

关于加强出口危险品和船舶废旧物资协同 监管的提案

※背景情况※

1、货主不如实申报出口海运危险品信息威胁船舶航行安全

远洋船舶安全是航运业最关心的问题。货主向船公司将危险品伪瞒报为普通货物，对船员生命安全、货物、船舶造成巨大威胁，是国际航运行业共同痛点。据统计，2019年至2022年，集装箱班轮行业共发生90余起火灾事故，近60%的事故源于货主谎报瞒报的锂电池、木炭、次氯酸钙等货物自燃后引发火灾。有的货主为节省费用，一方面向海关如实申报危险品，另一方面向船公司伪报瞒报成普通货物。

2、中资方便旗船舶废旧备件物料“退岸难”

船用备件的船舶主机缸套、船舶缆绳为“耗材”。营运船舶通常会多备1到2个缸套，多备1到2根缆绳，以便更换。船舶主机缸套使用寿命受主机运行时间、燃油质量、检修维保等因素影响，更换频率存在不确定性。船舶缆绳使用寿命同样受内外部因素影响，例如频繁靠泊、水

文条件、异常天气等，导致缆绳过度磨损甚至破断。

※问题及分析※

1、各方希望通过实施危险品信息共享分析以强化监管的呼声强烈

治理危险化学品不实申报顽疾需要政府和企业共同参与、协同治理。2020年，中远海运集团、上港集团与上海海关试点共享数据，中远海运集团向海关提供近100种敏感品名信息，海关在系统中对数据进行筛选比对，通过跨境贸易大数据平台反馈危险品疑似瞒报提示信息，中远海运集团根据信息进行核查，当年查实谎报瞒报误报事件达215起，大幅提升筛查准确性，将风险防范前移到货物装船前。此后由于海关数据安全要求，该合作暂停。

2、现行规定导致废旧备件退岸处理难

2020年12月11日，生态环境部、工业和信息化部、海关总署下发《关于外籍船舶在境内维修产生的废钢铁监管有关事项的通知》（环办固体函〔2020〕684号），外籍船舶在境内维修、改装产生的废钢铁等准予境内贮存、转移、利用和处置，不按照固体废物进口实施管理，无需办理固体废物进口许可证。有企业反映：船舶通常5年内不需进修船厂维修，新造船舶甚至10年不需要进厂维修。如不进船厂维修，废旧备件就无法退岸处理。缸套备件每个

重量超过 8 吨，缆绳每根近 1 吨，这些废旧备件长时间滞留船上占用机舱空间影响船舶作业、浪费油料。

※建议※

1、加强出口危险品信息互通、监管协同。 鉴于上海海关与港务、海运企业试点合作模式取得较好效果，建议上海海关在总结评估试点经验的基础上，积极向海关总署主管司局争取支持，海关、海事与中远海运、上港集团开展出口危险品信息共享和分析，强化监管，防范化解海上安全风险。

2、优化中资方便旗船舶废旧备件（物资）退岸监管。 对中资方便旗船舶因维修保养产生的缸套、缆绳等船用废旧备件（物资），建议由上海市环保局、经信委、上海海关积极争取上级主管部门支持，比照《关于外籍船舶在境内维修产生的废钢铁监管有关事项的通知》（环办固体函〔2020〕684号）关于“外籍船舶维修产生的废钢铁不按照固体废物进口管理”有关规定，不按照固体废物进口管理，准予在上海等主要港口退岸，由有国内废旧物质回收相关资质的再生资源回收企业，进行转移、储存、利用和处置，减轻海运企业相关负担。