



**FLAG & CLASS**  
**Monthly Marketing Report**  
船旗国&船级社 市场月报  
2014年06月26日 26 June, 2014



**FLAG & CLASS Monthly Marketing Report**

船旗国&船级社 市场月报

**PREAMBLE 序言:**

The monthly report published by Register NU & Class NU is to provide all our customers with updated maritime news aim to create awareness of the new happenings and implementation of new regulation from time to time.

我们 *Register NU & Class NU* 的月报是为了给我们的客户提供最新的海事信息。

*Prepared by:* **NU Group**

**WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY**

Shanghai office : Rm #8-I, No, 55 Lin Ping Road (North), Shanghai 200086, P.R. China

Singapore office: 70 Anson Road, #12-04 Hub Synergy Point, Singapore 079905



**FLAG & CLASS**  
**Monthly Marketing Report**  
船旗国&船级社 市场月报  
2014年06月26日 26 June, 2014



**TABLE OF CONTENTS 内容:**

**PART I – FLAG STATE NEWS**

- **About WCPFC** 关于中西太平洋渔业委员会
- **Compliance with CSR requirements** 符合连续概要记录要求

**PART II – CLASS NEWS**

- **IMO issues interim guidance on the BNWAS**  
IMO 颁布关于 BNWAS 的临时指导
- **MLC, 2006 Alert**  
MLC,2006 警示

**PART III—DOMESTIC NEWS**

**Reducing administrative decentralization on Maritime System**  
海事系统减政放权 取消 1/3 行政许可审批项目

**PART III—INTERNATIONAL NEWS**

- **The 100th anniversary of SOLAS Convention**  
SOLAS 公约 100 周年
- **The tendency of International Maritime Environmental Legislation** 国际海事环保立法趋势

**WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY**

Shanghai office : Rm #8-I, No, 55 Lin Ping Road (North), Shanghai 200086, P.R. China

Singapore office: 70 Anson Road, #12-04 Hub Synergy Point, Singapore 079905



**PART I—FLAG STATE NEWS**

**中西太平洋渔业委员会**



成立時間	委員會於 2004.12.9 成立 ( 公約於 2004.6.19 通過 )
水域	從澳大利亞南岸向南沿東經一百四十一度至其與南緯五十五度交會點，再向東沿南緯五十五度至其與東經一百五十度交會點，再沿東經一百五十度向南至其與南緯六十度交會點，再沿南緯六十度向東至其與西經一百三十度之交會點，再沿西經一百三十度向北至其與南緯四度之交會點，再沿南緯四度向西至其與西經一百五十度之交會點，再沿西經一百五十度向北。
魚種	鮪、鯉、旗魚類
加入資格	本公約持續開放給加拿大、法國、印度尼西亞、日本、帛琉、菲律賓、大不列顛與北愛爾蘭聯合王國關於 Pitcairn, Henderson, Ducie 及 Oeno Islands 、美利堅合眾國及萬那杜簽署以及「一九八二年公約」第三〇五條第一項 (c)、(d)、(e)款所指位於「公約區域」內的實體加入。在公約正式生效後，締約方得經共識決邀請其他其國民與漁船欲在「公約區域」捕撈高度洄游魚類種群的國家及區域性經濟整合組織加入。
加入國	澳大利亞、中國大陸、庫克群島、歐盟、斐濟、密克羅尼西亞、吉里巴斯、韓國、馬紹爾群島、諾魯、紐西蘭、尼威、巴布亞紐幾內亞、薩摩亞、索羅門群島、我國、東加王國、吐瓦魯 及吐克勞 ( Participating Territory )
所在地	密克羅尼西亞 波那貝
網址	<a href="http://www.wcpfc.int">http://www.wcpfc.int</a>
簡介	在多邊高層會議決議成立中西太平洋於漁業委員會籌備會議，並於通過中西太平洋鮪魚公約後，歷經多年的努力，中西太平洋高度洄游魚類種群養護與管理公約終於在十四國批准後於 93 年 6 月通過，中西太平洋漁業委員會於 93 年 12 月 9 日 正式成立。

**WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY**

Shanghai office : Rm #8-I, No, 55 Lin Ping Road (North), Shanghai 200086, P.R. China

Singapore office: 70 Anson Road, #12-04 Hub Synergy Point, Singapore 079905



**FLAG & CLASS**  
**Monthly Marketing Report**  
船旗国&船级社 市场月报  
2014年06月26日 26 June, 2014



## About WCPFC



The Western and Central Pacific Fisheries

Commission (WCPFC) was established by the Convention for the Conservation and Management of Highly Migratory Fish Stocks in the Western and Central Pacific Ocean (WCPFC Convention) which entered into force on 19 June 2004. The Convention was concluded after six years of negotiation which commenced in 1994. The period between the conclusion of the Convention and its entry into force was taken up by a series of Preparatory Conferences that laid the foundations for the Commission to commence its work.

