



海事海商法律资讯

2026 年 7 月

上海市律师协会

海事海商专业委员会



海事法规

1.1. 交通运输部 应急管理部关于加强内河交通安全工作的意见.....1

1.2. 交通运输部关于修改《中华人民共和国海船船员适任考试和发证规则》的决定
（交通运输部令2026年第16号） 6

1.3. 中华人民共和国海事局关于发布《国内航行海船法定检验技术规则
（2026年修改通报）》的公告（MSA 2026年第13号） 7

海事资讯

2.1. 海船开航“一件事”全面落地，为航运企业降本增效 16

2.2. 2026年中国航海日主场活动在北京举行 19

2.3. 我国自主研发大型LNG运输船“海能”轮在大连交付 21

2.4. 第二艘国产18万立方米超大型LNG运输船“果阿”轮在南通交付 22

2.5. 天津首例海事临时仲裁案落地“津海法通”，解锁水上纠纷“一站式”调处新范式 23

案例聚焦

3.1. 南京海事法院等联合发布“法治护航海洋生态环境”典型案事例 25

3.2. 钩断海底光缆，大风浪算不算“免责金牌”——电某公司与海某公司船舶损坏水下设施损害责任纠纷案 35

3.3. “蓝色保单”破冰：大连海事法院巧用“东方经验”化解涉中欧保险系 列纠纷.....	38
3.4. 厦门海事法院创新“班轮扣押预告机制”	42

1.1. 交通运输部 应急管理部关于加强内河交通安全工作的意见

各省、自治区、直辖市人民政府，国务院各部委、各直属机构：

为进一步加强内河交通安全工作，切实保障人民群众生命财产安全，经国务院同意，现提出以下意见。

一、总体要求

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党的二十大和二十届历次全会精神，坚持以人民为中心的发展思想，坚持安全第一、预防为主、综合治理，着力破解内河交通安全突出问题，全面提升内河交通安全水平，以高效能治理促进高质量发展和高水平安全良性互动，更好服务中国式现代化建设。

到 2030 年，内河交通本质安全、管理水平、应急能力等大幅提高，形成安全可靠、监管高效、保障有力的内河交通安全工作格局，“十五五”时期内河交通事故数量比“十四五”时期下降 50% 以上。到 2035 年，内河交通基础设施规模质量、技术装备、智能绿色水平位居世界前列，安全韧性整体跃升，基本实现治理体系和治理能力现代化。

二、全面提升本质安全水平

（一）实施船舶安全性能提升工程。完善内河船舶技术规范体系，全面提升内河船舶抗风等级、抗沉性能、重要设备等安全技术要求。优化客船、危险货物运输船关键技术指标，推广应用标准船型，加快推进现有安全条件差的客船、危险货物运输船淘汰更新。严格落实内河船舶设计、建造、检验质量要求，实施质量安全责任终身追究制度。加强内河船舶专业化检验机构建设，提升船舶检验履职能力。严格“一船一档”管理，确保所有船舶证书齐全，安全性能可靠。研究完善新能源船舶电池系统、推进系统等核心部件技术标准体系。逐步推动新建改建内河客船、危险货物运输船、新能源动力船入级管理。

（二）实施航运配套设施提升工程。加强内河航道建设维护，规范有序开展航道疏浚、浅滩礁石整治，提升高等级航道达标比例，满足安全通航要求。新建、改建、扩建内河航道、码头、锚地、船闸时，要将配套安全应急设施与主体工程同时设计、同时施工、同时投入生产和使用。按规范设置助航标志，相关高风险点位安装视频监控，提升内河导助航设施现代化水平，推动实现高等级航道岸基船舶自动识别系统基站、可遥测遥控航标、电子航道图和移动通信网络有效覆盖。为旅游景区、风景名胜区、山区湖泊等客流量较大区域建设专用通信网和安全信息播发系统，完善视频监控点位布设，并将监控数据与相关部门对接共享。完善内河交通气象观测监测站点布局，提高客渡运水域恶劣天气短临监测预警能力。建立与内河交通安全相适应的港口、锚地、船闸等交通基础设施保障体系。2026 年底前，设有客运航线的地级市完成客运航线致灾天气短临预警及叫应机制建立工作。

（三）实施从业人员履职能力提升工程。建立并深化实施内河水运企业主要负责人、安全生产管理人员安全生产知识和管理能力考核制度。督促企业严格落实全员安全生产责任制。未经安全生产教育和培训合格的从业人员，依法不得上岗作业。因地制宜发展内河船员职业教育和技能培训，加强高素质内河船员队伍培养。优化内河船员分等分类管理和从业年龄政策。鼓励内河水运企业建立稳定的自有船员队伍。加强内河船员权益保护，改善在船工作和生活条件。建立完善高端人才引进政策保障。

（四）实施应急能力提升工程。各地要结合本地区相关规划编制，制定实施水上应急力量配布标准，统筹建设省、市、县三级水上应急力量，加强应急物资储备和应急救助打捞船艇、无人机、无人船等装备配备，尽快提升内河及内陆湖泊、水库等水域搜救和危险货物泄漏应急处置能力。建立健全权责清晰的水上突发事件应急组织、协调、指挥体系，建立完善水上应急联动机制，确保水上应急处置及时高效、有力有序。建立适应需求、科学部署的应急值守动态调整机制，加快推动消防救援等专业力量参与重点客渡运水域应急处置工作。积极发挥社会应急救援力量作用。重要节假日、重大活动等客流高峰时

段，进一步强化内河重点客渡运水域应急力量配置，第一时间实施突发事件应急救援。2027 年底前，实现重点涉水县（市、区、旗）水上应急待命点有效覆盖。尽快实现内河主要港口、重点航段应急力量到达时间降低到 45 分钟以内。

三、全面强化安全运行管理

（五）实施监管能力提升行动。持续深化交通运输综合行政执法改革，围绕内河交通安全管理“一件事”全链条明确、分解、落实相关责任，完善交通运输执法和监管协调运行机制。加强内河交通安全监管和执法队伍建设，明确并严格落实各类内河水域监管力量履职要求，加强执法人员资格准入和监督。综合考虑船舶类型、通航环境、渔业生产活动等因素，优化重点水域交通组织，推广分道通航等定线制措施。加大水上施工等涉内河航道生产作业活动监管力度，强化内河航道安全保护。加强智慧海事监管系统在全国内河交通安全领域的应用，强化信息共享和协同共治。建立完善内河交通信用管理机制，深入实施守信联合激励，依法依规开展失信惩戒。完善客货运船舶、公务船舶、施工船舶等各类型船舶分类管理制度，强化市场准入和运营管理，实施重点航线“一线一策”、重点船舶“一船一策”。

（六）实施客运安全韧性提升行动。建立重点水域、重点时段客船和渡口专人现场监管制度。加大内河客船和客运码头、渡口等重点对象、部位检查力度，加强重点水域巡查。完善地质灾害、蓄泄洪等会商研判和预警信息发布机制。全面实施客船签单发航制度。严格落实客船安全设备配备要求。企业新开客运航线前应当系统评估安全条件，不具备安全生产条件的不得新开航线。2026 年底前，实现现有客运航线和渡口安全运行条件全面评估，对无法完成问题隐患整改、不具备安全生产条件的，依法予以关停。

（七）实施绿色智能安全发展行动。大力推进内河交通安全领域科技创新，在保障安全的前提下，加快内河交通绿色智能转型发展。强化船舶新能源、清洁能源应用全过程安全管控，健全完善仓储运输、加注作业、运行使用等环节安全管理制度。推进人工智能在内河交通全要素、船舶全生命周期运

用，积极拓展辅助驾驶、自动避碰、智能值守、智能监测等技术和装备在内河交通安全领域应用。加大绿色智能船舶船员、岸基人员等专业人才培养。

（八）实施企业安全管理提升行动。推进水运企业规模化经营，加强内河旅客运输、危险货物运输市场宏观调控。企业要切实履行安全生产主体责任，组织建立并落实安全风险分级管控和隐患排查治理双重预防机制，落实船舶适航、货物适运、船员适任制度要求，强化对客船、危险货物运输船的岸基技术支持和远程动态监控。全面推行企业负责人、安全管理人员定期随船和重点时段、恶劣天气值班值守制度。加强内河客渡运、危险货物运输等船舶及岸基智能监控设施配备应用。

四、全面强化组织保障

（九）落实属地安全管理责任。各级地方人民政府要强化内河交通安全统筹协调，将内河交通安全工作纳入地方安全生产责任体系。2026 年底前，全面建立省、市、县、乡四级政府领导牵头的内河重点水域安全工作责任制，明确各类水域内河交通安全管理责任。要切实加强乡镇船舶安全管理，县、乡人民政府要落实乡镇船舶安全管理责任，逐船登记造册、分类管理，提升安全管理水平。乡镇自用船舶违法从事经营性活动的要严肃查处。持续推进建桥撤渡。

