



区等区域的水、船、岸一体化管理。新的分局一方面不断优化警务运行机制,加强与苏浙、长航公安机关、海警、海事、海关、水务等涉水行政部门的执法协作,另一方面强化信息沟通共享和联合打击整治,既各司其职,又紧密协作,加大对“幽灵船”(航行中关闭 AIS 系统)、“马甲船”(使用多套 AIS 系统或套用他船 AIS 系统)等非法船舶的发现打击力度,在上海水域筑起了一道安全屏障。

水陆联合,斩断走私链条

2月2日上午,天空下着毛毛细雨,浦东外高桥某集装箱堆场内,吊车正在熟练地进行作业。马上,这里就要对走私船上查扣的19个箱子进行开箱检验。

当天早些时候,边防港航分局刑侦支队副支队长黄鑫已经和其他部门的同事,以及场地负责人开会商讨了操作流程。

“这条船经查来自台湾,属于境外地区,因此我们首先要做好疫情防控。集装箱外部的消杀工作之前已经完成了,查验前,我们还要对箱内的每个木箱进行消杀。”黄鑫告诉《新民周刊》。另外,这批货物经初步判断为‘洋垃圾’,走私量以吨位计,要求场地方要精准对货物进行称重。

记者在现场看到,身穿防护服的铲车驾驶员将木箱逐个从集装箱内铲出,一旁同样身着防护服的消杀人员便立即上前进行消杀。随着木箱外包装被打开,来自海关的专业检验人员对其进行认定,确认属于“洋垃圾”。

“受利益驱使,很多不具备垃圾进口资格的人想方设法不惜通过违法手段走私洋垃圾。”黄鑫告诉记者,“洋垃圾”会对环境造成严重污染,中国已经明确禁止进口固体废物走私,包括废矿渣、废催化剂、废轮胎、废电池、电子垃圾等工业废物以及旧服装、建筑垃圾、生活垃圾、医疗垃圾和危险废物等。

据了解,除“洋垃圾”外,冻品、白糖、成品油都是海上走私的主要物品。

目前,涉案人员正在接受隔离,之后会对其进行进一步审讯。“这条船关掉了 AIS,在夜间航行很容易和其他船只发生碰撞。我们发现当天,这艘船有一条渔船为它引航的。现在渔船上逃跑的两人也都被我们抓获了。同时,我们还抓获了一个当晚在岸上指挥的嫌疑人,他同时跟渔船和走私船保持联系,是不是幕后老板,还要查证。”在黄鑫看来,船只只是一个运输环节,真正要深挖背后的上下游才是打击走私船的困难所在,“现在走私分子的反侦查意识都很强,运输也十分隐蔽。但哪怕只有一点点线索,我们也会追查到底,但时间跨度可能会很长”。

为了拦截走私船只,黄鑫和同事经常要在海上设伏,往往一出艇就是一整夜,甚至两三天。在风高浪急的海面上,高速追击走私船只已是极具危险。而为了阻止执法人员登船,走私分子往往会在船舷边堆放杂物,或泼油,这无疑对登船检查造成极大风险。

强行“跳帮”成了唯一选择。有时,公安艇的高台处与涉事船舶存在一米多的高差,民警只能利用海浪,在大船跌入波谷,小艇被抬至波峰的一刹那跳上去,“如果不慎掉入两艘船中间,后果不堪设想”。

事实上,除了“单打”,联合作战是海上查处违法行为的常态。2020年7月11日凌晨,上海边防港航分局和上海海关缉私局共同开展了“海狼”打击成品油走私专项行动,共出动

刑侦支队民警对涉嫌走私的集装箱物品进行防疫开箱检查。



现在走私分子的反侦查意识都很强,运输也十分隐蔽。但哪怕只有一点点线索,我们也会追查到底,但时间跨度可能会很长。

