

## 附件 2

### 环保会第 MEPC.141(54)号决议

(2006 年 3 月 24 日通过)

#### 《经 1978 年议定书修正的 1973 年国际防止船舶造成污染公约》 附则修正案

(经修订的《73/78 防污公约》附则 I 第 1 条修正案、新增第 12A 条、  
IOPP 证书的相应修正案和第 21 条修正案)

**海上环境保护委员会，**

**忆及**《国际海事组织公约》关于由防止和控制海洋污染的国际公约赋予海上环境保护委员会(本委员会)职责的第 38(a)条，

**注意到**《1973 年国际防止船舶造成污染公约》(以下简称为“1973 年公约”)第 16 条和《经 1978 年议定书修正的 1973 年国际防止船舶造成污染公约》(以下简称为“1978 年议定书”)第 VI 条都规定了 1978 年议定书的修正程序，并赋予本组织适当机构审议和通过经 1978 年议定书修正的 1973 年公约(73/78 防污公约)修正案的职责，

**进一步注意到**经修订的《73/78 防污公约》附则 I 已由 MEPC.117(52)号决议通过并将于 2007 年 1 月 1 日生效，

**审议了**经修订的《73/78 防污公约》附则 I 第 1 条建议修正案、建议新增的第 12A 条、IOPP 证书附录(表 A 和 B)的相应修正案和第 21 条的建议修正案，

1. **根据** 1973 年公约第 16(2)(d)条，**通过了**经修订的《73/78 防污公约》附则 I 修正案，其案文列于本决议的附件；
2. **根据** 1973 年公约第 16(2)(f)(iii)条，**决定**该修正案应于 2007 年 2 月 1 日视为已被接受，除非在此日期前，有不少于三分之一的缔约国或其合并商船总吨位不少于世界商船总吨位 50%的缔约国通知本组织其反对该修正案；
3. **请**缔约国注意到，根据 1973 年公约第 16(2)(g)(ii)条，所述修正案依照上述第 2 段被接受后应于 2007 年 8 月 1 日生效；
4. **要求**秘书长按照 1973 年公约第 16(2)(e)条，将本决议和附件中包括的修正案案文的校正无误副本散发给《73/78 防污公约》的所有缔约国；并

5. **进一步要求**秘书长将本决议及其附件的副本散发给非《73/78 防污公约》缔约国的本组织会员国。

## 附件

### 经修订的 MARPOL 附则 I 的修正案

#### 1 在第 1 条新增第 28.9 段

在现有第 28.8 段后新增如下第 28.9 段：

“28.9 2010 年 8 月 1 日及以后交船的船舶系指：

- .1 该船在 2007 年 8 月 1 日或以后签订建造合同；或
- .2 如果无建造合同，在 2008 年 2 月 1 日或以后安放龙骨或处于相应建造阶段；或
- .3 在 2010 年 8 月 1 日或以后交船；或
- .4 经过重大改建：
  - .1 在 2007 年 8 月 1 日或以后签订改建合同；或
  - .2 如果无改建合同，在 2008 年 2 月 1 日或以后改建工程开工；或
  - .3 在 2010 年 8 月 1 日或以后完成。

#### 2 新增关于燃油舱保护的第 12A 条

在现有第 12 条后新增第 12A 条如下：

##### “第 12A 条—燃油舱保护

- 1 本条应适用于本附则第 1.28.9 条定义的 2010 年 8 月 1 日及以后交船的合计燃油舱能力为 600m<sup>3</sup> 及以上的所有船舶：
- 2 在适用本条确定用于载运燃油的舱室位置时，并不影响本附则第 19 条的规定。
- 3 就本条而言，应适用以下定义：
  - .1 “燃油”系指船舶所载并用作其推进和辅助机器的燃料的任何油类。
  - .2 “载重线吃水(d<sub>s</sub>)”系指在船中从型基线至对应于为该船勘划的夏季干舷吃水的水线的垂直距离，以米计。
  - .3 “空载吃水”系指对应于空载的船中型吃水。

