



澳門特別行政區公報 BOLETIM OFICIAL DA REGIÃO ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE MACAU

第三副刊 3.º SUPLEMENTO

目 錄

澳門特別行政區

行政長官辦公室：

第2/2016號行政長官公告，命令公佈《經1978年 議定書修訂的〈1973年防止船舶造成污染國際 公約〉》的中文綜合文本。.....	2425
第3/2016號行政長官公告，命令公佈於二零零五 年六月三十日通過的《海牙國際私法會議章程 修正案》。.....	2817

SUMÁRIO

REGIÃO ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE MACAU

Gabinete do Chefe do Executivo:

Aviso do Chefe do Executivo n.º 2/2016, que manda publicar o texto consolidado em língua chinesa da Convenção Internacional para a Prevenção da Polui- ção por Navios, 1973, tal como modificada pelo seu Protocolo de 1978.	2425
Aviso do Chefe do Executivo n.º 3/2016, que manda publicar as Emendas ao Estatuto da Conferência da Haia de Direito Internacional Privado, adoptadas em 30 de Junho de 2005.	2817

第4/2016號行政長官公告，命令公佈聯合國安全理事會有關秘書長關於蘇丹和南蘇丹的報告的第2206（2015）號決議所設委員會於二零一五年七月一日發佈的制定及維持清單。..... 2828

Aviso do Chefe do Executivo n.º 4/2016, que manda publicar a lista estabelecida e mantida pelo Comité instituído nos termos da Resolução n.º 2206 (2015) do Conselho de Segurança das Nações Unidas relativa aos relatórios do Secretário-Geral sobre o Sudão e o Sudão do Sul, emitida em 1 de Julho de 2015. 2828

第5/2016號行政長官公告，命令公佈一九七零年九月二十七日在墨西哥通過的《世界旅遊組織章程》。..... 2834

Aviso do Chefe do Executivo n.º 5/2016, que manda publicar os Estatutos da Organização Mundial do Turismo, concluídos na Cidade do México, em 27 de Setembro de 1970. 2834

澳門特別行政

REGIÃO ADMINISTRATIVA ESPECIAL
DE MACAU

行政長官辦公室

GABINETE DO CHEFE DO EXECUTIVO

第 2/2016 號行政長官公告

Aviso do Chefe do Executivo n.º 2/2016

中華人民共和國於一九九九年十二月十三日以照會通知聯合國秘書長，關於《1973年防止船舶造成污染國際公約的1978年議定書》（下稱“1978年議定書”）自一九九九年十二月二十日起適用於澳門特別行政區；

1978年議定書吸收了《1973年防止船舶造成污染國際公約》的內容，該合併文書現稱為《經1978年議定書修訂的〈1973年防止船舶造成污染國際公約〉》（下稱“73/78年防污公約”）；

國際海事組織海上環境保護委員會又於一九九七年九月二十六日通過73/78年防污公約的1997年議定書（下稱“1997年議定書”），中華人民共和國於二零零六年三月二十五日向國際海事組織秘書長交存加入書，該1997年議定書自二零零六年八月二十三日起對中華人民共和國生效，同時適用於澳門特別行政區；

國際海事組織海上環境保護委員會通過了73/78年防污公約及1997年議定書的修正案，該等修正案適用於澳門特別行政區；

基於此，行政長官根據第3/1999號法律《法規的公佈與格式》第六條第一款的規定，命令公佈包含各議定書及二零一四年一月一日或之前已生效且適用於澳門特別行政區的各项修正案的73/78年防污公約中文綜合文本。

二零一六年一月五日發佈。

行政長官 崔世安

Considerando que a República Popular da China, por nota datada de 13 de Dezembro de 1999, notificou o Secretário-Geral das Nações Unidas sobre a aplicação na Região Administrativa Especial de Macau, a partir de 20 de Dezembro de 1999, do Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios de 1973, adiante designado por Protocolo de 1978;

Considerando igualmente que o Protocolo de 1978 integrou o conteúdo da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios de 1973, resultando num instrumento combinado designado por Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, tal como modificada pelo seu Protocolo de 1978, adiante designada por MARPOL 73/78;

Mais considerando que, em 26 de Setembro de 1997, o Comité para a Protecção do Meio Marinho da Organização Marítima Internacional adoptou o Protocolo de 1997 relativo à MARPOL 73/78, adiante designado por Protocolo de 1997, e que a República Popular da China, em 25 de Março de 2006, efectuou junto do Secretário-Geral da Organização Marítima Internacional o depósito do seu instrumento de adesão ao mesmo, e que tal Protocolo de 1997 entrou em vigor na República Popular da China, incluindo a sua Região Administrativa Especial de Macau, a partir de 23 de Agosto de 2006;

Considerando ainda que o Comité para a Protecção do Meio Marinho da Organização Marítima Internacional tem vindo a adoptar emendas à MARPOL 73/78 e ao Protocolo de 1997, e que tais emendas se aplicam na Região Administrativa Especial de Macau;

O Chefe do Executivo manda publicar, nos termos do n.º 1 do artigo 6.º da Lei n.º 3/1999 (Publicação e formulário dos diplomas), o texto consolidado em língua chinesa da MARPOL 73/78 que integra os vários Protocolos e as emendas que são aplicáveis na Região Administrativa Especial de Macau, e que entraram em vigor em 1 de Janeiro de 2014 ou antes dessa data.

Promulgado em 5 de Janeiro de 2016.

O Chefe do Executivo, *Chui Sai On*.

1973年防止船舶造成污染國際公約

各締約國，

意識到有保護整個人類環境特別是海洋環境的需要，

認識到船舶故意地、隨便地或意外地排放油類和其他有害物質，是一種嚴重的污染源，

也認識到主要目的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訂一些不限於油污的具有普遍意義的規則，

經協議如下：

第一條

本公約的一般義務

1. 各締約國保證實施其承擔義務的本公約各條款及其附則的各項規定，以防止由於違反公約排放有害物質或含有這種物質的廢液而污染海洋環境。
2. 除另有明文規定外，凡引用本公約即同時構成引用其議定書及各附則。

第二條

定義

除另有明文規定者外，就本公約而言：

1. “規則”指載於本公約附則中的各條規則。
2. “有害物質”指任何進入海洋後易於危害人類健康、有害生物資源和海生物，損害休憩環境或妨礙對海洋的其他合法利用的物質，並包括應受本公約控制的任何物質。
3. (1) “排放”一詞當與有害物質或含有這種物質的廢液相關時，係指不論由於何種原因所造成的船舶排放，包括任何的逸出、排出、溢出、泄漏、泵出、冒出或排空；
(2) “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、浮動船艇和固定的或浮動的工作平台。
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，其主管機關即為該國政府。對於沿海國家為勘探和開發其自然資源行使主權，在鄰接於海岸的海底及其底土從事勘探和開發的固定或浮動平台而言，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這種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。

第三條

適用範圍

1. 本公約適用於：
 - (1) 有權懸掛一締約國國旗的船舶；和
 - (2) 無權懸掛一締約國的國旗但在另一締約國的管轄下進行營運的船舶。
2. 本條中的任何規定，均不得解釋為減損或擴大締約國根據國際法為勘探和開發自然資源對於鄰接其海岸的海底及其底土的主權。
3. 本公約不適用於任何軍艦、海軍輔助船舶或其他國有或國營並目前只用於政府非商業性服務的船舶。但每一締約國應採取不損害其所擁有或經營的這種船舶的操作或操作性能的適當措施，以保證這種船舶在合理和可行的範圍內按本公約的規定行事。

第四條

違章

1. 任何違反本公約要求的事件，不論其發生在何處，應根據有關船舶主管機關的法律，予以禁止，並給予制裁。如果該主管機關獲悉是項違章事件，並確信有充分的證據對被聲稱的違章事件起訴，則應按照其法律使這

種起訴盡速進行。

2. 在任一締約國管轄區域以內任何違反本公約要求的事件，根據該締約國的法律，應予禁止，並給予制裁。每當發生這種違章事件時，該締約國便應：

(1) 按其法律起訴；或

(2) 將其可能掌握的關於已發生違章事件的情況和證據，提交該船的主管機關。

3. 如有關某一船舶違反本公約事件的情況和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和證據的締約國和本組織。

4. 締約國的法律按照本條要求所規定的處罰，其嚴厲程度應足以阻止對本公約的違犯，並且不論此類事件發生在何處，其處罰均應同樣嚴厲。

第五條

證書和檢查船舶的特殊規定

1. 除本條第 2 款的規定外，對於根據一締約國授權按照規則的各項規定所頒發的證書，其他締約國應予以承認，並視為在本公約涉及的全部範圍內與他們自己所頒發的證書具有同等的效力。

2. 凡按照規則規定需要持有證書的船舶，當其在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，應以核實船上是否備有有效的證書為限，除非有明顯的理由認為該船或其設備的狀況實質上不符合證書所載的情況。在這種情況下，或者船舶沒有有效證書時，則執行檢查的締約國應採取步驟，直至該船的出海對海上環境不致產生不當的危害威脅時，才准其開航。但是，該締約國可允許這種船離開港口或近海裝卸站而駛往可供使用的最近的適當的修船廠以

進行處理。

3. 如果一締約國對於一艘外國船舶由於其不符合本公約的規定而拒絕其進入他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。如船舶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，必要時締約國可施用本公約的要求，以保證對這些船舶不給予更為優惠的待遇。

第六條

違章事件的偵查和本公約的實施

1. 各締約國應運用一切適當而可行的偵查和環境監測措施，適當的報告程序和證據積累，在違章事件的偵查和本公約的實施方面進行合作。

2. 凡適用本公約的船舶，在一締約國的任何港口或近海裝卸站，可以受到該締約國委派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。如檢查表明是違反了本公約的事件，則應將一份報告送請主管機關採取適當行動。

3. 任何締約國如掌握關於該船違反規則規定排放了有害物質或含有這種物質的廢液的證據，應提供給主管機關。如屬可行，該締約國的主管當局應將所聲稱的違章事件通知該船船長。

4. 在收到這種證據後，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聲稱的違章事件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聲稱的違章事件起訴，則應使這種起訴按

其法律盡速進行。該主管機關應將所採取的行動，迅速通知報告此項所聲稱的違章事件的締約國和本組織。

5. 一締約國也可對進入受其管轄的港口或近海裝卸站並適用於本公約的該船舶進行檢查。如果已從任一締約國收到調查的請求和關於該船不論在何處排放過有害物質或含有這種物質的廢液的充分證據。這種調查的報告應送交請求調查的締約國和主管機關，以便能根據本公約採取適當的行動。

第七條

對船期的不當延誤

1. 在執行本公約第四、第五或第六條規定的情況下，應盡力避免使船舶受到不當的滯留或延誤。
2. 如果在執行本公約第四、第五或第六條規定的情況下船舶受到不當的滯留或延誤，該船對於所受到的任何損失或損害，有權要求賠償。

第八條

涉及有害物質的事故報告

1. 應毫不遲延地按照本公約議定書 I 規定的全部內容作出事故報告。
2. 每一締約國應：
 - (1) 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
 - (2) 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

組織的會員國。

3. 一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：
 - (1) 所涉及的船舶的主管機關；以及
 - (2) 可能受到影響的任何其他國家。
4. 每一締約國應指示其海上檢查船和飛機以及其他適當的部門，向其當局報告本公約議定書 I 中所提及的任何事故，該締約國如認為適當，應相應地報告本組織和任何其他的有關方面。

第九條

其他的條約及解釋

1. 本公約一經生效，在締約國之間，本公約即取代經修訂的 1954 年國際防止海洋油污公約。
2. 本公約的任何規定，不得損害根據聯大第 2750C (XXV) 決議召開的聯合國海洋法會議對海洋法的編纂和擬訂，也不得損害任何國家目前和會後就海洋法以及沿海國和船旗國的管轄權的性質和範圍所提出的要求和法律上的意見。
3. 本公約中“管轄權”一詞，應根據在應用和解釋本公約時有效的國際法來解釋。

第十條

爭議的解決

在兩個或兩個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，如不能通過這些國家間的協商解決，同時如這些國家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，應提交本公約的議定書 II 中所規定的仲裁。

第十一條

資料交流

1. 各締約國負責將下述各項文件送交本組織：
 - (1) 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；
 - (2) 經授權代表各締約國按規則規定辦理關於裝運有害物質船舶的設計、建造和設備事宜的非政府性機構的名單；
 - (3) 根據規則規定所頒發的證書的足夠數量的樣本；
 - (4) 接收設備的清單，包括其地點、容量和可用的設備，以及其他特點；
 - (5) 關於本公約實施結果的正式報告或其摘要；
 - (6) 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. 本組織應將收到本條規定的任何文件一事通知各締約國，並將按本條第 1 款第 (2) 至第 (6) 項的規定將送交本組織的任何資料轉發所有締約國。

第十二條

船舶事故

1. 每一主管機關根據本規則規定負責其任何船舶所發生的任何事故進行調查，如果這種事故對海上環境造成了重大的有害影響。
2. 每一締約國應向本組織提供關於這種調查結果的資料，如其認為這種資料可能有助於確定本公約需作何種修改的話。

第十三條

簽署、批准、接受、核准和加入

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：
 - (1) 簽字並對批准、接受或核准無保留；或
 - (2) 簽字而有待批准、接受或核准，隨後再予批准、接受或核准；
或
 - (3) 加入。
2. 批准、接受、核准或加入，應以向本組織秘書長交存一份文件來實現。
3. 本組織秘書長應將任何簽字或任何新近批准、接受、核准或加入的文件的交存及其交存日期，通知所有已簽字或加入本公約的國家。

第十四條

任選附則

1. 在簽字、批准、接受、核准或加入本公約時，一個國家可以聲明，它不接受本公約的附則 III、IV 和 V（以下簡稱“任選附則”）或不接受其中的任何附則。除上述規定外，締約國應受任何一項附則的全部約束。
2. 曾聲明不受某一任選附則約束的國家，可隨時通過向本組織交存第十三條第 2 款所規定的文件，接受該附則。
3. 根據本條第 1 款提出聲明不接受某一任選附則且以後又並未按本條第 2 款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交的任何聲明，以及收到按本條第 2 款規定交存的任何文件，通知業已簽字或加入本公約的國家。

第十五條

生效

1. 本公約須在不少於 15 個國家按第十三條規定參加本公約之日經過 12 個月後生效，而該 15 個國家所擁有的商船隊的噸位之和，應不少於世界商船總噸位的 50%。
2. 一項任選附則應在按本條第 1 款所規定的與該項附則相關的條件得到滿足之日起經過 12 個月後生效。
3. 本組織應將本公約生效的日期和某一任選附則按本條第 2 款規定生效

的日期，通知業已簽署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、核准或加入文件的國家，其批准、接受、核准或加入應在本公約或該附則的生效之日生效，或在交存上述文件之日後經過3個月生效，以較晚的日期為準。

5. 對於在本公約或某一任選附則生效之日後交存批准、接受、核准或加入文件的國家，本公約或該附則應在上述文件交存之日後經過3個月對之生效。

6. 在第十六條對本公約或一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，交存的任何批准、接受、核准或加入的文件，應適用於經修訂的公約或附則。

第十六條

修正

1. 本公約可按下列各款中所規定的任一修正程序，予以修正。

2. 經本組織審議後的修正：

(1) 一締約國所建議的任何修正案，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個月將其散發給本組織的所有會員國和所有締約國；

(2) 本組織應將上述提案和周知的任何修正案提交給一個適當的機構進行審議；

(3) 本公約的締約國，不論其是否為本組織的會員國，有權參加

該適當機構的活動；

- (4) 修正案必須以到會並投票的締約國三分之二的多數票通過；
- (5) 修正案如按上述第(4)項的規定獲得通過，則本組織秘書長應將其通知所有締約國，以供接受；
- (6) 在下述情況下，一項修正案應視為已被接受：
 - (i) 對於本公約某一條款的一項修正案，在其為商船隊噸位之和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) 對於本公約某一附則的一項修正案，應按本項之(iii)中所規定的程序視為已被接受，除非該適當機構在通過這一修正案時確定該修正案應在商船隊噸位之和不少於世界商船總噸位 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，締約國仍可通知本組織秘書長，必須經過締約國的認可，該修正案才能對之生效。海協秘書長應將這種通知及收到的日期通告各締約國；
 - (iii) 對本公約某一附則的附錄的一項修正案，在適當的機構通過時所規定的期限（該期限不得少於 10 個月）屆滿時，則應視為已被接受，除非在此期限內有不少於三分之一的締約國或其所擁有的商船隊噸位之和不少於世界商船隊總噸位 50%的締約國（不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，須按上述本項之(ii)或(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，須按上述本項之 (i) 中所規定的對本公約條款修正案的同樣程序辦理。

(7) 修正案按下述條件生效：

- (i) 對本公約的條款、議定書 I、議定書 II 或未按本條第 2 款第 6 項之 (iii) 中所規定的程序辦理的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，應在其被接受之日經過 6 個月後生效；
- (ii) 對根據本條第 2 款第 6 項之 (iii) 中所規定的程序辦理的本公約的議定書 I、附則或附則的附錄的修正案，凡按上述條件視為已被接受者，應在其被接受後經過 6 個月對所有締約國生效，但在該日期前聲明不予接受或按第 6 項之 (ii) 的規定聲明須待其認可的締約國除外。

3. 由會議修正：

- (1) 經一締約國提出申請，並有至少三分之一締約國的同意，本組織應召開一次締約國會議來審議對本公約的修正案；
- (2) 經這種會議以到會並投票的締約國三分之二的多數票通過的每一項修正案，應由本組織秘書長通知所有締約國，以供接受；
- (3) 除非會議另有決定，該修正案應按上述第 2 款第 (6) 項和第 (7) 項中為此所規定的程序視為已被接受和生效。

4. (1) 如果是對於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；

(2) 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，應視同非締約國。

5. 一項新附則的通過與生效，應按和本公約條款修正案的通過與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. 對於議定書或附則的任何修正案，應與該議定書或附則的實質內容有關，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的日期一併通知所有締約國。

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。本組織秘書長應將這種通知和其收到的日期應通知各締約國。

第十七條

促進技術合作

為了促進本公約的目的和宗旨的實現，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配合下，促使對那些要求技術援助的締約國支援下列項目（最好能在有關的國家內進行）：

(1) 培訓科技人員；

- (2) 供給必要的接收和監測設備與設施；
- (3) 便利防止或減輕船舶污染海洋環境的其他措施和安排；
- (4) 鼓勵研究工作。

第十八條

退出

1. 任何締約國，在本公約或任何任選附則對該締約國生效滿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，秘書長應將所收到的任何這種通知和收到的日期，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經過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。

第十九條

保存和登記

1. 本公約應由本組織秘書長保存，秘書長應將核證無誤的本公約副本分送所有已簽字或已加入本公約的國家。
2. 本公約一經生效後，本組織秘書長應即按照聯合國憲章第102條的規定，將其文本送交聯合國秘書長登記並公佈。

第二十條

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。另備有阿拉伯文、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，特簽署本公約，以昭信守。

1973年11月2日訂於倫敦。

關於 1973 年防止船舶造成污染國際公約的 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污染方面所能做出的重大貢獻，

也認識到有進一步防止和控制船舶，特別是油船造成海洋污染的必要，

進一步認識到儘早並儘可能廣泛地執行該公約附則 I 所包括的防止油污規則的必要性，

但認為在某些技術問題未得到滿意解決之前，有必要推遲施行該公約的附則 II，

考慮到達到這些目的的最好辦法是締結一項關於 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：

第一條

一般義務

1 本議定書各締約國承擔義務實施：

- (1) 本議定書及其附則的各項規定，這些附則構成議定書的組成部分；和
- (2) 1973 年國際防止船舶造成污染公約（以下簡稱防污公約）的各項規定，並遵照本議定書中所列的各項修訂與補充。

- 2 本公約和本議定書的各項規定，應作為一個整體文件來理解和解釋。
- 3 凡引用本議定書時，也就同時構成引用其附則。

第二條

防污公約附則 II 的實施

- 1 儘管有本公約第 14 條第 1 款的規定，但本議定書各締約國同意在本議定書生效之日起的 3 年內，或在政府間海事協商組織（以下簡稱海協）的海上環境保護委員會（以下簡稱環保會）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，各締約國將不受公約附則 II 各項規定的約束。
- 2 在本條第 1 款所規定的期間內，本議定書各締約國，在涉及公約附則 II 的各種事項方面，既不承擔任何義務，也無權要求任何特權。同時，就涉及該附則的各種事項而言，凡提及本公約各締約國時應不包括本議定書的各締約國。

第三條

資料交流

防污公約第十一條第 1 款第（2）項的條文更改如下：

“經授權代表該締約國按規則規定辦理關於裝運有害物質船舶的設計、建造、設備和營運事宜的指定的驗船師或認可的組織的名單一份，以便周知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認可組織的具體職責和條件通知本組織。”

第四條

簽署、批准、接受、核准和加入

1 本議定書自 1978 年 6 月 1 日起至 1979 年 5 月 31 日止在海協總部開放供簽字，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。

- (1) 簽署並對批准、接受或核准均無保留；
- (2) 簽署而有待批准、接受或核准，隨後再予批准、接受或核准；
- (3) 加入。

2 批准、接受、核准或加入，應向本組織秘書長交存一份相應的文件。

第五條

生效

1 本議定書應在不少於 15 個國家，其商船合計總噸位不少於世界商船總噸位的百分之五十，並按本議定書第四條規定參加本議定書之日後，經過 12 個月生效。

2 凡在本議定書生效之日後交存的關於批准、接受、核准或加入的文件，應在交存之日後經過 3 個月生效。

3 凡在本議定書的修正案按防污公約第十六條的規定認為已被接受之日以後交存的批准、接受、核准或加入的任何文件，應適用於經修正的議定書。

第六條

修正

防污公約第十六條中所述關於公約條款、附則及附則的附錄的修正程序，應分別適用於對本議定書的條款、附則及附則的附錄的修正。

第七條

退出

- 1 本議定書的任何締約國，在本議定書對該國生效滿 5 年後，可隨時退出本議定書。
- 2 退出本議定書，應向海協秘書長交存一份退出文件。
- 3 退出本議定書，應在海協秘書長收到退出通知的 12 個月以後或在該通知中所指明的任何較此為長的期限屆滿後生效。

第八條

保存

- 1 本議定書應交由海協秘書長（以下簡稱保管人）保存。
- 2 保管人應：
 - (1) 將下列事項通知本議定書的所有的簽字國或加入國：
 - (i) 每一新的簽字或批准、接受、核准或加入文件的交存及其日期；

- (ii) 本議定書的生效日期；
- (iii) 任何退出本議定書的文件的交存及其收到日期以及退出的生效日期；
- (iv) 按照本議定書第二條第1款所作的任何決定。

(2) 將核證無誤本議定書副本分送本議定書的所有簽字或加入國。

3 本議定書一經生效後，保管人應即按照聯合國憲章第102條的規定，將核證無誤的副本一份送交聯合國秘書處供登記和公佈。

第九條

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。另應備有阿拉伯文、德文、意大利文和日文的官方譯本，並與簽字的正本一起保存。

下列具名的經各自政府正式授權的代表特簽署本議定書，以昭信守。

1978年2月17日訂於倫敦。

議定書 I

關於涉及有害物質事故報告的規定

(按照本公約第 8 條的規定)

第一條

報告的責任

(1) 涉及本議定書第一條中所述事故的船舶的船長或負責管理該船的其他人員，應毫不遲延地儘可能按照本議定書的規定，對事故作出詳情的報告。

(2) 如果本條(1)所述的船舶被放棄，或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的責任。

第二條

報告的時間

(1) 當事故涉及下述情況時應進行報告：

- (a) 不論何種原因，包括為保證船舶安全或在海上救助人命而進行的油類和有毒液體物質的超過允許排放標準的排放或可能排放；或
- (b) 排放或可能排放包裝形式的有害物質，包括貨物集裝箱、可移動罐櫃、公路和鐵路車輛以及船載駁船裝載的有害物質；或

(c) 船長 15m 及以上的船舶發生：

- (i) 影響船舶安全的損失、失靈或故障；包括（但不限於）碰撞、擱淺、着火、爆炸、結構失效、浸水和貨物移動；或
- (ii) 導致影響航行安全的損壞、失靈或故障，包括（但不限於）操舵裝置、推進裝置、發電系統和主要船上導航設備失靈或故障；或

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

(2) 就本議定書而言：

- (a) 本條 1 (a) 所述的“油類”係指本公約附則 I 第 1 (1) 中所述的油類。
- (b) 本條 1 (a) 所述的“有毒液體物質”係指本公約附則 II 第 1 (6) 中所述的有毒液體物質。
- (c) 本條 1 (b) 所述的包裝的“有害物質”係指在《國際海上危險貨物運輸規則》（國際危規）中列為海洋污染物的物質。

第三條

報告的內容

在任何情況下，報告應包括：

- (a) 船舶的特徵；
- (b) 事故發生的時間、種類和地理位置；
- (c) 有害物質的數量和類別；

(d) 援助和救助的措施。

第四條

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) 在必要時，應對最初的報告提供關於進一步發展的情況；
- (b) 儘可能地滿足受影響國家索取有關補充資料的要求。

第五條

報告的程序

(1) 通過當時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) 為執行本議定書的規定，本公約締約國應按照本組織制定的指南，頒發或敦促頒發關於報告有害物質事故應遵循的程序的規則或指令。

議定書 II

仲裁

(按照本公約第十條的規定)

第一條

除爭議各方另有決定外，仲裁程序應符合本議定書所列的各项規則。

第二條

(1) 當一締約國應用本公約第十條的規定向另一締約國提出要求時，應設立仲裁庭。仲裁請求應包括對爭議案件的說明和任何證明文件。

(2) 要求仲裁的一方應通知本組織秘書長：他已請求設立仲裁庭，爭議各方國家的名稱，以及他認為各方對其解釋或適用方面持有不同意見的本公約條款或規則。秘書長應將這一情況轉告所有締約國。

第三條

仲裁庭由三位成員組成：由有爭議的每一方各指定仲裁員一名，第三位仲裁員由這兩名仲裁員協議指定並將擔任首席仲裁員。

第四條

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

(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，其人選從本條第 1 款所規定的名單中擇定之。

(3) 首席仲裁員經指定後，應要求尚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以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國民，但經當事的另一方同意者除外。

(5) 如果經當事的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。倘使該當事方未作這種指定，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，應按照上述第三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。

第五條

仲裁庭可審理並裁決由爭議事項直接引起的反訴。

第六條

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

第七條

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，在以書面通知原來提出該項仲裁的當事各方後，經仲裁庭的同意，可參加此項仲裁程序。

第八條

凡根據本議定書規定設立的仲裁庭，應自行決定其議事規則。

第九條

(1) 仲裁庭對於其議事程序、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之；經各方負責指定的仲裁員，其中一人的缺席或棄權，不得妨礙仲裁庭做出裁決。如果表決的票數相等，首席仲裁員的一票，應為決定性的。

(2) 當事各方應為仲裁庭的工作提供方便，特別是應按照其法律並盡其可能：

- (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) 當事一方缺席或不履行責任，不應妨礙仲裁程序的進行。

第十條

(1) 仲裁庭應在設立之時起 5 個月內提出其裁決書，除非其在必要時它決定延長這一時限，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，此項裁決書為終局裁決，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) 當事各方之間對於該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同樣組成方法所組成的另一仲裁庭進行裁定。

修正經 1978 年議定書修訂的 1973 年防止 船舶造成污染國際公約的 1997 年議定書

本議定書當事國，

作為《1973 年國際防止船舶造成污染公約的 1978 年議定書》的當事國，

認識到需要防止和控制船舶造成空氣污染，

憶及《里約環境和發展宣言》第 15 條呼籲應用預防辦法，

認為締結《修正經 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》是實現該目標的最好途徑，

茲協議如下：

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》（此後稱為“本公約”）。

第 2 條

在本公約中增加附件 VI

增加題為“防止船舶造成空氣污染規則”的附件 VI，其條文載於本議定書的附件中。

第 3 條

一般義務

- 1 在本議定書當事國間，本公約和本議定書應作為一份單一文件來理解和解釋。
- 2 對本議定書的每一提及同時即構成提及其附件。

第 4 條

修正程序

在將本公約第 16 條應用於附件 VI 及其附錄的修正案時，提及“本公約當事國”應視為是提及受該附件約束的當事國。

最後條款

第 5 條

簽署、批准、接受、核准和加入

- 1 本議定書應自 1998 年 1 月 1 日起至 1998 年 12 月 31 日在國際海事組織(此後稱為“本組織”)總部開放供簽署，此後應開放供加入。只有《1973 年國際防止船舶造成污染公約的 1978 年議定書》(此後稱為《1978 年議定書》)的締約國可以下列方式成為本議定書的當事國：

- (a) 簽署並對批准、接受或核准無保留；或

(b) 簽署而有待於批准、接受或核准，隨後予以批准、接受或核准；或

(c) 加入。

2 批准、接受、核准或加入應以向本組織秘書長（此後稱為“秘書長”）交存相應文件作出。

第6條

生效

1 本議定書應在其合計商船隊不少於世界商船隊總噸位的 50%的至少十五個國家按本議定書第5條成為當事國之日後十二個月生效。

2 在本議定書生效之日後交存的任何批准、接受、核准或加入文件，應在交存之日後三個月生效。

3 在本議定書的某一修正案被視為已按本公約第16條被接受之日後交存的任何批准、接受、核准或加入文件，應適用於經修正的本議定書。

第7條

退出

1 在從本公約對本議定書當事國生效之日起算五年結束後，該當事國可隨時退出本議定書。

2 退出應以向秘書長交存一份退出文件作出。

3 退出應在秘書長收到通知後十二個月或通知中可能指明的任何其他更長期限結束後生效。

4 按《1978年議定書》第VII條退出該議定書，應視為包括按本條退出本議定書。此種退出應在該議定書第VII條規定的退出《1978年議定書》的生效之日生效。

第8條

保存人

- 1 本議定書應由秘書長（以下稱為“保存人”）保存。
- 2 保存人應：
 - （a）將下列事項通知已簽署或加入本議定書的所有國家：
 - （i）每一新的簽署或批准、接受、核准或加入文件的交存及其日期；
 - （ii）本議定書的生效日期；和
 - （iii）任何退出本議定書的文件的交存及其收到日期和退出的生效日期；
 - （b）將本議定書的核證無誤副本分發給簽署或加入了本議定書的所有國家。
- 3 本議定書一經生效，保存人應即按《聯合國憲章》第102條將其核證無誤副本送交聯合國秘書處供登記和公佈。

第9條

語文

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，每種文本具有同樣效力。

下列具名的經各自政府為此正式授權，特簽署本議定書，以昭信守。

一九九七年九月二十六日訂於倫敦。

《1973年防止船舶造成污染國際公約》

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規定的石油化學品除外）在內的任何形式的石油，以及在不限於上述一般原則，包括本附則附錄I中所列的物質。
- 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。它包括：
 - .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在其貨物處所主要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裝船，本公約附則II中所定義的任何“NLS液貨船”和（經修訂的）SOLAS第II-1/3.20條中所定義的任何氣體運輸船。
- 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：
 - .1 係指對船舶所作的下述改建：
 - .1 實質上改變了該船的尺度或裝載容量；或
 - .2 改變了該船的類型；或
 - .3 根據主管機關的意見，這種改建的目的實際上是為了要延長該船的使用年限；或
 - .4 這種改建如在其他方面使該船成為一艘新船，則該船遵守本公約中不適用於現有船舶的有關規定。
 - .2 儘管有本定義的規定：
 - .1 但對第1.28.3條所定義的在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 但對第1.28.5條所定義，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。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 $12^{\circ}28.5'$ ，東經 $043^{\circ}19.6'$ ）和胡森穆拉得（北緯 $12^{\circ}40.4'$ ，東經 $043^{\circ}30.2'$ ）之間的恒向線為界；
- .5 海灣區域係指位於拉斯爾哈得（北緯 $22^{\circ}30'$ ，東經 $059^{\circ}48'$ ）和拉斯阿爾法斯特（北緯 $25^{\circ}04'$ ，東經 $061^{\circ}25'$ ）之間的恒向線西北的海域；
- .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 $12^{\circ}28.5'$ ，東經 $043^{\circ}19.6'$ ）和胡森穆拉特（北緯 $12^{\circ}40.4'$ ，東經 $043^{\circ}30.2'$ ）之間的恒向線為界，東以拉斯阿西爾（北緯 $11^{\circ}50'$ ，東經 $051^{\circ}16.9'$ ）和拉斯法爾塔克（北緯 $15^{\circ}35'$ ，東經 $052^{\circ}13.8'$ ）之間的恒向線為界；
- .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 $48^{\circ}27'$

北緯 $48^{\circ}27'$ ；西經 $006^{\circ}25'$

北緯 $49^{\circ}52'$ ；西經 $007^{\circ}44'$

北緯 $50^{\circ}30'$ ；西經 012°

北緯 $56^{\circ}30'$ ；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 $57^{\circ}44.8'$

.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 南非南部水域係指由下述座標圍成的海域：

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 污油水艙係指專用於收集艙櫃排出物、洗艙水和其他油性混合物的艙櫃。

17 清潔壓載水係指這樣一個艙內的壓載水，該艙自上次裝油後，已清洗到如此程度，以致倘若在晴天從一靜態船舶將該艙中的排出物排入清潔而平靜的水中，不會在水面或鄰近的岸線上產生明顯的痕跡，或形成油泥或乳化物沉積於水面以下或鄰近的岸線上。如果壓載水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15ppm，則儘管有明顯的痕跡，仍應確定該壓載水是清潔的。

18 專用壓載水係指裝入這樣一個艙內的壓載水，該艙與貨油和燃油系統完全隔絕並固定用於裝載壓載水，或固定用於裝載壓載水或本公約各附則中所指各種油類或有毒液體物質以外的貨物。

19 船長（L）係指量自龍骨板上緣的最小型深85%處水線總長的96%，或沿該水線艏柱前緣至舵杆中心的長度，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）以m計。

20 艏艉垂線應取自船長（L）的前後兩端，艏垂線應與計量船長水線上的艏柱前緣相重合。

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）以m計。

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，以噸計。

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，以公噸計。

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：
 - .1 在1975年12月31日或以前簽訂改建合同；或
 - .2 無改建合同，在1976年6月30日或以前改建工程開工；或
 - .3 在1979年12月31日或以前改建工程完成。

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：
 - .1 在1975年12月31日以後簽訂改建合同；或
 - .2 無改建合同，在1976年6月30日以後改建工程開工；或
 - .3 在1979年12月31日以後改建工程完成。

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：
 - .1 在1979年6月1日或以前簽訂改建合同；或
 - .2 無改建合同，在1980年1月1日或以前改建工程開工；或
 - .3 在1982年6月1日或以前改建工程完成。

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：
 - .1 在1979年6月1日以後簽訂改建合同；或
 - .2 無改建合同，在1980年1月1日以後改建工程開工；或
 - .3 在1982年6月1日以後改建工程完成。

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：

.1 在1993年7月6日以前簽訂改建合同；或

.2 無改建合同，在1994年1月6日以前改建工程開工；或

.3 在1996年7月6日以前改建工程完成。

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：

.1 在1993年7月6日或以後簽訂改建合同；或

.2 無改建合同，在1994年1月6日或以後改建工程開工；或

.3 在1996年7月6日或以後改建工程完成。

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：

.1 在1999年2月1日或以後簽訂改建合同；或

.2 無改建合同，在1999年8月1日或以後改建工程開工；或

.3 在2002年2月1日或以後改建工程完成。

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：
 - .1 在2007年1月1日或以後簽訂改建合同；或
 - .2 無改建合同，在2007年7月1日或以後改建工程開工；或
 - .3 在2010年1月1日或以後改建工程完成。

28.9 2010年8月1日及以後交船的船舶係指：

- .1 該船在2007年8月1日或以後簽訂建造合同；或
- .2 如果無建造合同，在2008年2月1日或以後安放龍骨或處於相應建造階段；或
- .3 在2010年8月1日或以後交船；或
- .4 經過重大改建：
 - .1 在2007年8月1日或以後簽訂改建合同；或
 - .2 如果無改建合同，在2008年2月1日或以後改建工程開工；或
 - .3 在2010年8月1日或以後完成。

29 百萬分比（ppm）係指按體積的百萬分比計算的水的含油率。

30 建造的船舶係指安放龍骨或處於類似建造階段的船舶。

- 31 殘油（油渣）係指在船舶正常運營過程中產生的殘餘廢油產品，比如主、輔機燃油或潤滑油淨化產生的廢油，或者從濾油設備分離出來的廢油，或者從滴盤收集的廢油以及廢棄的液壓和潤滑油。
- 32 殘油（油渣）艙係指盛裝直接從標準的排放連接或以經認可的任何其他排放方式排出的殘油（油渣）的艙櫃。
- 33 含油艙底水係指由於機器處所泄露或維修工作所產生的可能被油污染的水。任何進入艙底水系統（包括艙底井、艙底管道、油艙頂部或含油艙底水艙）內液體都被認為是含油艙底水。
- 34 含油艙底水艙係指在排放、過駁或處理之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裝貨處所，且其總容量為200 m³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，也適用於這些處所的構造和作業，但如總容量小於1,000 m³，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，如裝載於油船的裝貨處所，則也適用本公約附則II的相應要求。
- 4 本附則第29、31和32條的要求不適用於裝載瀝青或受本附則的規定約束的其他油品的油船，這些油品的物理特性會妨礙油品和水的有效分離和監測；這種油船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，以實施本附則第34條規定的排放控制。

5 除應遵照本條6的規定外，本附則第18.6至18.8條不適用於第1.28.3條所定義的在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：
 - .1 該航程完全在某一特殊區域之內；或
 - .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及洗艙水，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，均留存船上並排入接收設備，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條所定義的在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所設置的接收設備，就本條規定而言，其足夠性已由這些港口或裝卸站所在地本公約締約國政府予以認可；以及
- .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

免除和放棄

- 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，參照該船所要從事的營運情況，倘若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條所指的證書中予以註明。
- 3 准許任何這種免除的主管機關，應將免除的細節和理由盡速（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的行動（如有）。
- 4 對於專門從事續航時間為72 小時或更少且距最近陸地50 n.miles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，主管機關可放棄本附則第29、31和32條的要求。任何這種放棄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。
- 5 對本條4所指以外的油船，主管機關可放棄本附則第31和32條的要求，如果：
 - .1 該油船是本附則第1.28.3條所定義的在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：
 - .1 在特殊區域內航行；或

- .2 在特殊區域外，距最近陸地50 n.miles以內航行，且該油船是從事：
 - .1 本公約一個締約國境內的港口或裝卸站之間的營運；
或
 - .2 主管機關所確定的有限航程，時間為72小時或更少；
以上情況尚須同時符合所有下列條件：
 - .3 所有油性混合物留存船上供隨後排入接收設備；
 - .4 對於本條5.2.2規定的航行，主管機關已確認這些油船停靠的裝油港或裝油站有足夠的接收設備，能接收上述油性混合物；
 - .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
 - .6 排放的數量、時間和港口記入《油類記錄簿》。

第4條

例外

本附則第15條和第34條不適用於下述情況：

- .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遭到損壞的緣故；

- .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 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，以便使污染損害減至最低程度。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

- 1 主管機關可允許在船上安裝任何裝置、材料、設備或器械，以代替本附則所要求者，條件是這種裝置、材料、設備或器械與本附則所要求者至少是同樣有效。主管機關這種權力，不得擴大到以操作方法來達到控制排油並作為等效來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、設備或器械來代替本附則所要求者的主管機關應將其細節送交本組織，以便轉發各締約國，供其參考和採取適當的行動（如有）。

第2章—檢驗和發證

第6條

檢驗

1 凡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，在船舶投入營運以前或在首次簽發本附則第7條所要求的證書以前進行。該檢驗應包括對本附則所涉及船舶的結構、設備、系統、附件、佈置和材料的完整檢驗。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2個周年日前或後3個月之內或第3個周年日前或後3個月之內進行，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附屬的泵和管系，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況。該中間檢驗應在根據本附則第7或8條的規定所簽發的證書上簽署。
- .4 年度檢驗，在證書的每個周年日前或後3個月之內進行，包括對本條1.1提及的結構、設備、系統、附件、佈置和材料的全面檢查，以確保其已按本條4.1和4.2得到保養，同時確保其繼續滿足

船舶預定營運的要求。該年度檢驗應在根據本附則第7或8條的規定所簽發的證書上簽署。

- .5 附加檢驗，在本條4.3規定的調查導致進行修理後或在任何重大修理或換新後應按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，同時確保船舶在各方面都符合本附則的要求。

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 為實施本附則的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。這種組織應符合本組織以A.739（18）決議通過的並可由本組織修正的指南以及本組織以A.789（19）決議通過的並可由本組織修正的規範，但所作修正須按本公約第16條關於本附則的修正程序的規定予以通過、生效和實施。

3.2 指定的驗船師或對這樣的組織進行認可可以執行本條3.1中所述的檢驗的主管機關，至少應授權任何被指定的驗船師或經認可的組織能：

- .1 要求船舶進行修理；和
- .2 在接到港口國有關當局要求時進行檢驗。

主管機關應將授權予指定的驗船師或認可的組織的權限的具體職責和條件通知本組織，以便轉告本公約各締約國供其官員參考。

3.3 當指定的驗船師或認可的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，或該船不適用於出海航行，否則會對海洋環境產生不當的危害威脅時，則該驗船師或組織應立即確保該船採取糾正措施，並應適時將此事通知主管機關；如果該船並沒有採取糾正措施，則應收回證書並

立即通知主管機關；如果該船是在另一締約國的港口內，還應立即通知該港口國的有關當局。當主管機關的官員、指定的驗船師或認可的組織業已通知該港口國的有關當局，該港口國政府應給予官員、驗船師或組織一切必要的協助，以便其按本條規定履行職責。必要時，該港口國政府應採取措施，確保該船在未具備對海洋環境不會造成不當危害威脅的條件前，不得出海航行或離開港口駛往最近的修理廠。

3.4 任何情況下，有關主管機關應充分保證檢驗的全面性和有效性，並擔保為履行該義務作出必要的安排。

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，除非直接更換這種設備和附件。

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、認可的組織或指定的驗船師報告。該主管機關、認可的組織或指定的驗船師應立即發起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，而指定的驗船師或認可的組織應查明此項報告是否已經遞交。

第7條

證書的簽發或簽署

- 1 150總噸及以上的油船和400總噸及以上的其他船舶，凡駛往本公約其他締約國所管轄的港口或近海裝卸站，在按照本附則第6條的規定進行初次檢驗或換證檢驗後，均應予以簽發《國際防止油污證書》。
- 2 該證書應由主管機關或經主管機關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

他國政府簽發或簽註的證書

- 1 本公約締約國政府應主管機關的申請，可以對船舶進行檢驗，如果確信符合本附則的規定，該締約國政府應給該船簽發或授權簽發《國際防止油污證書》，並且如適用，應按本附則的規定，為該船舶簽註或授權簽註該證書。
- 2 應盡速將證書和檢驗報告副本各一份送交請求該項檢驗的主管機關。
- 3 所發證書應聲明，該證書是根據主管機關的請求簽發的，應與按本附則第7條規定簽發的證書具有同等的效力並得到同樣的承認。
- 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

《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，並應至少為英文、法文或西班牙文。若同時使用發證國的官方文字，則在遇有爭議或不相一致的情況時，應以發證國官方文字記錄為準。

第10條

證書的有效期限和有效性

- 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，則新證書應以換證檢驗完成之日起，至現有證書期滿之日後不超過5年之內有效。
- 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年之內有效。
- 2.3 如果換證檢驗在現有證書期滿之日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年之內有效。
- 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，但須進行了本附則第6.1.3和6.1.4條所指的簽發5年期證書時適用的相應檢驗。

4 如果在現有證書期滿日以前完成換證檢驗而新證書還未能簽發或還未能送至船上，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 如果證書到期時，船舶不在應接受檢驗的港口，主管機關可以延長證書的有效期，但這種展期只是讓該船完成抵達接受檢驗的港口的航程，且僅在顯得恰當合理的情況下才能如此辦理。但證書的展期不得超過3個月，持有這種展期證書的船舶在到達接受檢驗的港口後，不得憑此證書離開港口，除非獲得一張新證書。換證檢驗完成後，新證書的有效期應從現有證書展期前的到期之日起不超過5年。

6 為短程航行船舶簽發的證書，未按本條上述規定展期時，可由主管機關給予自該證書所示到期之日起至多1個月的寬限期。換證檢驗完成後，新證書的有效期應從現有證書展期前的到期之日起不超過5年。

7 在特殊情況下（由主管機關確定），新證書不必按本條2.2、5或6的要求從現有證書的到期之日起計算日期。在這些特殊情況下，新證書的有效期應從換證檢驗完成之日起不超過5年內有效。

8 如果年度檢驗或中間檢驗在本附則第6條規定的期限以前完成，則：

- .1 證書上所示的周年日應予以簽署修改，修改後的日期不得遲於檢驗完成之日後的3個月；
- .2 本附則第6.1條要求的後續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 假如進行一次或一次以上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，則到期日可以保持不變。

9 按本附則第7或第8條規定所簽發的證書，在下列任何情況下即終止有效：

- .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 如果證書沒有按照本附則第6.1.3或6.1.4條的規定予以簽署；
- .3 船舶轉籍到另一船旗國。只有當簽發新證書的政府確認該船符合本附則第6.4.1和6.4.2條的要求時，才能簽發新的證書。至於在締約國之間轉移船籍，如果在轉籍後3個月之內提出申請，該船的原船旗國政府應盡速將該船轉籍前所持證書的副本轉交給主管機關，如可行，也將相關檢驗報告副本一併轉交。

第11條

關於操作要求的港口國監督

- 1 當船舶停靠在另一締約國港口或近海裝卸站時，如有明顯理由認為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條規定的港口國監督程序應適用於本條。
- 4 本條的任何內容均不得被解釋為限制締約國對本公約明確規定的操作要求實施監督的權利和義務。

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 每一艘400總噸及以上的船舶均須裝有一個或多個具有足夠容量的、符合相關輪機類型和航行距離的液艙，以根據本附則的要求接受不能進行其他處理的殘油（油渣）。

2 殘油（油渣）可以通過第13條所述的標準排放連接直接處置或者以經認可的其他方式處置。這些殘油（油渣）艙：

- .1 須配備專門的、能從殘油（油渣）艙中吸走殘油的處置用油泵；
和
- .2 不得與艙底水系統、含油艙底水艙、頂邊艙或油水分離器有排放連接，但該液艙可裝設排水管，帶有通往含油艙底水艙或艙底水井的、人工操作的自動關閉閥門和隨後目視監測靜澱後的水的佈置，或一種替代佈置，只要這種佈置不直接與艙底管系相連。

3 進出殘油艙的管系，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。

4 對於如第1.28.2條定義，在1979年12月31日以後交船的船舶，殘油艙的設計和建造，應能便利其清洗和將殘油排入接收設備。對於如第1.28.1條所定義，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。

第12A條

燃油艙保護

- 1 本條應適用於本附則第1.28.9條定義的2010年8月1日及以後交船的合計燃油艙能力為600m³ 及以上的所有船舶：
- 2 在適用本條確定用於載運燃油的艙室位置時，並不影響本附則第19條的規定。
- 3 就本條而言，應適用以下定義：
 - .1 “燃油” 係指船舶所載並用作其推進和輔助機器的燃料的任何油類。
 - .2 “載重線吃水（dS）” 係指在船中從型基線至對應於為該船勘劃的夏季乾舷吃水的水線的垂直距離，以米計。
 - .3 “空載吃水” 係指對應於空載的船中型吃水。
 - .4 “部分載重線吃水（dP）” 係指空載吃水加上載重線吃水（ds）與空載吃水之差的60%。部分載重線吃水（dP）應以米計。
 - .5 “水線（dB）” 係指在船中從型基線至對應於深度DS的30%的水線的垂直距離，以米計。
 - .6 “寬度（BS）” 係指船舶在最深載重線吃水（dS）處或以下的最大型寬，以米計。
 - .7 “寬度（BB）” 係指船舶在水線（dB）處或以下的最大型寬，以米計。
 - .8 “深度（DS）” 係指在船中量至舷側上層甲板的型深，以米計。在應用時，“上層甲板” 係指除艏尖艙艙壁以外的水密橫艙壁所延伸到的最高層甲板。

.9 “長度（L）”係指從龍骨頂部量出的最小型深的85%處水線總長的96%，或者沿該水線從艏柱前緣至舵杆中心的長度，取大者。對於設計成具有傾斜龍骨的船舶，計量本長度的水線應和設計水線平行。長度（L）應以米計。

.10 “寬度（B）”係指船舶的最大寬度，以米計。對金屬船殼的船舶，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，在船中部量至兩舷船殼的外表面。

