

中华人民共和国海事局“十四五”人才发展规划重点教材出版项目
高等学校交通运输类专业教学指导委员会航海技术教学指导分委员会推荐教学参考书
海事管理核心教材

船员管理概论

AN OVERVIEW OF
SEAFARERS' MANAGEMENT

中华人民共和国海事局 组织编写



人民交通出版社股份有限公司

北京

内 容 提 要

本教材以船员职业周期为主线,全面阐述了船员管理的理论基础,系统构建了船员管理内容体系。本教材共3篇10章,总论篇阐述船员的重要性和船员管理的内涵和意义,回顾了船员管理的历史沿革,介绍了船员管理相关国际公约、国内法规、国内外船员管理机构,以及我国船员管理模式。核心业务篇阐述船员管理的基础理论、船员适任能力的标准、船员适任能力的获得、船员适任能力的评价、船员适任证书的签发以及船员适任能力的保持。趋势展望篇从船舶智能化、航运数字技术以及新能源动力等航运技术发展趋势,分析对船员胜任素质的影响及对策。

本教材主要用于普通高校海事管理专业本科生教材,也可供航海技术、轮机工程、海事法学、航运管理等相关专业作为选修课教材或参考书,还可作为海事管理人员、港航企业岸基管理人员和船员入职培训和学习拓展使用。

图书在版编目(CIP)数据

船员管理概论/中华人民共和国海事局组织编写
—北京:人民交通出版社股份有限公司,2023.4

ISBN 978-7-114-18705-6

I. ①船… II. ①中… III. ①船员—管理—概论
IV. ①U676.2

中国国家版本馆 CIP 数据核字(2023)第 047577 号

Chuanyuan Guanli Gailun

书 名: 船员管理概论

著 者: 中华人民共和国海事局

责任编辑: 黄 蕊

责任校对: 孙国靖 卢 弦

责任印制: 张 凯

出版发行: 人民交通出版社股份有限公司

地 址: (100011)北京市朝阳区安定门外外馆斜街3号

网 址: <http://www.chinasybook.com>

销售电话: (010)64981400, 59757915

总 经 销: 北京交实文化发展有限公司

印 刷: 北京印匠彩色印刷有限公司

开 本: 787×1092 1/16

印 张: 15.75

字 数: 376千

版 次: 2023年4月 第1版

印 次: 2023年4月 第1次印刷

书 号: ISBN 978-7-114-18705-6

定 价: 64.00元

(有印刷、装订质量问题的图书,由本公司负责调换)

海事管理核心教材

编委会成员

主任委员:李国平 曹德胜

(以下按姓氏笔画为序)

副主任委员:马一意 王泽龙 朱汝明 庄则平 刘 晴 许 骐
阮瑞文 孙玉清 孙有恒 寿 涛 李宏印 李信标
李雪松 李清彪 杨宗凯 杨新宅 吴 辉 何易培
汪志军 张 浩 张铁军 陆 靖 洪四雄 袁宗祥
聂乾震 柴进柱 徐 春 徐增福 黄军根 韩 敏
曾 晖 谢群威 缪昌文

委 员:于洪亮 王 东 王 勇 王 路 王发洲 邓 民
邓祝森 白宇明 宁 波 曲义江 朱可欣 朱仕武
刘少清 羊少刚 许吉翔 孙大斌 李大泽 李文华
李宏兵 杨 川 宋 巍 宋永强 张庆文 陆立明
陈德丽 季 军 周春发 赵友涛 施 欣 徐斌胜
梁永铭 彭晓华 董乐义 谢 辉 谢开运 鲍郁峰

学术顾问:严新平

编 审 组:王 平 邓祝森 曲义江 刘敬贤 羊少刚 李光辉
李宏兵 杨 哲 杨神化 吴 蔚 吴红兵 宋永强
张 亮 张 涛 张秋荣 季 军 桓兆平 徐 伟
章文俊

协调联络组:王 鹤 王亚豪 计莹峰 邓 鉉 卢顺雄 朱可欣
刘 奕 李彦辉 杨利超 张俊峰 张海平 陈在长
林泊舟 周文斌 赵 鑫 秦雪春 黄 蕊 梁 盈
潘江华

本书编写人员

主 编:庄则平

副 主 编:郝 勇 羊少刚 周春发

编 写 人 员:张显平 卢顺雄 李跃全 周 巍 李蕙兰 郑永炳
潘思思 毛洪鑫 李海燕 王 兵 余红楚 谢 澄
刘 奕 张铭真 谢立根 余纪龙 陈亚良 涂相兵

我国是全球海运连接度最高、货物贸易额最大的经济体,进出口贸易量90%左右通过水上交通运输实现,水上航线已经成为国家经济发展的“生命线”。改革开放以后,特别是党的十八大以来,我国日益成为世界上具有重要影响力的航运大国,港口布局及规模、航道等级及里程、船舶船员数量、海运运力已居世界前列,正朝着交通强国、海洋强国、航运强国迈进。习近平总书记高度重视航运事业,提出了“经济强国必定是海洋强国、航运强国”^①“经济要发展,国家要强大,交通特别是海运首先要强起来”^②等一系列重要论断,把对航运事业与经济社会发展的规律性认识提升到了一个全新的高度。航运在经济全球化中的地位不可撼动、不可替代。

国家海事管理机构肩负着保障水上交通安全、保护水域环境清洁、保护船员整体权益、维护国家海上主权和人民利益的重要职责,是我国水上的主要行政执法力量,也是目前我国水上规模最大的水上经济类执法机构。根据党中央、国务院统一部署,在建设以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新征程中,国家海事管理机构高度重视交通海事事业高质量发展的要求,研究提出并推动构建“陆海空天”一体化水上交通运输安全保障体系,遵循新时代的发展要求,着眼于交通海事事业发展长远规划,以教育部本科专业设置标准为基础,通过与行业高校紧密合作,充分运用政校协同育人机制,组织编写了本套“海事管理”专业核心教材。本套核心教材编写过程中,充分听取了行业内外、系统上下各方意见,开启了政、产、学、研、用联合编写教材的新模式。

教材建设工作是行业人才发展和高等学校人才培养的一项基础性工作,也是提高教育教学质量、实现人才培养目标的重要保证。本套核心教材以习近平新时代中国特色社会主义思想

^① 习近平:坚定改革开放再出发信心和决心 加快提升城市能级和核心竞争力,载《人民日报》,2018年11月08日01版。

^② 习近平:稳扎稳打勇于担当敢于创新善作善成 推动京津冀协同发展取得新的更大进展,载《人民日报》,2019年01月19日01版。

义思想为指引,围绕党的二十大提出的中国式现代化的中国特色和本质要求,紧扣《交通强国建设纲要》关于“人才队伍精良专业、创新奉献”的总体要求,遵循海事队伍“四化”建设方向,聚焦服务改革发展大局和完善人才培养体系,以铸魂育人作为工作主线,注重理论联系实际,强调系统谋划,力图构建核心突出、重点明确、特色鲜明、具有新时代交通海事精神的海事管理核心教材体系,系统阐述海事管理的基本理论、关键技术和核心业务以及发展趋势。

本套核心教材是彰显交通海事行业发展特色、深化海事管理专业内涵建设、聚焦海事管理专业人才培养、突出核心引领和辐射带动作用、定位航海与海事高校相关专业各学段“通识性教育”的教材。本套教材以海事“三保一维护”之使命为目标导向,全方位构建了“4+1”海事管理专业核心教材体系,共25本教材。其中,“4”指核心教材,对应了海事“三保一维护”的四个模块,即水上交通安全保障、水域环境保护、船员权益保护、水上国家主权维护等任务,由22本专业教材详加论述;“1”指四个模块共同指向一个总论,通过《海事管理概论》《海上交通安全法学》《海事海权论》3本教材统领各分支方向。

本套核心教材既可用于普通高校海事管理、航海技术、轮机工程、船舶电子工程、交通运输、法学(海商法方向)等相关专业的本科生教材,还可作为港口、航运、渔业、涉海工程等企业管理人员、海事管理执法人员以及社会科学、安全科学等研究人员的参考用书。

党的二十大指出“教育、科技、人才是全面建设社会主义现代化国家的基础性、战略性支撑”^①。希望通过本套海事管理核心教材编写,能够对新形势下海事管理专业人才培养的理念、模式等进一步凝练、归纳、整合,更好地满足海事管理专业课程教学、人才培养需要,为加快建设交通强国,推进交通海事事业高质量发展,全面建设社会主义现代化国家贡献力量。

中国工程院院士



2022年11月

^① 高举中国特色社会主义伟大旗帜 为全面建设社会主义现代化国家而团结奋斗——在中国共产党第二十次全国代表大会上的报告(2022年10月16日),载《人民日报》,2022年10月26日01版。

