

砂石运输船舶安全管理现状及对策分析

作者:徐家乐 周柏昌 杨银奇 来源:中国水运杂志 日期:2009年03月19日 点击:

随着社会经济的迅猛发展,填海围垦筑港、道路建设以及房地产的开发对建筑用砂的需求量迅速增加,使得采砂和运砂行业随之蓬勃发展起来,砂石运输船舶(下简称“砂船”)安全问题也变得日益严峻。近年来,各类采、运砂船事故不断,既造成人身财产重大损失,又影响了海上主要航路的安全畅通,对重点船舶和大型船舶航行安全带来很大影响。砂船问题已成为水上交通安全的一大隐患,砂船的安全监管也是摆在我们面前亟待解决的问题。

砂船安全管理问题分析

1. 恶性竞争和一船“三个吨位”等原因造成运砂船超载现象严重

运砂船超载问题由来已久,有一定的客观性和复杂性,主要原因如下:

一是近年来,随着我国个体航运的迅速发展,大量新造砂石船舶涌入运输市场,使得砂石运输市场竞争激烈。少量小型运砂船为了经济利益,冒险超载,从中获取了额外的非法利润,进而大批砂船效仿,也加入到超载行列中来。大量运砂船的超载,扰乱了水运市场的正常秩序,导致水运市场的恶性竞争,并发展到“不超载,不赚钱”的地步。

二是长期以来,各处采砂活动基本处于无序状态,非法开采、恶劣竞争为砂船超载提供了条件,形成了一船“三个吨位”:船检核定的参考载货吨、吸砂船对运砂船丈量吨、运砂船卖给砂场的实际装砂吨,且“三个吨位”呈梯形上升,而装砂点是按照吸砂船对运砂船的丈量吨来装载的,所以就导致了許多运砂船超载。

2. 砂船监管难度大

点多面广,监管范围大。运砂船流动性强,停靠装卸砂时间短,大部分时间在海上航行,海事监管工作量大,不可避免存在监管盲区,因此,许多砂船及船东认为有机可乘,纷纷加入非法采砂、超载、逃避签证等违章的行列。

执法力量相对不足,监管手段比较落后。目前在采砂点、砂石装卸点以及重点水域普遍缺少CCTV监控系统、安全信息员等多种监控手段,导致船舶动态信息不能及时获得,尤其是边远地区和节假日、夜间,容易存在管理盲区。凭海事部门现有的人员和设备进行监管是远远不够的。

船舶分散经营导致安全管理失控。运砂船大多数是个体私营船舶,处于分散经营状态,即使有一些船舶挂靠航运企业,他们之间也是一种松散的结合形式,企业对这些砂船不能进行有效制约。再加上这些企业相关管理经验不足,砂船船东对企业的指示或要求置若罔闻,导致企业对砂船的管理处于失控状态,安全管理措施和责任无法落实。

3. 采砂审批协调存在不足,采砂区标示不明确

以前辖区砂石开采由水利、国土资源、海事等部门各自审批,缺乏足够的协调,有些采砂区的审批未征求海事部门的意见,以致在审批过程中没有考虑采砂生产对通航环境的影响,有时候甚至将对船舶航行安全影响较大的区域批准为采砂区。

同时,由于对部分采砂区域的范围未设置水上标志标示,部分采砂船在采砂区附近随意开采,造成实际采砂位置与审批的不一致,侵占航道滥采乱挖的情况也比比皆是。

4. 地方经济建设对砂石的需求与海事部门砂船整治的不协调

目前存在问题的砂船如此之多，如果海事部门采取责令停产、拆解船舶等强制措施，势必会造成大部分砂船停止生产，市场上砂石供应量就会大幅度减少，供不应求，从而导致地方基础设施建设无法正常进行。但是，如果海事部门不采取一些严厉的强制措施，对许多砂船船东就不能产生较大的威慑力，有些严重的违法、违章行为就无法根本解决。

5. 船舶自身原因分析

船舶证书不合格的原因分析。①许多砂船在滩涂建造，或者用老旧船改造，质量低劣，不能通过船检部门检验，所以砂船船东干脆不申请检验，不申请办理船舶证书，直接投入营运。②砂船私自买卖的存在，特别是从外地买入的砂船，由于缺少船舶档案等，造成在本地无法登记。③有的砂船本来有船舶证书，但是需要换证的时候不重视，造成船舶证书失效。

