

國際海事法

与案例分析

主 编 侯 军

副主编 袁 丹



上海海运学院

国际海事法与案例分析

主 编 侯 军

副主编 袁 丹

《上海海运学院学报》编辑部

一九八七年十二月

主 审 张既义教授

史文清副教授

润 色 杨松浦副编审

编 写 成 员

侯 军 蒋正雄 姜厚仁 袁 丹

杨文贵 王翰光 卢昆云 曹柏荣

徐新炉 黄宝兴 王小耘 沙正明

编 者 的 话

为适应我国改革、开放、搞活以及健全涉外法制的需要,为在社会主义初级阶段进一步发展我国海运,我院学报组织部分教授、专家、教师和编辑编写了《国际海事法与案例分析》,作为涉外海事法律丛书之一出版。

《国际海事法与案例分析》可作为交通部和外贸部门所属高等院校的教材和参考书,可作为有关高等院校法律系和法律专业的参考书,对于海事法院、远洋公司、外代、外运、航运公司、保险公司、港监、港务局、海运局、外贸、律师事务所以及司法机构等单位的涉外法律部门处理海事案件也具有重要的参考价值。

本书在编写过程中,得到张既义的指导和帮助。本书关于海事法的历史研究和海事实体法的统一编为第一编,共四章,以便读者对海事法史以及对当代实体法的统一作较全面的了解。本书第二编共有六章:船舶所有人的责任限制;共同海损;船舶碰撞;海上救助;船舶扣押以及海事仲裁。各章除在编写时结合实例之外,另附适量案例分析,务求对海事审理实际工作有所裨益。

本书由上海海运学院国际航运系海商法研究室侯军主编、统稿、定稿。由张既义(海商法研究室主任)、史文清(复旦大学法律系副主任)主审。由于国际海事法的研究在我国尚是一门新的涉外法律学科,限于篇幅,本书不能对海事法的某些领域,例如油污等作全面的阐述,望同行、校友不吝指教。

编 者

一九八七年十二月于上海

国际海事法与案例分析

前 言

在近几个世纪世界历史发展和社会演变的过程中，海事法逐步形成了独特体系。但是，由于各国历史、政治、经济、社会制度以及传统习惯各不相同，加上各国经济发展的不平衡，所以反映各国海事立法的法律制度或规定依然千差万别，从而导致了各国之间、各法系之间、甚至各法系之内的法律冲突。

而令人甚感兴趣的是，追溯海事法发展史，解决国际海事争端的早期方式竟先于国际私法其他多数法律部门好几个世纪。当解决国际争端的方式往往要诉诸武力时，海事争端的解决却具备了明确、公允、甚至得到普遍承认的法律规则并沿袭至今。目前冲突规范的设置和缔结国际公约业已成为解决海事法律冲突的有效方式。设立冲突规范的目的在于判定所发生的海事案件性质的适用法，即准据法。但是，仅仅设立单边冲突规范仍不能减少和妥善解决海事法律冲突问题。于是，双边或多边冲突规范的设立就成为解决海事法律冲突的必然趋势，从协调和统一各国海事法律的角度来看，由国际性组织制订公约或条约，或由区域性或跨区域性国家集团缔结公约或条约可以逐步协调、统一各国有关国内法之间的分歧，从而解决海事法律的冲突问题。因此，它比设立冲突规范又前进了一步。

但是，由于各国政治、经济发展的不平衡性、以及立法制度的差别，要从根本上消除各国国内海事立法分歧而达到国际范围的统一是不可能的。鉴于传统海运强国在战前订立的有关国

际公约已远远不能适应战后国际经济结构沿革和发展的需要，更不能正当地维护发展中国家的合法权益，所以，对于国际海事法的改革势在必行，而发展中国家参与国际海事法的改革，并成为其主要的力量已成为当代海运世界不可逆转的潮流。例如，在有关《船舶碰撞中民事管辖权方面某些规定的国际公约》，《扣留海运船舶的国际公约》（1952年5月10日订于布鲁塞尔），《统一关于海上留置权和抵押权某些规定的国际公约》（修订）（1967年5月27日订于布鲁塞尔）以及《1976年海事索赔责任限制公约》等公约的修订中，广大发展中国家起了极为重要的作用，正在打破原由主要传统海运强国占优势的不平衡格局，不断地维护发展中国家的合法权益，朝着建立战后国际海运新秩序的目标阔步迈进。

