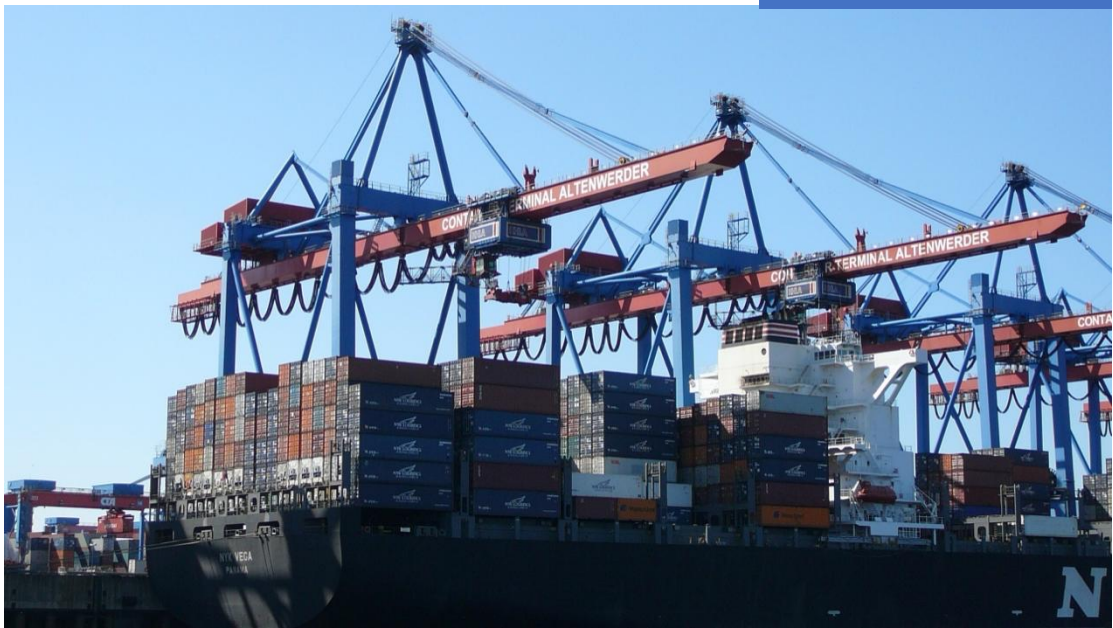




海事海商法律资讯

2026 年 5 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废止部分规范性文件的公告 - 4 -

海 事 资 讯

- 2.1. 中国造！全球首艘 10800 车 LNG 双燃料汽车运输船交付 - 5 -

- 2.2. 全球最大排放控制区正式通过：2028 年 9 月实施 - 8 -

- 2.3. 国内海上货物运输首张电子提单诞生海南 - 10 -

- 2.4. 世界最大！全球首艘 24000TEU 甲醇双燃料集装箱船命名
..... - 11 -

- 2.5. 中远海散进入集装箱班轮市场，首航顺利完成！ - 14 -

- 2.6. 突发！两艘 Cape 级大型散货船碰撞，其中一船正驶往中国
..... - 18 -

- 2.7. 29 分钟！“臻和”轮成功救起海上落水人员 - 25 -

2.8. “集装箱海运准点降本”计划累计为企业节省成本 12.5 亿元

..... - 29 -

案 例 聚 焦

3.1. 跨境冷链运输的牛肉变质，货损范围如何认定？ - 30 -

3.2. 大宗散货海运后短量，如何厘清承运人责任？ - 31 -

3.3. 大型设备海上运输遭遇风暴受损，谁来担责？ - 33 -

1.1 交通运输部海事局关于废止部分规范性文件的公告

来源：中华人民共和国海事局

发布时间：2026-05-25 10:23

交通运输部海事局关于废止部分规范性文件的公告

近期，我局组织对印发的规范性文件进行了清理，鉴于部分文件内容因不适应新形势要求、已有新的法规或规范性文件替代等，决定予以废止。现将废止的7件规范性文件目录予以公布，自公布之日起施行。

特此公告。

附件：交通运输部海事局废止的部分规范性文件目录

交通运输部海事局

2026年5月22日

附件

交通运输部海事局废止的部分规范性文件目录

序号	文件名称	文号	印发时间
1	关于印发内河液化天然气燃料动力船舶安全监督管理规定的通知	海船舶(2014)784号	2014年12月8日
2	关于发布《船舶检验质量监督管理工作程序》的通知	海船检(2008)150号	2008年4月14日
3	关于内地航行港澳船舶持有防止空气污染证书有关事项的通知	海船检(2008)550号	2008年11月17日
4	关于印发《渔业船舶等效免除管理办法（暂行）》的通知	国渔检（法）〔2016〕174号	2016年12月28日

5	关于公布《特定航线江海直达船舶载重线证书附页》格式的通知	海船检(2017)646号	2017年12月4日
6	关于加强对船舶管理公司审核管理的通知	海安全(2003)370号	2003年9月1日
7	关于非独立法人申请安全管理体系审核事宜的通知	海安全(2006)458号	2006年10月12日

海事资讯

2.1. 中国造！全球首艘 10800 车 LNG 双燃料汽车运输船交付

来源：信德海事公众号

发布时间：2026-05-01 23:09

4月28日，由中船集团上海船舶研究设计院（SDARI）为韩国HMM公司量身研发设计，中船广船国际精心打造的全球首艘10800车液化天然气（LNG）双燃料动力汽车运输船（PCTC）“格罗唯视 领航 GLOVIS LEADER”号正式命名并交付，该船刷新全球同类船舶运力记录。这不仅为中国造船业增添了浓重的一笔，也为全球汽车运输市场树立了新的发展标杆，标志着全球汽车海运正式迈入“万车时代”。



船舶性能一览：

参数	数值
总长	230 米
型宽	40 米
船高	48 米（相当于 16 层楼）
结构吃水	10.5 米
最大航速	19 节
最大载车量	10800 辆

该船的 14 层车库甲板，包括 5 层可升降或活动式甲板，增强了运输的灵活性，能够装载电动汽车、氢能源汽车、压缩天然气（CLNG）、液化石油气（LPG）等多种类型的新能源车及重型商用车。特别设计的车库面积增加了 16%-20%，有效降低了运输成本，同时提高了装载效率。



绿色动力，推动航运业转型

船舶采用了 LNG 与燃油双燃料推进系统，并集成了废气再循环（EGR）技术，符合国际海事组织（IMO）TierIII 排放标准，减少了船舶的碳排放。通过搭载中船集团第七〇四研究所自主研发的 1450 千瓦高性能永磁轴带发电系统，该船可

