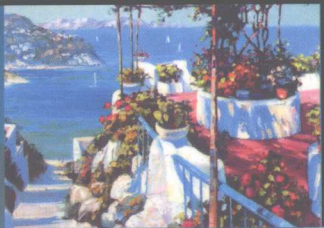




国际法与世界秩序文库
LIBRARY OF INTERNATIONAL LAW
& WORLD ORDER

中国船舶油污损害赔偿 法律制度研究

王玫黎 著



中国法制出版社
CHINA LEGAL PUBLISHING HOUSE

中国船舶油污损害 赔偿法律制度研究

王玫黎/著

中国法制出版社

CHINA LEGAL PUBLISHING HOUSE

责任编辑：罗洁琪

图书在版编目（CIP）数据

中国船舶油污损害赔偿法律制度研究/王玫黎著. —北京：中国法制出版社，2008.3

ISBN 978 -7 -5093 -0448 -8

I. 中… II. 王… III. 船舶 - 石油污染 - 赔偿 - 研究 - 中国 IV. D993.5

中国版本图书馆 CIP 数据核字（2008）第 025425 号

中国船舶油污损害赔偿法律制度研究

ZHONGGUO CHUANBO YOUWU SUNHAI PEICHANG FALU ZHIDU YANJIU

著者/王玫黎

经销/新华书店

印刷/涿州市新华印刷有限公司

开本/880×1230 毫米 32

版次/2008 年 3 月第 1 版

印张/7.375 字数/195 千

2008 年 3 月第 1 次印刷

中国法制出版社出版

书号 ISBN 978 -7 -5093 -0448 -8

定价：28.00 元

北京西单横二条 2 号 邮政编码 100031

传真：66031119

网址：<http://www.zgfsz.com>

编辑部电话：66022958

市场营销部电话：66033393

邮购部电话：66033288

· 本书是国家社科基金
“海上侵权法比较研究”（06BFX042）
的阶段性研究成果

引言

随着经济全球化、现代技术和航运事业的日趋兴隆，由船舶油类（包括运输油和燃油）引起的污染，无论在国际层面还是在国内层面都已经引起了人们的高度重视。据统计，每年约有超过 6.5 亿桶的石油通过船舶在世界范围内流通，这些大量的石油运输活动，给人类的海洋环境带来了很大的风险。^① 1967 年发生的“Torrey Canyon”号油污案、1978 年发生的“Amoco Cadiz”号油污案、1989 年发生的“Exxon Valdez”号油污案、1999 年发生的“Erika”号油污案、2002 年发生的“Prestige”号油污案，不仅污染了大片海域，还造成了大量的财产损失，给世人留下了深刻的印象。为制止、预防由石油泄漏带来的污染，保护人类的生存环境，半个世纪以来，国际社会一直致力于通过立法来解决船舶油污的损害赔偿问题。其结果是，在国际上，通过了《民事责任公约》、《基金公约》、《1996 年有毒有害物质公约》、《2001 年燃油公约》等；与此同时，美国、加拿大、英国等也都在国内法中确定并逐渐完善船舶油污损害赔偿制度。相比而言，尽管我国已经成为石油进口大国，石油消耗量急速上升，发生的油污案件日渐增多；但还没有成熟的船舶油污损害赔偿制度。诸多的船舶油污案件面临着适法上的困难。因此，如何完善我国法上的船舶油污损害赔偿制度构成了我国理论界和实务界的重大课题。

① Mohd Nizam Basiron: Protection of the Marine Environment from Sea - Based Pollution, http://www.mima.gov.my/mima/htmls/papers/pdf/MNB/seabased_pollution.pdf (2007-2-10 访问)。

目前有关防止油污的研究成果可谓林林总总。^① 这些研究成果大致可以分为两个传统,一是集中在公法层面,主要从国家权力的角度来论证防止污染的措施,以及对造成污染一方的制裁,它构成了环境法的一个分支;^② 另一传统属于私法层面,它以国际上已有的《民事

