

# 1973 年国际防止船舶造成污染公约 及其 1978 年议定书附则 I 修正案\*

(1984 年 9 月 7 日国际海事组织海上环境保护委员会通过)

## 防止油污规则

### 第一条 定 义

原第二十六、二十七款条文更改如下：

第二十六款 虽在本条第六款内已有规定，但为了明确本附则第十三条、第十三条乙、第十三条戊以及第十八条第四款的要求，“新油船”系指：

- (一) 该油船的建造合同是在 1979 年 6 月 1 日以后签定者；或
- (二) 在没有建造合同时，该油船是在 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) 该油船是在 1982 年 6 月 1 日以后交船者；或
- (四) 该油船曾进行了重大改建：
  - 1. 其改建合同是在 1979 年 6 月 1 日以后签定者；或
  - 2. 在没有改建合同时，其改建工程是在 1980 年 1 月 1 日以后开工者；或

---

\* 本修正案于 1986 年 1 月 7 日生效。同日对中国生效。《1973 年国际防止船舶造成污染公约》及其 1978 年议定书附则 I，见《中华人民共和国多边条约集（第三集）》第 186 页—第 322 页。法律出版社 1987 年 8 月第一版。——编者注

3. 其改建工程是在 1982 年 6 月 1 日以后完成者。

此外，对于载重量为 70,000 吨及 70,000 吨以上的油船，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。

第二十七款 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，以及第十八条第五款和第十八条第六款之（三）的内容，“现有油船”是指不属本条第二十六款所述新油船范围的油船。

### **第九条 对排油的控制**

原第一款第（一）项之 6 更改如下：

4. 油船所设本附则第十五条所要求的排油监、控系统及污油水舱的装置，正在运转。

原第一款第（二）款之 5 更改如下：

5. 船上所设本附则的第十六条所要求的排油监、控系统，油水分离设备，滤油设备或其它装置，正在运转。

原第四款更改如下：

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；或不适用于未经稀释其含油量不超过 15ppm 的未经处理的含油混合物的排放，并且该混合物不是来自货油舱底，且不混有货油残余物。本条第一款第（二）项的规定，不适用于经处理的含油混合物的排放，但应满足所有下述条件：

（一）其含油混合物不是来自货油泵舱底；

（二）其含油混合物不是与货油残余物混合；

（三）不经稀释的废液含油量不超过 15ppm；和

（四）该船备有符合本附则第十六条第七款规定的滤油设备，正在运转。

### **第十条 防止船舶在特殊区域运行时造成油污的方法**

原第二款、第三款和第四款条文更改如下：

二、除本附则第十一条的规定外：

（一）任何油船和 400 总吨及 400 总吨以上的非油船船舶，当其

在特殊区域内时，禁止将油类或含油混合物排入海中；

(二) 小于 400 总吨的非油船船舶，当其在特殊区域内，禁止将油类或含油混合物排入海中；但未经稀释，此种废液含油量不超过 15ppm，或者能符合所有下述条件时，则除外：

1. 船舶正在途中航行；
2. 废液的含油量小于 100ppm；和
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。

三、(一) 本条第二款的规定，不适用于清洁压载水或专用压载水的排放。

(二) 本条第二款第(一)项的规定，不适用于经过处理的机器处所污水的排放，但应满足所有下述条件：

1. 污水不是来自货油泵舱的舱底；
2. 污水不与货油残余物混合；
3. 船舶正在途中航行；
4. 未经稀释的废液含油量不超过 15ppm；
5. 船舶设有符合本附则第十六条第七款要求的滤油设备，且正在运转中；和
6. 该滤油系统备有停止装置，当废液含油量超过 15ppm 时，该装置能确保自动停止排放。

四、(一) 在数量或浓度上会危害海洋环境的各种化学品或其他物质，或是借以回避本条所规定排放条件的化学品或其他物质，均不得排放入海。

(二) 按照本条第二或第三款的规定，不能排放入海的残油，应保留在船上或排入接收设备。

### **第十三条 专用压载舱、清洁压载舱及原油洗舱**

本条第三款更改如下：

三、除下述情况外，货油舱不得装载压载水。

(一) 在天气情况非常恶劣的少数航次，船长认为必须在货油舱

中加装额外压载水以保证船舶安全时；

(二) 在例外情况下，由于油船的具体运行特性，使其必需加装压载水超过本条第二款要求的数量，但该油船的此种操作应是属于本组织订立的例外情况的范畴内。

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，并应记入本附则第二十条中所指的油类记录簿内。

### **第十三条甲 对设有清洁压载舱的油船的要求**

第四款第(二)项删去，第四款第(一)项的编号改为第四款。

### **第十三条乙 对原油洗舱的要求**

第三款在末后“……相应条文的规定”，改为“……相应条文的规定及其进一步的修改，”

第五款第(二)项删去，第五款第(一)项的编号改为第五款

### **第十三条丙 从事特定贸易的现有油船**

本条第一款更改如下：

一、除应遵照本条第二款的规定外，本附则第十三条第七款至第十款不适用于仅在下述港口或装卸站之间专门从事特定贸易的现有油船。

本条第二款第(一)项的条文更改如下：

(一) 除本附则第十一条所规定的各项例外以外，全部压载水(包括清洁压载水)及洗舱残余物，均应留存船上并驳入接收设备，同时对本附则第二十条所指油类记录簿所作的相应记载应由港口国主管当局签证；

第三款删除。

### **第十四条 本条的标题为：**

#### **油类与压载水的分隔和首关舱内载油**

对原有条文增加下述新款

四、对 400 总吨及 400 总吨以上的船舶，其建造合同系 1982 年 1 月 1 日以后签定者；或缺少建造合同时，该船系 1982 年 7 月 1 日以后安放龙骨或处于相似建造阶段者，其首尖舱或防撞舱壁之前的

舱内不应载油。

五、对于本条第四款规定以外的所有船舶，在合理和可行的范围内，应尽量符合该款的规定。

### **第十五条 将油类留存船上**

第二款第（三）项的原有条文更改如下：

（三）污油水舱或一组污油水舱的布置，应有留存洗舱后所产生的污油水、残油和污压载水残余物所必需的容量，此总容量不得小于船舶载油容量的 3%。但主管机关可接受下述情况：

