天津南疆海事建章立制保长效

开创水上交通综合治理新局面

□ 全媒记者 杨柳 通讯员 钮战英 张浩

形成“12345”工作体系，研发海上石油平台污染危害性货物监管系统，狠抓风险防控工作……自水上交通安全专项整治三年行动开展以来，天津南疆海事局围绕固根基、补短板、强弱项，全面推进水上交通安全专项整治三年行动，一系列先进经验与优秀做法先后落地生根、开花结果！

思路破题 攻治理体系之坚

南疆海事局坐落于天津港南北两翼的中心位置，港区现有64个泊位，358个液货储罐，375万立方仓储容积，周转着港区亿吨级的年吞吐量，监管“大港区、大公司、大船舶、大数据”特点显著。

2020年6月，为根除制约水上交通安全形势稳定的顽症痼疾，全面推进水上交通安全治理体系和治理能力现代化，水上交通安全专项整治三年行动全面启动。南疆海事局结合辖区特点，对水上交通安全专项整治三年行动实施进行部署动员，全力防风险、除隐患、遏事故，并于2021年年初，充分总结经验，凝练形成水上交通安全专项整治三年行动“12345”工作思路，总体引领工作推进——

“1”即编制水上交通安全工作部署“一张图”。南疆海事局将年度重点工作及各专项活动任务要求纳入水上交通安全专项整治三年行动“路线图”，做好各项任务的细化分解，“挂图作战”，分阶段、分层级逐步推进，确保各项工作落实有序、有力、有效。

“2”即科学制定问题隐患和制度措施“两清单”。深入排查辖区水上交通安全领域存在的系统性、区域性问题隐患，把制定落实问题隐患清单和制度措施“两个清单”贯穿水上交通安全专项整治三年行动始终，切实发挥“两个清单”的指挥棒和风向标作用。

“3”即把握水上交通安全综合治理“三坚持”。坚持统一思想、坚持问题导向、坚持协同共治，不折不扣落实好各项海事监管部署。

“4”即明确水上交通安全管理“四个着力点”——“风险防控”做加法、“挂图作战”做减法、“两化一制”做乘法、“隐患治理”做除法，促进三年行动向纵深推进。

“5”即念好水上交通安全风险防控快、精、融、实、动“五字诀”，通过快速部署、精心立制、外部单位融合、落实“双驱动”、动态评估举措，保障风险可防可控。

“‘12345’工作思路的提出，奠定了南疆海事局水上交通安全综合治理工作理念。”南疆海事局局长高利军表示，依托该工作思路，南疆海事局在运行中不断充实完善相关工作举措，固化工作经验，将“12345”工作思路升级为水上交通安全综合治理“12345”工作体系。

源头管理 克风险防控之难

2021年4月1日下午，南疆海事局主要领导收看2021年交通运输部安委会第二次全体会议和2021年天津海事局安委会第二次会议，当天组织召开推进部署会议，第二天上午，南疆海事局组织分管航运公司召开安全工作宣贯视频会，深入宣贯水上运输和渔业船舶安全风险防控工作等相关工作要求……这是南疆海事局落实“12345”工作体系落实到位的一个缩影。

安全工作，防胜于救。南疆海事局辖区目前有9个重大风险、2个一般风险。

扎实推进水上交通安全专项整治三年行动，南疆海事局以“12345”工作体系中的水上交通安全风险防控快、精、融、实、动“五字诀”为抓手，将安全防控工作抓到要处、落到实处、做到细处。

南疆海事局综合业务处处长于军民告诉记者，快、精、融、实、动分别对应着不同要求，其中，“快”指快速部署、快速宣贯、快速推进，“精”指精心立制、精细研究、精准施策，“融”指外部单位融合、海事航保融合、应急管理融合，“实”指落实“双驱动”、压实“双责任”、抓实“双预防”，“动”指动态评估、动态监控、动态跟踪。

“通过狠抓这五个要素，推动形成系统性、整体性、协同性的水上交通安全综合治理格局，统筹做好水上交通安全监管类重大风险防范化解工作。”于军民说。

同时，南疆海事局还深入研判水上交通安全综合管理工作形势，不断推进水上交通安全领域理论创新，形成“加减乘除清单”水上交通安全综合管理工作法——

“风险防控”做加法，以“风险清单”狠抓预防，制定了包括重大风险、一般风险和相应防控举措的“加清单”，针对安全风险共制定155条防控措施。

“挂图作战”做减法，以“任务清单”全面落实，制定了包括整治目标、主要任务、完成时限在内的“减清单”，共确定了25项重点任务，60项具体工作内容和116项具体实施举措，截至目前，已完成或取得阶段性成果75项，常态化开展工作41项。

