

# 情况通报

第7期

交通运输部海事局

2020年10月20日

---

**按：**部海事局于2020年10月20日召开了全国海事系统加强水上交通安全工作视频会议。会议传达了2020年部安委会第四次全体会议精神，通报了今年以来的水上交通安全总体情况，并就加强水上交通安全监管提出了工作要求。现将曹德胜局长的讲话印发给你们，请认真组织学习，并结合实际抓好贯彻落实。

# 在全国海事系统加强水上交通安全工作 视频会议上的讲话

曹德胜

2020年10月20日

同志们：

刚才部海事局安全处李大泽处长传达了部安委会第四次全体会议精神，杨新宅副局长通报了今年以来水上交通安全总体情况。可以说，当前水上交通安全面临着极为严峻的形势。再过不到一周，党的十九届五中全会就要召开，四季度又是各种风险叠加的季节。因此，部海事局党组决定，立即召开会议，对加强水上交通安全监管工作进行再部署、再落实。

今年以来，尤其是近2个月，水上交通安全形势进一步恶化，重大等级事故频发，凸显了当前水上交通安全形势的极端严峻性。近日，国务院安委会办公室向交通运输部发了一个建议函，通报了近期水上交通安全的严峻形势，并就进一步加强水上安全风险防控提出了相关建议。在上周五召开的部安委会第四次全体会议上，李小鹏部长针对水上交通事故频发，提出了“四个必须”的严厉要求，即“严峻的水上交通安全形势必须认清，沉痛的事故教训必须汲取，存在的问题和隐患必须消除，水上交通安全短板和漏洞必须堵上”。李部长指出的问题非常精准，作出的工作部署也非常具体、非常有针对性，为我

们下一步全面加强水上交通安全管理工作指明了方向。我们要深入贯彻落实小鹏部长的指示要求，全面认清安全形势，汲取事故教训，消除问题隐患，封堵管理漏洞，采取果断措施，坚决扭转当前的被动局面。

全国海事系统必须要进一步提高思想认识，把习近平总书记关于安全生产重要论述作为抓好水上安全监管工作的根本遵循。牢固树立安全发展理念，提高政治意识，真正把抓好水上安全监管工作，作为检验全系统领导干部做到“两个维护”的重要标准，以对党和人民高度负责的态度，全力以赴做好安全监管各项工作，坚决维护水上交通安全形势稳定。

下面，我就加强水上交通安全监管工作提三点意见：

## **一、坚持问题导向，着力补齐海事监管短板**

（一）坚决夯实安全监管责任。近期发生的一系列事故，在一定程度上折射出水上交通安全监管工作有缺位，抓安全的力度层层弱化，部和部海事局的工作部署像“隔山打牛”，落实不到基层一线等问题。一些单位没有把安全监管工作摆在应有的重要位置，安全监管作为海事系统中心工作的地位不够凸显；一些单位面对辖区复杂多变的水上交通安全形势，牢骚抱怨多、真抓实干少，表面文章做的多、风险隐患排查少，文件部署印发的多、任务举措落地的少，安全监管工作不扎实、不深入。这些都反映出，一些单位对安全工作的认识不深不透，

安全监管责任没有压紧夯实，安全监管的基础尚不牢固。各级党组（党委）要不折不扣地执行上级方针政策，坚决贯彻落实上级决策部署，坚决扛起抓好安全监管的政治责任，严格履行安全监管的法律责任。要建立健全辖区管理和船籍港管理相并重的监管格局，把船籍港管理纳入事故考核指标，坚决改变船籍港管理“空转”的现象。要坚持一级抓一级，层层压实责任，把任务落实到工作，把措施落实到环节，把责任落实到岗位，把压力传导到基层。各省级地方海事管理机构要发挥好“纽带”作用，既要做“传话筒”，更要做“增压器”，确保上级决策部署贯彻落实不走样，执行力度不衰减。