（十）压实相关部门职责。坚持部门联动、各司其职、齐抓共管，交通运输部依法主管全国内河交通安全管理工作，工业和信息化部、住房城乡建设、水利、农业农村、文化和旅游、应急管理、体育、气象、林业草原等相关部门依法在各自职责范围内做好涉及内河交通安全管理工作。各部门要强化信息共享，共同抓好内河交通安全监管工作。

（十一）加大资金保障力度。完善多元资金投入机制，根据内河交通安全管理实际需求，拓宽投融资渠道，按照交通运输领域中央与地方财政事权和支出责任划分原则，通过既有资金渠道按规定支持内河交通安全基础设施建设维护、安全监督管理、应急救援保障等需求。

（十二）培育内河交通安全文化。加强内河交通安全宣传教育，深入开展水上交通安全知识进企业、进社区、进乡村活动和中小学生水上交通安全宣传

教育。加大典型事故案例警示和典型问题曝光力度，提高全民水上交通安全意识，倡导人民群众安全出行出游。重点水域地区领导干部应掌握水上交通安全知识。充分发挥行业协会作用，提升行业自律水平，引导企业、群众安全有序参与内河交通安全相关活动。

坚持把党的领导贯彻到内河交通安全工作全过程。按照中央统筹、省负总责、市县抓落实的要求，强化协同配合，细化任务措施，确保落地见效。交通运输部要发挥牵头作用，加强统筹协调，指导各地结合实际“一省一策”落实。跟踪工作进展，重大事项及时按程序请示报告。

交通运输部 应急管理部

2026年7月2日

1.2. 交通运输部关于修改《中华人民共和国海船船员适任考试和发证规则》的决定（交通运输部令2026年第16号）

交通运输部关于修改《中华人民共和国海船船员适任考试和发证规则》的决定已于2026年7月3日经第19次部务会议通过，现予发布，自公布之日起施行。

部长 刘伟

2026年7月9日

交通运输部关于修改《中华人民共和国海船船员适任考试和发证规则》的决定

交通运输部决定对《中华人民共和国海船船员适任考试和发证规则》（交通运输部令2022年第15号）作如下修改：

一、将第十八条中的“适任证书有效期截止日期不超过持证人65周岁生日”修改为“适任证书有效期截止日期不超过持证人66周岁生日”。

二、将第五十六条第一款修改为：“以欺骗、贿赂等不正当手段取得适任证书的，按照《中华人民共和国海上交通安全法》的有关规定予以处罚”。

本决定自公布之日起施行。

《中华人民共和国海船船员适任考试和发证规则》根据本决定作相应修改，重新发布。

1.2. 中华人民共和国海事局关于发布《国内航行海船法定检验技术规则（2026 年修改通报）》的公告（MSA 2026 年第 13 号）

《国内航行海船法定检验技术规则（2026 年修改通报）》按规定程序已经交通运输部批准，现予公布，自 2026 年 9 月 1 日起施行。

《国内航行海船法定检验技术规则（2026 年修改通报）》文本见中华人民共和国海事局网站（<http://www.msa.gov.cn>）“船舶技术法规”栏目。现将修改通报全文摘录如下。

中华人民共和国海事局

2026 年 7 月 13 日

国内航行海船法定检验技术规则（2026 年修改通报）

2026 年 7 月 13 日公布 2026 年 9 月 1 日起施行

经中华人民共和国交通运输部批准 中华人民共和国海事局公布

2026 年修改通报

目 录

I

2026 年修改通报

第 4 篇 船舶安全

2

第 2-1 章 构造—分舱与稳性、机电设备

第 2 节 机械设备

原 2-1.2.4.2（2）改为：

“2-1.2.4.2（2）至少应有 3 台动力泵与舱底总管连接，其中 1 台可由主机带动。

对于下列船舶，当舱底泵衡准数 ≥ 30 时，应增设一台独立动力泵：

- ① 航行于近海航区及其之外的客船；
- ② 航行于沿海航区载客 500 人及以上的客船。

对小于 100 总吨且载客不超过 100 人的客船，如航行时间不超过 4 小时，可仅设 2 台独

立动力舱底泵。

舱底泵衡准数 C 应按下式计算：

$$72(M+2P)$$

当 $P > P$ 时： $C = 1$

$$1$$

$$V+P-P$$

$$1$$

$$72(M+2P)$$

在其他情况下： $C =$

$$V$$

式中：M —— 机器处所（本章 2-1.1.2.1 定义的机器处所）的容积， m^3 ，其位于
舱壁甲

板以下；加上机器处所前方或后位于内底以上的任何固定燃油舱的容积；

V —— 舱壁甲板以下的船舶总容积， m^3 ；

P —— 舱壁甲板以下的乘客处所和船员处所的总容积， m^3 ，其为乘客和船员提
供居住和使用的处所，但不包括行李、物料、食品和邮件室；

$$P=KN$$

$$1$$

其中：N —— 核准该船搭载的乘客数；

$$K=0.056L$$

其中：L —— 船长(本法规第 3 篇定义的船长 L)，m；

但是，如 KN 的数值大于 P 与舱壁甲板以上的实际乘客处所总容积之和，则 P 应
取上

$$1$$

述之和或 KN 值的 $2/3$ ，取较大者。”

第 3 节 配备要求

新增 2-1.3.12 如下：

“2-1.3.12 船舶智能监控系统附加要求

2-1.3.12.1 术语和定义

(1) 船舶智能监控系统：指利用计算机视觉技术对船舶营运期间拍摄的船上活动视频

信号进行处理、分析和运算，在不需要人为干预的情况下，通过序列图像自动分析，对监控

场景中的船舶、人员、车辆活动等进行定位、识别和跟踪，在此基础上判断不安全行为，并

发出警报或提供有用信息。

船舶智能监控系统应至少由船上的视频监控设备和船上的智能监控系统终端组成。

(2) 智能监控系统终端：指在船舶上前置安装使用具备边缘目标检测能力的硬件设备，

能自动监测识别人的不安全行为和物的不安全状态，并具备在无以太网环境下实现相关告警

功能。

3

2-1.3.12.2 所有机动船舶应配备船舶智能监控系统，包括新建船舶和现有船舶。
其中：

(1) 现有客船、油船、气体运输船和化学品液货船，其船舶智能监控系统的安装不迟

于本修改通报生效后的第一次定期检验完成。

(2) 现有其他船舶：

① 航行于远海航区和近海航区的货船，其船舶智能监控系统的安装不迟于 2028 年

12 月 31 日完成；

② 航行于沿海航区和遮蔽航区的货船，其船舶智能监控系统的安装不迟于 2027 年

12 月 31 日完成。

(3) 下列船舶可免于安装船舶智能监控系统，并在证书上备注。

① 非自航的起重船、挖泥船等用于工程作业的船舶；

② 港作拖轮；

③ 在规定安装截止日期之后一年内报废或永久性停止营运的船舶。

(4) 对无驾驶台等确不具备安装条件的船舶，经船舶检验机构同意可免于安装船舶智能监控系统。

(5) 对于除客船、油船、气体运输船和化学品液货船以外的已安装监控系统的其他现

有船舶，若该监控系统可实现本节所要求的船舶智能监控系统的功能①并满足 2-1.3.12.4 的要

求，经同意，可不要求再配备本节所要求的船舶智能监控系统，但应在证书上备注。

2-1.3.12.3 对于新安装的船舶智能监控系统，应满足下列要求：

(1) 船舶智能监控系统应满足本局《船舶智能监控系统技术指南（1.0）》及其最新版的要求。

(2) 船舶智能监控系统的外壳防护等级和防爆类型，应与其安装处所相适应。

(3) 客船、油船、气体运输船和化学品液货船的视频监控设备应覆盖本局《船舶智能监控系统技术指南（1.0）》及其最新版中所要求的处所，除此以外的其他货船的视频监控

设备可仅覆盖该指南中所要求的驾驶室场景。

(4) 视频监控设备应能清晰有效地探测并识别出监控目标的动作和状态，并能适应现

场的照明条件。若处所环境无法满足清晰探测的要求，视频监控设备应具有夜视功能。

(5) 船舶在安装船舶智能监控系统之前，应将船舶智能监控系统电气系统图和船舶智能监控系统布置图提交船舶检验机构审查批准。

(6) 船舶智能监控系统安装完毕后，船舶检验机构应对其效用进行确认。

2-1.3.12.4 船舶智能监控系统应能通过 4G、5G、卫星网络或其他通信方式将监控数据

实时传送至岸基管理平台。若船舶航行水域超出通信信号覆盖范围，该系统应具备本地实时

记录监控数据，并在船舶回到通信信号覆盖范围内及时将监控数据传送至岸基管理平台的能

力。

应在定期检验期间对所安装的监控系统的效用进行确认。

① 船舶已安装的监控系统，应至少可实现本局《船舶智能监控系统技术指南（1.0）》对驾驶室应用场景中

下列告警模型的监控、告警等要求：

- （1）疲劳驾驶；
- （2）航行中人员离岗；
- （3）使用手机；
- （4）人员吸烟（如适用）；
- （5）视频监控设备异常；
- （6）终端离线的监控要求。

