



FLAG & CLASS
Monthly Marketing Report
船旗国&船级社 市场月报
2015年05月25日 25 MAY, 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05月25日 25 MAY, 2015



TABLE OF CONTENTS 内容

PART I-FLAG STATE NEWS 船旗国新闻

- **SEGUMAR's office at Istanbul**

PART II- INTERNATIONAL MARITIME NEWS 国际海事新闻

- **Toyko MoU issues PSC Annual Report for 2014**
- **东京备忘录 2014 年度报告发布**

PART III – CASE STUDY 案例分析

- **油水分离器 15PPM 报警装置的校验证证书不在船案例**

PART IV—SHIPPING FORUM 船海讲坛

- **【船海讲坛】船级社到底要不要承担法律责任？**

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05月25日 25 MAY, 2015



PART I—FLAG STATE NEWS 船旗国新闻

SEGUMAR's office at Istanbul



1. Taking into consideration the needs of the users of our Registry, the increase of our fleet, and our commitment to provide the best quality service; this Administration has planned to open new technical offices in different locations around the world. Furthermore, in the last months actions have been taken in order to fulfill this goal.
2. Starting **May 13th 2015**, this new **SEGUMAR** office in Istanbul, will provide the exact same services available at the **SEGUMAR** Panama office. Users will be able to request the issuance of certificates and authorizations issued at any other **SEGUMAR** office. In addition, it will have full decision capacity.
3. The contact details for **SEGUMAR** Istanbul offices follows:

SEGUMAR ISTANBUL, TURKEY

Ergenekon Mah. Cumhuriyet cad. Kok apt. No. 193

Kat: 6A, Sisli – Istanbul, Turkey

Phone: +90 212 234 7477 Fax: +90 212 234 74 78

segumarist@segumar.com

segumarist@gmail.com (temporary email)

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05月25日 25 MAY, 2015



Toyko MoU issues PSC Annual Report for 2014

The Tokyo MOU has issued its Annual Report on Port State Control in the Asia-Pacific Region for 2014.

The report summarizes the PSC developments and activities of the Tokyo MOU and PSC statistics and analysis on the results of inspections carried out by Member Authorities during last year.

Although the level of compliance and performance of ships operating in the region has been seen improving gradually in the recent years, it is not yet the time to relax and to celebrate, bearing in mind that there are still unsafe and under-performing ships trading around the region. In this regard, the Tokyo MOU will make the everlasting efforts to enhance, improve and harmonize PSC activities in order to reach the final goal of eradication of sub-standard ships in the region.

Review of Year 2014

The new inspection regime (NIR) was smoothly implemented in the Tokyo MOU, as scheduled, from the beginning of 2014. Introduction of NIR enables Authorities to enhance inspection targeting and to improve effective use of limited PSC resources. In addition to relevant information and explanations on the NIR, actual ship risk profile data for each ship and company performance for every ISM company as recorded in the Tokyo MOU PSC database is also published on the Tokyo MOU web-site. This provides industry and the general public with timely and transparent information on implementation of the NIR.

The Tokyo MOU has enacted measures that target under-performing ships for the past four years. It is encouraging that the implementation of these measures has produced very positive results. Based on data analysis, the total number of under-performing ships identified and the number of individual.

Ships involved in 2014 has decreased by 40% and 30% respectively, comparing with the numbers from three years ago. This proves that the measures taken to target under-performing ships are proving to be correct and effective.

The concentrated inspection campaign (CIC) on STCW Hours of Rest was carried out from 1 September to 30 November 2014. During the three-month CIC period, a total of 8,182 PSC inspections were conducted by the member Authorities, of which 6,392 were related to a CIC inspection. There were a total of 206 detentions recorded during the CIC inspections, among which 16 or 7.8% of them were detained as the direct results of the CIC. A total of 1,589 CIC related deficiencies were recorded. The most significant deficiencies found during the campaign were related to documentation and labour conditions, including records of seafarers daily hours of work/rest 997 (63%), manning specified by the minimum safe manning document 241 (15%), and shipboard working arrangements 232 (15%). The overall results of the CIC demonstrate that considerable room for improvement exists in the areas of record keeping and labour conditions. The CIC on STCW Hours of Rest was launched jointly by the Paris and the Tokyo Memoranda.

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05月25日 25 MAY, 2015



Regional PSC regimes of the Black Sea MOU, the Indian Ocean MOU, the Mediterranean MOU and the Viña del Mar Agreement also participated in the CIC.

