

天津市海上搜救现状分析

孙海涛

(天津海事局 通航管理处 天津 300451)

摘要: 目前,海上人命救助工作是关系到国家和社会稳定的大事,全社会对水上安全工作都给予了高度的重视。天津市海上搜救工作面临着前所未有的机遇,同时又面临严峻的挑战。文章对天津市海上搜救现状进行了分析并提出建议。

关键词: 海上搜救 现状 分析 未来发展

天津海域面积1.6万平方公里,海岸线长度约153km。天津水域港区范围大、码头布局复杂、生产与建设同步进行;航道狭长、交叉点多,船舶流量大,船舶大型化专业化趋势明显;海上航道交错、通航环境复杂,航道贯穿锚地,桥闸形成交通瓶颈,候桥候闸易造成事故;随着港口大型油码头建成投产和滨海新区重化工基地的快速建设,危险品运输泄漏风险增大;每年秋冬季节大雾和突发性寒潮大风,严重影响通航安全。面对如此复杂的海上通航环境,天津市的海上搜救工作任务重,压力大,面临严峻的挑战。

1 天津市海上搜救现状

天津市海上搜救中心成立于1989年,由天津海事局负责搜救中心办公室具体工作。2003年-2007年,共组织海上搜救行动98起,调派各类救助船舶278艘次,调派直升机15架次,救助船舶75艘,救助人员1575人,救助成功率达90%。经过近年来的不懈努力,在已确立的1个中心、4个分中心,2支专业救助队伍,28家成员单位、3架救助飞机、74艘待命船舶的组织架构,“四防一救”的基本职能、11个应急响应分预案的基础上,天津海上搜救工作正逐渐纳入天津市政府应急总体工作,搜救预案层级不断提升,搜救法制化建设走在全国前列,海上搜救指挥信息化、科学化取得领先,取得了抗击“10.11强风暴潮”、妥善处置“大清河”轮糠醇桶落水事件、救助“渚扬3”遇险人员、成功救助“新凯莲”轮与“依斯特”轮等突出的业绩,尤其是2007年3月8日“奋威”轮与“地中海乔安娜”轮特大碰撞

事故”的搜救抢险行动,获得国际社会的广泛关注和好评,在国际航运界产生深的影响,为我国赢得了良好的国际声誉。

2 天津市海上搜救现状分析

随着天津滨海新区的进一步开发开放,天津水上交通运输的快速发展,船舶数量猛增,交通流密度不断增大,水上交通安全形势严峻。现有的专业海上搜救力量还显得很薄弱,搜救船艇性能差,抗风等级和航行速度都不能适应快速反应的需求,搜救力量不能及时到位,协调指挥通信不畅,信息化水平较低,并且由于体制、经费、人员等各种因素的影响,天津海上搜救工作的进一步发展受到严重制约。

2.1 搜救应急反应能力建设落后于航运经济的发展

2.1.1 出不去—专业救助力量非常薄弱

目前,天津海上搜救的主要船源来自于天津港轮驳公司的拖轮队伍和渤海石油的工作船艇,专业救助力量十分薄弱。天津地区没有专业救助飞机,航空企业的飞机在恶劣气象条件下,对搜救工作的支持有限;渤海地区仅有一艘大型专业救助值守船,难以满足天津、河北、辽宁多处同时发生险情的需要;天津海事局的五艘巡逻船,设备陈旧老化,航行速度不能适应快速反应的需求,抗风等级低,发生大风狂潮时,自身安全都难以保证;防污染应急反应装备能力还比较薄弱,根本没有应对100t级以上大规模溢油污染的能力;

2.1.2 看不见—信息化水平落后

目前,由于卫星设备尚未普及,天津海域的通信与信息覆盖率不足20%,仅能在天津港区实现视频信息的有效传输,广大的搜救区域成为“盲区”。搜救工作的信息合成和信息传递能力有待进一步提

收稿日期:2008-07-06

作者简介:孙海涛(1976-),男,黑龙江省人,工程师;主要从事海上搜救工作。

高。各类相关信息的数据集成和处理不完善,不能准确、全面和及时获取必要的信息,不能及时发现事故隐患和接收船舶遇险报警。海上搜救中心还没有建立搜救信息系统,接到遇险报警后,不能迅速查出船名、船东等搜救必要信息,延误了最佳的救助时机。

