

打开幸福一扇门

——聚焦江苏海事局“幸福船员”服务品牌系列报道二

□ 全媒体记者 周佳玲 通讯员 赵晓俊 唐志勇

坚持“以船员为中心”的发展理念，江苏海事局把船员素质提升作为船员管理的核心工作。依托“互联网+大数据”，一个多姿多彩、触手可及的船员培训“云课堂”正慢慢走进船员的生活。

“真正的幸福都是靠自己创造的。因此，管好‘幸福船员’这张答卷，不仅要帮助船员富‘口袋’，更要帮他们富‘脑袋’，让他们拥有打开幸福大门的钥匙。”江苏海事局党组书记、局长马小峰一语道出“幸福”的源动力。

聚焦培训难点 探索“云”上课堂

“口袋工程”建设得好不好，体现的是执政能力，彰显的是为民情怀。

“现在的船员都很辛苦，工作环境闭塞，学习渠道少，更新的信息不能及时获取，船员有需求，我们也在探索。”江苏海事局船员管理处周啸介绍。

长江之上，蓝海之滨，每天的情况瞬息万变，国际公约、法律法规等不间断更新，消防救生、人命安全等情况也层出不穷，船员有需要也有必要踏上时代前进的列车。

“理想很丰满，现实却很骨感。”周啸介绍，目前船员培训机构的培训更注重于应试，海事机构的培训则以集中不定期培训为主，“集中培训的方式往往会挤占船员时间，不能完全

满足船员个性化的学习诉求。”

怎么办？江苏海事局想船员之所想，急船员之所急，创新性地提出“互联网+船员培训”新模式，搭建“幸福船员”培训云课堂平台，不断拓宽船员培训教育载体，合力构建船员、船公司、航海院校、船员服务机构、船员培训机构、行业协会、海事机构等参与的互联网生态圈。

打通路径堵点 丰富培训内涵

铺下的是路，连接的是心。“以前想多学点东西都没途径，现在拿起手机就能学，图文并茂的教学有意思。”一位船员打开手机上的“幸福船员”微信公众账号，安全级别技能、规则解读、事故案例安全微课等各式各样的课程位列其上。“只要联网，随时随地就可看视频、做练习、问问题，就像把知识装进了口袋里。”

江苏海事局考试中心陈超介绍，“幸福船员”培训平台实质上是将来线下培训的课程电子化，优质课件可以随时扩充和更新，反复多次使用没问题。

“将单一的灌输变成多元的互动”这一理念一直为江苏海事局所秉持。陈超介绍，他们鼓励机构和船员自发将优质资源上传平台，共同打造船员培训资源共享交流平台。“通过开放平台的建设解决偏远地区

船员培训机构缺乏、不均衡等问题，让船员共享最优秀的老师、最丰富的培训内容，通过最灵活有效的方式获取最急需有用的知识，助推水上运输中最活跃因素（船员）的综合能力提升，从而保障航运安全。”

“公司最近在云课堂里开设了自己的特色栏目，晒出了自己的名片，及时更新公司要求，流动的船员能及时获取公司需求，公司也可借此打响知名度，一举两得。”南京航运公司海员分公司副总经理何小华说。

不忘初心行致远。“让‘口袋工程’全覆盖中国籍船员群体始终是我们不懈追求的目标。”江苏海事局副局长王秀峰谈道。现在，全国158万船员足不出户就可以登录“幸福船员”培训云课堂进行自主培训，享受船员信息化管理带来的优质服务。

击中记分痛点 踏出监管新路

“我们致力于为全国船员培训提供一种新思路，真正解决船员违法记分难消除的痛点，实现船员管理和海事现场监管的‘双剑合璧’。”江苏海事局船员处处长唐春辉表示。以知识培训为特色的幸福船员培训云课堂，不仅可以为全国船员提供线上的非强制性培训，船员基本安全培训、违法记分、船员特殊培训等强制性培训科

目，云课堂更是船员的不二选择。

“以前船员被扣满15分后要想销分总是遥遥无期，海事部门集中一定数量船员后才开班授课，出卷考试，过关销分，一套流程下来费时费力，周期长，题目设置的随意性也大，对船员而言考试也没有太大的针对性。”张家港海事局王炳南坦言。

如今，江苏海事局在“幸福船员”培训云课堂系统基础上建设船员违法记分强制培训和考试系统，船员一旦扣满分就需到张家港和太仓的远程考场进行培训，考试内容可由云课堂系统自动组卷改卷。

“举个简单的例子，如果有船员违反了船舶定线制，云课堂的教师电脑里就可以相应地多设置此类培训内容。”王炳南说，“这种新的培训方式能极大避免以前考试的随意性，还能有效进行事故预防，培训也更具有针对性。”

