



海商法博士精品文库

总主编 司玉琢

# 船员法研究

王秀芬 著



法律出版社  
LAW PRESS · CHINA



海商法博士精品文库

总主编 司玉琢

法治建设与法学理论研究部级科研项目成果

# 船员法研究

王秀芬 著



法律出版社  
LAW PRESS · CHINA

图书在版编目(CIP)数据

船员法研究 / 王秀芬著. —北京:法律出版社,2009.5  
(海商法博士精品文库)  
ISBN 978-7-5036-9591-9

I. 船… II. 王… III. 航运—交通运输管理—法规—研究—中国 IV. D922.296.4

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2009)第 080383 号

© 法律出版社·中国

责任编辑/吴 昉

装帧设计/乔智炜

出版/法律出版社

编辑统筹/法律教育出版分社

总发行/中国法律图书有限公司

经销/新华书店

印刷/北京北苑印刷有限责任公司

责任印制/张宇东

开本/A5

印张/10.625 字数/320千

版本/2009年6月第1版

印次/2009年6月第1次印刷

法律出版社/北京市丰台区莲花池西里7号(100073)

电子邮件/info@lawpress.com.cn

销售热线/010-63939792/9779

网址/www.lawpress.com.cn

咨询电话/010-63939796

中国法律图书有限公司/北京市丰台区莲花池西里7号(100073)

全国各地中法图分、子公司电话:

第一法律书店/010-63939781/9782 西安分公司/029-85388843 重庆公司/023-65382816/2908

上海公司/021-62071010/1636 北京分公司/010-62534456 深圳公司/0755-83072995

书号:ISBN 978-7-5036-9591-9

定价:26.00元

(如有缺页或倒装,中国法律图书有限公司负责退换)

## 总 序

仲春四月,正值莺飞草长、万物复苏之季。本人总主编的《海商法博士精品文库》与读者见面,图为繁荣法学园圃,能增添一枝新葩。

海商法作为法学的一个分支,屈指算来,在欧洲近则有几个世纪的发展历史,远则可追溯到查士丁尼的《法律汇编》。经过长期的积淀,形成了特色鲜明、风格独特的调整海上运输关系和船舶关系的法律制度。我国航海事业的萌芽发展也甚为悠久,据史料记载,早在殷商末年,我国就有人横渡太平洋到达美洲。后来,秦朝徐福远渡日本,唐朝设立众多市舶司,明朝郑和七下西洋——这些辉煌的航海历史,说明我们曾经在航海事业上处于世界领先水平。然而自明清以来,政府厉行海禁,闭关锁国,谓寸板不得下海,航海事业一落千丈。在这样的社会政治经济背景下,加之我国历代民商法制落后,海商法的立法和研究也就暂付阙如。

改革开放后,我国国民经济持续快速发展,依法治国方略逐渐得以实施,对外经贸来往活动日益繁多。在现实经济生活的推动下,我国海商法理论和实践也取得了突飞猛进的发展,与航运发达国家的差距正在不断缩小。其主要标志有三:一是1993年新中国第一部《海商法》颁布并实施,标志着我国海事立法进入一个新的历史阶段;二是自1985年以来,十个专门海事法院相继诞生,每年受案量逾万件,海事司法实践锤炼了大批海事专业法官和律师;三是人才培养,每年数以百计的海商法本科和硕士研究生,源源不断地输入人才市场。更为可喜的是,自20世纪末,中国开始自己培养海商法的博士生。

大连海事大学基于自身位居沿海港口城市的地缘优势,一直着重海

## 2 船员法研究

商法学学科建设。在领导的关心、学校的扶持、教师的群策群力下,海商法学在大连海事大学得以稳步发展,学生培养层次也逐渐提高。1998年,经国家学位委员会正式批准,大连海事大学设置了我国第一个以海商法为主要研究方向的国际法学博士点,迄今共有博士生导师7人。

本人所指导的年轻学子,理论功底深厚,专业知识广博,思想敏锐,有强烈的创新意识及开拓精神。他们的博士论文拓宽了海商法学的视野,丰富了海商法学的内容,具有较高的学术价值及实践意义。为了展示年轻一代海商法学者的风貌及研究成果,增加不同部门法之间的了解融通,今将陆续出版其中佳作,命名为《海商法博士精品文库》。希望该系列专著能够由涓流而积瀚海,推动我国海商法的研究,使之走向更高远的境界。同时也恭迎兄弟院校的海商法博士论文,列于此系列专著。如果这种愿望可以达致,实为海商法研究之福祉。

寥此数言,是为序!

