

全国海船水手机工适任培训教材

驾驶专业

水手业务与值班

中华人民共和国海事局组织编写

主编 张玉良

主审 严祥生

人民交通出版社
大连海事大学出版社

全国海船水手机工适任培训考试系列教材

Shuishou Yewu Yu Zhiban

水手业务与值班

张玉良 主编

严祥生 主审

人民交通出版社
大连海事大学出版社

内 容 提 要

本书是按照《中华人民共和国海船水平、机工适任培训、考试和发证管理办法》中的水手适任培训纲要的要求编写的。

本书的主要内容为:船员涉外知识,航海基础,水手专业基础知识以及水手值班等。本书范围比较广泛,以实用、够用为原则精选内容,由浅入深,实用性强,可作为值班水手培训教材或船舶水手自学参考用书。

图书在版编目(CIP)数据

水手业务与值班/张玉良主编. —大连:大连海事大学出版社,2003.8

全国海船水手机工适任考试培训教材

ISBN 7-5632-1694-4

I.水... II.张... III.船员—技术培训—
教材 IV.U676.2

中国版本图书馆CIP数据核字(2003)第068494号

全国海船水手机工适任培训考试系列教材

水手业务与值班

张玉良 主编

严祥生 主审

正文设计:孙立宁 责任校对:王静红 责任印制:徐敏

人民交通出版社、大连海事大学出版社出版发行

(100013 北京和平里东街10号 010 64299025)

(大连市凌水桥 邮政编码 116026 电话 84728394 传真 84727996)

(<http://www.dmupress.com> E-mail: cbs @ dmupress.com)

大连海事大学印刷厂印装

2003年12月第1版 2003年12月第1次印刷

开本:787 mm×1092 mm 1/16

印张:20.5 字数:526千字

定价:50.00元

ISBN 7-5632-1694-4

前 言

为了提高海船水手、机工的职业素质和专业技能,规范海船水手、机工适任培训、考试、评估和发证的管理工作,中华人民共和国海事局于2002年1月21日颁布了《中华人民共和国海船水手、机工适任培训、考试和发证管理办法》(以下简称《办法》)。根据《办法》,江苏海事局组织南京海运学校等院校编写出版了值班水手、值班机工适任考试试题集和评估指南,共六本。

本套教材以《办法》为依据,以职业岗位的需求为目标,充分体现了以能力为本位的职业教育特色,具有较强的针对性。教材的内容覆盖了《办法》附录2、附录4“水手、机工适任培训纲要”理论考试和实操评估的全部内容。教材的编写原则为:针对培训,注重实操,应知应会,实用简明,格式规范,编出精品。

本套教材分为水手业务与值班、水手工艺、水手英语、机工业务与值班、金工工艺、机工英语等共六本,教学内容相对集中,方便学员学习、使用,也方便船员自学、参考。本套教材与已经于2002年出版的值班水手、值班机工适任考试试题集和评估指南在考试、评估的范围、内容和标准等方面均力求协调一致,其主要使用对象为水手、机工(半年期)培训班的学员,也可作为航海职业技术教育的教材,并可供相关的船、岸人员参考。

本套教材在酝酿、组织和编写过程中得到了中华人民共和国海事局、江苏海事局和教育部交通职业教育教学指导委员会领导的关心和指导,得到了各有关院校在主、参编人员的选派,时间、资料、设备的保证等方面的大力支持,同时也得到了各航运单位在新技术、新工艺、新流程以及管理经验方面的大力支持,在此一并表示衷心的感谢。

全国海船水手机工适任考试
培训教材编委会
2003年3月

编者的话

本书是依据《中华人民共和国海船水手、机工适任培训、考试和发证管理办法》中水手适任培训纲要的要求而编写的。

本书内容涵盖了水手培训纲要中有关水手业务和值班的内容,范围比较广泛。编写时以实用、够用为原则精选内容,由浅入深,实用性强,可以作为值班水手培训教材或船舶水手自学参考用书。

本书由张玉良主编。第一章由尤庆华编写;第二章第一至第七节由谭日江编写;第二章第八节由陈宏编写;第三章第一至第五节由张玉良编写;第三章第六节由陈宏编写;第四章由殷施科编写。全书由严祥生主编。

本书在编写过程中得到了中华人民共和国海事局、江苏海事局和其他兄弟航海院校、航运企业有关专家和同行的大力支持和帮助,在此谨表示衷心的感谢。

由于编者水平有限,不当之处在所难免,恳请读者批评指正。

编者

2003年5月

目 录

第一章 德育与涉外知识	1
第一节 船员管理	1
第二节 海员职业道德	7
第三节 船员纪律	17
第四节 外派船员的特点与要求	19
第二章 航海基础	21
第一节 地球的形状和地理坐标	21
第二节 海图	22
第三节 航向与航程	31
第四节 物标识别	40
第五节 助航标志	43
第六节 航迹、潮汐及航行方法	49
第七节 航海气象常识	62
第八节 船用时间	82
第三章 水手专业基础知识	94
第一节 船舶的发展、分类及各部位名称	94
第二节 船舶主要用语	102
第三节 船舶的航海性能	110
第四节 船体强度及船体结构	125
第五节 帆缆索具	145
第六节 甲板起货设备	158
第七节 货物积载	169
第四章 水手值班	182
第一节 船员职务规则	182
第二节 瞭望职责	205
第三节 航海仪器	210
第四节 船舶号灯号型、声响灯光信号及国旗、信号旗	223
第五节 船舶应急设备	232
第六节 海上防污染和环保	263
第七节 船舶操纵	276
第八节 水手操舵	295
附录一 航海日志	317
附录二 中国海区水上助航标志	318
附录三 世界时区图	323

