



FLAG & CLASS
Monthly Marketing Report
船旗国&船级社 市场月报
2015 年 08 月 31 日 31 AUGUST, 2015



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您所需要的最新的海事信息。

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
2015 年 08 月 31 日 31 AUGUST, 2015



TABLE OF CONTENTS 内容

PART I- FLAG STATE NEWS 船旗国新闻

- 又 2 国加入：《内罗毕国际残骸清除公约》缔约国增至 25 个

PART II- CLASSNU NEWS CLASSNU 新闻

- BNWAS 公约及法规要求
- 公约小知识及船舶检验缺陷案例

PART III- INTERNATIONAL MARITIME NEWS 国际海事新闻

- Paris MoU releases detailed MLC figures
- 中华人民共和国海事局关于印发《私人武装保安在船护航证明签发管理办法》的通知
- 我国批准加入《2006 年国际海事劳工公约》

PART IV--MARTITIME ENCYCLOPEDIA 海事百科

- 油轮的最佳颜色是什么？答案或许震到你！



FLAG & CLASS
Monthly Marketing Report
船旗国&船级社 市场月报
2015 年 08 月 31 日 31 AUGUST, 2015



PART I - FLAG STATE NEWS 船旗国新闻

又 2 国加入：《内罗毕国际残骸清除公约》缔约国增至 25 个



据报道，巴拿马和塞浦路斯均已成为《2007 年内罗毕国际残骸清除公约》（WRC 公约）的缔约国，使得该公约的缔约国已增加至 25 个。

巴拿马常驻 IMO 代表 Arsenio Dominguez 大使于上周面见 IMO 秘书长 Koji Sekimizu 并提交《WRC 公约》的加入文书。此外，塞浦路斯也已在本月早些时候批准了《WRC 公约》，公约将于今年 10 月 22 日在该国生效。

今年 4 月生效的《WRC 公约》对于船东在那些被认为具有危害的残骸的定位、标示和清除等方面规定了严格的责任，同时强制要求所有 300 总吨及以上的船舶必须持有国家级保险文书或其它形式的金融保证，以表示其具有履行上述责任的能力。

目前，《WRC 公约》的这 25 个缔约国代表了 58.08% 的全球商船船队吨位。

摘自：航海人海事资讯

PART II--CLASSNU NEWS CLASSNU 新闻

BNWAS 公约及法规要求

编辑 ClassNU 2015-08-28 来源 China PSC

1、SOLAS 74 的 2009 修正案第 V 章 第 19 条 (S74-42/CV/R19.2.2)

第 18 条 航行系统和设备以及航行数据记录仪的认可、检验和性能标准

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
2015 年 08 月 31 日 31 AUGUST, 2015



1 用于满足本章要求的系统和设备应是主管机关认可的型式。
2 在 2002 年 7 月 1 日及以后安装, 用于执行第 19 条和 20 条的功能要求的系统和设备, 如适用, 包括相关的后备装置, 应不低于本组织通过的适当的性能标准.....驾驶室航行值班报警系统 (BNWAS) 性能标准》(MSC.128(75)决议。

第 19 条 - 船载航行系统和设备的配备要求

在 2.2 中, 现有.2 后新增.3 和.4 如下:

.3 驾驶室航行值班报警系统 (BNWAS), 要求如下:

- .1 2011 年 7 月 1 日或以后建造的 150 总吨及以上的货船和无论大小的客船;
- .2 2011 年 7 月 1 日以前建造的无论大小的客船, 不迟于 2012 年 7 月 1 日以后的第一次检验*;
- .3 2011 年 7 月 1 日以前建造的 3 000 总吨及以上的货船, 不迟于 2012 年 7 月 1 日以后的第一次检验*;
- .4 2011 年 7 月 1 日以前建造的 500 总吨及以上但小于 3000 总吨的货船, 不迟于 2013 年 7 月 1 日以后的第一次检验; 和
- .5 2011 年 7 月 1 日以前建造的 150 总吨及以上但小于 500 总吨的货船, 不迟于 2014 年 7 月 1 日以后的第一次检验。