2.1.3 合不来—缺乏区域联动和部门协调

对于渤海海域这样一个通航密集、水文气象条件复杂并辖跨三省一市的内海区域,近年曾发生多起重大海难事故,引起了社会各界的极大关注,搜救工作的成功与否将对社会稳定造成直接的影响。目前,在华北、华东地区尚未建立重大险情的区域搜救应急合作机制,环渤海的辽宁、山东、河北、天津各地区的海上搜救力量各自为战,相互间缺乏支持和配合,在应对重大和跨区域海上突发事件应急行动中,各省、市的应急资源和信息还需中国海上搜救中心的协调、指挥。

海上救助是一项复杂而技术要求高的系统工程,除专业海上救助机构外,还涉及到海洋、渔业、气象、医疗等部门。由于搜救工作分属于不同的部门,而各部门的工作宗旨与组织形式不尽相同,特别是不存在隶属关系的部门,常常产生职责界限不清的现象:部门(如军队、渔政、水产、气象等)之间联络不顺,各部门相互之间缺乏紧密的配合,使搜救的组织协调能力受到限制。

2.1.4 救不起—搜救工作遇到新的难题

近年来,施工船、运沙船已经逐渐成为海上安全的最大隐患。2007年—2008年6月,天津海域就发生了14起施工船、运沙船遇险事故,造成了严重的人命和财产损失和巨大的社会影响。但是,在搜救工作中,遇到了多起遇险施工船、运沙船船员拒不接受救助的问题。这些人本着侥幸心理,“要船不要命”,拒绝离开遇险船舶,往往错过了最佳的救助时机,搜救指挥人员束手无策。

2.2 天津海上搜救工作的发展受到严重制约

2.2.1 体制落后,经费短缺

由于历史原因,天津市海上搜救中心虽作为天津市政府水上搜救工作的机构,但没有实体人员编制、办公设备和办公场所。其办公室设在海事部门,由海事部门承担日常办公并提供设备。由于不相隶属,致使搜救中心与海事系统职责界线不清。天津市财政对海上搜救的支持非常有限,尚不足进行中等规模的搜救演练,更别提搜救行动的补偿。

2.2.2 地方政府的领导指挥作用没有充分发挥

海上搜救工作是国家赋予各地政府的一项职责,又是一项风险较大、技术含量高、工作量大的工作,这就需要地方政府组织社会各方救助力量来完成。虽然地方政府领导担任海上搜救中心的指挥长,但是在搜救中的领导作用没有充分发挥。面对水上险情和事故时,海事部门大多时候都是在孤军奋战,地方政府领导很少直接参与组织指挥,日常大量的搜救组织与协调工作也是由海事部门独自完成。

2.2.3 缺乏必要的搜救经济补偿

在目前情况下,天津海上搜救工作以社会救助力量的投入为主。由于一些小的航运公司和个体船主没有能力支付救助费用,同时搜救中心又没有搜救专项基金,致使参加救助的单位和船舶在救助中付出了巨大的投入,甚至造成了重大的损失,却得不到相应的资金补偿,给企业增加了运营负担。参加救助的商业船舶得不到经济补偿,在市场经济条件下,显然不合理,这样会严重挫伤社会救助力量参与救助工作的积极性,不利于搜救工作的长期稳定发展。

2.2.4 人员不足,素质不高

经过多年的实践和演练,天津海上救助队伍素质得到了一定提高,能够应对一般性险情,但由于经费不足,培训和演练工作严重滞后,专业搜救人员老化程度严重,人员配备不够合理,救助训练与实际救助情况存在差距,难以达到预期效果。救助人员应对困难局面和恶劣气象条件的能力不高,身体素质、心理素质有待进一步加强。