第一章 德育与涉外知识

第一节 船员管理

一、船员的权利和义务

船员作为中华人民共和国公民有其基本的权利和义务。中华人民共和国《宪法》规定：中华人民共和国公民具有选举权、被选举权等政治权利；具有言论、出版、集会、结社、游行、示威、宗教信仰和人身等自由；具有对国家工作人员的批评、建议、申诉、控告和检举权以及得到国家赔偿权；具有劳动、休息、生活保障等社会经济权；具有文化教育权利与自由，以及妇女的合法权益受到保护的权力。每位公民还有其基本的社会义务，即：

- (1) 维护国家的统一和全国各民族的团结；
- (2) 遵守国家宪法和法律，保守国家秘密，爱护公共财产，遵守劳动纪律和公共秩序，尊重社会公德；
- (3) 维护祖国的安全、荣誉和利益，不得有危害祖国的安全、荣誉和利益的行为；
- (4) 保卫祖国，抵抗侵略，依法服兵役和参加民兵组织；
- (5) 依法纳税；
- (6) 参加劳动和接收教育；
- (7) 公民不履行义务要承担一定的法律后果。

船员作为普通的劳动者应受到《劳动法》的保护。《劳动法》规定：劳动者享有平等就业和选择职业的权利、取得劳动报酬的权利、休息休假的权利、获得劳动安全和卫生保护的权利、接受职业技能培训的权利、享受社会保险和福利的权利、提请劳动争议处理的权利以及法律规定的其他劳动权利。同时，劳动者应当完成劳动任务，提高职业技能，执行劳动安全卫生规程，遵守劳动纪律和职业道德。用人单位应当依法建立和完善规章制度，保障劳动者享有的劳动权利和履行劳动的义务。船员与航运公司或所雇佣的单位发生劳动争议时，当事船员可以依法申请调解、仲裁和提起诉讼，也可以协商解决。对于船员的职责、权限、权益保护，以及船员的纪律、惩戒、劳动合同、工资及其他报酬、劳动时间、休息日、休假、伙食、疾病、安全保护和卫生要求等，不仅各国国内法都作了具体规定，而且受到相关国际公约的约束。中国虽然还没有专门的船员法，但在《劳动法》中已对一般劳动者的就业、劳动合同、工作时间、休息休假、工资报酬、劳动安全卫生、职业培训、劳动争议和有关法律责任等作出了明确的规定。

船员肩负着发展国家水上运输事业、促进我国与世界各国和地区的经济贸易关系及文化交流的重要使命。由于船员的工作面临艰险、涉外、分散和流动的职业环境和国际航运竞争日趋激烈的局面，因而，对船员的个人责任还应有特别的要求：

- (1) 忠于祖国，热爱人民，立场坚定，爱憎分明；
- (2) 热爱航海，敬业爱岗，爱船如家，精于管理，具有正确的服从意识和良好的职业道德；

- (3) 团结协作,同舟共济;开拓创新,优质服务;
- (4) 遵守国际公约、国内法规和船公司的各项规章制度;严守船舶所到国家和地区的有关法律法规;严守党和国家的秘密以及所在企业的商业秘密;
- (5) 树立“安全第一”的思想,增强自我保护意识;
- (6) 发扬艰苦朴素的优良传统,厉行节约,杜绝浪费,降低船舶营运成本,提高经济效益;
- (7) 注重文明礼貌和仪表仪容,严格遵守外事交往的各项规定;尊重船舶所到国家和地区人民的风俗习惯;
- (8) 遵守环保法规,增强环保意识和公德意识,积极维护生态平衡,保护资源,保护环境,做地球村的文明公民;
- (9) 弘扬正气,敢于同违法犯罪现象作斗争;
- (10) 履行国际主义义务,发扬人道主义精神。

二、船员的任职条件

选拔、任用船员应坚持“德才兼备”的原则,确保船员,尤其高级船员具有合格的政治思想素质、良好的道德品质、适任的技术业务素质 and 能适应海上工作和生活的良好的身体素质。

根据 STCW78/95 公约和《中华人民共和国船员考试、评估和发证规则》的基本要求,船员必须经过认可的航海技术教育和培训;满足海上经历的要求;满足最低年龄的要求(高级船员应不小于 20 周岁,普通船员应不小于 18 周岁);身体符合健康标准,尤其是视力、听力和口语能力等要求。

《中华人民共和国海商法》和《中华人民共和国船员考试、评估和发证规则》规定:所有船员必须持有基本安全培训合格证书;船长、驾驶员、轮机长、轮机员、电子员和组成航行值班的水手、机工必须持有相应的适任证书;从事国际航行的船舶的中国籍船员必须持有中华人民共和国海事局颁发的海员证、服务簿和其他有关证书;在客船、油船、危险品船、高速船和超大型船舶上工作的船员还必须持有专业或特殊培训合格证书。

