

浅析内河船舶进出港报告存在的问题及建议

杨琦

湖州市交通运输行政执法队 浙江湖州 313000

DOI:10.12238/ems.v7i6.13789

[摘要] 本文分析了内河船舶进出港报告和海事监管的现状、问题及改进建议。随着2022年《中华人民共和国船舶安全监督规则》的修订,内河船舶进出港报告和开航前自查制度成为强制性要求。然而,由于内河船员整体素质不高,内河船舶在进出港报告和自查过程中存在虚假报告、时间不规范、信息填写错误、系统缺乏自检功能等问题,执法人员编制限制和监管力量不足,导致船舶进出港报告整体质量不高。针对这些问题,本文提出了增加报告前人员识别功能、港口码头确认模块、自动核查航区限制模块、信息自动核查模块以及上传船舶开航自查结果等建议,旨在通过技术手段提升报告的准确性和监管效率,保障内河航运的安全与规范化管理。

2022年9月交通运输部新修订《中华人民共和国船舶安全监督规则》规定中国籍船舶在我国管辖水域内航行应当按照规定实施船舶进出港报告^[1],同时规定中国籍船舶应当建立开航前自查制度。船舶在离泊前应当对船舶安全技术状况和货物装载情况进行自查,按照国家海事管理机构规定的格式填写《船舶开航前安全自查清单》,并在开航前由船长签字确认。海事管理机构依法对船舶及其从事的相关活动是否符合法律、法规、规章以及有关国际公约和港口国监督区域性合作组织的规定而实施的安全监督管理活动。自2020年交通运输行政执法改革以来,内河海事监管职责整体由各地市交通运输行政执法队承担,由于人员编制限制,水上监管力量较改革前大幅减少,内河水域的监管力量难以承担船舶进出港监管和船舶安全监督的任务,从源头规范船舶进出港报告信息和引入数字化手段势在必行^[2]。

1 船舶进出港报告规定

船舶进出港报告是指船舶(含其所有人、经营人、管理人)通过多种方式(互联网、电话、传真、短信等)向海事管理机构报告进出港口及港外装卸站等信息的行为。船舶需在预计离港或抵港4小时前报告,但提前时间不超过24小时;航程不足4小时者,在驶离上一港口时即报告;固定航线且单次航程不超过2小时者,每天至少报告一次^[2]。

船舶出港报告信息:1)航次动态:上一港、拟靠泊港口及泊位、拟进港时间、进港船舶吃水。在船人员:船员姓名、职务、适任证号(或无适任证的身份证号);其他人员(货船非船员)姓名、身份证号。2)客货装卸:载客人数、货物种类及数量、集装箱数量及重量等。3)其他信息:海事管理机构要求的其他信息。

船舶进港报告信息:1)航次动态:下一港、拟出港时间、出港船舶(预计)吃水。在船人员:船员姓名、职务、适任证号(或无适任证的身份证号)。3)客货载运:载客人数、货物种类及数量、集装箱数量及重量等。4)其他信息:海事管理机构要求的其他信息。

2 内河船舶开航前自查规定

船舶每次开航前,责任船员需对船舶安全技术状况和货物装载情况自查,并填写《自查清单》,由船长签字确认。固定航线且单次航程不超过2小时的船舶,每天至少自查一次。

航运公司应为每条船舶编制《XX轮开航前安全自查清单》,格式可参考参考《交通运输部海事局关于船舶开航前自查有关事项的通知》,但可根据实际情况适当调整并注明理由。

一般自查清单内容:1)驾驶台:证书、文书、资料齐全有效;配员满足要求;导助航、通信设备良好;号灯、号型、声响信号功能良好;AIS工作正常,动态参数及时更新;完成离港前保安检查。2)救生、消防:救生(助)艇、救生筏及其属具配备齐全;个人救生设备良好;探火和报警装置良好;主、应急消防泵及其管系良好;固定式、移动式灭火装

置、个人消防装备良好;防火分隔、防火门等装置良好。3)甲板:船体及甲板结构良好;风雨密、水密装置良好;货物积载、隔离、绑扎符合要求;系泊设备状态良好;载重线和水尺标识清晰,无超载。4)机舱:主辅机及其附属系统工作良好;锅炉及其附属设备工作良好;主电源和应急电源正常;操舵装置良好;防污染设备工作正常。

3 海事管理机构监督检查规定

地市交通运输综合行政执法队承担海事监管职责,对船舶进出港报告信息进行核查,重点核查及时性、规范性、真实性、准确性,以及航次动态信息的连续性和完整性。同时,加强对船舶开航前自查情况的监督检查,对未按规定自查者,按相关法规处罚,确保自查要求落实到位,保障船舶安全。