4

第 6-1 章 货物装运

第 3 节 谷物装运

原 6-1.3.1.2 改为：

“6-1.3.1.2 对于部分卸载后存在多个部分装载舱的船舶，应符合下列条件：

（1）船舶应具有足够的总纵强度，卸载后的装载情况应避免船体产生过大的应力；

（2）船长应了解航程中可能遇到的天气情况。当有不良气象时，应及时采取措施或暂

缓航行；

（3）应尽可能减少部分装载舱，以减少倾侧力矩；

(4) 除本章 6-1.3.6.4 另有规定外，部分装载舱应进行平舱，并保持船舶正浮。”

原 6-1.3.2.1 (10) 后新增 (11) 如下：

“ (11) 未经平舱的部分装载舱：系指舱口范围内未装满到可能的最大程度，但装载至

与舱口端横梁下缘齐平或在其上方，且在舱口范围以外按本章 6-1.3.6.4 的规定未进行平舱的

专用舱。”

原 6-1.3.6 替换如下：

“6-1.3.6 散装谷物的装载

6-1.3.6.1 应进行一切必要且合理的平舱工作，把所有的谷物自由表面整平，并使谷物

移动的影响减至最小。

6-1.3.6.2 在任何经平舱的满载舱中，应对散装谷物加以平整，以便使甲板和舱口盖下

方的所有空间装满到可能的最大限度。

6-1.3.6.3 在任何未经平舱的满载舱中，应使散装谷物在舱口范围内装满到可能的最大

程度，但在舱口范围以外可处于自然休止角位置，满载舱如属于下列类型之一可视为该类舱：

(1) 该舱室在计算空档深度时考虑到因其设有添注管道、开孔甲板或其他类似装置，

而由谷物自由流进舱内所形成的甲板下的几何状空档，可不进行平舱；

(2) 该舱室是本章 6-1.3.2.1 (6) 所定义的“专用舱”，此舱的两端可不进行平舱。

6-1.3.6.4 在任何“未经平舱的部分装载舱”中，散装谷物应装载至与舱口端横梁下缘

齐平或在其上方，但在舱口范围以外可处于其自然休止角位置。一个舱室如果是符合本章

6-1.3.2.1 (6) 定义的“专用舱”，则该舱在此装载情况下可免除两端的平舱要求。

6-1.3.6.5 如在装有谷物的底层货舱之上不装散装谷物或其他货物，则舱口盖应加以紧

固并经批准，并应注意用以紧固此舱口盖的总体装置和固定装置。

6-1.3.6.6 如散装谷物装载在关闭的不谷密的甲板间舱口盖的顶部，则此类舱口盖应用

胶布条贴封舱盖板缝，或用舱盖布或隔垫帆布或其他适合装置，盖没整个舱口使其保持谷密。

的规定部分装载，在此情况下仅舱口范围内的自由谷物表面应整平。

6-1.3.6.8 底层货舱及其上的甲板间舱可以作为一个舱进行装载，但在计算横向倾侧力

矩时，应适当考虑谷物流入底层舱的情况。

6-1.3.6.9 在经平舱后的满载舱、未经平舱的满载舱和部分装载舱内，均可设置纵向隔

壁作为减少谷物移动的不利横向影响的一种装置，但应符合以下条件：

- (1) 隔壁为谷密，其结构应经同意；
- (2) 在甲板间舱内，从甲板延伸到甲板；
- (3) 在货舱经平舱的满载舱内，从甲板或舱口盖下边向下延伸至主甲板纵桁最低点以

下0.6m；

- (4) 在部分装载舱内设置纵向隔壁，则其范围应从谷物表面以上等于最大舱室宽度1/8

的高度处，延伸至谷物表面以下的同样距离。”

5

2026 年修改通报

第 6 篇 高速船

6

第 8 章 电气装置

新增第 10 节如下：

“第 10 节 船舶智能监控系统

8.10.1 船舶智能监控系统的相关术语和定义见第 4 篇第 2-1 章第 3 节。

8.10.2 所有高速船应配备船舶智能监控系统，包括新建船舶和现有船舶。其中：

(1) 现有高速客船，其船舶智能监控系统的安装不迟于本修改通报生效后的第一次

定期检验完成。

(2) 现有高速货船，其船舶智能监控系统的安装不迟于 2027 年 12 月 31 日完成。

(3) 若高速船在规定安装截止日期之后一年内报废或永久性停止营运，经船舶检验机

构同意，可免于安装船舶智能监控系统，并应在证书上备注。

(4) 对于已安装监控系统的高速船，若该监控系统可实现本节所要求的船舶智能监控

系统的功能①并满足 8.10.4 的要求，经同意，可不要求再配备本节所要求的船舶智能监控系

统，但应在证书上备注。

8.10.3 对于新安装的船舶智能监控系统，应满足下列要求：

(1) 船舶智能监控系统应满足本局《船舶智能监控系统技术指南（1.0）》及其最新版

的要求。

(2) 船舶智能监控系统的外壳防护等级和防爆类型，应与其安装处所相适应。

(3) 高速客船的视频监控设备应覆盖本局《船舶智能监控系统技术指南（1.0）》及其

最新版中所要求的处所，高速货船的视频监控设备可仅覆盖该指南中所要求的驾驶室。

(4) 视频监控设备应能清晰有效地探测并识别出监控目标的动作和状态，并能适

应现

场的照明条件。若处所环境无法满足清晰探测的要求，视频监控设备应具有夜视功能。

(5) 船舶在安装船舶智能监控系统之前，应将船舶智能监控系统电气系统图和船舶智能监控系统布置图提交船舶检验机构审查批准。

8.10.4 船舶智能监控系统应能通过 4G、5G、卫星网络或其他通信方式将监控数据实时传送至岸基管理平台。若船舶航行水域超出通信信号覆盖范围，该系统应具备本地实时记录监控数据，并在船舶回到通信信号覆盖范围内及时将监控数据传送至岸基管理平台的能力。

8.10.5 安装船舶智能监控系统的船舶以及 8.10.2 (4) 中的船舶，船舶检验机构应在定期检验期间对所安装的监控系统的效用进行确认。”

① 船舶已安装的监控系统，应至少可实现本局《船舶智能监控系统技术指南(1.0)》对驾驶室应用场景中

下列告警模型的监控、告警等要求：

- (1) 疲劳驾驶；
- (2) 航行中人员离岗；
- (3) 使用手机；
- (4) 视频监控设备异常；
- (5) 终端离线的监控要求。

2.1. 海船开航“一件事”全面落地，为航运企业降本增效

“以前办证东奔西跑，现在 2 天就能拿到所有证书，省时省力、高效便捷。”4000 吨级起重船“巨杰 4000”轮的工作人员蒋颖兴奋地说。

作为服务海上风电工程的大型船舶，申请船舶登记、取得相应证书是“巨杰 4000”轮可以合法航行、停泊、作业的“门槛”。蒋颖介绍，过去办齐一套证书，往往需耗时 1 个多月，而“巨杰 4000”轮停航 1 天的损失就要超过 10 万元。如今，宁波海事局通过实施“告知承诺+容缺受理”机制，整合海事、金融等多部门协同审批，仅用 2 个工作日便一次性办结所有证书。

优化政务服务、提升行政效能。“巨杰 4000”轮的快速办证过程，是交通运输部海事部门深入贯彻落实国务院关于“高效办成一件事”相关要求的生动写照。

记者从交通运输部海事局获悉，自今年 7 月 1 日起，交通运输部海事局在全国范围内对海船开航涉及的船舶名称预留、所有权登记、国籍证书核发、最低安全配员证书核发等 12 项政务服务事项实行集成办理。这项惠及全国航运企业的重大政务服务改革，切实为航运企业降本增效。

“在这一改革的过程中，通过整合多份申请表单实现‘多表合一’，申请材料由原来的 68 份精简至 24 份。办事申请实行‘一次提交’，办理时限由原来的 111 个工作日压缩至最长不超过 15 个工作日，实实在在降低航运企业制度性交易成本。”交通运输部海事局政策法规处处长陆立明说。

让航运企业办事少跑腿、更省心，既要简化办事流程，也要打通信息壁垒。

过去，船舶开航办证的流程中，海事部门发证需要保险证明，保险公司出单又需要船舶国籍证书，航运企业往往在海事部门和保险公司之间“来回跑”，增加运营成本。

对此，今年6月，交通运输部办公厅与国家金融监督管理总局办公厅联合发布《关于实施海船开航“一件事”的通知》，通过建立跨部门协同工作机制、推进流程优化与数据互通、试点“海事信用+航运保险”，进一步破解航运企业多头跑腿、重复递交材料的办事难题，提升相关证书办理效率。

持续推进“高效办成一件事”的过程中，数智技术的发展和广泛应用为深入推动政务服务提质增效提供了有力支撑，让改革红利直达企业和群众。

“中亿莱09”轮是一艘散货船，承担辽宁葫芦岛市至浙江台州市的钢材运输，航运企业负责人一度担忧“已经签订了钢材货物运输合同，需要在7月7日前开航，如果按照普通流程办理船舶证书，时间可能来不及”。

