

踔厉奋发 笃行不怠 护航『海上春运路』

全媒体记者 杨柳 通讯员 张宇彤

2022年初,奥密戎克突袭津城,春运工作在疫情中拉开序幕,海上运输服务保障工作局面复杂,形势严峻。

作为承担天津辖区海上巡航执法和应急保障工作的天津东疆海事局海上巡航执法大队,再次自发成立的“蓝海砺舰”党员突击队行动迅速,组织有序,春节期间,开展远程海事监管35艘次,督促问题船舶整改4艘次,护航多艘LNG船舶安全进出港,有效保障了能源和防疫物资运输船舶的高效进出港……

海上秩序“维护兵”

摸排辖区通航环境、船舶分布区域和通航密度等信息,利用“净海卫士”小程序对锚地船舶的AIS相关信息进行远程核查,了解掌握船舶无线电通信秩序,对异常船舶进行排查……

春运伊始,东疆海事局按照上级有关春运、春节、冬奥会等重点时段水上交通安全保障工作要求,护航“海上春运高速路”。令行禁止,“蓝海砺舰”党员突击队也精心组织、周密部署,综合运用雷达监控、水上巡航、空中巡航和电子巡查等手段,进一步强化重点水域巡查。

此外,“蓝海砺舰”党员突击队还联合驻地公安、边检和海警等部门对天津港航道、锚地、港池等重点水域进行联合巡航,对“三无”船、违规海钓船进行专项治理,防范化解重大风险隐患,维护辖区水上通航秩序,保障了春运期间船舶航行作业安全。

LNG运输“护航人”

“海巡0201”,这里是东大沽口交管中心,大沽沙航道229号浮附近有疑似碍航船,请前往核实处置。”“交管中心,这里是‘海巡0201’,229号浮附近水域已清爽”,2月2日,大年初二,东疆海事局海上巡航执法大队收到指令后,快速出发,不到一小时内,就将问题船解决,大沽沙航道内船舶航行丝毫不受影响。

“这样的突发情况是常有的事,我们处理起来已经驾轻就熟了,快速又高效。”东疆海事局海上巡航执法大队高晋红介绍,为了更好地完成海上运输保障任务,他们在一次次的监护中摸索出了“事前研判、事中应对、事后评估”的工作法,切实保障LNG运输船舶安全高效进出港。

今年春运期间,天津疫情叠加雾霾、大风、降雪等恶劣天气,众多不利因素对水上交通运输安全造成较大影响,也对海事监管工作提出了更大挑战。

为做好LNG船舶进出港保障工作,东疆海事局海上巡航执法大队队员有的主动放弃休息时间,有的连续16个昼夜在岗坚守,积极主动克服受疫情影响造成的人员不足的困难,运用电子巡航、CCTV和无人机等多种手段对LNG船舶实现全程跟踪,提前发现并协同现场执法船艇处置航道中的碍航渔船、渔具漂浮物,同时密切保持与交管中心、拖轮公司、气象等部门的联系,确保在恶劣天气中为LNG船舶抢抓“窗口期”,安全靠离泊。

油田安全生产“把关者”

海上油田原油外输作业事关国家海上能源生产运输安全,整个春运期间将有7艘次原油外输作业,原油外输量超过40万吨。

为保障海上原油外输作业安全和国家海上能源运输通道畅通,“蓝海砺舰”党员突击队严格执行疫情防控措施,利用海事协同管理平台大数据和电子巡航相结合的远程信息化手段,通过“非接触式”监管方式核查船舶证书、船舶配员和船舶进出港报告情况,运用水上动态监管平台电子警戒功能,划定外输安全作业区,防止其他船舶误入,督促各作业参与方认真开展作业前评估,落实安全生产主体责任,切实保障海上原油外输作业安全。

同时,“蓝海砺舰”党员突击队还积极利用远程监管手段,对海上石油平台的远距离拖航作业进行监控,在运用电子巡航手段对拖航路线进行巡查,对船舶进出港报告信息和船舶配员情况进行核查的同时,在拖航过程中也对船舶AIS信息进行检查,及时纠正错误信息,确保春节期间海上石油平台拖航安全。

“每一次的高频呼叫,都为航经船只安全驶过;每一次的登轮检查,都为船舶体检把脉;每一次的现场巡航,都为消除辖区风险隐患。”“蓝海砺舰”党员突击队队长马志丹表示:“春节坚守,放下的是对家的思念,担起的是水上交通安全的监管责任,守护的是万家团圆的幸福,值了!”



