

普通高等教育“十二五”规划教材



21世纪法学规划教材

海商法

Maritime
Law

贾林青 著



北京大学出版社
PEKING UNIVERSITY PRESS

013046589

D996.19-43
10

海商法

Maritime Law



北航

C1653067



北京大学出版社
PEKING UNIVERSITY PRESS

D996.19-43
10

图书在版编目(CIP)数据

海商法/贾林青著. —北京:北京大学出版社, 2013. 6

(21 世纪法学规划教材)

ISBN 978 - 7 - 301 - 22563 - 9

I. ①海… II. ①贾… III. ①海商法 - 高等学校 - 教材 IV. ①D996.19

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2013)第 109496 号

书 名: 海商法

著作责任者: 贾林青 著

责任编辑: 李 铎

标准书号: ISBN 978 - 7 - 301 - 22563 - 9/D · 3338

出版发行: 北京大学出版社

地 址: 北京市海淀区成府路 205 号 100871

网 址: <http://www.pup.cn>

新浪微博: @北京大学出版社

电子邮箱: law@pup.pku.edu.cn

电 话: 邮购部 62752015 发行部 62750672 编辑部 62752027
出版部 62754962

印 刷 者: 北京世知印务有限公司

经 销 者: 新华书店

787 毫米 × 1092 毫米 16 开本 21.5 印张 523 千字

2013 年 6 月第 1 版 2013 年 6 月第 1 次印刷

定 价: 42.00 元

未经许可,不得以任何方式复制或抄袭本书之部分或全部内容。

版权所有,侵权必究

举报电话:010 - 62752024 电子邮箱:fd@pup.pku.edu.cn



编写说明

海商法作为现代法律体系中的独立法律部门,是为适应海上贸易的产生和发展而形成和确立的,它以其特定的适用范围和调整对象在各国民商法领域内占有一席之地,成为民商法的必要组成部分。

海商法适用于特定的社会经济关系范畴内,即海上运输关系和船舶关系。这使得海商法成为独立的法律部门,而不能被其他法律规范所替代。其首要表现就是海商法围绕着海上运输活动,着眼于维护海上运输安全秩序,促进海上运输发展的目的,建立了其特有的海商法律制度,诸如,船舶抵押权和船舶优先权制度、船员制度、海上货物运输合同制度、海上旅客运输合同制度、船舶租用合同制度、拖航合同制度、海难救助制度、船舶碰撞制度、共同海损制度、海事赔偿责任限制制度等,形成了海商法独特的法律规范体系。同时,海商法又是实践性极强的法律部门,必须结合海上运输活动的实践,才能够切实理解海商法的立法精神和立法内容。

海商法是具有很强的国际性的国内法。这不仅体现在海商法所调整的海上运输关系和船舶关系是存在于不同国籍的船舶、货物所有人之间的经济活动,更体现在海商法的法律渊源主要包括国内立法、国际公约和国际惯例等多种形式。因此,研究各国海商法适用过程中的法律冲突的预防和处理问题,就成为海商法立法和理论的重要组成部分。而且,在国际范围内所出现的统一海商立法,也是不可忽视的重要问题。

时至今日,中国的国际海运市场适应着我国社会主义市场经济深化发展的需要已经发生了重大变化,对其实施规范调整的法律环境亦日臻完善,尤其是,2008年12月11日,联合国第六十三届大会通过了《联合国全程或部分海上国际货物运输合同公约》,简称《鹿特丹规则》。这势必要对我国参与国际海运活动和处理海事纠纷的司法和仲裁活动产生新的影响。因此,本书在写作体例上,不仅保持海商法理论体系,同时,考虑大家学习海商法的实际需要,重点是引入新的知识点,并设置海事案例的分析研究、知识链接等栏目,以期提高大家学习海商法理论过程中的兴趣,扩展研究海商法理论的知识视野。

贾林青

2013年5月

丛书出版前言

秉承“学术的尊严,精神的魅力”的理念,北京大学出版社多年来在文史、社科、法律、经管等领域出版了不同层次、不同品种的大学教材,获得了广大读者好评。

但一些院校和读者面对多种教材时出现选择上的困惑,因此北京大学出版社对全社教材进行了整合优化。集全社之力,推出一套统一的精品教材。

“21世纪法学规划教材”即是本套精品教材的法律部分。本系列教材在全社法律教材中选取了精品之作,均由我国法学领域颇具影响力和潜力的专家学者编写而成,力求结合教学实践,推动我国法律教育的发展。

