

海事法规

王成伯 编著



科学普及出版社

目 录

第一章 国际海事法的起源与发展	1
第一节 古代的海事法	1
第二节 中世纪海事法	6
第三节 民族主义化时期的海事立法	10
第四节 海事法统一趋势	12
第二章 联合国海洋法公约	16
第一节 概述	16
第二节 内海、领海和国家管辖水域	19
第三节 公海	25
第四节 专属经济区	28
第三章 海上交通安全法	32
第一节 概述	32
第二节 船舶登记	40
第三节 船舶检验和船舶证书	46
第四节 船员管理	58
第五节 其它规定	67
第四章 海洋环境保护	70
第一节 海洋环境的污染损害	70
第二节 海洋环境保护法	72
第三节 防止船舶污染海域	75
第四节 国际上防污有关规定	79
第五章 船舶碰撞	86
第一节 船舶碰撞的概念及其有关的国际公约	86

第二节	船舶碰撞责任	90
第三节	船舶碰撞损害赔偿	97
第四节	案例分析	100
第六章	海上救助	122
第一节	海上救助的意义	122
第二节	救助报酬	123
第三节	海上救助合同	127
第四节	有关海上救助法律的发展	131
第五节	案例分析	133
第七章	共同海损	149
第一节	共同海损的意义	149
第二节	共同海损理算规则	154
第三节	共同海损损失	158
第四节	处理共同海损的要点	163
第五节	案例分析	166
第八章	船舶所有人责任限制	174
第一节	船舶所有人责任限制制度的发展	174
第二节	船舶所有人责任限制公约的内容	178
第三节	案例分析	187
第九章	海事争议	189
第一节	海事请求	189
第二节	海事诉讼	194
第三节	海事仲裁	197
第四节	调解和行政处理	201
第五节	案例分析	202

第一章 国际海事法的起源与发展

为了便于了解海事法的起源，本章先扼要介绍国际海事法的历史。

国际海事法，与其他国际法一样，产生于社会发展的一定阶段。每个历史时代占统治地位的社会经济结构，决定了国际海事法的产生及其发展；而国际海事法的性质和作用，当然也取决于社会经济结构的基本特征。

严格地说，古代海上商业活动的开始就意味着海事法的诞生；广泛的海上商业活动也是长期来使国际海事法惯例主体得以存续与发展的根本原因。从这样的角度去探讨国际海事法的历史，我们就可以把国际海事法史追溯到公元前3000年。但是，我们往往习惯于从人类开始用文字记载时期开始考察，因而我们把对国际海事法史的研究分成几个历史时期进行扼要的分析。

第一节 古代的海事法

考古学家向人们揭示了这样一个事实：早在3000年前，捕鱼的船舶已有相当的水平，且一直在发展，延续至今。现在，世界上有3/4的人口把鱼作为动物蛋白的主要来源。

从人类历史发展来看，渔猎生活早于农牧生活。在人类开始以村落方式定居与制作陶器之前业已出现了船舶。到了人们用石头或金属制成刀斧时，就不仅能制造木筏和小船，而

且能制造相当大的船只从而有了航海活动。就传播文明而言，航海是人类历史进步的一个重要组成部分。

西方的文明起源于地中海的东部沿海地区。约自公元前3400年到公元前1200年的两千多年里，古希腊的克里特岛是古代文明最主要的中心，被称为米诺斯时代，因为希腊传说中的克里特国王叫米诺斯。克里特人在海权和贸易方面的成就是很突出的。它的船只不仅到过埃及，并且遍及东地中海沿岸各地。在塞浦路斯、在希腊、也许还在西西里岛，都可以找到它的领地。可以想像，克里特的海军一定强大到可以捍卫遥远的领地，警卫克里特的海上贸易，以及守卫克诺苏斯的宫殿。克诺苏斯是克里特岛上最大的城市，其统治者便是全岛之王。

