

西南

国际法学术文库



邓瑞平等 著

海上侵权法比较研究

A Comparative Study on Maritime Torts



厦门大学出版社
XIAMEN UNIVERSITY PRESS

国家一级出版社
全国百佳图书出版单位

014037272

D993.5
41

西南



国际法学学术文库

张晓君 邓瑞平 总主编

海上侵权法比较研究

A Comparative Study on Maritime Torts

邓瑞平等 著



| 国家社会科学基金资助项目 |

D993.5
41



厦门大学出版社
XIAMEN UNIVERSITY PRESS

国家一级出版社
全国百佳图书出版单位



北航

C1725503

图书在版编目(CIP)数据

海上侵权法比较研究/邓瑞平等著. —厦门:厦门大学出版社, 2013. 12

(西南国际法学术文库)

ISBN 978-7-5615-4676-5

I. ①海… II. ①邓… III. ①海上-侵权行为-对比研究 IV. ①D993.5

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2013)第 126501 号

厦门大学出版社出版发行

(地址:厦门市软件园二期望海路 39 号 邮编:361008)

<http://www.xmupress.com>

[xmup @ xmupress.com](mailto:xmup@xmupress.com)

厦门集大印刷厂印刷

2013 年 12 月第 1 版 2013 年 12 月第 1 次印刷

开本:787×1092 1/16 印张:30 插页:2

字数:700 千字 印数:1~1 500 册

定价:59.00 元

如有印装质量问题请与承印厂调换

“西南国际法学术文库”编委会

(按姓氏笔画排列)

丁丽柏	王玫黎	王 衡	邓瑞平
刘想树	张晓君	赵学清	徐 泉

总序

在全球化的国际大背景下,思想创新显得尤为重要。“西南国际法学术文库”是由西南政法大学国际法学院推出的致力于发掘和推介具有学术性、前沿性、创新性和思想性的学术论著系列。西南政法大学国际法学院围绕学校“十二五”期间“双进双突”目标,秉持“错位竞争、特色发展”的整体思路,以培养国际型卓越法律人才为目标。她所依托的国际法学学科筚路蓝缕,将与其他法学学科共同在人才教育和科研领域写下浓墨重彩的篇章。

法学教育的本质是精英教育。为适应世界多极化、经济全球化深入发展和国家对外开放的需要,国家已经开始实施卓越法律人才教育培养计划,将培养涉外法律人才作为突破口,创新与实务部门和海外单位联合培养的机制,以培养出具有国际视野、通晓国际规则,能够参与国际法律事务和维护国家利益的法律职业人才。西南政法大学及其国际法学院已为此展开行动,与有关中央部委合作,努力探索高等教育大众化背景下的法学精英教育之路。

法学教育的实施要以学科发展为平台。西南政法大学国际法学科是目前中国西部地区唯一的国际法专业博士学位点,具备本科、硕士、博士和留学生等完整的人才培养层次,已成为西部地区高端国际化法律人才的培养基地。学院着力打造中国与东盟法律研究、海洋法律政策研究和 WTO 案例教学研究三大学术平台,以此作为科研创新、学科建设和人才培养的重要依托。

法学教育以高素质、高水平的师资队伍为基础。西南政法大学国际法学院围绕学术建设平台打造团队,并以各类科研项目为载体,支持学科梯队各级人才的科研工作,致力于打造一支规模相当、结构合理、质量优良、可持续发展的教学科研团队,促进学科学术繁荣,提升学术研究质量。

“西南国际法学术文库”坚持独立、自主、自律的学术原则,坚持开放、择优的遴选原则,力求推出能够反映国际法学科领域内具有创新性和前瞻性的、符合学术规范的科研精品,不断带动、提升国际法学科整体的科研能力。既推崇具有前瞻性的理论创新之作,也欢迎沉潜精严的专题研究著作,鼓励不同领域、不同学派、不同风格的学术研究工作的共生共存,融会交叉,以推进国际法学科的健康发展。“精品”是我们倡导的方针和努力的目标,是否名实相符,真诚期待学界的检阅和评判。

“西南国际法学术文库”的推出,彰显了西南政法大学持之以恒的“心系天下、自强不息、和衷共济、严谨求实”的治学精神,见证了西南政法大学国际法学院不断推动教学科研团队建设的艰苦努力,昭示了西南政法大学国际法学者传承西南政法学术薪火的决心,展现了西南政法大学国际法人才梯队汲汲于学术的最新成果。

