

关于1973年国际防止 船舶造成污染公约的1978年议定书*

(1978年2月17日订于伦敦)

本议定书各缔约国，

认识到1973年国际防止船舶造成污染公约在保护海洋环境免受船舶造成污染方面所能作出的重大贡献，

也认识到有进一步防止和控制船舶，特别是油轮造成海洋污染的必要，

还进一步认识到尽早并尽可能广泛地执行该公约附则 I 所载防止油污规则的必要性，

但认为在某些技术问题未得到满意的解决以前，有必要推迟施行该公约的附则 II，

考虑到达到这些目的的最好办法是缔结一项关于1973年国际防止船舶造成污染公约的议定书，

特议定下列各条：

第一条 一般义务

一、本议定书各缔约国承担义务实施：

* 本议定书于1983年10月2日生效。

1983年7月1日中华人民共和国政府代表向国际海事组织秘书长交存加入书，同时声明对公约附则 III、IV 和 V 持有保留。1983年10月2日对我生效。

本议定书是对1973年国际防止船舶造成污染公约的修改和补充，是公约的一个组成部分，为此，特将公约文本附后。——编者注

(一) 本议定书及其附则的各项规定，该附则构成本议定书的组成部分；和

(二) 1973年国际防止船舶造成污染公约（以下简称防污公约）的各项规定，但须遵照本议定书中所列的各项修订与补充。

二、防污公约和本议定书的各项规定，应作为一个整体文件来理解和解释。

三、凡引用本议定书时，同时也就是引用其附则。

第二条 防污公约附则Ⅱ的执行

一、尽管有该公约第十四条第一款的规定，本议定书各缔约国同意在本议定书生效之日起的3年内，或在政府间海事协商组织（以下简称海协组织）的海上环境保护委员会（以下简称环保会）中经本议定书缔约国三分之二多数所确定的更长的期间内，各缔约国应不受公约附则Ⅱ各项规定的约束。

二、在本条第一款所规定的期间内，本议定书各缔约国，在涉及公约附则Ⅱ的各种事项方面，既不承担任何义务，也无权要求任何特权。同时，就涉及该附则的各种事项而言，凡提及防污公约的各缔约国时应不包括本议定书的各缔约国。

第三条 资料交流

防污公约第十一条第一款第（二）项的条文更改如下：

“经授权代表各该缔约国按规则规定办理关于装运有害物质船舶的设计、建造、设备和营运事宜的指定的验船师或认可的组织的名单一份，以便周知各缔约国供其官员参考。为此，主管机关应将其授权给指定的验船师或认可的组织的具体职责和条件通知海协组织。”

第四条 签字、批准、接受、认可和加入

一、本议定书自1978年6月1日起至1979年5月31日止在海协

组织总部开放供签字，此后继续开放供加入。各国可按下列方式参加本议定书：

（一）签字并对批准、接受或认可无保留；

（二）签字而有待批准、接受或认可，随后再予批准、接受或认可；

（三）加入。

二、批准、接受、认可或加入，应向海协组织秘书长交存一份相应的文件。

第五条 生 效

一、本议定书应不少于15个国家，其商船合计总吨数不少于世界商船总吨数的百分之五十，按本议定书第四条规定参加本议定书之日后经过12个月生效。

二、凡在本议定书生效之日后交存的关于批准、接受、认可或加入的文件，应在交存之日后经过3个月生效。

三、凡在本议定书的修正案按防污公约第十六条的规定认为已被接受之日以后交存的批准、接受、认可或加入的文件，应适用于经修正的议定书。

第六条 修 正

防污公约第十六条中所述关于公约条款、附则及附则的附录的修正程序，应分别适用于对本议定书的条款、附则及附则的附录的修正。

第七条 退 出

一、本议定书的任何缔约国，在本议定书对该国生效满5年后，可随时退出本议定书。

二、退出本议定书，应向海协组织秘书长交存一份退出文件。

三、退出本议定书，应在海协组织秘书长收到退出通知的12个

月以后或在该通知中所载任何较此为长的期限届满后生效。

第八条 保 存

一、本议定书应交由海协组织秘书长（以下简称保管人）保存。

二、保管人应：

（一）将下列事项通知本议定书的所有签字国或加入国：

1. 每一新的签字或批准、接受、认可或加入文件的交存及其日期；

2. 本议定书的生效日期；

3. 任何退出本议定书的文件的交存及其收到日期以及退出的生效日期；

4. 按照本议定书第二条第一款所作的任何决定；

（二）将核证无误的本议定书副本分送本议定书的所有签字国或加入国。

三、本议定书一经生效后，保管人应即按照联合国宪章第102条的规定，将核证无误的副本一份送联合国秘书处登记并公布。

第九条 文 字

本议定书正本一份，用英文、法文、俄文和西班牙文写成，每种文本具有同等效力。另应备有阿拉伯文、德文、意大利文和日文的官方译本，并与签字的正本一起保存。

下列具名的经各自政府正式授权的代表特签署本议定书，以昭信守。（人名略——编者注）

附 则

对1973年国际防止船舶造成 污染公约的修订与补充

附则 I 防止油污规则

第一条 定 义

第一至七款——不变。

原第八款条文更改如下：

八、（一）“重大改建”系指对现有船舶所作的下述改建：

1. 实质上改变了该船的尺度或装载容量；或
2. 改变了该船的类型；或
3. 根据主管机关的意见，这种改建的目的实质上是为了要延长船舶的使用年限；或
4. 这种改建将在其他方面已使该船变成象一艘新船，以致应遵守本议定书中不适用于现有船舶的有关规定。

（二）尽管有本款第（一）项的规定，但对载重量为20,000吨及20,000吨以上的现有油轮进行改装以求符合本附则第十三条的要求时，在本附则范围内，不应视作构成了重大改建。

第九至二十二款——不变。

原第二十三款条文更改如下：

二十三、“空载排水量”系指船上舱柜内没有货物、燃油、滑油、压载水、淡水和锅炉给水，以及船上没有消耗物料、旅客和船员及其行李时的排水量，以吨计。

第二十四及二十五款——不变。

在原有条文之末增加下列各款：

二十六、虽在本条第六款内已有所规定，但为了明确本附则第

十三条、第十三条乙、第十三条戊各条以及第十八条第五款的内容，“新油轮”系指：

（一）该油轮的建造合同系在1979年6月1日以后签订者；或
（二）在缺少建造合同时，则该油轮系在1980年1月1日以后安放龙骨或处于相应的建造阶段者；或

（三）该油轮系在1982年6月1日以后交船者；或

（四）该油轮曾进行了重大改建：

1. 其改建合同是在1979年6月1日以后签订者；或

2. 在缺少改建合同时，则其改建工程是在1980年1月1日以后开工者；或

3. 其改建工程是在1982年6月1日以后完成者，但对于载重量为70,000吨或70,000吨以上的油轮，在引用本附则第十三条第一款的规定时，应适用本条第六款的定义。

二十七、虽在本条第七款内已有所规定，但为了明确本附则第十三条、第十三条甲、第十三条乙、第十三条丙、第十三条丁各条以及第十八条第六款的内容，“现有油轮”系指不属本条第二十六款所述新油轮范围的油轮。

二十八、“原油”系指任何存在于地层中的液态烃混合物，不论其是否经过处理以适合运输。它包括：

（一）可能业已去除某些馏份的原油；和

（二）可能业已添加某些馏份的原油。

二十九、“原油油轮”系指从事原油运输业务的油轮。

三十、“成品油轮”系指从事除原油以外的油类运输业务的油轮。

第二条与第三条——不变。

第四条 检 验

原第四条内容更改如下：

一、凡150总吨及150总吨以上的油轮和400总吨及400总吨以上

的其它船舶，应进行下列检验：

（一）初次检验，在船舶投入营运之前或在首次签发本附则第五条所要求的证书之前进行。此项检验，就本附则所涉及的船舶而言，应包括对其结构、设备、各种系统、附件、布置和材料的全面检验。这种检验应保证结构、设备、各种系统、附件、布置和材料完全符合本附则中可适用的要求。

（二）定期检验，按主管机关规定的间隔期限进行，但不得超过5年。这种检验应保证结构、设备、各种系统、附件、布置和材料完全符合本附则的要求。

（三）期间检验，在证书有效期内至少进行一次。这种检验应保证设备和配合的泵与管系，包括排油监、控装置、原油洗舱系统、油水分离设备和滤油装置完全符合本附则中相应的要求，并处于良好的工作状况。在任一证书有效期内，如仅进行一次这种期间检验，则该次检验应在证书有效期期中之日前后6个月内进行。这种期间检验，应在根据本附则第五条规定所签发的证书上作签证。

二、主管机关对于不受本条第一款规定约束的船舶，应制定适当的措施，以保证符合本附则中可适用的规定。

三、（一）为执行本附则而对船舶进行的检验，应由主管机关的官员进行，但主管机关可将这些检验委托给为此目的而指定的验船师或由其所认可的组织办理。

（二）主管机关应作出安排，以便在证书有效期内对船舶进行不定期的检查。这种检查应保证船舶及其设备在各方面都适合该船预定的用途。这些检查，可以由主管机关自己的检查机构，或由其指定的验船师，或由其认可的组织，或经其申请由其他缔约国政府来执行。如主管机关根据本条第一款的要求制定了强制性的年度检验，则上述不定期检查就不是必须履行的。

（三）主管机关如指定验船师或认可某一组织来执行本款第（一）、（二）两项所述的检验与检查时，至少应对所指定的验船师或认可的组织授权，使能：

1. 要求船舶进行修理；
2. 在受到港口国有关当局请求时，进行检验和检查。

主管机关应将有关授权给指定的验船师或认可的组织的职责和条件通知海协组织，以便周知本议定书的签字国，供其官员参考。

(四) 当指定的验船师或认可的组织确定船舶或其设备的状况，在实质上与证书所载内容不符，或者开航出海会对海洋环境产生不当的危害威胁，则该验船师或组织应立即要求该船采取纠正措施并及时通知主管机关。如该船未能采取纠正措施，就应撤销证书并立即通知主管机关。如此时该船是在另一缔约国的港口内，则尚须立即通知该港口国的有关当局。当主管机关的官员、指定的验船师或认可的组织业已通知港口国的有关当局，则该港口国政府应对该官员、验船师或组织给以一切必要的协助，帮助他们根据本条的规定履行其职责。必要时，有关的港口国政府应采取措施，务使该船在未具备对海洋环境不产生危害威胁的条件前，不得开航出海或离港驶往最近的修理船厂。

(五) 无论采取何种方式办理，有关的主管机关均应充分保证检验和检查的全面性和有效性，并应负责作出必要的安排以完成此项义务。

四、(一) 船舶及其设备的状况应加以维护，使能符合本议定书的各项规定，从而保证该船在各方面保持适合出海航行而不致对海洋环境产生不当的危害威胁。

(二) 根据本条第一款的规定对船舶进行的任何检验于完成以后，非经主管机关许可，对经过检验的结构、设备、各种系统、附件、布置或材料，概不得变动，但此项设备和附件的直接更换，可以例外。

(三) 凡船舶发生事故或发现缺陷，对该船的完整性或对本附则所涉及的设备的效用或完整性有重大影响时，该船的船长或船东应尽快向负责签发有关证书的主管机关、认可的组织或指定的验船师报告，该主管机关、认可的组织或指定的验船师在收到报告以

后，应即进行调查研究，以确定是否需要进行本条第一款所要求的检验。如该船系在另一缔约国的港口内，船长或船东并应立即向该港口国的有关当局报告，而指定的验船师或认可的组织则应查明此项报告是否业已递交。

第五、六、七条

在这些条款的原条文中，将所有提到国际防止油污证书处的“（1973）”删去。

第八条 证书的有效期限

原第八条条文更改如下：

一、国际防止油污证书的有效期限应由主管机关规定，自签发之日起不得超过5年；但如系按本附则第十三条第九款的规定限期采用清洁压载舱办法的油轮，则该证书的有效期限不应超过该项限期。

二、如果未经主管机关许可，对所要求的结构、设备、各种系统、附件、布置或材料作了重大的改变（但直接替换这种设备或附件除外），或如未进行主管机关根据本附则第四条第一款第（三）项所规定的期间检验，则该证书即行失效。

三、在船舶改挂另一国的国旗时，原发给该船的证书也即失效。只有当换发新证书的国家政府确认该船业已全部满足本附则第四条第四款第（一）、（二）两项要求时，才换发新证书。如果变更船旗系在两个缔约国之间进行，则在变更船旗后的三个月内，前一个船旗国政府如接到申请，应尽快将变更船旗前该船所携证书的副本一份以及有关的检验报告一份（如备有时），送交该船的新主管机关。

第九至十二条——不变。

原第十三条条文更改为下述几条：

第十三条 专用压载舱、清洁压载舱及原油洗舱

除本附则第十三条丙与第十三条丁的规定外，油轮应符合本条的要求。

载重量为20,000吨及20,000吨以上的新油轮

一、凡载重量为20,000吨及20,000吨以上的新原油油轮及载重量为30,000吨及30,000吨以上的新的成品油轮，均应设有专用压载舱，并相应地符合本条第二、三及四款的规定或第五款的规定。

二、专用压载舱容量的确定，应使该船除本条第三或第四款所规定的情况外，可以不依靠利用货油舱装载压载水而安全地进行压载航行。但在所有情况下，专用压载舱的容量应至少能使船舶的吃水和吃水差，在航程的任何部分，不论处于何种压载情况，包括只是空载加压载水的情况在内，均符合下列各项要求：

(一) 船中部型吃水 (d_m) 以米计 (不考虑任何船舶变形)，应不小于：

$$d_m = 2.0 + 0.02L;$$

(二) 在首、尾垂线处的吃水，应相当于由本款第 (一) 项规定的船中部吃水 (d_m) 所确定者，但向船尾倾斜的吃水差不得大于 $.015L$ ；以及

(三) 尾垂线处的吃水，无论如何不得小于为达到螺旋桨全部浸没所必需者。

三、除天气情况非常严重的少数航次，船长认为必需在货油舱中加装额外压载水以保证船舶安全外，决不得在货油舱中装载压载水。这种额外的压载水，应按本附则第九条的规定和第十五条的要求进行处理和排放，并应将这一情况记入本附则第二十条中所述的油类记录簿。

四、对于新的原油油轮，本条第三款所许可的额外压载水只应装载在该船驶离卸油港或站之前业已按本附则第十三条乙以原油清

洗过的货油舱内。

五、尽管有本条第二款的规定，但长度不足150米的油轮，其专用舱压载的情况应使主管机关感到满意。

六、每艘载重量为20,000吨及20,000吨以上的新原油油轮，均应装有使用原油洗舱的货油舱清洗系统。主管机关应负责保证，在这种油轮首次从事原油运输后的一年以内或在运输适于作原油洗舱的原油的第三个航次结束之前（视何者较晚为准），使该系统完全符合本附则第十三条乙的要求。除所装原油不适于作原油洗舱外，这种油轮均应按该条的要求使用该洗舱系统。

载重量为40,000吨及40,000吨以上的现有原油油轮

七、除本条第八和第九款的规定外，自本议定书生效之日起，每艘载重量为40,000吨及40,000吨以上的现有原油油轮，均应设有专用压载舱，并应符合本条第二和第三款的要求。

八、本条第七款所述的现有原油油轮，除系预定用于装运不适于作原油洗舱的原油者外，可按本附则第十三条乙的规定采用原油洗舱的方法清洗油舱，以代替设置专用压载舱。

九、本条第七款与第八款所述的现有原油油轮，可在下述期限内按本附则第十三条甲的规定，采用清洁压载舱的办法来代替专用压载舱或原油洗舱。

（一）载重量为70,000吨及70,000吨以上的原油油轮，在本议定书生效之日后2年内；

（二）对载重量为40,000吨及40,000吨以上但不足70,000吨的原油油轮，在本议定书生效之日后4年内。

载重量为40,000吨及40,000吨以上的现有成品油轮

十、自本议定书生效之日起，每艘载重量为40,000吨及40,000吨以上的现有成品油轮，均应设有专用压载舱，并应符合本条第二及第三款的要求，或者按本附则第十三条甲的规定采用清洁压载舱

的办法。

可视为专舱压载的油轮

十一、凡按本条第一、七或十款未要求设置专用压载舱的油轮，如符合本条第二及第三款或第五款的要求者，可视为专舱压载的油轮。

第十三条甲 对设有清洁压载舱的油轮的要求

一、凡按本附则第十三条第九或第十款的规定采用清洁压载舱办法的油轮，应有专供装载本附则第一条第十六款所述清洁压载水的足够舱容，以符合本附则第十三条第二及第三款的要求。

二、清洁压载舱的布置和操作系统，应符合主管机关所制定的要求。此项要求，至少应包括1978年国际油轮安全和防止污染会议以决议十四所通过的“清洁压载舱油轮技术条件”（包括可能经海协组织修订的条文）的全部规定。

三、采用清洁压载舱办法的油轮，应装有主管机关根据海协组织建议的技术条件^①所认可的油分浓度计，以便对排放的压载水中的含油量进行监督。油分浓度计的安装，应不晚于本议定书生效后该油轮的首次计划厂修时间。在尚未安装油分浓度计的期间，应在即将排放压载水之前，对来自清洁压载舱的压载水进行检查，以确定其有无受到油污。

四、每艘采用清洁压载舱办法的油轮，均应备有：

（一）一本详细说明该系统与设备并列有操作程序的清洁压载舱操作手册，该手册应使主管机关认为满意，并应包括本条第二款所述技术条件中开列的全部资料，如果进行了对清洁压载舱系统有影响的变更，则操作手册也应作相应的修订；以及

（二）本附则附录Ⅲ的补录I中所列的对本附则第二十条中所

^① 参阅本组织海大393（X届）决议所通过的关于“国际油水分离设备和油分浓度计性能及试验规程”的建议案。

述油类记录簿的补录一份。该补录应永久附于油类记录簿之后。

第十三条乙 对原油洗舱的要求

一、凡按本附则第十三条第六及第八款的规定所需设置的每一原油洗舱系统，均应符合本条的要求。

二、原油洗舱装置及其附属设备与布置，应符合主管机关所制定的要求。这些要求，至少应包括1978年国际油轮安全和防止污染会议以决议十五所通过的“原油洗舱系统设计、操作与控制技术条件（包括可能经海协组织修订的条文）的全部规定。

三、在每一货油舱与污油水舱中，均应按1974年国际海上人命安全公约的1978年议定书所修订与补充的1974年国际海上人命安全公约第二章乙中相应条文的规定，设置惰性气体系统。

四、关于货油舱的压载，应在每一压载航次开始之前，以原油清洗足够的货油舱，以便根据该油轮营运的方式及预期的气候情况将压载水只装在经过原油清洗的货油舱内。

五、凡采用原油洗舱系统的油轮，均应备有：

（一）一本详细说明该系统及设备并列有操作程序的操作与设备手册。该手册应使主管机关认为满意，并应包括本条第二款所述技术条件中开列的全部资料，如果进行了对原油洗舱系统有影响的变更，则操作与设备手册也应作相应的修订；以及

（二）本附则附录Ⅲ的补录2中所列的对本附则第二十条中所述油类记录簿的补录一份。该补录应永久附于油类记录簿之后。

第十三条丙 从事特定贸易的现有油轮

一、除应遵照本条第二及第三款的规定外，本附则第十三条第七至十款不适用于仅在下述港口或装卸站之间从事特定贸易的现有油轮：

（一）本议定书某一签字国境内的港口或装卸站之间；或

（二）本议定书各签字国的港口或装卸站之间，而：

1. 该航程完全在本附则第十条第一款所规定的某一特殊区域之内者；或

2. 该航程完全在海协组织所指明的其他范围之内者。

二、只有在上述航程中的装货港口或装卸站设有足以接收处理油轮所用全部压载水及洗舱水的接收设备并符合所有下述条件时，本条第一款的规定才能适用：

(一) 除本附则第十一条中所规定的各项例外外，全部压载水（包括清洁压载水）及洗舱残余物，均留存船上并驳入接收设备，同时本条第三款所述油类记录簿补录中相应各栏的记载均经港口国主管当局签证；

(二) 主管当局和本条第一款第（一）或（二）项中所述的港口国的政府之间已就使用现有油轮进行特定贸易达成了协议；

(三) 按本附则有关规定在上述港口、装卸站所设置的接收设备，就本条规定而言，其足够性已由这些港口、装卸站所在地的本议定书签字国政府予以认可；以及

(四) 在国际防止油污证书上已签注该油轮仅从事该项特定贸易。

三、凡从事特定贸易的油轮，均应备有本附则附录Ⅲ的补录3中所列的对本附则第二十条中所述油类记录簿的补录一份。该补录应永久附于油类记录簿之后。

第十三条丁 具有特殊压载布置的现有油轮

一、如果一艘现有油轮的构造或操作方式，使其在任何时候均能符合本附则第十三条第二款所述的吃水和吃水差的要求而无需使用压载水时，则该油轮应被视为符合本附则第十三条第七款中所述的专用压载舱的要求，但应符合所有的下述条件：

(一) 操作程序及压载布置是经主管机关认可的；

(二) 如果吃水与吃水差的要求系通过某种操作程序而得到满足，在主管机关与签订本议定书的有关港口国政府之间已达

成了协议；

(三) 在国际防止油污证书上已签注该油轮是采用特种压载布置的。

二、除天气情况非常严重的少数航次，船长认为必需在货油舱中加装额外压载水以保证船舶安全外，决不得在货油舱中装载压载水。这种额外压载水，应按本附则第九条的规定和第十五条的要求进行处理和排放，并应将这一情况记入本附则第二十条所述的油类记录簿。

三、凡按本条第一款第(三)项规定对证书进行了签注的主管机关，应将该证书的各项细节通知海协组织，以便周知本议定书的各签字国。

第十三条戊 专用压载舱的保护位置

一、在每艘载重量为20,000吨及20,000吨以上的新原油油轮和每艘载重量为30,000吨及30,000吨以上的新成品油轮中，所需提供符合本附则第十三条要求容量的位于货油舱长度范围内的专用压载舱，应按本条第二、三及四款的要求进行布置，以提供一种在万一发生搁浅或碰撞时防止油类外流的保护措施。

二、在货油舱长度 (L_t) 范围内的专用压载舱以及非油舱的处所，其布置应符合下述的要求：

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

式中： PA_c = 每一专用压载舱或非油舱处所按型尺度在舷侧的投影面积（平方米），

PA_s = 每一上述的舱或处所按型尺度在船底的投影面积（平方米），

L_t = 货油舱区前后末端之间的长度（米），

B = 本附则第一条第二十一款中所规定的船舶最大宽度（米），

D = 在船中处从龙骨板上边量至干舷甲板船侧处横梁上

边的垂直距离（米）。对舷缘为圆弧形的船舶，型深应量至甲板型线与舷侧壳板型线引伸的交点，即将舷缘视为方角形的设计。

J = 对载重量为 20,000 吨的油轮，为 0.45；对载重量为 200,000 吨及 200,000 吨以上的油轮为 0.30，但尚可依照本条第三款的规定。对载重量为中间数值时，“J” 值按内插法求得。

本款所用的符号，凡在本条中出现时，其含义与本款所规定者同。

三、对载重量为 200,000 吨及 200,000 吨以上的油轮，“J” 值可减小如下：

$$\text{减小的 } J = \left[J - \left(a - \frac{O_c + O_s}{40_A} \right) \right] \text{ 或 } 0.2, \text{ 以较大者为准。}$$

式中：a = 对于载重量为 200,000 吨的油轮，为 0.25

a = 对于载重量为 300,000 吨的油轮，为 0.40

a = 对于载重量为 420,000 吨及 420,000 吨以上的油轮，为 0.50

对载重量为中间值时，“a” 值按内插法求得。

O_c = 见本附则第二十三条第一款（一）项的规定，

O_s = 见本附则第二十三条第一款（二）项的规定，

O_A = 见本附则第二十四条第二款规定许可的油流出量。

四、在确定专用压载舱及非油舱处所的“ PA_c ”和“ PA_s ”时，适用下述规定：

（一）伸展到船侧全深的或从甲板伸展至双层底内底板的每一边舱或处所的最小宽度，应不小于 2 米。该宽度应自船侧向中心线垂直计量。如宽度小于 2 米，则在计算保护面积“ PA_c ”时，对该边舱或处所应不予考虑；

（二）每一双层底舱或处所的最小垂直深度，应为 $B/15$ 或 2 米，以较小者为准。如深度小于此值，则在计算保护面积“ PA_s ”时，

对该底舱或处所应不予考虑。

对边舱及双层底舱最小宽度与深度的计量，应避免舳部，同时，对最小宽度的计量，还应避开任何圆弧形的舷缘部分。

第十四条——不变。

第十五条 在本条原条文中，将提到国际防止油污证书处的“（1973）”删去。

第十六条与第十七条——不变。

第十八条 油轮的泵、管系和排放布置

第一至四款——不变。

在原条文之后增加下列两款：

五、凡需设置专用压载舱或装设原油洗舱系统的新油轮，应符合下述要求：

（一）其所装设的油管的设计与安装，应使管路中留存的油量减至最低限度；

（二）应设有能在卸货完毕时将所有货油泵和所有油管泄空的装置，必要时可连接于货舱残油清扫装置。管路及泵的排出物，应能被排往岸上及被排至一货油舱或一污水水舱。对于排经岸上，应有为此而专设的一条小直径的管路，并连接于货油支管阀门的向舷外的一侧。

六、凡需设置专用压载舱或装设原油洗舱系统或采用清洁压载舱的现有原油油轮，均应符合本条第五款第（二）项的规定。

第十九条——不变。

第二十条 在本条原条文中，将提到国际防止油污证书处的“（1973）”删去。

第二十一条至第二十五条——不变。

附录 I 油类名单

不变

附录Ⅱ 证书格式

原证书格式更改如下：

国际防止油污证书

经_____政府授权，由

(国家全名)

(按1973年国际防止船舶造成污染公约1978年议定书授权的人员或机构全名)

根据1973年国际防止船舶造成污染公约1978年议定书的规定发给船舶种类：

船名	船舶编号或呼号	船籍港	总吨位

原油油轮*

成品油轮*

原油/成品油运输船*

属于上述议定书附则Ⅰ第二条第二款规定的设有货油舱的非油轮船舶*

上述各类以外的船舶*

建造或重大改建合同签订日期_____

安放龙骨或船舶处于相应建造阶段的日期或重大改建的开始日期交船或重大改建完工日期_____

* 不适合者划去。

第一部分 所有船舶

本船备有：

对于400总吨及400总吨以上的船舶

(一)油水分离设备* (能产生含油量不超过 100ppm 的流出物)

(二)滤油装置* (能产生含油量不超过 100ppm 的流出物) 对于10,000总吨及10,000总吨以上的船舶：

(三)排油监控系统* (在上述 (一) 或 (二) 外, 需增设的) 或

(四)油水分离设备和滤油装置* (能产生含油量不超过15ppm 的流出物) 以代替上述的 (一) 或 (二)。

根据上述议定书附则 I 第二条第二款和第二条第四款第 (一) 项准予免除的项目：

.....
.....