- .4 “部分载重线吃水( $d_p$ )”系指空载吃水加上载重线吃水( $d_s$ )与空载吃水之差的 60%。部分载重线吃水( $d_p$ )应以米计。
- .5 “水线( $d_B$ )”系指在船中从型基线至对应于深度  $D_s$  的 30%的水线的垂直距离，以米计。
- .6 “宽度( $B_s$ )”系指船舶在最深载重线吃水( $d_s$ )处或以下的最大型宽，以米计。
- .7 “宽度( $B_B$ )”系指船舶在水线( $d_B$ )处或以下的最大型宽，以米计。
- .8 “深度( $D_s$ )”系指在船中量至舷侧上层甲板的型深，以米计。在应用时，“上层甲板”系指除尾尖舱舱壁以外的水密横舱壁所延伸到的最高层甲板。
- .9 “长度( $L$ )”系指从龙骨顶部量出的最小型深的 85%处水线总长的 96%，或者沿该水线从首柱前缘至舵杆中心的长度，取大者。对于设计成具有倾斜龙骨的船舶，计量本长度的水线应和设计水线平行。长度( $L$ )应以米计。
- .10 “宽度( $B$ )”系指船舶的最大宽度，以米计。对金属船壳的船舶，在船中部量至两舷肋骨型线，对船壳为任何其他材料的船舶，在船中部量至两舷船壳的外表面。
- .11 “燃油舱”系指载运燃油的舱室，但不包括在正常运营中不装载燃油的舱室，例如溢流柜。
- .12 “小型燃油舱”系指单舱最大容积不超过  $30 \text{ m}^3$  的燃油舱。
- .13 “C”系指包括小型燃油舱在内的在燃油舱装满 98%时船舶所载燃油的总体积，以  $\text{m}^3$  计。
- .14 “燃油舱容”系指充装至 98%时的舱室容积，以  $\text{m}^3$  计。
- 4 本条的规定适用于除第 3.12 款所定义的小燃油舱以外的所有燃油舱，但条件是被除外的此类总舱容不得超过  $600 \text{ m}^3$ 。
- 5 燃油舱单舱舱容不得超过  $2,500 \text{ m}^3$ 。
- 6 除自升式钻井装置以外，对于合计燃油舱容为  $600 \text{ m}^3$  及以上的船舶，燃油舱应位于底壳板型线以上，且任何一处都不小于下述规定的距离  $h$ ：
- $h = B/20 \text{ m}$ ，或
- $h = 2.0 \text{ m}$ ，取小者。
- $H$  的最小值  $= 0.76 \text{ m}$

在艤部弯曲区域和艤部无明显弯曲的部位，燃油舱边界线应与船中部平地板线平行，如图 1 所示。

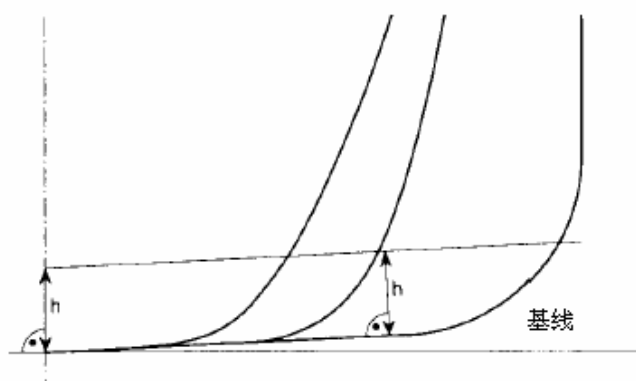


图 1—关于第 6 款的燃油舱边界线

7 对于合计燃油舱容为  $600 \text{ m}^3$  及以上但小于  $5,000 \text{ m}^3$  的船舶，燃油舱应位于侧壳板型线的舷内侧，且任何一处距离都不小于下述规定的在垂直于侧壳板的任何横截面量得的距离  $w$ ，如图 2 所示：