西南政法大学国际法学院国际法学科负责人、教授 邓瑞平
2012年初夏于重庆两江新区

目 录

CONTENTS

引 言/1

一、海上侵权法的确立与研究根据	1
二、中外学术界对海上侵权法的研究动态	5
三、本课题的研究目的、方法	11
四、本课题研究的主要内容、基本思路和创新	11

第一部分 总 论

第一章 海上侵权法的基本理论/15

第一节 海上侵权法的概念与特点	15
一、海上侵权行为的概念	15
二、海上侵权法的含义	25
第二节 海上侵权法的价值取向	30
一、安全与秩序价值取向	30
二、公平与效益价值取向	34
第三节 海上侵权法的理论体系	43
一、学界的理论体系	43
二、各国立法的体系	46
三、本课题的理论体系	47
本章小结	48

第二章 海上侵权行为的类型和责任主体/50

第一节 海上侵权行为的主要类型	50
一、关于海上侵权行为类型的法律规定	50
二、本课题研究的海上侵权行为主要类型	55
第二节 海上侵权责任主体	66
一、海上侵权关系的主体	66
二、海上侵权责任主体的构成要件	68
三、船东	69
四、船东以外的其他私人主体	83
五、国家	91
六、国际组织	93
本章小结	94

第三章 海上侵权损害和责任的主体/96

第一节 海上侵权损害	96
一、“损害”和“损失”含义辨析	96
二、损害概念不同学说之比较	101
三、海上侵权损害之界定	107
四、海上侵权损害之分类	110
第二节 海上侵权责任的主体	118
一、海上侵权责任主体与受害人	118
二、海上侵权财产损害的主体	119
三、海上侵权非财产损害的主体	121
四、海上侵权环境损害的主体	123
本章小结	125

第四章 海上侵权责任基础/127

第一节 概 说	127
一、含义	127
二、各国立法和发展趋势	128
三、海上侵权责任基础体系	131
第二节 海上侵权责任基础之一——过错	132
一、过错的含义	133
二、过错的分类	134
三、过错的判定标准与方法	138
四、过错原则的适用范围	147
第三节 海上侵权责任基础之二——无过错	148
一、无过错责任原则的含义	148
二、无过错责任原则的适用依据	150
三、无过错责任原则的适用范围	151
本章小结	157

第五章 海上侵权责任因果关系/159

第一节 原因理论	159
一、原因学说	159
二、原因学说的比较分析	161
第二节 海上侵权责任因果关系的原因种类	163
一、海上侵权责任因果关系的形态	163
二、海上侵权责任因果关系的原因分类	167
第三节 海上侵权责任因果关系的判定	172
一、英美法系的判定	172
二、大陆法系的判定	181
三、两大法系判定理论的比较	187
第四节 我国海上侵权责任因果关系理论的研究现状与重构	190
一、我国海上侵权责任因果关系理论的研究现状及不足	190

二、我国海上侵权责任因果关系理论的重构	194
本章小结	196
第六章 海上侵权责任的抗辩/198	
第一节 源于加害方的抗辩事由	199
一、船舶适航性	199
二、共同海损	201
三、沉船标识与打捞	204
四、引航	206
第二节 源于受害方的抗辩事由	208
一、源于受害方抗辩事由的种类	209
二、受害人的过错	210
三、受害人自身责任	216
四、受害人自担风险	216
第三节 源于第三方的抗辩事由	217
一、第三方的过错	217
二、海图制作者的责任	219
三、船舶交通管理中心的责任	220
第四节 源于客观原因的抗辩事由	222
一、不可抗力	222
二、意外事故	227
三、原因不明	229
本章小结	230
第七章 海上侵权损害赔偿/232	
第一节 计算赔偿额的原则与标准	232
一、计算海上侵权损害赔偿额的一般原则	232
二、海上侵权损害赔偿额的计算	242
三、立法建议	253
第二节 责任限制制度对海上侵权损害赔偿的影响	254
一、海事赔偿责任限制制度对海上侵权损害赔偿的影响	255
二、单位责任限制制度对海上侵权损害赔偿的影响	263
三、改进《海商法》的立法建议	266
第三节 船舶优先权对海上侵权损害赔偿的影响	267
一、船舶优先权的立法目的与法律性质对海上侵权损害赔偿的影响	268
二、船舶优先权担保的债权与清偿顺序对海上侵权损害赔偿的影响	273
三、船舶优先权与海事赔偿责任限制的关系及其对海上侵权损害赔偿的影响	276
本章小结	278

