

海事海商法律资讯

2026 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推动航运绿色低碳转型发展的意见 - 3 -
- 1.2. 交通运输部海事局关于印发《加快绿色智能船舶技术规范体系建设行动计划（2026-2030年）》的通知 - 7 -

海事资讯

- 2.1. 中国连任国际海道测量组织理事国 - 14 -
- 2.2. 航运企业落实安全生产主体责任指南发布 - 15 -
- 2.3. 中国交通报：首套覆盖全国沿海渔业专题电子海图规模化推广 - 16 -
- 2.4. 全球首艘，全国首艘！这艘船舶不简单 - 17 -
- 2.5. 巴拿马运河通行拍卖费 400 万美元，拍卖时段等同于插队特权？ - 19 -

- 2.6. 开国际玩笑! ? 印尼准备对马六甲海峡收费 - 22 -
- 2.7. 重磅! 穗港共建大湾区航运联合交易中心(香港)平台 - 29 -
- 2.8. 伊朗战事对我国进出口有何影响? 海关总署回应 - 31 -

案例聚焦

- 3. 某环保公司与某客运公司船舶污染损害责任纠纷调解案——府院联动化解船舶火灾事故导致海洋污染损害争议 - 32 -

海事法规

1.1 交通运输部海事局关于推动航运绿色低碳转型发展的意见

来源: 中华人民共和国海事局官网

发布时间: 2026-04-13

交通运输部海事局关于推动航运绿色低碳转型发展的意见

各直属海事局:

为深入贯彻党中央、国务院关于加快经济社会发展全面绿色转型的决策部署, 认真落实交通运输部关于交通运输领域绿色低碳发展的有关工作要求, 做好推动航运绿色低碳转型发展工作, 现提出如下意见。

一、总体要求

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和二十届历次全会精神, 完整、准确、全面贯彻新发展理念, 服务构建新发展格局, 统筹航运高质量发展和高水平安全, 强化政策法规引领, 创新海事监管服

务，加强产业要素协同供给，筑牢绿色发展安全底线，积极推动航运绿色低碳转型发展，为经济社会发展全面绿色转型贡献力量。

到 2030 年，全面建成系统完备的新能源清洁能源船舶技术规范体系、安全监管制度体系、船员培训考试发证管理体系及绿色燃料加注安全制度标准体系；全面建立符合我国国情的航运碳排放监测、报告与核查制度；显著提升我国在国际海事组织航运温室气体减排规则制定中的影响力；国际航行船舶碳排放强度相比 2025 年下降 $\geq 15\%$ 。

二、主要任务

（一）强化政策法规体系建设。

1. 构建国内政策法规支撑体系。统筹国内航运绿色低碳转型发展需求，持续完善海事法规体系，做好《生态环境法典》配套法规制修订工作，支持沿海、沿江省市开展推动航运绿色低碳发展的地方立法。不断完善船舶安全监管、船员培训考试发证、燃料加注作业等制度和标准，支持长三角地区开展电动船舶安全管理地方协同立法，发布《加快绿色智能船舶技术规范体系建设行动计划（2026—2030 年）》，稳妥开展核动力船舶基础性、前瞻性技术研究。

2. 健全碳排放管理体系。优化船舶能耗数据报告机制，加强船舶能耗与碳排放数据核查、统计，建设全国船舶能耗数据库。积极参与国家碳计量中心（交通运输）建设。加强船舶碳强度评级管理，鼓励航运企业积极采取技术创新、营运优化和新能源清洁能源替代等措施提升船舶碳强度等级。

3. 深度参与国际规则制定。积极参与《联合国气候变化框架公约》及国际海事组织框架下的航运温室气体减排谈判，密切跟踪欧盟碳排放交易体系等区域减排政策动态，持续深化国际航运减排政策、市场机制及技术标准研究。推动建设与国际接轨的航运可持续燃料认证体系，促进我国主要燃料生产路径获得国际认可。紧密跟踪研究国际海事组织绿色低碳转型相关议题，持续提升我国在国际海事治理中的制度性话语权和影响力。

（二）促进船舶与运输方式绿色转型。

4. 加快推动老旧营运船舶报废更新。落实《推动大规模设备更新和消费品以旧换新行动方案》《交通运输大规模设备更新行动方案》，协同推动高耗能

高排放老旧船舶加快淘汰。支持各地因地制宜建造液化天然气（LNG）、液化石油气（LPG）、氢、氨、醇、生物燃料等绿色燃料和纯电池动力船舶，探索绿色燃料与电力驱动相结合的动力形式。

5. 支持新能源清洁能源在船使用。支持在中长途、大宗货物运输领域开展 LNG、LPG、氢、氨、醇燃料船舶应用；在中短途货船、港作拖轮及公务船等场景开展纯电池动力船舶应用。鼓励内河与沿海运输领域分区域、分场景探索适合发展的能源形式和技术路径，并推广应用。统筹整合船舶能效管理、碳强度评级和燃料碳强度管理要求，引导航运企业逐步提高新能源清洁能源使用比例。

6. 提升绿色运输组织效率。发挥海事专业优势，全力保障江海联运、铁水联运畅通高效。深化区域交通组织一体化，优化船舶交通管理，发挥“四直”绿色通道、“集装箱海运准点降本”等机制作用，减少船舶待闸待港时间，降低燃料消耗。鼓励船舶使用智能航行辅助系统，优化航线规划和航速管理，提升航行能效。积极服务多式联运“一单制”“一箱制”发展，推动降低能源消耗和碳排放，形成陆海统筹的绿色运输网络。

（三）加强产业协同与要素供给。

7. 支持新型动力技术装备研发。鼓励以企业为主体，集聚研发、设计、建造、配套、运营等产业链资源，打造具有国际竞争力的新能源清洁能源船舶产业集群和特色产业基地。支持组建产业联盟，促进上下游优势资源共享与整合，推动科技创新和产业创新深度融合。支持船用发动机、燃料储供系统、电池动力系统、智能管理系统等关键技术和设备研发与产业化。

8. 强化绿色航运人才供给。健全绿色航运人才培养制度，完善电池、氢、氨、醇等新能源清洁能源船舶船员培养制度标准，构建产教融合、训用结合的培养体系，拓展实践教学资源，强化船员实操能力。完善协同育人机制，鼓励航运企业、船检机构开展从业人员技能培训，提升船员、岸基管理人员、船舶检验人员对新能源清洁能源船舶的操作、管理、检验能力和水平。

9. 提供优质高效监管服务。优化新能源清洁能源船舶登记、检验等流程，提升新能源清洁能源船舶登记、检验及监督能力。提高船舶岸电使用监管信息

化水平，推动船舶岸电“应接尽接”“应用尽用”。积极为航运企业提供国际规则解读、碳成本测算、技术路径咨询等一站式服务，及时解决企业在绿色转型中遇到的实际困难，助力企业降本增效与绿色转型协同发展。

（四）筑牢绿色发展安全底线。

10. 强化安全风险管控。指导航运企业完善安全管理制度，加强对燃料储供系统泄漏、电池热失控等关键风险的防控，探索基于数字孪生技术的新能源清洁能源船舶安全状态评估，强化风险动态监测预警。针对不同新能源清洁能源的特点，研究制定并实施新能源清洁能源船舶差异化安全管理措施，防范新业态安全风险。开展新能源清洁能源船舶风险评估程序研究，明确新能源清洁能源船舶风险评估流程、人员资质和审图要求。

11. 加强全链条监管协同。强化与交通运输、工业和信息化等部门的监管协作与信息共享共治，深化数字化、智能化监管手段应用，规范新能源清洁能源船舶的设计、建造、检验、运营及配套服务。加强船舶绿色化改造监管，严厉打击非法改装行为。

12. 提升应急处置能力。指导航运企业建立健全新能源清洁能源船舶针对性应急预案，强化应急演练演练。推动地方政府建立健全绿色燃料加注作业应急预案，加强应急演练与协同联动。加强绿色燃料污染应急处置能力建设研究，在国家船舶溢油应急设备库中增加应急物资种类和数量，支持新技术在污染监视监测和应急场景中的应用，提升绿色燃料污染应急处置能力。

