



FLAG & CLASS
Monthly Marketing Report
船旗国&船级社 市场月报
2014年11月27日 27 NOV., 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: **RegisterNU & ClassNU**

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11月27日 27 NOV., 2014



TABLE OF CONTENTS 内容:

PART I –MARTITIME ENCYCLOPEDIA

- “被认可组织规则”的前世今生

PART II – FLAG STATE NEWS

- MPA Singapore issues circular on the authorisation of DNV GL

PART III – CLASS NEWS

- Paris MoU releases the results of first year of MLC implementation
巴黎备忘录发布海事劳工公约实施一年来的检查结果
- Voyage Data Recorder and Claims
- SOLAS amendments to the IMDG Code – Mandatory compliance will be required from January 1st, 2016
- 《ISM 规则》修正案将于明年 1 月生效

PART I—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



FLAG & CLASS

Monthly Marketing Report

船旗国&船级社 市场月报

2014年11月27日 27 NOV., 2014



在今年九月份，我们 ClassNU 的所有员工学习了 RO Code,并全部通过了内部的考试。为了更加深入的理解 RO Code, 请查看以下文章。

“被认可组织规则”的前世今生

2014-11-25 来源：中国船检



最终的 RO Code 修订了 IMO 不同文件中可能导致相互抵触的内容，体现了对 RO 进行认可和授权要求的连续性和一致性。

2006~2007 年，面对欧盟（EC）对“被认可组织”问题以及质量体系（QSCS）的关注，国际船级社协会（IACS）决定推动 IMO 制定“被认可组织规则（RO Code）”，以提高对 RO 授权和认可的一致性和规范性。最初的文本由 IACS 组织起草。2008 年 4 月，澳大利亚、欧盟等国向第 84 次海安会递交提案，要求在船旗国履约分委会（FSI）下增加制定 RO Code 的议程。委员会同意该提议，并将规则的编写工作分派给 FSI。此后经过约 5 年的工作，该规则最终在 2013 年 6 月 21 日的海安会 MSC92 得到通过【MSC.349(92)号决议】，将于 2015 年 1 月 1 日正式生效。

规则要点

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11月27日 27 NOV., 2014



RO Code 正文分为三个部分。第一部分是通则（GENERAL），给出了适用范围、参考文件等一般规定；第二部分是组织认可和授权要求，是 IMO 相关文件和适用国际标准中已有的对船旗国和 RO 的强制性规定。第三部分是船旗国对 RO 进行监管的指南。此外另有三个附录，附录 1——被认可组织技术员工培训和资格要求；附录 2——代表主管机关行事的被认可组织检验和发证职能规定；附录 3——协议所应包括的要素。

RO Code 第一部分通则第 1 条款规定“本规则作为国际标准和综合性文件，包含对各组织进行认可和授权的最低评估标准以及船旗国进行监管的指南。”此款明确了本规则使用的主体是船旗国主管机关和 RO。这里的 RO 不仅指船级社，还包含其他作为第三方的船舶检验机构/公司。根据规定，受本规则约束的 RO，不必提供所有法定检验发证业务，可以在有限的范围内得到认可和授权。第 5 条要求“各船旗国应向 IMO 秘书长交存一份 RO 清单……以及一份关于授予 RO 权限的具体责任和条件的通知”。

第二部分中规定了对 RO 的一般要求，如独立、公证、适任、责任、透明等，介绍了在管理和组织工作上的要求、RO 拥有的资源、法定检验服务过程、开发测量分析和改进、质量管理体系认证等。最后第 8 款特别给出了船旗国授权 RO 的强制性规定。8.3 款规定了授权的法律依据，指出授权的法律依据不仅包括与 RO 签订的正式书面协议、法令、法规和补充资料，还包括船旗国的解释、差异和等效解决方案。船旗国对于与执行公约相关的国家法律文件的增减或修订情况，应在生效日期前通知 RO，并具体说明船旗国的标准（8.4 款）。

第三部分为船旗国提供了制定监管计划、审核、管理监管计划的思路。通过引入 ISO 体系，对船旗国监管全流程提出了具体的程序性要求，为船旗国提供了一套合理的监控程序。RO Code 第三部分是非强制性的，不过第 7.1.1 款的要求“船旗国验证经其认可的代表其执行法定检验发证服务的 RO 满足本规则”使用了强制性语气。