“21世纪法学规划教材”面向各高等院校法学专业学生,内容不仅包括了16门核心课教材,还包括多门传统专业课教材,以及新兴课程教材;在注重系统性和全面性的同时,强调与司法实践、研究生教育接轨,培养学生的法律思维和法学素质,帮助学生打下扎实的专业基础和掌握最新的学科前沿知识。

本系列教材在保持相对一致的风格和体例的基础上,以精品课程建设的标准严格要求各教材的编写;汲取同类教材特别是国外优秀教材的经验和精华,同时具有中国当下的问题意识;增加支持先进教学手段和多元化教学方法的内容,努力配备丰富、多元的教辅材料,如电子课件、配套案例等。

为了使本系列教材具有持续的生命力,我们将积极与作者沟通,结合立法和司法实践,对教材不断进行修订。

无论您是教师还是学生,在适用本系列教材的过程中,如果发现任何问题或有任何意见、建议,欢迎及时与我们联系(发送邮件至bjdxcbcs1979@163.com)。我们会将您的意见或建议及时反馈给作者,供作者在修订再版时进行参考,从而进一步完善教材内容。

最后,感谢所有参与编写和为我们出谋划策提供帮助的专家学者,以及广大使用本系列教材的师生,希望本系列教材能够为我国高等院校法学专业教育和我国的法治建设贡献绵薄之力。

北京大学出版社

2012年3月

目 录

1 第一章 海商法概述

- 1 第一节 海商法的历史沿革
- 8 第二节 海商法的内容和调整对象
- 11 第三节 海商法的概念和法律性质
- 14 第四节 海商法的法律渊源
- 16 第五节 海商法的适用效力

20 第二章 海事法律关系

- 20 第一节 海事法律关系的概念和性质
- 22 第二节 海事法律关系的主体
- 25 第三节 海事法律关系的客体
- 26 第四节 海事法律关系的内容
- 27 第五节 海事法律关系的产生、变更和消灭
- 29 第六节 国际海运市场管理制度

39 第三章 船舶

- 39 第一节 船舶在海商法中的概念和法律性质
- 42 第二节 船舶登记和船舶国籍
- 46 第三节 船舶所有权
- 49 第四节 船舶抵押权
- 53 第五节 船舶优先权

60 第四章 船员

- 60 第一节 船员的概念和法律地位
- 63 第二节 船员的资格与取得
- 68 第三节 船员劳动合同
- 70 第四节 船员的权利和义务

74 | 第五节 船长的概念和法律职责

78 第五章 海上货物运输合同

79 | 第一节 海上货物运输合同概述

83 | 第二节 有关国际海上货物运输的国际公约

88 | 第三节 海上货物运输合同的订立和解除

91 | 第四节 海上货物运输合同当事人的权利、义务和责任

100 | 第五节 提单与海运单

112 | 第六节 航次租船合同

118 | 第七节 多式联运合同

122 第六章 海上旅客运输合同

122 | 第一节 海上旅客运输合同的概念和特点

125 | 第二节 海上旅客运输合同的构成

126 | 第三节 海上旅客运输合同的订立和解除

129 | 第四节 海上旅客运输合同当事人的权利和义务

132 | 第五节 承运人的赔偿责任

136 第七章 船舶租用合同

136 | 第一节 船舶租用合同的概念和法律特性

138 | 第二节 定期租船合同

149 | 第三节 光船租赁合同

158 第八章 海上拖航合同

158 | 第一节 海上拖航合同的概念和法律性质

162 | 第二节 海上拖航合同的订立和解除

164 | 第三节 海上拖航合同当事人的权利和义务

169 | 第四节 海上拖航合同的损害赔偿赔偿责任

174 第九章 船舶碰撞

174 | 第一节 船舶碰撞的法律含义

179 | 第二节 船舶碰撞的损害赔偿赔偿责任

183 | 第三节 船舶碰撞损害赔偿赔偿责任制度的适用

192 第十章 海难救助

- 192 第一节 海难救助概述
- 196 第二节 海难救助的构成要件
- 200 第三节 海难救助合同
- 205 第四节 海难救助款项(海难救助报酬与特别补偿)

