

立法會參考資料摘要

《商船(油類污染的法律責任及補償)條例》
(第 414 章)

《2003 年商船(油類污染的法律責任及補償)
(修訂)條例草案》

引言

在二零零三年四月八日的會議上，行政會議建議，行政長官指令《2003 年商船(油類污染的法律責任及補償)(修訂)條例草案》應提交立法會，以實施國際海事組織有關提高船東就油類污染須負的法律責任及補償數額的兩項決議，因該兩項決議生效後將對香港具有約束力。

理據

2. 現時有兩條適用於香港的國際公約規管油船溢油而引致油污損害的法律責任和補償，它們是《1992 年國際油污損害民事責任公約》(簡稱《1992 年法律責任公約》)及《1992 年設立國際油污損害賠償基金國際公約》(簡稱《1992 年基金公約》)。《1992 年法律責任公約》訂明，船東須對其油船溢油所引致的損害負上一定限度的責任，並規定他們須就有關責任投保。《1992 年基金公約》設立“1992 年國際油污損害賠償基金”。如油污損害發生在締約成員的領域內，《1992 年基金公約》可向未能根據《1992 年法律責任公約》獲得十足補償的受害者提供補償。該基金向締約成員內一年接收超過 150,000 公噸原油和燃油的人士徵收費用，作為其經費。

3. 國際海事組織於二零零零年十月通過兩項決議，提高船東按《1992 年法律責任公約》須負的責任限度，以及根據《1992

年基金公約》應付的最高補償數額。該兩項決議將於二零零三年十一月一日生效。

4. 由於這兩項決議將對香港具有約束力，香港有責任通過本地法例實施上述修訂，即修改《商船(油類污染的法律責任及補償)條例》(第 414 章)(下稱“條例”)。制定有關的條例草案將賦予海事處處長必要的法律依據，向油船發出有效的《法律責任公約》證明書，證明其保險已符合提高了的責任限額，使油船可進入其他締約成員的港口。

5. 我們亦會對《商船(油類污染的法律責任及補償)(強制保險)規例》(第 414A 章)(下稱“規例”)進行技術性修訂，以確保規例與條例一致。

條例草案

6. 主要條款如下

(a) 條例草案第 3 條修訂第 9 條，以提高《1992 年法律責任公約》所訂的責任限度。現時的責任限度由 300 萬個會計單位¹至 5,970 萬個會計單位不等。新的責任限度將會由 451 萬個會計單位至 8,977 萬個會計單位不等。詳情載於附件 B。

B

(b) 條例草案第 5 條修訂附表 1，以增加《1992 年基金公約》的最高補償額。現時的補償額由 1.35 億個會計單位至 2 億個會計單位不等，新的數額將會由 2.03 億個會計單位至 3.0074 億個會計單位不等。詳情載於附件 B。

B

(c) 條例草案第 6 條廢除規例第 2、3 及 4 條，以確保規例與條例一致。

C

被修訂的現行條文載於附件 C。

¹ 根據國際貨幣基金組織的定義，計算單位即特別提款權單位，每單位大約等於 10.7 港元，而實際數額每日浮動。

立法程序時間表

7. 本條例將於二零零三年四月十七日刊登憲報，並在二零零三年五月七日提交立法會。

建議的影響

D 8. 建議對經濟會有影響，詳情載於附件 D。建議符合《基本法》，包括有關人權的條文。建議對生產力、財政、公務員和環境沒有影響。建議沒有顯著的可持續發展影響，亦不會影響條例的現行約束力。

公眾諮詢

9. 建議得到船舶諮詢委員會的支持。我們亦已徵詢油公司的意見，他們沒有提出反對。我們亦已諮詢立法會經濟事務委員會，並得到委員會的支持。

宣傳安排

10. 當局會在二零零三年四月十七日發出新聞稿，並會安排發言人回答有關的查詢。

查詢

11. 如對本參考資料摘要有任何查詢，請向海事處高級驗船主任謝少雄先生(電話：2852 4606)或經濟發展及勞工局助理秘書長陳可恩女士(電話：2537 2842)提出。