党的二十大报告指出,要加快建设交通强国;加强基础学科、新兴学科、交叉学科建设,加快建设中国特色、世界一流的大学和优势学科。海事管理队伍具有水上交通安全保障、水域环境保护、船员权益保护以及水上国家主权维护的职能和使命;海事管理专业作为培养海事管理队伍的主渠道。包括《船员管理概论》在内的海事管理核心教材是海事管理专业人才队伍建设的基础性工程,对支撑海事管理学科和专业建设,提高人才培养质量,具有重要理论意义和现实需求。

船员是推动水运持续健康发展的第一资源,是推进重大国家战略实施的重要保障,在保障水上交通安全和防治船舶污染环境、促进对外贸易的发展等方面,发挥着重要作用。我国船员数量位居世界前列,但技术、经济和社会的不断发展,要求船员综合素质进一步提升。因此,梳理船员管理理论,分析船员管理制度,结合船员管理实际,系统构建船员管理的知识体系和基本方法,培养面向世界、面向未来的船员管理专业人才,对于加强船员管理,全面提升船员素质,具有重要基础性意义。

船员管理的内涵包括船员适任管理和船员权益保障,管理主体有公共行政性质的海事管理机构,也有作为企业人力资源管理的船公司和社会性质的第三方机构。本书绪论章简述了船员管理的全面内容和各类主体,核心业务篇则以船员适任管理为重点展开阐述。全书以船员职业周期为主线,全面阐述了船员管理的理论基础,系统构建了船员管理内容体系,并基于新时代航运技术发展和管理理念的 trend 和特点,展望船员管理的前景。全书共3篇10章42节。总论篇阐述船员的重要性和船员管理的内涵和意义,回顾了船员管理的历史沿革,介绍了船员管理相关国际公约、国内法规以及国内外船员管理机构,描述了基于管理主体、职能和信息链构成的我国船员管理模式。

船员管理核心业务篇引入一个综合案例,以启发思考和讨论。然后阐述船员管理的基础理论,包括岗位胜任素质模型、人力资源管理原理,以及质量管理概念等。接着从船员适任能力的标准、船员适任能力的获得、船员适任能力的评价、船员适任证书的签发以及船员

适任能力的保持,分5章逐次阐述在船员职业成长的不同阶段,船员管理的主要制度和内容。船员适任能力的标准奠定了船员适任管理的基础和船员成长的目标;教育、岸基培训、船上培训和履职实践,是船员获得适任能力的主要途径;船员适任能力的评价不仅包括船员考试评估,也包括同等重要的水上服务资历和任职表现考核;船员适任证书的签发条件是船员适任管理制度的核心,各类不同适任证书作为船员任职资格的许可和证明;船员适任能力的保持是船员管理成就的关键,水上服务资历管理、促进良好任职表现以及船员履职监督,促进、保障和监督船员持续保持适任能力。

趋势与展望篇从船舶智能化、航运数字技术以及新能源动力等航运技术发展趋势,分析对船员胜任素质的影响,结合公共管理理念、船员良好职业前景等理念与价值导向,展望船员管理理论、方法和制度转变前景。

船员管理工作是海事管理机构履行“三保一维护”职能的重要内容。《船员管理概论》是海事管理专业核心教材之一,是海事管理学科研究的重点内容。本书详细地阐述了《海事管理概论》中船员管理章节的内容,从理论、制度和方法的角度支撑了《海上交通安全法学》涉及船员管理的篇章,也是《海事海权论》所述海事海权的具体体现和维护要点。本书与《船员权益论》《船员健康导论》《水上交通安全管理概论》等教材,共同构成海事管理分论部分的重要组成部分。

本书由广东海事局和武汉理工大学共同组织编写,主编为庄则平,副主编为郝勇、羊少刚、周春发,全书由郝勇统稿,张显平、卢顺雄、李跃全、周巍、李蕙兰、郑永炳、潘思思、毛洪鑫、李海燕、王兵、余红楚、谢澄、刘奕、张铭真、谢立根、余纪龙、陈亚良、涂相兵参与了部分章节内容的编写。武汉理工大学刘克中、刘敬贤、陈刚均给予大纲及教材编写宝贵材料和意见。

本书大纲、书稿在编写审定过程中,得到了高等学校交通运输类专业教学指导委员会航海技术教学指导分委员会、交通运输部海事局相关处室、辽宁海事局、天津海事局、福建海事局、广西海事局、长江海事局、江苏海事局、大连海事大学、浙江海洋大学、中远海运船员管理有限公司广州分公司等单位专家的大力支持,特别是评审专家刘正江、吴蔚、桓兆平、刘军坡、黄福遵、王捷、李猛、饶滚金、伍耀孟、刘宝庆、韩杰祥等对本书写作框架、提纲及全文内容提供了中肯的建议,在此向各位领导、专家和学者致以衷心的感谢。

限于时间和编者水平,不免存在不足、疏漏和错误,尚祈读者批评指正。

作者
2023年2月

第一篇 总论篇

| | |
|---------------------|------|
| 第一章 绪论 | / 2 |
| 第一节 船员及其重要性 | / 2 |
| 第二节 船员管理的概念和意义 | / 7 |
| 第三节 船员管理的历史沿革 | / 10 |
| 第二章 船员管理公约与法规 | / 29 |
| 第一节 船员管理法律体系 | / 29 |
| 第二节 主要船员管理国际公约简介 | / 33 |
| 第三节 主要船员管理法规简介 | / 46 |
| 第三章 船员管理主体和管理方式 | / 53 |
| 第一节 船员管理主体与方式概述 | / 53 |
| 第二节 船员管理相关国际组织 | / 55 |
| 第三节 我国船员管理机构及其职责 | / 58 |
| 第四节 部分国家船员管理机构和管理模式 | / 60 |
| 第四章 船员管理的基础理论 | / 66 |
| 第一节 船员职业全生命周期管理理念 | / 66 |
| 第二节 人力资源管理相关原理 | / 68 |
| 第三节 质量管理原理 | / 73 |

第二篇 核心业务篇

| | | |
|-------------------------------|---|-----|
| 船员适任管理综合案例 | / | 78 |
| 第五章 船员适任能力的标准 | / | 82 |
| 第一节 船员适任能力标准概述 | / | 82 |
| 第二节 甲板部(驾驶部)船员适任标准 | / | 90 |
| 第三节 轮机部船员适任标准 | / | 94 |
| 第四节 特定类型船舶船员的知识技能要求 | / | 96 |
| 第五节 应急、职业安全、保安、医护和救生职能知识和技能要求 | / | 98 |
| 第六章 船员适任能力的获得 | / | 100 |
| 第一节 船员适任能力获得途径概述 | / | 100 |
| 第二节 船员教育培训的原理 | / | 104 |
| 第三节 航海教育 | / | 108 |
| 第四节 岸基培训 | / | 109 |
| 第五节 船上培训 | / | 112 |
| 第六节 船员培训业务管理 | / | 118 |
| 第七节 船员履职实践 | / | 135 |
| 第七章 船员适任能力的评价 | / | 141 |
| 第一节 船员适任能力评价概述 | / | 141 |
| 第二节 船员适任考试 | / | 150 |
| 第三节 船员适任评估 | / | 159 |
| 第四节 水上服务资历与任职表现考核 | / | 163 |
| 第八章 船员适任证书的签发 | / | 168 |
| 第一节 船员适任证书签发的条件 | / | 168 |
| 第二节 船员适任证书体系 | / | 172 |
| 第三节 船员适任类证书 | / | 176 |
| 第四节 其他船员证书 | / | 182 |
| 第五节 特定种类船员适任发证 | / | 184 |
| 第九章 船员适任能力的保持 | / | 201 |
| 第一节 船员适任能力保持概述 | / | 201 |
| 第二节 公司船员管理模式 | / | 204 |
| 第三节 水上服务资历管理 | / | 207 |
| 第四节 良好任职表现 | / | 209 |
| 第五节 船舶专业技术人员职称制度 | / | 222 |
| 第六节 船员履职监督 | / | 223 |

第三篇 趋势与展望篇

| | | |
|------------------|---|-----|
| 第十章 船员管理发展趋势与展望 | / | 232 |
| 第一节 技术经济发展对船员的影响 | / | 232 |
| 第二节 船员管理方式的转变 | / | 234 |
| 参考文献 | / | 236 |

第一篇

PART 1

总论篇

第一章 绪论

船员是水运业持续健康发展的重要基础保障,建设一支适应航运发展的高质量船员队伍,是保障水上交通安全,保护水域环境,推动水运业持续健康发展的必然要求。本章首先界定船员的概念及其作用,接着概括阐述船员管理的性质和主要内容,最后提要阐述船员管理的制度沿革。本章内容为后续篇章的理解和展开提供概览信息。

