

## 金华乡镇非运输船舶安全管理模式

作者:胡余泉 应金根 来源:中国水运杂志 日期:2008年03月20日 点击:

金华市位于浙江中部,地处长三角南翼与闽浙赣皖四省九市经济协作区内陆腹地的结合部,区位优势优越。受历史和地理条件的限制,金华作为非水网地区,航运处于相对落后状态,但是,随着社会经济的不断发展,市内采砂船、餐饮船、自备船、清漂船、公务船、农用船、游览船等各种非运输船舶总量逐年增长,现达150余艘,占全市船舶总量的20%左右。这些船舶分布在兰溪、金东、婺城、东阳、永康、浦江、义乌和武义8个县市区的6条江、16个水库共303Km的航道上,点多、线长、面广,在江河、水库砂石资源采掘、市民游览观光、农业生产等方面发挥着重要作用。但是,由于这些船舶技术状况差,安全和防污设备短缺,从业人员缺乏安全环保意识和专业素质差,再加上管理机制不健全,安全责任不落实等原因,沉船事故、重大险情及违法案件时有发生,威胁着人民财产安全和水域的生态环境。

### 乡镇非运输船舶现状

据统计,2005年浙江省地方海事局辖区运输船舶登记22752艘,非运输船舶登记1279艘,运输船舶发生交通事故29件,死亡15人,非运输船舶发生交通事故12件,死亡18人,非运输船舶数量占船舶总量的5%,而事故发生率占事故总量的29.3%,死亡率占死亡人数的54.5%。2006年浙江省地方海事局辖区运输船舶登记23260艘,非运输船舶登记1405艘,运输船舶发生交通事故24.17件,死亡11人,非运输船舶发生交通事故9.83件,死亡17人,非运输船舶数量占船舶总量的5.6%,而事故发生率占事故总量的28.9%,死亡率占死亡人数的60.7%。从以上数据我们可以看出,非运输船舶数量虽然少,但发生事故的概率非常高,造成的死亡人数也较多,对人民生命财产构成了极大的威胁。

近两年来,金华市非运输船舶发生的各类事故、严重违法案件占总量的40%左右,直接威胁着辖区水上交通安全和水域环境,其中典型的事故及险情有:2006年5月2日,南江水库一游览船严重超载运输,现场秩序混乱。海事人员巡查中及时制止,消除了隐患;2006年6月10日,通济桥水库一农用船装载水果返回途中突遇陡线,船舶沉没,船上2人死亡;2006年12月12日,东阳市横店影视城一艘水上摩托车在试航时操作不当,摩托车沉没,船上2人死亡;2007年9月15日,婺城区安地水库2艘采砂船残油污染水面,影响市民休闲游泳,社会反响较大;2007年10月8日,金华江上2艘采砂船被洪水冲走,其中1艘与金华江大桥桥墩发生碰撞,所幸船舶小,重量轻,属侧向刮擦,对桥梁安全没有构成威胁。

### 原因分析

非运输船舶是指水路运输以外的船舶,包括未取得水路运输许可证或船舶检验证、船舶登记证而从事水路运输的船舶,包括渔船、农用船、自用船以及科研船、体育运动船、公务船等船舶。从安全、环保法规和技术层面的要求及目前存在的实际情况方面分析,金华辖区各种乡镇非运输船舶主要存在以下问题和不足:

一是安全环保监管责任未落实。由于非运输船舶种类较多,生产活动形式多样,分布面广。各部

部门之间在利益的驱使下争管利润高的,不管利润低的,导致监管工作混乱。如采砂船的管理,水利部门只负责收取费用拍卖采砂经营权,并不对船舶进行安全环保管理,船舶破坏、侵占航道、走锚、污染水域的现象经常发生。对非运输船舶,各监管部门之间还没有建立起统一的管理责任体系,管理主体、管理责任也不明确,安全防范措施自然也得不到落实,隐患、矛盾更加突出。

二是从业人员综合素质偏低。船主、船员安全环保意识淡薄、法制观念不强,航运专业知识缺乏,船员内部“重经济,轻安全”的思想非常严重。

三是船舶不符合技术条件要求。非运输船舶往往由业主自行建造或购置,大都未经登记、检验,其技术条件较差,安全设施不完善。并且,大部分运营船舶船龄较大,没有及时更新改造,存在很多船舶安全隐患。

