



海事海商法律资讯

2025 年 04 月

上海市律师协会
海事海商专业委员会



海事法规

- 1.1 交通运输部海事局关于《〈中华人民共和国海员外派管理规定〉实施办法(征求意见稿)》公开征求意见.....- 1 -
- 1.2.《船舶载运锂电池安全技术要求》5月起施行- 12 -
- 1.3 中华人民共和国海事局关于发布《长江干线安徽至四川段船舶航行规则》的公告.....- 12 -

海事资讯

- 2.1. 上海、宁波两地海事法院首次实现概括性授权机制互认- 25 -
- 2.2. 以高水平海事审判服务保障海洋强国建设行稳致远
——最高法调研组调研海事审判工作 ...- 27 -
- 2.3. BIMCO 发布了 2025 年战争风险条款- 28 -
- 2.4. 请注意！欧盟收紧监管，所有过境欧洲水域船舶须强制提交保险证明- 30 -
- 2.5. 中美货量锐减，跨太平洋航运运力削减加速，东南亚出货激增 ..
.....- 32 -
- 2.6. 观点惊人一致！中远海运与招商局释放重要信号- 33 -
- 2.7. 6 艘万箱船大单！不惧美国《301 调查》，Seaspan 再与外高桥造船签单.....- 33 -
- 2.8. 挪威船级社 DNV 验证：佐敦涂料减排千万吨.....- 38 -

2.9. 中国-美国船舶数量，暴跌！	- 40 -
2.10. 东南亚，不是替代方案，而是主要航线！	- 41 -
2.11. 中国前 20 大航运公司排行榜发布！	- 43 -
2.12. 不可拒绝海员上岸休息！《海事劳工公约》迎来历史性修订！	- 47 -

案 例 聚 焦

3.1. 智某航海（青岛）船舶测试有限公司诉威海市金某游艇有限公司 船舶买卖合同纠纷案	- 60 -
3.2. 定期租船合同纠纷案	- 71 -

1.1. 交通运输部海事局关于《〈中华人民共和国海员外派管理规定〉实施办法(征求意见稿)》公开征求意见

来源: 中华人民共和国海事局

文号: 海船员函[2025]1039 号

索引号: 2025-79328

发布时间: 2025-05-09 16:40

为进一步提高我国海员外派服务管理水平, 加强外派海员权益保护, 交通运输部海事局根据《中华人民共和国海员外派管理规定》修订了《海员外派机构资质管理实施意见(试行)》, 并形成《〈中华人民共和国海员外派管理规定〉实施办法(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和方式提出反馈意见:

1. 电子邮箱: cygl@msa.gov.cn;

2. 传真: 010-65293482;

3. 联系电话: 010-65293099。

意见反馈截止时间为 2025 年 6 月 9 日。

交通运输部海事局

2025 年 5 月 8 日

中华人民共和国海员外派管理规定 实施办法(修订稿)

第一章 总 则

第一条 【制定依据】为规范海员外派管理, 维护外派海员的整体权益, 促进海员外派行业高质量发展, 根据《中华人民共和国海员外派管理规定》(以

下简称《海员外派管理规定》)以及相关法律法规,制定本办法。

第二条 【规范外派服务行为】海员外派机构应当遵循依法依规、诚实守信的原则,规范开展海员外派业务,有效运行各项管理制度,妥善处理境外突发事件,提高海员外派服务质量。

第三条 【海员外派行业自律】交通运输部海事局鼓励和支持海员外派领域加强行业自律,支持海员外派机构建立自有外派海员队伍,构建和谐稳定的海上劳动关系,促进海员外派行业健康可持续发展。

第二章 海员外派机构资质

第四条 【申请主体】从事海员外派的企业法人,应为中华人民共和国境内依法登记注册的企业法人。境外企业、机构及外国驻华代表机构不得作为申请主体。

第五条 【注册资本】从事海员外派的企业实缴注册资本,应为不低于 600 万元人民币的货币资本。使用外币缴交注册资金的,应不低于企业登记注册缴款当日的等值外汇。

第六条 【专职管理人员】从事海员外派的专职管理人员,应符合以下要求:

(一) 3 名以上熟悉海员外派业务、外派程序、岗前培训、法律事务和应急处置流程的专职管理人员。

至少有 2 名持有效的中华人民共和国海船船员适任证书且实际担任国际航行海船管理级职务不少于 6 个月的专职管理人员,且甲板部和轮机部资历至少各 1 人。

至少有 1 名具有两年以上海员外派相关从业经历的专职管理人员,其从业经历涵盖海上服务资历,或船员调配、证件申办等船员服务相关岗位经历。

(二) 专门且稳定从事海员外派管理工作。专职管理人员应与海员外派机构签订 2 年以上劳动合同,专职从事海员外派管理工作。海员外派机构需以本机构名义在住所地按国家规定为其连续缴纳工伤保险、医疗保险、养老保险、失业保险及其他社会保险。

(三) 聘用退休人员担任专职管理人员的,海员外派机构应与其签订 2 年

以上书面服务合同，并连续缴交工伤保险或购买相关商业保险。退休人员须持有有效的中华人民共和国海船船员适任证书。

第七条 【海员外派管理制度】从事海员外派的机构应建立系统、完整、可操作的海员外派管理制度，保证其有效运行和持续改进，并留存制度执行、改进的相关书面记录，全面反映和真实记录相关管理制度规定的执行情况。

海员外派管理制度应至少包括船员服务质量管理体系、人员和资源保障制度、教育培训制度、服务业务报告制度和突发事件应急处置制度（含突发事件应急预案）。

海员外派机构建立质量管理体系的，应将海员外派管理制度要求全部纳入质量管理体系管理，并将涉及海员外派管理制度的文件单独整理成册。

第八条 【船员服务质量管理体系】从事海员外派的机构应建立船员服务质量管理文件化制度，对船舶配员服务协议의签订、船员招募、船员合同签订、船员派遣、船员证件的办理与管理、船员跟踪管理、船员投诉及争议处理、服务收费管理和船员服务信息档案等要素进行控制，以确保船员服务质量管理符合相关规定。

第九条 【人员和资源保障制度】从事海员外派的机构应建立人员和资源保障文件化制度，对部门岗位、分支机构、人力资源、场地设施设备、业务资金及应急资金等要素进行控制，以确保人员和资源满足业务发展的需求。

第十条 【教育培训制度】从事海员外派的机构应建立教育培训文件化制度，对管理人员培训、船员日常培训、船员任职前培训等要素进行控制，以确保培训的质量和效果。

第十一条 【突发事件应急处置制度】从事海员外派的机构应建立突发事件应急处置文件化制度，对突发事件种类、突发事件报告、应急联络通道、突发事件处置、突发事件应急预案等要素进行控制，以确保突发事件得到及时、妥善处置。

第十二条 【服务业务报告制度】从事海员外派的机构应建立服务业务报告文件化制度，对报告主体、内容、时限和程序等要素进行控制，以确保相关统计数据 and 报备事项及时、客观、真实。

第十三条 【无故意犯罪记录证明】从事海员外派的机构应当提供法定代表人没有故意犯罪记录证明，无犯罪记录证明签发时间应在6个月内。

在中国境内的无犯罪记录证明应当由法定代表人户籍所在地或者经常居住地公安派出所出具。

在中国境外的无犯罪记录证明应当由法定代表人国籍国或经常居住地国警察、安全、法院等部门出具并经我驻外使、领馆认证或外国驻华使、领馆认证。“经常居住地”指申请人离开国籍国最后连续居住一年以上的国家或地区，不包括在中国境内。

在港澳特别行政区和台湾地区出具的无犯罪记录证明，应经所在地区公证机关公证。

第十四条 【企业住所和经营场所】从事海员外派的机构企业住所地与经营场所不一致的，应根据市场监督管理部门有关要求办理备案登记手续。

第十五条 【初次申请材料】初次申请办理海员外派业务的，应当符合《海员外派管理规定》第五条要求，并提交下列材料：

- （一）《海员外派机构资质申请表》（见附录1）；
- （二）企业法人营业执照及其复印件；
- （三）最近一次会计师事务所、审计事务所或其他具有验资资格的机构出具的验资证明及住所地市场监督管理部门出具的企业登记基本情况表；
- （四）3名以上专职管理人员的劳动合同、社会保险缴交证明及相关从业经历证明原件及复印件；退休人员还应提供书面服务合同及相关保险缴交证明；
- （五）海员外派相关管理制度文件；
- （六）法定代表人无犯罪记录证明。

第十六条 【变更申请材料】申请办理《海员外派机构资质证书》变更手续的，应符合《海员外派管理规定》第十一条要求，并提交下列材料：

- （一）《海员外派机构资质证书》变更申请表（见附录2）；
- （二）变更项目的证明文件，如出示最新企业法人营业执照并提交复印件；

（三）法定代表人无犯罪记录证明（适用于法人代表变更）。

经营场所发生变化，但企业法人营业执照记载的住所地未发生变化的，海员外派机构无需办理《海员外派机构资质证书》变更手续，但应在完成市场监督管理部门备案登记手续后，向核发证书的直属海事管理机构报告变更情况并配合做好信息登记。核发证书的直属海事管理机构可视情开展现场核实。

第十七条 【延续申请材料】申请办理《海员外派机构资质证书》延续手续的，应按照初次申请的要求提交材料。

海员外派机构资质证书延续申请应对海员外派机构资质保持情况进行逐条说明，对海员外派业务开展情况、各项管理制度有效运作情况等介绍。

第十八条 【注销申请材料】申请办理《海员外派机构资质证书》注销手续的，应符合《海员外派管理规定》第十八条的要求，并提交下列材料：

（一）《海员外派机构资质证书》注销申请表（见附录3）；

（二）《海员外派机构资质证书》正、副本原件；

（三）相关主管部门出具的法人注销证明文件及其复印件（适用于法人依法终止情形的）；

（四）海员外派机构对外派海员做出妥善安排的方案及有效期至少2年的海员外派备用金缴存凭证或者保函。

第十九条 【年审申请材料】申请办理《海员外派机构资质证书》年审手续的，应符合《海员外派管理规定》第十四条的要求提交材料，其中年审申请书指《海员外派机构年审申请表》（见附录4）。

第二十条 【书面审查与现场核验】海事管理机构应当对申请材料进行书面审查并开展现场核验。海员外派机构仅申请办理资质证书许可事项变更的，海事管理机构可仅开展书面审查。

第二十一条 【资质证书发放】直属海事管理机构向予以批准的海员外派机构发放《海员外派机构资质证书》，样式见附录5。

第二十二条 【分支机构报告】海员外派机构设立分支机构的，应根据市场监督管理部门有关要求办理登记（备案）手续。

海员外派机构应于分支机构完成登记（备案）之日起10个工作日内将其基

本情况书面报告核发证书的直属海事管理机构。核发证书的直属海事管理机构向分支机构所在地直属海事管理机构通报有关情况。

分支机构基本情况书面报告应至少包括：名称、类型、经营范围、经营场所、负责人姓名、联络人及联络方式、组织架构及岗位人员、海员外派管理制度等。

第二十三条【明确服务范围】海员外派机构从事中国籍船舶船员劳务派遣业务的，执行国家有关劳务派遣的规定。

第三章 海员外派机构的责任与义务

第二十四条【诚实守信义务】海员外派机构应当按照《外派管理规定》第二十条规定开展外派活动，在船员招募、外派及服务过程中履行诚实守信义务：

（一）如实向船员告知外派岗位的工作内容、劳动条件、薪酬待遇及职业风险等重要信息，不得作虚假承诺或夸大宣传；

（二）严格履行与外派海员订立的劳动合同或书面服务合同，及与境外船舶船东签订的船舶配员协议，保障船员法定劳动权益不受侵害；

（三）向海事管理机构报送的各类材料及信息应当全面、真实准确，不得伪造、变造相关文件，不得谎报、瞒报、漏报相关信息。

第二十五条【制度有效运行】海员外派机构应当履行海员外派管理制度的建立、运行和改进义务，明确制度运行流程与责任分工，定期对制度执行情况进行评估与检查，及时纠正运行中的偏差，并根据市场变化、法律法规更新及实际运营情况持续改进管理制度。

第二十六条【合同签订】海员外派机构应当将船舶配员服务协议中涉及外派海员权益的条款以书面形式如实告知外派海员，并向外派海员作出明确说明。船舶配员服务协议调整可能影响海员相关权益条款的，应当依法与海员协商一致并重新书面确认。

第二十七条【人身意外伤害保险】海员外派机构应当在中国境内为外派海员投保人身意外伤害保险，保险金额应与当地的社会经济环境、行业风险指数、人均可支配收入、同类事故平均赔付金额相适应，并将保险数额、保险费

任范围、保险期间及其他重要保险条款以书面形式如实告知外派海员。

海员外派机构不得以任何形式要求外派海员自行投保或通过费用分摊、服务抵扣等方式变相转嫁保险费用。

第二十八条 【境外船舶船东审查】海员外派机构签订船舶配员服务协议前，应对境外船舶船东的财务稳定性、运营合规性、风险管理能力、市场声誉等资信和运营情况进行评估，并将相关材料存档备核。相关审查还应重点关注境外船东提供材料的真实性、合法性。

审查内容至少包括以下事项：

- (1) 企业持有合法经营资质文件；
- (2) 有效的航运公司符合证明（DOC证书）；
- (3) 有效的船舶安全管理体系证书（SMC证书）；
- (4) 船上工作与生活条件；
- (5) 船舶12个月以内未被区域性港口国监督备忘录组织滞留两次及以上；
- (6) 船舶险、船东责任险投保相关证明。

第二十九条 【培训义务】海员外派机构应当按照《外派管理规定》二十六条的要求，开展外派海员任职前培训和岗位技能培训。海员外派机构还应定期组织开展专职管理人员的岗位技能培训。

第三十条 【接受委托签订就业协议】海员外派机构接受境外船舶船东委托与外派海员签订就业协议的，应当与委托方签订书面委托协议，或在船舶配员服务协议中明确约定授权范围、权利义务关系及责任承担方式。

第三十一条 【规范服务收费】海员外派机构应当在服务场所醒目位置明示海员外派机构资质证书、收费项目、收费标准、监督机关和监督电话等事项，并接受海事管理机构 and 市场监督管理部门的监督检查。

海员外派机构应严格按照公示的收费项目和收费标准收取费用，不得以任何名义向船员额外收取未予公示的费用。

第三十二条 【外派海员档案】海员外派机构应当依照《海员外派管理规定》第三十条的要求，妥善建立并保存外派海员档案，如实记录服务对象、服

务过程、服务结果等信息。档案形式可为纸质或电子介质；档案保存期限自劳动合同或书面服务合同终止之日起不得少于五年，并为外派海员提供必要的档案查询服务。

第三十三条 【派遣信息报备义务】海员外派机构应当自确定外派海员派遣任务之日起5个工作日内，按要求报送外派海员派遣信息。

第三十四条 【歇业安排】海员外派机构因停止经营或者资质被吊销、撤销的，应当对外派在船的海员做出妥善安排。

终止派遣任务的，海员外派机构应当提前书面告知外派海员和境外船舶船东派遣任务终止的事由及法律依据，并按照约定确保外派海员获得足额劳动报酬、遣返费用以及经济补偿金等。

继续派遣任务的，海员外派机构可以通过与具有海员外派机构资质的第三方签订书面协议等方式委托其继续承担相关的责任和义务，书面协议应载明责任主体变更后的履约担保措施、违约救济途径及责任追溯机制，确保外派海员在船期间的劳动报酬权、社会保障权、安全遣返权等核心权益的连续性保护。海员外派机构还应当保证外派海员与第三方海员外派机构签订书面服务合同或劳动合同。

第三十五条 【自有外派海员队伍建设】鼓励海员外派机构开展自有外派海员队伍建设，制定具体建设方案，定期统计、评估自有外派海员数量及队伍建设情况，并向海事管理机构提交相关报告。

第三十六条 海员外派机构通过互联网提供船员服务的，应当遵守本办法和国家有关网络安全、互联网信息服务管理的规定，依法履行网络安全保护义务，确保网络招聘信息真实、可靠，保障船员个人信息安全。

第四章 海员外派备用金管理

第三十七条 【备用金定义和标准】海员外派备用金，指海员外派机构拒绝承担或者无力承担境外突发事件相应责任时，用于支付外派海员回国或者接受其他紧急救助所需费用的专款。

海员外派机构应当自取得海员外派机构资质证书之日起5个工作日内，选择住所所在地信誉良好、服务水平优良的银行缴存不低于300万元人民币海员

外派备用金。

第三十八条 【备用金缴交方式】海员外派备用金可以现金或等额银行保函形式缴存。

海员外派机构以现金形式缴存备用金的，应到银行开设专门账户办理存款手续，并签订相关缴存协议按照两年以上定期，到期自动转存管理。海员外派机构不得以缴纳备用金的有关凭证设定担保，海员外派备用金有关凭证上应注明“专用款项不得担保”字样。

海员外派机构以保函形式缴存备用金的，由银行出具受益人为核发证书的直属海事管理机构的有效期限两年以上的不可撤销保函。保函正本由核发证书的直属海事管理机构保存。海员外派机构应在保函到期前一个月延长保函有效期。