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

$w$  的最小值 =  $1.0 \text{ m}$ ，但是对于单舱舱容小于  $500 \text{ m}^3$  的燃油舱， $w$  的最小值为  $0.76 \text{ m}$ 。

8 对于合计燃油舱容为  $5,000 \text{ m}^3$  及以上的所有船舶，燃油舱应位于侧壳板型线的舷内侧，且任何一处距离都不小于下述规定的在垂直于侧壳板的任何横截面量得的距离  $w$ ，如图 2 所示：

$$w = 0.5 + C/20,000 \text{ m, 或者}$$

$$w = 2.0 \text{ m, 取小者。}$$

$$w \text{ 的最小值} = 1.0 \text{ m}$$

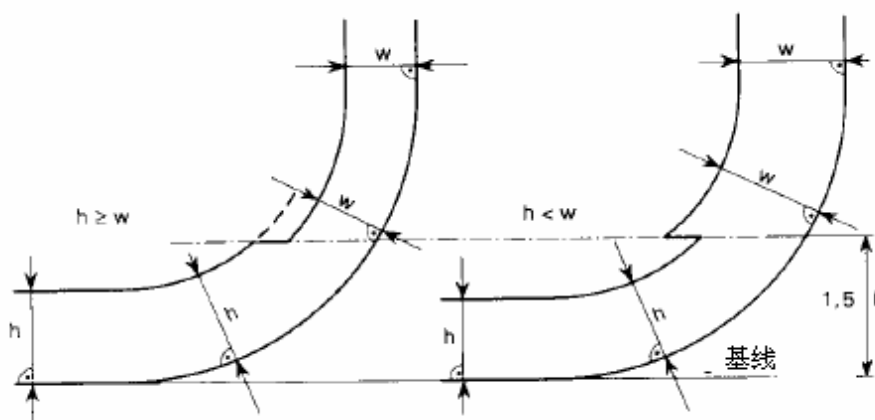


图 2—关于第 7 和 8 款的燃油舱边界线

9 对位于距离船底小于  $h$  (如第 6 款所定义)或距离船侧小于  $w$  (如第 7 款和

第 8 款所定义)处的燃油泵管线, 应在燃油舱内或紧靠燃油舱处装有阀门或类似的关闭装置。这些阀门应能够从一个由驾驶台和主机控制站随时可进入而不需穿过露天干舷甲板或上层建筑甲板的封闭处所进行操作。这些阀门应在遥控系统失效时(不能进入关闭状态)关闭, 并且在舱内装有燃油时, 在海上任何时候都应保持关闭, 除非在燃油输送作业期间可开启。

10 燃油舱内的泵吸阱可以伸到由距离  $h$  定义的边界线下的双层底中, 但条件是这种阱应尽实际可能小, 且阱底至底壳板之间的距离不得小于  $0.5h$ 。

11 作为第 6 款和第 7 或 8 款的代替, 船舶应符合以下所规定的事故性燃油溢漏性能标准:

- .1 在发生碰撞或搁浅时防止燃油污染事故的水平应根据下述平均泄油量参数进行评估:

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

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

其中,  $O_M$  = 平均泄油量参数;

$C$  = 总燃油舱容。

- .2 在计算平均泄油量参数时, 应适用以下一般性假定:

- .1 应假定船舶为装载至部分载重线吃水  $d_p$  处, 且无纵倾或横倾。
- .2 所有的燃油舱应假定为装满其 98% 的舱容。
- .3 燃油的名义密度( $\rho_n$ )一般应取值为  $1,000 \text{ kg/m}^3$ 。如果燃油的密度被专门限制到一个更低的值, 则可采用该更低的值。
- .4 就这些泄油量的计算而言, 除非另有规定, 每个燃油舱的渗透率应取 0.99。

- .3 在组合泄油量参数时, 应采用下列假定:

- .1 船侧破损和舱底破损的平均泄油量应分别进行计算, 然后组合成无因次泄油量参数  $O_M$ , 如下:

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

式中:

$O_{MS}$  = 船侧破损平均泄油量, 以  $\text{m}^3$  计

$O_{MB}$  = 船底破损平均泄油量, 以  $\text{m}^3$  计

$C$  = 总燃油舱容。

- .2 对于船底破损, 应分别进行 0 m 和 2.5 m 潮汐条件下的平均泄油量计算, 然后按下式组合:

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

式中:

$O_{MB(0)}$  = 0 m 潮汐条件下的平均泄油量; 和

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

.4 船侧破损平均泄油量  $O_{MS}$  应按下列式计算:

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

式中:

$i$  = 表示所考虑到的每个燃油舱;

$n$  = 燃油舱的总数;

$P_{S(i)}$  = 按本条第 11.6 款计算的因船侧破损而穿透燃油舱  $i$  的概率;

$O_{S(i)}$  = 因船侧破损燃油舱  $i$  的泄油量, 以  $m^3$  计, 假定等于燃油舱  $i$  在充装至 98% 舱容时的燃油总容积。

.5 船底破损的平均泄油量应按每种潮汐条件按下式计算:

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

式中:

$i$  = 表示所考虑到的每个燃油舱;

$n$  = 燃油舱的总数;

$P_{B(i)}$  = 按本条第 11.7 款计算的因船底破损穿透燃油舱  $i$  的概率;

$O_{B(i)}$  = 按本条第 11.5.3 款计算的燃油舱  $i$  的泄油量, 以  $m^3$  计; 和

$C_{DB(i)}$  = 按第 11.5.4 款所定义的留存油量计算系数。

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

式中:

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

$O_{B(i)}$  = 潮汐变化后燃油舱  $i$  的泄油量, 以  $m^3$  计。

.3 每个燃油舱的泄油量  $O_{B(i)}$  应根据压力平衡原则按照下列假定进行计算：

.1 应假定船舶为搁浅且纵倾和横倾均为零，潮汐变化前的搁浅吃水等于部分载重线吃水  $d_p$ 。

.2 破损后燃油油位的计算如下：

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

式中：

$h_F$  =  $Z_1$  以上燃油液面的高度，以 m 计；

$t_c$  = 潮汐变化，以 m 计。潮汐的减少以负值表达；

$Z_1$  = 在基线以上燃油舱内最低点的高度，以 m 计；

$\rho_s$  = 海水密度，应取 1,025 kg/m<sup>3</sup>；以及

$\rho_n$  = 按第 11.2.3 款定义的名义燃油密度。

.3 对于以船底板为界限的燃油舱，泄油量  $O_{B(i)}$  应不小于下述公式的结果，但不大于舱容：

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

式中：

当  $Y_B = 0$  时， $H_W = 1.0$  m

当  $Y_B$  大于  $B_B/5$  或 11.5 m 时， $H_W = B_B/5$  且不大于 0.4 m，取小者。

“ $H_W$ ”自船中平底板线向上量取。在艏部弯曲处或艏部无明显弯曲的部位， $H_W$  自平行于船中平底的板线向上量取，如图 1 中距离“h”所示。

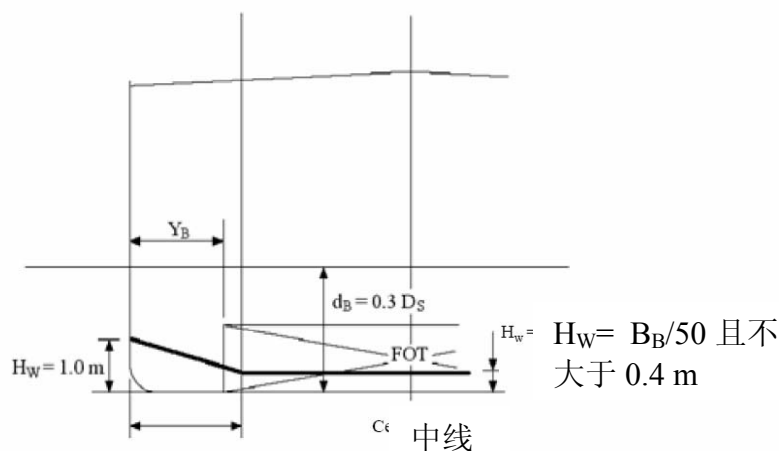
对于  $Y_B$  为舷外  $B_B/5$  或 11.5 m 时，取小者， $H_W$  用线性内插法求得。

