

· 河海大学法学文库 ·

# 船舶污染侵权法上的 严格责任研究

Strict Liability  
Under Vessel-Based  
Pollution Tort Law

朱 强◎著

中国方正出版社

· 河海大学法学文库 ·

本书为教育部人文社会科学重点研究基地重大项目“二十一世纪国际海事法的新视野”(06JJD820006)的研究成果

# 船舶污染侵权法上的 严格责任研究

Strict Liability  
Under Vessel-Based  
Pollution Tort Law

朱 强◎著

中国方正出版社

## 图书在版编目 (CIP) 数据

船舶污染侵权法上的严格责任研究/朱强著. —北京: 中国方正出版社, 2008. 12

(河海大学法学文库)

ISBN 978 - 7 - 80216 - 449 - 9

I. 船… II. 朱… III. 船舶 - 海洋污染 - 侵权行为 - 法律责任 - 研究 IV. D996. 19

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2008) 第 210908 号

## 船舶污染侵权法上的严格责任研究

朱 强 著

---

责任编辑: 罗侃平

责任印制: 李 华

---

出版发行: 中国方正出版社

(北京市西城区平安里西大街 41 号 邮编: 100813)

发行部: (010) 66560933 门市部: (010) 66562755

编辑部: (010) 59596615 出版部: (010) 66510958

网址: [www.FZPress.com.cn](http://www.FZPress.com.cn)

责编 E-mail: [lkp0707@sina.com](mailto:lkp0707@sina.com)

经 销: 新华书店

印 刷: 北京民族印务有限责任公司

---

开 本: 880 毫米 × 1230 毫米 1/32

印 张: 6.5

字 数: 183 千字

版 次: 2008 年 12 月第 1 版 2008 年 12 月第 1 次印刷

(版权所有 侵权必究)

---

ISBN 978 - 7 - 80216 - 449 - 9

定价: 22.00 元

---

(本书如有印装质量问题, 请与本社出版部联系退换)

# 总 序

改革开放以来，我国法制建设取得重大成就，与之相应，法学教育与研究也迅速发展。除已有法律院系外，大量理工科大学发挥各自优势，兴办了各具特色的法学教育，从而大大拓展了我国法学教育的阵地。河海大学这一以水利为特色、以工科为主导的原水利部直属高校（现属教育部），也于1988年启动了法学专业教育。2000年，经国务院学位办批准，河海大学成为环境与资源保护法学硕士点单位，并于次年开始了该学科的硕士研究生培养工作，成为江苏省第一个环境与资源保护法学硕士点。

20年来，河海大学的法学学科已逐渐发展壮大，随着民商法学、宪法与行政法专业研究生的成功招收，该校已形成了以环境与资源保护法学为主要特色的较为完整的学科体系。

历经8年努力，河海大学的环境与资源保护法学的学科建设已渐趋成熟，被列为该校的“十一五”重点建设学科，从而开启了该学科向更高层次冲刺的建设时期。基于此，河海大学法学院在多年持续推进重大课题研究计划的基础上，推出了系统展示该校以环境与资源保护法学为中心的研究成果的出版计划。首批出版的著作包括：（1）《私募基金法律制度研究》；（2）《船舶污染侵权法上的严格责任研究》；（3）《变革时期法律与道德的冲突问题研究》；（4）《中国水利法制建设研究》；（5）《联合国海洋法公约与南海问题研究》；（6）《中国节水立法研究》；（7）《城乡环境正义的追求与实现》；（8）《环境法哲学研究》；（9）《环境刑法专题研究》；（10）《公用事业法原论》；（11）《土地征用及房屋拆迁法律问题研究》；（12）《高校行政法治论》。这些著作大多是环境与资源保

护法学硕士点研究团队长期积累的成果。目前,我国环境与资源保护法学研究正面临前所未有的发展机遇,这些著作的出版,既是对过去学科建设的总结,也是对未来学科建设的展望,无疑将有力地推动该学科的进一步发展。