“两化一制”做乘法，以“项目清单”，聚焦成效制定“乘清单”，推动执法效能提升工程、PSC业务筑基工程、航运公司安全管理质量提升工程等项目落地开花。

“隐患治理”做除法，以“问题清单”闭环管理，科学制定“除清单”，自三年行动开展以来共排查辖区一般问题隐患2529项，重大问题隐患0项，已整改2529项，整改率100%。

开拓进取 填行业治理空白

在优化工作流程、完善工作机制的同时，南疆海事局也在积极创新研发，“12345”工作思路、工作模式下，南疆海事局在科技创新上，也取得了不菲成绩。

“你们推的那个系统，使用效果很好，上次我们一个集装箱找不到了，就是通过系统找回来的，后期我们计划根据自己的生产任务和生产安排，逐步增加使用量。”6月24日，南疆海事局收集基于北斗与物联网技术的海上石油平台污染危害性货物监管系统反馈时，中海油田服务股份有限公司安全主管高兴地说。

2021年至今，南疆海事局辖区危险货物累计报告23590万吨；其中，进港货物11764万吨，出港货物10741万吨，中转货物43.2万吨，过境货物1042万吨；包装形式上，散装货物23581万吨，包装货物9.1万吨；归属内贸货物10928万吨，外贸货物12662万吨。散装危险货物中，固体散货20329万吨，散装化学品90.4万吨，液化天然气383万吨，散装油类2788万吨。船载危险品管理涉及范围广、影响范围大、监管难度大，稍有不慎造成泄漏，将对海洋环境造成难以估量的损失。

但船载危险货物一旦离港，对其在航行中的监管只能鞭长莫及。为解决船载危险货物运输监管问题，让“船舶航行到哪里，海事服务保障就跟进到那里”，南疆海事局联合科研单位，借助北斗定位技术，共同研究推出了基于北斗与物联网技术的海上石油平台污染危害性货物监管系统，通过数据共享和协同管理，实现了对危险品当前状态、位置以及历史轨迹的实时监测，填补了业内空白。

“直白地说，这套系统能让企业跟执法人员，知道货物在哪里，哪个经纬度，实现了危险品运输过程中的跟踪，能随时查看危险品的实时位置了，不再像之前那样，船到了之后才能知道情况，能更好地开展预防应急工作。”南疆海事局危防中心副主任齐剑虎解释说。

此前，为解决船舶载运海上平台危险货物过程中遇到的危险货物种类多、数量杂、码头人员和船舶对于海上平台危险货物管理和操作难度大等问题，南疆海事局与中海油天津化工研究院合作，共同开发船舶载运危险货物查询软件，码头人员、船舶人员、海上平台人员和海事执法人员只要扫描二维码即刻调取云端数据，就可查看所载运危险货物的全部信息（名称、性状、特点、注意事项等）。

船舶载运危险货物查询软件与海上石油平台污染危害性货物监管系统相辅相成，可以有效避免船载危险品在装载和运输中的各个环节变成信息孤岛，理论上形成海上平台船载危险货物的全链条管理，实现对海上石油平台污染危害性货物持续不间断监管。实现“船舶航行到哪里，海事服务保障就跟进到那里。”齐剑虎告诉记者，他们开发的这个项目，在环渤海海域乃至我国整个沿海海域具有一定的推广价值，有助于进一步提升船载危险品管理的规范化和智能化水平，为建设“陆海空天”一体化水上交通运输安全保障体系具有一定的推动作用。

目前，南疆海事局已安装北斗通信基站2套，安装北斗监管终端6套，系统在蓬勃作业公司11个海上作业平台、2个陆地处理厂、2个作业码头投入使用，南疆海事局北斗监管新模式已初具规模……

最美搜救人候选人风采

郭建红：危难之中护安澜

□ 通讯员 刘浩立 刘继波

舟山海域点多、线长、面广，是交通运输部确定的全国“六区一线”重点管理水域。守护这方海域安澜，是每一名舟山海事人的神圣职责。他们，持续构建应急处置体系，不断凝聚救危扶难的磅礴伟力，在千钧一发的危难时刻，筑牢海上交通安全最后一道堤坝。

这其中，少不了舟山沈家门海事处副处长郭建红的身影。作为一名曾经的远洋船长，郭建红是舟山海事局海上搜救领域的“领军人才”，专业素养扎实，实战经验丰富。他以一颗赤诚初心，常年奋战在海上应急救助第一线，多次组织和参与辖区重大海上搜救行动，海上交通安全、海洋经济发展的军功章上，有他的一份功劳。

大难时彰显英雄本色

2020年4月11日，正值大潮汛，海上出现9级大风、5级大浪并伴有暴雨。宁波籍油船“宁大10”轮在舟山登步岛附近海域触礁搁浅，船上7名船员经全力救助全部安全转移。但随后，“宁大10”轮因严重进水沉没，一场沉船和溢油处置攻坚战随即打响。