212 第十一章 共同海损

- 212 第一节 共同海损的概念和法律性质
- 216 第二节 共同海损的成立
- 219 第三节 共同海损的损失和费用
- 222 第四节 共同海损的理算

231 第十二章 海上油污损害赔偿责任制

- 231 第一节 海上油污损害的概念和种类
- 234 第二节 海上油污损害赔偿责任的构成要件
- 237 第三节 海上油污损害赔偿责任制度的适用

245 第十三章 海事赔偿责任限制制度

- 245 第一节 海事赔偿责任限制制度概述
- 250 第二节 海事赔偿责任限制制度的基本内容
- 263 第三节 海事赔偿责任限制制度的适用

269 第十四章 海上保险合同

- 269 第一节 海上保险制度的性质和地位
- 273 第二节 海上保险合同的概念和构成
- 276 第三节 调整海上保险合同的法律原则
- 282 第四节 海上保险合同的订立、解除和转让
- 287 第五节 海上保险合同的种类和基本条款
- 293 第六节 海上保险合同当事人的权利和义务
- 298 第七节 海上保险合同的赔付

310 第十五章 海事纠纷处理制度

- | | | |
|-----|-----|-------------|
| 310 | 第一节 | 处理海事纠纷的法律途径 |
| 314 | 第二节 | 海事诉讼制度概述 |
| 318 | 第三节 | 海事诉讼审判程序 |
| 328 | 第四节 | 海事诉讼时效 |
| 332 | 第五节 | 涉外海事关系的法律适用 |

335 参考文献

第一章

海商法概述

【学习目标】

海商法是一个古老的法律规范体系。它是为适应航海通商贸易活动的发展需要而产生和发展起来的,经历了从国际法到国内法,再趋向于国际统一化的历史演变过程,成为法律体系中一个独立的法律部门。从而,海商法专门以海上运输关系和船舶经营关系作为其调整对象,相应地形成了诸多独特的法律制度,同时,海商法的法律渊源和适用效力也具有自身的特殊性。这些均是学习海商法的具体法律制度之前,需要先行把握的问题。因此,本章围绕着海商法的历史沿革、内容和调整对象、性质和特点、法律渊源、适用效力等予以阐述,构成学习海商法的理论基础。

大家学习本章时,应当了解海商法的发展历史,掌握海商法的概念、内容和性质,海商法在法律体系中的地位,海商法的法律渊源,海商法的适用效力等问题。

【关键概念】

海事习惯法 海商法的调整对象 海商法的法律渊源 国际公约 国际惯例
海商法适用的水域范围 海商法适用的船舶范围

第一节 海商法的历史沿革

一、海商法语义探源

海商法是一个古老的法律部门。它是随着航海通商贸易活动的发展而产生和发展起来的。

众所周知,大海占地球表面积的7/10,辽阔的海洋将陆地隔断成若干部分。因此,人类自古以来为了生存需要而进行航海活动和海上运输,从而使得海上运输成为商品流通不可缺少的环节。最初,商人们到海外进行商品贸易,要用自己拥有的船舶完成海上运输活动。故而,在17世纪之前,参与商品贸易的商人既是商品的所有人(货主),又是船舶所有人(船东)。这些商人为了商品贸易交换的需要,以海洋为通道,用自己的船舶作为海上运输工具,从事自运自销的商业贸易活动。欧洲中世纪的学者称其为“海上贸易”,而亚洲学者则习惯