备注：

对现有船舶的签证**

兹证明本船设备现已符合1973年国际防止船舶造成污染公约 1978年议定书对现有船舶的要求***

签字_____

(经正式授权的官员签字)

地点_____

日期_____

(主管当局盖章或硬印)

* 不适合者划去。

** 只有在首次发给船舶的证书上需要印上此项签证。

*** 在本议定书生效后, 必须设置油水分离设备、排油控制系统、滤油装置和/或油污水舱的限期, 载于本议定书附则 I 第十三条甲第三款、第十五条第一款及第十六条第四款。

第二部分 油 轮*

船舶载货容积 (米 ³)	船舶载重量 (公吨)	船舶长度 (米)

兹证明本船的构造和设备，以及操作条件系按照下列规定：

一、本船的构造

(一) 需按照，同时也符合**

(二) 不需按照**

(三) 不需按照，但符合**

上述议定书附则 I 第二十四条的要求。

二、本船的构造

(一) 需按照，同时也符合**

(二) 不需按照**

上述议定书附则 I 第十三条戊的要求。

三、本船：

(一) 需按上述议定书附则 I 第十三条设置专用压载舱，并符合该条的要求**。

(二) 不需按上述议定书附则 I 第十三条设置专用压载舱**。

(三) 不需按上述议定书附则 I 第十三条设置专用压载舱，但符合该条要求**。

(四) 按照上述议定书附则 I 第十三条丙或第十三条丁的规定并在本证书第三部分载明，免除上述议定书附则 I 第十三条的要求**。

* 油轮，包括油类/散货两用船应填写本部分。对非油轮船，凡建造并用于散装油总容积为200立方米或200立方米以上者，应填写其中可适用的各项。

** 不适合者划去。

(五) 装有符合上述议定书附则 I 第十三条乙规定的使用原油清洗的货油舱清洗系统, 以代替设置专用压载舱*。

(六) 设有符合上述议定书第十三条甲规定的清洁压载舱, 以代替设置专用压载舱或使用原油清洗的货油舱清洗系统*。

四、本船:

(一) 需按上述议定书附则 I 第十三条第六款要求装设使用原油清洗的货油舱清洗系统, 并符合该款的要求*。

(二) 不需按上述议定书附则 I 第十三条第六款要求装设使用原油清洗的货油舱清洗系统*。

专用压载舱**

专用压载舱分布如下:

舱	容积 (米 ³)	舱	容积 (米 ³)

清洁压载舱**

本船按照上述议定书附则 I 第十三条甲的要求, 采取清洁压载舱的办法, 直至_____ (日期) 为止。

清洁压载舱经指定如下:

舱	容积 (米 ³)	舱	容积 (米 ³)

* 不适合者划去。

** 不适用者划去。

手册*

兹证明本船备有：

(一) 符合上述议定书附则 I 第十三条甲规定的有效的《清洁压载舱操作手册》**。

(二) 符合上述议定书附则第十三条乙规定的有效的《原油洗舱操作与设备手册》**。

证明上述手册有效

签字_____

(经正式授权的官员签字)

地点_____

日期_____

(主管当局盖章或硬印)

证明上述手册有效

签字_____

(经正式授权的官员签字)

地点_____

日期_____

(主管当局盖章或硬印)

证明上述手册有效

签字_____

(经正式授权的官员签字)

地点_____

日期_____

(主管当局盖章或硬印)

* 不适用者划去。

** 不适合者划去。

第三部分 免 除*

兹证明本船：

(一) 按照上述议定书附则 I 第十三条丙的规定，仅从事于
_____ 与 _____ 之间的贸易**；或

(二) 按照上述议定书附则 I 第十三条丁的规定，采用特殊压
载布置**。

因而免除上述议定书附则 I 第十三条的要求。

签字 _____

(经正式授权的官员签字)

地点 _____

日期 _____

(主管当局盖章或硬印)

兹证明：

本船已按照1973年国际防止船舶造成污染公约1978年议定书附
则 I 第四条的规定，进行了检验。

检验结果表明，本船的结构、设备、各种系统、附件布置和材
料及其状况，在各方面均属合格，且本船符合上述议定书附则 I 的
可适用的要求。

本证书有效至 _____ 止，但每隔 _____

_____ 要进行期间检验。

19 ____ 年 ____ 月 ____ 日发于 _____

(发证地点)

(经正式授权的官员签字)

(主管当局盖章或硬印)

* 不适用者划去。

** 不适合者划去。

期 间 检 验

兹证明，按照1973年国际防止船舶造成污染公约的1978年议定书附则 I 第四条第一款第（三）项要求进行期间检验表明，本船及其状况符合该议定书的有关规定。

签字 _____

(经正式授权的官员签字)

地点 _____

日期 _____

下次期间检验日期 _____

(主管当局盖章或硬印)

签字 _____

(经正式授权的官员签字)

地点 _____

日期 _____

(主管当局盖章或硬印)

签字 _____

(经正式授权的官员签字)

地点 _____

日期 _____

(主管当局盖章或硬印)

附录 III 油类记录簿格式

对原有的格式，应增补下列的油类记录簿补充格式：

补录 1 采用清洁压载舱的油轮的 油类记录簿补充格式^①

船名 _____

船舶编号或呼号 _____

载货总容量 _____ 米³

清洁压载舱总容量 _____ 米³

下列各舱经指定为清洁压载舱：

舱	容积 (米 ³)	舱	容积 (米 ³)

注：本补录内规定的期间，应与油类记录簿内规定的期间相一致。

一、清洁压载舱的压载

101	压载舱的编号			
102	用于冲洗的水或港口压载水装入清洁压载舱的日期和当时的船位			
103	泵及管路中留存物冲洗至污油水舱的日期和当时的船位			
104	补充压载水装入清洁压载舱的日期和当时的船位			
105	关闭①通向污油水舱的阀门②通向货油舱的阀门③其他影响清洁压载水系统的阀门的日期、时间及当时的船位			
106	船上所装清洁压载水数量			

下列具名人证明，除以上所述外，在对清洁压载舱进行压载完毕时，所有的通海阀门、货油舱和管路的连接阀门，以及各舱之间的连接阀门或互通阀门均已关紧。

填写日期 _____ 作业负责驾驶员 _____

船长 _____

^① 按照1973年国际防止船舶造成污染公约1978年议定书附则 I 第十三条甲的规定，本补录应附于采用清洁压载舱的油轮的油类记录簿之后。所需其他资料，应记入油类记录簿。

二、清洁压载水的排放

下列具名人证明,除以上所述外,在清洁压载水排放结束时,所有通海的阀门,向舷外排放的阀门、货油舱和管路的连接阀门,以及各舱之间的连接阀门或互通阀门均已关紧、同时,在清洁压载水排放结束时,指定用于清洁压载水作业的泵与管路也已适当地予以清洗。

填写日期_____作业负责驾驶员_____

船长_____

107	排放舱编号			
108	开始将清洁压载水排入①海中或②接收设备的日期、时间及当时的船位			
109	向海中排放结束的日期,时间及当时的船位			
110	排入①海中或②接收设备的数量			
111	压载水在排放前是否曾经检查有无油污?			
112	在排放过程中是否曾用油分浓度计进行监测?			
113	在排放前或在排放过程中,压载水有无油污的迹象?			
114	装货后冲洗泵及管路的日期,时间及当时的船位			
115	关闭①通向污水水舱②通向货油舱③其他影响清洁压载水系统的阀门的日期、时间及当时的船位			
116	驳入污水水舱的污染水数量(写明污水水舱的编号)			

补录 2 采用原油洗舱办法的油轮的油类记录簿补充格式①

船名_____

① 按照1973年国际防止船舶造成污染公约1978年议定书附则 I 第十三条乙的规定,本补录应附于采用原油洗舱办法的原油油轮的油类记录簿之后,并用以代替油类记录簿的第五部分。加装和排放压载水的详细情况及所需的其他资料应记入油类记录簿。

船舶编号或呼号 _____

载货总容量 _____ 米³

航次自 _____ 到 _____

(港名) (日期) (港名) (日期)

注：本补录内规定的期间，应与油类记录簿内规定的期间相一致。

经原油清洗的货油舱，应为上述议定书第十三条乙第五款第（一）项要求的《操作与设备手册》中所指定者。

每一个经油洗或水涮的舱应单独填写一栏。

一、原油洗舱

201	进行原油洗舱的日期及港口名称，如在两个卸货港之间进行洗舱，则写明船位。			
202	油洗的货舱编号（见注①）			
203	使用洗舱机的编号			
204	开始洗舱的①日期和时间②液面上部空间			
205	采用的洗舱方式（见注②）			
206	洗舱管路的压力			
207	洗舱完毕或终止的①日期和时间②液面上部空间			
208	备注（见注③）			

上述各舱已按《操作和设备手册》中规定的程序清洗，并确认洗舱完毕后舱内干燥。

填写日期 _____ 作业负责驾驶员 _____

船长 _____

① 当个别舱所具有的洗舱机台数多于《操作及设备手册》所述的同时作业的洗舱机台数时，则该舱用原油清洗的部分，应予注明，例如No.2中间舱前部。

② 根据《操作及设备手册》写明是采用单级清洗法还是多级清洗法。如采用多级清洗法，则应写明这些洗舱机在该级作业中冲洗的垂向范围和次数。

③ 如果《操作及设备手册》载明的程序未被遵守，则应将当时的详情记在备注栏内。

二、舱底的水涮和冲洗

209	进行水涮或冲洗的日期和船位			
210	舱的编号和日期			
211	用水量			
212	污水驳入： ①接收设备 ②污油水舱（注明污油水舱编号）			

填写日期_____作业负责驾驶员_____

船长_____

补录3 从事特定贸易油轮的油类记录簿补充格式①

船名_____

船舶编号或呼号_____

总载货量_____米³

为满足本议定书附则 I

第十三条第二款和第三款

所需要的总压载水量_____米³

航次自_____到_____

(港名)

(港名)

注：本补录内规定的期间应与油类记录簿内规定的期间相一致。

一、压载水的加装

① 按照1973年国际防止船舶造成污染公约1978年议定书附则 I 第十三条丙的规定，本补录应附于从事特定贸易的油轮的油类记录簿之后，并用以代替该油类记录簿的第四、六、七和九等部分。所需的其他资料，应记入油类记录簿。

301	压载舱编号			
302	压载的日期和船位			
303	装入压载水的总量 (米 ³)			
304	计算压载水量的方法			
305	备 注			
306	作业负责驾驶员签名和日期			
307	船长签名和日期			

二、船内压载水的重新配置

308	重新配置的原因			
309	作业负责驾驶员签名和日期			
310	船长签名和日期			

三、压载水排放至接收设备

311	压载水排放的日期和港口			
312	接收设备的名称			
313	排放压载水的总量 (米 ³)			
314	计算压载水量的方法			
315	作业负责驾驶员签名和日期			
316	船长签名和日期			
317	港口当局的官员签名盖章和日期			

附则 II 控制散装有毒液体物质污染规则

不变

附则Ⅲ 防止海运包装或集装箱、可移动罐
柜或公路和铁路槽罐车装有害
物质污染规则

不变

附则Ⅳ 防止船舶生活污水污染规则

不变

附则Ⅴ 防止船舶垃圾污染规则

不变

附件：

目 录

1973年国际防止船舶造成污染公约.....	(216)
议定书Ⅰ 关于涉及有害物质事故报告的规定.....	(228)
议定书Ⅱ 仲 裁.....	(230)
附则Ⅰ 防止油污规则.....	(233)
附录Ⅰ 油类名单.....	(263)
附录Ⅱ 证书格式 国际防止油污证书 (1973)	(265)
附录Ⅲ 油类记录簿格式.....	(268)
附则Ⅱ 控制散装有毒液体物质污染规则.....	(277)
附录Ⅰ 有毒液体物质的分类准则.....	(294)
附录Ⅱ 散装运输的有毒液体物质名单.....	(295)
附录Ⅲ 散装运输的其它液体物质名单.....	(302)

附录Ⅳ	散装运输有毒液体物质船舶货物记录簿·····	(304)
附录Ⅴ	证书格式 国际防止散装运输有毒液体物质 污染证书(1973)·····	(306)
附则Ⅲ	防止海运包装或集装箱、可移动罐柜或公路和 铁路槽罐车装有害物质污染规则·····	(308)
附则Ⅳ	防止船舶生活污水污染规则·····	(310)
附录	证书格式 国际防止生活污水污染证书(1973) ·····	(317)
附则Ⅴ	防止船舶垃圾污染规则·····	(319)

1973年国际防止船舶造成污染公约

各缔约国，

认识到有保护整个人类环境特别是海洋环境的需要，

认识到船舶故意地、随便地或意外地排放油类和其它有害物质，
是造成污染的一项重大来源，

也认识到主要为保护环境而缔结的第一个多边协议1954年国际
防止海上油污公约的重要性和该公约在防止海洋和沿海环境污染方
面所作出的重大贡献，

本着彻底消除有意排放油类和其他有害物质而污染海洋环境并
将这些物质的意外排放减至最低限度的愿望，

考虑到达到这一目的的最好办法是制订一些不限于油污的具有
普遍意义的规则，

经协议如下：

第一条 本公约的一般义务

一、各缔约国保证实施其承担义务的本公约及其附则的各项规
定，以防止由于违反公约排放有害物质或含有这种物质的废液而污
染海洋环境。

二、除另有明文规定者外，凡引用本公约即同时构成引用其议定书及各附则。

第二条 定 义

除另有明文规定者外，就本公约而言：

一、“规则”系指载于本公约附则中的规则。

二、“有害物质”系指任何进入海洋后易于危害人类健康、伤害生物资源和海生物，损害休憩环境或妨害对海洋的其他合法利用的物质，并包括应受本公约控制的任何物质。

三、（一）“排放”一词当与有害物质或含有这种物质的废液而言，系指不论由于何种原因所造成的船舶的排放，包括任何的逸出、处理、溢出、渗漏、泵出、冒出或排空；

（二）“排放”一词不包括下列情况：

1. 1972年11月13日在伦敦签订的防止倾倒废弃物和其他物质污染海洋公约所指的倾倒；或

2. 由于对海底矿物资源的勘探、开发及与之相关联的近海加工处理所直接引起的有害物质的排放；或

3. 为减少或控制污染的合法科学研究而进行的有害物质排放。

四、“船舶”系指在海洋环境中运行的任何类型的船舶，包括水翼船、气垫船、潜水船、水上船艇和固定的或浮动的工作平台。

五、“主管机关”系指船舶在其管辖下进行营运的国家政府。就有权悬挂某一国家国旗的船舶而言，主管机关即为该国的政府。对于沿海国家为勘探和开发其自然资源行使主权，在邻接于海岸的海底及其底土从事勘探和开发的固定或浮动平台而言，主管机关即为该有关沿海国家的政府。

六、“事故”系指涉及实际或可能将有害物质或含有这种物质的废液排放入海的事件。

七、“组织”系指政府间海事协商组织。

第三条 适用范围

一、本公约适用于：

(一) 有权悬挂一缔约国国旗的船舶；和

(二) 无权悬挂一缔约国的国旗但在该缔约国的管辖下进行营运的船舶。

二、本条中的任何规定，均不得解释为减损或扩大缔约国根据国际法为勘探和开发自然资源对于邻接其海岸的海底及其底土的主权。

三、本公约不适用于任何军舰、海军辅助船舶或其他国有或国营并暂时只用于政府非商业性服务的船舶。但每一缔约国应采取不损害其所拥有或经营的这种船舶的操作或操作性能的适当措施，以保证这种船舶在合理和可行的范围内按本公约的规定行事。

第四条 违 章

一、任何违反本公约要求的事件，不论其发生在何处，根据有关船舶主管机关的法律，应予禁止，并有相应的制裁措施，如果该主管机关获悉是项违章事件，并确信有充分的证据对被声称的违章事件提出诉讼，则应按照其法律使这种诉讼迅速进行。

二、在任一缔约国管辖区域以内的任何违反本公约要求的事件，根据该缔约国的法律，应予禁止，并有相应的制裁措施。每当发生这种违章事件时，该缔约国便应：

(一) 使有关部门按其法律提出诉讼；或

(二) 将其可能掌握的关于已发生违章事件的情况和证据，提交该船的主管机关。

三、如有关某一船舶违反本公约事件的情况和证据已提交该船的主管机关，则该主管机关应迅速将其所采取的行动通知提供上述情况和证据的缔约国和本组织。

四、缔约国的法律按照本条要求所规定的处罚，其严厉程度应

足以阻止对本公约的违犯，并且不论此类事件发生在何处，其处罚均应同样严厉。

第五条 证书和检查船舶的特殊规定

一、除本条第二款的規定外，对于根据一缔约国授权按照规则的各项規定所颁发的证书，其他缔约国应予承认，并视为在本公约涉及的全部范围内与他们自己所颁发的证书具有同等的效力。

二、凡按照规则規定需要持有证书的船舶，当其在—缔约国所管辖的港口或近海装卸站时，应接受该缔约国正式授权的官员的检查。任何这种检查，应以核实船上是否备有有效的证书为限，除非有明显的理由认为该船或其设备的条件实质上不符合证书所载的情况。在这种情况下，或者船舶未备有有效的证书，那末，执行检查的缔约国应采取步骤，务使该船的出海对海上环境不致产生不当的危害威胁，才准其开航。但是，该缔约国可允许这种船离开港口或近海装卸站而驶往可供使用的最近的适当修船厂。

三、如果—缔约国对于—艘外国船舶由于其不符合本公约的規定而拒绝其进入他所管辖的港口或近海装卸站，或对之采取任何行动，则该缔约国应立即通知该船船旗国的领事或外交代表，如无此可能，则应立即通知该船的主管机关。在拒绝进港或采取上述行动前，该缔约国可要求与该船的主管机关进行协商。如船舶未按规则的規定备有有效的证书。也应通知主管机关。

四、对于非本公约缔约国的船舶，必要时缔约国应运用本公约的一些要求，以保证不给予这些船舶较为优惠的待遇。

第六条 违章事件的侦查和本公约的实施

一、各缔约国应运用—切适当而切实可行的侦查和环境监测措施，适当的报告程序和证据积累，在对违章事件的侦查和本公约的实施方面进行合作。

二、凡适用本公约的船舶，在—缔约国的任何港口或近海装卸

站，可受到该缔约国委派或授权的官员的检查，以核实该船是否违反规则的规定而排放了任何有害物质。如检查表明是违反本公约的事件，则应将一份报告送请主管机关采取适当行动。

三、任何缔约国如有关于该船违反规则规定排放了有害物质或含有这种物质的废液的证据，应提供给主管机关。如属可行，该缔约国的主管当局应将此项所声称的违章事件通知该船船长。

四、在收到这种证据后，被通知的主管机关应对此事进行调查，并可要求该缔约国对所声称的违章事件提供进一步的或更完善的证据。如果该主管机关确信有充分的证据可对所声称的违章事件提出诉讼，则应使这种诉讼按其法律尽速进行。该主管机关应将所采取的行动，迅速通知报告此项所声称的违章事件的缔约国和海协组织。

五、一缔约国也可对进入受其管辖的港口或近海装卸站的适用于本公约的船舶进行检查，如果已从任一缔约国收到调查的请求和关于该轮不论在何处排放了有害物质或含有这种物质的废液的充分证据。这种调查的报告应送交请求调查的缔约国和主管机关，以便能根据本公约采取适当的行动。

第七条 对船期的不当延误

一、在执行本公约第四、第五或第六条规定的情况下，应尽力避免使船舶受到不当的阻留或迟延。

二、如果在执行本公约第四、第五或第六条规定的情况下船舶受到不当的阻留或迟延，该船对于所受到的损失或损害，有权要求赔偿。

第八条 涉及有害物质的事故报告

一、应毫不迟延地尽可能按照本公约议定书 I 的规定作出事故报告。

二、每一缔约国应：

(一) 为适当的官员或机构受理所有关于事故的报告，作出一切必要的安排；并

(二) 将这些安排的详细情况通知本组织，以便转告其它缔约国和本组织的会员国。

三、一缔约国一旦收到本条规定的报告时，应立即将该报告转发给：

(一) 所涉及的船舶的主管机关；以及

(二) 可能受到影响的任何其他国家。

四、每一缔约国应指示其海上检查船和飞机以及其他适当的部门，向其当局报告本公约议定书 I 中所提及的任何事故，该缔约国如认为适当，应相应地报告本组织和任何其他的有关方面。

第九条 其他的条约及解释

一、本公约一经生效，在缔约国之间，本公约即替代经修订的 1954 年国际防止海上油污公约。

二、本公约的任何规定，不得损害根据联大 C (XXV) 第 2750 号决议召开的联合国海洋法会议对海洋法的编纂和发展，也不得损害任何国家目前和今后就海洋法以及沿海国和船旗国的管辖权的性质和范围所提出的要求和法律上的意见。

三、本公约中“管辖权”一词，应根据在应用和解释本公约时有效的国际法来解释。

第十条 争议的解决

在两个或两个以上的缔约国之间对本公约的解释或应用所发生的任何争议，如不能通过这些国家间的协商解决，同时如这些国家又不能以其它方式取得一致意见时，经其中任一缔约国的请求，得交付本公约的议定书 II 中所规定的仲裁