$Y_B$  = 在燃油舱长度方向上  $Y_B$  的最小值，在任何给定的位置， $Y_B$  为在水线  $d_B$  处舷侧壳板与水线  $d_B$  处或以下燃油舱的横向距离。

$A$  = 燃油舱从舱底到  $H_W$  水平的最大



水平投影面积。



$B_B/5$  或  $11.5 \text{ m}$ , 取小者(自舷内成直角的船侧舷至水线  $d_B$  平面的中线量取)

图 3—就第 11.5.3.3 项而言计算最小溢油量的尺寸

.4 在船底破损情况下, 燃油舱泄出的一部分油可能被非载油的舱室留存。其效果可用每舱系数  $C_{DB(i)}$  来估算。 $C_{DB(i)}$  应取用如下:

对于以非载运油类舱室为下界限的燃油舱,  $C_{DB(i)} = 0.6$ ;  
其他,  $C_{DB(i)} = 1$ 。

.6 船侧破损致使一舱破损的概率  $P_S$  应计算如下:

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

式中:

$P_{SL} = (1 - P_{Sf} - P_{Sa})$  = 破损延伸至由  $X_a$  和  $X_f$  为界限的纵向区域的概率;

$P_{SV} = (1 - P_{Su} - P_{Sl})$  = 破损延伸至由  $Z_l$  和  $Z_u$  为界限的垂直区域的概率;

$P_{ST} = (1 - P_{Sy})$  = 破损横向延伸超越由  $y$  定义的界限之外的概率。

.2  $P_{Sa}$ 、 $P_{Sf}$ 、 $P_{Sl}$ 、 $P_{Su}$ 、和  $P_{Sy}$  应按第 11.6.3 款中给出的船侧破损概率表采用线性内插法取得, 其中:

$P_{Sa}$  = 损坏全部位于  $X_a/L$  位置后部的概率;

$P_{Sf}$  = 损坏全部位于  $X_f/L$  位置前部的概率;

$P_{Sl}$  = 损坏全部在油舱下面的概率;

$P_{Su}$  = 损坏全部在油舱上面的概率; 和

$P_{Sy}$  = 损坏全部在油舱舷外的概率。

舱室界限  $X_a$ 、 $X_f$ 、 $Z_l$ 、 $Z_u$  和  $y$  应按如下方式确定：

- $X_a$  = 自船长  $L$  的最后端至所考虑舱室的最后一点的纵向距离，以  $m$  计；
- $X_f$  = 自船长  $L$  的最后端至所考虑舱室的最前一点的纵向距离，以  $m$  计；
- $Z_l$  = 自型基线至所考虑舱室的最低一点的垂直距离，以  $m$  计。如果  $Z_l$  大于  $D_S$ ，则  $Z_l$  应取值为  $D_S$ ；
- $Z_u$  = 自型基线至所考虑舱室的最高一点的垂直距离，以  $m$  计。如果  $Z_u$  大于  $D_S$ ，则  $Z_u$  应取值为  $D_S$ ；和
- $y$  = 在所考虑舱室和船侧外板之间垂直于中心线量取的最小水平距离，以  $m$  计<sup>1</sup>。