（二）切实加强一线执法力量。当前，基层海事“重部署、轻落实、重形式、轻内容”的情况较为普遍，特别是受今年疫情影响，一线监管执法力度明显减弱，在一定程度上增加了水上交通安全风险和隐患。基层海事机构是水上安全监管的主战场，各单位要凝心聚力，把工作重心立即聚焦到恢复正常的一线执法监管工作中来。一方面，要逐步健全执法资源下沉工作机制，推动重心下移、力量下沉，进一步充实一线执法力量。另一方面，全国海事系统各级机关干部要带头深入基层、指导基层、支援基层。即日起至今年中央经济工作会议结束，直属海事局机关每周要下派 1/4 处级及以上领导干部下沉到基层执法一线；分支局机关也要参照执行，具体要求由各直属海事局

研究决定。

（三）抓好地方综合执法改革过渡期的安全监管。目前，交通运输综合执法改革已经进入深水区，机构和人员都发生了较大的变化。据了解，部分省市纵向、横向都存在不同程度的衔接问题。比如，省交通厅机关处室、综合执法局和港航事业中心职责还在存在模糊地带。就今天的会议来说，部分省市的三家单位还在扯皮，不知道该由哪家单位人员来参会，出现了这种情况，责任怎么能得到有效落实。部分省市机构人员虽然已到位，但仍存在工作衔接不到位、机制不顺畅、队伍不齐整的“三不”情况；一些地方船检机构改革后验船师大幅减少，严重影响了船舶检验工作的正常开展。需要强调的是，不管地方交通综合执法改革如何推进，水上交通安全监管责任都没有半点减少。希望各省级交通运输主管部门领导高度重视，抓紧明确具体海事业务的责任单位和部门，主动与直属海事系统各单位和部海事局各相关处室做好工作对接，防止出现“责任真空”和“推诿扯皮”的现象。在推进综合执法改革工作过程中，真正做到安全监管执法力量不减、执法标准不减、执法水平不减、服务水平不减，确保水上交通安全监管工作不断不乱。各单位一定要认识到，一旦发生重特大事故，即使正处于交通综合执法改革期间，由于履职不到位带来的追责问责风险不会有半点减少，追责风险反而会增加。

（四）切实抓好事中事后监管。党的十八大以来，国家持续推进“放管服”改革，为的是优化营商环境，大力保护和激发市场主体活力。当前，各单位要进一步扭转“重审批、轻监管”的观念，着力解决水上交通安全监管领域中存在的“放管服”后的不愿管、不敢管、不会管的突出问题。要加强对“四类重点船舶”“六区一线”水域等重点领域进行重点监管，采取扩大检查范围、提高检查频次等措施，甚至对重点监管对象要采取“一公司一人”等非常规手段。各单位还要大力推进科技创新，充分运用科技信息化、智能化手段，建立与现场监管需求相适应的监管方式，不断提升监管效率。

（五）严格事故调查和责任追究。要全面、深入、科学、规范的开展事故调查工作，不仅要查明事故的直接原因，还要深挖事故背后的深层次原因。要按照小鹏部长的要求，坚持“刀刃向内”的原则，对事故中发现的海事监管失职、渎职行为进行严肃查处。部海事局决定，对海事部门开展的事故调查工作，将采取两项改进措施：

一是，今后将重大险情与事故同等对待，不仅要对事故进行调查，对发生的重大险情也要进行调查。发现潜在重大风险或者造成重大影响的，还要进行提级调查。不能因为重大险情没有造成严重后果，就放松对重大险情的重视。比如，去年3月25日，广西北海发生的“北游25”轮客船搁浅事故，虽然

是小事故，但是发生了重大险情，造成重大影响，需要深刻汲取教训，因此由部海事局直接开展了事故调查工作；6月4日，山东威海“光汇616”轮化学品船内泄漏事故，经及时抢险，虽然没有造成严重后果，但发生了可能导致重大人员伤亡和海洋污染的重大险情，部海事局对该事故进行了挂牌督办；7月4日，风电场施工船舶“振江”轮在江苏南通水域发生了自沉事故，导致了重大险情，造成了严重的社会影响和经济损失，部海事局对该事故进行了挂牌督办。

