



第一届广东海事高级论坛

THE FIRST MARITIME FORUM OF GUANGDONG

论文集

李清烈 主编

大连海事大学出版社

第一届广东海事高级论坛

THE FIRST MARITIME FORUM OF GUANGDONG

论文集

李清烈 主编

大连海事大学出版社

图书在版编目 (CIP 数据)

第一届广东海事高级论坛论文集 = THE FIRST MARITIME FORUM OF GUANGDONG/李清烈主编. - 大连: 大连海事大学出版社, 2006. 4

ISBN 7-5632-1957-9

I. 第… II. 李… III. 海上运输-文集 IV. U6-53

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2006) 第 024174 号

大连海事大学出版社出版

地址: 大连市凌海路 1 号 邮编: 116026 电话: 0411-84728394 传真: 0411-84727996

<http://www.dmupress.com>

E-mail: cbs@dmupress.com

广州新华印务有限公司印装

大连海事大学出版社发行

2006 年 4 月第 1 版

2006 年 4 月第 1 次印刷

幅面尺寸: 210 mm × 297 mm

印张: 30 印张

字数: 1 128 千字

印数: 001 ~ 500 册

责任编辑: 如海

封面设计: 陈晓平

定价: 110.00 元

编委会名单

主 编：李清烈

副主编：杨世幸

编 委：谭永烈 何祥今 詹思敏 郭福祥 陈 彬
翁继强 姚作芝 林志豪 万向京 王玉潜
吴龙川 林 敏 陈向勇 陈龙杰 杨运福
许光玉 王素芬 吴 晞 宋伟莉 黄勇亮
龙玉兰 黄怀深

二〇〇六年三月·广州

第一届广东海事高级论坛

主办单位：广东省科学技术协会

承办单位：广东省航海学会

广东海事局

海军兵种指挥学院

广州海事法院

中远航运股份有限公司

中海发展股份有限公司货轮公司

协办单位：广州远洋运输公司

广州海运（集团）有限公司

深圳海事局

国家海洋局南海分局

广州航海高等专科学校

广东交通职业技术学院

广东敬海律师事务所

广东格林律师事务所

广东恒运律师事务所

广东纵信律师事务所

代 序

在全国“两会”刚刚胜利闭幕之际，首届广东海事高级论坛隆重召开了，我谨代表中国航海学会并以一名航海战线老兵的身份表示衷心的祝贺。

我国是有着光辉灿烂历史的航海大国，为世界航海事业的开创、开拓和发展作出过卓越的贡献。广东是海洋大省、海事大省，伴随着共和国的繁荣昌盛，广东的航海事业不断发展壮大，期间凝聚着几代航海科技工作者的艰辛努力和心血。

首届广东海事高级论坛是广东省科协主办的高层次学术交流活动，本届论坛主题是海事与广东经济发展，着力体现落实张德江同志“广东是海事大省，海事工作地位重要，任务繁重”的重要批示精神，和全面贯彻落实科学发展观，努力促进海事工作更好地为广东建设经济强省、文明大省、法制社会、和谐广东服务的宗旨。

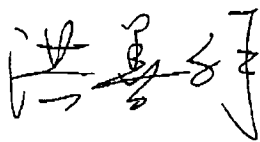
本次论坛共收到论文180多篇，这些论文从不同角度反映了近年来海事工作现状与展望、海商评说、航海新技术、航行安全管理、船舶操纵经验、典型案例与航运法律、航海保障及海上保安、港口通航秩序管理、海洋环境保护、船员管理等许多领域的学术研究、生产实践、教学科研的最新成果，尤其是许多出自中青年同志之手的论文颇有创意，令人感到振奋。

相信通过本次论坛的广泛交流、切磋，将有利于加快海事工作和航海科技的进步，推动广东航运业的进一步发展，促进广东海事工作更好地为广东经济服务。

作为本次论坛承办、协办单位的广东省航海学会、广东海事局、海军兵种指挥学院、广州海事法院、中远航运股份有限公司、中海发展股份有限公司货轮公司、广州远洋运输公司、广州海运（集团）有限公司、深圳海事局、国家海洋局南海分局、广州航海高等专科学校、广东交通职业技术学院、广东敬海律师事务所、广东格林律师事务所、广东恒运律师事务所、广东纵信律师事务所为论坛的举办做了大量卓有成效的组织工作，在此表示由衷的敬意。