第二部分 分 论

第八章 船舶碰撞责任法/283

第一节 船舶碰撞责任法现状·····	283
一、船舶碰撞责任国际公约·····	284
二、中国船舶碰撞责任法的现状·····	286
第二节 船舶碰撞损害赔偿构成要件·····	290
一、船舶碰撞·····	291
二、损害·····	298
三、过失·····	299
四、因果关系·····	308
第三节 船舶碰撞损害赔偿的责任主体·····	308
一、船舶所有人·····	310
二、光船承租人与船舶融资租赁承租人·····	314
三、船舶经营人·····	317
四、完善我国船舶碰撞损害赔偿责任主体的建议·····	319
本章小结·····	320

第九章 船舶油污责任法/321

第一节 船舶油污责任法的国际框架·····	322
一、船舶油污责任国际公约·····	322
二、船舶油污责任制度的特点·····	327
第二节 船舶油污责任的归责原则·····	329
一、船舶油污损害的责任形式·····	330
二、船舶油污的危害性·····	332
三、船舶油污损害赔偿中的无过错责任·····	333
四、无过错责任的确立·····	335
第三节 船舶油污责任的主体·····	335
一、船舶油污损害赔偿的权利主体·····	335
二、船舶油污损害赔偿的义务主体·····	339
三、船舶油污损害赔偿的其他责任人·····	340
第四节 船舶油污损害赔偿的范围·····	344
一、损害赔偿适用的船舶和油类·····	344
二、损害赔偿适用的地域·····	346
三、损害赔偿的范围·····	347
四、损害赔偿额的计算·····	348
第五节 船舶油污损害赔偿的责任限制·····	351
一、油污责任限制的概念与沿革·····	352
二、油污责任限制的原因·····	353
三、油污责任限额·····	355

第六节 海洋环境生态补偿制度的构建	358
一、海洋生态补偿的概念	358
二、海洋生态补偿的基本原则	359
三、海洋生态补偿的基本制度	361
本章小结	365
第十章 海上人身伤亡责任法/367	
第一节 概 论	367
一、海上人身伤亡损害赔偿的涵义	367
二、海上人身伤亡损害赔偿的分类	369
三、我国关于海上人身伤亡损害赔偿的法律现状	369
四、海上人身伤亡损害赔偿法律体系存在的问题	371
第二节 海上人身伤亡责任的归责原则	373
一、海上侵权人身伤亡损害赔偿的归责原则	374
二、海上合同人身伤亡损害赔偿的归责原则	375
三、其他海上人身伤亡损害赔偿的归责原则	378
第三节 权利主体和责任主体	379
一、权利主体	380
二、责任主体	383
第四节 赔偿范围和计算标准	384
一、确定赔偿范围的一般原则	385
二、赔偿范围	388
三、海上人身伤亡损害赔偿与各种保险赔偿的关系	394
第五节 精神损害赔偿	398
一、法律现状	398
二、精神损害赔偿的数额及其限制	399
第六节 海上人身伤亡强制责任保险	400
一、海上人身伤亡强制责任保险的性质	401
二、海上人身伤亡强制责任保险的内容	401
第七节 完善我国海上人身伤亡损害赔偿制度的建议	403
一、制定关于海上人身伤亡损害赔偿的专门规定	403
二、实行统一的赔偿责任限额制度	403
三、推行海上人身伤亡损害赔偿强制责任保险制度	404
四、建立国家补充基金	404
本章小结	405
第十一章 其他海上侵权责任法律制度/406	
第一节 海上运输有毒有害物质损害赔偿责任	406
一、《1996年HNS公约》	406
二、《1996年HNS公约》对我国航运业的影响	410
第二节 海上核损害赔偿责任	413
一、概述	413

二、核动力船舶核损害赔偿赔偿责任	414
三、海上运输核材料损害赔偿赔偿责任	417
四、核设施海上核损害赔偿赔偿责任	419
五、完善我国海上核损害赔偿赔偿责任制度的建议	421
本章小结	423

