



# 海事海商法律资讯

## 2025 年 02 月

上海市律师协会

海事海商专业委员会



海 事 法 规

1.1. 国务院关于同意《海南自由贸易港自驾游进境游艇管理若干规定》  
的批复 ..... - 1 -

1.2. 最高人民法院关于外币及港澳台货币逾期付款利息计算标准的  
批复 ..... - 4 -

1.3. 最高人民法院民四庭负责人就《批复》答记者问 ..... - 6 -

1.4. 最高法关于粤港澳大湾区内地设立的港资澳资企业协议选择港  
澳法律为合同适用法律或者协议约定港澳为仲裁地效力问题的批复  
..... - 9 -

1.5. 交通运输部关于废止《交通运输行政复议规定》的决定（中华人  
民共和国交通运输部令 2025 年第 1 号） ..... - 11 -

1.6. 《交通运输部关于废止〈交通运输行政复议规定〉的决定》解读  
..... - 11 -

1.7. 交通运输部关于进一步明确交通运输老旧营运船舶报废更新补  
贴政策有关适用问题的通知 ..... - 12 -

1.8. 交通运输部关于发布交通运输行业标准《船舶载运锂电池安全技  
术要求》的公告 ..... - 17 -

1.9. 中华人民共和国海事局关于发布《纯电池动力船舶技术与检验暂  
行规则（2025）》的公告 ..... - 18 -

1.10. 《纯电池动力船舶技术与检验暂行规则（2025）》解读 .... - 18 -

1.11. 中华人民共和国海事局关于印发《水上水下作业和活动通航安

全保障方案编制与技术评审管理办法》的通知 ..... - 20 -

1.12. 中华人民共和国海事局关于发布《珠江水域至香港特别行政区  
高速客船检验技术规则（2025 年修改通报）》的公告 ..... - 26 -

1.13. 交通运输部海事局关于推广应用油污损害民事责任保险或其他  
财务保证证书等海事电子证照的通告 ..... - 35 -

海 事 资 讯

2.1 最高人民法院、司法部联合印发《关于充分发挥仲裁职能作用 服  
务粤港澳大湾区高质量发展的意见》 ..... - 37 -

2.2. 上海法院法治化营商环境建设行动计划 8.0 版发布 聚焦提升  
企业感受度 ..... - 40 -

2.3. 上海海事法院事例入选上海法院 2025 年法治化营商环境建设典  
型案例、事例 ..... - 43 -

2.4. 上海海事法院发布 2024 年全年司法统计分析 ..... - 45 -

2.5. 交通运输部办公厅关于开展 2025 年水路运输及其辅助业核查工  
作的通知 ..... - 55 -

2.6. 国际海事组织召开防止和应对污染分委会第十二次会议 .... - 58 -

2.7. 上海海事局多项提案获国际海事组织防止和应对污染分委会第  
十二次会议通过 ..... - 59 -

2.8. 中国高票当选国际航标组织第一届理事会理事国 ..... - 60 -

案 例 聚 焦

3.1. 宁波海事法院案例入选“新时代推动法治进程十大案件” . - 61 -

3.2. 天津海事法院案例被《中国海事商事法律报告》刊发 ..... - 62 -

3.3. 海南自由贸易港首例涉外临时仲裁案件在洋浦开庭 ..... - 63 -

3.4. 上海海事法院 2024 年十大精品案例 ..... - 65 -

3.5. 涉油污损害事故典型案例——某油污损害理赔中心申请追加申  
请执行人案 ..... - 71 -

## 1.1. 国务院关于同意《海南自由贸易港自驾游进境游艇管理若干规定》的批复

国务院关于同意《海南自由贸易港自驾游进境游艇管理若干规定》的批复  
国函〔2025〕20号

海南省人民政府、司法部：

你们关于报请批准《海南自由贸易港自驾游进境游艇管理若干规定》的请示收悉。现批复如下：

一、依照《中华人民共和国海南自由贸易港法》相关规定，同意《海南自由贸易港自驾游进境游艇管理若干规定》。

二、海南省人民政府和司法部等有关部门要认真梳理和研究《海南自由贸易港自驾游进境游艇管理若干规定》实施中出现的新情况、新问题，重大事项及时请示报告。

国务院

2025年1月27日

附：《海南自由贸易港自驾游进境游艇管理若干规定》

## 海南自由贸易港自驾游进境游艇管理若干规定

(2024 年 12 月 28 日海南省第七届人民代表大会常务委员会第十五次会议通过  
2025 年 1 月 27 日国务院批准)

第一条 为了规范对海南自由贸易港自驾游进境游艇的监督管理，促进游艇产业健康发展，根据《中华人民共和国海南自由贸易港法》，遵循《中华人民共和国海关法》、《中华人民共和国海关事务担保条例》等法律、行政法规的基本原则，结合海南自由贸易港实际，制定本规定。

第二条 经核准从海南自由贸易港进境的自驾游游艇，免予为游艇向海关提供担保。

第三条 海关、边检、海事、海警机构、公安、交通运输等部门和单位在各自职责范围内，依法对自驾游进境游艇实施监督管理。

第四条 自驾游进境游艇在抵达、离开口岸前，应当按照有关规定，向海关、边检、海事等口岸查验机构报告抵达、离开口岸的时间和停留地点，如实申报游艇、乘员、载运物品信息以及航行计划线路等，办理进出境手续，接受口岸查验机构检查和检疫。

自驾游进境游艇办理出境手续后应当直接出境，除口岸查验机构核准的特殊情况外，不得再停靠其他码头或者泊位。

第五条 自驾游进境游艇应当在规定的港口、游艇码头、停泊点、海上游览景点停靠，开展游览观光活动；但是，由于不可抗力等原因，无法在规定区域停靠的，应当立即报告口岸查验机构，经口岸查验机构同意后，可以在指定区域停靠。

自驾游进境游艇在航行中需要临时停靠的，应当在海事管理机构公布的码头和停靠点停靠，并向就近的口岸查验机构报告。

第六条 自驾游进境游艇在规定水域航行、停泊期间，不得擅自拆封、使用口岸查验机构封存在游艇上的物品；未按规定申报的，不得添加、起卸、调拨游艇上燃料及备件等物料。口岸查验机构依法巡查、登艇检查时，应当予以配合。

第七条 省人民政府应当统筹建立完善相关监管服务信息平台，加强自驾游进境游艇数据共享和交换，提高对自驾游进境游艇全程管理和服务水平。

第八条 自驾游进境游艇应当在规定期限内复出境；在规定期限内未复出境的，由海关、边检、海事等单位按照各自职责依法处置。省人民政府交通运输、公安等部门建立协作机制，协同做好自驾游进境游艇违法滞留相关处置工作。

第九条 海关对海南自由贸易港进出境游艇的管理及其所载物品另有规定的，从其规定。

第十条 违反本规定的行为，依照有关法律、法规的规定处罚。

第十一条 本规定自 2025 年 1 月 27 日起施行。

## 1.2. 最高人民法院关于外币及港澳台货币逾期付款利息计算标准的批复

最高人民法院2月12日发布《最高人民法院关于外币及港澳台货币逾期付款利息计算标准的批复》（以下简称《批复》）。

涉外及涉港澳台民商事审判实践中，跨境货物买卖、借贷、承揽等各类合同纠纷经常涉及逾期付款利息的认定问题。当合同约定的币种为外币以及港澳台货币，但合同没有就逾期付款明确约定违约金或违约损失的计算方法时，人民法院需要通过确定外币及港澳台货币的利率标准来计算逾期付款利息的金额。自2015年5月起，中国人民银行不再对外公布统一的外币存贷款利率。因此，各地法院审判实践中对外币及港澳台货币逾期付款利息的计算标准不一致，裁判尺度不统一，亟需加以规范。

《批复》对外币逾期付款利息的计算标准，分为当事人有约定和无约定两种情形。一是当事人事先约定了逾期利率的计算标准或者事后就此达成一致意见的，应按照当事人约定来计算逾期付款利息，但约定的逾期利率计算标准超过了案涉纠纷适用的准据法规定上限的，对超过的部分不予支持。二是当事人没有约定逾期利率的计算标准或者约定不明的，《批复》分别对美元、欧元、英镑等常见外币逾期付款利息的计算标准确定了适用的利率标准；对于其他外币逾期付款利息的计算标准，则可以参考相关国家中央银行官方网站公布的该币种基准利率予以确定。

《批复》第三条还专门对港币、澳门元、新台币逾期付款利息的计算标准作了规定。

《最高人民法院关于外币及港澳台货币逾期付款利息计算标准的批复》已于2024年11月25日经最高人民法院审判委员会第1933次会议通过，现予公布，自2025年2月13日起施行。

最高人民法院

2025年2月12日

附《最高人民法院关于外币及港澳台货币逾期付款利息计算标准的批复》

## 最高人民法院关于外币及港澳台货币逾期付款利息计算标准的批复

(2024年11月25日最高人民法院审判委员会第1933次会议通过，自2025年2月13日起施行)

各省、自治区、直辖市高级人民法院，解放军军事法院，新疆维吾尔自治区高级人民法院生产建设兵团分院：

近来，部分高级人民法院就外币及港澳台货币逾期付款计算利息损失时如何确定相关利率提出请示。经研究，批复如下：

一、外币逾期付款情形下，当事人就逾期付款主张利息损失时，对利率计算标准有约定的，按当事人约定处理。但是双方约定的利率计算标准超过案涉纠纷适用的准据法规定上限的，对超过的部分不予支持。

二、当事人没有约定利率计算标准或者约定不明时，依据下列方式确定逾期付款利息的计算标准：

(一) 对于美元逾期付款利息的计算标准，可以依据中国人民银行官网定期公开发布的《中国货币政策执行报告》附表中公布的3个月以内、3(含)至6个月、6(含)至12个月、1年、1年以上美元贷款平均利率，由人民法院根据案件具体情况予以确定。

(二) 对于欧元、英镑、日元、澳大利亚元、瑞士法郎、加拿大元、新西兰元、新加坡元逾期付款利息的计算标准，可以分别参考欧元银行间同业拆借利率(EURIBOR)、英镑隔夜平均利率(SONIA)、东京隔夜平均利率(TONA)、澳大利亚元银行票据利率(BBSW)、瑞士法郎担保隔夜利率(SARON)、加拿大元担保隔夜利率(CORRA)、新西兰元银行票据利率(BKBM)、新加坡元无担保隔夜利率(SORA)确定。

(三) 对于其他外币逾期付款利息的计算标准，可以参考相关国家中央银行官方网站公布的该币种基准利率确定。

三、对于港币、澳门元、新台币逾期付款利息的计算标准，当事人有约定的，参照本批复第一条的规定执行。当事人没有约定或者约定不明的，可以分别参考香港银行间同业拆借利率、澳门元综合利率、新台币基本放款利率确定。



### 1.3. 最高人民法院民四庭负责人就《批复》答记者问

2月12日，最高人民法院发布《最高人民法院关于外币及港澳台货币逾期付款利息计算标准的批复》（以下简称《批复》）。为更好地理解和适用《批复》，最高人民法院民四庭负责人回答了记者提问。

#### 一、能否简要介绍一下发布《批复》的背景、起草经过和重要意义？

涉外及涉港澳台民商事审判实践中，跨境货物买卖、借贷、承揽等各类合同纠纷经常涉及逾期付款利息的认定问题。当合同约定的币种为外币以及港澳台货币，但合同没有就逾期付款明确约定违约金或违约损失的计算方法时，人民法院就需要通过确定外币及港澳台货币的利率标准来计算逾期付款利息的金额。伴随着中国人民银行深化外币利率市场化改革步伐的推进，自2015年5月以后外币存贷款利率全部市场化，中国人民银行不再对外公布统一的外币存贷款利率。因此，各地法院审判实践中对外币及港澳台货币逾期付款利息的计算标准不一致，不利于裁判尺度的统一，亟需加以规范。部分高级人民法院亦就该问题向最高人民法院提出了请示。

我们在深入调研，并向立法机关、利率主管机关、外汇管理机构、商务主管部门等征求意见的基础上，对外币的逾期付款利息计算标准作出了明确规定。此外，在审理涉港澳台民商事案件时，如何确定港币、澳门元、新台币逾期付款利息的计算标准，亦是司法实践中十分常见的问题。为此，《批复》专门对港币、澳门元、新台币逾期付款利息的计算标准做了规定。

#### 二、《批复》的主要内容是什么？相关外币逾期付款利息的计算标准是如何确定的？

《批复》对外币逾期付款利息的计算标准，分为当事人有约定和无约定两种情形。首先，当事人事先约定了逾期利率的计算标准或者事后就此达成一致意见的，根据尊重当事人意思自治原则，按照当事人约定来计算逾期付款利息。由于涉外民商事纠纷可能适用不同的准据法，不同国家的法律对于逾期付款利息有不同的规定，不少国家有最高利率的限制，因此《批复》第一条在按当事人约定处理的基础上，规定了约定的逾期利率计算标准如果超过案涉纠纷适用的准据法规定之上限的，对超过的部分不予支持。

其次，对于当事人没有约定逾期利率的计算标准或者约定不明的情形，《批复》分别对美元、欧元、英镑等常见外币逾期付款利息的计算标准确定了适用的利率标准；对于其他外币逾期付款利息的计算标准，则规定可以参考相关国家中央银行官方网站公布的该币种基准利率予以确定。

在选择外币币种逾期付款利息的适用利率标准时，主要考虑了利率标准的权威性、适用广泛性、执行便利性等因素。以常见的美元为例，目前关于美元的利率标准主要有：（1）中国人民银行官网定期公开发布的《中国货币政策执行报告》附表中公布的美元贷款平均利率。该利率期限较为完整，分为3个月以内、3（含）至6个月、6（含）至12个月、1年、1年以上五个不同期限，该利率标准更接近企业能获得的实际贷款利率。（2）美元担保隔夜融资利率（SOFR），是纽约联邦储备银行和美国财政部金融研究办公室共同编制的新基准利率。（3）境内美元同业拆放参考利率（CIROR），是由中国外汇交易中心根据境内信用等级较高、外币定价能力较强的银行报价计算并发布的，以单利计息、无担保、批发性的外币拆出利率，是境内银行间市场常用的美元利率价格，也是境内银行内部美元资金成本定价的参考价格，按日在中国外汇交易中心官网发布。经综合考虑，并参考利率主管机关中国人民银行的建议，以第一种利率即美元贷款平均利率作为美元逾期付款利息的计算标准。

