

山东海事牵牢海上客运安全「牛鼻子」

本报讯（全媒体记者 杨柳 记者 马桂山 通讯员 李中）10月22日，山东海事局2019年客运安全评估会在青岛召开，会议分析了客运安全形势，并部署今冬明春海上客运安全工作。

山东海上旅客交通运输繁忙，水路旅客周转量全国沿海第一。记者从会议上获悉，截至今年9月底，山东籍客运船舶1021艘，同比增长15.9%，呈现逐年增长趋势。山东籍客运船舶客位达60540，继2015年突破5万客位后，2019年首次突破6万客位大关，预计2019年客运量达3200万人次，同比增长8%。

2019年，山东籍0-9年船龄客运船舶702艘，占比68%，同比增加12%；更新客船新增45艘，旅游艇新增95艘，2019年是近5年来更新速度最快的一年。其中，青岛、日照各新增客船17艘，均为滨海旅游船舶，烟台蓬莱航线已基本完成运力更新，威海威海航线已启动运力更新。辖区运力持续更新，船舶技术状况得到明显改善。

安全管理体系建立情况方面，截至2019年9月底，88家注册客运公司中，建立并运行安全体系公司11家、船舶36艘。山东海上客运安全工作稳步推进中。

会上，山东海事局局长袁宗祥指出，客运船舶是山东沿海发生群死群伤事故的最大风险源，抓客运安全，让人民群众海上安全便捷出行，是海事部门服务交通强国的重要手段，也是真正坚持以人民为中心的具体体现。对下步海上客运安全工作，袁宗祥要求，要始终牵牢海上客运安全「牛鼻子」，切实提高政治站位，充分认识当前海上交通安全形势的严峻复杂性和抓好海上客运安全工作的极端重要性，在抓细抓实，进一步细化行之有效的具体举措，坚决遏制群死群伤重特大事故发生的同时，多措并举，通过依靠地方政府推动解决客运监管难题，借助大数据、互联网、人工智能等信息化技术，提升客运船舶科学监管能力，推动山东海上客运船舶安全监管率先从「汗水型」向「智慧型」转变。

据悉，下一步，山东海事局将重点开展完善山东海上客运安全发展规划、督促客运企业和客运船舶严格落实安全生产主体责任、强化海上客运安全监管能力建设等方面工作，全力维护辖区安全形势持续稳定，推动山东海上客运安全工作再上新台阶。

猎猎海事旗 护航军运会

□ 全媒体记者 樊雪菲 通讯员 王雪冰

天微凉，沙洲水道。“‘海巡12512’，‘湘金和XX’在沙洲水道2号白浮上水，向您申请入汉检查！”“海巡12512”上的甚高频电话中传来了这样的申请。

50多岁的严铮是黄石海事局指挥中心副主任，他揉了揉有些迷糊的双眼，拿起甚高频电话，用略带沙哑的声音回答道：“请您正常上水，到沙洲水道8号白浮后，海巡艇会靠你船进行检查。”这样的对话，从凌晨零时开始，陆陆续续重复了几十遍。

自9月开展2019年入汉船舶专项检查工作以来，黄石海事局抽调精干力量成立检查专班，设置综合组、通信组、后勤组等多个小组，24小时不间断运行。同时，联合长航公安部门，严把检查质量关，在沙洲水道对所有入汉船舶进行联合检查。如今，船舶初查合格率从最开始的76.9%上升至96.3%，累计责令整改不合格船舶数249艘，为军运会期间长江武汉段水上交通安全畅通打下坚实的基础。

披星戴月 守护军运

9月底，受长江九江段通航单向控制影响，大批积压的上水船舶到达联合检查点正是凌晨时分。为保证入汉船舶100%接受联合检查，并安全有序通过检查点，黄石海事局局长石



钦第一时间赶到检查点，实地掌握夜间单控期间船舶流量高峰情况，指令各海事处及交管中心协助控制船舶流量。

然而，船舶流量大了，难免有少数不合格船舶企图蒙混过关。9月29日凌晨1时，一艘重载散货船全速驶过了联合检查点，引起了专班成员张凯的怀疑——这艘船想冲卡，AIS（船舶自动识别系统）上也看不到它的信息，一定有问题！联合检查组立即组织拦截登船，检查发现，果不其然，该船涉嫌船员不足，于是故意将AIS设备关闭，想趁着专班成员不注意偷偷通过检查点。

