

第 MEPC. 203 (62) 号决议

(2011 年 7 月 15 日通过)

**《修正经 1978 年议定书修订的〈1973 年国际防止船舶造成污染公约〉的 1997 年议定书》
附则的修正案**

(将船舶能效规则纳入《经 1978 年议定书修订的
〈1973 年国际防止船舶造成污染公约〉》附则 VI)

(中译本)

海上环境保护委员会，

忆及《国际海事组织公约》第 38 (a) 条关于国际防止和控制海上污染公约赋予海上环境保护委员会 (本委员会) 的职能，

注意到《1973 年国际防止船舶造成污染公约》(以下称《1973 年公约》) 第 16 条，《〈1973 年国际防止船舶造成污染公约〉1978 年议定书》(以下称《1978 年议定书》) 第 VI 条，以及《修正经 1978 年议定书修订的〈1973 年国际防止船舶造成污染公约〉的 1997 年议定书》(以下称《1997 年议定书》) 第 4 条共同规定《1997 年议定书》的修正程序和赋予本组织的相关机构审议并通过经 1978 年和 1997 年议定书修订的《1973 年公约》修正案的职能，

还注意到《1973年公约》以《1997年议定书》纳入了附则 VI《防止船舶造成空气污染规则》（以下称附则 VI），

进一步注意到第 MEPC.176 (58) 号决议通过的经修订的附则 VI 已于 2010 年 7 月 1 日生效，

认识到附则 VI 的修正案和新纳入的第 4 章意在通过一套技术性标准改进船舶能效，其结果将减少来自于燃油及其燃烧过程的任何物质（包括那些已受附则 VI 控制的物质）的排放，

还认识到附则 VI 修正案的通过决不对在其他国际场合（例如联合国气候变化框架公约（UNFCCC））进行的谈判作出预判，也不影响参与该谈判的各国的立场，

审议了为纳入船舶能效规则的经修订的附则 VI 的修正案草案，

1. 按照《1973年公约》第 16 (2) (d) 条，通过附则 VI 的修正案，其文本载于本决议附件；

2. 按照《1973年公约》第 16 (2) (f) (iii) 条，决定该修正案于 2012 年 7 月 1 日须视为被接受，除非在此日期前，有不少于三分之一的缔约国或拥有商船合计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. 请各缔约国注意，按照《1973年公约》第 16 (2) (g) (ii) 条，上述修正案须在按上述第 2 段被接受后，于 2013 年 1 月 1 日生效；

4. 要求秘书长遵照《1973年公约》第 16 (2) (e) 条，将

本决议及其附件中的修正案文本的核证无误副本发送给经 1978 年和 1997 年议定书修订的《1973 年公约》的所有缔约国；

5. 进一步要求秘书长将本决议及其附件的副本发送给非经 1978 年和 1997 年议定书修订的《1973 年公约》缔约国的本组织会员国；和

6. 请附则 VI 的各缔约国和其他会员国政府提请船东、船舶营运人、船厂、船舶设计方、船用柴油机和设备制造厂以及其他任何利益集团注意附则 VI 的修正案。

附件

在《经 1978 年议定书修订的
〈1973 年国际防止船舶造成污染公约〉》附则 VI
“防止船舶造成空气污染规则”中
纳入船舶能效新规则的修正案

第 1 章 总 则

第 1 条 适用范围

1 本条修正如下：

“本附则的规定须适用于所有船舶，但本附则第 3、5、6、13、15、16、18、19、20、21 和 22 条中另有明文规定者除外。”

第 2 条 定 义

2 第 21 款修正如下：

“21 与本附则第 15 条有关的液货船系指在本公约附则 I 第 1 条中界定的油船或附则 II 第 1 条中界定的化学品船。”

3 在第 2 条后新增如下文本：

“就本附则第 4 章而言：

22 现有船舶系非新船的船舶。

23 新船系指

- .1 2013年1月1日或以后签订建造合同；或
- .2 如无建造合同，2013年7月1日或以后安放龙骨或处于类似建造阶段；或
- .3 2015年7月1日或以后交付的船舶。

24 重大改建系指与本附则第4章有关的对船舶所作的改建：

- .1 实质上改变了船舶的尺寸、装载容量或发动机功率；或
- .2 改变了船舶的类型；或
- .3 根据主管机关的意见，这种改建的目的实际上是为了要延长船舶的使用年限；或
- .4 这种改建使得船舶如同是一艘新船，该船应遵守本公约中不适用于现有船舶的有关规定；或
- .5 实质上改变了船舶的能效并且包括能使该船超出本附则第21条所列的适用的要求的能效设计指数的任何改装。