由于外币币种较多，无法一一列举，对于没有明确提及的外币，《批复》明确其逾期付款利息的计算可以参考相关国家中央银行官方网站公布的该币种基准利率确定。最高人民法院将根据涉外审判实践的需要，与相关外币利率主管部门定期联系，适时在最高人民法院相关网站上公布查询网址。

三、批复规定了港币、澳门元、新台币的逾期付款利息计算标准，对这一规定如何理解和把握？

《批复》第三条专门对港币、澳门元、新台币逾期付款利息的计算标准做了规定。当事人有约定的，参照《批复》第一条的规定执行，即当事人约定优先，但当事人约定的利率计算标准超过案涉纠纷适用的准据法规定上限的，对超过的部分不予支持。当事人对逾期付款利息的计算没有约定或者约定不明

的，则分别参考香港银行间同业拆借利率、澳门元综合利率、新台币基本放款利率确定。

#### 1.4. 最高法关于粤港澳大湾区内地设立的港资澳资企业协议选择港澳法律为合同适用法律或者协议约定港澳为仲裁地效力问题的批复

《最高人民法院关于在粤港澳大湾区内地登记设立的香港、澳门投资企业协议选择港澳法律为合同适用法律或者协议约定港澳为仲裁地效力问题的批复》已于2024年10月22日经最高人民法院审判委员会第1927次会议通过，现予公布，自2025年2月14日起施行。

最高人民法院

2025年2月13日

法释〔2025〕3号

（2024年10月22日最高人民法院审判委员会第1927次会议通过，自2025年2月14日起施行）

广东省高级人民法院：

你院《关于一方或者双方当事人为在粤港澳大湾区内地注册成立的港澳独资、合资企业选择适用港澳法律或者港澳仲裁协议效力问题的请示》（粤高法〔2023〕53号）收悉。经研究，批复如下：

一、当事人一方或者双方为在粤港澳大湾区深圳市、珠海市登记设立的香港、澳门投资企业，协议选择香港特别行政区法律、澳门特别行政区法律为合同适用的法律，并在诉讼中主张适用该法律，人民法院经审查认为不违反国家法律强制性规定且不损害社会公共利益的，应当予以支持。

二、当事人一方或者双方为在粤港澳大湾区内地九市登记设立的香港、澳门投资企业，协议约定以香港特别行政区、澳门特别行政区为仲裁地，当事人以所涉争议不具有涉港澳因素为由申请人民法院确认仲裁协议无效的，人民法院不予支持。

当事人将争议按照约定提交仲裁，在相关裁决作出后，一方当事人以所涉争议不具有涉港澳因素、仲裁协议无效，主张不应认可执行仲裁裁决的，人民法院不予支持。

三、本批复所称“香港投资企业”“澳门投资企业”是指全部或者部分由香港特别行政区、澳门特别行政区的自然人、企业或者其他组织投资，依法在内地登记设立的企业。

## 1.5. 交通运输部关于废止《交通运输行政复议规定》的决定（中华人民共和国交通运输部令 2025 年第 1 号）

《交通运输部关于废止〈交通运输行政复议规定〉的决定》已于 2025 年 1 月 10 日经第 1 次部务会议通过，现予公布，自公布之日起施行。

部长 刘伟

2025 年 1 月 23 日

### 交通运输部关于废止《交通运输行政复议规定》的决定

交通运输部决定废止《交通运输行政复议规定》（交通部令 2000 年第 5 号公布，交通运输部令 2015 年第 18 号修正）。

本决定自公布之日起施行。

## 1.6. 《交通运输部关于废止〈交通运输行政复议规定〉的决定》解读

近日，交通运输部公布了《交通运输部关于废止〈交通运输行政复议规定〉的决定》（交通运输部令 2025 年第 1 号），自公布之日起施行。现解读如下：

交通运输部于 2000 年制定印发了《交通行政复议规定》（交通部令 2000 年第 5 号），于 2015 年修订形成《交通运输行政复议规定》（交通运输部令 2015 年第 18 号），对监督和保障各级交通运输主管部门履行法定职责、推进交通法治建设发挥了积极作用。

2024 年 1 月 1 日起，新修订的《行政复议法》正式施行，优化行政复议管辖体制，对行政复议受理范围、审理程序、决定类型等进行了调整。考虑到发生情势变化，由部门规章来规范行业行政复议工作已不具备充分必要性，因此对《交通运输行政复议规定》予以废止。

## 1.7. 交通运输部关于进一步明确交通运输老旧营运船舶报废更新补贴政策有关适用问题的通知

各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团交通运输厅（局、委），长江航务管理局、珠江航务管理局，各直属海事局，中国船级社：

为贯彻落实《交通运输部 国家发展改革委关于印发<交通运输老旧营运船舶报废更新补贴实施细则>的通知》（交规划发〔2024〕95号，以下简称《实施细则》），做好老旧营运船舶报废更新政策实施工作，经商国家发展改革委同意，现就有关问题进一步明确如下：

### 一、关于船舶补贴对象具体范围

《实施细则》明确申请拆解补贴对象为机动船，是指具有机械动力的船舶，不包括快艇、排筏等艇筏和无动力的驳船、人力船、风帆船等。申请新建船舶补贴对象为燃油动力（含生物柴油动力）船舶和新能源清洁能源动力船舶，不包括快艇、排筏等艇筏。

### 二、关于经营性的乡、镇客运渡船证明文件

《实施细则》明确将经营性的乡、镇客运渡船纳入老旧营运船舶报废更新补贴范围。对无《船舶营业运输证》的乡、镇客运渡船，申请补贴时应当提供所在地县级及以上地方人民政府出具的相关证明文件，既可以是有关地方人民政府依据《中华人民共和国海上交通安全法》《内河交通安全管理条例》等批准设立渡口、渡运线路时已明确包含具体渡船船名的相关文件，也可以是所在地县级及以上地方人民政府出具的证明相关船舶（应明确船名）为经营性乡、镇客运渡船的文件（可对辖区内需报废更新的渡船统一出具证明，也可单船逐一出具证明）。

### 三、关于新能源清洁能源船舶的认定

《实施细则》所称液化天然气单一燃料动力船舶是指以天然气发动机或以天然气发动机为原动机的天然气发电机组（含仅以天然气为燃料，或采用微量柴油引燃方式且额定功率下引燃油热值占全部燃料总热值的比例不超过5%的发动机或天然气发动机为原动机的天然气发电机组）为主推进动力的船舶。

《实施细则》所称甲醇单一燃料动力船舶是指以甲醇发动机或以甲醇发动机为原动机的甲醇发电机组（含仅以甲醇为燃料，或采用微量柴油引燃方式且额定功率下引燃油热值占全部燃料总热值的比例不超过 10% 的发动机或甲醇发动机为原动机的甲醇发电机组）为主推进动力的船舶。

《实施细则》所称纯电池动力（不含铅酸电池动力）船舶是指正常航行过程中采用蓄电池（无其他能量源）作为唯一推进动力源和主电源的船舶。蓄电池指磷酸铁锂电池和能量型超级电容。电池动力船舶若配备备用发电机组，仅在紧急状况下为特定安全设备进行供电，可按纯电池动力船舶发放补贴。

符合上述要求的，有关船舶检验机构应相应在船用产品证书记载明确为“液化天然气单一燃料动力”“甲醇单一燃料动力”；在船舶检验证书中记载明确为“液化天然气单一燃料动力”“甲醇单一燃料动力”“正常航行采用蓄电池作为推进动力和主电源”。

《实施细则》所称“燃油替代率”是指发动机或发电机组原动机 75% 额定功率下天然气或甲醇热值占总热值的比例。新建船舶使用液化天然气和燃油、甲醇和燃油双燃料发动机或发电机组原动机的，有关船舶检验机构应在船用产品证书上标明发动机或发电机组原动机的燃油替代率，船舶检验证书上记事栏中也应记载燃油替代率。满足《实施细则》中新能源清洁能源船舶燃油替代率要求的新建双燃料动力船舶，按新能源清洁能源船舶中双燃料船舶的相关规定申领补贴，其中有符合要求的老旧营运船舶提前报废拆解的，也可以按新建燃油动力船舶相关规定申领补贴。不满足《实施细则》中新能源清洁能源船舶燃油替代率要求的双燃料动力船舶，作为燃油动力船舶申领补贴。

对于新建液化天然气单一燃料、甲醇单一燃料、纯电池动力、燃油替代率 60% 以上的液化天然气和燃油双燃料、燃油替代率 50% 以上的甲醇和燃油双燃料船舶的补贴申请，有关交通运输主管部门要认真审核新建船舶的船舶检验证书中是否有上述标识或燃油替代率。

#### 四、关于船舶类型系数对应关系

船舶所有权登记证书、检验证书、营运证书等记载的船舶类型不完全一致时，以船舶检验证书记载的船舶类型为准。记载的船舶类型在《实施细则》船



船舶类型系数表中不能直接对应的，集散两用船归类为集装箱船；油化两用船归类为散装化学品船；商品汽车滚装船归类为货滚船；客箱船归类为客货船；其余在船舶类型系数表中未单独列明船型的载货类船舶按其他货船选取船舶类型系数，船舶类型系数表未单独列明船型、船舶检验证书记载无载货量但有乘客定额的船舶按客船选取船舶类型系数。

#### 五、关于变更船舶类型和总吨后船舶拆解补贴计算问题

拟拆解船舶申请补贴对应的船舶类型和总吨以《实施细则》发布前（2024年8月1日及以前）其船舶检验证书记载为准。

#### 六、关于申请材料涉及的船舶证书形式

为不影响船舶正常生产经营活动，原则上申请人在申请船舶报废更新补贴资金环节提交各类船舶证书的复印件即可，由相关管理部门通过内部档案和信息系统等证书真实有效性核对；涉及船舶拆解的，在船舶拆解办理注销手续时，交回有关证书原件。

#### 七、关于船籍港与船舶经营人注册地不一致时申请补贴和监管等问题

光船租赁等情况下，船舶船籍港与《船舶营业运输证》记载的船舶经营人注册地不一致的，船舶所有人向船籍港所在地设区的市级交通运输主管部门提出申请，并由船籍港所在地设区的市级交通运输主管部门会同船籍港海事管理机构实施材料审核工作。根据船籍港所在地设区的市级交通运输主管部门需要，船舶经营人注册地设区的市级交通运输主管部门应协助核对有关船舶营运信息，并根据船舶经营人申请办理《船舶营业运输证》注销手续。

光船租赁情况之外，因航运公司（既是船舶所有人也是船舶经营人，下同）在北京等内陆无海船登记权限的地区注册，所属船舶在异地登记的，航运公司应向注册地设区的市级交通运输主管部门提出报废更新补贴申请。航运公司所在地设区的市级交通运输主管部门会同该船舶的船籍港海事管理机构实施材料审核工作。内河船舶有所属航运公司注册地无相应船舶登记权限产生异地登记情况的，按照上述执行。

#### 八、关于小吨位船舶的吨位合计计算问题

《实施细则》明确新建燃油动力船舶领取补贴的船舶总吨不得超过对应的拆解船舶总吨，根据自愿原则，同一船舶所有人可将其全部拆解和新建船舶的总吨分别合并后对应计算。50 总吨以下小吨位船舶合并计算吨位时，应按照船舶实际吨位相加求和得数分别对应按 30 总吨或 50 总吨计算补贴吨位，求和得数大于 50 总吨的，按实际得数计算吨位。

#### 九、关于船舶报废补贴申请材料有效性的问题

《实施细则》第五条第（二）款所称“取得有效的船舶检验、船舶所有权登记、船舶营运证书或证明材料”是指各类船舶证书、证明材料在申领人申请老旧营运船舶报废补贴资金时（以《老旧营运船舶报废更新补贴资金申请表（拆解）》申领人签字落款时间为准）处于有效期内即可。

#### 十、关于新建燃油动力（含生物柴油动力）船舶的所有人认定问题

新建燃油动力（含生物柴油动力）船舶的所有人与对应的拆解船舶的所有人存在控股关系或者隶属同一控股股东的，可以认定其满足《实施细则》第六条第（一）款关于新建船舶的所有人应当与对应的拆解船舶完全一致的规定要求，申请人应当提供相应的佐证材料。

#### 十一、关于申请文件所附项目清单的问题

统一《实施细则》第十五条明确随正式申请文件上报的项目清单格式，各省级管理部门按附件 1《202×年第×批超长期特别国债资金支持设备更新项目申报表（老旧营运船舶报废更新）》、附件 2《202×年第×批超长期特别国债资金支持设备更新项目申报汇总表（老旧营运船舶报废更新）》格式填报项目清单及汇总表随文上报（一并上报 Excel 电子版）。省级管理部门上报的项目应包含计划单列市的情况（下同）。

#### 十二、加强项目实施情况跟踪

各省级交通运输主管部门会同发展改革部门应分别于每月的 3 日前（遇法定节假日顺延）报送上月本辖区老旧营运船舶报废更新项目完成情况，填报附件 3《202×年第×月超长期特别国债资金支持设备更新项目实施汇总表（老旧营运船舶报废更新）》和附件 4《202×年第×月超长期特别国债资金支持设备更新项目实施明细表（老旧营运船舶报废更新）》，报交通运输部（一并上报 Excel

电子版），如有存在的问题亦可一并上报。各有关交通运输主管部门、海事管理机构、船舶检验机构要严格落实《实施细则》和本通知要求，推动船舶标准化大型化绿色化发展，优化国内运输船舶运力结构，促进航运业高质量发展。实施期间遇重大事项，及时按程序向交通运输部报告。

## 1.8. 交通运输部关于发布交通运输行业标准《船舶载运锂电池安全技术要求》的公告

交通运输行业标准《船舶载运锂电池安全技术要求》（2025 年第 2 批）业经审查通过，现予发布，标准编号为 JT/T 1543—2025，为推荐性标准，自 2025 年 5 月 1 日起实施。

《船舶载运锂电池安全技术要求》规定了船舶载运锂电池的分类和编号，锂电池的要求，以及锂电池的包装和货物运输组件、托运、装卸、承运和应急等安全技术要求。适用于作为货物交付船舶载运的锂电池，船舶载运含有机电解质的钠离子电池参考使用。不适用于锂电池驱动车辆的船舶运输。该标准由人民交通出版社股份有限公司出版，并在中华人民共和国交通运输部网站公告。

交通运输部

2025 年 1 月 26 日

分送：各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团交通运输厅（局、委），国家市场监督管理总局，国家铁路局、中国民用航空局、国家邮政局，中央军委后勤保障部，相关学会、协会，交通运输各专业标准化技术委员会、计量技术委员会，中国远洋海运集团有限公司、招商局集团有限公司、中国交通建设集团有限公司，部属各单位，部内各司局。

