

勇闯“深水区” 做好安全治理大文章

——福建海事局推进水上交通安全专项整治三年行动侧记

□ 全媒体记者 王有哲 通讯员 朱升

近日,在福州连江辖区水域,大风掀起的海浪直扑甲板,一艘参与海上非法运输的内河船被海巡艇拦下,两船高低起伏,不停晃动,只见一名海事人员从海巡艇上一跃而起,果断地跳上该艘内河船进行强制拦截,场面惊心动魄,令人震撼。“起早贪黑跑现场,和违法船舶

斗智斗勇,简直是猫和老鼠的真人版。”参与此次执法的一名海事执法人员开玩笑说。

自水上交通安全专项整治三年行动(简称“三年行动”)开展以来,这样的场面总会在福建沿海上演。“要不折不扣落实好三年行动的任务和要求,发挥问题隐患和制度措施‘两

个清单’的指挥棒和风向标作用,对标对表,将各项工作抓实、抓细、抓牢,牢牢守住安全生产底线,牢牢把握人命安全红线。”福建海事局局长徐增福接受记者采访时说。

截至目前,该局共排查各类问题隐患10975个,实现渡口更新改造12个,淘汰老旧客渡船17

艘,推动客渡船抗风等级提升23艘;联合涉海部门开展“雷霆2021”“高渔共治2021”等专项执法行动119次,查处非法“两船”252艘;共实施处罚5028件,处罚金额5056万元,稳步推进556艘脱管船舶整治销号工作……福建海事以雷霆之势,推动水上交通安全专项整治取得实效。

重拳“攻砂” 关口靠前显担当

近年来,海砂需求持续旺盛,非法采运砂船舶数量多、冒险航行风险高、船舶大型化等因素给水上交通安全监管带来极大挑战。

点多、线长、面广,面对这场检验海事治理体系与治理能力的严峻考验,福建海事局结合三年行动,严厉打击截运、过驳海砂船舶违法违规行为,深入排查治理载运海砂船舶安全风险隐患,坚决遏制辖区砂石船事故多发态势,维护辖区安全形势稳定,保障人民群众生命财产安全。

“人民至上、生命至上。我们开展‘攻砂’行动就是要扛起、扛实、扛稳安全监管神圣使命,就是要攻克海砂水上运输的监管难题,就是要坚持法治为先、标本兼治、源头共治,全力打造船舶适航、船员适任的水运安全生态,确保辖区水上安全形势持续稳定。”福建海事局指挥中心主任陈孝武说。

为此,福建海事局推动非法采运砂乱象整治,由福建省常务副省长挂帅,分管公安、海洋的副省长主抓,15家单位建立厅际协调机制,省、市两级组建打砂专班并实体化运转。牵头开展“雷霆2021”专

项行动,在沿海设置10条拦截线和5个重点管控区,联合浙江、广东海事局在浙闽、闽粤交界水域实施连线打击。

“经常在一跑”,是海事人员扎根一线、关口前移的最简练概括。在非法采砂违法行为多发区域,海事人员更是驻点坚守,加强水域弹性巡查,增加夜间巡查、值守、登轮频次和力度,严厉打击各类违法违规行为。三年行动开展以来,福建海事局在漳州龙海、福州连江两个重点水域一次性扣押内河采运砂船170余艘,解决内河船舶规模化聚集盗采的难题。

除此之外,福建海事局还结合辖区实际,推动沿海地市设置14个涉案船舶集中看管点,属地政府支出看管经费1100余万元,解决违法船舶扣押期间安全保障难题;推动省发改委出台《关于涉案海砂价格认定有关事项的通知》,解决对非法采运砂行为定罪量刑难题。

严格监管,顶格处罚。两年来,该局共查处内河船舶605艘次,实施处罚金额4698万元,强制拆除吸砂设备32套;联合海警部门抓获涉案人员1789人,查证涉案海砂1.4亿吨,涉案金额超75亿元。



福州海事局扎实开展打击非法采运海砂“雷霆2021-集中攻坚周”行动。

狠抓落实 把好治理成效关

作为客渡运大省,福建沿海水域岸线长、岛屿多、通航环境复杂、船舶流量大,辖区国际航行邮轮、两岸直航客船、陆岛和岛岛运输客(渡)船等来往频繁,水上出行事关民生福祉。

2020年8月,在福建海事局推动下,由福建省政府公布实行的《福建省渡运管理办法》正式生效,开启了客渡运长效治理的全新篇章。一年多来,这一“先手棋”“突破口”成效如何?

