

区域航运动态
2025 年第一季度



Contents	2
概述	3
印度尼西亚	4
马来西亚	6
菲律宾	8
新加坡	11
泰国	18
越南	25
区域联系方式	27
免责声明	29

概述

2025 年上半年，航运和国际贸易一直是全球关注的焦点，尤其是在美国宣布对包括东南亚地区在内的众多国家征收关税、大幅提高对中国拥有或运营船舶的收费以及多国政府拟采取对等行动等诸多因素引发的不确定性之下。在这种动荡的背景下，各国政府一直在努力加强各自的海事法律框架，修订各自的航运法并出台新的法规。此外，还出现了一些值得关注的案例，就航运法的关键问题作出了裁判。

在本动态中，我们重点介绍了本区域的一些关键进展。

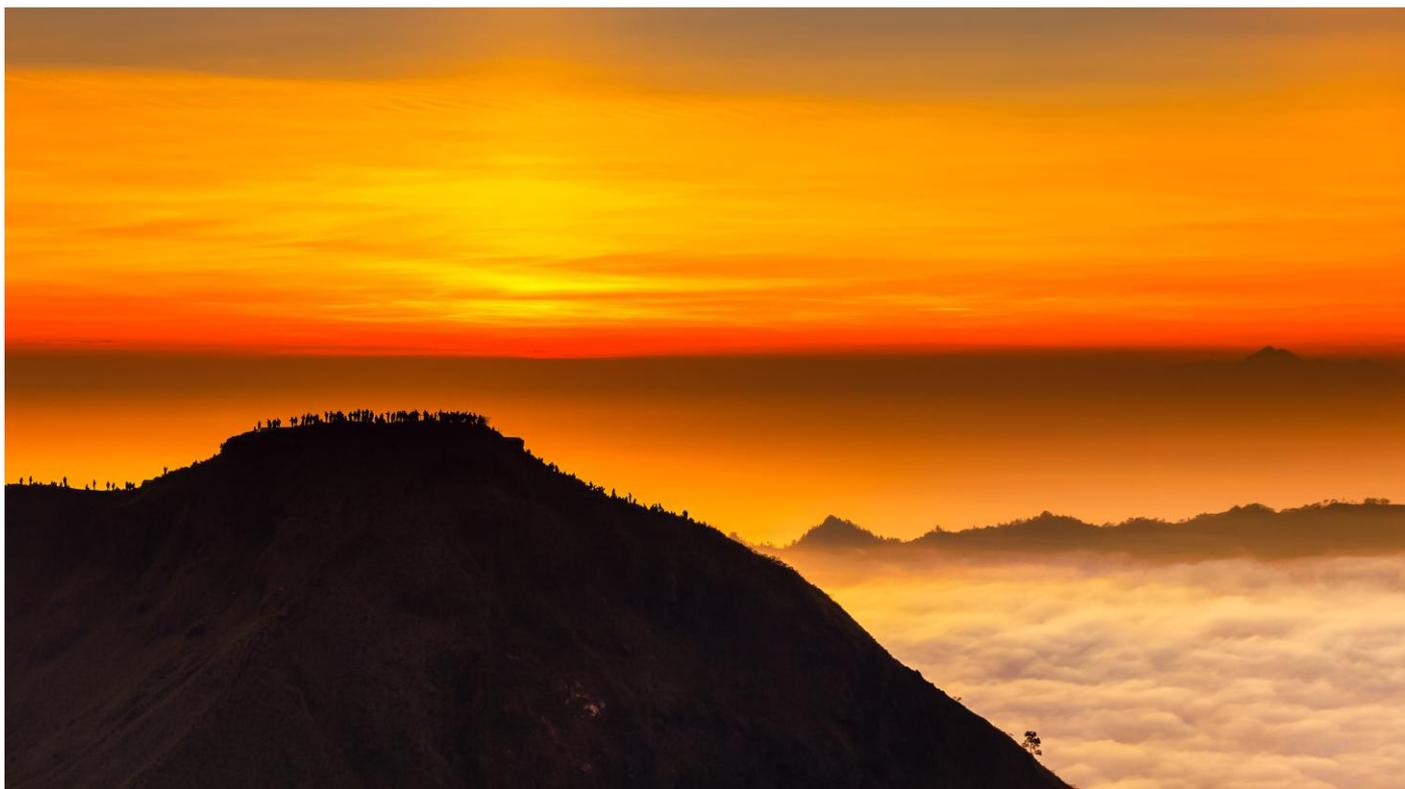
在立法和政策方面，监管机构一直在努力完善各自的航运法律框架。在**印度尼西亚**，政府已发布新的《航运业组织条例》草案，其中对外国合资企业提出了更严格的要求，明确了许可框架，并扩大了船舶登记程序。在**新加坡**，首个包含国际海上运输服务章节的自由贸易协定——《太平洋联盟-新加坡自由贸易协定》已生效，《2024 年运输业（关键企业）法》也已生效，对包括港口当局在内的指定实体实施了更严格的管控。**越南**进行了全面的行政重组，改变了其法院签发船舶和飞机扣押令的管辖权，并合并了某些省份与邻近沿海省份。**马来西亚**出台了一项新法规，旨在加强对非法船对船石油转运的执法力度，而**泰国**则出台了一系列针对港口拥堵的措施。

