



FLAG & CLASS
Monthly Marketing Report
船旗国&船级社 市场月报
2014年08月27日 27 August, 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08月27日 27 August, 2014



TABLE OF CONTENTS 内容:

PART I – FLAG STATE NEWS

- **Mongolia Ship Registry (MSR) Shipping Circulars & MLC2006 issues** MLC2006 蒙古船旗通函
- **Why so many shipowners find Panama flag convenient?**
巴拿马旗，全球船东的最爱

PART II – CLASS NEWS

- **Meeting with Taiwan Maritime and Port Bureau, MOTC, ROC**
NUGroup 王总等拜访交通部航港局
- **Understanding of MLC2006 for International voyage ships**
500 总吨及以上和 500 总吨以下国际航行船舶适用《MLC2006》
公约的理解
- **Code reflection on Environmental protection ships**
“环保船热”的冷思考
- **关于登离船设施附近配备的救生圈的救生浮索问题的通知**
- **关于“船上无线电通信设备安装和使用有效性指南”的通告**

PART III – MARITIME ENCYCLOPEDIA

- **Meaning of COC Certificate No. 海船船员适任证书编号的含义**

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08月27日 27 August, 2014



PART I—FLAG STATE NEWS

SHIPPING CIRCULARS TO SHIPOWNERS – MONGOLIA SHIP REGISTRY (MSR) SHIPPING CIRCULARS & MLC2006 issues.

RegisterNU Circular No.: 2014-01-Reg.NU

Date: 11 August, 2014

MLC2006 issue

MLC2006 will be strictly enforced by all Port States in August 2014, as the implementation grace period expired.

Mongolia Ship Registry (MSR) requires all convention ships to comply with the carriage and implementation of the MLC2006. The Certificate of Compliance to MLC2006 must be carried onboard and the system implemented to avoid PSC detention.

Owner who fails to comply will be fined when the date line comes into effect.

MSR Shipping Circulars

For all safety issues relating to implementation of rules and guidance, shipowners are advised to download the IMO issued Circulars for use. MSR follows the IMO requirements on safety for ships, protection of the environment and clean oceans principle and IMO circulars relating to these are applicable to MSR ships.

MSR does not issue shipping Circulars unless issues that only relate directly to MSR operations.

Owners are hence advised to download the IMO Circulars from www.imo.org and also the regional PSC websites for the latest safety circulars to use onboard their ships.

For clarification, please contact the undersigned.

Approval by President
Register NU

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08月27日 27 August, 2014



WHY SO MANY SHIPOWNERS FIND PANAMA'S FLAG CONVENIENT ?

Published on August 11th, 2014



The Panama Canal features prominently in Panama, a small nation of just three million, has the largest shipping fleet in the world, greater than those of the US and China combined. Aliyya Swaby investigates how this tiny Central American country came to rule the waves.

Thanks to its location and slender shape, Panama enjoys a position as the guardian of one of the world's most important marine trade routes, which connects the Pacific and Atlantic oceans. For a hundred years the Panama Canal has provided a short cut for ships wishing to avoid the more hazardous route via Cape Horn.



Panama Direct

Dubbed one of the seven wonders of the modern world, the 77km (48-mile) canal is a feat of engineering that handles 14,000 ships every year along its intricate lock system. Many of these vessels fly the Panamanian flag yet the country itself has a limited history of trade. Panama only has one small shipping line as well as a number of companies providing supplementary maritime services around the ports and canal.

