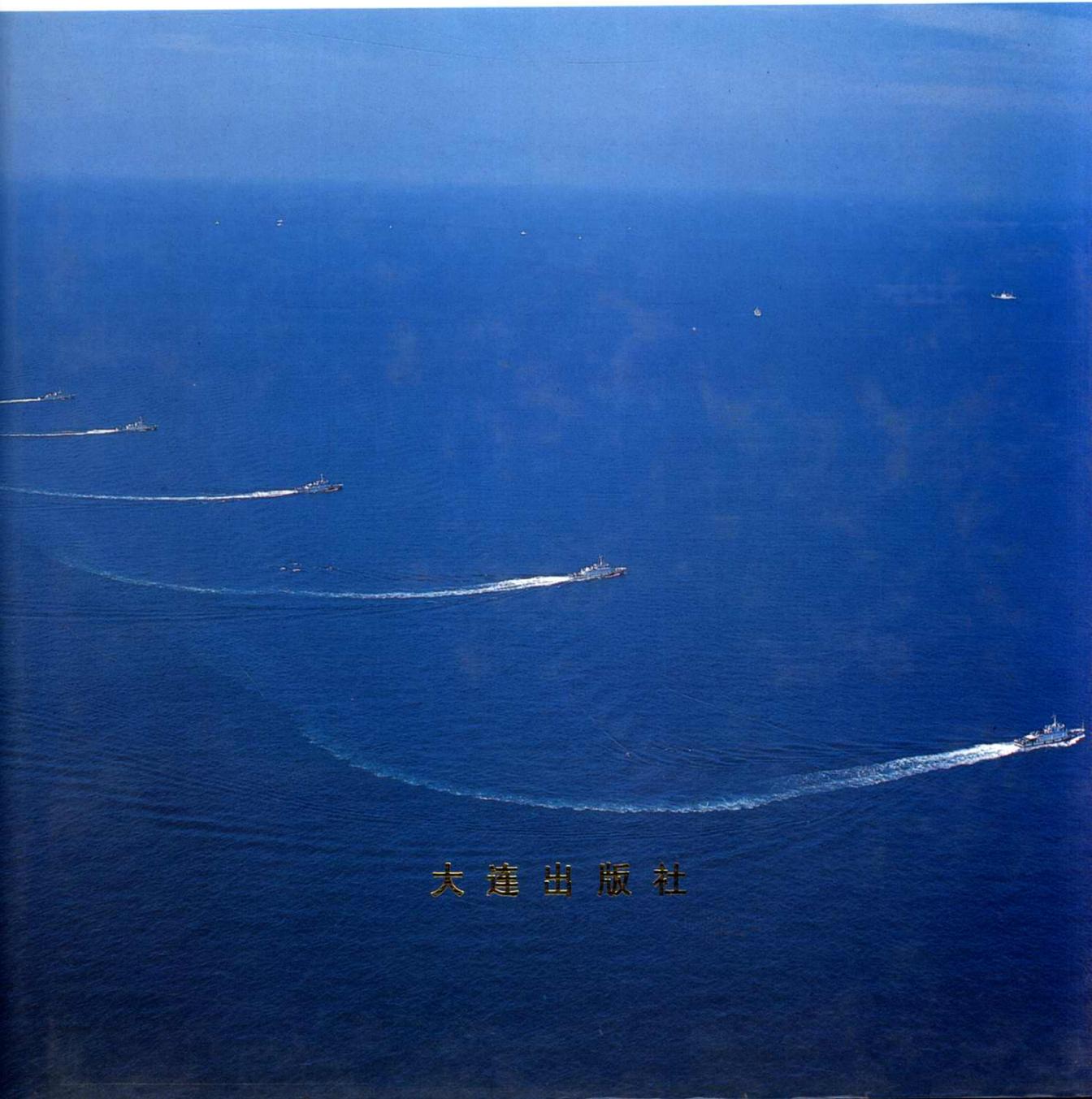


010779

# 大連海監志



大連出版社

# 大连海监志

劉松金 

交通部大连海上安全监督局 编

大连出版社



1994年12月28日《大连海监志》志稿评审会召开

### 《大连海监志》编纂领导小组

组	长	毛德敏		
成	员	丁广财	沈福财	金光英
		索 戡	熊国武	宋家慧
		于庆昌	姜 勇	郭忠诚
		徐津津		
主	审	孙光圻		
主	编	毛德敏		
副主编(执笔)		祝 力		
编	辑	邓洪贵		
摄	影	高维恩		
校	对	祝 力	段 毅	

