

技术简报

Technology Bulletin

(国际海事信息)

2010年2月3日 第66期

共17页

主办: 中国船级社科研中心

本期内容

IMO动态	2
DE53 中国代表团提案草案介绍 (续)	2
FP54 中国代表团提案草案介绍	2
某机构对哥本哈根大会结果的解读	4
某船级社对哥本哈根大会结果的解读	4
欧船东支持IMO带领减排	5
航运业从哥本哈根大会吸取什么教训	6
EU动态	6
欧盟法令DIRECTIVE2005/33/EC ARTICLE 4B生效	6
欧盟为DE 53 提出“船上噪声防护规则和SOLAS修正案”	8
CCS动态	9
CCS巴西圣保罗办事处成立	9
CCS启动“应对IMO GBS审核要求的规范基础性研究”项目	10
《IACS结构规范编制指南》培训举行	11
“船舶结构数据库开发项目”阶段性检查会召开	12
《内河船舶法定检验技术规则》评审会召开	12
“三峡库区 175M水位航区划分”评审会召开	12
“轻型船结构标准开发前期研究”评审会召开	13
“船舶技术性能数据库研究与开发”验收会召开	13
行业信息	13
“海洋石油 936”在深圳正式交船	13
09 年中国购二手散货船数量冠全球	14
超 200 艘船列入美国“黑名单”, 货主托运风险增	15
新要求清单	17
即将生效IACS清单	17

IMO动态

DE53 中国代表团提案草案介绍（续）

国际海事组织（IMO）船舶设计与设备分委会（DE）第53次会议将于2010年2月22日至2月26日在英国伦敦召开。我社会同部海事局、工信部装备司以及业界专家，针对救生设备通信工作组和原油船货油舱保护涂层试验程序通信工作组近期提交的工作报告，补充了2份评议性提案，提交交通运输部核准后报送IMO。提案主要内容如下：



1、关于引入冗余保护措施以更有效提高救生艇有载释放装置安全水平的建议

LSA 规则中救生艇有载释放装置的安全原理存在问题，即仅有一套对主操作系统的保护，缺少安全冗余。在主操作系统中任何一个环节出现故障将导致事故。本提案建议将冗余问题纳入对新建救生艇的要求的修改之中。另外，对现有救生艇的有载释放装置进行评估和淘汰时，可考虑通过改装，引入冗余保护措施，以提高救生艇有载释放装置安全水平。

2、对原油船货油舱替代防腐措施性能标准的意见

耐蚀钢是一种有前途的涂层替代方案，但一些关键问题如耐蚀性试验条件的统一性等还需要更多的研究及应用数据支持和验证。耐蚀钢在原油船货油舱的实际应用经验年限和实船数量十分有限，中国认为在今后几年内各相关方有责任提供更多的试验和应用数据，以验证并确保耐蚀钢方案的安全性。为此，中国建议该性能标准作为临时性标准（Interim Performance Standards）报海安会批准，以明确要求在后续几年内进一步验证和完善。同时，提案建议给出了对比常规钢的化学成份限定范围。

FP54 中国代表团提案草案介绍

国际海事组织（IMO）消防分委会第54次会议将于2010年4月12日至16日在英国伦敦召开。我社会同部海事局以及业界专家，准备了3份提案，提交交通运

输部核准后报送IMO，提案主要内容如下：

1、关于客船和货船滚装处所限界舱壁和甲板耐火完整性要求的修改建议

85次海上安全委员会议研究了中国提交的“建议修订 SOLAS 公约 II-2 章关于载客不超过 36 人客船和货船滚装处所舱壁和甲板的耐火完整性要求”的文件（MSC85/23/3），考虑到上述两类船舶的滚装处所与特种处所一样属于高着火风险处所，委员会同意将标题事宜包括在消防分委员会的新工作项目中，并列为高度优先。

