国家社会科学基金重点项目

涉外海事关系法律适用法立法研究

——兼及海事冲突法哲学与海事立法文化的探赜

下册

屈广清 著

Reserch on Legislation of the Application Law of Foreign-related Maritime Relations

——And on the legal philosophy and the legislative culture in conflict of maritime laws

人民出版社

国家社会科学基金重点项目

涉外海事关系法律适用法立法研究

——兼及海事冲突法哲学与海事立法文化的探赜

下册

屈广清 著

人民出版社

责任编辑:曹　利　苏向平
策划编辑:刘智宏

图书在版编目(CIP)数据

涉外海事关系法律适用法立法研究:兼及海事冲突法哲学与海事立法文化的探赜/屈广清 著. —北京:人民出版社,2016.3
ISBN 978-7-01-015830-3

Ⅰ.①涉… Ⅱ.①屈… Ⅲ.①海事处理-法规-研究-中国 Ⅳ.①D993.5

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2016)第 028941 号

涉外海事关系法律适用法立法研究

SHEWAI HAISHI GUANXI FALÜ SHIYONGFA LIFA YANJIU

——兼及海事冲突法哲学与海事立法文化的探赜

屈广清　著

人民出版社 出版发行
(100706　北京市东城区隆福寺街 99 号)

北京京都六环印刷厂印刷　新华书店经销

2016 年 3 月第 1 版　2016 年 3 月北京第 1 次印刷
开本:710 毫米×1000 毫米 1/16　印张:72.5
字数:1200 千字

ISBN 978-7-01-015830-3　定价:158.00 元(上、下册)

邮购地址 100706　北京市东城区隆福寺街 99 号
人民东方图书销售中心　电话 (010)65250042　65289539

版权所有·侵权必究
凡购买本社图书,如有印制质量问题,我社负责调换。
服务电话:(010)65250042

目　　录

下　　册

第五章　涉外海事合同之债法律适用问题研究 …… 555

第一节　海上货物运输合同的冲突法问题研究 …… 556

一、海上货物运输合同的法律冲突 …… 560

二、海上货物运输合同的法律适用 …… 565

三、提单中的“首要条款”与法律适用 …… 576

四、多式联运合同的法律适用 …… 591

五、我国涉外海事合同纠纷法律适用的现状 …… 595

六、主要航运国家对货物运输合同法律适用的规定 …… 598

第二节　海上旅客运输合同的冲突法问题研究 …… 599

一、海上旅客运输合同的法律冲突 …… 599

二、海上旅客运输合同的法律适用 …… 605

三、我国海上旅客运输规定存在的问题 …… 608

第三节　船舶租用合同的冲突法问题研究 …… 610

一、船舶租用合同的法律冲突 …… 610

二、船舶租用合同的法律适用 …… 619

第四节　海上拖航合同的冲突法问题研究 …… 623

一、海上拖航合同的法律冲突 …… 623

二、海上拖航合同的法律适用 …… 627

第五节 船员劳动合同的冲突法问题研究 …… 631
一、船员劳动合同的法律冲突 …… 633
二、船员劳动合同的法律适用 …… 641
第六节 海上保险合同的冲突法问题研究 …… 644
一、海上保险合同的法律冲突 …… 645
二、海上保险合同的法律适用 …… 649
三、我国的立法规定及其完善 …… 652
第七节 完善我国海事合同之债法律适用法的建议 …… 658
一、海事合同法律适用与海事国际私法的两大基石 …… 658
二、海事合同之债法律适用法的现有规定 …… 684
三、相关立法建议 …… 688

第六章 涉外海事侵权之债法律适用问题研究 …… 700
第一节 船舶碰撞的冲突法问题研究 …… 703
一、船舶碰撞的法律冲突 …… 705
二、船舶碰撞的法律适用 …… 710
三、我国关于船舶碰撞法律适用的规定及实践中的运用问题 …… 714
第二节 船舶油污的冲突法问题研究 …… 719
一、船舶油污的法律冲突 …… 720
二、船舶油污的法律适用 …… 728
三、我国沿海油污损害赔偿的法律适用问题 …… 730
四、国外(地区)船舶油污的相关规定与采鉴 …… 733
第三节 海上人身伤亡的冲突法问题研究 …… 740
一、海上人身伤亡的界定 …… 740
二、海上人身伤亡的法律冲突 …… 744
三、海上人身伤亡的法律适用 …… 748
四、我国关于海上人身伤亡案件法律适用的规定 …… 750
第四节 其他海事侵权的冲突法问题研究 …… 753