于称其为“海商”，以区别于陆上商人所从事的商贸活动。相应地，用于调整此类海商活动的法律规范就是“海商法”。

知识链接

郑和下西洋^①对中国海上贸易和经济发展的影响

倘若历史在时光隧道中回流到六百多年前的1405年（明永乐3年）7月11日，我们看到郑和作为中国历史上一位杰出的航海家、外交家，受命于明成祖（永乐帝）朱棣，以“敢为天下先”的精神，依赖我国当时先进的船舶制造技术，率领庞大的240多艘海船、2.74万余名士兵和船员组成的当时举世无双的远航船队，从我国苏州刘家港出发驶出长江口，战胜“洪涛接天，巨浪如山”的茫茫大海，访问了40多个位于西太平洋和印度洋以及非洲东海岸、红海沿岸的国家和地区，开始了历时28年（1405年至1433年）的七次远航。这一为我国民间故事^②称为“三保太监七下西洋”的航海壮举是亚洲海上交通的重大历史事件，开辟了许多新的海上航线，创建了东西方交流的海上“丝绸之路”，拉开了约百年以后达·伽马、哥伦布、麦哲伦等探索“新大陆”的“大航海时代”的序幕，对15至16世纪东亚人民的生活、海上贸易和国际关系均产生了深远影响。

当然，与15世纪的大航海时代的西方人远航是与经济利益和宗教相联系的野蛮性海外扩张不同，我国的郑和下西洋的目的更多是注重扬威示好，传递和平。因此，向海外各国宣示明帝国的国威和综合国力，推行天朝礼制体系，促进中国与东南亚、南亚、阿拉伯和东非各国人民之间的友好往来就成为郑和下西洋的核心使命。同时，郑和下西洋对于中国海上贸易和经济发展的影响也是不能小觑的。郑和下西洋首先有利于扩展中国的海外贸易。一方面是郑和远航船队将当时中国先进的农业技术、制造技术、建筑雕刻技术、制瓷技术、医疗技术、造船和航海技术向当时相对落后的亚非各国进行传播和交流；另一方面，又与这些国家进行胡椒、苏木等香料，珍宝，珍兽，药品，颜料，奇木，金属用品等商品的交易活动，扩大了中国海上通商贸易的范围。

但是，郑和下西洋对于中国经济发展也带来了消极影响。虽然当时的中国经过明太祖朱元璋几十年休养生息，农业、手工业水平达到封建历史上的高峰，国力在当时的世界范围内居于领先地位，不过，郑和下西洋进行的对外贸易，为了显示中国的国力和富有而遵循着明朝政府“厚往薄来”的原则，即高价收购外来番货，低价出售中国的货物，必然加深中国人的虚骄心理和以我为中心的观念，其结果是中国此后以“天朝上国”自居而长期处于闭关锁国状态。可见，郑和下西洋面对国内保守势力的强烈反对，只是强化了中国传统的小农经济基础，并未刺激中国手工业的进一步发展，更没有推动商品经济的形成和扩展。

^① 下“西洋”的定义：明朝初期，以婆罗/文莱为界，其以东为东洋，以西为西洋，故以前所称的南海、西南海之处，明朝称之为东洋和西洋。

^② 语见我国民间故事《三保太监西洋记通俗演义》，上海古籍出版社1985年版。

二、海商法的起源——海事习惯法

海商法的起源,可追溯到公元前2至3世纪以位于地中海东部的罗得岛(Rhodes)为中心实行的“罗得海法”。当时,罗得岛是地中海的海上贸易中心,商人们多在此订立海商贸易契约或者解决海商纠纷,逐渐形成了一系列从事海上贸易的商业习惯,其主要内容是关于共同海损的规定,海上贸易参与者的行为往往受制于此类海事习惯。只可惜这些海事习惯现多已散失。

到了中世纪,航海通商贸易活动更趋繁荣,海商习惯也日渐发达,逐渐地在以地中海、大西洋和北海沿岸的海港城市为中心的欧洲,形成了海事习惯法,主要包括海事习惯和海事判例。这些海事习惯法大多由私人编纂成集,对于现代海商法具有较大的影响。其中,最为著名的是欧洲三大海法:

(一) 奥列隆判例法(Lex Oleron)

这是由爱利诺(Eleanor)在12世纪编辑的一部海事判例法,于1458年出版了法文本。其标题是“关于海洋、船长、海员、商人及商行为的判例法”,内容是编录了奥列隆岛(法国西海岸,当时为主亚那公爵的领地)有关海事纠纷的判例和在英格兰、佛兰德、诺曼底、布列塔尼及主亚那等地各港口之间从事酒类和油类贸易的海事习惯。当时,该海事判例法主要适用于大西洋沿岸地区。后来,对于大陆法系和英美法系的海商法均有很大影响。