# 凡 例

一、本志书以马克思列宁主义、毛泽东思想以及邓小平建设有中国特色社会主义理论为指导，以辩证唯物主义和历史唯物主义观点，尊重历史，考证资料，去伪存真，力求如实记述大连港航安全监督事业产生、发展、变化历程和大连海上安全监督局(中华人民共和国大连港务监督)的历史面貌。

二、本书以志为主体，并设有述、序、图、表、录、照片等诸体；按章、节、目排列，个别章节设有细目。

三、全书采用规范的语体文记述，其中《大事记》一章采用编年体兼记事本末体，人物采用纪传体介绍。

四、本志纪事贯彻“详今略古”的原则，上限起于所载事物的发端，下迄1993年末，重点记述建国后40多年史实。

五、本志所用纪年体，中华人民共和国成立之前以朝代国号照原文记载，新中国成立后一律采用公元纪年。文中解放后系指1945年8月15日大连解放后，建国后系指1949年10月1日中华人民共和国成立后。

六、本志书资料来源。建国前的历史资料主要搜集于大连市图书馆，大连市档案馆以及大连港史志办所存资料，建国后资料来源于经反复考证的大连港务局档案室，大连海监局档案室所存档案以及当事人提供的文字、口碑资料；统计数字1987年以后数字主要以大连海监局统计资料为准，其余数字经搜集原始资料整理。由于统计时间、口径、标准和使用目的不同可能有不尽一致之处。

七、文中所引数字资料、文字资料、其注释均采用文后夹注方式。

八、本志书内的人物排列主要以任职时间先后顺序为准。

九、照片图表。彩色照片置于卷首，附表均置所在章节之末，按编排定，内容均在照片下和表上加以注明。

十、本志书系专业志，对解放以来政治运动除对专业工作有重大影响的，分别记述于有关章节，一般不予记述。

十一、志书称谓。凡对各历史时期所设管理机构、部门、团体均按当时名称实记。首次出现用全称，多次出现用简称。

# 目 录

序 .....	1
概述 .....	3
<b>第一章 船舶监督管理 .....</b>	<b>12</b>
<b>第一节 船舶进出港安全监管 .....</b>	<b>12</b>
一、外国统治、代管 .....	12
二、我国实施监督管理 .....	13
<b>第二节 船舶其它专项监管 .....</b>	<b>40</b>
一、船舶安全检查 .....	40
二、船舶污染海域监管 .....	41
三、船舶装运危险品货物监管 .....	46
四、船舶明火作业监管 .....	53
<b>第三节 船舶登记管理 .....</b>	<b>53</b>
一、日本统治时期船舶登记 .....	54
二、苏联代管时期船舶登记 .....	55
三、建国后船舶登记 .....	55
<b>第二章 港区水域监督管理 .....</b>	<b>61</b>
<b>第一节 外国统治、代管 .....</b>	<b>62</b>
<b>第二节 中国实施监管 .....</b>	<b>63</b>
一、港区水域界线 .....	63
二、船舶锚地 .....	64
三、航道 .....	67
四、通航分隔制 .....	67

10

五、禁航区 .....	68
六、海上交通安全管辖区 .....	69
七、航行警(通)告 .....	69
八、岸线及水上水下施工监管 .....	70
九、海上交管 .....	74
<b>第三章 船员监督管理 .....</b>	<b>76</b>
第一节 日本统治时期船员管理 .....	79
第二节 解放后船员管理 .....	82
一、过渡时期船员管理 .....	82
二、船员技术职务检定考试 .....	83
三、其它各类船员证书管理 .....	89
四、船员考试委员会与船员考试培训中心 .....	91
五、船员考试发证统计资料 .....	92
<b>第四章 船舶海事处理与海难救助 .....</b>	<b>108</b>
第一节 船舶海事处理 .....	108
一、建国后海事处理工作 .....	109
二、海事处理委员会 .....	114
三、海事案例 .....	114
第二节 船舶海难救助 .....	116
一、救助机构 .....	116
二、救助实施 .....	117
<b>第五章 港口信号与海上通信 .....</b>	<b>130</b>
第一节 港口信号 .....	130
一、设施与管理 .....	130
二、信号指挥 .....	131
第二节 海上通信 .....	132
一、管理机构 .....	132
二、通信业务与设施 .....	133