第一节 船员及其重要性

一、船员的概念和适用

1. 船员的定义

船员,概而言之,是指包括船长在内的船上一切任职人员。船员概念的内涵是船上任职,其外延既包括海船上的船员,也包括内河船舶上的船员。

“海员”(seafarer, seaman)一词,常出现在国际公约中。海员,原指海船上的工作人员,即对海船驾驶人员、水手、轮机人员、客货运输服务人员的通称。今泛指从事水上运输的船员。不同国际公约或法规,根据其立法宗旨,可能对船员或海员的适用范围有不同规定,但不改变船员、海员概念本身的内涵和外延。

各国的海商法或船员法规都明确界定船员范围和分类。普通法系国家如英国多采用了把船长和船员分立开来,即狭义的船员定义。在狭义的船员概念中,不包括船长。狭义的船员是指受船舶所有人聘用或雇佣,并且同时受船长指挥的船上任职人员。大陆法系国家采用合并设立的方式,把船长与海员统称为船员,采用广义的船员定义。如日本《船员法》规定:“称船员者,指在日本船舶或日本以外的船舶上服务的船长、船员及其预备船员。”《中华人民共和国海商法》(以下简称《海商法》)和《中华人民共和国船员条例》(以下简称《船员条例》)采用广义的船员概念。《海商法》定义“船员”是指包括船长在内的船上一切任职人员;《船员条例》明确规定,船员包括船长、高级船员、普通船员。《海商法》强调船员劳动状态,《船员条例》侧重职业属性,虽然表述不同,但内容上没有实质区别。

2. 船员管理公约、法规的适用范围

《1978 年海员培训、发证和值班标准国际公约》(以下简称《1978 年 STCW 公约》)未对海员(seafarer)一词作出定义,但定义了船长(master)、高级船员(officer)、普通船员(rating)等概念。《2006 年海事劳工公约》定义了“海员”(seafarer)一词,系指在该公约所适用的船舶上以任何职务受雇或从业或工作的任何人员。这两个国际公约船舶的适用范围与我国《海商法》所适用的船舶基本一致。《船员条例》所适用的船员,则既包括海船船员,也包括内河船舶船员。该条例也规定,军用船舶船员的管理,按照国家和军队有关规定执行;渔业船员的管理由国务院渔业行政主管部门负责。

本书所阐述的船员范围,与《船员条例》的适用范围一致,既包括海船船员,也包括内河船舶船员;但不包括军事船舶人员和渔船船员。

二、船员的分类

1. 船上岗位设置

航运界以及国际公约将持有船长、驾驶员、轮机员等技术职务船员称为高级船员(officer),余者称为普通船员(ratings)。又根据是否承担值班职责分为参与值班的船员和不参与值班的船员。如《船员条例》分别就参与值班的船员和不参与值班的船员规定适任发证的条件。

船上有多种工作岗位,各岗位有专有岗位名称和职责。有负责指挥和管理船舶的船长,有负责航行值班的驾驶员和值班水手,驾驶员又根据职责和权限不同分为大副、二副和三副;有负责轮机值班的轮机长、轮机员、电子电气员和值班机工、电子技工,轮机员又分为大管轮、二管轮和三管轮;有负责船上无线电通信的无线电人员,包括全球海上遇险与安全系统(GMDSS)一级电子员、二级电子员、GMDSS 通用操作员和 GMDSS 限用操作员。不过内河船舶上无专门的无线电通信人员岗位。通常船员岗位职务如图 1-1 所示。

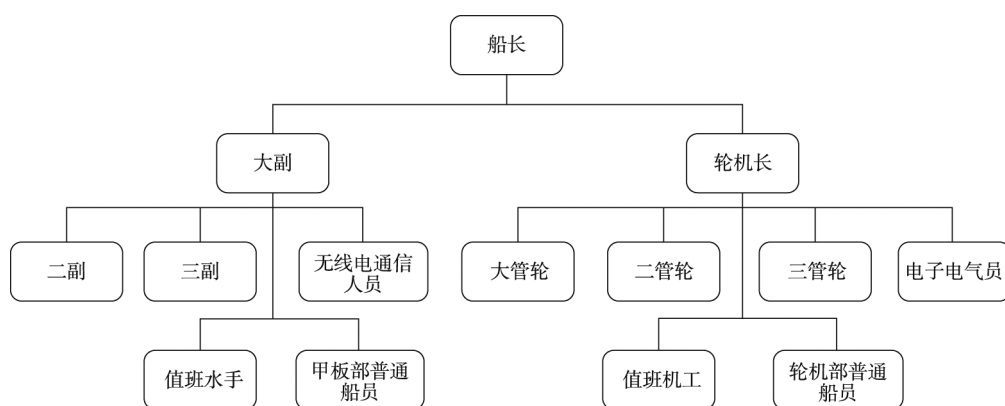


图 1-1 船上主要职务

船上不同的工作岗位,根据其岗位职能特点,有不同的任职资格要求,只有取得相应的适任资格,才能到船上担任相应的职务。

按照不同的标准可将船员作不同的分类,分别适应不同的管理目的。

2. 海船船员和内河船舶船员

按服务船舶的航区不同,船员可分为海船船员和内河船舶船员。该种分类,区分了不同航区船舶上的船员,便于分别提出船员适任要求。我国目前船员管理法规、规章即采用此种划分方法,如分别制定了《中华人民共和国海船船员适任考试和发证规则》(以下简称《海船船员考试发证规则》)和《中华人民共和国内河船舶船员适任考试和发证规则》(以下简称《内河船员考试发证规则》)。但对沿海航行船舶和内河干线航行船舶上的船员,在管理制度上基本上是相同的,我国早期的船员管理规章更多是集中规定船员管理,以体现行政管理的统一性,如《1979年中华人民共和国轮船船员考试发证办法》《船员条例》。海船船员适任证书和内河船舶船员适任证书,在《船员条例》中统称船员适任证书。

3. 甲板部船员和轮机部船员

船员在船上工作,按照船上的组织结构分属甲板部(内河船舶称为驾驶室)、轮机部、事务部等部门。按服务部门不同,船员可分为甲板部(内河船舶驾驶室)船员、轮机部船员和事务部船员等。

各部门人员因其职能不同,对专业知识和技能有着不同要求。如《1978年STCW公约》有甲板部高级船员、轮机部高级船员、无线电人员之分,并分别制定最低适任要求;航海类院校毕业生申请船员考试,甲板部船员对应航海技术专业(内河船舶驾驶室对应内河船舶驾驶专业)、轮机部对应轮机管理专业、无线电人员对应水上无线电通信专业。每一部门在业务技术上具有专业上的共性,但随着《1978年STCW公约》(1995年修正案)引入职能发证机制,作为可供选择的船员发证制度,允许在明确船员职能的基础上,重组传统的船上部门。

4. 船长、高级船员和普通船员

按照船员的职位是否由法律法规或协议、习惯所确定,体现船员履行船上职能的不同责任等级,船员可分为船长(master)、高级船员(officer)和普通船员(rating)。根据经修订的《1978年STCW公约》的定义,船长系指指挥船舶的人;高级船员是指除船长以外的,根据国家法律或法规所指定,或在没有这种指定时根据集体协议或习惯做法指定的任一船员;普通船员是指除船长和高级船员以外的船员。

《船员条例》规定:该条例所称船长,是指依照该条例的规定取得船长任职资格,负责管理和指挥船舶的人员;高级船员,是指依照该条例的规定取得相应任职资格的大副、二副、三副、轮机长、大管轮、二管轮、三管轮、通信人员以及其他在船舶上任职的高级技术或者管理人员;普通船员,是指除船长、高级船员外的其他船员。

在我国,大副、二副、三副统称为驾驶员,对应于《1978年STCW公约》定义的甲板部高级船员(deck officer)。甲板部高级船员(deck officer)系指符合该公约第Ⅱ章规定的合格的高级船员,其中大副(chief officer),系指级别仅低于船长并且在船长不能工作时替代船长指挥船舶的甲板部高级船员。大管轮、二管轮、三管轮统称为轮机员,大致对应于《1978年STCW公约》定义的轮机部高级船员(engine officer)。所不同的是,《1978年STCW公约》所指的轮机部高级船员包括轮机长,我国所指轮机员不包括轮机长。轮机部高级船员(engine officer)系指符合该公约第Ⅲ章规定的合格的高级船员,其中轮机长(chief engineer)是指负责船舶机械推进以及机械和电气装置的操作和维护的资深的轮机部高级船员,大管轮

(second engineer) 是指级别仅低于轮机长,并且在轮机长不能工作时替代轮机长负责船舶机械推进以及机械和电气装置的操作和维护的轮机部高级船员。海船船员还有无线电操作人员、电子电气员。