① 司玉琢主编:《国际海事立法趋势及对策研究》,北京:法律出版社,2002年版;邓瑞平:《船舶侵权行为法理论基础问题研究》,北京:法律出版社,1999年版;王蓉:《中国环境法律制度的经济学分析》,北京:法律出版社,2003年版;任筱锋:《防止、减少和控制船舶油污污染的国家法律制度研究》,北京大学博士论文,1997年;徐国平:《船舶油污损害赔偿法律制度研究》,武汉大学博士论文,2004年;[苏]C. M. 努努帕罗夫著,陈文先等译:《船舶污染海洋的预防》,国防工业出版社,1984年版;乔世明:《环境损害与法律责任》,中国经济出版社,1999年版;林灿铃:《国际法上的跨界损害之国际责任》,华文出版社,2000年版;[台]陈夏毅著:“国际公约1969CLC与2001Bunker之研究——以适用范围与船舶所有人责任为研究重心”[www. ntpu. edu. tw/law/paper/05/2003/79271306. pdf](http://www.ntpu.edu.tw/law/paper/05/2003/79271306.pdf) (2006-7-10访问); [台]王敏华:“我国海洋油污求偿方式之研究”,<http://140.129.81.177/Doc/Person/FA/92/B6.doc> (2006-7-10访问); Wu Chao: *Pollution from the Carriage of Oil by Sea: Liability and Compensation*, Kluwer Law International Ltd., 1996; Gotthard Gauci, *Oil Pollution at Sea: Civil Liability and Compensation for Damage*, Wiley and Sons, 1997; David W. Abecassia: *The Law and Practice relating to Pollution from Ships*, Butterworth, 1978; 李俊海:“船舶油污损害之民事主体研究”,大连海事大学硕士论文,2005年;朱强:“论船舶污染损害中纯经济损失的赔偿”,武汉大学硕士论文,2003年;范巍:“油污侵权损害的赔偿范围问题研究”,大连海事大学硕士论文,2003年;等等。

② 例见任筱锋:《防止、减少和控制船舶油污污染的国家法律制度研究》,北京大学博士论文,1997年;张辉侠:“港务监督防止船舶污染海域法律研究”,大连海事大学硕士论文,2001年;[美]爱蒂丝·布朗·魏伊丝,汪劲、于方、王鑫海译:《公平地对待未来人类:国际法、共同遗产与世代间平衡》,北京:法律出版社,2000年版;[苏]C. M. 努努帕罗夫,陈文先等译:《船舶污染海洋的预防》,北京:国防工业出版社,1984年版;等等。

责任公约》、《基金公约》等为依托,着重论证对油污受害人的赔偿。^①两种研究传统的关注点不同,进路也当然存在差异。就后者而言,这一研究传统目前存在着明显的不足:它要么限于对某一国际公约内容的研究,致使整个有关船舶油污损害赔偿制度的内容不成体系;要么在结构上模仿有关国际公约的编排,体系不合学术传统,让读者在各个论述的部分之间难以发现有机的联系。本文的研究就在于尝试克服这些不足。

在笔者看来,船舶油污损害赔偿制度是损害赔偿法的一个分支,具有损害赔偿法的一般特征,在结构上二者存在相似性,因此在研究船舶油污损害赔偿制度时必须考量加害行为、损害结果、加害人的主观状态以及加害行为与损害结果之间的因果关系等四个要件;^②同时,在具体的构成要素上,它又与一般的民事侵权行为引起的损害赔偿责任存在差别,^③而这些差别正是船舶油污损害赔偿制度的重要内容。