25 散货船系指《经修正的1974年国际海上人命安全公约》第Ⅷ章第1条中界定的主要用于运输散装干货的船舶，包括矿砂船等船型，但不包括兼装船。

26 气体运输船系指建造或改建用于散装运输任何液化气体的货船。

27 与本附则第4章有关的液货船系指在《经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第1条

中界定的油船或《经 1978 年议定书修订的〈1973 年国际防止船舶造成污染公约〉》附则 II 第 1 条中界定的化学品船或有毒液货船。

28 集装箱船系指专门设计用于在货舱内和甲板上载运集装箱的船舶。

29 杂货船系指设有多层甲板或单层甲板主要用于载运杂货的船舶。该定义不包括未被纳入普通货船参考线计算范围的专用干货船，即牲畜运输船、载驳母船、重货运输船、游艇运输船和核燃料运输船。

30 冷藏货船系指专门设计用于在货舱内载运冷藏货物的船舶。

31 兼装船系指设计用于载运 100% 载重量的散装液体和干货的船舶。

32 客船系指载客超过 12 人的船舶。

33 滚装货船（车辆运输船）系指具有多层甲板的设计用于载运空载小汽车和卡车的滚装货船。

34 滚装货船系指设计用于载运滚装运货单元的船舶。

35 滚装客船系指具有滚装货物处所的客船。

36 达到的能效设计指数系指单艘船舶按本附则第 20 条得到的能效设计指数值。

37 要求的能效设计指数系指本附则第 21 条对特定船型和尺寸所允许的达到的能效设计指数的最大值。”

第2章 检验、发证和控制措施

第5条 检 验

4 第1款修正如下：

“1 为确保符合本附则第3章的要求，等于或大于400总吨的每一船舶以及每一固定和浮动钻井装置和其他平台，应接受下列检验：

- .1 初次检验，在船舶投入营运前或首次签发本附则第6条所要求的证书之前进行。该检验须确保其设备、系统、配件、装置和材料完全符合本附则第3章的适用要求；
- .2 换证检验，按主管机关规定的间隔期限进行，但不得超过5年，但本附则第9.2、9.5、9.6或9.7条适用者除外。换证检验须确保其设备、系统、配件、装置和材料完全符合本附则第3章的适用要求；
- .3 中间检验，在证书的第二个周年日之前或之后3个月内或第三个周年日之前或之后3个月内进行，并取代本条第1.4项规定的其中一次年度检验。中间检验须确保设备及其装置完全符合本附则第3章的适用要求，并处于良好的工作状态。该中间检验应在按本附则第6或7条所签发的《国际防止空气污染证书》上作出签注；

- .4 年度检验，在证书的每个周年日之前或之后3个月内进行，包括对本条第1.1项所述的设备、系统、配件、装置及材料的总体检查，以确保其已按本条第5款的规定进行保养，并确保其继续满足船舶预定的营运要求。该年度检验须在按本附则第6或7条所签发的《国际防止空气污染证书》上作出签注；和
- .5 附加检验，在按本条第5款规定的任何重大修理或换新后，或在按本条第6款规定的检查结果进行修理后须根据情况进行全面或部分检验。该检验须确保已有效进行了必要的修理或换新，确保这种修理或换新所用的材料和工艺在各方面均属合格，并确保该船在各方面均符合本附则第3章的要求。”

5 第2款修正如下：

“2 对小于400总吨的船舶，主管机关可制定适当措施确保符合本附则第3章的适用规定。”

6 在现有第3款后新增第4款如下：

“4 适用本附则第4章的船舶还须进行下列规定的检验，并考虑本组织通过的导则：

- .1 初次检验，在新船投入营运之前和签发国际船舶能效证书之前进行。检验须验证船舶达到的能效设计指数符合本附则第4章的要求，并且船上保存第22条要

求的船舶能效管理计划；

- . 2 在适用本条的船舶发生重大改建后，根据情况进行的全面或部分检验。检验须确保必要时重新计算达到的能效设计指数并满足本附则第 21 条的要求，其折减系数为按本附则第 2.23 条确定原始船舶的签订合同日期或安放龙骨日期或交船日期所对应的那个阶段中的适用于改建船舶的船型和尺寸的折减因数；
- . 3 如新船或现有船舶重大改建的范围如此之大而被主管机关视为新建船舶，主管机关须确定对达到的能效设计指数进行初次检验的必要性。如确定必要，该检验须确保计算达到的能效设计指数并满足本附则第 21 条的要求，其折减系数应按签订改建合同之日，或无合同情况下改建开始之日对应于改建船舶的船型和尺寸确定。该检验还须验证船上保存本附则第 22 条要求的船舶能效管理计划；和
- . 4 对现有船舶，对根据本附则第 22 条在船上保存船舶能效管理计划要求的验证须在 2013 年 1 月 1 日或以后的由本条第 1 款所述的首次中间或换证检验时进行，取先者。”