經濟發展及勞工局
二零零三年四月十七日

本條例草案

旨在

修訂《商船(油類污染的法律責任及補償)條例》及若干根據該條例所訂立的規例，以反映有關國際公約的改動和作出技術性修訂。

由立法會制定。

1. 簡稱及生效日期

(1) 本條例可引稱為《2003年商船(油類污染的法律責任及補償)(修訂)條例》。

(2) 第2至5條自2003年11月1日起實施。

《商船(油類污染的法律責任及補償)條例》

2. 釋義

《商船(油類污染的法律責任及補償)條例》(第414章)第2(1)條現予修訂 —

(a) 在“《基金公約》”的定義中 —

(i) 廢除“establishment”而代以
“Establishment”；

(ii) 在“指”之後加入“經國際海事組織法律委員會於2000年10月18日採納的第LEG.2(82)號決議所修改的”；

- (b) 在“《法律責任公約》”的定義中，在“指”之後加入“經國際海事組織法律委員會於2000年10月18日採納的第LEG.1(82)號決議修改的”；
- (c) 廢除“《1992年議定書》”的定義。

3. 局限根據第6條所承擔的法律責任

(1) 第9(2)(a)條現予修訂，廢除“3,000,000”而代以“4,510,000”。

(2) 第9(2)(b)條現予修訂 —

- (a) 廢除“3,000,000”而代以“4,510,000”；
- (b) 廢除“420”而代以“631”；
- (c) 廢除“59,700,000”而代以“89,770,000”。

4. 向基金繳付分擔款項

第23(9)條現予修訂 —

- (a) 在“燃油”的定義中，廢除“試驗協會”而代以“及試驗學會”；
- (b) 在“美國材料試驗協會”的定義中，廢除“試驗協會”而代以“及試驗學會”。

5. 基金的法律責任的總限額

附表1現予修訂 —

- (a) 在《基金公約》第 4 條第 4(a)款中，廢除“ 1.35 億”而代以“ 203,000,000”；
- (b) 在《基金公約》第 4 條第 4(b)款中，廢除“ 1.35 億”而代以“ 203,000,000”；
- (c) 在《基金公約》第 4 條第 4(c)款中，廢除“ 2 億”而代以“ 300,740,000”。

《商船(油類污染的法律責任及補償)(強制保險)規例》

6. 廢除條文

《商船(油類污染的法律責任及補償)(強制保險)規例》(第 414 章，附屬法例 A)第 2、3 及 4 條現予廢除。

摘要說明

《商船(油類污染的法律責任及補償)條例》(第 414 章) (“該條例”)及根據該條例所訂立的規例是為實施《1969 年國際油污損害民事責任公約》及《1971 年設立國際油污損害賠償基金國際公約》而制定的。這 2 條公約其後經數個議定書所修訂，其中一個是修正《1969 年國際油污損害民事責任公約》的 1992 年議定書 (“《1992 年法律責任議定書》”)。在 2000 年 10 月 18 日，國際海事組織法律委員會採納了進一步修訂上述 2 條公約的 2 項決議 (“2 項決議”)，以增加船舶排放或逸漏油類造成污染應支付的補償的款額。本條例草案的主要目的是修訂該條例以實施這 2 項決議。

2. 本條例草案亦修訂根據該條例所訂立的規例，以確保這些規例與《1992 年法律責任議定書》所引入的改動一致。

3. 草案第 1(2)條規定對該條例作出的修訂自 2003 年 11 月 1 日起實施，該日為該 2 項決議生效的日期。

4. 草案第 2(a)(i) 條是技術性的修訂。草案第 2(a)(ii) 及 (b) 條的修訂關乎 “《基金公約》” 及 “《法律責任公約》” 的定義。草案第 2(c) 條廢除 “《1992 年議定書》” 的定義，因該條例中並無引用這個詞語。

5. 草案第(3)及(5)條按 2 項決議增加補償限額。

6. 在香港的條例，將一致採用 “美國材料及試驗學會” 作為 “American Society for Testing and Materials” 的中文譯名。草案第 4 條採用這個標準譯名。