Cheaper foreign labour

Most merchant ships flying Panama's flag belong to foreign owners wishing to avoid the stricter marine regulations imposed by their own countries. Panama operates what is known as an open registry. Its flag offers the advantages of easier registration (often online) and the ability to employ cheaper foreign labour. Furthermore the foreign owners pay no income taxes. About 8,600 ships fly

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

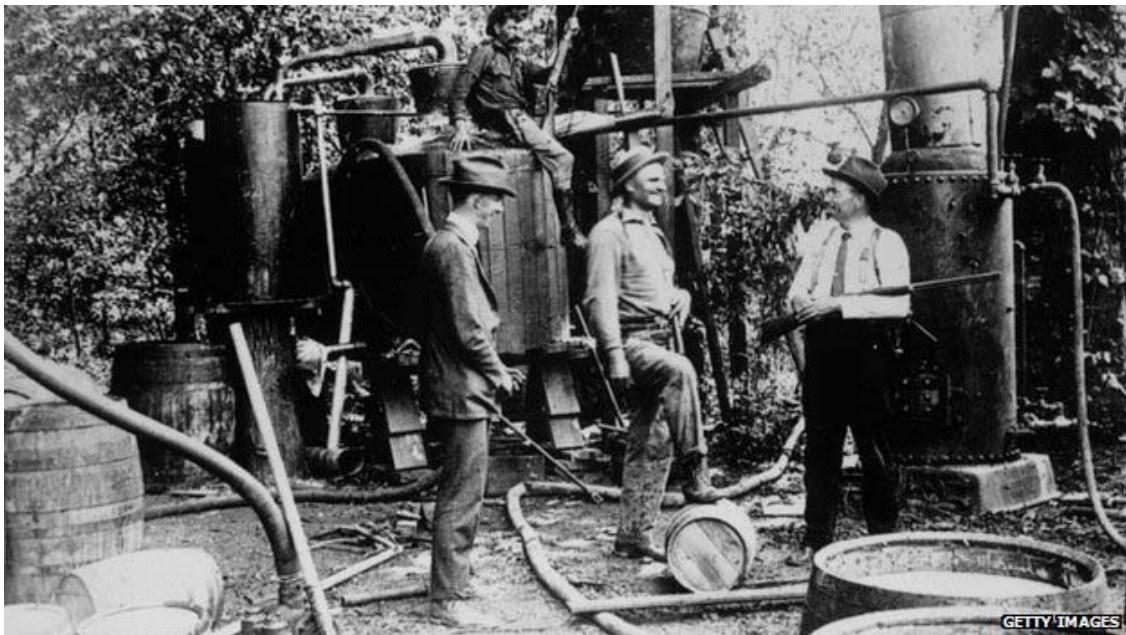
2014年08月27日 27 August, 2014



the Panamanian flag. By comparison, the US has around 3,400 registered vessels and China just over 3,700.

Under international law, every merchant ship must be registered with a country, known as its flag state. That country has jurisdiction over the vessel and is responsible for inspecting that it is safe to sail and to check on the crew's working conditions. Open registries, sometimes referred to pejoratively as flags of convenience, have been contentious from the start.

The first transfer of ships to Panama's register in 1922 involved two US passenger ships wishing to serve alcohol to passengers during Prohibition. More followed as shipowners sought to avoid higher wages and improved working conditions secured through US legislation.



After World War Two, Panama's registry grew more rapidly as US shipowners sought to lower overheads while European ones switched flags to avoid high tax rates. As demand rose for open registration, other countries in the developing world formed their own. The US used Liberia's registry to build a fleet of neutral ships during the Cold War. Panama now has the largest registry in the world, followed by Liberia, the Marshall Islands, Hong Kong and Singapore. By last year, almost three quarters of the world's fleet was registered under a flag of a country other than its own.

The registry is lucrative for Panama, bringing in half a billion dollars for the economy in fees, services and taxes. However, critics of the system point to the ease of hiding the true identity of shipowners and the lax enforcement of rules and regulations.

Allegations of corruption

Luis Fruto, representative of the International Transport Workers' Federation (ITF) in Panama, says the country turns a blind eye to its "responsibilities in order to acquire higher registration". The ITF has led a campaign against flags of convenience since 1958. It considers that Panamanian

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08月27日 27 August, 2014



registration is better than some “from a safety viewpoint, but it remains seriously flawed in areas such as oversight, accident investigation and crew assistance”.

