

## 关于加强水上客运安全管理的意见

交海发〔2014〕142号

各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团交通运输厅（局、委）、各省级海（水）上搜救中心，长江干线水上搜救协调中心，部属各单位，各直属海事局，中远、中海、中交建设、中外运长航、招商局集团：

近年来，交通运输系统不断加强客运安全管理，加大水上安全监管和搜救投入，建立了船龄和抗风等级限制等管理制度，客运安全水平和水上交通安全监管、应急反应能力有了显著提高。但是随着航运经济的持续低迷和社会对客运需求的提升，水上客运安全管理工作仍然存在认识不足、规章制度不够健全、从业人员素质不高、管理措施落实不到位等问题。为进一步加强水上交通安全管理，构筑科学合理的安全防线，有效避免水上重大人员伤亡事故的发生，现就进一步加强水上客运安全管理提出以下意见：

### 一、充分认识加强水上客运安全管理的重要性

（一）进一步强化水上客运安全红线意识。

充分认识加强水上客运安全管理的极端重要性，始终把人命安全放在首位，坚决贯彻习近平总书记“发展决不能以牺牲人的生命为代价，这必须作为一条不可逾越的红线”的指示，进一步强化水上客运安全“红线”意识，牢固树立底线不可突破、红线不可逾越的安全理念，以对党和人民高度负责的精神，完善制度、强化责任、加强管理、严格落实，把各项安全生产工作落到实处，切实防范水上客运重特大事故的发生。

（二）进一步强化航运企业主体责任。

船舶安全生产关键在航运企业。航运企业应模范遵守和督促船员遵守有关水上交通安全的国际公约、法律法规规定，重视船员培训教育工作，强化船员的安全意识和责任意识，加强水上客运安全工作，建立和完善航运公司安全管理体系或制度，加大安全投入，改善水上旅客运输安全条件。各级交通运输主管部门和海事管理机构对水上客运企业实施严格安全监管的同时，也应为企业创造公平竞争的经营环境，激活企业增加安全营运投入和维护安全运营的积极性、主动性。

二、进一步加强水上客运安全体系建设

（三）严格公司和船舶准入。

提高新增客运企业、客运运力和航线的安全要求，从严审批

和调控新增客运企业、运力和航线，严格控制新增单船公司。暂停审批进口二手老旧船舶从事客运业务。加强对航运公司营运资质跟踪管理，严格市场退出机制，从严审核从事客运的航运公司安全管理体系。各相关交通运输主管部门要在 10 月 1 日前完成对辖区水上客运航运企业的复查工作，不再满足营运资质要求的，按照有关法规规章进行处理。

**（四）加强港口和船舶检查。**

督促和监督经营人加强对登船车辆和旅客的安全检查工作，提高码头安全检测能力，加强设备配置，严禁“超载、超限、危险品夹带”车辆上船。要加强现场监督检查，严禁船舶超载、超员、超速、超航区航行，督促船舶做好随船货物的系固绑扎工作。

**（五）加强客运船舶检验。**

加强新建客运船舶检验过程控制。要结合最近一次检验，严格按照相关法规要求对现有客船的建造质量、船舶稳性、安全设备等方面进行一次专项复查。各船检机构要针对复查中发现的问题建立健全整改跟踪机制，切实加强对客船的检验，避免不合格的客船投入营运。结合船舶检验及安全监管实际，要全面规范客滚船适航证书填写。

强化船检责任，对于已批准的进口二手客船，要加强初次检

验，在稳性、结构强度、船用产品等方面把好技术关。对于正在改建的客运船舶，对其稳性、结构强度等进行重新复核，不满足要求的一律不发放船检证书；禁止再对客运船舶开展重大改建，不得为重大改建的客运船舶签发检验证书。

