

HAI SHANG

QIN QUAN

FA LV ZHI DU YAN JIU

海上侵权 法律制度研究



张丽娜 主编

 吉林大学出版社



海南省高等学校科学研究项目——

海上侵权法律制度研究(批准号:Hjsk200701)

海上侵权法律制度研究

张丽娜 主编

吉林大学出版社

图书在版编目 (C I P) 数据

海上侵权法律制度研究/张丽娜主编. —长春: 吉林大学出版社, 2009. 11

ISBN 978-7-5601-5065-9

I. 海… II. 张… III. 海上—侵权行为—研究 IV. D993.5

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2009)第 203344 号

书名: 海上侵权法律制度研究

作者: 张丽娜 主编

责任编辑、责任校对: 丛立新

吉林大学出版社出版、发行

开本: 880×1230 毫米 1/32

印张: 8.75 字数: 225 千字

ISBN 978-7-5601-5065-9

封面设计: 刘瑜

吉林省吉财印务有限公司印刷

2009 年 12 月第 1 版

2009 年 12 月第 1 次印刷

定价: 22.00 元

版权所有 翻印必究

社址: 长春市明德路 421 号 邮编: 130021

发行部电话: 0431—88499826

网址: <http://www.jlup.com.cn>

E-mail: jlup@mail.jlu.edu.cn



主 编 简 介

张丽娜，女，锡伯族，辽宁人，法学博士，海南大学法学院副教授，硕士生导师，海南省人大民族宗教委员会委员，国家知识产权“百千万人才工程”百名高层次人才，主要从事国际经济法学和知识产权法学研究。目前已主持或参加国家级、省部级课题 6 项，出版专著 3 部，主编或参编教材 6 部，发表学术论文 30 余篇。代表性论著有《海上反恐与国际海运安全制度研究》、《物流保险法律制度完善研讨》、《WTO 与中国知识产权法律制度研究》、《创新型国家与知识产权法律制度》等。

前 言

21 世纪是人类走向海洋的世纪。面临人口膨胀、资源短缺和环境恶化等难题,世界各国越来越强调海洋在政治、经济、资源、环境等方面的重要战略地位。党的十六大早已明确提出把“实施海洋开发”作为新世纪我国经济和社会发展的一项重要战略部署,国务院亦发布了《全国海洋经济发展规划纲要》,开发海洋资源、发展海洋经济得到前所未有的重视。近年来,我国主要海洋产业产值在国民经济中所占的比例逐步提高,预计在 2010 年可占国内生产总值的 10 % 左右。随着海洋经济在我国浮出水面,与海洋有关的各类产业不断发展、壮大。然而人类在开发海洋、利用海洋的同时,也会在海上运输、海上生产、海上作业过程中,发生各种海上侵权事故,海上侵权事件的不断发生,侵权损害日益严重,使得海上侵权事故中受害人的人身和财产遭受巨大损失,同时海洋生态环境亦遭到严重破坏。因此如何处理海上侵权事故,如何保护海上侵权受害者的合法权益,变得越来越重要。相应地,调整海上侵权行为的相关法律也面临着挑战。传统海上侵权事故多发生在船舶碰撞间,以船舶碰撞法调整,秉承过错责任原则。其原因在于传统的涉海活动主要是海上运输,利益主体呈现单一性。随着 21 世纪我国海洋开发活动的繁荣,海洋产业的不断增加,由此导致海洋利益主体的复杂化和多元化。海上侵权事故不仅发生在海上运输领域,海上生产、海上作业等众多领域都可能发生侵权事故,多方权益如何调节,很大程度上依赖于海上侵权法的发展。正是从这个意义上讲,海洋开发战略对海事法的影响,不仅表现为海事法调整领域的开拓和延伸,而且体现在海事法传统领域内的制度创新。特别值



得注意的是,在海上污染侵权法领域,严格责任已经取代了过错责任,反映了海上侵权法对其他社会价值的承认。正因如此,近年来,越来越多的学者开始关注海上侵权问题,有关海上侵权的法律论著也不断出现,但总体看,这些论著对海上侵权的研究还具有一定的片面性,其主要是针对海上侵权行为的某一个方面或某一个具体制度进行研究,如海上侵权法的基本原则、海上侵权损害赔偿机制、海上人身伤亡、船舶污染、船舶碰撞等。所以说,对整个海上侵权法律制度进行全面梳理和研究的论著至今还比较缺乏。因此,在海洋经济日益发展的今天,在我国侵权行为法即将出台之时,深入系统研究海上侵权法律制度,具有重要的理论价值和现实意义。

