



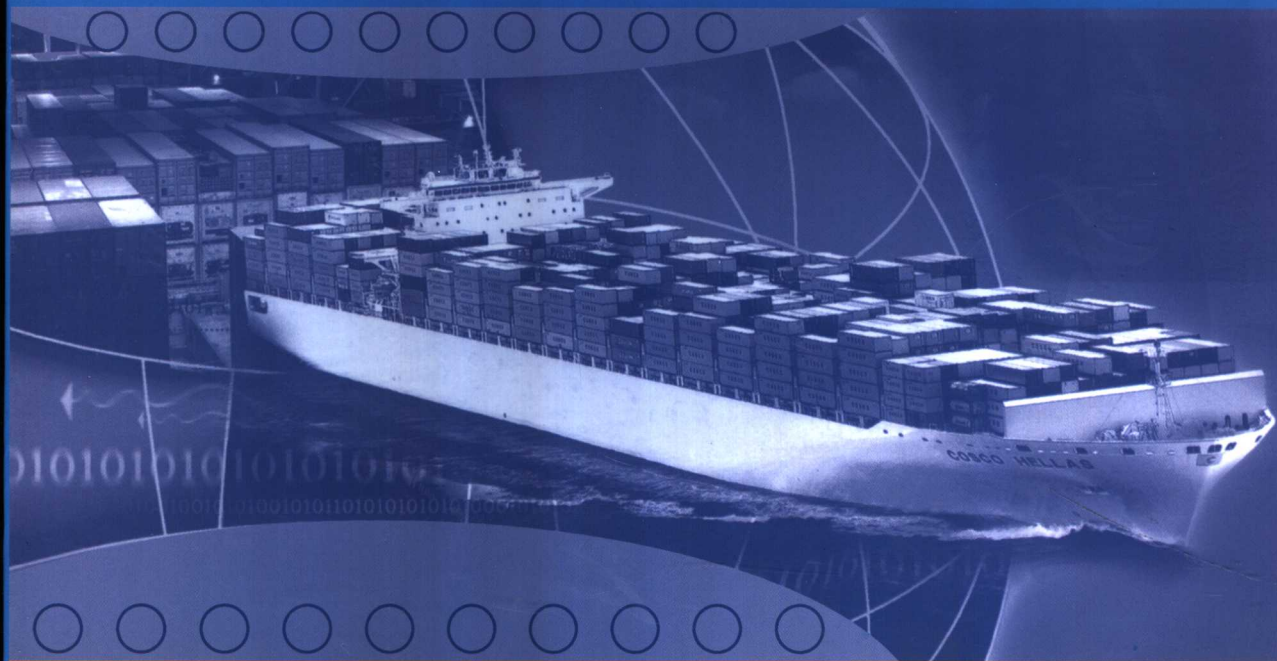
海船水手机工适任培训教材

中华人民共和国辽宁海事局审定

水手值班与业务

刘书平 饶滚金 主编

白刚 主审



SHUSHOU ZHIBAN YU YEWU

大连海事大学出版社

海船水手机工适任培训教材

水手值班与业务

刘书平 饶滚金 主 编

白 刚 主 审

大连海事大学出版社

内容提要

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》所要求的内容编写的,涵盖了海船水手值班与业务方面的理论和实操的全部内容。主要内容包括:船员的职业道德和涉外知识;航海基础;水手值班和水手专业基础知识等。本书是海船水手适任培训的教材,也可作为海船水手在工作中参考之用。

©刘书平,饶滚金 2007

图书在版编目(CIP)数据

水手值班与业务/刘书平,饶滚金主编. —大连:大连海事大学出版社,
2007.12

海船水手机工适任培训教材

ISBN 978-7-5632-2115-8

I. 船… II. ①刘…②饶… III. 海员—技术培训—教材 IV. U676.2

中国版本图书馆CIP数据核字(2007)第191680号

大连海事大学出版社出版

地址:大连市凌海路1号 邮编:116026 电话:0411-84728394 传真:0411-84727996

<http://www.dmupress.com>

E-mail: cbs@dmupress.com

大连天正华延彩色印刷有限公司印装

大连海事大学出版社发行

2007年12月第1版

2007年12月第1次印刷

幅面尺寸: 185 mm×260 mm

印张: 16.5 彩色: 0.5

字数: 329千

印数: 1~5000册

责任编辑: 姜建军

版式设计: 晓江

封面设计: 王艳

责任校对: 沈荣欣

ISBN 978-7-5632-2115-8

定价: 38.00元

序

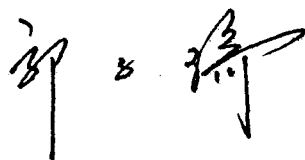
为全面、充分履行经 1995 年修正的 1978 年 STCW 公约，我国海事主管机关（中国海事局）于 1997 年开始重新修订并颁布了一系列新的船员教育和培训大纲，组织编写了相应的培训教材；2002 年重新颁布了海船水手、机工适任培训纲要，一些船员教育培训机构也自行编制了培训讲义和教材。这些举措对提高我国船员整体素质，展示我国履行 STCW 公约成果具有重要的意义。