此为试读,需要完整PDF请访问: www.ertongbook.com

一、其他海事侵权的法律冲突 …… 753
二、其他海事侵权的法律适用 …… 757
第五节　完善我国海事侵权之债法律适用法的建议 …… 758
一、国外的有关规定 …… 758
二、我国的立法规定 …… 759
三、我国有关立法草案、立法建议案的规定 …… 761
四、理论上学者的观点与建议 …… 762
五、相关立法建议 …… 766

第七章　涉外海难救助与共同海损之债法律适用问题研究 …… 773
第一节　海难救助之债法律适用问题研究 …… 774
一、海难救助的法律冲突 …… 775
二、海难救助的法律适用 …… 792
三、我国海难救助准据法的确定 …… 796
第二节　共同海损之债法律适用问题研究 …… 800
一、共同海损的法律冲突 …… 802
二、共同海损的法律适用 …… 808
三、我国共同海损准据法的确定 …… 811
第三节　完善我国海难救助与共同海损之债法律适用法的建议 …… 817
一、完善我国海难救助法律适用的建议 …… 817
二、完善我国共同海损法律适用的建议 …… 822

第八章　涉外海事赔偿责任限制法律适用问题研究 …… 827
第一节　海事赔偿责任限制的法律冲突 …… 827
一、海事赔偿责任限制的性理 …… 830
二、海事赔偿责任限制法律冲突的具体表现 …… 832
第二节　海事赔偿责任限制的法律适用 …… 852
一、适用国际统一实体法 …… 853

二、适用调整海事赔偿责任限制的冲突规范 …… 858
第三节 完善我国海事赔偿责任限制法律适用法的建议 …… 860
一、借鉴国际条约及外国(地区)法的相关规定 …… 860
二、参酌国外相关的判例 …… 861
三、我国现行的立法规定与司法实践 …… 863
四、我国相关立法草案、建议案对海事赔偿责任限制的规定 …… 870
五、理论上学者的观点与建议 …… 871
六、相关立法建议 …… 874

第九章 制定我国涉外海事关系法律适用单行法的考量 …… 877
第一节 涉外海事关系法律适用法之立法文化 …… 877
一、文化中的哲学问题 …… 877
二、涉外海事关系法律适用法立法文化概述 …… 880
三、涉外海事关系法律适用法立法文化之功用 …… 891
第二节 我国涉外海事关系法律适用法的现状与问题 …… 898
一、现状 …… 898
二、立法上的问题 …… 905
三、实践中的问题 …… 910
四、21 世纪海事国际私法的发展及中国的应对之策 …… 958
五、中国的对策 …… 971
第三节 制定我国涉外海事关系法律适用法的条件 …… 973
一、立法基础 …… 975
二、指导思想 …… 979
三、立法模式 …… 980
四、立法原则 …… 981
五、立法的构成元素 …… 983
六、立法的社会力量与参与 …… 991
七、相关立法建议 …… 993

第四节　我国涉外海事关系法律适用法的完善路径与立法建议 …… 998
一、我国涉外海事关系法律适用法的完善路径 …… 998
二、出台司法解释 …… 1000
三、修订《中华人民共和国海商法》 …… 1003
四、修订《中华人民共和国涉外民事关系法律适用法》 …… 1003
五、制定《中华人民共和国涉外商事关系法律适用法》 …… 1018
六、制定单行法《中华人民共和国涉外海事关系法律适用法》 … 1038

