

安全监管360°

江西港航部门
动静结合战枯水

本报讯（特约记者 倪磊）近期，江西赣江流域降雨偏少，赣江水位持续下降。10月9日8时，赣江南昌八一桥水位9.25米（黄海高程），创历史同期新低。江西港航部门采取“动静”结合的方式实施航道维护，保障航道安全畅通。

当前，赣江主航道水深不断减少，浅、窄航段增多，航道通航环境复杂，已多次出现船舶搁浅滞留情况。为保障船舶航行更安全畅通，江西港航部门科学实施航道维护计划，并采取“动、静”结合的方式保障航道安全畅通。一方面，及时组织疏浚船舶对赣江流域易造成搁浅的航段进行应急抢通疏浚，并配合属地海事部门加强水上交通秩序现场维护，有序疏导滞留船舶。另一方面，调派航道艇驻滩守航，及时处置突发情况，并增设助航标志，为过往船舶提供准确有效的通航指引。

据悉，江西港航部门将根据枯水期航道水深及船舶通航情况，继续组织人员，调派工作船艇，在赣江主航道水域进行不间断巡航及航道疏浚维护，以保障枯水期赣江航道畅通和船舶航行安全。



9月下旬以来，江苏淮安市洪泽湖水位持续下降。10月9日，洪泽湖马浪岗水位11.66米，为今年第二次低于旱限水位。洪泽海事已于10月8日对洪泽湖南线、西线、金宝线航道以及张福河航道实施限航管制。

图为10月9日13时，江苏淮安洪泽湖南线14号标航道发生船舶拥堵，马浪岗海事所工作人员正维护船舶航行秩序。 张 建 摄

枯水位导致多艘船舶搁浅
诸暨海事发布禁航令

本报讯（通讯员 陈徐 顾伟达）10月9日，据诸暨市地方海事处店口海事所测报，浦阳江诸暨店口涪池段出现2.41米（黄海高程）的历史罕见超低水位，导致当地许多船舶搁浅。海事部门发布禁航令，宣布全线封航。

针对本轮枯水期出现的超低水位现象，诸暨海事部门于10月8日一早就向全航区水运企业和船舶发布了“本市辖区浦阳江涪池航段水位下降至2.70米（黄海标高），低于最低通航水位，为确保水上交通安全，决定诸暨浦阳江航段封航。请各有关单位、船舶，落实防范工作措施，严禁船舶冒险航行”的禁航令。

据了解，经浙江省港航管理局2015年6月发文批准，浦阳江诸暨涪池特大桥航段的最高和最低通航水位分别为黄海高程6.12m/2.97m。10月9日，浦阳江诸暨店口涪池段出现的2.41米水位足足比最低水位低了0.56米。海事部门提醒船方密切关注海事发布的消息，落实枯水期安全措施，不可冒险航行。

实现了一个个童年梦想:我想有一件美丽的衣裳,我希望拥有一套漫画书……航标处的职工希望以己之力帮助孩子们快乐成长、展翅高飞,拥抱美好世界。

不变的初心,长久地坚持。2014年以来,营口航标人不断走进山区,用爱心接力的方式先后前往倒闸沟小学,传递来自航标人的责任与爱心。从孩子们最初彷徨稚嫩的脸庞到如今洋溢着幸福的笑脸,营口航标人得到了最美好的“回报”。

爱心帮扶永不停歇

近年来,营口航标处将扶贫帮困工作作为精神文明建设的重点,不断开展以精准对接为核心的志愿帮扶活动,为众多贫困人员送去了真情与爱心,帮助他们摆脱艰难困苦的生活,感受社会的温暖。

自2012年起,营口航标人连续8年赴营口市社会福利院进行慰问,持续6年为盖州市倒闸沟小学送爱心,为31名青海贫困儿童点亮“微心愿”,与营口市站前区莲花社区建立定点联系扶贫帮困机制,为孤寡老人解决生活中的实际问题。

营口航标处还组织开展了“雷锋基金火种,传雷锋精神”的活动,设立雷锋爱心基金,成立青年志愿者服务队,开展常态化志愿服务活动。此外,还开展了“关爱山川河流 建设美丽中国”保护辽河、“中国航海日”“助力十二运”“全国交通安全日”“国际志愿者日”等主题志愿服务活动。

