

琼州海峡北岸应急救援力量问题分析与对策

孙墨林

(广东海洋大学, 广东 湛江 524088)

摘要: 随着琼州海峡北岸港口经济的快速发展, 船舶交通安全形势越来越复杂, 海上突发事件的风险上升。本文从琼州海峡北岸专项应急预案和海上应急救援力量的配备两个方面梳理了琼州海峡北岸应急救援力量现状, 分析其存在的问题, 并提出针对性对策。

关键词: 应急救援力量; 琼州海峡北岸; 对策

中图分类号: U698 **文献标识码:** A **文章编号:** 1006—7973 (2022) 01—0034—02

琼州海峡连接着海南岛与大陆, 是我国“六区一线”的重点水域。近年来, 琼州海峡船舶交通及旅客流量逐年增加, 以及全球最大的滚装渡船码头之一的南山港投入运营, 琼州海峡通航密度进一步加大, 海上交通安全形势也越来越复杂。因此, 为了防范和化解高速发展的船舶交通运输带来的海上突发事件风险, 对琼州海峡北岸应急救援力量现状进行梳理, 分析应急救援力量存在的问题, 并提出针对性的对策, 以期进一步提高应对海上突发事件的能力。

1 琼州海峡北岸应急救援力量现状

1.1 专项应急预案

专项应急预案是指琼州海峡北岸交通运输突发事件涉及多个部门(单位)职责的应急预案, 由相关部门(单位)牵头制订, 经市政府批准后实施:

(1) 琼州海峡北岸交通运输突发事件海上救援处置应急预案;

(2) 湛江海上搜救分中心海上突发事件应急预案;

(3) 湛江海事局海事应急响应总体预案;

(4) 湛江海事局港口船舶防抗热带气旋事件专项预案;

(5) 湛江市防治船舶及其有关作业活动污染海洋环境应急预案。

1.2 应急救援力量

琼州海峡北岸海上应急救援力量主要有公务力量和社会力量。公务力量包括海事、海警、海监、救助、渔政等救援力量。社会力量主要为专门从事海峡客滚运输的船舶和渔业船舶。目前琼州海峡南北通道共有从事运输的客滚船舶 53 艘(包括 4 艘火车轮渡)。此外, 还有一艘各港航企业共同租赁并安置在海安新港的小型消防拖轮“捷隆拖 1”。除以上应急救援力量以外, 在必要时可以协调驻湛江军队和武警应急力量参与应急救援行动。

2 应急救援力量存在的问题

2.1 缺乏海上大量人员转移力量

客滚船舶载客定额数量大, 少则几百人, 多的近千人, 目前琼州海峡北岸缺乏大型救助船, 特别是缺乏载客较多的救助力量。

2.2 海上消防救助力量不足

琼州海峡客滚船运输汽车量巨大, 一旦发生火灾, 客滚船难以通过本身的力量将半封闭舱室内的火及时扑灭。此外, 布置在海安新港的小型消防拖轮“捷隆拖 1”, 其配备的消防枪射程有限, 难以穿过汽车, 对客滚船内部起火点进行灭火。

2.3 应急救援力量抗风浪能力差

湛江每年约受 1-3 个台风袭击, 琼州海峡北岸海上力量普遍存在船舶(除客滚船)吨位小, 抗风浪能力差。

2.4 联动机制有待完善

海峡运输涉及面广, 牵涉单位和企业多, 在形成合力方面, 尤其是岸基联动方面, 有时仍然存在指挥体系混乱、权责不清和合力不够等问题。

3 对策建议

3.1 开展客滚船舶之间的互救能力建设

琼州海峡客滚船舶班次较为密集, 且客滚船之间船舶参数大体相同。通过调整压载水使两船的干舷高度大体一致, 能够实现大量人员的转移。因此, 有必要开展客滚船舶之间的互救能力建设。