随着航运业的发展、科技水平的提高、船舶配员的国际化、各国对海上安全和海洋环境的高度关注以及对人为因素的日益重视，国际公约、港口国监督、国内相关法规和规则更新步伐明显加快，海船值班机工与值班水手适任培训教材的内容落后于时代的发展。

为适应海事新理念、航海新技术的更新以及履行 STCW 公约的需要，辽宁海事局与大连海事大学轮机工程学院和航海训练与研究中心合作进行课题研究，精心编制出版了《海船水手机工适任培训教材》。这套教材经过多次研讨，几易其稿，历时一年，全面综合多年船员教育、培训、评估和考试的实际经验，并充分征求和吸收了中远集团、中海集团等航运企业资深水手长、机工长的宝贵意见和建议。该教材以适岗适任为出发点和落脚点，既考虑教材的系统性、理论性，又兼顾培训的针对性、实用性，具有内容丰富、数据翔实、通俗易懂的职业培训特点。

本教材可作为我国海事管理机构、船员培训机构和船员了解、学习和精通船舶水手和机工业务的重要资料；同时对指导船员教育培训，提升我国海员在国际劳务市场中的竞争力，进一步扩大我国海员劳务外派的规模具有积极的意义。

辽宁海事局副局长、教授、高级船长：



前 言

自1990年开展水手、机工职业培训以来,我国海事主管机关(中国海事局)于2002年重新颁布了《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》(海船员[2002]27号)(以下简称《办法》),以进一步加强和提高海船机工、水手的职业素质和专业技能,规范海船机工、水手适任培训、考试、评估和发证的管理工作。

针对目前培训教材不统一且各教材均不能完全适用当前培训和训练的需要,辽宁海事局和大连海事大学共同进行了值班水手、机工适任培训、评估和考试规范化研究课题,并根据长期从事船员培训、评估和考试管理的经验,组织编写了海船水手与机工适任培训教材。本系列教材由《水手值班与业务》、《水手工艺》、《水手英语》、《机工业务》、《金工基础工艺》及《机工英语》组成。本系列教材依托《办法》,涵盖了其理论和实操的全部内容,但又不完全受《办法》的桎梏,以船舶岗位需求为目标,体现了提升学员实践技能为主的职业教育特点。本教材可作为我国海事管理机构、船员教育和培训机构、航运公司的参考资料;也可作为船员学习、自学的培训教材和在船的业务参考。

在调研、编写过程中,辽宁海事局数次组织了大连海事大学航海训练与研究中心和轮机工程学院的教师以及航运企业资深船长、轮机长、水手长和机工长召开研讨并征求意见。中海国际船舶管理有限公司大连分公司林成撰船长,朱宝龙和马志成轮机长,大连远洋运输公司于事江水手长、赵振国机工长等对本系列图书编写的体例及具体内容提出了许多有益的建议和意见;在出版过程中,大连海事大学出版社武元凯社长、时培育副社长、姚文兵主任给予了大力支持和帮助,在此一并表示衷心感谢。

《水手值班与业务》由刘书平、饶滚金主编、统稿,白刚主审。参加编写的有刘书平、饶滚金、宫玉广、滕玉才、谷春国、李同钦、刘锦程等,其中第一章由宫玉广编写;第二章由滕玉才编写;第三章由谷春国编写;第四章由李同钦编写。杜林海为本书的插图提供了大量帮助。

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

二〇〇七年十二月

目 录

第一章 船员的职业道德与涉外知识	1
第一节 船员职业道德.....	1
第二节 船员管理的有关法规.....	6
第三节 船员管理及出国须知.....	11
第四节 外派船员.....	22
第二章 航海基础	26
第一节 航海地理.....	26
第二节 地理坐标.....	36
第三节 航向、距离与航程.....	38
第四节 物标识别.....	44
第五节 海 图.....	48
第六节 助航标志.....	55
第七节 航线、航迹及航行方法.....	58
第八节 船用时间.....	61
第九节 潮 汐.....	64
第十节 航海气象常识.....	67
第十一节 中国海区气象和世界大洋的主要气象.....	74
第三章 水手值班	83
第一节 水手职责.....	83
第二节 船员工作安全常识.....	85
第三节 航海仪器.....	90
第四节 避碰规则简介及 望.....	93
第五节 船舶号灯号型、声光信号.....	94
第六节 国旗与信号旗.....	103
第七节 水手操舵.....	111

第八节 船舶操纵.....	117
第九节 水手值班职责.....	125
第十节 船舶应急设备和应急程序.....	133
第十一节 海上防污染.....	149
第十二节 ISM、PSC及ISPS规则简介.....	160
第四章 水手专业基础知识.....	161
第一节 船舶类型.....	161
第二节 船舶各主要部位名称.....	167
第三节 船舶主要尺度、吨位和标志.....	169
第四节 船舶的航海性能.....	176
第五节 船体强度和船体结构.....	180
第六节 甲板管系及压载.....	196
第七节 帆缆索具的基本知识.....	199
第八节 甲板设备.....	211
第九节 系泊设备.....	218
第十节 装卸设备.....	221
第十一节 舵设备.....	231
第十二节 货运的基本知识.....	236
附 录.....	257
附录一 中国海区水上助航标志.....	257
附录二 常见的船舶号灯.....	260
附录三 国际信号旗.....	262
附录四 常见航海国家国旗.....	263

