

全省基层法学会工作推进会在宁波召开 全面加强新时代基层法学会建设

本报记者 李洁 陈立波

本报讯 9月11日,全省基层法学会工作推进会在宁波镇海召开,传达学习全国地方法学会工作会议精神,总结工作,交流经验,对基层法学会工作进行再动员再部署,全力推进新时代基层法学会工作改革创新、全面发展,努力为建设更高质量更高水平平安浙江、法治浙江作出新贡献。省委政法委常务副书记,省法学会党组书记、常务副会长朱晨出席会议并讲话。

会议充分肯定了近年来全省各级法学会在开展法学研究、服务法治实践、参与社会治理、服务人民群众等方面取得的成效。强调各级法学会是党领导下的人民团体、群众团体、学术团体,是政法战线的重要组成部分,要全面加强基层法学会政治建设,坚定不移坚持党的领导,毫不动摇抓好党建工作,确保基层法学会工作始终沿着正确的政治方向前进。

会议强调,要在服务维护法学领域意识形态安全方面有大作为,严格落实意识

形态工作责任。要在服务地方法治实践方面有大作为,发挥广大法学法律工作者的专业优势,积极参与地方立法和决策咨询,真正当好党委政府的“智库”和“高参”。要在服务法治理论研究方面有大作为,搭好“桥”、选准“题”、选对“路”,努力将理论研究和实践有机结合起来。要在服务群众法治需求方面有大作为,及时了解群众法治需求、积极拓展法律服务、深化法治宣传,不断提升人民群众的获得感、幸福感、安全感。要在服务法治人才培养方面有大

作为,着力把基层法学会建设成为培养法学法律人才的摇篮。

会议要求,各地要加强组织领导,讲究工作方法,改进工作作风,全面提升新时代我省基层法学会工作质量和水平,推动基层法学会建设再上新台阶。

省法学会专职副会长陆剑锋主持。宁波、温州、金华、舟山等4个设区市和宁波镇海等6个县(市、区)的法学会作了交流发言。各设区市法学会常务副会长、秘书长和县级法学会常务副会长参加会议。

船老大和外籍船长的一次重要会面 他们讨论的是“救人性命”的事情

本报首席记者 王素妮 通讯员 王昱飞

离东海全面开渔还有不到1周时间。9月10日上午,中国第一渔村宁波奉化桐照村的桐照码头里,“浙奉渔运00988”等渔船沐浴着阳光,享受着所剩不多的风平浪静的闲暇。不过,船老大们可没这么清闲了。

一大早,陈宏江、林仁光、林松辉等多名船老大就登上了“浙奉渔运00988”。来之前,几个人不约而同都将自己拾掇了一番,一见面,都笑了。不过,当几位外籍商船船长也来到船舱后,气氛变得有些尴尬:一边是皮肤黝黑、普通话也说得不太标准的船老大,一边是制服笔挺、满嘴洋文的老外船长,双方面面相觑,都有些局促。

“我们航行在这片海域上,大家都希望安全。”“美总默林”轮船长布卡首先发言,经宁波海事局指挥中心主任周驰翻译后,立即换来船老大们一连串的点头。但是,紧接着,现场又陷入寂静。周驰有点着急,宁波海事局组织的这一次会面,就是为了让双方各抒己见,商量如何防范商渔船事故。

“我们不是‘怪兽’”

同样都是通行于汪洋大海中,但商船遵循国际海事组织公约,而渔船遵循《开普敦协定》和渔船检验发证法规,“商船和渔船有各自的航行标准,所以,商渔船安全难题也是个全球性话题。”周驰说。宁波舟山港连续十年位居全球第一,商船航路纵横交错,渔船渔场星罗棋布。在宁波海域,日均商船流量3000余艘次,渔汛期日均船舶总数可达5000余艘次。近十年宁波沿海商渔船碰撞事故中,造成死亡失踪的案件七成涉及外国籍船舶。特别是2016年山东荣成籍渔船“鲁荣渔58398”与马耳他籍货船“CATALINA”在宁波海域发生碰撞后,造成“鲁荣渔58398”19名船员死亡失踪。

“你们想说什么都可以,我来翻译。”周驰鼓励大家积极发言,在他看来,这样的交流是很有意义的,还是可以救人性命的。而宁波海事局也希望通过多次类似的交流沟通,搭建“宁波沿海商渔安全协作对话平台”,达成若干条航行中的规则共识,从而推动宁波平安海域建设。

“说实话,我们看见外籍大货轮,会有种碰到怪兽的感觉。它带起的一个横浪就能把渔船打翻……”林仁光刚倒了点“苦水”,外籍船长们就马上摆手:“我们不是‘怪兽’!你们这些密密麻麻的渔船对我们来讲才是噩梦!”

“川崎慕尼黑”轮船长苏坎特提问:“你们中国渔船是不是有‘抢船头’的习惯?”船老大们忍俊不禁。确实有俗语说“抢过大船头,吃穿不用愁”,这种近距离抢越他船船头的行为原本是为了图个吉利,现实中却非常危险,极易酿成事故。“其他地方我不晓得,但在我们宁波海域,这样的情况几



双方把矿泉水瓶当做船只进行推演

乎看不到了呀!”陈宏江笑着说。

“和我以前想的不一样”

为了让双方进一步互相理解,当天下午,船老大们跟随海事人员前往宁波舟山港梅山港区集装箱码头,登上了10万吨级的马耳他籍“达飞拉斯卡拉”轮。这艘货轮的长度,足足是“浙奉渔运00988”的10倍。船老大们满脸惊奇,拿出手机不停拍照。

外籍船长卡乔卡和大副杜德克向船老大们介绍了货轮设备运作情况后,特别邀请他们走进驾驶室感受货轮船员的视角。“原来是这样的啊,和我以前想的不一样。”林松辉感叹。

在货轮上并不宽敞的会议室里,双方再次互相交流。这一次,伴着浓郁的咖啡香,气氛不再像最初那样陌生而紧张。

“以前一直以为商船可以通过海图得知我们渔船的状态,现在才知道,商船船长

希望,渔船通过号灯来表示状态。”林仁光建议,干脆就明确号灯颜色,“渔船若在夜晚拖网时,可以将探照灯往船尾打一定距离,示意渔船正在作业。”外籍船长纷纷点头。

杜德克说,之前几次夜间航行中,都碰到中国渔船靠近时向货轮打激光灯的情况,后来他才明白,这是对方在询问货轮上是否有人值守,“今后遇到这种情况,我们商船也可以作出回闪,让对方安心”。外籍船长听后表示,将向各自的航运公司提交这些建议。

“这些建议很细微很具体,但却是现有条件下切切实实可以防范商渔船事故的良好做法。这样的会面交流,也是我们海事部门在当前涉海涉渔严峻形势下发挥专业性及国际化优势所作的创新与探索。”周驰坚信,中国要有商渔船事故防范经验,应该出在浙江,而浙江要有经验,应该出在宁波。

休刊启事

中秋节期间,本报休刊一期,即:9月13日(星期五)休刊。
本报编辑中心

办ETC
就找中国银行



沁园牌净水机身陷长沙“铅中毒门”

问:为什么净化后水中铅含量反而上升? 答:十小时后答复我们等了十小时,没有等到答复