Two years ago, Mr Fruto investigated the death of a woman sailor, 22, on her first voyage. She became trapped in machinery that was reportedly faulty and died. The ITF says that, rather than heading for the nearest port as rules dictate, the ship continued to sail for more than two weeks with her body in a freezer.

Further investigation by the ITF suggested that some of the shipping certificates had been bought. International legal requirements insist that countries operating open registries inspect vessels, comply with international regulations and investigate accidents and corruption.



Critics worry that poor standards of regulation enforcement lead to more accidents

But critics say that Panama cuts corners in all these tasks, putting maritime workers at risk. Indeed, accidents involving Panamanian-registered ships are high. However, Carlos Gonzalez, former executive secretary of the Panamanian Maritime Authority, attributes this to a numbers game. Panama has the most ships and therefore the most incidents, he says. Since 2008, Panama has cut down on enough offences to move up from the black to the white list of the Paris Memorandum of Understanding, a watchdog comprising 27 maritime administrations from Europe and North America. Yet Panama’s registry is consistently beset by allegations of corruption.

‘Scandal’

In 2000, ITF general secretary David Cockroft was able to buy a Panamanian first officer’s certificate for \$4,000 to navigate a ship – even though he had no maritime skills or experience. Despite repeated assurances that the country was cleaning up its act, Roberto Linares, the head of the Panama Maritime Authority, resigned in June after it was discovered that workers were being certified without the proper qualifications. “The scandal brings us back to the days that Panama was called a ‘convenience flag’,” said Franklin Castellon, former spokesman for the Panama Canal

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08月27日 27 August, 2014



Commission, an independent agency operating the waterway until the country took over from the US in 1999. New leadership plans to turn things around again. Jorge Barakat, the new head of the maritime authority, said: “The Panamanian flag is still robust and secure. Whatever kind of non-compliance there is will be reviewed by the administration.”

As a commercial venture, Panama’s flag of convenience is a success. But according to the ITF, that comes at a cost.

‘Distorted the market’

It believes the world economy could survive a ban on flags of convenience and the higher costs that it says would follow. ITF secretary Jon Whitlow said: “There would be some reconfiguration. The positive effects would include better protections and safeguards for seafarers who found themselves once again serving on a national flag ship.”

Shipping prices would rise, but free competition has extensively distorted the market, he says. However, defenders of the system say this thinking is outdated and that flags of convenience are here to stay. “Panama’s registry will last for ever,” said Jorge Luis Sanchez, professor at the International Maritime University of Panama. “Those who don’t like the open registry can opt to do something else with their ships.”

Jazmina Rovi, former director of the Panama Maritime Law Association, said unions are better off enforcing uniform standards than eliminating the registry altogether. With the new maritime administrator sworn in last month, it remains to be seen whether Panama will crack down on corruption and safety breaches or continue to live with the taint that still clings to flags of convenience.

