“严”字当头 细处落笔

守护疫情防控“生命线”

□ 全媒记者 陈俊杰 杨柳 通讯员 余爱民 徐晓 吴婷竹 钟文媛 郭慧 施天翼 孙鹏程 赵方斌 孟静 文/图

近来，全球疫情仍在继续蔓延，不确定性因素仍然较多。水运行业广大干部职工，将疫情防控和恢复经济当作当前的重点任务，严格落实“外防输入、内防反弹”的各项措施，“严”字当头，细处落笔，做到动态有序、科学精准防控，筑牢疫情防控“生命线”。

①宁波引航站引航员身穿防护服为船舶引航。

②华中港航集团港运集团四唯港区复工复产，防疫人员对登船人员进行测温、登记。

③沧州海事局统筹做好疫情防控常态下海事安全监管。 洪剑飞 摄

④伊春海事局对辖区内运输船舶进行拉网式排查。

闭环管理 构筑防控屏障

随着新冠肺炎疫情在全球范围蔓延肆虐，界江是“外防输入”的重要防线。肩负着2593公里中俄界江（黑龙江、乌苏里江）、界湖（兴凯湖）水上交通安全监管的黑龙江海事局，在做好水上运输服务保障、支持航运复工复产工作的同时，把“外防输入”摆到突出位置，全面动员、严防死守，全力构筑界江防控屏障。截至5月21日，境外疫情通过中俄界江国际运输船舶仍保持“零输入”。

国际运输船舶上的船员是境外疫情输入的最大风险源。黑龙江海事局结合中俄界江国际航运的实际，突出抓好国际运输船舶船员的管控。国际运输船舶靠岸后由海事人员专人值守，外籍船员禁止离船，禁止与中方人员接触。对中方船舶换班船员，准确掌握信息、如实登记在案，确保防控信息全程可追溯。

该局组织涉及界江（界湖）监管的佳木斯海事局、黑河海事局、伊春海事局和鸡西海事局对辖区内的客船、货船等运输船舶进行拉网式排查，实施清单式管理，并对运输船舶、船员实施“全链条”式闭环管理，确保第一时间掌握船舶动态。

“我们对国际运输船舶指定码头查验、指定锚地锚泊，并对指定码头、指定锚地实施水上交通管制，实施封闭管理。对国际运输船舶简化审批程序、缩短审批时间，优先查验、优先放行，最大限度缩短俄方船舶在中国境内停留时间，保证国际航行船舶直进直出、快进快出。”黑龙江海事局工作人员表示。

黑龙江海事局发挥海事部门与俄方紧急情况部门建立的界江信息互通机制，第一时间掌握俄方通报的有关疫情最新情况和口岸通关信息，主动为地方政府疫情联防联控机制提供信息支持。此外，黑龙江海事局还密切配合黑龙江省边防委开展“防冲关、防偷渡、防夹带”专项行动，收集各类船舶活动信息，协助当地边防委全面系统开展了界江“三无”船舶排查清理和综合整治，消除安全隐患，严防利用各类船舶偷越国界等违法涉外事件发生。

汗水为伴 坚守“外防输入”第一线

5月19日上午10时，嘉兴港引航管理站高级引航员王林荣乘交通拖轮抵港外陈山锚地，登上巴拿马籍“SCARLET IBIS”轮开始进港和靠泊的引航工作。当日室外气温30度，整个引航过程历时2.5小时，按疫情防控要求，引航员全程身着医用防护服装，引航结束后，汗水湿透了衣服。

疫情期间，嘉兴港引航管理站强化领导协同，制定科学防控预案，坚守水上国门，2月至今共安全引领外国籍船舶500艘次，中国籍船舶251艘次进出港。

据介绍，嘉兴港引航管理站对上一港来自日韩等境外疫情严重国家港口及停靠过日韩等境外疫情严重国家港口，未满14天观察期的船舶实施引航时，引航员全部穿戴好防护服、医用或更高级别的口罩、防护手套和护目镜后登轮，做好防控措施，减少感染风险。引航员登轮后应经室外楼梯登上驾驶台引领船舶，尽可能减少在船方封闭空间停留时间。

引航员在工作日处于24小时待命状态。“我们会提前摸排申请引航船舶的船员健康状况，以及近期船舶挂靠港情况等，不盲目登船引航。”嘉兴港引航站站长陈雷方介绍。一旦登船引航，引航员就必须跟船长进行流畅沟通。“我们要求引航员上船后尽量减少和船上人员的近距离接触，包括不握手、保持1.5米以上的距离等。”据了解，在船引航工作过程中除严格佩戴防护器材外，该站引航员还在有条件的船舶上和船员分开使用雷达、电子海图、VHF等通导设备。引航员禁止在有疫情防控风险的船上用餐、使用船上的水杯等。