Inspections

In 2014, 30,405 inspections, involving 16,761 individual ships, were carried out on ships registered under 99 flags. Out of 30,405 inspections, there were 19,029 inspections where ships were found with deficiencies. Since the total number of individual ships operating in the region was estimated at 24,128, the inspection rate in the region was approximately 69% in 2014.

Detentions

Ships are detained when the condition of the ship or its crew does not correspond substantially with the applicable conventions. Such strong action is to ensure that the ship cannot not sail until it can proceed to sea without presenting a danger to the ship or persons on board, or without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

In 2014, 1,203 ships registered under 64 flags were detained due to serious deficiencies having been found onboard. The detention rate of ships inspected was 3.96%. In comparison to last year, detentions decreased in both the overall number and the percentage

The Black-grey-white list indicates levels of performance of flags over a three-year rolling period. The black-grey-white list for 2012-2014 consists of 64 flags, whose ships were involved in 30 or more inspections during the period.

The number of flags in the black list has reduced from 15 to 12 in this reporting period. Georgia, Saint Kitts and Nevis, Thailand, Tonga and Viet Nam were removed from the black list, which is seen as a positive indication of improvement of flag State performance. Egypt and Niue joined in the black list in the same period.

The number of flags on the grey list remained unchanged at 19 during the reporting period. The white list increased to 33 flags. Curacao, Gibraltar (UK) and Viet Nam being new members of flags in the white list. A list of under-performing ships (i.e. ships detained three or more times during previous twelve months) is published monthly. A total of 266 vessels, involving 61 individual ships, were identified as under-performing ships in 2014.

Deficiencies

Where conditions on board are found that are not in compliance with the requirements of the relevant instruments by the port State control officers, these are recorded as deficiencies and requested to be rectified. A total of 86,560 deficiencies were recorded in 2014.

It has been noted that fire safety measures, safety of navigation and life-saving appliances continue to be the top three categories of deficiencies discovered on ships. In 2014, 16,654 deficiencies related to fire safety measures, 14,231 safety of navigation related deficiencies and 10,515 deficiencies related to life-saving appliances were recorded, representing almost 50% of the total number of all recorded 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

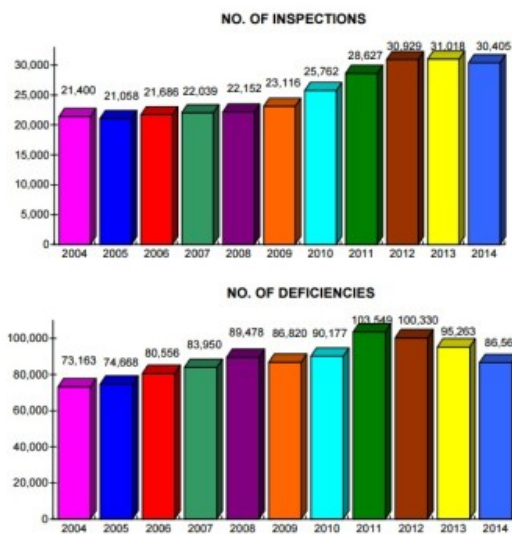
船旗国&船级社 市场月报

2015年05月25日 25 MAY, 2015

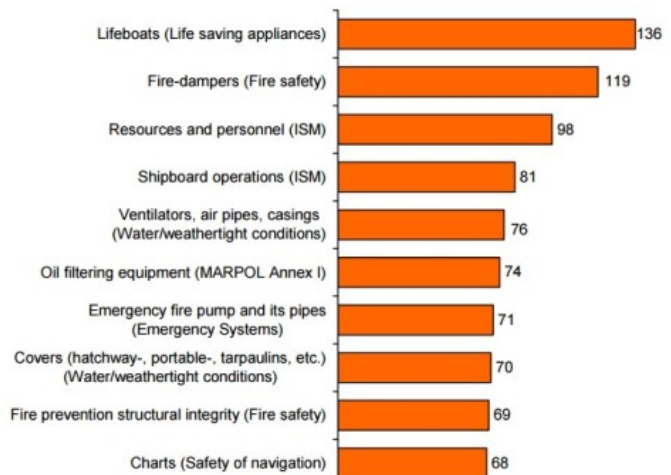


The total number of recorded deficiencies has continued to decrease during the last three years. In 2014, deficiencies reduced 5,703 in number or 6.37% by percentage. Deficiencies relating to the commonly found areas (e.g. fire safety, life-saving appliances, safety of navigation and Load Lines) decreased. On the other hand, an increase has been observed in deficiencies relating to MLC 2006 and hours of rest stemming from the CIC of the year.