本提案根据实验室试验数据和过去一些年发生的滚装处所失火事故中火势蔓延情况的总结，提出了滚装处所限界面必须予以隔热；滚装处所和特种处所同属高失火危险处所，因而应要求同样耐火分隔级别的观点，并依据公约规定的消防安全目标的功能要求，公约现有要求对滚装船的滚装处所与相邻处所限界面耐火完整性满足失火限制能力的分析，船舶的人员脱险时间要求等，提案对现行公约载客不超过 36 人客船和货船滚装处所之间限界舱壁和甲板的耐火完整性标准的修订提出了具体的建议，对现有公约中载客不超过 36 人客船和货船滚装处所与相同相邻处所之间耐火分隔等级的不协调提出了修改建议。

2、对要求在锅炉间和机舱配置135升和45升泡沫灭火器规定的思考

根据我国船公司普遍反映，曾就本议题向国际船级社协会法定组提出，讨论认为存在的问题应提交 IMO 解决。

本提案通过对现行公约对 135 升和 45 升泡沫灭火器提出的功能要求和试验证明的这些灭火器实际能力对比；通过国际标准化组织制订的有关标准的规定和数据的引用，提出了对现行公约 135 升和 45 升泡沫灭火器布置要求给予重新审议考虑的建议。

3、关于20000DWT以下新建油船和化学品船设置惰性气体系统保护系统（IGS）的意见

在 FP53 次会议上，我国提出对 20000DWT 以下的新建油船配置 IGS 应设下限；化学品船配置 IGS 问题应与油船分开处理。分委会就该议题决定，对 20000DWT 以下的新建油船配置 IGS 设下限，下限具体值[4000/6000/8000DWT]待进一步讨论后定；考虑到化学品船相对油船的复杂性，建议化学品船设置 IGS 单独考虑。在有油船、化学品船船公司、设计院、船厂和船舶检验单位参加的专题研讨会取得的共识基础上，结合对化学品船事故分析，本提案提出了相关建议。

某机构对哥本哈根大会结果的解读

《联合国气候变化框架公约》哥本哈根大会于 2009 年 12 月 18 日结束，会后欧洲某机构对协议进行了分析，主要内容如下：

总体来说，欧盟 27 国努力磋商协调了整整 2 年多的时间，为了会议有一个很强的协议出台来应对目前的气候挑战，会议结果是欧盟最后失去了主要参与的资格，欧盟确实很失望。特别是想寻求在气候挑战方面商业机会的人们也不高兴，很形象的称本次会议为"Brokenhagen"（会前人们满怀希望，称哥本哈根为"Hopenhagen"），会前在航运方面 EU 对 COP15 有如下的希望：制定航空和海运目标；授权 IMO 在短期内制定减排机制；解决目前海运界争议的“共同但有区别的原则”还是“无优待原则”来对待航运船舶；确保资金用于发展中国家的气候减缓目的，包括航运业。

但是，航运没有被列入最终的协议中，尽管会议期间有一些对国际燃油税的支持，但不清楚何机构（UNFCCC 或者 IMO）来介入。IMO 一直在争取在船舶燃油方面的更多工作，包括市场机制，确保航运不要被 UNFCCC 再收税，从而导致对航运双重收税的可能性。

本次哥本哈根大会的结果为“EU 单边实施船舶排放交易机制 ETS 开了绿灯”，如果 IMO 在 3 月召开的 MEPC60 在排放交易机制 MBIs 上没有进展，欧盟将要实施单边立法。

该机构呼吁，国际航运业很有必要抓住最后的时机，联合一致提出具体计划和时间表；航运界向 IMO 和 EU 明确表示，IMO 能够解决“共同但有区别的原则”还是“无优待原则”的问题；航运界向 IMO 明确何种市场减排机制可行及原因。

某船级社对哥本哈根大会结果的解读

某船级社日前对哥本哈根大会 UNFCCC COP 15 会议结果及对航运界影响进行了解读，主要内容如下：

人们满怀希望 UNFCCC COP 15 大会本应该在如下三个方面出台具有约束性的法律协议：

1. 出台发达国家的具体减排目标承诺---由“《京都议定书》特设工作组”（AWG-KP）负责

.2 出台“气候适应基金 (Adaptation Funding)”帮助发展中国家来应对气候变化造成的不良后果---由“长期合作行动特设工作组”(AWG-LCA)负责

