

# 奋力当好先行 打造人民满意海事

张宪 王建华

## 学习贯彻习近平总书记“七一”重要讲话精神

“中国共产党一经诞生,就把为中国人民谋幸福、为中华民族谋复兴确立为自己的初心使命。”

……

习近平总书记“七一”重要讲话在全国直属海事系统引起强烈反响。广大党员纷纷表示,要深入学习贯彻习近平总书记“七一”重要讲话精神,牢记初心使命,弘扬伟大建党精神,践行以人民为中心的发展理念,进一步学党史、悟思想、办实事、开新局,在加快建设交通强国征程中,在实现第二个百年奋斗目标新的“赶考”中,交出优异答卷、作出更大贡献。

## 讲话精神第一时间到基层

7月1日以来,交通运输部海事局党组及时召开直属海事系统视频会议,传达部党组学习贯彻习近平总书记“七一”重要讲话精神有关要求,对全系统抓好学习贯彻工作进行动员部署,要求各级党组织要把学习贯彻习近平总书记“七一”重要讲话精神贯穿党史学习教育始终,引导广大党员干部职工切实把思想和行动统一到习近平总书记“七一”重要讲话精神上来。

各直属海事局、航海保障中心召开动员部署会议,第一时间将有关要求和具体措施传达、落实到每一个支部、每一名党员。

连日来,各级党组织把抓好学习贯彻习近平总书记“七一”重要讲话精神当成一项重大政治任务,层层压紧压实责任,通过中心组学习、“三会一课”、主题党日、青年理论组学习小组等形式,迅速开展学习、解读、宣传和落实工作,掀起了学习热潮。

浙江海事局在政务窗口、海事船艇、执法一线等设立流动收听收看窗口,组织基层干部职工收听收看庆祝中国共产党100周年大会;广东海事局组织辖区停航船舶船员在船上收听收看大会,引导广大船员深入学习;烟台长岛海事处开展“青年夜校”活动,交流、分享学习心得,感悟伟大建党精神……



海事系统党员干部重温入党誓词。

本文图片由 深圳海事局 提供

## 准确把握精神内涵

部海事局党组坚持以上率下、机关带头,专题学习习近平总书记“七一”重要讲话精神,交流学习体会,先学一步、学深一层。

直属海事系统各级党组织通过全面加强组织领导、全覆盖学习培训、全方位宣传宣讲,深刻领会习近平总书记“七一”重要讲话精神的重大意义,深入感悟党在百年奋斗中取得的辉煌历史成就、

铸就的伟大建党精神以及凝结的宝贵丰富经验,积极响应党中央发出的向第二个百年奋斗目标胜利进军的大号。各级党组织就近就近用好身边红色资源,创新自选动作,办好特色课堂。

河北海事局党组书记在北戴河核心水域为秦皇岛海事局、“海巡11”轮、海警等单位现场宣讲,感悟百年党史波澜壮阔,激发奋勇拼搏斗志,保障北戴河海

上安全“三区二线”;南海海事局青年理论组开展“请党放心 强国有我”专题学习,通过习声回响、党史竞答、强国有我等环节,研学“七一”重要讲话,重温青年代表誓词,分享所学所思、所感所悟;北海航海保障中心举办“党史学习教育”读书班,回顾党的辉煌历程、分享学习感悟,号召青年党员要心中有光、脚下有泥、肩上有担子、手上有茧子。

## 学习成效化为生动实践

学习习近平总书记“七一”重要讲话精神,重在实践,贵在落实。

直属海事系统各级党组织坚持学以致用,将学习贯彻成效转化为“我为群众办实事”的实际行动,转化为推进“十四五”规划良好开局强大动力,转化为水上交通安全监管的生动实践,积极推动《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》有关任务落地。

各级党组织始终把“安全是最大的民生工程”牢记在心,全面履职、砥砺奋进,积极投身疫情常态化防控,全力保证水上安全稳定,主动服务经济社会发展;抓实安全监管源头管理,强化部门监管责任和主体责任落实,建立“明规矩