<b>第六章 航标</b> .....	141
<b>第一节 目视航标</b> .....	145
一、灯塔 .....	145
二、灯桩 .....	149
三、立标 .....	160
四、灯浮标 .....	160
<b>第二节 无线电助航设施</b> .....	170
一、无线电指向标 .....	170
二、中程无线电导航台 .....	172
三、雷康 .....	173
<b>第三节 音响航标</b> .....	174
<b>第四节 航标其它管理</b> .....	175
一、航标使用费征收 .....	175
二、财务、工程管理 .....	176
三、航标船舶 .....	176
<b>第七章 机构沿革</b> .....	178
<b>第一节 日本统治时期</b> .....	179
<b>第二节 苏联代管时期</b> .....	180
<b>第三节 新中国成立后</b> .....	181
一、港务监督机构 .....	181
二、航标管理机构 .....	182
三、机构、人员情况统计 .....	185
<b>第八章 局内行政管理</b> .....	205
<b>第一节 人事管理</b> .....	205
一、人员管理 .....	205
二、工资管理 .....	207
三、科技干部管理 .....	208
四、职工教育 .....	210
五、劳动保险等 .....	210
<b>第二节 财务管理</b> .....	217

---

第三节 计划与基建管理 .....	222
一、计划管理 .....	222
二、基本建设工程 .....	224
三、物资管理 .....	225
第四节 行政监察与审计 .....	226
一、行政监察 .....	226
二、审计 .....	227
第五节 房产管理 .....	227
第六节 自有车辆、船舶管理 .....	232
一、车辆管理 .....	232
二、船舶管理 .....	234
第九章 党的工作 .....	241
第一节 概况 .....	241
第二节 组织工作 .....	244
第三节 宣传工作 .....	250
第四节 精神文明建设 .....	255
第五节 纪律检查 .....	257
第六节 群团工作 .....	261
一、工会工作 .....	261
二、共青团工作 .....	265
第十章 大事记 .....	270
一、古、近代部分 .....	270
二、现代部分 .....	279
附录 .....	300
一、法规文件 .....	300
二、附图 .....	331

修志始末

## 序

“盛世修志”是中华民族的优良传统。交通部大连海上安全监督局编辑的《大连海监志》，是全国海监系统第一部志书，可贺可庆。《大连海监志》的问世，填补了水监系统修志的空白，功在当代，利在千秋，将随着时间的推移，愈久愈显其珍。

修志之目的在于借鉴历史，服务当今；珍存史料，启迪后人。修志工作是一项巨大的基础建设工程，也是水监事业物质文明建设和精神文明建设的重要组成部分。

《大连海监志》按照新编地方志“横排事实，纵述历史，文约事半，详今略古”的要求，以辩证唯物主义和历史唯物主义为指导，以较翔实的史料和简炼的笔触，对大连海区港、航安全监督事业的起端、发展和曲折经历、光辉成就的历史全貌，去伪存真，秉笔直书，具有资政、存史和教育的价值。

海上安全监督工作是海上交通事业的重要组成部分，为港口繁荣、发展水运业起到十分重要的作用。大连海上安全监督事业发展的历史证明，海上安全工作得到重视和加强，海上交通事业的发展就有保障。《中华人民共和国海上交通安全法》的公布实施，从国家法律上，确定海上安全监督工作负的责任和执法地位。

一九八六年港口体制改革,全国主要港口的海上安全监督机构由港务局划出,成为相对独立和完善的水上安全监督系统,全国水监事业有了新的发展。当今中国,改革与开放共举,机遇与挑战并存,水监事业必将进一步得到重视和加强,走向辉煌。

多年来,全国水监系统广大干部职工在平凡的岗位上严格执法,热情服务,为水上交通事业的发展做出了巨大的贡献,用行动书写出光辉的历史,让我们以新的业绩,为建设有中国特色的社会主义继续谱写新的篇章。

林玉石

一九九二年四月九日

## 概 述

海上交通安全监督机构是国家政府职能部门,根据国家法律、法规、法令对进出港口、在港和海上航行船舶的有关安全工作实施监督管理。它对外代表国家行使权力,对内代表政府监督管理保障所属海域内的船舶、人命、财产的安全,它是国家和阶级的产物,是建立在一定经济基础之上的上层建筑。大连海上安全监督局或中华人民共和国大连港务监督(下简称大连海监局或大连港监)是国家设在大连口岸的管理机构,隶属国务院交通部。大连海监局的办公地址:大连市中山区港湾街1号。