## 1.9. 中华人民共和国海事局关于发布《纯电池动力船舶技术与检验暂行规则（2025）》的公告

《纯电池动力船舶技术与检验暂行规则（2025）》按规定程序已经交通运输部批准，现予公布，自 2025 年 3 月 1 日起施行。

《纯电池动力船舶技术与检验暂行规则（2025）》文本请到中华人民共和国海事局网站（<http://www.msa.gov.cn>）“船舶技术法规”栏目下载。

特此公告。

中华人民共和国海事局

2025 年 2 月 19 日

## 1.10. 《纯电池动力船舶技术与检验暂行规则（2025）》解读

经交通运输部批准，中华人民共和国海事局于 2 月 19 日发布了《纯电池动力船舶技术与检验暂行规则》（以下简称《暂行规则》），自 2025 年 3 月 1 日起生效实施。《暂行规则》对保障纯电池动力船舶本质安全、促进我国电动船舶健康有序发展、推动水运行业绿色低碳转型具有重要意义。

在实现“双碳”目标和加快建设交通强国背景下，电池动力船舶凭借零排放、低噪音、高能效的显著优势，在水上交通运输领域快速发展。同时，电动船舶也出现多起事故，暴露出较大风险隐患，亟需出台相应船舶技术规范保障行业安全有序发展。《暂行规则》的制定，遵循以下原则：一是聚焦风险隐患，确保安全性。针对船舶应用电池动力带来的特殊风险，如热失控、火灾、爆炸、全船失电等，制定相应技术和检验要求，从源头上规避有关风险隐患。二是围绕产业前沿，注重创新性。规范编制过程中，充分考虑业界实践经验，注重吸纳我国电动船产业发展优势，纳入了集装箱式电源、陆上联调和风险评估等创新性成果。三是开门编制规范，保持开放性。多次开展专题调研、座谈，调研涵盖电池生产、系统集成、船舶设计、建造、检验、营运等多个领域，并广泛征求意见，保证规范编制的开放性。

《暂行规则》以现行船舶技术规范为基础，针对纯电池动力船舶特点，制定电池系统管理、监测报警、风险评估和消防等核心安全技术要求。《暂行规则》共 11 章，内容涵盖通则、检验与发证、船舶布置、电池系统、配电系统、控制、监测、报警和安全系统、温度控制、排气与排水、消防、风险评估、试验、操作与维护等要求。《暂行规则》作为对纯电池动力船舶的附加要求，航行于海上或内河的纯电池动力船舶，其通用技术要求还应符合相应的基础规范。

《暂行规则》是我国绿色船舶技术规范体系的重要组成部分。该规则将为我国纯电池动力船舶的设计、建造和检验提供技术支撑，也标志着我国纯电池动力船舶行业高质量发展迈入新的阶段。

1.11. 中华人民共和国海事局关于印发《水上水下作业和活动通航安全保障方案编制与技术评审管理办法》的通知

# 中华人民共和国海事局文件

海通航〔2025〕44号

## 中华人民共和国海事局关于印发《水上水下作业和活动通航安全保障方案编制与技术评审管理办法》的通知

各直属海事局：

《水上水下作业和活动通航安全保障方案编制与技术评审管理办法》已经交通运输部海事局2025年第2次局长办公会审议通过，现印发你们，请认真做好贯彻落实。

中华人民共和国海事局

2025年2月14日

（此件公开发布）

— 1 —

## 水上水下作业和活动通航安全保障方案 编制与技术评审管理办法

**第一条** 为规范水上水下作业和活动通航安全保障方案编制与技术评审管理工作,维护通航秩序,保障通航安全,根据《中华人民共和国水上水下作业和活动通航安全管理规定》(交通运输部令 2021 年第 24 号),制定本办法。

**第二条** 本办法适用于水上水下作业和活动通航安全保障方案编制、技术评审等。

**第三条** 本办法所指通航安全保障方案包括水上水下作业和活动保障实施方案、应急预案和责任制度文本。

**第四条** 水上水下作业和活动建设单位、主办单位或者施工单位应当制定通航安全保障方案,保障水上水下作业和活动水域及其周边水域通航安全。

**第五条** 编制通航安全保障方案,应当通过现场踏勘、调研、船舶交通流分析等方式充分了解通航环境,并征求利益相关方的意见。征求意见及处理情况应记录在通航安全保障方案。

通航安全保障方案应当资料齐全、分析全面、技术可行、提出的措施具有针对性和可操作性。必要时,可征求相关领域专业人员的意见,有关意见应记录在通航安全保障方案。

建设单位、主办单位或者施工单位应当对资料的真实性、有



效性、合法性,以及通航安全保障方案的内容与结论负责。

**第六条** 通航安全保障方案应当包括:

(一)作业和活动概况,包括作业和活动批复情况、名称、地点、规模、建设单位、主办单位、施工单位等;

(二)作业和活动内容,包括与通航(水上交通安全)有关的作业和活动水域、工艺或者方式、进度,作业和活动船舶、设施及其航线、停泊地点,作业和活动人员配备、作业和活动材料的水上运输方式等;

(三)通航环境,包括水文气象等自然环境、港口环境、航道条件、船舶交通流特征、水域事故特点及其他与水上交通安全有关的交通条件等;

(四)通航安全影响及风险分析,包括作业和活动水上交通秩序影响及相关碍航性分析、安全作业条件分析、划定的安全作业区范围合理性分析等;

(五)通航安全保障及防治船舶污染措施,包括作业和活动期通航秩序维护方案,船舶、海上设施或者内河浮动设施及人员的安全保障措施,安全警示设施设备,防治船舶污染措施等;

(六)应急预案,包括针对作业和活动中可能发生的人员落水、伤亡,船舶碰撞、搁浅、失控、火灾,船舶污染水域,无关船舶闯入安全作业区等突发性事件和台风、雾、寒潮大风等极端天气的应急组织机构、设备设施配备、响应措施等;

(七)责任制度文本,包括安全组织架构、人员职责、安全检查

制度、水上交通安全教育培训制度、防治船舶污染制度等。

(八)附图,包括作业和活动水域位置图、总平面布置图、航道图或者海图、占用水域示意图、安全作业区范围示意图、周边设施关系图及航标配布图等;

(九)相关领域专业人员的意见。

**第七条** 持续时间较短且对周边水域通航安全影响较小的水上水下作业和活动可适当简化通航安全保障方案编制内容。

**第八条** 通航安全保障方案由建设单位、主办单位或者施工单位自行组织编制,任何机构和个人不得指定通航安全保障方案编制单位。

**第九条** 在内河通航水域或者岸线上、管辖海域进行对通航安全可能构成重大影响的下列水上水下作业和活动,海事管理机构应当组织专家对其通航安全保障方案进行技术评审,并应书面告知建设单位、主办单位或者施工单位。

(一)占用航道、航路、锚地、渡运水域、桥区水域;

(二)需要调整航路,采取封航、限制航行等水上交通管制措施;

(三)其他对通航安全可能构成重大影响的水上水下作业和活动。

**第十条** 技术评审应当在收到水上水下作业和活动通航安全保障方案后 15 个工作日内完成,所需时间不计算在水上水下作业和活动许可审批规定的期限内。

**第十一条** 海事管理机构组织专家进行的技术评审,技术评审费用由海事管理机构按照国家有关规定纳入预算管理。

**第十二条** 建设单位、主办单位或者施工单位应当根据技术评审意见修改通航安全保障方案,并做好相应记录证明。

**第十三条** 水上水下作业和活动通航安全保障方案技术评审的主要依据包括:

(一)水上交通安全管理及防治船舶污染法律、法规及相关规定;

(二)通航安全技术规范、标准;

(三)水上交通安全管理理论、技术;

(四)船舶控制理论、技术和航海习惯做法(经验);

(五)有关部门的批复性文件、相关专题研究结论或者意见等;

(六)水上水下作业和活动设计方案、内容及有关技术图纸、资料。

**第十四条** 技术评审专家人数不少于3人,且总数为单数。专家人选要充分考虑拟评审的通航安全保障方案所涉及的水上水下作业和活动的类别、规模、复杂程度及其对通航安全与周边水域环境的影响程度等因素。参与技术评审专家的专业涵盖要全面,且不得与参与评审的水上水下作业和活动有直接利益关系,以确保技术评审的科学性与公正性。

技术评审结束后,专家应当书面填写专家意见表,并签字

确认。

**第十五条** 技术评审专家应当具有航海技术、海事管理、航海保障、港口与航道工程、船舶工程、海洋工程等专业背景,且符合下列条件:

(一)具有良好的敬业精神和职业道德,能够认真、公正、诚实、廉洁地履行职责;

(二)熟悉本行业国内外发展动态,有关法律法规、国家政策及技术标准规范,有较高的理论水平和较为丰富的实践工作经验;

(三)具有高级专业技术职称、船长资格证书、引航员证书或者从事与通航相关工作 10 年以上。

**第十六条** 在管辖海域内从事体育、娱乐、演练、试航、科学观测等水上水下活动,或者在内河通航水域进行气象观测、测量、地质调查、大面积清除水面垃圾和可能影响内河通航水域交通安全的其他作业,可参照本办法编制相关方案。

**第十七条** 本办法自 2025 年 3 月 20 日起施行。《涉水工程施工通航安全保障方案编制与技术评审管理办法》(海通航〔2019〕147 号)同时废止。

---

抄送:各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团交通运输厅(局、委)。

中华人民共和国海事局办公室

2025 年 2 月 14 日印发

---

## 1.12. 中华人民共和国海事局关于发布《珠江水域至香港特别行政区高速客船检验技术规则（2025 年修改通报）》的公告

《珠江水域至香港特别行政区高速客船检验技术规则（2025 年修改通报）》按规定程序已经交通运输部批准，现予公布，自 2025 年 3 月 1 日起施行。

特此公告。

中华人民共和国海事局

2025 年 2 月 7 日

附《珠江水域至香港特别行政区高速客船检验技术规则（2025 年修改通报）》

《珠江水域至香港特别行政区高速客船检验技术规则（2025 年修改通报）》

# 中华人民共和国船舶技术法规

MSA 2025 年 第 5 号 公告

## 珠江水域至香港特别行政区高速客船 检验技术规则

2025 年修改通报

2025 年 2 月 7 日发布

2025 年 3 月 1 日实施



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发布

## 目 录

第 1 章 通则	1
附录 1 高速船安全证书的送审图纸目录	1
第 2 章 浮力、稳性与分舱	1
第 5 章 方向控制系统	2
第 7 章 消防	2
第 8 章 救生设备与装置	2
第 9 章 轮机	2
第 10 章 辅机系统	2
第 14 章 无线电通信	4
第 18 章 营运要求	5
第 20 章 信号设备	5
第 21 章 防污染	5



## 第1章 通则

原1.4.3 改为：

“1.4.3 船舶吨位应按本局《吨位丈量规则(2022)》第2篇第2章的丈量方法进行计算。”

原1.6.1(1)① 中引用的脚注内容修改为“参见本局《内河船舶法定检验技术规则(2019)》第2篇2.1.8.1-2.1.8.3条。”

原1.6.1(1)② 中引用的脚注内容修改为“参见本局《内河船舶法定检验技术规则(2019)》第2篇2.1.8.4、2.1.8.5条。”

新增1.6.1(30) 如下，并将原序号1.6.1(30) 修改为1.6.1(31)：

“(30) 故障模式和影响分析(FMEA)：系指按本局《国际航行海船法定检验技术规则(2014)》附则2(2000年国际高速船安全规则)附录4 核查船舶的系统和设备，以确定任何在合理的范围内可能发生的故障或不适当的操作是否会导致危险的或灾难性的后果。”

新增1.6.1(32) 如下：

“(32) 瘫船状态：系指由于缺少动力，致使主推进装置、锅炉和辅机不能运转的状态。”

## 附录1 高速船安全证书的送审图纸目录

原1.1(36) 改为：

“(36) 撤离时间计算与撤离分析(如适用)；”

新增1.1(37) 如下：

“(37) 高速船操作手册(备查)。”

原1.1(37)~(45) 依次改为1.1(38)~(46)。

原附录1 的1.3(9)、(10) 中删除“主机传令钟”。

## 第2章 浮力、稳性与分舱

原2.9.1 第一句 改为“设计水线应由下述的载重线标志清晰、永久地标示在船的外侧。”



## 第5章 方向控制系统

删除5.4.1中的最后一句。

## 第7章 消防

7.6.6中的最后一句改为“所有的挡火闸或挡烟闸也应能从持续有人值班的控制室进行遥控关闭。”

## 第8章 救生设备与装置

8.5.1(3)中的脚注内容修改为“参见国际海事组织A.1116(30)决议通过的《脱险通道标志和设备位置标识》。”

## 第9章 轮机

将原条文号“9.1.5”改为“9.1.6”，后续条款编号顺延，并新增9.1.5如下：

“9.1.5 应提供措施，以便在没有外部帮助的情况下，确保机械装置能从瘫船状态投入运转。”

## 第10章 辅机系统

原10.3.5修改为：

“10.3.5 在多体高速船的每一片体或每艘单体高速船上设置舱底水总管时，应符合下列规定：

(1) 至少应设有 2 台舱底泵, 其中 1 台可为机带泵;

(2) 舱底泵应是动力驱动的泵, 且至少一台应是固定式的;

(3) 每台舱底泵应能使流经所需的舱底水总管的水流速度不小于 2m/s; 为此, 其排量 Q 不应小于按下式计算的值:

$$Q = 5.66 d^2 \times 10^{-3} \quad \text{m}^3/\text{h}$$

式中:  $d$ ——舱底水总管内径, mm, 按 10.3.6 所述公式计算。

(4) 舱底水管系应布置成至少有 1 台动力舱底泵在高速船被要求承受的所有浸水条件下可以使用。可采取下列方法之一予以满足:

① 所要求的舱底水泵之一应为一台有应急动力源的可靠的潜水泵; 或

② 各舱底水泵及其动力源应分布在高速船的全长范围内, 浸水时至少在未破损的舱室内有 1 台泵能供使用。

(5) 连接舱底水抽吸系统的分配阀箱、旋塞和阀的布置, 应确保在任一舱室浸水时, 所设的舱底水泵之一可以工作。另外, 一台泵或其与舱底水总管的连接管损坏, 不应使舱底水系统失去作用。在除了主舱底水抽吸系统之外, 还设有一个应急舱底水抽吸系统时, 则应急系统应独立于主系统, 且应布置成在任一舱室处于 10.3.3 规定的浸水条件下都有 1 台泵可以工作; 在这种情况下, 仅应急系统运行需要的阀应能在基准面以上进行操作;