我真诚地希望同志们继续努力，认真落实科学发展观和海洋强国战略，锐意进取，开拓创新，为广东航海事业的发展不断作出新的更大的贡献。

祝论坛圆满成功。



2006年3月26日

目 录

海事管理及服务

整治通航环境 促进经济发展	王继洪(3)
职务适任培训、评估、考试与发证的理念探讨	林 敏(7)
论市场经济条件下水上交通安全管理职能的转变	黄怀深(12)
海事空间连续数据库研究	杨 毅(19)
论对高速客船的监督管理	王德才(23)
ISM 规则、制度变迁、管理之我见	庄东晓(26)
船上培训与评估体系的探讨	张金水(30)
发展中的海事行政强制措施	林两川 朱 僊 刘建坤(34)
船舶安全管理体系的网络化发展探讨	毛洪鑫(40)
海事改革与扁平化	申春生(43)
研制“船舶安全检查与船员实操性检查信息系统”的构想	江 健(46)
西江干流现场监控点的建设及其作用	罗卫星(50)
船员管理工作现状分析及对策	王争鸣(53)
AIS 与水上交通安全长效管理	叶 森(56)
引入 ISO10015 质量管理 优化广东海事特色的人才培训体系	伍 鹏(59)
海事行政诉讼原因与对策探析	陈明远(63)
船员管理工作探索	王宇浩(66)
浅谈船舶安全管理的几个关系	陈 静(68)
新格局下船舶综合应变部署探讨	邝明海(70)
建立防止内河船舶舱底水污染水域的新型管理模式	陈汉初(73)
浅谈海事部门在我国水上搜救工作中的作用和地位	郭伟斌(75)
电子政务建设是广东海事跨越式发展的重要内容	李劲波(77)
浅谈对港澳航线小型船舶的监督管理	吴奕标(80)
浅谈乡镇自用农船的安全管理	郭剑雄(82)
试述协调同一水域的水上安全监管工作	车建仁(84)
对事故责任人实施处罚的一点看法	曾 平(86)
三无船舶整治的实践与探讨	许良悦(87)
模糊综合评判决策在海事处理中的应用	吴 璋(90)
浅谈船员管理中存在的问题和对策	陈家富(92)
试论海事行政执法中对证据收集的程序控制	林两川 朱 僊 徐延鹏(95)
航道电视监控系统	郑伟玲(99)

浅析船员教育体系存在的问题和对策	江 健(102)
将执法监察职能融入 服务和促进海事管理中心工作	欧义芳 宋立新 香志强(105)
海事质量管理体系的实践经验	吴远扬 欧义芳 宋立新 香志强(108)
将“精细管理”理念引入海事管理体系	吴远扬 宋立新 欧义芳(111)
对制定《港口建设项目(工程)海事管理程序》及有关要求的思考	喻 雄(114)
探索流域海事长效管理新机制,着力打造水上交通安全新格局	王子红(117)
浅谈如何加强乡镇渡船安全管理	陈梓棠(120)
法规先行 提高海事依法行政能力	江德亮(123)

海事法研究

船舶油污的国际立法现状和发展	赵 刚(129)
构建海洋油污损害司法鉴定制度探究	詹思敏 王玉飞 邓锦彪(135)
《民法典(草案)》第九编海事国际私法立法的不足与完善	黄伟青 徐曾沧(139)
海上人身伤害案件船员雇用关系的认定	陈 丹(143)
海上污染损害赔偿纠纷案件的法律和实务探讨	许光玉 龙玉兰(146)
关于倒签提单及预借提单的法律和实务问题	许光玉 龙玉兰(159)
废钢船买卖中常见法律问题	龙玉兰(164)
浅议海事调查证据与海事诉讼证据	许岩松 沈建南(166)
海事行政强制执行费用索赔法律问题探析	彭顺安(169)
从《物权法草案》看对船舶登记制度的影响	方 竹(171)
船舶活扣押刍议	倪学伟(174)
论船舶油污损害赔偿诉讼管辖权	詹思敏 宋伟莉(177)
航道养护费纠纷相关法律问题	程生祥 刘晓牧(180)
海事赔偿责任限制若干法律问题研究	李立菲 马 鲲(183)
论船舶触碰码头案的诉权问题	冯金如(186)
试论制作海事裁判文书的原则和方法	倪学伟(189)
浅论与设立海事赔偿责任限制基金程序相关的确权诉讼	彭 林(192)
对某轮发生货物损坏的司法鉴定咨询意见书	吴如松 黎朗滔(195)
试论提存权对目的港无人提货行为的救济	张 敏 程 倩(197)
论油污损害赔偿赔偿责任限制之诉	王 敬 安寿志(201)
论强制清污费用的法律性质	陈向勇 安寿志(205)
论船舶油污损害索赔主体	袁 晖 安寿志(209)
港作拖轮责任初探	袁 晖(212)
论海事赔偿责任限制权利的实现途径	王大荣 邓丽娟(215)
我国沿海运输船舶油污损害赔偿若干问题研究	杨运福 林翠珠(219)
不应因海运保函的无效而驳回承运人的索赔请求	龙玉兰(234)
船方索赔船期、租金、运费损失中的困惑	龙玉兰(238)
代位求偿权和船舶优先权能否在执行程序中直接确认?	龙玉兰(241)
从具体案例探讨海事纠纷案件的地域管辖问题	龙玉兰(243)

