

理律杯模拟法庭比赛题目附件（二）

（2008 年）

《国际油污损害民事责任公约 1992 年议定书》（2000 年修正案）

本公约各缔约国，意识到由于遍及世界的海上载运散装油类而出现的污染危险，确信有必要对由于船舶逸出或排放油类造成污染而遭受损害的人员给予适当的赔偿，本着通过统一的国际规则和程序以便确定在上述情况下的责任问题并提供适当赔偿的愿望，议定下列条款：

第一条 在本公约中：

1. “船舶”系指为运输散装油类货物而建造或改建的任何类型的海船和海上航行器；但是，能够运输油类和其他货物的船舶，仅在其实际运输散装油类货物时，以及在此种运输之后的任何航行（已证明船上没有此种散装油类运输的残余物者除外）期间，才应视作船舶。

2. “人”是指任何个人或集体或任何国营或私营机构（不论是否法人），包括国家或其任何下属单位。

3. “船舶所有人”是指登记为船舶所有人的人，如果没有这种登记，则是指拥有该船的人。但如船舶为国家所有而由在该国登记为船舶经营人的公司所经营，“船舶所有人”即指这种公司。

4. “船舶登记国”，就登记的船舶而言，是指对船舶进行登记的国家；就未登记的船舶而言，是指其船旗国。

5. “油类”系指任何持久性烃类矿物油，如原油、燃料油、重柴油和润滑油，不论是在船上作为货物运输还是在此种船舶的燃料舱中。

6. “污染损害”系指：

(a)油类从船上溢出或排放引起的污染在该船之外造成的灭失或损害，不论此种溢出或排放发生于何处；但是，对环境损害(不包括此种损害的利润损失)的赔偿，应限于已实际采取或将要采取的合理恢复措施的费用；

(b)预防措施的费用及预防措施造成的进一步灭失或损害。

7. “预防措施”是指事件发生后为防止或减轻污染损害由任何人所采取的任何合理措施。

8. “事故”系指具有同一起源的造成污染损害或形成造成此种损害的严重和紧迫威胁的任何一个或一系列事件。

9. “本组织”系指国际海事组织。

10. “《1969年责任公约》”系指《1969年国际油污损害民事责任公约》。就该公约的《1976年议定书》的当事国而言，该词应视为包括经该议定书修正的《1969年责任公约》。

第二条本公约仅适用于：

(a) 在下列区域内造成的污染损害：

(i) 缔约国的领土，包括领海；和

(ii) 缔约国按照国际法设立的专属经济区；或者，如果缔约国未设立此种区域，则为该国按照国际法确立的，在其领海之外并与其领海毗连的，从测量其领海宽度的基线向外延伸不超过 200 海里的区域；

(b) 不论在何处采取的用以防止或减少此种损害的预防措施。

第三条

1. 除本条第 2 款和第 3 款规定者外，在事故发生时的船舶所有人，或者，如果该事故系由一系列事件构成，则第一个此种事件发生时的船舶所有人，应对船舶因该事故而造成的任何污染损害负责。

2. 船舶所有人如能证实损害系属于以下情况，即对之不负责任：

(1) 由于战争行为、敌对行为、内战或武装暴动，或特殊的、不可避免的和不可抗拒性质的自然现象所引起的损害；

(2) 完全是由于第三者有意造成损害的行为或怠慢所引起的损害；

(3) 完全是由于负责灯塔或其他助航设备的政府或其他主管当局在执行其职责时，疏忽或其他过失行为所造成的损害。

3. 如船舶所有人证明，污染损害完全或部分地由于遭受损害人有意造成损害的行为或怠慢而引起，或是由于该人的疏忽所造成，则该船舶所有人即可全部或部分地免除对该人所负的责任。