结　语 …… 1048
中英文关键词对照表 …… 1057
附录一:项目组《中华人民共和国涉外海事关系法律适用法(建议稿)》第一稿至第五稿的形成过程 …… 1070
附录二:《中华人民共和国涉外海事关系法律适用法(建议稿)》(第一次征求意见稿) …… 1091
附录三:《中华人民共和国涉外海事关系法律适用法(建议稿)》(第二次征求意见稿)及说明 …… 1095
附录四:《中华人民共和国涉外海事关系法律适用法(建议稿)》(第三次征求意见稿)及说明 …… 1101
附录五:《中华人民共和国涉外海事关系法律适用法(建议稿)》(第四次征求意见稿)及说明 …… 1107
附录六:《中华人民共和国海商法》第十四章的规定 …… 1114
附录七:《中华人民共和国涉外海事关系法律适用法(建议稿)》(第五稿) …… 1116

参考文献 …… 1122

第五章

涉外海事合同之债法律适用问题研究

人们无法离开社会生活而独自生存，必须以各种方式与他人保持联系，而此种联系又往往以契约或合意作为媒介。①

——[日]田山辉明

海事合同是海事国际私法领域最常见的一种形成海事法律关系的类型。事实上，从一般意义上来看，在现实生活中，契约(contract)或合意的影响与作用都是强大的，其无时无刻不在左右我们的社会生活，很难想象离开契约或合意，社会关系与社会秩序会处于何种状态。正因如此，各国非常重视合同领域的法律问题，从法律适用的角度看，为了解决各国调整合同关系法律规定上的冲突，涉外合同之债的法律适用问题也都有了一些明确的法律适用规则，如合同当用法“Proper Law ”“Applicable Law ”等。通常的原则即每个国际合同都受一个法律支配，该法在普通法系被称为自体法，欧盟则称之为准据法。许多合同外的重要因素可以成为确定该法的根据。但涉外合同之债问题，特别是涉外海事合同之债问题，并不因这些规则的出现而得到彻底解决。法律问题及法律纠纷仍然越来越多，特别是涉外海事合同之债产生的纠纷数量之多超乎想象，是海事海商案件纠纷绝对的多发地带。

随着货物进出口贸易的进一步发展，海上货物运输总量增大，该领域的案

① [日]田山辉明：《日本侵权行为法》，顾祝轩、丁相顺译，北京大学出版社2011年版，第1页。

件数量还会增多。因此,涉外海事合同之债的法律冲突与法律适用问题,毫无疑问地成为了海事国际私法中一个重中之重的问题。

第一节 海上货物运输合同的冲突法问题研究

亚当·斯密在《国富论》中指出:“对每一个国家来说,供应全国人民每年的生活必需品与便利品的根本来源,是全体国民每年的劳动;那些被消费掉的必需品与便利品,如果不是由该劳动直接生产出来的,便是用该劳动的产出物向国外购买的。”①

国际经济与贸易的交往是各国最直接、最经常性的交往,国际贸易离不开海上货物运输,海上货物运输在各国经济交往与对外贸易中具有非常重要的地位,“世界贸易90%的运输量是从海上进行运输的”②。世界经济越发展,海上货物运输也会越发展。目前国际经济整体运行趋势向好。随着世界经济的缓慢复苏③,国际海上运输的货物总量和运输总量还会继续增加。

就中国而言,从历史发展看,航海活动的开展形成了著名的海上丝绸之路。特别是到了近现代,海上运输与贸易发展较快。如以中国与邻国朝鲜为例,1883年仁川开埠通商以后,中朝定期汽船航线的开通促进了双边贸易运输的发展。如下表所示:④

---

① [英]亚当·斯密:《国富论》,谢宗林、李华夏译,中央编译出版社2012年版,第1页。

② 吴冰、姜秋华:《65万海员奋斗海洋强国梦》,http://www.zgjtb.com/content/2013-06/content。

③ 国际货币基金组织(IMF,International Monetary Fund)、世界银行(World Bank)、联合国(United Nations)对2013年世界经济(global economy)增长的预测分别为3.5%、2.4%、2.4%。参见国家发改委宏观经济研究院课题组:《3013:中国经济展望》,中国经济出版社2013年版,第292页。世界银行还预测2014年世界经济增长率为3.1%,发达国家为2.0%,发展中国家为5.7%。参见湖南省统计局统计信息中心编译:《全球经济展望报告》,http://www.hntj.gov.cn/sjfb/gjsj/,2013-08-03。

