



## 湖州公安在全国首创“生态警务” 太湖畔,绿水青山日日新

本报首席记者 陈佳妮  
通讯员 徐娅莉 俞黎新

圣洁珍禽朱鹮、展翅直上九霄的苍鹰、曾是明清五品文官朝服图案的白鹇……这些珍稀野生动物,如今一直与湖州的市民比邻而居。

野生动物“朋友圈”不断扩大,离不开持续向好的生态环境——

18年前的8月15日,时任浙江省委书记习近平在安吉余村考察,首次提出“绿水青山就是金山银山”的科学论断。此后,浙江生态日、湖州生态日陆续设立,浙江省人大和湖州市人大还积极推动设立全国性的生态日,如今成功落地。

今年,十四届全国人大常委会第三次会议表决通过决定,将8月15日设立为全国生态日。

国生态日。

十余年间,湖州公安把“两山”理念最根本、最核心的精神,融进警务工作,在全国首创“生态警务”,打造了集政治性、时代性、特色性、实效性于一体的警务运行模式,在绿水青山间吹响了共富号角。

### 一个共同的名字: 生态警长

58岁的倪金荣是安吉县公安局凤凰山派出所民警,也是一名“林二代”。

安吉作为全省九大重点林区县之一,森林覆盖率达71%,黑麂、华南梅花鹿、中华秋沙鸭等269种野生动物在此栖息繁殖。

“小时候,我爸就把我放在箩筐里,背着我巡山。”倪金荣的父母都是龙山林场职

工,受父辈影响,他从小对山林充满感情。1982年,倪金荣成为一名护林员。两年后,安吉成立森林公安,他成为第一批森林警察。

2015年,为强化森林、林地及野生动植物资源保护,安吉推出“林区警长制”,将全县近160个林区村分成29个片区,逐一任命林区警长,从那时起,倪金荣守护绿水青山的天地更广了。

巡山,是警长的必修课。倪金荣每天上班第一件事,就是去山上走走,“林区警长的办公室就应该在大山里。”他每天上山的步数都在一万步以上。

山间有警,湖边亦有警。早在2013年,湖州公安就在全省最早推行河道警长。此后,湖州公安又不断完善守护生态发展格局,“警长制”从原先的环境领域延伸到食品药品、知识产权等多个领域,围绕

河道、湖泊、林区、矿区、市场、路段、项目、景区等重点区域,布建“八大警长”2185名。

在生态法治的实践中,湖州公安打造主动性警务,强调主动发现能力的提升,以风险隐患的预测预警预防为核心,通过情报导侦、行刑共治等机制牵引,形成主动挖掘情报线索、主动发起专项打击、主动参与源头治理的工作格局。

这些冲在基层一线的警长们,便成为主动性警务中最重要的一环。2022年,他们有了一个共同的名字——生态警长,实现全市7373条9380公里河道、153个湖泊、157个水库、113个农贸市场、主要林区、矿区、路段及市重大工程全覆盖,形成了具有湖州公安辨识度的基层生态全域覆盖的护航体系。

(下转2版)



### “萌警”上岗啦

“它看到我会自己避开吗?好萌啊!”近日,在中超联赛第20轮开赛前,湖州奥体中心赛场内,一个萌萌哒的四足机器人引起了大家的关注。只见它跟在民警身旁,四足行进穿梭在场馆内外,身上的摄像头像一闪一闪的眼睛,记录着现场周边的治安环境,“嘴”里还不停给群众科普安全防范、反诈等知识。

憨态可掬的步态和富有科技感的外观吸“粉”无数,不少群众掏出手机驻足围观。它就是湖州南太湖新区公安局的新队员——智能巡逻机器人,可跟随警务人员巡逻并同步进行目标检测与识别,也可以通过程序设定自主导航规划路线,进行24小时全天候独立巡逻。

据悉,该机器人可通过可见光、热成像双谱云台,实现在夜间、人员密集等治安复杂环境中感知事物、动态避障、三维地形重建等功能,助力公安扫除常规巡防工作的盲区和死角。“智能巡逻机器人的加入,还能增强警务工作的亲和力,使宣防内容更好地入脑入心。更重要的是,它能深入现场,把实时景象传输回来,创新机警协巡机制,进一步增强公安巡防工作能力。”湖州南太湖新区公安分局相关负责人介绍。

本报首席记者 陈佳妮 通讯员 陈宇琦

## 货轮首航就被拦,因为背后牵涉5起复杂案件 法院用一份海事强制令理顺矛盾实现和解



本报记者 高敏 通讯员 张鹏飞 王舜毕

轮船为何一开出去就遭拦截?这背后牵扯着5起错综复杂、标的额高达4000多万元的案件。近日,宁波海事法院的法官用一份海事强制令,理顺了这5起案件的矛盾。当事双方企业不但成功和解,还联合给法院送来了锦旗和感谢信。

今年4月的一天傍晚,象山某造船厂附近锚地,刚建成的货船“某达05”轮拔锚起航。与其他新船不同的是,“某达05”轮的首航没有任何仪式,而是趁着太阳落山悄悄驶离锚地。

当它驶出石浦港下湾门时,两艘小船

突然尾随靠近,恰巧“某达05”轮此时突发主机故障,趁其降速小船赶上,小船上7人强行登轮,硬是把“某达05”轮又驶回了出发锚地。而这,只是“某达05”轮数次被拦截经历的其中一次。

为何被拦?事情还得从两年前说起,2021年深圳市某达航运有限公司(以下简称深圳公司)将两艘甲板运输船交由宁波某船舶有限公司(以下简称宁波公司)建造,价格起初合计为4640万元,后又增加了100余万元的建造费用。2022年5月,两船建造完成,经深圳海事局登记,命名为“某达05”轮和“某达06”轮。同年9月,船方将两船卖给亚某达(深圳)船务有限公司(以下简称亚某达公司)。

这之后纠纷跟着来了。船舶建造之初,造船的宁波公司一股东胡某以个人名义与深圳公司签订一份投资协议,约定投资其中一艘船舶50%的股份,后口头改为两艘船舶各25%的股份。至今年4月初,深圳公司共给造船方转账3670

万元,宁波公司通过其投资股东账户转回了730万元。船舶建造完成后,双方在结账时对造价的增加项目部分出现争议,对730万元是股东的投资款还是建造款的退款也起纠纷。为了早日将船舶投入营运,作为买方的亚某达又替深圳公司两次共转了250万元,但宁波公司还是不同意放船,所以才出现了拦截船舶的情况。

数次“强行”开船未果,深圳公司、亚某达公司只能试着向宁波海事法院咨询,并提交海事强制令申请书,希望借此责令宁波公司放船。

宁波海事法院立即组成合议庭,研判后认为,目前航运市场行情低迷,导致船价下跌,才是双方矛盾的成因所在。该院一边要求申请人尽快依法提交申请海事强制令所需的担保,一边立即启动诉前调解程序。

宁波公司要求深圳公司

必须付清船款才能接船。深圳公司则认为,其已付清“某达05”轮的船款,“某达06”轮足以担保欠款,应允许其先接收营运“某达05”轮,等资金回笼后再付清“某达06”轮的建造款。

对此,宁波公司不同意,坚持认为两船建造系两个不同合同,“某达05”轮的款项并未付清,至于胡某投资两船属于股东个人行为,转回的730万元应从实收的造船款里扣除。负责人表示:“因为深圳公司没有足额付清建造款,我司资金周转不开,另一艘正在建造的万吨轮已因停发工人工资陷入停工状态。他们(深圳公司)要接收船舶必须付清造船款。”

(下转2版)