海员外派机构应当将缴存凭证和相关缴存协议书交核发证书的直属海事管理机构保存。海员外派备用金本金和利息归海员外派机构所有，海员外派机构可自由提取和使用备用金利息。

第三十九条 【备用金开户和年度对账】海员外派备用金实行专户存储、专款专用。

海员外派机构以现金形式缴存备用金的，应当于每年资质年审前向海事管理机构提供备用金存款对账单。

第四十条 【备用金退还】海员外派机构因停止经营的或者资质被吊销、撤销的，应当将船员妥善安排方案连同有效期不少于2年的备用金缴存凭证或者保函报直属海事管理机构备案。

海员外派机构备案安排方案之日起2年内未发生应承担责任的境外突发事件的，直属海事管理机构通知银行退还备用金或允许其撤销保函。

第四十一条 【备用金动用】海员外派机构拒绝承担或者无力承担境外突发事件时，直属海事管理机构应书面通知敦促海员外派机构在5个工作日内支付外派海员回国或者接受其他紧急救助的费用。

海员外派机构在上述通知发出后的5个工作日内仍未支付外派海员回国或

者接受其他紧急救助的费用的，直属海事管理机构应做出动用备用金的决定，并书面通知银行支付相关款项。

第四十二条 【备用金缴存违规处理】海员外派机构违反《海员外派管理规定》第三十六条的要求，未按期缴存或补足 300 万元备用金的，海事管理机构责令其在备用金应缴存或补足之日起一个月内改正；拒不改正的，按照《对外劳务合作管理条例》第四十一条有关规定处理。

第五章 境外突发事件处理

第四十三条 【境外突发事件报告】中国籍船员在执行外派工作任务期间发生境外突发事件的，海员外派机构应当按照住所所在地地方人民政府和海事管理机构的要求，及时书面报告船员境外突发事件。

境外突发事件包括但不限于：船员伤、病、亡、失踪等危害船员人身安全的突发事件；船东欠薪、欠资超过两个月以及船东无能力提供船舶正常维持费用造成船员在船工作和生活困难；船员被留滞、拘留、遗弃、劫持等造成船员无法回国的突发事件。

前款所称境外突发事件的“境外”包括我国管辖海域内的非中国籍船舶。

第四十四条 【境外突发事件预防举措】海员外派机构应当按照住所所在地地方人民政府制定的船员境外突发事件应急预案建立和完善应急处理制度，定期组织开展培训和应急演练。

第四十五条 【境外突发事件处置的职责分工】境外突发事件发生时，核发证书的直属海事管理机构应当在地方人民政府统一指挥下开展应急处置工作，外派海员户籍所在地、相关分支机构所在地海事管理机构予以协助。境外突发事件处置情况应及时向交通运输部海事局报告。

第四十六条 【境外突发事件后评估】境外突发事件造成或者可能造成严重危害或者不良影响的，海事管理机构应督促海员外派机构开展境外突发事件处置后评估，并将相关后评估报告报送地方人民政府和交通运输部海事局。

第四十七条 【海员外派机构协助索赔及赔偿】境外突发事件发生后，海员外派机构应协助外派海员办理各类保险理赔手续，并提供必要的法律支持。

外派海员未得到应有赔偿的，有权要求海员外派机构承担相应的赔偿责任。海员外派机构不协助外派海员向境外船舶船东要求赔偿的，外派海员可以直接向海员外派机构要求赔偿。

第六章 监督管理

第四十八条 【海事日常监督检查】海事管理机构应定期对辖区内海员外派机构实施监督检查。监督检查可根据需要延伸至海员外派机构分支机构。

海事管理机构也可委托海员外派机构分支机构所在地海事管理部门对分支机构开展现场检查，分支机构所在地海事管理部门应予以协作配合。

委托检查应明确检查目的、时间、范围、内容和结果反馈等事项。接受委托检查的海事管理机构应及时、全面、准确反馈检查结果。

第四十九条 海事管理机构可以根据海员外派机构的信誉、服务质量、自有船员队伍建设等情况，对海员外派机构实施分级分类管理。

海事管理机构应当向社会公开分级分类的具体标准、评估程序及评估结果，接受社会监督。

第五十条 海事管理机构应当建立健全举报投诉机制，畅通船员权益诉求渠道。对依法受理的可能影响外派海员合法权益的举报投诉，应当及时开展针对性检查。

第五十一条 海员外派机构逾期未提交资质年审申请的，海事管理机构应组织实施现场监督检查；监督检查发现外派机构不再具备规定条件的，按照《海员外派管理规定》第四十条依法处置。

第五十二条 海员外派机构不再具备规定条件，在责令限期改正期间，不得为新增船舶开展配员服务业务。

第五十三条 海事管理机构对海员外派机构开展监督检查应做好检查记录，并在5个工作日内将检查情况录入信息系统。

第五十四条 海事管理机构应当按照“一机构一档案”原则建立辖区海员外派机构档案，并将海员外派机构的资质许可、年审、备用金管理、监督检查及境外突发应急事件处置等材料归入海员外派机构档案，保持档案的连续性和可追溯性。

第七章 附则

第五十五条 本办法自发文之日起施行，中华人民共和国海事局印发的《海员外派机构资质管理实施意见（试行）》（海船员〔2011〕344号）同时废止。

1.2. 《船舶载运锂电池安全技术要求》5月起施行

发布时间：2025-04-08 08:33:40

发布：中国交通新闻网

近日，交通运输行业标准《船舶载运锂电池安全技术要求》（简称《要求》）正式发布，将于今年5月1日起施行，这是我国交通运输行业首部关于锂电池海上安全运输技术要求的推荐性标准，标志着我国锂电池海运安全管理迈入规范化新阶段。

《要求》结合国际规则与国内实践，首次在交通运输行业标准中详细规定了船舶载运锂电池的分类和编号，锂电池的包装和货物运输组件、托运、装卸、承运和应急等安全技术要求，为行业提供科学、便利、统一的安全管理依据，不仅填补了国内锂电池海运安全标准的空白，更与国际海事组织（IMO）相关国际公约高度衔接，为锂电池海运安全出口提供专业指导。

《要求》的发布，为我国锂电池产品海上安全出运、降低物流成本、提升运输效率提供重要的技术支持，对助力锂电池生产制造技术创新、推动锂电池产业高质量发展、服务发展新质生产力具有重要意义。

1.3. 中华人民共和国海事局关于发布《长江干线安徽至四川

段船舶航行规则》的公告

来源:中华人民共和国海事局

文号:第7号

索引号:2025-79314

发布时间:2025-04-11 14:53

现发布《长江干线安徽至四川段船舶航行规则》，自 2025 年 5 月 12 日起实施，请相关单位和航经适用水域的船舶遵照执行。

中华人民共和国海事局

2025 年 3 月 20 日

长江干线安徽至四川段船舶航行规则

第一章 总 则

第一条 为维护长江干线安徽至四川段水上交通秩序，改善通航环境，提高交通效率，保障航行安全，根据《中华人民共和国内河交通安全管理条例》《中华人民共和国内河避碰规则》等有关法律、法规，制定本规则。

第二条 凡在长江干线慈湖河口与乌江河口连线至成贵高铁宜宾金沙江大桥下沿水域范围内航行、停泊、作业的船舶，均应遵守本规则。

第三条 船舶航行遵循分道航行、减少航路交叉、大小船舶分流原则。

第四条 长江海事局负责本规则的监督实施。

第二章 航 路

第五条 本规则航路由通航分道、推荐航路、横驶区、单向通航制水域、航行警戒区、三峡和葛洲坝水利枢纽航道等组成。

第六条 在长江干线安徽至四川段及可双向通航的支汊水域，设置上、下行通航分道，上、下行通航分道之间设置分隔线。上、下行通航分道的宽度分别为航标标示的航道宽度的五分之二和五分之三，其中三峡和葛洲坝水利枢纽航道上、下行通航分道的宽度各占航道宽度二分之一。

第七条 在葛洲坝至三峡大坝间、三峡库区等特殊航段设置推荐航路供沿江客渡船使用。

第八条 在上行、下行通航分道由一侧变为另一侧的水域，设置横驶区供

船舶横驶。

第九条 在航道条件不能满足受限船舶会让的航段，设置单向通航制水域。

第十条 在通航环境复杂的水域设置航行警戒区。

第三章 航行与停泊

第十一条 在通航分道内航行的船舶应沿规定的通航分道行驶，远离分隔线，并与附近船舶保持足够的安全距离。

船舶航行应与通航分道的船舶总流向一致，并在确保安全的前提下，可选择通航分道外侧水域行驶。

第十二条 在推荐航路航行的船舶应符合规定的船舶种类、尺度等条件。

第十三条 船舶横驶必须在规定的横驶区范围内进行。

第十四条 船舶在单向通航制水域内禁止会让、追越或并列行驶，当上、下行船可能同时通过该水域时，上行船应在海事管理机构公布的水域等让。

船舶在通过单向通航制水域前，应在海事管理机构公布的地点使用甚高频通报动态。设置信号台的水域，应在海事管理机构公布的报告线向信号台报告船名、船位、船长、载量、主机功率、航速等内容，并服从指挥。

第十五条 船舶驶经警戒区时，应当遵守警戒区通航规定（见附件1），通过时需予以特别警惕。

第十六条 船舶进出支汊时，应主动避让顺航道行驶船舶。驶进支汊船舶应当主动避让驶出支汊船舶。

除另有规定外，船舶进出支汊应遵守：

（一）支汊在上行通航分道一侧时，所有驶出支汊船舶应先上行，需下行的船舶应上行至少3倍船长后择机掉头。上行船舶进支汊可直接进入，下行船舶进支汊应驶过河口后择机掉头，沿上行航路进入。

（二）支汊在下行通航分道一侧时，所有驶出支汊船舶应先下行，需上行

的船舶应下行至少 3 倍船长后择机掉头。下行船舶进支汊可直接进入，上行船舶进支汊应驶过河口后择机掉头，沿下行航路进入。

船舶在支汊水道内航行时应遵守支汊水道通航规定（见附件 2）。

第十七条 船舶靠离码头、进出锚地、停泊区等，需横越规定航路时，应注意周围情况，不妨碍他船航行，尽可能与航路成大角度就近进行。

码头、锚地、停泊区等与横驶区相距不足 2 千米时，船舶在确保安全的情况下，可逆通航分道船舶总流向行驶，但应主动避让顺通航分道船舶总流向行驶的船舶。

第十八条 船舶锚泊应选择规定的锚地、停泊区。船舶进出锚地、停泊区前应向海事管理机构报告。

船舶遇到恶劣天气、机器设备故障等紧急情况需锚泊、停泊时，应尽可能让出航路，并及时向海事管理机构报告。

第四章 附 则

第十九条 长江海事局编制和修订长江干线安徽至四川段通航分道、推荐航路、横驶区、单向通航制水域的具体目录，报中华人民共和国海事局备案后，通过航行通告发布。

第二十条 本规则中下列用语的含义：

（一）受限船舶，是指在特定水域因受航道、通航条件限制及水流影响，会让困难的船舶。

（二）左岸，是指面向河流下游方向，左手一侧的河岸。

（三）右岸，是指面向河流下游方向，右手一侧的河岸。

（四）横驶，指船舶在横驶区内由航道一侧的规定航路驶向另一侧的规定航路的过程和行为。

（五）横越，是指船舶横向或斜向驶过规定通航分道、推荐航路，或横向

越过沿通航分道、推荐航路行驶船舶船首的过程和行为。

（六）支汊，是指支流和汊河的统称。

第二十一条 本规则自 2025 年 5 月 12 日起施行，有效期 5 年。《长江上游界石盘至成贵高铁宜宾金沙江大桥段船舶分道航行规则（试行）》《长江上游李渡至界石盘船舶分道航行规则（2019）》《长江三峡大坝一葛洲坝水域船舶分道航行规则》《长江中游分道航行规则》《长江下游分道航行规则》及相关文件同时废止。

附件一

航行警戒区通航规定

一、拦江矶航行警戒区

（一）水域范围

1. 上界：拦江矶航行警戒区右上界限浮标与左上界限浮标连线；
2. 下界：拦江矶航行警戒区右下界限浮标与左下界限浮标连线。

（二）航行规定

禁止所有船舶追越、齐头并进。禁止受限船舶之间会让。

（三）控制规定

1. 受限船舶：船队、船长大于 110 米的单船。
2. 联系地点：
上行船舶：长江#264 白浮下游水域；
下行船舶：长江#274 白浮以上水域。
3. 等让原则：受限上行船舶（队）等候受限下行船舶（队）。
4. 等让水域：上行船舶等让点为长江#266 白浮以下水域。

二、掀棚咀航行警戒区

（一）水域范围

1. 上界：左岸马闸与右岸掀棚咀过河标连线上 500 米水域。
2. 下界：左岸马闸与右岸掀棚咀过河标连线下 500 米水域。

（二）航行规定

禁止所有船舶追越、齐头并进。禁止受限船舶之间会让。

（三）控制规定

1. 受限船舶：船队、船长大于 110 米单船。

2. 联系地点：

上行船舶：田镇过河标以下水域。

下行船舶：马口港过河岸标以上水域。

3. 等让原则：受限上行船舶（队）等候受限下行船舶（队）。

4. 等让水域：上行船舶等让点为沙村红浮以下水域。

三、戴家洲尾航行警戒区

（一）水域范围

上界：自戴家洲下示位标分别向戴直水道和戴圆水道航道方向作垂直延长线。

下界：自迴风矶上白浮向戴直水道航道方向作垂直延长线。

（二）航行规定

1. 禁止所有船舶追越、齐头并进。
2. 禁止受限船舶之间、受限船舶与沿主航道航行的船舶会让。
3. 所有进出戴圆专用航道的船舶应服从戴圆警戒维护站的调度。

（三）控制规定

1. 受限船舶：船长 90 米及以上进出戴圆水道的船舶。

2. 联系地点：

- （1）进戴圆专用航道的船舶：

上行船舶：黄石桥上水#4 白浮以下水域；

下行船舶：戴直#3 红危浮以上水域。

(2) 出戴圆专用航道的船舶：戴圆#2 红浮以上水域。

3. 等让原则：

受限船舶等让沿主航道航行的船舶；

受限进戴圆专用航道的船舶等让受限出戴圆专用航道的船舶。

4. 等让水域：上行进戴圆专用航道的船舶在迴风矶上白浮下 500 米以下水域；

下行进戴圆专用航道的船舶在戴直#2 红危浮上 500 米以上水域；

出戴圆专用航道的船舶在戴圆#1 红浮上 500 米以上水域。

四、芦家河航行警戒区

(一) 水域范围

苏宁危化码头 1#泊位至毛家场（长江中游航道里程 548—550km）

(二) 航行规定

禁止所有船舶追越、齐头并进。禁止受限船舶之间会让。

(三) 控制时间

每年 11 月 1 日至次年 4 月 15 日。

(四) 控制规定

1. 受限船舶：船队、船长大于 90 米的单船。

2. 联系地点：

上行船舶：昌门溪以下水域；

下行船舶：#83(跨宝山过河岸标)以上水域。

3. 等让原则：受限上行船舶(队)等候受限下行船舶(队)。

4. 等让水域：上行船舶等让点为#81(昌门溪过河浮标)以下水域。

附件二

支汊水道通航规定

一、乌江水道通航规定

（一）水域范围

1. 上界：小黄洲侧面岸标垂直于乌江水道深泓延长线。
2. 下界：大箭山侧面岸标与乌江左右通航浮连线。

（二）航行原则

乌江水道为上行单向通行航路，除上行进入马鞍山港作业和受限于乌江水道水深条件的船舶外，其他航经此段的上行船舶均应在乌江水道航行。

（三）通过限制

船舶应根据航道维护实际水深、船舶吃水及跨河建筑物的高度限制等情况，留足富裕水深，在确保安全的前提下选择通过。

二、何家洲夹江水道通航规定

（一）水域范围

1. 上界：何家洲心滩头部夹江上左右通航浮垂直江心洲侧延长线。
2. 下界：江心洲尾夹江下左右通航浮垂直何家洲侧延长线。

（二）航行原则

何家洲夹江水道为下行单向通行航路，仅供沿江心洲水道下行船舶航行。

（三）通过限制

船舶应根据航道维护实际水深、船舶吃水及跨河建筑物的高度限制等情况，留足富裕水深，在确保安全的前提下选择通过。

三、太平府水道通航规定

（一）水域范围

1. 上界：彭兴洲塔形侧面标与长江#174 红浮连线；
2. 下界：长江#164 红浮正东方向延长线

（二）航行原则

按各自靠右航行原则实行分道通航。

（三）通过限制

船舶应根据航道实际维护水深及跨河建筑物的净空高度等情况，在确保安全的前提下选择通过。

四、裕溪口水道通航规定

（一）水域范围

1. 上界：芜湖大桥水道下界线。
2. 下界：裕进口黑浮与陈家洲尾左右通航标连线。

（二）航行原则

按各自靠右航行原则实行分道通航。

（三）通过限制

1. 沿裕溪口水道上行通过芜湖大桥水道的船舶，由芜湖长江大桥#5 通航桥孔通过。

2. 船长小于 55 米且实际吃水 2.8 米以下的下行载运普通货物的单船，在无碍他船行驶时，可驶过芜湖长江大桥桥区水域（朱家桥外贸码头二期下端）后向左掉头上行，由曹姑洲横槽驶入裕溪口水道。