RO Code 与 IMO 原有强制性决议的关系

在 RO Code 之前，IMO 已有两个关于规范和约束 RO 行为、提供授权建议的强制性文件，即海大 A.739(18)和 A.789(19)两个决议，分别于 1993 年 11 月 4 日和 1995 年 11 月 23 日通过。另外还有很多强制性或非强制性要求广泛的散落于 IMO 各类文件中。经提议，IMO 决定将目前所有与 RO 有关的文件整理为一个综合文本，并对要求尚不充分、覆盖尚不全面的内容予以增补。后续几届 FSI 会议经过讨论与修改，决定将内容按“是否为 IMO 强制性规则”、“是否与主管机关/RO 有关”

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11月27日 27 NOV., 2014



进行分类，然后整理得到最终的 RO Code 版本。

最终的 RO Code 修订了 IMO 不同文件中可能导致相互抵触的内容，体现了对 RO 进行认可和授权要求的连续性和一致性。通过采用灵活的方式，避免给参与 RO 审核的各方带来负担。另外，文本体现了对各成员国主权的尊重和保护。

对比 A.739(18)、A.789(19)决议和 RO Code，可见 RO Code 附录 2 全部来自 A.789(19)决议“被认可组织代表主管机关检验和发证细则”，只进行少量编辑性修订，无实质变化。RO Code 附录 3“协议应包括的要素”全部来自 A.739(18)决议附录 2，只是在 8.4 款“责任 Liability”下新增加一个备注。

相比 A.739(18)和 A.789(19)决议，RO Code 的“新”体现在以下几个方面：

一是由于需要对 IMO 现有文件内容进行适当增补，所以引入非强制性的国际标准化组织（ISO）质量标准的用语（wording）进行描述，并以 ISO 国际质量体系作为主要要素和框架，重新组织文本的编写。特别的，大篇幅的增加了关于管理、组织、法定检验业务流程、实施测量、分析和改进的内容。

二是强调合作与沟通。沟通包括 RO 内部沟通、与船旗国沟通、RO 之间合作三部分。规则提到 RO 应在船旗国规定的框架下，与其他 RO 合作与沟通，以实现船旗国的法定检验业务相关流程的标准化，特别是在法定发证方面可能影响其他认可组织签发证书有效性的时候，保持合作（Part 2 第 3.9 款）。对涉及 RO 签发证书的船舶，RO 还应与 PSC 主管机关合作，以便纠正报告的缺陷或其他不符合。（Part 2 第 6.5.7 款）

三是将船旗国对 RO 的监管单独成章，作为非强制性指南写入 RO Code 第三部分。此举提高了船旗国对 RO 监管的标准，并强化了审核的机制。

四是 RO Code 将 IMO 关于 RO 代表主管机关开展检验与发证工作所需履行的强制条款和推荐做法做出了区分，分别写入其第二部分和第三部分。

五是增加对 RO 技术员工培训和资质要求，增加对船级社验船师和审核员能力的描述。RO Code 第二部分第 4.2.4 款规定“船级社应使用经过充分鉴定、培训和授权的适任验船师和审核员从事法定发证和服务，能在其工作责任范围内履行其雇主有责任履行的所有职责和活动”。通过规定培训模块、理论培训、实习培训、考试、培训评估、资格保持、活动监控、记录等，对 RO 所雇佣员工的素质和专业能力提出了更高要求。附录 1 的 A1.9 款提到 RO 对雇佣员工监控的周期，“应对每个从事检验或审核工作的验船师或审核员的工作，至少每隔一个自然年监控一次。”

综上所述，RO Code 的要求比 A.739(18)和 A.789(19)决议要求更高、更细，且覆盖面更广。

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11月27日 27 NOV., 2014



RO Code 与区域性要求比较

在 RO Code 出台之前，欧盟曾出台船级条例 EC No.391/2009《关于船舶检查和检验组织共同规范和标准》（以下简称欧盟 391），于 2009 年 6 月 17 日生效。欧盟通过该条例可以对其认可的 RO 施加影响并间接影响授权该 RO 的主管机关。此外 IACS Blue Book 中对 RO 也有很全面的要求。这些文件可作为衡量 RO Code 要求高低的横向标尺。

一是船舶转级及换旗检验。RO Code 第二部分 3.9.3.3 款-3.9.3.7 款中对船舶转级做出了规定。其第二部分 3.9.3 款要求“如果船舶从某一 RO 转移到另一 RO 检验发证，转出组织应向转入组织提供该船舶的历史案卷，不得延误。”

RO Code 第二部分 3.9.3.4 款要求“如船舶从某 RO 转移到另一 RO 检验发证，转出组织应向转入组织提供该船舶的历史案卷，不得延误，其中包括：.1 过期检验；.2 过期遗留项目和过期船级条件；.3 对船舶签发的营运条件；.4 对船舶签发的营运限制；.5 技术资料、图纸和文件（可参考 IMO 制定的相关指南）”。这一要求和欧盟 391 相比增加了 3.9.3.4.5 款，和 IACS 规定相比出入较大。