法学教育适逢盛世,河海大学的法学教学必将继续发展,因而,除环境与资源保护法学这一与河海大学学科特色紧密结合的学科外,河海大学法学院还必须兼顾其他学科的建设,尤其是已有硕士点的学科建设。因此,该院首次出版的文库没有命名为“河海大学环境与资源保护法学文库”,而是命名为“河海大学法学文库”;并且,首次出版的著作,也有部分涉及环境与资源保护法学以外的其他二级学科。应当说,对于学科建设还比较薄弱的河海大学法学院来说,该文库的出版仅仅是一个开始,今后还有许多研究任务有待完成,我们有理由期待“河海大学法学文库”不断焕发出新的生机与活力。

基于对河海大学法学院的关注,以及对院长邢鸿飞教授的期望,值此“河海大学法学文库”出版之际,欣然命笔,寥陈数语,略述先睹之快。

是为序。

应松年

2008年夏于北京世纪城

## 序

船舶污染侵权法，无疑是海商法目前最热门的领域。“托利·堪庸”（Torrey Canyon）、“埃克森·瓦尔迪兹”（Exxon Valdez）、“艾瑞克”（the Erika）……这些严重的油污事故既带来了巨大的环境灾难，又促进了积极的法律变革。在短短四十年间，船舶污染侵权法蓬勃发展，成为海商法中最活跃的新生力量，与古老的船舶碰撞侵权法共同构成了海事侵权法的主体内容。遗憾的是，我国国内相关立法并不完善，难以适应日益严峻的船舶污染形势。因此，围绕我国船舶污染侵权法的完善，产生了大量的学术著作。

本书赶上了这个“时髦”。然而，时髦的话题常常因趋之者若鹜而变得空泛和肤浅。我想，这正是本书作者所努力避免的。为了带给读者对船舶污染侵权法的深层次认识，而不是通识了解，朱强博士选择了船舶污染侵权法的核心——严格责任为全书的精髓，依次论述了严格责任的基础、特征、实施、赔偿和补充，不仅描述了法律规则的外在表象，而且阐释了法律规则的内在机制。在本书的视野下，船舶污染侵权法上的严格责任不再停留于简单的归责，而是一个责任机制，是一系列规则的有机组合。因此，我们不仅读到了严格责任与过错责任的区别，还读到了强制责任保险和第三人直接诉讼对严格责任的保障，读到了过错责任和损害赔偿社会化对严格责任的补充。只有在这些规则的合力作用下，船舶污染的受害人才能够得到充分的赔偿，船舶污染的风险才能得到有效的分散。我相信，本书将为我国船舶污染侵权法的完善有所帮助，它提供了一个系统化的思路，这恰恰是实践所缺失的。

除了向读者呈现出船舶污染侵权严格责任机制的全貌外，本书

还从规范的立场，以侵权法的赔偿和遏制功能为参照，探讨了实证规则的缺陷和改进。这一从实然向应然的深入，强化了本书的理论深度，亦为读者的进一步学习指明了方向。而其立论中所运用的一般侵权法理论和比较侵权法成果，体现了海商法和民法之间的紧密联系，有益于我国海商法基础研究的夯实。

本书是在作者博士论文的基础上修改而成的，在作者于武汉大学法学院攻读硕士和博士学位期间，我作为他的指导老师，曾多次与他就学术问题和其他社会问题进行无数次的交流与探讨。多年来，朱强博士一直对学术研究颇感兴趣，他谦虚好学，刻苦钻研，法学功底扎实。看到本书即将问世，我感到非常高兴，它凝聚了作者三年博士学习的努力和艰辛。但这只是一个起点，希望作者，以及所有的青年学者，以旺盛的学术热情、严谨的学术作风和端正的学术态度，不断进取，为我国海商法研究贡献力量！

