

## 立法會參考資料摘要

### 《商船(防止及控制污染)條例》(第 413 章)

### 《2016 年商船(防止油類污染)(修訂)規例》

#### 引言

運輸及房屋局局長(局長)根據《商船(防止及控制污染)條例》(第 413 章)(《條例》)第 3 條，訂立《2016 年商船(防止油類污染)規例(修訂)規例》(附件 A)，以落實國際海事組織為防止船舶造成油類污染而訂立的最新規定。

#### 理據

##### 國際海事組織的規定

2. 國際海事組織於 1973 年通過《國際防止船舶造成污染公約》(國際間通稱為《防污公約》)，以防止或盡量減少船舶造成污染<sup>1</sup>。《防污公約》有六份技術附則，處理船舶造成的各種污染。這些附則均透過《條例》下的附屬法例，得以實施。

3. 《防污公約》附則 I《防止船舶造成油類污染規則》於 1983 年生效，所載規定已納入《商船(防止油類污染)規例》(第 413A 章)

---

<sup>1</sup> 該六份技術附則涵蓋船舶造成的各種污染如下：

- 附則 I : 油類或含油污水的污染；
- 附則 II : 散裝有毒液體物質的污染；
- 附則 III : 海運包裝有害物質的污染；
- 附則 IV : 船舶生活污水的污染；
- 附則 V : 船舶垃圾的污染；以及
- 附則 VI : 船舶造成的空氣污染。

(《規例》)，用以管制船舶的建造、運作和裝備，以防止或減少船舶排放油類或油性混合物。

4. 《規例》訂明 150 總噸或以上的油輪，及 400 總噸或以上的其他船舶<sup>2</sup>，均須在船上攜備國際防止油類污染證書或香港防止油類污染證書，以證明其穩定性、結構、系統和配件均符合《防污公約》的要求。要取得上述證書，船舶須通過海事處或船級社檢驗。

## 立法建議

### (1) 把《防污公約》的最新規定納入法例

5. 《規例》管制船舶，以防止油類污染。國際海事組織數次修改《防污公約》附則 I，以進一步強化船舶防止油類污染的建造和運作要求（詳情見附件 B）。這些新規定分別適用於在不同日期後建造或交付的船舶。將納入《規例》的主要新要求如下：

B

(a) **要求油輪泵房設雙層底：**為加強對泵房的保護，減少擱淺時受損的機會，5 000 總噸及以上油輪的泵房須設雙層底。此規定將適用於 2007 年 1 月 1 日或以後建成的相關油輪。由於海事處已透過發布《香港商船資訊》<sup>3</sup>通知業界，有關油輪應已符合此規定。

(b) **油類燃料艙與船殼須有緩衝距離：**為減少撞船或擱淺造成的泄油風險，假如船舶油類燃料艙的總燃油容量為 600 立方米及以上，該油類燃料艙須與船殼有一定緩衝距離<sup>4</sup>。此

<sup>2</sup> 發生意外時，油輪比其他船舶較易造成油類污染。因此，總噸較小的油輪亦受規管。

<sup>3</sup> 當國際公約有所更新，而本地法例未及相應更改，海事處會發布《香港商船資訊》，要求船舶跟從最新的國際要求。

<sup>4</sup> 緩衝距離以油輪的大小而定。

規定將適用於 2010 年 8 月 1 日或以後交付的此類油輪。由於本地領牌船隻一般體積較小，現時沒有本地領牌船舶的油類燃料艙的總燃油容量超過 600 立方米或以上。因此，即使此規定具追溯力，也不會影響現已領有牌照的船舶。而由於此規定已在國際間實施，故遠洋船舶已符合此規定。

- (c) **要求裝載重級別油的油輪設雙層船體：** 重級別油難以清理和溶解，一旦泄漏，會嚴重污染海洋。為防止泄漏，所有裝載重級別油的 600 總噸及以上油輪，均必須設雙層船體。由於海事處已透過發布《香港商船資訊》通知業界，此類油輪已符合規定。
- (d) **引入新性能標準，以減少油輪遇意外時泄油：** 為減低因油輪意外對海洋環境造成影響，5 000 總噸及以上油輪須符合「意外泄油狀況參數」標準。該標準訂明在不同情況下，不同大小油輪的可泄油量。要符合新標準，必須在建造或進行重大改裝船舶時，計算和假定不同狀況的船體破損。此規定將適用於 2010 年 1 月 1 日或以後交付的相關油輪。遠洋船舶均符合此規定。
- (e) **引入「完整穩定性」要求，以減少洩漏油污的風險：** 油輪在航行途中，停泊在港口或正進行液體轉換操作，均應保持直立。5 000 總噸及以上的油輪，將須在建造或重大改裝時，準確計算「完整穩定性」的要求，以符合規定。此規定將適用於在 2002 年 2 月 1 日或以後交付的所有此類油輪。由於海事處已透過發布《香港商船資訊》通知業界，有關油輪已符合此規定。
- (f) **加入南極區域的特定要求：** 為保護南極區域脆弱的自然環境，船舶將不能在此區域使用或攜帶重級別油。此規定將適用於所有在南極區域航行的香港註冊船舶（不論船舶大小及交付日期）。香港現時並無註冊船舶行走南極區域。

## (2) 授權和認可船級社的權力

6. 船級社由各地政府授權驗船，並根據國際公約的要求向船舶發證，是國際普遍安排。根據現時《規例》，局長有權委託具相關聲譽、知識和能力的船級社驗船及向船舶發證。由於海事處處長的職能更適合負責監察《規例》的實施，我們建議把委託船級社的權力由局長轉移到海事處處長。

## (3) 「直接提述方式」的採用

7. 依照把海事相關國際公約納入本地法例的一貫做法，我們在《規例》採用「直接提述方式」。在本地法例中直接提述有關國際協議條文，能使本地法例自動追貼國際海事組織的新要求。一般而言，若有需要訂明國際海事組織規定的技術細節(例如建造油輪的詳細建造要求)，我們會採用「直接提述方式」。

## 《規例》

8. 《規例》實施《防污公約》附則 I 的最新規定，主要條文如下：

- (a) 第 3 部分列明管制船舶運作時排放油類的要求；
- (b) 第 4 部分列明建造特定油輪的要求，並列出安裝在油輪上某些設備的設計標準。

## 立法程序時間表

9. 《規例》將於 2016 年 4 月 22 日刊登憲報，並於 2016 年 4 月 27 日提交立法會審議。

## 建議的影響

10. 建議有助保護環境，並有利海洋環境的可持續發展。建議符合《基本法》的規定，包括有關人權的條文。建議不會影響《條例》的現有約束力。建議對財政、經濟、生產力、公務員、性別議題或家庭均無影響。

## 公眾諮詢

11. 就把《防污公約》附則 I 的最新標準納入本地法例，我們已在 2014 年 12 月 16 日諮詢立法會經濟發展事務委員會。委員支持建議。我們亦已諮詢由海運界不同持份者組成的船舶諮詢委員會及本地船隻諮詢委員會。各委員會均支持建議。

## 宣傳安排

12. 我們會在 2016 年 4 月 22 日發出新聞稿，並會安排發言人解答查詢。

## 其他

13. 如對本摘要有任何查詢，請聯絡運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)甄美玲女士(電話：3509 8162)或海事處總海運政策主任黎英強先生(電話：2852 4603)。

運輸及房屋局

2016年4月

## 《2016年商船(防止油類污染)(修訂)規例》

## 目錄

條次	頁次
1.	生效日期.....1
2.	修訂《商船(防止油類污染)規例》.....1
3.	修訂第 I 部標題(一般).....1
4.	修訂第 1 條(引稱及釋義).....1
5.	修訂第 2 條(適用範圍及豁免).....7
6.	加入第 3A 至 3D 條.....8
3A.	處長可委任政府驗船師.....8
3B.	處長可認可機構以檢驗船舶及發出證書等.....8
3C.	處長可要求公約國檢驗香港船舶，並發出或 簽註證書.....9
3D.	處長可應公約國的要求檢驗非香港船舶，並 發出或簽註證書.....9
7.	修訂第 4 條(發出國際防油污證書或香港防油污證書前的 檢驗).....9
8.	修訂第 5 條(年度檢驗).....12
9.	修訂第 6 條(期間檢驗).....14
10.	加入第 6A 條.....16
6A.	附加檢驗.....16

條次	頁次
11.	修訂第 7 條(國際防油污證書及香港防油污證書的發出及 期限).....17
12.	加入第 7A 至 7F 條.....18
7A.	續證檢驗後發出的指明證書的期限.....19
7B.	提早完成檢驗後指明證書的期限.....19
7C.	在某些情況下，延長指明證書的有效期.....19
7D.	指明證書不再有效.....20
7E.	根據本部發出的證書，視為《附則 I》的國際 防油污證書.....20
7F.	取消指明證書.....20
13.	修訂第 8 條(船東及船長的責任).....21
14.	修訂第 9 條(在需作出糾正行動時須採取的程序).....22
15.	修訂第 10 條(油類紀錄簿).....24
16.	修訂第 11 條(一般例外規定).....26
17.	修訂第 12 條(船舶(油輪除外)以及油輪機器艙艙底).....26
18.	加入第 12A 條.....26
12A.	油類燃料艙位置.....26
19.	修訂第 13 條(油輪).....27
20.	修訂第 14 條(油類排放監察及控制系統及油性水離析及 油類過濾設備).....27
21.	修訂第 15 條(將油類留存船上).....31

條次	頁次
22.	修訂第 16 條(防止在特殊區域內運作的船舶造成油類污染的方法).....34
23.	加入第 16A、16B 及 16C 條.....35
16A.	海上油輪間船過船轉運油類貨物.....35
16B.	過運作業的通知.....36
16C.	在南極區域內載運或使用重級別油的特別規定.....37
24.	修訂第 IV 部標題(對分隔貨物的規定).....38
25.	廢除第 17 條(第 IV 部的釋義).....38
26.	取代在第 18 條之前的小標題.....38
27.	修訂第 18 條(一般適用範圍).....38
28.	修訂第 19 條(隔離壓載艙的保護位置).....41
29.	修訂第 20 條(對設有專用清潔壓載液艙的油輪的規定).....42
30.	修訂第 21 條(對原油清洗的規定).....44
31.	修訂第 22 條(用於特定業務的現有油輪).....44
32.	修訂第 23 條(具特別壓載安排的現有油輪).....45
33.	修訂第 23A 條(防止在碰撞或擱淺時發生污染).....46
34.	修訂第 23B 條(防止在碰撞或擱淺時發生油類污染 — 對現有船舶的措施).....48
35.	加入第 23C 至 23F 條.....50
23C.	防止載運重級別貨油的油輪造成油類污染.....50

條次	頁次
23D.	泵房底的保護.....52
23E.	意外泄油狀況.....53
23F.	完整穩定性.....53
36.	修訂第 24 條(油類與水壓載的分隔).....53
37.	修訂第 25 條(油類殘餘物(油類淤渣)的液艙).....54
38.	修訂第 26 條(油輪的泵抽、管道及排放安排).....55
39.	修訂第 27 條(第 V 部的釋義).....58
40.	修訂第 28 條(對貨油艙大小及安排的限制).....58
41.	修訂第 29 條(分艙及穩定性).....58
42.	修訂第 30 條(對離岸設置的規定).....61
43.	修訂第 31 條(在排放或相當可能排放時須作出的報告).....61
44.	修訂第 32 條(船上須攜備獲批准的緊急應變計劃).....62
45.	修訂第 33 條(須按照指引擬備緊急應變計劃).....63
46.	修訂第 34 條(與緊急應變計劃有關的規定).....63
47.	修訂第 35 條(檢查的權力).....64
48.	加入第 35A 條.....65
35A.	政府驗船師對船舶進行檢查、查驗等的一般權力.....65
49.	修訂第 36 條(拒絕入境或扣留的權力).....68
50.	加入第 36A 條.....68
36A.	指明表格的權力.....68



條次	頁次
51.	修訂第 37 條(罰則).....68
52.	加入第 38 條.....69
38.	證書及待決申請的保留條文.....69
53.	廢除附表 1 至 8.....70
54.	以“處長”取代“核證當局”.....70
55.	以“15 ppm”取代“百萬分之十五”.....70

## 《2016年商船(防止油類污染)(修訂)規例》

(由運輸及房屋局局長根據《商船(防止及控制污染)條例》(第 413 章)第 3 條訂立)

### 1. 生效日期

本規例自 2016 年 10 月 1 日起實施。

### 2. 修訂《商船(防止油類污染)規例》

《商船(防止油類污染)規例》(第 413 章，附屬法例 A)現予修訂，修訂方式列於第 3 至 55 條。

### 3. 修訂第 I 部標題(一般)

第 I 部，標題 —

廢除

“一般”

代以

“導言”。

### 4. 修訂第 1 條(引稱及釋義)

(1) 第 1(2)條 —

廢除*附件 I*的定義

代以

“《*附則 I*》(Annex I)指列出防止油類污染規則的《公約》附則 I，而凡不時有對該附則作出任何修改或修訂，而該等修改或修訂適用於香港，則以該附則經該等修改或修訂的版本為準；”。

(2) 第 1(2)條 —

廢除*周年日期*的定義

代以

“周年日期 (anniversary date)就一份就某船舶有效的指明證書而言，指每年之中與該證書的期滿日期屬同月同日的日期；”。

- (3) 第1(2)條，**清潔壓載**的定義，在“批准”之前 —  
加入  
“處長”。

- (4) 第1(2)條，英文文本，**deadweight** 的定義 —  
廢除  
“metric tons”

代以

“tonnes”。

- (5) 第1(2)條，**載重量**的定義 —  
廢除  
“比重”

代以

“相對密度”。

- (6) 第1(2)條 —  
(a) 廢除**香港防油污證書**的定義；  
(b) 在**翼液艙**的定義之後 —

加入

“**HKOPP 證書** (HKOPP Certificate)指根據第7(1)(b)條發出的證書；”。

- (7) 第1(2)條，**香港油輪**的定義 —  
廢除  
在“tanker)”之後的所有字句

代以

“指 —

- (a) 在香港註冊的油輪；或  
(b) 獲發正式牌照的油輪，而該正式牌照是根據《商船(本地船隻)(證明書及牌照事宜)規例》(第548章，附屬法例D)第15條發出的；”。

- (8) 第1(2)條，**國際散化規則**的定義 —  
廢除

在“由”之後的所有字句

代以

“國際海事組織頒布的《國際散裝運輸危險化學品船舶構造和設備規則》，而凡不時有對該規則作出任何修改或修訂，而該等修改或修訂適用於香港，則以該規則經該等修改或修訂的版本為準；”。

- (9) 第1(2)條 —  
(a) 廢除**國際防油污證書**的定義；  
(b) 在**HKOPP 證書**的定義之後 —

加入

“**IOPP 證書** (IOPP Certificate)指根據第7(1)(a)條發出的證書；”。

- (10) 第1(2)條，英文文本，**lightweight** 的定義 —  
廢除  
“metric tons”

代以

“tonnes”。

- (11) 第1(2)條，**油輪**的定義 —  
廢除

“或化學品液貨船”

代以

“、NLS 液貨船及氣體運載船”。

(12) 在第1(2)條的末處 —

加入

“ppm 指按體積的百萬分比計算的水的含油率。”。

(13) 第1(2)條 —

(a) 獲批准的定義；

(b) 核證當局的定義；

(c) 化學品液貨船的定義；

(d) 現有船舶的定義；

(e) 總註冊噸位的定義；

(f) 重大改裝的定義；

(g) 商船公告的定義；

(h) 最近陸地的定義；

(i) 新船的定義；

(j) 油、油類的定義；

(k) 組織的定義；

(l) 隔離壓載的定義；

(m) 離析設備的定義；

(n) 船、船舶的定義；

(o) 特殊區域的定義；

(p) 驗船師的定義 —

廢除該等定義。

(14) 第1(2)條 —

(a) 在公約國的定義之前 —

加入

“《2016年修訂規例》(Amendment Regulation 2016) 指《2016年商船(防止油類污染)(修訂)規例》；”；

(b) 按筆劃數目順序加入

“《公約》(Convention)指《1973年國際防止船舶造成污染公約》(包括其議定書及附錄以及《附則 I》, 但不包括其他附則), 而凡不時有對該公約(包括對其議定書及附錄以及《附則 I》)的條文作出任何修改或修訂, 而該等修改或修訂適用於香港, 則以該公約(包括其議定書及附錄以及《附則 I》)經該等修改或修訂的版本為準；

主管機關 (Administration) 就有權懸掛香港以外某地方的旗幟的某船舶而言, 指該地方的政府；

非香港船舶 (non-Hong Kong ship) 指不屬香港船舶的船舶；

指明證書 (specified Certificate) 指國際防油污證書或香港防油污證書；

政府驗船師 (Government surveyor) 指根據第 3A 條委任為政府驗船師的人；

香港防油污證書 (Hong Kong Oil Pollution Prevention Certificate) 指 —

(a) HKOPP 證書；或

(b) 由認可機構發出的香港防油污證書；

氣體運載船 (gas carrier) 指《1974年國際海上人命安全公約》第 II-1 章第 3.20 條所界定的氣體運載船, 而凡不時有對該公約作出任何修改或修訂, 而該等修改或修訂適用於香港, 則以該公約經該等修改或修訂的版本為準；

**國際防油污證書** (International Oil Pollution Prevention Certificate)指 —

- (a) IOPP 證書；
- (b) 由認可機構發出的國際防油污證書；或
- (c) 由主管機關發出(或在主管機關的權限之下發出)的國際防油污證書；

**認可機構** (recognized organization)指根據第3B條獲認可的機構；

**總噸** (GT)就某船舶而言，指按照《商船(註冊)(噸位)規例》(第415章，附屬法例C)第6條測定的該船舶總噸位；”

- (c) 在 **IOPP 證書** 的定義之後 —  
加入

“**NLS 液貨船** (NLS tanker)指《1973年國際防止船舶造成污染公約》(包括其議定書及附錄)附則II所界定的NLS液貨船，而凡不時有對該公約(包括對其議定書及附錄)作出任何修改或修訂，而該等修改或修訂適用於香港，則以該公約(包括其議定書及附錄)經該等修改或修訂的版本為準；”。

- (15) 在第1(2)條之後 —  
加入

“(3) 在本規例中使用下列詞句時，每一詞句的涵義，與它在《附則I》中具有的涵義相同 —

- (a) 南極區域；
- (b) 建造；
- (c) 重級別油；
- (d) 最近陸地；
- (e) 油、油類；

- (f) 油類燃料艙；
- (g) 油類殘餘物(油類淤渣)；
- (h) 在1982年6月1日或之前交付的油輪；
- (i) 在1982年6月1日之後交付的油輪；
- (j) 在2010年1月1日或之後交付的油輪；
- (k) 接收設施；
- (l) 隔離壓載；
- (m) 在1979年12月31日或之前交付的船舶；
- (n) 在1979年12月31日之後交付的船舶；
- (o) 特殊區域。”。

5. 修訂第2條(適用範圍及豁免)

- (1) 第2(1)(b)條 —

廢除

“其他”

代以

“非香港”。

- (2) 第2(2)條 —

廢除

“國家”

代以

“某政府”。

- (3) 第2(3)條 —

廢除

“新類型”

代以

“類型的香港”。

- (4) 第2(3)條 —  
廢除  
在“詳情”之後的所有字句  
代以  
“，須於指明證書顯示。”。

6. 加入第3A至3D條  
第1部，在第3條之後 —  
加入

“3A. 處長可委任政府驗船師  
處長可為施行本規例，委任任何人為政府驗船師。

3B. 處長可認可機構以檢驗船舶及發出證書等  
處長可認可任何機構，以 —

- (a) 檢驗香港船舶；
- (b) 就香港船舶發出以下證書 —
  - (i) 國際防油污證書；或
  - (ii) 香港防油污證書；
- (c) 遵照《附則1》第6條，在該機構所發出的(b)段提述的證書上，作出簽註；
- (d) (在處長事先書面同意下)批准延長該機構所發出的(b)段提述的證書的有效期；
- (e) 更改該機構所發出的(b)段提述的證書所載的詳情；
- (f) 發出該機構所發出的(b)段提述的證書的經核證真實副本；及
- (g) 指明該機構認為有必要就香港船舶採取的糾正行動。

3C. 處長可要求公約國檢驗香港船舶，並發出或簽註證書  
處長可要求任何公約國 —

- (a) 代表處長並遵照《附則1》，檢驗香港船舶；及
- (b) 遵照《附則1》 —
  - (i) 就該船舶發出國際防油污證書；或
  - (ii) 在就該船舶發出的國際防油污證書上，作出簽註。

3D. 處長可應公約國的要求檢驗非香港船舶，並發出或簽註證書

處長可應任何公約國的要求 —

- (a) 安排根據第II部，對香港水域內的非香港船舶進行檢驗，猶如該船舶是香港船舶一樣；及
- (b) 作出以下事情 —
  - (i) 根據第II部，就該船舶發出IOPP證書，猶如該船舶是香港船舶一樣；或
  - (ii) 遵照《附則1》，在就該船舶發出的國際防油污證書上，作出簽註。”。

7. 修訂第4條(發出國際防油污證書或香港防油污證書前的檢驗)

(1) 第4條，標題 —

廢除

“發出國際防油污證書或香港防油污證書前的”

代以

“初次檢驗及續證”。

(2) 第4(1)條 —

廢除

“總註冊噸位150噸”

- 代以  
“150 總噸”。
- (3) 第 4(1)條 —  
廢除  
“總註冊噸位 400 噸”  
代以  
“400 總噸”。
- (4) 第 4(1)條，在“驗船師”之前 —  
加入  
“政府”。
- (5) 第 4(1)條，中文文本 —  
廢除  
“國際防油污證書或香港防油污”  
代以  
“IOPP 證書或 HKOPP”。
- (6) 第 4(2)條 —  
廢除  
“核證當局”  
代以  
“處長”。
- (7) 第 4(2)條 —  
廢除  
在“安排”之後的所有字句  
代以  
“政府驗船師檢驗有關船舶。”。
- (8) 第 4(3)條，在“驗船師”之前 —

- 加入  
“政府”。
- (9) 第 4(3)條 —  
廢除  
“、油性水離析設備及油類過濾系統”  
代以  
“及油類過濾設備”。
- (10) 第 4 條 —  
廢除第(4)款。
- (11) 第 4(5)條，在“驗船師”之前 —  
加入  
“政府”。
- (12) 第 4(5)條 —  
廢除  
在“檢驗後”之後的所有字句  
代以  
“，信納自己可恰當地如此行事，則須將一份載有有關船舶的詳情(處長所規定者)的檢驗聲明，送交處長，以使處長能就該船舶發出 IOPP 證書或 HKOPP 證書。”。
- (13) 在第 4(5)條之後 —  
加入  
“(6) 第(1)款提述的船舶的船東，如安排 —  
(a) 該船舶 —  
(i) 在該船舶服役前，接受由認可機構進行的初次檢驗；或

(ii) 在首次就該船舶發出 IOPP 證書或 HKOPP 證書前，接受由認可機構進行的初次檢驗；及

(b) 該船舶每隔不超過 5 年，接受由認可機構進行的續證檢驗，

則須視為已遵守該款。”。

8. 修訂第 5 條(年度檢驗)