第一章 船员的职业道德与涉外知识

第一节 船员职业道德

职业道德是所有从业人员在职业活动中应该遵循的行为准则，涵盖了从业人员与服务对象、职业与职工、职业与职业之间的关系。随着现代社会分工的发展和专业化程度的增强，市场竞争日趋激烈，整个社会对从业人员职业观念、职业态度、职业技能、职业纪律和职业作风的要求越来越高。要大力倡导以爱岗敬业、诚实守信、办事公道、服务群众、奉献社会为主要内容的职业道德，鼓励人们在工作中做一个好建设者。

一、船员的职业特点

由于船员工作环境与陆地上的其他职业不同，船员的职业特点有其自己的鲜明特点。

1. 开放性与相对封闭性

船舶不断进出国内外不同的港口，船员可以了解本国港口城市的人文情况，以及国外不同港口的社会风貌和乡土人情，接触到不同的人群，丰富自己的阅历和人生，具有其他职业所无法比拟的开放性特征。

船员工作、生活在船舶有限的空间内，即使船舶靠港，停留时间亦短，除了工作和休息外，只有很短时间到港口外面游览。由于与外界信息交流和人员交往的限制，娱乐设施少，船上生活单调，获得家里和社会的信息较少，特别是远洋船舶无法收听和收看国内广播电视节目，对本国各项信息知之甚少，所以又具有相对封闭的特征。

2. 独立性与群体性

船舶可以航行至世界各港口，每艘船都代表着我国流动的国土。因此，远洋船员有着维护祖国尊严和主权的神圣职责，其工作性质涉及经济、政治等方方面面。一艘船是一个具有独立性的集体，面对海上及港口出现的复杂和突变情况，要靠船长、政委领导全体船员果断应变，妥善处理。要求船员具有高度的独立性。

船舶上的工作与生活是一个整体行为，一旦登上船舶，全体船员便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，而且船上船员分工严密，岗位明确，职责到位，相互之间紧密相连，每一个位置很重要。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，就很难保证船舶的航行安全。随着航海技术的发展，船舶自动化的程度不断提高，各种新设备投

入使用,海洋环境保护要求的提高,船舶的ISM管理,国际海事组织的各项航运法规的实施,需要船员掌握的新知识、新技术越来越多,必须通过不断培训使船员掌握它们。因而对船员的综合素质与技术水平提出了新的更高的要求,船员职业的技术性特征将越来越突出。

船舶运输属于高风险行业之一。虽然现代船舶采取各项措施(如船员的培训、加强船舶与船员的管理)力求将各类风险降至最低,海上环境和人为因素仍使航海具有很大的风险。随着国际航运事业的发展,特别近年来船舶的数量急剧增加,并向大型化、专业化发展,海上船舶密度增加,船舶避碰的形势也越来越复杂,同时,船舶数量的增加导致船员的需求量增加,而高质量船员数量有限,各公司之间采取无序竞争船员人才,使船员队伍的质量参差不齐,近年来,这些因素导致一些小公司的海上船舶事故率上升。因此船舶运输具有风险性。

4. 复杂性与管理性

船舶运输情况比较复杂,包括航区、航线、货物、港口环境、船员状况等,因此对船员的业务和政治素质要求很高,需要对各个方面考虑周全,特别是船员对船舶关键操作失误,就会造成人员伤亡、船舶事故或危及海洋环境以及岸上设施,给公司造成严重的损失。在港口区域内发生事故,会给当地港口造成重大损失,如2007年6月15日,运沙船船员的操作失误,船舶撞击广东九江大桥事故造成大桥垮塌,并有4辆汽车坠江,有9人失踪,肇事船上两人受轻伤。

按照船员管理要求,船员各司其职,分工严密,有着严格的管理制度。由于船舶远在千里之外,公司领导只能通过与船通信和船舶报表对船舶进行遥控和管理,主要依靠船舶管理级人员管理船舶,管理级人员水平的高低直接关系到整个船舶的管理好坏,影响到航运企业的生死存亡。

5. 艰苦性与豪迈性

随着科技的进步,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振荡之苦、与家人的长久离别之苦和业余生活中的寂寞单调之苦。船员的工作环境、生活环境比较特殊和艰苦。

虽然船员的职业是艰苦的,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。船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,回到祖国、见到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。

二、公民基本道德规范

把公民基本道德规范集中概括为20个字:“爱国守法、明礼诚信、团结友善、勤俭自强、敬业奉献”。这一基本道德规范,言简意赅,科学准确,易懂易记,既包含了中华民族的传统美德,包含了我们党领导人民在长期革命和建设实践中形成的优良道德传统,又借鉴了世界各国道德建设的成功经验和先进文明成果,具有鲜明的时代特色。它涵盖了社会生活的各个领域,适用于不同社会群体。

大力倡导20字公民基本道德规范,一定要弘扬爱国主义精神。爱祖国、爱人民、爱劳动、爱科学、爱社会主义作为公民道德建设的基本要求,是每个公民都应当承担的法律义务和道德责任。

我们要大力发扬爱国主义精神，提高民族自尊心、自信心和自豪感，以热爱祖国、报效人民为最大光荣，以损害祖国利益、民族尊严为最大耻辱，积极投身于改革开放和社会主义现代化建设的伟大事业。