寥此数言，是为序！

张湘兰

2008年12月于珞珈山

# 目 录

|                                     |        |
|-------------------------------------|--------|
| 导论 .....                            | ( 1 )  |
| 第一章 严格责任的基础 .....                   | ( 15 ) |
| 第一节 从过错责任到严格责任：侵权法的道德和<br>经济学 ..... | ( 15 ) |
| 一、严格责任的勃兴 .....                     | ( 15 ) |
| 二、侵权归责原则的发展：归责二元论 .....             | ( 18 ) |
| 三、严格责任的道德基础：矫正正义和分配正义 .....         | ( 22 ) |
| 四、严格责任的经济分析：经济遏制理论 .....            | ( 28 ) |
| 第二节 船舶污染严格责任：海商法传统的松动 .....         | ( 32 ) |
| 一、传统海事侵权行为法的特性 .....                | ( 32 ) |
| 二、船舶污染与传统侵权法的功能失调 .....             | ( 34 ) |
| 三、从传统海事侵权法向环境责任法的嬗变 .....           | ( 40 ) |
| 第二章 严格责任的特征 .....                   | ( 45 ) |
| 第一节 严格责任内部构造理论 .....                | ( 45 ) |
| 一、非弹性的“不法性”概念 .....                 | ( 45 ) |
| 二、客观的因果关系标准 .....                   | ( 49 ) |
| 三、有限的被告抗辩事由 .....                   | ( 54 ) |
| 第二节 非弹性的船舶污染严格责任 .....              | ( 58 ) |
| 一、责任主体的定位 .....                     | ( 58 ) |
| 二、“污染损害”的界定 .....                   | ( 62 ) |
| 三、抗辩事由的限定 .....                     | ( 66 ) |
| 第三章 严格责任的实施 .....                   | ( 70 ) |
| 第一节 强制责任保险制度 .....                  | ( 70 ) |
| 一、严格责任与责任保险 .....                   | ( 71 ) |
| 二、强制责任保险的确立理由 .....                 | ( 76 ) |

|                            |         |
|----------------------------|---------|
| 三、强制责任保险的确立条件 .....        | ( 79 )  |
| 四、船舶污染侵权法中的强制责任保险制度 .....  | ( 84 )  |
| 第二节 直接诉讼制度 .....           | ( 90 )  |
| 一、直接诉讼的依据:责任保险的受害人保护功能 ... | ( 90 )  |
| 二、直接诉讼立法:绝对直接诉讼和相对直接诉讼 ... | ( 92 )  |
| 三、直接诉讼立法与先付条款 .....        | ( 96 )  |
| 四、船舶污染侵权法中的直接诉讼制度 .....    | ( 104 ) |
| 第四章 严格责任的赔偿 .....          | ( 108 ) |
| 第一节 赔偿责任的限制 .....          | ( 108 ) |
| 一、海事赔偿责任限制存废论 .....        | ( 109 ) |
| 二、严格责任与责任限制 .....          | ( 113 ) |
| 三、责任限制权利的丧失 .....          | ( 116 ) |
| 第二节 损害赔偿的范围 .....          | ( 123 ) |
| 一、纯经济损失 .....              | ( 123 ) |
| 二、纯环境损害 .....              | ( 141 ) |
| 第五章 严格责任的补充 .....          | ( 149 ) |
| 第一节 严格责任与过错责任 .....        | ( 149 ) |
| 一、责任专属的合理性质疑 .....         | ( 149 ) |
| 二、船舶污染侵权法中的责任专属条款 .....    | ( 151 ) |
| 三、严格责任和过错责任的分配 .....       | ( 153 ) |
| 第二节 严格责任与损害赔偿社会化 .....     | ( 161 ) |
| 一、损害赔偿社会化与侵权法的危机 .....     | ( 162 ) |
| 二、船舶污染侵权法中的赔偿基金 .....      | ( 166 ) |
| 三、船舶污染损害赔偿社会化的进一步构想 .....  | ( 170 ) |
| 尾论:中国船舶污染损害赔偿的实践与发展 .....  | ( 173 ) |
| 一、法律适用 .....               | ( 173 ) |
| 二、互有过失碰撞造成油污的责任主体 .....    | ( 178 ) |
| 三、油污损害赔偿范围 .....           | ( 180 ) |
| 四、余论 .....                 | ( 185 ) |
| 参考文献 .....                 | ( 186 ) |
| 后记 .....                   | ( 199 ) |