“本来想着这么多船一起上水，你们查不到我，没想到还是被你们抓住了。”在接受违法行为调查处理后，该船船长对张凯说。“我们是24小时不间断检查，船舶必查。要想不被我们抓，你们船就得按规定把人配齐了。”张凯说。

践行使命 服务船员

只要甚高频电话中传出“海巡”两个字，专班成员第一时间拿起甚高频电话应答已经形成了条件反射。

10月10日23时，“海巡12219”甚高频8频道突然接到了“海牛XX”打来的电话：“我是你刚检查过的‘海牛XX’，我船上一个人突然肚子疼得厉害，麻烦你再过来一下。”

“海巡12219”马上调头赶往事发船舶，同时联系北门执法大队做好接应，确保生病船员第一时间送医救治。这样贴心的服务也得到船

员的一致认可。“你们也蛮辛苦的，真没想到你们晚上也检查，我还一直担心赶不上我们的船期呢。”在一次登船检查时，船员对专班成员如是说。

甘于奉献 坚守岗位

9月28日21时许，专班组成员王能发接到了妻子的电话。面对电话里“带高烧不退的儿子去医院看看”的请求，他却没有答应。虽然离家只有20分钟的车程，但因为船舶流量高峰期即将到来，如果他暂时离开，其他同事很可能忙不过来。为了保证入汉船舶100%接受专项检查，王能发只能安慰妻子，承诺忙完之后再回家。

无独有偶，10月3日，专班组成员霍诚的出现让所有人大吃一惊：“你不是在家结婚嘛，怎么现在就跑过来了啊？”

给同事发着喜糖的霍诚腼腆地笑了笑，说：“结婚不就是一两天的事！眼下军运会安保，大家的工作压力可不小，我必须过来跟大家一起‘战斗’！”其实，9月30日结婚的霍诚本可以在家多待些天。但他挂念着手上的工作，于是匆匆忙忙地带着新婚妻子“晚上在船上要注意安全”的温馨嘱托赶来了。

无愧于头顶的海事徽，迎着朝阳和江风，黄石海事人又出发了。海事旗猎猎作响，护航武汉军运会，黄石海事人一直坚守现场！

图为黄石海事局执法人员对入汉船舶进行联合检查。黄石海事局供图



闵行海事守好进博会「水上南大门」

本报讯（全媒体记者 杨雪 通讯员 卢娟）10月22日是闵浦三桥主梁悬臂安装施工的第一天，施工水域位于闵行海事局辖区三级水上交通管控，为确保进博会期间辖区水上交通安全，并服务好上海地方经济社会发展，自上午8时30分起，该水域实行双向交通管制约7小时。

据了解，围绕第二届中国国际进口博览会期间水上交通安全管理，闵行海事局于10月11日启动三级水上交通管控，分时分区依法实施现场核查、分类限航、疏导分流等水上交通管控措施。

在闵行海事局辖区现场，轮渡陈车线下游至南浦大桥为周边区，上游至闵浦三桥（在建）水域为外围区，两个区域按三级管控要求，对于未接受重大活动专项检查，未安装或正确使用船舶自动识别系统（AIS）设备，还有未获得许可的危险品船舶将禁止航行。辖区设置2条电子报告线和3条现场拦截线，海事执法人员开展船舶信息核查，对未经专项检查或未信息报告的船舶，必要时予以拦截登轮检查，同时针对辖区超宽靠泊、未开启AIS、超载、超速、反航道、船名标识不清等影响通航秩序的违法行为进行整治查处。

闵行海事局副局长马军浩表示，闵浦三桥（在建）水域是黄浦江南大门最后一道拦截线，进入进博会黄浦江水上三级管控以来，闵行海事局结合闵浦三桥主梁安装施工水上交通管控工作同步推进。同时，闵行海事局吹响了“奋战三十天，守好南大门”的集结号，以“最高的标准、最严的要求、最周密的部署、最严格的检查”坚决落实水上交通管控工作任务。

据统计，截至10月20日，闵行海事局累计发送了1500份通告，管控短信微信18000条，接受电话咨询千余次，出动执法船艇80余次，执法人员260人次，核查船舶近4000艘次，与公安及地方海事开展联合执法8次，劝返、驱离不合规船舶120艘次。

