

《关于加强公路水运工程建设质量 安全监督管理工作的意见》解读

交通运输部

近日,交通运输部印发《关于加强公路水运工程建设质量安全监督管理工作的意见》(交安监规〔2022〕7号,简称《意见》)。《意见》对公路水运工程建设质量安全工作提出了较为全面的要求,是今后一段时间质量安全工作的规范性管理文件。为便于有关单位更好地理解相关内容,切实做好贯彻落实工作,部安全与质量监督管理局二级巡视员张继顺就《意见》进行了解读。

1 《意见》旨在全面贯彻落实习近平总书记关于工程建设质量安全重要指示精神和党中央、国务院决策部署

党的十八大以来,以习近平同志为核心的党中央高度重视交通基础设施建设工作,习近平总书记对工程质量安全作出了一系列指示批示,在考察北京大兴机场建设和出席港珠澳大桥开通仪式上两次提出,要全力打造“精品工程、样板工程、平安工程、廉洁工程”。习近平总书记的重要指示精神,为推动交通基础设施高质量发展指明了方向、提供了根本遵循。

交通基础设施建设质量安全工作事关交通运输行业高质量发展,事关人民群众生命财产安全,事关经济社会稳定发展,抓好质量安全工作功在当代、利在千秋。交通运输部坚决贯彻落实习近平总书记重要指示精神和党中央、国务院决策部署,不断完善相关制度,细化工作要求,全面加强公路水运工程建设质量安全监督管理工作。

当前工程建设质量安全监管工作发生了深刻变革,面临新形势、新情况、新要求。一是《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》的颁布实施,对新阶段公路水运工程建设质量安全提出了明确的目标任务。二是党中央、国务院作出了积极扩大交通运输有效投资的决策部署,工程建设规模持续高位,建设难度和安全风险不断加大。三是“放管服”改革和交通运输综合行政执法改革的不断深化。四是多元化投资对项目建设各方质量安全主体责任落实带来了多重影响。为适应新形势、新情况、新要求,不断完善现代化工程建设质量安全管理体系,持续提升工程质量安全水平,为交通运输有效投资工作提供质量安全监管保障,交通运输部在深入调研和广泛听取各方面意见的基础上,制定印发

了《意见》,进一步明确和落实各方质量安全责任,完善保障措施,规范今后一段时间工程质量安全监督管理工作。

2 树立工程建设质量安全工作新理念、构建新格局

2019年,《交通强国建设纲要》颁布实施,提出“构建现代化工程建设质量管理体系,推进精品建造和精细管理”。2021年,《国家综合立体交通网规划纲要》出台,提出要“建立完善现代化工程建设和运行质量全生命周期安全管理体系,健全交通安全生产法规制度和标准规范。推广使用新材料新技术新工艺,提高交通基础设施质量和使用寿命”。为适应新发展阶段要求,《意见》提出树立新理念构建新格局。

树立新发展理念就是树立全生命周期建设发展理念,将质量安全工作贯穿于规划、设计、建设、运营等各环节,将安全发展贯穿于交通基础设施建设各领域、全过程,始终坚持以人民为中心的发展思想,把质量安全作为交通基础设施建设的核心,坚持高质量发展,坚持统筹发展和安全。

构建新发展格局就是以建立完善现代化工程建设质量安全管理体系为核心,有效落实企业主体责任和交通运输主管部门监管责任。以信息化为技术手段,加强各参建单位质量安全工作的协同协作,全面推行精品建造和精细管理,建设一流交通基础设施,强力支撑交通强国建设。

3 全面落实行业质量安全监管责任

《意见》要求各地交通运输主管部门要切实履行法律法规规定的质量安全监管责任,要按照“谁审批、谁监管,谁主管、谁监管”的原则,确保工程项目质量安全监管全覆盖、无遗漏。坚持“四项基本制度”,强化对多元化投融资建设工程项目行业监管。《意见》规定,立足工程项目全生命周期建设发展理念,落实工程项目可行性研究、设计、招标投标、施工许可、建设监督、验收等全过程监管。实施重点工程项目“清单制”。对“管理弱、隐患多、事故多发”的依法依规实行严管和惩戒。

随着交通运输综合行政执法改革和承担行政职能的

船舶抛锚及锚泊值班的管理

张文华

(福建省海洋与渔业执法总队, 福建 福州 350001)