第三部分 结 论

第十二章 现代海上侵权法的发展趋势与未来法的构建/427

第一节 现代海上侵权法的发展趋势	427
一、国际统一化	427
二、不断反映公平价值取向	429
三、不断突出人命的重要地位	430
四、公法化与技术化程度高	430
五、加重侵害方的赔偿责任	431
六、不断加重船员职责和提高船员素质	432
七、侵权损害责任的分散与社会化	432
八、灾害性侵权损害实行多重赔偿机制	432
第二节 《海商法》主要修改条文草案学者建议稿	433
第三节 《海上侵权责任法》框架性立法条文草案学者建议稿	438
第四节 海上侵权损害赔偿国家补充基金制度立法框架简构	448
一、立法目的	448
二、适用范围	449
三、请求权人	449
四、承担补充责任的损害赔偿部分	449
五、国家补充基金委员会与补充基金	450
六、与其他损害赔偿制度的关系	450
七、补充赔偿程序	450
八、请求人的义务	450
九、补充赔偿金的支付方式	451
十、时效	451

参考文献与网站/452

后记/467

引言 >>>

我国是一个海洋大国和世界航运大国,是国际海事组织 8 个 A 类理事国之一,又是河流众多和内陆水运较发达的国家,对海洋和内陆可航水域拥有重大国家利益。

随着造船技术的发展和海上活动的日趋多样化、复杂化,海洋经济的蓬勃发展和海洋环境保护热潮的日益高涨,必将出现更多的海上侵权关系需要法律加以调整。尽管各国海商法中不乏海上侵权法律规范,但其差异性制约了各国海洋经济迅速发展和各国航运者的预期效益。国际统一的海上侵权公约在各国海商法中没有得到充分有效的体现。就理论研究而言,国内外学者对海上侵权法的研究尚存诸多问题,很少有人进行整体性的比较研究,抽象、概括出海上侵权法的一般理论和提出指导海上侵权主要领域法律制度完善的一般原则。本课题目的在于,通过比较研究,构建海上侵权法的基础理论,并在深入研究具体海上侵权法律制度的基础上提出完善之径。

一、海上侵权法的确立与研究根据

海上侵权法是调整海上侵权关系的法律规范的总称,其在理论上的确立与对它的研究来自我国以下几个方面的法律根据。

(一)《民法通则》对侵权行为及其民事责任的规定

《民法通则》确认了中国现代侵权行为的具体表现形式,^①确立了我国现代侵权行为

^① 按《民法通则》,侵权行为的表现形式与类型为一般侵权行为、特殊侵权行为,单一侵权行为、共同侵权行为,侵害财产权、知识产权、身体生命权、人格权的侵权行为。具体类型见后文有关论述。

归责原则体系^①,规定了承担侵权民事责任的方式以及赔偿的范围^②。这部在新中国具有历史性意义的第一部全面、概括性反映我国私法领域的法律成为海上侵权法在理论上得以确立的立法基础和根据。海上侵权行为从形式与归属上均为民法中的侵权行为之特别类,《民法通则》有关侵权行为的原则性规定不仅适用于海上侵权行为,而且对海上侵权法的确立与理论研究具有指导作用。

(二)《侵权责任法》对侵权行为及其民事责任的规定

2009年12月26日第十一届全国人民代表大会常务委员会第十二次会议通过的《侵权责任法》在我国侵权法发展史上具有里程碑的意义。该法基于“保护民事主体的合法权益,明确侵权责任,预防并制裁侵权行为,促进社会和谐稳定”的目的,确立了民事权益的范围、民事责任与行政或刑事责任的关系,明确了民事责任的构成与形式、责任人(包括特别主体)与权利人的范围、赔偿责任范围(特别确立了精神损害赔偿)、不承担或减轻责任的情形,具体规定了产品责任、机动车交通事故责任、医疗损害责任、环境污染责任、高度危险责任、饲养动物损害责任,强调其他法律对侵权责任另有特别规定的,依照其规定。该法是统领我国所有侵权法的基本法,其确立的一般原则和基本规则,适用于海上具体侵权行为,并为海上侵权法的确立与研究提供指南。

