

环保会 MEPC.1/Circ.795/Rev.6 通函
(2022 年 6 月 10 日)

MARPOL 附则 VI 的统一解释

1 海上环境保护委员会在其第 78 届会议(2022 年 6 月 6 日至 10 日)上批准了 MARPOL 附则 VI 第 18.3 条关于生物燃料使用的统一解释。

2 经更新的 MARPOL 附则 VI 所有现有统一解释的综合文本，包括 MEPC.1/Circ.795/Rev.5 通函所载的统一解释，载于附件。

3 所附统一解释的条文编号参见 MEPC.328(76)决议通过的《2021 年经修订的 MARPOL 附则 VI》，其按 MARPOL 第 16(2)(f)(iii)条规定已于 2022 年 5 月 1 日被接受，并将于 2022 年 11 月 1 日生效。

4 请各成员国政府视具体情况应用附件中的《MARPOL 附则 VI 的统一解释》，并使所有相关方注意到附件中的统一解释。

5 还请各位成员国政府注意列出《2021 年经修订的 MARPOL 附则 VI》和之前 MARPOL 附则 VI 的交叉索引表的 MEPC.1/Circ.897 通函。

6 本通函替代 MEPC.1/Circ.795/Rev.5。

附件
MARPOL 附则 VI 的统一解释

1 “新船”的定义

第 2 条 定义

第 2.2.18 条原文如下：

“新船系指：

- .1 2013 年 1 月 1 日或以后签订建造合同；或
- .2 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。”

解释：

1.1 对于第 2.2.18 条规定的“新船”定义在第 24 条表 1 规定的每一阶段中的应用，应作如下解释：

- .1 应将第 2.2.18.1 条规定的日期替换为每一阶段的起始日期；
- .2 应将第 2.2.18.2 条规定的日期替换为每一阶段起始之日和结束之日起 6 个月后的日期；和
- .3 对于 Phase 1、2 和 3，应将第 2.2.18.3 条规定的日期替换为每一阶段起始之日和结束之日起 48 个月后的日期。

1.2 结合上述解释，每一阶段的 Required EEDI 适用于属于第 2.2.5、2.2.7、2.2.9、2.2.14、2.2.15、2.2.22、2.2.29 条定义类别之一并且第 4 章适用的下列新船：

.1 Phase 0 的 Required EEDI 适用于下列新船：

- .1 在 Phase 0 期间签订建造合同，并在 2019 年 1 月 1 日以前交付；或
- .2 在 Phase 0 以前签订建造合同，并在 2015 年 7 月 1 日或以后并在 2019 年 1 月 1 日以前交付；或

当无建造合同时，

- .3 在 2013 年 7 月 1 日或以后并在 2015 年 7 月 1 日以前安放龙骨或处于类似建造阶段，并在 2019 年 1 月 1 日以前交付；或
- .4 在 2013 年 7 月 1 日以前安放龙骨或处于类似建造阶段，并在 2015 年 7 月 1 日或以后和 2019 年 1 月 1 日以前交付。

.2 Phase 1 的 Required EEDI 适用于下列新船：

- .1 在 Phase 1 期间签订建造合同，并在 2024 年 1 月 1 日以前交付；或
- .2 在 Phase 1 以前签订建造合同，并在 2019 年 1 月 1 日或以后并在 2024 年 1 月 1 日以前交付；或

当无建造合同时，

- .3 在 2015 年 7 月 1 日或以后并在 2020 年 7 月 1 日以前安放龙骨或处于类似建造阶段，并在 2024 年 1 月 1 日以前交付；或
- .4 在 2015 年 7 月 1 日以前安放龙骨或处于类似建造阶段，并在 2019 年 1 月 1 日或以后和 2024 年 1 月 1 日以前交付。

.3 Phase 2 的 Required EEDI 适用于下列新船：

.1 Phase 2 结束于 2022 年 3 月 31 日时的船舶类型：

- .1 在 Phase 2 期间签订建造合同，并在 2026 年 4 月 1 日以前交付；或
- .2 在 Phase 2 以前签订建造合同，并在 2024 年 1 月 1 日或以后且在 2026 年 4 月 1 日以前交付；或

