

航海教育改革 与发展研究

吴兆麟 著



大连海事大学出版社

航海教育改革与发展研究

吴兆麟 著

大连海事大学出版社

© 吴兆麟 2003

图书在版编目(CIP)数据

航海教育改革与发展研究 / 吴兆麟著. —大连: 大连海事大学出版社, 2003.8

ISBN 7-5632-1677-4

I. 航… II. 吴… III. 航海—技术教育—文集 IV. U675-4

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2003)第 051853 号

大连海事大学出版社出版

地址: 大连市凌水桥 邮编: 116026 电话: 4728394 传真: 4727996
<http://www.dmupress.com> E-mail: cbs@dmupress.com

沈阳新华印刷厂印装 大连海事大学出版社发行

幅面尺寸: 170 mm × 254 mm 印张: 25

字数: 518 千字 印数: 1~1000 册

2003 年 8 月第 1 版 2003 年 8 月第 1 次印刷

责任编辑: 李雪芳 版式设计: 一 飞

封面设计: 王 艳 责任校对: 严 可

定价: 58.00 元

序 言

2003年,是大连海事大学九十四年历史中又一值得纪念的年份:上海航务学院、东北航海学院、福建航海专科学校三校合并成立大连海运学院50周年;江泽民总书记视察大连海事大学并题词“坚定、严谨、勤奋、开拓,建设世界第一流的高等航海学府”10周年;学校争进国家“211工程”重点建设行列10周年;国务院批准学校实施半军事管理40周年。

作为纪念活动的一项内容,《航海教育改革与发展研究》一书,现在同广大读者见面了。这本书是我国著名航海教育家之一,大连海事大学校长、博士生导师吴兆麟教授的专著。作者长期从事航海类专业的教学和科研,担任学校领导十余年,对航海教育的改革和发展做了深入的研究和探讨,卓有成效。本书是作者研究成果的结晶,对我国航海教育的改革和发展必将起到重要的作用。

要办好航海教育,必须全面分析和深刻认识国情与校情。这是航海类院校教职工和领导决策层的共识,但真正做到并不是容易的事情。作者在这方面是下了功夫的,在本书第一部分和第二部分有详细的分析,很值得我们交通行业各级各类院校的同行学习、参考。

要办好航海教育,必须明确目标、找准定位、坚持特色。作者在本书中对此不仅直接地、具体地做了阐述,而且在全书多处都涉及到这方面的内容。我们都可以从中得到深刻的启发。

要办好航海教育,必须重视借鉴外国好的经验和做法。在本书第三部分中,作者把他对俄罗斯和美国的共7所航海院校进行实地考察后得到的两国航海教育的情况,全面、具体地介绍给读者,资料丰富、翔实,对我国的航海院校和海员教育培训机构有重要的参考价值。

要办好航海教育,必须履行STCW公约,符合STCW公约标准。这是航海教育的一大特点。本书作者是国际海事组织为修改STCW公约而在世界范围内聘请的顾问组14名顾问之一,参与了修改STCW公约的全过程,掌握了修改工作的第一手资料。本书就此发表的论文、介绍的背景材料和提供的大量资料,对专家或同行学习、应用和研究STCW公约有重要价值;对我国改革航海教育和培训,使之与STCW公约相衔接,有不可低估的作用。

作者长期担任我国高等学校航海类专业教学指导委员会主任委员和我国航海教育研究会理事长,这两个航海教学研究组织的依托单位(秘书长单位)是大连海事大学。作者带领这两个组织和大连海事大学的专家学者积极从事我国航海教育研究,取得了可喜的成绩,该书从一个侧面反映了他们的工作。大连海事大学出版社是我国水运系统的惟一大学出版社,成立十几年来出版了一大批优秀航海科学技术的学术著作和航海类专业教材,该书由大连海事大学出版社出版,表明该社非常关注和支持我国专家学者从事航海教育研究,希望该社今后有更多更好的航海教育研究著作出版。

这本书,为从事航海教育和培训的教师、干部和领导层提供了宝贵的研究成果;也可供关心航海教育的航运界人士阅读参考,共同为把我国尽快从航运大国发展成为航运强国做出贡献。本书的论述立足于航海教育,但对教育的一般规律和特点也有深刻阐述,其他各级各类交通院校的同行从本书中也可获得有益的启示。

