|  |
| --- |
|  7.4.3.2 关于实施东京备忘录港口国监督新检查机制有关事项的通知 |

**中华人民共和国海事局关于实施东京备忘录港口国监督新检查机制有关事项的通知**

海船舶〔2013〕854号

各直属海事局：

自2014年1月1日开始，东京备忘录将在亚太地区推行港口国监督新检查机制（以下简称“新检查机制”），部海事局已组织翻译了《东京备忘录附则2-新检查机制》文本（见附件1），编写了《东京备忘录新检查机制总体介绍》（见附件2）。新检查机制采用全新的风险评估机制和检查策略，对航运业将产生较大影响。为切实执行好新检查机制，规范港口国监督行为，提高我国国际航行船舶履约水平，现就有关事项通知如下：

一、各单位要高度重视新检查机制实施工作。各级海事管理机构要以实施新检查机制为契机,切实转变执法理念,规范执法程序，增强服务意识,不断提高我国港口国监督和船旗国履约水平。要把实施新检查机制与港口国监督检查质量考核、信息化建设等工作统筹安排，明确工作要求,确保新检查机制有效实施。

二、要切实做好宣传和培训工作。各直属海事局应通过宣贯会、媒体和网站、座谈走访等方式开展新检查机制的宣传工作。使航运公司充分了解新检查机制的内容和要求，以及船舶风险属性、选船机制和公司绩效互相影响的重要性。各海事管理机构应对港口国监督检查官进行知识更新培训，使其全面掌握新检查机制的内容及相关程序规定，并在港口国监督检查官基础培训中增加新检查机制的内容。请港口国监督分委会做好新检查机制宣传手册的编印工作。

三、进一步规范港口国监督检查程序。相关海事管理机构应结合新检查机制的要求更改完善本单位的选船和检查机制，并严格按照《港口国监督检查程序》（2011）实施检查。在选船时应最优先选取东京备忘录确定绝对优先级船舶和表现不佳船舶；按照新选船机制确定的检查时间窗口进行选船，避免在时间窗口打开前实施检查；在检查条件具备时，应做到优先级I的船舶必查。新检查机制实行后，单次检查缺陷数量将对评估公司绩效产生较大影响，海事管理机构应注重所有缺陷检查证据的保存及检查档案的管理。

四、加强船旗国监督检查和指导。海事管理机构应加强对中国籍国际航行船舶的监督检查，严格督促航运公司、检验机构履行职责，确保船舶良好的技术状况，减少船舶在境外检查的缺陷数量。重点加强对安全管理体系运行情况和船员操作性的检查，发现问题立即责成船舶纠正，避免出现安全管理体系方面的缺陷；加强开航前检查，严格执行《国际航行船舶境外滞留应急处理和跟踪处置暂行办法》等规定；对处于高风险属性的船舶开展针对性的检查，帮助中国籍船舶提高应对港口国监督检查的能力；鼓励航运公司和船舶在应对国外港口国监督检查时，在有理有据的情况下进行合理的抗辩和申诉。

五、加强对航运公司的监督管理。新检查机制中，大幅度提高了安全管理体系缺陷对船舶风险评估的权重。海事管理机构应督促航运公司完善安全管理体系，开展有针对性的自查自纠，确保公司对船舶良好的管理，切实承担安全管理主体责任，杜绝代而不管现象。安全管理体系审核机关和人员应严格审核航运公司体系运行情况，发现不符合规定情况时，应责成航运公司及时纠正整改，监督体系顺畅运行。

六、做好信息化支持工作。港口国监督中国数据中心要尽快完成信息系统选船模块调整工作，并开展运用信息化手段控制船舶风险对策研究。

七、其他要求

（一）各直属海事局要按照《新检查机制实施工作任务清单》（见附件3）工作任务要求，认真做好落实工作。

（二）各直属海事局要做好新检查机制的实施和评估工作，及时做好问题收集整理和经验总结，并于2014年4月30日前将阶段性总结报告报送部海事局。

附件：1.东京备忘录附则2-新检查机制

      2.东京备忘录新检查机制总体介绍

      3.新检查机制实施工作任务分解表

中华人民共和国海事局

2013年12月15日

附件1

**NEW INSPECTION REGIME**

**新检查机制（NIR）**

**1    Ship Risk Profile**

**1    船舶风险属性**

1.1  All ships in the information system of APCIS will be assigned either as high, standard or low risk based on generic and historic parameters.