(6) 在 10.3.3 和 10.3.5 (5) 中所述的所有能从基准面以上操作的旋塞和阀, 应在操作地点设置带有明显标识的控制装置, 此外, 还应设有表明阀启闭状态的指示装置。

如未设舱底水总管时, 上述要求可按 10.3.13 和 10.3.14 予以替代。”

## 第 14 章 无线电通信

原 14.2.1 改为:

“14.2.1 就本章而言:

- (1) AIS-SART: 系指在 AIS 专用频率( 161.975 MHz (AIS1)和 162.025 MHz (AIS2) )上工作的自动识别系统搜救应答器。
- (2) 驾驶室对驾驶室的通信: 系指在船舶通常驾驶位置进行的船舶之间的安全无线电通信。
- (3) 连续无线电值班: 系指有关的无线电和监听值班不应中断。当船舶接收能力由于自身通信被削弱或阻塞, 或当设备处于定期维护或检查时, 连续无线电值班可短暂中断。
- (4) 数字选择呼叫 (DSC): 系指应用数字编码, 使一个无线电台与另一个电台或一组电台建立联系和传递信息, 并符合国际电信联盟无线电通信部 (ITU-R) 有关建议书的一种技术。
- (5) 应急无线电示位标 (EPIRB): 系指在 406.0~406.1 MHz 频带上工作, 能通过卫星将遇险警报发送至救援协调中心, 也能发送现场定位信号的发射器。
- (6) 一般无线电通信: 系指除遇险、紧急和安全信息通信以外的通信。
- (7) 全球海上遇险和安全系统 (GMDSS): 系指实施本局《国际航行海船法定检验技术规则 (2014)》第 4 篇第 4 章 4.1.1 条规定功能的系统。
- (8) GMDSS 识别码: 系指可发送的用于唯一识别船舶或其相关救助艇和救生艇筏的信息。这些识别信息是船舶呼号、海上移动服务识别码 (MMSI)、EPIRB 十六进制识别码、经认可的移动卫星服务识别码和设备序列号。
- (9) 定位: 系指发现遇险的船舶、航空器、救生艇筏或人员。
- (10) 雷达 SART: 系指在 9.2~9.5 GHz 频带雷达频率上工作的搜救应答器。
- (11) 无线电规则: 系指对任何指定时间实施的国际电信章程和公约进行补充的《无线电规则》。
- (12) 在 406 MHz 上的卫星服务: 系指通过具有全球可用性的卫星系统运行的服务, 其服务被设计用于探测在 406.0~406.1 MHz 频段内传输的 EPIRB 信号。
- (13) A1 海区: 系指由至少一个具有连续 DSC 报警能力的甚高频 (VHF) 海岸电台的无线电电话所覆盖的区域。”

原 14.3.2 (5) 改为:

“(5) 如适用, 清楚地标明供无线电装置操作员使用的 GMDSS 识别码。”

原 14.3.5 和 14.3.6 改为:

“14.3.5 如果 EPIRB 用作发送遇险警报的第二种措施, 且不能被遇险控制板遥控, 则可在驾驶室指挥位置附近安装一个附加的卫星应急无线电示位标。

14.3.6 应在指挥位置安装遇险报警板, 该报警板:

- (1) 应对任何遇险警报或船上收到的警报发出视觉和听觉指示;
- (2) 应指示出通过何种无线电通信服务接收到该遇险警报;
- (3) 可与 14.3.4 所述的遇险控制板合并。”

原 14.4.1 (4) 第一段改为:

“(4) 1 台卫星应急无线电示位标 (EPIRB)<sup>①</sup>, 该示位标应:”

新增 14.5.2 如下:

“14.5.2 每艘船舶在海上时,应在船舶通常驾驶位置在 VHF 16 频道上保持连续值守值班。”

## 第 18 章 营运要求

原 18.1.1 与 18.1.2 改为:

“18.1.1 船上应持有“高速船安全证书”、第 1 章 1.9 所述证书、《安全营运承诺书》(复印件或副本), 以及船舶操作手册、航线运行手册、培训手册和船舶维修及保养手册等技术文件。

18.1.2 船舶不应故意在《安全营运承诺书》、第 1 章 1.9 所述证书以及“高速船安全证书”或有关文件规定的最坏设想条件和各种限制范围外的情况下营运。”

## 第 20 章 信号设备

新增 20.1.2 如下:

“20.1.2 高速客船在航时,应显示黄色闪光灯。该灯应装设在最显眼易见处。”

## 第 21 章 防污染

原 21.4.1 改为:

“21.4.1 《国际航行海船法定检验技术规则》第 5 篇第 7 章 II 第 1 条由下述文字替代:

第 1 条 防污底系统控制要求

<sup>①</sup> 该示位标可以采用北斗应急无线电示位标,但应在满足如下所有条件后才可配备:

- a. 完全建成完善的支持北斗应急无线电示位标的岸基控制和搜救网络;
- b. 北斗应急无线电示位标应满足《国内航行海船法定检验技术规则(2020)》第 4 篇第 4 章附录 4 的要求,并经船舶检验机构认可、检验和发证。

(1) 任何船舶不得应在船壳上或外部构件或表面上涂有含有机锡化合物的防污漆。对在2017年9月1日以前施涂的含有作为杀生物剂的有机锡化合物的防污底系统，应予以清除，或者用密封涂层将不符合要求的防污底系统予以封闭，以防止此类化合物的渗出。

(2) 任何船舶不应在船壳上或外部构件或表面上涂有含西布曲尼( CAS号:28159-98-0 ) 的防污漆。对于2025年3月1日以前施涂的含西布曲尼的防污底系统<sup>①</sup>，应在防污底系统下一次计划更新时，但不迟于船舶最后一次应用含西布曲尼的防污底系统后的60个月，予以清除，或者用密封涂层将不符合要求的防污底系统予以封闭，以防止含西布曲尼物质的渗出。”

---

<sup>①</sup> 不包括以前应用过含西布曲尼的防污底系统但在2025年3月1日或以前已被符合AFS公约及其修正案规定的防污底系统覆盖的船舶。

1.13. 交通运输部海事局关于推广应用油污损害民事责任保险或其他  
财务保证证书等海事电子证照的通告

# 交通运输部海事局通告

第 1 号

## 交通运输部海事局关于推广应用 油污损害民事责任保险或其他财务保证证书等 海事电子证照的通告

为进一步推动交通物流降本提质增效,优化营商环境,推进更高水平的海事监管与服务保障一体化,交通运输部海事局将推广应用油污损害民事责任保险或其他财务保证证书等海事电子证照。现将有关事项通告如下:

### 一、推广应用电子证照的范围

本次推广应用的范围为中国籍船舶的油污损害民事责任保险或其他财务保证证书、燃油污染损害民事责任保险或其他财务保证证书、非持久性油类污染损害民事责任保险或其他财务保证证书、残骸清除责任保险或其他财务保证证书的电子证照。

### 二、实施日期

— 1 —

本次电子证照推广应用自 2025 年 2 月 20 日起在上海海事局辖区试点实施,自 2025 年 3 月 20 日起在全国范围内实施。

### 三、推广应用方式

本次推广应用采用电子证照与纸质证书并行签发的方式,电子证照将通过海事通 APP 直接推送。

### 四、核验

(一)船舶办理海事政务服务事项时需要提交本通告涉及的证书的,可免于提交。

(二)在海事管理机构查验时,出示电子证照与纸质证书同等有效。

(三)对电子证照及相关信息存疑的,可通过海事通 APP 和通用扫码设备扫描电子证照所附二维码核验真伪,也可通过交通运输部海事局官方网站(<https://www.msa.gov.cn/>)查询,具体步骤为“首页—互联网+政务—我要办事—点击进入—网通办—信息公开—便民查询—船舶保险电子证照”。

特此通告。

交通运输部海事局

2025 年 2 月 20 日

---

交通运输部海事局办公室

2025 年 2 月 20 日印发

---



### 2.1 最高人民法院、司法部联合印发《关于充分发挥仲裁职能作用 服务粤港澳大湾区高质量发展的意见》

为贯彻落实党中央关于推进粤港澳大湾区建设的决策部署，充分发挥仲裁制度职能作用和优势，营造市场化、法治化、国际化一流营商环境，助力粤港澳大湾区高质量发展，日前，最高人民法院、司法部联合印发了《关于充分发挥仲裁职能作用服务粤港澳大湾区高质量发展的意见》（下称《意见》）。

《意见》明确“港（澳）资港（澳）仲裁”制度，提出在粤港澳大湾区内地九市设立的港资、澳资企业既可以约定内地为仲裁地，也可以约定香港、澳门为仲裁地解决商事纠纷。

《意见》对规划建设粤港澳大湾区国际商事仲裁中心作出细化落实，强调要加快推进大湾区国际一流仲裁机构建设，将广州、深圳国际商事仲裁中心建设试点与香港、澳门国际法律及争议解决服务中心建设紧密结合，规划建设大湾区国际商事仲裁中心，建立大湾区统一仲裁规则和线上争议解决平台，形成国际领先、具有世界影响力的国际商事仲裁高地，提高我国仲裁的公信力和国际竞争力。

《意见》还对大湾区内地九市仲裁机构拓展服务领域，完善仲裁与诉讼对接机制和司法支持监督机制，粤港澳三地仲裁员、仲裁秘书资源共享，建立人民法院与司法行政机关、仲裁机构信息共享机制，建立涉外仲裁人才联合培养培训工作机制等提出要求。

最高人民法院 司法部

#### 印发《关于充分发挥仲裁职能作用服务粤港澳大湾区高质量发展的意见》 的通知

广东省高级人民法院、广东省司法厅：

为贯彻落实党中央决策部署，充分发挥仲裁制度职能作用和优势，助力粤港澳大湾区高质量发展，最高人民法院、司法部制定了《关于充分发挥仲裁职



能作用服务粤港澳大湾区高质量发展的意见》，现予印发，请结合实际认真贯彻落实。

最高人民法院 司法部

2025年2月10日

### 关于充分发挥仲裁职能作用服务粤港澳大湾区高质量发展的意见

为贯彻落实党的二十届三中全会关于深化仲裁制度改革部署，根据《粤港澳大湾区发展规划纲要》《粤港澳大湾区建设“十四五”实施方案》“推动建立共商、共建、共享的多元化纠纷解决机制”“完善国际商事纠纷解决机制，建设国际仲裁中心”的要求，充分发挥仲裁制度职能作用和优势，营造市场化、法治化、国际化一流营商环境，助力香港、澳门更好融入国家发展大局，现提出以下意见：

一、在粤港澳大湾区内地九市（以下简称内地九市）设立的港资、澳资企业既可以约定内地为仲裁地，也可以约定香港、澳门为仲裁地解决商事纠纷。

二、加快推进大湾区国际一流仲裁机构建设，将广州、深圳国际商事仲裁中心建设试点与香港、澳门国际法律及争议解决服务中心建设紧密结合，规划建设大湾区国际商事仲裁中心，建立大湾区统一仲裁规则和线上争议解决平台，形成国际领先、具有世界影响力的国际商事仲裁高地，提高我国仲裁的公信力和国际竞争力。

三、健全完善适应新质生产力发展要求的仲裁规则与业务模式，规范发展互联网仲裁，探索发挥智能技术在仲裁中的应用，服务人工智能、数字经济、生命科学等新兴产业健康发展。

四、在内地九市建立功能完备、运行规范的人民法院与司法行政机关、仲裁机构的对接服务平台，依托人民法院在线服务平台为仲裁保全等事项的办理提供便利，促进仲裁与诉讼有机衔接。

五、建立大湾区仲裁及仲裁司法审查案例库，加强典型案例发布及宣传工作，指引仲裁机构依法办理仲裁案件，鼓励当事人选择仲裁方式解决纠纷，支

持仲裁发挥更大作用。

六、支持建设粤港澳三地仲裁员推荐名册，推行大湾区仲裁员资源共享、互认互聘。研究制定大湾区仲裁秘书国际化服务推荐标准，探索建立大湾区仲裁秘书推荐库和仲裁庭自主选任仲裁秘书机制，推进大湾区仲裁秘书共享共用。推进人民法院与司法行政机关、仲裁机构信息共享，加强仲裁工作沟通协调。

七、支持建立大湾区涉外仲裁人才联合培养培训工作机制，粤港澳三地共建仲裁员和仲裁秘书培训实践基地，开展内地九市人民法院审判人员、仲裁员联合培训。充分发挥香港有关涉外法律人才培训机制的作用，实施涉外仲裁人才培训项目。

## 2.2. 上海法院法治化营商环境建设行动计划 8.0 版发布 聚焦提升企业感受度

2025 年 2 月 14 日，上海市高级人民法院召开新闻发布会，通报 2024 年上海法院法治化营商环境工作基本情况，发布《上海法院法治化营商环境建设行动计划（8.0 版）》（以下简称“8.0 版计划”）、上海法院法治化营商环境建设典型案例、事例和上海国际商事法庭相关建设举措。

上海市高级人民法院党组成员、副院长林晓镔，商事审判庭庭长曹克睿，上海国际商事法庭庭长何云出席新闻发布会并答记者问。上海市高级人民法院法治宣传处（新闻中心）处长、新闻发言人张海鹏主持新闻发布会。

本场新闻发布会是“促公正 作表率——深入推进上海法院工作现代化”系列发布会第 2 场。

“上海高院”全媒体平台全程直播新闻发布会。

### 8.0 版计划出炉 瞄准企业实际需求

2024 年，上海法院紧盯审判质效、锚定重点领域、强化府院联动，按计划、分阶段、有重点地推进法治化营商环境各项工作，建立了一批示范性制度、突破了一批关键性问题，取得了良好成效。比如，2024 年一审商事案件平均审理期限下降至 48 天，破产案件平均办理时间缩短 121 天，司法委托鉴定平均用时在 2023 年下降 20.7% 的基础上再下降 9%， “核查一件事” 系统实现 10 项破产企业涉案信息的“一网通查”。

近期，根据 2025 年上海市优化营商环境大会和《上海市聚焦提升企业感受持续打造国际一流营商环境行动方案》相关部署，上海市高级人民法院研究制定了 8.0 版计划，将企业的实际感受作为评判法治化营商环境建设成效的核心标准，结合面临的形势、任务提出了更具针对性的改革措施。

8.0 版计划总体聚焦三个“更加注重”：即更加注重服务保障国家重大战略，更加注重把握营商环境的底层逻辑，更加注重回应经营主体关切的突出问题，从 6 个方面提出 15 类举措，细化分解为 50 项具体任务，将顶层设计“最初一公里”的意图，细化到市场所需、企业所想、群众所盼的“最后一公里”的任务举措。