7 第 4 款重新编号为第 5 款。

8 第 5 款重新编号为第 6 款。

第 6 条 证书的签发或签注

9 标题修正如下：

“证书的签发或签注”

10 在本条开头新增副标题如下：

“国际防止空气污染证书”

11 第 2 款修正如下：

“2 对在本附则生效日之前建造的船舶，该船的主管机关须按照本条第 1 款，在不迟于生效日之后预定的第一个干坞检修签发《国际防止空气污染证书》，但在任何情况下不得迟于该生效日后三年。”

12 在本条后新增如下文本：

“国际能效证书

4 对任何可能驶往其他缔约国管辖范围的港口或近海装卸站的 400 总吨及以上的船舶，在按本附则第 5.4 条规定进行了检验后，须在其开航前为其签发《国际能效证书》。

5 该证书须由主管机关或经其正式授权的任何组织签发或签署。在任何情况下，主管机关对证书承担完全责任。”

第 7 条 由另一缔约国签发证书

13 第 1 款修正如下：

“1 应主管机关的请求，缔约国可对船舶进行检验，如果确

信符合本附则的规定，须对该船签发或授权签发《国际防止空气污染证书》或《国际能效证书》，并在适用时，按照本附则为该船签注或授权签注证书。”

14 第 4 款修正如下：

“4 不得向有权悬挂非缔约国国旗的船舶签发《国际防止空气污染证书》或《国际能效证书》。”

第 8 条 证书格式

15 标题修正如下：

“证书格式”

16 增加下述副标题，并将现有条文重新编号为第 1 款：

“国际防止空气污染证书”

17 在本条后新增第 2 款如下：

“国际能效证书

2 《国际能效证书》须以符合本附则附录 VIII 范本的格式，并须至少使用英文、法文或西班牙文的其中一种语言写成。如同时使用了发证国的官方语言，则在有争议或分歧时，须以该国官方语言为准。”

第 9 条 证书的期限和效力

18 标题修正如下：

“证书的期限和效力”

19 在本条开头增加下述副标题：

“国际防止空气污染证书”

20 本条末尾增加下述内容：

“国际能效证书

10 除下述第 11 款的规定外，《国际能效证书》须在船舶整个寿命期间内有效。

11 按本附则签发的《国际能效证书》须在下列任一情况下中止有效：

- .1 如果船舶退出营运或船舶经重大改建后对其签发新证书；或
- .2 船舶换挂另一国家的国旗。仅在签发新证书的政府确信该船完全符合本附则第 4 章的要求时，才签发新的证书。在缔约国间转换国旗时，如果换挂国旗后三个月内提出要求，则该船原先有权悬挂其国旗的缔约国政府须尽快向另一缔约国的主管机关送交该船在换挂国旗前所携的证书的副本和，如果有的话，相关检验报告的副本。”

第 10 条 港口国对营运要求的检查

21 本条后新增第 5 款如下：

“5 与本附则第 4 章有关的任何港口国检查须按照本公约第

5 条限于核实（适用时）船上是否备有有效的《国际能效证书》。”

22 在附则末尾新增第 4 章如下：

“第 4 章 船舶能效规则

第 19 条 适用范围

- 1 本章适用于 400 总吨及以上的所有船舶。
- 2 本章规定不适用于：
 - .1 仅航行于船舶有权悬挂其国旗的国家主权或管辖范围水域内的船舶。但是，各缔约国应通过采取相应的措施确保该船在合理和可行的范围内按本附则第 4 章的规定进行建造和行事。
- 3 本附则第 20 和 21 条不适用于具有柴油电力推进、透平推进或混合推进系统的船舶。
- 4 尽管有本条第 1 款的规定，主管机关可对 400 总吨及以上的船舶免除适用本附则第 20 和 21 条的要求。
- 5 本条第 4 款的规定不适用于下述情况的 400 总吨及以上的船舶：
 - .1 在 2017 年 1 月 1 日或以后签订建造合同；或
 - .2 无建造合同，在 2017 年 7 月 1 日或以后安放龙骨或处于类似建造阶段；或
 - .3 在 2019 年 7 月 1 日或以后交船；或

- .4 新船或现有船舶在 2017 年 1 月 1 日或以后进行本附则第 2.24 条界定的重大改建，且本附则第 5.4.2 和 5.4.3 条适用的。

6 允许有权悬挂其国旗的船舶适用本条第 4 款，或推迟、撤销或拒绝适用该款的本公约缔约国的主管机关，须将其详情立即送交本组织，由本组织将该详情散发给本议定书各缔约国，供其参考。