.3 出台对 GHG 快速增长负责的发展中国家的减排承诺,但不制订具体减排目标,来减少其 CO₂ 的排放强度---由“长期合作行动特设工作组”(AWG-LCA)负责

航运业对大会抱有如下希望:: 希望将有关船舶燃油排放的立法授权 IMO 进行。考虑到发展中国家注册了大约 70%的船舶(船旗),船舶转级又很容易,所以希望找到可行办法来实施 IMO 的“所有船舶非优待原则”而不是 UNFCCC 的 CBDR“共同但有区别的原则”。CBDR 原则要求发达国家承担他们对 GHG 历史性的责任,所以既要减排也要承担向发展中国家提供气候适应(adaptation)资金。CBDR 是 UNFCCC 和《京都议定书》同时要求的。

出台的“哥本哈根协议”与联合国的议事程序不相关联,是一个非约束性的,而且如何与目前 UNFCCC 正在进行的工作接口也不清。会议也出台了另一个决议,就是继续进行 2007 年开始的“巴里路线图”所制定的工作。

可能预测本次会议的“哥本哈根协议”是要出台另一个新的 UNFCCC 议定书的导火索。协议中没有提到航运,期望在 AWG-LCA 的今年 6 月和 12 月的会议中将航运纳入协议文本中。认为对航运排放立法的意义在于:

- .1 《京都议定书》继续有效, 2.2 款中有 IMO 的权限;
- .2 MEPC 59 的决议继续进行;
- .3 是否实施 CBDR 要继续进行谈判,所以对 IMO MEPC 是一个挑战;
- .4 更有可能出现区域性立法, 欧盟已经开始了立法,美国正在进行。

欧船东支持IMO带领减排

欧洲共同体船东协会(ECSA)秘书长吉尼尔日前在布鲁塞尔表示,有信心在国际海事组织(IMO)为海运业制定明确减排计划前,欧洲委员会不会抢先向欧盟成员国制定减排规定,他相信国际海事组织最终会带领业界减排。

他表示,国际海事组织的角色十分关键,而且不能或缺。他认为欧委会必定会给予该组织充分时间,制定可行的减排办法。吉尼尔称,根据欧委会要求,国际海事组织将在 2010 年年底公布明确的解决方案,而欧委会对方案的取舍,将视乎该会如何消化在联合国哥本哈根气候变化大会上获得的讯息。

另外，ECSA 目前倾向赞成将市场为本措施（MBIs）列入减排办法之内，但成员船东对有关措施的实行方法存在不少分歧。吉尼尔表示，综合不同市场为本措施优势后，船东之间会得出更明确的共识。

航运业从哥本哈根大会吸取什么教训

航运界认识到哥本哈根气候变化谈判的分歧需要时间来消化，目前的情况应值得深思。

马士基首席执行官 Nils Andersen 指出，外界的反响让我们深刻认识到了世界对我们的期望。在谈到非政府组织--碳作战室最近批评航运业在减排上缺乏进展的时候，Nils Andersen 指出，尽管航运作为最环保的运输方式，但他仍欢迎各方面的质疑，这有



可能会成为新的思维方式的催化剂。且不管是对或错，航运业一直被认为是一个污染行业，要求现在开始应减少排放，并要求在经济上为更广泛的气候变化而努力。

各国政府在哥本哈根会议上都面临着挑战，现在需要通过工业界的进一步工作来填平各国在重大政治观点上的隔阂。

EU动态

欧盟法令Directive2005/33/EC Article 4b生效

经 2005/33/EC 修正的 1999/32/EC 的 4b 章（Directive2005/33/EC Article 4b）关于在欧盟港口停泊船舶使用燃油的最大硫含量的规定于 2010 年 1 月 1 日起生效。

Directive 2005/33/EC Article 4b 的主要内容：2010 年 1 月 1 日起，在欧盟港



口停泊(包括系泊和锚泊)超过 2 小时的船舶不得使用硫含量超过 0.1% m/m 的燃油(该要求不适用于停掉所有机器而使用岸电的船舶); 船舶靠泊后应尽早转换为低硫燃油(硫含量不超过 0.1% m/m), 船舶开航前尽量晚切换成高硫燃油; 燃油转换操作应记录在船舶日志上。