设立海事赔偿责任限制基金程序不审理实体存在的问题	龙玉兰(247)
试论油污损害赔偿请求是否属于限制性债权	龙玉兰(250)
试论无船承运人、独立经营人及多式联运经营人的关系	龙玉兰(253)
有关光船租赁问题	龙玉兰(258)
现行海事基金设立与确权诉讼的法律问题	许光玉 王身婷(262)
提单仲裁条款的效力	许光玉 龙玉兰(267)
有关提单批注法律问题的论述	许光玉 龙玉兰(271)
简析 THE KRITI AKTI 一案——兼评租期计算的法律问题	马 瀛(274)

航海技术

浅谈海啸中的船舶操纵	邓海荣 黎法明(281)
基于电子海图的计划航线自动审批研究	李启华 沈文和(285)
螺旋桨轴与中间轴轴心线偏移讨论	方式辉(291)
应用智能运输技术发掘我国内河航运的潜力	苏 曙(294)
浅议利用压载操作来改变船体运动状态实操	贺益雄 王湛槟(299)
排队论在验证大桥通航孔船舶通行能力中的应用	应静华 肖英杰(303)
珠江口水域船舶定线制的实践、成效和前景	方树文(306)
基于双星导航系统船舶监控管理的探讨	周坤芳 孔 健 董金康(313)
大风浪中船舶的顶浪航行操纵	陆海鸣(317)
航标故障预报警和可控管理模式的探讨	叶新源(320)
谈谈海事信息管理网络一体化的构想	周毅仪(325)
连续天气不良状况下的航标能源解决方案	叶新源 程 洪(329)
航海图编绘若干问题的解决方法	梁浓盛(334)
探讨香港海事处与广东海事局所出版海图的区别	徐晓青(337)
船长和航行安全	董金康 杨世幸 高 仁(340)
穿浪双体船的性能特性及操纵避碰要点	刘传勇(342)
雷达和 AIS 的结合应用分析	李德武 尹迎春(345)
细水雾灭火在舰船机舱灭火中的应用设计	李保国 董金康 龙飞隆 刘传勇(348)
船舶在浅水域航行的吃水计算分析	郑环宇 王宇浩(351)
AIS 在避碰决策中的作用	李启华 王宇浩 沈文和(354)
论明显方位变化与碰撞危险	董金康 万岳文 张怀祥(357)
一种基于相对坐标系下的船舶动态避碰研究	郑环宇 李楚刚(362)
狭水道航行准备、计划、注意事项及体会	吴亮明(366)
大风浪中货物移动的危害及教训	任乃星(370)
关于船舶海上遇险 实施有效搜救的探讨	周连柏(372)
VTS 系统的二次开发与应用	钟碧良(375)
商船防海盗装置开发	徐曼平(380)
论船舶自动识别系统的深远影响	邓乐康(383)
雷达与 GPS 在珠江口水域的配合应用	关腾飞(386)