船舶状况差的原因分析。船东为了节约，所设计建造的砂船一般比较简陋，设计时往往要求设计人员在满足规范要求的前提下，尽量少取结构件的裕度，能省则省。同时由于砂船建造技术含量不高、造价较低等原因，它们一般都是在小型或技术力量相对薄弱的船厂建造，有的则是在滩涂上造船，所以很多砂船刚下水时船况就比较差。

船舶投入营运后，由于船东对船舶设备的日常维护不重视，船员的素质较低，责任心不强，对设备的操作不当，导致船舶船体腐蚀严重，机械设备老化、损坏，而船东又舍不得花钱进行修理或更新，使得船舶状况越来越差。

船舶配员不足、船员不适任的原因分析。①市场上砂船可招聘的持证船员数量太少。②受落后的家庭式和合伙式的经营管理理念制约，船东资金投入少。③许多砂船从业人员受资历和文化水平限制难以参加培训。而造成砂船船员不适任的原因，主要有：①船员来源混杂，素质不高。②船员安全生产意识淡薄。③配员不足导致疲劳驾驶。

加强砂船舶安全管理的思路与对策

通过对本辖区砂船安全管理的现状及原因分析，我们认为，虽然砂船安全管理中的矛盾错综复杂，做好砂船安全管理工作困难重重，但是砂船安全问题的解决还是有章可循。主要对策如下：

1. 加强宣传教育

充分发挥新闻媒体的作用，通过报纸、电视、电台等媒体和编发宣传资料、上门走访、召开专题会议等形式，大力宣传砂船安全管理的意义，扩大社会影响，营造浓厚的社会氛围，通过宣传报道促进砂船的安全管理活动。在进行专项整治活动的同时，也应该邀请新闻记者参与活动的报道，借助新闻媒体，向社会广泛宣传砂船安全问题的严重性、造成的社会危害，表明海事和政府部门整治砂船问题的坚强决心，从而在社会上造成一定的声势，对砂船公司、砂船船东、砂船船员等与采运砂行业相关的人员进行一定的约束。

2. 以重点区域为突破口，定期开展砂船专项整治，逐步形成长效管理机制

海事部门可以联合当地政府、公安、边防等部门，以一次大规模、长时间的专项打击活动开始，以违法、违章严重的重点区域为突破口，进行连续几天的蹲点打击，发现违法、违章行为要坚决予以纠正。

在首先对这些违法、违章严重的区域进行专项整治，并取得一定成绩后，再借鉴相关经验，对其它区域进行整治。

由于砂船问题的整治不可能一蹴而就，可以根据辖区的实际情况，将我们的最终目标按年分解成一些小目标，然后在每年定期进行的这种专项打击活动中，争取实现年度的小目标，同时把取得的成绩通过制度的形式巩固下来，并持续跟进，逐步实现砂船的规范管理。

通过专项打击，巩固成绩，制度跟进，再打击，再巩固、跟进这样一个程序，逐步解决采运砂行业中存在的问题，并纳入长效管理机制。

3. 抓住监管重点，加大监管力度和处罚力度

加强对采砂点的管理。对现有的挖砂船舶进行清理，将不具备合法采砂资格的船舶清除出去；将挖砂船的数量控制在一定的范围内；严格把住挖砂船的准入门槛，建立挖砂船的长效管理机制，为每艘挖砂船登记造册，要求挖砂船对每次装载作业进行登记，并经常对挖砂船的作业情况进行现场检

查。把好运砂船出港签证关，始发港海事部门可以通过现场签证、跟踪监装等方式，确保装砂点按照船检部门核定的吨位装砂，严格控制运砂船超载，有条件的地方可考虑在装砂点设置流动签证点。发现砂石运输船舶超载的，要对超载船舶进行处罚的同时，要坚决减载。

加强对砂场的管理。一方面，在可能的情况下，可派人到砂场蹲点，或者采用弹性工作制，对砂场不定时抽查，另一方面，也可以在各砂场聘请兼职的安全信息员或在条件允许的地方安装CCTV监控系统，以加强对到砂场卸砂的砂船的监督力度。对到达砂场的超载砂船实行先处罚后卸载，发现砂场或港口建设部门为不满足条件或超载的运砂船提供装卸等作业场地或交易的，要协同当地政府有关部门按照有关规定严肃处理。