船员上船任实职前,除了应具备上述基本条件外,还应具备熟悉所上船舶和岗位的具体情况和实际操作要求的条件。对于新上某类船舶或新上岗的船员,必须经过熟悉培训或所在船舶指定专人帮助其熟悉情况和掌握实际操作,在确认其已完全熟悉情况和掌握实际操作后方可认定其具备了正式任职的条件。

三、船员劳动的有关规定

由于船员职业的国际性,国际社会历来就十分重视船员的劳动权益保护在国际范围内的实现。自 20 世纪 20 年代起,国际劳工组织(ILO)陆续制定了一系列有关船员社会责任和权益保护的公约和议定书,总共包括 30 多个最低国际标准。《1976 年商船最低标准公约》(ILO No. 147)就是关于船员劳动权益保护方面最重要的国际标准之一。自 1997 年起,此标准已作为 PSC 的必查内容,并且不考虑船旗国是否是该公约的缔约国,以保护船员的职业健康和防止事故。该公约附录的 15 个相关公约是更为具体的船员安全和健康的国际技术标准。如《海员协议条款公约》(ILO No. 22)规定:对于无定期协议,在事先发出协议上所规定的预告的情况下,当事人中的任何一方可在船舶装卸货物的任何港口声明终止,但此项预告期不得少于 24h;《船东责任(船员患病和受伤时)公约》(ILO No. 55)规定:船东应对海员按协议服务期间所发生的疾病、受伤、死亡负责。在病人或伤者治愈前,船东应负责支付不少于 16 周的医疗和保

养费用。伤病者应被送到受雇地港口、航次始离港口、船员国港口或伤病者与船长或船东商定并经主管当局认可的另一港口。《海员带薪年假公约》(ILO No.146)规定:船员在船工作一年其年假不应少于30天。

船员劳动合同是船员与船舶所有人、船舶经营人为确立劳动关系、明确双方权利和义务的协议。我国的《国营企业实行劳动合同制暂行规定》明确规定:“企业在国家劳动工资计划指标内招用常年性工作岗位上的工人,除国家另有特别规定者外,统一实行劳动合同制。用工形式由企业根据生产、工作的特点和需要确定,可以招用五年以上的长期工、一年至五年的短期工和定期轮换工。不论采取哪一种用工形式,都应当按照本规定签订劳动合同。企业招用一年以内的临时工、季节工,也应当订立劳动合同。”

船舶所有人或船舶经营人与被招用的船员签订劳动合同时,必须遵守有关国际公约、国家政策和法规的规定,坚持平等自愿、协商一致的原则,以书面形式明确规定双方的责任、义务和权利。劳动合同一经签订,就受到法律保护,双方必须严格遵照执行。一般地,船员劳动合同的内容至少应当包括:

- (1)在船上从事货物或旅客运输生产应当达到的数量指标、质量指标,或应当完成的任务;
- (2)试用期限、合同期限;
- (3)船舶工作条件;
- (4)船上劳动报酬、保险和福利待遇,以及加班费支付规定等;
- (5)外事纪律和劳动纪律;
- (6)违反劳动合同者应当承担的责任;
- (7)公休和休假约定;
- (8)双方认为需要规定的其他事项。

劳动合同期限由船舶所有人或船舶经营人和船员协商确定。劳动合同期限届满,可以终止执行。但是,由于船舶工作的特殊性,合同的实际终止期一般以航次为界。由于生产、工作需要,在双方完全同意的条件下,可以续订合同。

任何一方解除劳动合同,必须提前一个月通知对方,方可办理解除劳动合同的手续。一方违反劳动合同,给对方造成经济损失的,应当根据其后果和责任的大小,予以赔偿。

四、证件管理

1. 海员证

1)海员证的性质

海员证是由中华人民共和国海事局统一印制并签发的中国海员出入中国国境和在境外使用的有效身份证件,是海员的专用护照。它表明持证具有中华人民共和国国籍,其职业为船员。

2)海员证的签发对象

海员证签发给在中国籍国际航线船舶和在外国籍船舶工作的中国海员。

3)海员证的有效期

- (1)长期海员证:5年;
- (2)中期海员证:2年或3年;
- (3)短期海员证:18个月或12个月或6个月或3个月。

4)海员证的收回及注销

海员更换服务单位时,应与其原劳动或人事关系所在单位或派出单位在办理其调离手续时收回海员证,并在3个月内交颁发海员证的海事局注销。

5) 申办海员证的船员应符合的基本要求

(1) 持有中华人民共和国居民身份证,年满18周岁未满64周岁的公民,且没有《出境入境管理法》规定的不批准出境的情形;

(2) 对海员特殊职业和基本安全的要求

① 没有《关于规范海员出境证件管理工作的规定》上列举的与海员这一特殊职业不相适应的行为,如航行肇事且负有肇事责任、伪造涂改出境证件等;

