



## 丹东海事以“汛”为令

# 夯实中朝界河“安全堤”

□ 通讯员 刘柏良 文/图

当前,中朝界河鸭绿江已进入主汛期,为了消除“两桥”(中朝友谊桥、鸭绿江公路大桥)上游水域行洪障碍,保障鸭绿江汛期安全,8月8日,丹东海事局联合丹东市交通运输局和丹东市公安局水分局,对长期停靠在鸭绿江月亮岛下游水域年久失修且无人管理的上海籍船舶“申舟5号”轮实施了强制拖离。

### 周密部署 全力以赴应对汛期

“防汛不是一锤子买卖,我们要一年一年稳步提高防汛应急能力,‘宁肯备而不用,不可用而无备’。各业务处室要加强与有关单位的沟通,建立长效合作机制;要加强汛期隐患的排查和治理,严格按照《防洪法》的要求开展工作,同时还要提高应急搜救能力。”丹东海事局党委委员、副局长李迎军在防汛工作会议上说。

鸭绿江全长795公里,流域面积6.19万平方公里(中国境内流域面积3.25万平方公里),拥有多条支流和水丰、太平湾等数个大中型水电站、水库。鸭绿江主汛期是7月20日至8月20日,作为这795公里的最后一段,丹东地区承担着鸭绿江汛期最大的压力。

丹东海事局结合辖区汛期特点,在主汛期来临前组织召开防汛防台专题会议,对相关工作进行再部署、再落实,对本辖区重点水域、中等风险水域和一般风险水域科学制定巡航计划,实施汛期桥区船舶通航管理和过桥报告制度,加强中朝友谊桥净空高度受限船舶通航管理。并且,积极与水务、水文、气象以及防汛抗旱指挥部等部门建立信息沟通机制与预警信息传送机制,及时掌握鸭绿江水域汛情、水位以及恶劣天气信息,及时提醒辖区在港船舶提前做好应对防范工作与各项防汛部署。

丹东海事局严格落实防汛值班制度,各级领导带队值班,全面加强值班值守,提高应急处置工作效率。各基层海事处也分别组织辖区港航企业召开防汛防台安全

监管工作会,传达上级指示精神,严格落实企业安全主体责任制,齐心协力筑牢汛期安全防线。

### 加强自身建设 提高应急能力

“我们对防汛工作有信心!2010年我们就经历过洪水的考验,十年来,我们一直在加强自身的建设,提高抗洪抢险和应急搜救能力。”丹东海事局通航管理处处长史忠辉谈到防汛防汛,信心十足。史忠辉在任丹东海事局巡查执法支队支队长十年间,成功救助船艇6艘、人员38人,消除隐患37起。

为了提高汛期应急搜救能力,丹东海事局一方面在加强“硬件”建设,另一方面则是通过应急搜救演练,加强应急预案、救助技能等“软件”建设。

7月30日,丹东海事局开展了线上线下同步进行的无脚本防汛应急演练。当天,丹东海事局根据丹东市防汛指挥机构的决定和防汛响应预警,对江面船舶启动交通管制,发布航行安全信息。

8时20分,在鸭绿江丹东段,非自航工程船舶“丹工001”轮在靠泊期间缆绳断裂,向下游漂移,船上只有1名值班人员;10时,水上旅游客运公司报告称旅游船“辽丹游1”轮在船舶疏散转移期间因螺旋桨被漂浮物缠绕,在中朝友谊桥上游300米水域失控,船上有船员5人……面对“险情”,丹东海事局沉着应对,分别调派海巡船艇和其他救援力量对失控船舶进行紧急救助,“险情”得到有效控制,船舶安全转移、无人员伤亡。

### 排查治理隐患 防患于未然

从5月开始,丹东海事局就派出工作人员,全面排查汛期安全隐患;7月3日至7月10日,丹东海事局联合丹东市交通运输局、农业农村局、公安局、水务局、司法局、财政局、文化旅游和广播电视局开展了鸭绿江“两桥”上游水域汛期水上安全隐患专项排查行动,共计排



丹东海事局工作人员在宽甸砬子沟六组渡口检查渡口渡船。

查码头等停泊点12处,排查船舶82艘,为后续工作提供了可靠的依据。

7月11日起,丹东海事局等单位在前期隐患排查工作的基础上开展了鸭绿江“两桥”上游水域汛期船舶专项整治行动。各单位协同配合,共同清理规范鸭绿江“两桥”上游水域通航环境和通航秩序。