4 船舶进出港报告、开航自查及海事监管现状

4.1 内河运输船舶进出港报告现状

中国内河船舶进出港报告均使用中国海事协同管理系统中的船舶报告系统进行船舶进出港报告^[4],以浙江省内河2023年船舶进出港报告为例,全年累计船舶进出港报告180.79万艘次,实载货运量4.711亿吨,实载客量为1871.4万人次,在浙江内河航行船舶基本落实了船舶进出港电子报告。

4.2 内河运输船舶开航自查现状

内河船舶在办理新的船舶登记证书,部分海事管理机构会为其提供一本船舶自查清单装订本,同时告知船舶按照部海事局《交通运输部海事局关于船舶开航前自查有关事项的通知》自行选择相关内容,编装成册,按规定开展船舶开航前自查。根据日常监管显示,内河船舶基本配备了船舶开航自查清单册,并按要求开展了开航前自查

4.3 海事管理机构对船舶监管情况

海事管理机构对船舶进出港报告核查重要方式有现场核查和数字核查。现场核查主要海事巡查艇对辖区航行船舶开展现场核查,现场核查科对船舶进出港报告信息进行全面核查,能清楚判断船舶进出港报告数据是否与实际一致。数字核查主要是通过数字卡口、探头识别航行辖区的船舶名称,通过系统自我核查,检查船舶是否按照进行船舶进出港报告,及时发现未按时船舶进出港报告情况。

5 存在的问题

5.1 存在违法虚假报告

内河船舶电子进出港报告中的违法虚假报告情形主要表现为船舶或其运营者故意提供不实信息,以逃避监管或谋取非法利益。常见情形包括:伪造或篡改船舶基本信息,如船名、吨位、载货量等;虚报进出港时间,以掩盖实际航行计划或逃避检查;隐瞒或谎报货物种类、数量,尤其是危险货物;伪造船员信息,如虚报船员人数或资质;甚至故意不报告或漏报告进出港信息,以规避监管。这些行为不仅违反了《海上交通安全法》《内河交通安全管理条例》等相关法律法规,还可能引发严重的安全隐患,如船舶超载、危险货物运

输不当等,增加水上交通事故风险。同时,虚假报告扰乱港口调度和交通管理秩序,降低运营效率,甚至可能为走私、偷渡等非法活动提供便利。

5.2 报告时间不满足,有时候进出港一同保送

内河船舶进出港报告时间不规范的情形时有发生,主要表现为船舶未按规定时间提前报告进出港信息,或在实际进出港操作后才补报,甚至存在进出港信息一同报送的现象^[5]。这种不规范的操作可能导致船舶进出港动态无法被及时掌握,影响海事部门的监管效率和港口调度安排。例如,船舶在进港后未及时报告,可能导致港口资源分配不合理,影响其他船舶的正常作业;而出港信息延迟报告或与进港信息一同报送,则可能掩盖船舶的实际航行状态,增加安全隐患。此外,进出港信息一同报送还可能使监管部门难以准确追踪船舶的航行轨迹,给水上交通管理带来困难。

5.3 进出港信息填写不规范

内河船舶进出港报告内容填写不规范的情形主要表现为船舶或其运营者在报告中未按要求准确填写相关信息,如货物数量、船员人数、物品种类等关键内容,甚至出现将普通货船的载货吨数填写至客运船舶载客量,或将普通货物载货数量填写至集装箱数量等情形。尤其是危险货物未按规定申报,增加了运输过程中的安全风险;对于船员信息方面,出现的虚报船员人数或伪造船员资质的情况,导致船舶实际配员不符合安全要求;在物品种类方面,部分船舶可能故意模糊或错误填写货物种类,以规避监管或逃避税费。

5.4 内河船舶进出港报告系统缺乏自检功能

内河船舶进出港报告系统目前普遍缺乏自检功能,导致船舶在提交报告时容易出现信息错误或遗漏,却无法及时发现和纠正,船舶进出港报告数据存在逻辑错误,仍然能进行进出港报告。例如,系统无法自动识别和提示船舶填写信息中的逻辑矛盾,如货物数量与船舶载重不匹配、船员人数与船舶配员要求不符等;也无法对危险货物、特殊物品等关键信息进行自动校验,增加了安全隐患。此外,系统缺乏对报告时间节点的自动监控,无法提醒船舶按时提交进出港报告,导致延迟报告或漏报的情况时有发生。由于缺乏自检功能,许多错误信息只有在人工审核时才能被发现,不仅增加了海事部门的工作负担,还可能导致监管滞后,影响水上交通管理的效率 and 安全性。

5.5 开航前自查报告弄虚作假

内河船舶开航前自查报告弄虚作假的情况时有发生,主要表现为船舶或其运营者为应付监管要求,在未实际开展自查或未达到安全标准的情况下,伪造或虚假填写自查报告内容。例如,船舶可能未对航行设备、救生设施、消防器材等关键项目进行实际检查,却在报告中谎称一切正常;或者隐瞒船舶存在的安全隐患,如设备故障、结构缺陷等,以逃避整改和停航要求;甚至存在直接复制以往报告内容或由他人代填自查报告的现象。