第 20 条 达到的能效设计指数

1 应对属于本附则第 2.25 至 2.35 条中一类或多类船型的下列船舶计算达到的能效设计指数：

- .1 每艘新船；
- .2 每艘经过重大改建的新船；和
- .3 每艘经过重大改建的、且因改建范围过大而被主管机关视为新造船舶的新船或现有船舶，

达到的能效设计指数须具体到每一船舶，并须表明船舶在能效方面的估计性能，并附有包含用于计算达到的能效设计指数所需必要信息的能效设计指数技术案卷，并说明计算过程。达到的能效设计指数须经主管机关或经其正式授权的任一组织根据能效设计指数技术案卷进行验证。

2 计算达到的能效设计指数须考虑到本组织制定的导则。

第 21 条 要求的能效设计指数

1 对属于本附则第 2.25 至 2.31 条中界定的类型之一且适用于本章的下列每艘：

- .1 新船；
- .2 经过重大改建的新船；和
- .3 经过重大改建的、且因改建范围过大而被主管机关视为新造船舶的新船或现有船舶，

其达到的能效设计指数须为：

$$\text{达到的能效设计指数} \leq \text{要求的能效设计指数} = (1 - X/100) \times \text{参考线值}$$

式中，X 为表 1 所规定的相对于能效设计指数参考线的要求的能效设计指数的折减系数。

2 对于每艘经过重大改建的、且因改建范围过大而被主管机关视为新造船舶的新船或现有船舶，须计算达到的能效设计指数并应符合第 21.1 款的要求，其折减系数应在签订改建合同之日，或无合同情况下改建开始之日对应于改建船舶的船型和尺寸确定。

表 1. 相对于能效设计指数参考线的能效设计指数值的折减系数（按百分比）

船舶类型	尺 寸	第 0 阶段	第 1 阶段	第 2 阶段	第 3 阶段
		2013. 1. 1—2014. 12. 31	2015. 1. 1—2019. 12. 31	2020. 1. 1—2024. 12. 31	2025. 1. 1 及以后
散货船	20,000 载重吨及以上	0	10	20	30
	10,000—20,000 载重吨	n/a	0—10*	0—20*	0—30*
气体运输船	10,000 载重吨及以上	0	10	20	30
	2,000—10,000 载重吨	n/a	0—10*	0—20*	0—30*
液货船	20,000 载重吨及以上	0	10	20	30
	4,000—20,000 载重吨	n/a	0—10*	0—20*	0—30*
集装箱船	15,000 载重吨及以上	0	10	20	30
	10,000—15,000 载重吨	n/a	0—10*	0—20*	0—30*
杂货船	15,000 载重吨及以上	0	10	15	30
	3,000—15,000 载重吨	n/a	0—10*	0—15*	0—30*
冷藏货船	5,000 载重吨及以上	0	10	15	30
	3,000—5,000 载重吨	n/a	0—10*	0—15*	0—30*
兼装船	20,000 载重吨及以上	0	10	20	30
	4,000—20,000 载重吨	n/a	0—10*	0—20*	0—30*

表中：* 根据船舶尺寸折减系数在两个值之间取线性插值。较低的折减系数适用于较小的船舶尺寸。

n/a 表示不适用要求的能效设计指数。

3 须按照以下计算参考线值：

$$\text{参考线值} = a \times b^{-c}$$

式中 a、b 和 c 为表 2 所列参数。

表 2. 用于确定不同船型参考线值的参数

第 2 条所界定的船型	a	b	c
2.25 散货船	961.79	船舶载重吨	0.477
2.26 气体运输船	1120.00	船舶载重吨	0.456
2.27 液货船	1218.80	船舶载重吨	0.488
2.28 集装箱船	174.22	船舶载重吨	0.201
2.29 杂货船	107.48	船舶载重吨	0.216
2.30 冷藏货船	227.01	船舶载重吨	0.244
2.31 兼装船	1219.00	船舶载重吨	0.488