3 未来发展之路

党的十七大明确提出要“坚持安全发展,强化安全生产管理和监督,有效遏制重特大安全事故”,把安全发展的理念纳入社会主义现代化建设的总体战略。这是党中对科学发展观内涵的丰富和深化,对安全生产客观规律更加准确的把握,也为加强和改进海上搜救工作进一步指明了方向,提出了更高的要求。我们应进一步认清海上搜救工作面临的新形势、新任务、新要求,切实增强使命感、责任感、紧迫感,加强海上搜救的“四化”建设。

3.1 科学化—继续坚持科技先行的理念

广泛的利用现有的科技成果,加快天津市海上搜救现代化、数字化、信息化建设。充分利用各种先进科技手段,在海上搜救中心实现各种信息的现场采集和实时显示;尽快建立天津市海上搜救中心应急搜救决策信息系统;推进电子演练系统的研究工

作;加快信息资源整合步伐;加强对各类极端天气事件发作规律和发展趋势的研究;加强对海洋气候变化、突发变异事件的监测预警、评估分析和对海上搜救工作规律性的认识,不断提高在复杂气象情况下搜寻救助的成功率,建设具有现代化、数字化、信息化管理水平,集水上安全监控、海上搜救决策、信息分析处理等为一体的海上搜救中心,从而实现天津市海上搜救工作快速、高效的目标。

3.2 一体化—推动环渤海区搜救合作机制的建立

目前,渤海周边水域的搜救部门均面临经费不足、人员编制不落实等诸多困难,我们将大力推动环渤海地区搜救合作机制的建立工作。在立足现有资源的基础上,根据实际需要,建立广泛的双边、多边、区域性海上搜救合作机制。本着由易到难、逐步实施的原则进行,在辽宁、河北、天津、山东三省一市建立华北区域的海上搜救应急合作机制,共同开展区域性海上搜救工作,提高海上人命救助效率。实现资源的有效配置和整合,使天津市及环渤海地区的搜救水平达到全国同行业的领先水平。

3.3 体制化—将海上搜救工作纳入政府应急管理体制

根据国家和天津市相关规划,天津市应急反应中心正在筹备中,天津市政府将给予财政、编制上的支持,这为天津市海上搜救工作的发展提供了难得的机遇。我们将努力做好四个方面的工作:一是大力推动在天津海事局设立天津市海上搜救工作专项指挥部;二是将《天津港海上交通疏导应急预案》作为重点立法项目由天津市政府作为专项预案对外发布;三是推广《客船与搜救中心搜救合作计划》,使之在国内、国际航线客船及公司推广实施;四是完善海上搜救应急预案体系,进一步规范海上搜救相关

工作,在整个中心内部建立完善的搜救力量资料库,各搜救分中心建立的应急反应预案和险情应急反应程序,进一步提高搜救效率和快速反应水平。

3.4 社会化—更加有效的利用和调动社会力量

目前天津海上搜救工作主要依靠广大社会力量,因此推进海上搜救的进一步社会化是当前最为可行的发展之路。我们要从以下三个方面入手:

(1) 探索设立海上搜救补偿基金

鉴于地方财政目前无法加大对海上搜救工作的投入,我们应探索采用建立海上搜救基金的办法,解决搜救补偿问题。搜救基金来源有三种途径:一是地方政府专项拨款,二是受益船舶的缴纳费用,三是社会上单位、团体或个人的捐助。搜救基金的用途主要有:首先对参与救助的船舶进行损耗补偿,再是安置获救人员,其次是对参与搜救工作成绩显著的单位和个人进行奖励;

(2) 尝试建立海上搜救志愿机制

这是发达国家普遍采用的搜救人员构成模式,可节约大量人员成本,实现搜救力量人力资源的有效覆盖。先期通过志愿人员推广海上安全常识,以后通过配备必要的装备和对志愿人员的训练,逐步建成搜救志愿者队伍;

(3) 努力扩大社会影响力

海上搜救是社会性的工作,要通过宣传,让大家了解搜救体系、搜救原则等搜救工作。明白搜救工作关系到千家万户,关系到船员的切身利益,从而提高全社会参加水上搜救工作的自觉性。形成一个以“地方政府领导协调,海事机构组织实施,相关职能部门协作,船舶主动参加,群众积极参与”的天津海上搜救新格局。

向读者拜年

祝大家

春节快乐 万事如意

