

把青春和才智献给船检事业

——记江苏渔业船舶检验局产品处处长荆柯

从22岁到55岁,从青涩少年到稳重中年,投身船检行业37年,荆柯一直奋斗在船检第一线。扎实的工作让他荣获江苏省水产局先进工作者、全国渔业船舶检验系统优秀验船师、江苏省海洋与渔业局记三等功一次、农业部渔业标准化工作先进个人等多项荣誉。他已成为渔船船用产品检验的排头兵和首屈一指的专家。

学技术、积经验,荆柯30余年如一日不懈怠的要求自己不断在技术上提高,他说:“一想到要退休,就得更努力把自己的经验和知识传下去。”这就是船检人的传承。

1980年9月大学毕业入职,荆柯和很多老船检人一样经历了船检标准从无到有的过程。“开始我们都是用商船的标准检验,但是渔船有渔船的特点,就得重新编制标准。”没有标准就想办法在实践中积累,多年来荆柯承担过JS803、JS804、JS805、JS811以及8154等船型的图纸审查;参与过多次部、局组织的赴境外远洋渔船检验任务。

船检标准有了,船检的技术硬了,荆柯又把突破放到了创新上。“船检质量上来了,出去检验,人家又说我们只会检船。我一赌气,就自己去设计电气图纸。”荆柯说起当年创新成果背后的趣闻,还是一脸“气愤”。就是这一赌气,荆柯独立完成SCY811渔船全船电气设计。电气图在上海崇明船厂投产,二十几年过去,实践证明这套电气图纸经得起时间的考验。

正是这股遇事多想、深思,从不绕开困难的劲头儿,让荆柯在技术上一路填补空白,长期参与全国船用产品监督抽查活动,参与标准制定、修订和审定工作,多次担任专家组组长、评审组长等。

在技术上不断追求突破,绝不绕开困难的精神也延伸到荆柯的日常工作中。从船检到产品检验,只要是关

于渔船的安全问题,荆柯就从不妥协。“别的工作可以放松,但是只要是涉及到安全问题,工作再难做,困难再多,我都不放松”,只要一提到渔船检验、产品检验的安全问题,荆柯随和的脸上马上严肃起来。

这种不妥协的故事很多,荆柯给记者讲了其中难度最大的三件事。

荆柯担任船检处长期间,在全省全面推开了船东互保协会保险。当时个人保险容易,但是渔船保险费用大,入险阻力大,推动困难。可是入险才能有保障,为了渔民的生命财产安全,荆柯和局里的同事花了大力气才完成这项任务。

南通地区沿海有几个海军退役的登陆艇,渔民用废弃的登陆艇做了养殖渔船。这种没有任何保障措施的渔船是个极大的安全隐患,一定要报废掉。“可是渔船就是渔民的财产,哪肯轻易弃用?”提起当时工作的难度,荆柯仍然皱起了眉头。为了彻底取消这个安全隐患,前后一年半的时间,在做了大量工作之后,江苏船检局才完成了这件事。

不吓得罪任何人,只要涉及安全问题,大家都知道荆柯的这种执拗。2001年前后,渔船上没有配备救生筏的规定,就是配备了也存在年久失修的问题。渔民为了省钱就不装,装了也不修。荆柯发现了这个安全隐患,就强力要求把救生筏作为渔船颁发检验证书的必要条件。后来,救生筏在多次事故中发挥了至关重要的安全保障作用,拯救了很多渔民的生命,渔船配备救生筏才被写进了渔船检验的规定中。

正是认真负责的态度,勇于担当的精神,使他成为渔船用产品检验的佼佼者 and 引领者,期待荆柯为渔民渔船安全、渔船检验事业贡献更大的力量。

我国渔船电气检验的突出专家

——追记浙江渔业船舶检验局原副局长毕志学

业界人士告诉记者,毕志学是我国渔船电气检验的突出专家,对我国渔船无线电检验技术法规研究做出过突出贡献。但是,早在2012年中秋节的前一天,连续忙碌了很久的毕志学倒在了工作岗位上,从此离开了他所热爱的船检事业。

资料显示,他承担过的重要检验任务很多,比如承担大型远洋渔船初次检验;进口3000吨级冷藏加工船初次检验;省级2艘500吨级渔政船初次检验。他负责过很多技术项目,比如制定本省小型渔业油运船电气设备检验有关规定;制订国内及国外作业渔船过渡期内通信设备配备要求……