司玉琢

二零零七年春于大连

# 目 录

第一章 绪论	1
第一节 我国古代航海事业的发展概况	2
第二节 近现代时期中国的航运业及船员状况	3
第二章 船员劳动的基本理论研究	15
第一节 海运服务及其特点	16
第二节 船员海上劳动的特殊性	21
第三章 船员法的基本理论研究	36
第一节 船员法的概念、调整对象和部门属性	36
第二节 船员劳动法律关系	37
第三节 船员劳动服务法律关系	118
第四节 船员劳动行政法律关系	142
第四章 国际劳工组织的船员立法研究	148
第一节 国际劳工组织及其劳动立法	148
第二节 中国与国际劳工组织	155
第三节 国际劳工组织及其船员立法	159
第四节 2006年海事劳工公约的主要内容和特点	212

2 船员法研究

第五章 中国船员法的现状、问题及对策研究	262
第一节 中国船员法的立法现状	262
第二节 中国船员法方面存在的问题	297
第三节 中国在船员法方面的对策	308
参考文献	328

## 第一章 绪 论

随着科技的蓬勃发展和经济全球化的推进,人类在海域的生产活动将会进一步增加,这也必将给古老的海运产业带来新的机遇。海运业对我国的国民经济发展具有重要的作用。海运生产离不开诸多的从业者,如船舶代理人、货运代理人、船员、引水员等。其中最主要的是船员。因此,船员队伍的素质状况及健康状况对能否安全、快速地运送货物及旅客起到决定性的作用。国家要拥有一支素质良好、身心健康的船员队伍,一方面要靠严格的培训和管理,另一方面要靠提供良好的劳动条件予以保护。培养的目的在于建立一支技术、业务素质精良的船员队伍,以保障海上交通的安全;而保护的目的在于不断改善和提高物质待遇条件,提高船员的劳动积极性,并使其劳动力的再生产成为可能。

这两方面的工作都离不开法律的规范和保障。在船员的培养和管理方面,因国际海事组织《船员培训、考试及值班标准国际公约》的生效及我国的加入,已不乏法律调整。而船员劳动保护方面的立法仍属空白领域。不仅如此,在船员法的理论研究领域,也几乎处于空白状态,立法上的空白使得理论研究失去了对象,而理论研究的阙如,又使得立法失去了理论上的支撑,这种因果和果因的恶性循环互动,使得我国的海上劳动法——船员法,无论在理论研究方面还是在立法方面都迟迟没有被提到议事日程上来。

无论是立法,还是理论研究,都属于上层建筑领域,按照马克思主义的哲学理论,上层建筑决定于经济基础,如果说船员法的阙如是因为上层建筑领域的制度和意识形态之因果循环所致的话,那么二者之间的“因”



都不是一个根本的原因,根本的原因在于经济基础。以下本书将从历史角度来考查我国船员法阙如的原因。并结合目前中国船员法立法环境的变化情况,分析在我国制定船员法的必然趋势。

### 第一节 我国古代航海事业的发展概况

在我国自汉代就出现了利用风帆推进船舶的航海技术,开辟了中国到斯里兰卡的海上“丝绸之路”。到唐代,我国的航海业进入了全面繁荣的时期,开辟了所谓的“广州海夷道”,即通往东亚、东南亚、波斯湾及东非的航线,实现了洲际航行,并设置了管理航海贸易的机构——市舶司。宋元时期,航海技术进一步发展,到15世纪中叶,中国航海事业进入顶峰阶段,其标志就是郑和下西洋。郑和下西洋以其船员人数之众多(约27,000多人)、船舶之大(其大型宝船长约151.8米,宽约61.6米;中型宝船长约136.5米,宽约51.3米)、编队之严密、通讯之便捷而著称于世。<sup>〔1〕</sup>但是正如马克思在论及远洋航行时所说的那样,航海事业“最初是在封建和半封建的形式中形成的,然而它毕竟在根本上与封建制度格格不入”,“航海事业是一种毫无疑问的资产阶级企业,各种企事业的反封建特点也在一切舰队上打上烙印。”<sup>〔2〕</sup>