1.1   依据类别和历史参数，港口国监督亚太地区计算机信息系统（以下简称APCIS）中的所有船舶可分为3类：高风险、标准风险和低风险。

1.2  High Risk Ships (HRS) are ships which meet criteria to a total value of 4 or more weighting points.

1.2   高风险船舶是指满足对应标准，权重值之和大于或等于4的船舶。

1.3  Low Risk Ships (LRS) are ships which meet all the criteria of the LRS parameters and have had at least one inspection in the previous 36 months.

1.3   低风险船舶是指满足所有的对应参数标准，并且在过去36个月中至少接受过一次检查的船舶。

1.4  Standard Risk Ships (SRS) are ships which are neither LRS nor HRS.

1.4   除高风险及低风险之外的船舶为标准风险船舶。

**Table 1 – Ship Risk Profile**

|  |  |
| --- | --- |
| Parameters | Profile |
| High Risk Ship (HRS) (When sum of weighting points >=4) | Standard Risk Ship (SRS) | Low Risk Ship (LRS) |
| Criteria | Weighting points | Criteria | Criteria |
| Type of Ship | Chemical tanker,Gas Carrier,Oil tanker,Bulk carrier,Passenger ship | 2 | Neither LRSnorHRS | - |
| Age of Ship | All types > 12y | 1 | - |
| Flag | BGW-list1) | Black | 1 | White |
| VIMSAS2) | - | - | Yes |
| Recognized Organization | RO of Tokyo MOU3) | - | - | Yes |
| Performance4) | LowVery Low | 1 | High |
| Company performance5) | LowVery Low | 2 | High |
| Deficiencies | Number of deficiencies recorded in each inspection within previous 36 months | How many inspections were there which recorded over 5 deficiencies? | No. of inspections which recorded over 5 deficiencies  | All inspections have 5 or less deficiencies (at least one inspection within previous 36 months) |
| Detentions | Number of Detention within previous 36 months | 3 or more detentions | 1 | No detention |

表1 船舶风险属性

|  |  |
| --- | --- |
| 参数 | 属性 |
| 高风险船舶 (HRS) (权重值之和 >=4) | 标准风险船舶 (SRS) | 低风险船舶 (LRS) |
| 标准 | 权值 | 标准 | 标准 |
| 船型 | 化学品船油轮液化气船散货船客船 | 2 | 既不属于高风险船舶也不属于低风险船舶的船舶 | - |
| 船龄 | 所有船型 > 12年 | 1 | - |
| 船旗 | 黑白灰名单1) | 黑名单 | 1 | 白名单 |
| IMO自愿审核2) | - | - | 是 |
| 认可组织 | 东京备忘录认可3) | - | - | 是 |
| 绩效4) | 低极低 | 1 | 高 |
| 公司绩效 5) | 低极低 | 2 | 高 |
| 缺陷 | 过去36个月内历次检查记录的缺陷数目 | 记录缺陷数超过5个的检查次数? | 记录缺陷数超过5个的检查次数即为本项分值  | 缺陷数等于或小于5个的所有检查 (36个月内至少接受过一次检查) |
| 滞留 | 过去36个月内的滞留次数 | 大于或等于3此滞留 | 1 | 无滞留 |

1)  The Black, Grey and White list for flag State performance is established annually taking account of the inspection and detention history over the preceding three calendar years and is adopted by the Tokyo MOU Committee to publish in the Annual Report.

1)     船旗国绩效中的黑灰白名单是每年综合考虑其过去3个日历年度内检查和滞留的历史情况而得出的并将在东京备忘录委员会发布的年度报告中予以公示。

2)  The status on completion of VIMSAS will be based on updated information obtained by the Tokyo MOU Secretariat.

2)     IMO自愿审核的完成情况将依据东京备忘录秘书处获得的最新信息。

3)  Recognized Organizations of Tokyo MOU are those recognized by at least one member Authority of the Tokyo MOU, a list of which is provided on the web-site.

3)     东京备忘录的认可组织至少获得过一个成员当局的认可，具体名单参照网站公布。

4)  The performance of all Recognized Organizations is established annually taking account of the inspection and detention history over the preceding three calendar years and is adopted by the Tokyo MOU Committee to publish in the Annual Report.

4)      所有认可组织的绩效是每年综合考虑其过去3个日历年度内检查和滞留的历史情况而得出的并将在东京备忘录委员会发布的年度报告中予以公示。

5)  Company performance takes account of the detention and deficiency history of all ships in a company’s fleet while that company was the ISM company for the ship. Companies are ranked with a “very low, low, medium or high” performance. The calculation is made daily on the basis of a running 36-month period. There is no lower limit for the number of inspections needed to qualify except a company with no inspections in the last 36 months will be given a “medium performance”.