普通船员可分为组成航行值班或轮机值班的船员,以及不参加航行和轮机值班的船员。

船长、高级船员和普通船员的划分,可用于指导船员适任要求、培训考试方式、证书签发种类,以及值班要求等船员管理业务。船员适任考试和发证规则,通常分别就高级船员和普通船员提出培训、考试和发证的标准,按不同职务制定考试大纲。

5. 船员的其他分类

此外,按照服务船舶的用途或结构不同,可将船员分为商船船员、公务船船员、水上飞机驾驶员、地效翼船船员、游艇操作员、摩托艇驾驶员、非自航船船员等。国际海事公约和我国海事管理法规规章,主要针对商船船员制定,其他各类船舶船员管理,通常另行规定。

三、船员的重要性

1. 船员的历史作用

船员自古以来在人类的生存、国家经济社会发展中发挥着重要作用。远古时期的船员,驾驶舟筏拓展生存空间、从事水上探险、战争征伐,以及作为日常主要交通工具的操作者,是人类社会的生存发展的主要参与者之一。中国的船员,在人类社会的历史发展中,长期以来处于世界领先水平,从秦朝时期的徐福船队出海抵达日本、宋元时期的海上交通兴盛、明朝初期规模庞大的郑和船队七下西洋,中国船员创造了灿烂的航海文明。近代以来随着帆船黄金时代的结束和轮船航运的兴起,中国海员经历了由衰落到缓慢发展的阶段。

2. 现代船员的重要作用

船员是水运业持续健康发展的重要基础保障,对经济社会发展起到了重要的作用。经过多年的努力,我国船员队伍建设取得了长足进步。我国船员队伍规模和国际船员供给长时间位于世界前列,船员队伍的素质和国际影响被广泛认同。船员对我国改革开放、经济建设事业和重大国家战略实施起到了重要作用。

(1) 船员是推动水运持续健康发展的第一资源。

航运业承担了超过80%的世界贸易运输。一方面,船员是水上货物运输的主要生产力,是海上物流链畅通稳定的重要保障,关乎水上交通运输的发展质量和本质安全水平,在促进航运经济发展中发挥着重要作用。我国不仅是世界贸易大国,同时也是航运大国,我国商船总吨位、港口吞吐量和集装箱吞吐量排名长期居于世界前列。现代的航运在国际经济贸易中发挥着重要的支撑作用。正如时任国际海事组织秘书长米乔普勒斯先生(Mr. E. Mitropoulos)评价船员作用时说,“没有船员的贡献,有一半世界会受冻,另一半世界会挨饿”。正是通过船员的工作,保障和改善人们的生活质量,实现公司的商业利益,推动经济全球化发展。因此,全球各航运国家都非常重视船员作用的发挥,通过专门立法和专门机构规范和加强船员管理。

另一方面,船员的专业知识、技能水平和责任意识直接关乎水上人命财产和水域环境安全。据国际海事组织(IMO)统计,80%的海上交通事故与人为因素有关。国际海事组织

2021年世界海事日的主题为“海员:航运未来的核心”。因此,打造一支适应航运发展的高质量船员队伍,是保障水上交通安全,保护水域环境,推动水运业持续健康发展的必然要求。

(2) 船员是推进重大国家战略实施的重要保障。

海洋是生命的摇篮、资源的宝库、交通的命脉、战略的要地。我国有1.8万多千米的大陆海岸线,1.4万多千米的岛屿岸线。加强海洋开发利用,推动海运经济发展是海洋强国建设的重要内容。船员是海洋经济开发和水上交通运输的先行者,是海洋强国建设的重要基础保障。同时,船员队伍是交通劳动大军必不可少的组成部分,船员队伍的稳定健康发展,对于促进交通领域平安顺利发展,服务交通强国建设必不可少。

畅通国内大循环,国内国际双循环,是保障国家经济安全的必然选择。航运系国运,航运是连接国内国际双循环的主要方式。保障长江黄金水道、沿海航运等内贸航运高质量发展,离不开水上运输的主要从业者——船员技能和素质的整体提升。船员在落实“一带一路”倡议,京津冀协同发展、长三角一体化融合发展、长江经济带发展和粤港澳大湾区建设等重大国家战略的历史新征程中发挥着关键性、基础性的保障作用。

四、船员的职业特点

船员是古老而又具有特殊性的职业,船舶航行条件和船内工作环境,长期以来形成并被社会认可具有下列职业特点。

1. 技术性与实践性

航海是一种技术性很强的职业。对技术性以及业务能力要求很高,船舶定位与导航、船载航行设备和系统的操作、控制船舶运行等职能履行,需要航海或轮机工程技术。船员职业的另一特点是实践性强。尽管现代航海不像传统帆船时代,要求船员具有熟练的动手能力,但现代航海的实践性有其不断发展的内涵,海员培训从“以知识为基础”转变为“以技能为基础”。船员技能,既包括实际动手能力,又包括分析问题和解决问题的实际能力。

2. 知识性和智慧性

在保持传统的技术性与实践性的同时,现代航海不断发展的专业化、大型化和智能化,对现代船员胜任素质所需的知识和智慧提出新的要求,船员适任发证标准的修订增加航海新技术的应用能力,以及领导能力和管理能力。如经修订的《1978年STCW公约》要求三副既具有使用传统的六分仪、方位镜进行天体定位和陆标定位,也应具有使用电子助航仪器确定船位的能力,并能使用和解释从船用气象仪器获取的信息的能力,并能使用电子海图显示与信息系统的(ECDIS)进行导航。此外还要求具有驾驶台资源管理的能力,包括资源的分配和分派、有效的交流、决断力和领导力、情景意识的获得与保持,以及团队经验。上述举例的船员发证最低标准,反映了现代船员知识性和智慧性的提升要求。船员教育培训机构以及船员自身,在适任标准的引导下,优化培养方案,更新课程设置,以培养高素质的现代船员。

3. 国际性和开放性

船舶航行海洋江河,航海具有天然的国际性,船员职业也必然具有国际性。船舶职业的

国际性一方面体现在技术上的国际标准的统一,如船舶的构造、设备,船舶定位导航和轮机工程技术具有符合《国际海上人命安全公约》等国际标准,另一方面,船上的职务设置、运行管理也遵行长期形成的国际航运惯例。船上技术和管理工作,需要保持对他国航行环境和习惯的了解,在各国船员的船上,需要对其他文化、信仰、种族的理解和尊重,保持开放合作的习惯。在国际海事公约得到越来越广泛国家批准的今天,船员职业的国际性和开放性显得更加突出。

4. 职业稳定性和成长性

职业稳定性是指员工在一段时间内拥有一份固定的工作,并且自身不会轻易离职,也不会轻易被企业解雇。航运业是世界经济发展中重要的行业,对船员人力资源具有持续大量的需求,船员一旦入职,即拥有一份相对固定的工作,船员自身不会轻易离职,也不会轻易被企业解雇。职业成长性是指员工在职位等级、薪资水平方面具有稳定的发展。船员职业发展途径已形成国家惯例,从水手、机工等普通船员,经过培训考试,不断提升,获得驾驶员、轮机员,最终成为船长、轮机长等管理级高级船员,岗位等级和薪资水平相应提高,具有较高的职业成长性。

5. 艰苦性和风险性

船舶航行远离陆地,船员生活空间有限,需要忍受噪声、高温等不利生活环境,因此船员职业相对艰苦。船舶航行在大海或江河,船舶需要抵御恶劣气象、海况的风险,尽管随着科学技术的发展、船舶运行管理的规范,船上工作生活条件已经大为改善,船员职业风险也总体降低和可控,但就整个水上运输行业而言,仍然被认为属于相对艰苦并具有风险的行业。

船员职业的技术性、知识性和艰苦性,决定了船员要有健康的体魄和健全的心理素质、丰富扎实的专业知识和熟练的操作技能,坚韧的环境适应能力和应对水上险情的应变能力,较强的领导能力和组织管理能力,还要具备敬业精神、法律意识和环保意识等良好职业素养。同时,船员职业不断提升的知识性和智慧性、船员的国际性和开放型,以及船员职业的稳定性和成长性,决定了船员职业具有高标准、高待遇且持续健康的发展前景。

第二节 船员管理的概念和意义

一、船员管理的概念

船员的内涵明确后,如果“管理”的内涵也明确,则不难给“船员管理”下定义。管理作为一种职能,指计划、组织、指挥、协调和控制。这一定义适用私人组织、公共组织等所有性质的管理,难以体现船员管理的特定内涵。根据管理的主体和管理目的的不同,船员管理可分为公共组织进行的管理、以航运公司为主体的私人组织进行的管理,以及社团性质的行业组织进行的管理。本书所述的船员管理,以保障水上交通安全、促进航运发展为目的,以船员适任管理与监督、船员权益保障为内容,以海事管理机构等公共机构为主要