3. 裕溪口水道下行出口进入西华水道船舶应主动等让西华水道下行进入裕溪口水道船舶。

4 禁止船舶在曹姑洲横槽、裕溪河口、张家湾水域（裕#1 红浮至裕#3 红浮）追越或齐头并进。

5. 禁止船舶下列航行行为：渡船、载运危险品船舶和吊拖船队夜航；船舶试航；由芜湖长江大桥非下行开放桥孔直接驶入裕溪口水道；夜间或能见度不良时，由曹姑洲横槽驶入裕溪口水道；由裕溪口水道经曹姑洲横槽驶入芜湖大桥水道或西华水道。

五、黑沙洲北水道通航规定

（一）水域范围

1. 上界：长江#206 红浮与长江#207 白灯船连线。
2. 下界：高安圩塔形侧面岸标与长江#200 白浮连线以上 500 米。

（二）航行原则

按各自靠右航行原则实行分道通航。

（三）通过限制

船舶应根据实际水深、船舶吃水及跨河建筑物的高度限制等情况，在确保安全的前提下选择通过。

六、铜陵小港通航规定

（一）水域范围

1. 上界：群利港务码头下缘正北方向延长线。
2. 下界：金牛渡塔形侧面标正西方向延长线。

（二）航行原则

按各自靠右航行原则实行分道通航。

（三）通过限制

船舶应根据实际水深、船舶吃水及跨河建筑物的高度限制等情况，在确保安全的前提下选择通过。

七、铜陵东港水道通航规定

（一）水域范围

- 上界：长江#237 左右通航浮与长江#238 红灯船连线。
- 下界：长江#228 左右通航浮与长江#227 红浮连线。

（二）航行原则

按各自靠右航行原则实行分道通航。

（三）通过限制

船舶应根据航道实际维护水深及跨河建筑物的净空高度等情况，在确保安全的前提下选择通过。

八、大通小港通航规定

（一）水域范围

1. 上界：青通河口。
2. 下界：铜陵大桥下水#2 红浮与和悦洲尾边缘连线。

（二）航行原则

按各自靠右航行原则实行分道通航。

（三）通过限制

船舶应根据实际水深、船舶吃水及跨河建筑物的高度限制等情况，在确保安全的前提下选择通过。

九、贵池南港通航规定

（一）水域范围

1. 上界：秋浦河口。
2. 下界：长江#253 红浮正南方向延长线。

（二）航行原则

按各自靠右航行原则实行分道通航。

（三）通过限制

1. 船舶应根据实际水深、船舶吃水及跨河建筑物的高度限制等情况，在确保安全的前提下选择通过。

2. 秋浦河口以上为非通航水域。

十、枞阳小港通航规定

（一）水域范围

上界：枞阳枢纽船闸下引航道口门。

下界：铁铜洲洲尾与长江干线太子矶水道交界处。

（二）航行原则

按各自靠右航行原则实行分道通航。

（三）通过限制

1. 仅供船长小于 85 米的船舶白天航行。
2. 船舶应根据实际水深、船舶吃水及跨河建筑物的高度限制等情况，在确保安全的前提下选择通过。

十一、安庆南水道通航规定

（一）水域范围

上界：安庆南上左右通航浮与五里庙下红浮连线。

下界：安庆南下左右通航浮与安庆南#1 红浮连线。

（二）航行原则

按各自靠右航行原则实行分道通航。

（三）通过限制

1. 船舶应根据航道维护水深、船舶吃水等情况，并留足富裕水深，在确保安全的前提下选择通过。
2. 船舶不得穿越锚地、停泊区，不得在锚地和停泊区以外水域锚泊；禁止渡船、载运危险品船舶和吊拖船队夜航及船舶试航。

3. 10kv 新洲 121 过江电缆上下管线标标识的水域范围内禁止抛锚。

4. 临江取水口、新洲取水口水源保护区内禁止抛锚，禁止排放生活污水。

十二、黄石矾水道通航规定

（一）水域范围

上界：王家墩侧面岸标与罗家洲红浮连线。

下界：官洲尾侧面岸标与官洲#1 红浮连线。

（二）航行原则

下行船舶单向通行。

（三）通过限制

船舶应根据实际水深、船舶吃水、黄石矾电缆净空高度等情况，在确保安全的前提下选择通过。

十三、皖河口交汇水域通航规定

（一）水域范围

1. 上界：杨家套#1 白浮与下杨家套侧面岸标连线。
2. 下界：安庆港#2 红浮正北方向延长线。

（二）航行原则

1. 船舶进出皖河口应各自靠右行驶。
2. 驶入皖河船舶等让驶出皖河口船舶。
3. 驶出皖河口下行船舶（队），驶出皖河口后，沿上行通航分道上行 500 米后，择机掉头下行。
4. 长江下行船舶（队）驶进皖河口应下行至长江干线皖河口下 1000 米左右水域，择机掉头顺上行船舶流驶入皖河。

（三）通过限制

船舶应根据实际水深、船舶吃水及跨河建筑物的高度限制等情况，在确保安全的前提下选择通过。

十四、戴圆水道通航规定

（一）水域范围

1. 上界：戴圆#6 白浮与戴圆#6 红浮连线。
2. 下界：自戴下左右通航浮向戴圆水道航道方向作垂直延长线。

（二）航行原则

1. 按各自靠右航行原则实行分道通航。
2. 禁止追越、齐头并进。

（三）通过限制

1. 仅限于船长 110 米及以下船舶航行。

2. 船舶应根据实际水深、船舶吃水等情况，在确保安全的前提下选择通过。
3. 驶出戴圆水道下行的船舶可择机直接横越主航道下行。

海事资讯

2.1. 上海、宁波两地海事法院首次实现概括性授权机制互认

来源：上海海事法院公众号

发布时间：2025-04-24 17:18

近日，随着一份加盖公章的确认函从上海海事法院发出，长三角地区海事诉讼服务一体化协作迎来新的突破——上海海事法院和宁波海事法院首次实现跨区域概括性授权机制互认，为香港企业参加诉讼解忧提速！这是长三角海事司法“朋友圈”握指成拳的创新实践。

2024年初，上海海事法院携手南京、宁波、武汉海事法院，共同搭建长三角海事诉讼服务一体化协作平台，创新推出涵盖境外诉讼主体概括性授权、司法扣押船舶委托看管机构、外国法查明共享等协作机制。

其中应用最广泛的概括性授权机制，通过“一次认证、全域通行”，有效改变以往境外当事人“每院必认证”的繁琐流程。如今，境外企业只需在任意一家协作法院完成公证认证材料的备案，即可在长三角地区海事法院“一证通办”。

此次这家香港公司，因在宁波海事法院存在诉讼需要，通过协作平台向上海海事法院申请出具概括性授权材料确认函。经核实，该公司此前向上海海事法院提交的概括性授权材料明确涵盖了两地法院，且尚在有效期内。对此，上海海事法院立案庭当即启动快速通道，24小时内完成核验并寄出确认

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

中华人民共和国海事局办公室

2025年3月20日印发

函，为企业省去重复公证认证、跨境寄送等环节。该项机制的运用，直接为企业节约诉讼成本超万元，缩短材料准备周期近 30 天。

“这不仅是机制创新的首单实践，更是长三角法治化营商环境建设的生动注脚。”上海海事法院相关负责人表示。

下一步，上海海事法院将进一步细化落实协作机制要求，探索推动更多实践落地，共同提升长三角地区海事诉讼服务质效，携手打造具有国际影响力的海事纠纷解决优选地。

当前，国际形势发生新变化，一些领域案件可能增加，我们正在积极应对，希望上级法院指导帮助我们更加准确理解和适用法律”“调解高效、便宜、不影响合作，越来越多外方当事人主动选择我们法院管辖、主动要求调解”“有的渔船运营不规范，存在涉诉风险。我们正在梳理案例准备发布，促进加强监管、规范运营”“我们压实院庭领导阅核和办案责任，提升审判质量，发现并解决业务能力、司法作风上的问题”“海事法院参与综治中心规范化建设有一些需要理顺的工作”“一些海事案件的处理需要行政部门支持，在工作衔接上存在一定障碍”“既懂法律又懂航海、英语、外贸的复合型人才数量少、培养难，建议自上而下统筹”……来自宁波、大连、上海、南京、厦门、广州 6 家海事法院的负责同志和浙江高院、宁波中院有关负责同志结合海事审判工作实际，重点谈工作中存在的问题短板，并提出建议。

“问题在下面，根子在上面。最高法院、相关高院应当更加重视海事审判工作”“海事审判有很多生动案例，不仅要办好案，也要讲好故事”“要立足案件审理提出建议，从源头预防和减少矛盾纠纷”“要用好培训网，做实更具针对性、更高效的日常培训”……张军不时插话回应，提出具体举措。

“海事法院大局观强、专业化建设强、创新意识强、管理意识强。大家围绕‘国之大者’、坚持干字当头，发挥了重要作用。”张军强调，要深入践行习近平法治思想和总体国家安全观，统筹国内国际两个大局、发展安全两件大事，把“从政治上看、从法治上办”落到实处，以高水平海事审判服务保障海洋强国建设行稳致远。要依法平等保护中外当事人合法权益，让当事人切身感到中国司法的公正、高效。要深入实施精品战略，推出更多具有国际影响力的

海事案例，为完善国际规则贡献中国智慧。要深化司法改革，完善海事审判组织体系和专门管辖制度，不断加强专业化建设。要用好、建好法答网、案例库，完善海事审判规则供给，持续提升海事审判质效和公信力。要不断提升海事法官国际视野和综合素养，做实严管厚爱，锻造高素质、专业化海事审判队伍。

浙江高院党组书记、院长李占国，浙江高院、部分海事法院有关负责同志参加调研。

2.2. 以高水平海事审判服务保障海洋强国建设行稳致远

——最高法调研组调研海事审判工作

来源：上海海事法院公众号

发布时间：2025-04-25 08:49

海事审判肩负着服务建设海洋强国和高水平对外开放的重要职责。如何以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻习近平法治思想，妥善应对新形势新变化，不断跟上、适应海洋强国建设需要？如何通过符合司法规律的审判管理提升海事审判质效，为中外当事人提供优质高效的司法服务？4月24日，最高人民法院党组书记、院长张军率调研组，同浙江高院、部分海事法院的同志共商海事审判工作高质量发展。

据悉，去年以来，全国各海事法院落实全国海事审判工作座谈会精神，坚持党的绝对领导，紧紧围绕党和国家工作大局，在维护国家海洋权益、实质化解海事纠纷、培养专业人才等方面取得积极进展，健全完善反制裁、反干涉、反“长臂管辖”审判机制，有力服务高质量发展和高水平对外开放。

当前，国际形势发生新变化，一些领域案件可能增加，我们正在积极应对，希望上级法院指导帮助我们更加准确理解和适用法律”“调解高效、便宜、不影响合作，越来越多外方当事人主动选择我们法院管辖、主动要求调解”“有的渔船运营不规范，存在涉诉风险。我们正在梳理案例准备发布，促

进加强监管、规范运营”“我们压实院庭领导阅核和办案责任，提升审判质量，发现并解决业务能力、司法作风上的问题”“海事法院参与综治中心规范化建设有一些需要理顺的工作”“一些海事案件的处理需要行政部门支持，在工作衔接上存在一定障碍”“既懂法律又懂航海、英语、外贸的复合型人才数量少、培养难，建议自上而下统筹”……来自宁波、大连、上海、南京、厦门、广州 6 家海事法院的负责同志和浙江高院、宁波中院有关负责同志结合海事审判工作实际，重点谈工作中存在的问题短板，并提出建议。

“问题在下面，根子在上面。最高法院、相关高院应当更加重视海事审判工作”“海事审判有很多生动案例，不仅要办好案，也要讲好故事”“要立足案件审理提出建议，从源头预防和减少矛盾纠纷”“要用好培训网，做实更具针对性、更高效的日常培训”……张军不时插话回应，提出具体举措。

“海事法院大局观强、专业化建设强、创新意识强、管理意识强。大家围绕‘国之大者’、坚持千字当头，发挥了重要作用。”张军强调，要深入践行习近平法治思想和总体国家安全观，统筹国内国际两个大局、发展安全两件大事，把“从政治上看、从法治上办”落到实处，以高水平海事审判服务保障海洋强国建设行稳致远。要依法平等保护中外当事人合法权益，让当事人切身感到中国司法的公正、高效。要深入实施精品战略，推出更多具有国际影响力的海事案例，为完善国际规则贡献中国智慧。要深化司法改革，完善海事审判组织体系和专门管辖制度，不断加强专业化建设。要用好、建好法答网、案例库，完善海事审判规则供给，持续提升海事审判质效和公信力。要不断提升海事法官国际视野和综合素养，做实严管厚爱，锻造高素质、专业化海事审判队伍。

浙江高院党组书记、院长李占国，浙江高院、部分海事法院有关负责同志参加调研。

2.3. BIMCO 发布了 2025 年战争风险条款

来源：信德海事公众号

时间：2025 年 04 月 30 日 22:35

BIMCO 发布 2025 年战争风险条款，回应红海局势与全球冲突挑战

信德海事网讯，波罗的海国际航运公会（BIMCO）日前正式发布最新版战争风险条款，包括《2025 年航次租船合同战争风险条款》（VOYWAR 2025）与《2025 年定期租船合同战争风险条款》（CONWARTIME 2025），旨在更准确应对当前复杂多变的地缘政治风险，尤其是红海局势和乌克兰战争带来的航运安全挑战。

据 BIMCO 官方介绍，此次修订由其法律文件委员会（Documentary Committee, DC）主导，针对航运业在当前战争威胁下的运营困境进行了全面评估与优化。值得注意的是，尽管同时审议了《2004 年战争解除条款》，但相关小组委员会认为该条款依然适用，暂不做修改。

BIMCO 法律文件委员会主席 Nicholas Fell 表示：“我们持续更新条款以确保符合全球航运业的实际需求。此次修订旨在准确反映当今冲突的动态，尤其是俄乌战争及近期红海地区的航运遇袭事件。”

明确附加保费责任 提升条款透明度

此次修订的一大重点是对战争风险保险的处理。负责前期草拟工作的修订小组委员会特别指出，需要在条款中明确进入高风险区域（如当前胡塞武装频繁袭击船舶的红海水域）所涉及的附加保费责任与支付流程，确保保费由谁承担、支付是否透明、是否合理等问题都具备明确的合同依据。

BIMCO 表示，修订意在实现保费分配的公平与透明，为船东与租家之间建立更稳定可持续的风险分担机制。

航次租船条款引入新运费算法 适用于改航情况

针对航次租船合同的战争风险条款（VOYWAR 2025），BIMCO 还引入了一项全新的附加运费计算方法。这项改动旨在提升条款的商业实用性，使其不仅适用于装卸港不安全导致的改港，还能涵盖因整段航程不安全而需重新规划航线的情况。

这项变化被认为对当前红海、霍尔木兹海峡等热点水域的船舶运营尤为重要，有助于合同各方在面对突发安全风险时，更加高效、合理地处理运费及安排问题。

力求“最小幅度调整”，保障条款通用性

尽管外部环境变化剧烈，BIMCO 仍在此次修订中秉持“谨慎更新”原则。BIMCO 副秘书长 Stinne Taiger Ivø 指出：“我们重点关注行业运营所面临的持续挑战与威胁，但同时也力求对条款做出最小幅度的调整——毕竟这些条款在业内已被广泛使用和认可。”

后续解释文件即将发布

BIMCO 官方确认，关于新版本条款的详细解释性说明（Explanatory Notes）将于近期在其官网上线，协助行业用户理解条款内容、应用场景及实际操作中的关键点。

2.4. 请注意！欧盟收紧监管，所有过境欧洲水域船舶须强制提交保险证明

发布时间：2025-04-30

发布：信德海事公众号

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。

2.5. 中美货量锐减，跨太平洋航运运力削减加速，东南亚出货激增

发布时间：2025-04-30 13:38

发布：信德海事公众号

中美货量锐减，跨太平洋航运运力削减加速，东南亚出货激增

随着美国对华关税争端持续升级、特朗普政府关税政策引发的紧张局势没有缓解迹象，跨太平洋航运市场正经历新一轮运力大幅收缩。

据 *Journal of Commerce* 报道，多家海运公司正在加速撤出跨太平洋航线的运力，4 月以来，停航（blank sailing）和航线暂停现象不断增加。根据航运可视化平台 *Vizion* 与数据分析公司 *Dun & Bradstreet* 提供的数据，4 月 21 日至 28 日这一周，从中国发往美国的货物订舱量相比 3 月同期暴跌近 54%。

为应对需求锐减，以星航运 ZIM、地中海航运（MSC）以及“Premier Alliance”联盟成员现代商船（HMM）、海洋网联船务（ONE）和阳明海运（Yang Ming）均已宣布削减跨太平洋航线运力。ZIM 通过暂停 ZX2 航线（亚洲至北美西海岸）撤出了约 3.5 万 TEU 的运力；MSC 则暂停了 Orient 航线，撤出约 7.7 万个标准箱的运力。

此外，原计划于 5 月推出的 Premier Alliance 的 PS5 航线也已被无限期推迟。

“现在的船公司在运力管理方面变得更有经验了，” 365 物流咨询公司首席执行官 Sanjay Tejwani 表示，“尽管从中国出发的货量出现了大幅下滑，但运价仍维持在健康水平，船公司学会了通过灵活调控运力，避免了像 COVID-19 疫情期间那样的运价崩盘局面。”