对专项工作中发现的非法停泊船舶,根据船舶登记种类由丹东海事局和丹东市农业农村局负责督促其自行驶抵临时停泊点;对“三无”船舶和失联船舶,由丹东海事局和丹东市农业农村局协调船舶停泊点所在的属地政府和防汛指挥部,督促其自行驶抵或者强制拖离至临时停泊点。

据介绍,此次联合执法行动共计出动执法船艇4艘次,巡航里程50余海里,出动执法人员81人次,陆域巡逻11次,电子巡逻13次,清理船舶49艘,拆解船舶5艘,依法依规对存在违法违规行为的船舶进行了严肃处理,坚决打击鸭绿江“两桥”上游水域船舶随意停泊和非法停泊行为,切实保证丹东鸭绿江“两桥”水域汛期安全。

“每消灭一个隐患,汛期水上安全就多一分保障。”丹东海事局

船舶监督处处长张伯男说。

可是,在督促各类船舶移泊的过程中,往往要面对船方的不理解、不配合。在督促某公司的4条船舶移泊时,该公司负责人非常不配合,他向执法人员喊道:“我们的船证书配备都齐全,平时都有人看管,我就在这里停着,要是真发大水了再走也来得及。凭什么让我现在就把船挪走?开船不要钱啊?”丹东浪头海事处执法人员耐心地安抚他的情绪,向他宣讲《防洪法》《鸭绿江“两桥”上游水域汛期船舶专项整治工作实施方案》,并根据以往的案例分析船舶此时锚泊点的隐患,该公司终于同意将船从马市附近水域移泊到下游。然而,这位负责人所说的“下游”竟然是中朝界河鸭绿江大桥附近水域。丹东浪头海事处工作人员再次与其沟通,经过耐心讲解,最终说服了他,把船舶转移停泊到了指定区域。

类似的情况并不是个例,面对相对人的不理解、不配合的语言和行为,丹东海事局工作人员一方面坚持原则,坚决要求有关船舶转移到指定停泊点,另一方面讲究方法,动之以情、晓之以理,站在对方角度分析利弊,争取到了行政相对人的广泛理解和配合。



## 「海事蓝」守护「长江绿」

宜宾海事大力治理船舶和港口污染突出问题

□ 通讯员 刘龙辉 全媒体记者 周佳玲

8月10日,宜宾烈日炎炎,最高温度达36℃,宜宾海事局翠屏海事处执法人员唐雄伟、邓旭川冒着酷暑高温,不顾汗水打湿后背,上甲板、下机舱,对6艘辖区停泊船舶开展了船舶污染防治专项检查,对3艘船舶燃油质量进行了现场快速检测,持续保持对船舶污染水域违法行为严打高压态势。

宜宾地处万里长江第一城,是长江上游重要的生态屏障和水源涵养地,污染防治工作的重要性不言而喻。作为船舶污染防治的监管部门,今年以来,宜宾海事局全力开展长江经济带船舶和港口污染突出问题整治,通过严格执法,堵住了污染物入江路径;通过耐心引导,疏通了污染物上岸渠道,该局用一抹耀眼的“海事蓝”,为长江增添了“绿”底色。

### 严执法“堵”违排

作为长江船舶污染防治执法部门,宜宾海事局充分运用执法手段,重拳出击,保持治污执法高压态势,严厉打击涉污违法行为,形成了强大威慑力。

一组数字最能说明问题:据统计,近30天,宜宾海事局辖区到港船舶461艘次,海事执法人员开展防污染专项检查150艘次,检查率达32.5%。“也就是说,到港船舶有接近1/3的可能性被实施防污染检查,强化检查力度,不仅有助于发现涉污违法行为,还能有效消除部分船员‘检查不到我’的侥幸心理。”宜宾海事局通航处负责人陈杰说。

在提升检查频次的同时,宜宾海事执法人员也特别注重提高检查质量,开展船舶防污染专项培训,运用“船舶防污染检查清单”,配备燃油快检仪等高科技装备,提高执法人员的履职能力,让防污染检查更“专”一点、更“深”一层。