对于他所钟爱的渔业船舶检验工作,我们已经没有机会听他讲出怎样的故事和感慨。如今,我们只能从他的旧日同事的回忆中,勾勒出一个认真、执著的船检专家的点滴轮廓。

毕志学1983年毕业于上海海事大学,分配到浙江省远洋运输公司当了十年的电机员。正是这十年的电机员经历让毕志学熟悉了船上的每一个零件。远洋出海经历也让毕志学认识到船检的重要性。

1992年来到浙江渔业船舶检验局进行船检工作,毕志学把海员经历融入到船检工作中。编制渔船检验电气规则,做电气研究,成为业内知名的船舶电气专家。

“不仅对自己严格要求,在业务上精益求精,毕志学还很注重对年轻船检人员的培养”,毕志学的老同事李冰回忆说。上世纪90年代关于渔船电气的书籍、材料少之又少,为了让年轻的船检人员更快、更好地掌握电气知识,毕志学利用工作之余为船检人员编制电气教材,把自

己的知识和经验传递下去。

编教材、审图纸、设计电气图……毕志学把全部精力都放到了工作上。“海员经历让毕志学的业务特别扎实,现在再想有基层经验这么丰富的船检师可太难了”,现浙江渔业船舶检验局副局长平弘感慨地说。

“平时毕志学是一个非常随和的人,但只要跟业务挂钩,他就变的严谨”。李冰回忆说,“我们开玩笑说他只要跟船检工作有关就不近人情。”正是这种“不近人情”,让他在业务上不断突破,在船舶电气方面硕果累累。

“他这个人,心思都放在了工作上,就是喜欢电气、电子设备。”上班的时候设计船舶电气图,下班的时候还把无线电当业余爱好。“他就是这么一个专注的人”,李冰说。

“船检工作辛苦,以前我们为了不耽误工作经常夜里坐大巴车,早上到验船的地方就马上开始工作。”平弘说:“老毕从来不叫苦叫累,再累也绝不马虎。”

对于毕志学的专业成就,至今在互联网上依然能搜索到一些。在百度输入“毕志学”,结果中可以看到他发表于2012年的两篇论文《对浙江省救生设备配备和管理现状及对策的研究》、《浙江省渔船主机功率船证不符情况的现状、原因和建议对策》,以及多次到基层调研、开会和解决实际问题的相关新闻。从这些留存在网络上的记录中,我们依稀可以领略到这位优秀验船师的风采。

春蚕到死丝方尽,蜡炬成灰泪始干。一丝不苟,认真负责,专业敬业,这就是已逝去的验船师毕志学的真实写照。

被难题“逼”出来的法规专家

——记福建渔业船舶检验局原副局长黄钢全

《木制渔船生产许可实施细则》由他执笔,开创了木质渔船生产许可的先河;《渔船建造检验工作程序和职责》、《渔业船舶运营检验工作程序及职责》、《渔船设计图纸及技术资料审查工作程序与职责》由他领衔起草,理清了混乱的渔船检验管理;“93规则”有他的参与,“98钢规”、“2000规则”、“2002规则”、“2003规程”、“2015钢规”等有他的审核意见;部、局组织的新版远洋和国内航行渔船检验证书及证书填写、验船师须知他也贡献了一份力量。直到退休前,他仍然不断地为渔船检验法规、规则更新做着贡献。

业内人士告诉记者,黄钢全是我国渔船轮机检验的行家,对我国渔船轮机检验技术法规研究做出了突出贡献。30余年如一日,黄钢全不断地为渔船检验规则细化,把法规内容落到检验实处。“渔船检验是一件很枯燥的工作,只有静下心来才能做到底”,在渔船检验法规制定上做出卓越贡献的他,把这一切归结于“静得下心”。

“黄钢全,要不是看你又出了这些细则,好像都没有感觉到你在做事情!”说起工作状态,黄钢全笑称以前的领导就是这么评价他的。

“和其他执法大队轰轰烈烈的执法工作不同,我们的工作就是扎扎实实的”,他说:“只要有必要,小到一颗螺丝钉我们都要检验到。”这就是一个验船师的工作态度,船检工作就是他们冲锋号,渔民的生命财产安全就是他们的军功章。