## 导 论

### —

2004年12月31日,中国最大民事索赔案——“塔斯曼海”油污损害赔偿案<sup>①</sup>一审落下帷幕。天津海事法院判决“塔斯曼海”轮船东和保险人连带赔偿海洋生态损失1000余万元、渔业资源损失1500余万元、渔民和养殖户经济损失1700余万元,共计4200余万元。该案被媒体称为“我国当事人依据《1992年国际油污损害赔偿民事责任公约》对外索赔的第一案,开创了维护我国海洋生态权益的先例”。

与其说法律的天平倾向于该案受害人,不如说他们受到了上帝温情的眷顾。试想,如果肇事者是中国油轮,受害人是悲是喜呢?据统计,我国沿海1973年至2000年共发生溢油量在50吨以上的重大油轮溢油事故29起,其中外籍油轮事故7起,100%获得赔偿,平均每起赔偿828万元,最多赔偿1775万元;而中国籍油轮事故22起,9起获得赔偿,比例仅为41%,且不能足额赔偿,赔偿额只占损失金额的30%,平均每起事故赔偿153万元,最多赔偿550万元。<sup>②</sup>其原因即在于我国国内法对国内船舶造成的油污损

---

<sup>①</sup> 2002年11月23日凌晨4时50分,载有81398吨原油的马耳他籍油轮“塔斯曼海”号与中国沿海船舶“顺凯1号”轮在天津大沽口东部海域23海里处发生碰撞,溢油205.924吨。事故发生后,天津市海洋局、天津市渔政渔港管理处、渤海湾的三家渔民协会代表1224户渔民和131家养殖户,以及天津市汉沽区营城镇8个村的271户渔民和养殖户,提出了高达1.7亿元的诉讼。

<sup>②</sup> 交通部:《建立我国船舶油污损害赔偿机制实施办法研究报告》(简本)(内部资料),第1页。

害“规范失调”。

《中华人民共和国海商法》非但未对船舶污染侵权作出调整，反而在责任限制问题上埋下祸根，常被人误解为油污损害不是海商法规定的一般财产损害，因而不享受责任限制。<sup>①</sup>《中华人民共和国民事诉讼法》<sup>②</sup>《中华人民共和国环境保护法》<sup>③</sup>和《中华人民共和国海洋环境保护法》<sup>④</sup>中的相关规定虽然原则上对施害人施加了较过错更严格的归责，但未建立完善的责任实施机制来保障施害人

---

① 《中华人民共和国海商法》第208条规定：“中华人民共和国参加的国际油污损害民事责任公约规定的油污损害的赔偿请求”不适用第11章“海事赔偿责任限制”。该规定参照了《1976年海事赔偿责任限制公约》第3条第2款“（本公约的规则不适用于）1969年11月29日国际油污损害民事责任公约，或该公约有效的修正案、议定书中所规定的油污损害的索赔”，而1976年公约之所以这么规定，是因为1969年公约已经对油污损害赔偿作了专门限制，而并非指油污损害赔偿不适用于责任限制制度。因此，该法第208条并不意味着油污损害赔偿请求不适用责任限制制度，而应理解为：对于适用我国参加的国际油污损害民事责任公约的油污损害赔偿请求，依照该国际公约确定责任限额；而对于不适用国际公约的油污损害赔偿请求，依照《中华人民共和国海商法》第11章确定责任限额。参见张新平著：《中华人民共和国海商法》，中国政法大学出版社2002年版，第82—83页。