每当船舶在海上航行时, 驾驶台航行值班报警系统须处于运转状态:

.4 对于在 2011 年 7 月 1 日以前安装的驾驶台航行值班报警系统(BNWAS), 可由主管机关随后自行决定免除而不用完全符合本组织通过的标准。

2、SOLAS 74 的 2013 修正案第 V 章 第 19 条 (S74-49/CV/R19.2.2)

第 19 条 船载航行系统和设备的配备要求

在现有 1.2.3 后新增.4 如下:

- .4 按如下日期配备本条 2.2.3 要求的系统:
- .1 对客船, 不论其尺度大小, 不迟于 2016 年 1 月 1 日以后的第一次检验*;
 - .2 对 3000 总吨及以上的货船, 不迟于 2016 年 1 月 1 日以后的第一次检验*;
 - .3 对 500 总吨及以上但小于 3000 总吨的货船, 不迟于 2017 年 1 月 1 日以后的第一次检验;
- 和
- .4 对 150 总吨及以上但小于 500 总吨的货船, 不迟于 2018 年 1 月 1 日以后的第一次检验。

船舶在海上航行时, 驾驶台航行值班报警系统应始终处于工作状态。

2.2.4 的规定还应适用于 2002 年 7 月 1 日以前建造的船舶。

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
2015 年 08 月 31 日 31 AUGUST, 2015



在新的 1.2.4 后新增 1.3

1.3 如果船舶在 1.2.4.1 至 1.2.4.4 中规定的实施日期以后两年内永久退役，主管机关可对这些船舶免除适用 1.2.4 的要求。

解析：上面 2 个修改涉及 2 个安装实施时间，在理解上容易混淆，其实，

第一个修正案适用船舶建造时间是：2002 年 7 月 1 日或之后建造的船舶

第二个修正案适用船舶建造时间是：2002 年 7 月 1 日之前建造的船舶

公约小知识及船舶检验缺陷案例

编辑 CLASSNU 2015 年 8 月 28 日

一、机舱日用油柜布置的要求

SOLAS 公约第 II-1 章 26.11 条要求：对每艘新建船舶，推进及重要系统所必需的每一种燃油应配备两个燃油日用柜或等效布置，其中每一油柜的容量，至少能供船舶推进装置在最大持续功率和发电机组在海上正常负荷下工作 8h。本节规定只适用于 1998 年 7 月 1 日或以后建造的船舶。

对最通常使用的燃油系统，其符合本条要求的布置和可接受的“等效布置”如下：日用柜系指仅装有即可使用的高质燃油的燃油柜，即其等级和质量符合设备制造商所要求的规格。日用柜不能用于任何其他用途。

1 个配有或未配有净化器的沉淀柜，或单独的净化器和一个日用柜均不能接受作为两个日用柜的“等效布置”。

最常用的系统应用举例如下：

例一：

主、副机和锅炉均使用重燃油(HFO)工作（单一燃油船舶）：

1、正常布置：2 个 HFO 日用柜用于主机、副机和辅锅炉，至少 8 小时的使用容量。和一个船用柴油 MDO 日用柜（无容量要求），用于初始起动或机器/锅炉的修理工作。

2、等效布置：一个 HFO 和一个 MDO 日用柜，均可用于主机、副机和副锅炉，都至少 8 小时的使用容量。

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
2015 年 08 月 31 日 31 AUGUST, 2015