IACS PR1A A.2 款规定“失去方船级社的责任和报告”中规定“失去方船级社……应通知获得方船级社其拥有的最新船级状况，包括对该轮签发的过期检验和建议/船级条件（连同相应的到期日）。”对于营运条件、营运限制的提供，未做格外说明。对于技术资料、图纸和文件的提供，PR1A 是要求由船东向获得方船级社提供，“如果船东无法提供全部规定的图纸，获得方船级社要求船东授权失去方船级社将其拥有的这些图纸部分根据获得方船级社的要求直接转移给获得方船级社”（A.1.1.6 款），但这并不是失去方船级社的义务。可见在转级信息提供方面，RO Code 对失去方 RO 的要求最高。

二是委托检验与专职验船师。RO Code 全篇未出现“委托检验”字眼，而是对“专职验船师 Exclusive Surveyor”做出了规定：“RO 应仅使用专职的验船师和审核员履

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11月27日 27 NOV., 2014



行法定检验和发证的职能，这些验船师和审核员应为专职受雇于该组织、具有合适资格、受过培训和得到授权的人员，在其工作职权范围内完成其雇用方负责的所有任务和活动”。对于无线电检验，RO Code 明确提出无需使用专职验船师。“在该 RO 负责代表船旗国发证的同时，其可以按照本规则第二部分第 5.9 款将无线电检验分包给非专职验船师”。

为 RO 提供专业检验服务的机构属于 RO 的分包方，根据 RO Code 第二部分 5.9.1 款对分包方的要求，“.....RO 应确保对各项服务进行充分的监控。船旗国可增大对分包服务的控制范围。分包过程应在 RO 的质量管理体系内予以明确。”分包方检验后的责任仍由 RO 承担。

“专职验船师”条款曾在 FSI 的通讯工作组中进行过激烈的博弈，几易其稿。目前该条款内容全部来自第 81 届海安会 208 号决议 MSC.208(81)，与 A.739(18)决议修正案含义一致。通过“by the use of only exclusive surveyors and auditors”字眼，取消了委托检验的可能性。原则上 RO“在特殊和正当合理情况”下无法派专职验船师进行检验时，需向船旗国报告，由船旗国指定委托方。

SOLAS 74/83 第一章第 6 条、MARPOL 附则 I 第二章第 6 条、MARPOL 附则 II 第 8 条、MARPOL 附则 IV 第二章第 4 条、MARPOL 附则 VI 第二章第 5 条、IGC Code 第一章第 1.5.1 条、IBC Code 第一章第 1.5.1 条等都有关于“船旗国指定验船师 Nominated surveyor”的要求。这些要求规定由于 RO 必须使用专职验船师，当“在特殊和正当合理情况”下无法派专职验船师进行检验时，船旗国可以委托由其指定的验船师来完成检验。其实，船旗国指定验船师的前提是该国与被指定验船师或被指定验船师所属的机构签有规定或约束双方行为的协议。对于认可了多家 RO 的船旗国而言，达到这一要求没有困难。但对于单一授权 RO 的船旗国，则可能无法履约。

三是产品互认。欧盟 391 第 10 条规定“被认可组织之间应定期互相咨询，以保持其规范和程序的等同并协调其规范和程序及其实施。在不损害船旗国权力的条件下，它们应该彼此合作以期达到对国际公约的一致解释。适当时，被认可组织应就技术和程序条件达成一致，根据这些条件并基于等同标准并参考最严格的标准相互认可材料、设备和部件的船级证书”。这条规定是欧盟为了提高自身产品竞争力而做出的，虽然只限于船用材料和船用产品，但有扩大大地区船用产品市场占有率的嫌疑。国际上对此条款争议很大，特别是绝大多数船级的设备和材料也同时属于法定范畴，RO 实际上并不能代表其船旗国对该国未授权的检验组织认可的产品进行认可。

在 RO Code 草稿撰写阶段，以爱尔兰为代表的欧盟曾试图将此规定融入 RO Code，遭到以日本为代表的其他国家（包括中国、美国、韩国、巴拿马、巴哈

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11月27日 27 NOV., 2014



马、马绍尔、新加坡等)的反驳,就欧盟可能针对非欧盟旗船舶实施超越 RO Code 要求的做法表示了反对,强调 RO 在执行某一个船旗国的要求时不能侵害其他授权船旗国的主权。

