

中国海商法年刊

1990

中国海商法协会主编

《中国海商法年刊》编委会出版

发 刊 词

在全国航运、外贸、法律以及理论界同志的共同努力下,《中国海商法年刊》创刊号终于和读者见面了,这不能说不是一件值得庆贺的事。

海商法是一门古老的学科,其历史渊源在我国可追溯至战国时代郭君启“金节”,而在西欧则可上溯至公元前九世纪。如今,海商法已发展成为一门具有比较完整理论体系的涉及面广泛的学科,是航运、外贸等部门处理有关法律问题的准绳。然而在我国,海商法仍是一门新兴的学科,有待不断地发展和完善。近年来,随着我国航运、外贸事业的发展和法制的加强,研究海商法的队伍亦随之壮大,大家深感必须把这支队伍团结起来,成立学术组织,开辟学术园地,让我国的海商法理论和实践能更紧密地联系在一起,为祖国四化事业服务。中国海商法协会和《中国海商法年刊》就是在这种形势下诞生的,它是客观的需要,历史的必然。

海商法作为一个法律部门,具有强烈的实务性、技术性和涉外性,既要遵循法学的基本理论,又要体现特殊的原则和专业体系;既要调整横向的民事关系,又要适应纵向的行政关系;既要符合本国的法律制度,又要兼顾国际的航运习惯。其间包含许多有待发现和深化的课题。现在出版《中国海商法年刊》,目的就是要为我国广大的航运、外贸和司法工作者提供一个学术园地,以推动我国的海商法研究工作更加深入。

万事开头难。本刊虽经较长时间的准备与编印,但仍存在不少缺点,例如栏目不多,内容不齐,美学设计也不尽符人意。在此,希望各界同志特别是作者、读者不吝赐教,以期日后改进。

最后,我们希望全国有关海商法的学者专家、企业界同仁象以往一样,热情关怀,鼎力协助,大家一起努力把这份刊物办好。现在全国政局稳定,经济繁荣,文教振兴,科技昌盛,而我国的对外贸易和国际航运事业正在不断发展,有关海商法的规章,条例正在加速制定,国际间的学术交往日益频繁。形势一片喜人,让我们乘此东风,破浪前进!

编委会

1991年7月1日

《中国海商法年刊》(1990)

编辑人员名单

陈祖佑 汪 淳 姜建军

张宏声 袁林新

中国海商法年刊

1990 年

创刊号

第 1 卷

目 录

国务院法制局局长孙琬鍾题词	(i. 1)
交通部副部长郑光迪题词	(i. 2)
中国国际贸易促进委员会会长郑鸿业题词	(i. 3)
中国海商法协会主席、中国人民保险总公司总经理 李裕民题词	(i. 4)
中国对外贸易运输总公司总裁刘福麟题词	(i. 5)
中国远洋运输总公司总经理刘松金题词	(i. 6)
《中国海商法年刊》编辑委员会成员名单 发刊词	

· 论 文 ·

中国的海商法规和实践	高隼来(1)
试论国际海事立法的统一活动	朱曾杰(9)
我国海上货运法律中的若干问题	张忠晔 杨文贵(19)
论国际海上货物承运人责任原则的采用 ...	胡正良 陈佩群(28)
论默示条款的存在和作用	黄廷枢(41)
凭正本提单卸货及其法律责任	陈建敏(64)
浅议船舶运费/租金的支付	张永坚(71)
多式联运经营人赔偿责任问题的研究	杨志刚(78)
我国货运代理若干问题的探讨	金祖光(88)
论海运单	孟子群(109)

论海上保险诉讼及其经济效益·····	丛建良	李瑞云(124)
船舶的适航性与保险理赔·····	夏泽芳	(131)
论船舶交通服务系统的损害赔偿问题·····	司玉琢	李兆良(140)
论海上避碰规则的技术解释与法律解释·····	吴兆麟	(157)
论军舰与商船碰撞之法律适用·····	苏同江	(169)
也谈海事优先权的法律性质·····	傅廷忠	(179)
论船舶扣押期间的风险·····	汪鹏南	(192)
论美国船东和海员之间的伤亡赔偿关系·····	郁志轰	(203)

· 案 例 ·

“亚洲”轮货损索赔争议仲裁案·····	张铁翰	(219)
“宏大”轮货损赔偿纠纷案·····	金正佳	陆健全(228)
“威高成功”轮货损赔偿纠纷案·····	朱德治	(244)
“卡洛姆森林”轮进口玉米重大货损追偿案·····	刘建中	(247)
诉前扣押船载货物案·····	刘寿杰	(258)
大鹏海运有限公司船舶触损码头设施损害 赔偿案·····	朱德治	(260)
一起委托船舶代理的欺诈案·····	井庆仪	(263)
“东方大使”轮油污案·····	劳 辉	(266)
“拉思·萨里纳斯”轮租船合同纠纷案·····	何 抒	(275)
“荷兰人”轮运费欺诈案·····	刘建中	(279)
一起利用“D/P”方式结汇的欺诈案·····	王彦斌	(285)