鉴于此,本书对海上侵权法律制度进行了比较全面的分析和探讨,全书分上下两篇,共八章。上篇主要论述了海上侵权法律制度的基础理论,具体内容包括:海上侵权法律制度概述;海上侵权法律制度的归责原则;海上侵权民事责任的抗辩;海上侵权责任及责任限制;海上侵权责任与责任保险。下篇主要论述了三种典型的海上侵权行为,具体内容包括:海上人身侵权;海上财产侵权;海洋环境侵权。

本书由张丽娜主编,具体的写作分工如下:张丽娜撰写前言、第一章、第二章、第三章、第五章第一节和第三节;张强撰写第四章第一节;赵文嘉撰写第四章第二节;李凤宁撰写第五章第二节;孟建立撰写第六章;张锦峰撰写第七章;王秀卫撰写第八章。

本书是海南省教育厅资助项目“海上侵权法律制度研究”的最终研究成果,本书的完成和出版得到了海南大学法学院院长王崇敏教授的大力支持,同时吉林大学出版社丛立新老师也为本书的顺利出版做了大量的工作,在此一并表示感谢。值得一提的是,本书写作过程中参考和借鉴了同行的研究成果(见注释和参考文献),此处也谨向作者表示谢意。另外,由于作者水平有限、写作时间仓促,错误和疏漏在所难免,敬请读者批评指正。

张丽娜

2009年9月于海口



目 录

上篇 总论

第一章 海上侵权法律制度概述	3
第一节 海上侵权的概念和特征	3
第二节 海上侵权法律制度的调整对象及渊源	10
第三节 海上侵权法的基本原则	16
第四节 海上侵权法律制度和相关制度的关系	21
第二章 海上侵权法律制度的归责原则	28
第一节 过错责任原则	29
第二节 过错推定原则	41
第三节 无过错责任原则	49
第三章 海上侵权民事责任的抗辩事由	58
第一节 海上侵权民事责任抗辩的一般理论	58
第二节 加害人无过错的抗辩	62
第三节 受害人和第三人过错的抗辩	77
第四章 海上侵权责任及责任限制	87
第一节 海上侵权责任	87
第二节 责任限制	96



第五章 海上侵权责任与责任保险	107
第一节 海上侵权责任与责任保险的关系	107
第二节 海上责任保险	114
第三节 海上强制责任保险	137

下篇 分论

第六章 海上人身侵权	159
第一节 海上人身侵权的概念、特征及类型	159
第二节 海上人身侵权法的表现形式	162
第三节 海上人身侵权的归责原则	165
第四节 海上人身侵权损害赔偿原则及范围	170
第五节 海上人身侵权的法律适用	178
第七章 海上财产侵权	185
第一节 海上财产侵权的概念、特点及类型	185
第二节 海上财产侵权法的表现形式	189
第三节 海上财产侵权的归责原则	200
第四节 海上财产侵权的法律适用	206
第八章 海洋环境侵权	216
第一节 海洋环境侵权概述	216
第二节 海洋环境侵权的构成要件	224
第三节 国家在海洋环境侵权案件中的民事主体地位 ..	252
主要参考文献	264

上篇

总论



第一章 海上侵权法律制度概述

第一节 海上侵权的概念和特征

一、海上侵权的概念

海上侵权，也称海事侵权，其英文为“maritime tort”，是各国海商法的重要基本概念，也是各国海商事法律法规、司法裁判文书中常见的字眼。

在我国海商法领域中，无论在实体法还是程序法上，“海上侵权”都是作为一个基础性概念存在的。我国《海商法》第八章对船舶碰撞侵权做了较为全面的规定，同时《海商法》第 273 条对船舶碰撞侵权管辖的法律适用作了专门规定，“船舶碰撞损害赔偿，适用侵权行为地法律”。《海事诉讼特别程序法》也规定，海事法院受理当事人因海事侵权纠纷、海商合同纠纷以及法律规定的其他海事纠纷提起的诉讼。同时我国《民事诉讼法》第 31 条对因船舶碰撞或者其他海事损害事故请求损害赔偿提起的诉讼的管辖权做出了规定。可见，海上侵权是海商事实体法和程序法中的基本概念，但遗憾的是，目前为止，我国现行的法律还没有对海上侵权的概念进行界定。