最终的 RO Code 文本中无“产品互认”的要求,另在其第二部分 3.9.3.3 款明确规定

“No flag State shall mandate its ROs to apply to ships, other than those entitled to fly its flag, any requirement pertaining to their classification rules, requirements, procedures or performance of other statutory certification processes, beyond convention requirements and the mandatory instruments of the IMO. (任何船旗国均不得要求其 RO 对非悬挂其船旗的船舶执行超出公约要求和 IMO 强制性文件范围的、与 RO 入级规范、要求、程序或其他法定发证过程相关的要求)”,这实际上重申了规则对各成员国主权的尊重,不支持任何超越国家主权的做法。

四是信息报送与披露。RO Code 要求第二部分 3.9.2.1 款对向船旗国报告做出了规定,作为指导性要求,规定的比较笼统。规则要求“RO 应制定相应的与授权船旗国沟通的程序”,处理授权信息、船级变化(如适用)、船舶不适航、过期检验、过期遗留项目、过期船级条件、营运条件或营运限制等事宜。另外如果船旗国同意,RO 对咨询、合同、船旗国反馈(含法定检验发证符合性事宜)等也应与船旗国进行沟通,做出有效安排(3.9.2.3 款)。

关于信息披露,欧盟 391 认为“作为监控被认可组织运作的一部分,为了确定被认可组织满足本条例的最低标准,欧盟检查人员被允许登船并查阅任何船旗船舶的案卷是非常必要的。第 10.4 条规定“被认可组织应向所有根据法令 2009/15/EC 第 3 条委托了授权的成员国主管机关和欧盟提供所有有关其入级船队,以及转级、船级变化、暂停和撤销的信息,不论船舶悬挂的船旗

(irrespective of the flag the ships fly)。”欧盟 391 的这一规定要求信息披露的对象不仅是悬挂欧盟国家船旗的船舶,而是悬挂所有船旗的船舶。也就是说,只要是 EU 的 RO 所属的船队,EU 都有权力要求 RO 进行信息披露。可见,欧盟 391 关于信息披露的规定是非常强势的单边立法行为,RO CODE 并不支持此做法(第二部分 3.9.3.3 款)。因此,RO 规则的实施将排斥欧盟 391 关于信息披露的要求,进而从根本上保护各成员国的主权。

五是记录保存。MEPC 64 对“记录保存期限”(Part 2, 3.6.3 条)进行了修订,要求保存记录,以“证明法定检验发证服务达标,质量管理体系运行有效”。规定记录“应至少包括 1) 制定的规范、规则及相关研究,2) 执行规范、规则和法定要求的方式,如验证或批准图纸、认可及检验材料设备、建造安装检验、营运检验、证书签发,3) 船舶清单,4) 质量体系要求的所有其他记录及船旗国规定的附加

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11月27日 27 NOV., 2014



要求”。对于这些记录“应在 RO 为该船提供法定检验服务后至少再保存 3 年或更长时间（如船旗国和 RO 协议中有规定）”。除此之外的记录“应至少在 RO 提供法定检验服务期内保存”。这一要求是对 A.739(18)决议附录第 13.8.8.8 款的具体落实。

六是联合审核。提出“联合审核”的初衷是为了减轻 RO 接受船旗国审核的负担，特别是减轻同时被多个船旗国授权的 RO 的审核负担，同时也减轻船旗国的审核成本。

RO Code 第三部分第 7.2.2.2 款规定“只要几个船旗国的要求和执行情况在细节方面与各船旗国自己执行的监管计划达到同等程度，一个船旗国可与另外一个或多个对同一 RO 授权的船旗国达成进行联合监控/监管活动的书面协议”。同时规定“任何船旗国均可不受另一船旗国或组织胁迫，被迫接受由他国取代自己对 RO 进行监管，除非这些船旗国签署书面协议或该国法律有如此规定。此协议副本应提交 IMO 供各成员国参考。”也就是说，船旗国可通过联合审核或者受协议约束的互认的方式（如船旗国对 IACS 的 ACB 审核的认可）减少对同一个授权 RO 的审核次数。对于单一授权 RO 的船旗国也可签订协议认可其他船旗国或组织对自己 RO 进行审核。

然而，在规则的制订过程中，各国出于维护国家主权的考虑，对该条款进行了激烈的争论。有代表认为实施联合审核的趋势是多个船旗国共享审核数据，进而产生审核机制的区域化，最终恐会推动形成一套国际性、强制性的审核机制，有超越国家主权的嫌疑。这实在是各个主权国家不可接受的局面。因此，IMO 最终将其作为一项非强制性的鼓励措施写入 RO Code 第三部分，仅将此方式进行了认可和明确，未就“联合审核”的具体事项进行规定。