The WCPFC Convention draws on many of the provisions of the UN Fish Stocks Agreement [UNFSA] while, at the same time, reflecting the special political, socio-economic, geographical and environmental characteristics of the western and central Pacific Ocean (WCPO) region. The WCPFC Convention seeks to address problems in the management of high seas fisheries resulting from unregulated fishing, over-capitalization, excessive fleet capacity, vessel re-flagging to escape controls, insufficiently selective gear, unreliable databases and insufficient multilateral cooperation in respect to conservation and management of highly migratory fish stocks. A framework for the participation of fishing entities in the Commission which legally binds fishing entities to the provisions of the Convention, participation by territories and possessions in the work of the Commission, recognition of special requirements of developing States, and cooperation with other Regional Fisheries Management Organizations (RFMO) whose respective areas of competence overlap with the WCPFC reflect the unique geo-political environment in which the Commission operates.

The Commission supports three subsidiary bodies; the Scientific Committee, Technical and Compliance Committee, and the Northern Committee, that each meet once during each year. The meetings of the subsidiary bodies are followed by a full session of the Commission. The work of the Commission is assisted by a Finance and Administration Committee.

### Members

Australia, China, Canada, Cook Islands, European Union, Federated States of Micronesia, Fiji, France, Indonesia, Japan, Kiribati, Republic of Korea, Republic of Marshall Islands, Nauru, New

**WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY**

Shanghai office : Rm #8-I, No, 55 Lin Ping Road (North), Shanghai 200086, P.R. China

Singapore office: 70 Anson Road, #12-04 Hub Synergy Point, Singapore 079905



# FLAG & CLASS

## Monthly Marketing Report

船旗国&船级社 市场月报

2014年06月26日 26 June, 2014



Zealand, Niue, Palau, Papua New Guinea, Philippines, Samoa, Solomon Islands, Chinese Taipei, Tonga, Tuvalu, United States of America, Vanuatu.

### Participating Territories

American Samoa, Commonwealth of the Northern Mariana Islands, French Polynesia, Guam, New Caledonia, Tokelau, Wallis and Futuna.

### Cooperating Non-member(s)

Belize, Democratic Peoples Republic of Korea, Ecuador, El Salvador, Mexico, Panama, Thailand, Vietnam.

Updated 13 Mar, 2014 Source: <http://www.wcpfc.int/>

## Compliance with CSR requirements



Published on May 30th, 2014 Source: USCG

### *USCG Marine Safety Information Bulletin*

USCG has issued bulletin to remind owners and operators of US flagged vessels engaged on international voyages to comply with CSR requirements. The primary purpose of the CSR is to provide a history of the ship which can be inspected by appropriate officials. Recently, multiple U.S. flagged vessels have been cited by Port State Control (PSC) authorities for missing and incomplete CSRs resulting in deficiencies and delays.

SOLAS Chapter XI-1, Regulation 5 requires all passenger ships and cargo ships of 500 gross tons and above engaged on international voyages to have on board a CSR [33 CFR 104.297(a)]. In accordance with IMO Resolution A.959(23), a CSR file comprises:

1. all CSR documents (Form 1) issued over the life of the ship.
2. all amendment forms (Form 2) attached to each individual CSR document.
3. all indices of amendments (Form 3) relating to each CSR document.

### **WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY**

Shanghai office : Rm #8-I, No, 55 Lin Ping Road (North), Shanghai 200086, P.R. China

Singapore office: 70 Anson Road, #12-04 Hub Synergy Point, Singapore 079905



# FLAG & CLASS

## Monthly Marketing Report

船旗国&船级社 市场月报

2014年06月26日 26 June, 2014



Each original CSR document is to be sent to the ship and kept by the ship throughout its lifetime. It is the responsibility of the Company to ensure that the CSR file is complete, accurate, and maintained (as original) on board. In case of loss or damage to a ship's CSR file, the Company should contact, in writing, the ship's Administration without delay, and list the papers lost or damaged. For U.S. flagged vessels or CSRs issued by the United States, please contact the Coast Guard's CSR Desk located at the National Vessel Documentation Center.