第十一条 资料交流

一、各缔约国负责将下述各项文件送交本组织：

（一）就本公约范围内各项事宜所颁布的法律、命令、法令和规则以及其他文件的文本；

（二）经授权代表各该缔约国按规则规定办理关于装运有害物质船舶的设计、建造和设备事宜的非政府性机构的名单；

（三）根据规则规定所颁发的证书的足够数量的样本；

（四）接收设备的清单，包括其地点、容量和可用的设备以及其他的特点；

（五）关于本公约实施结果的正式报告或其摘要；

（六）按海协组织标准格式填写的对违反本公约事件实际所作处罚的年度统计报告。

二、海协组织应将收到本条规定的任何文件一事通知各缔约国，并将按本条第一款第（二）至（六）项规定送交海协组织的任何资料转发所有缔约国。

第十二条 船舶事故

一、每一主管机关负责对其适用于规则的任何船舶所发生的任何事故进行调查，如果这种事故对海上环境造成了重大的有害影响。

二、每一缔约国应向海协组织提供关于这种调查结果的资料，如其认为这种资料可能有助于确定本公约需作任何种修改的话。

第十三条 签字、批准、接受、认可和加入

一、本公约自1974年1月15日起至1974年12月31日在本组织总部开放供签字，此后继续开放供加入。各国可按下列方式参加本公约：

（一）签字并对批准、接受或认可无保留；或

(二) 签字而有待批准、接受或认可，随后再予批准、接受或认可；或

(三) 加入。

二、批准、接受、认可或加入的实现，应向海协组织秘书长交存一份相应的文件。

三、海协组织秘书长应将任何签字或任何新近批准接受、认可或加入的文件的交存及其交存日期，通知所有已签字或已加入本公约的国家。

第十四条 任 选 附 则

一、在签字、批准、接受、认可或加入本公约时，一个国家可以提出声明，它不接受本公约的附则Ⅲ、Ⅳ和Ⅴ（以下简称“任选附则”）或不接受其中的任一附则。除上述规定外，缔约国应受任何附则的全部约束。

二、曾声明不受某一任选附则约束的国家，可随时通过向海协组织交存第十三条第二款所规定的文件，接受该附则。

三、根据本条第一款提出声明不接受某一任选附则且以后又并未按本条第二款规定接受该附则的国家，在该附则有关事项方面，既不承担本公约所规定的任何义务，也无权要求本公约所赋予的任何权利，同时，就有关该附则各种事项而言，凡在本公约中提及各缔约国时，均不包括该国家。

四、海协组织应将根据本条规定提出的任何声明，以及收到按本条第二款规定交存的任何文件一事，通知业已签字或加入本公约的国家。

第十五条 生 效

一、本公约在不少于15个国家按第十三条规定参加本公约之日后经过12个月生效，该15国所拥有的商船队的吨位之和，应不少于世界商船总吨位的50%。

二、任选附则应在本条第一款所规定的条件就该附则而言得到满足之日后经过12个月生效。

三、海协组织应将本公约生效的日期和某一任选附则按本条第二款规定生效的日期，通知业已签署或加入本公约的国家。

四、对于在本公约或任何任选附则生效的要求得到满足之后但在其生效之日前交存批准、接受、认可或加入文件的国家，其批准、接受、认可或加入应在本公约或该附则生效之日生效，或在交存上述文件之日后经过3个月生效，以较晚者为准。

五、对于在本公约或某一任选附则生效之日后交存批准、接受、认可或加入文件的国家，本公约或该附则应在上述文件交存之日后经过3个月对之生效。

六、在第十六条对本公约或一任选附则的修正案的生效所要求的全部条件得到满足之日后，交存的任何批准、接受、认可或加入的文件，应适用于经修订的公约或附则。

第十六条 修正

一、本公约可按下列各款中所规定的任一修正程序，予以修正。

二、经海协组织审议后修正：

（一）一缔约国所提议的任何修正案，应提交海协组织，并应由海协组织秘书长至少在海协组织审议前6个月将其通知海协组织的所有会员国和所有缔约国。

（二）海协组织应将上述提议和周知的任何修正案提交给一个适当的机构进行审议。

（三）本公约的缔约国，不论其是否为海协组织的会员国，有权参加该适当机构的会议。

（四）修正案须以到会并投票的缔约国三分之二多数票通过。

（五）修正案如按上述第（四）项的规定获得通过，则海协组织秘书长应将其通知所有的缔约国，以供接受。

(六) 在下述情况下，一项修正案应视为已被接受：

1. 对于本公约某一条款的一项修正案，在其为商船队吨位之和不少于世界商船队总吨位50%的三分之二缔约国接受之日，即应视为已被接受。

2. 对于本公约某一附则的一项修正案，应按本项之3中所规定的程序视为已被接受，除非该适当机构在通过这一修正案时决定，该修正案在商船队吨位之和不少于世界商船队总吨位50%的三分之二缔约国接受之日，才能视为已被接受。但是，在本公约某一附则的一项修正案生效之前的任何时候，一缔约国仍可通知海协组织的秘书长，必须经其明确认可，该修正案才能对之生效。海协组织秘书长应将这种通知及收到的日期通知各缔约国。

3. 对本公约某一附则附录的一项修正案，在该适当机构通过它时所规定的期限（该期限不得少于10个月）届满时，即应视为已被接受，除非在此期限内不少于三分之一的缔约国或其所拥有的商船队之和不少于世界商船队总吨位50%的缔约国（不论达到哪个条件均可）通知本组织表示反对；

4. 对本公约议定书 I 的修正案，应按上述本项之2或3中所规定的对本公约附则修正案的同样程序办理；

5. 对本公约议定书 II 的修正案，应按上述本项之1中所规定的对本公约条款修正案的同样程序办理。

(七) 修正案按下述条件生效：

1. 对本公约的条款、议定书 I、议定书 II 或未按本条第二款第(六)项之3中所规定的程序办理的本公约附则的修正案，凡按前述规定被接受者，对于已宣布接受该修正案的各缔约国，应在其被接受之日后经过6个月生效；

2. 对根据本条第二款第(六)项之3中所规定的程序办理的本公约的议定书 I、附则或附则附录的修正案，凡按上述条件视为已被接受者，应在其被接受后过6个月对所有缔约国生效，但在该日期前声明不予接受或按第(六)项之2的规定声明须待其明确认

可的缔约国除外。

三、会议修正：

(一) 经一缔约国提出申请,并有至少三分之一缔约国的同意,海协组织应召开一次缔约国会议来审议对本公约的修正案。

(二) 经这一会议以到会并投票的缔约国三分之二多数票通过的每一项修正案,应由海协组织秘书长通知所有缔约国,以供接受。

(三) 除非会议另有决定,该修正案应按上述第二款第(六)和第(七)项中为此所规定的程序视为已被接受和生效。

四、(一) 如果是对于某一任选附则的修正案,则本条中所提到的“缔约国”应视为对该附则负有义务的缔约国。

(二) 不接受某一附则的一项修正案的缔约国,仅就该修正案的应用而言,应视同非缔约国。

五、一项新附则的通过与生效,应按和本公约条款修正案的通过与生效相同的程序办理。

六、除另有明文规定者外,根据本条规定对本公约所作的任何修正,凡涉及船舶结构者,只适用于在该修正案生效之日或其后订立建造合同的船舶,或无建造合同但在该修正案生效之日或其后安放龙骨的船舶。

七、对于一项议定书或附则的任何修正案,应与该议定书或附则的实质内容有关,并应与本公约的条款相一致。

八、海协组织秘书长应根据本条规定生效的任何修正案连同其生效的日期一并通知所有缔约国。

九、根据本条规定对一项修正案所提出的接受或反对的声明,应以书面通知海协组织秘书长。海协组织秘书长应将这种通知和收到的日期通知各缔约国。

第十七条 促进技术合作

各缔约国应与海协组织和其他国际机构进行协商,并在联合国

环境规划署执行主任的协助和配合下，支援那些对要求最好能在其国内进行下述技术援助的缔约国，以推进本公约的目的和宗旨：

- 一、培训科技人员；
- 二、供应必要的接收和监测的设备与设施；
- 三、推进防止或减轻船舶污染海洋环境的其他措施和安排；
- 四、鼓励研究工作。

第十八条 退 出

一、任何缔约国，在本公约或任何任选附则对该缔约国生效满5年后，可随时退出本公约或该任选附则。

二、退出本公约或任选附则，应以书面通知海协组织秘书长，海协组织秘书长应将所收到的任何这种通知和收到的日期以及退出的生效日期，通知所有其他缔约国。

三、退出本公约或任选附则，应在海协组织秘书长收到该项通知后经过12个月或在该通知中所指明的任何较此为长的期限届满后生效。

第十九条 保存和登记

一、本公约应由海协组织秘书长保存，海协组织秘书长应将核证无误的本公约副本分送所有已签字或已加入本公约的国家。

二、本公约一经生效后，海协组织秘书长应即按照联合国宪章第102条的规定，将其文本送联合国秘书长登记并公布。

第二十条 文 字

本公约正本一份，用英文、法文、俄文和西班牙文写成，每种文本具有同等效力。另应备有阿拉伯文、德文、意大利文和日文的官方译本，译本与签署后的正本一起保存。

下列具名的经各自政府正式授权的代表（略—编者注）特签署

本公约，以昭信守。

1973年11月2日订于伦敦。

议定书 I 关于涉及有害物质事故 报告的规定

(按照本公约第八条的规定)

第一条 报告的责任

一、涉及本议定书第三条中所述事故的船舶的船长，或负责管理该船的其他人员，应毫不迟延地尽可能按照本议定书的规定对事故作出详细的报告。

二、如果本条第一款中所述的船舶被放弃，或者该船所作的报告不完整或得不到该船的报告，则该船的船东、租船人、经理人或经营人，或者他们的代理人，应尽可能担负起本议定书中所规定的船长的责任。

第二条 报告的方法

一、只要可能，就应用无线电报告，但无论如何，必须通过当时可利用的最快速途作出报告。凡用无线电进行报告，则应尽可能最优先地给予发送。

二、报告应发交本公约第八条第二款第（一）项中所规定的适当官员或机构。

第三条 报告的时间

每遇事故涉及下述情况时，便应作出报告：

一、非本公约所许可的排放；或

二、由于下列原因而为本公约所许可的排放：

（一）为保障船舶安全或救护海上人命进行的排放；或

- (二) 由于船舶或其设备受损而造成的排放；
- 三、为与某一特定的污染事故作斗争或为对减轻或控制污染进行合法的科学研究而排放某种有害物质；或
- 四、可能会发生本条第一、二或三款中所述的排放。

第四条 报告的内容

一、每一报告一般应包括：

- (一) 船舶特征；
- (二) 事故发生的日期和时间；
- (三) 事故发生时船舶的地理位置；
- (四) 事故发生时的风、浪情况；以及
- (五) 有关的船舶详细情况。

二、每一报告特别应包括：

- (一) 对于所涉及的有害物质的清楚的说明，如有可能，应包括这类物质的正确学名（不应用商业名称来代替正确的学名）；
- (二) 对于已排入和可能排入海中有害物质的数量、浓度和大致情况的说明或估计；
- (三) 对于包装和识别标志的说明（在情况需要时）；以及
- (四) 如有可能，并应包括发货人、收货人或制造商的名称。

三、每一报告应清楚地说明，已排放的或可能排放的有害物质是油类，还是有毒液体物质、有毒固体物质或有毒气体，以及这种物质是或曾是以散装运输的，还是以包装、集装箱、可移动罐柜或公路及铁路槽罐车装运的。

四、必要时，应在每一报告中补充收受报告者所要求的或发送报告者认为适当的其它有关资料。

第五条 补充报告

根据本议定书规定有责任发送报告的任何人，如有可能：

- 一、在必要时，应对最初的报告补充关于进一步发展的情况；

和

二、尽可能满足受影响国家索取有关该事故补充资料的要求。

议定书Ⅱ 仲 裁

(按照本公约第十条的规定)

第 一 条

除争议各方另有决定外，仲裁程序应符合本议定书所列各项规定。

第 二 条

一、当一缔约国应用本公约第十条的规定向另一缔约国提出请求时，得设立仲裁庭。仲裁请求应包括对争议案件的说明和任何的证明文件。

二、请求仲裁的一方应通知本组织秘书长：他已请求设立仲裁庭，争议各方国家的名称，以及他认为各方对其解释或应用方面持有不同意见的本公约条款或规则。秘书长应将这一情况转告所有缔约国。

第 三 条

仲裁庭由三名仲裁员组成：由有争议的每一方各指定仲裁员一名，并由这两名仲裁员协议指定第三名仲裁员担任首席仲裁员。

第 四 条

一、如自指定第二名仲裁员之日起满60天仍未指定仲裁庭的首席仲裁员时，经当事人的任一方请求，海协组织秘书长应在以后的60天期间内进行这项指定，其人选从本组织理事会预先拟定的合格人员名单中择定之。

二、如当事的一方在接到请求之日起60天内仍未指定应由其负

责指定的仲裁员时，当事人的另一方可直接通知海协组织秘书长，秘书长应在60天内指定仲裁庭的首席仲裁员，其人选从本条第一款所规定的名单中择定之。

三、首席仲裁员经指定后，应要求尚未指定仲裁员的当事一方，以同样的方法并根据同样的条件指定仲裁员。如果该当事方不进行所需要的指定，则首席仲裁员应要求本组织秘书长按前款所规定的形式和条件指定仲裁员。

四、凡根据本条规定指定的首席仲裁员，不应是或曾是当事一方的公民，但经当事人的另一方同意者除外。

五、如果经当事的一方负责指定的仲裁员死亡或缺席，该当事方应在该仲裁员死亡或缺席之日起60天内指定接任的仲裁员。倘使该当事方不作这种指定，则应由其余的仲裁员进行仲裁。如果首席仲裁员死亡或缺席，应按照上述第三条的规定指定接任的首席仲裁员，但是，如果仲裁庭的成员在首席仲裁员死亡或缺席后60天内不能就其接任人选取得一致意见时，则应按照本条规定指定接任的首席仲裁员。

第 五 条

仲裁庭可审理并裁决由争议事项所直接引起的反诉。

第 六 条

当事人的每一方应负担其仲裁员的报酬和相关的费用，以及为准备他自己的案件的开支。对首席仲裁员的报酬和仲裁的全部经常开支应由当事各方平均分担。仲裁庭对其所有开支应有记录，并应提出结算单。

第 七 条

任何缔约国，如在该案件中有法律上的利害关系，同时并可能受到其决定的影响者，在以书面通知原来发起该项仲裁程序的当事

各方后，经仲裁庭的同意，可参加该项仲裁程序。

第 八 条

凡根据本议定书规定设立的仲裁庭，得自行决定其议事规则。

第 九 条

一、仲裁庭对于其议事规则、审理地点以及所需审理的任何问题的决定，均应以其成员的多数票通过之；经各方负责指定的仲裁员，其中有一人缺席或弃权，不得妨碍仲裁庭作出裁决。如果表决的票数相等，首席仲裁员的一票，应为决定性的。

二、当事各方应便利仲裁庭的工作，特别是应按照其法律并尽其可能：

（一）为仲裁庭提供必要的文件和资料；

（二）使仲裁庭能进入其领土，询问证人或专家，以及视察事故现场。

（三）当事一方的缺席，不妨碍仲裁程序的进行。

第 十 条

一、仲裁庭应在设立之时起 5 个月内提出其裁决书，除非在必要时它决定延长这一时限，但不得超过 3 个月。仲裁庭的裁决书应附有裁决理由的说明，此项裁决书为终局裁决，不得上诉，并应将其通知海协组织秘书长。当事各方应立即按裁决书执行。

二、当事各方之间对于裁决书的解释或执行所产生的任何争议，可由当事人的任一方提请作出该项裁决书的仲裁庭进行裁决，但如该仲裁庭业已撤销，则可提交为此目的而按原仲裁庭的同样组成方法所组成的另一仲裁庭进行裁决。

附则 I 防止油污规则

第一章 总 则

第一条 定 义

就本附则而言：

一、“油类”系指包括原油、燃料油、油泥、油渣和炼制品在内的任何形式的石油，（本公约附则 II 所规定的石油化学品除外）在不限于上述规定原则的情况下，包括本附则附录 I 中所列的物质。

二、“油性混合物”系指含有任何油分的混合物。

三、“燃油”系指船舶所载有并用作其推进和辅助机器的燃料的任何油类。

四、“油轮”系指建造为或改造为主要在其装货处所装运散装油类的船舶，并包括油类/散货两用船以及全部或部分装运散装货油的本公约附则 II 中所规定的任何“化学液货船”。

五、“油类/散货两用”系指设计为或者装运散装货油或者装运散装固体货物的船舶。

六、“新船”系指：

（一）在1975年12月31日以后订立建造合同的船舶；或

（二）无建造合同时，在1976年6月30日以后安放龙骨或处于相应建造阶段的船舶；或

（三）在1979年12月31日以后交船的船舶；或

（四）曾经重大改建：

1. 其改建合同是在1975年12月31日以后订立者；或

2. 无改建合同，但其改建工作是在1976年6月30日以后开始者；或

3. 其改建工作是在1979年12月31日以后完成者。

七、“现有船舶”系指非新船的船舶。

八、“重大改建”系指对现有船舶所作的下述改建：

(一) 大大地改变了该船的尺度或装载容量；或

(二) 改变了该船的类型；或

(三) 根据主管机关的意见，这种改建的目的实质上是要延长船舶的使用年限；或

(四) 这种改建对在其他方面已使该船变成了一艘新船，以致应遵守本公约中不适用于现有船舶的有关规定。

九、“最近陆地”。“最近陆地”一词，系指距该领土按照国际法据以划定其领海的基线，但下述情况除外：就本公约而言，在澳大利亚东北海面“最近陆地”，系指距澳大利亚海岸下述各点的连线而言——

自南纬 $11^{\circ}00'$ 东经 $142^{\circ}08'$ 的一点起至南纬 $10^{\circ}35'$ 东经 $141^{\circ}55'$ 的一点，然后至南纬 $10^{\circ}00'$ 东经 $142^{\circ}00'$ 的一点，然后至南纬 $9^{\circ}10'$ 东经 $143^{\circ}52'$ 的一点，然后至南纬 $9^{\circ}00'$ 东经 $144^{\circ}30'$ 的一点，然后至南纬 $13^{\circ}00'$ 东经 $144^{\circ}00'$ 的一点，然后至南纬 $15^{\circ}00'$ 东经 $146^{\circ}00'$ 的一点，然后至南纬 $18^{\circ}00'$ 东经 $147^{\circ}00'$ 的一点，然后至南纬 $21^{\circ}00'$ 东经 $153^{\circ}00'$ 的一点，然后至澳大利亚海岸南纬 $24^{\circ}42'$ 东经 $153^{\circ}15'$ 的一点所画的一条连线。

十、“特殊区域”系指这样的一个海域，在该海域中，由于其海洋学的和生态学的情况以及其运输的特殊性质等方面公认的技术原因，需要采取防止海洋油污的特殊强制办法。特殊区域包括本附则第十条中所列各区。

十一、“油量瞬间排放率”，系指任一瞬间每小时排油的升数除以同一瞬间船速节数之值。

十二、“舱柜”系指为船舶的永久结构所形成并设计为装运散装液体的围蔽处所。

十三、“边舱”系指与船壳边板相连的任何舱柜。

十四、“中间舱”系指纵向舱壁间的任何舱柜。

十五、“污油水舱”系指专用于收集舱柜排出物、洗舱水和其他油性混合物的舱柜。

十六、“清洁压载水”系指这样一个舱内的压载水，该舱自上次装油后，已清洗到如此程度，以致其中的废液，倘使在晴天从一静态船舶排入清洁而平静的水中，不会在水面或邻近的岸线上产生明显的痕迹，或形成油泥或乳化物沉积于水面以下或邻近的岸线上。如果压载水是通过经主管机关认可的排油监、控系统排出的，而根据这一系统的测定查明该废液的含油量不超过15ppm，那么，尽管出现有明显的痕迹，仍应确定该压载水是清洁的。

十七、“专用压载水”系指装入这样一个舱内的压载水，该舱与货油或燃油系统完全隔绝并固定用于装载压载水，或固定用于装载本公约诸附则中所指各种油类和有毒物质以外的压载水或货物。

十八、“船长”（L）为量自龙骨上面最小型深85%处水线总长的96%，或为该水线处自船首柱前边至舵杆中心的长度，如果这一长度较大的话。船舶设计为倾斜龙骨时，据以计量长度的水线应与设计水线平行。船长（L）以米计量。

十九、“首尾垂线”应取自船长（L）的前后两端，首垂线应与计量长度水线上的船首柱前边相重合。

二十、“船中部”系指在船长（L）的中部。

二十一、“船宽”（B）系指船舶的最大宽度，对于金属船壳的船舶，在船中部量至肋骨型线，对船壳为任何其他材料的船舶，则在船中部量至船壳的外表面。船宽（B）以米计量。

二十二、“载重量”（DW）系指船舶在比重为1.025的水中处于与勘定的夏季干舷相应的载重吃水线时的排水量和该船的空载排水量之间的差数（以吨计）。

二十三、“空载排水量”系指船舶在舱柜内没有货物、燃油、滑油、压载水、淡水、锅炉给水，以及船上既无消耗物料，又无旅客及其行李时的排水量（以吨计）。

二十四、某一处所的“渗透率”系指该处所假定要被水占据的

容积和该处所总容积之比。

二十五、船内的“容积”和“面积”在任何情况下应算至型线。

第二条 适用范围

一、除另有明文规定者外，本附则的规定适用于所有船舶。

二、非油运船舶，如备有建造为并用于装载200立方米或200立方米以上总容量散油的装货处所者，则本附则关于油轮的第九条，第十条，第十四条，第十五条第一、二、三款，第十八条，第二十条及第二十四条第四款规定的要求，也应适用于这些装货处所的构造和作业，但如该总容量少于1000立方米，则可应用第十五条第四款的规定以代替第十五条第一、二、三款的规定。

三、受本公约附则Ⅱ的规定约束的货物，如装载于油轮的装货处所，也应符合本公约附则Ⅱ的相应要求。

四、（一）任何水翼船、气垫船和其它新型船舶（近水面船艇、潜水船艇等），其结构特点使得应用本附则第二章和第三章有关构造和设备的任何规定为不合理或不可行时，如果参照该船所要从事的营运情况，其构造和设备能提供对油污的同等防护，则可由主管机关免除应用这些规定。

（二）主管机关所准许的任何这种免除的项目，应在本附则第五条所述的证书中予以载明。

（三）准许任何这种免除的主管机关，应将所免除的项目和理由尽速（但不得晚于其后90天）通知海协组织，并由海协组织转告各缔约国，以供参考和采取适当的行动（如需要的话）。

第三条 等效物

一、主管机关可允许在船上安装任何装置、材料、设备或器械，以代替本附则所要求者，条件是这种装置、材料、设备或器械与本附则所要求者至少是同样有效。主管机关的这种权力，不得扩大到

以操作方法来达到控制排油并作为等效来代替本附则各条所规定的那些设计和构造的特点。

二、允许以某种装置、材料、设备或器械来代替本附则所要求者的主管机关，应将其细节通知海协组织，以便转告各缔约国，供其参考和采取适当的行动（如需要的话）。

第四条 检 验

一、凡150总吨及150总吨以上的油轮和400总吨及400总吨以上的其他船舶，应进行下列的检验：

（一）初次检验，在船舶投入营运之前或在首次签发本附则第五条所要求的证书之前进行。此项检验，就本附则所涉及的船舶而言，应包括对其结构、设备、装置、布置和材料的全面检验。这种检验应保证其结构、设备、装置、布置和材料完全符合本附则中相应的要求。

（二）定期检验，其间隔期限由主管机关决定，但不得超过5年。这种检验应保证结构、设备、装置、布置和材料完全符合本附则中相应的要求。但是，如果国际防止油污证书（1973）按本附则第八条第三或第四款的规定得到展期，则这种定期检验的间隔时间也可相应予以延长。

（三）期间检验，其间隔期限由主管机关决定，但不得超过30个月。这种检验应保证设备和相联的泵浦与管系，包括排油监、控系统、油水分离设备和滤油系统，完全符合本附则中相应的要求，并处于良好的工作状况。这种期间检验，应在根据本附则第五条规定所发的国际防止油污证书（1973）上予以签注。

二、主管机关对于不受本条第一款规定约束的船舶，应制定适当的措施，以保证符合本附则中可适用的规定。

三、关于实施本附则规定的船舶检验，应由主管机关的官员执行。但是，主管机关可将这些检验委托给为此目的而指定的验船师或它所认可的组织。不论哪种情况，有关主管机关均应充分保证检

验的完善和有效。

四、本条规定的任何船舶检验完成后，未经主管机关许可，对于检验所涉及的结构、设备、装置、布置或材料、不得作重大的变更，但直接替换这种设备或装置，则不在此限。

第五条 签发证书

一、150总吨及150总吨以上的油轮和400总吨及400总吨以上的其他船舶，凡航行前往其他缔约国所辖的港口或近海装卸站者，在按照本附则第四条的规定进行检验后，应发给一张国际防止油污证书（1973）。对于现有船舶，这一规定应在本公约生效之日后经过12个月适用之。