疫情发生以来，为了助力企业复工复产，保障水上物流通道畅通有序，宁波引航防境外疫情输入引航专班已经进行到了第7组。

尽管天气升温，但护目镜、防护服、手套、口罩、鞋套等防护套装配备齐全。

在工作中，这身“大白套装”一穿就是数小时，闷热难耐自不必说。在日复一日的“汗蒸”体验中，热气在封闭的防护服中不断循环，不一会儿，护目镜上就会起上一层水雾，让大家的引航工作“难上加难”。但大家深知最严格的防护是为了最大程度地守护大家的安全。

为了加强成员管理，并最大程度降低风险，在专班服务期间，成员都在指定驻地居住，不能自行离开驻地。

在此期间，成员们也会按照驻地的规章制度进行生活，接受统一管理。与此同时，引航专班成立临时党支部，确保大家的组织生活有序进行。

在一阶段的“服务期”满之后，每位成员都会接受核糖核酸检测，在检测结果出来确认无误后，才被允许离开。

出于对大家的健康防护的考量，专班成员采用“专车、专艇”的出行模式，最大程度地避免了交叉接触。

在专班成员以及艇队、车队成员的携手努力下，在专班成立以来，截至5月21日0时，宁波引航共引领各类中外船舶5564艘次，其中来自境外疫情风险地区船舶2954艘次，以实际行动守护了水上国门，也为“外防输入”和保障生产提供了最大程度的引航支持。

抓住重点环节 扎牢复工复产根基

5月19日清晨7时许，华中港航集团舵落口港码头作业人员就在港口防控群发出了一张码头消杀的照片，随后，“5码头消杀”“9码头已消杀”“铁路货场值守点消杀”……图文不断地在港口防控群里出现，这是该集团坚持防疫措施不放松，对港口码头、营运船舶、办公区域及职工食堂等重点场所进行消毒工作，做到经济活动与疫情防控两手抓的一个缩影。

华中港航集团疫情以来，紧盯营运船舶开航前、下属单位复工开工前、作业队站工班前等重点环节，落实落细各项疫情防控举措，为全面复工复产提供坚实保障。

面对疫情条件下的生产经营，该集团严格按照交通运输部等部委的有关要求，布置在岗船员严把体温测量关、卫生消毒关、饮食健康关、梯口把守关。该公司国际航线上的汉亚集装箱船和“和”字号沥青船共有4艘，针对东亚航区疫情升级的风险，实行了更为严格的防控措施，为船员购买充足的防护用品，加大宣传教育和监督管理，并与外方沟通尽可能减少韩方人员登船的人次和时间，确保船员安全，维持船舶的持续正常营运。

国内航线江海直达船舶和内河万吨轮防疫工作也有序开展。各船舶迅速成立了由船长任组长、大副和轮机长任副组长的船舶疫情防控工作组，制定了船舶疫情防控措施，千方百计保证生产和防疫安全。疫情期间，不但要求在船人员注意劳逸结合，做好个人卫生加强锻炼，提高免疫力，还加强宣传和舆论引导，要求员工不在微信传播、转发未经官方发布证实的疫情消息，不轻信网上谣言，以免造成恐慌。

目前，该集团将常态化防控与重点场所防控措施有机结合，将保障企业职工的安全健康与社会化防控、阻击病毒蔓延措施相结合，全力以赴打好疫情防控阻击战。

一方面，陆上单位日常做好“测”“查”“登”“消”，不断完善人员值班、每日“双测温”、每日报备等常态化防控措施，安全生产部门值班人员24小时在岗，严格执行戴口罩上岗和其他必要的防护制度，将保障企业职工的安全健康放在重要位置。另一方面，船舶、港航生产板块要求船舶服从交通运输部及港口规定、没有特殊情况禁止船员上下船，安排、指导船舶做好防疫工作，坚持每日早晚测体温并上报公司、统计最近靠泊港口，以及上下船人员户口、筛查可疑情况等严格防控措施。

在船员出航前、职工返岗、外地办事处重启运行之际，均坚持防疫工作先行，如对返岗员工进行了疫情防控和安全知识培训，对武汉出发船舶，派出医疗队上船为船员进行核酸检查，并利用港口“多方会议”和船舶安全“内审”的机会，对船舶防疫作出明确要求，有的还设置了隔离场所，作为突发疫情应急临时隔离场所。