七是责任条款。随着航运的发展，损失赔偿、污染赔偿涉及的金额越来越大，公众对造成人员伤亡、环境污染的事件“零容忍”的态度导致船旗国背负的压力越来越大，从而对 RO 提出的越来越高的要求。此前在 RO Code 讨论过程中，欧盟提案中曾建议写入“RO 应不允许利用其所接受授权委托的船旗国所保留的豁免权。被认可组织应服从于认可它的船旗国法律所要求的责任保险规定，除非按照国内法律其责任由船旗国承担”。这一条款可能造成 RO 承担无限责任，因此引起了不少国家的反对。

最终，RO Code 附录 3 第 8.4 款备注中关于“责任条款”的表述为“船旗国的法律可要求 RO 及其参与或负责执行法定检验发证服务的雇员办理职业免责保险

（Professional indemnity）或职业责任保险（Professional liability insurance），用以应对法定证明系由船旗国授权 RO 疏忽行为或不作为造成损失或损坏的赔偿责任，最终判定归于船旗国的情况。为此，船旗国还可考虑对该保险所适用的责任和免责程度做出限制，或其他赔偿安排”。这一要求由 IACS 在 FSI20 提出，由

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11月27日 27 NOV., 2014



MEPC 64 批准。

这里规则明确 RO 雇员可办理责任保险，对 RO 及其雇员承担的责任予以限定，从某种程度上是对 RO 的保护，避免因 RO 疏忽或不作为造成的无限责任的尴尬局面。

八是惩罚条款。欧盟 391 为保证对各成员国的强制力，第六条规定可根据程序对 RO 进行罚款。当 RO 严重或一再不满足附则 I 规定的最低标准或应履行的义务，或其在结构、体系、程序或内部监控上存在严重缺陷不断恶化时，可处以罚款。如果 RO 没有执行委员会要求的防范和纠正措施，或造成无理拖延，可对该 RO 实施阶段性惩罚罚款。

反观 RO Code，为保证其强制力，IMO 将其写入 SOLAS、MARPOL 等公约，并对成员国（IMO Member States）进行自愿审核（Voluntary IMO Member State Audit Scheme）。目前成员国审核机制已写入 III CODE，将于 2016 年 1 月 1 日正式实施。对于 RO 来说，若不能履行 RO Code，将被船旗国取消认可和授权。

随着 2015 年 1 月 1 日的逐渐临近，船旗国、RO 等各相关方应认真研读 RO Code，做好准备，勇敢地迎接新一轮的挑战。

PART II—FLAG STATE NEWS

MPA Singapore issues circular on the authorisation of DNV GL

Published on November 20th, 2014



Authorization to carry out statutory requirements and services on behalf of Singapore

MPA Singapore has issued Shipping Circular to inform that MPA has appointed and authorised DNV GL as one of the Recognised Organisation to carry out statutory certification, survey, inspection and audit services on behalf of the Government of the Republic of Singapore, effective

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11月27日 27 NOV., 2014



from 1 October 2014. This arises from the merger of Det Norske Veritas (DNV) and Germanischer Lloyd (GL) to become DNV GL.

Shipowners, shipmanagers, and masters of Singapore-flagged vessels are to take note that, unless they become invalid pursuant to the rules of the classification society under which they are issued or the applicable statutory regulations:

- Existing vessel's statutory certificates issued and endorsed by DNV or GL shall be considered to remain valid and shall be treated equivalent to certificates issued and endorsed by DNV GL; and
- Endorsements by DNV GL for the annual or intermediate surveys in existing statutory certificates shall be considered valid and shall be treated equivalent to certificates issued by DNV GL.

Continuous Synopsis Record (CSR)

The Continuous Synopsis Record (CSR) includes the name of all the classification society(ies) with which the vessel is classed and the name of the Recognised Organisation(s) which issued the Document of Compliance (DOC), the Safety Management Certificate (SMC) and the International Ship Security Certificate (ISSC).

The Singapore Flag Administration will not require CSRs reflecting DNV or GL as the classification society to be reissued unless there are changes to the registered particulars of these Singapore-flagged ships in the existing CSR certificate which entails for the next sequential number to be issued.

Source: MPA Singapore

PART III—CLASS NEWS

**Paris MoU releases the results of first year of MLC
implementation**

Published on November 17th, 2014

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11月27日 27 NOV., 2014



113 ships detained for MLC related deficiencies

20 August 2014 marked the first anniversary of the entry into force of the Maritime Labour Convention (MLC, 2006). During these first 12 months **113 ships were detained** by one of the Paris MoU Authorities for MLC-related deficiencies. This represents 17.4% of the total number of detentions (649) in the Paris MoU during this period. During the first year 7.4% (3,447) of the total number of 46,798 deficiencies recorded was linked to the MLC, while 160 (4.6%) were marked as a ground for detention resulting in 113 detained ships.