The CSR Desk can provide relevant duplicates to the ship of the CSR documents and amendment forms that it holds. Duplicates should be marked accordingly.

It is imperative that U.S. flagged vessels adhere to their statutory certificate requirements while engaged on any voyage. Valid certificates not only assure foreign PSC authorities that the standards pertaining to ship stability, structure, safety and security are adhered to, they also prevent undue delays, detentions, and fines. Verifying that vessels meet applicable requirements in advance of foreign voyages and port calls can go a long way toward facilitating PSC inspections and improving the international standing of the U.S. Flag

Find contact information of CSR Desk by reading **USCG Marine Safety Information Bulletin 007-14**

## PART II—CLASS NEWS

### IMO issues interim guidance on the BNWAS

Published on June 23rd, 2014



Lloyd's Register has issued Statutory Alert to inform that the IMO has issued interim guidance (contained in circular [MSC.1/Circ.1474](#)) that the automatic operational mode on bridge navigational watch alarm systems (BNWAS), if available, should not be used.

This is an interim measure pending a revision of the performance standards for BNWAS contained in [IMO Resolution MSC.128 \(75\)](#).

The guidance follows concerns raised over the use of the automatic mode at a meeting of the IMO's NAV Sub-Committee and the resulting conclusion that the automatic mode is not usable on a ship compliant with the SOLAS Convention.

**WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY**

Shanghai office : Rm #8-I, No, 55 Lin Ping Road (North), Shanghai 200086, P.R. China

Singapore office: 70 Anson Road, #12-04 Hub Synergy Point, Singapore 079905





# FLAG & CLASS

## Monthly Marketing Report

船旗国&船级社 市场月报

2014年06月26日 26 June, 2014



### What to do now

Owners and operators should ensure that masters of ships fitted with a bridge navigational watch alarm system are aware of this information.

Source: Lloyds Register

## MLC, 2006 Alert

2014-06-19 ZW BIMCO



At the 103rd Annual International Labour Conference (ILC) of the International Labour Organization (ILO) held on 13 June 2014, government, employer and worker delegates overwhelmingly voted in favour of approving amendments to the Maritime Labour Convention, 2006 (MLC,2006) in order to better protect abandoned seafarers and provide financial security for compensation to seafarers and their families in cases of a seafarer's death or long-term disability. These new regulations are aimed at improving working and living conditions for seafarers, the most globalized of the world's workers.

The approval of these amendments was a major step in establishing binding international law on these issues which are very important for the shipping industry. The amendments were discussed in detail and adopted by a close to unanimous vote (1 abstention) on 11 April 2014 by the 400 participants at the first meeting of the Special Tripartite Committee established under the MLC, 2006.

“The MLC, 2006 really is a milestone for the maritime sector, aside from the first time ever requiring the certification of seafarers' working and living conditions, it brought with it another innovation - the possibility for more rapid changes to the Convention to meet the needs of the industry. It is truly a living Convention. It is designed to grow and change and respond to the needs of workers and employers” said ILO Director-General Guy Ryder. “This vote by the ILC to support this approach is an inspiring example for other economic sectors. When they come into force, these

**WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY**

Shanghai office : Rm #8-I, No, 55 Lin Ping Road (North), Shanghai 200086, P.R. China

Singapore office: 70 Anson Road, #12-04 Hub Synergy Point, Singapore 079905



**FLAG & CLASS**  
**Monthly Marketing Report**  
船旗国&船级社 市场月报  
2014年06月26日 26 June, 2014



measures will ensure the welfare of the world's seafarers and their families if the seafarers are abandoned or death or long-term disability occurs as the result of occupational injury, illness or hazard. These steps will certainly help improve the working and living conditions for seafarers, the people who are so essential to the world's economy and movement of world trade."

The amendments, which were developed over nearly a decade of discussion by a Joint Working Group established by the ILO and International Maritime Organization (IMO) in 1998, will strengthen the MLC 2006. They establish mandatory requirements that ship owners have financial security to cover abandonment of seafarers, as well as death or long-term disability of seafarers due to occupational injury and hazard.