① 司玉琢主编:《国际海事立法趋势及对策研究》,北京:法律出版社,2002年版;邓瑞平:《船舶侵权行为法理论基础问题研究》,北京:法律出版社,1999年版;王蓉:《中国环境法律制度的经济学分析》,北京:法律出版社,2003年版;徐国平:《船舶油污损害赔偿法律制度研究》,武汉大学博士论文,2004年;[台]陈夏毅著:“国际公约1969CLC与2001Bunker之研究——以适用范围与船舶所有人责任为研究重心”[www. ntpu. edu. tw/law/paper/05/2003/79271306. pdf](http://www.ntpu.edu.tw/law/paper/05/2003/79271306.pdf) (2006-7-10访问);[台]王敏华:“我国海洋油污求偿方式之研究”,<http://140.129.81.177/Doc/Person/FA/92/B6.doc> (2006-7-10访问);Wu Chao: *Pollution from the Carriage of Oil by Sea: Liability and Compensation*, Kluwer Law International Ltd., 1996; Gotthard Gauci, *Oil Pollution at Sea: Civil Liability and Compensation for Damage*, Wiley and Sons, 1997; David W. Abecassia: *The Law and Practice relating to Pollution from Ships*, Butterworth, 1978; 等等。

② 由于油污这一加害行为与损失结果之间的因果关系这个要件在船舶油污损害赔偿制度上与传统的损害赔偿法上的因果关系没有区别,所以在本文中没有探讨。另外,对油污行为的探讨在本文中是通过探讨船舶、油类等概念来完成的,在结构上将其置于赔偿范围一章。

③ 例如,传统的损害赔偿法实行的是全额赔偿原则,而在油污法上却存在一个责任限制制度;传统的损害赔偿责任对加害人要求的是过错,而油污法却对责任主体施加了一个无过错责任;传统的损害赔偿法对责任保险等采取自愿原则,而在油污法上却是强制保险;另外,在油污法上还有赔偿基金制度等。

在文章的结构上,笔者遵循了传统损害赔偿法的编排,从构成要件的角度对船舶油污引起的损害赔偿责任进行研究。有关船舶油污损害赔偿主体的学术成果,目前多集中在对义务主体的探讨,意即,主要笔墨用于探究由哪些责任主体对受害人进行赔偿,是船舶所有人,还是包括船舶经营人和承租人?同时,还对油污法上与义务主体密切相关的强制保险和赔偿基金进行了探讨。^①但笔者认为,在船舶油污损害赔偿关系人中,权利主体同样重要。我国法院近年来审理的油污案件,存在的争议更多集中在权利主体方面。由于我国是公有制国家,按照宪法规定,自然资源的所有权归国家所有,由国务院进行管理监督。因此,实践中发生争议的多是在就油污进行索赔时,哪些部门有权代表国家提起诉讼。^②在本文中,笔者提出的观点指出,应当按照油污的水域和性质确定索赔主体。水域决定了索赔部门的行政区划,性质确定了赔偿范围并进而确定了履行相应职能的部门。

在对油污法上责任人的主观状态的研究中,已有的成果多只是罗列了国际公约和外国法的规定,进而得出我国也应当采用无过错责任的结论。与此不同,本文借鉴了新的研究成果,指出在讨论归责原则时,应当把当事人的主观状态同具体的行为类型、责任形式结合起来。^③通过梳理,笔者指出,就船舶油污损害赔偿而言,我国法上所指的赔偿损失是金钱赔偿;加之,船舶油污具有危险性,因此,船舶油污损害赔偿的归责原则是无过错责任。这种无过错责任的确立目的并不在于惩罚船舶油污的加害人,而是为了分配社会损失,它使因侵权致害而受到的损失,不会落在不幸的受害人个人身上。

就赔偿范围而言,现有的油污法上的成果多集中在对某一种损害是否应当加以赔偿的研究上,比如,纯经济损失是否属于赔偿的范围?笔者认为,在讨论赔偿范围时,其实应当追问的问题是“哪些船