② 《中华人民共和国民事诉讼法》第123条规定：“从事高空、高压、易燃、易爆、剧毒、放射性、高速危险工具等对周围环境有高度危险的作业造成他人损害的，应当承担民事责任；如果能够证明是由受害人故意造成的，不承担民事责任。”第124条规定：“违反国家保护环境防止污染的规定，污染环境造成他人损害的，应当依法承担民事责任。”

③ 《中华人民共和国环境保护法》第41条规定：“造成环境污染危害的，有责任排除危害，并对直接受到损害的单位或者个人赔偿损失。……完全由于不可抗拒的自然灾害，并经及时采取合理措施，仍然不能避免造成环境污染损害的，免予承担责任。”

④ 《中华人民共和国海洋环境保护法》第90条第1款规定：“造成海洋环境污染损害的责任者，应当排除危害，并赔偿损失；完全由于第三者的故意或者过失，造成海洋环境污染损害的，由第三者排除危害，并承担赔偿责任。”第92条规定：“完全属于下列情形之一，经过及时采取合理措施，仍然不能避免对海洋环境造成污染损害的，造成污染损害的有关责任者免予承担责任：（一）战争；（二）不可抗拒的自然灾害；（三）负责灯塔或者其他助航设备的主管部门，在执行职责时的疏忽，或者其他过失行为。”

的偿付,<sup>①</sup> 法院判决因施害人不能执行而沦为一纸空文。

如此, 受害人无从救济、海事法院无所适从的困境也就在所难免了。为了纠正这种严重的“规范失调”, 理论界担负起了中国船舶污染损害赔偿法律制度构建的任务;<sup>②</sup> 交通部和最高人民法院则在为出台特别立法<sup>③</sup> 和司法解释<sup>④</sup> 进行着不懈努力。可以乐观地相

①

| 序号 | 赔偿不足的原因                    | 解决办法           | 案例                      |
|----|----------------------------|----------------|-------------------------|
| 1  | 船东破产无力赔偿                   | 船舶强制油污保险       | “浙普渔油 31”号、“德航 298”号事故  |
| 2  | 当污染损失超过了船东责任限制时, 超过的部分无法赔偿 | 建立油污基金         | “闽燃供 2”号事故              |
| 3  | 找不到肇事船舶, 无人赔偿              | 建立油污基金         | 1995 年广东外伶仃岛油污事故        |
| 4  | 海事部门认为船东无赔偿能力, 没有组织清污      | 船舶强制油污保险建立油污基金 | 10 起重大事故未处理, 占事故总数的 45% |

引自交通部《建立我国船舶油污损害赔偿机制实施办法研究报告》(简本)(内部资料), 第 2 页。

② 司玉琢教授主持的国家科委软科学项目“国际海事立法趋势及对策研究”对我国沿海运输油污损害民事责任进行了专章讨论, 交通部组织的重点软科学研究项目“建立我国船舶油污损害赔偿机制实施办法的研究”则对其进行了专门考察, 这两个课题已经完成。张湘兰教授主持了 2002 年教育部人文社科基金项目“海上油污损害赔偿的理论、实践及我国油污损害赔偿制度的建构”和 2003 年国家社科基金项目“船舶污染损害赔偿责任的理论、实践及我国船舶污染损害赔偿制度的建构”, 徐国平博士的论文《船舶油污损害赔偿法律制度研究》为其中期研究成果。

③ 《中华人民共和国海洋环境保护法》第 66 条规定: “国家完善并实施船舶油污损害民事赔偿责任制度; 按照船舶油污损害赔偿责任由船东和货主共同承担风险的原则, 建立船舶油污保险、油污损害赔偿基金制度。实施船舶油污保险、油污损害赔偿基金制度的具体办法由国务院规定。”据笔者调研, 交通部已经完成了前提研究和论证, 准备借修改《防止船舶污染海域管理条例》之机, 加入有关责任保险和赔偿基金的规则。但其内部有争议的是, 在行政法性质的《防止船舶污染海域管理条例》中并人民事赔偿规则是否合适。