大连海区的海上安全监督管理机构和职能是随着大连地区大型商港的建设、海上运输业发展而逐步建立、发展和完善。

大连地处辽东半岛,东濒黄海、西临渤海,南与山东半岛隔海相望,北接东北大陆。大连海区地处辽东半岛南端,水域辽阔,海岸线长,属于海洋性气候,冬季不冻,船舶四季可以进出航行。

大连海区内现有大小人工港口10个,其中国家级对外开放大型商港1个,县、区所属小型港口9个,自然港7个。

大连港区三面环山,一面与黄海相接形成天然屏障,湾内水域宽阔,水深浪静,泥沙淤积甚微,年平均气温10℃左右。潮位属半日潮和不规则半日混合潮,平均潮差2.1米。

大连海监局管辖海区为北纬38°30'以北,东经120°30'以东,东经124°20'以西的中国海域,约5.6万平方公里范围。

大连海上交通历史悠久,与隔海相望的山东半岛自古以来交往甚密。在五千多年前新石器时代,中原各部族就已利用海上航路与大连在经济、文化方面进行交往。1976年在旅顺郭家村、牧羊城等处挖掘到的新石器时代晚期遗址则是大连地区与中原海上交往的佐证。

在先代开发的基础上,都里镇(今旅顺口)港口开始建设,汉魏以来频繁用于兵事,实际上成为北方重要军港。

汉武帝(公元前140年)为开发辽东,从山东、河北移民到大连地区,旅顺南山里则是通往山东水路的交通要枢。

汉元封二年(公元前109年)四月,朝鲜王攻杀辽东都尉。秋,汉武帝遣楼船将军杨朴率兵五万,自山东登莱登海,经今旅顺、大连进兵朝鲜,开辟了山东半岛经辽东半岛至朝鲜航线,旅顺口、大连湾诸港湾成为重要停泊港和囤粮所在地。

唐贞元十七年(801年),当朝宰相、地理学家贾耽发表航路指南——登州海行入高丽、渤海道:自山东登州东北海行,沿庙岛群岛、渡乌湖海(今渤海海峡北部老铁山水道)至马石山东之都里镇。东傍海孺,过青泥浦(今大连)、桃花浦、杏花浦(今大连湾东至碧流河口外海面)、石人汪(今石城岛)、囊驼湾(今大洋河口),达乌骨江(今鸭绿江入海口)。由此北上抵渤海国境南下达新罗(朝鲜)。

海上交通繁荣带动了大连海域社会、经济发展,随着海上航线开辟和海上航运发展,管理机构也相应建立。隋唐时设置了市船司管理港口,据《新唐书·地理志》载,当时北方主要港口5个,都里镇即是其中之一。宋、辽、金时代开始实施海禁。

十五世纪中叶,大连海区民船、商船进出的多是自然港湾。早期的港航监督管理是同军事上防御外敌入侵相伴,由当朝最高统治者发布谕令,地方文武官员实施禁海和开海禁。

明嘉庆三年(1569年)5月16日,总理屯盐御史庞尚鹏条陈:宽海禁,谓海禁不通,殊不知辽左咽喉,只有金州海道一线,奈何闲之。

明万历三十年(1602年),当朝兵部在金州设“海防同知一员”。为防止奸商违禁,私自下海,贩卖私货,夹带逃军。这是大连海区在军队海上防卫的同时兼有港航管理职能,对进出口船舶实行原始的初级监管。

清乾隆年间,港航管理已经成为地方政府职能,军队辅助,管理逐渐严格。但管理分工并不明细,而是包括在各项管理之中。

清乾隆四十一年(1776年)1月3日,定奉天、山东沿海州县官员失察流民和私渡条例。条例规定:文职“失查1名至10名者罚俸一年,10名以上者降一级留任……。武职巡视洋面,均负查稽之责,如有失察,照例处之,从之。”

清道光年,船舶管理日渐加强。1826年12月31日定有奉天验放海口运粮小船章程,所有奉天渔船,准其报明各地方官查取保结,编号烙印,造册报部,发给船票。

1840年以后,随外敌入侵,清政府加强了对大连的海上防务。1868年(清同治七年)清朝政府成立海关海务科,所有港口理船及航行设施,悉归其办理。1880年,清政府辟旅顺为北洋水师基地,并将对大连口岸商船管理交由旅顺水师提督。明令奉天洋面往来商船令其先赴旅顺水师营挂号,点验人数、姓名、年貌、箕斗相等,在原票内粘贴年月日验过印花。如无旅顺水师营印花,各海口不准入口卸货。