漳州海事保障古雷港区多艘大型危险品船舶进港

本报讯（全媒体记者 王有哲 通讯员 陈惠萍）10月21日，记者从漳州海事局获悉，随着化工企业逐步恢复生产，对进口凝析油需求日益增大，10月14日至21日，漳州海事局交管中心连续保障3艘大型危险品船舶进港靠泊，助力地方经济发展。

据介绍，古雷石化基地作为福建实现赶超发展的重点项目，是建设“一带一路”的核心承载腹地，同时也是国家能源战略的重要组成部分。为此，漳州海事局交管中心不断创新监管模式，多措并举做好大型危险品船舶进出港安全保障工作。该中心通过深化主体责任的落实，要求码头、船舶、清污单位等各方要明确自身的安全生产责任，保障岸上、海上应急能力，科学

制定并落实靠离泊计划，提高各单位之间信息沟通效率。船舶进港前确保各方面信息收集齐全、准确，各单位间信息传递落实到位。同时，创新监管模式，要求船舶代理在大型危险品船舶抵港前一周报送船舶期预报，进港前一天报送进出港和靠泊安全应急保障方案，码头、拖轮、清污单位、引航站等各部门签署方案意见表，确保安全会商一船一议。此外，紧盯现场，强化安全监管。在大型船舶进港前一天，将信息通报东山海事处、执法支队，视实际情况开展巡航工作。船舶进出港期间，交管中心加强盯屏值守，并协调拖轮、现场警戒船严格落实进出港安全保障方案，做好护航工作。

平潭海事监管基地工程通过交工验收

提升台湾海峡水域海上应急搜救能力

本报讯（全媒体记者 王有哲）10月20日，福建海事局平潭海事监管基地工程交工验收会在平潭召开。项目验收组在听取了建设、监理、施工、设计、勘察、监测等单位对工程建设的情况介绍后，认为该码头及配套用房工程已按核定的规模、内容、标准、要求建成，经质量监督部门鉴定工程质量合格，一致同意通过交工验收。

据介绍，平潭海事监管基地工程位于平潭海峡大桥南侧约2.2千米，北厝镇吉钓村前方海域。该工程建设码头平台总长233米，宽15米；2座栈桥，每座长65米，宽7米；新建一个大型巡逻船泊位和一个60米级B型巡逻船泊位，以及相应的陆域、水、电、房建等配套设施，填海形成陆域配套办公作业区26105平方米。

“平潭位于福州市南隅，与台湾隔海相望。作为名副其实的‘直通台湾之地’，在此建设海事监管基地意义重大。”福建海事局基建处相关负责人表示，基地的建成将全面提升台湾海峡水域海上监管及应急搜救能力，为建设交通强国、维护国家海洋主权、服务福建港航经济发展提供重要的安全支持保障。

日前，长江口南槽航道治理一期工程已完成半圆体安装1374米，成功突破千米大关。但预制构件运输船频繁穿越航道，单日最大流量可达40余艘次，这大大增加了南槽水域的通航安全风险。

险情就是命令，责任就是使命。“为确保南槽航道治理工程顺利进行，浦东海事局主动对接施工需求，以高昂的斗志和严格的标准深入开展监管工作，以秣马厉兵的姿态做好工程坚实的安全后盾。”浦东海事局局长朱国金语气铿锵。

主动对接服务 共保水上安全

在利国利民的重大工程面前，千叮万嘱咐不如主动服务。

在施工期间，浦东海事局与施工方每月召开南槽航道治理一期工程水上安全监管协调会，就工程开工存在的水上安全隐患及问题对接沟通，分析通航环境、编制应急预案，落实安全生产责任和监管要求。与此同时，浦东海事局还发布《加强长江口南槽航道治理一期工程作业安全管理的通知》，印制安全宣传手册、编制安全宣贯微信、协调吴淞VTS播发安全信息，确保水上安全信息宣贯到位。

主动服务需要脚踏实地。在制度落地和宣传工作齐头并进的同时，更深入人心的安全教育工作也按部就班进行。据朱国金介绍，浦东海事局联合施工建设单位开展安全教育，督促施工单位做好安全隐患排查和应急演练，将安全生产责任和监管要求落实到施工作业每个环节、每艘船舶和每名作业人员。在前期专项监管工作的基础上，