(1) 第 5(1)條 —

廢除

在“須在該”之前的所有字句

代以

“(1) 除第(1A)款另有規定外，凡已就某香港船舶發出 IOPP 證書，則該船舶的船東”。

(2) 第 5(1)條，英文文本 —

廢除

“certificate”

代以

“Certificate”。

(3) 第 5(1)條 —

廢除

在“檢驗須在”之後的所有字句

代以

“該證書的周年日期之前或之後的 3 個月內進行。”。

(4) 在第 5(1)條之後 —

加入

“(1A) 如在某一年已根據第 6(1)條，對船舶進行期間檢驗，則該船舶無需在該年進行第(1)款所指的年度檢驗。”。

(5) 第 5(2)條 —

廢除

“核證當局”

代以

“處長”。

(6) 第 5(2)條，在“費用”之前 —

加入

“訂明”。

(7) 第 5(2)條 —

廢除

在“安排”之後的所有字句

代以

“政府驗船師檢驗有關船舶。”。

(8) 第 5 條 —

廢除第(3)款

代以

“(3) 政府驗船師須檢驗有關船舶，確保《附則 1》第 6 條關於年度檢驗的規定獲符合。”。

(9) 第 5(4)條，在“驗船師”之前 —

加入

“政府”。

(10) 第 5(4)條，中文文本 —

廢除

在“須在”之後的所有字句

代以

“IOPP 證書上，作出表明其信納上述事項的簽註。”。

- (11) 在第 5(4)條之後 —

加入

“(5) 第(1)款提述的船舶的船東，如在某一年安排該船舶在有關國際防油污證書的周年日期之前或之後的 3 個月內，接受由認可機構進行的年度檢驗，則須視為已在該年遵守該款(與第(1A)款並閱)。”。

#### 9. 修訂第 6 條(期間檢驗)

- (1) 第 6 條 —

廢除第(1)款

代以

“(1) 凡已就某香港船舶發出 IOPP 證書，則該船舶的船東須在該證書仍然有效時，安排該船舶在該證書的有效期內，接受期間檢驗，該項檢驗須在符合以下說明的期間內進行 —

- (a) 在該證書的第 2 個周年日期之前 3 個月開始，並在該周年日期之後 3 個月結束；或
- (b) 在該證書的第 3 個周年日期之前 3 個月開始，並在該周年日期之後 3 個月結束。”。

- (2) 第 6(2)條 —

廢除

“核證當局”

代以

“處長”。

- (3) 第 6(2)條，在“費用”之前 —

加入

“訂明”。

- (4) 第 6(2)條 —

廢除

在“安排”之後的所有字句

代以

“政府驗船師檢驗有關船舶。”。

- (5) 第 6 條 —

廢除第(3)款

代以

“(3) 政府驗船師須檢驗有關船舶，確保《附則 I》第 6 條關於期間檢驗的規定獲符合。”。

- (6) 第 6(4)條，在“驗船師”之前 —

加入

“政府”。

- (7) 第 6(4)條 —

廢除

在“須在”之後的所有字句

代以

“IOPP 證書上，作出表明其信納上述事項的簽註。”。

- (8) 在第 6(4)條之後 —

加入

“(5) 第(1)款提述的船舶的船東，如安排該船舶在符合以下說明的期間內，接受由認可機構進行的期間檢驗，則須視為已遵守該款 —

- (a) 在就該船舶發出的國際防油污證書的第 2 個周年日期之前 3 個月開始，並在該周年日期之後 3 個月結束；或



- (b) 在就該船舶發出的國際防油污證書的第 3 個周年日期之前 3 個月開始，並在該周年日期之後 3 個月結束。”。

10. 加入第 6A 條

在第 6 條之後 —  
加入

“6A. 附加檢驗

- (1) 處長可藉向船舶的船東及船長發出書面通知，規定在處長指明的合理限期內，由政府驗船師對該船舶進行附加檢驗。
- (2) 處長僅可在以下情況下，根據第(1)款行使權力 —
- (a) 處長基於第 8(3)條所指的調查，斷定有關檢驗屬必要；
- (b) 處長有合理理由相信，在就有關船舶發出 IOPP 證書或 HKOPP 證書後，曾對該船舶作出重要的修理或更新；
- (c) 處長有合理理由相信，就有關船舶而言，第 8(1)條不獲遵守；或
- (d) 有關 IOPP 證書或 HKOPP 證書是因應某項檢驗，而就有關船舶發出，而在該證書發出後，該項檢驗所涵蓋的結構、設備、系統、裝置、安排或材料被更改。
- (3) 在收到第(1)款所指的通知後，有關船舶的船東及船長須安排進行附加檢驗。
- (4) 附加檢驗可屬整體檢驗或局部檢驗，視處長認為合適而定。
- (5) 有關驗船師對有關船舶進行附加檢驗後，如信納 —

- (a) 該船舶的結構、設備、系統、裝置、安排及材料(屬該項檢驗所涵蓋者)，均符合適用規定；及
- (b) 如曾對該船舶作出修理或更新 —
- (i) 該項修理或更新，已有效地作出；及
- (ii) 用於該項修理或更新的材料，以及該項修理或更新的工藝水平，在所有方面均屬令人滿意，

則該驗船師須作出一份檢驗聲明，表明其信納上述事項，並將該聲明送交處長。

- (6) 在本條中 —

*適用規定* (applicable requirements) —

- (a) 就領有有效的 IOPP 證書的船舶而言，指《附則 I》第 2 章的規定；及
- (b) 就領有有效的 HKOPP 證書的船舶而言，指本部的規定。”。

11. 修訂第 7 條(國際防油污證書及香港防油污證書的發出及期限)

- (1) 第 7 條，中文文本，標題 —  
廢除

“國際防油污證書及香港防油污”

代以

“IOPP 證書及 HKOPP”。

- (2) 第 7 條 —  
廢除第(1)款

代以

- “(1) 處長在收到第 4(5)條所指有關香港船舶的檢驗聲明後，須就該船舶發出 —

- (a) 如該船舶屬 150 總噸及以上的油輪，或屬 400 總噸及以上的其他船舶，而該船舶行駛前往《公約》其他締約成員所管轄的港口或離岸海運站的航程 — IOPP 證書；或
- (b) 如該船舶屬 150 總噸及以上的其他油輪，或屬 400 總噸及以上的其他船舶 — HKOPP 證書。”。

(3) 第 7 條 —  
廢除第(2)、(3)及(4)款。

(4) 第 7 條 —  
廢除第(5)款  
代以

“(5) IOPP 證書或 HKOPP 證書，在一段不超逾自於該證書述明的發出日期起計的 5 年的期間內有效。”。

(5) 第 7 條 —  
廢除第(6)款。

(6) 第 7 條 —  
廢除第(7)款  
代以

“(7) 凡香港船舶屬 150 總噸及以上的油輪，或屬 400 總噸及以上的船舶(不屬油輪者)，則就該船舶發出的 IOPP 證書或 HKOPP 證書，須 —

- (a) 存放於該船舶上；及
- (b) 在所有合理時間供人查閱。”。

12. 加入第 7A 至 7F 條  
在第 7 條之後 —  
加入

#### “7A. 續證檢驗後發出的指明證書的期限

儘管有第 7(5)條的規定，凡因應進行第 4 條所指的續證檢驗，而就船舶發出新的指明證書，該證書在按照《附則 I》第 10 條於該證書中指明的期間內有效。

#### 7B. 提早完成檢驗後指明證書的期限

(1) 在以下情況下，本條適用 —

- (a) 按第 5 條規定，某船舶的年度檢驗，須在某期間內完成，而該項檢驗在該期間之前完成；或
- (b) 按第 6 條規定，某船舶的期間檢驗，須在某期間內完成，而該項檢驗在該期間之前完成。

(2) 在完成第(1)(a)或(b)款描述的檢驗後，須在就有關船舶發出的現有指明證書上，作出簽註，該簽註須顯示一個日期，而該日期須在該簽註上描述為“新周年日期”，該新周年日期須是在自該項檢驗的完成日期起計的 3 個月內(新周年日期)。

(3) 就上述檢驗而言，及就根據第 5 或 6 條，在作出有關簽註之後，在某一年就有關船舶而進行的任何年度檢驗或期間檢驗而言，進行該項檢驗的限期，須參照新周年日期而確定，而非參照就該船舶發出的現有 IOPP 證書或國際防油污證書(視情況所需而定)的周年日期。

(4) 處長可按照《附則 I》第 10 條，更改就船舶發出的現有指明證書的期限。

#### 7C. 在某些情況下，延長指明證書的有效期

在以下情況下，處長可按照《附則 I》第 10 條，延長就船舶發出的現有指明證書的有效期 —

- (a) 該證書的有效期少於 5 年；
- (b) 在該證書期滿前，不能發出新的指明證書，亦不能將新的指明證書放置在該船舶上；

- (c) 該船舶將要於某港口接受檢驗，而在該證書期滿時，該船舶並非處於該港口；或
- (d) 該船舶是行駛短途航程的船舶。

**7D. 指明證書不再有效**

就香港船舶發出的指明證書，在以下情況下不再有效 —

- (a) 在未經處長批准下，有對本規例規定的結構、設備、系統、裝置、安排或材料作出重大改變(直接替換該等設備或裝置除外)；
- (b) 本部提述的某項檢驗，沒有在本部中就該項檢驗而指明的期間內，對該船舶進行；
- (c) 在該船舶進行年度檢驗後，該證書沒有根據第 5 條或《附則 I》第 6 條，作出簽註；
- (d) 在該船舶進行期間檢驗後，該證書沒有根據第 6 條或《附則 I》第 6 條，作出簽註；或
- (e) 該船舶轉往香港以外的地方註冊。

**7E. 根據本部發出的證書，視為《附則 I》的國際防油污證書**

為施行第 7A、7B 及 7C 條，根據本部發出的 IOPP 證書或 HKOPP 證書，須視為《附則 I》第 10 條提述的國際防油污證書。

**7F. 取消指明證書**

- (1) 處長可在第(2)款列明的情況下，藉向某香港船舶的船東及船長發出書面通知，取消就該船舶發出的指明證書。
- (2) 上述情況是處長有合理理由相信，有關證書或其上的簽註，是基於虛假或錯誤的資料而發出或作出的。
- (3) 處長須在第(1)款所指的通知中，說明取消有關證書的理由。

- (4) 在收到第(1)款所指的通知後，有關船舶的船東須立即將有關證書交付處長。”。

**13. 修訂第 8 條(船東及船長的責任)**

- (1) 第 8(2)條 —  
廢除  
“核證當局”  
代以  
“處長”。
- (2) 第 8(3)條，在“影響”之前 —  
加入  
“顯著”。
- (3) 第 8(3)條 —  
廢除  
“可安排展開調查，以決定是否須由驗船師進行檢驗，並可在有此需要的情況下規定進行上述檢驗。如”  
代以  
“須安排進行調查，以決定是否須根據第 6A 條進行附加檢驗。如該”。
- (4) 第 8(4)(a)條 —  
廢除  
“不屬香港船舶的”  
代以  
“非香港”。
- (5) 第 8(4)(a)條，在“影響”之前 —  
加入  
“顯著”。

- (6) 第 8(4)(a)條，英文文本 —  
廢除  
“an IOPP”  
代以  
“the International Oil Pollution Prevention”。
- (7) 第 8(4)(b)條，英文文本 —  
廢除  
“IOPP”  
代以  
“International Oil Pollution Prevention”。
- (8) 第 8(4)(c)條，英文文本 —  
廢除  
“IOPP Certificate to the ship,”  
代以  
“International Oil Pollution Prevention Certificate to the ship。”
- (9) 第 8(4)(c)條 —  
廢除  
“要求負責發出國際防油污”  
代以  
“要求負責發出該”。

14. 修訂第 9 條(在需作出糾正行動時須採取的程序)

- (1) 第 9(1)條 —  
廢除  
“凡核證當局”  
代以

- “凡政府驗船師”。
- (2) 第 9(1)條，在“與”之前 —  
加入  
“，實質上”。
- (3) 第 9(1)條 —  
廢除  
“國際防油污證書或香港防油污”  
代以  
“指明”。
- (4) 第 9(1)條 —  
廢除  
“不適合出海而不會對海洋環境構成不合理的危害威脅，則核證當局須將其認為”  
代以  
“不屬於適合在不對海洋環境構成不合理的危害威脅的情況下出海，則政府驗船師須將”。
- (5) 第 9(2)條 —  
廢除  
所有“核證當局”  
代以  
“政府驗船師”。
- (6) 第 9(2)條 —  
廢除  
在“通知後”之後的所有字句  
代以  
“，可藉向有關船舶的船東及船長發出書面通知，規定向處長交回就該船舶發出的指明證書。”。

- (7) 第 9 條 —  
廢除第(3)款  
代以  
“(3) 在收到第(2)款所指的通知後，有關船舶的船東須立即將有關證書交付處長。”。
- (8) 第 9 條 —  
廢除第(4)款。
- (9) 在第 9(5)條之前 —  
加入  
“(4A) 在已就有關船舶採取有關糾正行動後，該船舶的船東或船長可向處長提出申請，要求發還有關指明證書。  
(4B) 在收到第(4A)款所指的申請後，處長如信納已就有關船舶採取有關糾正行動，則須藉向申請人發出書面通知，將有關指明證書發還該申請人。”。
- (10) 第 9(5)條 —  
廢除  
“締約成員”。
- (11) 第 9(5)條 —  
廢除  
“核證當局”  
代以  
“政府驗船師”。
- (12) 第 9 條 —  
廢除第(6)款。

15. 修訂第 10 條(油類紀錄簿)

- (1) 第 10(1)條 —

- 廢除  
“總註冊噸位 400 噸及以上而屬本規例適用的船”  
代以  
“本規例所適用的 400 總噸及以上的船舶”。
- (2) 第 10(1)條 —  
廢除  
所有“總註冊噸位 150 噸”  
代以  
“150 總噸”。
- (3) 第 10(1)條 —  
廢除  
“採用本規例附表 2”  
代以  
“符合《附則 I》附錄 III”。
- (4) 第 10(2)(a)(iii)條 —  
廢除  
“油性”  
代以  
“油類”。
- (5) 第 10(6)條 —  
廢除  
“獲核證當局授權的人，”  
代以  
“政府驗船師”。
- (6) 第 10(6)條 —  
廢除

“主管當局或獲授權的人”

代以

“政府驗船師”。

16. 修訂第 11 條(一般例外規定)

第 11(c)條，在“是獲”之後 —

加入

“處長”。

17. 修訂第 12 條(船舶(油輪除外)以及油輪機器艙艙底)

(1) 第 12(2)條 —

廢除

“除本條第(3)款另有規定外，”。

(2) 第 12 條 —

廢除第(3)款。

18. 加入第 12A 條

在第 12 條之後 —

加入

“12A. 油類燃料艙位置

- (1) 凡船舶在 2010 年 8 月 1 日或之後交付，而其總燃油容量達 600 立方米及以上，則本條適用於該船舶。
- (2) 除第(3)款另有規定外，船舶的油類燃料艙的建造及位置，須遵照《附則 I》第 12A 條。
- (3) 如船舶的各小型燃油艙的總燃油容量不超過 600 立方米，則第(2)款不適用於該船舶的小型燃油艙。
- (4) 船舶的油類燃料艙內的油類燃料泵管線和吸入井的位置或裝置，須符合《附則 I》第 12A 條。

(5) 在本條中 —

*小型燃油艙* (small oil fuel tank)指最大個別容量不超過 30 立方米的油類燃料艙；

*船舶在 2010 年 8 月 1 日或之後交付* (ship delivered on or after 1 August 2010)具有《附則 I》第 1 條所給予的涵義；

*燃油容量* (oil fuel capacity)就油類燃料艙而言，指充裝至 98%時，以立方米計算的該燃料艙的容積。”。

19. 修訂第 13 條(油輪)

(1) 第 13(2)(e)條，在“排放入海”之前 —

加入

“就於 1979 年 12 月 31 日之後交付的油輪(屬在 1979 年 12 月 31 日之後交付的船舶者)而言，”。

(2) 第 13(2)(e)條 —

廢除

“現有油輪”

代以

“於 1979 年 12 月 31 日或之前交付的油輪(屬在 1979 年 12 月 31 日或之前交付的船舶者)”。

20. 修訂第 14 條(油類排放監察及控制系統及油性水離析及油類過濾設備)

(1) 第 14 條，標題 —

廢除

“油類排放監察及控制系統及油性水離析及”。

(2) 第 14(1)條 —

廢除

“(4)”

- 代以  
“(2A)”。
- (3) 第 14(1)條 —  
廢除  
“總註冊噸位 400 噸及以上但 10 000 噸以下”  
代以  
“400 總噸及以上但少於 10 000 總噸”。
- (4) 第 14(1)條 —  
廢除  
“的總註冊噸位在 10 000 噸以下”  
代以  
“少於 10 000 總噸”。
- (5) 第 14(2)條 —  
廢除  
“(4)”  
代以  
“(2A)”。
- (6) 第 14(2)條 —  
廢除  
“總註冊噸位 10 000 噸”  
代以  
“10 000 總噸”。
- (7) 第 14(2)條 —  
廢除  
“百萬分之十五”  
代以

- “15 ppm”。
- (8) 在第 14(2)條之後 —  
加入  
“(2A) 船舶如除不載運貨物的遷移航程外，停留不動，無需按第(1)或(2)款規定，裝置油類過濾設備，前提是 —  
(a) 該船舶上設有集存艙，而處長或主管機關信納，該艙的容積足夠將油性艙底水完全留存於船上；及  
(b) 所有油性艙底水留存於船上，是為了在其後將該等艙底水排放至接收設施。”。
- (9) 第 14(3)條 —  
廢除  
“除本條第(4)款另有規定外 —”。
- (10) 第 14(3)(a)條，英文文本 —  
廢除  
“paragraphs (1)”  
代以  
“Paragraphs (1)”。
- (11) 第 14(3)(a)(D)條 —  
廢除  
“國際防油污證書或香港防油污”  
代以  
“指明”。
- (12) 第 14(3)(a)(E)條 —  
廢除  
“；或”

- 代以句號。
- (13) 第 14(3)(b)條，英文文本 —  
廢除  
“ships of”  
代以  
“Ships of”。
- (14) 第 14(3)(b)條 —  
廢除  
“總註冊噸位 400 噸以下”  
代以  
“少於 400 總噸”。
- (15) 第 14 條 —  
廢除第(4)款。
- (16) 第 14(5)條，在“批准”之前 —  
加入  
“處長或主管機關”。
- (17) 第 14(5)條 —  
廢除  
“附表 3 列出”  
代以  
“國際海事組織採納”。
- (18) 第 14(6)(a)條 —  
廢除  
在“屬”之後的所有字句  
代以

- “符合國際海事組織採納的規格而獲處長或主管機關批准者；”。
- (19) 第 14(6)(c)條 —  
廢除  
“附表 3 列出”  
代以  
“國際海事組織採納”。
- (20) 第 14 條 —  
廢除第(7)及(8)款。
- (21) 第 14(9)條 —  
廢除  
在“部件。”之後的所有字句。
- (22) 在第 14(9)條之後 —  
加入  
“(10) 在本條中 —  
*油性艙底水* (oily bilge water)具有《附則 I》第 1 條所給予的涵義。”。
21. 修訂第 15 條(將油類留存船上)
- (1) 第 15(1)條 —  
廢除  
“總註冊噸位 150 噸”  
代以  
“150 總噸”。
- (2) 第 15(1)條 —  
廢除  
在“符合”之後的所有字句



- 代以  
“第(2)款的安排。”。
- (3) 第 15(2)(a)條 —  
廢除  
“核證當局所批准類型的污水艙。在現有油輪”  
代以  
“處長所批准類型的污水艙。在於 1979 年 12 月 31 日或之前交付的油輪(屬在 1979 年 12 月 31 日或之前交付的船舶者)”。
- (4) 第 15(2)(e)條 —  
廢除  
“載重量 70 000 噸及以上的新油輪”  
代以  
“在 1979 年 12 月 31 日之後交付的、載重量 70 000 公噸及以上的油輪(屬在 1979 年 12 月 31 日之後交付的船舶者)。”。
- (5) 第 15(3)條 —  
廢除(a)段  
代以  
“(a) 須裝置油類排放監察及控制系統，該系統的設計須經處長批准。該系統的設計及安裝，須遵照國際海事組織為油輪的油類排放監察及控制系統而採納的指引及規格。”。
- (6) 第 15(3)(b)條 —  
廢除  
在“該紀錄”之前的所有字句  
代以

- “(b) 除非(a)段提述的指引及規格另有規定，否則上述系統須裝置有一個記錄器件，以提供油類排放(以每哩多少升為單位)及總油類排放量(或流出物的含油量及排放率，以代替總油類排放量)的連續紀錄。”。
- (7) 第 15(3)(c)條 —  
廢除  
“附表 4”  
代以  
“(a)段提述的指引及規格”。
- (8) 第 15(3)(e)條 —  
廢除  
“附表 5 列出的規格而獲”  
代以  
“國際海事組織採納的規格而獲處長”。
- (9) 第 15(3)(f)條 —  
廢除  
“獲批准”。
- (10) 第 15(3)(f)條，在“手冊須”之後 —  
加入  
“獲處長批准，並”。
- (11) 第 15(4)條 —  
廢除  
“總註冊噸位 150 噸以下”  
代以  
“少於 150 總噸”。
- (12) 第 15(5)(b)(i)條 —  
廢除

“第 17(2)條界定的現有油輪，而該油輪的載重量在 40 000 噸或”

代以

“在 1982 年 6 月 1 日或之前交付的油輪，而該油輪的載重量 40 000 公噸及”。

(13) 第 15(5)(c)(iii)條 —

廢除

“國際防油污證書或香港防油污”

代以

“指明”。

22. 修訂第 16 條(防止在特殊區域內運作的船舶造成油類污染的方法)

(1) 第 16 條 —

廢除第(1)款。

(2) 第 16(2)(a)條 —

廢除

在“就南極”之前的所有字句

代以

“(a) 在特殊區域內，禁止從任何香港油輪及 400 總噸及以下的香港船舶(油輪除外)，排放油類或油性混合物入海。”。

(3) 第 16(2)(b)條 —

廢除

“總註冊噸位 400 噸以下”

代以

“少於 400 總噸”。

(4) 第 16(3)(b)條 —

廢除

“來自機器艙經處理艙底水的排放”

代以

“在不屬南極區域的特殊區域內，排放來自機器艙的經處理艙底水”。

(5) 第 16(3)(b)(v)及(vi)條 —

廢除

“系統”

代以

“設備”。

23. 加入第 16A、16B 及 16C 條

第 III 部，在第 16 條之後 —

加入

“16A. 海上油輪間船過船轉運油類貨物

(1) 本條適用於 150 總噸及以上的、從事海上油輪間船過船轉運油類貨物(過運作業)的油輪。

(2) 本條不適用於 —

(a) 與以下平台、設施或裝置有關的油類轉運作業 —

(i) 固定式或浮式海洋平台(包括鑽探平台)；

(ii) 用於離岸油類生產和儲存的浮式生產、儲存及卸載設施；及

(iii) 用於離岸儲存油類(非原油者)的浮式儲油裝置；

(b) 燃料裝艙作業；

- (c) 為確保船舶安全或在海上拯救性命，或為應對具體污染事故以將污染損害減至最少，而須進行的過運作業；及
  - (d) 符合以下說明的過運作業：進行該項作業的其中一艘船舶，屬軍艦、海軍輔助船艦或其他由政府擁有或運作的、在當其時只用作政府非商業服務的船舶。
- (3) 從事過運作業的油輪須隨船攜備方案(過運作業方案)，該方案須 —
- (a) 訂明須如何進行過運作業；及
  - (b) 符合第(4)款規定。
- (4) 有關過運作業方案須 —
- (a) 經處長或主管機關批准；及
  - (b) 以船上工作語言寫成。
- (5) 從事過運作業的油輪的船東或船長，須確保該油輪遵從隨船攜備的過運作業方案。
- (6) 握有過運作業的最高指導操控權的人，須有資格執行所有關於該項作業的職責。
- (7) 每項過運作業的紀錄，須在該項作業後，在有關油輪上保留 3 年，並隨時供人查閱。