320 型船用柴油机活塞缺陷分析及技术改进研究	吴 晶	李江华(388)
探讨内河水工作业安全管理	彭子贤	(391)
马村港船舶触碰码头事故多发原因及对策	吴坤俊	张明海(395)
浅谈 VTS 中信息服务功能的实现	李红喜	张连丰(398)
航道通航安全评估标准的研究	王则胜	金永兴(401)
数字共享环境下海上交通信息制作人的权益保护	邓丽娟	谭智义(403)
引领好茂名单点 为广东经济“加油”	陈小林	陈丹涌(407)

其他

水文站建设的若干技术问题探讨	俞成明	(413)
浅谈数据库的保护	王苑红	苏旭民(416)
国内海岸带测绘技术进展	吕玉晓	(419)
RTK GPS 技术在水深测量中的应用与探讨	张清华	李 伟(423)
浅谈广州港大比例尺水深测量如何选取平面控制测量坐标系	刘铜仿	(427)
GPS 信息的计算机接收与应用	李启华	聂卫国(429)
海洋存亡 匹夫有责	蒋跃进	(432)
浅谈海洋救助拖轮的建造	郭志锋	(435)
科学制定规划 实现可持续发展 争当全国海事系统排头兵	陈宇翔	(439)
营造良好的人才发展环境 建立一支高素质的海事人才队伍	蔡 涵	(442)
加强协调 构建区域和谐海事	孙涌新	(444)
借鉴新公共管理模式和整合海事管理资源 推进跨越式发展		
需要注意的几个问题	李 立	(446)
船体材料缺口尖端“零半径”破裂作用理论模型	欧义芳	(450)
试论“依法行政、执法为民”思考	王沛仕	(453)
浅谈海事文化与人力资源管理	苏 宇	(456)

海事管理及服务

整治通航环境 促进经济发展

——珠江口水域整治工程构想、实践与成效纪实

广东海事局 王继洪

摘要:本文介绍珠江口水域通航环境整治的背景以及整治的过程,通过整治珠江口水域的通航环境,保持了该水域安全形势的稳定,对发展航运经济,保障珠三角地区经济快速发展起重要的作用。

关键词:珠江口水域;通航环境;整治;成效

前言:珠江口水域位于珠江三角洲中心位置,凭借其得天独厚的地理优势,而成为我国最繁忙的航运水域之一。2004年,这个地区的港口货物吞吐量达到6亿吨,集装箱吞吐量超过4500万标准箱,珠江口航运经济的迅猛发展,有力地促进了地域经济的快速发展。

珠江口东西两岸有12个口门,进出口门船舶绝大部分需要横越主航道,加上部分主航道弯曲转向点多、一些锚地设置占用主航道,水域通航环境十分复杂。复杂的通航环境加上不断增加的通航密度,以及缺乏有力的管理手段,造成水域航行秩序混乱,船舶事故多,恶性事故时有发生。

为了维护珠江口水域水上人命安全,保障珠江三角洲地区经济的可持续发展,在香港海事处、澳门港务局和深圳海事局的支持配合下,从2000年底开始,广东海事局集中力量,采取多种措施对珠江口水域的水上通航环境和通航秩序进行了综合整治。通过综合整治,优化了珠江口水域的通航环境和水上交通航行秩序,船舶事故率逐年下降,港口吞吐量连年攀升,为经济发展创造了一个良好环境,促进了航运经济的可持续发展。

一、整治珠江口水域的背景

珠江口水域活动船舶众多,来往于国内外港口、珠江口周边港口群、珠江水网、西江、北江、东江港口、码头的船舶,80%左右交汇于珠江口水域。珠江口每年活动船舶数量在150万艘次以上,是世界船舶通航密度最大的水域之一。

在珠江口整治前,水域事故多发,每年在珠江口水域发生的水上交通事故有80宗左右,2000年水上交通事故高达86宗,占广东省水上交通事故总数的32.5%。每年恶性水上交通事故2~3宗。珠江口水域航行秩序混乱,事故多发,在社会上已引起多方的不满。一是港口生产部门反映航行秩序的混乱,严重影响了港口的生产;二是航运部门反映航行秩序的混乱,严重威胁到船舶的航行安全和影响到航运经济的发展;三是贸易部门反映由于通航秩序的混乱造成货物不能按期进出港口,严重影响了货物的正常贸易,并经常被迫支付船舶的滞期费,损失严重;四是外国航运公司不愿安排船舶进入珠江口内水域港口,或进入珠江口内水域港口时加收费用;五是外国船船长在航经珠江口水域时,看到小型船舶左穿右插的混乱局面,担惊受怕,都自觉不自觉地拉号笛、反复停车,对引航员反映说“不愿在这样的水域航行”;六是引航员反映航道拥挤、航行秩序混乱,常常感叹说“我有时候真不知如何走才安全”;七是国内船长、驾驶员反映珠江口是全国船舶航行秩序最乱的水域。