Source: BBC

巴拿马旗，全球船东的最爱

来源：国际船舶网 2014-08-11

据 BBC 报道，只有 300 万人口的中美洲小国巴拿马，却拥有着世界上最大的船队，其数量超过美国和中国登记船舶的总和。

众所周知，巴拿马地处要冲，地理条件得天独厚，是连接太平洋和大西洋的通道。100 年来，无数船只从这里穿行，避开了遥远而危险的绕好望角航线。

77 公里长的巴拿马运河被称作七大奇迹之一，每年有 1.4 万艘船舶从这里通过。

尽管巴拿马的贸易史并不辉煌，只有一家小船运公司和一些与港口运河相关的海事服务公司，但往来穿行的很多船只都悬挂巴拿马国旗。

很多悬挂巴拿马旗的商船都是外国船东，为的是避免本国更严格的海洋法规。

巴拿马实行的是开放登记(open registry)，登记方便（经常网上登记），同时也让船东能雇佣更廉价的外国劳工，此外，外国船东还不必支付所得税。

大约 8600 艘船舶悬挂巴拿马旗，相比而言，美国登记的船只约 3400 艘、中国的约 3700 艘。

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08月27日 27 August, 2014



开放登记

根据国际法，每一艘商船必须在某国登记，该国被称为“旗国”，这个国家对该船有司法权，并负责检查船只安全、船员的工作环境等。

开放登记有时被俗称“方便旗”，围绕着它的争议一直不断。

巴拿马的方便旗起源于1922年，当时有两艘美国客船，为了能在禁酒期能给客人供应酒，就在巴拿马登记。

此后，更多的船东为了避免高工资或者更好的工条件加入到这个行列中来。二战后，巴拿马登记船增长更快，美国的船东为了减少开支、而欧洲船东为了躲避高税。

有人担心，巴拿马疏于监管，导致安全事故。

其它一些国家也加入到开放登记中来，冷战时期，美国利用利比里亚的开放登记组建了一批中立船队。

巴拿马在此领域遥遥领先、利比里亚、毛绍尔群岛、香港和新加坡分列其后。去年，大约四分之三的船队都是在别国登记。

船舶登记给巴拿马带来丰厚利润，收费、服务，其税收收入为本国经济贡献5亿美元。

争议

不过，批评者说，这一系统方便了船东隐藏身份、疏于执行条例。

国际运输工人联合会（International Transport Workers Federation,简称ITF）在巴拿马代表 Luis Fruto 说，为了获得更多的登记船舶，巴拿马忽视了自己的职责。

ITF 从1958年期发起了反对“方便旗船”的运动，认为从安全角度看，巴拿马比某些国家强，但在监管、事故调查和船员援助上存在严重缺陷。

ITF 的进一步调查还显示，有些航行的证书是花钱买来的。

国际法规定，实施开放登记的国家需要检查船舶、确保符合国际规定、并就事故和腐败展开调查。

批评者说，巴拿马在履行这些职责时偷工减料。

的确，巴拿马登记的船舶事故很多，不过，前巴拿马海事局秘书长 Carlos Gonzalez 说，这是数字游戏，巴拿马的船舶数量最多，自然事故也就最多。

2000年，ITF 秘书长 David Cockroft 花4000美元就买到了一个巴拿马的大副证书，这让他能够驾驶船，尽管他没有这方面的技能和经验。

尽管巴拿马一再保证会解决这一问题，但问题仍然存在。在发现有船员拿到虚假证书后，巴拿马海事局局长 Roberto Linares 今年6月辞职。

从商业运行上看，巴拿马的方便旗是一个成功，但ITF说，付出的代价太大。

ITF 认为，如果禁止“方便旗”制度，尽管会带来更高的成本，但不会影响全球经济。ITF 秘书长 Jon Whitlow 说，航行价格会上涨，因为自由竞争已经把市场弄得扭曲了。

支持方便旗的人认为，ITF 的这种思路过时了，方便旗还会继续下去。

前巴拿马海事法协会主任 Jazmina Rovi 说，在执行统一标准上，工会将更有效，这总比取缔开放登记制度好。

上月，巴拿马新的海事监管者上台，新人是否有新政，巴拿马能否解决腐败、安全等老大难问题，人们拭目以待。

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08月27日 27 August, 2014



PART II—CLASS NEWS

MEETING WITH TAIWAN MARITIME and PORT BUREAU, MOTC, ROC



On 21 July, 2014, NU Group General Manager Mark Wang and Taiwan representative Capt. Song met Deputy Director of Taiwan Maritime and Port Bureau, MOTC, ROC in Taipei office. This visit is to get insight of Taiwan port authority, and to have better understanding and expansion to strengthen our position through co-operation with Taiwan port authority.

We understand some of our vessels are inspected and detained by Taiwan PSCO recently, and we take all these detentions as our major non-conformity in our ISO 9001 system, and we need to carry out additional survey and additional ISM audit as our ISO 9001 procedures. We believe both of us have the same objective to improve these ships standard and control the risk of them.