7. 草案第 6 條廢除《商船(油類污染的法律責任及補償)(強制保險)規例》(第 414 章，附屬法例 A) 第 2、3 及 4 條。該條例第 15(1) 條中 “低揮發性油類” 一詞已因《1992 年法律責任議定書》而被刪除，所以訂定 “低揮發性油類” 的定義的規例第 3 條亦予廢除。廢除規例第 4 條是因為承認若干指定國家所發出的證明書和《1992 年法律責任議定書》的內容不一致。規例第 2 條包含規例第 4 條所引用的定義，所以亦相應廢除。

附件 B

《1992 年法律責任公約》的責任限度及《1992 年基金公約》的補償限額的修訂

1. 根據國際海事組織法律委員會通過的決議，《1992 年法律責任公約》的責任限度將修訂如下：

	《1992 年法律責任公約》 的責任限度	新責任限度
不超逾 5,000 噸 的船舶	3,000,000 個會計單位	4,510,000 個會計單位
超逾 5,000 噸的 船舶	3,000,000 個會計單位。如該 船超逾 5,000 噸，每噸另加 420 個會計單位	4,510,000 個會計單 位，如該船超逾 5,000 噸，每噸另加 631 個 會計單位
總額不得超逾	59,700,000 個會計單位	89,770,000 個會計單 位

2. 根據國際海事組織法律委員會通過的決議，《1992 年基金公約》的補償限額將修訂如下：

		《1992 年基金公約》 的補償限額	新補償限額
(a)	在締約成員的領域內 所發生任何一宗事 件，基金根據《1992 年法律責任公約》的 補償數額和實際支付 數額的最高總額	135,000,000 個會計 單位	203,000,000 個會計 單位
(b)	就不可避免和不可抗 拒的特殊自然現象所 造成的污染損害，基 金的最高補償數額	135,000,000 個會計 單位	203,000,000 個會計 單位
(c)	如(a)及(b)段所指的事 件是發生在任何一 年，而在該年度內其 中三個締約成員的在 對上一年向基金繳付	200,000,000 個會計 單位	300,740,000 個會計 單位

	款項所涉及的油類等於或超過 6 億噸，則就該事件而言的最高補償數額		
--	-----------------------------------	--	--

附件C

章：	414	標題：	商船(油類污染的法律責任及補償)條例	憲報編號：	L.N. 327 of 1999
條：	2	條文標題：	釋義	版本号：	05/01/2000

(1) 在本條例中，除文意另有所指外

“污染損害”(pollution damage) 指由於船舶排放或逸漏油類(不論該宗排放或逸漏事件是在何處發生)引致污染，因而在該船以外造成的損失或損害，包括預防措施的費用及由預防措施造成的進一步損失或損害，但不包括可歸因於環境受損而引致的任何損失或損害(但如該等損失或損害是由任何利潤損失或為修復環境而實際採取或將會採取的合理措施的費用所構成，則屬例外)； (由1997年第46號第2條修訂)

“地區”(country) 包括任何領域；

“有關的污染威脅”(relevant threat of contamination) 指重大和迫切的由船舶排放或逸漏油類所引致的污染而造成損害的威脅； (由1997年第46號第2條增補)

“《1992年議定書》”(the 1992 Protocols) 指

(a) 於1992年11月27日在倫敦簽署，用以修訂《1969年國際油污損害民事責任公約》的1992年議定書；及

(b) 於1992年11月27日在倫敦簽署，用以修訂《1971年設立國際油污損害賠償基金國際公約》的1992年議定書； (由1997年第46號第2條增補)

“事件”(incident) 指任何事故或同一起因的一系列事故，而該事故或一系列事故

(a) 造成污染損害；或

(b) 造成有關的污染威脅； (由1997年第46號第2條增補)

“油”、“油類”(oil) 除在第23及24條外，指持久性碳化氫礦物油類； (由1997年第46號第2條增補)

“《法律責任公約》”(Liability Convention) 指《1992年國際油污損害民事責任公約》； (由1997年第46號第2條修訂)

“法庭”、“法院”(court) 指原訟法庭或一位原訟法庭法官；

“金融管理專員”(Monetary Authority) 指根據《外匯基金條例》(第66章)第5A條委任的金融管理專員； (由1997年第46號第2條增補)