**16B. 過運作業的通知**

- (1) 除第(2)款另有規定外，如第 16A 條適用的油輪預定在某公約國的領海或專屬經濟區內，從事第 16A(1)條提述的過運作業，該油輪的船東或船長須在該項作業開始前最少 48 小時(指明時間) —
- (a) 通知該國，將進行該項作業；及
  - (b) 在該通知中，提供第(3)款列出的所有資料。

- (2) 如在特殊個案下，不能在指明時間提供第(3)款列出的所有資料，則將要卸載油類貨物的油輪的船東或船長，須 —
- (a) 在指明時間通知有關公約國，將進行有關過運作業；及
  - (b) 利用最早出現的機會，向該國提供第(3)款列出的所有資料。
- (3) 有關資料是 —
- (a) 從事過運作業的油輪的船名、船旗、呼號、國際海事組織編號及預計抵達時間；
  - (b) 過運作業開始的日期、時間及地理位置；
  - (c) 過運作業是在錨泊時進行，還是在行駛中進行；
  - (d) 將要在過運作業中轉運的油的種類及數量；
  - (e) 過運作業的計劃持續時間；
  - (f) 過運作業的服務提供者或握有最高指導操控權的人的身分及聯絡資料；及
  - (g) 確認有關油輪攜備符合第 16A(3)條規定的過運作業方案。
- (4) 如油輪抵達預定進行過運作業的地理位置的預計時間有所改變，而且相差超過 6 小時，則該油輪的船東或船長須利用最早出現的機會，向有關公約國提供經修訂的預計抵達時間。

**16C. 在南極區域內載運或使用重級別油的特別規定**

- (1) 禁止香港船舶在南極區域內 —
- (a) 載運散裝重級別貨油(用作壓載)；
  - (b) 載運用作燃料的重級別油；及
  - (c) 使用重級別油作燃料。

- (2) 如有關香港船舶從事 —  
(a) 確保某船舶的安全的作業；或  
(b) 搜救作業，  
則第(1)款不適用。”。

24. 修訂第 IV 部標題(對分隔貨物的規定)

第 IV 部，標題 —

廢除

“對分隔貨物”

代以

“油輪貨物面積”。

25. 廢除第 17 條(第 IV 部的釋義)

第 17 條 —

廢除該條。

26. 取代在第 18 條之前的小標題

在第 18 條之前的小標題 —

廢除該小標題

代以

“在 1982 年 6 月 1 日之後交付的、載重量 20 000 公噸及以上的  
油輪”。

27. 修訂第 18 條(一般適用範圍)

(1) 第 18 條，標題 —

廢除

“一般適用範圍”

代以

“隔離壓載液艙”。

(2) 第 18(1)條 —

廢除

在“均須備”之前的所有字句

代以

“(1) 每艘在 1982 年 6 月 1 日之後交付的、載重量 20 000 公噸及以上的原油油輪，以及每艘在該日期之後交付的、載重量 30 000 公噸及以上的成品油油輪，”。

(3) 第 18(4)條 —

廢除

“新”

代以

“於 1982 年 6 月 1 日之後交付的”。

(4) 第 18(6)條 —

廢除

在“原油油輪”之前的所有字句

代以

“(6) 每艘在 1982 年 6 月 1 日之後交付的、載重量 20 000 公噸及以上的”。

(5) 在第 18(7)條之前的小標題 —

廢除該小標題

代以

“在 1982 年 6 月 1 日或之前交付的、載重量 40 000 公噸及以上  
的原油油輪”。

(6) 第 18(7)條 —

廢除

- “及(9)”。
- (7) 第 18(7)條 —  
廢除  
“載重量 40 000 噸及以上的現有原油油輪”  
代以  
“在 1982 年 6 月 1 日或之前交付的、載重量 40 000 公噸及以上原油油輪，”。
- (8) 第 18(8)條 —  
廢除  
“載重量 40 000 噸及以上的現有”  
代以  
“在 1982 年 6 月 1 日或之前交付的、載重量 40 000 公噸及以上的”。
- (9) 第 18 條 —  
廢除第(9)款。
- (10) 在第 18(10)條之前的小標題 —  
廢除該小標題  
代以  
“在 1982 年 6 月 1 日或之前交付的、載重量 40 000 公噸及以上的成品油油輪”。
- (11) 第 18(10)條 —  
廢除  
“載重量 40 000 噸及以上的現有”  
代以  
“在 1982 年 6 月 1 日或之前交付的、載重量 40 000 公噸及以上的”。

- (12) 在第 18(11)條之前的小標題 —  
廢除  
“國際防油污證書或香港防油污”  
代以  
“指明”。
- (13) 第 18(11)條 —  
廢除  
“國際防油污證書或香港防油污”  
代以  
“指明”。
- (14) 在第 18(11)條之後 —  
加入  
“在 1979 年 12 月 31 日之後交付的、載重量 70 000 公噸及以上的油輪
- (12) 每艘在 1979 年 12 月 31 日之後交付的、載重量 70 000 公噸及以上的油輪(屬在 1979 年 12 月 31 日之後交付的船舶者)，須備有隔離壓載液艙，並須符合第(2)、(3)及(4)款或第(5)款(視何者適用而定)。”。
28. 修訂第 19 條(隔離壓載艙的保護位置)
- (1) 第 19(1)條 —  
廢除  
在“，為符合”之前的所有字句  
代以  
“(1) 於每艘在 1982 年 6 月 1 日之後交付的、載重量 20 000 公噸及以上的原油油輪(符合第 23A 條所列的規定者除外)上，以及於每艘在該日期之後交付的、

載重量 30 000 公噸及以上的成品油油輪(符合第 23A 條所列的規定者除外)上”。

(2) 第 19(2)及(3)條 —

廢除

所有“噸”

代以

“公噸”。

(3) 第 19(4)條 —

廢除(a)及(b)段

代以

“(a) 如翼液艙或翼艙延伸至船側的整個深度，或自甲板延伸至雙層底頂部，則該翼液艙或翼艙的最小寬度，不得小於 2 米。該寬度自船側向船內側與中線成直角量度。如所提供的寬度小於 2 米，則在計算保護面積“PA<sub>2</sub>”時，無須顧及該翼液艙或翼艙；及

(b) 雙層底液艙或雙層底艙的垂直深度，須最小為 B/15 或 2 米(兩者以較小者為準)。如所提供的深度較此為小，則在計算保護面積“PA<sub>2</sub>”時，無須顧及該雙層底液艙或雙層底艙。”。

(4) 第 19(4)條，在“寬度及深度”之前 —

加入

“最小”。

(5) 第 19(4)條，在“寬度而言”之前 —

加入

“最小”。

29. 修訂第 20 條(對設有專用清潔壓載液艙的油輪的規定)

(1) 第 20 條，標題，在“油輪”之前 —

加入

“成品油”。

(2) 第 20(1)條 —

廢除

在“須有”之前的所有字句

代以

“(1) 凡成品油油輪的載重量屬 40 000 公噸及以上，並屬在 1982 年 6 月 1 日或之前交付的油輪，而該油輪按照第 18(10)條，以專用清潔壓載液艙運作，則”。

(3) 第 20(2)條 —

廢除

“須符合本規例附表 6 的規定”

代以

“，須符合國際海事組織為設有專用清潔壓載液艙的油輪而採納的規格”。

(4) 第 20 條 —

廢除第(3)款

代以

“(3) 以專用清潔壓載液艙運作的成品油油輪，須配備屬符合國際海事組織採納的規格而獲處長批准的油分計，以容許監督排放中的壓載水的含油量。”。

(5) 第 20 條 —

廢除第(4)款

代以

“(4) 以專用清潔壓載液艙運作的成品油油輪，須備有專用清潔壓載液艙操作手冊，詳述專用清潔壓載液艙系統並指明操作程序。該手冊須獲處長批准，並須載有第(2)款提述的規格所列的所有資料。如作出影

響該系統的更改，則須修訂該手冊，而修訂須呈交處長批准。”。

30. 修訂第21條(對原油清洗的規定)

- (1) 第21(2)條 —

廢除

“均須符合本規例附表7所列”

代以

“，均須符合國際海事組織採納的”。

- (2) 第21(4)條 —

廢除

“獲核證當局”

代以

“獲處長”。

- (3) 第21(4)條 —

廢除

“本規例附表7”

代以

“國際海事組織為原油清洗系統而採納的規格”。

31. 修訂第22條(用於特定業務的現有油輪)

- (1) 第22條，標題 —

廢除

“現有”。

- (2) 第22(1)條 —

廢除

在“，而”之前的所有字句

代以

“(1) 在符合第(2)款的規定下，第18(7)、(8)及(10)條不適用於在1982年6月1日或之前交付的油輪，前提是該油輪只用於 —

(a) 某公約國內的港口或海運站之間的特定業務；  
或

(b) 兩個或多於兩個公約國的港口或海運站之間的特定業務”。

- (3) 第22(1)(b)(i)條 —

廢除

“第16(1)條界定的”。

- (4) 第22(2)(b)條 —

廢除

“現有”

代以

“在1982年6月1日或之前交付的”。

- (5) 第22(2)(d)條，英文文本 —

廢除

“IOPP”

代以

“International Oil Pollution Prevention”。

32. 修訂第23條(具特別壓載安排的現有油輪)

- (1) 第23條，標題 —

廢除

“現有”

代以

“、在 1982 年 6 月 1 日或之前交付的”。

- (2) 第 23(1)條 —

廢除

“某載重量 40 000 噸及以上的現有”

代以

“在 1982 年 6 月 1 日或之前交付的、載重量 40 000 公噸及以上的”。

- (3) 第 23(1)(a)條 —

廢除

“核證當局”

代以

“處長”。

- (4) 第 23(1)(c)條，英文文本 —

廢除

“IOPP”

代以

“International Oil Pollution Prevention”。

33. 修訂第 23A 條(防止在碰撞或擱淺時發生污染)

- (1) 第 23A 條，標題 —

廢除

“防止在碰撞或擱淺時發生污染”

代以

“於 1996 年 7 月 6 日或之後交付的油輪 — 雙殼體和雙層底規定”。

- (2) 第 23A(1)條 —

廢除

在“適用於”之後的所有字句

代以

“在 1996 年 7 月 6 日或之後交付的、載重量 600 公噸及以下的油輪。”。

- (3) 第 23A(2)、(3)及(4)(a)條 —

廢除

所有“噸”

代以

“公噸”。

- (4) 第 23A 條 —

廢除第(5)款

代以

“(5) 油輪的其他設計及建造油輪的方法，亦可予接受，以替代第(3)款訂明的規定，但該等方法須確保在碰撞或擱淺時，有至少屬相同程度的防止油類污染保護，而且該等方法是獲處長基於國際海事組織採納的指引而批准的。”。

- (5) 第 23A(6)及(7)條 —

廢除

所有“噸”

代以

“公噸”。

- (6) 在第 23A(9)條之後 —

加入

“(10) 在本條中，凡提述在 1996 年 7 月 6 日或之後交付的油輪，即具有《附則 1》第 1 條所給予的涵義。”。



34. 修訂第 23B 條(防止在碰撞或擱淺時發生油類污染 — 對現有船舶的措施)
- (1) 第 23B 條，標題 —  
廢除  
“防止在碰撞或擱淺時發生油類污染 — 對現有船舶的措施”  
代以  
“於 1996 年 7 月 6 日之前交付的油輪 — 雙殼體和雙層底規定”。
- (2) 第 23B(1)條 —  
廢除(a)段  
代以  
“(a) 適用於在 1996 年 7 月 6 日之前交付的、載重量 5 000 公噸及以上的油輪；”。
- (3) 第 23B(1)(b)條 —  
廢除  
在“，而”之後的所有字句  
代以  
“該油輪是在 1996 年 7 月 6 日之前交付的；及”。
- (4) 第 23B 條 —  
廢除第(2)、(3)、(4)、(5)、(6)及(7)款。
- (5) 在第 23B 條的末處 —  
加入  
“(8) 油輪須符合第 23A(2)、(3)、(4)、(5)、(6)、(8)及(9)條。  
(9) 如第(10)款的所有條件均就第 2 型油輪或第 3 型油輪獲符合，則即使該油輪不符合第(8)款，處長仍可容許該油輪運作，前提是 —

- (a) 該油輪只裝有雙層底或雙層舷，而該雙層底或雙層舷不用於裝油，並延伸至整個貨油艙長度；或
- (b) 該油輪裝有雙層船殼艙間，而該艙間 —  
(i) 不用於裝油，並延伸至整個貨油艙長度；及  
(ii) 不符合可獲豁免而不受第(1)(c)款規限的規定。
- (10) 有關條件是 —  
(a) 有關油輪自 2001 年 7 月 1 日起服役；及  
(b) 有關運作並不跨越該油輪的交付日期後的 25 年。
- (11) 第 2 型油輪或第 3 型油輪的交付日期後的 15 年屆滿時，該油輪須符合國際海事組織採納的狀況評估計劃。
- (12) 就第(9)及(11)款而言 —  
(a) 第 2 型油輪指 —  
(i) 在 1982 年 6 月 1 日之後交付的、載重量 20 000 公噸及以上的油輪，而該油輪載運貨原油、貨燃油、貨重柴油或貨潤滑油；及  
(ii) 在 1982 年 6 月 1 日之後交付的、載重量 30 000 公噸及以上的油輪，而該油輪載運非第(i)節指明的油類；及  
(b) 第 3 型油輪指載重量 5 000 公噸及以上但少於下述載重量的油輪 —  
(i) 就載運貨原油、貨燃油、貨重柴油或貨潤滑油的油輪而言 — 載重量 20 000 公噸；或

(ii) 就載運非第(i)節指明的油類的油輪而言 — 載重量 30 000 公噸。

(13) 在本條中 —

**重柴油** (heavy diesel oil)指柴油，但符合以下說明的柴油除外：用國際海事組織接受的方法試驗時，其蒸餾物有超過 50%(按體積計)在不超過攝氏 340 度的溫度餾化者；

**燃油** (fuel oil)指重蒸餾物或原油的殘餘物，或上述蒸餾物及殘餘物的混合物，而該等混合物相當於國際海事組織採納的規格所列的品質，並擬用作產生熱量或電力的燃料。

(14) 在本條中，凡提述在 1996 年 7 月 6 日之前交付的油輪，即具有《附則 I》第 1 條所給予的涵義。”。

### 35. 加入第 23C 至 23F 條

在第 23B 條之後 —

加入

#### “23C. 防止載運重級別貨油的油輪造成油類污染

(1) 本條適用於載重量 600 公噸及以上的、載運重級別貨油的油輪。

(2) 儘管有第(1)款的規定，本條不適用於符合以下條文的油輪 —

(a) 第 23A(3)(a)及(b)條；

(b) 第 23A(3)(a)及(4)條；或

(c) 第 23A(5)條，

但對貨油艙界線與船側外板及船底外板之間的最小距離的規定，無需在所有方面均獲符合。在該情況下，船側保護距離不得小於國際散化規則就第 2 型貨油艙位置所指明者，而船底保護須符合第 19(4)(b)條。

(3) 油輪須符合第 23B 條適用於該油輪的條文，並須符合第(4)、(5)、(7)、(8)及(9)款。

(4) 除第(5)、(7)、(8)及(9)款另有規定外，油輪 —

(a) 如屬載重量 5 000 公噸及以上者 — 須符合第 23A 條；或

(b) 如屬載重量 600 公噸及以上，但少於 5 000 公噸者 — 須裝有 —

(i) 符合第 23A(7)(a)條的雙層底液艙或雙層底艙；及

(ii) 布局符合第 23A(3)(a)條的翼液艙或翼艙，而該艙符合距離  $w$  的規定(即第 23A(7)(b)條提述者)。

(5) 如第(6)款的所有條件均就載重量 5 000 公噸及以上的油輪獲符合，則即使該油輪不符合第(3)及(4)款，處長仍可容許該油輪運作，前提是 —

(a) 該油輪只裝有雙層底或雙層舷，而該雙層底或雙層舷不用於裝油，並延伸至整個貨油艙長度；或

(b) 該油輪裝有雙層船殼艙間，而該艙間 —

(i) 不用於裝油，並延伸至整個貨油艙長度；及

(ii) 不符合可獲豁免而不受第(2)款規限的規定。

(6) 有關條件是 —

(a) 有關油輪自 2003 年 12 月 4 日起服役；及

(b) 有關運作並不跨越該油輪的交付日期後的 25 年。

(7) 如符合以下條件，處長可容許載重量 5 000 公噸及以上的油輪，從事載運原油，而該等原油屬在攝氏 15 度時密度高於 900 公斤/立方米但低於 945 公斤/立方米(即重級別油)者 —

(a) 處長認為，依據第 23B(11)條提述的狀況評估計劃的結果，在顧及該油輪的大小、船齡、運作

- 區及結構狀況後，足以保證該油輪適宜繼續運作；及
- (b) 有關運作並不跨越該油輪的交付日期後的 25 年。
- (8) 如符合以下條件，處長可容許載重量 600 公噸及以上但少於 5 000 公噸的油輪運作 —
- (a) 處長認為，在顧及該油輪的大小、船齡、運作區及結構狀況後，該油輪適宜繼續運作；及
- (b) 有關運作並不跨越該油輪的交付日期後的 25 年。
- (9) 如有以下情況，處長可豁免載重量 600 公噸及以上的油輪不受本條規限 —
- (a) 該油輪只在香港水域內航行；或
- (b) 該油輪作為在香港水域內的重級別油浮式儲油裝置而運作。

**23D. 泵房底的保護**

- (1) 本條適用於在 2007 年 1 月 1 日或之後建造的、載重量 5 000 公噸及以上的油輪。
- (2) 除第(3)及(4)款另有規定外，油輪的泵房須設有雙層底，而在任何一個橫截面，各雙層底液艙或雙層底艙的深度，須使泵房底與該油輪基線之間的距離  $h$  不小於以下指明者 —

$$h = \frac{B}{15} \text{ (米)；或}$$

$$h = 2 \text{ 米，}$$

兩者中以較短者為準。

$h$  的最小數值 = 1 米。

- (3) 如有關油輪的泵房進水，亦不會使其壓載或貨油的泵吸系統無法運作，則無須為該泵房裝置雙層底。
- (4) 如泵房的底板位置，比基線高出至少第(2)款規定的最小高度，則無須為該泵房建造雙層底。
- (5) 須為壓載泵設有合適安排，以確保有效地從雙層底液艙抽水。

**23E. 意外泄油狀況**

- (1) 本條適用於在 2010 年 1 月 1 日或之後交付的油輪。
- (2) 油輪須符合《附則 1》第 23 條所列的、關於遇到碰撞或擱淺時的規定。

**23F. 完整穩定性**

- (1) 本條適用於在 2002 年 2 月 1 日或之後交付的、載重量 5 000 公噸及以上的油輪。
- (2) 油輪須就運作吃水符合《附則 1》第 27.1 條指明的完整穩定性準則，而有關運作吃水，是指在符合良好的運作慣例的情況下，在貨油和壓載可能出現的最惡劣裝載情況(包括液體轉駁作業的中期階段)時的運作吃水。
- (3) 第(2)款所指的規定，須透過設計方面的措施而符合。
- (4) 就油類／散貨兩用船而言，處長或主管機關可容許採用《附則 1》第 27.3 條提述的、為液體轉駁作業而訂的簡單輔助作業程序。
- (5) 在本條中，凡提述在 2002 年 2 月 1 日或之後交付的油輪，即具有《附則 1》第 1 條所給予的涵義。”

**36. 修訂第 24 條(油類與水壓載的分隔)**

- (1) 第 24(1)條 —  
廢除

“總註冊噸位 4 000 噸及以上的新船(油輪除外)及總註冊噸位 150 噸及以上的新油輪”

代以

“在 1979 年 12 月 31 日之後交付的、4 000 總噸及以上的船舶(油輪除外)上，以及在 150 總噸及以上的油輪(屬在 1979 年 12 月 31 日之後交付的船舶者)”。

(2) 第 24 條 —

廢除第(4)款

代以

“(4) 如有關船舶是 400 總噸及以上的船舶，而該船舶的建造合約是於 1982 年 1 月 1 日之後訂立的，或沒有訂立建造合約，但該船舶是於 1982 年 7 月 1 日之後安放龍骨或達到相若建造階段的，則於該船舶上，不得以首尖艙或位於防撞艙壁之前的液艙，載運油類。”。

37. 修訂第 25 條(油類殘餘物(油類淤渣)的液艙)

(1) 第 25(1)條 —

廢除

“總註冊噸位 400 噸”

代以

“400 總噸”。

(2) 第 25(1)條 —

廢除

在“船舶”之後而在“殘餘物”之前的所有字句

代以

“，均須在顧及所安裝的機器類型及航程長度後，備有符合《附則 I》第 12 條的、有足夠容量的油類殘餘物(油類

淤渣)液艙，以接收和處置任何不能按照本規例的規定以其他方法處理的油類”。

(3) 第 25 條 —

廢除第(2)及(3)款。

(4) 第 25(4)條 —

廢除

“能適應 6 公斤／厘米<sup>2</sup>”

代以

“適合應付 600 千帕斯卡”。

(5) 在第 25(4)條之後 —

加入

“(5) 在本條中 —

**油類殘餘物(油類淤渣)液艙** (oil residue (sludge) tank)具有《附則 I》第 1 條所給予的涵義。”。

38. 修訂第 26 條(油輪的泵抽、管道及排放安排)

(1) 第 26(2)條，在“每艘”之後 —

加入

“150 總噸及以上的”。

(2) 第 26(3)條 —

廢除

“在新油輪上”

代以

“於在 1979 年 12 月 31 日之後交付的、150 總噸及以上的油輪(屬在 1979 年 12 月 31 日之後交付的船舶者)上，”。

(3) 第 26(4)條 —

廢除

- 在“符合”之前的所有字句  
代以
- “(4) 凡油輪在 1982 年 6 月 1 日之後交付，而該油輪須備有隔離壓載液艙，或須裝置原油清洗系統，則每艘該等油輪均須”。
- (4) 第 26(5)條 —  
廢除  
在“均”之前的所有字句  
代以
- “(5) 凡原油油輪在 1982 年 6 月 1 日或之前交付，而該原油油輪須備有隔離壓載液艙，或須裝置原油清洗系統，則每艘該等原油油輪”。
- (5) 第 26(6)條，但書，(a)(i)段 —  
廢除  
“，或”  
代以分號。
- (6) 第 26(6)條，但書，(a)(ii)段 —  
廢除逗號  
代以  
“；或”。
- (7) 第 26(6)條，但書，在(a)(ii)段之後 —  
加入  
“(iii) (如更換 95%的壓載水)在海上以泵，”。
- (8) 第 26(6)條，但書，(b)段 —  
廢除  
“現有油輪”  
代以