在艏部弯曲区域，如果  $h$  小于  $B/10$ 、3 米或燃油舱的顶部，不必考虑基线以上的低于距离  $h$  的  $y$  值，

### .3 船侧破损概率表

$X_a/L$	$P_{Sa}$	$X_f/L$	$P_{Sf}$	$Z_l/D_S$	$P_{Sl}$	$Z_u/D_S$	$P_{Su}$
0,00	0,000	0,00	0,967	0,00	0,000	0,00	0,968
0,05	0,023	0,05	0,917	0,05	0,000	0,05	0,952
0,10	0,068	0,10	0,867	0,10	0,001	0,10	0,931
0,15	0,117	0,15	0,817	0,15	0,003	0,15	0,905
0,20	0,167	0,20	0,767	0,20	0,007	0,20	0,873
0,25	0,217	0,25	0,717	0,25	0,013	0,25	0,836
0,30	0,267	0,30	0,667	0,30	0,021	0,30	0,789
0,35	0,317	0,35	0,617	0,35	0,034	0,35	0,733
0,40	0,367	0,40	0,567	0,40	0,055	0,40	0,670
0,45	0,417	0,45	0,517	0,45	0,085	0,45	0,599
0,50	0,467	0,50	0,467	0,50	0,123	0,50	0,525
0,55	0,517	0,55	0,417	0,55	0,172	0,55	0,452
0,60	0,567	0,60	0,367	0,60	0,226	0,60	0,383
0,65	0,617	0,65	0,317	0,65	0,285	0,65	0,317
0,70	0,667	0,70	0,267	0,70	0,347	0,70	0,255
0,75	0,717	0,75	0,217	0,75	0,413	0,75	0,197
0,80	0,767	0,80	0,167	0,80	0,482	0,80	0,143
0,85	0,817	0,85	0,117	0,85	0,553	0,85	0,092
0,90	0,867	0,90	0,068	0,90	0,626	0,90	0,046
0,95	0,917	0,95	0,023	0,95	0,700	0,95	0,013
1,00	0,967	1,00	0,000	1,00	0,775	1,00	0,000

$P_{Sy}$  应按如下计算：

<sup>1</sup> 对于对称的燃油舱布置，仅考虑船舶单侧的损坏，在这种情况下所有“ $y$ ”值只从该侧量取。对于不对称的布置，参见由本组织以 MEPC.122(52)号决议通过的《关于意外溢油性能的解释性说明》。

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

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

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

$P_{Sy}$  取值应不大于 1。

.7 船底破损致使一舱损坏的概率  $P_B$  应按下式计算：

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

式中： $P_{BL}$  =  $(1 - P_{Bf} - P_{Ba})$  = 损坏延伸至由  $X_a$  和  $X_f$  为界限的纵向区域的概率；

$P_{BT}$  =  $(1 - P_{BP} - P_{BS})$  = 损坏延伸至  $Y_p$  和  $Y_s$  为界限的横向区域的概率；和

$P_{BV}$  =  $(1 - P_{Bz})$  = 损坏延伸至由  $Z$  定义的界限之上的概率；

.2  $P_{Ba}$ 、 $P_{Bf}$ 、 $P_{BP}$  和  $P_{BS}$  应从第 11.7.3 款中给出的船底损坏概率表中采用线性内插法取得， $P_{Bz}$  应通过第 11.7.3 款中给出的公式计算，其中：