.11 “燃油艙”係指載運燃油的艙室，但不包括在正常運營中不裝載燃油的艙室，例如溢流櫃。

.12 “小型燃油艙”係指單艙最大容積不超過 30 m^3 的燃油艙。

.13 “C”係指包括小型燃油艙在內的在燃油艙裝滿98%時船舶所載燃油的總體積，以 m^3 計。

.14 “燃油艙容”係指充裝至98%時的艙室容積，以 m^3 計。

4 本條的規定適用於除第3.12款所定義的小燃油艙以外的所有燃油艙，但條件是被除外的此類總艙容不得超過 600 m^3 。

5 燃油艙單艙艙容不得超過 $2,500\text{ m}^3$ 。

6 除自升式鑽井裝置以外，對於合計燃油艙容為 600 m^3 及以上的船舶，燃油艙應位於底殼板型線以上，且任何一處都不小於下述規定的距離h：

$h = B/20\text{ m}$ ，或

$h = 2.0\text{ m}$ ，取小者。

H的最小值 = 0.76 m

在舳部彎曲區域和舳部無明顯彎曲的部位，燃油艙邊界線應與船中部平底板線平行，如圖1所示。

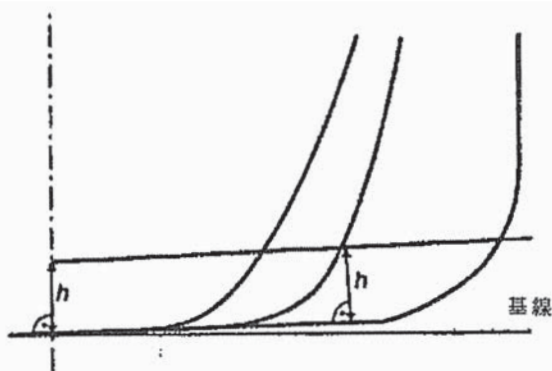


圖1 — 關於第6款的燃油艙邊界線

7 對於合計燃油艙容為 600 m^3 及以上但小於 $5,000 \text{ m}^3$ 的船舶，燃油艙應位於側殼板型線的舷內側，且任何一處距離都不小於下述規定的在垂直於側殼板的任何橫截面量得的距離 w ，如圖2所示：

$$w = 0.4 + 2.4 C/20,000 \text{ m}$$

w 的最小值 = 1.0 m ，但是對於單艙艙容小於 500 m^3 的燃油艙， w 的最小值為 0.76 m 。

8 對於合計燃油艙容為 $5,000 \text{ m}^3$ 及以上的所有船舶，燃油艙應位於側殼板型線的舷內側，且任何一處距離都不小於下述規定的在垂直於側殼板的任何橫截面量得的距離 w ，如圖2所示：

$$w = 0.5 + C/20,000 \text{ m}，或者$$

$$w = 2.0 \text{ m}，取小者。$$

$$w\text{的最小值} = 1.0 \text{ m}$$

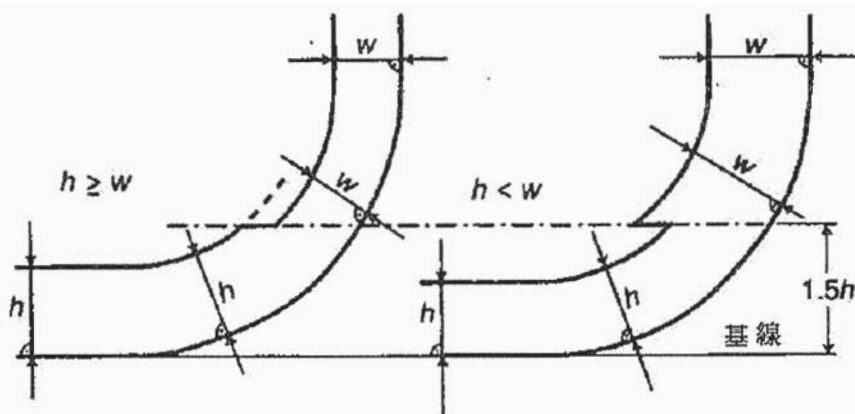


圖2—關於第7和8款的燃油艙邊界線

9 對位於距離船底小於 h （如第6款所定義）或距離船側小於 w （如第7款和第8款所定義）處的燃油泵管線，應在燃油艙內或緊靠燃油艙處裝有閥門或類似的關閉裝置。這些閥門應能夠從一個由駕駛台和主機控制站隨時可進入而不需穿過露天乾舷甲板或上層建築甲板的封閉處所進行操作。這些閥門應在遙控系統失效時（不能進入關閉狀態）關閉，並且在艙內裝有燃油時，在海上任何時候都應保持關閉，除非在燃油輸送作業期間可開啟。

10 燃油艙內的泵吸井可以伸到由距離 h 定義的邊界線下的雙層底中，但條件是這種井應儘實際可能小，且井底至底殼板之間的距離不得小於 $0.5h$ 。

11 作為第6款和第7或8款的代替，船舶應符合以下所規定的事故性燃油溢漏性能標準：

- .1 在發生碰撞或擱淺時防止燃油污染事故的水準應根據下述平均泄油量參數進行評估：

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

當 $C \geq 5,000\text{ m}^3$ 時， $O_M < 0.010$

其中， O_M = 平均泄油量參數；

C = 總燃油艙容。

.2 在計算平均泄油量參數時，應適用以下一般性假定：

- .1 應假定船舶為裝載至部分載重線吃水 d_p 處，且無縱傾或橫傾。
- .2 所有的燃油艙應假定為裝滿其98%的艙容。
- .3 燃油的名義密度（ ρ_n ）一般應取值為 $1,000\text{kg/m}^3$ 。如果燃油的密度被專門限制到一個更低的值，則可採用該更低的值。
- .4 就這些泄油量的計算而言，除非另有規定，每個燃油艙的滲透率應取0.99。

.3 在組合泄油量參數時，應採用下列假定：

- .1 船側破損和艙底破損的平均泄油量應分別進行計算，然後組合成無因次泄油量參數 OM ，如下：

$$OM = (0.4 OMS + 0.6 OMB) / C$$

式中：

O_{MS} = 船側破損平均泄油量，以 m^3 計

O_{MB} = 船底破損平均泄油量，以 m^3 計

C = 總燃油艙容。

- .2 對於船底破損，應分別進行0 m和2.5 m潮汐條件下的平均泄油量計算，然後按下式組合：

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

式中：

$O_{MB(0)}$ = 0m潮汐條件下的平均泄油量；和

$O_{MB(2.5)}$ = -2.5 m潮汐條件下的平均泄油量，以 m^3 計。

.4 船側破損平均泄油量OMS應按下式計算：

$$O_{MS} = C_2 \sum_i^n P_{S(i)} O_{S(i)} [m^3]$$

式中：

i = 表示所考慮的每個燃油艙；

n = 燃油艙的總數；

$P_{S(i)}$ = 按本條第11.6款計算的因船側破損而穿透燃油艙i的概率；

$O_{S(i)}$ = 因船側破損燃油艙i的泄油量，以 m^3 計，假定等於燃油艙i在充裝至98%艙容時的燃油總容積。

.5 船底破損的平均泄油量應按每種潮汐條件按下式計算：

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

式中：

i = 表示所考慮的每個燃油艙；

n = 燃油艙的總數；

$P_{B(i)}$ = 按本條第11.7款計算的因船底破損穿透燃油艙i的概率；

$O_{B(i)}$ = 按本條第11.5.3款計算的燃油艙i的泄油量，以 m^3 計；和

$C_{DB(i)}$ = 按第11.5.4款所定義的留存油量計算系數。

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

式中：

i 、 n 、 $P_{B(i)}$ 和 $C_{DB(i)}$ = 定義同以上.1；

$O_{B(i)}$ = 潮汐變化後燃油艙 i 的泄油量，以 m^3 計。

.3 每個燃油艙的泄油量 $O_{B(i)}$ 應根據壓力平衡原則按照下列假定進行計算：

.1 應假定船舶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載重線吃水 d_p 。

.2 破損後燃油油位的計算如下：

$$h_F = \{ (d_p + t_c - Z_1) (\rho_s) \} / \rho_n$$

式中：

h_F = Z_1 以上燃油液面的高度，以 m 計；

t_c = 潮汐變化，以 m 計。潮汐的減少以負值表達；

Z_1 = 在基線以上燃油艙內最低點的高度，以 m 計；

ρ_s = 海水密度，應取 $1,025 kg/m^3$ ；以及

ρ_n = 按第11.2.3款定義的名義燃油密度。

.3 對於以船底板為界限的燃油艙，泄油量 $O_{B(i)}$ 應不小於下述公式的結果，但不大於艙容：

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

式中：

當 $Y_B = 0$ 時， $H_W = 1.0 m$

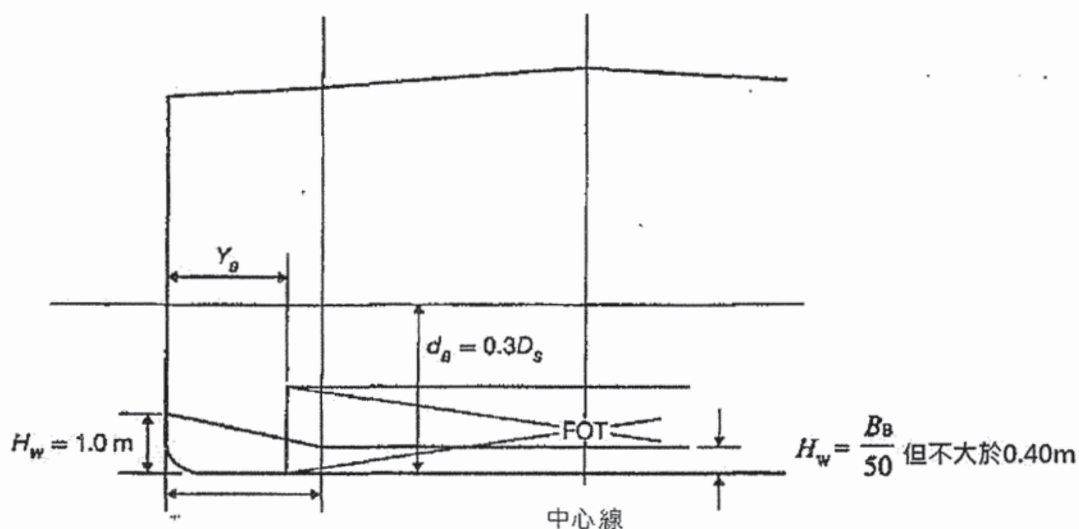
當 Y_B 大於 $B_B/5$ 或 $11.5 m$ 時， $H_W = B_B/5$ 且不大於 $0.4 m$ ，取小者。

“ H_w ”自船中平底板線向上量取。在艏部彎曲處或艏部無明顯彎曲的部位， H_w 自平行於船中平底的板線向上量取，如圖1中距離“ h ”所示。

對於 Y_B 為舷外 $B_B/5$ 或11.5 m時，取小者， H_w 用線性內插法求得。

Y_B = 在燃油艙長度方向上 Y_B 的最小值，在任何給定的位置， Y_B 為在水線 d_B 處舷側殼板與水線 d_B 處或以下燃油艙的橫向距離。

A = 燃油艙從艙底到 H_w 水平的最大水平投影面積。



$B_B/5$ 或11.5 m，取小者（自舷內成直角的船側舷至水線 d_B 平面的中線量取）

圖3—就第11.5.3.3項而言計算最小溢油量的尺寸

- .4 在船底破損情況下，燃油艙泄出的一部分油可能被非載油的艙室留存。其效果可用每艙系數 $C_{DB(i)}$ 來估算。 $C_{DB(i)}$ 應取用如下：

對於以非載運油類艙室為下界限的燃油艙， $C_{DB(i)} = 0.6$ ；

其他， $C_{DB(i)} = 1$ 。

.5 船側破損致使一艙破損的概率 P_s 應計算如下：

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

式中：

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

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

$P_{ST} = (1 - P_{Sy})$ = 破損橫向延伸超越由 y 定義的界限之外的概率。

.2 P_{Sa} 、 P_{Sf} 、 P_{Sl} 、 P_{Su} 、和 P_{Sy} 應按第11.6.3 款中給出的船側破損概率表採用線性內插法取得，其中：

P_{Sa} = 損壞全部位於 X_a/L 位置後部的概率；

P_{Sf} = 損壞全部位於 X_f/L 位置前部的概率；

P_{Sl} = 損壞全部在油艙下面的概率；

P_{Su} = 損壞全部在油艙上面的概率；和

P_{Sy} = 損壞全部在油艙舷外的概率。

艙室界限 X_a 、 X_f 、 Z_l 、 Z_u 和 y 應按如下方式確定：

X_a = 自船長 L 的最後端至所考慮艙室的最後一點的縱向距離，以 m 計；

X_f = 自船長 L 的最後端至所考慮艙室的最前一點的縱向距離，以 m 計；

Z_l = 自型基線至所考慮艙室的最低一點的垂直距離，以m計。如果 Z_l 大於 D_s ，則 Z_l 應取值為 D_s ；

Z_u = 自型基線至所考慮艙室的最高一點的垂直距離，以m計。如果 Z_u 大於 D_s ，則 Z_u 應取值為 D_s ；
和

y = 在所考慮艙室和船側外板之間垂直於中心線量取的最小水平距離，以m計。

在艙部彎曲區域，如果 h 小於 $B/10$ 、3米或燃油艙的頂部，不必考慮基線以上的低於距離 h 的 y 值，

.3 船側破損概率表

$\frac{X_a}{L}$	P_{sa}		$\frac{X_f}{L}$	P_{sf}		$\frac{Z_l}{D_s}$	P_{sl}		$\frac{Z_u}{D_s}$	P_{su}
0,00	0,000		0,00	0,967		0,00	0,000		0,00	0,968
0,05	0,023		0,05	0,917		0,05	0,000		0,05	0,952
0,10	0,068		0,10	0,867		0,10	0,001		0,10	0,931
0,15	0,117		0,15	0,817		0,15	0,003		0,15	0,905
0,20	0,167		0,20	0,767		0,20	0,007		0,20	0,873
0,25	0,217		0,25	0,717		0,25	0,013		0,25	0,836
0,30	0,267		0,30	0,667		0,30	0,021		0,30	0,789
0,35	0,317		0,35	0,617		0,35	0,034		0,35	0,733
0,40	0,367		0,40	0,567		0,40	0,055		0,40	0,670
0,45	0,417		0,45	0,517		0,45	0,085		0,45	0,599

$\frac{X_a}{L}$	P_{sa}		$\frac{X_f}{L}$	P_{sf}		$\frac{Z_l}{D_s}$	P_{sl}		$\frac{Z_u}{D_s}$	P_{su}
0,50	0,467		0,50	0,467		0,50	0,123		0,50	0,525
0,55	0,517		0,55	0,417		0,55	0,172		0,55	0,452
0,60	0,567		0,60	0,367		0,60	0,226		0,60	0,383
0,65	0,617		0,65	0,317		0,65	0,285		0,65	0,317
0,70	0,667		0,70	0,267		0,70	0,347		0,70	0,255
0,75	0,717		0,75	0,217		0,75	0,413		0,75	0,197
0,80	0,767		0,80	0,167		0,80	0,482		0,80	0,143
0,85	0,817		0,85	0,117		0,85	0,553		0,85	0,092
0,90	0,867		0,90	0,068		0,90	0,626		0,90	0,046
0,95	0,917		0,95	0,023		0,95	0,700		0,95	0,013
1,00	0,967		1,00	0,000		1,00	0,775		1,00	0,000

P_{sy} 應按如下計算：

$$P_{sy} = (24.96 - 199.6y/B_s) (y/B_s) \quad \text{對於 } y/B_s \leq 0.05$$

$$P_{sy} = 0.749 + \{5 - 44.4(y/B_s - 0.05)\} \{ (y/B_s) \text{ 對於 } 0.05 < y/B_s$$

$$-0.05\}$$

$$< 0.1$$

$$P_{sy} = 0.888 + 0.56 (y/B_s - 0.1) \quad \text{對於 } y/B_s \geq 0.1$$

P_{sy} 取值應不大於1。

.6 船底破損致使一艙損壞的概率 P_B 應按下式計算：

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

式中： $P_{BL} = (1 - P_{Bf} - P_{Ba})$ = 損壞延伸至由 X_a 和 X_f 為界限的縱向區域的概率；

$P_{BT} = (1 - P_{BP} - P_{BS})$ = 損壞延伸至 Y_p 和 Y_s 為界限的橫向區域的概率；和

$P_{BV} = (1 - P_{Bz})$ = 損壞延伸至由 Z 定義的界限之上的概率；

.2 P_{Ba} 、 P_{Bf} 、 P_{BP} 和 P_{BS} 應從第11.7.3款中給出的船底損壞概率表中採用線性內插法取得， P_{Bz} 應通過第11.7.3款中給出的公式計算，其中：

P_{Ba} = 損壞全部位於 X_a/L 位置後部的概率；

P_{Bf} = 損壞全部位於 X_f/L 位置前部的概率；

P_{BP} = 損壞全部在燃油艙左舷的概率；

P_{BS} = 損壞全部在燃油艙右舷的概率；和

P_{Bz} = 損壞全部在燃油艙之下的概率。

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 如第11.6.2款所定義；

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 $B_B/2$ 垂直平面的橫向距離；

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 $B_B/2$ 垂直平面的橫向距離；和

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

3 船底損壞概率表

$\frac{X_a}{L}$	P_{Ba}		$\frac{X_f}{L}$	P_{Bf}		$\frac{Y_p}{B_B}$	P_{Bp}		$\frac{Y_s}{B_B}$	P_{Bs}
0,00	0,000		0,00	0,969		0,00	0,844		0,00	0,000
0,05	0,002		0,05	0,953		0,05	0,794		0,05	0,009
0,10	0,008		0,10	0,936		0,10	0,744		0,10	0,032
0,15	0,017		0,15	0,916		0,15	0,694		0,15	0,063
0,20	0,029		0,20	0,894		0,20	0,644		0,20	0,097
0,25	0,042		0,25	0,870		0,25	0,594		0,25	0,133
0,30	0,058		0,30	0,842		0,30	0,544		0,30	0,171
0,35	0,076		0,35	0,810		0,35	0,494		0,35	0,211
0,40	0,096		0,40	0,775		0,40	0,444		0,40	0,253
0,45	0,119		0,45	0,734		0,45	0,394		0,45	0,297
0,50	0,143		0,50	0,687		0,50	0,344		0,50	0,344
0,55	0,171		0,55	0,630		0,55	0,297		0,55	0,394
0,60	0,203		0,60	0,563		0,60	0,253		0,60	0,444
0,65	0,242		0,65	0,489		0,65	0,211		0,65	0,494
0,70	0,289		0,70	0,413		0,70	0,171		0,70	0,544
0,75	0,344		0,75	0,333		0,75	0,133		0,75	0,594
0,80	0,409		0,80	0,252		0,80	0,097		0,80	0,644

$\frac{X_a}{L}$	P_{Ba}	$\frac{X_f}{L}$	P_{Bf}	$\frac{Y_p}{B_B}$	P_{Bp}	$\frac{Y_s}{B_B}$	P_{Bs}
0,85	0,482	0,85	0,170	0,85	0,063	0,85	0,694
0,90	0,565	0,90	0,089	0,90	0,032	0,90	0,744
0,95	0,658	0,95	0,026	0,95	0,009	0,95	0,794
1,00	0,761	1,00	0,000	1,00	0,000	1,00	0,844

P_{Bz} 應按如下計算：

當 $z/D_s \leq 0.1$ 時， $P_{Bz} = (14.5 - 67 z/D_s) (z/D_s)$ ，

當 $z/D_s > 0.1$ 時， $P_{Bz} = 0.78 + 1.1 \{ (z/D_s - 0.1) \}$ 。

P_{Bz} 的取值應不大於1。

- .7 就維修和檢查而言，任何不以外殼板為邊界的燃油艙，其位置與底殼板的距離均不得小於第6款所定義的h的最小值，且與側殼板的距離均不得小於第7或8款中的適用最小w值。

12 在批准將根據本條進行建造的船舶的設計和構造時，主管機關應充分考慮到一般性的安全問題，包括翼艙和雙層底艙或處所的維護保養和檢查的必要性。

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（油渣）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

- 1 除本條3規定之外，凡400總噸及以上但小於10,000總噸的任何船舶，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中的此類船舶，應符合本條2的規定。

2 除本條3規定者外，凡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。

3 除不載運貨物的遷移航程之外，固定不動的旅店客船和水上倉庫之類的船舶，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含油艙底水的總量，並使主管機關滿意。所有含油艙底水均應留存船上，以便隨後排入接收設備。

4 主管機關應保證小於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條將其排放的設備。

5 主管機關可對下述船舶豁免本條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），從事定期營運且在港時間不超過24小時的船舶，這還涉及這些船舶不載運旅客/貨物的遷移航程，
- .3 對於以上.1和.2的規定，下列條件應予滿足：
 - .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；
 - .2 所有含油艙底水均留存船上，以便隨後排入接收設備；
 - .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；
 - .4 當需要持有《國際防止油污證書》時，應在證書中簽註，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
 - .5 排放的數量、時間和港口記入《油類記錄簿》第I部分內。

6 本條1所述的瀘油設備的設計，應經主管機關批准，並且應保證通過該系統排放入海的含油混合物的含油量不超過15 ppm。在考慮這類設備的設計時，主管機關應注意到本組織推薦的技術條件。

7 本條2所述的瀘油設備應符合本條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時能保證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，主管機關應注意到本組織推薦的技術條件。

C部分 – 操作排油的控制

第15條

排油的控制

1 除本附則第4條以及本條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 除非符合下列條件，應禁止400總噸及以上的船舶排放油類或油性混合物入海：

- .1 船舶正在航行途中；
- .2 油性混合物經本附則第14條要求的瀘油設備加工處理；
- .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 除非符合下列條件，應禁止400總噸及以上的船舶排放油類或油性混合物入海；

- .1 船舶正在航行途中；
- .2 油性混合物經本附則第14.7條要求的瀉油設備加工處理；
- .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總噸的船舶上，應按照下列規定將油類和油性混合物留存在船上以便隨後排放至接收設備或排放入海：

- .1 船舶正在航行途中；
- .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保證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 凡在緊鄰船舶或其跡流的水面上或水面下，發現有明顯的油跡時，在合理可行的範圍內，本公約締約國政府有權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，或是借以規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 按照本條規定不能排放入海的殘油，應留存在船上或排入接收設備。

第16條

油類與壓載水的分隔和艏尖艙內載油

1 除本條2規定者外，第1.28.2所定義，在1979年12月31日以後交船的4,000總噸及以上的非油船船舶和如第1.28.2所定義，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 如有需要載有大量燃油，致使必需在燃油艙中裝載不清潔的壓載水時，這種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》。

3 在1982年1月1日以後訂立建造合同，或無建造合同時，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，其艏尖艙內或防撞艙壁之前的艙內不得裝載油類。

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

第17條

《油類記錄簿》第I部分 – 機器處所的作業

1 凡150總噸及以上的油船，以及除油船以外的400總噸及以上的船舶，應備有《油類記錄簿》第I部分（機器處所的作業）。這種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 油性殘餘物（殘油（油渣））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 倘若發生本附則第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。《油類記錄簿》第I部分中的記錄，對於持有《國際防止油污證書》的船舶，則至少應為英文、法文或西班牙文。若同時使用船旗國的官方文字作記錄，則在遇有爭議或不相一致的情況時，應以該官方文字記錄為準。

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部分應存放於可在所有合理時間隨時取來檢查的地方，除了沒有配備船員的被拖船舶外，均應存放在船上。《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，並要求船長證明該副本是該項記錄的真實副本。凡經船長證明為船上《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，應盡速進行，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 – 結構

第18條

專用壓載艙

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 凡如第1.28.4條所定義，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及載重量為30,000噸及以上的成品油油船，均應設置專用壓載艙，並相應地符合本條2、3及4或5的規定。

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。但在所有的情況下，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，不論處於何類壓載情況，包括只是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 ），以m計（不考慮任何船舶變形）應不小於：

$$d_m = 2.0 + 0.02 L$$

.2 在艏、艉垂線處的吃水，應相當於由本條2.1規定所確定的船中部吃水（ d_m ），但向艉縱傾的吃水差不得大於0.015 L；以及

.3 艉垂線處的吃水，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 在天氣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；
- .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是屬於本組織確立的例外情況的範疇內。

這種額外壓載水應按本附則第34條的規定和進行處理和排放，並應記入本附則第34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，但長度不足150 m的油船，其專艙壓載的情況應使主管機關感到滿意。

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，每艘如第1.28.3條所定義，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的原油者外，可按本附則第33和35條的規定採用貨艙清洗程序，以代替設置專用壓載艙。

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 每艘如第1.28.3條所述的在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，或者按下列的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條所述清潔壓載水的足夠艙容，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，至少應包括本組織以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規範所認可的油分計，以便對排放的壓載水中的含油量進行監督。
- .4 每艘採用清潔壓載艙辦法的成品油油船，均應備有一本詳細說明該系統並列有操作程序的《清潔壓載艙操作手冊》，該手冊應是主管機關滿意的，並應包括本條8.2所述技術規範中所列的全部資料，如果進行了對清潔壓載艙系統有影響的變更，則操作手冊也應作相應的修訂。

可視為具有專用壓載艙的油船

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

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條所定義，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 如果一艘如第1.28.3條所定義，在1982年6月1日或以前交船的油船的構造或操作方式，使其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，但應符合所有的下列條件：
 - .1 操作程序及壓載佈置是經主管機關認可的；
 - .2 當吃水和吃水差要求是通過操作程序而達到時，在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
 - .3 在《國際防止油污證書》上已簽署該油船是採用特殊壓載佈置的。

- .2 除天氣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 凡按本條10.1.3規定對證書進行了簽署的主管機關，應將該證書的各項細節通知國際海事組織，以便轉告本公約各締約國。

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 如第1.28.2條所定義，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 專用壓載處所的保護位置

每艘如第1.28.4條所定義，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和載重量為30,000噸及以上的成品油油船，除了符合第19條要求的艙櫃外，所提供的符合本條2要求容量的位於貨艙長度範圍內的專用壓載艙，應按本條13、14和15的要求進行佈置，以提供一種在萬一發生擱淺或碰撞時防止油類外流的保護措施。

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：

$$\Sigma PA_c + \Sigma PA_s = J [L_t (B + 2D)]$$

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 = 貨油艙區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的規定予以減少。

對載重量為中間值時, J 值按內插法求得。

上述符號, 凡在本條中出現時, 其含義與上述規定者相同。

14 對載重量為200,000噸及以上的油船, J 值可減小如下:

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

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。

- 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；
 - .2 每一雙層底艙或處所的最小垂直深度，應為 $B/15$ 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，應避開舳部，同時，對最小寬度的量取，還應避開任何圓弧形的舷緣部分。

第19條

對1996年7月6日或以後交船的油船的雙殼體和雙層底要求

- 1 本條適用於第1.28.6條所定義，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，具體情況如下：
- 2 凡載重量為5,000噸及以上的油船：
 - .1 當適用時，應符合本條3的要求，以代替第18條中12~15的要求，除非其符合本條4和5的約束；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：

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

$w = 2.0 \text{ m}$ ，取較小者。

最小值 $w = 1.0 \text{ m}$ 。

.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：

$$h = B/15 \text{ (m) 或}$$

$h = 2.0 \text{ m}$ ，取較小者。

最小值 $h = 1.0 \text{ m}$ 。

.3 舳部彎曲區域或舳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。

.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及載重量為30,000噸及以上的成品油油船，各邊艙、雙層底艙、艏尖艙和艉尖艙的總容量不得小於為滿足本附則第18條所必需的。用以滿足第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，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 以下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：

$$f \times h_c \times \rho_c \times g + p = d_n \times \rho_s \times g$$

式中：

h_c = 在船底殼板上的貨油高度，m

ρ_c = 最大貨油密度，kg/m³

d_n = 預計裝載工況下的最小營運吃水，m

ρ_s = 海水密度，kg/m³

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 必須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 6m 高度處，取小者，但不高於 $0.6D$ ， 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。

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，條件是此種方法應保證在碰撞或擱淺事故中防止油污方面至少有相同的保護水平，並且應根據本組織制定的指南原則上經環境保護委員會批准。

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：

$$h = B/15 \text{ (m)}$$

最小值 $h = 0.76\text{m}$ ；

在艙部彎曲區域和艙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：

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

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，防撞艙壁前的任何處所不能載油。對於按該條規定不要求有防撞艙壁的油船，也不應在艙垂線橫剖面前的任何處所載油，此時該橫剖面處被看作為根據該條要求的防撞艙壁。

8 在批准按本條規定擬建造油船的設計和構造時，主管機關應對各方面的安全，包括為維修和檢驗邊艙和雙層底艙或處所而必需的安全，應給予適當注意。

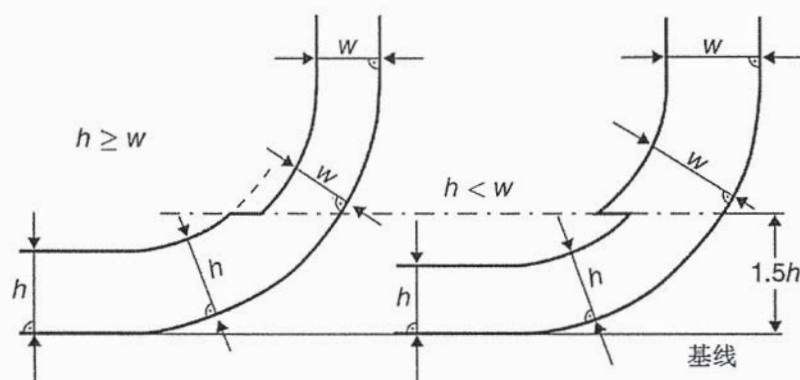


圖1 - 就本條3而言的貨油艙邊界線

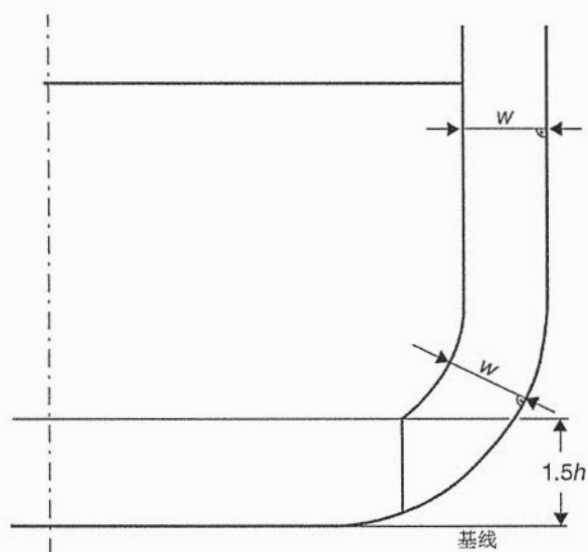


圖2 - 就本條4而言的貨油艙邊界線

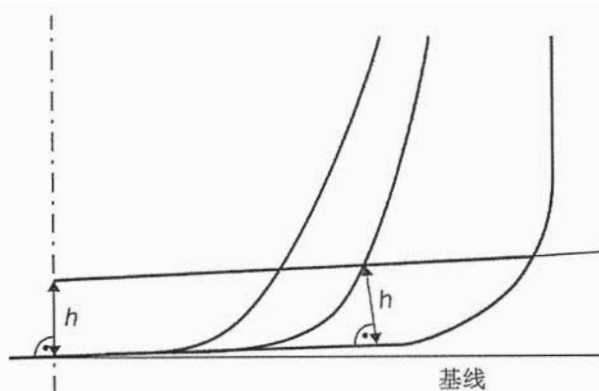


圖3 - 就本條6而言的貨油艙邊界線

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

1 除另有明確規定外，本條應：

- .1 適用於本附則第1.28.5條所定義，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 就第28.6條而言，不適用於符合第19和第28條的如本附則第1.28.5條所定義的在1996年7月6日以前交船的油船；和
- .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類船舶貨油艙位置所規定的距離，並且船底中線的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試驗時，在不超過340°C溫度下有50%(按體積計)以上餾化的蒸餾物以外的柴油。

.2 “燃油”係指重蒸餾物或原油的殘油或性質相當於本組織接受的規格，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 “1類油船”係指不符合對本附則第1.28.4條所定義的對於1982年6月1日以後交付的油船的要求，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；

.2 “2類油船”係指符合對本附則第1.28.4條所定義的對於1982年6月1日以後交付的油船的要求，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；

.3 “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 就本附則第28.6條而言，適用本條的油船應不遲於2005年4月5日或在該日期的交船周年日或下表規定的年份符合第19條2至5、7和8以及第28條的要求：

油船 類型	日期或年份
1 類	2005 年 4 月 5 日，在 1982 年 4 月 5 日或更早交船的船舶 2005 年，在 1982 年 4 月 5 日以後交船的船舶

2 類和 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 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

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2類或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，但不滿足免除本條1.3規定的條件的2類或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，條件是：

- .1 該船在2001年7月1日應處於營運狀態；
- .2 經對關於該船符合上述規定的條件的正式記錄的驗證，主管機關感到滿意；
- .3 上述規定的船舶狀況保持不變；和
- .4 這種繼續營運沒有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2類或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。

7 主管機關可允許2類或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滿意結果使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 本公約締約國的主管機關允許將本條5的規定，或允許、中止、撤銷或拒絕將本條7的規定用於懸掛其國旗的船舶，則應立即將有關詳情通報本組織，以便轉發本公約各締約國，供其參考並採取相應行動（如有）。

.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通報本組織，以便轉發給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 不適用於以上.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及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類船舶貨油艙位置所規定的距離，並且船底中線的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/m³的原油；
 - .2 除原油外，15°C時密度高於900kg/m³或50°C時流動粘度高於180mm²/s 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 若載重量為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 若載重量為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，但不滿足免除本條1.2規定的條件的油船，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，條件是：
 - .1 該船在2003年12月4日處於營運狀態；
 - .2 經對關於該船符合上述規定的條件的正式記錄的驗證，主管機關感到滿意；
 - .3 上述規定的船舶狀況保持不變；和
 - .4 這種繼續營運沒有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/m³但低於945 kg/m³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滿意結果使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。

.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，或作為設在其管轄區域內的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，或作為設在另一締約國管轄區域內的重級別油浮動儲存裝置進行作業，條件是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 本公約締約國的主管機關允許、中止、撤銷或拒絕將本條5的規定用於懸掛其國旗的船舶，則應立即將有關詳情通報本組織，以便轉發本公約各締約國，供其參考並採取適當行動（如有）。

.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轉運重級別油，除非為保證船舶安全或海上救生而有此必要。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 不小於以下規定的值：

$$h = B/15 \text{ (m) 或}$$

$$h = 2 \text{ m, 取其小者。}$$

$$h \text{ 的最小值} = 1 \text{ m。}$$

3 如果泵艙的底板高出基線至少達以上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液艙抽水。

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。

第 23 條

意外泄油狀況

1 本條應適用於如第1.28.8條定義的在2010年1月1日或以後交付的油船。

2 就本條而言，下列定義應適用：

- .1 “載重線吃水 (d_s)” 係指相當於船舶勘定夏季乾舷自船舫長度處的型基線至水線之間的垂直距離，以 m 計。儘管勘定了可能超過 d_s 的吃水，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)” 係指相當於 30% 船深 D_s 自船舫長度處的型基線至水線之間的垂直距離，以 m 計。
- .3 “寬度 (B_s)” 係指在最深載重線處 d_s 處或下面的船舶最大的型寬，以 m 計。
- .4 “寬度 (B_B)” 係指在水線 d_B 處或下面的船舶最大的型寬，以 m 計。
- .5 “深度 (D_s)” 係指自船舫長度處測量至舷側上甲板的型深，以 m 計。
- .6 “長度 (L)” 和 “載重量 (DW)” 分別如第 1.19 條和 1.23 條的定義。

3 為了提供適當的在碰撞或擱淺事故中防止油污的保護，應符合下列規定：

- .1 對 5,000 載重噸 (DWT) 及以上的油船，平均泄油量參數應為：

當 $C = 200,000 \text{ m}^3$ 時， $O_M = 0.015$

當 $200,000 \text{ m}^3 < C < 400,000 \text{ m}^3$ 時，

$$O_M = 0.012 + \frac{0.003}{200,000} (400,000 - C)$$

當 $C = 400,000 \text{ m}^3$ 時， $O_M = 0.012$

對於 5,000 DWT 和 $200,000 \text{ m}^3$ 之間的兼裝船，可應用該平均泄油量參數，但須送交所作計算並使主管機關滿意，證明在增加兼裝船

的強度以後，其意外泄油狀況至少等同於尺度相同且 $O_M = 0.015$ 的標準雙殼油船。

當 $C = 100,000 \text{ m}^3$ 時， $O_M = 0.021$

當 $100,000 \text{ m}^3 < C = 200,000 \text{ m}^3$ 時，

$$O_M = 0.015 + \frac{0.006}{100,000}(200,000 - C)$$

式中：

O_M = 平均泄油量參數；

C = 98%滿艙時貨油的總容積，以 m^3 計。

.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：

.1 未在貨油艙內設置縱向艙壁時：

$$(0.5 \frac{b_l}{B} + 0.1)L \quad \text{但不超過 } 0.2 L$$

.2 若在貨油艙內中心線上設置縱向艙壁時：

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

.3 若在貨油艙內設置兩個或兩個以上縱向艙壁時：

.1 對於邊貨油艙：0.2 L

.2 對於中間貨油艙：

$$.1 \quad \text{如 } \frac{b_l}{B} = 0.2 L : 0.2 L$$

$$.2 \quad \text{如 } \frac{b_l}{B} < 0.2, \text{ 則：}$$

— 未設置中心線縱向艙壁時：

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

— 設置中心線縱向艙壁時：

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

.3 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，從船側到相關貨艙縱向艙壁外側之間的最小距離。

4 在計算平均泄油量參數時，應作下列一般的假定：

- .1 吊貨滑車長度在所有載運貨油的艙室的前後兩端之間延伸，包括污水水艙。
- .2 如果本條所指的是貨油艙，必須明白包括了位於吊貨滑車長度之內的所有的貨油艙、污水水艙和燃油艙。
- .3 船舶應假定為裝載至載重線 d_s 處且而無縱傾或橫傾。
- .4 所有的貨油艙應假定為裝滿其 98% 的容積。貨油的名義密度 (ρ_n) 應如下計算：

$$\rho_n = 1000 \frac{DW}{C} \text{ (kg/m}^3\text{)}$$

- .5 就這些泄油量的計算而言，除非另有規定，在吊貨滑車範圍內的每一個區域，包括貨油艙、壓載艙和其他非載運油類區域的滲透率應取 0.99。
- .6 在確定艙室位置時可以不考慮吸阱，條件是這種吸阱應儘可能的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 在組合泄油量參數時，採用下列假定：

- .1 船側損壞和艙底損壞的平均泄油量應分別進行計算，然後如下組合無因次泄油量參數OM：

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

式中：

O_{MS} = 船側損壞平均泄油量，以 m^3 計；和

O_{MB} = 艙底損壞平均泄油量，以 m^3 計。

- .2 對於船底損壞，應分別進行0 m和 - 2.5 m潮汐條件下的平均泄油量計算，然後如下組合：

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

式中：

$O_{MB(0)}$ = 0 m潮汐條件下的平均泄油量；和

$O_{MB(2.5)}$ = -2.5 m潮汐條件下的平均泄油量，以 m^3 計。

- 6 船側損壞平均泄油量 O_{MS} 應如下計算：

$$O_{MS} = C_3 \sum_{i=1}^n P_{s(i)} O_{s(i)} \quad (m^3)$$

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 船側損壞的概率；

$O_{s(i)}$ = 除非應用了第19.5條所述的導則證明留存了很大的貨油容積，假定相等於貨油艙 i 在98%滿艙時的總容積時，貨油艙 i 船側損壞的泄油量，以 m^3 計；和

$C_3 =$ 對於在貨油艙內具有兩個縱向艙壁的船舶為0.77，條件是這些艙壁在吊貨滑車範圍內應是連續的並且 $P_{s(i)}$ 係按本條的要求確定。對於所有其他的船舶或當 $P_{s(i)}$ 係按本條的要求確定時， C_3 為1.0。

7 船底損壞的平均泄油量應如下計算每一個潮汐條件：

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

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 船側損壞的概率；

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

$C_{DB(i)}$ = 如本條7.4所述的計算留存油量的系數。

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

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 的泄油量，以 m^3 計。

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

.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 。

.2 損壞後貨油油位的計算如下：

$$h_c = \frac{(d_s + t_c - Z_1)(\rho_s) - \frac{1,000p}{g}}{\rho_n}$$

式中：

h_c = Z_1 以上貨油的高度，以m計；

t_c = 潮汐變化，以m計。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，以m計；

ρ_s = 海水密度，應取1,025 kg/m³；

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

G = 重力加速度，應取為9.81 m/s²；和

ρ_n = 按本條4.4計算的名義貨油密度。

.3 除非另有規定，對於以船底板為界限的貨油艙，泄油量 $O_{B(i)}$ 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 在船底損壞中，貨油艙泄出的一部分油可能被非載油的艙室留存。這一結果近似於如下的每艙系數 $C_{DB(i)}$ 的應用：對於由下面為非載運油類艙室為界限的貨油艙， $C_{DB(i)} = 0.6$ ；

對於由船底板為界限的貨油艙， $C_{DB(i)} = 1.0$ 。

8 一艙船側損壞的概率 P_s 的計算如下：

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

式中：

$P_{SL} = 1 - P_{Sf} - P_{Sa}$ = 損壞延伸至由 X_a 和 X_f 為界限的垂直區域的概率；

$P_{SV} = 1 - P_{Su} - P_{S1}$ = 損壞延伸至由 Z_1 和 Z_u 為界限的垂直區域的概率；和

$P_{ST} = 1 - P_{Sy}$ = 損壞橫向延伸超越由 y 定義的界限之外的概率。

.2 P_{Sa} 、 P_{Sf} 、 P_{S1} 、 P_{Su} 和 P_{Sy} 應採用內插法從本條8.3提供的船側損壞概率表中獲取，

式中：

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

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

P_{S1} = 損壞全部在油艙下面的概率；

P_{Su} = 損壞全部在油艙上面的概率；和

P_{Sy} = 損壞全部在油艙外的概率。

艙室界限 X_a 、 X_f 、 Z_1 、 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，以m計；

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，以m計；

Z_1 = 自型基線至所計及艙室的最低一點的垂直距離，以m計；

Z_u = 自型基線至所計及艙室的最高一點的垂直距離，以m計。

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，以m計。

.3 船側損壞概率表

$\frac{x_s}{L}$	P_{Sa}	$\frac{x_f}{L}$	P_{Sf}	$\frac{Z_l}{D_s}$	P_{Sl}	$\frac{Z_u}{D_s}$	P_{Su}
0.00	0.000	0.00	0.967	0.00	0.000	0.00	0.968
0.05	0.023	0.05	0.917	0.05	0.000	0.05	0.952
0.10	0.068	0.10	0.867	0.10	0.001	0.10	0.931
0.15	0.117	0.15	0.817	0.15	0.003	0.15	0.905
0.20	0.167	0.20	0.767	0.20	0.007	0.20	0.873
0.25	0.217	0.25	0.717	0.25	0.013	0.25	0.836
0.30	0.267	0.30	0.667	0.30	0.021	0.30	0.789
0.35	0.317	0.35	0.617	0.35	0.034	0.35	0.733
0.40	0.367	0.40	0.567	0.40	0.055	0.40	0.670
0.45	0.417	0.45	0.517	0.45	0.085	0.45	0.599
0.50	0.467	0.50	0.467	0.50	0.123	0.50	0.525
0.55	0.517	0.55	0.417	0.55	0.172	0.55	0.452
0.60	0.567	0.60	0.367	0.60	0.226	0.60	0.383
0.65	0.617	0.65	0.317	0.65	0.285	0.65	0.317

0.70	0.667	0.70	0.267	0.70	0.347	0.70	0.255
0.75	0.717	0.75	0.217	0.75	0.413	0.75	0.197
0.80	0.767	0.80	0.167	0.80	0.482	0.80	0.143
0.85	0.817	0.85	0.117	0.85	0.553	0.85	0.092
0.90	0.867	0.90	0.068	0.90	0.626	0.90	0.046
0.95	0.917	0.95	0.023	0.95	0.700	0.95	0.013
1.00	0.967	1.00	0.000	1.00	0.775	1.00	0.000

P_{Sy} 應如下計算：

$$\text{當 } \frac{y}{B_s} = 0.05, P_{Sy} = (24.96 - 199.6) \left(\frac{y}{B_s} \right)$$

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

$$\text{當 } \frac{y}{B_s} = 0.1, P_{Sy} = 0.888 + 0.56 \left(\frac{y}{B_s} - 0.1 \right)$$

P_{Sy} 應取不大於1。

9 一艙船底損壞的概率 P_B 應如下計算：

$$.1 \quad P_B = P_{BL} \cdot P_{BT} \cdot P_{BV}$$

式中：

$$P_{BL} = 1 - P_{Bf} - P_{Ba} = \text{損壞延伸至由 } X_a \text{ 和 } X_f \text{ 為界限的垂直區域的概率；}$$

$P_{BT} = 1 - P_{Bp} - P_{Bs}$ = 損壞延伸至由 Y_p 和 Y_s 為界限的橫向區域的概率；和

$P_{BV} = 1 - P_{Bz}$ = 損壞延伸至由 Z 定義的界限之上的概率。

.2 P_{Ba} 、 P_{Bf} 、 P_{Bp} 、 P_{Bs} 和 P_{Bz} 應採用內插法從本條9.3提供的船底損壞概率表中獲取，式中：

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

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

P_{Bp} = 損壞全部在油艙左舷的概率；

P_{Bs} = 損壞全部在油艙右舷的概率；和

P_{Bz} = 損壞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：

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 $B_{B/2}$ 垂直平面的橫向距離，以m計；

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 $B_{B/2}$ 垂直平面的橫向距離，以m計；和

z = 在艙室長度方向上 z 的最小值，如果在任何結定的縱向位置上， z 為該縱向位置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，以m計。

.3 船底損壞概率表

$\frac{X_a}{L}$	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

$\frac{X_r}{L}$	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

$\frac{y_p}{B_b}$	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

$\frac{y_s}{B_b}$	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	0.482	0.85	0.170	0.85	0.063	0.85	0.694
0.90	0.565	0.90	0.089	0.90	0.032	0.90	0.744
0.95	0.658	0.95	0.026	0.95	0.009	0.95	0.794
1.00	0.761	1.00	0.000	1.00	0.000	1.00	0.844

P_{Bz} 應如下計算：

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

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

P_{Bz} 應取不大於1。

10 本條應用了對貨油艙平均泄油量因素進行歸納的簡化的概率方法。對於諸如艙壁／甲板和含污油水艙壁和／或明顯的船體彎曲部分的台階／凹槽的某種設計，可以採用更多的適當的精密的計算。在這種情況下，應採用下列計算程序：

- .1 以上8和9中的概率可採用更為精確的假定分艙的方法進行計算。
- .2 以上8和9中的概率可以直接採用包括在第19.5條所述導則中的概率密度函數進行計算。
- .3 泄油狀況可以按第19.5條中導則所述的方法進行評估。

11 下列有關管路佈置的規定應適用於：

- .1 如位於自舷側量起小於0.30 B_s 的位置或自船底量起小於0.30 D_s 的位置，則應向在其通向任何貨油艙的地方安裝閥門或類似的關閉裝置。只要油艙裝有貨油，這些閥門在航行途中就

應隨時保持關閉狀態，除非為了必要的貨油作業需要將貨油轉駁時，才可開啟。

- .2 通過採用一個應急快速貨油轉駁系統或用於減輕事故中泄油量的其他系統時，只有當國際海事組織批准了該系統的有效性和安全因素之後才可考慮其泄油量的減少問題。應按第19.5條所述的導則規定遞交批准。

第24條

損壞的假定

1 為了按第25條和第26條所述計算從油船流出的假定泄油量，船側和船底的平行六面體損壞範圍的三維尺度假定如下。對於船底損壞，列出了兩種情況，分別適用於所述的油船部位。

.1 船側損壞：

- 1 縱向範圍（ l_c ）： $\frac{1}{3}L^{\frac{2}{3}}$ 或14.5 m，取較小者。
- 2 橫向範圍（ t_c ）（在相當勘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，取較小者。
- 3 垂向範圍（ v_c ）：自基線向上無限制。

.2 船底損壞：

	自船艏垂線 起0.3 L內	船舶的 任何 其他部 分
1 縱向範圍 (l_s) :	$\frac{L}{10}$	$\frac{L}{10}$ 或 5m, 取 小者
2 橫向範圍 (t_s) :	$\frac{B}{6}$ 或 10m, 取較 小者, 但不小 於 5m	5 m
3 自基線量起的垂向範圍 (v_s) :	$\frac{B}{15}$ 或 6 m, 取較小者	

- 2 本條所用的符號, 凡在本章中出現時, 其含義與本條所定義者相同。

第25條

假定的泄油量

- 1 在船側損壞 (O_c) 和船底損壞 (O_s) 時, 如沿船長的一切可設想位置的損壞導致破艙範圍達到本附則第 22 條所定的範圍, 其假定的泄油量, 應按下述公式計算:

- .1 對於船側損壞:

$$O_c = \Sigma W_i + \Sigma K_i C_i \quad (I)$$

.2 對於船底損壞：

$$O_s = \frac{1}{3} (\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i) \quad (\text{II})$$

式中：

W_i = 假定由於本附則第24條所規定的損壞導致破裂的一個邊艙的容積 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條所規定的損壞導致破裂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 $b_i = t_c$ 時， K_i 應取為零。

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

b_i = 所考慮的邊艙寬度（m），在相應於勘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。

上述符號，凡在本章中出現時，其含義與本條規定者相同。

2 如果長度小於本附則第24條所述 l_c 的一個空的處所或專用壓載艙，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（如果它們的容量相等）或其中較小者的實際容積（如果它們的容量不等）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 = 所考慮的空艙或專用壓載艙的長度（m）。

3 .1 對於雙層底艙，只有空的或裝載清潔水者，且當其上面的艙內裝有貨油時，才能計入其影響。

.2 如雙層底沒有延伸到所涉及的艙櫃的全長或全寬，則該雙層底應視為不存在，船底損壞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認為該艙櫃是破壞的，其容積仍應計入公式（II）中。

.3 在核定 h_i 值時吸阱可以略去，只要這類阱的面積不太大、在艙櫃下只延伸了一個最小的距離，並且決不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，則應在其與艙櫃的連接處裝有閘門或其他關閉設備，以防管路萬一損壞而流出油類。這種管路的安裝，應儘可能地高離船的底殼板。只要艙櫃內裝有貨油，這些閘門在航行途中就應保持關閉狀態，除非為了船舶的縱傾平衡需要將貨油轉駁時，才可開啟。

4 如果船底損壞同時涉及四個中間艙時，則 O_s 值可按下式計算：

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

5 如果所設置的貨油轉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轉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船底損壞時能減少泄油量。對於這樣一種系統作用的信任，取決於在2h運轉中其所能轉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船底損壞垂向範圍 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，以便轉告本公約其他各締約國。

6 本條不適用於第1.28.8條所定義的在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 除以下7所規定的之外：

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

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

.1 在1977年1月1日以後交船的油船；或

.2 適用下述兩個條件的油船：

.1 交船日期不遲於1977年1月1日；和

.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。

應符合本條的規定。

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 $30,000 \text{ m}^3$ 或 $400 \sqrt{\text{載重噸}}$ ，取較大值，但最大不得超過 $40,000 \text{ m}^3$ 。

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 $50,000 \text{ m}^3$ 。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：

$$\left(0.5 \frac{b_i}{B} + 0.1\right) L \quad \text{但不超過} 0.2 L$$

.2 若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 若在貨油艙內設置兩個或兩個以上縱向艙壁時：

.1 對於邊貨油艙： $0.2 L$

.2 對於中間貨油艙：

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

.2 如 $\frac{b_i}{B}$ 小於 $1/5$ 則：

— 未設置中心線縱向艙壁時：

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

— 設置中心線縱向艙壁時：

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

.4 b_i 是指於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，從船側到相關貨艙縱向艙壁外側之間的最小距離。

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轉駁系統的形式如何，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 通過貨油艙的管路如位於自船側量起小於 t_c 的位置或自船底量起小於 V_c 的位置，則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。只要油艙內裝有貨油，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要將貨油轉駁時，才可開啟。

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

第27條

完整穩性

1 每艘如第1.28.7條所定義的在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體轉移作業的中間階段）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 GM_o 應不小於0.15 m；

.2 在海上，應適用下列衡準：

.1 復原力臂曲線（GZ曲線）以下的面積，至橫傾角 $\theta = 30^\circ$ 應不小於0.055 m.rad，至橫傾角 $\theta = 40^\circ$ 或其他進水角 θ_f （如果 $\theta_f < 40^\circ$ ）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 $\theta_f < 40^\circ$ ）之間，應不小於0.03 m.rad；

.2 在橫傾角等於或大於 30° 處，復原力臂GZ應至少為0.02 m；

.3 最大復原力臂最好在橫傾角大於 30° 但不小於 25° 處；和

.4 按橫傾 0° 時自由液面修正的初穩性高度GM，應不小於0.15 m。

2 本條1的要求應通過設計方面的措施來滿足。對於兼裝船，允許採用簡單輔助作業程序。

3 對液體轉移作業，本條2提到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：

- .1 經主管機關批准；
- .2 指明在液體轉移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。這些艙在液貨轉移作業過程中可能發生變化並有各種組合情況，但必應符合穩性衡準；
- .3 易為主管液體轉移作業的高級船員理解；
- .4 規定貨物／壓載轉移作業的有序步驟；
- .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／壓載轉移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 每艘如第1.28.2條所定義的在1979年12月31日以後交船的150總噸及以上的油船，在本條2所述的假定船側或船底損壞之後，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 對於長度超過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 對於長度不超過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。對於長度為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。

2 關於假定損壞的範圍和性質規定如下：

.1 船側損壞：

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

.3 垂向範圍： 自中心線處的船底板型
線量起，向上無限制

.2 船底損壞：

	自船艏垂線 起0.3 L內	船舶的任何 其他部分
.1 縱向範圍：	$\frac{1}{3}\left(\frac{L}{3}\right)$ 或14.5 m， 取小者	$\frac{1}{3}\left(\frac{L}{3}\right)$ 或5m，取小 者
.2 橫向範圍：	$\frac{B}{6}$ 或10m，取小者	$\frac{B}{6}$ 或5m，取小者
.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：

- .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
 - .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。由艏尖艙艙壁和艏尖艙頂部所形成的台階，就本條而言，不得視為台階。
 - .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及每一損壞情況下假定可浸艙室以外的艙室。
- 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少於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，例如設有閘或橫貫水平管，不得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0.95
供裝載其他液體的處所	0至0.95

- .3 直接位於船側損壞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 為保證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條所定義的在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船底損壞：
- .1 縱向範圍：
 - .1 75,000載重噸及以上的船舶：自艏垂線量起 $0.6 L$ ；
 - .2 小於75,000載重噸的船舶：自艏垂線量起 $0.4 L$ ；
 - .2 橫向範圍：船底任何位置的 $B/3$ ；
 - .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3.4條的規定外，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。對於如第1.28.1條所定義的在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轉移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，應有將油性廢棄物以這樣一種方式轉移至一個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來進行洗艙，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，或按附則第31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來進行洗艙，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 對於兼裝船，倘若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來進行洗艙，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。
- 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 如第1.28.2條所定義在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，以便排放污壓載水或污油水。
- 2 在每艘150總噸及以上的油船中，根據本附則第34條允許排放貨艙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。
- 3 對於如第1.28.2條所定義在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艙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 凡需設置專用壓載艙或裝設系統的如第1.28.4條所定義在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程度；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泄空的裝置，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往岸上及被排至一貨艙或一污水水艙。對於排往岸上，應有為此而專設的一條小直徑管路，並連接於貨油匯集管閥門的向舷外的一側。

5 凡需設置專用壓載艙或裝設系統，或採用清潔壓載艙的如第1.28.3條所定義在1982年6月1日或以前交船的油船，均應符合本條4.2的規定。

6 每艘油船從貨艙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水可在水線以下排放：
 - .1 在港口或在近海裝卸站，或
 - .2 在海上以重力排放，或
 - .3 如壓載水的更換按《國際船舶壓載水和沉澱物控制和管理公約》第D-1.1條的規定進行，則在海上以泵排放。

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，確保未曾發生油污。

- .2 未經改裝不能在水線以上排放專用壓載水的如第1.28.1條所定義在1979年12月31日或以前交船的油船，在海上可在水線以下排放專用壓載水，但須在緊接排放前對壓載水表面進行檢查，確認未曾發生油污。

- .3 具有清潔壓載艙而未經改裝的如第1.28.3條所定義在1982年6月1日或以前交船的油船，如不能在水線以上排放清潔壓載艙的清潔壓載水，可在水線以下排放這種壓載水，但須按本附則第18.8.3條的規定，對排放這種壓載水進行監督。
- .4 每艘油船在海上時，來自貨艙區域內各貨艙的污壓載水或油污水可以重力從水線以下排放，但需有足夠的時間以便油／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。
- .5 如第1.28.1條所定義在1979年12月31日或以前交船的油船，油船在海上時，來自貨艙區域的污壓載水或油污水，在按6.4所述方法排放之後，可在水線以下進行排放或代替6.4所述方法，直接在水線以下進行排放，但應：
 - .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
 - .2 這樣分流系統應符合主管機關規定的要求，這些要求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》中所有的規定。

7 凡如第1.28.8條所定義的在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。

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。
- 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。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，並應保證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。經過港口國當局的允許，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。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，並且旨在保證除非符合本附則第34條規定的條件，否則任何時候都不得排放油類。

第32條

油／水界面探測器

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

- 1 每艘如第1.28.4條所定義在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。主管機關應保證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》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。
- 3 每個按本附則第18.7條所述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，除非符合下列條件，禁止將油類或油性混合物排放入海。

- .1 油船不在特殊區域之內；
- .2 油船距最近陸地50n mile以上；
- .3 油船正在航行途中；
- .4 油量瞬間排放率不超過30 L/n mile；
- .5 排入海中的總油量，對於第1.28.1條所定義在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條所定義在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
- .6 油船所設的本附則第29條和31條要求的排油監測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水的排放。

B 特殊區域內的排放

3 除本條4的規定外，當油船在特殊區域內時，禁止將船上貨油區域的油類或油性混合物排放入海。

4 本條3的規定不適用於清潔或專用壓載水的排放。

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。用於沖洗和流回到貯存櫃中去的全部油和水應排入接收設備，除非設有適當的裝置以保證對允許排放入海水中的流出物有足夠的監測以符合本條的規定。

D 一般要求

7 凡在緊鄰船舶或其跡流的水面上或水面下，發現有明顯的油跡時，在合理可行的範圍內，本公約締約國政府有權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 按本條1和3的規定不能排放入海的殘油，應留存在船上或排入接收設備。

第35條

原油洗艙操作

1 凡採用原油洗艙系統的油船，均應備有一本詳細說明該系統及設備並列有操作程序的《操作與設備手冊》，該手冊應使主管機關認為滿意，

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。如果進行了對該系統有影響的變更，則《操作與設備手冊》也應作相應的修訂。

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備期的氣候情況將壓載水只裝在經過原油清洗的貨油艙內。

3 除非一艘油船載運了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。

第36條

《油類記錄簿》第II部分 – 貨油／壓載的作業

1 凡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）。這種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 航行中貨油的轉駁；
- .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 壓載水的排放，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，所使用的閘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閘門的關閉；
 - .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 倘若發生本附則第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，應至少為英文、法文或西班牙文。若同時使用船旗國的官方文字作記錄，則在遇有爭議或不相一致的情況時，應以船旗國官方文字記錄為準。
- 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部分應存放於可在所有合理時間隨時取來檢查的地方，除了沒有配備船員的被拖船舶外，均應存放在船上。《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，並要求船長證明該副本是該項記錄的真實副本。凡經船長證明為船上《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，應盡速進行，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》。

2 該應急計劃應以由本組織制定的指南為基礎，並應以船長和駕駛員的工作語言書寫。該計劃至少應包括：

- .1 基於國際海事組織制定的導則，根據73/78防污公約第8條和議定書I的要求，船長或其他負責報告油污事故的人員應遵循的程序；
- .2 發生油污事故時聯繫的當局或人員的名單；
- .3 事故發生後，為減少或控制排油船上人員應立即採取的措施的詳細說明書；以及
- .4 處理污染時與政府及地方當局協調船上行動的程序和船上聯繫點。

3 對於73/78防污公約附則II第17條也適用的船舶，該計劃可與73/78防污公約附則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可立即使用破損穩性和剩餘結構強度岸基電腦計算程序。

第6章 – 接收設備

第38條

接收設備

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，保證在裝油站、修理港以及船舶需要排放殘油的其他港口，設置充分的接收油船和其他船舶留存的殘油和油性混合物的設備，以滿足使用它們的船舶的需要，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卸站，而這種油船在到達前剛完成了一次不超過72小時或不超過1,200n mile的壓載航行；
 - .2 裝載原油以外的散裝油類的港口和裝卸站，其每日平均裝油量在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（油渣）艙的船舶的港口和裝卸站；
 - .5 就接收不能按照本附則第15和34條排放的含油艙底污水和其他殘餘物而言，所有港口；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。

3.1 接收設備的容量如下：

- .1 原油裝卸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施，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施，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施，應適當地考慮到兼裝船的特殊問題。

3.2 當由於環境獨特而區域性安排是滿足本條第1至3款要求的唯一可行途徑時，發展中小島國可以通過該安排來滿足這些要求。參加區域性安排的締約國須考慮到本組織制定的導則，制定一個《區域接收設施計劃》。

參加區域性安排的各締約國政府須與本組織協商，將下列內容周知本公約的締約國：

- 1.《區域接收設施計劃》如何將本組織的導則考慮在內；

2. 確認的“區域船舶廢物接收中心”的詳情；和

3. 設施有限港口的詳情。

B 特殊區域內的接收設備

4.1 凡海岸線與任何特殊區域相鄰接的本公約締約國政府，應保證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油污壓載水和洗艙水的設施。此外，該特殊區域以內的所有港口還應備有足夠的接收來自一切船舶的其他殘餘物和油性混合物的設施。這類設備應有足夠的容量，以滿足使用它們的船舶的需要，不對船舶造成不當延誤。

4.2 當由於環境獨特而區域性安排是滿足本條第4款要求的唯一可行途徑時，發展中小島國可以通過該安排來滿足這些要求。參加區域性安排的締約國須考慮到本組織制定的導則，制定一個《區域接收設施計劃》。

參加區域性安排的各締約國政府須與本組織協商，將下列內容周知本公約的締約國：

1. 《區域接收設施計劃》如何將本組織的導則考慮在內；

2. 確認的“區域船舶廢物接收中心”的詳情；和

3. 設施有限港口的詳情。

5 本公約締約國政府，凡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，應保證設置本條4中所述的設備，但可以附有條件，即需要排放污油水或油污壓載水的船舶可能要受到一些延誤。

6 紅海海域、海灣海域、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，應盡量在進入該區域時僅載有清潔壓載水。
 - .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，以便轉告有關締約國。
 - .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，承擔義務保證儘可能迅速地提供足夠設備以從所有船上接收殘油（油渣）、污壓載水、洗艙水和其他油性殘餘物及混合物，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保證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來儲存船舶在該區域航行時的所有殘油（油渣）、污壓載水、洗艙水和其他油性殘餘物及混合物，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為不足的一切事例通知本組織，以便轉告有關締約國。

第7章 - 對固定或浮動平臺的特殊要求

第39條

對固定或浮動平台的特殊要求

- 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採油、儲油和卸油設施（FPSO），以及用於近海採油儲存的浮式儲存裝置（FSU）。
- 2 從事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做出記錄；和
 - .3 除本附則第4條的規定外，禁止將油類或油性混合物排入海中，除非未經稀釋的排放物的含油量不超過15 ppm。
- 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，除以上2的要求外，還應考慮到本組織制定的指南。

第8章-防止油輪間海上貨油過駁期間造成污染

第40條

適用範圍

- 1 本章中的規定適用於150總噸及以上從事海上油輪間貨油過駁作業（過駁作業）的油船及其在2012年4月1日或以後進行的過駁作業。但是，在該日期之前但在第41.1條所要求的過駁作業計劃經主管機關批准之後進行的過駁作業應儘可能符合過駁作業計劃。
- 2 本章中的規定不適用於包括鑽井平台的固定或浮動平台；用於近岸石油生產和儲存的浮式生產、存儲和卸載設施（FPSO）；和用於近海儲存已開採石油的浮式儲油裝置（FSU）的相關油過駁作業。
- 3 本章中的規定不適用於船舶加裝燃油作業。
- 4 本章中的規定條款不適用於為保障船舶安全或海上人命救助，或為應對具體污染事故以最大限度減少污染損害而進行的過駁作業。
- 5 本章中的規定不適用於其中一條船為軍艦、海軍輔助船舶或者其他由國家擁有或經營並在當時僅用於政府非商業服務的船舶的過駁作業。但是，各國應通過採取不妨害此類船舶操作或操作能力的適當措施確保過駁作業的方式儘可能實際合理地符合本章的要求。

第41條

關於安全與環境保護的一般規定

- 1 任何從事過駁作業的油輪均須在不晚於2011年1月1日或以後進行的第一次年度、中期或換證檢驗時，隨船攜帶一份規定如何進行過駁作業的計劃（過駁作業計劃）。每艘油輪的過駁作業計劃應經主管機關批准。過駁作業計劃應用船上工作語言寫成。
- 2 過駁作業計劃的編寫應考慮到本組織所確定的過駁作業最佳實踐導則中所包含的信息。如果經修訂的《1974年國際海上人命安全公約》第IX章的要求適用於該油輪，過駁作業計劃可以合併到該章所要求的現行安全管理系統中。
- 3 任何適用本章規定並從事過駁作業的油輪須遵守其過駁作業計劃。
- 4 全面掌控過駁作業的人員應具備履行所有相關職責的資格，這些資格應考慮到本組織所確定的過駁作業最佳實踐導則中的資格。
- 5 過駁作業的記錄須在船上保留3年，並隨時可供本公約當事國檢查。

第42條

通知

- 1 本章所適用的每艘油輪，如計劃在本公約當事國的領海或專屬經濟區進行過駁作業，應至少在計劃進行過駁作業的48小時之前通知該當事國。在特殊情況下，如果第2段中規定的所有信息無法提前48小時得到，卸載貨油的油輪須至少提前48小時通知本公約的當事國將要進行過駁作業並且第2款中規定的信息將儘早地向該當事國提供。

- 2 本條第1款中規定的通知須至少包括以下所列：
 - .1 參與過駁作業的油輪的船名、船旗、呼號、IMO編號和預計抵達時間；
 - .2 計劃過駁作業開始的日期、時間和地理位置；
 - .3 過駁作業是在錨泊時進行還是在行駛中進行；
 - .4 油的類型和數量；
 - .5 過駁作業的計劃持續時間；
 - .6 過駁作業服務提供者或全面掌控人員的身份和聯絡信息；以及
 - .7 確認油輪上有滿足第41條要求的過駁作業計劃。
- 3 如果油輪預計抵達進行過駁作業地點或區域的時間改變超過6個小時，該油輪的船長、船東或代理須向本條第1款規定的本公約當事國提供一份修改後的預計抵達時間。

第9章-在南極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 除了為保證船舶安全或進行搜救作業之外，在附則I第1.11.7條定義的南極區域內，須禁止作為貨物散裝載運以下油類或載運並使用以下油類作為燃料：
 - .1 在15°C時的密度高於900 kg/m³的原油；

.2 在15°C時的密度高於900 kg/m³或在50°C時運動粘度高於180 mm²/s的除原油外的油類；或

.3 瀝青、焦油及其乳化品。

2 如果之前的運營曾包括載運或使用本條第1.1至1.3款所列的油類，不要求對液貨艙或管系進行清潔或沖洗。

附則 I 的附錄

附錄 I

油類清單

瀝青溶液	汽油調和料類
調和油料	烷基化燃料
屋頂用柏油	重整油
直餾渣油	聚合燃料
油類	汽油類
澄清油	天然汽油
原油	
含原油的混合物	車用汽油
柴油	航空汽油
4 號燃料油	直餾汽油
5 號燃料油	1 號燃料油（煤油）
6 號燃料油	1-D 號燃料油
殘餘燃料油	2 號燃料油

鋪路瀝青

2-D 號燃料油

變壓器油

芳烴油類（不包括植
物油）

噴氣燃料類

潤滑油和調和油料

JP-1（煤油）噴氣
燃料

礦物油

JP-3 噴氣燃料

馬達油

JP-4 噴氣燃料

滲透潤滑油

JP-5（煤油，重質）
噴氣燃料

錠子油

燃氣輪機燃料

透平油

煤油

餾分油

礦物溶劑油

直餾油

石腦油

閃蒸原料油

溶劑

瓦斯油

石油

裂化瓦斯油

窄餾分油

附錄 II

IOPP 證書和附件格式

國際防止油污證書

(註：本證書應附有結構和設備記錄)

經.....政府授權，

(國家全名)

由.....

(按本公約規定授權的適任人員或組織全名)

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

船舶概況

船舶.....

船舶編號或呼號.....

船籍港.....

總噸位.....

船舶載重量(噸).....

IMO 編號.....

船舶類型：

油船

屬於本公約附則 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. 本船已按本公約附則 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，且本船符合本公約附則 I 的適用要求。

本證書有效期至.....期間應按本公約附則 I 第 6 條進行各種檢驗。

基於本證書的檢驗完成日期：年／月／日.....

簽發於.....

（證書簽發地點）

.....

（簽發日期）

（經授權簽發證書的官員簽字）

（主管當局蓋章或鋼印）

年度檢驗和中間檢驗的簽註

茲證明已按本公約附則 I 第 6 條的要求進行了檢驗，查明該船符合本公約有關規定。

年度檢驗：

簽字.....

(經正式授權官員簽字)

地點.....

日期.....

(主管當局蓋章或鋼印)

年度檢驗／中間檢驗：

簽字.....

(經正式授權官員簽字)

地點.....

日期.....

(主管當局蓋章或鋼印)

年度檢驗/中間檢驗：

簽字.....

(經正式授權官員簽字)

地點.....

日期.....

(主管當局蓋章或鋼印)

年度檢驗：

簽字.....

（經正式授權官員簽字）

地點.....

日期.....

（主管當局蓋章或鋼印）

根據第 10.8.3 條規定的年度/中間檢驗

茲證明已按本公約附則 I 第 10.8.3 條規定進行了年度/中間檢驗，查明該船符合本公約的有關規定：

簽字.....

(經正式授權官員簽字)

地點.....

日期.....

(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 年的證書展期簽註

該船符合本公約的有關規定，且本證書按本公約附則 I 第 10.3 條規定應視為有效，有效期限至.....止。

簽字.....

(經正式授權的官員簽字)

地點.....

日期.....

(主管當局蓋章或鋼印)

在已完成換證檢驗且適用第 10.4 條情況下的簽註

該船符合本公約的有關規定，且本證書按本公約附則 I 第 10.4 條規定應視為有效，有效期限至.....止。

簽字.....

（經正式授權的官員簽字）

地點.....

日期.....

（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船舶到達

檢驗港口或給予寬限期的簽註

本證書按本公約附則 I 第 10.5 或 10.6 條的規定應視為有效，有效期
限至.....止。

簽字.....

（經正式授權官員簽字）

地點.....

日期.....

（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

根據本公約附則 I 第 10.8 條規定，新的周年日為.....。

簽字.....

（經正式授權官員簽字）

地點.....

日期.....

（主管當局蓋章或鋼印）

根據本公約附則 I 第 10.8 條規定，新的周年日為.....。

簽字.....

（經正式授權官員簽字）

地點.....

日期.....

(主管當局蓋章或鋼印)

格式 A

國際防止油污證書（IOPP 證書）附件

非油船船舶結構和設備記錄

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》（以下簡稱“本公約”）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 如記錄正本的文字既非英文又非法文時，則該文本應包含有其中一種文字的譯文。
- 4 方格內填入（×）表示“是”及“適用”，填入（—）表示“否”及“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 船舶資料

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及燃油艙排油的設備（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：
- 2.3.1 油水分離器/濾油設備：
- .1 已按第 A.393（X）號決議認可..... ☐
- .2 已按第 MEPC.60（33）號決議認可..... ☐
- .3 已按第 MEPC.107（49）號決議認可..... ☐

- .4 已按第 A.233 (VII) 號決議認可..... ☐
- .5 已按國家標準認可，但國家標準未基於
第 A.393 (X) 或 A.233 (VII) 號決議..... ☐
- .6 未經認可..... ☐
- 2.3.2 處理設備已按第 A.444 (XI) 號決議認可..... ☐
- 2.3.3 油分計：
- .1 已按第 A.393 (X) 號決議認可..... ☐
- .2 已按第 MEPC.60 (33) 號決議認可..... ☐
- .3 已按第 MEPC .107 (49) 號決議認可..... ☐
- 2.4 該系統的最大排量為.....m³/h
- 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 小時.....☐
- 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 本船舶被要求按第12A條建造，並符合以下要求：.

第6和第7或8款（雙層殼構造）..... ☐

第11款（事故性燃油泄漏標準）..... ☐

2A.2 不要求本船舶符合第12A條的要求..... ☐

3 留存和處置殘油（油渣）的手段（第12條）和含油艙底水艙

3.1 為在船上留存殘油（油渣），船舶配備殘油（油渣）艙如下：

艙的編號	艙的位置		容量 (m ³)
	肋骨 (從) - (到)	橫向位置	
總容量：.....m ³			

3.2 處置殘油（油渣）艙中留存的殘油（油渣）的手段：

3.2.1 殘油（油渣）焚燒爐，最大功率....kW或kcal/h（酌情刪除）... ☐

3.2.2 適合於燒殘油（油渣）的輔助鍋爐..... ☐

3.2.3 可接受的其他手段，說明哪一種..... ☐

3.3 為在船上留存含油艙底水，船舶配備儲存艙如下：

艙的編號	艙的位置		容量 (m ³)
	肋骨 (從) – (到)	橫向位置	
總容量：.....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第.....段.....☐

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第.....段.....☐

茲證明該記錄在各方面均正確無誤。

簽發於.....

(簽發記錄的地點)

日期(年/月/日).....

簽發日期 (經正式授權簽發本記錄的官員簽字)

(主管當局蓋章或鋼印)

格式 B

國際防止油污證書（IOPP 證書）附件

油船船舶結構和設備記錄

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，即油船和屬公約附則 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 證書應在船上隨時可提供。
- 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

船舶資料
- 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..... (m³)
- 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 兼裝船…………… ☐
- 1.11.6 屬於公約附則 I 第 2.2 條規定的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：
- 2.3.1 油水分離器／濾油設備：
- .1 已按 A.393（X）號決議認可…………… ☐
- .2 已按 MEPC.60（33）號決議認可…………… ☐
- .3 已按 MEPC .107（49）號決議認可…………… ☐
- .4 已按 A.233（VII）號決議認可…………… ☐
- .5 已按國家標準認可，但國家標準未基於 A.393(X)或 A.233(VII)
號決議…………… ☐

- .6 未經認可..... ☐
- 2.3.2 處理設備已按 A.444 (XI) 號決議認可..... ☐
- 2.3.3 油分計：
- .1 已按 A.393 (X) 號決議認可；..... ☐
- .2 已按 MEPC.60 (33) 號決議認可；..... ☐
- .3 已按 MEPC.107 (49) 決議認可..... ☐
- 2.4 該系統的最大排量為.....m³/h
- 2.5 第 14 條的免除：
- 2.5.1 按第 14.5 條，該船免除第 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 本船舶被要求按第12A條建造，並符合以下要求：
- 第6和第7或8款（雙層殼構造）.....☐
- 第11款（事故性燃油泄漏標準）.....☐
- 2A.2 不要求本船舶符合第12A條的要求.....☐ ☐

3 留存和處置殘油（油渣）的手段（第 12 條）和含油艙底水艙

3.1 為在船上留存殘油（油渣），船舶配備殘油（油渣）艙如下：

艙的編號	艙的位置		容量 (m^3)
	肋骨 (從) – (到)	橫向位置	
總容量：..... m^3			

3.2 處置殘油（油渣）艙中留存的殘油（油渣）的手段：

3.2.1 殘油（油渣）焚燒爐，最大功率 kW或kcal/h（酌情刪除）.. ☐3.2.2 適合於燒殘油（油渣）的輔助鍋爐..... ☐3.2.3 可接受的其他手段，說明哪一種..... ☐

3.3 為在船上留存含油艙底水，船舶配備儲存艙如下：

艙的編號	艙的位置		容量 (m^3)
	肋骨 (從) – ((到)	橫向位置	
總容量：..... 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 結構（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 條和經修訂的技術條件（經第 A.497 (XII) 和 A.897 (21) 號決議修正的第 A.446 (XI) 號決議）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，但已設有符合經修訂的 COW 技術條件（經第 A.497 (XII) 和 A.897 (21) 號決議修正的第 A.446 (XI) 號決議）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 條對兼裝船的要求，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 款（雙殼體結構）…………… ☐

.2 第 4 款（具有雙舷結構的中高甲板油船）…………… ☐

.3 第 5 款（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（在小方格內打✓）：

.1 船舶載重量小於 5,000 噸…………… ☐

.2 船舶符合第 20.1.2 條…………… ☐

.3 船舶符合第 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 船舶不受第21條約束（在小方格內打✓）：

.1 船舶載重量小於600噸..... ☐

.2 船舶符合第19條（載重噸 $\geq 5,000$ ）..... ☐

.3 船舶符合第21.1.2條..... ☐

.4 船舶符合第21.4.2條（ $600 \leq \text{載重噸} < 5,000$ ）..... ☐

.5 船舶沒有裝載《防污公約》附則 I 第 21.2 條界定的“重級油”..... ☐

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 意外泄油性能

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 該船按第 A.496 (XII) 號決議或 A.586 (14) 號決議（不適用者劃去）的定義列為……………類油船…………… ☐

6.1.2 排油監控系統已按第 MEPC.108 (49) 號決議認可…………… ☐

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…………… ☐

6.1.5 油分計係按第 A.393 (X) 或 A.586 (14) 或 MEPC.108 (49)

號決議（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水水艙..... ☐
- 6.3 油／水界面探測器：
- 6.3.1 該船設有按第 MEPC.5（XIII）號決議要求認可的油／水界面探測器..... ☐
- 6.4 第 29、31 和 32 條的免除：
- 6.4.1 按第 2.4 條規定，該船免除第 29、31 和 32 條的要求..... ☐
- 6.4.2 按第 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 小時或更少且限於：..... ☐
- 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，清潔壓載水的舷外排放口位於：
- 7.2.1 水線以上..... ☐
- 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：*

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泄空的措施：

.1 將泄出物排至某一貨油艙或污油水艙..... ☐

.2 專設一小直徑管路將泄出物排至岸上..... ☐

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 海上船到船油過駁作業（第41條）

8A.1 油輪上備有一份符合第41條的過駁作業計劃..... ☐

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)

日期 (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

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。

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，應在《油類記錄簿》第 I 部分中說明這種排放的情況和理由。

瀉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，並且除不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 部分的檢查和製作核證無誤的副本應盡速進行，而不對船舶造成不當延誤。

應記錄的項目清單

(A) 燃油艙加壓載或清艙

- 1 加壓載艙室的編號。
- 2 自上一次裝油以後是否洗艙；若沒有，過去運載的油類。
- 3 清艙過程：
 - .1 開始和結束洗艙時的船位和時間；
 - .2 說明在其中使用過一種或另一種方法（沖洗、蒸汽處理、用化學品清洗、使用的化學品的種類和量，以 m^3 表示）的艙室；
 - .3 向其中駁送過洗艙水的艙室編號和洗艙水量，以 m^3 表示。
- 4 加壓載：
 - .1 開始和結束加壓載時的船位和時間；
 - .2 如果艙室沒有經過清洗，壓載水量，以 m^3 表示。

(B) 從(A)節提到的燃油艙排放髒壓載水或洗艙水

- 5 艙的編號。
- 6 開始排放時的船位。
- 7 完成排放時的船位。
- 8 排放期間的船速。
- 9 排放方法：
 - .1 通過 15ppm 設備；
 - .2 排往接收設施。
- 10 排放的水量，以 m^3 表示。

(C) 收集、駁送和處置殘油（油渣）**11 收集殘油（油渣）。**

留存在船上的殘油（油渣）量。它的量應每週做記錄：（這意味著該量務必每周記錄一次，即使航程長於一周）：

- .1 艙的編號
- .2 艙容..... m³
- .3 總留存量..... m³
- .4 手工操作收集的殘油量..... m³

（如把殘油（油渣）駁送到殘油（油渣）艙，操作人員啟動手工收集。）

12 殘油（油渣）的駁送或處置方法。

說明駁送或處置的殘油量、泵空的艙和留存物的量，以 m³ 表示：

- .1 送往接收設施（說明港口）；
- .2 送往另一（其他）艙（示明艙和艙內物總量）；
- .3 焚燒（表明作業的全部時間）；
- .4 其他方法（闡明哪一種）。

(D) 非自動開始舷外排放、駁送或處置在輪機處所中積聚的艙底水**13 排放、駁送或處置的水量，以 m³ 表示。****14 排放、駁送或處置的時間（開始和停止）。****15 排放、駁送或處置的方法：**

- .1 通過 15ppm 設備（闡明始止位置）；
- .2 送往接收設施（說明港口）；

.3 送往污水艙或存儲艙或其他艙（表明艙；闡明艙內留存量，以 m^3 表示）。

（E）自動開始舷外排放、駁送或處置在輪機處所中積聚的艙底水

16 該系統置於自動舷外排放模式以通過 15ppm 設備作舷外排放的時間和船位。

17 該系統設置於自動駁送模式以將艙底水駁送到存儲艙的時間（說明艙）。

18 該系統設置於手動操作狀態的時間。

（F）濾油設備的狀態

19 系統失靈的時間。

20 使系統運行的時間。

21 失靈的原因。

（G）事故或其他特殊情況排油

22 發生的時間。

23 發生時的地點或船位。

24 大約油量和油類。

25 排油或漏油的情形，其原因和一般意見。

（H）加燃料油或散裝潤滑油

26 加燃料油：

.1 加燃料油的地點。

.2 加燃料油的時間。

.3 燃料油的類別和量和艙的編號（闡明加油量，以噸表示，以及艙內總量）。

.4 潤滑油的類別和量和艙的編號（闡明加油量，以噸表示，以及艙內總量）。

(I) 附加的操作程序和一般說明

船名

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

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.....

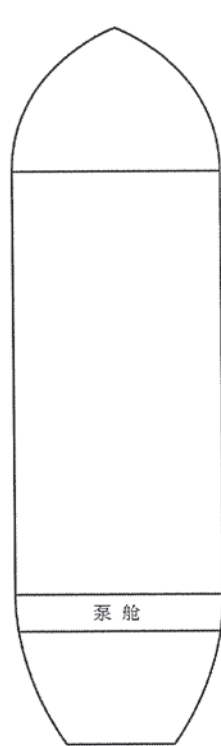
註：每艘 150 總噸及以上的所有油船應備有《油類記錄簿》第 II 部分，用以記錄有關貨油/壓載的作業。該油船還應備有《油類記錄簿》第 I 部分用以記錄有關機器處所的作業。

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 年防污公約》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。

《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。

萬一發生意外排油或其他特殊排油，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。

《油類記錄簿》第 II 部分的存放位置應使它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 部分的檢查和製作核證無誤的副本應盡速進行，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，以 m^3 (15°C) 和油艙的總容量，以 m^3 計）。

(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。
- 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。
- 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。

(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 清潔壓載水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。
- 31 洗艙廢液駁至：
 - .1 接收設備（註明港口和數量，以 m^3 計）；
 - .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，以 m^3 計）。

(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量（註明污油水艙編號），說明總量（ m^3 ）。
- 40 排入岸上接收設備（註明港口名稱和說明總量，以 m^3 計）。

(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 逐次排放的量 (m^3) 和排放率 (m^3/h)。
- 48 最終排放的量 (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。

(J) 收集、駁送或處置殘油和未提及的含油混合物

- 55 艙的編號。
- 56 從每一個艙駁送或處置的量。(闡明留存的量，以 m^3 表示。)
- 57 駁送或處置的方法：
 - .1 送往接收設施（說明涉及的港口和量）；
 - .2 與貨物混合（闡明量）；
 - .3 駁送到或自（另一）其他艙，包括自輪機處所殘油（油渣）和含油艙底水艙（說明艙，闡明駁送的量和艙內總量，以 m^3 表示）；和

.4 其他方法（闡明哪一種）；闡明處置的量，以 m^3 表示。

（K）貨艙內的清潔壓載水的排放

- 58 開始排放清潔壓載水時的船舶位置。
- 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。
- 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）。
- 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 系統已修復運轉的時間。
- 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。

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，以 m^3 計。

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，以 m^3 計。

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/壓載水作業（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

《1973年防止船舶造成污染國際公約》

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》期滿之日相對應的每年的該月該日。

2 *相關管系*係指從貨艙吸入點到岸接頭用於卸貨的管系，包括與卸貨線路公開連接的船舶所有管系、泵和過濾器。

3 *壓載水*

*清潔壓載水*係指裝載入這樣一個艙內的壓載水，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。

*專用壓載水*係指裝入這樣一個艙內的壓載水，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諸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以 MEPC.20 (22) 決議通過的並可能經本組織修正的《散裝運輸危險化學品船舶構造和設備

規則》，但這些修正案應按照本公約第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以 MEPC.19 (22) 決議通過的並可能經本組織修正的《國際散裝運輸危險化學品船舶構造和設備規則》，但這些修正案應按照本公約第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 在航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。

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 6 所給的樣本編寫的《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 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 條污染類一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 ml/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 建造的船舶係指已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，不管其建造日期為何時，開始改建的日期應作為化學品液貨船的建造日期。但此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 根據《散裝化學品規則》，此船已證明為僅運載由該規則劃定為只具有污染危害的物質的貨品。

14.2 類似建造階段係指在此階段：

- .1 可以辨認出具體船舶的建造開始，以及
- .2 該船業已開始的裝配量至少為 50 t 或佔全部結構材料質量估算值的 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 化學品液貨船係指建造為或改造為用於散裝裝運《國際散裝化學品規則》第 17 章所列液體貨品的船舶。

16.2 有毒液體物質貨船係指建造為或改造為用於裝運散裝有毒液體物質貨物的船舶，包括本公約附則 I 定義的用於裝運全部或部分散裝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載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 除另有明文規定者外，本附則適用於所有准予運輸散裝有毒液體物質的船舶。

2 如有毒液體物質貨船（NLS）的裝貨處所准予裝載有關本公約附則 I 所涉及的貨物時，則本公約附則 I 的相應要求也應適用。

第 3 條

例外

1 如係屬下列情況，本附則的排放要求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助海上人命所必需者；或
- .2 由於船舶或其設備損壞而導致：
 - .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 但是，如果船東或船長故意地造成損壞，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付特殊的污染事故，使污染損害減至最低限度。但任何這種排放，均需經擬進行排放所在地區的管轄政府批准。

第 4 條

免除

- 1 關於因物質升級而對裝載要求的修正，下列情況應適用：
- .1 凡對本附則、對《國際散裝化學品規則》及對《散裝化學品規則》的修正牽涉到因裝載某些物質要求的升級而對結構或設備和裝置進行改變，如果認為馬上使用該修正案顯得不合理或行不通，則主管機關可在該修正案生效日期之前對建造船舶修正案的使用予以修改或推遲一段時間。對每一物質而言此類放寬應予以確定；

- .2 主管機關允許放寬使用本段落的修正案，須應向本組織遞交一份報告，其中詳述有關船舶、證明其裝運的貨物、各船所從事的貿易和放寬的理由。該報告還應轉交本公約的各締約國，供其參考和採取適當的措施（如有時），並反映證書的免除。可參照本附則第 7 或 9 條。
 - .3 儘管有上述規定，對於 IBC 規則第 17 章相關腳註劃定為准予載運單個識別的植物油類的船舶，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：
 - .1 除了本條規定外，有毒液體物質貨船（NLS）應符合 IBC 規則劃定為 3 類船舶的所有要求，但液貨艙位置除外；
 - .2 在本條中，液貨艙應位於下述內側距離內。液貨艙全長應由壓載艙或除裝運油類的液艙外的處所保護，如下：
 - .3.2.1 翼艙或處所應佈置成液貨艙位於舷側板型線內側不超過 760 mm 處；
 - .3.2.2 雙層底液艙或處所應佈置成液貨艙底部與從右角到底部外板測量的底部外板型線的距離不超過 $B/15$ （m）或從中線測量不超過 2.0 m，取較小者。最小距離應為 1.0 m；以及
 - .3.3 相關證書應顯示所給予的免除。
- 2 除下述.3 的規定外，第 12.1 條的規定不需要適用於 1986 年 7 月 1 日前建造的船舶並由主管機關確定為航行於下列港口或裝卸站之間的限制航線：
- .1 現行公約締約國的國內港口或裝卸站；或
 - .2 現行公約各締約國之間的港口或裝卸站。

- 3 上述 2 的規定僅適用於 1986 年 7 月 1 日前建造的船舶，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，洗艙係符合本附則附錄 6 的要求按照主管機關批准的預洗程序進行，洗艙水排至接收設備；
 - .2 隨後的洗艙水或壓載水排入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的適應程度就本節而言，由這些港口或裝卸站所在的現公約締約國政府批准；
 - .4 在船舶航行於現公約其他締約國管轄的港口或裝卸站的情況下，主管機關將免除的細節通知本組織，以便轉發各公約締約國使其知道和採取適當行動（如有時）；以及
 - .5 根據本附則要求的證書經簽註闡明該船僅航行於此種限制航線。
- 4 船舶由於結構上和作業上的特點，液貨艙無需壓載並僅在修理或進塢時才要求洗艙，如果符合下列所有條件，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，已由主管機關按其用途予以批准；
 - .2 在修理或進塢之前可能進行的洗艙所產生的任何污液排至接收設備，該設備的適應程度由主管機關確定；
 - .3 按本附則要求的證書表明：
 - .1 每個被准予裝運有限數量的類似物質的液貨艙，無需馬上清洗就可裝載其他貨物；及
 - .2 免除的細節；
 - .4 船舶備有一份由主管機關批准的操作手冊；

- .5 在船舶航行於現公約其他締約國管轄的港口或裝卸站的情況下，主管機關將免除的細節通知本組織，以便轉發各公約締約國使其知道和採取適當的行動（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、設備或器械，以代替本附則中的要求，條件是這種裝置、材料、設備或器械與本附則中的要求至少是同樣有效。主管機關這種權力，不得擴大到以操作方法來達到控制排放有毒液體物質並作為等效來代替本附則各條所規定的那些設計和構造特點。

2 允許以某種裝置、材料、設備或器械來代替本附則所要求的主管機關應按本條 1 將其細節通知本組織，以便轉告本公約各締約國，供其參考和採取適當的措施（如有時）。

3 儘管本條 1、2 有規定，凡准予裝運適用的氣體船規則所列有毒液體物質的液化氣船的構造和設備，假如氣體船符合所有下列情況，應被認為等效於本附則第 11、12 條所含要求的構造和設備：

- .1 按准予裝運散裝液化氣的船舶所適用《氣體船規則》，持有符合證書；
- .2 持有國際散裝運輸有毒液體物質防污染證書，其中載明氣體船僅可裝運適用的《氣體船規則》所確定和所列的有毒液體物質；
- .3 提供專用壓載安排；
- .4 提供泵吸和管系安排，使主管機關滿意，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 或 13.2

條所要求的適用量；

- .5 備有一份主管機關認可的手冊，確保操作中沒有任何貨物殘餘物與水混合在一起，並且在使用手冊中規定的通風程序後，艙內沒有任何貨物殘餘物。

第 2 章 – 有毒液體物質的分類

第 6 條

有毒液體物質的分類和清單

- 1 就本附則而言，有毒液體物質應分為以下 4 類：
 - .1 X 類：這類有毒液體物質，如從洗艙或排除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，如從洗艙或排除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，如從洗艙或排除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 6.1 所規定的 X，Y 或 Z 類物質之內，因為這些物質如從洗艙或排除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的利用並無危害。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 對有毒液體物質進行分類的准則，載於本附則附錄 I 中。

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（最晚不得超過 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 - 檢驗與發證

第 7 條

化學品液貨船的檢驗和發證

儘管有本附則第 8、9 及 10 條的規定，由本公約締約國按照《國際散裝化學品規則》或《散裝化學品規則》規定（如適用）檢驗並發證的化學品液貨船，應視為已符合上述各條的規定，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 運輸散裝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。這種檢驗，就本附則所涉及的船舶而言，初次檢驗應包括對其結構、設備、各種系統、附件、佈置及材料的全面檢驗。此種檢驗應保證結構、設備、各種系統、附件、佈置及材料完全符合本附則中可適用的要求；
 - .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。除非本附則第 10.2、10.5、10.6 或 10.7 條適用。換證檢驗應確保其結構、設備、各種系統、附件、佈置和材料完全符合本附則的適用要求；
 - .3 中期檢驗，在證書的第二個周年日之前或之後三個月內或第三個周年日之前或之後三個月內進行，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附屬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。這種中間檢驗應在根據本附則第 9 條的規定在所簽發證書上簽註。
 - .4 年度檢驗，在證書的每個周年之前或之後三個月內進行，包括對本條 1.1 所述的結構、設備、各種系統、附件、佈置和材料的總體檢查，以確保其是按本條 3 的規定進行保養的，同時確保其繼續滿足船舶營運目的。這種年度檢驗應根據本附則第 9 條的規定在所簽發的證書上簽註。

.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。這種檢驗應確保已有效進行了必要的修理或換新，且這種修理或換新的材料和工藝在各方面均屬合格，同時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 所述經認可的該組織應遵守由 IMO 以 A.739 (18) 決議通過、並可能對其進行修正的指南，以及由 IMO 以 A.789 (19) 決議通過、並可能對其進行修正的說明。但這些修正案應按照本公約第 16 條規定的有關附則的修正程序予以通過、實施和生效。

2.3 主管機關如指定驗船師或認可的組織來執行本條 2.1 所述的檢驗和檢查，至少應對所指定的驗船師或認可的組織授權，使其能：

.1 要求船舶進行修理；及

.2 在受到港口國主管當局請求時，執行檢驗。

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

2.5 當指定的驗船師或認可的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，或者開航出海會對海洋環境產生不當的危害威脅，則該驗船師或組織應立即要求該船採取糾正措施並及時通知主管機關。如該船未能採取糾正措施，就應撤銷其證書並立即通知主管機關。如果此時該船在另一締約國的港口內，則尚需立即通知該港口國的主管當局。當主管機關的官員、指定的驗船師或認可的組織通知了港口國的有關當局，則該港口國政府應對該官員、驗船師或認可的組織給予一切必要協助，幫助他

們根據本條規定履行其職責。必要時，有關的港口國政府應採取措施確保該船在不具備對海洋環境不造成危害威脅的條件下，不得開航出海或離港口駛往最近的船舶修理廠。

2.6 無論採取何種方式辦理，有關的主管機關應充分保證檢驗和檢查的全面性及有效性，並應負責作出必要的安排以完成此項任務。

3.1 船舶及其設備的狀況應加以維護，使其能符合本公約的各項規定，從而保證該船在各個方面保持適合出海航行而不致對海洋環境產生不當的危害威脅。

3.2 根據本條 1 規定對船舶進行的任何檢驗完成以後，未經主管機關許可，經過本檢驗的結構、設備、各種系統、附件、佈置或材料均不得改變，直接替換這種設備和附件。

3.3 凡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效用或完整性有重大影響時，該船的船長或其船東應儘快向負責簽發有關證書的主管機關、認可的組織或指定的驗船師報告，該主管機關、認可的組織或指定的驗船師在收到報告以後，應立即進行調查研究，以確定是否需要進行本條 1 所要求的檢驗。如果該船舶是在另一締約國的港口內，船長或船東亦應立即向該港口國的有關當局報告，而指定的驗船師或認可的組織應查明此項報告是否業已遞交。

第 9 條

證書的簽發或簽註

1 對擬駛往本公約其他締約國管轄的港口或裝卸站的散裝運輸有毒液體物質的船舶，在按本附則第 8 條的規定進行最初檢驗或換證檢驗後，應簽發《國際防止散裝運輸有毒液體物質污染證書》。

2 此種證書應由主管機關或由其正式授權的任何個人或組織簽發或簽註。在任何情況下，主管機關應對該證書負全部責任。

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。如認為符合本附則的規定，應按本附則簽發或授權簽發《國際防止散裝運輸有毒液體物質污染證書》，如適用，應按本附則規定為該船簽註或授權簽註證書。

3.2 證書和檢驗報告副本各 1 份應儘快送交提出申請的主管機關。

3.3 該簽發的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承認。

3.4 對於懸挂非締約國國旗的船舶，不得予以簽發《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》格式應與本附則附錄 III 所載樣本相一致並至少應用英文、法文或西班牙文。如也使用船舶所懸掛國旗國家的官方語言，則在有爭議或分歧時，應以該國官方語言為準。

第 10 條

證書的有效期和有效性

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 儘管本條 1 有要求，如果換證檢驗在現有證書失效前 3 個月內完成，則新證書應從換證檢驗完成之日起到現有證書失效之後的 5 年之內有效。

2.2 如果換證檢驗在現有證書失效之日後完成，則新證書應從換證檢驗完成之日起到現有證書失效之日後的 5 年之內有效。

2.3 如果換證檢驗在現有證書到期之日的 3 個多月前完成，則新證書應在換證檢驗完成之日起 5 年內有效。

3 如果證書簽發期限少於 5 年，主管機關可以把證書有效期展期至本條 1 規定的最大期限，條件是進行了本附則 8.1.3 和 8.1.4 所述的適用的檢驗，而證書的簽發期限是 5 年。