If any of our ship is detained in Taiwan, we have informed Taiwan Maritime and Port Bureau, MOTC, ROC to contact Class NU directly with the following contact details::

Operation Manager:

Mavis Chen (Ms.)

Tel No.: +86-21-65759141, Fax +86-21-65759143, HP +86-159 0049 9947

Email address: mavis_chen@nugroup.org & bmbshg@gmail.com

Tech manager:

Dolphin Yuan (Mr.):

Tel No.: +86-21-65759141, Fax +86-21-65759143, HP +86-13524562800

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08月27日 27 August, 2014



Email address: yxd@nugroup.org & tech@nugroup.net

Taiwan Maritime and Port Bureau, MOTC, ROC is going to inspect the vessel to improve safety and environment by PSCO according with the IMO convention. We believe through cooperating with Taiwan Maritime and Port Bureau, MOTC, ROC, we will set up our countermeasures to reduce PSC detention in Taiwan.

500 总吨及以上和 500 总吨以下国际航行船舶适用《MLC2006》

公约的理解

CLASSNU 网站

<http://www.classnu.com/xlcjs/new.asp?id=23>

按照规定,《2006年海事劳工公约》(MLC2006)应在获得船舶吨位合计占世界总量33%的至少30个成员国批准的12个月后生效。在菲律宾一年前批准公约之后,生效所需的条件已经满足,已于2013年8月20日生效,该公约整合了国际劳工组织85年来制定的68个现行海事劳工公约和建议书,涵盖了海员就业条件、船上设施、海员社会保障等方面的内容,从而使全球海员劳动权益保护有了统一的国际标准。

2014年7月8日贝利兹批准了《MLC2006》,而蒙古国于2014年8月起对适用船舶全面实施MLC检查。根据《MLC2006》有关规定,对于没有批准公约的船旗国的船舶,并不会受到任何优惠待遇,在港口国检查(PSC)时,一样按照公约要求进行检查,所以即使塞拉里昂目前并没有批准该公约,但悬挂该船旗的船舶在进入其他国家港口时一样会受到严格的MLC检查。

对于很多船东,管理公司关心的500总吨及以上和500总吨以下国际航行船舶适用《2006年海事劳工公约》的问题,在ILO发布的《MLC2006船旗国检查导则》的第14条,第18条,第19条,第21条,第22条及第23条做出了如下规定:

14.2006 海事劳工公约适用于所有受公约覆盖的船舶上的海员,海员是指公约适用的船舶上以任何职务受雇或从业或工作的人员;船旗国注册的船舶,如受公约覆盖,必须接受符合公约的要求的检查,术语“海员”和“船舶”由2006海事劳工公约定义。

18. 2006 海事劳工公约适用所有从事商业活动的船舶,无论其为公有或私有。服从任一国家相反的规定,不适用2006海事劳工公约的船舶如下:

- 专门在内河或在遮蔽水域之内或其紧邻水域或适用港口规定的区域航行的船舶;

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

2014年08月27日 27 August, 2014



- 从事捕鱼或类似捕捞的船舶和用传统方法制造的船舶，例如独桅三角帆船和舢板；
- 军舰和军事辅助船。

19. 船旗国必须通过有效协作的系统实施常规检查、监控及其他措施验证船舶符合公约要求，并把公约要求在执行 MLC2006 公约的国家的法律法规或者集体谈判协议或其他措施或实践中贯彻。通常，根据规则 5.1.3，除了要对船舶进行检查外，还需要对船舶签发符合公约附录 A5-I 中标题 5 规定的海员工作及生活条件的 14 项要求的证书。即使有些要求并不是发证的要求，船旗国必须核查并使其船舶满足所有 2006 海事劳工公约的所有要求。那些不要求持证船舶（500 总吨以下或不从事国际航行或从他国港口或他国港口之间航行）船旗国仍须按持证船舶的要求核查。