1893年清政府海关主持修建亚洲海域先进灯塔——旅顺老铁山灯塔,塔高14.2米,海平面灯高100米,照距25海里。

1897年12月,沙俄舰队入侵大连湾,对辽东半岛实行经济封锁。

1898年中俄签订《旅大租地条约》,沙俄以不平等条约强租旅大,攫取了港口主权。条约规定:旅顺口、大连湾及其附近水面租与俄国,租期25年。次年沙俄开始在大连湾兴建大型商港。1902年第一期工程可停靠两艘1000吨级船舶的452米泊位基本建成。当年大连湾到港轮船717艘,船舶登记吨位29万吨,其中俄国324艘次,帆船1418只。

同年沙俄在大连实行特别市制,设港务局,并设港务次长、监视官(兼引航员)。这一时期沙俄主要是修建大连港,港口建设及航标由东清铁路公司办理。

1904年日俄战争爆发。同年7月,日军在大连设立停泊场司令部,管理港口行政,办理军需品输送业务。1905年,日本将沙俄时称“达力尼”改为大连,同时将港口改称大连港。同年1月1日开始,日军允许日本商船和商人进出大连港及旅顺、皮口、普兰店、大孤山、金州、柳树屯等14个港口。同年9月7日,日本关东州民政公署以军令公布:一般商人及船舶可自由出入大连湾沿岸诸港。

同年10月31日,日本在大连设立统治机构——关东总督府。

日本侵占大连后,加紧从政治经济各领域巩固其统治。1907年11月1日,日本在大连设立的管理港湾行政、航政事务的机构——关东州海务局成立。11月29日,关东都督府制定公布海务局官制,后在普兰店、甘井子设海务支局。海务局负责制订和实施港政、航政管理法规,行使对船舶、船员、助航标志、检疫、海难、海事等港政航政管理权。

日本统治初期,一方面是进行港口建设和生产,一方面是制定各项法规法令,对港政航政全面统治。从1906年到1945年日本投降前,对港政、航政管理方面公布了五十多个法规,主要针对港口、船舶、船员的各项管理。如:《港湾出入船舶管理规则》(1906.9.1)、《大连港口规则》(1907.11.29)、《关东州船舶检查规则》(1907.11.29)、《关东州船籍令》(1911.12.30)、《关东州船员法》(1917.5.30)、《关东州航标使用费用规则》(1925.12.28)、《关东州船舶安全令》(1934.8.5)、《关东州公有水域填埋令实施规则》(1940.6.7)等。(见附录)

1938年伪满洲国航务局成立,但其并未对大连的港口、航政行使管理。

二十世纪二十年代以后,日本统治者完成了大连港口、海域的管理机构和法规的建立巩固,并以大连港为主体,开展了对港政航政的严密控制。至1945年日本投降四十年间,日本在大连港的港口设施、装卸生产、客货运输完成大型商港建设规模。大连港建成泊位52个,年吞吐量能力达1330万吨。港口航政管理在机构法规、管理手段如各类管理规定、海上通信、航标设施等方面已建立起监管体系。日本统治者完全控制了大连港口主权,垄断了海上航运业,为日本帝国主义对中国东北地区经济上残酷掠夺铺平了道路。

1945年8月14日,中国国民政府和苏联政府签订《中苏友好同盟条约》及关于旅顺、大连、中长铁路等协定,规定大连为自由港,对各国贸易及航运一律开放。同年8月15日,日本政府宣布无条件投降,苏军接管大连、旅顺口。8月23日苏军进驻大连港,接管除黑咀子、香炉礁码头以外的一切设施与事务。

1945年8月至1951年2月,这一时期是大连的特殊历史时期,大连港由苏联代管。1945年12月,中共大连市委书记韩光、公安总局局长赵东斌与苏军大连警备司令高兹洛夫议定了中苏两国对大连港口、船舶、治安管理的基本分工原则。原则规定:苏方管理大连港口的苏联船舶和人员,中国及外籍船舶和人员由中方市政府管理。

在港政、航政管理方面,由于接管初期中国进入解放战争阶段,大连港港口的正常生产经营活动没有展开,南北尚未通航,进出港运输船舶主要为战争服务。苏方在大连港设港务部,开展了引航、信号、拖轮三项工作,大连港区及沿岸航标由苏联驻旅顺海军接管,海岸电台由苏联远东轮船公司管理。

同时,大连市政府在大连、旅顺、金州等地设立海口检查所,兼管进出口船舶。1945年11月28日大连市政府布告(财字第5号)规定并统一运输船舶停泊地点。规定:市内来往商船只准停靠黑咀子、老虎滩码头,须经政府检查办理出口手续后放行。