② 持有海事局签发的“船员服务簿”,渔船船员(包括渔工)持有渔监签发的“渔业船员服务簿”;

③ 持有海员基本安全培训合格证,渔船船员持有渔监签发的相应的培训合格证。

(3) 自1997年7月1日起,除由交通部批准的临时随船工作的非职业船员以及与境外船舶所有人或经营人签订合法劳动合同的船员外,必须按《中华人民共和国劳动法》的规定与航运企业签订劳动合同;

(4) 申办海员证的船员应符合的职业技术要求

① 普通船员:(a)担任水手或机工者具有不少于12个月的在国内航线船舶上担任机工、水手的服务资历;或者完成了不少于6个月的海员职业培训并取得海事局签发的培训合格证;或者毕业于海事局认可的航海类院校的相应专业;(b)参加航行值班和轮机值班的普通船员应持有海事局签发的国际航行船舶值班适任证书或签证;(c)担任服务员或船上其他普通船员职务者,应持有认可的岗位培训证书并具有6个月以上相应岗位的服务资历;或毕业于相应的专业院校;(d)渔船普通船员应具有不少于6个月的渔船服务资历;或者完成不少于3个月(渔工不少于1个月)相应的“渔业船员专业培训”,并取得海事局或渔监签发的培训合格证;或毕业于渔业院校的相应专业。

② 高级船员:申请海员证的高级船员必须持有海事局颁发的与本次出境在船上实际担任职务、船舶种类、航区和等级相适应的《中华人民共和国海船船员适任证书》,渔船高级船员应持有渔监签发的相应职务的证书。

③ 外派船员:除满足申办海员证的船员应符合的全部条件外,申办单位还应向海事局提交外派船员劳务合同的副本和签约单位的经营许可证副本。

2. 船员服务簿

《船员服务簿》是记录船员本人的服务资历、违法记分以及参加有关专业训练和体格检查情况的证件,是船员申请考试、办理职务升级签证和换领船员适任证书的证明文件之一。每个船员应在每隔24~36个月的期限内,由船员所在单位统一向船籍港的签发机关申请办理《船员服务簿》签证。

《船员服务簿》“任解职记载”栏的各项内容,都必须正确无误,不得谎报或涂改,船长负责填写的栏目应认真负责。签发机关如发现谎报或涂改任解职记载的各项内容,可收回、注销该《船员服务簿》,责令该船员写出检查后,方准申请新的《船员服务簿》。并可同时对该船员进行相应的处罚。

自2002年10月1日起,中华人民共和国海事机构对因违反水上交通安全管理法规受到海事行政处罚的船员、船舶安全检查存在缺陷的当事船员或实际操作检查不合格的船员实施违法记分管理,在《船员服务簿》“主管机关签注(一)”栏“加盖“船员违法记分专用章”并填上分

值。在每一公历年的记分周期期满时,分值累加满 15 分的船员,必须经强制培训、考试后,记分分值方可重新起算。

五、船员安全教育与培训

根据《国际船舶安全营运和防污染管理规则》(ISM 规则)的要求,船舶应建立一套完整的安全教育和培训制度,并作为安全管理新机制的重要组成部分。

按照 STCW78/95 公约的规定:新船员在上岗前、老船员在接触新的船种、机种或设备前,均应接受具有经验和资格人员的岗前安全教育和操作培训,尤其是涉及到海上安全的关键性操作项目、救生、求生、应急处理和急救等工作内容。

船上安全教育与培训按其不同的目标可分为:为提高海员实践技能和熟悉其职责的熟悉安全教育与培训、为达到某一适任标准的实习(见习)培训、公司和船舶安全管理体系的学习与培训、船舶安全规章制度和操作规程的学习与培训、船员违法记分强制培训以及船舶日常安全教育与培训等。

船上安全教育与培训主要由船公司组织进行,因此船公司应根据各船的不同特点、不同对象和培训目的,编写和制订切实可行、简明有效的船上培训计划,提供技术、资料、信息、经费等资源保证,合理组织船上安全教育与培训。各船更应根据本船人员结构、设备状况、航次任务、季节特点及安全工作中存在的问题,定期进行安全教育,始终奉行安全方针,按计划开展安全训练活动,不断增强船员的安全意识、自我保护意识以及遵守规章制度的自觉性,提高安全操作技能,提高培训质量,开创船舶安全工作的新局面。

六、出入境管理

海上关境关系到国家的主权、安全和经济利益。各沿海国均设有专门机构,依法对出入境的船舶及其船员、旅客、货物、物品等涉及的安全、海关、出入境、卫生、财政等方面实施管辖。我国由海事机构、海关、边防检查机关、国境卫生检疫机关和动植物检疫机关行使海上关境的出入境管理职责。

1. 海事局对船舶和船员的出入境管理

船舶的出入境审批由海事机构主管。船舶的出入境关系着我国的主权和经济利益,关系着港口的安全和水域清洁。是否批准船舶出入境申请,主要考虑船舶是否具有合法身份、自身安全与否、会否危及港区的安全和水域环境、有无违反有关国际公约以及国家的安全、海关、出入境、卫生、财政等法律的行为与现象等。海事机构依据《国际航行船舶进出中华人民共和国口岸检查方法》负责国际航行船舶的出入境管理;依据《中华人民共和国船舶签证管理规则》负责在国内港口间航行的中国籍船舶的进港签证和出港签证。