近日, 欧盟发布了关于在欧盟港口停泊船舶安全实施使用低硫燃油的建议案“COMMISSION RECOMMENDATION of 21 December 2009 on the safe implementation of the use of low sulphur fuel by ships at berth in Community ports”, 其主要内容有:

2010 年 1 月 1 日以后, 作为就所述欧盟低硫法令的执法手段之一, 欧盟成员国在对适用船舶检查发现船舶未能满足使用低硫燃油的要求时, 可要求船舶提供有关详细证据以证明船舶已经为满足该要求而做了相应的准备, 包括和相关设备厂家签订的改造合同、经船级社批准的改造方案等, 改造方案应清楚标明计划完成改造和检验发证日期。成员国在决定对未能满足欧盟低硫要求的船舶的处罚程度时将酌情考虑船舶是否有上述经批准的改造方案这一因素。

此外, 我社还收到一份欧盟关于在欧盟港口停泊船舶使用低硫燃油有关问题的问答资料“Questions and Answer On the use of fuel containing not more than 0.1% sulphur in ships while at berth”, 该问答资料中有几个问题应予关注:

1、使用低硫燃油的要求仅适用于在欧盟港口停泊(包括系泊和锚泊)的船舶, 对在港口外抛锚的船舶(A ship is anchored outside the port)不适用。欧盟法令 1999/32/EC 中对港口区域未做定义, 由各成员国对“港口”的区域进行界定。

2、对在欧盟港口停泊船舶使用低硫燃油的免除, 该“Questions and Answer”适用的船舶为“Only ships operating on a published timetable AND staying in a port for less than two hours are exempt. Other ships, regardless of total time foreseen to stay at berth, shall comply with the fuel obligation and start fuel-changeover when at berth, meaning as soon as possible after being securely moored at berth or at anchor in the port.”, 而欧盟法令 2005/33/EC 中适用的船舶为“whenever, according to published timetables, ships are due to be at berth for less than two hours”, 请注意两者不同的表述。

3、对 LNG 船, 如果能使硫氧化物的排放结果等效于使用含硫量不超过 0.1%

m/m 的低硫燃油，欧盟成员国可允许船舶使用 LNG 和 HFO 作为混合燃料或其它等效的减排措施。

具体信息请参见我社船东通告 141 号（《关于对在欧盟港口停泊船舶使用低硫燃油要求的通告》）。（www.ccs.org.cn->信息服务）

欧盟为DE 53 提出“船上噪声防护规则和SOLAS修正案”

欧盟及 27 个成员国在 MSC 83 提交有关船上噪声防护的议程提案后，于本届船舶设计与设备分委会 DE 53 再次提交“DE 53-10 船上噪声防护规则和 SOLAS 修正案”，内容包括修订船舶噪声级规则(A.468(XII)决议)以及在 SOLAS II-1/36 条修正案中纳入强制性噪声规定。委员会决定把该项目放入将于 2010 年 2 月召开的 DE53 会议的议程中，并最终在 2010 年 10 月召开的 DE54 上定稿。如果提案在 DE 通过，将会对我国造船工业和船舶机电设备等配套产业产生较大影响。

DE 53/10 建议、IMO A.468 (XII)、GB5979-86、CCS 钢规等有关可接受最大噪声量级要求对比如表 1 所示，空气声隔声指数要求对比如表 2 所示。其中 CCS-1、CCS-2、CCS-3 分别为 CCS 钢规中舒适度等级 1、2、3 对应的要求，等级 1 要求为最高。