摘要: 船舶抛锚作业是依靠船锚在海底抓入土中并啮合, 保证船舶固定于在当前位置。船锚抛入水中处于无法看见的状态, 锚的抓力与水底的土质、抛锚方法、海面风、海流和海浪对船舶和船锚都有比较大的影响, 严重的时候有可能会将咬合土中的船锚拉走而导致走锚现象。船舶走锚是无法防止的, 只能依赖值班人员提早发现。锚地区域值锚更班的船舶值班人员必须具有较高的业务水平, 且不可忽视瞭望的重要性, 时刻保持小心谨慎的心态, 采用先进的方法来利用 GPS 仪器进行核实并预先判断本船还是他船发生走锚现象并提前作好准备, 才能减少海事事故。

关键词: 走锚; 抛锚; 值班; 预判

中图分类号: U692 **文献标识码:** A

文章编号: 1006—7973 (2022) 10—0047—03

在 2017 年的第 13 号强台风“天鸽”的影响下珠江口水域共发生 18 起海事事故, 大部分船舶因走锚而发生海事事故。2021 年 11 月 22 日巴拿马籍“庆祥”轮在烟台港距离担子岛北部礁石大约 0.5 海里锚地发生走锚又发生海事事故^[1]。船锚被抛下之后能否保证抓稳海底呢, 受到哪些影响会发生抓底不牢而发生走锚现象。

1 船锚的工作

船锚系统由船锚、锚机、锚链、制链器、锚链舱和弃链器等组成^[2]。船舶抛锚时把锚链连接着船锚一起抛入水中并啮入海底土中, 锚与海底坚固连结而保证船舶系牢于当地^[3]。

1.1 抛锚

船锚应以慢速释放, 过快速度会导致刹不住而损坏锚机, 还有可能产生丢锚事故。当海底太深时是不适宜抛锚的, 沙石海底最适合抛锚, 泥底次之, 礁石海底则不适合抛锚。船锚抛下之际首先是锚冠(最底端)触底, 继续释放锚链后在重力作用下锚身会躺倒, 在锚体的平衡杆作用下锚爪尖端就触碰到海底, 这时船舶拖动锚链向后平移, 锚受到重力和锚链拉力的合力作用下锚爪就插入了海底。船舶在有可能妨碍他船安全航行的狭水道内是禁止锚泊, 尽量不在类似的分道通航的内部和端部区域锚泊。在能见度不良区域, 或者航行设备发生故障时, 应选择在分隔带内或不影响他船航行的区域内进行

事业单位改革持续深化, 为落实《中共中央办公厅 国务院办公厅印发〈关于深化交通运输综合行政执法改革的指导意见〉的通知》(中办发〔2018〕63号), 进一步厘清公路水运工程质量安全监管职责, 《意见》结合全国公路水运工程监督执法机构改革现状, 提出要加强省市县三级负责质量安全监督的执法队伍建设, 持续推动执法队伍职责落实到位、人员装备到位、资金保障到位、履职尽责到位等“四个到位”。全面落实建设项目监管部门监管责任, 提高监管效能。

4 全面落实企业质量安全责任

《意见》强调要严格落实工程项目质量终身责任制, 强化建设单位工程质量首要责任和勘察、设计、施工、监理等单位主体责任, 细化明确项目参建各方质量责任, 对工程质量行为形成刚性约束。

《意见》提出在工程建设领域要建立健全全员安全

生产责任制, 对建设技术难度大、安全风险高的工程项目, 建设单位应依法依规设置安全生产管理机构。严格安全生产条件审查, 健全完善风险分级管控和隐患排查治理双重预防机制建设, 加大对关键工序、重要环节、重点部位的监督检查力度, 全面提升安全生产标准化、管理规范化水平。

《意见》要求, 以推动平安百年品质工程创建示范工作为载体, 将标准化设计、工厂化生产、智能化建造、智慧化管理作为实现精品建造和精细管理的路径, 不断提高工程质量和安全性和耐久性。深化平安工地建设, 推进所有工程项目平安工地建设全覆盖, 全面落实“零死亡”的安全管理目标, 紧密筑牢安全生产防线。同时, 完善工程管理制度、标准规范, 推广先进建造技术应用, 不断完善质量管理。切实加强工程建设质量安全管理, 为加快建设交通强国, 当好中国现代化的开路先锋提供质量安全保障。