二、这种证书应由主管机关或经主管机关正式授权的任何人员或组织签发。不论哪种情况，主管机关对证书负有全部责任。

第六条 他国政府代发证书

一、一缔约国政府，应主管机关的请求，可指派人员对一些船舶进行检验，如认为符合本附则的规定，应依照本附则发给或授权发给该船一张国际防止油污证书（1973）。

二、应尽快将一份证书副本和一份检验报告副本送交请求进行该项检验的主管机关。

三、这样签发的证书应载明，该证书是根据主管机关的请求签发的，应与按本附则第五条规定签发的证书具有同等的效力和得到同样的承认。

四、对于悬挂非缔约国国旗的船舶，不得发给国际防止油污证书（1973）。

第七条 证书格式

国际防止油污证书（1973），应按与本附则附录Ⅱ中所示样本相一致的格式，用发证国的官方文字写成。如所用文字既非英文又

非法文，则该文本中还应有这两种文字之一的译文。

第八条 证书的有效期限

一、一张国际防止油污证书（1973）签发后的有效期限，由主管机关规定。但这一期限，除本条第二、三和四款中所规定者外，自签发之日起不得超过5年。

二、证书期满时，如船舶不在其所挂国旗的缔约国管辖的港口或近海装卸站，则主管机关可将该证书展期。但是，只有为了让该船完成其前往船旗国或预定进行检验的国家的航行，而且这样做是正当和合理时，才能给予这种展期。

三、证书展期的期限，不得超过5个月。被给予这种展期的船舶，在抵达其船旗国或预定进行检验的港口后，不得凭藉这种展期尚有效而在未取得一张新的证书前驶离该港或该国。

四、未经根据本条第二款规定展期的证书，主管机关可给予自证书所载期满之日起至多1个月时间的宽限期。

五、如果未经主管机关许可，对所要求的构造、设备、装置、布置或材料，作了重大的变更（但直接替换这种设备或装置除外），或者没有进行主管机关根据本附则第四条第一款第（三）项所规定的期间检验，该证书即行失效。

六、除本条第七款规定者外，在船舶改挂另一国的国旗后，原发给该船的证书即行失效。

七、在船舶改挂另一缔约国的国旗后，证书仍应继续有效，但其有效期不得超过5个月（如果在这一期限内该证书未满期的话），或者直到主管机关换发一张新证书时为止，以较早者为准。该船原来悬挂其国旗的缔约国政府，在该船改换国旗后，应尽快将该船改换国旗前所持证书的副本一份送交主管机关，如有有关的检验报告，亦应将其副本一份一并送交。

第二章 控制操作污染的要求

第九条 对排油的控制

一、除本附则第十条、第十一条的规定以及本条第二款的规定外，适用本附则的船舶，除非符合所有下列条件，不得将油类或油性混合物排放入海：

(一) 对于油轮（除本款第(二)项中所规定者外）：

1. 油轮不在特殊区域之内；
2. 油轮距最近陆地50海里以上；
3. 油轮正在途中航行；
4. 油量瞬间排放率不超过60升/海里；
5. 排入海中的总油量，对于现有油轮而言，不得超过这项残油所属的该种货油总量的1/15,000，对于新油轮而言，不得超过这项残油所属的该种货油总量的1/30,000；
6. 油轮所设（除本附则第十五条第三款中所规定者外）本附则第十五条要求的排油监、控系统 and 污油水舱的装置，正在运转。

(二) 对于从400总吨及400总吨以上的非油运船舶和从油轮机处所的舱底（不包括货油泵舱的舱底）的排放（但不得杂有货油的残油）：

1. 船舶不在特殊区域之内；
2. 船舶距最近陆地12海里以上；
3. 船舶正在途中航行；
4. 废液的含油量小于100ppm；
5. 船上所设本附则第十六条要求的排油监、控系统，油水分离设备，滤油系统或其它装置，正在运转。

二、小于400总吨的非油轮船舶，当其在特殊区域以外时，主管机关应保证该船在合理和可行的范围内设有将残油留存船上并将其排入接收设备或按本条第一款第(二)项规定的要求排放入海的

各项装置。

三、凡在紧邻船舶或其迹流的水面上或水面下，发现有明显的油迹时，在合理可行的范围内，缔约国政府应对有无违反本条或本附则第十条规定的有关事实立即进行调查。这种调查特别应包括风、浪的情况，该船的航迹和航速，附近的这种明显油迹的其他可能来源，以及任何有关的排油记录。

四、本条第一款的规定，不适用于清洁压载水或专用压载水的排放。本条第一款第（二）项的规定，不适用于未经稀释其含油量不超过15ppm的油性混合物的排放。

五、任何含有在数量或浓度上会危害海洋环境的化学品或其它物质，或是借以规避本条所列排放条件的化学品或其他物质，均不得排放入海。

六、按照本条第一、二和四款的规定不能排放入海的残油，应留存船上或排入接收设备。

第十条 防止船舶在特殊区域运行时造成油污的方法

一、就本附则而言，特殊区域为地中海区域、波罗的海区域、黑海区域、红海区域和“海湾”区域，其界限如下：

（一）地中海区域，系指地中海本身，包括其中的各个海湾和海在内，与黑海以北纬41°纬线为界，西至直布罗陀海峡，以西经5°36′经线为界。

（二）波罗的海区域，系指波罗的海本身以及波的尼亚湾、芬兰湾和波罗的海的入口（以斯卡格拉克海峡中斯卡晏角处的北纬57°44.8′纬线为界）。

（三）黑海区域，系指黑海本身，与地中海以北纬41°纬线为界。

（四）红海区域，系指红海本身，包括苏伊士湾和亚喀巴湾，南以Ras si Ane（北纬12°8.5′，东经43°19.6′）和Husn Murad（北纬12°40.4′，东经43°30.2′）之间的恒向线为界。

(五) “海湾”区域,系指位于Ras al Hadd (北纬22°30′, 东经59°48′) 和Ras al Fasteh (北纬25°04′, 东经61°25′) 之间的恒向线西北的海域。

二、(一) 除本附则第十一条的规定外,任何油轮和400总吨及400总吨以上的非油轮船舶,当其在特殊区域内时,禁止将油类或油性混合物排入海中。

(二) 这种船舶,当其在特殊区域内时,应将所有排出的残油、油泥、污压载水和洗舱水留存船上,并只准将其排入接收设备。

三、(一) 除本附则第十一条的规定外,小于400总吨的非油轮船舶,当其在特殊区域内时,禁止将油类或油性混合物排入海中,但是,如果未经稀释,这种废液的含油量不超过15ppm,或者能符合所有下列条件时,则不此限:

1. 船舶正在途中航行;
2. 废液的含油量小于100ppm;
3. 尽可能远离陆地排放,但在任何情况下距最近陆地不得少于12海里。

(二) 任何含有在数量或浓度上会危害海洋环境的化学品或其他物质,或是借以规避本条所列排放条件的化学品或其它物质,均不得排放入海。

(三) 按照本款第(一)项的规定不能排入海中的残油,应留存船上或排入接收设备。

四、本条的规定,不适用于清洁压载水或专用压载水的排放。

五、本条中的任何规定,并不禁止仅有部分航程在特殊区域内的船舶在特殊区域以外按照本附则第九条的规定进行排放。

六、凡在紧邻船舶或其迹流的水面上或水面下,发现有明显的油迹时,在合理可行的范围内,缔约国政府应对有无违反本条或本附则第九条规定的有关事实立即进行调查。这种调查特别应包括风、浪的情况,该船的航迹和航速,附近的这种明显油迹的其它可

能来源，以及任何有关的排油记录。

七、特别区域内的接收设备：

(一) 地中海、黑海和波罗的海区域：

1. 凡海岸线与上述任何特殊区域相邻接的缔约国政府，应保证不晚于1977年1月1日，在该特殊区域内的所有装油站和修理港，都备有足以接收和处理来自油轮的所有污压载水和洗舱水的设备。此外该特殊区域以内的所有港口，还应备有对于来自一切船舶的其他残油和油性混合物的足够接收设备，这些设备，应有足够的容量，以满足到港船舶的需要而不致造成不当的迟延。

2. 缔约国政府，凡在其管辖范围内如有可能要求排放压载水以减少船舶吃水的浅海航路入口者，应保证设置本款第(一)项之1中所述的设备，但可以附有如下的条件，即需要排放污油水或污压载水的船舶可能要受到一些耽搁。

3. 在本公约生效之日(如早于1977年1月1日)和1977年1月1日之间的这一期间里，船舶在特殊区域内航行时，应遵守本附则第九条的规定。但是，其海岸线与本款所述的任一特殊区域相邻接的缔约国政府，可制订一个早于1977年1月1日但在本公约生效之日以后使本条规定对该特殊区域开始生效的日期，条件是：

(1) 在上述制订的日期以前，所要求的全部接收设备均已备妥；以及

(2) 该缔约国至少在6个月前将上述制订的日期通知海协组织，以便转告其他缔约国。

4. 在1977年1月1日之后或按照本款第(一)项之3的规定所制订的日期(如较早的话)之后，每一缔约国应将被宣称为设备不足的一切事例通知海协组织，以便转告各有关缔约国政府。

(二) 红海区域与海湾区域：

1. 凡海岸线与这些特殊区域相邻接的缔约国政府，应保证尽速在这些区域内的所有加油站和修理港设置足以接收和处理来自油轮的所有污压载水和洗舱水的设备。此外，这些特殊区域内的所有

港口，还应备有对于来自一切船舶的其它残油和油性混合物的足够接收设备。这些设备，应有足够的容量，以满足到港船舶的需要而不致造成不当的迟延。

2. 缔约国政府，凡在其管辖范围内如有可能要求排放压载水以减少船舶吃水的浅海航路入口者，应保证设置本款第（二）项之1中所述的设备，但可以附有如下的条件，即需要排放污油水或污压载水的船舶可能要受到一些耽搁。

3. 各有关的缔约国，应将按照本款第二项之1和2的规定所采取的措施通知海协组织。在收到足够的通知后，本组织应制订一个本条规定对于该特殊区域开始生效的日期。海协组织至少应在上述制订的日期前12个月将该日期通知所有的缔约国。

4. 在本公约生效之日和上述制订的日期之间的这一期间里，船舶在该特殊区域中航行时，应遵守本附则第九条的规定。

5. 在该日期之后，在这些特殊区域内尚无这种设备的港口装货的油轮，也应完全遵守本条的规定。但是，为装货而进入这些特殊区域的油轮，应尽力使船上只载有清洁压载水进入该区域。

6. 在对上述特殊区域的要求生效之日后，每一缔约国应将被宣称为设备不足的一切事例通知海协组织，以便转告各有关缔约国。

7. 不论怎样，到1977年1月1日或本公约生效之日后经过一年（以较晚者为准），应设置有本附则第十二条中所规定的接收设备。

第十一条 例 外

本附则第九条和第十条的规定不适用于下述情况：

一、将油类或油性混合物排放入海，系为保障船舶安全或救护海上人命所必需者；或

二、将油类或油性混合物排放入海，系由于船舶或其设备遭到损坏的缘故；

(一) 但须在发生损坏或发现排放后, 为防止排放或使排放减至最低限度, 已采取了一切合理的预防措施;

(二) 但是, 如果船东或船长是故意地造成损坏, 或轻率行事而又知道可能会招致损坏, 则不在此例;

三、将经主管机关批准的含油物质排入海中, 用以与特殊的污染事故作斗争, 以便使污染损害减至最低限度。但任何这种排放, 均需经拟进行排放所在地区的管辖政府批准。

第十二条 接收设备

一、除本附则第十条规定外, 各缔约国政府应保证在装油站、修理港以及船舶需要排放残油的其它港口, 设置接收油轮和其它船舶留存的残油和油性混合物的足够设备, 以满足到港船舶的需要, 而不致给船舶造成不当的迟延。

二、在下列港、站应设置本条第一款规定的接收设备:

(一) 所有供油轮装载原油的港口和装油站, 而这种油轮在到达前刚完成了一次不超过72小时或不超过1,200海里的压载航行;

(二) 装载原油以外的散装油类的港口和装油站, 其每日平均装油量在1,000吨以上者;

(三) 所有有修船厂和洗舱设施的港口;

(四) 所有接待设有本附则第十七条所要求的油泥舱的船舶的港口和装卸站;

(五) 所有按照本附则第九条规定不能排放油污舱底水和其它残油的港口;

(六) 所有按照本附则第九条规定不能从油类/散货两用船排放残油的散装货装货港口。

三、接收设备的容量如下:

(一) 原油装油站应有充分的接收设备, 以接收所有进行本条第二款第(一)项中所述航行的油轮按照本附则第九条第一款第

(一)项规定不能排放的油类和油性混合物。

(二) 本条第二款第(二)项中所述的装油港和装油站, 应有充分的接收设备, 以接收装载原油以外的散装油类的油轮按照本附则第九条第一款第(一)项规定不能排放的油类和油性混合物。

(三) 所有有修船厂或洗舱设施的港口, 应有充分的接收设备, 在船舶进入这些修船厂或洗舱设施前, 接收船上留待处理的所有残油和油性混合物。

(四) 在本条第二款第(四)项所述港口和装卸站设置的所有设备, 应足以接收可能停靠这些港口和装卸站的所有船舶按照本附则第十七条规定所留存的全部残油。

(五) 在本条所述的港口和装卸站设置的所有设备, 应足以接收按照本附则第九条规定不能排放的含油舱底水和其他残油。

(六) 在散装货装货港所设置的设备, 应适当地考虑到油类/散货两用船的特殊问题。

四、本条第二款和第三款中所述的接收设备, 到1977年1月1日或不晚于本公约生效之日起一年(以较晚者为准), 应能使用。

五、每一缔约国应将按本条规定设置的设备被宣称为不足的一切事例, 通知海协组织, 以便转告各有关缔约国。

第十三条 专舱压载的油轮

一、凡总载重量为70,000吨及70,000吨以上的新油轮, 均应设有专用压载舱, 并应符合本条的要求。

二、专用压载舱的容量应这样来决定, 即除本条第三款规定者外, 船舶可以不依靠油舱装压载水而安全地进行压载航行。但是, 在一切情况下, 专用压载舱的容量至少应达到能使船舶的吃水和吃水差, 在航程的任何部分, 不论处于何种压载情况, 包括只是空载加专用压载水的情况在内, 符合下列的各项要求:

(一) 船中部型吃水(dm) (不考虑任何的船舶变形) 以米计, 应不小于:

$$dm = 2.0 + 0.02L;$$

(二) 在船首、尾垂线处的吃水，应由本款第(一)项中规定的船中部型吃水(dm)来确定，但船尾吃水差不得大于0.015L；且

(三) 船尾垂线处的吃水，无论如何不得小于为达到螺旋桨全部浸没所必需者。

三、除天气情况非常严重，船长认为必须在油舱中加装额外的压载水以保船舶安全外，决不得在油舱中装载压载水。这种额外的压载水，应按本附则第九条的规定和第十五条的要求进行处理和排放，并应将这一情况记入本附则第二十条中所述的油类记录簿。

四、但是，按本条第一款不要求设置专用压载舱的油轮，凡符合下述条件者，可视为专舱压载的油轮：长度为150米及150米以上的油轮，应完全符合本条第二款和第三款的要求；长度不及150米的油轮，其专用压载水的情况应使主管机关感到满意。

第十四条 油类与压载水的分隔

一、除本条第二款规定者外，4,000总吨及4,000总吨以上的非油轮新船，和150总吨及150总吨以上的新油轮，不得在任何燃油舱内装载压载水。

二、如有异常情况或需要载有大量燃油，致使必需在燃油舱中装载不清洁的压载水时，这种压载水应排入接收设备，或使用本附则第十六条第二款规定的设备，按第九条规定排放入海，并应将这一情况记入油类记录簿。

三、所有其它的船舶，在合理和可行的范围内，应尽力遵守本条第一款的规定。

第十五条 将油类留存船上

一、除本条第五款和第六款规定外，150总吨及150总吨以上的油轮，应设有本条第二款和第三款所要求的装置，但对于现有油轮，关于排油监、控系统 and 污油水舱布置的要求，应在本公约生效之日

后经过 3 年适用之。

二、（一）应有清洗货油舱和从货油舱将污压载水的残余物与洗舱水转移至经主管机关批准的污油水舱的适当设备。现有油轮，可指定任一货油舱作为污油水舱。

（二）在该系统中，应有将油性废弃物以这样一种方式转移至污油水舱或一组合污油水舱的装置，即能使排入海中的任何废液符合本附则第九条的规定。

（三）污油水舱或一组污油水舱的布置，应有留存洗舱产生的污油水、残油和污压载水残余物所必需的容量，但其总容量不得小于船舶载油容量的 3 %。但在设置有本附则第十三条所规定的专用压载舱的情况下，或者未装有除洗舱水外另需用水的装置如喷射器的情况下，主管机关可以接受为 2 %。载重量超过 70,000 吨的新油轮，至少应设有两个污油水舱。

（四）污油水舱的设计，特别是在入口、出口、挡板或堰（如设有时）的位置方面，应能避免油类的过分湍流和被带走或与水形成乳化。

三、（一）应装有一个经主管机关批准的排油监、控系统。在考虑用于该系统中的油分计的设计时，主管机关应注意到海协组织所推荐的规格^①。该系统应装有一个记录器，以提供每海里排放升数和总排放量或含油量和排放率的连续记录。这种记录，应能鉴别其时间和日期，并至少应保存三年。每当有废液排放入海时，排油监、控系统即应开始工作，并应保证在油量瞬间排放率超过本附则第九条第一款第（一）项的规定时，即自动停止排放任何油性混合物。监、控系统遇有故障应停止排放，并应记入油类记录簿。须备有人工操作的替代办法，以便于万一失效时使用之，但是这种有故障的系统，应在该油轮开始其下一压载航次前（除非是开往修理港），予以修复。现有油轮，除了可用人工停止排放以及可由泵的

^① 参看海协组织海大 233（Ⅶ届）决议所通过的关于油水分离设备和油分计性能国际规格的建议。

性能估计排放率外，应遵守上述的所有规定。

(二) 应具备有经主管机关批准的有效的油/水分界面探测器，以便能迅速而准确地测定污油水舱中的油/水分界面，其他舱柜如需进行油水分离并拟从其中将废液直接排放入海者，也应有这种探测器。

(三) 这种系统的操作说明书，应符合主管机关批准的操作手册，该说明书应包括人工的和自动的操作，并且旨在保证除了按照本附则第九条规定的条件外决不排放油类^①。

四、本条第一、二、三款的要求，不适用于小于150总吨的油轮。这种油轮，应将油类留存船上并随后把所有污染的洗舱水排入接收设备，以实施本附则第九条规定的对排油的控制。应将用于洗舱的油和水的总量及送回至某一储存舱的情况记入油类记录簿。这一总量应排入接收设备，除非采取了充分的措施，使允许排放入海的任何废液都经过有效的监测，以确保符合本附则第九条的规定。

五、对于专门用于时间为72小时或少于72小时且距离最近陆地最近50海里以内航行的任何油轮，如果该油轮无须持有并且也未持有国际防止油污证书（1973），主管机关可免除本条第一、二和三款的要求。任何这种免除，应以下述要求为条件，即该油轮应将所有的油性混合物留存船上，以便随后排入接收设备，同时，主管机关认为可用于接收这些油性混合物的设备是充分的。

六、如果海协组织认为本附则第九条第一款第（一）项之4所要求的和本条第三款第（一）项所规定的用于监测轻炼制品（白油）排放的设备得不到时，主管机关可免除该项要求，但只允许按海协组织制定的程序进行排放，这种程序除不要求有排油监、控系统正在运转外，应符合本附则第九条第一款第（一）项的各项条件，每隔一段时间（不超过12个月），海协组织应检查一次能否得到这种设备。

七、本条第一、二和三款的要求，不适用于装运沥青的油轮。

^① 参看国际航运公会和石油公司国际海运座谈会出版的“油轮保护海洋清洁指南”。

这种油轮，应将沥青残余物留存船上连同所有污染的洗舱水排入接收设备，以实施本附则第九条规定的对排放控制。

第十六条 排油监、控系统和油水分离设备

一、凡400总吨及400总吨以上的任何船舶，应装有符合本条第六款规定的油水分离设备或过滤系统。凡载有大量燃油的这种船舶，应符合本条第二款或第十四条第一款的规定。

二、凡10,000总吨及10,000总吨以上的船舶：

(一) 除本条第一款的要求外，还应装有一个符合本条第五款规定的排油监、控系统；或

(二) 应装有符合本条第六款规定的油水分离设备和符合本条第七款规定的有效的过滤系统，以代替本条第一款和第二款第(一)项的要求。

三、主管机关应保证小于400总吨的船舶尽可能设有将油类或油性混合物留存船上或按本附则第九条第一款第(二)项进行排放的设备。

四、对于现有船舶，本条第一、二和三款的要求，应在本公约生效之日后经过3年适用之。

五、排油监、控系统的设计，应是主管机关所批准者。在考虑并入这一装置的油分计的设计时，主管机关应注意到海协组织所推荐的规格^①。该系统应装有一个记录器，以提供一个含油量(ppm)的连续记录。这种记录，应能鉴别其时间和日期，并至少应保存三年。每当有废液排放入海时，监、控系统即应开始工作，并应保证在废液的含油量超过本附则第九条第一款第(二)项的规定时，即自动停止排放任何油性混合物。监、控系统遇有故障应停止排放，并应记入油类记录簿。这种有故障的装置，应在该船开始其下一航次前（除非是开往修理港），予以修复。现有油轮，除了可用人工

^① 参看海协组织海大233（Ⅶ届）决议所通过的关于油水分离设备和油分计性能国际规格的建议。

停止排放外，应遵守上述的所有规定。

六、油水分离设备或滤油系统的设计，应是主管机关所批准者，并应能保证，通过分离设备或过滤系统排放入海的任何油性混合物，其含油量不超过100ppm。在考虑该设备的设计时，主管机关应注意到海协组织所推荐的规格^①。

七、本条第二款第（二）项所述的滤油系统，其设计应是主管机关所批准者，应能接受分离设备所排出的废液并使其含油量不超过15ppm。该系统应装有报警装置，在不能保持这一水平时发出警报。

第十七条 残油（油泥）舱

一、凡400总吨及400总吨以上的船舶，应参照其机型和航程长短，设置一个或几个有适当容量的舱柜，接收按本附则要求不能以其它方式处理的残油（油泥），诸如由于净化燃油、润滑油和机器处所中的漏油所产生的残油。

二、在新船中，这种舱柜的设计和建造，应能便利其清洗和将残油排入接收设备，现有船舶，应在合理和可行的范围内，尽力遵守这一规定。

第十八条 油轮的泵、管系和排放布置

一、每艘油轮，在开敞甲板上应备有一个连结接收设备的排放支管，以便排放污压载水或油污水。

二、在每艘油轮中，将本附则第九条准予排放的废液排放入海的管路，应通至开敞甲板或通至最大压载情况下水线以上的船舷。按本条第四款第（一）、（二）项所许可的方式进行作业的不同管系布置，可予接受。

三、对于新油轮中，应在上甲板或上甲板以上的某一处所设有停止排放废液入海的装置，该处所的位置，应能看见本条第一款所

^① 参看海协组织海大233（Ⅶ届）决议所通过的关于油水分离设备和油分计性能国际规格的建议。

述的支管和从本条第二款所述的管路中排出的废液。如果在观察处所和控制排放的处所之间有可靠的通讯装置，如电话或无线电装置，则在观察处所不必设有停止排放的装置。

四、除以下所述者外，一切排放均应在水线以上进行：

(一) 在港口或近海装卸站，可在水线以下排放专用压载水或清洁压载水。

(二) 未经改装不能在水线以上排放专用压载水的现有船舶，可在水线以下排放专用压载水，但须在紧接排放前对舱柜进行检查证明未曾发生油污。

第十九条 标准排放接头

为了使接收设备的管子能与船上机舱舱底残余物的排放管路相连接，在这两条管上均应装有符合下表的标准排放接头：

排放接头法兰的标准尺寸

项 目	尺 寸
外 径	215毫米
内 径	按照管子的外径
螺 栓 圈 直 径	183毫米
法 兰 槽 口	直径为22毫米的孔6个等距分布在上述直径的螺栓圈上，开槽口至法兰盘外沿。槽口宽22毫米。
法 兰 厚 度	20毫米
螺栓和螺帽：数量，直径	6个，每个直径20毫米，长度适当