利用主机富余功率完成高效发电，配合高压岸电系统，减少了 30%以上的碳排放，进一步提升了整体节能效果。此外，船舶还预留了氨燃料与甲醇燃料的适配空间，为未来低碳零碳燃料的应用提供了更多可能。同时，船舶应用了船体线型优化、废气余热回收等多项节能减排技术，进一步推动了航运业的绿色转型。

技术	影响/特点
双燃料推进系统	LNG/燃油双燃料，符合 IMO TierIII排放标准
高性能永磁轴带发电系统	利用主机富余功率完成高效发电
废气再循环（EGR）技术	提高燃油经济性，减少排放
氨燃料与甲醇燃料预留	提供灵活的绿色燃料应用空间

智能化管理，提升运营效率

“格罗唯视 领航”号配备了先进的智能船舶系统，能够对航行、机舱、货物等进行智能化管理。这一系统不仅能够实时监控船舶状态，还可以进行数据分析和故障预警，大大减少了潜在的航行风险，并有效提高了船舶的管理效率。智能化管理系统的应用，为航运公司提供了更多便捷的运营手段，降低了人工成本，提高了船舶的操作性 and 安全性。随着航运业数字化和自动化的不断推进，未来将会有更多船舶装备智能系统，推动行业整体效率的提升。

广船国际在汽车运输船领域持续创新，先后推出了全球首艘 LNG 双燃料 7500 车、全球首艘电池混合动力 3600 车等一系列标杆船型。通过持续优化生产流程、攻克技术难关，广船国际不断提升生产效率和交付速度。至今，广船国际已成功交付 19 艘 7000 车、6 艘 8600 车及此次的 10800 车 LNG 双燃料汽车运输船，成为全球汽车贸易的重要推动者。通过批量建造，广船国际不断完善船舶制造工艺，并成功突破了薄板变形控制、船体精度控制、滚装设备液压系统等技术难题，显著提高了生产效率，缩短了交付周期。

“格罗唯视 领航”号的交付，不仅为中国造船业在全球汽车运输船领域的技术领先地位奠定了基础，也为全球航运业绿色低碳转型提供了创新的解决方案。广船国际凭借其在绿色航运、智能化管理和高效生产等方面的持续创新，展现了中国船舶制造业的强大竞争力。据悉，广船国际已成功交付 26 艘汽车运输船，

目前手持合同金额达 1000 亿元，生产排期已安排至 2030 年。未来，随着全球绿色航运需求的增加，广船国际将继续推动高端船舶制造和航运行业的可持续发展，并为全球航运业提供更多绿色、智能、环保的船舶解决方案。

2.2. 全球最大排放控制区正式通过：2028 年 9 月实施

来源：信德海事公众号

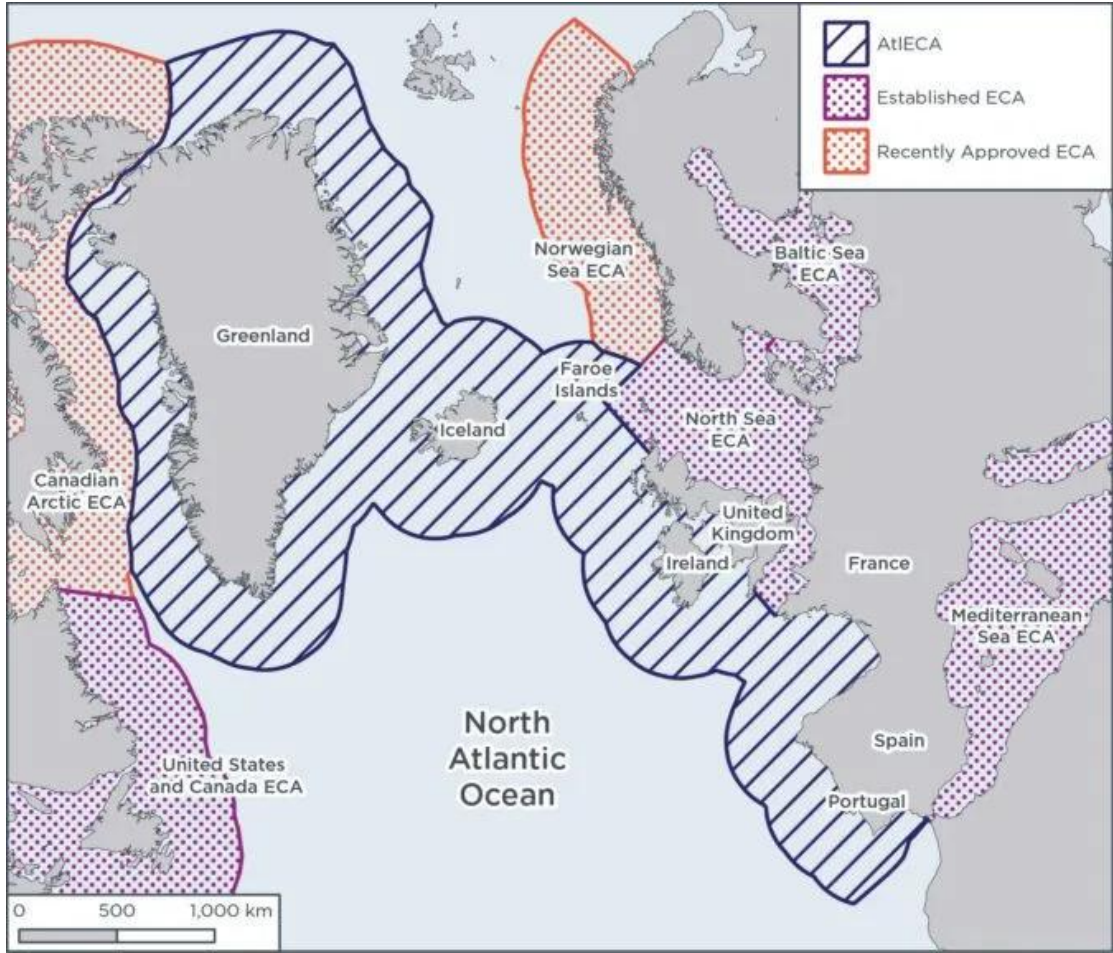
发布时间：2026-05-04 20:05

尽管船舶温室气体减排议题在 MEPC 84 上没有取得实质性进展，但在船舶空气污染物控制方面，本次会议仍通过了一项重要决定：国际海事组织（IMO）正式批准设立东北大西洋排放控制区。这也意味着，全球最大规模的船舶排放控制区正式获得通过。