4 如果在現有證書失效日之前已完成換證檢驗而新證書還未簽發或還未送至船上，主管機關授權的個人或組織可以在現有證書上簽註，這種證書在期滿後 5 個月的未來期限內應被認為繼續有效。

5 如果證書期滿時，船舶不在將接受檢驗的港口，主管機關可以延長證書的有效期，但這種延長只是讓該船完成航程抵達接受檢驗的港口，也只有在顯得恰當合理的情況下才能這麼做。但證書的展期不得超過 3 個月。持有這種展期證書的船舶在到達接受檢驗的港口後，不得憑此證書離開港口，除非獲得一份新的證書。換證檢驗完成後，新證書的有效期應從現有證書展期前的失效期算起不超過 5 年。

6 為短期航行的船舶所簽發的證書，未按本條上述規定展期時，可由主管機關在該證書所示到期之日給予一個月的展期。換證檢驗完成之後，新證書應從現有證書展期前的到期之日起 5 年內有效。

7 在特殊情況下（由主管機關確定），按本條 2.2、5 或 6 的要求，新證書不必從現有證書的失效之日算起。在這些特殊情況下，新證書的有效期應從換證檢驗完成之日 5 年內有效。

8 如果年度檢驗或中期檢驗在本附則第 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註修改，修改日期不得遲於檢驗完成之日後的 3 個月；
- .2 本附則第 8 條要求的後續年度檢驗或中期檢驗，應在該條規定的間隔期內完成，使用新的周年日期；

- .3 如進行一次或一次以上的年度檢驗或中期檢驗，而使本附則第 8 條規定的最大檢驗間隔期未被超過，則失效日期可以保持不變。
- 9 按本附則第 9 條規定所簽發的證書，遇下列任何情況，應中止有效：
 - .1 如果相關檢驗不能在本附則第 8.1 條規定的時間內完成；
 - .2 如果證書沒有按本附則第 8.1.3 或 8.1.4 條的規定簽註；
 - .3 船舶轉到另一船旗國。只有發證政府完全滿意，船舶符合本附則第 8.3.1 和 8.3.2 條的要求，才能給該船簽發新的證書。至於在締約國之間轉移船籍，如果在轉籍後 3 個月之內提出申請，該船的前船旗國政府應儘快把該船轉籍前所持證書副本轉交給主管機關，如可行，也將相關檢驗報告副本一併轉交。

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 准予散裝運輸《國際散裝化學品規則》第 17 章所確定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，以使此類物質因失控而排放入海的情況降至最低限度：
 - .1 建造於 1986 年 7 月 1 日及以後的化學品液貨船應符合《國際散裝化學品規則》；或
 - .2 該《規則》1.7.2 所涉及的《散裝化學品規則》：
 - .1 於 1973 年 11 月 2 日或以後簽註建造合同，但在 1986 年 7 月 1 日以前建造的船舶，以及航行到本公約其他締約國所轄港口或裝卸站的船舶；及

- .2 於 1983 年 7 月 1 日以後但在 1986 年 7 月 1 日以前所建造的船舶，以及航行於船旗國的港口或裝卸站之間的船舶。
- .3 該《規則》1.7.3 所涉及的《散裝化學品規則》：
 - .3.1 於 1973 年 11 月 2 日以前所簽建造合同的船舶，以及航行到本公約其他締約國所轄港口或裝卸站的船舶；及
 - .3.2 於 1983 年 7 月 1 日以前所建造的船舶，以及航行於船旗國的港口或裝卸站之間的船舶。

2 關於准予散裝運輸《國際散裝化學品規則》第 17 章所確定有毒液體物質的非化學品液貨船或液化氣運輸船，主管機關應根據本組織編寫的《指南》制定適當措施，以確保此類物質因失控而排放入海的情況降到最低限度。

第 12 條

泵吸、管路、卸貨設施和廢油艙

- 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，以確保每個准予裝運 X 或 Y 類物質的艙內及其相關管路內的殘餘物不超過 300 升，並確保每個准予裝運 Z 類物質的艙內及其相關管路內的殘餘物不超過 900 升。應根據本附則附錄 5 進行性能試驗。
- 2 在 1986 年 7 月 1 日後但在 2007 年 1 月 1 日前建造的每艘船舶均應設置泵吸和管路，以確保每個准予裝運 X 或 Y 類物質的艙內及其相關管路內的殘餘物不超過 100 升，並確保每個准予裝運 Z 類物質的艙內及其相關管路內的殘餘物不超過 300 升。應根據本附則附錄 5 進行性能試驗。
- 3 在 2007 年 1 月 1 日及以後建造的每艘船舶均應設置泵吸和管路，以確保准予裝運 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 100 升。應根據本附則附錄 5 進行性能試驗。

4 凡在 2007 年 1 月 1 日之前建造的、未能符合本條 1、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。如液艙被排空到最實際的程度，就被認為達到符合標準。

5 本條 1、2 和 3 所涉及的泵吸效能試驗和條件應由主管機關批准。泵吸效能試驗應使用水作為試驗介質。

6 准予裝運 X、Y 或 Z 類物質的船舶，應開設一個或幾個水下排放口。

7 凡在 2007 年 1 月 1 日之前建造的、准予載運 Z 類物質的船舶，本條 6 所要求的水下排放口是不強制的。

8 水下排放口應位於液貨艙區域內艙部彎曲處附近，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 水下排放口應這樣佈置，即排放入海的殘餘物/水混合物不應通過船

$$d = \frac{Q_d}{5L_d}$$

舶的邊界層。為此，當排放對船殼板屬正常時，則排放口的最小直徑由下列公式得出：

式中：

d = 排放口最小直徑 (m)

L_d = 從艙垂線到排放口距離 (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 (m³/h)。

10 當直接以角度對着船殼外板進行排放時，上述關係應通過以 Q_d 的分量替換 Q_d 來改變，而 Q_d 對船板外殼是正常的。

11 廢油艙

雖然本附則並不要求配置專用廢油艙，但是某些沖洗程序可能需要廢油艙。液貨艙可以被用作廢油艙。

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，對有毒液體物質或壓載水、洗艙水或其他含有該類物質的混合物的殘餘物排放控制應符合下列要求。

1 排放規定

1.1 應禁止把 X、Y 或 Z 類物質的殘餘物，或臨時歸類的類似殘餘物或壓載水、洗艙水或含有此類物質的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，相關貨艙應根據手冊中所規定的程序最大程度地被排空。

1.3 禁止裝載未經分類、臨時歸類或本附則第 6 條涉及的物質，或禁止裝載壓載水、洗艙水或含有此類殘餘物的其他混合物，同時禁止此類物質排放入海。

2 排放標準

2.1 如果本條規定允許把 X、Y 或 Z 類物質的殘餘物或臨時分類的此類物質或壓載水、洗艙水或含有此類物質的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，如果是自航船，其速度至少在 7 節，或如果是非自航船，其速度至少在 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 排放時距離最近陸地不少於 12 海里，水深不少於 25 m。

2.2 凡在 2007 年 1 月 1 日之前建造的船舶，對於把 Z 類物質或臨時歸類為此類物質的殘餘物或壓載水、洗艙水或水線以下含有此類物質的其他混合物排放入海並無強制規定。

2.3 對於 Z 類物質，主管機關可以放棄 2.1.3 關於有權懸掛其國家船旗的船舶僅航行於所懸掛船旗國主權領域或所轄水域排放時距離最近陸地不少於 12 海里的要求。另外，主管機關也可以放棄同樣要求，即關於有權懸掛其國家船旗的特殊船舶在兩沿海國家制定了不影響第三方的關於棄權的書面協議後，在其毗鄰國主權領域或所管轄水域內排放時距離最近陸地不少於 12 海里。這一協議的信息應在 30 天內提交本組織，以便進一步通報本公約締約國，以及方便其採取相應行動（如有）。

3 貨物殘餘物的通風

經主管機關認可的換氣程序可以用以驅除艙內的貨物殘餘物。此類程序應符合本附則附錄 7 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

如下列要求得到滿足，接受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，則該艙在裝貨前可不予清洗或壓載；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換氣程序予以清除。

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認可。

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 % 之前應被排入接收設備。其濃度指標由檢查員從排入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，應把艙內剩餘的洗艙水繼續排入接收設備，直至把該艙排空。這些作業應在《貨物記錄簿》內作相應記錄，並按第 16.1 條所述由檢查員簽註。
- .2 參照本條 13.2 的排放標準，預洗後輸入艙內的任何水均可被排放入海。
- .3 如使接受方的締約國政府確信，要測量排出物中的物質濃度，就不可能不造成船舶航期不應有的延誤，則該締約國可能接受相當於 13.6.1.1 中測量所要求濃度的替換程序，假如：
 - .1 根據主管機關認可的程序並符合本附則附錄 6 的要求預洗貨艙；和
 - .2 清洗情況參照第 16.1 條的要求寫入貨物記錄簿並經檢查員簽註。

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 類物質沒有按《手冊》要求進行卸載，在船舶離開卸貨港口之前，應予以預洗。除非參照本附則第 16.1 條，採取使驗船師滿意的、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施，或排放至有合適接收設備的另一港口，但必須有書面確認該港口的接收設備足以收納該船的洗艙水。
- .3 關於 Y 類高黏度或固化物質，下列情況應適用：
 - .1 附錄 6 中規定的預洗程序應被適用；
 - .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；及
 - .3 接着輸入艙內的任何水可按本條 13.2 的排放標準被排放入海。

7.2 壓載和減壓載的操作要求

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本條 13.2 中有明確規定。

7.2.2 假如船舶離最近陸地不到 12 海里，其所在位置水深不到 25 m，而已被清洗的液貨艙所輸入的壓載水，含有不到 1 ppm 的前載物質，則該壓載水可不考慮其排放速度、船舶航速及排放口位置，而被排放入海。當附錄 6 中規定的預清洗進行完後，被要求的清潔度也已達到了。而於 1994 年 7 月 1 日前建造的船舶之貨艙接着要用清潔機，以不小於 $k = 1.0$ 的水量完整徹底地清洗一遍。

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 予准裝運 X、Y、或 Z 類物質的每艘船舶應備有經主管機關認可的《手冊》。該手冊應有符合本附則附錄 4 的標準格式。如果是國際航運船舶，其所使用語言既非英語、法語，也非西班牙語，則條文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駕駛員確定實際安排和所有有關操作程序。即，起貨裝置、洗艙、含油污水處理及為符合本附則要求而必須遵守的液貨艙壓載和減壓載。

第 15 條

貨物記錄簿

1 凡本附則適用的船舶，應備有一本《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 2 所規定的格式。

2 在完成了本附則附錄 2 規定的任何操作後，均應將該操作立即記載入《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 每項記錄應由負責該項作業的高級船員簽字以及每填完一頁還應由船長簽字。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》的記錄至少應用英文、法文或西班牙文。如果記錄用的是船旗國官方文字，則遇有爭議或分歧的情況時，應以該文字的記錄為準。

5 《貨物記錄簿》應存放於隨時可以取來檢查的地方，除了沒有配備船員的被拖船隻外，均應存放在船上。《貨物記錄簿》在完成最後一次記錄後應保留3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。凡經船長證明為船上《貨物記錄簿》中某項記錄的真實副本者，將在任何法律訴訟中成為該項記錄中所述事實的證據。主管當局根據本規定對《貨物記錄簿》的檢查和複製核實無誤的副本，應盡速進行，不使船舶發生不當延誤。

第6章 – 港口國控制措施

第16條

控制措施

1 本公約每一締約國政府應指定或授權若干檢查員履行本條的目的。檢查員應按照本組織制定的控制程序來執行控制。

2 當本公約締約國政府指定或授權的檢查員，驗證了操作是按本附則要求進行的，或已同意免除預洗，則該檢查員應在《貨物記錄簿》作相應記錄。

3 准予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》作相應記錄，並由本條 1 所述的檢查員簽註。

5 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，就不可能不造成船舶不應有的延誤時，該締約國可接受第 13.6.3 條所述的替代程序，假如本條 1 所述的檢查員在《貨物記錄簿》內證明：

- .1 液貨艙、泵和管系均已排空；並
- .2 已按本附則附錄 6 的規定進行了預洗；以及
- .3 由這種預洗所產生的洗艙水已排入接收設施，且該艙業已排空。

6 如果第 13.4 條條件之一得到滿足，則接收方政府可應船長的申請，免除第 13 條相應條款所述對該船的預洗要求。

7 對航行在現公約其他締約國管轄的港口或裝卸站的船舶，只有接收方的政府可以同意本條 6 中所述的免除。如果給予此種免除，應在《貨物記錄簿》內作相應的記錄，並由本條 1 所述的檢查員簽註。

8 如果液貨卸載未按照本附則附錄 5 為基礎並在主管機關批准的泵吸條件下進行，可以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 1 條所述的檢查員滿意。相應記錄應寫進《貨物記錄簿》。

9 港口國對操作要求的控制

9.1 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有毒液體物質污染的程序時，該船應接受該締約國正式授權官員根據本附則進行的操作要求的檢查。

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已按本附則的要求調整至正常狀態，才准其開航。

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 7 章 - 防止有毒液體物質事故引起的污染

第 17 條

船舶海上有毒液體物質污染應急計劃

1 每艘准予裝載散裝有毒液體物質、總噸位在 150 及以上的船舶，應備有主管機關認可的《船舶海上有毒液體物質污染應急計劃》。

2 該應急計劃應根據本組織制定的指南要求，並應以船長和駕駛員所用的工作語言書寫。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 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 在處理污染時與政府及地方當局協調船上行動的程序和船上聯繫要點。

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 每一公約締約國政府，按照船舶使用港口、裝卸站或修理港的需要，承擔供應使用接收設備如下：

- .1 船舶貨物作業港、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，並不使船舶發生不當延遲；及

- .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。

2.1 每一締約國政府，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。

2.2 當由於環境獨特而區域性安排是滿足本條第 1、2 和 4 款要求的唯一可行途徑時，發展中小島國可以通過該安排來滿足這些要求。參加區域性安排的締約國須考慮到本組織制定的導則，制定一個《區域接收設施計劃》。

參加區域性安排的各締約國政府須與本組織協商，將下列內容周知本公約的締約國：

1. 《區域接收設施計劃》如何將本組織的導則考慮在內；
2. 確認的“區域船舶廢物接收中心”的詳情；和
3. 設施有限港口的詳情。

2.3 當本附則第13條要求預洗並且《區域接收設施計劃》適用於卸貨港口時，預洗和向接收設施的排放須按照本附則第13條的規定進行或者在適用的《區域接收設施計劃》中規定的“區域船舶廢物接收中心”進行。

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 條有關那區域所適用條款的要求從該日期起生效。他們還應至少提前六個月把如此確定的日期通知本組織。本組織接着應馬上把該日期通知所有締約國。

4 本公約的每一締約國政府應承擔保證在卸貨站提供設施，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泄回船上。

5 每一締約國應將對本條 1 所要求的設備或 3 所要求的設施宣稱不足的任何情況通知本組織，以便轉告各有關締約國。

附則 II 的附錄

附錄 1

有毒液體物質的分類指南

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以下表格所示：

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 標準的貨品	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

修正的 GESAMP 有害評定程序縮略圖例

A 欄和 B 欄 - 水環境					
數字 級別	A			B	
	生物積聚和生物退化			水生生物毒性	
	A1 生物積聚		A2 生物退化	B1 急性毒性	B2 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	>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	=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		
數字級別	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* 長期健康影響
0	>2000	>2000	>20	非刺激	非刺激	C - 致癌
1	>300 - =2000	>1000 - =2000	>10 - =20	中等刺激	中等刺激	M - 突變
2	>50 - =300	>200 - =1000	>2 - =10	刺激	刺激	R - 生殖中毒
3	>5 - =50	>50 - =200	>0.5 - =2	3 強刺激或腐蝕 3A Corr. (=4hr) 3B Corr. (=1hr) 3C Corr. (=3min)	強刺激	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
4	=5	=50	=0.5			

E 欄 - 對海洋其他用途的妨害			
E1 污染	E2 對野生生物及海底生態環境的影響	E3 對海岸休憩環境的妨害	
		數字級別	說明與措施
NT：非污染（經檢測） T：污染檢測為陽性	Fp：持續性漂浮物 F：漂浮物 S：沉澱物質	0	無妨害 無警告
		1	輕度危害 警告，不關閉休憩場所
		2	中等危害 可能要關閉休憩場所
		3	高度危害 關閉休憩場所

附錄 2

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

液貨艙及污液艙平面圖

(船上填寫)



艙室編號	容積

(填寫每艙容積，以 m³ 為單位)

引言

以下幾頁為各種液貨和壓載作業綜合項目表，如適當時，應按修正的《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（MARPOL 73/78）第 15.2 條規定，將各種液貨艙的作業情況逐艙記入《貨物記錄簿》。各項目已按作業分組，每組以一個字母表示。

在填寫《貨物記錄簿》時，日期、作業組別和項目編號等均應填入合適的欄內，所要求的細節應按時間順序填入空白處。

對已填寫好的各個作業，應由高級船員或主管高級船員，或如適用時，由船舶卸貨所在國主管當局授權的檢查員簽字並載明日期。在填寫好的每頁上，應由船長會簽。

應予記載的項目一覽表

要求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 液貨艙名稱：
 - .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 預洗污液駁至：

- .1 卸貨港接收設備（註明港口）；
- .2 其他接收設備（註明港口）。

(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）；
- .3 污液收集艙（註明液艙）。

(F) 洗艙水排放入海

17 註明液艙：

- .1 清洗貨艙時，是否排放洗艙水？如果這樣，排放率多少？
- .2 洗艙水是否由污液收集艙排放？如是這樣，註明量及排放率。

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）。

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。

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

裝卸貨/壓載作業

日期	作業代號 (字母)	項目號	作業記錄/主管高級船員簽字/經授權檢查員的姓名和簽字

船長簽字

附錄 3

國際防止散裝運輸有毒液體物質污染證書格式

國際防止散裝運輸有毒液體物質污染證書

根據經 1978 年議定書修訂的以及經 MEPC.39(29)決議修正的 1973 年國際防止船舶造成污染公約（以下簡稱“公約”）的規定簽發。經政府授權：

.....

（國家全名）

經.....

（按公約規定被授權的個人或組織全稱）

船舶概況

船名

船舶編號或呼號

IMO 編號

船籍港

總噸位

茲證明：

- 1 本船已按本公約附則第 8 條的規定接受了檢驗。
- 2 檢驗表明本船的結構、設備、系統、附件、佈置和材料及其狀況在各方面均屬合格，且本船符合本公約附則 II 的適用要求。
- 3 本船已按本公約附則 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 如符合本公約附則 II 所有相關操作規定，本船符合 MARPOL 73/78 附錄 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.....止，在此期間應按本公約附則 II 第 8 條規定接受檢驗。

本證書上載明的完成檢驗日期（日/月/年）：.....

簽發於

(發證地點)

.....

(發證日期)

(經授權的發證官員簽字)

(主管當局蓋章或鋼印，如適用)

年度檢驗和中期檢驗的簽註

茲證明，在按本公約附則 II 第 8 條要求進行的一次檢驗中表明本船符合本公約的有關規定：

年度檢驗：簽字.....

(經授權的官員簽字)

地點.....

日期.....

(主管當局蓋章或鋼印，如適用)

年度檢驗/中期檢驗：簽字.....

(經授權的官員簽字)

地點.....

日期.....

(主管當局蓋章或鋼印，如適用)

年度檢驗/中期檢驗：簽字.....

(經授權的官員簽字)

地點.....

日期.....

(主管當局蓋章或鋼印，如適用)

年度檢驗：

簽字.....

（經授權的官員簽字）

地點.....

日期.....

（主管當局蓋章或鋼印，如適用）

按第 10.8.3 條規定的年度/中期檢驗

茲證明，按本公約附則 II 第 10.8.3 條的要求進行了年度/中期檢驗，表明該船符合本公約的有關規定：

簽字.....

（經授權的官員簽字）

地點.....

日期...年/月/日.....

（主管當局蓋章或鋼印，如適用）

在適用第 10.3 條情況下，有效期限少於 5 年的證書展期簽註

該船舶符合本公約的相關規定，且本證書按本公約附則 II 第 10.3 條規定視為有效，有效期限至

簽字.....

（經授權的官員簽字）

地點.....

日期...年/月/日.....

（主管當局蓋章或鋼印，如適用）

在已完成換證檢驗並適用第 10.4 條情況下的簽註

該船符合本公約的相關規定，且本證書按本公約附則 II 第 10.4 條規定應視為有效，有效期限至

簽字.....

（經授權的官員簽字）

地點.....

日期...年/月/日.....

(主管當局蓋章或鋼印，如適用)

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註

本證書按本公約附則 II 第 10.5 或 10.6 條的規定，應視為有效，有效期至

簽字.....

(經授權的官員簽字)

地點.....

日期...年/月/日.....

(主管當局蓋章或鋼印，如適用)

在適用第 10.8 條情況下，周年日提前的簽註

按本公約附則 II 第 10.8 條的規定，新的周年日為.....。

簽字.....

(經授權的官員簽字)

地點.....

日期...年/月/日.....

(主管當局蓋章或鋼印，如適用)

附錄 4

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。這個標準化文本應編入為每一船舶提供的《手冊》，後面應有為具體船舶準備的每一節所必需的資料。當某一節不適用時，應填入“NA”，這樣就不會引起應標準格式要求所計數字的混淆。對於標準格式中以斜體字形式出現的段落，則要求提供具體船舶的描述信息。《手冊》的內容將隨船舶的設計、貿易範圍和擬運載貨物的類型而改變。若文本字體非斜體，則應將《標準手冊》中的該段文字不作任何修改地抄錄到手冊中去。

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**73/78 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.....

總噸位.....

主管機關批准印章：

引言

1 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，制定了經 1978 年議定書修訂的 1973 年國際防止船舶造成污染公約（以後稱 73/78 防污公約）。為達到其目的，73/78 防污公約包括了六個附則，給出了有關主要的 6 類有害物質在船上處理和排放入海或排入大氣的詳細規則，即附則 I（礦物油）、附則 II（散裝運輸的有毒物質）、附則 III（散裝包裝形式運輸的有害物質）、附則 IV（生活污水）、附則 V（垃圾）、附則 VI（空氣污染）。

2 73/78 防污公約附則 II（以後稱附則 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標準。

3 附則 II 要求的程序和佈置標準，要求核准散裝運輸有毒液體物質的每艘船舶都應配備一份程序和佈置手冊（以後稱《手冊》）。

4 該《手冊》已按附則 II 之附錄 4 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，以及高級船員確定有關貨物裝卸、液貨艙清洗、污液處置、殘餘物排放、壓載和排除壓載的所有操作程序，這些是為符合附則 II 的要求所必須遵循的。

6 此外，《手冊》連同船舶的貨物記錄簿，以及在附則 II 下簽發的證書，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，未經主管機關的預先同意，不允許對其中的任何部分作變動或修改。

章節索引

- 1 73/78 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、壓載和排除壓載的程序
- 5 資料與程序

第 1 節 - 73/78 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，包括以下參數：

- .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，特殊區域是指南極區域。

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 和 Z 類物質。

1.5 除了上面所述的條件外，附則 II 中還有一個重要的要求，即某些貨物殘餘物、液貨艙清洗和通風作業的排放只能按照批准的程序和佈置進行。

1.6 為能符合 1.5 中的要求，本《手冊》第 2 節中包含了船舶設備和佈置的所有詳細資料，第 3 節中包含了卸貨和掃艙的作業程序，第 4 節中包含

了貨物殘餘物、洗艙水、污液、壓載和排除壓載的可能適用於船舶核准物質的排放程序。

1.7 只要遵循本《手冊》所規定的程序，將確保船舶符合 73/78 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簡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 吸阱的位置和容積（如設有時）；
- .7 管路泄放和掃艙或吹除佈置；以及

.8 管路吹除所需的氮氣或空氣的壓力和容量（如設有時）。

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；以及
- .4 壓載管路和水下出口系統之間的任何相互連接件。

2.5 專用污液艙連同相關的泵吸和管路佈置的說明

本節應包括專用污液艙（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 專用污液艙以及這些艙的容量；
- .2 專用污液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液艙之間的連接件。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簡圖和表格，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》的 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；以及
- .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 洗艙機的类型、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；以及
- .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 管路泄放和清掃或吹除佈置（如適用時）；
- .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

本節應包括由於以下情況而不能滿足 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；及
- .2 液貨艙加熱系統故障。

3.6 貨物記錄簿

卸貨作業完成後，應在《貨物記錄簿》的適當之處填寫。

第 4 節 – 關於液貨艙清洗、殘餘物排放、壓載和排除壓載的程序

4.1 本節包括貨艙清洗，壓載和污液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不對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、壓載和排除壓載程序所必須的資料，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新船還是現有船舶（見流程圖－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 凝固或高粘度物質

物質的性質應從裝運單據中查得。

.5 水中的溶解性

已刪除。

.6 含有其他物質的污液相容性

本節應包括允許和不允許貨物污液相混合的說明。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（例如用於洗艙的散裝溶劑）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 對上述這些資料評定以後，用第 5 節中的說明和流程圖明確要遵循的正確作業程序。在《貨物記錄簿》中應作適當記載，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。

對於熔點等於或大於 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裝運單據中查得。

對於允許運載的物質，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。

上述表格和後面補遺的要點。

表 2 – 液貨艙資料

貨艙號	容積 (m³)	掃艙量 (升)

[illegible]

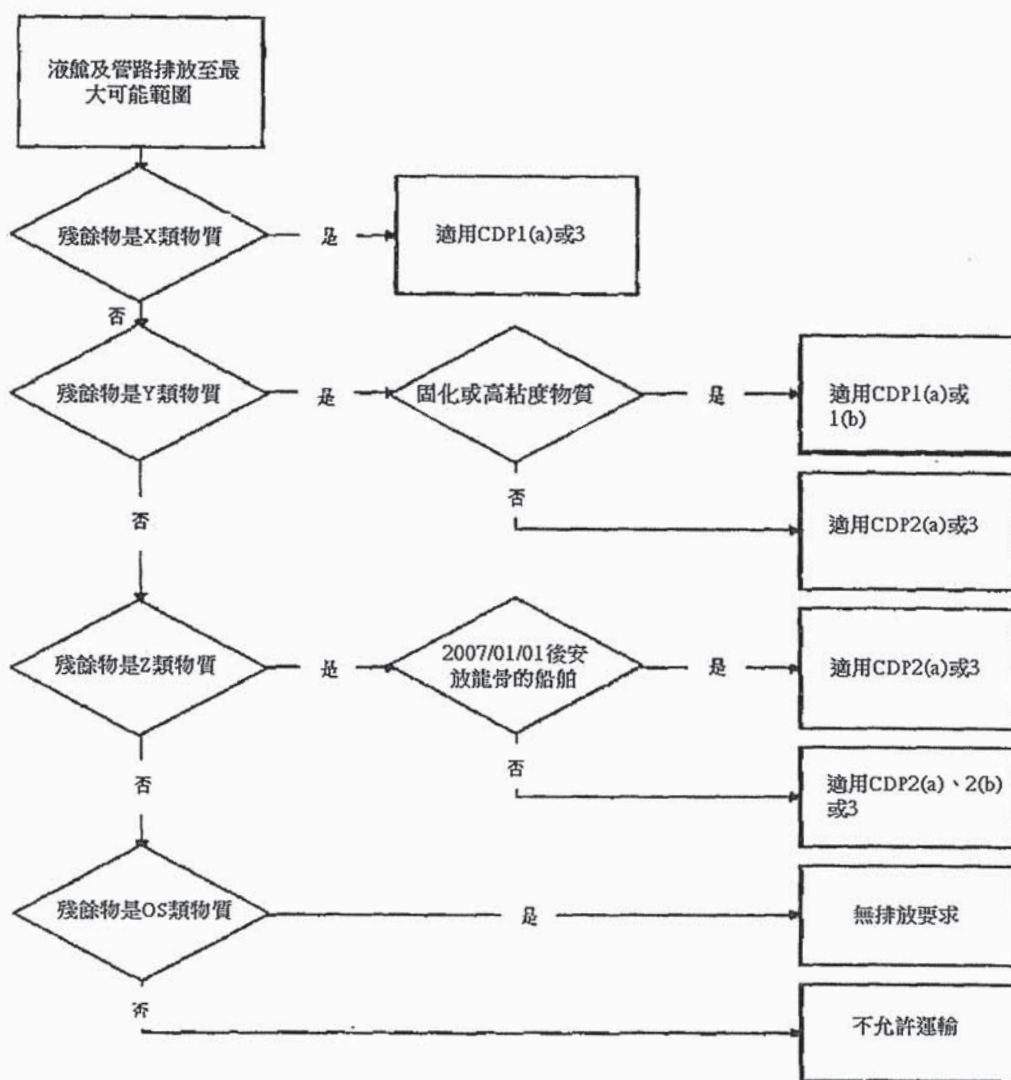
補遺 A

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。



船舶細節	掃艙要求（升）		
	X 類	Y 類	Z 類
新船：2007 年 1 月 1 日以後鋪放龍骨	75	75	75
《國際散化規則》（IBC）船舶，至 2007 年 1 月 1 日	100+50 容差	100+50 容差	300+50 容差
《散化規則》（BCH）船舶	300+50 容差	300+50 容差	300+50 容差
其他船舶：2007 年 1 月 1 日以前鋪放龍骨	不適用	不適用	儘最大可能卸空

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	除了預洗，實施隨後沖洗，遵循以下條件： 對於 1994 年 7 月 1 日前建造的船舶要使用有一個完整循環的洗艙機； 對 1994 年 7 月 1 日或之後建造的船舶清洗水量不少於以“k”=1.0 計算		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 17 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 6 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 污液泵出程序；
- .3 熱洗要求；
- .4 洗艙機的循環次數（或時間）；以及
- .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 7 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、過濾器通風的程序；以及
- .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

附錄 5

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來確定，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的《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 設計標準及性能試驗

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 50l。

3 水性能試驗

3.1 試驗條件

3.1.1 船舶的縱、橫傾狀態須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須的深度。

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 貨泵的低點泄放管；和
- .4 所有液貨艙相關管路的最低點泄放管直到匯集管截止閥為止。

3.2.5 以上收集到的總的水容積確定出液貨艙的掃艙量。

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，只要下述操作上的限制包含在船舶的批准《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。”

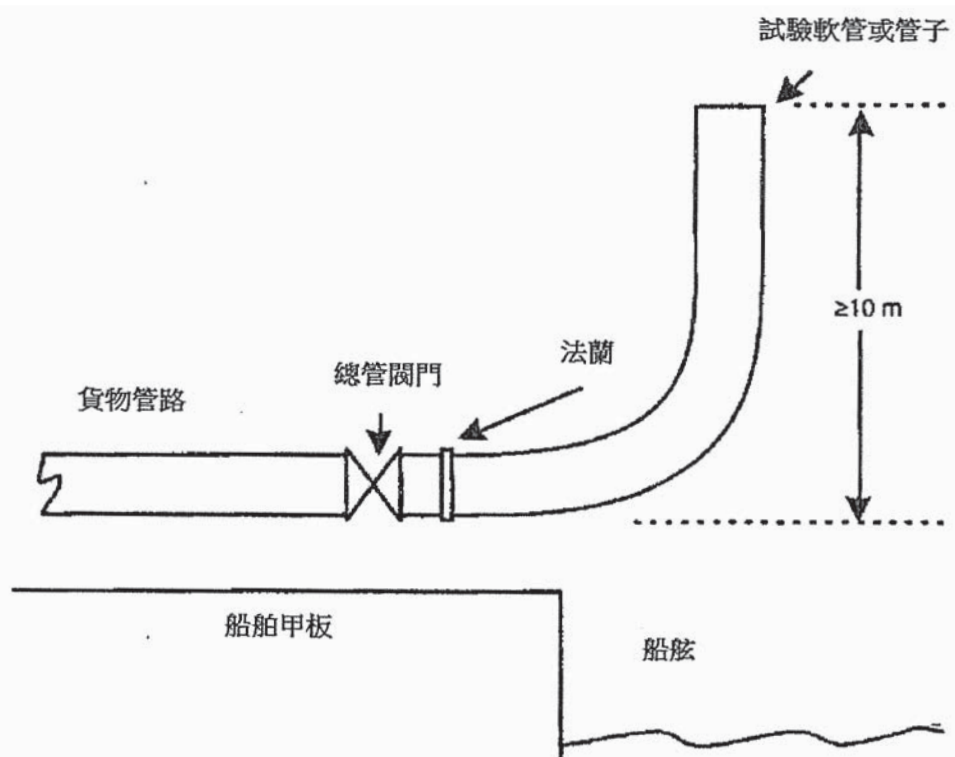


圖 5-1

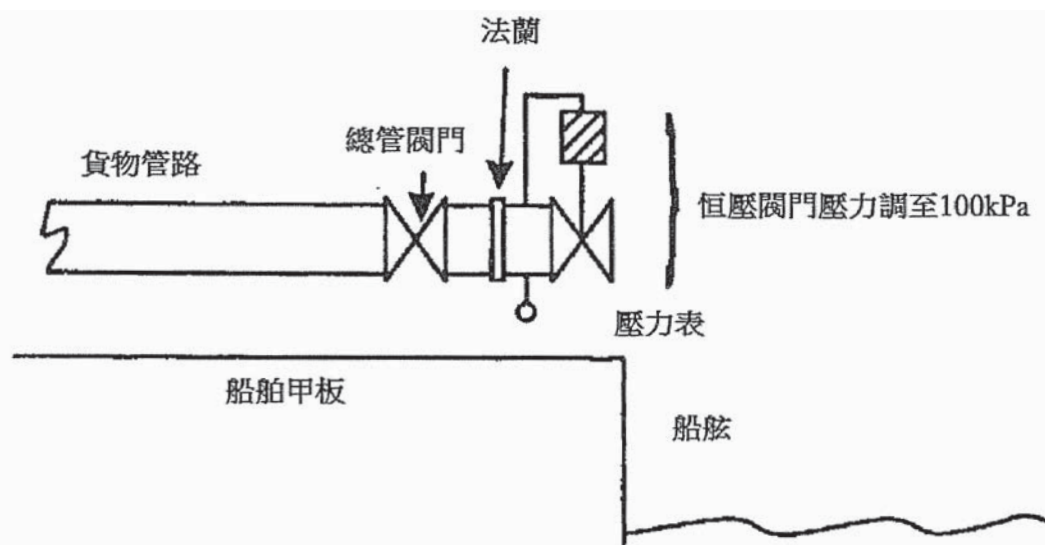


圖 5-2

上述兩圖說明試驗設施將提供液貨艙卸貨總管處的背壓不小於 100 kPa。

附錄 VI

預洗程序

A 適用 1994 年 7 月 1 日前建造的船舶

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。

非凝固物質的預洗程序

- 1 液貨艙應採用有足夠水壓力的旋轉噴射水柱的方法予以沖洗，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，利用不斷地將污液泵出並促使流向吸入點方法（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 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，除非該類物質的性能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，沖洗管路、泵和濾器，並且應繼續向岸上接收設備進行排放直至貨艙排空。

凝固物質的預洗程序

- 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水壓力的旋轉噴射水柱的方法予以沖洗，同時應位於能確保所有液貨艙的表面都沖洗到。

4 在洗艙時，利用不斷地將污液泵出並促使流向吸入點方法（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，除非該類物質的性能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，沖洗管路、泵和濾器，並且應繼續向連至岸上接收設備進行排放直至貨艙排空。

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	
	非凝固物質	凝固物質
X 類	1	2
Y 類	1/2	1

B 適用於 1994 年 7 月 1 日或之後建造的船舶，並建議適用 1994 年 7 月 1 日前建造的船舶

為滿足附則 II 的某些要求，需要預洗程序。本附錄解釋應如何來完成這些預洗程序，以及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驗證試驗的基礎上使用以取得主管機關的滿意。當批准減少的容量時必須在《手冊》中記錄其影響。

如使用除水以外的介質進行預洗，13.5.1 的規定適用之。

不帶循環的非凝固物質的預洗程序

- 1 液貨艙應採用有足夠水壓力的旋轉噴射水柱的方法予以沖洗，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 類和 Z 類物質只需使用一個位置。
- 2 在洗艙時，應利用不斷將污液泵出並促使流向吸入點的方法，將艙內污液的總量減至最少。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 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，除非該類物質的性能使得洗艙的效果不大。
- 4 所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，貨艙和管路應予以徹底清掃。

不帶循環的凝固物質的預洗程序

- 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水壓力的旋轉噴射水柱的方法予以沖洗，同時應位於能確保所有液貨艙的表面都沖洗到。
- 9 在洗艙時，應利用不斷將污液泵出並促使流向吸入點的方法將艙內污液的總量減至最少。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，除非該類物質的性能使得洗艙的效果不大。
- 11 所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，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 用循環洗艙介質的方法可被採用，用以不止一個液貨艙的洗艙。在確定數量時，必須適當注意液貨艙中殘餘物的期望數量和洗艙介質的性能，以及是採用初步漂洗還是沖洗。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數量的 5%。

14 循環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 足以連續洗艙的大量洗艙介質應加到將予以沖洗的液貨艙中。

16 所有液貨艙表面應採用有足夠水壓力的旋轉噴射水柱予以清洗。洗艙介質的再循環可以在予以沖洗的艙進行，也可通過另外的艙，例如污液艙。

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 當水作為洗艙介質時，凝固物質以及那些在 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。除非這些物質的性能使得洗艙效果不大。

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，液貨艙應用進行漂洗，用乾淨洗艙介質，不斷吸水並排入接收設備。漂洗液應至少覆蓋艙底並足以沖洗管路、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、液貨艙尺寸、貨物性質、洗艙水排出物的許可濃度以及操作區域來確定。由下列公式計算最小水量：

$$Q = k (15r^{0.8} + 5r^{0.7} \times V/1000)$$

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確定的值，但對於艙容為 $500 m^3$ 及以上的液貨艙，不應低於 $0.100 m^3$ ，對於艙容為 $100 m^3$ 及以下的液貨艙，不應低於 $0.040 m^3$ 。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 最小值由線性插值法求得。

對於 X 類物質， r 值應按照標準基於掃艙試驗予以確定，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，非凝固低黏度物質， $k = 1.2$

X 類，凝固物質或高黏度物質， $k = 2.4$

Y 類，非凝固低黏度物質， $k = 0.5$

Y 類，凝固物質或高黏度物質， $k = 1.0$

下表是當 k 系數取 1 時用公式計算所得，可作為方便參考。

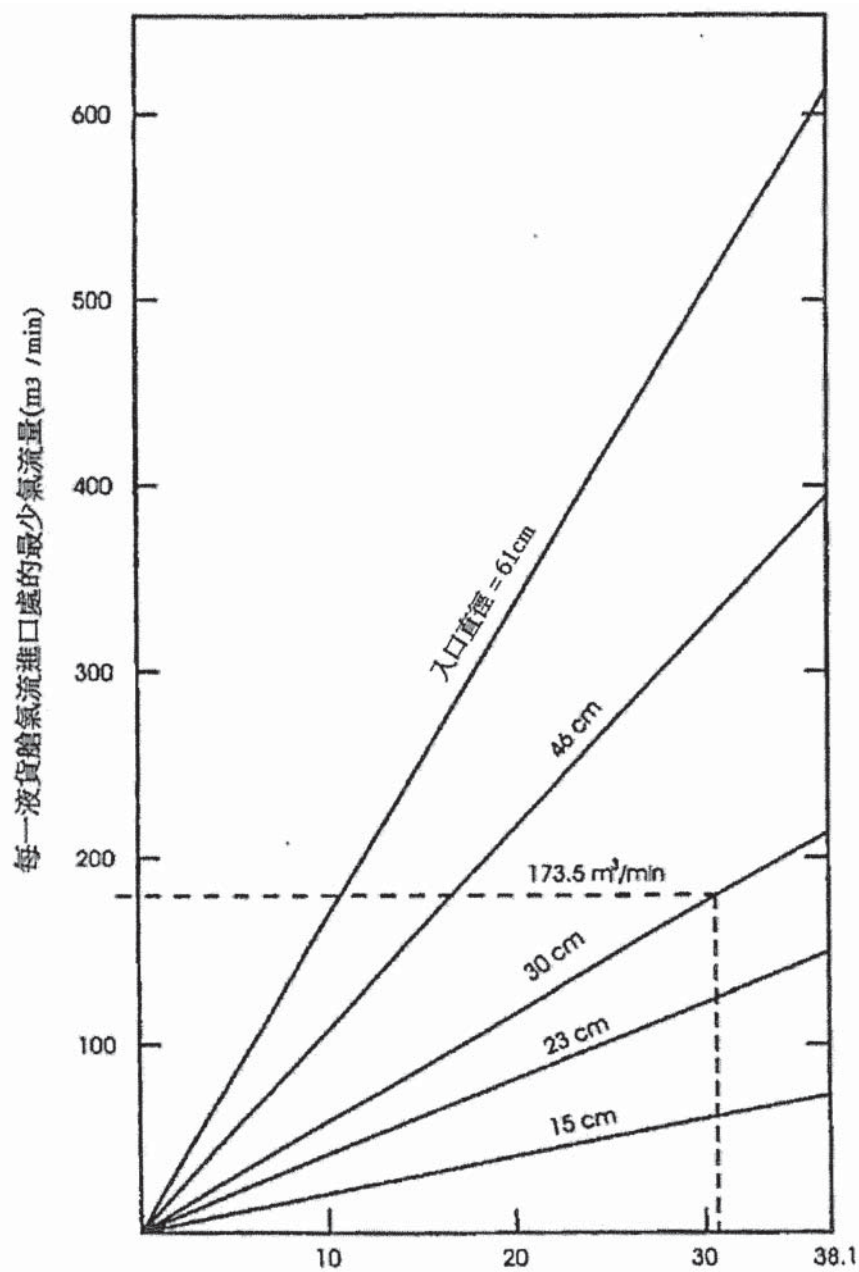
掃艙容量 (m ³)	艙容 (m ³)		
	100	500	3000
= 0.04	1.2	2.9	5.4
.10	2.5	2.9	5.4
.30	5.9	6.8	12.2
.90	14.3	16.1	27.7

21 考慮到船舶載運的物質，對預洗容量低於上述 20 中給定的值的批准可進行驗證試驗達到主管機關滿意，以證明滿足第 13 條要求。如此驗證的預洗容量，對其他預洗條件，應採用上述 20 中定義的系數 k 予以調整。

附錄 7

通風程序

- 1 物質在 20°C 時蒸氣壓力超過 5 kpa 的液貨殘餘，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物質殘餘前，應考慮到關於液貨可燃性和毒性的安全危險。有關安全方面，應參考修正的《74 國際海上人命安全公約》（SOLAS74）、《國際散裝化學品規則》、《散裝化學品規則》中關於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 港口當局也可以指定液貨艙通風規則。
- 4 除去貨艙中液貨殘餘的通風程序如下：
 - .1 通路內液貨應泄去，並且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提高；
 - .3 應採用能產生氣流達到液貨艙底部的通風設備。圖 7-1 可用來評估用於液貨艙通風至給定深度的通風設備的適用性；
 - .4 通風設備佈置的位置應最靠近液貨艙匯集阱或吸入點；
 - .5 如果實際可行，通風設備應位於使氣流直接吹到液貨艙匯集阱或吸入點上並儘可能避免碰擊到貨艙構件上；和
 - .6 通風應持續到液貨艙內看不到有液體留存為止，這應通過目視檢查或等效方法來核實。



氣流穿透深度（米）

圖 7-1 - 作為氣流穿透深度功能的最小流量。

氣流穿透深度應與艙深相比較

《1973年防止船舶造成污染國際公約》

附則III

防止海運包裝有害物質污染規則

第1條

適用

- 1 除另有明文規定外，本附則的規定適用於海上運輸包裝形式有害物質的所有船舶。
 - .1 就本附則而言，“有害物質”係指在《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，或符合本附則附錄中的標準的物質。
 - .2 就本附則而言，“包裝形式”係指 IMDG 規則中規定的對有害物質的盛裝形式。
- 2 除符合本附則的各項規定外，禁止裝運有害物質。
- 3 作為本附則的補充，公約各當事國政府須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。
- 4 就本附則而言，凡以前曾經裝運過有害物質的空包裝，除非已採取足夠的預防措施，確保其中已沒有危害海洋環境的殘餘物，否則其本身須被視為有害物質。
- 5 本規則各項要求不適用於船用物料及設備。

第 2 條

包裝

根據其所盛裝的具體物質，包裝件須足以將其對海洋環境的危害降至最低。

第 3 條

標誌和標籤

- 1 盛裝有害物質的包裝件，須根據 IMDG 規則有關規定加上耐久性標誌或標籤，指明該物質為有害物質。
- 2 在盛裝有害物質包裝件上黏貼標誌或標籤的方法須符合 IMDG 規則的有關規定。

第 4 條

單證

- 1 有關運載有害物質的運輸信息須符合 IMDG 規則的有關規定並須供港口國當局指定的人員或組織使用。
- 3 每艘運載有害物質的船舶須攜帶一份專門的清單、艙單或積載圖，根據 IMDG 規則的有關規定列明船上所裝的有害物質及其位置。離港前須備有一份上述單證的副本，供港口國當局指定的個人或組織使用。

第5條

積載

須正確地積載和繫固有害物質，以將對海洋環境的危害減至最低限度，且不致損害船舶和船上人員的安全。

第6條

限量

出於可靠的科學和技術理由，會有必要禁止運輸某些有害物質或對任何一艘船舶裝載有害物質的數量加以限制。在限制數量時須充分慮及船舶的大小、結構和設備，以及這些物質的包裝和其自身特性。

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，但為保證船舶安全或救護海上人命所必須者除外。
- 2 在遵守本公約規定的前提下，須根據有害物質的物理、化學和生物學特性，對將所泄漏的有害物質沖洗至船外採取適當控制措施，但這種措施的執行須不致損害船舶及船上人員的安全。

第 8 條

對操作性要求的港口國監督

- 1 當船舶在另一當事國的港口或離岸碼頭停靠時，經該當事國正式授權的官員可對該船進行關於本附則操作要求的檢查。
- 2 如有明顯理由認為該船船長或船員不熟悉船上防止有害物質污染的關鍵程序，該當事國須採取措施，包括進行詳細檢查，及，如有必要，確保該船在按照本附則的要求調整至正常狀態之前，不得啟航。
- 3 本公約第 5 條規定的港口國監督程序須適用於本條。
- 4 本條的任何內容均不得被解釋為限制一當事國對本公約明確規定的操作要求進行監督的權利和義務。

附則III的附錄

包裝形式有害物質的確定標準

就本附則而言，符合下列任一標準的物質均為有害物質：

(a) 急性（短期）水生物危害

類別：急性1

96 hr LC ₅₀ （對魚類）	≤1mg/l 和/或
48 hr EC ₅₀ （對甲殼綱動物）	≤1mg/l 和/或
72或96 hr ErC ₅₀ （對海藻或其他水生植物）	≤1mg/l

(b) 長期水生物危害

(i) 有充足慢性中毒數據的非快速降解物質

類別：慢性1：

慢性NOEC或EC _x （對魚類）	≤0.1mg/l 和/或
慢性NOEC或EC _x （對甲殼綱動物）	≤0.1mg/l 和/或
慢性NOEC或EC _x （對海藻或其他水生植物）	≤0.1mg/l

類別：慢性2：

	≤1mg/l 和/或
慢性NOEC或EC _x （對魚類）	≤1mg/l 和/或
慢性NOEC或EC _x （對甲殼綱動物）	≤1mg/l
慢性NOEC或EC _x （對海藻或其他水生植物）	

(ii) 有充足慢性中毒數據的快速降解物質

類別：慢性1：

慢性NOEC或EC _x （對魚類）	≤0.01mg/l 和/或
慢性NOEC或EC _x （對甲殼綱動物）	≤0.01mg/l 和/或
慢性NOEC或EC _x （對海藻或其他水生植物）	≤0.01mg/l

類別：慢性2：

慢性NOEC或EC _x （對魚類）	≤0.1mg/l 和/或
慢性NOEC或EC _x （對甲殼綱動物）	≤0.1mg/l 和/或
慢性NOEC或EC _x （對海藻或其他水生植物）	≤0.1mg/l

(iii) 缺少充足慢性中毒數據的物質

類別：慢性1：

96 hr LC ₅₀ （對魚類）	≤1mg/l 和/或
48 hr EC ₅₀ （對甲殼綱動物）	≤1mg/l 和/或
72或96 hr ErC ₅₀ （對海藻或其他水生植物）	≤1mg/l

且該物質不能快速降解和/或試驗確定的BCF≥500（或，如果沒有，則log K_{ow}≥4）

類別：慢性2：

96 hr LC ₅₀ （對魚類）	>1mg/l 但≤10 mg/l 和/
------------------------------	---------------------

48 hr EC₅₀ (對甲殼綱動物)

或

72或96 hr ErC₅₀ (對海藻或其他水生植物) >1mg/l 但≤10 mg/l 和/

或

>1mg/l 但≤10 mg/l

且該物質不能快速降解和/或試驗確定的BCF≥500 (或, 如果沒有, 則
log K_{ow}≥4)