As of March 2014, the ILO's Abandonment of Seafarers Database listed 159 abandoned merchant ships, some dating back to 2006, with abandonment cases still unresolved. Many abandoned seafarers are working and living on board ships without pay, often for several months, and lack food and water supplies, medical care or the means to return home.

Unless there is significant disagreement when they are circulated to governments that have ratified the MLC 2006, these new requirements will enter into force by early 2017, by which time, certificates or other documents will need to be carried on board ships to establish that financial security is in place to protect the seafarers working on board the ship. Failure to provide this protection may mean that a ship can be detained in a port.

Background note:

The ILO's MLC 2006 came into force on 20 August 2013. To date, 61 ILO Member States, representing more than 80% of the world's global shipping tonnage, have ratified the Convention.

Source: ILO

Member Enquiry

Should any member have any enquiries relating to the MLC 2006, please contact [marine@bimco.org](mailto:marine@bimco.org), stating your company name and its BIMCO membership registration number, so that we can respond promptly.

## **PART III—DOMESTIC NEWS**

### **海事系统减政放权 取消 1/3 行政许可审批项目**

来源：航运圈 2014-06-25

**WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY**

Shanghai office : Rm #8-I, No, 55 Lin Ping Road (North), Shanghai 200086, P.R. China

Singapore office: 70 Anson Road, #12-04 Hub Synergy Point, Singapore 079905





# FLAG & CLASS

## Monthly Marketing Report

### 船旗国&船级社 市场月报

2014年06月26日 26 June, 2014



海事系统积极清理、调整和下放了一批行政审批事项，加快了海事政府职能的转变。据统计，2013年累计取消11项行政许可审批项目，占海事原有行政审批项目的1/3；取消、免除了12个涉企收费项目，暂停执行2个收费规定，切实减轻了企业负担。

交通运输部海事局副局长翟久刚表示，今年海事局在此基础上更深入地完成了相关文件的修改工作；并将继续取消4项行政许可项目，下放3项行政审批。在简政放权的过程中，海事局着力在强化事中事后监管、以及提高行政审批效率两个方面下工夫，确保在充分激发市场活力的同时安全监管不放松。

海事系统还坚持以民生为本，推行了一系列惠民利民举措。2013年12月18日，新的船舶转籍规定施行，新规定每年可为船东节省船舶检验费用约1.2亿元，并通过缩短检验时间、提高运营效率，每年为船东提高收益约10亿元。今年1月1日起，取消了《海员出境证明》，方便了海员办理出境手续，每年可惠及十余万外派海船船员。4月1日，海船船员证书和相关机构信息平台正式投入运营，197万条海船船员证书信息、158家船员培训机构、107家船员体检机构、196家船员外派机构、742家船员服务机构的相关信息在线可查，有效地规避了非法机构干扰船员市场活动的行为，增强了市场透明度和管理规范化，在有效保障船员效益的同时，也维护了相关机构和企业的合法权益。

为了进一步保障水上安全，交通运输部推进在渤海湾水域开展“碧海行动”公益性沉船打捞，计划用4年时间完成73艘沉船的打捞清除工作，为沿线船舶的航行安全和海洋防污染提供坚实保障。

## PART III—INTERNATIONAL NEWS

### SOLAS 公约 100 周年

1912年泰坦号沉没的悲剧催生了当今世界最重要的国际海事公约《国际海上人命安全公约》诞生。

#### SOLAS 公约由来

1912年4月14日午夜，载着超过2200名乘客和船员的泰坦尼克号(RMS Titanic)撞上冰山。次日2时20分，这艘当时最先进的邮轮沉没于北大西洋冰冷的海水之下，1500多人罹难。

可悲的是，救生艇上的空间几乎不能容纳一半的人员，而更糟的是，由于对疏散程序不明确，一些救生艇还未满员就已离开。

**WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY**

Shanghai office : Rm #8-I, No, 55 Lin Ping Road (North), Shanghai 200086, P.R. China

Singapore office: 70 Anson Road, #12-04 Hub Synergy Point, Singapore 079905



# FLAG & CLASS

## Monthly Marketing Report

### 船旗国&船级社 市场月报

2014年06月26日 26 June, 2014



泰坦尼克号的故事通过艺术、文学和电影被广为传颂，但并不广为人所知的是，世界上主要的航海机构都做了什么。

百年前的今天，1914年1月20日，13个国家达成海上人命安全公约（SOLAS）。这是一个具有里程碑意义的国际协定，建立了包括船舶防水和防火舱壁、信号设备（特别是无线电信号）、航行安全、救生、消防等及消防设备等在内的国际标准。