二是，今后发生的事故，都要实行“一案双查”，即，在开展现有的事故调查工作以外，根据事故调查权限，纪检监察和法规部门也要同步对海事履职情况进行调查，另行出具一份海事履职情况调查报告，对海事履职情况作出结论性意见，报对应的党组（党委）。如果发现有关失职渎职问题，要按规定追究相关单位和人员的责任。凡是重大等级以上的事故，部海事局纪检和法规部门都要组成调查组，开展履职情况调查，并出具履职调查报告，报部海事局党组；凡是部海事局挂牌督办的事故，由开展事故调查的单位向部海事局提交履职情况调查报告。各级党组（党委）和纪检组要把履职调查报告的情况，作为对下一级党组和纪检组的年度考核指标。刚才新宅局长通报了9月29日广东阳江水域发生的“亿瑞3286”轮沉没事故。经初步调查，该轮在未办理船舶登记手续，并存在私自改装等情况

下，自7月25日至事发，非法从事湛江至深圳海砂运输达10个航次，期间，没有对其进行过海事监管检查。对这起典型事故，部领导已经明确指示，对相关的水事部门、船检机构在履职中存在的问题，必须一查到底、严肃追责。此外，部海事局近期还要组织对近五年的重大事故，及部海事局挂牌督办事故开展“回头看”，检查安全管理建议落实情况，以及相关问题的处理情况。

## 二、突出重点难点，聚焦安全监管重点领域治理

（一）在砂石船运输治理上持续发力。刚才新宅局长在通报中指出“四类重点船舶”的事故中载运砂石的船舶事故最多。8月20日，内河船“宁高鹏688”轮与“隆庆1”轮在长江口发生碰撞事故就造成14人死亡失踪。当前，沿海仍有大量内河船成群结队从广东、福建沿海或者台湾海峡水域运输海砂进入长江和珠江。特别是江苏和广东辖区是主要的卸砂地，安全风险和隐患极为突出，我们一定要强化监管，采取非常规手段严厉打击违法违规行为。一是要摸清底数，加强排查。各地船检和海事部门要开展内河船排查，要将辖区建造、检验、登记的内河船数据梳理造册，并将掌握的数据与部海事局数据库中的船舶检验、进出港报告、现场检查等数据进行比对，全面掌握内河船总体情况。二是要加强通报，依法处理。各地对发现的违法违规行为，及时通报船籍港海事机构，对于存在大量内河



船非法从事海上运输行为的船籍港，部海事局将专函通报船籍港地方政府，由地方政府督促港航管理部门采取措施召回船舶，并对船公司及其所有人进行处理。三是要加强区域联动，严厉打击。各海区要集中力量联合开展“净海行动”，要加大打击力度，依法严肃查处。四是要积极与海警、公安等部门开展联合执法行动，建立“行刑衔接”常态化工作机制，将违法犯罪行为及时移送公安和司法部门，对内河船非法从事海上运输行为形成高压打击态势，威慑违法违规从业人员。

（二）在长期逃避海事监管船舶专项整治上持续发力。通过去年一年的整治工作，专项整治已经取得了一定成效。今年部办公厅又印发了专项整治方案，明确了具体的工作任务，各单位要结合辖区实际制定针对性措施，大力开展专项整治。重点检查不按规定进出港报告、不按规定使用 AIS、逃避海事安全检查和现场监督等故意逃避海事监管的船舶。一是要加强直属海事与地方海事的协调联动，实现长期逃避海事监管船舶海上内河监管一张网，全力消除监管盲区，每艘登记的船舶都要查清楚，要做到“底数清”；二是要加强船舶船籍港管理。船籍港海事管理机构要对所登记船舶的安全状况进行详细摸排和综合评估，及时掌握船舶的安全营运状态，对非法营运、长期逃避海事监管、发生水上交通事故的船舶及时通报相关单位，并约谈其所有人、经营人、管理人。三是尽快建立并持续更新长期逃避海事监管船舶清单，严