“以三年行动为契机,福建海事局始终坚持把客渡运安全作为海上安全监管和具体落实总体国家安全观的重中之重,不断探索实践,进一步提升客渡运安全管理本质水平,推动辖区客渡运安全监管服务水平再上新台阶。”福建海事局船舶处处长林云山告诉记者。

落实新要求,福建海事局着力打好客渡运安全治理攻坚战,狠抓落实,不断激发新活力,打造新优势。

三年行动开展以来,该局结合船舶救生设备检查、船员安全操作检查等活动,组织各分支局开展交叉式、突击式客渡船现场监督和检查,落实关键性安全设备、开航前自查和船员实操等检查事项,

切实提升客渡运本质安全水平;依托基层综合值班室或动态监管中心,建立了远程监控机制,运用客渡船管理系统、进出港报告系统、AIS、CCTV等信息化系统跟踪客渡船日常运营状态,持续强化信息化系统的科学维保;结合“我为群众办实事”工作要求,各分支局组织辖区船员培训学校开展专班客渡船员培训,有效丰富客渡船员队伍储备……持续涌现的治理举措,为推进客渡运高质量发展,注入了澎湃动力。

奔着问题去,追着问题走。“三年行动开展以来,福建海事局在做好本职工作的同时,还积极稳固以地方政府牵头的多部门齐抓共管综合治理格局,持续推动福建辖区客渡运安全形势持续稳定并稳中向好,奏响水上美好出行的新篇章。”林云山说。

今年以来,该局全面推进第四批适用NSM规则客运船舶及管理公司建立安全管理体系,辖区符合条件的112艘客渡船和21家公司已全部纳入第四批安全管理体系;辖区共新建客渡船9艘,淘汰客渡船14艘,约超一半的渡口配齐基本设施和管理人员……温暖人心的民生答卷,为人民群众的获得感、幸福感、安全感,写下了生动注脚。



海事执法人员对客渡船舶开展开航前安检,保障安全复航。

本版图片由福建海事局提供

科学应变 唱响海上“大风歌”

近日,记者在平海湾海上风电场看到,这里机组如织,海上风电建设正如火如荼地进行着。

福建沿海风能资源优越,发展海上风电产业潜力巨大。目前福建已建在建海上风电场共14个,2021年底并网容量将达到200万千瓦。根据规划,近中期将建设海上风电场22个,使用海域面积1228平方公里,总装机容量达783万千瓦,发展福建沿海海上风电已成趋势。

如何发挥海事效能,保障海上风电场建设与运营安全,促进海上风电产业与航运经济协调发展?聚焦行业发展难点,福建海事局充分认识海上风电发展的体系性、全局性问题,在更高起点、更高层次上推进海上风电有序发展。

“由于海上风电企业大都属陆上风电转型或拓展而来,缺乏海上风电建设经验,对海上各类风险缺乏足够认知。”福建海事局通航处处长陈威告诉记者,该局以三年行动为契机,对海上风电建设过程中的规划、选址、助航标志和防撞设施设置、施工期和运营期监管等关键环节和内容进行了深入研究探索,坚持监管与服务并重,保障风电建设项目稳步有序推进。

今年9月1日,福建海事局发布《海上风电场选址通航安全分析技术指南》2021年修订版。该修订版是在2019年10月实施的《福建海事局海上风电场选址通航安全分析技术指南(试行)》基础上,通过深入的调查研究和全面科学的评估总结,对适



海事执法人员检查海上风电项目。

用的航路类型、航迹带分布宽度保证率的取值、代表船舶长度的确定、风电场与锚地的安全距离等方面进行了修订完善,以更贴合福建沿海通航环境实际。

“总体上,此次修订后的指南更具有实用性、操作性、科学性,对有效指引福建海上风电规划建设,促进海上风电与航运业协调发展具有积极的意义。”陈威说。

坚持需求导向和问题导向,是海事解决方案更精准的前提。三年行动期间,该局还践行“我为群众办实事”的服务宗旨,福建海事局编制完成并公开发布《福建省沿海桥梁桥区水域航行安全指南》(简称

《指南》)。《指南》重点关注辖区船舶通航能力1万吨级(包含1万吨级)以上桥梁、通航密度大的铁路桥、高速公路桥等重点桥梁,主要涵盖厦漳大桥、泉州湾大桥、平潭海峡大桥、平潭海峡公铁大桥等11座桥梁。

“《指南》填补了桥区水域航行船舶所需通航资料的空白。”陈威表示,福建海事局将持续坚持风险分级管控和隐患排查治理双重预防机制,紧盯重点水域、重点船舶、重点时段,不断健全桥梁安全管理责任体系,提高桥区水域通航保障服务水平,让服务有温度,令监管有力度。

创新谋智 拓宽监管“新路径”

“危化品水上运输安全风险高,我们希望选的船不仅基本船况要好,船舶管理还要规范!”近日,福建漳州古雷石化码头有限公司相关负责人告诉记者,自古雷港区开始实施散装液体危险货物货主(码头)高质量选船机制以来,贯穿“船舶、港口、货主”的安全管理链更加牢固,“诚信守法者江海畅行,失信违法者寸步难行”的良好氛围日益浓厚。