对船员的出入境管理,统一于船舶的进出口管理之中。《海员证》是我国海员出入中国国境和在境外通行使用的有效身份证件。海员证由国家海事局统一印制、审核、发放。办理海员出境批件的审批机构及审批权限由交通部确定。

2. 海关对船舶和船员的出入境管理

中华人民共和国海关是进出我国关境的监督管理机关。海关依照《海关法》和其他有关法律、法规监管进出境的船舶、货物、物品,征收关税和其他税、费,查缉走私,并编制海关统计和办理其他海关业务。

海关依法执行任务,任何单位和个人不得阻挠。海关加施的封志(简称关封),任何人不得

擅自开启或损毁。

上下进出境船舶的人员携带物品的,应当向海关如实申报,按规定交纳关税并接受海关检查。

依据海关规定,运输工具服务人员实际在外天数满 120 天时,可以免税携带自用物品限量表中规定的物品入境。

如有违反《海关法》的行为,将依法进行处理。

3. 边防对船舶和船员的出入境管理

为维护中华人民共和国的主权、安全和社会秩序,便利出境、入境的人员和交通运输工具的通行,边防检查机关依据《中华人民共和国出境入境边防检查条例》对船舶、船员等实施出入境管理。出境、入境边防检查工作由公安部主管。

出境、入境的人员,必须遵守中华人民共和国的法律、行政法规,必须按照规定填写出境、入境登记卡,向边防检查站交验本人的有效护照或者其他出境、入境证件,经查验核准后,方可出境、入境。

从事国际航行船舶上的中国船员,凭本人的出境、入境证件登陆、住宿。

上下外国船舶的人员,必须向边防检查人员交验出境、入境证件或者其他规定的证件,经许可后,方可上船、下船。口岸检查、检验单位的人员需要登船执行公务的,应当着制服并出示证件。

边防检查站认为必要时,可以对出境、入境的人员进行人身检查。人身检查应当由两名与受检查人同性别的边防检查人员进行。

出境、入境的人员和船舶,必须经对外开放的口岸或者主管机关特许的地点通行,接受边防检查、监护和管理。任何组织和个人不得妨碍边防检查人员依法执行公务。出境的船舶自出境检查后到出境前,入境的船舶自入境后到入境检查前,未经边防检查站许可,不得上下人员、装卸物品。

边防检查站根据维护国家安全和社会秩序的需要,可以对出境、入境人员携带的行李物品和船舶载运的货物进行重点检查。

出境、入境的人员和船舶不得携带、载运法律、行政法规规定的危害国家安全和社会秩序的违禁物品;携带、载运违禁物品的,边防检查站应当扣留违禁物品,对携带人、载运违禁物品的船舶船长依照有关法律、行政法规的规定处理。

任何人不得非法携带属于国家秘密的文件、资料和其他物品出境;非法携带属于国家秘密的文件、资料和其他物品的,边防检查站应当予以收缴,对携带人依照有关法律、行政法规规定进行处理。

4. 卫检对船舶和船员的出入境检验

国境卫生检疫用以防止《国际卫生条例》所规定的鼠疫、霍乱、黄热病等检疫传染病的传入和传出国境,保障人体健康。国境卫生检疫由国家出入境检验检疫机构依法组织实施。

出入境船舶必须依法办理国境卫生检疫手续。

根据我国《公民出入境管理法实施细则》和《国境卫生检疫法实施细则》的规定,中国船员出境前,均须到卫生检疫机关接受健康检查,预防接种,领取《健康证明书》和《国际预防接种证书》,出境时须向卫生检疫机关出示,方能出境。对未办理上述手续者,卫生检疫机关视情况可以阻止其出境,必要时,边防检查站可给予协助。

鼠疫、霍乱、黄热病的潜伏期分别为:6 天、5 天、6 天。

《国际预防接种证书》的有效期:霍乱疫苗自接种后第6天起,6个月内有效;黄热病疫苗自接种后第10天起,10年内有效。

对入境的中国船员,除了船舶进口检疫外,对离船的船员,卫生检疫机关可视情况决定是否要其到卫生检疫机关进行健康检查。必要时离船船员居住地的公安机关可以协助劝其进行体检。对中国籍船员进行健康检查,重点在于鉴别鼠疫、霍乱、黄热病、艾滋病、性病或者其他传染病,一旦发现,卫生检疫机关必须采取必要的措施。

对违反《公民出境入境管理法实施细则》和《国境卫生检疫法实施细则》者,应予以处罚。

对违反我国《国境卫生检疫法》构成犯罪的,由司法机关依法追究刑事责任。

国际航行船舶入境卫生检疫文件包括:

- (1)船舶卫生证书(申请电讯检疫的船舶必备);
- (2)航海健康申报书(获准电讯检疫的船舶不需要);
- (3)除鼠或免于除鼠证书;
- (4)旅客和船员的预防接种证书,饮水、食品从业人员的健康证;
- (5)船员和旅客名单;
- (6)载货清单等。