本布置仅适用于主、副机在所有工况下以及在对主机操纵期间，均可使用重燃油工作。辅锅炉如设有引火器，可能需另增加一个 8 小时容量的船用柴油日用柜。

例二：

主机和辅锅炉使用 HFO 工作，副机使用船用 MDO 工作：

1、正常布置：两个用于主机和辅锅炉的 HFO 日用柜、两个用于副机的 MDO 日用柜，上述四个柜子容量均为至少 8 小时。

2、等效布置：一个用于主机和辅锅炉的 HFO 日用柜，容量至少 8 小时；两个 MDO 日用柜，容量为用于主机、副机和辅锅炉 4 小时，或用于副机和辅锅炉 8 小时。

注：上述例一和例二的等效布置的适用条件为：二种燃料均可使用的推进和重要系统，应能进行二种燃料之间的迅速转换使用，并能在海上所有正常工况下使用二种燃料中的任一种进行工作。

二、船舶结构通道手册

船上用于全面检查、近观检查和测厚用的通道，应列在船舶结构通道手册中，并经主管机关批准。船上应保留一份最新版本的船舶结构通道手册。船舶结构通道手册应反映每一处所的下述情况：

1. 图示进入处所的出入通道，注有技术说明和尺寸；
2. 图示设置在每一舱室内能进行全面检查的通道，注有技术说明和尺寸。图中应标示该通道可检查该处所内的每一区域；
3. 图示设置在舱室内进行近观检查的通道，注有技术说明和尺寸。无论采用固定还是便携式通道，图中均应标示临界结构区域的位置，且标示该通道可检查该处所内的每一区域；
4. 检查和维护所有出入通道和附属设备的结构强度的说明，应考虑舱室内腐蚀气体的影响；
5. 当用筏进行近观检查和测厚时，应有安全须知；
6. 任何便携式通道安全安装和使用方法的说明；
7. 所有便携式通道的一份清单；和
8. 船上通道定期检查和维修记录。

上述要求为 SOLAS 公约第 II-1 章 3-6 条 4 的要求，此要求适用于 2005 年 1 月 1 日或以后建造的 500 总吨及以上的油船，和 20000 总吨及以上的散货船。

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
2015 年 08 月 31 日 31 AUGUST, 2015



三、船首救生筏的附加要求

SOLAS 公约第 III 章 31.1.4 条要求：“对于从船首最前端或船尾最末端至最靠近的救生艇筏存放地点最近一端之间的水平距离超过 100 m 的货船，除配备本条 1.1.2 和 1.2.2 要求的救生艇筏外，还应在合理和可行的范围内配备 1 只救生筏，其尽量靠前或靠后存放，或 2 只救生筏，1 只尽量靠前，另 1 只尽量靠后存放。该救生筏或该 2 只救生筏可按能用人力脱开的方式系牢，并不必为能用认可的降落设备降落类型。”

我们管理的船舶，多是救生艇筏存放在船舶尾部，船首最前端离船尾救生艇筏（取存放位置靠前者）距离超过 100 米的，应在船首再配备 1 只救生筏，关于船首这只救生筏及其附近的配备要求如下：

- 至少 2 个救生衣和 2 套浸水保温服；
- 足够照明手段，既可以是固定的也可以是便携式的，能对存放位置和降落位置的水域提供足够照明。当使用便携式照明时，应有托架，以便能在船舶两侧予以定位放置；
- 具有根据 SOLAS 公约第 III/11.7 条要求的登乘梯或能够以控制方式（结绳是不被接受的）下降至水面的其他登乘设备。

四、应急发电机油柜速闭阀的不合理滞留缺陷

某轮，船旗 LIBERIA，散货船，总吨 92758，建造 2010 年 12 月 4 日，船级社 NK。

在某港 PSC 检查中，PSCO 发现该轮存在多项缺陷，其中在消防控制站检查时发现：应急发电机燃油柜速闭阀和机器处所燃油柜速闭遥控控制压缩空气管虽然是分开的管路，但都安装在位于消防控制站的同一个压缩空气瓶上（如题图所示）。检查官认为该缺陷属于船舶建造时“胎里带”的可滞留缺陷，对船舶采取了滞留措施，并追究了船级社责任。

缺陷描述：07114 The control for remoteoperation of the valve for emergency generator fuel tank not in a separatelocation from controls for quick close valve for tanks in machinery space.

