



FLAG & CLASS Monthly Marketing Report



船旗国&船级社 市场月报
2020年03月19日 19 MAR., 2020

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 : Unit 201, Trade Square, No.188, Siping Road, Hongkou District, Shanghai, China

Singapore office: 160 Robinson Road #22-10, SBF Center, Singapore 068914



FLAG & CLASS Monthly Marketing Report



船旗国&船级社 市场月报
2020年03月19日 19 MAR., 2020

TABLE OF CONTENTS 内容

News about Class NU ---新联船级社 2020年03月简报

新联驻巴拿马办公室--- CLASS NU PANAMA OFFICE

PART I--- News 新闻

1. 应对新冠疫情, 资金和法规如何不掉链?
2. 好消息! 救生、无线电设备检测间隔时间可超过 12 个月
3. 巴拿马运河出现船舶大量积压

PART II –FOCUS ON 关注

聚焦 | 1. STCW 公约要全面修订了! 这些建议你赞同么?

2. 这才叫躺着赚钱  ???

PART III –KNOWLEDGE 涨知识

实务 | 船长经验: 救生艇检查的这些问题, 一定要注意!

WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY

Shanghai office : Unit 201, Trade Square, No.188, Siping Road, Hongkou District, Shanghai, China
Singapore office: 160 Robinson Road #22-10, SBF Center, Singapore 068914



FLAG & CLASS Monthly Marketing Report



船旗国&船级社 市场月报
2020年03月19日 19 MAR., 2020

新联驻巴拿马办公室--- CLASS NU PANAMA OFFICE



Our Staff In Panama

In 1917 the Panama Ship Registry was created with the establishment of the procedures for the nationalization of ship's tonnage. With over a century promoting seaborne trade, Panama is currently the world largest State-owned Ship Registry with more than 8,000 vessels, summing up 217 million GT, which represents 17% of the world fleet. This responsibility also extends to over 629,000 seafarers worldwide who hold Panama competency licenses, the largest manpower ship registry globally. Furthermore, Panama has been a leader of the ship mortgage registration. The ship mortgages under the Public Registry of Panama provide confidence to banks and to the international finance community. Based on this, our NU GROUP has established an office in Panama and has professional staff to operate it.

Marielena González Peña is a graduate of the Faculty of Law and Political Sciences of the Catholic University Santa Maria, B.A., 2011, was admitted in 2011 and has extensive experience in and Maritime Law and Corporate Law and her practice of 8 years involves Company Incorporation, Ship Finance, Ship Registration, Ship Sales and Mortgages and a broad range of corporate transactional work.

1917年，随着船舶吨位国有化程序的建立，巴拿马船舶注册局成立。在一个多世纪以来，为了促进海上贸易的发展，巴拿马成为全球最大的国有船舶注册机构，拥有8,000多艘船舶，总计2.17亿总吨，占全球船队的17%。同时，他还将业务扩展到海员证，巴拿马目前是全球最大的人力船注册机构，拥有全球超过629,000名持有巴拿马海上作业能力许可证的海员。此外，巴拿马还是船舶抵押登记的领导者，巴拿马公共注册处的船舶抵押为银行和国际金融界提供了信心。

在此基础上，我司特在巴拿马设立办事处，只为给您带来更加专业和便捷的服务！

我社在驻巴拿马办事处员工简介：

Marielena Gonzalez Pena 玛丽莱娜.冈萨雷斯.佩纳，2011年毕业于天主圣玛丽亚大学法律与政治学院，并获得学士学位。她于2011年涉入船舶海事法和公司法领域，有着从事公司注册工作8年的工作经验，以及在船舶融资，船舶注册，船舶销售和抵押以及广泛的公司交易工作的履历，专业负责，欢迎咨询。

WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY

Shanghai office : Unit 201, Trade Square, No.188, Siping Road, Hongkou District, Shanghai, China

Singapore office: 160 Robinson Road #22-10, SBF Center, Singapore 068914



FLAG & CLASS Monthly Marketing Report



船旗国&船级社 市场月报
2020年03月19日 19 MAR., 2020

Office Environment :



WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY

Shanghai office : Unit 201, Trade Square, No.188, Siping Road, Hongkou District, Shanghai, China

Singapore office: 160 Robinson Road #22-10, SBF Center, Singapore 068914



FLAG & CLASS Monthly Marketing Report



船旗国&船级社 市场月报
2020年03月19日 19 MAR., 2020

PART I--- News 新闻.

1. 应对新冠疫情, 资金和法规如何不掉链?

【摘要】在全力保障新冠肺炎疫情防控过程中, 应急运输方面存在 2 个主要问题亟待解决: 一是交通运输应急管理“条块分割”, 导致部分交通网络不畅; 二是交通运输应急资金机制不健全; 通过借鉴美国、日本等国外应急运输管理与资金保障经验, 建议: 一是修订相关应急管理与应对法律, 赋予交通运输部门对交通运输资源与应急力量的统一管理职责; 二是设立交通运输应急专项资金, 从财政性资金、政府性基金以及发行“疫症债券”等 3 种渠道保障资金来源。



新冠肺炎疫情发生以来, 各级交通运输部门认真落实中央应对疫情工作领导小组和国务院联防联控机制工作部署, 按照“一断三不断”要求, 统筹抓好疫情防控 and 交通运输组织保障工作, 在恢复交通运输秩序和保障道路交通畅通等方面做出了积极努力, 取得了显著成效, 但在应急运输管理体制、应急保障资金两个主要方面仍然存在问题与短板, 亟需解决。

WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY

Shanghai office : Unit 201, Trade Square, No.188, Siping Road, Hongkou District, Shanghai, China
Singapore office: 160 Robinson Road #22-10, SBF Center, Singapore 068914