从政策的角度看中国的航海事业,是由于封建晚期的明清王朝为了维护自身的政治利益和经济利益,对航海事业特别是民间的航海事业实行严格的禁止或限制之航海政策,使中国的航海事业失去了宋元以来持续鼎盛的大好势头,并逐步在世界航海领域中成为落伍者,以致于在近代史上出现我国制海权旁落西方列强之手,航海事业全面中落的局面。

从历史唯物主义的角度考察,由于在我国的封建社会末期没有形成资本主义商品经济,使得海运产业失去了服务的对象,同时,还因为我国封建统治者组织的航海贸易活动大多是出于政治上的睦邻友好和扬威耀

〔1〕 孙光圻:《中国古代航海史》,海洋出版社1989年版,第489~497页。

〔2〕 马克思:《中国革命与欧洲革命》(马克思恩格斯选集第2卷),人民出版社1995年版第1~8页。

德之目的,因此航海事业缺乏以追求利润为目的的内驱力,航海事业成了无源之水、无本之木。这一根本的历史原因使得我国古代的航海活动没有形成大规模的产业活动。因此也就必然不能形成以航海事业发展为依托的海上产业大军——船员队伍。以船员这一从业群体为规范和保护对象的法律——《船员法》在当时世人的意识中也就不知为何物了。

## 第二节 近现代时期中国的航运业及船员状况

### 一、近现代时期中国航运业的发展

自 1840 年鸦片战争以后,中国的制海权全部丧失,航权也自然无存,如沿海贸易权、内河航行权、港口航行权、引水权、港务管理权、航标的设置与管理权全部丧失。我国在 19 世纪 50 年代,在兴办“洋务”的同时,为了解决资金的短缺,解决民用和军用运输的需要,清政府开始筹备轮船招商局。1873 年成立了官督商办的招商局,由于受封建生产关系的束缚,招商局的航业发展缓慢。同时清朝政府禁止开放民间自由兴办轮船公司,除清政府批准的轮船招商局以外,很难举出其他的华商轮船公司。1895 年时,中国只有轮船 145 艘,计 32,708 吨。此后,《马关条约》的签订使帝国主义的轮船得以进入中国内河,清朝政府才被迫取消了华商开办轮船公司的禁令。在 1911 年,中国的轮船数量才上升到 901 艘,计 90,169 吨。<sup>[1]</sup> 外国航运势力控制了我国的海上贸易权,在中国领水中占据着 70% 以上的比重,不仅如此,中国航业界高级船员和高级航业技术职位均被外国人垄断,直到 1927 年,我国最大的航业集团轮船招商局中,除几只江轮改用华人任船长外,所有的海轮船长仍然全是洋人。在行政管理方面,有关中国轮船公司成立、船舶检验发证、船员考试及引水人、管理港务等工作,均由外国人执掌大权的海关一手独揽。这不仅使国家主权旁落,而且外国洋船员常常对华商进行种种压制和刁难。1933 年到

---

[1] 朱荫贵:《近代交通运输与晚清商业的演变》, <http://www.guoxue.com/economics/ReadNews.asp?NewsID=405&BigClassID=29&SmallClassID=76&SpecialID=67>, 2004 年 10 月 24 日浏览。

1934年间,国民党政府收回航政管理权,成立航政局。但在抗日战争期间,中国的轮船业损失惨重,江海轮船几乎丧失殆尽,共计损失轮船206艘,计296,250吨。日本投降时,民营船舶只剩下大小江轮58,738吨,海轮已荡然无存。此后由于战争不断,对日索赔未果,经济凋敝,航运事业也始终难以有所进展。

