

交 通 运 输 部
国 家 发 展 改 革 委 文 件
财 政 部

交水发〔2016〕230号

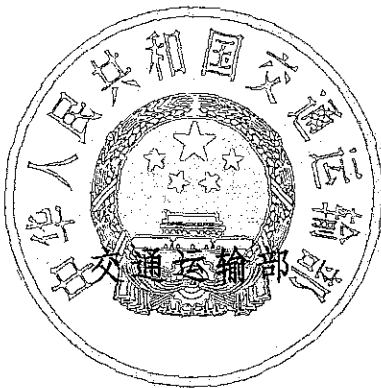
**交通运输部 国家发展改革委 财政部
关于修订发布《关于实施运输船舶
强制报废制度的意见》的通知**

各省、自治区、直辖市交通运输厅(委)、发展改革委、财政厅(局)，
交通运输部长江、珠江航务管理局：

根据《国务院办公厅关于做好行政法规部门规章和文件清理
工作有关事项的通知》(国办函〔2016〕12号)要求，决定对原交通
部、原国家经贸委、财政部联合印发的《关于发布〈关于实施运输船

船强制报废制度的意见》的通知》(交水发〔2001〕151号)进行修改,删除文件中“报废船舶违反规定擅自从事运输,视情节轻重,予以扣留封存或者强制拆解,所发生的费用由船舶所有人或经营人承担。”的内容,同时纳入原交通部《关于同意延长黑龙江水系运输船舶强制报废年限的批复》(交水发〔2002〕415号)关于同意将黑龙江水系第四类、第五类内河船舶强制报废年限分别延长至39年、41年的内容。

现将修改后的《关于实施运输船舶强制报废制度的意见》重新发布,请各单位认真执行。《关于发布〈关于实施运输船舶强制报废制度的意见〉的通知》(交水发〔2001〕151号)、《关于同意延长黑龙江水系运输船舶强制报废年限的批复》(交水发〔2002〕415号)和《关于修改关于实施运输船舶强制报废制度意见的公告》(交通运输部公告2012年第16号)同时废止。



(此件公开发布)

关于实施运输船舶强制报废制度的意见

为加强老旧船舶管理,优化船舶运力结构,提高船舶技术水平,保障水路运输安全,促进水运事业健康发展,建立并实施运输船舶强制报废制度。

一、充分认识实施运输船舶强制报废的重要性

改革开放以来,我国水运事业得到了较快的发展,为缓解我国运输能力不足,促进国民经济和对外贸易发展作出了贡献。但是,由于种种原因,目前我国运输船舶存在严重老化,老旧船舶数量多,船舶技术状况差,安全隐患多等突出问题,对国家和人民生命财产构成重大威胁,对航运业健康发展产生了负面影响。实施船舶强制报废制度,尽快淘汰一批老旧运输船舶特别是严重老旧的客滚船舶,对保障船舶运输生产安全,保护人民群众生命和财产安全具有十分重要的意义。实施船舶强制报废制度,有利于优化运力结构,推动航运业结构调整,提高运输服务质量和竞争力,促进航运业健康有序发展。

二、禁止达到报废船龄标准的运输船舶从事水路运输活动

对老旧运输船舶进行严格管理,对已达到强制报废船龄的船舶实施强制报废制度,强制退出水路运输市场,不得在中华人民共和国登记从事水路运输。各类运输船舶的强制报废船龄如下:

(一)海船类报废船龄。

客船类,包括高速客船、客滚船、客货船、客渡船、客货渡船、旅游船、客船,报废船龄为30年(含)以上(其中高速客船为25年);

液体货船类,包括油船、化学品船、液化气船,报废船龄为31年(含)以上;

散货船类,包括散货船、矿砂船,报废船龄为33年(含)以上;

杂货船类,包括滚装船、散装水泥船、冷藏船、杂货船、多用途船、集装箱船、木材船、拖/推轮、驳船等,报废船龄为34年(含)以上。

(二)河船类报废船龄。

客船类,包括高速客船、客滚船、客货船、客渡船、客货渡船、旅游船、客船,报废船龄为30年(含)以上(其中高速客船为25年);

液体货船类,包括油船、化学品船、液化气船,报废船龄为31年(含)以上;

散货船类,包括散货船、矿砂船,报废船龄为33年(含)以上;其中黑龙江水系船舶报废船龄为39年(含)以上;

杂货船类,包括滚装船、散装水泥船、冷藏船、杂货船、多用途船、集装箱船、木材船、拖/推轮、驳船(含油驳)等,报废船龄为35年(含)以上;其中黑龙江水系船舶报废船龄为41年(含)以上。

三、加强领导,采取措施,保障运输船舶强制报废制度的顺利实施

各级交通运输主管部门、海事管理机构、船舶检验等部门要严格把关,加强综合管理。对达到报废船龄的运输船舶,海事管理机

构不予办理运输船舶登记手续,船检机构不予核发船舶检验证书,交通运输主管部门不予核发船舶营运证件。

实施船舶强制报废制度,涉及范围广、实施力度大,有关地方政府及相关管理部门要做好工作,维护社会稳定,切实保证运输船舶强制报废制度的实施。

抄送：国务院办公厅，海关总署，各省、自治区、直辖市港航（航运、航务、水运、运输）管理局（处），中国远洋海运集团有限公司，招商局集团有限公司，中国船东协会，中国船级社，各直属海事局，部海事局、救助打捞局。

交通运输部办公厅

2016年12月28日印发