OVERVIEW OF PORT STATE CONTROL RESULTS 2004 - 2014



MOST FREQUENT DETAINABLE DEFICIENCIES



东京备忘录 2014 年度报告发布

来源：PMOU 作者：鲍君忠

报告总结了东京备忘录组织港口国监督的发展和活动内容,以及 2014 年由成员国发布的港口国监督检查结果统计和分析资料。

2014 年回顾

东京备忘录组织在 2014 年初按计划顺利实施新的检查体制 (NIR)。新检查体制使各主管当局提高了选船的针对性及港口国监督资源的利用效率。为实施 NIR, 东京备忘录组织在其网站上发布了船舶风险预测数据, 这为行业提供了及时的、透明的船舶风险概况信息。

与三年前相比, 2014 年表现欠佳船只数量和被抽检的船只数量分别下降了 40%和 30%。这证明了对于表现欠佳的目标船只采取的措施是正确有效的。

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

2015年05月25日 25 MAY, 2015



2014年9月1日到11月30日，区域内的主管机关针对STCW公约船员休息时间开展了为期三个月的集中大检查活动。大检查中最主要的缺陷表现为相关文件的缺失和劳动条件差。检查结果表明亚太地区的海员休息时间记录和劳动条件存在着相当大的改善空间。

检查情况

2014年，共进行了30405次检查，涉及16761艘船舶，其中19029次检查发现了缺陷。

滞留情况

2014年，来自64个船旗的1203艘船舶因严重缺陷而被滞留，占被检查船舶的3.96%。与去年相比，滞留总数和滞留率都有所降低。

在报告期间（2012-2014），黑名单中的船旗数量从15减少到12；灰色名单中的船旗数量仍是19；白名单中船旗数量增加到33。

缺陷情况

2014年产生了96560条缺陷记录。其中消防设施、导航和救生设备记录占据了缺陷数量的前三位。但记录的缺陷数在过去三年内一直在减少。2014年缺陷数减少了5703，下降率为6.37%。同时，与MLC 2006有关的缺陷和集中大检查中船员休息时间缺陷正在上升。

PART III—CASE STUDY 案例分析

案例分析：油水分离器15PPM报警装置的校验证证书不在船案例

船舶概况

船舶名称	S 轮	国籍	LIBERIA
船舶种类	集装箱船	建造日期	2005-9
船级社	GL	总吨	93511

检查概况

2014年3月11日，某海事局PSCO对S轮进行检查时发现，该轮的油水分离器15PPM报警装置的校验证证书不在船。

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05月25日 25 MAY, 2015



缺陷描述如下:

THE CALIBRATIONREPORT FOR 15PPM BILGE ALARM OF OWS NOT AVAILABLE
ON BOARD. 17

公约依据

MEPC (107) 49 适用船舶: 2005 年 1 月 1 日或以后安放龙骨。

附件 4.2.11

15PPM 舱底水报警装置的精度应在 IOPP 证书换证检验时, 按制造厂说明书予以核查。也可用经校验的 15PPM 舱底水报警装置替换。证明上次校验检定日期的 15PPM 舱底水报警装置校证书, 应保存在船上以备检查。精度检定只可由制造厂或制造厂授权的人员进行。

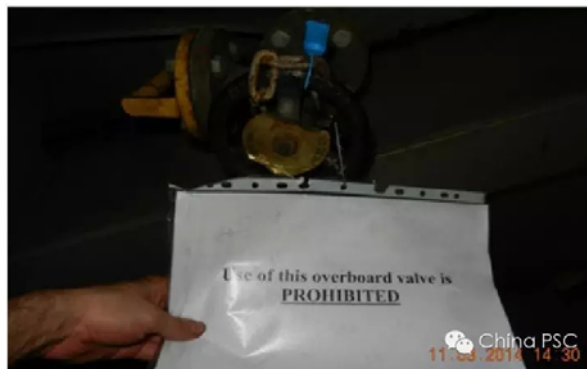
缺陷纠正

船旗国主管机关授权船级社签发一张 IOPP 条件证书, 但要求做到如下几点:

- 1.核实船舶拥有足够的集污舱满足航次的要求。
- 2.铅封排出阀并且张贴说明, 除了紧急情况, 禁止使用该阀。
- 3.核实每位船员知道该设备存在问题不能正常使用。
- 4.在《油类记录簿》和其他适当的文件记录该设备不能正常使用及铅封的号码。