三、保障措施

加强谋划部署，压实工作责任，结合实际切实抓好贯彻落实。加强统筹协调，强化沟通协作，形成工作合力。加强宣传引导，做好政策解读，积极营造良好舆论氛围。加强国际交流，深化绿色航运国际合作，促进技术、经验分享互鉴。鼓励技术创新和示范应用，以点带面协同推进航运绿色低碳转型发展。

交通运输部海事局

2026年4月9日

（此件公开发布）

抄送：各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团交通运输厅（局、委）。

1.2. 交通运输部海事局关于印发《加快绿色智能船舶技术规范体系建设行动计划（2026-2030年）》的通知

来源：中华人民共和国交通运输部官网

发布时间：2026-04-10

索引号：2026-00003

各省、自治区、直辖市船舶检验机构，中国船级社，各直属海事局：

《加快绿色智能船舶技术规范体系建设行动计划（2026-2030年）》已经交通运输部海事局2026年第5次局长办公会审议通过，现予公布。

交通运输部海事局

2026年4月3日

（此件公开发布）

加快绿色智能船舶技术规范体系建设行动计划（2026-2030年）

为服务加快建设交通强国，完善绿色智能船舶技术规范体系，支撑船舶产业智能升级和绿色转型，促进绿色智能航运高质量发展，制定本行动计划。

一、总体要求

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，贯彻落实党的二十大及二十届历次全会精神，完整准确全面贯彻新发展理念，按照交通强国、海洋强国战略部署和高质量发展要求，牢固树立安全发展、创新驱动理念，坚持安全第一、系统布局、技术引领，围绕航运业绿色智能发展，通过五年组织推进，全面增强绿色智能船舶技术规范的系统性、前瞻性和引领性，为推动我国航运业绿色智能转型和安全可持续发展提供技术规范保障。

到2027年，绿色船舶技术规范体系较为完善，智能船舶技术规范体系初步形成，完成核心领域关键技术规范的制定，有力推动我国绿色智能船舶技术升级与产业发展。到2030年，建成完善的绿色船舶技术规范体系，智能船舶技术规范体系基本完备，有效支撑我国绿色智能航运业发展。

二、主要工作任务

（一）绿色船舶技术规范。

1.通用类

（1）制定《绿色船舶分级技术规则》，明确对新建船舶进行分级，统筹考虑新能源清洁能源类型、绿色动力设备、船舶能效设计指数（EEDI）、现有船舶能效指数（EEXI）、碳强度指标（CII）要求、节能降碳技术发展情况、船型差异等因素，研究确定适用性广的分级评判指标、分级方法等，明确绿色船舶分级标准。

2.船舶动力类

（2）修订绿色船舶动力类规范。修订《纯电池动力船舶技术与检验规则》，研究纳入箱式电源检验模式、小型箱式电源、单舱电池容量提升、钠离子电池、软包电池、动力系统远程监测等技术要求。修订《天然气燃料动力船舶技术与检验规则》，明确可移动燃料罐的检验模式，满足 LNG 动力船舶应用新模式发展要求。

（3）制定绿色船舶动力类规范。制定《氨燃料动力船舶技术与检验暂行规则》《液化石油气动力船舶技术与检验规则》《二甲醚燃料动力船舶技术与检验暂行规则》《氢燃料动力船舶技术与检验暂行规则》，在前瞻性研究基础上适时推进《核动力船舶技术与检验暂行规则》制定，明确新型绿色动力船舶技术和检验要求，满足船舶绿色用能多维发展实际需要，全面提供技术规范保障。

3.补给设施类

（4）制定新能源清洁能源补给设施类规范。制定《甲醇燃料内河加注趸船技术与检验规则》《氨燃料加注船舶技术与检验暂行规则》《换电趸船技术与检验暂行规则》《氢燃料加注船舶技术与检验暂行规则》，明确新能源清洁能源补给设施的消防安全、货物围护系统技术、加注技术、人员防护要求、监测报警等关键技术要求 and 检验程序，服务保障新能源清洁能源补给。

4.船用产品类

（5）制定绿色船舶动力系统及核心设备技术规范。制定《船用氨处理缓解系统检验技术指南》《醇燃料动力船舶集装箱式动力模块检验技术指南》《天

然气燃料动力船舶可移式燃料罐检验技术指南》《船用氢燃料发动机检验技术指南》等，明确各类关键系统和设备的关键技术指标和测试验证检验要求。

5.绿色技术类

(6) 制定绿色技术类规范。制定《船舶应用碳捕集系统技术指南》，明确碳捕集系统碳收集、液化、储存、卸载和监测报警等技术和检验要求。制定《船舶应用风力助推技术指南》，明确各类风力助推系统和设备的技术和检验要求。制定《船舶应用太阳能发电技术指南》，明确太阳能发电系统和设备的技术和检验要求。制定《船舶应用空气润滑系统技术指南》，明确空气润滑系统技术和检验要求。制定《船舶应用废热回收系统技术指南》，明确废热回收系统技术和检验要求，解决回路介质易燃性、毒性风险及低闪点安全标准缺失的问题。

(7) 修订相关船舶技术规范，研究完善碳纤维增强塑料等轻质材料在船应用的消防安全技术标准，促进轻质材料在绿色船舶中应用。

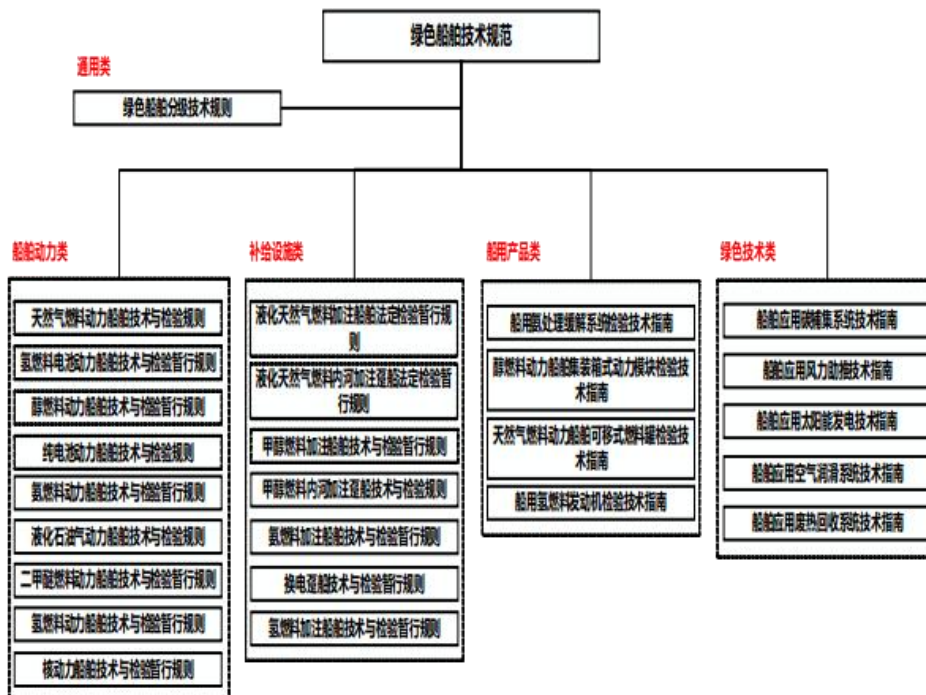


图 1 绿色船舶技术规范

(二) 智能船舶技术规范。

1.通用类

(1) 制定智能船舶分级分类规则。聚焦船舶自主航行功能，制定《国内海上智能船舶分级规则》《内河智能船舶分级规则》，明确自主航行功能等级划分技术要求，涵盖不同航行环境、船舶类型下的功能等级界定标准。

(2) 制定智能船舶专用技术指南。制定《智能船舶风险评估技术指南》，提出智能船舶全生命周期风险评估方法、流程和指标体系；制定《智能船舶数据安全技术指南》，明确信息数据采集、存储、共享标准及安全要求；制定《智能船舶网络安全技术指南》，建立通信与信息网络安全框架及通用规范，为智能船舶安全稳定运营提供全方位支撑。