此后不久，一战爆发，带着只有5个国家的签字，公约走进了1915年。尽管在起初影响力甚微，但如今的国际海事安全已变身为一项真正的全球事业。历经历次革命和两次世界大战，SOLAS公约迄今共被159个国家签署。

#### SOLAS 公约的主要内容

SOLAS74公约是对船舶及设备、船员操作、公司和船旗国等实施有效管理和控制，从而保障海上人命安全的国际公约，也是海上人命安全方面最古老、最重要的公约。SOLAS74公约于1980年5月25日生效。我国政府于1980年1月7日核准了该公约。现行的公约由SOLAS74公约及其附则及附属于公约附则的单项规则和1988年议定书（2000年2月3日起生效），以及若干不同年份中不断对其附则加以修改、补充和更新的SOLAS74公约修正案组成。近期的修正案大都按“默认程序”生效。

迄今为止（截止2011年5月）：SOLAS公约有159个缔约国，占世界船舶总吨位的99.04%；SOLAS74公约1978年议定书于1981年5月1日起生效，有114个缔约国，占世界船队总吨位的96.16%；SOLAS74公约1988年议定书于2000年2月3日生效，有96个缔约国，占世界船队总吨位的94.4%。

SOLAS74公约规定了与船舶海上安全管理相关的船舶构造、设备及操作方面的最低标准，要求船舶须持有公约规定的证书以作为该船舶已达到公约标准的证明，并由船旗国负责确保悬挂其国旗的船舶达到这一要求。该公约由13个条款和1个附则组成。各缔约国承担义务实施该公约及其附则的各项规定，附则是公约的组成部分。凡引用该公约时，同时也就是引用其附则。附则是公约的重要组成部分，附则共12个章节，简述如下：

(1) 第I章 - 总则：主要内容包括公约的适用范围、有关名词的定义、适用公约的例外、免除以及规则的生效；不同用途船舶法定检验的种类和检验的内容；各主管机关对船舶事故进行调查和向国际海事组织报告的义务。

(2) 第II章 - 构造：本章分两个部分。

第一部分为结构、分舱与稳性、机电设备，主要要求包括：客船的水密分隔必须保证船舶在假定的破损后，仍将保持在一个稳定的位置、分舱等级，由两个相邻横舱壁的最大允许距离测得，规定了其随船长和船舶用途不同而不同。对于客船来说，船长越长，分舱等级越高。对机电设备的要求，目的在于在各种紧急情况下具有保证船舶、旅客和船员安全必不可少的

**WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY**

Shanghai office : Rm #8-I, No, 55 Lin Ping Road (North), Shanghai 200086, P.R. China

Singapore office: 70 Anson Road, #12-04 Hub Synergy Point, Singapore 079905



# FLAG & CLASS

## Monthly Marketing Report

### 船旗国&船级社 市场月报

2014年06月26日 26 June, 2014



功能。

第二部分为防火、探火和灭火，主要内容包括船舶的防火、探火和灭火的基本原则、固定式灭火系统的要求、消防设备的要求、机器处所的消防配备和特殊布置等通用要求，并根据各种不同种类船舶的特点，规定了船舶防火结构的布置，具体规定了船舶防火、探火和灭火设备布置及配置方法。第二部分于 1981 年和 2000 年进行了两次全部重写，将有关消防设备、布置技术标准从公约中分离出来，成为一个独立的强制性规则，即《国际消防安全系统规则（FSS 规则）》。新的第 II 章第二部分与《FSS 规则》一起构成了 SOLAS 公约中全新形式的防火、探火、灭火和逃生的消防安全模式。在保留了基本的规定要求的同时，还允许采用认可的替代消防安全设计和布置的方法。

(3) 第 III 章 - 救生设备与装置：主要内容分 A 和 B 两部分，共 37 条。其中 A 部分是通则；B 部分是船舶和救生设备的要求，包括客船与货船、客船附加要求、货船附加要求三节，规定了适用于所有船舶的一般要求，并根据船型、设备、构造特征规定了应配备的救生设备，确定其容量的方法，以及维修和随时可用性的要求，并有应急和例行演习的程序，同时分别对客船和货船规定了附加要求。