各司法管辖区的许可要求也进行了多项修订。其中包括**泰国**对固定航线机动船舶实行更严格的许可要求，对渔船实行更精简的许可要求，以及**新加坡**最终确定甲醇燃料加注标准。船舶安全和海员福利领域也取得了一些进展，**菲律宾**发布了关于海员强制保险的通函，**泰国**修订了《海事劳工法》，以符合全球海员权利和保护标准，并发布了关于货船安全设备的通知。

最后，法院审理了一些需要裁判的海事案件。在**新加坡**，法院不得不处理涉及多重诉讼的案件，这是航运纠纷中常见的问题，包括跨越新加坡法院、印度尼西亚法院和仲裁庭的诉讼。在**马来西亚**，法院审查了船舶所有权变更将如何影响介入船舶扣押程序的权利。**泰国**法院审议了承运人在货物抵达目的港时通知收货人的义务，以及未能通知收货人的责任。

如上所述，本区域的航运业正处于快速发展阶段。业内人士应及时了解最新的法律法规和政策变化，并了解这些变化可能如何影响其自身运营。立杰律师事务所希望及时向您通报这些最新动态。如果您想讨论这些问题，请随时联系我们。

印度尼西亚



1. 航运业组织条例修订草案

立法 - 航运条例
修订

印尼政府已发布新的航运业组织政府条例草案（“**修订条例草案**”），旨在取代 2021 年第 31 号航运业组织政府条例（“**现行条例**”），作为经 2024 年第 66 号法律修订的 2008 年第 17 号航运法的实施条例。

修订条例草案的亮点包括：

- 1. 更严格的外国合资企业要求：**根据近期对航运法的修订，修订条例草案对在印尼水域运营的外国合资航运公司引入了更严格的限制条件。这些变化强化了印尼的沿海航行原则，优先考虑国家航运利益；
- 2. 扩大船舶登记程序：**修订条例草案扩大了船舶登记范围，包括：(i) 所有权转让；(ii) 持续概要记录；(iii) 所有权注销；及 (iv) 备案和文件编制。这比仅涵盖所有权和抵押登记的现行条例有了显著改进；

3. **明确了许可框架：**修订条例草案根据航运活动类型，对与外国实体/合资方成立的合资企业的许可要求进行了更清晰的区分，如下表所示：

执照类型	可申请活动	实体类型	所有权要求	最小船舶尺寸
海运公司营业执照 (SIUPAL)	商业海运	印尼法人实体	多数股份由完全由印尼公民拥有并持有海运公司营业执照的印尼法人实体持有	≥ 50,000 GT
特殊海运公司营业执照 (SIOPSUS)	工业/矿业相关海运	印尼法人实体	多数股份由完全由印尼公民拥有的印尼法人实体持有	≥ 50,000 GT

修订条例草案预计将增强在印尼运营的航运企业的法律确定性。该草案一旦颁布将立即生效。为此，预计印尼国家船东协会将密切审查修订条例草案并提交反馈意见，以确保其平衡的方案，既保护国内利益，也保护航运业的外国投资。利益相关者，尤其是外国投资者和合资企业，应密切关注相关进展，并考虑参与公众咨询程序。

马来西亚



1. 管控船对船石油转运的新条例

立法 – 针对石油 转运的新条例

一项旨在加强马来西亚水域非法船对船石油转运执法的新条例（“**石油转运条例**”）预计将于2025年7月底生效。根据该条例，任何被发现进行未经授权石油转运的船舶将被处以罚款和扣留。

马来西亚经常被指控在其水域进行非法石油转运或允许该等活动。该条例旨在维护马来西亚的海上主权，防止马来西亚的形象因此受损。

2. 马来西亚法院关于船舶所有权变更和海事扣押的介入权

争议解决 - 船舶
扣押

在 *ASL Bulk Marine Ltd 诉 Stingray* [2025] MLJU 593 案中，原告提起对物诉讼，要求扣押一艘船舶，以保全因仲裁而产生的针对该船舶前船东的海事索赔。船舶被扣押后不久，新船东提出提供替代担保以换取船舶获释，但原告拒绝了该提议。最终，原告、原船东和新船东达成了三方托管协议，船舶获释。

关键法律问题：新船东是否可以就原告拒绝提供替代担保而延长扣押时间一事向原告索赔。

判决：法院判决，新船东无权提出该等索赔，原因如下：

1. 新船东并非对物诉讼的适格被告。只有原船东应对原告的索赔负责；
2. 新船东未获准介入诉讼，因此缺乏参与诉讼或提出索赔的法律地位。

法院还注意到，新船东知晓原告与原船东之间正在进行的关于担保的谈判。因此，原告拒绝与新船东就替代担保进行交易的行为合理且正当，船舶扣押的延长并无不正当之处。

意义：该判决阐明了一项原则：船舶所有权在令状签发后发生变更，并不赋予新船东自动介入或参与诉讼的权利。未被列为被告且未获得介入许可的一方，不得在该等诉讼中主张实质性权利或请求。

菲律宾



1. 关于海员强制保险的通函

通函 – 海员保险

2025 年 2 月 17 日，菲律宾海事局（“海事局”）[发布了关于菲律宾国内注册船舶海员强制保险规则和条例的 DS-2025-01 号通函](#)（可在海事局网站 www.marina.gov.ph 上查阅）（“**保险通函**”）。该保险通函旨在：

1. 为受菲律宾注册国内贸易船舶海事事故/事件影响的菲律宾海员制定强制保险规则和条例；
2. 确保在菲律宾注册国内贸易船舶上工作的海员在发生海事事故/事件后能够获得赔偿；及