2.船舶类

(3) 制定智能航行船舶类规范。面向典型水域和主体船型，聚焦自主航行船舶功能及设备，制定《国内海上智能船舶技术与检验暂行规则》《内河智能船舶技术与检验暂行规则》《国际航行智能船舶技术与检验暂行规则》《无人艇技术与检验暂行规则》，明确智能船舶、无人艇技术要求和检验发证程序，保障船舶航行安全。

3.船用产品类

(4) 制定智能航行系统及核心设备技术要求。制定《智能船舶自主航行系统性能与测试要求》《智能船舶远程驾控系统性能与测试要求》，明确智能船舶自主航行系统和远程驾控系统的技术要求和检验测试程序。聚焦船舶感知等关键设备，制定《智能船舶激光雷达性能技术要求》《智能船舶毫米波/激光雷达环境适应性技术要求》《智能船舶红外/可见光摄像机技术要求》等，提出关键设备性能指标、可靠性指标和环境适应性要求。

4.检验测试类

(5) 制定智能船舶检验测试规范。制定《智能船舶实船测试技术与检验暂行规则》《基于模型、仿真与数字孪生检验技术指南》，提出智能船舶航行性能、设备安全、通信系统等检验测试要求。制定《智能船舶软件系统测试技术要求》，明确系统性能、可靠性、安全性的测试方法和要求。修订《船舶自主航行试验技术与检验规则》，完善船舶自主航行试验技术要求和检验方法。制

定《智能船舶测试场技术要求》，规范测试环境与条件，为智能船舶安全高效运行提供测试保障。

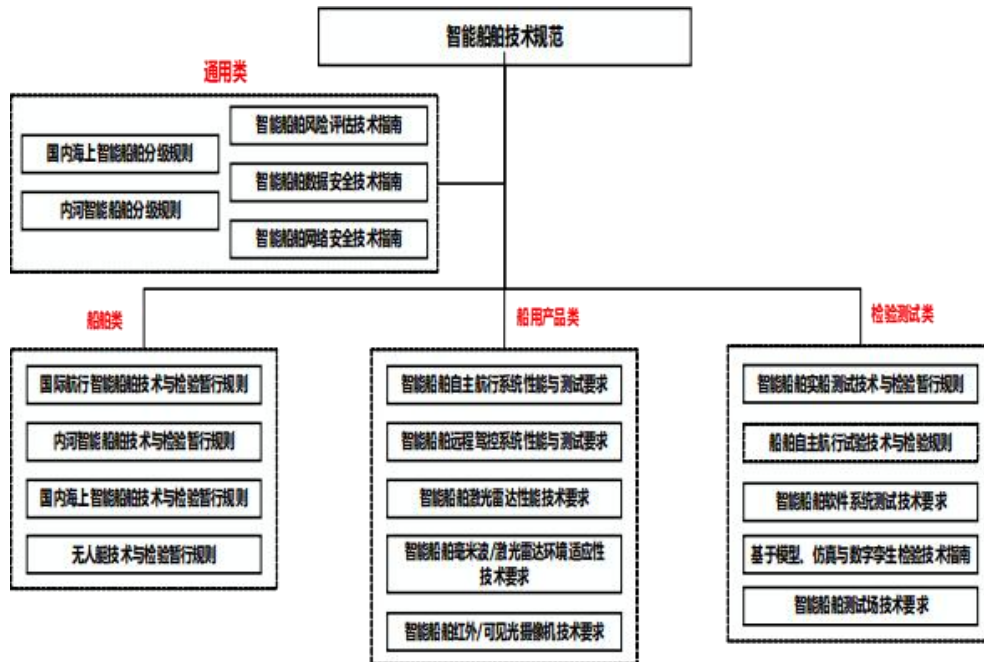


图 2 智能船舶技术规范

三、保障措施

(一) 加强统一领导。部海事局统一指导、统筹推进实施，加强协调和组织调度，建立健全绿色智能船舶发展协同推进机制，促进绿色与智能技术规范融合应用，强化政策统筹与部门联动，充分发挥行业协会、标准化组织桥梁作用。建立规范动态优化机制，实时响应技术迭代与行业需求变化，定期组织技术规范适用性评估，确保规范体系与时俱进。动态调整绿色智能船舶技术规范制修订清单。

(二) 创新工作机制。各相关部门及有关单位要充分认识行动计划的重要意义，聚焦工作重点，创新工作举措，强化责任落实，保证各项任务有序有力推进。同时，健全绿色智能船舶关键问题研究体系，构建政府主导、市场导向、企业主体的产学研深度融合技术创新机制，优化科技资源配置管理，强化协同攻关，完善成果迭代反馈与转化机制。

(三) 强化示范引领。依托交通强国建设试点、智能交通先导工程等载体，遴选一批绿色智能船舶技术规范示范项目，重点验证纯电动、甲醇燃料动

力、智能航行等关键技术规范的适用性与先进性。持续聚焦绿色智能船舶关键问题，集中攻关核心理论和技术应用，优化技术规范体系和规范制修订，通过“以点带面”模式推动规范在全行业落地，加速技术研发与产业升级。

（四）加强跟踪评估。切实推动绿色智能船舶产业高质量发展，确保技术规范的科学性、前瞻性与引领性，加快构建智能船舶技术规范全生命周期监测体系。建立实施效果评估机制，定期组织对规范适用性、产业带动性等关键指标开展深度分析，并将评估结果作为技术规范动态修订的核心依据，实现规范体系与行业需求深度耦合、协同共进。

附件:1.绿色船舶技术规范制定修订清单

2.智能船舶技术规范制定修订清单

附件 1

绿色船舶技术规范制定修订清单

序号	类型	名称	制定修订	完成时间
1	通用类规范	绿色船舶分级技术规则	制定	2027 年
2	船舶动力类规范	氨燃料动力船舶技术与检验暂行规则	制定	2026 年
3		纯电池动力船舶技术与检验规则	修订	2027 年
4		液化石油气动力船舶技术与检验规则	制定	2026 年
5		天然气燃料动力船舶技术与检验规则	修订	2028 年
6		二甲醚燃料动力船舶技术与检验暂行规则	制定	2029 年
7		氢燃料动力船舶技术与检验暂行规则	制定	2030 年
8		核动力船舶技术与检验暂行规则	制定	2030 年
9		补给设施类规范	甲醇燃料内河加注趸船技术与检验规则	制定
10	氨燃料加注船舶技术与检验暂行规则		制定	2027 年
11	换电趸船技术与检验暂行规则		制定	2030 年
12	氢燃料加注船舶技术与检验暂行规则		制定	2030 年

13	船用产品 类规范	船用氨处理缓解系统检验技术指南	制定	2026年
14		醇燃料动力船舶集装箱式动力模块检验技术指南	制定	2027年
15		天然气燃料动力船舶可移式燃料罐检验技术指南	制定	2028年
16		船用氢燃料发动机检验技术指南	制定	2030年
17	绿色技术 类规范	船舶应用碳捕集系统技术指南	制定	2030年
18		船舶应用风力助推技术指南	制定	2030年
19		船舶应用太阳能发电技术指南	制定	2030年
20		船舶应用空气润滑系统技术指南	制定	2030年
21		船舶应用废热回收系统技术指南	制定	2030年

附件 2

智能船舶技术规范制定修订清单

序号	类别	名称	制定修订	完成时间
1	通用 类规范	国内海上智能船舶分级规则	制定	2027年
2		内河智能船舶分级规则	制定	2026年
3		智能船舶风险评估技术指南	制定	2028年
4		智能船舶数据安全技术指南	制定	2027年
5		智能船舶网络安全技术指南	制定	2027年
6	船舶 类规范	国内海上智能船舶技术与检验暂行规则	制定	2027年
7		内河智能船舶技术与检验暂行规则	制定	2027年
8		国际航行智能船舶技术与检验暂行规则	制定	2028年
9		无人艇技术与检验暂行规则	制定	2026年

10	船用 产品类 规范	智能船舶自主航行系统性能与测试要求	制定	2027年
11		智能船舶远程驾控系统性能与测试要求	制定	2027年
12		智能船舶激光雷达性能技术要求	制定	2028年
13		智能船舶毫米波/激光雷达环境适应性技术要求	制定	2028年
14		智能船舶红外/可见光摄像机技术要求	制定	2028年
15	检验 测试类 规范	智能船舶实船测试技术与检验暂行规则	制定	2029年
16		基于模型、仿真与数字孪生检验技术指南	制定	2030年
17		智能船舶软件系统测试技术要求	制定	2028年
18		船舶自主航行试验技术与检验规则	修订	2026年
19		智能船舶测试场技术要求	制定	2028年