根据海运情报公司 eeSea 的数据，4 月期间，跨太平洋航线约有 14% 的运力被停航，预计 5 月这一比例将上升至 18%。港口挂靠数量也大幅减少，自 4 月第二周以来，挂靠次数下降超过 25%。

与此同时，部分航线服务频率也在下降。例如，海洋联盟成员中远海运将其 Bohai 航线（进入洛杉矶港）从每周一班调整为每两周一班，至少持续到 6 月中旬。尽管如此，海洋联盟内部如长荣海运的 HTW 快航服务（覆盖东南沿海及东南亚）仍保持每周班次，中远的 Yangtze 航线（含两次越南挂靠）也维持正常。

随着中国出货量锐减，美国进口商正加速转向东南亚寻找更具性价比的供应链。Vizion 数据显示，截至 4 月 21 日的一周，从东南亚出发的美国进口货订舱量比两周前增长超过 20%。

不过，也有业内人士担心，随着航运公司大规模撤出运力，一旦未来关税政策发生变化、货量快速回升，航运公司将难以及时恢复航线服务，从而可能引发供应链新一轮的混乱。

“他们现在撤出了大量运力，如果关税政策突然取消，要重新恢复这些服务会非常困难。”一位美国无船承运人（NVO）人士表示。

随着运力持续收缩与市场重心转移，跨太平洋航运格局正面临深刻调整。行业普遍认为，未来几个月的运力调控与需求波动将成为航运公司能否稳住局面的关键考验。

2.6. 观点惊人一致！中远海运与招商局释放重要信号

来源：信德海事公众号

时间：2025-04-30 13:38

在不确定中谋确定：中远海控与招商局集团的“逆风破浪之道”

地缘政治冲突、贸易摩擦升级、全球供应链波动、港口航运格局再塑……2025 年，“不确定性”成为压在全球航运产业头上的高频词。而在这场全球性的周期动荡与系统性挑战之中，两家航运“国家队”——中远海控与招商局集

团，以罕见的一致性战略路径亮明态度：以自身的确定性，对冲外部的不确定性。

这一判断，不仅成为两家公司在最新业绩说明会上的核心表述，也正实实在在地体现在它们应对当下、布局未来的一系列行动之中。

中远海控：持续强化主业协同，打造全球数智化供应链“压舱石”

如信德海事网近日在《中远海控，2025 准备这么干！》一文中介绍到，2025 年 4 月 15 日，中远海运控股股份有限公司（601919.SH / 1919.HK）通过上海证券交易所上证路演中心召开 2024 年度业绩说明会，围绕全年经营表现、战略重点、行业趋势与投资者关切问题进行了深入交流。

面对 2024 年航运市场的剧烈波动，中远海控不仅交出了一份优异的财务答卷——全年营业收入 2,338.59 亿元、净利润 491 亿元，分别同比增长 33.3%、105.8%，更在 2025 年一季度延续“开门红”趋势，净利润同比增长超过 72%。

在说明会上，中远海控管理层明确表示，“未来集装箱航运仍将处于复杂多变的主基调，公司将以高质量发展的确定性来应对全球环境的不确定性。”

实际上在刚刚发布的中远海控的一季度财务报告中，该公司在一度明确：未来集装箱航运业仍将面临地缘政治、贸易政策调整及绿色法规实施等多重不确定挑战。公司将继续以“集装箱航运为核心的全球数字化供应链运营和投资平台”为定位，坚持高质量发展方向，通过全球资源再优化、绿色船队加快建设、数字能力深度融合，持续增强企业韧性，力争在新一轮全球供应链重构中抢占先机。（可参考：→官宣：中远海控订造 14 艘 18,500TEU 甲醇船，一季度净利增长 73%）

围绕这一核心逻辑，中远海控正系统推进以下几方面工作：

一体化协同增强抗压能力：整合“集装箱航运+港口+物流”三大板块，夯实“投资+建设+运营”一体化发展体系，提升产业链稳定性。

港航协同布局全球枢纽：重点加强武汉、比雷埃夫斯、阿布扎比等战略港口能力建设，为海洋联盟运力配置提供保障。

推动绿色低碳与数智转型：在智能调箱、AI 航线规划、控制塔系统等领域实现实质性突破，助力打造世界级“航运科技企业”。

灵活调整运力对冲风险：对美线运力配置进行前瞻调整，并保持全球网络灵活性，应对贸易摩擦与政策波动的连锁影响。

“在变化中主动出击，在压力中实现突破”，这是这家央企龙头交出的最生动注解。

招商局集团：以创新驱动“第三次创业”，强化出海战略纵深

2025 年 4 月 16 日，招商局集团携招商轮船、招商南油、辽港股份、中国外运与招商证券五家沪市上市公司，在上交所联合召开集体业绩说明会。招商局集团总经理石岱在会上表示，“越是外部环境严峻复杂，越要保持战略定力，以自身努力的确定性，来对冲外部环境的不确定性。”

此外，在招商局集团联合业绩说明会上，来自该公司多家子公司的高管也纷纷表达了对全球局势变化的深刻认知与应对之道。

中国外运董事长张翼指出：

“目前整体环境严峻复杂，不确定性持续增加，越是艰难时刻，越要以自身的主动性、确定性来应对外部的不确定性。”

他表示，2025 年中国外运将围绕市场导向、业务转型、科技创新与海外拓展等五大方面发力，持续构建可持续的增长动能与海外韧性。

招商南油董事长丁磊则认为：

“国际航运市场格局可能发生变化，关税与地缘摩擦正蔓延至整个航运链条，公司将适度控制美线运力投放，强化底线思维，提前做好极端情况下的应对准备。”

辽港股份总经理魏明晖表示，面对原油产能变化与新能源替代趋势，公司将聚焦中转潜力增长、港口调度效率提升，稳中提质，构建应对复杂局势的港口核心能力。

而招商轮船董事会秘书孔康则从行业结构角度出发，判断：

“关税政策叠加班轮联盟格局变化，可能促成东南亚中转、转口需求持续上升，公司将加大在相关市场的航线密度和运力投放。”

这一认知，也成为招商局集团“第三次创业”的思想原点，也贯穿于五家子公司的未来规划：

招商轮船将以绿色航运与数智创新为“双轮驱动”，深化主业协同，打造世界一流航运企业；

招商南油聚焦风险抵御力提升，审慎应对成品油运力增长与地缘政治冲击；

中国外运则提出五大行动方向，包括强化海外引擎、新型承运人模式与智慧物流建设；

辽港股份将锚定“数智化+绿色化+高端化”改革目标，加大对中转市场的响应；

招商证券在战略层面全力服务国家新质生产力建设，强化金融服务能力。

特别值得关注的是，招商局集团明确将人工智能列为集团未来发展的“核心引擎”，正在系统推动 AI 技术与传统航运、物流、港口及金融业务深度融合，以技术创新强化集团整体抗风险韧性。

以行动稳信心：两大集团同步发力市值管理

如上，中远海运集团与招商局集团在战略层展现出高度一致性：两家公司均将“以自身确定性对冲外部不确定性”作为核心导向，全面加快全球港口与航线布局，强化精益运营与成本控制，推动“航运+港口+物流”一体化协同与产业链上下游整合，并以人工智能、绿色低碳为抓手，深入推进数字化、智能化转型，着力构建更具韧性、安全性和可持续性的全球供应链体系，以实现在复杂环境中稳中求进、逆势增长的战略目标。

除了战略与业务层面的系统应对，如信德海事网此前报道《中远海运集团，招商局，都出手了！》，中远海运集团与招商局集团还在资本市场信心修复与市值管理上率先出手，通过股份回购与集团协同，释放出强烈的市场信号：看好中国经济长期趋势、坚定维护上市公司价值、积极回应投资者关切。

自4月7日以来，中远海运系多家上市公司包括中远海控、中远海发、中远海能、中远海特、中远海科、海峡股份等，密集发布股份回购公告。其中，中远海控于4月8日宣布启动上限近15亿元的新一轮A股回购计划，H股同

步推进，回购股份将全部注销。截至目前，公司自 2024 年 10 月以来已累计回购 A+H 股近 39 亿元，彰显提振市场信心的央企担当。

同一天，招商局集团也集体“出招”。招商轮船、招商港口、中国外运、辽港股份等七家公司同步公告提速股份回购，回购股份同样用于注销。招商轮船回购资金已超 3.6 亿元，完成进度超过八成，董事长更公开倡议加快执行，释放长期价值信号。

更值得关注的是，国务院国资委于当日同步发声，鼓励央企及其控股上市公司加大股份回购与增持力度，主动作为、稳定预期。分析人士指出，这一轮“集团军式”的市值管理行动，已不仅仅是应对股价波动的短期手段，而是彰显央企长期战略定力与治理能力的标志性动作。

中远海运集团与招商局集团，以切实“行动”兑现“确定性承诺”，正在资本与产业两端同步发力。

“不确定”是常态，“确定性”来自长期主义与执行力

无论是中远海控对红海局势的灵活调配，还是招商轮船对东南亚转口趋势的敏锐预判，无论是港航协同的全球拓展，还是 AI 在各业务线上的快速落地，背后所体现的，正是“系统性对抗不确定”的战略思想与“长期主义经营”的组织执行力。

“在不确定性中寻找新增长点，在波动性中培育新动能”，这是中国航运企业在全球变局中的生动写照。

真正的长期主义者，是能在不确定性中主动创造确定性的企业。

面对未来世界更加动荡的周期，真正能够立于不败之地的企业，必须不仅拥有顺风而行的能力，更要有逆风破浪的勇气与方向感。而“以自身确定性对冲不确定性”，正是中远海控与招商局集团共同为行业提供的启示与样本。

本文实际上写于 4 月 21 日之前，由于档期繁忙一直未能刊登。在 4 月 25 日早开的中共中央政治局会议上也指出，要坚持稳中求进工作总基调，完整准确全面贯彻新发展理念，加快构建新发展格局，统筹国内经济工作和国际经贸斗争，坚定不移办好自己的事，坚定不移扩大高水平对外开放，着力稳就业、

稳企业、稳市场、稳预期，以高质量发展的确定性应对外部环境急剧变化的不确定性。

2.7.6 艘万箱船大单！不惧美国《301 调查》，Seaspan 再与外高桥造船签单

来源：信德海事公众号

发布时间：2025-04-29 22:53

Seaspan 再签 6 艘万箱级船单，“中国智造”在不确定中彰显确定性优势

在美国政府推动《301 调查》，并拟对中国建造船舶加征使用费、施加运输限制的背景下，全球主要船东是否还会继续选择中国船厂下单，成为国际航运圈高度关注的问题。然而，欧洲船东正用实际行动给出明确答案。

4 月 29 日，全球最大独立集装箱船船东——加拿大籍 Seaspan 公司，与中国船舶集团旗下上海外高桥造船有限公司和中国船舶贸易有限公司正式签署 6 艘万箱级集装箱船建造合同，彰显其对中国船厂的高度信任和持续合作意愿。这是 Seaspan 继与外高桥合作建造 7000TEU 集装箱船、全球首艘 10800 车 LNG 双燃料汽车运输船项目后的第三次战略携手，合作关系进一步深化。



欧洲船东逆势下单，中国船厂持续“吸粉”

本次合同涉及 6 艘 10000TEU 级大型集装箱船，由外高桥造船自主研发设计，配备国际先进的节能与环保系统，全面满足最新的能效指数（EEDI）和排放控制要求。这批新船将引入智能制造工艺，并创新采用跨境人民币结算方式，既体现 Seaspan 在运营策略上的前瞻布局，也体现了对人民币国际化趋势的响应与支持。

Seaspan 首席商务官李堃、外高桥造船副总经理张启鹏、中船贸易副总经理郑民胜出席签约仪式并代表各方签约，Seaspan 董事长兼 CEO 陈兵亦出席并见证。这份合同不仅体现了 Seaspan 在当前贸易环境下对中国建造能力的信任，也传递出船东在选船策略上“不为政治所扰、只看商业价值”的鲜明态度。

“中国智造”赢得全球船东用脚投票

外高桥造船是当前中国造船工业在中大型集装箱船领域的标杆力量，其在设计、建造周期控制、绿色技术集成等方面处于全球领先地位。此次 6 艘船采用自主研发设计方案，广泛应用节能线型优化、低阻力涂层、高效推进系统等技术，显著提升航行性能与燃料效率。

更具战略意义的是，此项目的签署恰逢美国政府宣布针对中国船舶实施《301 调查》后，国际航运市场对“中国造船能力是否会受到限制”议题高度敏感。美国贸易代表办公室（USTR）在 4 月发布的公告中，拟对在中国建造、运营的船舶征收额外服务费，并对运输美国产品的船只实施潜在限制，意图遏制中国在全球造船市场的主导地位。

然而，从 Seaspan 的选择来看，这一政策尚未撼动“用脚投票”的趋势。作为一家在纳斯达克上市、总部设于加拿大的国际船东，Seaspan 不仅没有回避中国船厂，反而加码投资，背后彰显的是全球航运界对“中国智造”的实际认可。

尽管美国《301 调查》中拟对中国建造船舶加收高额费用、试图通过制裁政策转移全球订单，但现实中，中国造船企业在交付周期、质量保障、绿色技术、金融配套等多个方面构建起“不可替代”的综合优势。

尤其是在 18,000TEU 级以上船舶、LNG 双燃料船舶、汽车运输船等复杂船型领域，中国船厂已成功吸引包括 Seaspans、ONE、Hapag-Lloyd、Wallenius Wilhelmsen 等多家欧美航运巨头的订单。

而本次 Seaspans 与外高桥的合作还采用跨境人民币结算模式，进一步打破传统美元主导的国际造船交易体系，助力人民币国际化。这也凸显在全球贸易多极化背景下，船东正积极构建多元化、风险对冲的新型产业链金融体系。

市场选择终将战胜利缘干扰

从 Seaspans 逆势下单外高桥，到中远海控刚刚发布公告表示再投 30.8 亿美元订造 14 艘甲醇动力大船，足以证明：全球航运界正在用实际行动表达一个共识——与其追逐政策风口，不如抓住技术与效率的现实价值。

面对《301 调查》掀起的政治化风波，中国造船企业的稳定交付能力、绿色技术储备、客户服务体系与金融创新能力，依然是全球船东选择的决定性因素。

可以预见，未来尽管中美国围绕船舶制造与海运服务的博弈仍将持续，但真正具备全球竞争力的产业链、真正能给客户创造价值的服务商，仍将在风浪中坚定前行。

2.8. 挪威船级社 DNV 验证：佐敦涂料减排千万吨

来源：信德海事公众号

发布时间：2025-04-28 18:46

近日，挪威船级社（DNV）验证了一项非凡的成就：采用佐敦涂料的船舶在 2024 年共计减少了 1110 万吨二氧化碳（CO₂）排放。

这一里程碑彰显了先进船体涂料在提高船舶效率和减少环境足迹方面的重大作用。通过最大限度地减少生物污损，佐敦的解决方案不仅可以节省燃料，还能帮助减少碳排放。

DNV 的这项验证再次证明了佐敦的技术在创造切实环境效益方面的有效性。

为确保量化佐敦船舶涂料在 2024 年减少的 CO2 排放量，DNV 开展了一项技术评估。经证实，佐敦船体性能解决方案（HPS）在 2024 年为客户减少了 1110 万吨 CO2 排放，这一成果不仅验证了佐敦涂料的实效，更彰显了佐敦对清洁航运使命的践行。

此次减排验证采用 DNV MASTERv2 排放预测模型，结合船舶自动识别系统（AIS）数据及佐敦提供的五年坞修周期内平均航速损失数据进行技术分析。

"我们很荣幸能展示经第三方验证的船体性能方案为客户带来的减排效益。这意味着我们为环境保护作出了重大贡献，同时为客户节省了约 20 亿美元的燃料成本。"佐敦全球船体性能品类总监 Morten Sten Johansen 表示。

"根据美国环保署数据，这一减排量相当于 230 多万辆汽油乘用车行驶一年的排放总量。而挪威统计局数据显示，挪威 2023 年全国 CO2 排放量为 3810 万吨——由此可见我们的显著影响。这充分说明保持清洁船体所能产生的巨大环保效益。"

2024 年佐敦涂料为船舶避免的 1,110 万吨 CO2 排放量已通过验证，误差范围为±210 万吨。该计算遵循 ISO 19030 标准，基于五年坞修周期中，以第一年为基准的后四年的平均航速损失。

Morten 补充道："作为行业领导者，我们通过保持船体清洁来实现节约燃料、减少碳排放和保护生物多样性的使命。这一实证将激励我们继续推动行业绿色转型，同时也希望能带动产业链各方共同努力。"

2.9. 中国-美国船舶数量，暴跌！

来源：信德海事公众号

时间：2025-04-27 22:02

集运危机逼近“临界点”：中美关税冲突下，中国货运船骤减驶向洛杉矶与长滩港

中美贸易紧张局势骤然升温，正在迅速对全球集装箱航运链条造成冲击。最新数据显示，从中国驶往美国西海岸主要港口的船舶数量大幅下降，洛杉矶和长滩港正面临疫情以来最严重的货运量萎缩。与此同时，美国高层释放“降温”信号，中国外交与商务系统则坚决回击“加税讹诈”，中美航运通道的动荡仍在持续升级。