比如，在服务重大战略实施方面，将优化法治化营商环境工作融入上海“五个中心”建设、“长三角一体化”等重大战略。在提升审判执行质效方面，聚焦重点环节、重点领域，在上海国际商事法庭建立国际商事专家委员会、涉外商事纠纷协议管辖示范条款机制。同时，依法规制滥用举报权利的职业索赔行为，依法严格审查涉企行政检查案件。在深化破产运行改革方面，以数助办案、府院联动为抓手，支持破产行政事务协调机制运行，支持建立完善市场化庭外重组机制等。

如何进一步发挥数助营商的优势？“以数字赋能提升商事纠纷解决的质量和效率仍然是今年工作的重要内容。”林晓镍强调，“我们将紧紧围绕关键环节、聚焦优质场景、突出实战实效，进一步助推数字法院在优化法治化营商环境工作全域发力。”

#### 20 件案例事例发布 释放典型示范效应

充分发挥人民法院在法治化营商环境建设中的职能作用，强化以司法实践助推优化营商环境，是上海法院的重要责任。

新闻发布会上，上海市高级人民法院还分别通报了 10 个典型案例、事例。这些案、事例有些依法保护了企业产权和企业合法权益，有些助力完善了企业内部治理结构和运营管理制度，有些推进破产审判制度机制建设，助力市场优化和资源再配置。

其中，10 个案例涉及规范公司治理、保护知识产权、健全金融市场等多个领域，体现了上海法院充分发挥审判职能作用，护航经济高质量发展的良好实践。

比如，在“某贸易有限公司与江某等损害公司利益责任纠纷”案例中，准确认定高管自我交易行为范围，对高管为牟取高额利润损害公司利益的隐蔽行为进行规制，彰显了公司法促进公司治理的制度价值，维护外商投资企业合法权益。在“某株式会社申请承认与执行外国法院民事裁定”案例中，法院承认日本民事再生程序指定的监督委员身份并给予其履职协助，展现我国法院积极参与跨境破产司法协作的开放态度。

10 个事例涉及国际商事纠纷多元解决平台、企业涉诉信息澄清机制、数字经济“审研学”工作机制、长三角一体化司法协作等多个方面，有效提升商事纠纷解决效率，促进矛盾纠纷源头预防和多元解决。

比如，在“依仲裁机构申请开具调查令”事例中，创新构建全国首个“仲裁申请司法调查令”工作机制，破解商事仲裁“取证难”痛点，助力上海打造面向全球的亚太仲裁中心建设。在“深化落实企业破产浦东法规”事例中，坚持改革创新、先行先试，探索破产办理“浦东模式”，为国家完善企业破产制度先行探路。

#### 对标国际国内最佳实践 打造国际影响标杆性案例

高质量的国际商事审判既是涉外法治建设的重要组成部分，也是法治化营商环境建设的重要制度保障。

上海国际商事法庭于 2024 年 12 月 30 日揭牌成立，自 2025 年 1 月 1 日起依法集中受理涉外商事及仲裁司法审查、涉外商事调解协议确认等案件。自成立以来，法庭对标国际国内最高标准，谋划推出提升涉外法治化营商环境系列举措，包括加快完善专业化审判机制，加快夯实国际化审判能力，加快提升审判数字化水平等。

与此同时，打造具有规则引领意义的精品案例，用实践案例阐释中国特色涉外法治的理念、主张和成功实践，是上海国际商事法庭的重要职责使命。因此，法庭将不断健全涉外精品案例“选、育、编、宣”全流程工作机制，推进国际商事审判“上海规则”产出，为形成更加公正合理的国际商事规则体系贡献中国法治力量和上海智慧。

优化营商环境只有进行时，没有完成时。下一步，上海法院将持续强化责任担当，凝聚工作合力，纵深推进法治化营商环境建设各项工作，推动更多创新举措落地生根，为经济高质量发展注入更强司法动力。

## 2.3. 上海海事法院事例入选上海法院 2025 年法治化营商环境建设典型案例、事例

### 建立长三角海事诉讼服务一体化协作机制

#### 服务保障上海国际航运中心建设

##### 一、事例简介

为深入学习贯彻习近平总书记关于推进长三角一体化发展的重要讲话和指示精神，积极贯彻落实《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》，发挥上海龙头带动作用，共同提升长三角地区海事诉讼服务质效，上海、南京、宁波、武汉四家海事法院共同签署《长三角海事诉讼服务一体化协作机制》。该机制以实现各院创新审判机制的共用为目标，涵盖“概括性授权”“海事专业委托评估、鉴定机构”“司法扣押船舶委托看管机构”和“外国法查明平台”四项子机制，已嵌入上海海事法院诉讼服务平台供当事人选择使用。目前四项子机制均已得到实际运用，切实提高了海事诉讼当事人参与诉讼便利度，在更大地域范围内发挥海事审判创新机制的效用，起到了服务保障上海国际航运中心建设的积极作用。

##### 二、事例详述

###### （一）起因

作为全球最大的港口城市，上海肩负着构建国内大循环的中心节点和国内国际双循环的战略链接的重要使命，需要发挥龙头带动作用，加快建设全球领先的国际航运中心，更好辐射带动长三角地区和长江经济带经济腹地发展。加强长三角地区海事司法合作，是发挥上海国际航运中心建设成效，推进长三角地区协同发展的必由之路。推动长三角海事法院诉讼服务互联、互通、互认，能够提升司法效率与跨区域协同能力，统一裁判标准与适法统一，强化国际影响力与规则引领，实现各院优势资源共享和创新机制共用，共同营造长三角地区航运法治营商环境。以此为初衷，上海海事法院牵头与南京、宁波、武汉三家长三角海事法院共同签署《长三角海事诉讼服务一体化协作机制》。

###### （二）做法

2024年7月，长三角海事诉讼服务一体化平台正式上线，在上海海事法院官网“司法服务”栏目及诉讼服务大厅“智链湾”均可查询并使用该平台。平台内容包括：1.建立长三角概括性授权主体名录，境外主体向任意一家长三角海事法院提交概括性授权材料的，由该法院审查并登记备案。如该概括性授权委托书上载明的适用法院包含其他长三角海事法院的，视同已向适用法院提交概括性授权材料。2.完善长三角船舶扣押委托看管机构名录，对社会公众开放，供审判组织和当事人查询、选择。3.共享海事专业的委托评估、鉴定机构资源，共同建立、完善长三角海事专业委托评估、鉴定机构名录，对社会公众开放，供审判组织和当事人查询、选择。4.共享外国法查明平台资源，共同建立、完善长三角外国法查明机构名录，对社会公众开放，供审判组织和当事人查询、选择。

### （三）成效

长三角海事诉讼服务一体化协作机制和技术平台向社会发布后，受到海商海事领域企业、律所和行业协会的广泛关注。在司法实践的具体应用中，该机制取得了阶段性成效。在（2024）沪72民初1340号等多起案件中，境外当事人通过概括性授权机制快速接受送达，极大提升了审判效率；在“米拉贝拉”轮扣押拍卖期间，通过公开竞价的方式确定船舶看管公司，长三角司法扣押船舶委托看管机构名录中的两家公司参与竞价，发挥了名录的实际效用；在

（2023）沪72民初1487号案中，委托长三角外国法查明机构名录中的华东政法大学外国法查明研究中心查明印度共和国公路运输的相关法律规定，促进了案件的实质解纷；在（2024）沪72民初256号案中，委托长三角海事专业委托评估鉴定机构名录中的上海某保险公估有限公司进行评估鉴定；在（2024）沪72民初580号案中，委托青岛某海事评估有限公司进行评估鉴定，使名录切实辅助审判工作。

（来源：上海海事法院）

2.4. 上海海事法院发布 2024 年全年司法统计分析

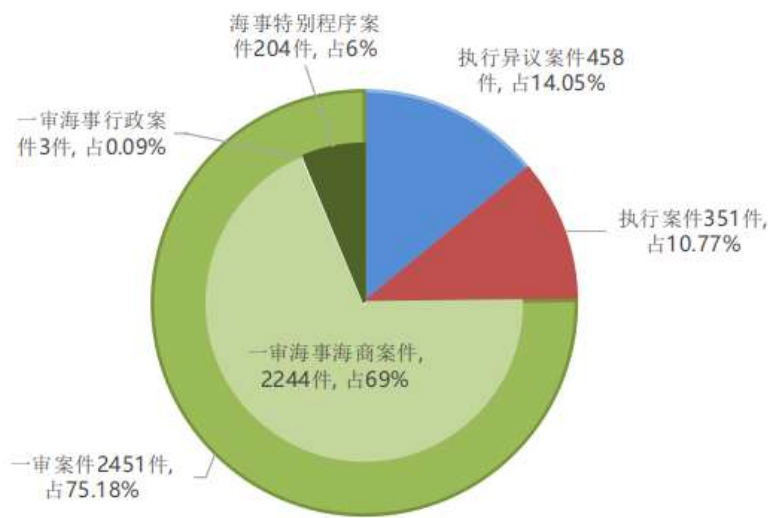
一、案件概况

（一）收结存案情况

2024 年全院共收各类案件 3260 件，同比下降 0.15%；结案 3239 件，同比上升 3.38%。截至 12 月底，存案 466 件，同比上升 4.72%。

全年受理的 3260 件案件中，包含一审案件 2451 件（其中包括一审海事海商案件 2244 件，海事行政案件 3 件，海事特别程序及督促、公示催告等程序案件 204 件），执行案件 351 件，执行异议、行政非诉审查等其他案件 458 件。各类型案件比例详见图表一。

图表一：2024 年度各类案件收案分布情况



2022-2024 年各月收案情况如图表二所示，2024 年月均收案数为 272 件，较上一年度持平。

图表二：2022-2024 年各月收案情况

	一 月	二 月	三 月	四 月	五 月	六 月	七 月	八 月	九 月	十 月	十一 月	十二 月
2024	308	119	165	260	219	329	243	294	207	316	477	323
2023	174	256	287	260	351	303	246	282	201	197	351	357
2022	272	221	159	41	47	269	326	388	383	273	307	370

2022-2024 年各月结案情况如图表三所示，2024 年月均结案数为 270 件，比上一年度上升 9 件。



图表三：2022-2024 年各月结案情况

	一月	二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月	十一月	十二月
2024	226	106	167	222	297	359	189	172	300	159	348	694
2023	106	164	297	195	363	385	185	277	230	156	336	439
2022	178	203	169	51	63	287	204	316	361	225	330	648

（二）涉案标的额

2024 年各类案件立案标的总额 518402.14 万元，同比上升 96.72%；结案标的总额 543266.75 万元，同比上升 95.55%。一审海事海商纠纷案件、海事行政纠纷案件、海事特别程序等案件、执行案件和其他案件（执异、行审、司惩等）立案标的分别占全部总额的 69.47%、0.002%、20.88%、9.53%和 0.12%；结案标的分别占全部总额的 72.29%、0.09%、19.05%、8.46%和 0.11%。各类案件涉案标的与变动趋势详见图表四。

图表四：2024 年度各类案件涉案标的总额

（单位：万元）

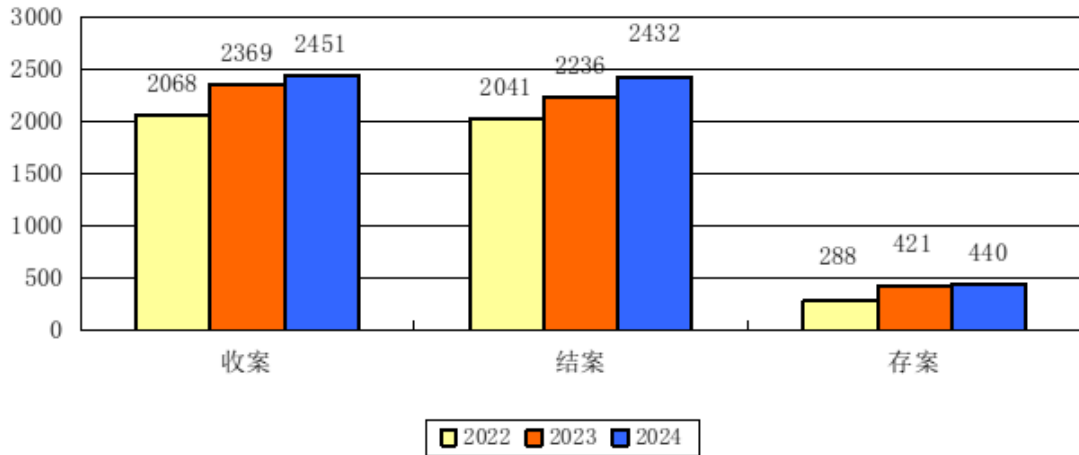
案件类型	立案/申请执行 标的总额	同比	结案/执结 标的总额	同比
一审海事海商案件	360133. 97	84. 37%	392727. 53	68. 25%
海事行政纠纷案件	8. 1	-98. 39%	481. 44	8300. 69%
特别程序等案件	108242. 37	179. 28%	103492. 32	171. 02%
执行案件	49403. 72	76. 61%	45960. 37	777. 53%
其他案件	609. 5	-37. 09%	609. 56	-37. 02%
各类案件总额	518402. 14	96. 72%	543266. 75	95. 55%

二、各类案件概况

（一）一审案件概况

近三年一审案件收、结、存案情况对比如图表五所示。

图表五：2022-2024 年一审收、结、存案情况



2024 年一审收案 2451 件，同比上升 3.46%。其中，一审海事海商案件收 2244 件，占 91.55%；一审海事行政案件收 3 件，占 0.12%；海事特别程序等案件收 204 件，占 8.32%。

一审审结 2432 件，同比上升 8.77%。其中，一审海事海商案件结 2228 件，占 91.61%；一审海事行政案件结 4 件，占 0.16%；海事特别程序等案件结 200 件，占 8.22%。

结案中，适用普通程序结案 806 件，占 33.14%；简易程序结案 1426 件，占 58.63%；无小额诉讼程序案件；特别程序结案 200 件，占 8.22%。

审结的一审海事海商案件中，以判决方式结案的 325 件，占 14.59%，同比上升 10.92%；撤诉结案的 1279 件，占 57.41%，同比上升 99.53%；调解结案的 337 件，占 15.13%，同比上升 15.02%；其他方式结案 287 件（包括驳回起诉 3 件、移送 13 件、并案 270 件、被指定其他法院管辖 1 件），占 12.88%，同比下降 65.25%。

