2020年第三季度水上交通安全形势分析报告

2020年第三季度，各单位按照广东海事局年中工作会议和上半年辖区安全形势分析会的部署，在落实安全监管“六严”要求和现场监管“三个结合”、专项整治三年行动，重点水域重点船舶安全监管、“平安三江”建设、极端天气预警预防、风险分级管控等方面做了大量工作，也取得一定的成效。

现对今年第三季度事故发生规律和前三季度事故情况进行总结分析，提出第四季度安全监管工作建议。

一、安全形势评估

（一）事故四项指标

**1. 第三季度事故四项指标**

2020年第三季度，广东海事局辖区列入统计的水上交通事故9起，死亡失踪29人，沉船5艘，直接经济损失3412万元，与2019年同期相比，事故四项指标**全面上升，**分别是：事故起数上升12.5%，死亡失踪人数上升262.5%，沉船艘数增加5艘，直接经济损失增加3412万元（见表1、图1）。

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 对比期 | 事故（起） | 死亡失踪（人） | 沉船（艘） | 直接经济损失（万元） |
| 2020年7-9月 | 9 | 29 | 5 | 3412 |
| 2019年7-9月 | 8 | 8 | 0 | 0 |
| 同比 | **12.5%** | **262.5%** | **上升** | **上升** |

表1 广东局2020第三季度事故四项指标对比

图1 广东局2020年第三季度事故四项指标对比

第三季度，深圳局辖区没有发生列入统计的水上交通事故。

**2.前三季度事故四项指标**

2020年前三季度与2019年前三季度相比较，事故四项指标**一降三升，**分别是：事故起数下降11.1%，死亡人数上升80.8%，沉船艘数上升160.0%，直接经济损失上升89.5%（见表2）。

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **广东局辖区2019年前三季度交通事故与去年同期对比表** | | | | | |
|  | 对比期 | 事故起数 | 死亡人数 | 沉船艘数 | 直接经济损失（万元） |
| 总 计 | 2020年1-9月 | 24 | 47 | 13 | 6675 |
| 2019年1-9月 | 27 | 26 | 5 | 3523.27 |
| **对比** | **-11.1%** | **80.8%** | **160.0%** | **89.5%** |
| 运输船舶 | 2020年1-9月 | 19.34 | 37 | 8 | 6308 |
| 2019年1-9月 | 24.5 | 20 | 3 | 3383.17 |
| **对比** | **-21.1%** | **85.0%** | **166.7%** | **86.5%** |
| 非运输船舶 | 2020年1-9月 | 4.66 | 10 | 5 | 367 |
| 2019年1-9月 | 2.5 | 6 | 2 | 140.1 |
| **对比** | **86.4%** | **66.7%** | **150.0%** | **162.0%** |

表2 2020年前三季度事故四项指标对比

前三季度，深圳局辖区发生列入统计的水上交通事故1起，造成1人失踪。

（二）水上险情情况

2020年第三季度，广东省海上搜救中心共接报警124宗，协调派出救助船舶604艘次，救助飞机28架次；搜救遇险人员1045人，获救1007人，死亡、失踪38人，人命救助成功率96.4%；搜救遇险船舶153艘，获救137艘，船舶获救成功率89.5%。

2019年前三季度，广东省海上搜救中心共接报警313宗，协调派出救助船舶1347艘次，救助飞机51架次；搜救遇险人员2571人，获救2493人，死亡、失踪78人，人命搜救成功率97.0%；搜救遇险船舶403艘，获救350艘，船舶获救成功率86.8%。

综合第三季度、前三季度事故和险情情况，第三季度安全形势**非常严峻。**

二、第三季度事故统计分析

（一）事故辖区分布：9起事故中，汕头局、广州局辖区各2起，广东局、珠海局、佛山局、东莞局、阳江局辖区各1起（见图2）。

图2 事故辖区分布

（二）事故水域分布：粤东海区、珠三角内河各3起，珠江口水域2起，粤西海区1起（见图3）。

图3 事故发生水域分布

（三）事故类型：其他事故3起，碰撞、自沉事故各2起，风灾、触碰事故各1起（见图4）。

图4 事故类型

（四）事故等级：一般等级6起、较大等级2起、重大等级1起。

（五）事故船舶类型：事故共涉及13艘船舶，其中：散货船5艘，渔船2艘，帆船、农自用船、自卸砂船、半潜船、拖船、起重船各1艘。(见图5)

图5 事故船舶类型

（六）事故发生时间段：白天时间段事故多发。其中： 0600-1200时间段3起，1200-1800时间段3起，1800-2400时间段2起，0000-0600时间段1起。（见图6）