（六）加强安全管理制度建设。

做好水上交通安全相关安全管理制度的“立、改、废”工作，规范水上交通安全运输行为，确保相关要求符合当前和今后一段时间水上客运安全的需要。航运公司要评估安全管理能力能否适应现代航运安全管理和发展的需求，梳理和完善公司安全管理制度，有针对性地开展完善安全管理制度、提高安全管理能力的工作。

（七）深化隐患排查工作。

建立安全隐患排查长效机制，实现水上客运安全隐患治理的常态化、规范化和闭环动态管理，进一步提升水上客运安全管理水平，全力保障航运安全。可按照“四不、两直”（不打招呼、不发通知、不听汇报、不用接待和陪同，直奔现场、直查现场）的要求开展隐患排查工作，督促落实隐患治理。

（八）加快推动旅客实名制工作。

加快推进旅客售票实名制工作。以渤海湾作为试点，开展实

实名制售票、实名制乘船推进工作。充分运用信息化手段实现掌握旅客登船信息。通过试点，研究全面推进措施。

（九）加快淘汰低标准船舶。

针对长江三峡库区的部分老旧客船（川江客滚船）和部分省份的陆岛间客渡船舶，因历史原因无法满足现行船舶规范现状，积极研究客船退出市场机制、政策措施和监管措施。

（十）加强客船船员管理工作。

加强客船船员管理工作，重新评估客船船员考试发证规定及船舶配员规定，加强船员实操能力和责任意识培养。加强客船船员实操能力的检查工作，重点加强对船员消防、救生、弃船、急救、设备操作等方面的实操性检查。

（十一）规范通航秩序维护通航环境。

充分利用 VTS、AIS、CCTV 等各种有效手段对客船进行跟踪管理，及时提供助航信息。加强客运港口、航道通航秩序维护，保持航道畅通。加强客运航线助航标志的巡检、维护与保养，确保航标效能正常；加强客运港口、航道维护，确保航道条件达到维护尺度。

（十二）加强水上客运安全国际合作。

在国际间客运航线的日常安全监管工作中，加强与外国主管

机关的合作，尤其是在 PSC 检查、船舶检验、海事调查合作方面，形成国际间的安全监管网络。

### 三、进一步加强水上应急管理体系建设

#### （十三）完善海上应急救援体系。

修改完善《国家海上搜救应急预案》和《国家海上搜救客船应急分预案》。加强“军地结合、专群结合”的客船搜救协助机制建设，鼓励社会力量参与海上搜救工作，重点加强高海况快速人命救助能力建设，提升恶劣海况下应急反应速度和救助效能。

#### （十四）加强客运船舶应急演练和船舶自救能力。

督促和配合辖区国际航行客船及时编制《客船与搜救中心搜救合作计划》，试点推动国内航行客船编制《客船与搜救中心搜救合作计划》。加强客船应急救援技术研究工作。各航运企业要督促和加强船舶消防、救生、弃船等演习课目的演练，提高船舶自救能力。船舶要在开航前，加强对旅客应急安全教育，增强旅客安全意识。航运公司应教育、督促船员遇到紧急或不明危险时应第一时间向主管机关报警，避免延误救助时机。

#### （十五）加强船岸应急处置联动能力建设。

加强船岸应急处置研究工作，制定防范和处置措施。对中韩、三峡库区、琼州海峡、渤海湾四个重点客运航线的应急联络和应





急救助进行风险评估和隐患排查。加强培训和演练力度，突出演练的针对性和实战性，以客船遇险和大规模旅客撤离为重点演练课目，切实提高客船遇险时，船岸间应急协调和救助能力。要与客船公司和客船定期举办联合演练。

### （十六）优化救助力量布置。

重新评估重点客运航线附近的海事巡航救助点、专业救助船舶值班待命点及救助基地布设、救助能力和救助资源。评估长江干线和三峡库区巡航搜救一体化运行情况。积极推进资源整合和信息共享，合理配置海事救捞装备，进一步优化救助力量待命点和基地布局，完善应急救助网络。

交通运输部

2014年7月15日