而就学界来看，学者们对海上侵权的理解也存在一定的差异。有学者认为，海上侵权是民事侵权的一个重要组成部分，它不仅包括在船舶上发生的侵权事件，同时也包括船舶间的碰撞和船舶与其



他物体的碰撞。^①也有学者认为,海上侵权纠纷泛指在海上或者通海水域发生的,涉及船舶的,或者在航运、生产、作业过程中发生的非合同关系的人身、财产权益损害所提起的民事诉讼。^②还有学者认为,海上侵权纠纷是指船舶在海上运输或从事其他生产作业中,因过错行为(或无过错但法律规定应承担责任的),造成他人财产或人身伤害而引起的损害赔偿争议。^③应该说,上述概念不同程度上揭示了海上侵权的某些特征,体现了海上侵权的部分特征,如地域性、主体性、非合同性、损害性等。但从总体上看,还不够全面,尤其缺乏对海事与民事的临界点的界定。这些概念表述要么过于简单不足以揭示海事侵权的真正内涵,扩大海事侵权的外延,比如将运输合同纠纷纳入了海事侵权的范围;要么过于繁琐界定内涵,以至海上侵权之外延被人为缩小,将非碰撞造成的人身财产损害排除在海事侵权之外。笔者认为,在界定海上侵权的概念时,应该看到海事侵权的特殊性因素,主体与船舶的相关性、发生地点的特殊性等。因此,笔者认为,海上侵权是指侵权人在海上或通海水域从事海上运输、海上生产、海上作业过程中发生的因过错或无过错造成他人人身伤亡损害、财产损害及公共利益损害,依法应当承担赔偿责任的行为。

二、海上侵权的特征

从上述概念,我们可以看出,海上侵权具有如下特征:

(一) 侵权主体的特殊性

船舶侵权是海上侵权的重要组成部分,但并非海上侵权的全

① 刘兴莉:《论我国海事侵权及船舶碰撞的法律适用》,《学术研究》2002年第12期,第87页。

② 雷旭晖《关于海事法院受理案件范围的司法解释的理解和适用》,《人民司法》2001年第10期,第4页。

③ 司玉琢主编:《海商法大辞典》,人民交通出版社1998年版,第689页。

部。所以，海上侵权行为并非仅为船舶侵权，传统意义的海上侵权以船舶侵权作为界定的核心标准，包括因船舶碰撞、浪损、触碰、搁浅、火灾、爆炸、非法留置或错误扣押等手段侵占船舶或船载货物，或者海事欺诈等造成船货等海上财产损失或人身伤亡、海洋环境污染的行为。海事侵权仅涵盖船舶侵权和对船舶、船载货物的侵权。但实际上，海上侵权行为不限于与船舶有关的侵权。它从侵权行为的空间范围上进行界定，不把行为载体特别限定于船舶。海上的非船舶生产、作业也是引发海上侵权的重要因素，如水产养殖、石油勘探开发、海底管线的铺设、航道沉物、通航水域设施装置不当等都能造成对海上人身、财产以及海洋环境的侵害。这些危害行为均发生于海上，且具有不同于一般侵权行为的特征，如危害性大、因果关系复杂、特殊的归责原则以及赔偿机制等，宜归入海上侵权行为的范畴。^① 所以，海上侵权的主体既包括海上运输的船舶，也包括从事其他海上生产、作业的组织和个人。

（二）侵权客体的特殊性

海上侵权的客体主要表现为三个方面，即他人的人身利益、财产利益、公共利益。就海上侵权客体的特殊性而言，海上侵权中，对私人利益的侵犯主要是财产权益和人的身体权益，不涉及知识产权和人格利益；而一般的民事侵权对私人利益的侵犯往往涉及到人格、人身、财产、智力成果等各个方面。同时，海上侵权的客体常常会涉及到社会公共利益，如船舶碰撞事故带来的油污损害、倾倒废物与垃圾造成的污染损害、运输危险毒害货物的污染等等。与民事侵权相比，海上侵权对公共利益的侵害发生数量频繁、损害后果严重，调查取证复杂，具有特殊性。