④ 2005 年 12 月 26 日, 最高人民法院发布了《第二次全国涉外商事海事审判工作会议纪要》, 其第 12 个问题便是关于船舶油污损害赔偿纠纷案件。

信,中国船舶油污损害赔偿机制终将出台,而其模板正是国际公约。因此,我们首先对调整船舶污染损害赔偿的国际法体系加以简单的回顾和梳理。

## 二

1967年“托利·堪庸”(Torrey Canyon)号油污事件发生后,社会公众为之哗然。传统侵权法和海商法在处理船舶污染损害赔偿案件时暴露出来的赔偿功能不足,使得变革法律成为共识。一方面,西方国家石油运输公司和石油公司迫于压力签订了《1969年油轮所有人自愿承担油污责任协定》和《1971年油轮油污责任暂行补充协定》。这些民间协定属于行业自愿赔偿协议,不具有国际法律性质,但其出台早于国际立法,作为应急性赔偿措施在很大程度上弥补了国际立法中关于油污损害赔偿问题的空白。1997年7月20日,其效力终止。另一方面,国际社会开始筹划签订国际油污损害民事责任公约,从而揭开了船舶污染损害赔偿特别立法的大幕。

(一)《1969年/1992年国际油污损害民事责任公约》(以下简称《1969年/1992年油污责任公约》)

为了解决“托利·堪庸”号事件引发的油轮油污损害责任和赔偿问题,政府间海事协商组织法律委员会和国际海事委员会“托利·堪庸”分委员会分别拟订了公约草案,并提交1969年11月10日至28日在布鲁塞尔召开的海洋污染损害国际法律会议审查。会议经过折中,出台了《1969年油污责任公约》。<sup>①</sup>该公约于1975年6月20日生效,是船舶污染损害赔偿领域的第一个立法成果。它的鲜明特征在于:为保障污染受害人得到充分、及时和有效

---

<sup>①</sup> 关于立法准备工作及过程,参见 Healy, The CMI and IMCO Draft Conventions on Civil Liability for Oil Pollution, 1 Journal of Maritime Law and Commerce 93 (1969); Healy, The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1 Journal of Maritime Law and Commerce 317 (1970)。

的赔偿,对油轮登记所有人施加了以强制保险或财务担保制度保证实施的严格责任,并辅之以管辖权和判决承认与执行规则。尽管公约仍实行责任限制,但其责任限额依保险市场的最大承保额度确立,较一般责任限额明显提高。

《1969年油污责任公约》在1976年、1984年和1992年进行了修订。其中,1976年议定书将责任限额的计算单位由金法郎改为特别提款权,1981年4月8日生效;1984年议定书扩大了公约的适用范围、提高了责任限额、明确了污染损害范围,因美国拒绝加入一直未生效,最终被1992年议定书取代;1992年议定书基本反映了1984年议定书的变化,1996年5月30日生效,经其修订的《油污责任公约》被称之为《1992年油污责任公约》。为了统一和便利责任限额的修订,《1992年油污责任公约》确立了默认接受程序。<sup>①</sup>经过2000年的修订,目前该公约下船东的最高赔偿额为8977万特别提款权(约合1.15亿美元)。

油污责任公约无疑在油污损害赔偿领域发挥了开拓的、主导的作用。截至2006年12月31日,已有117个国家加入《1992年油污责任公约》,占世界船舶总吨位的94.97%;101个国家加入《1992年油污基金公约》,占世界船舶总吨位的92.92%。

(二)《1971年/1992年设立国际油污损害赔偿基金的国际公约》(以下简称《1971年/1992年油污基金公约》)

