1973 年國際防止船舶造成污染公約

本公約各締約國，

意識到保護整個人類環境特別是海洋環境的需要，

認識到船舶故意、隨意或意外排放油類和其他有害物質是造成污染的一項重要來源，

還認識到主要為保護環境而締結的第一個多邊協議《1954 年國際防止海上油污公約》的重要性和該公約在防止海洋和沿海環境污染方面所作出的重大貢獻，

本着徹底消除有意排放油類和其他有害物質而污染海洋環境並將這些物質的意外排放減至最低限度的願望，

考慮到達到這一目的的最好辦法是制定不限於油污染的具有普遍意義的規則，

特議定下列各條：

第 1 條
本公約的一般義務

（1）各締約國承擔義務實施本公約及對其有約束力的本公約附則的各項規定，以防止由於違反公約排放有害物質或含有此類有害物質的廢液而污染海洋環境。

（2）除另有明文規定者外，凡引用本公約即同時引用其議定書及各附則。

第 2 條
定義

除另有明文規定者外，就本公約而言：

（1）規則係指載於本公約附則中的規則條文。

（2）有害物質係指任何進入海洋後易於危害人類健康、傷害生物資源和海洋生物，損害休息環境或妨礙對海洋其他合法利用的物質，並包括受本公約控制的任何物質。

（3）（a）排放一詞對有害物質或含有此類物質的廢液而言，係指無論由於何種原因所造成的船舶的排放，包括任何的漏出、處理、溢出、滲漏、泵出、冒出或排出；

（b）排放一詞不包括下列情況：

（i） 1972 年 11 月 13 日在倫敦簽訂的《防止傾倒廢棄物和其他物質污染海洋公約》所指的傾倒；或

（ii） 由於對海底礦物資源的勘探、開發及與之相關聯的近海加工處理所直接引起的有害物質的排放；或

（iii）為減少或控制污染的合法科學研究而進行的有害物質排放。

（4）船舶係指在海洋環境中運行的任何類型的船舶，包括水翼船、氣墊船、潛水船、水上艇筏和固定或浮動平台。

（5）主管機關係指船舶在其管轄下進行營運的國家政府。就有權懸掛某一國家國旗的船舶而言，主管機關即為該國的政府。對在沿海國家為勘探和開發其自然資源而行使主權的與其海岸鄰接的海床和底土從事勘探和開發的固定或浮動平台，其主管機關即為該有關沿海國家的政府。

（6）事故係指涉及實際或可能將有害物質或含有此類物質的廢液排放入海的事件。

（7）組織係指政府間海事協商組織[①]。

第 3 條
適用範圍

（1）本公約適用於：

（a）有權懸掛締約國國旗的船舶；和

（b）無權懸掛締約國國旗但在締約國管轄下營運的船舶。

（2）本條中的任何內容，均不得解釋為減損或擴大各締約國根據國際法為勘探和開發其自然資源對於鄰接於其海岸的海床和底土的主權。

---

① 根據 1982 年 5 月 22 日生效的本組織公約修正案，本組織的名稱改為“國際海事組織”。

（3）本公約不適用於任何軍艦、海軍輔助船舶，或締約國所擁有或營運的、並暫時只用於政府非商業性服務的其他船舶。然而，各締約國應通過採取不損害其所擁有或營運此類船舶的操作或操作性能的適當措施確保此類船舶在合理和可行的範圍內按本公約的規定行事。

第 4 條
違章

（1）任何違反本公約要求的事件，無論其發生在何處，應予禁止，並根據有關船舶主管機關的法律予以制裁。如果該主管機關獲悉此類違章事件，並確信有充分的證據可對所指控的違章事件提起訴訟，則應按照其法律使這種訴訟儘快進行。

（2）在任一締約國管轄區域以內的任何違反本公約要求的事件，應予禁止，並根據該締約國的法律予以制裁。無論何時發生此類違章事件，該締約國應：

（a） 按其法律提起訴訟；或

（b） 將其可能掌握的關於已發生違章事件的情況和證據提供給該船舶的主管機關。

（3）如有關某一船舶違反本公約事件的情況或證據已提交該船的主管機關，則該主管機關應迅速將其所採取的行動通知提供上述情況或證據的締約國和本組織。

（4）締約國法律就本條所規定的處罰，其嚴厲程度應足以遏制對本公約的違反，並且無論此類事件發生在何處，該處罰均應同等嚴厲。

第 5 條
證書和檢查船舶的特殊規定

（1）除本條（2）的規定外，根據某一締約國授權按規則的各項規定所簽發的證書，其他締約國應予承認，並視為在本公約涉及的全部範圍內與其所簽發的證書具有同等的效力。

（2）對按規則規定需要持有證書的船舶，當其在某一締約國所管轄的港口或近海裝卸站時，應接受該締約國正式授權的官員的檢查。任何這種檢查，應以核實船上是否攜有有效的證書為限，除非有明顯理由確信該船或其設備的狀況在實質上與證書所載內容不符。在這種情況下，或如船舶未攜有有效的證書，執行檢查的締約國應採取措施，確保該船在未具備對海洋環境不致產生不當的危害威脅前，不得開航。但是，該締約國可准許該船舶離開港口或近海裝卸站而駛往最近的可進行修理的修船廠。

（3）如果某一締約國因一艘外國船舶不符合本公約的規定而拒絕其進入所管轄的港口或近海裝卸站，或對之採取任何行動，則該締約國應立即通知該船船旗國的領事或外交代表，如無此可能，則應立即通知該船的主管機關。在拒絕進港或採取上述行動前，該締約國可要求與該船的主管機關進行協商。如該船未按規則的規定攜有有效的證書，也應通知主管機關。

（4）對於非本公約締約國的船舶，各締約國應實施本公約的各項必要的規定，以確保不再給予此類船舶優惠的待遇。

第 6 條
違章事件的偵查和本公約的實施

（1）本公約各締約國應使用一切適當和可行的偵查和環境監測措施、合適的報告和證據積累程序，在偵查違章事件和實施本公約規定方面進行合作。

（2）適用本公約的船舶，在某一締約國的任何港口或近海裝卸站均可能受到由該締約國指定或授權的官員的檢查，以核實該船是否違反規則的規定而排放了任何有害物質。如檢查表明有違反本公約的事件，應向主管機關提交一份報告以便採取適當行動。

（3）任何締約國應向該主管機關提供其船舶違反本附則規定已排放有害物質或含有此類物質的廢液的證據（如有）。如可行，該締約國的主管當局應將所指控的違章事件通知該船船長。

（4）在收到此類證據後，被通知的主管機關應對此事進行調查，並可要求其他締約國對所指控的違章提供進一步的或更完善的證據。如果該主管機關確信有充分的證據可對所指控的違章事件提起訴訟，應按照其法律使此類訴訟儘快進行。該主管機關應將所採取的行動迅速通知報告所指控的違章事件的締約國，以及本組織。

（5）如果收到任何締約國的調查請求，連同船舶違反本附則規定在任何地方已排放有害物質或含有此類物質的廢液的充分證據，則締約國也可對適用本公約的船舶在其進入該締約國管轄的港口或近海裝卸站時進行檢查。這種調查報告應送交提出請求的締約國以及主管機關，以便根據本公約規定採取適當的行動。

第 7 條
對船舶的不當延誤

（1）在實施本公約第 4、第 5 或第 6 條規定時，應盡力避免使船舶受到不當滯留或延誤。

（2）如果在實施本公約第 4、第 5 或第 6 條規定時船舶受到不當滯留或延誤，該船有權對其所受到的任何損失或損壞要求賠償。

第 8 條
涉及有害物質的事故報告

（1）應儘可能立即按本公約議定書 I 的規定作出事故報告。

（2）每一締約國應：

（a） 為適當的官員或機構受理所有關於事故的報告，作出一切必要的安排；並

（b） 將這些安排的詳細情況通知本組織，以便轉告其他締約國和本組織的成員國。

（3）締約國一旦收到本條規定的報告時，應立即將該報告轉發給：

（a）所涉及船舶的主管機關；和

（b）可能受到影響的任何其他國家。

（4）每一締約國承擔義務，指示其海上檢查船舶和飛機以及其他相應的部門，向其當局報告本公約議定書 I 中所涉及的任何事故。該締約國如認為適當，應相應報告本組織和有關的任何其他締約國。

第 9 條
其他的條約及解釋

（1）本公約一經生效，在締約國之間即替代經修正的《1954 年國際防止海上油污公約》。

（2）本公約的任何內容，不得影響根據聯合國大會第 C（XXV）2750 號決議召開的聯合國海洋法會議對《海洋法》的編纂和制定，也不得影響任何國家目前或未來就《海洋法》以及沿海國和船旗國的管轄權的性質和範圍所主張的要求和法律觀點。

（3）本公約中“管轄權”一詞，在應用或解釋本公約時應根據現行的國際法予以解釋。

第 10 條

爭議的解決

在兩個或以上的締約國之間對本公約的解釋或應用所發生的任何爭議，如不能通過這些締約國之間的協商解決，且這些締約國又不能以其他方式取得一致意見時，經其中任一締約國的請求，應按本公約議定書 II 中的規定提請仲裁。

第 11 條

資料的送交

（1）本公約各締約國承擔義務將下列各項文件送交本組織：

（a） 就本公約範圍內各項事宜所頒佈的法律、命令、法令和規則以及其他文件的文本；

（b） 按照規則的規定辦理關於裝運有害物質船舶的設計、建造和設備事宜的經授權代表該締約國的非政府性機構名單；①

（c） 根據規則規定所簽發的證書的足夠數量的樣本；

（d） 接收設備的清單，包括其地點、容量和可用的設備及其他特性；

（e） 表明本公約實施結果的正式報告或其摘要；和

---

① 本段文字已由 1978 年議定書第 III 條的內容所替代。

（f） 按本組織標準格式填寫的對違反本公約事件實際所作處罰的年度統計報告。

（2）本組織應將收到的任何文件一事通知按本條規定送交的各締約國，並將按本條（1）（b）至（f）規定送交本組織的任何資料分發給所有締約國。

第 12 條
船舶事故

（1）各主管機關承擔義務，對其受規則的規定約束的任何船舶所發生的任何事故進行調查，如果此類事故對海上環境造成了重大的有害影響。

（2）本公約各締約國承擔義務，在其認為此類調查結果可能有助於確定本公約可能需要進行何種修改時，向本組織提供該資料。

第 13 條
簽字、批准、接受、認可和加入

（1）本公約自 1974 年 1 月 15 日起至 1974 年 12 月 31 日在本組織總部開放供簽字，此後繼續開放供加入。各國可按下列方式成為本公約的締約國：

（a） 簽字並對批准、接受或認可無保留；或

（b） 簽字而有待批准、接受或認可，隨後再予批准、接受或認可；或

（c） 加入。

（2）辦理批准、接受、認可或加入，應向本組織秘書長交存一份相應的文件。

（3）本組織秘書長應將任何簽字或批准、接受、認可或加入的任何新文件的交存及其交存日期，通知所有已簽字或已加入本公約的國家。

第 14 條
任選附則

（1）在簽字、批准、接受、認可或加入本公約時，一個國家可以提出聲明不接受本公約的附則 III、IV 和 V 中的任何一個附則或其全部（以下稱“任選附則”）。除上述之外，各締約國應受任何附則的全部約束。

（2）已聲明不接受某一任選附則約束的國家，可隨時通過向本組織交存第 13（2）條所規定的文件，接受該附則。

（3）根據本條（1）提出聲明不接受某一任選附則且以後又未按本條（2）規定接受該附則的國家，在該附則有關事項方面，既不承擔本公約所規定的任何義務，也無權要求本公約所賦予的任何權利，同時，就有關該附則的各種事項而言，凡在本公約中提及各締約國時，均不包括該國家。

（4）本組織應將根據本條規定提出的任何聲明以及收到按本條（2）規定交存的任何文件一事，通知業已簽字或加入本公約的國家。

第 15 條
生效

（1）本公約應在不少於 15 個其商船總噸位不少於世界商船隊總噸位 50%的國家按第 13 條規定成為本公約締約國之日起 12 個月後生效。

（2）任選附則應在本條（1）所規定的條件就該附則而言得到滿足之日起 12 個月後生效。

（3）本組織應將本公約生效的日期和任選附則按本條（2）規定生效的日期，通知業已簽字或加入本公約的國家。

（4）對於在本公約或任何任選附則生效的要求得到滿足之後但在其生效之日前交存批准、接受、認可或加入文件的國家，其批准、接受、認可或加入應在本公約或該附則生效之日生效，或在交存上述文件之日起 3 個月後生效，以日期較晚者為準。

（5）對於在本公約或任選附則生效之日後交存批准、接受、認可或加入文件的國家，本公約或該附則應在上述文件交存之日起 3 個月後對其生效。

（6）在第 16 條對本公約或任選附則的修正案的生效所要求的全部條件得到滿足之日後交存任何批准、接受、認可或加入文件，應適用於經修正的公約或附則。

第 16 條

修正

（1）本公約可按下列各款所規定的任一程序進行修正。

（2）經本組織審議後的修正案：

（a） 本公約締約國所提議的任何修正案，應提交本組織並應由本組織秘書長至少在本組織審議前 6 個月將其分發給本組織的所有成員和所有締約國；

（b） 本組織應將上述提議和分發的任何修正案提交給一個適當的機構進行審議；

（c） 本公約締約國，無論其是否為本組織成員，應有權參加相應機構的審議；

（d） 修正案應以到會並投票的締約國的三分之二多數票才能通過；

（e） 修正案如按上述（d）項的規定獲得通過，應由本組織秘書長將該修正案送交所有締約國供其接受；

（f） 在下列情況下，修正案應視為已被接受：

（i） 對本公約某一條款的一項修正案，在其商船總噸位不少於世界商船隊總噸位 50%的三分之二締約國接受之日，即應視為已被接受；

（ii） 對本公約某一附則的一項修正案，應視為按（f）（iii）中所規定的程序已被接受，除非該適當的機構在通過這一修正案時決定，該修正案應在其商船總噸位不少於世界商船隊總噸位 50%的三分之二締約國接受之日，才能視為已被接受。但是，在本公約某一附則的一項修正案生效之前的任何時候，某一締約國仍可通知本組織秘書長，需經其專門認可後，該修正案才能對其生效。本組織秘書長應將該通知及收到的日期通知各締約國；

（iii）對本公約某一附則附錄的一項修正案，在該適當的機構通過該修正案時所規定的期限（該期限不得少於 10 個月）屆滿時，即應視為已被接受，除非在此期限內有不少於三分之一的締約國或其商船總噸位不少於世界商船隊總噸位 50%的締約國（無論達到哪個條件均可）通知本組織表示反對；

（iv）對本公約議定書 I 的修正案，應按上述（f）（ii）或（f）（iii）中所規定的對本公約附則修正案的同樣程序辦理；

（v） 對本公約議定書 II 的修正案，應按上述（f）（i）中所規定的對本公約條款修正案的同樣程序辦理；

（g）修正案應按下列條件生效：

（i） 對本公約條款、議定書 II 或議定書 I 或未按（f）（iii）所規定的程序辦理的對本公約附則的修正案，凡按前述規定被接受者，對於已宣佈接受該修正案的各締約國，應在其被接受之日起 6 個月後生效；

（ii） 對根據（f）（iii）所規定的程序辦理的對本公約議定書 I、附則或附則附錄的修正案，凡按前述條件視為已被接受者，應在其被接受之日起 6 個月後對所有締約國生效，但在該日期前提出聲明不予接受或按（f）（ii）的規定聲明需經其專門認可的締約國除外。

（3）會議修正：

（a） 經某一締約國提出申請，並有至少三分之一締約國的同意，本組織應召開一次本公約締約國會議審議對本公約的修正案。

（b） 經這一會議以到會並投票的締約國的三分之二多數票通過的每一項修正案，應由本組織秘書長送交所有締約國供其接受。

（c） 除非會議另有決定，該修正案應按上述（2）（f）和（g）中為此所規定的程序視為已被接受和生效。

（4）（a） 如果是對某一任選附則的修正案，則本條中所提到的“締約國”應視為對該附則負有義務的締約國。

（b） 不接受某一附則的一項修正案的締約國，僅就該修正案的應用而言，應視為非締約國。

（5）一項新附則的通過和生效，應按與本公約條款修正案的通過和生效相同的程序辦理。

（6）除另有明文規定者外，根據本條規定對本公約所作的任何修正，凡涉及船舶結構者，只適用於在該修正案生效之日或其後訂立建造合同的船舶，或無建造合同但在該修正案生效之日或其後安放龍骨的船舶。

（7）對一項議定書或附則的任何修正，應與該議定書或附則的實質性內容相關，並應與本公約的條款相一致。

（8）本組織秘書長應將根據本條規定生效的任何修正案連同其生效日期通知所有締約國。

（9）根據本條規定對一項修正案所提出的接受或反對的聲明，應以書面通知本組織秘書長。本組織秘書長應將該通知和收到的日期通知本公約各締約國。

第 17 條
促進技術合作

各締約國應與本組織和其他國際機構進行協商，並在聯合國環境規劃署執行主任的協助和協調下，對那些要求技術援助的締約國提供如下支持：

（a）培訓科技人員；

（b）提供必要的接收和監測的設備和設施；

（c）推進防止或減輕船舶污染海洋環境的其他措施和安排；和

（d）鼓勵研究；

最好在有關國家的國內進行，以促進本公約的宗旨和目的。

第 18 條
退出

（1）本公約任何締約國，在本公約或任何任選附則對其生效滿 5 年後，可隨時退出本公約或該任選附則。

（2）退出本公約或任選附則，應以書面通知本組織秘書長，本組織秘書長應將該通知和收到的日期以及退出的生效日期通知所有其他締約國。

（3）退出本公約或任選附則，應在本組織秘書長收到該項通知後 12 個月或在該通知中可能指明的任何較此為長的期限屆滿後生效。

第 19 條
保存和登記

（1）本公約應由本組織秘書長保存，本組織秘書長應將核准無誤的本公約副本送交所有已簽字或加入本公約的國家。

（2）本公約一經生效，本組織秘書長應即按《聯合國憲章》第102條的規定，將其文本送交聯合國秘書長登記並公佈。

第20條
文字

本公約正本一份，用英文、法文、俄文和西班牙文寫成，每種文本具有同等效力。應備有阿拉伯文、德文、意大利文和日文的官方譯本，譯本與簽署後的正本一起保存。

下列具名的經各自政府正式授權的代表[1]特簽署本公約，以昭信守。

1973年11月2日訂於倫敦。

---

① 略去簽字部分。

關於 1973 年國際防止船舶造成污染公約的 1978 年議定書

本議定書各締約國，

認識到《1973 年國際防止船舶造成污染公約》在保護海洋環境免受船舶造成的污染方面所能作出的重大貢獻，

還認識到進一步防止和控制船舶，特別是油船造成海洋污染的需要，

進一步認識到儘早並儘可能廣泛地實施公約附則 I 所載防止油類污染規則的需要，

但承認在某些技術問題未得到滿意的解決之前，有必要推遲實施公約附則 II，

考慮到達到這些目的的最好辦法是締結一份關於《1973 年國際防止船舶造成污染公約》的議定書，

特議定下列各條：

第 I 條
一般義務

1 本議定書各締約國承擔義務實施：

（a） 本議定書及其附則的各項規定，該附則構成本議定書的組成部分；和

（b） 《1973 年國際防止船舶造成污染公約》（以下稱“公約”）的各項規定，但須遵照本議定書中所列的各項修訂與補充。

2 公約和本議定書的各項規定，應作為一個整體文件理解和解釋。

3 凡引用本議定書即同時引用其附則。

第 II 條
公約附則 II 的實施

1 儘管有公約第 14（1）條的規定，本議定書各締約國同意在本議定書生效之日起的三年內，或在政府間海事協商組織（以下稱“本組織”）[①]海上環境保護委員會（以下稱“環保會”）中經本議定書締約國三分之二多數所確定的更長的期間內，各締約國應不受公約附則 II 各項規定的約束。

2. 在本條 1 所規定的期間內，本議定書各締約國，在公約附則 II 有關事項方面，既不承擔本公約所規定的任何義務，也無權要求本公約所賦予的任何權利，同時，就有關該附則的各種事項而言，凡在公約中提及各締約國時，均不包括本議定書的各締約國。

---

① 根據 1982 年 5 月 22 日生效的本組織公約修正案，本組織的名稱改為“國際海事組織”。

第 III 條

資料的送交

公約第 11（1）（b）條的文字由下文替代：

“按照規則的規定辦理關於裝運有害物質船舶的設計、建造、設備和營運事宜的經授權代表該締約國的指定的驗船師或被認可組織的名單，以分發給各締約國供其官員參考。為此，主管機關應將其授權給指定的驗船師或被認可組織的具體職責和條件通知本組織；”。

第 IV 條

簽字、批准、接受、認可和加入

1 本議定書自 1978 年 6 月 1 日起至 1979 年 5 月 31 日在本組織總部開放供簽字，此後繼續開放供加入。各國可按下列方式成為本議定書的締約國：

（a） 簽字並對批准、接受或認可無保留；或

（b） 簽字而有待批准、接受或認可，隨後再予批准、接受或認可；或

（c） 加入。

2 辦理批准、接受、認可和加入，應向本組織秘書長交存一份相應的文件。

第 V 條

生效

1 本議定書應在不少於 15 個其商船總噸位不少於世界商船隊總噸位 50%的國家按本議定書第 IV 條規定成為本議定書締約國之日起 12 個月後生效。

2 凡在本議定書生效之日後交存的批准、接受、認可和加入文件，應在交存之日起 3 個月後生效。

3 凡在本議定書的修正案按公約第 16 條的規定視為已被接受之日以後交存的批准、接受、認可或加入文件，應適用於經修正的本議定書。

第 VI 條

修正

公約第 16 條中所述關於公約條款、附則及附則的附錄的修正程序，應分別適用於本議定書的條款、附則及附則附錄的修正。

第 VII 條

退出

1 本議定書的任何締約國，在本議定書對該締約國生效滿 5 年後，可隨時退出本議定書。

2 退出本議定書，應向本組織秘書長交存一份退出文件。

3 退出本議定書，應在本組織秘書長收到退出通知後 12 個月或在該通知中所指明的任何較此為長的期限屆滿後生效。

第 VIII 條
保存

1 本議定書應由本組織秘書長（以下稱“保管人”）保存。

2 保管人應：

（a） 將下列事項通知本議定書的所有簽字國或加入國：

（i） 每一新的簽字或批准、接受、認可和加入文件的交存及其日期；

（ii） 本議定書生效日期；

（iii）任何退出本議定書文件的交存及收到日期以及退出的生效日期；

（iv）按照本議定書第 II（1）條所作的任何決定；

（b） 將核准無誤的本議定書副本送交所有已簽字或已加入本議定書的國家。

3 本議定書一經生效，保管人應即按《聯合國憲章》第 102 條的規定，將其核准無誤的一份真實副本送交聯合國秘書處登記並公佈。

第 IX 條

文字

本議定書正本一份，用英文、法文、俄文和西班牙文寫成，每種文本具有同等效力。應備有阿拉伯文、德文、意大利文和日文的官方譯本，譯本與簽署後的正本一起保存。

下列具名的經各自政府正式授權的代表[1]特簽署本議定書，以昭信守。

1978 年 2 月 17 日訂於倫敦。

---

① 略去簽字部分。

議定書 I

（包括修正案）

關於涉及有害物質事故報告的規定

（根據公約第 8 條）

第 I 條

報告的責任

（1）涉及本議定書第 II 條中所述事故的任何船舶的船長或負責管理該船的其他人員，應毫不延遲地儘可能按照本議定書的規定，對事故作出詳細的報告。

（2）如果本條（1）中所述的船舶被放棄，或者該船所作的報告不完整或得不到該船的報告，則該船的船東、租船人、經理人或經營人、或者他們的代理人，應儘可能擔負起本議定書中所規定的船長責任。

第 II 條

報告的時間

（1）當事故涉及下列情況時應進行報告：

（a） 排放超過允許排放標準或無論何種原因有可能排放油類或有毒液體物質，包括為保障船舶安全或救護海上人命而進行的排放；或

（b） 排放或可能排放包裝形式的有害物質，包括裝在貨運集裝箱、可移動式罐櫃、公路和鐵路槽罐車以及船載駁船中的有害物質；或

（c） 船長為 15 m 或以上的船舶發生的損壞、故障或失靈：

（i） 影響船舶安全；包括但不限於碰撞、擱淺、火災、爆炸、結構失效、浸水以及貨物移動；或

（ii） 導致影響航行安全；包括但不限於操舵裝置、推進裝置、發電系統和船上主要導航設備的故障或失靈；或

（d） 船舶營運期間排放油類或有毒液體物質超過本公約允許的排放量或瞬間排放速率。

（2）就本議定書而言：

（a） 本條（1）（a）所述的“油類”係指公約附則 I 第 1（1）條中所定義的油類。

（b） 本條（1）（a）所述的“有毒液體物質”係指公約附則 II 第 1（6）條中所定義的有毒液體物質。

（c） 本條（1）（b）所述的包裝形式的“有害物質”係指那些在《國際海運危險貨物規則》（IMDG 規則）中確定為海洋污染物的物質。

第 III 條

報告的內容

在任何情況下，報告應包括：

（a） 涉及船舶的特徵；

（b） 事故的時間、類型和地理位置；

（c） 涉及有害物質的數量和類別；

（d） 救助和救撈措施。

第 IV 條

補充報告

根據本議定書規定有責任發送報告的任何人，如有可能：

（a） 應在必要時對最初的報告提出補充並提供有關事態進一步發展的情況；和

（b） 應儘可能滿足受影響國家索取有關補充資料的要求。

第 V 條

報告的程序

（1）通過可利用的最快的電信通信渠道並儘可能最優先地將報告發送給最近的沿海國。

（2）為實施本議定書的規定，公約締約國應按照本組織制定的指南[①]，頒發或敦促頒發有關在報告有害物質事故時應遵循的程序規則或指令。

① 參見本組織 A.851（20）決議通過並經 MEPC.138（53）決議修正的《船舶報告制度和船舶報告要求的一般原則，包括涉及危險貨物、有害物質和/或海洋污染物事故報告指南》；見 IMO 出版物 IA516E。

議定書 II

仲裁

（根據公約第 10 條）

第 I 條

除爭議各方另有決定外，仲裁程序應符合本議定書所列各項規定。

第 II 條

（1）當一締約國應用公約第 10 條的規定向另一締約國提出請求時，應設立仲裁庭。仲裁請求應包括對爭議案件的說明以及任何支持性文件。

（2）請求仲裁的一方應通知本組織秘書長，其已請求設立仲裁庭、爭議各方的國家名稱以及其認為各方對解釋或應用方面持有不同意見的公約條款或規則。秘書長應將這一情況轉告所有締約國。

第 III 條

仲裁庭由三名仲裁員組成：由有爭議的每一方各指定仲裁員 1 名，並由這兩名仲裁員協議指定第三名仲裁員擔任首席仲裁員。

第 IV 條

（1）如自指定第二名仲裁員之日起滿 60 天仍未指定仲裁庭的首席仲裁員，經當事的任一方請求，本組織秘書長應在以後的 60 天期間內進行這項指定，其人選從本組織理事會預先擬定的合格人員名單中擇定。

（2）如當事的一方在接到請求之日起 60 天內仍未指定應由其負責指定的仲裁員時，當事的另一方可直接通知本組織秘書長，秘書長應在 60 天內指定仲裁庭的首席仲裁員，其人選從本條（1）所規定的名單中擇定。

（3）首席仲裁員經指定後，應要求未指定仲裁員的當事一方，以同樣的方法並根據同樣的條件指定仲裁員。如果該當事方不進行所需要的指定，則首席仲裁員應要求本組織秘書長按前款所規定的形式和條件指定仲裁員。

（4）凡根據本條規定指定的首席仲裁員，不應是或曾是當事一方的公民，但經當事的另一方同意者除外。

（5）如果經當事一方負責指定的仲裁員死亡或缺席，該當事方應在該仲裁員死亡或缺席之日起 60 天內指定接任的仲裁員。倘若該當事方不作指定，則應由其餘的仲裁員進行仲裁。

如果首席仲裁員死亡或缺席，應按照上述第 III 條的規定指定接任的首席仲裁員，但是，如果仲裁庭的成員在首席仲裁員死亡或缺席後 60 天內不能就其接任人選取得一致意見時，則應按照本條規定指定接任的首席仲裁員。

第 V 條

仲裁庭可審理並裁決由爭議事項所直接引起的反訴。

第 VI 條

當事的每一方應負責負擔其仲裁員的報酬和相關的費用，以及為準備他自已的案件的開支。對首席仲裁員報酬和仲裁的全部費用應由當事各方平均分擔。仲裁庭對其所有開支應有記錄，並應提出結算單。

第 VII 條

任何締約國，如在該案件中有法律上的利害關係，同時並可能受到其決定的影響者，在以書面通知原來發起該項仲裁程序的當事各方後，經仲裁庭同意，可參加該項仲裁程序。

第 VIII 條

凡根據本議定書規定設立的仲裁庭，得自行決定其議事規則。

第 IX 條

（1）仲裁庭對於其議事規則、審理地點以及所需審理的任何問題的決定，均應以其成員的多數票通過；經各方負責指定的仲裁員，其中有一人缺席或棄權，不得妨礙仲裁庭作出裁決。如果表決的票數相等，首席仲裁員的一票，應為決定性的。

（2）當事各方應便利仲裁庭的工作，特別是應按照其法律並儘其可能：

（a） 為仲裁庭提供必要的文件和資料；

（b） 使仲裁庭能進入其領土，詢問證人或專家，以及視察事故現場。

（3）當事一方的缺席或棄權，不得妨礙仲裁程序的進行。

第 X 條

（1）仲裁庭應在設立之日起 5 個月內提出其裁決書，除非其在必要時決定延長這一期限，但不得超過 3 個月。仲裁庭的裁決書應附有裁決理由的說明，此項裁決書為終審裁決，不得上訴，並應將其通知本組織秘書長。當事各方應立即按裁決書執行。

（2）當事各方之間對於裁決書的解釋或執行所產生的任何爭議，可由當事的任一方提請作出該項裁決書的仲裁庭進行裁決，但如該仲裁庭業已撤銷，則可提交為此目的而按原仲裁庭的同樣組成方式所組成的另一仲裁庭進行裁決。

經 1978 年議定書修訂的
1973 年國際防止船舶造成污染公約的 1997 年議定書

本議定書各締約國，

作為關於 1973 年國際防止船舶造成污染公約的 1978 年議定書的各締約國，

認識到防止和控制船舶造成空氣污染的需要，

憶及有關環境和發展的里奧聲明第 15 條原則要求採用預防方法，

考慮到達到這一目的的最好辦法是締結一份經 1978 年議定書修訂的 1973 年國際防止船舶造成污染公約的 1997 年議定書，

特議定下列各條：

第 1 條
需修正的文件

本議定書修正的文件是經 1978 年議定書修訂的 1973 年國際防止船舶造成污染公約（以下稱“公約”）。

第 2 條
公約新增的附則 VI

公約新增附則 VI，題為防止船舶造成空氣污染規則，其文本載於本議定書的附件。

第 3 條

一般義務

1 在本議定書的各締約國之間，公約和本議定書應作為一個整體文件理解和解釋。

2 凡引用本議定書即同時引用其附則。

第 4 條

修正程序

在對附則 VI 及其附錄的修正應用公約第 16 條時，所述的“公約締約國”應視為受該附則約束的締約國。

最終條款

第 5 條

簽字、批准、接受、認可和加入

1 本議定書自 1998 年 1 月 1 日起至 1998 年 12 月 31 日在國際海事組織（以下稱“本組織”）總部開放供簽字，此後繼續開放供加入。只有關於 1973 年國際防止船舶造成污染公約的 1978 年議定書（以下稱“1978 年議定書”）的締約國才可按下列方式成為本議定書的締約國：

（a） 簽字並對批准、接受或認可無保留；或

（b） 簽字而有待批准、接受或認可，隨後再予批准、接受或認可；或

（c） 加入。

2 辦理批准、接受、認可或加入，應向本組織秘書長（以下稱“秘書長”）交存一份相應的文件。

第 6 條
生效

1 本議定書應在不少於 15 個其商船總噸位不少於世界商船隊總噸位 50%的國家按本議定書第 5 條規定成為本議定書締約國之日起 12 個月後生效。

2 凡在本議定書生效之日後交存的批准、接受、認可或加入文件，應在交存之日起 3 個月後生效。

3 凡在本議定書的修正案按公約第 16 條的規定視為已被接受之日以後交存的批准、接受、認可或加入文件，應適用於經修正的本議定書。

第 7 條
退出

1 本議定書的任何締約國，在本議定書對該締約國生效滿 5 年後，可隨時退出本議定書。

2 退出本議定書，應向秘書長交存一份退出文件。

3 退出本議定書，應在秘書長收到退出通知後 12 個月或在該通知中所指明的任何較此為長的期限屆滿後生效。

4 按 1978 年議定書第 VII 條規定退出該議定書，應視為包括了按本條規定退出本議定書。這種退出應按 1978 年議定書第 VII 條規定，在該議定書退出生效之日生效。

第 8 條
保存

1 本議定書應由秘書長（以下稱“保管人”）保存。

2 保管人應：

（a） 將下列事項通知本議定書的所有簽字國或加入國：

（i） 每一新的簽字或批准、接受、認可或加入文件的交存及其日期；

（ii） 本議定書生效日期；和

（iii）任何退出本議定書文件的交存及收到日期以及退出的生效日期；和

（b） 將核准無誤的本議定書副本送交所有已簽字或已加入本議定書的國家。

3 本議定書一經生效，保管人應即按照《聯合國憲章》第 102 條的規定，將其核准無誤的一份真實副本送交聯合國秘書處登記並公佈。

第 9 條
文字

本議定書正本一份，用阿拉伯文、中文、英文、法文、俄文和西班牙文寫成，每種文本具有同等效力。

下列具名的經各自政府正式授權的代表特簽署本議定書[①]，以昭信守。

1997 年 9 月 26 日訂於倫敦。

① 略去簽字部分。

防污公約附則 I

防止油類污染規則

第 1 章

總則

第 1 條

定義

就本附則而言：

1 **油類**係指包括原油、燃油、油泥、油渣和煉製品（本公約附則 II 所規定的石油化學品除外）在內的任何形式的石油，以及不限於上述一般原則，包括本附則附錄 I 中所列的物質。

見統一解釋 1.1

---

2 **原油**係指任何天然存在於地層中的液態烴混合物，不論其是否經處理以適合運輸，包括：

.1 可能業已去除某些餾份的原油；和

.2 可能業已添加某些餾份的原油。

3 **油性混合物**係指含有任何油分的混合物。

4 **燃油**係指船舶所載有並用作其推進和輔助機器的燃料的任何油類。

5 **油船**係指建造為或改造為主要在其貨物處所裝運散裝油類的船舶，並包括全部或部分裝運散裝貨油的兼用船、本公約附則 II 中定義的任何“NLS 液貨船”和經修正的 1974 SOLAS 公約第 II-1/3.20 條中定義的任何氣體運輸船。

見統一解釋 1.2

---

6 **原油油船**係指從事原油運輸業務的油船。

7 **成品油油船**係指從事除原油以外的油類運輸業務的油船。

8 **兼用船**係指設計為裝運散裝貨油或者裝運散裝固體貨物的船舶。

9 **重大改建**：

見統一解釋 2

.1 係指對船舶所作的下述改建：

.1.1 實質上改變了該船的尺度或裝載容量；或

.1.2 改變了該船的類型；或

.1.3 根據主管機關的意見，目的在於實質上是為延長該船的使用年限；或

.1.4 這種改建使得該船成為一艘新船，應遵守本公約中不適用於其作為現有船舶的有關規定。

.2 儘管有本定義的規定：

.2.1 但對第 1.28.3 條定義的在 1982 年 6 月 1 日或以前交船的載重量為 20,000 噸及以上的油船進行改建以求符合

本附則第 18 條的要求，就本附則而言，不應視為構成了重大改建；和

.2.2 但對第 1.28.5 條定義的在 1996 年 7 月 6 日以前交船的油船進行改建以求符合本附則第 19 或 20 條的要求，就本附則而言，不應視為構成了重大改建。

10 **最近陸地**。距最近陸地一詞，係指距按照國際法劃定領土所屬領海的基線，但下述情況除外：就本公約而言，在澳大利亞東北海面“距最近陸地”係指距澳大利亞海岸下述各點的連線：

自南緯 11°00’東經 142°08’的一點起，

至南緯 10°35’東經 141°55’的一點，

然後至南緯 10°00’東經 142°00’的一點，

然後至南緯 9°10’東經 143°52’的一點，

然後至南緯 9°00’東經 144°30’的一點，

然後至南緯 10°41’東經 145°00’的一點，

然後至南緯 13°00’東經 145°00’的一點，

然後至南緯 15°00’東經 146°00’的一點，

然後至南緯 17°30’東經 147°00’的一點，

然後至南緯 21°00’東經 152°55’的一點，

然後至南緯 24°30’東經 154°00’的一點，

然後至澳大利亞海岸南緯 24°42'東經 153°15'的一點所畫的一條連線。

11 **特殊區域**係指這樣的一個海域，在該海域中，由於其海洋學的和生態學的情況以及其交通的特殊性質等方面公認的技術原因，需要採取特殊的強制辦法以防止油類物質污染海洋。就本附則而言，特殊區域定義如下：

.1 **地中海區域**係指地中海本身，包括其中的各個海灣和海區在內，與黑海以北緯 41°為界，西至直布羅陀海峽，以西經 005°36'為界；

.2 **波羅的海區域**係指波羅的海本身以及波的尼亞灣、芬蘭灣和波羅的海入口（以斯卡格拉克海峽中斯卡晏角處的北緯 57°44'.8 為界）；

.3 **黑海區域**係指黑海本身，與地中海以北緯 41°為界；

.4 **紅海區域**係指紅海本身，包括蘇伊士灣和亞喀巴灣，南以拉斯西尼（北緯 12°28'.5，東經 043°19'.6）和胡森穆拉得（北緯 12°40'.4，東經 043°30'.2）之間的恆向線為界；

.5 **海灣區域**係指位於拉斯爾哈得（北緯 22°30'，東經 059°48'）和拉斯阿爾法斯特（北緯 25°04'，東經 061°25'）之間的恆向線西北的海域；

.6 **亞丁灣區域**係指紅海和阿拉伯海之間的亞丁灣部分，西以拉斯西尼（北緯 12°28'.5，東經 043°19'.6）和胡森穆拉特（北緯 12°40'.4，東經 043°30'.2）之間的恆向線為界，東以拉斯阿西爾（北緯 11°50'，東經 051°16'.9）和拉斯法爾塔克（北緯 15°35'，東經 052°13'.8）之間的恆向線為界；

.7 **南極區域**係指南緯 60°以南的區域；和

.8 **西北歐水域**包括北海及其入口，愛爾蘭海及其入口，克爾特海，英吉利海峽及其入口以及緊靠愛爾蘭西部的大西洋東北海域。該區域以下述各點的連線為界：

法國海岸線上北緯 48°27'

北緯 48°27'；西經 006°25'

北緯 49°52'；西經 007°44'

北緯 50°30'；西經 012°

北緯 56°30'；西經 012°

北緯 62°；西經 003°

挪威海岸線上北緯 62°

丹麥和瑞典海岸線上北緯 57°44'.8

.9 **阿拉伯海的阿曼區域**係指下述坐標範圍內的海域：

北緯 22°30’.00；東經 059°48’.00

北緯 23°47’.27；東經 060°35’.73

北緯 22°40’.62；東經 062°25’.29

北緯 21°47’.40；東經 063°22’.22

北緯 20°30’.37；東經 062°52’.41

北緯 19°45’.90；東經 062°25’.97

北緯 18°49’.92；東經 062°02’.94

北緯 17°44’.36；東經 061°05’.53

北緯 16°43’.71；東經 060°25’.62

北緯 16°03’.90；東經 059°32’.24

北緯 15°15’.20；東經 058°58’.52

北緯 14°36’.93；東經 058°10’.23

北緯 14°18’.93；東經 057°27’.03

北緯 14°11’.53；東經 056°53’.75

北緯 13°53’.80；東經 056°19’.24

北緯 13°45’.86；東經 055°54’.53

北緯 14°27’.38；東經 054°51’.42

北緯 14°40’.10；東經 054°27’.35

北緯 14°46’.21；東經 054°08’.56

北緯 15°20'.74；東經 053°38'.33

北緯 15°48'.69；東經 053°32'.07

北緯 16°23'.02；東經 053°14'.82

北緯 16°39'.06；東經 053°06'.52

.10 **南非南部水域**係指下述坐標範圍內的海域：

南緯 31°14'東經 017°50'

南緯 31°30'東經 017°12'

南緯 32°00'東經 017°06'

南緯 32°32'東經 016°52'

南緯 34°06'東經 017°24'

南緯 36°58'東經 020°54'

南緯 36°00'東經 022°30'

南緯 35°14'東經 022°54'

南緯 34°30'東經 026°00'

南緯 33°48'東經 027°25'

南緯 33°27'東經 027°12'

12 **油量瞬間排放率**係指任一瞬間每小時排油的升數除以同一瞬間船速節數之值。

13 **艙櫃**係指為船舶的永久結構所形成並設計為裝運散裝液體的圍蔽處所。

14 **邊艙**係指與船殼邊板相連的任何艙櫃。

15 **中間艙**係指縱向艙壁間的任何艙櫃。

16 **污油水艙**係指明確指定用於收集艙櫃排出物、洗艙水和其他油性混合物的艙櫃。

17 **清潔壓載**係指自上次裝油後的艙內的壓載，該艙已進行清洗，其清潔程度即使在晴好天氣從一靜態船舶中將該艙中的排出物排入清潔而平靜的水中時，也不會在水面或鄰近的海岸線上產生可見的油跡，或形成油泥或乳化物沉積於水面以下或鄰近的海岸線上。如果該壓載是通過經主管機關認可的排油監控系統排出的，而根據這一系統的測定查明該排出物的含油量不超過 15 ppm，則儘管出現可見的油跡，仍應確定該壓載是清潔的。

18 **專用壓載**係指裝入艙內的壓載水，該艙與貨油和燃油系統完全隔絕並固定用於裝載壓載，或用於裝載本公約各附則中所指的各種油類或有毒液體物質以外的壓載或貨物。

見統一解釋 3

---

19 **船長**（*L*）係指量自龍骨頂部的最小型深 85%處水線總長的 96%，或沿該水線首柱前緣至舵桿中心的長度，取大者。對設計為具有傾斜龍骨的船舶，計量該長度的水線應與設計水線平行。船長（*L*），m。

20 **首尾垂線**應取自船長（*L*）的前後兩端，首垂線應與計量船長水線上的首柱前緣相重合。

21 **船中部**係指在船長（*L*）的中部。

22 **船寬**（*B*）係指船舶的最大寬度，對金屬船殼的船舶是在船中部量至兩舷肋骨型線，對船殼為任何其他材料的船舶則是在船中部量至兩舷船殼的外表面。船寬（*B*），m。

23 **載重量**（*DW*）係指船舶在相對密度為 1.025 的水中處於與勘定的夏季乾舷相應的載重線時的排水量和該船的空載排水量之間的差數，噸。

24 **空載排水量**係指船舶在艙櫃內沒有貨物、燃油、滑油、壓載水、淡水和鍋爐給水，以及船上沒有消耗物料、乘客和船員及其行李時的排水量，公噸。

25 **某一處所的滲透率**係指該處所假定要被水佔據的容積和該處所總容積之比。

26 船內的**容積和面積**在任何情況下應算至型線。

27 **周年日期**係指與《國際防止油污染證書》期滿之日對應的每年的該月該日。

28.1 **在 1979 年 12 月 31 日或以前交船的船舶**係指：

.1 在 1975 年 12 月 31 日或以前簽訂建造合同的船舶；或

.2 無建造合同，在 1976 年 6 月 30 日或以前安放龍骨或處於類似建造階段的船舶；或

.3 在 1979 年 12 月 31 日或以前交船的船舶；或

.4 經重大改建的船舶：

.4.1 在 1975 年 12 月 31 日或以前簽訂改建合同；或

.4.2 無改建合同，改建工程在 1976 年 6 月 30 日或以前開工；或

.4.3 改建工程在 1979 年 12 月 31 日或以前完成。

見統一解釋 4 和 5

28.2 **在 1979 年 12 月 31 日以後交船的船舶**係指：

.1 在 1975 年 12 月 31 日以後簽訂建造合同的船舶；或

.2 無建造合同，在 1976 年 6 月 30 日以後安放龍骨或處於類似建造階段的船舶；或

.3 在 1979 年 12 月 31 日以後交船的船舶；或

.4 經重大改建的船舶：

.4.1 在 1975 年 12 月 31 日以後簽訂改建合同；或

.4.2 無改建合同，改建工程在 1976 年 6 月 30 日以後開工；或

.4.3 改建工程在 1979 年 12 月 31 日以後完成。

見統一解釋 5 和 6

28.3 **在 1982 年 6 月 1 日或以前交船的油船**係指：

.1 在 1979 年 6 月 1 日或以前簽訂建造合同的油船；或

.2 無建造合同，在 1980 年 1 月 1 日或以前安放龍骨或處於類似建造階段的油船；或

.3 在 1982 年 6 月 1 日或以前交船的油船；或

.4 經重大改建的油船：

.4.1 在 1979 年 6 月 1 日或以前簽訂改建合同；或

.4.2 無改建合同，改建工程在 1980 年 1 月 1 日或以前開工；或

.4.3 改建工程在 1982 年 6 月 1 日或以前完成。

28.4 **在 1982 年 6 月 1 日以後交船的油船**係指：

.1 在 1979 年 6 月 1 日以後簽訂建造合同的油船；或

.2 無建造合同，在 1980 年 1 月 1 日以後安放龍骨或處於類似建造階段的油船；或

.3 在 1982 年 6 月 1 日以後交船的油船；或

.4 經重大改建的油船：

.4.1 在 1979 年 6 月 1 日以後簽訂改建合同；或

.4.2 無改建合同，改建工程在 1980 年 1 月 1 日以後開工；或

.4.3 改建工程在 1982 年 6 月 1 日以後完成。

28.5 **在 1996 年 7 月 6 日以前交船的油船**係指：

.1 在 1993 年 7 月 6 日以前簽訂建造合同的油船；或

.2 無建造合同，在 1994 年 1 月 6 日以前安放龍骨或處於類似建造階段的油船；或

.3 在 1996 年 7 月 6 日以前交船的油船；或

.4 經重大改建的油船：

.4.1 在 1993 年 7 月 6 日以前簽訂改建合同；或

.4.2 無改建合同，改建工程在 1994 年 1 月 6 日以前開工；或

.4.3 改建工程在 1996 年 7 月 6 日以前完成。

28.6 **在 1996 年 7 月 6 日或以後交船的油船**係指：

.1 在 1993 年 7 月 6 日或以後簽訂建造合同的油船；或

.2 無建造合同，在 1994 年 1 月 6 日或以後安放龍骨或處於類似建造階段的油船；或

.3 在 1996 年 7 月 6 日或以後交船的油船；或

.4 經重大改建的油船：

.4.1 在 1993 年 7 月 6 日或以後簽訂改建合同；或

.4.2 無改建合同，改建工程在 1994 年 1 月 6 日或以後開工；或

.4.3 改建工程在 1996 年 7 月 6 日或以後完成。

見統一解釋 5 和 6

28.7 **在 2002 年 2 月 1 日或以後交船的油船**係指：

.1 在 1999 年 2 月 1 日或以後簽訂建造合同的油船；或

.2 無建造合同，在 1999 年 8 月 1 日或以後安放龍骨或處於類似建造階段的油船；或

.3 在 2002 年 2 月 1 日或以後交船的油船；或

.4 經重大改建的油船：

.4.1 在 1999 年 2 月 1 日或以後簽訂改建合同；或

.4.2 無改建合同，改建工程在 1999 年 8 月 1 日或以後開工；或

.4.3 改建工程在 2002 年 2 月 1 日或以後完成。

見統一解釋 5 和 6

28.8 **在 2010 年 1 月 1 日或以後交船的油船**係指：

.1 在 2007 年 1 月 1 日或以後簽訂建造合同的油船；或

.2 無建造合同，在 2007 年 7 月 1 日或以後安放龍骨或處於類似建造階段的油船；或

.3 在 2010 年 1 月 1 日或以後交船的油船；或

.4 經重大改建的油船：

.4.1 在 2007 年 1 月 1 日或以後簽訂改建合同；或

.4.2 無改建合同，改建工程在 2007 年 7 月 1 日或以後開工；或

.4.3 改建工程在 2010 年 1 月 1 日或以後完成。

見統一解釋 5 和 6

28.9 **在 2010 年 8 月 1 日或以後交船的船舶**係指：

.1 在 2007 年 8 月 1 日或以後簽訂建造合同的船舶；或

.2 無建造合同，在 2008 年 2 月 1 日或以後安放龍骨或處於類似建造階段的船舶；或

.3 在 2010 年 8 月 1 日或以後交船的船舶；或

.4 經重大改建的船舶：[①]

.4.1 在 2007 年 8 月 1 日以後簽訂改建合同；或

.4.2 無改建合同，改建工程在 2008 年 2 月 1 日以後開工；或

.4.3 改建工程在 2010 年 8 月 1 日以後完成。

見統一解釋 5 和 6

---

29 **百萬分比**（ppm）係指每百萬分水中的含油量（體積）。

30 **建造的船舶**係指安放龍骨或處於類似建造階段的船舶。

---

① MEPC 59 屆會議同意（MEPC 59/24 文件 6.18），對於防污公約附則 I 第 12A 條要求的澄清也適用於第 1.28.9 條定義的重大改建。

31 **殘油（油泥）**係指船舶正常操作過程中產生的殘餘廢油產物，例如由主機或輔機的燃油或潤滑油淨化產生的殘餘廢油產物，來自濾油設備的分離廢油，滴油盤收集的廢油，以及廢棄液壓油和潤滑油。

32 **殘油（油泥）艙**係指儲存殘油（油泥）的艙櫃，通過標準排放接頭和其他任何認可的處理措施可從該艙直接處理油泥。

33 **含油艙底水**係指可能被由機器處所中的滲漏或維護工作產生的油污染的水。進入艙底水系統（包括艙底水阱、艙底水管系、內底或艙底水儲存櫃）的任何液體被視為含油艙底水。

34 **含油艙底水儲存櫃**係指在其排放、過駁或處理前收集含油艙底水的艙櫃。

第 2 條
適用範圍

1 除另有明文規定外，本附則的規定應適用於所有船舶。

2 非油船，如設有構造為用於裝載散裝油類的貨物處所，且其總容量為 200 m^3 或以上，則本附則關於油船的第 16、26.4、29、30、31、32、34 和 36 條的要求，也應適用於這些處所的構造和作業，但如總容量少於 1,000 m^3，則可適用本附則第 34.6 條的要求以代替第 29、31 和 32 條。

3 受本公約附則 II 規定約束的貨物，如裝載於油船的貨物處所，則也應適用本公約附則 II 的相應要求。

4 本附則第 29、31 和 32 條的要求應不適用於裝載瀝青或受本附則規定約束的其他油品的油船，這些油品的物理性能會妨礙油品和水的有效分離和監測。為實施本附則第 34 條規定的排放控制，應將殘餘物留存船上並將所有污染的洗艙水排入接收設備。

見統一解釋 7

---

5 除應遵照本條 6 的規定外，本附則第 18.6 至 18.8 條應不適用於第 1.28.3 條定義的在 1982 年 6 月 1 日或以前交船且僅在下述港口或裝卸站之間專門從事特定營運的油船：

.1 本公約某一締約國境內的港口或裝卸站；或

.2 本公約各締約國的港口或裝卸站，而且：

.2.1 該航程完全在某一特殊區域之內；或

.2.2 該航程完全在本組織所指定的其他限定範圍之內。

6 只有在上述航程中的裝貨港口或裝貨站設有接收設備，足以從使用該設備的油船接收處理全部壓載水和洗艙水，並符合所有下述條件時，本條 5 的規定才能適用：

.1 除本附則第 4 條所規定的各項例外以外，全部壓載水（包括清潔壓載水）和洗艙殘餘物，均留存船上並送入接收設備，同時本附則第 36 條所指《油類記錄簿》第 II 部分所作的相應記載由港口國主管當局簽署；

.2 主管機關和本條 5.1 或 5.2 中所指港口國的政府之間已就使用第 1.28.3 條定義的在 1982 年 6 月 1 日或以前交船的油船進行特定營運達成了協議；

.3 按本附則有關規定在上述港口或裝卸站設置的接收設備，就本條而言，其足夠程度已經這些港口或裝卸站所在的本公約締約國政府認可；和

.4 在《國際防止油污證書》上已作簽署，說明該油船僅從事該項特定營運。

第 3 條
免除

1 任何船舶，諸如水翼船、氣墊船、近水面船艇和潛水船艇等，其構造特點使得應用本附則第 3 和 4 章有關構造和設備的任何規定為不合理或不可行時，考慮到該船擬從事的營運情況，只要其構造和設備能提供對油污的同等防護，主管機關可對其免除這些規定。

2 主管機關所准許的任何這種免除的細節，應在本附則第 7 條所述的證書中予以指明。

3 准許任何這種免除的主管機關，應將免除的細節和理由儘速（但不得超過其後的 90 天）送交本組織，並由本組織轉發本公約各締約國，供其參考和採取適當行動（如有時）。

4 對於專門從事續航時間為 72 h 或更少且距最近陸地 50n.mile 以內的航行的油船，如果該油船僅在本公約一個締約國境內的港口或裝

卸站之間從事營運，主管機關可免除本附則第 29、31 和 32 條的要求。任何這種免除應以下述要求為條件，即該油船應將所有油性混合物留存船上供隨後排入接收設備，並且主管機關確認這些油性混合物的接收設備是足夠的。

見統一解釋 8、9 和 10

---

5 對本條 4 所指以外的油船，主管機關可免除本附則第 31 和 32 條的要求，如果：

.1 該油船是本附則第 1.28.3 條定義的在 1982 年 6 月 1 日或以前交船，第 2.5 條所指的專門從事特定營運的載重量 40,000 t 或以上的油船，並且本附則第 2.6 條規定的條件均符合；或

.2 該油船專門從事下述一種或多種航行：

.2.1 在特殊區域內航行；或

.2.2 在特殊區域外，距最近陸地 50n mile 以內航行，且該油船是從事：

.2.2.1 本公約某一締約國境內的港口或裝卸站之間的營運；或

.2.2.2 主管機關所確定的有限航程，時間為 72 h 或更少；

見統一解釋 9

但須同時符合所有下列條件：

.2.3 所有油性混合物留存船以隨後排入接收設備；

見統一解釋 10

.2.4 對於本條 5.2.2 規定的航行，主管機關已確認該油船停靠的裝油港或裝油站有足夠的接收設備，可接收上述油性混合物；

.2.5 在需要時，對《國際防止油污證書》予以簽署，說明該船專門從事本條 5.2.1 和 5.2.2.2 規定的一種或多種航行；和

.2.6 排放的數量、時間和港口記入《油類記錄簿》。

見統一解釋 8

第 4 條

例外

本附則第 15 條和第 34 條應不適用於下述情況：

.1 將油類或油性混合物排放入海，係為保障船舶安全或救護海上人命所必需者；或

.2 將油類或油性混合物排放入海，係由於船舶或其設備損壞而導致；

.2.1 但須在發生損壞或發現排放後，為防止排放或使排放減至最低限度，已採取了一切合理的預防措施；和

.2.2 但是，如果船東或船長是故意造成損壞，或輕率行事而又知道可能會招致損壞，則不在此例；或

.3 將經主管機關批准的含油物質排放入海，用以對抗特定污染事故，以使污染損害減至最低限度。但任何這種排放，均應經擬進行排放所在地區的管轄國政府批准。

第 5 條
等效

見統一解釋 11

---

1 主管機關可允許在船上安裝任何裝置、材料、設備或器具，以代替本附則所要求者，條件是這種裝置、材料、設備或器具與本附則所要求者至少同等有效。主管機關的這種權力不應擴大到以操作方法達到控制排油並作為等效代替本附則各條所規定的那些設計和構造的特點。

2 允許以某種裝置、材料、設備或器具代替本附則所要求者的主管機關應將其詳細資料送交本組織，以便轉發本公約各締約國，供其參考和採取適當行動（如有時）。

第 2 章

檢驗和發證

第 6 條

檢驗

1 對每艘 150 總噸及以上的油船和 400 總噸及以上的其他船舶應進行下列規定的檢驗：

.1 初次檢驗，在船舶投入營運前或首次簽發本附則第 7 條所要求的證書之前進行。該檢驗應包括對本附則所涉及船舶的結構、設備、系統、附件、佈置和材料的全面檢驗。該檢驗應確保其結構、設備、系統、附件、佈置和材料完全符合本附則的適用要求。

.2 換證檢驗，按主管機關規定的間隔期限進行，但不得超過 5 年，但本附則第 10.2.2、10.5、10.6 或 10.7 條適用者除外。換證檢驗應確保其結構、設備、系統、附件、佈置和材料完全符合本附則的適用要求。

.3 中間檢驗，在證書的第二個周年日之前或之後 3 個月內或第三個周年日之前或之後 3 個月之內進行，並應取代本條 1.4 規定的其中一次年度檢驗。中間檢驗應確保設備及其相關的泵和管系，包括排油監控系統、原油洗艙系統、油水分離設備和濾油系統完全符合本附則的適用要求，並處於良好的工作狀態。該中間檢驗應在按本附則第 7 或 8 條所簽發的證書上予以簽署。

見統一解釋 12

.4 年度檢驗，在證書的每個周年日之前或之後 3 個月之內進行，包括對本條 1.1 所述的結構、設備、系統、附件、佈置和材料的總體檢查，以確保其已按本條 4.1 和 4.2 的規定進行保養，並確保其繼續滿足船舶預定的營運要求。該年度檢驗應在按本附則第 7 或 8 條所簽發的證書上予以簽署。

見統一解釋 12

.5 附加檢驗，在本條 4.3 規定的檢查結果進行修理後或在任何重大修理或換新後應根據情況進行全面或部分檢驗。該檢驗應確保已有效進行了必要的修理或換新，確保這種修理或換新所用的材料和工藝在各方面均屬合格，並確保船舶在各方面均符合本附則的要求。

2 主管機關對不受本條 1 規定約束的船舶應制訂適當措施，以確保其符合本附則的適用規定。

3.1 為執行本附則規定而對船舶進行的檢驗，應由主管機關的官員進行。但主管機關可將這些檢驗委託給為此目的而指定的驗船師或由其認可的組織辦理。該認可的組織應符合 IMO A.739（18）決議通過並可能經修正的指南，以及 IMO A.789（19）決議通過並可能經修正的細則，但這些修正案應按照本公約第 16 條規定的適用本附則的修正程序予以通過、生效和實施。

3.2 按本條 3.1 所述指定驗船師或認可組織執行檢驗的主管機關，應至少對任何指定的驗船師或被認可組織授權，使其能：

.1　要求船舶進行修理；和

.2　在港口國主管當局要求時執行檢驗。

主管機關應將授權給指定的驗船師或被認可組織的具體職責和條件通知本組織，以便轉發本公約各締約國，供其官員參考。

3.3 當指定的驗船師或被認可組織確定船舶或其設備的狀況在實質上與證書所載內容不符，或會對海洋環境造成不當的危害威脅，因而船舶不適於出海航行時，該驗船師或組織應確保立即採取糾正措施並及時通知主管機關。如未能採取此種糾正措施，則應撤銷證書並立即通知主管機關。如該船是在另一締約國的港口內，則還應立即通知該港口國的有關當局。當主管機關的官員、指定的驗船師或被認可組織通知該港口國的有關當局後，有關的港口國政府應向該官員、驗船師或組織提供履行本條規定的義務所必需的任何幫助。必要時，有關的港口國政府應採取措施，確保該船在未具備對海洋環境不致產生不當的危害威脅前，不得開航或離港駛往最近的可進行修理的修船廠。

3.4 在所有情況下，主管機關均應保證檢驗的完整性和有效性，確保為履行這一職責作出必要的安排。

4.1 船舶及其設備的狀況應保持符合本公約的各項規定，以確保船舶在各方面均繼續適於出海航行，而不會對海洋環境造成不當的危害威脅。

4.2 根據本條 1 的規定對船舶進行的任何檢驗完成以後，未經主管機關許可，經檢驗的結構、設備、系統、附件、佈置或材料不得作任何變動，除非直接替換這種設備和附件。

4.3 當船舶發生事故或發現缺陷，對該船的完整性或對本附則所述及的設備的有效性或完整性產生重大影響時，該船的船長或船東應儘早向負責簽發有關證書的主管機關、被認可組織或指定的驗船師報告。該主管機關、被認可組織或指定的驗船師應立即着手調查以確定是否需要按本條 1 的要求進行檢驗。如果該船在另一締約國的港口內，船長或船東還應立即向該港口國的有關當局報告，而指定的驗船師或被認可組織應查明已進行了此項報告。

第 7 條

證書的簽發或簽署

見統一解釋 13

---

1 對駛往本公約其他締約國所管轄的港口或近海裝卸站的 150 總噸及以上的油船和 400 總噸及以上的任何其他船舶，在按照本附則第 6 條的規定進行初次檢驗或換證檢驗後，均應簽發《國際防止油污證書》。

2 該證書應由主管機關或經其正式授權的任何個人或組織簽發或簽署。在任何情況下，主管機關對證書負有全部責任。

第 8 條

他國政府簽發或簽署證書

1 本公約締約國政府應主管機關的申請，可對船舶進行檢驗，如確信符合本附則的規定，應對該船簽發或授權簽發《國際防止油污證書》，並在適用時，按本附則的規定，為該船簽署或授權簽署證書。

2 證書和檢驗報告副本各一份應儘快送交提出申請的主管機關。

3 所發證書應聲明，該證書係根據主管機關的申請簽發，並應與按本附則第 7 條規定所簽發的證書具有同等效力和得到同樣的承認。

4 對於懸掛非締約國國旗的船舶，不得簽發《國際防止油污證書》。

第 9 條
證書格式

見統一解釋 14

《國際防止油污證書》應按與本附則附錄 II 所示樣本相一致的格式寫成，並應至少使用英文、法文或西班牙文的其中一種語言。如同時使用發證國的官方語言，則在有爭議或分歧時，應以該國官方語言為準。

第 10 條
證書的有效期限

見統一解釋 15

---

1 《國際防止油污證書》的有效期限應由主管機關規定，但不得超過 5 年。

2.1 儘管有本條 1 的要求，但如果換證檢驗在現有證書期滿之日前 3 個月內完成，則新證書應從換證檢驗完成之日起，至現有證書期滿之日後不超過 5 年的日期內有效。

2.2 如果換證檢驗在現有證書期滿之日後完成，則新證書應從換證檢驗完成之日起，至現有證書期滿之日後不超過 5 年的日期內有效。

2.3 如果換證檢驗在現有證書期滿之日的前 3 個月前完成，則新證書應從換證檢驗完成之日起不超過 5 年的日期內有效。

3 如果所發證書的有效期限少於 5 年，主管機關可將證書有效期自期滿日延長至本條 1 規定的最長期限，條件是在簽發 5 年期的證書時進行了本附則第 6.1.3 和 6.1.4 條所述的相應的檢驗。

4 如果換證檢驗已完成，而新證書在現有證書期滿之日前不能簽發或不能存放船上，主管機關授權的人員或組織可在現有證書上簽署，簽署後的證書自期滿日起不超過 5 個月的期限內應視為繼續有效。

5 如果證書期滿時船舶不在應進行檢驗的港口，主管機關可延長該證書的有效期，但此項展期僅以能使該船完成其駛抵應進行檢驗的港口的航次為限，並且僅在正當和合理的情況下才能如此辦理。證書的展期不得超過 3 個月。經展期的船舶在抵達應進行檢驗的港口後，不得因有此項展期而在未獲得新證書前駛離該港口。換證檢驗完成後，新證書的有效期應自現有證書展期前的期滿日起不超過 5 年。

6 簽發給短程航行船舶的證書未按本條前述之規定展期時，主管機關可給予自該證書所示的期滿之日起至多 1 個月的寬限期。換證檢驗完成後，新證書的有效期應自現有證書展期前的期滿日起不超過 5 年。

7 在特殊情況下（由主管機關確定），新證書無需按本條 2.2、5 或 6 的要求從現有證書的期滿之日起計算日期。在此特殊情況下，新證書的有效期應自換證檢驗完成之日起不超過 5 年。

8 如果年度檢驗或中間檢驗在本附則第 6 條規定的期限前完成，則：

.1 證書上所示的周年日應予以簽署修正，修正後的周年日應不多於檢驗完成之日起 3 個月；

.2 本附則第 6.1 條要求的其後的年度檢驗或中間檢驗應使用新的周年日按該條規定的間隔期完成；

.3 如進行一次或多次相應的年度檢驗或中間檢驗，以使本附則第 6.1 條規定的最大檢驗間隔期不被超過，則該期滿日可保持不變。

9 按本附則第 7 或第 8 條規定所簽發的證書，在下列任一情況下即應中止有效：

.1 如果相關檢驗未在本附則第 6.1 條規定的期限內完成；

.2 如果證書未按本附則第 6.1.3 或 6.1.4 條的規定予以簽署；

.3 船舶變更船旗國。只有當換發新證書的政府確信該船符合本附則第 6.4.1 和 6.4.2 條的要求時，才能簽發新的證書。如果變更船旗係在締約國之間進行，則在變更後的 3 個月內，前船旗國政府如收到申請，應儘快將變更船旗前該船所攜證書的副本以及相關的檢驗報告副本（如備有）送交該船新的主管機關。

第 11 條

關於操作要求的港口國控制[1]

1 當船舶停靠在另一締約國港口或近海裝卸站時，如有明顯理由確信該船船長或船員不熟悉船上主要的防止油污染程序，該船應接受該締約國正式授權的官員根據本附則進行的有關操作要求的檢查。