持证船舶

21. 对于 500 总吨及以上从事国际航行或 500 总吨及以上挂一国旗帜经另一国的一个港口及另一国的港口之间航行的船舶，2006 海事劳工公约包含了强制认证系统的 14 个项目的清单（参见 2006 海事劳工公约，标题 5，附录 A5-I）。强制只对 2006 海事劳工公约覆盖的船舶，但是，即使不要求持证的船舶，船东也可提出申请。

22. 《海事劳工证书》及《海事劳工符合声明》文件由船旗国或其授权的认可组织签发，《海事劳工符合声明》有两个部分，第 I 部分由船旗国当局编制，引用了进行符合性验证相关的国家法律要求。第 II 部分由船东完成，海事劳工符合声明 II 部分和船东所有程序纲目放在船上，确保船舶持续符合船旗国要求。船舶必须携带文件模板可在 MLC, 2006 公约标题 5 后的附件 A5-II 中找到。

非持证船舶

23. 非持证的船舶按 2006 海事劳工公约对持证船舶要求进行不超过 3 年一次的检查，不同的是对船舶不用签发《海事劳工证书》及《海事劳工符合声明》。在《海事劳工符合声明 I》中国家对 14 个项目的要求同样适用于非持证的船舶的船旗国检查。

从上述规定我们可以看出，对于在 500 总吨以下的船舶，并非像一些航海界人士理解的那样只需遵守原来的要求，而不需要遵守 2006 海事劳工公约的规定。不同总吨位船舶的区别在于是否需要持有 MLC(DMLC)证书，而 MLC 的全面检查要求是一样的。

另外根据最新消息，《2006 年海事劳工公约》将升级近日，在国际劳工组织（International Labor Organization, ILO）召开的日内瓦会议上，来自海员、船东和政府的三方代表一致同意修改《2006 年海事劳工公约》（2006 Maritime Labor Convention），新修正案要求船东为在海外港口被遗弃的海员提供经济担保和相应赔偿。

新规规定，船舶将一律持证航行，建立经济担保制度，确保船上海员利益。未按规定给海员提供保障的船舶在港口将可被扣船。据悉，修正案已于今年 5 月提交给 ILO 国际劳工公约部门审批。

ILO 总干事 Guy Ryder 指出，上述三方的通力合作意义非凡，如果提案获批，全球被遗弃和因工伤、疾病和危害导致死亡或长期残疾的海员及其家属的权益将得到有效保护。

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08月27日 27 August, 2014



为此，船东将在船员遣返费，赔偿费和工资方面提供经济担保，船上须持有相应的书面文件，避免在港口检查时被扣船。

“环保船热”的冷思考

发布日期：2014-08-14 来源：中国水运报 作者：佚名



为应对高企的油价及越发严格的环保规定，环保船作为未来型船舶应运而生。环保船有何优势？目前发展情况如何？环保船是造船业的救命稻草吗？

节能减排大趋势

节能减排已经成为了新造船的大趋势，全球领先的航运公司马士基，已充分证明了高效船的重要性。在造船景气的 2007-2008 年期间，包括马士基在内的全球航运公司的盈利能力并不存在显著的区别。航运公司当时并没有受到油价的多大影响，纷纷订造大吨位的普通船，如相对便宜的散货船，以弥补低燃油效率造成的损失。

然而，2010 年以后，面对油价的持续高企，商船市场条件发生了变化。与 2012 年同期相比，马士基 2013 年第三季度从集装箱船领域获得的营业收入增长超过两倍。与此形成鲜明对比的是，全球大多数航运公司去年只仅仅避免了亏损。基于环保船是针对高油价时代的优化船型这一认识，马士基过去十年在环保船上的战略投资是其强劲表现的有力支持。事实上，与现有的 8000TEU 集装箱船相比，据称马士基的 18000TEU 集装箱船降低了 50% 的燃油成本和 12% 的海运运费。此外，随着国际海事组织（IMO）能效设计指数（EEDI）的强制推行，环保船也引发了越来越多的关注。