對物質和混合物分類程序的附加指南包括在 IMDG 規則內。

《1973年防止船舶造成污染國際公約》

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 在本規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規則生效之日或以後安放龍骨或處於相應建造階段的船舶；
或
 - .2 在本附則生效之日後 3 年或 3 年以上交船的船舶。
- 2 “現有船舶” 係指不屬於新船的船舶。
- 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；
 - .2 醫務室（藥房，病房等）的洗手池、洗澡盆和這些處所排水孔的排出物；
 - .3 裝有活動物的處所的排出物；或
 - .4 混有上述定義的排出物的其他廢水。
- 4 “集污艙” 係指用於收集和儲存生活污水的艙櫃。

5.1 “最近陸地”：“距最近陸地”一詞，係指距某領土按照國際法據以劃定其領海基線的距離，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的距離：

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，

再至南緯 10°00'，東經 142°00' 的一點，

再至南緯 9°10'，東經 143°52' 的一點，

再至南緯 9°00'，東經 144°30' 的一點，

再至南緯 10°41'，東經 145°00' 的一點，

再至南緯 13°00'，東經 145°00' 的一點，

再至南緯 15°00'，東經 146°00' 的一點，

再至南緯 17°30'，東經 147°00' 的一點，

再至南緯 21°00'，東經 152°55' 的一點，

再至南緯 24°30'，東經 154°00' 的一點，

最後至澳大利亞海岸南緯 24°42'，東經 153°15' 的一點的連線。

5.2 特殊區域係指某一海域，在該海域中，由於其海洋地理和生態狀況以及其運輸的特殊性等公認的技術原因，需要採取特殊的強制辦法以防止生活污水污染海洋。

特殊區域係指：

.1 附則 I 第 1.11.2 條界定的波羅的海區域；和

.2 根據指定有關防止船舶生活污水造成污染的特殊區域的標準和程序，由本組織所指定的任何其他海域。

6 “國際航行” 係指從本公約適用的一個國家到該國以外的一個港口的航行，反之亦然。

7.1 “人” 係指船員和乘客。

7.2 “乘客” 係指除下列人員之外的人員：

- .1 船長和船員，或受僱以任何職務從事該船業務的其他人員；和
- .2 一周歲以下的兒童。

7.3 “客船” 係指載客超過 12 人的船舶。

按照第 11.3 條的適用範圍，“新客船” 係指：

- .1 於 2016 年 1 月 1 日或以後訂立建造合同的，或無建造合同時，於 2016 年 1 月 1 日或以後安放龍骨或處於類似建造階段的客船；或
- .2 2016 年 1 月 1 日後兩年或以上時間交付的客船。

“現有客船” 係指非新客船的客船。

8 “周年日期” 係指與《國際防止生活污水污染證書》到期之日對應的每年的該月該日。

第 2 條

適用範圍

1 本附則的規定適用於以下從事國際航行的船舶：

- .1 400 總噸及以上的新船；和
- .2 小於 400 總噸但經核定許可載運 15 人以上的新船；和
- .3 本附則生效之日 5 年後，400 總噸及以上的現有船舶；和

- .4 本附則生效之日5年後，經核定許可載運15人以上，400總噸以下的現有船舶。
- 2 主管機關須確保，按本條第1.3和1.4款，在1983年10月2日之前安放龍骨或處於相應建造階段的現有船舶，應儘可能按本附則第11條的要求進行裝備，以排放生活污水。

第3條

例外

- 1 本附則第11條不適用於下述情況：
 - .1 從船上排放污水是為保障船舶和船上人員安全或救助海上人命的需要；或
 - .2 由於船舶或其設備受損而排放生活污水，條件是在發生損壞以前和以後已採取了一切合理的預防措施來防止此種排放或使排放減至最低程度。

第2章—檢驗和發證

第4條

檢驗

- 1 根據第2條的要求需符合本附則規定的所有船舶應進行下列檢驗：
 - .1 初次檢驗：在船舶投入營運之前或在首次簽發本附則第5條所要求的證書之前進行，就本附則所適用的船舶而言，應包括對其結

構、設備、系統、裝置、佈置和材料的全面檢驗，這種檢驗應能保證結構、設備、系統、裝置、佈置和材料完全符合本附則的相應要求。

- .2 換新檢驗：按主管機關規定的間隔期進行，但不得超過 5 年，但本附則第 8.2，8.5，8.6 或 8.7 條所適用的情況除外。換新檢驗應能保證結構、設備、系統、裝置、佈置和材料完全符合本附則的相應要求。
- .3 附加檢驗：視情而定的總體或局部檢驗應在本條第 4 款規定的調查所導致的修理之後或在任何重大修理或換新後進行。這種檢驗應確保必要的修理或換新已經有效完成，此種修理或換新的材料和工藝在各方面均合格，船舶在各方面均符合本附則的要求。

2 主管機關應對不受本條第 1 款約束的船舶確定適當措施，以保證符合本附則的相關規定。

3 關於實施本附則規定的檢驗應由主管機關的官員完成。但是，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經其認可的機構。

4 指定驗船師或認可機構進行本條第 3 款所規定檢驗的主管機關，至少應授權指定的驗船師或認可的機構：

- .1 要求船舶進行修理；和
- .2 應港口國主管當局要求進行檢驗。

主管機關應將指定的驗船師或認可的組織的具體責任和授權條件通知本組織，以便散發給本公約各當事國供其官員知曉。

5 如果經指定的驗船師或經認可的機構確定船舶或其設備的狀況與證書所載情況嚴重不符，或者在此種狀況下船舶出海會對海上環境產生不當的危害威脅時，該驗船師或機構應立即確保糾正工作付諸實施並在適當時候通知主管機關。如果這種糾正工作沒有付諸實施，則應收回有關證書並

立即通知主管機關；如果船舶在另一當事國的港口內，則還應立即通知該港口國的有關當局。在主管機關的官員、經指定的驗船師或經認可的組織通知港口國的有關當局後，該港口國政府應向該官員、該驗船師或機構提供履行本規定所賦職責所必需的任何協助。在適用時，有關的港口國政府應採取措施，確保船舶只在其對海上環境不產生不當的危害威脅時，才能出海航行或離港駛往適當的修理廠。

6 在任何情況下，有關主管機關均應充分保證檢驗的完整性和有效性，並保證為履行此項義務作出必要的安排。

7 應維持船舶及其設備的狀況，使其符合本公約的各項規定，以便確保該船在各方面繼續適合出海航行而不致對海上環境構成不當的危害威脅。

8 根據本條第1款的規定對船舶所進行的任何檢驗完成後，非經主管機關許可，對已檢驗的結構、設備、系統、裝置、佈置和材料概不得變動，除非直接更換這些設備和裝置。

9 當船舶發生事故或發現缺陷，對該船的完整性或本附則所涉及的設備的有效性或完整性產生重大影響時，該船的船長或船舶所有人應儘早向負責簽發有關證書的主管機關、指定的驗船師或認可的機構報告，該主管機關、指定的驗船師或認可的機構在收到報告後，應開始調查工作，以確定是否有必要進行本條第1款所要求的檢驗。如果該船係在另一當事國的港口內，船長或船舶所有人還應立即向港口國主管當局報告。指定的驗船師或認可的機構應確定此報告已遞交。

第5條

證書的簽發或簽證

1 對於任何從事前往公約其他當事國所轄港口或近海裝卸站航行的船舶在按照本附則第4條的規定進行初始檢驗或換新檢驗後，應發給《國際

防止生活污水污染證書》。對於現有船舶，本要求應在附則生效之日 5 年後適用。

2 此種證書應由主管機關或經主管機關正式授權的任何人員或機構簽發。不論哪種情況，主管機關對證書負有全部責任。

第 6 條

由他國政府代發或代簽證書

1 應主管機關的請求，本公約的當事國可以使一船舶受到檢驗，而且如果滿意認為該船符合本附則的要求，則應根據本附則向該船簽發或授權簽發一份《國際防止生活污水污染證書》，並且，如適當，應按照本附則對船舶的證書進行簽證或授權簽證。

2 應盡速將證書的副本和檢驗報告副本送交請求該項檢驗的主管機關。

3 這樣簽發的證書應載明，該證書是應主管機關的請求簽發的，應與按本附則第 5 條的規定簽發的證書具有同等效力和得到同樣的承認。

4 對於懸掛非當事國國旗的船舶，不得發給《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》應按與本附則附錄中所載樣本一致的格式，並應至少為英文、法文或西班牙文寫成。如同時使用發證國的官方文字，則在遇有爭議或不相一致的情況時，應以發證國官方文字記錄為準。

第8條

證書的期限和有效性

- 1 《國際防止生活污水污染證書》的有效期限應由主管機關規定，但不得超過5年。
- 2 .1 儘管有本條第1款的要求，如果在原有證書失效日期之前3個月內完成了換新檢驗，新證書的有效期應為從換新檢驗完成之日起至從原證書失效日期起算不超過5年的某個日期止。
.2 如果換新檢驗是在原有證書的失效日期之後完成的，則新證書的有效期應為從換新檢驗完成之日起至從原證書失效日期起算不超過5年的某個日期止。
.3 如果換新檢驗是在原有證書失效日期的3個月前完成，則新證書的有效期應為換新檢驗完成之日起不超過5年的某個日期止。
- 3 如果所簽發證書的有效期短於5年，主管機關可以將該證書的有效期限展期至本條第1款中規定的最長期限。
- 4 如果換新檢驗業已完成，但在原有證書的失效日期之前不能簽發新證書或不能將新證書送到船上時，經主管機關授權的個人或機構可以對原有證書進行簽證。經過這樣簽證的證書應視為有效，其有效期限從上述日期起算不得超過5個月。
- 5 如果證書失效時船舶不在其應接受檢驗的港口，主管機關可以延長證書的有效期，但是給予此種展期的目的只是為了讓船舶完成駛往檢驗港口的航行，而且只有在正當和合理時才能這樣做。任何證書的展期不得超過3個月。獲得展期的船舶在抵達檢驗港後，在沒有取得新的證書前無權依據這種展期駛離該港口。在完成了換新檢驗後，新證書的失效日期為從原有證書未經展期前的失效日期起算不超過5年的某個日期。

6 為短程航行的船舶簽發的證書如未根據本條的上述規定予以展期，則主管機關可對證書進行展期，但不得超過從證書註明的失效日期起算的 1 個月的寬限期。在完成了換新檢驗後，新證書的失效日期為從原有證書未經展期前的失效日期起算不超過 5 年的某個日期。

7 在主管機關確定的特殊情況下，新證書的有效期不必從本條第 2.2、5 或 6 款所要求的原證書的失效日期起算。在此種特殊情況下，新證書的失效日期應為從完成換新檢驗之日起算不超過 5 年的某個日期。

8 根據本附則第 5 或第 6 條簽發的證書在下述任何一種情況下應不再有效：

- .1 如果有關檢驗沒有在本附則第 4.1 條中規定的期限內完成；
- .2 在船舶改掛另一國船旗時，只有在簽發新證書的政府認為船舶完全符合本附則第 4.7 條和第 4.8 條的要求時才能簽發新證書。對於在當事國之間變更船旗的情況，如在變更船旗後的 3 個月內接到要求，前一船旗國政府應儘快將該船在變更船旗前所攜帶的證書的副本，以及，在可能時，有關檢驗報告的副本送交該船的新主管機關。

第 3 章-設備與排放控制

第 9 條

生活污水系統

- 1 每艘根據第 2 條要求符合本附則規定的船舶應配備下列生活污水系統之一：

- .1 生活污水處理裝置：該裝置應為主管機關認可的型號，並考慮了本組織制定的標準和試驗方法；或
 - .2 經主管機關認可的污水粉碎和消毒系統。該系統應裝有主管機關認為合格的設施，當船舶距最近陸地不足 3 海里時用於臨時儲存生活污水；或
 - .3 主管機關認為容積足夠儲存所有生活污水的集污艙，該容積的確定應考慮到船舶操作、船上人員數目和其他相關因素。集污艙應按主管機關的要求來製造，並應提供一種能通過視覺來觀察艙內污水量的指示方式。
- 2 對於不能滿足本條第 1 款的客船，若根據第 2 條要求，其應符合本附則的規定，且在特殊區域中時，第 11.3 條對其適用，則須配備以下排污系統之一：

- .1 生活污水處理裝置，該裝置須為主管機關根據本組織制定的標準和測試方法所認可的類型，或
- .2 集污艙，其容積的確定須考慮到船舶操作、船上人員數量和其他相關因素，能集存全部生活污水並使主管機關滿意。集污艙的建造須使主管機關滿意，並設有其集存量的目視顯示裝置。

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接，兩條管路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	210mm
內徑	按照管子的外徑
螺栓圓直徑	170mm
法蘭槽口	直徑為 18mm 的 4 個孔等距分佈在上述直徑的螺栓圈上，開槽口至法蘭外緣。槽口寬 18mm。
法蘭厚度	16mm
螺栓和螺帽：數量和直徑	4 個，每個直徑 16mm，長度適當
法蘭應設計為接受最大內徑 100mm 以內的管子，以表面平整的鋼或其他同等材料製成。這種法蘭，連同一個適當的墊圈，應能承受 600kPa 的工作壓力。	

對於型深為 5 米和小於 5 米的船舶，排放接頭的內徑可為 38mm。

2 對於從事固定航線航行的船舶，如客渡船，船上的排放管路也可以安裝一種主管機關能夠接受的排放接頭，如快速對接套頭。

第 11 條

生活污水的排放

A 除客船外的船舶在所有區域的生活污水排放和客船在特殊區域外的生活污水排放

1 在本附則第3條規定的前提下，禁止將生活污水排放入海，除非：

.1 船舶在距最近陸地3海里外，使用主管機關按本附則第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海里外排放未經粉碎和消毒的生活污水。但任何情況下，都不得將集污艙中儲存的或來自裝有活體動物處所的生活污水即刻排光，而須在船舶以不低於4節的航速航行時，以適當的速率排放；排放速率須由主管機關根據本組織制定的標準以批准；或

.2 船舶所配備的經認可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條中所述的操作要求，其排出物須不在水中產生可見的漂浮固體或使周圍海水變色。

2 第1款的規定須不適用於在一國管轄水域內航行的船舶，以及在這些水域內依據該國可能實行的較寬鬆排放要求正排放生活污水的其他國家的來訪船舶。

B 客船在特殊區域內的生活污水排放

3 在本附則第3條規定的前提下，禁止客船在特殊區域排放生活污水：

a) 新客船自2016年1月1日或之後，以第12之2條第2款為前提；和

b) 現有客船自2018年1月1日或之後，以第12之2條第2款為前提，

除非滿足以下條件：

船舶所配備的經認可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9.2.1條中所述的操作要求，其排出物須不會在水中產生可見的漂浮固體或使周圍海水變色。

C 一般要求

4 當生活污水混合了現行《防污公約》其他附則涵蓋的廢棄物或廢水時，除滿足本附則的要求外，還須滿足其他附則的要求。

第 4 章—接收設施

第 12 條

接收設施

- 1 要求在其管轄下水域航行的船舶和處於這些水域的來訪船舶符合第 11.1 條的本公約各當事國政府，須確保在其港口和裝卸站提供足以滿足船舶使用需要的接收生活污水的設施，而不造成對船舶的不當延誤。
- 2 各締約國政府應將按本條規定提供的設施被指認不足的一切情況通知本組織，以便轉告各有關締約國政府。

第 12 之 2 條

特殊區域內客船的接收設施

- 1.1 各締約國，當其海岸線與特殊區域毗鄰時，須確保：
 - .1 在特殊區域內供客船使用的港口和裝卸站提供生活污水接收設施；
 - .2 設施足夠滿足的需要；和
 - .3 設施運行不會導致客船的不當延誤。
- 1.2 當由於環境獨特而區域性安排是滿足本條第 1 款要求的唯一可行途徑時，發展中小島國可以通過該安排來滿足這些要求。參加區域性安排的締約國須考慮到本組織制定的導則，制定一個《區域接收設施計劃》。

參加區域性安排的各締約國政府須與本組織協商，將下列內容周知本公約的締約國：

1. 《區域接收設施計劃》如何將本組織的導則考慮在內；
2. 確認的“區域船舶廢物接收中心”的詳情；和
3. 設施有限港口的詳情。

2 各有關締約國政府須通知本組織其根據本條第1款所採取的措施。收到根據本條第1款提供的足夠數量的通知後，本組織須設定一個第11.3條要求在該區域的實施日期。本組織須至少在該日前12個月將所設定的日期通知所有締約國。在所設定的日期之前，航行於特殊區域的船舶須滿足本附則第11.1條的要求。

第5章-港口國監督

第13條

關於操作性要求的港口國監督

- 1 當船舶停靠另一個當事國港口或近海裝卸站時，如有明確理由認為船長或船員不熟悉船上主要的防止生活污水污染的程序，該船須接受當事國正式授權的官員根據本附則的有關操作要求進行的檢查。
- 2 在本條第（1）段所述的情況下，該當事國應採取措施確保該船在未按本附則的要求達到正常狀態之前不得啓航。
- 3 本公約第5條規定的港口國監督程序應適用於本條。
- 4 本條的任何內容均不得被解釋為限制當事國按本公約具體規定的操作性要求進行監督的權利和義務。

附錄

證書格式

國際防止生活污水污染證書

本證書係根據經第 MEPC... (...) 號決議修正的《經 1978 年議定書修正的 1973 年國際防止船舶造成污染公約》(以下簡稱“公約”)的規定，

經.....政府授權，

(國家全稱)

由.....簽發。

(根據公約規定被授權的主管人員或機構全稱)

船舶特徵

船名

船舶編號或呼號

船籍港

總噸位

船舶核定載運人員數.....

國際海事組織編號.....

新船/現有船舶

非客船的船舶

船舶安放龍骨或處於相應建造階段的日期；或適用時，船舶重大改建、改裝或修理工作開始的日期

.....

茲證明：

- 1 本船設有以下符合公約附則IV第9條和第10條的生活污水處理裝置/粉碎機/集污艙和排放管路：

1.1 生活污水處理裝置說明：

生活污水處理裝置類型.....

製造商名稱.....

經主管機關驗證，該生活污水處理裝置滿足第MEPC.2（VI）號決議規定的流出物標準。

經主管機關驗證，該生活污水處理裝置滿足第MEPC.159（55）號決議規定的流出物標準。

經主管機關驗證，該生活污水處理裝置滿足本組織制定的導則規定的流出物標準。

1.2 粉碎機的說明：

粉碎機類型.....

製造廠名.....

消毒後生活污水的標準.....

1.3 集污艙設備說明：

集污艙的總容量.....m³

位置.....

1.4 將生活污水排往接收設施的管路，裝有標準通岸接頭。

- 2 本船已按照公約附則IV第4條進行了檢驗。
- 3 檢驗表明，船舶的結構、設備、系統、裝置、安排和材料及船舶狀況在各方面均合格。該船符合附則IV的相應要求。

本證書有效期至.....，在
此期間須按照公約附則 IV 第 4 條的要求進行檢驗。

本證書所根據的檢驗完成日期.....日/月/年
簽發地點

(簽發證書地點)

.....

.....

(發證日期)

(經正式授權的官員簽字)

(發證機關蓋章或鋼印)

如證書有效期少於5年，在適用第8.3條時的延期簽證

本船符合公約各項有關要求，並根據公約附則IV第8.3條，

應承認本證書有效至.....

簽字：.....

（授權官員簽名）

地點：.....

日期：.....

（發證機關蓋章或鋼印）

完成換新檢驗，適用第8.4條時的簽證

此船符合公約各項有關要求，並根據公約第8.4條，

應承認本證書有效至.....

簽字：.....

（授權官員簽名）

地點：.....

日期：.....

（發證機關蓋章或鋼印）

適用第8.5條的規定，證書有效期延長至到達進行檢驗的港口，或適用第8.6條的規定給予寬限期的簽證

根據公約第8.5條或第8.6條，

應承認本證書有效至.....

簽字：.....

（授權官員簽名）

地點：.....

日期：.....

（發證機關蓋章或鋼印）

《1973年防止船舶造成污染國際公約》

附則V

防止船舶垃圾污染規則

第1條

定義

就本附則而言：

- 1 動物屍體係指任何作為貨物被船舶載運並在航行中死亡或被實施安樂死的動物屍體。
- 2 貨物殘留物係指本公約其他附則未規定的、貨物裝卸後在甲板上或艙內留下的任何貨物殘餘，包括裝卸過量或溢出物，不管其是在潮濕還是乾燥的狀態下，或是夾雜在洗滌水中，但不包括清洗後甲板上殘留的貨物粉塵或船舶外表面的灰塵。
- 3 食用油係指任何用於或準備用於食物烹製或烹調的可食用油品或動物油脂，但不包括使用這些油進行烹製的食物本身。
- 4 生活廢棄物係指其他附則未規定的、在船上起居處所產生的所有類型的廢棄物。生活廢棄物不包括灰水。
- 5 在航係指船舶正在海上進行一段或多段航行，包括偏離最短的直線航程，這種偏航將儘實際可能出於航行目的，以使排放儘量合理有效地擴散至大片海域。
- 6 漁具係指任何以捕捉、控制以便隨後捕捉或收穫海洋或淡水生物為目的而佈設於水面、水中或海底的實物設備或其任何部分或部件組合。

- 7 固定或浮動平台係指在海上從事海底礦物的勘探、開採或相關近海加工的固定或浮動的結構。
- 8 食品廢棄物係指船上產生的任何變質或未變質的食料，包括水果、蔬菜、奶製品、家禽、肉類產品和食物殘渣。
- 9 垃圾係指產生於船舶正常營運期間並需要連續或定期處理的各種食品廢棄物、生活廢棄物、操作廢棄物、所有的塑料、貨物殘留物、焚燒爐灰、食用油、漁具和動物屍體，但本公約其他附則中所界定的或列出的物質除外。垃圾不包括因航行過程中的捕魚活動和為把包括貝類在內的魚產品安置在水產養殖設施內以及把捕獲的包括貝類在內的魚產品從此類設施轉到岸上加工的運輸過程中產生的鮮魚及其各部分。
- 10 焚燒爐灰係指用於垃圾焚燒的船用焚燒爐所產生的灰和渣。
- 11 最近陸地。“距最近陸地”一詞係指距該領土按國際法劃定的其領海的基線，只是，對於本附則而言，在澳大利亞東北海岸的“距最近陸地”係指距澳大利亞海岸線下述各點的連線：

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，

再至南緯 10°00′，東經 142°00′的一點，

再至南緯 09°10′，東經 143°52′的一點，

再至南緯 09°00′，東經 144°30′的一點，

再至南緯 10°41′，東經 145°00′的一點，

再至南緯 13°00′，東經 145°00′的一點，

再至南緯 15°00′，東經 146°00′的一點，

再至南緯 17°30′，東經 147°00′的一點，

再至南緯 21°00′，東經 152°55′的一點，

再至南緯 24°30′，東經 154°00′的一點，

最後至澳大利亞海岸南緯 24°42′，東經 153°15′的一點。

- 12 操作廢棄物係指其他附則未規定的、船舶正常保養或操作期間在船上收集的或是用以儲存和裝卸貨物的所有固體廢棄物（包括泥漿）。操作廢棄物也包括貨艙洗艙水和外部清洗水中所含的清洗劑和添加劑。考慮到本組織制定的導則，操作廢棄物不包括灰水、艙底水或船舶操作所必需的其他類似排放物。
- 13 塑料係指以一個或多個高分子質量聚合物為基本成分的固體材質，這種材質通過聚合物製造成型或加熱和（或）加壓製作成成品。塑料的材質特性從脆硬易碎到柔軟有彈性。就本附則而言，“所有塑料”係指所有含有或包括任何形式塑料的垃圾，其中包括合成纜繩、合成纖維漁網、塑料垃圾袋和塑料製品的焚燒爐灰。
- 14 特殊區域係指某一海域，在該海域中，由於其海洋地理和生態條件以及其運輸的特殊性等公認的技術原因，需要採取特殊的強制辦法以防止垃圾污染海洋。

就本附則而言，特殊區域係指地中海區域、波羅的海區域、黑海區域、紅海區域、海灣區域、北海區域、南極區域和大加勒比海區域，其界限如下：

- .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 5°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海灣，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′)之間的恒向線為界。
- .5 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′)之間的恒向線西北的海域。
- .6 北海區域係指北海本身，包括下列界線之內的海域：
 - .1 北緯 62°以南和西經 4°以東的北海海域；
 - .2 斯卡格拉克海峽，南至斯卡晏角以東北緯 57°44.8′處；以及
 - .3 英吉利海峽以及其西經 5°以東和北緯 48°30′以北的入口處。
- .7 南極區域係指南緯 60°以南的海域。
- .8 大加勒比海區域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′，然後連一條恒向線至北緯 20°與西經 59°的交叉點，然後再連一條恒向線至北緯 7°20′與西經 50°的交叉點，然後再連一條恒向線沿西南方向至法屬圭亞那的東部邊界。

第 2 條

適用範圍

除另有明文規定外，本附則須適用於所有船舶。

第3條

禁止排放垃圾入海的一般規定

- 1 除本附則第4、5、6和7條另有規定外，禁止排放任何垃圾入海。
- 2 除本附則第7條另有規定外，禁止排放任何塑料入海，包括但不限於合成繩、合成漁網、塑料垃圾袋和塑料製品的焚燒爐灰。
- 3 除本附則第7條另有規定外，禁止排放食用油入海。

第4條

在特殊區域之外排放垃圾

- 1 僅當船舶處於在航狀態且儘可能遠離最近陸地時，方允許在特殊區域之外向海洋排放以下垃圾，但無論如何須：
 - .1 在距最近陸地不少於3海里處排放業經粉碎機或研磨機處理後的食物廢棄物。這種經粉碎或研磨後的食物廢棄物須能通過篩眼不大於25毫米的粗篩。
 - .2 未經上述第.1項處理過的食物廢棄物，在距最近陸地不少於12海里處排放。
 - .3 對於無法以常用卸載方法回收的貨物殘留物，在距最近陸地不少於12海里的地方排放。考慮到本組織制定的導則，這些貨物殘留物不得含有任何被列為有害海洋環境的物質。
 - .4 對於動物屍體，考慮到本組織制定的導則，其排放須儘可能遠離最近陸地。
- 2 貨艙、甲板和外表面清洗水中含有的清潔劑或添加劑可以排放入海，但是，考慮到本組織制定的導則，這些物質不得危害海洋環境。

3 當垃圾中摻入其他禁止排放或有不同排放要求的物質，或是被此種物質污染時，須適用更為嚴格的要求。

第 5 條

固定或浮動平台垃圾排放的特別要求

1 在本條第 2 款規定的前提下，嚴禁從固定或浮動平台和其旁邊或 500 米範圍之內的其他船舶上向海洋排放任何垃圾。

2 當固定或浮動平台和其旁邊或 500 米範圍之內的其他船舶距最近陸地超過 12 海里時，可排放食品廢棄物入海，但該食品廢棄物須業經粉碎機或研磨機處理。這種經粉碎或研磨後的食品廢棄物須能通過篩眼不大於 25 毫米的粗篩。

第 6 條

特殊區域內的垃圾排放

1 僅當船舶處於在航狀態並遵守以下規定時，方允許在特殊區域內向海洋排放以下垃圾：

- .1 排放食品廢棄物入海須儘可能遠離最近陸地，但距最近陸地或最近冰架須不少於 12 海里。該食品廢棄物須業經粉碎或研磨處理且須能通過篩眼不大於 25 毫米的粗篩。食品廢棄物須未受任何其他類型的垃圾污染。除非已經過無菌處理，否則禁止在南極區域排放包括禽類和禽類部位在內的外來鳥類產品。

- .2 對於無法以常用卸載方法回收的貨物殘留物，須在滿足下列所有條件後方可排放：
 - .1 考慮到本組織制定的導則，貨艙洗艙水中包含的貨物殘留物、清洗劑或添加劑不包含任何被列為對海洋環境有害的物質；
 - .2 出發港和下一目的港都在特殊區域內，且船舶在這些港口間航行時不會駛出特殊區域；
 - .3 考慮到本組織制定的導則，這些港口沒有足夠的接收設施；和
 - .4 當滿足本款第 2.1、2.2 和 2.3 項的條件時，排放包含殘留物的貨艙洗艙水須儘可能遠離最近陸地或最近冰架，且距最近陸地或最近冰架不少於 12 海里。
- 2 考慮到本組織制定的導則，只有在對海洋環境無害的情況下，甲板和船舶外部表面清洗水中含有的清潔劑或添加劑才可以排放入海。
- 3 以下規則（除本條第 1 款的規定外）適用於南極區域：
 - .1 各締約國，如其港口內有來往於南極區域的船舶掛靠，有義務根據船舶使用需求，確保儘快為所有船舶提供可接收所有垃圾的充足的實用設施，不使船舶發生不當延誤。
 - .2 各締約國須確保懸掛其船旗的船舶在進入南極區域前，船上有足夠容積儲存船舶在該區域營運期間產生的所有垃圾，且已完成離開該區域後把這些垃圾排至某一接收設施的安排。
- 4 當垃圾中摻入其他禁止排放或有不同排放要求的物質，或是被此種物質污染時，須適用更為嚴格的要求。

第7條

例外

- 1 本附則第3、4、5和6條不適用於：
 - .1 保障船舶和船上財產安全或挽救海上人命所必需的船舶垃圾排放；或
 - .2 由於船舶或其設備損壞而導致的垃圾意外滅失，且在損壞發生前後已採取了一切合理的預防措施來防止意外滅失或使其降至最低程度；或
 - .3 漁具意外滅失，且已採取了一切合理的預防措施來防止這種滅失；或
 - .4 為保護海洋環境或保護船舶或其船員安全而從船上拋棄漁具。
- 2 在航的例外：
 - .1 如果船上留存的食物廢棄物顯然會立刻危害船上人員的健康，則第4和6條關於在航的規定須不適用於這些食物廢棄物的排放。

第8條

接收設施

- 1 各締約國有義務根據船舶使用需求，確保在港口和碼頭設置足夠的垃圾接收設施，不使船舶發生不當延誤。
 - 2.1 特殊區域內的接收設施：
 - .1 凡其海岸線與某一特殊區域相鄰接的締約國，考慮到在這些區域中運營的船舶的需要，有義務儘早確保在該特殊區域內的所有港口和碼頭提供足夠的接收設施。

.2 各有關締約國須通知本組織其根據本條第2.1項所採取的措施。在收到足夠數量的通知後，本組織須設定一個本附則第6條要求在該區域實施的日期。本組織須至少提前12個月將所設定的日期通知所有締約國。在所設定的日期之前，航行於特殊區域的船舶須滿足本附則第4條有關在特殊區域之外排放垃圾的要求。

2.2 當由於環境獨特而區域性安排是滿足本條第1和2.1款要求的唯一可行途徑時，發展中小島國可以通過該安排來滿足這些要求。參加區域性安排的締約國須考慮到本組織制定的導則，制定一個《區域接收設施計劃》。

參加區域性安排的各締約國政府須與本組織協商，將下列內容周知本公約的締約國：

1. 《區域接收設施計劃》如何將本組織的導則考慮在內；
2. 確認的“區域船舶廢物接收中心”的詳情；和
3. 設施有限港口的詳情。

.3 各締約國須通知本組織按本條規定所提供的設施被指稱不足的所有情況，以便轉告相關締約國。

第9條

關於操作要求的港口國監督

1 當船舶停靠在另一締約國的港口或離岸式碼頭時，如有明確理由相信該船船長或船員不熟悉船上必要的防止垃圾污染程序，該船應接受該締約國適當授權的官員按本附則的有關操作要求進行檢查。

2 在本條第1款所述的情況下，該締約國須採取措施，確保該船在該狀況已被依據本附則要求調整為正常時才能開航。

- 3 本公約第五條規定的有關港口國監督程序適用於本條。
- 4 本條中的任何要求不得被解釋為限制締約國對本公約明確規定的操作要求執行監督的權利和義務。

第 10 條

公告牌、垃圾管理計劃和垃圾記錄

- 1 .1 總長在 12 米及以上的船舶，以及固定或浮動平台，均須張貼公告牌，根據具體情況告知船員和乘客本附則第 3、4、5 和 6 條的排放要求。
.2 公告牌須使用船員的工作語言，對於航行於本公約其他締約國管轄權限範圍內的港口或離岸式碼頭的船舶，還須使用英語、法語或西班牙語。
- 2 100 總噸及以上的船舶，經核准載運 15 人及以上的船舶，以及固定或浮動平台，須配備垃圾管理計劃，且船員均須執行。該管理計劃須提供書面的有關垃圾減少、收集、存儲、加工和處理，包括船上設施使用的程序。該計劃還須指定一名或多名人員負責執行垃圾管理計劃。該計劃須基於本組織制定的導則並使用船員的工作語言寫成。
- 3 駛向本公約其他締約國管轄權範圍內的港口或離岸式碼頭的 400 總噸及以上的船舶和經核准載運 15 人及以上的船舶，以及固定或浮動平台，均須配備《垃圾記錄簿》。《垃圾記錄簿》無論是否為正式航海日誌的一部分或其他形式，均須使用本附則附錄中規定的格式。
.1 每次排放入海或排至某一接收設施，或者完成的焚燒作業，須及時記錄在《垃圾記錄簿》中並且由主管高級船員在排放或焚燒作業的當日簽署。《垃圾記錄簿》每頁記錄完成時須由船長簽字。《垃

圾記錄簿》須至少使用英語、法語或西班牙語填寫。如《垃圾記錄簿》同時還以船舶的船旗國官方語言填寫的，在出現爭執或不一致情況時，須以船旗國官方語言填寫的為準。

- .2 每次排放或焚燒作業記錄須包括日期和時間、船位、垃圾的種類以及排放或焚燒垃圾的估計量。
- .3 《垃圾記錄簿》須留存在船舶、固定或浮動平台上的適當處所，以備在所有合理時間內隨時可查。該記錄簿在完成最後一次記錄後須至少保留 2 年。
- .4 若發生本附則第 7 條所指的任何排放或意外滅失，須在《垃圾記錄簿》中予以記錄，或者對於 400 總噸以下的船舶，須在船舶官方日誌中予以記錄。記錄包括排放或滅失的位置、環境和原因，排放或滅失物的詳情，以及避免或儘可能減少該類排放或滅失的合理預防措施。

4 主管機關可對以下情況免除《垃圾記錄簿》的要求：

- .1 經核准載運 15 人或以上的、持續航行時間為一小時或以下的任何船舶；或
- .2 固定或浮動平台。

5 本公約締約國的主管當局可對停靠本國港口或離岸式碼頭的、本條對其適用的任何船舶上的《垃圾記錄簿》或航海日誌進行檢查，並可將記錄簿中任何記錄製作副本，也可要求船長證明該副本是有關記錄的真實副本。所有經船長證明是船舶《垃圾記錄簿》或船舶航海日誌某項記錄的真實副本，須可在任何的訴訟程序中作為該項記錄中所記錄事實的證據。主管當局根據本款針對《垃圾記錄簿》或船舶正式航海日誌的檢查以及製作被證明的副本須儘可能迅速進行，不使船舶發生不當延誤。

6 當發生第 7.1.3 項和 7.1.4 項所規定的可能會對海洋環境或航行帶來嚴重威脅的漁具意外滅失或拋棄時，須向該船的船旗國報告，如滅失或拋棄行為發生在某個沿岸國管轄水域內，還須向該沿海國報告。

附錄

《垃圾記錄簿》格式

船名:

船舶編號或呼號:.....

國際海事組織編號:

時期:從:.....到:.....

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〉》附則V第10條，對船舶每一次排放操作或焚燒過程應有記錄，包括向海中、向接收設施或向其他船舶的排放，以及垃圾的意外滅失。

2 垃圾及垃圾管理

垃圾係指產生於船舶正常營運期間並需要連續或定期處理的各種食品廢棄物、生活廢棄物、操作廢棄物、所有塑料、貨物殘留物、焚燒爐灰、食用油、漁具和動物屍體，但本公約其他附則中所界定或列出的物質除外。垃圾不包括因航行過程中的捕魚活動和為把包括貝類在內的魚產品安置在水產養殖設施內以及把捕獲的包括貝類在內的魚產品從此類設施轉到岸上加工的運輸過程中產生的鮮魚及其部分。

《防污公約》附則V的實施導則也應作為相關信息參考。

3 垃圾種類

就《垃圾記錄簿》（或船舶航海日誌）而言，垃圾將被進行如下分類：

A 塑料

B 食品廢棄物

- C 生活廢棄物
- D 食用油
- E 焚燒爐灰
- F 操作廢棄物
- G 貨物殘留物
- H 動物屍體
- I 漁具

4 《垃圾記錄簿》條目

4.1 發生下列情況時，須在《垃圾記錄簿》上記錄：

4.1.1 當垃圾被排放至岸上接收設施或其他船舶時：

- .1 排放的日期和時間
- .2 港口或設施，或船名
- .3 排放的垃圾的種類
- .4 各類垃圾的排放估算量（以立方米計）
- .5 負責操作的主管高級船員簽名

4.1.2 當垃圾被焚燒時：

- .1 焚燒開始和結束的日期和時間
- .2 焚燒開始和結束時的船舶位置（經緯度）
- .3 焚燒的垃圾的種類
- .4 焚燒估算量（以立方米計）
- .5 負責操作的主管高級船員簽名

4.1.3 當根據《防污公約》附則V第4、5或6條將垃圾排放入海時：

- .1 排放的日期和時間
- .2 船舶位置（經緯度）。註：對貨物殘留物的排放，包括排放開始和結束時的位置。
- .3 排放的垃圾的種類
- .4 各類垃圾的排放估計量（以立方米計）
- .5 負責操作的主管高級船員簽名

4.1.4 垃圾因意外或其他異常情況排放或滅失入海時，包括按照《防污公約》附則V第7條的情形：

- .1 發生的日期和時間
- .2 發生時船舶所在港口或位置（經緯度、水深，如知道）
- .3 排放或滅失的垃圾的種類
- .4 各類垃圾的估算量（以立方米計）
- .5 排放或滅失原因以及一般說明。

4.2 垃圾量

船上的垃圾量應以立方米估算，如可能，按照種類分別估算。《垃圾記錄簿》中多次提及垃圾的估算量。垃圾估算量的精準度取決於解釋，這是公認的。估算量在垃圾處理前後會有不同。一些處理程序可能無法進行數量估算，比如，食品廢棄物的連續處理。在記錄和解釋既有記錄時應對這些因素予以考慮。

垃圾排放記錄

船名:.....

船舶編號或呼號:.....

國際海事組織編號:.....

垃圾種類:

- A. 塑料
- B. 食品廢棄物
- C. 生活廢棄物（如：紙製品、破布、玻璃、金屬、瓶子、陶器等）
- D. 食用油
- E. 焚燒爐灰
- F. 操作廢棄物
- G. 貨物殘留物
- H. 動物屍體
- I. 漁具

新表格如下：

日期/ 時間	船舶位 置/ 說明 (如: 意外滅 失)	種類	排放或 焚燒估 算量	排入 海中	排向接 收設施	焚燒	證書/ 簽字

船長簽名: 日期:

《1973 年防止船舶造成污染國際公約》

附則 V

防止船舶造成大氣污染規則

第 1 章

總則

第1條

適用範圍

本附則的規定須適用於所有船舶，但本附則第3、5、6、13、15、16、18、19、20、21和22條中另有明文規定者除外。

第2條

定義

就本附則而言：

1 附則係指經《1997年議定書》修訂的《經1978年議定書修訂的〈1973年防止船舶造成污染國際公約〉（防污公約）》（《MARPOL73/78》）附則VI，附則可由本組織修正，但修正案需按照本公約第16條的規定予以通過並生效。

2 相似建造階段係指在該階段：

.1 可認明為某一具體船舶的建造開始；及

- .2 船舶業已開始的裝配量至少為50噸或為全部結構材料估算質量的1%，取少者。
- 3 周年日期係指每年與《國際防止大氣污染證書》到期日對應的月和日。
- 4 輔助控制裝置係指船用柴油發動機上安裝的用於保護發動機和/或其輔助設備不受可導致其損壞或故障的操作條件影響或有助於發動機起動的系統、功能或控制策略。輔助控制裝置也可以是業已滿意地表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 抑制裝置係指對操作變量（例如：發動機速度、溫度、進氣壓力或任何其他參數）進行測量、感應或反應以激活、調整、推遲或停止排放控制系統的任何部件或功能，使排放控制系統在正常運作時遇到的工况下有效性降低的裝置，除非該裝置的使用已充分地包括在所採用的排放發證試驗程序中。
- 7 排放係指船舶向大氣或海洋中釋放受本附則控制的任何物質。
- 8 排放控制區係指需要對船舶排放採取特殊強制措施以防止、減少和控制NO_x、SO_x或顆粒物質或所有三類物質的排放造成大氣污染以及伴隨而來對人類健康和環境的不利影響的區域。排放控制區域須包括本附則第13和14條所列或所劃定的區域。
- 9 燃油係指為船舶推進或運轉而向船上供給用於燃燒的任何燃料，包括蒸餾和殘餘燃料。
- 10 總噸位係指按《1969年國際船舶噸位丈量公約》附件I或任何後續公約中的噸位丈量規定計算出的總噸位。

11 安裝就本附則第12條而言係指船上的系統、設備（包括手提式滅火器）、絕緣體或其他材料的安裝，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 安裝用發動機係指安裝或擬安裝於船上的船用柴油發動機，包括可移動式輔助船用柴油發動機，但其供油、冷卻或排氣系統須是船舶的構成部分。供油系統只有在永久固定在船上時才可視為船舶的構成部分。本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構成部分的船用柴油發動機。

13 不合理排放控制策略係指當船舶在正常使用條件下運行時將排放控制系統的有效性降至適用排放試驗程序預期水平之下的任何策略或措施。

14 船用柴油發動機係指本附則第13條所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/複式系統（如採用）。

15 氮氧化物技術規則係指1997年MARPOL當事國大會決議2所通過的《船用柴油發動機氮氧化物排放控制技術規則》，規則可由本組織修正，但修正案須按照本公約第16條的規定予以通過和生效。

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條第（4）款中定義的並列於該議定書附件A、B、C或E中的受控物質。

船上可能有的“消耗臭氧物質”包括但不限於：

哈龍1211 溴氯二氟甲烷

哈龍1301 溴三氟甲烷

哈龍 2402 1,2-二溴-1,1,2,2-四氟乙烷（亦稱作哈龍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 船上焚燒係指在船上焚燒該船正常營運中產生的廢物或其他物質。
- 18 船用焚燒爐係指以焚燒為主要目的而設計的船上設施。
- 19 建造的船舶係指已安放龍骨或處於相似建造階段的船舶。
- 20 渣油係指來自燃油或潤滑油分離器的油渣、來自主機或輔機的廢棄潤滑油、或來自艙底污水分離器、油過濾設備或滴油盤的廢油。
- 21 與本附則第15條有關的液貨船係指在本公約附則I第1條中界定的油船或附則II第1條中界定的化學品船。
- 22 現有船舶係非新船的船舶。
- 23 新船係指
- .1 2013年1月1日或以後簽訂建造合同；或
 - .2 如無建造合同，2013年7月1日或以後安放龍骨或處於類似建造階段；或
 - .3 2015年7月1日或以後交付的船舶。
- 24 重大改建係指與本附則第4章有關的對船舶所做的改建：
- .1 實質上改變了船舶的尺寸、裝載能力或發動機功率；或
 - .2 改變了船舶的類型；或
 - .3 根據主管機關的意見，這種改建的目的實際上是為了要延長船舶的使用年限；或
 - .4 這種改建使得船舶如同是一艘新船，該船應遵守本公約中不適用於現有船舶的有關規定；或

- .5 實質上改變了船舶的能效並且包括能使該船超出本附則第21條所列的適用的要求的能效設計指數的任何改裝。
- 25 散貨船係指《安全公約》第XII章第1條中界定的主要用於運輸散裝乾貨的船舶，包括礦砂船等船型，但不包括兼裝船。
- 26 氣體運輸船係指建造或改建用於散裝運輸任何液化氣體的貨船。
- 27 與本附則第4章有關的液貨船係指在《防污公約》附則I第1條中界定的油船或《防污公約》附則II第1條中界定的化學品船或有毒液貨船。
- 28 集裝箱船係指專門設計用於在貨艙內和甲板上載運集裝箱的船舶。
- 29 雜貨船係指設有多層甲板或單層甲板主要用於載運雜貨的船舶。該定義不包括未被納入普通貨船參考線計算範圍的專用乾貨船，即牲畜運輸船、載駁母船、重貨運輸船、遊艇運輸船和核燃料運輸船。
- 30 冷藏貨船係指專門設計用於在貨艙內載運冷藏貨物的船舶。
- 31 兼裝船係指設計用於載運100%載重量的散裝液體和乾貨的船舶。
- 32 客船係指載客超過12人的船舶。
- 33 滾裝貨船（車輛運輸船）係指具有多層甲板的設計用於載運空載小汽車和卡車的滾裝貨船。
- 34 滾裝貨船係指設計用於載運滾裝運貨單元的船舶。
- 35 滾裝客船係指具有滾裝貨物處所的客船。
- 36 達到的能效設計指數係指單艘船舶按本附則第20條得到的能效設計指數值。
- 37 要求的能效設計指數係指本附則第21條對特定船型和尺寸所允許的達到的能效設計指數的最大值。

第3條

例外和免除

通則

1 本附則的規定不適用於：

- .1 任何為保障船舶安全或海上救助人命所必需的排放；或
- .2 任何因船舶或其設備損壞而造成的排放：
 - .2.1 但須在發生損壞或發現排放後，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；和
 - .2.2 如果船舶所有人或船長故意造成損壞，或明知損壞可能發生而草率行事，則不在此例。

為減少和控制船舶排放技術研究而進行的試航

2 當事國主管機關可酌情與其他主管機關合作，對為開發減少和控制船舶排放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年氮氧化物技術規則》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。須僅向最少數量的必要的船舶簽發免除證書，並須滿足下列規定：

- .1 對於每缸排量低於30升的船用柴油發動機，海上試航時間不得超過18個月。如需更多時間，授予免除證書的主管機關可對免除證書進行換新，再免除18個月；或
- .2 對於每缸排量為30升或以上的船用柴油發動機，船舶試航時間不得超過5年，並且發證的主管機關須在每次中期檢驗時進行進度審核。如試驗未能遵守免除條件或確定該技術或程序在減少和控制船舶排放方面產生有效結果的可能性不大，則基於該

審核可撤銷該免除證書。如進行審核的主管機關確定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 按照本公約第2(3)(b)(ii)條規定，對海底礦物資源的勘探、開發和相關近海加工而直接產生的排放免除本附則的規定。此類排放包括：

- .1 焚燒純粹和直接由海底礦物資源的勘探、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/或井涌液體的燃燒，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 僅與海底礦物的加工、處理或貯藏直接相關的排放；及
- .4 僅用於海底礦物資源勘探、開發和相關近海加工的柴油發動機的排放。

3.2 經主管機關認可，本附則第18條的要求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 當事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，以代替本附則的要求，條件是這些裝置、材料、設備或器具或其他程序、替代燃油、或符合方法在減排方面至少與本附則的要求等效，包括第13和14條所述的任何標準。

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要求的當事國主管機關，須將其細節通知本組織，以便轉發各當事國，供其參考和採取適當行動（如有時）。

3 當事國主管機關須考慮到本組織針對本條的等效規定制訂的任何相關指南。

4 允許使用本條第1款所述等效的當事國主管機關須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、發證和控制措施

第5條

檢驗

1 為確保符合本附則第3章的要求，等於或大於400總噸的每一船舶以及每一固定和浮動鑽井裝置和其他平台，應接受下列檢驗：

- .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。該檢驗須確保其設備、系統、配件、裝置和材料完全符合本附則第3章的適用要求；
- .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。換證檢驗須確保其設備、系統、配件、裝置和材料完全符合本附則第3章的適用要求；

- .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，並取代本條第1.4項規定的其中一次年度檢驗。中間檢驗須確保設備及其裝置完全符合本附則第3章的適用要求，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《國際防止空氣污染證書》上作出簽註；
 - .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，包括對本條第1.1項所述的設備、系統、配件、裝置及材料的總體檢查，以確保其已按本條第5款的規定進行保養，並確保其繼續滿足船舶預定的營運要求。該年度檢驗須在按本附則第6或7條所簽發的《國際防止空氣污染證書》上作出簽註；和
 - .5 附加檢驗，在按本條第5款規定的任何重大修理或換新後，或在按本條第6款規定的檢查結果進行修理後須根據情況進行全面或部分檢驗。該檢驗須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第3章的要求。
- 2 對小於400總噸的船舶，主管機關可制定適當措施確保符合本附則第3章的適用規定。
 - 3 為執行本附則規定而進行的船舶檢驗，須由主管機關的官員進行。
 - .1 但是，主管機關可以將這些檢驗委託給為此目的而指定的驗船師或其認可的組織辦理。這些組織須符合本組織通過的指南；
 - .2 須按照經修訂的《2008年氮氧化物技術規則》檢驗船用柴油發動機和設備是否符合本附則第13條的規定；