3. 确保为海员提供紧急援助。

该保险通函适用于所有在菲律宾注册的国内贸易船舶的船东/经营者，但以下船舶除外：(i) 渔船；(ii) 军舰和海军辅助舰艇；(iii) 救援船；(iv) 由政府机构拥有或运营且不从事商业活动的船舶；及(v) 私人用途的船舶。

该保险通函规定，船东/经营者应为所有海员购买并维持以下保险：(i) 意外死亡，包括丧葬援助；(ii) 意外、永久性部分/完全残缺或伤残；及 (iii) 海员在发生海上事故/事件后获得紧急援助的权利。

保险通函还规定了每位海员的最低保额，如下表所示：

事故	最低保额(菲律宾比索)
死亡	200,000
丧葬援助	10,000
永久性完全伤残	150,000
永久性部分伤残	100,000
紧急援助	50,000

最后，保险通函还包含以下具体规定：

1. 保险应向由获得保险委员会正式许可的机构承保；
2. 该等保险对海员免费；
3. 证明保险范围的主保单副本应作为申请签发/续签/修订公共便利证书（包括特别许可证和临时许可证）的要求之一；
4. 船上应始终备有主保单副本以供查阅；
5. 船东/经营人应向海员提供全力协助，确保海员能够及时获得保险赔偿；

6. 保险金的可获得性和海员的保险权益不得以船东是否遵守保险单的任何及所有条款和条件为条件。不得因船东违反保险单的任何条款或条件而拒绝向海员提供船员保险金。任何条款、条件或规定与该最后一点不一致的保险“均视为无效”；及
7. 保险委员会批准主保单模板后，海事局应要求船东根据保险通函提供新的/修订的保险。预计该模板将在保险通函发布后六个月内发布。

新加坡



1. 新加坡首个包含国际海运服务章节的自由贸易协定

**国际贸易 - 自由
贸易协定**

2025 年 5 月 3 日，太平洋联盟-新加坡自由贸易协定（“PASFTA”）对新加坡、智利和秘鲁生效。PASFTA 是新加坡与太平洋联盟成员国（包括智利、哥伦比亚、墨西哥和秘鲁）之间的一项协议。PASFTA 是一项全面的自由贸易协定，也是新加坡首个包含国际海运服务章节的自由贸易协定。

PASFTA 的海事章节旨在加强新加坡与太平洋联盟之间的实体互联互通，并促进最佳实践和培训机会的交流。其主要优势包括：

1. 通过交流最佳实践和知识以及教育培训机会，加强新加坡与太平洋联盟在海运服务领域的合作；

2. 消除海运服务供应方面的障碍。

尤为重要的是，PASFTA 提供了替代性的海事和航运贸易路线和选择，企业可以在美国宣布互惠关税以及中美之间不断升级的关税战所造成的贸易中断中加以利用。值得注意的是，每个太平洋联盟国家都毗邻太平洋，而太平洋是世界上最大的航运区。

更多信息，请参阅我们 2025 年 5 月的法律动态，题为 [“PASFTA 于 2025 年 5 月 3 日生效，将增强新加坡与太平洋联盟（智利、哥伦比亚、墨西哥、秘鲁）之间的贸易”](#)。

2. 2024 年运输业（关键企业）法生效，关键运输实体将受到更严格的监管

立法 - 基本运输
服务

2025 年 4 月 1 日，2024 年运输业（关键企业）法（简称“TSA”）正式生效。TSA 旨在采取措施增强新加坡关键运输服务的韧性，并为保护新加坡关键运输企业免受未来可能出现的运营中断奠定基础。

TSA 通过修订 1996 年新加坡海事及港务管理局法案等，引入了指定实体制度，旨在：

1. 对关键运输服务的指定供应商及其指定的股权持有人，在所有权、管理层任命、运营和资源配置方面引入管控措施，或增强或扩展现有管控措施；
2. 将交通部长现有的针对持证人颁布特别行政令的权力扩展至关键运输服务的指定供应商。

目前，已指定了 19 家涵盖海陆空运输领域的关键运输实体。其中，17 家为新加坡提供必要运输服务的关键运输实体已被指定为“指定运营实体”，两家关键运输实体已被指定为“指定股权持有人”。这些指定于 2025 年 4 月 15 日生效。在海事领域，相关实体如下：

1. **指定运营实体**：PSA Marine、裕廊港和 PSA Corporation（前指定公共持证人）；及
2. **指定股权持有人**：PSA International（持有 PSA Corporation 的股权）。

海事领域的投资者需要了解这些监管要求，并确保在完成交易前已满足必要的通知或批准要求。

更多信息，请参阅我们 2025 年 4 月的法律动态，题为 [“2024 年运输业（关键公司）法生效，关键运输实体将受到更严格的监管控制”](#)。

3. 平行诉讼禁诉令——法院探讨上诉和撤销的原则

争议解决 - 禁诉令

如果一方不再希望对新加坡法院的诉讼程序提出异议，其后是否可以转而声称其本应在同一诉讼程序中收到上诉文件？禁诉令是否会限制因外国诉讼程序中的裁判而无法进行的外国诉讼程序继续进行？这是否会导致禁诉令的解除或变更？法院何时会在禁诉令中规定一方必须放弃针对另一方的诉讼时效抗辩，同时考虑到该等放弃对当事人之间案件公正性的影响？*新加坡高庭在中远海运特运有限公司诉 PT OKI 纸浆造纸厂*[2025] SGHC 87 一案中就考虑了这些问题。