- “在 1979 年 12 月 31 日或之前交付的油輪(屬在 1979 年 12 月 31 日或之前交付的船舶者)，”。
- (9) 第 26(6)條，但書，(c)段 —  
廢除  
“現有油輪”  
代以  
“、在 1982 年 6 月 1 日或之前交付的油輪，”。
- (10) 第 26(6)條，但書，(e)段 —  
廢除  
“現有油輪的貨油艙區，”  
代以  
“油輪的貨油艙區，而該油輪是在 1979 年 12 月 31 日或之前交付(即屬在 1979 年 12 月 31 日或之前交付的船舶者)，則該等壓載水或油污水”。
- (11) 第 26(6)條，但書，(e)(ii)段 —  
廢除  
在“安排”之後的所有字句  
代以  
“，須符合國際海事組織就以下事宜的規格而採納的指引：為控制船外排放而設的部分水流系統的設計、安裝及操作。”。
- (12) 在第 26(6)條之後 —  
加入  
“(7) 凡 150 總噸及以上的油輪在 2010 年 1 月 1 日或之後交付，並安裝了一個與貨油喉管系統永久相連的海水吸入箱，則每艘該等油輪均須備有海水吸入箱閘及船內隔離閘。”

- (8) 除第(7)款提述的閘外，海水吸入箱須能在油輪裝貨、運貨或卸貨時，藉使用明確方法，與貨油喉管系統互相隔離。
- (9) 第(8)款提述的明確方法，是安裝在喉管系統中的一項設施，其作用是在一切情況下，防止貨油注入海水吸入箱與船內閘之間的喉管。”。

39. 修訂第 27 條(第 V 部的釋義)

- (1) 第 27 條 —  
廢除第(1A)款。
- (2) 在第 27(5)條之後 —  
加入  
“(6) 本條不適用於在 2010 年 1 月 1 日或之後交付的油輪。”。

40. 修訂第 28 條(對貨油艙大小及安排的限制)

- (1) 第 28(1)條 —  
廢除在(a)段之前的所有字句  
代以  
“(1) 每艘 150 總噸及以上的油輪(屬在 1979 年 12 月 31 日之後交付的船舶者)，均須符合本條。每艘 150 總噸及以上的油輪(屬在 1979 年 12 月 31 日或之前交付的船舶者)，如符合以下條件，亦須符合本條 —”。
- (2) 在第 28(6)條之後 —  
加入  
“(7) 本條不適用於在 2010 年 1 月 1 日或之後交付的油輪。”。

41. 修訂第 29 條(分艙及穩定性)

- (1) 第 29(1)條 —

廢除

“新油輪”

代以

“150 總噸及以上的油輪(屬在 1979 年 12 月 31 日之後交付的船舶者)。”。

- (2) 第 29(1)條 —

廢除

“比重”

代以

“相對密度”。

- (3) 第 29(3)(e)條 —

廢除

“核證當局”

代以

“處長”。

- (4) 第 29(4)條 —

廢除

“、比重”

代以

“、相對密度”。

- (5) 第 29(4)(a)條 —

廢除

“比重”

代以

“相對密度，”。

- (6) 第 29(5)條 —

**廢除**

在“獲船東”之前的所有字句

**代以**

“(5) 每艘本條適用的油輪的船長，以及掌管本條適用的非自航式油輪的人，均須”。

**(7) 在第 29(5)條之後 —****加入**

“(6) 在符合第(7)、(9)及(10)款的條文下及除第(11)款另有規定外，油輪須裝有穩定性儀器，該儀器須能核實油輪有否符合經處長或主管機關批准的完整及破艙穩定性規定，處長或主管機關在批准該等規定前，須顧及國際海事組織建議的有關表現標準。

(7) 香港油輪須攜備根據第(8)款就有關儀器發出的批准文件。

(8) 處長可藉就第(7)款提述的有關油輪的穩定性儀器發出批准文件，批准該儀器。

(9) 在 2016 年 1 月 1 日之前建造的油輪，須在《2016 年修訂規例》生效日期後的首個續期檢驗當日或之前，符合第(6)款。

(10) 儘管有第(6)款的規定，如穩定性儀器裝置於在 2016 年 1 月 1 日之前建造的油輪上，而該儀器能核實油輪有否符合經處長批准的完整及破艙穩定性規定，則該儀器無需更換。

(11) 凡任何符合以下說明的香港油輪，按照處長批准的條件裝載貨油，處長在給予批准前，已顧及國際海事組織採納的指引，則處長可就該油輪，免除第(6)及(7)款所指的規定 —

(a) 該油輪提供某項專用服務，該項服務的裝載組合數目有限，因而按照第(5)款向該油輪的船長

提供的穩定性資料中所有預計條件，已獲批准；

(b) 已用處長批准的方法，對該油輪遙距進行穩定性核實；

(c) 在經批准的一系列裝載條件的範圍內，裝載貨油；

(d) 在 2016 年 1 月 1 日之前建造，而該油輪設有經批准的限制 KG/GM 曲線，該等曲線涵蓋所有適用的完整及破艙穩定性規定。”。

**42. 修訂第 30 條(對離岸設置的規定)****(1) 第 30(1)條 —****廢除**

“總註冊噸位 400 噸”

**代以**

“400 總噸”。

**(2) 第 30(1)(a)條 —****廢除**

“盡量配備本規例第 14 及 25(1)及(2)”

**代以**

“，盡量配備第 14 及 25(1)”。

**(3) 第 30(1)(b)條，在“獲”之後 —****加入**

“處長或主管機關”。

**43. 修訂第 31 條(在排放或相當可能排放時須作出的報告)****第 31(1)(d)條 —****廢除**

“總註冊噸位 10 000 噸”

代以

“10 000 總噸”。

**44. 修訂第 32 條(船上須攜備獲批准的緊急應變計劃)**

(1) 第 32(1)(a)條 —

廢除

“總註冊噸位 150 噸及以上的香港油輪及總註冊噸位 400 噸”

代以

“150 總噸及以上的香港油輪，以及 400 總噸”。

(2) 第 32(1)(b)條 —

廢除

“總註冊噸位 150 噸及以上的油輪及在香港水域內的總註冊噸位 400 噸”

代以

“150 總噸及以上的油輪，以及在香港水域內的 400 總噸”。

(3) 第 32(1)(b)條，英文文本 —

廢除

“paragraph (a)”

代以

“subparagraph (a)”。

(4) 第 32(1)條 —

廢除

“或核證當局”。

(5) 第 32(1)條，英文文本 —

廢除

“paragraph (b)”

代以

“subparagraph (b)”。

(6) 第 32 條 —

廢除第(2)款。

(7) 在第 32 條的末處 —

加入

“(3) 須有破艙穩定性和剩餘結構強度岸基電腦計算程式，以供載重量 5 000 公噸及以上的油輪及時使用。

(4) 就《附則 II》第 17 條亦適用的船舶而言，有關計劃可與該條規定的《船上有毒液體物質海洋污染應急計劃》合併，而經合併的計劃須稱為“《船上海洋污染應急計劃》”。

(5) 在本條中 —

《附則 II》(Annex II)指《1973 年國際防止船舶造成污染公約》(包括其議定書及附錄)附則 II，而凡不時有對該附則作出任何修改或修訂，而該等修改或修訂適用於香港，則以該附則經該等修改或修訂的版本為準。”。

**45. 修訂第 33 條(須按照指引擬備緊急應變計劃)**

第 33 條，在“組織”之前 —

加入

“國際海事”。

**46. 修訂第 34 條(與緊急應變計劃有關的規定)**

第 34(a)條 —

廢除



在“該程序與”之後的所有字句

代以

“國際海事組織採納的、關於報告涉及危險貨物、有害物質及／或海洋污染物事故的指引一致；”。

**47. 修訂第 35 條(檢查的權力)**

(1) 第 35 條，標題 —

廢除

“的權力”

代以

“指明證書的權力等”。

(2) 第 35(1)條 —

廢除

“獲運輸及房屋局局長委任的人”

代以

“政府驗船師”。

(3) 第 35(1)條 —

廢除

“與國際防油污證書或香港防油污”

代以

“，與指明”。

(4) 第 35(1)條，在“如船舶或其設備的狀況與”之後 —

加入

“該”。

(5) 第 35(1)條 —

廢除

“採用公約訂明格式的有效國際防油污證書或採用本規例附表 1 訂明格式的有效香港防油污”

代以

“有效指明”。

(6) 第 35(1)條 —

廢除

“證書，檢查員”

代以

“指明證書，政府驗船師”。

(7) 第 35(2)條，在“組織”之前 —

加入

“國際海事”。

(8) 第 35(4)條 —

廢除

“任何獲委任為檢查員的人須”

代以

“政府驗船師，須”。

**48. 加入第 35A 條**

在第 35 條之後 —

加入

**“35A. 政府驗船師對船舶進行檢查、查驗等的一般權力**

(1) 儘管有第 35 條的規定，本條所賦予的任何權力，可為確定本規例是否已獲或正獲遵守而行使。

(2) 政府驗船師可在任何合理時間 —

(a) 登上在香港水域內的船舶；及

- (b) 帶同協助該驗船師所需要的其他人及設備或物料。
- (3) 在登上有關船舶之後，政府驗船師可 —
- (a) 檢查該船舶；
  - (b) 進行該驗船師認為需要的任何查驗及調查；
  - (c) 抽取在該船舶上發現的任何物件或物質的樣本，前提是該驗船師為進行上述檢查、查驗或調查而合理地需要該等樣本；
  - (d) 在該驗船師有合理理由懷疑有人已就某物件或物質犯了本規例所訂罪行的情況下，檢查和檢取該物件或物質，並將之帶離該船舶；
  - (e) 在為下述目的而需要的期間內，扣留上述物件或物質 —
    - (i) 進行上述檢查、查驗或調查；及
    - (ii) 確保在就本規例所訂罪行而進行的法律程序中，該物件或物質可供作為證據使用；
  - (f) 進行任何量度，拍攝任何照片或製備任何紀錄，前提是該驗船師為進行上述檢查、查驗或調查而合理地需要該等量度所得、照片或紀錄；
  - (g) 規定該船舶、其任何部分或該船舶上的任何東西在為進行上述檢查、查驗或調查而需要的期間內，不受干擾(不論是一般地或在特定方面)；
  - (h) 規定該驗船師合理地相信能夠提供攸關上述檢查、查驗或調查的資料的人 —
    - (i) 在該驗船師指明的時間，於該驗船師指明的地點現身；
    - (ii) 回答該驗船師認為適合提出的問題；及
    - (iii) 簽署一份聲明，聲明該人的有關回答屬真實無訛；

- (i) 規定出示以下項目，查閱以下項目或其中任何記項，以及為以下項目或其中任何記項製備複本 —
    - (i) 本規例規定須存放的任何證書、簿冊或文件；及
    - (ii) 該驗船師認為進行上述檢查、查驗或調查所需要的任何其他證書、簿冊或文件；及
  - (j) 在任何人控制任何事宜或東西或就任何事宜或東西負有責任的情況下，規定該人就該事宜或東西，提供該驗船師認為對令到該驗船師能夠行使本條所賦予的權力所需要的方便及協助。
- (4) 如根據第(3)款檢查船舶而揭露任何缺失，處長可向該船舶的船長發出指示，規定該船長安排該船舶在該缺失獲糾正前不得出海。
- (5) 船長如接獲根據第(4)款發出的指示，須 —
- (a) 遵從該指示；
  - (b) 採取步驟糾正有關缺失；及
  - (c) 在該缺失獲糾正後，即告知處長。
- (6) 如有關船舶是香港船舶，而在處長指明的限期內，有關缺失沒有獲糾正，則處長可藉向該船舶的船東及船長發出書面通知，規定向處長交回就該船舶發出的指明證書。
- (7) 在收到第(6)款所指的通知後，有關船舶的船東及船長須立即將有關證書交付處長。
- (8) 在有關船舶的有關缺失獲糾正後，該船舶的船東或船長可向處長提出申請，要求發還有關證書。
- (9) 在收到第(8)款所指的申請後，處長如信納就有關船舶的有關缺失已獲糾正，則須藉向有關申請人發出書面通知，將有關證書發還該申請人。”。

49. 修訂第 36 條(拒絕入境或扣留的權力)

(1) 第 36(1)條 —

廢除

“他須立即將事件向運輸及房屋局局長報告，如運輸及房屋局局長”

代以

“並”。

(2) 第 36(2)條 —

廢除

“及(6)”。

(3) 第 36(3)條 —

廢除

在“，則”之前的所有字句

代以

“(3) 如處長根據第(1)款，拒絕有權懸掛某國國旗的非香港船舶入境，或根據第(2)款扣留該船舶”。

50. 加入第 36A 條

在第 36 條之後 —

加入

“36A. 指明表格的權力

處長可指明任何指明證書的格式。”。

51. 修訂第 37 條(罰則)

(1) 第 37(1)條 —

廢除

在“的船東”之前的所有字句

代以

“(1) 如本規例(第 12、13 或 16 條除外)的任何規定，沒有就某船舶而獲遵從，該船舶”。

(2) 第 37(2)條 —

廢除

在“的船東”之前的所有字句

代以

“(2) 如第 12、13 或 16 條的任何規定，沒有就某船舶而獲遵從，該船舶”。

(3) 第 37(4)條 —

廢除

在“該其他人”之後的所有字句

代以

“亦屬犯該罪行，而不論是否對該船東或船長提出起訴，該其他人亦可被控以和裁定犯該罪行。”。

52. 加入第 38 條

在第 37 條之後 —

加入

“38. 證書及待決申請的保留條文

(1) 凡根據本規例發出的 IOPP 證書在緊接《2016 年修訂規例》生效日期前有效，則該證書須視為按照經《2016 年修訂規例》修訂的本規例發出的國際防油污證書。

(2) 凡根據本規例發出的 HKOPP 證書在緊接《2016 年修訂規例》生效日期前有效，則該證書須視為按照經《2016 年修訂規例》修訂的本規例發出的香港防油污證書。

- (3) 如在《2016年修訂規例》生效日期前，有人就 IOPP 證書或 HKOPP 證書提出申請，而該申請仍待決，則該申請須視為根據經《2016年修訂規例》修訂的本規例提出的申請。”。

53. 廢除附表 1 至 8

以下附表 —

- (a) 附表 1；
- (b) 附表 2；
- (c) 附表 3；
- (d) 附表 4；
- (e) 附表 5；
- (f) 附表 6；
- (g) 附表 7；
- (h) 附表 8 —

廢除該等附表。

54. 以“處長”取代“核證當局”

以下條文 —

- (a) 第 4(1)條；
- (b) 第 21(4)條 —

廢除

所有“核證當局”

代以

“處長”。

55. 以“15 ppm”取代“百萬分之十五”

以下條文，中文文本 —

- (a) 第 1(2)條，~~清潔壓載~~的定義；
- (b) 第 1(2)條，~~過濾設備~~的定義；
- (c) 第 12(2)(c)條；
- (d) 第 13(3)(b)條；
- (e) 第 14(5)、(6)(b)、(c)及(d)及(9)條；
- (f) 第 16(2)(b)及(3)(b)(iv)及(vi)條；
- (g) 第 30(2)條 —

廢除

所有“百萬分之十五”

代以

“15 ppm”。



運輸及房屋局局長

2016年 4月18日

## 註釋

本規例修訂《商船(防止油類污染)規例》(第 413 章，附屬法例 A)(《主體規例》)，以實施對《1973 年國際防止船舶造成污染公約》(《公約》)附則 I(《公約附則 I》)作出的某些更改。本規例亦訂定就運作及執行事宜，將運輸及房屋局局長的權力，移交海事處處長(處長)。

2. 本規例修訂及刪除《主體規例》中的某些定義。刪除的例子有**現有船舶**及**新船**。對該等船舶的提述，由該等船舶各自在《公約附則 I》所用的標籤取代。本規例引入新定義，例如：**指明證書**及**認可機構**。
3. 本規例亦規定某些在本規例所用的詞語或詞句的涵義，須按該等詞語或詞句在《公約附則 I》中的涵義解釋。
4. 本規例引入新條文，就以下事宜訂定條文 —
  - (a) 委任政府驗船師；
  - (b) 處長有權認可機構，執行某些職能；及
  - (c) 就檢驗船舶及發出某些就防止船舶造成油類污染的證書，制定處長和某公約國之間的交互安排。
5. 本規例載有對《公約附則 I》規定的不同檢驗所作出的修訂，該等檢驗使某些就防止船舶造成油類污染的證書得以發出。為反映《公約附則 I》，本規例延長該等證書的期限，並擴大該等證書不再有效的情況的範圍。
6. 《主體規例》第 III 部列明就船舶運作時控制油類排放的規定。本規例在該部加入新條文，規管從事海上油輪間船過船轉運油類貨物(過運作業)的油輪。過運作業加入了通知機制。就香港船舶在南極區域內載運或使用重級別油，本規例列明特別規定。
7. 《主體規例》第 IV 部就特定油輪的建造施加規定，並列明安裝在該等油輪上的某些設備的設計標準。仿照《公約附則 I》，本規例在以下方面施加進一步技術規定 —

- (a) 隔離壓載液艙；
  - (b) 雙殼體和雙層底規定(有逐步廢除的安排)；
  - (c) 泵房底的保護；
  - (d) 意外泄油狀況；
  - (e) 完整穩定性；
  - (f) 油類殘餘物(油類淤渣)的液艙；
  - (g) 泵抽、管道及排放安排；
  - (h) 穩定性儀器；及
  - (i) 破艙穩定性和剩餘結構強度岸基電腦計算程式。
8. 本規例賦予政府驗船師一般權力，檢查或查驗在香港水域內的船舶，並賦權處長指明某些證書的格式。
  9. 本規例就於本規例生效前發出的 IOPP 證書及 HKOPP 證書，訂定保留條文。
  10. 本規例從《主體規例》刪去某些已過時或過期的條文。遵照《公約附則 I》，對船舶總註冊噸位的提述，由提述總噸所取代。同樣地，對船舶載重量的提述，由“噸”修訂為“公噸”。
  11. 《主體規例》附表 1 至 8 訂明表格，並列明船舶須有的某些設備或系統的技術指引及規格。由於以下原因，本規例廢除該等附表 —
    - (a) 處長獲賦權指明表格；及
    - (b) 本規例現已就有關技術細節提述《公約附則 I》的條文。

## 將納入法例的《防污公約》規定

年份	國際海事組織 決議	生效日期	《防污公約》附則 I <sup>1</sup> 的規定
2004	MEPC.117(52)	2007 年 1 月 1 日	• 加強保護泵房，並強化「意外泄油狀況參數」標準
2006	MEPC.141(54)	2007 年 8 月 1 日	• 加強保護油類燃料艙
2006	MEPC.154(55)	2008 年 3 月 1 日	• 指定南非南部水域為特定水域
2007	MEPC.164(56)	2008 年 12 月 1 日	• 規管特定水域外的接收設施
2009	MEPC.186(59)	2011 年 1 月 1 日	• 規管油輪傳送貨油
	MEPC.187(59)	2011 年 1 月 1 日	• 規管油類淤渣艙
2010	MEPC.189(60)	2011 年 8 月 1 日	• 規管在南極區域攜帶油類
2013	MEPC.235(65)	2014 年 10 月 1 日	• 修改表格 A 及表格 B，作為國際防止油類污染證書的補充
2013	MEPC.238(65)	2015 年 1 月 1 日	• 把《認可機構守則》改為強制守則
2014	MEPC.248(66)	2016 年 1 月 1 日	• 強制油輪攜帶穩定性儀器
2014	MEPC. 256(67)	2016 年 3 月 1 日	• 禁止在南極區域使用重級別油

---

<sup>1</sup> 見附件 C

# 防污公約附則 I

## 防止油類污染規則<sup>1</sup>

第 1 章 - 總則.....	1
第 1 條 定義.....	1
第 2 條 適用範圍.....	8
第 3 條 免除和放棄.....	9
第 4 條 例外.....	10
第 5 條 等效.....	10
第 2 章 - 檢驗和發證.....	11
第 6 條 檢驗.....	11
第 7 條 證書的簽發或簽署.....	12
第 8 條 他國政府簽發或簽注的證書.....	13
第 9 條 證書格式.....	13
第 10 條 證書的有效期限和有效性.....	13
第 11 條 關於操作要求的港口國監督.....	14
第 3 章 - 對所有船舶機器處所的要求.....	15
A 部分 結構	
第 12 條 殘油（油泥）艙.....	15
第 12A 條 燃油艙保護.....	16
第 13 條 標準排放接頭.....	25
B 部分 設備	
第 14 條 濾油設備.....	27
C 部分 操作排油的控制	
第 15 條 排油的控制.....	28
A. 特殊區域以外的排放，北極水域除外	
B. 特殊區域以內的排放	
C. 對南極區域和北極水域以外任何區域內小於 400 總噸船舶的要求	
D. 一般要求	
第 16 條 油類與壓載水的分隔和首尖艙內載油.....	29
第 17 條 《油類記錄簿》第 I 部分-機器處所的作業.....	29
第 4 章 - 對油船貨物區域的要求.....	31
A 部分 結構	
第 18 條 專用壓載艙.....	31
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的要求.....	35
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.....	39
第 21 條 防止載運重級別貨油的油船造成污染.....	41
第 22 條 泵艙底的保護.....	42
第 23 條 意外泄油狀況.....	43
第 24 條 損壞的假定.....	51

<sup>1</sup> 本參考資料並非國際海事組織的官方文件，此為根據國際海事組織藉決議案採納，就《防污公約》附則 I 作出修改的合併文本。

第 25 條 假定的泄油量 .....	51
第 26 條 貨油艙的尺度限制和布置 .....	53
第 27 條 完整穩性 .....	55
第 28 條 分艙和破損穩性 .....	56
第 29 條 污水水艙 .....	60
第 30 條 泵吸、管路和排放布置 .....	60
 B 部分 設備	
第 31 條 排油監控系統 .....	62
第 32 條 油/水界面探測器 .....	63
第 33 條 對原油洗艙的要求 .....	63
 C 部分 操作排油的控制	
第 34 條 排油的控制 .....	63
A. 殊區域外的排放，北極水域除外	
B. 特殊區域內的排放	
C. 對小於 150 總噸的油船的要求	
D. 一般要求	
第 35 條 原油洗艙操作 .....	65
第 36 條 《油類記錄簿》第 II 部分 – 貨油 / 壓載的作業 .....	65
第 5 章 - 防止油污事故造成的污染 .....	67
第 37 條 船上油污應急計劃 .....	67
第 6 章 - 接收設備 .....	68
第 38 條 接收設備 .....	68
A. 特殊區域外的接收設備	
B. 特殊區域內的接收設備	
C. 一般要求	
第 7 章 - 對固定或浮動平臺的特殊要求 .....	71
第 39 條 對固定或浮動平臺的特殊要求 .....	71
第 8 章 - 防止油輪間海上貨油過駁期間造成污染 .....	72
第 40 條 適用範圍 .....	72
第 41 條 關於安全與環境保護的一般規定 .....	72
第 42 條 通知 .....	73
第 9 章 - 在南極使用或載運油類的特殊要求 .....	74
第 43 條 在南極區域使用或載運油類的特殊要求 .....	74
第 10 章 - 本公約各項規定的符合性驗證 .....	75
第 44 條 適用範圍 .....	75
第 45 條 符合性驗證 .....	75
第 11 章 - 國際極地水域操作船舶規則 .....	76
第 46 條 定義 .....	76
第 47 條 適用範圍和要求 .....	76
附則 I 的附錄 .....	77
附錄 I 油類清單 .....	77
附錄 II IOPP 證書和附件格式 .....	78
附錄 III 《油類記錄簿》格式 .....	98





