



# 海事海商法律资讯

## 2025 年 01 月

上海市律师协会

海事海商专业委员会



海 事 法 规

- 1.1. 中华人民共和国引航员管理办法(2024 年 12 月 31 日交通运输部令 2024 年第 13 号公布 自 2025 年 3 月 1 日起施行) ..... - 1 -
- 1.2. 中 华 人 民 共 和 国 引 航 员 管 理 办 法 （ 解 读 ）  
..... - 10 -
- 1.3. 船舶载运危险货物安全监督管理规定（2024 年 12 月 31 日交通运输部令 2024 年第 14 号公布 自 2025 年 3 月 1 日起施行） ..... - 12 -
- 1.4. 船 舶 载 运 危 险 货 物 安 全 监 督 管 理 规 定 （ 解 读 ）  
..... - 24 -
- 1.5. 船 舶 污 染 清 除 协 议 制 度 管 理 办 法 （ 征 求 意 见 稿 ）  
..... - 26 -
- 1.6. 交通运输部海事局关于加强国内航行海船锚泊设备检验工作的通知(征求意见稿) ..... - 33 -
- 1.7. 长 江 海 事 局 诚 信 船 员 服 务 机 构 管 理 办 法 （ 征 求 意 见 稿 ）  
..... - 35 -
- 1.8. 交通运输部办公厅关于进一步加强水运建设市场信用信息管理和使用的通知..... - 35 -
- 1.9. 中华人民共和国海事局关于外国籍船舶紧急进入中华人民共和国内水报告要求的公告..... - 46 -
- 1.10. 中华人民共和国海事局关于发布特定航线江海直达船舶最低安全配员标准的通知-海船员〔2024〕194 号..... - 47 -
- 1.11. 中华人民共和国海事局关于青岛远洋船员职业学院等单位船员培训业务许可决定的通知..... - 48 -

● 1.12. 上海海事局关于注销公司（临时）符合证明以及船舶（临时）安全管理证书的通告..... - 49 -

海 事 资 讯

● 2.1. 部 海 事 局 召 开 2025 年 1 月 份 月 度 工 作 例 会  
..... - 54 -

● 2.2. 国际海事组织船舶设计与建造分委会第 11 次会议闭幕  
..... - 55 -

● 2.3. 国 际 船 舶 靠 港 使 用 岸 电 渐 成 风 尚  
..... - 56 -

● 2.4. 超 2600 万 标 准 箱 ， 洋 山 港 集 装 箱 吞 吐 量 创 历 史 新 高  
..... - 59 -

● 2.5. 新年首航！上海长兴海洋装备岛 2025 年首艘新船安全交付  
..... - 60 -

● 2.6. 宁 波 舟 山 港 引 航 站 “ 一 单 四 报 ” 提 效 10%  
..... - 61 -

● 2.7. 天 津 港 集 团 年 货 物 吞 吐 量 完 成 4.93 亿 吨  
..... - 62 -

● 2.8. 洋 浦 港 “ 一 港 三 区 ” 联 通 全 球  
..... - 64 -

● 2.9. 海 南 “ 两 个 枢 纽 ” 构 建 空 海 国 际 交 通 网 络  
..... - 65 -

案 例 聚 焦

● 3.1. 法 答 网 精 选 答 问 —— 立 案 受 理 专 题  
..... - 75 -

## 1.1. 中华人民共和国引航员管理办法（2024 年 12 月 31 日交通运输部令 2024 年第 13 号公布 自 2025 年 3 月 1 日起施行）

### 第一章 总 则

第一条 为加强引航员管理，提高引航员素质，保障水上交通安全，保护水域环境，根据《中华人民共和国船员条例》，制定本办法。

第二条 本办法适用于引航员适任证书的取得、培训和考试的管理活动。

第三条 交通运输部主管全国引航员管理工作。

交通运输部海事局依照本办法负责统一实施全国引航员管理工作。

负责管理中央管辖水域的海事管理机构和负责管理其他水域的地方海事管理机构（以下统称海事管理机构），依照本办法规定具体负责引航员管理工作。

第四条 本办法所称引航员，是指持有相应船员适任证书（以下简称引航员适任证书），并受聘于引航机构的人员。

### 第二章 引航员适任证书

第五条 按海港和内河两个类别，引航员等级分为一级引航员、二级引航员和三级引航员。

海港引航员的引航范围是沿海港口及附近水域，内河引航员的引航范围是内河港口和航线。

第六条 引航员按下列规定权限引领船舶：

（一）海港、内河一级引航员可以在各自的引航范围内引领任何船舶；

（二）海港二级引航员可以引领总长小于 250 米的船舶，内河二级引航员可以引领总长小于 200 米的船舶；但是总长等于或者大于 180 米的客船除外；

（三）海港三级引航员可以引领总长小于 180 米的船舶，内河三级引航员可以引领总长小于 150 米的船舶；但是客船和散装液化气船、散装危险化学品船除外。

第七条 交通运输部直属海事管理机构或者省级交通运输主管部门承担海事管理职责的机构可以根据本辖区港口、航道、通航环境、特定类型船舶的实际情况以及引航员的任职年限等因素，在本办法第六条规定范围内制定各类别、等级引航员引领的船舶种类和长度的具体规定。

基于港口引航作业条件确需对本办法第六条规定的引领船舶种类和长度作出小幅调整的，应当报经交通运输部海事局批准。

第八条 除国家另有规定外，引航员应当具有中华人民共和国国籍。

引航员应当依照本办法的规定取得引航员适任证书后，才可以引领相应种类和长度的船舶。

第九条 申请引航员适任证书，应当符合下列条件：

- （一）年满 18 周岁且初次申请不超过法定退休年龄；
- （二）符合引航员任职岗位健康要求；
- （三）经过船员基本安全培训；
- （四）经过相应的适任培训、特殊培训，并通过相应的考试；
- （五）具有本办法规定的任职资历，并且任职表现和安全记录良好。

第十条 申请引航员适任证书，应当向具有相应证书签发权限的海事管理机构提出，并提交下列材料：

- （一）引航员适任证书申请表；
- （二）身份证件；
- （三）船员健康证明；
- （四）符合海事管理机构要求的照片；
- （五）基本安全培训合格证；
- （六）引航员适任考试成绩单和特殊培训证明；
- （七）任职表现和安全记录证明。

第十一条 海事管理机构应当自受理申请之日起 10 个工作日内，作出是否准予行政许可的决定。对于符合本办法第九条规定条件的，应当签发相应类别、等级和引航范围的引航员适任证书；不符合规定条件的，不予签发引航员适任证书，退回申请材料并书面说明理由。

引航员电子适任证书与纸质证书具有同等法律效力。

第十二条 引航员适任证书应当载明下列内容：

- （一）适任证书编号；
- （二）持证人的姓名、性别等信息及签名；
- （三）适用范围：类别、等级、引航范围；
- （四）签发机关名称和签发官员署名；
- （五）签发日期和有效期截止日期。

第十三条 引航员适任证书有效期不超过 5 年。

第十四条 申请引航员适任证书再有效的，应当在引航员适任证书有效期届满前 6 个月内提出申请，满足下列条件，并提交本办法第十条第（一）至

（四）项规定的材料：

- （一）完成规定的最低引领船舶艘次或者里程；
- （二）具有良好的安全记录。

对于不满足前款第（一）、（二）项规定条件的，通过了发证机关组织的相应考试的，也可以申请引航员适任证书再有效。

第十五条 海事管理机构在收到引航员适任证书再有效申请后，应当在 10 个工作日内完成审核，对符合本办法第十四条规定条件的，换发相应的引航员适任证书。

第十六条 引航员适任证书损坏的，可以到海事管理机构办理换发证书事宜，并提交下列材料：

- （一）换发引航员适任证书申请表；
- （二）符合海事管理机构要求的照片；
- （三）被损坏的引航员适任证书。

第十七条 引航员适任证书遗失的，可以到海事管理机构办理补发证书事宜，并提交下列材料：

- （一）补发引航员适任证书申请表；
- （二）符合海事管理机构要求的照片。

第十八条 交通运输部直属海事管理机构或者省级交通运输主管部门承担海事管理职责的机构应当根据本辖区港口、航道、通航环境等情况，确定引航员等级晋升、引航范围变更和保持引航员适任证书有效所需的最低引领船舶艘次或者里程，并报交通运输部海事局批准。

### 第三章 引航员培训和考试

第十九条 申请引航员适任证书，应当完成相应的适任培训、特殊培训。

海事管理机构应当不定期对引航员进行知识更新培训。

第二十条 从事引航员培训业务的机构，应当按照《中华人民共和国船员条例》的规定，取得船员培训许可证件。

第二十一条 从事引航员培训业务的机构应当按照国务院交通运输主管部门规定的引航员培训大纲以及水上交通安全、防治船舶污染、船舶保安等要求，在核定的范围内开展引航员培训，确保引航员培训质量。

第二十二条 各类别、等级引航员适任证书的考试科目应当由交通运输部海事局根据有关法律、行政法规和我国缔结或者加入的有关国际公约规定公布。

第二十三条 申请引航员适任考试，应当向海事管理机构提出。

海事管理机构应当提前 3 个月公布引航员考试计划。

海事管理机构应当于考试开始之日 5 日以前向申请人签发准考证。

第二十四条 持有海船无限航区一等大副适任证书并且在相应等级船舶上实际任职不少于 12 个月的，同时具有不少于 12 个月的助理引航资历，可以参加海港三级引航员适任考试。

持有海船无限航区一等大副适任证书或者内河船舶 3000 总吨及以上一类大副适任证书并且在相应等级船舶上实际任职不少于 12 个月的，同时具有不少于 12 个月的助理引航资历，可以参加内河三级引航员适任考试。

引航机构直接招收的船舶驾驶专业大专及以上学历应届毕业生，取得海船无限航区 500 总吨及以上或者内河船舶 3000 总吨及以上一类二副适任证书并且在相应等级船舶上实际任职不少于 12 个月的，同时具有不少于 18 个月的助理引航资历，可以参加相应类别的三级引航员适任考试。

第二十五条 持有三级引航员适任证书，并且具有不少于 36 个月相应引航资历，达到规定的最低引领船舶艘次或者里程的，可以参加相应类别的二级引航员适任考试。

持有海船无限航区一等船长适任证书并且在相应等级船舶上实际任职不少于 12 个月的，同时具有不少于 12 个月的助理引航资历，可以参加海港二级引航员适任考试。

持有海船无限航区一等船长适任证书或者内河船舶 3000 总吨及以上一类船长适任证书并且在相应等级船舶上实际任职不少于 12 个月的，同时具有不少于 12 个月的助理引航资历，可以参加内河二级引航员适任考试。

第二十六条 持有二级引航员适任证书，并且具有不少于 36 个月相应引航资历，达到规定的最低引领船舶艘次或者里程的，可以参加相应类别的一级引航员适任考试。

持有海船无限航区一等船长适任证书并且在相应等级船舶上实际任职不少于 60 个月的，同时具有不少于 12 个月的助理引航资历，可以参加海港一级引航员适任考试。

持有海船无限航区一等船长适任证书或者内河船舶 3000 总吨及以上一类船长适任证书并且在相应等级船舶上实际任职不少于 60 个月的，同时具有不少于 12 个月的助理引航资历，可以参加内河一级引航员适任考试。

第二十七条 申请同类别适任证书变更引航范围考试的，应当具有不少于 6 个月的申请引航范围的见习引航资历，同时达到规定的最低见习引领船舶艘次或者里程。

第二十八条 海港引航员可以申请相同等级的内河引航员适任证书。

海港引航员参加内河引航员适任考试的，应当具有不少于 6 个月的申请引航范围见习引航资历，同时达到规定的最低见习引领船舶艘次或者里程。

第二十九条 内河引航员可以申请海港三级引航员适任证书。

内河引航员参加海港三级引航员适任证书考试的，应当具有不少于 3 个月的申请引航范围见习引航资历，同时达到规定的最低见习引领船舶艘次或者里程。



第三十条 参加适任考试的，经考试后，有部分科目不及格的，可以在自初次考试的准考证签发之日起3年内申请补考。逾期不能通过全部考试的，所有已考科目的成绩失效。

第三十一条 海事管理机构应当公布考试成绩。

#### 第四章 监督管理

第三十二条 引航机构应当加强引航员任职资格管理，如实记录引航资历和安全记录。

第三十三条 引航机构和海事管理机构应当分别建立引航员技术档案，并保持档案信息连续、完整、有效。

引航机构应当在引航员技术档案中记载引航员的培训、适任证书、引航资历、安全记录以及健康状况等信息。引航机构应当每年将引航员技术档案信息报海事管理机构备案。

除引航机构报备的信息外，海事管理机构应当在引航员技术档案中记载引航员考试以及违法记录等信息，并将相关信息通知引航机构。

第三十四条 引航员在引领船舶期间应当携带引航员适任证书。

引航员应当按照水上交通安全和防治船舶污染操作规则引领船舶。

第三十五条 引航员中断引领船舶12个月及以上，重新引领船舶之前，应当完成不少于1个月的见习引航，通过引航机构组织的考核。

引航机构对上述过程应当保持完整的记录。

第三十六条 海事管理机构对于在任职期间发生承担对等责任或者主要责任的重大及以上水上交通事故的引航员，应当进行引航员适任能力考核；考核结果表明不再符合适任条件的，应当撤销其适任证书，并依法办理注销手续。

发生上述事故后，引航员在发生事故前的本等级引航资历不能作为申请考试的引航资历。引航资历自发生事故后重新开始计算。

第三十七条 被吊销适任证书的引航员，自被吊销证书之日起2年后，可以申请参加比其被吊销的引航员适任证书级别低一等级或者三级引航员适任考试。

第三十八条 除海事管理机构依法实施外，任何机构或者个人不得以任何理由扣留引航员适任证书。

## 第五章 法律责任

第三十九条 违反本办法的规定，以欺骗、贿赂等不正当手段取得引航员适任证书、培训合格证的，由海事管理机构吊销有关证件，并处 2000 元以上 2 万元以下罚款。

第四十条 违反本办法的规定，伪造、变造或者买卖引航员适任证书、培训合格证的，由海事管理机构收缴有关证件，处 2 万元以上 10 万元以下罚款，有违法所得的，还应当没收违法所得。

第四十一条 违反本办法的规定，引航员在引领船舶时，未持有相应的引航员适任证书的，由海事管理机构按照《中华人民共和国海上交通安全法》《中华人民共和国内河交通安全管理条例》等法律、行政法规的规定予以处罚。