2 在本條 1 所述的情況下，該締約國應採取措施，確保該船在按本附則的要求調整至正常狀態前，不得開航。

3 本公約第 5 條規定的港口國控制程序應適用於本條。

4 本條的任何內容均不得解釋為限制締約國在本公約明確規定的操作要求方面進行控制的權利和義務。

---

① 參見本組織 A.787（19）決議通過並經 A.882（21）決議修正的《港口國控制程序》；見 IMO 出版物，IA650E。

第 3 章

對所有船舶機器處所的要求

A 部分

構造

第 12 條

殘油（油泥）艙

1 每艘 400 總噸及以上的船舶，應參照其機型和航程長短，設置一個或幾個足夠容量的艙櫃，接收本附則要求不能以其他方式處理的殘油（油泥）。

見統一解釋 16

---

2 可通過第 13 條所述的標準排放接頭或其他任何認可的處理措施從殘油（油泥）艙直接處理殘油（油泥）。殘油（油泥）艙：

.1 應設置能從殘油（油泥）艙抽吸的用於指定的泵；和

.2 不應設置至艙底水系統、含油艙底水儲存櫃、內底或含油水分離器的排放接頭，但可設置通往含油艙底水儲存櫃或艙底水阱的洩水管（設有手工操作自閉閥和佈置用於沉積水的後續視覺監控），或替代佈置，但該佈置應不直接連接艙底水管系。

見統一解釋 17

---

3 進出殘油(油泥)艙的管系，除第 13 條所述的標準排放接頭外，應無直接排向舷外的接頭。

見統一解釋 18

---

4 對於如第 1.28.2 條定義的在 1979 年 12 月 31 日以後交船的船舶，殘油（油泥）艙的設計和建造，應能便利其清洗和將殘油排入接收設備。對於如第 1.28.1 條定義的在 1979 年 12 月 31 日或以前交船的船舶，應在合理和可行的範圍內盡力符合這一要求。

見統一解釋 19

第 12A 條

燃油艙保護①

1 本條適用於本附則第 1.28.9 條定義的 2010 年 8 月 1 日或以後交船，總燃油裝載容量為 600 m^3 及以上的所有船舶。

2 在適用本條確定裝載燃油的艙位時，不應排除本附則第 19 條的規定。

3 就本條而言，下列定義適用：

.1 油類燃料係指船舶所載有並用作其主機和輔機的燃油的任何油類。

---

① 決定（MEPC 58/23 文件 6.10），關於單殼油船改建為散貨/礦砂船，第 12A 條應適用於整個散貨/礦砂船的所有新的和現有燃油艙。

.2 載重線吃水（d_S）係指在船長中點自型基線至相應的船舶核定夏季乾舷吃水的水線的垂直距離，m。

.3 空載吃水係指與空船重量相應的船舯型吃水。

.4 部分裝載線吃水（d_p）係指空載吃水加上空載吃水與載重線吃水 d_S 差值的 60%。部分裝載線吃水（d_p），m。

.5 水線（d_B）係指在船長中點自型基線至 30%型深 D_S 對應水線的垂直距離，m。

.6 船寬（B_S）係指船舶在最深載重線吃水（d_S）處或以下的最大型寬，m。

.7 船寬（B_B）係指船舶在水線（d_B）處或以下的最大型寬，m。

.8 船深（D_S）係指從舷側船舯處量至上甲板的型深，m。就適用範圍而言，“上甲板”係指水密橫艙壁（尾尖艙艙壁除外）延伸所及的最高層甲板。

.9 船長（L）係指量自龍骨頂部的最小型深 85%處水線總長的 96%，或沿該水線首柱前緣至舵桿中心的長度，取大者。對設計為具有傾斜龍骨的船舶，計量該長度的水線應與設計水線平行。船長（L），m。

紐 10 船寬（B）係指船舶的最大寬度，對金屬船殼的船舶是在船舯部量至兩舷肋骨型線，對船殼為任何其他材料的船舶則是在船舯部量至兩舷船殼的外表面，m。

.11 燃油艙係指裝載燃油的液艙，但不包括在正常操作中不裝燃油的液艙，如溢油艙。

.12 小燃油艙係指最大單容量不超過 30 m^3 的燃油艙。

.13 C 係指在燃油艙充裝率為 98%時船舶的總燃油量（包括小燃油艙在內），m^3。

.14 燃油容量係指充裝率為 98%時的艙容，m^3。

4 本條規定適用於所有燃油艙，3.12 定義的小燃油艙除外，但這類排除在外的燃油艙的總容量應不大於 600 m^3。

5 單個燃油艙的容量不應大於 2,500 m^3。

6 除自升式鑽井裝置外，對燃油總容量為 600 m^3 及以上的所有船舶，其燃油艙應位於船底殼板型線以上，且均不應小於下列規定的距離 h：

$$h = \frac{B}{20}(\mathrm{m})\text{或，}$$

$$h = 2.0\ \mathrm{m}\text{，取小者。}$$

h 最小值=0.76 m。

在舭部彎曲區域和舭部無明顯彎曲的部位，燃油艙邊界線應與船舯平底線平行，如圖 1 所示。

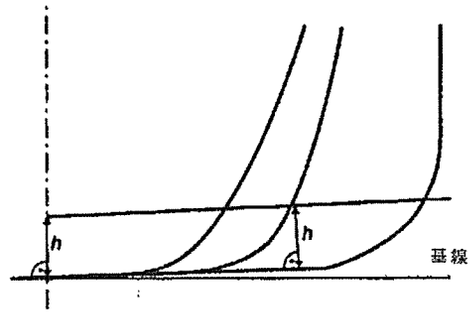


圖 1 – 燃油艙邊界線

7 對燃油總容量 600 m^3 或以上，但小於 5,000 m^3 的船舶，其燃油艙應位於舷側殼板型線內側，且均不應小於距離 w。如圖 2 所示，w 在垂直於舷側殼板的任一橫剖面按下列規定量取：

$$w=0.4+\frac{2.4C}{20{,}000}(\mathrm{m})$$

w 最小值=0.1 m，但對燃油容量小於 500 m^3 的各艙，該最小值為 0.76 m。

8 對燃油總容量 5,000 m^3 和以上的船舶，其燃油艙應位於舷側殼板型線內側，且均不應小於距離 w。如圖 2 所示，w 在垂直於舷側殼板的任一橫剖面按下列規定量取：

$$w=0.5+\frac{C}{20{,}000}(\mathrm{m})\text{或}$$

$$w=2.0\ \mathrm{m}\text{，取較小值。}$$

w 最小值=1.0 m。

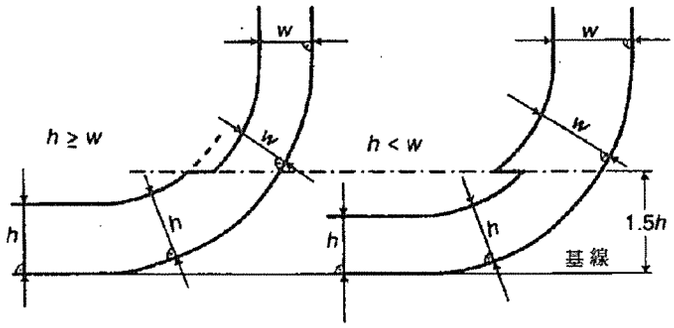


圖 2 – 燃油艙邊界線

9 與船底的距離小於 h（見 6 的定義），或與船舷的距離小於 w（見 7 和 8 的定義）的燃油管道，應在燃油艙內或緊鄰燃油艙安裝閥門或類似關閉裝置。應能從一個隨時可進入的圍閉處所內將這些閥門投入使用。該圍閉處所應能從駕駛室或主機控制位置進入，而不需穿過露天乾舷甲板或上層建築甲板。閥門應在遙控系統發生故障（關閉位置故障）時關閉。任何時候只要艙內裝有燃油，這些閥門在航行途中就應保持關閉狀態，但在燃油過駁作業時可打開。

10 燃油艙內的吸阱可伸入由距離 h 所定義的邊界線以下的雙層底內，但這種吸阱應儘實際可能小且阱底與船底殼板之間的距離應不小於 $0.5h$。

11 或者，作為 6 以及 7 或 8 規定的替代，船舶應符合下述燃油意外洩漏狀況標準：

.1 應以下列平均洩油量參數為基礎，對碰撞或擱淺情況下的燃油污染的防護程度進行評估：

$O_M \leq 0.0157\text{-}1.14E\text{-}6C$ 　　$600\ m^3 \leq C < 5{,}000\ m^3$

$O_M \leq 0.010$ 　　$C \geq 5{,}000\ m^3$

式中：

O_M=平均洩油量參數；

C=燃油總容量。

.2 計算平均洩油量參數時，下列一般假定適用：

.2.1 應假定船舶裝載至部分裝載線吃水 d_p，無縱傾或橫傾；

.2.2 應假定所有燃油艙裝至其容量的 98%；

.2.3 燃油的名義密度（p_n）一般應取 1,000 kg/m^3。如燃油密度明確限定為一較小值，則可採用該較小值；和

.2.4 除另有證明外，就洩油量的這些計算而言，每個燃油艙的滲透率取 0.99。

.3 組合洩油量參數時，應採用下列假定：

.3.1 應分別計算船側破損和船底破損的平均洩油量參數，然後組合成一無因次的洩油量參數 O_M 如下：

$$O_M = \frac{0.4O_{MS} + 0.6O_{MB}}{C}$$

式中：

O_{MS}=船側破損平均洩油量，m^3；

O_{MB}=船底破損平均溢油，m^3；

C=燃油總容量。

.3.2 對船底破損，應分別計算 0 m 和 2.5 m 潮汐狀況下的平均洩油量，然後組合如下：

$$O_{MB}=0.7\ O_{MB(0)}+0.3\ O_{MB(2.5)}$$

式中：

$O_{MB(0)}$ =0 m 潮汐狀況下的平均洩油量；和

$O_{MB(2.5)}$=2.5 m 潮汐狀況下的平均洩油量，m^3。

.4 船側破損平均洩油量 O_{MS} 按下式計算：

$$O_{MS}=\sum_{i}^{n}P_{S(i)}O_{S(i)}\ (m^3)$$

式中：

i=表示所計及的每個燃油艙；

n=燃油艙總數；

$P_{S(i)}$=貫穿燃油艙 i 的船側損壞的概率，按本條 11.6 計算；

$O_{S(i)}$=燃油艙 i 船側破損的洩油量，m^3，假定相等於燃油艙 i 在充裝率為 98%時的總容積。

.5 應按每種潮汐狀況，分別計算船底破損平均洩油量如下：

.5.1 $O_{MB(0)}=\sum_{i}^{n}P_{B(i)}O_{B(i)}C_{DB(i)}\ (m^3)$

式中：

i =表示所計及的每個燃油艙；

n =燃油艙總數；

$P_{B(i)}$ =貫穿燃油艙 i 的船側損壞的概率，按本條 11.7 計算；

$O_{B(i)}$ =燃油艙 i 的洩油量，m^3，按本條 11.5.3 計算；和

$C_{DB(i)}$ =11.5.4 定義的計算留存油量的因數。

.5.2 $O_{MB(2.5)} = \sum_{i}^{n} P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)}$ （m^3）

式中：

i、n、$P_{B(i)}$ 和 $C_{DB(i)}$ =見上述.5.1 定義；

$O_{B(i)}$ =潮汐變化後燃油艙 i 的洩油量，m^3。

.5.3 每個燃油艙的洩油量 $O_{B(i)}$ 應以壓力平衡原理為基礎，按照下列假定進行計算：

.5.3.1 船舶應假定為擱淺且縱傾和橫傾均為零，潮汐變化前的擱淺吃水等於部分裝載吃水 d_p。

.5.3.2 破損後的燃油油位應按下式計算：

$$h_F = \frac{(d_p + t_c - Z_1)p_s}{p_n}$$

式中：

h_F=Z_1 以上的燃油平面高度，m；

t_c=潮汐變化，m。潮汐的減少以負值表示；

Z_1=基線以上燃油艙內最低點的高度，m；

p_s=海水密度，取 1,025 kg/m^3；和

p_n=燃油名義密度，見 11.2.3 定義。

.5.3.3 與船殼底板接界的任何艙的洩油量 $O_{B(i)}$ 不應小於下式所得值，但不大於艙容量：

$$O_{B(i)}=H_W \cdot A$$

式中：

H_W=1.0 m，當 Y_B=0；

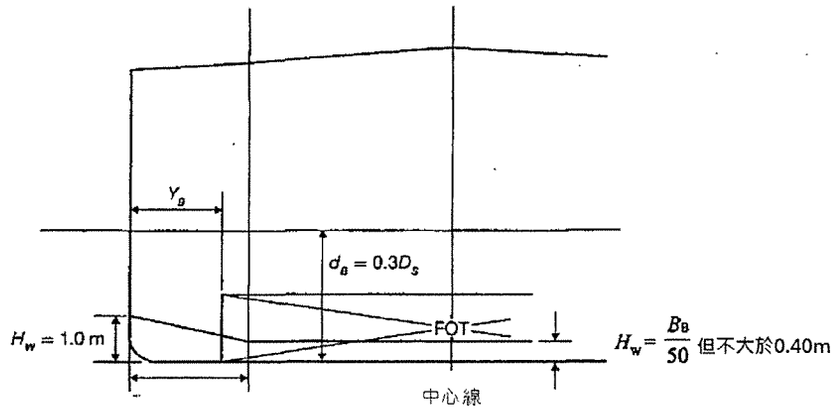
$H_W=\frac{B_B}{50}$，但不大於 0.4 m，而 Y_B 大於 $\frac{B_B}{5}$ 或 11.5 m，取小者；

"H_W"應自船舯平底線向上量取。在舭部彎曲區域和無明顯彎曲的部位，H_W 應自船舯平底的平行線量取，如圖 1 的距離"h"。

如 Y_B 至船外側達 $\frac{B_B}{5}$ 或 11.5 m，取小者，則應以線性內插法求 H_W 值。

Y_B=燃油艙長度範圍內 Y_B 的最小值，Y_B 為 d_B 水線處舷殼與 d_B 水線處或以下燃油艙間橫向距離。

A=燃油艙自艙底至 H_W 水線的最大水平投影面積。



$\frac{B_B}{5}$ 或 11.5m，取小者（在船舷內側垂直於 d_B 水線處中心線量取）

圖 3 – 最小洩油量計算尺度

.5.4 在船底破損情況下，一個燃油艙洩出的一部分油可能被非載油的艙室留存。每艙受此影響的情況以因數 $C_{DB(i)}$ 近似表達，該因數取值如下：

$C_{DB(i)}$=0.6，對下面以非載油艙室為界限的燃油艙；

$C_{DB(i)}$=1，對其他情況。

.6 船側破損導致的艙室損壞的概率 P_S 按下式計算：

.6.1 $P_S=P_{SL}\cdot P_{SV}\cdot P_{ST}$

式中：

P_{SL}=（1-P_{Sf}-P_{Sa}）=破損延伸至由 X_a 和 X_f 為界限的垂向區域的概率；

P_{SV}=（1-P_{Su}-P_{Sl}）=破損延伸至由 Z_l 和 Z_u 為界限的垂向區域的概率；

P_{ST}=（1-P_{Sy}）=破損橫向延伸超越由 y 定義的界限以外的概率；

.6.2 P_{Sa}、P_{Sf}、P_{Su} 和 P_{Sl} 以線性內插法從 11.6.3 提供的船側破損概率表求得，並根據 11.6.3 提供的公式計算 P_{Sy}，式中：

P_{Sa}=破損完全位於 $\frac{X_a}{L}$ 位置後部的概率；

P_{Sf}=破損完全位於 $\frac{X_f}{L}$ 位置前部的概率；

P_{Sl}=破損完全位於燃油艙以下的概率；

P_{Su}=破損完全位於燃油艙以上的概率；和

P_{Sy}=破損完全位於燃油艙舷外的概率。

艙室界限 X_a、X_f、Z_l、Z_u 和 y 應按如下方式確定：

X_a=自 L 最後端至所計及艙室最後一點的縱向距離，m；

X_f=自 L 最後端至所計及艙室最前一點的縱向距離，m；

Z_l=自型基線至所計及艙室最低一點的垂直距離，m。如 Z_l 大於 D_S，則 Z_l 應取 D_S；

Z_u=自型基線至所計及艙室最高一點的垂直距離，m。如 Z_u 大於 D_S，則 Z_u 應取 D_S；和

y= 在所計及艙室與船側外板之間垂直於中心線量取的最小水平距離，m[①]。

在舭部彎曲處，如 h 為 B/10 和 3 m 中的較小者，或艙頂，則在基線以上距離小於 h 的情況下無需考慮 y。

.6.3 船側破損概率表

$\frac{X_a}{L}$	P_{Sa}
0.00	0.000
0.05	0.023
0.10	0.068
0.15	0.117
0.20	0.167
0.25	0.217
0.30	0.267
0.35	0.317
0.40	0.367
0.45	0.417
0.50	0.467
0.55	0.517
0.60	0.567

$\frac{X_f}{L}$	P_{Sf}
0.00	0.967
0.05	0.917
0.10	0.867
0.15	0.817
0.20	0.767
0.25	0.717
0.30	0.667
0.35	0.617
0.40	0.567
0.45	0.517
0.50	0.467
0.55	0.417
0.60	0.367

$\frac{Z_l}{D_S}$	P_{Sl}
0.00	0.000
0.05	0.000
0.10	0.001
0.15	0.003
0.20	0.007
0.25	0.013
0.30	0.021
0.35	0.034
0.40	0.055
0.45	0.085
0.50	0.123
0.55	0.172
0.60	0.226

$\frac{Z_u}{D_S}$	P_{Su}
0.00	0.968
0.05	0.952
0.10	0.931
0.15	0.905
0.20	0.873
0.25	0.836
0.30	0.789
0.35	0.733
0.40	0.670
0.45	0.599
0.50	0.525
0.55	0.452
0.60	0.383

① 對於對稱的貨油艙佈置，僅考慮所有“y”尺寸在船舶同一側測量的破損。對於不對稱的佈置，參見本組織 MEPC.122（52）決議通過並經修正的《關於意外溢油性能的解釋性說明》。

$\frac{X_a}{L}$	P_{Sa}
0.65	0.617
0.70	0.667
0.75	0.717
0.80	0.767
0.85	0.817
0.90	0.867
0.95	0.917
1.00	0.967

$\frac{X_f}{L}$	P_{Sf}
0.65	0.317
0.70	0.267
0.75	0.217
0.80	0.167
0.85	0.117
0.90	0.068
0.95	0.023
1.00	0.000

$\frac{Z_l}{D_S}$	P_{Sl}
0.65	0.285
0.70	0.347
0.75	0.413
0.80	0.482
0.85	0.553
0.90	0.626
0.95	0.700
1.00	0.775

$\frac{Z_u}{D_S}$	P_{Su}
0.65	0.317
0.70	0.255
0.75	0.197
0.80	0.143
0.85	0.092
0.90	0.046
0.95	0.013
1.00	0.000

P_{Sy} 應按如下各式計算：

$$P_{Sy} = (24.96 - 199.6)\frac{y}{B_s} \qquad 當\ \frac{y}{B_s} \le 0.05$$

$$P_{Sy} = 0.749 + (5 - 44.4(\frac{y}{B_s} - 0.05))(\frac{y}{B_s} - 0.05) \quad 當\ 0.05 < \frac{y}{B_s} < 0.1$$

$$P_{Sy} = 0.888 + 0.56(\frac{y}{B_s} - 0.1) \qquad 當\ \frac{y}{B_s} \ge 0.1$$

P_{Sy} 取值不應大於 1。

.7 船側破損導致的艙室損壞的概率 P_B 應按下式計算：

.7.1 $P_B = P_{BL} \cdot P_{BT} \cdot P_{BV}$

式中：

P_{BL}=（1-P_{Bf}-P_{Ba}）= 破損延伸至由 X_a 和 X_f 為界限的垂向區域的概率；

P_{BT}=（1-P_{Bp}-P_{Bs}）= 破損延伸至由 Y_p 和 Y_s 為界限的橫向區域的概率；和

P_{BV}=（1-P_{Bz}）= 破損垂直延伸超越由 z 定義的界限以外的概率；

.7.2 P_{Ba}、P_{Bf}、P_{Bp}和 P_{Bs}以線性內插法從 11.7.3 提供的船底破損概率表求得，並根據 11.7.3 提供的公式計算 P_{Bz}，式中：

P_{Ba}=破損完全位於 $\frac{X_a}{L}$ 位置後部的概率；

P_{Bf}=破損完全位於 $\frac{X_f}{L}$ 位置前部的概率；

P_{Bp}=破損完全位於燃油艙左舷的概率；

P_{Bs}=破損完全位於燃油艙右舷的概率；

P_{Bz}=破損完全位於燃油艙以下的概率。

艙室界限 X_a、X_f、Y_p、Y_s和 z 按如下方式確定：

X_a和 X_f的定義見 11.6.2；

Y_p=從位於水線 d_B 處或以下艙室的最左的一點，至位於船舶中心線右舷 $\frac{B_B}{2}$ 處垂直平面的橫向距離，m；

Y_s=從位於水線 d_B 處或以下艙室的最右的一點，至位於船舶中心線右舷 $\frac{B_B}{2}$ 處垂直平面的橫向距離，m；和

z= 艙室長度範圍內 z 的最小值，在其中任一給定的縱向位置上，z 為該縱向位置處船底板下端至該縱向位置處艙室下端的垂直距離。

.7.3 船底破損概率表

$\frac{X_a}{L}$	P_{Ba}
0.00	0.000
0.05	0.002
0.10	0.008
0.15	0.017
0.20	0.029
0.25	0.042
0.30	0.058
0.35	0.076
0.40	0.096
0.45	0.119
0.50	0.143
0.55	0.171
0.60	0.203
0.65	0.242
0.70	0.289
0.75	0.344
0.80	0.409
0.85	0.482
0.90	0.565
0.95	0.658
1.00	0.761

$\frac{X_f}{L}$	P_{Bf}
0.00	0.969
0.05	0.953
0.10	0.936
0.15	0.916
0.20	0.894
0.25	0.870
0.30	0.842
0.35	0.810
0.40	0.775
0.45	0.734
0.50	0.687
0.55	0.630
0.60	0.563
0.65	0.489
0.70	0.413
0.75	0.333
0.80	0.252
0.85	0.170
0.90	0.089
0.95	0.026
1.00	0.000

$\frac{Y_p}{B_B}$	P_{Bp}
0.00	0.844
0.05	0.794
0.10	0.744
0.15	0.694
0.20	0.644
0.25	0.594
0.30	0.544
0.35	0.494
0.40	0.444
0.45	0.394
0.50	0.344
0.55	0.297
0.60	0.253
0.65	0.211
0.70	0.171
0.75	0.133
0.80	0.097
0.85	0.063
0.90	0.032
0.95	0.009
1.00	0.000

$\frac{Y_s}{B_B}$	P_{Bs}
0.00	0.000
0.05	0.009
0.10	0.032
0.15	0.063
0.20	0.097
0.25	0.133
0.30	0.171
0.35	0.211
0.40	0.253
0.45	0.297
0.50	0.344
0.55	0.394
0.60	0.444
0.65	0.494
0.70	0.544
0.75	0.594
0.80	0.644
0.85	0.694
0.90	0.744
0.95	0.794
1.00	0.844

P_{Bz} 應按下式計算：

$$P_{Bz}=\left(14.5-\frac{67z}{D_s}\right)\left(\frac{z}{D_s}\right) \qquad 當\ \frac{z}{D_s}\le 0.1，$$

$$P_{Bz}=0.78+1.1\left(\frac{z}{D_s}-0.1\right) \qquad 當\ \frac{z}{D_s}>0.1。$$

P_{Bz} 取值不應大於 1。

.8　就維護和檢查而言，所有與外殼板不接界的燃油艙應與船底外板相距不應小於 6 所規定的最小值 h，並與舷側外板相距不應小於 7 或 8 中適用的最小值 w。

12　主管機關在批准按本條規定擬建造船舶的設計和構造時，應充分考慮包括為維修和檢查邊艙和雙層底艙或處所所必需的總體安全性。

見統一解釋 20、21 和 22

第 13 條
標準排放接頭

為了使接收設備的管路能與船上機艙艙底和殘油（油泥）艙殘餘物的排放管路相連結，在這兩條管路上均應裝有符合下表的標準排放接頭：

排放接頭法蘭的標準尺寸

項目	尺寸
外徑	215 mm
內徑	按照管路的外徑
螺栓圈直徑	183 mm
法蘭槽口	直徑為 22 mm 的孔 6 個等距分佈在上述直徑的螺栓圈上，開槽口至法蘭盤外沿。槽口寬 22 mm。
法蘭厚度	20 mm
螺栓和螺帽：數量、直徑	6 個，每個直徑 20 mm，長度適當
法蘭應設計為能接受最大內徑為 125 mm 的管路，以鋼或其他同等材料製成，表面平整。這種法蘭，連同一個油密材料的墊圈，應能承受 600 kPa 的工作壓力。	

B 部分

設備

第 14 條

濾油設備

見統一解釋 23

---

1 除本條 3 規定之外，任何 400 總噸及以上但小於 10,000 總噸的船舶，應裝有符合本條 6 規定的濾油設備。任何可按第 16.2 條規定將留存在燃油艙內的壓載水排放入海的此類船舶，均應符合本條 2 的規定。

見統一解釋 24 和 25

---

2 除本條 3 規定之外，任何 10,000 總噸及以上的船舶，應裝有符合本條 7 規定的濾油設備。

見統一解釋 25

---

3 除不載運貨物的遷移航程外，固定不動的旅館船和水上倉庫之類船舶不必安裝濾油設備。這種船舶應設有儲存櫃，其容積足夠留存船上所有含油艙底水，並使主管機關滿意。所有含油艙底水均應留存船上以隨後排入接收設備。

4 主管機關應確保小於 400 總噸的船舶儘可能設有將油類或油性混合物留存船上或按本附則第 15.6 條進行排放的設備。

5 主管機關可對下述船舶免除本條 1 和 2 的要求：

.1 任何專門從事在特殊區域內航行的船舶，或

.2 任何按《國際高速船安全規則》發證（或其尺度和設計在該規則範圍之內），從事定期營運且返程時間不超過 24 h 的船舶，並包括這些船舶不載運旅客/貨物的遷移航程，

.3 對於上述.1 和.2 的規定，下列條件應予滿足：

.3.1 船舶設有儲存櫃，其容積足夠留存船上含油艙底水的總量，並使主管機關滿意；

.3.2 所有含油艙底水均留存船上以隨後排入接收設備；

.3.3 主管機關確認在船舶停靠的足夠數量的港口或裝卸站設有足夠的接收設備接收該含油艙底水；

.3.4 當需要持有《國際防止油污證書》時，應在證書中簽署，說明該船係專門從事在特殊區域內的航行或就本條而言已被視為高速船和有確定業務；和

見統一解釋 26

.3.5 排放的數量、時間和港口記入《油類記錄簿》第 I 部分。

見統一解釋 8

---

6 本條 1 所述的濾油設備的設計應經主管機關批准，並且應確保通過該系統排放入海的含油混合物的含油量不超過 15 ppm。在審議這類設備的設計時，主管機關應考慮到本組織推薦的技術條件[1]。

---

7 本條 2 所述的濾油設備應符合本條 6 的規定。此外，該系統應裝有報警裝置，在不能保持這一標準時發出報警。該系統還應裝有在排出物的含油量超過 15 ppm 時能確保自動停止油性混合物排放的裝置。在審批這類設備的設計時，主管機關應考慮到本組織推薦的技術條件[①]。

C 部分

操作性排油的控制

第 15 條

排油的控制

見統一解釋 23 和 27

1 除本附則第 4 條和本條 2、3 及 6 的規定外，應禁止將任何油類或油性混合物排放入海。

A 特殊區域以外的排放

2 應禁止 400 總噸及以上的船舶將油類或油性混合物排放入海，但全部滿足下列條件者除外：

.1 船舶在航行途中；

① 參見本組織 A.393（X）大會決議通過的《油水分離設備和油分計國際性能和試驗技術條件建議案》或海上環境保護委員會 MEPC.60（33）決議通過的《船舶機器處所艙底水防污染設備指南和技術條件》或海上環境保護委員會 MEPC.205（62）決議通過的《2011 年用以升級符合 MEPC.60（33）決議規定的濾油設備的附加設備指南和技術條件》或海上環境保護委員會 MEPC.107（49）決議通過的《修訂的船舶機器處所艙底水防污染設備指南和技術條件》。

.2 油性混合物經本附則第 14 條要求的濾油設備予以處理；

.3 未經稀釋的排出物含油量不超過 15 ppm；

.4 油性混合物不是來自於油船的貨泵艙的艙底；和

.5 如是油船，油性混合物未混有貨油殘餘物。

B 特殊區域以內的排放

3 應禁止 400 總噸及以上的船舶將油類或油性混合物排放入海，但全部滿足下列條件者除外：

.1 船舶在航行途中；

.2 油性混合物經本附則第 14.7 條要求的濾油設備予以處理；

.3 未經稀釋的排出物含油量不超過 15 ppm；

.4 油性混合物不是來自於油船的貨泵艙的艙底；和

.5 如是油船，油性混合物未混有貨油殘餘物。

4 就南極區域而言，禁止任何船舶將任何油類或油性混合物排放入海。

5 本條中的任何規定，並不禁止僅有部分航程在特殊區域內的船舶在特殊區域以外按本條的規定進行排放。

C 對南極區域以外任何區域內小於 400 總噸船舶的要求

6 對小於 400 總噸的船舶，應按下列規定將油類和油性混合物留存船上以隨後排放至接收設備或排放入海：

.1 船舶在航行途中；

.2 船舶所設的由主管機關進行設計認可的設備正在運轉以確保未經稀釋的排出物含油量不超過 15 ppm；

.3 油性混合物不是來自於油船的貨泵艙的艙底；和

.4 如是油船，油性混合物未混有貨油殘餘物。

D 一般要求

7 任何時候在緊鄰船舶或其跡流的水面上或水面下發現可見的油跡時，本公約締約國政府有權在其合理可行的範圍內對有無違反本條規定的有關事實立即進行調查。這種調查特別應包括風況和海況、該船的航跡和航速、附近的這種明顯油跡的其他可能來源，以及任何有關的排油記錄。

8 任何含有在數量或濃度上會危害海洋環境的化學品或其他物質，或是借以違避本條所列排放條件的化學品或其他物質，均不得排放入海。

9 按照本條的規定不能排放入海的殘油應留存船上以隨後排入接收設備。

第 16 條

油類與壓載水的分隔和首尖艙內載油

1 除本條 2 規定者外，第 1.28.2 定義的在 1979 年 12 月 31 日以後交船的 4000 總噸及以上的非油船以及第 1.28.2 定義的在 1979 年 12

月 31 日以後交船的 150 總噸及以上的油船，不得在任何燃油艙內裝載壓載水。

2 如需載運大量燃油，致使必需在任何燃油艙中裝載不是清潔壓載的壓載水時，該壓載水應排入接收設備，或使用本附則第 14.2 條規定的設備，按本附則第 15 條規定排放入海，並將這一情況記入《油類記錄簿》。

見統一解釋 29

---

3 在 1982 年 1 月 1 日以後訂立建造合同，或無建造合同，在 1982 年 7 月 1 日以後安放龍骨或處於類似建造階段的 400 總噸及以上的船舶，其首尖艙內或防撞艙壁之前的艙內不得裝載油類。

4 本條 1 和 3 規定以外的所有船舶應在合理和可行的範圍內，儘量符合上述規定。

見統一解釋 30

第 17 條

《油類記錄簿》第 I 部分 – 機器處所的作業

1 每艘 150 總噸及以上的油船，以及 400 總噸及以上的非油船，均應備有《油類記錄簿》第 I 部分（機器處所的作業）。該《油類記錄簿》不論是作為船上的正式航海日誌的一部分或作為其他文件，均應按本附則附錄 III 中所規定的格式。

2 每當船舶進行下列任何一項機器處所的作業時，均應逐艙填寫《油類記錄簿》第 I 部分：

.1 燃油艙的壓載或清洗；

.2 燃油艙污壓載水或洗艙水的排放；

.3 殘油（油泥）的收集和處理；

.4 機器處所所積存的艙底水向舷外排放或處理；和

.5 添加燃油或散裝潤滑油。

3 如發生本附則第 4 條所述的排放油類或油性混合物的情況時，或者發生該條所未予除外的意外排放或其他特殊排油情況時，應在《油類記錄簿》第 I 部分中說明這種排放的情況和理由。

4 應及時將本條 2 中所述的每項作業詳細地記入《油類記錄簿》第 I 部分，以使與該項作業相應的所有項目均有記錄，每項完成的作業，應由高級船員或有關作業的負責人簽字，且每填完一頁應由船長簽字。對持有《國際防止油污證書》的船舶，《油類記錄簿》第 I 部分中的記錄應至少使用英文、法文或西班牙文的其中一種語言。如同時使用船旗國的官方語言，則在有爭議或分歧時，應以該國官方語言為準。

5 濾油設備的任何故障均應記入《油類記錄簿》第 I 部分。

6 《油類記錄簿》第 I 部分的存放位置應易於在任何合理時間隨時可供檢查，並且除未配備船員的被拖船舶外，均應存放船上。《油類記錄簿》第 I 部分應在進行最後一項記錄後保存三年。

7 本公約締約國政府的主管當局，可對停靠本國港口或近海裝卸站的適用本附則的任何船舶檢查《油類記錄簿》第 I 部分，並可將該記錄簿中任何記錄製成副本，也可要求船長證明該副本是該項記錄的真實副本。任何經船長證明為船上《油類記錄簿》第 I 部分中某項記錄的真實副本者，在任何法律訴訟中應可作為該項記錄中所述事實的證據。主管當局根據本項規定對《油類記錄簿》第 I 部分的檢查和製作正確無誤的副本應儘速進行，而不對船舶造成不當延誤。

第 4 章

對油船貨物區域的要求

A 部分

構造

第 18 條

專用壓載艙

見統一解釋 31

在 1982 年 6 月 1 日以後交船的載重量為 20,000 噸及以上的油船

1 每艘第 1.28.4 條定義的在 1982 年 6 月 1 日以後交船的載重量為 20,000 噸及以上的原油油船以及每艘載重量為 30,000 噸及以上的成品油油船，均應設置專用壓載艙，並符合本條 2、3 和 4 或 5 的相應規定。

2 專用壓載艙容量的確定，應使該船除本條 3 或 4 所規定的情況外，可以不依靠利用貨油艙裝載壓載水而安全地進行壓載航行。但在所有情況下，專用壓載艙的容量應至少能使船舶的吃水和吃水差，在航行的任何部分，不論處於何類壓載狀態，包括僅空載加壓載水的情況在內，均應符合下列各項要求：

.1 船中部型吃水（d_m），m，（不考慮任何船舶變形）應不小於：

$d_m=2.0+0.02\ L$

.2 在首、尾垂線處的吃水，應相當於由本條 2.1 規定所確定的船中部吃水（d_m），但向尾縱傾的吃水差不得大於 0.015 L；和

.3 尾垂線處的吃水，無論如何不得小於達到螺旋槳全部浸沒所必需的吃水。

3 除下述情況外，貨油艙不得裝載壓載水：

.1 在氣候情況非常惡劣的少數航次，船長認為必須在貨油艙中加裝額外壓載水以保證船舶安全時；和

.2 在例外情況下，由於油船的具體營運特性，使其必需加裝超過本條 2 要求數量的壓載水，但該油船的這種操作應屬於本組織確立的例外情況的範疇內。

見統一解釋 32

這種額外壓載水應按本附則第 34 條的規定進行處理和排放，並應記入本附則第 36 條中所指的《油類記錄簿》第 II 部分內。

4 對於原油油船，本條 3 所許可的額外壓載水應只裝載在該船駛離卸油港或卸油站之前業已按本附則第 35 條以原油清洗過的貨油艙內。

5 儘管有本條 2 的規定，但對船長小於 150 m 的油船，其專用壓載條件應使主管機關滿意。

見統一解釋 33

在 1982 年 6 月 1 日或以前交船的載重量為 40,000 噸及以上的原油油船

6 除本條 7 的規定外，每艘第 1.28.3 條定義的在 1982 年 6 月 1 日或以前交船的載重量為 40,000 噸及以上的原油油船，均應設置專用壓載艙，並應符合本條 2 和 3 的要求。

7 本條 6 所述的原油油船，除預定用於裝運不適於原油洗艙的原油外，可按本附則第 33 和 35 條的規定採用原油洗艙的貨艙清洗程序，以代替設置專用壓載艙。

見統一解釋 34

在 1982 年 6 月 1 日或以前交船的載重量為 40,000 噸及以上的成品油油船

8 每艘第 1.28.3 條定義的在 1982 年 6 月 1 日或以前交船的載重量為 40,000 噸及以上的成品油油船，均應設置專用壓載艙，並應符合本條 2 和 3 的要求，或按下列規定採用清潔壓載艙的辦法：

.1 成品油油船應有專供裝載本附則第 1.17 條定義的清潔壓載的足夠艙容，以符合本條 2 和 3 的要求。

.2 清潔壓載艙的佈置和操作程序，應符合主管機關所制定的要求。此項要求，至少應包括本組織 A.495（XII）決議通過的《修訂的清潔壓載艙油船技術條件》的全部規定。

.3 成品油油船應裝有主管機關根據國際海事組織建議的技術條件[①]所認可的油分計，以能對排放的壓載水中的含油量進行監督。

見統一解釋 36

.4 每艘採用清潔壓載艙的成品油油船，均應備有一份詳細說明該系統並列有操作程序的《清潔壓載艙操作手冊》[②]，該手冊應使主管機關滿意，並應包括本條 8.2 所述技術條件中所列的全部資料。如果進行影響該清潔壓載艙系統的變更，則該操作手冊應作相應的修訂。

見統一解釋 34 和 35

可視為具有專用壓載艙的油船

9 任何按本條 1、6 或 8 未要求設置專用壓載艙的油船，如符合本條 2 和 3 或 5 的要求者，可視為具有專用壓載艙的油船。

---

① 對於安裝在 1986 年 10 月 2 日以前建造的油船上的油分計，參見本組織 A.393（X）決議通過的《油水分離設備和油分計國際性能和試驗技術條件建議案》。對於安裝在 1986 年 10 月 2 日或以後建造的油船上的作為排油監控系統部件的油分計，參見本組織 A.586(14)決議通過的《油船排油監控系統指南和技術條件》。對於安裝在 2005 年 1 月 1 日或以後建造的油船上的作為排油監控系統部件的油分計，參見本組織 MEPC.108（49）決議通過的《經修訂的油船排油監控系統指南和技術條件》。

② 該手冊的標準格式見 A.495（XII）決議。

在 1982 年 6 月 1 日或以前交船的具有特殊壓載佈置的油船

10 第 1.28.3 條定義的在 1982 年 6 月 1 日或以前交船的具有特殊壓載佈置的油船

.1 如一艘第 1.28.3 條定義的在 1982 年 6 月 1 日或以前交船的油船，其構造或操作在任何時候均能符合本條 2 所述的吃水和吃水差的要求而無需使用壓載水，則該油船應被視為符合本條 6 中所述的專用壓載艙的要求，但應符合所有下列條件：

.1.1 操作程序和壓載佈置經主管機關認可；

.1.2 當吃水和吃水差的要求通過操作程序而達到時，主管機關與本公約的有關締約港口國政府之間已達成協議；和

.1.3 在《國際防止油污證書》上已簽署該油船採用特殊壓載佈置。

.2 除氣候情況非常惡劣的少數航次，船長認為必須在貨油艙中加裝額外壓載水以保證船舶安全外，不得在貨油艙中裝載壓載水。這種額外壓載水應按本附則第 34 條的規定和第 29、31 和 32 條的要求進行處理和排放，並應記入本附則第 36 條中所指的《油類記錄簿》內。

.3 已按本條 10.1.3 規定對證書進行簽署的主管機關，應將該證書的各項細節通知國際海事組織，以便轉發本公約各締約國。

在 1979 年 12 月 31 日以後交船的載重量為 70,000 噸及以上的油船

11 第 1.28.2 條定義的在 1979 年 12 月 31 日以後交船的載重量為 70,000 噸及以上的油船應設置專用壓載艙，並相應地符合本條 2、3 和 4 或 5 的要求。

專用壓載的保護位置

12 專用壓載艙的保護位置

每艘第 1.28.4 條定義的在 1982 年 6 月 1 日以後交船的載重量為 20,000 噸及以上的原油油船以及載重量為 30,000 噸及以上的成品油油船，除符合第 19 條要求者外，其所需提供的符合本條 2 要求容量的位於貨艙長度範圍內的專用壓載艙，均應按本條 13、14 和 15 的要求進行佈置，以提供一種在發生擱淺或碰撞時防止油類外流的保護措施。

見統一解釋 37

---

13 在貨艙長度（L_t）範圍之內的專用壓載艙以及非油艙的處所，其佈置應符合下述的要求：

$$\sum PA_C + \sum PA_S \geq J[L_t(B+2D)]$$

式中：

PA_C = 每一專用壓載艙或非油艙的處所按型尺度在舷側的投影面積（m^2），

PA_S = 每一上述的艙或處所按型尺度在船底的投影面積（m^2），

L_t = 貨油艙前後末端之間的長度（m），

B = 本附則第 1.22 條中定義的船舶最大寬度（m），

D = 型深（m），在船中舷側處從龍骨板上緣量至乾舷甲板橫樑上緣的垂直距離。對舷緣為圓弧形的船舶，型深應量至甲板型線與舷側殼板型線延伸線的交點，即將舷緣視為方角形的設計，

J = 0.45，對載重量為 20,000 噸的油船；0.30，對載重量為 200,000 噸及以上的油船，但尚可依照本條 14 的規定予減少。

對載重量為中間值時，J 值按內插法求得。

任何本段所用符號在本條中出現時，其含義與本段定義者相同。

見統一解釋 37

---

14 對載重量為 200,000 噸及以上的油船，J 值可減小如下，

$$J_{減少} = \left[J - \left(a - \frac{O_C + O_S}{4O_A} \right) \right] \text{或 } 0.2\text{，取較大者。}$$

式中：

a=0.25 對載重量為 200,000 噸的油船，

a=0.40 對載重量為 300,000 噸的油船，

a=0.50 對載重量為 420,000 噸及以上的油船。

對載重量為中間值時，a 值按內插法求得。

O_C=見本附則第 25.1.1 的規定，

O_S=見本附則第 25.1.2 的規定，

O_A=見本附則第 26.2 規定許可的油流出量。

見統一解釋 37

---

15 在確定專用壓載艙或非油艙處所的 PA_C 和 PA_S 時，適用下述規定：

.1 不論其是每一邊艙或處所的最小寬度伸展到舷側全深或是從甲板至雙層底內底板，應不小於 2 m。該寬度應自舷側向中心線垂直量取。如寬度小於 2 m，則在計算保護面積 PA_C 時，該邊艙或處所應不予考慮；和

.2 每一雙層底艙或處所的最小垂直深度，應為 $\frac{B}{15}$ 或 2 m，取較小者。如深度小於此值，則在計算保護面積 PA_C 時，該底艙或處所應不予考慮。

對邊艙和雙層底艙最小寬度與深度的量取，應避開舭部，同時，對最小寬度的量取，還應避開任何圓弧形的舷緣部分。

見統一解釋 37

第 19 條

對 1996 年 7 月 6 日或以後交船的油船[①]的雙殼體和雙層底的要求

見統一解釋 13、31 和 38

---

1 本條應適用於第 1.28.6 條定義的在 1996 年 7 月 6 日或以後交船的載重量為 600 噸及以上的油船，具體如下：

2 每艘載重量為 5,000 噸及以上的油船：

.1 如適用，應符合本條 3 的要求，以代替第 18 條中 12 至 15 的要求，除非其符合本條 4 和 5 的規定；和

.2 如適用，應符合第 28.6 條的要求。

3 整個貨油艙長度應由下述壓載艙或非載運油類的艙室處所加以保護：

.1 邊艙或處所

邊艙或處所應伸展到舷側全深或是從雙層底頂端到最上層甲板，無論船舶的舷緣是否為圓弧形。各邊艙或處所應佈置成使得全部貨油艙皆位於這些艙或處所殼板型線的內側面。在與舷側殼板垂直的任何剖面處測得的距離 w 值，如圖 1 所示，不得小於下式計算值：

$$w = 0.5 + \frac{DW}{20{,}000}(\mathrm{m})\text{，或}$$

$$w = 2.0\ \mathrm{m}\text{，取小者。}$$

---

① 參見 MSC-MEPC.5/Circ.5 通函《距離測量的統一解釋》。

最小值 w=1.0 m。

.2　雙層底艙或處所

每一雙層底艙或處所的任一剖面的垂直深度應為：貨油艙雙層底與船底殼板型線之間的垂直距離 h，如圖 1 所示，不得小於下式計算值：

$$h=\frac{B}{15}(\mathrm{m})\text{或}$$

h=2.0 m，取小者。

最小值 h=1.0 m。

.3　舭部彎曲區域或舭部無明顯彎曲的部位

當 h 和 w 兩者距離不等時，w 值應在基線以上超過 1.5 h 處選取，如圖 1 所示。

見統一解釋 39

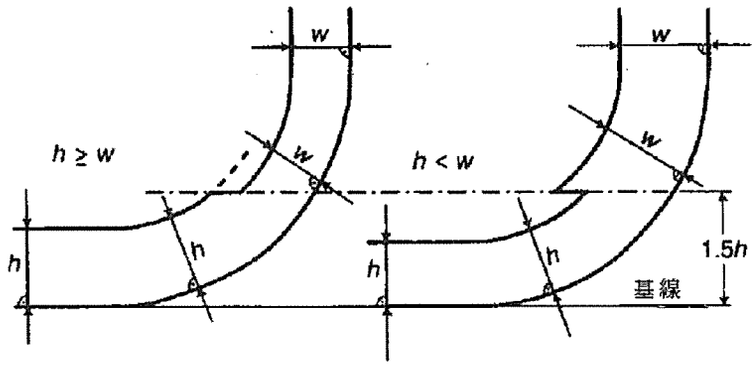


圖 1 –貨油艙邊界線

.4　各壓載艙的總容量

對載重量為 20,000 噸及以上的原油油船和載重量為 30,000 噸及以上的成品油油船，各邊艙、雙層底艙、首尖艙和尾尖艙的總容量應不小於為滿足本附則第 18 條所必需的專用壓載艙的容量。用於滿足第 18 條要求的各邊艙或處所和雙層底艙應儘可能均勻地沿貨油艙長度佈置。為減少船體總樑彎曲應力、船舶縱傾等所附加的專用壓載艙的容量可佈置在船內的任何位置。

.5　貨油艙吸阱

貨油艙內的吸阱可以凸入到由距離 h 所定義的雙層底艙邊界線下面。但這種吸阱應儘可能小，並且阱底與船底殼板之間距離應不小於 0.5 h。

.6　壓載和貨油管路

壓載管路和諸如壓載艙的測深管和透氣管等其他管路不得通過貨油艙。貨油管路和貨油艙的類似管路不得通過壓載艙。對全焊接或等效的短管，可同意免除這一要求。

4 下列規定適用於雙層底艙或處所

.1 如果油船設計成使得作用在構成貨油和海水之間單一分界面的船底殼板上的貨油壓力和蒸氣壓力之和不超過外部海水靜壓力，如下列公式所示，則可不必設有本條 3.2 所要求的雙層底艙或處所：

$$f \times h_c \times p_c \times g + p \leq d_n \times p_s \times g$$

式中：

h_c=在船底殼板上的貨油高度，m；

p_c=最大貨油密度，kg/m^3；

d_n=預計裝載工況下的最小營運吃水，m；

p_s=海水密度，kg/m^3；

P=供貨油艙用的壓力/真空閥的最大調定壓力，Pa；

f=安全系數=1.1；

g=標準重力加速度（9.81 m/s^2）。

.2 用於滿足上述要求所需的任何水平隔板，應位於基線以上不低於 $B/6$ 或 6 m 高度處，取小者，但不高於 0.6 D，D 為船中部型深。

.3 各邊艙或處所的位置應按本條 3.1 的定義，但基線以上低於 1.5 h 的部位除外，h 由本條 3.2 定義，其貨油艙邊界線可以垂直向下到船底板，如圖 2 所示。

見統一解釋 40

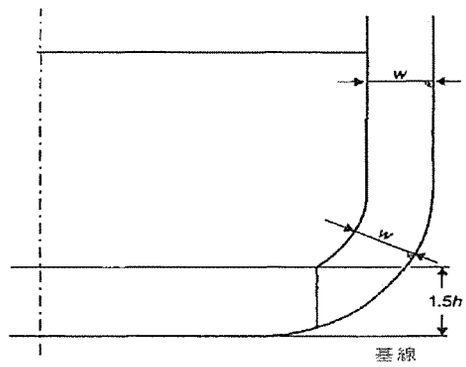


圖 2 –貨油艙邊界線

5 油船設計和構造的其他方法，也可以接受作為本條 3 所述要求的替代方案，但此種方法應確保在碰撞或擱淺事故中防止油污染方面至少有相同的保護水平，並應經海上環境保護委員會根據本組織制定的指南[1]原則上批准。

6 每艘載重量 5,000 噸以下的油船應符合本條 3 和 4 的要求，或應：

.1 至少設有雙層底艙或處所，其高度，即本條 3.2 所規定的 h 距離，符合下列條件：

$$h = \frac{B}{15}(\mathrm{m})$$

最小值 h=0.76 m；

在舭部彎曲區域和舭部無明顯彎曲的部位，貨油艙邊界線應與船中部橫剖面平底線平行，如圖 3 所示；和

.2 各貨油艙應按照每艙容積不超過 700 m^3 進行佈置，除非邊艙或處所按照本條 3.1 佈置並滿足下列要求：

$$w = 0.4 + \frac{2.4DW}{20000}(\mathrm{m}) \quad \text{最小值 } w=0.76 \text{ m。}$$

見統一解釋 41

---

[1] 參見本組織海上環境保護委員會 MEPC.110（49）決議通過的《經修訂的批准油船設計和建造替代方法的臨時指南》。

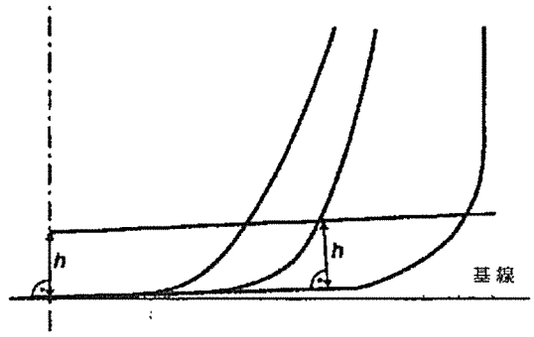


圖 3 –貨油艙邊界線

7 根據經修正的《1974 年國際海上人命安全公約》第 II-1/11 條規定[①]，位於自防撞艙壁向前延伸的任何處所內不應載油。對於按該條規定不要求設置防撞艙壁的油船，也不應在位於垂直於中心線橫剖面處向前延伸的任何處所內載油，此時該處被視為根據該條要求設置的防撞艙壁。

8 主管機關在批准按本條規定擬建造油船的設計和構造時，應充分考慮包括為維修和檢查邊艙和雙層底艙或處所所必需的總體安全性。

第 20 條

對 1996 年 7 月 6 日以前交船的油船的雙殼體和雙層底的要求

見統一解釋 31

1 除另有明確規定外，本條應：

① 參見本組織 MSC.216（82）決議通過的 2006 年修正案（第 II-1、II-2、III 和 XII 章及附錄）。

.1 適用於本附則第 1.28.5 條定義的在 1996 年 7 月 6 日以前交船的載重量為 5,000 噸及以上的油船；和

.2 不適用於本附則第 1.28.5 條定義的在 1996 年 7 月 6 日以前交船，但符合第 19 和第 28 條（關於 28.6）的油船；

.3 不適用於上述.1 中符合本附則第 19.3.1 條和 19.3.2 條或 19.4 條或 19.5 條的規定，但不必完全滿足從貨油艙界限面到船側板和船底板的最小距離要求的油船。在這種情況下，船側保護距離應不小於《國際散化規則》對 2 型船舶貨油艙位置所規定的距離，並且船底中線處的底部保護距離應符合本附則第 18.15.2 條的規定。

2 就本條而言：

.1 重柴油係指除那些用本組織接受的方法[①]試驗時，在不超過 340°C 溫度下有 50%(體積)以上餾化的餾分油以外的柴油。

.2 燃油係指重餾分油或原油的殘油或性質相當於本組織接受的規格[①]，擬用於產生熱量或電力的燃料的此類物質的混合物。

3 就本條而言，油船劃分為下列幾類：

.1 第 1 類油船係指不符合本附則第 1.28.4 條定義的在 1982 年 6 月 1 日以後交付的油船的要求，且載重量為 20,000 噸及以上載運原油、燃油、重柴油或潤滑油作為貨物的油船，以及載重量為 30,000 噸及以上載運除上述油類以外的其他油類的油船；

---

① 參見美國材料與試驗協會的標準試驗方法（D86）。
① 參見美國材料與試驗協會的 4 號燃油規格（D396）或更重的油。

.2 第 2 類油船係指符合本附則第 1.28.4 條定義的在 1982 年 6 月 1 日以後交付的油船的要求，且載重量為 20,000 噸及以上載運原油、燃油、重柴油或潤滑油作為貨物的油船，以及載重量為 30,000 噸及以上載運除上述油類以外的其他油類的油船；

見統一解釋 42

.3 第 3 類油船係指載重量為 5,000 噸及以上但低於上述.1 或.2 規定的載重量的油船。

4 適用本條的油船應不遲於 2005 年 4 月 5 日或下表規定的日期或年份的船舶交船周年日符合本附則第 19 條中 2 至 5、7 和 8 以及第 28 條（關於 28.6）的要求：

油船類型	日期或年份
第 1 類	2005 年 4 月 5 日，在 1982 年 4 月 5 日或以前交船的船舶 2005 年，在 1982 年 4 月 5 日以後交船的船舶
第 2 類和第 3 類	2005 年 4 月 5 日，在 1977 年 4 月 5 日或以前交船的船舶 2005 年，在 1977 年 4 月 5 日以後，但在 1978 年 1 月 1 日以前交船的船舶 2006 年，在 1978 年和 1979 年交船的船舶 2007 年，在 1980 年和 1981 年交船的船舶 2008 年，在 1982 年交船的船舶 2009 年，在 1983 年交船的船舶 2010 年，在 1984 年或以後交船的船舶

見統一解釋 43

5 儘管有本條 4 的規定，對於僅設有不用於裝油且延伸至整個貨油艙長度的雙層底或雙邊艙的第 2 類或第 3 類油船，或者設有不用於裝油且延伸至整個貨油艙長度的雙殼體處所，但不滿足根據本條 1.3 規定的予以免除條件的第 2 類或第 3 類油船，主管機關可允許這類油船在本條 4 規定的日期之後繼續營運，但須：

.1 該船在 2001 年 7 月 1 日處於營運狀態；

.2 主管機關對該船符合上述規定的條件的正式記錄的驗證感到滿意；

.3 上述規定的船舶狀況保持不變；和

.4 這種繼續營運未超過該船交船日期後的 25 年。

6 交船日期後達 15 年及以上船齡的第 2 類或第 3 類油船，應符合海上環境保護委員會以 MEPC.94（46）決議通過的經修正的《狀況評估計劃》的規定，但所作修正應根據本公約第 16 條有關本附則附錄適用的修正程序的規定予以通過、生效並實施。

見統一解釋 44

---

7 主管機關可允許第 2 類或第 3 類油船在本條 4 規定的日期之後繼續營運，只要主管機關認為狀況評估計劃的結果令人滿意，船舶適於繼續這種營運，但該營運不得超過 2015 年的交船周年日或交船日期之後 25 年，以較早者為準。

8.1 允許懸掛其國旗的船舶實施本條 5，或允許、中止、撤銷或拒絕實施本條 7 的本公約締約國主管機關，應立即將有關詳細資料送交本組織，以便轉發本公約各締約國，供其參考和採取適當行動（如有時）。

8.2 本公約締約國有權拒絕按下列規定營運的油船進入其管轄範圍內的港口或近海裝卸站：

.1 本條 5，超過 2015 年的交船周年日；或

.2 本條 7。

在這種情況下，該締約國應將有關詳細資料送交本組織，以便轉發本公約各締約國供其參考。

第 21 條

防止載運重級別貨油的油船造成污染

1 本條應：

.1 適用於載重量為 600 噸及以上載運重級別貨油的油船，不論其交船日期；和

.2 不適用於上述.1 中符合本附則第 19.3.1 條和 19.3.2 條或 19.4 條或 19.5 條的規定，但不必完全滿足從貨油艙界限到船側板和船底板的最小距離要求的油船。在這種情況下，船側保護距離應不小於《國際散化規則》對 2 型船舶貨油艙位置所規定的距離，並且船底中線處的底部保護距離應符合本附則第 18.15.2 條的規定。

2 就本條而言，重級別油係指下述任何油類：

.1 在 15°C 時密度高於 900 kg/m^3 的原油；

.2 在 15°C 時密度高於 900 kg/m^3 或在 50°C 時運動黏度高於 180 mm^2/s 的原油以外的油類；或

.3 瀝青、焦油及其乳化物。

3 適用本條的油船除應符合第 20 條的適用規定外，還應符合本條 4 至 8 的規定。

4 除本條 5、6 和 7 的規定外，適用本條的油船：

.1 如載重量為 5,000 噸及以上，應不遲於 2005 年 4 月 5 日符合本附則第 19 條的要求；或

.2 如載重量為 600 噸及以上但小於 5,000 噸，應不遲於 2008 年交船日期周年日設置符合本附則第 19.6.1 條規定的雙層底艙或處所，以及按第 19.3.1 條佈置並符合第 19.6.2 條要求的距離 *w* 的邊艙或處所。

5 對於載重量為 5,000 噸及以上載運重級別貨油，僅設有不用於裝油且延伸至整個貨油艙長度的雙層底或雙邊艙，或設有不用於裝油且延伸至整個貨油艙長度的雙殼體處所，但不滿足根據本條 1.2 規定予以免除的條件的油船，主管機關可允許這類船舶在本條 4 規定的日期之後繼續營運，但須：

.1 該船在 2003 年 12 月 4 日處於營運狀態；

.2 主管機關對該船符合上述規定的條件的正式記錄的驗證感到滿意；

.3 上述規定的船舶狀況保持不變；和

.4 這種繼續營運未超過該船交船日期後的 25 年。

6.1 主管機關可允許載重量為 5,000 噸及以上載運 15°C 時密度高於 900 kg/m^3 但低於 945 kg/m^3 的原油的油船，在本條 4.1 規定的日期之後繼續營運，只要主管機關認為第 20.6 條所述的狀況評估計劃的結果令人滿意，船舶適於繼續這種營運，且考慮到該船的尺度、船齡、營運區域和結構條件，但該營運不得超過交船日期之後 25 年。

見統一解釋 45

6.2 主管機關可允許載重量為 600 噸及以上但小於 5,000 噸，載運重級別貨油的油船在本條 4.2 規定的日期之後繼續營運，只要主管機關認為船舶適於繼續這種營運，且考慮到該船的尺度、船齡、營運區域和結構條件，但該營運不得超過交船日期之後 25 年。

7 本公約締約國的主管機關可對載重量為 600 噸及以上載運重級別貨油的油船免除本條的規定，條件是該油船：

.1 專門從事在其管轄區域內的航行，或設在其管轄區域內的作為重級別油浮動儲存裝置進行作業；或

.2 專門在另一締約國管轄區域內從事航行，或設在另一締約國管轄區域內的作為重級別油浮動儲存裝置進行作業，但該油船在該締約國管轄區域內作業應事先徵得其同意。

8.1 允許、中止、撤銷或拒絕懸掛其國旗的船舶實施本條 5、6 或 7 的本公約締約國主管機關，應立即將有關詳細資料送交本組織，以便轉發本公約各締約國，供其參考和採取適當行動（如有時）。

8.2 按國際法的規定，本公約締約國有權拒絕按本條 5 或 6 的規定營運的油船進入其管轄範圍內的港口或近海裝卸站，或拒絕在其管轄的區域內進行船對船過駁重級別油，但為保障船舶安全或救護海上

人命所必需者除外。在這種情況下，該締約國應將有關詳情通告本組織，以便轉發本公約各締約國供其參考。

第 22 條
泵艙底的保護

1 本條適用於在 2007 年 1 月 1 日或以後建造的載重量為 5,000 噸及以上的油船。

2 泵艙應設有雙層底且在任一橫截面，各雙層底艙或處所的深度應使泵艙底和船舶基線之間垂直於船舶基線量取的距離 h 不小於下列規定的值：

$$h = \frac{B}{15}(\mathrm{m})\text{或}$$

$$h = 2\ \mathrm{m}\text{，取其小者。}$$

h 的最小值=1 m。

3 如果泵艙的底板高出基線至少達上述 2 所要求的最小高度（例如平底船尾式設計），則在泵艙處不需要雙層底構造。

4 壓載水泵應予合適佈置，確保有效地從雙層底艙抽水。

5 儘管有上述 2 和 3 的規定，但如泵艙進水後不會使壓載水或貨油的泵吸系統無法運行，則不必設置雙層底。

見統一解釋 46

第 23 條

意外洩油性能

1 本條應適用於第 1.28.8 條定義的在 2010 年 1 月 1 日或以後交船的油船。

2 就本條而言，下列定義應適用：

.1 載重線吃水（d_S）係指自船中處的型基線至相應於船舶核定夏季乾舷的水線之間的垂直距離，m。儘管核定的吃水可能超過 d_S，諸如熱帶載重線，有關本條的計算應以吃水 d_S 為基礎。

.2 水線（d_B）係指自船中處的型基線至相應於 30%船深 D_S 的水線之間的垂直距離，m。

.3 船寬（B_S）係指在最深載重線吃水處 d_S 處或下面的船舶最大的型寬，m。

.4 船寬（B_B）係指在水線 d_B 處或下面的船舶最大的型寬，m。

.5 船深（D_S）係指自船中處量至上甲板舷側的型深，m。

.6 船長（L）和載重量（DW）分別如第 1.19 條和 1.23 條的定義。

3 為了提供在碰撞或擱淺事故中防止油污染的足夠保護，應符合下列規定：

.1 對 5,000 載重噸（DWT）及以上的油船，平均洩油量參數應為：

$O_M \leq 0.015$　　當 $C \leq 200{,}000\ m^3$

$O_M \leq 0.012 + \frac{0.003}{200{,}000}(400{,}000 - C)$ 當 $200{,}000\ m^3 < C < 400{,}000\ m^3$

$O_M \leq 0.012$　　當 $C \geq 400{,}000\ m^3$

對 5,000 DWT 和 200,000 m^3 之間的兼用船，可應用下列平均洩油量參數，但須送交所作計算並使主管機關滿意，證明考慮了兼用船增加的強度以後，其意外洩油性能至少等同於尺度相同且 $O_M \leq 0.015$ 的標準雙殼油船。

$O_M \leq 0.021$　　當 $C \leq 100{,}000\ m^3$

$O_M \leq 0.015 + \frac{0.006}{100{,}000}(200{,}000 - C)$ 當 $100{,}000\ m^3 < C \leq 200{,}000\ m^3$

式中：

O_M=平均洩油量參數；

C=98%滿艙時貨油的總容積，m^3。

.2 對小於 5,000 載重噸（DWT）的油船，每一貨油艙的長度不得超過 10 m 或下列各值之一，取較大者：

.2.1 未在貨油艙內設置縱向艙壁時：

$(0.5\frac{b_i}{B} + 0.1)L$　　但不超過 $0.2L$。

.2.2 在貨油艙內中心線上設置縱向艙壁時：

$(0.25\frac{b_i}{B} + 0.15)L$

.2.3 如在貨油艙內設置兩個或以上縱向艙壁時：

.2.3.1　對於邊貨油艙：0.2 L

.2.3.2　對於中間貨油艙：

.2.3.2.1　如 $\frac{b_i}{B} \geq 0.2L$，則：　0.2 L

.2.3.2.2　如 $\frac{b_i}{B} < 0.2L$，則：

.2.3.2.2.1　未設置中心線縱向艙壁時：

$$(0.5\frac{bi}{B}+0.1)L$$

.2.3.2.2.2　設置中心線縱向艙壁時：

$$(0.25\frac{bi}{B}+0.15)L$$

b_i 是指在相應於核定的夏季乾舷水平面上，自舷側向艙內中心線垂直量取的，從船側到相關貨艙外側縱向艙壁之間的最小距離。

4 在計算平均洩油量參數時，應作下列一般的假定：

.1　貨物區段長度在所有載運貨油的貨艙前後兩端的延伸，包括污油水艙。

.2　本條所指的貨油艙應理解為包括位於貨物區段長度內的所有貨油艙、污油水艙和燃油艙。

.3　船舶應假定為裝載至載重線吃水 d_s 處，而無縱傾或橫傾。

.4　所有貨油艙應假定為裝載至其 98%的容積。貨油的名義密度（p_n）應按如下計算：

$$p_n = \frac{1{,}000(\mathrm{DWT})}{C} \quad (\mathrm{kg/m^3})$$

.5 就洩油量的計算而言，除非另有規定，在貨物區段範圍內的每一個處所，包括貨油艙、壓載艙和其他非載油處所的滲透率應取 0.99。

.6 在確定艙室位置時，吸阱可忽略不計，但該阱應儘可能小，並且阱底和底部外板的距離不小於 0.5 h，其中 h 係第 19.3.2 條所定義的高度。

5 在組合洩油量參數時，應採用下列假定：

.1 側向破損和底部破損的平均洩油量應分別進行計算，然後按如下組合無因次洩油量參數 O_M：

$$O_M = \frac{0.4O_{MS} + 0.6O_{MB}}{C}$$

式中：

O_{MS}=側向破損平均洩油量，m^3；和

O_{MB}=底部破損平均洩油量，m^3。

.2 對於底部破損，應分別進行 0 m 和-2.5 m 潮汐條件下的平均洩油量計算，然後如下組合：

$$O_{MB}=0.7O_{MB(0)}+0.3O_{MB(2.5)}$$

式中：

$O_{MB(0)}$ =0 m 潮汐條件下的平均洩油量；和

$O_{MB(2.5)}$ =-2.5 m 潮汐條件下的平均洩油量，m^3。

6 側向破損平均洩油量 O_{MS} 應如下計算：

$$O_{MS} = C_3 \sum_{i}^{n} P_{s(i)} O_{s(i)} \quad (\mathrm{m}^3)$$

式中：

i 表示所考慮的每個貨油艙；

n = 貨油艙的總數；

$P_{s(i)}$ = 按本條 8.1 計算的貫穿貨油艙 i 側向破損的概率；

$O_{s(i)}$ = 除非應用了第 19.5 條所述的指南證明將留存很大的貨油容積，貨油艙 i 側向破損的洩油量，m^3，其假定相等於貨油艙 i 在 98%裝載率時的總容積；和