如上所述,《1969年油污责任公约》下的船东责任是有限的。因此,1969年海洋污染损害国际法律会议要求政府间海事协商组织考虑建立由石油运输的货主参与分摊的赔偿基金。1971年11月29日至12月18日,政府间海事协商组织在布鲁塞尔召开了关于设立国际油污损害赔偿基金的外交大会,通过了《1971年油污基金公约》,成为《1969年油污责任公约》的必要补充。加入《1971年油污基金公约》必须以加入《1969年油污责任公约》为前提,两者共同构成了确保受害人得到充分赔偿的双层机制,实现

<sup>①</sup> 《1992年油污责任公约》第15条。

了石油运输中船方与货方的损失分担。据此设立的 1971 年国际油污赔偿基金由石油进口公司摊款设立,在一定限额内对《1969 年油污责任公约》不能提供保护的损失给予受害人赔偿,并向船东提供补贴以减轻其负担。

《油污基金公约》与《油污责任基金》保持同步变动,以维持双层机制的协调与船、货方利益的平衡。对应于《1969 年油污责任公约》的修订,《1971 年油污基金公约》亦在 1976 年、1984 年和 1992 年进行了修订。其中,1976 年议定书于 1994 年 11 月 22 日生效;1984 年议定书因《1969 年油污责任公约》的终止而终止;1994 年议定书取消了基金对船东的补偿功能,1996 年 5 月 30 日生效,经其修订的《油污基金公约》被称之为《1992 年油污基金公约》,据此设立了 1992 年国际油污赔偿基金。随后,《1971 年油污基金公约》于 2002 年 5 月 2 日被终止,但 1971 年国际油污赔偿基金仍需处理公约失效前的油污事故,尚未清算。

在《1992 年油污责任公约》提高责任限额的同时,《1992 年油污基金公约》的 2000 年修订案将责任限额(包括受害人依据《1992 年油污责任公约》得到的赔偿)提高到了 2.03 亿特别提款权(约合 2.6 亿美元),如果有三个成员国的境内石油公司接收的摊款石油总量达到或超过 6 亿吨,限额可高达 3.0074 亿特别提款权(约合 3.86 亿美元)。即便如此,欧盟国家仍对国际双层机制的充分有效性提出了质疑。为此,国际海事组织于 2003 年 5 月 12 日至 16 日在伦敦召开了关于设立油污赔偿补充基金的国际大会,以 2003 年议定书设立了国际油污损害赔偿补充基金,作为《1992 年油污责任公约》和《1992 年油污基金公约》外的第三层保障,受害人所能获得的赔偿额最终可达到 7.5 亿特别提款权(约合 11.15 亿美元)。对于 2003 年议定书,《1992 年油污基金公约》成员国可选择性不加入。2005 年 3 月 3 日,该议定书已正式生效。相关人士认为,补充基金所提供的赔偿额能在实践中确保所有的事故得到百分之百的赔偿。

2003 年补充基金需要来自于石油公司的额外摊款,打破了现

行双层赔偿机制下的船货利益平衡,从而引发了国际赔偿机制成本如何在船货双方间合理分摊的问题。在国际保赔协会集团、1992年国际油污损害赔偿基金秘书处和石油公司国际海事论坛的努力下,达成了《2006年小型油轮油污赔偿协议》和《2006年油轮油污赔偿协议》,并在2006年2月底召开的国际油污基金大会上获得批准。根据这两个民间协议,船方将在一定情况下给予1992年基金和2003年补充基金补偿,使两者基本达到均摊。<sup>①</sup>

(三)《1996年国际海上运输有害有毒物质损害责任和赔偿公约》(以下简称《1996年HNS公约》)