FLAG & CLASS Monthly Marketing Report



船旗国&船级社 市场月报
2020年03月19日 19 MAR., 2020

一、问题表现

(一) 交通运输应急管理“条块分割”，导致部分交通网络不畅

交通运输领域既是遏制病毒传播的重要环节又是运输组织保障工作的重要支撑。为做好防疫工作，各地交通运输部门按照部统一部署，在地方党委、政府领导下，暂停部分交通运输服务，随着疫情防控关键期与春运返程高峰期叠加，急需恢复正常交通运输秩序和保障道路畅通，经过各方努力，大部分疫情形势好转的地区恢复工作取得积极成效，但仍有一些地方的公路交通网络不畅通。交通运输行业管理职责与地方政府属地化管理职责划分模糊、衔接配合不够、协调困难等问题突出，存在“条块分割”、“条块冲突”的现象。国办文件中提出的“五个严禁”落实不到位，政令执行不统一不及时，设卡限行断路劝返等情况仍然存在，如违法违规关闭高速公路出入口，阻断部分国省干线公路，硬隔离、挖断部分农村公路等，导致车辆和人员不能实现正常通行，严重影响各类应急物资、生活物资、重点生产物资跨省(区)运输、跨疫情区域间运输、跨运输方式衔接，严重影响了务工人员返程、企业复工复产和经济社会秩序恢复。

(二) 交通运输应急资金机制不健全

目前在我国主要涉及应急管理与突发事件应对的法律法规，规定各有关单位或政府部门有权征用或安排有关单位或个人参与相关救援行动，同时要求在各级政府财政预算范围内设立专项资金用于成本补贴、物资储备、队伍建设。由于法律法规对补贴标准、资金规模没有明确要求，主要依靠各地财政预算能力，因此出现了资金规模、适用范围、统筹使用等不适应新形势下应急突发事件应对的现象。中央与地方层面均没有设立交通运输应急专项资金，导致本次疫情防控期间应急重点物资、重点人员转运的资金保障机制不完善，参与应急运输工作的社会自愿力量，尤其是民营企业参与应急运输的成本压力较大。

WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY

Shanghai office : Unit 201, Trade Square, No.188, Siping Road, Hongkou District, Shanghai, China
Singapore office: 160 Robinson Road #22-10, SBF Center, Singapore 068914



FLAG & CLASS Monthly Marketing Report



船旗国&船级社 市场月报
2020年03月19日 19 MAR., 2020

二、国外经验借鉴

(一) 交通运输应急管理体制机制

通过对美国、日本案例研究发现，虽然两国都强调应急管理以地方政府为主(美国联邦制、日本地方自治法)，但两国均在立法层面设置不同等级的紧急状态，对中央与地方政府的事权进行明确的规定与划分，比如在严重状态下，打破“条块”分割管理模式，强调非常时期，国家通过一定法定授权与合法程序，中央政府或主管部门有权对交通运输、应急通信、消防等应急支持功能系统实行统一权威管理。美国《大流行与全灾害应变法案》《国家应急反应计划》等规定，美国运输部作为交通运输的组织协调与责任部门，组织应急运输服务、管控疫区交通运输系统、限制人口流动、应急物资人员的安检豁免等。日本《灾害对策基本法》授权，内阁总理大臣有权根据紧急状态设置紧急对策部、非常灾害对策部及紧急灾害对策总部(但必须公布该总部的名称、管辖地区和设置的地点及时间，并向国会报告)，可不受地方自治法约束，为防御灾害发生或防止灾害扩大，对限制交通、确保紧急运输等紧急事项拥有指导管理发布权限等。2012年日本政府颁布的《针对新型流感病毒等对策特别措施法》规定，全国各职能部门仍必须良好地运转其行政任务，保障公共秩序，国土交通省据此制定出台了《国土交通省新型流感情况下的业务继续计划》，将疫情大暴发时的工作业务分为3类11项，其中在国民生活必须类明确规定，通过《特别法》授权，确保全国范围内居民生活基础设施和服务运转稳定畅通，如机场、港口、道路等，尤其针对应急物资、人员、装备运输。

三、政策建议

(一) 赋予交通运输部门对交通运输资源与应急力量的统一管理职责

修订我国相关应急管理与应对法律，如《突发事件应对法》《突发公共卫生事件应急条例》等，设置突发事件管控范围及有效期限，明确规定不同紧急状态下中央与地方管理权限，最高级别状态下打破日常“条块分割”管理模式，由国家主管部门经过相关授权程序，利用信息管理系统，实施对有关公共资源及应急力量实施全国

WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY

Shanghai office : Unit 201, Trade Square, No.188, Siping Road, Hongkou District, Shanghai, China
Singapore office: 160 Robinson Road #22-10, SBF Center, Singapore 068914



FLAG & CLASS Monthly Marketing Report



船旗国&船级社 市场月报
2020年03月19日 19 MAR., 2020

范围内统一调度管理使用。在交通运输领域，建议授权交通运输部应对特别重大突发事件，实施对全国范围内的央地公共资源(如公路主干道、水路主航道、铁路主干线、民航主航线等)、应急运输储备与临时征用力量(装备、人员、物资等)实施统一调配管理使用，高效保障应急物资、生活物资、重点生产物资及重点人员及时运输，以满足各地区、各部门应急运输需求。各级地方政府在交通运输部的指导下，开展交通运输领域的应急工作。



(二) 设立交通运输应急专项资金

多渠道建立应急专项资金，出台相关管理使用办法，构建国家与地方两级资金储备与统筹分配机制，以中央经费为主，各地区、各部门预算配套为辅，规定保障服务对象、明确资金规模、资金使用与补贴标准，确保交通运输应急工作央地联动、地区间联动、部门间联动，全力做好平战期间装备、技术、人员储备，充分保障全国范围内短时间大量各类运输装备、技术人员、物资的调配、转运，补贴应急运输保障队伍与社会力量征用的各类成本负担与经济损失，增强应急运输效率，确保各种资源合理科学利用。基金来源有三个渠道建议：一是从现有中央、地方应急专项资金中预留适度比例的资金列入交通运输应急专项资金；二是从铁路建设基金、民航发展基金、港口建设费等全国政府性基金及高速公路车辆通行费、长江干线船舶引航费用等行政事业性收费中预留适度比例的资金，调整上述资金来源的使用范围；三是发行类似“疫症债券”的“交通运输应急债券”，以政府公信力为基础，向全国各类组织、个人募资，设定总投资年限、债券价值总额、适度的投资利率，在全国范围内统筹资金使用，有效解决应急运输与日常运行的各项成本开支。

WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY

Shanghai office : Unit 201, Trade Square, No.188, Siping Road, Hongkou District, Shanghai, China
Singapore office: 160 Robinson Road #22-10, SBF Center, Singapore 068914



FLAG & CLASS Monthly Marketing Report



船旗国&船级社 市场月报
2020年03月19日 19 MAR., 2020

PART I--- News 新闻

2. 好消息！救生、无线电设备检测间隔时间可超过 12 个月



海安会第 72 届会议审议了经修正的 SOLAS 公约第 III 章第 20.8 条、20.9 条和第 IV 章第 15.9 条，要求的气胀式救生筏、气胀式救生衣、海上撤离系统、充气式救助艇、静水压力释放器和卫星应急无线电示位标 (EPIRB) 的检验间隔期应不超过 12 个月。

检验与发证协调系统 (简称 HSSC) 关于 SOLAS 公约第 I 章第 8 条和第 9 条要求，货船安全设备证书 SE 和货船安全无线电证书 SR 的每个周年日的前或后 3 个月内应经过年度或定期检验，即年检或定期检查最大间隔期理论上是 18 个月。

海安会注意到，SOLAS 第 III 章和第 IV 章相应条款对救生、无线电设备检验间隔期不得超过 12 个月，与第 I 章第 8 和 9 条关于 SE 和 SR 证书

WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY

Shanghai office : Unit 201, Trade Square, No.188, Siping Road, Hongkou District, Shanghai, China
Singapore office: 160 Robinson Road #22-10, SBF Center, Singapore 068914



FLAG & CLASS Monthly Marketing Report



船旗国&船级社 市场月报
2020年03月19日 19 MAR., 2020

检验间隔期不得超过 18 个月的规定之间有差别，给船舶经营人和主管机关实施 HSSC 造成不便和麻烦。

海安会也注意到，SOLAS 公约 1988 议定书于 2000 年 2 月 3 日生效，而 HSSC 于 1999 年 11 月通过。

海安会为 HSSC 的顺利实施，本着简化检验，及减轻主管机关、船舶经营者及船员的负担，发布了 MSC/Circ.955 号通函，其主要内容如下：船旗国实施 HSSC 中，尽管在经船舶救生和无线电设备检验间隔期要求不超过 12 个月的规定，但其仍可与 HSSC 中规定的年度检验、定期检验和换证书检验的周期保持一致。即：救生设备（救生筏、静水压力释放器、充气式救助艇等）和无线电设备（EPIRB 等）的检测,可以结合船舶 SE/SR 证书年度或定期检验一起做。即尽管规定间隔期不可超过 12 个月，但在实际操作时其间隔期可以超过 12 个月。

海安会要求成员国政府在实施船舶相关检验，以及港口国检查时，应用上述规定。



WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY

Shanghai office : Unit 201, Trade Square, No.188, Siping Road, Hongkou District, Shanghai, China
Singapore office: 160 Robinson Road #22-10, SBF Center, Singapore 068914



FLAG & CLASS Monthly Marketing Report



船旗国&船级社 市场月报
2020年03月19日 19 MAR., 2020

PART I--- News 新闻.

3.巴拿马运河出现船舶大量积压

自巴拿马运河管理局(The Panama Canal Authority)从2月15日起对船只征收“淡水收费”(Freshwater Charge)以来,巴拿马运河已经出现了船舶过境延误的情况。

“巴拿马型船闸的当前等待时间约为11天,而新巴拿马型船闸的等待时间约为3-4天,等待时间因船型、船只限制和过境方向(北行或南行)而异。



“在特定日期预订过境的船只,基本99%可以按期过境。”巴拿马运河管理局(ACP)方面说。

同时,在船只尺寸允许的范围内,水路实施了串联锁定,允许两艘船只同时通过。为了使两艘船都能过境,船的高度不得超过825英尺——这样,巴拿马型船闸就能节省船舶过水的用水。

据一家航运公司称,延误的原因是加敦湖的水位降低,自2月15日以来,运河将运输量减少到每天32条。每天有29个预订位,只有32个可以中转,所以等待时间和积压情况每天都在增加。

WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY

Shanghai office : Unit 201, Trade Square, No.188, Siping Road, Hongkou District, Shanghai, China
Singapore office: 160 Robinson Road #22-10, SBF Center, Singapore 068914



FLAG & CLASS Monthly Marketing Report



船旗国&船级社 市场月报
2020年03月19日 19 MAR., 2020



目前巴拿马运河的吃水高度为 46 英尺，采取这些措施的初衷是尽量让水位不低于 44 英尺。运河方面将预报信息发布在巴拿马运河官网上：
<http://www.pancanal.com/eng/h2o/index.html>

“为了优化计划和资源的使用，当请求过境时建议先预约并关注实时信息，我们将为客户提供有关加敦湖当前和预计水位，以及可用最大吃水量、过境船舶数量、类型等的实时数据。”巴拿马运河管理局（ACP）方面表示。



WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY

Shanghai office : Unit 201, Trade Square, No.188, Siping Road, Hongkou District, Shanghai, China
Singapore office: 160 Robinson Road #22-10, SBF Center, Singapore 068914



