

STCW 公约在中国的履行

以及对中国海员教育与培训的影响

珠海海监局 李忠华

一、引言

《1978 年海员培训、发证和值班标准国际公约》(以下简称 STCW78 公约)自 1984 年 4 月 28 日生效以来,在一定程度上全面提高了国际海员的素质,在确保海上人命和财产安全以及保护海洋环境方面做出了重要的贡献。然而,随着国际航运事业的发展和船舶科技水平的提高,STCW78 公约的信誉却在航运界在慢慢的降低。在 STCW78 公约生效时,人们希望通过公约的履行,就可以保证海船船员,特别是高级船员的适任性,并通过他们尽心尽值的值班而保证船舶航行的安全。从 80 年代末期开始,人们发现这个曾被航海界誉为“航海圣经”的公约并没有达到人们所期待的目的。公约的全面修正已成势在必行之势。

二、STCW 公约的全面修正

随着 STCW78 公约被广泛地接受,它的可信度也在降低,由于该公约的标准特别是技术性条款缺乏准确性,所以被各缔约国广泛地翻译和理解,理解的最后仅仅体现了“令主管机关满意为止”这一底线。由于缺乏制约,许多缔约国没有全面和有效地履行公约,从而导致了各缔约国所谓依据 STCW78 公约签发的船员适任证书难以再认为是一个船员适任的证明。其他因素也削弱了 STCW78 公约的有效性,例如,该公约仅仅提出了最低海上资历和专业知识的要求,而对船员技能和胜任能力没有做出规定。实际上,船上船员人数的多少、船员换班的频繁程度、是否不同国籍、不同文化教育背景的船员同船工作,这些都会对海员培训以及船员的适任性造成影响。

另外,自 70 年代末、80 年代初,由于受世界经济,主要是西方国家经济的影响,世界航运业处于萧条阶段,世界商贸船队的结构和船舶管理及配员情况都发生了很大的变化,发展中国家的船队在增加,传统航海国家的船队在减少,船员的来源也发生了转移。进入 80 年代以来,亚洲的海员劳务输出比例直线上升,主要集中在菲律宾、印度、印度尼西亚、缅甸和中国等国家。在一些国家和地区船员数量激增,但船员质量没有得到相应的保证,教育

与培训、考试和发证等一系列的问题没有得到合理的解决，导致了海事的频频出现。特别是最近几年国际上几次大的海难事故，越来越突出地表现出人的因素的重要性。

在各种压力和影响下，1993年，IMO 决定着手对 STCW 公约进行全面的修改。为加快修改的进度，IMO 采取了增加会议、简化程序等特别手段，仅用了两年时间，就完成了全面修改 STCW78 公约的工作。通过采取“默认接受”程序，使该公约于 1996 年 8 月 1 日达到生效条件，1997 年 2 月 1 日正式生效。中华人民共和国交通部于 1997 年 1 月 24 日正式对国内通知该修正案自 1997 年 2 月 1 日起对我国具有约束力。

经过 1995 年缔约国大会通过修正的《1978 年海员培训、发证和值班标准国际公约》(以下简称 STCW78/95) 仅仅保留了 STCW78 公约的正文，而对附则进行了全面地更新并且篇幅也增加了几倍。STCW78/95 公约，结构更合理、重点更突出、内容更详细，大大提高了可操作性。

STCW78/95 公约与原公约相比，除了结构方面进行了更为合理的调整外，增加了很多新的内容，主要有以下几点：

- 1、全面、严格、多方位的遵章核实机制，包括对缔约国主管机关的监督、对船舶和船员的港口国检查、对方便旗船舶海员发证的监督等。
- 2、加强对海员的实际技能培养和评估，并规定海员必须接受系统的专业教育和培训。
- 3、必须建立质量体系，保证海员的培训、考试、评估和发证受到连续的质量控制。
- 4、引入了功能发证的方法，允许重组传统的船上岗位的分工体系，使其更适应现代自动化船舶的要求。
- 5、增加了包括模拟器训练、特殊类型船舶、基本安全和人员管理在内的强制性和非强制性的培训项目。
- 6、严格并扩大了对证书再有效的规定和适用范围。
- 7、集中和系统地规定了海员在各种条件下保持正常和安全值班的原则和要求。

三、STCW78/95 公约在中国的履行

STCW78 公约是国际海事组织中 50 个公约中最重要的公约之一，目前已经有 134 个缔约国，中国政府于 1980 年 6 月 8 日向国际海事组织提交了批准 STCW 公约的文件，成为该公约的缔约国。