$P_{Ba}$  = 损坏全部位于  $X_a/L$  位置后部的概率；

$P_{Bf}$  = 损坏全部位于  $X_f/L$  位置前部的概率；

$P_{BP}$  = 损坏全部在燃油舱左舷的概率；

$P_{BS}$  = 损坏全部在燃油舱右舷的概率；和

$P_{Bz}$  = 损坏全部在燃油舱之下的概率。

舱室界限  $X_a$ 、 $X_f$ 、 $Y_p$ 、 $Y_s$  和  $z$  应按如下方式确定：

$X_a$  和  $X_f$  如第 11.6.2 款所定义；

$Y_p$  = 自位于水线  $d_B$  处或下面的舱室的最左的一点至位于船舶中心线右舷  $B_B/2$  垂直平面的横向距离；

$Y_s$  = 自位于水线  $d_B$  处或下面的舱室的最右的一点至位于船舶中心线右舷  $B_B/2$  垂直平面的横向距离；和

$z$  = 在舱室长度方向上  $z$  的最小值，如果在任何给定的纵向位置上， $z$  为该纵向位置船底板最低一点至该纵向位置舱室最低一点之间的垂直距离。

.3 船底损坏概率表

$X_a/L$	$P_{Ba}$	$X_f/L$	$P_{Bf}$	$Y_p/B_B$	$P_{Bp}$	$Y_s/B_B$	$P_{Bs}$
0,00	0,000	0,00	0,969	0,00	0,844	0,00	0,000
0,05	0,002	0,05	0,953	0,05	0,794	0,05	0,009
0,10	0,008	0,10	0,936	0,10	0,744	0,10	0,032
0,15	0,017	0,15	0,916	0,15	0,694	0,15	0,063
0,20	0,029	0,20	0,894	0,20	0,644	0,20	0,097
0,25	0,042	0,25	0,870	0,25	0,594	0,25	0,133
0,30	0,058	0,30	0,842	0,30	0,544	0,30	0,171
0,35	0,076	0,35	0,810	0,35	0,494	0,35	0,211
0,40	0,096	0,40	0,775	0,40	0,444	0,40	0,253
0,45	0,119	0,45	0,734	0,45	0,394	0,45	0,297
0,50	0,143	0,50	0,687	0,50	0,344	0,50	0,344
0,55	0,171	0,55	0,630	0,55	0,297	0,55	0,394
0,60	0,203	0,60	0,563	0,60	0,253	0,60	0,444
0,65	0,242	0,65	0,489	0,65	0,211	0,65	0,494
0,70	0,289	0,70	0,413	0,70	0,171	0,70	0,544
0,75	0,344	0,75	0,333	0,75	0,133	0,75	0,594
0,80	0,409	0,80	0,252	0,80	0,097	0,80	0,644
0,85	0,482	0,85	0,170	0,85	0,063	0,85	0,694
0,90	0,565	0,90	0,089	0,90	0,032	0,90	0,744
0,95	0,658	0,95	0,026	0,95	0,009	0,95	0,794
1,00	0,761	1,00	0,000	1,00	0,000	1,00	0,844

$P_{Bz}$  应按如下计算:

当  $z/D_S \leq 0.1$  时,  $P_{Bz} = (14.5 - 67 z/D_S) (z/D_S)$ ,

当  $z/D_S > 0.1$  时,  $P_{Bz} = 0.78 + 1.1 \{ (z/D_S - 0.1) \}$ 。

$P_{Bz}$  的取值应不大于 1。

- .8 就维修和检查而言, 任何不以外壳板为边界的燃油舱, 其位置与底壳板的距离均不得小于第 6 款所定义的  $h$  的最小值, 且与侧壳板的距离均不得小于第 7 或 8 款中的适用最小  $w$  值。

12 在批准将根据本条进行建造的船舶的设计和构造时, 主管机关应充分考虑到一般性的安全问题, 包括翼舱和双层底舱或处所的维护保养和检查的必要性。”

3 《国际油污证书》附件(格式 A 和 B)的对应修正

在《国际油污证书》附件(格式 A 和 B)中新增下述第 2A 段:

“2A.1 本船舶被要求按第 12A 条建造, 并符合以下要求:

第(6)和第(7)或(8)款(双层壳构造) ☐

第(11)款(事故性燃油泄漏标准) ☐

2A.2 不要求本船舶符合第 12A 条的要求

□”

#### 4 第 21 条的修正

第 21 条关于防止作为货物载运重油的油船油污染的现有第 2.2 段文字用下文替代:

“除原油外，15° C 时密度高于 900kg/m<sup>3</sup> 或 50° C 时流动粘度高于 180mm<sup>2</sup>/s 的油类；或”

\*\*\*