直面高温“烤”验 他们是不服“暑”的港航人

□记者 王倩倩 通讯员 於明敏

连日来,酷暑高温持续。当大家享受着空调、电扇清凉的时候,有这么一群在户外工作的港航人,他们直面高温“烤”验,冒酷暑、战高温,全力“汗”卫港口安全防护壁垒。

验船师姜勇:船舶安全的“健康卫士”

位于定海区马岙街道的舟山市三江船舶修造有限公司,多艘船舶建造正在紧锣密鼓地进行。在最高达到38℃的天气里,整个造船厂区像是一片滚烫的“钢铁丛林”。

上午8时,舟山市船舶检验中心高级验船师姜勇换上了厚厚的连体船检工作服和劳保鞋,手持图纸,开始对一艘正在建造的45米科学考察船进行细致地“体检”。

验船师被通俗地称为船舶“医生”,是确保船舶安全的第一位守门人。每一艘船舶,每年都要经船检部门检验,每一次检验都需要验船师出具“健康证”才能够合法合规运营。

“新建船舶的检验工作量是最大的,一艘新船从开始建造到建成下水,我们至少要上船检查十来次,并抱着‘找茬’的严苛态度,把好出厂前每一道技术安全关。”姜勇说。

头顶烈日,站在甲板上,记者感觉脚底、手心都是发烫的,而室外设施设备的检查都在这样的暴晒环境中进行。船体构件、钢板厚度是否符合要求,焊接工艺是否实施到位……作为一名拥有16年从业经验的验船师,姜勇一丝不苟地进行着每一项检查。他一边测量,一边对照设计图纸进行核对,只有完全吻合才继续下一道工序。

太阳直射下,姜勇脸上很快就爬满了密密麻麻的汗珠,连体船检工作服早已湿透。记者递上纸巾,他笑着说:“擦了也没用,环境太闷热了,刚擦完马上又会湿透,我们都已经习惯了。”

1个小时后,甲板上的检查终于告一段落。姜勇暂时停下了手上的工作,站在一旁休息一会儿,补充水分。一瓶500毫升的矿泉水,转眼就见了底。

“真正的‘烤’验在机舱!”在短暂的歇息之后,姜勇转身又下了机舱。机舱门一打开,一股热浪扑面而来,轰鸣声震耳欲聋,和对面的人说话必须“高喊”。这样密不透风的工作环境,格外考验体力和耐力,然而却是验船师们的常态。

基座等相关设备位置都比较低,姜勇为了看得更清楚,几乎整个检查过程都在弯着腰,时而蹲着,时而跪着。“图纸显示基座纵桁间距为900毫米,经过现场测量后,满足法规要求。”姜勇介绍,装设主机用的基座非常重要,每个焊接点都得仔细查看,一旦有一个不合格的焊缝,就会降低主机座强度,可能会导致发生船舶事故。

上午的检验任务持续了约3个小时。从船舱出来后,姜勇又灌了一瓶水才缓过来。他详细列出存在的问题及整改意见。“这艘船在下水前,必须把所有问题整改到位,经过我们的再次验收,才能同意下水。”姜勇说。

舟山市船舶检验中心共有40多名验船师,每年船舶检验不少于3000艘次。这样的炙热坚守,对他们来说已是家常便饭。

“虽然是一项比较辛苦的职业,但看到自己检验的船舶顺利交付,船东对船舶的质量称赞不已,自己的付出得到了肯定,心里也有一种自豪感。”姜勇表示,他要不断提升业务水平,严把船检质量关,为船员生命财产安全保驾护航。

引航员周鹏程:每一次引航都是“烤”验

在中外船舶进出港口的时候指引方向,协助船舶在特殊水域航行,以及引船舶靠离码头,承担这项工作的人就是引航员。他们为了保障船舶航行安全、提高船舶周转率、扩大港口吞吐量,不分昼夜地奋战在港口生产第一线,当起“水上国门”守护者。

这天凌晨4时左右,舟山引航站引航员周鹏程像往常一样走出家门,搭乘引航艇前往虾峙门南锚地引航登轮点,开始了新一天的引航工作。此次任务引领的是一艘长225米、载重8万吨、吃水13米的重载巴拿马籍船舶,计划目的港老塘山中转三期码头1号泊位。