### 二、近现代时期的中国船员状况

随着航运业的发展,中国也开始注重培养自己的船员,但中国传统的航海人才培养方法是由师傅传授技能,并在实际操作中积累经验而掌握航海技术。以上海为例,清代前期,上海已发展成为木帆船运输业中心,有船工近10万人。19世纪中期,外国商船驶进黄浦江,造成大批中国船工失业。他们与沿海破产农民、渔民和手工业者一起,成为廉价劳动力,被招雇到外轮上当船员,共同构成上海地区近代远洋船员队伍。由于文化低、缺少技术,中国船员一般只担任低级职务,劳动条件差,经济收入少,生活困苦。普通船员每月最低工资仅为外国船长最高工资的1%和大副最高工资的1.4%。<sup>[1]</sup>“19世纪60年代,开始兴办军事航海教育,从19世纪70年代起,到20世纪30年代的半个多世纪中,全国共培养海军人才2000多人。”<sup>[2]</sup>“20世纪初,开始兴办商船航海教育,上海创办航海专科学校,重视培养航海高级技术人才,船员队伍知识结构由此得到改善。民国17年(1928年),招商局已有中国船长9人,担任二副、三管轮以上职务的中国船员占高级船员总数63%,打破了外国人控制中国航海技术的局面。20世纪30~40年代,上海大量招收流亡闲散船员,抓紧训练院校毕业生,使船员队伍不断得到扩充。到民国37年(1948年),船长、大副、轮机长等高级船员职务已不再雇用外国人,全部由中国船员担任。”“民国36年6月(1947年6月),招商局高级船员总数906人,其中船长98人,大副97人,三副85人,轮机长99人,大管轮99人,二管轮96人,三管轮95人。至民国37年7月(1948年),船员人数达到11,325人,

---

[1] 上海交通专业志编纂委员会:《上海远洋运输志》,http://www.shtong.gov.cn/node2/node2245/node4507/node55671/,2005年。

[2] 孙光圻:《中国航海史纲》,大连海运学院出版社1990年版,第281页。

其中技术工人船员 7299 人,占 64.25%。”〔1〕

关于对上述船员的劳动管理问题,在中国航运业发展的早期,船东和船员往往是不分的,只雇用少数船工做帮手。至清代,沙船大户可雇到“著名好手”的“耆者舵水”,而船员则靠本人技能受雇于愿付较高报酬的雇主。还有以家庭为经营单位的个体船户,主要依靠家庭中男女人手来行船,外工只起辅助作用。

19 世纪中期,外国轮船公司在上海地区雇用中国海员通常是完全交给包工头包办。船员上船须向包工头、行会交纳介绍费,由行会以“保人”资格代替海员同资方签订合同,海员不经过这一手续便不能上船工作。轮船招商局成立初期,中国船员一般都须觅保人,交保证金,然后才能上船工作。20 世纪 20 年代,随着企业规模的扩大和发展,开始建立人事管理机构,专人负责船员调配等事项。

虽然在这一时期产生了作为雇主的资本家阶级——轮船公司和作为雇用工人的劳动者——船员群体,但这一时期并没有产生调整这一劳动关系的法律——船员法。从理论上讲,劳动法产生的前提是劳动关系的存在,而劳动关系只有在劳动力与生产资料通过一定社会关系结合的条件下才能产生。这种关系就是劳动者与生产资料的分离。〔2〕 在中国的封建社会,船东多数为个体船户,没有实现劳动者与生产资料的分离,尽管在中国航海事业发展的鼎盛时期,由于封建社会生产关系的特点所决定,也不可能产生船员法,那时航海活动的主办者是国家,而船员与封建国家间仍然是一种人身依附关系,并没有实现生产资料和劳动者的分离,自然也就不会产生调整二者关系的船员法。

在半封建半殖民地的中国社会,资本劳动关系是一种畸形的社会关系,在这一时期,一方面存在着作为雇主一方的资本家,另一方面也存在一定数量的产业工人——船员,但在中国,社会的生活资料和生产资料之转化为资本和直接生产者之转化为雇佣工人还没有达到创造资本关系所要求的程度时,外国资本主义就拦腰插了进来,打乱了这一程序。中国资

---

〔1〕 上海交通专业志编纂委员会:《上海远洋运输志》, <http://www.shtong.gov.cn/node2/node2245/node4507/node55671/node55730/userobject1ai41475.html>, 2005 年。