克里特人把他们的文化播遍了爱琴海周围的区域，因此克里特文化常被称为“爱琴文明”。

广泛的海上商业活动，尤其是海上商业活动的国际化，若没有规制其行动的准则，就无法解决海上活动中产生的争议和纠纷，也不会兴旺发达。事实上，古代海上贸易的国际惯例早已问世，且日益发展，还可以追溯到非常早的年代。海上商业活动，遵循着为所有商人能普遍接受的海上商业惯例，这些惯例逐渐演变成为一个独特的体系——古代海上法。

一、早期的海事法——《巴比伦》法典

《巴比伦》法典是在约公元前1792年——1750年期间，由巴比伦王朝第六王汉穆拉比编纂的一部法典，刻在一块黑色的石头上。法典共有285条法规，它几乎涉及到了古代生活的一切领域，包括商业、婚姻、工资、谋杀、偷窃以及债务

等。令人颇感兴趣的是，汉穆拉比法典竟然还包含关于海上碰撞、船舶抵押以及出租船舶及赔偿等某些海事法的规则。毫无疑问，如此重要的海上商业习惯法是史前罗马时代的一部影响最深远的法典。

二、罗 得 海 法

公元前1000年古希腊历史的后期，罗得已经成为爱琴海地区的主要海运城邦。罗得是希腊群岛中最大的一个岛屿，位于希腊群岛的南端，邻近埃及。当时有一段相当稳定的历史时期，罗得岛的商业特别昌盛，因此由罗得人编纂的第一部综合性的海事法典在地中海享有极大的权威，不仅在相当长的一段时期内规制了希腊的海上商业活动；而且为以后1000年历史中的所有海上法律奠定了基础。

希腊的其它城市虽然也有自己的法律，但通常是以罗得法为基础的。雅典人通晓船舶抵押契约，并付之实施；设有海上即刻裁决法庭，不仅对海上违规行为处以罚款，而且对海上犯罪行为亦予即刻处罚。希腊的法律与中世纪后期的法律相似，包含了大量的习惯法，包括法庭认可的作为结论性证据的海上文件，法庭认可的始于托运人、商人、银行家和海员团体之间的协议以及各种惯例。但是，史前罗马时代所有立法发展的真正的顶峰必然是罗得海上法。尽管该法并非完美无缺，但毕竟是尔后约在纪元前7、8世纪编纂的更新的海上法，即罗马海法的基础。

三、罗 马 海 法

罗马人对于整个世界的法律体系所做的贡献是杰出的。迄今为止，无论是从其范围，还是从其影响的程度，世界上

没有一门法律可与之比拟，且一直存续至今。世界各国都毫不例外地把它纳入了本国的国内法法律体系。为此，我们要阐明的最为重要的事实是罗马法也可以被视为最早时期的名符其实的国际法。

罗马海上法在适用范围上可划分为性质截然不同的，但却完全相关的五个部分。

第一部分是海洋，即现今称之为海上公法的部分。可以说，罗马海上法中关于把海洋划分为一个部分及其条款对我们的论题至关重要，因为它们形成了后来的关于“海洋自由”说的前提。但就当时的背景而论，罗马帝国对领土的扩张永不满足，把地中海沿岸被征服的领土全部囊括入它的版图，从而就毋须主张对海洋的独一无二的管辖权了。罗马帝国的法律措辞也简单明了，毫无暧昧地阐明了该国当时的海上威力。当时，罗马最杰出的法学家乌尔比安说：“海洋，自然应向所有人开放，不能受私法中地域权的规制。无论是海洋，或是其沿岸海域，是一切人所共有，并且不应以立法去阻止他人到一国的沿海去捕捞。”纪元前200年，法学家赛尔塞斯认为：“海洋如同空气，应为所有人所共用。”他还把这比拟与罗马所拥有的广阔大陆相比照。纪元前100年，马尔亚纳认为：“按自然法则，空气、河流、海洋以及海洋沿岸应为一切人所共有。”

迄今为止，我们没有获得足以证明当时海上自由的任何文件、记录。而事实也的确如此：地中海既然处于罗马人的控制之下，又无来自于第三者的严重挑战，“海洋自由”之说实属无的放矢，而且罗马帝国时期根本没有需要宣告“海上自由”原则的基础，罗马人单纯地利用海洋为其谋利，不涉及到海洋主权的真正原则，只是把海洋视