C_3= 對於在貨油艙內具有兩個縱向艙壁的船舶為 0.77，但這些艙壁在貨物區段範圍內應是連續的並且 $P_{s(i)}$ 係按本條 10 的要求確定。對於所有其他船舶或當 $P_{s(i)}$ 係按本條的要求確定時，C_3 為 1.0。

7 應如下計算每一個潮汐條件下的底部破損的平均洩油量：

.1 $$O_{MB(0)} = \sum_{i}^{n} P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} \quad (\mathrm{m}^3)$$

式中：

i 表示所考慮的每個貨油艙；

n =貨油艙的總數；

$P_{B(i)}$=按本條 9.1 計算的貫穿貨油艙 i 底部破損的概率；

$O_{B(i)}$=按本條 7.3 計算的貨油艙 i 的洩油量，m^3；和

$C_{DB(i)}$=如本條 7.4 所述的考慮留存油量的系數。

.2 $O_{MB(2.5)} = \sum_{i}^{n} P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)}$ （m^3）

式中：

i、n、$P_{B(i)}$ 和 $C_{DB(i)}$=定義同上述.1；

$O_{B(i)}$=潮汐變化後貨油艙 i 的洩油量，m^3。

.3 每個貨油艙的洩油量 $O_{B(i)}$ 應以壓力平衡原則為基礎按照下列假定進行計算：

.3.1 船舶應假定為擱淺且縱傾和橫傾均為零，潮汐變化前的擱淺吃水等於載重線吃水 d_S。

.3.2 破損後貨油油位的計算如下：

$$h_c = \frac{d_S + t_c - Z_1(p_s) - \frac{1{,}000p}{g}}{P_n}$$

式中：

h_c=Z_1 以上貨油的高度，m；

t_c=潮汐變化，m。潮汐的減少以負值表達；

Z_1=在基線以上貨油艙內最低點的高度，m；

p_s=海水密度，應取 1,025 kg/m^3；

p=如安裝惰性氣體系統，正常的超壓，kPa，應取不小於 5 kPa；如未安裝惰性氣體系統，超壓可取為 0；

見統一解釋 47

---

g=重力加速度，應取為 9.81 m/s^2；和

P_n=按本條 4.4 計算的名義貨油密度。

.3.3 除非另有規定，對於以船底板為界限的貨油艙，洩油量 $O_{B(i)}$ 應不小於貨油艙 i 所載貨油總量的 1%，以考慮初次交換損失和因海流和波浪引起的動力影響。

.4 在底部破損中，貨油艙洩出的一部分油可能被非載油的艙室留存。這種影響近似於應用如下的每個艙的系數 $C_{DB(i)}$：

對由下面為非載油艙室為界限的貨油艙，$C_{DB(i)}$=0.6；

對由船底板為界限的貨油艙，$C_{DB(i)}$=1.0。

8 劃破艙室的側向破損的概率 P_s 的計算如下：

.1 $P_s=P_{SL}P_{SV}P_{ST}$

式中：

$P_{SL}=1-P_{Sf}-P_{Sa}$=由 X_a 和 X_f 為界限的縱向區域內延伸的破損概率；

P_{SV}=1-P_{Su}-P_{Sl}=由 Z_l 和 Z_u 為界限的垂向區域內延伸的破損概率；和

P_{ST}=1-P_{Sy}=由 y 定義的界限之外橫向延伸的破損概率。

.2 P_{Sa}、P_{Sf}、P_{Sl}、P_{Su} 和 P_{Sy} 應採用線性內插法從本條 8.3 提供的側向破損概率表中獲取，

式中：

P_{Sa}=破損全部位於 $\frac{X_a}{L}$ 位置後部的概率；

P_{Sf}=破損全部位於 $\frac{X_f}{L}$ 位置前部的概率；

P_{Sl}=破損全部在油艙下面的概率；

P_{Su}=破損全部在油艙上面的概率；和

P_{Sy}=破損全部在油艙外的概率。

艙室界限 X_a，X_f，Z_l，Z_u 和 y 應按如下方式確定：

X_a= 自船長 L 的最後端至所計及艙室的最後一點的縱向距離，m；

X_f= 自船長 L 的最後端至所計及艙室的最前一點的縱向距離，m；

Z_l= 自型基線至所計及艙室的最低一點的垂直距離，m；

Z_u= 自型基線至所計及艙室的最高一點的垂直距離，m。Z_u 不應大於 D_S；和

y= 在所計及艙室和船側外板之間垂直於中心線量取的最小水平距離，m[①]。

.3 側向破損概率表

$\frac{X_a}{L}$	P_{Sa}
0.00	0.000
0.05	0.023
0.10	0.068
0.15	0.117
0.20	0.167
0.25	0.217
0.30	0.267
0.35	0.317
0.40	0.367
0.45	0.417
0.50	0.467
0.55	0.517
0.60	0.567
0.65	0.617
0.70	0.667
0.75	0.717
0.80	0.767
0.85	0.817
0.90	0.867
0.95	0.917
1.00	0.967

$\frac{X_f}{L}$	P_{Sf}
0.00	0.967
0.05	0.917
0.10	0.867
0.15	0.817
0.20	0.767
0.25	0.717
0.30	0.667
0.35	0.617
0.40	0.567
0.45	0.517
0.50	0.467
0.55	0.417
0.60	0.367
0.65	0.317
0.70	0.267
0.75	0.217
0.80	0.167
0.85	0.117
0.90	0.068
0.95	0.023
1.00	0.000

$\frac{Z_l}{D_S}$	P_{Sl}
0.00	0.000
0.05	0.000
0.10	0.001
0.15	0.003
0.20	0.007
0.25	0.013
0.30	0.021
0.35	0.034
0.40	0.055
0.45	0.085
0.50	0.123
0.55	0.172
0.60	0.226
0.65	0.285
0.70	0.347
0.75	0.413
0.80	0.482
0.85	0.553
0.90	0.626
0.95	0.700
1.00	0.775

$\frac{Z_u}{D_S}$	P_{Su}
0.00	0.968
0.05	0.952
0.10	0.931
0.15	0.905
0.20	0.873
0.25	0.836
0.30	0.789
0.35	0.733
0.40	0.670
0.45	0.599
0.50	0.525
0.55	0.452
0.60	0.383
0.65	0.317
0.70	0.255
0.75	0.197
0.80	0.143
0.85	0.092
0.90	0.046
0.95	0.013
1.00	0.000

P_{Sy} 應如下計算：

① 對於對稱的貨油艙佈置，僅考慮所有“y”尺寸在船舶同一側測量的破損。對於不對稱的佈置，參見本組織 MEPC.122（52）決議通過並經修正的《關於意外溢油性能的解釋性說明》。

$$P_{Sy}=\left(24.96-\frac{199.6y}{B_S}\right)\left(\frac{y}{B_S}\right) \qquad 當\ \frac{y}{B_S}\le 0.05$$

$$P_{Sy}=0.749+\left(5-44.4\left(\frac{y}{B_S}-0.05\right)\right)\left(\frac{y}{B_S}-0.05\right) \quad 當\ 0.05<\frac{y}{B_S}<0.1$$

$$P_{Sy}=0.888+0.56\left(\frac{y}{B_S}-0.1\right) \qquad 當\ \frac{y}{B_S}\ge 0.1$$

P_{Sy} 應取不大於 1。

9 劃破艙室的底部破損的概率 P_B 應如下計算：

.1 $P_B=P_{BL}P_{BT}P_{BV}$

式中：

P_{BL}=1-P_{Bf}-P_{Ba}=由 X_a 和 X_f 為界限的縱向區域內延伸的破損概率；

P_{BT}=1-P_{Bp}-P_{Bs}=由 Y_P 和 Y_S 為界限的橫向區域內延伸的破損概率；和

P_{BV}=1-P_{Bz}=由 Z 定義的界限之上垂向延伸的破損概率。

.2 P_{Ba}、P_{Bf}、P_{Bp}、P_{Bs} 和 P_{Bz} 應採用線性內插法從本條 9.3 提供的底部破損概率表中獲取，式中：

P_{Ba}=破損全部位於 $\frac{X_a}{L}$ 位置後部的概率；

P_{Bf}=破損全部位於 $\frac{X_f}{L}$ 位置前部的概率；

P_{Bp}=破損全部在油艙左舷外的概率；

P_{Bs}=破損全部在油艙右舷外的概率；和

P_{Bz}=破損全部在油艙之下的概率。

艙室界限 X_a、X_f、Y_p、Y_s 和 z 應按如下方式確定：

X_a 和 X_f 如本條 8.2 的定義；

Y_p=自位於水線 d_B 處或下面的艙室的最左的一點至位於船舶中心線右舷 $\frac{B_B}{2}$ 垂直平面的橫向距離，m；

Y_s=自位於水線 d_B 處或下面的艙室的最右的一點至位於船舶中心線右舷 $\frac{B_B}{2}$ 垂直平面的橫向距離，m；和

z=在艙室長度方向上 z 的最小值，在任何給定的縱向位置上，z 為該縱向位置處船底板最低一點至該縱向位置處艙室最低一點之間的垂直距離，m。

.3 底部破損概率表

$\frac{X_a}{L}$	P_{Ba}
0.00	0.000
0.05	0.002
0.10	0.008
0.15	0.017
0.20	0.029
0.25	0.042
0.30	0.058
0.35	0.076
0.40	0.096
0.45	0.119
0.50	0.143

$\frac{X_f}{L}$	P_{Bf}
0.00	0.969
0.05	0.953
0.10	0.936
0.15	0.916
0.20	0.894
0.25	0.870
0.30	0.842
0.35	0.810
0.40	0.775
0.45	0.734
0.50	0.687

$\frac{y_p}{B_B}$	P_{Bp}
0.00	0.844
0.05	0.794
0.10	0.744
0.15	0.694
0.20	0.644
0.25	0.594
0.30	0.544
0.35	0.494
0.40	0.444
0.45	0.394
0.50	0.344

$\frac{y_s}{B_B}$	P_{Bs}
0.00	0.000
0.05	0.009
0.10	0.032
0.15	0.063
0.20	0.097
0.25	0.133
0.30	0.171
0.35	0.211
0.40	0.253
0.45	0.297
0.50	0.344

0.55	0.171
0.60	0.203
0.65	0.242
0.70	0.289
0.75	0.344
0.80	0.409
0.85	0.482
0.90	0.565
0.95	0.658
1.00	0.761

0.55	0.630
0.60	0.563
0.65	0.489
0.70	0.413
0.75	0.333
0.80	0.252
0.85	0.170
0.90	0.089
0.95	0.026
1.00	0.000

0.55	0.297
0.60	0.253
0.65	0.211
0.70	0.171
0.75	0.133
0.80	0.097
0.85	0.063
0.90	0.032
0.95	0.009
1.00	0.000

0.55	0.394
0.60	0.444
0.65	0.494
0.70	0.544
0.75	0.594
0.80	0.644
0.85	0.694
0.90	0.744
0.95	0.794
1.00	0.844

P_{Bz} 應如下計算：

$$P_{Bz} = \left(14.5 - \frac{67z}{D_S}\right)\left(\frac{z}{D_S}\right) \qquad 當\ \frac{z}{D_S} \le 0.1，$$

$$P_{Bz} = 0.78 + 1.1\left(\frac{z}{D_S} - 0.1\right) \qquad 當\ \frac{z}{D_S} > 0.1。$$

P_{Bz} 應取不大於 1。

10 本條應用簡化的概率方法將每個貨油艙對平均洩油量參數的貢獻總和起來。對諸如艙壁/甲板上有台階/凹槽和傾斜的艙壁和/或顯著的船體彎曲部分的某些設計，可以採用更多適當的精密的計算。在這種情況下，可採用下列之一的計算程序：

.1 上述 8 和 9 中的概率可採用更為精確的假定單元艙的方法進行計算①。

.2 上述 8 和 9 中的概率可直接採用包括在第 19.5 條所述導則中的概率密度函數進行計算。

.3 洩油性能可按第 19.5 條中指南所述的方法進行評估。

① 參見本組織 MEPC.122(52)決議通過並經修正的《關於意外溢油性能的解釋性說明》。

11 下列有關管路佈置的規定應適用：

.1 通過位於自舷側量起小於 0.30 B_S 或自船底量起小於 0.30 D_S 位置貨油艙的管路，應在其通向任何貨油艙的地方安裝閥門或類似的關閉裝置。只要艙內裝有貨油，這些閥門在航行途中就應隨時保持關閉狀態，除非為必要的貨油作業而需將貨油過駁時，才可開啓。

.2 通過採用一個應急快速貨油過駁系統或用於減輕事故中洩油量的其他系統時，只有當本組織批准了該系統的有效性和安全因素之後才可考慮確認其洩油量的減少。應按第 19.5 條所述的指南規定提交批准。

第 24 條
破損的假定

1 為了按第 25 條和第 26 條所述計算油船的假定洩油量，船側和船底的平行六面體破損範圍的三維尺度假定如下。對於底部破損，列出了兩種情況，分別適用於油船的所述部位。

.1 側向破損：

.1.1 縱向範圍（l_c）： $\frac{1}{3}L^{\frac{2}{3}}$ 或 14.5 m，取小者

.1.2 橫向範圍（t_c）（在相應核定的夏季乾舷水平面，自舷側向船內中心線垂直量取）： $\frac{B}{5}$ 或 11.5 m，取小者

.1.3 垂向範圍（v_c）： 自基線向上無限制

.2 底部破損：

	自船首垂線起 0.3 L 內	船舶的任何其他部分
.2.1 縱向範圍（l_s）：	$\frac{L}{10}$	$\frac{L}{10}$ 或 5 m，取小者
.2.2 橫向範圍（t_s）：	$\frac{B}{6}$ 或 10 m，取小者，但不小於 5 m	5 m
.2.3 自基線量起的垂向範圍（v_s）：	$\frac{B}{15}$ 或 6 m，取小者	

見統一解釋 48

---

2 任何本條所用符號在本章中出現時，其含義與本條所定義者相同。

第 25 條
假定的洩油量

見統一解釋 49

---

1 在側向破損（O_c）和底部破損（O_s）時，如沿船長的一切可設想位置的破損導致劃破的艙室如本附則第 24 條所定義的範圍，其假定的洩油量，應按下述公式計算：

.1 對於側向破損：

$$O_c = \Sigma W_i + \Sigma K_i C_i \qquad (\mathrm{I})$$

.2 對於底部破損：

$$O_s = \frac{1}{3}(\Sigma Z_i W_i + \Sigma Z_i C_i) \qquad (\mathrm{II})$$

式中：

W_i=假定由於本附則第 24 條所規定的破損導致劃破的一個邊艙的容積，m^3；對於專用壓載艙，W_i 可取為零。

C_i=假定由於本附則第 24 條所規定的破損導致劃破的一個中間艙的容積，m^3；對於專用壓載艙，C_i 可取為零。

$K_i = 1 - b_i/t_c$；當 $b_i \geq t_c$，K_i 應取為零。

$Z_i = 1 - h_i/v_s$；當 $h_i \geq v_s$，Z_i 應取為零。

b_i=所考慮的邊艙寬度（m），在相應於核定的夏季乾舷水平面，自舷側向船內中心線垂直量取。

h_i=所考慮的雙層底的最小深度（m）；如無雙層底，則 h_i 應取為零。

任何本段所用符號在本章中出現時，其含義與本條所定義者相同。

見統一解釋 50

---

2 如果長度小於本附則第 24 條所述 l_c 的一個留空處所或專用壓載艙位於兩個邊油艙之間，公式（I）中 O_c 的計算，可按容積 W_i 等於與之相鄰接的兩個邊艙之一的實際容積（如其容量相等）或其中較小者的實際容積（如其容量不等）乘以下述的 S_i，對在該次碰撞中所涉及的所有其他邊艙，則取實際的全部容積的值。

$$S_i = 1 - \frac{l_i}{l_c}$$

式中 l_i=所考慮的留空處所或專用壓載艙的長度（m）。

3.1 對於雙層底艙，只有在空艙或裝載清潔水，且其上面的艙內裝有貨油時，才能計入其影響。

3.2 如雙層底未延伸至所涉及的艙櫃的全長或全寬，則該雙層底應視為不存在，底部破損區域之上的艙櫃容積，即使由於這種局部雙層底的設置而不視為該艙櫃是破損的，其容積仍應計入公式（II）中。

3.3 在核定 h_i 值時，吸阱可忽略不計，但該阱的面積應不大，在艙櫃下僅延伸一個最小的距離，並且不得超過雙層底高度的一半。如果這種阱的深度超過雙層底高度的一半，則 h_i 值應等於雙層底的高度減去阱的高度。

用於這類阱的管路如安裝在雙層底內，應在其與艙櫃的連接處裝有閥門或其他關閉裝置，以防止管路損壞時而洩油。該管路的安裝高度應儘可能遠離船底板。任何時候只要艙內裝有貨油，這些閥門在航行途中就應保持關閉狀態，但為船舶的縱傾平衡而需過駁貨油時可打開。

見統一解釋 51

---

4 如果底部破損同時涉及四個中間艙時，則 O_s 值可按下式計算：

$$O_s = \frac{1}{4}(\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i) \qquad \text{（III）}$$

5 如果所設置的貨油過駁系統在每個貨油艙內有一個應急的較高吸口，能夠從一個或幾個破艙中將油過駁到專用壓載艙或有多餘艙容

的貨油艙（如能保證這些油艙留有充分的空間），則主管機關可以認為該系統在底部破損時能減少洩油量。對於這樣一種系統作用的信任，取決於在 2 h 運轉中其所能過駁的油量相當於所涉及的破艙中最大的一個破艙容量的一半，並且在壓載艙或貨油艙中能有與此相等的接收容量。這種信任應限於允許按公式（III）計算 O_s。這種吸口的管路應裝在至少不小於底部破損垂向範圍 v_s 的高度上。主管機關應將其所認可的這種裝置的資料提供給本組織，以便轉發本公約其他各締約國。

6 本條不適用於第 1.28.8 條定義的在 2010 年 1 月 1 日或以後交船的油船。

第 26 條
貨油艙的尺度限制和佈置

1 除下述 7 所規定者外，下列船舶應符合本條規定：

.1 每艘第 1.28.2 條定義的在 1979 年 12 月 31 日以後交船的 150 總噸及以上的油船，和

.2 每艘第 1.28.1 條定義的在 1979 年 12 月 31 日或以前交船的 150 總噸及以上的油船，屬下述兩類之一者：

.2.1 在 1977 年 1 月 1 日以後交船的油船；或

.2.2 適用下述兩個條件的油船：

.2.2.1 交船日期不遲於 1977 年 1 月 1 日；和

.2.2.2 在 1974 年 1 月 1 日以後簽訂建造合同，或如果事先未簽訂建造合同，在 1974 年 6 月 30 日以後安放龍骨或處於類似建造階段。

2 油船貨油艙的尺度和佈置，應能使在船長範圍內的任何位置上，按照本附則第 25 條規定計算的假定流出量 O_c 或 O_s 都不超過 30,000 m^3 或 400 $\sqrt[3]{\text{載重噸}}$，取較大值，但最大不得超過 40,000 m^3。

3 油船的任何一個邊貨油艙的容積，都不得超過本條 2 中所述假定流出量限額的 75%。任何一個中間貨油艙的容積，不得超過 50,000 m^3。但是，在本附則第 18 條所述的專艙壓載的油船中，位於兩個專用壓載艙（每個艙的長度都超過 l_c）之間的一個邊貨油艙，如果寬度超過 t_c，其所許可的容積可增至假定流出量的最大限額。

4 每一貨油艙的長度，不得超過 10 m 或下列各值之一，取較大者：

.1 未在貨油艙內設置縱向艙壁時：

$$\left(0.5\frac{b_i}{B}-0.1\right)L \qquad \text{但不超過 } 0.2\,L$$

.2 如在貨油艙內中心線上設置縱向艙壁時：

$$\left(0.25\frac{b_i}{B}-0.15\right)L$$

.3 如在貨油艙內設置兩個或兩個以上縱向艙壁時：

.3.1 對於邊貨油艙：0.2 L

.3.2 對於中間貨油艙：

.3.2.1 如 $\frac{b_i}{B}$ 等於或大於 1/5：0.2 L

.3.2.2 如 $\frac{b_i}{B}$ 小於 1/5 則：

.3.2.2.1 未設置中心線縱向艙壁時：

$$\left(0.5\frac{b_i}{B}-0.1\right)L$$

.3.2.2.2 設置中心線縱向艙壁時：

$$\left(0.25\frac{b_i}{B}-0.15\right)L$$

b_i 是指在相應於勘定的夏季乾舷水平面上，自舷側向艙內垂直量取的從船側到相關貨艙外側縱向艙壁之間的最小距離。

5 為了不超過本條 2、3 和 4 所定的容積限額，並且不論已被認可的所設貨油過駁系統的型式如何，當該系統連通兩個或兩個以上的貨油艙時，應設置使各艙相互隔開的閥門或其他類似的關閉裝置。當油船在航行途中時，這些閥門或裝置應予關閉。

6 通過位於自舷側量起小於 t_c 或自船底量起小於 v_c 位置貨油艙的管路，應在其通向任何貨油艙的地方安裝閥門或類似的關閉裝置。只要艙內裝有貨油，這些閥門在航行途中就應隨時保持關閉狀態，除非為了船舶的縱傾平衡而需將貨油過駁時，才可開啓。

7 本條不適用於第 1.28.8 條定義的在 2010 年 1 月 1 日或以後交船的油船。

第 27 條

完整穩性

見統一解釋 52

---

1 每艘第 1.28.7 條定義的在 2002 年 2 月 1 日或以後交船的 5,000 載重噸及以上的油船，在可能出現的貨物和壓載水最惡劣裝載工況（符合良好操作慣例且包括液貨過駁作業的中間階段）下的任何營運吃水，應符合本條 1.1 和 1.2 所規定的完整穩性衡準。在所有情況下，壓載水艙應假定為存在自由液面。

.1 在港內，按橫傾 0°時自由液面修正的初穩性高度 GMo 應不小於 0.15 m；

.2 在海上，應適用下列衡準：

.2.1 復原力臂曲線（GZ 曲線）以下的面積，至橫傾角 θ=30°應不小於 0.055 m.rad，至橫傾角 θ=40°或其他進水角 θ_f[①]（如果 θ_f<40°）應不小於 0.09 m.rad。此外，復原力臂曲線（GZ 曲線）以下的面積在橫傾角 30°與 40°之間或 30°與 θ_f（如果 θ_f<40°）之間，應不小於 0.03 m.rad；

.2.2 在橫傾角等於或大於 30°處，復原力臂 GZ 應至少為 0.20 m；

.2.3 最大復原力臂最好在橫傾角大於 30°但不小於 25°處；

---

① θ_f 是船體上層建築或甲板室中不能作風雨密關閉的開口浸水時的橫傾角。應用此衡準時，不致於引起累進進水的小開口不必視為開敞的。

和

.2.4 按橫傾 0°時自由液面修正的初穩性高度 GMo，應不小於 0.15 m。

2 本條 1 的要求應通過設計方面的措施予以滿足。對於兼用船，允許採用簡單輔助作業程序。

3 對液貨過駁作業，本條 2 所述的簡單輔助作業程序應指供船長使用的書面程序，這些程序應：

.1 經主管機關批准；

.2 指明在液貨過駁的任何特定工況下以及貨物密度可能的範圍內，哪些貨艙和壓載艙可能存在自由液面並仍可滿足穩性衡準要求。這些艙在液貨過駁作業過程中可能發生變化並有各種組合情況，但必須符合穩性衡準；

.3 易為主管液貨過駁作業的高級船員理解；

.4 規定貨物/壓載過駁作業的計劃步驟；

.5 允許採用圖形或表格形式表示的穩性標準，對達到的穩性和要求的穩性作出對比；

.6 不需要主管高級船員進行大量的數學計算；

.7 規定在偏離建議值和發生緊急情況時，主管高級船員應採取的糾正措施；和

.8 醒目地展現於經批准的縱傾和穩性手冊和貨物/壓載過駁控制站以及運行穩性計算的任何計算機軟件中。

第 28 條

分艙和破損穩性

1 每艘第 1.28.2 條定義的在 1979 年 12 月 31 日以後交船的 150 總噸及以上的油船，在本條 2 所述的假定側向或底部破損之後，對於反映與船舶縱傾、強度以及貨物比重相一致的實際部分裝載狀態或滿載狀態的任何營運吃水而言，應符合本條 3 中所規定的分艙和破損穩性衡準。這種損壞應使用於沿船長的一切可設想的位置，其規定如下：

.1 對於船長超過 225 m 的油船，在船長範圍的任何位置上；

.2 對於船長大於 150 m 但不超過 225 m 的油船，在船長範圍的任何位置上，但船尾部的機器處所的後艙壁和前艙壁位置除外。機器處所應按單艙浸水處理；

.3 對於船長不超過 150 m 的油船，除機器處所外，在船長範圍內相鄰橫向艙壁間的任何位置上。對於船長為 100 m 或 100 m 以下的油船，如需要符合本條 3 的全部要求而不能不對其營運性能有重大損壞時，主管機關可以放寬這些要求。

油船在貨油艙內未載有油類（任何殘油除外）時的壓載狀態，應不予考慮。

見統一解釋 53

---

2 關於假定損壞的範圍和性質規定如下：

.1 側向破損：

.1.1 縱向範圍： $\frac{1}{3}\left(L^{\frac{2}{3}}\right)$或 14.5 m，取小者

.1.2 橫向範圍（在夏季載重線水平面，自舷側向船內中心線垂直量取）： $\frac{B}{5}$或 11.5 m，取小者

.1.3 垂向範圍： 自中心線處的船底板型線量起，向上無限制

.2 底部破損：

	自船首垂線起 0.3 L 內	船舶的任何其他部分
.2.1 縱向範圍：	$\frac{1}{3}\left(L^{\frac{2}{3}}\right)$或 14.5 m，取小者	$\frac{1}{3}\left(L^{\frac{2}{3}}\right)$或 5 m，取小者
.2.2 橫向範圍：	$\frac{B}{6}$或 10 m，取小者	$\frac{B}{6}$或 5 m，取小者
.2.3 垂向範圍：	$\frac{B}{15}$或 6 m，取小者，自中心線處的船底板型線量起	$\frac{B}{15}$或 6 m，取小者，自中心線處的船底板型線量起

.3 如果任何較 2.1 和 2.2 規定的最大範圍為小的損壞會造成更為嚴重的情況，則應對這種損壞予以考慮。

.4 如考慮出現本條 1.1 和 1.2 中所述的涉及橫向艙壁的損壞，橫向水密艙壁的間距至少應等於 2.1 中所述假定損壞的縱向範圍，才能被認為是有效的。如橫向艙壁的間距較小，在該損壞範圍內的一個或幾個這種艙壁，就確定浸水艙室而言，應假定不存在。

.5 如考慮出現本條 1.3 中所述的相鄰兩橫向水密艙壁間的損壞，主橫向艙壁或形成邊艙或雙層底艙界線的橫向艙壁，均不應假定為受損壞，除非：

.5.1 相鄰艙壁的間距小於 2.1 所規定的假定損壞的縱向範圍；或者

.5.2 在橫向艙壁上有一個長度大於 3.05 m 的台階或凹入部分，位於假定損壞的穿透部分。由尾尖艙艙壁和尾尖艙頂部所形成的台階，就本條而言，不應視為台階。

.6 如果管路、導管或隧道位於假定的損壞範圍內，則應作出安排，以使繼續的浸水不致經由上述管道而延至每一損壞情況下假定可浸艙室以外的艙室。

見統一解釋 54

---

3 油船如能滿足下列要求，即應認為符合破損穩性衡準：

.1 考慮到下沉、橫傾和縱傾的最後水線，應在可能發生繼續浸水的任何開口的下緣以下。這種開口應包括空氣管和以風雨密門或風雨密艙蓋關閉的開口，但以水密人孔蓋與平艙口蓋、保持甲板高度完整性的小水密貨油艙口蓋、遙控水密滑動門以及永閉式舷窗等關閉的開口，可以除外。

.2 在浸水的最後階段，不對稱浸水所產生的橫傾角不得超過 25°，但如甲板邊緣無浸沒現象，則這一角度最大可增至 30°。

.3 對浸水最後階段的穩性應進行研究，如復原力臂曲線在平衡點以外的範圍至少為 20°，相應的最大剩餘復原力臂，在 20°範圍內至少為 0.1 m，且在此範圍內曲線下的面積應不小於 0.0175 m 弧度，則該穩性可以認為是足夠的。在此範圍內無保護的開口不應被浸水，除非該開口所在處所是假定浸水的。在此範圍內，3.1 中列舉的任何開口和其他開口能夠關閉保持風雨密者，可以被浸水。

.4 主管機關應確信在浸水的中間階段穩性是足夠的。

.5 借助於機械的平衡裝置，例如設有閥或橫貫水平管，不應作為減少橫傾角或獲得剩餘穩性最小範圍的措施以滿足 3.1、3.2 和 3.3 的要求，並且在使用平衡裝置的所有階段中，都應保持有足夠的剩餘穩性。用大橫剖面導管連接的處所可認為是相通的。

4 本條 1 的要求應由計算加以證實，這些計算應考慮到船舶的設計特點，受損艙室的佈置、形狀和容量，以及液體的分佈、比重和自由液面的影響。這些計算應以下列規定為依據：

.1 應考慮到任何空的或部分裝載的艙櫃、所載貨物的相對密度、以及受損艙室中液體的任何流出量。

.2 由於破損而浸水的處所的滲透率如下表：

處所	滲透率
供裝載物料的處所	0.60
起居艙室	0.95
機器處所	0.85
空的處所	0.95
供裝載消耗液體的處所	0 至 0.95①
供裝載其他液體的處所	0 至 0.95①

.3 直接位於側向破損範圍之上的任何上層建築的浮力，不予考慮。但是，在損壞範圍以外的上層建築未浸水部分，只要是以水密艙壁與損壞處所相分隔，並且符合本條 3.1 關於這些未損壞處所的要求，則可予以考慮。在上層建築內的水密艙壁上裝設鉸鏈水密門，是可以接受的。

.4 對於每一獨立艙室，自由液面的影響應按 5°橫傾角計算。對於部分裝載的艙櫃，主管機關可要求或允許按大於 5°橫傾角計算自由液面的修正。

.5 在計算消耗液體的自由液面影響時，應假定對於每一類液體，至少橫向有一對艙櫃或者中心線上有一個艙櫃具有自由液面，同時，對之加以考慮的這個艙櫃或這組艙櫃，應是自由液面影響最大者。

5 應按認可的格式，向本附則適用的每艘油船的船長和非自航油船的負責人提供：

① 部分裝載的艙的滲透率應與該艙所載液體的量相一致。裝載液體的艙一旦破損，應假定所載液體從該艙完全流失，並由海水替代至最後平衡時的水線面。

.1 為確保符合本條各項規定所必需的關於貨物裝載和分配的資料；和

.2 關於船舶遵照本條所規定破艙穩性的能力資料，包括根據本條 1.3 可能已作放寬的影響。

6 如第 1.28.6 條定義的在 1996 年 7 月 6 日或以後交船的 20,000 載重噸及以上的油船，應在本條 2.2 規定的損壞假定中補充如下假定的底部破損：

.1 縱向範圍：

.1.1 75,000 載重噸及以上的船舶： 自首垂線量起 0.6 L；

.1.2 小於 75,000 載重噸的船舶： 自首垂線量起 0.4 L；

.2 橫向範圍：船底任何位置的 $\frac{B}{3}$；

.3 垂直範圍：外部船體的損壞。

第 29 條
污油水艙

1 除本附則第 3 條 4 的規定外，150 總噸及以上的油船，應設有本條 2.1 至 2.3 所要求的污油水艙裝置。對於第 1.28.1 條定義的在 1979 年 12 月 31 日或以前交船的油船，可以指定任一個貨油艙作為污油水艙。

2.1 應有清洗貨油艙和從貨油艙將污壓載水的殘餘物與洗艙水過駁至經主管機關批准的污油水艙的適當設備。

2.2 在該系統中，應設有將油性廢棄物以這樣一種方式過駁至污油水艙或一組污油水艙的裝置，即能使排放入海的任何排出物符合本附則第 34 條的規定。

2.3 污油水艙或一組污油水艙的佈置，應有留存洗艙後所產生的污油水、殘油和污壓載水殘餘物所必需的容量，此總容量不得小於船舶載油容量的 3%。但主管機關可接受下述情況：

.1 油船設有這樣的洗艙裝置：當污油水艙或一組污油水艙裝入洗艙水後，如果這些水量足以用於洗艙，並供給噴射器（如適用時）作為驅動液，同時該系統無需再添加水，則其污油水艙或一組污油水艙的總容量可減至不小於該船載油容量的 2%；

.2 按照本附則第 18 條設置專用壓載艙或清潔壓載艙，或按本附則第 33 條設置使用的貨油艙清洗系統，可以接受 2%。對於這種船舶，當污油水艙或一組污油水艙裝入洗艙水後，如果這些水量足以用於洗艙，並供給噴射器（如適用時）作為驅動液，同時該系統無需再添加水，這樣的洗艙佈置，其污油水艙或一組污油水艙的總容量可進一步減至該船載油容量的 1.5%；和

.3 對於兼用船，如僅在具有平坦艙壁的艙內裝載貨油，污油水艙或一組污油水艙總容量可減至 1%。這個容量可進一步減至 0.8%，其條件是洗艙裝置應為當污油水艙或一

組污油水艙裝入洗艙水後，如果這些水量足以用於洗艙，並供給噴射器（如適用時）作為驅動液，同時該系統無需再添加水。

見統一解釋 55

2.4 污油水艙的設計，特別是其入口、出口、擋板或堰（如設有時）的位置，應能避免油類的過分湍流和被帶走或與水形成乳化。

3 第 1.28.2 條定義的在 1979 年 12 月 31 日以後交船的 70,000 載重噸及以上的油船至少應設置兩個污油水艙。

第 30 條
泵吸、管路和排放佈置

1 每艘油船在其開敞甲板上兩舷應設置連接接收設備的排放匯集管，以排放污壓載水或污油水。

2 每艘 150 總噸及以上的油船，根據本附則第 34 條允許排放貨物區域的壓載水或油污水入海的管路，應通至開敞甲板或通至最深壓載狀態時水線以上的舷側。按本條 6.1 至 6.5 所許可的方式進行作業的不同管路佈置可予接受。

見統一解釋 56

---

3 第 1.28.2 條定義的在 1979 年 12 月 31 日以後交船的 150 總噸及以上的油船，除按本條 6 允許在水線以下排放者外，應在上甲板或上甲板以上的處所設有停止從貨物區域排放壓載水或油污水入海的裝

置，該處所的位置，應能看見本條 1 所述正在用的匯集管和本條 2 所述管路的排放入海。如果在觀察處所和排放控制處所之間有可靠的通信系統，如電話或無線電裝置，則在觀察處所不必設有停止排放的裝置。

4 需設置專用壓載艙或裝設原油洗艙系統的每艘第 1.28.4 條定義的在 1982 年 6 月 1 日以後交船的油船，應符合下述要求：

.1 所裝設油管的設計與安裝，應使管路中留存的油量減至最低限度；和

.2 應設有能在卸貨完成時將所有貨油泵和所有貨油管路洩空的裝置，必要時可連接到掃艙裝置。貨油管和貨油泵的排出物應能被排放岸上並被排至一貨艙或一污油水艙。應有為此而專設的一條小直徑管路用於排放岸上，並連接於貨油匯集管閥門的向舷外的一側。

見統一解釋 57

---

5 需設置專用壓載艙或裝設原油洗艙系統的每艘第 1.28.3 條定義的在 1982 年 6 月 1 日或以前交船的油船，應符合本條 4.2 的規定。

6 每艘油船從貨物區域排放壓載水或油污水應在水線以上進行，但下述情況除外：

.1 專用壓載和清潔壓載可在水線以下排放，但須在緊接排放前用目視或其他方式對壓載水表面進行檢查，以確保未發生油污染：

.1.1 在港口或在近海裝卸站，或

.1.2 在海上以重力排放，或

.1.3 如壓載水按《國際船舶壓載水和沉積物控制和管理公約》第 D-1.1 條的規定進行置換，則在海上以泵排放。

.2 第 1.28.1 條定義的在 1979 年 12 月 31 日或以前交船的油船，如未經改裝，不能在水線以上排放專用壓載，在海上可在水線以下排放專用壓載，但須在緊接排放前對壓載水表面進行檢查，以確認未發生油污染。

.3 第 1.28.3 條定義的在 1982 年 6 月 1 日或以前交船的油船，如具有清潔壓載艙而未經改裝，不能在水線以上排放清潔壓載艙的壓載水，可在水線以下排放該壓載，但須按本附則第 18.8.3 條的規定，對該壓載水的排放進行監督。

.4 每艘油船在海上時，來自貨物區域內非污油水艙的各貨艙的污壓載水或油污水可以重力在水線以下排放，但需有足夠的時間使油/水產生分離，並應在緊接排放之前，用本附則第 32 條規定的油/水界面探測器對壓載水進行檢查，以確保分界面的高度不致使這種排放增加對海上環境的危害風險。

.5 第 1.28.1 條定義的在 1979 年 12 月 31 日或以前交船的油船在海上時，來自貨物區域的污壓載水或油污水，在按上述 6.4 所述方法或其替代方法排放之後，可在水線以下進行排放，但須：

.5.1 把一部分水通過固定管路流向上甲板或上甲板以上的容易接近的位置，該位置在排放操作期間，可用目視觀察；和

.5.2 這種分流裝置符合主管機關規定的要求，其至少包括本組織通過的《控制舷外排放分流系統的設計、安裝和操作技術條件》[1]中所有的規定。

見統一解釋 58

---

7 每艘第 1.28.8 條定義的在 2010 年 1 月 1 日或以後交船的 150 總噸及以上的油船，如果安裝了一個與貨油管路系統永久相連的海水吸入箱，則應設有一個海水吸入箱閥和一個舷內隔離閥。除了這兩個閥以外，當油船裝貨、運貨或卸貨時，海水吸入箱應能用一種令主管機關滿意的牢靠設備與貨油管路系統相隔離。該牢靠設備是安裝在管路系統中的一種裝置，用以在一切情況下防止海水吸入箱與舷內閥之間的管段注入貨油。

見統一解釋 59

B 部分

設備

第 31 條

排油監控系統

1 除本附則第 3 條 4 和 5 的規定之外，150 總噸及以上的油船應裝有一個經主管機關批准的排油監控系統。

---

① 見統一解釋附錄 4。

2 在考慮用於該系統的油分計的設計時，主管機關應考慮到本組織所推薦的技術條件[①]。該系統應設有一個記錄器，用以提供每海里排放升數和總排放量或含油量和排放率的連續記錄。這種記錄應能鑑別時間和日期，並至少應保存三年。每當有排出物排放入海時，排油監控系統即應開始工作，並應確保在油量瞬間排放率超過本附則第 34 條的規定時，即自動停止排放任何油性混合物。排油監控系統遇到任何故障即應停止排放。排油監控系統如遇任何故障，可使用一種手工操作的替代方法，但該有缺陷的裝置應儘快予以修復。經港口國當局允許，排油監控系統有缺陷的油船在駛往修理港以前，可進行一次壓載航行。

3 排油監控系統的設計和安裝應符合本組織制定的油船排油監控系統指南和技術條件[②]。主管機關可接受在該指南和技術條件內詳述的具體佈置。

4 這種系統的操作說明書應符合主管機關批准的操作手冊，該說明書應包括人工和自動操作，並旨在確保除非符合本附則第 34 條規定的條件，否則任何時候都不得排放油類。

---

① 對安裝在 1986 年 10 月 2 日前建造的油船上的油分計，參見本組織 A.393（X）決議通過的《關於油水分離設備和油分計國際性能和試驗技術條件的建議案》。對安裝在 1986 年 10 月 2 日或以後建造的油船上的作為排油監控系統部件的油分計，參見本組織 A.586（14）決議通過的《油船排油監控系統指南和技術條件》。對安裝在 2005 年 1 月 1 日或以後建造的油船上的作為排油監控系統部件的油分計，參見本組織 MEPC.108（49）決議通過的《修訂的油船排油監控系統指南和技術條件》。

② 按適用情況，參見本組織 A.496（XII）決議通過的《油船排油監控系統指南和技術條件》或本組織 A.586（14）決議通過的《經修訂的油船排油監控系統指南和技術條件》，或本組織 MEPC.108（49）決議通過的《修訂的油船排油監控系統指南和技術條件》。

第 32 條

油/水界面探測器[1]

除本附則第 3 條 4 和 5 的規定之外，150 總噸及以上的油船應備有經主管機關認可的有效的油水界面探測器，以能迅速而準確地測定中的油/水分界面，其他艙櫃如需進行油水分離並擬從其中將排出物直接排放入海者，也應有這種探測器。

第 33 條

對原油洗艙的要求

見統一解釋 31

---

1 每艘第 1.28.4 條定義的在 1982 年 6 月 1 日以後交船的 20,000 載重噸及以上的原油油船應設置使用原油洗艙的貨油艙清洗系統。主管機關應確保該系統在該船第一次載運原油航行以後的一年內或載運適合於原油洗艙的原油的第 3 個航程結束時（兩者發生較晚者）完全符合本條的要求。

2 原油洗艙裝置及其附屬設備與佈置，應符合主管機關所制訂的要求。這些要求，至少應包括經本組織通過的《原油洗艙系統設計、操作和控制技術條件》[2]的全部規定。如果對船舶沒有如本條 1 規定的要求，但其設置了原油洗艙裝置，則應符合上述技術條件的安全方面的要求。

---

① 參見本組織 MEPC.5（XIII）決議通過的《油/水界面探測器技術條件》。
② 參見本組織 A.446（XI）決議通過並經本組織 A.497（XII）決議修正，再經 A.897（21）決議修正的《原油洗艙系統設計、操作和控制技術條件》。

3 每一按本附則第 18.7 條規定所設的原油洗艙系統均應符合本條的要求。

C 部分

操作性排油的控制

第 34 條

排油的控制

A 特殊區域外的排放

1 除本附則第 4 條和本條 2 的規定外，應禁止將油船貨物區域的油類或油性混合物排放入海，但全部滿足下列條件者除外：

.1 油船不在特殊區域之內；

.2 油船距最近陸地 50 n mile 以上；

.3 油船在航行途中；

.4 油量瞬間排放率不超過 30 *l*/n mile；

.5 排放入海的總油量，對於第 1.28.1 條定義的在 1979 年 12 月 31 日或以前交船的油船而言，不得超過這項殘油所屬的該種貨油總量的 1/15,000，對於第 1.28.2 條定義的在 1979 年 12 月 31 日以後交船的油船而言，不得超過這項殘油所屬的該種貨油總量的 1/30,000；和

見統一解釋 60

.6 油船所設的本附則第 29 條和 31 條要求的排油監控系統以及污油水艙正在運轉。

2 本條 1 的規定不適用於清潔或專用壓載的排放。

B 特殊區域內的排放

3 除本條 4 的規定外，油船在特殊區域內時，應禁止將其貨物區域的油類或油性混合物排放入海[①]。

4 本條 3 的規定不適用於清潔或專用壓載的排放。

5 本條中的任何規定，並不禁止僅有部分航程在特殊區域內的船舶在特殊區域外按本條 1 的規定進行排放。

C 對小於 150 總噸的油船的要求

6 本附則第 29、31 和 32 條的要求不適用於小於 150 總噸的油船，這種船按本條所述的排油控制，是將油留存船上以及隨後將所有的經污染的洗滌液排入接收設備。用於沖洗和流回到儲存櫃中去的全部油和水應排入接收設備，除非設有足夠的裝置對允許排放入海的流出物進行有效的監測以確保符合本條的規定。

D 一般要求

7 任何時候在緊鄰船舶或其跡流的水面上或水面下發現可見的油跡時，本公約締約國政府有權在其合理可行的範圍內對有無違反本條規定的有關事實立即進行調查。這種調查特別應包括風況和海況、該船的航跡和航速、附近的這種明顯油跡的其他可能來源，以及任何有關的排油記錄。

---

① 參見第 38.6 條。

8 任何含有在數量或濃度上會危害海洋環境的化學品或其他物質，或是借以違避本條所列排放條件的化學品或其他物質，均不得排放入海。

9 按本條 1 和 3 的規定不能排放入海的殘油，應留存船上或排入接收設備。

第 35 條
原油洗艙操作

見統一解釋 31

---

1 每艘採用原油洗艙系統的油船，均應備有一份詳細說明該系統和設備並列有操作程序的《操作與設備手冊》[①]，該手冊應使主管機關滿意，並應包括本附則第 33.2 條所述技術條件中所列的全部資料。如果進行影響該原油洗艙系統的變更，則《操作與設備手冊》應作相應的修訂。

2 關於貨油艙的壓載，應在每一壓載航次開始之前，以原油清洗足夠的貨油艙，以根據該油船營運的方式和預期的氣候情況將壓載水僅裝在經原油清洗的貨油艙內。

3 除非油船載運不適合於原油洗艙的原油，油船應按《操作與設備手冊》操作原油洗艙系統。

---

① 參見本組織海上環境保護委員會 MEPC.3（XII）決議通過並經 MEPC.81（43）決議修正的《原油洗艙操作和設備手冊的標準格式》。

第 36 條

《油類記錄簿》第 II 部分 – 貨油/壓載的作業

1 每艘 150 總噸及以上的油船，應備有《油類記錄簿》第 II 部分（貨油/壓載的作業）。該《油類記錄簿》不論是作為船上的正式航海日誌的一部分或作為其他文件，均應按本附則附錄 III 中所規定的格式。

2 每當船舶進行下列任何一項貨油/壓載的作業時，均應逐艙填寫《油類記錄簿》第 II 部分：

.1 貨油的裝載；

.2 航行中貨油的過駁；

.3 貨油的卸載；

.4 貨油艙和清潔壓載艙的壓載；

.5 貨油艙的清洗（包括原油洗艙）；

.6 壓載的排放，但從專用壓載艙排放者除外；

.7 排放污油水艙的水；

.8 污油水艙排放作業後，所使用的閥門或類似裝置的關閉；

.9 污油水艙排放作業後，為清潔壓載艙與貨油和掃艙管路隔離所需閥門的關閉；

.10 殘油的處理。

3 對本附則第 34.6 條所述的油船而言，《油類記錄簿》第 II 部分中應有用於洗艙和流回到儲存櫃中的油和水的總量的記錄。

4 如發生本附則第 4 條所述的排放油類或油性混合物的情況時，或者發生該條所未予除外的意外排放或其他特殊排油情況時，應在《油類記錄簿》第 II 部分中說明這種排放的情況和理由。

5 應及時將本條 2 中所述的每項作業詳細地記入《油類記錄簿》第 II 部分，以使與該項作業相應的所有項目均有記錄，每項完成的作業，應由高級船員或有關作業的負責人簽字，且每填完一頁應由船長簽字。《油類記錄簿》第 II 部分中的記錄應至少使用英文、法文或西班牙文的其中一種語言。如同時使用船旗國的官方語言，則在有爭議或分歧時，應以該國官方語言為準。

6 排油監控系統的任何故障均應記入《油類記錄簿》第 II 部分。

7 《油類記錄簿》第 II 部分的存放位置應易於在任何合理時間隨時可供檢查，並且除未配備船員的被拖船舶外，均應存放船上。《油類記錄簿》第 II 部分應在進行最後一項記錄後保存三年。

8 本公約締約國政府的主管當局可對停靠本國港口或近海裝卸站的適用本附則的任何船舶檢查《油類記錄簿》第 II 部分，並可將該記錄簿中任何記錄製成副本，也可要求船長證明該副本是該項記錄的真實副本。任何經船長證明為船上《油類記錄簿》第 II 部分中某項記錄的真實副本者，在任何法律訴訟中應可作為該項記錄中所述事實的證據。主管當局根據本項規定對《油類記錄簿》第 II 部分的檢查和製作正確無誤的副本應儘速進行，而不對船舶造成不當延誤。

9 對於 150 總噸以下的油船，按本附則第 34.6 條進行操作，應由主管機關制訂適合的《油類記錄簿》。

第 5 章

防止油污事故造成的污染

第 37 條

船上油污應急計劃

1 每艘 150 總噸及以上的油船和每艘 400 總噸及以上的非油船，應備有主管機關認可的《船上油污應急計劃》。

見統一解釋 61

---

2 該應急計劃應以由本組織制定的指南[①]為基礎，並應以船長和高級船員的工作語言書寫。該計劃至少應包括：

.1 根據本組織制定的指南，本公約第 8 條和議定書 I 要求的由船長或其他負責人員報告油污事故所遵循的程序[②]；

.2 在發生油污事故時應與之聯繫的當局或人員名單；

.3 在事故發生後由船上人員為減少或控制排油所立即採取的措施的詳細說明書；和

.4 在處理污染時與政府和地方當局協調船上行動的程序和聯絡點。

---

① 參見本組織 MEPC.54（32）決議通過並經 MEPC.86（44）決議修正的《船上油污應急計劃編製指南》。

② 參見本組織 A.851（20）決議通過並經 MEPC.138（53）決議修正的《船舶報告制度和船舶報告要求的一般原則，包括危險品、有害物質和/或海洋污染物事故報告的指南》。

3 對於本公約附則 II 第 17 條也適用的船舶，該計劃可與本公約附則 II 第 17 條所要求的船上有毒液體物質海洋污染應急計劃合併。在這種情況下，此計劃的標題應為《船上海洋污染應急計劃》。

4 所有載重量為 5,000 噸或以上的油船均應備有快速接入破損穩性和剩餘結構強度岸基電腦計算程序的裝置。

第 6 章

接收設備

第 38 條

接收設備

見統一解釋 62

A 特殊區域外的接收設備

1 本公約各締約國政府應承擔義務，確保在其裝油站、修理港以及船舶需要排放殘油的其他港口提供足夠的接收油船和其他船舶留存的殘油和油性混合物的設備[①]，以滿足船舶使用的需要，而不對船舶造成不當延誤。

2 在下列港、站應設置本條 1 規定的接收設備：

.1 所有供油船裝載原油的港口和裝油站，而這種油船在到達前剛完成了一次不超過 72 h 或不超過 1,200 n mile 的壓載航行；

.2 所有裝載原油以外的散裝油類的港口和裝油站，其每日平均裝油量為 1,000 噸以上者；

.3 所有有修船廠和洗艙設施的港口；

.4 所有接待設有本附則第 12 條所要求的殘油（油泥）艙的船舶的港口和裝卸站；

① 見 MEPC.83（44）決議《確保足夠的港口廢棄物接收設備指南》。

.5 所有按照本附則第 15 條和第 34 條規定不能排放含油艙底水和其他殘油的港口；和

.6 所有按照本附則第 34 條規定不能從油類/散貨兩用船排放殘油的散裝貨的裝貨港口。

3 接收設備的容量如下：

.1 原油裝油站應有充分的接收設備，以接收所有進行本條 2.1 中所述航行的油船按照本附則第 34.1 條規定不能排放的油類和油性混合物；

.2 本條 2.2 中所述的裝油港和裝油站，應有充分的接收設備，以接收裝載原油以外的散裝油類的油船按照本附則第 34.1 條規定不能排放的油類和油性混合物；

.3 所有有修船廠和洗艙設施的港口，應有充分的接收設備，在船舶進入這些修船廠或洗艙設施前，接收船上留待處理的所有殘油和油性混合物；

.4 在本條 2.4 所述港口和裝卸站設置的所有設備，應足以接收可能停靠這些港口和裝卸站的所有船舶按照本附則第 12 條規定所留存的全部殘油；

.5 在本條所述港口和裝卸站設置的所有設備，應足以接收按照本附則第 15 條規定不能排放的含油艙底水和其他殘油；和

.6 在散裝貨的裝貨港所設置的設備，應適當地考慮到兼用船的特殊問題。

B 特殊區域內的接收設備

4 其海岸線與任何特殊區域相鄰接的本公約各締約國政府應確保在該特殊區域內的所有裝油站和修理港，都備有足夠的接收和處理來自油船的所有污壓載水和洗艙水的設備。此外，該特殊區域以內的所有港口還應備有足夠的[①]接收來自一切船舶的其他殘餘物和油性混合物的設備。這類設備應有足夠的容量，以滿足船舶使用的需要，而不對船舶造成不當延誤。

5 本公約各締約國政府對在其管轄範圍內的淺海航路入口可能要求排放壓載水以減少船舶吃水者，應確保配置本條 4 中所述的設備，但可以附有條件，即需排放污油水或污壓載水的船舶可能導致延誤。

6 紅海海域、海灣海域[②]、亞丁灣海域和阿拉伯海的阿曼海域：

.1 各有關締約國應將按照本條 4 和 5 的規定所採取的措施通知本組織。在收到足夠的通知後，本組織應規定一個本附則第 15 和 34 條的排放要求對所涉及區域開始生效的日期。本組織應至少在上述規定日期之前 12 個月將該日期通知所有締約國。

.2 在本公約生效之日和上述規定日期之間的這一期間內，船舶在特殊區域內航行時，應遵守本附則第 15 條和 34 條有關特殊區域外排放的要求。

.3 在該日期之後，在這些特殊區域內尚無這種設備的港口裝貨的油船，也應完全遵守本附則第 15 條和 34 條有關特殊

---

① 見 MEPC.83（44）決議《確保足夠的港口廢棄物接收設備指南》。
② MEPC 經 MEPC.168（56）決議決定，本附則第 15 和 34 條對海灣海域特殊區域的排放要求應於 2008 年 8 月 1 日生效。

區域內排放的要求。但是，為裝貨而進入這些特殊區域的油船，應儘量在進入該區域時，船上僅載有清潔壓載。

.4 在對所涉及特殊區域的要求生效之日後，各締約國應將宣稱設備不足的一切事例通知本組織，以便轉發有關締約國。

.5 在本公約生效之日起一年後，應至少設有本條 1、2 和 3 所規定的接收設備。

7 儘管有本條 4、5 和 6 的規定，下列規定適用於南極區域：

.1 本公約各締約國政府對前往或來自南極區域的船舶在其港口時，承擔義務確保儘可能迅速地提供足夠設備以從所有船上接收殘油（油泥）、污壓載水、洗艙水和其他油性殘餘物和混合物，滿足使用該設備的船舶的需要，而不對船舶造成不當延誤。

.2 本公約各締約國政府應確保所有懸掛其國旗的船舶在進入南極區域前，船上配置具有足夠容量的一個或幾個液艙用以儲存船舶在該區域航行時的所有殘油（油泥）、污壓載水、洗艙水和其他油性殘餘物和混合物，並已做好在離開該區域之後將這些油性殘餘物排放至接收設備的安排。

C 一般要求

8 各締約國應將按本條規定設置的設備被宣稱不足的一切情況通知本組織，以便轉發各有關締約國。

第 7 章

對固定或浮動平台的特殊要求

第 39 條

對固定或浮動平台的特殊要求

見統一解釋 63

1 本條適用於固定或浮動平台，包括鑽井裝置，用於近海採油和儲油的浮式生產儲存和卸貨設施（FPSO），以及用於近海採油儲存的浮式儲存裝置（FSU）。

2 從事於海底礦物資源的勘探、開發和相關聯的近海加工的固定或浮動平台和其他平台，應符合本附則中適用於 400 總噸及以上非油船的要求，但下列情況除外：

.1 在切實可行的範圍內，應設置本附則第 12 條和 14 條中所要求的裝置；

.2 應按主管機關批准的格式，對所有涉及排放油類或油性混合物的作業均作出記錄；和

.3 除本附則第 4 條的規定外，應禁止將油類或油性混合物排放入海，但未經稀釋的排放物的含油量不超過 15 ppm 者除外。

3 主管機關在驗證 FPSO 類或 FSU 類平台是否符合本公約的規定時，除上述 2 的要求外，還應考慮到本組織制定的指南[①]。

① 參見本組織 MEPC.139（53）決議通過並經 MEPC.142（54）決議修正的《經修訂的 MARPOL 附則 I 要求對 FPSO 和 FSU 的應用指南》。

第 8 章

防止海上油船間過駁貨油造成污染

第 40 條

適用範圍

1 本章各條適用於從事海上油船間過駁貨油（STS 作業）的 150 總噸及以上的油船及其在 2012 年 4 月 1 日或以後進行的 STS 作業。然而，在該日期之前但在主管機關按第 41.1 條要求認可 STS 作業計劃之後進行的 STS 作業應儘可能符合 STS 作業計劃。

2 本章各條不適用於與固定或浮動平台相關的油類過駁作業，包括鑽井裝置，用於近海採油和儲油的浮式生產儲存和卸貨設施（FPSO），以及用於近海採油儲存的浮式儲存裝置（FSU）。

3 本章各條不適用於加油作業。

4 本章各條不適用於為保障船舶安全或救護海上人命、或為對抗特定污染事故以最大限度減少污染造成的損害所必需的 STS 作業。

5 本章各條不適用於涉及船舶為軍艦、海軍輔助船舶或其他國有或國營並暫時只用於政府非商業性服務的船舶的 STS 作業。但各國應採取不損害這類船舶的操作或操作性能的適當措施，以確保其在合理和可行的範圍內按本章的規定進行 STS 作業。

第 41 條

安全和環境保護的一般規定

1 從事 STS 作業的任何油船應不遲於 2011 年 1 月 1 日或以後進行的船舶第一次年度、中間或換證檢驗之日在船上攜有一份規定如何進行 STS 作業的計劃（STS 作業計劃）。每艘油船的 STS 作業計劃應經主管機關認可。STS 作業計劃應使用船上的工作語言編寫。

2 STS 作業計劃應根據本組織確定的 STS 作業最佳操作指南包含的信息制訂[①]。如果經修正的 1974 年國際海上人命安全公約第 IX 章要求的現有安全管理體系適用於所述油船，可將 STS 作業計劃納入該現有安全管理體系。

3 受本章約束從事 STS 作業的任何油船應符合其 STS 作業計劃。

4 STS 作業的總負責人應具備履行所有相關職責的資格，並考慮到本組織確定的 STS 作業最佳操作指南包含的資格。

5 STS 作業記錄[②]應在船上留存三年，並隨時可供本公約締約國檢查。

---

① 經修正的 IMO“油污手冊，第 1 節，防止”，和 ICS 和 OCIMF“船對船過駁指南，石油”，2005 年第四版。

② 經修訂的防污公約附則 I 第 3 和 4 章（MEPC.117（52）決議）；油類記錄簿中記錄加油和貨油過駁作業的要求，以及 STS 操作計劃要求的任何記錄。

第 42 條

通知

1 受本章約束的每艘油船，其在本公約某一締約國的領海或專屬經濟區內計劃 STS 作業時，應不遲於計劃的 STS 作業之前 48 h 通知該締約國。如在例外情況下，提前 48 h 無法提供本條 2 所規定的所有信息時，排放貨油的油船應提前 48 h 通知本公約該締約國將發生的 STS 作業，並儘早向該締約國提供本條 2 規定的信息。

2 本條 1 規定的通知應至少包括下列信息[①]：

.1 STS 作業涉及的油船船名、船旗、呼號、IMO 編號和預計到達時間；

.2 計劃的 STS 作業開始的日期、時間和地理位置；

.3 是否在錨泊時或航行途中進行 STS 作業；

.4 油的類型和數量；

.5 STS 作業的計劃持續時間；

.6 確定 STS 作業服務提供方或總負責人和聯繫信息；和

.7 確認油船在船上備有滿足第 41 條要求的 STS 作業計劃。

3 如果油船至 STS 作業位置或區域的預計到達時間變化超過六小時，該油船的船長、船東或代理商應向本條 1 規定的該本公約締約國提供經修改的預計到達時間。

---

① 在 2010 年 12 月 31 日 MSC-MEPC.6/Circ.9 文件或其後的修正案中所列的國家操作聯繫點。

第 9 章

在南極區域使用或載運油類的特殊要求

第 43 條

在南極區域使用或載運油類的特殊要求

1 除從事保障船舶安全或搜救作業的船舶外，禁止在附則 I 第 1.11.7 條定義的南極區域將下列物質作為貨物散裝運輸或作為燃料載運和使用：

.1 在 15°C 時密度高於 900 kg/m^3 的原油；

.2 在 15°C 時密度高於 900 kg/m^3 或在 50°C 時運動黏度高於 180 mm^2/s 的原油以外的油類；或

.3 瀝青、焦油及其乳化物。

2 如先前操作已包括對上述 1.1 至 1.3 所列油類的載運或使用，則不要求對液艙或管路進行清洗或沖洗。

附則 I 的附錄

附錄 I

油類清單[1]

Asphalt solutions	**瀝青溶液**
Blending stocks	調和油料
Roofers flux	屋頂用柏油
Straight run resudue	直溜渣油
Oils	**油類**
Clarified	澄清油
Crude oil	原油
Mixtures containing crude oil	含原油的混合物
Diesel oil	柴油
Fuel oil no.4	4 號燃料油
Fuel oil no. 5	5 號燃料油
Fuel oil no. 6	6 號燃料油
Residual fuel oil	殘餘燃料油
Road oil	鋪路瀝青
Transformer oil	變壓汽油
Aromatic oil（excluding vegetable oil）	芳烴油類（不包括植物油）
Lubricating oils and blending stocks	潤滑油和調和油料
Mineral oil	礦物油
Motor oil	馬達油
Penetrating oil	滲透潤滑油
Spindle oil	錠子油
Turbine oil	透平油
Distillates	**餾分油**
Straight run	直溜油
Flashed feed stocks	閃蒸原料油
Gas oil	**瓦斯油**
Cracked	裂化瓦斯油

---

① 該油類清單不應視為是全面的。

Gasoline blending stocks	**汽油調和料類**
Alkylates - fuel	烷基化燃料
Reformates	重整油
Polymer - fuel	聚合燃料
Gasolines	**汽油類**
Casinghead（natural）	天然汽油
Automotive	車用汽油
Aviation	航空汽油
Straight run	直溜汽油
Fuel oil no.1（kerosene）	1 號燃料油（煤油）
Fuel oil no.1-D	1-D 號燃料油
Fuel oil no.2	2 號燃料油
Fuel oil no.2-D	2-D 號燃料油
Jet fuels	**噴氣燃料類**
JP-1（kerosene）	JP-1（煤油）噴氣燃料
JP-3	JP-3 噴氣燃料
JP-4	JP-4 噴氣燃料
JP-5（kerosene, heavy）	JP-5（煤油，重質）噴氣燃料
Turbo fuel	燃氣輪機燃料
Kerosene	煤油
Mineral spirit	礦物溶劑油
Naphtha	**石腦油**
Solvent	溶劑
Petroleum	石油
Heartcut distillate oil	窄餾分油

附錄 II

IOPP 證書和附件格式[1]

國際防止油污證書

（註：本證書應附有構造和設備記錄）

經……政府授權，

（國家全稱）

由……

（按公約規定經授權的適任人員或組織的全稱）

根據經修正的《經 1978 年議定書修訂的 1973 年國際防止船舶造成污染公約》（以下稱“公約”）的規定簽發。

船舶概況[2]

船名……

船舶編號或呼號……

船籍港……

總噸位……

船舶載重量（噸）[3]……

---

① IOPP 證書應至少使用英文、法文或西班牙文的其中一種語言。如同時使用發證國的官方語言，則在有爭議或分歧時，應以該國官方語言為準。
② 船舶概況也可在表格中橫向排列。
③ 對油船而言。

IMO 編號[①]……

船舶類型[②]：……

油船

屬於公約附則 I 第 2.2 條規定的設有貨油艙的非油船

除上述船舶以外的任何其他船舶

茲證明：

1. 該船已按公約附則 I 第 6 條的規定進行了檢驗；和

2. 檢驗表明，該船的結構、設備、系統、附件、佈置和材料及其狀況在各方面均屬合格，且該船符合公約附則 I 的適用要求。

本證書有效期至（年/月/日）……止[③]，在此期間應按公約附則 I 第 6 條規定接受檢驗。

本證書基於的檢驗完成日期：……年/月/日

簽發於……

（證書簽發地點）

年/月/日……　　……

（簽發日期）　　（經正式授權的發證官員簽字）

（主管當局蓋章或鋼印）

---

① 參見本組織 A.600（15）決議通過的《IMO 船舶編號體系》。
② 不適用者劃去。
③ 填入主管機關根據公約附則 I 第 10.1 條規定的期滿日期。該日期如未按公約附則 I 第 10.8 條作過修正，其日、月相當於公約附則 I 第 1.27 條所定義的周年日。

年度檢驗和中間檢驗的簽署

茲證明業已按公約附則 I 第 6 條的要求進行了檢驗，查明該船符合公約的有關規定。

年度檢驗　　簽字……

（經正式授權的官員簽字）

地點……

日期（年/月/日）……

（主管當局蓋章或鋼印）

年度檢驗/中間檢驗[1]　　簽字……

（經正式授權的官員簽字）

地點……

日期（年/月/日）……

（主管當局蓋章或鋼印）

年度檢驗/中間檢驗[1]　　簽字……

（經正式授權的官員簽字）

地點……

日期（年/月/日）……

（主管當局蓋章或鋼印）

---

① 不適用者劃去。

年度檢驗　　簽字……

（經正式授權的官員簽字）

地點……

日期（年/月/日）……

（主管當局蓋章或鋼印）

按第 10.8.3 條進行的年度/中間檢驗

茲證明業已按公約附則 I 第 10.8.3 條的要求進行了年度/中間[①]檢驗，查明該船符合公約的有關規定：

簽字……

（經正式授權的官員簽字）

地點……

日期（年/月/日）……

（主管當局蓋章或鋼印）

在適用第 10.3 條情況下，有效期少於 5 年的證書展期簽署

該船符合公約的有關規定，本證書根據公約附則 I 第 10.3 條應視為有效，有效期限至（年/月/日）……止。

① 不適用者劃去。

簽字……

（經正式授權的官員簽字）

地點……

日期（年/月/日）……

（主管當局蓋章或鋼印）

在已完成換證檢驗並適用第 10.4 條情況下的簽署

該船符合公約的有關規定，本證書根據公約附則 I 第 10.4 條應視為有效，有效期限至（年/月/日）……止。

簽字……

（經正式授權的官員簽字）

地點……

日期（年/月/日）……

（主管當局蓋章或鋼印）

在適用第 10.5 或 10.6 條情況下，將證書有效期展期至駛抵進行檢驗的港口或給予寬限期的簽署

本證書根據公約附則 I 第 10.5 或 10.6 條[①]應視為有效，有效期限至（年/月/日）……止。

---

① 不適用者劃去。

簽字……

（經正式授權的官員簽字）

地點……

日期（年/月/日）……

（主管當局蓋章或鋼印）

在適用第 10.8 條情況下，周年日提前的簽署

根據公約附則 I 第 10.8 條，新的周年日為（年/月/日）……

簽字……

（經正式授權的官員簽字）

地點……

日期（年/月/日）……

（主管當局蓋章或鋼印）

根據公約附則 I 第 10.8 條，新的周年日為（年/月/日）……

簽字……

（經正式授權的官員簽字）

地點……

日期（年/月/日）……

（主管當局蓋章或鋼印）

附錄

格式 A

國際防止油污證書（IOPP 證書）

附件

非油船船舶構造和設備記錄

按照《經 1978 年議定書修訂的 1973 年國際防止船舶造成污染公約》（以下稱“公約”）附則 I 的規定。

註：

1 本格式用於 IOPP 證書中列為第 3 種類型的船舶，即“上述各類以外的船舶”。對油船和按公約附則 I 第 2.2 條規定的設有貨油艙的非油船，應使用格式 B。

2 本記錄應永久附於 IOPP 證書之後，IOPP 證書應隨時保存在船上。

3 記錄正本的文字應至少使用英文、法文或西班牙文的其中一種語言。如同時使用發證國的官方語言，則在有爭議或分歧時，應以該國官方語言為準。

4 方格內填入（x）表示“是”和“適用”，填入（—）表示“否”和“不適用”。

5 本記錄所述規則係指公約附則 I 的規則，所述決議係指國際海事組織通過的決議。

1 船舶概況

1.1 船名……

1.2 船舶編號或呼號.....