(4) 第 IV 章 - 无线电通信设备：分 A、B 和 C 三部分共 17 条。A 部分为通则；B 部分强调了缔约国政府的承诺；C 部分规定了船舶分海区应配备的无线电设备的类型以及无线电值班的操作、电源、性能标准、维修、无线电人员、无线电记录等要求。本章部分条款的要求还必须考虑到国际电信联盟（ITU）无线电规则的相关规定。

(5) 第 V 章 - 航行安全：共 35 条及一个附录。除另有明文规定外，本章适用于所有航线上的所有船舶，而公约附则的其他章节只适用于从事国际航行的某类船舶。本章的主要内容操作性条款，涉及保持对船舶的气象服务、水文服务、冰区巡逻服务、船舶航线、提供搜救服务、船舶运输服务、船舶报告系统等。本章规定了缔约国政府应从安全的角度保证所有的船舶得以充分和有效配员的一般义务，同时还规定了安装雷达和其他助航设备的要求以及驾驶台可视范围。

(6) 第 VI 章 - 货物装运：主要内容为有关货物装运安全的要求，包括货物装运的一般规定、谷物以外的散装货物装运的特别规定、谷物装运的特别规定等。本章还对货物堆装、系固及装卸重点作了规定。

(7) 第 VII 章 - 危险货物的载运：规定了危险货物的分类、包装、标志和积载。

(8) 第 VIII 章 - 核能船舶（略）

(9) 第 IX 章 - 船舶安全营运：国际安全管理规则（ISM 规则）作为该章的附则成为强制性的规则。ISM 规则的基本要求是：由负责船舶营运的公司建立并在岸上和船上实施经船旗国主管机关认可的管理体系（SMS），从而使公司能够具有船舶营运的安全做法和安全工作环境，针对已认定的所有风险制定防范措施并不断提高岸上及船上人员的安全管理技能，

**WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY**

Shanghai office : Rm #8-I, No, 55 Lin Ping Road (North), Shanghai 200086, P.R. China

Singapore office: 70 Anson Road, #12-04 Hub Synergy Point, Singapore 079905



# FLAG & CLASS

## Monthly Marketing Report

### 船旗国&船级社 市场月报

2014年06月26日 26 June, 2014



做到安全管理符合强制性规定及规则，并对国际海事组织、主管机关、船级社和海运行业组织所建议的规则、指南和标准予以考虑，最终实现保证海上安全、防止人员伤亡、避免对环境特别是海洋环境造成危害以及财产损失的目标。

(10) 第 X 章 - 高速船安全措施：对新型高速船 (HSC)，需要规定一个强制性的国际标准。

(11) 第 XI 章 - 加强海上安全、保安的特别措施：本章分为两个部分。

第一部分：加强海上安全的特别措施。涉及对认可组织的授权、对油船、散货船强化检验及船舶识别号等内容。

第二部分：加强海上保安的特别措施。对缔约国政府应承担的海上保安的责任和义务作了相应的规定。由此产生一个附则，即国际船舶和港口设施保安规则 (ISPS 规则)。

(12) 第 XII 章 - 散货船安全附加措施：为了加强散货船的结构安全、稳性安全，特别制定本章要求。

(13) SOLAS 公约附录：向各缔约国提供有关船舶安全证书的标准格式。主要有下列证书格式：客船安全证书、货船构造安全证书、货船设备安全证书、货船无线电安全证书、货船安全证书、免除证书、核动力客船证书、核动力货船安全证书等。

来源：中国海员招聘网

## 国际海事环保立法趋势

更新时间：2014-6-26 10:14:47 来源：中国船检

21 世纪人类共同的主题是环境保护和可持续发展。全球性气候变暖、能源可持续性，以及人类职业健康等问题越来越成为国际政治和经济舞台关注重大议题。船舶温室气体减排、节能和船舶再利用标准等正成为新一轮国际标准权益竞争的焦点，也使得国际船舶规范标准以船舶安全和环保两类标准并进，向着绿色船舶技术标准的方向发展。新标准的出台和生效，对船舶行业产生了一系列重大而深远的影响，需要深入研究并积极应对。

### 船舶温室气体排放控制

**WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY**

Shanghai office : Rm #8-I, No, 55 Lin Ping Road (North), Shanghai 200086, P.R. China

