

海事海商法律资讯

2025 年 05 月

上海市律师协会
海事海商专业委员会



海事法规

- 1.1.今天开始实施！船舶污染清除协议制度新办法来啦！这些变化值得关注..... - 1 -
- 1.2. 交通运输部海事局关于征求《常见海事违法行为行政处罚裁量基准(征求意见稿)》《海事轻微违法行为依法免予处罚高频事项清单(征求意见稿)》意见的通知 - 4 -
- 1.3.交通运输部海事局关于《液化石油气燃料动力船舶技术与检验暂行规则(征求意见稿)》公开征求意见的通知..... - 4 -
- 1.4.交通运输部海事局关于《氨燃料动力船舶技术与检验暂行规则(征求意见稿)》公开征求意见的通知交通运输部海事局关于《液化石油气燃料动力船舶技术与检验暂行规则(征求意见稿)》公开征求意见的通知..... - 5 -
- 1.5. 交通运输部海事局关于征求《常见海事违法行为行政处罚裁量基准(征求意见稿)》《海事轻微违法行为依法免予处罚高频事项清单(征求意见稿)》意见的通知 - 6 -

海事资讯

- 2.1.DNV 在上海设立中国集装箱船服务中心..... - 16 -
- 2.2.各船厂注意了！这家国有航企官宣 4 艘新造船计划！ - 17 -
- 2.3.请注意！所有过境欧洲水域船舶须强制提交这项文件！ - 20 -
- 2.4.胡塞武装声明：禁止英国船只通过红海，打击从美港口出口船只 - 22 -

2.5.重磅！中美将开启会谈	- 22 -
2.6.重磅！Shell 或吞并 BP，打造 2660 亿美元能源与航运巨擘！	- 24 -
2.7.突发！印度最大港口停靠封锁，全国港口进入 MARSEC Level-2.	- 26 -
2.8.100 艘船被列入制裁名单	- 28 -
2.9.针对船员的暴力行为呈上升趋势！	- 33 -
2.10.再反转！特朗普关税，又回来了	- 38 -
2.11.沪东中华船厂，正式乔迁！	- 41 -
2.12.刚刚！招商轮船公告：终止分拆中外运集运+招商滚装和安通控 股重组上市计划	- 44 -
2.13.重磅！ABS 终止受理所有在中国注册公司集装箱的检验与认证 申请	- 45 -

案 例 聚 焦

3.1.上海海事法院审结一起申请承认和执行外国仲裁裁决案	- 47 -
3.2.某财产保险股份有限公司上海分公司诉某财产保险股份有限公司 镇江中心支公司等案外人执行异议之诉案	- 49 -
3.3.上海某外轮代理有限公司诉南通某集装箱运输有限公司通海水域 货物运输合同纠纷案	- 54 -

1.1. 今天开始实施！船舶污染清除协议制度新办法来啦！这些变化值得关注

来源: 信德海事

发布时间: 2025-05-20 20:27

交通运输部海事局修订发布了《船舶污染清除协议制度管理办法》（以下简称《办法》）于 2025 年 5 月 20 日起正式实施新办法有哪些变化？对大家有何具体影响？今天小编带你详细了解一下~

Q 为什么要修订？

实施船舶污染清除协议制度是构建船舶污染应急领域专业应急力量、保障我国船舶污染防备和应急处置能力稳步提升、加快建设交通强国的重要举措。《办法》的修订实施，将进一步规范船舶污染清除协议制度落实，强化船舶污染清除单位管理，提升船舶污染清除单位应急能力，推动行业健康有序发展。

新办法做了哪些修改划重点

*办法结构更严谨

新《办法》共 7 章 25 条，主要内容包括：总则、船舶污染清除单位、船舶污染清除协议的签订、信息公布与报送、船舶污染清除协议的履行、监督管理、附则，并提供了《船舶污染清除协议（样本）》。新增的“信息公布与报送”“监督管理”属独立章节，细化信息公开、监督检查流程及法律责任。

船舶污染清除协议制度管理办法

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》《中华人民共和国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。

第二章 船舶污染清除单位

第三条 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。

第四条 船舶污染清除单位的高级指挥人员、现场指挥人员和应急操作人员，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高级指挥人员、现场指挥人员和应急操作人员，应当按照国际海事组织示范教程的要求，参加相应等级的培训并保持知识更新，取得培训证明或记录，知识更新周期应

— 1 —

*培训要求更严格

新《办法》首次明确除高级指挥、现场指挥人员外，应急操作人员也需按国际海事组织示范教程要求参加相应等级培训，并取得培训证明或记录，上述人员知识更新周期不长于2年，单位需保存培训记录或证明至少2年，删除了单位可自行组织应急操作人员培训的表述，相较旧《办法》，相关人员培训教程、知识更新、记录保存等要求更高，更注重保持人员能力的持续性。

*标识要求更合理

新《办法》第五条明确，“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，其识别编码应为唯一”，删除了应急设备、器材“能够自动识别”的要求，进一步增强了设备维护保养的可操作性。

***协议签订更规范**

新《办法》第十二条第（二）项，明确“仅以液化气体、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”可不签订协议，增加了醇类动力船舶，扩大了协议豁免范围。

新《办法》删除行业协会可商定船舶污染清除协议格式条款的内容，统一要求按“中华人民共和国海事局公布的船舶污染清除协议样本”签订，样本格式进一步统一规范。

***信息报送更及时**

新《办法》第十六条第二款首次明确，“污染清除能力和服务区域发生变更的，应当在变更后首次签订协议前至少 30 日，将变更情况向社会公布”。

新《办法》第十七条要求，“船舶污染清除单位应当将向社会公布的信息同时通过中华人民共和国海事局确定的信息系统向服务区域所在地的海事管理机构报送”，上述变化进一步规范了船舶污染清除单位信息报送管理要求。

***检查要求更细致**

新《办法》首次明确应急清污能力检查时限，第二十一条要求“收到报送的信息后，应当于 30 日内开展监督检查并公布结果”，同时要求应急清污能力检查每年至少开展一次，进一步细化了检查时限和频次要求。

***船舶确权更明晰**

新《办法》将“自有”定义调整为“应急船舶的所有人且所有权份额不低于 51%”，排除了“经营人”身份，进一步强化船舶污染清除单位对船舶资产控制权的要求，确保应急资源实际可控。

新《办法》的实施是统筹发展和安全保护海洋生态环境的关键举措既回应当前船舶污染防治的现实需求，也为航运业高质量发展提供了制度保障。

1.2. 交通运输部海事局关于征求《常见海事违法行为行政处罚裁量基准(征求意见稿)》《海事轻微违法行为依法免予处罚高频事项清单(征求意见稿)》意见的通知

来源：中华人民共和国海事局官网

发布时间：2025-05-30 19:06

文号：海政法函[2025]1263 号

索引号：2025-79360

为进一步规范海事行政处罚实施，根据《国务院办公厅关于进一步规范行政裁量权基准制定和管理工作的意见》等要求，我局组织对《常见海事违法行为行政处罚裁量基准》进行了修订，对《交通运输领域轻微违法行为依法免予处罚高频事项清单》中涉海事行政处罚部分进行了调整，分别形成了征求意见稿。现面向社会公开征求意见，公众可通过以下途径提出意见建议：邮箱：zfc@msa.gov.cn。意见反馈截止时间为2025年6月30日。

《常见海事违法行为行政处罚裁量基准(征求意见稿)》检索链接如下：

<https://www.msa.gov.cn/html/xxgk/tzgg/qt1/20250530/B1BF079F-0AB6-4CB1-989C-BFE234522CB6.html>

《海事轻微违法行为依法免予处罚高频事项清单(征求意见稿)》检索链接如下：

<https://www.msa.gov.cn/html/xxgk/tzgg/qt1/20250530/B1BF079F-0AB6-4CB1-989C-BFE234522CB6.html>

1.3. 交通运输部海事局关于《液化石油气燃料动力船舶技术与检验暂行规则(征求意见稿)》公开征求意见的通知来源：中华人民共和国海事局

发布：中华人民共和国海事局官网

文号：海船规函[2025]1224 号

索引号：2025-79357

发布时间:2025-05-26 12:58

为适应液化石油气(LPG)燃料动力船舶新技术发展需求,保障液化石油气燃料动力船舶安全,我局组织起草了《液化石油气燃料动力船舶技术与检验暂行规则(征求意见稿)》(见附件1),现向社会公开征求意见。现将有关事项通知如下:

一、公众可以填写意见反馈表(附件2),通过以下方式反馈:

(一)通过电子邮箱反馈。邮箱地址:cgc@msa.gov.cn。

(二)通过信件反馈。通信地址:北京市建国门内大街11号交通运输部海事局船舶技术规范处(100736)。

二、本次意见征集时间截止日期为2025年6月25日。

交通运输部海事局

2025年5月26日

《液化石油气燃料动力船舶技术与检验暂行规则(征求意见稿)》检索链接如下:

<https://www.msa.gov.cn/html/xxgk/tzgg/qt1/20250526/0FF54E3B-6ADE-40EF-AE9B-DB5B1F983908.html>

1.4. 交通运输部海事局关于《氨燃料动力船舶技术与检验暂行规则(征求意见稿)》公开征求意见的通知

发布: 中华人民共和国海事局官网

文号: 海船规函[2025]1160号

索引号: 2025-79357

发布时间:2025-05-22 13:35

为保障氨燃料动力船舶安全，促进新能源清洁能源在船舶领域应用，我局组织制定了《氨燃料动力船舶技术与检验暂行规则(征求意见稿)》(见附件1)，现向社会公开征求意见。现将有关事项通知如下：

一、公众可以填写意见反馈表(附件2)，通过以下方式反馈：

(一)通过电子邮箱反馈。邮箱地址：cgc@msa.gov.cn。

(二)通过信件反馈。通信地址：北京市建国门内大街11号交通运输部海事局船舶技术规范处(100736)。

二、本次意见征集时间截止日期为2025年6月21日。

交通运输部海事局

2025年5月26日

《液化石油气燃料动力船舶技术与检验暂行规则(征求意见稿)》检索链接如下：

<https://www.msa.gov.cn/html/xxgk/tzgg/qt1/20250522/1F54DD6D-798E-449A-AE62-E13E0E3CBD07.html>

1.5. 港口和船舶岸电管理办法

发布：中华人民共和国海事局官网

发文字号：交通运输部令2025年第2号

发布时间：2025-05-13 00:00

中华人民共和国交通运输部令

2025年第2号

《交通运输部关于修改〈港口和船舶岸电管理办法〉的决定》已于2025年5月8日经第12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 5 月 13 日

交通运输部关于修改《港口和船舶岸电管理办法》的决定

交通运输部决定对《港口和船舶岸电管理办法》(交通运输部令 2021 年第 31 号)作如下修改:

一、将第一条修改为:“为减少船舶靠港期间大气污染物排放,保障船舶靠港安全规范使用岸电,依据《中华人民共和国港口法》《中华人民共和国大气污染防治法》《中华人民共和国长江保护法》《中华人民共和国海洋环境保护法》等法规的规定,制定本办法”。

二、将第三条第一款修改为:“交通运输部主管全国港口和船舶岸电建设、使用等工作。长江航务管理局、珠江航务管理局受交通运输部委托协调指导相关港口和船舶岸电建设、使用等工作”。

三、将第六条第二款修改为:“长江流域和沿海港口经营人应当按照所在地县级以上地方人民政府制定的港口岸电设施建设和改造计划实施建设和改造”。

四、将第十条修改为:“在船舶大气污染物排放控制区靠泊的中国籍船舶,需要满足大气污染物排放要求加装船舶受电设施的,相应水路运输经营者应当制定船舶受电设施安装计划并组织实施。

长江流域和沿海水路运输经营者应当按照所在地县级以上地方人民政府制定的船舶受电设施建设和改造计划实施建设和改造”。

五、将第十一条修改为:“具备受电设施的船舶(液货船除外),在沿海港口具备岸电供应能力的泊位靠泊超过 3 小时,在内河港口具备岸电供应能力的泊位靠泊超过 2 小时,且未使用有效替代措施的,应当使用岸电;船舶、码头岸电设施临时发生故障,码头和船舶供受电设施不匹配或者恶劣气候、意外事故等紧急情况下无法使用岸电的除外。

港口具备岸电供应能力的泊位应当向前款规定的船舶提供岸电。船舶靠泊不足前款规定时间的,鼓励使用岸电”。

六、将第十三条修改为:“港口经营人、岸电供电企业应当将码头岸电设施主要技术参数、检测情况、分布位置、操作规程、联系方式等信息通过网站等渠

道向社会公开、及时更新，并报送所在地交通运输(港口)主管部门。

所在地交通运输(港口)主管部门应当汇总辖区全部码头岸电设施信息，通过网站等渠道向社会公开，并及时通报海事管理机构。

鼓励利用信息化技术提高岸电管理和服务水平”。

七、将第十四条修改为：“船舶应当在靠泊前，向港口经营人提供船舶受电设施的配备情况以及主要技术参数等信息。港口经营人、岸电供电企业和船舶应当在使用岸电前确认主要技术参数”。

八、将第二十四条修改为：“国内航行船舶未按照第十条规定安装受电设施的，由海事管理机构通报水路运输经营者注册地交通运输主管部门；中国籍国际航行船舶未按照第十条规定安装受电设施的，由直属海事机构汇总后定期报告交通运输部。

长江流域和沿海水路运输经营者未按照第十条规定实施船舶受电设施建设和改造的，由注册地交通运输主管部门责令限期改正”。

九、将第二十五条第二款中的“在长江流域港口靠泊的船舶违反本办法第十一条第一款规定的”修改为“在长江流域和沿海港口靠泊的船舶违反本办法第十一条第黄晶 Abby：

六、将第十三条修改为：“港口经营人、岸电供电企业应当将码头岸电设施主要技术参数、检测情况、分布位置、操作规程、联系方式等信息通过网站等渠道向社会公开、及时更新，并报送所在地交通运输(港口)主管部门。

所在地交通运输(港口)主管部门应当汇总辖区全部码头岸电设施信息，通过网站等渠道向社会公开，并及时通报海事管理机构。

鼓励利用信息化技术提高岸电管理和服务水平”。

七、将第十四条修改为：“船舶应当在靠泊前，向港口经营人提供船舶受电设施的配备情况以及主要技术参数等信息。港口经营人、岸电供电企业和船舶应当在使用岸电前确认主要技术参数”。

八、将第二十四条修改为：“国内航行船舶未按照第十条规定安装受电设施的，由海事管理机构通报水路运输经营者注册地交通运输主管部门；中国籍国际航行船舶未按照第十条规定安装受电设施的，由直属海事机构汇总后定期报告交通运输部。

长江流域和沿海水路运输经营者未按照第十条规定实施船舶受电设施建设和改造的，由注册地交通运输主管部门责令限期改正”。

九、将第二十五条第二款中的“在长江流域港口靠泊的船舶违反本办法第十一条第一款规定的”修改为“在长江流域和沿海港口靠泊的船舶违反本办法第十一条第一款规定的”。

十、增加一条，作为第二十六条：“沿海具备岸电供应能力的港口经营人、岸电供电企业

违反本办法第十一条第二款规定，省、自治区、直辖市人民政府依据《中华人民共和国海洋环境保护法》相关规定确定由交通运输(港口)主管部门进行处罚的，由所在地交通运输(港口)主管部门责令改正，并视情节轻重处以罚款：

(一)靠泊船舶发电机组总额定功率 2000 千瓦(含)以下的，处一万元以上二万元以下罚款；情节严重的，处十万元以上二十万元以下罚款；

(二)靠泊船舶发电机组总额定功率 2000 千瓦以上 8000 千瓦(含)以下的，处二万元以上五万元以下罚款；情节严重的，处二十万元以上三十万元以下罚款；

(三)靠泊船舶发电机组总额定功率 8000 千瓦以上的，处五万元以上十万元以下罚款；情节严重的，处三十万元以上五十万元以下罚款。

前款所称情节严重，是指同一港口经营人或岸电供电企业同一泊位连续 12 个月内累计 6 次及以上未向具备岸电使用条件的船舶提供岸电，或者码头岸电设施出现故障不及时维修导致 6 个月以上无法正常使用。

初次违法且情节轻微并及时改正的，可以不予行政处罚，由所在地交通运输(港口)主管部门进行教育”。

条文序号作相应修改。

本决定自公布之日起施行。一款规定的”。

《港口和船舶岸电管理办法》根据本决定作相应修改，重新发布。

港口和船舶岸电管理办法

(2019 年 12 月 9 日交通运输部发布根据 2021 年 9 月 13 日《交通运输部关于修改〈港口和船舶岸电管理办法〉的决定》第一次修正根据 2025 年 5 月 13 日交通运输部《关于修改〈港口和船舶岸电管理办法〉的决定》第二次修正)

第一章 总则

第一条 为减少船舶靠港期间大气污染物排放，保障船舶靠港安全规范使用岸电，依据《中华人民共和国港口法》《中华人民共和国大气污染防治法》《中华人民共和国长江保护法》《中华人民共和国海洋环境保护法》等法规的规定，制定本办法。

第二条 中华人民共和国境内港口和船舶的岸电建设、使用及有关活动，应当遵守本办法。

第三条 交通运输部主管全国港口和船舶岸电建设、使用等工作。长江航务管理局、珠江航务管理局受交通运输部委托协调指导相关港口和船舶岸电建设、使用等工作。

县级以上地方人民政府交通运输(港口)主管部门按照职责负责辖区水路运输经营者船舶受电设施安装、码头岸电设施建设以及向靠港船舶提供岸电服务等活动的监督管理。

各级海事管理机构按照职责，负责船舶受电设施安装和船舶使用岸电情况的监督管理。

第四条 地方各级交通运输(港口)主管部门应当积极争取地方人民政府出台资金补贴、电价优惠等扶持政策，支持码头岸电设施改造和船舶受电设施安装，

鼓励船舶靠港使用岸电。

第二章 建设和使用

第五条 码头工程项目单位应当按照法律法规和强制性标准等要求,对新建、改建、扩建码头工程(油气化工码头除外)同步设计、建设岸电设施。

第六条 港口经营人应当按照法律法规、强制性标准和国家有关规定,对已建码头(油气化工码头除外)逐步实施岸电设施改造。

长江流域和沿海港口经营人应当按照所在地县级以上地方人民政府制定的港口岸电设施建设和改造计划实施建设和改造。

第七条 码头岸电设施的供电能力应当与靠泊船舶的用电需求相适应。

第八条 为保障船舶靠港使用岸电安全,码头工程项目单位或者港口经营人在岸电设施投入使用前,应当按照相关强制性标准组织对岸电设施检测,其中高压岸电设施投入使用前,应当由具备相应能力的专业机构检测。

第九条 新建和已建中国籍船舶受电设施安装应当符合船舶法定检验技术规则,投入使用前需经船舶检验机构检验合格。

第十条 在船舶大气污染物排放控制区靠泊的中国籍船舶,需要满足大气污染物排放要求加装船舶受电设施的,相应水路运输经营者应当制定船舶受电设施安装计划并组织实施。

长江流域和沿海水路运输经营者应当按照所在地县级以上地方人民政府制定的船舶受电设施建设和改造计划实施建设和改造。

第十一条 具备受电设施的船舶(液货船除外),在沿海港口具备岸电供应能力的泊位靠泊超过 3 小时,在内河港口具备岸电供应能力的泊位靠泊超过 2 小时,且未使用有效替代措施的,应当使用岸电;船舶、码头岸电设施临时发生故障,码头和船舶供受电设施不匹配或者恶劣气候、意外事故等紧急情况下无法使用岸电的除外。

港口具备岸电供应能力的泊位应当向前款规定的船舶提供岸电。船舶靠泊不足前款规定时间的,鼓励使用岸电。

第十二条 船舶靠港使用岸电的用电量不计入港口能耗统计范围。

第三章服务和安全

第十三条 港口经营人、岸电供电企业应当将码头岸电设施主要技术参数、检测情况、分布位置、操作规程、联系方式等信息通过网站等渠道向社会公开、及时更新，并报送所在地交通运输(港口)主管部门。

所在地交通运输(港口)主管部门应当汇总辖区全部码头岸电设施信息，通过网站等渠道向社会公开，并及时通报海事管理机构。

鼓励利用信息化技术提高岸电管理和服务水平。

第十四条 船舶应当在靠泊前，向港口经营人提供船舶受电设施的配备情况以及主要技术参数等信息。港口经营人、岸电供电企业和船舶应当在使用岸电前确认主要技术参数。

第十五条 按照第十一条规定应当使用岸电的，港口经营人应当将用电船舶安排在具备相应岸电供应能力的泊位靠泊。对其他具备受电设施的船舶，鼓励安排在具备岸电设施的泊位泊。

第十六条 鼓励有关单位对使用岸电的船舶实施优先靠泊、减免岸电服务费、优先过闸或者优先通行等措施。

第十七条 岸电供电企业和水路运输经营者应当建立健全码头岸电设施、船舶受电设施的管理、使用、维护保养制度和操作规程等，发生故障应当及时修复。

第十八条 岸电供电企业和船舶应当如实记录岸电设备设施使用情况，并至少保存2年。记录内容主要包括泊位名称、船舶名称、靠离泊时间、岸电使用起止时间、用电量等。码头岸电设施、船舶受电设施发生故障的，还应当记录故障时间、故障情况及修复时间等。

岸电供电企业应当按照有关规定将岸电供应情况报送所在地交通运输(港口)主管部门。船舶应当按照船舶能耗数据收集管理的要求，向海事管理机构报告岸电使用情况，将岸电使用情况记录留船备查。

第十九条 港口经营人、岸电供电企业和船舶应当制定事故应急预案，明确岸电使用过程中各类事故的应急处置流程，并定期进行演练，适时修订。

第二十条 岸电供电企业和水路运输经营者应当组织作业人员进行操作技能、

设备使用、作业程序、安全防护和应急处置等培训。

第二十一条港口经营人、岸电供电企业和水路运输经营者应当明确划分岸电使用安全责任。鼓励港口经营人、岸电供电企业和水路运输经营者购买岸电安全责任相关保险。

第四章 监督检查

第二十二条 码头岸电设施建设和检测，港口经营人、岸电供电企业向靠港船舶提供岸电服务以及水路运输经营者组织实施船舶受电设施安装等情况由市、县级交通运输(港口)主管部门监督检查。船舶发现港口经营人、岸电供电企业未按照规定提供岸电服务的，应当及时报告所在地交通运输(港口)主管部门。

海事管理机构可以通过文件查阅等方式，核查船舶受电设施满足本办法和船舶法定检验技术规则要求、船舶使用岸电等情况。港口经营人、岸电供电企业发现船舶未按照规定使用岸电的，应当及时报告海事管理机构。

交通运输(港口)主管部门和海事管理机构应当制定相关监督检查制度，并定期相互通报有关信息。

第二十三条 新建、改建、扩建港口工程的项目单位、已建码头的港口经营人违反第五条、第六条，港口经营人违反第十五条规定的，由所在地交通运输(港口)主管部门责令限期改正。

第二十四条 国内航行船舶未按照第十条规定安装受电设施的，由海事管理机构通报水路运输经营者注册地交通运输主管部门；中国籍国际航行船舶未按照第十条规定安装受电设施的，由直属海事机构汇总后定期报告交通运输部。

长江流域和沿海水路运输经营者未按照第十条规定实施船舶受电设施建设和改造的，由注册地交通运输主管部门责令限期改正。

第二十五条 船舶违反本办法第十一条第一款规定的，由海事管理机构责令限期改正。

在长江流域和沿海港口靠泊的船舶违反本办法第十一条第一款规定的，由海事管理机构责令停止违法行为，给予警告，并视情节轻重处以罚款：

在长江流域和沿海港口靠泊的船舶违反本办法第十一条第一款规定的，由海

事管理机构责令停止违法行为，给予警告，并视情节轻重处以罚款：

(一)船舶发电机组总额定功率 2000 千瓦(含)以下的，处一万元以上二万元以下罚款；情节严重的，处十万元以上二十万元以下罚款；

(二)船舶发电机组总额定功率 2000 千瓦以上 8000 千瓦(含)以下的，处二万元以上五万元以下罚款；情节严重的，处二十万元以上三十万元以下罚款；

(三)船舶发电机组总额定功率 8000 千瓦以上的，处五万元以上十万元以下罚款；情节严重的，处三十万元以上五十万元以下罚款。

前款所称情节严重，是指船舶靠泊同一港口连续 3 次及以上或者连续 12 个月内累计 6 次及以上未按规定使用岸电，或者船舶受电设施出现故障不及时维修导致 6 个月以上无法正常使用。

初次违法且情节轻微并及时改正的，可以不予行政处罚，由海事管理机构进行教育。

第二十六条 沿海具备岸电供应能力的港口经营人、岸电供电企业违反本办法第十一条第二款规定，省、自治区、直辖市人民政府依据《中华人民共和国海洋环境保护法》相关规定确定由交通运输(港口)主管部门进行处罚的，由所在地交通运输(港口)主管部门责令改正，并视情节轻重处以罚款：

(一)靠泊船舶发电机组总额定功率 2000 千瓦(含)以下的，处一万元以上二万元以下罚款；情节严重的，处十万元以上二十万元以下罚款；

(二)靠泊船舶发电机组总额定功率 2000 千瓦以上 8000 千瓦(含)以下的，处二万元以上五万元以下罚款；情节严重的，处二十万元以上三十万元以下罚款；

(三)靠泊船舶发电机组总额定功率 8000 千瓦以上的，处五万元以上十万元以下罚款；情节严重的，处三十万元以上五十万元以下罚款。

前款所称情节严重，是指同一港口经营人或岸电供电企业同一泊位连续 12 个月内累计 6 次及以上未向具备岸电使用条件的船舶提供岸电，或者码头岸电设施出现故障不及时维修导致 6 个月以上无法正常使用。

初次违法且情节轻微并及时改正的，可以不予行政处罚，由所在地交通运输(港口)主管部门进行教育。

第二十七条 水路运输经营者未按照第十七条、第十九条规定制定相关制度、应急预案，由注册地交通运输主管部门责令限期改正。

第二十八条 岸电供电企业和船舶未按照第十七条、第十八条、第十九条、第二十条规定建立相关制度或者应急预案、记录或者报送岸电供电信息、提供岸电服务，或者岸电设施出现故障不及时维修导致3个月以上无法正常使用，由所在地交通运输(港口)主管部门和海事管理机构责令限期改正。

第二十九条 船舶未按照第十八条第二款规定报告岸电使用情况，由海事管理机构责令限期改正。

第五章附则

第三十条 岸电供电质量、供电安全、电力供应与使用、供电价格等应当符合电力、价格等法规，以及电力领域的强制性标准和技术规范。

第三十一条 本办法所称船舶受电设施是指船舶岸电系统船载装置。

岸电供电企业是指为靠港船舶提供岸电服务的组织或单位，可为港口经营人或者受港口经

营人委托的第三方。

有效替代措施是指船舶靠港期间使用电能、LNG等新能源、清洁能源作为动力，或者关闭辅机等其他等效措施。

岸电设施是指由岸侧电力系统向停靠码头的船舶提供电能的设备及装置的整体，主要包括开关柜、岸电电源、接电装置、电缆管理装置等。

第三十二条 公务船舶和工程船舶使用岸电参照本办法执行。

第三十三条 军事船舶、渔船和体育船舶不适用本办法。

第三十四条 本办法自2020年2月1日起施行。

2.1. DNV 在上海设立中国集装箱船服务中心

来源：信德海事公众号

发布时间：2025-05-1 20:09

DNV 船级社今日宣布成立 "DNV 中国集装箱船服务中心"。该中心位于 DNV 大中国区总部，旨在强化 DNV 对中国承建全球集装箱船订单的船东支持，并助力中国船厂应对向更可持续、高效及技术先进的船舶建造与运营转型的复杂挑战。

当前，中国船厂正引领全球集装箱船新造船市场。未来数年全球超过 70% 的集装箱新船订单将由中国船厂承建，包括采用替代燃料、双燃料以及载箱量超过 24,000 标准箱的超大型集装箱船订单激增。虽然集装箱船在订单数量上并非最多，但今年近期的报告显示，其订单总价值接近 500 亿美元——远超任何其他船型。

DNV 集团高级副总裁兼大中国区总经理科莱（Norbert Kray）表示："该中心的成立彰显了 DNV 推动海事变革的承诺。集装箱航运业正迎来前所未有的激动时刻，我们正亲眼见证行业的未来。中国是全球集装箱造船的核心地区，我们致力于让本土船厂与全球客户共享顶尖的行业资源。DNV 构建的不只是服务中心，更是一个汇聚船东、船厂、行业利益相关方与 DNV 全球专家的协作平台，共同开发解决方案，使航运业在今天和未来都始终处于全球贸易的核心地位。"

该中心整合了 DNV 全球网络、专业技术、本土洞察及本地专家团队，聚焦集装箱航运未来四大核心支柱，为客户提供协同创新与标准化解决方案：

- 卓越新造船：为超大型集装箱船（ULCV）、替代燃料及双燃料船舶提供入级审批、风险评估与质量保障
- 脱碳与替代燃料：涵盖 LNG、甲醇、氨燃料及氢燃料船舶设计、燃料转型战略与排放合规咨询

- 数字化：提供智能船舶解决方案，包括 AI 驱动能效优化、网络安全与数字孪生技术
- 能效管理：协助实施先进船体设计、推进系统与节能装置以满足 EEXI/CII 要求

DNV 集团副总裁兼中国技术中心总经理裴欧文（Øyvind Pettersen）补充道："中国船厂正站在集装箱船建造技术的最前沿。客户需求已贯穿从设计到运营的全链条，涵盖新型燃料、先进系统与数字化集成。新设立的服务中心精准对接这些需求，为船厂与船东提供本地化单一对接窗口，并共享 DNV 在集装箱船领域首屈一指的全球技术资源。"

2.2. 各船厂注意了！这家国有航企官宣 4 艘新造船计划！

来源：信德海事公众号

发布时间：2025-05-03 20:18

宁波远洋官宣新造船计划！拟斥资 14 亿元新建 4 艘 2700TEU 集装箱船

2025 年 4 月 30 日，宁波远洋运输股份有限公司（股票代码：601022，以下简称“宁波远洋”）发布重大公告，公司或其子公司拟投资不超过 14 亿元人民币，用于建造 4 艘 2700TEU 集装箱船。这是该公司近年来又一项加快船队扩张、增强航线服务能力的重要举措。

据公告披露，该投资议案已于 4 月 28 日获得公司第二届董事会第十二次会议审议通过。宁波远洋表示，本次投资旨在进一步优化公司船队结构，拓展运力规模，持续提升公司市场竞争力，符合公司战略发展方向。

此次建造计划将通过市场招投标方式甄选船厂，目前尚无法确定是否构成关联交易。本次交易不构成重大资产重组，亦无需提交股东大会审议，完全在董事会决策权限范围内推进。

船队结构持续优化，发展战略稳步推进

该公司称，本次新建的 2700TEU 集装箱船，将有望提升其在区域及近洋市场的运力灵活性。公司在公告中指出，将以此次投资为契机，积极打造结构合理、竞争力强的高标准船队，进一步增强航线服务能力和市场响应速度。

同时，公司也提示了相关风险，包括船厂招标可能出现流标，以及未来经济和政策变化对船舶经营的不确定性。公司表示将动态评估风险并调整应对策略，保障投资成效。

新船属“支线船型”，契合区域物流发展趋势

此次新建的 2700TEU 集装箱船属典型支线船舶，特别适配当前全球供应链“短链化、近洋化、区域化”发展趋势。近年来，在欧美贸易摩擦、新冠疫情和地缘冲突等多重扰动下，全球制造业和物流体系正在加速向本地化和区域化重构，推动近洋航线和区域市场成为新的增长引擎。

华泰证券数据显示，2001 至 2023 年期间，全球区域航线货量年复合增速达 5.8%，显著高于远洋航线的 3.6%；区域航线货量占比已由 61.1%升至 71.2%，预计 2025 年将进一步提升至 71.7%。

当前市场新增订单依然集中在超大型船舶，3000TEU 以下新船建造数量极为有限。据华泰证券数据，2024-2026 年中小型船舶（尤其是支线型）年均供给增速将逐年放缓，从 7.6%降至 0.9%。与区域市场稳健的货量增速（3%-3.5%）形成鲜明对比，支线船型的稀缺性和战略价值愈发凸显。

在此背景下，2700TEU 级船型因具备港口适应性强、周转速度快、灵活投放等特点，成为区域航运网络中的“黄金船型”。

因此，宁波远洋本轮投资不仅是运力扩张，更是对未来区域市场潜力的前瞻布局。

一季度业绩增长，展现稳健经营基础

宁波远洋 2025 年第一季度财务数据显示，公司实现营业收入 13.73 亿元，同比增长 17.60%；归属于母公司股东的净利润 1.75 亿元，同比增长 4.95%。业绩稳中向好，为此次新一轮运力投资提供了良好的财务支撑。

报告期内，公司也在多个维度展现业务开拓成果，包括首艘“内转外”集装箱船顺利首航胡志明港、完成首单 SGC 原油运输船代理等“多个首次”，进一步彰显公司在物流服务能力和运营拓展上的活跃态势。

聚焦区域物流赛道，打造高质量发展新引擎

宁波远洋表示，未来将继续锚定“亚洲领先的区域物流服务商”战略目标，持续优化航线布局、提升服务能级，推动公司向更高质量、更强韧性的发展轨道迈进，为股东创造长期价值。

就在本次新造船计划发布前不久，宁波远洋在航线布局上也展开了大动作。4月18日，该公司旗下一艘名为“新明州 106”轮的船舶自嘉兴港乍浦港区启航，标志着该公司东南亚航线迎来全面升级。

原有的“乍浦-宁波-胡志明-林查班-曼谷-乍浦”环形航线被拆分为两条更具效率与市场适配性的精品专线：

“乍浦-宁波-胡志明”快线，采用点对点直航模式，往返时间大幅缩短约 7 天，为客户提供更具时效优势的服务；

“乍浦-宁波-林查班-曼谷-西哈努克”新线，首次将柬埔寨最大深水港西哈努克港纳入公司国际航线网络，填补航线空白，推动宁波舟山港与东盟港口的深度联动。

根据计划，“帕坎达”轮将紧随“新明州 106”轮首航，两船经宁波北仑港集结后，分别奔赴东南亚关键枢纽港，开启宁波远洋“重塑区域航运版图”的新篇章。

此外，依托航线升级，宁波远洋还独家承运乍浦港区的东南亚进口水果直达业务，有效缩减运输成本，为长三角地区生鲜消费市场打造高效稳定的“海上快车道”。

从“新船”到“新线”，宁波远洋加速驶入“高质量发展快车道”

综合来看，本轮“新船计划”与“新航线升级”共同构成宁波远洋区域扩张、结构调整与价值创造的核心战略路径。通过系统性增强船队运力与航线网络，宁波远洋正从容应对区域物流需求变化，把握东盟增长机遇，持续夯实在华东及泛东南亚区域物流市场的竞争地位。

未来，宁波远洋将继续以“创新驱动、高效协同”为核心，坚持区域深耕与能力升级并重，力争在不确定的全球贸易格局中开辟更多“确定性航道”，与客户、股东及区域合作伙伴共赢共进。

2.3. 请注意！所有过境欧洲水域船舶须强制提交这项文件！

来源：信德海事公众号

时间：2025 年 05 月 03 日 23:00

欧盟收紧监管—— 过境欧洲水域船舶须强制提交保险证明

为应对愈演愈烈的“影子船队”风险，欧盟委员会近日宣布，对《船舶监控指令》（Vessel Monitoring Directive）进行关键性修订。根据新规，所有过境欧洲联盟（EU）水域的船舶，即便并未停靠任何欧盟港口，也必须提供有效保险信息。这一最新举措被认为是欧盟海事安全与环境保护制度二十年来的重要升级。

欧盟委员会在声明中指出：“通过要求所有在欧盟周边水域运营的船舶均持有合规保险，欧盟有能力更有效地监控并在必要时调查相关海事活动，从而应对由无保险或不安全船舶所带来的风险。”

欧盟委员会交通运输总司司长玛格达·科普钦斯卡（Magda Kopczyńska）表示：“这是一项具备重大影响力的针对性举措，将大幅增强欧盟沿海国家的风险防控能力，提升海事安全与环境责任水平。”

剑指“影子船队”

本次修订直接针对近年来引发全球关注的“影子船队”问题。据 S&P Global Market Intelligence 数据显示，截至 2024 年底，已有超过 1000 艘船舶因参与受制裁贸易被列入制裁名单，其中超过 800 艘船舶未能提供确切保险信息。更令人担忧的是，这些船舶平均船龄达 21 年，比全球船舶平均船龄高出 8 年，大幅

提升了发生重大事故的可能性。

随着多起老旧俄罗斯船舶在欧盟近海水域引发事故隐患，甚至有船只因锚拖造成海底电缆中断事件，欧盟多国已联合展开打击“影子船队”的行动。其中，波罗的海国家与北约自 2025 年 1 月起启动代号“波罗的海哨兵”(Baltic Sentry) 的海军行动，英国牵头的“联合远征部队”（JEF）也于今年启用“北欧哨兵”（Nordic Warden）监控系统，结合 AIS 数据与 AI 分析技术，评估进出敏感海域船舶的风险等级。

在具体执法方面，自 2025 年 2 月起，丹麦海事管理局已对在斯卡根(Skagen) 锚地停泊的高风险油轮开展特别港口国检查（Port State Control），而爱沙尼亚则在本月查扣了一艘涉嫌悬挂虚假船旗、来自“影子船队”的 18 年船龄油轮，成为波罗的海沿岸国家首次采取此类行动。

法规框架与国际协调

欧盟此次修订是在 2009 年制定的《船东海上索赔保险指令》（Directive 2009/20/EC）基础上推进的。该指令要求 300 总吨位以上的船舶必须持有符合 1996 年《海事索赔责任限制公约》（LLMC）规定的保险。此次修订版通过扩展保险要求范围至所有“经过但不靠港”的船舶，有效堵住了过去的监管空白。

欧盟委员会同时表示，已与各成员国一道向国际海事组织（IMO）提交提案，建议对欧洲沿海现行的多项强制船舶报告系统（Mandatory Reporting Systems, MRS）进行小幅修订，以适配新的保险披露要求，并提升国际协调效力。

值得注意的是，目前欧盟方面尚未明确违反该项规定将会面临的具体执法与惩罚机制，但欧盟已表示将在接下来数月中陆续公布配套执行细则。

构建更加安全、绿色、透明的航运环境

欧盟委员会在政策发布中强调：“此项变更体现了欧盟致力于构建更安全、更可靠且更具环境责任感的海运体系的决心，同时也顺应当前地缘政治局势带来的挑战。”

随着“影子船队”的风险逐渐由贸易领域蔓延至安全与环境层面，欧盟此次的制度升级被视为一次重要的政策信号。未来，在欧盟水域航行的船舶，无论是否靠港、无论船旗国，均将面临更严格的信息透明度要求，这也预示着全球海运

监管正在步入一个更加精细化与高标准的新阶段。

2.4. 胡塞武装声明：禁止英国船只通过红海，打击从美港口出口船只

发布时间：2025-05-05 19:32

发布：信德海事公众号

近期，红海海域局势因胡塞武装的一系列声明与行动变得愈发紧张。

据俄罗斯卫星社 5 月 1 日报道，胡塞武装代表对卫星社表示，在英国发表计划参与美国打击胡塞武装控制地区的言论后，该组织禁止英国船只通过红海和阿拉伯海。

报道称，消息人士称：“胡塞武装计划禁止英国商船通过红海、阿拉伯海和亚丁湾，就像胡塞武装对美国 and 以色列船只采取的行动一样。采取这样的举措是回应英国表示将与美国一起参与空袭也门的言论。” 该消息人士表示，对英国船只的禁令 “将会严重影响英国的经济” 。

随后，当地时间 5 月 3 日，由胡塞武装控制的 “人道主义行动协调中心” 宣布一项决定，禁止从美国港口出口、再出口、运输、装载、购买、转运或销售美国原油的船只通行红海、曼德海峡、亚丁湾、阿拉伯海和印度洋，并表示上述船只可能在胡塞武装能够打击到的任何地方成为攻击目标。

自巴以冲突爆发以来，胡塞武装多次对红海海域关联以色列或美国的船只发动袭击，并多次强调，除非允许食品和医药进入加沙地带，否则将攻击任何驶向以色列港口的船只 。这一系列行动已严重影响红海这一重要国际航道的航运安全与稳定，多家国际航运公司为此调整航线，全球贸易也受到冲击。

2.5. 重磅！中美将开启会谈

发布时间：2025-05-07 08:20

发布：信德海事公众号

何立峰将访问瑞士、法国并举行中美经贸高层会谈、第十次中法高级别经济财金对话

外交部发言人宣布：

应瑞士政府邀请，中共中央政治局委员、国务院副总理何立峰将于5月9日至12日访问瑞士，与瑞士领导人及有关方面举行会谈。访瑞期间，何立峰副总理作为中美经贸中方牵头人，将与美方牵头人美国财政部长贝森特举行会谈。5月12日至16日，何立峰副总理将赴法国与法方共同主持第十次中法高级别经济财金对话。

5月7日早，外交部发布消息，何立峰副总理将于5月9日-12日访问瑞士，期间与美方举行会谈。请问商务部能否介绍一下此次会谈的背景和相关考虑？

答：美国新政府上任以来，采取了一系列违规、无理的单边关税措施，严重冲击中美经贸关系，严重扰乱国际经贸秩序，也给世界经济复苏增长带来严峻挑战。中方为捍卫自身正当权益，采取了坚决有力反制。近期，美方高层不断就调整关税措施放风，并通过多种渠道主动向中方传递信息，希望就关税等问题与中方谈起来。中方对美方信息进行了认真评估。在充分考虑全球期待、中方利益、美国业界和消费者呼吁的基础上，中方决定同意与美方进行接触。何立峰副总理作为中美经贸中方牵头人，将在访问瑞士期间，与美方牵头人美国财长贝森特举行会谈。

中方的立场是一贯的，无论是打还是谈，中方维护自身发展利益的决心不会改变，捍卫国际公平正义、维护国际经贸秩序的立场和目标不会改变。打，奉陪到底；谈，大门敞开。任何对话谈判必须在相互尊重、平等协商、互惠互利的前提下开展。中国有句古话，“听其言而观其行”。美方想要通过谈判解决问题，就要正视单边关税措施给自身和世界带来的严重负面影响，正视国际经贸规则、公平正义和各界理性声音，拿出谈的诚意，纠正错误做法，与中方相向而行，通过平等协商解决双方关切。如果说一套、做一套，甚至企图以谈为幌子，继续搞胁迫讹诈，中方绝不会答应，更不会牺牲原则立场、牺牲国际公平正义去寻求达成任何协议。

中方注意到，一些经济体也正在与美方进行谈判。需要强调的是，绥靖换不来和平，妥协得不到尊重，坚持原则立场、坚持公平正义，才是维护自身利益的正确之道。无论国际风云如何变幻，中方将始终坚定不移扩大开放，坚定不移维护以世贸组织为核心的多边贸易体制，坚定不移与世界各国共享发展机遇。中方愿与各方一道，不断深化互利合作，加强沟通协调，共同抵制单边保护主义和霸权霸凌行径，共同维护自由贸易和多边主义，推动建设普惠包容的经济全球化。

2.6. 重磅！Shell 或吞并 BP，打造 2660 亿美元能源与航运巨擘！

来源：信德海事公众号

时间：2025-05-08 21:32

5月5日，据彭博社援引知情人士消息，英荷能源巨头 Shell 壳牌正在评估收购其英国竞争对手 BP 的可能性。若这一潜在的“超级并购”达成，将缔造一个市值超过 2660 亿美元（约合 2000 亿英镑）的全球能源、航运和租船巨头，拥有覆盖油气上游、LNG、航运、贸易、零售的完整能源产业链。

尽管该计划仍处于早期阶段，Shell 已就此事与顾问进行磋商。分析认为，Shell 可能会等待 BP 与其他潜在收购方接洽后再采取行动。

BP 市值大跌，老牌能源商乏力

自 2025 年以来，英国石油（BP）股价已暴跌超过 30%，市值大幅缩水至 1170 亿美元。在全球能源转型压力加剧和油价波动背景下，这家百年能源巨头正面临多重挑战。

为应对挑战，2025 年初，BP 新任首席财务官 Murray Auchincloss 已提出一项“战略重置”计划，以期到 2027 年剥离 200 亿美元资产，同时削减支出、回购股份，以增强盈利能力并提振投资者信心。

但就最新一期季报显示，该计划未能赢得投资者青睐，叠加油价走弱，公司一季度利润骤降近 50%，仅录得 14 亿美元。

市场低迷也让这家老牌巨头成为“资本猎食者”的目标。美国激进对冲基金 Elliott Management 被传正在评估入股 BP 甚至推动公司改革的可能性。

Shell 仍然采取谨慎务实的态度

多年来，壳牌与 BP 在规模上势均力敌，但近年来壳牌已明显领先。目前其市值约为 1490 亿英镑（约合 1977 亿美元），几乎是 BP 的两倍。

在此背景下，壳牌首席执行官 Wael Sawan 在接受《金融时报》采访时表示，相较并购，公司更倾向于股票回购。他在公司财报电话会上还指出：“我们要先把自己的事情处理好（our own house in order）。”

若该笔并购达成，将显著提升壳牌在全球能源市场的地位，有望与美国能源巨头埃克森美孚（ExxonMobil）和雪佛龙（Chevron）形成强有力竞争。

不过，这种规模的交易也很可能引起监管层面的高度审查。

Shell 在 2025 年第一季度实现了 56 亿美元的调整后利润，尽管同比下降 28%，但仍超出市场预期。同时，Shell 宣布启动 35 亿美元的股票回购计划。这一策略显示了 Shell 在当前市场环境下对自身财务状况的信心。

在此背景下，市场将 Shell 对 BP 潜在的收购评估解读为一种“抱团自救”式的行业整合尝试，并不恰当。若能整合成功，Shell 不仅有望提升资产效率、增强全球 LNG 及油气资产协同，也可能重塑欧洲能源巨头在全球的新竞争格局。

然而，Shell 目前更倾向于通过内部投资和股票回购来提升股东价值，而非进行大规模的并购活动。

航运资产对比：Shell VS BP

据克拉克森为信德海事提供的数据显示，Shell 目前控制约 22 艘船舶。包括 2 艘 LNG 运输船、FPSO、成品油轮及多用途船舶，以及 10 艘在中国建造的 MR 型成品油轮。

而 BP 则被克拉克森列出 16 艘船舶，包括 6 艘 LNG 船与 2 艘 FPSO 等。

另据 TradeWinds 消息，BP 此前通过中资 ICBC Leasing 租赁控制的 6 艘 MR 成品油轮近期已整体打包出售，成交总价为 1.92 亿美元。这进一步表明 BP 正在逐步剥离海运资产。

若收购成功，两家巨头将拥有 38 艘涵盖 FPSO\LNG\PSV\TUG\PRODUCT 全链条的船舶，进一步增强在其业界影响力。

2.7. 突发！印度最大港口停靠封锁，全国港口进入 MARSEC Level-2

来源：信德海事公众号

发布时间：2025-05-09 21:34

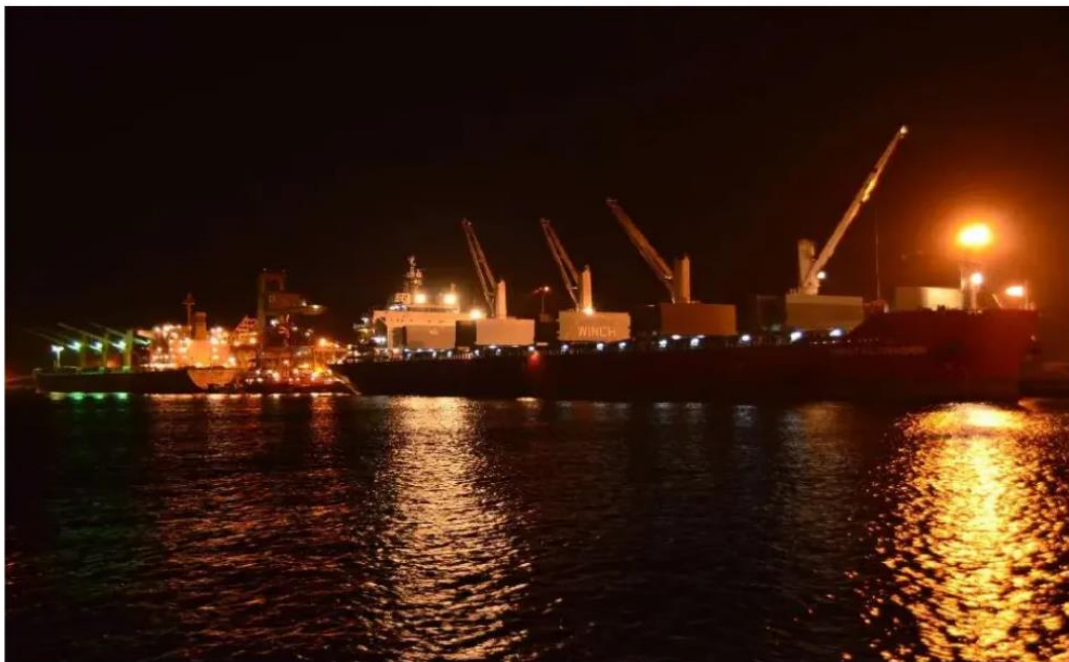
突发！印巴局势升级，印度最大港口紧急封锁，全国港口安保等级提升
信德海事网 5 月 9 日报道，在印巴局势迅速恶化之际，印度政府已启动全国性港口安全响应机制，宣布将所有港口和印度籍船舶的安全防护等级从 MARSEC Level-1 提升至 Level-2，并在西部关键港口地区采取了前所未有的应急措施。

Blackout at Mundra and Kandla ports; shipping movement stopped until daylight

May 09, 2025

Gujarat

Kutch



蒙德拉、坎德拉两大港口陷入“封锁”状态

据《India Shipping News》最新消息，印度西海岸最大集装箱港口之一蒙德拉港（Mundra）已取消所有原定船只靠泊计划，航运活动全面暂停；而临近的坎德拉港（Kandla）则下令港内所有船舶熄灭照明设备并实施灯光管制，以降低潜在攻击暴露风险。

印度政府在 5 月 8 日深夜紧急发出内部通知，要求上述两大港口立即执行“战时级别”的戒备措施。这一决定被视为对巴基斯坦 5 月 7 日晚间所发动大规模无人机与导弹袭击的直接回应。

据悉，印度海军与海岸警卫队已在包括蒙德拉、孟买、科钦、维沙卡帕特南在内的多地部署防空和监控资源，提升港口与航道安全等级。

政府正式发布全国港口安保升级指令

5 月 8 日，印度港口航运与水道部下属航运总局（Directorate General of Shipping）签发了文件编号为 25/04/46/2024-NT-DGS 的官方通知，指示全国所有港口、码头和印度籍船舶即刻提升至 ISPS 第二级安保水平（MARSEC Level-2），并配套采取以下具体行动：

- 1、所有港口与船厂须立即执行黑暗测试（Blackout Test）与突击安保演练，不预先通知，以测试真实应急响应能力；
- 2、所有印度籍船舶，包括近岸航行与国际航线运营船只，必须根据船舶安保计划（SSP）落实 Level-2 安保措施；
- 3、各港口的信息安全负责人（CISO）需全面检查 IT 与通信系统，防范可能的网络攻击；
- 4、所有港口与相关企业被要求“高度配合政府防御体系，任何疏漏将被严肃追责”。

通知强调，此举是出于国家海事安全利益考虑，必须作为优先级最高的应急行动予以执行。

区域物流链面临挑战，航运企业需保持高度警惕

信德海事网分析认为，此次印方动作非同寻常，港口管制措施已直接影响多家国际航运公司在印度的靠港计划。随着两个重要西海岸港口封锁升级，不排除

未来更多港口临时关闭或限制操作权限。

鉴于印巴边境局势仍未降温，航运企业和货主应密切关注港口通告、政府警报与相关动态，合理调整船期与物流安排。

信德海事网将持续关注事态发展，为行业读者提供最新动态与专业分析。

2.8. 100 艘船被列入制裁名单

来源：信德海事公众号

发布时间：2025-05-12 14:19

又有 100 艘船舶被制裁

在全球对俄制裁持续升级的背景下，英国政府再次出手。2025 年 5 月 9 日，英国首相基尔·斯塔默（Keir Starmer）在挪威召开的“联合远征部队”（JEF）安全联盟领导人会议上宣布，对另一批与俄罗斯石油贸易有关的 100 艘油轮实施制裁。这是英国迄今为止对俄罗斯“影子船队”（shadow fleet）采取的最大单次制裁行动，旨在进一步切断克里姆林宫的石油收入来源，并迫使俄罗斯就乌克兰战争寻求和平解决方案。

制裁范围扩大，累计制裁船舶超 230 艘

根据英国政府发布的消息，此次被列入黑名单的 100 艘船舶自 2024 年初以来，已运输超过 240 亿美元的俄罗斯石油及石油产品。其中部分船舶还被指涉嫌破坏波罗的海地区关键海底电缆和管道等基础设施。

斯塔默表示：“我们将不遗余力地摧毁普京的影子船队网络，切断其战争机器的资金来源，同时保护我们赖以生存的海底基础设施。”

此次新一轮制裁后，英国针对俄罗斯石油贸易的黑名单船舶总数已超过 230 艘。此前在 2024 年 2 月，英国刚刚新增制裁了 40 艘油轮。而美国则早在今年 1 月就一次性制裁了 183 艘俄罗斯控制的或与俄罗斯有关联的船舶。加上欧盟的制裁措施，目前英美欧三大制裁体系合计已列入黑名单的油轮数量已突破 400 艘。

涉事船舶及实体名单公布

英国财政部公布了被制裁的全部船舶名称及 IMO 编号。包括如 AFKADA (IMO 9311531)、ARGENT (IMO 9293002)、DELIVER (IMO 9194983)、MARABELLA SUN (IMO 9323376)、VENUS III (IMO 9599353) 等在内的众多船舶，均涉嫌参与俄油运输。此外，还有一艘名为 VENGERY (IMO 9451642) 的船被指为俄罗斯政府提供经济利益。（完整名单在文末）

在企业和个人方面，以下实体和个人也被列入本轮制裁名单：

BX ENERGY、NORD AXIS LTD: 因在俄罗斯能源行业从事相关业务，为俄罗斯政府提供了战略支持；

SOGLASIE INSURANCE COMPANY LIMITED、ROMARINE AS: 因在俄罗斯金融服务领域的活动而被制裁；

Etibar Eyyub、Tahir Garayev、Ahmed Kerimov 等 5 名个人：因直接参与或协助俄罗斯能源业务被点名制裁。

英国取消对土耳其航运公司制裁

值得注意的是，英国政府也在本轮制裁中对一家公司进行了“解封”。总部位于伊斯坦布尔的 Active Shipping & Management 此前因其船舶持续停靠俄罗斯港口，于 2024 年 2 月被列入制裁名单。然而，此次该公司被正式移出黑名单，英国财政部并未说明具体解封原因。该公司在被制裁时管理着包括 13 艘油轮在内的 17 艘船舶。

联合远征部队：向影子船队宣战

此次宣布制裁的场合——JEF (Joint Expeditionary Force) 会议亦颇具象征意义。JEF 是由英国主导的北欧地区多国联合军事安全机制，成员包括丹麦、芬兰、瑞典、荷兰等 10 国。斯塔默借此平台释放出强硬信号，意图联合北欧盟友共同加强对俄罗斯“灰色贸易”的打击，并保护波罗的海和北欧能源基础设施安全。

英国本轮制裁表明，西方国家正在通过系统性封锁运输链路，从根本上破坏俄罗斯的能源出口能力。与此同时，全球航运业正被卷入制裁漩涡，油轮流

动路径的改变、租船市场的波动以及船舶买卖中的合规风险，也成为船东、贸易商和金融机构新的焦点议题。

英国称涉及运输俄油的船舶：

IMO 9311531 AFKADA

IMO 9258167 AKAR WEST

IMO 9273052 ALISSA

IMO 9346873 AQUARIUS II

IMO 9288734 ARABESCA

IMO 9293002 ARGENT

IMO 9227443 ARLAN

IMO 9282986 ATLANTICOS

IMO 9290921 BEAST

IMO 9236353 BLUE

IMO 9334557 BLUE TALU

IMO 9284726 BONIFACY

IMO 9261657 C VIKING

IMO 9437983 CAI YUN

IMO 9258882 CARCHARODON

IMO 9137648 CARUZO

IMO 9353125 CHANDRA

IMO 9222560 CHEETAH II

IMO 9282792 CLYDE NOBLE

IMO 9297888 CORDELIA MOON

IMO 9251456 DAPHNE I

IMO 9194983 DELIVER

IMO 9301524 DENEBO

IMO 9290828 E MEI SHAN

IMO 9240885 EAST 1

IMO 9374868 ELEPHANT
IMO 9277747 ELISE
IMO 9333412 ENIGMA
IMO 9260823 FIESTA
IMO 9282493 FIORA
IMO 9293959 FOTUO
IMO 9235725 FUGA BLUEMARINE
IMO 9270749 GAURI
IMO 9289738 GENJI
IMO 9253234 GURUDEV
IMO 9247883 HATTI
IMO 9326720 HERA
IMO 9314882 HIMALAYA
IMO 9319686 HU PO
IMO 9306627 HUANG HE
IMO 9308443 INA
IMO 9314894 INDRAS
IMO 9360415 INDUS 1
IMO 9249312 IZOLA
IMO 9384435 JI LI I
IMO 9384447 JI SHUN
IMO 9308833 KUSTO
IMO 9247792 LALIQUE
IMO 9277759 LEA I
IMO 9348479 LUCKY FAIRY
IMO 9319870 MAINI
IMO 9289776 MAISAN
IMO 9232929 MAISHA

IMO 9323376 MARABELLA SUN
IMO 9323974 MARBLE
IMO 9198290 MD MIRANDA
IMO 9035541 MILLEROVO
IMO 9330604 NACHOS
IMO 9232931 NARCISSUS
IMO 9336426 NAXOS
IMO 9183295 NEON
IMO 9265756 OASIS
IMO 9229374 ODUNE
IMO 9318034 OLIVE
IMO 9288930 PACIFICOS
IMO 9247443 QUARTANUS
IMO 9205067 RAVEN
IMO 9253076 REUS
IMO 9296406 RIGEL
IMO 9402732 SAATHI
IMO 9263198 SAINT
IMO 9352195 SANDHYA
IMO 9655470 SATURN I
IMO 9255830 SEA MARINE 1
IMO 9265885 SEA MAVERICK
IMO 9263186 SEAL
IMO 9234501 SEALION I
IMO 9259991 SEZAR
IMO 9338905 SHAANXI
IMO 9299123 SOFIA K
IMO 9278064 SOFOS

IMO 9263203 SOUL
IMO 9248796 SPRIT
IMO 9405057 TAI SHAN
IMO 9299862 TENDUA
IMO 9237228 THANE
IMO 9264570 THEMIS
IMO 9283289 THYA
IMO 9283291 TIBURON
IMO 9231509 TREND
IMO 9290517 VAYU 1
IMO 9436018 VENETIANS
IMO 9599353 VENUS III
IMO 9422988 VOLANS
IMO 9419151 WU TAI
IMO 9335094 WUDI
IMO 9550682 XING CHEN
IMO 9428358 XUE SONG
IMO 9259733 YI TONG
IMO 9420617 ZANGAZUR
IMO 9451642 VENGERY

2.9. 针对船员的暴力行为呈上升趋势！

来源：信德海事公众号

时间：2025-05-12 14:19

过去三年里，尽管全球海盗及武装抢劫事件的数量相对稳定，但东南亚海域发生的大量事件继续引发关注，肇事者对船员的攻击性行为也令人担忧。

根据国际海事局海盗报告中心（IMB PRC）的数据，2024 年全球海盗及武装抢劫事件的数量相较于 2023 年下降了 3%。从总体上看，这是个好消息，但对数据进行更细致的研究后，会发现一些令人担忧的趋势：

. 2024 年初，索马里海盗活动的报告引发了高度关注，这是自 2017 年以来的首次。2023 年 12 月至 2024 年 5 月期间，西印度洋/亚丁湾地区共报告了九起与索马里海盗相关的事件，其中包括四起劫持事件。这些事件中有好几起发生在距离索马里海岸线相当远的地方，表明这些肇事者仍具备作案能力。不过自 2024 年 5 月以来，没有再接到新的相关事件报告。

. 2024 年，几内亚湾海域的海盗事件数量仍维持在历史低位。然而，该地区依然对船员构成威胁，因为 2024 年所有的船员被绑架事件都发生于此。

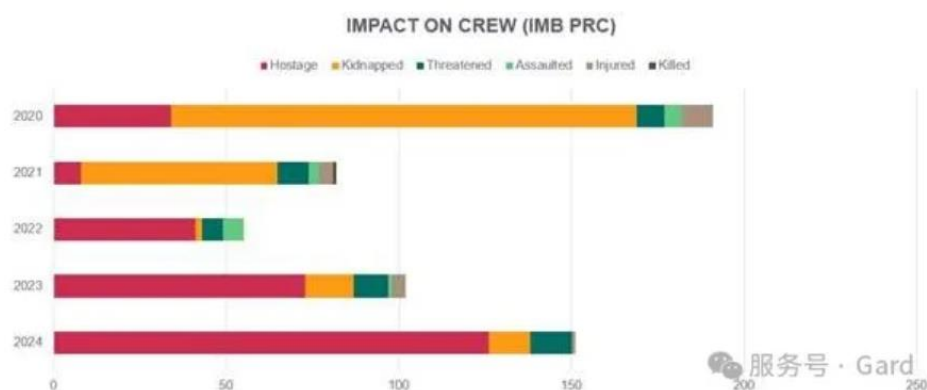
. 2024 年，美洲海域仅有两起相关事件报告，而且均未发生在秘鲁臭名昭著的卡亚俄锚地。

. 东南亚海域海盗和武装抢劫威胁的持续存在，以及新加坡海峡此类事件数量的不断上升，仍然是人们关注的重点。《亚洲地区反海盗及武装劫船合作协定》信息分享中心（ReCAAP ISC）对此同样表示担忧，并指出 2024 年印尼库拉岛附近菲利普航道内的海峡水域是特别危险的区域。这一令人担忧的态势延续到了 2025 年，1 月 1 日至 2 月 10 日期间，新加坡海峡已记录到 12 起相关事件。

针对船员的暴力行为呈上升趋势

另一个令人担忧的趋势是，针对船员的暴力和威胁行为日益增多。IMB PRC 报告称，受海盗及武装抢劫影响的船员总数已连续第二年翻倍，从 2022 年的 55 人增加到 2023 年的 102 人，再到 2024 年的 151 人。该机构还发现，武器的使用情况进一步增多。2024 年，有 65 起事件报告使用了枪支或刀具，而 2023 年的这一数字为 55 起。

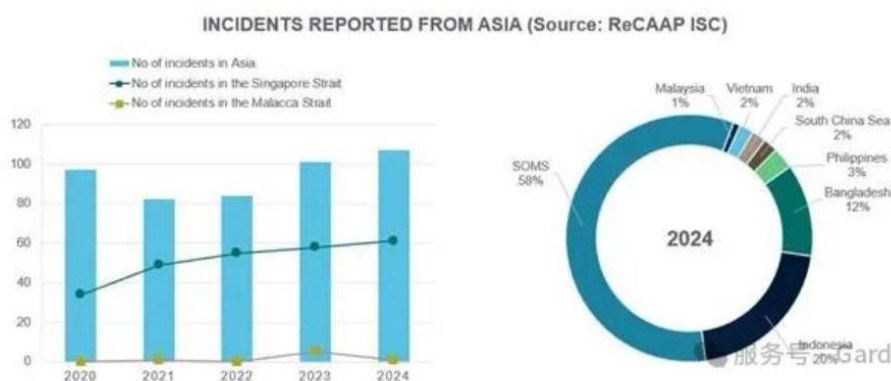
2024 年受影响船员数量的同比增长，主要原因是 2024 年上半年有大量船员被索马里海盗劫持为人质。但该数据也反映出东南亚海域事件严重程度的加剧，ReCAAP ISC 关于 2024 年相关事件严重程度的统计数据也证实了这一趋势。



各地区趋势

亚洲

根据 ReCAAP ISC 的数据，2024 年亚洲海域共记录到 107 起事件，较 2023 年的 101 起有所增加。其中 98% 被定性为武装抢劫/小型盗窃案件，而马六甲海峡和新加坡海峡（SOMS）仍然是亚洲的重点关注地区。但该机构也注意到，印度尼西亚报告的事件数量出现了同比增加，而孟加拉国各锚地报告的事件数量也创下了十年来的新高。2025 年 1 月，该机构又报告了一起发生在孟加拉国某锚地的恶性抢劫事件。



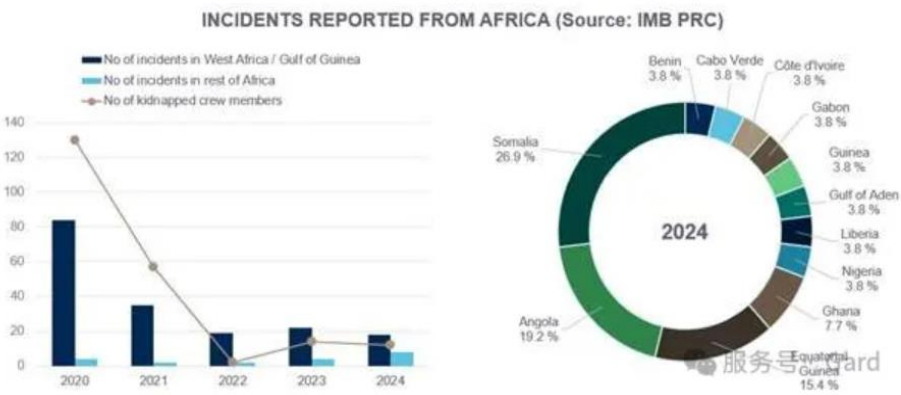
新加坡海峡的事件数量持续攀升，2024 年有 61 起，而 2023 年为 58 起，2022 年为 55 起。大多数事件发生在夜间时段的海峡东向航道内，散货船是最常遭袭的船型。虽然这些事件大多被报告为低级别、机会主义性质的盗窃，很少有船员受伤的情况，但肇事者携带刀具和其他类似武器的物品威胁船员的情况并不少见。此外，ReCAAP ISC 还将印尼库拉岛附近菲利普航道内的海峡水域

确定为需特别关注的区域。在 2025 年最初几周，该区域的事件数量再次激增后，ReCAAP ISC 于 2025 年 2 月 3 日发布了一则事件警报。该机构建议船舶在通过相关区域时，特别是在夜间，要加强警惕并保持密切瞭望。

从积极方面看，自 2020 年 1 月以来，苏禄海-西里伯斯海和东沙巴地区未报告过任何绑架船员索要赎金的事件，而菲律宾海岸警卫队（PCG）继续将该地区的相关威胁级别评估为“中等偏低”。当前级别意味着“由于肇事者被认为缺乏策划任何袭击的能力，因此事件不太可能发生。然而在潜在袭击发生的情况下，仍可能对船舶和船员造成轻微损害”。但强烈建议途经该地区的船长和船员格外警惕，一旦发生任何情况，立即向菲律宾行动中心和东沙巴安全指挥部（ESSCOM）报告。

非洲

根据 IMB PRC 的数据，2024 年非洲海域共记录到 26 起事件，与 2023 年持平。尽管近期索马里海盗再度出现，但西非海域仍占非洲海域报告事件总数的 70%。



2020 年以来，几内亚湾沿岸各当局加强了海军力量的部署与相互合作，有效遏制了该地区的海盗活动，使事件数量大幅减少。与前几年相比，如今该地区的海盗活动仍受到抑制，2024 年报告的事件有 18 起，而 2023 年为 22 起，2022 年为 19 起，2021 年为 35 起，2020 年为 81 起。

然而，船员在西非海域仍然面临风险，因为 2024 年全球 23% 的船员被劫持为人质事件和所有的船员被绑架事件都发生于此。不过，2024 年仅发生了三起

事件，有 12 名船员被绑架，而 2020 年发生了 22 起事件，有 130 名船员被绑架。这五年间的趋势还是颇有些鼓舞人心的。

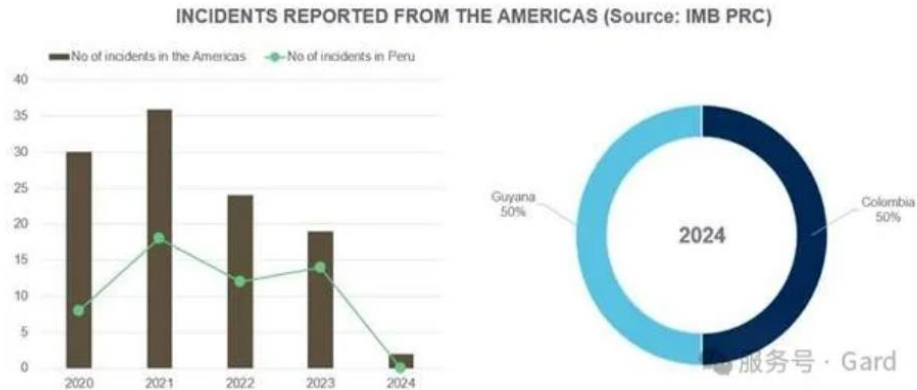
与 2023 年的情况相同，安哥拉在 2024 年报告海盗事件的西非各国中仍居榜首；但这一年，赤道几内亚也跻身前列。同样值得注意的是，其中一起事件发生在最西端的佛得角。2024 年，西非海域三分之二的事件都发生在船舶锚泊或靠泊期间。

印度洋高风险区域（HRA）因多年未发生索马里海盗袭击事件，已于 2023 年 1 月被撤销。但 IMB PRC 持续警告称，索马里海盗仍然具备在亚丁湾/印度洋地区发动袭击的能力与规模，并敦促船长保持警惕。近期索马里海盗活动的死灰复燃，不幸验证了该机构预警的正确性。

此次海盗活动复苏始于 2023 年 12 月，一艘散货船在索马里博萨索以东约 700 海里处遭到劫持。2024 年最初五个月，西印度洋又报告了八起事件，其中有三起劫持事件。这八起事件均被认为是索马里海盗所为，其中六起发生在距离索马里海岸线 400 至 1000 海里的区域。尽管 2024 年 5 月以来未再报告有索马里海盗的其他活动，但 IMB PRC 强调，在通过这些水域时，进行全面的威胁和风险评估以及遵守行业最佳管理实践（BMP）的所有相关建议至关重要。由英国海上贸易行动办公室（UKMTO）管理的印度洋自愿报告区（VRA）仍然有效，建议进入该区域的船舶按照 BMP 向 UKMTO 报告，并在非洲之角海事安全中心（MSCHOA）登记。

美洲

根据 IMB PRC 五年的事件统计数据，2024 年南美洲、中美洲及加勒比海域仅记录到两起抢劫事件，标志着该地区的情况在这一年又迎来了令人欣喜的改善。一艘集装箱船在圭亚那乔治敦港进行靠泊作业期间，遭三名持刀劫匪登船；还有一艘液化石油气船报告称，在哥伦比亚卡塔赫纳锚泊时，劫匪试图通过导缆管进入船内。



IMB PRC 的记录显示，秘鲁自 2016 年以来首次实现零事件，具体原因是未收到卡亚俄锚地锚泊船的任何事件报告。尽管该地区的事件数量有所下降，该机构仍警告船舶称，在巴西（马卡帕）、厄瓜多尔（瓜亚基尔）和委内瑞拉（拉克鲁斯港/何塞港/关塔）等以往的高风险区域作业时须保持高度警惕。

保持警惕！

不同地区海盗和海上武装抢劫的威胁程度以及肇事者的作案时机和手法存在差别，并且可能发生快速变化。

在进入任何海盗多发区域之前，务必做到以下几点：

- . 从当地消息来源和安全专家处获取最新信息；
- . 根据收到的信息，审查船舶安保计划；
- . 开展针对本次航程的风险评估；
- . 向船员进行简要介绍和培训，做好准备工作；以及
- . 测试船舶的应急通讯计划。

必须遵循现有的行业指南和最佳管理实践（BMP），采取相关预防措施。在通过海盗多发区域时，如果不遵循行业最佳管理实践，可能会造成严重后果。

鉴于船舶在锚泊时特别容易遭受袭击，在船舶停靠高风险港口/锚地时，船长和船员应格外警惕。请牢记，保持正规瞭望被认为是保护船舶最有效的方法之一，有助于在早期阶段发现可疑的靠近或袭击，以便及时部署防御措施。

2.10. 再反转！特朗普关税，又回来了

来源：信德海事公众号

发布时间：2025-05-30 10:01

据央视新闻、路透社等多家媒体报道，当地时间5月29日，美国联邦巡回上诉法院裁定暂缓执行下级法院对特朗普政府关税行政令的“封杀令”，令特朗普近期推动的所谓“对等关税”政策暂时得以继续。

这一决定不仅未能终结其加征关税的路径，反而加剧了全球贸易政策的不确定性，也再次暴露出美国政策工具的单边性和反复性所带来的外溢风险。

上诉法院紧急介入，“封杀令”暂缓执行

5月28日，美国国际贸易法院裁定，特朗普政府依据《国际紧急经济权力法》（IEEPA）对多个国家实施关税政策属于越权行为，违反宪法赋予国会的征税权，命令其立即停止执行相关行政令。

法院指出，美国现有经济状况并不构成动用“特殊国家紧急状态”法律条款的条件，此类关税举措缺乏法律正当性。具体详见突发！美国所有对等关税被叫停！

然而不到24小时后，位于华盛顿的美国联邦巡回上诉法院便宣布暂缓该裁定，允许关税措施暂时维持有效。法院还要求双方在6月5日和6月9日分别提交书面答辩材料，准备进入实质审理阶段。该裁定也为特朗普政府继续推动“全覆盖式”关税战延缓了时间。

恢复关税包括

- . 针对全球的 10% 对等关税；
- . 针对中国的 20% 芬太尼关税；
- . 针对中国的小额包裹税（详见：最新！小包裹关税从 120% 降至最低 30%）

美国国内法掣肘有限，“国家紧急状态”或被滥用

尽管国际贸易法院的裁决对特朗普当前关税政策构成一定限制，但分析认为，这并不代表其加征关税措施将就此终结。正如中国商务部国际贸易经济合作研究院研究员梅新育在专栏文章中所指出：特朗普政府可能会迅速寻找其他法律依据，继续推动贸易保护措施。

事实上，此次裁定仅适用于 IEEPA 条款，并未限制特朗普政府动用《1962 年贸易扩大法》第 232 条（以国家安全为由征税）、《1974 年贸易法》第 122 条（应对国际收支失衡）或第 338 条（回应“歧视性贸易”）等其他工具。而这些条款在美国国内法律框架内亦具备极大操作空间。

过去数年间，特朗普已通过 232 条款对钢铁、铝材及汽车产品加征 25% 关税，构成其关税战核心。当前国际贸易法院的裁决并未触及这些措施，若特朗普政府进一步扩大其适用范围，不排除形成更严厉的征税行动。

更值得关注的是，美国《国家紧急状态法》并未对“紧急状态”的认定标准作出明确规定，为行政当局绕开常规法律程序打开了通道。只要宣称面临“重大威胁”，总统即可动用多项特殊权力。特朗普团队已有多次通过制造舆论焦点来推动相关立法的先例，未来不排除其继续借“毒品”、“供应链安全”或“经济威胁”等议题重启征税。

正如梅新育指出，这种对法律弹性空间的滥用，将进一步削弱国际贸易的可预期性，强化美国单边主义的破坏性冲击，对中国在内的全球主要贸易伙伴构成长期挑战。

从司法“反击”到政治操控，威胁仍在升级

此次关税裁决引发特朗普团队强烈反弹。白宫高级顾问斯蒂芬·米勒在社交媒体上声称这是“司法政变”，明显意在制造政治对抗氛围。回顾近期特朗普政府对哈佛大学国际学生政策裁决的应对策略也可见一斑：面对司法限制，其非但未有收敛，反而通过威胁切断资金、冻结签证等手段加大施压力度。

分析人士指出，特朗普政府极可能以更强硬、选择性更强的措施，取代原有关税政策，在保持对外威慑的同时，将压力聚焦于少数特定国家或行业。这意味着我国面临的不仅是法律层面的政策挑战，更是意识形态、地缘经济背景下的全方位打压。

中国需做好长期应对准备

值得注意的是，美国国际贸易法院此次裁定限制的是“全球性”征税命令，而未对只针对特定国家的征税行为作出否定判断。换言之，特朗普政府若转向仅对中国等个别国家加征关税，反而可能规避当前裁决所设下的障碍。

因此，正如梅新育所强调的，我们必须保持清醒判断：相较于美国对所有国家实施的“全覆盖关税”，其针对中国单边加码更具杀伤力，政策目的也更具有针对性。当前形势下，中国需坚定落实“总体战+持久战”思维，从战略层面做好长期博弈准备。

2.11. 沪东中华船厂，正式乔迁！

来源：信德海事公众号

发布时间：2025-05-22 15:39

沪东中华乔迁长兴岛新址，开启中国智能造船新篇章

2025年5月19日，沪东中华造船（集团）有限公司在上海长兴岛东华广场隆重举行升国旗仪式，标志着其全新厂区正式启用并投入运营。这一具有历史意义的时刻，标志着这家中国领先的船舶制造企业全面迈入智能化、绿色化发展的新阶段，也为中国高端海洋装备制造能力提升注入强劲动力。

正式乔迁，开启“长兴时代”

根据沪东中华5月21日发布的官方公告，公司已于2025年5月19日正式搬迁至长兴岛新址运营。新地址位于上海市崇明区长兴江南大道888号，邮编201913，联系电话为021-58713222，传真为021-58712603。

公司迁址公告

尊敬的上级领导、广大客户、合作伙伴及各界朋友：

为进一步提升产能、优化产品布局，提升企业核心竞争力，沪东中华造船（集团）有限公司已于2025年5月19日正式搬迁至新址运营。现将新址信息公告如下：

地址：上海市崇明区长兴江南大道888号

邮编：201913

传真：021-58712603

联系电话：021-58713222

衷心感谢上级领导、各界合作伙伴和朋友长期以来对沪东中华的关心和支持！

沪东中华将以此次整体搬迁至长兴岛^Q新厂区为契机，强化党建引领，持续深化改革，坚持科技创新、推进精益管理和服务升级，矢志为全球客户提供更高效、更绿色、更智能的船舶解决方案，回报社会各界的信任与厚爱！

特此公告。

沪东中华造船（集团）有限公司
2025年5月21日

该公司表示，此次整体搬迁是为进一步提升产能、优化产品布局、增强核心竞争力。借助长兴岛新基地的全面投产，沪东中华将矢志打造更高效、更绿色、更智能的世界一流船舶制造企业。

升旗仪式彰显使命担当

在 19 日当天举行的升旗仪式上，沪东中华党委书记、董事长陈建良发表讲话，党委副书记、总经理翁红兵主持仪式。该船厂海装驻上海地区第二军事代表室领导、部分公司老领导以及公司领导班子成员、劳模工匠代表和各部门员工近千人共同见证这一重要时刻。

陈建良指出，公司始终坚持党的全面领导，牢记军工央企的首责使命，坚定不移走“造舰强军、造船兴国”的发展道路。他勉励全体干部员工要坚定信心、勇担使命、精益求精、开拓创新、团结协作，在新时代的航道上奋楫前行、共创辉煌。

翁红兵则强调，要以“一张蓝图绘到底”的战略定力，持续推进智能制造与精益管理，勇担海洋强国建设的时代责任。

新基地布局：全面升级造船能力

据此前的材料显示

(<https://www.xindemarinenews.com/china/26277.html>)，沪东中华新厂区位于长兴岛南岸沿线，总占地面积达 431.8 公顷，规划总投资 180 亿元。项目第一阶段建设面积为 214.6 公顷，投资 80 亿元，规划建筑面积 46 万平方米，核心建设内容包括：

研发设计楼

船体联合车间

曲面分段装焊车间

舾装件模块中心

涂装车间

1 号室内船坞、2 号露天船坞

港池、舾装码头等

项目建成后，年建造特种船舶能力将达到6艘，大型LNG运输船建造能力将由目前的年产6艘提升至10艘以上。

智能制造，绿色转型，打造世界级船厂样板

沪东中华新厂区按照现代化总装造船模式组织生产，瞄准世界一流的精益造船水平，全面融合精度管理、绿色制造、智能制造等先进理念，重点打造“壳舾涂一体化”“流水线分段建造”“坞内搭载分段大型化”等工艺流程，构建高效科学的造船生产体系。

新基地还将引入5G派工系统、机器人焊接、物联网运行、智能单元与生产线、大数据感知系统等，建设涵盖设计、制造、管理全过程的智能化数字船厂，实现“人员精简、流程高效、节能环保、质量优异”的目标，打造具有全球竞争力的智能船舶制造企业。

建设历程回顾：从规划到启用

2021年1月4日：长兴造船基地二期工程正式开工，沪东中华新厂区建设全面启动

2021年9月29日：核心设施——2号船坞开工，由中交三航承建

2022年11月3日：船体联合车间首台设备安装，标志性数字化车间之一

2023年2月13日：曲面分段装焊车间开工，为LNG产能倍增战略关键工程

2025年1月2日：首艘LNG运输船入坞，标志新基地开始实质性投产

2025年3月3日：技术中心整体搬迁至研发设计楼

2025年5月19日：新厂区正式启用，升旗仪式隆重举行

展望未来：打造国家战略支点船厂

作为中国船舶集团的重要成员企业，沪东中华表示，将以乔迁新址为契机，强化党建引领、持续深化改革、坚持科技创新，服务国家战略和全球客户。公司将继续深耕高端船舶市场，尤其是在LNG运输船、远洋特种船、高附加值民船等领域不断突破，助力中国高端制造走向世界。

2.12. 刚刚！招商轮船公告：终止分拆中外运集运+招商滚装和安通控股重组上市计划

来源：信德海事公众号

时间：2025 年 05 月 27 日 22:23

招商轮船终止中外运集运与招商滚装分拆重组上市计划

——审慎调整布局，不影响整体战略

2025 年 5 月 28 日，招商局能源运输股份有限公司（简称“招商轮船”，601872.SH）正式公告，决定终止原计划中将旗下中外运集装箱运输有限公司（简称“中外运集运”）与广州招商滚装运输有限公司（简称“招商滚装”）通过与安通控股重组实现上市的分拆方案。这项决策系公司经过审慎研究，并与相关方充分沟通后作出的调整，旨在适应当前市场变化，维护公司及广大投资者的整体利益。

分拆计划原路径：资产注入安通控股实现上市

根据此前披露的信息，招商轮船原计划将全资控股的中外运集运与持股 70%的招商滚装注入安通控股（600179.SH），由后者通过发行股份方式收购上述股权。这一交易若推进，将构成招商轮船的子公司重组上市，同时也属于安通控股的重大资产重组。

自 2024 年 5 月启动该项目以来，招商轮船已完成包括框架协议签署、董事会审议、反垄断审批、国资委备案等一系列关键节点，并于 2024 年 12 月披露分拆进展。但由于交易条款迟迟未能达成一致，叠加市场环境与公司经营情况已与启动时发生显著变化，分拆项目推进面临实质性障碍。

审慎决定终止交易，避免不确定性风险

招商轮船在公告中表示，自筹划以来，公司一直严格遵守法律法规，规范开展尽职调查、审计与评估工作，确保信息披露透明充分。但鉴于各方未能在交易核心条款上达成一致意见，且项目周期拉长后出现客观外部环境变化，继续推进存在较大不确定性。

在充分考虑交易风险和投资者利益后，招商轮船董事会于 2025 年 5 月 27 日召开会议，审议并通过了《关于终止参与安通控股股份有限公司重大资产重组暨公司分拆所属子公司重组上市的议案》，并授权管理层签署与安通控股的《终止协议》，正式终止相关交易。

终止影响有限，公司战略方向不变

针对市场对本次终止交易可能带来的影响关切，招商轮船在公告中明确回应，认为终止本次分拆不会对公司现有生产经营与财务状况造成不利影响，亦不会动摇公司整体战略目标的推进。公司仍将持续推进集装箱航运与汽车滚装业务的发展，并以更灵活的方式寻求资本市场优化路径。

近年来，随着中外运集运和招商滚装在区域化、数字化、绿色运输方面不断提升运营能力，其在招商轮船整体业务版图中的战略地位日益重要。业内人士指出，此次终止重组不代表招商轮船放弃推动板块价值重估，而是在复杂多变的市场环境下作出的阶段性调整，亦为未来可能的新路径留足空间。

2.13. 重磅！ABS 终止受理所有在中国注册公司集装箱的检验与认证申请

来源：信德海事公众号

时间：2025 年 05 月 30 日 19:38

2025 年 5 月 29 日，美国船级社（中国）有限公司（ABS）正式发布公告称，依据中国相关法律法规，ABS 无权为在中国注册的公司的集装箱进行检验和认证服务。自公告发布之日起，ABS 将立即停止受理此类申请。

公告指出，按照中国现行法规，外国检验认证机构若未获得中国政府的明确授权，不得在中国境内从事特定产品的法定检验认证业务。由于美国船级社（中国）有限公司不具备为中国注册公司提供集装箱检验认证的资质，ABS 决定全面中止相关服务。

ABS 副总裁 Paul Karam 在公告中签字确认，并对由此给客户带来的不便表示歉意。

该决定或将对部分依赖 ABS 服务的跨国物流企业和出口制造商造成一定影响。业内人士表示，此举凸显了中国对检验认证市场的监管趋严，也反映出国家在保障认证合法合规性方面的政策力度不断加强。未来，相关企业应优先选择获得海事局等相关国家主管部门批准的国内或外资认证机构，确保自身产品在国际流通中的合法性与合规性。

全文如下：



Date: 29 May 2025

关于 ABS 停止受理所有在中国注册的集装箱箱主的检验认证服务申请

Notice on ABS Ceasing to Accept Applications for the Inspection and Certification of Containers for Chinese-Registered Owners

致相关方：

To Whom It May Concern:

特此通知，根据中国相关法规，美国船级社（中国）有限公司（“ABS”）无权为在中国注册的公司的集装箱进行检验和认证。因此，即日起，ABS 将停止受理为中国注册公司的集装箱检验认证申请。由此带来的不便，我们深表歉意。

This is to notify you that in accordance with Chinese regulations, American Bureau of Shipping (China) Ltd. (“ABS”) is not authorized to inspect and certify containers for companies registered in China.

Due to this, effective immediately, ABS will cease to accept applications and certify containers for Chinese-registered companies. We apologize for any inconvenience caused.

Paul Karam

Vice President - Operations

副总裁

American Bureau of Shipping (China) Ltd.

美国船级社（中国）有限公司

500 Guangdong Road, World Trade Tower, 29th Floor, Shanghai 200001 P. R. China
+86 21-2327-0888 | absgreaterchina@eagle.org | www.eagle.org

3.1. 上海海事法院审结一起申请承认和执行外国仲裁裁决案

来源：上海海事法院公众号

发布时间：2025-05-23 16:57

近日，上海海事法院审结了一起申请承认和执行外国仲裁裁决案，对伦敦海事仲裁员协会（LMAA）仲裁员作出的仲裁裁决予以承认和执行。该案是适用《民事诉讼法》第三百零四条新修条文后，上海海事法院审查的首起申请承认和执行外国仲裁裁决案件。上海海事法院不仅依据新增连接点确定案件管辖权，同时就《纽约公约》规定的不予承认和执行事由——仲裁庭的组成或仲裁程序与当事人的协议不符，明确了具体的司法审查标准。该案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。

2022年2月，一批货物自中国上海待运至英国埃文茅斯。国内某物流企业与新加坡某航运公司签订租船合同，约定合同争议提交伦敦仲裁，适用英国法、LMAA仲裁规则。后双方因履行租船合同发生争议，物流公司指定了一名仲裁员并依据LMAA仲裁规则向航运公司发出仲裁通知，要求航运公司在十四天内指定另一名仲裁员，同时建议采用独任仲裁庭处理争议。航运公司未予回复，也未指定仲裁员。物流公司遂委任其指定的仲裁员组成独任仲裁庭并通知航运公司。后续仲裁过程中，航运公司向仲裁庭提交了答辩书。2023年2月，仲裁庭在伦敦作出裁决，航运公司应向物流公司支付48万余美元及相关费用。因航运公司未履行付款义务，物流公司向上海海事法院申请承认与执行仲裁裁决。

该案中，双方就法院是否具有管辖权、仲裁庭的组成（包括仲裁员资质、仲裁员委任及仲裁庭人数）是否符合双方约定产生争议。

被申请人航运公司表示，被申请人在中国上海既无财产也无住所，上海海事法院无管辖权；被申请人未参与仲裁员的指定，也从未与申请人就仲裁员委任并采用独任仲裁庭方式达成任何协议，且根据LMAA仲裁规则第5条的规定，除非另有约定，争议应提交由LMAA全职会员担任的独任仲裁员处理，而作出案

涉裁决的独任仲裁员并非 LMAA 全职会员，故仲裁庭的组成及仲裁程序不符合 LMAA 仲裁规则，请求法院拒绝承认和执行裁仲裁决。

上海海事法院审查后认为，本案被申请人注册在新加坡，申请人注册在中国上海，依据《民事诉讼法》第三百零四条的规定，无论依据申请人住所地或是与裁决的纠纷有适当联系的地点，上海海事法院对案件均具有管辖权。

就不予承认和执行的事由，法院认为，本案仲裁庭的组成与双方之间的协议并无不符。LMAA 仲裁规则第 5 条规定了当事人应被视为已经同意适用 LMAA 仲裁规则的特别情形，即当事人指定的独任仲裁员或原始仲裁员为 LMAA 全职会员的，LMAA 仲裁规则自动适用于该仲裁；LMAA 仲裁规则本身对仲裁员资质并无限制性规定。申请人发出的仲裁通知书未向被申请人述明逾期未指定仲裁员的后果，与 LMAA 仲裁规则第 10 条的要求不完全相符，但通知书也明确给予被申请人选择仲裁庭组成方式的权利，被申请人未予回复，并就实体问题提交了答辩书，参与了仲裁程序，应视为其同意申请人的建议，双方就仲裁庭的组成达成了协议。

法院进一步认为，对《纽约公约》该事由的审查，不仅要考察仲裁条款、仲裁规则等当事人之间的协议内容，还应检视当事人在整个仲裁过程中的行为以及仲裁地所在国的相关法律规定。根据英国《1996 年仲裁法》第 31 条第

(1) 款的规定，仲裁程序开始时，当事人如对仲裁庭的管辖权有异议，必须在对案件实体事项提出抗辩之前提出，否则构成异议权的放弃。被申请人参与了仲裁的全部程序，但未依据上述英国法律规定及时提出异议，构成异议权的放弃。

此外，《纽约公约》第五条第二款规定了应由法院主动审查的可以拒绝承认和执行仲裁裁决的情形，即可仲裁性及公共政策事由。案涉裁决处理的纠纷由履行租船合同引起，属平等主体间的契约性商事法律关系，当事人有权选择以仲裁方式解决争议，并不涉及社会公共政策，故案涉裁决无《纽约公约》第五条第二款规定的可以拒绝承认和执行的事由，且符合我国加入《纽约公约》时作出的商事保留声明。

据此，上海海事法院作出裁决，承认和执行该案仲裁裁决。

3.2. 某财产保险股份有限公司上海分公司诉某财产保险股份有限公司镇江中心支公司等案外人执行异议之诉案

时间：2025 年 05 月 16 日 17:04

来源：上海海事法院

某财产保险股份有限公司上海分公司诉某财产保险股份有限公司镇江中心支公司等案外人执行异议之诉案

——无船承运人保证金责任保险制度及现行保险条款的效力分析

关键词

民事 案外人执行异议 案外人无船承运 保证金责任保险 保险格式条款

基本案情

原告某财产保险股份有限公司上海分公司诉称：被告某财产保险股份有限公司镇江中心支公司因海上货物运输合同纠纷一案将第三人上海某货运代理有限公司诉至上海海事法院，经上海市高级人民法院终审裁判，第三人应向被告支付 1399485.20 元及利息。被告申请执行，因被告在原告处投保了无船承运业务经营者保证金责任保险，法院将原告作为协助执行人，要求执行保险赔款 800000 元。第三人在原告处投保的涉案保险条款约定，在保险期间或保险合同载明的追溯期内，被保险人在从事无船承运业务经营过程中，由于不履行承运人义务或履行义务不当造成委托人的损失，经司法机关判决或司法机关裁定执行的仲裁机构裁决应由被保险人承担经济赔偿责任，并在保险期间内经司法程序向国务院交通运输主管部门要求协助执行的，保险人在接到国务院交通运输主管部门的书面付款通知后按照约定赔偿。而本案被告在申请执行以及法院向原告发出协助执行通知的时候，均已经超出了保险期间，故原告不应进行赔偿。原告据此向法院提出异议，法院裁定予以驳回。原告遂提起执行异议之诉，请求确认其无须协助上海海事法院（2016）沪 72 执 436 号案件的执行，向被告支付保险赔款 800000 元。

被告某财产保险股份有限公司镇江中心支公司辩称：第一，第三人并未按照交通运输主管部门的规定，申请退出无船承运人业务经营者资质，故原告也无权免除其保险赔付义务；第二，无船承运人业务经营者保证金责任保险是原无船承运人保证金的替代形式，该保险实为原告为第三人就 800000 元提供的担保；第三，涉案保险条款中有关免除原告义务的条款无效，该条款系由原告单方制作，且与无船承运保证金制度相悖，侵犯了被告的合法权利；第四，被告在保险期间内向第三人起诉要求赔偿，然而被告的起诉经过审理后于 2016 年 6 月才出具生效判决，被告客观上不可能在保险期间内向原告提出赔偿请求。综上，请求驳回原告的诉讼请求。

第三人上海某货运代理公司未作答辩。

法院经审理查明：原告作为保险人先后为第三人签发了两份无船承运业务经营者保证金责任保险保险单，其中记载的投保人和被保险人均为第三人，保险期间分别为 2013 年 9 月 25 日起至 2014 年 9 月 24 日止，以及 2014 年 9 月 25 日起至 2015 年 9 月 24 日止，保障项目为无船承运业务经营者保证金责任，累计责任限额为 800000 元。保险条款第三条约定：“在保险期间或保险合同载明的追溯期内，被保险人在从事无船承运业务经营过程中，由于不履行承运人义务或者履行义务不当造成委托人的损失，经司法机关判决或司法机关裁定执行的仲裁机构裁决应由被保险人承担经济赔偿责任，并在保险期间内经司法程序向国务院交通运输主管部门要求协助执行的，保险人在接到国务院交通运输主管部门的书面付款通知后按照本保险合同额约定负责赔偿。”

2014 年 1 月 25 日，江苏某公司作为被保险人为其托运的货物向被告投保，保险险别为一切险，保险金额为 1539560 元，装载运输工具为“HH”轮。2014 年 1 月 26 日，第三人作为承运人签发了相关货物正本提单。2014 年 2 月 20 日，“HH”轮由于遭遇恶劣天气和海况，致使江苏某公司的载货集装箱落海。2014 年 8 月 5 日，被告向江苏某公司支付保险赔款 1399600 元，并取得权益转让书。

2015 年 3 月 9 日，被告（该案原告）就其与第三人（该案被告）及该案另一被告某海运有限公司（“HH”轮定期租船人）海上货物运输合同纠纷一案提起诉

讼，该院于2015年8月24日作出（2015）沪海法商初字第389号民事判决。被告（该案原告）不服提起上诉。上海市高级人民法院于2016年6月29日作出（2015）沪高民四（海）终字第111号终审判决，第三人（该案被告）应向被告（该案原告）赔偿货物损失1399485.20元及利息损失。

被告申请强制执行，该院立案受理，并向原告发出协助执行通知书，要求将第三人的无船承运业务经营者保证金责任限额800000元划至法院代管款账户。原告根据通知将相应款项划至法院代管款账户，并提出执行异议，认为被告未能在保险期间内提出索赔，故不符合合理赔条件，请求撤销（2016）沪72执436号案中本院向其发出的协助执行通知书。本院于2017年6月29日出具（2017）沪72执异6号执行裁定书，驳回了原告的执行异议。

另查明：在我国经营无船承运业务，如申请向交通部办理提单登记的，需要向交通部提出书面申请，并需要根据交通部的要求缴存800000元的保证金，如无船承运业务经营者不履行承运人义务或履行义务不当，根据司法机关生效裁判文书或司法机关裁定执行的仲裁机构裁决，可以上述800000元进行赔偿。2013年9月30日，交通部发布《关于无船承运业务经营者保证金责任保险制度操作办法的通知》，写明无船承运业务经营者保证金责任保险方式与无船承运业务保证金方式、保证金保函方式，均为无船承运业务经营资格申请人可采纳的财务责任证明形式，三者并行存在，供申请人自行选择。2012年1月，中国平安财产保险股份有限公司向交通部提供了承保无船承运业务经营者保证金责任保险业务所需的营业执照、组织机构代码证、在保监会的备案表以及承保承诺书。承保承诺书中，该公司承诺将严格按照交通部《关于无船承运业务经营者保证金责任保险制度操作办法的通知》要求，承办无船承运业务经营者保证金责任保险，确保所签发保险单、保险费发票及相关单证的真实性和有效性……对司法机关请求司法协助的无船承运业务经营者索赔案件，经国务院交通运输主管部门核定应予赔付，并收到书面赔付通知函件的，在七个工作日内将赔款转至司法机关指定的账户，不以无船承运业务经营者未履行保险条款约定的义务为抗辩理由拒绝支付赔款。

上海海事法院于 2017 年 11 月 1 日作出（2017）沪 72 民初 2203 号民事判决：驳回某财产保险股份有限公司上海分公司的诉讼请求。宣判后，某财产保险股份有限公司上海分公司提起上诉，上海市高级人民法院于 2018 年 6 月 8 日作出（2018）沪民终 81 号民事判决：驳回上诉，维持原判。

裁判理由

法院生效裁判认为，涉案保险合同条款系原告为了重复使用而预先拟定的合同条款，属于格式条款。从涉案保险单以及保险条款的约定来看，其属于一种责任保险。大部分责任保险均采用“事故发生制”来确定保险人的保险责任期间，即只要保险事故发生于保险期间内的，保险人应按约定承担保险责任。也有部分保险合同采取“期内索赔制”的方式，如《中国保险行业协会医疗责任保险示范条款》（A 款期内索赔制）第三条写明：“在保险单载明的保险期间和追溯期内，被保险人及其保险单载明的医务人员在从事与其诊疗科目、医务人员执业资格相符的诊疗活动中，因过失造成患者人身损害，在保险期间内，由患方首次向被保险人提出损害赔偿请求……”。由上述条款可知，责任保险中的“期内索赔制”指的是被保险人的债权人在保险期间内或保险合同约定的追溯期内向被保险人第一次提出损害赔偿请求的，保险人按照约定进行赔偿。而不是要求被保险人的债权人在保险期间内向保险人提出索赔请求。

涉案保险条款第三条不但要求被保险人的债权人在保险期间内向被保险人提出索赔，还需要在保险期间内取得生效裁判文书，并经司法程序要求保险人协助执行。该约定既不属于“事故发生制”，也不属于通常意义上的“索赔发生制”，而是由保险人创设的、与保险行业实践做法和一般认知明显背离的特别条款。该条款具有以下几个特征：

一、为保险理赔设定了明显不合理的限制条件。该条款除了对被保险人债权人的索赔时间做出限定，还要求法院和仲裁机构在保险期间内形成生效判决或裁决，并在保险期间内经执行程序要求保险人赔付。而以上条件，除提出索赔的时间可由被保险人债权人通过及时行使权利达成以外，其他条件均属难以通过自身行为掌控和决定的不确定因素。根据诉讼程序，一个生效裁判可能经过一审、二

审等程序才最终形成。所需时间取决于案件复杂程度、审理过程中实际情况等多种因素，并非个人可以掌控。也就是说，无论被保险人权利人如何积极行事，也有很大可能无法满足涉案保险条款的限定条件，这种权利限制是明显不合理的。

二、实质上免除了保险人的主要责任、加重索赔权利人的责任、排除其主要权利。该条款虽未列于保险条款中的“责任免除”部分，但其在本质上属于免除保险人责任的特别约定。这种背离保险业实践和一般认知的索赔条件限制，其直接结果就是保险人可以据此免除自己的赔付义务。同理，该条款将不合理的限制加之于索赔权利人的身上，其直接结果是排除了部分权利人依据保险合同要求赔付的主要权利。

三、与合同目的明显背离，可能导致无船承运业务经营者责任保险机制形同虚设。交通部要求申办无船承运业务经营资质的企业缴纳保证金，系因无船承运业务经营者并不以自有船舶完成货物运输，当出现违约时责任承担能力可能不足，缴纳一定金额保证金既有利于保护托运人利益，也是托运人对无船承运人信任和选择的基础。无船承运业务经营保证金责任保险制度，是无船承运业务经营保证金的一种替代形式，以保险的形式替代保证金，既释放了无船承运业务经营者的现金流，也可起到与保证金类似的效果。海上货物运输常会面临较大风险，无船承运人在履行承运人义务过程中可能面临大额赔偿，且在面临赔偿诉讼时常因无力赔偿而难以为继。此时的责任保险是权利人得以保障自身权利、实现债权的主要途径之一。涉案保险条款对无船承运人债权人索赔条件所做的限制，实质上弱化甚至虚化了无船承运业务经营者责任保险的上述功能，进而使公众对该产品的存在价值和意义产生疑问。因此，该条款的设置背离了合同目的。

本案中，涉案保险合同系由原告与第三人订立，但保险人的主要责任在于向第三人的权利人进行赔付。本案被告为第三人的债权人，是涉案保险合同的索赔权利人。原告与第三人通过磋商订立合同，除遵循意思自治原则外，还应当遵循公平原则确定双方权利和义务。同时，当涉案合同条款中涉及合同外索赔权利人的权利义务时，尤其是限制索赔权利人权利时，由于在合同订立之时索赔权利人尚为潜在的不特定对象，并不具备磋商条件，此时更应对相关条款的合理性做更

高要求，并要求合同订立人以诚实守信的原则拟定合同条款。本案被告在涉案保险合同期间内向第三人提出索赔并提起诉讼，并在保险合同期限内取得一审判决，并不存在怠于行使权利的情况。由于该案历经一审、二审，生效裁判出具时间已经超出了保险合同期限。显然，法院的审理时间是被告无力掌控的不确定因素，原告以此为由拒绝赔付对被告而言是不公平、不合理的。

综上，涉案保险条款第三条约定“……经司法机关判决或司法机关裁定执行的仲裁机构裁决应由被保险人承担经济赔偿责任，并在保险期间内经司法程序向国务院交通运输主管部门要求协助执行……”，该约定采取不合理方式免除原告主要责任，加重被告责任、排除被告主要权利，违背了诚实信用原则，应为无效。原告援引该条款主张不予赔付缺乏依据，相关诉讼请求应予驳回。

裁判要旨

保险产品的通用保险条款中要求索赔权利人必须在保险期间内起诉被保险人，且在保险期间内取得生效裁判文书，保险公司方进行赔付。该保险条款与保险行业实践做法和一般认知明显背离，采取不合理方式免除保险人的主要责任，排除索赔权利人主要权利，违背诚实信用原则，实质上弱化甚至虚化了无船承运业务经营者责任保险的主要功能，应为无效。

关联索引

《中华人民共和国民法典》第 496 条、第 497 条（本案适用的是 1999 年 10 月 1 日施行的《中华人民共和国合同法》第 39 条、第 40 条）

一审：上海海事法院（2017）沪 72 民初 2203 号民事判决（2017 年 11 月 1 日）

二审：上海市高级人民法院（2018）沪民终 81 号民事判决（2018 年 6 月 8 日）

3.3. 上海某外轮代理有限公司诉南通某集装箱运输有限公司通海水域货物运输合同纠纷案

时间：2025 年 05 月 16 日 17:04

来源：上海海事法院

上海某外轮代理有限公司诉南通某集装箱运输有限公司通海水域货物运输合同纠纷案

——承运人对与船舶航行安全有关的积载问题负最终责任

关键词

民事 通海水域货物运输合同 海事海商 积载义务 约定不明

基本案情

原告（反诉被告）上海某外轮代理有限公司（以下简称“上海某外代公司”）主张，南通某集装箱运输有限公司（以下简称“南通某集运公司”）作为内河货物运输的承运人应对本次事故产生的一切费用以及上海某外代公司对外承担的损害赔偿承担违约赔偿责任。

被告（反诉原告）南通某集运公司则主张，双方之间存在航次期租合同关系而非通海水域货物运输合同纠纷，南通某集运公司没有配载义务，因货物积载不当导致涉案事故发生，上海某外代公司应对事故损失承担全部责任。为此，双方分别诉请对方赔偿损失。

法院经审理查明：上海某外代公司作为案外人某海外中国公司由江苏港口至上海之间的集装箱支线运输承运人，长期以来租用南通某集运公司经营管理的船舶进行实际运输。2005 年 9 月至 2011 年 5 月期间，双方至少曾经签订了 7 份内容基本相同的租船协议，就涉案运输未签订书面合同，但可确定装卸工作由上海某外代公司负责安排并承担费用。

2011 年 10 月 10 日，上海某外代公司告知南通某集运公司有中转箱的运输需求，南通某集运公司告知可派“某某 2 号”轮。“某某 2 号”轮的船舶所有人

为陈某美，登记的船舶经营人和光船租赁承租人为南通某集运公司。次日，上海某外代公司向案外人上海某港务公司进行“航次委托”。同日，根据上海某外代公司告知的“某某2号”V11135航次的装箱计划，“某某2号”轮依次到外高桥五期码头、外高桥二期码头和外高桥一期码头装载进口重箱，准备将上述来自多个海上航次的76只进口重箱转驳至张家港。但在外高桥一期码头装载完毕后，船长发现船舶向右横倾3-5度，于是请码头人员用桥吊将最后一只装上船的集装箱从右BAY1908位调整到了左BAY1908位。由于调整之后船舶仍然向右横倾，船长采取了调节压载水的措施。后船舶基本左右平衡。但不到十分钟，船舶又向左横倾，最终三根缆绳崩断，船舶在落潮水流带动下偏离码头，船上24只集装箱坠入江中，船舶左机舱门受损变形。

因涉案事故，南通某集运公司遭受了集装箱扫测费、打捞费、抢险救助船舶费以及船舶修理费等共计人民币1,032,608元的经济损失。上海某外代公司已发生计人民币1,762,758.37元的经济损失，尚有部分提单项下的损失未对外赔付完毕。

上海海事法院于2013年3月26日作出（2012）沪海法商初字第1261号民事判决，判令被告（反诉原告）南通某集运公司向原告（反诉被告）上海某外代公司赔偿经济损失，对被告（反诉原告）南通某集运公司的反诉请求不予支持。宣判后，双方当事人均未提起上诉，一审判决已发生法律效力。

裁判理由

法院生效裁判认为：“积载”是与船舶适航紧密相关的重要一环，因积载不当会影响船舶的稳性或者操纵性，进而造成船舶不适航，即使涉案运输系由上海某外代公司安排装卸，南通某集运公司作为实际承运人谨慎处理积载问题并使船舶适航的义务也不因此而免除，但南通某集运公司对可能影响航行安全的积载问题漠不关心，既不主动向上海某外代公司询问具体的箱型、箱重，又不及早领取落泊清单，在完全不清楚每个集装箱重量的情况下指挥装船作业，并且船长在调整集装箱位置后，忽视了缆绳张力、码头护舷挤靠力等的外力影响，未待集装箱调整措施的效果完全显现，也未解开缆绳确保船舶完全处于漂浮状态时即进一步

采取压载调整措施，加剧了左倾现象并最终导致涉案事故发生。因此，涉案事故系因南通某集运公司未妥善处理货物积载问题并致船舶不适航而引发，并且船长采取的错误的压载调整措施是涉案事故发生的最直接原因，南通某集运公司对涉案事故负有全部责任。

裁判要旨

在没有合同依据及交易惯例参考情况下，积载是由法律分配给承运人的义务；承运人可以通过约定 FIOST 条款等合同安排排除部分积载义务，但仅可排除与违反管货义务相关的一些损害后果，如装卸工人的野蛮操作而导致的货损等，不能排除与船舶适航义务相关的责任。因积载是与船舶适航紧密相关的重要一环，承运人仍应对与适航义务有关的积载问题负最终责任。

关联索引

《中华人民共和国民法典》第 577 条（本案适用的是 1999 年 10 月 1 日施行的《中华人民共和国合同法》第 107 条）

一审：上海海事法院（2012）沪海法商初字第 1261 号民事判决（2013 年 3 月 26 日）