爱心无边界,文明无止境。在扶危济困、捐资助学等社会公益活动中,营口航标处传递着航标文明,他们也将再次出发,为更多需要帮助的人送去来自航标人的温暖。

破除“难点”“痛点” 打造平安海区

防范商渔船碰撞的浙江实践

□ 全媒体记者 陈俊杰 特约记者 胡华龙

浙江沿海水域26万平方公里,其中渔场面积22.27万平方公里,拥有渔船24420艘,渔业捕捞是浙江一百万渔区人民赖以生存的支柱产业;浙江是海洋经济大省和港口航运大省,2018年辖区进出港船舶217.7万艘次,货物吞吐量13.3亿吨,集装箱吞吐量2900万标箱。国内最大规模的沿海港口群,全国最大的东海渔场,都在这片水域,这片水域还是南北商船航行必经之地。然而,一组数据触目惊心:2018年8月至2019年4月间,仅宁波、舟山籍渔船就发生死亡失踪3人以上较大事故多达11起。

近年来,浙江沿海水上交通事故总量呈逐年下降趋势,但商渔船碰撞事故造成的死亡失踪人数居高不下,成为影响辖区水上安全形势的“难点”和“痛点”。对此,浙江海事局深入开展防范商渔船碰撞事故专题调研,认真梳理,总结经验,精准施策,整体提升,推进建立各负其责、联动协作的多元共治模式,把海事专业优势转化为防范商渔船碰撞治理效能,为浙江海域安全构筑坚强屏障。

症结: 防范商渔船碰撞到底难在哪?

“商船进入渔船密集附近海域时,雷达上一片渔船标志,我们很难分辨渔船是在航行还是拖网,有时候商船无法及时避让而产生险情。”大型集装箱船“达飞拉斯卡拉”轮大副杜德克说。

出现这种现象,很大一部分源于渔船AIS的安装混乱。据渔民介绍,有的渔船安装了5套AIS,少的也有3套,渔网上安装的网位仪所发射的信号与船用AIS发射的信号相同,导致商船夜间航行避让时无法区别该信号是网位仪还是渔船,原本用于保障安全的AIS成了防范商渔船碰撞的严重干扰因素。

据了解,当商渔船相遇时,最核心的问题就是相互缺乏沟通,各自不知道对方下一步做什么。“渔民认为商船能够从海图判断渔船的状态,而商船船长则认为渔船应该通过号灯表示自己的状况。”浙江海事局安全管理处相关负责人说,“渔船一般把VHF16频道关闭,在需要时才打开,而且商渔双方语言不通,无法沟通避让。”

同时,渔船船员缺乏专业培训和安全教育也进一步加剧了商渔船碰撞的风险。据介绍,渔船上小工70%是来自云南贵州和陕西等地的民工,本地持证船员不足和民工流动,渔船上实际持有三本证书的驾

驶轮机人员和持有“六小证”的民工都存在较大缺口,而且当前渔船驾驶人员普遍岁数较大,文化素质也相对偏低。

采访中,记者还发现,内河船非法参与海上砂石运输数量剧增;渔民介绍所监管急需规范;商船大型化导致船舶操纵性能下降、盲区扩大;部分商船存在瞭望疏忽等各种新老问题交织叠加、错综复杂,让防范商渔船碰撞难上加难。

破题: 精准施策 筑牢水上安全防线

“现在我才明白,中国渔船靠近时打激光灯,是在询问商船是否有人值守。今后遇到这种情况,我们会作出回闪,让对方安心。”在中国第一渔村宁波奉化桐照村渔业码头,杜德克说。

“以前一直以为商船可以通过海图得知渔船状态,通过交流才知道,商船船长认为渔船应该通过号灯来表示渔船状况。”在宁波舟山港梅山港区,到驾驶室感受商船船员视角后,渔船老大林仁光说。

9月16日东海开渔前夕,通过海事部门搭建的商渔安全协作对话平台,渔船老大和商船船长们交叉登轮,面对面交流消除误解隔阂,达成安全共识。

“能和中国渔船的船长交流,了解他们在与商船相遇时的一些想法、避撞经验、信号灯光等方面的信息,对我们商船来说是难能可贵的好事。”巴拿马籍“川崎慕尼黑”轮船长苏坎特·库马尔·塔来告诉记者,他希望以后能有更多这样的机会和交流平台。

