



FLAG & CLASS
Monthly Marketing Report
船旗国&船级社 市场月报
2015年04月28日 28 April, 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04月28日 28 April, 2015



TABLE OF CONTENTS 内容:

PART I – NU NEWS NU 内部新闻

- RegisterNU Circular

PART II – INTERNATIONAL MARITIME NEWS 国际海事新闻

- The Nairobi Wreck Removal Convention enters into force
- 《内罗毕国际船舶残骸清除公约》已于 2015 年 4 月 14 日生效

PART III – DOMESTIC MARITIME NEWS 中国海事新闻:

- 中国-丹麦签署相互承认海员适任证书协议
- 压载水管理公约临近生效：提前特检 吹向修船业的一缕春风？

PART IV – MARITIME ENCYCLOPEDIA 海事百科

- 【船舶 IMO 编码】是怎么来的，你知道吗？

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04月28日 28 April, 2015



PART I--NU NEWS:

RegisterNU Circular

Circular No.: 2015-01-Reg.NU

Date: 02 March, 2015

**SHIPPING CIRCULARS TO SHIPOWNERS/OPERATORS – SIERRA LEONE
MARITIME ADMINISTRATION MARINE CIRCULARS**

Radio Accounting Authorities

The following authorities are approved by Sierra Leone Maritime Administration:

- o AA07, CA03, GB14, NL01, US09 – Stratos Global
- o BE02 – Marlink SA
- o BN01 – Batelco
- o CN03 – Beijing Marine Comms & Navigation Co.
- o CY05 – Satlink
- o CY09 – Napatel
- o GB01, GB15, GB22, GB 05 – AND Group
- o GB 11 – NSSLGLOBAL Ltd.
- o GR01 – GR12 – Otesat Maritel
- o GR11 – Telefinos Co.
- o GB40 – Punch Computer Electronic and Satellite Trade UK Ltd.
- o LE01 – Murr Marine Electronics
- o PG02 – Panama Shipping Consultants Inc.
- o SL01 – S.T.E.L. Ltd (SRL)
- o PG17 – MR Services
- o SU04 – Morsviazsputnik
- o UX02 – Morcom
- o PG05 – IMCO

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
2015年04月28日 28 April, 2015



Circular No.: 2015-02-Reg.NU

Date: 07 April, 2015

**SHIPPING CIRCULARS TO SHIPOWNERS/OPERATORS – SIERRA LEONE
MARITIME ADMINISTRATION MARINE CIRCULARS**

This is to inform that The Government of the Republic of Sierra Leone has authorized Sierra Leone Maritime Administration (SLMARAD) for all matters relating to vessels registration and seafarers certification under Sierra Leone Flag.

Please see the following of contact details of the International Office of Sierra Leone Maritime Administration (SLMARAD).

Sierra Leone Maritime Administration (SLMARAD)

Operational Address: Aphrodite Bldg, 3rd Floor, 56 Theodorou Potamianou Street, 4155 Limassol, Cyprus

P.O. Box: 55234, 3820, Limassol, Cyprus

Tel: +357 25 736 707

Direct: +357 25 736 706

Mob: +357 97 707 071

Fax: +357 25 736 777

registrar@slmarad.com

www.slmarad.com

The Blue Card must be addressed to:

Sierra Leone Maritime Administration - Maritime House #6,
Government Wharf Ferry Terminal,
Freetown, Sierra Leone.

Approval by President

Register NU

PART II--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04月28日 28 April, 2015



The Nairobi Wreck Removal Convention enters into force

On April 14th, 2015, Source:IMO



The Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks provides a set of uniform international rules for the prompt and effective removal of wrecks located in a country's exclusive economic zone or equivalent 200 nautical miles zone.

The Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks enters into force on Tuesday (14 April 2015). The Convention places strict liability on owners for locating, marking and removing wrecks deemed to be a hazard and makes State certification of insurance, or other form of financial security for such liability, compulsory for ships of 300 gt and above. It also provides States Parties with a right of direct action against insurers.

The Convention fills a gap in the existing international legal framework by providing a set of uniform international rules for the prompt and effective removal of wrecks located in a country's exclusive economic zone or equivalent 200 nautical miles zone. The Convention also contains a clause that enables States Parties to "opt in" to apply certain provisions to their territory, including the territorial sea.