表 1 各位置最大噪声量级（dB(A)）

	位置	DE 53/10	IMO A468	GB 5979	CCS-1	CCS-2	CCS-3
工作区域	1.机器处所，包括舵机	105	110	110	110	110	110
	2.机器处所机器停止时*	85					
	3.机修间	80	85	85	85	85	85
	4.单独的分离室	85					
	5.机器控制室和机动操纵室	70	75	75	70	73	75
	6.厨房	70	75	70/80（1）	70	73	75
	7.驾驶室，包括无线电室	65	65	65	60	63	65
	8.监听站	70	70	70			
	9.船上办公室和甲板控制室	65	65	65	57	60	65
	10.商店和报摊	65					
	11.其它工作场所	85	90				
休闲区域	12.治疗室（医务室）	60	60	60	55	57	60

13.卧室	55	60	60	52	55	60
14.休闲和体操房	65	65				
15.餐厅和其它内部居住舱室	60	65		57	60	65
16.外部休闲区域	70	75		70	73	75

注：（1）当厨房机械设备和专用风机不工作为 70dB（A），当厨房机械设备和专用风机工作为 80dB（A）。

表 2 最小空气声隔声指数 R_w （dB(A)）

	DE 53/10	IMO A468	GB 5979	CCS-1	CCS-2	CCS-3
一般舱室舱壁	35	30		37	33	30
一般舱室甲板	40	30		37	33	30
卧室和开敞甲板、居住处所、厨房、餐具室、休闲娱乐室以及机器处所间	45					

CCS动态

CCS巴西圣保罗办事处成立

中国船级社巴西圣保罗办事处于 12 月 17 日正式开业，此举意味着中国船级社开始全力打造南美网络。驻巴西大使邱小琪应邀出席中国船级社圣保罗办事处开业典礼。邱大使在致辞中对中国船级社圣保罗办事处开业表示热



烈祝贺，并表示，当前中巴关系处于快速发展时期，双方政治互信加深，经贸往来扩大，在国际事务中的合作更加密切。相信中国船级社将为推动两国务实合作发挥积极作用，自身也将取得更大发展。

中国交通运输部副部长翁孟勇、中国船级社总裁李科浚、中国驻圣保罗总领事孙荣茂以及巴方官员、在圣保罗中资公司代表等出席了上述活动。

期间，新华社和凤凰卫视联合对李科浚总裁进行了专访。李总裁在专访中谈到，中国船级社圣保罗办事处是一个良好的开端，是完善中南美布局的一个重要举措，就在圣保罗办事处正式开业之前，巴拿马办事处也顺利开业，受到当地业界和有关部门的支持和欢迎。并表示巴西已成为中国在拉美地区最大的贸易伙伴，中国是巴西最大贸易伙伴，两国贸易航运快速发展，往来中国和巴西的运输船舶逐年增加。相信在不远的将来，中国船级社在巴西乃至整个南美地区提供的技术服务将更加广泛，更加深入。

CCS启动“应对IMO GBS审核要求的规范基础性研究”项目

2009年IMO第86届海委会正式批准了相关的SOLAS公约修正案和强制性的GBS规则(该规则将在今年5月正式通过)。根据该修正案的要求，自2013年开始，IMO将根据该GBS修正案和GBS验证导则B部分有关资料/文件和评估准则的要求，对各船级社的船长150m及以上、无限航区的油船和散货船结构规范进行验证审核。



CCS为了能够满足审核的要求，必须加强目前规范科研中薄弱环节的基础性研究，尽可能弥补在船体规范科研方面的不足，从理论和实践两个方面解决规范规定的基础，以保证IMO对本社规范审核通过。

在2009年完成了全部的差距分析和策划的基础上，CCS于当年底批准和启动了“基于IMO GBS规则要求的规范基础性研究”项目。根据IMO验证导则所列出的审核要求，按相关内容分为九个子项目组（PT）分别进行，各子项目组的研究内容为：

1. 波浪载荷及其背景资料研究（PT1）：海况资料和URS11的背景资料收集分析研究，及波浪载荷计算方法研究及软件开发(主要集中解决3D线性波浪载荷问题)；
2. 载荷应用问题研究（PT2）：静载荷、动载荷、其它的载荷及其载荷的应用；
3. 结构强度问题研究（PT3）：结构的屈服、屈曲、极限强度、刚度或变形