① 李俊海:“船舶油污损害之民事主体研究”,大连海事大学硕士论文,2005年。

② 详见本文第二章。

③ 张玉敏:“侵害知识产权民事责任归责原则研究”,《法学论坛》,2003年第3期,第20-28页。

船舶的哪些油类在哪里造成的哪些损失?”这样,讨论的问题就不限于损失的计算上,还应当包括对“船舶”、“油类”、“适用地域”的研究。通过梳理,笔者发现我国法上“船舶”、“油类”的规定与中国参加的国际公约存在着一定的区别,在完善我国的船舶油污损害赔偿制度时如何衔接是我们面临的一个问题。就纯经济损失应否计入损害赔偿范围这一问题,笔者没有采纳学界已有的非此即彼的态度,而是主张至少要承认涉外油污损害赔偿案件中的纯经济损失,并课以严格的条件。

在责任限制部分,笔者梳理了《1969年民事责任公约1992年议定书》和外国法上的责任限额,笔者的结论是,鉴于我国目前航运事业的技术条件和吨位水平,公约规定的限额对我国的船舶而言偏高。因此,笔者主张在完善我国的船舶油污损害赔偿制度时,应当区分涉外油污案件与非涉外油污案件。鉴于我国参加了《1969年民事责任公约1992年议定书》,为了履行我国的国际义务,涉外油污案件应当适用该公约的规定;而非涉外油污案件,笔者认为可以继续保留我国现行《海商法》第11章规定的限额。

由于司法实践中存在着适法的混乱,^①本文还专门讨论了我国船舶油污损害法律关系的适用。中国参加了有关的国际公约,同时我国的国内法不完善,在审理案件时,法院能否直接援引我国参加的国际公约?从根本上讲,这涉及到国内法与国际法的关系。为此,笔者探讨了国际法与国内法的效力关系,在此基础上梳理条约在我国国内的适用。笔者得出的结论是,就船舶油污损害赔偿事故而言,非涉外案件中的责任限制部分,适用我国《海商法》第11章的规定,其他部分适用《民法通则》、《海洋环境保护法》等;涉外案件,如果中国法没有规定,或者中国法的规定与中国参加的国际公约规定不一致,应当适用国际公约。

就本文的意义而言:在理论上,它将船舶油污损害赔偿制度的研究置于传统损害赔偿法的框架之下,抛弃了简单模仿有关的国际公约之编排的做法,从构成要件角度论证了船舶油污损害赔偿制度的诸内

① 详见本文第六章。

容，在主体、归责原则、赔偿范围、责任限制等方面提出了自己的见解，既不因循守旧，也不盲目排斥外来经验；在实践方面，笔者通过调查梳理了司法实践中遇到的难题，提出了我国船舶油污损害赔偿制度完善的思路与方案，为油污事件的赔偿提供了一定的理论依据。

目 录

引 言	(1)
第一章 船舶油污损害赔偿的立法框架	(1)
一、船舶油污损害赔偿的国际立法框架	(3)
二、比较法上的船舶油污损害赔偿制度	(14)
三、我国船舶油污损害赔偿制度的现状	(23)
四、船舶油污损害赔偿制度的立法现状分析	(28)
五、小 结	(31)
第二章 船舶油污损害赔偿的主体	(33)
一、船舶油污损害赔偿关系人的结构	(33)
二、船舶油污损害赔偿的权利主体	(35)
三、船舶油污损害赔偿的义务主体	(42)
四、船舶油污损害赔偿法上的其他赔偿主体	(51)
五、两船以上多船碰撞的责任主体探讨	(66)
六、小 结	(70)
第三章 船舶油污损害赔偿的归责原则	(72)
一、归责原则的演变与结构	(72)
二、无过错责任的适用范围	(80)
三、船舶油污损害赔偿中的无过错责任	(86)
四、船舶油污损害赔偿中无过错责任的基石	(94)
五、船舶油污损害赔偿中的免责事由	(96)
六、小 结	(97)