毋庸置疑，战后发展中国家的政治独立，经济的不断发展，不仅使其成为国际私法的立法者，而且广泛参与了涉外民事法律关系，成了涉外民事法律关系的主体。这样，必然会给国际海事法的改革和促进海事法的统一趋势带来不可估量的影响。

随着我国海运事业的迅速发展，特别是贯彻、执行了“对内搞活经济，对外实行开放”的政策之后，所涉及的海事诉讼案件不仅在数量上日益增多，而且其所涉及的涉外民事法律关系的深度和广度也渐趋复杂。为适应这一情势，有些沿海港口城市相继成立了水上法院、海事法庭，此举进一步健全了我国的法律制度。同时，也必须尽快地设立并完善我国的海事法理论体系，应用马克思主义国际私法学的科学理论和研究方法，揭示国际海事法产生的历史、背景和发展的原因，阐述国际海事法的内容、性质、作用以及调整对象，以进一步维护我国在涉外民事法律关系中的合法权益，并为推动海事法的国际统一做出贡献。

这正是我们编写本书的目的。

侯 军

国际海事法与案例分析

目 录

第 一 编

第一章：国际海事法的起源与发展

导 论	(1)
一、古代航海与克里特岛的古代文明	(2)
二、早期海事法——《巴比伦》法典	(5)
三、罗得海法	(6)
四、早期海事私法与公法的概念	(8)
五、罗马海法	(10)
六、里奥三世《海事法集》与《巴西里卡》海法集	(16)

第二章：中世纪海事法

一、中世纪海事法	(19)
1、威尼斯海事法	(20)
2、《阿马斐城表》	(20)
3、特拉尼海事法	(20)
4、比萨海事法	(20)
5、热那亚档案	(20)
6、马赛海事法	(21)
7、耶路撒冷法典	(21)
8、奥列隆档案	(21)

二、巴塞罗那海事法典·····	(22)
三、汉萨联盟与《维斯比海法》、《汉萨法典》·····	(23)
1、《维斯比海法》·····	(24)
2、《汉萨城镇航行法典》·····	(24)

第三章、民族主义化时期的海事立法

一、地理大发现与海运立法·····	(28)
二、伊比利亚强国的衰落·····	(30)
三、英国海事法；《海事法庭黑皮书》·····	(31)
四、荷兰海事法；《达姆判例集》·····	(32)
五、法国科尔伯特与《欧洲海事法典》；未来的 海事法模式·····	(33)
六、十八世纪末——十九世纪初海运政策与海事法 的国内法化·····	(35)
1、谋求海事法统一的尝试——海事法条约集（十 八世纪中叶）·····	(36)
2、维也纳会议（1814—1816），欧洲的第一次瓜分·····	(37)
3、国际社会科学协会成立（1857年）·····	(38)
国际海事法统一的楷模；共损原则—— 约克——安特卫普规则·····	(38)

第四章、法律冲突与海事法的统一趋势

导 论·····	(40)
一、实体法的统一·····	(40)
1、概论·····	(40)
2、接受统一实体法的三种模式；英国模式，日本 模式，公约优先原则·····	(42)
3、条约必须信守——一条古老的国际法原则—— 现代主权国家的义务·····	(44)
4、统一冲突法的途径——缔结海事法国际公约·····	(47)
二、冲突法的统一·····	(47)

1、统一各国冲突法之意义·····	(47)
2、统一冲突法的两种方式·····	(47)
3、冲突法统一的典范——布斯塔曼特法典·····	(48)
4、统一冲突法与统一实体法的关系·····	(48)
5、研究统一实体法不容忽视的一个问题·····	(50)
三、国际习惯的统一·····	(51)
1、统一于国际习惯——解决法律冲突的可行途径—— 一典范——约克·安特卫普规则·····	(51)
2、法律冲突的解决方式；民间乎？官方乎？·····	(52)