为此，台州海事局指定政务服务专员指导企业负责人通过“海事通”App进行线上申请，一次申报、智能审核、全程跟进，仅3个工作日便为企业顺利办结全部船舶证书，“中亿莱09”轮也在7月2日顺利开航。

“这些便民举措，真正让‘数据多跑路、企业少跑腿’。”台州海事局政务中心负责人金浏夏说。

聚焦政策落地“最后一公里”，“海事通”App还打通了金融保险机构信息共享渠道，接入船舶保险单、保险证明等信息，鼓励保险机构出具同等效力的电子证明，实现航运企业申请智能预填、智能提醒与智能预审。

宁波长鑫海运有限公司一直在为旗下船舶寻求最优保险方案。依托“海事信用+航运保险”联动机制，东海航运保险股份有限公司获取到宁波长鑫海运有限公司良好的信用信息，不仅接受了企业提出的保险方案，更直接给出了优惠费率。

长鑫海运工作人员张佳钰向记者算了一笔账：“单算油污险，可省将近10%，加上其他责任险，一年要省下好几万元。”

海船开航“一件事”的全面落地，是海事部门树立和践行正确政绩观的“试金石”。陆立明表示，下一步，交通运输部海事局将以海船开航“一件事”为小切口，推出更多“高效办成一件事”，进一步提升企业和群众满意度，持续改进政务服务，提升行政效能。

(新华社记者 叶昊鸣)

(来源：新华社/人民网，2026 年 7 月 6 日)

2.2. 2026 年中国航海日主场活动在北京举行

坚持创新引领互联互通开放合作 共同开创航运业发展新局面

刘伟出席并致辞

7月11日上午，2026年中国航海日主场活动在北京举行。交通运输部党组书记、部长刘伟出席并致辞。江苏省委副书记、省长刘小涛，国际海事组织秘书长阿塞尼奥·多明格斯作视频致辞。工业和信息化部副部长辛国斌出席并致辞，江苏省副省长马士光视频出席。主场活动由交通运输部副部长李兴湖主持。

刘伟向奋战在航运、港口、造船及海洋开发、安全一线的全体工作者致以节日问候和衷心感谢。他指出，习近平总书记高度重视航运业发展，多次作出重要指示，为我们指明了前进方向、提供了根本遵循。近年来，交通运输部深入学习贯彻习近平总书记重要指示精神，锚定加快建设交通强国战略目标，推动“十四五”时期航运业实现突破性发展，港口枢纽能力实现新跨越，航运装备技术实现新突破，航运综合实力迈上新台阶，航海人才队伍建设取得新成效，为服务构建新发展格局、保障产业链供应链稳定畅通提供了有力支撑。

刘伟表示，“十五五”时期是基本实现社会主义现代化夯实基础、全面发力的关键时期。要以更加昂扬的姿态、更加坚定的信心、更加开拓的气魄，共同开创航运业发展新局面。要坚持创新引领，积极拓展人工智能、物联网、5G、北斗等新技术应用场景，统筹发展智慧港口、智慧航道、智能船舶，提升全要素、全链条数字化水平。要坚持互联互通，推动重要经济走廊和支点港口合作，加快构建“一带一路”立体互联互通网络，深化基础设施“硬联通”，健全多元化、韧性强的国际运输通道体系。要坚持开放合作，秉持共商共建共享理念，深度参与航运、造船、海事等国际事务，推动标准规则“软联通”，促进全球航运治理体系朝着更加开放、包容、共赢的方向发展。

主场活动上，中国船舶集团上海外高桥造船有限公司董事长陈刚、交通运输部上海打捞局救捞工程船队潜水队队长胡建分别结合工作实际，生动分享了

爱岗敬业、无私奉献的先进事迹与感人故事。主场活动还以视频形式回顾了2025年中国航运发展、中国船舶工业发展成果，公布了2026年涉海领域全国五一劳动奖名单、2025年中国航海学会科学技术进步奖特等奖和一等奖名单，发布了“水运江苏”建设系列成果、航运大模型智能体成果以及《共建甲醇燃料航运供应链倡议》，交通运输部海事局介绍了智能航运2030展望。

2026年中国航海日以“数智赋能，领航未来”为主题，旨在顺应数字化、网络化、智能化发展趋势，弘扬新时代航海精神，传播航海文化，加快推动航运业高质量发展，服务加快建设交通强国。交通运输部举办主场活动，各地开展行业特色、地方特色活动，中国航海学会在江苏省扬州市举办中国航海日论坛。

（来源：交通运输部，2026年7月11日）

2.3. 我国自主研发大型 LNG 运输船“海能”轮在大连交付

我国自主研发设计的 17.5 万立方米 LNG 运输船“海能”轮 7 月 24 日在辽宁大连命名交付。

“海能”轮由中船大连造船联合中船贸易为招商轮船建造，配有双燃料主机及发电机、常规燃油锅炉、货物处理系统、再液化装置。“海能”轮综合优化船体线型、螺旋桨及节能装置，在经济性、灵活性、兼容性等方面达到全面均衡，可停靠全球绝大多数大型 LNG 岸站。



试航中的“海能”轮（中船大连造船供图）

大型 LNG 运输船是液化天然气供应链中的关键装备，与航空母舰、豪华邮轮被并称为造船业“皇冠上的三颗明珠”，其设计、建造是一个国家船舶工业综合实力的集中体现。

中船大连造船有关负责人表示，“海能”轮的成功交付有力印证了我国船企具备大型 LNG 运输船系列化、批量化、精品化建造实力，进一步巩固了我国在全球高端船舶制造领域的竞争优势。

（新华社记者 张博群）

（来源：新华社，2026 年 7 月 24 日）

2.4. 第二艘国产 18 万立方米超大型 LNG 运输船“果阿”轮在南通交付

7 月 25 日，在江苏南通招商重工码头，我国自主设计建造的第二艘 18 万立方米超大型 LNG 运输船“果阿”轮顺利交付。



LNG 运输船是专门用于运输零下 163℃低温液化天然气的特种船舶，因设计与建造工艺难度极高，被誉为“造船业皇冠上的明珠”。本次交付的“果阿”轮总长 298.8 米，型宽 48 米，兼具低蒸发损耗、绿色低碳、节能环保等突出性能，技术指标达到国际先进水平。

据统计，2026 年以来南通地区已有 50 多艘新造船舶完成出口交付。

（总台记者 唐高林）

（来源：央视新闻，2026 年 7 月 25 日）

2.5. 天津首例海事临时仲裁案落地“津海法通”，解锁水上纠纷“一站式”调处新范式

7月21日，天津海事局水上“一站式”解纷中心依托“津海法通”实景流动仲裁庭，顺利完成一起涉外海事人身损害赔偿纠纷的仲裁开庭审理。该案是新修订《中华人民共和国仲裁法》施行以来，天津首例适用《中国海商法协会临时仲裁规则》的海事临时仲裁案件，标志着天津海事水上多元解纷机制实现全新突破，为北方国际航运中心法治化建设再添新抓手。

据了解，本案起因于一起涉外水上作业人身损害纠纷。天津港某外籍船舶靠泊作业期间，一名船舶检验从业人员在登轮开展救生设备检验作业时受伤，双方因赔偿事宜产生争议，主动向天津水上“一站式”解纷中心申请调解。解纷中心秉持“能调则调、应调尽调”原则受理了双方的调解申请，第一时间启动调处程序，指派专职调解员跟进处置，固定关键证据、调查事实原因、判明责任，围绕赔偿范围、赔付方式等核心诉求开展多轮沟通，充分释明法律法规与行业惯例，引导双方理性协商，在保障调解过程公开透明、合法合规的基础上，最终推动双方就赔偿方案达成合意，实现矛盾纠纷前端化解，充分体现“调解挺前、诉讼兜底”的分层解纷理念。

为切实保障当事人合法权益，在双方自愿前提下，该案顺利转入临时仲裁程序。案件全程适用《中国海商法协会临时仲裁规则》，由独任仲裁员审理，仲裁地设于天津，天津仲裁委员会、天津市律师协会海商海事专业委员会全程专业指导、严格把关，审理流程全面对标国际海事争议解决惯例。同时，案件全程实行公益免费服务，零仲裁收费切实降低航运市场主体维权成本。依托设于海事机构的“津海法通”实景流动仲裁庭，真正实现就地受理、就地调解、就地仲裁的全链条一站式服务，后续仲裁庭将依法出具裁决书，为调解协议赋予强制执行力。

此次首例海事临时仲裁案的成功落地，填补了天津海事领域临时仲裁实践空白，为涉外航运企业、从业人员提供了接轨国际、高效便捷、成本更低的新型争议解决渠道。依托本次实践，天津海事局持续升级水上“一站式”解纷中

心建设，吸纳海商海事专业委员会等专业机构加入解纷成员单位，拓展船员劳务报酬、人身损害赔偿、海洋生态保护等多元解纷事项，健全海事调解、专业仲裁、行业联动、司法赋能的协同解纷体系，构建“海事调解定纷止争+临时仲裁赋能履约”的全新解纷模式，有效压缩涉外海事纠纷处置周期、降低市场主体维权成本，助推现代航运服务体系业态更加多元、链条更加完整。