6 相关建议

6.1 增加报告前人员识别功能

在内河船舶进出港报告系统中增加报告前人员识别功能,利用技术手段提升报告真实性和准确性的有效方式。该功能可以通过人脸识别、指纹验证或其他生物识别技术,确保提交报告的人员具有合法权限,避免无关人员或未经授权者随意提交虚假信息。系统可以在船舶提交进出港报告前,要求船长或其他指定负责人进行身份验证,确保报告内容由具备资质和责任的人员填写和提交。这一功能不仅能够有效减少虚假报告、代填报告等违规行为,还能增强船舶运营者的责任意识,确保报告信息的真实性和可靠性。同时,人员识别功能还可以与船员资质数据库联动,自动核验报告人员的身份和资质,进一步提升系统的智能化水平。通过引入这

一功能,内河船舶进出港报告系统可以更好地保障水上交通安全,提高监管效率,减少人为错误和违规操作,为内河航运的规范化管理提供有力支持。

6.2 增加港口码头确认模块

在内河船舶进出港报告系统中增加港口码头确认模块,是一种通过技术手段强化信息核实、提升报告准确性和监管效率的创新举措。该模块可以在船舶提交进出港报告后,自动将相关信息发送至相关港口或码头管理部门,由港口工作人员对船舶的实际进出港状态进行确认^[6]。例如,港口码头可以通过监控系统、现场检查或作业记录,核实船舶是否按报告时间抵达或离开,货物装卸情况是否与报告内容一致,以及是否存在异常情况。确认结果将实时反馈至系统,并与船舶报告信息进行比对,确保数据的一致性。这一模块的引入,不仅能够有效减少船舶虚假报告、漏报或瞒报的行为,还能加强港口与海事部门之间的信息共享与协作,提升整体监管效能。同时,港口码头确认模块还可以为船舶调度、资源分配提供更准确的数据支持,优化港口运营效率,减少船舶滞留时间,促进内河航运的规范化、智能化发展。

6.3 增加自动核查航区限制模块

在内河船舶进出港报告系统中增加自动核查航区限制模块,是一种通过技术手段提升航行安全性和监管效率的重要改进措施^[7]。该模块可以基于船舶的类型、尺寸、载重、设备配置等信息,结合海事部门发布的航区限制规定,自动核查船舶计划航行的水域是否符合其适航条件。例如,系统可以自动识别船舶是否具备进入特定航区(如浅水区、桥梁限高区、危险品运输限制区等)的资质,并在发现不符合条件时及时发出预警,提醒船舶调整航行计划或补充相关手续。此外,该模块还可以与电子航道图、实时水文气象数据联动,动态评估航行风险,为船舶提供更精准的航行建议。通过引入自动核查航区限制功能,系统能够有效减少船舶因违规进入不适航水域而引发的安全事故,同时降低海事部门的人工核查负担,提高监管效率。这一功能的实现,不仅有助于保障内河航运的安全与秩序,还能推动船舶运营的规范化和智能化发展。

6.4 增加信息自动核查模块

在内河船舶进出港报告系统中增加信息自动核查模块,通过技术手段提升报告准确性、减少人为错误和虚假报告的重要改进措施。该模块可以基于预设的规则和数据库,对船舶提交的进出港报告信息进行自动校验和比对。例如,系统可以自动核查船舶的基本信息(如船名、船舶尺寸、载重吨位等)是否与登记数据库一致;核实船员人数和资质是否符合配员要求;检查货物信息(如种类、数量、危险品标识等)是否与实际装载情况匹配;验证进出港时间是否合理,避免出现逻辑矛盾或异常数据。同时,该模块还可以与港口、码头、航区限制等其他系统联动,进一步核实船舶的动态信息和航行计划是否符合相关规定。通过引入信息自动核查功能,系统能够在报告提交前及时发现并提示错误或异常信息,减少虚假报告和违规操作的可能性,提高报告的准确性和可靠性。这不仅有助于提升海事部门的监管效率,还能增强船舶运营者的责任意识,为内河航运的安全与规范化管理提供有力支持。

【参考文献】

- [1] 申伟, 马俊楠. 船舶进出港报告制度差异性分析[J]. 中国海事, 2024 (1): 41-43.
- [2] 冯海东. 船舶进出港报告制度下船舶精准化监管若干思考[J]. 交通运输部管理干部学院学报, 2017, 27 (2): 5-6.
- [3] 李翔, 练东强. 船舶进出港报告智能监管探索与实践[J]. 中国海事, 2023 (5): 37-39.