Remark:capacity of F.O. tank in emergency generator room is 1000L。公约依据

S74-24/CII-2/R4.2.2.3.4。行动代码：30/70

SOLAS 公约第 CII-2 章 4.2.2.3.4 条要求：应急发电机燃油柜阀门的遥控操作控制应位于一个单独的位置，与位于机器处所内的油柜和其他阀门的遥控操作控制的位置相分开。

PSCO 认为，该轮建造于 2010 年，适用上述公约条款的要求。该轮应急发电机燃油柜速闭阀遥控控制空气管路与机舱燃油柜遥控控制管路安装于同一个控制气瓶上，不满足公约要求。

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
2015 年 08 月 31 日 31 AUGUST, 2015



该轮按 PSCO 的要求，采取了以下整改措施：将消防控制站内，去往应急发电机燃油柜的遥控控制管路割掉，并用盲板封死，在应急发电机燃油柜速闭阀处，安装了手拉式钢丝绳遥控控制装置。

尽管该轮做了上述整改，但是该缺陷引发了争议。该轮船东和船级社提出异议，认为缺陷不合理，要求港口国撤销滞留。主要争议点在于对 SOLAS 公约第 CII-2 章 4.2.2.3.4 条文中“separate location”的理解，在 2004 年 IMO 发布的关于对 II-2 章的统一解释通函 MSC/Circ.1120/4.2.2.3.4 有关于 separate location 的解释：Controls for remote operation of the valve for emergency generator fuel tank: the wording “separate location” does not mean “separate spaces”。

IMO 发布的通函，对公约条款存在争议的部分进行了解释，应该作为理解公约的依据。从该通函对公约的解释上看，去往机舱油柜速闭阀和去往应急发电机油柜的速闭阀的遥控控制空气管路，虽然在同一处所(space)-消防控制站，但是分开的管路，不是同一位置(position)，且已经做了明显标识，满足公约的要求，且属于一种比较精巧的设计，把去往全部油柜速闭阀的遥控控制管路放在一个处所内，有利于集中控制，PSCO 对该滞留缺陷不合理，应该删除，支持船东和船级社的诉求（摘自《安检通函》）。

五、船舶应具备的证书和文件

船上除 DOC 副本外，其他所有证书和文件均须为正本，下面列举了船舶应具备的证书清单：

- 1、国际吨位证书。
- 2、国际载重线证书或其免除证书。
- 3、完整稳性计算书（所有客船和 24 米以上的货船）。
- 4、破损控制图和小册子。
- 5、最低安全配员证书。
- 6、防火安全培训手册和消防安全操作手册（船员工作语言编写，餐厅和娱乐室或每一船员房间配备）。
- 7、防火控制图。
- 8、船上消防演习记录。
- 9、船长、高级船员和普通船员证书。
- 10、国际防止空气污染证书 IAPP 和附表（400 总吨以上船舶）。

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
2015 年 08 月 31 日 31 AUGUST, 2015