爱国：热爱祖国，报效人民，维护国家统一，捍卫民族尊严。

守法：学法知法，依法办事，公正执法，维护法律权威。

明礼：讲文明，讲礼貌，尊老爱幼，爱护公物，保护环境，遵守秩序。

诚信：讲信用，重信誉，言行一致，表里如一。

团结：家庭和美，邻里和气，民族和睦，同心协力。

友善：善待他人，互谅互让，扶危济贫，助人为乐，见义勇为。

勤俭：艰苦创业，劳动致富，勤俭节约，移风易俗。

自强：学习知识，增强本领，崇尚先进，不怕苦难，自力自强。

敬业：钻研业务，提高技能，干一行，爱一行。

奉献：承担社会责任，履行公民义务，服务人民，奉献社会

三、船员职业道德规范

船舶运输是高风险行业，安全工作容不得半点差错，同时船舶运输也是竞争激烈的行业，企业生存与发展离不开船员发挥主观能动性。恪守职业道德，是船员从事船舶运输工作的基本要求，也是船员队伍高素质的体现。

1. 爱国奉献，遵纪守法

“谁拥有海洋，谁就拥有世界”，船舶运输对于国家经济发展和民族强盛具有非常重要的意义。船员从事的是崇高而神圣的事业。船舶是浮动的国土，承载着祖国的尊严、民族的精神，承载着企业的风采和中国船员的风骨。船舶长时间远离祖国，单独在外从事运输生产任务，船员的言行举止必然受到多种客观因素的约束和影响。当船员跨出国门，漂洋过海，国家的概念就清晰起来。因为面对的是全世界的眼光，而船员，就是中国人的代表，其一举手，一投足，透露出来的，就是外国人眼里的关于中国人的信息。因此，船员更应时时处处体现出中华民族的气节，同时增强自律意识，抵制不良因素的侵蚀。时至今日，面对“全球化”的历史大潮，面对国际航运市场的激烈竞争，更需要我们发扬爱国奉献的精神，以更加强烈的忧患意识去把握机遇，迎接挑战。

爱国奉献，就是要发扬爱国主义精神，提高民族自尊心、自信心和自豪感，以热爱祖国、报效船舶运输事业为光荣，以损害祖国利益、民族尊严为耻辱，在执行运输任务时时刻刻注意维护国家主权、利益和尊严；就是要发扬民族自尊、自信、自强精神，拥护、支持国家的改革开放，拥护、支持本公司的改革发展；就是要为了人民生命、国家财产、海洋环境安全，善尽责任和义务；就是要立足本职岗位，从我做起，从小事做起，为实现本公司发展目标作出应有的贡献。

遵纪守法是每个公民应尽的义务，也是作为社会人的起码道德要求。船舶航行于世界各国之间，形形色色的政治制度、宗教习惯、法律法规和各类国际公约，以及复杂多变的自然环境条件，对我们船员提出了更高的遵守法律和严格的纪律要求。

遵纪守法，一方面，要求我们必须依照法律办事，在各国法律、法规和国际公约的范围内开展船舶运输业务活动，另一方面我们每一个船员都要强化法律、纪律观念和意识，了解法律、纪

律要求，提高遵守法律、遵守纪律的自觉性，养成遵纪守法的习惯。

遵纪守法，就是要自觉遵守我们国家和我们船舶所航抵国家的法律、法规、政策、宗教习惯，遵守国际公约；就是要自觉遵守和维护社会公共秩序、遵守社会公德；就是要遵守企业的规章制度、遵守船舶的各项管理规定；就是无论身处何地，都要严格要求自己，注重自我约束，自觉养成遵章守纪、令行禁止、雷厉风行的办事风格。

2. 明礼诚信，同舟共济

明礼诚信，既是中华民族的优良传统，更是做人的准则。管子云：“诚信者，天下之结也”，意思是诚实守信是治理国家的关键；孔子也说“与朋友交言而有信”。人是社会人，人与人之间连接的纽带，就是信用。没有信用的人，不仅可耻，更是可悲。

明礼诚信，指的就是待人接物时言谈举止要讲文明礼貌和诚实守信。讲文明礼貌，就是要讲究礼仪、礼节、礼貌，待人谦让有礼，落落大方，友爱互尊，充分体现出人与人之间互相尊重、真诚合作的关系；诚实守信就是要求我们忠诚老实，有信无欺，说老实话，做老实事，当老实人，尊重和忠实于自己的职业，把实事求是、襟怀坦白、言行一致、表里如一作为自己的准则。

明礼诚信对于企业在市场中安身立命或持续发展都具有举足轻重的地位。试想，我们与客户打交道，如果连起码的文明礼貌都没有，能奢望客户对我们满意吗？市场经济就是信用经济，航运经营活动中必须以诚取信，以诚信服务争取货源，以诚信服务完成货物运输，以货物安全、船期准确、货运质量优良，不断提高企业的信誉度和品牌形象。只有这样，我们的市场才有可能稳固，我们的发展才有可能长远。倡导明礼诚信，是船舶两个文明建设的一个重要内容和任务，也是建设一支高素质船员队伍的必然选择。