(三)《海商法》对海上侵权行为及其责任的规定

《海商法》确定了船舶在货物和旅客运输、拖航等营运作业过程中发生侵权行为致财产损害、人身伤亡的赔偿责任。在船舶碰撞中,加害船舶承担侵权责任的基础为过失责任原则,加害船与受害船共同过失造成损害的,按各自的过失比例负责。^③ 船舶侵害第三人,其承担的责任形式因拖航、碰撞而有所区别。在拖航中,承拖方或被拖方过失造成第三人人身伤亡和财产损失,由双方对第三人承担连带赔偿责任。^④ 在船舶碰撞中,互有过失的船舶如造成第三人财产损失,各船的赔偿责任形式为按份责任制,即各船分别向受害人按各自的过失比例负责;如造成第三人人身伤亡,各船负连带赔偿责任。^⑤ 加害船舶方承担侵权赔偿责任的赔偿额与实际造成的损失不一致的,为非全部赔偿。这是由船舶优

① 现代侵权行为归责原则为多元性,过错责任原则(单一过错、混合过错、共同过错)、无过错责任原则(相对无过错归责即英美国家法中的严格责任、绝对责任原则)、公平责任原则(适用于正当防卫、紧急避险的适当责任、双方无过失的责任、监护人的适当责任)。参见《民法通则》第六章。

② 承担侵权民事责任的一般方式为赔偿损失、排除妨碍、停止侵害、恢复原状、返还财产、修理、消除危险。见《民法通则》第134条。承担侵害财产权民事责任的方式因侵害、毁损之后果的严重性而有别。侵害财产的,责任方式为返还财产,不能返还时折价赔偿。毁损财产的,恢复原状或折价赔偿。受害人因侵害或毁损财产而遭受重大损失的,侵害人还应当赔偿损失。见《民法通则》第117条。侵害身体和生命的,如致人伤害,应当赔偿医疗费、误工收入、伤残补助费等;致人死亡的,支付丧葬费、被扶养者的必要生活费。见《民法通则》第119条。共同侵权行为的侵害人承担连带责任。见《民法通则》第130条。

③ 《海商法》第114、115、162、163、168、169、170、197条。

④ 《海商法》第163条。

⑤ 《海商法》第169条第2、3款。

先权制度、赔偿责任限制制度所决定的。^① 只有当船舶侵权损害的发生是因船东或责任人故意造成的或者明知可能造成损失而轻率地作为或不作为造成的,才不享有责任限制权。^② 这些规定为海上侵权法理论建构、深入系统研究和改革具体海上侵权法律制度提供了规则依据,为海上侵权法的未来法建构提供了批判性实证依据。

(四) 非民事法律法规对海上侵权行为及其民事责任的规定

非民事法律法规对海上侵权行为及其民事责任的规定主要体现在《内河避碰规则》^③、《内河交通安全管理条例》^④、《水污染防治法》^⑤、《海洋环境保护法》^⑥、《放射性污染防治法》^⑦等。这些法律法规的规定对海上侵权法的内容充实和系统研究具有重要意义。

(五) 司法解释与行政规章

最高人民法院的有关司法解释文件和交通部的行政规章对海上侵权行为及其民事责任进行了扩展与细化。最高人民法院关于海上侵权损害赔偿的司法解释文件主要体现在1988年《关于贯彻执行〈中华人民共和国民法通则〉若干问题的意见(试行)》(简称《民法通则意见》)、1991年《关于审理涉外海上人身伤亡案件损害赔偿的具体规定(试行)》(简称《1991年涉外伤亡规定》)、1995年《关于审理船舶碰撞和触碰案件财产损害赔偿的规定》(简称《1995年碰撞财产损害规定》)、2001年《关于确定民事侵权精神损害赔偿责任若干问题的解释》(简称《2001年精神损害解释》)、2003年《关于审理人身损害赔偿案件适用法律若干问题的解释》(简称《2003年人身损害解释》)、2008年《关于审理船舶碰撞纠纷案

① 见《海商法》第21、22、23、56、117、204~207、210~212条。

② 《海商法》第59、118、209条。

③ 见《内河避碰规则》第1条至第3条。第1条规定制定该规则的宗旨是防止船舶碰撞,保障人民生命、财产的安全。第2条规定了适用范围,即在中华人民共和国境内江河、湖泊、水库、运河等通航水域及其港口航行、停泊和作业的一切船舶、排筏均应当遵守本规则,其适用于在内河的海船之间、海船与内河船之间的避碰。第3条规定船舶、排筏及其所有人应当对遵守该规则的疏忽而产生的后果以及船员通常做法所要求的或当时特殊情况要求的任何戒备上的疏忽而产生的后果负责。