- 11、国际防止油类污染证书 IOPP 和附表（150 总吨以上油船或 400 总吨以上货船）。
- 12、油类记录簿（要求同上）。
- 13、船上油污应急计划（要求同上）。
- 14、国际防止污水污染证书 ISPP（400 总吨以上，或载运人数超过 15 人的船舶）。
- 15、垃圾管理计划（要求同上）。
- 16、垃圾记录簿（要求同上）。
- 17、VDR 年度测试报告。
- 18、货物系固手册。
- 19、公司符合证明 DOC 副本。
- 20、安全管理证书 SMC。
- 21、国际船舶保安证书 ISSC。
- 22、船舶保安计划 SSP 和有关记录。
- 23、连续概要记录 CSR。
- 24、货船构造安全证书 SC(500 总吨以上船舶)。
- 25、货船安全设备证书 SE 和附表(要求同上)。
- 26、货船安全证书（500 总吨以下船舶，作为上述两本证书的替代）。
- 27、货船安全无线电证书 SR 和附表(300 总吨以上船舶)。
- 28、免除证书（如有）。
- 29、谷物装运的批准文件（按照《国际散装谷物安全装运规则》装载的船舶）。
- 30、CLC（载运 2000 吨以上的散装货油船）。
- 31、加强检验报告 ESP（散货船和油船）。
- 32、排油监控系统记录（150 总吨以上的油船）和排油监控 ODMC 操作手册。
- 33、专用清洁压载舱操作手册（设置专用清洁压载舱的油船）。
- 34、原油洗舱作业和设备手册 COW（采用原油洗舱的油船）。
- 35、状况评估机制 CAS 符合证明（按 CAS 要求的油船）。
- 36、静液压平衡装载 HBL 操作手册（采用静液压平衡装载的油船）。

PART III--INTERNATIONAL MARITIME NEWS 国际海事新闻

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
 2015年08月31日 31 AUGUST, 2015



Paris MoU releases detailed MLC figures

In 2014, Paris MoU found 5.502 MLC deficiencies



In 2014, Paris MoU found 5.502 MLC deficiencies. The Maritime Labour Convention was enforced for the first time during a full calendar year. A new table has been added to the Paris MoU Annual PSC Report reflecting the 14 areas of the MLC.

Top 5 of MLC deficiencies

Category of Deficiencies	Deficiencies	% Deficiencies
Records of seafarers' daily hours of work or rest	626	0.27
Electrical	246	0.16
Shipboard working arrangements	212	0.13
Ropes and wires	202	0.04

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
 2015 年 08 月 31 日 31 AUGUST, 2015



Maximum hours of work or minimum hours of rest	200	0.09
--	-----	------

Top 5 of MLC detainable deficiencies

Deficiencies	Detainable Def.	% Deficiencies
Wages	52	20.08
Manning specified by the minimum safe manning doc	24	9.27
Seafarers' Employment Agreement (SEA)	22	8.49
Records of seafarers' daily hours of work or rest	15	5.79
Sanitary facilities	14	5.41

The *highest areas* of non-compliance are "Hours of Work or Rest" (area 6) 21%, "Food and Catering" (area 10) 14%, and "Health and Safety and Accident Prevention" (area 11) 37%. Please click below to view detailed MLC figures of the Paris MoU PSC Inspections during last year:

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

2015年08月31日 31 AUGUST, 2015



MLC Area's	MLC Deficiencies 2014	Nr MLC Deficiencies	% of Total of Nr. MLC deficiencies	Nr Detainable MLC Deficiencies	% of Detainable deficiencies of MLC deficiencies (row)
	Preventative information	14	0,25%	0	0,0%
	Exposure to harmful levels of ambient factors	3	0,05%	0	0,0%
	Emergency cleaning devices	2	0,04%	0	0,0%
	Investigation after accident	2	0,04%	0	0,0%
Area 11 Health and safety and accident prevention Total		2059	37,42%	50	2,4%
Area 12 on-board medical care	Hospital accomodation (Sickbay)	55	1,00%	2	3,6%
	Medical advice by radio or satellite	2	0,04%	0	0,0%
	Medical doctor or person in charge of medical care	4	0,07%	0	0,0%
	Medical Equipment, medical chest, medical guide	125	2,27%	6	4,8%
	Standard medical report form	3	0,05%	0	0,0%
	Access to on shore medical doctor or dentist	2	0,04%	0	0,0%
Area 12 on-board medical care Total		191	3,47%	8	4,2%
Area 13 On-board complaint procedure	Procedure for complaint under MLC,2006	94	1,71%	5	5,3%
Area 13 On-board complaint procedure Total		94	1,71%	5	5,3%
Area 14 Payment of wages	Calculation and payment of wages	29	0,53%	8	27,6%
	Measures to ensure transmission to seafarer's family	3	0,05%	0	0,0%
	Wages	89	1,62%	52	58,4%
Area 14 Payment of wages Total		121	2,20%	60	49,6%
Grand Total		5502	100,00%	259	4,7%