下一步，天津海事局将持续推进水上“一站式”解纷中心标准化、规范化建设，持续深化“海事调解+专业仲裁+司法确认”全链条解纷体系建设，不断完善临时仲裁等新型海事纠纷化解机制，全力实现“小事不出船、大事不出港、矛盾不上交”，为天津港世界一流港口和天津北方国际航运核心区建设注入新动能。

（中国日报天津记者站）

（来源：中国日报网，2026年7月21日）

案例聚焦

3.1. 南京海事法院等联合发布“法治护航海洋生态环境”典型案例事例

为持续深化海事司法与行政执法协作，进一步凝聚江苏海洋生态环境保护合力，7月10日，在中国航海日来临之际，南京海事法院会同江苏海事局、连云港海事局、江苏省自然资源厅、江苏省农业农村厅、江苏海警局以及南京市人民检察院、南通市人民检察院、连云港市人民检察院、盐城市人民检察院联合举行“法治护航海洋生态环境”新闻发布会。发布会上，连云港海事局一级高级主办程欣介绍了十个典型案例事例。

典型案例事例目录：

案例一：司法确认激活蓝碳交易，多方协同守护海洋生态——王某某非法捕捞案

案例二：穿透碰撞责任链条，支持清污费用追偿——“香某某”轮船舶污染损害责任纠纷案

案例三：践行新时代“枫桥经验”，协同推进海洋生态环境修复——杨某某与某航道公司海上污染损害责任纠纷案

案例四：依托“四检合一”机制，探索船舶小微污染治理路径——“长某某”轮违法排污案

案例五：三级联动聚力施治，助推沿海养殖绿色转型——盐城检察机关督促整治沿海养殖污染案

案例六：依法打击“绝户耙”非法捕捞，守护海洋渔业资源——“苏海门渔某某”轮非法捕捞案

案例七：罚赔追责同步发力，筑牢长江水域生态防线——“和某”轮油污损害赔偿案

案例八：创新“以碳代偿”机制，闭环处置外轮污染损害——某外籍船舶污染损害赔偿案

案例九：严查船舶暗管排污，筑牢近海生态安全屏障——“正某”轮偷排污水案

案例十：联合磋商促修复，增殖放流护蓝海——某港务公司违法用海损害赔偿案

案例一 司法确认激活蓝碳交易，多方协同守护海洋生态——王某某非法捕捞案

【基本案情】

2025年7月禁渔期间，王某某雇人多次驾驶船舶驶入连云港近海海域，使用网具非法捕捞梭子蟹7214斤，被公安机关查获。该非法捕捞行为破坏了近海渔业资源种群结构，损害了近岸海域海洋生态系统稳定性。连云港检察机关依法立案审查并发布公告。公告期内，农业农村部门启动生态损害赔偿磋商程序。检察机关立足法律监督职能，全程介入，在证据采信、法律适用及损失核算等环节提供专业支持，促成双方达成赔偿协议。同年10月，协议双方共同向南京海事法院申请司法确认。法院依法组成合议庭，组织公开听证，检察机关到场发表意见、生态环境部门到场旁听。因公告期满后无相关主体提出异议，南京海事法院裁定确认协议效力。裁定书送达当日，王某某将赔偿金足额缴纳至指定账户。该笔资金在江苏省自然资源厅指导下，完成了全国最大单笔滨海盐沼司法蓝碳交易，定向用于连云港市赣榆区临洪河口北侧生态修复区的退渔还湿与盐沼保护，实现了生态损害赔偿与海洋生态修复的深度融合与闭环转化。

【典型意义】

本案系经海事法院司法确认的海洋生态环境损害赔偿磋商协议案件，该案构建了“行政机关主导磋商+检察机关全程见证+海事法院司法确认+环资指导修复”的多元协同保护机制，针对小额海洋生态损害案件难以启动公益诉讼的制度困境，通过非诉司法确认路径实现高效救济，既大幅压缩纠纷处置周期、降低治理成本，又以司法强制力保障生态修复责任落地，实现惩治违法与生态修复的有机统一。本案的示范价值还体现在对蓝碳交易的探索上。江苏省自然资源厅积极发挥技术引领作用，指导开展滨海盐沼蓝碳核算与交易，将抽象的生态损害转化为可量化的“蓝色资产”，不仅为公正裁量提供了科学的技术参考，更打通了“调查监测—碳汇交易—资金回哺”的生态产品价值实现路径，为健全海洋生态司法保护体系、服务海洋经济高质量发展提供了可复制、可推广的“江苏样板”。

案例二 穿透碰撞责任链条，支持清污费用追偿——“香某某”轮船舶污染损害责任纠纷案

【基本案情】

2020年11月8日，抚州某船务公司所有并经营的“香某某”轮在长江江阴水道航行时，因未履行瞭望义务且未保持安全横距，在追越同航道下行的“豫某某”轮过程中发生剧烈碰撞。事故导致“豫某某”轮沉没，船载燃油泄漏，对长江澄通河段水域生态环境造成严重威胁。接江阴市水上搜救中心指令后，某船舶服务公司调派5艘专业清污船舶参与沉船防污染应急及后续处置工作。清污作业结束后，某船舶服务公司因未获偿278万余元应急清污费用，遂向南京海事法院提起诉讼，请求碰撞各方承担连带赔偿责任。在已有生效判决明确认定“香某某”轮对碰撞事故承担全部责任的情况下，南京海事法院审理认为，某船舶服务公司受海事行政机关指派完成清污作业，虽未签订书面合同，但有权直接向污染责任人提起民事诉讼。“豫某某”轮作为漏油船舶，其所有人何某及经营人淮滨某船务公司虽对碰撞事故无航行过错，但基于环境污染的无过错责任原则，仍应对油污损害承担严格责任；而“香某某”轮所有人抚州某船务公司作为碰撞事故的全责方，系造成油污损害的源头和终局责任人。法院最终判令三被告共同承担责任，并明确何某、淮滨某船务公司在承担责任后，有权向抚州某船务公司全额追偿。一审判决后，各方均未上诉。

【典型意义】

长江是我国重要的水生生物栖息地和航运通道，船舶污染风险防控直接关系到流域生态安全。本案判决正确适用1969年《国际油污损害民事责任公约》和2001年《国际燃油污染损害民事责任公约》，积极落实《全国法院涉外商事海事审判工作座谈会会议纪要》精神。一方面，坚守污染者无过错责任原则，认定漏油船方尽管无航行过错，仍须对油污损害承担严格责任，确保受损环境得到及时救济；另一方面，穿透表象锁定全责的非漏油船方为最终责任人，实现了“环境有价、损害担责”与“过错与责任相统一”的有机平衡。本案裁判既有力支持行政主管部门果断调配清污力量、依法履行清污职责，又保障了清

污单位的受偿权利、充分调动防污治污积极性，是共同维护长江“绿色水运”，践行长江大保护的有力例证。

案例三 践行新时代“枫桥经验”，协同推进海洋生态环境修复——杨某某与某航道公司海上污染损害责任纠纷案

【基本案情】

互花米草是全球滨海湿地生态系统中最严重的入侵植物之一，其防治工作是一项世界性难题。2023 年底，盐城市生态环境局依法查处了一起某项目单位不当采用灭草剂治理互花米草的行为。2024 年，该项目单位施工区域附近的滩涂承包业主，以喷洒灭草剂治理互花米草的行为导致其泥螺减产为由，向南京海事法院提起侵权诉讼，请求项目单位赔偿养殖经济损失人民币 1000 余万元。案件审理中，南京海事法院依据生态环境部门的调查报告及行政处罚决定书，认定项目单位不当喷洒灭草剂导致海洋生态环境二次损害，构成海洋生态环境侵权，应依法承担赔偿责任。考虑到项目单位治理互花米草的公益性目的，南京海事法院多次赴滩涂现场勘察走访，在查明喷洒灭草剂导致附近滩涂泥螺减产这一事实基础上，协调当地政府部门推动调解，共同引导项目单位与滩涂承包业主互谅互让、达成和解。

【典型意义】

本案的妥善化解是海事司法执法联动贯彻落实习近平生态文明思想，落实互花米草防治专项行动要求的生动实践，对科学推进入侵生物防治、保护海洋生态环境具有重要意义。生态环境部门依法作出行政处罚，及时制止海洋生态环境侵权，有效避免了海洋生态侵权继续扩大。南京海事法院在侵权纠纷处理中，坚持以海洋生态环境修复为中心的损害赔偿制度，践行新时代“枫桥经验”，协调当地各行政机关联动调解，促使涉案纠纷圆满化解。