当无建造合同时，

- .3 在 2020 年 7 月 1 日或以后并在 2022 年 10 月 1 日以前安放龙骨或处于类似建造阶段，并在 2026 年 4 月 1 日以前交付；或
- .4 在 2020 年 7 月 1 日以前安放龙骨或处于类似建造阶段，并在 2024 年 1 月 1 日或以后且在 2026 年 4 月 1 日以前交付；
- .2 Phase 2 结束于 2024 年 12 月 31 日时的船舶类型：
 - .1 在 Phase 2 期间签订建造合同，并在 2029 年 1 月 1 日以前交付；或
 - .2 在 Phase 2 以前签订建造合同，并在 2024 年 1 月 1 日或以后且在 2029 年 1 月 1 日以前交付；或
 - 当无建造合同时，
 - .3 在 2020 年 7 月 1 日或以后并在 2025 年 7 月 1 日以前安放龙骨或处于类似建造阶段，并在 2029 年 1 月 1 日以前交付；或
 - .4 在 2020 年 7 月 1 日以前安放龙骨或处于类似建造阶段，并在 2024 年 1 月 1 日或以后且在 2029 年 1 月 1 日以前交付；
- .4 Phase 3 的 Required EEDI 适用于下列新船：
 - .1 Phase 3 开始于 2022 年 4 月 1 日及以后的船舶类型：
 - .1 在 Phase 3 期间签订建造合同；或
 - .2 在 Phase 3 以前签订建造合同，并在 2026 年 4 月 1 日或以后交付；或
 - 当无建造合同时，
 - .3 在 2022 年 10 月 1 日或以后安放龙骨或处于类似建造阶段；或
 - .4 在 2022 年 10 月 1 日以前安放龙骨或处于类似建造阶段，并在 2026 年 4 月 1 日或以后交付；
 - .2 Phase 3 开始于 2025 年 1 月 1 日及以后的船舶类型：
 - .1 在 Phase 3 期间签订建造合同；或
 - .2 在 Phase 3 以前签订建造合同，并在 2029 年 1 月 1 日或以后交付；或
 - 当无建造合同时，
 - .3 2025 年 7 月 1 日或以后安放龙骨或处于类似建造阶段；或
 - .4 在 2025 年 7 月 1 日以前安放龙骨或处于类似建造阶段，并在 2029 年 1 月 1 日或以后交付。

2 重大改建

第 2 条 定义

第 2.2.17 条原文如下：

“**重大改建**系指与本附则第 4 章有关的对船舶所作的下述改建：

- .1 实质上改变了该船的尺度、装载容量或发动机功率；或
- .2 改变了该船的类型；或
- .3 根据主管机关的意见，目的在于实质上是为了延长该船的使用年限；或
- .4 这种改建如使该船成为一艘新船，应遵守本公约中不适用于其作为现有船舶的有关规定；或
- .5 实质上改变了该船的能效，并且包括任何能使该船超出本附则第 24 条所述适用 Required EEDI 或本附则第 25 条所述适用 Required EEXI 的改装。”

解释：

2.1 对于第 2.2.17.1 条，对船体的尺度和/或容量的任何实质性改变（例如，垂线间长（ L_{pp} ）的改变或核定干舷的改变）应被视为重大改建。用于推进的发动机总功率的任何实质性增大（例如，5%或以上）应被视为重大改建。在任何情况下，主管机关有权评估并决

定改装是否应被视为与第4章相符的重大改建。

注：尽管有上述2.1的解释，假定没有进行对船舶结构的改装，由于所停靠港口对载重吨或吃水的限制而对核定干舷的减少和暂时增加不应理解为重大改建。但是，对核定干舷的增加，除暂时增加外，应理解为重大改建。

2.2 尽管有上述2.1的解释，对于第2.2.17.5条，对船舶参数的任何改变尤其是用于推进的发动机总功率的任何增大而导致的对Attained EEDI的影响应进行调查。在任何情况下，主管机关有权评估并决定改装是否应被视为与第4章相符的重大改建。

2.3 在任何时候，公司可基于未被视为重大改建的任何船舶能效新改进自愿要求重新认证EEDI并重新签发IEE证书。

2.4 在第2.2.17.4条中，术语“新船”和“现有船舶”应理解为其在MARPOL附则I第1.9.1.4条中所使用的含义，而不是第2.2.13和2.2.18条中所定义的术语。

2.5 第5.4.2条中所述的术语“船舶”解释为“新船”。

3 专门用于在冷藏货舱内载运果汁的船舶

第2条 定义

第2.2.22条原文如下：

“**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。”