法兰应设计为能接受最大内径不大于125毫米的管子，以钢或其他同等材料制成，表面平整。这种法兰，连同油密材料的垫圈，应能承受6公斤/厘米²的工作压力。

第二十条 油类记录簿

一、凡150总吨及150总吨以上的油轮和400总吨及400总吨以上的非油轮船舶，应按本附则附录Ⅲ中所规定的格式，备有一本油类记录簿，不论其是否作为船舶正式航海日志的一部分，均可。

二、每当船舶进行下列任何一项作业时，均应按舱填写油类记录簿：

(一) 对于油轮

1. 货油的装载；
2. 航行中货油的内部转驳；
3. 装、卸作业前和装、卸作业后对货油舱之间相互连通的阀门或类似装置的开启或关闭；
4. 对货油管系和压载海水管系之间的连通装置的开启或关闭；
5. 装、卸作业前和装、卸作业后以及在作业过程中船舷阀门的开启或关闭；
6. 货油的卸载；
7. 货油舱的压载；
8. 货油舱的清洗；
9. 压舱水的排放，但自专用压载舱排放者除外；
10. 排放污油水舱的水；
11. 残油的处理；
12. 在港期间机器处所积存的舱底水向舷外的排放和航行途中机器处所积存舱底水的排放。

(二) 对于非油轮船舶

1. 燃油舱或货油处所的压载或清洗；
2. 本项之1中所述舱柜的压舱水或洗舱水的排放；
3. 残油的处理；
4. 在港期间机器处所积存的舱底水向舷外的排放和航行途中机器处所积存舱底水的排放。

三、倘若发生本附则第十一条所述的排放油类或油性混合物的情况时，或者发生该条所未予除外的意外排放或其它特殊排油情况时，应在油类记录簿中说明这种排放的情况和理由。

四、应即时将本条第二款中所述的每项作业详细地记入油类记录簿，以使与该项作业相应的所有项目均有记录。记录簿的每一节应由驾驶员或负责此作业的人员签字，并由该船船长会签。油类记录簿中的记录，应使用船旗国的官方文字，对于持有国际防止油污证书（1973）的船舶，则还需有英文或法文的记录。遇有争议或不相一致的情况时，以船旗国官方文字的记录为准。

五、油类记录簿应存放在随时可取来检查的地方，除了没有配备船员的被拖船只外，均应存放在船上。油类记录簿应在进行最后一项记录后保留三年。

六、缔约国政府的主管当局，可到在其港内或近海装卸站对适用本附则的任何船上检查油类记录簿，并可将该记录簿中的任何记录制成抄本，并要求船长证明该抄本是该项记录的正确抄本。这样制成的抄本，凡经船长证明为船上油类记录簿中某项记录的正确抄本者，得在任何法律诉讼中作为该项记录中所述事实的证据。主管当局根据本项规定对油类记录簿的检查和制作确证无误的抄本，应尽快进行，使不致造成船舶的不当迟延。

第二十一条 对钻井装置和其它工作平台的特殊要求

从事于海底矿物资源的勘探、开发和相关联的近海加工所用的固定和浮动钻井装置以及其它的工作平台，除下述各款外，应符合本附则中适用于400总吨及400总吨以上非油轮船舶的要求：

一、在切实可行的范围内，应设置本附则第十六条和第十七条中所要求的装置；

二、应按主管机关批准的格式，对所有涉及排放油类或油性混合物的作业，作出记录；以及

三、在任何特殊区域内和除本附则第十一条的规定外，不得将

油类或油性混合物排入海中，但不经稀释，排放的含油量不超过15 ppm时，则不在此限。

第三章 关于将油轮因船侧和船底损坏而造成油污减至最低限度的要求

第二十二条 损坏的假定

一、为了计算从油轮流出的假定油量，船侧和船底的平行六面体损坏范围的三项尺度假定如下。对于船底损坏，列出了两种情况，分别适用于所述的油轮部位。

(一) 船侧损坏

1. 纵向范围 $[l_s]$ ：

$$\frac{1}{3} L^{\frac{2}{3}} \text{ 或 } 14.5 \text{ 米, 以小者为准}$$

2. 横向范围 $[t_s]$ ：

$$\frac{B}{5} \text{ 或 } 11.5 \text{ 米, 以小者为准}$$

(在相当于勘定的夏季干舷水平，自船侧向船内中心线垂直计量)

3. 垂向范围 $[v_s]$ ： 自基线向上无限制

(二) 船底损坏

自船首垂线起0.3L内 船舶的其它部分

1. 纵向范围 $[l_b]$ ：

$$\frac{L}{10} \quad \frac{L}{10} \text{ 或 } 5 \text{ 米, 以小者为准}$$

2. 横向范围 $[t_b]$ ：

$$\frac{B}{6} \text{ 或 } 10 \text{ 米, 以小者为 } 5 \text{ 米准, 但不小于 } 5 \text{ 米}$$

3. 垂向范围，自基线量起 $[v_b]$ ：

$\frac{B}{15}$ 或 6 米，以小者为准

二、本条所用的符号，凡在本章中出现时，其含义与本条所规定者同。

第二十三条 假定的流出油量

一、在船侧损坏 (O_c) 和船底损坏 (O_b) 的情况下，就对由于沿船长的一切可设想位置的损坏而致破舱到本附则第二十二条所定的范围，其假定的流出油量，应按下述公式计算：

(一) 对于船侧损坏：

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

(二) 对于船底损坏：

$$O_b = \frac{1}{3} (\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i) \quad (I)$$

式中： W_i = 假定由于本附则第二十二条所规定的损坏而致破裂的一边舱的容积（立方米）；

对于专用压载舱， W_i 可取为零，

C_i = 假定由于本附则第二十二条所规定的坏损而致破裂的一中间舱的容积（立方米）；

对于专用压载舱， C_i 可取为零，

$$K_i = 1 - \frac{b_i}{t_c}；\text{当 } b_i \geq t_c \text{ 时， } K_i \text{ 应取为零，}$$

$$Z_i = 1 - \frac{h_i}{v_s} \text{ 当 } h_i \geq v_s \text{ 时， } Z_i \text{ 应取为零，}$$

b_i = 所考虑的边舱的宽度（米），在相当于勘定的夏季干舷水平，自船侧向船内中心线垂直计量，

h_i = 所考虑的双层底的最小深度（米）；如无双层底，则 h_i 应取为零。

本款中所用的符号，凡在本章中出现时，其含义和与本条所规

定者同。

二、如果长度小于本附则二十二条所述 l_0 的一个空间或专用压载舱，位于两个边油舱之间，公式〔I〕中 O_0 的计算，可按容积 W_i 等于与之相邻接的两个翼舱之一的实际容积（如果它们的容量相等）或其中较小者的实际容积（如果它们的容量不等），乘以下述的 S_i ，对在该次碰撞中所涉及的所有其它边舱，则取实际的全部容积的值。

$$S_i = 1 - \frac{l_i}{l_0}$$

式中 l_i = 所考虑的空间或专用压载舱的长度（米），

三、（一）对于双层底舱，只有空的或装载清洁水者，且当其上面的舱内装有货油时，才能算数。

（二）如果双层底没有延伸到所涉及的舱柜的全长或全宽，则该双层底应视为不存在，船底损坏区域之上的舱柜容积，即使由于这种局部双层底的设置而不认为该舱柜是破损的，其容积仍应计入公式〔I〕中。

（三）在核定 h_i 值时，吸阱可以略去，只要这类阱的面积不太大，在舱柜下只延伸了一个最小的距离，并且决不超过双层底高度的一半。如果这种阱的深度超过双层底高度的一半，则 h_i 应等于双层底的高度减去阱的高度。

用于这类阱的管系，如装置在双层底内，则应在其与舱柜的连结处装有阀门或其它关闭设备，以防管系万一损坏而流出油类。这种管系的装置，应尽可能地高离船的底壳板。只要舱柜内装有货油，这些阀门在航行途中就应保持关闭状态，除非为了船舶平衡需将货油转驳时，才可开启。

四、如果船底损坏同时涉及四个中间舱时，则 O_0 值可按下式计算：

$$O_0 = \frac{1}{4} (\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i) \quad (\text{I})$$

五、如果所设置的货油转驳系统在每个货油舱内有一个应急的较高吸口，能够从一个或几个破舱中将油转驳到专用压载舱或有多余舱容的货油舱（如能保证这些油舱留有充分的空间），则主管机关可以认为该系统在船底损坏时能减少油类的流出量。对于这样一种系统的信任，取决于在两小时运转中其所能转驳的油量相当于所涉及的破舱中最大的一个破舱容量的一半，并且在压载舱或货油舱中能有同等的接收容量。这种信任应限于允许按公式（Ⅲ）计算 O_s 。这种吸口的管子应装在至少不小于船底损坏垂向范围 v_s 的高度上。主管机关应将其所认可的这种装置的资料提供给本组织，以便转发给其它各缔约国。

第二十四条 货油舱的尺度限制和布置

一、每艘新油轮应符合本条的各项规定。现有油轮，凡属于下述两类之一者，应在本公约生效之日后两年内符合本条的各项规定：

（一）在1977年1月1日以后交船的油轮；或

（二）适用于下述两个条件的油轮：

1. 交船日期不晚于1977年1月1日；并且

2. 是在1974年1月1日以后订立建造合同者，如果事先未曾订立建造合同，则为在1974年6月30日以后安放龙骨或处于相应建造阶段者。

二、油轮货油舱的尺度和布置，应在船长范围内的任何位置上，按照本附则第二十三条规定计算的假定流出量 O_c 或 O_s 都不超过30,000立方米或 $400\sqrt[3]{\text{载重量}}$ ，以较大者为准，但最大不得超过40,000立方米。

三、油轮的任何一个边油舱的容积，都不得超过本条第2款中所述假定流出量限额的75%。任何一个中间货油舱的容积，不得超过50,000立方米。但是，在本附则第十三条所述的专舱压载的油轮中，位于两个专用压载舱（每个的长度都超过1。）之间的一个边油

舱，如果宽度超过 t_c ，其所许可的容积可增至假定流出量的最大限额。

四、每一货油舱的长度，不得超过10米或下列各值之一，以较大者为准；

(一) 没有设置纵向舱壁时：

$$0.1L$$

(二) 仅在中心线上设有纵向舱壁时：

$$0.15L$$

(三) 设有两个或两个以上纵向舱壁时：

1. 对于边舱：

$$0.2L$$

2. 对于中间舱：

(1) 如 $\frac{b_i}{B} \geq \frac{1}{5}$ ：

$$0.2L$$

(2) 如 $\frac{b_i}{B} < \frac{1}{5}$ ：

——没有设置中心线纵向舱壁时：

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

——设有中心线纵向舱壁时：

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

五、为了不超过本条第二、三和四款所制定的容积限额，并且不论已被认可的所设货油转驳系统的型式如何，当该系统连通两个或两个以上的货油舱时，应设置使各舱相互隔开的阀门或其它类似的关闭装置。当油轮在航行途中时，这些阀门或装置应予关闭。

六、通过货油舱的管路如自船侧量起小于 t_c 的位置或自船底量起小于 v_c 的位置，则应在其通向任何货油舱的地方安装阀门或类似

的关闭装置。只要油舱内装有货油，这些阀门在航行途中就应保持关闭状态，除非为了船舶平衡需将货油转驳时，才可开启。

第二十五条 分舱和稳性

一、每艘新油轮，在本条第二款所述的假定船侧或船底损坏之后，对于反映与船舶纵倾、强度以及货物比重相一致的实际部分装载或满载状态的任何营运吃水而言，应符合本条第三款中所规定的分舱和破损稳性衡准。这种损坏应适用于沿船长的一切可设想的位置，其规定如下：

（一）对于长度超过225米的油轮，在船长范围内的任何位置上；

（二）对于长度大于150米但不超过225米的油轮，在船长范围内的任何位置上，但涉及位于船尾部的机器处所的后舱壁或前舱壁者除外。机器处所应按单舱浸水处理；

（三）对于长度不超过150米的油轮，除机器处所外，在船长范围内相邻横向舱壁间的任何位置上。对于长度为100米或不及100米的油轮，如需要符合本条第3款的全部要求而不能不对其操作性能有重大损害时，主管机关可以放宽这些要求。

油轮在货油舱内未载有油类（任何的残油除外）时的压载状态，应不予考虑。

二、关于假定损坏的范围和性质规定如下：

（一）除了自船首垂线起 $0.3L$ 范围内船底损坏的纵向范围，应与本附则第二十二第一款第（一）项之1中所规定的船侧损坏纵向范围相同外，船侧或船底损坏的范围，应按照本附则第二十二的规定，如果任何较小范围的损坏造成更为严重的情况，则应对这种损坏进行假定。

（二）如考虑出现本条第一款第（一）和（二）项中所述的涉及横向舱壁的损坏，横向水密舱壁的间距至少应等于本款第（一）项中所述假定损坏的纵向范围，才能被认为是有效的。如横向舱壁

的间距较小，在该损坏范围内的一个或几个这种舱壁，就确定浸水舱室而言，应假定为不存在。

(三) 如考虑出现本条第一款第(三)项中所述的相邻两横向水密舱壁间的损坏，主横向舱壁或形成边舱或双层底舱界限的横向舱壁，均不应假定为受损坏，除非：

1. 相邻舱壁的间距小于本款第(一)项所规定的假定损坏的纵向范围；或者

2. 在横向舱壁上有一个长度大于3.05米的台阶或凹入部分，位于假定损坏的穿透部分。由尾尖舱舱壁和尾尖舱顶部所形成的台阶，就本条而言，不应视作台阶。

(四) 如果管子、导管或隧道位于假定的损坏范围内，则应作出安排，以使继续的浸水不致经由上述管道而延及在每一损坏情况下假定可浸舱室以外的舱室。

三、油轮如能满足下列要求，即应认为符合破损稳性衡准：

(一) 考虑到下沉、倾斜和纵倾的最后水线，应在可能发生继续浸水的任何开口的下缘以下。这种开口应包括空气管和以风雨密门或风雨密舱盖关闭的开口，但以水密人孔盖与平舱口盖、保持甲板高度完整性的小水密货油舱口盖、遥控水密滑动门以及永闭式舷窗等关闭的开口，可以除外。

(二) 在浸水的最后阶段，不对称浸水所产生的倾斜角不得超过 25° ，但如甲板边缘无浸没现象，则这一角度最大可增至 30° 。

(三) 对浸水最后阶段的稳性应进行研究，如复原力臂曲线在平衡点以外的距离至少为 20° ，相应的最大剩余复原力臂至少为0.1米，则该稳性可认为是足够的。主管机关应考虑由于有防护的或没有防护的开口在剩余稳距之内可能暂时浸没而引起的潜在危险。

(四) 主管机关应确信在浸水的中间阶段稳性是足够的。

四、本条第一款的要求应由计算加以证实，这些计算应考虑到船舶的设计特点，受损舱室的布置、形状和容量，以及液体的分布、比重和自由液面的影响。这些计算应以下列规定为根据：

(一) 应考虑到任何空的或部分装载的舱柜,所载货物的比重,以及受损舱空中液体的任何流出量。

(二) 渗透率假定如下:

<u>处 所</u>	<u>渗 透 率</u>
供装载物料的处所	0.60
起居舱室	0.95
机器处所	0.85
空的处所	0.95
供装载消耗液体的处所	0或0.95*
供装载其它液体的处所	0至0.95**

*以导致较为严格的要求者为准。

**部分装载的舱室的渗透率应与所载液体的量相一致。

(三) 直接位于船侧损坏范围之上的任何上层建筑的浮力,不予考虑。但是,在损坏范围以外的上层建筑未浸水部分,只要是以水密舱壁与损坏处所相分隔,并且符合本条第三款第(一)项关于这些未受损坏处所的要求,则可予以考虑。在上层建筑中的水密舱壁上装设铰链水密门,是可以接受的。

(四) 对于每一个别的舱室,自由液面的影响应按 5° 的倾斜角来计算。对于部分装载的舱柜,主管机关可要求或允许按大于 5° 的倾斜角来计算自由液面的修正。

(五) 在计算消耗液体的自由液面影响时,应假定对于每一类液体,至少横向有一对舱柜或者中心线上有一个舱柜具有自由液面,同时,对之加以考虑的这个舱柜或这组舱柜,应是自由液面影响最大者。

五、应按认可的格式,向适用本附则的每艘油轮的船长和非自航油轮的负责人提供:

(一) 为保证符合本条各项规定所必需的关于货物装载和分配的资料;和

(二) 关于船舶遵照本条所定破损稳性衡准的能力的资料,包

括根据本条第一款第（三）项可能已作放宽的影响。

附录I 油类名单^①

<u>Asphalt solutions</u>	沥青溶液
Blending Stocks	调合油料
Roofers Flux	屋顶用柏油
Straight Run Residue	直馏渣油
Oils	油类
Clarified	澄清油
Crude Oil	原油
Mixtures containing crude oil	含有原油的混合物
Diesel Oil	柴油
Fuel Oil No 4	4号燃料油
Fuel Oil No 5	5号燃料油
Fuel Oil No 6	6号燃料油
Residual Fuel Oil	残油燃料油
Road Oil	铺路沥青
Transformer Oil	变压器油
Aromatic Oil(excluding vegetable Oil)	芳烃油类(不包括植物油)
Lubricating Oils and Blending Stocks	润滑油和调合油料
Mineral Oil	矿物油
Motor Oil	马达油
Penetrating Oil	渗透润滑油

^① 这一油类名单不一定要被认为是全面的。

Spindle Oil 锭子油
Turbine Oil 透平油
Distillates 馏分油
Straight Run 直馏油
Flashed Feed Stocks
Gas Oil 瓦斯油
Cracked 裂化瓦斯油
Gasoline Blending Stocks 汽油调合料类
Alkylates-fuel 烷化燃料
Reformats 重整产品
Polymer-fuel 聚合燃料
Gasolines 汽油类
Gasinghead (natural) 天然汽油
Automotive 车用汽油
Aviation 航空汽油
Straight Run 直馏汽油
Fuel Oil No1 (Kerosene) 1号燃料油(煤油)
Fuel Oil No1-D 1-D号燃料油
Fuel Oil No2 2号燃料油
Fuel Oil No2-D 2-D号燃料油
Jet Fuels 喷气燃料类
JP-1 (kerosene) JP-1(煤油) 喷气燃料
JP-3 JP-3喷气燃料
JP-4 JP-4喷气燃料
JP-5 (Kerosene, Heavy) JP-5(煤油, 重质)
Turbo Fuel 燃气轮机燃料
Kerosene 煤油
Mineral Spirit 矿物油溶剂
Naphtha 石脑油

Solvent 溶剂

Petroleum 石油

Heartcut Distillate Oil 窄馏分油

附录 II 证书格式

国际防止油污证书 (1973)

经_____政府授权，由
(国家全名)

(根据1973年国际防止船舶造成污染公约

规定被授权的主管人或机构的全名)

根据1973年国际防止船舶造成污染公约的规定发给。

船名	船舶编号或呼号	船籍港	总吨位

船舶类型:

油轮，包括混装船*

沥青船*

属于上述公约附则 I 第二条第二款规定的设有货油舱的非油轮船舶*

上述各类以外的船舶*

新船/现有船舶*

建造或重大改建合同订立日期: _____

* 不适合者划去。

安放龙骨或船舶处于类似建造阶段的日期或重大改建的开始日期：_____

交船日期或重大改建完工日期：_____

第一部分 所有船舶

本船备有：

对于400总吨及400总吨以上的船舶：

或 (1) 油水分离设备* (能产生含油量不超过100ppm的废液)

(2) 滤油装置* (能产生出含油量不超过100ppm的废液)

对于10,000总吨及10,000总吨以上的船舶：

或 (3) 排油监、控系统* (在上述(1)或(2)外，需另行增设的)

(4) 油水分离设备和滤油装置* (能产生含油量不超过15ppm的废液)以代替上述的(1)或(2)。

根据上述公约附则 I 第二条第二款和第二条第四款第(一)项准予免除的项目：

第二部分 油 轮^{①②}

总载重量_____吨。船长_____米。

兹证明本船的构造

1) 需按照，同时也符合于^③

2) 不需按照^③

3) 不需按照，但符合于^③

* 不适合者划去。

① 油轮，包括混装船和沥青船，应填写本部分，对于非油轮船舶，凡建造为并用于散装油总容积200立方米或200立方米以上者，应填写其中适用的各项。

② 在发给注①所述的船舶的证书上，无需翻印本页。

③ 不适合者划去。

上述公约附则 I 第二十四条的要求。

专用压载舱的容积为立方米，符合上述公约附则 I 第十三条的要求。

专用压载水分配如下：

舱	数 量	舱	数 量

兹证明：

本船已按照1973年国际防止船舶造成污染公约关于防止油污的附则I第四条的规定，进行了检验。

检验结果表明，本船的结构、设备、装置、布置、材料及其状况，在各方面均属合格，本船符合于上述公约附则I的相应要求。

本证书有效期限至_____止，但每隔_____要进行期间检验。

19____年____月____日发于_____

(发证地点)

(经正式授权的发证官员签字)

(发证当局的公章)

对现有船舶的签注①

兹证明本船的设备符合1973国际防止船舶造成污染公约关于在该公约生效之日起三年后对现有船舶的要求。

(经正式授权的官员签字)

① 只有在首次发给船舶的证书上需要填写此项签证。

签注地点_____

签注日期_____

(有关当局的公章)

期间检验

兹证明，按上述公约第四条第一款第(三)项要求所进行的期间检验表明，本船及其状况符合该公约的有关规定。

(经正式授权的官员签字)

地 点_____

日 期_____

(有关当局的公章)

根据上述公约附则I第八条第二款和第四款的规定，本证书有效期限展至_____止。

(经正式授权的官员签字)

地 点_____

日 期_____

(有关当局的公章)

附录Ⅲ 油类记录簿格式

油类记录簿

I. 供油轮用^①

船名_____

船舶载货总容积(立方米)_____

① 油轮，包括混装船和沥青船，应填写本部分，对于非油轮船舶，凡建造为并用于散装油总容积为200立方米或200立方米以上者，应填写其中适用的各项。对于发给上述以外船舶的油类记录簿，不需翻印本部分。

航次由_____〔日期〕_____至_____〔日期〕_____

一、货油的装载

1.装油日期和地点			
2.所装油类			
3.已装油舱的编号			
4.装油完毕时相应货舱阀门和相应管路断路阀门的关闭①			

下列具名人证明，除以上所述外，在货油装载完毕时，所有通海的阀门、向舷外排放的阀门、货舱和管路的连接阀门和互通阀门均已关紧。

记录日期_____作业负责驾驶员_____

船长_____

二、航行中货油在船内的转驳

5.船内转驳的日期			
6.油舱的编号	(1)	从	
	(2)	至	
7.6(1)油舱是否驳空?			

下列具名人证明，除以上所述外，货油在船内转驳完毕时，所有通海的阀门、向舷外排放的阀门、货舱和管路的连接阀门和互通阀门均已关紧。

记录日期_____作业负责驾驶员_____

船长_____

三、货油的卸载

① 相应的阀门和类似装置，系指本公约附则 I 第二十条第二款第一项之 3、第二十三条和第二十四条中所述的阀门和类似装置。

8.卸油日期和地点			
9.已卸油舱的编号			
10.卸油舱是否卸空?			
11.卸油前相应货舱阀门和相应管路断路阀门的开启①			
12.卸油完毕时相应货舱阀门和相应管路断路阀门的关闭①			

下列具名人证明,除以上所述外,在卸货完毕时,所有通海的阀门、向舷外排放的阀门、货舱和管路的连接阀门和互通阀门均已关紧。

记录日期_____ 作业负责驾驶员_____
船长_____

四、货油舱的压载

13.压载油舱的编号			
14.开始压载日期和当时的船位			
15.如曾使用连接货油管路和专用压载水管路的阀门,则写明(1)开启和(2)关闭阀门的日期、时间和当时的船位			

下列具名人证明,除以上所述外,在压载完毕时,所有通海的阀门、向舷外排放的阀门、货舱和管路的连接阀门和互通阀门均已关紧。

记录日期_____ 作业负责驾驶员_____
船长_____

五、货油舱的清洗

16.已洗油舱的编号			
17.清洗日期及所用时间			
18.清洗方法②			

① 见上页注①。

② 人工水龙清洗,机械清洗和/或化学品清洗,如用化学品清洗,则应说明化学品的名称和使用的数量。

记录日期 _____ 作业负责驾驶员 _____

船长 _____

六、污压舱水的排放

19.油舱的编号			
20.开始向海中排放的日期和当时的船位			
21.终止向海中排放的日期和当时的船位			
22.排放时的船速			
23.排入海中的数量			
24.驳入污油水舱的污染水数量(污油水舱的编号)			
25.排入岸上接收设备的日期和港口(如适用)			
26.是否曾在夜间排放,如有,多长时间?			
27.对废液和排放地点的水面是否保持经常的检查?			
28.在排放地点的水面上是否看到有油?			