的管理主体,以不特定的船员及相关组织为对象。基于上述界定的船舶管理,显然具有公共管理的属性。

基于上述分析,我们给本书的“船员管理”定义如下:船员管理是指以海事管理机构为主体的公共管理机构,为保障水上交通安全、促进航运发展,以船员适任管理与监督为主要内容,对船员、船员培训机构和服务机构、船公司和船员管理公司等所进行的管制和服务过程。

船员管理的定义,体现了船员管理的公共行政属性,因此,本书船员管理不同于船公司和船员管理公司的船员管理,也不同于社会团体性质的船员行业组织和船员自律组织进行的船员管理活动。但为了更好地进行公共性质的船员,也应适当了解和介绍船公司和船员管理公司的船员管理,而且公司的船员管理活动也是船员监督管理的对象。

二、船员管理的意义

船员是船舶航行安全系统中重要因素,通常船员的不安全行为是水上交通事故的直接原因。船员队伍对保证航运业持续健康发展、保障水上交通安全和防治水域污染、促进国民经济发展和对外交往发挥着重要作用,需要加强船员管理,尤其是船员适任管理,保障船员重要作用的有效发挥。

船员管理的主要任务是保障船员适任能力、监督船员安全履职以及维护船员合法权益。以船员职业成长的过程为线索,船员管理具有以下重要意义。

(1) 建立船员管理的标准体系,履行国际公约义务,引导船员教育培训和资格授予。

船员适任是船舶安全航行的基础。而船员管理的基础是制度和标准体系的建立。通过缔约和参加国际公约,制定法规和规范,建立系统、科学的船员适任标准,为船员适任发证建立价值尺度,为航海教育培训和船员自身发展提供明确和积极的引导。

(2) 畅通船员适任能力获得途径,促进船员胜任素质的快速提升。

船员管理机构以及社会经济组织,通过设立船员教育培训机构、指导航运公司、审核质量体系,开展高质量的航海教育、岸基培训和船上培训,引导船员职业成长。通过建立畅通高效的船员成长途径、科学便利的船员培训方式,保障船员接受高质量的教育培训,促进船员胜任素质的快速提升和持续保持。

(3) 科学评定船员适任能力,合理签发船员适任证书,公平合理管理船员任职资格。

船员任职资格需要许可或认证。船员管理通过设计开发科学高效的船员适任评定系统和方法,审核船员适任条件,签发和签注船员适任证件,促进船员职业发展。

(4) 监督管理船员履职,保障船员适任能力的持续、拓展和提升。

船员获得适任能力和任职资格,最终通过船上服务来贡献社会,成就职业理想。船员履职过程,既需要指导和保障,也需要监督管理,以保障船员适任能力的持续保持和不断提升。海事管理机构建立和实施船员适任性评估制度、船舶安全监督检查制度、水上交通事故中人为因素的调查和事故处理,以及船员违法累计记分制度和行政处罚等,监督保障船员适任能力持续有效,保障水上运输的高质量发展。

(5) 监督检查海事劳工条件和船舶配员标准,维护船员合法权利。

通过船舶检验和发证,以及监督检查,保证船舶上船员生活和工作的场所,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;通过船舶最低配员审核发证,保证船员得到适当休息,避免疲劳值班。通过制度设计与实施,并与人力资源和社会保障部门配合,维护船员合法权益。

三、船员管理的主要内容

我国已建立较为完善的船员管理制度体系。船员管理制度,是有关船员管理的规则及其实施机制,是经济和社会管理制度的一部分。船员管理在不同的领域,逐步建立和规范相应的管理制度。如职业准入与适任制度、培训许可制度、适任评价制度、发证与签注制度、监督检查与违法记分制度、海事劳工条件检查制度等。船员管理制度围绕共同的价值目标,即建设高素质船员队伍、促进航运业高质量发展,形成具有相互联系的制度体系。

以船员职业全生命周期为主线,可大致概括我国船员管理制度体系如下:

1. 船员适任标准制定

船员适任标准制度包括船员准入管理制度、船员适任标准制定制度。船员准入管理制度规定成为船员职业的条件和程序,以及相应的年龄、健康条件、培训要求。船员适任标准制定制度本身即为相对独立的制度,是船员适任培训和适任评价的基础。船员适任标准的内涵、制定机构、标准发布以及修正更新程序等,构成该项制度的内容。

2. 船员适任能力获得管理

船员适任能力获得管理制度包括船员教育培训的强制要求、培训种类划分、船员培训业务管理等内容。船员培训业务管理包括船员培训机构管理、船员培训课程确认、培训机构质量体系要求、船员培训的认可、培训过程监督等内容。

3. 船员适任能力评价与发证

船员适任评价和船员适任发证,是船员管理的核心内容,在船员职业全生命周期中承上启下,上承船员适任培训,下启船员履职监督。船员适任评价机构和人员、评价标准、评价方式方法以及评价规范程序,构成船员适任评价制度的内容;船员适任发证的条件、适任发证的机构和人员、适任发证的条件和形式、签注事项及有效性等,构成船员适任发证制度的内容。

4. 船员职业成长促进与履职监督

船员履职环节,具有船员管理的动态性特点。高素质船员通过遵守船员职业道德、履行船员法定和约定义务,正规地履行岗位职责,方能有效促进航运业高质量发展,实现船员管理的目标。

设定船员法定义务和合法权益,理解船员行业惯例,确定船员岗位职责,是船员履职的基础和监督维护的基础。除船员自身规范履行岗位职责外,航运公司在督促和保障船员职责履行、船员合法权益维护方面具有法定义务。相关行业组织在维护船员权益、指导船员履职方面也发挥着积极作用。海事管理机构从保障人命财产安全和防治船舶污染角度,对船员履职和船员权益维护实施监督检查,以及对水上交通事故中的责任船员实施适任性评估。

船员管理内容可归纳为图 1-2 所示内容。

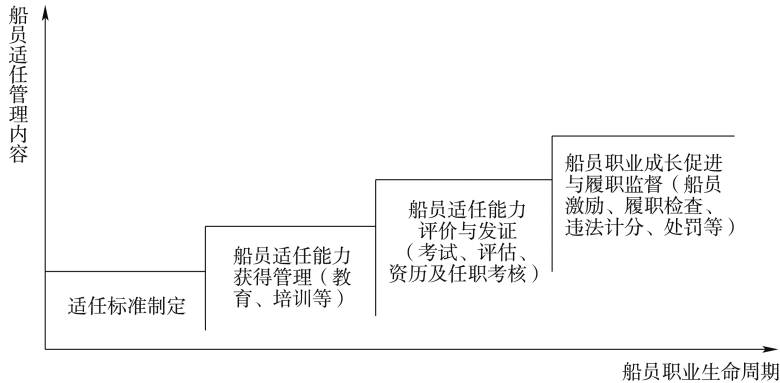


图 1-2 船员管理内容

第三节 船员管理的历史沿革

一、古代船员管理概说

在中国古代漫长的历史时期内,中国的航海事业一直居于世界前列,历代政府大多都致力发展航运事业,即使某些时期由于特殊原因实行“海禁”政策,也并不能阻止中国船员的规模扩大和职业发展。

商、周时期,船舶的功能主要为捕鱼、交通,船民并未成为特定的职业,驾船出行像游牧民族的骑马捕猎、农耕文明的耕耘收割一样平常。不需要政府机构和职官对船民进行资格管理。但木板船、木帆船的操驾,事实上已具有技术要求,船员的角色逐渐固化。

春秋战国时期,船舶不仅用于交通、运输,也用于部落和国家之间的战争工具,船舶尺度更大,构造及操作更加专业。这一时期大型船舶上的船员,开始具有职务分工。

秦汉时期,船舶成为政府漕运工具。漕运规模与组织,政府机构的设立和职官的选任,开始纳入官方管理,政府设置机构和职官管理包括船员职业技能在内的海事事务。这一时期,对船员素质具有更高要求,船员职务分工愈加明确。

随着经济贸易的发展,船舶结构与功能的不断进步,船舶的载运能力和续航能力更强,船舶逐步发展到以人员和货物的交通运输为主。私人经营的船舶所有人、经营人以及货主,通常就是负责船舶运行管理的人,即今之船长。船员由船长选用,船员的技能要求、岗位设置与任职条件,依行业习惯调整。

三国、两晋、南北朝时期,船员规模迅速增长。隋唐时期,大运河的开凿使漕运制度全面确立,漕运船员作为一个固定职业而诞生;海上丝绸之路全面繁荣,船员规模空前扩大。

宋元时期,中国船员迎来了职业发展的黄金时代,航海罗盘的应用使中国航海从模糊航海时代进入定量航海时代,产生了以火长为核心的海员体系;漕运制度更加成熟,漕运船员对国家经济的正常运转贡献巨大。

