# 极地邮轮安全论文范文共5篇

来源：网络 作者：梦回江南 更新时间：2024-12-01

*极地邮轮安全论文范文 第一篇目前，在峡江水利工程从事施工作业的船舶，主要有挖沙船、运沙船、定位船、起重船、辅助艇以及抛石船等等。船舶状况参差不齐，既有管理规范，船况良好的大型施工船舶；也有船况差，船员素质差的低质量船舶；还有一些船舶证书不合...*

**极地邮轮安全论文范文 第一篇**

目前，在峡江水利工程从事施工作业的船舶，主要有挖沙船、运沙船、定位船、起重船、辅助艇以及抛石船等等。船舶状况参差不齐，既有管理规范，船况良好的大型施工船舶；也有船况差，船员素质差的低质量船舶；还有一些船舶证书不合格、船员配备不足的个体船舶。而且随着工程施工进度的推进，施工船舶数量的增加，施工船舶的违章现象日益增多，事故（险情）也时有发生。

20\_年3月5日7点32分，参与峡江水利枢纽工程建设的武警水电二总队五支队用巡逻艇搭载8名监理公司工作人员对水利枢纽工程质量进行例行检查，在巡逻艇行驶到坝头位置时巡逻艇主机突然熄火，巡逻艇从坝口急速向下漂流，情况十分危急，后经峡江县地方海事处紧急搜救，在坝下找到遇险船舶，幸无人员伤亡；20\_年5月9日15点30分，在峡江水利枢纽施工水域上游，参与峡江水利枢纽工程施工的“新干运7639”船舶满载砂石，在即将到达料场码头时，主机忽然失去动力向大坝围堰漂移，危急大坝围堰安全及围堰内数百名作业人员安全，后经峡江县地方海事处紧急救助，将险情成功排除。

20\_年6月份，吉安市地方海事局组织对参与峡江水利枢纽工程建设的19艘施工船舶进行了一次全面的安全大检查。检查中发现：（1）部分施工船舶技术状况较差。大部分是老旧船舶，一些施工船舶为改造后的船舶或二手船舶，其船机电设备性能较差。（2）船舶消防、救生设备缺失严重。检查中有80%的船舶救生衣配备不足，救生圈配备率为零，消防设备配备就更差了，19艘施工船中只有一艘船舶配备了灭火器。（3）多数船舶配员不足。为节约成本，大部分施工船舶实际配员不足，有的甚至没有任何船员证书，持证船员不到30%。（4）船员素质较底，安全意识淡漠。经了解，19艘施工船舶的船员大部分只有小学文化水平，法制观念淡薄，业务能力低下，不按规程操作，对船舶航行作业安全缺陷视而不见，安全防护措施不落实，工作时不穿戴救生衣，超载冒险航行时有发生。（5）大部分施工船舶没有按规定显示施工作业警示标志和悬挂号灯、号型等信号标志。（6）“交通船”交通船违章载客现象严重。虽然施工单位雇用了一艘渡船作为交通船，但是渡工为贪图方便，节省成本，不愿多跑，导致违章超载现象时有发生，尤其在上、下班时间更为严重，有时实际载客超载2~3倍。

加强施工船舶安全管理的措施和建议：

一、严格把好审核关。建设单位或施工单位向海事管理机构办理水上水下活动许可审批手续时，要将施工船舶及船员的所有证书资料交海事管理部门查验，并提交以上文件资料复印件存档核备。海事管理部门在审核时一定要严格按照《xxx水上水下活动通航安全管理规定》的要求，严格审核有关文书和资料，不符合要求的坚决不予审批；要加强对申报单位提供的施工船舶和船员的所有证书资料的查验，对不符合航行安全和作业安全的船舶一律不予审批。必要时，海事执法人员在接到水上水下活动申请报告后应对施工船舶进行现场检查，实地了解船舶的真实技术状况和配员情况，严格把好审批关，杜绝不合格船舶进入施工作业市场。

二、做好施工船舶进场前的安全检查。根据批准的水上水下活动许可证，现场海事监督人员要严格核实施工船舶是否和许可证上允许施工的船舶一致，坚决禁止未取得活动许可擅自参与施工作业的船舶进场。对活动许可的施工船舶要做好施工前的安全检查，主要针对对船舶证书、船员证书以及消防、救生、船舶技术状况以及防污染等安全方面进行检查，对不满足适航（作业）条件的船舶一律不予进入施工现场，等待船舶缺陷纠正后方可参加施工，对施工前检查中发现的违法违章行为要坚决依法惩罚，保障施工船舶适航，船员适任。