第四章 船舶油污损害赔偿的范围	(98)
一、适用的船舶和油类	(99)
二、适用的地域	(104)
三、赔偿的范围	(106)
四、损害的计算	(110)
五、纯经济损失问题的讨论	(116)
六、小 结	(132)
第五章 船舶油污损害赔偿制度中的责任限制	(133)
一、责任限制的概念	(133)
二、责任限制制度的沿革	(138)
三、责任限制的立法例	(139)
四、为什么责任限制	(146)
五、责任限制的适用范围	(150)
六、责任限制的丧失	(152)
七、小 结	(158)
第六章 我国船舶油污损害赔偿的法律适用	(159)
——以国内法和国际法的关系为中心	
一、关于国际法与国内法关系的理论	(160)
二、国际法与国内法关系的实践	(164)
三、条约在我国国内的适用	(167)
四、我国船舶油污损害赔偿的法律适用	(170)
五、小 结	(181)
第七章 我国船舶油污损害赔偿制度的重构	(182)
一、我国现行船舶油污损害赔偿制度的基本内容	(183)
二、我国现行船舶油污损害赔偿制度的检讨	(185)
三、三种不同的建构进路	(189)
四、重构我国油污损害赔偿制度的原则	(193)
五、我国船舶油污损害赔偿制度的构建方案	(196)
六、小 结	(211)
参考文献	(213)

第一章

船舶油污损害赔偿的立法框架

海洋占地球面积的 70% 以上，与人类的生存发展密切相关，其间蕴藏着丰富的生物资源、化学资源、矿产资源、动力资源和水资源等。人类虽然不在海洋上生活，但是海洋环境却是人类消费和生产不可缺少的物质和能量源泉。^① 而且，随着科学技术的发展，人类对海洋的依赖程度也越来越高，二者的相互影响也日益增大。^② 一方面，科学技术给人类提供了利用全球海洋环境的前所未有的能力和手段，借此，极大地丰富了人类的生活水平；另一方面，科学技术的发展又导致了海洋环境的恶化，使海洋环境污染成为国际社会普遍关注的问题。我国正处于高速的经济发展时期，繁荣的经济也随之带来了一定的海洋环境问题。就目前我国海洋环境的整体状况而言，由于城市生活污水和工农业废水大量排海，赤潮、溢油、病毒以及养殖污染等海洋环境灾害发生频率持续增加，加上其他严重破坏海洋环境的活动，我国海洋环境遭受严重的污染损害，海洋资源基础条件破坏严重，部分海域生态系统退化失衡。近海海域，特别是一些入海河口、海湾、港口和与大中城市毗连的局部海域，污染与生态破坏已相当严重；而且污染区域不断向外扩展，污染范围日趋扩大。^③

① 海洋环境是指地球上连成一片的海和洋的总水域，包括海水、溶解和悬浮于水中的物质、海底沉积物和生活于海洋中的生物。

② 参见张皓若、卞耀武：《中华人民共和国海洋环境保护法释义》，北京：法律出版社，2000 年版，第 3 页。

③ 参见张皓若、卞耀武：《中华人民共和国海洋环境保护法释义》，北京：法律出版社，2000 年版，第 2 页。

在海洋污染中，最重要的污染由船舶溢油而引致。意识到船舶油污损害的严重性，各国政府和国际组织逐渐加强立法加以防范和治理，它们通过一系列的国际会议探讨如何防止、控制船舶油污的排、溢问题，并制定相应的法律、法规和国际公约。早在 1926 年 6 月，英国、美国等 14 个国家在华盛顿召开会议，通过了禁止船舶排放油类污染的公约草案，要求各国采取一切可能的措施防止船舶污染海洋，由于各国分歧较大，该草案未能获得生效。1935 年，国际联盟在上述公约草案的基础上，制定了一个防止油污的公约草案，后由于第二次世界大战的爆发，该公约草案也胎死腹中。1954 年由英国组织召开的一次国际会议，在这次会议上通过了《国际防止海上油污公约》（International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil）。这是第一个生效的防止船舶油污的国际公约，但该公约对于船舶油污损害的赔偿问题未予涉及。