的计算体系研究及其衡准；以及振动问题的研究；

4. 疲劳强度问题研究 (PT4): 名义应力法和热点应力法疲劳问题研究；振动、砰击等因数对结构疲劳强度的影响；典型节点及疲劳强度衡准的分析研究；
5. 剩余强度及结构冗余度的研究 (PT5): 完整结构在 IMO 定义的进水工况下以及破损结构考虑搁浅、碰撞和进水事故工况下的船体梁极限强度及其规范衡准的研究及验证。加筋板格结构极限强度具有结构冗余度特性的证明性研究及验证。
6. 结构腐蚀及腐蚀余量 (PT6): 与腐蚀相关的涂层寿命研究、船舶腐蚀统计数据库及腐蚀模型建立，及腐蚀增量确定的分析研究；。
7. 材料与焊接相关问题 (PT7): 焊接结构强度影响因素的研究、角焊缝设计安全性研究；焊接变形影响参数研究计算及试验验证。
8. 其他问题的研究 (PT8): 涂层要求；水密和风雨密完整性要求(包括开口等强度与冗余度)；人为因素；建造工艺；结构可达性等。
9. 确认构成规范内容相关标准的验证 (PT9): 收集并整理所涉及的相关标准并建立数据库；分析比较相似标准之间的差异，确认可作为规范延伸相关工业标准。



《IACS结构规范编制指南》培训举行

2009年12月31日 CCS 技术管理处举办了 REC 106《IACS Guideline for Rule Development – Ship Structure》视频培训，社内有关规范研发技术人员参与了培训。

REC 106 不仅包括规范编制过程中应该遵守的一般原则，还基于载荷第一原理从极限状态设计原则角度，阐述了结构规范应包含的设计原则与要求。此指南改变了原先规范一般主要以经验型为主的模式，确定了今后现代分析型规范的模式，并且在许多方面确定了具体的编制方法。该指南对今后 CCS 船体结构规范的编制具有极其重要的指导意义。

与会技术人员就结构规范编制指南中涉及的技术问题进行了讨论，加深了对

该指南的理解。

“船舶结构数据库开发项目”阶段性检查会召开

2010 年 1 月 19 日，工业和信息化部在北京组织召开了“船舶结构数据库开发项目”阶段性检查会议。专家组听取了项目组的汇报，审查了有关技术文件和经费收支使用情况，认为项目组进行了充分的顶层策划，建立了良好先进的开发模式，解决了大部分关键技术，取得了阶段性研究成果，同时后续将二维建模系统升级为自主开发的三维建模系统，为顺利完成项目的后续工作奠定基础，一致同意该项目通过阶段性检查。

《内河船舶法定检验技术规则》评审会召开

《内河船舶法定检验技术规则》(换版) 评审会于 2010 年 1 月 13 日至 14 日在武汉召开。

为贯彻落实交通运输部关于保障船舶及人命安全，防止船舶造成水域污染及“两防”指示精神，《内河船舶法定检验技术规则》编写组广泛征求了各方面的意见，结合我国内河水域的实际情况，对内河船舶法定检验技术要求进行了全面梳理和评估，纳入了相关的研究成果；梳理和完善了危险货物运输船舶的安全技术要求，对危险货物运输船舶的管理起到技术支持作用；补充和完善了防污染和清洁能源使用的相关规定，体现了国家低碳发展战略方针，对引导内河绿色船舶发展具有积极意义；新增了多种新型船舶的相关规定，满足了内河船舶新型化和大型化的发展要求。

“三峡库区 175m 水位航区划分”评审会召开

“三峡库区 175m 水位航区划分”评审会于 2010 年 1 月 12 日在武汉召开。在实地调查和广泛收集资料基础上，通过对 2008 年和 2009 年试验性蓄水的跟踪研究，以及对水文、气象等环境条件的影响分析，武汉规范所提出的 175m 水位航区划分的建议，客观地反映了三峡库区航行技术条件变化的实际情况，适应了三峡库区通航环境的变化和水运发展的需要，为制定三峡库区航行船舶的安全技术标准、船舶设计与建造、船舶检验与发证和海事监督管理提供了技术依据。