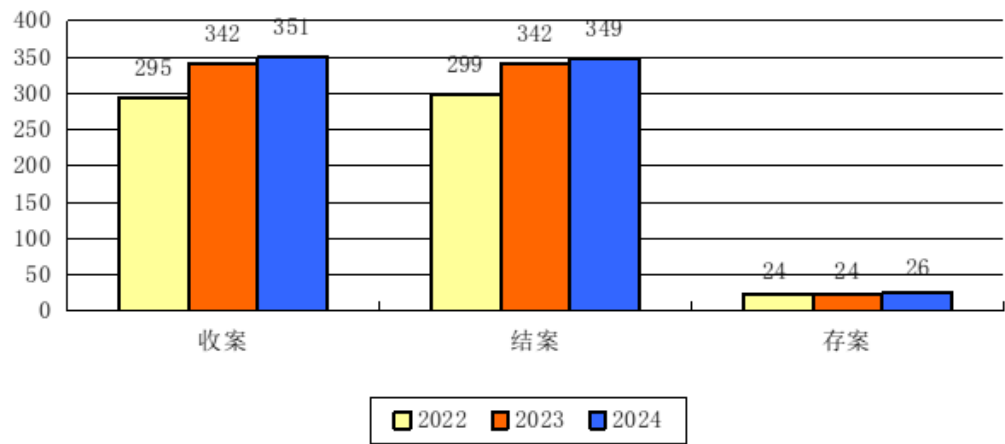
截至年底，一审案件存 440 件，同比上升 4.51%。

## （二）执行案件概况

2024 年执行案件共计收案 351 件，同比上升 2.63%，结案 349 件，同比上升 2.05%。在执行结案中，执行完毕的 170 件，占 48.71%；终结本次执行程序的 142 件，占 40.69%；终结执行的 37 件，占 10.60%。执行案件截至年底存案

26 件，同比上升 8.33%。近三年执行案件收、结、存案情况对比如图表六所示。

图表六：2022-2024 年执行案件收、结、存案情况



（三）其他案件概况

2024 年执行异议和行政非诉审查等案件共计收案 458 件，同比下降 17.33%；结案 458 件，同比下降 17.48%。其中，执行异议案件收案 33 件，结案 33 件；行政非诉审查案件收案 421 件，结案 421 件；司法罚款收案 4 件，结案 4 件。截至 12 月底，存案 0 件。

行政非诉审查案件中，以准予撤回申请方式结案的 359 件，占 85.27%；以裁定准予强制执行方式结案的 61 件，占 14.49%；以驳回执行申请方式结案的 1 件，占 0.24%。

（四）涉外、涉港澳台案件概况

2024 年全部一审案件中，涉外、涉港澳台案件收案 768 件，同比上升 82.42%，占全部一审收案的 31.33%。其中涉外 731 件，涉港 71 件，涉台 3 件。涉外、涉港澳台案件立案标的总额 109433.93 万元。其中，一审涉外、涉港澳台海事海商案件收 756 件，以海上/通海水域货运代理合同纠纷为主，案件分布情况详见图表七。

图表七：2024 年度一审涉外、涉港澳台海事海商案件分布情况

立案案由	案件数	比例
海上、通海水域货运代理合同纠纷	533	70.50%
海上、通海水域货物运输合同纠纷	167	22.09%
其他海事海商纠纷	18	1.85%
海上、通海水域保险合同纠纷	14	1.32%
船舶碰撞损害责任纠纷	5	1.06%
船舶共有纠纷	4	0.66%
船舶物料和备品供应合同纠纷	3	0.53%
海上、通海水域人身损害责任纠纷	2	0.40%
船舶代理合同纠纷	1	0.26%
船舶污染损害责任纠纷	1	0.26%
定期租船合同纠纷	1	0.13%
港口作业纠纷	1	0.13%
共同海损纠纷	1	0.13%
海难救助合同纠纷	1	0.13%
海上、通海水域打捞合同纠纷	1	0.13%
航次租船合同纠纷	1	0.13%
总 计	756	100%

涉外案件共涉及新加坡、韩国、日本、以色列、印度尼西亚、越南、沙特阿拉伯、阿拉伯联合酋长国、英国、德国、丹麦、法国、瑞士、荷兰、希腊、意大利、俄罗斯、奥地利、比利时、芬兰、马耳他、美国、英属维尔京群岛、巴拿马、巴拉圭、秘鲁、智利、澳大利亚、马绍尔群岛、萨摩亚、埃及、科特迪瓦、马拉维、利比里亚、坦桑尼亚等三十五个国家和地区。

### 三、一审案件情况

2024 年受理和审结的一审案件中，海商合同纠纷案件、海事侵权纠纷案件、其他海事海商纠纷案件以及海事行政案件的详情如下。

#### （一）海商合同纠纷案件情况

2024 年一审海商合同纠纷收案 1914 件，同比下降 4.06%；结案 1896 件，同比上升 1.23%；截至 12 月底，存案 351 件，同比上升 5.09%。

海商合同纠纷案件中有两种类型数量较多：海上/通海水域货运代理合同纠纷案件是最主要的收案类型，共计收案 1456 件，同比上升 8.98%；海上/通海水域货物运输合同纠纷案件共计 245 件，同比下降 45.07%。其他案件数量变化

相对较大的有：海运集装箱租赁合同纠纷案件，共计 4 件，同比下降 63.64%；船舶物料和备品供应合同纠纷案件，共计 29 件，同比下降 50.85%；船员劳务合同纠纷案件共计 29 件，同比上升 45%；船舶建造、买卖、修理合同纠纷共计 12 件，同比上升 33.33%。海商合同案件主要类型收案情况详见图表八。

图表八：2020-2024 年海商合同案件主要类型收案情况

案由 年份	货物运输	货运代理	船舶 修建买	租船 合同	海上 保险	船员 劳务	船舶物 料备品 供应	集装箱 租赁
2020	253	1912	40	52	20	179	13	2
2021	303	1277	24	46	27	28	4	6
2022	308	1111	23	34	45	34	24	8
2023	446	1336	9	65	26	20	59	11
2024	245	1456	12	65	25	29	29	4

（二）海事侵权纠纷案件情况

2024 年一审海事侵权纠纷收案 39 件，同比下降 13.33%。审结 32 件，同比下降 21.95%。截至 12 月底，存案 27 件，同比下降 12.9%。

海事侵权纠纷案件中，海上/通海水域人身损害责任纠纷和船舶碰撞损害责任纠纷为主要的案件类型，两类案件共收案 33 件，占有所有海事侵权案件的 84.62%，其中海上/通海水域人身损害责任纠纷案件数量有所上升（增加 4 件），船舶碰撞损害责任纠纷案件数量在本年度有所下降（减少 6 件）。其余案件数量变化不大。海事侵权案件主要类型收案情况详见图表九。

图表九：2020-2024 年海事侵权案件主要类型收案情况

案由 年份	船舶 碰撞	人身 损害	船舶 触碰	财产 损害	船舶 污染
2020	37	15	6	4	0
2021	48	15	4	0	5
2022	31	15	1	0	3
2023	20	15	2	1	1
2024	14	19	4	0	1

（四）海事行政纠纷案件情况

2024 年海事行政纠纷案件共受理 3 件，同比下降 25%；结案 4 件，同比上升 33.33%；存案 0 件。其中受理罚款案件 3 件；审结罚款案件 3 件，行政补偿 1 件。

四、海事特别程序及督促、公示催告程序案件情况

2024 年海事特别程序及督促、公示催告程序案件收案 204 件，同比下降 1.44%；结案 200 件，同比下降 4.76%；存案 6 件，同比上升 200%。

特别程序案件中，收案数量变化较大的案件有申请海事债权登记与受偿案件，同比下降 42.86%；申请财产保全类案件，同比上升 33.01%；涉仲裁类案件，同比下降 35.71%；。申请扣押船舶案件及申请海事强制令案件的收案数略有上升，本年度无申请证据保全、申请宣告公民死亡案件、申请设立海事赔偿责任限制基金案件及公示催告类案件。特别程序案件收案情况详见图表十。

图表十：2020-2024 年海事特别程序及督促、公示催告程序案件收案情况

案由 年份	扣押 船舶	海事 强制令	证据 保全	设立 基金	债权 登记	财产 保全	宣告 死亡	涉仲 裁类	公示 催告
2020	1	14	1	4	64	35	4	7	4
2021	3	11	1	5	52	61	9	7	2
2022	1	6	0	4	54	110	0	7	3
2023	1	8	0	2	63	103	2	14	0
2024	4	11	0	0	36	137	0	9	0

五、执行案件情况

2024 年执行案件收案 351 件，同比上升 2.63%；结案 349 件，同比上升 2.05%。截至 12 月底，存案 26 件，同比上升 8.33%。申请执行标的总额 49403.72 万元，同比上升 76.61%；执结标的总额 45960.37 万元，同比上升 777.53%。执行案件收案情况详见图表十一。

图表十一：2020-2024 年执行案件收案情况

案由 年份	合同	权属侵权	仲裁	其他
2020	577	14	10	10
2021	501	4	9	7
2022	225	13	2	55
2023	210	5	4	122
2024	208	5	4	134

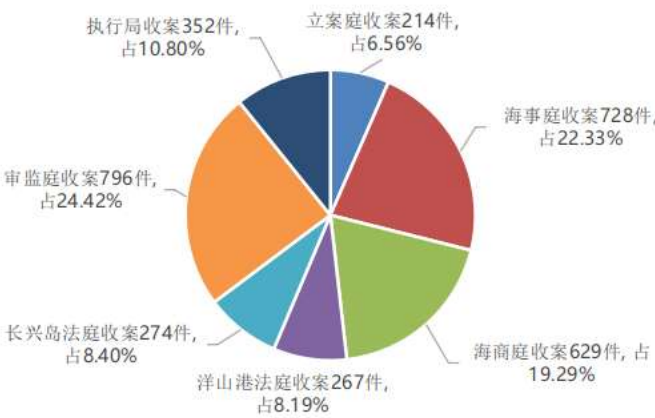


2024 年全年共实施诉前和诉中扣船 13 艘次，涉及船舶 13 艘；其中涉及 1 艘外轮，无港澳台船舶。共实施 4 次船舶拍卖。

六、各审判业务部门审判执行工作情况

2024 年，立案庭收 214 件，海事审判庭收 728 件，海商审判庭收 629 件，自贸试验区（洋山深水港）法庭收 267 件，长兴岛派出法庭收 274 件，审判监督庭收 796 件，执行局收 352 件。各审判业务庭收案总数占全院收案总数详见图表十二。

图表十二：2024 年度各审判业务部门收案占比



各审判业务庭一审、执行、其他案件详见图表十三。

图表十三：2024 年各审判业务庭收结存案情况

	全年收案	同比去年 (%)	全年结案	同比去年 (%)	年底存案	同比去年 (%)
海事庭	728	15.19%	701	18.01%	137	24.55%
海商庭	629	-13.00%	629	-4.12%	160	0.00%
洋山港	267	19.73%	269	24.54%	50	-3.85%
长兴岛(一审)	271	0.37%	276	4.15%	33	-13.16%
立案庭	214	47.59%	215	48.28%	0	-100.00%
审监庭(一审)	342	-9.04%	342	-5.00%	60	0.00%
一审合计	2451	3.46%	2432	8.77%	440	4.51%
执行局(执行)	348	4.82%	348	4.82%	24	0.00%
长兴岛(执行)	3	-70.00%	1	-90.00%	2	-
执行合计	351	2.63%	349	2.05%	26	8.33%
执行局(其他)	4	300.00%	4	300.00%	0	-
长兴岛(其他)	0	-	0	-	0	-
审监庭(其他)	454	-17.90%	454	-18.05%	0	-
其他合计	458	-17.33%	458	-17.48%	0	-
总计	3260	-0.15%	3239	3.38%	466	4.72%

七、对 2024 年度司法统计情况的几点说明

（一）收结存案数量呈现“两升一降”态势

2024 年，全院收结存案数量呈现持续“两升一降”态势。其中收案数量小幅下降，收案数分别为 2022 年 3056 件、2023 年 3265 件、2024 年 3260 件，结案数量保持小幅上升态势，结案数分别为 2022 年 3035 件、2023 年 3133 件、2024 年 3239 件。存案数量小幅上升，分别为 2022 年 313 件、2023 年 445 件、2024 年 466 件。

收案方面，一审海事海商案件、执行案件数量保持增长态势，案件数量降幅主要集中在执行异议、行政非诉审查案件，一审海事特别程序案件、一审海事行政案件略有下降。与此对应，结案数量也出现了相应的变化。存案方面，2024 年的涨幅较小，同比上升 4.72%。存案多数为一审海事海商案件，且增加件数也集中在该类案件；其他类别的执行案件、执行异议和行政非诉审查案件数量与变化幅度都较小。各类案件的收结存案数情况如下表所示：

图表十四：2022-2024 年各类案件收结存案数情况（单位：件）

	一审海事 海商案件	一审海事特 别程序案件	一审海事 行政案件	执行案 件	执行异议、行政 非诉审查案件	总计
2024 年收	2244	204	3	351	458	3260
2024 年结	2228	200	4	349	458	3239
2024 年存	440	0	0	26	0	466
2023 年收	2158	207	4	342	554	3265
2023 年结	2023	210	3	342	555	3133
2023 年存	418	2	1	24	0	445
2022 年收	1875	185	8	295	693	3056
2022 年结	1839	193	9	299	695	3035
2022 年存	283	5	0	24	1	313

（二）涉案标的额大幅增长

2024 年，各类案件涉案标的总额大幅增长。立案标的总额 51.84 亿元，同比上升 96.72%；结案标的总额 54.32 亿元，同比上升 95.55%。主要受到大标的额一审海事海商案件数量上升明显的影响，立案标的额 5000 万元以上的共有 14 件，与 2023 年相比增加了 9 件，标的总额达 23.14 亿元，占各类案件立案标的总额的 44.63%。立案标的额 1000 万元以上的一审海事海商案件共计 38 件，与 2023 年相比增加了 3 件，立案标的额总计 28.28 亿元，占各类案件收案标的总额的 54.55%。其中涉及多起标的额较大的融资租赁合同纠纷与船舶抵押合同纠纷，船舶融资类合同纠纷中立案标的额 1000 万元以上的共有 12 件，涉及立案



标的额总计 19.55 亿元，占全部一审海事海商案件立案标的总额的 54.29%。此外，各类型案件中，标的额 1000 万元至 5000 万元的共有 36 件，立案标的额总计 8.12 亿元，占各类案件收案标的额的 15.66%。