- “貯油站”(terminal installation)指任何用以貯存散裝油類，而可從水上運輸工具接收油類的場地，包括位於離岸地方而與該類場地連接的設施；
- “香港船舶”(Hong Kong ship)指在香港註冊的船舶；
- “特別提款權”(special drawing rights)指國際貨幣基金所採用的稱為特別提款權的會計單位；
- “船”、“船舶”(ship)指各類可在海域航行的船隻或海上船艇；(由1997年第46號第2條修訂)
- “船東”(owner)就一艘船舶來說，指註冊為該船船東的人；如沒有這項註冊，則指擁有該船的人；但如船舶屬一個國家所有，而由一個註冊為該船操作人的人操作，則指該人；(由1990年第74號第104(3)條修訂)
- “處長”(Director)指海事處處長；
- “《基金公約》”(Fund Convention)指《1992年設立國際油污損害賠償基金國際公約》；(由1997年第46號第2條修訂)
- “費用”(cost)包括開支；
- “散裝”指用油倉、船艙或船舶其他部分裝載，而並無裝入其他容器或包裝內的；
- “預防措施”(preventive measures)指任何人在某事件發生後，為防止或減低污染損害而採取的合理措施；(由1997年第46號第2條修訂)
- “損害”(damage)包括損失。

(2) 為本條例的目的，凡有超過一宗排放或逸漏事件是由同一事故所引致，或由同一起因的一系列事故所引致，須當作一宗排放或逸漏事件處理；但在首宗該等事件發生後所採取的措施，則須視為是在排放或逸漏事件之後採取。

(3) 在本條例中，凡提述一個地區的範圍，即包括該地區的領海及按照國際法設立的該地區的任何專屬經濟區；如一個地區沒有設立專屬經濟區，則包括在該地區的領海以外但毗鄰其領海的範圍，該範圍是由該地區根據國際法釐定，而伸展至不多於從量度該地區領海寬度的基線開始量度的200海里。(由1997年第46號第2條代替)

(4) 為本條例的目的

- (a) 凡提述任何船舶排放或逸漏油類，即提述上述排放或逸漏而不論
- (i) 其在何處發生(只要其在香港範圍內或在屬《法律責任公約》簽署國的地區的範圍內引致污染損害)；及
- (ii) 所排放或逸漏的油類是以貨物艙或以燃料艙裝載的；及
- (b) 如有關的污染威脅由同一起因的一系列事故所引致，該等事故須當作單一宗事故。(由1997年第46號第2條增補)

(1990年制定)

章： 414 標題： 商船(油類污染 憲報編 L.N. 327 of
的法律責任及補 號： 1999
償)條例

條： 9 條文標 局限根據第6條 版本日 05/01/2000
題： 所承擔的法律責 期：
任

(1) 凡因任何事件以致船舶的船東根據第6條承擔法律責任，他可按照本條例條文局限該法律責任；如他這樣做，則其法律責任不得超過有關數額。

(2) 在第(1)款中，“有關數額”(the relevant amount)

(a) 就不超逾5000噸的船舶而言，指3000000個特別提款權單位；

(b) 就超逾5000噸的船舶而言，指3000000個特別提款權單位，另按該船超逾5000噸的噸位計算，每噸增加420個特別提款權單位，但特別提款權單位的總額不得超逾59700000個。

(3) 凡證明某事件是由船東意圖造成有關損害或引致有關費用而作出或不作出任何事情所引致，或是由該船東輕率地作出或不作出任何事情所引致，且他明知該作為或不作為頗有可能造成該等損害或引致該等費用，則第(1)款不適用。

(由1997年第46號第7條代替)