作为现场指挥的郭建红，在随后30余天的应急处置中，全程参与、坚守岗位、连续奋战，确定了“防、控、清、抽”总体策略，克服气象、海况、技术等种种不利影响，先后组织协调333艘次清污船、163艘次打捞作业及辅助船，开展沉船排摸堵漏、海面布控回收、水下开孔抽油等工作，成功实施了浙江省首次30米水深海底抽油，共计回收溢油约340.5吨，不仅保障了后续海上交通安全，还保护了海洋生态环境。

险情，总是不期而至，必须时刻做好准备！

今年5月25日下午，在舟山马峙锚地锚泊的油船“瑞运25”轮突发火灾事故，船上9名船员遇险。

郭建红第一时间带领应急处置突击队，冒着巨大的风险，迅速赶赴事发水域，成功将船上9名船员安全转移至海巡艇上。

随后，作为现场指挥，他又协调海事、海警、消防、社会救助等多方力量，组织海巡艇、拖轮、消防拖轮、综合应急船等10余艘船艇，妥善有序开展事发水域安全警戒、事故船灭火等处置工作。当晚，事故船火灾被成功扑灭，未发生爆炸、溢油等次生事故。

参加海事工作十余年来，像这样惊心动魄的救援现场，郭建红已经历了不下数十次。“浙岭渔28916”触礁搁浅13人被困、“惠丰9289”船体进水4人遇险、“浙瑞渔12122”浓雾中与他船碰撞船体进水11人被困、“宁连海1206”沉没4人落水、“浙路渔88897”与一货船碰撞4人落水……

面对急难险重的海上搜救任务，他十几年如一日地战斗在海上搜救前线，以临危不惧的勇气、舍生忘死的情怀、不负人民的担当，为保障人民生命财产安全和海洋清洁作出了重要贡献。仅2019年以来，他共组织或参与海上搜救行动51次，成功救助遇险船舶35艘次、遇险人员237人。

硬仗中更显责任担当

强风、暴雨、高潮位“三碰头”！

今年第6号强台风“烟花”在舟山普陀沿海登陆，成为新中国成立以来直接登陆舟山的第4个台风，郭建红所在的沈家门海事处辖区正面遭受袭击。

面对“烟花”，他发扬连续作战、顽强拼搏的精神，连续4天4夜坚守在海事处值班室。电话提醒、盯屏值守、现场应急处置，他都亲力亲为，没有一刻松懈。哪怕熬红了双眼，喊哑了嗓子，都还是继续坚持。

7月24日晚20时，“烟花”正面来袭，值班员在远程监控时发现，锚泊于鲁家峙南侧水域的“纬集6号”疑似走锚。当时沿海风力最大已达15级，海巡艇无法出动，怎么办？郭建红向上级汇报后，紧急协调拖轮赶赴现场开展救助。考虑到“纬集6号”锚链过短，多次发生走锚，他果断调整救助计划，指令拖轮拖带“纬集6号”至码头靠泊避台。

一起险情得到妥善解决，但这只是郭建红防抗台风“烟花”的一个缩影。其间，他科学指挥处置船舶走锚、断缆等险情10起，紧急协调拖轮将偏远海岛1名脑梗老人安全运送至本岛医院进行救治，实现了“烟花”过境期间“零沉船、零伤亡”目标，打赢了这场防台救援的硬仗！

面对险情冲锋在前，面对艰险奋战在先，能打硬仗、善打硬仗，是这位海事人身上的标签。每次海上突发事件、急难险重任务，他都会主动要求奔赴一线，身先士卒靠前指挥，以实际行动传递信心和力量。在多次防抗台风、寒潮大风面前，他都带头冲在一线，带头清除隐患、带头救危扶难、带头疏港护航。

此外，在G20杭州峰会海上安保维稳等重大任务面前，他严格按要求做好重点船舶信息排查，带头开展现场巡航巡查和船舶安全检查，同时压实航运企业安全生产主体责任，有效遏制海上安全与防污染不稳定因素，切实维护辖区安全形势持续稳定。

发展上贡献“蓝色智慧”

舟山是海洋大市，海域面积大大超过城市陆域面积。“海上宁”则“舟山宁”。

郭建红深谙此理。海上搜救是海上交通安全的最后一道堤坝，更是一项突发性、业务性、综合性很强的工作，需要现场指挥者具备专业的海上知识、丰富的搜救经验、果决的临场判断。他在海事工作岗位上，充分加强理论实践，坚持在学中干、在干中学，不断增强适应航海新发展的搜救本领。