Singapore office: 70 Anson Road, #12-04 Hub Synergy Point, Singapore 079905





# FLAG & CLASS

## Monthly Marketing Report

### 船旗国&船级社 市场月报

2014年06月26日 26 June, 2014



面对国际社会对于低碳运输日益增长的环保诉求，国际海事组织（IMO）在解决硫氧化物（SOX）和氮氧化物（NOX）的排放问题并将相关排放控制要求纳入《国际防止船舶造成污染公约》（MARPOL）附则 VI 之后，将环保方面的工作重心转移到温室气体减排上。经过十多年的漫长历程，于 2011 年式将船舶能效要求纳入 MARPOL 附则 VI，并已于 2013 年 1 月 1 日生效实施。随后，出台了配套的相应指南，包括可获得船舶能效设计指数（EEDI）计算导则、EEDI 检验和发证导则、基线计算导则、船舶能效管理计划（SEEMP）制定导则等，便于能效要求的实施和验证。

另外，从区域性立法的角度，欧盟加强了海运节能减排的整体规划，出台了欧盟交通白皮书、燃油硫法令等要求，近期正在考虑制订船舶温室气体排放监测、报告和验证（MRV）法令。美国推出了压载水法案、加州岸电法令等规定。新加坡通过了绿色船舶计划，向采用低燃油消耗设计的挂新加坡国旗船只减免税费。日韩、新加坡、地中海、澳洲、香港地区也正在考虑制订的排放控制区。同时，我国交通部、工信部也正在积极制订促进航运减排的政策和节能型船舶的认定标准等工作，推动航运及造船的低碳转型发展。

虽然 IMO 目前正在不断完善 EEDI 的相关技术要求，由于能效设计指数验证的复杂性，仍有相当多的问题需要进一步解决，包括对柴-电推进系统，涡轮推进，气体燃料推进、双燃料主机推进等非传统推进方式的 EEDI 的计算方法问题、对大吨位油船和散货船 EEDI 适用要求、不良海况下确保船舶操纵安全性的推进功率等。但船舶朝着绿色化发展的趋势已经是不可逆的，强制性新造能效设计指数要求，提高了船舶的设计标准和水平，在船舶建造方面也将带来由于对高技术附加值的技术要求而形成的建造成本的增加，这对中国船舶行业是一个严峻的挑战。

对新造船而言，要加快节能新技术的研发和应用，应以节能环保船型开发为核心，以绿色船舶专项技术研发为支撑，加快提升我国节能环保船型的设计水平和设计能力，打造精品高效船型，争取市场。目前国际很多新船设计目标定在了达到 Phase 2 甚至 Phase 3 标准，为实现这一目标主要采用的技术手段基本上还是围绕船型优化升级而展开，包括船用动力系统和电力系统的优化、船舶减阻技术（线型的优化设计）、船舶轻量化设计、节能装置的优化设计、以及配套设备的节能设计等。

**WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY**

Shanghai office : Rm #8-I, No, 55 Lin Ping Road (North), Shanghai 200086, P.R. China

Singapore office: 70 Anson Road, #12-04 Hub Synergy Point, Singapore 079905



# FLAG & CLASS

## Monthly Marketing Report

### 船旗国&船级社 市场月报

2014年06月26日 26 June, 2014



对营运船而言，需要引入新管理措施或加强对现有船的技术改造（如船体局部型线优化等措施），降低船舶（如采用船舶纵倾优化等措施）和船队营运能耗，为 IMO 后续可能推出的旨在降低营运船舶排放的航运减排市场机制做好准备。

#### 国际安全和无害化船舶循环再利用公约

《船舶循环再利用公约》（香港公约）对船舶设计和建造、船舶营运、船舶拆解 3 个涵盖船舶一生的过程都做了相应的约束，以确保船舶在最终被拆解时危害降至最低。截止 2013 年 12 月，法国、荷兰、意大利、土耳其、圣基茨和尼维斯联邦以及挪威签署了公约，欧盟其他国家正准备加入。香港公约履约将会对整个产业供应链造成强烈冲击，新造船和营运船制定有害物质清单（IHM）的工作量也非常大。按照公约要求，新船应制订并在船上保存一份由船厂制定的有害物质清单（IHM），现有船也被要求在一定期限内应由船东制定有害物质清单（IHM）。并要求船舶在营运阶段，清单应始终保持更新。