The Convention provides a legal basis for States Parties to remove, or have removed, wrecks that pose a danger or impediment to navigation or that may be expected to result in major harmful consequences to the marine environment, or damage to the coastline or related interests of one or more States. The Convention also applies to a ship that is about, or may reasonably be expected, to sink or to strand, where effective measures to assist the ship or any property in danger are not already being taken.

Provisions in the Convention include:

- a duty on the ship's master or operator to report to the "Affected State" a maritime casualty resulting in a wreck and a duty on the Affected State to warn mariners and the States

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04月28日 28 April, 2015



concerned of the nature and location of the wreck, as well as a duty on the Affected State that all practicable steps are taken to locate the wreck;

- criteria for determining the hazard posed by wrecks, including depth of water above the wreck, proximity of shipping routes, traffic density and frequency, type of traffic and vulnerability of port facilities. Environmental criteria such as damage likely to result from the release into the marine environment of cargo or oil are also included;
- measures to facilitate the removal of wrecks, including rights and obligations to remove hazardous wrecks, which set out when the shipowner is responsible for removing the wreck and when the Affected State may intervene;
- liability of the owner for the costs of locating, marking and removing wrecks - the registered shipowner is required to maintain compulsory insurance or other financial security to cover liability under the convention;
- settlement of disputes.

The Convention was adopted by a five-day International Conference at the United Nations Office at Nairobi (UNON), Kenya, in 2007.

The States Parties to the treaty as at 14 April 2015 are: Antigua and Barbuda, Bulgaria, Congo, Cook Islands, Denmark, Germany, India, Iran (Islamic Republic of), Liberia, Malaysia, Marshall Islands, Morocco, Nigeria, Palau, and the United Kingdom.

The Convention will come into force for Malta on 18 April 2015 and for Tuvalu on 17 May 2015.

《内罗毕国际船舶残骸清除公约》已于 2015 年 4 月 14 日生效

发布时间：2015-04-15 来源：航海人

国际海事组织（IMO）的《内罗毕国际沉船残骸清除公约》已于 2015 年 4 月 14 日开始生效。它对于国家在其管辖的水域内尽快而有效地清除残骸做了严格的规定。

公约对于那些被认为有碍航行的残骸的船东在残骸的定位、标示和清除方面的责任做了严格规定；对于 300 总吨及以上的船只，要求持有保险证书或者能承担相应责任的其他形式的财务保证。同时，公约也规定了成员国可以对保险人直接采取行动的权利。

公约填补了现有的国际法律框架的空缺，提供了尽快而有效地清理位于一国专属经济区或相当于 200 海里区域内的残骸的一整套统一的国际规则。同时，公约还包含了一项条款，允许成员国可以选择某些特定的条文用于他们的领土包括领海的管理。

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04月28日 28 April, 2015



公约为成员国提供了对于即将清除或已经清除的以下情形的残骸的法律依据，这些残骸的情形有：对航行有危险或者妨碍航行；或者可能对海洋环境造成重大损害；或者对岸线或者对一国或更多国家的利益造成损害。对于那些即将或者合理预计会沉没或搁浅的船舶，而援助船舶或者任何受到威胁的财产的措施尚未开始采取的，公约也同样适用。

公约包括以下一些重要内容：

【责任】：船长或船舶经营人有责任向相关国家报告残骸引起的海上事故，相关国家有责任采取一些可行的措施定位残骸，并且向船员和其他国家通报残骸的性质和位置。

【标准】：判断残骸危害的标准，包括残骸以上水深、与主要航线的靠近程度、交通密度和频率、交通类型和港口设施的脆弱性。环境方面的标准还包括可能因货物或者油品泄露至海洋而造成损害。

【措施】：清理残骸的措施，包括清理有害残骸的权利和义务，它规定了船东清理残骸的时间和相关国家干预的时间。

【费用】：船东有责任负责残骸的定位、标示和清理的费用。公约要求船舶登记的船东应该具有覆盖其责任的赔偿保险或者其他财务保证。

至2015年4月14日，公约的成员国有：安提瓜和巴布达、保加利亚、刚果、库克群岛、丹麦、德国、印度、伊朗(伊斯兰共和国)、利比里亚、马来西亚、马绍尔群岛、摩洛哥、尼日利亚、帕劳和英国。