④ 刘畅:《〈中国旧海关史料〉中的近代中朝海上贸易——以烟台为中心的考察》,韩国仁荷大学韩国学研究所、复旦大学历史地理研究中心:《海洋、港口城市、腹地——19世纪以来的东亚交通与社会变迁》,上海人民出版社2014年版,第24—25页。

年　份	中朝贸易总额(海关两)	上海(%)	烟台(%)	天津(%)	牛庄(营口)(%)	四港之和(%)
1883	13922	98.6	1.4	0	0	100
1884	64091	93.5	4.5	2	0	100
1896	940038	42.6	43.9	7.9	5.6	100
1897	1394574	46.9	40.6	7.6	4.9	100
1898	2039055	42.7	44.8	7.0	5.5	100
1899	1536864	44.5	34.7	14.5	6.3	100
1900	1992598	67.0	26.4	4.4	2.2	100
1901	1692124	59.3	33.2	0	4.3	96.8
1902	2304427	41.7	52.6	1.8	3.9	100
1903	2684949	52.9	41.9	2.1	3.1	100
1904	2270015	57.1	40.8	0.9	1.1	99.9

此外,中国与世界各国(地区)的近现代贸易运输也开展得如火如荼。下表是1936年中国与各大贸易区的进出口情况(单位金额为百万国币,比率为%):①

	中国整体			华北			华中			华南		
	出口	进口	合计	出口	进口	合计	出口	进口	合计	出口	进口	合计
东亚	19.1	18.1	18.5	35.4	48.3	40.9	17.2	14.3	15.4	1.4	8.2	5.1
东南	5.7	13.4	10.1	0.5	10.0	4.6	8.2	10.4	8.3	22.7	31.2	25.9
香港	15.1	1.9	7.5	7.1	0.4	4.3	4.9	1.3	2.6	55.1	5.4	27.3
亚洲整体	44.0	36.5	39.72	43.5	60.1	50.6	30.8	29.1	29.8	82.0	45.9	62.1
欧美	50.4	57.7	54.6	51.6	36.5	45.2	62.6	64.1	63.1	17.3	51.3	36.1
亚洲贸易额	310	344	655	83	84	167	117	186	303	110	76	186

在远洋运输方面,经济贸易的交往促进了海上运输的发展。这里以具体的

① 河世凤:《20世纪30年代东亚的内部交易与港口城市——以1936年的贸易统计为中心》,韩国仁荷大学韩国学研究所、复旦大学历史地理研究中心:《海洋、港口城市、腹地——19世纪以来的东亚交通与社会变迁》,上海人民出版社2014年版,第220页。

此为试读,需要完整PDF请访问: www.ertongbook.com

港口为例,说明发展的情况。如天津通航条件较好,但开埠前天津没有远洋运输,与国外没有直接的联系。在天津开埠后,天津的外海远洋运输突飞猛进,“天津开埠当年,进出港口船只 222 艘,总吨数 54322 吨。1871 年,天津港进出船只 622 艘,共 249034 吨;1899 年天津港进出口船只 1692 艘,总吨数为 1583758 吨”①。最初与天津有外贸关系的国家有英国、美国、法国、德国、日本、荷兰、葡萄牙、荷兰、新加坡、菲律宾等国,“近代天津对外贸易的国家和地区迅速增加到了百余处”②。