这是浙江海事局为推进防范商渔船碰撞搭建的商渔安全协作对话平台,已经组织多次这样的交流。据了解,该局还探索建立海事、渔业、应急、交通、公安边防、海警等联动协作的水上安全监管机制,突破了目前单打独斗式的防范渔船碰撞事故监管模式,开展联合执法,严厉打击水上交通、渔业捕捞等非法违法行为,严厉打击水上交通事故肇事,形成全局性、全覆盖、全海域、全天候综合协同管理的水上安全监管新格局,切实提高了辖区防范商渔船碰撞事故能力和效力。

同时,浙江海事局还联合地方政府、主管部门大力开展渔船船东船长及船东家属安全生产集体培训活动,让船东、船长和船员家属了解如何有效避免海上渔业安全生产事故的发生,通过常吹“身边风”,达到常听“平安信”。据了解,2019年以来仅台州一地参加培训的渔船船东、船员及船

多部门接力服务
长江“巨无霸”

本报讯（全媒体记者 杨雪 通讯员 稀林 朱卫东 陈福广 王健）10月9日6时30分,装载三台桥吊的荷兰籍大件运输船“巴芬”轮安全驶离位于营船港专用水道中段的惠生重工码头,在宝山顺利交接,开启其赴美之旅。

据悉,“巴芬”轮本航次装载的三台桥吊总价值1920万美金,出口美国萨瓦纳港。装船后水面以上最大宽度达137.3米,超过了之前“泰尔”轮水面以上最大宽度132.2米的记录。南通海事局提前组织海事、引航、码头、水文、气象等方面的专家对靠离泊、吊装作业和航行方案进行了周密论证,督促企业认真落实好各项安全措施。航行期间,南通海事局提前制定交通组织方案,对营船港专用航道实施了单向通航的交通管制措施,并派出海巡艇进行现场维护。在苏通大桥水域,南通海事局与常熟海事局联合出动现场保障力量,进行桥区水域的安全维护。南通引航站在接到代理的申请后,姚泽炎劳模工作室组织多方专家科学制定引航计划和应急预案,指派高级引航员执行任务,保障引航任务顺利进行。

下图为“巴芬”轮在海事、引航等部门的护航下,开启赴美之旅。 南通海事局供图



童年如歌 航标常伴



营口航标处职工开展“送课堂”活动。 邵庆有 摄

（上接第1版）营口航标处职工给孩子们送去课外书籍、地理读本和旅行画册,并建立了读书角,希望通过知识激发孩子们探索世界的兴趣。每次前往倒闸沟小学之前,青年职工们都会提前备课,6年来,营口航标处一批批青年职工前往倒闸沟小学,通过“送课堂”的活动形式做起了教书育人的“小老师”,孩子们也慢慢建立起良好的阅读习惯。

成长的路上总会遇到风雨。相较于城里的孩子,倒闸沟小学的学生们拥有更加质朴的性格,但他们也更加拘谨、不愿与人分享,偶尔也会叛逆。为了“想孩子们心中所想”,帮助他们解决成长的烦恼,营口航标处通过建立“点对点”的沟通方式,让每个孩子身边都有一位知心的“大朋友”。起初,孩子们尚有戒心,遇

到烦恼都会憋在心里、不愿说出口,航标职工们便主动与孩子们分享秘密。渐渐地,孩子们敞开心扉,与航标职工成为亲密无间的朋友。

不舍的分别是崭新开始

又是一年毕业季。今年8月,倒闸沟小学结束了其历史使命,与镇上的小学合并。营口航标人再次来到倒闸沟小学,为孩子们带去送别的祝福。唱国歌、谢师恩、齐回首、忆温情……大家在祝福祖国繁荣昌盛的同时,共同重温着6年的美好回忆。

翻开记录着孩子们成长的画册,一张张老旧的照片仿佛将美好时光重启,营口航标处的职工与孩子们一起种下了象征和谐幸福的希望之树,为孩子们

四级海事机构57项业务单点登录、一次认证、全国漫游

全国海事政务实现“一网通办”