记录日期 _____ 作业负责驾驶员 _____

船长 _____

七、排放污油水舱的水

29.污油水舱的编号			
30.上次驳入残余物后澄淀的时间,或			
31.上次排放后澄淀的时间			
32.开始排放的日期、时间和当时的船位			
33.开始排放时总存量的深度			
34.开始排放时油/水交接面的深度			
35.大量排放的数量和排放率			

续上表

36.最后排放的数量和排放率			
37.终止排放的日期、时间和当时的船位			
38.排放时的船速			
39.终止排放时油/水交接面的深度			
40.是否曾在夜间排放, 如有, 多长时间?			
41.对废液和在排放地点的水面是否保持经常的检查?			
42.在排放地点的水面上是否看到有油?			

记录日期_____ 作业负责驾驶员_____

船长_____

八、残油的处理

43.油舱的编号			
44.从每一油舱处理的数量			
45.残油的处理方法: ①接收设备 ②与货油混合 ③驳入另一油舱(或其它舱)(写明其编号) ④其它方法(予以说明)			
46.残油处理的日期和港口			

记录日期_____ 作业负责驾驶员_____

船长_____

九、货油舱内清洁压载水的排放

47.开始排放清洁压载水的日期和当时的船位			
48.已排放清洁压载舱的编号			
49.排放结束时舱内已否排空?			

续上表

50. 排放结束时的船位 (如异于第47项所述者时)			
51. 是否曾在夜间排放, 如有, 多长时间?			
52. 对废液和在排放地点的水面是否保持经常的检查?			
53. 在排放地点的水面上是否看到有油?			

记录日期_____ 作业负责驾驶员_____

船长_____

十、在港期间机器处所积存的含油舱底水向舷外的排放^①

54. 港口			
55. 停留时间			
56. 处理的数量			
57. 处理日期和地点			
58. 处理方法 (说明是否曾使用分离器)			

记录日期_____ 作业负责人员_____

船长_____

十一、意外的或其它特殊的排油

59. 发生排放的日期和时间			
60. 发生排放时船舶所在地点或船位			
61. 油的大概数量和种类			
62. 排放或逸漏的情况、原因及一般的说明			

记录日期_____ 作业负责驾驶员_____

船长_____

① 如果泵系自动启动, 并且都是通过分离器排放的, 则每天只需记入“自舱底通过分离器自动排放”即可。

十二、在向舷外排放时，排油监、控系统曾否停止过运转？如停止过，则应写明失效的日期、时间和修复的日期、时间，同时，应证实这是由于设备失灵所致，并说明原因，如果知道的话。

记录日期_____ 作业负责驾驶员_____

船长_____

十三、补充的操作程序和一般说明_____

对于按本公约附则 I 第十五条第四款操作的不满150总吨的油轮，主管机关应制订一种适当的油类记录簿。

对于沥青船，主管机关可利用本油类记录簿格式的第一、二、三、五、八、十、十一和十三节，制订一种单行的油类记录簿。

II. 供非油轮船舶用

船名_____

各项作业自_____〔日期〕，至_____〔日期〕

一、燃油舱的压载或清洗

1. 压载燃油舱的编号			
2. 从上次装油后已否清洗，如未清洗，说明前次所装油类			
3. 开始清洗的日期和当时的船位			
4. 开始压载的日期和当时的船位			

记录日期_____ 作业负责驾驶员_____

船长_____

二、从第一节所述油舱排放污压舱水或洗舱水

5.燃油舱的编号			
6.开始排放的日期和当时的船位			
7.终止排放的日期和当时的船位			
8.排放时的船速			
9.排放的方法（说明是排入接收设备还是通过安装的设备）			
10.排放的数量			

记录日期_____作业负责驾驶员_____

船长_____

三、残油的处理

11 船上留存的残油数量			
12.残油的处理方法： ①接收设备 ②与下次所加燃油混合 ③驳入另一燃油舱（或其它舱） ④其它方法（予以说明）			
13.处理残油的日期和港口			

记录日期_____作业负责驾驶员_____

船长_____

四、在港期间机器处所积存的含油舱底水向舷外的排放①

14.港 口			
15.停留时间			
16.排放的数量			

① 如泵系自动启动，并且都是通过分离器排放的，则每天只需记入“自舱底通过分离器自动排放”即可。

续上表

17.排放日期和地点			
18.排放方法: ①通过油水分离设备 ②通过滤油系统 ③通过油水分离设备和滤油系统 ④排入接收设备			

记录日期_____作业负责驾驶员_____

船长_____

五、意外的或其它特殊的排油

19.发生排放的日期和时间			
20.发生排放时船舶所在地点或船位			
21.油的大概数量和种类			
22.排放或逸漏的情况、原因和一般说明			

记录日期_____作业负责驾驶员_____

船长_____

六、在向舷外排放时，所要求的排油监控系统曾否停止过运转？如停止过，则应写明失效的日期、时间和修复的日期、时间，同时，应证实这是由于设备失灵所致，并说明原因，如果知道的话。

记录日期_____作业负责驾驶员_____

船长_____

七、4,000总吨及4,000总吨以上的新船：在燃油舱中曾否装载污压载水？

曾装载/未曾装载_____

如曾装载，则说明哪些舱曾装载污压载水以及其排放的方法_____

记录日期_____作业负责驾驶员_____

船长_____

八、补充和操作系统和一般说明_____

记录日期_____作业负责驾驶员_____

船长_____

附则 II 控制散装有毒液体物质污染规则

第一条 定 义

就本附则而言：

一、“化学液货船”，系指建造为或改造为主要用于装运散装有毒液体货物的船舶，并包括全部或部分装运散装有毒液体货物时的本公约附则 I 中所规定的油轮。

二、“清洁压载水”，系指装载于这样一个舱内的压载水，该舱自上次用于装载含有 A、B、C 或 D 类物质的货物以来，已予彻底清洗，其所产生的残余物也已按本附则的相应要求全部排空。

三、“专用压载水”，系指装入这样一个舱内的压载水，该舱与货物和燃油系统完全隔绝并固定用于装载压载水、或固定用于装载本公约诸附则中所指各种油类或有毒液体物质以外的压载水或货物。

四、“最近陆地”，其定义如本公约附则 I 第一条第九款所述。

五、“液体物质”，系指在温度为 37.8°C 时，其蒸发压力不超过 2.8kp/cm² 的物质。

六、“有毒液体物质”，系指本附则附录 I 中所指明的或根据第三条第四款规定经临时评定属于 A、B、C 或 D 类的任何物质。

七、“特殊区域”，系指这样的一个海域，在该海域中，由于

其海洋学的和生态学的情况以及其运输的特殊性质等方面公认的技术原因，需要采取特殊强制办法以防止有毒液体物质污染海洋。

特殊区域为：

(一) 波罗的海区域，和

(二) 黑海区域。

八、“波罗的海区域”，其界限如本公约附则 I 第十条第一款第(二)项所述。

九、“黑海区域”，其界限如本公约附则 I 第十条第一款第(三)项所述。

第二条 适用范围

一、除另有明文规定者外，本附则的各项规定适用于所有散装运输有毒液体物质的船舶。

二、如化学液货船在其装货处所装载受本公约附则 I 各项规定所约束的货物时，则还应适用本公约附则 I 的相应要求。

三、本附则第十三条仅适用于装运一些为控制排放而分类为 A、B 或 C 类物质的船舶。

第三条 有毒液体物质的分类和名单

一、就本附则中除第十三条之外的各条规定而言，有毒液体物质应分为下述四类：

(一) A 类——这类有毒液体物质，如从洗舱或排除压载的作业中排放入海，将对海洋资源或人类健康产生重大危害，或对海上的休憩环境或其它合法利用造成严重损害，因而有必要对之采取严格的防污措施。

(二) B 类——这类有毒液体物质，如从洗舱或排除压载的作业中排放入海，将对海洋资源或人类健康产生危害，或对海上的休憩环境或其它合法利用造成损害，因而有必要对之采取特殊的防污措施。

(三) C类——这类有毒液体物质，如从洗舱或排除压载的作业中排放入海，将对海洋资源或人类健康产生较小的危害，或对海上的休憩环境或其它合法利用造成较小的损害，因而要求特殊的操作条件。

(四) D类——这类有毒液体物质，如从洗舱或排除压载的作业中排放入海，将对海洋资源或人类健康产生可察觉的危害，或对海上的休憩环境或其它合法利用造成轻微的损害，因而要求对其操作条件给予适当的注意。

二、对有毒液体物质进行分类的准则，载于本附则的附录 I 中。

三、需受本附则规定约束的以散装运输并经分类的散装有毒液体物质名单，载于本附则的附录 II 中。

四、如申请散装运输的某种液体物质，尚未按本条第一款予以分类，也未按本附则第四条第一款予以评定，则与该项运输有关的缔约国政府，应根据本条第二款中所述的准则商定一个暂定的类别。在各有关政府之间未取得完全一致意见之前，这种物质应按所提出的最严格的条件装运。在初次装运这种物质之后，有关主管机关应尽快（最晚不得超过90天）通知海协组织并提供这种物质的详细情况和暂定的类别，以便通知所有缔约国供其考虑与研究。各缔约国政府应在90天内向海协组织提出其对于估定该物质类别的意见。

第四条 其它液体物质

一、本附则附录 III 中所列的物质，经评定认为不能列入本附则第三条第一款所规定的 A、B、C 及 D 类之内，因为这些物质如从洗舱或排除压载的作业中排放入海，目前认为对人类健康、海洋资源、海上休憩环境或其它合法的利用并无损害。

二、排放仅含有本附则附录 III 中所列物质的舱底水或压载水或其它残余物或混合物，不受本附则任何要求的约束。

三、将清洁压载水或专用压载水排放入海，不受本附则任何要

求的约束。

第五条 有毒液体物质的排放

A、B和C类物质在特殊区域以外，以及D类物质在一切区域内除本附则第六条所述情况外，

一、本附则第三条第一款第（一）项中所指的A类物质，或暂定为A类的物质，或含有这类物质的压载水、洗舱水、或其残余物或混合物，应禁止排放入海。如果要清洗含有这类物质或混合物的货舱，其所产生的残余物应排入接收设备，直至排往接收设备的废液中该物质的浓度等于或低于本附则附录Ⅱ第Ⅲ栏对该物质所规定的剩余浓度，并且要将该货舱排空。如果这时舱内所余的残余物随后经放入不少于该舱总容积5%的水加以稀释，则在又能满足下列所有条件时，可以排放入海：

（一）船舶正在途中航行，如系自航船，其航速至少为7节，如系非自航船，其航速至少为4节；

（二）在水线以下进行排放，但应注意到海水入口的位置；以及

（三）在距最近陆地不少于12海里和水深不少于25米之处进行排放。

二、本附则第三条第一款第（二）项中所指的B类物质，或暂定为B类的物质，或含有这类物质的压载水、洗舱水、或其残余物或混合物，应禁止排放入海，但在能满足所有下列条件时，则不在此限：

（一）船舶正在途中航行，如系自航船，其航速至少为7节，如系非自航船，其航速至少为4节；

（二）排放的程序和布置系经主管机关所批准。这种程序和布置应以海协组织所制订的标准为根据，并应保证废液的浓度和排放率能达到使在船尾迹流中该物质的浓度不超过1ppm；

（三）从每一货舱及与之相联管系所排放的货物最大数量未超

过按照本款第（二）项所述程序批准的最大数量，该数量不得超过下述两者中之较大者：1立方米或该舱容量（立方米）的 $\frac{1}{3,000}$ ；

（四）在水线以下进行排放，但应注意到海水入口的位置；以及

（五）在距最近陆地不少于12海里和水深不少于25米之处进行排放。

三、本附则第三条第一款第（三）项所指的C类物质，或暂定为C类的物质，或含有这类物质的压载水、洗舱水、或其残余物或混合物，应禁止排放入海，但在能满足所有下列条件时，则不在此限：

（一）船舶正在途中航行，如系自航船，其航速至少为7节，如系非自航船，其航速至少为4节；

（二）排放的程序和布置系经主管机关所批准。这种程序和布置应以本组织所制订的标准为根据，并应保证废液的浓度和排放率能达到使在船尾迹流中该物质的浓度不超过10ppm。

（三）从每一货舱及与之相联管系所排放的货物最大数量，不超过按照本款第（二）项所述程序批准的最大数量，该数量决不应超过下述两者中之较大者：3立方米或该舱容量（立方米）的 $\frac{1}{1,000}$ ；

（四）在水线以下进行排放，但应注意到海水入口的位置；以及

（五）在距最近陆地不少于12海里和水深不少于25米之处进行排放。

四、本附则第三条第一款第（四）项所指的D类物质，或暂定为D类的物质，或含有这类物质的压载水、洗舱水、或其残余物或混合物，应禁止排放入海，但在能满足所有下列条件时，则不在此限：

(一) 船舶正在途中航行, 如系自航船, 其航速至少为 7 节, 如系非自航船, 其航速至少为 4 节;

(二) 这种混合物的浓度即该物质与水之比不大于 1:10;

(三) 在距最近陆地不少于 12 海里之处进行排放。

五、经主管机关批准的通风程序, 可用于清除舱内的残货。这种程序应以海协组织制订的标准为根据。如随后需要洗舱, 则可将所产生的洗舱水按本条第一、二、三或四款中相应一款的规定排放入海。

六、凡未经分类、或未经暂予分类、或未按本附则第四条第一款予以评定的物质, 或含有这种物质的压载水、洗舱水、或其残余物或混合物, 应禁止排放入海。

A、B和C类物质在特殊区域以内

除本附则第六条的所述情况外,

七、本附则第三条第一款第(一)项中所指的A类物质, 或暂定为A类的物质, 或含有这类物质的压载水、洗舱水、或其残余物或混合物, 应禁止排放入海。如果要清洗含有这类物质或混合物的货舱, 其所产生的残余物应排入与该特殊区域相邻接的国家按本附则第七条规定所设置的接收设备, 直至排往该设备的废液中该物质的浓度等于或低于本附则附录Ⅱ第Ⅳ栏对该物质所规定的剩余浓度, 并且要将该货舱排空。如果这时舱内所余的残余物随后经放入不少于该舱总容积 5 % 的水加以稀释, 则在又能满足所有下列条件时, 可以排放入海:

(一) 船舶正在途中航行, 如系自航船, 其航速至少为 7 节, 如系非自航船, 其航速至少为 4 节;

(二) 在水线以下进行排放, 但应注意到海水入口的位置; 以及

(三) 在距最近陆地不少于 12 海里和水深不少于 25 米之处进行排放。

八、本附则第三条第一款第(二)项中所指的B类物质, 或暂

定为B类的物质，或含有这类物质的压载水、洗舱水、或其它残余物或混合物，应禁止排放入海，但在能满足所有下列条件时，则不在此限：

（一）该货舱在卸货后曾以不少于该舱总容积0.5%的水进行清洗，而且所产生的残余物又已全部排入接收设备；

（二）船舶正在途中航行，如系自航船，其航速至少为7节，如系非自航船，其航速至少为4节；

（三）排放和清洗的程序和布置系经主管机关所批准。这种程序和布置应以海协组织制订的标准为根据，并应保证废液的浓度和排放率能达到使在船尾迹流中该物质的浓度不超过1ppm；

（四）在水线以下进行排放，但应注意到海水入口的位置；以及

（五）在距最近陆地不少于12海里和水深不少于25米之处进行排放。

九、本附则第三条第一款第（三）项中所指的C类物质，或暂定为C类的物质，或含有这类物质的压载水、洗舱水、或其残余物或混合物，应禁止排放入海，但在能满足所有下列条件时，则不在此限：

（一）船舶正在途中航行，如系自航船，其航速至少为7节，如系非自航船，其航速至少为4节；

（二）排放的程序和布置系经主管机关所批准。这种程序和布置应以海协组织制订的标准为根据，并应保证废液的浓度和排放率能达到使在船尾迹流中该物质的浓度不超过1ppm；

（三）从每一货舱及与之相联管系所排放的货物最大数量未超过按照本款第（二）项所述程序批准的最大数量，该数量不得超过

下述两者中之较大者：1立方米或该舱容量（立方米）的 $\frac{1}{3,000}$ ；

（四）在水线以下进行排放，但应注意到海水入口的位置；以及

(五) 在距最近陆地不少于12海里和水深不少于25米之处进行排放。

十、经主管机关批准的通风程序，可用于清除舱内的残货。这种程序应以本组织所制订的标准为根据。如随后需要洗舱，则可将所产生的洗舱水按本条第七、八或九款中相应一款的规定排放入海。

十一、凡未经分类、或未经暂予分类、或未按本附则第四条第一款予以评定的物质，或含有这种物质的压载水、洗舱水、或其残余物或混合物，应禁止排放入海。

十二、本条的规定并不禁止船舶将B类或C类货物的残余物留存船上，并在特殊区域以外分别按本条第二款或第三款的规定排放入海。

十三、(一) 其海岸线与某一特殊区域相邻接的各缔约国政府，应共同商定一个关于本附则第七条第一款的要求将予完成和本附则第七、八、九及十条的要求对该地区开始生效的日期，并至少在6个月前将该日期通知海协组织，而海协组织则应立即将该日期通知所有缔约国。

(二) 如本公约的生效日期早于按本款第(一)项所规定的日期，则在这一中间阶段应适用本条第一、二和三款的要求。

第六条 例外

本附则第五条不适用于下述情况：

一、将有毒液体物质或含有这种物质的混合物排放入海，系为保障船舶安全或救护海上人命所必需者；或

二、由于船舶或其设备受损而致将有毒液体物质或含有这种物质的混合物排放入海：

(一) 如果在发生损坏或发现排放后，为防止排放或使排放减至最低限度，已采取了一切合理的预防措施；

(二) 但是，如果船东或船长是故意地造成损坏，或轻率行事

而又知道可能会招致损坏，则不在此例；或

三、将经主管机关批准的有毒液体物质或含有这种物质的混合物排入海中，用以与特殊的污染事故作斗争，以便使污染损害减至最低限度，但任何这种排放，均需经拟进行排放所在地区的管辖政府批准。

第七条 接收设备

一、每一缔约国政府，应保证根据使用其港口、装卸站或修理港的船舶的需要，设置如下的接收设备：

（一）货物装卸港和装卸站，应设有不致造成船舶不当迟延的足够设备，来接收船舶由于执行本附则而留待处理的含有有毒液体物质的残余物和混合物；

（二）从事化学液货船修理工作的船舶修理港，应设有接收含有有毒液体物质的残余物和混合物的足够设备。

二、每一缔约国政府，应确定其领土内每一货物装卸港、装卸站和船舶修理港为执行本条第一款所设置的设备的型式，并将其通知海协组织。

三、每一缔约国应将对本条第一款所要求的设备宣称不足的任何情况通知海协组织，以便转告各有关缔约国。

第八条 控制措施

一、每一缔约国政府应指派或授权若干检查员，监督本条规定的执行。

A类物质在一切区域内

二、（一）如果某一货舱已部分卸载，或已卸载但尚未清洗，则应在货物记录簿内作相应的记载。

（二）在该舱未经清洗前，随后所进行的每一项与该舱有关的开泵或转驳作业，也应记入货物记录簿。

三、如该舱要进行清洗：

(一) 应将洗舱作业产生的废液从船上排入接收设备，至少直至检查员所取废液试样经分析表明其中该物质的浓度已降至本附则附录Ⅱ对该物质所规定的剩余浓度。当已达到所要求的剩余浓度时，所余洗舱水仍应继续排入接收设备，直至将该舱排空。对于这些作业，应在货物记录簿内作相应的记载。并由检查员签证。

(二) 该舱内这时所余的残余物，用至少为该舱容量5%的水稀释后，这种混合物可相应地按本附则第五条第一款或第七款的第(一)(二)和(三)项的规定，排放入海。对于这些作业，应在货物记录簿中作适当的记载。

四、如果接收洗舱废液的缔约国政府确信，要测量废液中该物质的浓度就不能不造成船舶的不当迟延时，该缔约国可接受一种变通的办法以代替第三款第(一)项的要求，只要：

(一) 以本组织制订的标准为根据的一种对该舱和该物质的预先清洗方法系经主管机关所批准，同时该缔约国又确信这种方法将能满足本附则第五条第一款或第七款中相应一款关于达到规定剩余浓度的要求；

(二) 该缔约国正式授权的检查员应在货物记录簿中签证：

1. 该舱及其泵与管系均已排空，该舱内所余货物数量等于或低于本项之2中所述经批准的预先清洗方法所根据的数量；

2. 已按主管机关批准的对该舱和该物质的预先清洗方法进行了预先清洗；以及

3. 由这种预先清洗所产生的洗舱水已排入接收设备，并且该舱已排空；

(三) 将任何剩下的残余物排放入海，应按本条第三款第(二)项的规定进行，并在货物记录簿中作相应的记载。

B类物质在特殊区域以外，以及C类物质在一切区域内

五、除应由经授权或指派的检查员进行该缔约国政府认为必要的监察和批准外，就B类物质在特殊区域以外或C类物质在一切区域之内而言，船长应保证遵守下述的规定：

(一) 如果某一货船已部分卸载, 或已卸载但当未清洗, 应在货物记录簿内作相应的记载。

(二) 如该舱要在海上进行清洗:

1. 该舱的货物管系应予排干, 并在货物记录簿中作相应的记载;

2. 该舱内所余物质的数量, 不得超过按下述规定该物质可以排放入海的最大数量:

如系B类物质, 在特殊区域以外按本附则第五条第二款第(三)项规定;

如系C类物质, 在特殊区域以外按第五条第三款第(三)项规定, 在特殊区域以内按第五条第九款第(三)项规定。

并在货物记录簿内作相应的记载;

3. 如要将该物质所余的数量排放入海, 则应按批准的程序进行, 并使该物质达到为进行这种排放所必需的稀释。同时应在货物记录簿中作相应的记载; 或

4. 洗舱水如果不排放入海, 则对该舱洗舱水的任何内部转驳, 均应记入货物记录簿; 以及

5. 随后如将这种洗舱水排放入海, 则应按本附则第五条对相应地区和物质类别所规定的要求进行。

(三) 如该舱要在港内清洗:

1. 应将洗舱水排入接收设备, 并在货物记录簿中作相应的记载; 或

2. 应将洗舱水留存船上, 并在货物记录簿中作相应的记载, 说明对该项洗舱水的配置和安排。

(四) 如果在特殊区域内将C类物质卸载后, 任何的残余物或洗舱水要留存船上到特殊区域以外排放, 则船长应在货物记录簿中作相应记载, 予以说明。在这种情况下, 应适用本附则第五条第三款中所述的程序。

B类物质在特殊区域以内

六、除应由经授权或指派的检查员进行该缔约国政府认为必要的监察和批准外，就B类物质在特殊区域以内而言，船长应保证遵守下述的规定：

(一) 如果某一货舱已部分卸载，或已卸载但尚未清洗，应在货物记录簿中作相应的记载。

(二) 在该舱未经清洗前，随后所进行的每一项与该舱有关的开泵或转驳作业，也应记入货物记录簿。

(三) 如该舱要进行清洗，应将洗舱作业所产生的废液（该废液中应含有不少于该舱总容积0.5%的水）从船上排入接收设备，直至该舱及其泵与管系均已排空，并应在货物记录簿中作相应的记载。

(四) 如果该舱还要进一步进行清舱并在海上排空，船长应：

1. 保证遵守本附则第五条第八款第（三）项中所述经批准的程序，并在货物记录簿中作相应的记载；以及

2. 保证向海中所作的任何排放，均按本附则第五条第八款的要求进行，并在货物记录簿中作相应的记载。

(五) 如果在特殊区域内将B类物质卸载后，任何残余物或洗舱水要留存船上到特殊区域以外排放，则船长应在货物记录簿中作相应记载，予以说明。在这种情况下，应适用本附则第五条第二款中所述的程序。