1.3 船籍港.....

1.4 總噸位.....

1.5 建造日期.....

1.5.1 簽訂建造合同日期.....

1.5.2 安放龍骨或船舶處於類似建造階段的日期.....

1.5.3 交船日期.....

1.6 重大改建（如適用）.....

1.6.1 簽訂改建合同日期.....

1.6.2 改建開工日期.....

1.6.3 改建完工日期.....

1.7 由於交船的意外延遲，主管機關已接受該船作為第 1.28.1 條所指的“在 1979 年 12 月 31 日或以前交船的船舶”.....□

2 控制機器處所艙底水和燃油艙排油的設備（第 16 條和第 14 條）

2.1 在燃油艙內裝載壓載水：

2.1.1 該船在正常條件下能在燃油艙內裝載壓載水.....□

2.2 所裝濾油設備的型式：

2.2.1 濾油設備（15 ppm）（第 14.6 條）.....□

2.2.2 具有報警和自動停止裝置的濾油設備（15 ppm）

（第 14.7 條）.....□

2.3 認可標準[①]：

2.3.1 油水分離器/濾油設備：

.1 已按 A.393（X）決議認可；.....□

.2 已按 MEPC.60（33）決議認可；.....□

.3 已按 MEPC.107（49）決議認可；.....□

.4 已按 A.233(VII)決議認可；□

.5 已按國家標準認可，但國家標準未基於 A.393（X）

或 A.233（VII）決議；.....□

.6 未經認可。.....□

2.3.2 處理設備已按 A.444(XI)決議認可 □

2.3.3 油分計：

.1 已按 A.393（X）決議認可；.....□

.2 已按 MEPC.60（33）決議認可；.....□

.3 已按 MEPC.107（49）決議認可。.....□

2.4 該系統的最大排量為.....m^3/h

---

① 參見本組織 1977 年 11 月 14 日 A.393（X）決議通過的《關於油水分離設備和油分計國際性能和試驗技術條件的建議案》，該決議替代 A.233（VII）決議。進一步參見本組織海上環境保護委員會 MEPC.60(33)決議通過並於 1993 年 7 月 6 日生效的《機艙艙底水防污染設備指南和技術條件》，該決議替代 A.393（X）和 A.444（XI）決議，MEPC.205（62）決議通過的《2011 年用以升級符合 MEPC.60（33）決議規定的濾油設備的附加設備指南和技術條件》和本組織海上環境保護委員會 MEPC.107（49）決議通過並自 2005 年 1 月 1 日起生效的《修訂的船舶機器處所防污染設備指南和技術條件》，該決議替代 MEPC.60（33）、A.393（X）和 A.444（XI）決議。

2.5 第 14 條的免除：

2.5.1 按照第 14.5 條的規定，該船免除第 14.1 或 14.2 條的要求。

2.5.1.1 該船專門從事在特殊區域..... ..內航行 ☐

2.5.1.2 該船按《國際高速船安全規則》予以核准，從事定期營運且周轉期不超過 24 h.....☐

2.5.2 該船設有如下儲存櫃用於留存船上所有含油艙底水：

液艙（編號）	液艙位置		容積（m^3）
	肋骨號（從）-（至）	橫向位置	
		總容積：.....m^3	

2A.1 要求船舶按第 12A 條建造並符合下列規定：

第 6 段和第 7 或第 8 段（雙殼結構）.....☐

第 11 段（燃油意外洩漏狀況）。.....☐

2A.2 不要求船舶符合第 12A 條的規定。.....☐

3 殘油（油泥）的留存和處理措施（第 12 條）和含油艙底水儲存櫃①

3.1 該船設有如下殘油（油泥）艙用於留存船上的殘油（油泥）：

液艙（編號）	液艙位置		容積（m^3）
	肋骨號（從）-（至）	橫向位置	
		總容積：.....m^3	

① 本公約未要求含油艙底水儲存櫃，如設置，應在表 3.3 中列出。

3.2 殘油（油泥）艙內留存的殘油（油泥）的處理措施：

3.2.1 殘油（油泥）焚燒爐，最大處理能力 kW 或 kcal/h

（不適用者劃去）.....□

3.2.2 適用於燃燒殘油（油泥）的輔鍋爐.....□

3.2.3 其他可接受的措施，詳細說明.....□

3.3 該船設有如下儲存櫃用於留存船上的含油艙底水：

液艙（編號）	液艙位置		容積（m^3）
	肋骨號（從）-（至）	橫向位置	
		總容積：.....m^3	

4 標準排放接頭（第 13 條）

4.1 該船設有將機器處所的艙底水殘餘物排至接收設備的管路，並裝有一隻符合第 13 條規定的標準排放接頭.....□

5 船上油污應急計劃（第 37 條）

5.1 該船備有符合第 37 條規定的船上油污應急計劃.....□

5.2 該船備有符合第 37.3 條規定的船上海洋污染應急計劃.....□

6 免除

6.1 根據第 3.1 條的規定，公約附則 I 第 3 章的一些要求業經主管機關准許免除，免除項目列於本記錄中的：.....□

7 等效（第 5 條）

7.1 附則 I 中某些要求的等效措施業經主管機關認可，其認可項目列於本記錄中的：……□

茲證明該記錄在各方面均正確無誤。

簽發於……

（記錄簽發地點）

…… ……

（簽發日期） （經正式授權簽發記錄的官員簽字）

（發證主管當局蓋章或鋼印）

國際防止油污證書（IOPP 證書）

附件

油船船舶構造和設備記錄

按照《經 1978 年議定書修訂的 1973 年國際防止船舶造成污染公約》（以下稱“公約”）附則 I 的規定。

註：

1 本格式用於 IOPP 證書中列為前二種類型的船舶，即油船和按公約附則 I 第 2.2 條規定的設有貨油艙的非油船，對 IOPP 證書中列為第 3 種類型的船舶，應使用格式 A。

2 本記錄應永久附於 IOPP 證書之後，IOPP 證書應隨時保存在船上。

3 記錄正本的文字應至少使用英文、法文或西班牙文的其中一種語言。如同時使用發證國的官方語言，則在有爭議或分歧時，應以該國官方語言為準。

4 方格內填入（×）表示“是”和“適用”，填入（—）表示“否”和“不適用”。

5 除另有規定外，本記錄所述條文係指公約附則 I 的條文，所述決議係指國際海事組織通過的決議。

1 船舶概況

1.1 船名……

1.2 船舶編號或呼號……

1.3 船籍港……

1.4 總噸位……

1.5 船舶裝載容積……（m^3）

1.6 船舶載重量……（t）（第 1.23 條）

1.7 船長……（m）（第 1.19 條）

1.8 建造日期：

1.8.1 簽訂建造合同日期……

1.8.2 安放龍骨或船舶處於類似建造階段的日期……

1.8.3 交船日期……

1.9 重大改建（如適用）：

1.9.1 簽訂改建合同日期……

1.9.2 改建開工日期……

1.9.3 改建完工日期……

1.10 交船的意外延遲：

1.10.1 由於交船的意外延遲，主管機關同意該船作為第 1.28.1 條所指的“在 1979 年 12 月 31 日或以前交船的船舶”……□

1.10.2 由於交船的意外延遲，主管機關同意該船作為第 1.28.3 條所指的“在 1982 年 6 月 1 日或以前交船的船舶”……□

1.10.3 由於交船的意外延遲，不要求該船符合第 26 條的規定…□

1.11 船舶種類：

1.11.1 原油油船……□

1.11.2 成品油油船……□

1.11.3 不載運第 20.2 條所述的燃油或重柴油，或潤滑油的成品油油船……□

1.11.4 原油/成品油油船……□

1.11.5 兼用船……□

1.11.6 按公約附則 I 第 2.2 條規定為設有貨油艙的非油船……□

1.11.7 專用於裝載第 2.4 條所指成品油的油船……□

1.11.8 該船既作為具有 COW 的“原油油船”，也作為具有 CBT 的“成品油油船”，為此已分別簽發單獨的 IOPP 證書……□

1.11.9 該船既作為具有有 CBT 的“成品油油船”，也作為具有 COW 的“原油油船”，為此已分別簽發單獨的 IOPP 證書……□

2 控制機器處所艙底水和燃油艙排油的設備（第 16 條和第 14 條）

2.1 在燃油艙內裝載壓載水：

2.1.1 該船在正常條件下能在燃油艙內裝載壓載水……□

2.2 所裝濾油設備的型式：

2.2.1 濾油設備（15 ppm）（第 14.6 條）……□

2.2.2 具有報警和自動停止裝置的濾油設備（15 ppm）（第 14.7 條）……□

2.3 認可標準[①]：

2.3.1 油水分離器/濾油設備：

.1 已按 A.393（X）決議認可；.....☐

.2 已按 MEPC.60（33）決議認可；.....☐

.3 已按 MEPC.107（49）決議認可；.....☐

.4 已按 A.233（VII）決議認可；.....☐

.5 已按國家標準認可，但國家標準未基於 A.393（X）或 A.233（VII）決議；.....☐

.6 未經認可。.....☐

2.3.2 處理設備已按 A.444（XI）決議認可.....☐

2.3.3 油分計：

.1 已按 A.393（X）決議認可； .....☐

·2 已按 MEPC.60（33）決議認可； .....☐

.3 已按 MEPC.107（49）決議認可。.....☐

2.4 該系統的最大排量為.....m^3/h

---

① 參見本組織 1977 年 11 月 14 日 A.393（X）決議通過的《關於油水分離設備和油分計國際性能和試驗技術條件的建議案》，該決議替代 A.233（VII）決議。進一步參見本組織海上環境保護委員會 MEPC.60(33)決議通過並於 1993 年 7 月 6 日生效的《機器處所艙底水防污染設備指南和技術條件》，該決議替代 A.393（X）和 A.444（XI）決議，MEPC.205（62）決議通過的《2011 年用以升級符合 MEPC.60（33）決議規定的濾油設備的附加設備指南和技術條件》和本組織海上環境保護委員會 MEPC.107（49）決議通過並自 2005 年 1 月 1 日起生效的《修訂的船舶機器處所防污染設備指南和技術條件》，該決議替代 MEPC.60（33）、A.393（X）和 A.444（XI）決議。

2.5 第 14 條的免除：

2.5.1 按照第 14.5 條，該船免除 14.1 條或 14.2 條的要求。

該船專門從事在特殊區域.....內航行 ☐

2.5.2 該船設有如下儲存櫃用於留存船上所有含油艙底水：.....☐

液艙（編號）	液艙位置		容積（m^3）
	肋骨號（從）-（至）	橫向位置	
		總容積：.....m^3	

2.5.3 該船設有將艙底水輸至污油水艙的裝置以代替儲存櫃.....☐

2A.1 要求船舶按第 12A 條建造並符合下列規定：

第 6 段和第 7 或第 8 段（雙殼結構）.....☐

第 11 段（燃油意外洩漏狀況）。.....☐

2A.2 不要求船舶符合第 12A 條的規定。.....☐

3 殘油（油泥）的留存和處理措施（第 12 條）和含油艙底水儲存櫃①

3.1 該船設有如下殘油（油泥）艙用於留存船上的殘油（油泥）：

液艙（編號）	液艙位置		容積（m^3）
	肋骨號（從）-（至）	橫向位置	
		總容積：.....m^3	

① 本公約未要求艙底水儲存櫃，3.3 下的表自願填寫。

3.2 殘油（油泥）艙內留存的殘油（油泥）的處理措施：

3.2.1 殘油（油泥）焚燒爐，最大處理能力 kW 或 kcal/h

（不適用者劃去）.....☐

3.2.2 適用於燃燒殘油（油泥）的輔鍋爐.....☐

3.2.3 其他可接受的措施，說明是.....☐

3.3 該船設有如下儲存櫃用於留存船上的含油艙底水：

液艙（編號）	液艙位置		容積（m^3）
	肋骨號（從）-（至）	橫向位置	
		總容積：.....m^3	

4 標準排放接頭（第 13 條）

4.1 該船設有將機器處所的艙底水殘餘物排至接收設備的管路，並裝有一隻符合第 13 條規定的標準排放接頭.....☐

5 構造（第 18、19、20、23、26、27 和 28 條）

5.1 按第 18 條要求，該船：

5.1.1 需設有 SBT、PL 和 COW.....☐

5.1.2 需設有 SBT 和 PL.....☐

5.1.3 需設有 SBT.....☐

5.1.4 需設有 SBT 或 COW.....☐

5.1.5 需設有 SBT 或 CBT.....☐

5.1.6 不需符合第 18 條規定.....□

5.2 專用壓載艙（SBT）：

5.2.1 該船設有符合第 18 條規定的 SBT.....□

5.2.2 該船設有符合第 18 條規定的 SBT，其保護位置（PL）的佈置符合第 18.12 至 18.15 條的規定.....□

5.2.3 SBT 的分佈如下：

艙別	容積（m^3）	艙別	容積（m^3）
		總容積：.....m^3	

5.3 清潔壓載艙（CBT）：

5.3.1 該船設有符合第 18.8 條規定的 CBT，並可作為成品油油船營運.....□

5.3.2 CBT 的分佈如下：

艙別	容積（m^3）	艙別	容積（m^3）
		總容積：..... m^3	

5.3.3 該船備有一份有效的《清潔壓載艙操作手冊》，日期.....□

5.3.4 該船 CBT 壓載與裝卸貨油是使用公共的管路和泵裝置...□

5.3.5 該船 CBT 壓載是使用分開獨立的管路和泵裝置.....□

5.4 原油洗艙（COW）：

5.4.1 該船設有符合第 33 條規定的 COW 系統……□

5.4.2 該船設有符合第 33 條規定的 COW 系統，但尚未按第 33.1 條和修訂的 COW 技術條件（經 A.497（XII）和 A.897（21）決議修正的 A.446（XI）決議）中 4.2.10 的規定進行效用驗證……□

5.4.3 該船備有一份有效的《原油洗艙操作和設備手冊》，日期……□

5.4.4 該船不要求設置 COW，但已設有符合修訂的 COW 技術條件（經 A.497（XII）和 A.897（21）決議修正的 A.446（XI）決議）中安全方面的規定……□

5.5 免除第 18 條：

5.5.1 該船僅從事於……之間的特定運輸，按第 2.5 條規定免除第 18 條的要求……□

5.5.2 該船按第 18.10 條規定，具有特殊壓載佈置，因而免除第 18 條的要求……□

5.6 貨油艙的尺度限制和佈置（第 26 條）：

5.6.1 該船需按第 26 條規定建造，並符合該條要求……□

5.6.2 該船需按第 26.4 條規定建造，並符合該條要求（見第 2.2 條）……□

5.7 分艙和穩性（第 28 條）：

5.7.1 該船需按第 28 條規定建造，並符合該條要求.....□

5.7.2 已根據第 28.5 條要求，按認可的格式向該船提供了資料和數據.....□

5.7.3 該船需按第 27 條規定建造，並符合該條要求.....□

5.7.4 已根據第 27 條對兼用船的要求，按主管機關認可的書面程序向該船提供了資料和數據.....□

5.8 雙殼體結構：

5.8.1 該船需按第 19 條規定建造並符合下列要求：

.1 第 3 段（雙殼體結構）.....□

.2 第 4 段（具有雙舷結構的中高甲板油船）.....□

.3 第 5 段（經海上環境保護委員會認可的替代方案）....□

5.8.2 該船需按第 19.6 條規定建造並符合其要求.....□

5.8.3 該船不需符合第 19 條的要求.....□

5.8.4 該船受第 20 條的約束，且：

.1 對於第 28.6 條，要求不遲於.....符合第 19 條的 2 至 5、7 和 8 以及第 28 條.....□

.2 被允許按第 20.5 條繼續營運至.....止.....□

.3 被允許按第 20.7 條繼續營運至.....止.....□

5.8.5 該船不受第 20 條的約束，且：

.1 該船小於 5,000 載重噸.....☐

.2 該船符合第 20.1.2 條.....☐

.3 該船符合第 20.1.3 條.....☐

5.8.6 該船受第 21 條的約束，且：

.1 要求不遲於.....符合第 21.4 條.....☐

.2 被允許按第 21.5 條繼續營運至.....止.....☐

.3 被允許按第 21.6.1 條繼續營運至.....止.....☐

.4 被允許按第 21.6.2 條繼續營運至.....止.....☐

.5 按第 21.7.2 條免除第 21 條的規定.....☐

5.8.7 該船不受第 21 條的約束，且：

.1 該船小於 600 載重噸.....☐

.2 該船符合第 19 條（載重噸≥5,000）.....☐

.3 該船符合第 21.1.2 條.....☐

.4 該船符合第 21.4.2 條（600≤載重噸<5,000）.....☐

.5 該船不載運防污公約附則 I 第 21.2 條定義的“重級別油”.....☐

5.8.8 該船受第 22 條的約束，且：

.1 符合第 22.2 條的要求.....☐

.2 符合第 22.3 條的要求.....□

.3 符合第 22.5 條的要求.....□

5.8.9 該船不受第 22 條的約束.....□

5.9 意外洩油性能

5.9.1 該船符合第 23 條要求.....□

6 將油類留存船上（第 29、31 和 32 條）

6.1 排油監控系統：

6.1.1 該船按 A.496（XII）決議或 A.586（14）決議[①]（不適用者劃去）的定義列為.....類油船.....□

6.1.2 排油監控系統已按 MEPC.108（49）決議認可.....□

6.1.3 該系統包括：

.1 控制裝置.....□

.2 計算裝置.....□

.3 運算裝置.....□

6.1.4 該系統設有：

.1 起動連鎖裝置.....□

.2 自動停止裝置.....□

---

① 在 1986 年 10 月 2 日或以後安放龍骨或處於類似建造階段的油船應安裝根據 A.586（14）決議認可的系統。

6.1.5 油分計係按 A.393（X）或 A.586（14）或 MEPC.108（49）決議[2]（不適用者劃去）認可，適用於：

.1 原油……☐

.2 黑色成品油……☐

.3 白色成品油……☐

6.1.6 該船已備有一份《排油監控系統操作手冊》……☐

6.2 污油水艙：

6.2.1 該船設有……個專用污油水艙，

總容積為……m^3，佔載油量的……%，係根據：

.1 第 29.2.3 條……☐

.2 第 29.2.3.1 條……☐

.3 第 29.2.3.2 條……☐

.4 第 29.2.3.3 條……☐

6.2.2 已有貨油艙指定作為污油水艙……☐

6.3 油/水界面探測器：

---

② 關於安裝在 1986 年 10 月 2 日以前建造的油船上的油分計，參見本組織 A.393（X）決議通過的《關於油水分離設備和油分計國際性能和試驗技術條件的建議案》。關於安裝在 1986 年 10 月 2 日及以後建造的油船上的作為排油監控系統部件的油分計，參見本組織 A.586（14）決議通過的《油船排油監控系統指南和技術條件》；關於安裝在 2005 年 1 月 1 日或以後建造的油船上的作為排油監控系統部件的油分計，參見本組織 MEPC.108（49）決議通過的《修訂的油船排油監控系統指南和技術條件》。

6.3.1 該船設有按 MEPC.5（XIII）決議[①]要求認可的油/水界面探測器……□

6.4 第 29、31 和 32 條的免除：

6.4.1 按照第 2.4 條規定，該船免除第 29、31 和 32 條的要求…□

6.4.2 按照第 2.2 條規定，該船免除第 29、31 和 32 條的要求…□

6.5 第 31 條和第 32 條的免除：

6.5.1 按照第 3.5 條規定，該船免除第 31 和 32 條的要求。該船專門從事：

.1 根據第 2.5 條的特殊貿易航行：……□

.2 在特殊區域內航行：……□

.3 在特殊區域以外距最近陸地 50 n.mile 以內航行，航程時間為 72 h 或更少且限於：……□

7 泵系、管系和排放佈置（第 30 條）

7.1 專用壓載的舷外排放口位於：

7.1.1 水線以上……□

7.1.2 水線以下……□

7.2 除排放總管外，清潔壓載的舷外排放口位於[①]：

7.2.1 水線以上……□

---

① 參見本組織海上環境保護委員會 MEPC.5（XIII）決議通過的《油/水界面探測器技術標準》。

① 僅指可被監控的排出口。

7.2.2 水線以下……□

7.3 除排放總管外，用於排放污壓載水或來自貨油艙區域的油污水的舷外排放口位於[①]：

7.3.1 水線以上……□

7.3.2 水線以下，連同符合第 30.6.5 條的分流裝置……□

7.3.3 水線以下……□

7.4 貨油泵和貨油管的排油（第 30.4 和 30.5 條）：

7.4.1 卸油完成後將所有貨油泵和貨油管路洩空的措施：

.1 將洩出物排至某一貨油艙或污油水艙……□

.2 專設一小直徑管路將洩出物排至岸上……□

8 船上油污應急計劃（第 37 條）

8.1 該船備有符合第 37 條規定的船上油污應急計劃……□

8.2 該船備有符合第 37.3 條規定的船上海洋污染應急計劃……□

8A 海上船對船油類過駁作業（第 41 條）

8A.1 該油船備有符合第 41 條規定的 STS 作業計劃。……□

9 免除

9.1 根據第 3.1 條規定，公約附則 I 第 3 章中的一些要求業經主管機關准許免除，免除項目列於本記錄中的：……□

10 等效（第 5 條）

10.1 附則 I 中某些要求的等效措施業經主管機關認可，其認可項目列於本記錄中的：……□

茲證明該記錄在各方面均正確無誤。

簽發於……

（記錄簽發地點）

年/月/日……　　……

（簽發日期）　　（經正式授權簽發記錄的官員簽字）

（發證主管當局蓋章或鋼印）

附錄 III

《油類記錄簿》格式[1]

油類記錄簿

第 I 部分 – 機器處所的作業

（所有船舶）

船名.....

船舶編號或呼號.....

總噸位.....

時間從.....至.....

註：每艘 150 總噸及以上的油船和 400 總噸及以上的非油船，均應備有《油類記錄簿》第 I 部分，以記錄有關機器處所的作業。對於油船，還應備有《油類記錄簿》第 II 部分，以記錄有關貨油/壓載的作業。

引言

本節以下幾頁為貨物和壓載作業項目清單，應按《經 1978 年議定書修訂的 1973 年國際防止船舶造成污染公約》附則 I 第 17 條規定，將作業情況相應記入《油類記錄簿》。各項目已按作業分組，每組以一個字母表示。

---

① 參見 MEPC.1/Circ.736/Rev.2 通函《油類記錄簿第 I 部分 – 機器處所的作業（所有船舶）的作業記錄指導》。

填寫《油類記錄簿》第 I 部分時，日期、作業組別和項目編號應填入相應的欄內，所要求的細節應按時間順序填入空欄。

每項完成的作業，應由高級船員或主管高級船員簽字並註明日期。每填完一頁，應由船長簽字。

《油類記錄簿》第 I 部分有許多處記載油量。油艙測量裝置的有限精度、溫度變化和油垢皆可影響到這些讀數的精確性。對《油類記錄簿》第 I 部分中的記錄，應予相應的考慮。

如發生意外排油或其他特殊排油時，應在《油類記錄簿》第 I 部分中說明這種排放的情況和理由。

濾油設備的任何故障均應記入《油類記錄簿》第 I 部分。

對持有《國際防止油污證書》的船舶，《油類記錄簿》第 I 部分中的記錄應至少使用英文、法文或西班牙文的其中一種語言。如同時使用船旗國的官方語言，則在有爭議或分歧時，應以該國官方語言為準。

《油類記錄簿》第 I 部分的存放位置應易於在任何合理時間隨時可供檢查，並且除未配備船員的被拖船舶外，均應存放船上。《油類記錄簿》第 I 部分應在進行最後一項記錄後保存三年。

本公約締約國政府的主管當局可對停靠本國港口或近海裝卸站的適用本附則的任何船舶檢查《油類記錄簿》第 I 部分，並可將該記錄簿中任何記錄製成副本，也可要求船長證明該副本是該項記錄的真實副本。任何經船長證明為船上《油類記錄簿》第 I 部分中某項記錄的真實副本者，在任何法律訴訟中應可作為該項記錄中所述事實的證據。主管當局根據本項規定對《油類記錄簿》第 I 部分的檢查和製作正確無誤的副本應儘速進行，而不對船舶造成不當延誤。

應記錄的項目清單

（A）燃油艙的壓載或清洗

1 壓載燃油艙的編號。

2 從上次裝油後是否已清洗，如未清洗，說明上次所裝的油類。

3 清洗過程：

.1 清洗開始和結束的船舶位置和時間；

.2 對具體油艙已採用的一種或其他種方法的清洗（用化學品沖洗、蒸洗、清洗；使用的化學品種類和數量，m^3）；

.3 駁入清洗水的油艙的編號和數量，m^3。

4 壓載：

.1 壓載開始和結束的船舶位置和時間；

.2 如油艙未清洗時的壓載量，m^3。

（B）從（A）部分所述燃油艙排放污壓載水或洗艙水

5 燃油艙的編號。

6 開始排放時的船舶位置。

7 完成排放時的船舶位置。

8 排放期間的船舶速度。

9 排放方法：

.1 通過 15 ppm 設備；

.2 排往接收設備。

10 排放量，m^3。

（C）殘油（油泥）的收集、過駁和處理

11 殘油（油泥）的收集

留存船上的殘油（油泥）量，應每周記錄一次[①]：（當船舶航程大於一周時，殘油量應每周記錄一次。）

.1 油艙的編號

.2 油艙的艙容……m^3

.3 留存總量……m^3

.4 手動作業收集的殘餘物量……m^3

（如殘油（油泥）駁入殘油（油泥）儲存櫃，操作員開始實施手動收集。）

12 殘油（油泥）的過駁或處理方法

說明過駁或處理的殘油數量，排空的油艙和留存的油量，m^3：

.1 排至接收設備（註明港口）[②]

.2 駁入另一（或其他）油艙（註明油艙和油艙總容量）；

---

① 僅指用於殘油（油泥）的 IOPP 證書附件格式 A 和格式 B 中第 3.1 項所列的油艙。

② 船長應從包括駁船和液罐車在內的接收設備經營者處得到一份收據或證明，在其內詳細記錄過駁的洗艙水、污壓載水、殘餘物或油性混合物的數量，以及過駁的時間和日期。該收據或證明如果附於《油類記錄簿》第 I 部分，可有助於船長證明其船舶未涉入所指控的污染事故。該收據或證明應與《油類記錄簿》第 I 部分一同保存。

.3 已焚燒（註明焚燒作業的總時間）；

.4 其他方法（予以說明）。

（D）機器處所積存的艙底水非自動開始排放舷外、過駁或其他方法的處理

13 排放、過駁或處理的數量，m[①]。

14 排放、過駁或處理的時間（開始和結束）。

15 排放、過駁或處理的方法：

.1 通過 15 ppm 設備（說明開始和結束時的船舶位置）；

.2 排至接收設備（註明港口）[②]；

.3 排至污油水艙或儲存櫃或其他艙櫃（註明艙櫃號；註明留存在艙櫃內的數量，m^3）。

（E）機器處所積存的艙底水自動開始排放舷外、過駁或其他方法的處理

16 通過 15 ppm 設備，將該系統定為自動向舷外排放的作業方式時的時間和船舶位置。

17 將該系統定為自動將艙底水輸入儲存櫃（註明櫃號）的作業方式時的時間。

18 將該系統定為手動作業方式時的時間。

---

① 如果從儲存櫃中排放或處理壓載水，應註明儲存櫃的編號和容量以及儲存櫃中留存的數量。

② 船長應從包括駁船和液罐車在內的接收設備經營者處得到一份收據或證明，在其內詳細記錄過駁的洗艙水、污壓載水、殘餘物或油性混合物的數量，以及過駁的時間和日期。該收據或證明如果附於《油類記錄簿》第 I 部分，可有助於船長證明其船舶未涉入所指控的污染事故。該收據或證明應與《油類記錄簿》第 I 部分一同保存。

船舶編號或呼號……

機器處所作業

日期	代號（字母）	項目（編號）	作業記錄/主管高級船員簽字

船長簽字……

（F）濾油設備的狀況

19 系統故障時間[①]。

20 系統已修復運轉時間。

21 故障原因。

（G）意外或其他異常的排油

22 發生的時間。

23 發生時船舶所在地點或船位。

24 油的大概數量和種類。

25 排放或逸漏的情況、原因和一般說明。

（H）燃油或散裝潤滑油的灌裝

26 灌裝：

.1 灌裝的地點；

.2 灌裝的時間；

.3 燃油的品種和數量並註明油艙編號（說明補充的數量和油艙的總容量）；

.4 潤滑油的品種和數量並註明油艙編號（說明補充的數量和油艙的總容量）。

（I）附加的操作程序和一般說明

船名……

① 濾油設備的狀況也涉及報警和自動停止裝置（如適用）。

油類記錄簿

第 II 部分 – 貨油/壓載的作業

（油船）

船名.....

船舶編號或呼號總噸位.....

時間從.....至.....

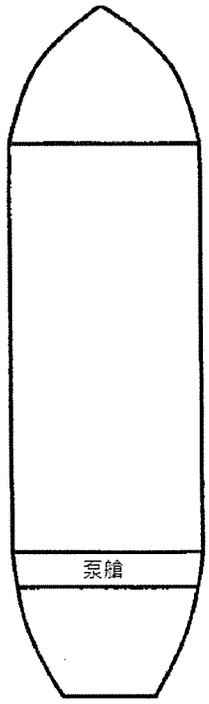
註：每艘 150 總噸及以上的所有油船應備有《油類記錄簿》第 II 部分，用以記錄有關貨油/壓載的作業。該油船還應備有《油類記錄簿》第 I 部分用以記錄有關機器處所的作業。

船名.....

船舶編號或呼號.....

液貨艙和污油水艙平面圖

（船上填寫）



艙室編號	容積
污油水艙深度	

（註明每艙容積和污油水艙深度）

引言

本節以下幾頁為貨物和壓載作業項目清單，應按《經 1978 年議定書修訂的 1973 年國際防止船舶造成污染公約》附則 I 第 36 條規定，將作業情況相應記入《油類記錄簿》第 II 部分。各項目已按作業分組，每組以一個字母表示。

填寫《油類記錄簿》第 II 部分時，日期、作業組別和項目編號應填入相應的欄內，所要求的細節應按時間順序填入空欄。

每項完成的作業，應由高級船員或主管高級船員簽字並註明日期。每填完一頁，應由船長會簽。

對於按《73/78 防污公約》附則 I 第 2.5 條的規定從事特定貿易的油船，《油類記錄簿》第 II 部分中的相應記載應由港口國主管當局簽署。[①]

《油類記錄簿》第 II 部分有許多處記載油量。油艙測量裝置的有限精度、溫度變化和油垢皆可影響到這些讀數的精確性。對《油類記錄簿》第 II 部分中的記錄，應予相應的考慮。

如發生意外排油或其他特殊排油時，應在《油類記錄簿》第 II 部分中說明這種排放的情況和理由。

排油監控系統的任何故障均應記入《油類記錄簿》第 II 部分。

對持有《國際防止油污證書》的船舶，《油類記錄簿》第 II 部分中的記錄應至少使用英文、法文或西班牙文的其中一種語言。如同時使用船旗國的官方語言，則在有爭議或分歧時，應以該國官方語言為準。

---

① 這句僅應加在從事特定貿易油船的《油類記錄簿》中。

《油類記錄簿》第 II 部分的存放位置應易於在任何合理時間隨時可供檢查，並且除未配備船員的被拖船舶外，均應存放船上。《油類記錄簿》第 II 部分應在進行最後一項記錄後保存三年。

本公約締約國政府的主管當局可對停靠本國港口或近海裝卸站的適用本附則的船舶檢查《油類記錄簿》第 II 部分，並可將該記錄簿中任何記錄製成副本，也可要求船長證明該副本是該項記錄的真實副本。任何經船長證明為船上《油類記錄簿》第 II 部分中某項記錄的真實副本者，在任何法律訴訟中應可作為該項記錄中所述事實的證據。主管當局根據本項規定對《油類記錄簿》第 II 部分的檢查和製作正確無誤的副本應儘速進行，而不對船舶造成不當延誤。

應記錄的項目清單

（A）貨油的裝載

1 裝油的地點。

2 所裝油類和油艙編號。

3 裝油總量（說明補充的裝油量，m^3（15°C）和油艙的總容量，m^3）。

（B）航行中貨油在船內的調駁

4 油艙編號：

.1 從：

.2 至：（說明調駁油量和油艙的總量（m^3））。

5 4.1 的油艙是否駁空?（如未駁空，說明剩餘量（m^3））。

（C）貨油的卸載

6 卸油的地點。

7 已卸油艙的編號。

8 油艙是否卸空?（如未卸空，說明剩餘量（m^3））。

（D）原油洗艙（僅適合於採用原油洗艙的油船）

（經原油清洗的每一油艙均應填寫）

9 進行原油洗艙的港口或船舶位置（如在兩個卸貨港之間進行洗艙）。

10 已洗油艙的編號。[①]

11 使用洗艙機的數量。

12 洗艙開始的時間。

13 採用的洗艙方式。[②]

14 洗艙管路的壓力。

15 洗艙結束或中止的時間。

16 說明用何方法證實油艙是乾的。

17 備註。[①]

---

① 當個別艙所具備的洗艙機台數多於《操作與設備手冊》所述的能同時作業的洗艙機台數時，則該艙用原油清洗的部分應予註明，例如：No.2 中間艙前部。

② 根據《操作與設備手冊》寫明是採用一段清洗法還是多段清洗法。如採用多段清洗法，則應寫明這些洗艙機在該段作業中冲洗的垂向範圍和次數。

① 如果《操作與設備手冊》中的程序未被遵守，則應在備註欄內寫明原因。

（E）貨油艙的壓載

18 壓載開始和結束時的船位。

19 壓載過程：

.1 壓載的油艙編號；

.2 壓載開始和結束的時間；

.3 接納的壓載量。說明進行作業的每個油艙的壓載總量（m^3）。

（F） 清潔壓載艙的壓載（僅適合於採用清潔壓載艙的油船）

20 壓載艙的編號。

21 水沖洗時的船舶位置或清潔壓載艙裝入壓載水的港口。

22 泵和管路中留存物被沖洗至污油水艙時的船舶位置。

23 沖洗管路後駁入污油水艙內或預備存放污油水的貨油艙內的含油污水量（註明油艙編號），說明總量（m^3）。

24 清潔壓載艙裝入補充壓載水時的船舶位置。

25 關閉用於隔離清潔壓載艙與貨油艙和掃艙管路的閥門的時間和船舶位置。

26 船上所裝清潔壓載的數量（m^3）。

（G） 貨油艙的清洗

27 已清洗的油艙編號。

28 港口或船舶位置。

29 清洗所用的時間。

30 清洗方法。[①]

31 洗艙廢液駁至：

.1 接收設備（註明港口和數量，m^3）[②]；

.2 污油水艙或指定作為污油水艙的貨油艙（註明油艙編號；說明駁入量和總量，m^3）。

（H） 污壓載水的排放

32 油艙編號。

33 開始排放入海時的船舶位置。

34 完成排放入海時的船舶位置。

35 排放入海的數量（m^3）。

36 排放時的船舶速度。

37 排放時排油監控系統是否工作?

38 對廢液和排放處水面是否保持經常性檢查?

39 駁入污油水艙的含油污水的數量（註明污油水艙編號），說明總量（m^3）。

---

① 人工水龍冲洗、機械清洗和/或化學品清洗。如用化學品清洗，則應說明化學品的名稱和使用的數量。

② 船長應從包括駁船和液罐車在內的接收設備經營者處得到一份收據或證明，在其內詳細記錄過駁的洗艙水、污壓載水、殘餘物或油性混合物的數量，以及過駁的時間和日期。該收據或證明如果附於《油類記錄簿》第 II 部分，可有助於船長證明其船舶未涉入所指控的污染事故。該收據或證明應與《油類記錄簿》第 II 部分一同保存。

40 排入岸上接收設備（註明港口名稱和說明總量，m^3）[①]。

（I） 污油水艙水的排放入海

41 污油水艙的編號。

42 自上次駁入殘餘物後沉澱的時間，或

43 自上次排放後沉澱的時間。

44 開始排放的時間和船舶位置。

45 開始排放時總存量的液面上部空檔值。

46 開始排放時油/水界面的上部空檔值。

47 逐次排放的數量（m^3）和排放率（m^3/h）。

48 最終排放的數量（m^3）和排放率（m^3/h）。

49 終止排放的時間和船舶位置。

50 排放時排油監控系統是否工作?

51 終止排放時油/水界面的上部空檔值。

52 排放時的船舶速度。

53 對廢液和排放處水面是否保持經常性檢查?

54 確認污油水艙水的排放完畢時，船舶管路系統中所使用的閥門均已關閉。

---

① 船長應從包括駁船和液罐車在內的接收設備經營者處得到一份收據或證明，在其內詳細記錄過駁的洗艙水、污壓載水、殘餘物或油性混合物的數量，以及過駁的時間和日期。該收據或證明如果附於《油類記錄簿》第 II 部分，可有助於船長證明其船舶未涉入所指控的污染事故。該收據或證明應與《油類記錄簿》第 II 部分一同保存。

（J） 殘油和其他未經處理油性混合物的處理

55 油艙的編號。

56 每一油艙過駁或處理的數量。（註明留存數量，m^3）。

57 過駁或處理方法：

.1 處理至接收設備（註明港口和數量）[①]。

.2 與貨油混合（註明數量）；

.3 駁入或駁自（一個）其他油艙，包括駁自機器處所、殘油（油泥）和含油艙底水艙（註明油艙編號，過駁的數量和油艙內總量，m^3）；和

.4 其他方法（予以說明）；說明處理的數量，m^3。

（K） 貨艙內的清潔壓載的排放

58 開始排放清潔壓載時的船舶位置。

59 排放艙的編號。

60 排放完畢時艙內是否排空?

61 如與 58 所述不同，排放完畢時的船舶位置。

62 對排出水和排放處水面是否保持經常性檢查?

（L） 清潔壓載艙的排放（僅適用於採用清潔壓載艙的油船）

63 排放艙的編號。

---

① 船長應從包括駁船和液罐車在內的接收設備經營者處得到一份收據或證明，在其內詳細記錄過駁的洗艙水、污壓載水、殘餘物或油性混合物的數量，以及過駁的時間和日期。該收據或證明如果附於《油類記錄簿》第 II 部分，可有助於船長證明其船舶未涉入所指控的污染事故。該收據或證明應與《油類記錄簿》第 II 部分一同保存。

64 開始排放清潔壓載入海的時間和船舶位置。

65 完成排放入海的時間和船舶位置。

66 排放量：（m^3）

.1 排放入海；或

.2 排入接收設備（註明港口）[①]。

67 在排放入海前或排放中，壓載水有無任何油污跡象?

68 是否用油分計進行排放檢測?

69 壓載水排放完畢，關閉用於隔離清潔壓載艙與貨油艙和掃艙管路的閥門的時間和船舶位置。

（M） 排油監控系統的情況

70 系統故障發生時間。

71 系統已修復運轉時間。

72 故障原因。

（N） 意外或其他異常的排油

73 發生的時間。

74 發生時船舶所在港口或船位。

75 油的大概數量和種類。

---

① 船長應從包括駁船和液罐車在內的接收設備經營者處得到一份收據或證明，在其內詳細記錄過駁的洗艙水、污壓載水、殘餘物或油性混合物的數量，以及過駁的時間和日期。該收據或證明如果附於《油類記錄簿》第 II 部分，可有助於船長證明其船舶未涉入所指控的污染事故。該收據或證明應與《油類記錄簿》第 II 部分一同保存。

76 排放或逸漏的情況、原因和一般說明。

（O） 附加的操作程序和一般說明

從事特定貿易的油船

（P） 壓載水的裝載

77 壓載艙的編號。

78 壓載時的船舶位置。

79 裝載壓載水的總量，m^3。

80 備註。

（Q） 船內壓載水的重新配置

81 重新配置的原因。

（R） 壓載水排入接收設備

82 排放壓載水時所在港口。

83 接收設備的名稱或牌號。

84 排放壓載水的總量，m^3。

85 港口當局的官員簽字、印章和日期。

船名……

船舶編號或呼號……

貨油/壓載作業（油船）

日期	代號（字母）	項目（編號）	作業記錄/主管高級船員簽字

船長簽字……

附則 I 的統一解釋

註：就本統一解釋而言，使用下列縮寫詞：

防污公約	經 1978 年和 1997 年議定書修訂的 1973 年防污公約
規則	防污公約附則 I 的規則條文
IOPP 證書	國際防止油污證書
SBT	專用壓載艙
CBT	清潔壓載艙
COW	原油洗艙系統
IGS	惰性氣體系統
PL	專用壓載艙的保護位置
CAS	狀況評估計劃

1 定義

第 1.1 條　含油碎布的處理

1.1 防污公約附則 V 的實施指南中定義的含油碎布，應按照附則 V 和指南中所列程序予以處理。

第 1.5 條　油船的定義

1.2 FPSO 和 FSU 不是油船，不得用於運輸石油，除非經船旗國和相關沿海國根據航程予以明確同意，可在異常和罕見情況下將所採石油運至港口。

2 重大改建

第 1.9 條 2.1 用於確定附則 I 的規定是否適用的載重噸，指油船在勘劃載重線時所定的載重噸。如因改變載重噸而重定載重線時船舶構造不作改變，這種載重線的改變帶來的載重噸的任何重大變化，不應被解釋為第 1.9 條定義的重大改建。但 IOPP 證書應僅寫明一種載重噸，並在每次重定載重線時更新。

2.2 如一艘 40,000 載重噸及以上，符合原油洗艙要求，且如第 1.28.3 條所定義的在 1982 年 6 月 1 日或以前交船的原油油船改變其運輸貨種裝運成品油時[①]，該船需要改建清潔壓載艙或專用壓載艙並重新簽發 IOPP 證書。這種改建不應視為第 1.9 條定義的“重大改建”。

2.3 如油船僅用於儲存油，而後用於運油時，這種功能的改變不應解釋為第 1.9 條定義的“重大改建”。

2.4 現有油船改建成兼用船，或通過除掉一段貨油艙而改短油船，即構成第 1.9 條所定義的“重大改建”。

2.5 現有油船通過增加一段艙而改建為專用壓載艙油船，只有在其增加了油船載貨能力時，才構成第 1.9 條所定義的“重大改建”。

2.6 如作為兼用船建造的船舶僅從事散貨運輸時，可作為非油船對待，且應對此類船舶簽發格式 A《結構和設備記錄》。由散貨運輸改為油類運輸時，此類船舶不應解釋為第 1.9 條定義的“重大改建”。

---

① “成品油”係指第 1.2 條定義的原油以外的任何其他油類。

3 “專用壓載”的定義

第 1.18 條 3.1 專用壓載系統根據第 1.18 條的要求，應是“與貨油和燃油系統完全隔絕的系統”。但是可通過一可拆短管與一個貨泵相連接的方法，在緊急時排放專用壓載。在這種情況下，專用壓載的連接管上應裝有止回閥，以防止油進入專用壓載艙。可拆短管應裝在泵艙內明顯的位置，其附近應顯著放有限制其使用的永久性告示。

3.2 為延伸管路，當貨油或燃油管路穿過專用壓載艙，以及專用壓載管路穿過貨油或燃油艙時，滑動型連接器不應採用。本解釋適用於 1992 年 7 月 1 日或以後安放龍骨或處於類似建造階段的船舶。

4 交船的意外延遲

第 1.28 條 4.1 就第 1.28 條關於船舶類別的定義而言，對原定於在規則規定的日期以前簽訂建造合同（或安放龍骨）及交船，但由於造船者和船東所無法控制的不可預見的情況而不得不延遲到所定日期之後交船的船舶，主管機關可將其視為與預計交船日期相關類別船舶予以接受。對待這類船舶，主管機關應視具體情況予以處理，並注意特別情況。

4.2 重要的是，由於不可預見的延誤而在所規定日期之後交船，且主管機關允許作為與預計交船日期相關類別船舶對待的船舶，港口國應同樣予以接受。為保證這一點，建議各主管機關在考慮這類船舶的申請時，遵循以下做法：

.1 主管機關應根據具體情況，深入地考慮這類申請，並注意特別情況。在這過程中，對於在外國建造的船舶，主管機關可要求造船國主管當局出具一份正式報告，說明延遲交船係由造船者和船東所無法控制的不可預見的情況所造成；

.2 如某一船舶按這種情況和申請被作為與預計交船日期相關類別的船舶對待時，應為該船簽署 IOPP 證書，以表明該船被主管機關視為這類船舶；和

.3 主管機關應向本組織報告船舶的身份以及該船被接受為這類船舶的理由。

5 "類似建造階段"的定義

第 1.28、1.30 條 類似建造階段係指在此階段：

.1 可辨認出某一具體船舶建造開始；和

.2 該船業已開始的裝配量至少為 50 t，或為全部結構材料估算重量的 1%取較小者。

6 船舶代別的定義

第 1.28.2、1.28.4、1.28.6、1.28.7、1.28.8、1.28.9 條 就第 1.28.2、1.28.4、1.28.6、1.28.7、1.28.8 和 1.28.9 條對船舶的定義而言，歸入其中的 1、2、3、4.1、4.2 或 4.3 中所列任一類別的船舶，應視為歸入相應的定義。

7 物理性能妨礙成品油/水的有效分離和監測的附則 I 物質

第 2.4 條 7.1 作為接收方的締約國政府應規定相應的措施，以確保 7.2 的規定得到遵守。

7.2 除 7.3 的規定外，已卸貨的艙應予清洗，且所有受污染的洗艙水應在船舶駛離卸貨港前往另一港口之前排入接收設備。

7.3 經船長要求，作為接收方的締約國政府如對以下各項確信無疑，可對船舶免除 7.2 所述要求：

.1 已卸貨的艙將重新裝載同種物質或與前一種物質相容的另一種物質，且該油船在裝貨之前不予洗艙或壓載；和

.2 如果該船駛往另一港口，已卸貨的艙在海上既不清洗也不壓載，除非已書面確認該港口的接收設備是可用的且足以接收殘餘物和清洗作業所需的溶劑。

7.4 7.3 中所指的免除應僅由作為接收方的締約國政府對航行前往本公約其他締約國管轄下的港口或裝卸站的船舶予以許可。當這種免除被許可時，作為接收方的締約國政府應以書面形式確認。

7.5 對於船舶將其殘餘物留存船上並駛往本公約其他締約國管轄下的港口或裝卸站，建議作為接收方的締約國政府將船舶和殘餘物的詳細情況通知下一個停靠港口，供其參考和採取相應措施，以便偵查違章行為和實施本公約。

8 豁免條件

第 3.4、3.5、14.5.3 條　《國際防止油污證書》應附有充分的資料，以使港口國確定船舶是否符合關於“主管機關所確定的有限航程”這一措詞的豁免條件。這種資料可包括港口一覽表、具有接收設備的港口之間航程的最長持續時間，或主管機關所規定的類似條件。

9 續航時間為 72 h 或更少

第 3.4、3.5.2.2.2 條　第 3.4 和 3.5.2.2.2 條中的時間限制“續航時間為 72 h 或更少”應根據下述情況計算：

.1 當航程起始於某一特殊區域時，自油船駛離該特殊區域時起；或

.2 自油船駛離特殊區域以外的某一港口時起，至油船進入某一特殊區域時止。

10 “所有油性混合物”的定義

第 3.4、3.5.2.2.3 條　第 3.4 和 3.5.2.2.3 條中的“所有油性混合物”這一措辭包括來自貨油艙的所有壓載水和洗艙殘餘物。

11 等效

第 5 條　按第 5 條規定，主管機關接受任何裝置、材料、設備或器具與附則 I 要求等效時，包括對等效於 A.393(X)

[①]決議規定的防污設備的型式認可，應按第 5.2 條規定，將等效的細節（包括作為等效認可基礎的測試結果）通知本組織。關於第 5.2 條中的“適當行動（如有時）”一詞，任何本公約締約國對另一締約國提出的等效如有反對意見，應在本組織將此種等效轉告所有締約國之後一年內，將此反對意見通知本組織以及允許此種等效的締約國。對等效持有反對意見的締約國應說明其反對意見是否與船舶進入其港口有關。

12 檢驗和檢查

第 6.1.3、6.1.4 條

不要求持有 IOPP 證書的船舶的中間檢驗和年度檢驗

第 6.1.3 和 6.1.4 條是否適用於不要求持有 IOPP 證書的船舶，應由主管機關確定。

13 確定油船類別

第 7、19 條

13.1 IOPP 證書上必須寫明：油船是“原油油船”、“成品油油船”或“原油/成品油油船”。另外，第 19 條對按船齡分類的“原油油船”和“成品油油船”的要求是有區別的，IOPP 證書上應記載其符合這些規定。不同類別的油船獲准裝運的油類如下：

---

① 對船舶機艙艙底水油水分離設備，參見本組織海上環境保護委員會 MEPC.60（33）決議通過並於 1993 年 7 月 6 日生效的《機器處所艙底水防污染設備指南和技術條件》（該決議取代 A.393（X）決議，MEPC.205（62）決議通過的《2011 年用以升級符合 MEPC.60（33）決議規定的濾油設備的附加設備指南和技術條件》和本組織 MEPC.107（49）決議通過的《經修訂的機器處所艙底水防污染設備指南和技術條件》。對安裝在 1986 年 10 月 2 日以前建造的油船上的排油監控系統，參見《油船排油監控系統指南和技術條件》，而對安裝在 1986 年 10 月 2 日以後建造的油船上的排油監控系統，參見《經修訂的油船排油監控系統指南和技術條件》，此兩份文件分別為本組織 A.496（XII）和 A.586（14）決議通過；見 IMO 出版物 I646E。對安裝在 2005 年 1 月 1 日或以後安放龍骨或處於類似建造階段的油船上的排油監控系統，參見本組織 MEPC.108(49)決議通過的《經修訂的油船排油監控系統指南和技術條件》。

.1 原油/成品油油船，可裝運原油或成品油，或兩者同時裝運；

.2 原油油船，可裝運原油，但禁止裝運成品油；和

.3 成品油油船，可裝運成品油，但禁止裝運原油。

13.2 在根據符合專用壓載艙、壓載艙的保護位置、清潔壓載艙和原油洗艙的要求確定記入 IOPP 證書的油船類別時，應使用下列標準。

13.3 第 1.28.4 條定義的在 1982 年 6 月 1 日以後交船的 20,000 載重噸以下的油船 13.3.1 這類油船可指定為“原油/成品油油船”。

13.4 第 1.28.4 條定義的在 1982 年 6 月 1 日以後交船的 20,000 載重噸及以上的油船

13.4.1 符合專用壓載艙+壓載艙保護位置+原油洗艙要求的油船，可指定為“原油/成品油油船”。

13.4.2 符合專用壓載艙+壓載艙保護位置要求、但不符合原油洗艙要求的油船，應指定為“成品油油船”。

13.4.3 20,000 載重噸及以上但在 30,000 載重噸以下的，不載運原油、燃油、重柴油或潤滑油，未設有專用壓載艙和壓載艙保護位置的油船，應指定為“成品油油船”。

13.5 第 1.28.3 條定義的在 1982 年 6 月 1 日或以前交船，但在第 1.28.2 條定義的 1979 年 12 月 31 日以後交船的 70,000 載重噸及以上的油船

13.5.1 符合專用壓載艙要求的這類油船可指定為“原油/成品油油船”。

13.6 第 1.28.3 條定義的在 1982 年 6 月 1 日或以前交船的 40,000 載重噸以下的油船

13.6.1 這類油船可指定為“原油/成品油油船”。

13.7 第 1.28.3 條定義的在 1982 年 6 月 1 日或以前交船的 40,000 載重噸及以上的油船

13.7.1 符合專用壓載艙要求的油船，應指定為“原油/成品油油船”。

13.7.2 僅符合原油洗艙要求的油船，應指定為“原油油船”。

13.7.3 符合清潔壓載艙要求的油船，應指定為“成品油油船”。

14 IOPP 證書或其附件的新格式

第 9 條 如果 IOPP 證書或其附件格式經過修正，且這種修正並不造成船舶 IOPP 證書有效期的縮短，當修正案生效時證書或附件的現有格式可保持有效直至證書有效期滿為止，只要在修正案生效之日後的第一次檢驗中，在現有證書或附件中通過適當的修改方式，指明必要

的變更內容，例如，劃掉無效的生效日期並打印上新的生效日期。

15 IOPP 證書的恢復生效

第 10 條 如防污公約附則 I 第 6 條要求的年度或中間檢驗未在該條規定的期限內進行時，IOPP 證書中止有效。如在其後進行了相應要求的檢驗，則可恢復證書的有效期，而無需變更原證書的周年和期滿日期，但應在證書上對此作出簽署。此種檢驗的徹底程度與嚴格性，取決於推遲規定檢驗的期間，以及船舶的狀況。

16 油泥艙艙容

第 12.1 條 16.1 為協助主管機關確定油泥艙的足夠艙容，可使用下列衡準作為指導。這些衡準不應解釋為確定在給定時間內由機械裝置產生的油類殘餘量。但是，油泥艙的艙容可按任何其他合理的假定計算。對在 1990 年 12 月 31 日或以後安放龍骨或處於類似建造階段的船舶，下列.4 和.5 中給出的指導應作為.1 和.2 中的指導的替代。

.1 不用燃油艙裝壓載水的船舶，其最小油泥艙艙容（V_1）應按下列公式計算：

$$V_1=K_1CD\ (\mathrm{m}^3)$$

式中：K_1= 0.01，對主機使用淨化重燃油的船舶；或 0.005，對使用柴油或用前不需淨化的重燃油的船舶；

C=日燃油消耗量（噸）；和

D=可將油泥排放岸上的港口間最長航行時間（天）。如無精確數據，應採用 30 天。

.2 當這類船舶設有勻化器，油泥焚燒爐或其他經認可的船上油泥控制裝置時，用以代替上述規定的最小油泥艙艙容（V_1）應為：

V_1=1 m^3，對 400 總噸及以上但小於 4,000 總噸的船舶；或 2 m^3，對 4,000 總噸及以上的船舶。

.3 對用燃油艙裝壓載水的船舶，其最小油泥艙艙容（V_2） 應按下列公式計算：

$$V_2=V_1+K_2B\ (m^3)$$

式中：V_1=上述.1 或.2 所定油泥艙艙容，m^3；

K_2=0.01，對重燃油艙；或 0.005，對柴油燃油艙；和

B=也可用於裝燃油的壓載水艙艙容（t）。

.4 對不用燃油艙裝壓載水的船舶，其最小油泥艙艙容（V_1）應按下列公式計算：

$$V_1=K_1CD\ (m^3)$$

式中：K_1= 0.015，對主機使用淨化重燃油的船舶；或 0.005，對使用柴油或用前不需淨化的重燃油的船舶；

C= 日燃油消耗量（m^3）；和

D= 可將油泥排放岸上的港口間最長航行時間（天）。如無精確數據，應採用 30 天。

.5 對在 2010 年 7 月 1 日以前簽訂建造合同或（無建造合同）安放龍骨，且設有勻化器以及油泥焚燒爐或其他經認可的船上油泥控制裝置的船舶，其最小油泥艙艙容應為：

.5.1 按上述.4 計算的數值的 50%；或

.5.2 1 m^3，對 400 總噸及以上但小於 4,000 總噸的船舶；或 2 m^3，對 4,000 總噸及以上的船舶；取大者。

16.2 主管機關應確定，在 1990 年 12 月 31 日或以後安放龍骨或處於類似建造階段的船舶也有足夠艙容（可包括上述 16.1 所指的油泥艙）可用於來自機械裝置的漏油、放油和廢油。對現有裝置，應儘可能在合理和可行的範圍內予以考慮。

17 用於處理的指定泵

第 12.2.1 條 指定泵應解釋為通過第 13 條所述的標準排放接頭用於處理殘油（油泥）的任何泵，或用於將殘油（油泥）

駁入其他任何認可的處理措施（例如 IOPP 證書附件格式 A 或 B 的 3.2 所述的焚燒爐、適用於燃燒殘油(油泥）的輔鍋爐或其他可接受的措施）的任何泵。

第 12.2.2 條 油泥艙排放管路

1 第 12.2.2 條不應追溯適用於在 2014 年 1 月 1 日以前交船的船舶①。

2 油泥艙排放管路與艙底污水管路(引至第 13 條所指的標準排放接頭的可共用管路除外）之間不應互相連接。

3 對於在 2014 年 1 月 1 日以前交船的船舶[1]。如殘油(油泥）艙設置至含油艙底水儲存櫃內底或含油水分離器的排放接頭，可接受現有佈置。

18 殘油（油泥）艙的舷外接頭

第 12.3 條 除第 13 條所述標準排放接頭外，1993 年 4 月 4 日以前安裝的進出殘油(油泥)艙的管路在舷外有排出口的船舶，可在這種管路上安裝斷開裝置以符合第 12.3 條的要求。

19 殘油（油泥）艙的清洗和殘餘物排放

第 12.4 條 為協助主管機關確定殘油（油泥）艙的設計和建造的足夠程度，以便於其清洗和將殘餘物排至接收設備，提供以下指導，對在 1990 年 12 月 31 日或以後安放龍骨或處於類似建造階段的船舶有效：

---

① 在 2014 年 1 月 1 日以前交船的船舶係指：
.1 在 2011 年 1 月 1 日以前簽訂建造合同的船舶；或
.2 無建造合同，在 2012 年 1 月 1 日以前安放龍骨或處於類似建造階段的船舶；或
.3 在 2014 年 1 月 1 日以前交船的船舶。

.1 考慮到殘油（油泥）艙的內部結構，應設置足夠的人孔，以便對殘油（油泥）艙的所有部位進行清洗；

.2 使用需要淨化的重油的船舶，其殘油（油泥）艙應裝設足夠的加熱裝置或其他適當裝置，以方便艙容物的抽吸和排放；

.3 殘油（油泥）艙應裝設將艙容物排放至接收設備的指定泵。該泵應具有合適的型式、容量和排放壓頭，應考慮到所泵液體的性質和艙櫃尺寸和位置以及整個排放時間；

.4 任何直接輸送殘油（油泥）至 IOPP 證書附件格式 A 或 B 中 3.2 規定的殘油（油泥）處理設備的殘油（油泥）艙（即殘油（油泥）日用櫃[①]），如其配備合適的排放裝置，則可不適用上述.3 的要求。

20 燃油艙保護

第 12A.6、12A.7、12A.8 條

20.1 用於按防污公約附則 I 第 12A 條的 6、7 和 8 規定的燃油艙的閥位置可視為按防污公約附則 I 第 12A.10 條類似燃油艙吸阱的處理方式，即可位於距船底不小於 $h/2$ 的位置。

20.2 根據防污公約附則 I 第 12A.11 條燃油意外溢油性能標準允許佈置在距船底或舷側小於 h 或 w 的位置的燃油艙，其閥可分別位於小於 h 或 w 的位置。

---

① 殘油（油泥）日用櫃係指經 MEPC.1/Circ.676 通函和 MEPC.1/Circ.760 通函修正的 MEPC.1/Circ.642 通函附件的附錄 5.3.3 定義的準備焚燒殘油（油泥）的艙櫃。

20.3 燃油艙的空氣透氣管和溢流管不視為“燃油管路”，因此可位於距舷側小於 *w* 的位置。

20.4 防污公約附則 I 第 12A.10 條所述的吸附尺寸，除儘實際可能小外，還應適合於吸管尺寸和覆蓋的面積。

21 測量距離“*h*”

第 12A.6、 21.1 距離“*h*”應垂直於船底殼板型線處量起（第 12A 條，圖 1）。

12A.7、

12A.8、

12A.11.8 條

.1 對設計為具有尾鰭的船舶，尾鰭不視作對燃油艙提供保護。對在尾鰭寬度內的區域，距離“*h*”應在尾鰭和船底殼板型線的交點處垂直於基線的平行線量起，如圖 A 所示。

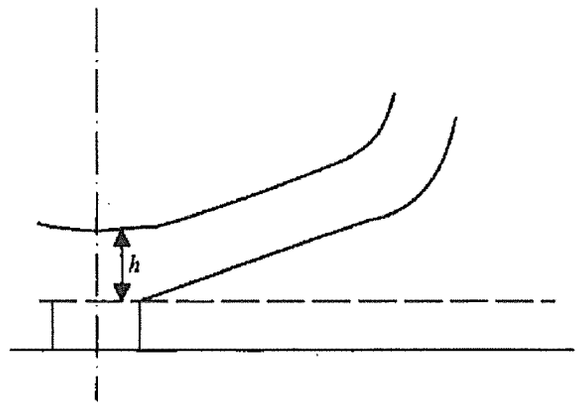


圖 A

.2 對設計為固定縱傾的船舶，基線應用作一參考點。距離“*h*”應在保護燃油艙櫃的相關肋骨處垂直於船底殼板型線量起。

21.2 對設計為底部升高的船舶，距離“1.5 *h*”應從船底殼板型線量起，但垂直於基線，如圖 B 所示。

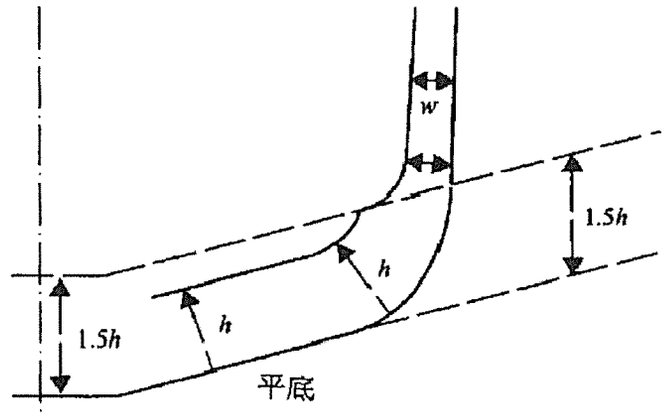


圖 B

21.3 上述 1、2 也適用於對第 12A.11.8 條中距離“*h*”的參照。

22 第 12A 條對 MODU 的適用範圍

第 12A.7、12A.8 條

在對 MODU 規則中定義的柱穩定式平台（MODU）應用防污公約的附則 I 第 12A 條設置燃油艙時，本條 7 和 8 的位置限制適用於以下易受損壞的區域：

.1 只有在平台周圍的立柱、水下船體和支架應假定受到損壞，且損壞應假定位於立柱、水下船體和支架的暴露部分；

.2 立柱和支架應假定 MODU 在正常和惡劣天氣情況下作業的操作手冊中規定的吃水範圍 5 m 以上與 3 m 以下之間的任何水位上受到損壞；和

.3 水下船體和支座在考慮其形狀後，應假定以上述.1和.2所述的同樣方式在移航狀態操作時受到損壞。

23 第 15.3.2 條要求的自動停止裝置

第 14、15 條 第 15.3.2 條包括了對第 14.7 條的參照，要求有一個 15 ppm 的報警器和一個 15 ppm 的停止裝置以確保在排出物含油量超過 15 ppm 時自動停止排放。但是，由於第 14 條對 10,000 總噸以下的船舶無此要求，此類船舶如不在特殊區域內從機器處所艙底排放排出物，則其無需裝設這種報警器和停止裝置。反之，未裝設這種 15 ppm 的報警器和 15 ppm 自動停止裝置的船舶在特殊區域內進行排放，即使排出物含油量低於 15 ppm，也構成違反本公約。

24 對燃油艙壓載水排放的控制

第 14.1 條 24.1 對第 14.1 條的第二句應作如下解釋：

任何 400 總噸及以上但小於 10,000 總噸的船舶：

.1 如不用燃油艙裝壓載水，應裝設 15 ppm 濾油設備，以控制機器處所艙底污水的排放；

.2 如用燃油艙裝壓載水，則應裝設第 14.2 條要求的設備，以控制機器處所艙底污水和燃油艙中污壓載水的排放。船舶裝設此種設備為不合理時，應將燃油艙中的污壓載水留存船上並排至接收設備。

24.2 上述設備應有足夠容量處理排放的排出物量。

25 濾油設備

第 14.1、14.2 條 第 14.1 和 14.2 條中規定的濾油設備係指 15 ppm 艙底水分離器，可包括一個分離器、過濾器或粗粒化器的任意組合，也可是一個設計用於產生的排出物含油量不超過 15 ppm 的單一裝置。

26 限制航程的豁免

第 14.5.3.4 條 《國際防止油污證書》應附有充分的資料，以使港口國確定船舶是否符合關於“經主管機關確定的限制航程”這一措詞的豁免條件。這種資料可包括港口一覽表、具有接收設備的港口之間航程的最長持續時間，或由主管機關所規定的類似條件。

27 排油的控制

第 15 條 油船的非貨油類含油殘餘物駁至污油水艙

27.1 如將非貨油類含油殘餘物駁至油船的污油水艙時，這些殘餘物的排放應符合第 34 條的要求。

27.2 上述解釋不應理解為對禁止連接機艙和可能使貨油進入機器處所污油水艙的管路佈置的現有規定有任何放鬆。任何供機器處所污水排入污油水艙的佈置中都應設有適當的裝置，以防止任何液體貨物和氣體向機器處所回流。任何這類佈置都不構成放寬第 14 條中有關濾油設備的要求。