值得注意的是,在国内航道方面,外国的船舶也航行其间,开展运输业务,这同样会产生涉外海事法律关系。下表为晚清时期国外航运公司航线(汉口—上海)情况:③

公司	国籍	开办年	船舶名称	吨位	公司	国籍	开办年	船舶名称	吨位
太古	英国	1877	大通	1264	瑞记	德国	1900	瑞泰	1145
太古	英国	1877	安庆	1714	瑞记	德国	1900	瑞安	1145
太古	英国	1877	鄱阳	1839	美最时	德国	1900	美大	1151
太古	英国	1877	金陵	1877	美最时	德国	1900	美利	1151
怡和	英国	1877	瑞和	1931	美最时	德国	1900	美顺	1151
怡和	英国	1877	德和	2355	东方	法国		立大	1727
怡和	英国	1877	吉知和	1924	东方	法国		立丰	1726
大阪	日本	1898	大利	1315	东方	法国		立茂	1727
大阪	日本	1898	大贞	1681	太平	英国		华利	661
大阪	日本	1898	大福	1758	太平	英国		萃利	663
大阪	日本	1898	大吉	1827	鸿安	英、中	1892	德兴	937

新中国成立以后,特别是近年来,我国经济、航运与对外贸易的发展更为迅速,且年年稳定增长。中华人民共和国国家统计局 2014 年 2 月 24 日发布的

---

① 王玉茹、郭锦超:《交通运输发展与近代天津北方经济中心地位的形成》,韩国仁荷大学韩国学研究所、复旦大学历史地理研究中心:《海洋、港口城市、腹地——19 世纪以来的东亚交通与社会变迁》,上海人民出版社 2014 年版,第 341 页。

② 同上书,第 342 页。

③ [日]水野幸吉:《汉口:中央支那事情》,东京:富山房 1907 年版,第 168—179 页。

《2013 年国民经济和社会发展统计公报》显示:“中国 2013 年货物进出口总额为 258267 亿元人民币,以美元计价为 41600 亿美元,比上年增长 7.6%;出口 137170 亿元人民币,以美元计价为 22096 亿美元,增长 7.9%;进口 121097 亿元人民币,以美元计价为 19504 亿美元,比上年增加 7.3%;进出口差额(出口减进口)16072 亿元人民币,比上年增加 1514 亿元人民币,以美元计价为 2592 亿美元,增加 289 亿美元。”①“外贸货物吞吐量 33.1 亿吨,比上年增加 9.2%;规模以上港口集装箱吞吐量 18878 万标准箱,比上年增加 6.7%。”②

据国家统计局 2016 年 2 月 29 日发布的《2015 年国民经济和社会发展统计公报》,全年国内生产总值 676708 亿元,比上年增长 6.9% 。全年货物进出口总额 245741 亿元,比上年下降 7.0% 。其中,出口 141255 亿元,下降 1.8% ;进口 104485 亿元,下降 13.2% 。贸易差额为 36770 亿元,比上年增加 13244 亿元。交通运输方面,全年货物运输总量为 417 亿吨,比上年增长 0.2%(此为 2015 年国民经济和社会发展统计公报中的表述,但事实上 2014 年全年货物运输总量为 439 亿吨,2015 年是略微减少而不是增加。尽管如此,运输总量仍然很大)。全年规模以上港口完成货物吞吐量 114.3 亿吨,比上年增长 1.6% ,其中外贸货物吞吐量 35.9 亿吨,增长 1.1% 。规模以上港口集装箱吞吐量 20959 万标准箱,增长 4.1% 。

另根据预测,“中国 GDP 也将在 2029 年超过美国成为头号经济大国”③。中国的经济总量在不断提高,相应地外贸进出口总量也会不断提高,这对我国海上运输提出了更高的要求,也为我国海上运输的发展、壮大提供了坚实的物质基础。而世界经济总体也是在发展、壮大的,因此,国际海上货物运输的地位将越来越重要。与此同时,海上货物运输的法律冲突问题也会由此变得更加突出。

---

① 国家统计局:《2013 年国民经济和社会发展统计公报》,http://www.stats.gov.cn/tjsj/zxfb/201402/t20140224_514970.html,2014-09-28。

② 同上。

③ 参见《世界经济信息网》,http://www.8pu.com/,2013-07-18。该网站提供的预测是:2029 年中国 GDP 为 241405.9271 亿美元,美国 GDP 为 227436.5033 亿美元,中国 GDP 首次超过美国。之后双方差距逐渐拉大,如 2030 年中国 GDP 为 248604.1033 亿美元,美国 GDP 为 228604.1033 亿美元。