1. 油船设有这样的洗舱装置，当污油水舱或一组污油水舱装入洗舱水后，如果这些水量足以用来进行洗舱，同时该系统还能在无添加水的情况下，供给喷射器（如适用时）作为驱动液，则其污油水舱或一组污油水舱的总容量，可减至不少于该船载油容量的 2%。

2. 按照本附则第十三条设有专用压载舱或清洗压载舱，或按本附则第十三条乙设有使用原油洗舱的货舱清洗系统，可以接受 2%。对于这种油船，当污油水舱或一组污油水舱装入洗舱水后，如果这些水量足以用来进行洗舱，同时该系统还能在无添加水的情况下，供给喷射器（如适用时）作为驱动液，这样的洗舱布置，其污油水舱或一组污油水舱的总容量可进一步减少至该船载油容量的 1.5%。

3. 对于油类/散货两用船，倘仅在具有平坦舱壁的舱内装载货油，其污油水舱或一组污油水舱的总容量可减为 1%。这个容量还可以进一步减少至 0.8%，其条件是洗舱装置应为当污油水舱或一组污油水舱装入洗舱水后，如果这些水量足以用来进行洗舱，同时该系统还在无添加水的情况下，供给喷射器（如适用时）作为驱动液。

载重量为 70,000 吨及 70,000 吨以上的新油船至少应设有两个污油水舱。

第三款第（一）项原有条文的最后一句更改如下：

（一）排油监控系统的设计和安装应符合本组织制订的油船排油

监控系统技术条件和准则<sup>①</sup>。主管机关可接受在该技术条件和准则内详细叙述的这种特定的装置。

第五款的原有条文更改如下：

五、(一) 对于专门用于航程时间为 72 小时或少于 72 小时且距离最近陆地 50 海里以内的油船，如果该油船仅在本公约一个缔约国境内的港口或装卸站之间从事营运，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，即该油船应将所有的油性混合物留存船上，以便随后排入接收设备，并且主管机关对这些油性混合物的接收设备确认是足够的。

(二) 对本款第(一)项所指以外的油船，主管机关可免除本条第三款的要求，如果：

1. 该油船是本附则第十三条丙第一款所指的载重吨为 40,000 吨及 40,000 吨以上的现有油船，从事特定贸易并符合第十三条丙第二款规定的条件；或

2. 该油船专门从事一个或多个的下述范畴的航行：

(1) 在特殊区域内航行；或

(2) 在特殊区域外，距最近陆地 50 海里以内航行，且该油船是从事：

① 本公约一个缔约国境内的港口或装卸站之间的营运；或

② 经主管机关核定的限区航行，时间为 72 小时或少于 72 小时；

以上情况尚需同时符合所有下列条件：

(3) 所有油性混合物留存在船上，随后排入接收设备；

(4) 对于本款第二项 2 (2) 的限区航行，须经主管机关确认能有足够的接收设备，接收这些船舶停靠的装油港口或站需要排放的油性混合物；

(5) 如需要备有《国际防止油污证书》时，应加签注说明该船

---

<sup>①</sup> 参见本组织海大 496 (XI) 决议所通过的“油船排油监控系统的技术条件和准则”。

是专门从事本款第（二）项 2（1）和第（二）项 2（2）②规定的一个或多个航区范畴；和

（6）卸油的数量、时间和港口应记入油类记录簿。

第七款的原有条文更改如下：

本条第一、二和三款的要求，不适于装运沥青或属于本附则规定的其他货物的油船，这些货物的物理特性会妨碍货物和水的有效分离和监测；这种油船应将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排放控制。

### 第十六条

第十六条的原有条文更改如下：

排油监、控系统 and 油水分离、滤油设备

一、凡 400 总吨及 400 总吨以上但不足 10,000 总吨的任何船舶，应装有符合本条第六款规定的油水分离设备（100ppm 设备）；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 总吨以上的任何船舶应装有：

（一）符合本条第六款规定的油水分离设备（100ppm 设备）和符合本条第五款规定的排油监、控系统；或

（二）符合本条第七款规定的滤油设备（15ppm 设备）。

三、（一）对专门从事下述航行的任何船舶，主管机关可免除本条第一款和第二款的要求：

1. 在特殊区域内航行；或

2. 在特殊区域外距最近陆地 12 海里以内航行，如该船从事：

（1）在本公约一个缔约国境内的港口或卸装站之间营运；或

（2）在主管机关核定的限制区域航行；

以上情况必须符合所有下述条件：

3. 该船设有贮存柜，其容积足够容纳留存于船上含油舱底水的总量，达到主管机关认为满意；

4. 所有留存船上的含油舱底水，随后排入接收设备；

5. 经主管机关确认，在足够数量的港口或装卸站备有接收设备，足以接受可能停靠这些港口和装卸站的船舶的含油舱底水；

6. 如需要备有《国际防止油污证书》时，应加签注说明，该船是专门从事本款第（一）项 1 或第（一）项 2（2）规定的航行；和

7. 卸油的数量、时间和港口应记入油类记录簿内。

（二）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起经过 3 年适用之。

五、排油监、控系统的设计，应是主管机关所认可者。在考虑并入这一系统的油分计的设计时，主管机关应注意到本组织所推荐的规格<sup>①</sup>。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，且至少应保存 3 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）项规定时，即自动停止排放任何油性混合物。该监、控系统遇有任何故障应停止排放，并记入油类记录簿内。对于这种发生故障的装置，应在该船开始其下一航次前，予以修复，除非是开往修理港。现有船舶，除了可用人工停止排放外，应遵守上述的所有规定。

六、本条第一款和第二款第（一）项所指的油水分离设备的设计，应是主管机关所认可者，且应能保证，通过分离设备后排放入海的任何油性混合物，其含油量少于 100ppm。在考虑该设备的设计时，主管机关应注意到本组织所推荐的规格<sup>②</sup>。

七、本条第二款第（二）项所述的滤油设备，其设计应是主管

---

① 参看本组织海大 393（X）决议所通过的“关于油水分离设备和油分计国际性能和试验规程”的建议。

② 同上。



机关所认可者，应能保证通过滤油系统后，所排出的含油混合物的含油量不超过 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。在考虑该设备的设计时，主管机关应注意到本组织所推荐的规格。<sup>①</sup>。对于不足 10,000 总吨的船舶，除载有大量燃油的船舶或按第十条第三款第（二）项排放舱底水的船舶外，如装设滤油设备以代替油水分离设备时，则在合理和可行的范围内，应尽可能符合报警装置的要求。