国际海事组织海上环境保护委员会第 84 届会议于 2026 年 4 月 27 日至 5 月 1 日在伦敦 IMO 总部召开。中国船级社发布的 MEPC 84 简报显示，本次会议审议并通过《MARPOL 附则 VI》修正案，其中包括指定东北大西洋为 NO_x、SO_x/PM 排放控制区等内容。相关修正案的生效日期为 2027 年 9 月 1 日。

根据公开资料，该排放控制区覆盖法国、爱尔兰、葡萄牙、西班牙、英国、冰岛、格陵兰和法罗群岛等相关海域，主要涉及上述国家和地区的专属经济区。这一区域位于全球重要海上运输走廊，周边人口超过 1.9 亿。



新设立的东北大西洋排放控制区，还将与已有的波罗的海、北海和地中海排放控制区相连接，并进一步衔接此前获批的挪威海和加拿大北极水域排放控制区。随着该区域纳入 IMO 排放控制区体系，欧洲周边主要海上通道的船舶大气污染物控制范围进一步扩大。

根据相关安排，东北大西洋排放控制区预计将于 2028 年 9 月全面实施。届时，在该区域内航行的船舶将受到更严格的燃油硫含量限制，以控制硫氧化物和细颗粒物排放。对于 2027 年 1 月 1 日及以后建造的船舶，还将适用更严格的船用柴油机氮氧化物排放要求。

此次规则主要针对船舶空气污染物排放，包括硫氧化物、氮氧化物和细颗粒物。这些污染物与呼吸系统疾病、心血管疾病以及过早死亡等公共健康问题相关。

同时，船舶排放的硫氧化物和氮氧化物也会对海洋酸化产生影响，并可能影响海洋生态系统和海洋生物栖息环境。

该排放控制区的设立，源于欧盟 27 个成员国、冰岛、英国和欧盟委员会共同提交的提案。相关技术分析由国际清洁交通委员会（ICCT）与波尔图大学合作完成。

ICCT 研究预计，在较可能的合规情景下，东北大西洋排放控制区可使硫氧化物排放最多减少 82%，细颗粒物排放减少 64%。随着新造船逐步进入船队，氮氧化物排放也将逐步下降，长期最大减排幅度可能达到 71%。

研究还预计，相关减排将在 2030 年至 2050 年期间避免超过 4000 例过早死亡，并在 2050 年前节省最高约 290 亿欧元的健康成本。此外，黑碳排放预计也将下降 36%。黑碳被认为是加剧北极变暖的重要污染物之一，因此这一变化也被视为该排放控制区带来的附带气候效益。

2.3. 国内海上货物运输首张电子提单诞生海南

来源：中国水运网

发布时间：2026-05-07 08:44

5 月 1 日，中远海控 / 中远海运集运旗下海南集运协同泛亚航运成功为海南本地重要客户签发自洋浦港运往石龙的首张国内海上货物运输区块链电子提单，标志着区块链技术在内贸航运业的应用正式迈入新阶段。

此次签发的国内海上货物运输电子提单，采用 ISO 5909 国际标准。基于区块链技术，由中远海控 / 中远海运集运旗下泛亚航运制定规范的国内海上货物运输提单格式与条款，将有效保证电子提单的真实、可靠和唯一。电子提单数字化、无接触管理为客户带来内外贸一体化的全新数字化体验。

首张国内海上货物运输电子提单诞生于海南，这是中远海控 / 中远海运集运内贸电子提单服务的首次实战落地，也是践行“服务零距离”、推动海南自贸港贸易便利化的重要成果。

在新《海商法》实施背景下，本次签发的国内海上货物运输电子提单成功将与与时俱进的法律实践转化为客户提供更多选择的服务优势，体现中远海控 / 中远

海运集运与海南自贸港封关运作同频共振的决心，展现持续提升岛内贸易融资与货物流转效率的能力。

首张内贸电子提单的成功签发，是中远海控 / 中远海运集运数字化服务能力的一次实战检验。未来，中远海控 / 中远海运集运将积极探索更多数字化供应链服务的应用场景，让更多企业享受更加高效、安全、绿色的航运服务，与合作伙伴携手共同推动国内国际双循环。

2.4. 世界最大！全球首艘 24000TEU 甲醇双燃料集装箱船命名

来源：信德海事公众号

发布时间：2026-05-08 12:12

中远海运建造全球首艘 24000TEU 甲醇双燃料集装箱船命名“东方智慧”

5月8日，由中国远洋海运集团旗下南通中远海运川崎船舶工程有限公司为中远海控旗下东方海外货柜航运有限公司（东方海外）建造的全球首艘 2.4 万标箱甲醇双燃料集装箱船，在江苏南通正式命名为“东方智慧”轮，该船是目前世界最大级别甲醇双燃料集装箱船。

命名仪式上，福建省耀华工业村开发有限公司董事曹艳萍女士担任教母，为“东方智慧”轮掷瓶命名。



世界级船舶技术参数

“东方智慧”轮总长 399.99 米，型宽 61.3 米，型深 33.2 米，最大载箱量 24168 标准箱，载重 22.5 万吨，服务航速 22.7 节，各项尺度与性能指标均为全球同类船型标杆。

其核心突破在于全球最大甲醇双燃料动力系统，配备世界最大甲醇双燃料主机、辅机与锅炉，可灵活切换甲醇与传统燃油模式。使用绿色甲醇时，单船每年可减少二氧化碳排放约 15 万吨，近乎消除硫氧化物排放，氮氧化物排放大幅降低，完美契合全球航运脱碳减排刚需。



智能化领域突破

在智能化领域，“东方智慧”轮全面满足美国船级社（ABS）智能船舶与网络安全最高等级符号要求，搭载先进智能数据平台与能效管理系统，实现船岸信息实时互通、航速与纵倾自动优化、船体结构疲劳损伤实时预报。冷箱信息无线采集、全生命周期结构安全管理等智能应用，构建起“感知-分析-决策”一体化智慧航行体系，彰显公司在数字技术与精益建造深度融合的硬实力。

安全体系建设

安全是绿色智能船舶的底线。针对甲醇燃料特性，南通中远海运川崎项目团队攻克燃料舱结构安全、气体扩散分析等关键技术，构建全流程安全防御体系。货舱固定式 CO₂ 灭火系统与甲板高压水炮系统形成立体消防网络，结合甲醇燃料系统风险评估与升压实验等创新技术，全方位保障船舶远洋航行安全。



中国造船业新里程碑

作为国内船舶行业首家智能制造示范企业、国家级绿色工厂，南通中远海运川崎自投产以来，实现集装箱系列船建造从 5400 标箱到 2.4 万标箱的跨越式发展，持续填补国内高端船舶技术空白。“东方智慧”轮的建成，不仅打破国外在高端绿色船舶市场的技术垄断，更巩固了我国在超大型集装箱船与清洁能源船型领域的先发优势，为全球航运脱碳提供“中国方案”。