## 附件 第 1 章 - 總則

### 第 1 條 定義

就本附則而言：

- 1 油類系指包括原油、燃油、油泥、油渣和煉製品(本公約附則II所規定的石油化學品除外)在內的任何形式的石油，以及不限于上述一般原則，包括本附則附錄 I 中所列的物質。
- 2 原油系指任何天然存在于地層中的液態烴混合物，不論其是否經過處理以適合運輸。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 油性混合物系指含有任何油分的混合物。
- 4 燃油系指船舶所載有并用作其推進和輔助機器的燃料的任何油類。
- 5 油船系指建造為或改造為在其裝貨處所主要裝運散裝油類的船舶，并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 原油油船系指從事原油運輸業務的油船。
- 7 成品油油船系指從事除原油以外的油類運輸業務的油船。
- 8 兼裝船系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 系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，則該船應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 條所定義的在 1996 年 7 月 6 日以前交船的油船進行改建以求符合本附則第 19 或 20 條的要求，就本附則而言，不應視為構成了重大改建。

10 最近陸地。最近陸地一詞，系指距按照國際法劃定領土所屬領海的基綫，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”系指距澳大利亞海岸下述各點的連綫：

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綫。

11 特殊區域系指這樣的一個海域，在該海域中，由于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 地中海區域系指地中海本身，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 波羅的海區域系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 黑海區域系指黑海本身，與地中海以北緯 41°為界；
- 4 紅海區域系指紅海本身，包括蘇伊士灣和亞喀巴灣，南以拉斯西尼(北緯 12°28.5'，東經 043°19.6')和胡森穆拉得(北緯 12°40.4'，東經 043°30.2')之間的恒向綫為界；
- 5 海灣區域系指位于拉斯爾哈得(北緯 22°30'，東經 059°48')和拉斯阿爾法斯特(北緯 25°04'，東經 061°25')之間的恒向綫西北的海域；

- .6 丁灣區域系指紅海和阿拉伯海之間的亞丁灣部分，西以拉斯西尼(北緯 12°28.5'，東經 043°19.6')和胡森穆拉特(北緯 12°40.4'，東經 043°30.2')之間的恒向綫為界，東以拉斯阿西爾(北緯 11°50'，東經 051°16.9')和拉斯法爾塔克(北緯 15°35'，東經 052°13.8')之間的恒向 綫為界；
- .7 南極區域系指南緯 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綫為界：
- 法國海岸綫上北緯 48°27'  
北緯 48°27'，西經 006°25'  
北緯 49°52'，西經 007°44'  
北緯 50°30'，西經 012°  
北緯 56°30'，西經 012°  
北緯 62°，西經 003°  
挪威海岸綫上北緯 62°  
丹麥和瑞典海岸綫上北緯 57°44.8'
- .9 阿拉伯海的阿曼區域系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 南非南部海域系指由下述坐標所圍海域：

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 油量瞬間排放率系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 艙櫃系指為船舶的永久結構所形成并設計為裝運散裝液體的圍蔽處所。

14 邊艙系指與船殼邊板相連的任何艙櫃。

15 中間艙系指縱向艙壁間的任何艙櫃。

16 污水水艙系指專用于收集艙櫃排出物、洗艙水和其他油性混合物的艙櫃。

17 清潔壓載水系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綫上產生明顯的痕跡，或形成油泥或乳化物沉積于水面以下或鄰近的岸綫上。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 15 ppm，則儘管有明顯的痕跡，仍應確定該壓載水是清潔的。

18 專用壓載水系指裝入這樣一個艙內的壓載水，該艙與貨油及燃油系統完全隔絕并固定用于裝載壓載水，或固定用于裝載壓載水或本公約各附則中所指各種油類或有毒物質以外的貨物。

19 船長(*L*)系指量自龍骨板上緣的最小型深 85%處水綫總長的 96%，或沿該水綫首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，計量該長度的水綫應與設計水綫平行。船長(*L*)以 m 計。

20 首尾垂綫應取自船長(*L*)的前後兩端，首垂綫應與計量船長水綫上的首柱前緣相重合。

21 船中部系指在船長(*L*)的中部。

22 船寬(*B*)系指船舶的最大寬度，對金屬船殼的船舶是在船中部量至兩舷肋骨型綫，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*)系指船舶在相對密度為 1.025 的水中處于與勘定的夏季幹舷相應的載重綫時的排水量和該船的空載排水量之間的差數，以噸計。

24 空載排水量系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 某一處所的滲透率系指該處所假定要被水占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綫。

- 27 周年日期系指與《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系指：
- .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于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 日以後交船的船舶系指：
- .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于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系指：
- .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于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 日以後交船的油船系指：
- .1 在 1979 年 6 月 1 日以後簽訂建造合同的油船；或
  - .2 建造合同，在 1980 年 1 月 1 日以後安放龍骨或處于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日以前交船的油船系指：
- .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于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系指：
- .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于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系指：
- .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于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系指：

- .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于相應建造階段的油船；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系指：

- .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于相應建造階段；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*)系指按體積的百萬分比計算的水的含油率。

30 建造的船舶系指安放龍骨或處于類似建造階段的船舶。

31 殘油(渣油)系指在船舶正常運行過程中產生的殘留廢油產品，例如主機或輔機燃油或潤滑油的淨化產生的廢油、從油過濾設備分離出來的廢油、或者從滴盤收集的廢油以及廢液壓油和廢潤滑油。

32 殘油(渣油)艙系指存放殘油(渣油)的艙櫃，從該處渣油可直接通過標準的排放連接或任何其他經認可的方式得以處置。

33 艙底含油污水系指由于機器處所泄露或維修工作所產生的可能被油污染的水。任何進入艙底系統(包括艙底井，艙底管道，內底或艙底污水艙)的液體都被視為艙底含油污水。

34 艙底含油污水艙系指在排放、過駁或處置之前收集艙底含油污水的艙。

35 審核系指獲取審核證據并進行客觀評估以確定達到審核衡准程度的系統、獨立和文件化程序。



36 審核機制系指本組織制定的《IMO 會員國審核機制》，其中考慮到本組織制定的導則\*。

37 實施規則系指本組織 A.1070(28)決議通過的《IMO 文書實施規則》(III 規則)。

38 審核標準系指實施規則。

## 第 2 條 適用範圍

1 除另有明文規定外，本附則的規定適用於所有船舶。

2 非油船，如設有構造為用于裝載散裝油類的裝貨處所，且其總容量為 200 m<sup>3</sup> 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，但如總容量少于 1,000 m<sup>3</sup>，則可適用本附則第 34.6 條的要求以代替第 29、31 及 32 條。

3 受本公約附則 II 的規定約束的貨物，如裝載于油船的裝貨處所，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并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，并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)及洗艙殘餘物，均留存船上并送入接收設備，同時本附則第 36 條所指《油類記錄簿》第 II 部分所作的相應記載由港口國主管當局簽署；
- .2 主管機關和本條 5.1 或 5.2 中所指港口國的政府之間已就使用第 1.28.3 條所定義的在 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。

\* 參見本組織以第 A.1067(28)號決議通過的《IMO 會員國審核機制框架和程序》。

### 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，其結構特點使得應用本附則第3和4章或極地規則第II-A部分的1.2節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的要求。

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注明。

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，并由本組織轉發本公約各締約國，供其參考和采取適當的行動(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，并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，并且本附則第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 北極水域內的航行；或
- .3 距液貨船航行的特殊區域或北極水域外的最近陸地50 n mile內的航行：
  - .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 經主管機關核定的限區航行，時間為72h或小於72h；

以上情況尚需同時符合所有下列條件:

- .4 所有油性混合物留存船上供隨後排入接收設備；
- .5 對於本條5.2.3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；
- .6 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5.2.3.2規定的一種或多種航行；和
- .7 排放的數量、時間和港口記入《油類記錄簿》。

6 下列油船如按主管機關參照本組織制定的導則批准的工况進行裝載，主管機關可免除第 28(6)條的要求\*：

- .1 按第 28(5)條提供給船長的穩性資料中所有預計的裝載工况已經批准、并且裝載改變量有限的從事專用業務的油船；
- .2 用主管機關認可的方法進行遠程穩性驗證的油船；
- .3 在批准的裝載工况範圍內裝載的油船；或
- .4 2016 年 1 月 1 日以前建造且具有滿足所有適用完整和破損穩性要求的批准的極限 KG/GM 曲綫的油船。

#### 第 4 條 例外

本附則第 15 條和第 34 條以及極地規則第 II-A 部分的 1.1.1 須不適用於下述情況：

- .1 將油類或油性混合物排放入海，系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，系由于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，已采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限度。但任何這種排放，均應經擬進行排放所在地區的管轄國政府批准。

#### 第 5 條 等效

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并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，供其參考和采取適當的行動(如有)。

---

\* 參見《液貨船破損穩性要求驗證導則》(第 MSC.1/Circ.1461 號通函)第 2 部分的操作指導。

## 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。該檢驗應包括按本附則適用範圍對船舶的結構、設備、系統、附件、布置和材料的完整檢驗。該檢驗應確保其結構、設備、系統、附件、布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、布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、油水分離設備和瀘油系統完全符合本附則的適用要求，并處于良好的工作狀況。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、布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執行。但主管機關可將這些檢驗委托給為此目的而指定的驗船師或由其認可的組織。這些被認可組織，包括船級社，須由主管機關按照本組織的規定和《被認可組織規則》授權，該《被認可組織規則》由第 1 和 2 部分(其規定須被視作具有強制性)和第 3 部分(其規定須被視作具有建議性)組成；它由本組織以第 MEPC.237(65)號決議通過，可以由本組織修正，但：
    - .1 《被認可組織規則》第 1 和 2 部分的修正案應按照本公約第 16 條有關本附則適用的修正程序的規定通過、生效和實施；
    - .2 《被認可組織規則》第 3 部分應由環保會按照其議事規則通過；和
    - .3 第.1 和.2 項提及的、由海安會和環保會通過的任何修正案應雷同并酌情在同一時間生效。

3.2 指定驗船師或對這樣的組織進行認可以執行本條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，或該船不適于出海航行，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，并應適時將此事通知主管機關。如果該船沒有采取糾正措施，則應收回證書并立即通知主管機關；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該官員、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，并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于出海航行，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、布置或材料不得作任何變動，除非直接替換這種設備和附件。

4.3 當船舶發生事故或發現缺陷，對該船的完整性或對本附則所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

### 他國政府簽發或簽注的證書

- 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》，并且如適用，應按本附則的規定，為該船舶簽注或授權簽注該證書。
- 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并得到同樣的承認。
- 4 對於懸挂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，并應至少為英文、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。
- 2.3 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于 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已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在不超過 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，新證書的有效期限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，新證書的有效期限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于檢驗完成之日後的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。至于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并轉交。

## 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。

---

\* 參見本組織以 A.787(19)決議通過并經 A.882(21)決議修正的《港口國監督程序》；見 IMO 出版物，編號IMO-650E。

## 第 3 章 - 對所有船舶機器處所的要求

### A 部分 結構

#### 第 12 條

#### 殘油（油泥）艙

1 除另有規定，本條適用於每艘 400 總噸及以上船舶，但本條第 3.5 段僅在合理並實際可行時，適用於第 1.28.1 條所界定的 1979 年 12 月 31 日或之前交付的船舶。

2 油類殘餘（油泥）可通過第 13 條中所述標準排放連結直接向接收設施排放，或向任何其他經認可的油類殘餘（油泥）處置裝置，諸如焚燒器、適於燃燒油類殘餘（油泥）的輔助鍋爐或其他將注明於國際油污證書補頁表格 A 或 B 第 3.2 項內的可接受裝置排放。

3 油類殘餘（油泥）艙須予提供並：

- .1 須有適當容積，並慮及機器的類型和航次的長短，以接收無法按照本附則的要求處理的油類殘餘（油泥）；
- .2 須有能夠從油類殘餘（油泥）艙抽吸油類殘餘（油泥）供以第 12.2 條中所述方式予以處置的專用泵；
- .3 不得具有至艙底水系統、含有艙底水儲存倉、倉頂或含油水分離器的排放連接，但下列除外：
  - .1 該艙可裝有帶有手動操作的自閉式閥門和之後對已沉澱水目力觀測裝置的排空管，之後接至含油艙底水儲存倉或污水井，或替代佈置，但此佈置不得直接與艙底水排放管系連接；及
  - .2 油泥艙排放管道和艙底水管道可與連接至第 13 條所述標準排放連接的公用管道相連；兩個系統與連接至第 13 條所述標準排放連接的可能的公用管道的連接，不得允許油泥轉入艙底水系統；
- .4 不得與除第 13 條中所述標準排放連接外，任何具有直接舷外連接的管道相連；及
- .5 其設計與建造須便於清洗及向接收設施排放殘餘。

4 2017 年 1 月 1 日之前建造的船舶，其佈置須不遲於 2017 年 1 月 1 日或之後進行的首次換證檢驗，符合本條第 3.3 段。



## 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 600m<sup>3</sup> 及以上的所有船舶：

2 在適用本條確定用于載運燃油的艙室位置時，并不影響本附則第 19 條的規定。

3 就本條而言，應適用以下定義：

- .1 “燃油”系指船舶所載并用作其推進和輔助機器的燃料的任何油類。
- .2 載重綫吃水( $d_s$ )”系指在船中從型基綫至對應于為該船勘劃的夏季幹舷吃水的水綫的垂直距離，以米計。
- .3 空載吃水”系指對應于空載的船中型吃水。
- .4 部分載重綫吃水( $d_p$ )”系指空載吃水加上載重綫吃水( $d_s$ )與空載吃水之差的 60%。部分載重綫吃水( $d_p$ )應以米計。
- .5 水綫( $d_B$ )”系指在船中從型基綫至對應于深度  $D_s$  的 30%的水綫的垂直距離，以米計。
- .6 “寬度( $B_s$ )”系指船舶在最深載重綫吃水( $d_s$ )處或以下的最大型寬，以米計。
- .7 “寬度( $B_B$ )”系指船舶在水綫( $d_B$ )處或以下的最大型寬，以米計。
- .8 “深度( $D_s$ )”系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”系指除尾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( $L$ )”系指從龍骨頂部量出的最小型深的 85%處水綫總長的 96%，或者沿該水綫從首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，計量本長度的水綫應和設計水綫平行。長度( $L$ )應以米計。
- .10 “寬度( $B$ )”系指船舶的最大寬度，以米計。對金屬船殼的船舶，在船中部量至兩舷肋骨型綫，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”系指載運燃油的艙室，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”系指單艙最大容積不超過 30 m<sup>3</sup> 的燃油艙。
- .13 “C”系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<sup>3</sup> 計。
- .14 “燃油艙容”系指充裝至 98%時的艙室容積，以 m<sup>3</sup> 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 $600\text{ m}^3$ 。

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 $600\text{ m}^3$ 及以上的船舶，燃油艙應位於底殼板型綫以上，且任何一處都不小於下述規定的距離 $h$ ：

$$h = B/20\text{ m}，或$$

$$h = 2.0\text{ m}，取小者。$$

$$H\text{ 的最小值} = 0.76\text{ m}$$

在艏部彎曲區域和艏部無明顯彎曲的部位，燃油艙邊界綫應與船中部平底板綫平行，如圖1所示。

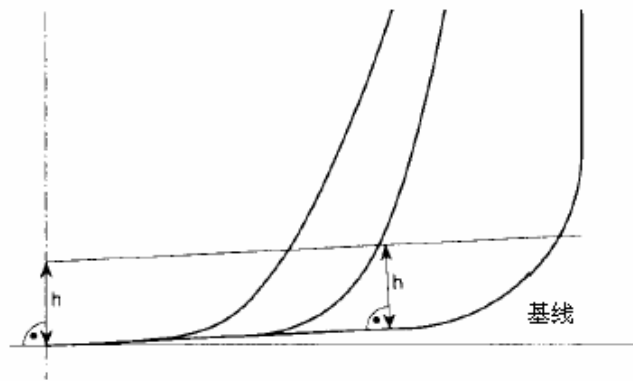


圖1—關於第6款的燃油艙邊界綫

7 對於合計燃油艙容為 $600\text{ m}^3$ 及以上但小於 $5,000\text{ m}^3$ 的船舶，燃油艙應位於側殼板型綫的舷內側，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 $= 1.0\text{ m}$ ，但是對於單艙艙容小於 $500\text{ m}^3$ 的燃油艙， $w$ 的最小值為 $0.76\text{ m}$ 。

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綫的舷內側，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：

$$w = 0.5 + C/20,000\text{ m}，或者$$

$$w = 2.0\text{ m}，取小者。$$

$$w\text{ 的最小值} = 1.0\text{ m}$$

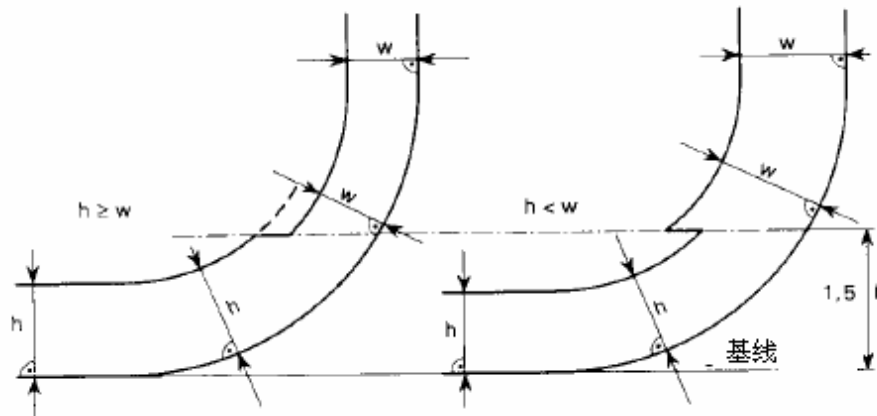


圖2—關於第7 和8 款的燃油艙邊界綫

9 對位于距離船底小于 $h$  (如第6 款所定義)或距離船側小于 $w$  (如第7 款和第8 款所定義)處的燃油泵管綫，應在燃油艙內或緊靠燃油艙處裝有閘門或類似的關閉裝置。這些閘門應能够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幹舷甲板或上層建築甲板的封閉處所進行操作。這些閘門應在遙控系統失效時(不能進入關閉狀態)關閉，并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啓。

10 燃油艙內的泵吸阱可以伸到由距離  $h$  定義的邊界綫下的雙層底中，但條件是這種阱應盡實際可能小，且阱底至底殼板之間的距離不得小于 $0.5h$ 。

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平應根據下述平均泄油量參數進行評估：

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

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

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綫吃水  $d_p$  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( $\rho_n$ )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 $O_M$ ，如下：

$$O_M = (0.4 O_{MS} + 0.6 O_{MB}) / C$$

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：

$O_{MB(0)}$  = 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。

.4 船側破損平均泄油量 $O_{MS}$ 應按下式計算：

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

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：

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

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係數。

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

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于部分載重綫吃水  $d_P$ 。

.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；

$Z_1$  = 在基綫以上燃油艙內最低點的高度，以  $m$  計；

$\rho_S$  = 海水密度，應取  $1,025 \text{ kg/m}^3$ ；以及

$\rho_n$  = 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  $O_{B(i)}$  應不小于下述公式的結果，但不大于艙容：

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

式中：

當  $Y_B = 0$  時， $H_W = 1.0 \text{ m}$

當  $Y_B$  大于  $B_B/5$  或  $11.5 \text{ m}$  時， $H_W = B_B/5$

且不大于  $0.4 \text{ m}$ ，取小者。

“ $H_W$ ”自船中平底板綫向上量取。在舳部彎曲處或舳部無明顯彎曲的部位， $H_W$  自平行于船中平底的板綫向上量取，如圖 1 中距離“ $h$ ”所示。

對於  $Y_B$  為舷外  $B_B/5$  或  $11.5 \text{ m}$  時，取小者， $H_W$  用綫性內插法求得。

$Y_B$  = 在燃油艙長度方向上  $Y_B$  的最小值，在任何給定的位置， $Y_B$  為在水綫  $d_B$  處舷側殼板與水綫  $d_B$  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。

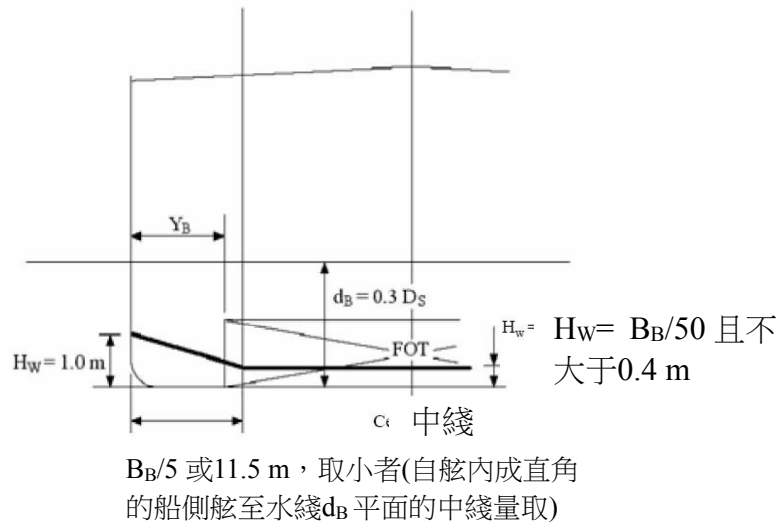


圖 3—就第11.5.3.3 項而言計算最小溢油量的尺寸

.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。其效果可用每艙係數  $C_{DB(i)}$  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， $C_{DB(i)} = 1$ 。

.6 船側破損致使一艙破損的概率  $P_S$  應計算如下：

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

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綫性內插法取得，其中：

$P_{Sa}$  = 損壞全部位于  $X_a/L$  位置後部的概率；

$P_{Sf}$  = 損壞全部位于  $X_f/L$  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；
- $Z_l$  = 自型基綫至所考慮艙室的最低一點的垂直距離，以 $m$ 計。如果 $Z_l$ 大于 $D_s$ ，則 $Z_l$ 應取值為 $D_s$ ；
- $Z_u$  = 自型基綫至所考慮艙室的最高一點的垂直距離，以 $m$ 計。如果 $Z_u$ 大于 $D_s$ ，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于中心綫量取的最小水平距離，以 $m$ 計<sup>1</sup>。

在艙部彎曲區域，如果 $h$  小于 $B/10$ 、3 米或燃油艙的頂部，不必考慮基綫以上的低于距離 $h$  的 $y$  值，

### 3 船側破損概率表

$X_a/L$	$P_{Sa}$	$X_f/L$	$P_{Sf}$	$Z_l/D_s$	$P_{Sl}$	$Z_u/D_s$	$P_{Su}$
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