沉船、死人、污染等恶性事故的连续发生,社会反映强烈,引起交通部和省委、省政府的高度重视,珠江口水域的通航秩序已到了非彻底整治不可的地步。

二、采用的整治方法

2000年底开始,广东海事局把整治珠江口水域的工作摆在局工作的重要位置,列为三年“水上运输交通安全管理年”活动的重点,同时作为《广东海事局“十五”发展纲要》的重点项目;集中力量,分时期、分航段对珠江口进行整治,力求使珠江口水域的航行秩序和安全状况得到根本性的改变。

2001年5月,广东海事局成立了由汪湘涛局长任组长的珠江口水域综合整治领导小组,并成立了由专家骨干组成的航行安全、小船横越和锚地安全等三个专业小组,按专业分头开展调研工作。航行安全、小船横越和锚地安全等三个专业小组各自设置调研项目、调研目标、调研范围、调研时间,分头开展调研工作。

在调研资料归类分析的基础上,找出影响珠江口水域通航秩序混乱、水上交通事故多发的症结所在;研究整治通航秩序混乱、遏制事故多发的措施和办法。

针对珠江口航行现状和存在的问题,采取了以下步骤:第一步是开展广泛调查。先拟定调查计划,开展多层次、多角度的广泛调查,收集和整理各类调查材料。第二步是对调查资料进行分析,找出通航秩序混乱的主要矛盾,分析事故发生的主要原因。第三步是研究解决问题的具体措施和整治方案,制定管理规则。第四步是开展广泛宣传,扩大社

会效应。第五步是编写培训纲要和航行指南,出版交通航路图,汇编指导性文件。第六步是开展大培训,提高管理人员管理水平和船员技术水平。第七步是集中现场整治,引导船舶规范航行,优化通航环境。第八步是总结经验,固化管理规定和模式,建立长效管理机制。

三、整治珠江口通航环境的实践

在调研资料归类分析的基础上,找出影响珠江口水域通航秩序混乱、水上交通事故多发的症结所在;研究整治通航秩序混乱、遏制事故多发的措施和办法。

3.1 设置交通管制区,解决东江口至沙角航段航行秩序混乱和事故多发的问題

为解决沙角至东江口航段通航秩序混乱的问题,将该航段划为交通管制区,全长 20 海里。在设置该交通管制区时,既考虑了原有船舶习惯航法,又充分利用通航资源,同时克服客观条件的种种限制。最终确定在管制区内设置小船推荐航路,实施大小船舶分道通航;划定两个横越区,规范各口门的小船横越行为;在船舶交汇最复杂的水域划定四个警戒区,警示船舶谨慎驾驶。以图达到简化交通流、改变船舶航行秩序混乱的局面,和降低船舶碰撞几率的目的。

3.2 设置小船推荐航路,实施大小船舶分道通航

根据每条航道的通航资源情况,设计各航段的小船推荐航路,从东江口至沙角设计一条 17 公里长小船推荐航路,分段设计。一是莲花山东航道和西航道占用了沿岸的小船通航带,所以在中间利用水深-3 米的水域划定了宽 320 米的小船推荐航路;二是在坭洲水道利用西边沿岸通航水域划定了宽 320 米的小船推荐航路;三是在大虎水道和川鼻水道东岸的通航水域划定了宽 320 米(除威远角宽度为 160 米外)的小船推荐航路。

3.3 设置横越区,规范小船有序横越

为解决珠江口两岸各口门船舶流无序横越、航行秩序混乱的问题,设置两个小船横越区,规范横越行为。

在珠江两岸各口门船舶横越集中的区域设置两个小船横越区,规范小船横越主航道行为。明确规定:在管制区内航行的船舶,要横越主航道时,必须在横越区内横越。横越时,要采取措施避让顺航道航行的船舶,并尽可能与主航道成 90°横越;横越区内,禁止顺主航道航行的船舶追越。