中远海控绿色数智化发展

近年来，中远海控绿色数智化船队建设进程不断加快，目前已订造双燃料动力集装箱船舶达到 70 艘，其中已有 7 艘投入运营，形成了包括甲醇、LNG 等多元化新能源燃料路径的绿色低碳运力矩阵。此次“东方智慧”轮的交付更是标志着中远海控在构建以“货”为中心的数字化供应链平台和以“船”为中心的全生命周期数字智能运营平台，全面打造航运新质生产力方面取得了新的突破，展现

了中远海控持续推进双品牌船队规模化绿色化迭代升级，积极践行以客户为中心理念，全力实现“承运全球”的信心和决心。

未来，中远海控将坚持不懈地践行绿色低碳、数字智能与可持续发展的坚定承诺，实现船队规模发展和船舶性能的迭代升级，搭建更加节能环保、更加高效智能、覆盖面更广的航运网络，以更加安全、可靠和可持续的物流解决方案，助力全球贸易的繁荣发展。

目前，“东方智慧”轮即将开启海上试航。未来，该轮将成为推动航运业零碳转型的移动灯塔，续写中国造船业向高、向新、向绿发展的崭新篇章。



2.5. 中远海散进入集装箱班轮市场，首航顺利完成！

发布时间：2026-05-15 21:57

发布：信德海事公众号

4月8日，中远海运散运旗下首艘8万吨级多用途粮食运输船——国韵海轮，从广州港首航北非集装箱航线。而就在当地时间5月3日，该轮顺利抵达利比亚班加西港，全程航程约25天，标志着中远海运散运正式开通广州至利比亚

定期直航服务。从今年3月26日在大连正式交付，该轮沿途挂靠青岛、上海、宁波和广州等中国主要港口，4月8日从广州出发最终抵达利比亚班加西和米苏拉塔两座关键港口，为利比亚提供工程机械、车辆及各类中国商品运输，进一步提升中利贸易便利化水平。



首航仪式掀开中利友好合作新篇章

当地时间5月4日，中远海运在班加西港举行首航抵达庆祝仪式。中国驻利比亚大使马旭亮出席并致辞，与利方政府官员一同登船参观驾驶室、货舱、机舱等核心区域，详细了解船舶设施、运营管理及智能化设备情况，并就中利海运合作前景及友好往来进行了深入交流。利方发展与重建基金总干事贝尔卡西姆也表示，此航线标志着两国互联互通水平迈上新台阶，是务实合作的重要体现。



此次首航抵达及仪式，不仅标志着航线开通，更展示了中远海运散运在多用途船运营战略上的最新进展：去程可承载集装箱、粮食及危险货物，回程可承运干散货，实现资源利用最大化，提升航线经济性与网络灵活性。

国韵海轮：多用途、专业化与绿色环保的标杆船型

作为国内首艘8万吨级多用途粮食运输船，国韵海轮集专业性、适货性、绿色环保及智能化于一体，是我国粮食运输船舶中的标杆船型。船舶总长229.95米、型宽32.26米、型深21米，采用箱型货舱设计，在智能船舶系统、货物配载、除湿通风等关键环节完成优化升级，同时搭载节能装置，并预留甲醇燃料方案，兼顾高效运营与“双碳”战略要求。



战略视角：多用途船与全球网络的模式创新

“国韵海轮”首航广州—利比亚航线，是中远海运散运多用途船战略的一次重要落地，也是其全球航运网络能力的延伸。该轮完成北非北段航线首航，将实现去程装集装箱、回程承运干散货的模式验证，进一步体现了多用途船在航线灵活组织与回程装载率提升方面的价值。信德海事网不完全统计，中远海运散运目前已订造类似多用途船舶 77 艘，覆盖干散货、件杂货、集装箱等多种货类，为未来多航线、多货种组合运营提供可靠支撑。这种资产规划与航线组织的结合，正体现出中远海运散运的战略性模式创新与灵活运营能力。

推动“一带一路”合作，构建高效海上通道

广州至利比亚班加西、米苏拉塔直航，不只是货物运输线路的开通，更是中利海运合作及“一带一路”互联互通的一次生动实践。中远海运散运表示，未来将持续依托多用途粮食运输船等优质运力资源，不断优化航运服务，为中利经贸合作走深走实贡献航运力量，也为全球贸易便利化提供高效海上通道。从 4 月 8 日广州出发、5 月 3 日抵达利比亚班加西并于 5 月 4 日举行首航仪式，中远海运散运正在用创新和灵活运营打破传统干散货公司边界，实现多用途船、航线网络、客户服务与绿色低碳战略的系统融合。这不仅是一次航线首航，更是中远海运散运战略模式创新的生动体现，为行业展示了未来大吨位散货运力和多用途船业务的新方向。