· 述 评 ·

《国际海事委员会海运单统一规则》综述·····	孟于群	(289)
制订《修改1974年海上运输旅客及其行李雅典 公约的1990年议定书》的情况介绍·····	朱建新	(297)

国际海事委员会第 34 届大会电子提单专题委员会

的工作情况	王彦斌(303)
《1989 年国际救助公约》简介	司玉琢(308)
《1974 年约克·安特卫普规则》的修改	缪建民(317)
《海上优先请求权和抵押权的国际公约草案》的 形成及其特点	朱曾杰(323)
谈海上运输危险有毒物质损害赔偿 国际制度的建立	朱建新(332)
国际海运诈骗案综述及其对策	张铁鞠(338)
香港的海事诉讼和律师制度	杨树明(349)

• 国际公约与航运法规 •

《1989 年国际救助公约》	(355)
《修改 1974 年海上运输旅客及其行李雅典公约 的 1990 年议定书》	(365)
《国际海事委员会海运单统一规则》	(372)
《国际海事委员会电子提单规则》	(375)
《国际油污防备、反应和合作公约》	(380)
《劳合社救助合同标准格式》(LOF 1990)	(394)
《国际船舶代理管理规定》	(404)
《中华人民共和国海上交通事故调查处理条例》	(408)
《国际班轮运输管理规定》	(416)
《交通部水路运输违章处罚规定(试行)》	(419)
《中华人民共和国海上国际集装箱运输管理规定》	(429)

• 学术组织与学术活动 •

中国海商法协会成立经过、组织章程及工作要点	(435)
国际海事组织今昔谈——兼论与我国的关系	(455)
国际海事委员会第34届大会和第24次年会简况	(466)
联合国亚太经社会海商立法工作近况	(469)
海运法规研究会在京召开“运输有毒物质 损害赔偿制度”研讨会	(471)

中国的海商法规和实践

高隼来*

中华人民共和国现在还没有象有些国家那样公布综合性的海商法典。但是,如果因此而认为中国在海商方面无法可依,则是一种误解。

中国拥有 18000 多公里长的大陆海岸线,6500 多个沿海岛屿,大约 200 个沿海港口。沿海主要港口的年吞吐总量达到数亿吨,远洋运输船队总吨位约 1200 万总吨,中国已经成为世界上主要的海运国家之一。很难设想,这样一个国家可以在没有足够的法律规范的情况下卓有成效地发展自己的海运事业,并在这一领域同世界各国顺利地开展国际交往。

事实上,属于海商法范围内的大量具体问题,中国已经分别制定和颁布了相应的法律、行政法规和部门规章(总数超过 200 个),或者在实践中已经形成了明确的规范。中国已经参加了与海运有关的许多国际组织,加入了有关的国际公约 30 多个,同 30 多个国家签订了双边的海运协定或合作协议。所有这些法律、法规、规章和国际条约的有关规定的总和,构成目前中国海商法律规范的体系。此外,根据中国的《民法通则》,中国法律和中国缔结或参加的国际条约没有规定的,可以适用国际惯例。

下面我就中国海商法的几个重要方面介绍一些情况:

* 中国海商法协会理事长、研究员

一、国家管理的事项

(一)关于海上交通安全

中国于1983年颁布了《海上交通安全法》，于1984年1月1日起施行。该法规定了对沿海水域交通安全实施统一管理的主管机关(港务监督机构)、船舶的检验和登记、船舶和设施的人员、船舶的航行、信号、海上交通安全保障、危险货物运输、海难救助、打捞清除、交通事故的调查处理、违反本法等的法律责任等。

中国于1973年参加联合国的政府间海事协商组织(IMCO)，也就是现在的国际海事组织(IMO)，积极参加该组织的活动，并加入了该组织制定的一系列国际公约。

(二)关于港口管理

关于港口管理的规则，主要有前政务院颁布的海港管理条例和交通部颁布的一系列规章，涉及港口外贸船舶装卸作业的管理、港口作业的事故处理、国际集装箱码头的管理、船舶离靠码头等方面的问题。