④ 见该条例第2、47、51条。第2条规定在中华人民共和国内河通航水域从事航行、停泊和作业以及与内河交通安全有关的活动,必须遵守本条例,其适用于在内河的海船。第47条规定了交通事故引起的民事纠纷的解决办法。依第52条规定,交通事故是指船舶、排筏、设施的碰撞、搁浅、触礁、触损、浪损、风灾、火灾和其他事故。

⑤ 依该法第41条规定,造成水污染的,应对直接受到损失的单位或个人赔偿损失。第42条规定了免责,“完全由于不可抗拒的自然灾害,并经及时采取合理措施,仍然不能避免造成水污染损失的,免于承担责任”。

⑥ 该法第五章(第26条至第37条)及第41、42、43条。第41条规定,造成或可能造成海洋环境污染的,有关主管部门可责令治理、缴纳排污费、支付清除污染费、赔偿国家损失。第42条规定,因海洋污染受到损害的单位和個人,有权要求造成污染损害的一方赔偿损失。第43条规定,因战争行为、不可抗拒的自然灾害或负责灯塔或其他助航设备的主管部门在执行职务时的疏忽或其他过失行为引起的,经及时采取合理措施仍不能避免对海洋环境造成污染损害的,免于承担赔偿责任。

⑦ 该法第58条规定,因放射性污染造成他人损害的,应当依法承担民事责任。

件若干问题的规定》(简称《2008年碰撞规定》)、2011年《关于审理船舶油污损害赔偿纠纷案件若干问题的规定》(简称《2011年油污规定》)等。

1988年《民法通则意见》具体规定了人身伤亡赔偿的各项的计算标准或原则,为研讨、完善海上侵权之人身伤亡赔偿制度提供了实践素材。《1991年涉外伤亡规定》确定了涉外海上人身伤亡损害赔偿的过失归责、雇主责任、伤残与死亡的赔偿范围与计算标准,确认了残者和死亡者遗属的精神损害赔偿、伤残者与死亡者的未来收入损失的赔偿,为比较研究和统一国内、涉外的海上侵权人身伤亡的损害赔偿范围和计算标准提供了司法依据。《1995年碰撞财产损失规定》具体规定了船舶碰撞与触碰致财产损害的赔偿范围与计算规则,确认了加害方须对受害人预期可得利益的损失予以赔偿,对受害人因其过错造成损失或使损失扩大的部分不予赔偿(即减损规则)。《2001年精神损害解释》规定了精神损害赔偿的权利人、责任人、赔偿的范围与计算办法,是我国自《民法通则》颁布以来司法实践首次较全面、系统地确认精神损害赔偿,基本统一了我国精神损害赔偿的范围,为完善我国精神损害赔偿提供了司法实践依据。《2003年人身损害解释》确认了人身损害赔偿的权利人与义务人范围、赔偿的范围与认定办法,与《2001年精神损害解释》配套,为我国立法完善人身伤亡损害赔偿制度提供了较充分、科学的司法实践依据。《2008年碰撞规定》明确了内河船舶之间的碰撞不属《海商法》中的船舶碰撞,单纯的船舶触碰不属于船舶碰撞,碰撞船舶船上人员伤亡属于第三人伤亡,互有过失碰撞导致的船载货物损失可按侵权处理并承担过失比例责任或有条件的连带责任。《1995年碰撞财产损失规定》和《2008年碰撞规定》为进一步在理论上完善船舶碰撞损害赔偿制度提供了司法依据。《2011年油污规定》明确了船舶、油类、油污事故等含义、赔偿案件司法管辖权、多船油污损害赔偿的责任划分、赔偿责任限制、赔偿责任限制基金及其分配、责任抗辩、赔偿范围及其认定、代位求偿权,为理论上进一步完善船舶油污损害赔偿制度提供了司法实践根据。