案例四 依托“四检合一”机制，探索船舶小微污染治理路径——“长某某”轮违法排污案

【基本案情】

近年来，长江船舶违法排污案件呈现单次排放量不大但生态敏感性高的特点。2024年6月，“长某某”轮停靠长江南京段龙潭码头期间，船员勾某某擅自启用应急管路，将含废矿物油的危险废物偷排入长江。经司法鉴定，涉案物质属《国家危险废物名录》HW08类有毒物质，严重威胁长江水域生态环境。案发后，海事部门对相关责任主体作出行政处罚。南京市鼓楼区检察院深化“四检合一”履职：刑事检察方面综合自首、认罪认罚等情节，听证后依法作出相对不起诉决定；行政检察方面同步审查，确认海事部门行政处罚落实到位，依法不再移送避免重复惩戒；公益诉讼检察方面充分运用刑事审查及听证结论，认定本案虽系偷排有毒物质，但油污水量小（1.824m³）、嫌疑人认罪悔罪，为避免诉讼程序空转，决定采用“相对不起诉+替代性修复和解”的路径，引导责任人自愿以增殖放流方式履行生态赔偿责任；在社会治理检察方面，针对办案发现的船舶油污管理漏洞，向企业发出社会治理检察建议，督促其建立“收集—记录—接收—管控”全链条闭环管理机制，促使其完成整改。

【典型意义】

本案依托“四检合一”机制，成功探索出一条长江船舶小微污染替代性修复的新路径，为解决同类“生态敏感度高但单次损害量小”的公益侵害案件提供了可复制的司法样本。该案统筹推进刑事检察、行政检察和公益诉讼检察的协同履职，将“刑事责任评价”转为“公益清偿动力”，践行恢复性司法理念，以增殖放流等替代性修复将抽象赔偿转化为具体行动，实现了司法资源配置与公益保护质效的双重提升。检察机关通过“抓前端、治未病”的社会治理检察建议，推动长江航运绿色转型，倒逼航运企业压实主体责任，将“应急管路严禁排污”从口号变为可核查的制度规范。

案例五 三级联动聚力施治，助推沿海养殖绿色转型——盐城检察机关督促整治沿海养殖污染案

【基本案情】

盐城地处黄海之滨，水产养殖业发达。近年来，盐城检察机关在“黄海保护”专项监督中发现，全市沿海养殖区域普遍存在尾水处置不规范问题，大量

养殖尾水未经达标处理直接排入近海海域。经核查，养殖尾水中悬浮物、化学需氧量、总磷等指标严重超标，持续污染近海海域环境、破坏海洋水生生态系统，损害国家利益和社会公共利益。盐城市检察机关充分发挥检察一体化履职优势，开展全域分层精准监督。针对全市沿海养殖尾水违规排放、行政监管缺位、部门协同不足等问题，依法向生态环境、农业农村等部门制发行政公益诉讼检察建议。经推动，盐城市沿海 37 万余亩养殖水面完成整改，建成尾水处理设施，实现达标排放。办案成效获盐城市委主要领导批示肯定。2025 年 6 月，江苏省人民检察院总结盐城治理经验，在全省部署开展海洋保护专案，推动连云港、南通等地沿海养殖尾水专项治理。

【典型意义】

本案是检察机关运用法治力量破解沿海养殖行业共性生态难题的生动缩影。检察机关依托一体化监督模式，推动生态治理从零散整改转为源头根治，督促行政机关破除监管壁垒、补齐治理实践短板，统筹平衡海洋生态保护、养殖产业发展与渔业民生保障，构建形成规范化的市域协同治理体系，助力沿海养殖产业绿色低碳发展，以司法履职助推人海和谐美丽海湾建设。

案例六 依法打击“绝户耙”非法捕捞，守护海洋渔业资源——“苏海门渔某某”轮非法捕捞案

【基本案情】

拖曳水冲齿耙耙刺属于农业农村部明确划定的禁用渔具，其作业时利用高压水泵强力冲刷海底泥沙，不仅会毁灭性捕杀幼体生物，更会严重破坏底栖生物的栖息环境，对海洋生态造成不可逆的损害。2026 年 1 月，农业农村部门在执法巡查中，依法查获“苏海门渔某某”轮使用该禁用渔具进行非法捕捞，现场查扣渔获物 71.85 千克。案发后，南通市检察机关发挥公益诉讼检察职能，联合农业农村部门开展生态环境损害赔偿与修复工作。经专业市场询价并由当事人认可，涉案渔获物直接价值认定为 2423.6 元。2026 年 3 月 6 日，农业农村部门与当事人进行磋商，综合考虑直接损害与间接生态损失，双方最终确定

赔偿金额为 3.16 万元。当事人自愿签署损害赔偿协议并足额缴纳赔偿金，该资金专项用于在受损海域实施增殖放流。

【典型意义】

本案是渔业行政执法与生态损害赔偿制度深度融合的生动实践。行政部门与检察机关通力协作，通过构建检察监督、行政处置、生态赔偿、修复治理的全链条模式，将生态修复责任落到实处，让违法者为生态破坏行为付出实质性代价，有效弥补海洋渔业生态创伤，充分体现了恢复性执法、司法理念，对规范辖区渔业生产经营秩序、健全近海生态长效保护治理机制、推动近海海域生态良性可持续发展具有良好示范引领作用。

案例七 罚赔追责同步发力，筑牢长江水域生态防线——“和某”轮油污损害赔偿案

【基本案情】

2024 年 2 月 27 日，芜湖某海运公司所属的“和某”轮在长江张家港段发生溢油险情。江苏海事局执法人员接报后立即组织开展现场应急处置与事故勘验。经核查，“和某”轮溢油总量约 0.6m³，其中约 0.4m³ 油品进入长江。海事局依据《中华人民共和国防治船舶污染内河水域环境管理规定》对该公司处罚款 20000 元并依法启动生态损害赔偿程序。案件办理过程中，海事局依托长江船舶污染防治协调机制，与属地生态环境部门、检察机关、江苏省环境咨询机构等部门搭建会商渠道，吸纳听取多方专业意见，确保赔偿磋商的公开透明、合法合规。在与赔偿义务人共同委托江苏省生态环境评估中心对该案导致的环境污染损害进行评估后，海事局与芜湖某海运公司签订生态环境损害赔偿协议，芜湖某海运公司当日足额缴清生态损害赔偿金。

【典型意义】

本案是长江干线首例船源性水污染生态环境损害赔偿案件，为长江流域同类案件处置提供了借鉴参考。海事局严格落实生态环境损害赔偿制度的要求，发挥专业优势，探索建立行政处罚与生态环境损害赔偿衔接路径，以磋商协议

落地推动生态损害赔偿工作落实，倒逼航运企业及相关从业人员树牢环保底线思维，切实履行长江大保护主体责任。

案例八 创新“以碳代偿”机制，闭环处置外轮污染损害——某外籍船舶污染损害赔偿案

【基本案情】

2026年3月2日，江苏海事局执法人员在检查中发现，某外籍船舶在长江太仓段航行期间，违规使用硫含量高超7.45倍的燃油，对区域大气环境造成明显污染损害。海事局立即开展“一案双查”工作，同步推进行政处罚与生态环境损害赔偿磋商程序。办案人员通过核查航海日志等原始资料，完整固定证据链条，精准锁定境外责任主体，科学核定生态损害数额。为解决传统赔偿模式中资金监管与生态修复落地等方面存在的短板与风险，海事局创新引入船舶大气污染“以碳代偿”模式，由赔偿义务人通过官方平台购买并注销等额碳普惠减排量，以替代性减碳方式折抵生态损害赔偿责任，将船舶污染损害赔偿转化为对全社会减碳行动的实质性支持。

【典型意义】

含硫量超标的燃油燃烧后会释放大量的硫氧化物和颗粒物，是形成酸雨的主要诱因，对长江沿岸的农田生态系统、内河水体酸碱平衡等具有隐蔽性、累积性的腐蚀破坏风险。面对船舶大气污染“损害认定难、原位修复难”的现实困境，海事局通过“以碳代偿”路径实现生态损害与减碳成果的等量置换，为船舶大气污染生态环境损害赔偿探索了全新模式。办案过程中，海事局系统构建了证据固定、责任追溯、磋商衔接的全流程闭环处置机制，为外籍船舶大气污染损害的追偿与修复提供了经验。

案例九 严查船舶暗管排污，筑牢近海生态安全屏障——“正某”轮偷排污水案

【基本案情】

2026年3月4日，连云港海事局执法人员对“正某”轮开展现场检查时，发现该轮机舱二层生活污水直通舷外总管上存在一处未备案分支管路，与该轮

经船检机构核准的《舱室疏排水及污水处理管系图》不符，属于船舶擅自非法加装管路。执法人员通过摸排管路布设情况，查实该分支管路由钢管、软管、滤网、潜水泵组合而成，管路末端接入机舱底部空置舱室，现场拆解管路后查获残留油污。经查，该轮因机舱舱底含油污水存量较大、污水舱已满，为规避正规污染物处置流程、降低运营成本，船员利用私自加装的暗管设施，将未经任何处理的机舱含油污水直接排入海洋。海事部门依法对该违法线索立案调查，查实船舶未按规定处置水污染物、违法向海洋排放含油污水的事实，对相关责任人员进行批评教育，责令拆除非法排污管路、对涉事管口进行盲封整改，并将案件情况在水上交通安全信息共享共治平台予以通报。