作具有职能性的商业活动的媒介。这一点与现代的概念相仿。

第二部分是船舶，是使用海洋的主要部分。桑鲍曾指出，海事法的主要特征是“首先处理在使用船舶中产生的法律关系。”没有船舶就没有海上航行，也就不需要海上法规了。罗马法在关于船舶部分的条文中，根据船舶所航行的不同区域再分为海船和内河船，对船舶进行如上的分类至今仍然有效。现代海事法与海上公法的主要区别也在于前者首先与船舶相关，而不是与船舶赖以航行的媒介——海洋相关。罗马海上法的第二部分还涉及到与船舶相关的个人，即船东、船长、船员、引水员、托运人以及商旅等。这表明了该法与现代的海事法原则很相似。至于在这部分中所列明的特权一项，即船舶的拟人化，也就是众所周知的对物诉讼程序，不仅早已设置，且十分完善，或许现今有关此类的法规源出于此。

第三部分为货物。虽然罗马海事法在分类上把货物一项划在海洋和船舶之后，位居第三，但却是该法所规制的最重要的一部分。这又一次表明，该法与现代货运法相差无几。罗马海事法规定，一旦收受货物，拥有船舶的个人对安全运载货物即负有责任，即使船舶失事也不视为免责的理由。但在罗马帝国的后期，即乌尔比安执政时期，修改为船舶失事与海盗袭击为免责的理由，普通法中“上帝行为”的概念或许源出于此。古代罗得海上法中处理共同海损的一个法则也在这一部分中得到了体现，即紧急情况下抛弃货物的做法：“假如发生船舶需要减载的紧急情况，而必须抛弃货物，则其损失由所有人共同分担。”另一方面，罗马海上法中显然还列有救助的法则，即对施行救助的补偿等。

第四部分为责任。罗马商船的船长具有为紧急修理船舶购置必需品的权力、签订承修合同的权力，甚至还可以借钱以完成必要的航次。租船的法则与现今十分相似，可以整船出租，也可以出租船舶的部分舱位或吨位，补偿方式即为把货物运抵目的港的所有费用。由于海上航行的危险性极大，所以有关借贷的普通罗马法条文就不适用。就此，制定了海运特别条款，规定了用于海上冒险贷款的高利率。我们认为，这就是最早时期所采取的海上保险的形式。迄今，已构成了海上法律的一项重要内容。

罗马海事法的最后一部分为裁决，是关于前述四项程序中所产生的争端的裁定。罗马时代业已产生了关于海上管辖权及其程序的与众不同的独特体系。船上犯有过错或伤害等违规行为，则通过罗马法审理。例如，海上碰撞由罗马法损害法规制约，安格利亚号轮一案中判定船员应负疏忽行为之责任，即系该法的损害法规范畴。现今，疏忽行为仍然是一切海上碰撞责任的基础。

第二节 中世纪海事法

一、中世纪海事法

罗马帝国的崩溃，伊斯兰教和基督教两大教的冲突所造成的无法可依的战乱年代，迫使地中海沿海地区的城邦社团具备了自给自足的能力，并形成了海运优势。这些城邦作为一个实体或半实体，挽救了自罗马踏上衰亡道路之后的海上贸易。因而，这也是海事法史上制定和汇编法律的最活跃时期，那时，大多数城邦设置了为数众多的海事法庭，自己编

纂了海事法。

（一）威尼斯海事法

威尼斯地理位置优越，与拜占庭的关系密切，是当时最强盛的城邦之一，商船多达 3000 艘，船员 38000 人，人口 200000 人。早在 1205 年，威尼斯人就制定了具体而详尽的海事法，现今威尼斯依然是巨大的贸易商港。

（二）阿马斐城表

阿马斐城现今是那不勒斯附近的一个荒废城市。900 年之前曾一度繁荣发达，人口 5000 以上，在叙利亚、阿拉伯半岛、印度和非洲均有它的殖民地。在该城邦昌盛时期，曾编纂过一部法典，名为《阿马斐城表》。据传说，该城市首先发明和使用了航海用的罗盘，但至今尚未得到进一步的证实。海上法典“阿马斐城表”到 1813 年时才被发现，其中包含了意大利阿马斐城所遵循的海上法惯例，商业争议和海事争端部分格外详细，这足以说明该城市也是早期海事法的起源地之一。