5.核实船舶在取得 15PPM 报警装置的校证书之前所挂靠的港口有足够的的能力接受储存在集污舱里的油污水, 并且收集的数量, 时间, 港口等信息要记录在《油类记录簿》中。并且船长要确保通知沿岸国的主管机关, 船长和轮机长对于船舶按照 MARPOL 公约要求不进行非法排污负最终的责任。船舶在取得 15PPM 报警装置的校证书后应书面通知船旗国主管机关。

PSCO 根据船旗国和船级社的报告, 在船员做好相关安全措施后, 同意将处理代码 17 改为 99, 并要求船舶在一个月内纠正。



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05月25日 25 MAY, 2015



(图 1) 排出阀铅封及说明

点评及建议

在本案例中，MEPC (107) 49 决议已在 2003 年 7 月 18 日通过，适用 2005 年 1 月 1 日或以后安放龙骨的船舶。该决议生效已经 9 年多，但船舶仍未持有该报告，而且船长及轮机长并不清楚船舶必须持有该报告。这充分反映出船公司、船舶对公约的熟悉培训不够重视，以及船舶安全管理体系未在船上有效运行。船长和船公司应充分关注公约、法律法规的各项要求，并且按照各项规定管理船舶证书和船舶文书，以免出现类似情况。

(来源: China PSC 2015-05-11)

PART IV—SHIPPING FORUM 船海讲坛

【船海讲坛】船级社到底要不要承担法律责任？

船级社法律责任的最新发展

世界上第一个船级社——劳氏船级社(LR)诞生于 1760 年。成立船级社的最初目的是为了满足不同船舶所有人投保的需要，即由船级社向船舶保险人提供有关的信息，使保险人放心地接受投保。到了 19 世纪下半叶船级社开始接受船舶入级，为船舶签发船级证书。随着国家开始关注海上运输的安全并就海上运输安全事项做出规定，国家开始将按照标准检验船舶的权力授予船级社，于是船级社可以国家的名义对船舶进行检验、签发证书。因此从其发展历史来看，船级社的业务从最初的鉴证、公证检验扩展到入级检验，最后扩展到法定检验。而自 ISM 规则生效以后，许多国家也将 ISM 审核权交给了船级社。

可见，船级社在海运业中是一个有着特殊地位的组织，它是一个民间机构，却接受各国政府的授权对船舶进行检验、签发证书，对维护海上人命、财产安全及海洋环境保护肩负重要的责任。但是另一方面，船级社在工作中的疏忽，以及由于其与船舶所有人之间的密切关系和船级社之间激烈竞争导致的玩忽职守，使人们对船级社产生了怀疑。船级社究竟应承担什么样的法律责任，是否要对船级社加以严格的法律责任，是否还有必要像以往那样保护船级社的利益？故此，本文拟对船级社法律责任的最新发展状况加以概括，希望从事实中找到船级社法律责任发展的趋势。

一、船级社的民事责任

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05月25日 25 MAY, 2015



船级社的业务主要有公证和鉴证检验、入级检验及法定检验。其中法定检验原本是国家机关的权力，船级社得到国家的授权，同国家机关一样具有行政主体地位，因此在法定检验中船级社承担的是国家赔偿责任。而与法定检验不同，公证和鉴证检验、入级检验，是船级社基于船东或保险人等的申请和委托进行的，此时其法律地位为一般的民事主体。因此在公证和鉴证检验、入级检验业务中，船级社对合同对方当事人及第三人需承担的是民事责任(但在英美国家即使是法定检验中，船级社对当事人也承担民事责任)。

与法定检验相比，船级社的入级检验和鉴证、公证检验占船级社全部业务的大部分，因此民事责任是船级社最经常面临的，在这方面存在大量的案例，并且这些案例表明船级社的法律责任在大陆法系和英美法系的法律上有很大差异。在大陆法系国家，船级社同其他一般的民事主体一样，其责任要严格按照法律规定的违约责任或侵权责任的构成要件加以认定，这反映在以往著名的案例如 *The Elodie* 和 *The Spero* 中。而在英美法系国家情况要复杂一些。英美法下船级社的民事责任也基本可以分为合同责任和侵权责任，其中合同责任除了船级社违反合同约定而产生的责任之外，还有违反合同默示义务而产生的责任；而侵权责任主要指的是船级社未尽合理谨慎而产生的责任，但实践中当事人也常以误述起诉船级社要求其承担侵权责任。总的说来，要追究船级社的法律责任绝非易事。在 *The Nicholas H* 案中，Lord Steyn 在总结意见时说到，在英国，船舶所有人雇来检验船舶的船级社还从未由于其不谨慎的检验行为而被判决要对货物所有人承担责任，该案最终判决船级社对货物所有人不承担侵权责任，尽管船级社在宣布船舶适航时存在过失。近年来又发生了多起起诉船级社的案件，在这些案例中船级社的民事责任问题得到进一步明确。