FLAG & CLASS Monthly Marketing Report



船旗国&船级社 市场月报
2020年03月19日 19 MAR., 2020

PART II – Focus On 关注

1. 聚焦！STCW 公约要全面修订了！这些建议你赞同么？

意见征集 关于STCW公约全面修订研究的问题清单

在新一轮 STCW 公约全面修订窗口即将到来之际，大连海事大学课题组经过搜集资料、调研和研究，形成了初步的问题清单。为提前做好相关科学谋划和技术准备，更充分发挥我国政府在国际航运规则的制定中的主导性、建设性作用，提高我国在国际海事多变谈判中的话语权，请业界领导专家及海事履约有志之士就此提出宝贵意见和建议。

01

STCW公约本身存在的结构、体系、文本等问题

（一）培训体系的重组、优化、整合

当前缔约国的海员教育和培训体系，主要分两类：第一类是分散叠加型，即海员根据任职需要参加相应的教育和培训，适任资格是按需要呈递进式；第二类是系统复合型，即海员任职前经过系统的专业教育和技能培训，适任面广、复合性强。现行的 STCW 中的培训体系较适合第一类，但船公司和船员面临较频繁的调配船员离船参加岸基的单项培训，增加了船公司和船员的负担，且船员培训学习的系统性较差。而对于第二类接受系统化专业教育的学员，可以考虑将部分培训标准与适任标准整合，只需要在实施教育和培训时将一些基础性、熟悉性的培训项目或内容（主要是熟悉和基本知识）融入系统的专业教育体系内完成，完全不必零打碎敲的参加单项培训，从而提高新船员在专业方面的综合素质并减少就职期间离船参加岸基培训的次数。这么做的优点是学员经过系统的学习和训练，即可适任几乎所有的常规运输船舶，并在完成少量的附加培训后，可以适任所有种类的船舶。另外，可以将一些新增的专业知识和技能的培训不作为独立的单项培训，而作为只是更新的培训内容。另外，需要取消有些规定为 5 年有效期的培训项目，可以由相应的海上资历

WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY

Shanghai office : Unit 201, Trade Square, No.188, Siping Road, Hongkou District, Shanghai, China
Singapore office: 160 Robinson Road #22-10, SBF Center, Singapore 068914



FLAG & CLASS Monthly Marketing Report



船旗国&船级社 市场月报
2020年03月19日 19 MAR., 2020

替代 + 部分内容纳入更新培训解决。这些同时也是行政减负问题。以上这些，还可以在 STCW Code 的 Part B 中给出相应的指导。

(二) 证书体系的优化

整合一些职能或职位，既可以适应海事科技(自动化、智能)在海运和船上的应用，又可以减少证书，有些培训纳入系统化的专业教育后，就不必单独发证，有些属于增加职能或减少职能限制的培训(主要是第 V 章的特殊培训)就可以采用在适任证书内签注的形式予以明确。

(三) 将船员适任考试和实操评估作为要求提出并改进

书面考试应该注重岗位的应知应会，题量要大，主要考核应试者应知应会的知识面和快速的第一反应是否正确或适当。实操评估应更加重视，要更加客观、更加贴近船上的实际，要有评估规范和标准，并将评估规范和标准制订成类似《示范课程》(Modle Course)加以推行(也可以作为一项中国经验)。

(四) 其他具体问题

1、马尼拉修正案中增加的书面证明(签证)及公约条款中适当的证书、适任证书的理解或一致性问题。

2、考虑在保安培训的 KUPs 中增加网络安全相关培训。

3、公约 B 部分高级消防的培训指导，这部分对开展高级消防培训，缺乏指导。建议增加组织、指挥和决策的指导内容。

4、建议在规则 A 部分第 A-VIII/2 节 值班安排和应遵循的原则--第 4 部分海上值班--第 4-1 部分 航行值班中应遵循的原则--值班安全中增加有关驾驶室值班报警系统(BNWAS)的相关规定要求，以防止值班驾驶员在值班过程中不能履行值班职责，影响船舶安全。

5、培训方面的专业术语标准化。例如“掌握”、“熟悉”、“精通”、“基本”的具体含义。

WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY

Shanghai office : Unit 201, Trade Square, No.188, Siping Road, Hongkou District, Shanghai, China
Singapore office: 160 Robinson Road #22-10, SBF Center, Singapore 068914



FLAG & CLASS Monthly Marketing Report



船旗国&船级社 市场月报
2020年03月19日 19 MAR., 2020

6、希望机舱资源管理与驾驶室资源管理区别，应突出针对性，使驾驶室、机舱的资源管理各具特色。

7、考虑增加轮机“待命”方式值班规则。例如：

①支持级船员履行机舱有人值班时，操作级或管理级船员可以采用“待命”方式实施远程监控指导值班。

②操作级或管理级船员履行机舱有人值班时，轮机长可以采用“待命”方式实施远程监控指导值班。

③“待命”方式值班人员，需在配有远程通讯、远程监控的场所休息，以应对值班需要。

8、电子电气员工作中，作业安全分析(JSA)通用工具的应用，应该在其“维护和修理职能”中（规则 A-III/6 节）加以明确的要求，而不是简单孤立的分散于各系统的“安全与应急程序”。

9、作为操作级船员，电子电气员的岗位要求应该在值班标准中得到一定体现，如不同条件下和不同水域内的参与值班，保证公约的完整性。

10、电子电气员应按电站功率（如 1000kW 及以上）作统一配员要求，解决目前部分船舶电子电气员无证上岗的状态；

11、STCW 公约马尼拉修正案中，B 部分第 72 项，GMDSS 通信模拟中，第 2 条：去掉 Inmarsat-A、Inmarsat-B，在 Inmarsat-C 后面添加 Inmarsat-F 船舶地球站。因为 Inmarsat-A、Inmarsat-B 现在已经停用，不符合现实。

12、第 VI 章内容与第 II、III 章中的操作级和管理级船员的“船舶作业管理和人员管理”中的应急管理职能之间缺乏呼应和协调问题。在附则第 VI 章第 3 条对高级消防培训的强制性最低要求中，“指定为控制消防作业的海员”应更加明确针对的是即将被编入船舶消防组织中、并担负“特定的控制消防作业”职责的人员。