$P_{Sy}$  應按如下計算：

<sup>1</sup> 對於對稱的燃油艙布置，僅考慮船舶單側的損壞，在這種情況下所有“ $y$ ”值只從該測量取。對於不對稱的布置，參見由本組織以 MEPC.122(52)號決議通過的《關於意外溢油性能的解釋性說明》。



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

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

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

$P_{Sy}$  取值應不大于1。

.7 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綫性內插法取得， $P_{Bz}$  應通過第 11.7.3 款中給出的公式計算，其中：

$P_{Ba}$  = 損壞全部位于  $X_a/L$  位置後部的概率；

$P_{Bf}$  = 損壞全部位于  $X_f/L$  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；

$Y_p$  = 自位于水綫  $d_B$  處或下面的艙室的最左的一點至位于船舶中心綫右舷  $B_B/2$  垂直平面的橫向距離；

$Y_s$  = 自位于水綫  $d_B$  處或下面的艙室的最右的一點至位于船舶中心綫右舷  $B_B/2$  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

$X_a/L$	$P_{Ba}$	$X_f/L$	$P_{Bf}$	$Y_p/B_B$	$P_{Bp}$	$Y_s/B_B$	$P_{Bs}$
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
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， $P_{Bz} = 0.78 + 1.1 \{ (z/D_s - 0.1) \}$ 。

$P_{Bz}$  的取值應不大于 1。

- .8 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于第 6 款所定義的  $h$  的最小值，且與側殼板的距離均不得小于第 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油泥殘油(渣油)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 個等距分布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 總噸及以上但小于 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入海中的此類船舶，應符合本條 2 的規定。

2 除本條 3 規定之外，凡 10,000 總噸及以上的任何船舶，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，并使主管機關滿意。所有含油艙底水均應留存船上，以便隨後排入接收設備。

4 主管機關應保證小于 400 總噸的船舶盡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或北極水域內航行的船舶，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，并使主管機關滿意；
  - .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，應在證書中簽注，說明該船系專門從事在特殊區域或北極水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 所述的濾油設備的設計，應經主管機關批准，而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 所述的濾油設備應符合本條 6 的規定。此外，該系統應裝有報警裝置，在不能保持這一標準時發出報警。該系統還應裝有在排出物的含油量超過 15ppm 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 和 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，北極水域除外

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于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于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，并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. 對南極區域和北極水域以外任何區域內小于 400 總噸船舶的要求

6 在小于 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于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 凡在緊鄰船舶或其迹流的水面上或水面下，發現有明顯的油迹時，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、該船的航迹和航速、附近的這種明顯油迹的其他可能來源，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，或是藉以違避本條所列排放條件的化學品或其他物質，均不得排放入海。

9 按照本條的規定不能排放入海的殘油，應留存在船上或排入接收設備。

### 第 16 條

#### 油類與壓載水的分隔和首尖艙內載油

1 除本條 2 規定者外，如第 1.28.2 所定義，在 1979 年 12 月 31 日以後交船的 4000 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于類似建造階段的 400 總噸及以上的船舶，其首尖艙內或防撞艙壁之前的艙內不得裝載油類。

4 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志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 燃油艙的壓載和清洗；
- .2 燃油艙污壓載水或洗艙水的排放；
- .3 殘油(渣油)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它特殊排油情況時，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，且每寫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 部分應存放于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，并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)應不小于：

$$d_m = 2.0 + 0.02 L$$

.2 在首、尾垂綫處的吃水，應相當于由本條 2.1 規定所確定的船中部吃水( $d_m$ )，但向尾縱傾的吃水差不得大于 0.015 L；以及

.3 尾垂綫處的吃水，無論如何不得小于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，由于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本組織訂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，除預定用于裝運不適于的原油者外，可按本附則第 33 和 35 條的規定采用貨艙清洗程序，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 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 及 3 的要求，或者按下列的規定采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，以符合本條第 2 及 3 的要求。
- .2 清潔壓載艙的布置和操作程序，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 每艘采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并列有操作程序的《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布置的油船

10 如第 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布置的油船。

---

\* 對於安裝在 1986 年 10 月 2 日以前建造的油船上的油分計，參見本組織以 A.393(X)決議通過的《油水分離設備和油分計國際性能和試驗技術條件建議案》。對於安裝在 1986 年 10 月 2 日及以後建造的油船上的作為排油監控系統部件的油分計，參見本組織以 A.586(14)決議通過的《油船排油監控系統指南和技術條件》。對於安裝在 2005 年 1 月 1 日及以後安放龍骨或處於類似建造階段的油船上的油分計，參見本組織以 MEPC.108(49)決議通過的經修訂的該指南 和技術條件。

† 該手冊的標準格式見 A.495(XII)決議。

- .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 操作程序及壓載布置是經過主管機關認可的；
  - .2 當吃水和吃水差的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》上已簽署該油船是采用特殊壓載布置的。
- .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，所需提供的符合本條 2 要求容量的位于貨艙長度範圍內的專用壓載艙，應按本條 13、14 和 15 的要求進行布置，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，其布置應符合下述的要求：

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

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

$PA_s$  = 每一上述的艙或處所按型尺度在船底的投影面積( $m^2$ )，

$L_t$  = 貨油艙區前後末端之間的長度(m)，

$B$  = 本附則第 1.22 條中所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幹舷甲板橫梁上緣的垂直距離。對舷緣為圓弧形的船舶，型深應量至甲板型綫與舷側殼板型綫延伸綫的交點，即將舷緣視為方角形的計，

J = 0.45，對載重量為 20,000 噸的油船；0.30，對載重量為 200,000 噸及以上的油船，但尚可依照本條 14 的規定予減少。  
對載重量為中間值時，J 值按內插法求得。

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：

$$J_{\text{減少}} = \left[ J - a - \frac{O_c + O_s}{4O_A} \right] \quad \text{或} 0.2, \text{取較大者。}$$

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<sub>c</sub> = 見本附則第 25.1.1 的規定，  
O<sub>s</sub> = 見本附則第 25.1.2 的規定，  
O<sub>A</sub> = 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<sub>c</sub>和 PA<sub>s</sub>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，應不小于 2 m。該寬度應自舷側向中心綫垂直量取。如寬度小于 2 m，則在計算保護面積 PA<sub>c</sub>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 2m，取較小者。如深度小于此值，則在計算保護面積 PA<sub>c</sub>時，該底艙或處所應不予考慮。

對邊艙及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的要求

1 本條適用於如第 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 12~15 的要求，除非其受本條 4 和 5 的約束；和
- .2 如適用，應符合第 28.6 條的要求。

3 整個貨油艙區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。各邊艙或處所應布置成使得全部貨油艙皆位於這些艙或處所殼板型綫的內側面。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

與船底殼板型綫之間的垂直距離  $h$ ，如圖 1 所示，不得小於下式計算值：

$h = B/15 \text{ (m)}$  或  $h = 2.0 \text{ m}$ ，取小者。

最小值  $h = 1.0 \text{ m}$ 。

- .3 艙部彎曲區域或艙部無明顯彎曲的部位

當  $h$  和  $w$  兩者距離不等時  $w$  值應在基綫以上超過  $1.5 h$  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、首尖艙和尾尖艙的總容量應不小於為滿足本附則第 18 條所必需的。用以滿足第 18 條要求的各邊艙或處所和雙層底艙應盡可能均勻地沿貨油艙長度布置。為減少船體總梁彎曲應力、船舶縱傾等，附加的專用壓載艙的容量可布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綫下面。但這種吸阱應盡可能小，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及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及蒸氣壓力之和不超過外部海水靜壓力，如下列公式所示，則可不必要設有本條 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

$\rho_c$  = 最大貨油密度，kg/m<sup>3</sup>

$d_n$  = 預計裝載工況下的最小營運吃水，m

$\rho_s$  = 海水密度，kg/m<sup>3</sup>

$p$  = 供貨油艙用的壓力/真空閥的最大調定壓力，Pa；

$f$  = 安全係數=1.1；

$g$ =標準重力加速度(9.81 m/s<sup>2</sup>)。

- 2 必須滿足上述要求的任何水平隔板，應位于基綫以上不低於 B/6 或 6 m 高度處，取小者，但不高於 0.6 D，D 為船中部型深。
- 3 各邊艙或處所的位置應按本條 3.1 的定義，但基綫以上低於 1.5 h 的部位除外，h 由本條 3.2 定義，其貨油艙邊界綫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它方法，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染方面至少有相同的保護水平，並且應根據本組織制訂的指南\*原則上經環境保護委員會批准。

---

\* 參見由本組織海上環境保護委員會以 MEPC.110(49)決議通過的《修訂的批准油船設計和建造替代方法的暫行指南》。

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，符合以下條件：

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

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，貨油艙邊界綫應與船中部橫剖面平底綫平行，如圖 3 所示；和

- .2 各貨油艙應按照每艙容積不超過  $700 \text{ m}^3$  進行布置，除非邊艙或處所按照本條 3.1 布置并滿足下列要求：

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

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，也不應在首垂綫橫剖面前面的任何處所載油，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的油船的設計和構造時，主管機關應對各方面的安全，包括為維修及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。

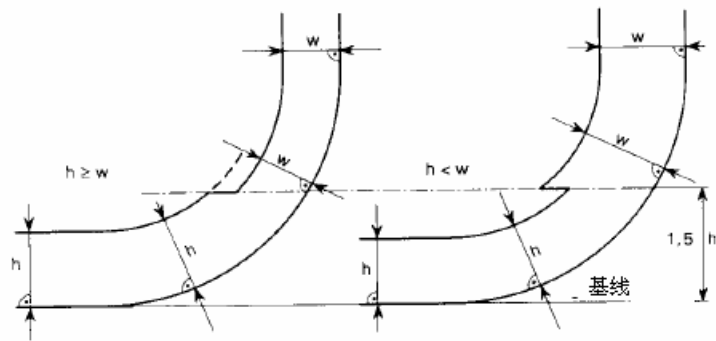


圖 1—就本條 3 而言的貨油艙邊界綫

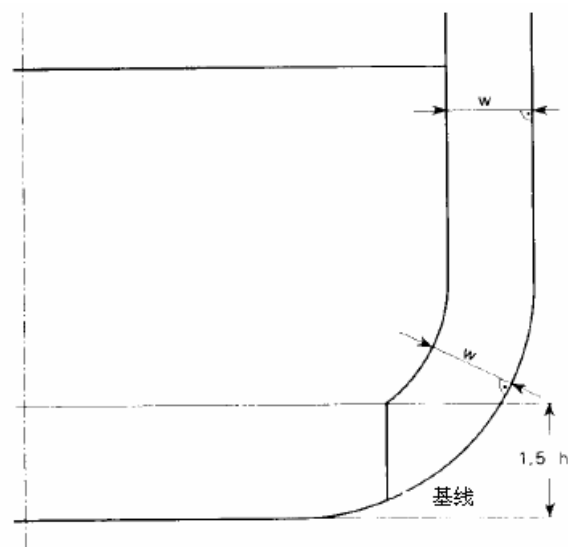


圖 2—就本條 4 而言的貨油艙邊界綫

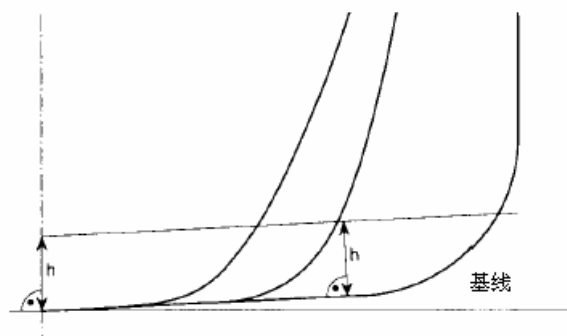


圖 3—就本條 6 而言的貨油艙邊界綫

## 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 適用於如本附則第 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于《國際散化規則》對 2 類船舶貨油艙位置所規定的距離，并且船底中綫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”系指除那些用本組織接受的方法<sup>1</sup>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”系指重蒸餾物或原油的殘油或性質相當于本組織接受的規格<sup>2</sup>，擬用于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，油船劃分為以下幾類：

- .1 “1 類油船”系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”系指符合對本附則第 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”系指載重量為 5,000 噸及以上但低于上述.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于 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：

<sup>1</sup> 參照美國材料與試驗協會的標準試驗方法(D86)。

<sup>2</sup> 參照美國材料與試驗協會的 4 號燃油規格(D396)或更重的油。



油船類型	日期和年份
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，對於僅設有不用于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，或者設有不用于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 日處于營運狀態；
- .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、生效并實施。

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于繼續這種營運，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 的規定用于懸挂其國旗的船舶，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，供其參考并采取相應行動(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情通報本組織，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和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于《國際散化規則》對 2 類船舶貨油艙位置所規定的距離，并且船底中綫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”系指下述任何油類：

- .1 在 15°C 時密度高于 900 kg/m<sup>3</sup> 的原油；
- .2 除原油外，15°C 時密度高于 900kg/m<sup>3</sup> 或 50°C 時流動粘度高于 180mm<sup>2</sup>/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，應不遲于 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，但小于 5,000 噸，應不遲于 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 條布置并符合第 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，僅設有不用于裝油且延伸至整個貨油艙長度的雙層底或雙邊艙，或設有不用于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 日處于營運狀態；
- .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 時密度高于 900 kg/m<sup>3</sup> 但低于 945 kg/m<sup>3</sup> 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 使船舶適于繼續這種營運，且考慮到該船的尺度、船及結構條件，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 噸及以上但小于 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于繼續這種營運，且考慮到該船的尺度、船齡、營運區結構條件，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征得其同意。
- 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 的規定用于懸掛其國旗的船舶，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，供其參考并採取相應行動(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，各雙層底液艙或處所的深度應使泵艙底和船舶基綫之間垂直于船舶基綫量取的距離  $h$  不小于以下規定的值：
- $$h = B/15(\text{m}) \text{ 或}$$
- $$h = 2 \text{ m, 取其大者。}$$
- $h$  的最小值 = 1 m。
- 3 如果泵艙的底板高出基綫至少達以上 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 壓載水泵應予合適布置，確保有效地從雙層底液艙抽水。
- 5 儘管有以上 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 “載重綫吃水( $d_s$ )”系指相當于船舶勘定夏季幹舷自船舳長度處的型基綫至水綫之間的垂直距離，以 m 計。儘管勘定了可能超過  $d_s$  的吃水，諸如熱帶載重綫，有關本條的計算應以吃水  $d_s$  為基礎。
  - .2 “水綫( $d_B$ )”系指相當于 30%船深  $D_s$  自船舳長度處的型基綫至水綫之間的垂直距離，以 m 計。
  - .3 “寬度( $B_s$ )”系指在最深載重綫處  $d_s$  處或下面的船舶最大的型寬，以 m 計。
  - .4 “寬度( $B_B$ )”系指在水綫  $d_B$  處或下面的船舶最大的型寬，以 m 計。
  - .5 “深度( $D_s$ )”系指自船舳長度處測量至舷側上甲板的型深，以 m 計。
  - .6 “長度(L)”和“載重綫(DW)”分別如第 1.19 條和 1.23 條的定義。

- 3 爲了提供適當的在碰撞或擱淺事故中防止油污染的保護，應符合下列規定：

- .1 對於 5,000 載重噸(DWT)及以下的油船，平均泄油量參數應爲：

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

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

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

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，但須送交所作計算并使主管機關滿意，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  $O_M \leq 0.015$  的標準雙殼油船。

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

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

式中：

$O_M$  = 平均泄油量參數；

$C$  = 98%滿艙時貨油的總容積，以  $\text{m}^3$  計。

- .2 對於小於 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：

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

.2 若在貨油艙內中心綫上設置縱向艙壁時：

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

.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 如果  $\frac{b_i}{B} \geq 0.2$  L：0.2 L

.2 如果  $\frac{b_i}{B} < 0.2$ ，則：

— 未設置中心綫縱向艙壁時：

$$(0.5 \frac{b_i}{B} + 0.1)L；$$

— 設置中心綫縱向艙壁時：

$$(0.25 \frac{b_i}{B} + 0.15)L；$$

$b_i$  是指在相應于勘定的夏季幹舷水平面上，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至間的最小距離。

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 如果本條指的是貨油艙，必須明白包括了位于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綫  $d_s$  處且無縱傾或橫傾。

.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( $\rho_n$ )應如下計算：

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

.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，條件是這種吸阱應盡可能的小并且阱底和底部外板的距離不小于 0.5 h，其中 h 系第 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  $O_M$ ：

$$O_M = (0.4 O_{MS} + 0.6 O_{MB}) / C$$

式中：

$O_{MS}$  = 船側損壞平均泄油量，以  $\text{m}^3$  計；和  $O_{MB}$  = 船底損壞平均泄油量，以  $\text{m}^3$  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：

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

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，假定相等于貨油艙  $i$  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是連續的並且  $P_{s(i)}$  系按本條的要求確定。對於所有其他的船舶或當  $P_{s(i)}$  系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次潮汐條件：

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

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係數。

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

式中：

- $i$ ,  $n$ ,  $P_{B(i)}$  和  $C_{DB(i)}$  = 定義同以上.1；
- $O_{B(i)}$  = 潮汐變化後貨油艙  $i$  的泄油量，計  $m^3$  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于載重綫吃水  $d_s$ 。
- 2 損壞後貨油油位的計算如下：

$$h_c = \{(d_s + t_c - Z_l)(\rho_s) - (1000p)/g\} / \rho_n$$

式中：

- $h_c$  =  $Z_l$  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；
- $Z_l$  = 在基綫以上貨油艙內最低點的高度，以  $m$  計；
- $\rho_s$  = 海水密度，應取  $1,025 \text{ kg/m}^3$ ；
- $p$  = 如安裝惰性氣體系統，正常的超壓以  $\text{kPa}$  計，應不小於  $5 \text{ kPa}$ ；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  $9.81 \text{ m/s}^2$ ；和
- $\rho_n$  = 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  $OB(i)$  應不小于貨油艙  $i$  所載貨油總量的 1%，以計算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。這一結果近似于如下的每艙係數  $C_{DB(i)}$  的應用：

對於由下面為非載運油類艙室為界限的貨油艙， $CDB(i)=0.6$ ；對於由船底板為界限的貨油艙， $CDB(i)=1.0$ 。

8 一艙船側損壞的概率  $P_s$  的計算如下：

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

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；

$P_{SV} = 1 - P_{Su} - P_{Sl} =$  損壞延伸至由  $Z_l$  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  $P_{Sa}$ ， $P_{Sf}$ ， $P_{Sl}$ ， $P_{Su}$  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  $X_a/L$  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  $L$  的最後端至所計及艙室的最後一點的縱向距離，以  $m$  計；

$X_a =$  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；

$Z_l =$  自型基綫至所計及艙室的最低一點的垂直距離，以  $m$  計；

$Z_u =$  自型基綫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綫量取的最小水平距離，以  $m$  計\*。



3 船側損壞概率表

$X_a/L$	$P_{Sa}$	$X_f/L$	$P_{Sf}$	$Z_i/D_s$	$P_{Si}$	$Z_u/D_s$	$P_{Su}$
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：

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

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

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

$P_{Sy}$  應取不大于 1。

9 一艙船底損壞的概率  $P_B$  應如下計算：

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

式中：

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

\* 對於對稱的貨油艙布置，僅考慮所有“y”尺寸在船舶同一側測量的損壞。對於不對稱的布置，參見由本組織以 MEPC.122(52) 決議通過的《關於意外溢油性能的解釋性說明》。

$P_{BT} = 1 - P_{BP} - P_{BS}$  = 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.  $P_{Ba}$ 、 $P_{Bf}$ 、 $P_{BP}$ 、 $P_{BS}$  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  $X_a/L$  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：

$Y_p$  = 自位於水綫  $d_B$  處或下面的艙室的最左的一點至位於船舶中心綫右舷  $B_{B/2}$  垂直平面的橫向距離，以  $m$  計；

$Y_s$  = 自位於水綫  $d_B$  處或下面的艙室的最右的一點至位於船舶中心綫右舷  $B_{B/2}$  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艙室最低一點之間的垂直距離，以  $m$  計。

3. 船底損壞概率表

$X_a/L$	$P_{Ba}$	$X_f/L$	$P_{Bf}$	$Y_p/B_B$	$P_{BP}$	$Y_s/B_B$	$P_{Bs}$
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
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：

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

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

$P_{Bz}$ 應取不大于 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/或明確的船體彎曲部分的臺階/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 中所述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 下列有關管路布置的規定應適用於：

- .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，才可開啓。
- 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。

---

\* 參見本組織以 MEPC.122(52)決議通過的《關於意外溢油性能的解釋性說明》。

## 第 24 條 損壞的假定

1 爲了按第 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( $l_c$ )： $1/3L^{2/3}$  或 14.5 m，取小者。
- 2 橫向範圍( $t_c$ ) (在相當勘定的夏季幹舷水平面，自舷側向船內中心綫垂直量取)： $B/5$  或 11.5 m，取小者。
- 3 垂向範圍( $v_c$ )：自基綫向上無限制。

.2 船底損壞：

- |                        |                          |                      |
|------------------------|--------------------------|----------------------|
|                        | 自船首垂綫起 0.3L              | 船舶的任何其它部分內           |
| 1 縱向範圍( $l_s$ )：       | $L/10$                   | $L/10$ 或 5 m，取小者 5 m |
| 2 橫向範圍( $t_s$ )：       | $B/6$ 或 10m，取小者，但不小于 5 m |                      |
| 3 自基綫量起的垂向範圍( $v_s$ )： | $B/15$ 或 6 m，取小者         |                      |

2 本條所用的符號，凡在本章中出現時，其含義與本條所規定相同。

## 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：

$$O_c = \sum W_i + \sum K_i C_i \quad (\text{I})$$

.2 對於船底損壞：

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

式中： $W_i$  = 假定由于本附則第 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。

$C_i$  = 假定由于本附則第 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)，在相當于勘定的夏季幹舷水平面，自舷側向船內中心綫垂直量取。

$h_i$  = 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 如果長度小于本附則第 24 條所述  $l_c$  的一個空的處所或專用壓載艙，位于兩個邊油艙之間，公式(I)中  $O_c$  的計算，可按容積  $W_i$  等于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它邊艙，則取實際的全部容積的值。

$$S_i = 1 - l_i / l_c$$

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，即使由于這種局部雙層底的設置而不認為該艙櫃是破損的，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、并且決不超過雙層底高度的一半。如果這種阱的深度過雙層底高度的一半，則  $h_i$  值應等于雙層底的高度減去阱的高度。

用于這類阱的管路，如安裝在雙層底內，則應在其與艙櫃的連接處裝有閥門或其它關閉設備，以防管路萬一損壞而流出油類。這種管路的安裝，應盡可能地高離船的底殼板。只要艙櫃內裝有貨油，這些閥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，才可開啓。

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：

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

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，取決于在 2 h 時運轉中其所能轉駁的油量相當于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。這種信任應限于允許按公式(III)計算  $O_s$ 。這種吸口的管路應裝在至少不小于船底損壞垂向範圍  $V_s$  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布置

1 除以下 7 所規定的之外：

- .1 每艘如第 1.28.2 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 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 交船日期不遲于 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于類似建造階段。

應符合本條的規定。

2 油船貨油艙的尺度和布置，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，位于兩個專用壓載艙(每個艙的長度都超過  $l$ )之間的一個邊貨油艙，如果寬度超過  $t$ ，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：

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

.2 若在貨油艙內中心綫上設置縱向艙壁時：

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

.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 如果  $\frac{b_i}{B}$  等于或大于 1/5: 0.2 L