中国作为一个缔约国，非常重视 STCW78 公约在中国的实施。公约生效不久，中华人

民共和国港务监督局就制定了5年内完成全部200总吨及以上全体船员的四项基本安全培训和发证的工作目标，颁布了相应的规定和培训纲要，到1987年凡在200总吨及以上海船工作的船员全部完成“船舶消防”、“救生艇筏操纵”、“海上求生”和“海上急救”四项海员专业训练，并取得港监签发的培训合格证。1985年中华人民共和国港务监督局又颁布了《船员服务簿》办法，用了一年多的时间，使当时全国的30多万船员持有《船员服务簿》。《船员服务簿》作为记载船员在船服务资历，安全记录，培训情况的证件，为主管机关对船员进行业务跟踪管理提供了方便。1988年1月1日根据STCW公约各项规定和要求制定的《中华人民共和国海船船员考试发证规则》正式施行，与之配套的还有该规则的实施细则，考试大纲等。此后又按照STCW78公约和国家的有关法律、法规，颁布了一系列的规定和技术规范，实行了全国A、B类海船船员适任证书统一考试。1992年又颁布了《内河船员考试发证规则》。从而标志着我国的船员管理、培训和发证工作已经与国际要求接轨，STCW78公约已经在中国得以全面的实施。

在对STCW78公约进行全面修正的问题上，中国海事主管机关采取了非常积极的态度。为了保证经过全面修正的公约（即STCW78/95公约）在中国全面、有效地履行，在交通部的统一领导下，各有关单位和人员、各航海院校以及国内各大航运企业打了一场履约的攻坚战。中国的履约工作大概可以分为三个阶段，一是对公约的学习、认识、理解和接受阶段；二是依据公约全面修改、更新和健全中国船员培训、评估、考试、发证和值班标准的法规、规范及技术文件阶段；三是实施阶段。

在对STCW78公约进行全面审查和修改期间，中国海事主管机关和有关院校及企业积极行动，选译编印了大量的有关公约修改的文件与资料，多次召开不同形式的学术研讨会，为接受该公约的全面修正，做了大量的准备工作。STCW78/95公约正式通过后，中华人民共和国港务监督局立即组织人员翻译，于1997年6月正式出版了中英文对照的新公约STCW78/95。在此之前，还专门成立了履行STCW78/95公约委员会。

自STCW78公约在中国实施以来，中国已陆续建立了一整套船员培训、考试和发证的管理法规及技术规范，各航海院校的教学大纲也充分体现了公约的要求。STCW78/95公约通过后，针对公约中提出的新的或更高的要求，主管机关立即着手对中国履约法规、规范进行全面的修改，航海院校开始调整专业设置及教学大纲，一场全面、有效地履行新公约的战役在海事管理机关、航海院校及航运企业中全面展开。中华人民共和国港务监督局（现中华人民共和国海事局）于1995年4月成立了由全国各港务监督船员管理官员及部分专家组成的履行STCW公约委员会，专门从事STCW公约的研究以及指导在中国的履行。为了加快

履约法规、规范的修改和新建工作。1996年11月在全国范围内抽调了10位专家，组成履约工作组，以集中办公的形式开展工作，由点到面全面促进了履约工作的快速进行。同时还成立了中国航海教学指导委员会，负责调整和制定中国海员的航海教育政策，制定教学大纲，编制符合公约的新教材。

经过国内各级海事管理机关、航海院校和有关企业的艰苦奋斗，至1997年底，一整套使STCW78/95公约得以全面和充分实施的船员管理法规、规范及技术性文件已经全面完成。这套文件体系大概可以分为以下四类：1、与实施STCW78/95公约有关的法律、法规及规则。是次履约，对部颁以下的原船员管理规章几乎进行了全面的更新，1997年10月20日交通部以第11号令的形式发布了《中华人民共和国海船船员值班规则》，于11月5日分别以第13令和14号令发布了《中华人民共和国海船船员适任考试、评估和发证规则》，和《中华人民共和国船员培训管理规则》。上述3个规则均充分满足了新公约的要求，有些内容根据中国的国情还高于公约的要求。对船员的适任性进行评估、规定船员教育培训机构和考试发证机关建立质量体系并且接受体系审核是为有效履行公约而增加的全新内容。2、根据公约第V章和第VI章而制定的培训、考试和发证办法及其培训纲要。船员的培训分为专业培训和特殊培训，专业培训包括熟悉和基本安全、精通救生艇筏和救助艇、精通急救和船上医护、高级消防以及雷达操纵和模拟器等5种。特殊培训包括散装液体货船、客船和滚装客船、大型船舶操纵、高速船以及船舶装载散装固体或包装危险和有害物资作业等5种。针对上述各类培训，中华人民共和国海事局分别制定了培训发证办法和培训纲要，对培训机构的场地、设备、教材和师资力量以及培训的课程设置、质量管理、考试、发证等都做了详细的规定。3、根据公约第II章、第III章、第IV章以及国际电信联盟的《无线电规则》而制定的船员考试大纲及评估纲要；4、航海教育主管部门为航海院校设立的教学计划与大纲。