中国交通教育研究会会长 金以铃

2003年7月15日

前言

50年前,中国高等航海教育史上发生了一件具有里程碑意义的大事。新中国于1953年实行第一个国民经济建设“五年计划”,中央交通部、教育部根据国务院关于高等学校调整的精神和海运事业发展的需要,决定“集中人力物力办好新的航运学院,为新中国的海运事业培养大批的新生力量”。当时我国仅有的三所高等航海院校(上海航务学院、东北航海学院、福建航海专科学校)合并成立了大连海运学院,坐落在北方海滨城市大连西南郊,时为新中国惟一的海运高等学府。50年来,这所高校的几代教职员为祖国海运事业的发展辛勤培养了数万名高级专门人才,这所高校的毕业生为我国成为世界海运大国做出了卓越贡献。抚今忆昔,全校广大师生员工和校友以及关心支持中国高等航海教育事业和学校发展的各级领导和同行都以兴奋和欣慰的心情纪念“三校合并成立大连海运学院”50周年。

1993年是学校建设和发展历史上的重要一年,发生了一系列具有深远意义的大事。党中央和国务院颁布了《中国教育改革和发展纲要》,提出了面向21世纪重点建设100所左右大学和一批重点学科专业的重大战略举措,给学校的快速发展提供了难得的机遇。1993年4月3日学校成立了以司玉琢院长为组长的“211工程”领导小组,在院党委的领导下,组织全校广大师生员工,为争进“211工程”重点建设行列作出了前所未有的努力。1993年7月6~8日学校召开常务董事会扩大会议,全国几十家大中型航运企事业单位领导出席会议,为促进我国航运事业发展而支持学校进入“211工程”建设行列。交通部、辽宁省和大连市领导也应邀到会支持学校争进“211工程”建设行列。1993年8月22日,江泽民总书记在温家宝等中央领导、中央和国家有关部委领导、省市领导陪同下来学校视察,在讲话中肯定“大连海运学院很有名气”,“确实对国家有很大贡献”,对学校争进“211工程”建设行列一事说“你们向这个目标努力,很好”,并且给学校题词:“坚定、严谨、勤奋、开拓,建设世界第一流的高等航海学府。”

1993年10月20日,李岚清副总理在有关部委及省市领导陪同下来我校视察,在讲话中强调“必须要有航海事业的发展,所以,我对航海事业的发展非常重视,咱们航海事业的发展在世界上总会领先的”,“我们培养航海人才大有希望”,“你们是世界最大的海运学院”,“希望你们在现有的基础上再往前进一步,做出更大的贡献”,极大地鼓舞了全校广大师生员工加强发展航海教育,争进“211工程”行列的信心和决心。1993年11月1日学校向交通部呈送了《申请“211工程”预审的报告》。10年前发生的这一系列重大事件的主题就是全校广大师生员工紧跟党中央和国务院加快教育改革的部署,按照江泽民总书记和李岚清副总理的要求,确定“建设世界第一流高等航海学府”的学校发展定位和建设目标,争进“211工程”重点建设高校行

列,为学科建设和学校整体建设上水平而作出的不懈努力。亲眼目睹这 10 年来学校得益于江泽民总书记等中央、部、省市领导的亲切关怀和大力支持,得益于进行“211 工程”重点建设的历史机遇,发生了前所未有的变化,取得了举世瞩目的成绩,全校广大师生员工同样满怀喜悦隆重纪念党和国家领导人来校视察和学校争进“211 工程”行列 10 周年。

在校党委讨论决定今年举行 50 周年和 10 周年纪念活动之后,作为校长的我在考虑如何组织安排好学校纪念活动的同时,作为学校一名教师的我也考虑如何从个人角度做一件实事为纪念 50 周年和 10 周年活动“助兴”。经过一番思考之后,我决定将这 10 年来个人或与他人合作撰写和发表的有关航海教育改革和探讨、学校建设和发展,考察国外航海教育的有关文献资料编辑整理成书并正式出版,将大学教师本职工作的一个具体成果奉献给大家,以纪念“三校合并成立大连海运学院”50 周年,纪念江泽民总书记到校视察和海大争进“211 工程”10 周年。