浦东海事主动作为 筑牢南槽治理安全防线

□ 全媒体记者 杨雪 通讯员 张鸣鸣 赵浩

浦东海事局创造性地实施专人专台监管制度——“在指挥中心设立南槽航道治理工程指挥专台，每日由一名科级干部带班，抽调精干值班力量，同时邀请施工单位协管员一同开展常态化专台值班，实时掌握施工船舶动态信息，通过双方齐抓共管，强化施工单位的安全主体责任，确保监管到位、责任到位、沟通到位。”朱国金说。

工作细致入微自会成绩斐然。朱国金说：“自工程开工以来，我局主动构建专项监管模式、联动部门协同管理、协调施工方互通合作，确保各项安全监管工作稳步推进，初步形成‘压实主体责任，严格监管责任’的重点水上工程安全管理‘双责协同’新模式。截至目前，浦东海事局已为119艘南槽施工船舶颁发水工许可证，施工作业未发生水上险情及事故，水上安全形势总体稳定。”

“南槽航道施工对通航水域带来一定的安全风险，尤其是圆圆沙、九段沙段航道，船舶会遇局面复杂，船舶流量较大，针对施工水域船舶通航特点，浦东海事局制定了专项航行要求。”朱国金说：“我们充分评估南槽通航安全，优化施工船舶航行线路。针对施工对通航环境带来的风险点，从日常安全监管、保障和应急响应等方面提出完整的要求和建议。”

为了达到预期监管目的，浦东海事局协调多方开展论证，在施工水域上

下游设置2个临时代泊点和2个临时航道穿越区，在上海航标处的协助下设立4个虚拟航标，并结合运输船舶行特点，合理规划船舶运输上行、下行线路，严格规范施工船舶航路，有效缓解了施工作业给南槽航道通航带来的安全风险。

此外，浦东海事以“重点船舶、重点时段、重点水域”的监管模式进一步筑牢监管安全等级——在中凌大潮前2小时至后1小时，中凌低潮后1小时至后4小时这两个南槽航段船舶流量较大时段，对圆圆沙警戒区、九段沙警戒区以及临时船舶穿越区进行重点监管，引导船舶错峰穿越航道，并在夜间加强对施工区域内及附近锚地水域锚泊船舶的动态跟踪，有效防止碰撞、走锚、搁浅等事故发生。

积极履职尽责 争当平安先锋

“南槽治理保安全，全面履职尽责争当平安先锋”“服务南槽治理工程，争当水域平安先锋”——这是党员先锋队的无悔承诺！

以党的科学理论武装头脑，以实干精神指导工作，成为了浦东海事监管工作的一抹亮色。朱国金向记者介绍：“我局以重大水上监管任务为契机，积极开展



“海巡0102”轮在南槽航道疏浚工程施工现场巡航值守。 李建光 摄

党员先锋行动，充分将党的组织、政治优势转化为保障南槽航道治理工程水域交通安全的思想动员、协调协同优势，落实海事安全监管责任，服务重大水上工程。”与此同时，浦东海事不忘充分发挥党员领导干部一线履职、率先垂范作用——“我们成立了现场监管突击队，由各部门科级领导干部带队，全程参与现场巡查、跟踪监管南槽航道治理工程。非一线大队党支部党员通过自愿报名形式，在一线人手紧张时，支援现场监管，形成‘一线有求必应、执法力量下沉’的有效机制。”朱国金说。

赤心诚意的坚强防护为南槽航道工程在风雨中撑起了“防护伞”。记者了解到，在今年台风季中，浦东海事与施工方共同编制了专项“抗台抗汛”应急预案，明确了“以

人为本、周密部署、及早撤离、保障安全”的防台抗台工作原则，梳理细化了施工船舶防台预案，落实避风区域，撤离路线等具体应急措施，不仅成功防抗“利奇马”“塔巴”“米娜”等台风影响，也实现了台汛期间“零事故、零伤亡、零损失”目标。

不久后，南槽航道治理工程将进入疏浚期。浦东海事局也将继续砥砺前行，与疏浚单位进一步积极对接，制定安全保障方案，以确保疏浚水域通航安全。

对于未来，朱国金激情满怀，他说：“下一步，浦东海事局将继续以《长江口南槽航道治理一期工程期间总体监管实施方案》为指导，持续优化监管模式、完善监管职能、强化监管效能，坚持以高规格、高标准、高要求，全力保障南槽航道治理工程水域安全，为交通强国建设贡献浦东海事力量！”