于前、寓严管于中、施重惩于后”的事前事中事后管控链条;支持区域高质量发展,深化京津冀、长三角、粤港澳海事协同合作、融合发展;着力推动新修订《海上交通安全法》实施,出台关于推进法治海事建设的意见,合理布局海事立法框架;坚持把常态化疫情防控和水上交通安全监管工作有机结合,把水运口岸疫情防控各项工作抓实抓细抓落地。

日前,部海事局召开《海上交通安全法》视频宣讲会,部法制司作学习辅导,部署《海上交通安全法》落地落实,推进海事高质量发展;上海海事局召开“水上大交管”工作推进会,讨论、研究东海上交通管理协调中心试点建设初步方案,加快推

进东海上交通管理协调中心试点建设;江苏海事局发布“海易搜”大数据检索平台,便利船舶船员、港航企业、海事工作人员数据汇聚检索,让数据更好地服务海事监管和服务;深圳海事局出台《创建模范机关评价指标体系》,列明深圳海事模范机关建设的各项指标要求,加快模范机关建设。

一百年来,风雨同舟,九万里风鹏正举。以习近平总书记“七一”重要讲话精神为指引,直属海事系统将坚守“航行更安全,水域更清洁”的初心使命,在部海事局“12395”工作思路框架下,努力建设“陆海空天”一体化水上交通运输安全保障体系,推进海事高质量发展,奋力开创海事现代化发展新格局。

## 动态

### 上海水上遇险 将统一由“12395”接警

本报讯 近日,上海市海上搜救中心发布通知,上海市将海上与内河搜救指挥体系合署运行,一年内基本形成统一指挥、各负其责、协调配合、运行高效的水上搜救指挥体系。

据介绍,合署运行后,搜救中心搜救责任区域将包括上海海上搜救责任区和上海市行政区域内的内河通航水域。合署运行应急值班室实行24小时应急值守,通过“12395”水上遇险报警专用电话等渠道面向社会统一接收水上遇险报警信息。2022年3月1日前,市民可以通过“12395”电话和上海市内河水上求救电话“962001”向上海海上搜救中心报告内河水域险情。自2022年3月1日起,“962001”将停止使用。(张京烁)

### 福州海事 PSC 检查官培养基地揭牌

本报讯 近日,福州海事局PSC(港口国监督检查)检查官培养基地在福建华东船厂有限公司正式揭牌启用。

据了解,该基地是福州海事局和华东船厂积极融入“交通强国”发展大局,为长期合作培养海事及船舶科技人才,联合搭建的产学研用一体化融合新平台。福建华东船厂有限公司作为我国东南沿海最主要的修船基地,厂区配套完备的生产设施设备、培训硬件设施和专业技术人才,具有船舶修造科技研究和最新先进技术跟踪应用等优势。

双方在学术交流、海事履约和课题研究、业务培训等方面展开广泛合作,旨在搭建一个以安检员实践、研究、学习、培训和交流的平台,发挥海事业务骨干的示范引领和带头作用,以打造“责任安检、质量安检、智慧安检、阳光安检”的安检品牌为主线,培养一支以专家、业务骨干为主体,具有一定梯次的船舶安全检查员队伍。(方康)

### 新型浮式储卸油船 南通拖带出江

本报讯 近日,在9艘大马力拖轮及南通、常熟、太仓三地海事部门6艘海巡艇的维护下,最大吨位FPSO(海上浮式生产储卸油船)“SEPETIBA”轮缓缓离开码头。

据悉,该船总长341.31米、高85.5米、宽86米、吃水6.8米,拖带船队总长达634米,编队长度再次刷新长江通航历史之最。本次作业系长江江苏段新版船舶定线制规定实施后,首次开展的高难度水上拖带作业。

为保障作业安全,船舶离泊及拖带期间,南通、常熟、太仓三地海事部门加强联动,提前实施临时交通管制,调派海巡艇护航。同时,江苏海事局协调上海海事局、长江江苏段沿线海事部门对下行船舶进行交通流管控,为拖带作业创造了安全的通航环境。(滕永超 都林)