抄送： 各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团交通运输厅（局、委）。

海事资讯

2.1. 中国连任国际海道测量组织理事国

来源：中华人民共和国海事局官网

发布时间：2026-04-24 14:54

当地时间4月19日至23日，国际海道测量组织（IHO）第四届大会在摩纳哥IHO总部召开，交通运输部海事局局长徐伟率中国代表团出席大会。大会选举中，我国连任2026—2029年IHO理事国，这是自2017年首届大会以来中国第四次当选。

本届大会共有来自89个IHO成员国、国际航标组织（IALA）、国际移动卫星组织（IMSO）、世界气象组织（WMO）等相关国际组织的约500名代表和观察员出席，选举产生了IHO新一届管理层，意大利路易吉·西纳皮（Luigi SINAPI）

准将当选为秘书长，新西兰国家海道测量师亚当·格陵兰（Adam GREENLAND）当选为第二局长。

大会审议通过了 IHO 2027—2032 年战略计划、成立 IHO 基础设施中心、新一代通用海上数据模型（S—100）工作计划等一系列重要决议，涉及机构设置和行业发展的多个方面。我国作为东亚海道测量委员会主席国在大会上作了报告。

大会同期还举办了“迈向 S—100 实施之路”成员国展，我国通过展板、实物和多媒体等方式，重点展示了 S—100 数据生产与实施、S—100 海试区建设等科技创新成果，获得参会者的广泛关注。IHO 现任秘书长马赛厄斯·乔纳斯（Mathias JONAS）参观了我国展位，详细了解了我国 S—100 实施路线，对我国在 S—100 实施领域取得的成就给予高度评价。

IHO 成立于 1921 年，是政府间技术咨询组织，旨在协调各成员国海道测量活动，促进全球范围内航海资料的统一。截至目前，IHO 共有包括我国在内的 104 个成员国。

2.2. 航运企业落实安全生产主体责任指南发布

来源：中华人民共和国海事局官网

发布时间：2026-04-23 08:52

近日，交通运输部海事局发布《航运企业落实安全生产主体责任指南（1.0 版）》（简称《指南》）及六项配套工作指引，初步构建起“1+6”航运企业安全管理制度体系，为建立健全与水上交通实际相适应的安全生产管理制度提供具体解决方案。

当前，全国近 8000 家航运公司、900 余家船舶管理公司、9000 余户个体水路运输经营者，共管理着 18 万余艘船舶，构成庞大经营主体，安全治理点多线长面广，风险防控难度高、压力大。此次发布的《指南》及配套指引，通过明确全员安全生产责任清单、主要负责人履职事项，让企业“照单履责”；通过规范岸基值班、航次风险评估、高风险作业“双把关”程序，让企业“照单防风险”，切实破解航运企业安全管理痛点难点。

《指南》共八大部分，贯穿航运企业安全生产全流程、全要素、全岗位。聚焦深化风险分级管控与隐患排查治理双重预防机制，指导企业建立常态化风险防范化解机制，重点遏制商渔船碰撞、船舶碰撞桥梁等事故发生；突出加强重点时段安全管控，指导企业规范重大危险源提级管控，实现恶劣天气客船倾

覆、危险品船火灾爆炸等重大风险精准防范；围绕提升船舶本质安全水平，指导企业从新建、更新、技术应用等方面强化硬件保障；聚焦提高船岸人员履职能力，指导企业加强船员队伍建设、规范履职行为、强化教育培训与考核评估。

2.3. 中国交通报：首套覆盖全国沿海渔业专题电子海图规模化推广

来源：中华人民共和国上海海事局官网

时间：2026-04-30 18:38

4月22日，上海海事局、东海航海保障中心、上海市农业农村委员会，联合启动首套覆盖全国沿海的渔业专题电子海图规模化推广应用，旨在为全国商渔船防碰撞工作提供系统性技术支撑，全面提升我国沿海渔业航行安全保障能力。

针对传统海图缺少渔业要素信息、商渔船航行信息不互通等痛点，东海航海保障中心以中国海事官方权威电子海图为核心数据底座，利用多源数据融合技术，创新研制了中国沿海渔业专题电子海图。该套海图叠加了渔业管理部门提供的渔港、渔区等渔业生产专属要素，精准标注交通运输部海事局发布的沿海公共航路、商渔碰撞高风险区等商渔避碰安全信息。通过整合权威涉渔要素数据，有效解决了渔民获取航行信息渠道分散的问题，以“一图尽览”商渔船避碰安全信息引导商渔船“各行其道”，为渔民提供清晰、直观的航行参考。

海图在技术应用层面充分贴合渔船作业实际与船员操作习惯，针对渔船普遍配备插卡式AIS（船舶自动识别系统）设备的现状，支持在线更新与离线安装包两种模式，操作便捷高效。推广应用后，渔民可通过驾驶台终端提前预判航线周边的碰撞风险区域，提升航行信息准确性，强化主动避险意识，规范航行作业行为。

2.4. 全球首艘，全国首艘！这艘船舶不简单

发布时间：2026-04-30

发布：信德海事公众号

4月20日，中远海运特运9000吨级系列特种液货船“福州湾”轮在福州命名。



中远海运特运、福建船政、马尾造船、中国船级社福州分社、上海船舶研究设计院、渣打银行、福建船政交通职业学院、中远海运科技、中远海运船贸、海南中远海运沥青、船技工程等相关单位，以及特种液货领域的合作伙伴

嘉宾出席仪式，共同见证“福州湾”轮命名。渣打银行（中国）有限公司企业及投资银行业务总经理施旅女士为新船命名。

“福州湾”轮



“福州湾”轮总长 119.8 米，设计航速 13 节，续航能力 12000 海里，入级中国船级社。船舶采用全新低阻力船体线型，搭配多重节能装置，能效与减排达行业先进水平，满足 IMO Tier III 氮氧化物排放标准。货舱经特殊设计，可安全承运沥青、闪点大于 60°C 的成品油、II 类化学品等多种液货，满足客户多样化需求。

在马尾船厂、中国船级社等相关单位的鼎力支持下，“福州湾”轮获得了中国船级社颁发的四大重要附加标志：

1. “(Digital Delivery(HM,ED)) 数字化交付 ” 标志
2. “Underwater Noise2(10-100Hz)、Underwater Noise 1(100-100000Hz) 水下噪音 ” 标志
3. “Biodiesel Fuel (生物柴油燃料) ” 标志
4. “i-ship(E) ” 智能能效标志

特别值得一提的是，“福州湾”轮是全球首艘获得三维模型数字化交付附加船级符号的船舶，标志着船舶行业从二维图纸时代迈向三维数字时代。船舶同步搭载安全智能、船舶智能、船员智能三大类数智化系统，涵盖智能集成平台，智能机舱、智能能效、备件智能管理、360°全景靠离泊辅助、视觉增强、避碰预警、船员行为感知、VR观船、水上救援智能装备等全场景应用，为构建船舶数字孪生体系，实现数智赋能安全管理，筑牢坚实根基。

与此同时，该轮也是全国首艘获 CCS 入级认证的低噪声商用运输船，充分展现中远海运特运深耕 ESG 可持续发展的责任担当与卓越追求。



中远海运特运目前拥有和控制特种液货船十余艘，船型覆盖 6000 载重吨、7500 载重吨和 13000 载重吨等不同级别，“钦州湾”轮及后续 9000 吨级系列船舶的加入，将进一步夯实公司在该领域专业船队的阶梯运力，标志着公司以科技创新驱动新质生产力，特种液货绿色数智船队发展开启崭新篇章。

2.5. 巴拿马运河通行拍卖费 400 万美元，拍卖时段等同于插队特权？

发布时间：2026-04-29

发布：信德海事公众号

巴拿马运河驳斥“拍卖插队”争议 能源船需求推高时段价格至近 400 万美元

4 月 24 日，巴拿马运河管理局（ACP）首席财务官维克多·维亚尔公开回应行业内持续发酵的“拍卖时段等同于插队特权”争议，明确表示拍卖机制是基于市场需求的透明分配方式，不存在任何船只跳过正常排队序列的情况。