5)     公司（承担安全和防污染责任的船舶管理公司—ISM公司）绩效是依据其旗下船队中所有船舶的滞留情况和缺陷的历史记录计算而得，依次分为四级：极低、低、中和高。计算结果以36个月为周期每日滚动更新。检查次数不设下限，若公司所有船舶在36个月内均未接受检查，则为“中等绩效”。

**2    Selection Scheme**

**2    选船机制**

2.1  Based on Ship Risk Profile, the selection scheme determines the scope, frequency and priority of inspections.

2.1   基于船舶风险属性，选船机制确定检查范围、频率和优先顺序。

2.2  Periodic inspections are carried out at intervals determined by the Ship Risk Profile.

2.2   船舶风险属性决定了实施定期检查的时间间隔。

2.3  Overriding priority might trigger inspections between periodic inspections.

2.3   对于绝对优先级或表现欠佳船舶可在定期检查间隔时间段内实施额外检查。

2.4  Ships become due for periodic inspection in the following time windows:

2.4   依据下列时间窗口决定是否对船舶实施定期检查：

**Table 2 - Time Windows**

|  |  |
| --- | --- |
| **Ship Risk Profile** | **Time Window since previous inspection** |
| Low Risk Ships | 9 to 18 months |
| Standard Risk Ships | 5 to 8 months |
| High Risk Ships | 2 to 4 months |

表2 时间窗口

|  |  |
| --- | --- |
| **船舶风险属性** | **时间窗口（自上次检查日期起计）** |
| 低风险船 | 9-18月 |
| 标准风险船 | 5-8月 |
| 高风险船 | 2-4月 |

2.5  The selection scheme is divided into two priorities:

2.5   选船机制分为两个优先级:

Priority I: ships must be inspected because the time window has closed.

优先级1：规定的时间窗口期已过，船舶为应检船。

Priority II: ships may be inspected because they are within the time window of inspection.

优先级2：在规定的时间窗口期内，船舶为可检船。

2.6  The priority and the level of selection will be shown for each ship in the information system of APCIS.

2.6   每条船的优先顺序与选船级别将在APCIS信息系统中显示。

**3    Company Performance**

**3    公司绩效**

3.1        Company performance takes account of the detention and deficiency history of all ships in a company’s fleet while that company was the ISM company for the ship. Companies are ranked as having a “very low, low, medium or high” performance. The calculation is made daily on the basis of a running 36-month period. There is no lower limit for the number of inspections needed to qualify except a company with no inspections in the last 36 months will be given a “medium performance”.

3.1    公司（承担安全和防污染责任的船舶管理公司——ISM公司）绩效是依据其旗下船队中所有船舶的滞留情况和缺陷的历史记录计算而得，依次分为四级：极低、低、中和高。计算结果以36个月为周期每日滚动更新。检查次数不设下限，若公司所有船舶在36个月内均未接受检查，则为中等绩效。

3.2        The formula consists of two elements, the deficiency index and the detention index.

3.2    计算公式由两个要素组成：缺陷指数和滞留指数。

Deficiency Index

缺陷指数

3.3        When counting deficiencies each ISM related deficiency is weighted at five points. Other deficiencies are valued at one point.

3.3    每个ISM相关缺陷计为5个分值。其他类型的缺陷，每个计为1个分值。

3.4        The Deficiency Index is the ratio of the total points of all deficiencies of all ships in a company’s fleet to the number of inspections of all ships in the company’s fleet within the last 36 months.

3.4缺陷指数是该船舶管理公司所管理的船队中所有船舶在前36个月内所有被检查船舶的缺陷分值与该计算时段内该船舶管理公司所管理的船队中所有船舶接受检查总次数的比值。

3.5        This ratio is compared with the average for all ships inspected in the Tokyo MOU over the last three calendar years to determine whether the index is average, above average or below average as follows:

3.5    上述比值与东京备忘录前3个日历年度内所有被检船舶的平均缺陷分值进行比较，以确定缺陷指数是否达到、高于或低于平均值，如下表：

**Table 3 - Deficiency Index**

|  |  |
| --- | --- |
| **Deficiency Index** | **Deficiency points per inspection** |
| Above average | > 1 above Tokyo MOU average |
| Average | Tokyo MOU average +/- 1 |
| Below average | > 1 below Tokyo MOU average |

表3 缺陷指数

|  |  |
| --- | --- |
| **缺陷指数** | **每次检查的缺陷分值** |
| 高于平均 | 缺陷指数高于东京备忘录均值至少1个分值 |
| 平均 | 与东京备忘录均值相差在正负**1**个分值以内 |
| 低于平均 | 缺陷指数低于东京备忘录均值至少1个分值 |

Detention Index

滞留指数

3.6        The Detention Index is the ratio of the number of detentions all ships in a company’s fleet to the number of inspections of all the ships in the company’s fleet within the last 36 months.