对比“油指纹”锁定嫌疑船

本报讯(全媒体记者 杨柳 通讯员 周洪洋)2月10日,记者从烟台海事局获悉,该局所属烟台溢油应急技术中心通过“油指纹”分析鉴定,成功协助青岛海事局查处一起胶州湾海域船舶非法排污案件,找到海上漏油“元凶”。

今年1月,青岛胶州湾海域出现多处不明油污,经青岛海事局初步调查,采集了2处海上溢油样品和9条嫌疑船舶的54个油样,送交至烟台海事局烟台溢油应急技术中心进行分析鉴定。

经过烟台溢油应急技术中心技术人员多次分析,最终通过“油指纹”比对,确定海面溢油样品与某污油水接收船货舱油样“油指纹”特征基本一致,成功锁定嫌疑船舶,为案件的进一步调查提供了强有力的证

据支持。近日,借助鉴定结论,青岛海事局已查明不明油污来源,肇事船舶因违反《中华人民共和国海洋环境保护法》,向海洋排放法律禁排污染物,已被依法处罚。

据了解,由于产地、制造、运输等因素的影响,油样品的“油指纹”具有唯一性,通过“油指纹”的比对来锁定海上不明油污来源是目前国际通用技术手段。

烟台海事局烟台溢油应急技术中心是专业从事海上溢油源鉴别的机构,也是全国海事系统唯一获得国家实验室认可和实验室资质认定“双料”证书的机构,其出具的鉴定结论可以在全球50多个国家或地区互认,多年来已为全国300多起海上油污事故提供了精准高效的技术支持。



广西海事严防疫情水上输入

本报讯(全媒体记者 龙巍 张植凡 通讯员 莫卫华)春节期间,广西近1.3万艘内河运输船舶、9万多内河船员回到广西过年,给疫情防控带来一定影响。广西海事局认真贯彻“外防输入、内防反弹”的总方针和“动态清零”的总策略,强化与地方防控指挥部及海关、边检等部门沟通协作,坚持海上巡航,加强海上船舶、人员、货物管控,坚决防范疫情经海上输入。

广西海事局及时组织力量,加强对集中锚泊船舶监管,重点检查停泊位置、值班值守、防火防风等

各项安全措施落实情况。贵港海事局安排执法人员和船艇在重点航段、重点渡口和客流密集区驻点监管,维护通航秩序。广西海事局积极配合广西壮族自治区和百色市疫情防控需要,在严格执行交通“不进不出”管制规定的前提下,2月7日上午,为地方核酸检测医疗队和志愿者服务队车辆在者袍村渡口过渡开辟绿色通道。

与此同时,广西海事部门全力做好北部湾沿海电煤、LNG、LPG等能源物资运输船舶进出港安全保障工作。防城港优先保障春节期

间4艘次共25万吨电煤安全进出港口。北海海事局优质服务1艘LNG船舶安全靠离泊,保障15.7万立方LNG安全运输,船舶在港时间较以往节省10%。

海事部门还积极推进远程监管和现场管控紧密结合。北海海事局实施涉客船舶检查100%,客运公司检查100%,检查缺陷纠正率100%“3个100%”工作举措,加大“北一涸”“北一琼”、环岛游等重点客运航线巡查力度,全方位做好辖区涉客运输安全风险防范。南宁海事局全面完成对辖区一类重点渡口“水上

电子斑马线”的设置工作。制定金鸡岩“祈福节”水上安全专项监管方案,推动地方政府成立了5个临时安全监管和应急响应工作组,为过渡群众筑牢水上安全防线。

春节期间,广西海事局属各单位共出动海巡执法船艇118艘次,出动海巡执法车辆232架次,检查渡口482处、水寨26座、船舶1493艘,查处违法违规行47件次,查处违法船舶44艘,纠正各类缺陷179项,保障了辖区75余万群众水上安全出行,辖区安全形势保持稳定。