维亚尔指出，外界普遍存在“购买拍卖时段即可在最后一刻插队通行”的误解，事实上拍卖出让的全部是当日已纳入通行计划的预留或取消时段，没有任何船舶因此获得额外的优先通行权。据介绍，巴拿马运河每日固定预留 3 个拍卖时段以满足 LPG、LNG 等需要紧急通航的船舶需求，叠加用户取消的预订时段，每日实际可拍卖的通行时段通常在 3 至 5 个之间。“这一调整是为了通过拍卖系统确保优先级和定价的透明度与公平性，而非采用固定顺序或先到先得的方式。我们不决定谁通过运河以及以什么价格通过，市场决定，拍卖完全是需求驱动的。”维亚尔强调。

受美国能源出口激增带动，巴拿马运河拍卖时段价格近期持续攀升。数据显示，战前拍卖时段价格仅在 13.5 万至 14 万美元区间，今年 3 至 4 月已上涨至约 38.5 万美元，而近期一次新巴拿马船型的拍卖达到了 400 万美元的天价，上一次出现这个价格还要追溯到 2023 年 11 月巴拿马运河严重干旱期间。维亚尔表示，100 万至 400 万美元的极端竞价完全反映了市场的真实需求，整

个拍卖过程公开透明。



与此同时，巴拿马运河的通航能力正显著提升。维亚尔透露，得益于近期充沛的降雨和船队调配优化，运河运力已较此前提高 15%，目前日均通行量达到 40 至 41 艘，不仅远超年初预期的 32 艘，也高于危机前 34 艘的日均水平。

自 2 月 28 日起，化学品船和油轮的过境量开始出现激增，巴拿马型航道日均油轮通行量已从战前的 7 艘增至 12 艘，部分油轮还选择使用新巴拿马型航道。LNG 船的增长尤为迅猛，从每月仅 5 艘的低基数激增至目前约 15 艘；LPG 和干散货运输也实现了良好复苏，集装箱船通行量则保持相对稳定。

维亚尔表示，未来 30 天巴拿马型和新巴拿马型船的预订率已达到 75% 至 80%，
“显然市场需求仍在增加，而且船东为了提前获得确定性，预订时间也比以往更早”。

据了解，巴拿马运河管理局在 2024 年干旱后废除了传统的先到先得制度，全面推行提前预订体系，包括长期时段分配系统（LoTSA）、LNG 船舶专用预订系统，辅以临时预订和拍卖机制。新版 LoTSA 2.5 系统将于 4 月 28 日正式开放，接受 7 月 5 日及之后的时段预订，该版本将为 LPG 和 LNG 船舶新增“提前过境”和“日期变更”服务选项。

巴拿马运河收入管理团队负责人卡西亚诺解释称，这项新服务主要用于帮助船东提高航行效率、缩短在港停留时间，允许他们根据实际航程灵活调整过境日期。“当前航行途中的各类干扰事件显著增多，船东对航程安排的灵活性提出了更高要求，新服务正是为了满足这一迫切的市场需求。”

2.6. 开国际玩笑！？印尼准备对马六甲海峡收费

来源：信德海事公众号

时间：2026-04-26

开国际玩笑！？印尼准备对马六甲海峡收费

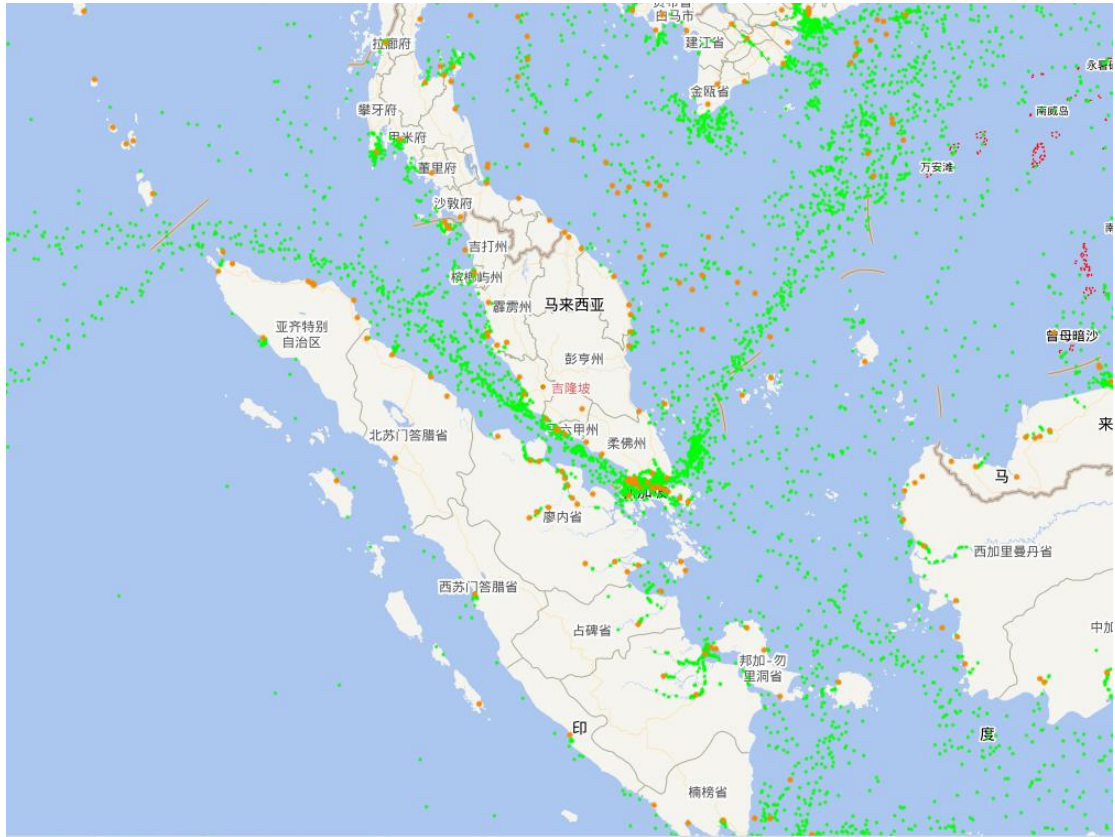


印度尼西亚财政部长普尔巴亚资料图片 © 路透社图片

马六甲海峡要收费？

这几天，一个看似“离谱”的话题突然在国际航运圈发酵。据路透社等媒体报道，印尼财政部长普尔巴亚·尤迪·萨德瓦（Purbaya Yudhi Sadewa）日前在雅加达一场基础设施研讨会上公开谈到，印尼可以思考如何通过马六甲海峡的战略位置创造经济价值，甚至探讨向过往船舶收取通行费的可能性。这番话迅速引发区域国家和国际航运市场关注。原因很简单。马六甲海峡不是普通水道。它连接印度洋与太平洋，是全球最繁忙、最关键的海上通道之一。大量油轮、集装箱船、散货船和液化气船每天经由这里往返中东、欧洲、东亚和东南亚。如果这样一条航运生命线突然被拿出来讨论“收费”，市场不可能无动于衷。不过，这一设想几乎刚被抛出，就被印尼政府迅速“降温”。普尔巴亚随后改口称，印尼无意对通过马六甲海峡的船舶收取通行费。印尼外交部长苏

吉约诺 (Sugiono) 也进一步澄清，相关说法只是“推测性讨论”，甚至带有玩笑意味，并不代表印尼政府正在推进具体政策。换句话说，马六甲海峡短期内不会因为印尼财长一句话就变成“收费站”。但这场风波本身，仍然值得航运业认真观察。



一句话引爆市场

事情的起点发生在当地时间 4 月 22 日。据路透社、印尼媒体及多家中文媒体报道，印尼财政部长普尔巴亚在雅加达一场基础设施研讨会上表示，印尼并非“边缘经济体”，而是位于全球最重要的贸易和能源运输路线之上。但目前，通过马六甲海峡的船舶并没有向印尼支付通行费用。他还提到，自己的想法受到伊朗方面近期有关霍尔木兹海峡收费主张的启发。普尔巴亚认为，如果马六甲海峡也采取类似模式，并由印尼、马来西亚和新加坡三国共同分配收益，金额可能会相当可观。这句话的敏感性非常高。马六甲海峡横跨印尼、马来西亚和新加坡周边水域。它不仅是区域性水道，也是全球贸易和能源运输系