据水上交通事故数据统计，百分之九十的事故都是由人为因素造成的。从海事角度讲，加强船员监管，消弭隐患于萌芽，也是为“幸福船员”强本固基。

求木之长，必固其根本；欲流之远，必浚其泉源。江苏海事局探本究源，从船员素质提升上下功夫，让船员自身具备造血功能，独属于船员的幸福之花在汪洋碧江上绽放。

用心勾画美丽长江画卷

□ 全媒体记者 王慧

近日，重庆海事组织辖区航运企业、船舶修造企业及船员代表开展2018船员防污知识培训交流。现场讲解了船舶及相关作业防污基本要求、船舶污染物的分类和管理、船舶污染事故处置等方面的知识，强化防污意识和责任，用实际行动共护碧水蓝天、共建美丽长江。

随着重庆水运经济的迅猛发展，如何在发展经济的同时守护一江碧水荡漾东流成为大家关注的焦点。重庆海事人将守护“绿色”的责任扛在肩上，着力落实“五大攻坚战”，助力美丽长江建设，为长江经济带高质量发展提供坚实的海事保障。

源头着手 让环保理念深入人心

“像保护眼睛一样保护生态环境”。重庆海事局持续加大执法检查力度，用行动贯彻落实生态保护理念。以督促船舶使用符合标准的普通柴油为切入点，重庆海事局加强对船舶大气污染防控，会同重庆市交通主管部门在全国内河率先对362艘重庆籍船舶重油使用装置实施了拆除或封存。针对企业、船员对履行安全与防污主体责任意识的懈怠，海事人从源头着手，疏导结合，让“绿色”的理念深入每个人的心中。

穿梭在各类船舶生活污水舱、燃油舱、油污柜及垃圾桶之间，重庆朝天门海事处监管科杨阳决定从载客人数较多的客滚船入手，请专门的工程师来到船上为船员免费培训，讲解生活污水“直排”的危害和船舶生活污水处置装置的使用方法。依托“船员流动学校”课堂，海事人在严格执法的同时，将宣传海报“晒晒船舶涉污九大违法成本”“帮船员朋友算算违法成本这笔账”递交到从业者的手中，日常防污宣传也成了船员树立环保意识的重要途径。

打铁还需自身硬，为了更快地提升执法能力水平，杨阳利用周末时间来到船厂，更直观地了解舱内的结构和船舶生活污水处置装置。“他们在学，我们也在学才能达到更好的监管效果。”

作为重庆海事局426名基层工作者中的一员，杨阳在执法一



海事人员向游客宣传环保知识。重庆海事局供图

线笃定坚守18年，为防止船舶污染水域奔走忙碌，这些年来，船公司、船员思想意识上的改变也让她感到欣慰。

如今，多数船公司都将防治船舶污染水域主体责任摆在了首位，脱离“保姆式”监管，船方和船员主体防污意识得到提升，船员懂操作、会操作、能操作，从源头确保了长江重庆段的清洁。

利剑斩污 织起防污“安全网”

暑往寒来，往来的船舶为一江碧水增添了别样的声色，重庆海事人多措并举，让“在发展中保护，在保护中发展”的理念落实于严防控制中。

针对水上防污突出问题。重庆海事局通过加强对辖区16个县级以上城市集中式饮用水源地保护，会同交通、环保、城管部门制定实施《重庆市船舶污染物接收、转运、处置联单制度》，对全市138艘餐饮船舶展开专项整治，取缔不符合规定的船舶109艘；开展固体废物非法转移倾倒运输环节专项整治，排查船舶730艘，排查潜在风险水域85次，将船舶污染排放、控制、防治的监督管理工作落到实处。

针对港区船舶作业扰民问题。重庆海事人以规范船舶作业行为为手段，对船舶产生噪音污

染的水上施工作业区加强现场监管，整治船舶噪音污染。禁止主城区船舶在22时至次日早上6时进行砂石开采和卸载作业。同时，严禁船舶在主城港区内鸣汽笛，要求船舶在视线良好、没有其他船舶威胁其安全时，不得习惯性鸣笛。

严格执法下，众志成城的“绿盾”保障了美丽川江的发展。重庆海事人全力打造环保、生态、洁净、文明、有序的江岸环境，为地方经济社会发展贡献力量。

面对逐年上升的货运量，重庆海事局以配合地方政府取缔、关停非法码头为抓手，开展“两江四岸”货运码头专项治理，打击非法采砂活动。通过建立综合执法、日常巡查、异动情况反馈报告、分类处置的工作机制，对长江干线114座码头实施了禁止船舶靠泊措施。协助地方政府关停非法码头32座，有效净化了通航环境，保护了长江重庆段岸线资源。