3.4 设置警戒区,提醒船舶谨慎驾驶

在交通管制区内多条航道和交通流交汇的水域,新设置 4 个警戒区。第四警戒区设置在大虎水道、珠江电厂支航道和小船推荐航路交汇的水域;第五警戒区设置在坭洲水道和小船推荐航路交汇的水域;第六警戒区设置在莲花山东航道、莲花山西航道、坭洲水道和小船推荐航路交汇的水域;第七警戒区设置在莲花山东航道、莲花山西航道、小船推荐航路、新沙航道、大濠洲水道、东江口交汇的水域。

明确规定:在警戒区内,船舶航行必须谨慎驾驶,加强瞭望,注意避让。要求船舶航行时,使用安全航速,采取有效的措施,防止紧迫局面发生。主要是对船舶在这些水域航行起到警示作用,减少船舶航行紧迫局面,避免事故的发生。

3.5 设置大濠水道定线制,规范大濠水道船舶流

为了规范船舶交通流,减少船舶碰撞事故,在大濠水道设立了船舶定线制。大濠水道船舶定线制由 4 段分道通航段及 1 个警戒区组成,并与香港大屿山快速船分道通航制衔接,在大濠水道警戒区中心点位置设置一艘灯船。大濠水道定线制的分隔带宽度 200 米,分隔带两侧各 600 米的水域为通航分道。

3.6 设置担杆水道定线制,规范担杆水道船舶流

担杆水道是华南沿海的水上交通要道之一,每天数以千计的大小船舶从该水道通过。为了规范船舶交通流,减少船舶碰撞事故,在担杆水道设立了船舶定线制。担杆水道船舶定线制由 2 段分道通航段及 2 个警戒区组成,并与香港东博寮水道分道通航制相连接。担杆水道定线制的分隔带宽度 0.5 海里,分隔带两侧各 0.5 海里的水域为通航分道。

3.7 调整锚地和开辟新锚地,解决锚地作业碍航和配套港口生产需求

珠江口水域锚地过驳、生产和候泊锚地占用了主航道。占用航道过驳作业阻碍了主航道船舶航行,特别是等待过驳和过驳作业的小船,严重影响了通航秩序。调整和新开辟锚地总共增加面积 123.39 平方公里。

3.8 设计航路图、编写航行指南、制作课件

为了使广大船员掌握珠江口通航水域的情况,指导船舶安全航行,设计了《珠江口水域船舶交通航路图》,并编写了《珠江口水域船舶航行指南》,制作了《珠江口水域船舶航行指南》课件。《珠江口水域船舶交通航路图》简便明了,作为航行珠江口船舶的必备图纸,有效帮助船员特别是文化水平较低的船员认识珠江口水域和相关规定及要求,指引船舶按照航路航行,规范、文明驾驶,避免事故的发生。

《珠江口水域船舶航行指南》让船员掌握珠江口水域通航环境、各口门船舶交通流量、流向和航行习惯,掌握锚地、航道和作业情况。在航行过程中准确判断环境和存在的危险,提前准备并准确避让,避免交通事故的发生。

3.9 开展大培训,提高管理人员和船员素质

为了使船员尽快掌握《珠江口水域船舶航行管理规定》、《珠江口水域船舶定线制》,正确理解《珠江口水域船舶航

行指南》的航行要领,集中开展了两次大培训。

3.10 强化现场监管 实施立体管理

VTS、直升机、巡航船舶对珠江口水域进行监管存在各自为战,未能形成合力,监管效果还不能适应珠江口复杂的通航环境的需要。

VTS 监管缺点是不能到现场,特别是对没有装备 VHF 的违章船舶,无法呼叫,监管的效果和威慑力存在缺陷;直升机续航能力短,不可能 24 小时连续巡航监管,对违章船舶存在时间段的漏洞;巡航监管船舶速度慢,巡航监管面积小,晚上巡航效果差,给违章船舶在时间上和区域存在缺陷和漏洞。

制定了 VTS、直升机、巡航船舶三者立体监管程序和要求,以 VTS 为中心,直升机、巡航船舶为配合。巡航船舶分段巡航,直升机定期巡航,VTS 全天候跟踪监控。巡航船舶听从 VTS 的指挥,直升机对重点船舶和重点航段进行巡航,VTS 发现违章航行的船舶,直升机到现场进行取证,现场巡航船舶进行配合处罚。既做到三者能发挥各自的长处,又能相互补足各自的短处,做到相互通报信息,相互支持配合,形成合力,提高监管效果和威慑力。