另外，海上侵权客体的特殊性还在于海上侵权对人身利益的侵

^① 李志文：《海上侵权行为法的范畴》，《深圳大学学报》2005年第5期，第51页。



害具有普遍性,而对财产利益来说则具有非合同性,即排除与加害船舶存在合同关系的财产权益。对此,《海商法诠释》也是明确指出:“若运送的货物及船员、旅客、其他人员的行李物品是据雇用合同、运输合同被载于船上的,应当归属于当事人一方的财产。遭受上述财产侵害的当事人有权以侵权之诉,请求有过失的对方船主或经营人给予赔偿,但对本船只能根据合同的约定进行索赔。”^①

(三) 侵权地点的特殊性

海上侵权的另一特殊因素是侵权地点与水域的相关性,这是海上侵权不同于其他民事侵权构成要件的因素,是海上侵权独立于其他民事侵权而受海商事法律调整的根本原因之一,也是确定海事管辖权的重要标准。根据我国《海商法》的规定,这一特殊水域应该是指海上或与海相通的可航水域。这里所说的海上应该包括领海和内海,而与海相通的可航水域则是指一端或两端连接海洋并且可用于船舶航行的江河水域。

美国法典服务体系(uscs)2004年1333号文件对海事、海商案件做出了界定,并对海水侵权的管辖做出了解释,认为联邦法院管辖的侵权案件包括海上侵权(即发生在通航水域的侵权),即使依据管辖权可能有不同的诉请。对于海上侵权,联邦法院可以行使管辖权,只要行为或被诉的过失发生在通航水域并且与传统海事活动有关,而不管双方的国籍如何。从上述对海上侵权管辖的解释,可以看出,美国法将“通航水域”作为海事侵权的标志性因素,非通航水域中发生的侵权行为则不属于海事侵权。如在 Moore v Hampton Roads Sanitation Dist. Com. 一案中,因为原告的蚝养殖场不属于通航水域,所以被告过失侵害原告蚝养殖场的行为不属于海上侵权。^②

^① 傅旭梅:《中华人民共和国海商法诠释》,人民法院出版社1995年版,第282页。

^② Moore v Hampton Roads Sanitation Dist. Com. (1976, CA4 Va) 557 F2d 1030, 11 Env't Rep Cas 1197, cert den (1978) 434.

（四）归责原则的特殊性

海上侵权贯彻两大归责原则，即过错责任和无过错责任。在一般侵权行为中，过错是民事责任构成的基本要件，无过错就无责任。在传统海商法中，过错不仅是海上侵权责任的一般要件而且为最终构成要件和基础。按过错要件，加害行为致人损害，即使存在损害事实和因果关系，但行为人没有事实上和法律上的过错，则行为人或其行为归属者不承担侵权责任。比如《海商法》规定承运人对运输中的货物、旅客行李的损害和旅客人身伤亡，加害船舶对受害船舶的碰撞损害和第三人财产与人身损害，拖航当事人对受害方和第三方财产与人身损害负过失责任。将过失作为《海商法》所调整的所有船舶侵权责任的基础，足见过错要素在海事侵权责任中作为责任构成要件的重要性和在现行海商法中的特殊地位。

在海上侵权责任中，尽管各国现行的海商法和与此相关的国际公约所调整的侵权责任以过错责任作为基础，但近年来，随着海上油污案件、人身伤亡案件的频发，海上侵权法中已经引入无过错责任制度，进而使海是侵权损害责任构成在船舶污染、具有高度危险源的海上侵害等领域不以过错为要件，只将受害人的过错作为责任人免除、减轻或不负民事责任的法定条件，在无过错之侵权责任制下，即使存在过错，对侵权责任的成立也不产生影响。比如作为雇主的船舶所有人对船员的人身伤亡的责任，危险船舶的责任等。所以，海上侵权法在归责原则上贯彻的是过错责任和无过错责任原则。

三、海上侵权与民事侵权的区别

海事侵权与民事侵权的区分，是司法实践中较为困惑的问题之一。具体而言即如何对同一表现形式的侵权事件，因侵权主体不同或是发生地点不同而确定不同的法律适用、司法认定、责任承担。比如内河运输、作业与海上运输、作业分别由不同的法律法规调整，虽然两者的基本目的和遵循的基本法律规则、技术规范、航行