从1970年到福建水产造船厂做工人开始,到1984年正式成为一名验船师,40余年与船舶打交道。从一线验船师到管理岗位,黄钢全一直扎实地把自己的船检经验累积、总结,把无形的经验化成有形的文字。

渔船粗制滥造怎么办?管理混乱怎么办?渔民逃避渔船检验怎么办?这些问题不解决,渔民的生命财产受

到威胁;这些问题要解决,没有先例可循怎么办?这一道道接踵而至的难题把黄钢全“逼”成了法规专家。

改革开放以后,私营造船厂逐渐兴起。由于没有制造标准,渔船粗制滥造成风,渔民生命和财产安全无法得到保障。在这种情况下,黄钢全和同事们一起起草《木制渔船生产许可实施细则》。历时一年多,这份生产许可细则呱呱坠地,从此,福建渔船生产有了许可审批制度,保证了渔船的质量,保护了渔民的生命财产安全。“编制许可当时实属无奈之举,但是却给渔船建造许可制度开了个好头,后来国家给予了认可,各地许可制纷纷确立。”黄钢全说。

据不完全统计,福建省有5万多艘渔船,其中小型渔船近九成。福建海岸线绵长,小岛众多,渔船分散,都给渔船检验造成很大的困难。如何对数量多、分布散的小型渔船实施有效的检验管理一直是困扰渔船检验机构的一大难题。

为了解决这一难题,黄钢全先从培训基层船检人员入手,把渔船检验业务延伸到基层,方便了渔民申报小型渔船检验,提高了小型渔船检验效率。

船检人员有了,黄钢全再从管理制度上入手。他积极推进福建省新设立的市县级渔船机构检验资质认可(业务核定)工作,指导协助申报业务核定的市县船检机构,完善认可核定条件,尽快通过国家渔船检验局的认可核定并开展渔船检验业务。

正是有了这位被难题“逼”出来的法规专家,见招拆招,福建渔船检验成效日益提升,这也为福建渔船事故数量显著下降奠定了重要的基础。

干一行爱一行,爱一行钻一行。渔船检验事业需要黄钢全这样认真踏实、默默奉献的实干家。

渔船检验法规体系的探索者

——记山东渔业船舶检验局原总工程师王宝莱

做船检工作,王宝莱可算是一波三折。先是1977年王宝莱被调到山东渔业船舶检验局的前身山东渔船管理站,后被山东水产学校的老师看中在学校里教了十个年头的渔船修造。直到1986年,水产学院停止招收渔船修造专业的学生,他才又回到了渔船管理站(当时更名为中国船舶检验局渔船分局烟台检验处)。

这十年辗转经历,让王宝莱最大的感触就是渔船是弱势行业,想到渔民就是吃苦的人,想到渔船行业大家就都看不起。“我是个做什么事都尽全力的人,看到渔船行业这个状态就想着要做什么改变。”

从哪里改?到了渔业船检系统以后,王宝莱对船检一些事情还不太了解,但是“要改渔船弱势地位”这个想法一直在脑中盘旋。最后,通过几年的实践,王宝莱发现,要干好渔船工作,首先要吧法规做好。“当时我们都是运用的交通部的法规,1985年刚刚出了一个钢质渔船建造规范,其他很多东西都是空白的。”就这样,王宝莱尽全力在渔船检验法规上下了大功夫。

打铁还需自身硬。为了在法律法规上提升渔船检验的整体水平,王宝莱先是提高自身的法律法规、专业技术素质。“交通部里的检验规程、建造检验规程,还包括日本的小船规范,有空我就学”,王宝莱说,“学了以后对船检工作就有一个头绪了,再看我们的法规就发现很多空白”。

就这样,不知不觉的学习和钻研,王宝莱慢慢变成了法规方面的专家。“2000规则”的制定在王宝莱的审定之后得到了各方认可。从此,山东局的船检任务也多了起来。“2003规程”编写任务部局直接交给了山东,并要求王宝莱把大家组织起来把东西编好。

“法规不能只硬性执行,要逐条吃透”,王宝莱为了让法律法规执行到位,还编写了培训教材,组织了各项培训。“有些条文规定都是有来历、有原因的,要把这些都吃透,给大家讲明白,执行起来才不会生硬。”王宝莱说。