### **第十八条 油船的泵、管系和排放布置**

第十八条原条文更改如下：

一、每艘油船在其开敞甲板上两舷应设有连接接收设备的排放支管，以便排放污压载水或油污水。

二、在每艘油船中，按本附则第九条或第十条允许将货油舱区域的压载水或油污水排放入海的管路，应通至开敞甲板或通至最大压载情况下水线以上的舷侧外。按本条第六款第（一）项至第（五）项所许可的方式进行作业的不同管系布置，可予接受。

三、对于新油船，除按本条第六款允许在水线下排放者外，应在上甲板或上甲板以上的某一处所设有停止排放压载水或油污水入海的装置，该处所的位置，应能看见本条第一款所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，有可靠的通讯系统，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、凡需设置专用压载舱或装设原油洗舱系统的新油船应符合下述要求：

（一）所装设油管的设计与安装，应使管路中留存的油量减至最低限度；和

（二）应设有能在卸货完成时将所有货油泵及货油管泄空的装

---

<sup>①</sup> 参看本组织海大 393（X）决议所通过的“关于油水分离设备和油分计国际性能和试验规程”的建议。

置，必要时可连接于扫舱装置。货油管 and 货油泵的排出物应能被排往岸上及被排至一货油舱或一污油水舱。对于排往岸上，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。

五、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船，均应符合本条第四款第（二）项的规定。

六、每艘油船从货油舱区域排放压载水或油污水均应在水线以上进行，但下述情况除外：

（一）专用压载水和清洁压载水可在水线下排放：

1. 在港口或在近海装卸站，或
2. 在海上以重力排放。

但须在紧接排放前对压载水表面进行检查，确认未曾发生油污。

（二）未经改装不能在水线以上排放专用压载水的现有油船，在海上可在水线以下排放专用压载水，但须在紧接排放前对压载水表面进行检查，确认未曾发生油污。

（三）具有清洁压载舱而未经改装的现有油船，如不能从水线上排放清洁压载舱的压载水，可在水线下排放这种压载水，但须按本附则第十三条甲第三款的规定，对排放这种压载水进行监督。

（四）每艘油船在海上时，除污油水舱外，来自货油舱区域内各货舱的脏压载水或油污水可以用重力从水线下排放，但需有足够的时间进行油/水分离，并应在紧接排放之前，用本附则第十五条第三款第（二）项规定的油/水界面探测器进行检查压载水，以确保分界面的高度不致使这种排放增加对上海上环境的危害。

（五）现有油船在海上时，来自货油舱区域的脏压载水或油污水，随着按本款第（四）项所述方法排放之后，可在水线下排放或代替这种方法，可以就在水线下进行排放，但应：

1. 把一部分水通过固定管路流向上甲板或上甲板以上的容易接近的部位，该部位在排放操作期间，可用目视观察；和
2. 这样的分流观察装置应符合主管机关规定的要求，这些要

求至少包括本组织通过的“控制舷外排放分流观察装置的设计、安装和操作技术条件”中所有的规定。

## **第二十条 油类记录簿**

第一款和第二款原有条文更改如下：

一、凡 150 总吨及 150 总吨以上的油船和 400 总吨及 400 总吨以上的非油船船舶，应备有油类记录簿第一部分（机器处所使用）。凡 150 总吨及 150 总吨以上的油船还应备有油类记录簿第二部分（货物和压载使用）。这种油类记录簿不论是作为船上的正式航海日志的一部分或作为其他文件，均应按本附则附录Ⅲ中所规定的格式。

二、每当船舶进行下列任何一项作业时，均应逐舱填写油类记录簿：

（一）对机器处所的操作（所有船舶）：

1. 燃油舱的压载或清洗；
2. 燃油舱脏压载水或洗舱水的排放；
3. 残油的处理（油渣）；
4. 机器处所所积存的舱底水向舷外排放或处理。

（二）对货油和压载的操作（油船）：

1. 货油的装载；
2. 航行中货油的内部转驳；
3. 货油的卸载；
4. 货油舱和清洁压载舱的压载；
5. 货油舱的清洗（包括原油洗舱）；
6. 压舱水的排放，但从专用压载舱排放者除外；
7. 排放污油水舱的水；
8. 污油水舱排放作业后，所使用的阀门或类似装置的关闭；
9. 污油水舱排放作业后，为清洁压载舱与货油和扫舱管路隔离所需阀门的关闭；
10. 残油的处理。

第四款的第二句条文更改如下：

每项完成的作业，应由驾驶员或有关作业的负责人员签字，且每写完一页应由船长签字。

在原有条文后新增加一款如下：

七、对于 150 总吨以下的油船，按本附则第十五条第四款进行的操作，应由主管机关制订适宜的油类记录簿。

### **第二十一条 对钻井装置和其它工作平台的特殊要求**

在原有条文后新增加一款如下：

四、除本附则第十一条所述情况外，在特殊区域外，且距最近陆地 12 海里以外的钻井装置和工作平台禁止定点地将油类或油性混合物排放入海；但不经稀释，排放的含油量不超过 100ppm 时，则不在此限；除非该地区有更严格的国家规定，在那种情况下，应适用该国家的规定。

### **第二十五条 分舱和稳性**

本条第二款第（一）项原有条文由下述代替。原有第（二）（三）和（四）项编号改为（四）（五）和（六）项

（一）船侧损坏——

1. 纵向范围： $\frac{1}{3}L^{2/3}$ 或 14.5 米，以小者为准

2. 横向范围： $\frac{B}{5}$ 或 11.5 米，以小者为准。

（在夏季载重线水平，自船侧向船内中心线垂直计量）

3. 垂向范围：自中心线处的船底板型线量起，向上无限制。

（二）船底损坏

自船首垂线起 0.3L 内

- |                               |                            |
|-------------------------------|----------------------------|
| 1. 纵向范围：                      | 船舶其它部分                     |
| $\frac{1}{3}L^{2/3}$ 或 14.5 米 | $\frac{1}{3}L^{2/3}$ 或 5 米 |
| 以小者为准                         | 以小者为准                      |
| 2. 横向范围：                      |                            |
| B/6 或 10 米                    | B/6 或 5 米                  |

以小者为准

以小者为准

3. 垂向范围:

B/15 或 6 米, 以

B/15 或 6 米, 以

小者为准

小者为准

自中心线处的

自中心线处的

船底板型线量起

船底板型线量起

(三) 如果任何较本款第(一)第(二)项规定的最大损坏范围为小的损坏会造成更为严重的情况, 则应对这种损坏予以考虑。

第三款第(三)项的原有条文更改如下:

(三) 对浸水最后阶段的稳性进行研究, 如复原力臂曲线在平衡点以外的距离至少为  $20^\circ$ , 相应的最大剩余复原力臂在  $20^\circ$  稳距范围内至少为 0.1 米, 而在此稳距内曲线下的面积不少于 0.0175 米弧度, 则该稳性可认为是足够的。在此稳距范围内无防护的开口不应被浸水, 除非该开口所在处所是假定浸水的。在此稳距范围内, 本款第(一)项列举的任何开口和其它开口能够关闭保持风雨密者, 则可以允许被浸水。

第三款条文新增加一项如下:

(五) 借助于机械的平衡装置, 例如设有阀或横贯水平管, 不应作为减少横倾角或获得剩余稳性最小稳距的措施以满足本款第(一)、(二)和(三)项的要求, 并且在使用平衡装置的所有阶段中, 都应保持有足够的剩余稳性。用大横剖面导管连接的处所可认为是共通的。

第四款第(二)项原有条文更改如下:

(二) 由于破损而浸水的处所的渗透率假定如下:

<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

<u>处 所</u>	<u>渗 透 率</u>
机器处所	0.85
空的处所	0.95
供装载消耗液体的处所	0 至 0.95*
供装载其它液体的处所	0 至 0.95*

\* 部分装载的舱的渗透率应与该舱所载液体的量相一致。装载液体的舱一旦破损，应假定所载液体从该舱完全流失，并由海水替代至最后平衡时的水线面。

第五款的第一句修改如下：

五、应按认可的格式，向适用本附则的每艘新油船的船长和非自航新油船的负责人提供：

## 附 录 II

原证书格式更改如下：  
证书和附件格式

### 国际防止油污证书

(注：本证书应附有结构及设备记录)

本证书系根据由 1978 年议定书修订的 1973 年国际防止船舶造成污染公约（以下简称“公约”）的规定，经\_\_\_\_\_政府授权，

国家全称

由\_\_\_\_\_发给。

(按本公约规定授权的组织或个人全称)

船 名	船舶编号或呼号	船 籍 港	总 吨 位

船舶种类：油船\*

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船船舶\*

上述各类以外的船舶\*

兹证明：

1. 本船已按照公约附则 I 第四条的规定，进行了检验。
2. 根据检验结果，认为本船的结构、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，且本船符合上述公约附则 I 的可适用的要求。

本证书有效期至\_\_\_\_\_年\_\_\_\_\_月\_\_\_\_\_日止，在此期间应  
按照公约附则 I 第四条进行各种检验。

发证地点：\_\_\_\_\_

(签发证书地点)

19  
(发证日期)

\* 不适用者划去。

\_\_\_\_\_  
(授权发证的官员签字)

(发证单位盖章)

### 年度检验和期间检验的签证

兹证明此船业经按照公约附则 I 第四条的要求进行了检验，并符合公约有关规定。

年度检验： 签字 \_\_\_\_\_

(正式授权官员签字)

地点 \_\_\_\_\_

(主管当局

盖章或硬印)

日期 \_\_\_\_\_

年度检验 \* / 期间检验 \* :

签字 \_\_\_\_\_

(正式授权官员签字)

地点 \_\_\_\_\_

(主管当局盖

章或硬印)

日期 \_\_\_\_\_

年度检验 \* / 期间检验 \* :

签字 \_\_\_\_\_

(正式授权官员签字)

地点 \_\_\_\_\_

(主管当局盖章或硬印)

日期 \_\_\_\_\_

签字 \_\_\_\_\_



年度检验\* /期间检验\*  
(主管当局盖章或硬印)

地点\_\_\_\_\_

日期\_\_\_\_\_

格式 A

## 国际防止油污证书附件 (IOPP 证书)

### 非油船船舶结构及设备记录

按照 1978 年议定书修订的 1973 年国际防止船舶造成污染公约附则 I (以下简称“公约”) 的规定。

注:

1. 本格式用于 IOPP 证书中列为第三种类型的船舶, 即“上述各类以外的船舶”。对油船及按公约附则 I 第二条第二款规定的设有货油舱的非油船船舶, 应使用格式 B。
2. 本记录应永久附于 IOPP 证书之后。IOPP 证书应随时保存在船上。
3. 如记录正本的文字不是英文亦不是法文时, 则该文本应包含有其中一种文字的译文。
4. 方格内填入 (X) 表示“是”及“适用”填入 (—) 表示“否”及“不适用”。
5. 本记录所述条款系指公约附则 I 的条款, 所述决议系指国际海事组织通过的决议。

---

\* 不适用者划去。

1. 船舶资料
  1. 1 船名\_\_\_\_\_
  1. 2 船舶编号或呼号\_\_\_\_\_
  1. 3 船籍港\_\_\_\_\_
  1. 4 总吨位\_\_\_\_\_
  1. 5 建造日期\_\_\_\_\_
    1. 5. 1. 签订建造合同日期\_\_\_\_\_
    1. 5. 2. 安放龙骨或船舶处于相似建造阶段的日期\_\_\_\_\_
    1. 5. 3. 交船日期\_\_\_\_\_
  1. 6 重大改建（如适用时）：\_\_\_\_\_
    1. 6. 1. 签订改建合同日期\_\_\_\_\_
    1. 6. 2. 改建开工日期\_\_\_\_\_
    1. 6. 3. 改建完工日期\_\_\_\_\_
  1. 7 船舶状况
    1. 7. 1. 按第一条第六款规定为新船
    1. 7. 2. 按第一条第七款规定为现有船舶
    1. 7. 3. 由于意外的交船延迟。主管当局同意该船作为第一条第七款所指的“现有船舶”。
2. 控制机器处所舱底水及燃油舱排油的设备（第十条及第十六条）
  2. 1 在燃油舱内装载压载水；
    2. 1. 1. 该船在正常条件下能在燃油舱内装压载水
    2. 1. 2. 该船在正常条件下不能在燃油舱内装压载水
  2. 2 所装油水分离/过滤设备的型式：
    2. 2. 1. 能使排出的废液中含油量少于 100ppm 的设备
    2. 2. 2. 能使排出的废液中含油量少于 15ppm 的设备
  2. 3 控制系统的型式
    2. 3. 1. 排油监、控系统（第十六条五款）