第二节 海员职业道德

职业道德规范是劳动者在长期的职业劳动实践中反复积累、逐步形成的,它是一定社会对劳动者在劳动中必须遵守的基本行为准则的概括和提炼。它源于劳动者的道德生活实践,又高于劳动者的道德生活实践,因而对劳动者在劳动中的道德行为有着巨大的调控和导向作用。

一、船员的人际关系

人际关系就是在人们进行物质交换和精神交往过程中发生、发展和建立起来的人与人之间的关系。

由于海上生活和工作环境的特殊性,船员的人际关系有着显著的职业特征和特殊的交往原则。正确处理好船员的人际关系,有利于船舶的安全操作和营运效率的提高,也有利于船员工作积极性、潜能和创造性的发挥。

良好的人际关系对海员来说有着特别重要的意义:

(1)良好的人际关系有利于船员形成群体感知,即形成同舟共济,克服困难的共识,以确保水上运输工作安全高效地完成。

(2)良好的人际关系有利于减少船员工作上的内耗。船员之间沟通信息,调节情绪,互相弥补,互相激励,从而提高工作效率。

(3)良好的人际关系有利于船员完成复杂的工作任务和形成一个完美的人格。互补型组合的人际关系有利于船员之间取长补短,相互配合;有利于船舶的安全航行,提高海上运输的经济效益。

(4)良好的人际关系有利于船舶内部形成一个融洽、和睦、友好的工作气氛和环境。船舶操作绝对不是单一个体行为所能承担,而是一个完整的合作活动的组织系统,必须注重团队精神 and 群体环境的建立,必须注意处理好船上的人际关系,加强与同事、上下级的沟通,重视感情投资。事实已经证明,人际关系越是和睦,人们之间的感情差距就越小,相互之间的信任度就

越高,群体内的凝聚力就越大。

(5)良好的人际关系有利于海员的身心健康,促进个性的健康发展。

海员应当了解人际交往的特点和掌握人际交往的技巧,正确对待海上生活的特殊性,加强自我修养,创造和谐的人际环境和保持良好的心境。

二、现代海员的职业特点

现代海员有着不同于历史上各种类型海员的职业特点,中国海员又有着不同于世界各国海员的职业特点。职业特点是培养职业道德的基础,同时,海员的职业特点也规定和影响着职业道德的形成与发展。

1. 海员普遍性的职业特点

(1)开放性与封闭性

远洋船舶劈波斩浪,漂洋过海,驶向五大洲,船员们耳闻目睹各国不同的社会风貌和风土人情,接触到不同肤色的人群,周游列国,见多识广,其职业具有其他职业所无法比拟的开放性特征。然而,从另一个角度看,海员工作、生活在船舶这个有限的空间内,其职业又具有相对封闭的特征。

(2)独立性与群体性

远洋船舶往往长期远离祖国,航行在世界各个国家和地区的千余个港口,每艘船都代表着我国流动的国土。远洋船员有着维护祖国尊严和主权的神圣职责,其工作性质涉及到经济、政治、军事、技术等方方面面。一艘船是一个有凝聚力的集体,遇到复杂和突变情况,要靠船长、政委领导全体船员果断处理。船舶上所有船员岗位明确,职责到位。这种长期漂泊于大海的实际状况要求远洋船员具有高度的独立性。

远洋航行是集体生活的整体行为。一旦登上远洋船,全体船员就构成了一个同舟共济、生死相依的集体。共同的事业和命运把船员们紧紧地联系在一起,朝夕相处,患难与共,因而远洋船员具有较强的群体性。

(3)技术性与风险性

航海是一种技术性很强的职业。海员若没有较高的技术水平和较强的业务能力与应变能力,就很难保证船舶在大海中安全行驶。随着航海技术的发展,船舶自动化的程度不断提高,现代海员需要掌握的新知识、新技术越来越多。此外,新航线的不断开通,航道、码头设备与管理的不断升级,货物种类的不断增加,船员职责的不断重叠,世界性航运规则与公约的不断出台,对外劳务输出的不断扩大等均对现代海员的综合素质与技术水平提出了新的更高的要求,航海职业的技术性特征将越来越突出。

海洋运输属于高风险行业。虽然现代化船舶力求将各类风险降至最低,但是变化莫测的大自然仍使航海具有很大的风险。随着国际航运事业的发展,船舶的数量不断增加并向大型化、高速化发展,船舶避碰的形势也越来越复杂。凡此种种均给航海事业增加了风险。

(4)复杂性与管理性

远洋运输情况比较复杂,包括航区、航线复杂,货品复杂,港口环境复杂,远洋船员思想状况复杂等。因此对船员的业务和政治素质要求很高,任何不妥或越轨的言行都有可能酿成祸事。

现代海员职业的管理性体现为:船员各司其职,顶班操作,对船舶维修保养和严格管理,不可有一丝一毫的疏忽。现代化船舶结构复杂,更需要每一名船员具备高度的管理意识与水平。