图6 事故发生时间段

三、第三季度辖区事故主要规律

（一）安全形势稳定向好方面

主要有以下三个方面：

**一是内河干流水域安全形势稳定。**我们大力开展水上交通专项整治三年行动，扎实推进“平安三江”创建活动，组织党员先锋队、青年突击队，加大重点时段、重点水域巡航执法力度，联合有关部门开展联合执法检查，严厉打击船舶配员不足、不开启AIS、不守听VHF、不按规定报告进出港、非法载客、非法过驳等违法违规行为，第三季度西江、北江、韩江等内河水域没有发生列入统计的水上交通事故。

**二是客船危险品船安全形势稳定。**我们始终把客船、危险品船作为重点关注船舶，突出抓好暑期涉客船舶安全监管，现场检查船舶救生、消防设施的配备情况，督促旅客按规定穿戴好救生衣，依法查处船舶超载、非法载客等行为。在中秋、国庆的节日来临前，对涉客船舶开展全覆盖安全检查，确保船舶适航、船员适任，在客流高峰时段加派海事执法人员支援基层一线，维护现场通航安全秩序。第三季度没有发生涉及客船、危险品船的一般等级以上水上交通事故。

**三是水上水下施工水域安全形势稳定。**各单位认真落实水上水下施工通航安全保障措施，突出抓好深中通道、黄茅海跨海大桥等重点施工水域的通航安全保障，有力保障了深中通道沉管浮运安装及大桥施工期间的水上交通安全。第三季度水上水下施工水域没有发生列入统计的水上交通事故。

（二）安全形势不稳定方面

**一是非法采运砂活动带来的安全风险非常大。**第三季度发生了两起砂石船自沉事故，一起是自卸砂船在抽砂过程中翻沉，造成8人死亡失踪，直接经济损失2000万元，一起是运砂船航行途中右倾翻沉，造成11人死亡失踪，直接经济损失1000万元。这两起事故都是非法采运砂活动引发的事故，这些船舶故意逃避海事监管，且事发水域远，安全风险非常大。

**二是商渔船碰撞事故风险非常大。**第二季度发生一起商渔船碰撞较大事故，造成4人死亡失踪。第三季度又发生一起商渔船碰撞较大事故，造成4人死亡失踪。半年内发生了两起较大等级的商渔船碰撞事故，安全风险非常大。

**三是人员工伤等其他类型事故多发。**与第一季度一样，第三季度每个月也都有其他类型的事故发生，这些事故虽然没有造成群死群伤，但也是影响辖区水上交通安全形势不稳定的一个重要因素。

四、第四季度监管工作建议

依照第三季度事故规律和当前的辖区安全风险情况，提出以下监管工作建议：

（一）持续做好各类专项治理行动。以水上交通安全专项整治三年行动为主线，统筹做好无线电秩序管理专项整治、长期逃避海事监管船舶专项整治、“奋战一百天全年保平安”安全生产攻坚行动、安全生产大检查等各类专项活动，全力以赴保障辖区安全形势稳定好转。

（二）持续做好重点部位、重点船舶的安全监管。加快推进珠江口水上安全特别监管区建设，推动珠江口水域安全管理立法。加强琼州海峡、台湾海峡、著名水上旅游区、陆岛运输水域、渡口水域等重点水域的动态管控，维护正常通航秩序。持续抓好客船、砂石船、危险品船等重点船舶的安全监管，保障船舶适航、船员适任，加强风险管控和安全隐患排查治理工作，坚决遏制重特大水上交通事故。

（三）进一步加强商渔船碰撞事故安全防范工作。积极主动联合渔政部门开展联合巡航执法检查，及时驱赶、清理碍航渔船、鱼排；开展水上交通安全知识进渔村、进企业活动，强化安全警示教育。加大商渔船交汇水域、渔船航行作业密集水域的巡航检查，提醒船舶注意航行安全。

（四）加强人员落水和工伤事故安全防范工作。深刻吸取有关事故教训，督促航运企业切实落实安全主体责任，加强船舶安全管理和船员安全教育，落实新船员岗前安全培训。加强中小型船舶船员履职检查，督促船员严格遵守安全操作规程。

（五）认真做好台风和冬季寒潮大风预防工作。认真总结历年经验教训，始终坚持“安全第一、预防为主”的原则，认真对待每一个台风、寒潮大风，做好预警预防各项措施，严格落实不良天气船舶禁限航规定，禁止船舶超过最大抗风等级冒险航行。