引航艇慢慢靠近外轮,趁海浪将引航艇推高的一瞬间,周鹏程抓住舷梯,敏捷地爬上舷梯,登上外轮展开引航工作。他告诉记者,引航员的工作危险性不小,在移动的船舶上攀爬舷梯,有时候风浪大,一个浪就能把引航艇掀起五六米高,在颠簸起伏的梯子上,每一步都潜藏着危险,稍有不慎就可能跌入海中卷入螺旋桨。

周鹏程走进驾驶台,与外轮船长进行信息交流。航行中的船舶驾驶台犹如一个玻璃阳光房,不断被烈日炙烤着,但周鹏程时刻关注着航行的路线、水流的变化以及船舶的状态,不敢有丝毫懈怠。他解释说,船舶在港区航行,为避免发生搁浅、触礁、碰撞等事故,要求驾驶人员能及时控制船位和进行避让。因此,引航员必须对所在水域的地理特点、航道、水深、水流、航标设置和规章制度了如指掌。“这可不是开车,碰到了还可以纠正,要是大船行驶中遇到触礁等,那就是大事故。”周鹏程说。

脸上汗如雨下,他只能用毛巾不断进行擦拭,或者不停地喝水补充水分。“船上空调口吹出来的是热风,不如湿毛巾管用。”周鹏程笑称早已习惯了,在这种高温天一天工作下来,衣服裤子被汗水浸湿,跟蒸桑拿没什么两样。

为全力保障船舶靠泊安全,靠泊过程中,周鹏程一直在驾驶台两翼来回跑。这里没有任何遮挡,烈日在上、海水在下,他始终专注引航,准确发出一个个操作指令。

临近中午,船舶最终平稳地停靠在码头上,船长情不自禁地竖起了大拇指。历经4个多小时的引航工作,周鹏程虽有疲惫,但脸上洋溢着满足感。“当自己引船舶顺利靠离港口,特别是受到外籍船员由衷地赞赏时,一种职业的自豪感便油然而生!”周鹏程说。这大概就是引航员们所说的“使命光荣”吧。

执法人员林舟杰:严格执法 将隐患消除在萌芽之时

烈日当空,连风都仿佛被加热过,让人感到燥热难耐。舟山市港航和口岸管理局执法人员林舟杰和同事来到定海工业园区某普货码头,向码头负责人了解码头相关情况,并仔细地检查了救生衣、救生圈、灭火器等消防救生设施设备。

在一处消防箱内,林舟杰发现里面摆放着2根钓鱼竿。“消防箱内严禁堆放杂物,码头也禁止垂钓,从安全方面来说,垂钓者夜间在码头钓鱼也非常危险,你们一定要加强管理!”林舟杰提醒码头负责人落实主体责任,做好源头把关,及时开展自查自纠。

在巡查至码头作业区时,林舟杰发现一名工人未佩戴安全帽,立刻要求他停止作业,并对其进行安全教育,强调佩戴安全帽的重要性。

记者在现场看到,执法不到半小时时间,林舟杰的制服已经全部湿透,脸上挂着一层水雾。“如果遇到联合执法,我们还要登船一一检查,环境更闷热了。”林舟杰打趣地说,每一天,他们的制服都会湿透好几回。

检查完毕后,林舟杰和同事来不及休息,又立刻赶往下一站——定海马岙港区某危货码头。“您好!我们是舟山市港航和口岸管理局执法人员,我叫林舟杰,这是我的执法证请您过目……”在该码头负责人的带领下,林舟杰和同事分别检查了龙门吊、门座式起重机、防风止动设施、限位设施、转动制动设施、电器设施等港作机械。同时,聚焦危险货物码头经营生产关键领域,围绕着装卸、储存、装车及特殊作业等关键环节,强化事故隐患闭环治理和风险管控,做到责任落实到位、问题整改到位、风险管控到位。

“油气回收可燃气体报警仪未接地,油气回收系统法兰静电跨接部分缺失,泡沫站安全阀后阀门状态为关闭,需整改,并作挂牌。”林舟杰详细地向码头负责人说明检查情况,并讲解了几起典型事故案例。对方认识到隐患问题的严重性,表示会立即进行整改。

执法期间,林舟杰还化身夏日“普法员”,将最新出台的《危险货物港口作业重大事故隐患判定标准》等相关法律法规送到基层一线,进一步提高辖区企业对港航领域法律法规的知晓率,营造更为浓厚的全民守法氛围。

本版图片由市港航和口岸管理局提供