(三)关于船舶管理

国务院和交通部颁布了一系列行政法规和规章，涉及船舶登记、船舶检验、进出口货物船舶的管理、外籍船舶的管理、外籍船舶航行于长江水域的管理等方面问题。

在船舶管理方面，中国是《1966年载重线公约》、《1972年集装箱安全公约》和《1969年国际船舶丈量公约》的参加国。

(四)关于船员管理

交通部颁布的规章包括船员考试、发证等方面的规定。

中国是《1978年船员培训、发证和值班标准国际公约》的成员国。

(五)关于货物运输管理

交通部颁布的规章涉及海港货运质量标准和检验办法、危险

货物运输等方面的问题。

中国是《国际海上危险货物运输规则》和《班轮公会行动守则公约》的成员国。

(六)关于航行管理

国务院和交通部颁布的指示和规章涉及海港引航管理、海港引航安全操作、甚高频无线电电话的使用、卫星通信管理、船舶遇险及安全通信工作、沿海港口信号、航道的管理和养护、海区航标管理等方面的问题。

中国是《国际海事卫星组织公约》和《1976 年国际海事卫星组织业务协定》的成员国。

(七)关于保护海洋环境

中国于 1982 年颁布了《海洋环境保护法》，于 1983 年 3 月 1 日起生效。该法规定了保护海洋环境的主管部门，防止海岸工程、海洋石油勘探开发、陆源污染物、船舶以及倾倒废弃物对海洋环境的污染损害等方面的问题。

在上述法律的基础上，国务院颁布了一系列相应的管理条例。

中国是《1972 年防止倾倒废料及其他物质污染公约》以及《1973 年防止船舶造成污染公约》及其 1978 年议定书的成员国。

(八)关于救助和打捞

交通部颁布的规章包括打捞沉船的管理方法。

中国是《1979 年国际海事搜寻和救助公约》的成员国。

综合上述，可以看出，在海商法领域内应由国家管理的各种事项，中国已经颁布了大量的法律、行政法规和规章。

二、海商法范围的民事关系

相对来说，调整海商法范围内民事关系的法律规范是比较少的。除了《民法通则》规定的一般原则和关于油污损害民事责任的专门规定外，主要依靠合同条款和参照国际惯例来解决问题。现分

述如下:

(一)关于海上货物运输合同

在使用提单的运输中,中国虽然不是1924年提单公约的参加国,但中国使用的远洋运输提单通常适用《海牙规则》。

在航次租船方面,中国的船舶所有人和租船人接受国际上惯用的租船合同格式。当然,也象国际市场的一般做法那样,通常要增加一些变更或补充的条款。

在定期租船方面,中国航运公司制定的合同格式越来越多地得到使用,但也不排除在双方当事人同意的情况下使用国际市场上常用的合同格式(并加修改和补充)。

(二)关于船舶碰撞

中国没有参加1910年碰撞公约,但是,这个公约的主要原则一直在中国得到适用,即:

1. 碰撞双方的责任划分,适用过失比例责任制;
2. 碰撞双方对第三者的责任,适用分别责任原则,而不负连带责任。

(三)关于海上污染损害

中国于1982年颁布的《海洋环境保护法》规定了损害海洋环境的民事责任原则。

中国是《1969年油污损害民事责任公约》的参加国。该公约的一些原则已经反映在上述《海洋环境保护法》中。为了贯彻该公约,交通部颁布了关于油污损害民事责任财务保证书的规定。

(四)关于海难救助

中国没有参加1910年海上救助公约。但是该公约“无效果——无报酬”的救助报酬原则以及救助报酬的数额不得超过获救财产价值的原则,一直在我国得到承认。中国海事仲裁委员会制定的救助契约格式也采用“无效果——无报酬”的原则。

中国积极参与近年来国际海事组织制订新的国际救助公约的

工作。新公约草案中为鼓励救助入保护海洋环境而给予特别补偿原则,也可以在涉及中国当事人的救助契约中予以补充规定。

(五)关于共同海损

中国国际贸易促进委员会订有共同海损理算规则(简称《北京理算规则》),它的性质和内容同国际上通常采用的《约克——安特卫普规则》基本一致。凡是约定适用《北京理算规则》的案件以及在中国理算的案件都是按照这个规则进行理算的。当然,当事人也可以通过协议约定适用《约克——安特卫普规则》。

(六)关于船舶所有人的责任限制

根据 1959 年交通部颁布的规章,船舶所有人对于海损赔偿的责任,以船舶价值和运费为限。

但对于人身伤亡的损害赔偿不享受责任限制,而且有过失责任的各方应负连带责任。

(七)关于优先受偿权

国际上普遍承认的优先受偿权,虽然在中国的法律和规章中没有规定,但最高人民法院关于扣押船舶的规定中确认了为行使优先受偿权而申请扣押船舶的权利。

(八)关于海上保险

在中国通常采用的中国人民保险公司保险条款的内容,同国际保险市场所采用的很接近,因而也为国际航运贸易界所普遍接受。

(九)关于法律适用问题

中国的《民法通则》中关于涉外民事关系的法律适用的某些规定,也适用于海商法范围的民事关系。例如,涉外合同当事人可以选择合同所适用的法律,法律另有规定的除外;当事人没有选择的,适用与合同有最密切联系的国家的法律;不动产的所有权,适用不动产所在地的法律;侵权行为的损害赔偿,适用侵权行为地法律。当事人双方国籍相同或者在同一国家有住所的,也可以适用当