同时，马耳他和图瓦卢两个将分别在今年4月18日和5月17日实施该公约。

PART III--DOMESTIC MARITIME NEWS 中国海事新闻：

中国-丹麦签署相互承认海员适任证书协议

来自航运在线

中国外派海员到签署国国籍的船舶任职，不再需要通过第三国换发船员适任证书

记者从交通运输部获悉，在中国、丹麦建交65周年之际，中丹两国主管机日前在北京签署了相互承认海员适任证书协议。互认协议签署后，双方船员如在对方国籍船舶上服务时，仅需持有船员本国的海事主管机关签发的适任证书，由对方海事主管机关在签发证书基础上签注即可生效。

根据《1978年海员培训、发证和值班标准国际公约》马尼拉修正案的相关要求，国

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04月28日 28 April, 2015



际海事组织各成员国之间签署互认协议的前提条件是“公约有关适任标准、培训、发证及质量标准的要求得以完全遵守”。中国已于2011年底完成了与该公约修正案有关的国内法律法规及规范性文件的调整，船员培训、考试和发证体系符合有效地实施公约的要求，达到了世界先进水平。

中国目前已与23个国家（地区）签署了互认或单边承认海员适任证书协议，仍有多个国家提出与我国签署协议的意向。

中国现有海员60万，其中外派海员12万。互认海员适任证书协议签署后，中国外派海员到签署国国籍的船舶任职，不再需要通过第三国换发船员适任证书，将有利于提升中国外派海员的竞争力，扩大中国在国际海员劳务外派市场的占有份额。

压载水管理公约临近生效：提前特检 吹向修船业的一缕春风？

部分船舶提前开始坞修，市场供求关系发生微妙变化，修船价格短期有望回升

摘自《中国船舶报》



《国际船舶压载水和沉积物控制与管理公约》（简称压载水管理公约）的强制实施渐行渐近，给修船业带来了不小的影响。近日，记者从国内部分修船企业了解到，由于压载水管理公约生效日期的迫近，船东纷纷提前进行船舶特检，使修船数量出现了明显增加。不过，对这种国际海事新规则推动下的需求变化，修船企业大多抱以谨慎乐观的态度，在他们看来，市场的短期变化，可能利好相对有限。

可以选择的应对策略

多年来，压载水管理公约的生效日期悬而未决，但是，随着公约相应细则的完善以及生效条件的接近，船东在这一问题上已不能继续观望，必须采取实际行动加以应对。目前来看，压载水管理公约极有可能在今明两年内满足生效条件，生效后相应船舶一旦进坞检修就必须安装压载水处理系统。

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04月28日 28 April, 2015



让船东更加不安的是，美国压载水标准有着明确的时间表：现有船舶必须不晚于2016年1月1日后第一次计划的干坞检验时安装压载水处理系统。可见，2016年是一个重要的节点。

“在公约生效前，利用坞修机会加装压载水处理系统，是应对这种紧迫形势的一种方式。”中远船务工程集团有限公司市场经理崔光楼说，尤其对于特定航线的国际航行船舶，提早符合相关标准要求才能避免被动。

当然，提前特检但不加装压载水处理系统，也可以成为规避压载水管理公约的策略选择。“压载水管理和实施非常复杂，许多船东都在尽量回避。”山海关船舶重工有限公司修船厂副厂长姜宏分析，根据压载水管理公约要求，如果在临近实施前完成特检，那么被强制实施排放标准的时间应在下一个坞检时段。这样“绕过”生效时点后，安装时间将至少延后2年半。更现实的问题是，在常规修理投入有限的情况下，压载水处理系统安装工程可能使修理费用上升，有些船东不想因此增加成本。

明显增加的修船数量

无论是否安装压载水处理系统，这股酝酿中的船舶进坞热潮看来已经无法阻挡了。多家修船企业表示，压载水管理公约临近生效，在一定程度上增加了修船量。目前修船市场趋于活跃，订单数量较去年明显增长。

北方一家修船企业表示，其客户以日本和希腊船东居多，前者大多船龄较新，后者以旧船为主。巧合的是，他们大多将船舶安排在近一年内进坞修理，而且比正常检修间隔时间有所缩短。这家企业在分析市场情况时预测，仅希腊在2016年前后进行特检的船舶就约有480艘，和日本一起成为订单来源最密集的地区。

