

《内河禁运危险化学品目录(2019版)》发布

85个品种由全面禁运调整为仅禁止散装运输

本报讯(全媒体记者沈尚见 见习记者苑美丽)为进一步落实《危险化学品安全管理条例》,近日,交通运输部会同生态环境部、工业和信息化部、应急管理部联合发布《内河禁运危险化学品目录(2019版)》(简称《禁运目录》),《禁运目录》自发布之日起实施,同时废止《禁运目录(2015版)》(试行)。

根据《禁运目录》,扣除重复的品种后,共计禁运313个品种,其中,全面禁运228个,禁止散装运输85个。与《禁运目录(2015版)》(试行)相比,一是新增全面禁运品种5个,分别为:氯酸铵、高氯酸(浓度>72%)、亚硝酸甲酯、亚硝酸铵、部分特殊硝酸铵(含可燃物≤0.2%),均是国际海事组织列明禁止运输的危险化学品。二是有85个禁运品种由全面禁运调整为仅禁止散装运输,如丙烯腈(稳定的)、正丁腈等,因其由剧毒调整为非剧毒且不符合全面禁运筛选规则,考虑到其毒性相对较高,禁止其以散装形式在内河运输,可严格按照《国际海运危险货物规则》国内化后的相关规定允许进行包装运输。

《禁运目录》要求,相关管理部门、单位和企业要准确把握调整后的《禁运目录》最新变化和相关要求,严格执行《禁运目录》,加强安全运输源头管控。

新闻速递



梧州海事辖区船员考试参考人数创新高

本报讯(全媒体记者龙巍 通讯员童妮)梧州海事7月10日发布消息称,今年1—6月,梧州辖区各类船员考试参考人数合计3422人次,较去年同期增加14.4%,其中参加珠江统考的船员持续增加,较往年有30%的增幅,达到1497人次。6月份珠江统考人数达259人次,为近三年单月参考人数之最。

为更好保证考试质量和提供更好的考试服务,梧州海事局利用春节、“五一”等节假日前后船员返梧高峰时段采用远程考场增开考试场次,合理安排培训计划及考试计划。为了确保培训质量,梧州海事还强化培训机构监督检查,1—6月督查查处出勤不满培训时长90%的学员36人次,均不予参加考试。

日照海事加强帆船赛事海上安保

本报讯(全媒体记者杨柳 通讯员楚汉)7月9日,第二届全国青年运动会29er级帆船决赛暨全国帆船锦标赛(49er)在日照开幕,根据赛事组委会要求,日照海事局联合海洋发展局负责赛事期间海上安保任务。

为保障赛事圆满完成,日照海事局和海洋发展局出动了“海巡05808”和“中国渔政37161”两艘执法船艇,在指定位置巡逻管控,在比赛进行前和结束后进行临时交通管制,防止旅游船和渔船进入比赛水域,有效保障了比赛水域通航环境的清爽,维持了良好的赛场水域交通秩序。

聚焦航运业高质量发展 中国航海日论坛在甬召开

(上接第1版)坚持以开放为必由之路,持续优化口岸营商环境,着力扩大航运领域改革开放,大力提高航运企业国际竞争力;坚持以共享为根本目的,促进国际合作、“一带一路”互通共享,积极履行国际义务;坚持以安全为基本底线,夯实企业安全生产基础,强化政府安全监管,提升应急处置能力。

航海日论坛期间,刘小明还开展了运输结构调整和铁水联运实地调研,听取了部分民营港航企业对运输结构调整、高质量发展、交通强国建设等方面的意见和建议。

论坛上,围绕“推动航运业高质量发展”这一主题,中国远洋海运集团有限公司董事长许立荣、招商局集团有限公司总经理付刚峰等在国内外航海领域具有影响力的知名企业家、资深专家学者分享了观点、经验和智慧。