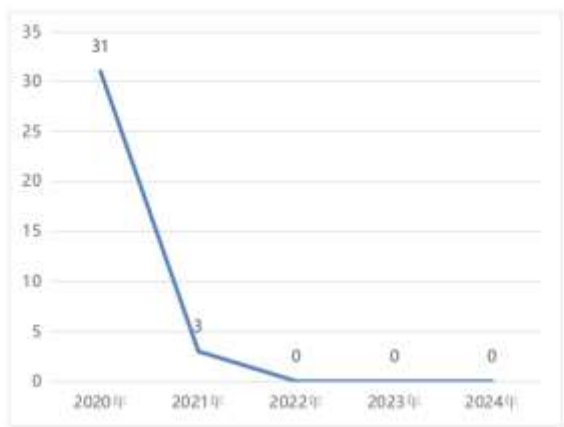
**（三）涉外、涉港澳台案件收案数量增加、案由分布变化明显**

2024 年涉外、涉港澳台案件数量大幅增长，案由分布情况发生了变化。全部一审案件中，涉外、涉港澳台案件收案 768 件，同比上升 82.42%。主要的案件类型中，海上/通海水域货运代理合同纠纷为 533 件，收案数量与 2023 年相比增加了 492 件，占比增长 60.55%，重新成为主要案件类型。而海上/通海水域货物运输合同纠纷，收案数量与 2023 年相比减少了 154 件，占比下降 71.65%。海上/通海水域货运代理合同纠纷中串、批量案件数量较多，法律事实认定方式变化导致此类案件涉外、涉港澳台案件数量增加。

**（四）小标的额案件增加但无适用小额诉讼程序**

2024 年立案标的额较小的案件数量有所增加，按照 2022 年上海市高院发布的《适用小额诉讼程序审理民事案件标准限额的规定》，立案标的额低于 62028 元的案件可以适用小额诉讼程序进行审理。2024 年，共受理立案标的额低于该标准的案件 1230 件，与 2023 年 1088 件相比增加了 142 件，同比上升 13.05%，小标的额案件在近三年呈持续增长态势，立案标的额共计 2366.14 万元。但从审理程序看，2020-2024 年适用小额诉讼程序案件数量呈递减趋势，近三年无一案件适用小额诉讼程序审理，数量变化情况如下图所示。需进一步发挥小额诉讼程序在案件繁简分流中的作用。

图表十五：2020-2024 年适用小额诉讼程序案件数量情况（单位：件）



## 2.5. 交通运输部办公厅关于开展 2025 年水路运输及其辅助业核查工作的通知

各省、自治区、直辖市交通运输厅（委），长江航务管理局、珠江航务管理局：

为加强国内、国际及内地与港澳间水路运输市场秩序与服务质量监督，全面掌握行业发展情况，依据《国际海运条例》《国内水路运输管理条例》等法规，经交通运输部同意，自本通知印发之日起至 2025 年 4 月 30 日，集中开展 2025 年水路运输及其辅助业核查工作。现将有关事项通知如下：

### 一、核查对象

国内水路运输领域：截至 2024 年 12 月 31 日，取得经营资格或进行备案的水路运输及其辅助业务经营者（包括水路运输、船舶管理、船舶代理、水路旅客运输代理、水路货物运输代理业务经营者）、水路运输经营者经营的船舶。

国际及内地与港澳间水路运输领域：截至 2024 年 12 月 31 日，取得经营资格或已备案的国际船舶运输经营者、内地与港澳间水路运输经营者及其经营的船舶（交通运输主管部门可在水路运输建设综合管理信息系统查询辖区内相关信息）。

### 二、核查内容

国内水路运输领域：水路运输、船舶管理业务经营者的经营资质保持情况，以及营运船舶的营运资格保持情况；船舶代理、水路旅客运输代理、水路货物运输代理业务经营者备案情况；外商投资国内水路运输企业情况；上次核查以来经营者及其经营、管理的船舶生产经营状况，以及是否存在违法违规经营问题；经营者对于行业管理工作的意见建议。

国际及内地与港澳间水路运输领域：经营者是否满足相应的从业条件要求；经营者自有和控制船舶运力情况（包括自有和控制的五星红旗船舶和方便旗船舶）；2024 年度经营者及其营运船舶的经营状况以及违规违章记录；国际船舶运输企业是否已依法通过水路运输建设综合管理信息系统（国际及港澳航运业务—国际统计业务上报—海上国际运输业统计调查制度）填报相关统计信息；经营者对于行业管理工作的意见建议。

### 三、工作要求

#### （一）做好组织实施工作。

交通运输主管部门要按照《2025 年水路运输及其辅助业核查工作依据及流程》（附件 1），认真组织开展好年度核查工作，通过多种渠道加强宣传，严格遵守各项纪律，对在核查中知悉的经营者商业和个人信息应当妥善保存。

#### （二）加强重点领域监管。

各地交通运输主管部门要对水路运输经营者海务机务管理人员配备、经营行为是否规范等情况深入开展核查。对沿海省际客运、危险品运输企业，市级交通运输主管部门要逐家核查企业后填写《沿海省际客船危险品船运输企业 2025 年专项核查情况表》（附件 12）（含海务机务管理工作委托代管的水路运输经营者，有关交通运输主管部门要督促相应国内船舶管理业务经营者配合）。

#### （三）加强信息共享。

国内水路运输企业所在地交通运输主管部门要加强与相关机构的信息共享。在核查过程中，就辖区内企业的经营资质保持情况通报相关海事管理机构，已取得 DOC 证书的，通报发证的海事管理机构。对发生过等级以上水上交通事故并承担对等以上责任的企业，可会同相关海事管理机构重点核查，督促企业进一步强化安全管理。

#### （四）做好总结报送工作。

省级交通运输主管部门应于 2025 年 5 月 20 日前将辖区核查工作总结（一式两份，包括年度核查工作开展情况、省级水路运输管理部门抽查情况、工作成效、发现问题整改情况等内容，有关汇总数据较上一年变化率超 5% 的应分析说明原因）、相关附件（附件 4—7、附件 8—11，应通过水路运输建设综合管理信息系统的“年度核查”栏目上报）报部，并将辖区内各沿海省际客船、危险品船运输企业的《核查报告书》（包括附件，应为管理部门盖章版本）电子版发送至电子邮箱（sysgnc@mot.gov.cn）。没有符合本通知要求核查对象的省份亦请书面反馈。

有关省级交通运输主管部门还应将长江、珠江水系和琼州海峡相关国内水路运输及其辅助业务经营者年度核查情况分别报长江航务管理局、珠江航务管理局。广东、广西、海南、福建四省（自治区）将内地与港澳间水路运输经营者年度核查情况同时报部珠江航务管理局。

本通知附件电子版可在交通运输部网站下载。

交通运输部办公厅

2025 年 1 月 26 日

## 2.6. 国际海事组织召开防止和应对污染分委会第十二次会议

2025 年 1 月 27 日至 1 月 31 日，国际海事组织（IMO）防止和应对污染分委会（PPR）第十二次会议在伦敦召开，交通运输部海事局会同驻英国大使馆海事专班，农业农村部渔业渔政管理局，中国船级社，以及上海、河北、山东、广东、深圳海事局组成中国代表团参会。

会议由 Dr. Anita Mäkinen 女士（芬兰）主持，共 16 项议题，成立了海洋生物安全、防止船舶空气污染、船舶塑料垃圾三个工作组，以及 MARPOL 公约附则IV修订、燃料加注船运输生物燃料混合物和 MARPOL 公约附则 I 相关事项两个起草组。会议讨论形成了《关于传统燃料加注船运载生物燃料和 MARPOL 附则 I 油类混合物的临时指南》《船舶生物污垢水下清洗指南》《洗涤水排放环境风险评估指南》《2025 年减少船舶塑料污染行动计划》《2023 年有害材料清单制定指南修正案》草案，将提交海洋环境保护委员会（MEPC）83 届会议审议批准。我国提交的 8 份提案均取得预期成果。

## 2.7. 上海海事局多项提案获国际海事组织防止和应对污染分委会第十二次会议通过

1月27日至31日，国际海事组织（IMO）防止和应对污染分委会第十二次会议（PPR12）在英国伦敦召开，交通运输部海事局会同驻英国大使馆海事专班，农业农村部渔业渔政管理局，中国船级社，上海、河北、山东、广东、深圳海事局组成中国代表团参会，上海海事局许骐副局长作为团长带队参会。

会议共16项议题，成立了海洋生物安全、防止船舶空气污染、船舶塑料垃圾三个工作组，以及MARPOL公约附则IV修订、燃料加注船运输生物燃料混合物和MARPOL公约附则I相关事项两个起草组。

上海海事局充分发挥MARPOL公约研究室“政产学研用”深度融合作用，在上级指导下始终跟牢会议进展，会同各方积极开展专题研究，在国际会议多次发声，充分展示海事力量。会上，我国提交的8份提案取得预期成果，其中通过MARPOL公约研究室提交提案7篇，“《船载集装箱塑料颗粒海上运输导则》的实施经验”“对MARPOL公约附则VI第12.3.2条进行统一解释的建议”得到多数国家支持，获会议通过。会议讨论形成了《关于传统燃料加注船运载生物燃料和MARPOL I类货物的临时指导意见》《船舶生物污垢水下清洗指南》《洗涤水排放环境风险评估指南》《2025年减少船舶塑料污染行动计划》《2023年有害材料清单制定指南修正案》草案，将提交IMO海洋环境保护委员会（MEPC）第83届会议批准。

接下来，上海海事局将持续做好海事危防国际履约工作，充分利用MARPOL公约研究室等重要平台，加强海事国际规则沟通，开展多层次、全方位技术交流与学术研讨，推动建立多边框架下公平合理的国际规则发挥积极作用。

## 2.8. 中国高票当选国际航标组织第一届理事会理事国

2025 年 2 月 18 日至 21 日，国际航标组织（IALA）第一届大会在新加坡召开。在 2 月 20 日举行的 IALA 第一届理事会竞选中，中国高票当选理事国。

中国的高票当选充分体现了国际社会对中国长期以来在海上导助航领域所作贡献的认可。中国将继续以开放的姿态深化国际合作，推动海上导助航设施数字化转型和可持续发展，保障海上交通安全。

国际航标协会（IALA 前身）成立于 1957 年，于 2024 年 8 月 22 日正式转变为政府间国际组织。我国是 IALA 首批创始成员国之一。

### 3.1. 宁波海事法院案例入选“新时代推动法治进程十大案件”！

2025年2月27日，最高人民法院与中央广播电视总台共同举办“新时代推动法治进程2024年度十大案件”揭晓活动，公布2024年度新时代推动法治进程十大案件。宁波海事法院杜前院长担任审判长审理的“外国当事人双方选择中国法律解决船舶碰撞损害责任纠纷案”，成功入选！这个案件作为唯一涉外案件、唯一海事案件入选，也是十大案件中唯一入选最高法院指导性案例的案件。

据了解，“新时代推动法治进程2024年度十大案件”评选活动自2024年12月31日启动，通过对全国法院2023年底至2024年审结的数千万件案件进行筛选和初评，共选出49件具有代表性、影响力的案件在网上接受社会公众投票。在为期7天的投票里，共收到网民投票1845万张。

经专家委员会评选，并综合网民投票结果，宁波海事法院审理的这起案例，作为广受社会关注的热点案件获评“新时代推动法治进程2024年度十大案件”。

本案中，双方当事人在碰撞事故发生地、船舶公司注册地等五个国家均有管辖权的前提下，主动选择宁波海事法院管辖并选择适用中国法律，体现对中国法律和中国海事司法的信任。案件审理过程中，宁波海事法院充分发挥海事审判职能，综合严肃考虑国家利益、航运政策等情况，尊重外国当事人意思自治，依法准确适用涉外民事关系法律适用法，以高效、精准的裁判平等保护了国际航运主体的合法权益。

这起案件对指引外国航运企业选择中国法院管辖并选择适用中国法律具有规则引领意义，展现了宁波海事法院依法行使国家司法主权的担当作为，充分彰显中国海事司法专业权威和公正高效，是海事司法在维护社会公平正义方面作出的深度探索与创新实践，为社会主体提供了重要的行为指引和价值引领。



### 3.2. 天津海事法院案例被《中国海事商事法律报告》刊发

近日，天津海事法院审理的一起申请承认和执行外国仲裁裁决案件被英国知名出版社 Informa UK plc. 收录，并在《中国海事商事法律报告》（Chinese Maritime and Commercial Law Reports）2024 年第 4 卷中刊发。

英国出版社 Informa UK plc. 凭借其在国际海商法领域享有盛誉的《劳氏法律报告》而广为人知，《中国海事商事法律报告》每年出版四期，以英语向全球航运商界发布中国海事商事领域的司法典型案例，是国际海事商事法律界了解中国海事商事审判理念和裁判观点的重要窗口。

本次刊登的为一起申请承认和执行外国仲裁裁决案件。申请人与被申请人就船舶租赁合同产生争议。根据合同约定，双方争议适用英格兰法并在新加坡仲裁，由于被申请人未履行合同义务，申请人向新加坡海事仲裁院提起仲裁，经仲裁裁决确认合同解除并要求被申请人注销船舶租赁登记。然而被申请人未履行裁决义务，申请人遂向我院申请承认并执行该仲裁裁决。被申请人主张注销船舶登记应适用我国法律的强制性规定，案涉仲裁裁决违背我国公共政策。本院严格依照《1958 年纽约公约》的规定，裁定案涉仲裁裁决不违反我国行政法规的规定和公共政策。本案践行了《1958 年纽约公约》“有利于仲裁执行”的理念，展现了我院涉外海事司法审判的专业性，有利于树立我国“仲裁友好型”的司法形象。同时，刊登的英文版本由我院翻译小组成员翻译完成，体现了我院培育涉外法治人才工作的成果。

日后，天津海事法院将继续致力于为国际海事贸易与司法合作提供海事司法高质量服务，为国际海事争议纠纷解决提供中国方案，助力我国涉外法治体系的构建与完善。同时通过深化司法实践进一步推动国内法治与涉外法治的协调发展，为新时代法治中国建设积累宝贵经验，助力构建更加高效公正的国际法治环境。

### 3.3. 海南自由贸易港首例涉外临时仲裁案件在洋浦开庭

2月27日，海南自由贸易港首例涉外临时仲裁案件在洋浦开庭，该案的成功受理及开庭审理意味着海南自贸港临时仲裁制度创新的域外公信力首次接受国际检验。同时，这是首例从境外回流到海南自贸港的跨境商事临时仲裁案件，标志着自贸港临时仲裁制度首次成功吸引跨境争议本地化解。