Detainable deficiencies were most frequently recorded in the areas “payment of wages” (39.5%), and “manning levels for the ship” (28.6%). Other areas with high deficiency levels are “health and safety and accident prevention” (43.1%), “food and catering” (15.4%) and “accommodation” (10%).

Only the member States of the Paris MoU which have ratified the MLC on or before 20 August 2012 were entitled to conduct PSC inspections on MLC requirements from 20 August 2013. As a result the following twelve member States started enforcing the MLC, 2006 from 20 August 2013: Bulgaria, Canada, Croatia, Cyprus, Denmark, Latvia, the Netherlands, Norway, Poland, the Russian Federation, Spain and Sweden.

During the first year of implementation, the following member States began to enforce MLC, 2006: *Belgium, Finland, France, Germany, Greece, Italy, Lithuania, Malta and the United Kingdom, bringing the total to 21.*

Annex MLC, 2006 deficiencies 20 August 2013 – 20 August 2014

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11月27日 27 NOV., 2014



MLC, 2006 area's	# of MLC Deficiencies	% of total # of MLC deficiencies	# of detainable MLC deficiencies	% of detainable MLC deficiencies of total MLC deficiencies
MLC,2006 Ship's certificates and documents	84	2.44%	2	2.4%
Certificate & Documentation - Documents	1	0.03%		
Certificate & Documentation - Ship Certificates	83	2.41%	2	2.4%
Area 1 Minimum age of seafarers	1	0.03%		
Labour conditions - Minimum requirements for seafarers	1	0.03%		
Area 2 Medical certification of seafarers	89	2.58%	2	2.2%
Certificate & Documentation - Crew Certificates	70	2.03%	1	1.4%
Labour conditions - Minimum requirements for seafarers	19	0.55%	1	5.3%
Area 3 Qualifications of seafarers	12	0.35%	1	8.3%
Certificate & Documentation - Crew Certificates	7	0.20%	1	14.3%
Labour conditions - Minimum requirements for seafarers	5	0.15%		
Area 4 Seafarers' employment agreements	184	5.34%	15	8.2%
Certificate & Documentation - Crew Certificates	126	3.66%	14	11.1%
Certificate & Documentation - Documents	10	0.29%	1	10.0%
Labour conditions - Conditions of employment	48	1.39%		
Area 5 Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service for seafarers	17	0.49%		
Labour conditions - Minimum requirements for seafarers	17	0.49%		
Area 6 Hours of Works or rest	300	8.70%	23	7.7%
Certificate & Documentation - Documents	258	7.48%	16	6.2%
Labour conditions - Conditions of employment	42	1.22%	7	16.7%
Area 7 Manning levels for the ship	49	1.42%	14	28.6%
Certificate & Documentation - Crew Certificates	49	1.42%	14	28.6%
Area 8 Accommodation	354	10.27%	12	3.4%
Certificate & Documentation - Documents	9	0.26%		
Labour conditions - Accommodation, recreational facilities, food and catering	345	10.01%	12	3.5%
Area 9 On-board recreational facilities	5	0.15%		
Labour conditions - Accommodation, recreational facilities, food and catering	5	0.15%		
Area 10 Food and catering	530	15.38%	12	2.3%
Labour conditions - Accommodation, recreational facilities, food and catering	530	15.38%	12	2.3%
Area 11 Health and safety and accident prevention	1,485	43.08%	19	1.3%
Labour conditions - Accommodation, recreational facilities, food and catering	34	0.99%		
Labour conditions - Health protection, medical care, social security	1,451	42.09%	19	1.3%
Area 12 on-board medical care	119	3.45%	5	4.2%
Labour conditions - Accommodation, recreational facilities, food and catering	35	1.02%		
Labour conditions - Health protection, medical care, social security	84	2.44%	5	6.0%
Area 13 On-board complaint procedure	89	2.58%	4	4.5%
Certificate & Documentation - Documents	89	2.58%	4	4.5%
Area 14 Payment of wages	129	3.74%	51	39.5%
Labour conditions - Conditions of employment	129	3.74%	51	39.5%
Total	3,447	100.00%	160	4.6%