船舶减少四成，港口吞吐腰斩

根据 Port Optimizer 的数据，截至 5 月 3 日当周，从中国发往美国南加州主要港口的船舶数量环比下降 29%，同比下降更高达 44%。5 月 4 日至 10 日这一周，仅有 12 艘船舶预计抵港，而两周前则为 22 艘。

就集装箱运量而言，5 月首周预计抵达南加州的总箱量为 62,568 标准箱（TEU），远低于 4 月 20-26 日当周的 120,608 TEU。这种急剧下滑表明，关税不确定性正在大规模扰乱中美航运链条。

港口腹地运输同步承压

地面运输同样遭受重创。DAT Freight & Analytics 首席分析师 Ken Adamo 指出：“我们已到美西物流网络的转折点，仅两周时间，全国卡车货源量减少超过 70 万票。”这预示着进口骤降已快速传导至美国国内运输链。

大规模“空班”席卷跨太航线

为了应对订单崩塌，多家海运联盟正在调整航线运力。Worldwide Logistics 警告客户称，从中国发往洛杉矶、长滩、奥克兰、西雅图的跨太航线空班数量急剧增加：

Gemini 联盟（马士基+赫伯罗特）：空班率达 24.39%

海洋联盟（中远海运、达飞、长荣、东方海外）：18%

THE 联盟（ONE、现代商船、阳明）：15%

MSC 与 ZIM：10%

Sea-Intelligence 分析称，4 月 28 日至 5 月 3 日当周，亚太至美西航线有 10 个航次取消，占周运力 28%；5 月 12 日至 18 日当周，预计也有 25% 的运力被撤销。许多航次通知几乎无预警发布，显示航商对市场极度不确定。

美东、墨西哥湾港口亦遭波及

Sea-Intelligence 还警告称，5 月 5 日至 11 日期间，美东与墨西哥湾港口将损失 42% 的航运运力，因 9 个航次被取消。尽管目前亚洲发往美国的订舱取消仍多为市场反馈，但有分析估计，中国出口航线的取消率或高达 30%-60%。

Drewry 最新报告也指出，从现在到 5 月底将有 72 个航次被取消，其中 56% 集中在跨太平洋航线上。部分船舶可能将带着空舱离开中国。

特朗普暗示降税，中美官方表态强烈对立

在一片货运“寒潮”中，美国高层似乎开始释放和解信号。当地时间 4 月 22 日，美国总统特朗普在白宫新闻发布会上罕见表示，对中国商品的高关税将“大幅下降”。同日，财政部长斯科特·贝森特亦在对投资者闭门沟通中表示，“目前的高关税并不可持续”，中美关系“将在不久的将来缓和”。

但中国方面回应则坚决有力。4 月 16 日，中国商务部公开指出，中国出口美国的个别商品累计关税已高达 245%，这是“美方工具化、武器化关税行为毫无理性的体现”。外交部则批评特朗普称“球在中方一边”的说法毫无根据，指出“这场关税战是美方挑起的”，若美方真想对话，需“放弃极限施压和威胁讹诈”。

逆全球化阴影下，集运行业被迫重构

当关税成为大国博弈的工具，全球最具效率的航运网络也正被迫重构。从贸易逻辑到供应链战略，变化已经在路上。

航运公司正面临三大挑战：

如何精准调整运力，应对需求塌陷与成本压力；

如何与客户协调订舱与合同履约，降低违约损失；

如何评估政治风险，重塑服务网络，包括更多使用中转港、调整直航模式、乃至考虑亚欧陆路替代通道。

本轮动荡尚未结束。信德海事网将持续追踪政策演变、航运调整与市场反馈，为行业提供专业、深入的参考与预判。

2.10. 东南亚，不是替代方案，而是主要航线！

来源：信德海事公众号

发布时间：2025-04-27 00:01

东南亚，不是替代方案，而是主要航线

2025 年，特朗普发起了全球关税，世界贸易格局正在加速重塑。在这场漩涡中，东南亚正以前所未有的速度，走上全球航运舞台的中心。

最新消息，美方称中国目前面临最高达 245% 关税。我国也充分表达了自己的立场：美方对华轮番加征畸高关税已经沦为数字游戏，在经济上已无实际意义，中方将不予理会。但倘若美方执意继续实质性侵害中方权益，中方将坚决反制，奉陪到底。

换句话说，关税叠加这一项在我国面前并不好用，也无法动摇中国坚决维护自己利益的立场。然而，中美贸易关系再度紧张，确实使全球供应链陷入动荡。目前，跨太平洋航线运力迅速波动，中美航班取消、延误、重编，目不暇接。据美国洛杉矶港的实时数据显示，未来两周靠港班轮将暴跌 40.5%，跌破 10 万 TEU，从 122529TEU 跌至 74697TEU。



航运公司深耕东南亚航线

1、东方海外新航线

4月16日，由东方海外货柜航运有限公司运营的塞浦路斯籍集装箱船“东方彩虹”轮顺利靠泊泉州石湖太平洋集装箱码头，预计装载2.1万吨生活用品前往越南、泰国。标志着泉州港首条直达东南亚外贸集装箱航线正式运营，开启了泉州港与东南亚地区贸易合作的新篇章。

此条航线开启，大大提升了运输效率。通过该航线，泉州至胡志明港仅需3天，至林查班港仅需5天，相较以往同类航线显著提升物流效率。此外，该航线班期更加密集。航线挂港顺序为“泉州—越南胡志明—泰国林查班”，每周将调配4艘4万吨级货轮开展服务。

2、锦江航运开通“胡志明丝路快航”（SSX）

4月2日，锦江航运“胡志明-上海”快航暨“胡志明-上海-美西”国际快航精品航线在上海港成功首航，并举行签约仪式。

“胡志明丝路快航”由锦江航运携手振东分公司、西贡新港共同打造，圆满践行了为客户提供“上海—海防4天快航、胡志明—上海4.5天快航服务”的服务承诺，可承运冷链生鲜、电子产品、中间产品等多品类货物，进一步满足客户多样化、个性化的服务需求。

锦江航运表示，未来将进一步深耕东南亚市场、培育精品航线，持续优化升级运力结构，提升航线服务能级，为区域航运事业发展贡献力量。

3、ONE新增泰国至越南东印度 TE2 新航线

4月10日，海洋网联船务（Ocean Network Express，简称 ONE）宣布推出泰国至越南东印度（TE2）新航线。该航线由现有 SVX 服务升级而来，在提供海峡地区与东印度之间的连接的同时，进一步强化从胡志明凯莱港和林查班港直达东印度的运输能力。TE2 航线首航日期：2025 年 4 月 20 日从胡志明凯莱港出发

ONE 表示此次升级将确保稳定可靠且更加快速的运输时效。随着 TE2 航线的开通，ONE 东南亚与东印度之间的运输网络将得到进一步拓展。

4、万海新增越南、泰国至东印度直航航线（TTX）

万海航运也同样看好越南、泰国与印度市场双向贸易的蓬勃发展，决定自 20 日起新增一条越南、泰国至东印度直航航线，即 **Tamil Nadu—Thailand Express**（简称 **TTX service**）。该航线将由 4 艘实装 2200TEU 的船舶定期开航，航程周期为 28 天。

这仅仅是 4 月涉及东南亚开通的新航线，实际上，各大航运公司早已争抢东南亚份额。

从替代路线到供应链关键点

2018 年，特朗普第一次任期内，航运业为中美贸易摩擦寻找替代航线。当时、墨西哥、加拿大以及东南亚成为中美贸易的”中转站“。

因此，当今年第二次高额关税来袭时，行业也不同程度出现了寻找替代方案的呼声。如南美地区、俄罗斯、东南亚等都有提及。其中呼声最高的地区之一便是东南亚。

事实上，航运业作为对国际形势变化最敏锐的行业之一，一直在积极布局供应链多元化，以预防单一国家政策变化危机。正如去年信德海事名为中远、招商、山东港口、ONE 纷纷落子布局！这块市场火了！的文章指出，各大航运纷纷注资布局东南亚市场。此外还有拉美地区如钱凯港投资、非洲地区等等。

但值得注意的是，当时美国总统时任拜登，中美贸易摩擦相对缓和。这也恰恰反映出，东南亚的爆火绝非是一时的替代选择，而更多是因为东南亚近年来自身的蓬勃发展。

数据显示，中国与东盟目前互为最大贸易伙伴，中国连续 16 年保持东盟第一大贸易伙伴地位，东盟自 2020 年开始已连续 5 年保持中国第一大贸易伙伴地位。据海关总署数据显示，2024 年，中国与东盟贸易总值 6.99 万亿元，增长 9.0%，占中国外贸总值的 15.9%。其中，对东盟出口 4.17 万亿元，增长 13.4%；自东盟进口 2.82 万亿元，增长 3.2%。按美元计价，中国与东盟贸易总值 9823.4 亿美元，增长 7.8%。其中，出口 5865.2 亿美元，增长 12.0%；进口 3958.1 亿美元，增长 2.0%。

2025 年 4 月，习近平主席展开年度首次国事访问，目的地正是越南、马来西亚和柬埔寨三国。国事访问的外交信号与贸易数据互相印证中国与东南亚的双边贸易正持续增长，不受美方施压影响。

替代”思维误导行业判断

长期以来，“替代航线”一词容易误导行业判断，让人以为东南亚的航线扩张只是“被动式应变”。但现实是，东南亚自身的经济发展、区域供应链重构、与中国的深度融合早已构成主动增长动能。

RCEP 的实施进一步巩固了这一趋势。东南亚与中国的供应链合作不再局限于“加工—出口”的传统模式，而正在向“原材料—组装—消费市场”全链路一体化升级。在跨境电商和轻工业制造转移的双重驱动下，义乌、泉州、东莞等中国产业腹地也不断向马尼拉、胡志明、雅加达等节点输出货源，形成高度活跃的港到港直达网络。

此外，东南亚还拥有庞大的海员资源，其年轻化、国际化的航运人才储备吸引了众多顶尖国际船管公司落地。

航运企业在航线布局逻辑上也发生了战略性变化。以往以跨太平洋航线为核心、东南亚为补充的格局，正在演变为以亚洲区域航线为主力、跨洋航线为延伸的新架构。

拥抱区域化新现实

当世界重新回到“区域经济圈”时代，航运也必须告别旧的中心主义。

将东南亚视作主要航线，不仅是对市场真实结构的认可，更是企业全球战略中不可或缺的一环。船公司应加快对东南亚支线港、次枢纽港的运力部署，物流企业应布局区域性集散中心，港口应建设更高效的转运机制，以匹配未来十年的区域贸易主旋律。

东南亚，不再是 Plan B。它正是亚洲——乃至全球航运的主战场之一。

2.11. 中国前 20 大航运公司排行榜发布！

来源：信德海事公众号

发布时间：2025-04-27 00:01

2024 年中国航运企业运力排名公示：中远海运继续领跑，招商局稳居第二

2025 年 4 月 11 日，上海航运交易所发布了《关于 2024 年航运企业船舶运力排名信息的公示》，对截至 2024 年 12 月 31 日中国主要航运企业在国际航运、国内沿海运输及集装箱运输等各细分市场的运力情况进行了系统梳理，并向社会公示主要排名数据。这一年度公示内容，作为《2024 中国航运发展报告》的重要组成部分，全面反映了中国航运企业的运力实力与市场格局。

中国主要航运企业经营的船队规模（截至 2024 年 12 月 31 日）

排名	单位名称	艘数	万载重吨
1	中国远洋海运集团有限公司	1,535	12,896.0
2	招商局集团有限公司	546	4,443.7
3	山东海运股份有限公司	81	1,086.3
4	渤海远洋（河北）运输有限公司	42	472.9
5	福建国航远洋运输（集团）股份有限公司	62	420.2
6	浙江协海集团有限公司	52	407.1
7	福建海通发展股份有限公司	65	377.6
8	中谷海运集团有限公司	111	371.7
9	浙江省海运集团股份有限公司	52	326.0
10	安通控股股份有限公司	85	254.3
11	上海瑞宁航运有限公司	32	243.8
12	海丰国际控股有限公司	114	239.2
13	国能远海航运有限公司	40	217.0
14	江苏远洋运输有限公司	120	180.7
15	上海时代航运有限公司	28	166.3
16	宁波远洋运输股份有限公司	100	155.8
17	宁波海运股份有限公司	31	152.9
18	东莞市海昌船务有限公司	18	147.7
19	华远星海运有限公司	27	131.7
20	上海北海船务股份有限公司	24	131.5

中国主要航运企业经营的国际航运船队规模（截至 2024 年 12 月 31 日）

注：不含内外贸兼营船

排名	企业名称	艘数	万载重吨
1	中国远洋海运集团有限公司	1,257	12,068.0
2	招商局集团有限公司	242	4,440.6
3	山东海运股份有限公司	79	1,086.0
4	渤海远洋（河北）运输有限公司	42	472.9
5	浙江协海集团有限公司	27	344.6
6	福建海通发展股份有限公司	46	294.7
7	浙江省海运集团股份有限公司	43	278.0
8	海丰国际控股有限公司	114	239.2
9	中谷海运集团有限公司	35	218.1
10	江苏远洋运输有限公司	37	150.4

中国主要航运企业经营的国内沿海船队规模（截至 2024 年 12 月 31 日）

注：包含内外贸兼营船舶

排名	企业名称	艘数	万载重吨
1	中国远洋海运集团有限公司	278	828.0
2	福建国航远洋运输（集团）股份有限公司	45	297.2
3	招商局集团有限公司	101	295.1
4	安通控股股份有限公司	85	254.3
5	上海时代航运有限公司	28	166.3
6	中谷海运集团有限公司	66	145.7
7	宁波远洋运输股份有限公司	89	142.4
8	国能远海航运有限公司	30	134.0
9	华远星海运有限公司	27	131.7
10	宁波海运股份有限公司	29	127.8
11	福建省港口集团有限责任公司	49	122.1
12	上海瑞宁航运有限公司	19	110.4
13	广东粤电航运有限公司	16	103.8
14	山东远洋海运集团股份有限公司	67	93.6
15	上海北海船务股份有限公司	20	87.7
16	福建海通发展股份有限公司	19	82.9
17	浙江协海集团有限公司	27	78.4
18	唐山港合德海运有限公司	33	71.9
19	太行海运有限公司	10	57.3
20	江苏利电航运有限公司	10	53.3

中国主要航运企业经营的集装箱船队规模（截至 2024 年 12 月 31 日）

注：包括远洋、沿海、内河船舶

排名	企业名称	艘数	箱位数（万 TEU）
1	中国远洋海运集团有限公司	542	334.0
2	中谷海运集团有限公司	111	21.3
3	海丰国际控股有限公司	114	18.0
4	安通控股股份有限公司	85	16.6
5	宁波远洋运输股份有限公司	90	8.5
6	唐山港合德海运有限公司	50	7.4
7	招商局集团有限公司	40	5.8
8	上海锦江航运（集团）股份有限公	50	5.3
9	山东远洋海运集团股份有限公司	61	4.4
10	江苏远洋运输有限公司	98	3.2

中远海运集团运力一骑绝尘，招商局集团位居第二

根据公示数据显示，中国远洋海运集团有限公司（下称“中远海运”）继续稳居中国航运运力第一大企业。截至 2024 年末，中远海运共拥有 1535 艘船舶，总运力达 12896 万载重吨，船舶数量和吨位均遥遥领先；其旗下运营的集装箱船队规模也位列全国首位，共计 542 艘、334 万 TEU（根据 Alphaliner 数据，中远海运集装箱船队为世界第四大）。

Rank	Operator	Total		Owned		Chartered			Orderbook		
		Teu	Ships	TEU	Ship...	TEU	Ships	% Chart	TEU	Ship...	% existing
1	Mediterranean Shg Co	6,471,333	899	3,475,081	609	2,996,252	290	46.3%	2,067,854	132	32%
2	Maersk	4,576,266	737	2,641,292	336	1,934,974	401	42.3%	712,592	51	15.6%
3	CMA CGM Group	3,890,169	670	2,232,207	315	1,657,962	355	42.6%	1,572,776	100	40.4%
4	COSCO Group	3,378,147	526	2,018,210	200	1,359,937	326	40.3%	847,248	50	25.1%
5	Hapag-Lloyd	2,391,095	305	1,395,298	131	995,797	174	41.6%	417,134	33	17.4%
6	ONE (Ocean Network Express)	2,013,294	262	820,340	95	1,192,954	167	59.3%	583,202	45	29%
7	Evergreen Line	1,807,361	226	1,200,954	147	606,407	79	33.6%	785,196	55	43.4%
8	HMM Co Ltd	922,415	84	783,956	64	138,459	20	15%	69,288	8	7.5%
9	Zim	778,493	129	82,872	14	695,621	115	89.4%	145,600	14	18.7%
10	Yang Ming Marine Transport Corp.	711,393	98	323,782	59	387,611	39	54.5%	101,500	8	14.3%

紧随其后的是招商局集团有限公司（招商局），共拥有 546 艘船舶，总运力 4443.7 万载重吨。

排名第三的山东海运股份有限公司船队规模为 81 艘，总运力达 1086.3 万吨，尽管在数量上不及其他企业，但单位船舶平均吨位较高，体现出其船队以大型船型为主的特点。