同舟共济，对我们船员来说，具有非同寻常的意义。我们是在风云变幻的大海上执行运输任务的，纷繁复杂的环境，随时都有可能遇到这样或那样的困难和意外，陷入这样或那样的艰难甚至危险之中。通常情况下，一切靠我们船员自己。

同舟共济，于我们船员而言，远远不只是“一个篱笆三个桩，一个好汉三个帮”这样的含义，更主要的是，我们在这一个天地里，没有互相帮助和齐心协力，可能事事难成，甚至寸步难行。

“同舟共济”，也意味着我们帮助别人就是帮助自己，损害别人就是损害自己。同舟共济，就是要我们都尽力做好分内的每一项事情，以每个人都完成任务而确保船舶运输任务的顺利完成；就是我们面对危、重、难、急的事情，要拧成一股绳，全力以赴战而胜之；就是要相互关照，相互提醒，做好每一项安全工作，确保船员和他人的生命安全，确保船舶和货物的安全，确保海洋环境和港口设施的安全。

“百年修得同船渡”，在大海上风雨同舟，是我们的缘分，也是我们的情谊。我们的手，紧紧地挽在了一起。

3. 热爱船舶，尽职尽责

古罗马哲学家曾提出了一个伟大的见解：没有卑微的工作，只有卑微的工作态度。从事船舶运输工作，同样需要我们对这项工作的热爱。爱就是选择并从事这份工作的态度。热爱那蔚蓝色的海洋，热爱那钢铁巨轮，热爱那份闯海的豪情，热爱那风雨同舟的情谊……只有对自己的工作充满了真挚的爱，才是一种无私的“大爱”。

“尽职尽责”是最基本的职业道德要求。从事船舶运输是我们的职业，不管你是暂时的选择，还是终身的选择。既然选择了，就必须负责，必须投入自己的心血和力量，必须给予应有的热爱。“工作是我们用生命去做的事”，需要我们全身心的投入。这就必然要求我们对工作必须“尽职尽责”。

在茫茫的大海上，船舶顺利营运靠的就是集体协作，每位船员的工作都是整体工作的一部分。只要有一位船员不尽职尽责，产生的后果就不仅仅只危及个人生命及其家庭这么简单，而是可能更为致命——也会给其他船员乃至全船人员带来灾难，对价值上千万过亿的财产安全构成严重威胁，因此，尽职尽责就是对我们自己、对社会的承诺。

尽职尽责，就是要“勿以善小而不为，勿以恶小而为之”，从我做起，从小事做起，从现在做起；就是要时刻保持学习的心态，为适应本职工作要求，不断学习、积累各种知识、经验，钻研业务，努力提高技能；就是要尽职尽责，高标准、高效率地做好防机损、防海损、防货损、防污染、防火、防爆、防海盗、防人身伤亡等各项工作；就是要发挥主观能动性，抓船期，搞好降本增效，努力提高航运经营效益。

4. 艰苦奋斗，拼搏进取

提倡“艰苦奋斗，拼搏进取”，并不是一味地要去吃苦，或者是故意找苦吃，是因为我们船员所处环境恶劣，条件艰苦，相比陆地而言，完成工作需要付出更加多的汗水，需要我们牢固树立艰苦奋斗的坚强意志和战胜困难的决心、信心。

“艰苦奋斗，拼搏进取”，就是要能吃苦耐劳，坚韧不拔。扫舱、绑扎、协助装卸、扩大自修、迎接港口国检查，一件件，一桩桩，只有我们船员“劳筋骨，苦心智”，才能换来一个个航次的效益，也才能换来航运业发展目标的实现。

“艰苦奋斗，拼搏进取”，就是要以不怕艰难困苦的态度，在船舶营运过程中踏踏实实地劳作，干好本职工作，创造人生价值，实现人生追求，去获取利益和财富，争取美好的生活。“艰苦奋斗，拼搏进取”，还意味着为适应不断变化的外部环境与形势，必须与时俱进，抓住一切机会，加强培训学习，为自己充电，掌握新技术、新思维，提高个人的业务道德素养。唯有学习，才能为拼搏注入源源不绝的能量，为进取斩除荆棘。

5. 开拓创新，优质服务

开拓创新与优质服务是海员职业道德的基本规范之一，也是航运企业保持蓬勃的生命力与长盛不衰的竞争力的动力与源泉。

优质服务就是要为船舶所有人、承租人、货主的利益着想，把他们当成上帝和衣食父母来对待，多为船舶所有人、承租人、货主排忧解难，树立为船舶所有人多创效益的服务意识，为公司、船舶所有人、承租人、货主提供优质、高效的服务。在我国跻身世界航运舞台的今天，国际贸易愈加频繁，船舶运输的作用日益突出，船舶所有人、承租人和货主是船员的服务对象，只有通过优质服务才能赢得信誉，才能求得更大、更好的经济效益。在当前国际、国内航运业竞争日益激烈的情况下，优质服务与经济效益的提高关系更为密切，因此，广大船员必须全心全意地为服务对象提供最优质的服务。

在船舶运输过程中，在安全、优质、高效地完成运输任务的同时，必须做到想客户之所想，急客户之所急。用远洋船员的话来说就是“客户至上，信誉第一，安全可靠，快速经济”、“一分钟要