4. 除非符合本公约，否则不得向所有人提出污染损害赔偿请求。以本条第5款为准，不得根据本公约或其他规定向下述人员提出污染损害赔偿请求：

(a) 船舶所有人的雇员或代理人，或船员；

(b) 引航员或为船舶提供服务但非属船员的任何其他人；

(c) 船舶的任何租赁人(不论如何定义，包括光船租赁人)、管理人或经营人；

(d) 经船舶所有人同意或根据主管公共当局指示进行救助作业的任何人；

(e) 采取预防措施的任何人；

(f) 第(c)、(d)和(e)项中所述人员的所有雇员或代理人；

除非该损害系由故意造成或明知可能造成此种损害而轻率地作为或不作为所致。

5. 本公约的任何条款不得有损于船舶所有人向第三者要求赔偿的权利。

* 本公约签字国见“1969年海上污染损害国际法律会议最后议定书”第五款注有双星记号的国家。

第四条当发生涉及两艘或更多船舶的事故并造成污染损害时，所有有关船舶的所有人，除按第III条被豁免者外，应对所有无法合理区分的此种损害负连带责任。

第五条

1. 对于任何一次事故，船舶所有人应有权将本公约对其规定的赔偿责任限制在以下列方式计算得出的合计金额：

(a) 对于不超过 5000 吨位的船舶：4,510,000 计算单位；

(b) 对于超过 5000 吨位的船舶：除 (a) 项所述金额外，对每一额外吨位另加 631 计算单位。

但该合计金额在任何情况下不应超过 89,770,000 计算单位。

2. 如证明该污染损害系由所有人故意造成或明知可能造成此种损害而轻率地作为或不作为所致，则该所有人无权根据本公约限制其赔偿责任。

3. 为了利用本条第 1 款规定的限制其赔偿责任的权利，所有人应在按第IX条提起诉讼的任一缔约国法院或其他主管当局设立总金额相当于其赔偿责任限额的基金；如未提起诉讼，则应在按第IX条可以提起诉讼的任一缔约国法院或其他主管当局设立此种基金。设立该基金的方式，可以是交存该金额，也可以是提交根据基金设立地缔约国法律可以接受的、法院或其他当局认为足够的银行担保或其他担保。

4. 该项基金应在索赔人之间依其确定的索赔额比例分配。

5. 在分配本金以前，如船舶所有人或其任何工作人员或代理人，或向其提供保险或其他财务保证的任何人员，由于所述事件而支付油污损害赔偿，则上述人员在其支付数额范围内应以代位获得受赔偿的人根据本公约所应享有的权利。

6. 本条第 5 款所规定的代位行使权利也可由该款所提到的人员以外的对油污损害已支付任何赔偿金额的任何人行使，但这种代位行使权利仅以所适用的国内法所许可者为限。

7. 如船舶所有人或任何其他入确证，他又能在后被强制支付此种赔偿金额的全部或一部分，并由此可依本条第 5 款或第 6 款享有代位行使权利，若是赔偿在基金分配出去以前付出，则基金所在国法院或其他主管当局得命令暂时留出一个足够的数目，使该人以后能向基金索赔。

8. 对于船舶所有人主动防止或减轻油污损害因而引起的合理费用或所作的合理牺牲所提出的索赔，就基金来说，应与其他索赔处于等同地位。

9(a). 本条第 1 款所指“计算单位”，系指国际货币基金组织规定的特别提款权。第 1 款中所述金额，应折算成国内货币；折算应以在第 3 款所述基金的设立之日该国货币相对于特别提款权的价值为据。如缔约国为国际货币基金组织的会员，则其国内货币相对于特别提款权的价值，应按照在上述日期中国际货币基金组织在营业和交易

中使用的现行定值方法计算。如缔约国不是国际货币基金组织的会员，则其国内货币相对于特别提款权的价值，应以该国确定的方式计算。

9(b). 但是，如果缔约国不是国际货币基金组织的会员，且其法律不允许适用第 9(a) 款的规定，则该国可以在批准、接受、核准或加入本公约时，或在其后的任何时间宣布：第 9(a) 款所述计算单位等于 15 个金法郎。本款所述的金法郎相当于六十五点五毫克千分之九百纯度的黄金。应按有关国家的法律将金法郎折算为国内货币。