本报讯（全媒体记者 杨雪 通讯员 陈珂）10月10日,海事“一网通办”平台正式上线运行。据悉,“一网通办”平台旨在实现交通运输部海事局、直属海事局、分支海事局、海事处等四级海事机构的65项海事政务服务事项、26项便民查询服务“一网通办”。该平台对接国家一体化在线服务平台和交通运输部、地方政府政务服务平台,实现了全国海事网上政务服务统一实名身份认证,让企业和群众网上办事“单点登录、一次认证、全国漫游”。

记者了解到,针对企业和群众办事的“难点”“堵点”“痛点”,交通运输部海事局全面推进线上线下政务服务流程的整合构建、流程再造、数据共享,实现海事政务服务的统一申请、统一受理、统一办理、统一反馈,全面做到政务服务减环节、减证明、减时间、减跑动次数,使得行政相对人线上办事“一次登录,全网通办”,线下办事“只进一扇门,最多跑一次”。

以“水上水下许可活动”业务办理为例,以往材料只能在当地海事部门的政务窗口当场提交,现在可以全天候在线提交申请、全时段查询办理进度,不受地域和时间的限制。涉及电子文书和水上水下活动许可证,均可在线自动生成、送达并归档,同时还会实时发送短信提醒相对人,既让当事人“一次也不用跑”,又实现了海事服务24小时不打烊。

交通运输部海事局副局长李宏印表示,在全国海事系统推进“一网通办”,是贯彻落实党中央、国务院“互联网+政务”服务要求的具体行动,是海事管理体制机制的重大制度性变革,是海事服务模式的颠覆性创新,也是海事部门刀刃向内的自我革命。

据了解,该项目由上海海事局承接开发,已率先实现第一批通航业务和现有平台单点登录方式成功上线运行。下一步将继续完成剩余业务“收、受、办”一体化功能的全流程开发,彻底打通海事政务服务“最后一公里”。



上海海事法院裁定首例
香港仲裁中的保全申请

本报讯（全媒体记者 杨雪 通讯员 黄丹 滕乐）10月8日上午,上海海事法院受理了一起香港仲裁程序中的当事人申请财产保全案件并于当日依法裁定准许。这是自《最高人民法院关于内地与香港特别行政区法院就仲裁程序相互协助保全的安排》（以下简称《仲裁保全安排》）作为司法解释于10月1日生效以来,内地法院受理的首起香港仲裁程序中的财产保全案件。

据了解,2018年5月,申请人香港某海运公司与被申请人上海某公司签订了一份航次租船合同,约定由申请人通过提供货轮,将被申请人的一批煤炭从印度尼西亚运输到上海。后因被申请人取消租约造成申请人损失,申请人根据合同约定提起临时仲裁。在临时仲裁期间,双方达成《和解协议》,约定由被申请人支付18万美元。然而,被申请人未按照约定支付款项,申请人根据《和解协议》中约定的仲裁条款于2019年7月16日向香港国际仲裁中心提起仲裁。

申请人通过香港国际仲裁中心向上海海事法院转递其财产保全申请,要求查封、扣押、冻结被申请人账户和其他财产。上海海事法院依据《仲裁保全安排》和《中华人民共和国民事诉讼法》等相关法律规定予以立案受理,并依法组成合议庭进行审查后裁定予以准许。

南京海事局
新政务中心正式启用

本报讯（全媒体记者 樊雪菲）10月8日,南京海事局新政务中心正式启用。该中心选址于南京长江国际航运中心公共服务大厅,与老政务中心相比,更注重应用信息化、智能化手段,引入了24小时无人值守的“自主政务服务系统”,将以全天候的高效服务便利广大行政相对人。

据悉,南京长江国际航运中心是南京市海港枢纽经济区的核心项目,承担高端航运服务功能集聚区、口岸服务中心、航运综合服务中心等功能。南京海事局新政务中心启用标志着该中心航运公共服务大厅正式运营,航运管理服务平台功能更加完善。

下一步,南京海事局将着力推进政务服务“软实力”提升,深化“互联网+政务服务”,实现更大范围“不见面审批”,把新政务中心打造成服务南京长江国际航运中心发展的前沿平台。