格按照《长期逃避海事监管船舶专项整治行动方案》规定的各项整治措施，对清单中的船舶进行重点整治；对不能明确去向的船舶，鼓励各单位建立相应的举报制度，以及时查处相关违规船舶；对拒不整改的船舶要及时进行公示，通报相关单位共同施策，形成社会共治的格局。四是要强化信用管理，将严重失信船舶及其所有人信息向社会公布，压缩违法违规船舶生存空间，努力实现长期逃避海事监管船舶“去存量、遏增量”的工作目标。下一步，我局还将对长期逃避海事监管船舶治理开展情况和船籍港管理情况列入目标考核。五是各直属海事局要配齐配强船舶检验质量监督人员，加强对建造船舶和重大改建船舶检验质量监督，严肃查处私自改建和不按图施工的违法违规行为。

（三）在商渔船防碰撞安全治理上持续发力。自8月份以来，沿海各海区相继结束休渔，渔船活动增加，商渔船事故频发。8月至9月共发生商渔船碰撞事故14起，造成死亡失踪40人，其中2起为重大等级事故，死亡失踪22人。当前，海上商渔船航路资源矛盾突出，航路交叉，商船渔船疏忽瞭望，通讯不畅，避让不协调等问题突出，导致商渔船碰撞事故多发。我局正在研究航路和渔区界限划分等工作，希望各单位群策群力，有好的经验做法可以先行先试。比如，宁波海事局组织商船船员和渔船船员互相到对方船舶感受操作环境，使得双方船员增进对彼此船舶操作特点的了解，有利于商渔船避碰。要积极会

同渔政管理部门开展联合执法活动，大力查处商渔船违法违规行为，从源头预防商渔船碰撞事故发生。要联合开展商渔船防碰撞安全警示教育，推进商渔船碰撞典型案例进航运公司、进渔村活动，在网络平台推送典型案例，提高从业人员的安全意识。要积极与渔政管理部门开展商渔船事故的调查处理合作，必要时成立联合调查组；在事故调查中，要将中国籍商渔船船员信息通报其户籍所在地进行核实，严厉打击故意“碰瓷”行为。

（四）积极化解疫情对安全工作的不利影响。今年以来，新冠肺炎疫情对航运业的安全生产，带来了十分不利的影 响，这也是事故多发的部分客观原因。在常态化疫情防控形势下，水上交通安全面临的形势更加复杂，安全监管面临的新挑战更加严峻。我们要积极化解疫情产生的不利影响，面对各种新情况，采取针对性措施，提高水上交通安全管理的“弹”性，全力以赴保持水上交通安全形势稳定。自 10 月 1 日起，各单位均已正常开展对国内船舶的现场监督工作，但是短时间内尚未做到全覆盖。对此，我局决定，从今天开始，各直属海事局和省级地方海事管理机构要积极调动执法力量，部署开展为期 1 个月（10 月 20 日-11 月 19 日）的水上交通安全大检查，实现水上交通安全监管的 3 个 100%。即，在 1 个月内，一是各级海事管理机构依据职责对辖区所有的航运公司开展 1 次例行走访，

了解企业所需，督促企业落实安全主体责任，100%全覆盖；二是督促航运公司对所属船舶开展1次安全自查，100%全覆盖；三是对所有到港靠泊超过18小时的国内航行船舶开展一次现场检查，100%全覆盖。部海事局将对上述3个方面工作的开展情况进行抽查，全面倒查各单位工作落实情况，对执行不到位的，在全系统通报，并严肃追究相关单位和人员的责任。

**（五）压实企业安全生产主体责任。**刚才通报的案例中，部分港航企业违规经营、船舶违规营运等问题依然突出，企业安全生产主体责任落实还远不到位。各级海事管理机构要加大对企业和船舶违法违规行为的查处力度，特别是要检查公司对船舶提供资源和岸基支持情况，对船舶安全运营的掌握情况，严厉惩处不履行管理职责的公司，并将发现的相关问题及时通报交通运输主管部门。要根据长期逃避海事监管船舶清单和我局对内河船非法从事海上运输船舶港通报情况，检查航运企业主体责任落实情况，必要时还要组织开展专项检查。要督促航运企业建立健全安全管理制度，加大安全生产投入，健全安全风险防控和隐患排查治理双重预防机制。各级海事管理机构要会同交通运输主管部门加强航运企业安全共治，推动企业安全生产社会治理，推动企业安全生产由被动接受监管向主动加强管理转变，提升航运企业本质安全水平。