9(c). 第 9(a) 款最后一句中所述的计算和第 9(b) 款中所述的折算，应尽量做到以该缔约国的国内货币表示的第 1 款金额与适用第 9(a) 款前三句所得金额具有真正相同的价值。缔约国在交存批准、接受、核准或加入本公约的文件时，应将按第 9(a) 款进行计算的方法，或第 9(b) 款中所述的折算结果通知保存人；每当上述计算方法或折算结果有变化时，也应向保存人作出这种通知。

10. 在本条中，船舶吨位应为按照《1969 年国际船舶吨位丈量公约》附件 I 中的吨位丈量规则计算的总吨位。

11. 保险人或提供财务保证的其他人有权按照本条的规定建立基金，其条件和效力与船舶所有人建立的基金相同。即使根据第 2 款规定船舶所有人无权限制其赔偿责任，仍可设立此种基金，但在这种情况下，基金的设立不应损害任何索赔人对所有人的索赔权。

第六条

1. 当船舶所有人在事件发生之后已按第五条规定设立一项基金并有权限制其责任范围时，则：

（1）对上述事件造成的油污损害提出索赔的任何人不得就其索赔对船舶所有人的任何其他财产行使任何权利。

（2）各缔约国的法院或其他主管当局应下令退还由于对该事件造成的油污损害提出索赔而扣留的属于船舶所有人的任何船舶或其他财产，对为避免扣留而提出的保证金或其他保证金或其他保证也同样应予退还。

2. 但上述规定只在索赔人能向管理基金的法院提出索赔，并且该基金对他的索赔确能支付的情况下才适用。

第七条

1. 在缔约国登记的载运 2 千吨以上散装货油的船舶的船舶所有人必须进行保险或取得其财务保证，如银行保证或国际赔偿基金出具的证书等，保证数额按第五条第（一）款中规定的责任限度决定，以便按本公约规定承担其对油污损害所应负的责任。

2. 缔约国的有关当局在确信第 1 款的要求已获得满足之后，应向每艘船舶颁发一份证书，证明保险或其他财务担保根据本公约的规定确属有效。对于在缔约国登记的船舶，这种证书应由船舶登记国的有关当局颁发或认证；对于不在缔约国登记的船舶，证书可由任何

一个缔约国的有关当局颁发或认证。证书的格式以所附范本为准，并应包括下列各项：

（1）船名和船籍港；

（2）船舶所有人名称和其总营运地点；

（3）保证的类别；

（4）保险人或提供保证的其他人的姓名及其总营业地点，并根据情况，包括所设立的保险或保证的营业地点；

（5）证书的有效期限，该期限不得长于保险或其他保证的有效期限。

3. 证书应以颁发国的一种或数种官方文字颁发，如所用文字既非英文又非法文，则应包括译成该 2 种文字之一的译文。

4. 证书应携带在船上，其副本一份应存放于保管该船登记记录的当局，或如该船不在缔约国登记，则应存放于颁发或认证此证书的国家当局。

5. 一项保险或其他财务保证，如果不是由于本条第 2 款所述证明书上规定的该保险或保证的有效期限期满的原因，而是在向本条第 4 款所指的当局送交终止通知书之日起 3 个月未立即予以终止，应属不符合本条的要求，除非该证书已送交上述有关当局，或在此期间内

已签发新的证书。上述规定应同样适用于使保险或保证不再满足本公约的各项要求而作的任何修改。

6. 船舶登记国应按本条各项规定决定证书的签发条件和有效期限。

7. 缔约国按照第 2 款授权颁发或认证的证书，即使是对于不在缔约国登记的船舶所颁发或认证的证书，就本公约而言，应为其他缔约国所接受并应视为与其颁发或认证的证书具有同等效力。