### 北疆海事“津港紫薇花” 开出首份不予处罚决定书

本报讯 近日,北疆海事局“津港紫薇花”团队结合案件事实,经过严格程序,在合法合规的前提下,开出了首份《海事不予行政处罚决定书》。

据了解,该团队在日常开箱检查中发现,装有危险货物的某可移动罐柜未按规定张贴海洋污染物标记。经进一步调查发现,罐柜张贴了印有含海洋污染物标记的货物资料说明,集装箱装箱现场检查员未张贴复核国际公约要求的海洋污染物标记,检查员当场进行了正确张贴,未造成危害后果。团队执法人员本着依法行政、执法为民的原则,认真研究该违章行为的性质,认为情节比较轻微,且经执法人员指出后,当事人当场予以纠正,未造成危害后果,符合免于处罚的相关规定,决定对当事人不予行政处罚。

下一步,团队将在依法行政的前提下,更好保障公民正当合法权益,真正打造天津港集装箱危险货物监管和服务的“微笑天使”。(吴越)

### 大连多部门 联合宣讲水上安全知识

本报讯 近日,北海航海保障中心大连通信中心分别联合大连海事局交管中心、大连市中山区海港社区,赴大连市开发区西山小学、中山区海港幼儿园开展水上安全知识进校园活动。

活动中,工作人员通过生动有趣的动画短片和图文并茂的PPT,形象地向师生普及了水上交通常识、乘船出行安全、海上通信等知识,并围绕讲课内容安排了有奖知识竞答环节。同时,针对近期未成年人溺水事件多发现状,授课人员着重讲解了防溺水和水上自救施救知识,现场演示救生衣穿着技巧。

此前,该中心专门制作了水上交通安全知识专题教育视频和动画短片,以“线上直播教育”的方式,在金山区第三幼儿园开展特殊形式的水上安全知识进校园活动,努力实现水上交通安全教育“无时不有,无处不在”。(姬科)

# 海上快速消失的神秘黑影

## 以案为鉴 打造本质安全

1月3日,新年伊始。一艘载有8名渔民的“桂钦渔2XX”渔船在海上实施拖网捕捞作业。

53岁的“船长”赵某,自认没有什么摆不平的风浪;“大副”符某,也自诩有20多年“驾龄”,对这片渔场甚为熟悉。加上几名意气风发的年轻人组队,这支捕捞队伍对完成此次任务信心满满。

他们万万没有想到,就是在这个平静而明媚的清晨,厄运悄然而至,将渔船以及船上7条鲜活的生命埋葬在了南海之上。

## 事故

### 两船相撞7人失踪

新年第一天,“船长”赵某带着7名渔民,从江门台山沙堤渔港出发驶往南海海域捕鱼。第二天天刚蒙蒙亮,他便吩咐渔民们开始下网,期待着新年好兆头。

1月3日1时30分,几波捕捞作业后的渔民倍感劳累,在船舱里酣睡着,等待下一波渔获。因捕捞顺利而情绪高涨的符某,宵夜时酣畅地喝了2两白酒,随后去驾驶台接替船长,一切都与往常一样。

5时5分许,符某驾驶驶至香港岛以南85海里处时,打着瞌睡的他突然瞥见:一道黑影出现在渔船上方!他一激灵地从驾驶座椅上弹起来,马上向左回头看去,一艘大

船出现在渔船左舷船艏住后一点的位置!

“要撞船了!要撞船了!”符某试图叫醒船舱里酣睡的其他人,然而一切都为时已晚,几秒钟后,大船与渔船相撞!渔船翻沉……随即,渔船和船上8人被茫茫大海吞噬。

当符某人水后浮出海面时,眼前除了浮出水面的渔船船头,再没有发现任何活动的迹象,那个巨大的黑影,早已不见踪影。

1月3日约11时,符某被附近的一艘钓鱼船救起,成为这起事故唯一获救渔民。

## 谜团

### 大海捞针找线索

从被撞翻沉,仅仅几秒钟,7条生命被吞噬。该从何下手找到这一诡秘的黑影?获悉渔船沉没事故信息后,广东海事局随即开展了肇事船排查工作。

没有线索,那就以大海捞针的劲头开始找线索!