三、加强施工船舶的现场监管，现场监管是最重要的管理环节，也是最后的管理底线，因为所有的安全措施说到底还是要落实到作业现场。同时现场监管也是最直接、最快发现问题和最有效纠正、处理问题的环节。现场监管不能流于形式，而应从专业的角度来检查施工作业中不完善的地方。加强督查，优化现场监管模式，通过定期、不定期到水域施工现场对船舶的配员情况、船舶救生设备、消防设备有效到位情况、施工安全作业程序落实情况进行检查，查看船舶是否按照施工水域范围施工、施工现场是否设有警戒标志、施工船舶是否悬挂相应的号型号灯、施工作业船舶是否有违反安全作业的现象，检查施工船舶是否守听指定频道，是否按要求遵守施工通讯，船对船、船对岸的通讯是否有效、畅通。执法人员在对施工船舶进行安全检查时，可以适时联合施工项目部开展船员操作性检查，促使船员履行职责，同时对设施的安全性能进行检测，确保设施的安全性能处于正常状态。对发现的问题要坚决予以批评教育，督促船舶认真整改存在的缺陷，严肃查处施工船舶违法违规行为。对于那些未取得活动许可从事施工作业、拒不服从管理、套牌船、“三无”船舶，要按有关规定采取行政强制措施，坚决清理出场。

四、落实建设施工单位安全责任主体。落实企业安全生产主体责任是安全生产法律法规赋予企业保障安全生产的法定义务，是遏制重特大安全事故，减少一般事故的有效途经。工程建设单位，就是水上施工安全的责任主体，应对施工单位的安全生产统一协调、管理。各施工单位是各自施工区域的具体安全责任主体，负责对分包单位及施工船舶的安全生产统一协调、管理。海事管理机构在具体的监管中，在明确建设施工单位安全主体责任的同时，应紧紧抓住建设施工单位，推进安全管理工作，形成建设单位－施工单位－分包单位－施工船舶－施工船员的五级安全管理体系。督促建设施工单位成立专业的安全管理部门，配备相应的安全管理力量，落实安全生产资金；督促施工单位制订施工安全保障方案，落实通航安全评估中提出的各项安全防范措施和对策；督促施工单位要与其服务的施工船舶签订安全责任书，将施工船舶纳入安全管理体系内进行管理。

五、建立协调机制，组成安全监管统一战线。海事管理部门要主动和安监、业主、施工单位安全部门等职能部门建立联合检查制度，采用定期或不定期联合检查机制，对施工船舶进行检查，查处和纠正违法违章船舶。同时建立水上施工安全管理工作联系会议制度，每月或每季度定期、不定期地根据实际情况召开由安监、海事、业主单位和施工单位等职能部门共同参加的安全管理工作会议，通报安全管理情况，加强沟通，及时解决安全管理中的疑点和难点问题，适时制定切实可行的管理对策。

六、建立健全相应的安全管理规章制度，做好施工船舶事故应急演练。为使水上施工有章可循，安全监管有序进行，海事管理部门要联合建设施工单位建立健全工程船舶安全状况报告制度、施工船舶日动态报告制度、施工船舶避风协调机制、施工船舶和人员进出施工区域报告制度、安全风险源评估和隐患排查制度、应急预案的演练制度等安全管理规章制度，全方位覆盖对施工船舶的安全管理。同时，通过辖区内恶劣气象条件下施工船舶的事故应急演练来检验船舶是否按照要求落实事故应急安全措施，强化对施工船舶消防、救生等定期演练的检查，通过演练来提高施工船舶应急反应能力，保障施工船舶在不可预见的事故发生时具备足够的事故应急处理能力，并能够采取正确的对策，保障施工水域安全形势稳定。

七、加强宣传教育，提高施工船舶船员安全意识。海事管理部门要督促施工单位加强对施工船舶船员的安全宣传教育，督促施工单位在船舶进场时进行船员上岗安全教育，签订安全生产承诺书，并定期召开船舶安全生产例会。通过多种形式进行广泛的宣传教育，使施工船舶船员熟知作业水域通航环境和水工作业特点，掌握在各种应急情况下的处理程序和处理技能，进一步提高施工作业船员安全意识、责任意识，减少人为因素导致水上安全事故的发生。