在该案中，中远海运特运有限公司（“中远”）与 PT OKI 纸浆造纸厂（“OKI”）之间因中远旗下的一艘船舶与 OKI 旗下的码头相撞而发生海事纠纷。该纠纷引发了以下诉讼：(i) 中远在新加坡法院提起的时效诉讼；(ii) OKI 在印尼法院提起的诉讼；及 (iii) 中远在新加坡国际仲裁中心（“SIAC”）提起的仲裁程序。

OKI 总共声称损失约 2.69 亿美元。另一方面，中远估计其根据新加坡法律承担的责任限于约 1650 万美元。值得注意的是，印尼法院在印尼诉讼中部分判定了 OKI 的索赔，金额约为 1.47 亿美元。

在印尼法院作出判决之前，在新加坡时效诉讼中，中远已获得禁诉令，以阻止 OKI 启动或继续印尼诉讼等。随后，OKI 申请：(i) 解除、取消、撤销或变更禁诉令（“撤销申请”）；及 (ii) 在撤销申请裁定之前中止禁诉令。

高庭裁定如下：

1. **撤销：**高庭拒绝解除、取消或撤销禁诉令。高庭驳回了 OKI 关于中远未能向 OKI 送达禁诉令申请的上诉文件的意见，裁定中远无需送达上诉文件，因为 OKI 在撤回其在新加坡时效诉讼中的抗辩意向通知后，已丧失了上诉的必要利益。即使需要送达，高庭也裁定，任何未能送达上诉文件的行为都属于违规行为，可以予以纠正，并在该案中行使了自由裁量权。

- 变更：**高庭承认已无法再遵守禁诉令，因此下令变更禁诉令，以进一步限制 OKI 执行或依赖印尼判决。高庭还在变更后的禁诉令中附加了一项条件，要求中远放弃在中远提起的 SIAC 仲裁程序或 OKI 就同一索赔在新加坡提起的任何其他仲裁程序中提出的任何时效异议或抗辩；及
- 中止：**高庭准许中止禁诉令，直至撤销申请（包括其任何上诉）最终裁定，理由是继续执行先前准许的临时中止将维持现状，不会损害任何一方的利益。

该案的一个关键要点是，当事人通常将被认定受其各自诉讼决定的约束。例如，如果一方已表示无意对新加坡法院的诉讼程序提出异议，则该方可能不被允许其后转而声称其应该在同一诉讼程序中收到上诉文件。

中远的代理律师是新加坡立杰律师事务所航运和国际贸易业务部的资深大律师[杜建新](#)、合伙人[Dedi Affandi](#)以及律师 Hazel Cheah。

更多信息，请参阅我们的法律动态，题为“[平行诉讼的禁诉令——法院考虑上诉和撤销的原则](#)”。

4. 新加坡高庭驳回针对仲裁机构行政决定的非常规上诉

争议解决 - 仲裁

在 *DMZ 诉 DNA* [2025] SGHC 31 案中，新加坡高庭裁定，原告提起的寻求审查新加坡国际仲裁中心 (SIAC) 行政决定的诉讼程序 (“**OA 1050**”) 必然失败。考虑到仲裁机构与其管理的仲裁当事人之间的关系，以及监督法院在监督机构仲裁中的作用，该裁定作为罕见的司法案例值得关注。

原告与被告签订了石油产品销售合同，其中包含仲裁条款，规定争议应根据 SIAC 仲裁规则第六版 (“**SIAC 规则**”) 提交 SIAC 仲裁。双方发生争议后，被告于 2024 年 6 月 24 日 SIAC 提交了仲裁通知，寻求合并所有根据仲裁通知启动的仲裁 (“**仲裁**”)。SIAC 发出函件，称 SIAC 簿记官 (“**簿记官**”) 确认仲裁于 2024 年 7 月 3 日启动。

原告在对仲裁通知的答复中声称，根据 2024 年 7 月 3 日的启动日期，被告的诉讼请求已超过诉讼时效。被告随后请求簿记官将仲裁启动日期更正为 2024 年 6 月 24 日，理由是仲裁通知至少已基本符合 SIAC 规则。簿记官最终将启动日期修改为 2024 年 6 月 24 日 (“**第二次确认**”)。原告提起了 OA 1050 以质疑第二次确认，认为该确认违反了新加坡国际仲裁中心规则。

高庭拒绝批准原告继续对被告进行 OA 1050。首先，高庭裁定其无权审查簿记官的确认。

1. SIAC 规则第 40.2 条规定：“当事人放弃就主任、仲裁庭和簿记官的任何决定向任何国家法院或其他司法机关提出上诉或审查的权利”。OA 1050 实际上是对簿记官确认的非常规上诉，这是不允许的；并且
2. 即使簿记官的行为违反了 SIAC 规则，法院也无权通过作出宣告来干预仲裁。

高庭进一步裁定，无论如何，OA 1050 均无依据。高庭驳回了原告关于簿记官无权审查其自身确认的论点，认定确认仲裁开始日期是一项行政决定，而仲裁庭有权重新考虑行政或程序性决定。

该裁定体现了以下要点：

1. 机构仲裁规则使仲裁机构与当事人之间产生合同义务，仲裁机构和当事人均须遵守这些义务；
2. 如果机构规则赋予仲裁机构广泛的自由裁量权，和/或规定当事人放弃上诉或寻求审查仲裁机构裁决的权利，则法院将执行该等规定；
3. 即使在仲裁机构未遵守约定程序的特殊情况下，新加坡法院也无权干预仲裁程序。如果一方因仲裁机构的不当行为而遭受损害，其补救措施在于根据 1994 年国际仲裁法规定的法定框架申请撤销裁决。