- . 1 具有自动停止装置
- . 2 具有手动停止装置
- 2. 3. 2. 15ppm 报警装置 (第十六条七款)
- 2. 3. 3. 在特殊区域排放的自动停止装置 (第十条三款  
(二) 项之 6)
- 2. 3. 4. 油分计 [A444 (XI) 决议]
  - . 1 具有记录装置
  - . 2 无记录装置
- 2. 4 认可标准:
- 2. 4. 1. 油水分离/过滤设备:
  - . 1 已按 A. 393 (X) 决议认可
  - . 2 已按 A. 233 (VI) 决议认可
  - . 3 已按国家标准认可, 但国家标准未以 A.  
393 (X) 或 A. 233 (VI) 决议为基础
  - . 4 未经认可
- 2. 4. 2. 处理装置已按 A. 444 (XI) 决议认可
- 2. 4. 3. 油分计已按 A. 393 (X) 决议认可
- 2. 5. 该系统的最大排量为 \_\_\_\_\_ m<sup>3</sup>/h
- 2. 6 适用范围
- 2. 6. 1. 按第十六条四款规定, 该船在 \_\_\_\_\_ \* 之前  
不要求设有上述设备
- 3. 残油 (油渣) 舱 (第十七条)
- 3. 1. 该船设有残油 (油渣) 舱, 总容积为 \_\_\_\_\_ m<sup>3</sup>
- 3. 2 除油渣舱的设施外, 处理残油的措施
- 4. 标标排放接头 (第十九条)
- 4. 1. 该船设有将机器处所的舱底水残余物排至接收设备的管  
路, 并装有一只符合第十九条规定的标准排放接头。

---

\* 填入公约生效日期后 3 年的日期。

5. 免除

5. 1. 根据第二条四款第（一）项、公约附则 I 第二章中的一些要求，业经主管机关准许免除，免除项目为本记录的下列条款：

---

6. 等效设施（第三条）

6. 1. 附则 I 中某些要求的等效设施业经主管机关认可，其认可项目为本记录的下列条款：\_\_\_\_\_

兹证明本记录完全无误

\_\_\_\_\_（正式授权签发记录官员签字）

发证地点：\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_（签发记录地点）

\_\_\_\_\_ 19 \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_（签发主管当局盖章或硬印）

格式 B

国际防止油污证书附件  
(IOPP 证书)

**油船结构及设备记录**

按照 1978 年议定书修订的 1973 年国际防止船舶造成污染公约（以下简称“公约”）的规定。

注：

1. 本格式用于 IOPP 证书中列为前二种类型的船舶,即油船及按公约附则 I 第二条第二款规定的设有货油舱的非油船船舶,对 IOPP 证书中列为第三种类型的船舶应使用格式 A。
2. 本记录应永久附于 IOPP 证书之后。IOPP 证书应随时保存在船上。
3. 如本记录正本的文字不是英文亦不是法文时,则该文本应包含有其中一种文字的译文。
4. 方格内填入 (X) 表示“是”及“适用”填入 (—) 表示“否”及“不适用”。
5. 本记录所述条款系指公约附则 I 的条款,所述的决议系指国际海事组织通过的决议。

1. 船舶资料

1. 1. 船名 \_\_\_\_\_
1. 2. 船舶编号及呼号 \_\_\_\_\_
1. 3. 船籍港 \_\_\_\_\_
1. 4. 总吨位 \_\_\_\_\_
1. 5. 船舶装载容积 \_\_\_\_\_ (m<sup>3</sup>)
1. 6. 船舶载重量 \_\_\_\_\_ (公吨) (第一条二十二款)
1. 7. 船长 \_\_\_\_\_ (m) (第一条十八款)
1. 8. 建造日期
1. 8. 1. 签订建造合同日期 \_\_\_\_\_
1. 8. 2. 安放龙骨或船舶处于相似建造阶段的日期  
\_\_\_\_\_
1. 8. 3. 交船日期 \_\_\_\_\_
1. 9. 重大改建 (如适用时)

1. 9. 1. 签订改建合同日期\_\_\_\_\_
1. 9. 2. 改建开工日期\_\_\_\_\_
1. 9. 3. 改建完工日期\_\_\_\_\_
1. 10. 船舶状况
1. 10. 1. 按第一条六款规定为新船
1. 10. 2. 按第一条七款规定为现有船舶
1. 10. 3. 按第一条二十六款规定为新油船
1. 10. 4. 按第一条二十七款规定为现有油船
1. 10. 5. 由于意外的交船延迟，主管当局同意该船作为  
第一条七款所指的“现有船舶”
1. 10. 6. 由于意外的交船延迟，主管当局同意该船作为  
第一条二十七款所指的“现有油船”
1. 10. 7. 由于意外的交船延迟，不要求该船符合第二十  
四条的规定
1. 11. 船舶种类
1. 11. 1. 原油油船
1. 11. 2. 成品油船
1. 11. 3. 原油/成品油船
1. 11. 4. 油类/散货两用船
1. 11. 5. 按公约附则 I 第二条二款的规定为设有货油舱  
的非油船船舶
1. 11. 6. 专用于装载第十五条七款所指成品的油船
1. 11. 7. 该船既作为具有 COW 的“原油油船”，也作  
为具有 CBT 的“成品油船”，为此已分别发给  
单独的 IOPP 证书
1. 11. 8. 该船既作为具有 CBT 的“成品油船”，也作  
为具有 COW 的“原油油船”，为此已分别发  
给单独的 IOPP 证书
1. 11. 9. 载运油类的化学品液货船