**极地邮轮安全论文范文 第二篇**

一、构建船舶安全文化的必要性

(1)安全文化是船舶安全生产的灵魂。在航运这一特殊领域，安全是发展的命脉。航运企业船舶的存在要产生效益，而效益是船舶每个航次净利润总和的体现，要实现航次净利润，安全是根本。把安全视作船舶的灵魂，灵魂的根本是意识、理念，归根结底是文化。只有抓好船舶安全管理，在实践中提炼总结船舶安全文化，才能不断提升船舶安全管理水平和核心竞争力，保障船舶安全生产，引领船舶朝着正确的航标前进。

(2)安全文化建设是提升船舶管理水平的有力武器。一方面，船舶安全文化建设既是船舶领导班子提升船舶、船员安全管理水平的有力抓手，也是提升船舶领导素质的过程。船舶是一个特殊的生产运营单元，船舶领导的安全理念、管理能力对船舶安全生产起到了决定性的作用。增强船舶领导、干部船员的安全意识和管理能力，是船舶安全管理的重点之一，而船舶安全文化建设恰恰是其有效抓手。另一方面，船员队伍是航运企业的核心战略资源，船员队伍素质的提升与安全文化密不可分。船舶安全文化可以使船员把个人甚至全家的幸福和公司的未来与安全生产紧密联系在一起，使大家对生产中的安全问题的处理、分析、解决发挥最佳的效果，有利于船员形成正确的行为习惯，提升综合素质。

(3)船舶安全文化建设是航运企业实现健康可持续发展的关键因素。对生产型企业来说，安全生产是实现企业经济效益和社会效益的基本前提。航运企业从事的是国际化的事业，而安全和环保已成为当今国际社会关注的焦点，是世界海运业竞争的主要内容，也是航运企业船舶管理工作永恒的两大主题。因此，建设航运企业安全文化，是航运企业科学发展并与国际接轨的必然选择，而船舶安全文化建设是航运企业安全文化建设的基础，也是航运企业坚持以人为本、对员工生命和健康负责的具体体现，是实现航运企业健康、可持续发展的关键因素。

二、船舶安全文化的基本理念和特性

1．船舶安全文化的基本理念

企业安全文化是积淀于企业员工和管理者心灵中的安全理念和安全意识，包括企业在长期生产经营中逐步形成的、为广大职工所接受和遵循的、具有企业自身特色的安全生产思想意识、思维方式、道德观、价值观等。船舶安全文化是以船舶团队为主体、以文化引导为主要方式，在船舶安全管理营运过程中形成的，既体现航运企业的文化共性，又带有船舶鲜明个性特征的一种安全文化氛围。［1］船舶安全文化建设，就是要将以人为本和安全第一的理念和意识真正渗透到船舶的安全管理中，使安全等成为船员和船舶管理者的自觉行为和思想方式。

2．船舶安全文化的特性分析

(1)船舶安全文化是船员综合素质提高的抓手。船舶的安全归根到底取决于操控船舶的人的安全意识、操作技能、知识水平。船舶安全文化则是提升人的安全意识的有效抓手，是从意识层面对船员进行理念强化、知识更新、习惯养成的有力保证，是船员综合能力提高的捷径。

(2)船舶安全文化是综合管理体系在船舶的升华。船舶安全文化是有目的性、方向性、针对性的知识结晶，是公司综合管理体系应用在船舶实际效果的验证和经验的总结，是不可多得的精神财富。船舶安全文化必须与时俱进，要将在生产实践中积累到的成功经验、失败教训，不断升华到文化层面，这样的安全文化才能更好地来源于实践，又服务于实践。

(3)船舶安全文化要求船舶必须提高执行力。船舶领导是安全文化的倡导者、践行者。船舶领导要重视安全，严格要求，在执行安全措施上不打折扣，在船员安全行为上奖罚分明，绝不姑息迁就，营造一个人人讲安全的文化氛围。船舶部门长、劳动安全保护监督员一定要认真履职，靠严格的检查管理，使船员时刻绷紧安全这根弦。