3.6    滞留指数是该船舶管理公司所管理的船队所有船舶在前36个月的所有被检查船舶的滞留次数与该计算时段内该船舶管理公司所管理的船队所有船舶接受检查总次数的比值。

3.7        This ratio is compared with the average for all ships inspected in the Tokyo MOU over the last three calendar years to determine whether the index is average, above average or below average as follows.

3.7    上述比值与东京备忘录前3个日历年度内所有检查船舶的平均滞留率进行比较，以确定缺陷指数是否达到、高于或低于平均滞留率，如下表：

**Table 4 - Detention Index**

|  |  |
| --- | --- |
| **Detention Index** | **Detention rate** |
| Above average | > 1% above Tokyo MOU average |
| Average | Tokyo MOU average +/- 1% |
| Below average | > 1% below Tokyo MOU average |

表四 滞留指数

|  |  |
| --- | --- |
| **滞留指数** | **滞留率** |
| 高于平均 | 大于东京备忘录平均滞留率1%  |
| 平均 | 在东京备忘录平均滞留率±1%幅度范围内 |
| 低于平均 | 小于东京备忘录平均滞留率1% |

Company Performance Matrix

公司绩效矩阵

3.8        Using the below matrix, the combination of deficiency and detention indexes determines the performance level.

3.8    利用以下矩阵，以公司缺陷指数和滞留指数的组合来确定公司绩效等级。

**Table 5 - Company Performance Matrix**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Detention Index** | **Deficiency Index** | **Company Performance** |
| Above average | Above average | Very Low |
| Above average | Average | Low |
| Above average | Below average |
| Average | Above average |
| Below average | Above average |
| Average | Average | Medium |
| Average | Below average |
| Below average | Average |
| Below average | Below average | High |

表5 公司绩效矩阵

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **滞留指数** | **缺陷指数** | **公司绩效** |
| 高于平均 | 高于平均 | 极低 |
| 高于平均 | 平均 | 低 |
| 高于平均 | 低于平均 |
| 平均 | 高于平均 |
| 低于平均 | 高于平均 |
| 平均 | 平均 | 中 |
| 平均 | 低于平均 |
| 低于平均 | 平均 |
| 低于平均 | 低于平均 | 高 |

附件2

**东京备忘录新检查机制（NIR）总体介绍**

东京备忘录现行检查机制实施现状

东京备忘录现行检查机制是基于船舶目标因子和风险而确定港口国监督检查的优先等级，其规定的选船机制和检查优先等级的设置，除去备忘录附则3的表现不佳船舶和第3.3.2款规定的优先检查的船舶，以及现行检查机制高风险和极高风险船舶外，其他船舶的检查窗口时间统一规定为6个月，即“6个月内不再检查”的机制。该机制很难体现不同船舶的检查频率需求，在一定程度上造成了港口国监督检查资源的浪费，还增加了管理水平高和技术状况良好的船舶在迎接港口国监督检查方面的负担。

对船舶和公司的监管手段如检验、检查和审核等，都不如公司对船舶主动管理的连续和直接，而公司的良好绩效是保持良好船舶技术状况的根源。与公司审核管理相比，港口国监督检查对船舶的监督管理更为直接。但在现行检查机制的环境下，即便船舶因多项性质严重的缺陷被滞留，港口国监督检查官的权限仅局限于对船舶提出附加审核的要求。公司安全绩效好坏的区别在现行检查机制中难以体现，不利于推动公司安全管理水平的提升。