28 “在航行途中”的定義

第 15.2.1 條 在航行途中係指船舶在海上包括偏離最短直線航道的航行。就實際航行目的而言，會造成海上大範圍實際又合乎情理的排放。

29 燃油

第 16.2 條 大量燃油

29.1 第 16.2 條中“大量燃油”一詞，是針對因其營運和運輸的具體特點而需要在海上待很長持續時間的船舶而提出的。根據已考慮的情況，此類船舶將需要在其空燃油艙中加入壓載水，以保持足夠的穩性和安全航行條件。

29.2 此類船舶可包括特別是某些大型漁船和遠洋拖輪。某些其他類型的船舶，因為安全的原因（如穩性）可能需要用燃油艙裝壓載水，也可包括在這一範疇之內。

30 第 16.4 條的適用範圍

第 16.4 條 當第 16.4 條所述的船舶上燃油艙與壓載艙的分隔為不合理或不可行時，可用燃油艙裝壓載水，但這種壓載水應按第 15.2、15.3、15.5 和 15.6 條規定排放入海，或按第 15.9 條規定排入接收設備。

31 用於儲存污壓載的油船

第 18、19、20、33、35 條 當油船用作浮動設施接收其他油船排放的污壓載時，這類油船不要求符合第 18、19、20、33 和 35 條的規定。

32 專用壓載艙、清潔壓載艙、原油洗艙和壓載艙保護位置的要求

第 18.3.2 條 專用壓載艙的容量

就第 18.3.2 條的適用範圍而言，油船的下述操作視為屬於例外情況的範疇：

.1 當兼用船需要在裝/卸貨起重架下操作時；

.2 當油船需通過矮橋時；

.3 當地港口或運河規則要求安全航行的具體吃水時；

.4 當裝載和卸載裝置要求油船具有一個比所有專用壓載艙滿載狀況下所達到的更深的吃水時；

.5 如規範允許用筏進行近觀檢查或/和鋼板測厚時；和

.6 進行液艙流體靜壓試驗時。

33 對船長小於 150 m 的油船的專用壓載條件

第 18.5 條 33.1 對船長小於 150 m 油船在確定其最小吃水和吃水差以具備作為專用壓載艙油船時，主管機關應遵循附錄 1 中的指導。

33.2 附錄 1 中列出的公式替代第 18.2 條中的公式，這類油船如要具備作為專用壓載艙油船，還應符合第 18.3 和 18.4 條中的條件。

34 設有清潔壓載艙和原油洗艙且第 1.28.3 條定義的 40,000 載重噸及以上的油船

第 18.7、18.8 條

34.1 設有清潔壓載艙和原油洗艙並在 IOPP 證書附件中指定為“原油/成品油油船”且第 1.28.3 條定義的 40,000 載重噸及以上的油船，應按下述規定運行：

.1 應始終設有清潔壓載艙並不得在清潔壓載艙中裝載原油或成品油；和

.2 當全部或部分裝運原油時，還應在裝運原油的艙中設有原油洗艙以控制油泥。

34.2 對於為貨物和（清潔壓載艙）壓載作業設有共用或專用的獨立管路和泵吸佈置的油船，只要沒有允許在清潔壓載艙狀態中裝運原油的規定，則應可繼續接受經主管機關批准的原油洗艙狀態和清潔壓載艙狀態的轉換程序。

35 清潔壓載艙的容量

第 18.8 條

為確定清潔壓載艙的容量，可包括下列艙櫃：

.1 專用壓載艙；和

.2 隔離艙和首尾尖艙，但須專門用於裝載壓載水，並且與壓載水泵有固定管路接連。

36 清潔壓載艙油分計

第 18.8.3 條 清潔壓載艙中壓載的排放應由第 18.8.3 條所要求的油分計進行連續監測（但不必記錄），而使壓載水中的含油量（如有）能隨時得到觀測。這種油分計不需要自動起動。

37 專用壓載艙的保護位置

第 18.12 至 18.15 條 37.1 應測量邊艙的最小寬度和雙層底艙的最小垂直深度，且保護區域數值（PA_c 和 PA_s）的計算應按附錄 2“對第 18.12 至 18.15 條（專用壓載艙的保護位置）的統一解釋的臨時建議”的要求進行。

37.2 按本解釋建造的船舶應視為達到第 18.12 至 18.15 條的要求，即便以後的解釋導致不同的要求時，也無需改建。

37.3 如果主管機關未考慮上述臨時建議而認為，任何在 1980 年 7 月 1 日以前安放龍骨或處於類似建造階段的油船符合第 18.12 – 18.15 條的要求，該主管機關可接受此類船舶為符合第 18.12 至 18.15 條規定的油船。

38 具有獨立液艙的油船

第 19 條 具有獨立液艙的油船視為雙殼油船，只要其貨油艙界限面與船底板和舷側外板之間的最小距離的設計和構造符合第 19 條的規定。

39 在舭部彎曲區域的邊艙寬度和雙層底艙高度

第 19.3.3 條 關於舭部彎曲區域的第 19.3.3 條的要求適用於整個液艙長度。

40 壓載艙的總容量

第 19.4 條 40.1 任何在雙殼體的局部船內延伸處、凹口或凹進處載運的壓載，例如橫艙壁台座，按第 18 條應為超出專用壓載艙容量的最低要求的額外壓載。

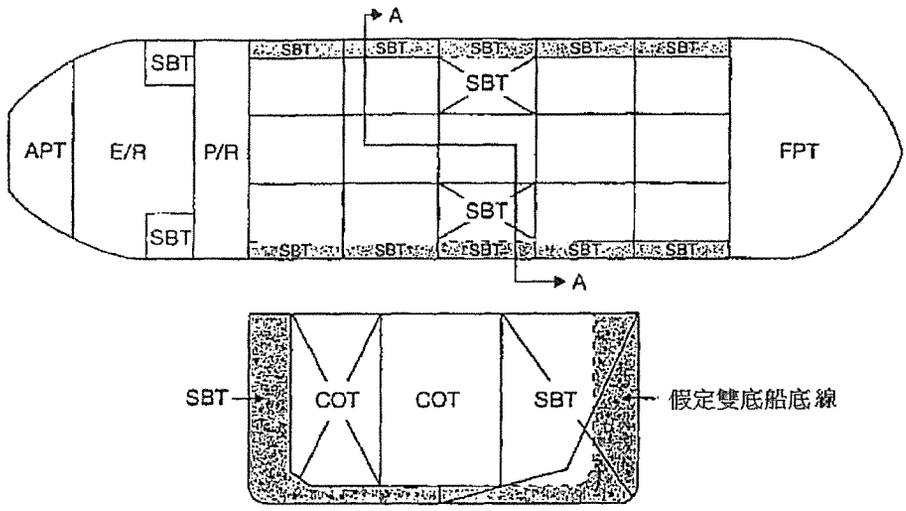
40.2 在計算第 19.3.4 條的總容量時，應考慮下列因素：

.1 機器處所壓載艙的容量應不包括在壓載艙總容量之內；

.2 位於雙殼體內壓載艙的容量應不包括在壓載艙總容量之內（見圖 1）；

41 雙邊艙定義

第 19.6.2 條 就符合第 21.4.2 條而言，第 19.6.2 條所要求的對整個貨油艙長度保護的邊艙，當船舶各貨油艙按每艙容積不超過 700 m^3 進行佈置時，可用作貨油艙裝運除重級別油之外的油類。



剖面 A-A

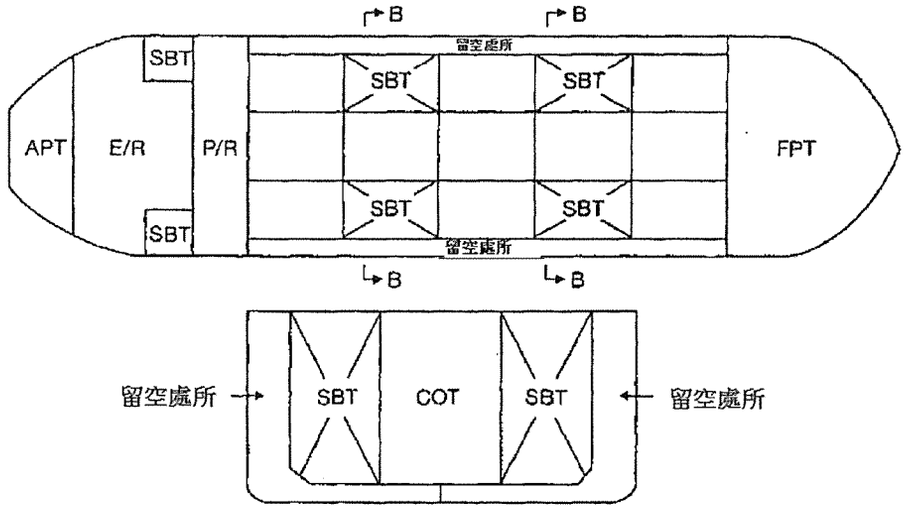
SBT：專用壓載艙　　APT：尾尖艙

COT：貨油艙　　E/R：機艙

FPT：首尖艙　　P/R：泵艙

圖 1

.3 位於雙殼體且在貨油艙長度範圍內的留空處所，應包括在壓載艙的總容量內（見圖 2）。



剖面 B-B

SBT：專用壓載艙　　APT：尾尖艙

COT：貨油艙　　E/R：機艙

FPT：首尖艙　　P/R：泵艙

圖 2

42 2 類油船的定義

第 20.3.2 條 任何 2 類油船必須設有位置受到保護的專用壓載艙（SBT/PL）。

43 與第 20.4 條有關的重大改建

第 20.4 條 就確定防污公約附則 I 第 20.4 條要求的生效日期而言，如對油船已進行防污公約附則 I 第 1 條定義的重大改建，從而更換了包括整個載貨分段在內的前體，則該油船重大改建的完成日期應視為防污公約附則 I 第 20.4 條所指的交船日期，但應符合以下條件：

.1 該油船的改建在 1996 年 7 月 6 日以前完成；

.2 該項改建包括更換整個載貨分段和前體，且該油船在重大改建完成之日符合防污公約附則 I 所有適用的相關規定；

.3 在按防污公約附則 I 第 20.6 條完成首次 CAS 檢驗方面計及 15 年船齡界限時，該油船的原交船日期將適用。

44 用於裝壓載水的第 1.28.5 條定義的油船邊艙和雙層底處所

第 20.6 條 如第 20.6 條中所指的邊艙和雙層底艙用於裝壓載水，則壓載佈置應至少符合經修訂的設有清潔壓載艙的油船技術條件（A.495（XII）決議）。

45 關於狀況評估計劃（CAS）的要求

第 21.6.1 條 首次 CAS 檢驗應與首次中間或換證檢驗同時進行：

-2005 年 4 月 5 日以後，或

-船齡滿 15 年之日以後，

以較遲者為準。

46 泵艙艙底的保護

第 22.5 條 46.1 術語“泵艙”係指貨泵艙。壓載管系被允許位於泵艙雙層底內，但任何管系的損壞不得導致“泵艙”內的泵失效。

46.2 保護“泵艙”的雙層底可以是空艙、壓載艙或者，在不受其他規則禁止時為燃油艙。

46.3 在雙層底中可允許設置污水阱，但該污水阱應儘可能小，並且污水阱底部與船舶基線之間垂直於船舶基線量取的距離不小於 0.5 *h*。

46.4 如泵艙的部分位於第 22.2 條所要求的最小高度以下，則僅對泵艙的該部分要求雙層底保護。

47 意外洩油性能超壓（kPa）

第 23.7.3.2 條 如安裝惰性氣體系統，正常的超壓(kPa)應取 5 kPa。

48 艙的尺度限制和破艙穩性

第 24.1.2 條 底部破損的假定

在應用第 24.1.2 條規定的船舶前部底部破損數據進行洩油量和破艙穩性計算時，距首垂線 0.3 *L* 處應是損壞範圍的最後點。

49 兼用船的假定洩油量

第 25 條 為計算兼用船的假定洩油量：

.1 貨油艙的容積，不論艙口的結構如何，應包括量至艙口圍板上緣的艙口容積，但可不包括任何艙蓋的容積；和

.2 測量至型線的容積時，不應減去內部結構的容積。

50 假定洩油量的計算

第 25.1.2 條 如果某邊艙沿其長度方向的寬度 b_i 不相等，在估算假定流出油量 O_c 和 O_s 時，應採用該艙最小的 b_i 值。

51 假定洩油量閥的位置

第 25.3.3 條 51.1 按防污公約附則 I 第 25.3.3 條規定的閥或其他關閉裝置的位置可視為按防污公約附則 I 第 12A.10 條類似燃油艙吸阱的處理方式，即可位於距船底不小於 $h/2$ 的位置。

51.2 防污公約附則 I 第 25.3.3 條所述的吸阱尺寸，除面積不太大外，還應適合於吸管尺寸和覆蓋的面積。

52 完整穩性

第 27 條 52.1 船舶應在所有的貨油艙內進行裝載，並使每一艙裝載至一個相當於垂向體積矩加上橫傾角為 0°時自由液面慣性矩的最大組合。貨物密度應按排水時橫向 KM 達到一個最小值時的有效貨物載重量，假定滿載出港消耗品和總壓載水容量的 1%。最大的自由液面力矩應假定在所有的壓載艙內。為了計算 GM_0，自由液面修正應根據適當的正浮自由液面慣性矩。復原力臂曲線可以根據液體移動力矩修正。

52.2 為證明與防污公約附則 I 第 27 條相符合，作為對防污公約統一解釋 45.1 中描述的裝載情況的替代，可以選擇對貨物和壓載艙裝載的所有可能組合進行大量分析。對於這些大量分析的條件，需要考慮：

.1 所有液艙的重量、重心座標和自由液面力矩應根據計算中的實際容量取值；和

.2 大量計算應根據如下條件進行：

.2.1 吃水的變化範圍應介於空壓載和結構吃水之間；

.2.2 應考慮相應於 97%、50%和 10%容量的消耗品，這些消耗品應包括但不限於燃油、柴油和淡水；

.2.3 對於每一吃水和消耗品的變化，可用的載重量應包括壓載和貨物，以便包含介於最大壓載和最小貨物載重量之間與最小壓載和最大貨物載重量之間的所有組合情況。在所有情況下，所選擇的壓載艙和貨油艙的數量應反映 VCG 和自由液面影響的最不利組合情況。不容許用操作的方法限制考慮為同時未裝滿的液艙的數量，也不容許對某些特定液艙作例外的考慮。所有壓載艙應至少有 1%的壓載量；

.2.4 應考慮擬裝載的貨物密度介於最大值和最小值之間；和

.2.5 應對所有限制範圍內足夠多的步長階段進行檢查，以確保識別出最不利的情況。對於貨物和壓載容量的範圍，從總容量的

1%到 99%之間，至少應檢查 20 步。在接近容量範圍的臨界處可能需要更小的步長。

在每一階段，均應符合第 27.1 條中所述的衡準。

53 營運吃水

第 28.1 條 關於“反映實際部分裝載狀態或滿載狀態的任何營運吃水”一語，所需資料應能使對船舶在與其預期的營運相同或相似的條件下的破艙穩性作出評估。

54 吸阱

第 28.2 條 為按第 28.2 條規定確定假定破損範圍，吸阱可忽略不計，但該阱面積應不過大，並且延伸艙下部分的距離應最短，該距離在任何情況下不得超過雙層底高度的一半。

55 有平滑壁的艙

第 29.2.3.3 條 “有平滑壁的艙”應包括“油類/散貨/礦砂船”的主貨艙，這類艙可建有小深度的垂直框架。垂直波形艙壁可視作平滑壁。

56 泵吸和管路佈置

第 30.2 條 水線以上排放管路佈置

56.1 按第 30.2 條規定，在水線以上向海中排放用的管路必須通到：

.1 在最深壓載狀態時，位於水線以上的船舷排出口；或

.2 船中部排放匯集管，或在上甲板之上的一個船尾或船首裝載/排放設備（如設有）。

56.2 在 56.1.1 中所述船舷排出口，應處於當船舶在壓載航行中將壓載加至最大量時，排出口下沿不會浸沒水中的位置，應考慮到船的類型及其運輸情況。在下述壓載狀態下，位於水線以上的排放出口，應被接受為符合本要求的排出口：

.1 無專用壓載艙或清潔壓載艙的油船，船上同時裝有正常離港壓載和正常清潔壓載時的壓載狀態；和

.2 設有專用壓載艙或清潔壓載艙的油船，在專用或清潔壓載艙中裝有壓載水，並按第 18.3 條規定，在貨油艙中裝有額外壓載時的壓載狀態。

56.3 船上通至位於離港壓載水線以上但在最深壓載狀態時不位於水線以上的船舷排出口的管路，如於 1981 年 1 月 1 日以前安裝，主管機關可接受這種管路佈置。

56.4 第 30.2 條規定雖然並不排除使用 56.1.2 中所述設備排放壓載水的做法，但一般認為，此種設備是不理想的，並強烈建議船舶應安裝 56.1.1 中所述舷側排放出口或安裝第 30.6.5 條規定的分流裝置。

57 小直徑管路

第 30.4.2 條 57.1 為實施第 30.4.2 條的規定，小直徑管路的橫剖面面積不應超過：

.1 對第 1.28.4 條定義的在 1982 年 6 月 1 日以後交船的油船或對尚未裝小直徑管路的第 1.28.3 條定義的在 1982 年 6 月 1 日或以前交船的油船，船上主卸貨管路直徑的 10%；或

.2 對已裝這種管路的第 1.28.3 條定義的在 1982 年 6 月 1 日或以前交船的油船，船上主卸貨管路直徑的 25%。(見經本組織 A.497(XII)和 A.897（21）決議修正的 A.446（XI）決議“經修訂的原油洗艙技術條件”4.4.5)。

57.2 小直徑管路與匯集管閥門的連接

關於向岸上排放的小直徑管路的“連接於向舷外一側”一詞，應解釋為：係指在卸貨時油船左右兩舷甲板匯集管閥門出口一側的連接。這種佈置可在油船匯集管閥門關閉時，通過與主貨油管路相同的連接，將貨油管路中殘留的貨油泵至岸上（見附錄 3 中的示意圖）。

58 分流系統技術條件

第 30.6.5.2 條 第 30.6.5.2 條所述的“控制舷外排放分流系統的設計、安裝和操作技術條件”，見附錄 4。

59 牢靠設備實例

第 30.7 條 牢靠設備的實例可以是盲板、眼鏡形盲板、管路蓋、抽吸或真空系統，或空壓或水壓系統。如果使用抽吸或真空系統，或空壓或水壓系統，這些系統應裝有壓力計和報警系統，以能連續監測海水吸入箱與舷內閥之間管段的狀態以及閥的完整性。

60 總排油量

第 34.1.5 條 第 34.1.5 條所述的“這項殘油所屬的該種貨油總量”，指上一航次裝運的該種貨油總量，而不應解釋為僅與其後裝入壓載水的貨油艙內貨油總量有關。

61 船上油污應急計劃

第 37.1 條 油污應急計劃適用要求的等效規定

任何從事海牀礦物資源勘探、開發或相關的近海加工的固定式或浮動式鑽井裝置或其他近海裝置，如具有與沿海國規定的程序相協調且經批准的油污應急計劃，應視為符合第 37 條的要求。

62 第 2.4 條規定的物質的足夠接收設備

第 38 條 接收第 2.4 條規定的物質（特別包括高密度油類）的卸貨港口，應具有用於這種物質的足夠設施，可在港口內進行全部貨艙清洗作業，並按統一解釋 7.2 的規定，應具備足夠的接受設備，用於合理排放和接收貨物殘餘以及清洗作業所必需的溶劑。

63 對固定或浮動平台的要求

第 39 條 防污公約的適用範圍

2（3）（b）（ii）條

與本條所涉及的從事礦物資源勘探和開發的固定或浮動平台作業有關的排放有五類，即：

.1 機器處所的排放；

.2 近海加工的排放；

.3 生產用水的排放；

.4 排出水的排放；和

.5 用於作業後產生的受污染海水，例如採油櫃的清洗水、採油櫃靜水壓力試驗用水、採油櫃用筏進行檢查的壓載水。

僅機器處所的排放和受污染壓載水的排放應受防污公約的約束（見附錄 5 中的示意圖）。

附則 I 統一解釋的附錄

附錄 1

關於船長小於 150 m 的專用壓載艙油船建議吃水深度的主管機關實用導則

引言

1 作為指導，就船長小於 150 m 的專用壓載艙油船最小吃水要求提出三種計算公式，供各主管機關運用。

2 這些公式基於理論研究和不同結構形狀油船的實踐檢驗，這些不同的結構外形反映了有關推進器露出水面、振動、拍擊、失速、橫搖、進塢及其他因素的變化程度。此外，還包括一些有關假定的海況資料。

3 認識到這一基本工作的性質，小油船的構造大不相同以及每艘船對風和海況有其獨特的敏感性，因此無法找到一個建議單一公式的依據。

注意事項

4 必須注意：所提供的資料應供主管機關作為一般性指導之用。對某一具體船舶的特殊營運要求，主管機關應確信該油船有足夠的壓載能力進行安全營運。在任何情況下，穩性都應單獨進行審查。

5 公式 A

.1 平均吃水（m）=0.200+0.032 L

.2 最大吃水差=（$0.024-6x10^{-5}L$）L

6 這些數據是研究了 26 艘船長從 50 m 至 150 m 不等的油船之後得出的。在有些情況下，吃水是從船舶縱傾和穩性計算書中摘錄的，並代表了離港壓載狀態。壓載狀態表示在風力高至（並包括）蒲氏 5 級時的氣候中的航行條件。

7 公式 B

.1 最小首吃水（m）=0.700+0.0170 L

.2 最小尾吃水（m）=2.300+0.030 L 或

.3 最小平均吃水（m）=1.550+0.023 L

.4 最大吃水差（m）=1.600+0.0130 L

8 這些數據是基於理論研究、模型及實船試驗而進行調查研究的結果。這些公式是以 6 級浪（國際浪級表）為基礎的。

9 公式 C

.1 最小後吃水（m）=2.0000+0.0275 L

.2 最小前吃水（m）=0.5000+0.0225 L

10 這些數據提供了加深的吃水，以幫助較大船長的船舶防止推進器露出水面及產生拍擊。

附錄 2

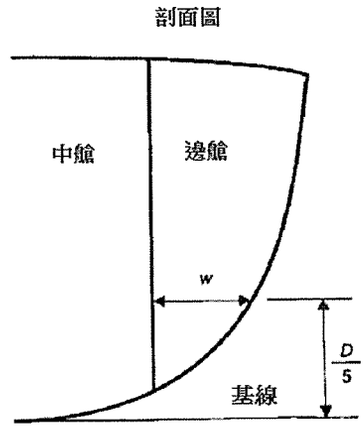
對第 18.12 至 18.15 條（專用壓載艙的保護位置）統一解釋的臨時建議

1 防污公約附則 I 第 18.15 條涉及針對位於船舶兩端無明顯舭部的液艙，量取邊艙的 2 m 最小寬度和量取雙層底艙的 2 m 或 $B/15$ 最小垂直深度，應按下文所述予以解釋。位於有明顯舭部的船舶平行中段的液艙，其量取不存在困難。本條未說明應如何量取。

2 邊艙的最小寬度應在基線以上的高度 $D/5$ 處量取，此係假定 $D/5$ 任何情況下均在船中舭部上沿以上，以提供一個合理的基準面，在其之上應適用 2 m 寬度的碰撞保護（見圖 1）。雙層底艙的最小高度應在基線以上 $D/5$ 的水平線與船殼相交處向舷內 $D/5$ 的垂直平面上量取（見圖 2）。

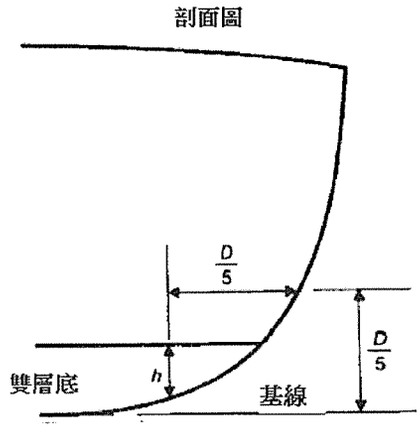
3 整個艙長範圍內最小寬度不足 2 m 的邊艙，PA_c 值為零；該艙中最小寬度超過 2 m 的部分，不作考慮。任何雙層底艙如在其全長中有任何部分達不到最小深度的要求，在評估 PA_s 時也不作考慮。然而，如果在雙層底以上的貨油艙底的投影面完全位於滿足最低高度要求的雙層底艙或處所範圍內，且如果該上面液貨艙的限界側壁為垂直的或相對於垂直的斜度不大於 45°，則雙層底艙由該貨油艙底的投影所界定的部分可以算入。在雙層底以上的邊艙為專用壓載艙或空艙的類似情況下，也可作這種考慮。但是，垂直或水平保護分別符合第 18.15 條中規定的最小距離，並不排除在上述第一例中算入 PA_s 值，在第二例中算入 PA_c 值。

4 投影面的使用應如圖 3 至 8 的例子所示。圖 7 和 8 表示艙頂傾斜的雙層底艙計算 PA_c 時對高度的量取。圖 9 和 10 表示計算 PA_s 時將部分或全部雙層底艙算入的情況。



對用於 PA_c 計算的艙，沿整個艙的全長 w 必須至少為 2 m。

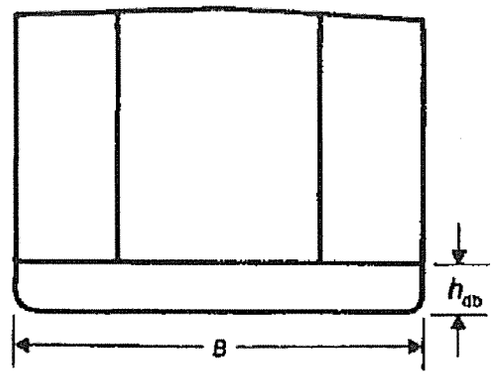
圖 1 位於船舶兩端的邊壓載艙最小寬度的量取



對用於 PA_s 計算的艙，沿整個艙的全長 h 必須至少為 2 m 或 $B/15$，取小者。

圖 2 位於船舶兩端的雙層底艙最小高度的量取

剖面圖



如沿整個艙長的 h_{db} 至少為 2 m 或 $B/15$，取小者，

$PA_c = h_{db}$ x 雙層底艙長 x 2

$PA_s = B$ x 雙層底艙長

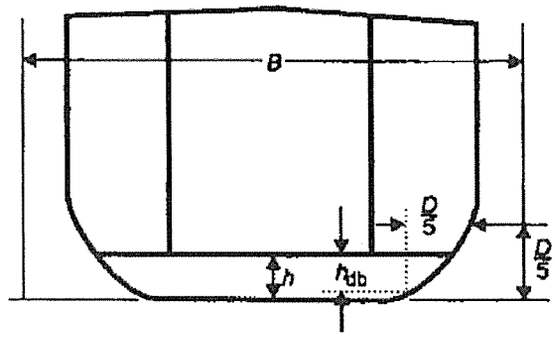
如 h_{db} 小於 2 m 或 $B/15$，取小者，

$PA_c = h_{db}$ x 雙層底艙長 x 2

$PA_s = 0$

圖 3 船中部雙層底艙 PA_c 和 PA_s 的計算

剖面圖



如沿整個艙長的 h_{db} 至少為 2 m 或 $B/15$，取小者，

$PA_c = h$ x 雙層底艙長 x 2

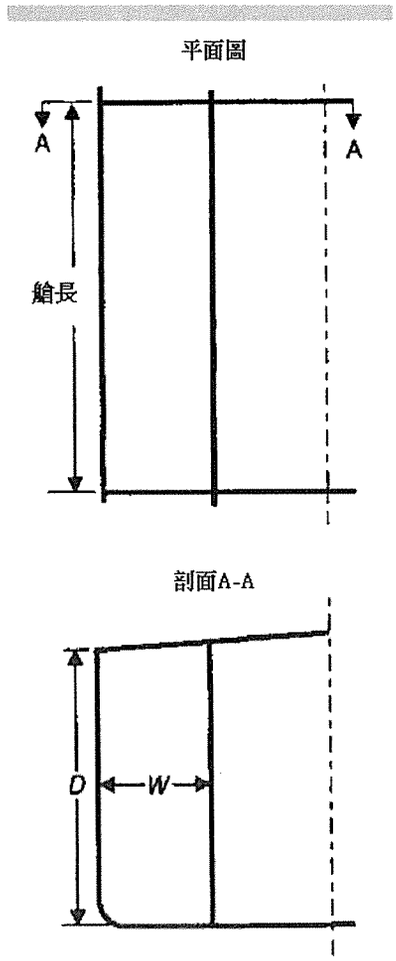
$PA_s = B$ x 雙層底艙長

如 h_{db} 小於 2 m 或 $B/15$，取小者，

$PA_c = h$ x 雙層底艙長 x 2

$PA_s = 0$

圖 4 船舶兩端雙層底艙 PA_c 和 PA_s 的計算



如 W 為 2 m 或以上，

$PA_c = D$ x 艙長 x 2[①]

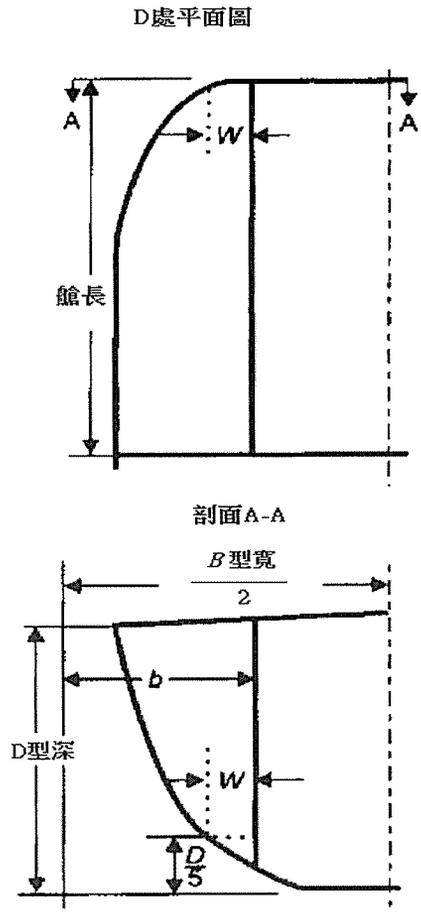
$PA_s = W$ x 艙長 x 2[①]

如 W 小於 2 m，

$PA_c = 0$

$PA_s = W$ x 艙長 x 2[①]

圖 5 位於船中部邊艙 PA_c 和 PA_s 的計算



如 W 為 2 m 或以上，

① 包括左舷和右舷。

$PA_c = D$ x 艙長 x 2[①]

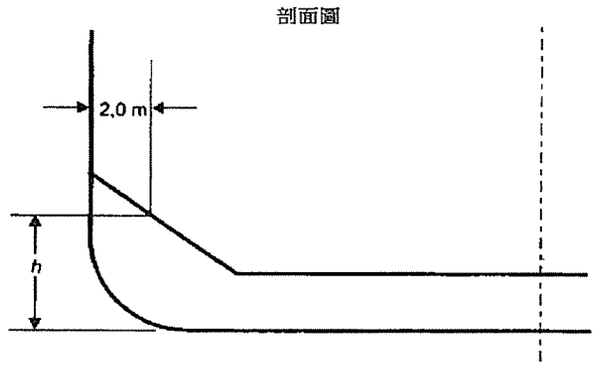
$PA_s = b$ x 艙長 x 2[①]

如 W 小於 2 m，

$PA_c = 0$

$PA_s = b$ x 艙長 x 2[①]

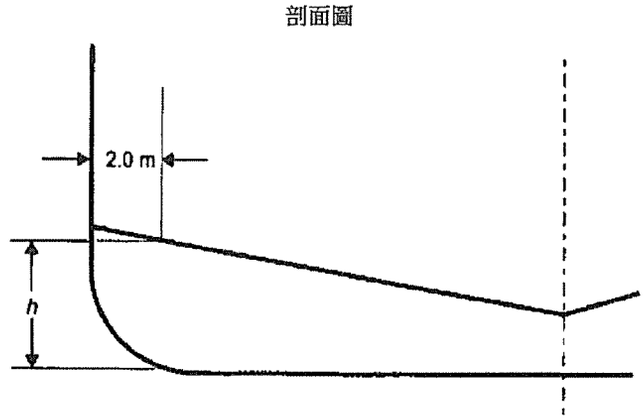
圖 6 位於船端邊艙 PA_c 和 PA_s 的計算



$PA_c = h$ x 雙層底艙長 x 2[①]

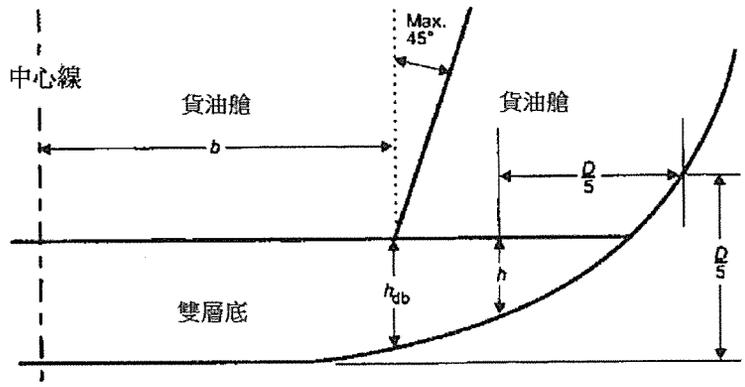
圖 7 艙頂傾斜的雙層底艙計算 PA_c 時 h 的量取（1）

① 包括左舷和右舷。
① 包括左舷和右舷。



$PA_c = h$ x 雙層底艙長 x 2[①]

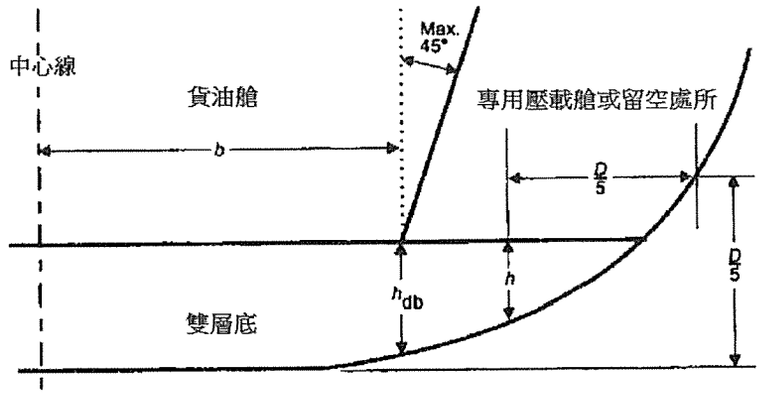
圖 8 艙頂傾斜的雙層底艙計算 PA_c 時 h 的量取（2）



如沿整個艙長的任何地方 h 小於 2 m 或 $B/15$，取小者，但是 h_{db} 沿艙全長在 $2b$ 寬度範圍之內，至少為 2 m 或 $B/15$，取小者，則：

$PA_s = 2b$ x 貨油艙長

圖 9 未明確確定舭彎曲區域的雙層底艙的 PA_s 計算（當邊艙為貨油艙時）



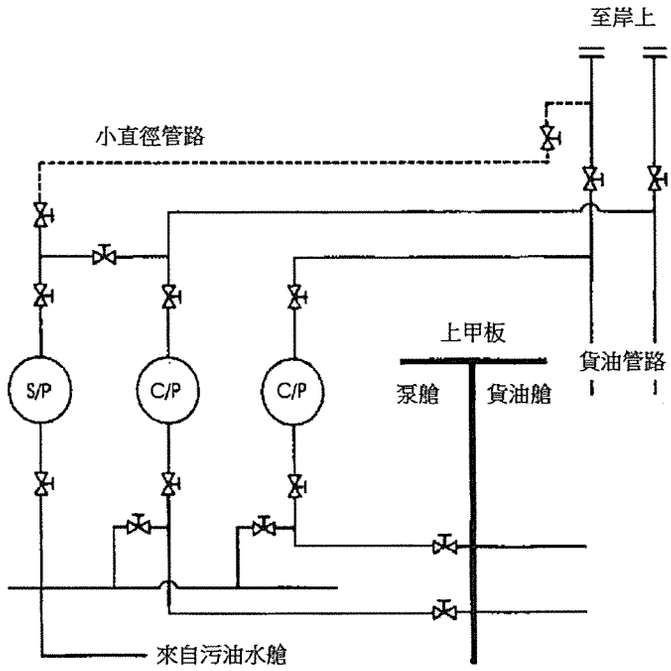
如沿整個艙長的任何地方 h 小於 2 m 或 $B/15$，取小者，但是 h_{db} 沿艙全長在 $2b$ 寬度範圍之內，至少為 2 m 或 $B/15$，取小者，則：

$$PA_s = B \times \text{貨油艙長}$$

圖 10 未明確確定舭彎曲區域的雙層底艙的 PA_s 計算（當邊艙為專用壓載艙或空艙時）

附錄 3

小直徑管路與匯集管閥門的連接



附錄 4

控制舷外排放分流系統的設計、安裝和操作技術條件

1 目的

1.1 本技術條件的目的，是為《經 1978 年議定書修訂的 1973 年國際防止船舶造成污染公約》（防污公約）附則 I 第 30.6.5 條所述分流系統提供具體設計衡準和安裝及操作要求。

2 適用範圍

2.1 第 1.28.1 條定義的在 1979 年 12 月 31 日或以前交船的油船，可按防污公約附則 I 第 30.6.5 條，在水線之下從貨油艙區域排放污壓載水和油污水，但排放水流的分流應經一條固定管路通至上甲板或以上的一個易於接近的位置，此處可在排放操作中對分流情況作目視觀察，並且所作佈置應符合主管機關規定的要求，該要求應至少包括本技術條件中的全部規定。

2.2 分流概念所依據的原則是，對舷外排出物代表性分流的觀察相當於對該排出物全流的觀察。本技術條件提供了分流系統的設計、安裝和操作方面的細節。

3 一般規定

3.1 所安裝的分流系統應能有效提供有代表性的舷外排出物樣水，以便在所有正常操作條件下進行視覺顯示。

3.2 分流系統在許多方面與排油監、控系統的取樣系統相似，但泵和管系應與該取樣系統分開，或為主管機關所接受的組合的等效裝置。

3.3 分流的顯示部分應安排在上甲板或以上的一個圍蔽的且易於接近的位置，並應獲主管機關批准，(如泵艙入口處)。應注意，在分流顯示處與排放控制處之間應有有效的通信聯繫。

3.4 樣水應取自舷外排放管路有關的管段，經固定管系通到顯示裝置。

3.5 分流系統應包括下列部件：

.1 取樣探頭；

.2 樣水管系；

.3 樣水輸送泵；

.4 顯示裝置；

.5 樣水排放裝置；以及根據樣水管路的直徑；

.6 沖洗裝置。

3.6 分流系統應符合適用的安全要求。

4 系統佈置

4.1 取樣點

4.1.1 取樣點位置：

.1 取樣點的位置應設在能夠從通過排放作業所用的水線下排出口的排出物中得到有關樣水的地方。

.2 取樣點應儘可能位於一般可出現紊流的管段。

.3 取樣點應儘可能佈置在排放管路垂直管段的易於接近的部位。

4.1.2 取樣探頭：

.1 取樣探頭應佈置成其伸入管路的深度一般相當於該管路管徑的四分之一。

.2 取樣探頭應容易拆卸，以便清洗。

.3 分流系統的每一個取樣探頭附近都應裝有一個截止閥，但當取樣探頭裝在貨油管路上時，同一取樣管路上應串聯兩個截止閥。

.4 取樣探頭應由耐腐蝕，耐油的材料製成，有足夠的強度，並正確連接和支撐。

.5 取樣探頭應為不易於被排出物含有的顆粒物體阻塞的形狀，並不會在取樣端產生高流體壓力。圖 1 是一個取樣探頭的適當形狀舉例。

.6 取樣探頭應有與樣水管路一致的公稱孔徑。

4.2 樣水管路

.1 取樣點和顯示裝置之間的樣水管路應儘可能筆直。應避免能存集油和沉積物的銳彎和凹槽。

.2 樣水管路的佈置應能把樣水在 20 s 之內送到顯示裝置，管中的流速不得小於 2 m/s。

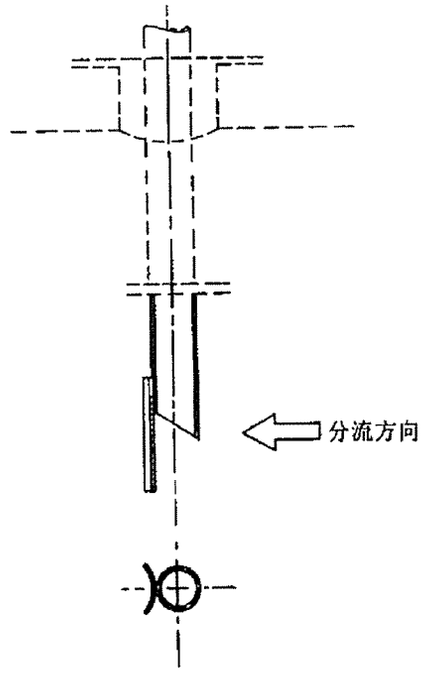


圖 1 分流顯示系統的取樣探頭

.3 如未裝設固定沖洗裝置，管路的直徑不得小於 40 mm，如裝設有 4.4 中所詳述的壓力沖洗裝置，則管路的直徑不得小於 25 mm。

.4 樣水管路應由防腐蝕、耐油的材料製成，有足夠的強度，並正確的連接和支撐。

.5 如裝有數個取樣點，樣水管應接在位於樣水輸送泵吸入邊的一個閥箱上。

4.3 樣水輸送泵

.1 樣水輸送泵的能量應適於使樣水流速達到 4.2.2 中的標準。

4.4 沖洗裝置

.1 如果樣水管路直徑不足 40 mm，則應裝設與海水或淡水壓力管系固定連接的裝置，以便能沖洗樣水管系。

4.5 顯示裝置

.1 顯示裝置由一個裝有觀察玻璃的顯示室構成。該室的大小應使得至少能在 200 mm 的距離，清楚地觀察到樣水的自由流程。主管機關可批准等效裝置。

.2 顯示裝置應與閥門和管路連接起來使部分樣水繞過顯示室，以在室中顯示層流。

.3 顯示裝置應設計成易於打開和清洗。

.4 顯示室內，除後壁外，應為白色，後壁應塗有助於觀察樣水水質任何變化的顏色。

.5 顯示室的下部，應為漏斗狀，以收集樣水。

.6 應裝有一隻採集樣水的試驗嚨頭，以便對顯示室之外的樣水進行檢查。

.7 顯示裝置應有充足的照明，便於對樣水的目視觀察。

4.6 樣水排放裝置

.1 離開顯示裝置的樣水，應經固定的具有足夠管徑的管路通至大海或污油水艙。

5 操作

5.1 當通過水線下排出口排放貨艙區域的污壓載水或其他油污水時，分流系統應在任何時候從有關排放口提供樣水。

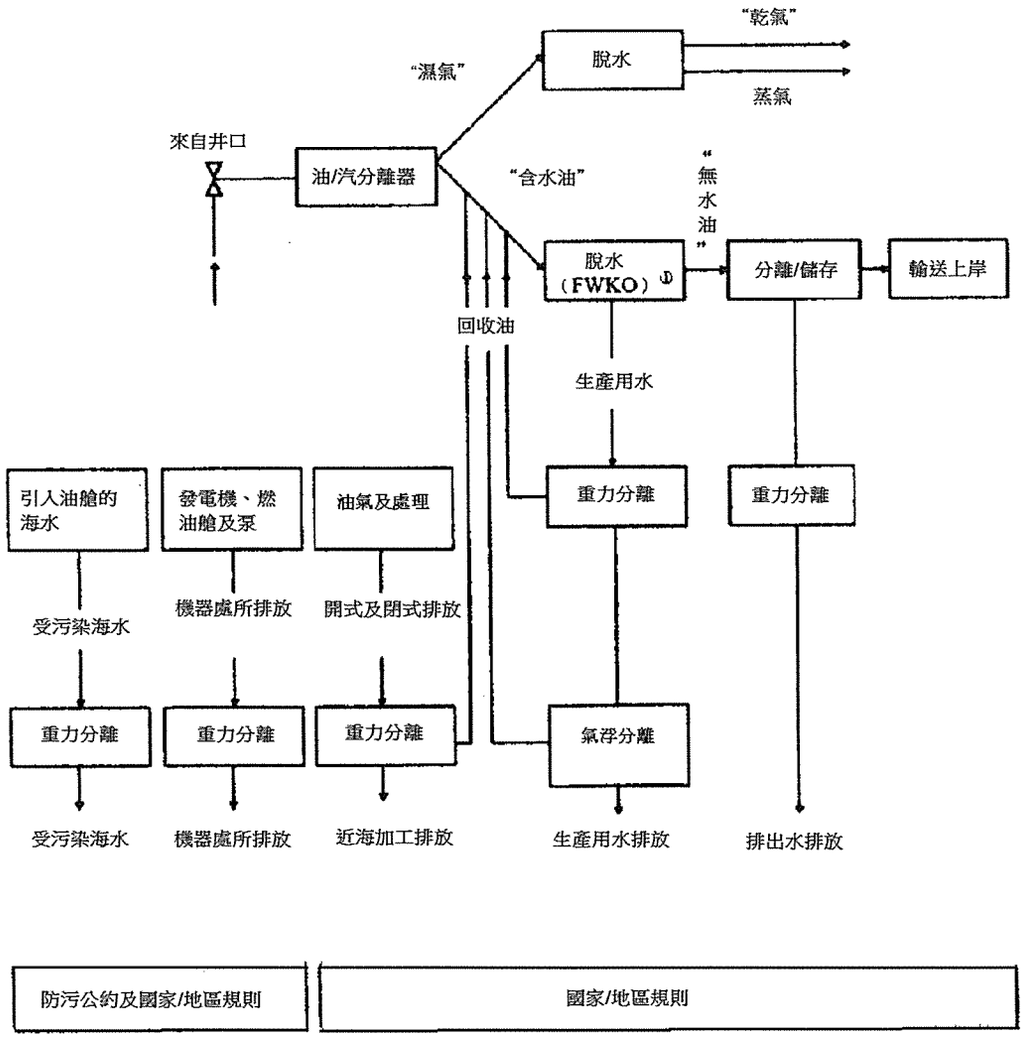
5.2 在排水作業中最可能出現油污染階段時，應特別注意觀察樣水，一旦水流中出現任何可見油跡，及油分計讀數表明含油量超過許可限度時，應停止排放。

5.3 裝有沖洗裝置的系統，在觀測到油污之後，應沖洗樣水管路，此外，建議在每一使用期之後，沖洗樣水管路。

5.4 船舶的貨物和壓載裝卸手冊，可行時還在原油洗艙系統或清潔壓載艙操作所需用的手冊中，應明確寫明在排放壓載和執行污油水艙排放程序時結合使用分流系統。

附錄 5

固定或浮動平台的排放



① FWKO 係指游離水分離。

防污公約附則 II

控制散裝有毒液體物質污染規則

第 1 章

總則

第 1 條

定義

就本附則而言，

1 **周年日期**係指與《國際防止散裝運輸有毒液體物質污染證書》期滿之日對應的每年的該月該日。

2 **相關管系**係指從貨艙吸入點至岸接頭的用於卸貨的管系，包括與卸貨管路公開連接的船舶所有管系、泵和過濾器。

3 **壓載水**

清潔壓載係指裝入一個艙內的壓載水，該艙自上次用於裝載含有 X，Y 或 Z 類物質的貨物以來，已予徹底清洗，所產生的殘餘物也已按本附則的相應要求全部排空。

專用壓載係指裝入一個艙內的壓載水，該艙與貨物和燃油系統完全隔離並固定用於裝載壓載水、或固定用於裝載本公約各附則中所定義的各種油類或有毒液體物質以外的壓載水或貨物。

4 **化學品規則**

散裝化學品規則係指由本組織海上環境保護委員會 MEPC.20（22）決議通過並經本組織修正的《散裝運輸危險化學品船舶構造和設備規則》，但這些修正案應按本公約第 16 條規定的有關附則附錄的修正程序予以通過和生效。

國際散裝化學品規則係指由本組織海上環境保護委員會 MEPC.19（22）決議通過並經本組織修正的《國際散裝運輸危險化學品船舶構造和設備規則》，但這些修正案應按本公約第 16 條規定的有關附則附錄的修正程序予以通過和生效。

5 **水深係指海圖深度。**

6 **航行途中**係指船舶在海上包括偏離最短直線航道的航行，就實際可行的航行目的而言，其任何排放將遍及於一個合理可行的大的海域範圍。

7 **液體物質**係指在溫度為 37.8°C 時，絕對蒸氣壓力不超過 0.28 MPa 的物質。

8 **手冊**係指根據本附則附錄 IV 所示的樣本編寫的《程序和佈置手冊》。

9 **最近陸地**。“距最近陸地”一詞，係指距按照國際法劃定領土所屬領海的基線，但下述情況除外：就本公約而言，在澳大利亞東北海面“距最近陸地”，係指澳大利亞海岸下述各點的連線：

自南緯 11°00’ 東經 142°08’ 的一點起，

至南緯 10°35’ 東經 141°55’ 的一點，

然後至南緯 10°00’ 東經 142°00’ 的一點，

然後至南緯 9°10’ 東經 143°52’ 的一點，

然後至南緯 9°00’ 東經 144°30’ 的一點，

然後至南緯 10°41’ 東經 145°00’ 的一點，

然後至南緯 13°00’ 東經 145°00’ 的一點，

然後至南緯 15°00’ 東經 146°00’ 的一點，

然後至南緯 17°30’ 東經 147°00’ 的一點，

然後至南緯 21°00’ 東經 152°55’ 的一點，

然後至南緯 24°30’ 東經 154°00’ 的一點，

然後至澳大利亞海岸南緯 24°42’ 東經 153°15’ 的一點所畫的一條連線。

10 **有毒液體物質**係指《國際散裝化學品規則》第 17 或 18 章的污染類別欄中所指明的或根據第 6.3 條規定經臨時評定列為 X、Y 或 Z 類的任何物質。

11 **PPM** 係指 m*l*/m^3。

12 **殘餘物**係指任何需處理的有毒液體物質。

13 **殘餘物/水混合物**係指以任何目的加入水的殘餘物（例如油艙清洗、加壓載水、艙底含油污水）。

14 **船舶建造**

14.1 **建造的船舶**係指安放龍骨或處於類似建造階段的船舶。船舶改建為化學品液貨船時，不論其建造日期為何時，開始改建的日期應視作化學品液貨船的建造日期。該改建規定不適用於符合下列全部條件的船舶改裝：

.1 1986 年 7 月 1 日以前建造的船舶；和

.2 船舶已核准根據《散裝化學品規則》僅載運由該規則確定的只具有污染危害物質的貨品。

14.2 **類似建造階段**係指在此階段：

.1 可辯認出某一具體船舶建造開始；和

.2 該船業已開始的裝配量至少為 50 t，或為全部結構材料估算重量的 1%，取較小者。

15 固化/非固化

15.1 **固化物質**係指有毒液體物質，其：

.1 物質的溶點低於 15°C，處於卸載時溶點以上不到 5°C 的溫度；或

.2 物質的溶點等於或高於 15°C，處於卸載時溶點以上不到 10°C 的溫度。

15.2 **非固化物質**係指不是固化的有毒物質。

16 **液貨船**

16.1 **化學品液貨船**係指經建造為或改建用於散裝運輸《國際散裝化學品規則》第 17 章所列的任何一種液體貨品的船舶。

16.2 **NLS 液貨船**係指經建造為或改建用於散裝運輸有毒液體物質貨物的船舶，包括本公約附則 I 定義的核准用於散裝運輸全部或部分有毒液體物質貨物的油船。

17 **黏度**

17.1 **高黏度物質**係指在卸貨溫度下黏度等於或高於 50 mPa·s 的 X 或 Y 類有毒液體物質。

17.2 **低黏度物質**係指非高黏度物質的有毒液體物質。

第 2 條
適用範圍

1 除另有明文規定外，本附則的規定應適用於所有核准散裝運輸有毒液體物質的船舶。

2 受本公約附則 I 規定約束的貨物，如裝載於 NLS 液貨船的裝貨處所，還應適用本公約附則 I 的相應要求。

第 3 條
例外

1 如屬下列情況，本附則的排放要求應不適用於有毒液體物質或含有這種物質的混合物排放入海：

.1 此排放係為保障船舶安全或救護海上人命所必需者；或

.2 由於船舶或其設備損壞而導致：

.2.1 如果在發生損壞或發現排放後，為防止排放或使排放減至最低限度，已採取了一切合理的預防措施；和

.2.2 但是，如果船東或船長是故意造成損壞，或輕率行事而又知道可能會招致損壞，則不在此例；或

.3 此排放係經主管機關批准用以對抗特定污染事故，以便使污染損害減至最低限度。但任何這種排放，均應經擬進行排放所在地區的管轄國政府批准。

第 4 條
免除

1. 對於因物質分類升級而對載運要求的修正，下列情況應適用：

.1 如本附則、《國際散裝化學品規則》和《散裝化學品規則》的修正涉及因某些物質載運要求的升級而對結構或設備和裝置進行改變，並且立即實施該修正案為不合理或不可行時，主管機關可對那些在該修正案生效日之前建造的船舶實施該修正案的時間予以修改或推遲一段時間。對每一物質的此類放寬應予以確定；

.2 按本段所述允許放寬實施修正案的主管機關，應向本組織提交報告，詳述有關的船舶、核准裝運的貨物、各船所從事的貿易和放寬的理由，以便轉發本公約各締約國，供其參考和採取適當行動（如有時），並應在本附則第 7 條或第 9 條所述的證書上反映出該免除；

.3 儘管有上述規定，對於 IBC 規則第 17 章內相關腳註確定為核准載運單個標識的植物油類的船舶，主管機關可免除第 11 條的載運要求，但該船舶應符合下列條件：

.3.1 除本條規定外，NLS 液貨船應符合 IBC 規則中對確定為 3 型船舶的所有要求，但貨艙位置除外；

.3.2 根據本條，貨艙應位於下述內側距離內。貨艙全長應由壓載艙或載運油類以外的液艙處所保護：

.3.2.1 邊艙或處所的佈置應使貨艙位於舷側外板型線內側均不小於 760 mm 處；

.3.2.2 雙層底艙或處所的佈置應使貨艙底部與從右角至底部外板測量的底部外板型線的距離不小於 $B/15$（m）或從中線測量 2.0 m，取較小者。最小距離應為 1.0 m；

.3.3 相關證書應顯示所給予的免除。

2 除本條 3 的規定外，第 12.1 條的規定不必適用於 1986 年 7 月 1 日以前建造並經主管機關確定為航行於下列港口或裝卸站之間限制航線的船舶：

.1 本公約締約國內的港口或裝卸站；或

.2 本公約各締約國之間的港口或裝卸站。

3 本條 2 的規定應僅適用於 1986 年 7 月 1 日以前建造的船舶，如果：

.1 每次含有 X、Y 或 Z 類物質或其混合物的液貨艙應進行清洗或壓載時，洗艙符合主管機關按本附則附錄 VI 批准的預洗程序進行，且洗艙水排至接收設備；

.2 其後的洗艙水或壓載水排至接收設備或按本附則其他規定在海上排放；

.3 上述港口或裝卸站的接收設備就本段而言，其足夠程度已經這些港口或裝卸站所在的本公約締約國政府認可；

.4 船舶航行於本公約其他締約國管轄的港口或裝卸站時，主管機關將該免除的詳細資料送交本組織，以便轉發本公約各締約國供其參考和採取適當行動（如有時）；和

.5 按本附則要求的證書經簽署說明該船僅航行於此種限制航線。

4 對因構造和操作特點，其貨艙無需壓載並僅在修理或進塢時才需要洗艙的船舶，如符合下列所有條件，主管機關可允許免除第 12 條的規定：

.1 船舶的設計、構造和設備經主管機關按其預定用途予以批准；

.2 在修理或進塢之前可能進行的洗艙所產生的任何污油水排至接收設備，該設備的足夠程度經主管機關確定；

.3 按本附則要求的證書表明：

.3.1 每一經核准載運有限數量類似物質的貨艙，無需立即清洗就可裝載其他貨物；和

.3.2 免除的詳細資料；

.4 船舶攜有一份經主管機關批准的操作手冊；和

.5 船舶航行於本公約其他締約國管轄的港口或裝卸站時，主管機關將該免除的詳細資料送交本組織，以便轉發本公約各締約國供其參考和採取適當行動（如有時）。

第 5 條
等效

1 主管機關可允許在船上安裝任何裝置、材料、設備或器具，以代替本附則所要求者，條件是這種裝置、材料、設備或器具與本附則所要求者至少同等有效。主管機關的這種權力不應擴大到以操作方法達到控制排放有毒液體物質並作為等效代替本附則各條所規定的那些設計和構造的特點。

2 允許以某種裝置、材料、設備或器具代替本附則所要求者的主管機關應按本條 1 將其詳細資料送交本組織，以便轉發本公約各締約國，供其參考和採取適當行動（如有時）。

3 儘管有本條 1 和 2 的規定，但核准裝運在適用的《氣體運輸船規則》中所列有毒液體物質的液化氣船的構造和設備，應視為等效於本附則第 11 和 12 條所含要求的構造和設備，但該氣體運輸船應符合下列所有條件：

.1 按核准裝運散裝液化氣體的船舶所適用的《氣體運輸船規則》，持有適裝證書；

.2 持有國際散裝運輸有毒液體物質防污染證書，其核准該氣體運輸船僅可裝運相應的《氣體運輸船規則》所確定和所列的有毒液體物質；

.3 提供專用壓載佈置；

.4 提供泵吸和管系佈置，以確保在卸貨後艙內及其有關管系內的貨物殘餘量不超過第 12.1、12.2 或 12.3 條所要求的適用量，並使主管機關滿意；和

.5 備有一份主管機關批准的手冊，確保操作中無任何貨物殘餘物與水混合在一起，並在使用手冊中規定的通風程序後，艙內無任何貨物殘餘物。

第 2 章

有毒液體物質的分類

第 6 條

有毒液體物質及其他物質的分類和清單

1 就本附則而言，有毒液體物質應分為下列 4 類：

.1 X 類 – 這類有毒液體物質如從洗艙或排壓載的作業中排放入海，將被認為會對海洋資源或人類健康產生重大危害，因而應嚴禁向海洋環境排放該類物質。

.2 Y 類 – 這類有毒液體物質如從洗艙或排壓載的作業中排放入海，將被認為會對海洋資源或人類健康產生危害，或對海上的休憩環境或其他合法利用造成損害，因而對排放入海的該類物質的質和量應採取限制措施。

.3 Z 類 – 這類有毒液體物質如從洗艙或排壓載的作業中排放入海，將被認為會對海洋資源或人類健康產生較小的危害，因而對排放入海的該列物質應採取較嚴格的限制措施。

.4 其他物質：以 OS（其他物質）形式被列入《國際散裝化學品規則》第 18 章污染類別欄目中的物質，並經評定認為不能列入本附則第 6.1 條定義的 X、Y 或 Z 類物質之內，因為這些物質如從洗艙或排壓載的作業中排放入海，目前認為對海洋資源、人類健康、海上休憩環境或其他合法利用並無危害。排放僅含有被列為“其他物質”的物質的艙底

水或壓載水或其他殘餘物或混合物，不受本附則任何要求的約束。

2 用於有毒液體物質分類的指南載於本附則附錄 I。

3 如擬散裝運輸的液體物質尚未按本條 1 予以分類，則與該作業有關的本公約締約國政府，應以本條 2 所述的指南為基礎商定一個暫定的類別。在各有關政府之間未取得完全一致意見之前，這種物質不應裝運。在達成協議後，製造或運輸國政府及締約國政府應儘快（但不遲於 30 天）通知本組織並提供這種物質的細節和暫定的類別，以便每年向所有締約國通報一次，供其參考。在所有此類物質被正式編入 IBC 規則前，本組織應保存一份此類物質和暫定類別的記錄。

第 3 章

檢驗和發證

第 7 條

化學品液貨船的檢驗和發證

儘管有本附則第 8、9 和 10 條的規定，但本公約締約國按相應的《國際散裝化學品規則》或《散裝化學品規則》規定已進行檢驗並發證的化學品液貨船，應視為已符合所述各條的規定，按《規則》簽發的證書應與按本附則第 9 條簽發的證書具有同等效力並得到同樣的承認。

第 8 條

檢驗

1 散裝運輸有毒液體物質的船舶應進行下述檢驗：

.1 初次檢驗，在船舶投入營運前或首次簽發本附則第 9 條所要求的證書之前進行。該檢驗應包括對本附則所述及的船舶結構、設備、系統、附件、佈置及材料的全面檢驗。該檢驗應確保其結構、設備、系統、附件、佈置和材料完全符合本附則的適用要求。

.2 換證檢驗，按主管機關規定的間隔期限進行，但不得超過5年，但本附則第10.2、10.5、10.6或10.7條適用者除外。換證檢驗應確保其結構、設備、系統、附件、佈置和材料完全符合本附則的適用要求。

.3 中間檢驗，在證書的第二個周年日之前或之後3個月內或第三個周年日之前或之後3個月內進行，並應取代本條1.4規定的其中一次年度檢驗。中間檢驗應確保設備及其相關的泵和管系完全符合本附則的適用要求，並處於良好的工作狀態。該中間檢驗應在按本附則第9條所簽發的證書上予以簽署。

.4 年度檢驗，在證書的每個周年日之前或之後3個月內進行，包括對本條1.1所述的結構、設備、系統、附件、佈置和材料的總體檢查，以確保其已按本條3的規定進行保養，並確保其繼續滿足船舶預定的營運要求。該年度檢驗應在按本附則第9條所簽發的證書上予以簽署。

.5 附加檢驗，在按本條3規定的檢查結果進行修理後或在任何重大修理或換新後應根據情況進行全面或部分檢驗。該檢驗應確保已有效進行了必要的修理或換新，確保這種修理或換新所用的材料和工藝在各方面均屬合格，並確保該船在各方面均符合本附則的要求。

2.1 為執行本附則規定而對船舶進行的檢驗，應由主管機關的官員進行。但主管機關可將這些檢驗委託給為此目的而指定的驗船師或由其認可的組織辦理。

2.2 本條 2.1 所述的被認可組織應符合 IMO A.739（18）決議[①]通過、並可能經修正的指南，以及 IMO A.789（19）決議通過、並可能經修正的細則。但這些修正案應按照本公約第 16 條規定的適用本附則的修正程序予以通過、生效和實施。

2.3 按本條 2.1 所述指定驗船師或認可組織執行檢驗的主管機關，應至少對任何指定的驗船師或被認可組織授權，使其能：

.1 要求船舶進行修理；和

.2 在港口國主管當局要求時執行檢驗。

2.4 主管機關應將授權給指定的驗船師或被認可組織的具體職責和條件通知本組織，以便轉發本公約各締約國，供其官員參考。

2.5 當指定的驗船師或被認可組織確定船舶或其設備的狀況在實質上與證書所載內容不符，或會對海洋環境造成不當的危害威脅，因而船舶不適於出海航行時，該驗船師或組織應確保立即採取糾正措施並及時通知主管機關。如未能採取此種糾正措施，則應撤銷證書並立即通知主管機關。如該船是在另一締約國的港口內，則還應立即通知該港口國的有關當局。當主管機關的官員、指定的驗船師或被認可組織通知該港口國的有關當局後，有關的港口國政府應向該官員、驗船師或組織提供履行本條規定的義務所必需的任何幫助。必要時，有關的港口國政府應採取措施，確保該船在未具備對海洋環境不致產生不當的危害威脅前，不得開航或離港駛往最近的可進行修理的修船廠。

2.6 在所有情況下，主管機關均應保證檢驗的完整性和有效性，確保為履行這一職責作出必要的安排。

---

① 經 MSC.208（81）決議修正。

3.1 船舶及其設備的狀況應保持符合本公約的各項規定，以確保船舶在各方面均繼續適於出海航行，而不會對海洋環境造成不當的危害威脅。

3.2 根據本條 1 的規定對船舶進行的任何檢驗完成以後，未經主管機關許可，經過檢驗的結構、設備、系統、附件、佈置或材料不得作任何變動，除非直接替換這種設備和附件。

3.3 當船舶發生事故或發現缺陷，對該船的完整性或對本附則所述及的設備的有效性或完整性產生重大影響時，該船的船長或船東應儘早向負責簽發有關證書的主管機關、被認可組織或指定的驗船師報告。該主管機關、被認可組織或指定的驗船師應立即着手調查以確定是否需要按本條 1 的要求進行檢驗。如果該船在另一締約國的港口內，船長或船東還應立即向該港口國的有關當局報告，而指定的驗船師或被認可組織應查明已進行了此項報告。

第 9 條
證書的簽發或簽署

1 對駛往本公約其他締約國管轄的港口或裝卸站的擬散裝運輸有毒液體物質的船舶，在按本附則第 8 條的規定進行初次檢驗或換證檢驗後，應簽發《國際防止散裝運輸有毒液體物質污染證書》。

2 該證書應由主管機關或經其正式授權的任何個人或組織簽發或簽署。在任何情況下，主管機關對證書負有全部責任。

3.1 本公約締約國政府應主管機關的申請，可對船舶進行檢驗，如確信符合本附則的規定，應對該船簽發或授權簽發《國際防止散裝運輸有毒液體物質污染證書》，並在適用時，按本附則的規定，為該船簽署或授權簽署證書。

3.2 證書和檢驗報告副本各一份應儘快送交提出申請的主管機關。

3.3 所發證書上應聲明該證書係根據主管機關的申請簽發，並應與按本條 1 規定所簽發的證書具有同等效力和得到同樣的承認。

3.4 對於懸掛非締約國國旗的船舶，不得簽發《國際防止散裝運輸有毒液體物質污染證書》。

4 《國際防止散裝運輸有毒液體物質污染證書》應按與本附則附錄 III 所示樣本相一致的格式寫成，並應至少使用英文、法文或西班牙文的其中一種語言。如同時使用船旗國的官方語言，則在有爭議或分歧時，應以該國官方語言為準。