新加坡立杰律师事务所的跨学科团队成功代理了被告，团队成员包括[航运和国际贸易业务部](#)合伙人 [Ting Yong Hong](#)、[Wu Junneng](#) 和 [Nathanael Lin](#)，并得到了重组和破产业务部合伙人 [Chua Beng Chye](#) 的协助。

更多信息，请参阅我们 2025 年 3 月的法律动态，题为 [“新加坡高庭驳回针对仲裁机构行政决定的非常规上诉”](#)。

5. 新加坡推出新的甲醇燃料加注标准

船舶 - 加油

2025 年 3 月 10 日，新加坡海事及港务管理局（“海事局”）和新加坡企业发展局宣布发布新的甲醇燃料加注技术参考（“TR”）129。TR 129 由新加坡标准委员会制定，提供了一个全面的框架，概述了加注作业中甲醇燃料的安全处理、转运和测量要求，从而促进甲醇燃料作为加油作业替代燃料的安全高效使用。这些要求包括：

1. 保管交接要求，涵盖船对船甲醇燃料加注作业的数量和质量测量；
2. 将甲醇燃料从加注船运送到接收船的操作和安全要求及程序，包括船员培训和能力框架；及
3. 使用质量流量计进行精确数量管理和加注数字记录的指引。

TR 129 由甲醇燃料加注工作组制定，并得到了新加坡化学工业理事会标准开发组织的支持。甲醇燃料加注工作组由来自各政府机构、研究机构和行业利益相关者的代表组成，其中包括新加坡立杰律师事务所[航运和国际贸易业务部](#)的高级合伙人 [Winston Kwek](#)。

TR 129 将指引本地运营商获得开展甲醇燃料加注作业所需的能力和信心。

更多信息，请参阅我们 2025 年 3 月的法律动态，题为 [“新加坡推出新的甲醇燃料加注标准并开放甲醇燃料加注许可证申请”](#)。

6. 新加坡开放甲醇燃料加注许可证申请

船舶 - 加油

新加坡甲醇燃料加注许可框架和标准（包括 TR 129）最终确定后，海事局在 2025 年 3 月 26 日至 2025 年 5 月 28 日期间开放在新加坡供应甲醇燃料作为船用燃料的许可证申请。

许可证持有者必须在 2026 年 1 月 1 日至 2030 年 12 月 31 日的许可期内向新加坡的船舶供应甲醇燃料作为船用燃料。许可证持有者作为燃料供应商和燃料加注船运营商，必须实施端到端甲醇燃料加注供应解决方案。这包括确保向新加坡供应甲醇燃料、实施质量保证计划、确保甲醇燃料的妥善储存和安全处理，以及制定应急响应措施。此外，许可证持有者必须拥有在新加坡开展甲醇燃料加注作业所需的人力和专业知识，并拥有并运营至少一艘国际海事组织 2 类化学品油轮。

区域航运动态

为支持国际航运的脱碳努力，持证企业须在甲醇燃料供应方面以及运营能力和应急响应准备方面，满足国家和国际海事组织的现行标准和措施（即在油井到码头的范围内满足规定的碳强度，并采用透明准确的监管链方法，追踪从源头到交付的排放）。燃料供应商还须在运营前采用质量流量计、数字化加油以及新加坡甲醇燃料加注的新标准。

F 更多信息，请参阅我们 2025 年 3 月的法律动态，题为 [“新加坡推出新的甲醇燃料加注标准并开放甲醇仍然加注许可证申请”](#)。

泰国



1. 海事劳工法 B.E. 2558 修订案

**立法 - 海事劳工
法修订案**

2025 年 5 月 27 日，泰国内阁批准了现行海事劳工法 B.E. 2558 修订案草案。该修订案旨在使泰国海事劳工法与国际劳工组织 2006 年海事劳工公约保持一致，确保泰国符合海员权利和保护的全​​球标准。

主要修订及其法律意义

1. 船东与船员之间的雇佣关系现已明确受社会保障法和工人赔偿法的约束，确保船员享有七类福利，包括：(i) 健康促进和疾病预防；(ii) 生育福利；(iii) 儿童保育福利；(iv) 养老金福利；及 (v) 失业福利。此前，根据劳工部的公告，海员仅可享受三类福利；

2. 船东不得雇用未满 18 岁的船员从事夜间工作，除非是经过认证的特定培训，或从事不损害其健康、福祉的必要工作；及
3. “夜间工作” 现已明确定义为 21:00 至 06:00 期间的工作，取代了之前不太精确的定义。

下一步工作

内阁批准后，修订案草案将进入立法程序，其中可能包括由国务委员会举行的公开听证会。船东和海员应密切关注拟议修正案，以确保及时遵守，并在必要时提供意见。

2. 将于 2026 年 1 月 1 日生效的海事局关于货船安全设备证书和设备记录的通知 船舶 - 安全设备

2023 年 9 月 27 日，泰国海事局发布了“海事局通知 243/2566，主题：根据 1974 年国际海上人命安全公约（经 1978 年国际海上人命安全公约修订）签发货船安全设备证书和设备记录”（简称“通知”），将于 **2026 年 1 月 1 日** 生效。该通知规定，受国际海上人命安全公约约束的船舶必须遵守更新后的货船安全设备证书和设备记录：表格 E（简称“**表格 E**”），具体内容载于通知附件。受国际海上人命安全公约约束的船舶必须获得更新后的表格 E 才能继续符合规定。为此：