抢，一吨货要争，一分钱要省”。要确保服务质量，让客户放心，要提供超值服务，让客户满意。

对于货船来说，要大力推行全面质量管理的科学管理方法，做到装货前保证船舱干净，运货、装货中根据货种的不同性质合理配载和认真隔垫，搞好绑扎系固。在运输途中要认真检查和通风，发现问题及时采取措施。卸货时，做好监理工作，把货损货差减少到最低程度。

6. 安全第一，服从指挥

安全是航海人永恒的话题。安全第一，安全为本，安全是效益，安全是幸福，安全是生命。每位海员均要牢牢树立安全第一的思想，做到一切行动服从指挥。

安全意识是搞好航运事业的重要基础与保证，安全要年年讲，月月讲，天天讲，人人讲安全，人人保安全，每位海员都要努力培养自己的安全意识。可是，长期以来，有些海员安全意识淡漠。有人错误地认为：船舶年年平安，事故不会那么偏巧出在我的身上。这种意识往往构成了事故发生的隐患。触目惊心的事故应使广大海员在头脑中绷紧安全这根弦。要充分认识到，一方面，安全是企业船舶效益的保证，是打开市场的最好通行证。另一方面，船员的安危是家庭幸福的保证。没有船舶安全，就没有船员的家庭幸福可言。因此，可以从伦理的高度来认识培养安全意识的重要性。不安全的行为就是不道德的行为，它有损于国家，有损于企业，有损于家庭，是对企业、对家庭缺乏责任感的表现。公司把一艘船交给我们，就等于把上亿元的财产、几十条生命、几十个家庭都系于我们一身，责任重于泰山，决不能有任何大意和疏忽。每一个船员都要让安全意识在头脑中深深扎根。

严格遵守职业纪律和各项规章制度，保证船舶安全航行。海员要形成自觉的习惯，在工作中一丝不苟地服从命令，听从指挥，扎扎实实地做好每一项本职工作，遵章守规，保证船舶安全行驶。形形色色的海损事故提醒海员，要时刻牢记安全第一的原则，严格按照相关规定和操作规程，按章指挥，按章作业，遵守劳动纪律，做到一切有章可循，杜绝一切安全隐患，确保船舶安全。

海员在航行过程中应突出地做到一切行动听指挥，只有这样才能统一意志，统一行动，才能确保船舶的营运安全。服从指挥主要有两个含义，其一，是一切调度听从安排。其二，是一切行动听从指挥，决不能凭想当然办事。诚然，保证安全第一，一切行动服从指挥主要靠船员主动做到，但同时也要靠严格管理以帮助船员提高自觉性。

近年来，一些航运企业坚持对船员进行严格和科学的管理，大胆地使用国内外先进的管理方法，要求船员必须做好在职责范围内的工作，必须服从领导，认真完成上级交给的任务，保持高度的责任心和服从、服务意识，形成了船员的一大特色。船舶领导的权威性必须维护，对于个别不服从领导、违反规章制度、影响船舶安全的立即令其下船，解除劳动合同或降职使用，以保证船舶安全。当然，在处理问题时要保证公开、公平、公正，不断完善各项规章制度，统一标准，规范管理，各项条款要公布于众，让全体职工监督执行，防止有章不循、违章不究的现象发生，以多种方式保证船舶安全。

第二节 船员管理的有关法规

我国已成为世界公认的航运大国和船员大国，为加强船员管理，提高船员素质，保障水上交

通安全,维护船员的合法权益,国家和国际均制定了多项法规。作为一名海员,应当对有关法规进行适当了解。

一、《中华人民共和国船员条例》有关内容

《中华人民共和国船员条例》(以下简称《船员条例》)于2007年9月1日开始实施。国家海事管理机构(交通部海事局)负责对船员统一实施管理工作。船员条例有关内容如下:

1. 船员注册和任职

年满18周岁,符合船员健康要求,经过船员基本安全培训,并经海事管理机构考试合格的,可以申请领取船员服务簿,注册为船员。

船员服务簿是船员的职业身份证件,应当载明船员的姓名、住所、联系人、联系方式以及其他有关事项。船员服务簿记载的事项发生变更的,船员应当向海事管理机构办理变更手续。船员有下列情形之一的,海事管理机构应当注销船员注册,并予以公告:

- (1) 死亡或者被宣告失踪的;
- (2) 丧失民事行为能力的;
- (3) 被依法吊销船员服务簿的;
- (4) 本人申请注销注册的。

经依法注册的船员,满足了在船上工作的最低要求,可以在船上担任二水、机工、厨师等职务。但是,符合船员注册要求的船员,还不能满足参加航行和轮机值班等船员职务的要求。因此,对参加航行和轮机值班的船员,规定除必须取得船员注册外,还应当经过适任培训和特殊培训,具备相应的任职资历,有良好的任职表现和安全记录,并通过国家海事管理机构组织的船员任职考试,取得相应的船员适任证书。

以海员身份出入境和在国外船舶上从事工作的中国籍船员,应当向国家海事管理机构申请《中华人民共和国海员证》。申请《中华人民共和国海员证》,应当符合下列条件:

- (1) 是中华人民共和国公民;
- (2) 持有国际航行船舶船员适任证书或者有确定的船员出境任务;
- (3) 无法律、行政法规规定禁止出境的情形。

《中华人民共和国海员证》是中国籍船员在境外执行任务时表明其中华人民共和国公民身份的证件。《中华人民共和国海员证》遗失、被盗或者损毁的,应当向海事管理机构申请补发。船员在境外的,应当向中华人民共和国驻外使馆、领馆申请补发。《中华人民共和国海员证》的有效期不超过5年。持有《中华人民共和国海员证》的船员,在其他国家、地区享有按照当地法律、有关国际条约以及中华人民共和国与有关国家签订的海运或者航运协定规定的权利和通行便利。

2. 船员在船服务期间职责和要求

从四个方面规定了船员的职责和要求:

- (1) 携带有效证件,掌握船舶的适航状况和航线的通航保障情况,以及有关航区气象、海况等必要的信息。
- (2) 遵守船舶的管理制度和值班规定,按照水上交通安全和防治船舶污染的操作规则操纵、

控制和管理船舶，如实填写有关船舶法定文书。

(3) 参加船舶应急训练、演习，按照船舶应急部署的要求，落实各项应急预防措施，发现或者发生险情、事故或者保安事件以及影响航行安全的情况，应当及时报告，在不严重危及自身安全的情况下，尽力救助遇险人员。

(4) 不得利用船舶私载旅客、货物，不得携带违禁物品。

针对现实存在的我国船员合法权益保护不够的问题，借鉴国际劳工组织和国际海事组织关于船员保护有关公约的规定，《船员条例》从以下六个方面对船员合法权益的保护做了规定：

(1) 船员用人单位和船员应当按照国家有关规定参加工伤保险、医疗保险、养老保险、失业保险以及其他社会保险，并依法按时足额缴纳各项保险费用。

(2) 船员生活和工作的场所，应当符合国家船舶检验规范中有关船员生活环境、作业安全和防护的要求；船员用人单位要为船员提供必要的生活用品、防护用品、医疗用品，建立船员健康档案，为船员定期进行健康检查，防治职业疾病；船员在船工作期间患病或者受伤的，应当及时给予救治，船员失踪或者死亡的，船员用人单位应当及时做好相应的善后工作。

(3) 船员工会组织应当加强对船员合法权益的保护，指导、帮助船员与船员用人单位订立劳动合同。船员服务机构为船员用人单位提供船舶配员服务，应当督促船员用人单位与船员依法订立劳动合同；未依法订立劳动合同的，船员服务机构应当终止向船员用人单位提供船员服务。

(4) 船员用人单位应当向船员支付合理的工资，并按时足额发放给船员，任何单位和个人不得克扣船员的工资；船员用人单位应当向在劳动合同有效期内的特派船员，支付不低于船员用人单位所在地政府公布的最低工资标准的工资。

(5) 船员除享有国家法定节假日的假期外，还享有在船舶上每工作2个月不少于5日的年休假；船员用人单位应当在船员年休假期间，向其支付不低于该船员在船工作期间平均工资的报酬。

(6) 明确了船员可以要求遣返的情形、选择遣返地点的权利以及遣返费用的支付。当出现船员劳动合同终止、船舶灭失或者未经船员同意船舶驶往战区、疫区等情形时，船员可以要求遣返，遣返费用由船员用人单位支付。

3. 加强船员服务机构管理的规定

针对目前一些船员服务机构片面追求经济效益，忽视船员权益的保护，损害船员合法权益的问题，《船员条例》规定从事船员服务业务的机构，应当具有中华人民共和国法人资格、具有两名以上具有高级船员任职资历的管理人员、有符合国务院交通主管部门规定的船员服务管理制度、具有与所从事业务相适应的服务能力等条件，并应取得海事管理机构的许可。

同时，《船员条例》还对获准从事船员服务的机构的行为规范做了规定：

(1) 应当建立船员档案，加强船舶配员管理，掌握船员的培训、任职资历、安全记录、健康状况等情况，并定期报海事管理机构备案。

(2) 应当向社会公布服务项目和收费标准。

(3) 船员服务机构为船员提供服务，应当诚实守信，不得提供虚假信息，不得损害船员的合法权益。

(4) 船员服务机构为船员用人单位提供船舶配员服务，应当督促船员用人单位与船员依法订

立劳动合同。船员用人单位未与船员依法订立劳动合同的，船员服务机构应当终止向船员用人单位提供船员服务。

(5) 船员服务机构为船员用人单位提供的船员失踪或死亡的，船员服务机构应当配合船员用人单位做好善后工作。

4. 《船员条例》的实施

为了保障《船员条例》的实施，海事管理机构应当建立健全船员管理的监督检查制度，重点加强对船员注册、任职资格、履行职责、安全记录，船员培训机构培训质量，船员服务机构诚实守信以及船员用人单位保护船员合法权益等情况的监督检查，督促船员用人单位、船舶所有人以及相关的机构建立健全船员在船舶上的人身安全、卫生、健康和劳动安全保障制度，落实相应的保障措施。