（三）特拉尼海事法

当时，特拉尼也是亚得里亚海岸的以航海为生计的城邦，但现已默默无闻了。据说约于公元 1063 年，该城邦曾编纂过一部判例笔录，名为《特拉尼城海上管事的判决》，编纂笔录的特拉尼航海者会社管事是亚得里亚海湾能够找到的最精通海上事务的人。内中包括了海事习惯法的大量原始资料。就此，不难判断，11 世纪中叶的特拉尼城的商业相当繁荣，所以有必要把管事们对海事的判决集录成书。

（四）比萨海事法

12 世纪初期，该城市曾编纂过一部有关管辖权的汇编，主要包括了海上和商业法规则。有些学者认为这是欧洲早期

海事法最重要且完整的汇编之一。

(五) 热那亚档案

热那亚是威尼斯城邦的竞争对手，位于利翁湾的前沿，战略位置相当重要，现今仍然是意大利的主要海运城市。中世纪时，热那亚的海运业已相当发达，贸易兴旺，商业活动的创新颇多。但是到1154年时，有关该城市海运立法已所剩无几，只是尔后的一些海运立法中可以看出该城邦早期立法的一些影子，可以肯定，热那亚的早期海运立法是存在的。从热那亚档案馆中所保存的最早时期的外汇法案实例和海上保险政策实例中可以得到进一步的证实。闻名遐迩的圣·乔奇银行始建于13世纪，一直存续至今，是世界上历史最为悠久的有关海运的金融机构之一。

(六) 马赛法令

马赛现今仍然是法国最重要的海港。当时，该城邦的商业活动业已相当发达。该城市“马赛法令”有海上法律的记录。可以追溯到1253年，其多数法则是基于早期的习惯法则。《马赛法令》中除了载有货运和船员的法规之外还列有最早的关于客运的条款。

(七) 耶路撒冷法典

于1099年，由法兰克十字军创建耶路撒冷国。在12世纪中叶设立了自己的法院以审理争端，国王阿曼尔里奇下旨编纂了一部耶路撒冷法典，并设立了法院，以实施地中海地区进行贸易的商人习惯法。

(八) 奥列隆档案

奥列隆是比斯开湾中博尔多附近的一个小岛，当时是英属领土。12世纪时，由于它是十字军在北欧的一个始发港而成为一个重要的商业中心。在奥列隆出现的被称为“奥列隆

档案”的法典的编纂，标志着在立法上是一个显著的进步。对于“奥列隆档案”的由来却众说纷纭，最常见的说法是，由阿基坦的伊里诺王后(1160年法国西部的君主)下令制定了该法典。另一种说法是由从十字军返回的英王理查一世制定的。无论其起源如何，该法典影响北欧地区的商业活动长达几个世纪，并且对欧洲的海事法产生了十分深远的影响。

二、巴塞罗那海事法典

在西班牙的巴塞罗那港，于1272年，按阿拉贡国王彼得二世的旨令设立了海事法院之后，该港不久就成为一个主要的贸易商港，且是一个解决争端的主要港口。

巴塞罗那法典是一部法典的汇编，也是第一部完整的海事法典。题名为《巴塞罗那海事法集》，包括五花八门的制成法和罗马时代应用罗得法的各种判例。实质上，它是地中海所有法律最新的大部头版本的集成，共300章，几乎涉及到航运的一切领域，对当时国际贸易的种种法律问题所产生的各方面的实际要求作了大量的、详尽无遗的解释和陈述。起初，该海事法集于1300年以卡达兰文写成出版，但原版本(第一版)已经失传。最近，对该海事法集的重新考察，揭示了这样一个在以往研究中所忽略的重要问题，即《海事法集》本身首先是以罗马法以前的法律为其渊源编纂而成的，它并不企图订立普遍运用的规则，而是把当时存在的许多海事原则、成文法、习惯和惯例纳入一本书里，是类似于《决疑法》的一部杰作。由于《海事法集》的广泛流行，当时就成了大多数人的“商业语言”。