在笔者看来，就船舶油污而言，如果有关的国际公约和国内立法没有规定相应的损害赔偿制度，就不能有效地防止海洋环境的恶化。其原因在于，尽管存在有关的防止船舶油污的立法，但这些立法没有相应的制裁手段。因此，在发生油污事件时，就有可能面临两种结果：其一，适用相关国家的一般民事法律；其二，由于没有相应的专门立法，对船舶油污行为不予制裁。在选择第一种结果的情况下，就会产生一般民事法律不敷适用的难题。因为船舶油污损害赔偿与一般侵权赔偿在对加害人的主观要求、赔偿额度的计算、赔偿责任的范围等方面都存在着较多的不同；这样，若要对船舶油污的损害赔偿适用一般民事法律，就面临着对一般民事法律做出与其适用一般的侵权行为赔偿责任不一致的解释。这显然破坏了一般民事法的连续性和稳定性，从而在一定意义上破坏了法治的要求。在选择第二种结果的情况下，海洋环境会变得越来越恶化。

意识到这一症结，从 20 世纪 60 年代末开始，在一些重大油污事件的影响下，国际社会致力于对船舶排放、溢出油类造成的污染进行赔偿制度的构建与完善。其结果是《国际油污损害民事责任公约》（1969 年）、《设立国际油污损害赔偿基金的国际公约》（1971 年）、《有关海上运输有毒有害物质损害责任和赔偿的国际公约》（1996 年）

等一批重要的调整船舶油污损害赔偿关系的国际公约的出现。与此同时,英国、美国、加拿大等制定了相应的专门法,或者在其他法律中对有关问题进行了明确。我国没有制定专门的调整船舶油污损害赔偿的法律,有关的问题散见于《宪法》、《民法通则》、《环境法》、《海洋环境法》等、以及我国参加的国家公约中。

一、船舶油污损害赔偿的国际立法框架

船舶油污损害赔偿的国际立法主要由相关的国际公约组成,其中也包含不具有普遍约束力的民间协定和国际海事组织编纂的油污损害指南。

(一)《国际油污损害民事责任公约》

《国际油污损害民事责任公约》(International Convention On Civil Liability For Oil Pollution Damage)是确定船舶油污损害之民事责任的最主要公约。1967年的“Torrey Canyon”号油污事件^①对《国际油污损害民事责任公约》(1969年)、《国际干预公海油污事故公约》(1969年)以及《基金公约》(1971年)的产生起了直接的推定作用。该船在英吉利海峡触礁。船上载有12万吨原油,约6万吨入海。为减少损害,英国政府派飞机将船舶残骸炸沉,并使船上原油燃烧。这次事故污染了英国海岸和法国海岸和港口,造成无数鸟类死亡,损失约为1500万美元,仅清污费用就高达300万美元。^②该案由美国法院审理。当时美国根据1851年《船舶所有人责任限制法》,对该船舶所有人的责任实行船价制,由于该事故仅留下一条价值50美元的救生艇,那么,船舶所有人只需赔偿受害人50美元。这显然不合理。该案最后以300万美元通过协商予以解决,但油污受害人仅得到1/5的损害赔偿。^③由于国际间没有确定船舶油污责任和赔偿的统一立

① Lloyd's Rep. 2. 1969. p. 591.

② Colin De La and Charles B. Anderson, Shipping and the Environment: Law and Practice, LLP, 1998, p. 11.

③ 司玉琢:《海商法》,北京:法律出版社,2003年版,第322页。

法，因而如何确定当事人的责任和责任限额成了本案诉讼中最棘手的问题。为此，原政府间海事协商组织在1967年5月5日成立法律委员会，并于1969年11月29日在布鲁塞尔召开的海上污染损害法律会议上，通过了《国际油污损害民事责任公约》，简称《1969年民事责任公约》，或CLC69。该公约于1975年6月19日生效，共有缔约国约为100多个。我国于1980年1月30日向政府间海事协商组织秘书长交存了批准书，自1980年4月29日起对我国生效。《1969年民事责任公约》的目的在于统一国际社会上长期存在的船舶溢出或排放油类污染之民事责任的不一致的规范。从内容上看，该公约确定了船舶油污损害的责任主体、责任限制、责任限制的丧失、赔偿范围等问题，并对油污法上的一些重要概念，如船舶、船舶所有人、油类、油污损害、预防措施等重要概念进行了界定。