% detainable deficiencies per MLC Area of total MLC detainable deficiencies

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

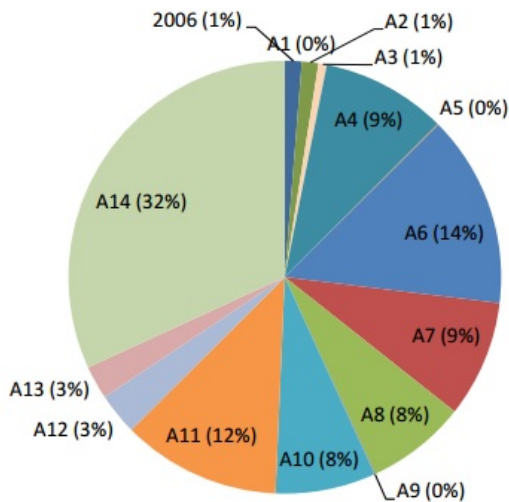


FLAG & CLASS

Monthly Marketing Report

船旗国&船级社 市场月报

2014年11月27日 27 NOV., 2014



% detainable deficiencies per MLC Area of total MLC detain. def	Nr Det. Def.
Area 14 Payment of wages	51
Area 6 Hours of Works or rest	23
Area 11 Health and safety and accident prevention	19
Area 4 Seafarers' employment agreements	15
Area 7 Manning levels for the ship	14
Area 8 Accommodation	12
Area 10 Food and catering	12
Area 12 on-board medical care	5
Area 13 On-board complaint procedure	4
MLC,2006 Ship's certificates and documents	2
Area 2 Medical certification of seafarers	2
Area 3 Qualifications of seafarers	1
Area 5 Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service for seafarers	0
Area 9 On-board recreational facilities	0
Area 1 Minimum age of seafarers	0

Source & Image Credits: Paris MoU

巴黎备忘录发布海事劳工公约实施一年来的检查结果

来源: www.safety4sea.com

2014年8月20日是《2006年海事劳工公约》生效一周年纪念日。在过去的一年里,共113艘船舶被巴黎备忘录区域的主管机构根据海事劳工公约因船舶缺陷而被滞留,被滞留的船舶

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11月27日 27 NOV., 2014



数量占巴黎备忘录滞留船舶总数（649 只）的 17.4%。一年中，巴黎备忘录共产生了 46,789 项缺陷记录，其中 7.4%（3, 447 项）与海事劳工公约相关，而其中 4.6%（160 项）缺陷符合滞留条件从而导致 113 只船被滞留。

滞留缺陷主要体现在如下两方面：“工资支付”（39.5%）和“配员水平”（28.6%）。其他比例较高的缺陷还包括“健康、安全及事故预防”（43.1%）、“食物供给”（15.4%）和“住宿条件”（10%）。

巴黎备忘录的成员國中，只有在 2012 年 8 月 20 日或之前批准海事劳工公约的，才有权从 2013 年 8 月 20 日起按照海事劳工公约的要求进行港口国检查。

Voyage Data Recorder and Claims

Published on November 19th, 2014



The Voyage Data Recorder (VDR) is now an established item of bridge equipment. The London P&I Club's Ship Inspection Programme results in this area would confirm that the operation of these units on entered ships is generally well understood.

However, there are instances where the Master of an entered ship has failed to perform the steps required to preserve VDR data in the event of an incident; or failed to recognise circumstances in which VDR data (particularly voice traffic on VHF and on the bridge) may be very valuable in the defence of a claim.

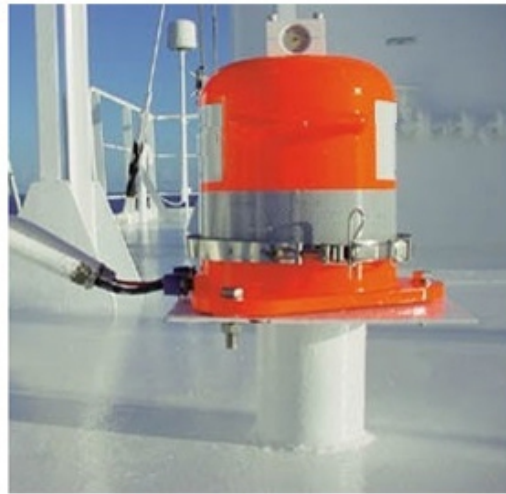
WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY

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11月27日 27 NOV., 2014



In a first example, a ship heading into port was presented with a ‘head-on’ situation as described in Rule 14 of the International Rules for the Prevention of Collisions at Sea. Though a departure from the ‘Rules’, a deal was struck on the VHF between the two ships. Due to the location of the entered ship’s intended berth, an alteration of course to port was to occur. Both ships subsequently collided, resulting in a considerable claim upon the Club.