对于发现涉污违法行为,宜宾海事局坚持发现一起,严处一起,绝不姑息。以6月份为例,宜宾海事局完成行政处罚7件,罚款59000元。平均每起涉污处罚金额超过8000元,单件处罚金额最高达30000元。同时摒弃“以罚代管,罚了不管”的模式,持续跟踪违法行使其之完成整改,加强对违法船舶、船员的教育,让涉污违法没有“下一次”。

一方面形成严打高压态势,另一方面也实施有奖举报机制。宜宾海事局在加强船舶防污染检查的同时,还充分发挥社会监督作用,根据上级要求制定并发布了《宜宾海事局关于长江宜宾段实施船舶污染违法行为举报奖励的通告》,通过张贴宣传海报,向到港船舶发送宣传短信等方式,鼓励举报涉污违法线索,并对船舶形成明确警示,形成全社会共同监管的合力,进一步强化船舶“不敢污”的威慑力。

### 强引导“疏”渠道

“堵住污染物非法排放行为只是第一步,必须坚持堵疏结合,让船舶污染物有处可交,实现船舶污染物应收尽收,才能从根本上解决船舶污染问题。”陈杰介绍说。

宜宾海事局从推进污染物接收设施建设、压实企业接收责任,监控污染物接收、转运、处置入手,有效疏通了船舶污染物上岸渠道。截至7月22日,宜宾海事局辖区共进港船舶422艘次,交付污染物184艘次,比例达44%,近一周交付比例为57%,船舶交付污染物比例稳步提升。

为了让船舶污染物有处可交,宜宾海事局还积极配合宜宾市交通运输局推进港口码头船舶污染接收设施“全覆盖”。数次走访码头单位,从建设方案制定、建设进度跟踪、项目竣工验收等多环节深度参与,确保了长江干线宜宾段全部3个码头按期完成船舶垃圾、生活污水、油污水接收设施建设,彻底结束了长江宜宾段港口码头无法接收船舶污染物的历史。

有了接收设施,就不能让它们“晒太阳”,而是要确保码头单位、靠港船舶充分用起来。宜宾海事局督促港口企业主动向社会公众和船方作出船舶污染物接收的承诺,并设置公告牌主动公告服务承诺、接收联单申请指南等内容;与污染物转运、处置单位签订协议;明确污染物接收流程、建立运行管理制度;做好船舶污染物的接收记录。五个手指握成拳,让企业进一步压实接收责任,实现码头污染物接收规范运行。

在具体实践中,是否真能规范运行?宜宾海事局给出了答案。该局大力推广长江干线船舶水污染物联合监管和信息平台,船舶、码头开始全部使用电子联单交付污染物,依托信息平台实施科技监管,实现船舶污染物接收、转运、处置“全监控”。

“如果船舶长时间未交付污染物,码头污染物接收率明显低于合理值的,我们还会通过平台主动发送提示短信,实施跟踪检查,走访约谈,进一步保障污染物上岸渠道的畅通。”该局一线执法人员告诉记者。

### 立制度“筑”堤坝

织就严丝合缝的“制度网”,形成环环相扣的“责任链”,宜宾海事局坚持以点带面,抓住航运企业这个关键,压实港航企业主体责任,督促企业完善防污染管理制度,用制度筑牢堤坝,切断船员任何可能排放污染的机会。

该局以《水污染防治法》《防治船舶污染内河水域环境管理规定》等法律法规为根本,积极宣传落实《长江海事局关于严控长江干线船舶污染物排放的通告》《长江海事局关于实施船舶封舱管理的通告》,联合宜宾市交通运输局、住建局、生态环保等部门发布《宜宾市船舶污染物接收、转运、处置联合监管制度》《宜宾市推进长江经济带船舶和港口污染突出问题集中整治公告》,建立联合监管工作机制,层层细化明确船舶污染防治要求,让船舶污染防治机制不断完善。

完善制度要求、形成监管合力之后,宜宾海事局还着力推动形成监管部门—企业—船舶—船员的防污染“责任链”,积极走访航运公司,督促指导辖区10家航运建立内部管理与考核机制,从企业层面建立防污染管理制度和涉污违法船舶、船员的责任追究制度,航运企业与船长等主要船员签订责任书78份,将防污染责任进一步落实到了每艘船舶、每名船员身上。