自筹研究经费超过2.5亿元 实施科研项目1100余项 多项关键技术取得突破 科技创新强力助推长江航运高质量发展

本报讯(特约记者李璐)7月10日,记者从长江航运科技创新工作推进会上获悉:近年来,长航局系统深入实施创新驱动发展战略,自筹研究经费超过2.5亿元,实施科研项目1100余项,在运输组织、航道整治、船型标准、枢纽通航、信息服务与支持保障等方面的关键技术上均取得突破,形成了一批具有自主知识产权、具有国际先进水平的科研成果,为长江航运高质量发展提供了强劲的科技动力。

据悉,“十一五”以来,长航局逐步健全完善长江航运科技创新

体系,统筹推进科技创新工作,不断加强重大科技研发和创新能力建设,先后组织实施了以国家重点科技计划“长江黄金航道整治技术与示范”、交通运输部重大科技专项“黄金水道通过能力提升技术”等为代表的一大批科研项目。这些项目成果投入应用后,有效转化成为了现实生产力,优化了生产模式,降低了基层一线劳动强度和生产成本,较好地解决了制约长江航运发展的重大性、关键性难题和生产一线的痛点、急需问题。

据长航局副局长闻新祥介

绍,获得2018年度中国航海学会科学技术奖特等奖的“国家黄金航道扩能工程关键技术及应用”研究成果,在荆江航道整治工程、南京12.5米以下深水航道整治工程和长江口航道整治工程中得到应用,并推广到西江长洲枢纽等黄金水道扩能工程中,社会效益、经济效益、环境效益显著;长江航道新开工整治工程BIM技术应用率达100%;第三代无人测量船在长江干线推广应用,无人机项目在武汉桥区水域海事立体监管和长江航道综合快速一体化测量中得到示范应

用;国内首艘6000方全电力驱动自航耙吸挖泥船投用,长江上第一艘18米级纯电动公务船舶下水等。

同时,大数据、云计算、物联网、人工智能等技术近年来也在长江航运领域得到广泛应用,催生出了电子航道图、数字航道、电子巡航、电子签证、综合调度、远程申报、船舶动态监控、应急指挥等信息化建设成果,成为改造提升传统长江航运、培育发展新动能的有力支撑。目前,长江电子航道图已经全线联通运行,APP下载量已

达4.3万人次。北斗系统在长江航运逐渐推广应用,已有132艘公务船舶、3230座航标安装北斗终端。国产化VTS设备在长江江苏段、三峡段等400多公里河段得到应用。

闻新祥表示,下阶段,长航局将与各方加强合作,携手共进,协同创新,共同做好长江航运科技创新这篇大文章,到2025年基本建成适应长江航运现代化建设和服务沿江经济社会、流域百姓需要,高效的科技创新体系,让科技创新成为引领长江航运发展的第一动力和强大支撑。



湛江港首条南亚直航冷链班轮快线开通

本报讯(全媒体记者龙巍 通讯员毛海桃)7月8日,装载着印度及马来西亚进口冷冻海产品等货物的“新春”轮安全抵达湛江港801#泊位,标志着湛江港首条南亚直航冷链班轮快线顺利开通。(如左图)

据介绍,该航线投入6艘4300至4680标箱货轮周班运营,挂靠印度的科钦、那瓦西瓦、杜蒂戈林和马来西亚的檳城、巴生北等主要港口,相比通过驳船经香港中转的模式,运输距离大大缩短,可节省物流成本约100美元每标准箱,运输时间

缩短7至12天。冷链快线的开通,将助力本地企业及供应链上下游企业拓展南亚及东盟市场,构建起连通湛江与南亚次大陆的海运新通道。

据湛江海关统计,今年前5个月,湛江关区自印度进口水产品2.4万吨、价值9.3亿元人民币,同比分别增长10.6倍、8.9倍,量值创历史新高。“印度/马来西亚—湛江”冷链快线的开通,将进一步满足湛江水产企业快速增长的原料进口需求,有助于本地企业拓展南亚及东盟市场。

平潭至高雄海上客运航线首航

本报讯(全媒体记者王有哲 记者陈勤思 通讯员林庆福 张浩)7月11日上午10时,“海峡号”高速客滚船搭载700多名乘客,从平潭综合实验区澳前码头解缆起航,驶向台湾高雄港。这标志着平潭至高雄海上客运新航线开通。