订单竞争白热化

受到 LNG 动力主机技术的商品化和环保问题的刺激，预计全球船东将加大环保船的订

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08月27日 27 August, 2014



造量。根据造船界的消息，包含环保技术和设备的环保船新订单从去年下半年开始出现，特别是 13000TEU 以上的大型集装箱船和配备 LNG 动力主机的 LNG 船订单出现了显著增长。这些高效船主导了全球新造船市场，而且新造船价格也出现了逐步上升迹象。

与此同时，由于作为清洁能源的 LNG 的价格低廉，预计以 LNG 为动力的船舶的新订单有望显著增加。目前，全球约有 50 艘 LNG 动力船在运营或正在建造中。发达国家和地区，如欧盟，通过 IMO 站在了 LNG 动力船标准的最前沿。如果这种趋势延续的话，预计 2020 年业内将建造 300 艘左右的 LNG 动力船。

目前，抢夺环保船订单的竞争十分激烈，日韩等造船大国已从国家高度开始谋划提升环保船竞争力。例如，韩国进出口银行将创立一支总额达 1 万亿韩元的“国家环保船舶基金”用来支持本国航运企业。日本环保船的竞争力也不容小觑。挪威散货船东 Western Bulk 近日表示，日本船厂建造的环保型散货船比其他国家建造的散货船表现更为突出，每天最多能节省 5 吨燃料。目前，Western Bulk 旗下船队共有 22 艘散货船由日本船厂建造，其中有 15 艘为在建新船。

环保船不是救命稻草

全球造船市场似乎已经患上了“环保船热”，但新加坡 Brightoil 航运首席执行官 Per Wistoft 对所谓的环保船革命提出警告，并表示要警惕环保船陷阱。他声称，所谓环保船并不是真正的环保船，它只是船厂为了接获新船订单而设计的营销手段。

Wistoft 给出了一个有趣的比喻来理解环保船，他指出，车主乐意购买大众 Golf，但希望内部配置的则是大众 Passat，因为有一天当汽车上山也许会面临恶劣的路况。他表示大部分石油贸易商还没有意识到，由于船舶必须应对恶劣的天气环境，环保船的配置或许会迫使船舶在航行中不得不停止。他警告称，当看到环保船时必须谨慎对待。生态船舶的时代马上就要到来，但是它们不会马上就替代现有的船舶。现有船舶的船龄相对小，而且其中有很大一部分需要有效管理。对于疯狂的环保船新造船项目，航运领域的专家警告：“它就像一场瘟疫，将会增加全球的航运危机，希望我们不要搬起石头砸自己的脚。”

关于登离船设施附近配备的救生圈的救生浮索问题的通知

发布日期：2014-04-08 来源：CCS

我社于 2009 年 11 月 20 日下发了有关登离船设施检验的“技术管理处（2009 年）通函第 028 号总第 357 号”通函，其附件 1 第 3.3 段涉及该设施附近配备救生圈的要求。其文字如下：

“3.3 救生圈

当登离船装置在使用时，在其附近应备有一只带有一只自亮浮灯和一根救生浮索的救生圈，以供即时使用。”

鉴于某些港口国 PCS 认为上述救生浮索同救生圈保持常态连接不符合 SOLAS III/7.1.3 条最后一句（“设有自亮灯和设有自亮灯及自发烟雾信号的救生圈应等量地分布在船舶两舷，这类救生圈不应是按本条 1.2 要求的装有救生索的救生圈”）的规定，对 357 号通函附件 1 第 3.3 段修正如下：

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08月27日 27 August, 2014



“3.3 救生圈当登离船装置在使用时，在其附近应备有一只带有一只自亮浮灯和一根救生浮索的救生圈，以供即时使用。

（注：在该救生圈处于存放状态时，除非能排除该救生圈在弃船时被逃生者误用的可能，救生浮索不应同该救生圈保持连接，仅在应急使用时由使用者进行连接。）”
请 CCS 相关验船师知晓并通知有关方面。