Source: Paris MoU

中华人民共和国海事局关于印发《私人武装保安在船护航证明签发管理办法》的通知

来源: China PSC

近日, 中华人民共和国海事局发布《私人武装保安在船护航证明签发管理办法》。该办法明确了为中国籍国际航行船舶签发私人武装保安在船护航证明的相关要求, 旨在保障中国籍国际航行船舶和船员安全, 维护中国籍船队利益。

《私人武装保安在船护航证明签发管理办法》

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

2015年08月31日 31 AUGUST, 2015



第一条 为保障中国籍国际航行船舶和船员安全，维护中国籍船队利益，规范为中国籍国际航行船舶签发私人武装保安在船护航证明，制定本办法。

第二条 中国籍国际航行船舶办理私人武装保安在船护航证明适用本办法。

第三条 中华人民共和国海事局负责私人武装保安在船护航证明签发的管理工作。

直属海事管理机构负责本辖区私人武装保安在船护航证明签发的实施工作。

第四条 私人武装保安在船护航证明可以由船舶所有人或者船舶管理人申请办理。

第五条 预计航经西印度洋及索马里海域等海盗活动频发海域的中国籍国际航行船舶，可以向直属海事管理机构申请签发私人武装保安在船护航证明。

私人武装保安上船后，实际在船人员数量应当不超过船舶救生设备允许的最大数量。

第六条 船舶申请办理私人武装保安在船护航证明时，应当提交以下材料，并对信息的真实性负责。

- (一) 私人武装保安在船护航证明签发申请书；
- (二) 船舶拟雇佣私人武装保安公司协议或合同；
- (三) 拟雇佣私人武装保安公司的资质证明文件；
- (四) 办理人身份证明及公司授权书。

第七条 负责船舶登记的直属海事管理机构应当对船舶办理私人武装保安在船护航证明申请材料进行审查，符合规定的，在7个工作日内签发证明；不符合规定的，告知不予签发的原因。

对船舶提交的材料，海事管理机构留存复印件办理。

第八条 直属海事管理机构应当对船舶申请办理私人武装保安在船护航证明提交的材料结合信息系统数据进行审核。

第九条 私人武装保安在船护航证明（格式见附件）有效期不超过船舶与拟雇佣私人武装保安公司协议或合同的有效期限，但最长不超过一年。

第十条 本办法自印发之日起施行。

我国批准加入《2006年国际海事劳工公约》

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

2015 年 08 月 31 日 31 AUGUST, 2015



8月28日从人力资源和社会保障部网站获悉,近日召开的第十二届全国人大常委会第十六次会议批准我国加入《2006年国际海事劳工公约》(MLC2006)。

《2006年国际海事劳工公约》是国际劳工组织于2006年2月23日在日内瓦召开的第94届国际劳工大会上通过的,已于2013年8月20日达到生效条件。

《2006年国际海事劳工公约》是当前国际海事界的四大国际公约之一,另外三个分别为《国际海上人命安全公约》(SOLAS公约)、《海员发证,培训和值班标准国际公约》(STCW公约)和《国际防止船舶造成污染公约》(MARPOL公约)。该公约是在国际劳工组织三方框架下经政府、船东和海员三方取得共识后缔结的一部综合性海事劳工条约。公约将海员权益纳入统一的国际标准,有利于实现海员在船上的体面工作和生活。公约由条款、规则和守则三部分组成,条款和规则规定海员的核心权利和原则以及批准国的基本义务。守则是规则的实施细则。