“压载水处理系统安装工程已成为日常修理项目。”上海一家修船企业表示，压载水管理公约直接带来了新的业务需求。部分修船企业与国内设备厂商合作，积极开展加装压载水处理系统业务，在安装工程方面积累了成功的经验。不过，总体来看，大部分修船企业的安装业务仍然很少。同样地处上海，上海长航船舶工业有限公司去年全年加装压载水处理系统的船舶仅2艘。目前，山海关船舶重工有限公司修船厂也总共才为4艘船舶进行了安装。这也从侧面说明，很多船舶提前进坞很可能是出于延迟安装压载水处理系统的目的。修船业普遍认为，尽管不是因为航运市场有所回暖带来的修理需求，但这种做法至少在当前一段时间促进了修船业务的增长。

可能变动的供求关系

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04月28日 28 April, 2015



其实，加装压载水处理系统并不能给修船企业带来多大利润。据了解，船东一般自行采购压载水处理系统，修船企业只负责进行现场安装、调试等工作，工程量较小的船舶安装费用只有几十万元。单项收入不大，利润空间有限，船东又很难将设计、采购和安装等全部工作打包交由修船企业完成，因此，部分修船企业也直言对该项业务的兴趣并不大。

但是应对压载水管理公约带来的常规修理业务，却是修船企业保持生产总量、维护修船品牌的重要筹码。

对此，修船企业表示，目前航运企业效益普遍不好，这种情况还将延续3~5年。低迷的航运市场，迫使很多船东将保养预算维持在较低水平，大多只进行换板、打砂、涂装、坞修等附加值不高的工程，因此，提前特检看似热闹但投入并不高。大连一家修船企业认为，虽然今年船舶数量有所增加，但单船产值不高，甚至还存在进一步降低的可能。也有修船企业担忧，今年常规修理数量的增长，将意味着明年数量的减少。

值得注意的是，提前特检将使得船坞资源紧张，在短期内或有利于修船价格的回升。中船澄西船舶(广州)有限公司市场部相关人士分析，近期船舶特检询价较多，不少修船企业船坞利用率提高，加上有的修船企业因产品结构原因不愿过多承接这些订单，这都在一定程度上使得供求关系发生了变化。自去年第四季度以来，坞费及其他项目单价都出现了上涨。特别是在南方地区，各项单价均已高于其他地区。

PART IV--MARTITIME ENCYCLOPEDIA 海事百科:

【船舶 IMO 编码】是怎么来的，你知道吗？

摘自宁波海事局



船舶 IMO 编码 即 IMO 编号，是指国际海事组织的识别码，是船舶名称代码，采用 IMO 规定的劳氏船舶登记号为依据：

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04月28日 28 April, 2015



集装箱船舶有很大一部分未在国际海事组织申请登记号,因此这些船舶也就无法把劳氏船舶登记号作为船名代码,对于这些船舶,仍根据劳氏船舶登记号的编号结构,生成其"船名代码"。一旦某船舶申请了国际海事组织的登记号,该登记号即自动取代本标准自行规定的船舶代码而成为船舶的唯一代码,本标准自行规定的代码同时作废。

命名原则

- (1) 本标准规定的船舶名称有两种:第一种为中文名称,第二种为英文名称。
- (2) 集装箱船舶的中文名称采用不超过 8 位的汉字表示,汉字名称中可出现数字和字母,但不可全用数字和字母表示。
- (3) 集装箱船舶的英文名称采用不超过 18 个字母表示,中国船舶用英文表示时,每个汉字拼写之间空一个字母位,英文名称中可出现数字和字母,但不可全用数字和字母表示。

编码方法

- (1) 本标准采用 9 位数字字母混合码。
- (2) 代码结构为: X X X X X X X X X
船舶顺序号 船舶建造(登记)年份
标识码
A. 在 IMO 已经登记的船舶,其前两位标识码为 UN,后七位为 IMO NO。
B. 中华人民共和国未在 IMO 登记的船舶,其前两位标识码为 CN,后七位根据国际海事组织规定的编号结构,由我国自行编制代码。
C. 挂靠我国港口并未在 IMO 登记的外国集装箱船舶,其前两位标识码为 FC,后七位根据 IMO 规定的编号结构,由我国自行编制代码。

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