管理水平的高低,决定着航运企业的生死存亡。

(5)涉外性与国防性

我国远洋船舶航行于世界 150 多个国家和地区的 1100 多个港口。现代的中国海员在从事跨国商贸活动中,承担着民间外交和平友好使者的使命,代表中国人民与世界各国人民友好交往。他们有着清醒的头脑及较强的政策水平,洞悉国内外形势,自觉地维护祖国的尊严,为祖国的繁荣与富强而工作;同时他们还具有较高的文化修养和社交知识,谙熟外交礼仪,身体强健,仪表端庄,热情豪爽,不卑不亢,落落大方,素有“民间外交家”的美称。

作为海军后备军的我国远洋运输船队,在和平环境中为祖国现代化建设而努力奋斗,到战时则应责无旁贷地承担起保卫祖国和世界和平的神圣使命,在我国国防建设中起着不容忽视的特殊作用,因而海员职业不仅具有涉外性,而且具有国防性的特点。

(6)艰苦性与豪迈性

自古流传着这样一句话:“世上三行苦,撑船打铁磨豆腐。”虽然时代迥异,船舶的装备越来越先进,但是无论如何也改变不了船员在风浪中的颠簸摇荡之苦、与家人的长久离别之苦和业余生活中的寂寞单调之苦。现代海员的工作环境、生活环境比较特殊和艰苦。

虽然海员的职业是艰苦的,但是他们藐视艰难困苦,在航运事业中热切追求,开拓进取,为祖国现代化建设作出了突出的贡献。现代海员本着爱国奉献的宗旨,藐视困难,乐于吃苦,以苦为乐。他们周游全球,见多识广,充满激情与豪迈。当巨轮远航归来,徐徐靠上码头之际,海员的心中都充满了成就感、自豪感,见到祖国、亲人的欣喜之情溢于言表。由此可见,航海职业具有豪迈性的特点。

2. 海员特殊性的职业特点

(1)服从性

现代海员应该具有军人的气质和风姿,以服从为天职,用严格的纪律约束自己,一切服从船长的指挥,不得有丝毫的差错。远洋船舶像一部庞大的机器,若有一个螺丝钉松动,拧不紧,就容易导致船毁人亡的惨剧发生。据世界海事组织的统计,国际上所发生的海难事故有 85% 是责任事故,是人为因素造成的,是可以避免的,其中很大因素与船员不服从指挥及违反操作规程有关。随着中国海员劳务输出规模的不断扩大,对船员的服从性要求越来越严格。因此远洋船员的职业首先要求船员必须服从命令听指挥。

(2)流动性

远洋运输流动分散,船舶日夜不停地航行。船员岗位分明,各司其职,各个部门、各个工种都要连续作业,不能间断。他们是三班轮值六班制,每天有两次上、下班的时间。船舶进出港区遇到特殊情况时,有时还要连续工作十几个小时乃至几十个小时。此外,船员流动性大。就一艘船而言,几乎每个航次人员都要变动,重新组合调整,内部组织经常变化,时常是船员们在一艘船上刚刚熟悉,下一个航次开航时又出现了一批新面孔。

(3)单调性

海员的业余生活比较单调、封闭。在远离陆地的大洋中连续航行几天、十几天,看不见海岸,看不见人烟,没有报纸,也收不到国内的广播。白天四周除了海就是天,夜间漆黑一片。单调的色彩,单调的机器轰鸣声,逢年过节不能与亲人团聚,日复一日,海员的耐性与毅力必然要经受考验。因而要想当一名好船员,必须经受得住单调、寂寞的考验,培养多种兴趣来丰富自己的业余生活。

三、海员道德规范

(一)海员道德的基本原则

海员道德规范体系的内容十分丰富,其中海员道德的基本原则是道德规范体系的核心与支柱,最基本的道德原则可以概括为两条。

1. 集体主义原则

集体主义原则是社会主义道德体系的基本原则,是一种传统的高尚的社会主义伦理原则,也是海员道德的首要原则。

集体主义是中国文化区别于西方文化的一个重要标志,是一种社会主义道德价值导向。其主要内容包括三个方面:一是从集体利益和个人利益辩证统一的观点出发,坚持集体的利益高于个人的利益;二是在保证集体利益的前提下,尽量满足个人的正当利益,将集体利益和个人利益有机地结合起来;三是在集体利益与个人利益发生矛盾的时候,个人利益必须无条件地服从集体利益。此外,由集体主义原则衍生出的集体主义精神,是一种一直为社会所倡导的传统美德,表现为热爱集体,关心集体,忠诚于集体,奉献于集体,以集体为家,与集体共进退、共荣辱等。

1)海员道德以集体主义原则为首要原则的理由

(1)集体主义原则是调整全船人员内部关系的生死攸关的原则。如果把个人利益放在集体利益之上,我行我素,就会产生危险,甚至会酿成船毁人亡的悲剧。

(2)集体主义原则是增强航运企业凝聚力与竞争力的原则。任何形式的个人主义、自由主义以及涣散军心的因素和倾向均会削弱航运企业的整体战斗力而导致不可估量的严重后果。

(3)集体主义原则体现在海员道德规范和范畴的各个方面,制约着社会主义海员道德的规范与范畴。离开了集体主义原则,就不可能全面、正确地构建海员道德体系。

2)海员道德的集体主义原则的内容

(1)从国家、企业和人民的利益出发,坚持集体利益高于海员个人利益,海员个人利益服从集体利益;