案例 1. Natcraft Pty Ltd & Henlock Pty Ltd v. Det Norske Veritas & Peter Colley

本案原告 Natcraft 请 Mantacat 建造一艘旅游观光船，合同约定船舶将按照所附的造船计划和说明书建造，并且该船将能够通过检验获得港口海事部门的检验证书和许可。Mantacat 请挪威船级社(DNV)提供了型式认可，在建造过程中工程严重延期，并且原来的计划也作出了许多修改。在要求港口海事部门的许可时，被告 DNV 通知该部门说船舶是按照计划建造的。结果该船仅经过 8 个航次之后就发生了严重的问题。原告向船级社请求赔偿由于后者过失造成的经济损失，因为船级社有义务作出该船舶没有按照船级社标准进行的建造警告。

审理该案的法官指出，由于存在着两份合同(即原告与 Mantacat 之间的合同和 Mantacat 与被告 DNV 之间的合同)，并且被告 DNV 与 Mantacat 之间的合同规定了免责条款，因此被告对与其无合同关系的原告不负侵权责任。而且即使被告有尽合理谨慎的义务，原告也未能证明他依赖被告。在作出判决时法官还指出英国的判例包括 *The Nicholas H* 案对澳大利亚的法院没有指导意义，但是与 *The Nicholas H* 案相比较，法官们不同的推理却得出了相同的结论。

案例 2. OTTO CANDIES v. NKK

这是近年来美国法院审理涉及船级社法律责任的案件中最受关注的一个。原告 OTTO 打算购买 Speeder 号船。在与出卖人的协议中约定该船必须具有日本船级社(NKK) 签发的证书。

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05月25日 25 MAY, 2015



2001年1月5日 NKK 为该船签发了证书，满足了协议中约定的条件，因此 OTTO 依约支付了价款。当船舶一到达 Alabama，OTTO 立即安排美国船级社(ABS)为该船进行检验，结果发现了许多严重的缺陷，使它无法取得 ABS 船级。OTTO 不得不对 Speeder 号船进行修理，费用达 328094.43 美元。事后 OTTO 对 NKK 提起了诉讼，请求被告赔偿其修理费。

上诉法院认为，根据美国第二次侵权法重述，要证明船级社存在误述，原告必须证明：

- (1)船级社在其工作中提供了错误的信息；
- (2)船级社未尽到合理谨慎；
- (3)原告在其业务中有合理理由依赖该错误信息，并且船级社有意影响原告；
- (4)原告因此遭受了经济损失。

除此之外，法官在审理案件时还要求满足以下两个条件：

- (1)原告应当属于有限的一组人，为了其利益船级社有意向其提供信息，或是知道收到信息的人将向其提供信息；
- (2)船级社事实上知道第三方(即原告)将收到该信息。

在本案中原告 OTTO 符合以上所有条件，因此上诉法院认为地区法院的判决适当，NKK 应赔偿原告的修理费用。

案例 3. Raffle Marine Ltd 诉劳氏船级社(LR)等案

2000 年希腊比里亚斯一审法院审理了原告 Raffle Marine Ltd 对包括 LR 在内的若干被告提起的诉讼，法院判决根据希腊法律，LR 对船舶买受人不负赔偿责任，理由之一是船级证书的目的并不在于保护船舶将来的买受人的经济利益。

案例 4. 宁波海运集团诉德国劳氏船级社(GL)

2000 年 12 月 25 日，原告与德国 ODENG DORFF 公司签署船舶买卖合同和租船合同，购买该公司 M/ V BALTIC MERMAID 号船并光船返租给该公司经营。2001 年 3 月，该船在退租还船时，原告船员发现船舶舵杆存在严重的漏水问题，及尾轴润滑油有乳化现象，为保证合同正常履行，原告委托被告就上述问题进行公证检验。被告 3 月 26 日得出舵系处于正常状态的检验报告。

但是，该船于 4 月 9 日进船厂进行转级检修时，经中国船级社(CCS)检验，发现该船舵系存在严重问题，需进行修复工作。原告认为，被告在船舶公证检验时，出具了不符合实际状况的检验报告，有意回避原告已经发现并已告知被告的重大技术问题，应对由此给原告造成的巨大损失予以赔偿。