2.6. 突发！两艘 Cape 级大型散货船碰撞，其中一船正驶往中国

来源：信德海事公众号

时间：2026-05-20 14:11

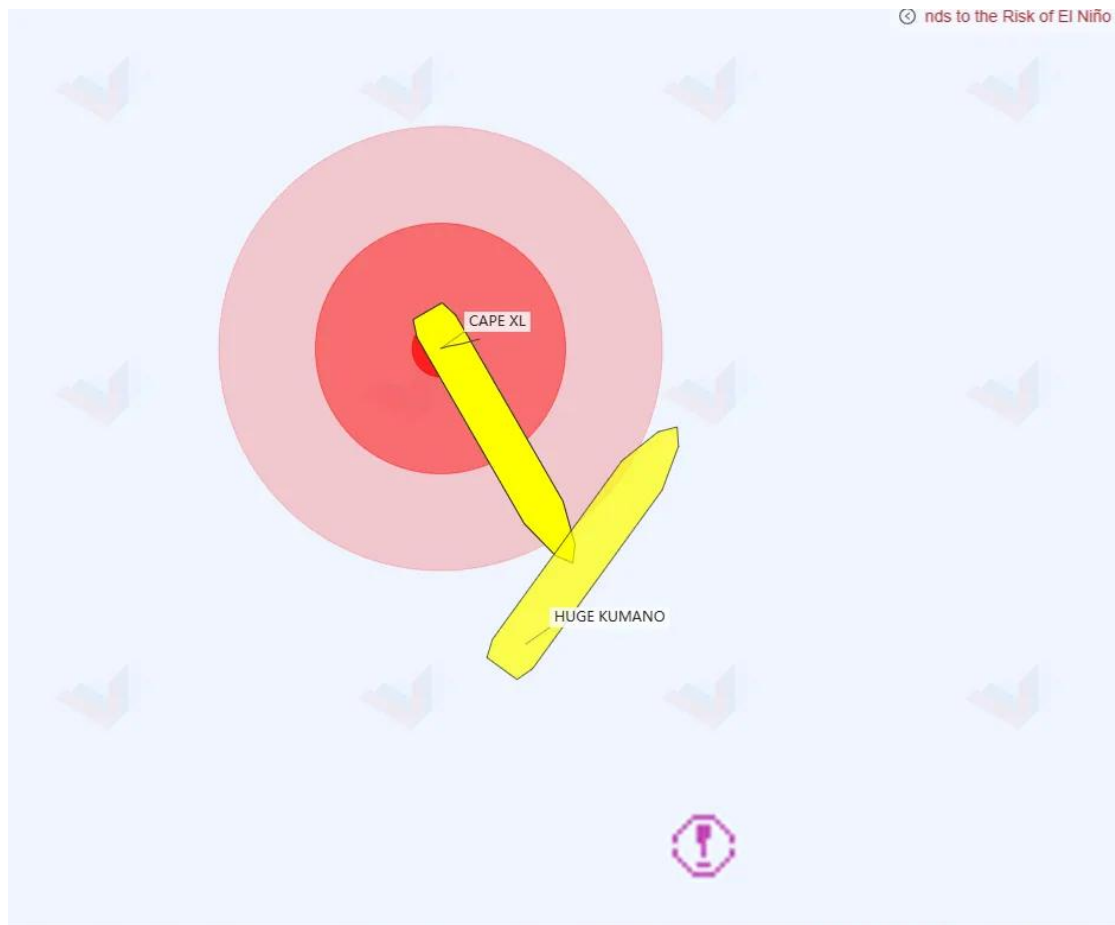
突发！两艘 Cape 级大型散货船在新加坡附近相撞，其中一船正驶往中国



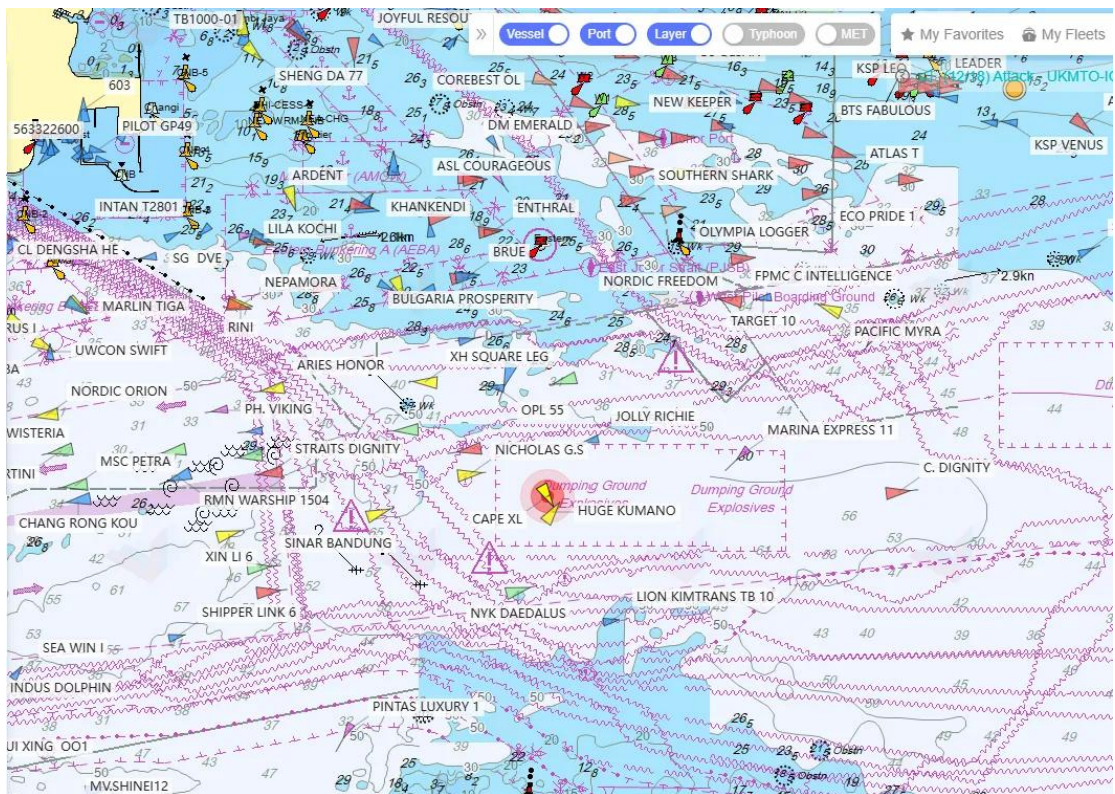
HUAWEI Mate80

X-MAGE
勿洛 | 2026/05/20 09:55

信德海事网独家获悉，5月20日上午，两艘 Cape 级大型散货船在新加坡附近水域发生碰撞。从信德海事网收到的现场照片看，马绍尔旗散货船 CAPE XL 的船艏已经明显插入 HUGE KUMANO 左舷中后部位置，两船船体发生较严重接触和挤压。现场画面显示，两船事后已基本处于静止状态，周边还有多艘船舶在附近锚泊或等待。



这起事故发生在新加坡东部加油锚地（AEBA）与新加坡海峡东行航道交汇附近。根据船舶 AIS 信息及市场消息，CAPE XL 此前在新加坡 AEBA 完成加油后，正在向南驶出锚地，并准备进入新加坡海峡东行航道。与此同时，HUGE KUMANO 已在东行航道内航行。两船随后发生碰撞。



值得注意的是，涉事两船均为大型 Cape 级散货船。其中，HUGE KUMANO 为 2020 年建造的 Newcastlemax 型大型散货船，载重吨约 208,848 吨，船东和运营方为日本日鲜海运（Nissen Kaiun Co Ltd）。该轮悬挂巴拿马旗，IMO 编号为 9889277。

Ship Detail (Updated: 2026-05-14)

Ship Name: HUGE KUMANO
IMO/LR No.: 9889277
Callsign: 3FQNS
MMSI No.: 353662000
Flag: Panama
Port of Registry: Panama
Group Owner: Nissen Kaiun Co Ltd

Ship Type: Bulk Carrier
Gross: 107,450
Deadweight: 208,848
Year of Build: 2020
Status: In Service/Commission
Shipbuilder: Japan Marine Utd - Tsu
Operator: Nissen Kaiun Co Ltd