本书内容分为三个部分和一个附录。第一部分是有关“航海教育研究与探讨”的文章,第二部分是有关“大连海事大学建设与发展”的文章,第三部分是对俄罗斯 1 所海运学院和美国 6 所高等海运院校的考察报告,附录是 IMO 修改 STCW 公约的工作文件选译。撰写和发表这些论文、文章、考察报告和译文的时间,远在 1993 年 5 月,近在 2003 年 7 月,整整 10 个年头。在整理本书的一篇篇文献资料时,回想起这 10 年的工作和研究的一幕幕情景,其间有疑难、困惑和感叹,也有喜悦、兴奋和激动,有些文献资料似乎内容平常,或已成为过去,似乎今天再看已没有什么意义或价值,其实不然。只有将这些论文、文章和考察报告的写作动机或发表原因告诉读者,读者才会理解它们的实际意义和历史价值。因此,希望读者谅解本书作者花费较多的文字撰写本书的前言。

本书第一部分的前三篇文章和本书附录的译文的内容都是有关 IMO 修改 STCW 公约的。第一篇文章在 IMO 刚刚开始修改 STCW 公约时发表,第二篇在 IMO 刚刚通过新修改的 STCW 公约时发表。我之所以能那么及时地系统地向国内航运界和航海教育界同行介绍 IMO 修改 STCW 系统的动态和意向,并指出其对我国的挑战和影响,得益于我是 IMO 修改 STCW 公约的顾问组成员,参与了实际的修改工作。我为什么会成为 IMO 修改 STCW 公约的顾问之一,原因有:其一,我国在 IMO 的地位提高,已担任 A 类理事国 4 年;IMO 在修改海事类国际公约时,考虑发展中国家的利益并听取意见,首先要征求中国的意见;中国的海员人数众多,且开始增加海员劳务输出;因此 IMO 为修改 STCW 公约而在世界范围内聘请顾问时,在亚太地区首先想到请中国推荐顾问人选。其二,STCW 公约主要涉及海员的教育与培训,各国高等航海院校的教师中有承担修改 STCW 公约的合适人选,IMO 希望从“享有国际声誉的航海教育机构”中挑选顾问;由于大连海运学院在中国高等航海教育中作出的贡献及其在国内外的影响,被认定为“享有国际声誉的航海教育机构”,因此中国政府推荐、IMO 同意由大连海事大学派员担任 IMO 修改 STCW 公约的顾问。

其三,我是大连海运学院海洋船舶驾驶专业的毕业生,留校担任专业课教师多年,曾到英国进修学习两年,提高了英语水平,参加过 IMO 的有关会议并了解 IMO 这一机构及其工作,当时担任大连海运学院分管教学工作的副院长,这些背景使我被学校推荐到交通部,随后以中国政府名义推荐给 IMO 并得到认可。介绍这些背景情况是想向本书读者说明,我能撰写这几篇文章不仅仅是个人作出了一些努力,更重要的是学校和国家给我提供了这一机遇。如果没有这一机遇,我不可能在当时写出这三篇文章。为了履行好修改 STCW 公约顾问的职责,维护好中国的合法合理的权益,及早充分做好中国为履行修改后的 STCW 公约的义务的各项准备工作,我带领我指导的三位硕士研究生杨丹、李敬和王旭,及时整理、选译我参加 IMO 会议带回国的有关文件资料(共四辑),印发国内同行参考,并数次在国内有关会议上介绍 IMO 修改 STCW 公约的动向。由于我国派员参加 IMO 修改 STCW 公约的顾问组的工作,使得我国获得信息较早较多,这对于我国成为全世界向 IMO 提交履行 STCW 78/95 公约报告最早并得到认可的国家无疑是有帮助的,并且对于我国航海院校比许多外国航海院校更早地根据 STCW 公约的修改,而开展航海教育改革也是有所帮助的。因此,现在再看这三篇文章,主要不是回顾历史而是指导当前。本书附录中给出的 IMO 修改 STCW 公约的部分有关文件,会对现在学习、应用和研究 STCW 公约的年轻同行们了解 IMO 有关会议的“内情”提供参考。