宁波海事法院认为，原、被告间临时检验合同成立。被告验船师经过客观严谨的检验确认原告提出的舵杆漏水及润滑油乳化问题并不存在，得出 GL 船级可以维持的结论，已恪尽职责地正确完成了检验合同。CCS 报告指出的舵杆存在严重质量问题的结论，不能证明被告在检验过程中违反了检验合同的约定，不能推翻被告在当时有限的条件与检验手段下得出的结论，不能证明原告因被告履行检验合同过错导致的损失数额，也不能证明该损失与被告的检验行为之间的因果关系，故原告要求被告赔偿修理费及其他损失的请求，理由不足，不予支持。

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05月25日 25 MAY, 2015



从以上案例可以看出，各国法院在审理船级社责任的案件时都普遍持有一种谨慎的态度，不会轻易判决船级社承担责任。

在案例 1 中，船级社与其委托人之间合同规定的免责条款事实上对抗了合同之外的第三人，即船舶所有人的赔偿请求。

在案例 2 中船级社虽然败诉，但是法官在认定其责任时限制也是十分的严格。

案例 3、4 均发生在成文法系国家。在这些国家法律对违约责任和侵权责任的构成要件已做出规定，对船级社也毫不例外地要加以适用。但案例 3、4 反映出法官在解释构成要件，尤其是因果关系时是经过慎重考虑，对于什么损失是船级社过失所造成的损失加以严格的限制。法官不约而同地对船级社的法律责任加以限制自然是有原因的。正如 OTTO CANDIES v. NKK 案的法官所强调的：与船级社有关的误述索赔应当严格地、仔细地加以限制。

船级社的检验、发证体系对维护海运的安全有至关重要的作用。但是它们的活动并不能免除船舶所有人和承租人维持船舶适航的不可替代的责任。将不适当的责任加于船级社在有些方面是有害的。由于潜在的责任，船级社可能不愿意对老旧的或者是受损的船舶工作，而这些正是最需要它们建议的。责任的扩大可能减少船舶所有人对船舶的责任感，同时它又使责任的认定变得复杂。

最后让船级社承担广泛的责任将增加它们风险管理的费用，而这会反过来在整个海运业中提高对船级社委托人的收费。有人一针见血地指出：Policies tacitly underlying judicial resistance to imposing liability in this content are perhaps rather stronger than might be admitted overtly. (司法上拒绝将责任加于船级社，这背后无言的政策也许比公开承认的要强得多) [作者译]。

二、欧盟对船级社的行政监管措施

虽然在多数案件中法院没有判决船级社承担赔偿责任，但是从不断出现的案件中不难发现，船级社在履行职务时确实会存在疏忽。可惜的是，这些民事纠纷并没有引起人们足够的重视，而只有当海难发生时人们才开始关注安全问题。1999 年 12 月，Erika 号船在距法国海岸 70 公里的地方沉没，10000 吨重燃油溢出，并且这些燃油被冲上法国沿岸。这次事件对环境造成了重大影响，清除油污花费了巨额费用，同时当地的渔业、旅游业遭受沉重打击。Erika 号船事件受到官方和公众的广泛关注，在清理油污的同时对事件的原因也展开了调查。美国海岸警卫队供公众查询的记录显示，肇事船 Erika 号船早在 1994 年就有明显腐蚀的迹象，并且它的灭火系统和惰性气体系统也存在许多问题。Erika 号船原属法国船级社(BV)船级，BV 令其进行全面检查，但 1998 年 Erika 从 BV 船级转为意大利船级社(RINA)船级，后者允许其继续营运。就在事故发生的几个星期之前，RINA 发现 Erika 号船存在腐蚀，但没有立即采取补救措施，进而最终导致了这次溢油事故。事故发生之后，RINA 受到来自各方面的调查，其中还包括刑事调查。

Erika 事故之后，欧盟采取了一系列行动，其中很重要的一项内容就是加强对船级社监管。欧盟委员会分别于 2000 年 3 月和 2000 年 12 月提出两个一揽子建议，即 Erika Ñ 和 Erika Ò，