章： 414 標題： 商船(油類污染 憲報編 L.N. 327 of
的法律責任及補 號： 1999
償)條例

條： 23 條文標 向基金繳付分擔 版本日 05/01/2000
題： 款項 期：

(1) 凡油類是經海路運載至香港的港口或貯油站，第(4)款所指的人須向基金繳付分擔款項。

(2) 不論油類是否進口的，第(1)款均適用；而縱使在運載同一批油類的上一航程中已須繳付分擔款項，第(1)款仍適用。

(3) 油類經海路運送，而在不是基金公約地區的地區的港口或貯油站卸下後，在首次由香港任何貯油站接收時，第(4)款所指的人亦須就該批油類向基金繳付分擔款項。

(4) 須繳付分擔款項的人

(a) 在有關油類是正在進口的情況下，是其進口商；及

(b) 在其他情況下，是有關油類的接收人。

(5) 任何人在任何一年內所輸入或接收的油類如不超過150000公噸，則無須就他在該年內輸入或接收的油類繳付分擔款項。

(6) 為第(5)款的目的

(a) 一個公司集團內的所有公司須當作一個人；及

(b) 已合併為一間單一公司的兩間或以上的公司，須與該單一公司當作同一個人。

(7) 任何人就任何一年須繳付的分擔款項，

(a) 其數額由幹事根據《基金公約》第12條釐定，並由基金通知該人；（由1997年第46號第18條修訂）

(b) 須按基金通知該人的付款期數及付款期限繳付，

而如該人須繳付的分擔款項在到期後仍未繳付，則該筆款項

(i) 自到期之日起衍生利息，直至付清為止，利率由基金大會不時釐定；及

(ii) 連同上述利息，可作為拖欠基金的民事債項追討。

(8) 行政長官會同行政會議可藉規例，規定根據本條須繳付或可能須繳付分擔款項的人，向行政長官或基金交出付款保證；而該等規例可

(a) 載有行政長官會同行政會議認為適宜的補充或附帶條文；及

(b) 訂明違反該等規例中某些指明的規定，即屬犯罪，並可訂明可就該等罪行判處不超過\$5000的罰款。（由1999年第64號第3條修訂）

(9) 在本條及第24條中，除文意另有所指外

“公司” (company) 指根據香港或其他地區的法律成立為法團的機構；

“原油” (crude oil) 指不論是否已經過處理以利運輸的地下天然液態碳化氫混合物，並包括

(a) 已提去餾分的原油；及

(b) 已加入餾分的原油；

“燃油” (fuel oil) 指從原油提煉出來，以用作發熱燃料或動力燃料的重餾分或剩餘物質，或由該等材料合成以作該等用途的各種混合物，而這些物品的品質與美國材料試驗協會所訂的第四號燃油(編號D396-69)規格相符，或比該規格所指的更重；

“公司集團” (group of companies) 的含義與《公司條例》(第32章)第2(1)條所指的相同；如公司是在香港以外組成的法團，則具有作出必要的修改後

的相應含義；

“輸入”、“進口”(import) 指輸入香港；

“進口商”(importer) 指有關油類在輸入時的報關人(不論是他本人或由別人代表他報關)；

“油”、“油類”(oil) 指原油及燃油；

“美國材料試驗協會”指英文名稱為“American Society for Testing and Materials”的團體。

(10)在本條中，“海”(sea) 不包括《釋義及通則條例》(第1章)第3條所指的香港水域。(由1998年第26號第44條代替)

(1990年制定)

章：	414	標題：	商船(油類污染的法律責任及補償)條例	憲報編號：	L.N. 327 of 1999
附表：	1	條文標題：	基金的法律責任的總限額	版本日期：	05/01/2000

[第22(2)及25(9)條]

《基金公約》第4條 第4及5款

4. (a) 除本款(b)及(c)段另有規定外，基金根據本條須就任何一宗事件付出的補償總額須加以局限，使該總額與根據《1992年法律責任公約》就第3條所界定的本公約的適用範圍內的污染損害而實際支付的補償數額的總和，不超過1.35億個會計單位。
- (b) 除(c)段另有規定外，根據本條就不可避免和不可抗拒的特殊自然現象所造成的污染損害而須由基金支付補償的總額，不得超過1.35億個會計單位。
- (c) 如有任何事件發生，而該事件是於本公約有三個締約成員的領域內的人在對上一個公曆年就該等締約成員所收取的攤款油類的合計有關數量等於或超過6億噸的任何期間內發生的，則就該事件而言，(a)及(b)段所述的最高補償數額為2億個會計單位。
- (d) 就計算基金根據本條須支付的最高補償數額而言，按照《1992年法律責任公約》第V條第3款設立的基金所衍生的利息(如有的話)不得計算