国际航运市场：中远海运与招商局双雄并立

从国际航运船队数据来看，中远海运国际船队规模为 1257 艘，总运力达 12068 万吨，居绝对领先地位，显示其在全球航运网络布局和市场份额方面的主导地位。

招商局则以 242 艘、4440.6 万吨紧随其后。山东海运、渤海远洋（河北）运输有限公司、浙江协海集团有限公司则分别以 79 艘（1086 万吨）、42 艘（472.9 万吨）、27 艘（420 万吨）位列三至五名。山东海运、渤海远洋主要经营国际航运业务。

沿海运输：竞争格局更为分散

在国内沿海船队运力方面，中远海运仍以 278 艘、828 万吨的总运力排名第一；福建国航远洋运输（集团）股份有限公司以 45 艘、297.2 万吨位列第二；招商局则以 101 艘、295.1 万吨运力位居第三。

安通控股、上海时代航运、中谷海运等也均在该领域有较强存在感，反映出国内沿海航运市场企业数量多、运力分布较为分散的特征。

也正是由于格局较为分散，据信德海事网了解以内贸干散货航运市场为例，内卷较为严重，行业整体盈利水平较低。

集装箱运输：中远海运主导地位明显

在集装箱船运力方面，中远海运的领先优势尤为明显，其 542 艘集装箱船总计拥有 334 万 TEU 的运力，占据全国绝对主导地位。如上文所述为世界第 4 大集运企业。

中远海运在内贸集运市场主要是以泛亚航运在经营。中谷海运（111 艘、21.3 万 TEU）和海丰国际（114 艘、18 万 TEU）则分别位列第二和第三，成为集装箱运输市场的中坚力量。值得一提的是，安通控股、宁波远洋、唐山港合德海运也在集装箱运输市场占有一定份额。

分子公司运力分布揭示集团化航运生态差异

进一步拆解航运巨头的子公司架构，可见其在业务整合、专业化方向和船型管理方面呈现出成熟的“集团化运营生态”。

中远海运集团旗下拥有中远海运散货、中远海运能源、中远海运集运、中远海运特运等专业公司，覆盖全船型、全市场，形成“全船型、全球化、全产业链”的完整体系。中远海运能源作为国家级油气运输力量，是 VLCC 和 LNG 运力增长的核心引擎；而中远海运集运与东方海外（OOCL）双品牌运营，在东西主干航线及区域支线均具优势。

招商局集团通过招商轮船、长航集团，形成覆盖油轮、干散货、滚装及集装箱运输的多元化体系。招商轮船拥有大批 VLCC、Aframax 和 MR 型油轮，是我国最大的原油运输商之一。

地方航运集团如山东海运、福建国航远洋、浙江协海等虽体量相对有限，但多聚焦干散货或油品运输等细分市场，运营高效，反应灵活，是沿海运输的重要力量补充。

散货与油化品主导运力结构，LNG 与特种运输增长迅速

数据显示，中国航运企业仍以干散货和油化船为主力船型。如山东海运、渤海远洋、江苏远洋等地方企业多以散货船为主，服务煤炭、矿石、粮食等大宗物流。

招商轮船与中远海运能源掌握了大量 VLCC，维系着中国能源进口的生命线。在 2024 年国际能源运输安全形势复杂化背景下，大型油轮运力的战略价值尤为凸显。

与此同时，LNG 运输和特种运输快速崛起。中远海运能源以及招商轮船近年来大规模投资 LNG 船，签订多项中长期包运协议，成为远洋 LNG 运输新兴主力。中远海运特运、中谷海运等公司也在多用途船、重吊船、PCTC（汽车运输船）等特种市场持续发力，服务风电设备、汽车、重大件工程物流等领域，为中国高端制造“出海”提供支持。

多元格局中的行业趋势观察

从此次公示的全口径数据可以看出，中国航运企业运力结构日益多元，行业集中度逐步上升，头部企业的市场主导力正在持续强化。中远海运与招商局

两大国有航运集团，不仅在船队规模和国际航运上遥遥领先，也在集装箱与干散货等细分市场形成全面布局。

与此同时，地方航运公司如山东海运、福建国航远洋、浙江协海、中谷海运、安通控股等，依托区域港口资源 and 专业化服务，也在细分市场稳步发展，构成中国航运版图的重要支撑。

总的来说，2024 年中国航运企业运力数据，展示出头部企业主导、区域企业多元、专业化分工深化的结构性特征。中远海运与招商局在国际航运与全球集装箱运输市场上扮演“国家队”角色，而地方与民营企业则在沿海与特定细分领域展现出灵活竞争力。

在全球绿色转型、地缘重构、市场波动频繁的新阶段，中国航运正从“运力规模”走向“综合能力”，展现出全球航运格局中愈发稳固的中国力量。

2.12. 不可拒绝海员上岸休息！《海事劳工公约》迎来历史性修订！

来源：信德海事

时间：2025 年 04 月 18 日 18:38

《海事劳工公约》迎来历史性修订，2027 年生效

在刚刚结束的国际劳工组织（ILO）《2006 年海事劳工公约》（MLC）特别三方委员会第五次会议（STC）上，由各国政府、船东代表及运输工会共同组成的三方机构一致通过了一揽子具有深远意义的修正案。会议于 4 月 7 日至 11 日在日内瓦举行。国际航运公会（ICS）对本次会议成果表示高度欢迎，并称此次修订“可能为全球海员生活与工作条件带来变革”。

根据最新修订，MLC 将新增或强化如下关键内容：

正式确认海员为关键工作者，要求各国为其在工作相关的旅行（包括换班、岸上休假及遣返）提供便利；

加强海员遣返权利保障，明确船东需承担包括医疗、食宿、工资津贴在内的完整遣返费用；

确保岸上休假权利，船员无需签证或特殊许可即可在合规情况下上岸，且当拒绝岸上休假时，港口国当局必须提供书面解释；

强化防止骚扰和欺凌的保护机制，要求制定相关政策、建立申诉机制并保障船员不受报复；

提升船上医疗保障水平，新增建议船舶配备 ICS 于 2023 年发布的《国际海员与渔民医疗指南》，弥补海员作为“最孤立群体之一”在医疗方面的现实挑战。

ICS 劳务事务委员会主席兼本次 ILO 会议船东组发言人 Tim Springett 表示：“很自豪能代表全球船东参与本次 MLC 修订。在政府和工会伙伴的共同努力下，我们成功推动了海员权利的重大进步。这次会议再次印证了三方协作解决行业问题的强大力量。”

ICS 就业事务总监 Helio Vicente 也指出：“这是一次具有历史意义的会议。我们与政府、工会在 ILO 机制下紧密合作，推动通过了一系列可能改变行业格局的条款。这体现了我们对改善海员福祉不变的承诺。”

ILO 国际劳工标准司司长 Corinne Vargha 补充道：“在多边合作和三方机制面临质疑的当下，本次会议以实际成果再次证明：全球挑战，需要全球对话与合作。特别是本次修订在海员岸上休假、遣返、反骚扰保护等方面取得的进展，将对海员与航运企业日常运作带来切实改善。”

此外，本次会议还通过一项决议，计划未来促成 ILO 三方机制与国际海事组织（IMO）成员国联合会议，以协调并可能统一目前分别由两个组织管理的关于工时与休息的规定。

据悉，此次 MLC 修正案预计将在 2025 年 6 月于日内瓦召开的第 113 届国际劳工大会上获得正式批准，并将于 2027 年 12 月正式生效。下一次 STC 会议计划于 2028 年 4 月召开。

延伸阅读：

《2006 年海事劳工公约》迎来重大修订！休假、遣返、医疗等全面加强

STCMLC/2025

海事劳工公约特别三方委员会第五次会议

日内瓦，2025 年 4 月 7 日至 11 日

2025 年 4 月 11 日投票的修正案文本

2025 年 4 月 11 日，国际劳工组织（ILO）海事劳工公约特别三方委员会（STCMLC）第五次会议在日内瓦圆满闭幕，并正式通过了多项重要修正案，标志着海员权利保障迈入新的里程碑。本次修订聚焦五大领域，回应了行业发展新挑战，也为全球航运注入更多人文关怀与制度保障。修正案文本如下：

提案 2

关于规则 2.5 的守则修正案—遣返

标准 A2.5.1—遣返

增加新的第 10 款，并重新编号第 10 款。

10. 各成员国应以不歧视任何理由且不论船员所服务船舶的船旗国的方式，便利船员的遣返。

提案 3

关于规则 2.4 的守则修正案—休假权利

标准 A2.4—休假权利

一是将标题替换为“标准 A2.4.1—年假”。

二是增加新的标准：

标准 A2.4.2—岸上休假

1. 各成员国应确保船员在抵达其管辖范围内的港口时，由公共当局允许上岸，前提是已履行相关手续，且公共当局没有理由以公共卫生、公共安全和安保或公共秩序为由拒绝上岸。

2. 岸上休假应以不歧视任何理由且不论船员所服务船舶的船旗国的方式进行。

3. 不应要求船员持有签证或特别许可证以进行岸上休假。

4. 在任何拒绝岸上休假的情况下，相关公共当局应向有关船员和船长通报拒绝的理由。如果有关船员或船长提出要求，应以书面形式提供这些理由。

5.各成员国应要求悬挂其国旗的船舶的船东允许船员在岸上休假，以促进其健康和福利，同时符合其职位的操作要求。

6.船东应在船员下班后，船舶抵达港口时允许其岸上休假，除非港口国相关当局禁止或限制离开船舶，或由于安全或操作原因。

7.根据《国际海上交通便利化公约》的规定授予的岸上休假，应视为符合本标准第 1 至 4 款的要求。

三是增加新的导则。

导则 B2.4.5—便利岸上休假

1.各成员国应根据需要与船东和船员组织及其他相关利益相关者在港口合作，建立船上的程序和港口程序，以便利船员的岸上休假。

2.各成员国应确保其港口和码头的人员接受有关船员权利的适当信息和培训，包括岸上休假的权利。

提案 4

关于规则 2.5 的守则修正案—遣返

导则 B2.5—遣返

增加新导则，并重新编号后续导则：

导则 B2.5.2—关键工人

1.各成员国应指定并承认船员为关键工人，并采取适当措施，便利其在与就业或工作相关的旅行中的安全移动，包括但不限于岸上休假、遣返、船员换班和医疗。

提案 5

关于规则 4.4 和规则 5.1 的守则修正案—港口国福利设施的使用和船旗国责任

导则 B4.4.6—在外国港口的船员

修订第 2 款如下：

2.在外国港口被拘留的船员应在法律程序下迅速处理，并提供适当的领事保护，充分考虑国际劳工组织/国际海事组织关于公平对待因涉嫌犯罪而被拘留的船员的导则。

标准 A5.1.6—海事事故

增加新的第 1 和第 2 款如下：

1.在进行海事事故调查时，各成员国应充分考虑国际海事组织《海事事故和事件安全调查的国际标准和建议做法守则》确立的原则，以及国际劳工组织/国际海事组织关于在海事事故情况下公平对待船员的导则和国际劳工组织/国际海事组织关于公平对待因涉嫌犯罪而被拘留的船员的导则的建议。

2.在不影响国家立法的前提下，各成员国应尽可能与相关国家合作，协助应用上述导则。

提案 10

关于规则 2.5 的守则修正案—遣返

标准 A2.5.1—遣返

增加新的第 3 款，并重新编号后续条款。

3.根据第 2(c)小段承担遣返费用的船东应至少承担以下费用：

- (a) 运送到选定的遣返目的地的费用；
- (b) 从船员离开船舶到抵达遣返目的地期间的住宿和食物费用；
- (c) 运送最多 30 公斤船员个人行李到遣返目的地的费用；以及
- (d) 在必要时，直到船员身体适合前往遣返目的地的医疗费用。

导则 B2.5.1—遣返权利

修订第 3 款如下：

3.根据标准 A2.5.1 第 3 款，船东应承担的遣返费用还应包括从船员离开船舶到抵达遣返目的地期间的工资和津贴，如果国家法律或法规或集体协议有此规定。

提案 11

关于规则 4.1 的守则修正案—船上和岸上的医疗

导则 B4.1.1—医疗提供

修订第 2 款如下：

2.本导则第 1 款所述的培训应基于《海员和渔民国际医疗导则》、《船舶国际医疗导则》、《危险货物事故医疗急救导则》、《指导文件—国际海事培

训导则》以及《国际信号规则》的医疗部分以及类似国家导则的最新版本的内容。

修订第 4 款如下：

4.[...] 在采用或审查国家使用的船舶医疗导则，以及确定药箱和医疗设备的内容时，主管机关应考虑该领域的国际建议，包括《海员和渔民国际医疗导则》、《船舶国际医疗导则》以及本导则第 2 款中提到的其他导则的最新版本。

合并提案 12/13

关于规则 1.4 条、规则 3.1、规则 4.3 和规则 5.1 的守则修正案—招募和安置、住宿和娱乐设施、健康和安全保护及事故预防、船旗国责任

导则 B1.4.1—组织和操作导则

增加新的第 2 (l) 款（并从第 2 (j) 款中删除“和”，并在第 2 (k) 款末尾添加）。

(l) 防止和处理招聘和安置过程中暴力和骚扰（包括性骚扰、欺凌和性侵犯）的措施。

导则 B3.1.10—床具、餐具和杂项规定

增加新的第 1 (d) 款（并从第 (b) 款中删除“和”，并在第 1 (c) 款末尾添加）。

(d) 应为船员提供适当且足够的月经卫生用品及其处理方式。

标准 A4.3—健康和安全保护及事故预防

增加新的第 1(e)款（并从第 1 (c) 款中删除“和”，并在第 1 (d) 款末尾添加）。

(e) 防止和消除船上的暴力和骚扰，包括通过法律禁止性骚扰、欺凌和性侵犯，充分考虑 2019 年《消除暴力和骚扰公约》（第 190 号）。

增加新的第 2(e)至 2(h)款（并从第 2(c)款中删除“和”）。

(e) 根据 2019 年《消除暴力和骚扰公约》（第 190 号）第 1 条，定义船上的暴力和骚扰，包括性骚扰、欺凌和性侵犯；

(f) 要求船东制定并实施相关政策和措施，以防止和处理船上的暴力和骚扰，包括性骚扰、欺凌和性侵犯；

(g) 要求船员和其他相关人员遵守为防止和处理船上的暴力和骚扰（包括性骚扰、欺凌和性侵犯）而实施的适用政策和措施；以及

(h) 在与船东和船员组织协商后，建立安全、公平和有效的报告机制和程序，处理船上的暴力和骚扰（包括性骚扰、欺凌和性侵犯）事件。

修订第 1 款如下：

1.[...] 还应考虑 2019 年《消除暴力和骚扰建议书》（第 206 号）以及国际航运商会和国际运输工人联合会联合发布的最新版本的《消除船上海员骚扰和欺凌行为导则》。

修订第 2(m)款如下：

(m) 为船员提供所有必要的合适尺寸的个人防护装备；

修订第 4(d)款如下：

(d) 骚扰和欺凌，船上的暴力和骚扰，包括性骚扰、欺凌和性侵犯。

导则 B4.3.6—调查

一是修订第 2(g)款如下：

(g) 由骚扰和欺凌引起的船上的暴力和骚扰问题，包括性骚扰、欺凌和性侵犯。

二是增加新的第 3 款。

3.船旗国、港口国和劳务供应国应在调查船上的暴力和骚扰（包括性骚扰、欺凌和性侵犯）事件时进行合作。

导则 B4.3.11—国际合作

增加新的第 4 款。

4.各成员国应充分考虑发起和参与关于预防和处理船上的暴力和骚扰（包括性骚扰、欺凌和性侵犯）问题的援助、计划和研究的国际合作。

标准 A5.1.5—船上投诉程序

修订第 2 款如下：

2.各成员国应确保在其法律或法规中存在适当的船上投诉程序，以满足第5.1.5条的要求。这些程序应力求在最低级别解决投诉。然而，在所有情况下，船员应有权直接向船长投诉，并在认为必要时向适当的岸上人员或适当的外部当局投诉。

修订第3款如下：

3.船上投诉程序应包括船员在投诉程序中有权陪同或代表，以及防止船员因投诉而受到报复的保障。所谓“报复”是指任何人员对船员提出的并非明显无理取闹或恶意投诉所采取的任何不利行动。应充分考虑投诉明显无理取闹或恶意的情况。

增加新的第5款。

5.应在所有阶段采取适当措施，以保护船员投诉的保密性。

案例聚焦

3.1. 智某航海（青岛）船舶测试有限公司诉威海市金某游艇有限公司船舶买卖合同纠纷案

——船舶发电机缺陷的审查认定

来源：青岛海事法院海课堂

发布时间：2025-04-14 19:16

风险提示

本案系游艇订购人委托游艇建造人建造一艘游艇，并指定游艇上安装某品牌发电机的一起游艇订购合同纠纷案件。本案比较复杂，涉及发电机是否漏油的认定问题。本案涉及游艇购买企业、游艇建造企业、发电机供应企业等行业，在该案中还涉及中国船级社，因游艇建造前应通过船级社设计审图、开工前经船级社检查、建造完成后由船级社验收发放证书，因此，此类游艇买卖合

同为包含船舶建造合同内容的船舶买卖合同。对买受人而言，应当注意游艇产生“油花”后，第一时间寻求专业鉴定机构进行鉴定，分析系发电机本身漏油还是燃烧不充分产生油气排放物所致，进而精准寻求对策，以符合海事局环保要求。对建造人而言，应当注意对游艇的设计审图应当从长远环保要求出发，充分考量燃烧不充分产生的排放物是否符合绿色环保要求。对发电机供应商而言，应当及时升级换代，确保出售的发电机符合国家“碳达峰、碳中和”的碳排放要求。