2. 控制机器处所舱底污水及燃油舱的排油的设备  
(第十条及第十六条)
2. 1. 在燃油舱内装载压载水
2. 1. 1. 该船在正常条件下能在燃油舱内装压载水
2. 1. 2. 该船在正常条件下不能在燃油舱内装压载水
2. 2. 所装油水分离/过滤设备的型式
2. 2. 1. 能使排出的废液中含油量小于 100ppm 的设备
2. 2. 2. 能使排出的废液中含油量小于 15ppm 的设备
2. 3. 控制系统的型式
2. 3. 1. 排油监、控系统 (第十六条五款)
- . 1 具有自动停止装置
- . 2 具有手动停止装置
2. 3. 2. 15ppm 报警装置 (第十六条七款)
2. 3. 3. 在特殊区域排放的自动停止装置 (第十条三款  
(二) 之 6)
2. 3. 4. 油分计 (A. 444 (XI) 决议)
- . 1 具有记录装置
- . 2 无记录装置
2. 4 认可标准
2. 4. 1. 油水分离/过滤设备
- . 1 已按 A. 393 (X) 决议认可
- . 2 已按 A. 233 (VII) 决议认可
- . 3 已按国家标准认可, 但国家标准并未以  
A. 393 (X) 或 A. 233 (VII) 决议为  
基础
- . 4 未经认可
2. 4. 2. 处理装置已按 A. 444 (XI) 决议认可
2. 4. 3. 油分计已按 A. 393 (X) 决议认可
2. 5. 该系统的最大排量为 m<sup>3</sup>/h

2. 6. 适用范围
2. 6. 1. 按第十六条四款规定，该船在  
19 \_\_\_\_\_ 年 \_\_\_\_\_ 月 \_\_\_\_\_ 日\* 之前不要求设  
有上述设备
3. 残油（油渣）舱（第十七条）
3. 1 该船设有残油（油渣）舱，总容积为 \_\_\_\_\_ m<sup>3</sup>
3. 2 除油渣舱的设施外，还有处理残油的措施 \_\_\_\_\_
- 
4. 标准排放接头（第十九条）
4. 1. 该船设有将机器处所的舱底污水残余物排至接收  
设备的管路，并装有一只符合第十九条规定的标  
准排放接头
5. 结构（第十三、二十四及二十五条）
5. 1. 按照第十三条要求，该船：
5. 1. 1. 要求设有 SBT、PL 及 COW
5. 1. 2. 要求设有 SBT 及 PL
5. 1. 3. 要求设有 SBT
5. 1. 4. 要求设有 SBT、CBT 或 COW
5. 1. 5. 要求设有 SBT 或 CBT
5. 1. 6. 不要求符合第十三条的规定
5. 2. 专用压载舱（SBT）
5. 2. 1. 该船设有符合第十三条规定的 SBT
5. 2. 2. 该船设有 SBT，其保护位置（PL）的布置符合  
第十三条戊规定
5. 2. 3. SBT 的分布如下：

---

\* 填入公约生效日期后 3 年的日期。



舱 别	容 积 (m <sup>3</sup> )	舱 别	容 积 (m <sup>3</sup> )
		总 计	

5. 3. 清洁压载舱 (CBT)

5. 3. 1. 该船设有符合第十三条规定的 CBT，并可
- . 1 作为成品油船营运
- . 2 作为原油油船营运至\_\_\_\_\_止\*

5. 3. 2. CBT 的分布如下

舱 别	容 积 (m <sup>3</sup> )	舱 别	容 积 (m <sup>3</sup> )
		总 计	

5. 3. 3. 该船备有一份有效的《清洁压载舱手册》  
日期\_\_\_\_\_
5. 3. 4. 该船 CBT 压载与装卸货油是用公共的管路及泵  
装置
5. 3. 5. 该船 CBT 压载是用分开的独立\_\_\_\_\_  
管路及泵装置
5. 4. 原油洗舱 (COW)
5. 4. 1. 该船设有符合第十三条乙规定的 COW 系统
5. 4. 2. 该船设有符合第十三条乙规定的 COW 系统，但  
尚未按第十三条六款及修正的 COW 技术条件

\* 填入公约生效日期后 2 年或 4 年的日期。

- (A. 446 (XI) 决议) 中 4. 2. 10 的规定进行效用验证
5. 4. 3. 该船备有一份有效的《原油洗舱操作与设备手册》日期\_\_\_\_\_
5. 4. 4. 该船不要求设置 COW, 但已设有符合修正的 COW 技术条件 (A. 446 (XI) 决议) 中安全方面的规定
5. 5. 第十三条的免除
5. 5. 1. 该船仅从事于\_\_\_\_\_之间的特定运输, 按第十三条丙规定免除第十三条的要求
5. 5. 2. 该船按第十三条丁规定, 具有特殊压载布置, 因而免除第十三条的要求
5. 6. 货油舱的尺度限制和布置 (第二十四条)
5. 6. 1. 该船需要按第二十四条规定建造并符合该条要求
5. 6. 2. 该船需要按第二十四条四款建造并符合其要求 (参见第二条二款)
5. 7. 分舱和稳性 (第二十五条)
5. 7. 1. 该船需要按第二十五条规定建造并符合该条要求
5. 7. 2. 已根据第二十五条五款要求, 按认可的格式给该船提供了资料和数据
6. 将油类留存船上 (第十五条)
6. 1. 排油监、控系统
6. 1. 1. 该船按 A. 496 (XII) 决议内的定义列为\_\_\_\_\_油船
6. 1. 2. 该系统包括:
- . 1 控制装置
  - . 2 计算装置
  - . 3 运算装置
6. 1. 3. 该系统设有:

- . 1 起动联锁装置
- . 2 自动停止装置
- 6. 1. 4. 油分计系按 A. 393 (X) 决议认可, 适用于:
  - . 1 原油
  - . 2 黑色成品油
  - . 3 白色成品油
- 6. 1. 5. 该船已备有一份排油监、控系统的操作手册
- 6. 1. 6. 根据第十五条一款规定, 在 19 \_\_\_\_ 年 \_\_\_\_ 月 \_\_\_\_ 日\* 前不要求该船设置排油监、控系统
- 6. 2. 污油水舱
- 6. 2. 1. 该船设有 \_\_\_\_ 个污油水舱, 总容积为 \_\_\_\_ m<sup>3</sup>, 占载油量的 \_\_\_\_ %, 系按照:
  - . 1 第十五条二款 (三) 项的规定设置
  - . 2 第十五条二款 (三) 项 1 的规定设置
  - . 3 第十五条二款 (三) 项 2 的规定设置
  - . 4 第十五条二款 (三) 项 3 的规定设置
- 6. 2. 2. 已有货油舱指定作为污油水舱
- 6. 2. 3. 按第十五条一款规定该船在 19 \_\_\_\_ 年 \_\_\_\_ 月 \_\_\_\_ 日\*\* 前不要求设置污油水舱
- 6. 3. 油/水界面探测器
- 6. 3. 1. 该船设有按 MEPC5 (X II) 决议要求认可的油/水界面探测器
- 6. 4. 对第十五条要求的免除
- 6. 4. 1. 根据第十五条七款规定, 该船免除第十五条一、二、三款的要求
- 6. 4. 2. 根据第二条二款规定, 该船免除第十五条一、二、