筑牢防线 守护碧水蓝天

“我们目的就是让辖区的船舶干干净净的，不污染长江。”质朴的语言里是海事人勇担重任的决心，更是他们对这份事业的热爱。

船行长江，记录簿上清晰地记载着船舶污染物船名、接收时

间、接收地点、运载车辆号码等每一个关键链的信息，相关单位的处理渠道，让可能出现的污染环节都能“历历在目”，有据可循。

以提升船舶污染防治监管能力为阶梯，重庆海事局联合相关部门在船舶污染物接收转运装置、船舶修造企业污染整治、饮用水源保护、餐饮船舶污染整治以及水上危险货物运输方面制定下发6个文件，逐步形成政府主导，各部门齐抓共管的船舶污染防治联防联控机制。开展《船舶污染防治现场检查检查工作手册》编制，将《船舶生活污水排放（接收）现场检查手册（内河船部分）》作为交通运输部海事局危防管理示范教程的教材和课件进行推广。

重庆海事人以提升船舶污染应急处置能力为保障，配合重庆市地方政府编制了《重庆市防治船舶及其有关作业活动污染水域环境应急能力建设规划》和《重庆市防治船舶及其有关作业活动污染水域环境应急预案》，加快长江干线国家溢油应急设备库建设，在引导扶持社会救援力量的同时，持续开展多种形式的演习演练，全面提升船舶污染应急处置水平。

善谋者顺势而立，善举者当潮而立。“绿水青山就是金山银山。”推进清洁能源的有序发展，也就掌握了科学发展的主动权。

重庆海事局与重庆市港口行政管理部门推进码头岸基供电设施建设，按照重庆市统一规划完成长江干线重庆段码头岸基供电设施建设改造，鼓励船舶在靠岸停泊期间优先使用岸电。

与此同时，重庆海事人将防止船舶污染的手段着力于长远，通过广泛宣传船舶污水“零排放”概念，建议船舶建立污染物存储舱，采取到港转运处置的方式，多手段解决生活污水达标排放的问题。目前，重庆主城区已有7家船公司的25艘船采用这种方式，做到了船舶生活污水“零排放”。

从源头到过程再到最后一道防线，每个节点，重庆海事人肩上扛起责任，手中握有方法，以锐意进取的决心和担当做好碧水蓝天的守护者，用绿色发展勾勒美丽长江生态画卷。



现场综合执法点初试牛刀露锋芒

“‘平南海宇2688’，你船涉嫌谎报吃水，请立即停止冒险航行，接受海事调查处理！”12月10日，梧州长洲枢纽综合执法点的海事执法人员借助“智慧海事”平台迅速锁定、查处了一起未按规定报告进出港信息、超吃水限制载货航行的违章行为。

7月下旬以来，在两广水路“咽喉”要塞——位于广西内河航运东大门的梧州长洲枢纽坝上船舶报闸点试行了海事现场综合执法点建设，充分利用其独特的地理优势，加强对航行船舶的全方面安全监管，在前后4个多月的综合执法行动中，来自梧州、南宁、贵港、来宾、河池、百色海事局的共32名海事执法人员，以驻点检查和巡航检查为主，结合夜间、早间开展弹性执法的方式，在梧州长洲枢纽现场综合执法点共检查运输船舶770艘次，查出存在问题船舶221艘次，船舶缺陷率28.7%，取得了遏制船舶违法行为，保障航运市场公平竞争的显著效果。

抓住关键节点 大步试点改革

作为海事“放管服”改革、简政放权、便民利民的重要举措，去年3月份，交通运输部公布了《内河交通安全管理条例》修改决议，对在我国内河航行的船舶，取消船舶签证，实施进出港报告制度。取消了船舶签证的行政许可，海事部门该如何更好地履职呢？

“安全是交通发展的红线、底线、高压线。”广西海事局局长黄军根表示，当前，广西海事在现场监管中投入了更多的人力物力，从而把过去“核材料”的静态监管转变为“防风险”的动态监管，并加强“智慧海事”建设，进一步优化监管资源配置，加强了事中事后监管，达到精准监管的目标。为了深入推进“放管服”改革，推进“简化审批、创新管理、强化监管、提升服务”政策的进一步落实，广西海事局党组提出了在西江干线择机建设船舶安全监管现场综合执法点的构想。

5月份，广西海事局派员到梧州长洲枢纽水域进行充分的实地考察和调研，决定选择梧州长洲枢纽船闸这个关键节点，充分利用其独特的地理优势，设立执法检查点。“三江连五省，总汇在梧州，梧州长洲水利枢纽更是千里西江的关键节点和水上门户，是85%的广西辖区船舶‘出桂赴粤’和‘离粤返桂’必经的咽喉要道，现建成有四座船闸，日平均过闸船舶达200—250艘，最高达360—450艘次，货物吞吐量突破1亿吨，占广西辖区内河港口货物吞吐量的78%，可谓是‘一夫当关，万夫莫开’。”广西海事局副局长林奎向记者介绍。