3.11 长效管理

集中整治后,珠江口水域的通航秩序得到改善,为了巩固整治成果,保持珠江口水域良好的通航秩序,广东海事局采取了长效管理机制:一是在集中整治中设立的七个现场监管点,调整为桂山、唐家、大南沙、大虎南、坭洲水道、东江口、三山口等七个监管点作为长效管理的常设监管点,继续执行现场监管、引导船舶的任务;二是提炼集中整治的经验,采取有效的方法加强动态管理,继续采用“打时间差”、就地卸载、源头堵截等方法控制船舶超载;三是固化分重点航段管理、跟踪重点船舶的方法,规范工作程序;四是强化立体监管功能,有效整合资源,更好发挥 VTS、直升机、巡航船舶三者配合的作用;五是保留“现场小课堂”,作为长效管理机制继续发挥作用,继续开展对船员的现场培训。

四、整治的成效

4.1 规范了船舶航行秩序 船舶事故率大幅度下降

通过整治,主航道变得清爽,主要表现在以下几个方面:小船的纵向(南北)航行基本走小船推荐航路;规范了小船横越主航道的行为;设置小船推荐航路、横越区和警戒区,规范了小船的纵向航行和横越主航道行为后,主航道变得清爽了。

经过整治,通航环境、航行秩序得到明显改善,有效地遏制了珠江口事故多发的局面,事故逐年减少,2004 年珠江口水域事故四项指标为事故 19 件,死亡 7 人,沉船 8 艘,经济损失 4060.18 万元,与 2000 年相比,前 3 项指标分别下降 78%、87%、78%;经济指标上升 17%。基本杜绝了造成严重人命财产损失、水域污染的重大恶性事故。

4.2 提高了航道通航率 港口吞吐量连年攀升

通航环境的改善极大地提高了船舶的通过速度。根据广州港引航站反映,实行航路改革后,从桂山引航锚地至黄埔港,船舶航行时间由 8 小时缩短为只需要 5 小时,船舶通过速度得到大幅度提高。大大节约了船舶营运成本,提高了港口使用效率,经济效益明显。区域港口货物吞吐量以平均每年 20% 左右的速度增长。2004 年,这个地区的港口货物吞吐量达到 6 亿吨,集装箱吞吐量超过 4500 万标准箱。

4.3 能及时有效处理重大险情

广东海事局在珠江口建立的 VTS、飞机和巡航船舶相互配合的立体化全天候监管模式,并通过《广东海事局水上交通应急响应预案》规范应急响应程序,大大提高了广东海事局应急反应能力,使广东海事局及时、有效地处置珠江口的重大险情,避免险情扩大,酿成重大事故的能力大为提高。

4.4 促进水运经济效益

通航环境的改善,使船舶航行速度提高,还避免了重大事故导致封航等影响港口生产的事件,从而加快了珠江口各港口进出港货物的流通,促进了港口货物吞吐量的增加,对珠江三角洲区域经济的快速发展做出了贡献。

4.5 减轻了船员精神压力

原来大船驾驶员、引航员在主航道水域航行时,因为随时要避让对遇和横越的大量小船,精神高度紧张,而小船在主航道航行或穿越主航道时也是提心吊胆。实行航路改革后,驾驶员的压力大大减轻了,除了在警戒区和横越区需要特别谨慎外,主航道其他航段已经变得很清爽了。

4.6 整治效果获得了社会的认可和上级的好评

广东海事局在珠江口通航环境的综合整治工作取得的成效获得了社会的认可。港航单位和媒体认为海事部门创造珠江口良好的通航环境,减少了事故、人员伤亡和财产损失,是实践“三个代表”重要思想的具体体现,是政府部门执政为民的具体措施。通航环境的改善为港航单位节约生产成本,减少事故损失,促进港口吞吐量的增加,受到了港航企业的赞扬。社会的广泛关注也引起了媒体的注意,中央电视台等媒体对广东海事局的整治工作成果多次进行详细报导。

4.7 提高了船员素质

在整治过程中,为全面贯彻落实航路改革措施,广东海事局组织了广州、珠海、佛山、江门、东莞、中山、肇庆、清远、惠州等分支局对航经珠江口的船舶和船员开展了多层次的宣传教育和检查工作。