D类物质在一切区域内

七、对于D类物质，船长应保证遵守下述规定：

(一) 如某一货舱已部分卸载，或已卸载但尚未清舱，应在货物记录簿中作相应的记载。

(二) 如该舱要在海上进行清洗：

1. 该舱的货物管系应予排干，并在货物记录簿中作相应的记载；

2. 如要将该物质所余的数量排放入海，则应使该物质达到为进行这种排放所必需的稀释，并在货物记录簿中作相应的记载；或

3. 洗舱水如果不排放入海，则对该舱洗舱水的任何内部转驳，均应记入货物记录簿；以及

4. 随后如将这种洗舱水排放入海，则应按本附则第五条第四款的要求进行。

(三) 如该舱要在港内清洗：

1. 应将洗舱水排入接收设备，并在货物记录簿中作相应的记载；或

2. 应将洗舱水留存船上，并在货物记录簿中作相应的记载，说明对该项洗舱水的配置和安排。

从污液舱排放

八、在船上污液舱中所留存的任何残余物，包括来自泵舱舱底的残余物，如含有 A 类物质，或（在特殊区域以内）含有 A 类或 B 类物质，应按本附则第五条第一、七或八款中相应一款的规定排入接收设备，并在货物记录簿中作相应的记载。

九、在船上污液舱中所留存的任何残余物，包括来自泵舱舱底的残余物，如所含 B 类物质（在特殊区域以外）或 C 类物质（在一切区域内）的数量，超过本附则第五条第二、三或九款中相应一款的第（三）项所规定的最大数值总和时，应排入接收设备，并在货物记录簿中作相应的记载。

第九条 货物记录簿

一、凡适用本附则的船舶，应按本附则附录Ⅳ中所规定的格式备有一本货物记录簿，不论其是否作为船舶正式航海日志的一部分，均可。

二、每当船上对有毒液体物质进行下列任何一项作业时，均应按舱填写货物记录簿：

(一) 装货；

(二) 卸货；

(三) 货物转驳；

(四) 将货物、货物残余物或含有货物的混合物转驳入污液舱；

(五) 清洗货舱；

(六) 从污液舱驳出；

(七) 货舱压载；

(八) 污压舱水的转驳；

(九) 按本附则第五条规定排放入海。

三、任何有毒液体物质或含有这种物质的混合物，倘使发生本公约第七条和本附则第六条所述的那种排放时，不论其为有意的还是意外的，均应记入货物记录簿，说明这种排放的情况和理由。

四、经缔约国政府指派或授权按本公约规定对任何作业进行监督的检查员，在检查了某一船舶后，应在货物记录簿中作相应的记录。

五、应及时将本条第二款和第三款中所述的每项作业详细地记入货物记录簿，以使记录簿中与该项作业相应的所有项目均有记录，每项记录应由有关负责驾驶员签字，如该船已配齐船员，则每页还应由该船船长签字。货物记录簿中的记录，应用船旗国的官方文字，对于持有国际防止散装运输有毒液体物质污染证书（1973）的船舶，则还需有英文或法文的记录。遇有争议或不相一致的情况时，以船旗国官方文字的记录为准。

六、货物记录簿应存放于随时可以取来检查的地方，除了没有配备船员的被拖带船只外，均应存放在船上。货物记录簿应在进行最后一次记录后保留2年。

七、缔约国政府的主管当局，可到在其港内适用本附则的任何船上检查货物记录簿，并可将该记录簿中的任何记录制成抄本，并要求船长证明该抄本是该项记录的正确抄本。这样制成的抄本，凡经船长证明为船上货物记录簿中某项记录的正确抄本者，得在任何法律诉讼中将该项记录中所述事实作为证据。主管当局根据本款规定对货物记录簿的检查和制作确证无误的抄本，应尽快进行，使不

致造成船舶的不当迟延。

第十条 检 验

一、凡需受本附则规定约束并散装运输有毒液体物质的船舶，应进行下述的检验：

（一）初次检验：在船舶投入营运之前或在首次签发本附则第十一条所要求的证书之前进行。此项检验，就本附则所涉及的船舶而言，应包括对其结构、设备、附件、布置和材料的全面检查，这种检验应保证其完全符合本附则中相应的要求。

（二）定期检验：其间隔期限由主管机关决定，但不得超过5年。这种检验应保证结构、设备、附件、布置和材料完全符合本附则中相应的要求。但是，如果国际防止散装运输有毒液体物质污染证书（1973）按本附则第十二条第二或第四款的规定得到展期，则这种定期检验的间隔时间也可相应予以延长。

（三）期间检验：其间隔期限由主管机关决定，但不得超过30个月。这种检验应保证设备及相联的泵和管系完全符合本附则中相应的要求，并处于良好的工作状况，这种期间检验，应在根据本附则第十一条规定所发的国际防止散装运输有毒液体物质污染证书（1973）上予以签注。

二、实施本附则规定的船舶检验，应由主管机关的官员执行。但是，主管机关可将这些检验委托给为此目的而指定的验船师或认可的组织。不论哪种情况，有关主管机关均应充分保证检验的全面和有效。

三、本条规定的船舶检验完成后，未经主管机关许可，对于检验所涉及的结构、设备、附件、布置或材料，不得作重大的变更，但为维修保养而对这种设备或附件进行直接的替换，则不在此限。

第十一条 签发证书

一、对装运有毒液体物质的船舶，凡航行前往其他缔约国所辖

港口或海上装卸站的航行者，在按照本附则第十条的规定进行检验后，应发给一张国际防止散装运输有毒液体物质污染证书(1973)。

二、这种证书应由主管机关或经主管机关正式授权的人员或组织签发。不论哪种情况，主管机关对证书负有全部责任。

三、(一)一缔约国政府，应主管机关的请求，可派人对一船舶进行检验，如认为符合本附则的规定，应按照本附则发给或授权发给该船一张证书。

(二)应尽快将一份证书副本和一份检验报告的副本送交请求进行该项检验的主管机关。

(三)这样签发的证书应载明，该证书是根据主管机关的请求签发的，应与按本条第一款规定签发的证书具有同等的效力和得到同样的承认。

(四)对于悬挂非缔约国国旗的船舶，不得发给国际防止散装运输有毒液体物质污染证书(1973)。

该证书的格式应与本附则附录V中所载样本相一致，用发证国的官方文字写成，如所用文字既非英文又非法文，则该文本中还应有这两种文字之一的译文。

第十二条 证书的有效期限

一、一张国际防止散装运输有毒液体物质污染证书(1973)签发后的有效期限，由主管机关规定，但这一期限，除本条第二和四款中所规定者外，自签发之日起不得超过5年。

二、如果证书期满时，船舶不在其所挂国旗的缔约国管辖的港口或近海装卸站，则主管机关可予展期。但是，只有在为了让该船完成其航行前往船旗国或预定进行检验的国家，而且这样做是正当和合理时，才能给予这种展期。

三、证书的这种展期，不得超过5个月。被给予这种展期的船舶，在抵达其船旗国或预定进行检验的港口后，在尚未取得一张新的证书时不得凭藉这种展期而驶离该港或该国。

四、尚未根据本条第二款规定展期的证书，主管机关可给予自证书所载期满之日起至多 1 个月时间的宽限期。

五、如果未经主管机关许可，对本附则所要求的结构、设备、附件、布置和材料，作了重大的变更（但为维修保养而直接替换这种设备或附件者除外），或者没有进行主管机关根据本附则第十条第一款第（三）项所规定的期间检验，该证书即行失效。

六、除本条第七款规定者外，在船舶改挂另一国国旗后，原来发给该船的证书即行失效。

七、在船舶改挂另一缔约国的国旗后，证书仍可保持有效到不超过 5 个月的限期（如果在这一期限内该证书未过期的话），或者直到主管机关换发一张新证书时为止，以较早者为准。该船原来悬挂其国旗的缔约国政府，在该船改换国旗后，应尽快将该船改换国旗前所持证书的副本一份送交主管机关，如有有关的检验报告，亦应将其副本一份一并送交。

第十三条 将意外污染减至最低限度的要求

一、受本附则规定约束的散装运输有毒液体物质的船舶，其设计、构造、设备和操作应能将这种物质的无控制排放入海减至最低限度。

二、依据本条第一款的规定，每一缔约国政府应颁布或促使颁布对于这种船舶的设计，构造、设备和操作的详细要求。

三、本条第二款所述的要求，就化学液货船而言，至少应包括海协组织大会海大212（Ⅶ届）号决议通过的《散装运输危险化学品船舶构造和设备规则》中的全部规定，以及海协组织可能对该规则作出的修正，只要该修正案是按照本公约第十六条关于附则附录修改程序的规定通过和生效的。

附录 I 有毒液体物质的分类准则

A类 能被生物积聚并易于对水生物或人类健康造成危害的物质；或是对水生物有剧烈毒性的物质（以 4 级危害表示，其中等容忍极限〔TL_m〕小于 1ppm）；以及当特别强调危害方面的附加因素或该物质的特殊性质时某些对水生物有中等毒性的物质（以 3 级危害表示，其中等容忍极限为 1 ppm 或 1 ppm 以上，但小于 10ppm）。

B类 能为生物短时积聚约一周或不到一周的物质；或是易于造成海洋食物污染的物质；或是对水生物有中等毒性物质（以 3 级危害表示，其中等容忍极限为 1 ppm 或 1 ppm 以上，但小于 10 ppm）；以及当特别强调危害方面的附加因素或该物质的特殊性质时某些对水生物有轻微毒性的物质（以 2 级危害表示，其中等容忍极限为 10ppm 或 10ppm 以上，但小于 100ppm）。

C类 对水生物有轻微毒性的物质（以 2 级危害表示，其中等容忍极限为 10ppm 或 10ppm 以上，但小于 100ppm）；以及当特别强调危害方面的附加因素或该物质的特殊性质时某些对水生物几乎无毒的物质（以 1 级危害表示，其中等容忍极限为 100ppm 或 10⁰ ppm 以上，但小于 1,000ppm）。

D类 对水生物几乎是无毒的物质（以 1 级危害表示，其中等容忍极限为 100ppm 或 100ppm 以上，但小于 1,000ppm）；或能造成生化需氧量（BOD）高的覆盖海床的沉积物的物质；或半数致死量（LD₅₀）小于 5 毫克/公斤对人类健康有高度危害的物质；或由于其持久性、气味或有毒的或刺激的性质而对休憩环境造成中等损害，以致可能妨害对海滨的利用的物质；或半数致死量为 5 毫克/公斤或 5 毫克/公斤以上，但小于 50 毫克/公斤，对人类健康有中等危害并能对休憩环境造成轻微损害的物质。

其它液体物质（就本附则第四条而言）

上述 A、B、C 和 D 类以外的物质。

附录 II 散装运输的有毒液体物质名单

物 质 名 称	联合国 编 号	操作排放 污染类别 (附则 I 第三条)	剩 余 浓 度 (重量的百分数)	
			(附则 I 第五条 第 1 款)	(附则 I 第五条 第 7 款)
			II 特殊区域 以 外	IV 特殊区域 以 内
Acetaldehyde 乙醛	1089	C		
Acetic acid 醋酸	1842	C		
Acetic anhydride 醋酸酐	1715	C		
Acetone 丙酮	1090	D		
Acetone cyanohydrin 2-甲基-2-羟 基丙腈	1541	A	0.1	0.05
Acetyl chloride 乙酰氯	1717	C		
Acrolein 丙烯醛	1092	A	0.1	0.05
Acrylic acid* 丙烯酸*	—	C		
Acrylonitrile 丙烯腈	1093	B		
Adiponitrile 己二腈	—	D		
Alkylbenzene sulfonate 烷基苯磺 酸盐 (straight chain) (直链) (branched chain) (支链)	—	C B		
Allyl alcohol 烯丙醇	1098	B		
Allyl chloride 烯丙基氯	1100	C		
Alum (15% solution) 明矾 (15%溶液)	—	D		
Aminoethylethanolamine(Hydr- oxyethylethylenediamine) * 羟乙基替乙二胺*	—	D		
Ammonia (28% aqueous) 氨 (28%水溶液)	1005	B		
iso-Amyl acetate 醋酸异戊酯	1104	C		
n-Amyl acetate 醋酸正戊酯	1104	C		
n-Amyl alcohol 正戊醇	—	D		
Aniline 苯胺	1547	C		

续表 1

物 质 名 称	I	II	III	IV
Benzene 苯	1114	C		
Benzyl alcohol 苯甲醇	—	D		
Benzyl chloride 苯 氯	1738	B		
n-Butyl acetate 醋酸正丁酯	1123	D		
sec-Butyl acetate 醋酸仲丁酯	1124	D		
n-Butyl acrylate 丙烯酸正丁酯	—	D		
Butyl butyrate* 丁酸丁酯*	—	B		
Butylene glycol(s) 丁二醇	—	D		
Butyl methacrylate 甲基丙烯酸丁酯	—	D		
n-Butyraldehyde 正丁醛	1129	B		
Butyric acid 丁酸	—	B		
Calcium hydroxide (solution) 氢氧化钙 (溶液)	—	D		
Camphor oil 樟脑油	1130	B		
Carbon disulphide 二硫化碳	1131	A	0.01	0.005
Carbon tetrachloride 四氯化碳	1846	B		
Caustic Potash (Potassium hydroxide) 苛性钾 (氢氧化钾)	1814	C		
Chloroacetic acid 氯乙酸	1750	C		
Chloroform 氯仿	1888	B		
Chlorohydrins (crude) * 氯醇类 (粗) *	—	D		
Chloroprene* 氯丁二烯*	1991	C		
Chlorosulphonic acid 氯磺酸	1754	C		
para-Chlorotoluene 对氯甲苯	—	D		
Citric acid (10%—25%) 柠檬酸 (10%—25%)	—	D		
Creosote 杂酚油	1334	A	0.1	0.05
Cresols 甲 酚	2076	A	0.1	0.05
Cresylic acid 甲苯基酸	2022	A	0.1	0.05
Crotonaldehyde 巴豆醛	1143	B		

物 质 名 称	I	II	III	IV
Cumene 枯 烯	1918	C		
Cyclohexane 环己烷	1145	C		
Cyclohexanol 环己醇	—	D		
Cyclohexanone 环己酮	1915	D		
Cyclohexylamine*环己胺*	—	D		
para-Cymene (Isopropyltoluene) *对甲基异丙苯*	2046	D		
Decahydronaphthalene 十氢化萘	1147	D		
Decane*癸 烷*	—	D		
Diacetone alcohol* 二丙酮醇*	1148	D		
Dibenzyl ether* 二苄醚*	—	C		
Dichlorobenzenes 二氯苯	1591	A	0.1	0.05
Dichloroethyl ether 二氯二乙醚	1916	B		
Dichloropropene-Dichloropropane 二氯丙烯-二氯丙烷混合物 (D.D. Soil fumigant) (D.D 土壤熏蒸剂)	2047	B		
Diethylamine 二乙基胺	1154	C		
Diethyldenzene(mixed isomers) 二乙基苯 (混合异构物)	2049	C		
Diethyl ether 二乙基醚	1155	D		
Diethylenetriamine* 二乙撑三胺*	2079	C		
Diethylene glycol monoethyl ether 二甘醇一乙基醚	—	C		
Diethylketone (3-Pentanone) 二乙基甲酮 (3-戊酮)	1156	D		
Diisobutylene* 二异丁烯*	2050	D		
Diisobutyl ketone 二异丁基甲酮	1157	C		
Diisopropanolamine 二异丙醇胺	—	C		
Diisopropylamine 二异丙胺	1158	C		
Diisopropyl ether* 二异丙醚*	1159	D		
Dimethylamine (40% aqueous) 二甲胺 (40%水溶液)	1160	C		

续表 3

物 质 名 称	I	II	III	IV
Dimethylethanolamine(2-Dimethylaninoethanol) *二甲基乙醇胺 (2-二甲胺基乙醇) *	2051	C		
Dimethylformamide 二甲基甲酰胺	—	C		
1,4-Dioxane* 1,4-二噁烷*	1165	C		
Diphenyl/Diphenyloxide, mixtures* 联苯/联苯醚, 混合物*	—	C		
Dodecylbenzene 十二烷基苯	—	C		
Epichlorohydrin 表氯醇	2023	B		
2-Ethoxyethyl acetate* 2-乙氧基醋酸乙酯*	1172	D		
Ethyl acetate 醋酸乙酯	1173	D		
Ethyl acrylate 丙烯酸乙酯	1917	D		
Ethyl amyl ketone 乙基·戊基甲酮	—	C		
Ethyldenzene 乙苯	1175	C		
Ethyl cyclohexane 乙基环己烷	—	D		
Ethylene chlorohydrin(2-Chloro-ethanol) 乙撑氯醇 (2-氯乙醇)	1135	D		
Ethylene cyanohydrin* 乙撑氰醇*	—	D		
Ethylenediamine 乙二胺	1604	C		
Ethylene dibromide 二溴乙烷	1605	B		
Ethylene dichloride 二氯乙烷	1184	B		
Ethylene glycol monoethylether (Methyl cellosolve) (乙二醇-乙基醚 (甲基溶纤剂))	1171	D		
2-Ethylhexyl acrylate* 2-乙基己基丙烯酸*	—	D		
2-Ethylhexyl alcohol 2-乙基己基醇	—	C		
Ethyl lactate* 乳酸乙酯*	1192	D		
2-Ethyl 3-propylacrolein* 2-乙基·3丙基丙烯醛*	—	B		
Formaldehyde(37-50% solution) 甲醛 (37—50%溶液)	1198	C		

续表 4

物 质 名 称	I	II	III	IV
Formic acid 甲酸	1779	D		
Furfuryl alcohol 糠醇	—	C		
Heptanoic acid* 庚酸*	—	D		
Hexamethylenediamine* 己撑二胺*	1783	C		
Hydrochloric acid 盐酸	1789	D		
Hydrofluoric acid(40% aqueous) 氢氟酸 (40%水溶液)	1790	B		
Hydrogen peroxide(greater than 60%) 双氧水 (大于60%)	2015	C		
Isobutyl acrylate 丙烯酸异丁酯	—	D		
Isobutyl alcohol 异丁醇	1212	D		
Isobutyl methacrylate 甲基丙烯 酸异丁基酯	—	D		
Iso utyraldehyde 异丁基醛	2045	C		
Isooctane* 异辛烷*	—	D		
Iropentane 异戊烷	—	D		
Isophorone 异佛尔酮	—	D		
Isopropylamine 异丙胺	1221	C		
Iropropyl cyclohexane 异丙基环 己烷	—	D		
Isoprene 异戊二烯	1218	D		
Lactic acid 乳酸	—	D		
Mesityl oxide* 异丙叉丙酮*	1229	C		
Mechyl acetate 醋酸甲酯	1231			
Methyl acrylate 丙烯酸甲酯	1919	C		
Methylamyl alcohol 甲基戊基醇	—	D		
Methylene chloride 二氯甲烷	1593	B		
2-Methyl-5-Ethylpyridine* 2-甲 基-5-乙基吡啶*	—	B		
Methyl methacrylate 甲基丙烯酸 甲酯	1247	D		
2-Methylpentene* 2-甲基戊烯*	—	D		

续表 5

物 质 名 称	I	II	III	IV
alpha-Methylstyrene* α -甲基苯 乙烯	—	D		
Monochlorobenzene 一氯代苯	1134	B		
Monoethanolamine 一乙醇胺	—	D		
Monoisopropanolamine 一异丙醇 胺	—	C		
Monomethyl ethanolamine—甲 基乙醇胺	—	C		
Mononitrobenzene 一硝基苯	—	C		
Monoisopropylamine 一异丙胺	—	C		
Morpholine* 吗啉*	2054	C		
Naphthalene (molten) 萘 (熔融)	1334	A	0.1	0.05
Naphthenic acids* 环烷酸*	—	A	0.1	0.05
Nitric acid (90%) 硝 酸	2031/ 2032	C		
2-Nitropropane 2-硝基丙烷	—	D		
Ortho-Nitrotoluene 邻位-硝基甲苯	1664	C		
Nonyl alcohol* 壬醇*	—	C		
Nonylphenol 壬 酚	—	C		
n-Octanol 正辛醇	—	C		
Oleum 发烟硫酸	1831	C		
Oxalic acid (10—25%) (草酸10 —25%)	—	D		
Pentachloroethane 五氯乙烷	1669	B		
n-Pentane 正戊烷	1265	C		
Perchloroethylene (Tetrachloro ethylene) 全氯乙烯 (四氯乙烯)	1897	B		
Phenol 酚	1671	B		
Phosphoric acid 磷 酸	1805	D		
Phosphorus (elemental) 元素磷	1338	A	0.01	0.005
Phthalic anhydride (molten) 酞 酐 (熔融)	—	C		
beta-Propiolactone* β -丙内酯*	—	B		

续表 6

物质名称	I	I	II	IV
Propionaldehyde 丙醛	1275	D		
Propionic acid 丙酸	1848	D		
Propionic anhydride 丙酸酐	—	D		
n-propyl acetate* 醋酸正丙酯*	1276	C		
n-propyl alcohol 正丙醇	1274	D		
n-propylamine 正丙胺	1277	C		
pyridine 吡 啶	1282	B		
Silicon tetrachloride 四氯化硅	1818	D		
Sodium bichromate (solution) 重铬酸钠 (溶液)	—	C		
Sodium hydroxide 氢氧化钠	1824	C		
Sodium pentachlorophenate (so lution) 五氯酚钠(溶液)	—	A	0.1	0.05
Styrene monomer 苯乙烯单体	2055	C		
Sulphuric acid 硫 酸	1830/ 1831/ 1832	C		
Tallow 动物脂	—	D		
Tetraethyl lead 四乙基铅	1649	A	0.1	0.05
Tetrahydrofuran 四氢呋喃	2056	D		
Tetrahydronaphthalene 四氢化萘	1540	C		
Tetramethylbenzene 四甲基苯	—	D		
Tetramethyl lead 四甲基铅	1649	A	0.1	0.05
Titanium tetrachloride 四氯化钛	1838	D		
Toluene 甲 苯	1294	C		
Toluene diisocyanate* 甲基二异 氰酸盐	2078	B		
Trichloroethane 三氯乙烷	—	C		
Trichloroethylene 三氯乙烯	1710	B		
Triethanolamine 三乙醇胺	—	D		
Triethylamine 三乙基胺	1296	C		
Trimethylbenzene* 三甲基苯*	—	C		

物 质 名 称	I	II	III	IV
Tritolyl phosphate (Tricresyl phosphate) * 三甲苯基磷酸酯 (磷酸三甲苯酯)*	—	B		
Turpentine (wood) 松节油(木材)	1299	B		
Vinyl acetate 醋酸乙烯酯	1301	C		
Vinylidene chloride* 偏二氯乙烯*	1303	B		
Xylenes (mixed isomers) 二甲苯 (混合异构物)	1307	C		

* 凡附有星号者, 表示该物质系暂时列入本名单, 尚需要有进一步的资料, 以便能完成关于其对环境的特别是对生物资源的危害的评定。

附录 III 散装运输的其它液体物质名单

Acetonitrile (Methyl cyanide) 乙腈 (甲基氰)

tert-Amyl alcohol 特戊醇

n-Butyl alcohol 正丁醇

Butyrolactone 丁内酯

Calcium chloride(solution) 氯化钙 (溶液)

Castor oil 蓖麻油

Citric juices 柠檬汁

Coconut oil 椰子油

Cod liver oil 鱼肝油

iso-Decyl alcohol 异癸醇

n-Decyl alcohol 正癸醇

Decyl octyl alcohol 癸基辛基醇

Dibutyl ether 二丁醚

Diethanolamine 二乙醇胺

Diethylene glycol 二甘醇

Dipentene 双戊烯
Dipropylene glycol 双丙（撑）二醇
Ethyl alcohol 乙醇
Ethylene glycol 乙二醇
Fatty alcohols ($C_{12}-C_{20}$) 脂肪族醇
Glycerine 甘油
n-Heptane 正庚烷
Heptene (mixed isomers) 庚烯（混合异构物）
n-Hexane 正己烷
Ligroin 石油英
Methyl alcohol 甲醇
Methylamyl acetate 甲基戊基醋酸酯
Methyl ethyl Ketone (2-butanone) 甲基乙基甲酮（2-丁酮）
Milk 牛奶
Molasses 糖蜜
Olive Oil 橄榄油
Polypropylene glycol 聚丙（撑）二醇
iso-Propyl acetate 醋酸异丙酯
iso-propyl alcohol 异丙醇
Propylene glycol 丙（撑）二醇
Propylene oxide 氧化丙烯
Propylene tetramer 丙烯四聚物
Propylene trimer 丙烯三聚物
Sorbitol 山梨糖醇
sulphur(liquid) 硫（液体）
Tribecanol 十三（烷）醇
Triethylene glycol 三甘醇
Triethylenetetramine 三乙撑四胺

Tripropylene glycol 三丙（撑）二醇

Water 水

Wine 酒

附录Ⅳ 散装运输有毒液体物质船舶货物记录簿

船名 _____

每舱载货容量（立方米） _____

航次由 _____ 至 _____

1. 装货

(1) 装货日期和地点

(2) 所装货物的名称和类别

(3) 已装货舱的编号

2. 货物的转驳

(4) 转驳日期

(5) 货舱编号①从

②至

(6) 第(5)项①中所述货舱已否驳空?