Owner & Registration

Ownership

Type	Name	Control	Registration	IMO
Group Owner	Nissen Kaiun Co Ltd	Japan	Japan	256717
Shipmanager	Nissen Kaiun Co Ltd	Japan	Japan	256717
Operator	Nissen Kaiun Co Ltd	Japan	Japan	256717
DOC Company	Synergy Ocean Maritime Inc		Philippines	6064745
Registered Owner	Green Spanker Shipping SA	Japan	Panama	643691
Technical Manager	Synergy Ocean Maritime Inc		Philippines	6064745
Bareboat Owner				

另一艘 CAPE XL 为 2011 年建造的 Capesize 散货船，载重吨约 181,458 吨，悬挂马绍尔群岛旗，运营方为希腊 Brave Maritime Corp。AIS 信息显示，该轮

本航次此前从 BOKE 装载铝土矿出发，目的港为中国青岛，预计到港时间为 5 月 29 日。

Ship Detail

(Updated: 2026-05-14)

Ship Name	CAPE XL	Ship Type	Bulk Carrier
IMO/LR No.	9590826	Gross	92,752
Callsign	V7A6104	Deadweight	181,458
MMSI No.	538010483	Year of Build	2011
Flag	Marshall Islands	Status	In Service/Commission
Port of Registry	Majuro	Shipbuilder	Koyo Dockyard Co Ltd
Group Owner	LPGONE Ltd	Operator	Brave Maritime Corp Inc



Owner & Registration

Ownership

Type	Name	Control	Registration	IMO
Group Owner	LPGONE Ltd	Greece	Marshall Islands	5114674
Shipmanager	Brave Maritime Corp Inc	Greece	Liberia	1233479
Operator	Brave Maritime Corp Inc	Greece	Liberia	1233479
DOC Company	Brave Maritime Corp Inc	Greece	Liberia	1233479
Registered Owner	GiGA Steel Enterprizes Inc	Greece	Marshall Islands	6381194
Technical Manager	Brave Maritime Corp Inc	Greece	Liberia	1233479
Bareboat Owner				

事故发生后，AIS 信息显示，两船一度均显示为 “Not Under Command”（失控）状态。截至信德海事网发稿时，两船仍在新加坡附近水域，航速较低。


Vessel Operation (信德海事网)

HUGE KUMANO


HUGE KUMANO








Dry Bulk

Capesize(120000-220000DWT)

Operator

Nissen Kaiun Co Ltd



Current

Track

History

Predict

Event

Route



MMSI: 353662000
IMO: 9889277
Callsign: 3FQN5
DWT/GT: 208848 / 107450
Dimension: 300.0 x 50.0 m
Built Date: 2020-08
Design Draught: 18.4 m

< 2 / 6 >

ITAGUAI

2026-04-15 03:06

Porto ... [Iron Ore][Load]

Sailing

SINGAPORE 

2026-05-20 13:20

AIS

Less than 1 min

Updated: 2026-05-20 13:43 (UTC+8)

2026-05-20 13:43 (LT)

Vessel Name: HUGE KUMANO

Not Under Command

Dest/ETA: PJSB-SINGAPORE / 2026-05-20 00:00 (UTC)

Location: 01°15.228' N 104°6.001' E

IMO: 9889277

Hdg/Cog: 036° / 258°

Callsign: 3FQN5

Sog/Sow: 0.8 kn / —

Draught: 18.3 m

Document

Statistics

Comparison

PSC

Schedule

Typhoon

Navigation

Nearby

Similar

Jumping

Accident

Valuation

Compliance

Low-carbon

Mini App

- 22 -


Vessel Operation (信德海事网)

CAPE XL


CAPE XL

Dry Bulk

Capesize(120000-220000DWT)

Operator

Brave Maritime Corp Inc

Current

Track

History

Predict

Event

Route



MMSI: 538010483 ↑
IMO: 9590826
Callsign: V7A6104
DWT/GT: 181458 / 92752
Dimension: 292.0 x 45.0 m
Built Date: 2011-06
Design Draught: 18.2 m

< 11 / 16 >

BOKE

2026-04-09 00:21

Poke S... [Bauxite][Load]

Sailing

→

QINGDAO E

2026-05-29 19:00

AIS

1 min ago

Updated: 2026-05-20 13:40 (UTC+8)

2026-05-20 13:40 (LT)

Vessel Name: CAPE XL

Not Under Command

Dest/ETA: CN QDG / 2026-05-29 19:00 (UTC)

Location: 01°15.396' N 104°5.988' E

IMO: 9590826

Hdg/Cog: 150° / 257°

Callsign: V7A6104

Sog/Sow: 0.9 kn / --

Draught: 18.3 m

Document

Statistics

Comparison

PSC

Schedule

Typhoon

Navigation

Nearby

Similar

Jumping

Accident

Valuation

Compliance

Low-carbon

Mini App

新加坡海峡是全球最繁忙的海上通道之一，也是大型散货船、油轮、集装箱船及加油船高度密集交汇的区域。此次事故发生区域靠近新加坡东部加油锚地与

- 23 -

主航道交汇处，大型船舶进出锚地、并入航道时的会遇关系十分复杂。截至目前，新加坡海事及港务管理局（MPA）、相关船东及管理公司尚未就事故原因、船体损伤程度、是否造成人员伤亡或污染风险发布公开通报。



HUAWEI Mate80

X.MAGE
勿洛 | 2026/05/20 09:55

2.7. 29 分钟！“臻和”轮成功救起海上落水人员

来源：信德海事公众号

发布时间：2026-05-21 21:30

信德海事网消息，2026 年 5 月 15 日，名扬船舶管理（江苏）有限公司管理的“臻和”轮在台湾海峡航行途中，成功救助一名海上落水人员。



此次救助行动中，“臻和”轮船长和全体船员快速响应、规范操作，公司岸基团队同步启动应急机制，并联动医疗机构提供专业指导，最终使遇险人员转危为安。这一行动展现了中国海员生命至上的职业精神，也体现了船岸协同应急处置能力。

台湾海峡发现落水人员

5 月 15 日北京时间 08:13，“臻和”轮自菲律宾 HOMONHON 港返航中国福建松下港途中，值班船员在台湾海峡坐标 25-07.200N/120-05.916E 附近海域，发现一名落水人员正在海面挣扎呼救。



当时海况复杂，台湾海峡风高浪急。值班船员第一时间将情况报告船长张威。船长随即下令启动应急救援程序，向岸基公司汇报，通知机舱备车，指挥船舶紧急掉头，并通过全船广播启动海上搜救专项预案。接到指令后，“臻和”轮各岗位船员迅速就位。船员按照应急程序开展搜救准备，争分夺秒推进救援行动。