(4)船舶安全文化是管理提升的重中之重。管理提升从某种程度上讲，就是要求从文化的层面、从思想意识上去强化管理和执行，用安全文化的理念改进船员的习惯性思维，营造一个人人讲安全、事事讲安全、时时讲安全的安全氛围，促进各项管理制度的贯彻和落实。

3．船舶安全文化建设应注意的问题

(1)船舶安全文化建设是对船舶安全管理的有力补充。船舶安全文化建设作为船舶工作的一个方面，要正确把握它是对船舶安全管理的有力补充。安全管理是根本，安全文化建设是为了更好地安全管理。在船舶安全文化建设中，不能为“文化”而“文化”，而是要根据具体船舶的实际情况，为船舶安全管理提供精神助力和思想保障。

(2)正确理顺船舶安全文化建设与安全规章制度的关系。在船舶安全文化建设过程中，必须以安全规章制度的高效执行为保证，树立体系作为船舶管理根本大法的地位，对体系要百分之百地执行。切不可为求船舶安全文化建设的“表面业绩”而弱化体系执行力，执行打折扣。安全规章制度是船舶工作和管理的基石，船舶安全文化为更好地执行安全规章制度提供保证。

(3)船舶安全文化建设要树立长久观。船舶安全文化建设作为船员在生产活动中的安全理念、安全习惯和安全行为的养成，必然是一个长期的渐进过程。不能寄希望于一套船舶领导班子、短时间内完成，它必然需要几年、几套船舶领导班子的持续努力和改进，方能有所成就。因此，要特别注意船舶安全文化建设的连续性，绝不可一套班子一套思路，要持之以恒，树立船舶安全文化建设长久观。

三、中散集团船舶特色安全文化的构建

中远散货运输(集团)有限公司(简称中散集团)是中国远洋控股股份有限公司的重要成员企业，于20\_年12月21日挂牌试运营，20\_年1月1日正式运营。中散集团是由中国远洋旗下的中远散货运输有限公司、青岛远洋运输有限公司、中远(香港)航运有限公司(深圳远洋运输股份有限公司)等三家(四地)专业化散装运输航运企业整合组建而成，现自有好望角型、巴拿马型和灵便型等各类大型散装船舶200余艘，航线覆盖全球100多个国家和地区的1000多个港口。中散集团成立后深入探索船舶特色安全文化建设，努力构建具有中散集团特色的船舶安全文化氛围。

1．以优秀的企业文化作为船舶安全文化建设的基础

构建船舶特色安全文化要以优秀的企业文化为基础。中散集团成立之初就提出了“1+1+1=1”和“1+1+1＞1”的文化建设目标理念，这对于形成散货体制改革的合力，集中大家的智慧和力量，全力拼效益、合力抓安全，形成整合后的具有中散集团特色的企业文化十分重要。中散集团基于特色企业文化，围绕“加强安全文化建设，营造安全发展环境”主题，提出了加强船舶文化建设，特别是安全文化建设的目标要求。培养船员和船舶管理者树立安全意识、保证安全运营、提升安全能力和素质是船舶安全文化建设的出发点和落脚点。号召中散集团全体船员和船舶管理人员，以“新盛海”轮为榜样，以安全管理体系为抓手，拓展监管手段，加强船员培训，为实现船舶生产本质安全奠定坚实基础。