洋口港迎来虎年首艘LNG船

本报讯(全媒体记者 黄理慧 通讯员 郝林 许长荣)2月8日18时,载运25.79万立方的LNG船“AL SAMRIYA”(阿尔萨姆利亚)轮缓缓靠泊洋口港中石油LNG码头,成为洋口港2022年接靠的虎年首艘LNG船。

据介绍,“AL SAMRIYA”(阿尔萨姆利亚)轮,马绍尔群岛籍,船长345米,船宽55米,此次装载液化天然气11.33万吨、25.79万方。为保障能源通道畅通,南通海事局精心统筹部署,提前安排LNG船进港准备。南通海上(通州湾)交管中心提前组织,提醒附近船舶加强瞭望,谨慎驾驶,及早采取避让措施。同时,督促船方时刻注意潮汐、水流、风向情况,随时调整缆绳受力,严格按照卸货前船岸协调会的要求落实相关安全措施,确保LNG船在港期间作业安全。

据悉,洋口港中石油LNG接收站位于江苏省南通市如东县,主要接收、储存和气化来自海外的LNG资源。10多年来,这条海上“能源丝绸之路”与“一带一路”沿线20多个国家和地区的LNG资源地建立了通航关系。



阳逻海事志愿者为锚地船员“雪中送炭”

本报讯(通讯员 陈利波 费吉 孙永伟)2月8日,满载着生活物资的海巡艇来到位于武汉阳逻新港水域的李家矶锚地,为锚泊在此十多天的船舶船员送上新春祝福和他们急需的生活物资。

2月7日,武汉迎来了虎年第一场雪,这给在锚地锚泊的船舶带来了许多不便。武汉海事局阳逻海事处组织志愿者开展春运服务“暖冬行动”,为辖区锚地船舶运送生活物资,全力打造平安春运、温馨春运。

2月8日,武汉阳逻海事处龙口海巡执法大队队长陈晶带领“海狮”志愿服务队,爬上梯子,将一袋一袋的生活物资传送到船员手中。陈晶嘱托船员,留足值班人员加强值班,及时接收海事预警信息,密切关注天气和航道水深变化,落实安全、防污染措施,确保安全。“大风大雾等恶劣情况下禁止使用自用艇,必要时可向海事部门求助。”陈晶告诉船员。

图为志愿者将生活物资送到锚泊的船上。

陈利波 摄

货轮广东徐闻海域进水沉没 海上搜救中心紧急协调救助

本报讯(全媒体记者 龙巍 张植凡 通讯员 刘毓林 曹鹏)2月9日上午,一艘货轮在广东湛江徐闻新寮岛对开海域离岸约7海里处进水沉没,船上6名船员落水,情况十分紧急。经广东海上搜救中心紧急协调救助,遇险船员全部获救。

2月9日上午,广东省海上搜救中心接报,9时5分“鸿信838”轮在广东徐闻外罗水道北进口附近海域发现一艘名为“仕泰XXX”的船舶进水沉没,有船员落水,现场风浪较大。

接报后,广东省海上搜救中心立即启动应急预案,核实险情信息,组织协调“鸿信838”轮前往沉船附近水域进行救援,并协调湛江海事、海警、渔政、救助局派出“海巡0925”“中国海警21505”“中国海警21025”“南海救311”

等8艘船艇前往事发水域进行搜寻救助,协调湛江船舶交通管理中心播发航行警告,提醒过往船舶注意救助。

9时45分许,5名船员被“鸿信838”轮救起。10时5分许,海面漂浮的另1名船员被附近一艘渔船救起。至此,遇险船舶的6名船员全部救起,人员安全。13时45分,湛江海事工作人员将渔船上遇险船员安全转移至“海巡0925”船。15时35分,被“鸿信838”轮救起的5名船员安全转移至“海巡0925”。

湛江海事局已协调航标部门在沉船附近设置沉船虚拟标,通知清污船做好清污准备,协调湛江船舶交通管理中心播发航警,提醒过往船舶注意避开沉船水域,事故原因正在调查中。

大型集装箱船主机失控求助 厦门海事启动预案化解险情

本报讯(全媒体记者 王有哲 通讯员 任素仪)2月9日13时49分,在厦门海事局各部门的共同努力下,船长366米的大型集装箱船“CMA CGM OSIRIS”轮,在大马力拖轮“德宏”轮及5艘拖带船协助下成功驶离厦门辖区前往上海进行后续维修。