(7) 如未驳空, 写明余存的数量

3. 卸货

(8) 卸货日期和地点

(9) 已卸货舱的编号

(10) 货舱已否卸空?

(11) 如未卸空, 写明舱内余存数量

(12) 这些货舱是否要清洗?

(13) 驳往污液舱的数量

(14) 污液舱的编号

4. 货舱压载

(15) 已压载货舱的编号

(16) 开始压载的日期和当时的船位

5. 清洗货舱

A类物质

(17) 已清洗货舱的编号

(18) 清洗日期及地点

(19) 清洗方法

(20) 所用接收设备的地点

(21) 停止排入接收设备时废液的浓度

(22) 舱内所余数量

(23) 最后清洗的程序及注入舱内的水量

(24) 排放入海的地点和日期

(25) 排放入海的程序和所用设备

船长签字_____

B、C和D类物质

(26) 所用清洗程序

(27) 所用水量

(28) 排放入海的日期和地点

(29) 排放入海的程序和所用设备

6. 污压舱水的转驳

(30) 货舱编号

(31) 开始排放入海的日期和当时的船位

(32) 终止排放入海的日期和当时的船位

(33) 排放时的船速

(34) 排放入海的数量

(35) 转往污液舱的污染水数量 (写明污液舱的编号)

(36) 排往岸上接收设备的日期和港口 (如果适用的话)

7. 自污液舱的转驳/残余物的处理

(37) 污液舱的编号

(38) 从每一舱处理的数量

(39) 残余物的处理方法:

- ①接收设备
- ②与货物混合
- ③转往另一污液舱 (或其它舱) (写明该舱的编号)
- ④其它方法

(40) 处理残余物的日期和港口

8. 意外的或其它特殊的排放

- (41) 发生排放的日期和时间
- (42) 发生排放时船舶所在地点或船位
- (43) 物质的名称、类别和概量
- (44) 排放或逸漏的情况及一般的说明

船长签字 _____

附录V 证书格式

国际防止散装运输有毒液体物质污染证书 (1973)

(注意: 如系化学液货船, 则本证书应按照本公约附则Ⅱ第十三条第三款规定所要求的证书补充之)

(公 章)

经 _____ 政府授权, 由
(国家全名)

(根据1973年国际防止船舶造成污染公约规定被授权的主管人或机构的全名)

根据1973年国际防止船舶造成污染公约的规定发给。

船 名	船舶编号或呼号	船 籍 港	总 吨 位

兹证明：

1. 本船已按照1973年国际防止船舶造成污染公约附则Ⅱ第十条的规定进行了检验。

2. 检验查明，本船的设计、构造和设备能将有毒液体物质的无控制排放入海减至最低限度。

3. 下述关于执行1973年国际防止船舶造成污染公约附则Ⅱ第五条规定的布置和程序，业经主管机关批准：

(续载于所附经签字并注有日期的各页)

本证书有效期限至_____止，
但每隔_____要进行期间检验。

19____年____月____日发于_____

(发证地点)

(经正式授权发证的官员签字)

(发证当局的公章)

期间检验

兹证明，按1973年国际防止船舶造成污染公约附则Ⅱ第十条第一款第(三)项要求所进行的期间检验查明，本船及其状况符合该公约的有关规定。

(经正式授权的官员签字)

地点_____

日期_____

(有关当局的公章)

根据上述公约附则Ⅱ第十二条第二款和第四款的规定，本证书有效期限展至____止。

(经正式授权的官员签字)

地点_____

日期_____

(有关当局的公章)

附则Ⅲ 防止海运包装或集装箱、可移动罐柜或公路和铁路槽罐车装有害物质污染规则

第一条 适用范围

一、除另有明文规定外，本规则适用于所有用包装或集装箱、可移动罐柜或公路及铁路槽罐车装运有害物质的船舶。

二、用上述方式装运有害物质，除按照本附则各项规定者外，应予禁止。

三、为了防止有害物质污染海洋环境或将这种污染减至最低限度，各缔约国政府应颁布或促使颁布关于包装，标志与标签、单据、积载、数量限制、例外与通知等方面的详细要求，以补充本附则的规定。

四、就本附则而言，凡以前曾经用于装运有害物质的空的容器、集装箱、可移动罐柜及公路与铁路槽罐车，除非已采取适当的

预防措施，保证其中已没有危害海洋环境的残余物，否则应将它们本身视为有害物质。

第二条 包 装

包装、集装箱、可移动罐柜及公路与铁路槽罐车，参照其所装的特定物质，应能将海洋环境的危害减至最低限度。

第三条 标志与标签

装有有害物质的包装件（不论其为按单件运输或成组运输或装于集装箱中运输）、集装箱、可移动罐柜或公路与铁路槽罐车，应耐久地标以正确的学名（不得用商业名称作为正确的学名），并加上识别标签或签条板，表示所装货物是有害的。这种识别标记，在可能时还应用其它方法予以补充，例如，使用联合国编号。

第四条 单 据

一、在所有有关海运有害物质的文件上提到这些物质的名称时，应用该物质的正确学名（不用商业名称）。

二、托运人所提供的运输文件中，应包括一份证明或声明，说明为了对海洋环境的危害减至最低限度，交运的货物已妥为包装、标志和加上标签，处于可供装运的适当状况。

三、每艘装运有害物质的船舶，应有一份特别的清单或舱单，列明船上所装的有害物质及其位置。一份载明船上所装全部有害物质的位置的详细积载图，可以用来代替这种特别的清单或舱单。船东或其代表也应在岸上存有这种文件的副本，直到将这些有害物质卸下时为止。

四、如果船舶持有一份现行国际海上人命安全公约所要求的装运危险货物的特别清单或舱单或详细积载图，可将本附则所要求的文件与危险货物的文件合并在一起。如果文件合并，则须将危险货物和其它有害物质明确加以区分。

第五条 积 载

有害物质应妥为积载和加以固着，以便能对海洋环境的危害减至最低限度，且不致损害船舶和船上人员的安全。

第六条 数 量 限 制

对海洋环境危害很大的某些有害物质，根据充分的科学和技术上的理由，可能必须禁止载运，或对任一船舶可装载的数量加以限制。在限制数量时，应适当考虑船舶的大小、构造和设备，以及该物质的包装和其固有的特性。

第七条 例 外

一、禁止将用包装、集装箱、可移动罐柜或公路及铁路槽罐车装运的有害物质向海中投弃，但为保障船舶安全或救护海上人命所必需者，不在此限。

二、在遵守本公约规定的情况下，应根据有害物质的物理、化学和生物学上的特性，对逸漏的有害物质冲洗出船外采取适当的管制措施，但对这种措施的执行，应不致损害船舶和船上人员的安全。

第八条 通 知

对于一缔约国政府可能指定的某些有害物质，船长或船东或其代表至少应在该船开始装、卸这些物质之前24小时，将该项装、卸的意图通知相应的港口当局。

附则Ⅳ 防止船舶生活污水污染规则

第一条 定 义

就本附则而言

一、“新船”系指：

(一) 在本附则生效之日或以后订立建造合同的船舶，或者无建造合同但在本附则生效之日或以后安放龙骨或处于相应建造阶段的船舶；或

(二) 在本附则生效之日后经过3年或3年以上交船的船舶，

二、“现有船舶”系指非新船的船舶，

三、“生活污水”系指：

(一) 任何型式的厕所、小便池、以及厕所排水孔的排出物和其它废弃物；

(二) 医务室（药房、病房等）的面盆、洗澡盆和这些处所排水孔的排出物；

(三) 装有活的动物处所的排出物；或

(四) 混有上述排出物的其它废水。

四、“集污舱”系指用于收集和储存生活污水的舱柜。

五、“最近陆地”。“距最近陆地”一词，系指距该领土按照国际法据以划定其领海的基线，但下述情况除外：就本公约而言，在澳大利亚东北海面“距最近陆地”，系指距澳大利亚海岸下述各点的连线——

自南纬11°00′东经142°08′的一点起至南纬10°35′东经141°55′的一点，然后至南纬10°00′东经142°00′的一点，然后至南纬9°10′东经143°52′的一点，然后至南纬9°00′东经144°30′的一点，然后至南纬13°00′东经144°00′的一点，然后至南纬15°00′东经146°00′的一点，然后至南纬18°00′东经147°00′的一点，然后至南纬21°00′东经153°00′的一点，然后至澳大利亚海岸南纬24°42′东经153°15′的一点所划的一条连线。

第二条 适用范围

本附则的规定适用于：

一、（一）200总吨及200总吨以上的新船；

(二) 少于200总吨但经核定许可载运10人以上的新船；

(三) 未经丈量总吨位但核定许可载运10人以上的新船；和

二、(一) 本附则生效之日的10年以后，200总吨及200总吨以上的现有船舶；

(二) 本附则生效之日的10年以后，少于200总吨但经核定许可载运10人以上的现有船舶；以及

(三) 本附则生效之日的10年以后，未经丈量总吨位但核定许可载运10人以上的现有船舶。

第三条 检 验

一、凡需要符合本附则的各项规定并从事航行其它缔约国所辖港口或近海装卸站的船舶，应进行下列的检验：

(一) 初次检验：在船舶投入营运之前或在首次签发本附则第四条所要求的证书之前进行，这种检验应能保证：

1. 当该船备有生活污水处理装置时，该装置应符合以海协组织制订的标准和试验方法为根据的各项操作要求；

2. 当该船设有对生活污水进行打碎和消毒的系统时，该系统应为主管机关所批准的类型；

3. 当该船设有集污舱时，该舱集存全部生活污水的容量，参照该船营运情况，船上人数以及其它的有关因素，应使主管机关感到满意。集污舱应有指示其集存数量的目视装置；

4. 该船设有便于将生活污水排往外部接收设备的管路，同时该管路上应按照本附则第十一条的规定装有一个标准通岸接头。

这种检验，应能保证设备、装置、布置和材料完全符合本附则相应的要求。

(二) 定期检验：其间隔期限由主管机关决定，但不得超过5年。这种检验应能保证设备、装置、布置和材料完全符合本附则相应的要求。但是，如果国际防止生活污水污染证书(1973)按本附则第七条第二款或第四款的规定得到展期，则这种定期检验的间隔

时间也可相应予以延长。

二、主管机关对于不受本条第一款规定约束的船舶，应制订适当的措施，以保证符合本附则的规定。

三、关于实施本附则规定的船舶检验，应由主管机关的官员执行。但是，主管机关可将这些检验委托给为此目的而指定的验船师或认可的组织。不论哪种情况，有关主管机关均应充分保证检验的全面和有效。

四、本条规定的任何检验完成后，未经主管机关许可，对于检验所涉及的设备、附件、布置或材料，不得作重大的变更，但直接替换这种设备或装置，则不在此限。

第四条 签发证书

一、凡从事航行前往其他缔约国所辖港口或近海装卸站的船舶，在按照本附则第三条的规定进行检验后，应发给一张国际防止生活污水污染证书（1973）。

二、这种证书应由主管机关或经主管机关正式授权的任何人员或组织签发。不论哪种情况，主管机关对证书负有全部责任。

第五条 他国政府代发证书

一、一缔约国政府应主管机关的请求，可派人对一船舶进行检验，如认为符合本附则的规定，应按照本附则发给或授权发给该船一张国际防止生活污水污染证书（1973）。

二、应尽早将一份证书的副本和一份检验报告副本送交请求进行该项检验的主管机关。

三、这样签发的证书应载明，该证书是根据主管机关的请求签发的，应与按本附则第四条规定签发的证书具有同等的效力和得到同样的承认。

四、对于悬挂非缔约国国旗的船舶，不得发给国际防止生活污水污染证书（1973）。

第六条 证书格式

国际防止生活污水污染证书（1973），应按与本附则附录中所载样本相一致的格式，用发证国的官方文字写成。如所用文字既非英文又非法文，则该文本中还应有这两种文字之一的译文。

第七条 证书的有效期限

一、国际防止生活污水污染证书（1973）的有效期限，由主管机关规定，但这一期限，除本条第二，三和四款中所规定者外，自签发之日起不得超过5年。

二、如果证书期满时，船舶不在其所挂国旗的缔约国管辖的港口或近海装卸站，则主管机关可予展期。但是，只有在为了让该船完成其航行前往船旗国或预定进行检验的国家，而且这样做是正当和合理时，才能给予这种展期。

三、证书的这种展期，不得超过5个月。被给予这种展期的船舶，在抵达其船旗国或预定进行检验的港口后，在尚未取得一张新的证书时不得凭借这种展期而驶离该港或该国。

四、尚未根据本条第二款规定展期的证书，主管机关可给予自证书所载期满之日起至多1个月时间的宽限。

五、如果未经主管机关许可，对所要求的设备、附件、布置或材料作了重大的变更，该证书即行失效。但直接替换这种设备或附件者除外。

六、除本条第七款规定者外，在船舶改挂另一国国旗后，原发给该船的证书即行失效。

七、在船舶改挂另一缔约国的国旗后，证书仍可保持有效但不超过5个月的期限（如果在这一期限内该证书未过期的话），或者直到主管机关换发一张新证书时为止，以较早者为准。该船原来悬挂其国旗的缔约国，在该船改换国旗后，应尽快将该船改换国旗前所持证书的副本一份送交主管机关，如有有关的检验报告，亦应将

其副本一份一并送交。

第八条 生活污水的排放

一、除本附则第九条的规定外，应禁止将生活污水排放入海，但下列情况除外：

（一）船舶在距最近陆地 4 海里以外，使用主管机关按照第三条第一款第（一）项所批准的设备，排放业经打碎和消毒的生活污水，或在距最近陆地 12 海里以外排放未经打碎或消毒的生活污水。但不论哪种情况，不得将集污舱中储存的生活污水顷刻排光，而应于船舶以不少于 4 节的航速在途中航行时，以中等速率进行排放；排放率应经主管机关根据海协组织制订的标准予以批准；或

（二）船舶所设经批准的生活污水处理装置，正在运转，该装置已由主管机关验证符合本附则第三条第一款第（一）项之 1 中所述的操作要求，同时

1. 该设备的试验结果已写入该船的国际防止生活污水污染证书（1973）；

2. 并且，排出的这种废液，在其周围的水中不应产生可见的漂浮固体，也不应使水变色；或

（三）船舶在某一国家所辖的水域内，按照该国可能施行的较宽要求排放生活污水。

二、如生活污水与具有不同排放要求的废弃物或废水混在一起时，则应适用其中较严格的要求。

第九条 例 外

本附则第八条不适用于下述情况：

一、从船上排放生活污水，系为保障船舶及船上人员安全或救护海上人命所必需者；或

二、由于船舶或其设备受损而排放生活污水，如果在发生损坏以前和以后，已采取了一切合理的预防措施来防止排放或使排放减

至最低限度。

第十条 接收设备

一、各缔约国政府应保证在港口和装卸站设置能满足到港船舶需要的生活污水接收设备，而不致造成船舶的不当迟延。

二、各缔约国政府应将按本条规定设置的设备被宣称不足的一切情况通知本组织，以便转告各有关缔约国政府。

第十一条 标准排放接头

为了使接收设备的管子能与船上的排放管路相联结，两条管路均应装有符合下表的标准排放接头：

排放接头法兰的标准尺寸

项 目	尺 寸
外 径	210毫米
内 径	按照管子的外径
螺 栓 圈 直 径	170毫米
法 兰 槽 口	直径为18毫米的孔4个等距分布在上述直径的螺栓圈上，开槽口至法兰外沿。槽口宽18毫米
法 兰 厚 度	16毫米
螺栓和螺帽：数量，直径	4个，每个直径16毫米，长度适当

法兰应设计为能接受最大内径不大于100毫米的管子，以钢或其它同等材料制成，表面平整。这种法兰，连同适当的垫圈，应能承受6公斤/厘米²的工作压力。

对于型深为5米和少于5米的船舶，排放接头的内径可为38毫米。

附录 证书格式

国际防止生活污水污染证书 (1973)

经_____政府授权，由
(国家全名)

(根据1973年国际防止船舶造成污染公约规定被授权的主管人或机构全名)

根据1973年国际防止船舶造成污染公约的规定发给。

船名	船舶编号或呼号	船籍港	总吨位	该船额定的 载运人数

新船/现有船舶*

建造合同订立日期_____

安放龙骨或船舶处于类似建造阶段的日期_____

交船日期_____

兹证明：

1. 本船按照1973年国际防止船舶造成污染公约附则Ⅳ第三条第一款第(一)项之1至4的规定备有如下的生活污水处理装置/粉碎机/集污舱*和排放管路：

* (1) 生活污水处理装置说明：

生活污水处理装置的型类.....

* 不适合者划去。

制造厂名.....

经主管机关验证，该生活污水处理装置所排放的废液符合下述的标准：**

* (2) 粉碎机说明:

粉碎机类型.....

制造厂名.....

消毒后生活污水的标准.....

* (3) 集污舱设备说明:

集污舱的总容量.....

位置.....

(4) 将生活污水排往接收设备的管路，装有标准通岸接头。

2. 本船已按照1973年国际防止船舶造成污染公约关于防止生活污水污染的附则IV第三条的规定进行了检验。检验查明，本船的设备及其状况在各方面均属合格，本船符合于上述公约附则IV的相应要求。

本证书有效期限至_____止。

19____年____月____日发于_____

(发证地点)

(发证官员签字)

(发证当局的公章)

根据上述公约附则IV第七条第2款和第4款的规定，本证书有效期展至_____止。

经正式授权的官员签字

地点_____

日期_____

(发证当局的公章)

* 不适合者划去。

** 应将参数列入。

附则V 防止船舶垃圾污染规则

第一条 定 义

就本附则而言：

一、“垃圾”系指产生于船舶通常的营运期间并要不断地或定期地予以处理的各种食品的、日常用品的和工作用品的废弃物（不包括鲜鱼及其各个部分），但本公约其它附则中所规定的或列举的物质除外。

二、“最近陆地”。“距最近陆地”一词，系指离该领土按照国际法据以划定其领海的基线，但下述情况除外：就本公约而言，在澳大利亚东北海面“距最近陆地”系指距澳大利亚海岸下述各点的连线——

自南纬 $11^{\circ}00'$ 东经 $142^{\circ}08'$ 的一点起至南纬 $10^{\circ}35'$ 东经 $141^{\circ}55'$ 的一点，然后至南纬 $10^{\circ}00'$ 东经 $142^{\circ}00'$ 的一点，然后至南纬 $9^{\circ}10'$ 东经 $143^{\circ}52'$ 的一点，然后至南纬 $9^{\circ}00'$ 东经 $144^{\circ}30'$ 的一点，然后至南纬 $13^{\circ}00'$ 东经 $144^{\circ}00'$ 的一点，然后至南纬 $15^{\circ}00'$ 东经 $146^{\circ}00'$ 的一点，然后至南纬 $18^{\circ}00'$ 东经 $147^{\circ}00'$ 的一点，然后至南纬 $21^{\circ}00'$ 东经 $153^{\circ}00'$ 的一点，然后至澳大利亚海岸南纬 $24^{\circ}42'$ 东经 $153^{\circ}15'$ 的一点所划的一条连线。

三、“特殊区域”系指这样的一个海域，在该海域中，由于其海洋学的和生态学的情况以及运输的特殊性质等方面公认的技术原因，需要采取防止垃圾污染海洋的特殊强制办法。特殊区域包括本附则第五条中所列各区。

第二条 适用范围

本附则的规定，适用于一切船舶。

第三条 在特殊区域以外处理垃圾

一、除本附则第四、五和六条的规定外：

（一）一切塑料制品（包括但不限于合成缆绳、合成渔网及塑料垃圾袋）均不得处理入海；

（二）对于下述垃圾，应在尽可能远离最近陆地之处处理入海，但无论如何不得在距最近陆地不到：

1. 25海里之处将会漂浮的垫舱物料，衬料和包装材料处理入海；

2. 12海里之处将食品废弃物和一切其它的垃圾，包括纸制品、破布、玻璃、金属、瓶子、陶器及类似的废物，处理入海；

（三）本款第（二）项之2中所述的垃圾，在通过了粉碎机或磨碎机后，可允许在尽可能远离最近陆地之处处理入海，但无论如何禁止在距最近陆地不到3海里之处处理入海，这种已经粉碎或磨碎的垃圾，应能通过筛眼不大于25毫米的粗筛。

二、如果垃圾与具有不同处理或排放要求的其它排放物混在一起时，则应适用其中较严格的要求。

第四条 对处理垃圾的特殊要求

一、除本条第二款的規定外，从事于海底矿物资源的勘探、开发以及相关近海加工海底矿藏资源的固定平台或浮动平台，以及泊靠这种平台或与之相距在500米以内的一切其它船舶，禁止处理本附则所管制的任何物料。

二、位于距陆地12海里以外的这种固定平台或浮动平台，和泊靠这种平台或与之相距在500米以内的一切其它船舶，可允许已通过粉碎机或磨碎机的食品废弃物处理入海。这种已经粉碎或磨碎的食品废弃物应能通过筛眼不大于25毫米的粗筛。

第五条 在特殊区域以内处理垃圾

一、就本附则而言，特殊区域为地中海区域，波罗的海区域，黑海区域，红海区域和“海湾区域”其界限如下：

(一) 地中海区域，系指地中海本身，包括其中的各个海湾和海在内，与黑海以北纬 41° 纬线为界，西至直布罗陀海峡，以西经 $5^{\circ}36'$ 经线为界。

(二) 波罗的海区域，系指波罗的海本身以及波的尼亚湾，芬兰湾和波罗的海的入口（以斯卡格拉克海峡中斯卡曼角处的北纬 $57^{\circ}44.8'$ 纬线为界）。

(三) 黑海区域，系指黑海本身，与地中海以北纬 41° 纬线为界。

(四) 红海区域，系指红海本身，包括苏伊士湾和亚喀巴湾，南以Ras si Ane（北纬 $12^{\circ}8.5'$ 东经 $43^{\circ}19.6'$ ）和Husn Murad（北纬 $12^{\circ}40.4'$ 东经 $43^{\circ}30.2'$ ）之间的恒向线为界。

(五) “海湾区域”，系指位于Ras al Hadd（北纬 $22^{\circ}30'$ 东经 $59^{\circ}48'$ ）和Ras al Fasteh（北纬 $25^{\circ}04'$ 东经 $61^{\circ}25'$ ）之间的恒向线西北的海域。

二、除本附则第六条的规定外：

(一) 禁止将下述垃圾处理入海：

1. 一切塑料制品，包括但不限于合成缆绳、合成渔网和塑料垃圾袋；以及

2. 一切其它的垃圾，包括纸制品，破布、玻璃、金属、瓶子、陶器，垫舱物料、衬料和包装材料；

(二) 对于食品废弃物，应在尽可能远离陆地之处处理入海，但无论如何距最近陆地不得少于12海里。

三、如果垃圾与具有不同处理或排放要求的其它排放物混在一起时，则应适用其中较严格的要求。

四、特殊区域以内的接收设备：

(一) 凡海岸线与某一特殊区域相邻接的缔约国政府，应保证按照本附则第七条的规定，参照在这些区域中营运的船舶的特殊需要，尽速在该特殊区域内的所有港口设置足够的接收设备。

(二) 各有关的缔约国政府，应将按照本款第(一)项规定所采取的措施通知本组织，在收到足够的通知后，本组织应确定一个关于本条要求对该区域开始生效的日期，并至少在12个月前将该日期通知所有缔约国。

(三) 在这样确定的日期之后，在这些特殊区域中还停靠尚无这种接收设备的港口的船舶，应完全遵守本条规定的要求。

第六条 例 外

本附则第三、四和五条的规定不适用于：

一、从船上处理垃圾，系为保障船舶及船上人员安全或救护海上人命所必需者；或

二、由于船舶或其设备受损而逸漏垃圾，如果在发生损坏以前和以后，已采取了一切合理的预防措施来防止逸漏或使逸漏减至最低限度；或

三、合成渔网或为修理这种渔网用的合成材料的意外失落，如果已采取了一切合理的预防措施来防止这种失落。

第七条 接 收 设 备

一、各缔约国政府，应保证在各港口和装卸站，按照到港船舶的需要设置垃圾接收设备，使不致造成船舶的不当迟延。

二、各缔约国政府，应将按本条设置的设备被宣称不足的一切事例通知本组织，以便转告各有关缔约国。