统中的关键咽喉。一旦这里出现收费、限制、拦截或政治化操作，影响不会只停留在东南亚，而会迅速传导到全球供应链、能源运输、船舶保险和航运成本。所以，这个设想刚一出现，新加坡和马来西亚马上作出回应。

印尼迅速降温：不是政策，只是讨论

风波发酵后，印尼方面很快调整口径。普尔巴亚在 22 日晚即强调，印尼不会向途经马六甲海峡的船只收费。到 4 月 24 日，他又进一步表示，印尼无意对通过马六甲海峡的船舶收取通行费，并将遵守国际海洋法框架。印尼外长苏吉约诺也在 4 月 23 日作出澄清。他表示，财政部长的相关言论更多是理论探讨，并不代表印尼政府正在制定收费政策。苏吉约诺还强调，印尼希望维护自由通行，支持建立自由、中立、相互支持的航道秩序。这说明印尼政府很清楚，马六甲海峡问题不可能只从财政收入角度讨论。它牵涉国际法、沿岸国协调、航行自由、全球贸易稳定和区域外交关系。

新加坡为何反应强烈？

新加坡方面的态度非常明确。新加坡外交部长维文（Vivian Balakrishnan）表示，马六甲海峡和新加坡海峡应当继续对所有船舶保持自由开放。印尼、马来西亚和新加坡作为沿岸国，长期以来已经形成合作机制，共同维护航道安全和通行秩序。他强调，新加坡不会参与任何试图在区域内关闭、拦截或向船舶征收通行费的安排。这并非一句临时外交回应。本周，新加坡海事周（Singapore Maritime Week 2026）期间，信德海事网在现场注意到，新加坡副总理兼贸工部长颜金勇（Gan Kim Yong）在主旨演讲和炉边对话中，已经系统阐述了新加坡面对当前全球航运格局变化的基本判断。全球自由航行时代结束，新加坡如何站位？颜金勇没有直接说“自由航行时代结束”，但他的表述释放出一个清晰信号：航运正在进入一个更加复杂、更加分裂、也更加依赖信任与制度能力的新阶段。在他看来，贸易和航运已经越来越受到战

略、安全和地缘政治因素影响。过去，企业更多围绕成本和效率安排供应链；现在，安全性、稳定性、政治风险和制度可信度正在成为更重要的决策变量。这也解释了新加坡为什么会迅速反对马六甲海峡收费。对新加坡而言，马六甲海峡和新加坡海峡的自由开放，不只是一个航运原则，更是其国际航运中心地位的基础。新加坡的港口、燃油加注、船舶管理、海事金融、海事法律和物流服务，都建立在开放航道和可预期规则之上。如果马六甲海峡开始被拿来讨论收费，新加坡受到的影响不会只是船舶成本上升，更是其作为全球可信航运节点的制度环境受到冲击。

“信任成为溢价”

在 SMW 2026 期间，颜金勇提出了一个很关键的判断：信任正在成为一种溢价。全球自由航行时代结束，新加坡如何站位？



信德海事 陈洋/摄

这句话放到马六甲海峡收费风波中，非常贴切。过去，航运网络的选择主要基于距离、成本和效率。但在当前环境下，制度稳定性、政策连续性和地缘政治风险，正在成为船东、租家、货主和保险市场必须重新评估的因素。航运企业选择港口、航线、加注地和合作伙伴时，不再只看谁更便宜，也要看谁更

稳定、谁更透明、谁更可预期。新加坡的竞争优势，正是建立在这种“可信节点”的定位上。它反对马六甲海峡收费，并不是单纯维护一条水道的免费通行，而是在维护整个区域航运规则的可信度。如果关键航道的规则可以因为沿岸国财政压力或地缘政治情绪而突然被改写，全球航运市场的风险定价就会立刻上升。这也是为什么一句看似“玩笑”的收费设想，会引发如此大的反应。

马来西亚也表态：不能由任何一国单方面决定

在 SMW 2026 期间，Gan Kim Yong 的讲话事实上围绕多个层面的“开放”展开：开放贸易、开放规则、开放伙伴、开放数据和开放人才。虽然他并未以“五个开放”作为正式表述，但这些关键词共同构成了新加坡面对全球航运碎片化时代的基本站位。

马来西亚方面同样反对单边行动。马来西亚外交部长穆罕默德表示，马六甲海峡将继续维持现有的航行自由。任何收费提议都可能扰乱全球贸易，并影响国际关系。相关安排不能由任何一国单方面决定。马来西亚国防部长卡立·诺丁也表示，马六甲海峡没有理由陷入与霍尔木兹海峡相似的局面。这一表态指向两个重点。首先，马六甲海峡不是印尼一国的“内河”。任何制度性安排都涉及印尼、马来西亚和新加坡，也涉及大量使用国和国际航运利益相关方。其次，马六甲海峡长期以来被视为开放、稳定、可预期的国际航道。区域国家并不希望把它推向霍尔木兹海峡式的安全风险叙事。

为什么马六甲海峡不能简单类比苏伊士、巴拿马？

这次争议中，一个容易被混淆的问题是：既然苏伊士运河、巴拿马运河可以收费，为什么马六甲海峡不能收费？答案在于两者性质不同。苏伊士运河和巴拿马运河是人工运河，由特定国家建设、维护和管理。船舶通过时向管理方缴纳通行费，是长期形成的制度安排。马六甲海峡则不同。它是天然形成的国际海峡，也是连接印度洋和太平洋的关键通道。按照《联合国海洋法公约》框架，用于国际航行的海峡适用过境通行制度。沿岸国可以在航行安全、污染防

治、渔业管理、海关、财政、移民和卫生等特定领域制定规则，但这些规则不能实质性阻碍过境通行，也不能以单边方式变相限制国际航行自由。因此，印尼如果想单方面对过往船舶设置“通行费”，法律和现实层面都会面临巨大障碍。更关键的是，马六甲海峡横跨多个国家周边水域。即便某一国有想法，也必须面对沿岸国协调、国际法约束、使用国反应和航运市场冲击。

印尼为什么会提出这个想法？

从表面看，这像是一句“开国际玩笑”。但从更深层看，它并非完全没有背景。印尼确实位于全球海上交通要道。这个群岛国家靠近马六甲海峡、巽他海峡、龙目海峡等重要通道。印尼长期希望提升自身在全球贸易和海洋经济体系中的话语权。同时，沿岸国承担航道安全、海上搜救、污染防治和执法协调成本，但大量过境船舶并不直接向沿岸国支付通行费。对于一些国家而言，这可能会形成一种心理落差：全球贸易在这里通过，风险和治理成本由沿岸国承担，但直接经济收益有限。近期，霍尔木兹海峡收费话题升温，也给其他关键水道带来外溢影响。普尔巴亚本人提到受相关思路启发，说明“航道经济”正在被一些国家重新拿出来讨论。但问题在于，马六甲海峡的核心价值正来自开放、稳定和低摩擦通行。短期收费看似可以增加收入，长期却可能削弱区域航运中心地位，并给全球供应链带来更大不确定性。

从霍尔木兹到马六甲：关键航道正在被重新定价

如果把这次事件放进更大的航运背景中看，它就不再只是一次政策乌龙。过去几年，全球航运业连续经历了苏伊士运河堵船、红海危机、巴拿马运河限航、霍尔木兹海峡风险上升等事件。越来越多航运企业发现，过去被默认稳定可用的关键水道，正在变成风险定价的重要变量。自由航行原则依然存在。国际法框架也依然有效。但在实际运营层面，船东、租家、货主和保险公司已经不得不重新评估关键航道风险。新加坡在 SMW 2026 期间释放出的信息也指向这

一现实：航运不会因为地缘风险而停止，但航运企业必须学会在更复杂的规则环境中运行。这就是当前航运业的真实处境。原则仍然重要，但现实约束越来越强。航线仍然可以选择，但每一条路线背后的安全成本、时间成本、保险成本和政治风险都在变化。