### **三、再部署再落实，深入推进专项整治三年行动**

（一）提高思想认识，形成强大合力。安全生产专项整治三年行动是习近平总书记和党中央、国务院对安全生产工作作出的重大决策部署。在全国各个行业同时开展专项整治，在新中国成立以来可以说是空前的。全国海事系统要把扎实开展三年行动，作为提升本质安全的重大契机，作为提升海事治理能力的重要机遇。但在近期督查中发现，有的单位对三年行动重视不够，仍然存在部署不及时、工作力度不够大、压力层层衰减等问题。各单位一定要提高认识，认真部署，扎实推进，主要领导既要带领大家一起定好盘子、理清路子、开对方子，又要做到重要任务亲自部署、关键环节亲自把关、落实情况亲自督查，坚决推进三年行动落地见效。

（二）加强组织领导，健全工作机制。各单位要进一步充实领导小组，由主要领导担任领导小组组长，定期召开会议，研究部署工作。要进一步充实工作专班，按照小鹏部长关于“**工作专班要实体化运作**”的明确要求，充分发挥工作专班的综合推动作用。要建立会议、信息报送和宣传报道等工作制度，实施“周碰头、月通报、季会商”工作机制，及时总结评估，分析问题和不足，提升工作质量。各单位要按照三年行动各阶段总体部署和工作要求，画好“路线图”，明确“时间表”，做好各项任务的细化分解，实行“挂图作战”，分阶段、分层级逐步推进。同时，我局也将把开展三年行动列为“硬任务”，

任务推进完成情况将纳入系统年度工作目标进行考核。

（三）用好问题隐患和制度措施“两个清单”。问题隐患和制度措施“两个清单”，是三年行动的重要指标，是检验三年行动成效的“硬杠杠”，必须要切实发挥出“两个清单”的指挥棒和风向标作用。各单位要结合日常开展的海事监管工作，将现场检查、公司管理、专项整治等排查出的问题隐患全部纳入问题隐患清单，要对问题隐患实施分类分级管理，制定对应的制度措施清单。要召开党组（党委）会，专门研究“两个清单”，对“两个清单”的内容全面审核把关，并向上一级党组（党委）报备。要建立问题隐患排查、判定和处理的工作机制。对每项问题隐患，都要理清企业安全主体责任、行业监管责任和地方政府属地责任，并会同相关单位，根据责任划分提出相应的制度措施。要建立“两个清单”动态定期更新机制。这里，我再次强调，针对辖区重点领域、突出问题、难点问题，各单位必须推动将水上交通安全重大风险，纳入到属地政府重大风险防范化解清单；推动将重大隐患纳入到属地政府重点督办清单。

同志们，现在距离年底还有 72 天，十九届五中全会即将召开，年前还将迎来第三届进博会、中央经济工作会等重大会议活动。各单位要统筹谋划、周密部署，切实做好重大活动期间的水上交通安全监管和应急保障工作。

最后，我再强调一下近期的安全工作。秋冬季节历来是事故易发、多发期，北方海域寒潮大风天气会增多，突发性冰冻雨雪灾害天气将对水上交通安全带来严重影响。我们要持续关注近期台风异常情况，沿海地区要做好防范措施。此外，疫情反弹风险依然存在，做好水上交通安全监管工作任务艰巨。各单位在思想上一定要高度重视，提前做好工作部署，积极做好防范和应对，把工作做实做细，有效预防事故险情的发生。昨天，部安委会印发了《关于进一步做好秋冬季安全生产工作的通知》，海事系统各单位要按照《通知》要求认真抓好贯彻落实。

同志们，水上交通安全工作事关全局、责任重大。我们要坚决贯彻落实习近平总书记关于安全生产的重要批示指示精神，坚决贯彻落实部领导关于做好水上交通安全工作的指示要求，凝心聚力，全力以赴，攻坚克难，抓实抓细安全监管各项工作，努力扭转水上交通安全严峻形势，为十九届五中全会胜利召开、加快建设交通强国，提供坚强有力的水上交通安全保障。

谢谢大家！

---

主送：各省级地方海事管理结构，各直属海事局，局机关各处室  
抄送：局领导

---