区汛期、暑期特点,执法人员制作了安全提示卡,通过微信平台、现场检查、公司走访等多种手段进行安全提示,重点对停航船舶、客渡船以及过两桥船舶进

行安全信息提示。

二是加强现场监管,落实防汛措施。针对汛期特点强化船舶操作性检查、现场检查、水域巡航和演习演练等工作,严格执行船舶禁限航规定,督促船舶和相关港口航运企业落实汛期安全保障措施。加强对客渡船的检查力度、检查频次,特别对消防救生设备,汛期应急准备情况进行重点检查,坚决杜绝超载、超员、超速等违法行为,确保水上出行安全。做好本埠防汛物资的普查工作,保证汛期应急人员到位,防汛物资到位,防汛措施到位。加强对停航船舶的监督检查和安全提示,严查停航船舶船员值班情况,督促企业配备足额适任船员,督促船舶加强与气象、船闸等部门的联系沟通做好应对恶劣天气的应急准备工作。

三是强化应急值守,保证水不退境人不离岗。严格落实关键岗位24小时值班和领导干部带班制度,加强与气象、水利、海洋等部门的联系沟通,及时转发灾害性天气预警信息。加强与海河防潮闸等水利管理部门的联系沟通,密切跟踪强降雨期间河流洪峰时间和洪量,及时发布

预警信息,切实做到汛期水不退境人不离岗。

“责任重于泰山,安全大于一切。”海河海事局相关负责人表示,该局将持续关注并高度重视灾害性天气预警信息,继续强化一线监管工作,密切跟踪海河防潮闸泄洪信息,提前做好应对汛期、大风等突发情况的相关工作,确保辖区水上交通安全。

盐田海事推动国际贸易“单一窗口”标准版

本报讯(全媒体记者 龙巍 通讯员 钟煌元)盐田海事局积极推进国际贸易“单一窗口”标准版系统试点工作,于7月23日启动试运行,通过“单一窗口”标准版签发首张国际贸易船舶出口岸许可证。

国际贸易“单一窗口”标准版系统与交通运输部、海关总署、公安部等国家口岸管理和国际贸易相关部门实现数据共享,系统既有中央标准功能,又有本地服务、自贸专区、国际结算等地方特色功能。通过“单一窗口”系统办理出口岸手续,海事部门审批通过后,系统自动生成“出口岸许可证”电子文件,待其他口岸单位申

批全部通过后,企业可在出境申报记录的附件中查看并自行打印“出口岸许可证”,从而实现船舶进出口岸审批全程网上流转,最大限度让信息多跑路、让群众少跑腿,让海事政务更加高效、便捷。

国际贸易“单一窗口”标准版系统试点期间,盐田海事局积极开展船舶进出口岸申请和进出口岸手续申报等相关测试工作,通过培训船舶代理公司和执法人员,熟悉和完善系统功能,经过一段时间和一定量船舶的试点测试出口岸手续,海事部门审批通过后,系统自动生成“出口岸许可证”电子文件,待其他口岸单位申

海陆联动 突击检查

厦门鹭江海事夜查五通砂场

本报讯(全媒体记者 郑琦 通讯员 刘航 刘晓菲)7月24日记者从厦门海事局获悉,厦门鹭江海事处联合湖里公安分局对五通凤头砂场海上砂石运输船开展夜间突击检查。

突击人员对当晚靠泊作业的“**9989”轮开展联合登临检查和船舶安全检查,检查过程中发现船舶配员不足、未执行报告制、违章夜航、未开启AIS等多项违法事实和多项船舶设备缺陷。检查

人员随即按法定程序立案调查处罚,并对船舶采取滞留行政措施。针对五通凤头砂石运输船违法作业的隐患,厦门鹭江海事处提前仔细摸排,第一时间向属地政府通报安全隐患情况,并提出整治措施。同时积极参与湖里区