第 10 條
證書的有效期限

1 《國際防止散裝運輸有毒液體物質污染證書》的有效期限由主管機關規定，但不得超過 5 年。

2.1 儘管有本條 1 的要求，但如果換證檢驗在現有證書期滿之日前 3 個月內完成，則新證書應從換證檢驗完成之日起，至現有證書期滿之日後不超過 5 年的日期內有效。

2.2 如果換證檢驗在現有證書期滿之日後完成，則新證書應從換證檢驗完成之日起，至現有證書期滿之日後不超過 5 年的日期內有效。

2.3 如果換證檢驗在現有證書期滿之日的前 3 個月前完成，則新證書應從換證檢驗完成之日起不超過 5 年的日期內有效。

3 如果所發證書的有效期限少於 5 年，主管機關可將證書有效期自期滿日延長至本條 1 規定的最長期限，條件是在簽發 5 年期的證書時進行了本附則第 8.1.3 和 8.1.4 條所述的相應的檢驗。

4 如果換證檢驗已完成，而新證書在現有證書期滿之日前不能簽發或不能存放船上，主管機關授權的人員或組織可在現有證書上簽署，簽署後的證書自期滿日起不超過 5 個月的期限內應視為繼續有效。

5 如果證書期滿時船舶不在應進行檢驗的港口，主管機關可延長該證書的有效期，但此項展期僅以能使該船完成其駛抵應進行檢驗的港口的航次為限，並且僅在正當和合理的情況下才能如此辦理。證書的展期不得超過 3 個月。經展期的船舶在抵達應進行檢驗的港口後，不得因有此項展期而在未獲得新證書前駛離該港口。換證檢驗完成後，新證書的有效期應自現有證書展期前的期滿日起不超過 5 年。

6 簽發給短程航行船舶的證書未按本條前述之規定展期時，主管機關可給予自該證書所示的期滿之日起至多 1 個月的寬限期。換證檢驗完成後，新證書的有效期應自現有證書展期前的期滿日起不超過 5 年。

7 在特殊情況下（由主管機關確定），新證書無需按本條 2.2、5 或 6 的要求從現有證書的期滿之日起計算日期。在此特殊情況下，新證書的有效期應自換證檢驗完成之日起不超過 5 年。

8 如果年度檢驗或中間檢驗在本附則第 8 條規定的期限前完成，則：

.1 證書上所示的周年日期應予以簽署修正，修正後的周年日應不多於檢驗完成之日起 3 個月；

.2 本附則第 8 條要求的其後的年度檢驗或中間檢驗應使用新的周年日按該條規定的間隔期內完成；

.3 如進行一次或多次相應的年度檢驗或中間檢驗，以使本附則第 8 條規定的最大檢驗間隔期不被超過，則期滿日可保持不變。

9 按本附則第 9 條規定所簽發的證書，在下列任一情況下即應中止有效：

.1 如果相關檢驗未在本附則第 8.1 條規定的期限內完成；

.2 如果證書未按本附則第 8.1.3 或 8.1.4 條的規定予以簽署；

.3 船船變更船旗國。只有當換發新證書的政府確信該船符合本附則第 8.3.1 和 8.3.2 條的要求時，才能簽發新的證書。如果變更船旗係在締約國之間進行，則在變更後的 3 個月內，前船旗國政府如收到申請，應儘快將變更船旗前該船所攜證書的副本以及相關的檢驗報告副本（如備有）送交該船新的主管機關。

第 4 章

設計、構造、佈置和設備

第 11 條

設計、構造、設備和操作

1 核准散裝運輸《國際散裝化學品規則》第 17 章確定的有毒液體物質的船舶的設計、構造、設備和操作，應符合下列規定，以使此類物質不受控制排放入海的情況減至最低限度：

.1 在 1986 年 7 月 1 日或以後建造的化學品液貨船應符合《國際散裝化學品規則》；或

.2 《散裝化學品規則》1.7.2 適用於：

.2.1 在 1973 年 11 月 2 日或以後簽訂建造合同，但在 1986 年 7 月 1 日以前建造的，航行至本公約其他締約國所轄港口或裝卸站航程的船舶；和

.2.2 在 1983 年 7 月 1 日或以後、但在 1986 年 7 月 1 日以前建造的，懸掛本國國旗專門航行於該船旗國內的港口或裝卸站之間航程的船舶。

.3 《散裝化學品規則》1.7.3 適用於：

.3.1 在 1973 年 11 月 2 日以前簽訂建造合同的，航行至本公約其他締約國所轄港口或裝卸站航程的船舶；和

.3.2 在 1983 年 7 月 1 日以前建造的，懸掛本國國旗專門航行於該船旗國內的港口或裝卸站之間航程的船舶。

2 對核准散裝運輸《國際散裝化學品規則》第 17 章確定的有毒液體物質的非化學品液貨船或非液化氣體運輸船，主管機關應根據本組織制定的《指南》[①]制定適當措施，以確保此類物質不受控制排放入海的情況減至最低限度。

第 12 條
泵吸、管路、卸貨設施和污油水艙

1 在 1986 年 7 月 1 日以前建造的每艘船舶均應設置泵吸和管路，以確保每一核准裝運 X 或 Y 類物質的艙內及其相關管路內的殘餘物不超過 300 *l*，並確保每個核准裝運 Z 類物質的艙內及其相關管路內的殘餘物不超過 900 *l*。應根據本附則附錄 V 進行性能試驗。

2 在 1986 年 7 月 1 日或以後，但在 2007 年 1 月 1 日前建造的每艘船舶均應設置泵吸和管路，以確保每個核准裝運 X 或 Y 類物質的艙內及其相關管路內的殘餘物不超過 100 *l*，並確保每個核准裝運 Z 類物質的艙內及其相關管路內的殘餘物不超過 300 *l*。應根據本附則附錄 V 進行性能試驗。

3 在 2007 年 1 月 1 日或以後建造的每艘船舶均應設置泵吸和管路，以確保核准裝運 X、Y 或 Z 類物質在每個艙內及其相關管路內的殘餘物不超過 75 *l*。應根據本附則附錄 V 進行性能試驗。

---

① 參見經 MEPC.158（55）決議修正的 A.673（16）決議和 MEPC.148（54）決議。

4 對 2007 年 1 月 1 日以前建造且未能符合本條 1 和 2 所述為 Z 類物質設置泵吸和管路要求的非化學品液貨船，均不適用數量要求。如液艙排空到最實際的程度，視為達到符合標準。

5 本條 1、2 和 3 所述及的泵吸性能試驗和條件應經主管機關批准。泵吸性能試驗應使用水作為試驗介質。

6 核准裝運 X、Y 或 Z 類物質的船舶，應開設一個或幾個水下排放口。

7 對 2007 年 1 月 1 日以前建造並核准載運 Z 類物質的船舶，本條 6 所要求的水下排放口無強制性規定。

8 水下排放口應位於貨物區域內舭部彎曲處附近，其佈置應避免在船舶吸入海水時將殘餘物/水混合物重新吸入。

9 水下排放口的佈置，應使排放入海的殘餘物/水混合物不通過船舶的邊界層。為此，當排放方向與船殼板成直角時，排放口的最小直徑由下列公式得出：

$$d = \frac{Q_d}{5L_d}$$

式中：

d=排放口最小直徑（m）

L_d=從艏垂線到排放口距離（m）

Q_d=船舶通過排放口排放殘餘物/水混合物所選的最高速率（m^3/h）。

10 當排放方向與船殼外板成一角度時，上述關係應加以修正，用垂直於船殼板的、通過以 Q_d 的分量替換 Q_d。

11 污油水艙

雖然本附則並不要求配置專用污油水艙，但某些沖洗程序可能需要污油水艙。液貨艙可被用作污油水艙。

第 5 章

有毒液體物質殘餘物作業排放

第 13 條

有毒液體物質殘餘物排放控制

除本附則第 3 條規定外，對有毒液體物質的殘餘物或壓載水、洗艙水或其他含有該類物質的混合物的排放控制應符合下列要求。

1 排放規定

1.1 應禁止將 X、Y 或 Z 類物質或臨時評定為此類物質的殘餘物或含有此類物質的壓載水、洗艙水或其他混合物排放入海，除非此類排放完全符合本附則所含的適用操作要求。

1.2 在根據本條進行的任何預洗或排放程序前，相關液貨艙應根據手冊中所規定的程序最大限度地被排空。

1.3 禁止裝載本附則第 6 條述及的未經分類、臨時評定的物質，或含有此類殘餘物的壓載水、洗艙水或其他混合物，同時禁止此類物質排放入海。

2 排放標準

2.1 如果本條規定允許將 X、Y 或 Z 類物質或臨時評定為的此類物質的殘餘物或含有此類物質的壓載水、洗艙水或其他混合物排放入海，應符合下列排放標準：

.1 船舶在海上航行，自航船航速至少為 7 節，或非自航船航速至少為 4 節；

.2 在水線以下通過水下排放口進行排放，不超過水下排放口的最高設計速率；和

.3 排放時距最近陸地不小於 12 海里，水深不小於 25 m。

2.2 在 2007 年 1 月 1 日以前建造的船舶，對於將 Z 類物質或臨時評定為此類物質的殘餘物或含有此類物質的壓載水、洗艙水或其他混合物在水線以下排放入海並無強制規定。

2.3 對 Z 類物質，主管機關可對僅在本國主權或所轄水域內航行的懸掛其國旗的船舶免除 2.1.3 關於排放時距最近陸地不小於 12 海里的要求。此外，主管機關還可對在其鄰近國家主權或所轄水域內航行的懸掛其國旗的特定船舶免除同樣的排放時距最近陸地不小於 12 海里的要求，條件是該兩個沿海國家制定了不會影響任何第三方的書面免除協議。應將此類協議的資料在 30 天內送交本組織，以便進一步通報本公約各締約國，供其參考和採取適當行動（如有時）。

3 貨物殘餘物的通風

經主管機關認可的通風程序可用以驅除艙內的貨物殘餘物。此類程序應符合本附則附錄 VII 的要求。驅除殘餘物後輸進艙的任何水應被視為清潔水，並不應受本附則排放要求的影響。

4 預洗免除

如滿足下列要求，接收方政府可根據船長要求，准予預洗免除：

.1 卸完貨的艙擬再裝載相同物質或另一種與前者相容的物質，並且該艙在裝貨前不予清洗或壓載；或

.2 卸完貨的艙在海上既沒被清洗也沒被壓載。按本條適用條款，可在另一港口進行預洗，但應有書面證明該港口有足夠的接收設備；或

.3 根據本附則附錄 VII，貨物殘餘物應通過經主管機關認可的通風程序予以清除。

5 清潔劑或添加劑的使用

5.1 如使用非水清洗介質（諸如礦物油或氯化溶劑）替代水清洗貨艙，其排放應符合附則 I 或附則 II 的規定。如果該介質被作為貨物裝運，則這些規定適用於該介質。涉及使用這類介質的貨艙清洗程序應在《手冊》中明確規定並經主管機關批准。

5.2 如果為了方便貨艙清洗而在水中加入少量清潔添加劑（洗滌產品），則含 A 類污染成分的添加劑不得使用，除非這些防污成分有生物降解功能，並所現總濃度不超過清潔添加劑的 10%。清潔添加劑除了前載貨物的原因而適用於貨艙外，沒有其他使用限制。

6 X 類物質殘餘物的排放

6.1 除 1 的規定外，下列規定應適用：

.1 已被卸完 X 類物質貨物的貨艙，在船舶離開卸貨港口之前，應予以預洗。清洗的殘餘物其濃度重量處於或低於 0.1%之前應被排至接收設備。其濃度指標由檢查員從排至接收設備的殘餘物中提取樣品進行分析後確定。當濃度達到要求後，應將艙內剩餘的洗艙水繼續排至接收設備，直至該艙排空。這些作業應在《貨物記錄簿》中作相應記錄，並由第 16.1 條所述的檢查員簽署。

.2 參照本條 13.2 的排放標準，預洗後灌入艙內的任何水均可被排放入海。

.3 如果接收方的締約國政府確信，要測量排出物中的物質濃度而不對船舶造成不當延誤不可行時，該締約國可接受相當於 13.6.1.1 中測量所要求濃度的替換程序，但須：

.3.1 按主管機關批准的程序對液貨艙進行預洗，並符合本附則附錄 VI 的要求；和

.3.2 對《貨物記錄簿》作相應記錄，並由第 16.1 條所述的檢查員簽署。

7 Y 和 Z 類物質殘餘物的排放

7.1 除 1 的規定外，下列規定應適用：

.1 關於 Y 或 Z 類物質殘餘物排放程序，本條 13.2 的排放標準應適用。

.2 如果 Y 或 Z 類物質未按《手冊》要求進行卸載，在船舶離開卸貨港口之前，應予以預洗，除非採取了使本附則第 16.1 條所述的檢查員滿意的、從船上去除本附則規定數量的貨物殘餘物的其他措施。預洗後的洗艙水應被排放至卸貨港口的接收設備，或排放至有合適接收設備的另一港口，但應有書面確認該港口的接收設備足以用於該用途。

.3 關於 Y 類高黏度或固化物質，下列情況應適用：

.3.1 附錄 VI 中規定的預洗程序應適用；

.3.2 預洗時產生的殘餘物/水混合物應被排放至接收設備，直至貨艙排空；和

.3.3 隨後灌入艙內的任何水可按第 13.2 條的排放標準排放入海。

7.2 壓載和排壓載的操作要求

7.2.1 卸貨後及預洗後（如有要求），可對液貨艙進行壓載。這類壓載水的排放程序在第 13.2 條中有明確規定。

7.2.2 如船舶位於距最近陸地不小於 12 海里，且水深不小於 25 m 的水域中，而灌入已清洗液貨艙的，含前次所載物質的量小於 1 ppm 的壓載水，可排放入海，而無需考慮其排放率、船速及排放口位置。這是指當按附錄 VI 規定進行了預洗，且對 1994 年 7 月 1 日以前建造的船舶其後又用清洗機進行完整周期清洗，或用不小於 k =1.0 計算值的水量清洗後，已達到液貨艙要求的清潔程度。

7.2.3 本附則的要求不適用清潔或專用壓載水的排放情況。

8 南極區域排放

8.1 南極區域，係指南緯 60°以南海域。

8.2 禁止任何有毒液體物質或含有此類物質的混合物排放入南極海域。

第 14 條

程序和佈置手冊

1 核准裝運 X、Y、或 Z 類物質的每艘船舶應備有經主管機關批准的《手冊》。該手冊應有符合本附則附錄 IV 的標準格式。如為國際航行船舶，其所使用的語言既非英語、法語，也非西班牙語，則文本內容應包括其中一種語言的譯文。

2 《手冊》的主要目的是為船舶高級船員確定實際佈置和為符合本附則要求所必須遵循的貨物裝卸、洗艙、污水處理及液貨艙壓載和排壓載的所有操作程序。

第 15 條

貨物記錄簿

1 適用本附則的船舶，應備有一份《貨物記錄簿》，記錄簿不論是作為船舶正式航海日誌的一部分或作為其他文件，均應按本附則附錄 II 所規定的格式。

2 在完成了本附則附錄 II 規定的任何操作後，均應將該操作立即記入《貨物記錄簿》。

3 任何有毒液體物質或含有這種物質的混合物的意外排放，或發生本附則第 3 條所述的排放時，均應記入《貨物記錄簿》，說明這種排放的情況和理由。

4 每項記錄應由高級船員或有關作業的負責人簽字，且每填完一頁應由船長簽字。對持有《國際防止散裝運輸有毒液體物質污染證書》或本附則第 7 條所述證書的船舶，《貨物記錄簿》中的記錄應至少使用英文、法文或西班牙文的其中一種語言。如同時使用船旗國的官方語言，則在有爭議或分歧時，應以該國官方語言為準。

5 《貨物記錄簿》的存放位置應易於在任何合理時間隨時可供檢查，並且除未配備船員的被拖船舶外，均應存放船上。《貨物記錄簿》應在進行最後一項記錄後保存三年。

6 締約國政府的主管當局可對適用於本附則的任何船舶在港時上船檢查《貨物記錄簿》，並可將該記錄簿中的任何記錄製成副本，也可要求船長證明該副本是該項記錄的真實副本。任何經船長證明為船上《貨物記錄簿》中某項記錄的真實副本者，在任何法律訴訟中應可作為該項記錄中所述事實的證據。主管當局根據本項規定對《貨物記錄簿》的檢查和製作正確無誤的副本應儘速進行，而不對船舶造成不當延誤。

第 6 章

港口國控制措施

第 16 條

控制措施

1 本公約各締約國政府應指定或授權若干檢查員實施本條要求。檢查員應按本組織制定的控制程序執行控制。[①]

2 如果本公約締約國政府指定或授權的檢查員已驗證操作是按《手冊》要求進行，或已同意免除預洗，則該檢查員應在《貨物記錄簿》中作相應記錄。

3 核准載運散裝有毒液體物質船舶的船長應確保該船已符合第 13 條和本條的規定，並且每當遇有第 15 條所述的作業，均按該條填寫《貨物記錄簿》。

4 裝運 X 類物質的貨艙，應按第 13.6 條的要求予以預洗。這些操作應在《貨物記錄簿》中作相應記錄，並由本條 1 所述的檢查員簽署。

5 如果接收締約方政府確信，要測量排出物中的物質濃度而不對船舶造成不當延誤不可行時，該締約國可接受第 13.6.3 條所述的替代程序，但本條 1 所述的檢查員應在《貨物記錄簿》中證明：

.1 液貨艙、泵和管系均已排空；和

.2 已按本附則附錄 VI 的規定進行了預洗；和

---

① 參見本組織 A.787（19）決議通過並經 A.882（21）決議修正的《港口國控制程序》。

.3 由這種預洗所產生的洗艙水已排至接收設備，且該艙已排空。

6 如果第 13.4 條所述的條件之一得到滿足，則接收締約方政府可應船長的申請，免除第 13 條相應部分所述對該船的預洗要求。

7 對航行於本公約其他締約國管轄的港口或裝卸站的船舶，只有接收締約方政府才可准予本條 6 所述的免除。如果給予此種免除，應在《貨物記錄簿》中作相應記錄，並由本條 1 所述的檢查員簽署。

8 如果液貨卸載未按本附則附錄 V 為基礎並在主管機關批准的泵吸條件下進行，可採取替代措施清除船上液貨殘餘，達到第 12 條所適用的規定數量。該替代措施應使本條 1 所述的檢查員滿意。應在《貨物記錄簿》中作相應記錄。

9 關於操作要求的港口國控制[①]

9.1 當船舶停靠在另一締約國港口時，如有明顯理由確信該船船長或船員不熟悉船上主要的防止有毒液體物質污染的程序，該船應接受該締約國正式授權的官員根據本附則進行的有關操作要求的檢查。

9.2 在本條 9.1 所述的情況下，該締約國應採取措施，確保該船在按本附則的要求調整至正常狀態前，不得開航。

9.3 本公約第 5 條規定的港口國控制程序應適用於本條。

9.4 本條的任何內容均不得解釋為限制締約國在本公約明確規定的操作要求方面進行控制的權利和義務。

---

① 參見本組織 A.787（19）決議通過並經 A.882（21）決議修正的《港口國控制程序》。

第 7 章

防止有毒液體物質事故引起的污染

第 17 條

船上有毒液體物質海洋污染應急計劃

1 每艘 150 總噸及以上核准裝載散裝有毒液體物質的船舶，應攜有一份主管機關批准的《船上有毒液體物質海洋污染應急計劃》。

2 該應急計劃應以本組織制定的指南[①]為基礎，並應以船長和高級船員的工作語言書寫。該計劃至少應包括：

.1 根據本組織制定的指南，本公約第 8 條和議定書 I 要求的由船長或其他負責人員報告有毒液體物質污染事故所遵循的程序[②]；

.2 在發生有毒液體物質污染事故時應與之聯繫的當局或人員名單；

.3 在事故發生後由船上人員為減少或控制排除有毒液體物質所立即採取的措施的詳細說明書；

.4 在處埋污染時與政府及地方當局協調船上行動的程序和聯絡點。

---

① 參見本組織海上環境保護委員會 MEPC.85（44）決議通過並經 MEPC.137（53）決議修正的《制訂船上油類和/或有毒液體物質海洋污染應急計劃的指南》。

② 參見本組織 A.851（20）決議通過並經 MEPC.138（53）決議修正的《船舶報告制度和船舶報告要求的一般原則，包括危險品、有害物質和/或海洋污染物事故報告指南》。

3 對本公約附則 I 第 37 條也適用的船舶，此計劃可以與本公約附則 I 第 37 條所要求的《船上油污應急計劃》結合使用。在此情況下，該計劃的標題應為“船上海洋污染應急計劃”。

第 8 章

接收設備

第 18 條

接收設備和卸貨站設施

1 本公約各締約國政府應承擔義務，為確保船舶使用其港口、裝卸站或修理港的需要而提供如下接收設備：

.1 船舶貨物裝卸港、站應設有足夠的設備，以接收船舶由於執行本附則而留待處理的含有有毒液體物質的殘餘物和含有該有毒物質殘餘物的混合物，而不對相關船舶造成不當延誤；

.2 從事 NLS 船修理的船舶修理港，應設有足夠設備，以接收到達該港的船舶所含有有毒液體物質的殘餘物和混合物。

2 各締約國政府應確定在其領土內的每一貨物裝卸港、站和船舶修理港為執行本條 1 所設置的設備型式，並通知本組織。

3 其海岸線處於所規定的特殊區域邊緣的本公約各締約國政府應共同確定一個完成本條 1 所要求的日期，並應使第 13 條有關該區域所適用的要求從該日期起實施，並至少提前六個月將該確定的日期通知本組織。本組織隨後應立即將該日期通知所有締約國。

4 本公約各締約國政府應承擔義務，確保在其卸貨站提供設施，以便利在這些卸貨站卸載有毒液體物質的船舶進行液貨艙的掃艙。裝卸站的貨物軟管及管系內由船上卸出有毒液體物質時所接收的這些物質不得洩回船上。

5 各締約國應將按本條 1 所要求的設備或本條 3 所要求的裝置被宣稱不足的一切情況通知本組織，以便轉發各有關締約國。

附則 II 的附錄

附錄 I 有毒液體物質的分類指南[①]

根據 GESAMP 有害曲線圖所反映的對物質性質的評定，將貨品編入污染類別，如下表所示：

規則	A1 生物積聚	A2 生物退化	B1 急性毒性	B2 慢性毒性	D3 長期健康影響	E2 對海洋野生生物及海底生態環境的影響	類別
1			≥5				X
2	≥4		4				
3		NR	4				
4	≥4	NR			CMRTNI		
5			4				Y
6			3				
7			2				
8	≥4	NR		非 0			
9				≥1			
10						Fp、F 或 S 如非無機物	
11					CMRTNI		
12	任何不符合規則 1 至 11 以及 13 衡準的貨品						Z
13	所有如下貨品：A1 欄中≤2；A2 欄中為 R；D3 欄中為空白；E2 欄中為非 Fp、F 或 S（如非有機物）；以及在 GESAMP 有害曲線圖中所有其他欄中為 0（零）的貨品						OS

① 參見 MEPC.1/Circ.512 通函《經修訂的散裝運輸液體物質臨時評定指南》。

經修訂的 GESAMP 有害評定程序縮略圖例

A 欄和 B 欄 - 水環境					
	A			B	
	生物積聚和生物退化			水生生物毒性	
數字比率	A1[1] 生物積聚		A2[1] 生物退化	B1[1] 急性毒性	B2[1] 慢性毒性
	LOG POW	BCF		LC/EC/IC_{50} (mg/l)	NOCE (mg/l)
0	<1 或>ca.7	不可測量	R：易生物退化 NR：不易生物退化 inorg：非有機物質	>1000	>1
1	≥1-<2	≥1-<10		>100-≤1000	>0.1-≤1
2	≥2-<3	≥10-<100		>10-≤100	>0.01-≤0.1
3	≥3-<4	≥100-<500		>1-≤10	>0.001-≤0.01
4	≥4-<5	≥500-<4000		>0.1-≤1	≤0.001
5	≥5-<ca.7	≥4000		>0.01-≤0.1	
6				≤0.01	

C 欄和 D 欄 - 人類健康（對哺乳動物的有毒危害）						
		C		D		
	急性哺乳動物毒性			刺激、腐蝕及長期健康影響		
數字比率	C1 口服毒性 LD_{50} (mg/kg)	C2 皮膚接觸毒性 LD_{50} (mg/kg)	C3 吸入毒性 LC_{50} (mg/l)	D1 皮膚刺激和腐蝕	D2 眼睛刺激和腐蝕	D3[1] 長期健康影響
0	>2000	>2000	>20	非刺激	非刺激	C-致癌 M-突變 R-生殖中毒 S-導致過敏 A-吸入有害物 T-目標器官系統中毒 L-肺部損害 N-神經中毒 I-免疫系統中毒
1	>300-≤2000	>1000-≤2000	>10-≤20	中等刺激	中等刺激	
2	>50-≤300	>200-≤1000	>2-≤10	刺激	刺激	
3	>5-≤50	>50-≤200	>0.5-≤2	強刺激或腐蝕 3A Corr. (≤4hr) 3B Corr. (≤1hr) 3C Corr. (≤3hr)	強刺激	
4	≤5	≤50	≤0.5			

① 這些列項用於定義污染分類。

<table>
<tr><th colspan="4">E 欄 - 對海洋其他用途的妨害</th></tr>
<tr><th rowspan="2">E1 污染</th><th rowspan="2">E2[1] 對野生生物及海底生態環境的影響</th><th colspan="2">E3 對海岸休憩環境的妨害</th></tr>
<tr><th>數字比率</th><th>說明與措施</th></tr>
<tr><td rowspan="4">NT: 非污染(經檢測)
T：污染檢測為陽性</td><td rowspan="4">Fp：持續性漂浮物
F：漂浮物
S：沉澱物質</td><td>0</td><td>無妨害
無警告</td></tr>
<tr><td>1</td><td>輕度危害
警告，不關閉休憩場所</td></tr>
<tr><td>2</td><td>中等危害
可能要關閉休憩場所</td></tr>
<tr><td>3</td><td>高度危害
關閉休憩場所</td></tr>
</table>

① 這些列項用於定義污染分類。

附錄 II

散裝運輸有毒液體物質船舶貨物記錄簿格式

散裝運輸有毒液體物質船舶貨物記錄簿

船名……

船舶編號或呼號……

IMO 編號……

總噸位……

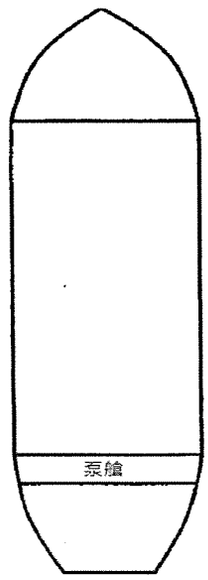
時間從……至……

船名……

船舶編號或呼號……

液貨艙和污油水艙平面圖

（船上填寫）



艙室編號	容積

註明每艙容積（立方米）

引言

以下幾頁為貨物和壓載作業項目清單，應按經修正的《經 1978 年議定書修訂的 1973 年國際防止船舶造成污染公約》附則 II 第 15.2 條規定，將作業情況逐艙相應記入《貨物記錄簿》。各項目已按作業分組，每組以一個字母表示。

填寫《貨物記錄簿》時，日期、作業組別和項目編號應填入相應的欄內，所要求的細節應按時間順序填入空欄。

每項完成的作業，應由高級船員或主管高級船員以及，如適用，由船舶卸貨所在國主管當局授權的檢查員簽字並註明日期。每填完一頁，應由船長會簽。

應予記載的項目一覽表

要求只填寫涉及所有類別物質的作業。

（A）裝貨

1 裝貨地點。

2 液貨艙、物質的名稱及類別。

（B）貨物的內部駁運

3 駁運貨物的名稱及類別。

4 液貨船名稱：

.1 吸自：

.2 駁至：

5 第 4.1 項中的液貨艙是否已駁空?

6 如未駁空，寫明艙內剩餘數量。

（C）卸貨

7 卸貨地點。

8 卸載的液貨艙名稱。

9 液貨艙是否已卸空?

.1 如已卸空，確認卸空和掃艙的程序係按船舶的《程序和佈置手冊》規定完成。(即：橫傾、縱傾、掃艙溫度)。

.2 如未卸空，寫明艙內剩餘數量。

10 船舶的《程序和佈置手冊》是否有預洗和隨後處理至接收設備的要求?

11 泵吸和/或掃艙系統故障：

.1 故障的時間和性質；

.2 故障原因；

.3 系統恢復作業的時間。

（D）按照船舶的《程序和佈置手冊》進行強制預洗

12 液貨艙、物質和分類的名稱。

13 清洗方法：

.1 每一液貨艙洗艙機數量；

.2 洗艙時間/洗艙循環數；

.3 熱/冷清洗。

14 預洗污油水駁至：

.1 卸貨港接收設備（註明港口）[①]；

.2 其他接收設備（註明港口）[①]。

（E）除強制預洗外的液貨艙清洗（其他預洗作業、最後清洗、通風等）

15 註明時間、液貨艙名稱、物質名稱和分類，並註明：

.1 使用的洗艙程序；

.2 清潔劑（名稱及數量）；

.3 使用的通風程序（註明所用風扇數量，通風時間）。

16 洗艙水駁至：

.1 海中；

.2 接收設備（註明港口）[①]；

.3 污油水收集艙（註明液艙）。

（F）洗艙水排放入海

17 註明液艙：

---

① 船長應從包括駁船和液罐車在內的接收設備經營者處得到一份收據或證明，在其內詳細記錄過駁的洗艙水數量以及過駁的時間和日期。該收據或證明應與《貨物記錄簿》一同保存。

.1 清洗貨艙時，是否排放洗艙水?如果這樣，排放率多少?

.2 洗艙水是否由污油水收集艙排放?如是這樣，註明數量及排放率。

18 啓泵及停泵時間。

19 排放時的船速。

（G）液貨艙壓載

20 壓載的液貨艙名稱。

21 開始壓載的時間。

（H）液貨艙壓載水排放

22 液貨艙名稱

23 壓載水排至：

.1 海中；

.2 接收設備（註明港口）[①]。

24 排放壓載水的起訖時間。

25 排放時的船速。

（I）意外的或其他例外排放

26 發生的時間。

---

① 船長應從包括駁船和液罐車在內的接收設備經營者處得到一份收據或證明，在其內詳細記錄過駁的洗艙水數量以及過駁的時間和日期。該收據或證明應與《貨物記錄簿》一同保存。

27 大概數量、物質名稱及類別。

28 排放或逸漏的環境及一般說明。

（J）由授權檢查員控制

29 註明港口。

30 液貨艙名稱，排至岸上的物質名稱及類別。

31 液貨艙、泵及管系是否已排空?

32 是否已按照船舶的《程序和佈置手冊》進行了預洗?

33 是否已將預洗產生的洗艙水排至岸上?是否已經排空?

34 同意強制預洗的免除。

35 免除的理由。

36 授權的檢查員姓名及簽字。

37 檢查員工作的組織、公司或政府機構。

（K）附加作業程序及說明

船名……

船舶編號或呼號……

IMO 編號……

貨物/壓載作業

日期	代號 （字母）	項目 （編號）	作業記錄/主管高級船員簽字/經授權的 檢查員的姓名和簽字

船長簽字.....

附錄 III

國際防止散裝運輸有毒液體物質污染證書格式[1]

國際防止散裝運輸有毒液體物質污染證書

經……政府授權，

（國家全稱）

由……

（按公約規定經授權的適任人員或組織的全稱）

根據經修正的《經 1978 年議定書修訂的 1973 年國際防止船舶造成污染公約》（以下稱“公約”）的規定簽發。

船舶概況

船名……

船舶編號或呼號……

IMO 編號[2]……

船籍港……

總噸位……

茲證明：

---

① NLS 證書應至少使用英文、法文或西班牙文的其中一種語言。如同時使用船旗國的官方語言，則在有爭議或分歧時，應以該國官方語言為準。

② 參見本組織 A.600（15）決議通過的《船舶編號體系》。

1 該船已按公約附則 II 第 8 條的規定進行了檢驗。

2 檢驗表明該船的結構、設備、系統、附件、佈置和材料及其狀況在各方面均屬合格，且該船符合公約附則 II 的適用要求。

3 該船已按公約附則 II 第 14 條的要求，配備了程序和佈置手冊，並且手冊中規定的船舶佈置與設備，在各方面均屬合格。

4 如遵守公約附則 II 所有相關規定，該船符合防污公約附則 II 中關於散裝運輸下列有毒液體物質的要求。

有毒液體物質	載運條件（液艙數量等）	污染類別
見經簽字和註明日期的續頁		

本證書有效期至（年/月/日）……止，在此期間應按公約附則 II 第 8 條規定接受檢驗。

本證書基於的檢驗完成日期（年/月/日）……

簽發於……

（證書簽發地點）

（年/月/日）…… ……

（簽發日期） （經正式授權的發證官員簽字）

（主管當局蓋章或鋼印）

年度檢驗和中間檢驗的簽署

茲證明，在按公約附則 II 第 8 條要求進行的一次檢驗中表明該船符合公約的有關規定：

年度檢驗　　簽字……

（經正式授權的官員簽字）

地點……

日期（年/月/日）……

（主管當局蓋章或鋼印）

年度檢驗/中間檢驗[1]　　簽字……

（經正式授權的官員簽字）

地點……

日期（年/月/日）……

（主管當局蓋章或鋼印）

年度檢驗/中間檢驗[1]　　簽字……

（經正式授權的官員簽字）

地點……

日期（年/月/日）……

（主管當局蓋章或鋼印）

---

① 不適用者劃去。

年度檢驗　　簽字……

（經正式授權的官員簽字）

地點……

日期（年/月/日）……

（主管當局蓋章或鋼印）

按第 10.8.3 條進行的年度/中間檢驗

茲證明業已按公約附則 II 第 10.8.3 條規定進行了年度/中間檢驗[①]，查明該船符合公約的有關規定：

簽字……

（經正式授權的官員簽字）

地點……

日期（年/月/日）……

（主管當局蓋章或鋼印）

在適用第 10.3 條情況下，有效期少於 5 年的證書展期簽署

該船符合公約的有關規定，本證書根據公約附則 II 第 10.3 條應視為有效，有效期限至（年/月/日）……止。

簽字……

（經正式授權的官員簽字）

① 不適用者劃去。

地點.....

日期（年/月/日）.....

（主管當局蓋章或鋼印）

在已完成換證檢驗並適用第 10.4 條情況下的簽署

該船符合公約的有關規定，本證書根據公約附則 II 第 10.4 條應視為有效，有效期限至（年/月/日）.....止。

簽字.....

（經正式授權的官員簽字）

地點.....

日期（年/月/日）.....

（主管當局蓋章或鋼印）

在適用第 10.5 或 10.6 條情況下，將證書有效期展期至駛抵進行檢驗的港口或給予寬限期的簽署

本證書根據公約附則 II 第 10.5 或 10.6 條[①]應視為有效，有效期限至（年/月/日）.....止。

簽字.....

（經正式授權的官員簽字）

① 不適用者劃去。

地點.....

日期（年/月/日）.....

（主管當局蓋章或鋼印）

在適用第 10.8 條情況下，周年日提前的簽署

根據公約附則 II 第 10.8 條，新的周年日為（年/月/日）.....

簽字.....

（經正式授權的官員簽字）

地點.....

日期（年/月/日）.....

（主管當局蓋章或鋼印）

根據公約附則 II 第 10.8 條，新的周年日為（年/月/日）.....

簽字.....

（經正式授權的官員簽字）

地點.....

日期（年/月/日）.....

（主管當局蓋章或鋼印）

附錄 IV

程序和佈置手冊的標準格式

註 1：標準格式包括引言和每一節標題的標準化文本。該標準化文本應編入為每艘船舶提供的《手冊》，後應接有為具體船舶準備的每節內容。當某一節不適用時，應填入“NA”，以不致引起標準格式要求的所計數字的混淆。對於標準格式中以斜體字形式出現的段落，則應對具體船舶描述所需的信息。《手冊》的內容將因船舶的設計、貿易範圍和擬運載貨物的不同而改變。如文本字體非斜體，則應將標準格式中的該段文字不作任何修改地抄錄至《手冊》中。

註 2：如主管機關要求或接受除該標準格式所述內容之外的其他資料及操作說明，則應包括在《手冊》的補遺 D 部分。

標準格式

防污公約附則 II

程序和佈置手冊

船名……

船舶編號或呼號……

IMO 編號……

船籍港……

主管機關批准印章：

引言

1 經1978年議定書修訂的1973年國際防止船舶造成污染公約(以下稱防污公約)的制定是為防止船舶排放有害物質或含這些有害物質的流出物入海而污染海洋環境。為達到其目的，防污公約所含的六個附則對有關主要的 6 類有害物質在船上處理和排放入海或排入大氣規定了詳細規則，即附則 I(礦物油)，附則 II(散裝運輸的有毒物質)、附則 III（包裝形式運輸的有害物質）、附則 IV（生活污水）、附則 V（垃圾）和附則 VI（空氣污染）。

2 防污公約附則 II（以下稱附則 II）第 13 條禁止將 X、Y 或 Z 類有毒液體物質或含有這些物質的壓載水、洗艙水、或其他殘餘物或混合物排放入海，但符合規定的條件除外，包括以國際海事組織（IMO）制定的標準為基礎的程序和佈置，以確保滿足針對各類物質而規定的衡準。

3 附則 II 要求的程序和佈置標準，要求核准散裝運載有毒液體物質的每艘船舶都應配備一份程序和佈置手冊（以下稱《手冊》)。

4 本《手冊》已按附則 II 第 14 條寫成，涉及清洗液貨艙和從這些作業中排放殘餘物和混合物時海洋環境諸方面的問題。《手冊》不是安全指南，而應參考專門用於評估安全性危險的其他出版物。

5 《手冊》的目的是確定能符合附則 II 所需的佈置和設備，以及為船舶高級船員確定為符合附則 II 的要求所必須遵循的有關貨物裝卸、洗艙、污水處理、殘餘物排放、壓載和排壓載的所有操作程序。

6 此外，《手冊》連同船舶的《貨物記錄簿》，以及按附則 II 簽發的證書[①]，將一起被主管機關用作控制目的，以確保船舶完全符合附則 II 的要求。

7 船長應確保對含有 X、Y 或 Z 類物質的貨物殘餘或殘餘物/水混合物不排放入海，除非這種排放完全符合本《手冊》中所規定的操作程序。

8 《手冊》已經主管機關批准，未經主管機關的事先同意，不得對其中的任何部分作變動或修改。

章節索引

1 防污公約附則 II 的主要特性

2 船舶設備和佈置的說明

3 卸貨程序和掃艙

4 關於液貨艙清洗、殘餘物排放、壓載和排壓載的程序

5 資料與程序

① 僅包括簽發給某一船舶的證書：即國際散裝運輸有毒液體物質防污染證書，或散裝運輸危險化學品適裝證書，或國際散裝運輸危險化學品適裝證書。

第 1 節

防污公約附則 II 的主要特性

1.1 附則 II 的要求適用於所有散裝運輸有毒液體物質的船舶。對海洋環境造成危害威脅的物質分成 X、Y 和 Z 三類。X 類物質是對海洋環境威脅最大的物質，而 Z 類物質的威脅最小。

1.2 附則 II 禁止將含有屬於這幾類物質的任何排出物排放入海，除非排放是在針對每類物質詳細規定的條件下進行。這些條件，如適用，包括下列參數：

.1 每個液貨艙可能排放入海的最大物質數量；

.2 排放期間的船速；

.3 排放期間距最近陸地的最小距離；

.4 排放期間所在海域的最小深度；和

.5 在水線以下實行排放的必需性。

1.3 對於某些確定為“特殊區域”的海域，適用更為嚴格的排放標準。根據附則 II，特殊區域係指南極區域。

1.4 附則 II 要求每艘船舶配備泵吸和管路系統，以確保指定運載 X、Y 和 Z 類的每一液貨艙在卸貨後所留存的殘餘物量不超過本附則中規定的量對於擬運載這些物質的每一液貨艙，都必須評定殘餘物量。只有當所評定的殘餘物量小於本附則中規定的量時，液貨艙才可准許運載 X、Y 或 Z 類物質。

1.5 除上述條件外，附則 II 還包括一個重要要求，即某些貨物殘餘物、液貨艙清洗和通風作業的排放只可按照批准的程序和佈置進行。

1.6 為能符合 1.5 的要求，本《手冊》第 2 節包含船舶設備和佈置的所有詳細資料，第 3 節包含卸貨和掃艙的作業程序，以及第 4 節包含可能適用於船舶核准裝載物質的貨物殘餘物、洗艙水、污油水、壓載和排壓載的排放程序。

1.7 只要遵循本《手冊》所規定的程序，將確保船舶符合防污公約附則 II 的所有有關要求。

第 2 節
船舶設備和佈置的說明

2.1 本節包括能使船員遵循第 3 節和第 4 節規定的作業程序所必需的設備和佈置的所有細節。

2.2 船舶總佈置圖和液貨艙的說明

本節應包括船舶液貨區域的簡要說明，包括液貨艙的主要特點和位置。

應包括表明船舶總佈置的簡圖，並表明液貨艙和加熱裝置的位置和編號。

2.3 貨泵泵吸及管路佈置和掃艙系統說明

本節應包括貨泵泵吸和管路佈置以及掃艙系統的說明。

應提供表明下列內容的示意圖並在必要時作文字說明：

.1 液貨管路（註明直徑）佈置；

.2 液貨泵（註明泵量）佈置；

.3 掃艙系統的管路（註明直徑）佈置；

.4 掃艙系統（註明泵容量）的泵吸佈置；

.5 每一液貨艙內液貨管路和掃艙管路的吸點位置；

.6 如設置，吸阱的位置和容積；

.7 管路洩放和掃艙或吹除佈置；和

.8 管路吹除所需的氮氣或空氣的壓力和容量（如適用）。

2.4 壓載艙、壓載泵吸及管路佈置的說明

本節應包括壓載艙、壓載泵吸及管路佈置的說明。

應提供表明下列內容的簡圖和表格：

.1 表明專用壓載艙及擬用作壓載艙的液貨艙連同其容量（m^3）的總佈置圖；

.2 壓載管路佈置；

.3 可以用作壓載艙的液貨艙的泵吸容量；和

.4 壓載管路和水下出口系統之間的任何相互連接件。

2.5 專用污油水艙連同相關的泵吸和管路佈置的說明

本節應包括專用污油水艙（如設有）連同相關的泵吸和管路佈置的說明。

應提供表明下列內容的簡圖：

.1 專用污油水艙以及這些艙的容量；

.2 專用污油水艙的泵吸和管路佈置，註明管路直徑及其水下排放口的連接件。

2.6 含有有毒液體物質排出物的水下排放口說明

本節應包括水下排放口的位置和最大流量的資料，以及這些出口與液貨艙和污油水艙之間的連接件。

應提供表明下列內容的簡圖：

.1 水下排放口的位置和數量；

.2 與水下排放口的連接件；

.3 與水下排放口有關的所有海水進入的位置。

2.7 流量指示和記錄裝置的說明

已刪除。

2.8 液貨艙通風系統的說明

本節應包括液貨艙通風系統的說明。

應提供表明下列內容的示意圖表，並在必要時作文字說明：

.1 核准船舶適裝的有毒液體物質，其在 20°C 時的蒸氣壓力大於 5 kPa 時適合於用通風清除，應在本《手冊》4.4.10 中列出；

.2 通風管路和風機；

.3 通風開口的位置；

.4 足夠通風至液貨艙底部和所有部位的通風系統的最小流量；

.5 影響通風的液貨艙內構件的位置；

.6 貨物管路系統、泵和過濾器等的通風方法；和

.7 確保液貨艙乾燥的方式。

2.9 洗艙佈置和洗艙水加熱系統的說明

本節應包括液貨艙洗艙佈置和洗艙水加熱系統以及所有必需的洗艙設備的說明。

應提供表明下列內容的簡圖和表格或圖表：

.1 專門用於液貨艙洗艙的管路及其管路直徑；

.2 洗艙機的型式、容量和額定壓力；

.3 能同時工作的洗艙機最大數量；

.4 液貨艙洗艙的加班開口的位置；

.5 確保能完全沖洗到液貨艙壁所需的洗艙機數量及其位置；

.6 用所裝設的加熱設備能加熱至 60°C 的洗艙水的最大容量；和

.7 能在 60°C 時同時工作的洗艙機最大數量。

第 3 節

卸貨程序和掃艙

3.1 本節包括必須遵循的卸貨和掃艙的作業程序，以確保符合附則 II 的要求。

3.2 卸貨

本節應包括要遵循的程序，包括供每一液貨艙使用的泵、卸貨管路和吸入管路。可給出替代的方法。

應給出泵的作業方法和所有閥門的操作順序。

基本要求是儘最大可能卸去貨物。

3.3 液貨艙掃艙

本節應包括每一液貨艙掃艙期間要遵循的程序。

程序應包括下列內容：

.1 掃艙系統的作業；

.2 橫傾和縱傾的要求；

.3 管路洩放和清掃或吹除佈置（如適用）；

.4 水試驗掃艙時間。

3.4 貨物溫度

本節應包括關於貨物加熱要求的資料，其已明確在卸貨時需處於某一最低溫度。

應給出有關加熱系統控制和溫度測量方法的資料。

3.5 當液貨艙不能按要求的程序卸貨時應遵循的程序

本節應包括由於下述情況而不能滿足 3.3 和/或 3.4 中規定的要求時應遵循程序的資料：

.1 液貨艙掃艙系統故障；和

.2 液貨艙加熱系統故障。

3.6 貨物記錄簿

貨物作業完成後，應在《貨物記錄簿》中的相應位置處填寫。

第 4 節
關於液貨艙清洗、殘餘物排放、壓載和排壓載的程序

4.1 本節包括貨艙清洗，壓載和污油水處置等方面必須遵循的作業程序，以確保滿足附則 II 的要求。

4.2 下列概述要採取行動的順序，並包括為確保有毒液體物質排放部隊海洋環境造成有害威脅所需的重要資料。

4.3 已刪除。

4.4 制定貨物殘餘物排放、液貨艙清洗、壓載和排壓載程序所必需的資料，應考慮到下列諸因素：

.1 物質類別

應從相關證書中獲取物質類別。

.2 液貨艙泵吸系統的掃艙效率

本節內容取決於船舶設計以及是否為新船或現有船舶（見流程圖和泵吸/掃艙要求）。

.3 特殊區域內或外的船舶

本節應包括關於洗艙水能否在特殊區域(如 1.3 中的定義）內或特殊區域外排放入海的說明。不同的要求應予澄清並取決於船舶設計和貿易範圍。

在南極區域（南緯 60°以南海域）不得排放有毒液體物質殘餘物或含有這些物質的混合物。

.4 固化或高黏度物質

物質的性質應從運輸單證中查得。

.5 水中的溶解性

已刪除。

.6 含有其他物質的污油水相容性

本節應包括允許和不允許貨物污油水相混合的說明。應參考相容性指南。

.7 排放至接收設備

本節應明確哪些物質的殘餘物要求預洗並排放至接收設備。

.8 排放入海

本節應包括關於明確能否將殘餘物/水混合物排放入海所應考慮因素的資料。

.9 使用清潔劑或添加劑

本節應包括關於使用和處理清潔劑（例如用語洗艙的散裝溶劑）以及在洗艙水中加入的添加劑（例如除垢劑）的資料。

.10 使用通風程序進行液貨艙清除

本節應參考所有物質以確定採用適合的通風程序。

4.5 在對上述這些資料評定後，用第 5 節中的說明和流程圖確定應遵循的正確作業程序。在《貨物記錄簿》中應作相應記載，指明所採用的程序。

第 5 節
資料與程序

本節應包括取決於船齡和泵吸效率的程序。補遺 A 中給出了本節所述的流程圖例子，並包括適合於新船和現有船舶的綜合要求。具體船舶的《手冊》應只包括專門適合於該船的那些要求。

對熔點等於或大於 0°C 或在 20°C 時黏度等於或大於 50 mPa·s 的物質的相關熔點和黏度值資料應從運輸單證中獲得。

對允許運載的物質，可參考相關證書。

《手冊》應包括：

表 1：已刪除。

表 2：液貨艙資料。

補遺 A：流程圖。

補遺 B：預洗程序。

補遺 C：通風程序。

補遺 D：主管機關要求或接受的附加資料和作業說明。

表格和補遺的要點如下。

表 2 – 液貨艙資料

艙號[1]	容積（m^3）	掃艙量（*l*）

① 艙號應與船舶適航證書中所示一致。

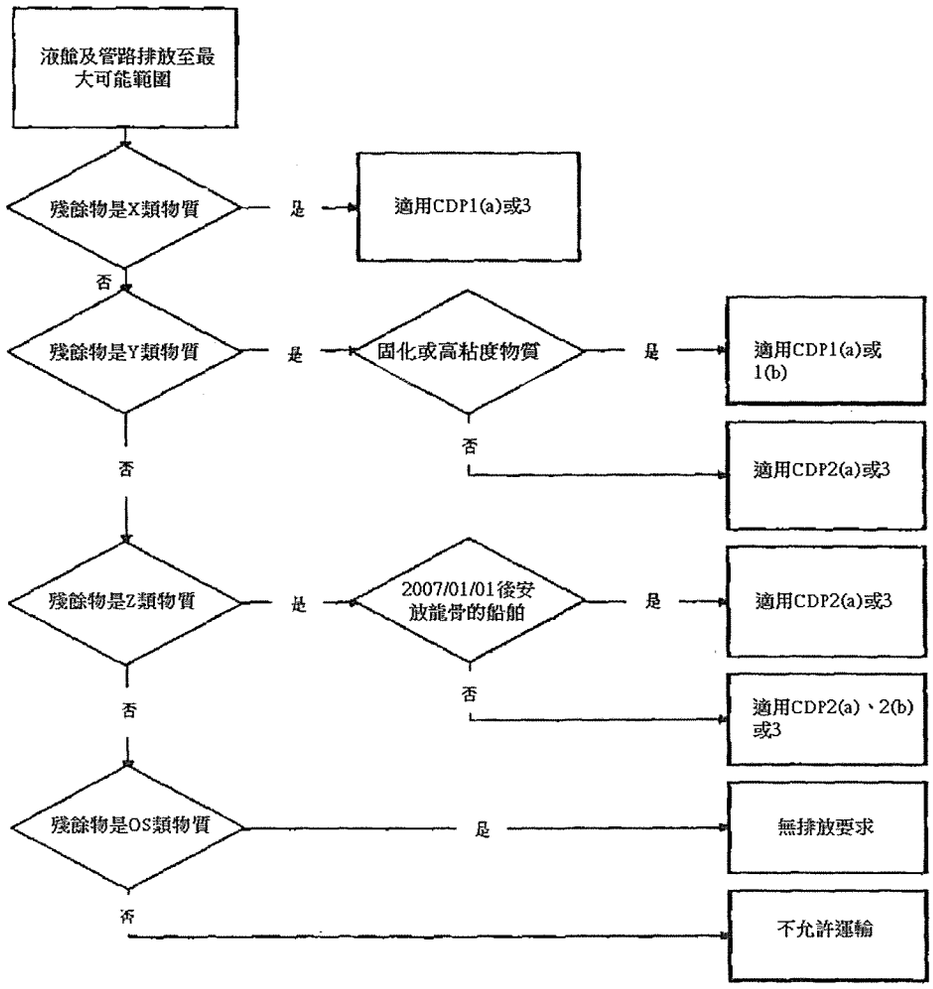
補遺 A

流程圖 – 含有 X、Y 和 Z 類物質殘餘物的液貨艙清洗及洗艙水/壓載水的處理

註 1：本流程圖給出適用於所有船齡組船舶的基本要求，且僅作為指南。

註 2：所有排放入海的排放物均由附則 II 規定。

註 3：在南極區域禁止將有毒液體物質或含此類物質的混合物排放入海。



船舶詳述	掃艙要求（單位：*l*）		
	X 類	**Y 類**	**Z 類**
新船：2007 年 1 月 1 日以後安放龍骨	75	75	75
至 2007 年 1 月 1 目的 IBC 船舶	允差 100+50	允差 100+50	允差 300+50
BCH 船舶	允差 300+50	允差 300 +50	允差 900+50
其他船舶：2007 年 1 月 1 日以前安放龍骨	N/A	N/A	最大限度清空

清潔和處理程序（CDP）

（根據 CDP 規定的編號從頂欄開始，並按標有“X”標誌的順序完成每一個程序）

編號	作業	程序編號				
		1(a)	1（b）	2(a)	2（b）	3
1	至少根據本手冊第 3 節中的程序，最大程度地清掃貨艙和管路	X	X	X	X	X
2	按本手冊附錄 B，進行預洗並將殘餘物排至接收設備	X	X			
3	除預洗外，還應按下列要求實施隨後沖洗： 對 1994 年 7 月 1 日以前建造的船舶，使用一個或多個完整循環的洗艙機； 對 1994 年 7 月 1 日或以後建造的船舶，清洗水量不小於以“*k*”= 1.0 計算的值		X			
4	按本手冊補遺 C 實施通風程序					X
5	壓載液貨艙或洗艙至商業要求	X		X	X	X
6	加到液貨艙的壓載水		X			
7	壓載水/殘餘物/水混合物（預洗艙水除外）的排放條件：					
	.1 距陸地大於 12 n mile	X		X	X	
	.2 船速大於 7 kn	X		X	X	
	.3 水深 25 m 以上	X		X	X	
	.4 使用水下排放（不超過允許的排放率）	X		X		
8	壓載水的排放條件：					
	.1 距陸地大於 12 n mile		X			
	.2 水深 25 m 以上		X			
9	隨後灌入液貨艙的任何水，可不受限制而排放入海	X	X	X	X	X

補遺 B

預洗程序

《手冊》中的本補遺應包括以附則 II 中附錄 VI 為基礎的預洗程序。這些程序應包括使用在具體船上配置的洗艙設施和設備的特殊要求，並包括下列內容：

.1 擬使用的洗艙機位置；

.2 污油水泵出程序；

.3 熱洗要求；

.4 洗艙機的循環次數（或時間）；和

.5 最小作業壓力。

補遺 C

通風程序

《手冊》中的本補遺應包括以附則 II 中附錄 VII 為基礎的通風程序。這些程序應包括使用在具體船上配置的液貨艙通風系統或設備的特定要求，並包括下列內容：

.1 擬使用的通風系統位置；

.2 風機的最小流量或速度；

.3 對貨物管路、泵、過濾器等通風的程序；和

.4 確保完工後液貨艙乾燥的程序。

補遺 D

主管機關要求或接受的附加資料和作業說明

《手冊》中的本補遺應包括主管機關要求或接受的附加資料及作業說明。

附錄 V

液貨艙、泵及相關管路內殘餘物量的評定

1 引言

1.1 目的

1.1.1 本附錄的目的是提供試驗液貨泵吸系統效率的程序。

1.2 背景

1.2.1 液貨艙泵吸系統的能力是否符合第 12.1、12.2 或 12.3 條規定，通過本附錄第 3 節規定的程序進行試驗予以確定，測得的量稱之為“掃艙量”。每一液貨艙的掃艙量應記錄在船舶《手冊》中。

1.2.2 在確定了一個液貨艙的掃艙量後，如果主管機關認為該液貨艙的泵吸系統是類似的，並處於正確運轉狀態，主管機關可將確定的量值用於其他類似的液貨艙。

2 設計衡準及性能試驗

2.1 液貨艙泵吸系統應設計成滿足附則 II 第 12 條規定的每液貨艙及相關管路殘餘物的最大數量的要求以使主管機關滿意。

2.2 按照第 12.5 條，液貨泵吸系統應用水進行試驗，以驗證系統的性能。此種水試驗應用測量方法表明該系統是否滿足第 12 條的要求，根據第 12.1 及 12.2 的規定，每艙的允差為 50 *l*。

3 水性能試驗

3.1 試驗條件

3.1.1 船舶的縱、橫傾狀態應有利於吸口處的排泄。水試驗時，船舶的尾傾不應超過 3°，橫傾不應超過 1°。

3.1.2 水試驗時選擇的縱、橫傾狀態，應記錄在案。並且應為水試驗期間最小有利縱、橫傾狀態。

3.1.3 在水試驗時，應設有保持液貨艙卸貨匯集管處的背壓不低於 100 kPa 的設施（見圖 5-1 和 5-2）。

3.1.4 應記錄每個液貨艙完成水試驗所用的時間，它可能由於接下去的試驗而需要進行修改。

3.2 試驗程序

3.2.1 確保擬試驗的液貨艙機器相關管路已清洗乾淨以及能安全進入液貨艙。

3.2.2 將水注入液貨艙達到卸貨程序正常結束時所必需的深度。

3.2.3 按照提出的程序對液貨艙及其相關管路進行排空並排放洗艙水。

3.2.4 將留存在液貨艙機器相關管路內的水收集在經校準的容器內進行計量。除其他因素外，留存水應從下列各點收集：

.1 液貨艙吸口點及其鄰近處所；

.2 液貨艙底部各匯集阱區域；

.3 貨泵的低點洩放管；和

.4 所有液貨艙相關管路的最低點洩放管直到匯集管截止閥為止。

3.2.5 上述收集到的總水容積確定液貨艙的掃艙量。

3.2.6 如果一組液貨艙共用一個泵或管路，則公用系統的水試驗殘餘物可按比例分配至各液貨艙，但下述操作限制應包含在船舶的批准《手冊》內：“對於依次卸貨的液貨艙群，泵或管路在液貨艙群的所有液貨艙全部卸完之前不得進行清洗。”

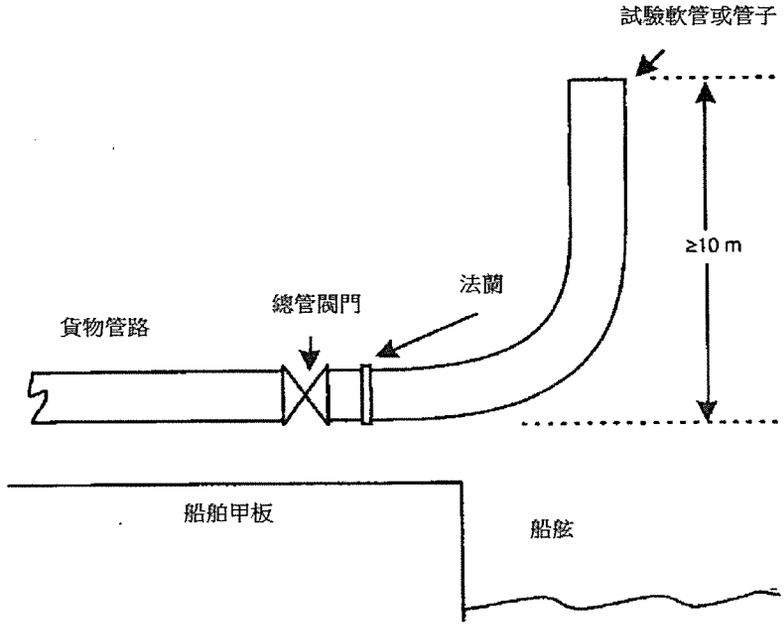


圖 5-1

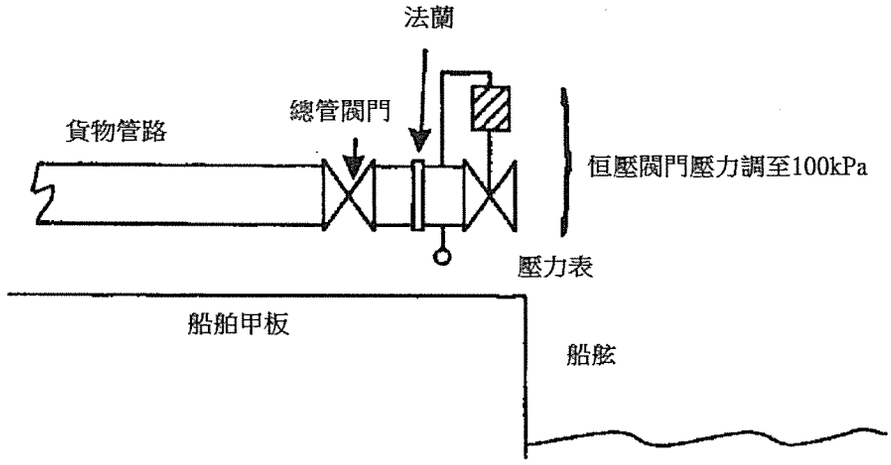


圖 5-2

上述兩圖說明試驗設施將提供液貨艙卸貨總管處不小於 100 kPa 的背壓。

附錄 VI

預洗程序

A 適用 1994 年 7 月 1 日以前建造的船舶

為滿足附則 II 的某些要求，需要預洗程序。本附錄解釋應如何進行這些預洗程序。

非固化物質的預洗程序

1 液貨艙應採用有足夠高的水壓力的旋轉噴射水柱的方法進行沖洗，對於 X 類物質，洗艙機的運行位置應能沖洗到所有液貨艙表面。對於 Y 類物質只需使用一個位置。

2 在洗艙時，利用持續泵出污油水並促使其流向吸入點的方法（順着縱傾和橫傾），將艙內水的總量減至最少。如果不能滿足此條件，洗艙程序應重複三次，每次沖洗完畢進行徹底掃艙。

3 對黏度在 20°C 時等於或大於 50 mPa·s 的物質，應用熱水（溫度至少 60°C）洗艙，除非該類物質的性質使得洗艙的效果不大。

4 所使用的洗艙機運轉循環數應不少於表 6-1 的規定，洗艙機運轉一個循環定義為：洗艙機處在同一方位上運轉連續兩次間的周期（旋轉 360°）。

5 洗艙後，洗艙機應保持繼續運轉足夠長的時間用以沖洗管路、泵和濾器，並且應持續向岸上接收設備進行排放直至液貨艙排空。

固化物質的預洗程序

1 液貨艙在卸貨後應儘早進行洗艙。如有可能，液貨艙洗艙前應進行加熱。

2 預洗前，最好能清除艙口及人孔上的殘餘物。

3 液貨艙應採用有足夠高的水壓力的旋轉噴射水柱的方法進行沖洗，並且應位於確保所有液貨艙表面都沖洗到的位置。

4 在洗艙時，利用持續泵出污油水並促使其流向吸入點的方法(順着縱傾和橫傾)，將艙內水的總量減至最少。如果不能滿足此條件，洗艙程序應重複三次，每次沖洗完畢進行徹底掃艙。

5 液貨艙應用熱水（溫度至少 60°C）洗艙，除非該類物質的性質使得洗艙的效果不大。

6 所使用的洗艙機運轉循環數應不少於表 6-1 的規定。洗艙機運轉一個循環定義為：洗艙機處在同一方位上運轉連續兩次間的周期（旋轉 360°）。

7 洗艙後，洗艙機應保持繼續運轉足夠長的時間用以沖洗管路、泵和濾器，並且應持續向岸上接收設備進行排放直至液貨艙排空。

表 6-1 – 洗艙機運轉在每一位置上的循環數

物質類別	洗艙機運轉循環數	
	非固化物質	固化物質
X 類	1	2
Y 類	1/2	1

B 適用 1994 年 7 月 1 日或以後建造的船舶，並建議適用 1994 年 7 月 1 日以前建造的船舶

為滿足附則 II 的某些要求，需要預洗程序。本附錄解釋應如何進行這些預洗程序，以及應如何確定所使用的洗艙介質的最小容量。少量的洗艙介質可在使主管機關滿意的實際驗證試驗基礎上使用。如減少的容量予以批准，必須在《手冊》中予以相應記錄。

如使用除水以外的介質進行預洗，第 13.5.1 條的規定適用。

無循環的非固化物質的預洗程序

1 液貨艙應採用有足夠高的水壓力的旋轉噴射水柱的方法進行沖洗，對於 X 類物質，洗艙機的運行位置應能沖洗到所有液貨艙表面。對於 Y 類物質，只需使用一個位置。

2 在洗艙時，利用持續泵出污油水並促使其流向吸入點的方法，將艙內污油水的總量減至最少。如果不能滿足此條件，洗艙程序應重複三次，每次沖洗完畢進行徹底掃艙。

3 對黏度在 20°C 時等於或大於 50 mPa·s 的物質，應用熱水（溫度至少 60°C）洗艙，除非該類物質的性質使得洗艙的效果不大。

4 所使用洗艙水的數量應不少於 20 中規定的數量或 21 中確定的數量。

5 預洗後，液貨艙和管路應予以徹底清掃。

無循環的固化物質的預洗程序

6 液貨艙在卸貨後應儘早進行洗艙。如有可能，液貨艙洗艙前應進行加熱。

7 預洗前，最好能清除艙口及人孔上的殘餘物。

8 液貨艙應採用有足夠高的水壓力的旋轉噴射水柱的方法進行沖洗，並且應位於確保所有液貨艙表面都沖洗到的位置。

9 在洗艙時，利用持續泵出污油水並促使其流向吸入點的方法，將艙內污油水的總量減至最少。如果不能滿足此條件，洗艙程序應重複三次，每次沖洗完畢進行徹底掃艙。

10 液貨艙應用熱水（溫度至少 60°C）洗艙，除非該類物質的性質使得洗艙的效果不大。

11 所使用洗艙水的數量應不少於 20 中規定的數量或 21 中確定的數量。

12 預洗後，液貨艙和管路應予以徹底清掃。

循環利用洗艙介質的預洗程序

13 可採用循環的洗艙介質的方法，用於一個以上液貨艙的洗艙。在確定數量時，必須充分注意液貨艙中預期的殘餘物數量和洗艙介質的性能，以及是否採用初步漂洗或沖洗。除非提供足夠數據，洗艙介質中的貨物殘餘物的最終計算濃度應不超過基於常規掃艙量的 5%。

14 循環的洗艙介質應僅用於清洗含有相同或類似的物質的液貨艙。

15 為能連續洗艙，應添加足夠量的洗艙介質至擬沖洗的一個或多個液貨艙中。

16 所有液貨艙表面應採用有足夠高壓力的旋轉噴射水柱的方法進行清洗。洗艙介質的再循環可在擬沖洗的艙內進行，也可通過另一液艙，如污油水艙進行。

17 洗艙應連續進行直至累積的通過量不少於 20 中規定的對應相關數量，或 21 中確定的數量。

18 當水用作洗艙介質時，固化物質以及那些在 20°C 時黏度等於或大於 50 mPa.s 的物質，應用熱水（溫度至少 60°C）洗艙，除非這些物質的性質使得洗艙效果不大。