(二) 康苏拉度海法(Lex Consolato)

《康苏拉度海法》主要是专供海事裁判员处理海事纠纷之用,其内容是收集了14世纪流行于地中海沿岸各港口城市的海事惯例,故被冠之以《海事法汇编》(Consolato del mare)的名字。于1492年在西班牙的巴塞罗那出版后,当时被认为是最完备、最具价值的海事习惯法,通行于地中海沿岸地区。该《海事法汇编》被译为多种文本,广为传播。

(三) 维斯比海法(Laws of Wisby)

15世纪末,在波罗的海的格特兰岛(现属瑞典)的维斯比港口城市,公布了一部海事法典,被称为“最高和最古老的维斯比法”。其内容主要是收入了阿姆斯特丹、吕贝克地区的海事习惯。当时,该海法主要适用于波罗的海和北海沿岸地区,并与奥列隆判例法齐名,对后世的影响较大。

上述海事习惯法基本上未受到内陆国家法律的影响,自成独立体系。它区别于陆上法律的适用区域,专门用于调整航海通商贸易关系。而且,此类海事习惯法在一定地区之间通行,逐渐成为国际性海事习惯法。

三、近现代西方国家的海商法

随着社会生产力的发展,社会分工愈来愈细。其中,国际贸易的日益扩大和航海技术的发展,尤其是蒸汽机船的广泛使用使得航海活动成为专业化经营,而船舶投资的成本也不断加大。因此,海上运输作为完成商品的空间位置转移的必要形式,已经进入了“船货分离”时期而成为一种独立行业。这意味着商人无须自备船舶,也不再随船航行,而是借助专营海上运输的船东提供的船舶运输货物。与此相对应,船东成为专门经营海上运输,为商人们运送需进入贸易活动之货物的经营者。从而,调整海事活动的海商法的社会意义日益重要。因为,海上运输与商业贸易的分离,构成独立的船东时代,标志着商品贸易与海上运输各自依

照自身的规则独立运作。同时,独立的船东时代,使得船东成为海上运输关系中的独立主体,导致海上运输关系进一步复杂化。虽然,船舶和货物在海上运输过程中仍然互为依存,船东作为海上运输的专门经营者,其用于海上营运的船舶不运送货物就失去了存在的价值,但是,船舶所有权的独立又形成了船东与商人——国际贸易中的卖方(托运人)与买方(收货人)之间的权利义务关系,故需要海商法予以专门调整。

这些变化带来了海商法的长足发展。15世纪以后,适应着社会化大生产和市场竞争的需要,各个中央集权制的资本主义国家先后把海商法纳入了国内法范围予以制定,并且,从习惯法发展为成文的海商法,对于调整海上运输活动,保护和发展本国的海上运输业产生了重要的促进作用。

其中,以大陆法系中的法国、德国和英美法系中的英国、美国的海商法最具有代表性。

(一) 法国海商法

法国因其左右临海,同时受到《康苏拉度海法》和《奥列隆判例法》的影响,导致其处理海事纠纷时适用海事规则的困难。于是,路易十四国王首先着手统一海商习惯法,于1681年颁布了《海事敕令》(又译为《海商条例》)。其内容是以17世纪由私人在鲁昂编纂的《海事指南》为基础,将诸多已经固定下来的海事习惯予以综合,具体包括了海事审判官和管辖权,船员与船舶,海事契约,海港、海岸、停泊所之警察,海上渔业等五部分,尤其是以海事审判官的管辖权取代了原有的领事法庭处理海事纠纷的裁判权。虽然,《海事敕令》是一个公法和私法内容并存的法律文件,但是,作为资本主义初期的海商立法,对于各国的海商法有着深刻的影响。这首先表现在《法国商法典》上。1807年,拿破仑在制定《法国商法典》时,将上述《海事敕令》中的私法部分内容收入到《法国商法典》的第二编“海商编”之中,成为法国的海商法,也是近代史上的第一部海商法。