据了解,自《2006年国际海事劳工公约》通过以来,我国相关海事机构如中国船级社(CCS),积极跟踪公约进展情况,通过一系列的研究、培训、组织和准备,开展了系列履约技术服务。交通运输部及其直属的中国海事局(China MSA)和其他业界机构等也一直在积极促成批准该公约。

我国是该公约的发起国之一,在公约的制定过程中发挥了重要作用。交通运输部海事局针对履约工作作了一系列的公约研究和法律文件准备工作。按照规定,公约在合计占世界船舶总吨位33%的至少30个成员国批准书登记之日12个月后生效。2009年,公约达到了33%总吨位的条件;2012年8月20日,随着菲律宾作为第30个国家向国际劳工局递交批约文书,公约生效的两个条件均已满足,并在一年后,即2013年8月20日正式生效。

摘自:航运界

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 IV--MARTITIME ENCYCLOPEDIA 海事百科

油轮的最佳颜色是什么？答案或许震到你！

前麻省理工大学的一名船舶建造方面的教授和船东 Jack Devanney 最近提出了一个观点：白色是油轮的最佳颜色。

大部分油轮的船东都将船舶甲板漆上较暗的颜色，通常是棕红色。这个颜色在掩盖锈斑、污垢和油渍方面能起到很好的效果——这也就是使用该颜色油漆的目的。而且如果在甲板很潮湿的时候，即使是生锈最严重、最脏的甲板（红色的）从远处看起来它也是非常漂亮的。所以当油轮要拍照时，一个常用的伎俩就是把甲板弄湿。船壳的舷侧部分通常是黑色的，这样你就看不出来那些无所不在的从排水口流到水里的油花形成的条纹了。



在 80 年代中期，甲板曾被转换成非常浅的灰色。船员们并没有对这个颜色感到不高兴，但是甲板保养的质量要求就提高了很多——现在连最小的锈斑和最轻微的油渍都变得明显和影响美观了。但是甲板确实是有变得更加凉爽。

保持油舱钢板低于涂层的玻璃化转变温度对于涂层的寿命来说至关重要。做到这一点一个最简单、也是最重要的方法就是改变船壳的颜色。反射率是未被表面吸收的入射太阳能的百分比。一个黑色的表面将会吸收几乎所有的太阳辐射。一般最常用的油轮甲板颜色是深红色，这种颜色会吸收至少 60% 的太阳能。即使是非常浅的灰色也只能反射大约 50% 的太阳能，但是纯白色的甲板能发射超过 80% 的太阳辐射。也就是说，红色甲板吸收的太阳能是白色甲板 4 倍以上。

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

2015 年 08 月 31 日 31 AUGUST, 2015



不同颜色的甲板的钢板温度差距是非差巨大的。曾经有一艘在文莱湾（纬度约 5°）的油轮，它的甲板颜色是标准的红色，其定期测量的甲板温度经常是在接近 60℃，偶尔还 60℃ 多一点。在下午早些时候，只要把手放在上面上几秒钟，手就会被灼伤。在 80 年代末期，当甲板颜色换成浅灰色后，甲板的最高温度降低至 50℃ 多一点，还是没有达到预期的温度。但是在白色甲板应用之后，甲板温度明显下降，在数年的时间里，船舶的甲板温度从没有超过 44℃。即使是在波斯湾最炎热的日子里，甲板仍然是可以触摸的凉爽温度。



甲板里层的钢板温度基本上与表层的温度相同。白色的甲板和舷侧能确保油舱涂层总是低于玻璃化转变温度。这就意味着油舱将几乎不会有空气的进出，避免空气污染和减少空气进入油舱的几率。除了眩光这一点外，白天在甲板上工作将会舒服很多；而且在晚上，甲板也变得更加安全。当然，这也意味着船舶必须给所有船员配备太阳镜了。

总之，白色是油轮再好不过的颜色了！

摘自：航海人

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