在內。

- (e) 本條所述的數額，須轉換為國家貨幣，轉換的基準為基金大會對第一個支付補償的日期作出決定當日，該國家貨幣相對於特別提款權的價值。

5. 凡向基金提出而已勝訴的索償的款額超過基金根據第4款須付的補償總額，則分配可供作補償的款項的方式，須使各索償人的已勝訴索償與他們根據本公約取得的實際補償數額之間的比例相同。

(由1997年第46號第25條代替)

章：	414A	標題：	商船(油類污染的法律責任及補償)(強制保險)規例	憲報編號：	
規例：	2	條文標題：	釋義	版本日期：	30/06/1997

在本規例中，除文意另有所指外

“公約地區”(Liability Convention country) 具有本條例第5(1)條給予該詞的涵義；

“證明書”(certificate) 指證明本條例第15(2)條適用的船舶已受到該款所提述的保險合約或其他保證合約保障的文件。

(1990年第38號第32(1)條)

章：	414A	標題：	商船(油類污染的法律責任及補償)(強制保險)規例	憲報編號：	
規例：	3	條文標題：	“低揮發性油類”的定義	版本日期：	30/06/1997

就本條例第15(1)條而言，“低揮發性油類”(persistent oil)指以下任何一種油類

- (a) 不論是未經提煉或是已蒸餾的碳化氫礦物油，包括原煤焦油及液艙清潔作業(因載運上述油類所需者)的油類殘餘物，但倘屬全部由餾分組成的油類，而在以“美國材料試驗協會規格D86/67”+測試下，如屬取自石油的油類，按體積計有超過百分之五十的餾分是在攝氏340度蒸餾的，以及如屬取自煤焦油的油類，按體積計有超過百分之五十的餾分是在攝氏350度蒸餾的，則該等油類不包括在內；
- (b) 由礦物碳化氫組成的渣油及含有上述渣油的任何混合物，而上述礦物碳化氫是包含原油蒸餾程序或提煉程序的殘餘物，或上述兩個程序合共的殘餘物的；
- (c) 鯨油。

(1990年第38號第32(1)條)

+ “美國材料試驗協會規格D86/67”乃“American Society for Testing and Materials Specification D86/67”之譯名。

章：	414A	標題：	商船(油類污染的法律責任及補償)(強制保險)規例	憲報編號：	
規例：	4	條文標題：	證明書的承認	版本日期：	30/06/1997

(1) 除第(2)款另有規定外，如證明書是由以下任何一個地區政府或在該政府的授權下，就於一個不是公約地區的地區註冊的船舶而發出，則該證明書須為本條例第15(4)(c)條的目的而獲得承認

丹麥，
西班牙，
希臘，
法國，
挪威，
荷蘭，
瑞典，

德意志聯邦共和國，
聯合王國。

(2) 凡有第(1)款所述船舶航駛香港航程，關乎該船的證明書不得憑藉該款而為本條例第15(4)(c)條的目的而獲得承認，除非該證明書具有(而且明文說明具有)的有效期，並不早於該香港航程完成時終結。

(3) 就第(2)款而言，“香港航程”(Hong Kong voyage)指由任何船舶所進行的

- (a) 由香港一處地方前往香港另一處地方的航程；或
- (b) 由香港以外一處地方前往香港一處地方的航程；或
- (c) 由香港一處地方前往香港以外一處地方的航程，

而凡提述該航程的航程期之處，須視作包含該船航駛該航程的整段期間，並包括該船與該航程相關而在香港某地方的任何時間。(1990年第38號第32(1)條)

(1977年第73號法律公告；1990年第38號第32(1)條)

建議的影響

對經濟的影響

條例草案對油船的營運成本影響微不足道，因為保險費的釐訂主要取決於船隻的質素及相關的風險。法律責任數額並非釐訂保險費的主要因素。另一方面，條例草案可向在香港船舶註冊的油輪提供確實的保障，有助維持香港作為國際航運中心的地位。