本书第一部分的第四篇文章“关于继续保持海洋船舶驾驶和轮机管理专业分设的意见”的撰写,有一个鲜为人知的起因。20 世纪 90 年代中期,国家教委适应国家建立社会主义市场经济的需要,组织高校专家进行《普通高等学校本科专业目录》修改工作,要求各高校在这项工作中要解放思想、更新观念,坚持拓宽专业面、增加适应性和精简专业数的基本原则,修订工科本科专业目录的课题组根据上级精神形成了工科本科专业数目大致减半的方案,因此,对工学门类交通运输类下属专业数目也有尽量减半的想法。在具体操作中,课题组初步决定将海洋船舶驾驶专业、轮机管理专业、飞机驾驶专业和载运工具运用工程专业合并为一个新的载运工具运用工程专业。课题组准备在 1997 年 8 月召开的会议上确定这一合并方案。得知课题组成员提供的消息后,我征得国家教委高教司工科处负责同志同意,出席在无锡轻工业大学(现为江南大学)召开的课题组会议,表明我的意见。这篇文章就是为此撰写并印发会议的有关代表。由于这篇文章观点鲜明,论证充分,结论正确,课题组负责人和与会代表认同了“继续保持海洋船舶驾驶专业和轮机管理专业分设”的意见。同理,飞机驾驶专业也保留下来了。在那次会议上,我们也顺乎专业设置改革的主流意见,同意将海洋船舶驾驶专业的名称改为航海技术,将轮机管理专业的名称改为轮机工程,使这两个专业的名称区别于职业、岗位和职责的名称,而更符合学科专业的名称。在这次会议结束后,大家所担心出现的将上述四个专业不恰当地合并成一个专业的“危险”消除了,我们感受到了“柳暗花明又一村”的欣喜。我感到,航海教育具有明显的特点,但并未被教育界同行和主管部门充分认识到,因此很有必要加强对航海教育特点

的宣传。

本书第一部分第5篇至第10篇文章是根据我担任负责人的三个部级教育研究课题的工作撰写的。一个课题是“航海类专业人才培养方案及教学内容体系改革的研究与实践”,是列入国家教育部《面向21世纪高等工程教育教学内容的课程体系改革计划》的课题。该课题研究成果,获得了辽宁省优秀教学成果一等奖和国家优秀教学成果二等奖。该课题是由高等学校航海类专业教学指导委员会牵头,大连海事大学、上海海运学院、集美大学航海学院、武汉交通科技大学和青岛远洋船员学院共同完成的。另一个课题是交通部软科学课题“中国航海教育改革与发展政策研究”,前期研究工作由大连海事大学和上海海运学院的两个课题组分别独立进行,后期从两个课题组中抽调人员共同进行研究。这一课题的研究成果已于2002年通过交通部科技司主持的成果鉴定。还有一个课题是交通部软科学课题“航海教育立法研究”,由大连海事大学和上海海运学院分别独立研究,我校课题组的研究工作已接近尾声。

上述6篇文章大都用英文写成,在国际海事大学联合会(IAMU)的学术年会上与国外同行进行了交流。

本书第二部分收录的大部分文章是1997年以来我根据交通部人事劳动司对部管领导干部的要求,结合自己的工作实践撰写的,从其内容来看,基本属于“内部”文章,为了大连海事大学的建设和发展,作为学校领导班子成员“行政一把手”,不但要研究如何发挥学校的长处和优势,肯定学校的成绩,也要敢于正视学校和自己的短处和不足、问题和差距,进行深入分析,并努力改进和克服。学校的建设和发展要提高水平,首先是纠正不足,缩小差距,在“自我感觉良好”风气浓厚的情况下,特别需要勇敢地实事求是地查找自己的短处、不足和差距。在按上级要求不断推进校务公开的形式下,公开发表这些文章并没有多大“坏处”,还可以避“报喜不报忧”之嫌。倘若这些文章的内容有不妥之处,还望读者批评指正。这些文章在一定程度上反映了我担任大连海事大学校长以来的工作思路和基本态度,其中“大连海事大学办学定位的回顾与思考”一文是我花费了几个月时间搜集和查阅大量文献资料,经过认真思索后撰写的。对学校发展来说,是进一步明确前进方向和办学思路;对广大师生员工来说,是进一步统一思想和形成共识,这篇文章作为2002年学校职工代表大会文件之一下发讨论,使学校广大教职工很好地了解了校长的办学思路,也得到了他们的广泛认可。其中“准确定位,坚持特色,建设世界一流水平的海事大学”一文是我和学校中长期发展规划起草小组的主要成员共同撰写的,这个发展规划草案初稿现正下发征求意见,这次收录到本书中是希望抛砖引玉,引起学校广大师生员工的广泛注意和积极研讨。只有集思广益、献计献策,制订的中长期发展规划实施后才能有广泛的群众基础。