根据STCW78/95公约第VI条、附则的规则I/7和STCW规则第A-I/7节的要求，中华人民共和国于1997年11月10日将整套履约文件约70万字相应的英文译文正式经我国驻英国大使馆递交到国际海事组织。国际海事组织指派来自澳大利亚、挪威、美国、日本和新加坡的五位专家组成专家组，对中国的履约文件进行了审核。1998年3月国际海事组织专家组在日本东京召开审核会议，中国交通部派出的代表团到会向专家组解答有关问题。审核的结果令人满意。中国政府是第一批提交履约文件的缔约国也是第一个通过审核的国家。至此，中国履行STCW78/95公约的法规、规范和技术文件的更新和完善工作已基本完成。

全面更新和完善我国的船员管理法规、规章和技术规范，其最终目的是使STCW78/95公约的规定和要求在我国得以有效和充分地实施。根据公约规则I/15规定，各缔约国最迟

应在 2002 年 2 月 1 日起全面实行 STCW78/95 公约规定的要求和标准。据不完全统计，中国现有海船船员 38 万多名，其中船长和高级船员约 14 万名，在未来不到 2 年的时间内，使几十万名船员全部达到新的标准，其工作量相当之大。我国高级船员均需要知识更新培训，主要内容为 STCW78/95 公约和 ISM 规则的新内容，中国现行的海事法规、规章、现代航海技术等；另外不同的证书持有人还要分别参加社会责任和人际关系、船上医护、高级消防等专业培训，轮机员还要进行电气课程的加强等等。船员管理机关、培训机构应根据规定建立质量体系，并通过审核。目前上述工作已经全面展开，并且已经取得了长足的进展。但是要从 2002 年 2 月 1 日开始，保证我国所有海员均按照 STCW78/95 公约的要求持有相应的证书，时间相当紧迫，任重而道远。

四、全面履行 STCW78/95 公约对中国海员培训与管理的意义

STCW 公约的全面修正，对海员的培训与管理，提出了许多新概念、新要求、新标准和新做法，必将对我国的海员培训与管理产生巨大的影响，既带来机遇，也充满挑战。

1、通过履约大力促进中国海员教育与培训模式的改革

航海是一种特殊的职业，一个合格的海员不仅需要有强健的身体、丰富的知识、精湛的专业技术而且还要有较强的环境适应能力、良好的心理素质和独立处理各种突发事件的能力。目前，我国的航海教育，普遍存在着重理论知识轻实践技能的不足。特别近几年来，航运界对有关院校的感觉是“海味”越来越淡，与普通院校相比其特殊性越来越不明显。因此，航海院校及其主管机关应该认真研究 STCW78/95 公约，切实根据航海类专业的特点，对海员教育和培训的模式进行彻底的改革。

首先，应该明确培养目标。航海院校的海上专业的方向性应该指向海上，培养学生的取向如果过多地考虑学生毕业后在陆地上的择业要求，那么海员的素质很难养成。所谓素质，文字解释为人们在实践中增长的休养。海上专业的学生，心里想着毕业后在陆地上的工作，加上培养模式中过多的陆地特色，很难培养出海员的海上素质。所以，敬业爱业精神，应该是第一位的。

其次，应该大大加强实践技能的培养。航海教育是特殊的职业教育，扎实的理论知识是必须的，但过硬的动手能力更为重要。目前，实践能力的培养，是我国航海院校一个显然的薄弱环节，亟需加强。一个海员，特别是管理级的干部海员，独立解决技术问题的能力非常重要。航行在外，别无依赖，只能靠自己过硬的动手能力。

第三，注重综合能力的培养。这里所讲的综合能力除运用理论知识解决问题的能力 and 动手能力外，还包括领导能力、决策能力、判断能力、应变能力、外语应用能力、人际交往能力等等。

第四，应该对国外航海院校“三明治”式的海员培养方式进行研究和借鉴。据了解，一些国外的船员管理公司，到国内挑选船员，兴趣已经由本科生向专科生转移，其理由是本科生的航海定向不稳定，其在校四年所学的知识不仅可以满足航海的需要，也可以从事陆地上的其他工作，这样就注定了他们的航海职业寿命不会太长。因此，专科层次的船员在船上从事操作级的工作几年后，转入本科学习，然后再回到船上担负管理级的工作。因此，夹心式教育，应该也是一种可以借鉴的模式。