通过培训教育,现航行珠江口水域的船员基本都能遵守《珠江口水域船舶安全航行管理规定(暂行)》、《珠江口水域锚地安全管理规定(暂行)》及《珠江口水域船舶定线制》的有关规定,掌握珠江口水域各重要航段的航行要领及注意事项。

4.8 提高了管理人员素质

整治过程中,海事部门通过组织对珠江口整治活动的调查研究、制定规定、编写航行指南、开展培训等一系列活动和现场监管中,相互学习、相互交流、相互促进。在五年的工作实践中,广大海事管理人员的技术水平、业务水平、管理水平和综合素质都上了一个新的台阶。

五、结束语

珠江口过去曾经是航行秩序混乱,事故多发的重点水域,通过海事部门的综合整治,通航秩序从原来的混乱改变为井井有条,发生了质的变化,为地方经济发展和人民群众生产创造了良好的社会环境;事故持续下降,为人民群众安居乐业创造了条件;提高水域船舶通过率和船舶航行速度,促进了珠江三角洲航运经济的发展,为珠江三角洲经济可持续发展创造了重要条件。海事部门为建设和谐珠江、和谐广东发挥着越来越重要的作用。

职务适任培训、评估、考试与发证的理念探究

——兼论改善我国船员培训、评估考试体系

广州航海高等专科学校 林 敏

摘 要:通过 IMO 海员评估、考试与发证示范课程的翻译工作,笔者对适任培训、评估、考试与发证的理念进行了思考和探究,并通过我国的船员培训、评估考试体系的分析以及与国际一些较先进的体系进行比较,提出了相应的改进设想。

关键词:培训;评估与考试;发证体系;改造;理念

前言

1995 年修订的 STCW78 公约在船员适任培训、评估、考试与发证方面做了大范围的修订,这些修订成为公约最主要的改进之一,同时也构成了公约技术附则的最主要部分。如何履行新修订的 STCW78 公约,建立和完善国家的船员适任培训、评估、考试与发证体系、采用既符合公约规定又符合我国海运事业实际的有效、可行、经济的培训、评估、考试体系对于促进我国海运业的发展,提高我国在国际海事管理领域的地位都有着重要的意义。

一、适任培训、评估、考试体系特性

要建立一个好的适任培训、评估、考试体系,首先要了解体系的特性,并据此开发和建立整个系统。海员适任体系是职业适任体系中较为典型的一个系统,研究海员适任体系可以首先从职业适任体系的基本规律入手。事实上,一些发达国家如英国和澳大利亚的海员适任体系就是参照国家职业适任系统(NVQ 和 CBT)开发的。

职业适任体系无论是目标、方法、还是运作程序都不同于一般的教育体系。以下是两者之间主要差别的比较:

比较项目	一般教育体系	适任培训/评估/考试体系
教育培训目标	为个人的发展或者生活兴趣传授知识和技能—目标是发散的并以学习知识为目标	为个人能胜任特定的岗位工作提供知识和技能—目标是明确的并以开发技能为目标
评测证据/方法	主要从课程作业和考试获得直接证据/主要采用笔试方法评测	主要从实际工作能力考察获得证据,辅助以考试证据和间接证据/采用实际技能考察、口试、笔试和审阅服务记录、推荐意见等方式评测
评测原则	一般采用参照常模法*,评测是一次性的,评定学员在课程结束时是否达到课程要求	采用参照标准法*,评测是持续性的,导向进一步的职业发展和进一步的评测
评测目标	课程所传授的内容是否已经掌握	是否能够按规定要求履行岗位职责
个人能力获得方式	要求在规定期限内参加规定时间和内容的课堂学习	可以不设时限用多种方式满足适任条件

* 参照常模法和参照标准法两种评测原理本文将在稍后部分进行阐述。

从上表我们可以归纳出适任培训、评估、考试体系的基本特性:

- 针对特定的职业岗位工作需求
- 关注最终获得的工作能力而不是学习和培训的过程,个人可以通过灵活的期限和多种渠道达到适任
- 考核方式注重考察岗位工作表现而不仅仅是理论知识
- 考核是个体化的,不与他人的表现相比较,仅设定合格及不合格(适任/未适任)两个等级