本书第三部分是两个考察报告。其中“美国高等海运院校考察报告”篇幅很长约有20多万字。1992年5月至11月我作为国家公派的高级访问学者在美国待了6个月。本来我是想到美国考察和研究海上安全技术与管理,这是我的业务领域和研

究方向。由于1991年底我被交通部任命为大连海运学院副院长,分管教学工作,因此就改变初衷而考察美国的高等航海教育。为今后做好学校教学管理工作,特别是为研究高等航海教育的改革和发展借鉴美国的好的经验和做法,我利用这6个月时间从东到西,从北到南,实地考察了美国6所高等海运院校搜集了大量文献资料,在美期间进行了初步分析和归纳整理,回国后又用了3个月时间撰写完成这份考察报告。《航海教育研究》编辑部给予大力支持,以1993年第1、2期合刊的方式全文登载了这份考察报告。这份考察报告资料丰富、内容翔实,深受国内同行欢迎,在我国航海教育研究工作和发表的论文中被广泛参考和引用。这份考察报告在1995年中国高等工程教育研究会第一次优秀论著评选中,获得优秀教育研究成果二等奖。虽然时间已经过去10年,但美国的高等航海教育早已发展成熟,10年来只有少许变化。我国的高等航海教育与之相比,仍有相当大差距,仍需认真学习和借鉴。美国系统全面的航海教育立法,适合市场经济航运专门人才需求的航海类专业教学计划和课程体系,适应美国维持海上实力而实行的航海院校学生半军事管理制度,注重综合素质培养和实践能力的航海类专业实践教学体系等仍然是改革和发展我国高等航海教育的努力方向。我校在为建设世界第一流的高等航海学府而进行的努力奋斗中,美国高等海运院校,特别是联邦政府办的美国商船学院的航海类本科专业人才培养质量,在相当长的时间内都是我们“瞄准”的目标和赶超的对象。本书收录这一10年前公开发表的考察报告,我相信广大读者会认为仍有重要意义和参考价值。

我是大连海事大学的一名有32年教龄的航海类专业教师,对高等航海教育的改革和发展进行研究和探讨是份内的事,11年来我一直担任大连海事大学校领导,对学校的建设和发展进行研究和探讨是一项本职工作。然而,我的业务专长是海上船舶避碰、海上交通安全技术与管理。长期以来致力于这个学科专业领域的教学、科研、研究生培养和学科建设工作,从事航海教育研究和探讨的理论功底还不够深,投入的精力也不够充分,加上校长职务范围内的事情太多,这10年来在航海教育研究和探讨方面做了一些事,但是我感觉并不太满意,故希望公开出版这本书能起到抛砖引玉的作用,仅此而已。

在结束这篇前言的时候,我衷心感谢10年来对我进行这些研究和写作以不同方式提供过各种帮助的同事和朋友们,以及与我共同进行研究和写作的同事们。也要感谢大连海事大学出版社社长袁林新、副社长时培育为本书能赶在50周年和10周年纪念活动前出版而作出的特殊安排;感谢本书责任编辑李雪芳的辛勤工作和本书复审人、中国交通教育研究会会长金以铨的认真斟酌。

祝中国高等航海教育改革成功!

祝大连海事大学建设和发展顺利!