\* 填入公约生效日期后 3 年的日期。

\*\* 填入公约生效日期后 3 年的日期。

- 三款的要求
7. 泵、管系和排放布置（第十八条）
7. 1. 专用压载水舷旁排出口位于：
7. 1. 1. 水线以上
7. 1. 2. 水线以下
7. 2. 除排放支管外，供清洁压载水用的舷旁排出口\* 位于
7. 2. 1. 水线以上
7. 2. 2. 水线以下
7. 3. 除排放支管外，供脏压载水用的舷旁排出口\* 位于
7. 3. 1. 水线以上
7. 3. 2. 水线以下，连同分流观察装置，符合第十八条  
六款（五）项
7. 3. 3. 水线以下
7. 4. 货油泵及货油管的排油（第十八条四款和五款）
7. 4. 1. 在卸货完成后将所有货油泵及货油管泄空的措施
- . 1 泄出物能排到一个货油舱或污油水舱
- . 2 专设一小直径管路将泄出物排至岸上
8. 散装化学品船运油的等效设施
8. 1. 该船设有下列设备以代替污油水舱（见上述 6. 2）  
及油/水界面测器（见上述 6. 3），作为散装化学  
品船运油的等效设施：
8. 1. 1. 油水分离设备，能使排放的废液含油量小于  
100ppm，排量为  $m^3/h$
8. 1. 2. 一个储存舱，容量为 \_\_\_\_\_  $m^3$
8. 1. 3. 一个供收集洗舱水的舱，它是：
- . 1 一个指定专用的舱
- . 2 一个指定为收集舱用的货油舱

---

\* 仅须指出能被监测的排出口。

8. 1. 4. 一台固定装设的驳运泵，将含油废液通过油水分离设备排出船外
8. 2. 油水分离设备已按 A. 393 (X) 决议要求认可，且适用于附则 I 范围内的所有货品
8. 3. 该船持有一份有效的散装运输危险化学品适装证书
9. 免除
9. 1. 根据第二条四款 (一) 项，公约附则 I 第二、三章中的一些要求业经主管机关准许免除，免除项目为本附录的下列条款\_\_\_\_\_
10. 等效设施 (第 3 条)
10. 1. 附则 I 中某些等效设施业经主管机关认可，其认可项目为本记录的下列各条：\_\_\_\_\_

兹证明本记录完全无误。

发于\_\_\_\_\_

(本记录签发地点)

\_\_\_\_年\_\_\_\_月\_\_\_\_日\_\_\_\_\_

(经正式授权签发本记录的官员签字)

(发证当局的图章或印记)

## 附 录 III

现有的油类记录簿及补录的格式由下列格式代替：

油类记录簿格式

油类记录簿

第一部分——机器处所的作业

(所有船舶)



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. 开始清洗时的船位
4. 开始压载时的船位

(B) 从 (A) 部分所述燃油舱排放脏压载水或洗舱水

5. 燃油舱的编号
6. 开始排放时的船位
7. 完成排放时的船位
8. 排放时的船速
9. 排放的方法
  - . 1 通过 100ppm 设备
  - . 2 通过 15ppm 设备
  - . 3 排往接收设备

10. 排放的数量

(C) 残油（油渣）的处理

11. 船上留存待处理的残油数量
12. 残油的处理方法：
  - . 1 排往接收设备（说明港口）；
  - . 2 与船上所存燃油混合；
  - . 3 驳入另一燃油舱（或其它舱）（说明舱别）
  - . 4 其它方法（予以说明）

(D) 机器处所积存的舱底水向舷外的非自动排放或用其它方法处理

13. 排放的数量
14. 排放的时间
15. 排放或处理的方法
  - . 1 通过 100ppm 设备；
  - . 2 通过 15ppm 设备；
  - . 3 排往接收设备（说明港口）；

- . 4 排入污油水舱或收集舱（说明舱别）
- (E) 机器处所积存的舱底水向舷外的自动排放或用其它方法处理
- 16. 该系统被定为自动向舷外排放作业方式的时间
- 17. 该系统被定为自动将舱底水驳入收集舱（或污油水舱）作业方式的时间（说明舱别）
- 18. 该系统被定为手动作业的时间
- 19. 向舷外排放的方法：
  - . 1 通过 100ppm 设备；
  - . 2 通过 15ppm 设备
- (F) 排油监、控系统的情况
- 20. 系统失灵时间
- 21. 系统修复时间
- 22. 失灵原因
- (G) 意外的或其它异常的排油
- 23. 发生的时间
- 24. 发生时船舶所在地点或船位
- 25. 油的大概数量和种类
- 26. 排放或逸漏的情况、原因和一般说明
- (H) 补充的操作程序和一般说明

船名\_\_\_\_\_

船舶编号或呼号\_\_\_\_\_



货油/压载水作业（油船）\* /机器处所作业  
（所有船舶）\*

日期	代号 (字母)	项目 (编号)	作业记录/作业负责驾驶员签字

船长签字\_\_\_\_\_

**油类记录簿**

第二部 货油/压载水作业\*\*  
(油船)

船名:

船舶编号或呼号:

总吨位:

期间由: \_\_\_\_\_ 至: \_\_\_\_\_

船名\_\_\_\_\_

船舶编号或呼号\_\_\_\_\_

**货油舱和污油水舱平面图**

(应在船上完成)

泵舱舱别容积污油水舱深度 (填写每个舱的容积和污油水舱的深度)

\* 不适用者划去。

\*\* 每艘 150 总吨及 150 总吨以上的油船应备有油类记录簿第二部分，用来记录有关的货油/压载水作业。该油船还应备有油类记录簿第一部分，用来记录有关的机器处所作业。

# 前 言

这一部分下面几页是货油和压载水作业项目的一个综合目录。这些作业项目（在适用时）应按照由 1978 年议定书修订的 1973 年国际防止船舶造成污染公约（MARPOL73/78）附则 I 第二十条的规定记载于油类记录簿中。这些项目按类别划分为几个作业部分，每个作业部分由一个字母代号表示。