对航运业来说，真正值得警惕的是什么？

印尼这次已经澄清，马六甲海峡不会收费。新加坡和马来西亚也明确反对。现行国际法和区域合作机制，仍然对关键航道收费形成约束。但航运业需要关注的风险，并不只是某一项收费是否马上落地。真正需要警惕的是，关键航道正在被越来越多地纳入地缘政治、财政收入、安全治理和国家战略的讨论框架中。过去，全球航运企业更多把关键海峡视为天然存在、稳定可用、成本可预期的基础设施。现在，这种默认前提正在被打破。只要市场开始担心关键航道可能被收费、限制或政治化，航线安排、运费报价、保险成本、租船合同和供应链决策都会受到影响。这也是为什么新加坡强调“信任成为溢价”。在一个规则碎片化加剧的世界中，可信、开放、稳定的航运节点，会变得越来越有价值。

马六甲不会收费，但这句话已经被航运业听见了

从目前情况看，马六甲海峡不会收费。印尼财长的表态已经被迅速澄清。印尼外交部明确强调遵守国际法。新加坡和马来西亚的反应则进一步说明，沿岸国并没有形成推动收费机制的共同基础。但这场风波仍然释放出一个信号：在全球航运秩序进入高不确定性阶段后，连马六甲海峡这样的核心通道，也可能被纳入“如何变现”“如何分摊安全成本”“如何体现战略价值”的讨论之中。马六甲海峡本身没有变。变化的是各国看待关键航道的方式。过去，关键航道主要意味着效率。现在，关键航道越来越多地意味着安全、收益、规则和博弈。这一次，印尼最终把话收了回去。但航运业已经听到了这句话。

2.7. 重磅！穗港共建大湾区航运联合交易中心（香港）平台

来源：信德海事公众号

发布时间：2026-04-11

4月10日，在广州南沙粤港合作咨询委员会成立五周年主题活动期间，广州交易集团旗下广州航运联合交易中心（以下简称“广州航交中心”）与香港华光海运、海瀚资本正式签署共同建设大湾区航运联合交易中心（香港）平台战略合作协议。此次签约被外界视为《南沙方案》中“共建大湾区航运联合交易中心”任务推进过程中的又一关键落点，也意味着广州—香港双平台协同发展的航运服务新格局正在加快形成。

从合作架构来看，此次三方将依托广州航交中心香港子公司，采取“广州—香港一体两翼、双中心协同”的发展模式，进一步整合穗港两地在航运交易、金融、法律及专业服务等方面的优势资源，推动大湾区航运服务能力向更高端、更国际化方向延伸。根据公开信息，香港平台未来将重点围绕国际船舶经纪、交易资金第三方托管协调、航运金融与保险咨询、海事技术勘验评估、海事法律及航运研究咨询等领域展开布局，并承接跨境船舶交易“后半程”服务，直指当前行业中长期存在的“成交易、交接难”痛点。

瞄准跨境船舶交易服务“最后一公里”

对于当前航运服务市场而言，船舶买卖本身往往并不是最难的部分，真正复杂的环节往往集中在后续的跨境交接、资金安排、技术查验、法律衔接与多方协调之中。此次香港平台的设立，某种意义上正是对这一行业痛点的正面回应。

香港本身拥有成熟的国际航运中心地位，在航运金融、海事法律、专业仲裁、国际资本与船东网络等方面具有长期积累；广州则拥有南沙、自贸区、港口资源及产业腹地优势。此次穗港双方在航运交易平台上的进一步联动，体现出大湾区正尝试把“交易撮合”与“专业服务落地”更紧密地结合起来，推动航运资源跨境配置效率提升。

广州平台“做基础”，香港平台“做延伸”

公开报道显示，广州航交中心目前已发展成为华南地区重要的船舶交易综合服务平台，业务覆盖船舶交易、价格评估、经纪服务等多个环节。南方媒体则进一步提到，香港平台将更突出国际化、高端化和跨境协同属性，重点服务船舶交易全链条中的海外端、金融端和专业服务端需求。

换句话说，这一平台设计并不只是简单“在香港再设一个点”，而是希望形成广州负责平台底座、资源组织与湾区联动，香港负责国际服务接口、高端专业支撑与跨境要素配置的分工格局。这样的模式若顺利推进，未来有望在船舶买卖、融资租赁、资产处置、港航资源交易乃至海工装备服务等更广范围内释放协同效应。

华光海运与海瀚资本加入，补上国际资源与金融能力

此次合作的另外两个关键参与方同样值得关注。

华光海运是香港航运圈内具有较高知名度的企业，在行业网络、国际市场资源及船东联系方面具备较强基础；海瀚资本则聚焦航运金融领域，具备跨境资本运作和结构设计能力。三方此次合作，某种程度上构成了“交易平台+航运资源+金融能力”的组合，也使得香港平台在设立之初，就具备了较为清晰的市场化运作方向。

值得一提的是，公开报道还提到，早在2023年，华光海运执行董事长赵式庆就曾代表香港船东会签约参与共建航交中心。此次再度深化合作，也显示出相关合作并非临时起意，而是在前期基础上的进一步推进。

对大湾区航运业意味着什么？

从更大的背景看，这次签约的意义，显然不止于一个新平台的挂牌或一项合作协议的落地。

当前，粤港澳大湾区正持续强化港航、金融、法律、科技等高端服务要素的跨境流动与规则衔接。在这一过程中，航运交易与船舶资产服务恰恰是最需要“平台化+专业化+国际化”整合的领域之一。此次大湾区航运联合交易中心（香港）平台的推进，标志着穗港合作正在从传统港口与物流协同，进一步走向航运交易规则、专业服务能力和高端资源配置能力的协同。

对于大湾区而言，这不仅有助于提升区域航运服务能级，也有望为未来形成更具湾区特色的船舶交易规则、服务标准和跨境操作体系提供实践样本。

从广州到香港，从交易撮合到交接落地，从本地服务到国际资源配置，此次签约释放出的信号已经相当明确：大湾区正在试图打造一个不只是“能交易”，更是“能落地、能服务、能跨境协同”的航运联合交易新平台。

而这一步，或许也正是大湾区航运服务体系从“港口竞争”走向“平台竞争”、从“要素集聚”走向“规则与服务输出”的一个新起点。

2.8. 伊朗战事对我国进出口有何影响？海关总署回应

来源：国际海事信息网公众号

发布时间：2026-04-15

2026年4月14日，国新办举行新闻发布会，海关总署新闻发言人、统计分析司司长吕大良，回应了伊朗战事对中国外贸的影响。

吕大良表示，霍尔木兹海峡是全球重要的货物贸易和能源贸易通道，根据联合国贸发会议的报告，这一海峡承担了全球25%的海运石油贸易、19%的液化天然气贸易、29%的液化石油气贸易以及13%的化学品贸易，是全球重要的海上运输咽喉之一。

贸发会议报告还表示，伊朗战事爆发后，燃料价格急剧上涨且持续高位，石油运输成本大幅攀升，这些因素正通过供应链，传导推高全球商品生产与运输成本，全球货物贸易增速预计将大幅下滑。

世界贸易组织最新《全球贸易展望和统计》，已大幅调减了对全球货物贸易的增速预期。海关总署统计数据也显示，今年3月，我国对中东地区的进出口，也从前两个月的同比增长转为下降。

吕大良表示，中方一贯主张通过政治和外交途径化解争端，一直积极致力于促和止战。他希望各方能够共同努力，推动局势尽快缓和降温，恢复霍尔木兹海峡和中东地区的和平稳定。

此外，海关总署副署长王军介绍了第一季度我国进出口数据。

据海关统计，今年第一季度，我国货物贸易进出口 11.84 万亿元，同比增长 15%。其中，出口 6.85 万亿元，增长 11.9%；进口 4.99 万亿元，增长 19.6%。

具体来看，主要有以下**五方面特点**：

一是规模创历史同期新高。一季度进出口超过 11 万亿元，为历史同期首次，季度增速也创近五年最高。

二是各类经营主体全面增长。一季度，我国民营企业进出口 6.78 万亿元，增长 16.2%，占我国进出口总值的比重提升至 57.3%。同期，外商投资企业进出口 3.47 万亿元，国有企业进出口 1.56 万亿元，分别增长 16.1%和 8%。