解释：

3.1 专门用于在冷藏货舱内载运果汁的船舶应被归类为冷藏货船。

4 现有船舶船上保存SEEMP的时间

第5条 检验

第5.4.4条原文如下：

“对现有船舶，对根据本附则第26条船上保存SEEMP要求的验证应在2013年1月1日或以后的由本条1所述的首次中间或换证检验时（取先者）进行。”

第6条 证书和关于燃油消耗报告和营运碳强度评级的符合声明的签发或签署

第6.4条原文如下：

“对任何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，应在其开航前为其签发《国际能效证书》。”

第26条 船舶能效管理计划（SEEMP）

第26.1条原文如下：

“每艘船舶应在船上保存一份具体的船舶能效管理计划（SEEMP）。该计划可为船舶安全管理体系（SMS）的一部分。”

解释：

4.1 应对第4章适用的新船和现有船舶都签发《国际能效证书》（IEEC）。不要求在船上保存SEEMP的船舶无需签发IEEC。

4.2 在进行第5.4.4条规定的验证检验以前，不要求第26.1条所适用的现有船舶上保存该条所要求的SEEMP。

4.3 对于现有船舶，应不迟于2013年1月1日或以后进行的第2章所述的首次中间或换证检验（取先者）（即与IAPP证书的中间/换证检验相结合的检验），根据第5.4.4条在船上对第26条所要求的SEEMP进行验证，并签发IEEC。

4.4 4.3所述的中间或换证检验只与船上SEEMP的验证时间有关，即这些IAPP证书的检

验窗口期还将成为现有船舶IEEC的初次检验日期。但是，SEEMP只是第4章要求的一个检验项目，而不是与IAPP证书检验相关的检验项目。

4.5 如在2013年1月1日或以后进行的IAPP证书首次中间/换证检验期间船上无法提供SEEMP，RO应向主管机关征求关于IEEC签发的意见并以此为指导。但是，缺少SEEMP并不影响IAPP证书的有效性，因为SEEMP只是第4章要求的一个检验项目，而不是IAPP证书检验要求的检验项目。

4.6 关于要求船上保存SEEMP的船舶，不包括平台（包括FPSO和FSU）和钻井装置，不论其采用何种推进方式，以及任何其他无推进装置的船舶。

4.7 SEEMP应用工作语言或船上人员通晓的语言编写。

5 IAPP 证书附件的 2.3

第 8 条 证书和关于燃油消耗报告和营运碳强度评级的符合声明格式

第 8.1 条原文如下：

“《国际防止空气污染证书》应按与本附则附录I所示样本相一致的格式写成，并应至少使用英文、法文或西班牙文的其中一种语言。如同时使用发证国的官方语言，则在有争议或分歧时，应以该国官方语言为准。”

附录 I 《国际防止空气污染（IAPP）证书》格式（第 8 条）

《国际防止空气污染证书》附件的2.3为：

“2.3 硫氧化物（SO_x）和颗粒物（第 14 条）

2.3.1 当船舶在第 14.3 条规定的排放控制区域外营运时，该船使用：

.1 硫含量不超过 0.50% m/m 限值的燃油（燃油交付单记录），和/或：.....□

.2 2.6列出的按第4.1条认可的等效布置，该等效布置在SO_x减排方面至少与使用硫含量为0.50% m/m限值的燃油一样有效：.....□

2.3.2 当船舶在第 14.3 条规定的排放控制区域内营运时，该船使用：

.1 硫含量不超过 0.10% m/m 限值的燃油（燃油交付单记录），和/或：.....□

.2 2.6 列出的按第 4.1 条认可的等效布置，该等效布置在 SO_x 减排方面至少与使用硫含量为 0.10% m/m 限值的燃油一样有效：.....□

2.3.3 对于没有 2.6 列出的按第 4.1 条认可的等效布置的船舶，载运供船上使用的燃油硫含量不得超过 0.50% m/m（燃油交付单记录）.....□”

解释：

5.1 认识到被要求在船上留存至少3年的燃油交付单提供了船舶的实际营运方式与2.3所述的目的相符的后续核查方法，附件的2.3（“燃油交付单记录”）允许在标明的日期以前在所有相关的核查框内打“x”。