对产品而言，随着国际社会对某些潜在有害材料危害性的认识进一步明确之后，某些有害材料可能在将来被加进被禁止或限制的行列，现行产品中若含有被禁用的物质，需尽快开发替代产品，否则将被迫退出市场。

针对潜在的法律和经济风险，造船企业应考虑全面提升对供应链的管理和控制，防止不符合公约要求的产品装船所导致的风险（如索赔、弃船）。中国船级社已推出了 Green-Chain 软件和 IHM 验证服务，并编写了《船舶有害物质清单编制及检验指南》，协助业界解决实施中面临的问题。

#### 压载水管理公约（BWM 2004）

IMO 在 2004 年通过了《2004 年国际船舶压载水及其沉积物控制和管理公约》另外，为便于实施该公约还制订了相应的 14 个（G1-G14）导则。公约生效条件需要 30 个国家批准或加入，35% 的全球商船吨位，达到上述条件后 12 个月生效；截止 2013 年 10 月 10 日，有 38 个国家批准了压载水公约，约占世界商船总吨位的 30.38%，目前尚未达到生效条件。

**WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY**

Shanghai office : Rm #8-I, No, 55 Lin Ping Road (North), Shanghai 200086, P.R. China

Singapore office: 70 Anson Road, #12-04 Hub Synergy Point, Singapore 079905





# FLAG & CLASS

## Monthly Marketing Report

### 船旗国&船级社 市场月报

2014年06月26日 26 June, 2014



就 IMO“压载水公约”而言，压载水置换要求（D-1 标准）仅是一种过渡性管理措施，而最终的压载水管理目标是经船上的压载水处理装置排放达到 D-2 标准的压载水。随着压载水管理公约的即将生效，对于新船和现有船上安装符合 D-2 排放标准的压载水处理系统已势在必行。于 2013 年年底召开的 IMO 第 28 次大会，通过 A.1088(28)决议“2004 年压载水公约的实施”，对于不同建造时间和不同吨位的船舶在后续实施 D-2 标准方面给出相应指导。

目前全球范围内已成功开发或正在研制近六十多种压载水处理系统。截至 2013 年 5 月，共有 45 个压载水处理系统（BWMS）获得基本批准；31 个 BWMS（中国有 3 个）获得 IMO 最终批准；33 个 BWMS 获得型式认可。到目前为止，我国国内已有 9 个压载水处理系统获得型式认可。

选用压载水处理系统（BWMS）是未来新造船和现有船的重点。一方面就具体船舶而言，其与船舶的营运特点、压载水的处理要求、可布置处理设备舱室的空间、压载舱的总容量、压载泵的排量、动力供给、与船舶其他系统的协调和操作要求等等，均直接或间接相关。另一方面，就压载水处理系统而言，作为一种新产品，压载水处理技术正处于发展中，尽管已有部分压载水处理系统投入使用，但迄今获得经验还很有限，每一种处理系统均有其特点，如使用电解海水法的处理装置对淡水压载水没有处理能力、使用紫外线法的装置对浊度大的压载水处理能力有限、某些处理系统的体积过于庞大以及某些处理系统的功率消耗太大，而过滤法、分离法和紫外线法在货物装载和卸载时进行，并在尺度上选择压载系统中最大的流率；相反地，化学杀灭剂和脱氧法通常应用于在压载水舱中达到一定的浓度，这些系统，泵流率的影响并不太大，而主要是允许压载水在舱中保存时间以达到预计的杀灭率，此法对短航程船舶可能并不适用。

基于上述各种原因，目前，几乎没有一个处理系统能对所有船舶都适用。为了更好地发挥各类压载水处理技术的优点，避免缺点，很多处理系统是基于二种或更多技术的组合。实际上，压载水处理系统的选用是各种因素综合评估的结果。一般应根据具体船舶特点、具体航线的水体特点（系统正常工作所需的水质条件如浊度、盐度、有机物浓度等）、压载水处理系统特点以及布置（如发电设备容量、压载水处理设备安装空间、管系布置）和维护要求进行综合考虑。同时中国船级社也推出了“压载水公约实施建议（2013）”，协助业界选择合适的 BWMS。

**WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY**

Shanghai office : Rm #8-I, No, 55 Lin Ping Road (North), Shanghai 200086, P.R. China

Singapore office: 70 Anson Road, #12-04 Hub Synergy Point, Singapore 079905