1. 受国际海上人命安全公约约束的船舶包括：(i) 所有 GT 尺寸的客船；(ii) 500GT 及以上的货船，但第 8(3) 条规定的无线电通信系统检查除外，该条款适用于 300GT 及以上的货船；及
2. 军舰、海军辅助舰艇、非机动船舶、传统木制船舶、游艇和运动船舶以及渔船除外。

受认可组织必须确保根据该通知签发的所有证书均符合国际海事组织决议 MSC.522(106) 规定的标准。

这些更新旨在使泰国法规与 1974 年国际海上人命安全公约及其 1978 年修正案下的国际标准保持一致。

3. 海事局关于固定航线机动船舶运营许可证审批及签发的规定：新的申请要求

许可证 - 机动船舶

2025 年 3 月 12 日，泰国海事局发布了关于固定航线机动船舶运营许可证审批及签发的规定 B.E. 2568（简称“**新规**”），对提供三个月或更长时间的定期国内客运或货运服务的运营商提出了更严格的许可要求。

关键点：

1. 持有根据先前法规获得的有效许可证的运营商可以继续运营，直至其现有许可证到期。但是，所有续期申请必须符合新规；
2. 企业应及时审查其许可证状态，确保及时续期，并更新内部合规协议，以反映更严格的文件、通知和运营要求；及
3. 持证人应积极规划继受、重组或运营变更，以避免监管中断和潜在的处罚。

适用范围：新规适用于在泰国水域运营定期运输服务的个人、公司和政府机构。

要求：根据新规，申请人必须提交全面的运营文件，包括航线详情、成本结构和经认证的船舶文件。许可流程分为三个阶段的审核，最长不超过 60 天。主管部门将评估航线适当性、船舶状况和整体服务质量。许可证一旦签发，不得转让（许可证持有人死亡的情况除外），且始终与原申请人绑定。续期申请必须在许可证到期前 30 天内提交。

持续合规义务：持证运营商须持续履行合规义务，包括维护船舶处于认证状态、购买强制性乘客保险，以及在任何计划的服务变更前至少 30 天（紧急情况下提前 3 天）通知泰国海事局。

违规处罚：违规可能导致累进处罚，从警告和罚款到暂扣船只和吊销执照长达六个月。

4. 客船船舶许可和保险部级规章：对渔船的影响

许可证 - 渔船

2025 年 3 月 20 日，交通部根据泰国水域航行法 B.E. 2456 颁布了“**部级规章第 3 号**（B.E. 2568）”，对船舶使用许可证申请程序及相关保险要求进行了重要修订。这些变化对渔船具有特定影响。

主要修订内容如下：

1. 取消渔船证明文件要求：申请渔船使用许可证的申请人不再需要提交许可证申请流程中规定的某些证明文件。此项变更简化了渔船经营者的申请程序；及
2. 与渔业法一致的许可证发放：对于根据适用渔业法需要领取许可证的渔船，如果已经获得该等许可证，泰国海事局将根据申请中指定的船舶用途类型或检验证书中所示的船舶用途类型发放船舶使用许可证。

5. 未发出到货通知，承运人将承担易腐货物损坏的责任

争议解决 - 承运人

根据泰国海上货物运输法 B.E. 2534 (“货物运输法”)，承运人必须在货物抵达目的港时立即通知收货人。未能及时通知可能导致损害赔偿责任，尤其是在收货人随后拒绝提货的情况下。尽管泰国法律承认以电子方式发出到货通知，但承运人必须证明该通知确实已发送并被收到。为避免承担责任，承运人应采取措施，确保收货人收到妥善有效的到货通知，并妥善保存收货人的接收记录。

事实

在泰国上诉法院特别案件 1210/2567 中，原告在泰国以成本加运费的方式向菲律宾买家出售了 2200 篮新鲜龙眼 (总重 26.84 吨)。被告是一家总部位于香港的海运承运人，负责将货物运往菲律宾马尼拉。

货物于 2021 年 10 月 12 日从林查班港启运，于 2021 年 11 月 16 日抵达马尼拉港。2021 年 12 月 1 日，原告发现收货人拒绝提货并弃货，导致未付货款。

原告起诉被告，索赔 33,117.61 美元，指控被告未能向收货人发出到货通知，违反了货物运输法规定的义务并造成了损失。一审法院驳回了原告的诉讼请求，原告提起上诉。

判决

上诉法院认定，被告称其已经通过发送给收货人的电子邮件提供了到货通知的副本。然而，被告没有提供任何成功发送的证据，例如送达回执或系统日志，以确认电子邮件已到达收货人的系统。虽然根据电子交易法 B.E. 2562，电子通知通常可以采信，但该案中的证据并不能证明收货人确实收到了通知。

因此，上诉法院认定，被告未能根据货物运输法第 16 条通知收货人。易腐货物在冷藏箱内存放时间过长导致货物腐烂。上诉法院因此推翻了一审法院的判决，判决原告胜诉。被告须承担损害赔偿赔偿责任。