2．树立标杆船舶，提炼特色安全文化

在遴选船舶文化建设“意向船”的基础上，从中发现船舶文化建设的先进典型，并深挖典型经验，推广典型做法，是中散集团搞好船舶安全文化建设的有效途径。“新盛海”轮是一艘具有25年船龄的老龄船，25年来能够始终如一保持安全运营，成为航运界安全生产的标杆，一个重要的原因就是该船舶历来重视从小事抓起，从不忽视任何一个细节，从细节中抓出了丰硕的成果。“新盛海”轮长期以来形成了具有时代特征和中远特色的“五种精神”，即实干精神、创新精神、拼搏精神、人本精神、主人翁精神，实现了“四个一流”，即一流的船容船貌、一流的经营业绩、一流的安全生产、一流的船员队伍，培育了“把小事做成精品”的理念，［2］建成了一艘新时期的“华铜海式”船舶，成为中远建设史上的一面旗帜。在“新盛海”轮精神的基础上，提炼出安全文化零隔阂、安全管理零盲区、安全事故零容忍的“三零”安全理念［3］:安全文化零隔阂，说到底就是把安全的外在要求，变为员工的内在需求，把安全的硬性规定，变为员工的内在自觉。当安全成了文化，安全的理念就扎根在员工头脑，就能充分发挥全体员工的安全积极性和主动性，遇到有关安全问题时，就能产生“条件反射”，自动想到违章后果，自觉遵守劳动纪律，自觉维护规章制度，从“要我安全”变成“我要安全”，形成一种人人讲安全、事事讲安全的工作氛围。安全管理零盲区，是指安全管理制度覆盖生产经营的每一个角落，安全管理措施落实到生产经营的每一个岗位。有比较完备的安全管理制度，强有力的监督机制和畅通的信息沟通渠道，能及时、准确地发现安全生产中的各种问题，能及时、有效地采取各项应对措施。做到层层有人抓，事事有人管，真正实现全员、全过程、全方位、全天候的管理局面。安全事故零容忍，就是对任何可能造成安全事故的人和事都要坚决查处，对违章操作、违章指挥、违反劳动纪律的三违行为坚决说不。破窗理论指出，如果有一扇窗户遭到破坏而未得到及时修补，那么，肇事者就会误认为整体建筑都无人管理，从而放任自己的行为。同样，如果及时制止或者纠正不利于安全生产的行为，就能减少类似事件的发生，实现长周期的安全生产。“三零”的核心是让安全认识转变成为船舶安全文化，让安全文化为安全活动提供智力支持。这需要一个长期的、艰苦的过程。安全意识的确立，安全习惯的养成，都非一日之功，需要通过多种多样的形式、途径不断强化和巩固。

3．船舶安全文化的推广和延续性

抓船舶安全要从学习抓起，要加强对船舶安全文化建设知识的学习，加强向先进典型学习。中散集团在开展向“新盛海”轮学习活动的同时，在船队中广泛开展“新盛海式船舶”评审活动。为此，公司先后制定了《中散集团新盛海式船舶评审办法》《中散集团新盛海式船舶评审考核细则》，以及《中散集团新盛海式船舶评审细化方案》，使评审活动有章可循。通过“新盛海式船舶”评审活动，充分调动了集团所属船舶向“新盛海”轮学习的主动性和积极性，丰富了船舶安全文化建设的内容，有效提升了散货船队的整体安全管理水平。船舶安全文化的延续和发展是客观条件决定的，是由远洋船舶的特性决定的。船舶安全文化建设的延续性建立在规章制度完善、船员安全行为有效性以及船舶安全文化理念持续提升等基础之上，这就决定了船舶安全文化建设的持久性和艰巨性。保持船舶安全文化建设的延续性，需要坚持做好五件事:一是坚持船上培训;二是安全管理制度的完善与严格执行;三是认真执行体系要求;四是坚持动态安全监督制度;五是把学习先进典型作为贯穿船舶文化建设始终的一个推手。

四、深化船舶特色安全文化建设的有效途径

1．真抓实干，以过硬的管理保障安全

(1)认真执行体系文件。船舶安全文化的建设需要企业整体安全文化环境的支持。航运企业要加强对船舶安全文化建设的引导和支持，贯彻实施ISM规则，并基于ISM规则建立起完善的企业安全管理体系。具体来说，就是要认真执行安全管理体系文件，完善船舶分级管理制度，促进船员树立按章操作的意识，提高船员执行体系文件的能力，确保体系文件的文字内容落实为船舶具体的安全措施，进而变成广大船员的自觉意识和行为，从根本上促进船舶安全文化建设，最终起到为船舶安全生产保驾护航的作用。［2］

(2)狠抓对标管理。所谓“对标”，就是对比标杆找差距。在航运公司内部推行对标管理，就是要求船队所有船舶把目光紧紧盯住船队中的先进典型船舶(即标杆船舶)，明确自身与标杆船舶的差距，从而为船舶管理指明工作的总体方向。对标杆船舶，要不断提升其船舶管理水平，并将其好的经验和做法加以提炼，形成书面的船舶操作规范、制度。其他船舶要结合自身实际，认真学习标杆船舶的经验、做法以及企业的规章、标准，在寻找差距的基础上，将自身船舶需要落实、执行的部分以表格的形式提炼出来，并根据执行周期要求船员对比表格进行落实和填报，使对标管理变成加强船舶管理的有机内核，进而变成船舶安全的自觉意识和行为，不断提升整个船队船舶的安全管理水平。