8. 对油污损害的任何索赔可向承担船舶所有人油污损害责任的保险人或提供财务保证的其他人直接提出。在这种情况下，即使船舶所有人无权按照第 V 条第 2 款限制其赔偿责任，被告人仍可利用第 V 条第 1 款中规定的责任限制。被告人可以进一步提出船舶所有人本人有权援引的答辩（船舶所有人已告破产或关闭者不在此例）。除此以外，被告人可以提出答辩，说明油污损害是由于船舶所有人的有意的不当行为所造成，但不得提出他有权在船舶所有人向他提出的诉讼中所援引的答辩。在任何情况下，被告人有权要求船舶所有人参加诉讼。

9. 按照本条第 1 款规定保险或其他财务保证所提供的任何款项应仅用于根据本公约提出的索赔。

10. 除非根据本条第 2 款或第 12 款已予签发证书，各缔约国不得允许本条适用的悬挂其旗帜的船舶从事营运。

11. 除本条的各项规定外，各缔约国应根据其国内法担保：在本条第 1 款规定范围内的保险或其他保证，对于进入或驶离其领土上的某一港口、或抵达或驶离其领海范围内的某一海上终点站的任一船舶，不论该船在何处登记，只要该船上确实装有 2000 吨以上的散装货油，都是有效的。

12. 如果为缔约国所有的船舶未进行保险或未取得其他财务保证，本条与此有关的各项规定不得适用于该船。但该船应备有一份由船舶登记国有关当局签发的证书，声明该船为该国所有，并且该船在第五条第 1 款规定的限度内担负责任。上述证书应尽可能严格遵照本条第二款所规定的范本。

第八条 如果不能在损害发生之日起 3 年内提出诉讼，按本公约要求赔偿的权利即告失效。无论如何不得在引起损害的事件发生之日起 6 年之后提出诉讼。如该事件包括一系列事故，6 年的期限应自第一个事故发生之日起算。

第九条

1. 当某一事故在一个或多个缔约国的领土(包括领海)或第 II 条所述的区域中造成了污染损害时，或在这种领土(包括领海)或区域中采取了防止或减少污染损害的预防措施时，赔偿诉讼仅可向上述任何一个或多个缔约国的法院提起。上述任何诉讼的适当通知，均应送交被告人。

2. 每一缔约国都应保证它的法院具有处理上述赔偿诉讼的必要管辖权。

3. 在按照第五条规定设立基金之后，基金所在国的法院可以独自决定有关基金分摊和分配的一切事项。

第十条

1. 由具有第九条所述管辖权的法院所作的任何判决，如可在原判决国实施而不再需通常复审手续时，除下列情况外，应为各缔约国所承认：

(1) 判决是以欺骗取得；

(2) 未给被告人以合理的通知和陈述其立场的公正机会。

2. 按本条第 1 款确认的判决，一经履行各缔约国所规定的各项手续之后，应在各该国立即实施，在各项手续中不允许重提该案的是非。

第十一条

1. 本公约各项规定不适用于军舰或其他为国家所有或经营的在当时仅用于政府的非商业性服务的船舶。

2. 关于为缔约国所有而用于商业目的的船舶，每一国都应接受第九条所规定的管辖权受理的控告，并放弃一切以主权国地位为根据的答辩。

下列过渡规定，应适用于在事故发生时，既是本公约又是《1969年责任公约》的当事国的国家。

(a) 对于已造成本公约范围内的污染损害的事故，如按《1969年责任公约》也产生赔偿责任，则在此范围内，本公约的赔偿责任应视为被履行；

(b) 对于造成了本公约范围内的污染损害的事故，如该国既是本公约又是《1971年设立国际油污赔偿基金国际公约》的当事国，则仅在适用所述《1971年公约》之后污染损害仍未得到赔偿的范围内，在本公约中才产生在适用本条第(a)项后仍待履行的赔偿责任；