6. 缓解林查班港严重交通拥堵的紧急措施

港口-拥堵措施

美国新进口关税政策公布后，货物运输量大幅增加，导致林查班港 2025 年前五个月的集装箱吞吐量增长超过 10%。这种突如其来的异常增长导致港区内外交通拥堵严重。船舶停泊延误和港口积压集装箱急剧增加加剧了拥堵。泰国港务局（“港务局”）已出台短期和长期措施，以应对这一严峻形势。

紧急措施

1. 临时通关协调，允许进口集装箱在码头外存放；
2. 自 2025 年 8 月起强制实施卡车排队系统，以管理和错开卡车进港时间；
3. 扩建和调整出港车道，以更好地适应实时交通流量（待法律修订）；及
4. 在海关围栏外划拨新地块，用作卡车进港前的等候区。

长期战略措施

1. 制定全面的总体规划，以扩大港口基础设施，应对不断增长的集装箱运输量；
2. 加快林查班港三期码头项目建设，计划于 2027 年底投入运营；及

3. 调整集装箱仓储费政策，以提高逾期/积压集装箱的清关效率。

7. 南部陆桥基础设施建设：马六甲海峡和新加坡海峡的替代方案

物流 - 基础设施
建设

项目概述

陆桥项目正式名称为“连接泰国湾和安达曼海的南部经济走廊基础设施建设”，是一项旨在加强海上互联互通和提升泰国物流竞争力的国家战略性举措。该项目旨在为马六甲海峡和新加坡海峡提供替代方案，将泰国定位为东南亚重要的物流枢纽。

主要特点和创新

1. **两岸深水港**：以下每个港口每年吞吐量将高达 2000 万个 20 英尺标准箱（标准箱）：
 - 拉廊府 Laem Ao Ang 港（安达曼海侧）；及
 - 春蓬府 Laem Riw 港（泰国湾侧）。
2. **多式联运走廊（约 89.35 公里）**：连接两座港口的高容量物流走廊，包括：
 - 高速公路（快速路标准）；及
 - 双轨铁路（1.435 米和 1.0 米轨距），包含：(i) 石油和天然气管道；及 (ii) 为港口配套产业和物流枢纽征地。
3. **公私合作模式（50 年特许经营权）**：
 - 私营部门将融资、建设和运营关键基础设施，包括深海港口、1.435 米轨距铁路、高速公路以及腹地开发；及
 - 政府将管理土地征用，出资建设 1.0 米轨距铁路，并提供投资激励措施。
4. **分期开发（四期）**：
 - 预计总投资：1.001 万亿泰铢（约合 290 亿美元）；及
 - 运营目标：(i) 2030 年 10 月前投入初期运营；(ii) 到 2039 年实现满负荷运转（两个港口的吞吐量均为 2000 万标准箱）。

现状

截至 2025 年 7 月，南部经济走廊法案草案已提交至国有企业政策办公室。该法案将设立一个由总理领导的委员会，负责监督走廊内的物流、基础设施和技术发展。目前已在素叻他尼府、拉廊府、春蓬府和洛坤府举行了公众咨询。

政治不确定性及潜在政策影响

截至 2025 年 7 月 1 日，总理停职引发了政治不确定性，即人们对现任政府稳定性和权威性的担忧。这造成了政策模糊性，可能影响包括陆桥项目在内的重大国家项目的时间表和范围。潜在的结果包括延期、修改或取消，具体取决于未来的领导层和战略重点。这些风险可能会影响投资者信心和长期基础设施规划。

8. 林查班港扩建

港口 - 扩建

截至 2025 年第二季度，林查班港三期扩建工程已完成约 70%。深海码头 F1 的设计可容纳容量高达 2 万标准箱的大型集装箱船，预计将于 2025 年 11 月投入运营，并于 2026 年全面竣工。

其余建设部分目前处于采购阶段。任务书中正在起草的两个阶段是：

1. 第三阶段铁路系统建设；及
2. 第四阶段货物装卸设备安装。

这些部分预计将很快开放竞争性投标。

与此同时，林查班港的定位是帮助缓解曼谷港（孔堤港）的泊位拥堵问题。由于航道水深较浅和船舶尺寸限制，曼谷港面临着诸多限制。不过，港务局已澄清，目前没有搬迁曼谷港的计划。相反，重点是将其转型为智能港口，通过数字化和基础设施升级提高运营效率。

扩建林查班港和曼谷港现代化改造的双重战略反映了泰国在东部经济走廊发展计划下优化国家港口体系以支持贸易、物流和经济增长的更广泛目标。

越南



1. 增值税临时减征：8% 的低税率延长至 2026 年 12 月 31 日

**税务 - 国内航运
相关服务减征**

2025 年 6 月 17 日，越南国会通过了第 204/2025/QH15 号决议，将大多数商品和服务的增值税税率从 10% 临时降至 8%（参见增值税法第 9.3 条）。减征税率的有效期为 **2025 年 7 月 1 日至 2026 年 12 月 31 日**。

因此，对于大多数通常适用 10% 标准增值税税率的国内航运相关服务（包括货物装卸、港口运营和船舶租赁），增值税税率临时降至 8% 的政策将继续适用至 2026 年 12 月 31 日。

企业应根据这一发展情况，审查其服务分类和增值税申报，并考虑采取适当的税务筹划策略。

2. 行政精简与地域整合：越南治理框架的重大转变

政策 - 行政、司法和地理区域重组

2025年2月18日，越南国会通过了第176/NQ-QH15号决议，启动了一项旨在提高国家机构效率的全面行政重组。改革内容包括合并多个部委、减少政府机构数量以及整合部分省级和市级行政单位。这些结构性改革预计将解决国家机构职能重叠的问题，并提高众多领域（包括海事领域）的监管效率。