(3)加强船员队伍建设。对航运企业来说，船员是最重要的资源，是船舶安全管理最活跃、最根本、最直接的能动因素。航运企业要高度重视船员素质的培养提高，坚持从船员队伍建设实际情况出发，重点开展好复杂航区、特殊货载、重点海域等的针对性、适应性训练，认真搞好船员派前培训、在船培训和政委培训，并在“船员培训记录簿”上记载船员的参训情况，这对于掌握职能和提高船员素质具有十分重要的意义。通过对船员的培训，为培养更多高素质船员创造了良好环境和条件，并逐步树立“安全第一”的思想，形成安全文化氛围，不断提高船员的安全素质。

2．强化安全责任，树立“我的安全我做主”观念

船队安全管理工作重在抓基层、打基础，关键要使广大船员“从我做起”，真正树立“我的安全我做主”的观念。要做好这一点，重在落实，贵在主动和坚持。

(1)安全责任，重在落实。首先，要有落实安全意识。面对安全，思想认识一定要到位，只有全体船员都具有强烈的安全意识，才有可能防患于未然，避免安全事故发生，安全也就有了牢固的思想基础和意识保证。其次，要有落实安全技能。安全技能和安全意识一样，是安全的能动主体和有机整体。提高安全技能要依靠理论学习、技能培训，并紧密结合工作实践科学运用，才能切实有效保障安全。再次，要有落实安全制度保障。安全工作，实际上就是落实各项规章制度的过程。在生产实践中之所以发生安全事故，最重要的原因，就是对规章制度不去落实，或者落实不到位。不折不扣地落实安全规章制度，是保障安全生产的根本。

(2)安全责任，贵在主动。所谓“主动安全”，就是由“要我安全”转变到“我要安全”，做到“我的安全我做主”。其一，落实安全责任，要自觉做到从日常点滴抓起，未雨绸缪、举一反三，把可能出现的情况和问题考虑周全，预防在先，这是现实“本质安全”的基本要求;其二，凡是涉及安全工作的问题，要主动去想、自觉去管，在安全问题上每一名员工都是主人。只有人人都真正主动想安全、主动抓安全，才能够形成强大的安全合力，才能形成安全的铜墙铁壁。

(3)安全责任，贵在坚持。落实安全责任要长期、持之以恒地抓。中散集团持续开展“安全生产月”活动，长期、全方位对安全工作进行检查整改，及时发现安全隐患，堵住安全漏洞，随时将安全问题抑制在未萌之时，消灭在萌芽状况。

五、结语

安全工作没有终点，永远不能松懈。船舶安全文化能够有效提升船舶管理水平，提高船员素质。安全文化建设不能游离于工作实践之外，而应将安全文化理念融入船舶每一项工作实践中，让安全管理的触角延伸到生产经营的每一个角落，从而减少或杜绝事故的发生。船舶安全文化建设的过程就是不断吸收“好文化”，摒弃“坏文化”，并通过实践、宣传、引导，使其得到全体船员认同，让所有船员自觉、自发遵守、践行的过程。

**极地邮轮安全论文范文 第三篇**

这里就不得不提登上邮轮后必须参加的安全演习。邮轮上的安全演习非常重要，每位乘客都必须参加。参与演习时，工作人员会告诉大家所在房间的紧急逃生路线，集合点以及救生衣的正确穿着方式，这事关每个人的人身安全，所以必须重视起来。

由于每个房间配备对应的救生设备，所以2个大人带小孩也是没法入住标间，必须选择家庭房。

**极地邮轮安全论文范文 第四篇**

前三种吨位较小，普遍不超过1万吨，受制造成本和空间的约束缺少主、被动设施。豪华邮轮吨位体积大，多在万吨之间，全船有足够的空间增加安全设施。

**极地邮轮安全论文范文 第五篇**

所有露天甲板或阳台都设有至少米的实体护栏，正常情况下不会出现掉入海中的情况，有人落海后请尽快将身边的救生圈丢向落海者并呼救！

当然了，如果身体不适者，还是建议离栏杆远些～

了解了这些，或许你将成为一名可以在邮轮上独立生活的游客，也可以成为一名在邮轮上自由工作的海乘。

本DOCX文档由 www.zciku.com/中词库网 生成，海量范文文档任你选，，为你的工作锦上添花,祝你一臂之力！