没有海事法，海上商业活动几乎是不可能发展的。那时，海事法日益发展并成为被广泛接受的法规主体。然而，

这一时期海事法的日臻成熟是完全建立在相互信任的基础上的，所以，或许可以这样说，是在不文明的时期形成的唯一文明的法规。

海事法律的实施范围从地中海的东部地区向西部地区渐渐移动，以后又沿着欧洲的西部海岸向西北部海岸作缓慢的移动，这不仅标志着海上商业活动的延伸，而且亦标志着其内部结构的变化。海事法向西北欧的移动与发展，就成为后来的大陆法系的基础。

海事法在解决国际争端方面竞先于国际私法中的其它领域几个世纪。海上运输方面早已具备了解决大多数海事冲突的法律基础，它不仅明确，且合乎情理，易于理解。

第三节 民族主义化时期的 海事立法

从15世纪开始，欧洲的航海事业发展到一个空前阶段，新的海上法规也在不断地出现和发展。

一、英国海事法：海事法庭黑皮书

英国海事法起源，是先前法律的一部法集，始于“罗得海事法”和“奥列隆档案”。该法集被认为是14世纪初在爱德华二世的统治时期内汇编的，称为海事法庭黑皮书。后经查理二世和亨利四世时期详尽阐述，为对海事法院提供关于海上法规及惯例的手册而写成的，基本上是一部实用的海运法规集。黑皮书中所载的许多条款和规则取自英国沿海城镇的海事纪事录，自远古以来英国沿海城镇所设置的海事法院对英国和国外的航海者和商人执行了一套海上习惯法。黑皮书

随着境况的要求不断地修订和补充，有些条款以奥列隆档案为根据，后来纳入了《海军部黑皮书》，并编成了一个特别版本。

英国法令全书上提到的有关海上保险的最初条例，于1601年在英国议会8天的会议中获得通过，成为至今英、美等国所有的海上保险法的基础。

二、荷兰海事法：达姆判例集

荷兰在航运贸易中所处的统治地位，显然需要法规和相当全面的海事法体系。这一体系大部分建立在已有的惯例、习惯法和其它海事法典的基础上。例如，《达姆判例集》，在佛兰芒地区使用很久，它几乎是奥列隆档案前24条的一份逐字逐句的抄本，可能是在13或14世纪传入该地区的。其它的海事惯例被收集在《阿姆斯特丹习惯法》和其它海运城邦的习惯法内，这些习惯法把达姆法规和维斯比法的某些部分结合了起来。有根据表明，海上保险业务始于1377年的布鲁日，它是海事法在该领域内最显赫的中心。在海事法的公共领域内，荷兰做出了很大的贡献。

三、法国科尔伯特与《欧洲海事法典》

1660年法国路易十四开始了他的统治时期。财政审计大臣琼·巴普蒂斯塔·科尔伯特是当时最杰出的行政官员之一。为加强法国的海运商业，制定了一项具有远见卓识的政策，并着手制定了一部海事法，即《欧洲海事法典》，是受到空前高度重视的一部海事法典。

该法典由五卷分册构成：

1. 海事法庭的权利，职责和权力范围；承担海运贸易

政策和保护的公共机构；授予海事法庭管辖权。

2. 控制海运贸易中雇佣人员权利职务的法律；关于船舶作为一种财产的法律。

3. 关于各种类型海运合同的法律。

4. 控制港口和保护沿海地区的法律。

5. 关于海难的法律。

在欧洲民族主义化时期，主权国家业已形成。各国相继把历史上的海事法纳入了各国的国内法。继法国颁布了《欧洲海事法典》之后，荷兰也于1721年颁布了《鹿特丹海上法》，西班牙于1737年颁布了《毕尔鄂法令》，威尼斯于1786年发布了《商业海运法典》。为了消除海事法在各国内立法中的分歧，各国法学家作了很多工作。在促进海事法的统一问题上，一国在国内立法上就某一具有分歧的问题作些让步或牺牲，各国的利益就可以在更大的国际范围内取得较大的一致。同时，可以把国际范围内某些法律的统一推向更高的水平。