案件信息

1.裁判文书字号

(2022)鲁72民初1346号

2.当事人

原告（反诉被告）：智某航海（青岛）船舶测试有限公司（以下简称智某公司）

被告（反诉原告）：威海市金某游艇有限公司（以下简称金某公司）

第三人：上海广某机电工程有限公司（以下简称广某公司）

3.关键词

民事 船舶买卖合同 发电机漏油 审查认定

裁判要旨

本案合同系包含船舶建造内容的船舶买卖合同，具有承揽合同和买卖合同的性质。双方对发电机的质量缺陷问题产生争议。由于船舶的特殊性，某些潜在缺陷或隐蔽瑕疵需要经过使用方能显现出来。经查明不存在漏油缺陷且船舶发电机燃烧不充分产生的油气排放物符合交付当时国家标准的，不属于发电机缺陷。

基本案情

2018年6月15日，智某公司的法定代表人姜某某与广某公司的法定代表人汤某某通过微信联系沟通有关船舶电推系统事宜，指定使用该公司的船用发电机。2018年8月30日，金某公司与广某公司签订物料供应合同，约定金某公司从广某公司处购买船用发电机组两台，价金分别为131000元、157000

元。2019年1月15日，中国船级社对70KW船用柴油发电机组颁发了船用产品证书，载明其符合该证书注明标准的要求。

2018年8月29日，金某公司向中国船级社申请案涉游艇设计审图。通过后，2018年11月15日，中国船级社进行完开工前检查，同意开工，并确定该日为开工日，11月20日具备安放龙骨条件。同日，智某公司与金某公司签订编号为JY180×××的《订购合同书》，约定智某公司向金某公司订购JY70××-××-××游艇，单价为370万元。

2019年4月10日，智某公司与金某公司签署船舶交接协议书，载明智某公司已结清船款，交接后该产权转移至智某公司，金某公司不再承担该轮的所有责任、费用、风险（订购合同约定的责任除外）。双方无异议，交接完毕。

“智某”轮交接后，产生了一些问题，主要集中在发电机“漏油”、为解决船舶抖动问题而安装的美人架和螺旋桨锈蚀等问题上，金某公司数次派人维修。

原告（反诉被告）智某公司向法院提出诉讼请求：（1）依法判令被告对“智某”轮的发电机、螺旋桨等设备进行修理、更换；（2）依法判令被告按照船级社检验要求处理（维修、更换、拆除、恢复原状、与审批图纸一致等）甲板开洞、美人架等问题并确保通过船级社换证检验，使“智某”轮达到适航状态；（3）依法判令被告向原告交付“智某”轮的《完整稳性计算书》及《完工图纸》；（4）依法判令被告赔偿原告损失153868.21元；（5）本案诉讼费用由被告负担。

裁判说理

争议焦点：（1）金某公司对“智某”轮的发电机是否还负有修理、更换的合同义务；（2）金某公司对“智某”轮的螺旋桨是否还负有修理、更换的合同义务；（3）关于智某公司主张的金某公司应当赔偿的损失；（4）关于金某公司反诉的智某公司应当支付的费用。

青岛海事法院认为：本案系船舶买卖合同纠纷案件。案涉《订购合同书》系于2018年11月20日签订，2019年4月10日，“智某”轮交付，保修期为1年。因此本案适用当时的法律、司法解释的规定。

一、金某公司对“智某”轮的发电机是否还负有修理、更换的合同义务

2018年11月20日，智某公司与金某公司签订的编号为JY180×××的《订购合同书》第3条“质量保证”条款载明：（1）金某公司承诺其出售给智某公司的产品质量保质期为12个月，自产品交付之日起计算。（2）如因智某公司使用不当或其他外来原因损坏的，不属于保修范围。金某公司协助修理，所产生的费用由智某公司负担。（3）因智某公司自行安装或移除物品及金某公司协助智某公司安装智某公司提供的私人采购物品，造成船艇船壳、电路等损坏的，不属于保修范围。（4）金某公司协助智某公司办理中国船级社船检手续。2019年4月10日，“智某”轮交付，按照保修期1年的合同约定，应保修至2020年4月9日。“智某”轮经中国船级社建造检验合格、签发游艇适航证书、双方验收后进行了交接。“智某”轮交付后经过一段时间的使用，也确实出现了问题。案涉游艇“智某”轮交付后，出现发电机漏油等质量问题。

首先，关于发电机质量的责任主体问题。就发电机的采购而言，两台发电机系智某公司指示金某公司采购，第三人广某公司也明知这一事实，形式上符合《合同法》第402条的规定。但是，金某公司作为游艇制造方，在与智某公司的《订购合同书》中承诺对整船质量负责，且不存在合同约定的智某公司使用不当或其他外来因素损坏、自行安装或移除物品及协助智某公司安装智某公司提供的私人采购物品等不属于保修范围的事项。就涉案发电机的采购过程，金某公司最终同意，并与第三人签订《物料采购合同》，不存在被欺骗、胁迫等情形。智某公司依据《订购合同书》向金某公司主张权利于法有据。

其次，关于发电机本身质量问题。根据青岛双某船舶技术咨询有限公司于2023年4月10日出具的鉴定意见及对鉴定人的当庭质询情况，“智某”轮“漏油”的原因可以合理地归咎于220V发电机和380V发电机排气管为水冷却且排气管出口有一半浸没在海面以下，使发电机燃烧产生的燃烧排放物进入海水中，使海面产生“油花”，而非传统意义上的漏油，即泄漏柴油或机油。可以确定的是燃烧排放物浸到水里造成了油花，而非漏油。因此，“智某”轮不存在漏油的情况。“智某”轮在2023年1月16日已通过CCS青岛分社的检验，颁发游艇适航证书，也印证了不存在漏油的事实。

最后，关于发电机排放“油花”的问题。智某公司认为，“智某”轮发电机燃烧不充分产生油气排放物属于发电机缺陷，海面伴随“油花”现象已影响船舶的正常航行，被告应对发电机进行更换。对此，智某公司应当举证证明该燃烧排放物的排放超出了购买该发动机当时的国家标准，智某公司未在举证期限内提交证据予以证明，应承担举证不能的不利后果。

二、金某公司对“智某”轮的螺旋桨是否还负有修理、更换的合同义务

“智某”轮在接船前的试航过程中发生搁浅和触礁事故，导致螺旋桨和尾轴不同程度受损，金某公司更换新螺旋桨，更换的新螺旋桨没有 CCS 认证证书。双方的订购合同没有约定螺旋桨的质量标准，原、被告之间的工作人员通过微信聊天的形式对螺旋桨 CCS 认证的事宜进行过沟通。通过双方聊天记录可以看出，金某公司已同意交付持有 CCS 认证的螺旋桨，且适航损坏前安装在“智某”轮上的即为有 CCS 认证的螺旋桨，金某公司作为对整船质量负责的制造方应承担恢复原状的责任，但更换的前提是智某公司须将其主张的之前配备的没有“中国船级社船用产品证书”的螺旋桨一个交回至金某公司处。

三、关于智某公司主张的金某公司应当赔偿的损失

智某公司主张金某公司赔偿损失 153868.21 元，包括以下内容：因两台发电机进行磨合消耗柴油费用为 5020.8 元；因“智某”轮上坞修理，产生占坞费 8000 元；原定测试项目的 15 名人员被迫停工，按 200 元/人/天的标准计算 6 天的误工费为 18000 元；补配锌块费用为 1604 元；因船舶不能执行正常测试任务而租赁其他游艇费用为 10108.5 元；码头停泊费用为 50713.91 元（暂主张 2022 年 4 月 1 日至 2022 年 7 月 26 日的费用）；人工（船长）费用为 43421 元（暂计算至 2022 年 6 月）；上坞费为 13000 元；公证费为 4000 元。

法院认为，就发电机的采购而言，前已述及，“智某”轮 220V 发电机以及 380V 发电机不存在漏油事实，对于智某公司主张的因发电机“漏油”而产生的实际损失，法院不予支持。

具体而言，关于因两台发电机进行磨合消耗柴油费用 5020.8 元，因“智某”轮上坞修理产生前 7 天占坞费 7000 元、后 6 天占坞费 9000 元，坞修期间 15 名员工停工产生误工费 18000 元系发电机维修期间产生的费用，并非金某

公司的过错所致，对该费用法院不予支持。智某公司主张 2020 年 11 月 30 日智某公司向金某公司发送费用表时，金某公司的工作人员牛某某明确表示：“后 6 天的上排费用由我们负责，每天费用 1500 元，共计 9000 元。”“智某”轮的维修事宜前期一直是金某公司的李某负责，2020 年 5 月 6 日金某公司的李某向智某公司吕某某发邮件称，“我公司讨论后将‘智某’轮的相关事宜转由牛经理负责，有什么沟通的事宜请直接跟牛经理联系”。牛经理即金某公司牛某某，故牛某某代表金某公司作出的承担后期 6 天的意思表示合法有效。因智某公司在损失明细计算表中对该 6 天的占坞费只主张了 8000 元，属于对自身权利的放弃，故法院对其占坞费 8000 元的主张予以支持。

关于补配锌块费用，因智某公司未能举证其补配的锌块系按照合同约定或法律法规规定是金某公司应当提供而未提供的，亦未提供其采购相关锌块并支付费用的证据，对该主张不予支持。

关于因“智某”轮漏油不能执行正常测试任务而租赁其他游艇费用，法院认为，前已述及，“智某”轮不存在漏油事实，而且是无人驾驶自主航行系统实验船，其功能特殊，智某公司未能举证证明其租赁船艇系因金某公司的过错导致，因此对智某公司的该主张不予支持。

关于码头停泊费用、人工（船长）费用，智某公司未证明“智某”轮未通过中国船级社的换证检验取得适航证书是由金某公司造成的，故对智某公司的该项请求法院不予支持。并且 2023 年 1 月 16 日“智某”轮已经通过了中国船级社的换证检验取得适航证书，更加证明并非金某公司所致。

关于上坞费，双方《订购合同书》中约定的金某公司协助办理中国船级社船检手续仅为建造检验，并非后期换证检验。2022 年 5 月 6 日，智某公司委托青岛金某有限公司进行坞修工作支出的上坞和清理费用 13000 元，其未证明系金某公司的过错导致，法院对该笔费用的主张不予支持。

关于公证费，智某公司申请公证处对“智某”轮的现状进行拍摄，但是智某公司自行即可拍摄，对于其所反映的螺旋桨生锈等问题金某公司亦从未否认，该费用属于智某公司为举证而发生的费用，其未能证明该“证据保全”支出公证费的必要性，对该费用法院不予支持。

四、关于金某公司反诉的智某公司应当支付的费用

反诉原告金某公司称，智某公司应当向金某公司支付因超过维保期以及维保义务终止后为“智某”轮加装、维修、更换设备等产生的费用 138 639 元。包括 2020 年 5 月 6 日的交通费、人工费、材料费合计 2250 元；2020 年 5 月 31 日至 6 月 12 日的交通费、人工费、材料费合计 46189 元；2020 年 6 月 24 日的交通费、人工费、材料费合计 2950 元；2020 年 7 月 21 日的人工费、交通费、材料费合计 12400 元；2020 年 8 月 12 日的交通费、人工费、材料费合计 1600 元；2020 年 10 月 25 日的人工费、交通费合计 2050 元；新购置不锈钢锚及 100 米锚链合计 10000 元；采购 2 个尾轴支架共计 11000 元；购买 2 个螺旋桨共计 50200 元。上述费用累计 138639 元。

法院认为，关于 2020 年 5 月 6 日、2020 年 5 月 31 日至 6 月 12 日、2020 年 6 月 24 日、2020 年 7 月 21 日、2020 年 8 月 12 日、2020 年 10 月 25 日的交通费、人工费、材料费合计 67439 元的费用，金某公司只提交了青岛某连锁酒店管理有限公司出具的 169 元住宿费发票原件、青岛和某酒店有限公司出具的 2200 元住宿费发票原件、崂山区海某商务宾馆出具的 150 元住宿费发票原件，青岛盈某汽车服务有限公司出具的 8770 元发票原件，其余费用均为己方陈述，未提供任何票据，也未能提交证据证明双方有约定或费用确认。对于提交的上述四张票据，并不能证明是因“智某”轮的维修事宜产生，智某公司不认可其具有关联性，根据《民事诉讼法》第 67 条之规定，法院对上述费用不予支持。

关于新购置不锈钢锚及 100 米锚链合计 10000 元、采购 2 个尾轴支架共计 11000 元、购买 2 台螺旋桨共计 50200 元。法院认为，新购置不锈钢锚及 100 米锚链系 2019 年 8 月 2 日智某公司提出锚生锈后锈水难清理影响船面貌，金某公司主动更换，该项目尚在保质期 1 年内，对该笔费用法院不予支持。增设的 2 个尾轴支架系被告维修过程中为解决船舶震动问题而增加，系金某公司正常履行合同维修义务，无权主张支付费用，对该笔费用法院不予支持。交付 CCS 认证的一个螺旋桨，前已述及系保修期内船舶试航时螺旋桨损坏，而应由金某公司履行的予以更换的合同义务，其无权主张支付费用。对于另一个螺旋桨，金某公司并未实际交付给智某公司，对该笔费用法院亦不予支持。

青岛海事法院于2023年8月23日作出（2022）鲁72民初1346号民事判决书，判决：一、本诉被告金某公司应于本判决生效之日起10日内为本诉原告智某公司更换带有“中国船级社船用产品证书”的螺旋桨一个；二、本诉被告金某公司应于本判决生效之日起10日内向本诉原告智某公司支付占坞费8000元；三、驳回本诉原告智某公司对本诉被告金某公司的其他诉讼请求；四、驳回反诉原告金某公司对反诉被告智某公司的诉讼请求。

判决后，原、被告各方均未上诉，该判决已发生法律效力。

法官后语

本案系一起船舶买卖合同纠纷案。“智某”轮系国内首艘无人驾驶自主航行系统实验船，由智某公司投资研发，是为给3000TEU自主航行集装箱实验船的建造提供依据和支撑，包含自动驾驶系统、态势感知系统、通导系统、动力控制系统、全船数据平台和船岸通信系统，具备自动避碰、自主航行、水下避碰、自主靠离泊、自主循迹和自主航行控制功能。

本案实质为智某公司委托金某公司建造游艇，该游艇的发动机由智某公司指定供应商，游艇建造前应通过中国船级社设计审图，开工前经中国船级社检查同意开工后，安放龙骨，建造完成后由中国船级社验收发放证书，因此涉案合同为包含船舶建造合同内容的船舶买卖合同，具有加工承揽合同和买卖合同的性质。虽然加工承揽合同与买卖合同有着相似性，但是承揽合同与买卖合同的显著区别在于承揽合同中的定作人对承揽人的工作有监督、检查权，定作人有单方改变定作方案和单方要求承揽人停止加工行为的权利。而买卖合同注重的是标的物的交付和转让，并不需要买受人对整个加工过程进行控制。法律赋予承揽合同的定作人如此诸多的权利，其结果几乎使定作人达到了控制整个加工过程的程度，其实质就是让定作人控制整个加工过程，反过来也就是说，只有定作人控制整个加工过程的合同，法律才确认其为承揽合同。本案中，从合同的约定及合同的实际履行过程来看，均未显示出智某公司对生产过程存在控制权，双方仅对船舶的交付及转让达成了合意。故涉案合同应为包含船舶建造合同内容的船舶买卖合同。

“智某”轮经中国船级社建造检验合格、签发游艇适航证书、双方验收后进行交接。但由于船舶的特殊性，某些潜在缺陷或隐蔽瑕疵需要经过使用方能显现出来。本案的争议焦点为“智某”轮船舶发电机是否存在漏油的质量瑕疵。

1. “智某”轮船舶发电机是否存在漏油的质量瑕疵。经委托专业机构鉴定，“智某”轮“漏油”的原因可以合理地归咎于因 220V 发电机和 380V 发电机排气管为水冷却且排气管出口有一半浸没在海面以下，使发电机燃烧产生的燃烧排放物进入海水中，进而使海面产生“油花”。经对鉴定人出庭询问，“油花”非传统意义上的漏油，即泄漏柴油或机油，是指燃烧排放物浸到水里造成“油花”。因此，从常理上解释，“智某”轮的船舶发动机不存在漏油的情况。且“智某”轮于 2023 年 1 月 16 日已由 CCS 青岛分社通过检验，并颁发游艇适航证书，也印证了不存在漏油的事实。

2. “智某”轮船舶发电机产生“油花”是否属于质量瑕疵。关于发电机排放“油花”的问题。智某公司认为，“智某”轮发电机燃烧不充分产生油气排放物属于发电机缺陷，海面伴随“油花”现象已影响船舶的正常航行，金某公司应对发电机进行更换。鉴定人庭审中接受质询时认为发电机燃烧产生排放物是肯定存在的，只是燃烧产生排放物的含量问题。因此智某公司应当举证证明该燃烧排放物的排放超出了购买该发动机当时的国家标准。智某公司未在举证期限内提交证据予以证明，应承担举证不能的不利后果。