防控措施得力了，“外防输入、内防扩散”有了保障，让企业员工吃下“定心丸”。目前，该集团全部船舶船员及港区职工无一人感染新冠肺炎。

良好的防疫措施也对公司生产运营起到了保障和促进作用，目前，该集团已实现全面复工，除了疫情期间各船舶坚持保供，港口生产也迅速恢复到了疫前正常水平。

创新管理方式 疫情防控常态化

除了港口企业严格落实防疫措施，各地港航管理部门也加大了监管力度，创新管理方式，将疫情防控常态化。

5月20日，天津外代、天津外运、振华船代等国际船舶代理公司向天津市港航管理局提交《来天津港国际航行船舶情况表》，做好“外防输入”疫情防控工作。

天津港是京津冀及“三北”地区的海上门户，是北方重要的综合性港口和对外贸易口岸。为严防疫情海上境外输入，近期，天津市港航管理局统筹联动，组织船代企业强化防控措施落实，不仅制定并印发了《天津市港航管理局关于进一步做好入境货轮疫情防控工作的通知》，安排专人统计报送来港船舶和船员等信息，要求船舶代理企业提前通知来港船舶，在抵达天津港锚地前必须采取消毒、设置隔离区域等防疫措施、提前了解船舶防疫物品配备等情况。

为提升各项信息报送、数据传递的规范性和有效性，天津市港航管理局航务监管处汇同该局航政管理处组织各国际船舶代理企业规范报送程序，建立了相关信息实时报送机制，坚决贯彻落实疫情防控整体要求，筑牢筑好海上防疫第一道防线。

科技助力 “云端”办事零接触

疫情发生以来，常规的登轮检查遇到极大困难。为保障安全生产，招商轮船充分发挥可视化平台作用、应用数字化建设成果，对有条件的船舶进行“云检查”。截至目前，共开展“云检查”39艘次。

近日，招商轮船旗下海宏香港组织船岸双方通过云端互动，全方位检查和测试“凯征”轮的船舶状况、设备、安全管理、关键船员等安全管理要素。并对该轮安全管理进行整体评估，获得了船舶整体安全管理的第一手资料。招商局集团安监部余宁等现场观摩后表示，招商轮船在防疫新形势下创新安全管理方式值得肯定，将进一步借鉴轮船经验，在有条件的单位推广应用；同时希望轮船继续完善提升“云检查”安全管理经验、丰富安全管理手段、保障船舶安全运营。

海事监管部门也加大了科技应用，在现场监管、政务办理等方面采用零接触的方式，减少感染风险。深圳南山海事局借助AR智能设备实施开箱检查，通过VGM监管系统对载运集装箱总重量实施远程验证，助力集装箱货物快速通关。同时，强化电子巡航和远程监管，利用VTS、AIS、CCTV等信息化手段密切监控船舶动态，及时掌握水上安全状况和企业复工情况。建立定点联络人制度，指导辖区各航运公司、码头、涉海施工单位等按照《船舶船员新冠肺炎疫情防控操作指南（V2.0）》做好疫情防控工作，建立信息联络机制及应急处置预案，目前辖区各涉海工程均正常施工。

疏导滞航 优化秩序

一切为了集箱船准点靠泊

□ 全媒记者 甘琛 通讯员 马亦辰

5月19日上午8时，穿梭巴士“飞洋X”轮通过手机提交船舶进出港报告，这是该船本月第9次准点靠泊外高桥港区。今年以来，浦东海事局采取“保船舶安全、保航道畅通、保作业顺畅”的三“保”举措，确保了共计18000余艘集装箱船100%准点靠离外高桥港区，为保证上海国际航运中心基本建成提供了有效助力。

抓监管质量 保船舶安全

“‘华航X’轮，根据上海海洋气象台信息，外港东部东南风已达7级，阵风8-9级。我局现启动大风‘黄色’预警，提醒您落实好大风防抗工作，加强气象预报跟踪，按抗风等级及时停航、择地避风，注意自身安全！”5月8日早上5时25分，在前几日连续大雾天气之后，长江口水域忽然刮起了大风，锚泊在江亚危险品锚地的“华航X”轮上还有181TEU烟花爆竹箱尚未作业，若不及时撤离，将会有安全风险。浦东海事局及时启动大风“黄色”预警响应和三级勤务等级，安排锚地等泊的烟花爆竹船撤离至安全水域避风，做好重点监控和现场监管，并根据应急预案，及时做好宣传、预警、指挥和落实现场应急力量待命工作。到当日下午5时37分，风力逐渐减弱，浦东海事局优先安排相关重点船舶回靠恢复作业。

共建共治共享，是浦东海事局一直以来坚持推动的水上交通安全管理格局。该局与上港集团多式联运分公司、各码头等外部港航单位建立了协调机制，与海关等执法部门建立了协同机制，有效掌控了内支线集装箱船的靠离泊动态，有力助推干线船、支线舶中转效率和码头周转效率的双提升。