在成功建立油轮油污损害赔偿机制后,政府间海事协商组织又开始着手制定一部关于海上运输有毒有害物质损害责任和赔偿的国际公约。经过二十多年的努力,这一任务最终由国际海事组织完成,它于1996年4月15日至5月3日在伦敦召开了外交大会,通过了《1996年HNS公约》。<sup>②</sup>该公约以有毒有害物质造成的损害为调整对象,几乎包括了已生效的有关船舶污染防治公约列出的所有有毒有害物质,如油类、其他有毒或危险液体物质、液化气体、闪点不超过60℃的液体物质、以包装形式运载的危险、危害和有毒物质材料、具有化学风险的固体散装材料及上述物质散装运输的残渣;<sup>③</sup>而损害不限于污染损害,还包括因毒性、火灾或爆炸等引起的损害。

《1996年HNS公约》的特色在于,它借鉴了油轮油污损害赔偿领域的双层赔偿机制,且将其放到一个公约下调整,从而避免了在前者中出现的因许多国家仅参加《油污责任公约》导致双层机制跛腿的现象,进一步确保了对受害人的充分赔偿,并便于协调两层机制的赔偿限额之间的关系。该公约也规定了较高的责任限额,

---

① 具体讨论参见岳岩:《油船油污赔偿协议评介及中国应采取的对策》,载《中国海商法年刊》(2007),第362—369页。

② 关于该公约的评介,参见危敬添:《关于海上运输有害有毒物质的责任和损害赔偿的国际公约》,载《中国海商法年刊》(1996),第327—335页。

③ 具体参见《1996年HNS公约》第1条第5款。

两层机制加起来可达到2.5亿特别提款权(约合3.2亿美元)。

截至2006年12月31日,已有9个国家接受该公约,即安哥拉、塞浦路斯、立陶宛、摩洛哥、俄罗斯、圣基茨和尼维斯、萨摩亚、斯洛文尼亚和汤加,年度收到的分摊货物总量为12万吨,仅有塞浦路斯和俄罗斯两国的船舶总吨位超过200万吨,公约的生效条件尚未满足。<sup>①</sup> 欧盟各国正在为加入公约做积极准备,因此公约的生效指日可待。<sup>②</sup>

(四)《2001年船舶燃油污染损害民事责任国际公约》(以下简称《2001年燃油公约》)

在《1969年油污责任公约》的制定过程中,人们就认识到法律对于油轮外船舶的燃油污染存在空白,《1996年HNS公约》亦未解决这一问题;而现实中重大燃油污染事故又时常发生。因此,国际海事组织在1996年第73届法委会上将制定燃油污染损害赔偿公约作为最优先议题。历经四年的9次法委会讨论,最终于2001年3月19日至23日在伦敦召开的外交会议上通过了《2001年燃油公约》。<sup>③</sup> 该公约在很大程度上借鉴了《1992年油污责任公约》和《1996年HNS公约》的内容,但又具有自己的独特之处:由于燃油不是货物,公约没有设立货主参与分摊的赔偿基金;也正因为缺乏赔偿基金的补充,公约将船舶所有人从登记所有人扩大到光船租船人、船舶管理人和经营人,以拓宽受害人的索赔途径;此外,公约没有自己独立的责任限制制度,从而也没有固定的强制保险金额。截至2006年12月31日,已有17个国家接受该公约,公约的

① 12个国家加入,其中4个国家船舶总吨位不小于200万吨,且这些成员国内负有支付普通类分摊款的进口商/收货人在前一个日历年度内收到的分摊货物总量不少于4000万吨。

② 具体讨论,可登陆奥斯陆大学 Erik Rosaeg 教授的专题网站: <http://folk.uio.no/erikro/WWW/HNS/hns.html#expl>。

③ 关于公约的评介,参见宋春风:《2001年〈关于燃油污染损害民事责任国际公约〉评介》,载《海商法研究》2001年第2辑,第15—31页;傅国民,徐庆岳:《〈船舶燃油污染损害民事责任国际公约〉评介》,载《海商法研究》2001年第4辑,第90—106页。