船舶从航行区域上可划分为国际远洋航行船舶和国内航行船舶，需满足不同的标准和管理要求。对于国际远洋航行船舶，我国作为国际海事组织

（IMO）A 类理事国，往来的远洋船舶统一执行国际公约。对于国内航行船舶，目前标准为《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）》（GB15097—2016），中国船级社《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）实施指南》（Rev.1）（2018）。该标准主要是针对新定型和新生产的船用发动机，目的是从源头控制污染物排放的增长，削减新增船舶的污染物排放量。

新标准第一阶段的排放控制水平相当于非道路发动机排放控制标准 GB20891—2007 第 II 阶段（已于 2009 年 10 月 1 日实施）的排放控制水平，要达到该标准第一阶段要求，需改变燃油系统或将燃油供给系统电控化；新标准第二阶段的排放控制要求和第一阶段相比较，HC+NOX 总体加严了 20% 以上，PM 加严了 40%。要达到第二阶段要求，则需对发动机燃烧系统和进气系统的结构进一步优化改进等后处理措施。

本案的关键在于案涉发电机的燃烧排放物在购买时符合当时的国家标准，之后随着发电机的使用而出现“油花”，面临海事局行政处罚。作为一艘智能化的实验船舶，经查明不存在漏油缺陷情形下，不能以发电机存在质量问题为由维修或更换，而是应当按照国家排放标准进行升级改造，以减少燃烧排放物排放。

本案判决后，双方均服判未上诉。本案对发电机燃烧不充分产生油气排放物不属于发电机缺陷作出的司法认定对类案具有参考意义。

相关法条

1. 《中华人民共和国合同法》

（2021 年 1 月 1 日废止）

第六十二条 当事人就有关内容约定不明确，依照本法第六十一条的规定仍不能确定的，适用下列规定：

（一）质量要求不明确的，按照国家标准、行业标准履行；没有国家标准、行业标准的，按照通常标准或者符合合同目的的特定标准履行。

（二）价款或者报酬不明确的，按照订立合同时履行地的市场价格履行；依法应当执行政府定价或者政府指导价的，按照规定履行。

（三）履行地点不明确，给付货币的，在接受货币一方所在地履行；交付不动产的，在不动产所在地履行；其他标的，在履行义务一方所在地履行。

（四）履行期限不明确的，债务人可以随时履行，债权人也可以随时要求履行，但应当给对方必要的准备时间。

（五）履行方式不明确的，按照有利于实现合同目的的方式履行。

（六）履行费用的负担不明确的，由履行义务一方负担。

第一百一十一条 质量不符合约定的，应当按照当事人的约定承担违约责任。对违约责任没有约定或者约定不明确，依照本法第六十一条的规定仍不能确定的，受损害方根据标的的性质以及损失的大小，可以合理选择要求对方承担修理、更换、重作、退货、减少价款或者报酬等违约责任。

第一百一十二条 当事人一方不履行合同义务或者履行合同义务不符合约定的，在履行义务或者采取补救措施后，对方还有其他损失的，应当赔偿损失。

第一百一十三条第一款 当事人一方不履行合同义务或者履行合同义务不符合约定，给对方造成损失的，损失赔偿额应当相当于因违约所造成的损失，包括合同履行后可以获得的利益，但不得超过违反合同一方订立合同时预见到或者应当预见到的因违反合同可能造成的损失。

第一百五十四条 当事人对标的物的质量要求没有约定或者约定不明确，依照本法第六十一条的规定仍不能确定的，适用本法第六十二条第一项的规定。

对应新法：《中华人民共和国民法典》

（2021 年 1 月 1 日施行）

第五百一十一条 当事人就有关内容约定不明确，依据前条规定仍不能确定的，适用下列规定：

（一）质量要求不明确的，按照强制性国家标准履行；没有强制性国家标准的，按照推荐性国家标准履行；没有推荐性国家标准的，按照行业标准履行；没有国家标准、行业标准的，按照通常标准或者符合合同目的的特定标准履行。

（二）价款或者报酬不明确的，按照订立合同时履行地的市场价格履行；依法应当执行政府定价或者政府指导价的，依照规定履行。

（三）履行地点不明确，给付货币的，在接受货币一方所在地履行；交付不动产的，在不动产所在地履行；其他标的，在履行义务一方所在地履行。

（四）履行期限不明确的，债务人可以随时履行，债权人也可以随时请求履行，但是应当给对方必要的准备时间。

（五）履行方式不明确的，按照有利于实现合同目的的方式履行。

（六）履行费用的负担不明确的，由履行义务一方负担；因债权人原因增加的履行费用，由债权人负担。

第五百八十二条 履行不符合约定的，应当按照当事人的约定承担违约责任。对违约责任没有约定或者约定不明确，依据本法第五百一十条的规定仍不能确定的，受损害方根据标的的性质以及损失的大小，可以合理选择请求对方承担修理、重作、更换、退货、减少价款或者报酬等违约责任。

第五百八十三条 当事人一方不履行合同义务或者履行合同义务不符合约定的，在履行义务或者采取补救措施后，对方还有其他损失的，应当赔偿损失。

第五百八十四条 当事人一方不履行合同义务或者履行合同义务不符合约定，造成对方损失的，损失赔偿额应当相当于因违约所造成的损失，包括合同履行后可以获得的利益，但是，不得超过违约一方订立合同时预见到或者应当预见到的因违约可能造成的损失。

第六百一十六条 当事人对标的物的质量要求没有约定或者约定不明确，依据本法第五百一十条的规定仍不能确定的，适用本法第五百一十一条第一项的规定。

3.2. 定期租船合同纠纷案

时间：2025 年 04 月 22 日 06:30

来源：大连海事法院

提 要

1. “三无”船舶脱离行政机关监管，租用此类船舶违反法律、行政法规强制性规定，依据《民法典》第一百五十三条第二款规定，租船合同无效。

2.租船合同无效后，依照《民法典》第一百五十七条的规定认定双方当事人的权利义务。

案 情

2021年5月，某工程公司与栾某签订定期租船合同，约定栾某向某工程公司出租某运输船用于码头扩建工程施工。合同约定栾某应保证船舶处于适航状态，船舶及人员证书、保险齐全有效，符合海事安全要求；协议同时约定了租船期间、租金及支付等条款。之后，栾某及某运输船驶抵某码头进行施工，某工程公司已支付船舶租金25万元。栾某称某运输船系无相关船舶登记证书的“三无”船舶，签订上述合同时某工程公司知晓该运输船系“三无”船舶。

栾某诉称：某工程公司应向栾某支付欠付的船舶租金636666元及利息。

某工程公司辩称：案涉某运输船为“三无”船舶，栾某对其不具有合法的民事权利，双方的定期租船合同无效，某工程公司不应支付剩余租金。

争 议

1.涉“三无”船舶的定期租船合同效力认定？

2.定期租船合同被认定为无效后，各方当事人应承担何种法律后果？

裁判结果

大连海事法院裁判认为：本案系因履行定期租船合同产生的纠纷，为定期租船合同纠纷。争议焦点为：某工程公司应否支付栾某剩余船舶租金。《中华人民共和国海上交通安全法》第三十三条第一款规定：“船舶航行、停泊、作业，应当持有有效的船舶国籍证书及其他法定证书、文书，配备依照有关规定出版的航海图书资料，悬挂相关国家、地区或者组织的旗帜，标明船名、船舶识别号、船舶港、载重线标志。”第三十五条第一款规定：“船舶应当在其船舶检验证书载明的航区内航行、停泊、作业。”《国务院对清理、取缔“三无”船舶通告的批复》亦明确禁止“三无”船舶航行和生产作业。因此，船舶航行及作业均须具备相应的资质证书并检验合格，否则应依法取缔，禁止海上作业。栾某自认案涉租船合同下的运输船系“三无”船舶，即没有船舶国籍证书、船舶检验证书等法定证书，故该船舶安全性能没有保障，可能存在重大安全隐患，属于明令禁止航行和生产作业的船舶。《中华人民共和国民法典》（以下

简称《民法典》)第一百四十三条规定:“具备下列条件的民事法律行为有效:(一)行为人具有相应的民事行为能力;(二)意思表示真实;(三)不违反法律、行政法规的强制性规定,不违背公序良俗。”该规定明确民事法律行为须不违反法律、行政法规的强制性规定。栾某与某工程公司签订定期租船合同,向某工程公司出租“三无”运输船从事码头施工作业,违反法律、行政法规的强制性规定,该合同应依法认定为无效合同。法院已向栾某释明,是否变更诉讼请求,栾某予以拒绝。法院依据民事法律行为无效,依法认定双方权利义务关系。《民法典》第一百五十七条规定:“民事法律行为无效、被撤销或者确定不发生效力后,行为人因该行为取得的财产,应当予以返还;不能返还或者没有必要返还的,应当折价补偿。有过错的一方应当赔偿对方由此所受到的损失;各方都有过错的,应当各自承担相应的责任。法律另有规定的,依照其规定。”合同因违反法律、行政法规的强制性规定无效的,因无效合同取得财产的一方应向合同相对方返还财产、折价补偿。栾某未主张某工程公司仍占有租赁船舶,某工程公司无需向栾某返还租赁船舶。租船合同签订后,栾某实际向某工程公司提供运输船进行施工作业,某工程公司接受并因此获得利益,应支付相应的对价,某工程公司已支付25万元租金,视为其已支付使用船舶期间的对价。栾某未举证证明某工程公司有其他获利,亦未举证证明其自身受到的损失,其依据无效的租船合同向某工程公司主张的剩余租金,法院不予支持。判决驳回栾某诉讼请求。栾某不服,提起上诉。

辽宁省高级人民法院认为:案涉定期租船合同系租赁“三无”运输船,一审法院据此认定该协议违反法律、行政法规的强制性规定,系无效协议,并无不当。栾某未举证证明其受到的损失,亦未举证证明某工程公司有其他获利,在某工程公司已支付25万元对价前提下,一审法院认定某工程公司已就其获利向栾某进行了补偿并无明显不当。综上,栾某就本案提出的上诉理由不成立,不予支持,故判决驳回上诉,维持原判。

案例评析

无船名号、无船舶证书、无船籍港的“三无”船舶脱离行政机关监管,危害海上生产作业正常秩序,系必须清理、取缔的船舶。本案以租用“三无”运

输船舶用于港口施工作业而签署的定期租船合同效力认定为例，明晰涉“三无”船舶的租船合同效力及无效后的法律后果，具有类案的参考意义。

一、“三无”船舶的基本概念

根据1994年交通部、农业部、公安部、国家工商局、海关总署发布的《关于清理、取缔“三无”船舶的通告》，“三无”船舶是指无船名船号、无船舶证书（包括船舶所有权登记证书、船舶国籍证书、船舶最低安全配员证书、船体入级证书、渔业捕捞许可证等重要证书）、无船籍港的船舶。2021年10月海关总署、公安部、交通运输部、农业农村部、中国海警局联合印发《“三无”船舶联合认定办法》（署缉发〔2021〕88号，以下简称联合认定办法），第二条规定了“三无”船舶的基本概念为无船名船号、无船舶证书、无船籍港的船舶。该办法第九条还规定了可以认定为“三无”船舶的其他情形。司法实践中，法院应具体按如下情形认定“三无”船舶：

第一种情形，船舶完成建造或买卖交易，必须依法登记，取得船名、船籍港并依法获取各类证书，才能依法航行。如果船舶航行前未取得船名、船籍港、船舶证书中的任何一项，即可认定为“三无”船舶。

第二种情形，船舶证书是反映船舶权属、船籍港、船舶各种技术参数的“身份证”，若船舶在营运过程中，因行政违法行为导致船舶证书被注销、吊销，或因证书有效期届满而未依法延续，失去了船舶证书，成为“黑户”，即成为“三无”船舶。

第三种情形，船舶因灭失、失踪、沉没等原因而消灭，船舶所有权证书已注销，若这类船舶再出现运营，当然属于“三无”船舶。

第四种情形，船舶没有经有关部门批准即建造或建造后未经有关部门检验，这类船舶大多存在质量缺陷，严重影响海上作业秩序，应将这类船舶认定为“三无”船舶并依法予以打击取缔。

第五种情形，套用或者借用其他合法船舶的船名船号、船籍港、船舶证书，或者买卖老船旧船船舶证书套用新船，此种“套牌”船舶可认定为“三无”船舶。

第六种情形，船舶存在擅自改变船舶主尺度、船体结构或擅自增大发动机主功率等情形，导致船舶实际技术参数已与船舶证书记载严重不符，这类船舶显然已不是船舶证书记载的船舶，可认定为“三无”船舶。

“三无”船舶存在较大安全隐患，首先，船舶未经正规检验，多缺乏有效航行设备如GPS、雷达等；其次，船体、船质差、强度弱，无法有效承受风浪的影响和外力的撞击，一旦发生险情，严重威胁海上人命安全；第三，船舶缺乏防污染设备，易对水域环境造成严重污染。故长期以来，相关行政机关积极开展“三无”船舶整治行动，依法清理取缔“三无”船舶。本文以海事审判领域涉“三无”船舶的定期租船合同效力认定为论述焦点，明晰涉此类合同的效力及无效后的法律后果。

二、涉“三无”船舶的定期租船合同效力裁判指引

纠纷审理过程中，法院发现租船合同项下的租赁船舶为无船名号、无船舶证书、无船籍港的“三无”船舶，且当事人在法院裁判文书作出之前无法补办行政许可审批的，可以认定该船舶已为脱离行政机关监管的船舶。《中华人民共和国海上交通安全法》第三十三条第一款及第九十五条规定，船舶航行、停泊、作业期间必须持有有效船舶国籍证书及其他法定证书，否则将因海上交通违法行为承担相应法律责任。《中华人民共和国渔港水域交通安全管理条例》第十二条、第十三条明确规定渔业船舶需经船舶登记、取得渔业船舶登记证书并经船舶检验部门检验合格后方可从事渔业生产。“三无”船舶的租船行为严重违反上述法律规定、影响海上交通安全、危害社会公共秩序、威胁船上人员生命安全，应当依照民法典第一百五十三条规定，认定涉“三无”船舶的租船合同无效。

本案中，案涉某运输船系“三无”船舶，某工程公司为节省施工成本，租用此类船舶用于码头施工作业，可能存在重大安全生产隐患，属于《中华人民共和国海上交通安全法》明令禁止航行和生产作业的船舶，故大连海事法院依据《民法典》第一百四十三条认定案涉租船合同违反法律、行政法规强制性规定而无效。

同时，因“三无”船舶买卖合同与“三无”租船合同均涉“三无”船舶的占有、使用，涉“三无”船舶买卖合同效力认定可参照适用上述裁判指引。

三、涉“三无”船舶的定期租船合同无效后法律后果

《民法典》对民事法律行为无效后的法律后果进行了规定。依照《民法典》第一百五十七条规定，民事法律行为无效，会产生返还财产、折价补偿、赔偿损失等法律后果。

1. 返还财产。民法法律行为无效时，为自始、确定、当然无效，当事人若根据无效的法律行为交付财产，则该交付行为的基础也自始、确定、当然地不存在，受领人当然应当返还，给付人也享有物的返还请求权。如给付标的物还存在，标的物为动产的，受领人应将该动产转移占有于给付人，标的物为不动产的且已办理过户登记手续，受领人除转移不动产占有外，还应配合给付人完成不动产过户登记，使受领人对该标的恢复圆满支配状态。返还财产的范围除了标的物外，还应包括有关收益。涉“三无”船舶的租船合同，在合同被法院宣告无效后，如“三无”船舶已转移占有，法院应向原告释明是否变更或增加诉讼请求，向被告释明是否提出同时履行抗辩权，尽可能一次性解决纠纷。因“三无”船舶标的具有违法性，法院应及时向相关海事管理机构发送司法建议书，说明案涉“三无”船舶具体情形并建议海事管理机构依法予以行政处罚。

2. 折价补偿。当财产不能返还或者没有返还必要时，受领人应对给付人折价补偿。不能返还包括事实上的不能返还如原物已灭失且无替代物，或法律上的不能返还如原物已被受领人转让给善意第三人。没有必要返还包括给付人给付的是劳务、利益或因使用知识产权而获得的利益。以上情形下，受领人可以折价补偿对方当事人。折价补偿的标准为受领人获得的利益价值。本案中，栾某未主张某工程公司仍占有租赁船舶，某工程公司无需返还租赁船舶。栾某已将某运输船用于合同约定的工程施工，某工程公司因使用租赁船舶获得利益，其应向栾某折价补偿。栾某自认某工程公司已向其支付租船款 25 万元，该款项应视为某工程公司就其获利向栾某支付对价。栾某未举证证明某工程公司有其他获利，亦未举证证明其自身受到损失，其依据无效的船舶租赁合同向某工程公司主张的剩余租金，不应支持。

3.赔偿损失。赔偿损失应满足如下条件：一为一方当事人确因法律行为无效遭受到了实际损失；二为赔偿义务人存在过错；三为接受赔偿损失的一方对民事法律行为无效无过错，如果其存在过错，则应由自己承担自己的损失；四为损失与过错存在因果关系。对于赔偿损失的具体范围，确有过错的一方支付的赔偿损害范围，可以参照《民法典》第五百条缔约过失责任的赔偿范围，以接受赔偿损失一方信赖利益的损失为限，包括直接利益的减少及因失去与第三人订立合同的机会损失，但不得超过合同成立并得到履行后所获得的利益。本案中，栾某与某工程公司在订立租船合同时均知晓某运输船为“三无”船舶，双方对民事法律行为无效均存在过错，双方均无权主张对方赔偿损失。