该局通过设置安全监管专台，发挥各海巡执法大队二级电子巡航监管平台作用，深化电子巡航和现场执法力量联动，让码头前沿水域监管更加得心应手，以船载危险货物集装箱AI预检系统为抓手的多项远程检查手段，有效降低了船载危险货物集装箱谎报瞒报违法行为。

此外，浦东海事局还安排专艇在九段警戒区水域、码头前沿水域等重点水域，负责在集装箱船集中靠离泊期间，采取提高巡航频次或定点值守等方式，疏导滞航船舶，优化靠离泊秩序。

抓风险预防 保航道通畅

每天的中浚高潮前2小时至后1小时，对于指挥中心资深值班员李智勇来说，是异常忙碌的时刻，他需要时刻盯着屏幕，做好南槽航道重载船舶吃水校核与提醒。

据介绍，由于人工深槽仅限于航道中央600米宽的水域，李智勇就像一个指挥家，安排船舶有序、安全地进出，发现有船舶“跑偏”，他必须第一时间通过短信和电话进行提醒，3个小时的“坐”业，往往忙得口干舌燥，汗流浃背。

“现在南槽航道治理工程后，通航环境变好了，我们从这边走更安全、更经济、更便捷。”南槽治理初见成效后，执法人员常常听到船长们这样说。

通航环境变好的背后，离不开海事人员的默默付出。为适应较大吃水船舶“南移”的趋势，浦东海事局开展了流量监测工作，严密关注大中型船舶使用南槽航道动态，加大了对九段沙警戒区附近水域的电子巡航、现场巡逻艇巡航频次，防止多艘船舶并行进出造成的碰撞风险。同时，采取大吃水船短信提醒措施，防范搁浅风险。目前共保障约1700余艘大中型船舶通过南槽进出。

集装箱中转作业中，每艘内支线船一般对应多艘干线船，内支线船在锚地及码头间往来频繁，在锚地等待装卸过程中，船上集装箱积载状况变化大，有时会发生部分贝位积载过高等现象，存在集装箱落江风险。为确保安全，浦东海事局通过加强现场检查，要求船公司落实主体责任，在装卸期间，及时对堆载过高的贝位进行平舱，调整船舶稳性，确保在移泊、锚泊过程中不因临时积载问题发生落箱等险情。同时，在辖区内积极推广集装箱落江应急示位标的应用，加强辖区防落箱突发事件应急处置能力。目前，浦东海事局各海巡艇、辖区社会应急船舶、各集装箱码头均已配备相关装备，并定期开展演练。

抓服务效益 保作业顺畅

4月17日下午，浦东海事局安检中心人员将船公司购买的救生圈及其他生活物资转交到了“国良XX”轮船长手中。当天上午，安检中心人员对该船安检时发现该船救生圈配备不足，不能满足开航需求，但因为疫情防控要求，码头禁止外来人员进出，如果无法当天整改完毕，对船舶船期和码头调度都会有很大影响。浦东海事局随即发挥沟通纽带作用，积极协调码头和船公司，通过“场外交接—消毒—上船交接”的方式，既保障了防疫安全，也保障了船期需求。

据悉，浦东海事局在疫情防控期间推行多项服务举措，确保了船舶作业顺畅。全英文版疫情防控通告，是该局推行的其中一项服务措施，通过该通告国际航行船舶可以及时了解防疫相关政策规定、要求及法律责任。该局还建立了代理联系人制度，开通“疫情期间国际航行船舶咨询热线”，已覆盖26家代理公司；形成《24小时码头靠、离泊动态预报表》，每日对未来24小时内码头计划靠离泊船舶动态及相关船员信息进行汇总收集，并将疫情高发地区船舶、物资运输船舶等予以重点标注；落实“海事—码头—船方”三方沟通机制，对重点防疫物资运输，制定现场监管计划，打造绿色通道，保障正常出运。

除了优化信息服务机制以外，浦东海事局还优化行政服务举措，采取“零耽搁”检查措施，综合考虑船舶作业时间、船员休息时间、船舶靠泊时长和预计检查时长，合理安排检查任务，保障现场检查不耽误船期；对检查中发现存在滞留缺陷的船舶，在其有效落实移泊安全措施的前提下，申请移泊至锚地整改、复查；对涉及有豁免条款的危险品，指导托运人开展整改，将查验、整改、出运所需时间大幅减少，在保证运输安全的同时，也满足船期要求。此外，该局最大化减少恶劣天气对集装箱船影响，在气象条件允许的第一时间，优先安排集装箱船疏散和回靠作业。