(二) 德国海商法

德国因受到法国海商立法的影响,并吸收了1820年以来的海商判例,于1861年的《德国商法典》中制定了海商法(第五编)。日本在明治年间,以《德国海商法》为蓝本,于1898年制定了本国的海商法(先列为商法典第五编,现为第四编)。

这些大陆法系国家除了在商法典中将海商法列为独立一编以外,还相继颁布了单行的海商法规,作为商法典之海商编的补充,构成了完整的海商法体系。例如,法国分别颁布了《船舶抵押法》(1885年)、《海上货运法》(1936年)、《船舶优先权法》(1949年)、《海难救助法》(1951年)等。而大陆法系中的“民商法合一”的国家,因其没有综合性的商法典,故另行制定单行的海商法,如瑞士、泰国。

(三) 英国海商法

英国本是判例法国家的典型代表,但是,因其参与海商活动的广泛性和海上运输业的发达程度,决定了英国对于海商立法尤为重视,存在着比较完备的、成文的海商法规。由于英国的商船队自19世纪以来规模庞大,活动范围遍布全球,故海事立法比较发达。其中,最早的当推自爱德华三世在位时期(14世纪)开始使用的《海事黑皮书》(Black Book of the Admiralty)。《海事黑皮书》的内容多引自《奥列隆判例法》。此后,随着英国海上运输业的发展,陆续颁布了一系列海事立法,包括:1734年的《船舶所有人责任法》、1855年的《提单法》、1894年的《商船法》、1906年的《海上保险法》、1924年的《海上货物运输法》和1971年的《海上货物运输法》等。这些海商法规在世界上均具有重要的影响。

(四) 美国海商法

美国作为英美法系的又一代表者,其海商法源于英国海商法^①,初期主要是由判例法构成,而进入19世纪以后,也开始重视制定法。但是,由于受自身政治、经济和文化传统的影响,美国海商法也与英国海商法存在着很大区别。先后出现过1851年《船舶所有人责任限制法》(1936年修正案和1984年修正案)、1893年《哈特法》、1912年《海难救助法》、1916年《联邦提单法》、1920年《联邦船舶抵押权法》和《联邦船舶优先权法》、1920年《海事诉讼法》、1924年《油污法》、1936年《海上货物运输法》和《商船法》、1948年《联邦水污染控制法》(1977年修正案)和《海事管辖权扩展法》、1984年《航运改革法》(1998年进行修订)和1990年《油污法》。

其中,对于美国海运业和国际海运市场有重要影响的当属《哈特法》和《航运改革法》。由于美国在国际上特殊的政治、经济地位和美国海运业的发展需要,其《哈特法》率先确立了承运人的“航海过失免责”原则。这成为1924年《海牙规则》的立法基础,而美国1936年的《海上货物运输法》又是建立在《海牙规则》基础上的国内立法。至于经过1998年修订的《航运改革法》则是美国国际海运政策的集中体现,并被美国航运业普遍视为成功的海运立法。

四、我国的海商立法

我国造船和航海的历史悠久。早在汉朝时期就与马来半岛和印度通航,唐宋两朝设有管理航海通商的专门机构——市舶司,更有明代的郑和七下西洋,但是,直至清朝末年才着手海商立法。1929年南京国民政府颁布了《海商法》,次年又颁布了《海商法施行法》。

中华人民共和国成立后,从20世纪50年代开始了海商法的起草工作。由于这一立法工作经历了一个漫长的过程,故从20世纪50年代至90年代的几十年间,我国调整海商活动的法律依据,主要是一系列的单行海商法规。同时,我国还与很多国家签订了协定、通商航海条约、海运协定,并批准或者加入了若干有关海上运输的国际公约。

不过,上述海商立法工作并不能适应我国海运业发展的需要。因为,在社会主义市场经济条件下,我国的海运业随着对外经济贸易的发展而迅速成长,跨入了海运大国之列。早在1991年年底,我国从事沿海运输的航运企业已有一千三百多家,从事国际海上运输的航运企业超过了一百四十家,拥有的商船吨位(不包括台湾地区)居世界第十位。所以,自1981年开始,我国政府恢复了海商法的起草工作。几经易稿之后,最终于1992年11月7日经第七届全国人民代表大会常务委员会第28次会议通过了《中华人民共和国海商法》,并于1993年7月1日起施行,成为调整海上运输活动的重要法律。