海上搜救不仅需要海事、救捞等专业力量，更需要其他涉海单位和社会志愿队伍广泛参与，完善海上搜救机制、加强搜救多方协同。他积极发挥自身优势，为海上搜救和安全监管提供“蓝色智慧”。任职沈家门海事处副处长以来，他全面推进普陀区各涉海单位海上救助资源整合协同，建立健全信息互通、船艇互享、队伍共建、优势互补的协作机制。鼓励普陀东极海运有限公司、万邦永跃船厂为代表的辖区涉海企业积极参加海上应急抢险常备队伍，安排通航专家对民间救助力量进行海上人命救助培训，常态化开展应急队伍、船艇联勤联训联调和海上搜救及溢油应急演习，区域海上搜救能力持续提升。

他还推动地方统筹设立海上应急救援基金，并出台《海岛医疗包船应急联动实施方案》，大力扶持海岛应急医疗包船机制，对海岛伤病患者夜间包船开辟绿色通道。特别是在台风、寒潮大风等恶劣天气影响期间，客船停航避风，岛际交通停滞，他都会提前联系协调辖区内锚泊的大马力拖轮作为应急拖轮，分布在辖区重点水域附近值守，以便于在紧急情况下最大程度保障人民群众生命财产安全。

自2017年以来，郭建红所在的沈家门海事处共协调出动应急医疗救助船舶200余次，成功救助急重病人超过200人。目前，海岛医疗应急救助救助机制日渐完善，深入人心，已经发展成为舟山群岛新区最具特色的惠民政策之一，为海岛居民成功打造海上生命通道。

青岛海事法院组织多轮协商调解

渔船买卖合同纠纷终于化解

本报讯（全媒记者 杨柳 通讯员 周洁 薛稳山）记者12月13日从青岛海事法院获悉，经过多轮调解，该院于近日成功化解一起棘手的渔船买卖合同纠纷案。

2019年7月，孟某和管某达成渔船买卖协议，约定管某将“鲁青渔7XX6X”号渔船以12万元卖给孟某，同时明确管某负有协助孟某办理船舶年审的义务。可在今年初，管某明确表示不再履行该义务，在此情况下，孟某向青岛海事法院提起诉讼，要求解除合同并主张管某赔偿损失。

记者了解到，提起诉讼之前，双方曾经进行协商，但未能达成一致，而且双方在协商过程中，还曾发生过激烈的言语和肢体冲突，让该案变得较为棘手。

青岛海事法院承办法官分析认为，孟某返还渔船、管某返还购船款，并扣除已经使用年限的折旧的解决方案，是双方利益最大化的解决方式。经多轮调解，双方最终同意协议解除渔船买卖合同，并对折旧金额达成一致。

现场能否顺利完成涉案渔船的交接是本案纠纷能否最终成功化解的关键。青岛海事法院承办法官表示，由于涉案渔船在第三方处实际经营使用，双方对船舶现状都不了解，对船舶属具的种类、数量仍有争议。为了确保交接过程顺利，青岛海事法院制定了完备的交接方案，并结合双方当事人的性别，协调法警支队专门派出了包括女法警在内的警力配合监督双方的船舶交接。

在交接过程中，经营使用渔船的第三方以及孟某、管某对船况、船舶属具质量、渔网数量等发生争执，场面一度出现混乱。现场法警妥善应对，有力管控了局面。最终，双方就船舶现状完成交接并签署了相关文件，案件最终得以顺利解决。

日前，连云港墟沟海事处联合海关在运往加纳的集装箱内查获私自夹带的危险品。据查，该集装箱内夹带200瓶石油醚，6桶油漆，2个蓄电池等。石油醚闪点小，属于易燃易爆物品，一旦在运输过程中发生碰撞或挤压极易发生起火爆炸，后果不堪设想。目前，此案正在进一步调查处理中。

图为海事执法人员查出集装箱中夹带的危险品。 陈杰 摄

厦门同安海事开展客渡船集中安检

本报讯（全媒记者 王有哲）12月13日，厦门同安海事处结合2022年春运客运船舶集中安全检查专项以及救生衣集中检查活动的要求，集中开展辖区客渡船集中安检行动。

行动期间，同安海事处重点核对客渡船救生衣配备数量、配件、标识、船检型式认可以及船员救生、消防等设备操作能力，并将检查范围扩大至辖区项目部所属的交通船。针对近期海上大风天气持续，且大嶝机场项目船舶施工区域与客渡船航线交叉航行的情况，同安海事处加大电子巡查和渡口巡查次数，加强客渡船航行动态监管。

截至目前，该处共检查客渡船13艘次，发现缺陷28项，施工项目部交通船8艘次，发现缺陷10项。下一步，同安海事处将持续开展客渡船集中安检工作，跟踪缺陷整改情况，进一步提高辖区客渡船和交通船驾驶员安全意识，维护辖区水上交通安全形势稳定。