13、需全面回顾、更新医疗急救 KUPs 表；第 A-VI/1 节的表 A-VI/1-3 基本急救的最低适任标准 第 2 栏第 2 项“进行复苏的技术”（apply resuscitation techniques）不确切。建议对 STCW 公约第 A-VI/1 节的表 A-VI/1-3 基本急救的最低适任标准进行修订，把第 2 栏第 2 项“进行复苏的技术”修改为“进行心肺复苏技术”(apply Cardiopulmonary resuscitation (CPR) technique)。

WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY

Shanghai office : Unit 201, Trade Square, No.188, Siping Road, Hongkou District, Shanghai, China

Singapore office: 160 Robinson Road #22-10, SBF Center, Singapore 068914



FLAG & CLASS Monthly Marketing Report



船旗国&船级社 市场月报
2020年03月19日 19 MAR., 2020

14、STCW 规则 B 部分第 B-VI/1 节第 5 段需明确心肺复苏参考标准。权威性的国际心肺复苏标准《国际心肺复苏指南与心血管急救指南 2015》对心肺复苏技术进行了更新。而公约还没有更新。建议对 STCW 规则 B 部分第 B-VI/1 节第 5 段的基本急救进行修订，明确“心肺复苏技术”应参考“美国心脏学会（AHA）和国际复苏联盟（ILCOR）发布的最新心肺复苏和心血管急救指南”中提供的最新技术。

15、组成航行值班部分的普通船员、高级值班水手/机工的发证可以合并，因实践中，船上水手、机工配员很少，无法在工作上加以区别分工。从 A-II/4 和 A-III/4 的最低知识要求看十分有限，完全可以与相应的 A-II/5 和 A-III/5 的要求进行合并。（建议将马尼拉修正案中明确的高级水手、高级机工甲板设备操作、货物监管、航行值班、船体维护四个方面职能，扩大到普通的水手、机工。实践中，普通水手、机工也可完成这些任务，但是由于没有公约规定操作资格，在船舶发生事故时可能会因操作人员不具备资格而被追偿。）

02

典型事故或PSC检查缺陷等案例暴露的人为因素问题

（一）相当多的海事事故都指向海员实操技能的不足，从形式看，船员都通过了考试，获得了证书，但不足以证明其能够胜任该项工作。应通过修改公约进一步强调船上培训的重要性，调整获得证书与在船见习的顺序。

（二）将事故案例纳入培训，这是中国代表团在海安会上提出来的，受到 IMO 和缔约国的赞同。但如何纳入作为公约的要求，目前尚不明确，可以在下一轮公约全面回顾和修订时作为问题加以考虑，我们要拿出建议方案(似可作为一项中国经验)。

（三）其他具体问题

1、需关注不当通信（沟通）成为事故重要原因，反映了 STCW 公约规定的模式/培训教育出现明显失效或者不完整的问题；还需考虑海上卫星通信技术普及和推广应用对船员值班及疲劳造成事故的问题。在值班时使用手机的危害性和限制措施；

2、电子电气员的培训要求方面，应该加强对于船舶结构、航行的一般知识的了解（在 KUP 表中得到体现）；

WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY



FLAG & CLASS Monthly Marketing Report



船旗国&船级社 市场月报 2020年03月19日 19 MAR., 2020

3、通过此次公约修订，增加心理健康辅导等内容，明确海员健康应包括身体健康与心理健康两部分组成，缺一不可；

4、建议公约修订第 VIII/1 条 对于滥用药物的重新定义。在规则 A 中或导则 B 中明确禁止服用药物的种类，范围，以及服用药物与值班的关系。服用感冒药或者其他药物仅仅是为治疗船员自身疾病，并非属于“滥用”药物范畴。但是服用感冒药有可能会影响值班；

5、附则第 VI/1 节防火与灭火适任标准 2 扑灭火灾第 6 项佩戴救生索不戴呼吸器，应增加限制条件。对外部气体成泡可以适用，内部气体成泡（现在船上常用）含碳、氮、硫等氧化物，存在潜在威胁，应慎重；

6、建议删除高级消防中的高倍泡沫一章。英国不执行，在现实中没有意义。

03

海事领域新科技、新规则、新业态的应用和发展，需要STCW公约反映或适应的问题

关注水面自主船舶（MASS）发展阶段及其趋势，或将成为下个窗口期重点修订内容，相对应的公约附则和规则将面临修订的问题。尽管 MASS 的第三、第四阶段离投入规模化海上交通运输还比较遥远，但我国最近“筋斗云 0”号船舶的适航测试成功，表明沿海近岸航区的短途定线运输可能并不遥远，所以公约的修订需要予以适当考虑这类船的船员和岸基操控人员的适任要求、值班要求、管理要求，对 MASS 做出适当前瞻性的监管规定。如：

1、增加 MASS 和相关操作人员的定义；

2、MASS 背景下，航行值班的组织安排等相关规定，船、岸值班安排应该考虑的因素；

3、MASS 航行规则及避碰等技术和法规方面的知识要求；全面回顾船长和甲板部的 KUP，特别是无人船和自主船对船长和甲板部船员适任要求的调整，以及由此带来的 KUP 的变化；考虑在附则 B 部分 B-III/6 节对电子电气员增加 MASS 有关内容；