宜宾海事人员查看船上垃圾分类情况。 宜宾海事局供图

## 鼠浪湖矿石中转码头接卸量破1亿吨

# 舟山海事以优质服务助力港口腾飞

□ 全媒体记者 陈俊杰 通讯员 史仲云/文 华志波 沈磊/图



“希纳”轮靠泊舟山鼠浪湖矿石中转码头。

8月10日15点30分,满载40万吨铁矿石的马绍尔群岛籍矿砂船“希纳”轮,在舟山海事局“海巡07342”艇的护航和6艘大马力拖轮的协助下,顺利靠上舟山鼠浪湖矿石中转码头1号泊位,随后开始矿石卸载作业。

据了解,预计经过近三天的紧张作业,该轮所载40万吨铁矿石

将全部卸载完毕,截至8月11日上午,鼠浪湖矿石中转码头矿石累计接卸量已突破1亿吨。舟山海事部门秉持“永远第一艘”的监管理念,围绕“码头适靠、航道适航、船舶适装”的监管要求,严格执行海事监管要求,有力保障鼠浪湖矿石中转码头安全高效运营。

### 创新模式 提升通关便利

为提升政务办理效率,舟山海事局对标“就近跑一次”改革目标,创新推行“互联网+政务服务”模式,开发海事业务网上申报系统,并为行政相对人提供优质服务。目前,鼠浪湖矿石中转码头涉及的主要海事审批业务基本实现网上办理,真正实现了“一次都不跑”的便利。

国际贸易“单一窗口”应用是另一大亮点。2018年以来,舟山海事局在浙江自贸区先行先试,在全国海事系统率先实现国际贸易“单一窗口”标准版运输工具申报全程“无纸化”通关。“与以前相比,现在的通关速度快多了,为我们带来了实实在在的便利。”代理小周介绍,国际贸易“单一窗口”简化了审批流程,取消了44种70余项共计150页左右的纸质材料,帮助代理结束了一座船舶通关手续办理需要定海、岱山、衢山、鼠浪湖四处奔波,口岸单位间来回审批的历史,整体办理时间缩短至2个小时。

### 直面挑战 护航“超级巨轮”

2016年9月,鼠浪湖矿石中转码头迎来开港以来最大的挑战——首艘40万吨矿砂船“远见海”轮试靠泊,这在当时的宁波舟山港史无前例。

谈起三年多前的情景,衢山海巡执法大队执法人员赵怡筠介绍,海事部门直面挑战、积极应对,集全局之力做好“超级巨轮”安全保障准备工作。该局协调多部门提前介入,从前期船舶试靠和大型矿砂船靠泊监管中一点一滴积累经验,巨轮试靠泊前协调召开40万吨散货船靠泊论证报告评审、蛇移门航道40万吨船舶进港通航水深核查等前期论证会,巨轮进靠前又分别召开开船前会、专题协调会、进出港交流组织协调会等,集各

方力量制作形成《“远见海”轮靠泊安全操作手册》,并推出“一船一议”等多项安全举措。

最终,海事部门成功保障巨轮安全靠港。截至目前,在海事部门的持续保障下,鼠浪湖矿石中转码头已安全迎靠40万吨级矿砂船140余艘次。

### 强化监管 优化大型船舶通航环境

步入正轨的鼠浪湖矿石中转码头,铁矿石接卸量迎来井喷式增长。巨轮进港后的海事安全监管同样不断强化。

该局充分发挥船舶交通管理中心(VTS)“千里眼”功能,与大型船舶形成良好互动,加强大型船舶进出港重点时段交通流组织,有力优化大型船舶通航环境。

为持续加强稳泊管理,该局通过港区视频监控系统等信息化平台,与港口企业联合建立远程监控巡查巡查机制,同时高质量开展船舶稳泊检查,最大程度减少油轮断缆、漂移等风险。

“我们在实际监管中不断探索,创新推出了‘四强化’的现场监管方法,海事监管和安全保障水平得到显著提升。”衢山海巡执法大队执法人员王海峰介绍,海事部门在40万吨巨轮常态化到港作业的情况下,提出了“强化与码头、船舶、检测机构等单位的沟通协作”“强化到港船舶技术状况和船员履职能力的把控”“强化作业现场规范化操纵和强化恶劣天气前预警预控”等现场监管法则,对到港外轮逐步实现常态化PSC检查,同时有序推进到港船舶防污染监督检查等各项工作。

此外,该局还积极为码头方提供专业指导,帮助建立和完善各项规章制度,并助力码头产能全面释放,推动实现卸船码头组合靠泊、300米以下船舶全天候靠泊和40万吨船舶同日靠泊等。