6 完全相同替代的柴油机

第 13 条 氮氧化物（NO_x）

第 13.1.1.2 条原文如下：

“每台 2000 年 1 月 1 日后以后经重大改装的、输出功率超过 130kW 的船用柴油机，但能证明并使主管机关确信该柴油机与其将替代的柴油机完全相同，且不受本条 1.1.1 规定者除外。”

第 13.2.2 条原文如下：

“如重大改装涉及船用柴油机被非完全相同的柴油机替代，或涉及新增安装柴油机，则在替代或新增柴油机时执行的本条标准应适用。”

解释：

6.1 对第 13 条规定的柴油机而言，第 13.1.1.2 条中的“完全相同的”一词（由此而在 13.2.2 条中用了反义词“非完全相同的”）应理解为：

6.2 与被替代的柴油机^①相比，“完全相同的柴油机”系指具有下列共同点的柴油机：

- .1 设计和型号；
- .2 额定功率；
- .3 额定转速；
- .4 用途；
- .5 气缸数；和
- .6 燃料系统类型（包括喷射控制软件，如适用）：
 - .1 对于没有 EIAPP 证书的柴油机，具有相同的 NO_x 关键部件和设定值^②；或
 - .2 对于具有 EIAPP 证书的柴油机，属于同一柴油机组/族。

7 柴油机的替代时间

第 13 条 氮氧化物 (NO_x)

第 13.2.2 条原文如下：

“如重大改装涉及船用柴油机被非完全相同的柴油机替代，或涉及新增安装柴油机，则在替代或新增柴油机时执行的本条标准应适用。”

解释：

7.1 第 13.2.2 条中的术语“替代或新增柴油机时”应理解为如下日期：

- .1 合同规定的柴油机交货上船日期^③；或
- .2 如无合同规定的交货日期，则取经交货回单确认的柴油机实际交货上船日期^③；或
- .3 如柴油机于自第 13.5.1.2 条中规定的日期起 6 个月或以后安装上船并对其预定用途进行试验，则在确定替代或新增柴油机时适用的本条标准时，取柴油机按其预定用途进行船上试验的实际日期。

7.2 如上述 7.1 规定的日期相关条件适用，则适用的日期应记入 IAPP 证书附件中第 8.a 条“重大改装 - 按第 13.2.1.1 和 13.2.2 条规定”。

7.3 由于船东无法控制的意外情况，柴油机未能在第 13.5.1.2 条中规定的日期后 6 个月内进行试验，则主管机关可考虑按 MARPOL 附则 I UI4 “交货的意外延迟”的规定进行类似处理。

8 发动机转换/开关记录要求

第 13 条 氮氧化物 (NO_x)

第 13.5.3 条原文如下：

①如在更新 IAPP 证书附件以反映柴油机更换的时候，被替代的柴油机不能直接与替代的柴油机进行比较，则应保证取得被替代柴油机方面的必要记录以确认替代的柴油机为“一台完全相同的柴油机”。

②对于没有 EIAPP 证书的柴油机，则一般无法确定如批准的技术案卷中规定的 NO_x 关键部件标志或设定值。这种情况下，应以下列部件和设定值相同为基础，进行“NO_x 关键部件和设定值相同”的评估。

燃料系统：

- .1 燃料泵型号和喷射时间；和
- .2 喷嘴型号。

增压空气：

- .1 配置、涡轮增压机型号和辅助鼓风机规格（如适用）；和
- .2 冷却介质（海水/淡水）。

③ 柴油机应于第 13.5.1.2 条的分段内所规定的日期之后 6 个月内安装上船并对其预定用途进行试验。

“5.3 对于核准为 II 和 III 级或仅核准为 II 级、本条 5.1 适用的船上安装的船用柴油机，在进入和离开本条 6 指定的排放控制区时或在此区域内开/关状态改变时，应将等级和开/关状态连同日期、时间和船舶位置记录在主管机关规定的航海日志中。”

解释：

8.1 关于本条的应用：

.1 “本条 5.1 适用的船上安装的船用柴油机”包括相关排放控制区生效时或生效后安装的新增或替代柴油机^①；

.2 “仅核准为 II 级”系指船舶作业所在的排放控制区生效时或生效后建造的船上安装的 II 级发动机；

.3 就记录保持而言，按 13.4 条中 II 级要求规定的 II 级发动机，即：船舶作业所在的排放控制区生效之前建造的船上安装的 II 级发动机，不视为“仅核准为 II 级”的发动机。这一排除扩展至相关排放控制区生效后此类船上替代的 II 级柴油机（如该替代柴油机满足 MEPC.230(65)决议的规定）；