- .3 如果指定驗船師或認可組織確定設備的狀況本質上與證書所載內容不符，他們須確保採取糾正措施並及時通知主管機關。如不採取糾正措施，主管機關須撤銷證書。如該船是在另一當事國的港口內，則還須立即通知該港口國的有關當局。在主管機關官員、指定驗船師或認可組織通知該港口國的有關當局後，有關港口國政府須向該官員、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；及
- .4 在所有情況下，有關主管機關均須保證檢驗的完整性和有效性，並承諾確保為履行這一職責作出必要安排。

4 適用本附則第4章的船舶還須進行下列規定的檢驗，並考慮本組織通過的導則：

- .1 初次檢驗，在新船投入營運之前和簽發國際船舶能效證書之前進行。檢驗須驗證船舶達到的能效設計指數符合本附則第4章的要求，並且船上保存第22條要求的船舶能效管理計劃；
- .2 在適用本條的船舶發生重大改建後，根據情況進行的全面或部分檢驗。檢驗須確保必要時重新計算達到的能效設計指數並滿足本附則第21條的要求，其減小系數為按本附則第2.23條確定原始船舶的簽訂合同日期或安放龍骨日期或交船日期所對應的那個階段中的適用於該改建船舶的船型和尺寸的減小系數；
- .3 如新船或現有船舶重大改建的範圍如此之大而被主管機關視為新建船舶，主管機關須確定對達到的能效設計指數進行初次檢驗的必要性。如確定必要，該檢驗須確保計算達到的能效設計指數並滿足本附則第21條的要求，其減小系數應與簽訂改建合同之日，或無合同情況下改建開始之日該改建船舶的船型和尺寸相稱。該檢驗還須驗證船上保存本附則第22條要求的船舶能效管理計劃；和

- .4 對現有船舶，對根據本附則第22條在船上保存船舶能效管理計劃要求的驗證須在2013年1月1日或以後的由本條第1款所述的首次中間或換證檢驗時進行，取先者。
- 5 設備須保持符合本附則的各項規定，未經主管機關的專門認可，對業經檢驗的設備、系統、附件、佈置或材料不得做任何改動。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。
- 6 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，該船船長或船舶所有人須儘早向負責簽發有關證書的主管機關、指定驗船師或認可組織報告。

第6條

證書的簽發或簽註

國際防止空氣污染證書

- 1 按本附則第5條規定進行初次或換證檢驗後，須簽發《國際防止空氣污染證書》給：
- .1 所有400總噸及以上駛往其他當事國管轄範圍內的港口或近海裝卸站的船舶；以及
- .2 駛往其他當事國主權或管轄下水域的平台和鑽井裝置。
- 2 對在本附則生效日之前建造的船舶，該船的主管機關須按照本條第1款，在不遲於生效日之後預定的第一個乾塢檢修簽發《國際防止空氣污染證書》，但在任何情況下不得遲於該生效日後三年。
- 3 此證書須由主管機關或任何經其正式授權的個人或組織簽發或簽註。在任何情況下，主管機關對證書負有全部責任。

國際能效證書

4 對任何可能駛往其他締約國管轄範圍的港口或離岸式碼頭的400總噸及以上的船舶，在按本附則第5.4條規定進行了檢驗後，須在其開航前為其簽發《國際能效證書》。

5 該證書須由主管機關或經其正式授權的任何組織簽發或簽署。在任何情況下，主管機關對證書承擔完全責任。

第7條

由另一締約國簽發證書

1 應主管機關的請求，締約國可對船舶進行檢驗，如果確信符合本附則的規定，須對該船簽發或授權簽發《國際防止空氣污染證書》或《國際能效證書》，並在適用時，按照本附則為該船簽註或授權簽註證書。

2 證書的副本和檢驗報告的副本須儘快送交提出請求的主管機關。

3 所發證書須聲明，該證書係根據主管機關的請求簽發，並須與按本附則第6條規定所簽發的證書具有同等效力及得到同樣的承認。

4 不得向有權懸掛非締約國國旗的船舶簽發《國際防止空氣污染證書》或《國際能效證書》。

第8條

證書格式

國際防止空氣污染證書

1 《國際防止空氣污染證書》須按與本附則附錄I所示樣本相應的格式寫成，並須至少為英文、法文或西班牙文。如同時使用發證國的官方語言，則在有爭議或不一致時，以該國官方語言為準。

國際能效證書

2 《國際能效證書》須以符合本附則附錄VIII範本的格式，並須至少使用英文、法文或西班牙文的其中一種語言寫成。如同時使用了發證國的官方語言，則在有爭議或分歧時，須以該國官方語言為準。

第9條

證書的期限和效力

國際防止空氣污染證書

1 《國際防止空氣污染證書》須根據主管機關規定的期限簽發，但不得超過5年。

2 儘管有本條第1款的要求：

- .1 如果換證檢驗在現有證書期滿之日前3個月內完成，則新證書須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，則新證書須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；及
- .3 如果換證檢驗在現有證書期滿之日前3個月之前完成，則新證書須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第1款中規定的最長期限，條件是已酌情進行了簽發5年期證書時所適用的本附則第5.1.3和5.1.4條所述的檢驗。

4 如果換證檢驗已完成，而新證書在現有證書期滿之日前無法簽發或無法交予船上，經主管機關授權的人員或組織可在現有證書上簽註，簽註後的證書自期滿日起不超過5個月的期限內須視為繼續有效。

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。獲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，新證書的有效期須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，新證書的有效期須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，根據主管機關的決定，新證書無需按本條第2.1.5或6款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，新證書的有效期須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條規定的期限之前完成，則：

- .1 證書上所示的周年日須予以簽註修正，修正後的周年日須不遲於檢驗完成之日起3個月；
- .2 之後，本附則第5條要求的年度檢驗或中間檢驗須使用新的周年日按該條規定的間隔期完成；及
- .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 按照本附則第6或第7條簽發的證書，在任何下列情況下即須中止有效：

- .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條的規定予以簽註；及
- .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。如果變更船旗係在當事國之間進行，前船旗國政府如在變更後的3個月內收到申請，須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（如有）送交該船新的主管機關。

國際能效證書

- 10 除下述第11款的規定外，《國際能效證書》須在船舶整個壽命期間內有效。
- 11 按本附則簽發的《國際能效證書》須在下列任一情況下停止有效：
- .1 如果船舶退出營運或船舶經重大改建後對其簽發新證書；或
 - .2 船舶換掛另一國家的國旗。僅在簽發新證書的政府確信該船完全符合本附則第4章的要求時，才簽發新的證書。在締約國間換掛國旗時，如果換掛國旗後三個月內提出要求，則該船原先有權懸掛其國旗的締約國政府須儘快向另一締約國的主管機關送交該船在換掛國旗前所攜的證書的副本和，如果有的話，相關檢驗報告的副本。

第10條

港口國對操作要求的監督

- 1 當船舶停靠在另一當事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防止船舶造成空氣污染的主要程序，該船須接受該當事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 在本條第1款所述情況下，該當事國須採取措施，確保該船在按照本附則的要求調整至正常狀態前，不得開航。
- 3 本公約第5條規定的港口國監督程序須適用於本條。
- 4 本條的任何內容均不得解釋為限制當事國對本公約明確規定的操作要求進行監督的權利和義務。
- 5 與本附則第4章有關的任何港口國檢查須按照本公約第5條限於核實（適用時）船上是否備有有效的《國際能效證書》。

第11條

查明違章和執行

- 1 各當事國須使用一切適當和可行的偵查和環境監測措施、適用的報告和證據收集程序，在查明本附則規定的違章情況和實施本附則規定方面進行合作。
- 2 本附則所適用的船舶在某一當事國的任何港口或近海裝卸站均可能受到該國指定或授權的官員的檢查，以核實該船舶是否違反本附則規定排放了本附則所包括的任何物質。如果檢查表明該船違反了本附則的規定，須向主管機關提交一份報告以便採取適當行動。
- 3 任何當事國須向該主管機關提供其船舶違反本附則規定排放任何本附則所包括的物質的證據（如有）。如可行，該當事國的主管當局須將所指控的違章通知該船船長。
- 4 在收到上述證據後，得到通知的主管機關須着手調查此事，並可以要求其他當事國就被指控的違章提供進一步的或更有說服力的證據。如果該主管機關確信有充分證據可以對被指控的違章行為提起訴訟，則須儘快根據法律開始訴訟程序。該主管機關須立即將所採取的行動通報給報告此違章事件的當事國及本組織。

5 如果收到任何當事國的調查請求，連同船舶違反本附則規定在任何地方排放了本附則所包括的任何物質的充分證據，則當事國也可對本附則所適用的船舶在其進入該當事國管轄的港口或近海裝卸站時進行檢查。這種調查報告須送交提出請求的當事國及主管機關，以便根據本公約規定採取適當行動。

6 在應用或解釋本附則時，有效的關於防止、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，在細節上作必要的修正後，均適用於本附則中的規則和標準。

第 3 章

船舶排放控制要求

第12條

臭氧消耗物質

1 本條不適用於無製冷劑充注接頭的永久密封設備或無可拆卸的含有消耗臭氧物質部件的永久密封設備。

2 根據第3.1條的規定，須禁止消耗臭氧物質的任何故意排放。故意排放包括系統或設備的維護、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。消耗臭氧物質泄漏引起的排放，無論此泄漏是否屬於故意，均可由各當事國加以管理。

3.1 在下列情況下，須禁止使用含氫化氯氟烴以外的消耗臭氧物質的裝置：

.1 2005年5月19日或以後建造的船舶上；或

- .2 對於2005年5月19日以前建造的船舶，設備交付船上的合同日期為2005年5月19日或以後，或，若無交付合同日期，設備交付船上的實際日期為2005年5月19日或以後。
- 3.2 在下列情形下，須禁止使用含氫化氯氟烴的裝置：
 - .1 2020年1月1日或以後建造的船舶上；或
 - .2 對於2020年1月1日以前建造的船舶，設備交付船上的合同日期為2020年1月1日或以後，或，若無交付合同日期，設備交付船上的實際日期為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，從船上卸下時，須送至合適的接收設施。
- 5 每艘受第6.1條管轄的船舶須保存含消耗臭氧物質的設備清單。
- 6 每艘受第6.1條管轄，具有含消耗臭氧物質的再充注系統的船舶須保存一份《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》中的登記，須按物質的質量（kg），就下列情況及時記入：
 - .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中排放：
 - .3.1 故意排放；及
 - .3.2 非故意排放；
 - .4 消耗臭氧物質向陸基接收設施的排放；及
 - .5 向船舶供給的消耗臭氧物質。

第13條

氮氧化物 (NO_x)

適用範圍

1.1 本條須適用於：

- .1 每一台安裝於船上的輸出功率超過130 kW的船用柴油發動機；及
- .2 每一台2000年1月1日後經重大改裝的、輸出功率超過130 kW的船用柴油發動機，除非能證明，並使主管機關確信，該柴油發動機與其將替代的柴油發動機完全相同因而不被本條第1.1.1款的規定所包括。

1.2 本條不適用於：

- .1 僅用於應急情況使用的、或僅為安裝於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發動機，或用於安裝於救生艇上的僅在應急情況下使用的船用柴油發動機；及
- .2 安裝在僅航行於懸挂其國旗的國家之主權或管轄水域內的船舶上的船用柴油發動機，但此類柴油發動機須受該主管機關制定的NO_x控制替代方法的管理。

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所安裝的任何船用柴油發動機或對2005年5月19日以前經重大改裝的任何船用柴油發動機免除適用本條要求，只要安裝該柴油發動機的船舶僅在其船旗國的港口或近海裝卸站間航行。

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第3、4或5.1.1款所述標準認證的船用柴油發動機的改變，即：

- .1 發動機由其他船用柴油發動機替換或加裝柴油發動機，或
- .2 對發動機進行了《2008年氮氧化物技術規則》中定義的任何實質性改變，或
- .3 與發動機初始證書上的最大持續額定功率相比，發動機的最大持續額定功率的增加超過10%。

2.2 如重大改裝涉及船用柴油發動機被非完全相同的柴油發動機替換，或涉及加裝柴油發動機，則替換或加裝發動機時有效的本條標準須適用。僅對替換柴油發動機而言，如其在2016年1月1日或以後不能符合本條第5.1.1款所述標準（第III級），則該替換柴油發動機須符合本條第4款所述標準（第II級）。本組織將制定導則就何時替代換柴油發動機不可能滿足本條第5.1.1款的標準給出衡準。

2.3 本條第2.1.2款或2.1.3款所述船用柴油發動機須符合下列標準：

- .1 對於2000年1月1日以前建造的船舶，本條第3款所述標準須適用；以及
- .2 對於2000年1月1日或以後建造的船舶，其建造時有效的標準須適用。

第I級

3 除本附則第3條外，2000年1月1日或以後至2011年1月1日以前建造的船舶上安裝的船用柴油發動機，除非其氮氧化物排放量（按NO₂的加權排放總量計算）在下列限值內，其中 n 為發動機額定轉速（每分鐘曲軸轉速），否則須禁止使用：

- .1 當 n 小於130 rpm時，17.0 g/kWh；
- .2 當 n 等於或大於130 rpm但小於2,000 rpm時， $45 \cdot n^{(-0.2)}$ g/kWh；
- .3 當 n 等於或大於2,000 rpm時，9.8 g/kWh。

第II級

4 除本附則第3條外，2011年1月1日或以後建造的船上安裝的船用柴油發動機，除非其NO_x排放量（按NO₂的加權排放總量計算）在下列限值內，其中 n 為發動機額定轉速（每分鐘曲軸轉速），否則須禁止使用：

- .1 當 n 小於130 rpm時，14.4 g/kWh；
- .2 當 n 等於或大於130 rpm，但小於2,000 rpm時， $44 \cdot n^{(-0.23)}$ g/kWh；
- .3 當 n 等於或大於2,000 rpm時，7.7 g/kWh。

第III級

5.1 除本附則第3條外，2016年1月1日或以後建造的船上安裝的柴油發動機：

- .1 除非該柴油發動機氮氧化物排放量（按NO₂的加權排放總量計算）在下列限值內，其中 n 為發動機額定轉速（每分鐘曲軸轉速），否則須禁止使用：
 - .1.1 當 n 小於130 rpm時，3.4 g/kWh；
 - .1.2 當 n 等於或大於130 rpm，但小於2,000 rpm時， $9 \cdot n^{(-0.2)}$ g/kWh；
 - .1.3 當 n 等於或大於2,000 rpm時，2.0 g/kWh；
- .2 船舶在本條第6款劃定的排放控制區內航行時，須符合本條第5.1.1款所述標準；及
- .3 船舶在本條第6款劃定的排放控制區外航行時，須符合本條第4款所述標準。

5.2 除本條第10款所述評審外，本條第5.1.1款所述標準不須適用於：

- .1 本公約附則I第1.19條定義的船長（ L ）小於24米、經特殊設計並僅用於娛樂目的的船舶上所安裝的船用柴油發動機；或

- .2 船上安裝的船用柴油發動機，所顯示的組合銘牌柴油發動機推進功率小於750 kW，經證明，主管機關確信該船因設計或構造限制而不能符合本條第5.1.1款所述標準。

排放控制區

6 就本條而言，排放控制區須是：

- .1 北美區域，它係指本附則附錄VII的坐標所示的區域；
- .2 美國加勒比海區域，它係指本附則附錄VII的坐標所示的區域；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。

2000年1月1日以前建造的船舶上安裝的船用柴油發動機

7.1 儘管有本條第1.1.1款的規定，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所安裝的、輸出功率超過5,000 kW且每缸排量在90升或以上的船用柴油發動機須符合本條第7.4款所述的排放限值，但該柴油發動機的經認可方法須業經當事國主管機關認證，且認證主管機關已將該認證通知提交本組織。須通過下列之一證明符合本款：

- .1 獲認證的經認可的方法之安裝，已通過使用經認可方法文件中規定的驗證程序檢驗證實，包括在船舶《國際防止大氣污染證書》中，就該經認可方法的存在，做出適當記錄；或
- .2 發動機證書證明其在符合本條第3、4或5.1.1款中所述的限值範圍內運轉並在船舶《國際防止大氣污染證書》中就該發動機證書作出適當記錄。

7.2 本條第7.1款須在不遲於第7.1款中所述的通知交存後12個月或以後的首次換證檢驗時適用。如須安裝經認可方法的船舶之所有人能夠證明，並使主管機關確信，儘管已儘最大努力但未能購得該經認可方法，則須在該船購得該經認可方法後的下一個年度檢驗前在船上安裝該經認可方法。

7.3 對於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5,000 kW、每缸排量在90 升或以上的船用柴油機，其《國際防止空氣污染證書》須表明，本條第7.1款適用的船用柴油機已按照本條第7.1.1款應用經認可方法或已按照本條第7.1.2款經發證，或認可方法尚不存在或尚未如本條第7.2款所述商業化。

7.4 除本附則第3條外，本條第7.1款所述的船用柴油發動機，除非其氮氧化物排放量（按NO₂的加權排放總量計算）在下列限值內，其中 n 為發動機額定轉速（每分鐘曲軸轉速），否則須禁止使用：

- .1 當 n 小於130 rpm時，17.0 g/kWh；
- .2 當 n 等於或大於130 rpm，但小於2,000 rpm時， $45 \cdot n^{(-0.2)}$ g/kWh；
- .3 當 n 等於或大於2,000 rpm時，9.8 g/kWh。

7.5 須按經修訂的《2008年NO_x技術規則》第7章對經認可方法發證，並須包括如下驗證：

- .1 由經認可方法所適用的基本船用柴油發動機的設計方驗證：按照經修訂的《2008年氮氧化物技術規則》中適用的試驗循環進行的測量表明，計算出的經認可方法的影響，不會降低發動機額定功率1.0%以上、不會增加燃油消耗量2.0%以上，也不會對發動機的壽命或可靠性造成不利影響；及
- .2 經認可方法的成本不會過高，該成本，通過將為達到本條第7.4款所述標準而使用經認可方法所減少的NO_x量，與購買和安裝該經認可方法的費用相比較而加以確定。

發證

8 經修訂的《2008年氮氧化物技術規則》須適用於本條所述標準的發證、試驗和測量程序。

9 經修訂的《2008年氮氧化物技術規則》所述確定氮氧化物排放的程序擬為柴油發動機正常運轉的典型情況。抑制裝置和不合理排放控制策略會有損於這一目的，因而不得允許。用於保護發動機和/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發動機起動的輔助控制裝置，本條不妨礙其使用。

審核

10 本組織須自2012年起並不遲於2013年完成技術發展狀況審核，以實施本條第5.1.1款所述的標準，如證明確有必要，須調整該款所規定的時間期限。

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，其硫含量不得超過下述限值：
 - .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；及
 - .3 2020年1月1日及以後，0.50% m/m。
- 2 對世界範圍內供船上使用的殘餘燃油的平均硫含量須慮及本組織制定的導則而加以監測。

排放控制區內的要求

- 3 就本條而言，排放控制區須包括：
 - .1 附則I第1.11.2條中界定的波羅的海區域和附則V第1.14.6條中界定的北海區域；

- .2 本附則附錄VII的坐標所述的北美區域；
 - .3 本附則附錄VII的坐標所述的美國加勒比海區域；和
 - .4 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 船舶在排放控制區域內營運時，船上所用燃油的硫含量不得超過下述限值：
- .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；
 - .3 2015年1月1日及以後，0.10% m/m；
 - .4 2020年1月1日以前，本條第4款中所述燃油的硫含量不得適用於2011年8月1日或以前建造的、在上述第3款中界定的北美區域或美國加勒比海區域營運的以推進鍋爐為動力的船舶，該推進鍋爐起初並非設計為依靠船用鰹分油或天然氣持續運轉。
- 5 本條第1款和第4款中所述燃油硫含量須由供應商按照本附則第18條要求提供證明文件。
- 6 使用不同的燃油以符合本條第4款的規定，及進入或離開本條第3款所述排放控制區的船舶，須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，以去除超過本條第4款規定的適用硫含量的所有燃油。燃油轉換作業在進入排放控制區以前完成時或離開該區域後開始時的日期、時間及船位及屆時各燃油艙中低硫燃油的容量須記錄在主管機關規定的日誌中。
- 7 在按照本條第3款指定某一排放控制區的修正案生效後的頭12個月內，對在該排放控制區營運的船舶可免除本條第4款和第6款的要求以及本條第5款中與本條第4款相關的要求。

審核條款

8 對本條第1.3款所述標準的審核須在2018年以前完成，以確定符合該款所述燃油標準的燃油之可獲得性並須考慮下列因素：

- .1 符合本條第1.3款的燃油在審核時的全球市場供應和需求；
- .2 對燃油市場發展趨勢的分析；及
- .3 任何其他相關問題。

9 本組織須建立專家組，由具備燃油市場相關專業知識以及相關海事、環保、科研和法律專業知識的專家代表組成，進行本條第8款所述的評估。專家組須準備相應的資料，供各當事國做決定時參考。

10 根據專家組所準備的資料，各當事國可決定船舶是否能遵守本條第1.3款中定出的日期。如果確定船舶無法遵守，則該款所述標準須於2025年1月1日生效。

第15條

揮發性有機化合物 (VOCs)

1 如在當事國管轄的港口或裝卸站對液貨船產生的揮發性有機化合物排放加以控制，須按照本條規定進行。

2 對液貨船揮發性有機化合物排放進行控制的當事國須向本組織提交一份通知書。該通知書須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。該通知書須至少在生效日期之前6個月提交。

3 所有指定液貨船揮發性有機化合物釋放控制港口或裝卸站的當事國，須保證在其指定的港口和裝卸站配備經該當事國根據本組織制定的蒸氣排放控制系統安全標準認可的蒸氣排放控制系統，並確保該系統的操作

安全及能防止造成船舶的不當延誤。

4 本組織須將當事國指定的港口和裝卸站清單轉發給其他當事國和本組織成員國以供參考。

5 本條第1款所適用的液貨船須配備主管機關慮及本組織制定的蒸氣排放收集系統安全標準而認可的蒸氣排放收集系統，並須在裝載有關貨物時使用該系統。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在本條第2款確定的生效日期之後的3年內接納沒有安裝蒸氣收集系統的液貨船。

6 載運原油的液貨船須在船上備有並實施經主管機關認可的揮發性有機化合物管理計劃。該計劃須參照本組織制定的導則編寫。該計劃須具體到各船並須至少：

- .1 為裝載、海上航行和卸貨時將揮發性有機化合物排放降至最低提供書面程序；
- .2 考慮到原油洗艙產生的額外揮發性有機化合物；
- .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不是英語、法語，或西班牙語，則包括其中一種語言的譯文。

7 對氣體船而言，本條僅在其裝載和容留系統的類型能使非甲烷揮發性有機化合物安全保存於船上或安全回輸到岸上時，方適用。

第16條

船上焚燒

- 1 除本條第4款規定者之外，船上焚燒只允許在船上焚燒爐中進行。
- 2 須禁止在船上焚燒下列物質：
 - .1 受附則I、II或III管轄的貨物之殘餘物或相關被污染的包裝材料；
 - .2 多氯聯苯（PCB）；
 - .3 所含重金屬超過痕量的附則V定義的垃圾；
 - .4 含有鹵素化合物的精煉石油產品；
 - .5 不是在船上產生的污泥和油渣；及
 - .6 廢氣濾清系統的殘餘物。
- 3 須禁止在船上焚燒聚氯乙烯，但在已獲發國際海事組織型式認可證書的船上焚燒爐內焚燒除外。
- 4 船舶正常操作過程中產生的污泥和油渣亦可在主或輔發電機或鍋爐內焚燒，但不得在港口、碼頭和內河中時進行。
- 5 本條的任何規定：
 - .1 不影響經修正的《1972年防止傾倒廢棄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，亦
 - .2 不排除符合或超過本條要求的船上廢物熱處理裝置替代設計的開發、安裝和使用。
- 6.1 除本條第6.2款規定者外，2000年1月1日或以後建造的船舶上的焚燒爐，或2000年1月1日或以後在船上安裝的焚燒爐，須符合本附則附錄IV

的要求。符合本款要求的焚燒爐須經主管機關慮及本組織制定的船上焚燒爐標準技術規範予以認可；或

6.2 對於僅在其有權懸挂其國旗的國家主權或管轄水域內航行的船舶，主管機關可允許對2005年5月19日以前在船上安裝的任何焚燒爐免除本條第6.1款的適用要求。

7 按照本條第6.1款的要求安裝的焚燒爐須具有一份製造廠的操作手冊，該手冊須隨焚燒爐存放，並須說明如何在本附則附錄IV第2段所述的限制內操作焚燒爐。

8 按本條第6.1款的要求安裝的焚燒爐，其負責操作的人員須經培訓，以執行本條第7款所要求的製造廠的操作手冊中提供的指導。

9 按本條第6.1款要求安裝的焚燒爐，在該爐運行期間須隨時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，不得將廢棄物送入該焚燒裝置。如焚燒爐為分批裝料型，該裝置須設計成其燃燒室氣體出口的溫度在起動後5分鐘內達600°C且隨後穩定在不低於850°C的溫度上。

第17條

接收設施

1.1 各當事國保證提供充分的設施以滿足：

- .1 船舶使用其修理港時接收從船上卸下的消耗臭氧物質以及含有這些物質的設備之需要；
 - .2 船舶使用其港口、裝卸站或修理港時接收廢氣濾清系統產生的廢氣清除殘餘物之需要；
- 不對船舶造成不當延誤；及

- .3 在拆船廠中接收從船上卸下的消耗臭氧物質和含有這些物質的設備之需要。

1.2 當由於環境獨特而區域性安排是滿足本條第1款要求的唯一可行途徑時，發展中小島國可通過該安排來滿足這些要求。參加區域性安排的締約國須考慮到本組織制定的導則，制定一個《區域接收設施計劃》。

參加該安排的各締約國政府須與本組織協商，將下列內容周知本公約的締約國：

- .1 《區域接收設施計劃》如何將導則考慮在內；
 - .2 確認的“區域船舶廢物接收中心”的詳情；和
 - .3 設施有限港口的詳情。
- 2 如果當事國某一具體港口或裝卸站一慮及本組織將制定的指南一遠離，或缺乏，管理和處理本條第1款所述物質所需工業基礎設施，因而不能接收這些物質，則該當事國須將任何此類港口或裝卸站通知本組織，以使該信息可轉發給所有當事國，以供參考和採取任何相應行動。已向本組織提供此類信息的各當事國須同時將其可提供管理和處理這些物質的接收設施的港口和裝卸站通知本組織。
- 3 各當事國須將不具備本條規定的設施或被指稱設施不足的一切情況通知本組織，以便轉發給本組織各成員國。

第18條

燃油的供應和質量

燃油供應

- 1 各當事國須採取一切合理措施促進符合本附則規定的燃油供應，並

將其能提供合格燃油的港口和裝卸站通知本組織。

2.1 如當事國發現船舶不符合本附則規定的合格燃油的標準，該當事國主管當局有權要求船舶：

- .1 提交為試圖達到符合標準而採取行動的記錄；及
- .2 提供其根據航次計劃試圖購買合格燃油的證據，及如無法按計劃購得，已努力尋找該燃油的替代來源，並且雖已為獲得合格燃油作出最大努力，仍無法購得該燃油的證據。

2.2 不應要求船舶為符合標準而偏離其擬定航程或不當延誤航期。

2.3 如船舶提供了本條第2.1款規定的信息，當事國須考慮所有相關情況和提供的證據，以確定須採取的適當行動，包括不採取控制措施。

2.4 未能購得合格燃油的船舶須通知其主管機關和相關目的港的主管當局。

2.5 如船舶已提供無法購得合格燃油的證據，當事國須通知本組織。

燃油質量

3 供給本附則所適用的船舶，並用於船上燃燒的燃油須符合下列要求：

- .1 除本條第3.2款規定之外：
 - .1.1 燃油須為石油精煉產生的烴的混合物，但並不排除加入少量用於改善某些方面性能的添加劑；
 - .1.2 燃油須不含無機酸；及
 - .1.3 燃油不得含有任何會產生下列後果的附加物質或化學廢物：
 - .1.3.1 危害船舶安全或對機械性能有不利影響，或
 - .1.3.2 對人員有害，或

.1.3.3 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不得：

.2.1 超過本附則第14條中規定的硫含量；

.2.2 導致發動機超過本附則第13條第3、4、5.1.1和7.4款中規定的氮氧化物排放限值；

.2.3 含有無機酸；或

.2.4.1 危害船舶安全或對機械性能有不利影響，或

.2.4.2 對人員有害，或

.2.4.3 總體上增加大氣污染。

4 本條不適用於固態煤或核燃料。本條第5、6、7.1、7.2、8.1、8.2、9.2、9.3和9.4款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。專門為船上燃燒的目的而向船舶供給的氣體燃料，其硫含量須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，須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，該交付單須至少包含本附則附錄V中規定的資料。

6 燃油交付單須存放於船上在任何合理的時間隨時可供檢查之處，並須在燃油交付船上之後保存3年。

7.1 當事國主管當局可檢查停靠本國港口或近海裝卸站的本附則所適用的任何船舶的燃油交付單，並可將每份交付單製成副本，並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。主管當局還可諮詢出具該交付單的港口，核實每份交付單的內容。

7.2 主管當局根據本項規定檢查燃油交付單及製作正確無誤的副本須盡速進行，而不對船舶造成不當延誤。

8.1 慮及本組織制定的導則燃油交付單須附有一份所供燃油的有代表性的樣品。該樣品須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字，並須由船方控制保存直至該燃油基本用罄，但無論如何其保存期自加油日期算起不得少於12個月。

8.2 如主管機關要求對代表性樣品進行分析，則須按照附錄VI所述驗證程序確定燃油是否符合本附則的要求。

9 當事國承諾確保其指定的有關當局：

- .1 保持一份當地燃油供應商登記表；
- .2 要求當地供應商提供本條要求的燃油交付單及樣品，並由燃油供應商提供該燃油符合本附則第14和18條的要求的證明文件；
- .3 要求當地供應商將燃油交付單的副本保存至少3年，供港口國在需要時檢查和核實；
- .4 對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 將任何船舶發現所收到的燃油不符合本附則第14或18條要求的情況通知主管機關；及
- .6 將燃油供應商未能滿足本附則第14或18條規定的要求之所有情況通知本組織，以轉發各當事國。

10 關於當事國進行的港口國檢查，當事國進一步承諾：

- .1 將交付不合格燃油的情況通報給在其管轄之下出具燃油交付單的當事國或非當事國，並提供所有有關資料；及
- .2 確保採取適當補救措施，使所發現的不合格的燃油符合要求。

11 對於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，

主管機關在提出申請及與相關各國協商後，可決定採用替代方法對符合本條第6款加以證實，該方法須能同樣肯定地證明本附則第14和18條的要求得到滿足。

第4章

船舶能效規則

第19條

適用範圍

- 1 本章適用於 400 總噸及以上的所有船舶。
- 2 本章規定不適用於：
 - .1 僅航行於船舶有權懸掛其國旗的國家主權或管轄範圍水域內的船舶。但是，各締約國應通過採取相應的措施確保該船在合理和可行的範圍內按本附則第4章的規定進行建造和行事。
- 3 本附則第20和21條不適用於具有柴油電力推進、透平推進或混合推進系統的船舶。
- 4 儘管有本條第1款的規定，主管機關可對400總噸及以上的船舶免除適用本附則第20條和21條的要求。
- 5 本條第4款的規定不適用於下述情況的400總噸及以上的船舶：
 - .1 在2017年1月1日或以後簽訂建造合同；或
 - .2 無建造合同，在2017年7月1日或以後安放龍骨或處於類似建造階段；或
 - .3 在2019年7月1日或以後交船；或

- .4 新船或現有船舶在 2017 年 1 月 1 日或以後進行本附則第 2.24 條界定的重大改建，且本附則第 5.4.2 和 5.4.3 條適用的。

6 允許有權懸挂其國旗的船舶適用本條第 4 款，或推遲、撤銷或拒絕適用該款的本公約締約國的主管機關，須將其詳情立即送交本組織，由本組織將該詳情散發給本議定書各締約國，供其參考。

第 20 條

達到的能效設計指數

1 應對屬於本附則第 2.25 至 2.35 條中一類或多類船型的下列船舶計算達到的能效設計指數：

- .1 每艘新船；
- .2 每艘經過重大改建的新船；和
- .3 每艘經過重大改建的、且因改建範圍過大而被主管機關視為新造船舶的新船或現有船舶。

達到的能效設計指數須具體到每一船舶，並須表明船舶在能效方面的估計性能，並附有包含用於計算達到的能效設計指數所需必要信息的能效設計指數技術案卷，並說明計算過程。達到的能效設計指數須經主管機關或經其正式授權的任一組織根據能效設計指數技術案卷進行驗證。

2 計算達到的能效設計指數須考慮到本組織制定的導則。

第21條

要求的能效設計指數

1 對屬於本附則第 2.25 至 2.31 條中界定的類型之一且適用於本章的下列每艘：

- .1 新船；
- .2 經過重大改建的新船；和
- .3 經過重大改建的、且因改建範圍過大而被主管機關視為新造船舶的新船或現有船舶，

其達到的能效設計指數須為：

達到的能效設計指數 $\leq$ 要求的能效設計指數 = $(1 - X/100) \times$ 參考線值
式中，X 為表 1 所規定的相對於能效設計指數參考線的要求的能效設計指數的減小系數。

2 對於每艘經過重大改建的、且因改建範圍過大而被主管機關視為新造船舶的新船或現有船舶，須計算達到的能效設計指數並應符合第 21.1 款的要求，其減小系數應與簽訂改建合同之日，或無合同情況下改建開始之日該改建船舶的船型和尺寸相稱。

表 1. 相對於能效設計指數參考線的能效設計指數值的減小系數（按百分比）

船舶類型	尺寸	第0階段 2013.1.1 – 2014.12.31	第1階段 2015.1.1 – 2019.12.31	第2階段 2020.1.1 – 2024.12.31	第3階段 2025.1.1 及以後
散貨船	20,000載重噸 及以上	0	10	20	30
	10,000 – 20,000載重噸	n/a	0 – 10*	0 – 20*	0 – 30*
氣體運輸 船	10,000載重噸 及以上	0	10	20	30
	2,000 – 10,000載重噸	n/a	0 – 10*	0 – 20*	0 – 30*
液貨船	20,000載重噸 及以上	0	10	20	30
	4,000 – 20,000載重噸	n/a	0 – 10*	0 – 20*	0 – 30*
集裝箱船	15,000載重噸 及以上	0	10	20	30
	10,000 – 15,000載重噸	n/a	0 – 10*	0 – 20*	0 – 30*
雜貨船	15,000載重噸 及以上	0	10	15	30
	3,000 – 15,000載重噸	n/a	0 – 10*	0 – 15*	0 – 30*

冷藏貨船	5,000載重噸 及以上	0	10	15	30
	3,000 - 5,000 載重噸	n/a	0 - 10*	0 - 15*	0 - 30*
兼裝船	20,000載重噸 及以上	0	10	20	30
	4,000 - 20,000載重噸	n/a	0 - 10*	0 - 20*	0 - 30*

* 根據船舶尺寸減小系數在兩個值之間取線性插值。較低的減小系數適用於較小的船舶尺寸。

n/a 表示不適用要求的能效設計指數。

3 須按照以下計算參考線值：

$$\text{參考線值} = a \times b^{-c}$$

式中 a、b 和 c 為表 2 所列參數。

表 2. 用於確定不同船型參考線值的參數

第2條所界定的船型	a	b	c
2.25 散貨船	961.79	該船舶載重噸	0.477
2.26 氣體運輸船	1120.00	該船舶載重噸	0.456
2.27 液貨船	1218.80	該船舶載重噸	0.488
2.28 集裝箱船	174.22	該船舶載重噸	0.201
2.29 雜貨船	107.48	該船舶載重噸	0.216

2.30 冷藏貨船	227.01	該船舶載重噸	0.244
2.31 兼裝船	1219.00	該船舶載重噸	0.488

4 如船舶的設計允許其屬於表 2 中規定的一類以上船型的定義，則該船的要求的能效設計指數須為最嚴格的要求值（最低值）。

5 對本條所適用的每艘船舶，所安裝的推進動力須不小於在本組織將要制定的導則中界定的惡劣工況下保持船舶操縱性所需要的推進動力。

6 在第 1 階段開始和第 2 階段中間，本組織須對技術發展狀況進行審議，並且，如證明有必要，修正本條所列的時間段、相關船型的能效設計指數參考線參數和減小系數。

第 22 條

船舶能效管理計劃

1 每艘船舶須在船上保存一份具體的船舶能效管理計劃。該計劃可作為船舶安全管理體系的一部分。

2 制定船舶能效管理計劃須考慮到本組織制定的導則。

第 23 條

促進技術合作和關於改進船舶能效的技術轉讓

1 主管機關須與本組織和其他國際機構合作，直接或通過本組織，向請求技術援助的國家，特別是發展中國家，促進和提供合適的支持。

2 締約國主管機關須與其他締約國積極合作，根據其國內法律、法規和政策，促進請求技術援助的國家，特別是發展中國家就有關滿足本附則第4章，特別是第19.4至19.6條要求的實施措施方面的技術研發、轉讓和信息交流。

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

本證書係根據經2008年MEPC.176（58）號決議修正的，修正《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（以下簡稱本公約）的規定，

經.....國政府授權，

（國家全稱）

由.....簽發。

（經按本公約規定授權的適任組織或個人全稱）

船舶資料

船名.....

船舶編號或呼號.....

船籍港.....

總噸位.....

IMO編號.....

茲證明：

- 1 本船已按照公約附則VI第5條獲得檢驗；及
- 2 檢驗查明其設備、系統、附件、佈置和材料完全符合公約附則VI的適用要求。

本證書所依據的檢驗完成日期：……………（年/月/日）

本證書有效期至……………，在此期間須按照公約附則VI第5條接受檢驗。

簽發於……………

（發證地點）

（年/月/日）：……………

（簽發日期）

（經授權發證的官員簽字）

（主管當局蓋章或鋼印）

年度/中間檢驗簽註

茲證明按照公約附則VI第5條進行的檢驗查明該船符合本附則的有關規定：

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：

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)

按照第9.8.3條進行的年度/中間檢驗

茲證明按照公約附則VI第9.8.3條進行的年度/中間檢驗查明該船符合本附則的有關規定：

簽字：.....

(經授權的官員簽字)

地點：.....

日期(年/月/日)：.....

(主管當局蓋章或鋼印)

第9.3條適用時，對有效期少於5年的證書展期簽註

該船符合本附則的有關規定，本證書根據公約附則VI第9.3條須視為有效，有效期至(年/月/日)止。

簽字：.....

(經授權的官員簽字)

地點：.....

日期(年/月/日)：.....

(主管當局蓋章或鋼印)

在已完成換證檢驗及第9.4條適用時的簽註

該船符合本附則的有關規定，本證書根據公約附則VI第9.4條須視為有效，有效期至（年/月/日）止。

簽字：

（經授權的官員簽字）

地點：

日期（年/月/日）：

（主管當局蓋章或鋼印）

第9.5或9.6條適用時，證書有效期展期至駛抵檢驗港口或給予寬限期的簽註

本證書根據公約附則VI第9.5或9.6條須視為有效，有效期至（年/月/日）止。

簽字：

（經授權的官員簽字）

地點：

日期（年/月/日）：

（主管當局蓋章或鋼印）

第9.8條適用時，周年日提前的簽註

根據公約附則VI第9.8條，新的周年日為（年/月/日）：

簽字：

(經授權的官員簽字)

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）附頁

結構和設備記錄

註：

- 1 本記錄須永久附於IAPP證書之後。IAPP證書須隨時保存於船上。
- 2 記錄須至少為英文、法文或西班牙文。如同時使用發證國的官方語言，則在有爭議或不一致時，以該國官方語言為準。
- 3 在方格內須填入（x）表示“是”和“適用”；或填入（—）表示“否”和“不適用”。
- 4 除非另有說明，本記錄中所提及的條款係指本公約附則VI的條款，及決議或通函係指國際海事組織通過的決議或通函。

1 船舶資料

- 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.....
- 1.4 船長（L）米

2 船舶排放控制

2.1 消耗臭氧物質（第12條）

- 2.1.1 下列2005年5月19日前安裝的含有非氫化氟烴消耗臭氧物質的滅火系統、其他系統和設備可以繼續使用：

系統或設備	船上位置	物質

2.1.2 下列2020年1月1日以前安裝的含有氫化氟烴（HCFCs）的系統可以繼續使用：

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 本船舶上安裝的下列柴油發動機，按照經修訂的《2008年氮氧化物技術規則》符合第13條的適用排放限值：

		發動機 #1	發動機 #2	發動機 #3	發動機 #4	發動機 #5	發動機 #6
製造廠和型號							
系列號							
用途							
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）	按照第13.2.2條						
	按照第13.2.3條						

	發動機 #1	發動機 #2	發動機 #3	發動機 #4	發動機 #5	發動機 #6
第13.1.1.2條的免除	☐	☐	☐	☐	☐	☐
第I級第13.3條	☐	☐	☐	☐	☐	☐
第II級第13.4條	☐	☐	☐	☐	☐	☐
第II級第13.2.2或 13.5.2條	☐	☐	☐	☐	☐	☐
第III級第13.5.1.1條	☐	☐	☐	☐	☐	☐
存在經認可方法	☐	☐	☐	☐	☐	☐
無商業可獲得的經認可 方法	☐	☐	☐	☐	☐	☐
經認可方法已安裝	☐	☐	☐	☐	☐	☐

2.3 硫氧化物 (SO_x) 和顆粒物質 (第14條)

2.3.1 船舶在第14.3條規定的排放控制區之外營運時，船舶使用：

.1 的燃油其燃油交付單證明的燃油含硫量限值不超過：

- 4.50% m/m (2012年1月1日或之後不適用)；或……………☐
- 3.50% m/m (2020年1月1日或之後不適用)；或……………☐
- 0.50% m/m, 和/或……………☐

.2 根據第4.1條批准的列於第2.6段中的一項等效安排，其硫氧化物減排效力至少與使用下列含硫量限值的燃油相等：

- 4.50% m/m (2012年1月1日或之後不適用)；或……………☐
- 3.50% m/m (2020年1月1日或之後不適用)；或……………☐

- 0.50% m/m.....☐

2.3.2 船舶在第14.3條規定的排放控制區之內營運時，船舶使用：

.1 的燃油其燃油交付單證明的燃油含硫量限值不超過：

- 1.00% m/m（2015年1月1日或之後不適用）；或..... ☐

- 0.10% m/m；和/或..... ☐

.2 根據第4.1條批准的列於第2.6段中的一項等效安排，其硫氧化物減排效力至少與使用下列含硫量限值的燃油相等：

- 1.00% m/m（在2015年1月1日或以後不適用）；或..... ☐

- 0.10% m/m；和/或..... ☐

2.4 揮發性有機化合物（VOCs）（第15條）

2.4.1 本液貨船有1套按照MSC/Circ.585號通函安裝和認可的蒸氣收集系統..... ☐

2.4.2.1 對於裝載原油的液貨船，有經認可的VOC處理計劃..... ☐

2.4.2.2 VOC處理計劃認可參考：..... ☐

2.5 船上焚燒（第16條）

本船裝有1台焚燒爐：

.1 2000年1月1日或之後安裝，符合經修正的MEPC.76（40）號決議..... ☐

.2 2000年1月1日前安裝，符合：

- .2.1 MEPC.59（33）號決議..... ☐

- .2.2 MEPC.76（40）號決議..... ☐

2.6 等效（第4條）

本船舶獲准使用下列配件、物質、裝置或儀器或其他程序、替代燃油或符合要求的方法，以替代本附則中的要求：

系統或設備	等效使用	認可參考

茲證明本記錄各方面均正確無誤。

簽發於

（記錄簽發地點）

（年/月/日）：.....