2019年5月26日,交通运输部批准福建海峡高速客滚航运有限公司所属“海峡号”开辟该航线,从事台湾海峡两岸间海上客货滚装运输。该航线开通后,将根据客运市场和气候海况执行不定期航班,届时将及时把高雄航班信息对外公布。

平潭海事局相关负责人表示,平潭至高雄海上客运航线的开通,标志着两岸间“黄金水道”全面连通,进一步彰显平潭综合实验区两岸主通道功能,将大大促进两岸商贸和人员往来,实现互利共赢。

据悉,平潭至高雄航线总里程178海里,单次海上航程仅需4.5小时。继“海峡号”2011年11月首航台中、2013年10月首航台北之后,随着平潭直航高雄客货滚装新航线的开通,现已形成平潭至台湾北部、中部、南部高速客滚直航航线全覆盖。

广西海上搜救中心成功救助9名遇险人员

本报讯(全媒体记者龙巍 记者徐碧苑 通讯员李有国)7月9日9时许,一艘渔船通报了当地的110报警热线。该险情随后转到广西海上搜救中心,经过4个小时的紧急救援,渔船上9人安全获救。

当天,一无名渔船在企沙镇山新村三口浪对出水域附近失控,事发地当时海况恶劣,涌浪高达3.5米,风力6级,船舶随时有翻沉的危险,船上9人急需救援。

接到险情求助,广西海上搜救中心立即与渔船方面取得联系,并启动应急响应。一方面指

导遇险人员采取措施固定船位并开展自救,另一方面,协调在企沙港的“海巡10322”艇、“渔政45033”艇和当地政府快艇前往救助,并协调南海救助局派出直升飞机B-7341前往救助。为提高救助成功率,广西海上搜救中心还协调钦州海上搜救中心派出“海巡1001”“海巡10281”“中国海警4535H”“新北部湾港2”拖轮前往事发水域参与救助工作。

“海巡10281”“中国海警4535H”“海巡1001”“新北部湾港2”于当天11时陆续抵达险情发生附近水域,多次尝试靠近遇险

船舶开展救助,因险情发生地水浅风浪大难以靠近。现场搜救人员一边向广西海上搜救中心报告情况,一边跟遇险人员保持通讯联系,告知现场搜救情况,以稳定遇险人员情绪。经过约4个小时的紧张救援,当天13时35分,当地政府快艇成功将渔船上9名遇险人员安全救助上岸,救助行动结束。



新港海事局船舶安全检查中心“智慧安检”创新工作团队,是天津海事局辖区从事港口国监督检查的专业团队。多年来,他们以不忘初心的坚守,牢记国家使命,不畏艰险,砥砺奋进。他们以“智慧监督”“智慧服务”“智慧管理”为建设核心,坚持创新引领发展,高标准严格履约,走高质量发展之路,为维护国家水域清洁,打击低标准船舶,维护国际航行安全作出贡献。

在中国航海日到来之际,“智慧安检”团队结合国际海运界知名事故案例,就滚装客船水密报警装置的必要性进行分析,供广大船员朋友及海上从业人员参考借鉴。

“爱沙尼亚”号带来的警示

□ 全媒体记者 杨柳 通讯员 李舒俊

沉痛的海难之谜

据“爱沙尼亚”号幸存水手西尔沃事后回忆,他于9月28日凌晨零点左右去汽车舱进行例行检查时发现船舶货舱门开始进水,由于进水量不大,便将货舱排水泵打开向外排水,此时他也是全船唯一一个知道船舶进水的人员。零时24分船舶舱门锁因经不起巨浪冲击而破开,从而导致船舶舱门打开,海水涌入停泊车辆的船舶,仅仅5分钟后,满载排水量为15600吨的“爱沙尼亚”号便沉入海中。

由于缺少舱门进水报警装置,因此船舶开始进水的具体时间就成了永远的谜题。事后,有关方面组成了关于事故调查的国际委员会并历时三年时间递交了长达228页的事故原因调查报告,报告中详细列举了造成此次海难事故的原因,其中之一就是水渗透报警系统的缺失导致了险情的逐步扩大。