“轻型船结构标准开发前期研究”评审会召开

由中国船级社承担的“轻型船结构标准开发前期研究”项目结题专家评审会于2010年1月6日在上海举行。

在国内轻型船结构标准迫切需求以及国外轻型船标准进行分析研究的基础上，我社对轻型船的业务特性、营运环境、载荷特性和适用范围等方面作了细致研究，并在实船计算对比分析的基础上，提出了国内轻型船结构标准的框架建议，为今后我社制定特种业务轻型船标准打下了良好的基础，并将尽快制定特种业务轻型船结构标准。

“船舶技术性能数据库研究与开发”验收会召开

12月9-10日，“船舶技术性能数据库研究与开发”课题（中国船级社承担部分）验收会在上海召开。

船舶性能数据库是船舶科技发展的基础，是国家整体船舶科技水平的体现，是提高船舶设计水平和技术开发能力的重要保障，在船舶研究、设计和建造中将取得重大社会效益和经济效益，“船舶技术性能数据库研究与开发”课题通过了专家组验收，并在今后的工作中将进一步扩大数据库规模。

行业信息

“海洋石油 936”在深圳正式交船

12月30日，招商局重工（深圳）有限公司为中海油田服务股份有限公司建造的350尺自升式钻井平台“海洋石油 936”在深圳孖洲岛修造船基地正式交船。中海油服首席执行官刘建、总裁李勇，招商局工业集团总经理周志禹、副总经理王崔军，CCS总部海工事业部副主任林钟明、CCS总部海工建造处处长助理李林斌、广州分社总经理谭好修、深圳分社副总经理杨国华等出席了签字交船仪式。



“海洋石油 936”平台型长65.25米，型宽62米，最大作业水深91.4米，最

大钻井深度 9144 米，入 CCS 和 ABS 双船级，建造标准达到国际领先水平。该平台是当前同型船中最先进的 CJ46 型自升式钻井平台，科技含量高、建造难度大，也是中国华南地区船厂首次建造这种类型的自升式钻井平台，其意义深远、影响重大。

“海洋石油 936”的顺利交船是招商重工、中海油服与 CCS 等各方密切合作的成果，是船厂员工和船东项目组、现场验船师艰苦奋斗，辛勤劳动的结果。她标志着招商重工全面迈向海工市场，标志着中海油田服务有限公司与中国船级社全面战略合作伙伴关系的进一步深化。

09 年中国购二手散货船数量冠全球

希腊老牌船舶经纪公司 Allied Shipbroking 日前发表最新报告，总结 2009 年全球二手船交易市场表现，中国期内购置二手干散货船数量和成交金额已超越希腊，冠绝全球。而综合所有船型数据，希腊船东购入二手船的总成交金额稳占第一，中国船东排名第二，两国船东合计占去全球二手船交易市场成交金额约四成，反映在环球经济危机的影响下，二手船购买力更集中在个别船东身上。

报告显示，全球船东去年共购入 1093 艘二手船，总值 157 亿美元。相比 08 年的 1119 艘，船艘数量跌幅轻微，但基于去年二手船价暴跌，成交金额几乎减少一半。以购置金额排位，去年全球五大购置二手船国家依次为希腊、中国、土耳其、韩国和德国。



以购入船量排名，中国是去年全球最大的二手船购入国。希腊船东期内共耗资 32 亿美元，购入 167 艘船舶，其中 120 艘为干散货船，32 艘为油轮。报告称，希腊船东购置二手船数据显示，该批船舶船龄相当平均，1980 年代、1990 年代和 2000 年代建造的船舶几乎各占三分之一，但其中仍以 10 年船龄的二手船比例较高，反映该国船东正把握机会更新船队，而在中国船东对购入的二手干散货船中，几乎差不多一半船舶是在 80 年代建造的。中国船东在期内共购入 211 艘船舶，共值 29 亿美元，其中 186 艘为干散货船，较 08 年增加 100 艘，另有 13 艘为油轮。以船艘数量计算，中国已超越希腊，成为全球第一大二手船贸易的最大