一、海上货物运输合同的法律冲突

海上货物运输合同(international contracts of carriage of goods by sea)是承运人(carrier)与托运人(shipper)所签订的,以收取运费为对价,将托运人所提交的货物经海路从一港运到另一港的合同。该合同"在我国的运输实践与运输法律理论中,其专指涉外海上货物运输合同,与被称为水路运输合同的国内海上货物运输合同相对应"①。按照我国运输市场的实践,长期以来习惯于将国内的内河和沿海的货物运输合同称为水路货物运输合同,成为与海上货物运输合同相互独立的一种合同,适用专门的水路货物运输法律规范。例如,适用交通部于2000年8月28日发布、2001年1月1日起施行的《国内水路货物运输规则》,而不适用《中华人民共和国海商法》第四章"海上货物运输合同"的规定。

各国对海上货物运输合同的法律规定并不一致,冲突主要表现在以下几个方面:

(一)海上货物运输合同的类型方面

海上货物运输合同的种类很多,各国规定不一。常见的海上货物运输合同有下列几种:

——依涉外因素分,有国际海上货物运输合同和国内海上货物运输合同。

——依期限分,有班轮运输合同和航次租船合同。

——依运输方式分,有直达运输合同、转船运输合同和联运运输合同。

——依性质分,有班轮运输合同、联运合同和航次租船合同。

——依对象分,有集装箱货运输合同、件杂货运输合同和散货运输合同。

——依目的分,有公共运输合同和私人运输合同等。

由于海上货物运输合同种类众多,各国对这些种类及内容的规定不尽一致,经常产生法律规定上的冲突。

(二)海上货物运输合同公约的内容方面

目前,海上货物运输合同在提单方面生效的国际公约有《1924年关于统一

---

① 王花:《海上货物运输合同所适用的法律比较》,《当代法学》2003年第6期。

提单若干法律规定的国际公约》(International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading,通常称《海牙规则》)、《1968 年关于修订〈统一提单若干法律规定的国际公约〉的议定书》(Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading,通常称《维斯比规则》)、《1978 年联合国海上货物运输公约》(United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea,通常称《汉堡规则》)三个国际公约,联合国 2008 年还通过了《联合国全程或部分海上国际货物运输合同公约》(United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea》,通常称《鹿特丹规则》)。但这些公约并没有使海上货物运输合同法完全统一,法律冲突仍大量存在。1924 年的《海牙规则》签署国有 88 个,已在 84 个国家或者地区生效;1968 年的《维斯比规则》签署国有 35 个,已在 21 个国家或者地区生效;1978 年的《汉堡规则》签署国有 42 个,已在 21 个国家或者地区生效;《鹿特丹规则》至今还没有生效。由于参加国的数量不一,造成缔约国与非缔约国之间的法律规定的不一致与法律冲突。与此同时,缔约国在参加公约或制定国内立法时,对公约作出保留的条款并不相同,造成缔约国之间的法律冲突。另外,有的《维斯比规则》的缔约国还采纳了《1979 年关于修订维斯比规则的议定书》,因此,目前有效的提单公约实际上有四个。但这四个公约之间,内容存在很多差异。如《维斯比规则》在《海牙规则》不完全过失责任原则的基础上,提高了承运人的赔偿责任限额,明确了承运人的受雇人、代理人的法律地位及提单的证明效力。《汉堡规则》对《海牙规则》《维斯比规则》作了根本性的变革,对承运人实行完全过失责任原则等。

在调整国际货物多式联运合同(International Multimodal Transport Contract)的国际法律规范方面,有《联合国国际货物多式联运公约》(United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods,1980)、《联运单证统一规则》(Uniform Rules for a Combined Transportation Document,1973)和《多式联运单证规则》(UNCTDA/ICC Rules for Multimodal Transport Documents,1991)。这些规范有的没有生效,有的属于民间规则,但在实践中经常为当事人所选择适用。《联合国国际货物多式联运公约》《联运单证统一规则》和《多式联运单证规则》并没有使国际货物多式联运合同完全统一,甚至公约之间的规定也是冲