地方政府联合整治行动小组,协同各涉及部门开展专项整治行动,为属地政府进一步推动五通凤头砂石场关停取缔提供海事执法保障。

扬州海事依法滞留低标准油船

本报讯(全媒体记者 陈俊杰 通讯员 杨海轩 魏同约)7月23日,扬州海事依法滞留了一艘低标准油船“荣盛XX”轮,切实保障高温季节辖区危险货物作业安全。

当日10时许,扬州海事现场执法人员在停靠在恒基达鑫码头“荣盛XX”轮进行船舶安全检查时,发现该船尾部救生艇不能正常释放、机舱及油舱舱口二氧化碳释放报警故障、生活污水处

响航行安全及水域环境的缺陷。海事执法人员依法对该船实施了禁止离港的强制措施。

据了解,为切实保障高温季节辖区危险货物的作业安全,近期,扬州海事部门持续加大了对到港装卸作业油船、散装化学品船舶的检查力度,及时发现并消除各种水上安全隐患,严厉打击低标准、低质量危险货物运输船舶,切实保障辖区水上交通安全和防止水域污染。



海口举办LNG船舶船岸应急联合演练

日前,海口海事局在马村港海南中油深南能源有限公司LNG(液化天然气)码头组织了一场LNG船舶天然气泄漏、海上溢油和消防应急联合演练,以进一步检验辖区LNG码头海事、船、岸各方人员的险情处置能力。

整场演练历时60分钟,按计划完成了消防灭火、事故报告、伤员救助、甲板油污水清除等演练科目。

龙巍 谢骏 方旭霞 摄影报道

小船深夜错走航路 连续触损船沉人亡

【原因分析】航路选择不当、货物系固不牢、船员疲劳驾驶

本起事故是由于船员对航路不熟、违规航行且货物系固不牢导致的典型事故案例。

首先,驾引人员航路不熟,船底触碰江底乱石。“X”轮为减小江面风浪影响,驾驶员未按规定在北岸上行航路航行,而是错误选择离南岸水沫线50米的近岸航路;驾驶员已观测到前方沿岸标灯光信号的情况下,没有遵守沿岸标作用距离100米的规定,在对前方水深条件不明情况下盲目航行,导致船舶先后两次触碰岸边江底乱石。

此外,船舶安全配员不足,驾引人员疲劳驾

驶也是导致事故的一大因素。据调查,从3月8日12时至3月9日零时,当班驾驶员已经连续驾驶12小时,超出了“连续航行不得超过8个小时”的规定,驾驶员因疲劳驾驶导致注意力不集中、精神状态不佳,在船舶遇险时应急操作不当。

最后,船载货物系固不当,货舱进水导致船舶倾覆。“X”所载木材积载高出货舱口约1.8米,但仅用10号铁丝在货舱前后两端对顶层木材进行简单系固;由于系固不牢,船舶右舷触碰倾斜时,货物散堆,加剧倾斜难以回位,舱口进水,造成船舶向左翻覆。

【海事调查官说安全】船舶航路要熟悉 船载货物要系牢

本次事故主要是由于船舶对航路掌握不熟、船舶积载不当而导致。我们必须吸取事故教训:

第一,严格遵守航行规则,全面掌握通航环境。驾引人员在船舶开航前,要牢记航行规则、制定航行线路、熟知通航环境,航行过程中应严格按照船舶定线制或分道航行规则选择船舶航路,切勿因为船舶尺度小、吃水浅而忽视航行规则、随意选择航路航行。

第二,合理配载舱内货物,认真做好货物系固。船舶在装载木材、玻璃、成品铜制线材等易滚落、移位货物时,要结合船舶稳性状况合理进行货物配载;开航前要认真做好货物的绑扎、系固等工作,特别针对超出货舱围板高度的大型易滚落货物,务必采取有效手段防止货物在船舶颠簸、横摇时发生移位而引发的倾覆事故。



【案例回顾】

近岸逆行船底触损系固不牢导致倾覆

2012年3月8日12时,“X”轮自盘塘启航德载运杂木约300吨下行驶往江苏丹阳。22时30分,驾驶员在湖口水道八里江口下令关闭左主机,用右主机单车航行。



“X”轮下行至永和洲沿岸附近水域时,船舶驾驶员错误选择下行航路且船底先后两次触碰江底抛石,随后船舶后部甲板进水,约10分钟后“X”轮开始倾覆。船上两名船员落水后采取相应措施自救,并通过手机报警。事故造成1名船员失踪、船舶翻沉、货物全损。