明代与清代中前期(1840年以前),中国古代航海事业达到顶峰,而后走向衰落。郑和船队七下西洋,创造了震惊世界的航海壮举,其后政府的“海禁”政策也未能阻止民间航海贸易,民间船员在顽强图存中得以壮大;漕运制度完善,形成了巨大的漕运船员群体;沙船航运业繁荣,从业船员规模庞大;定量航海技术日趋成熟,航海教育获得发展,船员素质普遍提高。然而,中国古代帆船航运业及帆船船员没能赶上以轮船为标志的世界航运业发展潮流,而逐渐处于相对落后的位置。

二、远古—1840年时期的船员管理

这一漫长的时期,我国船员管理经历了管理萌芽、机构初设、职官专设到成熟完善的阶段。

1. 先秦时期船员管理

夏商西周时期,人们从捕鱼到征伐、迁徙、贸易,开始了早期成规模的内河和海上交通活动。随着独木舟和筏演变为木板船甚或是木帆船,诸如划桨、撑篙、牵引、驶帆等操船技术越来越复杂,靠一个人或几个人分饰多角的原始操作方式越来越困难,每项技术都需要有专人负责,于是船员角色逐渐固化。

此外,在航海实践中,有关天文、水文和气象等与航海密切相关的经验和知识也在逐步积累和提高,相对于原始社会而言,船员的整体素质得到了极大提高。

春秋战国时期,船员在角色固化的基础上逐渐有了职务分工,船员技术职务名称开始出现。船舶制造与驾驶开始角色分离。东南沿海的越国称造船工匠为“木客”,称操船者为“船卒”,出现专门从事船舶驾驶的人员。吴国战船上有棹(zhào)手、舳舻(zhúlu)。“棹”为桨手,“舳舻”为船首尾的驾驶人员。棹手和舳舻为我国古代船员技术职务名称最早的明确描述。

2. 秦汉时期船员管理

秦汉时期,造船水平提高,船舶操纵更加复杂,因而船员职务分工更细。划桨、摇橹、驶帆、操舵均有专人负责。随着漕运的肇兴,一个专职粮食运输的船员群体产生了,后世称之为“漕卒”“运丁”等。他们通过内河对政府物质及时转输,对国家经济的正常运转起到了巨大作用。

秦人徐福以入海寻仙山求神药为名,率领数千人的船队出海,沿海岸航行和航渡海峡,到达日本,体现了秦朝时期中国航海家高超的航海技艺和智慧。

作为海事管理中重要内容的船员管理,从西汉时就开始了。当时,中国已有水上航驾(相当于现在的船员或引航员)培训管理。虽然具体详尽的培训方法和制度,如今尚无法考定,但可以说在西汉中国就有船员培训管理,包括官方组织、教练员、培训期限,以及成套的讲授、实习和考核办法。迟至西汉元鼎年间(公元前116年—前111年),上述办法已由汉朝政府作为一种法令推行开来,成为中国最早对船员培训、教育管理的实践活动。

3. 三国、两晋、南北朝时期船员管理

三国、两晋、南北朝时期,航海技术进一步发展,特别是驶帆技术和导航技术进步,掌握天文、水文、气象等导航技术的“海师”成为远洋船舶上不可缺少的重要职务。

4. 隋唐时期的船员管理

唐代,以舟师为核心的船员体系逐步形成。舟师又名船师、海师,以积累的天文、地文、水文、气象等方面的经验和知识为船舶定向导航。隋朝时期,以大运河航运为标志的南北河槽的形成和唐朝前期海漕的兴盛,开创了我国航运事业的新时代。船员队伍增大,唐代河槽逐渐形成以河师、水手、篙(gāo)工组成的船员体系。

船员划分航区开始出现。唐代,朝廷按长江、汴水、黄河、渭水的水力不同,组建内河漕运的漕卒(船夫)队伍,并加以训练,使熟悉各自河系的水情及航段。唐代依船员(工)的技术能力给予其不同的专职称谓,相当于现在的船员职务,如篙手、舵师等。

5. 宋元时期的船员管理

宋元时期,船舶上的船员已开始划分等级。如市舶司将船舶上的船员分成多个等级,并规定具体责任,每船要有纲首、杂事、艚工(公)、部领等高级船员。纲首,即一船之首领,为朝廷管理船上事务的第一责任人,为船上最高职务、权力最大的人。每当船舶出海远航之前,官府均要给纲首颁发3件东西:朱红大印、竹子做的笞杖和航海贸易证书公凭。大印象征着官府赋予纲首临时代表官府的权力。纲首凭它就可以管理全船,处理突发事件。笞杖类似“尚方宝剑”,用它可“先打后奏”,临时替官府惩治违法乱纪的船员。公凭为航行证书,即到海外贸易和交涉的凭证。有的海船还设有副纲首一职。

除纲首外,还有杂事,协助纲首管理船上杂务,地位仅次于纲首和副纲首。部领,即水手头目,与纲首、梢公、杂事同为船上的重要职事人员。还设有直库,即仓库总管,掌一船之财货。

上述人员为远洋船上的管理人员。技术船员有:火长,为船上司针盘为船舶导航的高级技术船员。梢工,司船尾掌舵之职。招头,在船首以长桨协助梢工掌握船舶方向。碇手,管理船舶的碇、锚。此外还有数量更多的水手。通常上等船募梢工2人,水手40人;中等募梢工1名,水手35人;下等梢工1名,水手25人。

宋代内河漕运是王朝调集粮饷、物资的最重要手段,受到政府的高度重视。一般而言,内河漕船人员由军官舟卒和民夫船工两个系统构成。军官舟卒包括押纲军官和漕卒。押纲军官通常由低级武职担任。漕卒,即从事漕运的士兵,他们听命于押纲武官,负责保卫漕运安全,以及从事一般船员工作。民夫船工有梢工、篙手、招头、水手、牵挽人夫。

梢工,在船尾掌舵,控制船舶行进方向。因为内河行船不需要火长掌针盘导航,船员皆听梢工号令。因此,梢工在内河船舶上比在海船地位更高。篙手即撑篙的船员,其职务名称最迟可溯至春秋时期。在宋代内河航运中,篙手和梢工为船上两大技术职务。《清明上河图》中即绘有篙手的形象。

内河航道多弯曲、急流,顺流行驶时,由于航速快,惯性冲击力大,单用尾舵难以控制航向,必须用“头招”配合。头招置于船头,形状与桨、橹相似,执掌头招的船员即称为“招头”。招头与梢工、篙手一起负责驾船业务。水手的职事很多,如划桨摇橹、装卸货物、掌管绳索、维修堵漏、保养船体等,其中最主要的还是摇橹。

牵挽人夫,是船逆水上行或过急流险滩时在岸上或水中拉纤绳为船舶提供动力的人,即后来所谓之“纤夫”。牵挽人夫一般不随船,在需要牵挽的河段等候船舶。牵挽人夫虽不属

于船上职事人员,但对宋代内河航运不可或缺。

宋元时期政府对海商和船员严格管理,一方面是为了抽税方便,另一方面是为了防控海商、海员与海外诸蕃勾连而威胁海疆安全。比如宋朝规定船员的注意事项包括:不许贩运违禁项目,不许前去宋朝敌对的地区;商人前往境外,不得冒充宋朝使者进行活动。如有违反,前往禁止去的国家,判刑3年,流放1000里;前往禁止去的地区,判刑2年,流放500里;没有领取公凭而擅自出海者,处2年徒刑。

6. 明清时期的船员管理

(1) 明清时期的船员队伍结构。

明清时期,远洋贸易船员、近海沙船船员以及内河漕运船员各成体系并逐步完善,职务类别愈加丰富,职责划分愈加细致,船员管理达到了中国古代前所未有的水平。同时,航海教育得到长期积累,船员素质稳步提高。

明初的郑和下西洋,在中国乃至世界航海史上,都是标志帆船时代航海最高成就的重大事件,是人类航海史上辉煌的一页。郑和下西洋船队人数每次27000余人,军籍船员和民间船员各占一定的比例。其中航海业务人员包括火长、舵工、班碇手、铁锚、木舱、搭材、水手、民梢等,多为征雇的富有航海经验的民间船员。民梢即来自民间的梢工,负责掌舵、撑篙等职事,是船上重要的技术人员。而“选取驾船民梢中有经惯下海者称为火长,用作船师,乃以针经图式付与领执,专一料理,事大责重”。可见,火长是从民梢中优选出来的,为技术船员之首。舵工与民梢的职事大致相同,按火长指令操舵,控制航向。班碇手负责靠泊和起航时下锚、起锚。铁锚、木舱、搭材等为铁匠和木匠,负责船舶及其辅具的日常维修保养。水手负责摇橹、划桨、升帆、落篷以及船上日常杂务。