海事管理机构在监督检查时，对有违反水上交通安全和防治船舶污染水域法律、行政法规行为的船员，除依法给予行政处罚外，实行累计记分，由海事管理机构对累计记分达到规定分值的船员，扣留船员适任证书，责令其参加水上交通安全、防治船舶污染等有关法律、行政法规的培训并进行相应的考试；发现船舶违反法律、行政法规有关要求的，海事管理机构应当责令限期改正，在规定期限内未能改正的，海事管理机构可以禁止船舶离港或者限制船舶航行、停泊、作业。此外，海事管理在监督检查过程中，发现已取得船员服务簿、船员适任证书、中华人民共和国海员证的船员以及取得从事船员培训业务许可、船员服务业务许可的机构，不再具备规定条件的，海事管理机构应当责令限期改正；拒不改正或者无法改正的，海事管理机构应当撤销相应的行政许可决定。

5. 船员违反《船员条例》应承担的法律责任

违反本条例的规定，以欺骗、贿赂等不正当手段取得船员服务簿、船员适任证书、船员培训合格证书、中华人民共和国海员证的，由海事管理机构吊销有关证件，并处2 000元以上2万元以下罚款。

违反本条例的规定，伪造、变造或者买卖船员服务簿、船员适任证书、船员培训合格证书、中华人民共和国海员证的，由海事管理机构收缴有关证件，处2万元以上10万元以下罚款，有违法所得的，还应当没收违法所得。

违反本条例的规定，船员服务簿记载的事项发生变更，船员未办理变更手续的，由海事管理机构责令改正，可以处1 000元以下罚款。

违反本条例的规定，船员在船工作期间未携带本条例规定的有效证件的，由海事管理机构责令改正，可以处2 000元以下罚款。

违反本条例的规定，船员有下列情形之一的，由海事管理机构处1 000元以上1万元以下罚款；情节严重的，并给予暂扣船员服务簿、船员适任证书6个月以上2年以下直至吊销船员服务簿、船员适任证书的处罚：

- (1) 未遵守值班规定擅自离开工作岗位的；
- (2) 未按照水上交通安全和防治船舶污染操作规则操纵、控制和管理船舶的；
- (3) 发现或者发生险情、事故、保安事件或者影响航行安全的情况未及时报告的；

- (4) 未如实填写或者记载有关船舶法定文书的;
- (5) 隐匿、篡改或者销毁有关船舶法定证书、文书的;
- (6) 不依法履行救助义务或者肇事逃逸的;

二、《中华人民共和国海上交通安全法》等法规的简介

《中华人民共和国海上交通安全法》的目的是为加强海上交通管理,保障船舶、设施和人命财产的安全,维护国家权益。自1984年1月1日起施行。

它适用的水域为中华人民共和国沿海水域,适用对象为在水域中航行、停泊、作业的一切船舶、设施、人员以及这些船舶、设施的所有人、经营人。其中对船员管理有关的规定是:船舶应当按照标准定额配备足以保证船舶安全的合格船员;船长、轮机长、驾驶员、轮机员等干部船员必须持有合格的职务证书,其他船员必须经过相应的专业技术训练;船舶上的人员必须遵守有关海上交通安全的规章制度和操作规程,保障船舶航行、停泊和作业的安全。

为了贯彻STCW78/95公约的实施,提高海员的技术素质,保障海上人命和财产的安全,保护海洋环境,促进海运业的发展,交通部于1997年颁布《中华人民共和国海船船员适任考试、评估和发证规则》。对船员适任、考试、评估和发证都有严格的要求和规定,并于1998年8月1日起实施。

为了加强船员培训管理,保证船员培训质量,提高船员的职业素质,保障水上人命和财产安全,保护环境,交通部于1997年颁布并实施《中华人民共和国船员培训管理规则》,其中包括船员培训各类项目,船员船上培训管理及评估等都有规定。

三、SOLAS 公约和 STCW 公约

国际海事组织(IMO)是联合国负责海上航行安全和防止船舶造成海洋污染的一个专门机构,总部设在伦敦。现有163个正式成员(2003年11月)。该组织宗旨为促进各国间的航运技术合作,鼓励各国在促进海上安全,提高船舶航行效率,防止和控制船舶对海洋污染方面采取统一的标准,处理有关的法律问题。

《国际海上人命安全公约》(SOLAS公约)是涉及海上人命安全的各种国际公约中最重要的一个公约。SOLAS公约共分十二章,涵盖了与船舶和海运有关的各个方面,其中有船舶构造、消防、救生、无线电通信、航行安全、货物运输等方面详细的规定,力图在船舶硬件构造上作出规范,以保证航行安全。对于普通船员而言,公约中最重要的是消防、救生与航行安全、船舶营运安全管理、船舶保安。这也是PSC检查的重点。

STCW公约最初通过时间为1978年。STCW公约主要用于控制船员职业技术素质和值班行为,公约的实施对促进各缔约国海员素质的提高,在全球范围内保障海上人命、财产的安全和保护海洋环境,有效地控制人为因素对海难事故的影响,起到积极的作用。

随着海运业的发展,船舶科技水平的提高,船舶配员的多国化,各国对海上安全和海洋环境的严重关注,以及一段时期内全球范围内发生几次比较重大的海难事故和通过对事故的统计分析,得出事故的发生有80%左右是人为因素所造成的。所以IMO在对其他公约进行不断修改的同时,也对STCW公约进行修改。于1995年通过STCW公约修正案和STCW规则,即目前的《经1995年修正的1978年海员培训、发证和值班标准国际公约》,简称为STCW78/95公约。