.2 如果  $\frac{b_i}{B}$  小于 1/5 則：

— 未設置中心綫縱向艙壁時：

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

— 設置中心綫縱向艙壁時：

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

.4  $b_i$  是指在相應于堪定的夏季幹舷水平面上，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 爲了不超過本條 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型式如何，當該系統連通兩個或兩個以上的貨油艙時，應設置使各艙相互隔開的閥門或其他類似的關閉裝置。當油船在航行途中時，這些閥門或裝置應予關閉。

6 通過貨油艙的管路如位于自船側量起小于  $t_c$  的位置或自船底量起小于  $V_c$  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保持關閉狀態，除非爲了船舶的縱傾平衡需要將貨油轉駁時，才可開啓。

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况(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准。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 $0^\circ$ 時自由液面修正的初穩性高度 $GM_0$ 應不小於 $0.15\text{ m}$ ；
- .2 在海上，應適用以下衡准：
  - .1 復原力臂曲綫(GZ 曲綫)以下的面積，至橫傾角 $\theta=30^\circ$ 應不小於 $0.055\text{ m.rad}$ ，至橫傾角 $\theta=40^\circ$ 或其他進水角 $\theta_f^*$ (如果 $\theta_f < 40^\circ$ )應不小於 $0.09\text{ m.rad}$ 。此外，復原力臂曲綫(GZ 曲綫)以下的面積在橫傾角 $30^\circ$ 與 $40^\circ$ 之間或 $30^\circ$ 與 $\theta_f$ (如果 $\theta_f < 40^\circ$ )之間，應不小於 $0.03\text{ m.rad}$ ；
  - .2 在橫傾角等於或大於 $30^\circ$ 處，復原力臂GZ應至少為 $0.02\text{ m}$ ；
  - .3 最大復原力臂最好在橫傾角大於 $30^\circ$ 但不小於 $25^\circ$ 處；和
  - .4 按橫傾 $0^\circ$ 時自由液面修正的初穩性高度GM，應不小於 $0.15\text{ m}$ 。

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况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准要求。這些艙在液體轉移作業過程中可能發生變化並有各種組合情況，但必須符合穩性衡准；
- .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。

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



## 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准。這種損壞應使用于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 對於船長大于 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及前艙壁位置除外。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：
$$\left[ \frac{1}{3} L^{\frac{2}{3}} \right]$$
 或 14.5 m，取小者
- 2 橫向範圍(在夏季載重綫水平面，自舷側向船內中心綫垂直量取)：
$$\frac{B}{5}$$
 或 11.5 m，取小者
- 3 垂直範圍：自中心綫處的船底板型綫量起，向上無限制

.2 船底損壞：

- |         |  |   |
|---------|--|---|
|         | 自船首垂直起 0.3L  | 船舶的任何其它部分   |
| 1 縱向範圍： | $\left[ \frac{1}{3} L^{\frac{2}{3}} \right]$ 或 14.5 m，取小者， | $\left[ \frac{1}{3} L^{\frac{2}{3}} \right]$ 或 5 m，取小者， |
| 2 橫向範圍： | $\frac{B}{6}$ 或 10 m，取小者，                                  | $\frac{B}{6}$ 或 5 m，取小者，                                |
| 3 垂直範圍： | $\frac{B}{15}$ 或 6 m，取小者，<br>自中心綫處的船底板型綫量起                 | $\frac{B}{15}$ 或 6 m，取小者，<br>自中心綫處的船底板型綫量起              |

- .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，橫向水密艙壁間距至少應等于 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綫的橫向艙壁，均不應假定為受損壞，除非：
  - .1 相鄰艙壁間距小于 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于 3.05 m 的臺階或凹入部分，位于假定損壞的穿透部分。由尾尖艙艙壁和尾尖艙頂部所形成的臺階，就本條而言，不應視為臺階。
- .6 如果管路、導管或隧道位于假定的損壞範圍內，則應作出安排，以使繼續的浸水不致經由上述管道而延及在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准：

- .1 考慮到下沉、橫傾和縱傾的最後水綫，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，如復原力臂曲綫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，且在此範圍內曲綫下的面積應不少於 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 借助于機械的平衡裝置，例如設有閘或橫貫水平管，不應作為減少橫傾角或獲得剩餘穩性最小範圍的措施以滿足 3.1、3.2 和 3.3 的要求，並且在使用平衡裝置的所有階段中，都應保持有足夠的剩餘穩性。用大橫剖面導管連接的處所可認為是相通的。

4 本條 1 的要求應由計算加以證實，這些計算應考慮到船舶的設計特點，受損艙室的布置、形狀和容量，以及液體的分布、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 由于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*
供裝載其它液體的處所	0 至 0.95*

.3 直接位于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，并且符合本條 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° 橫傾角來計算。對於部分裝載的艙櫃，主管機關可要求或允許按大于 5° 橫傾角來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綫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。

---

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

6 所有油船應配備能進行完整和破損穩性要求的符合性驗證、并經主管機關參照 組織建議的性能標準認可的穩性儀<sup>\*</sup>：

- .1 2016 年 1 月 1 日以前建造的油船應在 2016 年 1 月 1 日或以後但不遲于 2021 年 1 月 1 日的船舶初次計劃的換證檢驗時符合本條；
- .2 儘管有.1 的要求，對於 2016 年 1 月 1 日以前建造的船上配備的穩性儀，如能進行完整和破損穩性的符合性驗證并使主管機關滿意，則不必替換；和
- .3 就根據第 11 條的控制而言，主管機關應簽發一份穩性儀的認可文件。

7 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：自首垂綫量起 0.6 L；
  - .2 小于 75,000 載重噸的船舶：自首垂綫量起 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。

---

\* 參見經修正的《2008 年國際完整穩性規則》(2008 年 IS 規則) B 部分的第 4 章、經修正的《穩性儀認可導則》(第 MSC.1/Circ.1229 號通函) 附件的 4 和《液貨船破損穩性要求驗證導則》(第 MSC.1/Circ.1461 號通函) 第 1 部分定義的技術標準。

## 第 29 條 污水水艙

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 所要求的污水水艙裝置。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水水艙。

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水水艙的適當設備。

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或一組污水水艙的裝置，即能使排入海中的任何排出物符合本附則第 34 條的規定。

2.3 污水水艙或一組污水水艙的布置，應有留存洗艙後所產生的污水水、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：當污水水艙或一組污水水艙裝入洗艙水後，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，則其污水水艙或一組污水水艙的總容量可減至不低於該船載油容量的 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 條設置使用的貨艙清洗系統，可以接受 2%。對於這種船舶，當污水水艙或一組污水水艙裝入洗艙水後，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，這樣的洗艙布置，其污水水艙或一組污水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，污水水艙或一組污水水艙總容量可減至 1%。這個容量還可進一步減至 0.8%；其條件是洗艙裝置應為當污水水艙或一組污水水艙裝入洗艙水後，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 污水水艙的設計，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水水艙。

## 第 30 條 泵吸、管路和排放布置

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彙集管，以便排放污壓載水或污水水。

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綫以上的舷側。按本條 6.1 至 6.5 所許可的方式進行作業的不同管路布置可予接受。

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 允許在水綫以下排放者外，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 所述正在用的彙集管和本條 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限度；和
- .2 應設有能在卸貨完成時將所有貨油泵及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，並連接于貨油彙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，或采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綫以上進行，但下述情況除外：

- .1 專用壓載水和清潔壓載水可在水綫以下排放：
  - .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 未經改裝不能在水綫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，在海上可在水綫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，如不能在水綫以上排放清潔壓載艙的清潔壓載水，可在水綫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，除外，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綫以下排放，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，可以在水綫以下排放或代替 6.4 所述方法，直接在水綫以下進行排放，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 這樣的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 在考慮用于該系統的油分計的設計時，主管機關應注意到本組織所推薦的技術條件†。該系統應設有一個記錄器，用以提供每海裏排放升數和總排放量或含油量和排放率的連續記錄。這種記錄應能鑒別時間和日期，并至少應保存三年。每當有排出物排放入海時，排油監控系統即應開始工作，并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訂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布置。

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，并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。

---

\* 見統一解釋附錄 4。

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

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

## 第 32 條

### 油/水界面探測器\*

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，以便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并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于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布置，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》<sup>†</sup>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 操作排油的控制

### 第 34 條

#### 排油的控制

##### A. 殊區域外的排放，北極水域除外

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 50 n mile 以上；
- .3 油船正在途中航行；
- .4 油量瞬間排放率不超過 30 L/n mile；

\* 參見本組織以 MEPC.5(XIII)決議通過的《油/水界面探測器技術條件》。

<sup>†</sup> 參見本組織以 A.446(XI)決議通過并經本組織以 A.479(XII)決議修正，再經 A.897(21)決議修正的《原油洗艙系統設計、操作和控制技術條件》。



- .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 條要求的排油監測和控制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，并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. 對小于 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于 150 總噸的油船，這種船按本條所述的排油控制，是將油留存在船上以及隨後將所有的經污染的洗滌液排入接收設備。用于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入海水中的流出物有足够的監測以符合本條的規定。

### **D 一般要求**

- 7 凡在緊鄰船舶或其迹流的水面上或水面下，發現有明顯的油迹時，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、該船的航迹和航速、附近的這種明顯油迹的其他可能來源，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，或是藉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。

---

\* 參見第 38.6 條。

## 第 35 條 原油洗艙操作

- 1 凡采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并列有操作程序的《操作與設備手冊》\*，該手冊應使主管機關認為滿意，并應包括本附則第 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，以便根據該油船營運的方式及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于原油洗艙的原油，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志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 貨油艙的清潔壓載艙的壓載；
  - .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 排放污水艙的水；
  - .8 污水艙排放作業後，所使用的閥門或類似裝置的關閉；
  - .9 污水艙排放作業後，為清潔壓載艙與貨油和掃艙管路隔離所需閥門的關閉；
  - .10 殘油的處理。
- 3 對本附則第 34.6 條所述的油船而言，《油類記錄簿》第 II 部分中應有用于洗艙和流回到儲存櫃中的油和水的總量的記錄。

---

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

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它特殊排油情況時，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，且每寫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 部分應存放于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，并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訂的指南\*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 基于國際海事組織制訂的導則，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<sup>†</sup>；
  - .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。

---

\* 參見本組織以 MEPC.54(32)決議通過并經 MEPC.86(44)決議修正的《船上油污應急計劃編制 指南》。

<sup>†</sup> 參見本組織以 A.851(20)決議通過，并經 MEPC.138(53)修訂的《船舶報告制度和船舶報告要求的一般原則，包括危險品、有害物質和/或海洋污染物事故報告的指南》。

## 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<sup>\*</sup>，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油站，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 1,200 n mile 的壓載航行；
- .2 裝載原油以外的散裝油類的港口和裝油站，其每日平均裝油量在 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(渣油)艙的船舶的港口和裝卸站；
- .5 油污底水和其他殘餘物不得根據本附則第 15 條和 34 條和極地規則第 II-A 部分的 1.1.1 排放的所有港口；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 接收設備的容量如下：

- .1 原油裝油站應有充分的接收設備，以接收所有進行本條 2.1 中所述航行的油船按照本附則第 34.1 條規定不能排放的油類和油性混合物；
- .2 本條 2.2 中所述的裝油港和裝油站，應有充分的接收設備，以接收裝載原油以外的散裝油類的油船按照本附則第 34.1 條規定不能排放的油類和油性混合物；
- .3 所有有修船廠和洗艙設施的港口，應有充分的接收設備，在船舶進入這些修船廠或洗艙設施前，接收船上留待處理的所有殘油和油性混合物；
- .4 在本條 2.4 所述港口和裝卸站設置的所有設備，應足以接收可能停靠這些港口和裝卸站的所有船舶按照本附則第 12 條規定所留存的全部殘油；
- .5 在本條所述港口和裝卸站設置的所有設備，應足以接收按照本附則第 15 條和極地規則第 II-A 部分的 1.1.1 規定不能排放的含油艙底水和其他殘油；和
- .6 在散裝貨的裝貨港所設置的設備，應適當地考慮到兼裝船的特殊問題。

---

\* 見 MEPC.83(44)決議《確保足夠的港口廢棄物接收設備指南》。

第 3 之 2 款 當由于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 凡海岸綫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備。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備。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。

第 4 之 2 款當由于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，應儘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，承擔義務保證盡可能迅速地提供足夠設備以從所有船上接收殘油(渣油)、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(渣油)、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

#### 對固定或浮動平臺的特殊要求

- 1 本條適用於固定或浮動平臺，包括鑽井裝置，用於近海采油和儲油的浮式采油、儲油和卸油設施(FPSO)，以及用於近海采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臺和其他平臺，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 類平臺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 應盡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臺的固定或浮動平臺；用于近岸石油生產和儲存的浮式生產、存儲和卸載設施(FPSO)；和用于近海儲存已開采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于政府非商業服務的船舶的過駁作業。但是，各國應通過采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盡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于 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<sup>2</sup>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并到該章所要求的現行安全管理系統中。
- 3 任何適用本章規定并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，并隨時可供本公約當事國檢查。

<sup>2</sup> 國際海事組織經修訂的“油污手冊，第一部分：預防”，以及國際航運公會和石油公司國際海事論壇的“船到船過駁指南：石油”，2005 年第四版。

## 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，卸載貨油的郵輪須至少提前 48 小時通知本公約的當事國將要進行過駁作業并且第 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用作壓載以下油類或載運并使用以下油類作為燃料：
  - .1 在15°C時的密度高于900 kg/m<sup>3</sup> 的原油；
  - .2 在15°C時的密度高于900 kg/m<sup>3</sup> 或在50°C時運動粘度高于180 mm<sup>2</sup>/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。

## 第 10 章 - 本公約各項規定的符合性驗證

### 第 44 條 適用範圍

各締約國在按本附則履行其責任和義務時，應使用實施規則的規定。

### 第 45 條 符合性驗證

- 1 每一締約國均應接受本組織按審核標準進行的定期審核，以驗證其是否符合并 實施了本附則的要求。
- 2 本組織秘書長應基于本組織制定的導則\*，負責對審核機制實施管理。
- 3 每一締約國均應基于本組織制定的導則\*，負責為進行審核提供便利并實施針對審核發現的行動計劃。
- 4 對所有締約國的審核均應：
  - .1 基于本組織秘書長制定王的總體計劃，并考慮到本組織制定的導則\*；  
和
  - .2 定期進行，并考慮到本組織制定的導則\*。

---

\* 參見本組織以第 A.1067(28)號決議通過的《IMO 會員國審核機制框架和程序》。

## 第 11 章 - 國際極地水域操作船舶規則

### 第 46 條 定義

就本附則而言：

1 極地規則系指《國際極地水域營運船舶規則》，由引言、I-A 部分和 II-A 部分以及 I-B 部分和 II-B 部分組成，該規則經第 MSC.385(94)和 MEPC.264(68)號決議通過並可修正，條件是：

- .1 極地規則引言與環境相關的規定和 II-A 部分第 1 章的修正案按本公約第 16 條適用於附則附錄修正程式的規定予以通過、生效和實施；和
- .2 極地規則 II-B 部分的修正案由海上環境保護委員會按其議事規則予以通過。

2 北極水域系指位於北緯 58°00'0 西經 042°00'0 至北緯 64°37'0 西經 035°27'0 連線，然後連一條恒向線至北緯 67°03'9 西經 026°33'4，然後連一條恒向線至北緯 67°03'9，西經 026°33'4，之後沿恒向線至北緯 70°49'.56 和西經 008°59'.61 (W Sorkapp, Jan Mayen)，之後沿 Jan Mayen 南岸至 Bjornoya 島的北緯 73°31'.6 東經 019°01'.0，然後沿大圓線至北緯 68°38'.29，東經 043°23'.08 (Cap Kanin Nos)，然後自亞洲大陸北岸向東至白令海峽，然後自白令海峽向西至北緯 60° 直至 Il'pyrskiy，沿北緯 60° 向東至 Etolin 海峽，然後經北美大陸北岸向南至北緯 60°，然後向東沿北緯 60° 至西經 56°37'1，然後至北緯 58°00'0 西經 042°00'0 以北的水域。

3 極地水域系指北極水域和/或南極區域。

### 第 47 條 適用範圍和要求

1 本章適用於在極地水域營運的所有船舶。

2 除另有明文規定外，本條 1 涵蓋的任何船舶須符合極地規則引言與環境相關的規定和 II-A 部分第 1 章以及本附則任何其他適用要求。

3 應用極地規則 II-A 部分第 1 章時，應考慮極地規則 II-B 部分中的附加指南。

## 附則 I 的附錄

### 附錄 I 油類清單\*

#### 瀝青溶液

調和油料  
屋頂用柏油  
直溜渣油

#### 油類

澄清油  
原油  
含原油的混合物  
柴油  
4 號燃料油  
5 號燃料油  
6 號燃料油  
殘餘燃料油  
鋪路瀝青  
變壓器油  
芳烴油類(不包括植物油)  
潤滑油和調和油料  
礦物油  
馬達油  
滲透潤滑油  
錠子油  
透平油

#### 餾分油

直溜油  
閃蒸原料油

#### 瓦斯油

裂化瓦斯油

#### 汽油調和料類

烷基化燃料  
重整油  
聚合燃料

#### 汽油類

天然汽油  
  
車用汽油  
航空汽油  
直溜汽油  
1 號燃料油(煤油)  
1-D 號燃料油  
2 號燃料油  
2-D 號燃料油

#### 噴氣燃料類

JP-1(煤油)噴氣燃料  
JP-3 噴氣燃料  
JP-4 噴氣燃料  
JP-5 (煤油，重質)噴氣燃料  
燃氣輪機燃料  
煤油  
礦物溶劑油

#### 石腦油

溶劑  
石油  
窄餾分油

---

\* 該油類清單不應被認為是全面的。

**附錄 II**  
**IOPP 證書和附件格式**  
**國際防止油污證書**

(注：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)

根據經 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‡ .....

---

\* 或者，船舶概況可在表格中橫向排列。

† 對油船而言。

‡ 參見本組織以A.600(15)決議通過的《IMO 船舶編號體系》。

船舶類型\*：

油船

屬本公約附則 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，本船的結構、設備、系統、附件、裝置和材料及其狀況，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 .....<sup>†</sup>在此期間應按本公約附則 I 第 6 條進行各種檢驗。  
基于本證書的檢驗完成日期：年/月/日.....

簽發于.....

(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)

---

\* 不適用者劃去。

† 填入主管機關根據本公約附則 I 第 10.1 條規定的失效日期。該日期如未根據本公約附則 I 第 10.8 條予以修正，其日、月相當于本公約附則 I 第 1.27 條所定義的周年日。



## 年度檢驗和中間檢驗的簽注

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)

---

\* 不適用者劃去。

### 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，有效期限少于 5 年的證書展期簽注

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 條情況下的簽注

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 .....

(經正式授權官員簽字)

地點 .....

日期 .....

(主管當局蓋章或鋼印)

---

\* 不適用者劃去。

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注

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)

---

\* 不適用者劃去。

## 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。

注：

- 1 本格式用于 IOPP 證書中列為第 3 種類型的船舶，即“上述各類以外的船舶”。對油船及按公約附則 I 第 2.2 條規定的設有貨油艙的非油船，應使用格式 B。
- 2 本記錄應永久附于 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 本記錄所述規則系指公約附則 I 的規則，所述決議系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 安放龍骨或船舶處于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 由于交船的意外延遲，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 A.393(X)決議認可；

.2 以按 MEPC.60(33)決議認可；

.3 已按 MEPC.107(49)決議認可；

.4 已按 A.233(VII)決議認可；

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

.6 未經認可。

2.3.2 處理設備已按 A.444(XI)決議認可

2.3.3 油分計：

.1 已按 A.393(X)號決議認可；

.2 以按 MEPC.60(33)決議認可；

.3 已按 MEPC.107(49)決議認可。

2.4 該系統的最大排量為.....m<sup>3</sup>/h

2.5 第 14 條的豁免：

---

\* 參見本組織 1977 年 11 月 14 日 A.393(X)決議通過的《關於油水分離設備和油分計國際性能和試驗技術條件的建議案》，該決議替代了 A.233(VII)決議。進一步參見本組織海上環境保護委員會 MEPC.60(33)決議通過并于 1993 年 7 月 6 日生效的《機艙艙底水防污染設備指南和技術條件》，該決議替代了 A.393(X)和 A.444(XI)決議(見 IMO 出版物 IMO-646E)；和本組織海上環境保護委員會 MEPC.107(49)決議通過并于 2005 年 1 月 1 日生效的《修訂的船舶機器處所防污染設備指南和技術條件》，該決議替代了 MEPC.60(33)、A.393(X)和 A.444(XI)決議(見 IMO 出版物 IMO-)。

- 2.5.1 按照第 14.5 條的規定，該船豁免第 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于留存船上所有含油艙底水：

艙櫃(編號)	艙櫃位置		容積(m <sup>3</sup> )
	肋骨號 (從)-(至)	橫向位置	
總容積：.....m <sup>3</sup>			

- 2A.1 本船舶被要求按第 12A 條建造，并符合以下要求：  
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. 殘油(油泥)的留存和處理方法(第 12 條)及艙底污水水艙\*
- 3.1 該船設有以下船上留存殘油(渣油)的殘油(渣油)艙櫃：

艙櫃編號	艙櫃位置		容積(m <sup>3</sup> )
	肋骨 (從)-(至)	橫向位置	
總容積：..... m <sup>3</sup>			

- 3.2 殘油(渣油)艙內的殘油(渣油)的處理方法：
- 3.2.1 殘油(渣油)焚燒爐
- 3.2.2 適于燃燒殘油的輔鍋爐.....
- 3.2.3 其他可接受的方法,寫明.....
- 3.3 該船舶上沒有以下船上留存艙底含油污水的艙櫃：

艙櫃編號	艙櫃位置		容積(m <sup>3</sup> )
	肋骨 (從)-(至)	橫向位置	
總容積：.....m <sup>3</sup>			

\* 公約沒有要求艙底含油污水艙，但如果設有，艙底含油污水艙須列于表 3.3 中。

**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，并裝有一隻符合第 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，本公約附則 I 第 3 章的一些要求業經主管機關准許免除，免除項目列于

本記錄中的：.....  
 .....  
 .....

**7. 等效(第 5 條)**

- 7.1 附則 I 中某些要求的等效措施業經主管機關認可，其認可項目列于本記錄中的：.....

**8 符合極地規則第II-A 部分第 1 章**

- 8.1 船舶符合極地規則引言與環境相關的規定和 II-A 部分第 1 章 1.2 中的附加要求.....

茲證明本記錄準確無誤。

簽發于.....