交通部有关海上侵权责任的规章,在《海商法》颁布之后发布的主要有:(1)《关于不满300总吨船舶及沿海运输、沿海作业船舶海事赔偿限额的规定》(1993年,简称《1993年沿海限额规定》);(2)《关于中华人民共和国港口间海上旅客运输赔偿责任限额的规定》(1993年,简称《1993年旅客限额规定》);(3)《水路货物运输规则》(1995年修订);(4)《水路旅客运输规则》(1995年修订);(5)《中华人民共和国船舶油污损害民事责任保险实施办法》(2010年,简称《2010年油污保险办法》)。《1993年沿海限额规定》对超过20总吨不满300总吨的船舶和300总吨以上从事我国港口间货物运输或沿海作业的船舶产生的人身伤亡和非人身伤亡的损害赔偿规定了总赔偿限额。《1993年旅客限额规定》对从事我国港口间海上旅客运输的所有超过20总吨的船舶规定了两种赔偿责任限额,一为每位旅客的人身伤亡与自带行李以及每单位行李的赔偿限额,二为每次运输中所有旅客人身伤亡的赔偿限额。这两个规定为寻求另一种新的重视人的价值和法律公平价值与效益价值并重的船舶侵权赔偿制度提供了批判性的依据。上述《水路货物运输规则》、《水路旅客运输规则》具体规定了沿海、江河、湖泊以及其他通航水域的一切从事营业性货物运输和水路旅客及其行李运输的责任。《2010年油污保险办法》规定,在中华人民共和国管辖海域内航行的载运油类物质的船舶和1000总吨以上载运非油类物质的船舶,其所有人应当投保船舶油污损害民事责任保险或者取得相应的财务担保;承担船舶油污损害民事责任

保险的机构是经主管部门认定的商业性保险机构和互助性保险机构;具体规定了不同类型船舶和油类的油污保险额度和承担保险业务的保险机构资格条件。这些行政规章为研究海上侵权责任与违约责任的关系、责任限制制度的完善提供了行政依据。交通部及其所属部门在《民法通则》实施之前发布的有关海上(水上)侵权民事责任的规定和解释现大都已废止,可用作研究海上侵权法的历史素材,从中可以找出现行某些民事责任制度的极不合理性与历史上的规定的内在联系,也可以发现现行某些制度不合理性与历史上相应制度的合理性的脱离。

(六)我国参加的有关国际公约

新中国成立后,我国缔结和参加了大量的海事国际公约,包括公法性、技术性、私法性国际公约。在国际社会,公法性国际公约有《1972年海上人命安全公约》、《1973年国际防止船舶造成污染公约》等;技术性国际公约有《1972年国际海上避碰规则》、《国际散装运输危险化学品船舶构造和设备规则》(IBC规则)、《国际散装液化气体船舶构造与设备规则》(IGC规则)、《散装运输危险化学品船舶构造和设备规则》(BCH规则)、《国际高速船安全规则》、《海员培训、发证和值班(STCW)规则》等;私法性国际公约有《1910年关于统一船舶碰撞某些法律规则的国际公约》(简称《1910年碰撞公约》)、《1969年国际油污损害民事责任公约》(经过多次修订,现适用的是《1969年国际油污损害民事责任公约的1992年议定书》,分别简称《1969年责任公约》、《1992年责任公约》)、《1971年设立国际油污损害赔偿基金国际公约》(经过多次修订,现适用的是《1969年国际油污损害民事责任公约的1992年议定书》,分别简称《1971年基金公约》、《1992年基金公约》,全称《基金公约》)、《1974年海上旅客运输雅典公约》(简称《1974年雅典公约》)、《1974年海上旅客及其行李运输雅典公约的2002年议定书》(又称《2002年海上旅客及其行李运输雅典公约》,简称《2002年雅典公约》)、《1996年国际海上运输有毒有害物质损害责任和赔偿公约》(简称《1996年HNS公约》)、《2001年国际燃油污染损害民事责任公约》(简称《2001年燃油公约》)等。公法性和技术性国际公约为海上侵权法的确立和理论研究提供了预防海上侵权行为和确定海上侵权行为性质的国际法律依据,私法性国际公约为海上侵权法的确立和进一步深入研究、完善海上侵权民事责任制度提供了国际民事法律依据。^①

二、中外学术界对海上侵权法的研究动态

(一)我国学术界对海上侵权法的研究动态

我国学术界^②对海上侵权法的研究大致可分为以下几个阶段,每一个阶段都呈现出

^① 基于本课题的研究目的和范围,上述各类公约均应在研究范围内,但以私法性公约为主。

^② 仅限于我国新中国成立后大陆民法学界和海商法学界。在我国台湾地区,著名的民法学者也为海商法学者如郑玉波先生等。尽管我国台湾地区的民法学与海商法学都很发达,但对海上侵权法的整体研究是落后的。