3.2 推进消防应急能力建设

配置满足吃水条件、高抗风等级的消防救助两用船, 强化培训专业消防队伍, 补充必要的消防装备物资, 建立响应快速、综合性强的消防应急救援力量。

3.3 区域联动保障

湛江市、徐闻县两级政府部门, 要不断完善与毗

河口航段通航安全评估方法及应用

刘海兵¹, 尹进军¹, 应翰海²

(1. 南通港集团建设投资有限公司, 江苏南通 226005; 2. 华设设计集团股份有限公司, 江苏南京 210014)

摘要: 潮汐河口是沿海港口疏港航道的重要通道, 此类航道既受上游径流影响, 又受到潮流、波浪等因素影响, 水文条件极为复杂, 导致船舶操纵难度增大, 加大了水上交通事故的风险。本文以射阳河口疏港航道及海河联运区河口航段为例, 提出河口航段通航安全关键因素, 通过潮流模型和波浪模型分析了河口航段的通航及泊位条件, 为类似工程提供借鉴。

关键词: 通航安全; 航道; 河口; 横流; 波浪

中图分类号: U698

文献标识码: A

文章编号: 1006—7973 (2022) 01—0035—03

江苏拥有密集的内河航道网, 随着航道建设的不断完善, 通航船舶数量的不断增加, 不同类型航道的自然条件对通航安全的影响逐步显现^[1]。许力源等分析了交叉航段通航安全的关键因素和评估方法^[2], 孔宪卫等分析了桥区水域的河床演变对通航安全的影响^[3]。而河口航段通航的航段安全关键因素与其它内河航道不尽相同。河口航段是实现“海河联运”的关键航段。河口区域受径、潮流双向作用, 水流条件复杂。同时, 还受到风浪因素影响的叠加, 易造成船舶在河口段通航时飘移量增大, 船舶操纵难度增大, 增加了水上交通事故的风

险。海事部门虽通过大力建设 VTS、AIS 等监管系统^[4]来保证船舶通航安全, 但运用科学手段, 论证和评价河口航道的通航安全风险仍十分必要。本文以射阳河口疏港航道及海河联运区河口航段为例, 开展河口航段通航安全评估技术研究; 梳理河口航段通航安全关键因素; 提出河口航段通航安全评估方法, 为类似工程提供借鉴。

1 评估重点分析

潮汐河口是沿海港口疏港航道的重要通道, 此类航道属于从内陆向海洋的过渡河道, 既有内陆河流的特

邻省、市政府的信息共享、力量支援、快速反应、共同应对的联动机制, 应对区域性突发事件提供合作与联动保障。

3.4 经费物资保障

鼓励各部门为琼州海峡北岸海上突发事件提供资金支持 and 捐赠。引导社会公众参加商业保险和互助保险, 建立风险分担机制。

加强琼州海峡北岸交通运输突发事件应急物资储备的管理工作, 以保障海上突发事件应急物资和其他必需品的供应, 加强物资储备的监督管理, 并及时补充和更新。

3.5 建立评价和激励机制

应急工作是一个需要各方共同参与的系统工程, 建立评价和激励机制可激励各方力量参与海上应急救援工作的热情和积极性, 有效提升应急处置工作效能。

3.6 完善应急演练机制

把应急演练纳入船舶应急救援工作的重要内容, 制定演习计划, 组建预案演练组织, 确定演习的主要内

容、时间、地点, 参加演习的单位、人员等, 制订演习规则、纪律, 并做好后勤物资、资金、技术、医疗等方面的保障协调工作。

4 结论

通过梳理琼州海峡北岸专项应急预案和应急救援力量, 识别出琼州海峡北岸应急救援力量存在的问题, 并据此提出了针对性的对策建议, 以期进一步提高琼州海峡北岸应急救援能力。

参考文献:

- [1] 许志远. 国家海上搜救能力评价及对策研究 [D]. 大连: 大连海事大学, 2007.
- [2] 贺俊程. 水上搜救有关问题的比较分析 [J]. 中国海事, 2015(8): 46-48.
- [3] 宋寅. 国内外海上救助分级体系分析 [J]. 科技风, 2014(11): 212.
- [4] 陈志军. 浅析我国海上搜救管理的体制创新 [J]. 天津航海, 2020(02): 70-72.