填写油类记录簿时，应将日期、作业代号和项目编号填入适当栏目，并将所要求的详情按时间顺序记录在空白格内。

每项作业完成后应由作业负责驾驶员签字并注明日期。每页填写完后应由船长会签。对于按照 MARPOL73/78 附则 I 第十三条丙从事特定贸易的油船，油类记录簿中的相应记载应经港口国主管当局签证。\*

## 应记录的项目表

- (A) 货油的装载
  - 1. 装油地点
  - 2. 所装油类和油舱编号
  - 3. 所装油的总量
- (B) 航行中货油在船内的转驳
  - 4. 油舱的编号
    - . 1 从：
    - . 2 至：
  - 5. 4. 1. 所指油舱是否驳空？
- (C) 货油的卸载

---

\* 此句只需加在从事特定贸易油轮的油类记录簿中。

6. 卸油的地点
7. 已卸油舱的编号
8. 卸油舱是否卸空?
- (D) 原油洗舱 (仅限 COW 油船)  
(应将进行原油清洗的油舱逐个填写)
9. 进行了原油洗舱的港口名称, 如在两个卸油港之间进行了洗舱, 则写明船位
10. 油洗的货舱的编号\*
11. 使用洗舱机的数目
12. 开始洗舱的时间
13. 采用的洗舱方式\*\*
14. 洗舱管路的压力
15. 洗舱完毕或停止的时间
16. 说明用何法证实油舱是干的
17. 备注\*\*\*
- (E) 货油舱的压载
18. 压载油舱的编号
19. 开始压载时的船位
- (F) 清洁压载舱的压载 (仅限于具有 CBT 的油船)
20. 压载舱的编号
21. 用于冲洗的水或港口压载水装入清洁压载舱时的船位
22. 泵和管路中留存物被冲洗至污水水舱时的船位
23. 冲洗管路产生的油污水驳入污水水舱的数量 (说明污水水舱编号)。

---

\* 当个别舱所具有的洗舱机台数多于《操作及设备手册》所述能够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 中舱前部。

\*\* 根据《操作及设计手册》写明是采用单段清洗法还是多段清洗法。如采用多段清洗法, 则应写明这些洗舱机在该段作业中冲洗的垂向范围和次数。

\*\*\* 如果《操作及设备手册》载明的程序未被遵守, 则应将其理由记在备注栏内。

24. 补充压载水装入清洁压载舱时的船位
25. 关闭将清洁压载舱与货油和扫舱管路隔离开的阀门的时间及当时的船位
26. 船上所装清洁压载水数量
- (G) 货油舱的清洗
27. 已清洗货油舱的编号
28. 港口或船位
29. 所用时间
30. 清洗方法\*
31. 洗舱废液驳至：
  - . 1 接收设备
  - . 2 污油水舱或指定作污油水舱的货油舱（说明舱的编号）
- (H) 脏压载水的排放
32. 油舱的编号
33. 开始向海中排放时的船位
34. 完成向海中排放时的船位
35. 排入海中的数量
36. 排放时的船速
37. 排放中排放监、控系统是否工作？
38. 对废液和排放地点的水面是否保持经常检查？
39. 驳入污油水舱的油污水数量（说明污油水舱的编号）
40. 向岸上接收设备排放（如适用，说明港口名称）
- (I) 向海中排放污油水舱的水
41. 污油水舱的编号
42. 上次驳入残余物后澄淀的时间，或

---

\* 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。

43. 上次排放后澄淀的时间
44. 开始排放的时间及当时的船位
45. 开始排放时总存量的液面上深度
46. 开始排放时油/水界面上的深度
47. 大量排放的数量和排放率
48. 最后排放的数量和排放率
49. 完成排放的时间和当时的船位
50. 排放中排放监、控系统是否工作
51. 完成排放时油/水界面上的深度
52. 排放时的船速
53. 对废液和排放地点的水面是否保持经常的检查?
54. 确认污油水舱排放完成时船舶管系中所有适用的阀门均已关闭。
- (J) 残油和不另做处理的含油混合物的处理
55. 油舱的编号
56. 从每一油舱处理的数量
57. 处理方法:
  - . 1 排往接收设备 (写明港口);
  - . 2 与货油混合;
  - . 3 驳入另一油舱 (写明其编号);
  - . 4 其它方法 (予以说明)
- (K) 货油舱内清洁压载水的排放
58. 开始排放清洁压载水时的船位
59. 排放舱的编号
60. 排放结束时舱内已否排空?
61. 排放结束时的船位 (如异于第 58 项所述时)
62. 对废液和排放地点的水面是否保持经常的检查?
- (L) 清洁压载舱内压载水的排放 (仅限于具有 CBT 的油船)
63. 排放舱的编号

64. 开始向海中排放清洁压载水的时间及当时的船位
65. 向海中排放结束的时间及当时的船位
66. 排放的数量
  - . 1 排入海中, 或
  - . 2 排往接收设备 (写明港口)
67. 在向海中排放前或排放中, 压载水有无油污的迹象?
68. 在排放中是否曾用油分计进行监测?
69. 在排放压载水结束后关闭将清洁压载舱与货油和扫舱管路隔离的阀门的时间及当时的船位
- (M) 排油监、控系统的情况
  70. 系统发生故障的时间
  71. 系统被修复的时间
  72. 发生故障的原因
- (N) 意外的或其它异常的排油
  73. 发生排放的时间
  74. 发生排放时船舶所在港口或船位
  75. 油的种类和大概数量
  76. 排放或逸漏的情况, 原因及一般的说明
- (O) 补充的操作程序和一般说明
  - 从事特定贸易的油舱
- (P) 压载水的装入
  77. 压载舱编号
  78. 压载时的船位
  79. 装入压载水的总量 (m<sup>3</sup>)
  80. 备注
- (Q) 船内压载水的重新配置
  81. 重新配置的原因
- (R) 压载水排放至接收设备
  82. 排放压载水时所在的港口

- 83. 接收设备的名称
- 84. 排放压载水的总量 (m<sup>3</sup>)
- 85. 港口当局的官员签名盖章和日期

船名\_\_\_\_\_

船舶编号或呼号\_\_\_\_\_

货油/压载水作业 (油船)\* /机器处所作业 (所有船舶)\*

日期	代号 (字母)	项目 (编号)	作业记录/作业负责驾驶员签字

船长签字\_\_\_\_\_

---

\* 不适用者划去。