三是市场多元化进一步巩固拓展。一季度，我国对共建“一带一路”国家进出口 6.06 万亿元，增长 14.2%，占进出口总值的 51.2%，对东盟、拉美进出口均增长 15.4%，对非洲进出口增长 23.7%，对欧盟、英国进出口分别增长 14.6%和 13.1%，对亚太经合组织其他经济体进出口增长 13.4%。

四是出口新动能持续发力。一季度，我国出口机电产品 4.34 万亿元，增长 18.3%，占出口总值的 63.4%，比去年同期提升了 3.5 个百分点。其中，电动汽车、锂电池、风力发电机组及其零件等绿色产品，出口分别增长 77.5%、50.4%和 45.2%。

五是内需扩大带动进口增长。一季度，我国能源产品、金属矿砂分别进口 2.91 亿吨、4.05 亿吨，分别增加 4.4%和 13.2%。同期，进口机电产品 1.97 万亿元，增长 21.7%，进口消费品 4189.2 亿元，增长 5.4%。

案例聚焦

3. 某环保公司与某客运公司船舶污染损害责任纠纷调解案——府院联动化解船舶火灾事故导致海洋污染损害争议

来源：青岛海事法院海课堂公众号

发布时间：2026-04-16

入库编号 D2026-161-1-196-197

关键词 民事 船舶污染损害责任纠纷 清污费用的性质 清污费用计算 府院联动

基本案情

2021年2月28日,某客运公司与某环保公司签订了《船舶污染清除协议》(下称协议),约定某客运公司应当在其所属“某富强”轮发生污染事故时立即通知某环保公司,某环保公司应当在某客运公司的组织下开展污染控制和清除行动;并约定了船舶污染清除费费率和支付方式等事项。2021年4月19日,“某富强”轮开船不久发生火灾事故。某环保公司接海事部门通知派出相应清污力量展开船舶防污清污行动,并称共发生费用人民币23136031元。2021年6月24日,某客运公司就案涉火灾事故所产生的债权向法院申请设立海事赔偿责任限制基金。某环保公司未在法定时间内向法院申请债权登记。因某客运公司未支付上述款项,某环保公司诉至法院。某客运公司认为:(1)客运公司就案涉事故设立了海事赔偿责任限制基金,依据《海商法》规定享有限制赔偿责任的权利,而某环保公司没有及时进行债权登记,视为放弃债权,且无权在基金外向某客运公司主张权利;(2)某环保公司系在当地海上搜救中心要求下执行清污防污应急行动,而非按协议进行清污防污作业,除船舶油污水接收项目外,其他项目的索赔没有合同依据;(3)即使某环保公司进行了防污清污作业,也仅应按《船舶油污损害赔偿基金理赔导则(2020年修订版)》、市场实际情况确定作业费用。

处理方式方法

法院收到起诉材料后,敏锐甄别到本案所涉事故在国内产生较大影响且受社会高度关注,本案能否妥善化解,关系整个事故的平稳处置。故征得双方同意,依托府院联动机制,与区政府联合开展以下调处工作:

第一步,区政府从事故处置客观实际出发、实事求是双方当事人进行多轮释明,以争取当事人最大理解。首先,对某环保公司的清污防污工作表示肯定。指出,某环保公司现场清污防污工作系在海事部门指挥下执行的应急行

动，是船舶火灾事故处置的必要环节，效果显著，且确已产生一定清污防污费用。同时，介绍了事故发生后某客运公司本着“稳人心、保大局”的工作原则，除在法院设立海事赔偿责任限制基金外，还通过谈判和解的方式，对绝大部分债权人实行“兜底”理赔，使千余件案件得以平稳、合理解决，减轻了各方面工作压力，理赔处置工作取得显著效果。但同时某客运公司实行“兜底”理赔付出了较大代价，火灾对其也造成较大损失，目前经营困难，区政府希望某环保公司从大局着眼，根据清污防污实际支出费用提出合理诉求。经过释明，某环保公司对某客运公司的处境给予理解，双方当事人均同意从事故处置大局出发解决纠纷，并希望能对双方争议的焦点问题即“海事事故清污防污费用是否为限制性债权”及“防污费用计算依据的确定”作出初步认定。

第二步，区政府与法院展开联动，深钻细研案件事实与法律规定，就当事人争议的两个焦点问题进行研究。对于第一个焦点问题“海事事故清污防污费用是否为限制性债权”，认为根据《最高人民法院关于审理船舶油污损害赔偿纠纷案件若干问题的规定》第20条的规定，主要在于判断事故船是否为“沉没、搁浅、遇难船舶”。如果是，则为非限制性债权；如果不是，则为限制性债权。对于第二个焦点问题“防污费用计算依据的确定”，主要应当区分清污防污行动是依双方当事人的协议开展还是在海事部门指挥下开展。依协议开展的，产生费用可以依双方签订的协议计算；在海事部门指挥下开展的，则不宜依协议计算，可以参照交通运输部海事局判定的《船舶油污损害赔偿基金理赔导则》等计算清污费用。在对两个焦点问题进行共同研究后，区政府与法院即召集双方当事人予以答复并依法予以释明：首先，因案涉船舶状态不符合“沉没、搁浅、遇难船舶”，某环保公司产生的清污防污费用属于限制性债权，仅能在基金内主张权利，若未进行债权登记，则丧失在基金中分配债权的权利。其次，因案涉清污防污行动系在海事部门指挥下开展，可参照《船舶油污损害赔偿基金理赔导则》计算清污费用。

第三步，区政府与法院以事实与法律为基础，同时考虑双方实际困境，以最优方案最大限度予以调处。若严格依照法律规定，某环保公司因未进行债权登记，其无法在基金内分配债权；因某客运公司对限制性债权的清偿仅限于基

金限额内，故其亦无权在基金外主张清偿。区政府与法院从某环保公司的清污防污工作具有必要性、清污防污工作取得成效，且防污染费用已实际发生的客观情况出发，同时考虑到某客运公司无力承担更高的赔偿金额，建议以某环保公司实际发生的费用为基础，以较低的《船舶油污损害赔偿基金理赔导则》标准计算清污防污费用，在某客运公司的赔付能力范围内予以清偿。最终，某客运公司同意参照《船舶油污损害赔偿基金理赔导则》标准计算费用并支付款项；某环保公司也同意以其基本支出作为基础。经过六个月的努力，双方达成和解。

处理结果

双方达成和解，同意除前期某客运公司已向某环保公司支付的“某富强”轮船舶污染物接收处理费用 550310.4 元外，某客运公司再向某环保公司支付人民币 280 万元，双方各自发生的所有费用由各方自行承担不再向对方追偿。双方当事人已按照协议履行完毕。

解纷依据

《中华人民共和国海商法》第 207 条

《中华人民共和国海洋环境保护法》（2023 年 10 月 24 日修订）第 90 条、第 114 条

《中华人民共和国民事诉讼法》（2023 年 9 月 1 日修正）第 206 条

《最高人民法院关于审理船舶油污损害赔偿纠纷案件若干问题的规定》第 20 条

《防治船舶污染海洋环境管理条例》第 41 条

解纷要旨

本起纠纷系“某富强”轮火灾事故引发的纠纷。该火灾事故作为重大涉海突发性事故，人员类型多样，法律问题复杂、社会矛盾集中，事故处置受到各方高度重视。本案中，法院敏锐识别纠纷情况，并将事故所涉纠纷导入海事诉讼程序，依托府院联动机制，与区政府开展联合调处，通过强化司法职能作用、强化政府资源支撑、强化信息沟通渠道，凝聚府院合力，平稳处置突发事件。调解过程中，法院会同区政府加强与双方当事人的充分沟通，梳理出案件

所涉“海事事故清污防污费用是否为限制性债权”及“防污费用计算依据的确定”两个争议焦点，进而有针对性开展释法明理，促使双方增进理解，务实解决问题。特别是就设立海事赔偿责任限制基金后、船舶污染事故造成的清污费用债权性质作了进一步释明，引导双方实事求是提出最优解决方案，最终促使双方和解，做到案结事了人和。

化解单位（调解组织）

青岛海事法院 威海市委市政府 环翠区委区政府