2、借助履约，争取国家和企业本身对海员教育和培训的投入

教育资金短缺，是目前几乎所有院校面临的共同问题，航海院校的问题应该是更为突出。《中国教育改革和发展纲要》确定，在本世纪末，国家财政性教育经费要达到国家生产总值的4%。这个数字已经是我国有史以来的最高水平，但这个数字还是远远低于发达国家的水平（如美国为10%），教育经费拮据的局面，并未彻底改观。航海院校的硬件要求远远高于普通院校，STCW78/95 公约对海员要求的实际动手能力、强制接受模拟器训练、船上培训等等，均要求航海院校和海员培训机构建立一定规模的硬件环境。履行公约的过程是航海院校及培训机构优胜劣汰的过程、是软硬件改善的过程、是与国际轨道相接的过程、更是发展与提高的过程。因此，我国的航海院校及培训机构应该借履约之东风，广筹资金，挖掘财源，健全硬件，完善软件，留住人才，把我国的航海教育和海员培训推向一个更高的层次。另外，吸引和鼓励外国船东和有关机构到中国来投资培训船员，也是值得考虑的问题。

3、通过履约，全面提高中国海员在国际航运界的地位

我国是一个航运大国，航运总运力在世界排名第九，集装箱运力排名第四。中国也是一个船员大国，海船船员人数约38万。但由于种种原因，中国不是一个航运强国，也不是海员输出量最大的国家。据估计全世界现有约125万海船船员，其中40万高级船员，85万普通船员。而世界商船队伍所需要的船员大约为45万高级船员和60万普通船员。根据国际航运联盟的调查报告，目前，全球高级船员的缺额约为3.2万人，到2005年会增加到4.2万人。STCW78/95 公约在全球范围内的实施，会使得上述缺额大大增加。

海员劳务在世界上是一个很大的市场，但中国并没有在这个市场上占领应有的份额。主要原因是中国海员队伍的素质还需进一步提高。主要表现在：①外语水平差。特别是普通船员几乎与同船的外国人无法交流，以致在生活和工作中造成障碍。②实际操作水平低。如

前面所述，我国的船员教育与培训理论重于实践，以致造成船员的技能水平，特别普通船员的技能水平达不到实际操作的要求。③有些船员敬业精神和服务意识较差。中国海员多年来接受“主任翁精神”教育，当家作主、事事参与已成习惯。在外派以后，很难摆正雇佣与被雇佣的关系，服务意识，尤其是服从意识淡薄，难以适应受雇于人的环境，因此会给雇主带来不好的印象。④我国船员专业教育的结构不尽合理。我国的航海专业一直是按照驾驶、轮机、船电和通信这几个传统专业设置的，培养出来的船员做不到一专多能，不能满足现代化船舶的需要。

STCW78/95 公约在中国的全面履行，给中国船员走向世界带来了机遇。针对上述问题，对症下药，加大改革力度，尽快满足公约的要求，中国船员能够在全世界占据应有的市场，在国际航运界也一定会树立良好的形象，赢得良好的信誉。

4、通过履约，健全和完善中国船员管理的法规体系

通过这几年的努力，中国船员管理的法规、规范体系，已经形成，为船员的教育、培训、考试、评估和发证工作的有序进行提供了保证。履约的过程也是船员管理法规、规范的建立和完善过程。截止到 1997 年底我国与船员教育、培训、考试、评估和发证有关的法规、规范共有 20 多个，主要分为船员考试与发证、教育与培训、海上资历管理、健康标准以及质量体系的建立与审核等方面。这些法规及规范的渊源除了来自长期以来我国船员管理的实践外，主要来自 STCW 公约。这些法规及规范具有覆盖面广、与公约紧密吻合（有的要求还高过公约）、可操作性强和系统性强等显著特点。但尚存在下列需要解决的问题：①缺乏一个专门的高层次的船员管理法规。目前，船员管理法规仅仅局限于部颁命令及（海事）局发文件。这在船员管理的执法力度上大受影响。早在十几年前，我国海事主管机关就着手促进船员立法，直到现在，立法的愿望仍未实现。没有一个国家最高行政机关颁布的专门法规，我国的船员管理的力度及层次很难提高。②法规体系的宏观性强，对全国各地的实际情况难以充分考虑，给执法带来一定的难度。中国的最大特点是大，大了就会出现地区间的差异。目前的船员管理法规规范，在这方面存在不足，应该充分考虑全国各地不同的特点，放权于区域管理机构，这样才易于作到有法可依，执法则严。但最高主管机关必须严加管理与控制。

全面履行 STCW78/95 公约在全球的航运界是一场规模不小的战役。国际海事组织准备用“白名单”的方式，公布符合公约的缔约国名单，对不符合公约的缔约国的船员进行打压。但笔者相信，任何一个船员大国，都会竭尽全力地挤上“白名单”，只不过是时间的先后而已。真正在国际航运界树立良好的船员形象，靠的还是船员全面素质的提高。