第四节 海事法统一趋势

频繁的海上运输和其它海上活动，产生了复杂的国际海事关系。假如各国海事法的规定相同，那么不论是适用A国海事法，还是适用B国海事法，结果就会一样。一国在处理涉外海事关系时，便会易如反掌。但是，这毕竟是理想，现实生活中的实际情况是，一国在制定本国海事法时，不能不考虑自身的政治、经济利益，因此各国海事法是个性的，不统一的。

各国海事法的不统一对国际航运业的严重妨碍早已引起

国际社会的关注。人们深感有必要通过各种途径减少和缓和
国际海事关系中的法律冲突现象，以维护海事活动的正常秩
序，进而促进世界经济的健康发展。

一、实体法的统一

国际上，海事法方面的实体法统一运动始于1910年，在
布鲁塞尔举行的第三届海洋法外交会议通过了国际海事委员
会制定的《船舶碰撞公约》和《海上救助公约》。

通过缔结海事国际公约来解决各国海事法的冲突是一个
很好的途径。它在缔约国范围内消除了实体法的冲突，使用
起来方便。在1910年以前，就互有过失船舶碰撞而论，国际
上有三种不同的责任划分原则：一是各方损失自负（阿根廷、
意大利、智利和委内瑞拉等国），二是损失平均负担（美国、
英国），三是按过失比例划分责任（法国、比利时、德国、葡
萄牙和斯堪的纳维亚各国）。1910年为了统一各国实体法的
不同规定，碰撞公约明确对互有过失的船舶碰撞按过失比例
划分责任。由于该公约在国际上得到了广泛承认，这就在缔
约国范围内，统一了实体法，预防了法律冲突的产生。再
如，在船舶所有人责任限制方面，各国法律也不相一致，
法国1807年商法典规定，船舶所有人的责任以委付船舶和运
费为限；德国商法典采取的是执行制度，即索赔方只能就他
的债权对船舶采取扣留和变卖行动。上述两种规定的区别
是，在委付制度下，船舶所有人有采取委付行动的主动性；
在执行制度下，责任限制来自外部，受损方要使债权得到满
足，可以对船舶采取行动，无需任何来自船舶所有人的主动
性。北欧诸国也采取执行制度。英国，1894年商船法对所有
人责任限制规定的是金额制，即以船舶的吨位乘以每一吨限

额，得出的积便是船舶所有人的责任限制额。各国实体法在责任限制上的不同规定引起了种种麻烦，为此1957年责任限制公约采用金额制来限制责任。事实证明，它也取得了在缔约国范围内预防了法律冲突产生的效果。

现代一些国际组织，如国际海事委员会、联合国海事协商组织、联合国贸发会等都主持制定了一些国际公约，对海事法的统一作出了贡献。

各国在接受公约的形式上还有所不同，一种是英国模式，把国际公约作为本国立法的一部分生效。另一种是日本模式，在批准某一公约的同时，根据公约的规定，结合本国实际情况另行规定相应的国内法。还有的国家采用公约优先原则，如苏联、东欧国家、菲律宾等国。我国在这个问题上的态度，可以从“民事诉讼法”（试行）第189条规定进行推理，规定“中华人民共和国缔结或参加的国际条约同本法有不同规定的，适用该国际条约的规定。但是，我国声明保留的条款除外。”

以统一实体法来解决各国海事法的冲突问题，不是万能的。首先，用制定公约的方法来统一各国实体法，不可能对海事法的每一个领域都是行之有效的。其次，一国所处的环境和所面临的问题差异很大，这就决定了它对公约的态度。因此，有的公约批准的国家很多，有的则少些，有的无人问津。再则，一个公约往往仅对海事法某一方面的若干问题作出统一规定，从这个意义上说公约的作用有限。目前，国际上制定的并已实施的诸如船舶碰撞、海上救助、提单等法规，都是技术性比较强的法规，而且这些法规的某些事项，也并未取得完全统一。