〔2〕 王全兴:《劳动法》,法律出版社 1997 年版,第 1 页。

产阶级不是(或主要不是)来自手工工场老板或商人包买主,而是(或主要是)来自官僚、地主和包括洋行买办在内的新式商人;中国第一代产业工人也没有完全“摆脱行会的控制”。因此,在劳动关系之前提不具备的中国,当然也不可能产生船员法。这一时期调整船员和雇主关系的规则是作为封建习惯的行规或帮规与企业的内部纪律。如中国近代史上著名的“青帮”就是垄断水手的一个帮会组织。据考,“青帮”的前身即是清代专门从事漕粮运输的水手行帮。“康熙中叶,清代的漕运组织发生了重大变化,漕运水手的主要成分由军人变为雇佣劳动者,而其主要来源是社会游民。这种变化遂带来新的需求,如水手的雇佣、工价、福利以及各种利益的分配和协调等,漕运水手中的行帮组织即因此而产生。最初,‘青帮’只是漕运水手行帮中的一个组织,后则凭借其组织严密等优势而逐渐成为一种垄断势力。”<sup>[1]</sup>

从劳动法产生的过程来看,经历了三个历史阶段,即:国家本位法观念下的劳动关系调整——“劳动法规”;个人本位法观念下的劳动关系调整——民法;社会本位法观念下的劳动关系调整——“工厂法”,再到现代的劳动法。当然这一过程的各个阶段并不是截然分开的,在不同的阶段也有不同程度的重合,特别是民法和“工厂法”的重合,这一现象反映了资本主义商品经济对劳动商品的双重需要,一方面,需要按照一般商品交换的规则进行劳动力的商品买卖;另一方面,需要将劳动力作为一种特殊商品由国家出面对劳动力买卖中的劳动者进行特殊的保护。

从船员法产生的历史来看,其要早于陆上的一般劳动法,但早期的船员法适应海上劳动特殊危险性的需要,以规定船员劳动纪律为主要内容,体现了船舶所有人需要借助国家的手段对船员实行严格的管理,类似于陆上的“劳动法规”。只有到了现代社会,船员法在陆上劳动法的大背景之下,由管理法逐渐转化为以保护海上劳动者——船员的权利为主要内容的海上劳动法。

从西方劳动法产生的原因来看,包括三个方面,即由于资本主义生产

---

[1] 梁治平:“中国法律史上的民间法——兼论中国古代法律的多元格局”,载于 <http://www.china-judge.com/ReadNews.asp?NewsID=1341&BigClassID=16&SmallClassID=15&SpecialID=29>。

方式本身的要求；维持自由竞争条件的需要；工人阶级长期斗争的结果。<sup>〔1〕</sup>

关于第一个原因，中国近现代资本主义生产关系是畸形发展的，在原始资本积累的过程中，大量发展着依附于资本主义工厂的家庭小生产，并不是由于工厂和手工业在机械化程度方面互补的发展，不预示着家庭劳动向大工业的过渡。它是中国工厂和手工业同受外国资本主义的侵略和压迫，在外国资本的强大势力面前有着共同命运的反映。这种“长期共存”，不是发展中的共存，而是两者都得不到发展的并存。这种“并行发展”实际上是不发展的一个间接反映。这是中国半殖民地半封建社会资本主义发生和发展的规律性和独具的特点。另一方面，在受国内封建主义势力和外国入侵的资本主义势力双重压制下的劳动者的破产人数大增，出现了大量的被剥夺得一无所有的自由劳动者，但在另一头却未能出现积累大量财富的资本所有者。所以，在这一时期产业工人的数量少，据资料统计，到了1919年“五四运动”前夕，约有200万人左右。这在一个农民和手工业者加起来达到几亿人口的国度中，并不是一个很大的数字。

关于第二个原因——维持自由竞争条件的需要。中国半封建半殖民地社会资本主义的发展未形成自由竞争的局面，强大的外国资本主义和官僚垄断资本压制民间私人资本主义，民间私人资本主义的发展空间极为狭窄。