郑和下西洋是对宋元以来所形成的职业船员群体的航海能力和水平的一次集中检验,在大船队远洋航行中,锻炼了船员的协作能力和纪律性,提高了船员的整体素质。郑和下西洋既是对宋元以来官方航海的全面总结,也为此后民间航海发展提供了基础。

尽管明代政府事实上采取禁止或限制海上贸易的政策,但民间航海贸易仍以走私形式顽强发展,具有航海驾驶经验的火长、舵工,则受雇于各大小海商。

(2) 明清时期的船员管理。

明清时期海船上船员职务与宋元时期相比发生了全新的变化。船主代替纲首,船上人员形成两个系列,即财副、总管、直库、总哺、香工系列和火长、舵工、阿班、碇工、繚工系列。船主,又叫舶主、出海、管船,是海船上最高职务,负责全船行政管理与贸易交涉等事务。财副,负责货物买卖日常簿记账册,即管理货物交易和船上财务收支等事务。总管,又叫总官、总轩,是由宋元时的杂事演变而来的,主要处理船上的日常行政事务。火长,又叫火头,专门负责船舶的操纵和驾驶,是船上最高的航海技术职务。正因为这一职务技术要求高,所以在船舶航行途中,火长往往具有很大权威,连船主也要让他三分。郑和下西洋的船队中,就配备了一批火长,其中不少是外国人担任的“番人火长”。

郑和的远洋船队,每次能安全出海与返回,十分重要的是得力于沿海船民的航海实践经验。每次船队出海前,先要到福建、广东、浙江、江苏等沿海一带,选用经常下海的驾船梢工(船员),主要是让他们引导船队航行(就是作火长,又称船师,相当于现在的船长或引航员)。这些人大多是有着数十年航海经验的驾船人或渔民,熟知潮势、季风、洋流等,并在远

洋航行中积累了丰富的航海经验。基于这些实践经验事先设计好行驶航线,利用海洋气候经验行驶、利用罗盘指南确定航线、利用“过洋牵星”指引航向等。

郑和船队除拥有性能优良的船舶之外,每次出海远航还对所率领的 27000~28000 名船员和其他人员进行了周密分工,做到步调一致,各司其职,井然有序。每次出航前,对从沿海一带选拔的驾船梢工(火长)、舵工、班碇手、水手等,都要进行岗位分工,明确责任,以保障船队远航安全。

除海船船员外,明代仍有内河漕运船员。明代内河漕运为漕粮的主要运输方式。终明一代,官军始终是漕运的主力,漕粮军运也是明代漕运的主要特征之一。

(3) 清朝前期的沙船船员。

清朝前期上海沙船航运业的船员职务及印牌记载,具有一定规范性的船员管理特点。

沙船源自宋元时期的平底海船,明代始有沙船之名。沙船之名得于崇明沙,系当地船户所惯用的船舶类型,但使用范围并不限于崇明三沙,长江口一代内河及近海的太仓、松江、通州、海门均有。沙船的驾驶对船员技术要求较高。一艘沙船通常配备船员约 20 人。沙船船员以舵工为首,行内称为“老大”,负责针盘罗经及全船事务。其他船员有负责驶帆的大缭、头缭,负责锚的使用管理的锤头,以及水手。十九世纪一份关于沙船运输的英文报道,船上职务有 commander, first officer, seaman, 译者分别将它们译为船主、伙长和水手^①,略对应于现代船员职务的船长、大副和水手。

沙船出运,需于海关领取印牌,印牌上载明该船船主姓名、户籍地;船员的姓名、职务、年龄、相貌(如面有须)、户籍地等,以及船上总人数。海关所给出海沙船的印牌,其记载信息,与如今之船舶最低安全配员证书和船员服务簿之功能较为接近。

(4) 明清船员管理的特点。

明清时期,中国海事管理模式趋向多样化和规范化。如按照内河和海运的各种船舶、不同航线,分门别类开展管理;海漕船员集中训练后编入海运队伍。民间船员在“海禁”政策下的顽强发展,一些小本商人合伙组建的“散商”船队,商人们分别带货上船,并且同时担任船员;而一些大海商,不亲自上船出海,而是雇佣富有经验的经营管理人员,即船主,替他们经营管理;船主之下,另雇佣火长、舵工等技术船员。这些船舶贸易和营运管理方式,具有现代航运公司船舶所有人和经营人分离、船员作为身份单一职业的特点。明清时期民间海上运输和船员服务方式,与西方后来发生的竞争性的航运市场体制和船员劳务市场,具有一定的相通性。

三、近现代(1840—1949年)的船员管理

1. 近代船员发展概况

晚清时期,随着鸦片战争以后外国航运势力大举侵入中国,轮船排挤了中国传统木帆船,夺取了木帆船的航运业务,与此同时,出现了首批在外国轮船上工作的中国船员。北洋政府时期,中国的民族航运业迎来第一个发展的黄金时期,各大轮船公司纷纷成立,船员数

^① 据日本《文化五年土佐漂着江南商船郁长发资料》,转引自松浦章著,杨蕾、王亦铮、董科译:《清代上海沙船航运业史研究》,江苏人民出版社,2012年,第33-34页。

量大幅增长。但随着一战结束,外国航运势力重新占领中国市场。南京国民政府前期,收回了包括管理权在内的大部分航权,先后制定和颁布了一系列法律法规,建立了较为完备的船员管理制度,船员队伍不断扩大。抗日战争时期,中国船员战斗在海上和内河运输线上,付出了巨大的牺牲;除在国内战场支援抗战外,还有3万多名海员奔赴欧洲,在英、美等国商船上工作,为世界反法西斯战争的胜利做出了贡献。抗战结束后,中国轮船吨位迅速增长,对船员的需求急剧增加,船员在国民政府复员工作中发挥了重要作用。但随着内战爆发,为了避免船舶用于军事运输,大量船舶停航,船员待遇下降。众多船员加入到反内战的行列中,为中国人民解放事业做出了突出贡献。

2. 近代新式海员职业的产生

近代“海员”一词来源于日本,原来我国远洋船员一般被称为“行船仔”“航海客”“撑船人”,沿海内河帆船上船员则称为“船民”“船工”“水手”^①。

近代随着西方轮船运输业的发展,中国帆船货运的黄金时代结束。为了遏制外国轮船公司对中国航运的垄断以及解决清政府漕粮运输的需要,1873年清政府批准试办轮船招商局。创办轮船招商局还有一个重要原因是解决沙船水手就业问题。沙船被轮船挤出航运市场,沙船水手被轮船弃置不用,十几万名沙船水手的就业问题成为社会问题。政府官员于是提出购买轮船,通过加强对水手的培训,使这部分人转到轮船上工作,从而解决他们的生活问题。

轮船不同于传统帆船,驾驶、轮机需要具备相当的专业知识,而当时中国并没有任何培养高级海员的机构,所以在轮船招商局最初成立的几十年里,高级船员几乎全部聘请外国人充当,普通海员则为中国人。清末期间,轮船招商局曾经培养过一名华人江轮船长——张慎之,担任“江孚”号船长,外国保险公司竟不给该轮保险。

早期英美制定轮船船员管理制度,规则条款对中国尚待成长的海员不利。轮船航运出现后,早期各国以及国际上并无统一的海员资质管理规则。英国直到1835年也没有系统性的海员注册和管理制度。1835年,英国制定《商船航运法》(*Merchant Shipping Act*),为了挑选一部分海员作为战时皇家海军人员的征召后备队,规定了商船船员的注册制度。当时也仅仅是要求注册海员的姓名、年龄、职务、船主以及是否符合(皇家海军)条件。1844年,英国出台新的《商船航运法》。新的法案要求,当英国海员离开英国港口时,需要领取一种注册票(Register Ticket),上面标明了持证海员的姓名、出生地、体貌特征、第一次出海日期及职务、解雇时间和地点等^②。

第一次世界大战期间,越来越多的中国海员在英国、美国商船上工作,中国海员吃苦耐劳、服从意识强的品质受到船东的青睐。这在一定程度上排挤了英美海员,从而引起了英美海员的不满。1919年英国政府颁布《外国人限制法案(修正案)》(*The Aliens Restriction (Amendment) Act, 1919*),其中要求“在英国注册的商船,外国人不得担任船长、大副和轮机长”“外国人不得以低于工资标准的报酬受雇于英国商船”。在这种情况下,英国商船上的中国海员大量被辞退,从战争中的18000人左右,到1921年6月仅剩1608人在英国商船上