1946年市政府将大连、旅顺、金州等地海口检查所合并,组建大连海口管理处,隶属于旅大行政联合办事处,在海口管理上实行货物出口证明书、船舶出口证明书、卫生检查证明书等制度。同年市政府成立船舶管理处,办理船舶检查业务。

这一时期,国民党南京政府接收旅大不成,于1946年3月30日以行政院对外宣布暂时开放大连港,并保留随时封闭之权。实际上对已在苏联军队、中共控制下的大连港及各县区港口,仅成为一纸空文。

1947年1月3日,美国政府出于利益需要照会苏联政府,要求将大连港交还中国,并对外开放,苏联政府对此予以拒绝。同年8月14日美政府再次照会苏联政府交还并开放大连港,苏联政府仍拒绝。

同年8月15日,国民党政府发表声明,自即日起暂停开放大连港。声明“此后外轮欲驶入大连港,必须由外交途径,经行政院准许”。对此,8月28日苏联塔斯社声明:苏联船只有权进入大连港。

苏联代管后期,由于全国形势的发展,中华人民共和国建立,国家开始恢复经济建设,大连港口运输生产开始恢复,苏联在大连港的港航监督工作有所加强,编制了比较健全的组织机构,在港务监督内增加了港口港务监督、近海航区监督。

大连市及县区由中国管辖的港口、船舶,地方政府也加强了管理。1947年11月18日,关东公署公布实施《船舶管理暂行规则》,统一将大连地方船舶划归大连市公安总局监管。同年12月9日,关东公署公布《关于船舶及商民进出口暂行办法》,其中规定:船舶商民出港需持有公安总局所发证明方可。

1949年旅大公安总局颁布实施《船舶、船员暂行管理办法》、《海口检查站工作条例》。根据上述规定将大连地区划分为大连市、大连县、旅顺、金县四个船舶管理区,大连市由水上公安局管理,其它由市、县公安机关管理。同时对船舶登记、进出港、转港,旅客、货物装载,禁用品、危险品、船舶打捞、港内卫生、船舶靠泊、锚泊、航行、船舶检查以及船员行政等方面实施全面监督管理。

1949年新中国建立前夕,东北人民政府着手统一全区的港政航政管理工作。同年,东北航务局由哈尔滨迁回沈阳,改称东北航政总局,后迁至营口,1950年5月改称东北航务总局,并迁至沈阳,对全东北海区包括港政、航政工作统一领导。1951年东北航务总局划归中央交通部,改称北洋区海运管理局,设在大连,该局为政企合一机构。

苏联代管时期,基本上维持了苏方和中方分设机构,分工管理的原则和局面。

1951年2月1日,根据中苏两国政府《关于中国长春铁路、旅顺口及大连的协定》,苏联正式将大连港移交我国。移交的大连港陆域8.07平方公里,水域85.6平方公里。大连港务监督工作由苏方任命的港务部长诺沃吉罗夫移交中方代表郑道济同志。

我国接管大连港后,开始建立港口生产和管理机构。由于大连海区管理存在着苏联代管时期的分工及现时港口由中央和地方分管情况,接管后,对大连港港政、航政管理

工作仍然延续了苏联代管时期的政企合一管理模式。大连港务局内设港务监督处,主管大连港港区内的港政、航政工作,实行政企合一管理体制。大连港以外大连市各区县港口港政、航政仍属地方市政府管理。港务监督处,首任处长郑道济,处内设监督、引水信号、船舶登记、船舶管理四个科。

解放后,全国港口、航运管理百废待兴。解放前国民党政府颁布的一切港政、航政管理法规全部废除,中央政府交通部开始建立全国统一的管理机构、法规和制度。

1950年7月26日,政务院经济委员会指示:为加强航务及港务工作的管理,以便利航运,促进货物交流,加强港区治安,决定港务局逐步颁布航务及港务章程、法规、制度,清除港口障碍物,设置航路标志,疏通河道,组织引航工作和引航人员管理,对船舶进行登记、丈量、检查,对船员进行检查、考核与管理,批准船舶进出口,处理海事,进行轮船的登记及管理,掌握气象情报及水文变化等的管理。

建国初期,中央政府为迅速恢复港口运输生产及时颁布了各项的暂行管理规定,如《进出口船舶船员旅客行李检查暂行通则》(1950年11月政务院)、《公务轮船船员管理暂行规则》(1950年7月政务院财经委)、《船舶登记暂行章程》(1951年11月交通部)、《本国轮船进出口管理暂行办法》、《外籍轮船进出口管理暂行办法》(1952.3交通部)、《船舶监督检查暂行办法》(1954.3交通部)、《中华人民共和国海港管理暂行条例》(1954年1月政务院)等。