买家，其中 186 艘干散货船，占全球同型船总成交量的四分之一，成交额高达 24.6 亿美元，亦超过了希腊的 23.3 亿美元。

全球主要船舶融资银行去年向航运业收紧融资，只有少数船东仍有能力活跃于二手船市场，该批船东多是在过去两年市况高峰时累积充足财富，或者背靠亚洲的融资银行。

Allied 在报告中指出，各国已在二手船市场中显露本身在购买力方面的转变。希腊船东把握二手船船价暴跌的时机，大手购入船舶，因而能在成交金额排名榜上称王。另一方面，环球经济危机导致德国 KG 船舶基金面临极大困局，直接促使该国船东减少购买二手船，期内只购入 20 艘船舶。另外，报告披露，去年逾万载重吨二手干散货船成交量为 634 艘，只有 42 艘属于转手交易，586 艘船是首次出售。另外，在所有交易船型中，属于 80 年代建造的船舶吨位占近 40%，而近 10 年建造的船舶吨位占总量的 17%。去年二手油轮成交量为 169 艘，其中 32 艘属阿芙拉型或 LR 型成品油轮，28 艘为超大型油轮，后者多被改装为浮式钻油设备或超大型运砂船。（国际船舶网）

超 200 艘船列入美国“黑名单”，货主托运风险增

伦敦联运互保协会（TT Club）提醒，美国财政部将超过 200 艘船舶列入“特定国民与禁止往来人员”（SDN）名单之内，将使货代和付货人增加触犯禁令的风险。

美国财政部日前在网站上发布指引，将超过 200 艘船舶加入“特定国民与禁止往来人员”名单，当中 155 艘由伊朗船东拥有，但亦有不少船舶悬挂其他国籍的船旗。声明称，货代和付货人不能向禁令名单上的船舶租船。

财政部亦规定，银行必须拒绝为任何与有关被禁船舶的资金进行转户交易，并须与该部旗下的外国资产管制办公室联络，通报有关资金的去向。

TT Club 表示，有关指引是明文针对货代和付货人，而且美国政府是有意阻挠所有跟该批船舶有关的交易，甚至不管船舶所在地，付货人将须承担更大的风险。该会称，假如货物是海外代理或分包商处理，或者需经中转，而货运过程稍有涉及名单上的船舶，难免为付货人带来损失。

另外，有业内人士称，受有关指引影响最深的国际性船东，必然是伊朗伊斯兰共和国航运公司（IRISL），该公司旗下部分集箱船已出现在禁令名单之内。外

界甚至传出消息，该公司早前未能向韩进重工支付新船尾数，是由于美国政府阻挠银行向其批出贷款。

(航运在线)

新要求清单

即将生效IACS清单

决议名称（版本）	通过日期	生效日期	IACS 要求概要	适用范围
URG3: Liquefied gas cargo and process piping (rev.3, corr.1)	2009-12-11	2010-7-1	对泵和管系部件，按如下要求延期执行 UR G3: i) 2010 年 7 月 1 日及以后申请试验，和； ii) 安装到 2010 年 7 月 1 日及以后签订建造合同的新船。	
UI SC125: B and C Class Divisions Corr.1 (Jan 2010)	2010-01-05	1999-1-1	因引用的 SOLAS 公约条款变动，对 UI SC125 作了编辑性修改。	1999-1-1 及以后签订造船合同船舶
UI SC186 : Acceptable voltage variations in voltage when the emergency loads are supplied from a battery via an electronic converter/inverter Corr.1 (Jan 2010)	2010-01-05	2005-1-1	因引用的 SOLAS 公约条款变动，对 UI SC186 作了编辑性修改。	2005-1-1 及以后开始实施
UI COLREG3: Interpretation to COLREG 1972 Annex 1, Section 3 (b), Corr.1, Jan 2010	2010-01-12	2010-01-01	对实施日期作了修改，由原来的“IACS 各成员于 2010 年 1 月 1 日及以后开始实施”修改为“2010 年 1 月 1 日及以后签订造船合同的船舶”。	2010 年 1 月 1 日及以后签订造船合同的船舶