吴兆麟

2003年7月5日

目 录

第一部分 航海教育研究与探讨

全面修改 STCW 公约对现行海员培训和发证制度的挑战	(3)
新的《国际海员培训、发证和值班标准公约》评述	(12)
全面修改 STCW 公约与航海教育改革	(21)
关于继续保持海洋船舶驾驶和轮机管理专业分设的意见	(26)
高等航海教育的特点与面向 21 世纪的改革	(31)
THE REFORM AND PRACTICE IN CULTIVATION PATTERN AND COURSE SYSTEM FOR MARITIME EDUCATION AND TRAINNG OF THE 21 ST CENTURY	(35)
MEASURES AND PRACTICES TO CULTIVATE MORE COMPETITIVE SEAFARERS	(51)
关于我国航海教育立法研究的若干思考	(55)
POLICY ON THE REFORMS AND IMPROVEMENTS OF MARITIME EDUCATION IN CHINA	(61)
ESTABLISHMENT OF A LEGAL FRAMEWORK FOR CHINESE MET	(71)
关于航海类专业与学科的划分及学科建设等问题的探讨	(77)
参考文献	(84)

第二部分 大连海事大学建设与发展

解决思想认识是深入改革的前提	(89)
“求实、务实、落实”是学校发展的主要思路	(91)
为全面贯彻全教会精神而共同努力	(93)
一定要把“重实际、说实话、办实事、求实效”的要求落实在行动上	(97)
建设世界第一流高等航海学府 光荣而艰巨 任重而道远	(99)
解放思想 实事求是 不断开创学校工作的新局面	(101)
大连海事大学办学定位的回顾与思考	(104)
准确定位 坚持特色 建设世界一流水平的海事大学	(119)
参考文献	(125)

第三部分 外国航海教育

俄罗斯马卡洛夫国立海运学院考察报告·····	(129)
美国高等海运院校考察报告·····	(136)
第1章 美国高等海运院校概况·····	(136)
第2章 招生政策·····	(154)
第3章 学习管理·····	(160)
第4章 专业设置·····	(168)
第5章 教学计划·····	(186)
第6章 课程分析·····	(234)
第7章 实验教学与海上实习·····	(262)
第8章 教师管理·····	(277)
第9章 研究生教育·····	(293)
参考文献·····	(300)

附录 国际海事组织修改 STCW 公约文件选译

STW 24/36 附录 5:全面审查 STCW 公约时应考虑的暂定项目一览表建议草案 ···	(303)
STW 24/36 附录 6:审查与修改 STCW 公约的主要原则 ·····	(305)
STW 24/36 附录 7:在全面审查 STCW 公约综合建议修正案中,IMO 秘书处 提供帮助的初步计划草案 ·····	(306)
STW 25/2:全面审查 1978 年 STCW 公约的背景 ·····	(307)
STW 25/3/1:全面审查 1978 年 STCW 公约及准备有关大会决议 ·····	(310)
STW 25/3/2:发证的新概念:“功能方法” ·····	(315)
STW 25/3/4/Rev. 1:与培训要求有关的人为因素问题 ·····	(319)
STW 25/3/6:包含培训要求的国际劳工组织文件 ·····	(322)
STW 25/3/7:培训模拟器和计算机辅助教学 ·····	(324)
STW 25/3/8:遵章和核实机制 ·····	(330)
STW 25/3/9:在修改后的公约中纳入功能发证方法和改进的适任性评估 ·····	(335)
STW 25/3/11:1978 年 STCW 公约的全面审查和有关决议的准备 ·····	(341)
STW 25/3/13:STW 分委会闭会期间工作组第一次会议的报告 ·····	(344)
STW 25/6:STW 分委会第 25 次会议给海上安全委员会的报告 ·····	(359)
SJCT 9/2:IMO/ILO 联合培训委员会第 9 次会议的报告 ·····	(377)

第一部分

航海教育研究与探讨

全面修改 STCW 公约对现行海员 培训和发证制度的挑战*

一、引言

目前,国际海事组织(IMO)正在对 1978 年国际海员培训、发证和值班标准(STCW)公约进行全面审查和修改。这次修改将对国际海员培训与发证产生巨大影响,可称为对传统(或现行)海员培训和发证制度的挑战,引起了世界各海运国家的密切关注和高度重视。我国航海院校和船员考试发证部门已开始参与全面审查和修改 STCW 公约的具体工作。本文概述全面修改 STCW 公约的背景、原则、进程、特点和要点,并同时加以分析和探讨,以期引起国内航海院校、海上安全监督管理系统和航运单位对全面修改 STCW 公约的高度重视和积极参与,使修改后的公约能符合和维护我国的利益,并进一步为改革航海教育和船员考试发证的现行制度和传统做法而努力。