由于1976年国际上通过了特别提款权议定书，统一了国际货币计量单位。为与此保持一致，1976年11月政府间海事组织对《1969年民事责任公约》进行了修订，称为《1969年民事责任公约1976议定书》。在该议定书的实质性内容第2条中，将《1969年民事责任公约》中船舶油污损害赔偿限制由每一船舶吨位2000金法郎，但赔偿总额不得超过2.1亿金法郎修改为每一船舶吨位113特别提款权，但总额不得超过1400万特别提款权。^①该议定书于1981年4月生效，我国1986年加入该议定书。

考虑到改进《1969年民事责任公约》的适用范围，并着力于提高责任限制的额度，同时为了与《1971年基金公约》保持一致，国际海事组织^②于1984年5月对《1969年民事责任公约》进行了修订，

① “特别提款权”的英文为Special Drawing Rights (SDR)，也有人把它译为“计算单位”，我国《海商法》277条规定：“本法所称计算单位，是指国际货币基金组织规定的特别提款权”。

② 国际海事组织(International Maritime Organization, IMO)是联合国负责海上航行安全和防止船舶造成海洋污染的一个专门机构，总部设在伦敦。该组织的前身是“政府间海事协商组织”，成立于1959年1月6日，1982年5月改为现名。该组织宗旨为促进各国间的航运技术合作，鼓励各国在促进海上安全，提高船舶航行效率，防止和控制船舶对海洋污染方面采取统一的标准，处理有关的法律问题。

称为《1969年民事责任公约1984年议定书》。该议定书最终未能生效。

考虑到《1969年民事责任公约1984年议定书》有较为严格的生效条件,^①以及美国国内颁布《1990年油污法》对船舶油污制度所做的重大改革,1992年11月23-27日,国际海事组织在伦敦召开的会议上再次审视了《1969年民事责任公约》和《1969年民事责任公约1984年议定书》,最终通过了《1969年民事责任公约1992年议定书》。其主要内容为:改变了生效条件,即10个国家(其中4个国家各拥有100万总吨的油船)批准或加入后12个月;将空载船舶和载油后船上残存油类的兼用船列入公约适用的船舶;把公约适用的区域由陆地领土和领海扩大至专属经济区;大幅度提高了赔偿限额,5000吨及其以下的船舶,赔偿限额为300万特别提款权;5000吨以上的船舶每吨加算420特别提款权,最高限额为5970万特别提款权。该议定书于1996年5月30日生效,我国于1999年1月5日加入该公约,2000年1月5日对我国生效。

2000年10月,国际海事组织于召开的法律委员会第82届会议以第LEG.1(82)号和LEG.2(82)决议通过了《1969年民事责任公约2000年议定书》的修正案,该修正案将1992年议定书第6条(1)规定的责任限制提高了50.37%:不超过5000吨的船舶,其所有人的赔偿责任限额为451万特别提款权;5000吨—14000吨的船舶,其所有人的赔偿责任限额在前项规定的金额基础上(451万特别提款权),每一额外吨位另加631个特别提款权;超过14000吨的船舶,其所有人的赔偿责任限额为8977万特别提款权。该修正案于2003年11月生效,对我国不具有约束力。

(二)《设立国际油污损害赔偿基金的国际公约》

这是向油污受害人提供充分赔偿的国际公约。《1969年民事责任公约》对船舶所有人实行严格责任,但由于该公约同时施行了责任限

^① 《1969年民事责任公约1984年议定书》规定,需要得到6个各拥有不少于100万总吨油轮的国家在内的10个国家的批准。截至1992年底,该议定书只得到了7个国家的批准,而这7个国家中,只有2个是拥有不少于100万总吨油轮的国家。