事发水域过往商船数量多、范围大,且事故地点距离陆地较远,排查后并没有发现险情水域在险情发生时时段有航经商船的AIS信号。排查组又通过船舶远程跟踪识别系统(LRIT)查询渔船遇险水域航经商船情况,也没有任何发现。

困难一重又一重。

1月4日上午,排查组了解到靠近渔船遇险地点最近的中海油番禺钻井平台安装了AIS,便迅速联系请求协助。通过回放事故发生时段AIS记录,查询到一条日本籍散货船“G”轮曾航经渔船遇险地点附近。然而,经过进一步比对“G”轮AIS信号时间

信息,发现该轮航经时事故早已发生,排查再度陷入僵局。

当天晚上,调查组通过中国交通通信信息中心获取卫星AIS数据,终于排查到一艘在事故发生时经过该水域的船舶,即巴拿马籍散货船“D”轮。该轮从东莞沙角电厂码头空载驶往印尼,遇险渔船5时5分最后一个北斗卫星船位与“D”轮5时5分时的船位基本重合!

排查组立即通过代理调取了该轮航海日志,要求该轮在印尼装货港对船舶指定部位拍照,并通过远程询问等方式获取部分证据,初步推断其为肇事船舶。

## 真相

### 两船均疏于瞭望

锁定嫌疑船舶后,广东海事局正式成立“南海1·3”事故调查组,广西壮族自治区农业农村厅也派员参与。

当“D”轮返航至钦州港后,调查组立即提取了该轮的ECDIS记录并开展了现场勘验,将油漆样品送相关实验室鉴定比对。通过回放“D”轮的ECDIS记录,调查组发现关键线索:“D”轮在1月3日约5时2分,船首存在向左转向情况,并在6分钟后逐渐向右恢复;5时5分15秒至5时5分43秒,该轮航速在约30秒钟内由11.3节明显下降至9.9节,此后航速又逐渐恢复,5时8分恢复至11.0节。

突然转向和突然降速,成为了最大疑点。调查组马上调取其航行计划,此次突然转向与计划明显不符,排除了船舶按计划转

向造成航向改变的可能;同时,根据该轮车钟记录,该轮于1月2日23时定速,此后保持定速航行,该轮在该时段没有车钟变化记录,排除因用车导致航速变化,因此推断出该减速或由碰撞造成。

通过现场勘验发现,该轮船首有较为新鲜的痕迹,是与其他物体碰撞或触碰造成的。该痕迹位于船首正中,高度与渔船水上高度基本吻合。

经调查可以推断,碰撞发生前,“D”轮值班驾驶员发现了正在其船首偏右位置并不断逼近的“桂钦渔2XX”渔船后,采取了转向避让行动。碰撞前,渔船开启了探照灯,渔船灯光明亮;碰撞发生后,渔船沉没,渔船灯光熄灭,且碰撞导致“D”轮速度下降,都可以断定“D”轮值班驾驶员知道本船与渔船发生了碰撞,但没有采取救助渔船船员、报告海上搜救部门等行动,可以定性为肇事逃逸。

调查组最终认定:两船碰撞发生在中国南海海域,适用《1972年国际海上避碰规则》;事故直接原因是两船均疏于瞭望,没有及早发现危险,其中,“D”轮作为让路船未采取让路行动,导致紧迫局面形成是事故发生的主要原因,应承担主要责任,值班驾驶员大副L是事故主要责任人;“桂钦渔2XX”渔船应负事故次要责任,值班驾驶员符某是事故次要责任人。

同时,调查组对相关责任人提出了处理意见和相应安全管理建议。

本文内容由 广东海事局安全管理处 提供