2月1日大年初一深夜,该轮在航行出港时突发主机失控,向厦门海事局船舶交管中心求助。交管中心立即启动应急预案,对航道进行交通管制,就近协调拖轮紧急备车前往协助,联系附近海通码头提供空档的泊位供紧急停靠,成功化解险情。

为保障拖带作业顺利进行,将港口生产影响降至最低,厦门海事局提前协调组织各方召开通航评估会,合理制定拖带航行计划,科学完善安全保障方案,确保拖带万无一失,同时,保障拖带船、船东持续关注天气、海况变化等情况,提前与目的港各方做好沟通对接,及时报送航行计划并做好

应急锚地的预选等工作。在船舶交通管理中心,厦门海事局组织专业值班员开设护航专窗,利用视频监控系统、船舶自动识别系统等信息平台持续关注该轮离泊、拖带作业情况,发布航行警告等,提醒来往船舶谨慎驾驶,注意避让,并根据辖区航路特点和通航情况,对厦门港航道进行分区分段管制,科学组织交通,最大程度减少对港口生产的影响。在拖带现场,厦门海事局提前派出“海巡0802”进行全程监护,并对航道上的碍航物进行清障,确保拖带船队出港安全。

9日10时许,“CMA CGM OSIRIS”轮在拖轮拖带下成功离泊并沿主航道航行出港。13时49分,“CMA CGM OSIRIS”轮顺利驶离厦门辖区,前往目的港上海。



本报讯(全媒体记者 黄理慧 通讯员 案文彬)船舶参考载货量为950吨,实际装载钢材1198吨。但法院却认定不能证明超载,这是为什么?近日,记者从南京海事法院了解到相关案情。

2018年,金马运业公司承接一单货物,由水路从福建福州运输一批钢材至江苏江阴,公司为涉案货物投保了国内水路货物运输保险综合险。保险条款载明:“运输工具超载、超高、超宽而造成的任何损失和费用,保险公司不负赔偿责任。”

2018年11月,满载货物的船舶途经浙江象山山目岛东南海域时,触碰不明物体,导致船底破损进水,所载部分钢材被海水浸泡受损。金马运业公司向货主赔偿后,要求保险公司承担该损失。

对损失赔还是不赔?双方就事故发生时船舶是否超载产生争议。

保险公司认为,案涉船舶检验证书记载船舶参考载货量为950吨,而事实上船舶装载了1198.58吨钢材,明显超载。因此,对案涉事故产生的损失,保险公司不承担赔偿责任。金马运业公司却认为,事故发生后,海事部门并未认定船舶超载。检验证书上记载的载货量只是参考,不能作为认定是否超载的唯一证据,本案除了要适用法律规定,还应当适用国际载重线公约。

南京海事法院经审理认为,现有证据并不能证明船舶超载,判令保险公司对本次事故承担保险责任。

南京海事法院法官孔玲玲表示,“超载免责”条款效力在本案中并无太大争议,而船舶超载的认定比陆路运输要复杂得多。本案保险条款中并没有对超载进行说明,经向海事部门了解,船舶核定载重线标准是当前船舶安检执法的通行规则。

据了解,船舶超载是指船舶装载后未能保留最小干舷,即船舶的实际排水量超过了核定的满载排水量,而船舶的实际排水量与船舶装载的货物总量并非同一概念,核定的满载排水量与船舶检验证书中记载的参考载重量亦非同一概念。船舶检验证书中记载的参考载重量只针对船舶装载某些货物的质量具有一定的参考作用,并不能作为认定船舶超载的依据。

本案纠纷发生后,原、被告进行了现场试验,经双方确认,涉案船舶装载与事故发生相似重量货物时,船舶并未超过载重线,在此情况下,被告负有证明船舶超载的举证义务。但是,本案事故发生后,海事部门并未认定船舶超载,被告在原告报险后也没有进行调查了解,无证据证实船舶超载。因此,保险公司不存在免责事由,应对原告本次事故承担保险责任。

船舶装载货物超参考标准200多吨 法院为何认定『不能证明超载』