此后,我国政府又针对社会主义市场经济发展的新情况和新要求,着手制定与海商法相配套的法律法规。其中,国务院于1994年6月2日发布,并于1995年1月1日起施行的《中华人民共和国船舶登记条例》,成为我国船舶监督管理制度进入新的发展阶段的标志。而第十届全国人大常委会第三次会议于2003年6月28日通过的《中华人民共和国港口法》、国务院于2001年12月5日发布的《中华人民共和国国际海运条例》以及交通部于2000年8月28日颁布的《国内水路货物运输规则》、《港口货物作业规则》和此前已于1994年1月1日生效的《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》和《中华

^① 参见郁志轰著:《美国海商法》,杭州大学出版社1996年版,第2页。

人民共和国港口间旅客运输责任赔偿限额的规定》等均是对我国《海商法》所作的重要补充。1999年12月25日全国人大常委会通过的《中华人民共和国民事诉讼法特别程序法》,标志着我国的海事诉讼法律制度的完善。我国海商立法的日臻完善是中国海运市场发展规模的客观要求。有关资料^①显示,到2007年8月,我国从事国际海运的船公司已达231家,总运力达到2210多万载重吨,居世界第九位。

应当强调的是,随着综合国力的增强,我国既是一个航运大国,也是一个贸易大国。根据联合国贸易与发展会议的2008年海运报告的统计数字,中国控制的商船总吨位为世界排名第四位(拥有3303艘船舶,总共8490万载重吨)^②,同时,2008年中国港口的货物吞吐量为70亿吨,连续6年世界排名第一。^③而就商品贸易来讲,按WTO的统计,中国2008年进出口总额为25616亿美元,世界排名第三位^④。其中,中国是世界第二大出口贸易国和第三大进口贸易国^⑤。这也对中国的海商立法的完善和发展提出了更高的要求。

五、海商法的发展趋势

由于海上运输是国际范围内的经济活动,而现代各国的海商法却是各国的国内法,各国为了保护本国在海上运输中的利益,规定了有利于本国经济利益和经济发展的海商法律规范,并加以解释和运用,导致了各国海商法在适用中的冲突。这直接影响着国际贸易和海上运输市场的发展。

为了解决这一普遍存在的法律矛盾,世界各国自19世纪起就已开始了统一海商法的努力。特别是自第二次世界大战以后,随着第三世界国家经济的发展,突出了各航运国家与货主国之间的利益冲突,使得统一各国海商法成为海商法的必然发展趋势,以求海商立法向着公平、合理的方面发展。

首先,各国海商法的统一,表现在经过各国政府和有关国际组织^⑥的努力和协调,已在国际上制定了一系列有关海商活动的国际公约。诸如,调整海上货物运输的《海牙规则》(1924年)、《维斯比规则》(1968年)和《汉堡规则》(1978年);有关海上旅客运送的《雅典公约》(1974年);有关海上航行安全的《国际海上人命安全公约》(1974年)、《国际船舶载重线公约》(1966年)、《国际船舶吨位丈量公约》(1969年)、《国际海上避碰规则》(1972年)、《国际集装箱安全公约》(1972年)、《船员培训、发证和值班标准公约》(1978年)等;至于海上运输活动的法律责任,则制定了《船东责任限制公约》(1957年)、《国际油污损害民事责任公约》(1969年)和《国际海事赔偿责任限制公约》(1976年)等。需要注意的是,2009年9

^① 即《2007年中国海运业市场研究与发展预测》, <http://www.icandata.com/baogao/200903/0310F0222009.html>, 2007-08-29。

^② 参见 <http://www.unctad.org/en/docs/rmt2008-en.pdf>, 2008-12-31。

^③ 参见 <http://www.goubuy.com/news/2009/09/03/50969.html>, 2008-12-31。

^④ 参见2008年世界贸易大国排名专题, <http://gpj.mofcom.gov.cn/article/subject/mymcyd/subjectii/2009905/20090506266958.html>, 2009-08-21。

^⑤ 参见2009年世界贸易报告, <http://www.wto.org/english/res-e/booksp-e/anrep-e/world-trade-report09-e.pdf>, 2010-07-21。