关于“船上无线电通信设备安装和使用有效性指南”的通告

发布日期：2014-08-19 来源：IMO

世界无线电大会（2012）对无线电规则附录 17 和 18 进行了大范围的修订，虽然这些修订并不影响船上全球海上遇险和安全系统（GMDSS），但是影响了诸如港口操作和船舶交通服务（VTS）等其他频率的使用。考虑到船上安装的无线电通讯设备之间以及按照无线电规则（2012）附录 17 和 18 更新的船用高频和甚高频的频率和信道安排上可能存在不兼容，国际海事组织（IMO）海上安全委员会于 92 届会议（2013 年 6 月 12 日至 21 日）通过了《船上无线通讯设备安装和使用有效性指南》。

参照该指南的要求，应采取以下措施：

1.船上及时采取行动保证无线电设备满足新的无线电规则。为满足新的要求可能需要对操作软件进行更新。

2.为了保障 GMDSS 的通信能力，具有窄带直接印字电报（NBDP）功能的高频无线电通信设备应在 2017 年 1 月 1 日及以后的第一次无线电设备检验时升级，以满足无线电规则附录 17B 部分第 II 和 III 节中的信道安排。

3.若非按照船旗国的特别要求进行更新，除具有窄带直接印字电报（NBDP）功能的高频无线电通信设备外的其他无线电通信设备，不需要在 2017 年 1 月 1 日及以后的第一次无线电设备检验时按照上述要求升级。

特此通告！

For more news, please go to NU Group website <http://www.nugroup.net/>

PART III –MARTITIME ENCYCLOPEDIA

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



海船船员适任证书编号的含义



适任证书编号格式如下：

J BA 1 1 1 20XX XXXX
类别 发证机关 部门 等级 职务 年份 本年序号

该编号格式由英文大写字母和阿拉伯数字共十五位组成，并由计算机自动生成。适任证书的各页面都有证书编号。

第1位：以一个英文大写字母表示适任证书的类别，其中

J 表示甲类适任证书；Y 表示乙类适任证书；
B 表示丙类适任证书；D 表示丁类适任证书。

第2、3位：由两个英文大写字母组成，表示发证机关的代码。

第4位：以一位阿拉伯数字表示工作部门，其中

1 表示甲板部门；
2 表示轮机部门；
3 表示海上无线电部门。

第5位：以一位阿拉伯数字表示适任证书的等级，分别为：

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08月27日 27 August, 2014



甲板部门：

- 1┌表示3000总吨及以上船舶；
- 2┌表示500至3000总吨船舶；
- 3┌表示未满500总吨船舶；

轮机部门：

- 1┌表示主推进动力装置3000千瓦及以上船舶；
- 2┌表示主推进动力装置750至3000千瓦船舶；
- 3┌表示主推进动力装置未满750千瓦船舶；

无线电部门：

- 1┌表示GMDSS无线电电子员；
- 2┌表示GMDSS操作员。

第6位：以一位阿拉伯数字表示船上职务，分别为：

甲板部门：

- 1┌表示船长； 2┌表示大副；
- 3┌表示二副； 4┌表示三副；
- 5┌表示组成航行值班的水手（值班水手）。

轮机部门：

- 1┌表示轮机长； 2┌表示大管轮；
- 3┌表示二管轮； 4┌表示三管轮
- 5┌表示组成航行值班的机工（值班机工）。

无线电部门：

- 1┌表示GMDSS一级无线电电子员； 2┌表示GMDSS二级无线电电子员；
- 3┌表示GMDSS通用操作员； 4┌表示GMDSS限用操作员。

第7至第10位：以四位阿拉伯数字表示证书签发的年份。

第11至第15位：以五位阿拉伯数字组成，表示某一发证机关当年所签发适任证书的总序号（由计算机按签发的先后顺序自动生成）。



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