(c) 在适用本公约第III条第4款时，“本公约”一词应酌情解释为系指本公约或《1969年责任公约》；

(d) 在适用本公约第V条第3款时，应从有待建立的基金总额中减去按本条第(a)项已视为被履行的赔偿责任的数额。

本公约的第12至18条提及的缔约国，应视为系指该议定书的缔约国。

第十二条 本公约应代替正在施行中的或在本公约开放签字之日对签字、批准或加入开放的任何国际公约，但只限于与本公约有抵触

者。但是本规定不得影响根据上述国际公约缔约国对非缔约国应负的各项义务。

第十三条

1. 本公约将保持开放至 1970 年 12 月 13 日，以供签字，此后将继续开放以供接受。

2. 联合国或任何专门机构或国际原子能机构的成员国，或国际法院规约缔约国，可按下列方式成为本公约缔约国：

（1）签字，并对批准、接受或承认无保留；

（2）签字并对批准、接受或承认作出保留，随后予以批准、接受或承认；

（3）加入。

第十四条

1. 批准、接受、承认或加入应当以正式文件送交海协秘书长收存，方为有效。

2. 凡在本公约修正案对现有各缔约国生效之后或在修正案生效所需各项措施对现有各缔约国已告完成之后交存的批准、接受、承认或加入的任何文件，应被认为是适用于按修正案已作修改的公约。

第十五条

1. 本公约应自有 8 个国家政府作了对批准、接受或承认没有保留的签字，或已将批准、接受、承认或加入的文件送交海协秘书长收存之后第 90 天起生效，该 8 个国家中的 5 个国家应各拥有不少于 100 万总吨位的油轮。

2. 对于以后批准、接受、承认或加入的每一国家，本公约应自该国交存相应文件之后第 90 天起生效。

第十六条

1. 各缔约国在本公约对各该国生效之后可随时退出本公约。

2. 退出本公约应以文件送交海协秘书处收存，方为有效。

3. 退出本公约应在海协秘书长收到文件后一年，或文件中载明的较此为长的期限后开始生效。

第十七条

1. 联合国如是某一领土的管理当局，或本公约的任何缔约国如对某一领土的国际关系负有责任，应尽早与该领土的相应当局协商或采取其他适当的措施，使本公约扩大适用于上述领土，并可随时书面通知海协秘书长，声明本公约扩大适用于上述领土。

2. 本公约自收到通知之日起或通知中指定之日起扩大适用于通知中所述领土。

3. 根据本条第 1 款提出声明的联合国或任何缔约国，自本公约扩大适用于任何领土之日起可以随时书面通知海协秘书长，声明本公约终止扩大适用于通知中所述领土。

4. 自海协秘书长收到通知之日起 1 年后，或在通知中所载明的较此为长的期限后，本公约应终止扩大适用于该通知中所述任何领土。

第十八条

1. 修订或修正本公约的会议可由海协召集。

2. 在不少于 1 / 3 缔约国提出要求时，海协应召开缔约国代表会议，以修订或修正本公约。

第十九条

1. 本公约应送交海协秘书长收存。

2. 海协秘书长应：

(1) 将下列情况通知所有签字或接受本公约的国家：

①每一新的签字或文件的交存，以及交存文件的日期；

②交存退出本公约的任何文件以及交存的日期；

③按照第十七条第1款规定本公约对任何领土的扩大适用和根据该条第4款的规定终止任何上述扩大适用，并注明扩大适用或终止扩大适用本公约每一情况的日期；

(2) 将本公约验证无误的副本分送给签字和接受本公约的所有国家。

第二十条 本公约一经生效，海协秘书长应将公约文本送交联合国秘书处，以便根据联合国宪章第一百零二条进行登记与公布。

第二十一条 本公约原本一份，用英文和法文写成，两种文本具有同等效力。应制成俄文和西班牙文的正式译本并与签字的原本一并存档。

为此，下面签字的各国政府正式授权的代表（略），特签订本公约，以昭信守。

1969年11月29日订于布鲁塞尔。