4、智能船舶背景下，需考虑增加驾机电一体、驾机一体、驾电一体、机电一体复合型人才的问题，是否考虑对复合型船员提出专门的适任要求及标准或者相应的

WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY



FLAG & CLASS Monthly Marketing Report



船旗国&船级社 市场月报
2020年03月19日 19 MAR., 2020

指导，包括考虑获取一种适任证书的人员获取第二种适任证书的相关培训、发证的豁免标准的问题。

5、MASS 背景下，考虑在附则第 VII 章和相应的 A-VII 和 B-VII 增加 MASS 的发证，并需关注驾、机、电一体化培训、一体化发证的可能性；

6、考虑 MASS 带来的新技术、新业态，可以对“公司”的范围予以扩展，包括为船舶提供远程操作人员服务或技术支持的公司。

7、需考虑技术发展对《STCW 规则》第 A-I/11 节中所规定的知识更新课程大纲及更新培训的新要求；

8、考虑 GMDSS 现代化、网络安全、节能减排等新技术和新规则对对船员适任标准和值班标准的新要求及相应 KUPs 的变化。

04

船岸船员管理和船员队伍发展的变化对STCW公约及其有效实施的影响方面的问题

(一) STCW 公约附则的 Regulation I/14 船公司的责任，规定的要求和实施的效果都比较薄弱。船员的教育培训、考试发证固然需要改进和完善，但船员履职出现问题、造成事故，船公司的岸基培训、船上培训、船上管理级船员对支持级、操作级特别是新上船的船员的训练和指导以及对船上安全值班的规范、指导和监督更为重要。而现行的公约在这方面的规定不够明确、不够充分。

1、STCW 公约第 I/14 节 以及 STCW CODE 第 A-I/14 节同时规定了公司的责任 (responsibilities of companies)，为保证公约所规定的培训、值班等义务的切实履行，“公司”的定义以及“公司的责任”需要进一步完善。问题是，目前涉及船员培训、值班和适任管理的公司构成比较复杂，除了传统上的船舶所有人、船舶管理人、船舶经营人、船舶光船租赁人、船舶融资租赁人，还有船员配员公司、船员人事代理机构、船员劳务合作公司等。

2、强化船公司对船员在培训，包括岸基、船上的培训，特别是新任职的船员和改变船舶航区、船舶种类、船舶等级的船员的上岗前培训以及应急培训。

3、有必要考虑按照 STCW 公约第 X 条和规则 I/4 及 A-I/4、B-I/4，增加船旗国或港口国主管机关对公司履行公约义务和责任的加以验证 (verification) 或控制 (control) 的规定。

WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY



FLAG & CLASS Monthly Marketing Report



船旗国&船级社 市场月报
2020年03月19日 19 MAR., 2020

4、需关注如何确保船上培训和值班安排有效实施的问题。包括：

①强化船上船长、大副、轮机长、大管轮等管理级船员对二副、三副、二管轮、三管轮及见习驾驶员、见习轮机员的培训和指导；

②强化船长、轮机长对航行值班和轮机值班的适当安排，特别是船舶航行于或者即将通过困难的航行区域的值班安排，困难航行区域包括冰区、狭水道、定线制水域、交通密集区、暗礁/浅水区、渔区/养殖区、安全作业区、敏感区、保护区、雾区、台风影响区等。

05

缔约国履约中可能存在的带有共性或典型的问题

(一) 需考虑船员在船工作期间需应对各类检查、处理大量 Paper Work、靠离泊频次增加、长时间上网等因素导致船员疲劳愈发严重的问题。

(二) 需进一步完善证书电子查询的相关规定，建议通过公约修订，增加船员海上服务资历以电子记载资历的相关内容，赋予电子资历在公约中的法律地位。目前我国电子服务资历已全面应用在船员管理工作，并且在国际海事领域是发展趋势。但缺少法律法规依据，给电子服务资历使用和普及造成一定障碍

(三) 需考虑伴随现代科技在海上航行和环保等方面的应用，致使已有培训内容不适应问题。

(四)；希望通过公约修订，在大会决议中增加鼓励并促进海员教育和培训的相关内容，以吸引更多的年轻人经过良好、系统的航海教育和培训加入海员队伍。

06

可供参考的其他问题

(一) 全面回顾模拟器性能标准的相关规定。

(二) 依据现代导航技术对船长和甲板部船员适任要求的变化，同时对船长和甲板部适任能力表 (KUPs) 进行调整。

(三) 关注 DP 船和近海供应船可能成为 A 部分的问题。

(四) 关注海员健康体检标准可能会成 STCW 公约下次全面修订的内容；

(五) 考虑 GMDSS 现代化带来的培训方面新要求，及相应 KUPs 的变化。

WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY

Shanghai office : Unit 201, Trade Square, No.188, Siping Road, Hongkou District, Shanghai, China

Singapore office: 160 Robinson Road #22-10, SBF Center, Singapore 068914



FLAG & CLASS Monthly Marketing Report



船旗国&船级社 市场月报
2020年03月19日 19 MAR., 2020

- (六) 需审视示范课程的定位和作用，涉及到的证书。
- (七) 需考虑特种运输业务对管理级船员服务簿的合计海龄要求问题。

PART II – Focus On 关注

2. 这才叫躺着赚钱 🤔 ? ? ?

---VLCC 运价飙涨 600% !

VLCC 似乎向来以运价大涨大跌而闻名，在去年 9 月 14 日沙特油田爆炸后，日租金从 2.55 万美元起涨，同月 25 日美国将中远海运控股旗下的油轮列入制裁名单，运价疯狂飙涨，10 月创下 20.4 万美元的成交纪录。



WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY

Shanghai office : Unit 201, Trade Square, No.188, Siping Road, Hongkou District, Shanghai, China
Singapore office: 160 Robinson Road #22-10, SBF Center, Singapore 068914



FLAG & CLASS Monthly Marketing Report



船旗国&船级社 市场月报
2020年03月19日 19 MAR., 2020

而此次沙特和俄罗斯的石油价格战，再度让原油市场运价大涨，石油交易商连日来抢租 VLCC 当仓库储存原油，等着赚取差价。

一周前，沙特下调了 4 月份原油官方售价（OSP），并将日产量提高了 260 万桶/日至 1270 万桶/日。阿联酋则增产 100 万桶/日。

石油分析公司 Vortex 表示，上周全球所知的浮式储存的原油和凝析油增至 7000 万桶左右，环比上涨 15%。浮式储存的原油中，有 2600 万桶在亚洲。

贸易商和石油公司都在趁机购入原油，亲手推动了油轮运价的大涨。



仅在上半周，就有超过 50 艘 VLCC 被预订。经好望角到美国墨西哥湾的 28 万吨 VLCC 运价上涨了 400%，至 WS167.5。运往中国的 27 万吨油轮运价几乎增加了两倍，达到 WS180。西非到中国的 26 万吨油轮运价上升 225%以上，达到

WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY

Shanghai office : Unit 201, Trade Square, No.188, Siping Road, Hongkou District, Shanghai, China

Singapore office: 160 Robinson Road #22-10, SBF Center, Singapore 068914



FLAG & CLASS Monthly Marketing Report



船旗国&船级社 市场月报
2020年03月19日 19 MAR., 2020

了 WS160。美国墨西哥湾到中国的 27 万吨油轮包干价翻了一倍，达到 1550 万美元的水平。

而目前，VLCC 平均运价已经从 2 月中旬的 30000 美元/天增至上周的 21 万美元/天，已经突破了去年 10 月的 20.4 万美元的记录，**涨幅高达 600%**。

刺激 VLCC 运价飙升的一个主要因素在于沙特阿拉伯国家航运公司(Bahri)一周之内“抢租”了多达 25 艘船，推升 VLCC 需求。

据悉，上周一沙特最大的航运公司 Bahri 在市场上抢租了 18 艘 VLCC，上周末又增加了 7 艘，使得总数达到了 25 艘。

Bahri 是世界上最大的 VLCC 所有者之一，拥有 41 艘 VLCC，此前它很少进入现货市场来租用第三方的运力。

然而。从 4 月 1 月起，沙特阿美每日将向市场提供 1200 万桶石油。为了运输出口的原油，Bahri 不得不向市场额外租用更多的 VLCC。

在 Bahri 租入的 25 艘 VLCC 中，有 10 艘将前往美国墨西哥湾，还有 4 艘最有可能前往欧洲。另有 10 艘 VLCC 用于在 Sumed 管道入口 Ain Sukhna 卸货，该管道将原油通过埃及从红海运输到地中海，这些原因最终可能将出售给欧洲。目前没有任何一艘现货 VLCC 将用于东方目的地。“这是一个明确的信号，表明沙特阿拉伯正在与俄罗斯直接竞争，针对西方客户增加销售量。”

根据高盛(Goldman Sachs)的预测，到今年 4 月，石油产量增加可能导致过剩产量创纪录，达到约 600 万桶/天。不过，船舶经纪公司 Gibson 预计，实际存在 490 万桶/天过剩石油产量的可能性，“如果在全年余下时间里保持这样的产量水平，过剩产量将达到惊人的 370 万桶/天，虽然这样的情况能够持续下去似乎是不可想象的”。

WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY

Shanghai office : Unit 201, Trade Square, No.188, Siping Road, Hongkou District, Shanghai, China
Singapore office: 160 Robinson Road #22-10, SBF Center, Singapore 068914



FLAG & CLASS Monthly Marketing Report



船旗国&船级社 市场月报
2020年03月19日 19 MAR., 2020

油价暴跌也带来了日益增长的浮式储油需求。Gibson 指出：“根据目前的期货溢价水平，我们评估浮式储油是可行的；一艘 VLCC 需要 3 个月的定期租船合同期限，日租金最多 72000 美元。然而，本周我们看到了一个快速增长的市场，中东到中国 TD3C 航线从一周开始的 38000 美元/天增加到周末的 24.3 万美元/天，这意味着目前运价过高，不值得进行浮式储油。”

船舶经纪公司 Poten & Partners 表示：“我们看到几份 6 至 12 个月的短期租船合同正在洽谈，有一份已经完成协商。油价下跌使浮式储油这种方式更有吸引力，尽管利润率仍然相对较低。”

Pareto Securities 在航运研报中称，市场对“浮式储油”的兴趣提升了船东信心，对租金的期望也因此大幅上升。

新加坡一家船舶经纪公司也表示，业界对现货市场即将走强抱有极高期待，船龄较高的船舶更有可能用作浮式储油。



知名海运研究机构克拉森估计，4 月市场还需要约 60 艘 VLCC 用来运输原油，日租金还会继续飙涨。

WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY

Shanghai office : Unit 201, Trade Square, No.188, Siping Road, Hongkou District, Shanghai, China
Singapore office: 160 Robinson Road #22-10, SBF Center, Singapore 068914



FLAG & CLASS Monthly Marketing Report



船旗国&船级社 市场月报
2020年03月19日 19 MAR., 2020

PART III –KNOWLEDGE 涨知识

船长经验：救生艇检查的这些问题，一定要注意！

关于最近在船舶定期检查的过程中，部分船舶救生艇检查发现包括释放装置、启动装置等诸多问题。考虑到这些问题具有一定的普遍性且在日常检查中很难注意，将典型几个问题归纳汇总，希望各船舶可以参考检查，对于相关问题给予改正。

一、重力式救生艇护舷舷材

规则配备要求 (LSA)：4.4.1.7 除自由降落救生艇，每只用艇索降落的救生艇应具有足够的强度，使其在载足全部乘员和属具以及与处在一定位置的滑梯或护舷材(如适用)时，能经受碰撞速度至少 3.5m/s 碰撞船舷的侧向撞击力，并能经受至少从 3m 高度处投落下水。



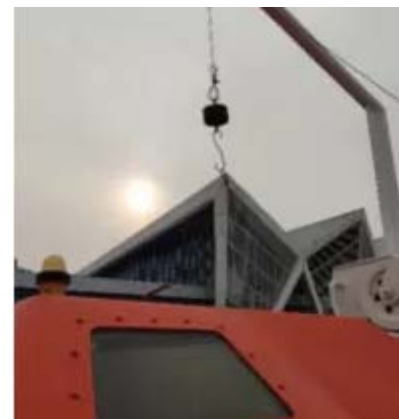
目前存在问题：部分救生艇的护舷材有可以在救生艇的内部操作的速脱装置，保证在救生艇入水以后，将护舷材解掉。有效减少其对水的阻力，增加救生艇的续航力。但是还有一部分没有该速脱装置是否就不满足要求呢？这个如何判断？