① 交通运输部海事局编:《中国海员史(古、近代部分)》,人民交通出版社,2017年版,第178页。

② 交通运输部海事局编:《中国海员史(古、近代部分)》,人民交通出版社2017年版,第197页。

工作。美国 1915 年通过《海员法》(Seamen's Act),该法案规定了海员在水上航行和在港口时的工作时间;确定了海员的最低伙食标准和工资;规定了救生艇的数量;提高了船上水手人数;并且要求 100 总吨及以上的轮船各部门 75% 以上的人员必须能听懂高级海员的指令。最后这一条对中国海员十分不利,当时中国海员主要是在船上做普通船员,很少有人能听懂英语。经营太平洋航线的美国太平洋邮轮公司不得不改为主要在香港和上海招收懂英语的中国海员。

3. 北洋政府期间船员管理规则涉及配员及资格

北洋政府时期^①,由于航权没有收回,海员的管理工作仍旧由海关管理。海关对于海员的管理仍旧施行老的管理办法,即承认各国颁发的资格证书,也没有制定新的船员管理规则。在此期间,交通部和海军部陆续出台几个有关船员的管理规定。

认识到船员资格及配员数额对航行安全的重要性,1919 年 3 月 11 日交通部公布《交通部新订中国汽船舱面船员暨管机船员之资格及配额暂行章程》,规定了不同航线的轮船应该配备船员的最低数额以及使用船员的资质标准。海关没有提出异议,默认了该章程,关于船舶和船员的管理也由海关参照该章程执行。

当时,海军学校毕业生是商船高级船员的主要来源,于是海军部拟定《海军军官充任商船职员服务证书暂行规则》,规定凡是海军军官,可免除考试而直接由航政机关发给相应的证书。交通部根据该规则,颁布了《商船船员服务证书暂行规则》,通令各轮船公司一体遵照执行。

4. 南京国民政府建立较为完备的船员管理制度

南京国民政府成立后,废除不平等条约,其中包括收回中国的航权。海员管理权收回后,南京国民政府先后制定和颁布了一系列法律法规,建立了较为完备的船员管理制度。

系统性的船员管理章程,以交通部 1935 年 3 月 26 日公布的《船员检定章程》为代表。该章程合并了此前制定的《修正船员检定暂行章程》《修正船员证书暂行章程》《修正海员管理暂行章程》三个章程,对船员的资历、考试和证书做了详细规定。如将驾驶员、轮机员证书按航区分为甲种证书(远洋)、乙种证书(近海及沿海)和丙种证书(江湖)三类。又如,为提高船员的文化知识,规定无商船学校或相当学校毕业证书的,不得申请甲种驾驶员和轮机员证书;船上练习或舵工出身者最高只能领取乙种证书。至此,我国 50 总吨以上轮船船员的管理章程得到了正式确立。证书如图 1-3 所示。



图 1-3 民国时期船员证书

交通部在施行船员检定时,发现很多船员不会游泳,一旦船舶失事,极易造成人命事故。为此特规定,船员申请检定时同时进行游泳考验;船员游泳,以至少在平静水界,自由式游 100 码者为及格;商船专科学校,需在校举行游泳考试。

^① 北洋政府时期(1912—1928 年),指民国元年(1912 年)2 月 14 日,袁世凯当上中华民国大总统后,在北京建立的由北洋军阀组成的中央政府。

除对高级船员进行规范管理外,对普通海员也建立了由交通部发证的制度,以便利在国外的登岸。要求普通海员没有交通部颁发的证书不得在船上工作,取消海员包工制。

这一时期,南京国民政府还审议批准了有关海事劳工公约和海上安全公约。1937年批准了5个国际劳工组织有关海事劳工的公约,如《海员雇佣契约条件公约》《遣送海员回国公约》;1932年国民政府立法院通过《1929年国际海上人命安全公约》。

四、1949—1983年期间的船员管理

1. 船员管理体制

这一时期的船员管理机构分散于港航体制。中华人民共和国成立后,仿照苏联的管理体制,将航政管理机构改名为“港务监督”。交通部海运管理总局内设“海务、港务监督室”、各港口港务局内设“港务监督室”,对外称中华人民共和国港务监督。在政企合一的长江航务管理局内设航行监督室。港务监督机构和长江航务管理局承担了船员管理和监督的职责。这一时期的船员管理对象以国有航运企业的船员为主。

2. 船员管理规章

尽管政治形势发生着剧烈的变化,我国船员管理制度却保持了相对的连续性。轮船船员的适任管理规章,参照国民政府的《船员检定章程》制定,历经多次变化。1953年8月,交通部颁布《海上轮船船员检定暂行办法》《出海小轮船船员检定考试办法》,对海船船员明确考试要求。当年所发油机轮正司机职务证书如图1-4所示。

1963年12月6日,交通部正式发布《中华人民共和国轮船船员考试办法》。最终形成海船船员和内河船舶船员统一管理的规章,即1979年《中华人民共和国轮船船员考试发证办法》(以下简称“1979船员考规”),反映了我国船员管理工作的相对连续性。

1979年,在原《中华人民共和国轮船船员考试办法》的基础上,根据当时船员队伍的技术素质状况,并参照《1978年海员培训、发证和值班标准国际公约》,颁布《中华人民共和国轮船船员考试发证办法》。“1979船员考规”是为促进我国海船和内河船舶船员不断提高其政治思想、技术业务和文化水平,保障船舶航行安全,更好地完成国家水上运输任务而制定的。适用于海船船员和内河船舶船员的考试发证。

3. 船员管理制度

船员管理制度主要船员管理制度内容包括:

(1) 航区划分。

“1979船员考规”将海上航区分为远洋、近洋和沿海三个航区。“沿海”是指距离我国海岸50海里以内的海域;“近海”是指自苏联符拉迪沃斯托克(海参崴)经朝鲜、中国、越南沿海至新加坡,包括日本、菲律宾附近的海域;超出近洋范围则为远洋航区。内河指国境以内



图1-4 油机轮正司机职务证书

的江河、湖泊、运河、水库。

(2) 船员职称(即职务)和等级。

船长、驾驶员职称设:船长、大副、二副、三副;航行区域分为远洋、近海、沿海、内河。等级分为三级:1600 总吨以上、200~1600 总吨、未满 200 总吨。拖轮船长、驾驶员的等级按主机功率签注。等级划分的节点,与《1978 年 STCW 公约》一致。

轮机长、轮机员的职称设:轮机长、大管轮、二管轮、三管轮。主机等级分为如下三级:3000 千瓦(4080 马力)以上;750~3000 千瓦(1020~4080 马力);750 千瓦(1020 马力)以下。

此外,船舶还设电子电气员、船舶报务员、船舶话务员。

(3) 申请考试者的资历要求。

申请考试发证的人员,必须具备相应的不少于三年的海上(或内河)资历,并实际担任其所申请的证书类别低一级职务(包括其他同等资历)满一年半以上;或经考试机关认可的同等海上(或内河)资历的特殊培训,则上述实际资历可缩减为一年。

申请远洋、近海船长、轮机长证书的,必须具备实际担任大副或大管轮满一年半,并担任大副、二副、三副或大管轮、二管轮、三管轮总共满三年半的资历。

申请沿海、内河船长、轮机长证书的,必须具备实际担任驾驶员或轮机员满三年(其中实际担任大副或大管轮满一年)的资历。

(4) 考试科目设置。

海船船长、驾驶员考试科目:天文、地文航海、船舶操纵、驾驶员职务规则、磁罗经和电罗经、雷达、电子导航仪器的正确使用、航海水文气象、国际海上避碰规则、通信、造船和轮机大意、海运法规、海运业务、货物装卸、救生消防和救护、人事管理和培训、环境保护、英语、游泳。

内河船长、驾驶员考试科目:实用驾驶(包括拖带编队)、内河避碰规则、船艺、河运法规、驾驶员职务规则、引航航道图(包括水文、航标)、造船和轮机大意、货物装卸、救生消防和救护、环境保护、游泳。

轮机长和轮机员、电子电气员、报务员和话务员,亦有规定的考试科目。

(5) 考试层级。

采二级考试制度,即只考三副(三管轮)、船长(轮机长)二级职务。

(6) 考试委员会。

根据“1979 船员考规”,由主办船员考试的机关会同各有关航运企业单位、院校、科研机关和专业技术人员,组成考试委员会。考试委员会的职责是命题、考试和成绩评定。

船员考试以笔试、口试、操作等方式进行。

五、1984—2011 年期间的船员管理

这一时期,海事管理机构形成集中统一体制。为适应和促进航海新技术以及水上运输事业的发展,履行国际公约要求,制定完善船员管理制度,先后颁布了 1987 年《海船船员考试发证规则》、1992 年《内河船员考试发证规则》、1997 年《海船船员适任考试、评估和发证规则》、2004 年《海船船员考试发证规则》、2011 年《海船船员考试发证规则》,规范和加强船员管理制度。