“从上述描述中可知,虽然当事船员未及时将该情况报告给当班驾驶员或船长,但是缺乏舱门

进水报警装置也是导致进水险情被忽略的一个重要因素。”李大鹏解释,由于缺少相应的水密探测装置,因此无法确定该轮船舱门开始进水的具体时间,船员也就无法在第一时间发现该隐患并及时采取相应的补救措施,否则也许悲剧可以避免,至少可以将损失降到最低而不至于在险情面前显得束手无策。

水密探测系统——“船之守护神”

2006年12月8日,国际海事组织通过的海安会MSC.216(82)决议《通过经修正的〈1974年国际海上人命安全公约〉修正案》,在该修正案附件2中:新增第17—1条“滚装客船的船体与上层建筑的完整性、破损预防和控制”,并在该条第三款中规定:“应设有电视监视与水密探测系统,以便向驾驶室与机舱控制站指示通过内、外舱门、艙门或任何其他舱门可能导致特种处所或滚装货处所浸水的任何漏水信息。”虽然公约未对上述要求做进一步解释,但参照MSC.1/Circ.1291《客船浸水探

案例:15556吨的“爱沙尼亚”号滚装客轮,于1994年9月27日下午7时离开爱沙尼亚的塔林港,驶往瑞典的斯德哥尔摩。芬兰当地时间28日凌晨零时30分,该船在芬兰西南部的波罗的海海域沉没。船上乘客和船员共964人,幸存者只有141人。“爱沙尼亚”号的沉没酿成战后欧洲最大海难事故。究竟有多少人葬身波罗的海,谁也说不上。虽说有乘客名单,可有人订了票没上船,也有临时上船,或是名字登记有误,尤其其或小的小孩,更无法做出精确统计。遇难数字的模糊性更加剧了这次海难的悲剧色彩。

滚装客船的风险性

爱沙尼亚号是滚装客船,兼具滚装船和客船的双重性质,由于滚装船舶提供的是对车辆这一特殊货物的运输,使货物减少了周转环节,方便了货物的流通,因此近几年发展较快。但滚装客船在载运车辆的同时,载有一定数量的乘客,一旦发生事故,就是群死群伤事件,社会影响巨大。

“在北半球,由于受夏季台风和冬季强季风的影响,对船舶特别是滚装客船的结构都是一个考验,尤其是我国的渤海湾以及琼州海峡尚有一定数量的滚装客船

测系统指南》中的规定可知,2010年7月1日及以后建造的载客36人及以上的客船,必须为舱壁甲板以下的水密舱配备浸水探测系统。水密探测系统的目的就是为了让在第一时间发现滚装客船各舱、卸货舱门可能存在的漏水现象,特别是该系统可以及时提醒驾驶室值班船员该船舶所存在的水渗透险情。但是,目前通过对类似船型船舶的检查发现,虽然船舶已经按照国际要求安装了电视监视与水密探测系统,有些船舶依然存在较大隐患,将舱门附近水渗透系统的水位检测井的进口用杂物封堵导致水无法进入,水位探测传感器脏污导致失灵,驾驶室报警装置故障等均是影响该系统正常运作的缺陷。

“出现这些问题的原因主要还是船员对滚装客船舱门水渗透装置的必要性和重要性认识不足,船方及岸基管理不到位造成的。”李大鹏说。

为尽量减少此类悲剧,“智慧安检”团队建议,作为各缔约国的船旗国和港口国监督检查官应对该系统的原理和运行机制了如指掌,同时还要提高对该系统的重视程度并督促船方做好维护保养和定期测试工作。船方公司应监督船方指派专人对液位探测装置和水位井进行定期清洁并进行功能性检测以确保其处于良好状态。除此之外,船方还应加强对船员的培训和演习,使所有有关人员熟知水密报警装置指示面板的安装位置和各种信号的含义。最后,船员也不应完全依赖报警系统,为了防止意外的发生还应该航行期间定期派人可能对存在漏水的任何位置进行定时巡逻,只有这样才能真正避免类似悲剧的重复发生。