判断：规则中没有对该装置是否在入水后速脱有强制要求，但是对救生艇的航行性能有要求，如果该救生艇在做所有的航行试验过程中，是带有该装置并满足规范要求，则该装置可以没有速脱。可以参照救生艇的操作手册或者询问厂家。

二、艇内释放操作装置

缺陷一：

说明：使用焊条、铁丝等连接配重锤和拉索，强度无法保证将刹车配重锤可以拉起，无法做到艇内释放。



改正：采用永久固定方式进行连接，保证可以在艇内将救生艇释放刹车拉起。

WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY

Shanghai office : Unit 201, Trade Square, No.188, Siping Road, Hongkou District, Shanghai, China
Singapore office: 160 Robinson Road #22-10, SBF Center, Singapore 068914



FLAG & CLASS Monthly Marketing Report



船旗国&船级社 市场月报
2020年03月19日 19 MAR., 2020

缺陷二：

说明：救生艇内部释放索配重锤安装位置过低，靠近拉绳孔，无法保证在内部释放时，配重锤拉到释放绳孔位置，有足够长度将救生艇施放刹车拉起，保证救生艇能够在艇内释放。

改正：调整配重锤位置（向上），保证有足够空间长度将刹车在艇内靠释放索拉起。



缺陷三：

说明：救生艇内部释放索配重锤安装位置过低，靠近拉绳孔，无法保证在内部释放时，配重锤拉到释放绳孔位置，有足够长度将救生艇施放刹车拉起，保证救生艇能够在艇内释放。

改正：调整配重锤位置（向上），保证有足够空间长度将刹车在艇内靠释放索拉起。



缺陷四：

说明：救生艇内拉索采用了固定方式，且在拉索末端装有拉环。此种方式会导致救生艇入水后无法将拉索释放，将救生艇同母船的艇内遥控释放拉索分开，无法脱离母船。

改正：将拉环去掉，不能采取固定在艇内的方式，拉索要保持清爽，随时能够在救生艇释放入水后迅速放出艇外。



WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY

Shanghai office : Unit 201, Trade Square, No.188, Siping Road, Hongkou District, Shanghai, China
Singapore office: 160 Robinson Road #22-10, SBF Center, Singapore 068914



FLAG & CLASS Monthly Marketing Report



船旗国&船级社 市场月报
2020年03月19日 19 MAR., 2020

三、 启动电池测试

说明： 救生艇艇机启动试验使用两组电池启动（BOTH）位置，而不是单独使用 NO. 1 或 NO. 2 电池单独启动试验，导致检查中其中一组电池故障也检查不出来。

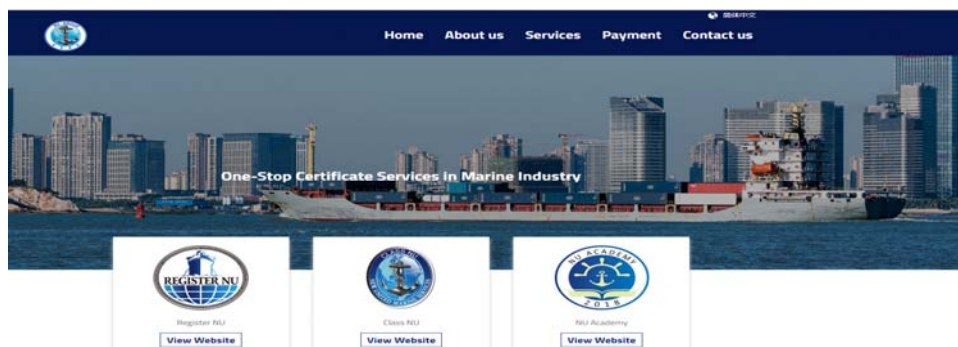
改正： 测试启动时，要使用单组和同时两种方式进行电池试验。保证单组与联合都可以进行艇机启动。

四、 救生艇首缆配备及操作：

规则规定配备要求（LSA）： 4.4.8.7 有效的**首缆 2 根**，其长度不小于从救生艇存放位置至最轻载航行水线距离的 2 倍或 15m，取其长者。自由降落救生艇的 2 根首缆应设置在救生艇的前端附近供备用。在其他救生艇上按 4.4.7.7 所要求的脱开装置相连的一根首缆应设在救生艇前端，另一根应牢牢地系固在或靠近救生艇的前端供备用。

7 two efficient painters of a length equal to not less than twice the distance from the stowage position of the lifeboat to the waterline in the lightest seagoing condition or 15 m, whichever is the greater. On lifeboats to be launched by free-fall launching, both painters shall be stowed near the bow ready for use. On other lifeboats, one painter attached to the release device required by paragraph 4.4.7.7 shall be placed at the forward end of the lifeboat and the other shall be firmly secured at or near the bow of the lifeboat ready for use;

要点： 要设置合格的首缆两根，同时备用缆要在首部附近且进行牢牢系固备用。该缆具有两个作用，一个是放艇操作中作为应急缆绳使用，在脱离大船后被救助或者救助过程中，也是拖缆。另外，规则对于首缆在船端的固定没有进行明确。但是部分 PSCO 在船舶检查过程中开出救生艇首缆没有在大船固定的缺陷是缺乏法规依据的。



About US, class NU: pls click <http://www.nugroup.org/>

WE DEDICATE TO PROVIDE ONE STOP SERVICES TO MARINE INDUSTRY

Shanghai office : Unit 201, Trade Square, No.188, Siping Road, Hongkou District, Shanghai, China
Singapore office: 160 Robinson Road #22-10, SBF Center, Singapore 068914