关于第三个原因——工人阶级长期斗争的结果。在中国原始资本积累的初期，相对于资本而言，不存在劳动力资源不足的现象，不仅如此，中国的工人阶级一产生，其所面临的不仅仅是资本家阶级，而且还有帝国主义、封建主义、官僚资本主义、行帮等封建组织，工人阶级斗争的目的不仅要提高劳动条件，还有推翻外国列强及本国封建统治的任务。工人阶级斗争的主要目标变为政治斗争。行帮在工人阶级斗争的历史上起到阻碍工人斗争的作用。与现代产业工人组织两不相容的封建组织，是压制工人阶级意识形成的一种阻碍力量。但是，在中国工人阶级历史的前期，行帮组织曾是工人内部组合的流行形式。早在19世纪70年代，上海外商船厂的中国工人就必须参加一个行会，“每个工人应将其工资收入的

---

〔1〕 <http://www.ecupl.edu.cn/intro/kxyj/shbz/jxdg.htm>, 2005年。

20% 缴纳给行会”，行会则把持工人的雇佣。从另一个角度看，这是封建主义加在中国工人阶级身上的精神枷锁所留下的烙印。<sup>〔1〕</sup>

由于上述原因使得中国近代历史上没有形成劳动法所赖以产生的基础，劳动法也就不会产生，虽然北洋政府和国民党政府也先后制定过一些劳动法规，但这些法律在当时战争连年不断的时代，未能实施。

至于作为海上劳动法的船员法，除上述原因之外，还因为海运产业被外国列强所把持，没有形成一定规模的海运产业，海上产业工人也没有形成一定的规模，所以规范和调整船员劳动关系的船员法也更是无从谈起。只是轮船招商局先后颁布了《轮船规条》和“章程八条”，其中也只规定了选拔和任用船员的规定。

### 三、新中国成立后的航运业及船员状况

#### （一）新中国成立后的航运业

中国的内陆水系发达，内河航运经久不衰，但海运业由于受到近代科技落后和明清两代“禁海”（闭关锁国）政策两大因素的制约，一直呈现落后衰败状态。新中国成立前夕，国内船队大部分都去了台湾，留在大陆的仅有少数江轮和一些残破不堪的航运设备，对外运输是一片空白。1949年以后，随着中国经济的发展，中国的外贸运输急需自己的船队，于是在1961年成立了自己的远洋运输公司——中国远洋运输总公司。经过40多年的发展，于1993年2月16日组建了以中国远洋运输（集团）总公司为核心企业的中国远洋运输集团，该公司成立时只有4艘船舶、2.26万载重吨。经过40余年的发展，中远集团现有船舶近550艘、3000多万载重吨。<sup>〔2〕</sup> 标有“COSCO”醒目标志的船舶和集装箱在世界160多个国家和地区的1300多个港口往来穿梭。

1978年以来，适应中国经济的发展，在经济体制改革的大环境下，中国的航运管理体制也在发生着变化，中国海运业打破了独家垄断的局面，进入了多家竞争的时期，在1997年7月成立了上海的中国海运集团（简称中海集团），其中有船舶近400艘，总吨位800万吨。经过短短八年多

〔1〕 汪敬虞：“关于中国资本主义产生历史条件的三个方面”，载于 <http://www.guoxue.com/jjyj/more/txt.asp?id=285.2002-12-18 18:00:49>。

〔2〕 <http://www.cosco.com.cn/cn/fleet/index.jsp>。

的发展,其运力已位列全球班轮公司第五位,在中国港口的集装箱航运业中占据主导地位。中海集装箱运输股份有限公司作为中海集团所属的重点发展企业,截至2009年3月为止,中海集运拥有现代化、大型化、快速化、年轻化、具有核心竞争力的船队,共计155艘船舶,整体运载能力约达489,014标箱。其中每艘运载能力逾4000标箱的大型船舶逾70艘,平均船龄只有4.26年,占总运力的81.77%。目前已形成了40余条内外贸兼有、航线集中、布局合理的集装箱运输网络。依托规模化和专业化的优势,中海集团的经营效益每年都有所增长,成为目前国内挂靠港口最多、动力投入最大的航运企业。<sup>[1]</sup>作为目前国内最具实力的两大航运企业,中远、中海两大集团的壮大无疑是中国海运业发展的缩影。从载重吨位看,中国商船队在世界商船队伍中占第四位,从1998年起,连续当选为国际海事组织的A类理事国。