根据规定,大连港务局港务监督处执行国家上述管理法规,开展以大连港为主体的港政和面向全海区的航政管理工作,同时根据港务局管理范围兼管营口、丹东两港港政、航政监督工作。

1953年4月17日,交通部颁布《海务港务监督工作章程》,确定港务监督基本任务:1. 为了保护国家利益,保证贸易航海所有在船舶上的船员、旅客、货物和船舶本身之安全;2. 港务监督是国家政权机关,在港内进行行政监督,监督进入港口内之船舶船员及在港域内应遵守国家法令、政策及各项规章制度。海务监督基本任务:1. 保证海上无事故航行;2. 监督各种船舶航行制度之实施;3. 对驾驶部分船员之技术考核、管理与教育。根据该章程,大连港务监督处职责分为监督、引水、信号、救护、海事及船员管理等五部分。(一)、关于监督部分:①. 监督本港区内有有关海运、港务的法令、政策、规章、制度以及各种决定、指示的正确执行;并得采取措施防止破坏现象的发生。以港务监督长的名义发布有关航行的报告;②. 维持码头仓库区、港口水域及港内船舶的秩序。监视并检查码头仓库区、港水域及港内船舶的清洁与有关安全设施。监视航道水深;③. 管理岸线使用及港区一切建筑设备的核准;④. 管理船舶的进出口及港内航行。监督港内船舶的停泊、移泊;⑤. 组织并主持进出口船舶、船员、旅客、行李的联合检查,并办理属于港务监督的检查工作;⑥. 监督系留船舶用的各种设备、维护船舶安全停泊;⑦. 监督清除或清除沉没在港内及辖区海面有碍航行的船舶及其它物品;⑧. 进行船舶产权登记、核转船舶国籍证书。(二)、关于引水信号部分:①. 领导引水工作、负责引水技术及设备的组织、研究与改进。管理并考核引水人员;②. 组织研究与办理港内信号标志及通讯工作。使用与管理港内信号通讯设备。监视港内航行标志。注视一切有关危害

船舶及港口的警报及气象情况,并及时转报。(三)、关于救护部分:①. 组织、办理海上、港内救护及水上消防工作;②. 监督船舶救生、消防的演习工作;③. 核准并监督危险物品的装卸和起运。(四)、关于海事部分:①. 调查并处理船舶海事。办理海损的统计;②. 办理海损理算。(五)、关于船员管理部分:办理船员的管理、考核、检定、考试工作。核发海员手册并转发船员证书。根据规定核定船员配额及职务(摘自《中央人民政府交通部海运管理总局海务港务监督工作章程》)。根据章程,大连港务监督处对外称中华人民共和国大连港务监督,在大连港务局长统一领导下工作,业务上同时接受交通部海运管理总局领导,首任监督长为郑道济同志。

五十年代初期,大连港口港政、航政管理组织机构、职责、管理工作已经建立并初具规模。为保证港口和船舶安全,根据中央有关法规,和大连港口水域特点,陆续制定实施大连港港政、航政管理规定、制度、办法,全面开展各项管理工作。

1954年3月1日,经交通部批准,大连港务监督起草制定的《大连港港章》公布实施。对建立大连港区、海域良好的管理秩序,保证港口船舶安全发挥了重要作用。

这一时期,大连港务监督依据国家、交通部及本港法规、制度开展了各项监管工作。在技术、管理的专业人员缺乏(大连港监组建时无一人从事过监管工作),在没有经验、没有模式的情况下开展起港政、航政管理工作。

对船舶监督管理方面,这一时期主要开展船舶联检、船舶签证、船舶登记、及海难、海事的救助组织、处理工作。船舶联检是会同海关、边防、卫生检疫部门共同组织对进出港口外国籍及本国籍远洋航线船舶实施监督检查,由于当时的国际国内形势和对敌斗争的需要,各级领导对联检工作十分重视,组建“临时联合检查会议”,并公布本港对外轮联合检查办法,定期召开联检会议。

这一时期由于一些国家在外交上对中国采取敌视态度,进出大连港的外籍船舶主要以欧洲、亚洲,并以苏联及东欧的社会主义国家的船舶为主,联检仅限于在大连港区以内。

对中国籍船舶监管主要对进出港船舶开展签证,以及其它安全检查。这一时期由于新中国海上运输业刚刚起步,南北航线未开通,本国船舶大量为小型船舶,船舶各项监管工作以小船、渔船为主。