^⑥ 致力于统一海商立法的国际组织包括:(1)成立于1958年的国际海事组织(原名为政府间海事协商组织)。该组织所制定的国际公约和议定书有三十余个。(2)创立于1897年的国际海事委员会,在海商法领域内专事国际立法的研究工作。(3)直属联合国的国际贸易法委员会,它是根据联合国第2205号决议,成立于1966年12月17日,由代表着不同地区经济和主要法律体系的36个国家代表所组成,其工作内容之一就是制定和统一海运领域的国际立法,诸如1978年《联合国海上货物运输合同公约》、1980年《联合国国际货物多式联运公约》等。

月23日,联合国大会通过了《联合国全程或部分国际海上货物运输合同公约》,又称《鹿特丹规则》。上述国际公约经过各缔约国或者参加国的接受而生效后,就可以统一规范各国的海商活动,达到统一海商法律规范的目的。

其次,各国海商法日益重视设立冲突规范,而且,趋向于订立双边冲突规范,作为确定准据法的法律根据。这是解决各国海商法的法律冲突的另一有效方法。冲突规范本来是国际私法上的特有概念,用以在解决国际经济纠纷时确定适用何国法律的标准,避免法律冲突。现在,这一冲突规范被逐渐地被引入海商法范畴。例如,我国《海商法》就在第十四章中专门规定了有关海商领域各类涉外关系的法律适用的若干冲突规范。

此外,为了解决各国海商法的冲突,有些民间机构还制定了相应的国际惯例或者格式合同,供海上运输活动的参加者予以选择适用。海事活动的当事人一旦选择了某一国际惯例或者格式合同,便要受其约束。这已成为各国公认的法律规则。例如,用于处理共同海损理算关系的《约克—安特卫普规则》(现有1890年、1924年、1950年、1974年、1994年和2004年等六个规则文本),对于协调各国的共同海损理算工作,平衡各方当事人的利益冲突具有积极的作用,而英国劳合社制定的“劳氏救助合同格式”和“劳氏船货保险合同格式”分别在海难救助和海上保险领域中,为各国的法律普遍认可,并得到广泛的适用,也成为统一各国海商法的一种有效方法。

新知识点

传承与发展承运人责任制度的《鹿特丹规则》

2008年12月11日,联合国大会正式通过了《联合国全程或者部分国际海上货物运输合同公约》,并决议于2009年9月23日举行签字仪式。大会遵循海事运输公约的传统习惯,建议根据签字仪式举行地点将其称为《鹿特丹规则》。

签字仪式上,共有16个原始签字国^①签署了该公约,此后,又有马达加斯加、亚美尼亚、喀麦隆、尼日尔和马里等5个国家相继签署。

中国虽然积极地参与了自1996年起国际海事委员会就《鹿特丹规则》有关的准备工作,对其起草和讨论予以高度的重视和关注,但是,至今并未成为该公约的签署国。

应当说,一旦《鹿特丹规则》达到其20个批准国或者加入国的生效条件^②时而使之发生法律效力,预示着国际货物运输的国际立法领域“将结束‘海牙时代’,开启‘鹿特丹时代’”。^③因为,《鹿特丹规则》具有的诸多特点体现出其明显地优于1924年《海牙规则》、1968年《维斯比规则》和1978年《汉堡规则》的先进性,尤其是该公约对承运人责任制度做出的多方面变革,使得海上货物运输合同制度的核心内容得以传承和发展。

^① 这16个国家包括:刚果共和国、丹麦、法国、加蓬、加纳、希腊、几内亚、荷兰、尼日利亚、挪威、波兰、塞内加尔、西班牙、瑞士、多哥和美国等,根据《联合国2008年国际商品贸易统计年鉴》统计的数字,该16个国家总计代表着25%以上的全球贸易量。与《汉堡规则》的34个成员国仅代表全球5%贸易量显然大不相同。

^② 《鹿特丹规则》第94条规定:“本公约于第二十份批准书、接受书、核准书或者加入书交存之日起满一年后的下一个月第一日生效。”

^③ 司玉琢:《〈鹿特丹规则〉的评价与展望》,载《中国海商法年刊》2009年第1—2期(第20卷)。