.4 如果船舶作业所在的排放控制区生效之前建造的船上安装的 II 级发动机进行了第 13.2.1 条所述的重大改装，则该柴油机应为 III 级发动机，从而上述.1 中的解释适用；和

.5 在按第 13.5.4 条免除的 NECA 区内运行的 II 级发动机要求进行记录。

9 对应急设备适用硫含量限值

第 14 条 硫氧化物 (SO_x) 和颗粒物

第 14.1 条原文如下：

“船上使用的或为使用而载运的燃油的硫含量不应超过 0.50% m/m。”

解释：

9.1 MARPOL 附则 VI 第 14.1 条禁止携带不合规燃油应适用于应急设备的燃油。

10 VOC 管理计划

第 15 条 挥发性有机化合物 (VOC)

第 15.6 和 15.7 条原文如下：

“6 载运原油的液货船应有并实施经主管机关认可的 VOC 管理计划。该计划应根据本组织制定的指南编写。该计划应具体到各船并至少应：

- .1 为装载、海上航行和卸货时的 VOC 排放减至最低限度提供书面程序；
- .2 考虑到原油洗舱产生的额外 VOC；
- .3 指定负责实施该计划的人员；和
- .4 对于国际航行船舶，用船长和高级船员的工作语言编写，如船长和高级船员的工作语言既非英语、法语，也非西班牙语，则应包括其中一种语言的译文。

7 对气体运输船而言，只有其装载和围护系统的类型使得非甲烷 VOC 安全保存在船上或安全回输到岸上时才适合本条^②。”

解释：

10.1 VOC 管理计划的要求仅适用于载运原油的液货船。

11 连续进料型船上焚烧炉

第 16 条 船上焚烧

第 16.9 条原文如下：

“对于按本条 6.1 要求安装的焚烧炉，在该炉进行操作的任何时候均应对燃烧室气体出口温度进行监测。如焚烧炉为连续进料型，在燃烧室气体出口温度低于 850℃时废弃物不应

^① 新增或替代发动机：参见 MEPC.1/Circ.795/Rev.6 第 7.1 节。

^② MSC.30(61)决议《国际散装运输液化气体船舶构造和设备规则》。

送入该焚烧炉。如焚烧炉为分批装料型，该炉应设计成其燃烧室气体出口的温度在启动后5 min内达600℃且随后稳定在不低于850℃。”

解释：

11.1 对于本条的应用，对术语“废弃物不应送入该焚烧炉”应作如下解释：

对于连续进料型焚烧炉，在燃烧室烟气出口的温度低于850℃时，固体废弃物不应送入该焚烧炉。本条中船舶正常营运期间产生的油渣不应视为废弃物，当燃烧室达到所需预热温度650℃，可以送入该焚烧炉。

11.2 对于本条的应用，对术语“该炉应设计成其燃烧室气体出口的温度在启动后5min内达600℃”应作如下解释：

分批装料型焚烧炉应设计成燃烧固体废弃物实际燃烧处所的温度在启动后5min内达600℃。

12 燃油交付单要求适用性

第18条 燃油的提供和质量

第18.5条原文如下：

“对受本附则第5条和第6条约束的每一艘船舶，应以燃油交付单的方式对交付并作为船上燃烧用的燃油的细节加以记录，该交付单应至少包含本附则附录V中规定的资料。”

第18.6条原文如下：

“燃油交付单在船上的存放位置应易于在任何合理时间随时可供检查，并应在燃油交付船上之后保存三年。”

解释：

12.1 对于本条的应用，应解释为适用于所有400总吨或以上的船舶，对于400总吨以下的船舶，由主管机关自行决定。

13 第 18.3 条关于生物燃料的应用

第 18 条 燃油的提供和质量

第 18.3 条原文如下：

“交付的并作为本附则适用的船上燃烧用的燃油应符合下列要求。”

解释

13.1 混合不超过 30%（按体积计）生物燃料的燃油应符合 MARPOL 附则 VI 第 18.3.1 条的要求。混合 30%（按体积计）以上生物燃料的燃油应符合 MARPOL 附则 VI 第 18.3.2 条的要求。就本解释而言，生物燃料系指从生物质产生的燃油，因此包括但不限于加工过的废弃食用油、脂肪酸甲酯 (FAME) 或脂肪酸乙酯 (FAEE)、纯植物油(SVO)、加氢处理植物油 (HVO)、甘油或其他生物质转化为液体 (BTL) 类型的产品。燃油交付单上填写的产品名称应足够详细，以识别是否以及以何种程度将生物燃料混合到所提供的产品中。