19 當循環洗艙達到 17 中規定的程度結束洗艙後，洗艙介質應排放掉並對液貨艙進行徹底掃艙。此後，液貨艙應用清潔洗艙介質進行漂洗，持續排出並排至接收設備。漂洗應至少覆蓋艙底並充分沖洗管路、泵和濾器。

用於預洗的最小水量

20 預洗中所用的最小水量由艙內有毒液體物質的殘餘量、液貨艙大小、貨物性質、洗艙水排出物的許可濃度以及操作區域予以確定。由下列公式計算最小水量：

$$Q=k\,(15r^{0.8}+5r^{0.7}\times V/1{,}000)$$

式中：

Q=要求的最小水量，m^3

r=每液貨艙的殘餘量，m^3。r 值應為實際掃艙效率試驗中顯示的值，但對於艙容為 500 m^3 及以上的液貨艙，應取不低於 0.100 m^3，對於艙容為 100 m^3 及以下的液貨艙，應取不低於 0.040 m^3。對艙容在 100 m^3 和 500 m^3 之間的液貨艙，在計算中允許使用的 r 最小值由線性內插值法求得。

對於 X 類物質，r 值應按《手冊》根據掃艙試驗予以確定，注意上述給出的較低限值，或取 0.9 m^3。

V =艙容，m^3。

k=具有下列值的系數：

X 類，非固化低黏度物質，　　k=1.2

X 類，固化物質或高黏度物質，　k=2.4

Y 類，非固化低黏度物質，　　k=0.5

Y 類，固化物質或高黏度物質，　k=1.0

下表是 k 系數取 1 時用公式計算所得，可作為方便參考。

掃艙容量（m^3）	艙容（m^3）		
	100	**500**	**3000**
≤0.04	1.2	2.9	5.4
0.10	2.5	2.9	5.4
0.30	5.9	6.8	12.2
0.90	14.3	16.1	27.7

21 考慮到船舶核准載運的物質，對預洗容量低於上述 20 中給定的值，可進行驗證試驗並使主管機關滿意和予以批准，以證明滿足第 13 條要求。如此驗證的預洗容量，對於其他預洗條件，應運用上述 20 中定義的系數 k 予以調整。

附錄 VII

通風程序

1 物質在 20°C 時蒸氣壓力超過 5 kPa 的液貨殘餘物，可用通風作業從液貨艙中除去。

2 在用通風除去液貨艙內有毒液體物質殘餘物前，應考慮到與液貨易燃性和毒性有關的安全危險。有關安全方面，應參閱經修正的 1974 年 SOLAS 公約、《國際散裝化學品規則》、《散裝化學品規則》中關於液貨艙開口的操作要求，以及國際航運公會（ICS）《液貨船安全指南（化學品）》中的通風程序。

3 港口當局也可以制定液貨艙通風規則。

4 除去液貨艙中液貨殘餘物的通風程序如下：

.1 管路內液貨應排出，並用通風設備進一步將液體清除；

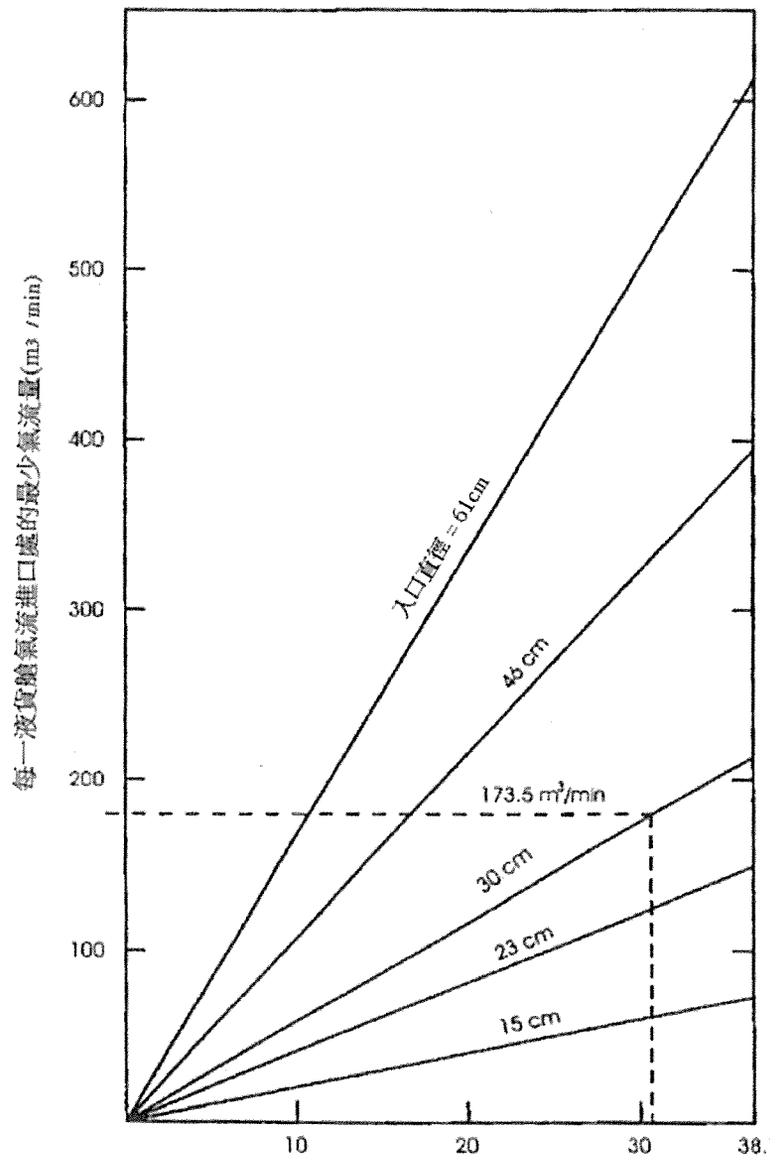
.2 船舶橫傾和縱傾應調整到儘可能最小的程度，使艙內殘餘物的揮發得以加強；

.3 應使用能產生氣流達到液貨艙底部的通風設備。圖 7-1 可用於評估用作液貨艙通風至給定深度的通風設備的足夠程度；

.4 通風設備應位於最靠近液貨艙匯集阱或吸入點的液貨艙開口處；

.5 如實際可行，通風設備的位置應使氣流方向對準液貨艙匯集阱或吸入點並儘可能避免影響到液貨艙構件；和

.6 通風應持續到液貨艙內無可見的液體留存為止，這應通過目視檢查或等效方法予以核實。



進入氣流到達的深度（m）

圖 7-1 最少氣流量與氣流量到達深度的函數關係。

氣流量到達深度應與艙高度對應。

防污公約附則 III

防止海運包裝有害物質污染規則

第 1 條

適用範圍

1 除另有明文規定外，本附則的規定適用於所有裝運包裝有害物質的船舶。

.1 就本附則而言，“有害物質”係指那些在《國際海運危險貨物規則》（IMDG 規則）[①]確定為海洋污染物的物質或滿足本附則附錄所述標準的物質。

.2 就本附則而言，“包裝形式”係指 IMDG 規則中對有害物質所規定的盛裝形式。

2 除符合本附則各項規定外，應禁止裝運有害物質。

3 作為本附則的補充，每一締約國政府應頒佈或促使頒佈關於包裝、標誌、標籤、單證、積載、限量和例外的詳細要求，以防止或最大限度減少有害物質對海洋環境的污染[①]。

4 就本附則而言，對以前曾裝運過有害物質的空容器，除已採取足夠的預防措施確保其中已無危害海洋環境的殘餘物外，應視其本身為有害物質。

5 本附則要求不適用於船用物料和設備。

---

① 參見本組織 MSC. 122（75）決議通過並經海上安全委員會修正的 IMDG 規則。

第 2 條

包裝

根據其所裝的特定物質，包裝件應能使其對海洋環境的危害減至最低限度。

第 3 條

標誌和標籤

1 盛裝有害物質的包裝件應永久標註正確的技術名稱（不應單獨使用商品名稱），並應加以永久標誌或標籤指明該物質為海洋污染物。此類識別標記如有可能還應用其他方法予以補充，例如，使用相應的聯合國編號。

2 在盛裝有害物質的包裝件上標記正確技術名稱和黏貼標籤的方法，應使包裝件在海水中浸泡至少三個月後，其標記內容仍能清晰可辨。在考慮使用合適的標誌和標籤時，應注意到其使用的材料及包裝件表面的耐久性。

3 盛裝少量有害物質的包裝件可免除標記要求①。

---

① 參見經修正的 MSC. 122（75）決議通過的 IMDG 規則中的具體免除規定。

第 4 條

單證[①]

1 在有關海運有害物質的所有單證中，涉及這些物質的名稱時，應使用每種物質的正確技術名稱（不應單獨使用商品名稱），並對該物質另行註明“海洋污染物”字樣。

2 托運人提供的運輸單證，應包括或附以經簽字的證明或申明，說明交付運輸的貨物業已妥善包裝和標識並加有標誌、標籤或標牌，處於適合裝運狀況，對海洋環境的危害已減至最低限度。

3 每艘裝運有害物質的船舶應攜有一份特別清單或艙單，列出船上有害物質及其位置。一份標明船上有害物質位置的詳細積載圖，可用以代替該特別清單或艙單。在將這些有害物質卸船以前，船舶所有人或其代表還應在岸上留存這些單證的副本。船舶離港前應備有一份這些單證的副本，以供港口國當局指定的人員或組織使用。

4 如中途進行了裝卸作業，即使是部分裝卸，應對列明船上所裝有害物質並標明其在船上位置或有詳細積載圖的單證進行修訂，以離港前供港口國當局指定的人員或組織使用。

5 如船舶按經修正的《1974 年國際海上人命安全公約》的要求攜有裝運危險貨物的特別清單或艙單或詳細積載圖時，可將本條所要求的單證與危險貨物單證合併。如果合併單證，應將危險貨物與本附則所述的有害物質加以明確區分。

---

① 本條中的“單證”並不排除使用電子數據處理（EDP）和電子數據交換（EDI）傳輸技術作為書面單證的輔助手段。

第 5 條

積載

有害物質應予正確積載和繫固，以使對海洋環境的危害減至最低限度，而不損害船舶和船上人員的安全。

第 6 條

限量

對某些有害物質，由於科學和技術上的合理原因，可能需要在禁止運輸或對某一船舶的裝載數量方面加以限制。在限制數量時應充分考慮船舶的大小、構造和設備，同時還應考慮這些物質的包裝和固有性質。

第 7 條

例外

1 禁止將以包裝形式裝運的有害物質拋棄入海，但為保障船舶安全或救護海上人命所必需者除外。

2 在遵守本公約規定的情況下，應根據有害物質的物理、化學和生物學特性採取相應措施，以對其洩漏物沖洗出船外進行控制，但這種措施的執行應不損害船舶和船上人員的安全。

第 8 條

關於操作要求的港口國控制[1]

1 當船舶停靠在另一締約國港口或近海裝卸站時，如有明確理由確信該船船長或船員不熟悉船上主要的防止有害物質污染程序，該船應接受該締約國正式授權的官員根據本附則進行的有關操作要求的檢查。

2 在本條 1 所述的情況下，該締約國應採取措施，確保該船在按本附則的要求調整至正常狀態前，不得開航。

3 本公約第 5 條規定的港口國控制程序應適用於本條。

4 本條的任何內容均不得解釋為限制締約國在本公約明確規定的操作要求方面進行控制的權利和義務。

---

① 參見本組織 A. 787（19）決議通過並經 A. 882（21）決議修正的港口國控制程序。

附則 III 的附錄

附錄

包裝形式有害物質的識別標準

就本附則而言，符合下列任何一種識別標準的物質均為有害物質[①]：

類別：急性 1	
96 hr LC_{50}（對魚類）	≤ 1 mg/*l* 和/或
48 hr EC_{50}（對甲殼動物）	≤ 1 mg/*l* 和/或
72 or 96 hr ErC_{50}（對海藻或其他水生植物）	≤ 1 mg/*l*

類別：慢性 1	
96 hr LC_{50}（對魚類）	≤ 1 mg/*l* 和/或
48 hr EC_{50}（對甲殼動物）	≤ 1 mg/*l* 和/或
72 or 96 hr ErC_{50}（對海藻或其他水生植物）	≤ 1 mg/*l*
且該物質不能很快降解和/或 log K_{ow}≥4（除非經實驗確定 BCF<500）	

類別：慢性 2	
96 hr LC_{50}（對魚類）	>1 至 ≤ 10mg/*l* 和/或
48 hr EC_{50}（對甲殼動物）	>1 至 ≤ 10mg/*l* 和/或
72 or 96 hr ErC_{50}（對海藻或其他水生植物）	>1 至 ≤ 10mg/*l*
且該物質不能很快降解和/或 log K_{ow}≥4（除非經實驗確定 BCF<500），除非慢性毒性 NOEC>1 mg/*l*	

① 該標準基於聯合國制定的經修正的《化學品分類及標記全球協調制度》（GHS）。本附錄中使用的首字母縮合詞或術語的定義見 IMDG 規則的相關章節。

防污公約附則 IV

防止船舶生活污水污染規則

第 1 章

總則

第 1 條

定義

就本附則而言：

1 新船係指：

.1 在本附則生效之日或以後訂立建造合同的船舶，或無建造合同但在本附則[1]生效之日或以後安放龍骨或處於類似建造階段的船舶；或

見統一解釋 1

.2 在本附則生效之日後經過 3 年或 3 年以上交船的船舶。

見統一解釋 2

---

2 現有船舶係非新船的船舶。

3 生活污水係指：

.1 任何型式的廁所和小便池的排出物和其他廢棄物；

---

① 附則 IV 於 2003 年 9 月 27 日生效。

.2 醫務室（藥房、病房等）的面盆、洗澡盆和這些處所排水孔的排出物；

.3 裝有活畜禽貨的處所的排出物；或

.4 混有上述排出物的其他廢水。

4 集污艙係指用於收集和儲存生活污水的艙櫃。

5 最近陸地。“距最近陸地”一詞，係指距該領土按國際法劃定其領海的基線，但下述情況除外：就本公約而言，在澳大利亞東北海面“距最近陸地”，係指澳大利亞海岸下述各點的連線而言：

自南緯 11°00’東經 142°08’的一點起，

至南緯 10°35’東經 141°55’的一點，

然後至南緯 10°00’東經 142°00’的一點，

然後至南緯 09°10’東經 143°52’的一點，

然後至南緯 09°00’東經 144°30’的一點，

然後至南緯 10°41’東經 145°00’的一點，

然後至南緯 13°00’東經 145°00’的一點，

然後至南緯 15°00’東經 146°00’的一點，

然後至南緯 17°30’東經 147°00’的一點，

然後至南緯 21°00’東經 152°55’的一點，

然後至南緯 24°30’東經 154°00’的一點，

然後至澳大利亞海岸南緯 24°42’東經 153°15’的一點所畫的一條連線。

6 國際航線係指從某一適用本公約的國家至該國以外某一港口的航線，反之亦然。

7 人員係指船員和乘客。

8 周年日期係指與《國際防止生活污水污染證書》期滿之日對應的每年的該月和該日。

第 2 條

適用範圍[①]

1 本附則規定應適用於下列國際航行的船舶：

.1 400 總噸及以上的新船；和

.2 小於 400 總噸且核准載運 15 人以上的新船；和

.3 本附則生效之日 5 年以後的 400 總噸及以上的現有船舶；和

.4 本附則生效之日 5 年以後的小於 400 總噸且核准載運 15 人以上的現有船舶。

2 主管機關應根據本條 1.3 和 1.4 的規定，確保在 1983 年 10 月 2 日以前安放龍骨或處於類似建造階段的現有船舶，應儘實際可能按本附則第 11 條的要求配備排放生活污水的設備。

---

① 52 屆環保會（2004 年 10 月 11 日至 15 日）確定 2003 年 9 月 27 日為防污公約附則 IV 唯一生效日期（見 MEPC 52/24 文件 6.16 至 6.19）。

第 3 條

例外

1 本附則第 11 條應不適用於下述情況：

.1 從船上排放生活污水，係為保障船舶及船上人員安全或救護海上人命所必需者；或

.2 由於船舶或其設備損壞而導致排放生活污水，且在發生損壞前後已採取了一切合理的預防措施防止排放或使排放減至最低限度。

第 2 章

檢驗和發證[①]

第 4 條

檢驗

1 對按第 2 條規定，要求符合本附則各項規定的每艘船舶，應進行下列規定的檢驗：

.1 初次檢驗，在船舶投入營運前或首次簽發本附則第 5 條所要求的證書之前進行。該檢驗應包括對本附則所涉及船舶的結構、設備、系統、附件、佈置及材料的全面檢驗。該檢驗應確保其結構、設備、系統、附件、佈置和材料完全符合本附則的適用要求。

.2 換證檢驗，按主管機關規定的間隔期限進行，但不得超過 5 年，但本附則第 8.2、8.5、8.6 或 8.7 條適用者除外。換證檢驗應確保其結構、設備、系統、附件、佈置和材料完全符合本附則的適用要求。

.3 附加檢驗，在本條 4 規定的檢查結果進行修理後或在任何重大修理或換新後應根據情況進行全面或部分檢驗。該檢驗應確保已有效進行了必要的修理或換新，確保這種修理或換新所用的材料和工藝在各方面均屬合格，並確保船舶在各方面均符合本附則的要求。

---

① 參見可能經本組織修正的本組織 A.883（21）決議通過的《全球統一執行檢驗和發證協調系統（HSSC）》和本組織 A.997（25）決議通過的《2007 年檢驗和發證協調系統檢驗指南》。參見 MSC/Circ.1010-MEPC/Circ.382 通函《關於對被認可組織（RO）授權的資料送交》，以及通過全球綜合航運信息系統（GISIS）收集的信息。

2 主管機關對不受本條 1 規定約束的船舶應制訂適當措施，以確保其符合本附則的適用規定。

3 為執行本附則規定而對船舶進行的檢驗，應由主管機關的官員進行。但主管機關可將這些檢驗委託給為此目的而指定的驗船師或由其認可的組織辦理。

4 按本條 3 所述指定驗船師或認可組織執行檢驗的主管機關，應至少對任何指定的驗船師或被認可組織授權，使其能：

.1 要求船舶進行修理；和

.2 在港口國主管當局要求時執行檢驗。

主管機關應將授權給指定的驗船師或被認可組織的具體職責和條件通知本組織，以便轉發本公約各締約國，供其官員參考。

5 當指定的驗船師或被認可組織確定船舶或其設備的狀況在實質上與證書所載內容不符，或會對海洋環境造成不當的危害威脅，因而船舶不適於出海航行時，該驗船師或組織應確保立即採取糾正措施並及時通知主管機關。如未能採取此種糾正措施，則應撤銷證書並立即通知主管機關。如該船是在另一締約國的港口內，則還應立即通知該港口國的有關當局。當主管機關的官員、指定的驗船師或被認可組織通知該港口國的有關當局後，有關的港口國政府應向該官員、驗船師或組織提供履行本條規定的義務所必需的任何幫助。必要時，有關的港口國政府應採取措施，確保該船在未具備對海洋環境不致產生不當的危害威脅前，不得開航或離港駛往最近的可進行修理的修船廠。

6 在所有情況下，有關主管機關均應保證檢驗的完整性和有效性，確保為履行這一職責作出必要的安排。

7 船舶及其設備的狀況應保持符合本公約的各項規定，以確保船舶在各方面均繼續適於出海航行，而不會對海洋環境造成不當的危害威脅。

8 根據本條 1 的規定對船舶進行的任何檢驗完成以後，未經主管機關許可，經過檢驗的結構、設備、系統、附件、佈置或材料不得作任何變動，除非直接替換這種設備和附件。

9 當船舶發生事故或發現缺陷，對該船的完整性或對本附則所涉及的設備的有效性或完整性產生重大影響時，該船的船長或船東應儘早向負責簽發有關證書的主管機關、被認可組織或指定的驗船師報告。該主管機關、被認可組織或指定的驗船師應立即着手調查以確定是否需要按本條 1 的要求進行檢驗。如果該船在另一締約國的港口內，船長或船東還應立即向該港口國的有關當局報告，而指定的驗船師或被認可組織應查明已進行了此項報告。

第 5 條
證書的簽發或簽署

1 對駛往本公約其他締約國所管轄的港口或近海裝卸站的任何船舶，在按照本附則第 4 條的規定進行初次檢驗或換證檢驗後，均應簽發《國際防止生活污水污染證書》。如為現有船舶，則本要求應於本附則生效之日 5 年以後適用。

2 該證書應由主管機關或經其正式授權的任何個人或組織[①]簽發或簽署。在任何情況下，主管機關對證書負有全部責任。

第 6 條
他國政府簽發或簽署證書

1 本公約締約國政府應主管機關的申請，可對船舶進行檢驗，如確信符合本附則的規定，應對該船簽發或授權簽發《國際防止生活污水污染證書》，並在適用時，按本附則的規定，為該船簽署或授權簽署證書。

2 證書和檢驗報告副本各一份應儘快送交提出申請的主管機關。

3 所發證書應聲明，該證書係根據主管機關的申請簽發，並應與按本附則第 5 條規定所簽發的證書具有同等效力和得到同樣的承認。

4 對於懸掛非締約國國旗的船舶，不得簽發《國際防止生活污水污染證書》。

第 7 條
證書格式

《國際防止生活污水污染證書》應按與本附則附錄所示樣本相一致的格式寫成，並應至少為英文、法文或西班牙文的其中一種語言。如同時使用發證國的官方語言，則在有爭議或分歧時，應以該國官方語言為準。

---

① 參見本組織 A.739（18）決議通過的經 MSC.208（81）決議修正的《代表主管機關的組織的授權指南》，和可能經本組織修正的本組織 A.789（19）決議通過的《被認可組織代表主管機關執行檢驗和發證的細則》。

第 8 條

證書的有效期限[①]

1 《國際防止生活污水污染證書》的有效期限由主管機關規定，但不得超過 5 年。

2.1 儘管有本條 1 的要求，但如果換證檢驗在現有證書期滿之日前 3 個月內完成，則新證書應從換證檢驗完成之日起，至現有證書期滿之日後不超過 5 年的日期內有效。

2.2 如果換證檢驗在現有證書期滿之日後完成，則新證書應從換證檢驗完成之日起，至現有證書期滿之日後不超過 5 年的日期內有效。

2.3 如果換證檢驗在現有證書期滿之日的前 3 個月前完成，則新證書應從換證檢驗完成之日起不超過 5 年的日期內有效。

3 如果所發證書的有效期限少於 5 年，主管機關可將證書有效期自期滿日延長至本條 1 規定的最長期限。

4 如果換證檢驗已完成，而新證書在現有證書期滿之日前不能簽發或不能存放船上，主管機關授權的人員或組織可在現有證書上簽署，簽署後的證書自期滿日起不超過 5 個月的期限內應視為繼續有效。

---

① 參見《IMO 文件證書修正案生效之後簽發的現有證書的替換時間指南》（MSC-MEPC.5/Circ.6 通函）。

5 如果證書期滿時船舶不在應進行檢驗的港口，主管機關可延長該證書的有效期，但此項展期僅以能使該船完成其駛抵應進行檢驗的港口的航次為限，並且僅在正當和合理的情況下才能如此辦理。證書的展期不得超過 3 個月。經展期的船舶在抵達應進行檢驗的港口後，不得因有此項展期而在未獲得新證書前駛離該港口。換證檢驗完成後，新證書的有效期應自現有證書展期前的期滿日起不超過 5 年。

6 簽發給短程航行船舶的證書未按本條前述之規定展期時，主管機關可給予自該證書所示的期滿之日起至多 1 個月的寬限期。換證檢驗完成後，新證書的有效期應自現有證書展期前的期滿日起不超過 5 年。

7 在特殊情況下（由主管機關確定），新證書無需按本條 2.2、5 或 6 的要求從現有證書的期滿之日起計算日期。在此特殊情況下，新證書的有效期應自換證檢驗完成之日起不超過 5 年。

8 按本附則第 5 或 6 條規定所簽發的證書，在下列任一情況下即應中止有效：

.1 如果相關檢驗未在本附則第 4.1 條規定的期限內完成；或

.2 船舶變更船旗國。只有當換發新證書的政府確信該船符合本附則第 4.7 和 4.8 條的要求時，才能簽發新的證書。如果變更船旗係在締約國之間進行，則在變更後的 3 個月內，前船旗國政府如收到申請，應儘快將變更船旗前該船所攜證書的副本以及相關的檢驗報告副本（如備有）送交該船的主管機關。

第 3 章

設備和排放控制

第 9 條

生活污水系統

1 凡按第 2 條的規定，要求符合本附則各項規定的每艘船舶，均應配備下列之一的生活污水系統：

.1 生活污水處理裝置，該裝置應經主管機關型式認可，並考慮到本組織[①]制定的標準和試驗方法；或

見統一解釋 3

.2 經主管機關認可的生活污水粉碎和消毒系統，該系統應配備令主管機關滿意的各項設施，用於船舶在離最近陸地不到 3 n mile 的臨時儲存生活污水；或

.3 集污艙，該集污艙的容量應參照船舶營運情況、船上人數和其他相關因素，能存放全部生活污水，並使主管機關滿意。集污艙的構造應使主管機關滿意，並應設有能指示其集存數量的目視裝置。

---

① 參見本組織海上環境保護委員會 MEPC.2（VI）決議通過的《關於生活污水處理裝置國際排出物標準的建議和性能試驗導則》，或環保會 MEPC.159（55）決議通過的《經修訂的實施生活污水處理裝置排出物標準和性能試驗導則》（見統一解釋 3）。

第 10 條

標準排放接頭

1 為了使接收設備的管路能與船上的排放管路相連結，兩條管路均應裝有符合下表的標準排放接頭：

見統一解釋 4

排放接頭法蘭的標準尺寸

規格	尺寸
外徑	210 mm
內徑	按照管子的外徑
螺栓圈直徑	170 mm
法蘭槽口	直徑 18 mm 的孔 4 個，等距離分佈在上述直徑的螺栓圈上，開槽口至法蘭外沿。槽口寬 18 mm
法蘭厚度	160 mm
螺栓和螺帽：數量、直徑	4 個，每個直徑 16 mm，長度適當
法蘭應設計為能接受最大內徑不大於 100 mm 的管子，以鋼或其他等效材料製成，表面平整，連同一個適當的墊圈，應能承受 600 kPa 的工作壓力。對於型深 5 m 及以下的船舶，排放接頭的內徑可為 38 mm。	

2 對於專項營運的船舶，即客渡船，船舶排放管路可選擇配備一個主管機關接受的排放接頭，如快速連接接頭。

第 11 條

生活污水排放

1 除本附則第 3 條的規定外，應禁止將生活污水排放入海，但下列情況除外：

.1 船舶在距最近陸地 3 n mile 以外，使用主管機關按照本附則第 9.1.2 條所認可的系統，排放業經粉碎和消毒的生活污水，或在距最近陸地 12 n mile 以外排放未經粉碎和消毒的生活污水。但在任何情況下，不得將集污艙中儲存的生活污水或源自裝有活體動物處所的生活污水頃刻排光，而應在航行途中，船舶以不小於 4 kn 的航速航行時，以中等速率排放；排放率應經主管機關根據本組織制定的標準[①]予以批准；或

.2 船舶所設經批准的生活污水處理裝置正在運轉，該裝置已由主管機關驗證符合本附則第 9.1.1 條所述的操作要求，同時

.2.1 該裝置的試驗結果已寫入該船的《國際防止生活污水污染證書》；和

.2.2 此外，排出物在其周圍的水中不應產生可見的漂浮固體，也不應使水變色。

---

① 參見本組織海上環境保護委員會 MEPC.157(55)決議通過的《船上未經處理的生活污水排放率標準建議案》。

2 上述 1 的規定應不適用於在某一國家所轄水域內營運的船舶，也不適用於來自其他國家的訪問船舶，這些船舶在該水域內按照該國可能施行的較寬要求排放生活污水。

3 如生活污水與防污公約其他附則要求的廢棄物或廢水混在一起時，則除應符合本附則的要求外，還應符合其他附則的要求。

第 4 章

接收設備

第 12 條

接收設備[1]

1 要求在其所轄水域內營運的船舶和在其水域內的訪問船舶符合第 11.1 條要求的本公約各締約國政府應承擔義務，確保在其港口和近海裝卸站提供足夠的生活污水接收設備，以滿足船舶使用的需要，而不致造成船舶的延誤。

2 各締約國政府應將按本條規定設置的設備被宣稱不足的一切情況通知本組織，以便轉發各有關締約國政府。

---

① 參見《港口接收設備供應商和用戶良好操作指南》（MEPC.1/Circ.671 通函）。

第 5 章

港口國控制

第 13 條

關於操作要求的港口國控制[1]

1. 當船舶在另一締約國的港口或近海裝卸站時，如有明顯理由確信該船船長或船員不熟悉船上主要的防止生活污水污染程序，該船應接受該締約國正式授權的官員根據本附則進行的有關操作要求的檢查。

2. 在本條 1 所述的情況下，該締約國應採取措施，確保該船在按本附則的要求調整至正常狀態前，不得開航。

3. 本公約第 5 條規定的港口國控制程序應適用於本條。

4. 本條的任何內容均不得解釋為限制締約國在本公約明確規定的操作要求方面進行控制的權利和義務。

---

① 參見本組織 A.787（19）決議通過並經 A.882（21）決議修正的港口國控制程序；見 IMO 出版物 IA650E。

附則 IV 的附錄

附錄

國際防止生活污水污染證書格式

國際防止生活污水污染證書

經……政府授權，

（國家全稱）

由……

（按公約規定經授權的適任人員或組織的全稱）

根據經修正的《經 1978 年議定書修訂的 1973 年國際防止船舶造成污染公約》（以下稱“公約”）的規定簽發。

船舶概況[1]

船名……

船舶編號或呼號……

船籍港……

總噸位……

該船核准載運人數……

---

① 船舶概況也可在表格中橫向排列。

IMO 編號[1]……

新船/現有船舶[2]

安放龍骨或船舶處於類似建造階段的日期或，如適用，

船舶重大改建或改裝工作的開始日期……

茲證明：

1 該船已配備如下生活污水處理裝置/粉碎機/集污艙[2]和排放管路，並符合公約附則 IV 第 9 和 10 條的要求：

1.1[2] 生活污水處理裝置的說明：

生活污水處理裝置的類型……

製造廠的名稱……

經主管機關核准，該生活污水處理裝置符合 MEPC.2(VI)決議規定的排放標準。

1.2[2] 粉碎機的說明：

粉碎機的類型……

製造廠的名稱……

消毒後生活污水的標準……

---

① 參見本組織 A.600(15)決議通過的《IMO 船舶編號體系》。
② 不適用者劃去。

1.3[①] 集污艙設備的說明：

集污艙的總容量……m^3

位置……

1.4 將生活污水排往接收設備的管路，裝有標準通岸接頭。

2 該船已按公約附則 IV 第 4 條規定接受了檢驗。

3 檢驗表明，該船的結構、設備、系統、附件、佈置和材料及其狀況在各方面均屬合格，且該船符合公約附則 IV 的適用要求。

本證書有效期至（年/月/日）……止[②]，在此期間應按公約附則 IV 第 4 條規定接受檢驗。

本證書基於的檢驗完成日期（年/月/日）……

簽發於……

（證書簽發地點）

日期（年/月/日）…… ……

（簽發日期） （經正式授權的發證官員簽字）

（主管當局蓋章或鋼印）

---

① 不適用者劃去。

② 填入主管機關根據公約附則 IV 第 8.1 條規定的期滿日期。該日期的日、月相當於公約附則 IV 第 1.8 條所定義的周年日。

在適用第 8.3 條情況下，有效期少於 5 年的證書展期簽署

該船符合公約的有關規定，本證書根據公約附則 IV 第 8.3 條應視為有效，有效期限至（年/月/日）.....止。

簽字.....

（經正式授權的官員簽字）

地點.....

日期（年/月/日）.....

（主管當局蓋章或鋼印）

在已完成換證檢驗並適用第 8.4 條情況下的簽署

該船符合公約的有關規定，本證書根據公約附則 IV 第 8.4 條應視為有效，有效期限至（年/月/日）.....止。

簽字.....

（經正式授權的官員簽字）

地點.....

日期（年/月/日）.....

（主管當局蓋章或鋼印）

在適用第 8.5 或 8.6 條情況下，將證書有效期展期至

駛抵進行檢驗的港口或給予寬限期的簽署

本證書根據公約附則 IV 第 8.5 或 8.6[1] 條應視為有效，有效期限至（年/月/日）……止。

簽字……

（經正式授權的官員簽字）

地點……

日期（年/月/日）……

（主管當局蓋章或鋼印）

---

① 不適用者劃去。

附則 IV 的統一解釋

1 “類似建造階段”的定義

第 1.1.1 條 “類似建造階段”係指在此階段：

.1 可辨認出某一具體船舶建造開始；和

.2 該船業已開始的裝配量至少為 50 t，或為全部結構材料估算重量的 1%，取較小者。

2 建造合同日期、安放龍骨日期和交船日期

第 1.1.2 條 1 根據 SOLAS 公約和防污公約的相關規定，對船舶的規則適用範圍取決於下列日期：

.1 年/月/日或以後簽訂建造合同；或

.2 無建造合同，年/月/日或以後安放龍骨或處於類似建造階段；或

.3 年/月/日或以後交付。

2 為適用這些規定，選擇權船舶簽訂建造合同日期應解釋為船東和船廠之間簽訂的原系列船舶建造合同日期，條件是：

.1 建造選擇權船舶的選擇權在該系列船舶建造合同簽訂以後一年內最終生效；和

.2 選擇權船舶具備與該系列船舶相同的設計圖紙且由相同船廠建造。

3 上述 1 要求的規則適用如下：

.1 如建造合同簽訂日期在系列特定規則修正案規定的合同日期或以後，則適用該系列規則修正案；

.2 只有當無建造合同時，適用安放龍骨日期衡準，且如船舶安放龍骨日期在該系列特定規則修正案規定的安放龍骨日期或以後，則適用該系列規則修正案；和

.3 如船舶交船日期在系列特定規則修正案規定的交船日期或以後，則不論其簽訂建造合同日期或安放龍骨日期，適用該系列規則修正案，但主管機關已接受延遲交船係由船廠和船東[①]所無法控制的不可預見的情況者除外。

3 2010 年 1 月 1 日或以後安裝上船

第 9.1.1 條 為適用 MEPC.159（55）決議，對“2010 年 1 月 1 日或以後安裝上船”解釋如下：

.1 對於新船而言，係指安裝在 2010 年 1 月 1 日或以後安放龍骨或處於類似建造階段的船上的設備。

.2 對於現有船舶而言，係指新設備交付船上的合同交付日期為 2010 年 1 月 1 日或以後；或無合同交付日期，實際交付船上的日期為 2010 年 1 月 1 日或以後。

4 標準排放接頭

① 參見統一解釋“交船的意外延遲”（MSC.1/Circ.1247 通函和防污公約附則 I，統一解釋 4）。

第 10.1 條 受附則 IV 約束的所有船舶，不論其大小，也不論其是否安裝了生活污水處理裝置或集污艙，都應配備用於向港口生活污水處理設備排放生活污水的管路和相關的通岸接頭法蘭。

防污公約附則 V

防止船舶垃圾污染規則[1]

第 1 條

定義

就本附則而言：

1 垃圾係指產生於船舶正常營運期間並需要持續或定期處理的各種食品、生活和作業廢棄物（不包括鮮魚及其各部分），但本公約其他附則中所規定的或列出的物質除外。

2 最近陸地。“距最近陸地”一詞，係指距該領土按國際法劃定其領海的基線，但下述情況除外：就本公約而言，在澳大利亞東北海面“距最近陸地”，係指澳大利亞海岸下述各點的連線而言：

自南緯 11°00’東經 142°08’的一點起，

至南緯 10°35’東經 141°55’的一點，

然後至南緯 10°00’東經 142°00’的一點，

然後至南緯 09°10’東經 143°52’的一點，

然後至南緯 09°00’東經 144°30’的一點，

然後至南緯 10°41’東經 145°00’的一點，

然後至南緯 13°00’東經 145°00’的一點，

然後至南緯 15°00’東經 146°00’的一點，

然後至南緯 17°30’東經 147°00’的一點，

然後至南緯 21°00’東經 152°55’的一點，

---

① 參見《防污公約附則 V 實施指南》；見 IMO 出版物 IA656E。

然後至南緯 24°30'東經 154°00'的一點，

然後至澳大利亞海岸南緯 24°42'東經 153°15'的一點所畫的一條連線。

3 特殊區域係指這樣的一個海域，在該海域中，由於其海洋學和生態學的情況以及其運輸的特殊性質等公認的技術原因，要求採取特殊的強制辦法以防止垃圾污染海洋。特殊區域應包括本附則第 5 條中所列各區域。

第 2 條
適用範圍

除另有明文規定者外，本附則適用於所有船舶。

第 3 條
在特殊區域外處理垃圾

1 除本附則第 4、5 和 6 條的規定外：

（a）一切塑料製品，包括但不限於合成纜繩、合成漁網、塑料垃圾袋以及可能包含有毒或重金屬殘餘的塑料製品的焚燒爐灰燼，均禁止處理入海；

（b）對於下述垃圾，應儘可能遠離最近陸地處理入海，但在任何情況下均禁止在距最近陸地不足：

（i）25 n mile 將漂浮的墊艙物料、襯料和包裝材料處理入海；

（ii）12 n mile 將食品廢棄物和一切其他垃圾，包括紙製品、碎布、玻璃、金屬、瓶子、陶器及類似的廢棄物處理入海；

（c）本條（b）（ii）中所述的垃圾，在通過了粉碎機和磨碎機後，可允許儘可能遠離最近陸地處理入海，但在任何情況下禁止在距最近陸地不到 3 n mile 處理入海。這種業經粉碎或磨碎的垃圾應能通過篩眼不大於 25 mm 的粗篩。

2 如果垃圾與具有不同處理或排放要求的其他排放物混在一起時，則應適用其中更為嚴格的要求。

第 4 條
對處理垃圾的特殊要求

1 除本條 2 的規定外，從事於海底礦物資源的勘探、開發以及相關的海上加工的固定或浮動平台，和停靠這種平台或其相距在 500 m 以內的一切其他船舶，禁止處理本附則所規定的任何物料。

2 位於距陸地 12 n mile 以外的這種固定或浮動平台和停靠這種平台或與其相距在 500 m 以內的一切其他船舶，可允許已通過粉碎機或磨碎機的廢棄食物處理入海。這種業經粉碎或磨碎的食品廢棄物應能通過篩眼不大於 25 mm 的粗篩。

第 5 條

在特殊區域內處理垃圾[1]

1 就本附則而言，特殊區域為地中海區域、波羅的海區域、黑海區域、紅海區域、“海灣區域”、北海區域、南極區域以及包括墨西哥灣和加勒比海的大勒比海區域，其界限如下：

（a）地中海區域係指地中海本身，包括其中的各個海灣和海區在內，與黑海以北緯 41°為界，西至直布羅陀海峽，以西經 5°36’為界。

（b）波羅的海區域係指波羅的海本身以及波的尼亞灣、芬蘭灣和波羅的海入口，以斯卡格拉克海峽中斯卡晏角處的北緯 57°44.8’為界。

（c）黑海區域係指黑海本身，與地中海以北緯 41°為界。

（d）紅海區域係指紅海本身，包括蘇伊士灣和亞喀巴灣，南以拉斯西尼（北緯 12°28.5’，東經 43°19.6’）和胡森穆拉得（北緯 12°40.4’，東經 43°30.2’）之間的恆向線為界。

（e）海灣區域係指位於拉斯爾哈得（北緯 22°30’，東經 59°48’）和拉斯阿爾法斯特（北緯 25°04’，東經 61°25’）之間的恆向線西北的海域。

（f）北海區域係指北海本身，包括下列界限之內的海區：

（i）北緯 62°以南和西經 4°以東的北海海域；

---

① 參見 MEPC.1/Circ.675/Rev.1 通函《根據防污公約附則 V 向海灣區域、地中海區域和大加勒比海區域排放貨艙洗艙水》。

（ii）斯卡格拉克海峽，南至斯卡晏角以東北緯 57°44.8’；和

（iii）英吉利海峽及其西經 5°以東和北緯 48°30’以北的入口處。

（g）南極區域係指南緯 60°以南的海域。

（h）大加勒比海區域：如《大加勒比海區域海上環境保護與開發公約》（1983，西印度群島卡塔赫納）第 2 條第 1 款所規定，係指墨西哥灣和加勒比海本身，包括其中的海灣和海區以及由以下邊界組成的 3 大西洋的一部分：在北緯 30°自佛羅里達向東至西經 77°30’，然後連一條恆向線至北緯 20°與西經 59°的交叉點，然後再連一條恆向線至北緯 7°20’與西經 50°的交叉點，然後再連一條恆向線沿西南方向至法屬圭亞那的東部邊界。

2 除本附則第 6 條的規定外：

（a）禁止將下述垃圾處理入海：

（i）一切塑料製品，包括但不限於合成纜繩、合成漁網、塑料垃圾袋以及可能包含有毒或重金屬殘餘的塑料製品的焚燒爐灰燼；和

（ii）一切其他垃圾，包括紙製品、破布、玻璃、金屬、瓶子、陶器、墊艙物料、襯料和包裝材料；

（b）除（c）的規定以外，廢棄食物處理入海應儘可能遠離陸地，但在任何情況下，應離最近陸地不少於 12 n mile；

（c）在大加勒比海區域將已通過粉碎機或磨碎機的廢棄食物處理入海，應儘可能遠離陸地，但在任何情況下，離最近陸地不應小於 3 n mile。這種業經粉碎或磨碎的食品廢棄物應能通過網眼不大於 25 mm 的粗篩。

3 如果垃圾與具有不同處理或排放要求的其他排放物混在一起時，則應適用其中更為嚴格的要求。

4 特殊區域內的接收設備：

（a）海岸線與某一特殊區域相鄰接的締約國政府，承擔義務確保按本附則第 7 條的規定，並考慮到在這些區域中營運的船舶的特殊需要，儘早在該特殊區域內的所有港口設置足夠的接收設備。

（b）各有關的締約國政府，應將按照上述（a）的規定所採取的措施通知本組織。在收到足夠的通知後，本組織應確定一個關於本條要求對該區域開始生效[①]的日期，並至少提前 12 個月將該確定的日期通知所有締約國。

（c）在該確定的日期之後，停靠在這些特殊區域中尚無接收設備的港口的船舶，也應完全遵守本條的要求。

5 儘管有本條 4 的規定，下列規定仍適用於南極區域：

（a）本公約各締約國政府承擔義務確保為在其港口內的來往於南極區域的船舶，按其使用需要儘快設置接收所有船舶垃圾的足夠的設備，而不對船舶造成不當延誤。

---

① 在出版時，第 5 條的要求已對除黑海區域和紅海區域外的所有特殊區域生效。

（b）本公約各締約國政府應確保懸掛本國國旗的船舶在進入南極區域前，船上具有足夠的能力留存在該區域作業時產生的全部垃圾，並已簽訂協議，在船舶離開該區域後將這些垃圾排入接收設備。

第 6 條
例外

本附則第 3、4 和 5 條應不適用於下述情況：

（a）船上處理垃圾，係為保障船舶及船上人員安全或救護海上人命所必需者；或

（b）由於船舶或其設備損壞而導致垃圾洩漏，且在發生損壞前後已採取了一切合理的預防措施防止洩漏或使洩漏減至最低限度；或

（c）合成漁網意外落失，且已採取了一切合理的預防措施防止這種落失。

第 7 條
接收設備①

1 各締約國政府承擔義務確保在港口和裝卸站提供垃圾接收設備，以滿足船舶使用的需要，而不對船舶造成不當延誤。

① 參見《港口接收設備供應商和用戶良好操作指南》（MEPC.1/Circ.671 通函）。

2 各締約國政府應將按本條規定設置的設備被宣稱不足的一切情況通知本組織，以便轉告各有關締約國。

第 8 條

關於操作要求的港口國控制[1]

1 當船舶停靠在另一締約國港口時，如有明顯理由認為該船船長或船員不熟悉船上主要的防止垃圾污染程序，該船應接受該締約國正式授權的官員根據本附則進行的有關操作要求的檢查。

2 在本條 1 所述的情況下，該締約國應採取措施，確保該船在按本附則的要求調整至正常狀態前，不得開航。

3 本公約第 5 條規定的港口國控制程序應適用於本條。

4 本條的任何內容均不得被解釋為限制締約國在本公約明確規定的操作要求方面進行控制的權利和義務。

第 9 條

告示、垃圾管理計劃[2]和垃圾記錄保存

1 （a）總長度為 12 m 或以上的船舶均應張貼告示以使船員和乘客知曉本附則第 3 條和第 5 條關於垃圾處理的規定。

---

① 參見本組織 A.787（19）決議通過並經 A.882（21）決議修正的港口國控制程序；見 IMO 出版物 IA650E。

② 參見《垃圾管理計劃編製指南》；見 IMO 出版物 IA656E。

（b）告示應以船上人員的工作語言書寫，對航行於其他締約國政府管轄權範圍內的港口或近海裝卸站的船舶，告示還應以英文、法文或西班牙文書寫。

2 400 總噸及以上的船舶和核准載運 15 名或以上人員的船舶，均應備有一份船員必須遵守的垃圾管理計劃。該計劃應就收集、儲藏、加工和處理垃圾以及船上設備使用等提供書面程序，還應指定負責執行該計劃的人員。該計劃應按符合本組織制定的指南，並用船員的工作語言書寫。

3 400 總噸及以上的船舶和核准載運 15 名或以上人員的船舶，其航行於其他締約國政府管轄權範圍內的港口或近海裝卸站，以及從事海底礦產勘探和開發的固定和浮動平台，均應備有一份《垃圾記錄簿》。該《垃圾記錄簿》不論是船舶的正式航海日誌的一部分，還是其他形式，均應和本附則的附錄格式相同。

（a）每項排放作業或完成的焚燒作業均應記入《垃圾記錄簿》，並應由主管高級船員在焚燒或排放當日簽字。《垃圾記錄簿》每填完一頁應由船長簽字。《垃圾記錄簿》中的記錄應至少使用英文、法文或西班牙文的其中一種語言。如同時使用船旗國的官方語言，則在有爭議或分歧時，應以該國官方語言為準。

（b）每次焚燒或排放記錄應包括日期、時間、船位、垃圾種類和被焚燒或排放的垃圾的估算量。

（c）《垃圾記錄簿》在船上的存放位置應易於在任何合理時間隨時可供檢查。該記錄簿應在進行最後一項記錄後保留二年。

（d）如發生本附則第 6 條所述的排放、洩漏或意外落失，應在《垃圾記錄簿》中記入落失的情況和原因。

4 主管機關可對以下船舶免除《垃圾記錄簿》的要求：

（a）核准載運 15 名或以上人員，航行持續時間為 1 h 或以下的船舶；或

（b）從事海底礦產勘探和開發的固定或浮動平台。

5 本公約締約國政府的主管當局可對停靠本國港口或近海裝卸站的適用本條的任何船舶檢查《垃圾記錄簿》，並可將該記錄簿中任何記錄製成副本，也可要求船長證明該副本是該項記錄的真實副本。任何經船長證明為船上《垃圾記錄簿》中某項記錄的真實副本者，在任何法律訴訟中應可作為該項記錄中所述事實的證據。主管當局根據本項規定對《垃圾記錄簿》的檢查和製作正確無誤的副本應儘速進行，而不對船舶造成不當延誤。

6 對 1997 年 7 月 1 日以前建造的船舶，本條規定應自 1998 年 7 月 1 日起適用。

附則 V 的附錄

附錄

垃圾記錄簿格式

垃圾記錄簿

船名……

船舶編號或呼號……

IMO 編號……

時間　自：……至……。

1 引言

根據經 1978 年議定書修訂的 1973 年國際防止船舶造成污染公約（防污公約）附則 V 第 9 條的規定，應保持對每次排放作業或完成的焚燒作業進行記錄，包括在海上排放，排放至接收設備或排放至其他船舶。

2 垃圾和垃圾管理

垃圾包括產生於船舶正常營運期間並需要持續或定期處理的各種食品、生活和作業廢棄物（不包括鮮魚及其各部分），但防污公約其他附則中所規定的或列出的物質（如油類、生活污水或有毒液體物質）除外。

有關資料還應參照《防污公約附則 V 實施指南》。[①]

3 垃圾的種類

1 塑料；

2 漂浮的墊艙物料、襯料、包裝材料；

3 粉碎的紙製品、碎布、玻璃、金屬、瓶子、陶器等；

4 貨物殘餘、紙製品、碎布、玻璃、金屬、瓶子、陶器等；

5 食品廢棄物；

6 焚燒爐灰渣。

4 垃圾記錄簿的填寫

4.1 發生下列情況時，應在垃圾記錄簿上填寫：

（a）當垃圾排放入海時：

（i）排放的日期和時間；

（ii）船舶位置（經度和緯度）。注意：對貨物殘餘的排放，包括排放開始和停止的船舶位置；

（iii）所排放垃圾的種類；

（iv）每種排放垃圾的估算量（m^3）；

（v）負責作業的主管高級船員簽字。

（b）當垃圾排放至岸上接收設備或排放至其他船舶時：

---

① 參見《防污公約附則 V 實施指南》；見 IMO 出版物 IA656E。

（i）排放的日期和時間；

（ii）港口或設施或船舶的名稱；

（iii）所排放垃圾的種類；

（iv）每種排放垃圾的估算量（m^3）；

（v）負責作業的主管高級船員簽字。

（c）當焚燒垃圾時：

（i）焚燒的日期和開始及結束時間；

（ii）船位（經度和緯度）；

（iii）焚燒的垃圾的估算量（m^3）；

（iv）負責作業的主管高級船員簽字。

（d）垃圾意外或其他例外排放：

（i）發生的時間；

（ii）發生時所在港口或船位；

（iii）垃圾的種類和估算量；

（iv）垃圾處理、洩漏或落失發生時的情形、原因以及附註。

4.2 收據

船舶送交垃圾後，船長應向港口接收設備的經營者或接收垃圾的船舶船長收取詳述這批垃圾估算量的收據或證明。該收據或證明必須同船上的《垃圾記錄簿》一起保存二年。

4.3 垃圾的數量

船上的垃圾數量應以立方米估算，如有可能應按類別分別估算。垃圾記錄簿中含有許多垃圾估算量的參考數據。認識到垃圾數量估算的精確度還需詮釋。垃圾加工處理前後的體積估算會有所不同，有些加工處理程序可能無法對體積進行有用的估算，比如持續的廢棄食物處理，因此在填寫記錄和詮釋記錄時應考慮到這些因素。

垃圾排放記錄

船名……船舶編號或呼號……IMO 編號……

垃圾種類：

1：塑料製品。

2：漂浮的墊艙物料、襯料、包裝材料。

3：粉碎的紙製品、碎布、玻璃、金屬、瓶子、陶器等。

4：貨物殘餘、紙製品、碎布、玻璃、金屬、瓶子、陶器等。

5：食品廢棄物。

6：焚燒爐灰渣（可能包含有毒或重金屬殘餘的塑料製品除外）。

註：在特殊區域內禁止排放除食品廢棄物以外的任何垃圾。只有排放入海的垃圾必須分類。除分類 1 外，只有排入接收設備的垃圾需要列出總的估算量。貨物殘餘排放要求應記錄開始和停止的船舶位置。

日期/時間	船位	排放入海的估算量（m^3）					排入接收設備或其他船舶的估算量（m^3）		焚燒的估算量（m^3）	證明/簽字
		分類 2	分類 3	分類 4	分類 5	分類 6	分類 1	其他		

船長簽字……日期……

防污公約附則 VI

防止船舶造成空氣污染規則

第 1 章

總則

第 1 條

適用範圍

除本附則第 3、5、6、13、15、16 和 18 條另有明文規定外，本附則的規定應適用於所有船舶。

第 2 條

定義

就本附則而言：

1 **附則**係指經 1978 年議定書修訂並經 1997 年議定書修訂，同時經本組織修正的 1973 年國際防止船舶造成污染公約（MARPOL）的附則 VI，但這些修正案應按本公約第 16 條的規定予以通過並生效。

2 **類似建造階段**係指在此階段：

.1 可辨認出某一具體船舶建造開始；和

.2 該船業已開始的裝配量至少為 50 t，或為全部結構材料估算重量的 1%，取較小者。

3 **周年日期**係指與《國際防止空氣污染證書》期滿之日對應的每年的該月該日。

4 **輔助控制裝置**係指船用柴油機上安裝的用於保護柴油機和/或其輔助設備不受可導致其損壞或故障的操作條件的影響或有助於柴油機起動的系統、功能或控制策略。輔助控制裝置也可以是業已證明為非抑制裝置的策略或措施。

5 **連續進料**係指當焚燒爐在正常操作條件下，燃燒室工作溫度在850°C 和 1,200°C 之間時，無需人工輔助將廢物送入燃燒室的過程。

6 **抑制裝置**係指為激活、調整、推遲或阻礙激活排放控制系統的任何部件或功能而對操作參數（如：發動機速度、溫度、進氣壓力或任何其他參數）進行測量、檢測或響應的裝置，從而在正常操作遇到的工況下降低排放控制系統的有效性，但在適用的排放發證試驗程序中大量使用該裝置者除外。

7 **排放**係指從船舶上向大氣或海洋釋放受本附則控制的任何物質。

8 **排放控制區**係指要求對船舶排放採取特殊強制措施以防止、減少和控制 NO_x 或 SO_x 和顆粒物質或所有 3 種排放類型造成大氣污染以及隨之對人類健康和環境造成不利影響的區域。排放控制區域應包括本附則第 13 和 14 條所列或所指定的區域。

9 **燃油**係指為了船舶推進或運轉而交付船上的用於燃燒的任何燃料，包括餾分燃油和殘餘燃油。

10 **總噸位**係指按 1969 年國際船舶噸位丈量公約或任何後續公約的附則 I 所述的噸位丈量規定計算的總噸位。

11 **裝置**係指與本附則第 12 條有關的在船上安裝的系統、設備、包括手提式滅火器、絕緣體或其他材料，但不包括對以前安裝的系統、設備、絕緣體或其他材料的修理或重新充注、或者對手提滅火器的重新充注。

12 **安裝**係指安裝或擬安裝上船的船用柴油機，包括可移動式輔助船用柴油機，只要其加油、冷卻或排氣系統是船舶的組成部分。加油系統只有在永久附於船上時才可視為船舶的組成部分。該定義包括用於補充或增強船舶已裝動力容量並擬成為船舶組成部分的船用柴油機。

13 **不合理排放控制策略**係指當船舶在正常使用條件下營運時將排放控制系統的有效性降至低於適用的排放試驗程序所預期的水平的任何策略或措施。

14 **船用柴油機**係指本附則第 13 條適用的以液體或雙燃料運行的任何往復式內燃機，包括增壓/複合系統（如適用）。

15 **NO_x 技術規則**係指經本組織修正的 1997 年防污公約締約國大會決議 2 通過的船用柴油機氮氧化物排放控制技術規則，但這些修正案應按照本公約第 16 條的規定予以通過並生效。

16 **消耗臭氧物質**係指在應用或解釋本附則時有效的 1987 年消耗臭氧層物質蒙特利爾議定書第 1（4）條中定義的並在該議定書附件 A、B、C 或 E 中所列的受控制物質。

在船上可能有的消耗臭氧物質包括但不限於下列各項：

Halon 1211　　溴氯二氟甲烷

Halon 1301　　溴三氟甲烷

Halon 2402	1,2-二溴化物-1,1,2,2-四氟乙烷（亦稱作 Halon 114B2）
CFC-11	三氯氟甲烷
CFC-12	二氯二氟甲烷
CFC-113	1,1,2-三氯-1,2,2-三氟乙烷
CFC-114	1,2-二氯-1,1,2,2-四氟乙烷
CFC-115	氯五氟乙烷

17 **船上焚燒**係指將船舶正常作業時產生的廢物或其他物質在船上進行焚燒。

18 **船上焚燒爐**係指以焚燒為主要目的而設計的船上設備。

19 **建造的船舶**係指安放龍骨或處於類似建造階段的船舶。

20 **殘油**係指來自燃油或潤滑油分離器的油泥，主機或副機的廢棄潤滑油，或艙底水分離器、油過濾裝置或滴油盤的廢油。

21 **液貨船**係指在本公約附則 I 第 1 條中定義的油船或附則 II 第 1 條中定義的化學品船。

第 3 條
例外和免除

一般規定

1 本附則的規定應不適用於下述情況：

.1 任何為保障船舶安全或救護海上人命所必需的排放；或

.2 任何因船舶或其設備遭到損壞的排放：

.2.1 但須在發生損壞或發現排放後，為防止排放或使排放減至最低限度，已採取了一切合理的預防措施；和

.2.2 但是，如果船東或船長是故意造成損壞，或輕率行事而又知道可能會招致損壞，則不在此例。

為船舶減排和控排技術研究進行的試航

2 締約國主管機關可與其他主管機關適當合作，對為制定船舶減排和控排技術及發動機設計程序而進行試航的船舶，簽發對本附則具體規定的免除證書。只有當本附則或經修訂的《2008 年 NO_x 技術規則》中具體規定的應用會妨礙此類技術或程序的研發時，才能給予此種免除。獲得免除證書的船舶應視需要儘可能少，同時應滿足下列規定：

.1 對於每缸排量低於 30 *l* 的船用柴油機，試航時間不應超過 18 個月。如需更多時間，授予免除證書的一個或多個主管機關可對免除證書進行換新，增加期限為 18 個月；或

.2 對於每缸排量為 30 *l* 或以上的船用柴油機，船舶試航時間不應超過 5 年，並需要發證的一個或多個主管機關在每次中間檢驗時進行進度評審。如試驗未能符合免除條件或確定該技術或程序在船舶減排或控排方面產生有效結果的可能性不大，則基於該評審可撤銷該免除證書。如評審的一個或多個主管機關確定進行某項技術或程序的試驗需要更多時間，則可對免除證書進行換新，增加期限不超過 5 年。

海底採礦活動產生的排放

3.1 按本公約第 2(3)(b)(ii)條規定，由海底礦藏資源的勘探、開發和相關近海加工直接產生的排放免除本附則的規定。此類排放包括：

.1 焚燒單獨地和直接地由海底礦藏資源的勘探、開發和相關近海加工產生的物質而造成的排放，包括但不限於在完井和試驗作業期間烴類物質的明火燃燒和掘出物、泥漿和/或井湧液體的燃燒，以及意外情況引起的明火燃燒；

.2 鑽井液體和掘出物夾帶的氣體和揮發性化合物的釋放；

.3 只與海底礦藏的加工、處理或貯藏直接相關的排放；和

.4 單獨用於海底礦藏資源的勘探、開發和相關近海加工的柴油機的排放。

3.2 經主管機關認可，本附則第 18 條的要求應不適用於在現場生產並在現場用作燃料的烴類物質的使用。

第 4 條
等效[①]

1 締約國主管機關可允許在船上安裝任何裝置、材料、設備或器具，或允許使用其他程序、替代燃油、或符合方法，以代替本附則所

① 參見 MEPC.184(59)決議通過的《2009 年廢氣清洗系統指南》。

要求者，條件是這種裝置、材料、設備或器具或其他程序、替代燃油、或符合方法與本附則，包括第 13 和 14 條所述的任何標準，對減排方面所要求者至少同等有效。

2 允許以某種裝置、材料、設備或器具或其他程序、替代燃油、或符合方法代替本附則所要求者的締約國主管機關應將其詳細資料送交本組織，以便轉發各締約國，供其參考和採取適當行動（如有時）。

3 締約國主管機關應考慮到本組織針對本條等效規定制定的任何相關指南。

4 允許使用本條 1 所述等效者的締約國主管機關應致力於不損害或破壞本國和其他國家的環境、人類健康、財產或資源。

第 2 章
檢驗、發證和控制手段

第 5 條
檢驗

1 對每艘 400 總噸及以上的船舶以及所有固定和移動鑽井平台和其他平台，應進行下列規定的檢驗：

.1 初次檢驗，在船舶投入營運前或首次簽發本附則第 6 條所要求的證書之前進行。該檢驗應確保其設備、系統、附件、佈置和材料完全符合本附則的適用要求；

.2 換證檢驗，按主管機關規定的間隔期限進行，但不得超過 5 年，但本附則第 9.2、9.5、9.6 或 9.7 條適用者除外。換證檢驗應確保其設備、系統、附件、佈置和材料完全符合本附則的適用要求；

.3 中間檢驗，在證書的第二個周年日之前或之後 3 個月內或第三個周年日之前或之後 3 個月內進行，並應取代本條 1.4 規定的其中一次年度檢驗。中間檢驗應確保設備及其佈置完全符合本附則的適用要求，並處於良好的工作狀態。該中間檢驗應在按本附則第 6 或 7 條所簽發的證書上予以簽署；

.4 年度檢驗，在證書的每個周年日之前或之後 3 個月內進行，包括對本條 1.1 所述的設備、系統、附件、佈置和材料的總體檢查，以確保其已按本條 4 的規定進行保養，並確保其繼續滿足船舶預定的營運要求。該年度檢驗應在按本附則第 6 或 7 條所簽發的證書上予以簽署；和

.5 附加檢驗，在按本條 4 規定的任何重大修理或換新後，或在按本條 5 規定的檢查結果進行修理後應根據情況進行全面或部分檢驗。該檢驗應確保已有效進行了必要的修理或換新，確保這種修理或換新所用的材料和工藝在各方面均屬合格，並確保該船在各方面均符合本附則的要求。

2 對小於 400 總噸的船舶，主管機關可制定相應措施，以確保其符合本附則的適用規定。

3 為執行本附則規定而對船舶進行的檢驗，應由主管機關的官員進行。

.1 但主管機關可將這些檢驗委託給為此目的而指定的驗船師或由其認可的組織辦理。這些組織應符合本組織通過的指南[①]；

.2 應按經修訂的《2008 年 NO_x 技術規則》對船用柴油機和設備進行是否符合本附則第 13 條規定的檢驗；

.3 當指定的驗船師或被認可組織確定設備的狀況在實質上與證書所載內容不符，其應確保採取糾正措施並及時通知主管機關。如未能採取此種糾正措施，主管機關應撤銷證書。如該船是在另一締約國的港口內，則還應立即通知該港口國的有關當局。當主管機關的官員、指定的驗船師或被認可組織通知該港口國的有關當局後，有關的港口國政府應向該官員、驗船師或組織提供履行本條規定的義務所必需的任何幫助；和

.4 在所有情況下，主管機關均應保證檢驗的完整性和有效性，確保為履行這一職責作出必要的安排。

4 設備應保持符合本附則的各項規定，未經主管機關的專門認可，經過檢驗的設備、系統、附件、佈置或材料不得作任何變動。但允許以符合本附則規定的設備和附件直接替換此類設備和附件。

---

① 參見本組織 A.739（18）決議通過的並經 MSC.208（81）決議修正的《代表主管機關的組織的授權指南》，以及本組織 A.789（19）決議通過的並可能經本組織修正的《被認可組織代表主管機關執行檢驗和發證職能的細則》。還參見《經修訂的防污公約附則 VI 的檢驗和發證協調系統檢驗指南》（MEPC.180（59）決議）。

5 當船舶發生事故或發現缺陷，對本附則所涉及的設備的有效性或完整性產生重大影響時，該船的船長或船東應儘早向負責簽發有關證書的主管機關、指定的驗船師或被認可組織報告。

第 6 條
證書的簽發或簽署

1 在按本附則第 5 條規定進行了初次或換證檢驗後，應為下列簽發《國際防止空氣污染證書》：

.1 駛往其他締約國管轄範圍的港口或近海裝卸站的所有 400 總噸及以上的船舶；和

.2 駛往其他締約國主權或管轄海域的平台和鑽井平台。

2 主管機關應在附則 VI 生效後不遲於第一次計劃進塢時，按本條 1 規定，為附則 VI 生效之前建造的船舶簽發《國際防止空氣污染證書》，但在任何情況下均不得遲於該生效日之後 3 年。

3 該證書應由主管機關或經其正式授權的任何個人或組織簽發或簽署。在任何情況下，主管機關對證書負有全部責任。

第 7 條
另一締約國簽發證書

1 締約國應主管機關的申請，可對船舶進行檢驗，如確信符合本附則的規定，應對該船簽發或授權簽發《國際防止空氣污染證書》，並在適用時，按本附則的規定，為該船簽署或授權簽署證書。

2 證書和檢驗報告副本各一份應儘快送交提出申請的主管機關。

3 所發證書應聲明，該證書係根據主管機關的申請簽發，並應與按本附則第 6 條規定所簽發的證書具有同等效力和得到同樣的承認。

4 對懸掛非締約國國旗的船舶，不得簽發《國際防止空氣污染證書》。

第 8 條
證書格式

《國際防止空氣污染證書》應按與本附則附錄 I 所示樣本相一致的格式寫成，並應至少使用英文、法文或西班牙文的其中一種語言。如同時使用發證國的官方語言，則在有爭議或分歧時，應以該國官方語言為準。

第 9 條
證書的有效期限

1 《國際防止空氣污染證書》的有效期限應由主管機關規定，但不得超過 5 年。

2 儘管有本條 1 的要求：

.1 如果換證檢驗在現有證書期滿之日前 3 個月內完成，則新證書應從換證檢驗完成之日起，至現有證書期滿之日後不超過 5 年的日期內有效；

.2 如果換證檢驗在現有證書期滿之日後完成，則新證書應從換證檢驗完成之日起，至現有證書期滿之日後不超過 5 年的日期內有效；和

.3 如果換證檢驗在現有證書期滿之日的前 3 個月前完成，則新證書應從換證檢驗完成之日起不超過 5 年的日期內有效。

3 如果所發證書的有效期限少於 5 年，主管機關可將證書有效期自期滿日延長至本條 1 規定的最長期限，條件是在簽發 5 年期的證書時進行了本附則第 5.1.3 和 5.1.4 條所述的相應的檢驗。

4 如果換證檢驗已完成，而新證書在現有證書期滿之日前不能簽發或不能存放船上，主管機關授權的人員或組織可在現有證書上簽署，簽署後的證書自期滿日起不超過 5 個月的期限內應視為繼續有效。