4 如船舶的设计允许其属于表 2 中规定的一类以上船型的定义，则该船的要求的能效设计指数须为最严格的要求值（最低值）。

5 对本条所适用的每艘船舶，所安装的推进动力须不小于在本组织将要制定的导则中界定的恶劣工况下保持船舶操纵性所需要的推进动力。

6 在第 1 阶段开始和第 2 阶段中间，本组织须对技术发展状况进行审议，并且，如证明有必要，修正本条所列的时间段、相关船型的能效设计指数参考线参数和折减系数。

第 22 条 船舶能效管理计划

1 每艘船舶须在船上保存一份具体的船舶能效管理计划。该计划可作为船舶安全管理体系的一部分。

2 制定船舶能效管理计划须考虑到本组织制定的导则。

第 23 条 促进技术合作和关于改进船舶能效的技术转让

1 主管机关须与本组织和其他国际机构合作，直接或通过本组织，向请求技术援助的国家，特别是发展中国家，促进和提供合适的支持。

2 缔约国主管机关须与其他缔约国积极合作，根据其国内法律、法规和政策，促进请求技术援助的国家，特别是发展中国家就有关满足本附则第 4 章，特别是第 19.4 至 19.6 条要求的实施措施方面的技术研发、转让和信息交流。”

23 在本附则之后新增附录 VIII 如下：

“附录Ⅷ
国际能效证书格式

国际能效证书

经.....政府授权，

（缔约国全名）

由.....

（根据本公约规定被授权的主管人员或组织的全称）

根据经第 MEPC.203 (62) 号决议修正的《修正经 1978 年议定书修订的〈1973 年国际防止船舶造成污染公约〉（以下称本公约）的 1997 年议定书》的规定签发。

船舶资料

船名.....

船舶编号或呼号.....

船籍港.....

总吨位.....

海事组织编号.....

兹证明：

1. 已按本公约附则 VI 第 5.4 条对该船进行了检验；和
2. 检验表明，该船符合第 20、21 和 22 条的适用要求。

本证书所依据的检验的完成日期：_____（年/月/日）

签发于_____

（证书签发地点）

（年/月/日）_____

（签发日期） （经正式授权的发证官员签字）

（主管当局钢印或盖章）

国际能效证书的附件

能效相关的结构记录

注：

- 1 本记录须永久附于国际能效证书之后。国际能效证书须在船上随时提供。
- 2 记录须至少使用英文、法文或西班牙文的其中一种语言。如同时使用了发证国的官方语言，则在有争议或分歧时，须以该国官方语言为准。
- 3 方框内的记入项目，在回答为“是”和“适用”时须填入（×）；或在回答为“否”和“不适用”时须填入（—）。
- 4 除非另有说明，本记录中所提及的条款系指本公约附则VI的条款，所提及决议或通函系指由国际海事组织通过的决议或通函。

1 船舶资料

1.1 船名

1.2 海事组织编号

1.3 建造合同日期

1.4 总吨位

1.5 载重吨

1.6 船型*

2 推进系统

2.1 柴油推进

2.2 柴油电力推进

* 按照第2条中规定的定义填写船型。如船舶属于第2条中界定的一类以上船型，则应视为要求的能效设计指数为最严格（最低值）的那种船型。如果船舶不属于第2条中界定的船型，则填写“第2条中界定以外的船型”。

2.3 透平推进

2.4 混合推进

2.5 上述推进以外的推进系统

3 达到的能效设计指数

3.1 按照能效设计指数技术案卷中给出的信息（包括达到的能效设计指数的计算过程）计算第 20.1 条要求的达到的能效设计指数

达到的能效设计指数为： 克—CO₂/吨—海里

3.2 下列情况不计算达到的能效设计指数：

3.2.1 因其并非第 2.23 条中所界定的新船从而按照第 20.1 条免除的船舶

3.2.2 按照第 19.3 条免除的推进系统类型

3.2.3 按照第 19.4 条船舶主管机关对其免除第 20 条要求

3.2.4 按照第 20.1 条免除的船型

4 要求的能效设计指数

4.1 要求的能效设计指数为： 克—CO₂/吨—海里

4.2 下列情况要求的能效设计指数不适用：

4.2.1 因其并非第 2.23 条中所界定的新船从而按第 21.1 条免除的船舶

- 4.2.2 按照第 19.3 条免除的推进系统类型
- 4.2.3 按照第 19.4 条船舶主管机关对其免除第 21 条的要求
- 4.2.4 按照第 21.1 条免除的船型
- 4.2.5 船舶容量低于第 21.2 条中表 1 中最小容量阈值

5 船舶能效管理计划

- 5.1 船舶按照第 22 条携带船舶能效管理计划

6 能效设计指数技术案卷

- 6.1 按照第 20.1 条国际能效证书附有能效设计指数技术案卷
- 6.2 能效设计指数技术案卷识别/验证号
- 6.3 能效设计指数技术案卷验证日期

兹证明本记录在各方面均正确无误。

签发于

(记录签发地点)

(年/月/日)

(签发日期) (经正式授权签发本记录的官员签字)

(主管当局钢印或盖章)”