(2)在保证集体利益的前提下,尽量满足海员个人的正当利益,将集体利益和个人利益结合起来,创造实现个人价值的条件。

(3)在集体利益与个人利益发生矛盾时,海员个人利益必须无条件地服从集体利益;

(4)严格执行与企业签订的劳动合同,认真履行合同规定的全部条款,全心全意为航运企业提供一流的服务,自觉维护企业形象,为企业增效尽心尽力。

2. 爱国主义原则

1)爱国主义作为海员道德体系的基本原则,是由海员的职业特点所决定的。

爱国主义是千百年来人们巩固发展起来的对自己祖国的一种最深厚的感情,爱国主义是中国人民 21 世纪增强凝聚力的一面旗帜,爱国主义是在世界范围内调整个人与国家和民族关系的道德标准,爱国主义也是中华民族最具魅力的传统美德之一,爱国主义还是道德个体实现自身成为忠诚的爱国者和崇高的国际共产主义者理想境界的途径,远洋船员浪迹天涯,周游世界,与世界各国有着多方位的联系,接触不同性质的国家,容易受到各种诱惑,受到的考验远比从事其他职业的国人更为严峻。因此,爱国主义应是对中国海员无条件的道德要求,它规定海员无论在任何情况下都必须受此约束。

2)爱国主义作为海员道德体系的基本原则,是因为爱国主义与国际主义是相统一的。

爱国主义可以划分为三个不同的层次。最低层次的爱国主义是热爱祖国,热爱中华民族,支持祖国的经济建设。普通层次的爱国主义,除了包括上述内容外,还要加上热爱社会主义祖国,为把我国建设成为富强、民主、文明的社会主义现代化国家而奋斗的要求。最高层次的爱国主义是工人阶级及先进分子的爱国主义,除了包括上述两个层次的内容以外,还包括更高的要求,即爱祖国与爱党、爱社会主义的统一,爱国主义与国际主义的统一,忠诚的爱国者与坚定的共产主义者的统一。中国海员是我国对外经济贸易的纽带,是民间外交的使者,应该成为最高层次的爱国主义者,尤其应当努力使自己成为忠诚的爱国主义者和伟大的国际共产主义者。

3)爱国主义是海员道德规范体系的核心部分,具有相对的独立性与稳定性。

爱国主义被提升为海员道德的基本原则的另一个原因在于它是海员道德关系的本质体现。人们常把祖国比成母亲,一个人如果连自己的母亲都不爱,还有何道德可言?因此,海员若不爱国,那么其他的道德规范和范畴也无从谈起。爱国是用来衡量海员心灵善、恶、美、丑的道德尺度。因此,爱国主义原则构成了海员道德体系的核心部分,规定着海员行为的社会影响,形成了对海员最一般形式的道德要求。

爱国主义作为海员道德的基本原则,其主要内容是:

(1)热爱祖国,包括热爱自己的民族,热爱祖国的语言、文化、民族传统,风俗习惯以及祖国的美好河山、一草一木;

(2)忠于祖国,把自己的命运同祖国的命运紧紧相连,培养民族自信心、自尊心与自豪感,为祖国的繁荣昌盛而自豪,为祖国的命运前途而努力拼搏;

(3)无论何时何地,都坚持以祖国利益为重,自觉维护祖国的独立、完整和统一,维护民族团结,自觉地把祖国的利益、尊严和荣誉放在高于一切的位置,为祖国的崛起、腾飞做好本职工作;

(4)把爱国主义与国际主义结合起来,把热爱祖国与维护世界和平和促进人类进步结合起来,反对任何形式的霸权主义、强权政治,着眼于为人类做出较大贡献的目标,为传播中国人民和世界人民的友谊而努力工作。

集体主义原则与爱国主义原则构成了海员道德的基本原则,构成了海员道德的庞大体系的基石。

(二)海员道德的基本规范

没有规矩不成方圆,没有规范不成社会。海员道德规范是指从事航海职业的人员在从事航海的劳动过程中所应遵循的职业行为要求,是海员道德原则和范畴的具体化。

1. 爱祖国、爱航海、爱岗敬业

热爱祖国、热爱航海、爱岗敬业是海员最基本的道德素质,是海员职业道德规范的首要要求。

热爱祖国、忠于祖国是中华民族的传统美德,是我国海员的光荣传统,也是爱国主义原则的具体体现与展开。热爱祖国,就是要倾心关注祖国的命运,对祖国忠心耿耿,处处维护民族的尊严,祖国的声誉和利益,用实际行动为祖国的繁荣昌盛、人民的富裕幸福进行不懈的奋斗。

远洋船员由于长年工作和生活流动的国土——远洋船舶上,因此经常往来于世界各个国家和地区,这种特殊性使船员热爱祖国、忠于祖国的行为更有特定的重要意义。当前,我国处在科技、教育、经济全面高速发展的时期,充满了希望、挑战与机遇。在这关键的历史时刻,广大海员更应该对祖国倾注炽热的爱国之情,热爱祖国,忠于祖国,矢志不渝。作为一名远洋船员,应做到三点: