



东方律师

SHANGHAI BAR ASSOCIATION

上海律协现代物流专业委员会编



# 现代物流 · 法讯

二〇二三年十二月刊 总第 101 期

上海市律师协会现代物流专业委员会



# 目录



## 法规速递

特定航线江海直达船检验新规于明年 1 月 1 日起施行 .....	3
加快内外贸一体化发展若干措施出台 支持符合条件企业开展内外贸集装箱同船运输 .....	27



## 热点关注

解读《关于加快推进现代航运服务业高质量发展的指导意见》 .....	34
首届内河航运高质量发展论坛武汉举行 .....	41
解读《自动驾驶汽车运输安全服务指南（试行）》 .....	42



## 行业动态

2023 年 11 月份中国沿海（散货）运输市场分析报告 .....	52
我国快递年业务量连续三年破千亿件 .....	55
民航 11 月货运规模创历史新高 .....	56



## 典型案例

上海惠骏物流有限公司诉中国平安财产保险股份有限公司上海分公司等财产保险合同纠纷案 .....	58
--	----



现代物流专业委员会主任：狄朝平

副主任：胡小俐、彭朝辉 周喆豪

本期责任编辑：北京金诚同达（上海）律师事务所 狄朝平 律师



# 法规速递

- 特定航线江海直达船检验新规于明年 1 月 1 日起施行
- 加快内外贸一体化发展若干措施出台 支持符合条件企业开展内外贸集装箱同船运输





### 特定航线江海直达船检验新规于明年 1 月 1 日起施行

来源：中国水运报 发布时间：2023-12-15

近日，中国海事局发布《特定航线江海直达船舶法定检验技术规则（2023 年修改通报）》（简称《修改通报》），将于 2024 年 1 月 1 日起施行，进一步提升特定航线江海直达船舶安全环保水平，服务长江经济带高质量发展。

据了解，中国海事局 2018 年发布《特定航线江海直达船舶法定检验技术规则》。该规则为特定航线江海直达船舶检验发证提供了依据。近年来，依据该规则设计建造的江海直达船舶陆续投入运营，极大促进了长江经济带江海联运发展。为推动新能源、新技术的应用，适应相关法规标准的变化，中国海事局启动了《修改通报》编制工作。

《修改通报》主要内容包括，推广纯电池动力在船舶应用，规定了磷酸铁锂电池系统在船应用的构造、消防、检测以及控制要求，保障船舶应用电池动力安全；增强船舶通信导航能力，规定了北斗导航定位系统应用要求、船载 B 级自动识别系统设备技术要求以及电子海图系统（ECS）功能、性能和测试要求；提升船舶绿色环保水平，纳入《船舶水污染物排放控制标准》《船舶发动机排气污染物排放限值及测量方法（中国第一、二阶段）》等国家标准要求，提升特定航线江海直达船舶防污染水平；解决船舶面临实际问题，修订了江海直达船舶载重线勘划的样式，解决了船舶干舷面积较小，载重线勘画位置不足的问题。

附件：特定航线江海直达船舶法定检验技术规则（2023 年修改通报）



## 特定航线江海直达船舶法定检验技术规则 (2023 年修改通报)

2023 年 12 月 5 日公布

2024 年 1 月 1 日起施行

经中华人民共和国交通运输部批准

中华人民共和国海事局公布

### 第一章 通则

#### 第一节 一般规定

原 1.1.4 改为: “1.1.4 等效与替代设计”

新增 1.1.4.2 如下: “1.1.4.2 在应用本法规相关篇章时, 如采用替代设计方法, 应执行本局《国际航行海船法定检验技术规则》(2019 修改通报)总则中的“附录船舶替代设计实施要求”, 并考虑本法规相关篇章引用的国际海事组织的相关指南, 确保满足相关篇章规定的替代设计的要求。”

#### 第二节 定义

原 1.2.1.1(15)改为: “(15)重大改建——系指现有船舶一个或几个重大特征实质性的修理、改建或改装, 通常包括以下方面的一种或几种改变:

- ①船舶的主尺度;
- ②船舶类型;
- ③船舶的分舱水平;
- ④船舶的承载能力;
- ⑤主推进系统;
- ⑥影响船舶稳性;
- ⑦ 本局认定的涉及船舶主要性能与安全的其他情况。”

### 第二章 检验与发证





### 第一节 签发特定航线江海直达船舶适航证书的检验

新增 2.4.5.1(18): “2.4.5.1(18)对于电池动力船除本条(1)~(17)适用项目外, 尚应增加下列项目:

- 1) 蓄电池舱的通道检查;
- 2) 蓄电池舱/蓄电池箱(柜)内设备检查;
- 3) 蓄电池舱应急排气系统、蓄电池箱(柜)应急排气系统的检查与效用试验(如有时);
- 4) 蓄电池舱/蓄电池箱(柜)通风系统的检查与效用试验;
- 5) 蓄电池舱与其他舱室防火分隔的检查;
- 6) 蓄电池舱/蓄电池箱(柜)内探火与失火报警系统的检查与效用试验;
- 7) 蓄电池舱/蓄电池箱(柜)内可燃气体探测系统的检查与效用试验;
- 8) 蓄电池舱/蓄电池箱(柜)内消防设施的检查与效用试验(如有时);
- 9) 蓄电池舱/蓄电池箱(柜)内冷却装置的检验和效用试验(如有时);
- 10) 蓄电池舱内防爆型电气设备检查(如需要);
- 11) 电池系统的安装检验, 包括:
  - a) 电池系统各组成部件的外观检查;
  - b) 蓄电池的布置是否便于更换、检查、测试和清洁;
  - c) 蓄电池是否安装在可能遭受过热、过冷、水溅、蒸汽、其他损害其性能或加速其性能恶化影响的处所内。
- 12) 电池系统的功能检验, 包括:
  - a) 蓄电池的充放电装置功能试验;
  - b) 电池管理系统安全保护功能试验。



13)直流配电系统的功能试验(详见《船舶直流综合电力系统检验指南》(2023)的相关要求);

14)电力推进系统的功能试验(详见本社相应规范中的要求);

15)电池系统与 CCS 检验验证平台数据传输功能检验;

16)箱式电源产品送审图(如有时);

17)箱式电源船上布置图(如有时);

18)箱式电源应通过换电操作试验(如有时);

19)箱式电源内对外传输信号的设备检验(如有时)。”

新增 2.4.6.1(17): “2.4.6.1(17)对于电池动力船除本条(1)~(16)适用项目外, 尚应增加下列项目:

1)检查蓄电池、电池管理系统运行记录。当寿命达到厂家规定的寿命或出现损坏时, 应予以更换;

2)检查蓄电池舱/蓄电池箱(柜)内是否增加热源设备;

3)检查蓄电池单体温度探测装置是否正常工作;

4)检查蓄电池舱/蓄电池箱(柜)应急排气系统是否正常工作;

5)检查蓄电池舱通风系统是否正常工作;

6)检查蓄电池箱(柜)冷却系统是否正常工作;

7)检查电池管理系统各项功能是否正常工作;

8)检查电池系统与 CCS 检验验证平台数据传输功能的有效性;

9)箱式电源检验周期内基本数据分析报告(适用时)。”

新增 2.4.8.1(9): “2.4.8.1(9)对于电池动力船除本条(1)~(8)适用项目外, 尚应增加下列项目:



- 1) 蓄电池箱(柜)温度监测系统的效用试验;
- 2) 蓄电池箱(柜)应急排气系统(应急排气系统)的效用试验;
- 3) 蓄电池舱通风系统的效用试验;
- 4) 电池管理系统的效用试验;
- 5) 箱式电源应通过换电操作试验(适用时)。”

### 第七节 签发特定航线江海直达船舶防止油污染证书的检验

原 2.7.5.1 改为: “2.7.5.1 在建造期间和安装之后的检查应包括下列项目, 并应符合批准的图纸要求:

- (1) 核查船舶在防止油污染方面已按批准的图纸进行建造;
- (2) 污油水舱(柜)、沉淀舱及污油舱(柜)应进行密性试验。密性试验的要求应符合本法规的有关规定;
- (3) 确认标准排放接头符合规定;
- (4) 检查有关管路的固定情况。”

原 2.7.6.1 改为: “2.7.6.1 年度检验和中间检验应包括:

- (1) 对污油水舱(柜)等防油污结构和管系的外观和使用情况进行检查;
- (2) 了解标准排放接头使用是否正常。”

原 2.7.7.1 改为: “2.7.7.1 换证检验应包括:

- (1) 本节 2.7.6.1 规定的项目; ”

新增第十四节如下:

### 第十四节 特定航线江海直达船舶防污底系统的检验

#### 2.14.1 一般要求

##### 2.14.1.1 防污底系统应进行下列检验:





(1)初次检验/建造检验;

(2)临时检验。

2.14.1.2 检验应能保证船舶防污底系统完全符合本法规第 12 章第 8 节的要求。

2.14.1.3 本规定适用于 400 总吨及以上船舶。

2.14.1.4 检验申请应附有防污底生产商的符合声明，该声明应包括下述资料：

(1)防污底系统的类型、名称和颜色；

(2)生产商名称；

(3)活性成分及其化学文摘登记号(CAS 编号)。

2.14.2 初次检验/建造检验

2.14.2.1 初次检验/建造检验应包括：

(1)验证所用的防污底系统与检验申请所述的系统是否一致；

(2)检查与检验申请一起递交的文件资料，确认防污底系统符合规定；

(3)为验证符合性，可采取以下一个或多个措施(如必要)：

①检查在施涂过程中所用的防污底系统容器上的产品标识是否与检验申请中所述的一致；

②在防污底系统使用前、使用中或使用后进行取样和化验；

③要求提供其它支持性文件，如材料安全数据单(MSDSs)、来自船厂和/或防污底系统生产商的发票等。

④其它现场检查。

2.14.3 临时检验

2.14.3.1 下列情况，应进行临时检验：

(1)防污底系统有改变或更换时，均应进行检验；



(2)经船舶检验机构确定，对影响船舶防污底系统的重大改装可作为新建船舶考虑；

(3)修理项目一般不要求检验，但影响达到 25%或以上的防污底系统的修理应被认为是对防污底系统的改变或更换。

### 2.14.3.2 临时检验应包括：

(1)临时检验应按本节 2.14.2.1 要求进行检验；

(2)如果现有的防污底系统已被清除，除按本章 2.14.2.1 要求进行检查外，还应对清除情况进行验证；

(3)如果使用了密封涂层，除按本章 2.14.2.1 要求进行检查外，还应对密封涂层进行验证，以确认其名称、类型和颜色与检验申请所述的一致，同时确认现有防污底系统已被密封涂层予以覆盖。

## 第三章 船舶构造

### 第四节 电气设备

原 3.4.4.2(3)改为：“(3)当应急电源为发电机组时，在主电源失效的情况下，应急发电机组应能自动启动、自动投入电网供电。应急发电机组的自动启动和自动投入电网供电的全过程应不超过 30s(启动次数不限制),自动启动失败和自动投入电网失败后，应在驾驶台及机舱发出听觉和视觉报警信号；应急电源应至少向本章 3.4.4.5 所述的应急负载同时供电 3h。”

新增 3.4.6.4 如下：“3.4.6.4 设置有岸电系统船载装置的船舶，应在船舶的显著位置设有岸电标识，并满足下列要求：

(1)该标识应位于岸电系统船载装置的安装位置附近，并勘划在船舶两舷外侧的明显位置，且不受船舶装载情况影响。

(2)该标识技术要求如图 3.4.6.4 所示，具体如下：



- ①其为一个 450mm×450mm 的正方形;
- ②正方形外框为黑色, 框线宽 20mm;
- ③正方形内部, 底色为绿色, 绘有一个插头的红色图案;
- ④该插头图案应位于正方形中心位置, 其大小应不小于 300mm×300mm。”

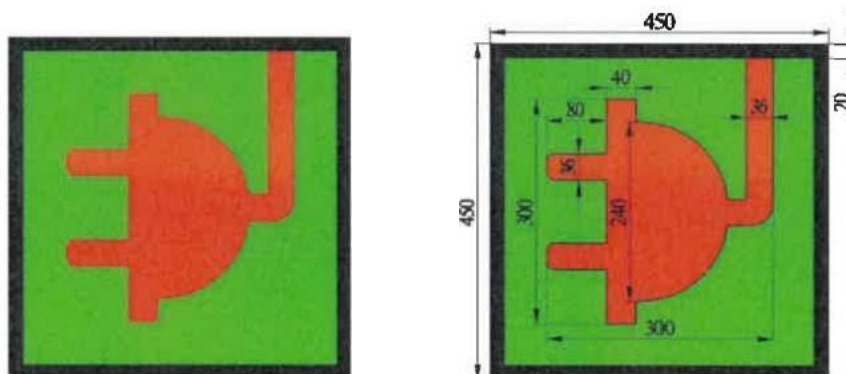


图 3.4.6.4

原 3.4.7.4 和 3.4.7.5 中引用标准注脚②和③改为: “②GB/T11918.5-2020 工业用插头插座和耦合器第 5 部分: 低压岸电连接系统(LVSC 系统)用插头、插座、船用连接器和船用输入插座的尺寸兼容性和互换性要求。

③ GB/T11918.5-2020 工业用插头插座和耦合器第 5 部分: 低压岸电连接系统(LVSC 系统)用插头、插座、船用连接器和船用输入插座的尺寸兼容性和互换性要求。”

原 3.4.7.13 改为: “3.4.7.13 在网的发电机组总容量大于等于 250kVA 的船舶在接入岸电时应进行短路 电流计算, 短路电流计算应按照公认的标准”进行。”

新增 3.4.11:

3.4.11 船舶使用锂离子蓄电池的附加要求

3.4.11.1 本条所述的锂离子蓄电池, 仅适用于磷酸铁锂电池。

3.4.11.2 船上使用锂离子蓄电池时, 应满足本局按规定程序接受的中国船级社《船舶应用电池动力规范》(2023)的相关要求, 其中电池系统的技术要求满足



第 6 章的相关要求布置应满足第 2 章的相关要求，监测与控制满足第 3 章的相关要求。

3.4.11.3 锂离子蓄电池组作为船舶主电源的组成部分时，可不必满足本节 3.4.3.1 中主电源应至少由两台发电机组组成的要求。

3.4.11.4 为主电源和推进动力分别设置锂离子蓄电池的船舶，锂离子蓄电池的容量应分别满足下列要求：

(1)主电源至少应设置两组独立蓄电池组，每组蓄电池组的电量应相近，且应能在整个航程相适应的时间内，足以对保障船舶正常航行、船舶安全及冷藏货物所必需的设备供电。同时，最低舒适的居住条件也应得到保证，至少应包括适当的炊食、食品冷冻、机械通风、卫生和淡水设备的供电。每组蓄电池组的电量，至少能维持船舶安全所必需的用电设备 4h 的供电。

(2)电力推进电源蓄电池组至少应设置两组独立蓄电池组，每组蓄电池组的设计电量应相近，且应使其总电量满足船舶航程所需的电力。当任意一组蓄电池组发生故障时，其余蓄电池组的电量能维持船舶到达最近港口。

3.4.11.5 如设置公共电站兼做主电源和电力推进电源，应符合下列规定：

(1)蓄电池组的配备、功能和总电量应满足 3.4.11.4 的规定；

(2)电站的控制系统应保证在推进和日用负载之间安全地分配电力，若有必要，可以卸掉非重要负载和/或降低推进功率；

(3)主汇流排应至少分成两个独立的分段，在任一分段失效时，剩余分段的蓄电池组应能向船舶正常航行、船舶安全、冷藏货物以及保证最低舒适的居住条件所必需的设备供电。同时还应维持有效推进，确保船舶以一定航速航行至最近港口；

(4)应采取有效的措施，避免单一故障导致全船失电；

(5)应采取有效的措施，避免多个绝缘电阻监测装置同时工作。







图 5.2.1.1 (1) 载重线标志(右舷)

原 5.2.1.3 修改为:“5.2.1.3 载重线标志由一圆环、与圆环相交的一条水平线和圆环一侧的字母组成,其圆环中心位于本章定义的船中处,圆环中心至甲板线上边缘的垂直距离等于夏季载重线的干舷。该水平线的右下 1/4 圆部分与标志均为一色。

圆环的外径为 300mm、线宽为 25mm;水平线的线段长为 450mm、宽为 25mm,其上缘中点通过圆环的中心。

在载重线圆环一侧绘以字母 CS,当不由中国船级社勘划载重线时,则用 ZC 代替 CS,如图 5.2.1.1 所示。所绘“CS”字母高为 115mm、宽为 75mm、间距 25mm,其离水平线上缘为 25mm。

载重线系船舶按其航行区域和季节而定的载重线水线,分别以水平线段表示。载重线圆环前方绘以字母“X”、“R”、“Q”和“RQ”,字母高 115mm、宽 75mm,其下缘与水平线上缘平齐,与水平线端部的距离 25mm。

标“X”的线段,表示夏季载重线,其上边缘通过圆环中心;

标“Q”的线段,表示淡水载重线;夏季淡水载重线和夏季载重线之间的差数,也是其他各载重线在淡水中装载的允许差额;

标“R”的线段,表示热带载重线;

标“RQ”的线段,表示热带淡水载重线。

热带载重线对应的时间为 4 月 16 日至 10 月 31 日,夏季载重线对应的时间为 11 月 1 日至 4 月 15 日。”

增加 5.2.1.5 如下:“5.2.1.5 如数级航区载重线的间距较小影响载重线勘划时,以高级别的航区勘划载重线和字母,低级别载重线用各字母的下缘位置表示,相邻字母的间距为 25mm。



如数级季节载重线的间距较小影响载重线勘划时，以夏季和淡水载重线勘划载重线和字母，热带或热带淡水载重线用各字母的下缘位置表示，相邻字母的间距为 25mm。

如载重线勘划仍有困难，可以适当移动载重线水线至圆环中心之间的水平距离，并在特定航线江海直达船舶载重线证书中标明。”

原 5.3.13.2 修改为：“5.3.13.2 表 5.3.13.1 所指可接受的装置定义如下：

(a) 一条尽可能靠近干舷甲板的照明和通风良好的甲板下通道(净开口至少为宽 0.8 m ,高 2m),该通道连接和通达各有关处所；

(b) 在上层建筑甲板面或以上的船舶中心线处或尽实际可能靠近船舶中心线处的一个 结构坚固的固定步桥，用以提供一个至少宽 0.6m 且表面防滑的连续平台，在其全长范围内 两侧装设栏杆。栏杆应至少高 1m,并按本章 5.3.12.2 的要求设三个开档，其间应设挡脚板；

(c) 一固定走道，宽度至少为 0.6m,设在干舷甲板平面上，并由两侧栏杆和间距不大于 3m 的撑柱组成。在“B”型船上可将高度不低于 0.6m 的舱口围板替代走道一侧的栏杆，在敞口集装箱船上可将高度不低于 1m 的舱口围板替代走道一侧的栏杆。栏杆的横档数和间距按 5.3.12 的要求；

(d) 一直径不小于 10mm 的钢丝安全绳，由间距不大于 10m 的撑柱支持，或一附设在舱口围板上并在舱口之间延续的有支撑的单根扶手或钢丝绳；

(e) 一固定步桥：

- ① 位于上层建筑甲板面或以上；
- ② 位于船舶中心线处或尽实际可能靠近船舶中心线处；
- ③ 位于不至于妨碍容易穿过甲板工作区域处；
- ④ 提供一个至少宽 1m 的连续平台；



⑤ 由防火和防滑材料构成;

⑥ 在其全长范围内两侧装设栏杆, 栏杆应至少高 1m, 开档应按 5.3.12.2 要求, 并由间距不大于 1.5m 的撑柱支持;

⑦ 每侧设置挡脚板;

⑧ 有开口通往甲板, 如适合, 配有梯子, 开口间距应不大于 40m; 和

⑨ 如果所横穿的露天甲板的长度超过 70m, 在步桥处应设置间距不超过 45m 的遮蔽设施。每个这种遮蔽设施应至少能容纳 1 人, 且其结构应能在前部、左舷和右舷提供风雨密防护;

(f) 设在船舶干舷甲板面中心线处或尽可能靠近中心线处的固定走道, 其技术规格和本条(e) 对固定步桥所列一样, 但挡脚板除外。”

### 第六章 完整稳性

#### 第三节 完整稳性特殊要求

删除原 6.3.1.9 和 6.3.1.10, 原 6.3.1.11 改为 6.3.1.9。

### 第七章 消防

#### 第一节 一般规定

原7.1.2.1 (14)改为: “(14)重要机器处所系指设有主推进内燃机、总输出功率大于等于375kW 的非主 推进内燃机、燃油锅炉等燃油设备或燃油装置的机器处所。”

新增7.3.5.6 如下: “7.3.5.6甲板或舱壁的隔热应至少延伸至超过贯穿处、接头处或终止点450mm 。如果 由 A 级标准的甲板或舱壁分隔的处所有不同的隔热等级, 等级高的隔热应向隔热等级低的 甲板或舱壁上至少延伸450mm。”

#### 第四节 灭火

删除原表7.4.3.1的注释②。



原表7.4.6.1 改为:

消防用品 名称 配置量 船舶类型		手提式 灭火器 (具)	大型泡沫 灭火器 (台)	手提式泡 沫枪(套)	气体灭火器 (具)	消防 水桶 (只)	砂箱 (个)	太平斧 (把)	手提 防爆灯 (具)	铁杆和 铁钩 (套)	消防员 装备 (套)
散货船、 集装箱船	≥1000 总吨	每层甲板 4 厨房 2 重要机器处所 4 其他机器处所 2		重要机器 处所 1		6	4	4	2	1	2 (2000 总吨及以 上) 1 (2000 总吨以 下、500 总吨及 以上)
	<1000 总吨	每层甲板 2 厨房 2 重要机器处所 2 其他机器处所 2				4	2	2	2	1	
商品汽车滚装船		每层甲板 6 厨房 2 重要机器处所 4 其他机器处所 2 滚装处所 1/50m <sup>2</sup>	滚装处所 通道处 2 重要机器 处所 1	重要机器 处所 1	无线电室 1 配电室(板) 1 变电室 1 集控室 1 推进电机室 2 其他电气处所 按需要配置	6	每层 甲板 2	4		2	

- 注：①滚装处所内手提灭火器的数量和布置应确保灭火器的间距不超过20m。
- ② 锅炉舱内应设置1具容量至少为135L 的大型灭火器，该灭火器应备有绕在卷筒上的足以到达锅炉 舱任何部位的软管。
- ③ 其他机器处所不包括极少或无失火危险的机器处所。

第五节 脱险

删除原7.5.4.4。

原7.5.4.6改为：“7.5.4.6机器处所和舵机处所内用作脱险通道的梯道的净宽度应至少为600mm，其倾斜角应不大于65°,且梯道至少有一侧应设有栏杆或扶手。

如采用直梯作为脱险通道，其型式和尺寸应满足国家或行业标准①。对于2000总吨及以上的船舶，作为脱险通道的一部分或者通向脱险通道但并不位于受保护环围内的斜梯/梯道的底面应装设钢质护板，供逃生人员用于防护来自下方的高温和火焰。”



新增第6-1节如下:

### 第 6-1 节 蓄电池舱的保护

#### 7.6-1.1 适用范围

7.6-1.1.1 本节规定适用于应用磷酸铁锂电池的船舶。

7.6-1.1.2 除本节对蓄电池舱的要求外,应用磷酸铁锂电池的船舶消防尚应满足本章的 相关要求。

#### 7.6-1.2 耐热和结构性分隔

7.6-1.2.1 蓄电池舱与其相邻处所之间的舱壁和甲板应为“A-60”级分隔的结构,但与 空舱、卫生间及类似处所等极少或无失火危险的处所或开敞处所(货物处所和滚装处所除外) 相邻时,上述分隔可为“A-0”级。

7.6-1.2.2 蓄电池舱与燃油或滑油舱柜之间应进行隔离,两者之间不应具有共同限界面。所载燃油闪点不大于 60°C的燃油舱,其与蓄电池舱之间应采用至少 900mm 的隔离空舱进行隔离。

#### 7.6-1.3 通风系统

7.6-1.3.1 蓄电池舱设置的动力通风系统应满足下列要求:

- (1)通风导管应采用钢或其他等效材料制成;
- (2)通风系统的布置应使蓄电池舱的所有空间均能得到有效通风;
- (3)每一蓄电池舱的通风系统应独立,并与其他舱室通风系统完全分开;
- (4)蓄电池舱的通风导管不得穿过起居处所、服务处所、控制站、机器处所、滚装处 所、车辆处所、特种处所或其他蓄电池舱。如满足 7.6-1.3.1(6)的要求,则蓄电池舱的通 风导管可穿过起居处所、服务处所(厨房除外)、控制站、机器处所或其他蓄电池舱;





(5)起居处所、服务处所、控制站、机器处所、滚装处所、车辆处所或特种处所的通风导管不得穿过蓄电池舱。如满足 7.6-1.3.1(6)的要求,则起居处所、服务处所(厨房除外)、控制站或机器处所的通风导管可穿过蓄电池舱;

(6)上述(4)和(5)准许的导管应:

①导管为钢质,如其宽度或直径为 300mm 及以下,所用钢板厚度至少为 3mm;如其宽度或直径为 760mm 及以上,所用钢板厚度至少为 5mm;如其宽度或直径在 300mm 和 760mm 之间,所用钢板厚度按内插法求得;

②导管有适当的支承和加强;

③在靠近导管穿过的限界面处设有自动挡火闸;和

④从其服务处所的边界到每个挡火闸以外至少 5m 范围内隔热至“A-60”级标准;或

⑤导管为钢质,如其宽度或直径为 300mm 及以下,所用钢板厚度至少为 3mm;如其宽度或直径为 760mm 及以上,所用钢板厚度至少为 5mm;如其宽度或直径在 300mm 和 760mm 之间,所用钢板厚度按内插法求得;

⑥导管有适当的支承和加强;和

⑦在其穿过的所有处所均按“A-60”级标准隔热,但穿过空舱、卫生间及类似处所等极少或无失火危险的处所的导管除外。

(7)通风口应有防止水和火焰进入的措施,进风口应远离出风口;

(8)驾驶室应设有显示所要求的通风能力任何损失的装置;

(9)应设有可从蓄电池舱外的安全位置关闭动力通风系统的装置。

7.6-1.3.2 每一蓄电池舱室应设置独立的应急排气系统,以便及时排出蓄电池热失控情况下产生的可燃气体。当探测到舱室内可燃气体浓度大于其爆炸下限(体积分数)的 20% 时,应自动启动应急排气系统,从风机排出的气体应引至开



敞甲板上的安全地点，并远离有人居住或含有热源的处所。应急排气量应按该处所换气次数不小于 30 次/h 进行计算。应急排风机应采用不会产生火花的型式。应急排气管应由钢或其他等效材料制造，管路贯穿的细节应满足通风系统的相关要求。当应急排气系统由 7.6-1.3.1 所述的通风系统兼用时，该通风系统应同时符合本条要求。

7.6-1.3.3 应急排气系统应由两路电源供电，其中一路应由其服务区域以外的其他电源系统供电。供电时间满足应急电源供电时间的要求。

### 7.6-1.4 探火和报警

7.6-1.4.1 蓄电池舱应安装固定式探火和失火报警系统。该类探火系统的设计和探测器的安装，应在蓄电池舱的任何部位以及在电池工作的正常状况和环境温度范围内所需的通风变化下，当开始发生火灾时能迅速地探出火灾征兆。蓄电池舱内不应仅设置感温探测器。火灾探测器应适用于电池热失控所释放可燃气体与空气混合形成的爆炸性气体环境。

7.6-1.4.2 蓄电池舱的固定式探火和失火报警系统应能远程逐一识别每一探测器。当系统不具备识别单个探测器的功能时，每个探测器应设置成独立的环路。

7.6-1.4.3 固定式探火和失火报警系统应由两路供电。其中一路应由其服务区域以外的电源供电，供电时间满足应急电源供电时间的要求。

### 7.6-1.5 水灭火系统

7.6-1.5.1 应在蓄电池舱附近至少配备 2 支水柱/水雾两用型的水枪。应有措施保证当任一蓄电池舱失火时消防泵仍能正常工作。消火栓应设在船上适当位置，避免蓄电池舱的失火导致船员无法接近。应充分考虑应对蓄电池火灾所产生的大量水的排放，而不至于影响船舶稳性。

### 7.6-1.6 蓄电池舱固定式灭火系统

7.6-1.6.1 蓄电池舱应设置下列固定式灭火系统之一进行保护：



(1)七氟丙烷灭火系统，其设计灭火浓度应至少为9%。该系统尚应配备与所需灭火剂同等数量的备用灭火剂、气瓶和相关管路附件，以便随时可用。如电池包内设有本节7.6-1.7 所规定的装置，则可不配备备用灭火剂；

(2)二氧化碳灭火系统，其灭火剂数量应按该处所总容积的至少40%进行设计。该系统尚应配备与所需灭火剂同等数量的备用灭火剂、气瓶和相关管路附件，以便随时可用。如电池包内设有本节7.6-1.7所规定的装置，则可不配备备用灭火剂。

### 7.6-1.7 蓄电池包火灾防控装置

7.6-1.7.1 蓄电池包如设有专用的火灾防控装置，该装置应能对可能引发火灾的危险源征兆进行探测，并发出报警，自动和/或手动启动喷放灭火介质。

7.6-1.7.2 蓄电池包火灾防控装置应至少满足下列要求：

(1)应与所使用的电池化学特性相符；

(2)如采用气体灭火剂，当所保护的蓄电池包数量大于8个时，应将这些蓄电池包划分为不同的分区进行控制，每一分区所保护的蓄电池包不应超过8个，每个装置所保护的蓄电池包总数不应超过40个；

(3)采用手动释放时，应能在所保护的舱室外且人员便于达到的位置进行操作，并有防止误操作的措施。

### 7.6-1.8 手提式灭火器

7.6-1.8.1 对于甲板面积大于等于4m<sup>2</sup>的蓄电池舱，应至少配备4具手提式气体灭火器，其中应有1具设在该处所入口外附近处。

7.6-1.8.2 对于甲板面积小于4m<sup>2</sup> 的蓄电池舱，可用足够数量的手提式气体灭火器代替 本节7.6-1.6所要求的固定式灭火系统。在蓄电池舱舱壁上应设有喷放孔，便于人员使用灭火器对内释放灭火剂。所需的手提式灭火器应存放在蓄电池舱外部、喷放孔附近。



7.6-1.9 出入口和通道

7.6-1.9.1 蓄电池舱的门应保持关闭，当开启时应在有人值班的处所发出报警，或采用自闭门，该门应为向外开启。

7.6-1.9.2 对于人员可进入的蓄电池舱，其脱险通道的设置应符合本规则对其他机器处所脱险通道设置的相关规定。当采用梯道用作脱险通道时，应为钢质材料且倾斜角不应大于 65°,出入口及梯道净宽度应至少为600mm。对于净空高 2m 以下的蓄电池舱可采用直梯。

第九章 通信、航行和信号设备

第三节 航行设备

原9.3.2.1修改为：“9.3.2.1 船舶应按表9.3.2.1 的规定配备航行设备。

航行设备配备定额表 表9.3.2.1

航行设备名称	最低配备定额	备 注
标准磁罗经	1	≥300 总吨的船舶要求配备，<300 总吨的船舶可仅配操舵磁罗经
操舵磁罗经	1	设有反射磁罗经的船舶可不设
备用标准磁罗经	1	已设有操舵磁罗经或陀螺罗经的船舶可不设
在水平面 360°范围测得方位的器具	1	
舵角指示器	1	≥500 总吨的船舶要求配备
推进器转速指示器	1	
雷 达	1	(1)雷达装置应能在 9GHz 频带上工作； (2)配有电子标绘装置，500 总吨及以上船舶应配备自动跟踪仪。
电子定位设备 Q	1	
回声测深仪	1	≥500 总吨的船舶要求配备
测深手锤	1	
探照灯	2	航经急流航段的船舶需增配 1 盏

注：①电子定位装置的性能标准应满足本局《国内航行海船法定检验技术规则》第4篇第5章附录5的相关要求。



②当照明供电采用工作电压交流220V 时,探照灯的功率应不小于1kW,当采用新型光源时,其光通 量或光强不应低于1kW白炽探照灯;主电源为蓄电池组时,探照灯的功率应不小于0.1kW。船舶所配置的 探照灯中至少有一只白炽探照灯。不夜航的船舶可不必满足探照灯的配备要求,但在其船舶适航证书上应 注明该船不准夜航。”

原9.3.2.3改为:“9.3.2.3A 级 AIS设备性能标准见本局《国内航行海船法定检验技术规则》(2020)及其 修改通报第4篇第5章附录8。B 级AIS应符合本局《国内航行海船法定检验技术规则》2020) 及其修改通报第4篇第5章附录11的相关要求。为 AIS 设备提供定位信息的电子定位装置 的性能标准应满足《国内航行海船法定检验技术规则》(2020)及其修改通报第4篇第5 章附录5的相关要求。”

原9.3.2.5改为:“9.3.2.5 船舶配备的船载电子海图系统 (ECS) 应符合本局《国内航行海船法定检验技 术规则》(2020)及其修改通报第4篇第5章附录12的相关要求,或满足IMO MSC.232 (82)决议对电子海图显示与信息系统(ECDIS) 的要求。为ECS 设备提供定位信息的电子定位装置的性能标准应满足《国内航行海船法定检验技术规则》(2020)及其修改通报第4篇第5章附录5的相关要求。”

新增9.3.2.6如下:“9.3.2.6 船舶可配备1套基于北斗技术的多功能集成系统,该系统具备相应功能时,可以用来同时替代本章表9.3.2.1中的电子定位设备、9.3.2.3 中的自动识别系统 (AIS) 和/或 9.3.2.5中的船载电子海图系统(ECS)/电子海图信息与显示系统(ECDIS)。基于北斗技术的多功能集成系统的性能标准应符合《国内航行海船法定检验技术规则》(2020)及其修改 通报第4篇第5章附录10的相关要求。但其电源应由船舶主电源和应急/临时应急电源供电。若无线电通信设备需由北斗集成系统提供船位信号,则北斗集成系统的 BDS 功能模块的供电应满足《内河船舶法定检验技术规则》(2019)及其修改通报第5篇第5章5.1.1.5条的要求。”





#### 第四节 信号设备

原9.4.5.6修改为：“9.4.5.6舷灯应对称安装在船舶最高甲板左右两侧并接近舷侧处，但不应越过舷外，同时应避开遮蔽其灯光的障碍物并不受甲板灯光的干扰。其基本要求如图9.4.5.6所示。

- (1)前遮板的宽度不超过光源的内侧；
- (2)内侧遮板长度，船长30m及以上者，取0.91m；船长30m以下者，取0.6m；
- (3)后遮板的宽度应尽量接近但不超过对舷灯规定的水平光弧(112.5°)。遮板的高度应至少等于灯高。允许采用特殊设计的遮板，但应满足舷灯水平光弧的要求；
- (4)舷灯遮板和底板的向灯面，应当涂以哑光黑漆。

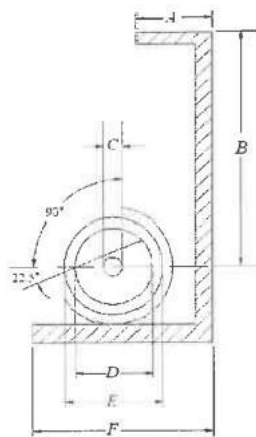


图9.4.5.6

注：A: 前遮板宽度；B: 内侧遮板长度；C: 光源长度；  
D: 滤色玻璃筒外径；E: 透镜外径；F: 后遮板宽度。”

#### 第十二章 防止船舶造成污染的结构与设备

##### 第二节 防止油类污染

删除原12.2.1.1条中(1)、(4)、(7)的内容。

原12.2.1.3改为：“12.2.1.3 为防止船舶含油舱底水污染水域，船舶应设置污油水舱(柜),将所产生的污油水贮存在船上，定期由岸上接收设施或污油水接收船



接收, 严禁将污油水直接排往舷外。污油水舱(柜)应按照12.2.2.1和12.2.2.2的要求设置。”

删除原12.2.1.4和12.2.1.5。

原12.2.1.6改为12.2.1.4。

删除原12.2.2.3 和12.2.2.5。

原12.2.2.4改为12.2.2.3。

原12.2.2.6改为: “ 12.2.2.4 管路和排放接头

(1)污油水舱(柜)均应设有吸入管路, 吸入管路应尽可能短, 且不应兼作他用;

(2)船舶应设有排放管路, 用于排放含油舱底水或污油至接收设备(或简易有效设施)。排放管路不应兼作他用;

(3)排放管路应引至干舷甲板。排放管路的布置, 应考虑到与接收管路相连接的方便性;

(4)排放管路的连接管应配有如图12.2.2.4 (4)所示的标准排放接头。船舶可根据需要选择配备。”

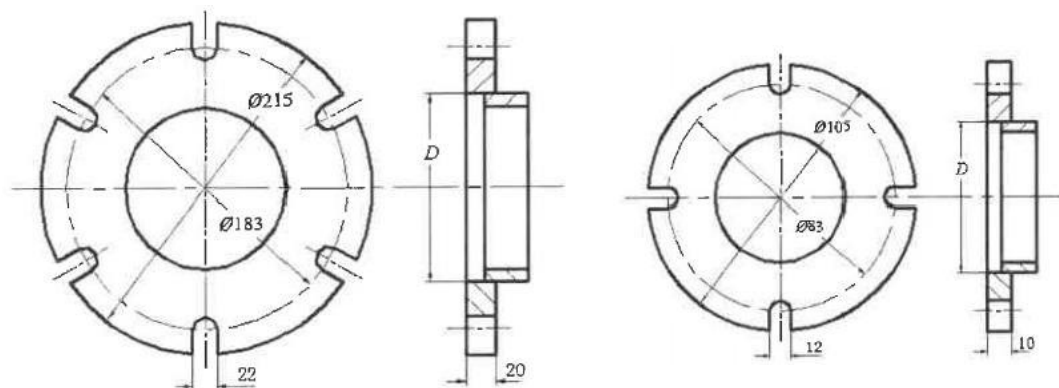


图12.2.2.4(4)

删除原12.2.3.5。



第五节 防止船舶垃圾污染

原12.5.2.6改为：“12.5.2.6 建议船舶垃圾分为以下几类，并应采用不同颜色的收集装置，加上相应图示标识：

- (1)厨余垃圾；
- (2)可回收垃圾(塑料、金属、废纸等)；
- (3)有害垃圾(含油垃圾、废电池、灯管等)；
- (4)其它垃圾(烟头、 一次性餐具等)。”

第六节 防止船舶造成空气污染

原12.6.2.2改为：“12.6.2.2 柴油机排气污染物

(1)船上安装的第1类和第2类柴油机，其排气污染物中的一氧化碳 (CO)、碳氢化合物(HC)、氮氧化物 (NO<sub>x</sub>)和颗粒物(PM)的总加权排放量，乘以按照 GB15097-2016 附录B 中附件BD 所确定的劣化系数(安装排气后处理系统的柴油机),或加上按照 GB15097-2016 附录B 中附件 BD 所确定的劣化修正值(未安装排气后处理系统的柴油机) 结果应不超出表12.6.2.2(1)规定的限值。

发动机排气污染物排放限值 表12.6.2.2 (1)

发动机 类型	单缸排量(SV) (L/缸)	额定功率(P) (kW)	CO (g/kWh)	HC+NO <sub>x</sub> (g/kWh)	PM (g/kWh)
第 1 类	SV<0.9	P≥37	5.0	5.8	0.30
	0.9≤SV<1.2		5.0	5.8	0.14
	1.2≤SV<5		5.0	5.8	0.12
	5≤SV<15	P<2000	5.0	6.2	0.14
		2000≤P<3700	5.0	7.8	0.14
		P≥3700	5.0	7.8	0.27
	15≤SV<20	P<2000	5.0	7.0	0.34
		2000≤P<3300	5.0	8.7	0.50
		P≥3300	5.0	9.8	0.50



第 2 类	20≤SV<25	P<2000	5.0	9.8	0.27
		P≥2000	5.0	9.8	0.50
	25≤SV<30	P<2000	5.0	11.0	0.27
		P≥2000	5.0	11.0	0.50

(2)对于天然气燃料发动机(包括双燃料发动机),证书申请方可以选择测量非甲烷碳氢化合物 (NMHC)代替测量碳氢化合物 (HC),并满足12.6.2.2.(1)中的碳氢化合物限值要求。

(3)额定净功率不超过37kW的船用柴油机的排放应满足 《非道路移动机械用柴油机 排气污染物排放限值及测量方法(中国第三、四阶段)》(GB20891-2014)的要求。

(4)对30L及以上单缸排量柴油机的NO<sub>x</sub>的排放量(按总的NO<sub>2</sub>加权排放量计算) 应在下列范围之内:

- ①14.4g/kWh, 当n<130r/min时;
- ②44d0.23)g/kWh,当130r/min≤n<2000r/min时;
- ③7.7g/kWh, 当n≥2000r/min时。

其中n为柴油机额定转速(每分钟曲轴转速)。

试验程序和测量方法应符合“NO<sub>x</sub> 技术规则”的要求。”

原12.6.2.6 (1)改为: “(1)所有船舶应使用满足船用燃料油国家标准要求的内河船用燃料。”



## 加快内外贸一体化发展若干措施出台

### 支持符合条件企业 开展内外贸集装箱同船运输

来源：中国交通新闻网 发布时间：2023-12-13

日前，国务院办公厅印发《关于加快内外贸一体化发展的若干措施》（简称《若干措施》），从促进内外贸规则制度衔接融合、促进内外贸市场渠道对接、优化内外贸一体化发展环境、加快重点领域内外贸融合发展、加大财政金融支持力度 5 方面，提出 18 条工作措施，加快内外贸一体化发展。

《若干措施》提出，加强与境外港口跨境运输合作，鼓励航运企业基于市场化原则拓展内外贸货物跨境运输业务范围；加快发展沿海和内河港口铁水联运，拓展主要港口国内国际航线和运输服务辐射范围；支持符合条件的企业开展内外贸集装箱同船运输，推行集装箱外贸内支线进出口双向运作模式；加快建设跨境物流基础设施，支持在重点城市建设全球性和区域性国际邮政快递枢纽。

加快内外贸一体化发展是构建新发展格局、推动高质量发展的内在要求，对促进经济发展、扩大内需、稳定企业具有重要作用。《若干措施》要求，各地方、各有关部门要按照分工积极推进各项政策措施落实，打通阻碍内外贸一体化的关键堵点，助力企业在国内国际两个市场顺畅切换，争取尽早取得实质性突破。

附件：国务院办公厅印发《关于加快内外贸一体化发展的若干措施》的通知





国务院办公厅印发《关于加快内外贸一体化发展的若干措施》的通知

国办发 [2023] 42 号

各省、自治区、直辖市人民政府，国务院各部委、各直属机构：

《关于加快内外贸一体化发展的若干措施》已经国务院同意，现印发给你们，请认真贯彻执行。

国务院办公厅

2023 年 12 月 7 日

关于加快内外贸一体化发展的若干措施

加快内外贸一体化发展是构建新发展格局、推动高质量发展的内在要求，对促进经济发展、扩大内需、稳定企业具有重要作用。为贯彻落实党中央、国务院决策部署，加快内外贸一体化发展，提出如下措施。

一、促进内外贸规则制度衔接融合

（一）促进内外贸标准衔接。对标国际先进水平，建立完善国际标准跟踪转化工作机制，转化一批先进适用国际标准，不断提高国际标准化转化率。加强大宗贸易商品、对外承包工程、智能网联汽车、电子商务、支付结算等重点领域标准外文版编译，加大宣传推广力度，帮助企业降低市场转换的制度成本。完善“一带一路”共建国家标准信息平台，进一步发挥《出口商品技术指南》作用，优化国内国际标准服务。推进国家级服务业标准化试点（商贸流通专项）工作，加强标准创新。

（二）促进内外贸检验认证衔接。完善合格评定服务贸易便利化信息平台功能。鼓励检验检测认证机构提供“一站式”服务。推动与更多国家开展检验检疫电子证书国际合作。深化共建“一带一路”、《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）



等框架下检验检疫、认证认可国际合作。推动内地和港澳地区检测认证规则对接和结果互信互认，推进“湾区认证”。鼓励符合资质要求的检验检测机构参与进出口商品检验采信，扩大第三方检验检测结果采信范围。加强对出口转内销产品强制性产品认证绿色通道的政策宣传。

(三) 促进内外贸监管衔接。着力破除各种形式的地方保护和市场分割，加快建设全国统一大市场，促进内外贸资源要素顺畅流动，促进内外资企业公平竞争。探索完善短缺药品供应保障应急机制，建立医疗器械紧急使用有关制度，便利药品、医疗器械等商品在发生自然灾害、公共卫生事件等突发情况下快速进入国内市场。简化用于食品加工的食药物质进口程序。支持监管方式成熟、国内需求旺盛的进口展品在境内销售。

(四) 推进内外贸产品同线同标同质。优化同线同标同质(以下称“三同”)产品认定方式，鼓励企业对其产品满足“三同”要求作出自我声明或委托第三方机构进行认证，鼓励各方采信“三同”认证结果，加强“三同”企业和产品信息推介。

### 二、促进内外贸市场渠道对接

(五) 支持外贸企业拓展国内市场。组织开展外贸优品拓内销系列活动，加强市场对接和推广，鼓励开展集中采购，支持优质外贸产品进电商平台、进商场超市、进商圈步行街、进工厂折扣店、进商品交易市场。

(六) 支持内贸企业拓展国际市场。加强外贸新业态新模式及相关政策宣传和业务培训，支持内贸企业采用跨境电商、市场采购贸易等方式开拓国际市场。推动高质量实施 RCEP 等自由贸易协定，拓展企业的国际发展空间。

(七) 发挥平台交流对接作用。发挥好中国国际进口博览会、中国进出口商品交易会、中国国际服务贸易交易会等展会作用，培育一批内外贸融合展会，促进国内国际市场供采对接。培育一批内外贸融合商品交易市场，完善国内国际营



销网络，强化生产服务、物流集散、品牌培育等功能，促进国内国际市场接轨。推动境外经贸合作区提质升级，鼓励内外贸企业以合作区为平台开展跨国经营。

### 三、优化内外贸一体化发展环境

(八) 加强知识产权保护。加大对外贸企业商标权、专利权的保护力度，以服装鞋帽、家居家装、家用电器等为重点，开展打击侵权假冒专项行动。落实电商平台对网络经营者资格和商品的审查责任，完善投诉举报处理制度，及时纠正制止网络侵权行为。

(九) 完善内外贸信用体系。发挥全国信用信息共享平台作用，推动企业信用信息共享应用，帮助企业获得更多信贷支持。鼓励内外贸企业使用信用报告、保险、保理等信用工具，防范市场销售风险。推动电商平台、产业集聚区等开展信用体系建设试点，营造有利于畅通国内国际市场的信用环境。

(十) 提升物流便利性。加强与境外港口跨境运输合作，鼓励航运企业基于市场化原则拓展内外贸货物跨境运输业务范围。加快发展沿海和内河港口铁水联运，拓展主要港口国内国际航线和运输服务辐射范围。支持符合条件的企业开展内外贸集装箱同船运输，推行集装箱外贸内支线进出口双向运作模式。加快建设跨境物流基础设施，支持在重点城市建设全球性和区域性国际邮政快递枢纽。

(十一) 强化内外贸人才支撑。加强内外贸一体化相关专业建设，发布一批教学标准，打造一批核心课程、优质教材和实践项目。支持开展内外贸实务及技能培训，搭建线上线下融合、内外贸融合的人才交流对接平台。

### 四、加快重点领域内外贸融合发展

(十二) 深化内外贸一体化试点。赋予试点地区更大改革创新自主权，加快对接国际高标准经贸规则，促进内外贸规则制度衔接，复制推广一批创新经验和典型案例。更好发挥自由贸易试验区、国家级新区、国家级经济技术开发区、综合保税区等开放平台示范引领作用，鼓励加大内外贸一体化相关改革创新力度。



(十三) 培育内外贸一体化企业。培育一批具有国际竞争力、内外贸并重的领跑企业，增强全球资源整合配置能力，支持供应链核心企业带动上下游企业协同开拓国内国际市场。建设农业国际贸易高质量发展基地，培育壮大内外贸一体化农业企业。支持台资企业拓展大陆市场，支持港澳企业拓展内地市场。对受到国外不合理贸易限制措施影响的企业加大帮扶纾困力度，支持其内外贸一体化经营。

(十四) 培育内外贸融合发展产业集群。在重点领域培育壮大一批内外贸融合发展产业集群。推动商业科技创新中心建设，促进互联网、大数据、人工智能和内外贸相关产业深度融合。促进“跨境电商+产业带”模式发展，带动更多传统产业组团出海。引导产业向中西部、东北地区梯度转移，提升中西部等地区内外贸一体化发展水平，支持边境地区特色产业更好衔接国内国际两个市场。

(十五) 加快内外贸品牌建设。实施“千企百城”商标品牌价值提升行动，推进全国质量品牌提升示范区建设，支持发展区域品牌，发展绿色、有机、地理标志和名特优新农产品公共品牌。支持内外贸企业培育自主品牌，鼓励外贸代工企业与国内品牌商合作，支持流通企业、平台企业发展自有品牌，与制造企业开展品牌合作。鼓励发展反向定制（C2M）。培育一批中国特色品牌厂商折扣店。建设新消费品牌孵化基地，增强内外贸领域品牌孵化创新活力。加大中国品牌海外宣传力度，鼓励老字号走向国际市场。培育知识产权优势示范企业，支持企业发挥专利、商标等多种类型知识产权组合效应，提升品牌综合竞争力。

### 五、加大财政金融支持力度

(十六) 落实有关财政支持政策。在符合世贸组织规则前提下，用好用足外贸发展专项资金等现有中央和地方财政资金渠道，积极支持内外贸一体化发展。允许地方政府发行专项债券支持符合投向领域和项目条件的国家物流枢纽等物流基础设施建设，畅通内外贸商品集散运输。



(十七) 更好发挥信用保险作用。加强出口信用保险和国内贸易信用保险协同,按照市场化原则加大内外贸一体化信用保险综合性支持力度,优化承保和理赔条件。鼓励保险机构开展国内贸易信用保险业务,推动保险机构在依法合规前提下,通过共保、再保等形式,提升国内贸易信用保险承保能力。鼓励有条件的地方以市场化方式支持内外贸一体化企业投保国内贸易信用保险。

(十八) 加大金融支持力度。充分利用全国一体化融资信用服务平台网络、国家产融合作平台,强化金融机构对内外贸企业的服务能力。在依法合规前提下,鼓励金融机构依托应收账款、存货、仓单、订单、保单等提供金融产品和服务,规范发展供应链金融。推广跨境融资便利化试点政策。扩大本外币合一银行结算账户体系试点范围。支持更多符合条件的支付机构和银行为跨境电商等新业态提供外汇结算服务。

各地方、各有关部门要以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导,全面贯彻党的二十大精神,坚决贯彻落实党中央、国务院决策部署,按照分工积极推进各项政策措施落实,打通阻碍内外贸一体化的关键堵点,助力企业在国内国际两个市场顺畅切换,争取尽早取得实质性突破。各地方人民政府要完善工作机制,优化公共服务,因地制宜出台配套支持政策,大力推动本地区内外贸一体化发展。商务部要会同有关部门密切跟踪分析形势变化,充分发挥相关工作协调机制作用,加强协同配合和督促指导,确保各项政策措施落实到位,及时总结推广各地好经验好做法。





# 热点关注

- 解读《关于加快推进现代航运服务业高质量发展的指导意见》
- 首届内河航运高质量发展论坛武汉举行
- 解读《自动驾驶汽车运输安全服务指南（试行）》





### 解读《关于加快推进现代航运服务业高质量发展的指导意见》

来源：水运局 发布时间：2023-12-13

近日，交通运输部、中国人民银行、国家金融监督管理总局、中国证券监督管理委员会、国家外汇管理局联合印发了《关于加快推进现代航运服务业高质量发展的指导意见》（以下简称《指导意见》）。为抓好《指导意见》贯彻落实，现就相关内容解读如下：

#### 一、出台背景

习近平总书记高度重视交通强国、海洋强国建设，指出“经济强国必定是海洋强国、航运强国”。现代航运服务业是加快建设交通强国、海洋强国的重要组成部分。我部积极贯彻落实党中央、国务院决策部署，先后印发了《关于加快现代航运服务业发展的意见》（交水发〔2014〕262 号）等一系列政策文件，有效促进了现代航运服务业功能进一步完善，服务门类、业务规模不断拓展。近年来，我国航运金融、保险、海事法律服务等快速发展。目前，上海国际航运中心基本建成，正在向世界一流国际航运中心迈进；天津、大连、厦门等区域性国际航运中心功能不断完善。但与伦敦、新加坡等国际航运中心相比，我国航运金融、保险及法律服务等现代航运服务业起步晚，服务能级有待进一步提升。为加快补齐我国现代航运服务业短板，以政策创新为驱动，推动我国现代航运服务业要素集聚发展，交通运输部会同相关部门联合出台了《指导意见》。

#### 二、指导思想和总体目标

《指导意见》要求以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党的二十大精神，立足新发展阶段，完整、准确、全面贯彻新发展理念，坚持以推进现代航运服务业高质量发展为主题，以深化现代航运服务业供给侧结构性改革为主线，以航运交易、信息咨询、航运金融保险、海事仲裁、航运人才、技术服务等为重点，着力补短板、强弱项、优环境、增功能，全面提升现代航运服务



业发展水平和国际影响力，更好服务构建新发展格局，服务加快建设交通强国、海洋强国。

《指导意见》提出到 2035 年，形成功能完善、服务优质、开放融合、智慧低碳的现代航运服务体系，国际航运中心和现代航运服务集聚区功能显著提升，上海国际航运中心服务能力位居世界前列，现代航运服务业实现高质量发展。

### 三、主要任务

《指导意见》聚焦短板弱项，坚持问题导向，以补短板、优服务、扩功能、聚要素、提能级为主线，提出了八项具体任务。

一是提升航运交易及信息服务能力。针对我国航运交易和信息服务功能不够完善、能力有待提升的问题，《指导意见》提出了创新船舶交易模式、培育航运智库和咨询服务机构、发展体系完整的航运指数系列等具体工作措施。

二是增强航运金融服务效能。针对航运融资服务水平有待提高、航运衍生品发展滞后的问题，《指导意见》提出了优化船舶融资租赁营商环境、发展多种航运融资方式、完善航运期货品种体系等具体工作措施。

三是强化航运保险服务保障。针对我国航运保险承保能力不强，全球服务网络有待完善的问题，《指导意见》提出了引导保险机构拓展航运保险业务、提升海外理赔等服务能力、规范中国船东互保组织管理等具体工作措施。

四是提升海事法律服务能力。针对我国海事仲裁服务有待提升的问题，《指导意见》提出了发展中国特色的海事法律制度体系、探索开展符合中国国情的临时仲裁等具体工作措施。

五是强化航运人才保障。针对我国船员队伍建设有待加强的问题，《指导意见》提出了优化船员教育培训和机构管理、引进增加急需紧缺人才供给等具体工作措施。





六是提高航运技术服务能力。针对我国航运检验认证水平仍需提高、绿色低碳发展技术服务有待加强的问题,《指导意见》提出了提升绿色智能船舶检验认证服务能力、强化船舶能耗数据等管理、研究推进航运碳交易市场发展等具体工作措施。

七是完善航运中心服务功能。针对航运中心功能发挥有待加强的问题,《指导意见》提出了依托航运中心集聚航运要素,积极开展政策先行先试等具体工作措施。

八是提升航运基础服务能力。针对航运数字化发展水平有待提高的问题,《指导意见》提出了推动航运服务业务转型升级、加强航运贸易数字化平台应用等具体工作措施。

#### 四、保障措施

为做好文件的落实工作,《指导意见》明确了四项保障措施。一是加强组织领导。相关部门要加强沟通协调,加强对各地现代航运服务业发展的指导,结合地方实际研究出台支持政策措施,强化制度保障。二是强化法治保障,推进相关法律法规修订,完善我国航运法律体系。推动现代航运服务业信用体系建设,维护行业公平竞争秩序。三是深化交流合作。鼓励各类航运服务机构加强国际交流合作。积极参与国际航运服务业相关标准、规则的制修订,增强国际话语权和影响力。四是加强宣传引导。充分发挥媒体的舆论导向作用,加大我国航运服务品牌宣传与推广。

附件:交通运输部 中国人民银行 国家金融监督管理总局 中国证券监督管理委员会 国家外汇管理局关于加快推进现代航运服务业高质量发展的指导意见

交通运输部 中国人民银行 国家金融监督管理总局 中国证券监督管理委员会 国家外汇管理局关于加快推进现代航运服务业高质量发展的指导意见



各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团交通运输厅（局、委），中国人民银行上海总部，各省、自治区、直辖市及计划单列市分行，国家金融监督管理总局各监管局，中国证监会各派出机构，国家外汇管理局各分局：

为深入贯彻落实党的二十大关于加快建设交通强国、海洋强国的决策部署，促进现代航运服务业高质量发展，提出以下指导意见。

### 一、总体要求

#### （一）指导思想。

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党的二十大精神，立足新发展阶段，完整、准确、全面贯彻新发展理念，坚持以推进现代航运服务业高质量发展为主题，以深化现代航运服务业供给侧结构性改革为主线，以航运交易、信息咨询、航运金融保险、海事仲裁、航运人才、技术服务等为重点，着力补短板、强弱项、优环境、增功能，全面提升现代航运服务业发展水平和国际影响力，更好服务构建新发展格局，服务加快建设交通强国、海洋强国。

#### （二）基本原则。

市场主导，政府引导。顺应产业转型升级新趋势，充分发挥市场在资源配置中的决定性作用，更好发挥政府作用，在公平竞争中提升服务业竞争力。加快完善政策制度法规标准，营造良好的市场化、法治化、国际化发展环境。

要素集聚，差异发展。立足国内，提高现代航运服务业发展的系统性、整体性和协同性，引导航运中心进一步发挥集聚效应，深入挖掘优势资源，培育优先级，形成多元化、差异化的产业竞争格局。

扩大开放，深化合作。推动现代航运服务业在更大范围、更宽领域、更深层次扩大开放，深度参与国际分工合作，鼓励相关机构在全球范围内配置资源、开拓市场、加强协同，全面提升我国现代航运服务业的国际影响力。

#### （三）总体目标。





到 2035 年，形成功能完善、服务优质、开放融合、智慧低碳的现代航运服务体系，国际航运中心和现代航运服务集聚区功能显著提升，上海国际航运中心服务能力位居世界前列，现代航运服务业实现高质量发展。

### 二、主要任务

（四）提升航运交易及信息服务能力。做大做强我国船舶交易市场，支持上海市稳妥有序推进上海航运交易所体制改革。鼓励船舶交易机构创新船舶交易模式，吸引国内外船舶进场交易。鼓励企业、高校、研究机构等开展航运服务业发展战略、国际规则制度等重大领域课题研究，大力发展航运信息服务，提升航运信息服务能级，形成一批具有国际影响力的航运智库和咨询服务机构。支持有条件的航运交易机构编制不同类型的航运指数，高标准建设海南国际航运交易中心，打造具有国际影响力的航运指数供应商，形成体系完整、种类齐全、使用广泛的航运指数系列，引导航运市场有序发展。

（五）增强航运金融服务效能。依托自由贸易港和自由贸易试验区提升离岸航运融资和资金结算能力。推广天津等自由贸易试验区融资租赁快速通办服务模式，优化船舶融资租赁营商环境。积极发展多种航运融资方式，大力支持绿色智能船舶产业链发展。加大上海期货交易所运价指数期货培育力度。鼓励探索开发船用绿色燃料相关大宗商品衍生产品，逐步完善航运期货品种体系，服务航运企业风险管理需求，做好航运衍生品的风险防控。

（六）强化航运保险服务保障。引导我国主要保险机构、再保险机构积极拓展航运保险业务，创新提供新能源船舶险、船舶建造险等产品。鼓励我国保险机构逐步、适当提高自留风险额度，不断提升其承保能力和信誉担保的国际认可度。支持航运保险机构加强全球服务网络建设，鼓励与我国相关机构开展海外网络协同合作，不断提升海外理赔、防损等服务能力。支持境外航运保险机构在境内设立机构提供保险服务。支持发展国际航运再保险业务，集聚国内外再保险机构，



提升航运再保险服务能级。进一步规范中国船东互助保险组织管理，支持其深度融入国际航运保险市场体系。

(七) 提升海事法律服务能力。建立和完善中国特色海事法律制度体系。依托大连海事大学、上海海事大学等建设国际海事法律教育中心。支持境外仲裁机构在境内设立业务机构，开展涉外海事仲裁业务，在自由贸易试验区和海南自由贸易港涉外领域探索开展符合中国国情的临时仲裁，为我国成为国际海事商事争端解决优选地创造条件。

(八) 强化航运人才保障。优化船员教育培训体系及考试制度，加强 LNG 等新能源、新业态船员培养。优化和加强海员外派机构管理，加强船员管理和权益保护，健全船员劳动争议解决机制。落实航运企业培养船员主体责任，引导航运企业自有船员比例稳步提高。支持引进邮轮运输等航运高技能人才，增加急需紧缺人才供给。充分发挥香港、上海国际航运中心现代航运服务业人才优势，促进航运服务业融合协调发展。

(九) 提高航运技术服务能力。推进绿色智能船舶、产品和系统研发设计，加快数字化系统推广应用，强化船舶建造维修等技术服务能力，提升绿色智能船舶和产品的检验、认证服务能力。加强船舶检验机构管理，促进船舶检验服务水平和服务质量全面提升。加快在上海设立船舶能效管理中心，强化船舶能耗数据等管理。组织开展绿色智慧航运技术标准制定和推广应用。强化国家水上装备安全与可靠性技术创新能力建设。加强船用新能源技术与决策咨询支撑。研究推进航运碳交易市场发展。

(十) 完善航运中心服务功能。依托航运服务功能集聚区，按功能定位集聚航运要素。巩固提升香港国际航运中心地位，加快建设世界一流的上海国际航运中心，建设天津、大连、厦门区域性国际航运中心和武汉、重庆等长江区域航运中心，积极开展政策先行先试。



(十一) 提升航运基础服务能力。加强大数据、人工智能、区块链等新一代信息技术应用，全面推进船舶经纪、船舶管理、船舶代理、客货运代理、助导航服务等航运服务业务转型升级。加强航运贸易数字化平台应用推广，强化数据共享和业务协同，进一步提升航运贸易便利化水平。加强营商环境和文化建设，创新商业模式，优化产品供给，提升服务效率和质量。

### 三、保障措施

(十二) 加强组织领导。各地交通运输主管部门，中国人民银行各分行，国家金融监督管理总局各监管局，中国证监会各派出机构，国家外汇管理局各分局等部门要加强沟通协调，依职责加强对本地区现代航运服务业发展的指导，结合地方实际研究出台支持政策措施，强化制度保障。

(十三) 强化法制保障。推进《中华人民共和国海商法》《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》《中华人民共和国国际海运条例》等法律法规修订，完善我国航运法律体系，为现代航运服务业发展提供法制保障。推动现代航运服务业信用体系建设，维护行业公平竞争秩序。

(十四) 深化交流合作。鼓励各类航运服务机构加强国际交流合作，秉持互利共赢原则，积极拓展航运服务市场。充分利用双边、多边国际合作机制，积极参与国际航运服务业相关标准、规则的制修订，增强国际话语权和影响力。

(十五) 加强宣传引导。充分发挥媒体的舆论导向作用，大力宣传现代航运服务业发展取得的成效。借助全球可持续交通高峰论坛、中国航海日论坛、北外滩国际航运论坛等平台，加大我国航运服务品牌宣传与推广。

交通运输部 中国人民银行

国家金融监督管理总局 中国证券监督管理委员会

国家外汇管理局

2023 年 12 月 8 日



## 首届内河航运高质量发展论坛武汉举行

来源：中国交通新闻网 发布时间：2023-12-5

12 月 3 日，以“新时代、新思路、新路径——更高质量的内河航运”为主题的首届内河航运高质量发展论坛在湖北武汉举行。来自全国内河航运管理部门、港航物流企业、高等院校、科研院所、科技公司的嘉宾代表，聚焦内河航运发展热点议题展开对话交流，共商新时代内河航运高质量发展路径。

本届论坛经交通运输部批准，由长江航务管理局（简称长航局）和中国航海学会联合主办，设主论坛、长江水系电子航道图服务联盟专题研讨及水运科技、智慧航运两场专题论坛。湖北省副省长盛阅春，中国航海学会理事长何建中，交通运输部总工程师兼水运局局长李天碧出席论坛并致辞。

论坛期间，长航局联合长江干线水上搜救协调中心、江苏省水上搜救中心办公室与 7 省市交通运输主管部门签署《长江水上交通安全与应急管理合作备忘录》，长航局、中国船级社与 13 省市交通运输主管部门、上海组合港管理委员会办公室签署《加快长江航运现代化 推进绿色智能新发展合作协议》，中国工程院院士严新平作主题为《我国内河航运高质量发展的科技创新思考》的学术报告，长江水系电子航道图服务联盟向第二批成员单位授牌。



### 解读《自动驾驶汽车运输安全服务指南（试行）》

来源：运输服务司 发布时间：2023-12-5

近日，交通运输部印发了《自动驾驶汽车运输安全服务指南（试行）》（以下简称《指南》）。为便于更好地理解相关内容，解读如下：

#### 一、编制背景

近年来，随着人工智能、5G 通信、大数据等新技术快速发展，自动驾驶技术在交通运输领域加快应用，由封闭场地测试到道路测试、由试点示范到商业试运营快速迭代。北京、上海、广州、深圳等城市纷纷出台政策，允许自动驾驶汽车在特定区域、特定时段从事城市公共汽电车、出租汽车、物流配送等商业化试运营，且应用规模不断扩大。

《国家综合立体交通网规划纲要》明确提出，到 2035 年，我国自动驾驶技术要达到世界先进水平；《交通强国建设纲要》将“加强自动驾驶技术研发，形成自主可控完整的产业链”作为交通强国建设的重要内容。当前，使用自动驾驶汽车从事运输经营的基本要求还不明确，不适应自动驾驶汽车健康有序发展需要，且安全压力日益增加。为此，我部在系统梳理部分城市自动驾驶汽车试点示范运营情况和地方管理政策的基础上，聚焦应用场景、自动驾驶运输经营者、运输车辆、人员配备、安全保障、监督管理等影响运输安全的核心要素，明确在现行法律法规框架下使用自动驾驶汽车从事运输经营活动的基本要求，引导自动驾驶运输服务健康有序发展，最大限度防范化解运输安全风险，切实保障人民群众生命财产安全。

#### 二、编制原则

《指南》编制过程中主要遵循了以下四个方面的原则：

一是坚持底线思维。统筹发展和安全，明确自动驾驶汽车运输最基本安全要求，牢牢守住自动驾驶汽车运输安全的底线红线。





二是坚持依法依规。依据相关法律法规，以及道路运输、城市客运管理有关规定，在保障运输安全的同时，有序引导自动驾驶汽车在运输服务领域健康发展、规范应用。

三是坚持开放包容。文件起草过程中，充分借鉴了欧美、日本等国家和地区的先进做法，分应用场景明确可以使用、审慎使用和禁止使用的具体情形，为自动驾驶汽车在运输服务领域应用提供方向指引。

四是坚持守正创新。深刻把握行业发展规律和技术发展趋势，在守住运输安全底线的同时，积极主动为高级别自动驾驶技术创新发展营造良好环境。

### 三、主要内容

《指南》包括适用范围、基本原则、应用场景、自动驾驶运输经营者、运输车辆、人员配备、安全保障和监督管理等八部分。

第一部分为适用范围，明确《指南》适用于在城市道路、公路等社会机动车通行的各类道路上，使用自动驾驶汽车从事城市公共汽电车客运、出租汽车客运、道路旅客运输、道路货物运输经营活动的管理指引。

第二部分为基本原则，包括自动驾驶汽车运输管理原则和使用自动驾驶汽车从事运输经营原则。

第三部分为应用场景，主要是结合当前自动驾驶汽车发展水平、示范应用情况、各领域安全生产特点和安全管理需要，分城市公共汽电车、出租汽车、道路客运、道路货运等领域明确了使用自动驾驶汽车从事运输经营的具体场景及适用条件。

第四部分为自动驾驶运输经营者、第五部分为运输车辆、第六部分为人员配备，主要明确了相关经营主体应满足的经营资质条件，自动驾驶车辆应具备的运营资质条件及车辆保险要求，从事城市公共汽电车客运、出租汽车客运、道路旅客运输、道路货物运输经营的自动驾驶汽车随车驾驶员或运行安全保障人员（统



称“安全员”)的配备标准和相关要求。从鼓励支持技术创新和产业发展的角度,明确满足一定要求的从事出租汽车客运的完全自动驾驶汽车可以使用远程安全员。

第七部分为安全保障,主要包括 6 个方面:一是安全生产制度,主要是保障自动驾驶运输经营者落实安全生产主体责任,明确运营安全管理制度体系。二是运输安全保障,主要是指导自动驾驶运输经营者做好安全风险源头管控。三是运行状态信息管理,主要是为车辆故障和安全事故调查溯源提供支撑。四是车辆动态监控,主要是防止违法违规行为引发安全事故。五是安全告知,主要是提升乘客安全乘车及紧急情况下的应急逃生能力,对乘客进行安全教育。六是应急处置,针对性地提升自动驾驶经营者突发事件应急处置能力。

第八部分为监督管理,主要明确了日常监督和重大隐患整改要求,建立信息反馈机制,将运输服务环节发现的技术问题反馈到自动驾驶车辆设计制造环节,有利于从源头上消除车辆安全隐患,提升自动驾驶汽车安全性能。同时明确地方交通运输主管部门应对本地自动驾驶运营服务情况开展检测,省级交通运输主管部门应每年年底前向部报告相关情况。

附件:交通运输部办公厅关于印发《自动驾驶汽车运输安全服务指南(试行)》的通知

### 交通运输部办公厅关于印发《自动驾驶汽车运输安全服务指南(试行)》的通知

各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团交通运输厅(局、委):

为引导自动驾驶技术发展,规范自动驾驶汽车在运输服务领域应用,依据《中华人民共和国安全生产法》《中华人民共和国道路交通安全法》《中华人民共和国道路运输条例》等法律法规,以及道路运输、城市客运管理有关规定,我部组



织编制了《自动驾驶汽车运输安全服务指南（试行）》，现印发给你们，请结合实际认真贯彻落实。

交通运输部办公厅

2023 年 11 月 21 日

### 自动驾驶汽车运输安全服务指南（试行）

为引导自动驾驶技术发展，规范自动驾驶汽车在运输服务领域应用，依据《中华人民共和国安全生产法》《中华人民共和国道路交通安全法》《中华人民共和国道路运输条例》等法律法规，以及道路运输、城市客运管理有关规定，制定本指南。

#### 一、适用范围

使用自动驾驶汽车在城市道路、公路等用于社会机动车通行的各类道路上，从事城市公共汽电车客运、出租汽车客运、道路旅客运输经营、道路货物运输经营活动的，适用本指南。

本指南所称自动驾驶汽车是指按照国家有关标准，在设计运行条件下具备执行全部动态驾驶任务能力、由工业和信息化部门将其纳入产品准入范围的汽车，包括国家标准《汽车驾驶自动化分级》（GB/T40429-2021）明确的有条件自动驾驶汽车、高度自动驾驶汽车和完全自动驾驶汽车。

#### 二、基本原则

使用自动驾驶汽车从事城市公共汽电车客运、出租汽车客运、道路旅客运输经营、道路货物运输经营（以下统称自动驾驶运输经营）应坚持依法依规、诚实守信、安全至上、创新驱动的原则。自动驾驶汽车运输管理应坚持安全第一、守正创新、包容开放、有序推进的原则。



### 三、应用场景

为保障运输安全，自动驾驶汽车开展道路运输服务应在指定区域内进行，并依法通过道路交通安全评估。使用自动驾驶汽车从事城市公共汽电车客运经营活动的，可在物理封闭、相对封闭或路况简单的固定线路、交通安全可控场景下进行；使用自动驾驶汽车从事出租汽车客运经营活动的，可在交通状况良好、交通安全可控场景下进行；审慎使用自动驾驶汽车从事道路旅客运输经营活动；可使用自动驾驶汽车在点对点干线公路运输或交通安全可控的城市道路等场景下从事道路货物运输经营活动；禁止使用自动驾驶汽车从事道路危险货物运输经营活动。

### 四、自动驾驶运输经营者

使用自动驾驶汽车从事城市公共汽电车客运、出租汽车客运、道路旅客运输、道路货物运输的经营者（以下统称自动驾驶运输经营者）应依法办理市场主体登记，经营范围应登记相应经营业务类别；出租汽车客运（网约车）、道路旅客运输应依法投保承运人责任保险。从事城市公共汽电车运营的，应符合国家及运营地城市人民政府有关运营要求。从事出租汽车客运、道路旅客运输经营、道路货物运输经营的，应具备相应业务类别的经营许可资质。城市客运企业、道路运输企业可与汽车生产企业组成联合体开展自动驾驶运输经营。自动驾驶运输经营者应当依法办理相关手续，地方交通运输主管部门应为自动驾驶运输经营者从事自动驾驶汽车运输经营服务提供办理渠道。

### 五、运输车辆

从事道路运输经营的自动驾驶汽车应符合国家相关标准及技术规范等要求，依法办理机动车注册登记，取得机动车号牌和机动车行驶证。从事城市公共汽电车客运的自动驾驶汽车应符合国家及运营地城市人民政府有关运营要求。从事出租汽车客运、道路旅客运输经营、道路货物运输经营的自动驾驶汽车还应符合交通运输行业有关经营性机动车运营安全技术标准要求，依法取得运营地交通运输



主管部门配发的《网络预约出租汽车运输证》或《道路运输证》。自动驾驶汽车需变更自动驾驶功能、进行车辆软件系统升级的，应按照工业和信息化部门规定执行，确保车辆运行安全。

从事道路运输经营的自动驾驶汽车应按照《中华人民共和国道路交通安全法》《中华人民共和国道路运输条例》《机动车交通事故责任强制保险条例》以及《工业和信息化部 公安部 交通运输部关于印发智能网联汽车道路测试与示范应用管理规范（试行）的通知》（工信部联通装〔2021〕97 号）有关要求，提供交通事故责任强制险凭证以及交通事故责任保险凭证或事故赔偿保函。

### 六、人员配备

从事城市公共汽电车客运、道路旅客运输经营的自动驾驶汽车应随车配备 1 名驾驶员或运行安全保障人员（以下统称“安全员”）。从事道路货物运输经营的自动驾驶汽车原则上随车配备安全员。从事出租汽车客运的有条件自动驾驶汽车、高度自动驾驶汽车应随车配备 1 名安全员；从事出租汽车客运的完全自动驾驶汽车，在确保安全的前提下，经设区市人民政府同意，在指定的区域运营时可使用远程安全员，远程安全员人车比不得低于 1:3。安全员应当接受自动驾驶汽车技术和所从事相关运输业务培训，熟练掌握道路交通安全法律法规的规定、不同级别自动驾驶系统操作技能，熟知自动驾驶汽车运行线路情况，具备紧急状态下接管车辆等应急处置能力。自动驾驶汽车的自动驾驶功能变更或更新升级后，自动驾驶运输经营者要及时加强对安全员在岗培训，确保其及时掌握新功能、新技术、新要求。安全员应符合交通运输领域从业人员管理相关规定和要求，取得相应业务类别的从业资格。

### 七、安全保障

#### （一）安全生产制度。





自动驾驶运输经营者应履行安全生产主体责任，建立实施运营安全管理制度，包括但不限于全员安全生产责任制度、车辆技术管理制度、安全评估制度、安全隐患排查治理制度、动态监控管理制度、网络安全管理制度、从业人员安全管理制度、关键岗位安全生产操作规程、安全生产和应急处置教育培训计划等。

### (二) 运输安全保障。

自动驾驶运输经营者应建立健全运输安全保障体系，在正式运营前要制定自动驾驶汽车运输安全保障方案，明确自动驾驶汽车的设计运行条件、人员配备情况、运营安全风险清单、分级管控措施、突发情况应对措施等。自动驾驶运输经营者应与汽车生产企业、安全员等签署协议，明确各方权利责任义务，并组织对运输安全保障方案进行专业性论证和安全风险评估。运输安全保障方案和安全风险评估报告应告知运营地交通运输主管部门、公安交警部门 and 应急管理部门。自动驾驶运输经营者要确保运输安全；存在重大隐患无法保障运输安全的，应及时依法暂停自动驾驶运输经营。

### (三) 运行状态信息管理。

自动驾驶运输经营者应确保车辆技术状况良好，按照车辆使用说明书使用运行。从事道路运输经营的自动驾驶汽车应具备车辆运行状态信息记录、存储和传输功能，向自动驾驶运输经营者和运营地有关主管部门实时传输关键运行状态信息。在车辆发生事故或自动驾驶功能失效时，应自动记录和存储事发前至少 90 秒的运行状态信息。运行状态信息包括但不限于以下 10 项内容：车辆标识（车架号或车辆号牌信息等）；车辆控制模式；车辆位置；车辆速度、加速度、行驶方向等运动状态；环境感知及响应状态；车辆灯光和信号实时状态；车辆外部 360 度视频监控情况；反映驾驶人和人机交互状态的车内视频及语音监控情况；车辆接收的远程控制指令（如有）和车辆故障情况（如有）。

### (四) 车辆动态监控。



车辆符合《道路运输车辆动态监督管理办法》及国家有关规定的，要加强自动驾驶汽车动态监控，对车辆运行区域、运行线路、运行状况进行监控管理，及时提醒纠正和处理违法违规行为。运营地交通运输主管部门要督促自动驾驶运输经营者加强对运输车辆及安全员的动态管理。

### （五）安全告知。

自动驾驶汽车应在车身以醒目图案、文字或颜色标识，明确向其他交通参与者告知其自动驾驶身份。使用自动驾驶汽车从事城市公共汽电车客运、出租汽车客运、道路旅客运输的经营者，应通过播放视频或张贴标识等方式，向乘客告知车辆自动驾驶功能、安全乘车知识、安全设施使用方法、紧急逃生方法等事项。

### （六）应急处置。

自动驾驶运输经营者应制定自动驾驶汽车运营突发事件应急预案，明确突发事件类型和级别、处置方法、应急响应程序、职责分工和保障措施等，并定期组织开展应急演练。自动驾驶汽车在运营过程中发生车辆故障或安全事故时，自动驾驶运输经营者应按应急预案要求启动应急响应，做好应急处置；发生人员伤亡安全生产事故的，应按照国家有关规定及时向事发地交通运输主管部门报告。

## 八、监督管理

### （一）日常监督。

交通运输主管部门要会同有关部门，加强对自动驾驶汽车运输经营活动的监督管理，按照“双随机、一公开”要求开展监督检查，依法定职权督促自动驾驶汽车生产企业和自动驾驶运输经营者严格按照国家有关法律法规开展道路运输经营活动，保障运输安全。地方交通运输主管部门可结合本地实际，制定高于本指南的安全要求和措施。

### （二）隐患整改。



使用自动驾驶汽车从事道路运输经营活动存在重大安全隐患的，运营地交通运输主管部门要会同有关部门依法定职权责令自动驾驶汽车生产企业和自动驾驶运输经营者迅速整改。无法保障运输安全的，要依据《中华人民共和国安全生产法》《中华人民共和国道路交通安全法》《中华人民共和国道路运输条例》等法律法规依法进行处理。

### (三) 信息反馈。

在运营中如发现自动驾驶汽车存在技术缺陷、隐患和问题的，自动驾驶运输经营者应依法向有关主管部门反馈，有关主管部门督促汽车生产企业迅速排查整改，及时消除安全隐患，确保生产安全。运营地交通运输主管部门应定期监测汇总本地自动驾驶运营服务情况，掌握行业安全和运营服务情况。省级交通运输主管部门应每年年底前向部报告辖区内自动驾驶汽车运输经营情况。

抄送：部科学研究院、公路科学研究院，中央纪委国家监委驻交通运输部纪检监察组。





# 行业动态

- 2023 年 11 月份中国沿海（散货）运输市场分析报告
- 我国快递年业务量连续三年破千亿件
- 民航 11 月货运规模创历史新高





## 2023 年 11 月份中国沿海（散货）运输市场分析报告

来源：上海航运交易所 发布时间：2023-12-5

11 月，全国降温明显，冬储需求快速释放，加之国内外宏观环境逐步改善，市场信心有所提振，下游采购拉运积极，综合指数涨幅较大。11 月 24 日，上海航运交易所发布的沿海（散货）综合运价指数报收 1063.16 点，比上月末上涨 11.1%，月平均值为 1014.63 点，环比上涨 6.4%。

### 1、煤炭运输

市场需求方面，本月中东部多地气温频频创新低，居民用电需求逐渐增加，而随着汛期全面结束，水电出力明显回落，沿海地区电厂用电负荷率均不同程度上升，沿海八省日耗攀升至 180 万吨以上，存煤可用天数下降至 20 天以下。煤炭价格方面，冬季煤炭生产事故高发，国内安全生产形势严峻，加之北方寒潮轮番降温，终端备库需求逐步释放，产区煤矿询货好转，北方港口日均调出量维持 126 万吨以上。下游市场受国内宏观政策持续利好影响，化工等产业终端刚需采购稳定恢复，市场情绪修复，贸易商采购积极，煤价稳步上涨。中旬起全国多地气温下降，能源需求攀升背景下，煤炭产地市场行情回暖，产区内煤矿询货有所好转，叠加大型煤企上调外购价格，提振市场信心，整体采购需求开始逐步释放，煤炭价格止跌回升。运价走势方面，月初整体市场供需格局相对宽松，下游在需求乏力下询货热度一般，运输商谈氛围平淡，长期低运价下部分运力转投外贸市场。随寒潮来袭，电厂日耗回升，库存小幅回落，终端补库需求释放，叠加北方港口受气象因素扰动较大，压港较为严重，船舶周转受限下，即期运力紧缺。船东积极调配运力确保北煤南运能源供给稳定，华东、华南航线运价先后出现较大幅度上涨。

11 月 24 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1065.79 点，比上月末上涨 15.8%，月平均值为 1002.26 点，环比上涨 9.4%。11 月 30 日，上海





航运交易所发布的中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，秦皇岛港至张家港（4-5 万 dwt）航线市场运价为 31.6 元/吨，比上月末上涨 11.8 元/吨，月平均值为 28.6 元/吨，环比上涨 9.0 元/吨；华南航线，秦皇岛港至广州（6-7 万 dwt）航线市场运价为 39.5 元/吨，比上月末上涨 13.0 元/吨，月平均值为 33.9 元/吨，环比上涨 7.3 元/吨。

### 2、金属矿石运输

本月，国内宏观政策端持续发力，市场信心有所提振，铁矿石价格表现坚挺，钢材市场价格也震荡走强，供需基本面偏好，下游采购情绪回升，沿海矿石运价开始上行。11 月 24 日，金属矿石货种运价指数报收 1006.72 点，比上月末上涨 6.4%，月平均值为 976.30 点，环比上涨 3.2%。

### 3、粮食运输

11 月上旬，新粮水分偏高，储存难度较大，贸易商多以随收随走为主，建库意愿不强，沿海粮食运价低位下探。中下旬，东北地区出现雨雪降温天气，潮粮玉米霉变风险降低，但粮食运输难度增加，玉米粮源购销不畅，基层潮粮上市零星，价格以震荡偏强为主。同时随市场消费需求逐步回暖，饲料企业建库需求增加，采购积极性好转，沿海粮食运价持续上涨。11 月 24 日，粮食货种运价指数报收 967.08 点，比上月末上涨 10.3%，月平均值为 925.32 点，环比上涨 6.1%。

### 4、原油及成品油运输

11 月，前期受原油市场走弱影响，国内汽柴油价格下跌幅度增加，地方炼厂及部分主营炼厂开工负荷有所回落，国内汽柴油产量略有下降。需求方面，汽油市场缺少假期利好支撑，出行减少需求转入淡季；户外基建、工程等开工相对高位，柴油需求仍有支撑，沿海成品油运价平稳运行。后期国内成品油供应较为宽松，整体市场资源较为充裕。但受天气原因北方港口封航影响，船舶可用运力减少，船东挺价意愿较强，沿海成品油运价稳中有升。11 月 24 日，上海航运交易



## 现代物流·法讯 (2023 年 12 月刊——第 101 期)

所发布的成品油货种运价指数为 1525.18 点，比上月末上涨 3.3%；原油货种运价指数为 1621.07 点，比上月末上涨 0.2%。



## 我国快递年业务量连续三年破千亿件

来源：中国交通新闻网 发布时间： 2023-12-6

12 月 5 日 15 时 39 分，四川成都市民张女士收到了鲜花包裹。12 月 4 日 18 时 26 分，该快递包裹从云南昆明寄出，由顺丰速运承运，搭乘成昆高铁快运专列。国家邮政局快递大数据平台实时监测数据显示，这是我国今年第 1200 亿件快件，意味着我国快递年业务量首次突破 1200 亿件大关。

自 2021 年以来，我国快递年业务量连续 3 年突破 1000 亿件，凸显出我国快递市场繁荣活跃、发展质效不断提升，展示出消费市场持续向好的良好态势，为稳中向好的中国经济写下生动注脚。

近年来，快递业坚持改革创新，持续畅通互联，保持稳健增长势头，业务量实现了从“年均百亿”到“月均百亿”的巨大跨越。特别是 2023 年以来，受扩大内需战略等利好政策的影响，各地各部门坚持把恢复和扩大消费摆在优先位置，推动快递业务量强劲增长。数据显示，自今年 3 月起，我国单月快递量超百亿件，月均业务收入超 900 亿元，创历史新高。11 月进入业务旺季后，快递行业保持高位运行，日均快递业务量超 4.3 亿件。

为推动快递物流“加速跑”，快递业改进服务组织模式，加快信息技术、智能装备与快递业深度融合，促进货物周转流通；积极融入综合交通运输体系，与公路、铁路、航空、水运共同发力，贯通经济发展的“大动脉”。



## 民航 11 月货运规模创历史新高

来源：中国民航局 发布时间：2023-12-14

11 月，民航全行业完成货邮运输量 71.9 万吨，恢复至 2019 年同期的 102.8%，连续 4 个月超过疫情前水平，规模创历史新高。

国内航线方面，受国内经济回升向好，“双十一”促销活动带动，货邮运输量环比增长 7.4%，恢复至疫情前同期的 92.8%，恢复率环比提高 1.2 个百分点；国内航线货物平均运价 1.67 元/公斤，环比上涨 0.6%。国际航线方面，受海外感恩节、“黑色星期五”购物节带动，国际航空货运需求旺盛，货邮运输量环比增长 5.4%，较疫情前同期增长 24.1%；国际航线货物平均运价为 17.16 元/公斤，环比上涨 16.6%。

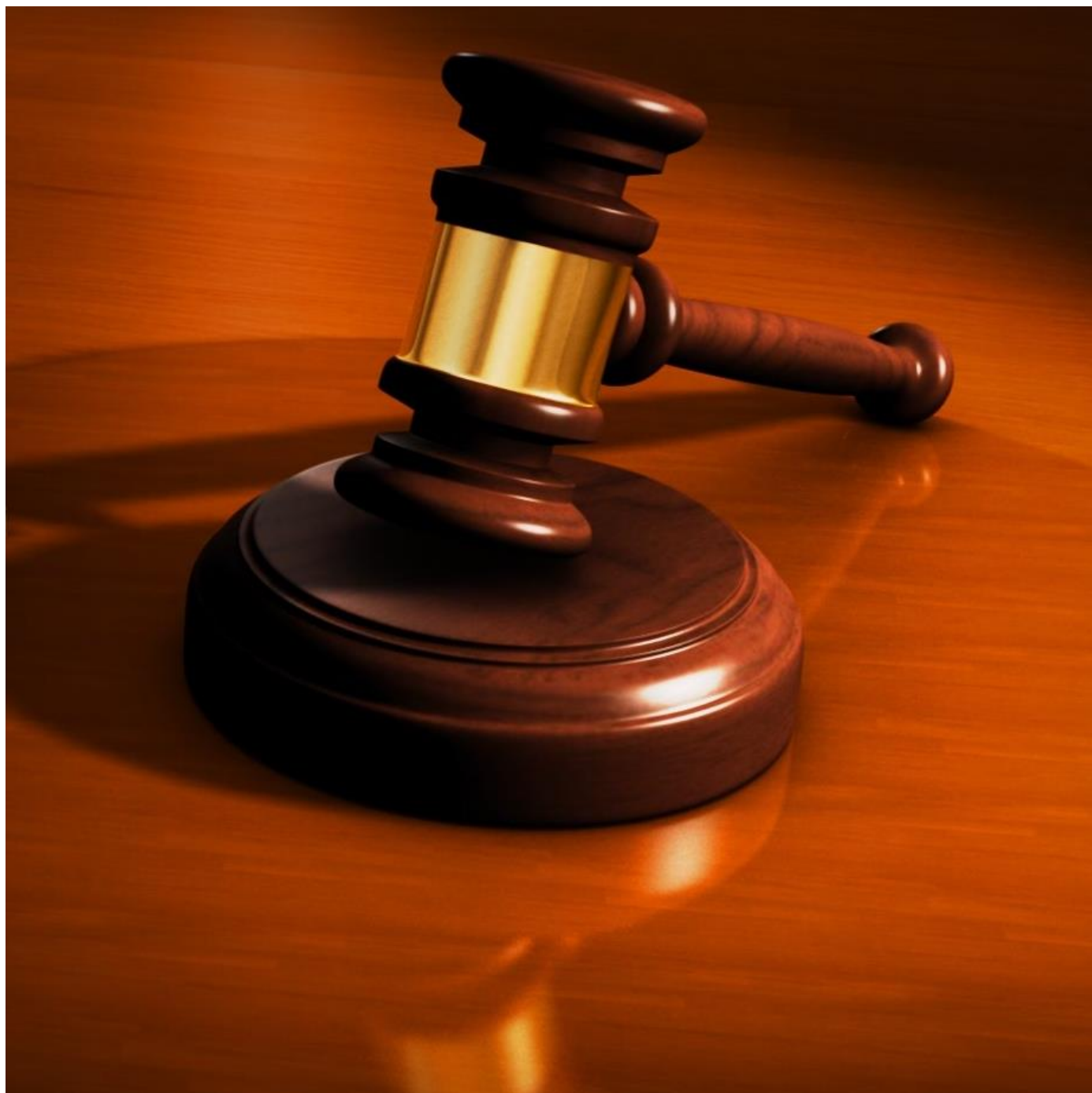
国际航线中，我国航空公司在中国至欧洲航线完成货邮运输量最大，达 10.9 万吨，占比近四成，较 2019 年同期增长 43.2%；中国至亚洲其他国家航线货运恢复水平最高，较 2019 年同期增长 113.6%；中国至北美航线货运继续恢复，完成 6.2 万吨，规模已接近 2019 年同期水平，恢复率较 10 月提升 9.5 个百分点；中国与共建“一带一路”沿线国家之间完成货邮运输量 8.5 万吨，占比超过三成，较 10 月提高 1.8 个百分点，货运量较 2019 年同期增长 58.2%，高于国际航线整体恢复水平 34.1 个百分点。

今年截至 11 月底，全行业共完成货邮运输量 661.0 万吨，货邮运输规模恢复至 2019 年同期的 96.9%。其中，国内航线完成货邮运输量 411.0 万吨，恢复至 2019 年同期的 88.9%；国际航线完成货邮运输量 250.0 万吨，达到 2019 年同期的 113.7%。



# 典型案例

➤ 上海惠骏物流有限公司诉中国平安财产保险股份有限公司上海分公司等财产保险合同纠纷案







## 上海惠骏物流有限公司诉中国平安财产保险股份有限公司上海分公司等财产保险合同纠纷案

来源：上海静安法院公众号、2023 年第 8 期《最高人民法院公报》案例之一

### 本案明确

判断保险合同当事人的真实意思表示，应当结合投保单、保险单、保险条款或者其他保险凭证等保险合同的组成内容综合判断，并探求最终形成的真实合意。依法订入合同并已产生效力的合同内容，对保险合同各方当事人均有法律约束力。当事人仅以缔约过程中未形成最终合意的单方意思表示主张其保险合同权利的，人民法院不予支持。

### 基本案情

2018 年 3 月 22 日，原告向被告发送了中国人民财产保险股份有限公司的货物运输保险产品，要求被告处购买类似产品，被告当即提示上述险种为货物运输险。

几天后被告向原告发送了《平安物流责任保险投保单》，并注明：“承保条件与之前中保一致。”同时要求原告提供名下车辆车牌号的清单并盖章。原告在盖章的《自有货运车辆清单》和投保单中列明并记载了运输车辆类型为“普货”，数量为“8”，以及对应的沪牌号码。

随后被告出具了《保险单》，载明被保险人为原告，投保险种为物流责任险，承保被保险人在经营物流业务过程中因运输工具发生碰撞、倾覆等原因造成的物流货物损失。《保险单》的特别约定部分还载明：“本保单仅承保以下列明车牌号的承运车辆发生保险事故时的保险责任：如被保险人在保险期限内需要更换承运车辆，需提前 1 个工作日将承运车辆车牌号通过邮件向保险人进行申报，否则保险人不承担任何保险责任。”上述 8 个车牌号亦列入其中。



保险期间内，号牌为冀 JU9550 的重型半挂牵引车在货运途中发生交通事故，致使原告承运的货物受损，经交警认定，该牵引车驾驶员负全责。被告查勘后以事故车辆未曾申报，保险责任不成立为由出具《拒赔通知书》。

原告起诉认为，被告未销售其要求购买的同种类保险产品，增设了承保条件，主张被告赔付其货物损失。

被告则辩称，事故车辆并非原告所有，其未按约申报变更车辆信息，故被告有权拒赔。

### 审判结果

上海市静安区人民法院于 2020 年 9 月 23 日作出 (2020) 沪 0106 民初 10591 号民事判决，驳回原告上海惠骏物流有限公司的诉讼请求。

原告提出上诉，上海金融法院于 2021 年 6 月 25 日作出 (2021) 沪 74 民终 368 号民事判决，驳回上诉，维持原判。

### 裁判理由

上海静安法院认为，原告主张被告允诺其承保条件同“中保一致”，但根据案涉保险合同的缔约过程，邮件及微信往来记录均属缔约磋商过程的一部分，其间不能排除其他新要约的作出。例如，被告在收到原告发送的第三方公司保险产品后即提示该险种为货物运输险，而原告最终正式投保的是物流责任险，二者险种并不一致，原告在经被告提示及收到投保单后并未提出异议。因此，不能仅以缔约过程中的“承保条件与中保一致”确认双方最终形成的意思合意。相反，原告盖章递交的投保单应认定为其最后作出的要约，被告同意承保，保险合同即依法成立并生效。即便如原告所述，其在收到保险单后提出过异议，但无证据证明其向被告作出了退保申请，故生效的保险合同仍对其具有约束力。

此外，作为物流运输企业，原告对其承运的货物并不享有所有权，若其投保货物运输险，将自始不具有保险利益，出险后亦不能获赔。被告向其销售物流责



任险产品，并在邮件中提及“承保条件与之前中保一致”，不仅未构成对投保人的误导，实际系充分考虑了原告真实的投保需求。

关于被告应否理赔的问题，保险单的特别约定明确了保险责任以约定的 8 辆承运车辆为限，如原告需要更换，需提前 1 个工作日申报更换车辆的车牌号，否则被告不承担保险责任。该车辆信息由原告自行提供，其在投保单的“投保人声明”部分亦盖章确认，被告已向其详细介绍了投保的各项注意、说明及须知，其接受上述内容并同意投保。因此，被告有权依该特别约定拒赔。

据此，上海静安法院认定案涉保险合同系当事人的真实意思表示，原告在未提前申报的情况下，不能以非自有车辆承运产生的货损向被告理赔。

### 裁判意义

误导销售，是保险合同纠纷中较为常见的争议焦点。本案聚焦于如何通过保险合同当事人在缔约过程中形成的各种证据，认定当事人最终达成合意的意思表示，继而据此合意认定保险人是否需要承担赔偿责任保险金的责任，明确指出当事人仅以缔约过程中未形成最终合意的单方意思表示主张其保险合同权利的，人民法院不予支持。对倡导诚信履约，维护保险市场交易安全的法治化营商环境具有积极意义。



## 特别鸣谢：上海市律师协会现代物流专业委员会

现代物流专业委员会主任：狄朝平律师

副主任：胡小俐、彭朝辉、周喆豪