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05月25日 25 MAY, 2015



并先后于 2001 年 12 月和 2002 年 6 月被欧盟议会采纳,这两个建议中有大量的措施是针对船级社, 现均已生效。

1. Erika Ñ

Erika Ñ 主要包括三项内容: 加强港口国监控; 加强对船级社活动的监管; 为扫清单层船壳的船舶拟定时间表。

其中涉及船级社监管的内容有: 首先, 提高了对船级社的技术方面的要求, 如船级社履行授权职责的检验人员必须达到一定数量; 必须对它的人员、分支机构进行严格的管理; 必须建立起它们自己的安全及防止污染的指标; 必须有一套服务质量评估体系等等。如果船级社要得到欧盟成员国的许可或继续得到许可, 它必须满足这些要求, 否则许可会被暂停或撤销。除了成员国有权暂停许可之外, 欧盟委员会也有权决定暂停对船级社的许可; 如果暂停状况持续 1 年, 船级社仍未能达到标准, 对船级社的许可将被撤销。其次, 增强信息的透明度。船级社要将法定的与船舶状况有关的信息提供给港口国的行政机关, 并且向社会公众公开这些信息。为了防止船舶转换船级以逃避必要的修理, 船级社之间要交换所有的相关信息。

2. Erika Ò

Erika Ò 建议设立欧洲海事安全机构, 专门监督欧盟海事安全规则的实施。2002 年 6 月 27 日根据欧盟议会和理事会的规定, EMSA(欧盟海事安全局)成立了, 该机构的主要任务之一就是监督欧盟许可的船级社的活动情况, 向欧盟委员会做出技术性建议。比如当有船级社想要得到欧盟的许可, 成员国及欧盟委员会都将对其是否达到技术要求进行审查, 届时欧盟委员会将要求 EMSA 对该船级社进行技术评估。

可见 Erika Ñ 旨在提高船级社的技术标准和管理标准, 而 Erika Ò 试图设立专门机构来监督船级社履行法定职责。在 Erika Ñ 和 Erika Ò 中船级社的行政责任更加明确, 未能达到欧盟所要求技术标准的船级社将被暂停或撤销许可。相信通过这些措施可以有效地提高船级社自身的服务质量。欧盟这一系列对船级社的行政监管措施可以说是亡羊补牢, 但其经验值得我们借鉴。加强行政监管, 明确船级社的行政责任, 促使船级社恪尽职守, 事先的预防比事后的补救必要得多。

三、船级社的刑事责任

刑事责任是指行为人因其犯罪行为所必须承担的由司法机关代表国家所确定的否定性的法律责任。当船级社的行为构成犯罪时, 其自然要承担法人的刑事责任, 在我国称为单位犯罪的刑事责任。1994 年英国 Ramsgate 港口从岸上通往船上的一段通道突然坍塌, 致使正在登船的旅客 6 人死亡、7 人重伤。据调查, 劳氏船级社在此段通道的检验过程中存在重大过失。劳氏船级社承认自己对此事故负有刑事责任。这是该船级社在其二百多年历史上第一次承担刑事责任。但是以往还从未就船级社的刑事责任专门制定过法律。

在 Erika 后, 欧盟委员会向议会提出了另一项建议, 对在船舶造成污染犯罪中负有责任的人实行刑事制裁, 制裁的对象包括船舶所有人、货物所有人、船级社等。2004 年 1 月欧盟议会第一次审议该建议, 将制裁范围扩大到包括行政主管机关。如果该建议得到通过, 那么

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05月25日 25 MAY, 2015



再有类似 Erika 号船事故发生，船级社不仅要承担民事责任、行政责任，而且可能还要承担刑事责任，这将对船级社最为严厉的法律制裁。

四、船级社的责任限制

在海商法领域，海事赔偿责任限制制度是一个历史悠久的制度。现在国际上关于这项法律制度的国际公约主要有 1957 年船舶所有人责任限制公约和 1976 年海事赔偿责任限制公约，但是在这两个公约中享有责任限制保护的主体都不包括船级社。船级社是否应当享有责任限制？大多数人的观点认为船级社应当享有责任限制，但是其责任限额究竟应该是多少则长期以来众说纷纭。国际海事委员会(CMI)曾于 1992 年发起成立船级社问题研究联合工作组，联合 IACS(国际船级社协会)、ICS(国际航运公会)和 ICC(国际商会)等组织机构专门就船级社的权利、义务和法律责任问题进行研究，但是船级社的责任限制问题仍无法解决。