第四十二条 违反本办法的规定，引航员未按照水上交通安全和防治船舶污染操作规则引领船舶的，由海事管理机构处 1000 元以上 1 万元以下罚款；情节严重的，并给予暂扣引航员适任证书 6 个月以上 2 年以下直至吊销引航员适任证书的处罚。

第四十三条 违反本办法的规定，引航机构不如实记载引航员的培训、适任证书、引航资历、安全记录以及健康状况等信息并保持连续完整有效的，由海事管理机构责令改正，并处 2000 元以上 2 万元以下罚款。

第四十四条 海事管理机构工作人员有下列情形之一的，由所在单位或者其上级主管机关依法给予处分：

- （一）违反规定签发引航员适任证书；
- （二）不依法履行监督检查职责；
- （三）不依法实施行政强制或者行政处罚；
- （四）滥用职权、玩忽职守的其他行为。

## 第六章 附 则

第四十五条 本办法下列用语的含义为：

（一）引航是指持有有效适任证书的引航员，在引航机构的指派下，从事的引领相应船舶航行、靠泊、离泊、移泊、锚泊等活动；

（二）总长是指自船舶最前端至船尾最后端间的水平长度；

（三）引航员适任证书是指证明持证人具备引领相应类别、等级船舶的能力的资格证书；

（四）引航员适任培训是指适任考试考前培训、雷达观测和模拟器培训；对于海港引航员，还包括自动雷达标绘仪培训；

（五）适任考试包括理论考试和评估。理论考试以理论知识为主要考试内容，重点对引航员专业知识的掌握和理解程度进行测试。评估通过对相应船舶、模拟器或者其他设备的操作，国际通用语言听力测验与口试等方式，重点对引航员专业知识综合运用、操作及应急等能力进行技能测评；

（六）引航资历，是指持有不同等级的引航员适任证书期间所引领船舶的艘次或者里程数；

（七）引航范围，是指在所取得的引航员适任证书上签注的港口、航线及相关水域；

（八）良好的安全记录，是指在截止申请引航员适任证书有效日期前 5 年内未发生承担对等责任或者主要责任的一般及以上等级的水上交通安全事故。

第四十六条 除本办法另有规定外，引航员任职的申请、受理和作出决定的程序，应当符合《行政许可实施程序规定》的规定。

第四十七条 海事管理机构受理引航员任职申请的权限由交通运输部海事局公布，并报交通运输部备案。

第四十八条 引航员适任证书由交通运输部海事局统一印制。

第四十九条 引航员健康检查按照交通运输部制定的海船船员体检要求的有关规定执行。

第五十条 本办法自 2025 年 3 月 1 日起施行。交通部 2008 年 2 月 13 日发布的《中华人民共和国引航员注册和任职资格管理办法》（交通部令 2008 年第 2 号），交通运输部 2013 年 12 月 24 日发布的《关于修改〈中华人民共和国引

《〈〈民用航空器驾驶员、飞行教员和地面教员合格审定规则〉的决定〉（交通运输部令 2013 年第 20 号）同时废止。

## 1.2. 中华人民共和国引航员管理办法（解读）

近日，交通运输部公布了新修订的《中华人民共和国引航员管理办法》（交通运输部令 2024 年第 13 号，以下简称《办法》），自 2025 年 3 月 1 日起施行。为便于有关单位和社会公众更好理解相关内容，切实做好贯彻实施工作，现解读如下：

### 一、修订必要性

引航员是负责操纵、指挥船舶在引航区域内安全航行的人员，对于维护国家主权和水上交通安全具有重要作用。《办法》于 2008 年出台，对引航员任职、培训、考试及监督管理等予以系统规范；2013 年作了局部修订。根据 2023 年修订的《船员条例》，以及近年的引航工作实际，需要对《办法》作出相应调整优化。

### 二、修订主要内容

（一）调整引航员适任证书核发制度。一是根据《船员条例》，对引航员适任证书的取得条件作出相应修改；根据国家有关延迟法定退休年龄的安排部署，相应调整了引航员年龄规定。二是将引航员适任证书及再有效的审批时限均压缩至 10 个工作日，并增加了电子证书与纸质证书具有同等法律效力的规定，进一步提高审批效率，便利行政相对人。三是考虑到引航员适任证书已具备良好防伪条件，且可以通过相关信息系统对证书真伪进行查验，取消了证书补办需在指定媒体刊登遗失公告的要求。

（二）完善引航员管理制度。一是根据危险货物管理方式由分级管理调整为分类管理，相应调整三级引航员可引领船舶范围。二是对于引航员等级晋升、引航范围变更、保持引航员适任证书有效所需的最低引航资历条件，由部海事局备案管理改为部海事局审批管理，以进一步提高安全管理水平。

（三）提升引航员适任考试要求。近年来，随着船舶大型化发展，在内河船舶引航实践中，引领的船舶主要以 3000 总吨及以上为主，需要引航员具备引领相应吨位船舶的能力。因此，为保障引航安全性，适应航运发展实际，相应提升了内河船舶引航员参加适任考试的资历条件。

此外，根据 2023 年修订的《船员条例》，对相关法律责任条款进行了修改完善。

### 1.3. 船舶载运危险货物安全监督管理规定（2024 年 12 月 31 日交通运输部令 2024 年第 14 号公布 自 2025 年 3 月 1 日起施行）

#### 第一章 总 则

第一条 为加强船舶载运危险货物监督管理，保障水上人命、财产安全，防治船舶污染环境，依据《中华人民共和国海上交通安全法》《中华人民共和国港口法》《中华人民共和国内河交通安全管理条例》等法律、行政法规，制定本规定。

第二条 船舶在中华人民共和国管辖水域载运危险货物的活动，适用本规定。

第三条 交通运输部主管全国船舶载运危险货物的安全管理工作。

交通运输部海事局负责全国船舶载运危险货物的安全监督管理工作。

各级海事管理机构按照职责权限具体负责船舶载运危险货物的安全监督管理工作。

#### 第二章 船舶和人员管理

第四条 从事危险货物运输的船舶所有人、经营人或者管理人，应当按照交通运输部有关船舶安全营运和防污染管理体系的要求建立和实施相应的体系或者制度。

从事危险货物运输的船舶经营人或者管理人，应当配备专职安全管理人员。

第五条 载运危险货物的船舶应当编制安全和防污染应急预案，配备相应的应急救援、消防和人员防护等设备及器材。

第六条 载运危险货物的船舶应当经依法设立的船舶检验机构检验合格，取得相应的检验证书和文书，并保持良好状态。

载运危险货物的船舶，其船体、构造、设备、性能和布置等方面应当符合有关法律、行政法规、规章以及强制性标准和技术规范的要求；载运危险货物的国际航行船舶还应当符合有关国际公约的规定，具备相应的适航、适装条件。

第七条 载运危险货物的船舶应当按照规定安装和使用船舶自动识别系统等船载设备。船舶经营人、管理人应当加强对船舶的动态管理。

第八条 除法律、行政法规禁止内河运输的危险化学品外，船舶通过内河运输危险化学品的，应当遵守国务院交通运输主管部门关于危险化学品分类管理的要求。

禁止托运人在普通货物中夹带危险货物，或者将危险货物谎报、匿报为普通货物托运。

取得相应资质的客货船或者滚装客船载运危险货物时，不得载运旅客，但按照相关规定随车押运人员和滚装车辆的司机除外。其他客船禁止载运危险货物。

第九条 船舶载运危险货物应当符合有关危险货物积载、隔离和运输的安全技术规范，并符合相应的适装证书的要求。船舶不得受载、承运不符合包装、积载和隔离安全技术规范的危险货物。

船舶载运包装危险货物，还应当符合《国际海运危险货物规则》的要求；船舶载运B组固体散装货物，还应当符合《国际海运固体散装货物规则》的要求。

第十条 从事危险货物运输船舶的船员，应当按照规定持有特殊培训合格证，熟悉所在船舶载运危险货物安全知识和操作规程，了解所运危险货物的性质和安全预防及应急处置措施。

第十一条 按照本规定办理危险货物申报或者报告手续的人员和集装箱装箱现场检查的人员，应当熟悉相关法规、技术规范和申报程序。

海事管理机构对危险货物申报或者报告人员以及集装箱装箱现场检查员日常从业情况实施监督检查，并实行诚信管理制度。

第十二条 海事管理机构依据职责和交通运输部的有关规定，在船舶现场监督检查法定证书文书时，发现从事水路运输的船舶不能提供有效的船舶营运证件的，应当通知有关主管部门依法处理。

### 第三章 包装和集装箱管理



第十三条 拟交付船舶载运的危险货物包装，其性能应当符合相关法规、技术规范以及国际公约规定，并依法取得相应的检验合格证明。

第十四条 拟交付船舶载运的危险货物使用新型或者改进的包装类型，应当符合《国际海运危险货物规则》有关等效包装的规定，并向海事管理机构提交该包装的性能检验报告、检验证书或者文书等资料。

第十五条 载运危险货物的船运集装箱及载运危险化学品的船舶配载的容器应当按照有关法律、行政法规的规定，经依法设立的船舶检验机构检验合格，方可用于船舶运输。

第十六条 拟交付船舶载运的危险货物包件、中型散装容器、大宗包装、货物运输组件，应当按照规定显示所装危险货物特性的标志、标记和标牌。

第十七条 拟载运危险货物的船运集装箱应当无损坏，箱内应当清洁、干燥、无污损，满足所装载货物要求。处于熏蒸状态下的船运集装箱等货物运输组件，应当符合相关积载要求，并显示熏蒸警告标牌。

第十八条 装入船运集装箱的危险货物及其包装应当保持完好，无破损、撒漏或者渗漏，并按照规定进行衬垫和加固，其积载、隔离应当符合相关安全要求。性质不相容的危险货物不得同箱装运。

第十九条 集装箱装箱现场检查员应当对船舶载运危险货物集装箱的装箱活动进行现场检查，在装箱完毕后，对符合《海运危险货物集装箱装箱安全技术要求》（GB 40163）的签署《集装箱装箱证明书》。

第二十条 曾载运过危险货物的空包装或者空容器，未经清洁或者采取其他措施消除危险性的，应当视作盛装危险货物的包装或者容器。

#### 第四章 申报和报告管理

第二十一条 船舶载运危险货物进出港口，应当符合下列条件，经海事管理机构批准后，方可进出港口：

- （一）所载运的危险货物符合水上安全运输要求；
- （二）船舶的装载符合所持有的证书、文书的要求；

（三）拟靠泊或者进行危险货物装卸作业的港口、码头、泊位具备有关法律、行政法规规定的危险货物作业经营资质。

申请人应当在船舶进出港口 24 小时前（航程不足 24 小时的，在驶离上一港口前），向海事管理机构办理船舶载运危险货物申报手续，提交下列材料：

（一）船舶载运危险货物申报单；

（二）船舶适装证书；

（三）港口、码头、泊位应具备的有关法律、行政法规规定的港口经营许可证、港口危险货物作业附证。

船舶在运输途中发生危险货物泄漏、燃烧或者爆炸等情况的，应当在办理船舶载运危险货物申报手续时说明原因、已采取的控制措施和目前状况等有关情况，并于抵港后送交详细报告。

定船舶、定航线、定货种的船舶可以办理定期申报手续。定期申报期限不超过 30 日。

船舶载运危险货物申报单的式样由交通运输部海事局制定，主要包括危险货物的名称、特性、包装以及船舶进出港和停留时间、所载运的危险货物符合水上安全运输要求的声明等内容。

第二十二条 海事管理机构应当在收到船舶载运危险货物进出港口完整齐备的申报材料后 24 小时内做出批准或者不批准的决定；属于定期申报的，应当在 5 个工作日内做出批准或者不批准的决定。不予批准的，应当告知申请人不予批准的原因。海事管理机构应当将有关申报信息通报所在地港口行政管理部门。

第二十三条 拟交付船舶载运的危险货物托运人应当在交付载运前向承运人提交以下材料，说明所托运的危险货物的正式名称、种类、数量、危险性质、应当采取的防护措施以及发生危险情况的应急处置措施等货物信息，并报告海事管理机构：

（一）危险货物安全适运声明书；

（二）危险货物安全技术说明书；

（三）按照规定需要进出口国家有关部门同意后方可载运的，应当提交有效的批准文件；

（四）危险货物中添加抑制剂或者稳定剂的，应当提交抑制剂或者稳定剂添加证明书；

（五）载运国际海上危险货物运输规则和国家危险货物品名表上未列明但具有危险特性的货物，应当提交有关专业机构出具的表明该货物危险特性以及应当采取的防护措施等情况的文件；

（六）交付载运包装危险货物的，还应当提交下列材料：

1. 包装、货物运输组件、船运刚性中型散装容器的检验合格证明；
2. 使用船运集装箱载运危险货物的，应当提交《集装箱装箱证明书》；
3. 载运放射性危险货物的，应当提交《放射性物品运输安全管理条例》

《国际海运危险货物规则》规定的相关材料；

4. 载运限量或者可免除量危险货物的，应当提交限量或者可免除量危险货物证明。

（七）交付载运具有易流态化特性的 B 组固体散装货物通过海上运输的，还应当提交具有相应资质的检验检测机构出具的货物适运水分极限和货物水分含量证明。

承运人应当对上述货物信息进行审核，对不符合船舶适装要求的，不得受载、承运。

第二十四条 船舶载运包装危险货物或者 B 组固体散装货物离港前，应当将列有所载危险货物的装载位置清单、舱单或者详细配载图向海事管理机构报告。

第二十五条 船运集装箱拟拼装运输有隔离要求的两种或者两种以上危险货物，应当符合《国际海运危险货物规则》的规定。危险货物托运人应当事先向海事管理机构报告。

## 第五章 作业安全管理

第二十六条 载运危险货物的船舶在装货前，应当检查货物的运输资料和适运状况。发现有违反本规定情形的不得装运。

第二十七条 从事散装危险货物装卸作业的船舶和码头，应当遵守安全和防污染操作规程，建立并落实船岸安全检查表制度，并严格按照船岸安全检查表的内容要求进行检查和填写。

载运散装液体危险货物的船舶装卸作业期间，禁止其他无关船舶并靠。使用的货物软管应当符合相关法规、技术规范的要求，并定期进行检验。

第二十八条 从事散装液化气体装卸作业的船舶和码头、装卸站应当建立作业前会商制度，并就货物操作、压载操作、应急等事项达成书面协议。

从事散装液化天然气装卸作业的船舶和码头、装卸站还应当采取装货作业期间在船上设置岸方应急切断装置控制点和卸货作业期间在岸上设置船方应急切断装置控制点等措施，确保在发生紧急情况时及时停止货物输送作业。

协助散装液化气船舶靠离泊的船舶应当设置烟火熄灭装置及实施烟火管制。

禁止其他无关船舶在作业期间靠泊液化气码头、装卸站。

第二十九条 船舶进行危险货物水上过驳作业或者载运危险货物的船舶进行洗（清）舱、驱气、置换，应当符合国家水上交通安全和防治船舶污染环境的管理规定及技术规范，尽量远离船舶定线制区、饮用水水源保护区、渡口、客轮码头、通航建筑物、大型桥梁、水下通道、水上水下作业或者活动安全作业区、内河等级航道和沿海设标航道，编制作业方案，制定安全和防污染的措施和应急计划并保证有效实施。

第三十条 载运危险货物的船舶进行洗（清）舱、驱气或者置换活动期间，不得检修和使用雷达、无线电发报机、卫星船站；不得进行明火、拷铲及其他易产生火花的作业；不得使用供应船、车进行船舶燃料加注、加水作业。

第三十一条 载运危险货物的船舶在港口水域内从事危险货物过驳作业，应当由负责过驳作业的港口经营人依法向港口行政管理部门提出申请。港口行政管理部门在审批时，应当就船舶过驳作业的水域征得海事管理机构的同意，并将审批情况通报海事管理机构。

船舶在港口水域外从事内河危险货物过驳作业或者海上散装液体危险货物过驳作业，应当依法向海事管理机构申请批准。

船舶进行水上危险货物过驳作业的水域，由海事管理机构发布航行警告或者航行通告。

第三十二条 船舶在港口水域外从事内河危险货物过驳作业或者海上散装液体危险货物过驳作业的，应当符合以下条件：

（一）拟进行过驳作业的船舶或者水上设施满足水上交通安全与防治船舶污染水域环境的要求；

（二）拟过驳的货物符合安全过驳要求；

（三）参加过驳作业的人员具备法律、行政法规规定的过驳作业能力；

（四）拟作业水域及其底质、周边环境适宜过驳作业；

（五）过驳作业对水域资源以及附近的军事目标、重要民用目标不构成威胁；

（六）有符合安全要求的过驳作业方案、安全保障措施和应急预案。

申请人应当在作业前向海事管理机构提出申请，并提交下列材料：

（一）水上过驳作业申请书；

（二）拟进行过驳作业的船舶或者水上设施适装证书；

（三）拟过驳的危险货物安全技术说明书；

（四）参加过驳作业的人员具备法律、行政法规规定的过驳作业能力的证明材料；

（五）拟作业水域及其底质、周边环境适宜开展过驳作业且对水域资源以及附近军事、重要民用目标不构成威胁的证明材料，包括拟过驳作业水域概况和环境状况、限制作业的条件等；

（六）过驳作业方案，包括拟进行过驳作业所需配备的有关设备、器材的清单和辅助船资料，按规定需经检验的设备需提交有关检验文件；

（七）过驳作业安全保障措施和应急预案。

海事管理机构自收到完整齐备的申请材料之时起，对单航次作业的船舶，应当在 24 小时内做出批准或者不批准的决定；对在特定水域多航次作业的船舶，应当在 5 个工作日内做出批准或者不批准的决定。

第三十三条 海事管理机构应当在港口水域外过驳作业前，根据过驳作业水域范围、自然环境、交通状况等因素合理核定安全作业区的范围，并向社会公告。

从事过驳作业的船舶应当在安全作业区内进行作业，并设置安全警示标志，配备必要的安全设施或者警戒船，无关船舶、海上设施或者内河浮动设施不得进入。

第三十四条 船舶从事加注液化天然气及其他具有低闪点特性的气态燃料作业活动，应当遵守有关法规、标准和相关操作规程，落实安全措施，并在作业前将作业的种类、时间、地点、单位和船舶名称等信息向海事管理机构报告；作业信息变更的，应当及时补报。

通过船舶为液化天然气及其他具有低闪点特性的气态燃料水上加注船、趸船补给货物燃料的，应当执行本规定水上过驳的要求。

第三十五条 载运危险货物的船舶应当遵守海事管理机构关于航路、航道等区域性的特殊规定。

载运爆炸品、放射性物品、有机过氧化物、闪点 28℃ 以下易燃液体和散装液化气的船舶，不得与其他驳船混合编队拖带。

第三十六条 散装液化天然气船舶应当在抵港 72 小时前（航程不足 72 小时的，在驶离上一港口时）向抵达港海事管理机构报告预计抵港时间。预计抵港时间有变化的，还应当在抵港 24 小时前（航程不足 24 小时的，在驶离上一港口时）报告抵港时间。

第三十七条 散装液化气船舶进出港口和在港停泊、作业，应当按照相关标准和规范的要求落实安全保障措施。在通航水域进行试气试验的，试气作业单位应当制定试验方案并组织开展安全风险论证，落实安全管理措施。

载运散装液化天然气船舶及载运其他具有低闪点特性的气态燃料的船舶，进出沿海港口和在港停泊、作业，应当通过开展专题论证，确定护航、安全距离、应急锚地、安全警示标志等安全保障措施。

载运散装液化天然气船舶及载运其他具有低闪点特性的气态燃料的船舶，在内河航行、停泊、作业时，应当落实海事管理机构公布的安全保障措施。海事管理机构根据当地实际情况评估论证，确定护航、合理安全距离、声光警示标志等安全保障措施，征求相关港航管理部门意见后向社会公布。在船舶吨位、载运货物种类、航行区域、航线相同，且周边通航安全条件没有发生重大变化的情况下，不再重新进行评估论证。

第三十八条 载运危险货物的船舶发生水上险情、交通事故、超标排放、危险货物落水等事件，应当按照规定向海事管理机构报告，并及时启动应急预案，防止损害、危害的扩大。

海事管理机构接到报告后，应当立即核实有关情况，按照相关应急预案要求向上级海事管理机构和县级以上地方人民政府报告，并采取相应的应急措施。

第三十九条 载运散装液体危险货物的内河船舶卸货完毕后，应当在具备洗舱条件的码头、专用锚地、洗舱站点等对货物处所进行清洗，洗舱水应当交付港口接收设施、船舶污染物接收单位或者专业接收单位接收处理。

载运散装液体危险货物的内河船舶，有以下情形之一的，可以免于前款规定的清洗：

- （一）船舶拟装载的货物与卸载的货物一致；
- （二）船舶拟装载的货物与卸载的货物相容，经拟装载货物的所有人同意；
- （三）已经实施海事管理机构确认的可替代清洗的通风程序。

卸货港口没有接收能力，船舶取得下一港口的接收洗舱水书面同意，可以在下一港口清洗，并及时报告海事管理机构。

第四十条 载运危险货物的船舶航行、装卸或者停泊，应当悬挂专用的警示标志，按照规定显示专用信号。

载运散装液化天然气的船舶在内河航行，应当事先确定航行计划和航线。

载运散装液化天然气的船舶由沿海进入内河水域的，应当向途经的第一个内河港口的海事管理机构报告航行计划和航线；始发地为内河港口的，船舶应当将航行计划和航线向始发地海事管理机构报告。

## 第六章 法律责任

第四十一条 海事管理机构依法对船舶载运危险货物实施监督检查。

海事管理机构发现船舶载运危险货物存在安全隐患的，应当责令立即消除或者限期消除隐患；有关单位和个人不立即消除或者逾期不消除的，海事管理机构可以依据法律、行政法规的规定，采取禁止其进港、离港，或者责令其停航、改航、停止作业等措施。

第四十二条 船舶载运危险货物违反本规定的，由海事管理机构按照有关法规和本规定予以处罚。

涉嫌构成犯罪的，由海事管理机构依法移送国家司法机关。

第四十三条 违反本规定，托运人在内河通航水域托运危险货物，有下列情形之一的，由海事管理机构责令改正，处 3000 元以上 3 万元以下的罚款：

（一）在托运的普通货物中夹带危险货物或者将危险货物谎报、匿报为普通货物托运；

（二）未按照有关规定对危险货物妥善包装，并显示标志、标记和标牌；

（三）未将托运的危险货物的正式名称、种类、数量、危险性质、应当采取的防护措施以及发生危险情况的应急处置措施等货物信息通知承运人；

（四）未依法提交有关专业机构出具的表明该货物危险特性以及应当采取的防护措施等情况的文件。

第四十四条 违反本规定，载运危险货物的船舶未按照有关强制性标准和安全作业操作规程的要求，在内河通航水域从事危险货物装卸、过驳作业的，由海事管理机构责令改正，对违法船舶的所有人、经营人或者管理人处 5000 元以上 3 万元以下的罚款，对船长、责任船员或者其他责任人员，处 1000 元以上 1 万元以下的罚款。



第四十五条 违反本规定，对不符合《海运危险货物集装箱装箱安全技术要求》的危险货物集装箱签署《集装箱装箱证明书》的，由海事管理机构责令改正，对聘用该集装箱装箱现场检查员的单位处 1000 元以上 3 万元以下的罚款。

第四十六条 违反本规定，有下列情形之一的，由海事管理机构责令改正，处 500 元以上 3 万元以下的罚款：

- （一）交付船舶载运的危险货物托运人未向海事管理机构报告的；
- （二）船舶载运包装危险货物或者 B 组固体散装货物离港前，未按照规定将清单、舱单或者详细配载图报海事管理机构的；
- （三）散装液化天然气船舶未按照规定向海事管理机构报告预计抵港时间的；
- （四）散装液化天然气船舶在内河航行，未按照规定向海事管理机构报告航行计划和航线的。

第四十七条 海事管理机构的工作人员有滥用职权、徇私舞弊、玩忽职守等严重失职行为的，由其所在单位或者上级机关依法处理；情节严重构成犯罪的，由司法机关依法追究刑事责任。

## 第七章 附则

第四十八条 本规定所称船舶载运的危险货物，包括：

- （一）《国际海运危险货物规则》（IMDG code）第 3 部分危险货物一览表中列明的包装危险货物，以及未列明但经评估具有安全危险的其他包装货物；
- （二）《国际海运固体散装货物规则》（IMSBC code）附录 1 中 B 组固体散装货物，以及经评估具有化学危险的其他固体散装货物；
- （三）《国际防止船舶造成污染公约》（MARPOL 公约）附则 I 附录 1 中列明的散装油类，以及国际海事组织通过文件强制要求各缔约国按照 MARPOL 公约附则 I 管理的散装油类；
- （四）《国际散装危险化学品船舶构造和设备规则》（IBC code）第 17 章中列明的散装液体化学品，以及未列明但经评估具有安全危险的其他散装液体化学品；

（五）《国际散装液化气体船舶构造和设备规则》（IGC code）第 19 章列明的散装液化气体，以及未列明但经评估具有安全危险的其他散装液化气体；

（六）我国加入或者缔结的国际条约、国家标准规定的其他危险货物。

《危险化学品目录》中所列物质，不属于前款规定的危险货物的，应当按照《危险化学品安全管理条例》的有关规定执行。

第四十九条 本规定所称 B 组固体散装货物，是指在《国际海运固体散装货物规则》附录 1 “组别” 栏中列为 B 组货物或者同时列入 A 和 B 组货物。

第五十条 通过其他方式运输禁止通过内河运输的危险化学品，应当符合相关法规、标准、规范的要求。

第五十一条 本规定自 2025 年 3 月 1 日起施行。2018 年 7 月 31 日以交通运输部令 2018 年第 11 号公布的《船舶载运危险货物安全监督管理规定》同时废止。

## 1.4. 船舶载运危险货物安全监督管理规定（解读）

近日，交通运输部公布了新修订的《船舶载运危险货物安全监督管理规定》（交通运输部令 2024 年第 14 号，以下简称《规定》），自 2025 年 3 月 1 日起施行。为便于有关单位和社会公众更好理解相关内容，切实做好贯彻实施工作，现解读如下：

### 一、修订必要性

船舶载运危险货物是水路运输安全管理的重要环节，也是交通运输行业安全风险防控的重要领域。随着《海上交通安全法》《长江保护法》等法律法规制修订，对船舶载运危险货物相关管理制度和处罚规定进行了优化调整，需要对《规定》作出相应修改，以落实上位法的要求，也更好适应安全生产形势变化。

### 二、修订主要内容

（一）优化安全监管制度。一是完善托运人的通知报告义务，补充托运人需向承运人通知的货物信息和提交的相关材料，减少谎报瞒报现象。二是加强对水上过驳或者洗（清）舱、驱气、置换作业活动的安全监管，新增编制作业方案的要求。三是建立港口水域外过驳安全作业区制度。四是完善危险货物范围，将国际海事组织通过文件强制要求各缔约国按照《国际防止船舶造成污染公约》（MARPOL 公约）附则 I 管理的散装油类纳入危险货物加强监管。

（二）完善许可管理要求。一是根据《海上交通安全法》，进一步明确“船舶载运危险货物进出港”许可制度和申请材料。二是细化了《海上交通安全法》新设的“港口水域外海上散装液体危险货物过驳作业”许可的管理要求，明确许可申请材料。删除已在《防治船舶污染海洋环境管理条例》《船舶及其有关作业活动污染海洋环境防治管理规定》等法规中作出规范的“散装液体污染危害性货物过驳作业”许可相关内容；为进一步便利相对人，在实践中对既属于散装液体危险货物又属于散装液体污染危害性货物的货物，海事管理机构已优化许可程序，申请人提交一次申请，即可同时办理两个许可。

（三）调整行政处罚规定。本次修订对行政处罚主要作了如下调整：一是对于《海上交通安全法》《内河交通安全管理条例》等上位法已明确的处罚事

项，《规定》不再重复规定。二是进一步厘清危险货物和危险化学品的关系。依据《海上交通安全法》《内河交通安全管理条例》对危险货物予以处罚；依据《危险化学品安全管理条例》对危险化学品予以处罚；对于既属于危险化学品又属于危险货物的，按照《行政处罚法》第二十九条的规定实施处罚。

## 1.5. 船舶污染清除协议制度管理办法（征求意见稿）

### 第一章 总则

第一条 为规范船舶污染清除协议制度实施，根据《防治船舶污染海洋环境管理条例》《船舶污染海洋环境应急防备和应急处置管理规定》（以下简称《应急规定》），制定本办法。

第二条 在中华人民共和国管辖海域内签订和履行船舶污染清除协议的活动，适用本办法。

第三条 交通运输部海事局统一负责监督管理全国船舶污染清除协议制度的实施工作。

沿海各级海事管理机构依照各自职责具体负责监督管理本辖区船舶污染清除协议制度的实施工作。

### 第二章 船舶污染清除单位

第四条 船舶污染清除单位应当按照《应急规定》《船舶污染清除单位应急清污能力要求》（JT/T1081，以下简称《能力要求》）和本办法的要求，达到相应等级的应急清污能力。

船舶污染清除单位配备的应急船舶、设施、设备和器材，《应急规定》未明确规定可协议拥有的，应当为自有。

第五条 船舶污染清除单位的应急高级指挥人员、现场指挥人员和操作人员，应当具备《应急规定》《能力要求》所规定的作业人员能力要求。

船舶污染清除单位的应急高级指挥人员、现场指挥人员和操作人员，应当按照国际海事组织示范教程参加相应等级的培训，取得培训证明并保持知识更新。船舶污染清除单位可自行组织本单位的应急操作人员培训，并将培训证明或者记录保存2年。

第六条 船舶污染清除单位应当做好应急船舶、设施、设备和器材的维护保养工作，保持随时可用状态，定期开展船舶污染应急演练，并做好相应记录。

船舶污染清除单位应当采取适当方式对应急设备、器材进行标识并能够自动识别。应急设备、器材的识别编码应为唯一。

### 第三章 船舶污染清除协议的签订

第七条 船舶经营人可自行或者通过专业机构对船舶污染清除单位的应急清污能力和船舶污染清除协议的履行情况进行评估，择优选择签订船舶污染清除协议的单位。

第八条 船舶经营人应当在船舶进港前或者港外装卸、过驳作业前，与相应的船舶污染清除单位签订船舶污染清除协议。仅在港区水域内航行或者作业的船舶，其经营人应当在作业前与相应的船舶污染清除单位签订船舶污染清除协议。

第九条 载运散装油类货物的船舶，其经营人应当按照以下要求与相应的船舶污染清除单位签订船舶污染清除协议：

（一）600 总吨以下仅在港区水域航行或作业的船舶，应当与四级以上等级的船舶污染清除单位签订船舶污染清除协议；

（二）600 总吨以上 2000 总吨以下仅在港区水域航行或作业的船舶，应当与三级以上等级的船舶污染清除单位签订船舶污染清除协议；

（三）2000 总吨以上 1 万总吨以下仅在港区水域航行或作业的船舶，以及 1 万总吨以下进出港口、在距岸 20 海里内从事装卸或过驳作业的船舶，应当与二级以上等级的船舶污染清除单位签订船舶污染清除协议；

（四）前三项以外的船舶应当与一级船舶污染清除单位签订船舶污染清除协议。

第十条 载运油类之外的其他散装液体污染危害性货物的船舶，其经营人应当按照以下要求与相应的船舶污染清除单位签订船舶污染清除协议：

（一）1 万总吨以下进出港口以及在距岸 20 海里内从事装卸、过驳作业的船舶，应当与二级以上等级的船舶污染清除单位签订船舶污染清除协议；

(二) 1 万总吨以上进出港口以及在距岸 20 海里外的我国管辖水域内从事装卸、过驳作业的船舶，应当与一级船舶污染清除单位签订船舶污染清除协议。

第十一条 1 万总吨以上的载运非散装液体污染危害性货物的船舶，其经营人应当按照以下要求与相应的船舶污染清除单位签订船舶污染清除协议：

(一) 2 万总吨以下进出港口的船舶应当与四级以上等级的船舶污染清除单位签订船舶污染清除协议；

(二) 2 万总吨以上 3 万总吨以下进出港口的船舶应当与三级以上等级的船舶污染清除单位签订船舶污染清除协议；

(三) 3 万总吨以上 5 万总吨以下进出港口，或者在距岸 20 海里内从事装卸、过驳作业的船舶，应当与二级以上等级的船舶污染清除单位签订船舶污染清除协议；

(四) 5 万总吨以上进出港口，或者以及在距岸 20 海里外的我国管辖水域内从事装卸、过驳作业的船舶，应当与一级船舶污染清除单位签订船舶污染清除协议。

第十二条 船舶进出的港口，或者装卸、过驳作业的附近港口不具备相应及以上等级船舶污染清除单位的，船舶经营人应当与满足应急反应时间的邻近港口相应及以上等级的船舶污染清除单位签订船舶污染清除协议。

邻近港口相应及以上等级的船舶污染清除单位应急反应时间不满足要求的，船舶经营人应当与船舶进出的港口，或者装卸、过驳作业的附近港口最高能力等级的船舶污染清除单位签订航次船舶污染清除协议。船舶污染清除单位在其应急清污能力范围内为船舶提供污染清除服务。

第十三条 进出我国沿海水域港口或者在港内外装卸、过驳作业的以下船舶，其经营人可不签订船舶污染清除协议：

(一) 载运中华人民共和国海事局发布的《需布设围油栏或签订船舶污染清除协议的散装液体污染危害性货物名录》之外的散装液体污染危害性货物的船舶（1 万总吨以上主推进动力装置使用燃料油的船舶除外），以及处于空载状态的 1 万总吨以下载运散装液体污染危害性货物的船舶；

（二）仅以液化气体、液氨、醇类和电力等清洁能源为动力的载运非散装液体污染危害性货物的船舶；

（三）不符合本办法第九条、第十条、第十一条和第十二条协议签订要求的船舶。

第十四条 船舶经营人可自行或者授权船长、船舶代理人、其他法人或自然人，与船舶污染清除单位签订船舶污染清除协议。通过授权签订船舶污染清除协议的，应当附有船舶经营人的授权文书。

第十五条 船舶经营人与船舶污染清除单位应当按照中华人民共和国海事局公布的船舶污染清除协议样本，协商确定样本中未尽事项，签订船舶污染清除协议，明确双方的权利和义务。

除本办法第十二条第二款规定的情形外，船舶经营人与船舶污染清除单位可签订航次或固定期限的船舶污染清除协议。

船舶应当将船舶污染清除协议正本或者副本留船备查，保存至协议有效期终止。

第十六条 船舶经营人与船舶污染清除单位提前终止船舶污染清除协议，或者因一方违约导致协议无效的，应当立即报告当地海事管理机构。

#### 第四章 信息公布与报送

第十七条 船舶污染清除单位应当将下列情况通过互联网向社会公布、报送服务区域所在地的海事管理机构，并确保信息真实有效：

（一）本单位的污染清除能力符合《船舶污染清除单位应急清污能力要求》相应能力等级和服务区域的报告；

（二）污染清除作业方案；

（三）污染物处理方案；

（四）船舶污染清除设施、设备、器材、应急船舶和人员情况；

（五）船舶污染清除协议的签订和履行情况以及参与船舶污染事故应急处置工作情况。



第十八条 新成立的船舶污染清除单位应当在首次签订船舶污染清除协议前至少 30 日，按照本办法第十七条的规定向社会公布信息。现有的船舶污染清除单位应当在本办法实施之日起 30 日内，按照本办法第十七条的规定向社会公布信息。

船舶污染清除单位公布的污染清除能力和服务区域发生变更的，应当在 5 个工作日内将变更情况向社会公布。

船舶污染清除单位应当在每年 1 月 31 日前向社会公布上一年度船舶污染清除协议的签订和履行情况，以及参与船舶污染事故应急处置工作情况。

第十九条 船舶污染清除单位应当按照本办法第十七条的要求，通过中华人民共和国海事局确定的信息系统（以下简称信息系统）向服务区域所在地的海事管理机构报送信息。

船舶污染清除单位应当将向社会公布的信息同时通过信息系统报送给服务区域所在地的海事管理机构。

船舶污染清除单位应当将签订的固定期限的船舶污染清除协议，通过信息系统报告服务区域所在地海事管理机构。

船舶污染清除单位发生本办法第十二条第二款的情形时，应当将签订的船舶污染清除协议报告服务区域所在地海事管理机构。

## 第五章 船舶污染清除协议的履行

第二十条 船舶污染清除单位应当按照《能力要求》和船舶污染清除协议，履行应急值守义务。签订船舶污染清除协议的船舶发现船舶污染清除单位未按照本办法的要求履行应急值守义务的，应当向当地海事管理机构报告。

签订船舶污染清除协议的船舶发生污染事故，船舶及其经营人、船舶污染清除单位应当按照船舶污染清除协议，及时采取污染控制和清除措施；污染事故超出船舶污染清除单位应急清污能力的，船舶及其经营人应当向事故应急指挥机构请求援助，并在事故应急指挥机构的指挥协调下开展相应的应急处置行动。

海事管理机构对船舶及其经营人、船舶污染清除单位按照船舶污染清除协议开展的应急处置行动实施监督管理，组织开展必要的监视、监测和评估。

第二十一条 船舶经营人与船舶污染清除单位已签订船舶污染清除协议，且船舶进入船舶污染清除单位服务区域后发生污染事故的，在同时满足以下条件的情况下，双方可以协商终止或者解除协议，并应当立即报告事故应急指挥机构：

（一）船舶经营人与船舶污染清除单位已就后续的应急处置行动，作出适当的替代措施安排；

（二）终止或者解除协议不会影响及时有效地控制和清除污染。

第二十二条 船舶污染清除单位应当在应急处置行动结束后，对应急处置行动进行评估，并报告当地海事管理机构。评估报告至少应包括以下内容：

（一）事故概况和应急处置情况；

（二）船舶、设施、设备、器材以及人员的使用情况；

（三）回收污染物的种类、数量以及后期处置情况；

（四）污染清除作业方案、污染物处理方案以及应急预案中存在的问题和修改完善情况。

## 第六章 监督管理

第二十三条 海事管理机构收到船舶污染清除单位按照本办法第十九条第二款要求报送的信息后，应当对船舶污染清除单位的应急清污能力开展监督检查，并将监督检查结果向社会公布。

第二十四条 海事管理机构应当对船舶污染清除单位的应急清污能力、船舶污染清除协议签订、履行情况实施监督检查，发现不符合规定的，依法处理。

海事管理机构将监督检查中发现的违法行为情况，视情向社会公布；发现的其他问题和情况可视情通报、移送其他监管部门。

## 第七章 附则

第二十五条 本办法所称“自有”，是指船舶污染清除单位为应急船舶的所有人或者经营人，并根据船舶登记相关法律法规办理船舶所有权登记，且所有权份额不低于 51%（鼓励不低于 100%），船舶污染清除单位对应急设施、设备和器材拥有所有权，并实际控制应急船舶、设施、设备和器材的调度与使用。

本办法所称“船舶经营人”，是指船舶所有人、船舶管理人或者水路运输许可证书上所载的经营人。

本办法所称“以上”“以内”包括本数，“以下”“以外”不包括本数。

第二十六条 本办法自 2025 年 3 月 1 日起实施，有效期 5 年。《关于印发船舶污染清除协议制度管理办法的通知》（海危防〔2019〕489 号）同时废止。

## 1.6. 交通运输部海事局关于加强国内航行海船锚泊设备检验工作的通知（征求意见稿）

各省、自治区、直辖市船舶检验机构，中国船级社，各直属海事局：

近期，国内外连续发生多起涉及锚泊设备的事故险情，给水上交通安全带来了较大风险。为进一步防范化解水上交通安全隐患，部海事局决定加强国内航行海船锚泊设备检验工作，提升船舶本质安全。有关事项通知如下：

### 一、检验适用技术规范及技术要求

（一）现有海船的锚泊设备检验除符合建造时《国内航行海船法定检验技术规则》相关要求外，还应符合本局认可的中国船级社相应建造规范的要求。

（二）自通知发布之日起，新建及重大改建海上起重船、打桩船、布缆船、铺管船和挖泥船等工程船舶不得使用钢丝绳替代首锚链。在沿海航区内航行或作业的新建及重大改建的上述工程船舶，锚泊设备应按舾装数直接选取，不降档配置。

### 二、现有海船锚泊设备检查重点

（一）核查船检证书中的锚数量和质量、锚链直径和等级、锚链（钢丝绳）长度、钢丝绳代替锚链情况是否符合船舶建造（重大改建）时船舶技术规范的要求；核查船检证书中锚、锚机、锚链的参数和实船是否一致。

（二）检查锚机是否有裂缝、弯扭、横档松动和脱落情况；制动器刹车带磨损情况；锚机及液压油路是否有泄漏，离合器脱开、闭合是否良好，紧装置是否可靠。

（三）检查锚链磨损情况，必要时应进行测量。在换证检验时，应将锚链全部拉出，测量锚链直径，如超过限定磨损范围，应予以换新。

（四）核查卸扣、转环的锈蚀状况以及孔眼轴销和链环之间的磨损程度，磨损严重时，应予以换新；止链器轴销是否锈蚀、变形、磨损严重；弃链器工况是否良好；锚链管、锚链柜是否保持密性，干舷甲板以下出入口，是否用坚固的盖关闭并用间距紧密的螺栓紧固。

### 三、工作要求

（一）船舶检验机构要加强船舶检验人员关于锚泊设备检验的专项技能培训，重点培训船舶锚泊设备技术规范要求、审图要点和检验要点，提升检验质效。

（二）船舶检验机构结合最近一次定期检验对国内航行海船的锚泊设备的技术状况进行全面检查。发现涉及重大安全缺陷或违规改建行为的，应当立即停止检验，要求船舶整改，并抄送船籍港海事管理机构。

（三）船舶检验机构、海事管理机构要加强信息沟通，开展海上工程船舶钢丝绳替代首锚链情况摸排，实施清单化管理，督促船舶落实安全生产主体责任，及时抓好锚泊系统的重要安全缺陷问题整改。2025年5月1日起，使用钢丝绳替代首锚链的海上工程船舶，蒲氏风6级及以上海况下不得在开阔水域锚泊或作业。

（四）总结经验形成长效工作机制。各船检机构要认真总结提炼工作成效，做好典型案例收集整理，形成锚泊系统风险隐患动态清零的长效机制。相关工作情况以及典型案例于2025年11月30日前报送部海事局。

## 1.7. 长江海事局诚信船员服务机构管理办法（征求意见稿）

### 第一章 总则

第一条 为维护船员合法权益，进一步提升长江海事局辖区船员服务机构诚实守信水平，助力加快构建统一开放的交通运输市场，根据《中共中央办公厅国务院办公厅关于推进社会信用体系建设高质量发展 促进形成新发展格局的意见》《中华人民共和国海员外派管理规定》《交通运输部办公厅关于加快推进长江航运信用体系建设的意见》《长江航运信用管理规定（试行）》等文件要求，结合长江海事局监管实际，制定本办法。

第二条 本办法适用于长江海事局辖区诚信船员服务机构的确认及相关管理工作。船员服务机构的类型包括海员外派机构以及从事中国籍船舶劳务派遣的船员服务机构。

第三条 长江海事局主管辖区诚信船员服务机构管理工作，组织实施诚信船员服务机构确认、资格撤销的复核、相关结果发布、荣誉证书发放、待遇落实等工作。

各分支海事局具体负责辖区诚信船员服务机构确认的受理和初审、待遇落实及相关材料归档等工作。

第四条 船员服务机构申报诚信船员服务机构按照自主自愿的原则，对照本办法要求的标准和流程向海事管理机构进行申报。海事管理机构关于诚信船员服务机构的确认及管理工作应当遵循公开、公平、公正的原则。

### 第二章 申报与确认

第五条 船员服务机构申报诚信船员服务机构须满足以下条件：

（一）船员服务机构持有长江海事局签发的海员外派资质证书3年及以上，或在长江海事局及分支局进行备案3年及以上，自有船员数量达100人以上，且最近3个年度年均派遣船员在100人次以上。

（二）最近3个年度，未发生针对船员服务机构的有理举报投诉的案件，所派遣船员的在船期间发生各类工伤事故和各类突发事件时，船员服务机构能及时进行有效处置。

（三）最近 3 个年度，海事管理机构对船员服务机构开展的监督检查中，未发现重大缺陷项。

（四）最近 3 个年度，船员服务机构所提供配员的船舶，在船舶安全检查中未发生因海事劳工条件方面的缺陷而发生船舶滞留。

（五）最近 3 个年度，船员服务机构未被各类行政管理机构实施过行政处罚。

（六）最近 3 个年度，船员服务机构所派遣船员在船期间未发生负有主要责任一般事故及以上等级事故。

（七）最近 3 个年度，船员服务机构的船员任解职资历报备错误率不超过 1%，由于船员服务机构原因而导致政务办理退单的退单率不超过 1%，且不得存在以虚假资历、虚假证明等手段代理船员申请船员培训、考试、申领证书等有关业务的情形。

（八）积极支持配合海事管理机构的有关工作。

第六条 满足第五条要求的船员服务机构，可向负责本机构监督检查工作的分支海事局申报诚信船员服务机构，并如实提交如下材料：

（一）《诚信船员服务机构申报表》。

（二）最近 3 个年度自有船员情况、派遣船员数量情况统计表以及提供配员服务的船舶明细。

（三）最近 3 个年度海事管理机构监督检查中开具的问题对应的整改情况。

（四）所派遣船员在船期间发生各类工伤事故和各类突发事件时的处置情况（如有）。

第七条 诚信船员服务机构确认每年组织开展一次。

分支海事局统一集中受理时间为每年 4 月 1 日至 4 月 10 日。

第八条 分支海事局收到船员服务机构提交的申报材料后，应结合日常监管中掌握的相关信息，审查材料、信息是否齐全、真实，是否满足第五条的要求，并应在收到材料 5 个工作日内当面或电话告知船员服务机构初步审查结果。

如申报材料有遗漏，船员服务机构应在 5 个工作日内补齐；如发现材料存在弄虚作假、瞒报、故意漏报的情况，按第十五条处理。

第九条 对经审查符合第五条要求的船员服务机构，在《诚信船员服务机构申报表》“推荐意见”栏填写推荐理由及意见。

各分支海事局应不晚于 5 月 1 日将申报材料以及汇总表报至长江海事局。

第十条 长江海事局对分支海事局上报材料进行复核，必要时可组织现场复核评估。经复核符合要求的，在长江海事局门户网站公示。经 15 个工作日公示无异议的，长江海事局颁发为期 1 年的诚信船员服务机构荣誉证书。

### 第三章 便利措施

第十一条 诚信船员服务机构享有如下便利化措施：

（一）入选长江海事监管领域“守信名单”并向社会公开，与地方人民政府、相关行政管理单位共享，并根据金融保险等单位需要进行推送。

（二）同等条件下，优先推荐诚信船员服务机构自有船长参与评选全国“安全诚信船长”。

（三）各级海事管理机构对诚信船员服务机构提供政务服务绿色通道、优先提供公共服务便利。

（四）优先选用诚信船员服务机构推荐的所属人员为船员实操考试评估员。

（五）当年被确认为诚信船员服务机构的船员服务机构，减少其监督检查频次，海员外派机构年审工作免去现场监督检查环节。

### 第四章 荣誉证书撤销管理

第十二条 船员服务机构如发生以下任一情形的，相关分支海事局应提出撤销其诚信船员服务机构荣誉证书的意见，并报至长江海事局，或由长江海事局直接作出撤销其诚信船员服务机构荣誉证书的决定：

（一）船员服务机构申报材料存在弄虚作假、瞒报、故意漏报等行为。

（二）船员服务机构存在社会负面反响较大。



第十三条 长江海事局收到分支局关于撤销诚信船员服务机构的意见后，经核实属实后，作出撤销诚信船员服务机构资格的决定，并予以公布。

相关分支海事局应自撤销决定之日起 30 日内收回诚信船员服务机构荣誉证书，并做好证书的登记、销毁工作。

对拒不交回诚信船员服务机构荣誉证书的船员服务机构，由长江海事局公告其证书失效。

## 第五章 附则

第十四条 各分支海事局应建立辖区诚信船员服务机构档案，包括：

- （一）船员服务机构申报材料。
- （二）长江海事局公布确认结果的文件。
- （三）相关证书复印件。
- （四）撤销诚信船员服务机构荣誉证书的相关材料。
- （五）其他相关材料。

上述材料可以电子档案形式保存，保存期不低于 10 年。

第十五条 申报阶段船员服务机构提交的材料存在弄虚作假、瞒报、故意漏报行为的，或被长江海事局撤销诚信船员服务机构资格的，分支海事局应取消其三年内申报诚信船员服务机构资格。

第十六条 诚信船员服务机构应接受社会监督。相关海事管理机构接到社会举报，应核查处理。

第十七条 各级海事管理机构应当保障诚信船员服务机构享有便利化措施待遇。

附表 1

# 诚信船员服务机构申报表（正面）

（本页由船员服务机构填写）

船员服务机构基本信息			
机构名称			
机构办公地址			
法人		联系电话	
机构人数		机构自有船员数量	
申请的基本条件			
序号	项目	是	否
1	海员外派机构持有长江海事局签发的海员外派资质证书 3 年及以上，或船员服务机构在长江海事局及分支局进行备案 3 年及以上，自有船员数量达 100 人以上，且最近 3 个年度年均派遣船员在 100 人次以上。		
2	最近 3 个年度，所派遣船员的在船期间发生各类工伤事故和各类突发事件时，船员服务机构能及时进行有效处置。		
3	最近 3 个年度，机构所提供配员的船舶，在船舶安全检查中未发生因海事劳工方面的缺陷而发生船舶滞留情况。		
4	最近 3 个年度，机构未被各类行政机构实施过行政处罚。		
5	最近 3 个年度，机构所派遣船员在船期间未发生负有主要责任一般事故及以上等级事故。		
6	最近 3 个年度，船员任解职资历报备错误率不超过 1%，由于机构原因而导致政务办理退单的退单率不超过 1%，未发生以虚假资历、虚假证明等手段代理船员申请船员培训、考试、申领证书等有关业务的情形。		
<p><b>机构承诺：</b></p> <p>我机构依据《诚信船员服务机构管理办法》提交的申报材料已经校核，真实有效。若所提交材料存在弄虚作假、瞒报、故意漏报等行为，我机构五年内不再申报诚信船员服务机构，并承担相应法律责任。</p> <p style="text-align: right;">机构签章： 年 月 日</p>			

注：在是或否的相应栏内打“√”。

# 诚信船员服务机构申报表（背面）

（本页由分支海事局填写）

<p>推 荐 意 见</p>	<div></div> <div>年 月 日</div> <div>(分支海事局负责人签字并加盖公章)</div>
----------------------------	---

## 1.8. 交通运输部办公厅关于进一步加强水运建设市场信用信息管理 和使用工作的通知

各省、自治区、直辖市交通运输厅（委），部长江航务管理局，部救助打捞局，部海事局：

为贯彻落实《中共中央办公厅 国务院办公厅关于加快建设统一开放的交通运输市场的意见》《国务院办公厅关于创新完善体制机制推动招标投标市场规范健康发展的意见》有关要求，落实部关于强化权力监督制约、推动完善从业企业和人员信用信息库的工作部署，进一步加强信用信息管理和使用，依托全国水运建设市场信用信息管理系统（以下简称部信息系统）现有信息录入流程及要求，开展水运建设市场信用信息核查、补录、录入和推进应用工作。有关事项通知如下：

### 一、开展存量信息核查

#### （一）核查范围

部信息系统已发布的水运工程设计、施工、监理等从业企业信息、项目信息和监理工程师信息。

#### （二）核查内容

从业企业信息主要核查企业基本信息、资质信息、业绩信息和从业人员信息，其中从业人员信息中应包含企业内已取得水运工程建设领域各类注册资格人员、企业相关负责人和管理人员信息等。

项目信息主要核查项目基本信息、项目各阶段审批和管理信息及附件、标段信息、中标企业信息等。

监理工程师信息主要核查个人基本信息和业绩信息等。

#### （三）核查要求

##### 1. 个人和企业自查。

省级交通运输主管部门、部属单位（以下统称为信息审核部门）组织本行政区域、本系统内的建设单位和从业企业、监理工程师对照核查范围开展全面自查。

信息填报不完整、不准确、未更新的，建设单位、从业企业应及时在系统按程序补充更新。监理工程师信息个人自查后，对需要补充更新的，由从业登记企业复核后，在系统按程序填报。

自查工作 2025 年 2 月 1 日至 4 月 30 日开展。

## 2. 主管部门核查。

信息审核部门对部信息系统中本行政区域、本系统内从业企业信息、项目信息和监理工程师信息开展核查，重点核查信息的完整性、准确性、真实性。核查发现信息不完整、不准确的，督促建设单位、从业企业、监理工程师及时补充改正。

核查发现从业企业已注销的，由信息审核部门统一汇总报部，水运局注销其系统账户。对企业信息更改的和新注册企业，由信息审核部门督促提醒其及时更新、完善信用信息。

核查工作 2025 年 5 月 1 日至 6 月 30 日开展。核查结果 2025 年 6 月 30 日前在系统中提交。2025 年 7 月 1 日起，存量信息将无法修改。

核查发现弄虚作假的，按照《水运工程设计和施工企业信用评价办法》《公路水运工程监理信用评价办法》，在下年度信用评价中扣分处理。同时报部水运局，按规定将其失信行为在“信用交通”和部信息系统网站公示一年。

## 二、开展业绩信息补录

### （一）补录范围

补录 2020 年 1 月 1 日至 2025 年 1 月 31 日期间竣工的水运项目信息。2015 年 1 月 1 日至 2019 年 12 月 31 日期间竣工的水运项目可自愿补录。2014 年 12 月 31 日前竣工的水运项目原则上不补录。

### （二）补录内容

项目信息、中标企业业绩信息和监理工程师业绩信息。

### （三）补录要求

#### 1. 信息补录。

信息审核部门组织本行政区域、本系统内建设单位按照应录尽录的原则，完成项目基本信息、项目各阶段审批和管理信息及附件的录入、标段信息审核工作。

从业企业应补录企业中标业绩信息，具体包括标段信息及相关附件、中标详情、项目主要人员信息（监理企业还应填入监理人员信息）。相关企业完成信息补录后报建设单位初核，由建设单位提交信息审核部门审核。

监理工程师应补录业绩信息和证明材料，经从业登记企业初核后提交信息审核部门审核。

信息补录工作 2025 年 2 月 1 日至 4 月 30 日开展。

## 2. 信息审核。

重点审核信息的准确性、真实性，补录信息不准确、不真实的，信息审核部门应退回建设单位、从业企业、监理工程师补充改正。

## 3. 建设单位注销的业绩信息补录。

建设单位因各种原因已注销的，由项目接管单位承担该项目的补录、初核工作。原建设单位已注册账户的，由项目接管单位使用原账户在补充现单位信息后，开展信息补录、初核等工作。

原建设单位未注册账户的，项目接管单位使用自有账户开展信息补录、初核等工作，并在建设单位信息栏补充原建设单位信息。

项目确无接管单位的，由从业企业提供证明材料，业绩材料直接报信息审核部门审核，由信息审核部门向社会公示后补录。

# 三、做好常态化业绩录入

## （一）录入范围

2025 年 2 月 1 日后竣工的水运建设项目和新开工项目。其中，2025 年 2 月 1 日前已录入部分信息的项目，按工作流程持续完善信息。

## （二）录入要求

### 1. 项目入库。

建设单位、从业企业均可录入项目名称和代码。经建设单位初核确认后，可以开展项目信息、标段信息录入工作。

## 2. 信息录入。

建设单位负责及时录入项目信息，主要包括项目基本信息、项目各阶段审批和管理相关信息。

从业企业负责及时录入标段信息，主要包括标段名称、中标企业名称、中标时间、合同金额等内容。合同签订后，从业企业即可录入本标段信息。

## 3. 信息审核。

标段信息经建设单位初核后，提交信息审核部门审核。审核通过后录入完成并发布。

## 4. 补充新标段信息。

后续需要补充新标段信息的，按照流程提交审核。

## 5. 监理工程师业绩录入。

监理工程师负责及时完善个人业绩信息。经从业登记企业初核通过后，报信息审核部门审核。审核通过后录入完成并发布。

### （三）业绩信息变更

已发布的业绩信息确需变更的，由从业企业按照信息录入流程提出变更申请，并提交变更证明材料，经建设单位初核后，提交信息审核部门审核。

项目竣工验收并录入竣工信息后，不再允许信息变更。

## 四、强化信用信息应用服务

### （一）强化信用信息在招标投标中应用

为便利招标投标工作，强化招标投标监管，自 2025 年 7 月 1 日起，在招标投标时，投标人可提供部信息系统相关网页截图作为业绩证明，投标人以此投标时，招标人不得要求提供业绩其他证明材料且不得拒绝其投标。招标人在评标时通过部信息系统核查对照投标人的业绩信息和全国信用评价结果。

### （二）推进信用信息在资质申请中应用

为便利企业资质申请、简化工作流程，提高企业资质审查工作效率，自 2025 年 7 月 1 日起，我部出具有关水运工程企业资质行业审查意见时，优先通过部信息系统核查企业业绩等。鼓励省级交通主管部门在开展水运工程企业资质

质申请审查、审核时，在部信息系统核查业绩。对未在部信息系统发布的业绩，重点加强核查。

### （三）推进信用信息在信用评价中应用

鼓励各省级交通运输主管部门、部属有关单位应用部信息系统开展信用评价工作。自 2025 年 7 月 1 日起，由国务院有关部门许可资质的水运工程设计、施工企业和有关监理企业、监理工程师的历年全国信用评价结果，可在部信息系统按企业、人员或项目名称索引查询。相关单位应在部信用信息系统及时完善评价对象行为记录、评分情况等信用信息。

## 五、有关要求

各省级交通运输主管部门、部属单位要指定专人负责，严肃工作纪律，确保按时、高质量完成各项工作。要加强政策宣传，及时回应疑问和关切，对争议信息或异议等要按程序妥善处理。根据工作需要可制定具体的工作指南、细则，重大问题商部解决。

联系方式：部水运局，010-65292645；系统技术服务，010-65290540-0；  
网址：<https://wtis.mot.gov.cn/credit/index.html>。



1.9. 中华人民共和国海事局关于外国籍船舶紧急进入中华人民共和国  
国内水报告要求的公告

# 中华人民共和国海事局公告

第 4 号

## 中华人民共和国海事局关于外国籍船舶 紧急进入中华人民共和国内水报告要求的公告

根据《中华人民共和国海上交通安全法》规定,外国籍船舶紧急进入中华人民共和国内水应当向海事管理机构紧急报告。现将有关报告要求公告如下:

### 一、适用范围

适用于外国籍船舶因人员病急、机件故障、遇难、避风等紧急情况,未及获得进入口岸许可,需紧急进入中华人民共和国内水的情形。

### 二、报告方式

报告应当采用海上通信无线电话、甚高频、高频、中频数字选择性呼叫、海事卫星电话、有线电话、传真、“12395”全国统一海上遇险求救电话或其他有效手段。

### 三、报告要求

(一)外国籍船舶应当在紧急进入中华人民共和国内水的同时向当地海事管理机构紧急报告,报告内容如下:

1. 船舶名称、IMO 编号、呼号、国籍、船舶种类、联系方式;
2. 船舶所有人、经营人、管理人;
3. 船舶位置、航向、航速、拟航行路径;
4. 预计驶入和驶离时间;
5. 船舶主要尺度、吃水;
6. 在船船员和旅客人数及健康状况,遇险、患病人员数量及伤亡情况;
7. 载货情况,所载危险货物的正式名称、联合国编号、污染类别、装载量;
8. 紧急驶入的直接原因、已采取的措施、救助请求;
9. 船舶进入内水后,应当立即补充填报紧急报告表(见附件)。

(二)外国籍船舶紧急进入中华人民共和国内水后若船舶自动识别系统无法正常使用,紧急报告后,在航船舶还应当每 1 小时向海事管理机构持续报告以下内容,直至最终驶离中华人民共和国内水或获得进入口岸许可。

1. 船舶名称、呼号、IMO 编号;
2. 当前船位、预计航向和航速。

### 四、其他

(一)外国籍船舶紧急进入中华人民共和国内水,应当接受海事管理机构的指令和监督。

(二)外国籍船舶未按要求报告,或不接受海事管理机构的指令和监督,海事管理机构将按有关法律、法规、规章予以处理。

本公告自 2025 年 3 月 1 日起施行。

附件:紧急报告表

中华人民共和国海事局

2025 年 1 月 21 日

附件

紧急报告表

船舶基本信息	船名		国籍		船舶种类		
	呼号		IMO 编号		船舶位置		
	船长		船宽		吃水		
	航向航速		出发港		目的港		
	船舶所有人				船舶管理人		
	船舶经营人						
	船体颜色、烟囱颜色和标志						
进入内水信息	驶入时间				预计驶离时间		
	始发港/ 离港日期时间				最后挂靠港/ 离港日期时间		
	船员和旅客人数						
载货情况	载货名称				其中	普通货物(吨)	
	载货总数(吨)					危险货物(吨)	
	所载危险货物正式名称/联合国编号				危险货物污染类别		
现场气象/海况信息							
紧急驶入直接原因/已采取的措施/救助请求							
其他情况							
船舶及代理联系方式： 年 月 日							
船舶：							

**Announcement by the Maritime Safety Administration of the  
People's Republic of China on Reporting Requirements for  
Foreign-flagged Ships Entering the Internal Waters of the People's  
Republic of China in Emergency Situations**

According to the *Maritime Traffic Safety Law of the People's Republic of China*, foreign-flagged ships shall make an urgent report to the maritime administrations when entering the internal waters of the People's Republic of China in emergency situations. The relevant reporting requirements are hereby announced as follows:

**PART 1 APPLICATION**

The reporting requirements apply to foreign-flagged ships which need to urgently enter the internal waters of the People's Republic of China due to emergency situations, such as urgent illness, mechanical failure, distress, and adverse weather conditions, when a permit to enter port areas has not yet been obtained.

**PART 2 REPORTING CHANNELS**

The reporting shall be done through, inter alia, marine radiotelephony, DSC on VHF, MF and HF, marine satellite

telephone, wired telephone, fax, the national hotline “12395” for maritime search and rescue when in distress, or other effective means.

### **PART 3 REPORTING REQUIREMENTS**

1. In the case of an emergency, a foreign-flagged ship shall, while entering the internal waters of the People’s Republic of China, make an urgent report to the local maritime administration with the following contents:

- (1) Name of ship, IMO number, call sign, flag, type of ship, and contact information;
- (2) Ship owner, operator and manager;
- (3) Ship position, course, speed and planned navigation routes;
- (4) Estimated entry and departure time;
- (5) Main dimensions and draft of the ship;
- (6) Number of the crew and passengers onboard and their health conditions, and the number of persons in distress, illness or casualties;
- (7) Cargo information, and the official names, UN numbers,

pollution classes and quantities of the dangerous goods;

(8) Direct cause of the emergency entry, measures taken and assistance requested; and

(9) The Emergency Report Form (see appendix), which shall be submitted as supplement as soon as the ship has entered the internal waters of the People's Republic of China.

2. If the Automatic Identification System (AIS) of a foreign-flagged ship does not work properly after emergency entry into the internal waters of the People's Republic of China, in addition to the above-mentioned reporting requirements, the following information shall be reported every hour until the ship leaves the internal waters of the People's Republic of China or obtains a permit to enter port areas:

(1) Name of ship, call sign and IMO number; and

(2) Current ship position, intended course and speed.

#### **PART 4 MISCELLANEOUS ITEMS**

1. The foreign-flagged ship entering the internal waters of the People's Republic of China in emergency situations shall be subject to instructions and supervision of the competent maritime



administrations.

2. The competent maritime administration is entitled to take actions according to relevant laws, regulations and rules in the case that a foreign-flagged ship fails to report as required, or refuses to follow its instructions or supervision.

This announcement shall enter into force as of March 1st, 2025.

## Appendix

### Emergency Report Form

Particulars of ship	Name of ship		Flag		Type of ship	
	Call sign		IMO No.		Position	
	L.O.A		Breadth		Draft	
	Course and speed		Port of departure		Port of arrival	
	Ship owner			Ship operator		
	Ship manager					
	Hull color, funnel color and logo					
Details of entering China's internal waters	Entry time			Departure time		
	Departure port and departure time			Last port of call and departure time		
	Number of crew and passengers					
Cargo information	Name of cargo			Details	General cargo (ton)	
	Cargo quantity (ton)				Dangerous goods (ton)	
	Official name and UN number of the dangerous goods			Class of the dangerous goods		
Meteorological and hydrological conditions						
Direct cause of the emergency entry, measures taken and assistance requested						
Remarks						
<div> Contact details (ship and agent): <div> Name of ship:  Date (year/month/day): </div> </div>						

## 1.10. 中华人民共和国海事局关于发布特定航线江海直达船舶最低安全配员标准的通知-海船员〔2024〕194号

上海、浙江、长江、江苏海事局：

为进一步促进江海联运，服务长江经济带发展，规范特定航线江海直达船舶最低安全配员的管理，根据《中华人民共和国船舶最低安全配员规则》等规定，我局修订了特定航线江海直达船舶最低安全配员标准，现印发给你们，并就有关事项通知如下：

一、本通知规定的特定航线江海直达船舶最低安全配员标准自2025年1月1日起施行。对2025年1月1日前已经持有《船舶最低安全配员证书》的特定航线江海直达船舶，其船舶所有人应当在2025年3月1日前重新办理《船舶最低安全配员证书》。

二、海事管理机构应当做好特定航线江海直达船舶最低安全配员标准宣贯工作。依据本通知附件规定的样式签发《船舶最低安全配员证书》。特定航线江海直达船舶最低安全配员核查以船舶实际配发的最低安全配员证书为准。

三、船舶所有人（或者其船舶经营人、船舶管理人）应当按照本通知的要求，为所属特定航线江海直达船舶配备合格的船员，但是并不免除为保证船舶安全航行和作业增加必要船员的责任。

中华人民共和国海事局

2024年12月31日

## 1.11. 中华人民共和国海事局关于青岛远洋船员职业学院等单位船员培训业务许可决定的通知

青岛远洋船员职业学院、交通运输部管理干部学院、福建海洋职业技术学校、宁德市安洋船员培训有限公司、河源市船员培训中心、郁南县西江船员培训有限公司、黑龙江龙海船员培训有限公司、湖北三峡职业技术学院、山东省船员培训中心、池州市海诚船员职业培训学校、江西幸福船员管理有限公司、上海交通职业技术学院、广东生态工程职业学院、梅州市鸿顺船务服务有限公司、泉州海事学校、厦门海洋职业技术学校、山东理工职业学院、武汉交通职业学院、武汉船舶职业技术学院、重庆万州技师学院、浙江省海运集团温州船员培训有限公司：

经审核，青岛远洋船员职业学院、交通运输部管理干部学院、福建海洋职业技术学校、宁德市安洋船员培训有限公司、河源市船员培训中心、郁南县西江船员培训有限公司、黑龙江龙海船员培训有限公司、湖北三峡职业技术学院、山东省船员培训中心、池州市海诚船员职业培训学校、江西幸福船员管理有限公司等 11 家单位提交的关于开展船员培训业务的申请材料满足《中华人民共和国海事行政许可条件规定》《中华人民共和国船员培训管理规则》及其实施办法规定，决定予以许可，具体准予开展的船员培训项目及规模见附件。

上海交通职业技术学院、广东生态工程职业学院、梅州市鸿顺船务服务有限公司、泉州海事学校、厦门海洋职业技术学校、山东理工职业学院、武汉交通职业学院、武汉船舶职业技术学院、重庆万州技师学院、浙江省海运集团温州船员培训有限公司、河源市船员培训中心等 11 家单位提交的申请法人和培训地址变更等《船员培训许可证》记载事项的材料满足《中华人民共和国船员培训管理规则》及其实施办法规定，同意所申请的变更事项，《船员培训许可证》记载的其他事项不变。

请以上获得船员培训许可单位严格按照《中华人民共和国船员培训管理规则》的要求，切实加强内部管理，保证培训质量，严禁超规模、异地培训。

中华人民共和国海事局

2025 年 1 月 22 日

1.12. 上海海事局关于注销公司（临时）符合证明以及船舶（临时）安全管理证书的通告

因上海海事局管辖的相关航运公司及船舶主动退出安全管理体系，相应的公司（临时）符合证明及船舶（临时）安全管理证书自动注销作废。现将自 2024 年 10 月 1 日至 2024 年 12 月 31 日期间相关注销信息通告如下：

一、公司（临时）符合证明

序号	公司名称	航线	覆盖船种	证书编号	证书签发日期	有效期至	注销日期
1	上海铭阳船舶管理有限公司	国内	其他货船 散货船， 油船	05A318	2021-01-04	2024-12-11	2024-10-22
2	上海君达坡船舶管理有限公司	国内	化学品船	05A354	2021-10-25	2026-10-24	2024-10-16
3	上海宸炼石油贸易有限公司	国内	油船	05A396	2024-03-25	2029-03-24	2024-12-03
4	上海惠深航运有限公司	国内 国际	其他货船	05A315 05B005	2023-10-07 2023-10-07	2024-10-06 2024-12-18	2024-10-06 2024-12-03

二、船舶（临时）安全管理证书

序号	公司名称	船名	航线	船种	证书编号	证书签发日期	有效期至	注销日期
1	上海富德亚船舶管理有限公司	蓝海启航	国内	其他货船	05A381001	2024-01-29	2029-01-28	2024-10-09

	司							
2	上海帆顺 船舶技术 有限公司	中油 华远 11	国内	油船	05A2910 02	2021- 10-22	2026- 10-31	2024- 10-14
3	上海自航 船运有限 公司	宁申 92	国内	油船	05A3320 05	2021- 07-13	2026- 07-12	2024- 10-14
4	上海铭阳 船舶管理 有限公司	海强 1	国内	其他 货船	05A3180 05	2020- 08-20	2025- 08-19	2024- 10-18
5	上海铭阳 船舶管理 有限公司	沪南 捞 2	国内	其他 货船	05A3180 04	2020- 05-07	2025- 05-06	2024- 10-18
6	上海铭阳 船舶管理 有限公司	沪成 功 9 号	国内	其他 货船	05A3180 08	2021- 07-05	2026- 07-04	2024- 10-21
7	上海铭阳 船舶管理 有限公司	沪成 功 10 号	国内	其他 货船	05A3180 07	2021- 07-05	2026- 07-04	2024- 10-21
8	上海铭阳 船舶管理 有限公司	沪成 功 11 号	国内	其他 货船	05A3180 09	2021- 08-30	2026- 08-29	2024- 10-21
9	上海铭阳 船舶管理 有限公司	海供 油 08	国内	油船	05A1031 01	2024- 11-27	2025- 05-26	2024- 12-24

10	上海通银 船舶燃料 有限公司	通银 9	国内	油船	05A3520 01	2021- 08-03	2026- 08-02	2024- 10-29
11	上海勋源 海运有限 公司	中良 鸿佳	国内	其他 货船	05A2830 05	2023- 05-19	2025- 09-01	2024- 10-23
12	福舟船务 (上海) 有限公司	康顺 卓越	国内	散货 船	05A3720 17	2023- 04-17	2028- 04-16	2024- 12-09
13	上海富德 亚船舶管 理有限公 司	顺发 鸿运 1	国内	其他 货船	05A3810 02	2024- 11-05	2025- 05-04	2024- 11-12
14	上海劲旅 国际物流 有限公司	华顺 开泰	国内	其他 货船	05A2260 09	2023- 09-06	2028- 09-05	2024- 10-30
15	上海劲旅 国际物流 有限公司	惠金 桥 678	国内	其他 货船	05A2260 06	2021- 11-16	2026- 11-15	2024- 12-19
16	上海宸炼 石油贸易 有限公司	华亚 燃供 12	国内	油船	05A3960 03	2024- 05-20	2029- 05-19	2024- 11-12
17	上海宸炼 石油贸易 有限公司	重远 燃供 02	国内	油船	05A3960 02	2024- 03-25	2029- 03-24	2024- 11-12
18	上海东海 航运有限 公司	东城 油 16	国内	油船	05A1060 08	2022- 06-15	2027- 06-23	2024- 11-04

19	加舟船务 (上海) 有限公司	富航 之鑫	国内	其他 货船	05A3480 01	2021- 02-03	2026- 02-02	2024- 11-11
20	上海赛尔 船舶管理 有限公司	强慎 501	国内	其他 货船	05A3570 11	2024- 06-04	2024- 12-03	2024- 11-18
21	上海港复 兴船务有 限公司	海港 52	国内	其他 货船	05A1810 09	2022- 05-06	2027- 05-28	2024- 11-22
22	上海交港 船舶管理 有限公司	荣波 油 8	国内	油船	05A1030 81	2020- 06-19	2025- 06-18	2024- 11-28
23	上海交港 船舶管理 有限公司	海供 油 08	国内	油船	05A1031 01	2024- 11-27	2025- 05-26	2024- 12-24
24	新中甫 (上海) 航运有限 公司	世海	国内	其他 货船	05A3080 02	2024- 01 -30	2029- 03-24	2024- 12-23
25	上海茂广 海运有限 公司	宏达 油 69	国内	油船	05A3980 02	2024- 07-11	2025- 01-10	2024- 12-17
26	上海赛尔 船舶管理 有限公司	汉吉	国内	其他 货船	05A3570 03	2022- 09-13	2027- 09-12	2024- 12-31
27	上海通银 船舶燃料	通银 105	国内	油船	05A3520 02	2021- 09-22	2026- 09-21	2024- 12-31



	有限公司							
--	------	--	--	--	--	--	--	--

特此通告。

上海海事局

2025 年 1 月 3 日

### 2.1. 部海事局召开 2025 年 1 月份月度工作例会

1 月 2 日，部海事局召开 2025 年 1 月份月度工作例会，通报 12 月份工作推进情况，部署 1 月份相关工作。部海事局党组书记、副局长徐伟主持会议并强调，要进一步深入学习领会、全面贯彻落实全国交通运输工作会议和全国海事工作会议的部署要求，持续保持“永不懈怠、只争朝夕，勤勉工作、积极进取，坚韧不拔、善作善成”的良好状态，在全年开局起步中全面体现速度、加快进度、保持力度、拓展深度、彰显温度，努力交出“上级有要求，我们怎么干”“基层有呼声，机关怎么干”“行业有需要，海事怎么干”“去年有成绩，今年怎么干”等四个问题的过硬答卷。

会议强调，2025 年伊始，机关全体干部职工就要持续提振精神状态、工作状态和服务状态，用好状态成就好业绩，不断体现海事工作的引领力、战斗力和创新力，为全系统作出示范表率。一是进一步提升本领，提振精神状态。要提高能力和素质，在干事创业中锻造能力素养，为良好精神状态提供驱动和支撑；领导干部要领好路、带好头，时刻把事业放在第一位，形成强有力的示范引领。二是进一步改进作风，提振工作状态。要少看进步多看差距，时刻葆有上进之心；要少看成绩多看问题，秉持谦虚谨慎，善于复盘总结，瞄准问题攻坚克难；要少看个人多看平台，坚持把职业当成事业，将事业做出情怀，用情怀干出状态，以状态创出成果。三是进一步担当作为，提振服务状态。要摒弃等待观望的状态，靠苦干实干，积极抢抓发展机遇；要弘扬攻坚克难的勇气，倡导扎扎实实、埋头苦干的求实作风，营造实干创未来、实干谋发展的工作氛围；要消除多干多错的顾虑，紧盯发展格局之变、水上业态之变、安全形势之变、技术手段之变，谋大事、干大事，努力在交通运输现代化建设大局中走在前列。

会议听取了国际处关于涉外活动中礼宾工作的讲解介绍，要求全体干部职工认真学习涉外礼仪，在国际交流合作中，切实体现海事队伍懂礼仪、守规矩的良好对外形象。

部海事局领导班子成员和各处室负责同志参加会议。

## 2.2. 国际海事组织船舶设计与建造分委会第 11 次会议闭幕

1 月 17 日，国际海事组织（IMO）船舶设计与建造分委会（SDC）第 11 次会议闭幕，会议由丹麦的 Erik Tvedt 先生主持，IMO 秘书长 Antonio Dominguez 先生全程参会并致开幕辞和进行闭幕总结。

交通运输部海事局、天津、河北、广东海事局、中国船级社和中国船舶集团派员组团参加了此次会议。本次会议共设置 17 项议题，成立 3 个工作组、1 个专家组和 1 个文件起草组。

中国提交提案 8 份，提案质量获与会各代表团好评，现场参会取得良好效果。会议主要成果如下：

一是以中国连续两届提案为基础，形成了《国际载重线公约》修正案草案。草案将被提交至海安会 110 届会议批准，预计生效时间为 2028 年 1 月 1 日。二是以中国提案为基础，完成《登离船设施构造、维护和检查/检验指南修正建议》。完成《2009 警报指示器规则修正建议》，我国提案主要建议均被采纳。三是完成了《临时非液货船应急拖带装置布置导则》草案，综合我国和日本提案，确定以船舶舳装数作为确定应急拖带部件强度计算的参数。四是完成了 IP 规则修正案草案和 2011 年 ESP 规则的修正案草案以及使用 RIT 从事船体结构检验的公司的批准和认证指南草案的定稿。

会议还审议了船舶水下辐射噪声、客船安全返港、传统和非传统船舶推进和转向系统的相关非强制性文件修正和船舶结构中使用纤维增强材料指南修正等议题。

本次会议，中国代表团充分发挥合作精神，在未成立相关起草组情况下，主动承担了 WP.7 和 WP.9 两份工作文件起草工作，受到秘书处高度肯定。在 SOLAS 公约 II-2/13.4.1 和 13.4.2 关于机舱逃生通道底部位置统一解释议题上，多轮发言有理有节，争取到了多个代表团和主席支持，会议报告体现了我方主张。部海事局不断深入参与国际海事合作，积极在国际海事组织提出中国主张，发出中国声音，维护我国造船、航运业利益，在国际海事合作中推进纵深突破。

## 2.3. 国际船舶靠港使用岸电渐成风尚

1月7日，在浙江宁波舟山港金塘港区大浦口集装箱码头，“马士基埃登”轮顺利靠泊后，岸电供电工作人员第一时间将船上放下的两根6.6千伏电缆接入码头上的岸电接电箱，高压岸电成功取代船上辅助发电机组为船舶供电。

推进国际航线集装箱船舶和邮轮靠港使用岸电，是深入贯彻落实习近平总书记关于努力打造世界一流的智慧港口、绿色港口重要指示精神的具体行动。2023年8月，交通运输部联合国家电网、中国南方电网印发《关于示范推进国际航线集装箱船舶和邮轮靠港使用岸电行动方案（2023—2025年）》（简称《方案》）。《方案》印发以来，航运企业和港口企业挂出“作战图”，拟定“军令状”，为水运减碳按下“快进键”。

### 船港岸电设施建设稳步推进

船舶停靠港口期间，如果使用辅机燃烧燃料油发电，发电时会排放出氮氧化合物等大气污染物，辅机发电所产生的噪声污染也会影响到船员工作生活及港口周边环境。岸电系统代替船舶发电机，既能满足船舶靠岸期间用电需求，又能实现“零排放、零油耗、零噪声”。

为助力实现“碳达峰、碳中和”目标，加快推进绿色船舶、绿色港口建设，根据《方案》部署安排，示范港航企业加快培育发展新质生产力，大力推动船港岸电建设。

上海港盛东码头大力提升岸电建设水平，建成4套高压岸基供电设施和20个下沉式码头岸电接电箱，完成码头全部9个泊位高压岸电全覆盖，可同时为4艘大型集装箱船舶提供高压岸电服务。

宁波舟山港加快推进岸电建设改造进度，目前已投入1.5亿元，国际货运码头已建成岸电设施18套，实现国际集装箱码头岸电设施全覆盖。

作为我国国内最早大规模使用岸电的码头之一，目前盐田国际集装箱码头已成为全国岸电供电量最大的单一码头，投入近2亿元建成的6套可移动式岸电系统，覆盖19个大型深水泊位，可满足全球最大型集装箱船舶的用电需求。

山东港口青岛港全力推进岸电应用，累计投资超过1亿元，在国际航线集装箱码头建设10套高压岸电、21个接电箱，研发岸电接电机器人，解决船舶电缆过短无法使用岸电问题。

招商局港口（华南）营运中心已投入1.25亿元，建设8套船舶岸基供电系统，配置27个岸电接电箱，可实现8艘集装箱班轮同时接入岸电……

港口企业不遗余力地推进岸电设施建设，铺就坚实的“上岸”之路。班轮企业也顺势而为，积极推进船舶岸电受电设施改造，显著提高受电设施安装率。

中远海运（含东方海外）、长荣海运、赫伯罗特、地中海在2023年提前完成安装率40%的工作目标基础上，持续提升安装率，2024年安装率分别达到77%、70%、62%和52%。万海、法国达飞、阳明、马士基也纷纷采取积极措施，于2024年达到工作目标。

在《方案》的指导下，中远海运集运大力推进船舶岸电受电设施改造，截至目前，该公司已完成44艘中国籍集装箱船舶的高压岸电系统技术改造，投入改造资金超2亿元。今年，中远海运集运还将完成7艘1.4万标箱集装箱船舶的高压岸电系统技术改造。东方海外货柜航运有限公司累计为47艘船舶加装受电设施，编制岸电使用流程规范，涵盖准备、检查、使用、报告、记录等全流程，并要求船舶靠港使用岸电应接尽接。

记者从交通运输部水运局了解到，目前，参与示范推进国际航线集装箱船舶和邮轮靠港使用岸电行动的14家国际集装箱港口企业，已有200个泊位具备岸电供应能力，覆盖率达96%，已提前实现90%目标；参与示范推进行动的10家国际集装箱班轮公司，船舶受电设施整体安装率平均为52%，提前达到40%目标；参与示范推进行动的9家国际邮轮港口企业，高压岸电设施覆盖率达89%，较《方案》印发时增长10%，其中8家邮轮港口企业实现岸电覆盖率100%工作目标；参与示范推进行动的8家国际邮轮公司在我国港口已经恢复和计划恢复运营的9艘国际邮轮，已全部具备受电设施。

多方协同发力 岸电使用加速

握指成拳，合力致远。船舶靠港使用岸电推广涉及港口、船舶以及电力企业的参与和管理。为了让岸电“建起来”并且“用起来”，相关政府部门和企业事业单位紧密配合、协同发力。

相关省级交通运输主管部门积极争取地方政府支持，优化岸电使用价格政策。值得一提的是，在沿海发达地区，如上海、浙江、广州、深圳等地，当地通过制定相应政策，对岸电电费等相关费用给予颇具吸引力的优惠补贴，旨在降低船舶使用岸电的成本，提高岸电的接电率。

为方便船舶靠港期间使用岸电，南方电网公司等电力部门全力做好供电服务保障，优化岸电设施报装接电服务，开辟供电服务“绿色通道”，加快办电速度，加强与港口总体规划以及区域性航运发展规划衔接，加快电网升级改造和岸电配套电网建设，确保满足船舶靠港使用岸电需求。

为鼓励更多集装箱船舶靠港使用岸电，港口企业给予靠港使用岸电的外贸船舶优先靠泊、减免岸电服务费等优惠措施，以完善设施、科学管理、优化服务等举措，切实推动岸电使用，提振绿色港口建设“精气神”，进一步激活绿色港口发展新动能，助力航运绿色发展蝶变。

多方积极践行绿色理念，合力促进岸电用电量大幅增长。据统计，2024年，参与示范推进的国际航线集装箱船舶和邮轮靠港使用岸电量分别为8802万千瓦时、883万千瓦时。岸电工作的加速推进，有力推动国际绿色航运走廊建设，示范带动全球船舶岸电使用。

## 2.4. 超 2600 万标准箱，洋山港集装箱吞吐量创历史新高

2024 年，洋山深水港集装箱吞吐量超过 2600 万标准箱，创下新的历史纪录，同比增长约 4%，占整个上海港一半以上，有力支撑上海港成为全球首个吞吐量突破 5000 万标准箱的集装箱港口，在上海港连续 15 年全球第一的进程中发挥了重要作用。

据统计，在洋山海事局全力保障下，2024 年洋山港安全进出国际航行集装箱船舶 8895 艘次，同比增长 1.46%，其中 18000TEU 及以上的船舶安全进出 1451 艘次，安全进出内支线集装箱船舶 16506 艘次，同比增长 14.17%，在码头、泊位、航道、锚地等硬件设施维持不变的前提下，实现了集装箱吞吐量、进出港船舶流量双提升。

水上船舶交通流量持续攀升与港口的蓬勃发展呈正相关的规律，对港口通航能力和效率也提出了更高要求。2024 年，洋山 VTS 实施国际航行集装箱船舶双向通航 889 艘次、国际航行集装箱船舶双窗口离泊 345 艘次、国际航行集装箱船舶双套泊作业 3220 艘次、内支线集装箱船舶双档靠泊 1277 艘次，洋山深水港泊位利用率达到 80%以上，处于全球领先水平，港口生产潜能得到充分挖掘和释放。