第 18.3.2.2 条原文如下：

“以石油精炼之外的方法得到的用于燃烧的燃油应不导致发动机超过本附则第 13 条 3、4、5.1.1 和 7.4 中规定的适用 NO_x 排放极限。”

解释

13.2 按 MARPOL 附则 VI 第 13 条要求核准的船用柴油机，如使用生物燃料或生物燃料混合物运行对 NO_x 关键部件或设置/操作值的更改没有超出该发动机批准的技术案卷所述

值，应允许该发动机使用此类燃油，而无需按 MARPOL 附则 VI 第 18.3.2.2 条进行评估。就本解释而言，根据 NO_x 技术规则第 5.3.2 段的要求，使用 ISO 8217:2005 标准 DM 或 RM 级燃料进行的母型机排放测试，应对运行中所有使用的 DM 或 RM 级燃料有效，或者发动机可设计为或能够使用包括满足 ISO 8217 标准（替代 ISO 8217:2005）的燃料运行。

13.3 如以石油精炼之外的方法得到燃油，或燃油混合 30%（按体积计）以上生物燃料且不属于本统一解释的第 2 段，或需要按 MARPOL 附则 VI 第 18.3.2.2 条要求进行评估、且未按第 13 条限值在试验台针对该特定燃料和发动机组/族予以专门核准的其他燃料，以下解释为证明符合第 18.3.2.2 条的可接受途径：

1. 如按《2008 年 NO_x 技术规则》的第 6.3 条使用船上简化测量方法、或按《2008 年 NO_x 技术规则》的第 6.4 条使用直接测量和监测方法、或通过参考相关试验台测试，燃烧所述燃料时，已验证整体 NO_x 排放性能不会导致指定发动机超过适用的 NO_x 排放限值，可继续签发船舶的 IAPP 证书。就本解释和证明符合 MARPOL 附则 VI 第 18.3.2.2 条而言，对在船上进行测量时可能出现的偏差，可接受适用限值 10% 的容许偏差。

14 新船符合性的确认书

第5条 检验

第5.4.5条原文如下：

“主管机关应确保第27条适用的每艘船舶的SEEMP符合本附则的第26.2条。本要求应在按本附则第27条收集数据前完成，以确保在船舶的第一个报告周期开始前方法和程序已就绪。应向船舶提供符合确认并保存在船上。”

第26条 船舶能效管理计划（SEEMP）

第26.2条原文如下：

“对于5000总吨及以上的船舶，SEEMP应包括对用于收集本附则第27.1条规定的数据的方法和用于向船舶主管机关报告这些数据的过程的描述。”

解释：

14.1 船舶应在船上保留符合第26.2条的SEEMP和第5.4.5条要求的符合性确认书。

15 船上消耗的蒸发气体

第2条 定义

第2.1.14条原文如下：

“燃油系指为了船舶推进或运转而交付船上的用于燃烧的任何燃料，包括气体燃料、馏分燃油和残余燃油。”

第27条 收集和报告船舶燃油消耗数据

第27.1条原文如下：

“从日历年2019年开始，每艘5000总吨及以上的船舶应酌情按SEEMP所述方法在该日历年和其后的每一日历年或日历年中的月份收集本附则附录IX规定的的数据。”

附录IX 应向IMO船舶燃油消耗数据库提交的信息

附录IX原文如下：

“燃油消耗，按燃油类型以公吨计，以及用于收集燃油消耗数据的方法”

解释：

15.1 用于船舶推进或运转而在船上消耗的蒸发气体（BOG）有关的数据，作为船舶燃油消耗数据收集系统的一部分，需作为燃料收集和报告。

16 获取分解数据

第27条 船舶燃油消耗数据的收集和报告

第27.8条原文如下：

“除本条4、5和6规定外，对于上一个日历年的本附则附录IX规定的报告数据的未合计数据，应从该日历年结束开始的至少12个月内随时可获得，并可应要求提供给主管机关。”

解释：

16.1 如果公司能够提供分解数据，则不需要将分解数据保存在船上。