东京备忘录NIR出台背景

东京备忘录和巴黎备忘录在2004年召开了第二届部长级联合会议，决定协调两个备忘录的港口国监督检查程序向一致性发展。“威望号”沉船和泄油事故后，欧盟意识到原有港口国监督检查机制无法完全阻止低标准船舶进入该水域营运。为避免和减少低标准船舶进入其水域，欧盟于2009年3月11日通过了第三套海事安全一揽子法令，即2009/16/EC。根据该法令的要求，巴黎备忘录委员会第42次会议，通过了引入了对公司绩效的考核和针对不同风险的船舶实施不同检查频率的选船和检查理念的新港口国监督检查机制（巴黎备忘录NIR），于2011年1月1日起正式实施。巴黎备忘录NIR充分吸收了IMO综合安全评估（FSA）在风险评估方面的研究成果，对高风险船舶采取灵活和持续的管理办法，使用了船旗国表现、检验机构表现、公司表现来识别和评估船舶的风险，把以风险分析技术为核心的FSA方法引进航运安全管理。

在东京备忘录第19次委员会后，由加拿大牵头，包括中国、澳大利亚、智利、香港、日本、韩国、马来西亚、俄罗斯、新加坡以及巴黎备忘录秘书处代表在内成立了东京备忘录NIR工作组，启动了东京备忘录NIR的编写工作。东京备忘录第20次、21次、22次委员会分别对东京备忘录NIR进行了讨论和修改.2013年1月，东京备忘录第23次委员会会议审议通过了东京备忘录NIR，定于2014年1月1日正式实施。2013年10月,东京备忘录第24次委员会将东京备忘录NIR的最终稿纳入备忘录的附则2。

东京备忘录NIR与现行检查机制的比较

相比现行的检查机制，东京备忘录NIR对船舶计分方法和选船机制进行了修改，使得船舶风险等级的划分更为科学合理，具体表现如下：

第四节 对特定船舶类型所带来风险的关注度提升

现行选船机制的高风险船型为船龄15年及以上的油船、化学品船、散货船、客船、多用途船、冷藏船、滚装货船和滚装客船而言，船型和船龄的赋值较低，无法真正体现其存在的风险和可能带来的深刻影响。

东京备忘录NIR对油船、化学品船、气体运输船、客船以及散货船这类特定船型直接赋予2分的船型加权分的做法，体现了对这类特定船舶风险程度的关注度的提升。2分大大提高了高风险船舶（4分）的最低权重分值比例，将会促使船舶提高管理质量。

第五节 船龄对船舶风险的影响有所降低

现行检查选船机制下，船舶风险受船龄的影响较为显著，随着船龄的增加而明显增加。但实际上船龄对公司管理良好和设备状况优良的船舶的影响程度并不一定会特别明显。

东京备忘录NIR 简化了船龄参数的设置，仅在高风险船舶评判标准中将船龄设置为12年，对所有船龄大于12 年的船舶赋予1 分的加权分值，小于等于12年船龄的船舶不加分，船龄对船舶风险的影响有所降低。而且，只要各方面表现满足要求，船龄大于12 年的船舶还有可能被评为低风险船舶。

第六节 引入了船舶管理公司绩效参数

在船舶风险评估体系的构建上，东京备忘录NIR引入了公司绩效作为评估船舶风险的参数之一，并大幅提高了公司管理体系缺陷的分值（每个体系缺陷记为5分，非体系缺陷记为1分）。公司绩效的计算是以该公司旗下所有船舶过去36个月在东京备忘录的检查记录为基础，由缺陷指数和滞留指数两部分数据计算组成。当公司绩效为“低”或以下级别，其所属船舶被直接赋予2分的加权分值，大大提高了高风险船舶的分值比例。

公司绩效的引入，实现了港口国监督检查对公司直接管理的目标，改变了以往港口国监督检查与公司审核管理之间存在的脱节现象，有利于从源头上监督船舶安全和防污染的执行情况。

第七节 缺陷和滞留对船舶风险属性影响的改变

NIR实施后，36个月内船舶每一次检查缺陷数超过5项，该轮不仅无法被评估为低风险船舶，而且将在高风险船舶的属性评估过程中得到每次1分的加权分。这将促使船舶做好维护保养，提高船舶质量，努力降低或消除每次检查缺陷的数量。同时，三次滞留才能在船舶评估中加1分。滞留对船舶风险评估影响的降低，在一定程度上也遏制了港口国监督检查官个人主观因素对船舶风险评估的影响。由此，缺陷对船舶风险属性的影响将更大，而滞留对船舶风险属性的影响将有所降低。