（簽發日期） （正式授權簽發本記錄的官員簽字）

（主管當局蓋章或鋼印）

附錄II

試驗循環和加權因數

(第13條)

在採用經修訂的《2008年氮氧化物技術規則》中規定的試驗程序和計算方法核實船用柴油發動機是否符合本附則第13條規定的氮氧化物限值時，須使用下列試驗循環和加權因數。

- .1 對於船舶主推進恒速船用發動機，包括柴油電力驅動須採用試驗循環E2；
- .2 對於可調螺距螺旋槳裝置須採用試驗循環E2；
- .3 對於按推進器原理運轉的主輔發動機須採用試驗循環E3；
- .4 對於恒速輔發動機須採用試驗循環D2；及
- .5 對於除上述發動機以外的變速、變載輔發動機須採用試驗循環C1。

恒速主推進應用的試驗循環

(包括柴油-電力驅動或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

按推進器原理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

恒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				中間			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

證明符合第13條第5.1.1款規定的發動機，在各模式點的具體排放不得超過適用的氮氧化物排放限值的50%，下列除外：

- .1 試驗循環D2中10%模式點。
- .2 試驗循環C1中10%模式點。
- .3 試驗循環C1中空轉模式點。

附錄III

排放控制區劃定標準和程序

(第13.6條和第14.3條)

1 目的

1.1 本附錄的目的是向各當事國提供制定和提交排放控制區劃定建議的標準和程序，並列出本組織評估此類建議時須考慮的因素。

1.2 遠洋船舶排放的硫氧化物、氮氧化物和顆粒物質增加了世界各城市和沿海地區的空气污染環境濃度。空氣污染對公眾健康和環境產生的危害包括：早亡、心肺病、肺癌、慢性呼吸道疾病、酸化和富營養化。

1.3 如證實有必要防止、減少和控制船舶排放硫氧化物和顆粒物質或氮氧化物或所有3種類型的排放（以下稱為排放），本組織應考慮通過一個排放控制區。

2 排放控制區劃定程序

2.1 劃定氮氧化物或硫氧化物和顆粒物質或所有3種排放類型的排放控制區的建議案，只能由當事國向本組織提交。如果兩個或以上當事國對某一特定的區域有共同的利益，他們應制定一個經協調的建議案。

2.2 應根據本組織制定的規則和程序向本組織提交將一個特定區域劃定為排放控制區的建議。

3 排放控制區劃定標準

3.1 建議須包括：

- .1 一份所建議的適用區域的明確描述，連同一份標明該區域位置的參照海圖；

- .2 建議加以控制的一種或多種排放類型（即：硫氧化物和顆粒物質或氮氧化物或所有3種排放類型）；
- .3 一份受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增加或對環境造成不利影響的評估。該評估須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。並須標明有關資料包括所用方法的來源；
- .5 與建議適用區域中受威脅人口和環境區域有關的氣象條件相關的資料，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相關條件；
- .6 建議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針對影響受威脅人口和環境區域的硫氧化物、氮氧化物和顆粒物質陸基排放源所採取的、並將與附則VI第13和14條有關的措施審議同時運作的控制措施的說明；及
- .8 與陸基控制相比，減少船舶排放的相對費用，和對從事國際貿易的船舶的經濟影響。

3.2 排放控制區的地理界限將根據上述所列的有關標準，包括航行於建議區域內的船舶的排放和沉積，交通格局和密度以及風況予以確定。

4 本組織評估及通過排放控制區的程序

4.1 本組織須審議一個或多個當事國提交的每份建議。

4.2 評估時，本組織須考慮每份待通過的建議中須包括的上述第3節中所述的標準。

4.3 排放控制區須以本附則修正案的形式劃定，並按照本公約第16條審議、通過和生效。

5 排放控制區的運作

5.1 鼓勵擁有航行於這些區域的船舶的當事國向本組織提出任何有關該區域運作的關注。

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條所述船上焚燒爐須有IMO型式認可證書。為獲取該證書，焚燒爐須按照第16.6.1條所述認可標準進行設計和建造。每一型號均須在工廠或經認可的試驗設施接受規定的型式認可運行試驗，並由主管機關負責，在型式認可運行試驗中使用下列燃料/廢物規範，以確定焚燒爐是否在本附錄第2段所規定的限制之內運行。

殘油成分為：

- 75%重燃油殘油；
- 5%廢潤滑油；及
- 20%乳化水。

固態廢物成分為：

- 50%食物廢棄物；
- 50%垃圾其中包括：

- 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%及不燃固態物質
可達7%

2 第16.6.1條所述焚燒爐須在下列限值內運行：

燃燒室中的氧氣： 6-12%

煙氣中一氧化碳的最大平均 200 mg/MJ

值：

煙灰數的最大平均值： Bacharach 3或Ringelman 1（20%渾濁度）

（僅在極短的時間內如起動時，可接受更高的煙灰數）

灰渣中未燃成分： 最大10%，按重量計

燃燒室煙氣出口的溫度範圍： 850°C-1,200°C

附錄V

燃油交付單中需包括的資料

(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，kg/m³

硫含量（% 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條中適用款項的要求。

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)

須使用下列程序判定向船上交付並在船上使用的燃油是否符合附則VI第14條所要求的硫含量標準。

1 一般要求

1.1 須使用第18條第8.1款要求的代表性燃油樣品（“MARPOL”樣品）驗證向船上供應的燃油之硫含量。

1.2 主管機關須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為進行此試驗須獲得資格認證。

2 驗證程序步驟1

2.1 MARPOL樣品須由主管當局交付實驗室。

2.2 實驗室須：

- .1 將密封號和樣品標籤的詳細信息記入試驗記錄；
- .2 確認MARPOL樣品上的封印未損；及
- .3 拒絕任何封印受損的MARPOL樣品。

2.3 如MARPOL樣品的封印未損，實驗室須繼續驗證程序並須：

- .1 確保MARPOL樣品完全均化；
- .2 從MARPOL樣品中取出兩份小樣；及
- .3 重新密封MARPOL樣品並在試驗記錄中記入重新密封的細節。

2.4 須按附錄V中規定的試驗方法對兩份小樣依次進行試驗。就本驗證程序而言，該試驗分析結果須分別稱為“A”和“B”。

- .1 如結果“A”和“B”在試驗方法的可重複性(r)範圍內，則結果須視為有效；及
- .2 如結果“A”和“B”不在試驗方法的可重複性(r)範圍內，則兩個結果均須放棄，實驗室須重新提取兩份小樣進行分析。提取新小樣後，樣品瓶須按照上述第2.3.3段重新密封。

2.5 如試驗結果“A”和“B”有效，應計算出這兩個結果的平均值，所得結果稱為“X”。

- .1 如結果“X”等於或低於附則VI要求的適用限值，則燃油須視為符合要求。
- .2 如結果“X”高於附則VI要求的適用限值，則須進行驗證程序步驟2；但如結果“X”超出規定限值 $0.59R$ （ R 為試驗方法的複現性），則燃油須視為不合格，且不必進一步試驗。

3 驗證程序步驟2

3.1 如按照上述第2.5.2段需進行驗證程序步驟2，主管當局須將MARPOL樣品送至另一個經認證的實驗室。

3.2 實驗室收到MARPOL樣品後須：

- .1 將按照第2.3.3段的規定所使用的重新密封號和樣品標籤細節記入試驗記錄；
- .2 從MARPOL樣品中取出兩份小樣；及
- .3 重新密封MARPOL樣品並在試驗記錄中記入重新密封的細節。

3.3 須按附錄V中規定的試驗方法對兩份小樣依次進行試驗。就本驗證程序而言，該試驗分析結果須分別稱為“C”和“D”：

- .1 如結果“C”和“D”在試驗方法的可重複性(r)範圍內，則結果須視為有效。
- .2 如結果“C”和“D”不在試驗方法的可重複性(r)範圍內，則兩個結果均須放棄，實驗室須重新提取兩份小樣進行分析。提取新小樣後，樣品瓶須按照上述第3.2.3段重新密封。

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，該實驗室須計算出這些結果的平均值，所得結果稱為“Y”：

- .1 如結果“Y”等於或低於附則VI要求的適用限值，則燃油須視為符合要求。
- .2 如結果“Y”高於附則VI要求的適用限值，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

排放控制區

(第 13.6 條和第 14.3 條)

1 按照第13.6條和第14.3條指定的除波羅的海和北海區域以外的排放控制區的界限見本附錄。

2 北美區域包括：

.1 位於美國和加拿大的太平洋海岸附近由測地線連接的下列坐標範圍的海域：

點	緯 度	經 度
1	32° 32' 10" N.	117° 06' 11" W.
2	32° 32' 04" N.	117° 07' 29" W.
3	32° 31' 39" N.	117° 14' 20" W.
4	32° 33' 13" N.	117° 15' 50" W.
5	32° 34' 21" N.	117° 22' 01" W.
6	32° 35' 23" N.	117° 27' 53" W.
7	32° 37' 38" N.	117° 49' 34" W.
8	31° 07' 59" N.	118° 36' 21" W.
9	30° 33' 25" N.	121° 47' 29" W.
10	31° 46' 11" N.	123° 17' 22" W.
11	32° 21' 58" N.	123° 50' 44" W.
12		
13		
14		

點	緯 度	經 度
15	32° 56' 39" N.	124° 11' 47" W.
16	33° 40' 12" N.	124° 27' 15" W.
17	34° 31' 28" N.	125° 16' 52" W.
18	35° 14' 38" N.	125° 43' 23" W.
19	35° 43' 60" N.	126° 18' 53" W.
20	36° 16' 25" N.	126° 45' 30" W.
21	37° 01' 35" N.	127° 07' 18" W.
22	37° 45' 39" N.	127° 38' 02" W.
23	38° 25' 08" N.	127° 52' 60" W.
24	39° 25' 05" N.	128° 31' 23" W.
25	40° 18' 47" N.	128° 45' 46" W.
26	41° 13' 39" N.	128° 40' 22" W.
27	42° 12' 49" N.	129° 00' 38" W.
28	42° 47' 34" N.	129° 05' 42" W.
29	43° 26' 22" N.	129° 01' 26" W.
30	44° 24' 43" N.	128° 41' 23" W.
31	45° 30' 43" N.	128° 40' 02" W.
32	46° 11' 01" N.	128° 49' 01" W.
33	46° 33' 55" N.	129° 04' 29" W.
34	47° 39' 55" N.	131° 15' 41" W.
35		
36		
37		
38		
39		

點	緯 度	經 度
40	48° 32' 32" N.	132° 41' 00" W.
41	48° 57' 47" N.	133° 14' 47" W.
42	49° 22' 39" N.	134° 15' 51" W.
43	50° 01' 52" N.	135° 19' 01" W.
44	51° 03' 18" N.	136° 45' 45" W.
45	51° 54' 04" N.	137° 41' 54" W.
46	52° 45' 12" N.	138° 20' 14" W.
47	53° 29' 20" N.	138° 40' 36" W.
	53° 40' 39" N.	138° 48' 53" W.
	54° 13' 45" N.	139° 32' 38" W.
	54° 39' 25" N.	139° 56' 19" W.
	55° 20' 18" N.	140° 55' 45" W.
	56° 07' 12" N.	141° 36' 18" W.
	56° 28' 32" N.	142° 17' 19" W.
	56° 37' 19" N.	142° 48' 57" W.
	58° 51' 04" N.	153° 15' 03" W.

.2 位於美國、加拿大和法國（聖皮埃爾島和密克隆島）的大西洋海岸和美國的墨西哥灣海岸附近由測地線連接的下列坐標範圍的海域：

點	緯 度	經 度
1	60° 00' 00" N.	64° 09' 36" W.

點	緯度	經度
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.
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		
25		
26		

點	緯度	經度
27	43° 36' 06" N.	51° 20' 41" W.
28	43° 23' 59" N.	52° 17' 22" W.
29	43° 19' 50" N.	53° 20' 13" W.
30	43° 21' 14" N.	54° 09' 20" W.
31	43° 29' 41" N.	55° 07' 41" W.
32	42° 40' 12" N.	55° 31' 44" W.
33	41° 58' 19" N.	56° 09' 34" W.
34	41° 20' 21" N.	57° 05' 13" W.
35	40° 55' 34" N.	58° 02' 55" W.
36	40° 41' 38" N.	59° 05' 18" W.
37	40° 38' 33" N.	60° 12' 20" W.
38	40° 45' 46" N.	61° 14' 03" W.
39	41° 04' 52" N.	62° 17' 49" W.
40	40° 36' 55" N.	63° 10' 49" W.
41	40° 17' 32" N.	64° 08' 37" W.
42	40° 07' 46" N.	64° 59' 31" W.
43	40° 05' 44" N.	65° 53' 07" W.
44	39° 58' 05" N.	65° 59' 51" W.
45	39° 28' 24" N.	66° 21' 14" W.
46	39° 01' 54" N.	66° 48' 33" W.
47	38° 39' 16" N.	67° 20' 59" W.
48	38° 19' 20" N.	68° 02' 01" W.
49		
50		
51		

點	緯度	經度
52	38° 05' 29" N.	68° 46' 55" W.
53	37° 58' 14" N.	69° 34' 07" W.
54	37° 57' 47" N.	70° 24' 09" W.
55	37° 52' 46" N.	70° 37' 50" W.
56	37° 18' 37" N.	71° 08' 33" W.
57	36° 32' 25" N.	71° 33' 59" W.
58	35° 34' 58" N.	71° 26' 02" W.
59	34° 33' 10" N.	71° 37' 04" W.
60	33° 54' 49" N.	71° 52' 35" W.
61	33° 19' 23" N.	72° 17' 12" W.
62	32° 45' 31" N.	72° 54' 05" W.
63	31° 55' 13" N.	74° 12' 02" W.
64	31° 27' 14" N.	75° 15' 20" W.
65	31° 03' 16" N.	75° 51' 18" W.
66	30° 45' 42" N.	76° 31' 38" W.
67	30° 12' 48" N.	77° 18' 29" W.
68	29° 25' 17" N.	76° 56' 42" W.
69	28° 36' 59" N.	76° 47' 60" W.
70	28° 17' 13" N.	76° 40' 10" W.
71	28° 17' 12" N.	79° 11' 23" W.
72	27° 52' 56" N.	79° 28' 35" W.
73	27° 26' 01" N.	79° 31' 38" W.
74		
75		
76		

點	緯度	經度
77	27° 16' 13" N.	79° 34' 18" W.
78	27° 11' 54" N.	79° 34' 56" W.
79	27° 05' 59" N.	79° 35' 19" W.
80	27° 00' 28" N.	79° 35' 17" W.
81	26° 55' 16" N.	79° 34' 39" W.
82	26° 53' 58" N.	79° 34' 27" W.
83	26° 45' 46" N.	79° 32' 41" W.
84	26° 44' 30" N.	79° 32' 23" W.
85	26° 43' 40" N.	79° 32' 20" W.
86	26° 41' 12" N.	79° 32' 01" W.
87	26° 38' 13" N.	79° 31' 32" W.
88	26° 36' 30" N.	79° 31' 06" W.
89	26° 35' 21" N.	79° 30' 50" W.
90	26° 34' 51" N.	79° 30' 46" W.
91	26° 34' 11" N.	79° 30' 38" W.
92	26° 31' 12" N.	79° 30' 15" W.
93	26° 29' 05" N.	79° 29' 53" W.
94	26° 25' 31" N.	79° 29' 58" W.
95	26° 23' 29" N.	79° 29' 55" W.
96	26° 23' 21" N.	79° 29' 54" W.
97	26° 18' 57" N.	79° 31' 55" W.
98	26° 15' 26" N.	79° 33' 17" W.
99		
100		
101		

點	緯度	經度
102	26° 15' 13" N.	79° 33' 23" W.
103	26° 08' 09" N.	79° 35' 53" W.
104	26° 07' 47" N.	79° 36' 09" W.
105	26° 06' 59" N.	79° 36' 35" W.
106	26° 02' 52" N.	79° 38' 22" W.
107	25° 59' 30" N.	79° 40' 03" W.
108	25° 59' 16" N.	79° 40' 08" W.
109	25° 57' 48" N.	79° 40' 38" W.
110	25° 56' 18" N.	79° 41' 06" W.
111	25° 54' 04" N.	79° 41' 38" W.
112	25° 53' 24" N.	79° 41' 46" W.
113	25° 51' 54" N.	79° 41' 59" W.
114	25° 49' 33" N.	79° 42' 16" W.
115	25° 48' 24" N.	79° 42' 23" W.
116	25° 48' 20" N.	79° 42' 24" W.
117	25° 46' 26" N.	79° 42' 44" W.
118	25° 46' 16" N.	79° 42' 45" W.
119	25° 43' 40" N.	79° 42' 59" W.
120	25° 42' 31" N.	79° 42' 48" W.
121	25° 40' 37" N.	79° 42' 27" W.
122	25° 37' 24" N.	79° 42' 27" W.
123	25° 37' 08" N.	79° 42' 27" W.
124		
125		
126		

點	緯度	經度
127	25° 31' 03" N.	79° 42' 12" W.
128	25° 27' 59" N.	79° 42' 11" W.
129	25° 24' 04" N.	79° 42' 12" W.
130	25° 22' 21" N.	79° 42' 20" W.
131	25° 21' 29" N.	79° 42' 08" W.
132	25° 16' 52" N.	79° 41' 24" W.
133	25° 15' 57" N.	79° 41' 31" W.
134	25° 10' 39" N.	79° 41' 31" W.
135	25° 09' 51" N.	79° 41' 36" W.
136	25° 09' 03" N.	79° 41' 45" W.
137	25° 03' 55" N.	79° 42' 29" W.
138	25° 02' 60" N.	79° 42' 56" W.
139	25° 00' 30" N.	79° 44' 05" W.
140	24° 59' 03" N.	79° 44' 48" W.
141	24° 55' 28" N.	79° 45' 57" W.
142	24° 44' 18" N.	79° 49' 24" W.
143	24° 43' 04" N.	79° 49' 38" W.
144	24° 42' 36" N.	79° 50' 50" W.
145	24° 41' 47" N.	79° 52' 57" W.
146	24° 38' 32" N.	79° 59' 58" W.
147	24° 36' 27" N.	80° 03' 51" W.
148	24° 33' 18" N.	80° 12' 43" W.
149		
150		
151		

點	緯度	經度
152	24° 33' 05" N.	80° 13' 21" W.
153	24° 32' 13" N.	80° 15' 16" W.
154	24° 31' 27" N.	80° 16' 55" W.
155	24° 30' 57" N.	80° 17' 47" W.
156	24° 30' 14" N.	80° 19' 21" W.
157	24° 30' 06" N.	80° 19' 44" W.
158	24° 29' 38" N.	80° 21' 05" W.
159	24° 28' 18" N.	80° 24' 35" W.
160	24° 28' 06" N.	80° 25' 10" W.
161	24° 27' 23" N.	80° 27' 20" W.
162	24° 26' 30" N.	80° 29' 30" W.
163	24° 25' 07" N.	80° 32' 22" W.
164	24° 23' 30" N.	80° 36' 09" W.
165	24° 22' 33" N.	80° 38' 56" W.
166	24° 22' 07" N.	80° 39' 51" W.
167	24° 19' 31" N.	80° 45' 21" W.
168	24° 19' 16" N.	80° 45' 47" W.
169	24° 18' 38" N.	80° 46' 49" W.
170	24° 18' 35" N.	80° 46' 54" W.
171	24° 09' 51" N.	80° 59' 47" W.
172	24° 09' 48" N.	80° 59' 51" W.
173	24° 08' 58" N.	81° 01' 07" W.
174		
175		
176		

點	緯度	經度
177	24° 08' 30" N.	81° 01' 51" W.
178	24° 08' 26" N.	81° 01' 57" W.
179	24° 07' 28" N.	81° 03' 06" W.
180	24° 02' 20" N.	81° 09' 05" W.
181	23° 59' 60" N.	81° 11' 16" W.
182	23° 55' 32" N.	81° 12' 55" W.
183	23° 53' 52" N.	81° 19' 43" W.
184	23° 50' 52" N.	81° 29' 59" W.
185	23° 50' 02" N.	81° 39' 59" W.
186	23° 49' 05" N.	81° 49' 59" W.
187	23° 49' 05" N.	82° 00' 11" W.
188	23° 49' 42" N.	82° 09' 59" W.
189	23° 51' 14" N.	82° 24' 59" W.
190	23° 51' 14" N.	82° 39' 59" W.
191	23° 49' 42" N.	82° 48' 53" W.
192	23° 49' 32" N.	82° 51' 11" W.
193	23° 49' 24" N.	82° 59' 59" W.
194	23° 49' 52" N.	83° 14' 59" W.
195	23° 51' 22" N.	83° 25' 49" W.
196	23° 52' 27" N.	83° 33' 01" W.
197	23° 54' 04" N.	83° 41' 35" W.
198	23° 55' 47" N.	83° 48' 11" W.
199		
200		
201		

點	緯度	經度
202	23° 58' 38" N.	83° 59' 59" W.
203	24° 09' 37" N.	84° 29' 27" W.
204	24° 13' 20" N.	84° 38' 39" W.
205	24° 16' 41" N.	84° 46' 07" W.
206	24° 23' 30" N.	84° 59' 59" W.
	24° 26' 37" N.	85° 06' 19" W.
	24° 38' 57" N.	85° 31' 54" W.
	24° 44' 17" N.	85° 43' 11" W.
	24° 53' 57" N.	85° 59' 59" W.
	25° 10' 44" N.	86° 30' 07" W.
	25° 43' 15" N.	86° 21' 14" W.
	26° 13' 13" N.	86° 06' 45" W.
	26° 27' 22" N.	86° 13' 15" W.
	26° 33' 46" N.	86° 37' 07" W.
	26° 01' 24" N.	87° 29' 35" W.
	25° 42' 25" N.	88° 33' 00" W.
	25° 46' 54" N.	90° 29' 41" W.
	25° 44' 39" N.	90° 47' 05" W.
	25° 51' 43" N.	91° 52' 50" W.
	26° 17' 44" N.	93° 03' 59" W.
	25° 59' 55" N.	93° 33' 52" W.
	26° 00' 32" N.	95° 39' 27" W.

點	緯度	經度
	26° 00' 33" N.	96° 48' 30" W.
	25° 58' 32" N.	96° 55' 28" W.
	25° 58' 15" N.	96° 58' 41" W.
	25° 57' 58" N.	97° 01' 54" W.
	25° 57' 41" N.	97° 05' 08" W.
	25° 57' 24" N.	97° 08' 21" W.
	25° 57' 24" N.	97° 08' 47" W.

.3 位於夏威夷島、毛伊島、瓦胡島、莫洛凱島、尼豪島、考愛島、拉奈島和卡霍奧拉韋島的夏威夷群島海岸附近由測地線連接的下列坐標範圍的海域：

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.
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		

點	緯 度	經 度
13	25° 21' 53" N.	160° 39' 53" W.
14	25° 00' 06" N.	161° 38' 33" W.
15	24° 40' 49" N.	162° 13' 13" W.
16	24° 15' 53" N.	162° 43' 08" W.
17	23° 40' 50" N.	163° 13' 00" W.
18	23° 03' 20" N.	163° 32' 58" W.
19	22° 20' 09" N.	163° 44' 41" W.
20	21° 36' 45" N.	163° 46' 03" W.
21	20° 55' 26" N.	163° 37' 44" W.
22	20° 13' 34" N.	163° 19' 13" W.
23	19° 39' 03" N.	162° 53' 48" W.
24	19° 09' 43" N.	162° 20' 35" W.
25	18° 39' 16" N.	161° 19' 14" W.
26	18° 30' 31" N.	160° 38' 30" W.
27	18° 29' 31" N.	159° 56' 17" W.
28	18° 10' 41" N.	159° 14' 08" W.
29	17° 31' 17" N.	158° 56' 55" W.
30	16° 54' 06" N.	158° 30' 29" W.
31	16° 25' 49" N.	157° 59' 25" W.
32	15° 59' 57" N.	157° 17' 35" W.
33	15° 40' 37" N.	156° 21' 06" W.
34	15° 37' 36" N.	155° 22' 16" W.
35		
36		
37		

點	緯 度	經 度
38	15° 43' 46" N.	154° 46' 37" W.
39	15° 55' 32" N.	154° 13' 05" W.
40	16° 46' 27" N.	152° 49' 11" W.
41	17° 33' 42" N.	152° 00' 32" W.
42	18° 30' 16" N.	151° 30' 24" W.
43	19° 02' 47" N.	151° 22' 17" W.
44	19° 34' 46" N.	151° 19' 47" W.
45	20° 07' 42" N.	151° 22' 58" W.
	20° 38' 43" N.	151° 31' 36" W.
	21° 29' 09" N.	151° 59' 50" W.
	22° 06' 58" N.	152° 31' 25" W.
	22° 32' 54" N.	153° 00' 33" W.

3 美國加勒比海區域包括：

.1 位於波多黎各自由邦和美屬維京群島大西洋和加勒比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	17° 18' 37" N.	67° 32' 14" W.
2	19° 11' 14" N.	67° 26' 45" W.
3	19° 30' 28" N.	65° 16' 48" W.
4	19° 12' 25" N.	65° 6' 8" W.
5	18° 45' 13" N.	65° 0' 22" W.
6	18° 41' 14" N.	64° 59' 33" W.

點	緯 度	經 度
7	18° 29' 22" N.	64° 53' 51" W.
8	18° 27' 35" N.	64° 53' 22" W.
9	18° 25' 21" N.	64° 52' 39" W.
10	18° 24' 30" N.	64° 52' 19" W.
11	18° 23' 51" N.	64° 51' 50" W.
12	18° 23' 42" N.	64° 51' 23" W.
13	18° 23' 36" N.	64° 50' 17" W.
14	18° 23' 48" N.	64° 49' 41" W.
15	18° 24' 11" N.	64° 49' 0" W.
16	18° 24' 28" N.	64° 47' 57" W.
17	18° 24' 18" N.	64° 47' 1" W.
18	18° 23' 13" N.	64° 46' 37" W.
19	18° 22' 37" N.	64° 45' 20" W.
20	18° 22' 39" N.	64° 44' 42" W.
21	18° 22' 42" N.	64° 44' 36" W.
22	18° 22' 37" N.	64° 44' 24" W.
23	18° 22' 39" N.	64° 43' 42" W.
24	18° 22' 30" N.	64° 43' 36" W.
25	18° 22' 25" N.	64° 42' 58" W.
26	18° 22' 26" N.	64° 42' 28" W.
27	18° 22' 15" N.	64° 42' 3" W.
28	18° 22' 22" N.	64° 40' 60" W.
29		
30		
31		

點	緯 度	經 度
32	18° 21' 57" N.	64° 40' 15" W.
33	18° 21' 51" N.	64° 38' 23" W.
34	18° 21' 22" N.	64° 38' 16" W.
35	18° 20' 39" N.	64° 38' 33" W.
36	18° 19' 15" N.	64° 38' 14" W.
37	18° 19' 07" N.	64° 38' 16" W.
38	18° 17' 23" N.	64° 39' 38" W.
39	18° 16' 43" N.	64° 39' 41" W.
40	18° 11' 33" N.	64° 38' 58" W.
42	18° 3' 2" N.	64° 38' 3" W.
43	18° 2' 56" N.	64° 29' 35" W.
44	18° 2' 51" N.	64° 27' 2" W.
45	18° 2' 30" N.	64° 21' 8" W.
46	18° 2' 31" N.	64° 20' 8" W.
47	18° 2' 3" N.	64° 15' 57" W.
48	18° 0' 12" N.	64° 2' 29" W.
49	17° 59' 58" N.	64° 1' 4" W.
50	17° 58' 47" N.	63° 57' 1" W.
51	17° 57' 51" N.	63° 53' 54" W.
52	17° 56' 38" N.	63° 53' 21" W.
53	17° 39' 40" N.	63° 54' 53" W.
54	17° 37' 8" N.	63° 55' 10" W.
55		

點	緯 度	經 度
	17° 30' 21" N.	63° 55' 56" W.
	17° 11' 36" N.	63° 57' 57" W.
	17° 4' 60" N.	63° 58' 41" W.
	16° 59' 49" N.	63° 59' 18" W.
	17° 18' 37" N.	67° 32' 14" W.

附錄 VIII

國際能效證書格式

國際能效證書

經 政府授權，

(締約國全稱)

由

(根據本公約規定被授權的主管人員或組織的全稱)

根據經第MEPC.203 (62) 號決議修正的、修正《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“本公約”) 的1997
年議定書的規定簽發。

船舶資料

船名

船舶編號或呼號

船籍港

總噸位

海事組織編號

證明：

1. 已按本公約附則VI第5.4條對該船進行了檢驗；和
2. 檢驗表明，該船符合第20、21和22條的適用要求。

本證書所依據的檢驗的完成日期：..... (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)

(主管當局鋼印或蓋章)

國際能效證書的附件

能效相關的結構記錄

註：

- 1 本記錄須永久附於國際能效證書之後。國際能效證書須在船上隨時提供。
- 2 記錄須至少使用英文、法文或西班牙文的其中一種語言。如同時使用了發證國的官方語言，則在有爭議或分歧時，須以該國官方語言為準。
- 3 方框內的記入項目，在回答為“是”和“適用”時須填入（×）；或在回答為“否”和“不適用”時須填入（-）。
- 4 除非另有說明，本記錄中所提及的條款係指本公約附則VI的條款，所提及決議或通函係指由國際海事組織通過的決議或通函。

1 船舶資料

- 1.1 船名
- 1.2 海事組織編號
- 1.3 建造合同日期
- 1.4 總噸位
- 1.5 載重噸
- 1.6 船型

2 推進系統

- 2.1 柴油推進 ☐

- 2.2 柴油電力推進..... ☐
- 2.3 透平推進..... ☐
- 2.4 混合推進..... ☐
- 2.5 上述推進以外的推進系統..... ☐
- 3 達到的能效設計指數**
- 3.1 按照能效設計指數技術案卷中給出的信息（包括達到的能效設計指數的計算過程）計算第20.1條要求的達到的能效設計指數..... ☐
- 達到的能效設計指數為：.....克 - CO₂/噸 - 海里
- 3.2 下列情況不計算達到的能效設計指數：
- 3.2.1 因其並非第2.23條中所界定的新船從而按照第20.1條免除的船舶..... ☐ ☐
- 3.2.2 按照第19.3條免除的推進系統類型..... ☐
- 3.2.3 按照第19.4條船舶主管機關對其免除第20條要求..... ☐
- 3.2.4 按照第20.1條免除的船型..... ☐ ☐
- 4 要求的能效設計指數**
- 4.1 要求的能效設計指數為：.....克 - CO₂/噸 - 海里
- 4.2 下列情況要求的能效設計指數不適用：
- 4.2.1 因其並非第2.23條中所界定的新船從而按第21.1條免除的船舶..... ☐
- 4.2.2 按照第19.3條免除的推進系統類型..... ☐
- 4.2.3 按照第19.4條船舶主管機關對其免除第21條的要求..... ☐
- 4.2.4 按照第21.1條免除的船型..... ☐

4.2.5 船舶容量低於第21.2條中表1中最小容量閾值…………… ☐

5 船舶能效管理計劃

5.1 船舶按照第22條攜帶船舶能效管理計劃…………… ☐

6 能效設計指數技術案卷

6.1 按照第20.1條國際能效證書附有能效設計指數技術案卷…………… ☐

6.2 能效設計指數技術案卷識別/驗證號…………… ☐

6.3 能效設計指數技術案卷驗證日期…………… ☐

茲證明本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)

(經正式授權簽發本記錄的官員簽字)

(主管當局鋼印或蓋章)

第 3/2016 號行政長官公告

中華人民共和國於二零零六年九月二十六日以照會通知荷蘭王國外交部，接受海牙國際私法會議第二十屆外交大會於二零零五年六月三十日通過的《海牙國際私法會議章程修正案》（下稱“修正案”），並聲明修正案同時適用於澳門特別行政區；

修正案已於二零零七年一月一日起對中華人民共和國生效，包括對澳門特別行政區生效；

基於此，行政長官根據第3/1999號法律《法規的公佈與格式》第六條第一款的規定，命令公佈上指修正案的英文文本及其中文譯本。

二零一六年一月十五日發佈。

行政長官 崔世安

Aviso do Chefe do Executivo n.º 3/2016

Considerando que a República Popular da China, por nota datada de 26 de Setembro de 2006, notificou o Ministério dos Negócios Estrangeiros do Reino dos Países Baixos sobre a aceitação das Emendas ao Estatuto da Conferência da Haia de Direito Internacional Privado adoptadas pela 20.ª Sessão Diplomática da Conferência em 30 de Junho de 2005, adiante designadas por Emendas, declarando que as mesmas se aplicam na Região Administrativa Especial de Macau;

Considerando igualmente que as Emendas entraram em vigor em 1 de Janeiro de 2007 em relação à República Popular da China, incluindo a Região Administrativa Especial de Macau;

O Chefe do Executivo manda publicar, nos termos do n.º 1 do artigo 6.º da Lei n.º 3/1999 (Publicação e formulário dos diplomas), as referidas Emendas, no seu texto em língua inglesa, acompanhado da tradução para a língua chinesa.

Promulgado em 15 de Janeiro de 2016.

O Chefe do Executivo, *Chui Sai On*.

AMENDMENTS TO THE STATUTE OF THE HAGUE CONFERENCE,
AS ADOPTED BY THE TWENTIETH DIPLOMATIC SESSION ON 30 JUNE 2005

Article 2, paragraph 2:

2. Any other State, the participation of which is from a juridical point of view of importance for the work of the Conference, may become a Member. The admission of new **Member States** shall be decided upon by the Governments of the participating States, upon the proposal of one or more of them, by a majority of the votes cast, within a period of six months from the date on which that proposal is submitted to the Governments.

Following Article 2 insert Article 2A as follows –

1. The Member States of the Conference may, at a meeting concerning general affairs and policy where the majority of Member States is present, by a majority of the votes cast, decide to admit also as a Member any Regional Economic Integration Organisation which has submitted an application for membership to the Secretary General. References to Members under this Statute shall include such Member Organisations, except as otherwise expressly provided. The admission shall become effective upon the acceptance of the Statute by the Regional Economic Integration Organisation concerned.

2. To be eligible to apply for membership of the Conference, a Regional Economic Integration Organisation must be one constituted solely by sovereign States, and to which its Member States have transferred competence over a range of matters within the purview of the Conference, including the authority to make decisions binding on its Member States in respect of those matters.

3. Each Regional Economic Integration Organisation applying for membership shall, at the time of such application, submit a declaration of competence specifying the matters in respect of which competence has been transferred to it by its Member States.

4. Each Member Organisation and its Member States shall ensure that any change regarding the competence of the Member Organisation or in its membership shall be notified to the Secretary General, who shall circulate such information to the other Members of the Conference.

5. Member States of the Member Organisation shall be presumed to retain competence over all matters in respect of which transfers of competence have not been specifically declared or notified.

6. Any Member of the Conference may request the Member Organisation and its Member States to provide information as to whether the Member Organisation has competence in respect of any specific question which is before the Conference. The Member Organisation and its Member States shall ensure that this information is provided on such request.

7. The Member Organisation shall exercise membership rights on an alternative basis with its Member States that are Members of the Conference, in the areas of their respective competences.

8. The Member Organisation may exercise on matters within its competence, in any meetings of the Conference in which it is entitled to participate, a number of votes equal to the number of its Member States which have transferred competence to the Member Organisation in respect of the matter in question, and which are entitled to vote in and have registered for such meetings. Whenever the Member Organisation exercises its right to vote, its Member States shall not exercise theirs, and conversely.

9. “Regional Economic Integration Organisation” means an international organisation that is constituted solely by sovereign States, and to which its Member States have transferred competence over a range of matters, including the authority to make decisions binding on its Member States in respect of those matters.

Article 3:

1. The Council on General Affairs and Policy (hereafter “the Council”), composed of all Members, has charge of the operation of the Conference. Meetings of the Council shall, in principle, be held annually.

2. The Council ensures such operation through a Permanent Bureau, the activities of which it directs.

3. The Council shall examine all proposals intended to be placed on the agenda of the Conference. It shall be free to determine the action to be taken on such proposals.

4. The Netherlands Standing Government Committee, instituted by Royal Decree of 20 February 1897 with a view to promoting the codification of private international law, shall, after consultation with the Members of the Conference, determine the date of the Diplomatic Sessions.

5. The Standing Government Committee shall address itself to the Government of the Netherlands for the convocation of the Members. The Chair of the Standing Government Committee presides over the Sessions of the Conference.

6. The Ordinary Sessions of the Conference shall, in principle, be held every four years.

7. If necessary, the Council may, after consultation with the Standing Government Committee, request the Government of the Netherlands to convene the Conference in Extraordinary Session.

8. The Council may consult the Standing Government Committee on any other matter relevant to the Conference.

Article 4:

1. The Permanent Bureau shall have its seat at The Hague. It shall be composed of a Secretary General and four Secretaries who shall be appointed by the Government of the Netherlands upon presentation by the Standing Government Committee.

2. The Secretary General and the Secretaries must possess appropriate legal knowledge and practical experience. In their appointment account shall also be taken of diversity of geographic representation and of legal expertise.

3. The number of Secretaries may be increased after consultation with the Council and in accordance with Article 9.

Article 5:

Under the direction of the **Council**, the Permanent Bureau shall be charged with –

- a) the preparation and organisation of the Sessions of the Hague Conference and the meetings **of the Council and of any** Special Commissions;
- b) the work of the Secretariat of the Sessions and meetings envisaged above;
- c) all the tasks which are included in the activity of a secretariat.

Article 6:

1. With a view to facilitating communication between the Members of the Conference and the Permanent Bureau, the Government of each of the Member States shall designate a national organ and each Member Organisation a contact organ.

2. The Permanent Bureau may correspond with all the organs so designated and with the competent international organisations.

Article 7:

1. The Sessions and, in the interval between Sessions, the Council, may set up Special Commissions to prepare draft Conventions or to study all questions of private international law which come within the purpose of the Conference.

2. The Sessions, Council and Special Commissions shall, to the furthest extent possible, operate on the basis of consensus.

Article 8:

1. The budgeted costs of the Conference shall be apportioned among the Member States of the Conference.

2. A Member Organisation shall not be required to contribute in addition to its Member States to the annual budget of the Conference, but shall pay a sum to be determined by the Conference, in consultation with the Member Organisation, to cover additional administrative expenses arising out of its membership.

3. In any case, travelling and living expenses of the delegates to the Council and the Special Commissions shall be payable by the Members represented.

Article 9:

1. The budget of the Conference shall be submitted each year to the Council of Diplomatic Representatives of the Member States at The Hague for approval.

2. These Representatives shall also apportion among the Member States the expenses which are charged in that budget to the latter.

3. The Diplomatic Representatives shall meet for such purposes under the chairmanship of the Minister of Foreign Affairs of the Kingdom of the Netherlands.

Article 10:

1. The expenses resulting from the Ordinary **and Extraordinary** Sessions of the Conference shall be borne by the Government of the Netherlands.
2. In any case, the travelling and living expenses of the delegates shall be payable by the respective **Members**.

Article 12:

1. **Amendments to the Statute must be adopted by consensus of the Member States present at a meeting concerning general affairs and policy.**
2. **Such amendments shall enter into force, for all Members, three months after they are approved by two thirds of the Member States in accordance with their respective internal procedures, but not earlier than nine months from the date of their adoption.**
3. **The meeting referred to in paragraph 1 may change by consensus the periods of time referred to in paragraph 2.**

Article 13:

To provide for their execution, the provisions of the present Statute will be complemented by Regulations. The Regulations shall be established by the Permanent Bureau and submitted to **a Diplomatic Session, the Council of Diplomatic Representatives or the Council on General Affairs and Policy** for approval.

Article 14, paragraph 3:

3. **The Netherlands Government shall, in the case of the admission of a new Member, inform all Members of the declaration of acceptance of that new Member.**

Article 15, paragraph 2:

2. Notice of the denunciation shall be given to the Ministry of Foreign Affairs of the **Kingdom of the Netherlands** at least six months before the expiration of the budgetary year of the Conference, and shall become effective at the expiration of the said year, but only with respect to the Member which has given notice thereof.

Following Article 15, add:

The English and French texts of this Statute, as amended on 200., are equally authentic.

《海牙國際私法會議章程修正案》

（第20屆外交大會於二〇〇五年六月三十日通過）

第二條第二款

2. 任何其他國家，如其參加在法律上對海牙會議的工作有重要關係，也可以成為會員。新會員國的接納應在一個或幾個會員國政府向其他會員國政府作出提議後六個月內，經多數會員國政府投票同意後成為會員。

增加第二 A 條

1. 在多數會員國出席的總務與政策會議上，任何向秘書長提交了會員申請的區域經濟一體化組織，經多數會員國的投票同意也可以成為會員。除非另行做出明確規定，本章程所指的會員應當包括上述會員組織。接納於有關區域經濟一體化組織接受本章程起生效。
2. 具備申請成為海牙會議會員資格的區域經濟一體化組織，必須全部由主權國家構成，且其成員國已將處理海牙會議管轄範圍內的事項的權限讓渡給該組織，包括可就有關事項作出對成員國有約束力決定的權限。
3. 提出會員申請的區域經濟一體化組織應當在申請時提交聲明，說明其成員國已向其讓渡權限的事項。

4. 會員組織及其成員國應當確保通知秘書長該會員組織的權限或該組織的成員的任何變動。秘書長應當通知海牙會議的其他會員。
5. 對所有未經特別聲明或通知權限已讓渡的事項，應當推定會員組織的成員國保有管轄權。
6. 就海牙會議面臨的任何具體問題，海牙會議的任何會員均可以請求會員組織及其成員國提供該會員組織是否具有管轄權的說明。應請求，會員組織及其成員國應當確保提供上述說明。
7. 當其成員國同為海牙會議會員時，會員組織與其成員國只能在二選一的基礎上在各自權限範圍內分別行使會員權利。
8. 在其有權參加的海牙會議的任何會議中，會員組織可就其權限範圍內的事項行使表決權，表決權數目等同於已就該事項讓渡權限並在會議註冊且有權表決的其成員國數目。會員組織行使表決權時，其成員國不再行使其自身的表決權，反之亦然。
9. “區域經濟一體化組織”是指完全由主權國家構成的國際組織，其成員國已將處理某一範圍的事項的權限讓渡給該組織，包括可就有關事項作出對其成員國有約束力決定的權限。

第三條

1. 總務與政策理事會（以下簡稱“理事會”），由全體會員組成，負責海牙會議的工作。理事會原則上應每年召開會議。
2. 該理事會通過指導一個常設事務局的活動實行其職能。

3. 理事會對所有將列入會議議程的議題進行審查，並可以自由決定對這些議題應採取的行動。
4. 為促進國際私法的編纂，依據一八九七年二月二十日國王敕令而設立的荷蘭常設政府委員會應當與海牙會議會員協商後決定每屆外交大會的日期。
5. 由常設政府委員會請求荷蘭政府召集各會員。常設政府委員會主席主持海牙會議外交大會。
6. 會議原則上每四年召開一次外交大會。
7. 如有必要，理事會經與常設政府委員會協商，可以請求荷蘭政府召開特別外交大會。
8. 理事會可以就與海牙會議相關的其他任何事項與常設政府委員會協商。

第四條

1. 常設事務局設於海牙。它由荷蘭政府根據常設政府委員會提名任命的一名秘書長和四名秘書組成。
2. 秘書長和秘書必須具有適當的法律知識和實踐經驗。對於他們的任命需要考慮地域代表性及法律專業的多樣性。
3. 經與理事會協商後並根據本章程第九條的規定，秘書的人數可以增加。

第五條

在理事會的指導下，常設事務局負責：

- (一) 準備並組織海牙會議外交大會和理事會及任何特別委員會會議；
- (二) 上述外交大會和會議的秘書處工作；
- (三) 在秘書處活動範圍內的所有任務。

第六條

1. 為便於海牙會議會員與常設事務局的聯繫，各會員國政府應當指定一個國家機構，各會員組織應當指定一個聯絡機構。
2. 常設事務局可以同所有指定的機構和有關的國際組織進行聯繫。

第七條

1. 外交大會以及在兩屆外交大會間隔期間，理事會可以成立特別委員會起草公約或者研究所有海牙會議宗旨範圍內的國際私法問題。
2. 外交大會、理事會與特別委員會應當盡最大可能，在協商一致的基礎上工作。

第八條

1. 海牙會議預算支出應當由海牙會議會員國按比例分攤。

2. 會員組織不被要求在其成員國負擔之外承擔海牙會議的年度預算費用，但為補足因其會員資格支出的額外行政費用，會員組織應當繳納一定費用，數額由海牙會議與其協商後決定。

3. 任何情況下，理事會及特別委員會代表的旅費和生活費由其代表的會員負擔。

第九條

1. 海牙會議的預算每年提請各會員國駐海牙的外交代表理事會批准。

2. 這些代表也應當在各會員國中分配根據該預算其應承擔的費用。

3. 各國外交代表應在荷蘭王國外交大臣主持下開會討論此事。

第十條

1. 海牙會議的外交大會和特別外交大會的費用由荷蘭政府承擔。

2. 在任何情況下，代表的旅費和生活費均由會員負擔。

第十二條

1. 本章程的修改，須經出席總務與政策會議的會員國以協商一致方式通過。

2. 上述修改應當自三分之二會員國根據其各自國內程序同意後三個月起對全體會員生效，但生效期限不早於自通過之日起九個月。
3. 第一款所指的會議可以以協商一致方式改變第二款規定的期限。

第十三條

本章程的規定將以條例補充，以便執行。條例由常設事務局制訂，並提請外交大會、外交代表理事會或者總務與政策理事會批准。

第十四條第三款

3. 在接納新會員時，荷蘭政府應當將該新會員的接受聲明書通知所有會員。

第十五條第二款

2. 退出的通知應在海牙會議財政年度終結前六個月送交給荷蘭王國外交部並於該財政年度終結時生效，但只對作出該通知的會員有效。

約尾：

本章程的英文本和法文本，於二〇〇 年 月 日修訂，同等作準。

第4/2016號行政長官公告

Aviso do Chefe do Executivo n.º 4/2016

中央人民政府命令在澳門特別行政區執行聯合國安全理事會有關秘書長關於蘇丹和南蘇丹的報告的第2206（2015）號決議；

安全理事會根據該決議所設委員會（2206委員會）於二零一五年七月一日發佈了受資產凍結和旅行禁令的個人和實體清單；

基於此，行政長官根據第3/1999號法律《法規的公佈與格式》第六條第一款的規定，命令公佈2206委員會於二零一五年七月一日發佈的制定及維持清單的英文原文及其葡文譯本。

二零一六年一月十五日發佈。

行政長官 崔世安

Considerando que o Governo Popular Central ordenou a aplicação na Região Administrativa Especial de Macau da Resolução do Conselho de Segurança das Nações Unidas n.º 2206 (2015), relativa aos relatórios do Secretário-Geral sobre o Sudão e o Sudão do Sul;

Considerando igualmente que, em 1 de Julho de 2015, o Comité do Conselho de Segurança instituído nos termos dessa mesma Resolução (Comité 2206) emitiu a lista das pessoas singulares e entidades sujeitas ao congelamento de bens e à proibição de viajar;

O Chefe do Executivo manda publicar, nos termos do n.º 1 do artigo 6.º da Lei n.º 3/1999 (Publicação e formulário dos diplomas), a lista estabelecida e mantida pelo Comité 2206, emitida em 1 de Julho de 2015, na sua versão original em língua inglesa, acompanhada da tradução para a língua portuguesa.

Promulgado em 15 de Janeiro de 2016.

O Chefe do Executivo, *Chui Sai On*.

**The List established and maintained
by the 2206 Committee**

Generated on: 1 July 2015

Composition of the List

The list consists of the two sections specified below:

A. Individuals

B. Entities and other groups

Information about de-listing may be found on the Committee's website at:
<http://www.un.org/sc/committees/dfp.shtml>.

A. Individuals

SSi.003 Name: 1: JAMES 2: KOANG 3: CHUOL 4: na

Title: Major General **Designation:** na **DOB:** 1961 **POB:** na **Good quality a.k.a.:** a) James Koang Chol Ranley b) James Koang Chol c) Koang Chuol Ranley d) James Koang Chual **Low quality a.k.a.:** na **Nationality:** South Sudan **Passport no:** R00012098, South Sudan **National identification no:** na **Address:** na **Listed on:** 1 Jul. 2015 **Other information:** Appointed commander of the Sudan People's Liberation Army in Opposition (SPLA-IO) Special Division in December 2014. His forces have been engaged in attacks against civilians. In February 2014, forces under his command attacked United Nations camps, hospitals, churches, and schools, engaging in widespread rape, torture, and the destruction of property, in an attempt to flush out civilians, soldiers, and policemen allied with the government.

SSi.002 Name: 1: SIMON 2: GATWECH 3: DUAL 4: na

Title: Major General **Designation:** Chief of General Staff, SPLA in Opposition **DOB:** 1953 **POB:** a) Akobo, Jonglei State, Sudan/South Sudan b) Uror County, Jonglei State, Sudan/South Sudan **Good quality a.k.a.:** a) Simon Gatwich Dual b) Simon Getwech Dual c) Simon Gatwec Duel d) Simon Gatweach e) Simon Gatwick f) Simon Gatwech g) Simon Garwich **Low quality a.k.a.:** a) General Gaduel b) Dhual **Nationality:** na **Passport no:** na **National identification no:** na **Address:** Jonglei State, Sudan/South Sudan **Listed on:** 1 Jul. 2015 **Other information:** Is the SPLM-IO Chief of General Staff and was previously the commander of opposition forces in Jonglei State. His forces conducted an early February 2015 attack in Jonglei State, and as of March 2015, he had tried to destroy the peace in Jonglei State through attacks on the civilian population.

SSi.006 Name: 1: PETER 2: GADET 3: na 4: na

Title: a) General b) Major General **Designation:** na **DOB:** Between 1957 and 1959 **POB:** a) Mayom County Unity State b) Mayan, Unity State **Good quality a.k.a.:** a) Peter Gatdet Yaka b) Peter Gadet Yak c) Peter Gadet Yaak d) Peter Gatdet Yaak e) Peter Gatdet f) Peter Gatdeet Yaka **Low quality a.k.a.:** na **Nationality:** na **Passport no:** na **National identification no:** na **Address:** na **Listed on:** 1 Jul. 2015 **Other information:** Appointed the SPLA-IO's Deputy Chief of Staff for Operations on December 21, 2014. Forces under his command targeted civilians, including women, in April 2014 during an assault on Bentiu, including targeted killings on the basis of ethnicity.

SSi.001 Name: 1: GABRIEL 2: JOK RIAK 3: na 4: na

Title: Lieutenant General **Designation:** Sudan People's Liberation Army's (SPLA) Sector One Commander **DOB:** 1966 **POB:** Bor, Sudan/South Sudan **Good quality a.k.a.:** a) Gabriel Jok b) Jok Riak c) Jock Riak **Low quality a.k.a.:** na **Nationality:** South Sudan **Passport no:** na **National identification no:** na **Address:** a) Unity State, South Sudan b) Wau, Western Bahr El Ghazal, South Sudan **Listed on:** 1 Jul. 2015 **Other information:** Has commanded SPLA Sector One, which operates primarily within Unity State, since January 2013. In his position as the SPLA Sector One commander, he has expanded or extended the conflict in South Sudan through breaches of the Cessation of Hostilities Agreement. The SPLA is a South Sudanese military entity that has engaged in actions that have extended the conflict in South Sudan, including breaches of the January 2014 Cessation of Hostilities Agreement and the May 9, 2014 Agreement to Resolve the Crisis in South Sudan, which was a re-commitment to the CoHA and has obstructed the activities of IGAD's Monitoring and Verification Mechanism.

SSi.005 Name: 1: MARIAL 2: CHANUONG 3: YOL 4: MANGOK

Title: na **Designation:** a) Sudan People's Liberation Army Major General b) Commander, Presidential Guard Unit **DOB:** 1 Jan. 1960 **POB:** Yirol, Lakes State **Good quality a.k.a.:** a) Marial Chinuong b) Marial Chan c) Marial Chanoung Yol d) Marial Chinoum **Low quality a.k.a.:** na **Nationality:** South Sudan **Passport no:** R00005943, South Sudan **National identification no:** na **Address:** na **Listed on:** 1 Jul. 2015 **Other information:** His Presidential Guard led the slaughter of Nuer civilians in and around Juba, many who were buried in mass graves. One such grave was purported to contain 200-300 civilians.

SSi.004 Name: 1: SANTINO 2: DENG 3: WOL 4: na

Title: Major General **Designation:** Commander of the SPLA's Third Division **DOB:** 9 Nov. 1962 **POB:** Aweil, Sudan/South Sudan **Good quality a.k.a.:** a) Santino Deng Wuol b) Santino Deng Kuol **Low quality a.k.a.:** na **Nationality:** na **Passport no:** na **National identification no:** na **Address:** na **Listed on:** 1 Jul. 2015 **Other information:** Has led and directed military actions against opposition forces and conducted confrontational troop movements in violation of the CoHA. During May 2015, forces under his command killed children, women and old men, burned property, and stole livestock as they advanced through Unity State towards Thorjath oil field.

B. Entities and other groups

Lista estabelecida e mantida pelo Comité 2206

Produzida em 1 de Julho de 2015

Composição da Lista

A lista é constituída pelas duas secções a seguir indicadas:

A. Pessoas singulares

B. Entidades e outros grupos

As informações sobre as exclusões da lista podem ser encontradas na página electrónica do Comité em:

<http://www.un.org/sc/committees/dfp.shtml>.

A. Pessoas singulares

SSi.003 Nome: 1: JAMES 2: KOANG 3: CHUOL 4: —

Título: Major-General **Cargo:** — **Data de nascimento:** 1961 **Local de nascimento:** — **Também conhecido por, suficiente para identificação** a) James Koang Chol Ranley b) James Koang Chol c) Koang Chuol Ranley d) James Koang Chual **insuficiente para identificação** — **Nacionalidade:** Sudão do Sul **N.º de passaporte:** R00012098, Sudão do Sul **N.º de identificação nacional:** — **Endereço:** — **Data de inserção na lista:** 1/7/2015 **Outras informações:** Nomeado comandante da Divisão Especial do Exército Popular de Libertação do Sudão na Oposição (SPLA-IO) em Dezembro de 2014. As suas forças participaram em ataques contra civis. Em Fevereiro de 2014, as forças sob o seu comando atacaram campos das Nações Unidas, hospitais, igrejas e escolas, envolvendo-se em violações, actos de tortura e de destruição de propriedade generalizados, numa tentativa de expulsar civis, soldados e agentes da polícia aliados do governo.