四是市场准入关不严。水利、旅游等行业主管部门及乡镇政府对市场准入审批不规范,重收费,轻许可。对那些不具备安全、环保条件的船舶把关不严,在源头上给船舶安全作业留下了隐患。

五是环境复杂恶劣。由于乡镇非运输船舶大多在偏僻的山下库区和季节性的封闭水域从事生产作业,所处的环境比较恶劣,业主通常无法及时掌握水文、气象信息,再加上这些船舶普遍缺乏科学的预警机制,很难对事故进行事先防范。

### 解决措施

必须坚持“安全第一、预防为主、综合治理”的原则,保护生态环境,实现“航行更安全,水域更清洁”的目标,建立一个比较科学的乡镇非运输船舶长效管理机制。笔者运用安全系统控制原理和事故致因理论,结合辖区实际情况,提出“12345”的管理模式,有效地预防、解决乡镇非运输船舶交通、污染事故。所谓“12345”即健全一个机制,落实两个责任,把好三个关口,践行四个服务,强化五个措施。

建立一个机制。建立一个在各级政府组织协调下、各部门履行职责、齐抓共管、形成合力的安全环境保护管理机制。在各级政府统一领导下,按照“属地管理、分级负责”的原则,基本形成以县、乡(镇)人民政府负责制为核心,以交通主管部门和有关部门(农业、水利、旅游)的行业管理为重点,以经营者自行管理为主体,以水上安全监督机构(海事、渔政)的监督检查为保障的安全责任管理体系,打造一个对非运输船舶的扁平网状型管理模式。没有海事管理机构的县市,则应尽快取得政府的支持,争取人员编制和经费,尽快设置海事管理机构,建立起政府统一领导,企业全面负责,部门依法监管的安全管理工作格局。

落实二个责任。就是落实主体责任和监管责任。在市场经济快速发展的新形势下,首先要积极落实企业、经营者的安全生产主体责任,按照法律法规的要求,督促其履行法定义务,遵守操作规程,规范生产经营活动,确保经济可持续发展和自然环境的和谐统一。其次是落实政府部门监管责任,依据非运输船舶所从事的生产行业,按照“谁审批、谁管理、谁收费、谁负责”的原则,对非运输船舶实行分类管理,切实落实政府主管部门的行业管理责任。具体来讲,采砂船、清漂船由水利部门负责管理;餐饮船、游览船由旅游部门负责管理;农用船由所在乡镇政府负责管理;自备船、公务船则归所在单位的主管部门负责管理。海事机构、渔政渔监部门按照法律法规的授权在各自职责权限范围内代表国家对船舶的安全和防污染实行监督管理。

把好三个关口。就是严格把好船主、船舶、船员三个关口。首先,各部门、各单位依照各自职责按照《中华人民共和国安全生产法》、《中华人民共和国水污染防治法》、《中华人民共和国内河交通安全管理条例》的有关规定,落实好船主的责任制,签订安全管理防污责任书,督促他们遵守有关内河交通安全、防污染管理的法律法规和规章。其次,准备运营的乡镇非运输船舶必须按类别依据相关法律法规的规定,由相关职能部门或当地乡镇政府核发检验证书、登记证书,勘划船舶载重线,确定船名牌,在船舶明显位置标明用途、编号后,才能在指定的水域从事各类生产作业活动。农用船不得参加客运、渡运和经营性货物运输。最后,船上任职船员须经培训机构组织的专业培训,并经海事管理机构考试合格后方可上岗。

践行四个服务。各部门按照职责分工,努力为船主践行四个服务,即及时办理许可事项、上门提供政策宣传和安全教育、及时准确提供安全信息服务以及遇有警情险情马上应急救援四项服务。

强化五个措施。即强化管理队伍建设,提高管理能力和水平;强化船舶船员的源头管理;强化联

合执法，跨部门跨地域执法部门联合整治；强化现场管理，加强现场巡查，及时消除隐患；强化群众参与管理，设立举报电话，实行社会监督管理。

[发表评论](#)[告诉好友](#)[打印此文](#)[收藏此文](#)[关闭窗口](#)

上一篇：[浅析船舶火灾智能报警控制系统](#)

下一篇：[供应链保安（SCS）国际发展趋势](#)

## 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]积极推进航运企业收费标准化
- [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
砂石运输船舶安全管理现状及对策分析	03-19
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

[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