法院重组：这项举措带来的一项重要司法改革是，自**2025年7月1日起**，由新成立的地区人民法院取代区级人民法院。这些地区法院由多个区级法院合并而成。因此，此前由省级法院管辖的船舶和飞机扣押令的管辖权现已移交给这些地区法院。

地理区域重组：2025年4月12日，越南国会通过第60-NQ/TW号决议，正式批准了为促进经济一体化而进行省界重组的方案。根据该决议，五个西原省（即昆嵩省、嘉莱省、多乐省、多农省和林同省）将与邻近的沿海省份合并，形成四个扩大的行政单位，每个行政单位均可直接通海。此次地域重组旨在促进区域互联互通，提高物流效率，并支持内陆地区和沿海地区之间的货物无缝流动。省级合并的具体情况如下：

1. 昆嵩省与广义省合并，保留广义省的名称；
2. 嘉莱省与平定省合并，保留嘉莱省的名称；
3. 多农省和林同省与平顺省合并，保留林同省的名称；及
4. 多乐省与富安省合并，保留多乐省名称。

区域联系方式

柬埔寨

Rajah & Tann Sok & Heng Law Office

Prom Savada

D +855 23 963 112 / 113

E prom.savada@rajahtann.com

印度尼西亚

Assegaf Hamzah & Partners

Eri Hertiawan

D +62 21 2555 7883

E eri.hertiawan@ahp.id

Wildan Lukman

D +62 21 2555 9981

E wildan.lukman@ahp.id

Harun Wailan Ngantung

D +62 21 2555 7875

E harun.ngantung@ahp.co.id

马来西亚

Christopher & Lee Ong

Por Chuei Ying

D +60 3 2273 1919 / +60 3 2267 2662

E chuei.ying.por@christopherleeong.com

Clive Selvapandian

D +60 3 2273 1919 / +60 3 2267 2692

E clive.selvapandian@christopherleeong.com

缅甸

Rajah & Tann Myanmar Company Limited

Dr Min Thein

D +959 7304 0763

E min.thein@rajahtann.com

Lester Chua

D +65 62320562 / +959 979 524 285

E lester.chua@rajahtann.com

菲律宾

Gatmaytan Yap Patacsil Gutierrez & Protacio (C&G Law)

Vladi Miguel Lazaro

D +632 8248 5250

E vmslazaro@cagatlaw.com

新加坡

Rajah & Tann Singapore LLP

Kendall Tan

D +65 6232 0634

E kendall.tan@rajahtann.com

Jonathan Oon

D +65 6232 0604

E jonathan.oon@rajahtann.com

Ting Yong Hong

D +65 6232 0655

E yong.hong.ting@rajahtann.com

Dedi Affandi Bin Ahmad

D +65 6232 0706

E dedi.affandi.ahmad@rajahtann.com

Aleksandar Georgiev

D +65 6232 0194

E aleksgeo@rajahtann.com

Yu Zheng

D +65 6232 0613

E yu.zheng@rajahtann.com

泰国

Rajah & Tann (Thailand) Limited

Saroj Jongsaritwang

D +66 2 656 1991

E saroj.jongsaritwang@rajahtann.com

Krida Phoonwathu

D +66 2 656 1991

E krida.phoonwathu@rajahtann.com

Ittirote Klinboon

D +66 2 656 1991

E ittirote.k@rajahtann.com

Rawi Meckvichai

D +66 2 656 1991

E rawi.m@rajahtann.com

Toon Thanakham

D +66 2 656 1991

E toon.t@rajahtann.com

越南

Rajah & Tann LCT Lawyers

Logan Leung

D +84 28 3821 2382

E logan.leung@rajahtannlct.com

区域航运动态

立杰亚洲是一个位于亚洲的法律业务网络。

各成员所根据当地相关法律要求独立组建并接受监管。各成员所提供的服务受该成员律所与客户之间的约定条款约束。

本动态仅旨在提供一般信息，并不提供任何建议或建立任何关系，无论是否具有法律约束力。对于任何人因访问或依赖本动态而可能产生的任何损失或损害，立杰亚洲或其各成员所概不接受且完全不承担任何责任。

免责声明

立杰亚洲是由柬埔寨、印度尼西亚、老挝、马来西亚、缅甸、菲律宾、新加坡、泰国和越南等地的当地成员所组成的网络。我们的亚洲网络还包括我们在中国的区域办事处，以及专注于文莱、日本和南亚的区域业务部。各成员所根据当地相关法律要求独立组建并接受监管。

本动态的内容属于立杰亚洲及其各成员所所有，受各成员所所在国家及其他国家法律（通过国际条约）的版权保护。未经立杰亚洲或其相关成员所事先书面许可，不得复制、许可使用、出售、出版、传送、修改、改编、公开展示和播送本动态的任何部分（包括以电子方式存储在任何媒介中，无论是否暂时性的，无论出于任何目的，除非在本动态中允许）。

还请注意，虽然尽我们所知所信，本动态中的信息在撰写时都正确无误，但本动态的目的只是提供有关主题的一般指导，不可视为法律意见或替代任何特定事项具体专业意见，因为这些信息可能不适合于您的具体业务和运作要求。此外，本动态中的信息不设立任何关系，不论是否具有法律约束力。立杰亚洲及其成员所不对由于访问或依赖本动态中的信息所导致的任何损失或损害承担任何责任。