2001 年 12 月 19 日欧盟议会及理事会通过了 Directive 2001/105/ EC，该指令除了包含前述 Erika I 的内容之外，还对船级社在接受政府授权进行检验时的赔偿责任限额做出了规定。当法院或仲裁庭最终确定事故责任应由授权的政府承担时，那么：(1) 如果财产的灭失、损坏或人身伤亡是由于船级社、其分支机构、雇用人员、代理人或其他以其名义行事的人的故意作为或不作为，或者是重大过失造成的，政府有权向船级社要求赔偿其造成的灭失、损坏或人身伤亡；(2) 如果人身伤亡是由于船级社、其分支机构、雇用人员、代理人或其他以其名义行事的人的过失或者轻率的作为或不作为造成的，政府有权向船级社要求赔偿；欧盟成员国可限制船级社赔偿的最高数额，但该数额至少为 4000000 欧元；(3) 如果财产的灭失、损坏是由于船级社、其分支机构、雇用人员、代理人或其他以其名义行事的人的过失或者轻率的作为或不作为造成的，政府有权向船级社要求赔偿；欧盟成员国可限制船级社赔偿的最高数额，但该数额至少为 2000000 欧元。

根据该指令的规定，当船级社由于故意或重大过失造成财产损失或人身伤亡时，其责任没有限额；而当船级社由于过失导致事故时，其对人身伤亡的责任限额为 4000000 欧元(成员国可以规定更高的数额)，对财产损失的责任限额为 2000000 欧元(成员国可以规定更高的数额)。

该指令同时规定，在 2006 年 7 月 22 日之前，欧盟委员会将向欧盟议会和理事会提交一份报告，对以上规定的船级社责任机制做出评价，必要时还将提交建议对该指令进行修改。

值得注意的是，Directive 2001/105/ EC 规定的是政府与船级社之间的赔偿问题，即政府首先承担赔偿责任后向船级社追偿时后者的责任限制问题。因此非常遗憾，从措词上看，该指令没有直接规定船级社的责任限额，在发生当事人向船级社索赔时，船级社是否可以引用该限额存在疑问。

而当事人的直接索赔正是船级社最经常面临的索赔。船级社作为一个提供信息的专门机构，其面临的风险是一般公司所无法比拟的，损失发生后不但船舶所有人希望从船级社得到赔偿，而且由于船舶所有人有责任限制的保护，第三人也会试图从船级社获得额外的补偿。没有责任限额的规定使法官在审理案件时左右为难，船级社收取的费用与损失之间相差悬殊，如果判决船级社赔偿就可能出现前文 OTTO CANDIES v. NKK 案中法官所担心的问题；如果

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05月25日 25 MAY, 2015



判决船级社不予赔偿，对原告又有些不公平，权衡左右，法官最后只好判决船级社胜诉；而胜诉又容易使船级社工作疏忽大意，不能履行职责，可谓是恶性循环。从有利于海上人命、财产安全的角度以及公平的角度考虑，明确船级社法律责任的同时，建立船级社的责任限制制度势在必行。

五、结论

船级社从其诞生之日到现在已有二百多年的历史，但长期以来，其法律责任始终并不很明确。

从近期的发展状况看，在民事责任方面，考虑到船级社在海运业的特殊作用及其面临的风险，各国法院似乎都持一种谨慎的态度，但谨慎不等于偏袒，当有足够证据时船级社应当对自己的过失造成的损失承担赔偿责任；在行政责任方面，欧盟已经加强对船级社的监管，并且明确当船级社不符合法定条件时，欧盟委员会或成员国政府将暂停或者撤销对它的许可，这是经验教训的总结，是值得其他国家借鉴的地方；在刑事责任方面，欧盟也正在制定有关船舶环境污染犯罪的专门法律，有责任的船级社也在该犯罪制裁的范围之内；同时船级社接受政府授权进行检验时的赔偿责任，欧盟也制定了法律明确规定其责任限额。

从以上内容不难看出，船级社的法律责任正愈来愈明确。这有利于督促船级社尽职尽责，切实履行其对海上人命、财产安全及海洋环境保护所肩负的责任。

已有的事实证明，责任不明确会导致船级社在履行职务时疏忽大意，甚至是玩忽职守，这与船级社在海运业中所扮演的角色极不相称。但是，正如 IACS 主席在 Erika 号船事故发生后所说的，船级社的作用在像 Erika 号船这样的事故之后总是受到怀疑，但是从长远考虑，船级社将仍然是海运业不可缺少的一部分，它们是保证世界船队以良好标准建造、维持的最有效的组织。

因此任何人在讨论船级社的法律责任时都不可能忽视其特殊地位。基于船级社这种特殊地位，从发展趋势看，加强对船级社的监管，明确船级社在不同法律关系下的法律责任是发展的必然趋势，同时建立船级社的责任限制制度也势在必行。

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