对港区水域方面,在原日本划定及苏联移交的港区水域基础上重新进行划定港区、航区、锚地并对外公布。同时进行了大量清理打捞港区航道碍航物和沉船工作。

在船员管理方面,组建考试委员会,开展了船员技术鉴定考试发证工作。建国初期,我国船员队伍素质较低,全国没有统一鉴定考试标准,大连港务监督从本地船员队伍状况及海运生产需要,组织船员鉴定考试工作。五十年代,大连国营大型航运企业没有组建,应考者主要为小型船舶船员和渔船船员。

五十年代后期和六十年代初期,由于国家经济建设飞跃发展,促进航运发展,特别是,原划定为军事禁区的老铁山水道对外开放(1956年6月),国务院重新公布大连港正式对外开放(1960年6月),以及在大跃进年代我国租用大量外轮参加国内海上运输,进出大连港船舶吨位和数量成倍增长。在这种形势下大连海区船舶、船员、经营机制

等情况都发生了变化,增加了大马力、大吨位船舶;小型船舶由私营、联户完成向集体和国营转变;船员队伍发生变化,经过院校培养的船员数量增加。与此同时,港政、航政管理工作为适应经济发展需要得到加强和调整,国家对船舶、船员等各项法规陆续公布,大连港务监督也根据本港情况,充实完善各项管理制度规定,并且为适应生产发展需要不断改进监督管理工作。1958年根据交通部指示取消了对国轮进出港签证管理,1961年此项工作又重新恢复。港区管理、船员考试鉴定、救助、海事、通信等各项监管工作有了发展变化。1958年,渔船船员考试发证工作移交水产部门,营口、丹东港政、航政业务兼管工作随港务局其它工作一起下放地方交营口、丹东管理。为适应管理工作需要,港务监督自身建设得到加强,一批懂技术、熟悉专业的院校毕业同志充实港监队伍,监督人员自身素质发生深刻变化。大连港区各项监管工作进入法制化、制度化阶段,整个海区船舶安全状况比较稳定。

1966年开始的文化大革命运动(以下简称文革),对全国各个行业包括对大连海区港政航政管理工作造成严重影响和破坏。各项管理法规、制度被废除,除外轮联检、船舶引航、信号指挥工作外,船舶登记、签证、船员考试等各项正常监管工作被迫停止,大连港出现前所未有的混乱。发生红卫兵揪斗外籍船长,船舶自卫武器遭抢的事件。港口、航运生产受到严重损失,国家声誉受到影响。1968年,外轮在港停泊时间延长,平均15.53天,最长一艘外轮在港4个月。这一时期外轮来港数量明显减少,1968年较1966年下降35.7%。

对外轮联检工作虽没停止,但组织单位改为边防检查站。联检中将宣传毛泽东思想、送毛主席语录做为重要任务。海上交通事故增加,最严重的是1972年7月三号台风袭击大连,由于组织指挥不利,港口、船舶损失严重。

文革期间,大连港务监督对外名称未变,内部机构人员几经调整,正常建制取消,人员下放农村,大批档案资料烧毁,工作制度废除。但是留在岗位的同志在困难条件下能够坚持工作,为保证海上安全尽职尽责。

七十年代初,由于“文革”影响的结果,全国范围内车辆、船舶等重大事故不断发生,1970年12月,党中央发出《中共中央关于加强安全生产的通知》,为保证船舶安全,开始整顿港口海上交通秩序,1972年以后大连港务监督陆续开始恢复船舶签证、船员考试、船舶登记等项监管工作,建立和恢复文革前的各项管理制度。根据有关规定,着手开展对船舶防污染监管工作。

1975年5月大连港务监督处处级建制恢复,人员陆续归队,并充实了工农兵大学生及新的成份,各职能科室恢复正常工作。

至七十年代末,从上到下各项管理法规、管理制、管理秩序度重新建立和完善,各项监管工作得到恢复和加强。

党的十一届三中全会后,全国形势发生变化,经济建设成为党和政府的中心工作。为适应改革开放的新形势,交通部重新修改颁布了船舶管理、船员考试等各项法规,统一全国港政、航政管理工作。如《船舶进出港签证管理办法》(1979.3)、《中华人民共和国对外籍船舶管理办法》(1979.9)、《国际航行船舶进出口联合检查程序与注意事项》