“渔船不合格,你要告诉对方为什么不合格,帮助别人过关”。王宝莱说:“这就要求我们船检不能马马虎虎,更要吃透每一条法律法规。”吃透了法规才能做到精准检验,经验的传承才能让每一个验船师都能精准执法。

填补了国内的空白还远远不够,远洋渔船的发展带给王宝莱新的挑战。怎么保证这些船到国外作业的安全和船员的生命安全?又怎么适应国外的一些要求?对于这些王宝莱又从开始一条一条的学起国际公约。学习永无止境,每次法规更新都有王宝莱的身影与贡献。

50年跟渔船打交道,30年跟船检打交道。王宝莱深知,验船师肩负着保障渔船安全的重任。他总说,验船师要不怕吃苦,“气温高达50℃的时候,我们也要兢兢业业的验船,不能怕吃苦”,到了现场就要上船,就要钻舱,不深入到昏昏沉沉,就发现不了存在的问题。

优秀的验船师需要业务上的扎实,更需要心灵上的朴实。王宝莱说,未来的渔船检验需要我们的年轻人加把劲,利用法规,利用条款规定深入理解,抓重点,抓关键性的问题,只有队伍素质提高了,才能把渔船检验工作做好,保证渔船在海上少发生事故。

勇于直面问题,敢于迎难而上。作为法律法规体系的探索者,技术全面的实践者,王宝莱这种勤于钻研、甘于奉献的精神,会永远激励验船师奋发向上。

内陆渔船检验工作的拓荒者

——记湖北省渔业船舶检验局处长张建林

内陆水上渔船在相当长的时期内,没有船检的概念。从上世纪80年代末期开始,随着内地承接一批批沿海渔船的制造订单,才开始有了内陆渔船检验工作。湖北省渔业船舶检验局局长张建林,正是内陆渔船检验工作拓荒者的杰出代表。

张建林出生于1962年7月,中共党员,1984年8月自武汉大学工程学院船舶结构力学专业毕业后参加工作,在交通部上海船舶研究所任实习研究员。1989年2月,调动工作返回家乡湖北省,开始从事船检工作,先后任湖北省水产局(湖北渔政渔港监督管理局、湖北渔船检验局)干部、科员、副科长、主任科员、副调研员、处长。

在接受记者采访时,张建林说,当年他调回武汉开始自己的渔船检验事业时,湖北接受了一批沿海渔船的制造订单,逐步开始实施渔船检验。从此,他促进并见证了内陆渔船检验工作从无到有、由小变大的历史进程。除了做好相关管理工作外,他参与了不少重要的船检工作。

作为国内首批高级验船师,他更多的却是致力于验船师培训。由于经常在农业部、湖北省以及其他省份举办的相关培训班担任培训教师,几乎全国每个省都有他的学生。

张建林从事渔船检验工作28年来,工作重点主要分为三个方面。

一是具体检验工作。完成沿海捕捞渔船100余艘,渔业执法船60余艘,远洋渔船6艘建造检验任务(负责船体检验并担任检验组长);完成本省渔业执法船建造检验50余艘,营运检验300余艘次;检验大量船用产品,仅材料类达3万多吨;审查各类船舶图

纸30余套。

二是检验管理工作。参与组建湖北省(市、县)船检机构建设,培训验船师800余人,编写培训教材,承担部局交办的“小型渔船调研”、“渔船报废规定”、注册验船师考评工作、《内河小型渔船检验规则》、《内河渔业船舶法定检验规程》等工作。

三是安全监管工作。促进建章立制,主持起草《湖北省渔船渔港管理办法》、《湖北省渔港渔船管理条例》,主持编写《内河渔业船舶法定检验规程》、《内陆水域渔船检验与渔港监督基础培训教材》及制定相关应急预案;率先在内陆省份开展渔业船舶水上安全救助应急演练;积极开展渔业互助保险,为事故渔民开辟救济渠道。

在近30年的渔船检验工作中,张建林多次获得各类荣誉,见证了他踏实而优秀的工作业绩。他于1999年获湖北省人民政府农村基层工作队优秀工作人员称号;2000年成为中国首批高级验船师;2008年获全国渔业船舶检验系统“优秀验船师”称号;2009年获湖北省农业厅安全生产先进工作者称号;2012年~2013年度获得湖北省农业厅公务员奖励证书;2013年获“全国渔业船舶检验系统优秀验船师”称号。对于这次被评为全国渔船检验60年突出贡献验船师之一、代表内地渔船检验人员受到表彰的他感到十分荣幸。他认为,在如今“互联网+”的时代,渔船检验走社会化管理的路子,不断规范地走下去,一定能够得到良好持续地发展。