事人本国法律或者住所地法律。《民法通则》还规定,中国法律和中国缔结或参加的国际条约没有规定的,可以适用国际惯例。

综上所述,可以看出,在海商法范围内的民事责任方面,中国的法规和实践,是同国际上普遍接受的原则相一致或接近的。

三、海事争议的处理

海事争议可以通过三种方式来解决。

(一)诉讼

中国在大连、天津、青岛、上海、广州、武汉、厦门和海口八个港口设有海事法院,专门受理海事和海商争议案件。海事诉讼的程序,除适用民事诉讼法的一般规定外,最高人民法院还公布了一些适用于海事诉讼的专门规定。

海事法院可以受理的海事请求,最高人民法院的规定列举了20种,大体上同国际上一般承认的范围相一致。

海事法院对有下列情况之一的涉外案件有管辖权:

1. 被告在我国境内有住所、惯常居所、主事务所或常设机构的。

2. 海事法院应海事请求权人的申请,为保全其海事请求权的行使,已对船舶实行扣押或当事人已在中国提供担保的。

3. 被告在我国境内有其他财产可供扣押的。

4. 双方当事人协议在我国法院进行诉讼的。

为了保护海事请求权人的权益,最高人民法院公布了关于扣押船舶的具体规定。因此,通过扣押船舶来取得对海事请求权的担保,在中国是有法律依据而且也是经常发生的。

关于强制变卖被扣押的船舶清偿债务的办法,最高人民法院也公布了具体的规定。

海事法院成立以来,已经审理了大量的案件,包括涉外的案件。有些案例公布在最高人民法院的公报上。

(二)仲裁

同国际上普遍接受的原则一样,海事争议案件可以根据当事人的仲裁协议提交仲裁。1959年起设在北京的中国海事仲裁委员会是中国处理海事争议的涉外仲裁机构。它受理关于海上救助、船舶碰撞、海运合同以及双方当事人要求仲裁的其他海事争议。

海事仲裁的程序规则是中国国际贸易促进委员会制定的,现在适用的是1988年9月通过的《中国海事仲裁委员会仲裁规则》。

关于仲裁协议和仲裁裁决的效力,民事诉讼法有明确规定,即:凡是经协议提交中国涉外仲裁机构仲裁的案件,当事人不可以向法院起诉;仲裁裁决是终局的,对双方当事人都有约束力,一方当事人不履行的,对方当事人可以申请法院执行。

中国是1958年《关于承认和执行外国仲裁裁决公约》的成员国。因此,中国的仲裁裁决可以在公约的所有成员国得到承认和执行。

(三)调解

根据中国民事诉讼法和中国海事仲裁委员会仲裁规则的规定,法院或仲裁委员会对于受理的案件都可以进行调解。当然,调解不是诉讼和仲裁程序中的必经步骤。调解必须经双方当事人同意,必须在弄清事实、分清是非的基础上进行。

除了诉讼和仲裁程序中的调解以外,有些行政主管部门对于海事案件中民事责任纠纷也可以进行调解。例如,《海上交通安全法》规定,因海上交通事故引起的民事纠纷可以由主管机关调解处理,不愿意调解或者调解不成的,当事人可以向人民法院起诉。

四、结 论

中华人民共和国已经具有涉及海商法领域内各方面问题的基本上完备的法规体系以及同国际上普遍承认的原则大体上一致的实践。另一方面,由于构成海商法规体系的法律、规章是就各项具

体问题陆续制定出来的,缺乏综合性和系统性。所以,中国的海商法制也有待于进一步完善。中国正在起草比较全面、系统的海商法,为此已经作出了艰巨的努力,也已取得了重大的进展。我们海商法律工作者都希望中国的海商法在不久的将来能够颁布,从而使中国的海商法制更加完善,更加符合国际经济关系发展的需要。

Maritime Law and Practice in China

Gao Sunlai

(*China Maritime Law Committee*)

Abstract

The author thinks that there are sound laws and rules relating to all aspects of maritime law in China, and practice identical approximately with accepted principles by other countries, although Maritime Code has not been enacted.

Some important aspects of Maritime Law of China are introduced in this paper, including items managed by government, civil relationship in maritime law, settlement of maritime disputes.