## (二)新中国成立后的中国船员状况

随着中国航运业的发展,中国的船员队伍也不断发展壮大。以上海远洋运输公司和上海海运局的海员队伍的形成状况为例,在解放初,许多失业海员先后被安排工作。通过师傅带徒弟,逐级传帮带,不少舵工被提升为驾驶员,铜匠被提升为轮机员,以扩充和发展船员队伍。

1950年1月15日,香港招商局13艘船舶共600多名员工脱离国民党统治,部分起义船员进入中波轮船股份公司,成为远洋船舶的主要技术骨干。

1965年,上海远洋运输公司在浙江舟山、宁波和上海等地招收海军退伍军人194人;并按国家分配计划,接收大、中专毕业生20人,其中大专生14人(驾驶5人、轮机7人、水运管理2人)。1966年,从东海舰队接受退伍军人109人、大连海运学院毕业生13人、南京海员学校毕业生50人。

“四五”计划期间(1970年~1975年),上海远洋运输公司在南京军区、沈阳军区和东海舰队接收军队转业干部292人,其中船舶正、副政委72人,船舶驾驶、机电业务技术干部220人。为解决船舶技术干部配套困难,按交通部分配指标,从上海海运局和长江航运管理局调入船舶技术

---

[1] 中集海运网, <http://www.csel.com.cn/info/profile.jsp>。



干部 100 人,其中上海海运局 50 人,长航局 50 人。

按交通部扩充船员计划,从东海舰队接受退伍士兵 600 人,农场职工 110 人,上海市郊退伍士兵 152 人,上海市 75 届学生 654 人,大、中专毕业生 287 人,其中大连海运学院、上海海运学院毕业生 100 人,南京海校学生 99 人,集美航海学校学生 88 人。经上海市批准,从市工交系统各局基层干部中选调 36 人上远洋船任政工干部。

1978 年,上海远洋运输公司从东海舰队接受 600 名退伍士兵,并按国家劳动总局分配指标,接受大、中专毕业生 95 人。是年,上海远洋运输公司共有远洋船员 9355 人。

1979 年起,上海远洋运输公司根据中远总公司的通知要求,抓定员定编工作,降低后备船员系数(从 45% 减至 33%),仅招收大连、上海海运学院毕业生 66 人。为合理使用劳力,将多余劳力划地方安排,调出船员 168 人,其中安置在上海市冶金局所属第一、二、三、八、十钢铁厂等单位 120 人,自找单位 48 人。翌年 1 月,抽调船员 26 人,首批外派到联邦德国远洋货轮“约瑟夫·罗斯”轮工作。

1991 年 12 月,上海远洋运输公司外派船员队伍人数达 1040 人,已成为一支适应国际劳务市场需求的外派专业队伍。

1992 年,上海远洋运输公司经上海市劳动局同意,为帮助船员克服家庭实际困难,允许部分 1957 年底前参加工作、家居农村的远洋船员提早退休,招收其符合远洋船员条件的男孩 43 人(分布 9 省 35 个市县)。接受国家分配大、中专学生 229 人,城镇合同制工人 158 人。是年底,共有船员 10,257 人,其中固定工船员 9322 人,合同工船员 935 人;干部船员 4378 人,工人船员 5879 人。中波轮船股份公司船员(包括波兰船员)总数为 1055 人,有中国船员 755 人。上海锦江航运公司船员总数 350 人。与此同时,内河船员队伍也基本上是通过上述来源而形成。<sup>[1]</sup>

总之,从上述船员队伍的形成来看,其来源主要是:一是从部队退伍军人、大、中专毕业生中挑选;二是招收部分社会知识青年和农村劳力;三是由沿海长江水运企业向远洋船输送主要技术船员。

---

[1] 上海交通专业志编纂委员会:《上海远洋运输志》,http://www.shtong.gov.cn/node2/node2245/node4507/node55671/node55730/userobject1ai41475.html2005 年。