二、修改 STCW 公约的背景、原则和计划

全面审查 STCW 公约的动议是由国际海运联合会(ISF)在 IMO 培训和值班标准(STW)分委会第 23 次会议(1992. 9. 24~28)上提出的,得到了该分委会的同意。其意图是对当前的培训、发证和值班标准做一次全面的审查,以便评价 STCW 公约对航运业的新机制和发展作出恰当规定的程度,详细地检验和评估目前和未来的趋势以及在岸上和船上传授专业知识和技能的最新方法,以此全面提高海员的适任标准和安全有效的船舶操作。为什么要“全面审查”STCW 公约?其主要原因是由于近年来导致海上人命损失和环境污染的海上事故中,大部分可归于人的因素的介入(即人的失误),因而一些国家的代表团认为,IMO 重点考虑与人员、培训和操作实践有关的领域的时代已经到来,不能再像以往那样将重点置于提高船舶建造和设备标准上。再一个原因是,许多代表团认为传统(或现行)的船员培训与发证制度已不适应船舶技术和航运管理的新发展,靠专门的或零打碎敲的修正案不能解决问题。

STW 分委会的意见得到了 IMO 海上安全委员会(MSC)第 61 次会议(1992. 12. 7~11)的认可。STW 分委会进而在其第 24 次会议(1993. 3. 8~12)上着手全面审查 STCW 公约的基础性工作,即通过了“全面审查 STCW 公约时应考虑的指定项目一览表建议草案”、“审查与修改 STCW 公约的主要原则”和“在全面审查 STCW 公约综

* 本文发表在《中国海商法年刊》1993 年第 4 卷,作者吴兆麟,肖宝家。

合建议修正案中,IMO 秘书长提供帮助的初步计划草案”三份文件。

全面审查 STCW 公约的项目范围很广,包括问题领域、公约的结构、目的和范围、监督、培训和资历、船上程序和人的因素六大方面。所列的具体项目中不少是现公约没有的,例如功能发证方法、妇女当海员、移动式近岸设施上的人员、教师和考试人员的标准、VTS 操作人员、多国(民族)混合船员之间的交流(即外语能力)等。

审查和修改 STCW 公约的主要原则共八项。第二项要求在保留现公约关于现有船舶操作能力的完整性的同时,增添任何确实必要的新规定。第三项指明 STCW 公约应存在建立所要达到的海员适任标准,并应允许各缔约国政府采取最适合于该国基础结构人力资源的培训安排,只要它能够达到海员发证的适任性水平即可。第四项原则要求公约应允许采取功能发证方法作为传统(即现行)发证方法的替代方法。第五项原则要求在审查和修改公约中应进一步研究模拟器及其他现代培训技术和设备的应用。第八项原则要求 STCW 公约应平等地适用于男性海员和女性海员。

为了做好并及时完成全面审查和修改 STCW 公约的繁重任务,IMO 各成员国授权 IMO 秘书长可适当使用成员国政府及观察员组织派出的专家,协助 IMO 秘书处做全面审查和修改 STCW 公约,其中主要是新公约的起草工作,并要求 IMO 秘书长与世界海事大学(WMU)及其分校以及享有国际声誉的航海培训院校协商[注:在 STW 分委会第 24 次会议上,大连海运学院(即大连海事大学前身)被认定为享有国际声誉的海事培训院校之一],以评价修改 STCW 公约对发展中国家可能产生的影响。同时,STW 分委会第 24 次会议提出了到 1996 年完成全面审查和修改 STCW 公约的任务。