5 如果證書期滿時船舶不在應進行檢驗的港口，主管機關可延長該證書的有效期，但此項展期僅以能使該船完成其駛抵應進行檢驗的港口的航次為限，並且僅在正當和合理的情況下才能如此辦理。證書的展期不得超過 3 個月。經展期的船舶在抵達應進行檢驗的港口後，不得因有此項展期而在未獲得新證書前駛離該港口。換證檢驗完成後，新證書的有效期應自現有證書展期前的期滿日起不超過 5 年。

6 發給短程航行船舶的證書未按本條前述之規定展期時，主管機關可給予自該證書所示的期滿之日起至多 1 個月的寬限期。換證檢驗完成後，新證書的有效期應自現有證書展期前的期滿日起不超過 5 年。

7 在特殊情況下（由主管機關確定），新證書無需按本條 2.1、5 或 6 的要求從現有證書的期滿之日起計算日期。在此特殊情況下，新證書的有效期應自換證檢驗完成之日起不超過 5 年。

8 如年度檢驗或中間檢驗在本附則第 5 條規定的期限前完成，則：

.1 證書上所示的周年日應予以簽署修正，修正後的周年日應不多於檢驗完成之日起 3 個月；

.2 本附則第 5 條要求的其後的年度檢驗或中間檢驗應使用新的周年日按該條規定的間隔期完成；和

.3 如進行一次或多次相應的年度檢驗或中間檢驗，以使本附則第 5 條規定的最大檢驗間隔期不被超過，則該期滿日可保持不變。

9 按本附則第 6 或第 7 條規定所簽發的證書，在下列任一情況下即應中止有效：

.1 如果相關檢驗未在本附則第 5.1 條規定的期限內完成；

.2 如果證書未按本附則第 5.1.3 或 5.1.4 條的規定予以簽署；和

.3 船舶變更船旗國。只有當換發新證書的政府確信該船符合本附則第 5.4 條的要求時，才能簽發新的證書。如果變更船旗係在締約國之間進行，則在變更後的 3 個月內，前船旗國政府如收到申請，應儘快將變更船旗前該船所攜證書的副本以及相關的檢驗報告副本（如備有）送交該船新的主管機關。

第 10 條

關於操作要求的港口國控制[1]

1 當船舶停靠在另一締約國所管轄的港口或近海裝卸站時，如有明顯理由確信該船船長或船員不熟悉船上主要的防止船舶造成空氣污染程序，該船應接受該締約國正式授權的官員根據本附則進行的有關操作要求的檢查。

2 在本條 1 所述的情況下，該締約國應採取措施，確保該船在按本附則的要求調整至正常狀態前，不得開航。

3 本公約第 5 條規定的港口國控制程序應適用於本條。

4 本條的任何內容均不得解釋為限制締約國在本公約明確規定的操作要求方面進行控制的權利和義務。

第 11 條

違章事件的偵查和實施

1 各締約國應使用一切適當和可行的偵查和環境監測措施、合適的報告和證據積累程序，在偵查違章事件和實施本附則規定方面進行合作。

---

① 參見本組織 A.787（19）決議通過並經 A.882（21）決議修正的港口國控制程序；見 IMO 出版物 IA650E。還參見《根據經修訂的防污公約附則 VI 修訂的港口國控制指南》（MEPC.181（59）決議）。

2 適用本附則的船舶，在某一締約國的任何港口或近海裝卸站均可能受到由該締約國指定或授權的官員的檢查，以核實該船是否違反本附則的規定而排放了本附則所包括的任何物質。如檢查表明有違反本附則的事件，應向主管機關提交一份報告以便採取適當行動。

3 任何締約國應向該主管機關提供其船舶違反本附則規定已排放任何本附則所包括的物質的證據（如有）。如可行，該締約國的主管當局應將所指控的違章事件通知該船船長。

4 在收到此類證據後，被通知的主管機關應對此事進行調查，並可要求其他締約國對所指控的違章提供進一步的或更完善的證據。如果該主管機關確信有充分的證據可對所指控的違章事件提起訴訟，應按照其法律使此類訴訟儘快進行。該主管機關應將所採取的行動迅速通知報告所指控的違章事件的締約國，以及本組織。

5 如果收到任何締約國的調查請求，連同船舶違反本附則規定在任何地方已排放本附則所包括的任何物質的充分證據，則締約國也可對適用本附則的船舶在其進入該締約國管轄的港口或近海裝卸站時進行檢查。這種調查報告應送交提出請求的締約國以及主管機關，以便根據本公約規定採取適當的行動。

6 在應用或解釋本附則時執行的關於防止、減少和控制船舶造成海洋環境污染的國際法，包括有關實施和保護的法律，均適用於（在細節上作必要的修正）本附則所述的規範和標準。

第 3 章

船舶排放控制要求

第 12 條

消耗臭氧物質

1 本條不適用於無製冷劑充注接頭的永久密封設備或無含有消耗臭氧物質的可拆卸部件的永久密封設備。

2 根據第 3.1 條的規定，應禁止消耗臭氧物質的任何故意排放。故意排放包括在系統或設備的維護、檢修、修理或處置過程中發生的排放，但故意排放不包括與消耗臭氧物質的回收或再循環相關的微量釋放。由消耗臭氧物質洩漏引起的排放，無論此洩漏是否屬於故意，可由各締約國進行管理。

3.1 在下列情況下，應禁止使用含消耗臭氧物質（氫化氯氟烴除外）的裝置：

.1 在 2005 年 5 月 19 日或以後建造的船舶；或

.2 對於 2005 年 5 月 19 日以前建造的船舶，設備合同交付船上的日期為 2005 年 5 月 19 日或以後，或者無合同交付日期，實際設備交付船上的日期為 2005 年 5 月 19 日或以後。

3.2 在下列情況下，應禁止使用含氫化氯氟烴的裝置：

.1 在 2020 年 1 月 1 日或以後建造的船舶；或

.2 對於 2020 年 1 月 1 日以前建造的船舶，設備合同交付船上的日期為 2020 年 1 月 1 日或以後，或者無合同交付日期，實際設備交付船上的日期為 2020 年 1 月 1 日或以後。

4 本條所述的物質以及含有此類物質的設備，當其從船上卸下時，應送到合適的接收設備中。

5 受第 6.1 條約束的每艘船舶應保存一份含消耗臭氧物質的設備清單[①]。

6 擁有含消耗臭氧物質的可重新充注系統的受第 6.1 條約束的每艘船舶應保存一份消耗臭氧物質記錄簿。經主管機關批准，該記錄簿可以是現有航海日誌或電子記錄系統的一部分。

7 消耗臭氧物質記錄簿中的物質應按其質量單位（kg）記錄，且在任何情況下都應及時記入下列內容：

.1 含消耗臭氧物質的設備的全部或部分重新充注；

.2 含消耗臭氧物質的設備的修理或維護；

.3 消耗臭氧物質向大氣的排放：

.3.1 故意排放；和

.3.2 非故意排放；

.4 消耗臭氧物質向陸基接收設備的排放；和

.5 向船舶供應消耗臭氧物質。

---

① 見附錄 I，國際防止空氣污染證書（IAPP 證書）的附件，第 2.1 節。

第 13 條

氮氧化物（NO_x）

適用範圍

1.1 本條應適用於：

.1 每台安裝船上的輸出功率超過 130 kW 的船用柴油機；和

.2 每台 2000 年 1 月 1 日或以後經重大改裝的、輸出功率超過 130 kW 的船用柴油機，但能證明並使主管機關確信該柴油機與其將替代的柴油機完全相同，且不受本條 1.1.1 規定者除外。

1.2 本條不適用於：

.1 僅用於應急情況使用的、或僅為安裝船上的僅在應急情況下使用的任何裝置或設備提供動力的船用柴油機，或僅用於安裝救生艇上的在應急情況下使用的船用柴油機；和

.2 安裝在僅航行於懸掛其國旗的該國主權或管轄範圍水域內的船舶上的船用柴油機，但此類柴油機應受到由該主管機關制定的 NO_x 控制替代方法的控制。

1.3 儘管有本條 1.1 的規定，主管機關可對 2005 年 5 月 19 日以前建造的船舶上安裝的任何船用柴油機或對在 2005 年 5 月 19 日以前經重大改裝的任何船用柴油機免除適用本條要求，只要安裝該柴油機的船舶僅航行在其船旗國的港口或近海裝卸站。

重大改裝

2.1 就本條而言，“重大改裝”係指 2000 年 1 月 1 日或以後對尚未按本條 3、4 或 5.1.1 所述標準核准的船用柴油機的改變，即：

.1 柴油機由其他船用柴油機代替或新增安裝柴油機，或

.2 對柴油機進行了經修訂的《2008 年 NO_x 技術規則》中定義的任何實質性改變，或

.3 與柴油機初始證書上的最大持續額定功率相比，柴油機的最大持續額定功率增加超過 10%。

2.2 如重大改裝涉及船用柴油機被非完全相同的柴油機替代，或涉及新增安裝柴油機，則在替代或新增柴油機時執行的本條標準應適用。僅對替代柴油機而言，如在 2016 年 1 月 1 日或以後其不能符合本條 5.1.1 所述標準（III 級），則該替代柴油機應符合本條 4 所述標準（II 級）。本組織應制定指南，就何時替代柴油機不能滿足本條 5.1.1 的標準規定衡準。

2.3 本條 2.1.2 或 2.1.3 所述的船用柴油機應符合下列標準：

.1 對於 2000 年 1 月 1 日以前建造的船舶，本條 3 所述標準應適用；和

.2 對於 2000 年 1 月 1 日或以後建造的船舶，其建造時執行的標準應適用。

I 級

3 本附則第 3 條適用的同時，對 2000 年 1 月 1 日或以後至 2011 年 1 月 1 日以前建造的船上安裝的船用柴油機，除非其 NO_x 排放量（按

NO_2 總加權排放量計算）在下列極限值內，其中 n 為發動機額定轉速（每分鐘曲軸轉速），否則應禁止使用：

.1 17.0 g/kWh，當 n 小於 130 rpm；

.2 $45 \cdot n^{(-0.2)}$ g/kWh，當 n 等於或大於 130 rpm，但小於 2,000 rpm；

.3 9.8 g/kWh，當 n 等於或大於 2000 rpm。

II 級

4 本附則第 3 條適用的同時，對 2011 年 1 月 1 日或以後建造的船上安裝的船用柴油機，除非其 NO_x 排放量（按 NO_2 總加權排放量計算）在下列極限值內，其中 n 為發動機額定轉速（每分鐘曲軸轉速），否則應禁止使用：

.1 14.4 g/kWh，當 n 小於 130 rpm；

.2 $44 \cdot n^{(-0.23)}$ g/kWh，當 n 等於或大於 130 rpm，但小於 2000 rpm；

.3 7.7 g/kWh，當 n 等於或大於 2000 rpm。

III 級

5.1 本附則第 3 條適用的同時，對 2016 年 1 月 1 日或以後建造的船上安裝的柴油機：

.1 除非該柴油機 NO_x 排放量（按 NO_2 總加權排放量計算）在下列極限值內，其中 n 為發動機額定轉速（每分鐘曲軸轉速），否則應禁止使用：

.1.1 3.4 g/kWh，當 n 小於 130 rpm；

.1.2 $9 \cdot n^{(-0.2)}$ g/kWh，當 n 等於或大於 130 rpm，但小於 2,000 rpm；和

.1.3 2.0 g/kWh，當 n 等於或大於 2,000 rpm；

.2 當船舶在本條 6 指定的排放控制區內航行時，應符合本條 5.1.1 所述標準；和

.3 當船舶在本條 6 指定的排放控制區外航行時，應符合本條 4 所述標準。

5.2 本條 10 所述評審適用的同時，本條 5.1.1 所述標準不應適用於：

.1 船長 L（如本公約附則 I 的第 1.19 條定義）小於 24 米、經特殊設計並僅用於娛樂目的的船上安裝的船用柴油機；或

.2 船上安裝的船用柴油機其組合銘牌顯示柴油機推進功率小於 750 kW，如證明，並使主管機關確信，該船因設計或構造限制而不能符合本條 5.1.1 所述標準。

排放控制區

6 就本條而言，排放控制區應為：

.1 北美區域，係指本附則附錄 VII 中坐標所述區域；和

.2 由本組織根據本附則附錄 III 中設定的衡準和程序而指定的任何其他海域，包括任何港口區域。

2000 年 1 月 1 日以前建造的船舶上安裝的船用柴油機

7.1 儘管有本條 1.1.1 的規定，在 1990 年 1 月 1 日或以後但在 2000 年 1 月 1 日以前建造的船舶上安裝的、輸出功率超過 5000 kW 且每缸排量在 90 *l* 或以上的船用柴油機應符合本條 7.4 所述的排放極限值，但該柴油機的認可方法應已通過締約國主管機關的核准，且進行核准的主管機關已將核准通知提交本組織。應通過以下方法之一證明符合性：

.1 經使用認可方法文件中規定的驗證程序的檢驗確認對核准認可方法的安裝，包括船舶《國際防止空氣污染證書》對認可方法的相應標誌；或

.2 柴油機證書確認柴油機的運轉在本條 3、4 或 5.1.1 所述的極限值範圍內，和船舶《國際防止空氣污染證書》對柴油機發證的相應標誌。

7.2 本條 7.1 應不遲於自該段所述的通知交存之後 12 個月或以後進行的首次換證檢驗時適用。如應安裝認可方法的該船船東能夠證明，並使主管機關確信，儘管已盡最大努力但未能購得該認可方法，則應在該船購得該認可方法後的下一個年度檢驗前在船上安裝該認可方法。

7.3 對於裝有輸出功率超過 5000 kW、每缸排量在 90 *l* 或以上的船用柴油機並在 1990 年 1 月 1 日或以後但在 2000 年 1 月 1 日以前建造的船舶，其《國際防止空氣污染證書》應表明，對於 7.1 適用的船用柴油機已按本條 7.1.1 應用認可方法或已按本條 7.1.2 予以核准，或按本條 7.2 所述，該認可方法尚不存在或尚未購得。

7.4 本附則第 3 條適用的同時，對本條 7.1 所述的船用柴油機，除非其 NO_x 排放量（按 NO_2 總加權排放量計算）在下列極限值內，其中 n 為發動機額定轉速（每分鐘曲軸轉速），否則應禁止使用：

.1 17.0 g/kWh，當 n 小於 130 rpm；

.2 $45 \cdot n^{(-0.2)}$ g/kWh，當 n 等於或大於 130 rpm，但小於 2000 rpm；和

.3 9.8 g/kWh，當 n 等於或大於 2000 rpm。

7.5 應按經修訂的《2008 年 NO_x 技術規則》第 7 章對認可方法發證，並應包括如下驗證：

.1 由適用認可方法的基本船用柴油機的設計方驗證：根據經修訂的《2008 年 NO_x 技術規則》中相應的試驗循環進行的測量表明，認可方法的計算影響不會降低柴油機額定功率的 1.0%以上、不會增加燃油消耗量的 2.0%以上，或不會對柴油機的壽命或可靠性造成不利影響；和

.2 認可方法的成本不會過高，該成本通過比較為達到本條 7.4 所述標準而使用認可方法減少的 NO_x 量和購買和安裝該認可方法的費用予以確定。①

發證

8 經修訂的《2008 年 NO_x 技術規則》應適用於本條所述標準的發證、試驗和測量程序。

---

① 根據下列成本效益（Ce）公式計算，認可方法的成本不應超過 375 特別提款權/公噸 NO_x：

$$Ce=\frac{\text{認可方法的成本} \cdot 10^6}{p(kW) \cdot 0.768 \cdot 6000(小時/年) \cdot 5(年) \cdot \Delta NO_x(g/kWh)}$$

見 MEPC.1/Circ.678 通函：《防污公約附則 VI 第 13.7.5 條中成本效益公式的定義》。

9 經修訂的《2008 年 NO_x 技術規則》所述的確定 NO_x 的排放程序擬作為柴油機正常運轉的典型。抑制裝置和不合理排放控制策略會有損於這一目的，而不應被允許。本條不應妨礙輔助控制裝置的使用，這些控制裝置用於保護柴油機和/或其輔助設備不受可導致其損壞或故障的操作條件的影響或有助於柴油機的起動。

評審

10 本組織應自 2012 年起並不遲於 2013 年對技術發展狀況進行評審，以實施本條 5.1.1 所述的標準，並在證明必要時，調整 5.1.1 所述的時間段（生效日期）。

第 14 條
硫氧化物（SO_x）和顆粒物質

一般要求

1 船上使用的任何燃油的硫含量不應超過下述極限值：

.1 2012 年 1 月 1 日以前 4.50% m/m；

.2 2012 年 1 月 1 日及以後 3.50% m/m；和

.3 2020 年 1 月 1 日及以後 0.50% m/m。

2 考慮到本組織制定的指南[①]，對世界範圍內供船上使用的殘餘燃油的平均硫含量應作監測。

---

① 參見 MEPC.192（61）決議：《2010 年世界範圍內船用燃油的平均硫含量監測指南》。

排放控制區內的要求

3 就本條而言，排放控制區應包括：

.1 附則 I 第 1.11.2 條中定義的波羅的海區域和附則 V 第 5.1（f）條定義的北海海域；

.2 本附則附錄 VII 中坐標所述的北美區域；和

.3 由本組織根據本附則附錄 III 中設定的衡準和程序而指定的任何其他海域，包括任何港口區域。

4 當船舶在排放控制區域內航行時，船上使用的燃油的硫含量不應超過下述極限值：

.1 2010 年 7 月 1 日以前 1.50% m/m；

.2 2010 年 7 月 1 日及以後 1.00% m/m；和

.3 2015 年 1 月 1 日及以後 0.10% m/m。

5 本條 1 和 4 中所述的燃油硫含量應由供應商按本附則第 18 條要求提供文件證明。

6 使用不符合本條 4 規定燃油進入或離開本條 3 所述排放控制區域的船舶，應攜有一份書面程序表明燃油轉換如何完成，在其進入排放控制區域之前規定足夠的時間對燃油供給系統進行全面沖洗，以去除硫含量超過本條 4 所規定的適用硫含量的所有燃油。在燃油轉換作業進入排放控制區域以前完成或離開該區域後開始時，應將每一燃油艙中的低硫燃油的容積以及日期、時間及船舶位置記錄在主管機關規定的航海日誌中。

7 在按本條 3 規定指定排放控制區的修正案生效後的第一個 12 個月內，對進入排放控制區的船舶可免除本條 4 和 6 的要求以及本條 5 中與本條 4 相關的要求。

評審實施

8 對本條 1.3 所述標準的評審應在 2018 年以前完成，以確定燃油提供符合 1.3 所述的燃油標準，並應考慮下列因素：

.1 符合本條 1.3 的燃油在評審時的全球市場供應和需求；

.2 對燃油市場發展趨勢的任何分析；和

.3 任何其他相關事宜。

9 本組織應建立專家組，由對燃油市場有相關專業知識以及相關的海事、環保、科研和法律專業知識的專家代表組成，進行本條 8 所述的評審。專家組應制定相應的資料，以通知各締約國應做出的決定。

10 根據專家組制定的資料，各締約國可判定船舶是否可能符合本條 1.3 所述的日期。如果判定船舶無法符合，則 1.3 所述標準應於 2025 年 1 月 1 日生效。

第 15 條
揮發性有機化合物（VOC）

1 如在締約國管轄的一個或多個港口或一個或多個裝卸站對液貨船產生的揮發性有機化合物（VOC）排放加以控制，應按照本條規定進行。

2 對液貨船 VOC 排放進行控制的締約國應向本組織提交一份通知書。該通知書應包括所需控制的液貨船的尺度、需要蒸氣釋放控制系統的貨物種類以及該控制的生效日期等信息。該通知書應至少在生效日期之前 6 個月提交。

3 所有指定在港口或裝卸站對來自液貨船的 VOC 排放進行控制的締約國，應保證在其指定的港口和裝卸站配備經該締約國根據本組織制定的蒸氣排放控制系統安全標準①認可的蒸氣排放控制系統，並確保該系統的安全操作和防止對船舶造成不當延誤。

4 本組織應將由締約國指定的港口和裝卸站清單散發給其他的締約國和本組織的成員國以供參考。

5 本條 1 適用的液貨船應配備由主管機關根據本組織制定的蒸氣排放收集系統安全標準[1]而認可的蒸氣排放收集系統，並應在這些貨物裝載過程中使用該系統。根據本條要求安裝了蒸氣排放控制系統的港口或裝卸站可以接納在本條 2 確定的生效日期之後的 3 年內沒有安裝蒸氣收集系統的液貨船。

6 載運原油的液貨船應備有並實施經主管機關認可的 VOC 管理計劃①。該計劃應根據本組織制定的指南編寫。該計劃應具體到各船並至少應：

.1 為裝載、海上航行和卸貨時的 VOC 排放減至最低限度提供書面程序；

.2 考慮到原油洗艙產生的額外 VOC；

---

① 見 MSC/Circ.585 通函：《關於蒸氣排放控制系統標準》。

① 參見 MEPC.185（59）決議：《VOC 管理計劃編製指南》。還見 MEPC.1/Circ.680 通函《關於協助編製 VOC 管理計劃的系統和操作的技術資料》；和 MEPC.1/Circ.719 通函《為便於制定和更新 VOC 管理計劃的有關蒸氣壓力控制系統的技術資料》。

.3 指定負責實施該計劃的人員；和

.4 對於國際航行船舶，用船長和高級船員的工作語言編寫，如船長和高級船員的工作語言既非英語、法語，也非西班牙語，則應包括其中一種語言的譯文。

7 對氣體船而言，只有其裝載和圍護系統的類型使得非甲烷 VOC 安全保存在船上或安全回輸到岸上時才適合本條[②]。

見統一解釋 1

第 16 條
船上焚燒

1 除本條 4 規定外，船上焚燒應只允許在船上焚燒爐中進行。

2 應禁止下列物質在船上焚燒：

.1 附則 I、II 或 III 規定的貨物殘餘物或有關的被污染的包裝材料；

.2 多氯聯苯（PCB）；

.3 附則 V 定義的含有超過微量重金屬的垃圾；

.4 含有鹵素化合物的精煉石油產品；

.5 不在船上產生的污泥和油渣；和

.6 廢氣清洗系統的殘餘物。

---

② 參見 MSC.30（61）決議：《國際散裝運輸液化氣體船舶構造和設備規則》。

3 應禁止在船上焚燒聚氯乙烯（PVC），但在已頒發 IMO 型式認可證書[①]的船上焚燒爐內焚燒除外。

4 在船舶正常操作過程中產生的污泥和油渣的船上焚燒也可以在主、副發電機或鍋爐內進行，但在這種情況下，不能在碼頭、港口和河口內進行。

5 本條規定：

.1 不影響經修正的 1972 年防止傾倒廢物及其他物質污染海洋公約及其 1996 年議定書的禁令或其他要求，和

.2 不排除符合或超過本條要求的船上熱廢物處理裝置替代設計的開發、安裝和使用。

6.1 除本條 6.2 規定外，2000 年 1 月 1 日或以後建造的船舶上的每一焚燒爐或 2000 年 1 月 1 日或以後安裝在船上的每一焚燒爐均應符合本附則附錄 IV 的要求。符合該要求的每一焚燒爐應經主管機關根據本組織制定的船上焚燒爐標準技術條件[①]予以認可；或

6.2 主管機關可以允許任何在 2005 年 5 月 19 日以前安裝上船的焚燒爐免除本條 6.1 的適用要求，只要該船僅航行於懸掛其國旗的該國主權或管轄的水域內。

7 本條 6.1 要求安裝的焚燒爐應持有一份製造廠的操作手冊。該手冊應與焚燒爐裝置一起存放並應規定如何在本附則附錄 IV/2 所述的限制內操作焚燒爐。

---

① 根據經 MEPC.92（45）決議修正的 MEPC.59（33）決議：《經修訂的 73/78 防污公約附則 V 實施指南》或經 MEPC.93（45）決議修正的 MEPC.76（40）決議：《船上焚燒爐標準技術條件》簽發的型式認可證書。

① 參見經 MEPC.93（45）決議修正的 MEPC.76（40）決議：《船上焚燒爐標準技術條件》。

8 應對負責按本條 6.1 要求安裝的焚燒爐操作的人員進行培訓，使其能執行本條 7 所要求的製造廠操作手冊中規定的指導。

9 對於按本條 6.1 要求安裝的焚燒爐，在該爐進行操作的任何時候均應對燃燒室氣體出口溫度進行監測。如焚燒爐為連續進料型，在燃燒室氣體出口溫度低於 850°C 時廢棄物不應送入該焚燒爐裝置。如焚燒爐為分批裝料型，該裝置應設計成其燃燒室氣體出口的溫度在起動後 5 min 內達 600°C 且隨後穩定在不低於 850°C。

第 17 條
接收設備

1 各締約國承擔義務，保證提供足夠的設備以滿足：

.1 船舶使用其修理港用以接收從船上卸下的消耗臭氧物質和含有這些物質的設備的需要；

.2 船舶使用其港口、裝卸站或修理港用以接收廢氣清洗系統產生的廢氣清洗殘餘物的需要，而不對船舶造成不當延誤；和

.3 在拆船廠中用以接收從船上卸下的消耗臭氧物質和含有這些物質的設備的需要。

2 考慮到本組織將制定的指南[①]，如締約國的港口或裝卸站遠離或缺乏管理和處理本條 1 所述物質所必需的工業基礎設施，而不能接收這些物質，則該締約國應將所有此類港口或裝卸站通知本組織，以使

① 參見 MEPC.199（62）決議：《2011 年防污公約附則 VI 規定的接收設備指南》。

該信息可轉發所有締約國和本組織各成員國，供其參考和採取任何相應的行動。已向本組織提供此類信息的各締約國應同時將其可提供管理和處理這些物質的接收設備的港口和裝卸站通知本組織。

3 各締約國應將無本條規定的設備或設備被宣稱不足的一切情況通知本組織，以便轉發本組織各成員國。

第 18 條
燃油的提供和質量

燃油提供

1 各締約國應採取一切合理措施推進符合本附則規定的燃油提供，並將其能提供合格燃油的港口和裝卸站通知本組織。

2.1 如締約國發現船舶不符合本附則規定的合格燃油的標準，該締約國主管當局有權要求船舶：

.1 提交為達到符合標準而採取行動的記錄；和

.2 提供其努力根據航次計劃購買合格燃油的證據，以及如不能按原計劃購得，已努力尋找該燃油的替代資源，並且儘管為獲得合格燃油盡了最大努力，仍不能購得該燃油的證據。

2.2 不應要求船舶為符合標準而偏離其擬定的航程或不當延誤航期。

2.3 如船舶提供本條 2.1 規定的信息，締約國應考慮所有相關情況和所提供的證據，以確定採取相應行動，但不包括採取控制措施。

2.4 未能購得合格燃油的船舶應通知其主管機關和相關目的港的主管當局。

2.5 如船舶已提供未能購得合格燃油的證據，締約國應通知本組織。

燃油質量

3 交付的並作為本附則適用的船上燃燒用的燃油應符合下列要求：

.1 除本條 3.2 規定外：

.1.1 燃油應為從石油精煉產生的烴的混合物，但並不排除少量用於改善某些方面性能的添加劑的混用；

.1.2 燃油應不含無機酸；和

.1.3 燃油應不包含有下列危害的任何添加的物質或化學雜質：

.1.3.1 使船舶安全遭受危險或對機械性能有不利影響，或

.1.3.2 對人員造成傷害，或

.1.3.3 從總體上增加空氣污染。

.2 以石油精煉之外的方法得到的用於燃燒的燃油應不：

.2.1 超過本附則第 14 條中規定的適用硫含量；

.2.2 導致發動機超過本附則第 13 條 3、4、5.1.1 和 7.4 中規定的適用 NO_x 排放極限；

.2.3 含有無機酸；或

.2.4.1 使船舶安全遭受危險或對機械性能有不利影響，或

.2.4.2 對人員造成傷害，或

.2.4.3 從總體上增加空氣污染。

4 本條不適用於固態煤或核燃料。本條 5、6、7.1、7.2、8.1、8.2、9.2、9.3 和 9.4 不適用於氣體燃料，如液化天然氣、壓縮天然氣或液化石油氣。交付船上並特別作為船上燃燒用的氣體燃料的硫含量應由供應商提供文件證明。

5 對受本附則第 5 條和第 6 條約束的每一艘船舶，應以燃油交付單的方式對交付並作為船上燃燒用的燃油的細節加以記錄，該交付單應至少包含本附則附錄 V 中規定的資料。

6 燃油交付單在船上的存放位置應易於在任何合理時間隨時可供檢查，並應在燃油交付船上之後保存三年。

7.1 締約國的主管當局可對停靠本國港口或近海裝卸站的適用本附則的任何船舶檢查燃油交付單，並可將每份交付單製成副本，也可要求船長或船舶負責人員證明該副本是該燃油交付單的真實副本。主管當局還可通過與出具該交付單的港口協商核實每份交付單的內容。

7.2 主管當局根據 7.1 的規定對燃油交付單的檢查和製作正確無誤的副本應儘速進行，而不對船舶造成不當延誤。

8.1 燃油交付單應按本組織制定的指南規定[①]附有一份所交付燃油的代表樣品。該樣品應由供應商代表和船長或負責加油作業的高級船員在完成加油作業後密封並簽署，並應由船方控制直到燃油被基本消耗掉，但無論如何其保存期自加油日期算起應不少於 12 個月。

8.2 如主管機關要求對代表樣品進行分析，則應按附錄 VI 所述的驗證程序確定燃油是否滿足本附則的要求。

9 締約國應保證其指定的合適的當局：

.1 保持一份當地燃油供應商的登記表；

.2 要求當地供應商提供本條要求的燃油交付單和樣品，並由燃油供應商書面證明該燃油符合本附則第 14 和 18 條的要求；

.3 要求當地供應商保存一份燃油交付單的副本至少 3 年以供港口國必要時檢查和核實；

.4 對被發現所供燃油與燃油交付單所述內容不符的燃油供應商採取適當措施；

.5 將任何船舶收到發現不符合本附則第 14 或 18 條要求燃油的情況通知其主管機關；和

.6 將燃油供應商沒能按本附則第 14 或 18 條規定要求供油的一切情況通知本組織，以轉發各締約國和本組織各成員國。

---

① 參見 MEPC.182（59）決議：《為確定符合經修訂的防污公約附則 VI 要求的燃油取樣指南》。

10 關於由締約國進行的港口國檢查，各締約國進一步承擔義務：

.1 通知締約國或非締約國其管轄下出具的燃油交付單中交付不合格燃油的情況，並提供所有有關資料；和

.2 確保採取適當的補救措施，使被發現的不合格的燃油符合要求。

11 對每艘 400 總噸及以上從事定期營運並頻繁和定期停靠港口的船舶，主管機關在向相關各國申請和協商後可決定，對本條 6 的符合性可以一種替代方法予以證明，該方法類似證明對本附則第 14 和 18 條的符合性。

附則 VI 的附錄

附錄 I

國際防止空氣污染（IAPP）證書格式

（第 8 條）

國際防止空氣污染證書

經……政府授權，

（國家全稱）

由……

（按公約規定經授權的適任人員或組織的全稱）

根據經 2008 年 MEPC.176（58）決議修正的《經 1978 年議定書修訂的 1973 年國際防止船舶造成污染公約 1997 年議定書》（以下稱“公約”）的規定簽發。

船舶概況[①]**：**

船名……

船舶編號或呼號……

IMO 編號[②]……

---

① 船舶概況也可在表格中橫向排列。
② 根據本組織 A.600（15）決議通過的《IMO 船舶編號體系》。

船籍港……

總噸位……

茲證明：

1 該船已按公約附則 VI 第 5 條的規定進行了檢驗；和

2 檢驗表明設備、系統、附件、佈置和材料完全符合公約附則 VI 的適用要求。

本證書的有效期至（年/月/日）[①]……，在此期間應按公約附則 VI 第 5 條的要求接受檢驗。

本證書基於的檢驗完成日期：（年/月/日）……

簽發於……

（證書簽發地點）

日期（年/月/日）……　　……

（簽發日期）　　（經正式授權的發證官員簽字）

（主管當局蓋章或鋼印）

---

① 填入主管機關根據公約附則 VI 第 9.1 條規定的期滿日期。該日期如未按公約附則 VI 第 9.8 條作過修正，其日、月相當於公約附則 VI 第 2.3 條所定義的周年日。

年度檢驗和中間檢驗的簽署

茲證明業已按公約附則 VI 第 5 條的要求進行了檢驗，查明該船符合該附則的有關規定：

年度檢驗　　簽字……

（經正式授權的官員簽字）

地點……

日期（年/月/日）……

（主管當局蓋章或鋼印）

年度/中間[1]檢驗　　簽字……

（經正式授權的官員簽字）

地點……

日期（年/月/日）……

（主管當局蓋章或鋼印）

年度/中間[1]檢驗　　簽字……

（經正式授權的官員簽字）

地點……

日期（年/月/日）……

---

① 不適用者劃去。

（主管當局蓋章或鋼印）

年度檢驗　　簽字……

（經正式授權的官員簽字）

地點……

日期（年/月/日）……

（主管當局蓋章或鋼印）

按第 9.8.3 條進行的年度/中間檢驗

茲證明業已按公約附則 VI 第 9.8.3 條的要求進行了年度/中間檢驗[①]，查明該船符合該附則的有關規定：

簽字……

（經正式授權的官員簽字）

地點……

日期（年/月/日）……

（主管當局蓋章或鋼印）

在適用第 9.3 條情況下，有效期少於 5 年的證書展期簽署

該船符合公約的有關規定，本證書根據公約附則 VI 第 9.3 條應視為有效，有效期限至（年/月/日）……止。

① 不適用者劃去。

簽字……

（經正式授權的官員簽字）

地點……

日期（年/月/日）……

（主管當局蓋章或鋼印）

在已完成換證檢驗並適用第 9.4 條情況下的簽署

該船符合附則的有關規定，本證書根據公約附則 VI 第 9.4 條應視為有效，有效期限至（年/月/日）……止。

簽字……

（經正式授權的官員簽字）

地點……

日期（年/月/日）……

（主管當局蓋章或鋼印）

在適用第 9.5 或 9.6 條情況下，將證書有效期展期至

駛抵進行檢驗的港口或給予寬限期的簽署

本證書根據公約附則 VI 第 9.5 或 9.6 條[1]應視為有效，有效期限至（年/月/日）……止。

簽字……

① 不適用者劃去。

（經正式授權的官員簽字）

地點.....

日期（年/月/日）.....

（主管當局蓋章或鋼印）

在適用第 9.8 條情況下，周年日提前的簽署

根據公約附則 VI 第 9.8 條，新的周年日為（年/月/日）.....。

簽字.....

（經正式授權的官員簽字）

地點.....

日期（年/月/日）.....

（主管當局蓋章或鋼印）

根據公約附則 VI 第 9.8 條，新的周年日為（年/月/日）.....。

簽字.....

（經正式授權的官員簽字）

地點.....

日期（年/月/日）.....

（主管當局蓋章或鋼印）

國際防止空氣污染證書（IAPP 證書）的附件

構造和設備記錄

註：

1 本記錄應永久附於 IAPP 證書之後。IAPP 證書應隨時保存在船上。

2 記錄應至少使用英文、法文或西班牙文的其中一種語言。如同時使用發證國的官方語言，則在有爭議或分歧時，應以該國官方語言為準。

3 在方格內應填入（x）表示“是”和“適用”；或填入（-）表示“不”和“不適用”。

4 除非另有說明，本記錄中所提及的規定係指本公約附則 VI 的規定，決議或通函係指由國際海事組織通過的決議或通函。

1 船舶概況

1.1 船名_____

1.2 IMO 編號_____

1.3 船舶安放龍骨或處於類似建造階段的日期（年/月/日）_____

1.4 船長（*L*）[①]m_____

2 船舶排放的控制

2.1 消耗臭氧物質（第 12 條）

2.1.1 下列在 2005 年 5 月 19 日以前安裝的含有消耗臭氧物質（氫化氟烴（HCFC）除外）的滅火系統、其他系統和設備可繼續使用：

系統或設備	船上位置	物質

① 僅用於 2016 年 1 月 1 日或以後建造的經特殊設計並僅用於娛樂目的、根據第 13.5.2.1 條不適用於第 13.5.1.1 條規定的 NO_x 排放極限的船舶填寫。

2.1.2 下列在 2020 年 1 月 1 日以前安裝的含有 HCFC 的系統可繼續使用：

系統或設備	船上位置	物質

2.2 氮氧化物（NO_x）（第 13 條）

2.2.1 下列船上安裝的船用柴油機按經修訂的《2008 年 NO_x 技術規則》的規定符合第 13 條的適用排放極限：

	柴油機#1	柴油機#2	柴油機#3	柴油機#4	柴油機#5	柴油機#6
製造廠和型號						
系列號						
使用						
輸出功率（kW）						
額定轉速（rpm）						
安裝日期（年/月/日）						
重大改裝日期（年/月/日）	按第 13.2.2 條規定					
	按第 13.2.3 條規定					
由第 13.1.1.2 條免除	☐	☐	☐	☐	☐	☐
I 級 第 13.3 條	☐	☐	☐	☐	☐	☐
II 級 第 13.4 條	☐	☐	☐	☐	☐	☐
II 級 第 13.2.2 或 13.5.2 條	☐	☐	☐	☐	☐	☐
III 級 第 13.5.1.1 條	☐	☐	☐	☐	☐	☐
認可方法存在	☐	☐	☐	☐	☐	☐
未購得認可方法	☐	☐	☐	☐	☐	☐
已安裝認可方法	☐	☐	☐	☐	☐	☐

2.3 硫氧化物（SO_x）和顆粒物（第 14 條）[①]

2.3.1 當船舶在第 14.3 條規定的排放控制區域外營運時，該船使用：

.1 硫含量不超過以下限值的燃油（燃油交付單記錄）：

· 4.50% m/m（在 2012 年 1 月 1 日或以後不適用）；或……☐

· 3.50% m/m（在 2020 年 1 月 1 日或以後不適用）；或……☐

· 0.50% m/m，和/或……☐

.2 2.6 列出的按第 4.1 條認可的等效佈置，該等效佈置在 SO_x 減排方面至少與使用硫含量為以下限值的燃油一樣有效：

· 4.50% m/m（在 2012 年 1 月 1 日或以後不適用）；或……☐

· 3.50% m/m（在 2020 年 1 月 1 日或以後不適用）；或……☐

· 0.50% m/m……☐

2.3.2 當船舶在第 14.3 條規定的排放控制區域內營運時，該船使用：

① MEPC.194（61）決議通過的經修訂的 IAPP 證書附件格式已插入附則 VI，因為該修正案已於 2011 年 8 月 1 日被接受並將於 2012 年 2 月 1 日生效。

.1 硫含量不超過以下限值的燃油（燃油交付單記錄）：

· 1.00% m/m（在 2015 年 1 月 1 日或以後不適用）；或……☐

· 0.10% m/m；和/或……☐

.2 2.6 列出的按第 4.1 條認可的等效佈置，該等效佈置在 SO_x 減排方面至少與使用硫含量為以下限值的燃油一樣有效：

· 1.00% m/m（在 2015 年 1 月 1 日或以後不適用）；或……☐

· 0.10% m/m……☐

2.4 揮發性有機化合物（VOC）（第 15 條）

2.4.1 該液貨船備有一套按 MSC/Circ.585 通函要求安裝和認可的蒸氣收集系統……☐

2.4.2.1 載運原油的液貨船備有認可的 VOC 管理計劃……☐

2.4.2.2 VOC 管理計劃的認可參考……☐

2.5 船上焚燒（第 16 條）

該船裝有 1 台焚燒爐：

.1 2000 年 1 月 1 日或以後安裝的符合經修正的 MEPC.76（40）決議[1]的規定……☐

① 經 MEPC.93（45）決議修正。

.2　2000 年 1 月 1 日前安裝的符合：

.2.1　MEPC.59（33）[①]決議的規定……□

.2.2　MEPC.76（40）[1②]決議的規定……
□

2.6 等效（第 4 條）

已允許該船使用下列在船上安裝的裝置、材料、設備或器具，或允許使用其他程序、替代燃油、或符合方法，以代替本附則所要求者：

系統或設備	使用的等效	認可參考

茲證明該記錄在各方面均正確無誤。

簽發於……

（記錄簽發地點）

日期（年/月/日）……　……

（簽發日期）　（經正式授權簽發記錄的官員簽字）

（主管當局蓋章或鋼印）

① 經 MEPC.92（45）決議修正。
② 經 MEPC.93（45）決議修正。

附錄 II

試驗循環和加權因數

（第 13 條）

在採用經修訂的《2008 年 NO_x 技術規則》中規定的試驗程序和計算方法核實船用柴油機是否符合本附則第 13 條規定的適用 NO_x 極限時，應使用下列試驗循環和加權因數。

.1 對於船舶主推進的恆速船用發動機，包括柴油電力驅動應採用試驗循環 E2；

.2 對於可調螺距螺旋槳裝置應採用試驗循環 E2；

.3 對於按推進器定律運轉的主輔發動機應採用試驗循環 E3；

.4 對於恆速輔發動機應採用試驗循環 D2；和

.5 對於除上述發動機外的變速、變載輔發動機應採用試驗循環 C1。

“恆速主推進機”應用的試驗循環

（包括柴油電力驅動和所有可調螺距螺旋槳裝置）

試驗循環類型 E2	轉速	100%	100%	100%	100%
	功率	100%	75%	50%	25%
	加權因數	0.2	0.5	0.15	0.15

“按推進器定律運轉的主輔發動機”應用的試驗循環

試驗循環類型 E3	轉速	100%	91%	80%	63%
	功率	100%	75%	50%	25%
	加權因數	0.2	0.5	0.15	0.15

“恆速輔發動機”應用的試驗循環

試驗循環類型 D2	轉速	100%	100%	100%	100%	100%
	功率	100%	75%	50%	25%	10%
	加權因數	0.05	0.25	0.3	0.3	0.1

“變速和變載輔發動機”應用的試驗循環

試驗循環類型 C1	轉速	額定				過渡			空轉
	扭轉	100%	75%	50%	10%	100%	75%	50%	0%
	加權因數	0.15	0.15	0.15	0.1	0.1	0.1	0.1	0.15

如果發動機按第 13 條 5.1.1 予以核准，則在各模式點的排放量應不超過適用的 NO_x 排放極限值 50%以上，但以下情況除外：

.1 D2 試驗循環的 10%模式點。

.2 C1 試驗循環的 10%模式點。

.3 C1 試驗循環的空轉模式點。

附錄 III

指定排放控制區域的標準和程序

（第 13.6 和 14.3 條）

1 目的

1.1 本附錄目的是向各締約國提供制定和提交指定排放控制區域建議的標準和程序，並提出本組織評估此類建議時應考慮的因素。

1.2 海船排放的 NO_x、SO_x 和顆粒物質導致世界各城市和沿海地區空氣污染環境濃度的增加。空氣污染對公衆健康和環境產生的危害包括：早產兒死亡、心肺病、肺癌、慢性呼吸道疾病、酸化和富營養化。

1.3 如證實有防止、減少和控制船舶排放 NO_x 或 SO_x 和顆粒物質或所有 3 種排放類型（以下稱為排放）的需要，本組織應考慮通過一個排放控制區域。

2 指定排放控制區的程序

2.1 指定 NO_x 或 SO_x 和顆粒物質或所有 3 種排放類型的排放控制區域，只能由各締約國向本組織提交建議。如果兩個或以上締約國對某一特定的區域有共同的利益，他們應起草一個互相協調的建議。

2.2 應根據本組織制定的規則和程序向本組織提交指定一個給定區域作為排放控制區域的建議。

3 指定排放控制區的標準

3.1 建議應包括：

.1 一份所建議的適用區域的明確描述，連同一份標有該區域位置的參考海圖；

.2 所建議控制的排放類型（即：NO_x 或 SO_x 和顆粒物質或所有 3 種排放類型）；

.3 一份受到船舶排放威脅的人口和環境區域的說明；

.4 一份對在所建議的適用區域內航行的船舶排放造成空氣污染環境濃度的增加或對環境造成不利影響的評估。該評估應包括相關排放對人類健康和環境影響的說明，如對陸地生態和水生生態系統、自然生產力區域、瀕危棲息地、水質、人類健康以及具有重要文化科學價值區域（如有）的不利影響的說明。並應標明有關資料包括所用的方法的來源；

.5 在所建議的適用區域與受威脅人口和環境區域有關的氣象條件的相關資料，特別是主要風力分佈，或有關地形學、地質學、海洋學、形態學資料或其他可能導致空氣污染環境濃度增加或對環境造成不利影響的條件的相關資料；

.6 所建議的排放控制區內船舶交通狀況，包括這種交通的格局和密度；

.7 一份由一個或多個提案國對陸基 SO_x、NO_x 和顆粒物質排放源影響受威脅人口和環境區域所採取的控制措施的說明，該措施的正確性操作應與附則 VI 第 13 和 14 條有關規定應採取的措施相一致；和

.8 與陸基控制相比，減少船舶排放的相對費用，和對從事國際貿易船舶的經濟影響。

3.2 排放控制區的地理界限將根據上述所列的有關標準，包括來自航行於所建議的區域內的船舶排放和沉積量，交通格局和密度以及風況予以確定。

4 本組織評估並通過排放控制區域的程序

4.1 本組織應審議由一個或多個締約國提交的每份建議。

4.2 在評估建議時，本組織應考慮每份建議中應包括的上述第 3 節中所述的標準。

4.3 排放控制區域應以本附則修正案的形式指定，並根據本公約第 16 條規定予以審議、通過和生效。

5 排放控制區域的管理

5.1 鼓勵擁有航行於這些區域的船舶的締約國向本組織提供任何有關該區域管理的情況。

附錄 IV

船上焚燒爐的型式認可和操作限制

（第 16 條）

1 第 16.6.1 條所述的每台船上焚燒爐都應擁有 IMO 型式認可證書。為獲取該證書，焚燒爐應按第 16.6.1 條所述的認可標準進行設計和建造。每一型號均應在工廠或經認可的試驗設備接受規定的型式認可試驗，並由主管機關負責，在型式認可試驗中使用下列標準燃料/廢物，以確定焚燒爐的運轉是否在本附錄 2 所規定的限制之內：

殘油成分為：	75%重燃油（HFO）的殘油； 5%廢潤滑油；和 20%乳化水。
固態廢物成分為：	50%食物廢棄物； 50%垃圾包括 約 30%紙 約 40%硬紙板 約 10%破布 約 20%塑料 混合物的濕度可達 50%，不燃固態物質可達 7%

2 第 16.6.1 條所述的焚燒爐應在下列限制內運轉：

燃燒室中的氧氣：	6%~12%
煙氣中一氧化碳的最大平均值：	200 mg/MJ
煙灰數的最大平均值：	Bacharach 3 或 Ringelman 1（20%渾濁度） （只有在非常短的時間內如起動時，才能接受更高的煙灰數）
灰渣的不燃成分	最大 10%，按重量計
燃燒室煙氣出口的溫度范圍：	850˚C~1,200˚C

附錄 V

燃油交付單中包括的資料

（第 18.5 條）

接受燃油的船舶名稱和 IMO 編號

港口

交付開始日期

船用燃油供應商名稱、地址和電話號碼

產品名稱

數量（公噸）

15°C 時的密度[①]，kg/m^3

硫含量[②]（% m/m）

一份由燃油供應商代表簽署和證明的聲明，證明所供燃油符合本附則第 14.1 條或 14.4 條以及第 18.3 條的適用規定。

---

① 燃油應按 ISO 3675:1998 或 ISO 12185:1996 進行試驗。
② 燃油應按 ISO 8754:2003 進行試驗。

附錄 VI

防污公約附則 VI 燃油樣品的燃油驗證程序

（第 18.8.2 條）

應使用下列程序判定船上交付和使用的燃油是否符合附則 VI 第 14 條要求的硫極限值。

1 一般要求

1.1 應使用第 18 條 8.1 要求的代表性燃油樣品（MARPOL 樣品）驗證供應上船的燃油硫含量。

1.2 主管機關應通過其主管當局管理驗證程序。

1.3 負責本附錄所述驗證程序的實驗室應就其進行試驗的方法獲得完全認可[①]。

2 驗證程序 步驟 1

2.1 主管當局應將 MARPOL 樣品交付實驗室。

2.2 實驗室應：

.1 將密封號和樣品標簽的詳細信息記入試驗記錄；

.2 確認 MARPOL 樣品上的封印未受損；和

.3 丟棄任何封印受損的 MARPOL 樣品。

---

① 按 ISO 17025 或等效標準認可。

2.3 如 MARPOL 樣品的封印未受損，實驗室應繼續驗證程序並應：

.1 確保 MARPOL 樣品完全均勻；

.2 從 MARPOL 樣品中取出兩份小樣；和

.3 重新密封 MARPOL 樣品並在試驗記錄中記入重新密封的詳細信息。

2.4 應按附錄 V 規定的試驗方法（第 2 條腳註）對兩份小樣依次進行試驗。就本驗證程序而言，該試驗分析結果應分為“A”和“B”。

.1 如結果“A”和“B”在試驗方法的可重複性（*r*）範圍內，則結果應視為有效。

.2 如結果“A”和“B”不在試驗方法的可重複性（*r*）範圍內，則兩個結果均應放棄，並應由實驗室重新提取兩份小樣進行分析。提取了新小樣後，樣品瓶應按上述 2.3.3 重新密封。

2.5 如試驗結果“A”和“B”有效，應計算這兩個結果的平均值“X”。

.1 如結果“X”等於或低於附則 VI 要求的適用極限，則燃油應視為符合要求。

.2 如結果“X”高於附則 VI 要求的適用極限，則應進行驗證程序步驟 2；但如結果“X”超出規定限制 0.59 *R*（*R* 為試驗方法的複現性），則燃油應視為不合格，且不必進一步試驗。

3 驗證程序 步驟 2

3.1 如按上述 2.5.2 需進行驗證程序步驟 2，主管當局應將 MARPOL 樣品送至另一個經認可的實驗室。

3.2 實驗室收到 MARPOL 樣品後應：

.1 將按上述 2.3.3 記錄的重新密封號和樣品標籤的詳細信息記入試驗記錄；

.2 從 MARPOL 樣品中取出兩份小樣；和

.3 重新密封 MARPOL 樣品並在試驗記錄中記入重新密封的詳細信息。

3.3 應按附錄 V 規定的試驗方法（第 2 條腳註）對兩份小樣依次進行試驗。就本驗證程序而言，該試驗分析結果應分為“C”和“D”。

.1 如結果“C”和“D”在試驗方法的可重複性（*r*）範圍內，則結果應視為有效。

.2 如結果“C”和“D”不在試驗方法的可重複性（*r*）範圍內，則兩個結果均應放棄，並應由實驗室重新提取兩份小樣進行分析。提取了新小樣後，樣品瓶應按上述 3.2.3 重新密封。

3.4 如試驗結果“C”和“D”有效，且結果“A”、“B”、“C”和“D”在試驗方法的複現性（R）範圍內，實驗室應計算這些結果的平均值“Y”。

.1 如結果“Y”等於或低於附則 VI 要求的適用極限，則燃油應視為符合要求。

.2 如結果“Y”高於附則 VI 要求的適用極限，則燃油不符合附則 VI 要求的標準。

3.5 如結果“A”、“B”、“C”和“D”不在試驗方法的複現性（*R*）範圍內，主管機關可放棄所有試驗結果，並酌情決定是否重複整個試驗過程。

3.6 驗證程序中獲得的結果為最終結果。

附錄 VII

北美排放控制區域（第 13.6 和第 14.3 條）

北美區域包括：

.1 位於美國和加拿大太平洋海岸附近由測地線連接的下列坐標範圍內的海域：

點	緯度	經度
1	32°32'.10N	117°06'.11W
2	32°32'.04N	117°07'.29W
3	32°31'.39N	117°14'.20W
4	32°33'.13N	117°15'.50W
5	32°34'.21N	117°22'.01W
6	32°35'.23N	117°27'.53W
7	32°37'.38N	117°49'.34W
8	31°07'.59N	118°36'.21W
9	30°33'.25N	121°47'.29W
10	31°46'.11N	123°17'.22W
11	32°21'.58N	123°50'.44W
12	32°56'.39N	124°11'.47W
13	33°40'.12N	124°27'.15W
14	34°31'.28N	125°16'.52W
15	35°14'.38N	125°43'.23W
16	35°43'.60N	126°18'.53W
17	36°16'.25N	126°45'.30W
18	37°01'.35N	127°07'.18W
19	37°45'.39N	127°38'.02W
20	38°25'.08N	127°52'.60W
21	39°25'.05N	128°31'.23W
22	40°18'.47N	128°45'.46W
23	41°13'.39N	128°40'.22W
24	42°12'.49N	129°00'.38W
25	42°47'.34N	129°05'.42W
26	43°26'.22N	129°01'.26W
27	44°24'.43N	128°41'.23W

點	緯度	經度
28	45°30'.43N	128°40'.02W
29	46°11'.01N	128°49'.01W
30	46°33'.55N	129°04'.29W
31	47°39'.55N	131°15'.41W
32	48°32'.32N	132°41'.00W
33	48°57'.47N	133°14'.47W
34	49°22'.39N	134°15'.51W
35	50°01'.52N	135°19'.01W
36	51°03'.18N	136°45'.45W
37	51°54'.04N	137°41'.54W
38	52°45'.12N	138°20'.14W
39	53°29'.20N	138°40'.36W
40	53°40'.39N	138°48'.53W
41	54°13'.45N	139°32'.38W
42	54°39'.25N	139°56'.19W
43	55°20'.18N	140°55'.45W
44	56°07'.12N	141°36'.18W
45	56°28'.32N	142°17'.19W
46	56°37'.19N	142°48'.57W
47	58°51'.04N	153°15'.03W

.2　位於美國、加拿大和法國（Saint-Pierre-et-Miquelon）大西洋海岸，以及美國墨西哥灣海岸附近由測地線連接的下列坐標範圍內的海域：

點	緯度	經度
1	60°00'.00 N	64°09'.36 W
2	60°00'.00 N	56°43'.00 W
3	58°54'.01 N	55°38'.05 W
4	57°50'.52 N	55°03'.47 W
5	57°35'.13 N	54°00'.59 W
6	57°14'.20 N	53°07'.58 W
7	56°48'.09 N	52°23'.29 W
8	56°18'.13 N	51°49'.42 W
9	54°23'.21 N	50°17'.44 W

點	緯度	經度
10	53°44'.54 N	50°07'.17 W
11	53°04'.59 N	50°10'.05 W
12	52°20'.06 N	49°57'.09 W
13	51°34'.20 N	48°52'.45 W
14	50°40'.15 N	48°16'.04 W
15	50°02'.28 N	48°07'.03 W
16	49°24'.03 N	48°09'.35 W
17	48°39'.22 N	47°55'.17 W
18	47°24'.25 N	47°46'.56 W
19	46°35'.12 N	48°00'.54 W
20	45°19'.45 N	48°43'.28 W
21	44°43'.38 N	49°16'.50 W
22	44°16'.38 N	49°51'.23 W
23	43°53'.15 N	50°34'.01 W
24	43°36'.06 N	51°20'.41 W
25	43°23'.59 N	52°17'.22 W
26	43°19'.50 N	53°20'.13 W
27	43°21'.14 N	54°09'.20 W
28	43°29'.41 N	55°07'.41 W
29	42°40'.12 N	55°31'.44 W
30	41°58'.19 N	56°09'.34 W
31	41°20'.21 N	57°05'.13 W
32	40°55'.34 N	58°02'.55 W
33	40°41'.38 N	59°05'.18 W
34	40°38'.33 N	60°12'.20 W
35	40°45'.46 N	61°14'.03 W
36	41°04'.52 N	62°17'.49 W
37	40°36'.55 N	63°10'.49 W
38	40°17'.32 N	64°08'.37 W
39	40°07'.46 N	64°59'.31 W
40	40°05'.44 N	65°53'.07 W
41	39°58'.05 N	65°59'.51 W
42	39°28'.24 N	66°21'.14 W
43	39°01'.54 N	66°48'.33 W
44	38°39'.16 N	67°20'.59 W

點	緯度	經度
45	38°19'.20 N	68°02'.01 W
46	38°05'.29 N	68°46'.55 W
47	37°58'.14 N	69°34'.07 W
48	37°57'.47 N	70°24'.09 W
49	37°52'.46 N	70°37'.50 W
50	37°18'.37 N	71°08'.33 W
51	36°32'.25 N	71°33'.59 W
52	35°34'.58 N	71°26'.02 W
53	34°33'.10 N	71°37'.04 W
54	33°54'.49 N	71°52'.35 W
55	33°19'.23 N	72°17'.12 W
56	32°45'.31 N	72°54'.05 W
57	31°55'.13 N	74°12'.02 W
58	31°27'.14 N	75°15'.20 W
59	31°03'.16 N	75°51'.18 W
60	30°45'.42 N	76°31'.38 W
61	30°12'.48 N	77°18'.29 W
62	29°25'.17 N	76°56'.42 W
63	28°36'.59 N	76°47'.60 W
64	28°17'.13 N	76°40'.10 W
65	28°17'.12 N	79°11'.23 W
66	27°52'.56 N	79°28'.35 W
67	27°26'.01 N	79°31'.38 W
68	27°16'.13 N	79°34'.18 W
69	27°11'.54 N	79°34'.56 W
70	27°05'.59 N	79°35'.19 W
71	27°00'.28 N	79°35'.17 W
72	26°55'.16 N	79°34'.39 W
73	26°53'.58 N	79°34'.27 W
74	26°45'.46 N	79°32'.41 W
75	26°44'.30 N	79°32'.23 W
76	26°43'.40 N	79°32'.20 W
77	26°41'.12 N	79°32'.01 W
78	26°38'.13 N	79°31'.32 W
79	26°36'.30 N	79°31'.06 W

點	緯度	經度
80	26°35'.21 N	79°30'.50 W
81	26°34'.51 N	79°30'.46 W
82	26°34'.11 N	79°30'.38 W
83	26°31'.12 N	79°30'.15 W
84	26°29'.05 N	79°29'.53 W
85	26°25'.31 N	79°29'.58 W
86	26°23'.29 N	79°29'.55 W
87	26°23'.21 N	79°29'.54 W
88	26°18'.57 N	79°31'.55 W
89	26°15'.26 N	79°33'.17 W
90	26°15'.13 N	79°33'.23 W
91	26°08'.09 N	79°35'.53 W
92	26°07'.47 N	79°36'.09 W
93	26°06'.59 N	79°36'.35 W
94	26°02'.52 N	79°38'.22 W
95	25°59'.30 N	79°40'.03 W
96	25°59'.16 N	79°40'.08 W
97	25°57'.48 N	79°40'.38 W
98	25°56'.18 N	79°41'.06 W
99	25°54'.04 N	79°41'.38 W
100	25°53'.24 N	79°41'.46 W
101	25°51'.54 N	79°41'.59 W
102	25°49'.33 N	79°42'.16 W
103	25°48'.24 N	79°42'.23 W
104	25°48'.20 N	79°42'.24 W
105	25°46'.26 N	79°42'.44 W
106	25°46'.16 N	79°42'.45 W
107	25°43'.40 N	79°42'.59 W
108	25°42'.31 N	79°42'.48 W
109	25°40'.37 N	79°42'.27 W
110	25°37'.24 N	79°42'.27 W
111	25°37'.08 N	79°42'.27 W
112	25°31'.03 N	79°42'.12 W
113	25°27'.59 N	79°42'.11 W
114	25°24'.04 N	79°42'.12 W

點	緯度	經度
115	25°22'.21 N	79°42'.20 W
116	25°21'.29 N	79°42'.08 W
117	25°16'.52 N	79°41'.24 W
118	25°15'.57 N	79°41'.31 W
119	25°10'.39 N	79°41'.31 W
120	25°09'.51 N	79°41'.36 W
121	25°09'.03 N	79°41'.45 W
122	25°03'.55 N	79°42'.29 W
123	25°02'.60 N	79°42'.56 W
124	25°00'.30 N	79°44'.05 W
125	24°59'.03 N	79°44'.48 W
126	24°55'.28 N	79°45'.57 W
127	24°44'.18 N	79°49'.24 W
128	24°43'.04 N	79°49'.38 W
129	24°42'.36 N	79°50'.50 W
130	24°41'.47 N	79°52'.57 W
131	24°38'.32 N	79°59'.58 W
132	24°36'.27 N	80°03'.51 W
133	24°33'.18 N	80°12'.43 W
134	24°33'.05 N	80°13'.21 W
135	24°32'.13 N	80°15'.16 W
136	24°31'.27 N	80°16'.55 W
137	24°30'.57 N	80°17'.47 W
138	24°30'.14 N	80°19'.21 W
139	24°30'.06 N	80°19'.44 W
140	24°29'.38 N	80°21'.05 W
141	24°28'.18 N	80°24'.35 W
142	24°28'.06 N	80°25'.10 W
143	24°27'.23 N	80°27'.20 W
144	24°26'.30 N	80°29'.30 W
145	24°25'.07 N	80°32'.22 W
146	24°23'.30 N	80°36'.09 W
147	24°22'.33 N	80°38'.56 W
148	24°22'.07 N	80°39'.51 W
149	24°19'.31 N	80°45'.21 W

點	緯度	經度
150	24°19'.16 N	80°45'.47 W
151	24°18'.38 N	80°46'.49 W
152	24°18'.35 N	80°46'.54 W
153	24°09'.51 N	80°59'.47 W
154	24°09'.48 N	80°59'.51 W
155	24°08'.58 N	81°01'.07 W
156	24°08'.30 N	81°01'.51 W
157	24°08'.26 N	81°01'.57 W
158	24°07'.28 N	81°03'.06 W
159	24°02'.20 N	81°09'.05 W
160	23°59'.60 N	81°11'.16 W
161	23°55'.32 N	81°12'.55 W
162	23°53'.52 N	81°19'.43 W
163	23°50'.52 N	81°29'.59 W
164	23°50'.02 N	81°39'.59 W
165	23°49'.05 N	81°49'.59 W
166	23°49'.05 N	82°00'.11 W
167	23°49'.42 N	82°09'.59 W
168	23°51'.14 N	82°24'.59 W
169	23°51'.14 N	82°39'.59 W
170	23°49'.42 N	82°48'.53 W
171	23°49'.32 N	82°51'.11 W
172	23°49'.24 N	82°59'.59 W
173	23°49'.52 N	83°14'.59 W
174	23°51'.22 N	83°25'.49 W
175	23°52'.27 N	83°33'.01 W
176	23°54'.04 N	83°41'.35 W
177	23°55'.47 N	83°48'.11 W
178	23°58'.38 N	83°59'.59 W
179	24°09'.37 N	84°29'.27 W
180	24°13'.20 N	84°38'.39 W
181	24°16'.41 N	84°46'.07 W
182	24°23'.30 N	84°59'.59 W
183	24°26'.37 N	85°06'.19 W
184	24°38'.57 N	85°31'.54 W

點	緯度	經度
185	24°44'.17 N	85°43'.11 W
186	24°53'.57 N	85°59'.59 W
187	25°10'.44 N	86°30'.07 W
188	25°43'.15 N	86°21'.14 W
189	26°13'.13 N	86°06'.45 W
190	26°27'.22 N	86°13'.15 W
191	26°33'.46 N	86°37'.07 W
192	26°01'.24 N	87°29'.35 W
193	25°42'.25 N	88°33'.00 W
194	25°46'.54 N	90°29'.41 W
195	25°44'.39 N	90°47'.05 W
196	25°51'.43 N	91°52'.50 W
197	26°17'.44 N	93°03'.59 W
198	25°59'.55 N	93°33'.52 W
199	26°00'.32 N	95°39'.27 W
200	26°00'.33 N	96°48'.30 W
201	25°58'.32 N	96°55'.28 W
202	25°58'.15 N	96°58'.41 W
203	25°57'.58 N	97°01'.54 W
204	25°57'.41 N	97°05'.08 W
205	25°57'.24 N	97°08'.21 W
206	25°57'.24 N	97°08'.47 W

.3 位於 Hawai'i、Maui、Oahu、Moloka'i、Ni'ihau、Kaua'i、Lāna'i 和 Kaho'olawe 等夏威夷群島海岸附近由測地線連接的下列坐標範圍內的海域：

點	緯度	經度
1	22°32'.54 N	153°00'.33 W
2	23°06'.05 N	153°28'.36 W
3	23°32'.11 N	154°02'.12 W
4	23°51'.47 N	154°36'.48 W
5	24°21'.49 N	155°51'.13 W
6	24°41'.47 N	156°27'.27 W
7	24°57'.33 N	157°22'.17 W

點	緯度	經度
8	25°13'.41 N	157°54'.13 W
9	25°25'.31 N	158°30'.36 W
10	25°31'.19 N	159°09'.47 W
11	25°30'.31 N	159°54'.21 W
12	25°21'.53 N	160°39'.53 W
13	25°00'.06 N	161°38'.33 W
14	24°40'.49 N	162°13'.13 W
15	24°15'.53 N	162°43'.08 W
16	23°40'.50 N	163°13'.00 W
17	23°03'.20 N	163°32'.58 W
18	22°20'.09 N	163°44'.41 W
19	21°36'.45 N	163°46'.03 W
20	20°55'.26 N	163°37'.44 W
21	20°13'.34 N	163°19'.13 W
22	19°39'.03 N	162°53'.48 W
23	19°09'.43 N	162°20'.35 W
24	18°39'.16 N	161°19'.14 W
25	18°30'.31 N	160°38'.30 W
26	18°29'.31 N	159°56'.17 W
27	18°10'.41 N	159°14'.08 W
28	17°31'.17 N	158°56'.55 W
29	16°54'.06 N	158°30'.29 W
30	16°25'.49 N	157°59'.25 W
31	15°59'.57 N	157°17'.35 W
32	15°40'.37 N	156°21'.06 W
33	15°37'.36 N	155°22'.16 W
34	15°43'.46 N	154°46'.37 W
35	15°55'.32 N	154°13'.05 W
36	16°46'.27 N	152°49'.11 W
37	17°33'.42 N	152°00'.32 W
38	18°30'.16 N	151°30'.24 W
39	19°02'.47 N	151°22'.17 W
40	19°34'.46 N	151°19'.47 W
41	20°07'.42 N	151°22'.58 W
42	20°38'.43 N	151°31'.36 W

點	緯度	經度
43	21°29'.09 N	151°59'.50 W
44	22°06'.58 N	152°31'.25 W
45	22°32'.54 N	153°00'.33 W

附則 VI 的統一解釋

1 VOC 管理計劃

第 15.6 和 15.7 條　VOC 管理計劃要求僅適用於載運原油的液貨船。