The Master did not save the VDR data – it is presumed because the data could be incriminating and used against him. Unfortunately, while the same information was not likely to reverse any liability for the incident, it may have been useful evidence to assist in reaching an amicable settlement. The effect on the settlement of the claim cannot now be quantified, though it stands to reason that the Member would have preferred the Master to have saved the information. In an attempt to protect himself, the Master may have exposed his Owners to a larger settlement.

Emergency Guidance Manuals onboard usually contain aide memoir sheets to assist the Master with those structured and ordered tasks which need to be taken in priority order, and are aimed at ensuring steps are not missed in the stress of an emergency. We ask Members to consider the insertion or addition of the VDR data save in such lists as a low priority matter.

A second example concerns an entered container ship which, due to impending poor weather, was forced to depart from a container berth without the lashing of many of her containers. Unfortunately, when the ship was exposed to the poor weather a number of the unlashed containers were lost overboard. In some ways understandably, the Master did not consider this situation to be one where VDR data ought to be saved. During the handling of the ensuing claim, the Club feels that the VDR data would have probably represented a valuable narrative of the exchanges between the port authorities and the bridge team and could have helped greatly in the claim negotiation.

The Club makes no particular recommendation other than to hope that these examples bring the matter to the attention of deck officers.

Source: **The London P&I Club**

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11月27日 27 NOV., 2014



**SOLAS amendments to the IMDG Code – Mandatory
compliance will be required from January 1st, 2016**

Published on November 17th, 2014



In May 2014 IMO's Maritime Safety Committee adopted the **amendments to the IMDG Code** contained in **Resolution MSC.372(93)** Amendments to the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code.

Contracting governments may apply the new requirements, in part or in whole, on a voluntary basis from 1 January 2015. Mandatory compliance will be required from 1 January 2016. Some existing provisions concerning labelling and warning marks may continue to be applied until 31 December 2016.

Of the numerous changes to the Code detailed in MSC.372(93), several are of particular interest:

- Twenty new United Nations (UN) numbers have been added (UN3507 to UN3526), covering various absorbed gases, uranium hexafluoride, asymmetric capacitors and discarded, empty, unclean packaging.
- The Dangerous Goods List has been reorganised and column 16 has been divided to cover separately stowage and handling (16a) and segregation (16b). Stowage on deck and/or under deck is still defined by stowage categories 01 to 05 (Class 1) and A to E (Classes 2 – 9). Provisions related to the stowage, handling and segregation, which were previously detailed in full in column 16, are now coded using one or more of 28 stowage codes (prefix SW), 4 handling codes (prefix H) and 75 segregation codes (prefix SG).
- Numerous amendments have been made to the provisions covering Class 7 radioactive goods.
- A number of changes to the special provisions and packing instructions have been introduced.

The 37-14 amendments have been incorporated into the 2014 edition of the IMDG Code which is due for publication in November 2014.

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11月27日 27 NOV., 2014



Further details may be found by reading IMO MSC.372(93)

Source: *The West of England P&I Club*

《ISM 规则》修正案将于明年 1 月生效



据了解，国际海事组织（IMO）已在第 92 届海安会上通过“MSC.353(92)”决议，采纳了《国际船舶安全管理规则》（《ISM》）修正案。该修正案将于 2015 年 1 月 1 日生效。

修正案有以下主要内容：

- 1、规则条款第 6.2 修改为：要求公司根据国内和国际的规定确保每艘船舶均配有合格、持证和符合健康要求的海员；确保对船舶合理恰当地配员，以使得船上各方面均能维持安全操作。
- 2、被采纳的新增条款第 12.2：要求公司定期查核正在执行的所有经授权的 ISM 相关任务是否与《ISM 规则》中的“公司责任”相一致。

经修订的《ISM 规则》包括了 IMO 制定的各种关于导则和建议的新注解。根据条文第 1.2.3.2，尽管规则引入这些注解只为参考和指导的目的，并未构成规则的规定，但是有关的导则、建议以及一些其它的内容等等还是应该被考虑在内。

以下为以注解形式新增至经修订的《ISM 规则》的导则：

关于发现的 ISM 规则重大不符合项的处理程序；

规则、建议、导则和其它与安全及保安相关的强制性法律文书清单；

公司关于执行《ISM 规则》指南的修订版；

根据 ISM 规则的条文对履行指定人员所必需的资格、培训和经验的指导；

关于船上各种紧急情况应急计划的一体化系统结构的导则；

关于有惊无险的未遂事件的报告指南；

船上应配备的证书和文件清单的修订版。

在此建议船舶运营经理应确保上述的所有导则均被引入至公司的安全管理体系（SMS）。一旦有需要，应该执行对现有程序进行修改后的新规定。

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