管理规范是一致的，由此决定了调整海上侵权行为与内河侵权行为的法律是不同体制的法律。根据现行有关规定，内河的船舶侵权行为一般由交通主管部门的规定和民法调整，当同样的侵权行为发生在海上时，由海商法和有关国际条约调整，只有当海商法或国际条约未规定时，才由民法调整。这形成同一水域的侵权事件因船舶种类的不同（海船、内河船）而适用不同的法律，出现法律适用的冲突，责任结果可能因此而不同。同一侵权形式因发生的地点不同也可能适用不同的法律。如装卸致人损伤或财产损失发生在海上运输合同约定的运输期间，这类伤亡或财产纠纷由海事法院受理，按照海事侵权的有关规定处理；如果上述人身伤亡或财产损害发生在非海上货物运输期间，即在为货主提供搬运、堆存、仓储、保管等服务过程中，这类伤亡或财产损害纠纷，是海事侵权纠纷还是一般的民事侵权纠纷，往往又难以界定。如何区分海事与民事侵权关系着上述制度和原则的适用，进而对案件的处理结果产生实质性的影响。比如在赔偿责任限制上，适用海商法，船舶所有人享有责任限制权；适用民法，则无责任限制权；适用部门规章，财产损害赔偿则有责任限制，人身伤亡则不一定享有责任限制。因此，区分海事侵权不同于民事侵权的特殊因素，是正确辨识海事侵权行为从而解决司法困惑的重要前提，也是界定海事侵权概念的重要依据和意义所在。海事侵权不同与民事侵权的特殊因素，主要体现在侵权主体、侵权客体、救济形式、责任限制等几个方面。

就侵权主体的特殊性而言，民事侵权主体一般就是实施侵权行为的人，而在海事侵权纠纷中，很难判断出谁是直接实施侵权行为的人。此时作为侵权行为实施载体的船舶起到了特殊作用，一系列法人或个人通过船舶这个连接点，实现了与侵权行为的联系，确定了对损害后果的责任承担。各个责任主体与船舶间的法律关系成为确定其侵权责任的依据，从这个意义上来说，船舶在海事侵权行为

中超越了侵权载体的地位，充当了侵权主体的角色。

就侵害客体的特殊性而言，海事侵权行为侵害的客体可以分为私人利益和共同利益。对私人利益的侵犯主要涉及财产权益和人的身体权益，不涉及知识产权和人格利益。而一般的民事侵权对私人利益的侵犯往往涉及到人格、人身、财产、智力成果等各个方面。同时，海事侵权的客体常常会涉及到社会公共利益，如船舶碰撞事故带来的油污损害，受制于行政法规、环境法规的调整。

就救济方式的特殊性来说，海事侵权行为对财产和人身两种权益的侵害，一般以金钱形式加以补救。而一般民事侵权中的返还财产、停止侵害等等救济方式一般不被海事侵权所采用。此外，海事侵权纠纷处理中还会涉及海事赔偿责任限制，而一般民事侵权纠纷处理中却没有赔偿责任的限制的规定。

海事侵权行为是一种特殊的侵权行为，其所涉及的法律关系与责任不同于《民法通则》中的一般侵权行为，也不同于《民法通则》所规定的特殊侵权行为。海事侵权既受制于民法一般侵权法律规范，又受制于民法某些特殊侵权法律规范，甚至还受制于非民事法律规范，比如说某些行政法。海事侵权既产生民事法律关系，又可能产生非民事法律关系。比如船舶碰撞侵权纠纷中，加害船与受害人的法律关系即民事侵权法律关系，此时海事侵权与民事侵权竞合；同时船舶碰撞又造成的海域污染损害，加害船与受害人（国）之间的利益关系可能受国际公约调整或是某些行政法律调整，这时海事侵权产生的是非民事法律关系，海事侵权与民事侵权相分离。所以说海事侵权与民事侵权既有竞合又独立，是一种特殊的侵权行为。^①

① 刘晓飞：《“海事侵权行为”基本概念解析》，北京大学硕士研究生论文，2005年，第7页。