三年行动开展以来,福建海事局进一步拓展监管路径,积极探索建立并推广实施了散装液体危险货物货主(码头)高质量选船机制工作。该局对近两年到港的液货船安全技术状况进行摸底调查和统计分析,研究制定了符合辖区实际并具有可操作性的高质量选船技术指标,编制形成了《福建辖区散装液体危险货物货主(码头)高质量选船机制建设推荐指南》,并印发《关于深化运行散装液体危险货物货主(码头)高质量选船机制的通知》,从选船流程、现场检查、保障措施等方面建立了一套较为完善的高质量选船制度。

坚持大胆闯、大胆试、自主改,福建海事一直将创新求精作为全面履行监管服务职责、加快高质量发展的“制胜密码”。

“我们的高质量选船重点突出自主性。”福建海事局危防处处长陈武祥告诉记者,该举措积极引导货主(码头)参照《福建辖区散装液体危险货物货主(码头)高质量



海事执法人员对古雷危化品港区开展巡查。

选船机制建设推荐指南》,结合实际各自制定液货船选船评估标准,对拟租用的船舶进行评估,筛选质量较好的船舶进行承运。

“必须紧紧抓住提升本质安全这一核心,让安全经营成为行业自觉,实现货主(码头)从‘要我选船’到‘我要选船’的观念转变。”陈武祥说,在现场执法中,该局充分利用高质量选船评估结果,针对船舶安全技术状况差、安全管理水平低的船舶实施重点跟踪监管,强化低标准液货船舶违法

违规行为的查处力度,有效督促货主(码头)选择船况好的船舶进行运输。

一张答卷彰显创新活力。推广实施高质量选船机制后,2021年到港液货船安全平均缺陷数为5.97,同比下降8.7%;平均船龄10.9年,降低1.2年。其中,2021年10月份漳州古雷港到港的87艘液货船均达到A类标准,货主(码头)主动择优选取船况好的船舶进行运输的管理预期正逐步显现。

精业兴航 用情办好民生事

2018年11月22日,交通运输部下发了《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则第四批船舶生效的通知》,明确要求,从2021年1月1日起,在直属海事管理机构登记的海船,除客渡船、500总吨以下的散货船和其他货船外,均适用国内安全管理规则。

“总体上,NSM规则第四批公司数量多,但规模小、船舶吨位小,落实通知要求时间紧、任务重。如何指导第四批公司建立安全管理体系,帮助公司解决建立过程中的实际困难,成为海事部门面临的主要课题。”福建海事局安全处处长吴展告诉记者。

为此,在三年行动期间,福建海事局系统谋深做实“我为群众办实事”实践活动,聚焦服务国家战略、优化营商环境等重点领域,深入了解航运公司诉求,立足第四批公司特点,在深入研究国内安全管理规则对公司安全管理要求的基础上,组织开展范例编写工作,努力实现体系文件简单

明了、易于操作的目标。

在《国内航运公司安全管理体系文件(范例2020年版)》(简称《范例》))的基础上,福建海事局组织公司根据2021年以来新生效的规定和要求,对范例进行修改、充实和完善,并得到部海事局的高度重视和大力支持,历时6个月,最终形成范例2021年版。

“新版文件在满足NSM规则所有要素的基础上,实现了‘结构化、文件化、标准化、便捷化’,做到了文件篇幅精简、客观证据精简、台账记录精简等‘三个精简’。”吴展告诉记者,该文件修改内容涉及7个章节、16个修改点,重点在水上交通安全专项整治三年行动、船舶船员新冠肺炎疫情防控、防范商渔船碰撞等方面进行了充实,明确具体要求,同时对外来文件清单进行进一步梳理,删除失效或不适用文件8个,新增3个,更新37个。

志之所趋,无元弗届。在涉及民生的关键领域,福建海事局既持之以恒抓落实,

补短板,持续做好“精装修”,又一心一意谋长远,破难题,克难关,不断取得新突破。

《范例》的成功出台,可为全国运行安全管理体系的2100余家航运公司安全管理体系的建立和完善提供巨大帮助。初步测算,范例仅在全国适用国内安全规则第四批航运公司应用,就可为航运公司节省开支约1.1亿元,产生巨大的经济效益和社会效益,也为海事部门今后规范化、标准化、程序化审核奠定基础。

习近平总书记强调:“人命关天,发展决不能以牺牲人的生命为代价。这必须作为一条不可逾越的红线”。安全是发展的基础和保障,没有安全的发展是不可持续的,建立在发展基础上的安全才更加可靠、更可持续。“我们将始终坚持人民至上、生命至上理念,从讲政治、讲大局的高度,立足海事职责和辖区实际,全力以赴、真抓实干、担当作为推动‘三年行动’落到实处,确保辖区海上安全形势安定稳定,以优异成绩迎接党的二十大胜利召开。”徐增福如是说。