由于 IMO 秘书长注意到大部分事故归因于人的失误,认为有必要加快审查和修改 STCW 公约的进度,并认为就其重要性来说,STW 分委会在 1996 年完成此项工作显得时间拖得太长。他认为应尽一切可能和努力在尽可能短的时间内完成公约的修改工作。为实现这一目标,在海安会第 62 次会议(1993.5.24~28)上,IMO 秘书长提出一个旨在 1995 年完成 STCW 公约修改工作的时间表,并提出在不给 IMO 增加财务负担的前提下请一些国家和国际组织派出专家,并邀请享有国际声誉的海事培训院校给予合作。海安会同意了 IMO 秘书长的上述提议。此外,海安会还同意召开两次国际海事组织/国际劳工组织联合培训委员会(JCT)会议,对 STCW 公约的原则和新公约的文本草案进行审议和修改,并采取增加召开 STW 分委会会议密度以及召开三次 STW 分委会休会期间工作组(ISWG)会议等措施,以确保全面审查和修改 STCW 公约工作的顺利进行。

以 IMO 原海上安全司司长,现任加拿大政府海事顾问 Morrision 船长为协调员(负责人)的 IMO 审查和修改 STCW 公约顾问组已经组成。英国(英国航运公会)、美国(运输部)、中国(大连海运学院,即大连海事大学的前身)、埃及(阿拉伯海运学院)、德国、西班牙(驻英使馆)、墨西哥(驻英使馆)、国际自由工会联合会、国际海运联合会、国际船长协会联合会应 IMO 之邀选派了顾问。该顾问组于 1993 年 7 月 19 日

至 23 日召开了第一次会议,提出了审查和修改 STCW 公约的原则和思路。顾问组认为,传统的海事培训以知识为基础,而技能的获得主要依赖于海上服务经历(其质量大不相同),在海员适任性评价中进一步强调对技能的评估将会提高船上工作的整体水平。顾问组还认为,现公约中的海员发证结构是以传统的组织形式和船上任务、义务和责任的等级为基础的,而航运是关于船上分派任务、义务和责任的替代办法已经研制出来,这就需要采取一个更加灵活的海员发证结构。顾问组提议,修改后的公约应只包括主要的原则和法定的安排,而将细节性的要求置于适当的文件中,以便对细节性要求进行更新。此外,顾问组还提议,修改后的公约及相关文件应更清楚地指明海员培训的深度和范围,应获得的技能及评估技能的方法;应特别注意确保公约中的培训条款得以实施并应强调航运界对海员培训的责任。

由顾问组草拟并经 ISWG 第一次会议(1993.9.20~24)和 STW 分委会第 25 次会议(1994.1.17~21)修改的系统审查和修改 STCW 公约计划,将这次修改工作分为四个阶段并确定了各阶段的目标、主要活动、任务和完成任务的截止日期。该计划在修改工作的实际进展中将酌情加以调整。第一阶段(一般性准备,1993 年 11 月 26 日结束)和第二阶段(作原则上的决定,1994 年 1 月 21 日结束)已经过去,现在处在第三阶段(初步文本草案的准备,暂定于 1994 年 7 月 15 日结束),第四阶段(建议文本草案和其他大会文件的定稿,并确定需进一步审查的项目,暂定于 1994 年 12 月 16 日结束)结束后,将在暂定于 1995 年 7 月召开的全外交大会上讨论通过修改后的 STCW 公约。

三、修改 STCW 公约工作的特点

根据 IMO 全面审查和修改 STCW 公约的有关文件和会议讨论情况,可以看出这次修改 STCW 公约的工作具有任务重、时间紧、观念新、要求严、变动大、难度大等特点。

1. 任务重

任务重,一是指这次修改公约的工作任务非常重要。IMO 秘书长对通过修改 STCW 公约提高海员适任性水平以减少由于人的失误导致的海上事故寄予很大的希望。同时,IMO 将海员培训和发证作为当前的重要议题,具体落实就要看能否修改好 STCW 公约。二是指这次修改公约的工作任务十分繁重,因为修改公约的思路与以前不同,公约的结构和内容要作大幅度的修改和增添,整个工作量类似于制定一个新公约。

2. 时间紧

IMO 秘书长将完成公约修改任务的时间从 1996 年提前到 1995 年,意味着将三年的工作任务改为两年完成,使得时间特别紧张。STW 分委会会议原相隔一年左右召开一次,而 1994 年年初、年中和年末要召开三次。按照审查和修改 STCW 公约的计划,自 1993 年 7 月起至 1994 年底,除上述三次 STW 分委会会议外,还要召开三次