SSi.002 Nome: 1: SIMON 2: GATWECH 3: DUAL 4: —

Título: Major-General **Cargo:** Chefe do Estado-Maior, SPLA na Oposição **Data de nascimento:** 1953 **Local de nascimento:** a) Akobo, estado de Jonglei, Sudão/Sudão do Sul b) município de Uror, estado de Jonglei, Sudão/Sudão do Sul **Também conhecido por, suficiente para identificação** a) Simon Gatwich Dual b)

Simon Getwech Dual c) Simon Gatwec Duel d) Simon Gatweach e) Simon Gatwick f) Simon Gatwech g) Simon Garwich **insuficiente para identificação:** a) General Gaduel b) Dhual **Nacionalidade:** — **N.º de passaporte:** — **N.º de identificação nacional:** — **Endereço:** estado de Jonglei, Sudão/Sudão do Sul **Data de inserção na lista:** 1/7/ 2015 **Outras informações:** É o Chefe do Estado-Maior do SPLM-IO e foi anteriormente o comandante das forças da oposição no estado de Jonglei. As suas forças levaram a cabo, no início de Fevereiro de 2015, um ataque no estado de Jonglei e, a partir de Março 2015, atentou contra a paz no estado de Jonglei através de ataques contra a população civil.

SSi.006 Nome: 1: PETER 2: GADET 3: — 4: —

Título: a) General b) Major-General **Cargo:** — **Data de nascimento:** entre 1957 e 1959 **Local de nascimento:** a) município de Mayom, estado de Unidade b) Mayan, estado de Unidade **Também conhecido por, suficiente para identificação** a) Peter Gatdet Yaka b) Peter Gadet Yak c) Peter Gadet Yaak d) Peter Gatdet Yaak e) Peter Gatdet f) Peter Gatdeet Yaka **insuficiente para identificação** — **Nacionalidade:** — **N.º de passaporte:** — **N.º de identificação nacional:** — **Endereço:** — **Data de inserção na lista:** 1/7/2015 **Outras informações:** Nomeado o Chefe do Estado-Maior Adjunto das Operações do SPLA-IO em 21 de Dezembro de 2014. Durante um ataque a Bentiu, em Abril de 2014, as forças sob o seu comando atacaram civis, incluindo mulheres, tendo nomeadamente cometido execuções selectivas com base na etnicidade.

SSi.001 Nome: 1: GABRIEL 2: JOK RIAK 3: — 4: —

Título: Tenente-General **Cargo:** Comandante do Sector Um do Exército Popular de Libertação do Sudão (SPLA) **Data de nascimento:** 1966 **Local de nascimento:** Bor, Sudão/Sudão do Sul **Também conhecido por, suficiente para identificação** a) Gabriel Jok b) Jok Riak c) Jock Riak **insuficiente para identificação** — **Nacionalidade:** Sudão do Sul **N.º de passaporte:** — **N.º de identificação nacional:** — **Endereço:** a) estado de Unidade, Sudão do Sul b) Wau, Bahr El Ghazal Ocidental, Sudão do Sul **Data de inserção na lista:** 1/7/2015 **Outras informações:** Comandou o Sector Um do SPLA, que opera principalmente no estado de Unidade desde Janeiro de 2013. Na sua posição de comandante do Sector Um do SPLA, expandiu ou prolongou o conflito no Sudão do Sul através de violações do Acordo de

Cessação das Hostilidades. O SPLA é uma entidade militar do Sudão do Sul que participou em acções que expandiram o conflito no Sudão do Sul, incluindo violações do Acordo de Cessação das Hostilidades, de Janeiro de 2014, e do Acordo para Resolver a Crise no Sudão do Sul, de 9 de Maio de 2014, que representou um novo compromisso relativamente ao Acordo de Cessação das Hostilidades, e obstruiu as actividades do Mecanismo de Acompanhamento e Verificação da IGAD.

SSi.005 Nome: 1: MARIAL 2: CHANUONG 3: YOL 4: MANGOK

Título: — **Cargo:** a) Major-General do Exército Popular de Libertação do Sudão b) Comandante, Unidade da Guarda Presidencial **Data de nascimento:** 1/1/1960 **Local de nascimento:** Yirol, estado de Lagos **Também conhecido por, suficiente para identificação** a) Marial Chinuong b) Marial Chan c) Marial Chanoung Yol d) Marial Chinoum **insuficiente para identificação** — **Nacionalidade:** Sudão do Sul **N.º de passaporte:** R00005943, Sudão do Sul **N.º de identificação nacional:** — **Endereço:** — **Data de inserção na lista:** 1/7/2015 **Outras informações:** A sua Guarda Presidencial liderou o massacre de civis Nuer em Juba e arredores, tendo sido muitos dos quais enterrados em valas comuns. Uma dessas valas continha alegadamente entre 200 e 300 civis.

SSi.004 Nome: 1: SANTINO 2: DENG 3: WOL 4: —

Título: Major-General **Cargo:** Comandante da Terceira Divisão do SPLA **Data de nascimento:** 9/11/1962 **Local de nascimento:** Aweil, Sudão/Sudão do Sul **Também conhecido por, suficiente para identificação** a) Santino Deng Wuol b) Santino Deng Kuol **insuficiente para identificação** — **Nacionalidade:** — **N.º de passaporte:** — **N.º de identificação nacional:** — **Endereço:** — **Data de inserção na lista:** 1/7/2015 **Outras informações:** Liderou e dirigiu acções militares contra as forças da oposição e conduziu movimentos conflituosos de tropas em violação do Acordo de Cessação das Hostilidades. Durante o mês de Maio de 2015, as forças sob o seu comando mataram crianças, mulheres e homens idosos, queimaram propriedades e roubaram gado, à medida que avançavam através do estado de Unidade em direcção ao campo de petróleo de Thorjath.

B. Entidades e outros grupos

第 5/2016 號行政長官公告

Aviso do Chefe do Executivo n.º 5/2016

中華人民共和國於一九九九年十二月十三日以照會通知聯合國秘書長，一九七零年九月二十七日於墨西哥通過的《世界旅遊組織章程》自一九九九年十二月二十日起繼續適用於澳門特別行政區；

中華人民共和國聲明，澳門特別行政區仍具備繼續成為該組織聯繫成員的必要條件，並可以“中國澳門”的名義繼續作為該組織的聯繫成員；

基於此，行政長官根據第3/1999號法律《法規的公佈與格式》第六條第一款的規定，命令公佈上述章程的英文文本及相應的葡文譯本。

二零一六年一月十五日發佈。

行政長官 崔世安

Considerando que a República Popular da China, por nota datada de 13 de Dezembro de 1999, notificou o Secretário-Geral das Nações Unidas sobre a continuação da aplicação na Região Administrativa Especial de Macau, a partir de 20 de Dezembro de 1999, dos Estatutos da Organização Mundial do Turismo, concluídos na Cidade do México em 27 de Setembro de 1970;

Considerando igualmente que a República Popular da China declarou que a Região Administrativa Especial de Macau pode, com a denominação de «Macau, China», permanecer como Membro associado da Organização por continuar a possuir os requisitos necessários para o efeito;

O Chefe do Executivo manda publicar, nos termos do n.º 1 do artigo 6.º da Lei n.º 3/1999 (Publicação e formulário dos diplomas), os referidos Estatutos, no seu texto em língua inglesa, acompanhado da tradução para a língua portuguesa.

Promulgado em 15 de Janeiro de 2016.

O Chefe do Executivo, *Chui Sai On*.

Statutes of the World Tourism Organisation (WTO)

Establishment

Article 1

The World Tourism Organisation, hereinafter referred to as “the Organisation”, an international organisation of intergovernmental character resulting from the transformation of the International Union of Official Travel Organisations (IUOTO), is hereby established.

Headquarters

Article 2

The headquarters of the Organisation shall be determined and may at any time be changed by decision of the General Assembly.

Aims

Article 3

1. The fundamental aim of the Organisation shall be the promotion and development of tourism with a view to contributing to economic development, international understanding, peace, prosperity, and universal respect for, and observance of, human rights and fundamental freedoms for all without distinction as to race, sex, language or religion. The Organisation shall take all appropriate action to attain this objective.

2. In pursuing this aim, the Organisation shall pay particular attention to the interests of the developing countries in the field of tourism.

3. In order to establish its central role in the field of tourism, the Organisation shall establish and maintain effective collaboration with the appropriate organs of the United Nations and its specialised agencies. In this connection the Organisation shall seek a co-operative relationship with and participation in the activities of the United Nations Development Programme, as a participating and executing agency.

Membership

Article 4

Membership of the Organisation shall be open to:

- a)* Full Members,
- b)* Associate Members,
- c)* Affiliate Members.

Article 5

1. Full membership of the Organisation shall be open to all sovereign States.

2. States whose national tourism organisations are Full Members of IUOTO at the time of adoption of these Statutes by the Extraordinary General Assembly of IUOTO shall have the right to become Full Members of the Organisation, without requirement of vote, on formally declaring that they adopt the Statutes of the Organisation and accept the obligations of membership.

3. Other States may become Full Members of the Organisation if their candidatures are approved by the General Assembly by a majority of two thirds of the Full Members present and voting provided that said majority is a majority of the Full Members of the Organisation.

Article 6

1. Associate membership of the Organisation shall be open to all territories or groups of territories not responsible for their external relations.

2. Territories or groups of territories whose national tourism organisations are Full Members of IUOTO at the time of adoption of these Statutes by the Extraordinary General Assembly of IUOTO shall have the right to become Associate Members of the Organisation, without requirement of vote, provided that the State which assumes responsibility for their external relations approves their membership and declares on their behalf that such territories or groups of territories adopt the Statutes of the Organisation and accept the obligations of membership.

3. Territories or groups of territories may become Associate Members of the Organisation if their candidature has the prior approval of the Member State which assumes responsibility for their external relations and declares on their behalf that such territories or groups of territories adopt the Statutes of the Organisation and accept the obligations of membership. Such candidatures must be approved by the Assembly by a majority of two thirds of the Full Members present and voting provided that said majority is a majority of the Full Members of the Organisation.

4. When an Associate Member of the Organisation becomes responsible for the conduct of its external relations, that Associate Member shall be entitled to become a Full Member of the Organisation on formally declaring in writing to the Secretary-General that it adopts the Statutes of the Organisation and accepts the obligations of full membership.

Article 7

1. Affiliate membership of the Organisation shall be open to international bodies, both intergovernmental and non-governmental, concerned with specialised interests in tourism and to commercial bodies and associations whose activities are related to the aims of the Organisation or fall within its competence.

2. Associate Members of IUOTO at the time of adoption of these Statutes by the Extraordinary General Assembly of IUOTO shall have the right to become Affiliate Members of the Organisation, without requirement of vote, on declaring that they accept the obligations of Affiliate membership.

3. Other international bodies, both intergovernmental and non-governmental, concerned with specialised interests in tourism, may become Affiliate Members of the Organisation provided the request for membership is presented in writing to the Secretary-General and receives approval by the Assembly by a majority of two thirds of the Full Members present and voting and provided that said majority is a majority of the Full Members of the Organisation.

4. Commercial bodies or associations with interests defined in paragraph 1 above may become Affiliate Members of the Organisation provided their requests for membership are presented in writing to the Secretary-General and are endorsed by the State in which the headquarters of the candidate is located. Such candidatures must be approved by the General Assembly by a majority of two thirds of the Full Members

present and voting provided that said majority is a majority of the Full Members of the Organisation.

5. There may be a Committee of Affiliate Members which shall establish its own rules and submit them to the General Assembly for approval. The Committee may be represented at meetings of the Organisation. It may request the inclusion of questions in the agenda of these meetings. It may also make recommendations to the meetings.

6. Affiliate Members may participate in the activities of the Organisation individually or grouped in the Committee of Affiliate Members.

Organs

Article 8

1. The organs of the Organisation are:

- a)* The General Assembly, hereinafter referred to as the Assembly,
- b)* The Executive Council, hereinafter referred to as the Council,
- c)* The Secretariat.

2. Meetings of the Assembly and the Council shall be held at the headquarters of the Organisation unless the respective organs decide otherwise.

General Assembly

Article 9

1. The Assembly is the supreme organ of the Organisation and shall be composed of delegates representing Full Members.

2. At each session of the Assembly each Full and Associate Member shall be represented by not more than five delegates, one of whom shall be designated by the Member as Chief Delegate.

3. The Committee of Affiliate Members may designate up to three observers and each Affiliate Member may designate one observer, who may participate in the work of the Assembly.

Article 10

The Assembly shall meet in ordinary session every two years and, as well, in extraordinary session when circumstances require. Extraordinary sessions may be convened at the request of the Council or of a majority of Full Members of the Organisation.

Article 11

The Assembly shall adopt its own rules of procedure.

Article 12

The Assembly may consider any question and make recommendations on any matter within the competence of the Organisation. Its functions, other than those which have been conferred on it elsewhere in the present Statutes, shall be:

- a) to elect its President and Vice-Presidents;
- b) to elect the members of the Council;
- c) to appoint the Secretary-General on the recommendation of the Council;
- d) to approve the Financial Regulations of the Organisation;
- e) to lay down general guidelines for the administration of the Organisation;
- f) to approve the staff regulations applicable to the personnel of the Secretariat;
- g) to elect the auditors on the recommendation of the Council;
- h) to approve the general programme of work of the Organisation;
- i) to supervise the financial policies of the Organisation and to review and approve the budget;
- j) to establish any technical or regional body which may become necessary;
- k) to consider and approve reports on the activities of the Organisation and of its organs and to take all necessary steps to give effect to the measures which arise from them;
- l) to approve or to delegate the power to approve the conclusion of agreements with governments and international organisations;

- m)* to approve or to delegate the power to approve the conclusion of agreements with private organisations or private entities;
- n)* to prepare and recommend international agreements on any question that falls within the competence of the Organisation;
- o)* to decide, in accordance with the present Statutes, on applications for membership.

Article 13

1. The Assembly shall elect its President and Vice-Presidents at the beginning of each session.
2. The President shall preside over the Assembly and shall carry out the duties which are entrusted to him.
3. The President shall be responsible to the Assembly while it is in session.
4. The President shall represent the Organisation for the duration of his term of office on all occasions on which such representation is necessary.

Executive Council

Article 14

1. The Council shall consist of Full Members elected by the Assembly at the ratio of one member for every five Full Members, in accordance with the Rules of Procedure laid down by the Assembly, with a view to achieving fair and equitable geographical distribution.
2. One Associate Member selected by the Associate Members of the Organisation may participate in the work of the Council without the right to vote.
3. A representative of the Committee of Affiliate Members may participate in the work of the Council without the right to vote.

Article 15

The term of elected members shall be four years except that the terms of one-half of the members of the first Council, as determined by lot, shall be two years. Election

for one-half of the membership of the Council shall be held every two years.

Article 16

The Council shall meet at least twice a year.

Article 17

The Council shall elect a Chairman and Vice-Chairman from among its elected members to serve for a term of one year.

Article 18

The Council shall adopt its own Rules of Procedure.

Article 19

The functions of the Council, other than those which are elsewhere assigned to it in these Statutes, shall be:

- a)* to take all necessary measures, in consultation with the Secretary-General, for the implementation of the decisions and recommendations of the Assembly and to report thereon to the Assembly;
- b)* to receive from the Secretary-General reports on the activities of the Organisation;
- c)* to submit proposals to the Assembly;
- d)* to examine the general programme of work of the Organisation as prepared by the Secretary-General, prior to its submission to the Assembly;
- e)* to submit reports and recommendations on the Organisation's accounts and budget estimates to the Assembly;
- f)* to set up any subsidiary body which may be required by its own activities;
- g)* to carry out any other functions which may be entrusted to it by the Assembly.

Article 20

Between sessions of the Assembly and in the absence of any contrary provisions in these Statutes, the Council shall take such administrative and technical decisions as may be necessary, within the functions and financial resources of the Organisation, and shall report the decisions which have been taken to the Assembly at its following session, for approval.

Secretariat

Article 21

The Secretariat shall consist of the Secretary-General and such staff as the Organisation may require.

Article 22

The Secretary-General shall be appointed by a two-thirds majority of Full Members present and voting in the Assembly, on the recommendation of the Council, and for a term of four years. His appointment shall be renewable.

Article 23

1. The Secretary-General shall be responsible to the Assembly and Council.
2. The Secretary-General shall carry out the direction of the Assembly and Council. He shall submit to the Council reports on the activities of the Organisation, its accounts and the draft general programme of work and budget estimates of the Organisation.
3. The Secretary-General shall ensure the legal representation of the Organisation.

Article 24

1. The Secretary-General shall appoint the staff of the Secretariat in accordance with staff regulations approved by the Assembly.

2. The staff of the Organisation shall be responsible to the Secretary-General.

3. The paramount consideration in the recruitment of staff and in the determination of the conditions of service shall be the necessity of securing the highest standards of efficiency, technical competence and integrity. Subject to this consideration, due regard shall be paid to the importance of recruiting the staff on as wide a geographical basis as possible.

4. In the performance of their duties the Secretary-General and staff shall not seek or receive instructions from any government or any other authority external to the Organisation. They shall refrain from any action which might reflect on their position as international officials responsible only to the Organisation.

Budget and Expenditure

Article 25

1. The budget of the Organisation, covering its administrative functions and the general programme of work, shall be financed by contributions of the Full, Associate and Affiliate Members according to a scale of assessment accepted by the Assembly and from other possible sources of receipts for the Organisation in accordance with the Financing Rules which are attached to these Statutes and form an integral part thereof.

2. The budget prepared by the Secretary-General shall be submitted by the Council to the Assembly for examination and approval.

Article 26

1. The accounts of the Organisation shall be examined by two auditors elected by the Assembly on the recommendation of the Council for a period of two years. The auditors shall be eligible for re-election.

2. The auditors, in addition to examining the accounts, may make such observations as they deem necessary with respect to the efficiency of the financial procedures and management, the accounting system, the internal financial controls and, in general, the financial consequences of administrative practices.

Quorum

Article 27

1. The presence of a majority of the Full Members shall be necessary to constitute a quorum at meetings of the Assembly.

2. The presence of a majority of the Full Members of the Council shall be necessary to constitute a quorum at meetings of the Council.

Voting

Article 28

Each Full Member shall be entitled to one vote.

Article 29

1. Subject to other provisions of the present Statutes, decisions on all matters shall be taken in the Assembly by a simple majority of Full Members present and voting.

2. A two-thirds majority vote of the Full Members, present and voting, shall be necessary to take decisions on matters involving budgetary and financial obligations of the Members, the location of the headquarters of the Organisation, and other questions deemed of particular importance by a simple majority of the Full Members present and voting at the Assembly.

Article 30

Decisions of the Council shall be made by a simple majority of Members present and voting except on budgetary and financial recommendations which shall be approved by a two-thirds majority of Members present and voting.

Legal Personality, Privileges and Immunities

Article 31

The Organisation shall have legal personality.

Article 32

The Organisation shall enjoy in the territories of its Member States the privileges and immunities required for the exercise of its functions. Such privileges and immunities may be defined by Agreements concluded by the Organisation.

Amendments

Article 33

1. Any suggested amendment to the present Statutes and its Annex shall be transmitted to the Secretary-General who shall circulate it to the Full Members at least six months before being submitted to the consideration of the Assembly.

2. An amendment shall be adopted by the Assembly by a two-thirds majority of Full Members present and voting.

3. An amendment shall come into force for all Members when two thirds of the Member States have notified the Depository Government of their approval of such amendment.

Suspension of Membership

Article 34

1. If any Member is found by the Assembly to persist in a policy that is contrary to the fundamental aim of the Organisation as mentioned in Article 3 of these Statutes, the Assembly may, by a resolution adopted by a majority of two thirds of Full Members present and voting, suspend such Member from exercising the rights and enjoying the privileges of membership.

2. The suspension shall remain in force until a change of such policy is recognised by the Assembly.

Withdrawal from Membership

Article 35

1. Any Full Member may withdraw from the Organisation on the expiry of one year's notice in writing to the Depository Government.

2. Any Associate Member may withdraw from the Organisation on the same conditions of notice, provided the Depository Government has been notified in writing by the Full Member which is responsible for the external relations of that Associate Member.

3. An Affiliate Member may withdraw from the Organisation on the expiry of one year's notice in writing to the Secretary-General.

Entry into Force

Article 36

The present Statutes shall enter into force one hundred and twenty days after fifty-one States whose official tourism organisations are Full Members of IUOTO at the time of adoption of these Statutes, have formally signified to the provisional Depository their approval of the Statutes and their acceptance of the obligations of membership.

Depository

Article 37

1. These Statutes and any declarations accepting the obligations of membership shall be deposited for the time being with the Government of Switzerland.

2. The Government of Switzerland shall notify all States entitled to receive such notification of the receipt of such declarations and of the date of entry into force of these Statutes.

Interpretation and Languages

Article 38

The official languages of the Organisation shall be English, French, Russian and Spanish.

Article 39

The English, French, Russian and Spanish texts of these Statutes shall be regarded as equally authentic.

Transitional Provisions

Article 40

The headquarters shall provisionally be in Geneva, Switzerland, pending a decision by the General Assembly under Article 2.

Article 41

During a period of one hundred and eighty days after these Statutes enter into force, States Members of the United Nations, the specialised agencies and the International Atomic Energy Agency or Parties to the Statute of the International Court of Justice shall have the right to become Full Members of the Organisation, without requirement of vote, on formally declaring that they adopt the Statutes of the Organisation and accept the obligations of membership.

Article 42

During the year following the entry into force of the present Statutes, States whose national tourism organisations were Members of IUOTO at the time of adoption of these Statutes and which have adopted the present Statutes subject to approval may participate in the activities of the Organisation with the rights and obligations of a Full Member.

Article 43

During the year following the entry into force of the present Statutes, territories or groups of territories not responsible for their external relations but whose tourism organisations were Full Members of IUOTO and are therefore entitled to Associate membership and which have adopted the Statutes subject to approval by the State which assumes responsibility for their external relations may participate in the activities of the Organisation with the rights and obligations of an Associate Member.

Article 44

When the present Statutes come into force, the rights and obligations of IUOTO shall be transferred to the Organisation.

Article 45

The Secretary-General of IUOTO at the time of the entry into force of the present Statutes shall act as Secretary-General of the Organisation until such time as the Assembly has elected the Secretary-General of the Organisation.

Done at Mexico City on 27 September 1970.

Annex

Financing Rules

1. The financial period of the Organisation shall be two years.
2. The financial year shall be from 1 January to 31 December.
3. The budget shall be financed by the contributions of the Members according to a method of apportionment to be determined by the Assembly, based on the level of economic development of and the importance of tourism in each country, and by other receipts of the Organisation.
4. The budget shall be formulated in United States dollars. The currency used for the payment of contributions shall be the United States dollar. This shall not preclude acceptance by the Secretary-General, to the extent authorised by the Assembly, of other currencies in payment of Members' contributions.
5. A General Fund shall be established. All membership contributions made pursuant to paragraph 3, miscellaneous income and any advances from the Working Capital Fund shall be credited to the General Fund. Expenditure for administration and the general programme of work shall be paid out of the General Fund.
6. A Working Capital Fund shall be established, the amount of which is to be fixed by the Assembly. Advance contributions of Members and any other budget receipts which the Assembly decides may be so used, shall be paid into the Working Capital Fund. When required, amounts therefrom shall be transferred to the General Fund.

7. Funds-in-trust may be established to finance activities not provided for in the budget of the Organisation which are of interest to some member countries or groups of countries. Such Funds shall be financed by voluntary contributions. A fee may be charged by the Organisation to administer these Funds.

8. The Assembly shall determine the utilisation of gifts, legacies and other extraordinary receipts not included in the budget.

9. The Secretary-General shall submit the budget estimates to the Council at least three months before the appropriate meeting of the Council. The Council shall examine these estimates and shall recommend the budget to the Assembly for final examination and approval. The Council's estimates shall be sent to Members at least three months before the appropriate session of the Assembly.

10. The Assembly shall approve the budget by years for the succeeding two-year financial period and its annual apportionment, as well as its administrative accounts for each year.

11. The accounts of the Organisation for the last financial year shall be transmitted by the Secretary-General to the auditors and to the competent organ of the Council.

The auditors shall report to the Council and to the Assembly.

12. The Members of the Organisation shall pay their contribution in the first month of the financial year for which it is due. Members shall be notified of the amount of their contribution, as determined by the Assembly, six months before the beginning of the financial year to which it relates.

However, the Council may approve justified cases of arrears due to different financial years existing in different countries.

13. A Member which is in arrears in the payment of its financial contributions to the Organisation's expenditure shall be deprived of the privileges enjoyed by the Members in the form of services and the right to vote in [the] Assembly and the Council if the amount of its arrears equals or exceeds the amount of the contributions due from it for the preceding two financial years. At the request of the Council, the Assembly may, however, permit such a Member to vote and to enjoy the services of the Organisation if it is satisfied that the failure to pay is due to conditions beyond the control of the Member.

14. A Member withdrawing from the Organisation shall be liable for assessments on a *pro rata* basis up to the time the withdrawal becomes effective.

In calculating the assessments of Associate and Affiliate Members, account shall be taken of the different bases of their membership and the limited rights they enjoy within the Organisation.

Done at Mexico City on 27 September 1970.

Estatutos da Organização Mundial do Turismo (OMT)

Constituição

Artigo 1.º

A Organização Mundial do Turismo, de ora em diante denominada «Organização», é criada como organização internacional de carácter intergovernamental resultante da transformação da União Internacional dos Organismos Oficiais de Turismo (UIOOT).

Sede

Artigo 2.º

A sede da Organização deve ser determinada e pode ser transferida em qualquer momento por decisão da Assembleia Geral.

Objectivos

Artigo 3.º

1. O objectivo fundamental da Organização é a promoção e desenvolvimento do turismo com vista a contribuir para o desenvolvimento económico, a compreensão internacional, a paz, a prosperidade, bem como para o respeito universal e observância dos direitos humanos e liberdades fundamentais, sem distinção de raça, sexo, língua ou religião. A Organização deve adoptar todas as medidas adequadas para atingir este objectivo.

2. No prosseguimento deste objectivo, a Organização deve prestar especial atenção aos interesses dos países em vias de desenvolvimento no domínio do turismo.

3. A fim de desempenhar o seu papel central no domínio do turismo, a Organização deve estabelecer e manter uma cooperação eficaz com os órgãos competentes das Nações Unidas e as suas agências especializadas. Para este efeito, a Organização deve procurar estabelecer relações de cooperação e participação nas actividades do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento, enquanto agência participante e encarregada da execução do Programa.

Membros

Artigo 4.º

A qualidade de Membro da Organização é acessível aos:

- a) Membros efectivos,
- b) Membros associados,
- c) Membros filiados.

Artigo 5.º

1. A qualidade de Membro efectivo da Organização é acessível a todos os Estados soberanos.

2. Os Estados cujos organismos nacionais de turismo sejam Membros efectivos da UIOOT no momento da adopção dos presentes Estatutos pela Assembleia Geral Extraordinária da UIOOT, têm o direito de se tornarem Membros efectivos da Organização, sem necessidade de voto, mediante uma declaração formal pela qual adoptam os Estatutos da Organização e aceitam as obrigações inerentes à qualidade de Membro.

3. Os outros Estados podem tornar-se Membros efectivos da Organização se as suas candidaturas forem aprovadas pela Assembleia Geral por uma maioria de dois terços dos Membros efectivos presentes e votantes, desde que a referida maioria inclua a maioria dos Membros efectivos da Organização.

Artigo 6.º

1. A qualidade de Membro associado da Organização é acessível a todos os territórios ou grupos de territórios que não sejam responsáveis pelas suas relações externas.

2. Os territórios ou grupos de territórios cujos organismos nacionais de turismo sejam Membros efectivos da UIOOT no momento da adopção dos presentes Estatutos pela Assembleia Geral Extraordinária da UIOOT têm o direito de se tornarem, sem necessidade de voto, Membros associados da Organização, sob reserva da aprovação do Estado que assume a responsabilidade das suas relações externas, o qual deve

igualmente declarar, em seu nome, que tais territórios ou grupos de territórios adoptam os Estatutos da Organização e aceitam as obrigações inerentes à qualidade de Membro.

3. Os territórios ou grupos de territórios podem tornar-se Membros associados da Organização se a sua candidatura obtiver a aprovação prévia do Estado Membro que assume a responsabilidade das suas relações externas, o qual deve igualmente declarar, em seu nome, que tais territórios ou grupos de territórios adoptam os Estatutos da Organização e aceitam as obrigações inerentes à qualidade de Membro. Estas candidaturas têm de ser aprovadas pela Assembleia por uma maioria de dois terços dos Membros efectivos presentes e votantes, desde que a referida maioria inclua a maioria dos Membros efectivos da Organização.

4. Quando um Membro associado da Organização se torna responsável pela condução das suas relações externas, tem o direito de se tornar Membro efectivo da Organização mediante uma declaração formal pela qual notifica por escrito o Secretário-Geral de que adopta os Estatutos da Organização e aceita as obrigações inerentes à qualidade de Membro efectivo.

Artigo 7.º

1. A qualidade de Membro filiado da Organização é acessível aos organismos internacionais, intergovernamentais e não governamentais, que se ocupem de interesses especializados em turismo, e aos organismos e associações comerciais cujas actividades estejam relacionadas com os objectivos da Organização ou que sejam da sua competência.

2. Os Membros associados da UIOOT no momento da adopção dos presentes Estatutos pela Assembleia Geral Extraordinária da UIOOT têm o direito de se tornarem Membros filiados da Organização, sem necessidade de voto, mediante a declaração de que aceitam as obrigações inerentes à qualidade de Membro filiado.

3. Os outros organismos internacionais, intergovernamentais e não governamentais, que se ocupem de interesses especializados em turismo, podem tornar-se Membros filiados da Organização, contanto que a sua candidatura à qualidade de Membro seja apresentada por escrito ao Secretário-Geral e que seja aprovada pela Assembleia por uma maioria de dois terços dos Membros efectivos

presentes e votantes, e desde que a referida maioria inclua a maioria dos Membros efectivos da Organização.

4. Os organismos ou associações comerciais com interesses definidos no n.º 1 anterior podem tornar-se Membros filiados da Organização, contanto que as suas candidaturas à qualidade de Membro sejam apresentadas por escrito ao Secretário-Geral e sejam apoiadas pelo Estado no qual se encontra localizada a sede do candidato. Tais candidaturas têm de ser aprovadas pela Assembleia por uma maioria de dois terços dos Membros efectivos presentes e votantes, desde que a referida maioria inclua a maioria dos Membros efectivos da Organização.

5. Pode constituir-se um Comité dos Membros filiados que estabelece o seu próprio regulamento e o submete à aprovação da Assembleia. O Comité pode estar representado nas reuniões da Organização. Pode solicitar a inscrição de questões na ordem do dia destas reuniões. Pode igualmente formular recomendações nestas reuniões.

6. Os Membros filiados podem participar, a título individual ou agrupados no seio do Comité dos Membros filiados, nas actividades da Organização.

Órgãos

Artigo 8.º

1. Os órgãos da Organização são os seguintes:

- a) A Assembleia Geral, adiante denominada a Assembleia,
- b) O Conselho Executivo, adiante denominado o Conselho,
- c) O Secretariado.

2. As reuniões da Assembleia e do Conselho têm lugar na sede da Organização a menos que os respectivos órgãos decidam de outro modo.

Assembleia Geral

Artigo 9.º

1. A Assembleia é o órgão supremo da Organização e é composta por delegados que representam os Membros efectivos.

2. Em cada sessão da Assembleia, cada Membro efectivo e associado não pode fazer-se representar por mais do que cinco delegados, devendo um dos quais ser nomeado pelo Membro como Chefe da Delegação.

3. O Comité dos Membros filiados pode designar até três observadores e cada Membro filiado pode nomear um observador, que podem participar nos trabalhos da Assembleia.

Artigo 10.º

A Assembleia reúne em sessão ordinária de dois em dois anos e, igualmente, em sessão extraordinária quando as circunstâncias o exijam. As sessões extraordinárias podem ser convocadas a pedido do Conselho ou da maioria dos Membros efectivos da Organização.

Artigo 11.º

A Assembleia adopta o seu próprio Regulamento Interno.

Artigo 12.º

A Assembleia pode analisar qualquer questão e formular recomendações sobre qualquer matéria da competência da Organização. As suas funções, além das que lhe são conferidas por outros motivos nos presentes Estatutos, são as seguintes:

- a) eleger o seu Presidente e os seus Vice-Presidentes;
- b) eleger os membros do Conselho;
- c) nomear o Secretário-Geral por recomendação do Conselho;
- d) aprovar o Regulamento Financeiro da Organização;
- e) enunciar directivas gerais para a administração da Organização;
- f) aprovar o regulamento do pessoal aplicável ao pessoal do Secretariado;
- g) eleger os auditores de contas por recomendação do Conselho;
- h) aprovar o programa geral de trabalho da Organização;

- i) controlar a política financeira da Organização e analisar e aprovar o orçamento;
- j) criar qualquer organismo técnico ou regional que se revele necessário;
- k) analisar e aprovar os relatórios das actividades da Organização e dos seus órgãos e tomar todas as disposições necessárias para a aplicação das medidas daí decorrentes;
- l) aprovar ou delegar poderes para aprovar a conclusão de acordos com governos e organizações internacionais;
- m) aprovar ou delegar poderes para aprovar a conclusão de acordos com organizações privadas ou entidades privadas;
- n) elaborar e recomendar acordos internacionais sobre qualquer questão no âmbito da competência da Organização;
- o) decidir, de acordo com os presentes Estatutos, sobre os pedidos de admissão como Membro.

Artigo 13.º

1. A Assembleia elege o seu Presidente e os seus Vice-Presidentes no início de cada sessão.
2. O Presidente preside à Assembleia e cumpre as tarefas que lhe são confiadas.
3. O Presidente é responsável perante a Assembleia no decurso das sessões da mesma.
4. O Presidente representa a Organização durante o período do seu mandato em todas as ocasiões em que tal representação seja necessária.

Conselho Executivo

Artigo 14.º

1. O Conselho é composto por Membros efectivos eleitos pela Assembleia na razão de um Membro para cinco Membros efectivos, em conformidade com o Regulamento Interno estabelecido pela Assembleia, com vista a alcançar uma distribuição geográfica justa e equitativa.

2. Um Membro associado, designado pelos Membros associados da Organização, pode participar nos trabalhos do Conselho sem direito de voto.

3. Um representante do Comité dos Membros filiados pode participar nos trabalhos do Conselho sem direito de voto.

Artigo 15.º

O mandato dos Membros eleitos é de quatro anos, com excepção do mandato de metade dos Membros do primeiro Conselho, determinado por sorteio, que é de dois anos. A eleição de metade dos membros do Conselho tem lugar de dois em dois anos.

Artigo 16.º

O Conselho reúne pelo menos duas vezes por ano.

Artigo 17.º

O Conselho elege, de entre os seus membros eleitos, um Presidente e um Vice-Presidente para um mandato de um ano.

Artigo 18.º

O Conselho adopta o seu próprio Regulamento Interno.

Artigo 19.º

As funções do Conselho, além das que lhe são conferidas por outros motivos nos presentes Estatutos, são as seguintes:

- a) adoptar todas as medidas necessárias, em consulta com o Secretário-Geral, para a execução das decisões e recomendações da Assembleia, e apresentar um relatório sobre as mesmas à Assembleia;
- b) receber do Secretário-Geral relatórios sobre as actividades da Organização;
- c) submeter propostas à Assembleia;

- d) analisar o programa geral de trabalho da Organização, elaborado pelo Secretário-Geral, antes de o submeter à Assembleia;
- e) submeter à Assembleia os relatórios e recomendações sobre as contas e as previsões orçamentais da Organização;
- f) criar qualquer órgão subsidiário necessário às actividades do Conselho;
- g) exercer quaisquer outras funções que lhe sejam confiadas pela Assembleia.

Artigo 20.º

Entre as sessões da Assembleia, e na ausência de qualquer disposição em contrário nos presentes Estatutos, o Conselho toma as decisões administrativas e técnicas que forem necessárias, no âmbito das funções e dos recursos financeiros da Organização, e informa a Assembleia na sua próxima sessão das decisões que forem tomadas, para que sejam aprovadas.

Secretariado

Artigo 21.º

O Secretariado é composto pelo Secretário-Geral e pelo pessoal que a Organização possa necessitar.

Artigo 22.º

O Secretário-Geral é nomeado por uma maioria de dois terços dos Membros efectivos presentes e votantes na Assembleia, por recomendação do Conselho, e por um período de quatro anos. A sua nomeação é renovável.

Artigo 23.º

1. O Secretário-Geral é responsável perante a Assembleia e o Conselho.

2. O Secretário-Geral executa as directivas da Assembleia e do Conselho. Submete ao Conselho relatórios sobre as actividades da Organização, as suas contas e o projecto o programa geral de trabalho, bem como as previsões orçamentais da Organização.

3. O Secretário-Geral assegura a representação jurídica da Organização.

Artigo 24.º

1. O Secretário-Geral nomeia o pessoal do Secretariado em conformidade com o Regulamento do pessoal aprovado pela Assembleia.

2. O pessoal da Organização é responsável perante o Secretário-Geral.

3. O principal critério no recrutamento de pessoal e na determinação das condições de emprego deve ser a necessidade de assegurar o mais elevado grau de eficácia, competência técnica e integridade. Atendendo a este princípio, deve ser dada a devida importância a um recrutamento de pessoal numa base geográfica tão ampla quanto possível.

4. No exercício das suas funções o Secretário-Geral e o pessoal não podem solicitar nem aceitar instruções de nenhum Governo nem de nenhuma autoridade externos à Organização. Devem abster-se de qualquer acto incompatível com a sua situação de funcionários internacionais, e são apenas responsáveis perante a Organização.

Orçamento e despesas

Artigo 25.º

1. O orçamento da Organização, que cobre as suas actividades administrativas e o programa geral de trabalho, é financiado pelas contribuições dos Membros efectivos, associados e filiados, de acordo com uma escala de avaliação aceite pela Assembleia, e por quaisquer outras possíveis fontes de receitas da Organização em conformidade com as Regras de Financiamento anexas aos presentes Estatutos e que formam parte integrante dos mesmos.

2. O orçamento preparado pelo Secretário-Geral é submetido pelo Conselho à Assembleia para análise e aprovação.

Artigo 26.º

1. As contas da Organização são examinadas por dois auditores de contas eleitos pela Assembleia por recomendação do Conselho por um período de dois anos. Os auditores de contas são reelegíveis.

2. Os auditores de contas, para além das funções de exame das contas, podem fazer as observações que julguem necessárias relativamente à eficácia dos processos financeiros e à gestão, ao sistema de contabilidade, aos controlos financeiros internos e, de maneira geral, às consequências financeiras das práticas administrativas.

Quórum**Artigo 27.º**

1. A presença da maioria dos Membros efectivos é necessária para que haja quórum nas reuniões da Assembleia.

2. A presença da maioria dos Membros efectivos do Conselho é necessária para que haja quórum nas reuniões do Conselho.

Votação**Artigo 28.º**

Cada Membro efectivo tem direito a um voto.

Artigo 29.º

1. Salvo disposições em contrário dos presentes Estatutos, as decisões sobre todas as matérias são tomadas na Assembleia por uma maioria simples dos Membros efectivos presentes e votantes.

2. É necessária uma maioria de dois terços dos votos dos Membros efectivos presentes e votantes para tomar decisões sobre matérias que envolvam obrigações orçamentais e financeiras dos Membros, a localização da sede da Organização, e outras questões consideradas de particular importância por uma maioria simples dos Membros efectivos presentes e votantes na Assembleia.

Artigo 30.º

As decisões do Conselho são tomadas por uma maioria simples dos Membros presentes e votantes, excepto no caso de recomendações orçamentais e financeiras que devem ser aprovadas por uma maioria de dois terços dos Membros presentes e votantes.

Capacidade jurídica, privilégios e imunidades**Artigo 31.º**

A Organização tem personalidade jurídica.

Artigo 32.º

A Organização goza, no território dos Estados Membros, dos privilégios e imunidades necessários ao exercício das suas funções. Tais privilégios e imunidades podem ser definidos por acordos concluídos pela Organização.

Emendas**Artigo 33.º**

1. Qualquer emenda sugerida aos presentes Estatutos e ao seu Anexo é transmitida ao Secretário-Geral, que a comunica aos Membros efectivos pelo menos seis meses antes de ser submetida à análise da Assembleia.

2. Uma emenda é adoptada pela Assembleia por uma maioria de dois terços dos Membros efectivos presentes e votantes.

3. Uma emenda entra em vigor para todos os Membros quando dois terços dos Estados Membros tenham notificado o Governo Depositário da sua aprovação dessa emenda.

Suspensão

Artigo 34.º

1. Se a Assembleia considerar que um Membro persiste numa política contrária ao objectivo fundamental da Organização tal como descrito no artigo 3.º dos presentes Estatutos, a Assembleia pode, através de uma resolução adoptada por uma maioria de dois terços dos Membros efectivos presentes e votantes, suspender esse Membro, privando-o do exercício dos direitos e do gozo dos privilégios inerentes à qualidade de Membro.

2. A suspensão deve ser mantida até que a Assembleia reconheça que houve uma alteração dessa política.

Retirada

Artigo 35.º

1. Qualquer Membro efectivo pode retirar-se da Organização ao expirar o pré-aviso de um ano enviado por escrito ao Governo Depositário.

2. Qualquer Membro associado pode retirar-se da Organização nas mesmas condições de pré-aviso, desde que o Governo Depositário tenha sido notificado por escrito pelo Membro efectivo responsável pelas relações externas desse Membro associado.

3. Um Membro filiado pode retirar-se da Organização ao expirar o pré-aviso de um ano enviado por escrito ao Secretário-Geral.

Entrada em vigor

Artigo 36.º

Os presentes Estatutos entram em vigor cento e vinte dias após cinquenta e um Estados cujos organismos oficiais de turismo são Membros efectivos da UIOOT no momento da adopção dos presentes Estatutos, terem comunicado formalmente ao Depositário provisório a sua aprovação dos Estatutos e a sua aceitação das obrigações inerentes à qualidade de Membro.

Depositário

Artigo 37.º

1. Os presentes Estatutos e todas as declarações de aceitação das obrigações inerentes à qualidade de Membro devem ser depositados a título provisório junto do Governo da Suíça.

2. O Governo da Suíça deve notificar todos os Estados habilitados a receber esta notificação da recepção de tais declarações e da data de entrada em vigor dos presentes Estatutos.

Línguas e interpretação

Artigo 38.º

As línguas oficiais da Organização são o inglês, o francês, o russo e o espanhol.

Artigo 39.º

Os textos em inglês, francês, russo e espanhol dos presentes Estatutos fazem igualmente fé.

Disposições transitórias

Artigo 40.º

A sede é provisoriamente fixada em Genebra, Suíça, até que a Assembleia Geral tome uma decisão em conformidade com o disposto no artigo 2.º.

Artigo 41.º

Durante um período de cento e oitenta dias a partir da entrada em vigor dos presentes Estatutos, os Estados Membros da Organização das Nações Unidas, as agências especializadas e da Agência Internacional de Energia Atómica ou as Partes no Estatuto do Tribunal Internacional de Justiça têm o direito de se tornarem Membros efectivos da Organização, sem necessidade de voto, através de uma declaração formal de que adoptam os Estatutos da Organização e aceitam as obrigações inerentes à qualidade de Membro.

Artigo 42.º

Durante o ano seguinte à entrada em vigor dos presentes Estatutos, os Estados cujos organismos nacionais de turismo eram Membros da UIOOT no momento da adopção dos presentes Estatutos e que adoptaram os presentes Estatutos sujeitos a aprovação podem participar nas actividades da Organização com os direitos e obrigações de um Membro efectivo.

Artigo 43.º

Durante o ano seguinte à entrada em vigor dos presentes Estatutos, os territórios ou grupos de territórios que não sejam responsáveis pela condução das suas relações externas, mas cujos organismos nacionais de turismo eram Membros efectivos da UIOOT, e que, por conseguinte, têm direito à qualidade de Membro associado e que adoptaram os presentes Estatutos sujeitos à aprovação do Estado que assume a responsabilidade das suas relações externas, podem participar nas actividades da Organização com os direitos e obrigações inerentes à qualidade de Membro associado.

Artigo 44.º

Quando os presentes Estatutos entrarem em vigor, os direitos e obrigações da UIOOT serão transferidos para a Organização.

Artigo 45.º

O Secretário-Geral da UIOOT no momento da entrada em vigor dos presentes Estatutos agirá na qualidade de Secretário-Geral da Organização até ao momento em que a Assembleia tenha elegido o Secretário-Geral da Organização.

Feito na Cidade do México em 27 de Setembro de 1970.

ANEXO**Regras de Financiamento**

1. O período financeiro da Organização é de dois anos.

2. O exercício financeiro corresponde ao período compreendido entre o dia 1 de Janeiro e o dia 31 de Dezembro.

3. O orçamento é financiado através das contribuições dos Membros de acordo com um método de repartição a determinar pela Assembleia, com base no nível de desenvolvimento económico, bem como na importância do turismo internacional de cada país, e através de outras receitas da Organização.

4. O orçamento é formulado em dólares dos Estados Unidos. A moeda de pagamento das contribuições dos membros é o dólar dos Estados Unidos. Todavia, o Secretário-Geral pode aceitar outras moedas para o pagamento das contribuições dos Membros, até ao limite do montante autorizado pela Assembleia.

5. É criado um Fundo Geral. Todas as contribuições efectuadas na qualidade de Membro nos termos do disposto no n.º 3, as receitas diversas e quaisquer adiantamentos do Fundo de Maneio são creditadas ao Fundo Geral. As despesas de administração e as despesas relativas ao programa geral são pagas pelo Fundo Geral.

6. É criado um Fundo de Maneio num montante a fixar pela Assembleia. As contribuições antecipadas dos Membros e quaisquer outras receitas que a Assembleia destine para esse efeito entram para o Fundo de Maneio. Quando necessário, podem ser efectuadas transferências deste Fundo para o Fundo Geral.

7. Podem ser criados fundos fiduciários para financiar as actividades não previstas no orçamento da Organização que sejam do interesse de certos países ou grupos de países membros. Tais fundos são financiados por contribuições voluntárias. A Organização pode cobrar uma taxa para administrar estes Fundos.

8. A Assembleia determina a utilização de donativos, legados e de outras receitas extraordinárias que não figurem no orçamento.

9. O Secretário-Geral submete as previsões orçamentais ao Conselho, pelo menos três meses antes da data da reunião correspondente do Conselho. O Conselho analisa estas previsões e recomenda o orçamento à Assembleia para análise final e aprovação. As previsões do Conselho são comunicadas pelo menos três meses antes da data da reunião correspondente da Assembleia.

10. A Assembleia aprova o orçamento anual para o período seguinte de dois anos e a sua repartição por cada ano, bem como as suas contas administrativas para cada ano.

11. As contas da Organização para o exercício financeiro findo são comunicadas pelo Secretário-Geral aos auditores de contas e ao órgão competente do Conselho.

Os auditores de contas apresentam relatórios ao Conselho e à Assembleia.

12. Os Membros da Organização pagam a sua contribuição no primeiro mês do exercício financeiro relativamente ao qual ela é devida. Os Membros devem ser notificados do montante da sua contribuição, tal como decidido pela Assembleia, seis meses antes do início do exercício financeiro a que se refere.

Todavia, o Conselho pode aceitar casos de atraso justificados que resultem dos diferentes exercícios financeiros em vigor nos diferentes países.

13. Um Membro que se atrase no pagamento das suas contribuições financeiras para as despesas da Organização fica privado dos privilégios de que gozam os Membros sob a forma de serviços e do direito de voto na Assembleia e no Conselho se o montante dos seus atrasos for igual ou superior às contribuições por si devidas relativamente aos dois anos financeiros findos. A pedido do Conselho, a Assembleia pode, no entanto, autorizar esse Membro a participar na votação e a beneficiar dos serviços da Organização no caso de constatar que a falta é devida a circunstâncias alheias à sua vontade.

14. Um Membro que se retire da Organização tem a obrigação de pagar a parte adequada da sua contribuição sobre uma base *pro rata* até à data em que a sua retirada se torna efectiva.

No cálculo das contribuições dos Membros associados e filiados deve ser tido em consideração o diferente carácter da sua qualidade de Membro e os direitos limitados de que gozam no seio da Organização.

Feito no na Cidade do México em 27 de Setembro de 1970.

二零一六年一月十八日於行政長官辦公室

Gabinete do Chefe do Executivo, aos 18 de Janeiro de 2016.

辦公室主任 柯嵐 — A Chefe do Gabinete, O Lam.



印務局
Imprensa Oficial

每份售價 \$488.00

PREÇO DESTES NÚMEROS \$488,00