据了解，该案申请人新加坡某公司与被申请人海南某公司因双方签订的某合同发生纠纷，新加坡某公司申请海口海事法院洋浦法庭进行财产保全，并准备按照原合同约定向新加坡仲裁中心申请仲裁。经海口海事法院洋浦法庭宣传推介海南自贸港临时仲裁制度，双方同意变更原新加坡仲裁中心仲裁条款约定，改为选择适用海南自贸港临时仲裁解决争议纠纷。

后经海南省仲裁协会的协助、确认备案，双方共同选择了一位仲裁员名册外的、具有多年海事仲裁经验的、深圳地区的中国籍临时仲裁员进行仲裁，这也是海南自贸港首例选择名册外仲裁员的临时仲裁案件。

本次庭审在该仲裁员主持下顺利结束，海南省仲裁协会作为本案指定机构提供了开庭场地、仲裁秘书等必要服务保障，彰显了海南临时仲裁制度设计的便利性，也得到申请人和被申请人双方的好评。

“有海南自贸港一系列的制度保证，我们在当地就能展开临时仲裁，节约了时间成本。”申请人新加坡某公司委托代理人殷嘉科表示，海南自贸港制度创新开放，有效维护了企业权益。

对于被申请人海南某公司委托代理人秦伟来说，当天的临时仲裁庭审彰显了法律的公平公正，让他们对裁决结果更有信心。

海南省仲裁协会会长刘道俊表示，此次开庭意味着海南临时仲裁制度创新首次应用于有临时仲裁传统的海事海商行业领域，表明该项制度创新在自贸港重点产业领域的国际影响力正日益扩大。海口海事法院洋浦法庭在该案保全阶段发挥引导作用，充分展示了海南司法系统对临时仲裁的支持，体现出海南自贸港优良营商环境中司法与仲裁的高效联动协作。

下一步，海南省仲裁协会将继续推动海南临时仲裁事业的发展，促进世界各地优质的法律服务资源在海南聚集融合，为海南的境内外经营主体预防和解

决纠纷提供仲裁及相关法律服务，增强国际社会对海南自贸港法律体系和司法公正性的信心，为海南自贸港打造市场化、法治化、国际化一流营商环境提供有力的法律支撑。

### 3.4. 上海海事法院 2024 年十大精品案例

2024 年，上海海事法院持续深化海事审判精品战略，公正高效地审结了一批具有典型意义的案件。在这批案件中，上海海事法院从确立裁判规则、创新裁判方法、体现服务保障功能等方面，精心评选出十大精品案例，现予以发布。

其中，（2023）沪 72 民初 1252 号等系列纠纷案获评 2023 年全国海事审判典型案例、上海法院服务保障现代海洋城市建设典型案例。（2023）沪 72 民初 1252 号等、（2024）沪 72 协外认 1 号案例入选上海法院“四个一百”精品案例。

上海海事法院

#### 2024 年十大精品案例入选名单

##### 一等奖

“德某”轮与“长某”轮船碰撞、海难救助等系列纠纷案

案号：（2023）沪 72 民初 1252 号等

审判组织：辛海、林焱、朱夏玲 | 马敏

案例编写人：林焱

##### 提要

该案是一起创新海事事故类纠纷解决机制和类案治理的典范。案件审理最终采取了全局分析、通盘审理的思路，将尽快实现当事人合法权益置于首位，促成各方签署了一揽子总和协议，一举解决了涉及四地两级法院、八方当事人、总调解金额超过千万的系列案件，切实避免了当事人诉累，帮助其尽快回归了正常的生产经营。同时，也创新了海事事故类系列案件的调处方式，巧妙避免了诉讼中止、基金分配、评估鉴定等旷日持久的常规程序，大大缩短了相关海事案件的审理周期，有效提升了类案审判效率。本系列案的高效解决是总

结推广新时代海上“枫桥经验”，发挥专业化审判特长，创新海事事故综合治理，司法保障航运安全和环境保护的积极实践。

## 二等奖

上海仙某国际物流有限公司与耀某航运私人有限公司申请承认和执行外国仲裁裁决案

案号：（2024）沪 72 协外认 1 号

审判组织：沈军、邱浩、单宇驰

案例编写人：邱浩、林秦

## 提要

该案系上海海事法院适用《民事诉讼法》新修条文（第 304 条）受理的首起申请承认和执行外国仲裁裁决案件，依据新增连接点确定管辖权，最大限度便利仲裁当事人寻求救济。该案就《纽约公约》不予承认与执行的事由之一即仲裁庭的组成问题，明确了具体的审查认定标准。该案结合仲裁规则、外国法律以及国际公约进行综合说理，依法对仲裁裁决予以承认和执行，维护了仲裁裁决的稳定性，践行了“支持仲裁”的理念，也体现了尊重当事人意思自治以及倡导诚实信用的价值取向。

## “月亮湾”轮融资租赁合同纠纷执行案

案号：（2023）沪 72 执 311 号

审判组织：张彦、龚学延、董晓南

案例编写人：董晓南

## 提要

该案依托《长三角海事法院执行联盟战略合作备忘录》，与三地法院执行联动、集思广益，穷尽一切可能，在现行法律框架下，既保证了其他债权人利益，又圆满解决 19 名船员工资的难题；着眼大局，不计得失、主动担当、为民

司法，不辞劳苦、百折不挠，为船员拿回了血汗钱。船员向法院寄了 18 封手写的感谢信，感谢法院司法为民、让其感受到了司法的正义。该案被人民法院报、上海电视台等多家媒体报道，案件的执行取得了良好的社会效果。

### 三等奖

某航运（香港）有限公司诉海南某物流

有限公司定期租船合同纠纷案

案号：（2023）沪 72 民初 17 号

审判组织：张健、朱夏玲、朱历

案例编写人：朱夏玲

### 提要

该案系定期租船合同纠纷。出租人应当提供适航船舶，其中包括配备足够的合格的船员。船员突发疾病离船等情形系船舶航行过程中不可避免的因素，尤其是在病毒高发期，船员因病离船的情形屡见不鲜，给航运业带来冲击与挑战。该案针对船员因病离船问题对船舶适航的影响进行剖析认定，对同类型案件的审理具有指导和借鉴意义。

上海某海上应急服务有限公司申请扣押船舶案

案号：（2024）沪 72 财保 20 号

审判组织：韦杨、孙英伟、顾晓飞

案例编写人：杨娴

### 提要

该案系清污单位申请扣押船舶碰撞事故中非漏油船舶的典型案件。《全国法院涉外商事海事审判工作座谈会会议纪要》第 82 条仅明确了清污单位直接提起民事诉讼的主体资格，并未规定“污染责任人”的具体范围。该案结合该条的立法意旨、最高人民法院的既往司法实践和《最高人民法院关于审理生态环境

境侵权责任纠纷案件适用法律若干问题的解释》的相关条文，认定清污单位受海事行政机关指派完成清污作业后，清污单位就清污费用欲提起民事诉讼的，可申请诉前扣押船舶碰撞事故中的非漏油船舶，为同类纠纷的解决提供了有益参考

### **B 专业保险公司诉 M 有限公司海上货物运输合同纠纷案**

**案号：（2023）沪 72 民初 1703 号**

**审判组织：王蕾、陈磊、阮小勇**

**案例编写人：王蕾、李惠**

#### **提要**

该案系一起外国当事人选择中国法院管辖，中国法院善用调解这一“东方经验”，实现一次化解纠纷、实质化解纠纷、快速化解纠纷效果，以高质量涉外司法审判服务涉外法治建设的典型案例。在无约定管辖的情况下，作为原、被告的外国当事人均选择中国法院管辖，彰显了打造涉外海事纠纷解决优选地的成效。同时，中国法院善用调解这一“东方经验”巧妙、快速化解涉外海事纠纷，让外国当事人感受到中国法院争议解决的公正高效便捷低成本，彰显了中国法院营造市场化法治化国际化营商环境的司法能力。

### **上海某供应链有限公司诉上海某物流有限公司海上货运代理合同纠纷案**

**案号：（2023）沪 72 民初 1867 号**

**审判组织：朱杰、杨婵、王金凤**

**案例编写人：朱杰、唐慧之**

#### **提要**

该案系在海上货物运输合同下签署出具的 SOC 用箱保函的集装箱超期使用费纠纷。SOC 用箱保函的法律效力应以运输合同为基础，诉讼时效应适用《海商法》一年时效期间。集装箱货物海上运输合同中，在无单独集装箱租用或租

赁合同的情况下，不宜将 SOC 用箱保函认定为独立于运输合同之外的保证合同，特别是无船承运人要求附加 SOC 用箱保函，意图突破《海商法》特别规定进而适用《民法典》一般规定时，需对此在审判实践中加以审查并关注。

### 东某企业股份有限公司诉某国际物流（上海）有限公司海上货物运输合同纠纷案

案号：（2022）沪 72 民初 1604 号

审判组织：钱旭、李剑、马敏

案例编写人：李剑

#### 提要

案件管辖权是国家司法主权的核心组成部分，我国法院应依法积极行使涉外海事纠纷管辖权。法院应尊重原当事人选择中国大陆（内地）海事法院解决纠纷的意愿。该案是一起主体和事实涉及多个国家和地区的海上货物运输合同纠纷案。合议庭在办理该案过程中依法积极行使海事司法管辖权，平等保护中外当事人合法权益，助力打造海事纠纷解决优选地。

### 江苏某重工有限公司诉某财产保险股份有限公司上海市分公司海上保险合同纠纷案

案号：（2023）沪 72 民初 389 号

审判组织：谢振銓、朱杰、王金凤

案例编写人：谢振銓、刘俊逸

#### 提要

在“一带一路”基础设施建设中、在海上风电或油气开发工程建设中，当事人会同时对此类重大件设备投保海上货物运输保险和安装工程一切险，以规避可能造成的巨大风险。为解决可能存在的重复保险问题，该案创新性的提出有关“仓至仓”保险条款责任期间终止的“三个维度”界定方法——即从空



间、时间和行为目的三个维度进行分析和判断。为今后类似重大件设备运输和安装施工保险合同纠纷的审理提供了明确的思路，具有很强的借鉴意义。

**东某航运保险股份有限公司福建分公司诉荣某船务有限公司等海上保险合同纠纷案**

**案号：（2022）沪 72 民初 634 号**

**审判组织：谢振銜、杨婵、王金凤**

**案例编写人：杨婵**

**提要**

该案通过对从船舶全损原因的识别入手，分析了海上保险因果关系认定思路，提出保险人援引船舶不适航的免责事由的，除应证明船舶不适航外，还应当对船舶不适航与保险事故之间的因果关系承担举证责任，为今后类似案件的审理提供了明确的思路，具有较强的借鉴意义。

### 3.5. 涉油污损害事故典型案例——某油污损害赔偿中心申请追加申请执行人案

#### 基本案情

2012年12月30日16时许，某船舶由江苏太仓浏河河口内港载运约400吨废油开往江都途中，因江水进入机舱等原因，最终船舶沉没。沉船事故导致船载废油溢出并扩散漂移至长江上海段水域，在崇明岛南岸西端登陆，造成崇明岛西南三角坝至东风西沙之间的长江沿岸水域受到严重污染。

事故发生后，某环保公司（以下简称环保公司）于2013年1月1日至1月4日接受海上搜救中心指令，先后派遣了四艘船舶前往参与清污作业。其间，环保公司为清理油污产生船舶费用、人工费用等合计1,301,700元。事故船舶为钢制油船，船舶所有人和经营人均均为某油轮公司（以下简称油轮公司）。因油轮公司未履行上海海事法院船舶污染损害责任纠纷一案判决书确定的义务，环保公司于2016年9月18日向上海海事法院申请执行，因未发现油轮公司有可供执行的财产，该案以终结本次执行程序方式结案。

2017年1月13日，环保公司向某油污损害赔偿中心（以下简称理赔中心）递交船舶油污损害赔偿基金补偿申请书。同日，环保公司出具权利转让/授权委托同意书，承诺自收到赔偿之日起，同意在取得赔偿金额范围内将对油污责任人请求赔偿的权利转让给理赔中心。2018年4月16日，理赔中心先行赔付环保公司在船舶油污事故中产生的应急处置费用人民币469,419元。2019年4月，理赔中心向上海海事法院申请追加其为环保公司与油轮公司案件的申请执行人。

#### 裁判结果

上海海事法院经审理认为，环保公司对油轮公司的债权已经生效判决确认，理赔中心无需再次通过诉讼进行确认，否则徒增讼累。环保公司对将理赔中心追加为申请执行人不持异议，追加申请执行人对被执行人油轮公司并无实质影响。并且，理赔中心在对环保公司进行赔付后，依照环保公司出具的权利转让/授权委托同意书，取得与赔偿款相对应的向油轮公司请求赔偿的权利。债权转让的对价即是理赔中心支付给环保公司的赔付款，可视为部分转让的债

权，依法可以在执行程序中追加理赔中心为申请执行人。上海海事法院依法裁定追加第三人理赔中心为申请执行人环保公司与被执行人油轮公司船舶污染损害责任纠纷执行案的申请执行人。油轮公司不服上海海事法院执行裁定，向上海市高级人民法院申请复议，上海市高级人民法院经审理认为：该案可以在执行程序中直接追加理赔中心为申请执行人，裁定驳回油轮公司的复议申请，维持上海海事法院执行裁定。

### **典型意义**

涉案油污事故是理赔中心于 2015 年 6 月 18 日成立后，第一起被正式受理的油污损害赔偿事故，该案亦是理赔中心第一次主张行使代位求偿权并申请追加其为申请执行人的案件。该案明确了船舶油污损害基金向油污事故受害人支付赔偿款并取得书面权利转让后，可以通过申请追加其为油污受害人和油污责任人执行案件申请执行人人的方式，在其赔偿范围内行使追偿权利。

对于如何判断理赔中心是否能够被追加为申请执行人，该案提出了“两步走”的方式：首先应当判断理赔中心是否享有代位求偿权，目前法律明文规定的代位求偿权多数出现在保险法领域，现行法律条文并未规定理赔中心在赔偿后享有代位求偿权。但是，即便法律没有明确规定，人民法院还是应当参照部门规章、立法趋势、国际公约等因素对当事人是否享有代位求偿权问题进行综合认定。确定这一基础后再判断理赔中心是否可以通过追加申请执行人的方式行使代位求偿权。由于理赔中心与油污责任人之间的债权债务关系已在油污受害人与油污责任人的诉讼程序中确定，追加理赔中心为申请执行人对油污责任人权利义务并无实质影响，并且，如果理赔中心重新提起诉讼，将在执行程序中出现债权数额重复计算的情况。因此，直接追加理赔中心为申请执行人的方式更有利于明确各方法律关系，推动案件尽快处理。