加强对重点水域的巡航力度。通过海巡船艇、车日常巡航、驻点监控及联动执法，对重点航路、事故高发水域和运砂船密集水域等加强巡航，发现问题要督促其整改。发现违法行为时，不但要对违法行为进行处罚，而且要坚决要求纠正违法行为，杜绝只罚不纠的现象。

通过以上办法，形成监督管理链，从而对砂船形成巨大的威慑效果。

4. 加强与相关部门合作，努力形成齐抓共管的局面

挖砂、运砂涉及海事、海洋局、水利、公安等多个部门，海事部门主要负责运砂船的交通安全工作。建议政府相关部门开展联合整治活动，各司其职，规范对辖区采运砂行业的管理，努力形成社会各界齐抓共管的局面。

在采砂点及采砂权的审批及管理上，应明确采砂审批权及审批工作程序，将各有关职能部门的职责、分工予以明确，实行海事、国土资源、水利等多家执法单位联合审批的制度，严格控制采、运砂船的数量和规模。在批准的采砂区域四周设置标志，按照批准的采砂船舶艘数、采砂范围和时间进行开采。

5. 提高砂船市场准入门槛，控制低质量船舶进入

虽然砂船发生事故的原因是多方面的，但船舶设计和建造质量存在问题也是至关重要的原因。因此，把好检验关，防止低质量船舶进入市场，是防止船舶事故发生的有效措施之一。各船检机构要严把船舶检验质量关，真正履行好验船机构的职责，以确保船舶质量和航行安全。

6. 加大砂船船员培训力度，提高船员综合能力

针对目前辖区内砂船船员短缺、砂船配员不足的问题，海事部门可根据辖区内砂船上从业人员文化水平低、砂船生产不允许他们长时间专门参加培训的实际情况，制定行之有效的培训方案，使培训内容容易为他们理解和掌握，培训时间不影响他们的正常生产。

针对砂船上的操作人员缺经验少技术的情况，海事部门可以定期举办各种培训班，如砂船操作培训班、驾驶培训班、安全知识培训班等，以提高他们的实际操作技能和安全生产水平。（作者单位：浙江海事局）

[发表评论](#)

[告诉好友](#)

[打印此文](#)

[收藏此文](#)

[关闭窗口](#)

上一篇：[渡口渡船安全管理长效机制探析](#)

下一篇：[影响船舶引航安全的因素分析](#)

文章评论

特别推荐

- [行业报告]长三角内河船员调查报告
- [风险投资]地主港融资策略及实现条件
- [港口研究]港口之春：宏观经济走到“十字街头”
- [航运研究]积极推进航运企业费收标准化
- [内河航运]建设长江黄金水道 发展现代长江航运
- [行业视点]金融危机对全球海运市场影响渐显
- [行业视点]美国金融危机对航运业的影响及应对措施
- [世界航运]马士基集装箱盈利飙升91%

友情连接

相关文章

破解甬江口交通安全管理难题	06-10
应警惕船舶装载含水散装矿产品引发的事故	04-16
影响船舶引航安全的因素分析	04-17
渡口渡船安全管理长效机制探析	03-02
MARPOL附则VI的操作性检查	01-05
“水上康庄工程”探索与实践	12-25
船载危险货物的监管构想	11-19
基于SHEL模型的水上交通事故人为因素分析	10-21
台风对沿海船舶的影响及防抗措施研究	10-21
如何做好船舶雾航安全监管	10-07

[关于站点](#) - [广告服务](#) - [联系我们](#) - [版权隐私](#) - [免责声明](#) - [网站地图](#) - [意见反馈](#) - [返回顶部](#)

Copyright © 2008 Powered by ZGSYZZ.COM, 《中国水运》编辑部 All Rights Reserved.

热线电话: 027-82767375 传真: 027-82805539 E-mail: zgsyzz@vip.163.com

中国水运报刊社 版权所有 建议分辨率1024*768 IE6.0下浏览

违法不良信息举报中心 网络110报警服务 鄂ICP备08002098号