从发现到救起仅用 29 分钟

据名扬船舶管理发布的信息，从发现险情到成功救起遇险人员，“臻和”轮全程仅耗时 29 分钟。



北京时间 08:42，在全体船员协同配合下，遇险人员被安全转移至船上。由于该人员长时间浸泡在海水中，身体极度虚弱，并一度失去意识。船舶立即将情况报告公司岸基团队。名扬船舶管理随即启动岸船联动应急机制，对船舶后续处置进行支援和指导。



岸船联动开展急救

接到报告后，名扬船舶管理岸基团队多线并行开展处置工作。一方面，公司安排专人指导船上对接海事部门和船舶代理，及时报备救助情况；另一方面，公司紧急联系合作医院南京市第一医院，获取专业医疗指导。在船长张威组织下，船上人员按照医嘱对落水人员开展体温、血压监测，并进行全身伤情排查。船员同时实施复温措施，并为其补充温糖水和淡盐水。经过科学处置，落水人员逐步恢复意识。经沟通确认，该人员姓李，为中国内地人员。随后，其生命体征逐步恢复正常，身体状态趋于稳定。



流程规范，获得认可

经核实，被救人员李某身份已获国内相关公安部门确认。目前，公安部门已与船舶建立对接。待“臻和”轮靠港后，当地公安部门将上船完成人员正式移交工作。在此次救助过程中，“臻和”轮严格履行海上救助和报告义务，各项流程合规有序。相关处置也获得海事部门认可和称赞。

为中国海员点赞

海上救助是航海人的法定责任，也是海员职业精神的重要体现。在这次突发险情中，“臻和”轮船员保持高度警觉，第一时间发现险情，并在复杂海况下迅速完成救助。船长张威组织指挥有力，船员执行果断高效，岸基团队支援及时专业，最终为遇险人员争取到了宝贵生机。这次救援行动也再次说明，船舶日常演练、应急预案和岸船协同机制并非纸面工作。在真正的海上险情面前，专业训练和规范流程可以直接转化为救命能力。此次参与救助行动的“臻和”轮船员包括：船长张威、大副王香伟、二副李业、三副詹志豪、轮机长邵玉海、二管轮骆曾曾、三管轮赵林、助理轮机员徐明磊、水手长赵进刚、木匠穆建寅、一水吴善桂、二水张新新、三水葛强、机修刘新平、机修程德磊、机

舱服务员宋志勇、加油工栾富升、加油工肖啸、加油工乔印玉、大厨严强、甲板实习生于元辉、轮机实习生郭启。向他们在本次海上救助行动中的快速响应、专业处置和责任担当致敬。也为中国海员的责任担当点赞。

2.8. “集装箱海运准点降本”计划累计为企业节省成本 12.5 亿元

来源：中国交通新闻网

发布时间：2026-05-29 09:44

5月28日，记者从第十届海丝港口合作论坛海事专题研讨活动上获悉，自2023年12月实施以来，“集装箱海运准点降本”计划已会聚全球30家航运企业、115条航线和641艘船舶，吸引21个港口参与，累计为企业降低运营成本约12.5亿元。

2023年12月，交通运输部海事局着力创新优化海事服务，以宁波舟山港等干线港口为主要试点，实施“准点降本”计划，探索建立以航线班期为纽带的集装箱海运全链条交通组织模式，保障班轮航线按班期准时进港、靠泊，推动集装箱班轮准点率、沿海集装箱运输效率整体提升，进一步助力港航企业降本增效、低碳节能。2025年10月31日起，交通运输部海事局在全国范围内开展“集装箱海运准点降本”计划服务。

截至目前，“集装箱海运准点降本”计划已覆盖我国宁波舟山港、上海洋山港、天津港、青岛港及越南胡志明港等国内外主要港口，初步形成高效协同的海运合作共同体。该计划累计保障船舶高效运行3673艘次，完成集装箱装卸909万标箱，节省燃油10.2万吨，减少碳排放32万吨，节约待港时间4万小时。

当日，全国首批“准点降本”绿波航线及宁波舟山港“准点降本”指数正式发布，标志着我国港航协同与海运“准点降本”创新体系持续完善。首批发布两条“准点降本”绿波航线，串联青岛、上海、宁波舟山、厦门、广州等沿海枢纽港，建立跨区域一体化保障机制，联动海事、港口、航运企业多方力量，实现船舶靠泊精准化、港口周转高效化。

3.1. 跨境冷链运输的牛肉变质，货损范围如何认定？

来源：南京海事法院

发布时间：2026-05-08 18:17

一批去骨牛肉由巴西运抵连云港，

冷链运输中货物发生变质，

损失范围如何认定？

减损义务边界何在？

来看今天的案例。

基本案情

2023年6月，B公司从巴西进口一批去骨牛肉，由法国D公司承运。货物运抵连云港，到达海关指定的保税监管仓库的冷库时，发现货物发生变质。B公司诉至南京海事法院请求认定货物全损，并判令D公司赔偿货物损失、关税、增值税、仓储费、销毁费用等各项损失。D公司抗辩B公司未采取分拣、退运、转卖等减损措施导致货损扩大，认为不应认定货物全损且援引海商法第五十五条抗辩承运人责任仅限于货物损失，不应赔偿仓储费、销毁费用等其他费用。审理中经法院释明，B公司向海关申请对案涉牛肉采用“化制法”（高温高压干化法）处理，最终产品为工业油脂和生物有机肥料。

裁判结果

南京海事法院审查认为，我国对进出口商品实行严格的检验检疫流程，案涉牛肉品质已经损坏，报关时不可能获准入境销售，面临的结果就是退运或销毁。经鉴定牛肉损坏程度已经达到了货物在起运地价值的81.6%，考虑往返两程运费、退回地海关报检和货物处置等费用，退运成本将不足以覆盖案涉牛肉的残值，亦未有证据证明该变质牛肉可以转卖他国，故依法确认该批牛肉构成全损。同时，对受损货物进行妥善仓储是后续维权和品质鉴定的必要条件，故合理期间的仓储费和出入库费用予以支持。因销毁费用是运输不当而产生的必然的直接损失，对