【典型意义】

本案是海事部门精准查处船舶隐蔽式非法排污、守护近海海洋生态环境的典型案例，有力打击了船舶私设暗管偷排污染物的违法行为。案件调查过程中，执法人员通过比对官方管系图纸、现场摸排核查、固定物证证据，精准锁定违法事实，严格依据《中华人民共和国海洋环境保护法》相关规定作出处置，规范了船舶水污染物排放执法标准。同时，案件直击部分航运企业主体责任落实不到位、船舶日常监管薄弱、船员生态环保和守法意识欠缺等突出问题。海事部门通过执法惩戒、现场整改、警示教育相结合的方式，压实船舶防污染主体责任，对遏制船舶偷排漏排、规范船舶管路设备管理、防范海洋水体污染具有重要示范作用，以严格执法护航海洋生态环境安全。

案例十 联合磋商促修复，增殖放流护蓝海——某港务公司违法用海损害赔偿案

【基本案情】

2024年4月，江苏海警局执法人员依法查处一起未依法报批环境影响报告擅自开工建设案。经查，某港务公司在没有获得南通市生态环境局任何批复的情况下，擅自启动临港工业园区工程项目。该项目虽以消除安全隐患为目的，但在施工过程中对海域地形地貌进行了作业，对施工海域的底栖生物造成了损害。江苏海警局联合地市两级检察机关、生态环境部门共同启动海洋生态环境

损害赔偿索赔机制，研究对海洋生态环境的修复工作。经过联合磋商，涉案企业自愿通过增殖放流的形式开展替代性修复，以此补偿该项目对海洋生态环境造成的损害。2024年6月，在多家单位的见证下，涉案企业出资购置的15000余尾大黄鱼优质苗种被投放至指定海域。

【典型意义】

本案是执法司法联动守护海洋生态环境的典型案例。海警局作为海上执法主力军，与检察机关、生态环境部门通力协作，成功打通了涉海工程领域违法用海类案件的损害赔偿路径。

（来源：南京海事法院、江苏海事局等“法治护航海洋生态环境”新闻发布会，2026年7月10日）

3.2. 钩断海底光缆，大风浪算不算“免责金牌”——电某公司与海某公司船舶损坏水下设施损害责任纠纷案

7月，广州海事法院推出“法官手记”专栏，聆听法官讲述办案背后的故事。本期推出的是来自钟宇峰法官的办案故事。

办案心得

接手这起船舶损坏广东海域的国际海底光缆纠纷时，我发现案件并不一般。受损的海缆是跨境通信战略设施，涉案标的金额达480多万美元，船方设立了海事赔偿责任基金，审理难度远超普通海事侵权案。阅卷后，我逐层梳理法律难点，首先确认电某公司经国际海缆组织同意，享有涉案海域海缆合法使用权。双方一致选择内地法律审理本案实体争议。针对核心责任争议，船企以海上大风浪主张免责，本人结合船舶安全规范研判，查明脱锚根源在于锚链日常维护疏忽，风浪仅为外部诱因，故船方对光缆损失担责。随后审慎认定赔偿限制问题，现有证据无法证实船方有故意或轻率放任的行为，依法享有海事赔偿责任限制。电某公司损失经厘定后可从责任基金中受偿。裁判时我并未拘泥于法条，兼顾法律效果和社会效果相统一，国际海缆事关数字经济与海洋战略安全，裁判必须明确航运企业也具有保护水下设施的义务，树立行业行为底线；作为涉港涉外案件，准确适用内地法律，彰显我国海事司法专业度与司法主权，兼顾航运与通信产业均衡发展。一审判决后双方上诉，广东省高级人民法院维持原判，当事人主动履行全部判项义务。该案为海底设施侵权类的海事案件统一了裁判思路，明确恶劣海况非当然免除船方对船舶的管护责任，提示船企需规范海上日常作业。该案搭建起了海洋通信设施完整司法保护链条，以公正裁判护航海洋新质生产力发展，提升我国海洋治理国际话语权。

【基本案情】

2023年2月21日，海某公司所有的香港“S”轮从越南海防驶往浙江宁波途中，航行至汕头附近海域的国际海缆区域时，锚链脱落，连续钩断4条海底光缆，导致在汕头登陆的亚太2号海缆和亚欧3号海缆系统通信故障。电某公

司为维修海底光缆耗费 480 多万美元。事故发生后，广州海事法院及时扣押“S”轮，海某公司为该事故设立了海事赔偿责任基金。

【裁判结果】

案涉损坏海缆为国际海缆且海某公司属于香港法人，本案具有涉外涉港因素。电某公司与海某公司一致选择适用我国内地法律来解决实体争议。广州海事法院经审理认为，案涉海缆损坏的海域位于汕头附近海域，电某公司具有该海域海底光缆的使用权，且电某公司的诉讼行为已获得国际海缆组织管委会的同意，其有权就案涉海底光缆的损失向海某公司提出索赔。事故发生后，电某公司耗时两个多小时锁定了海缆故障点以及肇事船舶，其已谨慎、勤勉完成了事故处置任务，不存在懈怠或延误。海某公司是案涉事故的侵权责任人，虽然事发时风浪很大，但船舶脱锚事故也与船舶锚链日常养护密切相关，并非只因风浪过大而必然产生脱锚事故。故海某公司应对案涉海缆的损失承担全部责任。但海某公司在事发时与事发后均积极配合事故处理，不存在《中华人民共和国海商法》第 209 条规定的“责任人的故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为造成”情形，因此，海某公司作为船舶所有人以及责任人可以享有海事赔偿责任限制。电某公司请求的 480 多万美元维修费用从海某公司设立的海事赔偿责任基金中受偿。一审判决后，电某公司与海某公司不服，提起上诉。广东省高级人民法院判决驳回上诉，维持原判。案件生效后，双方当事人均主动履行了赔偿义务和附随义务。

【典型意义】

国际通信海缆作为全球数据传输的战略基石，承载着跨境数字交互核心功能，其安全稳定运行不仅直接关乎新质生产力发展命脉与国家战略利益，更是“十五五”规划中基础设施安全韧性建设要求的关键领域。汕头国际海缆登陆站是中国三大海缆登陆站之一，是连通亚太地区乃至全球重要的国际通信枢纽。本案具有涉外涉港因素，广州海事法院尊重当事人法律适用合意，依法适用内地法律，准确适用《中华人民共和国海商法》、《中华人民共和国民法典》的相关规定，清晰界定海缆权利主体、侵权责任边界及赔偿限额，彰显了

我国海事司法主权与专业审判能力。判决确认电某公司对案涉海缆的合法使用权，既构建起全链条海缆安全司法保障体系，形成有力法律威慑，引导航运企业强化合规意识、规范海上作业流程，更精准对接“海上新广东”建设需求，以法治力量护航“十五五”规划实施，为海洋强国建设与新质生产力发展提供了坚实法治支撑。

（来源：广州海事法院“法官手记”专栏，2026年7月）

3.3. “蓝色保单”破冰：大连海事法院巧用“东方经验”化解涉中欧保险系列纠纷

“告诉您个好消息，意方当事人继续委托我们代理其在国内处理其他类型的案件！”“五一”假期，一起涉中欧保险系列纠纷案的原告代理人向大连海事法院海事庭法官郝志鹏打来电话，一面表达对法官辛劳的敬意，另一面分享“东方之花”的新果实。

调解被国际社会誉为“东方之花”，是我国独创的化解矛盾、消除纷争、促进和谐的非诉讼纠纷解决方式。在这起涉外纠纷中，调解再次绽放出独特魅力，在境外两年悬而未决的复杂争议，中国法院仅用半年就成功调解并履行完毕，以公正、专业、高效的司法服务，彻底赢得了意大利当事人的信任。

“在跨境纠纷中，当事人主动选择中国法院管辖的案件日益增多，这本身就是对中国司法公信力的投票。”郝志鹏深有感触，从“两年僵局”到“半年破冰”，此案的成功调解让中华传统“和合共生”的东方智慧跨越国界，成为了国际商事纠纷解决的优选方案。

跨国保险纠纷陷僵局

时间拉回到 2022 年 4 月，德国不莱梅港码头，一艘满载胶合板的货轮在停靠中突发大火，货损惨重。

火灾不仅烧毁了货物，也引爆了一条复杂的跨国保险链条。

这批货物为意大利某公司向中国某公司购买，从我国连云港运往比利时安特卫普。中国某公司按照贸易合同约定向中国某保险公司投保了货物运输保险；意大利某公司为了防范风险，也向三家意大利保险公司购买了涵盖货损及责任的综合保险。

火灾发生后，先行赔付的三家意大利保险公司依据代位求偿权，将中国某保险公司诉至大连海事法院，要求赔偿全部保险赔偿金约 118.64 万美元及 4.47 万欧元。

“这是重复保险，应就货物损失按比例分摊赔偿责任。”

“依照意大利法律，案涉险种是买方利益损失综合险，不算重复保险，应当全额赔偿。”

“中国法律中没有‘买方利益损失综合险’这个险种！”

“但中国某保险公司有类似的卖方利益信用险，不能因为名称不同就否定其保险责任！”