(簽發記錄的地點)

.....  
 .....  
 (經正式授權簽發本記錄的官員簽字)

(主管當局蓋章或鋼印)

## 國際防止油污證書(IOPP 證書)附件 油船船舶結構和設備記錄

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。

注：

- 1 本格式用于 IOPP 證書中列為前二種類型的船舶，即油船及按公約附則 I 第 2.2 條規定的設有貨油艙的非油船，對 IOPP 證書中列為第 3 種類型的船舶，應使用格式 A。
  - 2 本記錄應永久附于 IOPP 證書之後，IOPP 證書應隨時保存在船上。
  - 3 如記錄正本的文字不是英文亦不是法文時，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 除另有規定外，本記錄所述條文系指公約附則 I 的條文，所述決議系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 .....m<sup>3</sup>
    - 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 安放龍骨或船舶處于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 由于交船的意外延遲，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 由于交船的意外延遲，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 由于交船的意外延遲，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 按公約附則 I 第 2.2 條規定為設有貨油艙的非油船
- 1.11.7 專用于裝載第 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”，為此已分別發給單獨的 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”，為此已分別發給單獨的 IOPP 證書
- 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/瀘油設備：

- .1 已按 A.393(X)決議認可；
- .2 已按 MEPC.60(33)決議認可；
- .3 已按 MEPC.107(49)決議認可；
- .4 已按 A.233(VII)決議認可；
- .5 已按國家標準認可，但國家標準未  
基于 A.393(X)或 A.233(VII)決議；
- .6 未經認可。

2.3.2 處理設備已按 A.444(XI)決議認可

2.3.3 油分計：

- .1 已按 A.393(X)決議認可；
- .2 已按 MEPC.60(33)決議認可；
- .3 已按 MEPC.107(49)決議認可。

2.4 該系統的最大排量為.....m<sup>3</sup>/h

2.5 第 14 條的免除：

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

該船專門從事在特殊區域.....內航行

2.5.2 該船設有如下儲存櫃用于留存船上所有含油艙底水：

艙櫃編號	艙櫃位置		容積(m <sup>3</sup> )
	肋骨 (從)–(至)	橫向位置	
總容積：.....m <sup>3</sup>			

2.5.3 該船設有將艙底水輸至污水水艙的裝置以代替儲存櫃

\* 參見本組織 1977 年 11 月 14 日 A.393(X)決議通過的《關於油水分離設備和油分計國際性能和試驗技術條件的建議案》，該決議替代了 A.233(VII)決議。進一步參見本組織海上環境保護委員會 MEPC.60(33)決議通過并于 1993 年 7 月 6 日生效的《機器處所艙底水防污染設備指南和技術條件》，該決議替代了 A.393(X)和 A.444(XI)決議（見 IMO 出版物 IMO-646E）和本組織海上環境保護委員會 MEPC.107(49)決議通過并于 2005 年 1 月 1 日生效的《修訂的船舶機器處所防污染設備指南和技術條件》，該決議取代了 MEPC.60 (33)、A.393(X)和 A.444(XI)決議（見 IMO 出版物 IMO-）。

- 2A.1 本船舶被要求按第12A 條建造，并符合以下要求：  
 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 殘油(渣油)的留存和處理方法(第12 條)及艙底污水水艙\*
- 3.1 該船設有以下船上留存殘油(渣油)的殘油(渣油)艙櫃：

艙櫃編號	艙櫃位置		容積(m <sup>3</sup> )
	肋骨 (從)–(至)	橫向位置	
<b>總容積：</b>			.....m <sup>3</sup>

- 3.2 殘油(渣油)艙內的殘油(渣油)的處理方法：
- 3.2.1 殘油(渣油)焚燒爐
- 3.2.2 適于燃燒殘油的輔鍋爐.....
- 3.2.3 其他可接受的方法，寫明.....
- 3.3 該船舶上設有以下船上留存艙底含油污水的艙櫃：

艙櫃編號	艙櫃位置		容積(m <sup>3</sup> )
	肋骨 (從)–(至)	橫向位置	
<b>總容積：</b>			.....m <sup>3</sup>

**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，并裝有一隻符合第 13 條規定的標準排放接頭

**5 結構(第 18、19、20、23、26、27 及 28 條)**

- 5.1 按照第 18 條要求，該船：
- 5.1.1 要求設有 SBT、PL 及 COW
- 5.1.2 要求設有 SBT 及 PL
- 5.1.3 要求設有 SBT
- 5.1.4 要求設有 SBT 或 COW
- 5.1.5 要求設有 SBT 或 CBT

\* 公約沒有要求艙底含油污水艙，但如果設有，艙底含油污水艙須列于表 3.3 中。

- 5.1.6 不要求符合第 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)的布置符合第 18.12 至 18.15 條的規定

5.2.3 SBT 的分布如下：

艙別	容積(m <sup>3</sup> )	艙別	容積 (m <sup>3</sup> )
			總容積：.....m <sup>3</sup>

- 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，并可作為成品油油船營運
- 5.3.2 CBT 的分布如下：

艙別	容積(m <sup>3</sup> )	艙別	容積 (m <sup>3</sup> )
			總容積：.....m <sup>3</sup>

- 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及泵裝置.....
- 5.3.5 該船 CBT 壓載是使用分開獨立的管路及泵裝置
- 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 條及修訂的 COW 技術條件(經 A.497(XII)和 A.897(21)決議修正的 A.446(XI)決議)中 4.2.10 的規定進行效用驗證
- 5.4.3 該船備有一份有效的《原油洗艙操作和設備手冊》，日期.....
- 5.4.4 該船不要求設置 COW，但已設有符合修訂的 COW 技術條件(經 A.497(XII)和 A.897(21)決議修正的 A.446(XI)決議)中安全方面的規定
- 5.5 免除第 18 條：
- 5.5.1 該船僅從事于.....之間的特定運輸，按第 2.5 條規定免除第 18 條的要求

- 5.5.2 該船按第 18.10 條規定，具有特殊壓載布置，因而免除第 18 條的要求
- 5.6 貨油艙的尺度限制和布置(第 26 條)：
- 5.6.1 該船需要按第 26 條規定建造，并符合該條要求
- 5.6.2 該船需要按第 26.4 條規定建造，并符合該條要求(見第 2.2 條)
- 5.7 分艙和穩性(第 28 條)：
- 5.7.1 該船需要按第 28 條規定建造，并符合該條要求
- 5.7.2 已根據第 28.5 條要求，按認可的格式給該船提供了資料和數據
- 5.7.3 該船要求按第 27 條規定建造，并符合該條的要求
- 5.7.4 第 27 條對兼裝船所要求的資料和數據已以主管機關認可的書面程序提供給了該船
- 5.7.5 該船按第 28(6)條規定配備經認可的穩性
- 5.7.6 根據第 3.6 條該船免除第 28(6)條的要求。通過下列一種或多種方式驗證穩性：
- .1 僅按根據第 28(5)條向船長提供的穩性資料中批准的工况進行裝載
- .2 通過主管機關認可的方法遠程驗證
- .3 在根據第 28(5)條向船長提供的穩性資料中裝載工况的批准範圍內進行裝載
- .4 根據按第 28(5)條向船長提供的穩性資料中滿足所有適用完整和破損穩性要求的批准的極限 KG/GM 曲綫進行裝載
- 5.8 雙殼體結構：
- 5.8.1 該船需要按第 19 條規定建造并符合下列要求：
- .1 (3)(雙殼體結構)
- .2 (4)(具有雙舷結構的中高甲板油船)
- .3 (5)(經海上環境保護委員會認可的替代方案)
- 5.8.2 該船需要按第 19.6 條規定建造并符合其要求
- 5.8.3 該船不需要符合第 19 條的要求
- 5.8.4 該船適用第 20 條，且：
- .1 對於第 28.6 條，要求不遲于.....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(在適用的方格內劃鉤)
- .1 該船載重量小於 5,000 噸
  - .2 該船符合第 20.1.2 條
  - .3 該船符合第 20.1.3 條
- 5.8.6 該船受第 21 條的約束，且：
- .1 要求不遲于.....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 20 條的規定
- 5.8.7 該船不受第 21 條的約束(在適用的方格內劃鉤)
- .1 該船載重量小於 600 噸
  - .2 該船符合第 19 條(載重噸 $\geq$ 5,000)
  - .3 該船符合第 21.1.2 條
  - .4 該船符合第 21.4.2 條( $600 \leq$ 載重噸 $< 5,000$ )
  - .5 該船不載運«防污公約»附則 I 第 21.2 條所定義的“重油”
- 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 意外泄油行爲
- 5.9.1 該船符合第 23 條要求
- 6. 將油類留存船上(第 29、31 和 32 條)**
- 6.1 排油監控系統：
- 6.1.1 該船按 A.496(XII)決議或 A.586(14)決議\*  
(不適用者劃去)的定義列為.....類油船
- 6.1.2 排油監控系統已按 MEPC.108(49)決議認可
- 6.1.3 該系統包括：
- .1 控制裝置
  - .2 計算裝置
  - .3 運算裝置

- 6.1.4 該系統設有：
- .1 起動連鎖裝置
  - .2 自動停止裝置
- 6.1.5 油分計系按 A.393(X)或 A.586(14)<sup>†</sup>或 MEPC.108(49) 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 污水水艙：
- 該船設有.....個專用污水水艙，總容積為.....m<sup>3</sup>，  
占載油量的.....%，系按照：
- .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

---

\* 在 1986 年 10 月 2 日或以後安放龍骨或處于類似建造階段的油船應安裝按 A.586(14)決議認可的系統；

<sup>†</sup> 關於安裝在 1986 年 10 月 2 日以前建造的油船上的油分計，參見由本組織 A.393(X)決議通過的《關於油水分離設備和油分計國際性能和試驗技術條件的建議案》。關於安裝在 1986 年 10 月 2 日及以後建造的油船上的作為排油監控系統部件的油分計，參見由本組織 A.586(14) 決議通過的《油船排油監控系統指南和技術條件》；見 IMO 出版物 IMO-646E。關於安裝在 2005 年 1 月 1 日或以後安放龍骨或處于類似建造階段的油船上的作為排油監控系統部件的油分計，參見由本組織 MEPC.108(49)決議通過的《修訂的油船排油監控系統指南和技術條件》

- 6.3 油/水界面探測器：
- 6.3.1 該船設有按 MEPC.5(XIII)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 按照第 2.4 條規定，該船免除第 29、31 和 32 條的要求
- 6.4.2 按照第 2.2 條規定，該船免除第 29、31 和 32 條的要求
- 6.5 豁免：
- 6.5.1 按照第 3.5 條豁免第 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 50n.miles 以內航行，航程時間不超過 72 小時且限于：.....
- 7. 泵系、管系和排放布置(第 30 條)

---

\* 參見由本組織海上環境保護委員會 MEPC.5(XIII)決議通過的《油/水界面探測器技術標準》；見 IMO 出版物 IMO-646E。



- 7.1 專用壓載水的舷外排放口位于：
- 7.1.1 水綫以上
- 7.1.2 水綫以下
- 7.2 除排放總管外，清潔壓載水的舷外排放口位于<sup>†</sup>：
- 7.2.1 水綫以上
- 7.2.2 水綫以下
- 7.3 除排放總管外，用于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于：
- 7.3.1 水綫以上
- 7.3.2 水綫以下，連同符合第 30.6.5 條的分流裝置
- 7.3.3 水綫以下
- 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水水艙
- .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 條的規定，本公約附則 I 第 3 章中的一些要求業經主管機關准許免除，免除項目列于本記錄中的：  
.....
- 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，其認可項目列于本記錄中的：  
.....
- 11 符合極地規則第 II-A 部分第 1 章
- 11.1 船舶符合極地規則引言與環境相關規定和第 II-A 部分第 1 章第 1.2 中的附加要求.....

<sup>†</sup> 僅指可被監控的排出口。

茲證明本記錄準確無誤。

簽發于.....

(簽發記錄的地點)

.....

.....

(經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 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：.....

使用期自：..... 至：.....

注：凡 150 總噸及以上的油船和除油船以外的 400 總噸及以上的船舶，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

在本引言之後，是機器處所作業的項目綜合一覽表。如適用，機器處所的作業情況應按照《經 1978 年議定書修訂的 1973 年國際防止船舶造成污染公約》(《73/78 防污公約》)附則 I 第 17 條的規定，相應地記入《油類記錄簿》第 I 部分。這些項目按作業內容分組，每組由一個代號字母來表示。

填寫《油類記錄簿》第 I 部分時，日期、作業代號字母和項目編號應記入相應的欄目內，所要求的細節應按時間順序記入空欄。

每記完一項作業，應由主管高級船員簽名和注明日期。每記完一頁，應由船長簽名。

《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。

倘若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。

濾油設備的任何故障均應記入《油類記錄簿》第 I 部分中。

《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，則應至少為英文、法文或西班牙文。若所作記錄同時使用船旗國的官方文字，則在遇有爭議或不一致的情況時，應以船旗國官方文字記錄為準。

《油類記錄簿》第 I 部分應存放于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。

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，并可將該記錄簿中任何記錄製成副本，并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。

## 應記錄的項目清單

### (A) 燃油艙的壓載或清洗

- 1 壓載艙的編號。
- 2 自上次裝油後是否曾清洗過，若沒有，以前所裝油的種類。
- 3 清洗程序：
  - .1 清洗起始和結束的船位和時間；
  - .2 列明曾采用某種方法清洗(沖洗、蒸汽清洗、化學品清洗；所用化學品的種類和用量，以立方米計)的液艙；
  - .3 列明駁入洗倉水的艙號和水量，以立方米計。
- 4 壓載：
  - .1 壓載開始和結束的船位和時間；
  - .2 如果艙沒有清洗，壓載水數量，以立方米計。

### (B) 從(A)節所述的燃油艙中排放污壓載水或洗艙水

- 5 燃油艙編號。
- 6 排放開始時的船位。
- 7 排放結束時的船位。
- 8 排放期間的航速。
- 9 排放方式：
  - .1 通過 15ppm 設備；
  - .2 排放到接收設施。
- 10 排放量，以立方米計。

### (C) 殘油(渣油)的收集、轉駁和處理

- 11 殘油(渣油)的收集  
船上留存的殘油(渣油)數量。該數量應每周記錄<sup>1</sup> (這意味著該數量必須每周記錄一次，即使航行時間超過一周)：
  - .1 艙櫃編號
  - .2 艙櫃容積.....m3
  - .3 留存總量.....m3
  - .4 人工收集的殘油數量.....m3(當殘油(渣油)被轉駁移到殘油(渣油)艙時，由操作員進行的人工收集。)

<sup>1</sup> 指用於油渣的 IOPP 證書附件格式 A 和格式 B 中的第 3.1 項所列的油艙。

12 殘油(渣油)的轉駁或處理方法。說明轉駁或處理的殘油數量，清空的艙櫃和其中留存的數量，以立方米計：

- .1 轉到接收設施(注明港口)；<sup>2</sup>
- .2 轉到其他艙櫃(注明艙櫃以及該艙櫃內的總量)；
- .3 焚燒(注明全部操作時間)；
- .4 其它方式(予以說明)。

**(D) 機器處所積存的艙底水的非自動舷外排放、轉移或其他處理**

13 排放、轉移或處理的數量，以立方米計。<sup>3</sup>

14 排放、轉移或處理的時間(開始和結束)。

15 排放、轉移或處理的方式：

- .1 通過 15ppm 設備(注明起始和結束的船位)；
- .2 排放到接收設施(注明港口)；<sup>2</sup>
- .3 轉移到污油艙或污水艙或其他液艙(注明艙號、說明留在艙裏的數量，以立方米計)。

**(E) 機器處所積存的艙底水的自動舷外排放、轉移或其他處理**

16 系統被設置為通過 15ppm 設備向舷外排放的自動操作模式的時間和船位。

17 系統被設置成將艙底水轉移到污水艙的自動模式的時間(注明污水艙)。

18 系統被設置成手動操作的時間。

**(F) 濾油設備的狀態**

19 系統故障的時間<sup>4</sup>。

20 系統恢復運行的時間。

21 故障的原因。

**(G) 意外或其他例外排放**

22 發生的時間。

23 發生時的地點或船位。

24 油的大概數量和種類。

25 排放或泄漏的情況、原因和一般性說明。

## (H) 加裝燃油或散裝潤滑油

### 26 加油：

- .1 加油地點。
- .2 加油時間。
- .3 燃油的類型和數量以及艙號(注明加油的數量(噸)和艙內總量)。
- .4 潤滑油類型和數量以及艙號(注明加油的數量(噸)和艙內總量)。

---

<sup>2</sup> 船長應從包括駁船和油罐車在內的接收設施的操作員處取得一份收據或證書，詳細記錄所轉移的洗艙水、污壓載水、殘油或含油混合物的數量，以及該轉移的日期和時間。該收據或證書，如果附在《油類記錄簿》第 I 部分，可幫助船長證明其船舶與被指控的污染事件無關。收據或證明應與《油類記錄簿》第 I 部分保存在一起。

<sup>3</sup> 如果是從留存艙排放或處理艙底水，注明艙的編號、容量和艙中存留量。

<sup>4</sup> 如適用，濾油設備的狀態還包括報警和自動停止裝置。





## 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： .....

使用期自： ..... 至： .....

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



## 引言

在本引言之後，是貨油/壓載作業的項目綜合一覽表。如適用，貨油和壓載作業情況應按照《經 1978 年議定書修訂的 1973 年國際防止船舶造成污染公約》(《73/78 防污公約》)附則 I 第 36 條的規定，相應地記入《油類記錄簿》第 II 部分。這些項目按作業內容分組，每組由一個代號字母來表示。

填寫《油類記錄簿》第 II 部分時，日期、作業代號字母和項目編號，應記入相應的欄目內，所要求的細節，應按時間順序記入空欄。

每記完一項作業，應由主管高級船員簽名和注明日期。每記完一頁，應由船長簽名。

對於按照《73/78 防污公約》附則 I 第 2.5 條的規定從事特定貿易的油船，《油類記錄簿》第 II 部分中的相應記載應由港口國主管當局簽署。<sup>\*</sup>

《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。

倘若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。

《油類記錄簿》第 II 部分中的記錄，對於持有《國際防止油污證書》的船舶，則應至少為英文、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。

《油類記錄簿》第 II 部分應存放于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。

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，并可將該記錄簿中任何記錄製成副本，并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，而不對船舶造成不當延誤。

---

\* 這句僅應加在從事特定貿易油船的《油類記錄簿》中。

## 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(說明在 15°C 時的補充裝油量和油艙的總容量，m<sup>3</sup>。

### (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<sup>3</sup>。)
5. 4.1 的油艙是否駁空？(如未駁空，說明剩餘量，m<sup>3</sup>。)

### (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<sup>3</sup>。)

### (D) 原油洗艙(僅適合于采用原油洗艙的油船)

(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。<sup>1</sup>
11. 使用洗艙機的數量。
12. 洗艙開始的時間。
13. 采用的洗艙方式。<sup>2</sup>
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幹的。
17. 備注。<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> 當個別艙所具備的洗艙機台數多于《操作與設備手冊》所述的能同時作業的洗艙機台數時，則該艙用原油清洗的部分應予注明，例如：No.2 中間艙前部。

<sup>2</sup> 根據《操作與設備手冊》寫明是采用一段清洗法還是多段清洗法。如采用多段清洗法，則應寫明這些洗艙機在該段作業中沖洗的垂向範圍和次數。

<sup>3</sup> 如果《操作與設備手冊》中的程序未被遵守，則應在備注欄內寫明原因。

**(E) 貨油艙的壓載**

18. 壓載開始和結束時的船位。
19. 壓載過程：
  - .1 壓載的油艙編號；
  - .2 壓載開始和結束的時間；和
  - .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(僅適合于采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水水艙時的船舶位置。
23. 沖洗管路後駁入污水水艙內或預備存放污水的貨油艙內的含油污水量(注明油艙編號)，說明總容量， $m^3$ 。
24. 清潔壓載艙裝入補充壓載水時的船舶位置。
25. 關閉用于隔離清潔壓載艙與貨油艙及掃艙管路的閥門的時間和船舶位置。
26. 船上所裝清潔壓載水的容量， $m^3$ 。

**(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。<sup>4</sup>
31. 洗艙廢液駁至：
  - .1 接受設備(注明港口和數量，以  $m^3$  計)<sup>5</sup>；和
  - .2 污水水艙或指定作為污水水艙的貨油艙(注明油艙編號)；說明駁入量及總量，以  $m^3$  計)。

---

<sup>4</sup> 人工水龍沖洗、機械清洗和/或化學品清洗。如用化學品清洗，則應說明化學品的名稱和使用的數量。

<sup>5</sup> 船長應從包括駁船和液罐車在內的接收設備經營者處得到一份收據或證明，在其內詳細記錄轉運的洗艙水、污壓載水、殘餘物或油性混合物的數量，以及轉運的時間和日期。該收據或證明如果附于《油類記錄簿》第 II 部分，可有助于船長證明其船舶未涉入所指控的污染事故。該收據或證明應與《油類記錄簿》第 II 部分一同保存。

**(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. 排放入海的容量， $m^3$ 。
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. 駁入污水水艙的含油污水的數量(注明污水水艙編號)，說明總量， $m^3$ 。
40. 排入岸上接收設備(注明港口名稱和說明總量， $m^3$ )。<sup>5</sup>

**(I) 污水水艙水的排放入海**

41. 污水水艙的編號。
42. 自上次駁入殘餘物後沉澱的時間，或
43. 自上次排放後沉澱的時間。
44. 開始排放的時間和船舶位置。
45. 開始排放時總存量的液面上部空檔值。
46. 開始排放時油/水界面的上部空檔值。
47. 逐次排放的數量和排放率， $m^3/h$ 。
48. 最終排放的數量和排放率， $m^3/h$ 。
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， $m$ 。
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. 確認污水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) 殘油和未經其他處理的油水混合物的收集、轉移和處理**

55. 液艙號。
56. 從每個液艙轉移或處理的數量(注明存留的數量，以立方米計)。
57. 轉移或處理的方式：
  - .1 處理到接收設施(注明港口和涉及的數量)；
  - .2 摻入貨物(注明數量)；
  - .3 轉移到其他艙櫃或來自其他艙櫃，包括機器處所殘油(渣油)艙櫃和含油污水艙櫃(注明艙櫃；說明轉移的數量和艙內的總量，以立方米計)；以及
  - .4 其它方式(予以說明)；注明處理的數量，以立方米計。

**(K) 貨油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(僅適用於采用清潔壓載艙的油船)**

63. 排放艙的編號。
64. 開始排放清潔壓載水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. 排放的數量：
  - .1 排放入海；或
  - .2 排入接收設備(注明港口)<sup>5</sup>。
67. 在排放入海前或排放中，壓載水有無任何油污迹象？
68. 是否用油分計進行排放檢測？
69. 壓載水排放完畢，關閉用于隔離清潔壓載艙與貨油艙及掃艙管路的閥門的時間和船舶位置。

---

<sup>5</sup> 船長應從包括駁船和液罐車在內的接收設備經營者處得到一份收據或證明，在其內詳細記錄轉運的洗艙水、污壓載水、殘餘物或油性混合物的數量，以及轉運的時間和日期。該收據或證明如果附于《油類記錄簿》第 II 部分，可有助于船長證明其船舶未涉入所指控的污染事故。該收據或證明應與《油類記錄簿》第 II 部分一同保存。

**(M) 排油監控系統的情況**

- 70. 系統故障發生時間。
- 71. 系統已修復運轉時間。
- 72. 故障原因。

**(N) 意外或其他異常的排油**

- 73. 發生的時間。
- 74. 發生時船舶所在港口或船位。
- 75. 油的大概數量和種類， $\text{m}^3$ 。
- 76. 排放或逸漏的情況、原因和一般說明。

**(O) 附加的操作程序及一般說明**

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， $\text{m}^3$ 。
- 80. 備注。

**(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， $\text{m}^3$ 。
- 85. 港口當局的官員簽名、印章和日期。