合理的销毁费用亦予以支持。综上，判决 D 公司赔偿货物全部损失及仓储费、销毁费用。

典型意义

本案系一起涉及“一带一路跨境冷链+多式联运”的货损纠纷。海上运输则是牛肉冷链物流中时间最长、体量最大的关键一环。本案在已经确认货损发生于海上运输区段的前提下，双方争议的是构成全损还是部分货损的问题。审理中经原告委托的鉴定机构对货损程度进行鉴定，认为货物仍有 20% 的残值，评估依据是随机选取市场上回收冻肉的三个商家进行询价。被告据此认为货物有残值，原告应尝试退运或转卖以“合理减损”。本院在赴海关就检验检疫、变质食品处置流程等进行征询后，认定变质牛肉已不允许入境流通，不具备鉴定机构假设的残值回收的可能性，综合货物损坏程度，以及退运、转售、销毁的成本因素和困难程度，未采信鉴定机构的结论，认定货物构成全损。同时，实践中对《海商法》第五十五条承运人责任是否仅限于货物损失亦有一定争议，本案合理认定承运人在货损之外应承担必要的仓储和销毁费用，对此后处理该类型案件妥善处理具有参考意义。

3.2. 大宗散货海运后短量，如何厘清承运人责任？

来源：南京海事法院

发布时间：2026-05-12 18:00

大宗散装谷物海上运输，
货物卸船后发现短量，
收货人依据保险合同索赔后，
保险公司能否依据经减载运输后的
岸上衡器计重结果，
主张承运人货物短量的责任？
来看今天的案例。

基本案情

G 航运公司所属“A”轮装运的一批自阿根廷运往中国的大麦和高粱。货物在装货港经第三方衡器计量共 64265 吨。货物运至中国舟山港减载，收货人委托

的第三方分别为“A”轮和二程船“B”轮进行水尺检验,《水尺计重数据报告》显示“A”轮在舟山港卸载大麦 10006 吨,“B”轮装载大麦 9809 吨。后“A”轮,“B”轮均至南通港卸货,收货人分别对卸载货物进行岸磅和水尺计重。经水尺计算,“A”轮在南通港卸货 54026 吨。经衡器衡重计算,“A”轮、“B”轮共卸载货物 63749.284 吨。收货人依据保险合同向保险人主张上述货物衡重短量 515.716 吨,D 公司作为保险人向收货人赔付后提起诉讼,诉请承运人 G 公司赔偿短量损失。

裁判结果

南京海事法院审理认为,G 公司对承运货物的责任期间为货物自装货港装上船舶后至卸货港卸下船舶止,处于其掌管的全部期间。而 D 公司作为保险人的责任期间为“仓至仓”,大于承运人责任期间。涉案货物运至舟山港减载,由收货人安排二程船运输,全部货物运至南通港后,亦由收货人安排岸上衡器计量。本案货物减载至“B”轮或卸至南通港岸上后,均脱离了承运人 G 公司的掌控,不属于承运人责任期间。涉案货物在南通港进行岸上衡器计重时,G 公司或任何代表船方的主体并未参与,该衡器计重结果不能约束船方。在 D 公司不能提供其他证据,以排除货物卸离“A”轮过程中以及二程船“B”轮运输期间的撒漏等可能导致货物短少的情况下,仅以在承运人责任期间外作出的计量数据主张货物短量,依据不足,承运人 G 公司对此无需承担赔偿责任。

典型意义

本案通过厘清保险人和承运人的不同责任期间,根据大宗散装谷物在装卸、运输、计重各个环节均存在短量可能的特性,认定在没有其他证据排除货物脱离承运人掌控后无其他可能导致短量的情况下,经减载运输后的岸上衡器计重结果不能作为保险人向承运人追偿的依据。本案完善了大宗散装谷物海运短量纠纷的裁判标准,明确在承运人责任期间和保险责任期间存在差异的情况下,保险人不能提供证据证明短量发生在承运人责任期间时,应自行承担相应的商业风险。该裁判规则符合货主通过保险制度进行风险转移和互助的价值导向,有利于推动国际航运秩序健康发展。

3.3. 大型设备海上运输遭遇风暴受损，谁来担责？

来源：南京海事法院

发布时间：2026-05-22 18:14

大型机械设备海上运输，
途中遭遇海上风暴，
货物移位受损，
承运人能否免责？
来看今天的案例。

基本案情

托运人某工程公司与上海某物流公司签订航次租船合同，欲将一套水电站用导水设备自中国运往喀麦隆，香港 M 船舶公司所属“A”轮实际承运，设备拆分为 32 个包装件装船。大副收据记载“租船人负责货物绑扎或垫舱及其质量，船方对因不当装载，垫舱，绑扎导致的货物损坏不负责”。托运人某工程公司为设备购买了货物运输险。运输途中因海上风暴导致船舱内部分货物移位，受损，货物在目的港卸货进行目视检验后，露天堆放一个半月后，进行破损木箱修复并运至项目现场。经联合检验，保险人出具《公估报告》记载“不能排除船方未能履行绑扎和积载义务”。船东出具的检验报告记载了破损木箱的具体情况，破损木箱基本存在无稳固措施情形。R 保险公司作为保险人向托运人理赔后提起诉讼，诉请承运人香港 M 船舶公司和船舶代理公司赔偿货损。

裁判结果

南京海事法院经审理认为，本案保险人和船东出具的检验报告虽然对货损原因表述略有不同，但二者均指向涉案货物的不良绑扎、固定是货损的根本原因。两份报告所附的货箱图片均显示，除两个货箱的设备分别以木板条，钢结构架固定外，其他包装件内部无任何固定、绑扎、缓冲功能的垫衬，不符合海上运输大型机械设备的一般装载要求。从货损对比情况看，某一货箱以钢结构架固定，转轮总成从块状紧固件中轻微移出，而无保护措施的设备从货箱完全移出。综合两份报告及货损图片，可以认定涉案货损的原因是包装不当，属于承运人的法定免责事由。同时，根据大副收据记载“租船人负责货物绑扎或垫舱及其质量，船方对因不当装载，垫舱，绑扎导致的货物损坏不负责”，装载、垫舱、绑扎均是托

运人的义务和责任，因不良绑扎和不当装载导致的货损，不应由承运人承担。遂判决驳回原告诉讼请求。

典型意义

本案系“一带一路”背景下，为基建需要从中国向非洲国家运送大型机械设备产生货损后的保险代位求偿纠纷。本案在主要被告即涉案货物的承运人未到庭的情况下，呈现单方证据强，货损原因认定困难且多重法律关系交叉，专业性强等特点。本案裁判不拘泥于检验报告对货损原因所做的结论，而是比对报告所附的设备运输和货损图片，结合大型机械设备的包装规范以及航运实践中的惯例，准确认定涉案货损发生的原因系包装不当，属于承运人免责事由。本案完善了大型机械设备海上运输货损案件的裁判标准，对大型机械设备运输提供规则指引，提示走出去企业在大型机械设备运输中要充分关注货物的包装和绑扎义务，通过妥善包装，牢固绑扎避免海上运输风险。