第八节 推出了全新的选船机制

基于该选船机制确定的优先检查等级实现了针对不同风险等级的船舶实施不同检查周期的目标，有助于减少对高质量船舶的检查频率，减轻公司的港口国监督检查负担。

因此，东京备忘录NIR将对港口国监督检查、船舶管理公司和航运市场的发展带来新的挑战。东京备忘录NIR 机制下的船舶风险属性、选船机制和公司绩效的三个方面，形成相互影响、相互渗透和相互制约的关系。

东京备忘录新检查机制实施后的影响

（一）对船舶和航运公司的影响

NIR的实施对拥有较多船龄大于12年的油船、散货船、散化船等特定船型的航运公司和船舶影响较大。该类船舶的船舶类型和船龄因素，在高风险船舶计算时先被赋予了3分加权分，因此该类船舶在港口国监督检查中，只要有一次检查超过5个缺陷，将立即导致船舶进入高风险属性区域，面临着接受更为频繁检查可能性，对船舶的营运和周转将带来不利的影响。

对于规模大、船舶数量多的公司，如船舶整体检查历史记录良好，个别较差的船舶历史检查结果对公司的影响将被其他船舶的良好表现数据所稀释，对公司绩效影响较小。而对于管理船舶数量较少的公司，有可能被某艘或某几艘船舶表现差的检查记录影响而降低公司绩效，从而导致公司旗下全部船舶进入到高风险船舶的行列。

（二）对港口国监督检查工作的影响

由于船舶安全检查中将5个缺陷作为加分的临界点，对船舶风险的影响非常重要，有可能导致船舶直接从低风险船舶变成高风险船舶，对于公司和船舶可能难以接受，相应造成船员和港口国监督检查官的现场争议。相比以往仅仅对滞留个案的重视，东京备忘录NIR实施后，可能同时面临对滞留个案和对缺陷争议的申诉和复审增加的现象。

由于船舶或公司的申诉或复审可能增加，将使港口国监督检查官在检查和缺陷开具面临更严谨的环境。作为港口国监督检查官，不但要充分了解掌握东京备忘录NIR规定的船舶风险属性、选船机制和公司绩效计算等相关内容，还要充分评估滞留、单次检查5个以上缺陷和ISM方面缺陷对船舶以及公司绩效带来的影响。同时，港口国监督检查官还应有良好的英语水准，不仅能与船方有效沟通，还能精准描述缺陷的客观实际、援引正确公约依据并规范处理。

此外，由于ISM缺陷权重较大，对港口国监督检查官还提出了熟悉体系审核方面知识的要求，正确界定港口国监督检查过程中安全管理体系方面的缺陷，准确描述并规范处理。

（三）对航运业界的影响

东京备忘录NIR实施后，随着低风险船舶检查频率的急剧下降，此类船舶的运营成本将逐步下降，低风险船舶的市场竞争力将显著提升。而NIR对高风险船舶的检查频率设置为2-4个月可以检查，超过4个月必须检查，将造成低标准船舶频繁接受检查，而且陷入“越检查分值越高，分值越高越容易接受频繁检查”的恶性循环，进而达到寸步难行的地步，有助于加快淘汰低标准船的速度。

此外，东京备忘录NIR在评估船舶风险时，充分考虑了船旗、船级社绩效、IMO自愿审核等因素，将有助于促进船舶悬挂通过IMO自愿审核的白名单国家的船旗，激励认可组织提高检验发证水平，保持良好绩效。

附件3

新检查机制实施工作任务分解表

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 任务 | 责任单位 | 完成时限 |
| 1 | 组织辖区航运公司参加视频宣贯会 | 各直属海事局 | 2013年底 |
| 2 | 编印新检查机制宣传材料 | 天津海事局 | 2013年底 |
| 3 | 中国港口国监督数据库选船模块调整 | 辽宁海事局 | 2013年底 |
| 4 | 模拟测算中国航运企业在新检查机制下的表现 | 辽宁海事局 | 2013年底 |
| 5 | 新检查机制实施对策分析研究 | 上海海事局 | 2013年底 |
| 6 | 港口国监督决策支持系统进行升级改造 | 天津海事局 | 2014年4月 |
| 7 | 新检查机制实施情况后评估 | 上海、辽宁海事局 | 2014年6月 |
| 8 | 船舶安全检查管理规则的修订 | 上海海事局 | 2014年6月 |
| 9 | 船舶安全检查工作程序的修订 | 上海海事局 | 2014年6月 |
| 10 | 修订安全诚信船舶管理规定 | 天津海事局 | 2014年6月 |
| 11 | 运用信息化手段控制船舶风险对策研究 | 辽宁海事局 | 2014年底 |