渔船检验事业需要拓荒者,需要实干家,也期待创出内陆渔船检验路子的张建林,勇于担当,奉献心血,引领验船师开创内陆渔船检验新局面。

渔船检验最重要的是留住人才

——记广东渔业船舶检验局原局长白桦

“渔业工作的首要是渔政工作,渔政最重要的工作是渔船检验工作。广东是中国的南大门,处在南海航运枢纽位置上,所辖海域广、复杂,渔船检验难度大,管理难度高,这项最重要的工作也是最难的工作。做好这项工作,关键要留住人才、用好人才。”广东渔业船舶检验局原局长白桦说。在渔船检验领域工作30余年,经历了渔船检验的体制转型、技术变革。怎样把握时机?怎样创新技术?怎样锤炼队伍?是白桦工作中的亮点。

和退休之后的悠闲不同,工作时白桦的手机24小时开机,可以第一时间应对突发状况。“凌晨接到电话马上赶到现场这都是正常的”,说起在任时碰到渔船事故时的应对,白桦仍然一脸紧张。“退休之后,我有时就把手机关机。”白桦笑谈退休之后的闲散生活。

渔船质量难控、渔民安全生产意识薄弱是渔船检验工作被动的原因。为了攻克这些难题,白桦和同事们可是大费脑筋。

“给渔船安装救生筏,救生浮就遇到了很大阻力”,白桦说,渔船配备救生筏原来不是必须要求,渔民要花钱就很抵触。“但是有了救生筏,渔船遇险,渔民生命有保障,就一定要装。”一提及安全问题,白桦就有了不妥协的强硬,“渔民不理解,为了安全,我们也要做。宁可听到渔民骂声也不要听到渔民的哭声。”白桦说。

由于这种坚持,渔船遇险伤亡情况大大降低。“但是只强硬还不够,要真心为渔民着想,降低成本。”白桦介绍,广东省推进2人~3人、5人型小型气胀式救生浮的研发配备工作,2010年得到农业部渔业船舶检验局批复同意。“安装1万个救生筏,能救上来一个人都是功德无量。”白桦的坚持有了回报。广东省沿海小型渔船配备了2万多只小型救生浮,成功救助了400多名渔民,渔民誉

之为“守护神”。

“船检任务的成败有时只在验船师的一念之间,所以船检工作最离不开的就是人才!”说起船检工作的核心抓手,白桦介绍说。

从入行到成为一个优秀的验船师,不仅需要扎实的基础知识,还需要多年的经验累积。“优秀的验船师不好培养,一旦队伍散了就找不回来了”,白桦说。在任职期间,白桦加紧对验船师队伍的培训。

“在任的要加紧培训,业务更上一层楼,人员紧张的要及时招录”,白桦说。本着这一人才培养目标,广东省海洋与渔业厅组织制订了《广东省渔业船舶验船师队伍教育培训三年工作规划(2012~2014)》,三年来,共组织培训32个班次,受训船检人员1086人次;全省船检队伍持有各类船检资格人数实现倍增,由规划实施前的600多名增至1300多名。

船检体系不断完善,验船师技术不断提升,形成了省、市、县人才队伍教育培训工作网络新体系。此外,为进一步加强全省渔业船舶检验工作的监督管理,规范渔业船舶检验工作程序,提高渔业船舶检验工作质量和水平,保障渔船安全生产,还在全省检验系统内成立了广东渔业船舶检验督导组,并抽调全省骨干验船师成立区域骨干检验组,加强对重大检验任务的执行和督导。

从1982年参加渔船检验工作到退休的三十余年里,白桦经历了渔船检验无法“仰人鼻息”的时期,也经历了广东渔船检验飞速发展提升时期。为渔民和渔业的安全保驾护航的经历,永远令白桦感到自豪。

一心为事业谋发展,一心为发展抓人才。白桦作为渔船检验体制改革实践、队伍建设的突出代表当之无愧,为渔船检验事业做出了突出贡献。