突的。如关于赔偿责任限额问题,《联合国国际货物多式联运公约》规定,多式联运经营人对货物灭失或损坏的赔偿责任限额为每件货物或每一运输单位 920 特别提款权,或按货物毛重计算,每千克 2.75 特别提款权,两者中以高者为准。《联运单证统一规则》规定按货物毛重计算,每千克 30 金法郎。但是,如发货人事先征得多式联运经营人的同意,已申报超过此限额的货物价值,并在多式联运单据上注明,则其赔偿责任限额为所申报的货物价值。《多式联运单证规则》则没有规定赔偿责任限额问题。

(三)海上货物运输合同的法律性质方面

关于海上货物运输合同的法律性质问题,各国(地区)缺乏统一的认识,如有的国家认为海上货物运输合同是承揽合同,有的国家认为海上货物运输合同是船舶租赁合同。

(四)海上货物运输合同范围方面

关于海上货物运输合同的范围,各国(地区)规定不一。学者对海上货物运输合同范围的认识也各不相同。有学者认为:"现代的海上货物运输合同不仅包括提单和海运单,而且还包括提货单和电子提单。"①有学者认为:"国际海上货物运输合同包括件杂货运输合同、航次租船合同、定期租船合同、光船租船合同四种。"②

(五)海上货物运输合同订立形式方面

各国(地区)对海上货物运输合同订立形式要求不同,有的国家(地区)要求必须是书面形式,如我国台湾地区"海商法"第 39 条规定:"以船舶之全部或一部供运送为目的之运送契约,应以书面为之。"有的国家(地区)对海上货物运输合同的订立形式未作任何要求或限制。

(六)承运人免责范围方面

各国(地区)在国内(区内)立法中对承运人的免责事项作了不尽相同的规定。《海牙规则》的缔约国与《汉堡规则》的缔约国规定的免责范围也有许多

---

① [加拿大]威廉·泰特雷:《国际冲突法——普通法、大陆法及海事法》,刘兴莉译,法律出版社 2003 年版,第 190 页。

② 杨颖:《国际海上货物运输合同法律适用的若干问题》,上海交通大学法学院,2001 年。

差别。

（七）承运人责任限额方面

各国（地区）受不同的提单公约的影响，制定的具体赔偿限额也很不相同，有的国家没有参加相关公约甚至没有相关赔偿限额方面的规定。各国的不同情况如下：

——对承运人责任限额方面没有任何规定。

——接受《汉堡规则》的规定。

——接受《维斯比规则》《关于修订维斯比规则的议定书》的规定。

——接受《维斯比规则》的规定，不接受《关于修订维斯比规则的议定书》的规定。

——接受《海牙规则》的规定。

——根据不同情况分别适用《维斯比规则》或《海牙规则》的规定，对于前往适用《海牙规则》国家的货物运输适用《海牙规则》，其他情况下适用《维斯比规则》。

（八）承运人对运费的请求权方面

各国（地区）在承运人对运费的请求权问题上规定不一。如《德国商法典》第618条第1款规定："如果由于货物的自然性质引起损失，如自然变质、损耗、渗漏，以及由于在航海过程中活动物的自然死亡而导致没有交付货物，承运人仍有权收取运费。"《中华人民共和国合同法》第314条规定："货物在运输过程中因不可抗力灭失，未收取运费的，承运人不得要求支付运费。"

（九）运输合同的解除方面

关于海上运输合同的解除，各国（地区）有不同的规定。我国台湾地区"海商法"规定了海上运输合同的法定解除、全部佣船契约解除、部分佣船契约解除等内容。关于法定解除，该法第42条规定："运送人所供给之船舶有瑕疵，不能达运送契约之目的时，托运人得解除契约。"关于全部佣船契约解除，该法第43条规定："一、以船舶之全部供运送时，托运人于发航前得解除契约。但应支付运费三分之一，其已装载货物之全部或一部者，并应负担因装卸所增加之费用。二、前项如为往返航程之约定者，托运人于返程发航前

此为试读，需要完整PDF请访问：www.ertongbook.com