7月27日，梧州长洲枢纽综合执法检查点正式揭牌。“船舶在长洲枢纽过闸时，靠泊登报到排号过闸，是船舶通过长洲枢纽中的必须动作，海事部门充分运用这个时间开展核查和重点抽查，不会额外增加时间，不影响船舶正常航行。”梧州海事局副局长林大益说，在这里设置海事现场综合执法点，可以有效核查广西辖区各内河港口以进出港报告制开航的船舶申报情况，还可以及时了解船舶自觉执行水上交通安全法规的情况，通过纠正船舶违法行为，达到鼓励船舶诚信经营，保障航运市场公平竞争的效果。

集中优势力量 靠前精准监管

“梧州长洲枢纽执法检查点以梧州海事局名义对外执法检查，办公地点设在梧州海事局赤水港办事处，依托梧州海事局赤水港办事处现有执法力量，并从各内河分支局分批调派执法人员参与定期轮换。广西海事局船舶监督处负责归口管理，危管防污处、规费征稽处等机关业务部门根据业务分工对口指导。”广西海事局船舶监督处副处长党仁志告诉记者，加强现场执法力量，实行弹性化执法模式，这些都对内河船舶和船员形成了监管压力。

11月16日，梧州海事局组织长洲水利枢纽综合执法检查点开展夜间巡航驻点执法行动，对在港区锚泊的船只进行船用燃油取样抽检和送检，发现“粤都城货XXXX”等3艘船舶的油样检测硫含量不符合相关产品标准，构成使用不符合标准船用燃油的事实，检查点依法开出了首张船舶使用超标燃油罚单。

“我们在检查方式方法上，实行不定期点检查，执法人员充分利用船舶靠泊申报过闸的时间开展现场检查和规费稽查，力求‘短、平、快’，尽量避免影响船舶航行。”梧州海事局船舶监督处处长黄佰艺说，同时还实行不定期的重点检查，对部分“必检船舶”、需要启动安检程序的船舶或存在重大安全隐患、违法嫌疑或未按规定缴交港建费的船舶，利用其报闸后在附近水域停泊待闸期间的一至两小时实施登船检查，涉嫌违法的船舶临时停航到赤水港办事处接受调查处理。

完善六大功能 提升监管效能

“不如实申报港口建设费，逃避缴交港口建设费；船东抱有打擦边球和侥幸心理，船舶配员不足；夜间锚泊时不按要求开锚灯，甚至有些船舶夜间航行不显示航行灯；船舶超载运输，不按规定配备和记录船舶法定文书，不按要求开展开航前自查不遵守航行规则航行等违法行为仍然存在。”贵港海事局选派参加驻点执法的李巨边翻执法台账边对记者说：“近3个月来，我们查处一批未按规定办理进港报告和配备船员、不依法依规缴纳港建费等违法行为，对不法船东起到了震慑作用。”

“综合执法点的16名海事执法人员分别来自南宁、贵港、梧州、来宾、河池、百色海事局。”赤水港办事处主任章特向记者介绍道，通过调派安全巡查员集中执法，开展实操实践和安检后评估及理论交流，各内河分支局海事执法人员之间进行了业务交流和相互学习，执法队伍得到锻炼，执法能力有了很大提升。

“坚定设立并运行好现场综合执法点的必要性和信心不动摇，要更加明确地突出现场综合执法和服务。”8月24日，黄军根在梧州海事局开展长洲枢纽现场综合执法点专题调研时要求，综合执法点在功能定位上，要突出流域监管和现场执法，充分发挥好综合执法点现场综合执法、教学培训、业务研究、廉政风险防控、文明执法形象窗口、政策法规宣传阵地六大功能。

“建设现场综合执法点是广西海事局党组的一项重要决策，是提升监管效能、服务安全绿色发展的创新举措。”梧州海事局局长郭耀雄表示，梧州海事局将进一步完善现场综合执法点工作制度和设施设备配备，保持现场综合执法点运行工作的持续性和稳定性，编制《工作指南》，扎实做好现场综合执法、人员管理、廉洁自律各项工作，努力把梧州长洲枢纽现场综合执法点建成广西内河现场综合执法的标杆和“品牌树局”的重要窗口。



梧州海事局长洲枢纽现场执法点开展现场检查，宣传“两穿两不”安全知识

两广咽喉抓现场 流域监管出新招

现场综合执法点初试牛刀露锋芒

□ 全媒体记者 龙巍 通讯员 童毓 文图