## 2.5. 新年首航！上海长兴海洋装备岛 2025 年首艘新船安全交付

1 月 18 日，在崇明海事局精心维护下，新年首艘新建 LNG 船舶“LIMAIL 丽梅尔”轮从上海长兴岛安全离港交付。

“LIMAIL 丽梅尔”号 LNG 运输船是沪东中华新年交付的首船，是沪东中华自主研发设计的第五代“长恒系列”17.4 万立方米大型 LNG 运输船，且按照卡塔尔能源公司运营全球最大 LNG 船队的技术标准特别量身打造交付的卡气“百船项目”第 4 艘同类型船。

建造过程中，沪东中华不断优化工艺工法，全力推行数字化建造，实现了建造总周期一艘比一艘短。自去年 9 月 12 日完工交付首制船，短短 4 个月零 5 天，沪东中华共累计交付 4 艘，展现了 LNG 船建造的“中国速度”。

为保障该轮顺利交付投入使用，崇明海事局提前谋划、精心组织，提供多层次安全服务保障，第一时间与修造船企业取得联系，做好信息对接，掌握船舶状况、离泊日期、气象等情况，同时为企业、船舶提供全链条服务，积极组织协调，督促船企落实“一船一策”离泊要求，确保离港当天水上交通安全有序。离泊期间，通过海巡艇现场护航和远程电子巡航的方式，对该轮离港期间船舶实时情况进行全过程动态跟踪，并加强现场水域安全宣传，提醒过往船舶提前避让，确保该轮离港全过程安全顺畅。



## 2.6. 宁波舟山港引航站“一单四报”提效 10%

据浙江宁波舟山港引航站消息，2024 年宁波舟山港引航站共引领中外船舶 4.88 万艘次，引领船舶总吨 27.2 亿吨，较 2023 年分别提升 8.19%、6.25%，创历史新高，宁波舟山港引航一体化改革成效显著。

2024 年以来，宁波舟山港引航站充分发挥省级统筹优势，上线运行“一单四报”省级引航一体化平台，引航申请效率提升 10%以上；推行同上同下、联合作业等创新引航模式；全港型引航员培训发证试点获得交通运输部批复，培养全港型引航员 14 名，开展跨港域引航一体化作业 25 艘次，助力交通物流降本提质增效。宁波舟山港引航站去年共引领 LNG 船舶 225 艘次、电煤保供船 1161 艘次、电缆敷设船 38 艘次。

引航是大部分船舶进出港口的首末环节。宁波舟山港引航站通过采用“分段引航”方式进行低能见度引航作业，克服了春冬时节浓雾天气频发的严峻考验；通过岸基高级引航员支持与引航应急处置“双效协同”模式，成功处置多起突发事件。

## 2.7. 天津港集团年货物吞吐量完成 4.93 亿吨

1月6日，记者从天津港集团了解到，天津港集团2024年高质量发展报告对外公布。数据显示，2024年港口生产双创历史最好水平：货物吞吐量完成4.93亿吨，同比增长3%；集装箱吞吐量完成2328万标准箱，同比增长5%，年增长100万标准箱以上。

生产智能化全面提升。全栈自主可控的集装箱码头管控系统JTOS持续迭代升级并逐步推广，首创港口智能管控系统TCA上线运行，引领行业迈入自动化码头2.0时代。

智慧赋能效率提升。34次打破各货类作业效率纪录，6条干线船时效率全球第一。数字化转型领跑行业。制定数字化转型变革规划，与华为研发港口大模型PortGPT1.0，组建大数据中心，建设行业首个A级绿色低碳算力中心。

绿色低碳布局加快构建。全年实现新并网风机12台、69兆瓦，全港年发绿电能力近2亿千瓦时，绿色低碳港区建设实践入选国家能源局绿色低碳转型典型案例。

清洁运输体系持续健全。铁矿石清洁运输比例达71%、煤码头率先开启煤炭长途清洁运输，集装箱、焦炭内部倒运实现100%清洁运输。

海向航线布局日趋完善。新开通南美东、美东、东南亚等直航航线，集装箱航线数增至147条，智利车厘子、秘鲁蓝莓首登北方口岸。“海上高速—FAST”、环渤海支线运输能力不断增强。

陆向物流体系深化构建。开展“四千行动”“春雨行动”走访客户2000余家，举办13场客户推介活动，新开通呼和浩特、赤峰等海铁联运班列，建成新疆乌鲁木齐等地箱管中心，铁水联运量突破135万标准箱，同比增长12.2%。

港口承载能级持续提升。南港新建危险货物集装箱堆场正式运营，汇盛码头西侧集装箱堆场建成投产，环球滚装码头汽车物流堆场开工建设。推进30万吨级航道拓宽浚深、一批泊位升级改造等项目，谋划“十五五”水运重点项目16个，总投资超百亿元。

邮轮文旅成为城市新名片。古文化街“津港印象”港产城融合发展展示项目投入运营，天津港文化旅游区接待游客近 70 万人次，邮轮母港全年接待邮轮 105 航次、35 万人次，保持北方首位。

## 2.8. 洋浦港“一港三区”联通全球

日前，《洋浦港总体规划（2024—2035 年）》（简称《规划》）获交通运输部、海南省政府联合批复，明确了洋浦港“一港三区”的总体发展格局，规划港口岸线长 46.6 公里，可建设泊位 140 余个，确立了洋浦港国际枢纽港和沿海主要港口的地位。

根据《规划》，到 2035 年，洋浦港吞吐量将达 2.25 亿吨，集装箱吞吐量达 1200 万标箱，建成联通全球、自由便利、开放包容、功能完善、安全高效、智能绿色且具有较强全球资源配置能力和鲜明自贸港特征的国际枢纽港。

《规划》提出，洋浦港辐射东南亚、联通西部陆海新通道，是我国面向太平洋和印度洋的全方位开放门户，是服务构建新发展格局、共建“一带一路”和融入国际供应链体系的重要枢纽，也是海南构建现代化产业体系和打造临港工业集群的重要支撑。

目前，儋州市已成立工作专班，与港航企业一并深入推进航运枢纽建设各项工作。预计到 2025 年年底，洋浦港集装箱吞吐量将超 350 万标箱，可通行世界最大的 20 万吨级集装箱船，国际船舶登记工作将取得新突破，促进港航产业加速汇集。

## 2.9. 海南“两个枢纽”构建空海国际交通网络

据1月16日召开的海南省交通运输工作会议消息，今年全省交通运输系统将紧紧围绕“三区一中心”战略定位，以实现自贸港运输来往自由便利为目标，加快推进自贸港核心政策落地，全力推进封关运作相关工作，积极推进国际航空区域枢纽、洋浦港西部陆海新通道航运枢纽“两个枢纽”建设，着力构建空海国际交通网络。

今年，海南将加快综合立体交通网建设，推动洋浦疏港高速公路等项目年内完工；加快完善“两环”旅游公路服务设施，重点推进通航客运、无人机物流发展。在国际航空区域枢纽建设方面，力争全年境外客运航线达80条、境外旅客吞吐量达240万人次，积极推动海南机场航空枢纽能级提升。在洋浦港西部陆海新通道航运枢纽建设方面，力争洋浦港货物年吞吐量达6800万吨、集装箱年吞吐量达350万标箱；推动洋浦港“双向双枢纽港”建设，新开通2条洲际远洋航线和3条内贸班轮航线，加密洋浦港至阿布扎比、澳大利亚国际班轮航线。

今年，海南自贸港将实现封关运作。海南交通运输系统将加快推进新海港片区“二线口岸”专用通道项目建设，确保按期建成通车；加快推进自贸港物流监管系统建设，促进出岛货物运输物流信息在海关、口岸、交通等信息系统间共享共用，助力出岛货物智慧监管。

此外，海南将依托海口、三亚国家综合货运枢纽补链强链和洋浦港口型国家物流枢纽建设，完善海口、三亚等地区重点物流园区、通道配套设施建设，构建与产业体系融合衔接的“通道+枢纽+网络”集疏运体系。

## 3.1. 法答网精选问答——立案受理专题

### 问题 1：驳回申诉通知书补正使用何种文书样式？

答疑意见：《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉的解释》第四百七十三条规定：“原判决、裁定认定被告人姓名等身份信息有误，但认定事实和适用法律正确、量刑适当的，作出生效判决、裁定的人民法院可以通过裁定对有关信息予以更正。”《刑事诉讼文书样式（样本）》样式 45 及说明中也明确刑事补正裁定的适用范围是“各级人民法院对本院发出的刑事判决书、刑事裁定书或者刑事调解书中，发现有个别文字上的错误或者遗漏，予以改正、补充时使用”。依据上述规定，刑事补正裁定有明确的适用范围，不包括需要补正的刑事驳回申诉通知书、再审决定书。另考虑刑事驳回申诉通知书、再审决定书，在文书格式、实质内容上与刑事判决书、裁定书存在较大区别，故不宜以刑事裁定形式对该两类文书中存在的个别文字错误或者遗漏予以补正。否则，还存在刑事裁定书需要署名而被补正的刑事驳回申诉通知书、再审决定书不需署名的冲突问题。因此，从文书位阶对应及便于实践操作的角度，我们认为，对于刑事驳回申诉通知书、再审决定书中存在个别文字错误或者遗漏，需要予以改正或者补充的，可以用补正通知书、补正决定书予以补正。

需要说明的是，《民事诉讼文书样式》有关民事补正裁定的说明中明确民事补正裁定书适用于发现笔误的民事判决书、裁定书、调解书、决定书等法律文书的补正。但是，民事裁定主要针对程序问题作出，而刑事裁定既有可能针对重大程序问题作出，也有可能针对实体问题作出，二者具有较大不同。此外，对于法院诉讼文书中的技术性文字错漏的处理，严格来说属于具体工作方法的问题，应重在解决实际问题。最高人民法院印发的《法官行为规范》（法发〔2010〕54 号）第五十四条规定：“裁判文书宣告或者送达后发现文字差错：（一）对一般文字差错或者病句，应当及时向当事人说明情况并收回裁判文书，以校对章补正或者重新制作裁判文书；（二）对重要文字差错或者病

句，能立即收回的，当场及时收回并重新制作；无法立即收回的，应当制作裁定予以补正。”对于上述规定中的具体做法，也可以参酌适用。

咨询人：河南省高级人民法院少年审判庭 杜燕萍

答疑专家：最高人民法院立案庭 闫宏波

### **问题 2：人身保险合同团体险中，签订合同的双方（用人单位与保险公司）约定管辖能否约束被保险人（员工）？**

答疑意见：依据《中国保监会关于促进团体保险健康发展有关问题的通知》（保监发〔2015〕14号）第一条的规定，团体保险是指投保人为特定团体成员投保，由保险公司以一份保险合同提供保险保障的人身保险。团体险的保险合同，属于利他合同，职工为被保险人，受益人一般为职工本人或其近亲属。职工作为被保险人虽然没有参与订立保险合同，但是其财产或人身受保险合同保障。既然被保险人依据合同约定享有相关权利，亦应依据合同约定承担相应义务，这种义务既有保险法规定的实体法上的义务，也包括程序法上的义务。所以，团体保险合同中的协议管辖条款，对被保险人亦具有约束力。

咨询人：广东省揭阳市中级人民法院立案庭 彭艳君

答疑专家：最高人民法院立案庭 曹刚

### **问题 3：股东提起代表诉讼，公司与被告之间的仲裁协议有无约束力？**

答疑意见：在其他责任主体对公司负有违约之债或者侵权之债时，如公司怠于或者拒绝提起诉讼，股东可以代表公司提起诉讼。股东代表诉讼案件的管辖问题，应当根据其基础法律关系属于合同纠纷或者侵权纠纷来具体判断。如果案件是侵权之诉，一般无事先达成仲裁协议的情况。但是在合同之诉中，如果公司与他人事先订有书面仲裁协议，股东就该仲裁协议约定仲裁的事项提起股东代表诉讼，人民法院依法不予受理，告知其依据仲裁协议申请仲裁。

咨询人：山西省忻州市中级人民法院立案庭 张婷

答疑专家：最高人民法院立案庭 刘雪梅

### **问题 4：《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉的解释》第二十一条规定的“运输工具登记注册地”怎样理解？**



答疑意见：根据民法典第二百二十五条的规定，船舶、航空器和机动车等运输工具属于特殊动产，其物权的设立、变更、转让和消灭，未经登记，不得对抗善意第三人。如船舶的所有权的取得、转让和消灭，应当依据《船舶登记条例》第五条的规定，向船舶登记机关进行登记；机动车的相关权属登记应当按照《机动车登记规定》第二条第三款的规定，向县级公安机关交通管理部门车辆管理所等办理相关机动车登记业务。故《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉的解释》（以下简称《民事诉讼法解释》）第二十一条规定的运输工具登记注册地，应是指相关运输工具的登记机关的所在地，而非相关运输工具权属人的所在地，如车辆，应当是登记车辆权属的车辆管理所的所在地。一般情况下，当事人的住所地与其所有车辆权属登记的管理所所在地是一致的。但是，如果因为迁移等原因导致当事人的住所地与其所有车辆权属登记的管理所所在地不一致时，应当以其车辆权属登记的管理所所在地作为“运输工具登记注册地”。

咨询人：陕西省咸阳市渭城区人民法院综合审判庭 陈琳楠

答疑专家：最高人民法院立案庭 钱晓晨

**问题 5：签订建设工程施工合同，缴纳保证金后未施工，现要求退还保证金，是否适用专属管辖？**

答疑意见：民事诉讼法第三十四条第一项规定：“因不动产纠纷提起的诉讼，由不动产所在地人民法院管辖。”《民事诉讼法解释》第二十八条第二款规定：“农村土地承包经营合同纠纷、房屋租赁合同纠纷、建设工程施工合同纠纷、政策性房屋买卖合同纠纷，按照不动产纠纷确定管辖。”上述司法解释规定的建设工程施工合同纠纷，并未明确排除建设工程施工合同订立后没有实际履行而产生的解除合同、退还保证金纠纷的情形。在起诉与受理阶段，案由的确定应当依据当事人的诉讼请求。当事人依据建设工程施工合同诉请退还保证金，属于因履行建设工程施工合同引发的纠纷。案涉合同是否实际履行，在起诉与受理阶段不能查明，只有通过实体审理才能查明。故在法律、司法解释没有明确规定的情况下，不宜仅以建设工程施工合同未实际履行为由，排除民事诉讼法及其司法解释关于不动产纠纷专属管辖规定的适用。



咨询人：最高人民法院立案庭 高斌斌

答疑专家：最高人民法院立案庭 李盛烨。