……

庭审现场，双方争执不下，矛盾核心直指中意两国法律体系对“重复保险”及“买方利益损失综合险”性质的认定差异。

“该案属国内少见的由外国保险公司向国内保险公司主张代位求偿权的纠纷。”大连海事法院海事庭庭长董世华回忆，当时审判团队面临巨大压力，原、被告代理人均是海事领域的资深律师，对案涉法律问题有着各自专业的理解和立场，且均已做好打持久战的准备。若案件久拖不决，可能引发相关联的海运、共同海损等连锁诉讼，不仅增加各方解纷成本，更会影响中欧市场主体跨境贸易的互信基础。

以“东方经验”寻求最优解

“我们不能等衍生案件起诉到法院再处理，要把诉讼苗头止于未发。”大连海事法院没有就案办案、一判了之，而是在掌握案件所涉纠纷已在国外历时两年未能解决的事实背景后，通过与中外当事人“背靠背”沟通，敏锐地捕捉到激烈对抗表象下双方潜藏的化解纠纷意愿，确定了以调促和的思路。在征得各方同意后，主动运用“东方经验”，创新解纷模式，以“一站式受理、一揽子调处、全链条解决”的海事纠纷化解方案，全力推动矛盾纠纷实质化解。

让分属不同法域、立场对立的双方坐下来理性协商，并非易事。起初，意方当事人也曾心存疑虑：中国法院会不会偏袒本土企业？

“程序的公开透明、专业严谨是最好的‘定心丸’。”郝志鹏与意方代理人充分沟通，共同向意方当事人阐释中国司法调解制度优势，从程序启动的自愿性，到方案制定的参与权，再到法律效力认定、履约保障兜底，调解协议中的每一项内容都以中英双语对照说明，一点点消除对方的戒备心理。

“更大的难点在于法律体系的差异。”郝志鹏带领法官助理王晶做足“庭外功课”，深入研析中意两国法律条文，逐一拆解说明“重复保险”5个构成要件，即“同一保险标的”“同一保险利益”“同一保险事故”“同两个以上保险人签订保单”“投保的保险金总额超过保险标的实际价值”的基本界定标准，厘清法理分歧。

随后，话题被引向现实风险：“如果继续对抗诉讼，最坏的结果是什么？”

针对双方代理人习惯“法庭见分晓”的固有思维，郝志鹏劝说双方当事人对类案判例、诉讼周期、费用支出进行全面对比，理性、客观分析不同法域下各方观点的支持概率，并详细列明持续诉讼可能带来的时间成本、经济成本及败诉风险，“无论哪一方胜诉，这都是一场消耗战。与其执着一个不确定的结果，不如通过调解找到一个兼顾双方商业利益与法律风险的最优解，尽快止损”。

不偏不倚的一番话，让原本剑拔弩张的双方开始冷静审视：对抗，不如和解。

“一揽子”调解促共赢

调解不是和稀泥，既要有设身处地的“温度”，更需要法律专业的“底气”。

由于分歧巨大，调解方案几易其稿，谈判几度停滞又重启。郝志鹏适时引导双方跳出案件“向前看”：“能不能借此机会，在跨境追偿、险种创新上探索新的协作机制？或许能开启更广阔的合作空间。”

最终，一份凝聚“东方智慧”的综合性调解方案出炉：中国某保险公司按比例，向三家意大利保险公司支付保险金共计50万美元；意大利某公司及三家意大利保险公司将案涉提单货物的共同海损分摊权利转让给中国某保险公司。

这看似折中的数字，实则是基于诉讼结果及现实损益作出的深度考量：对意方当事人而言，即便支持其主张的“买方综合信用险”获全额赔付，也必将面临中方质疑理赔合理性引发的连锁诉讼，且需承担长期跨境诉讼的时间、费

用及衍生争议成本；对中方当事人来说，50 万美元与其主张“重复保险”的最佳预期相差不大，若继续诉讼，则需赴境外事故发生地取证，成本高、难度大。“意方当事人及时止损，中方当事人避免了境外取证的艰难和胜负难料的风险，真正实现‘和合共赢’‘案结事了’。”郝志鹏表示。

随着调解书签署，笔墨轻落间，笑意渐生。“案子在境外僵持两年无果，到中国法院仅用半年就调解成功并执行，效率远超预期！”意方代理人由衷赞叹，正是这份体验，让意方当事人对中国司法制度的公正与高效有了全新认知，也如文章开头所述，推动了国内法律服务行业赢得更多国际业务机会。

“每一起涉外案件都是展示国家司法形象的‘窗口’。”大连海事法院党组成员、分管日常工作的副院长孙光介绍，当时恰逢中意建立全面战略伙伴关系 20 周年及两国强化金融合作的关键节点，本案的成功调解，又一次彰显了中国诉讼服务体系的国际竞争力，以司法“软联通”赋能两国经贸“硬往来”，为“蓝色金融”服务创新注入了法治新动能。

面朝大海，走向世界。2026 年是“十五五”开局之年，在全国两会上，最高人民法院工作报告明确提出要“持续打造纠纷解决优选地”。全国人大代表、辽宁港口集团有限公司原党委书记兼首席执行官王志贤表示，这起案件折射出中国法院在处理跨境纠纷时的专业与高效，用“东方智慧”打通堵点，通过“一揽子”调解，既化解了保险追偿纠纷，又消弭了潜在的共同海损争议，真正实现“案结事了”，为国际商事纠纷解决提供了值得信赖的“中国方案”，生动诠释了中国法院在服务高水平对外开放中的担当与智慧。

（记者 严怡娜）

（来源：人民法院新闻传媒总社/辽宁高院，2026 年 7 月）

3.4. 厦门海事法院创新“班轮扣押预告机制”



(图：厦门海事法院 2026 年中国航海日宣传图)

集装箱班轮运输维系着国际贸易大动脉的畅通，一旦班轮因涉诉被司法扣押，可能导致国际航程据此中断，极易发生货物滞港积压、外贸合同连锁违约的困境。一面是依法申请扣船以实现债权的当事人，一面是因船舶被扣可能陷入经营与违约风险的航运企业，有没有一种创新的扣船模式，能够兼顾双方诉求、促进双方互利共赢呢？

针对上述问题，厦门海事法院充分考量班轮运输企业多数资产雄厚、商誉良好、航线固定的特征，一改传统“密行”扣船模式，创新推出“班轮扣押预告机制”。通过提前向班轮所有人/经营人发出预告，促使其主动提供担保以避免船舶被实际扣押，最大限度避免航线停摆、货物滞港等连锁损失，实现兼顾债权人债权保障与航运企业正常运营双重目标，以开放文明的机制创新保障班轮航运畅通有序，营造公平、透明、可预期的营商环境，这项机制入选本年度最高人民法院工作报告，为《人民法院报》专题报道。

恰逢 2026 年 7 月 11 日第 22 个中国航海日，让我们一起来看看该机制如何破解班轮航运实践难题。

“班轮扣押预告”机制案

报告原文：

持续打造纠纷解决优选地……坚持善意文明司法。探索“班轮扣押预告”机制，被申请扣押班轮提供担保后可继续运营，保障扣船申请人合法权益，同时避免船东更大损失。

【基本案情】

2024 年 2 月，原告曹某与被告日本某航运公司因船员薪酬发生纠纷，原告向厦门海事法院提起诉讼，要求被告支付工资费用人民币 4 万余元，及确认就此对原告担任船员的 E 轮享有船舶优先权。在得知 E 轮作为国际集装箱班轮将于 48 小时内停靠上海港后，原告提出海事请求保全申请，要求扣押该船。班轮进港在即，靠泊码头后装卸速度飞快，扣船时间“窗口”稍纵即逝。原告的申请也基本符合法律规定。但是，如果简单裁定扣船，班轮航程因此中断，价值上亿元的船舶每停一天损失惊人，数千个集装箱货物运输延滞，由此引发的“蝴蝶效应”将造成国际物流链、供应链全“链”震荡，批量引发新的贸易、航运系列纠纷。

【处理结果】

考虑到班轮运输航线、停靠港口和船期固定的特点，受理法院在做好准备、依法保障当事人合法权益的同时，决定预先将船舶扣押申请通过境内船舶

代理立即告知境外当事人，对扣押申请进行公开审理及先行组织双方开展程序协商。E 轮班轮经营人、某台湾航企在收到船舶扣押预告后，立即转告船东日本某航运公司。船东马上联系受理法院，一方面主动确认送达地址，接受相关司法文书送达；另一方面表示将提供足额担保，要求不对船舶进行扣押。经与法院沟通后，船东汇付了相当于原告请求数额的担保金。原告因保全目的在船舶靠港之前已实现，不再要求扣押船舶，E 轮继续完成班次航行。受理法院的做法取得了“双赢”的效果。鉴于本案具有涉外涉台因素，经征询双方意见，法院随后将争议委托大陆首个涉台海事纠纷解决中心“福建省涉台海事纠纷解决中心”调解。2024 年 4 月 23 日，双方当事人自愿达成和解，日本船东履行了给付义务，纠纷快速获得解决，原告申请撤回了诉讼。

（来源：厦门海事法院，2026 年 7 月 21 日）