第 二 编

第五章、船舶所有人责任限制

导 论·····	(57)
一、船舶所有人责任限制方式·····	(58)
二、船舶所有人责任限制的国际统一·····	(63)
三、主要海运国家船舶所有人责任限制立法与实践·····	(69)
1、责任限制船舶·····	(69)
2、责任限制主体·····	(72)
3、责任限制条件·····	(76)
4、限制性和非限制性债权·····	(81)
四、船舶所有人责任限制准据法·····	(89)
1、船旗国法·····	(90)
2、侵权行为地法·····	(92)
3、法院地法·····	(93)
4、最密切联系法·····	(95)
五、我国船舶所有人责任限制若干问题·····	(100)
六、案例分析·····	(104)

第六章 共同海损

导 论	(106)
一、构成共同海损条件	(106)
1、船舶货物必须处于共同的危险	(106)
2、共同海损的措施必须有意且合理	(108)
3、共同海损的牺牲和费用必须特殊	(108)
4、共同海损措施必须有效果	(109)
二、共同海损理算规则	(109)
1、共同安全派与共同利益派	(109)
2、安特卫普规则的观点	(110)
三、共同海损损失	(111)
(一)货物损失	(111)
1、抛货引起的货物损失	(111)
2、灭火引起的货物损失	(112)
3、其它原因引起的货物损失	(112)
4、不能列入共同海损的损失	(114)
(二)船舶损失	(114)
1、因抛弃船用物料造成的船舶损失	(114)
2、因将有关材料作为燃料造成的船舶损失	(114)
3、因重新起浮造成的主机损坏	(114)
4、因紧急靠泊造成的船舶损失	(115)
5、因灭火而使船舶损失	(115)
6、因切除残损物而使船舶损失	(115)
7、因自动搁浅造成的船舶损失	(115)
(三)额外费用	(115)
1、因采取施救措施而发生的费用	(116)
2、避难港发生的费用	(116)
3、代替费用	(117)
4、理算费用与其它费用	(118)

四、共同海损理算	(119)
(一)确定共同海损损失金额	(119)
1、船舶损失金额	(119)
2、货物损失金额	(121)
3、运费损失金额	(121)
4、费用的金额	(122)
(二)确定共同海损的分摊价值	(122)
1、船舶分摊价值	(123)
2、货物分摊价值	(124)
3、运费分摊价值	(124)
(三)确定共同海损的分摊金额	(125)
五、有关共同海损的其它问题	(126)
1、过失与共同海损	(127)
2、船货不分离协议	(128)
六、案例分析	(130)
第七章 船舶碰撞	
导 论	(137)
一、船舶碰撞定义	(138)
1、船舶碰撞的构成	(138)
2、船舶碰撞与侵权行为	(139)
二、船舶碰撞的种类	(140)
1、无过失碰撞	(140)
2、有过失碰撞	(143)
三、赔偿	(144)
1、确定责任	(144)
2、损失计算	(147)
四、碰撞案的管辖权与适用法	(151)
1、碰撞案的管辖权及其一般原则	(151)
2、适用法	(156)

五、案例分析	(157)
--------	-------

第八章 海上救助

导 论	(244)
一、海上救助的定义	(244)
1、救助成立条件	(244)
2、救助报酬	(246)
二、救助的法律渊源	(247)
1、罗得法	(248)
2、罗马法	(249)
3、其它法规	(249)
三、救助种类	(249)
1、为遇难船舶提供拖带服务	(249)
2、帮助遇难船舶扑灭火灾	(250)
3、救出货物与救出人员	(251)
4、其它救助方式	(252)
四、获救财产	(254)
1、常见的获救财产	(254)
2、其它获救财产	(258)
五、能获得救助报酬的人	(258)
1、救助船的船东、船长及船上其他人员	(259)
2、救助船的租船人、代理人及货主	(262)
3、其它人员	(263)
六、救助合同	(264)
1、救助合同与合同救助	(264)
2、中国救助标准合同与劳合氏救助标准合同	(265)
七、案例分析	(268)

第九章、船舶扣押

一、船舶扣押理论与实践	(290)
1、扣船原因及其法律性质	(290)

2、船舶扣押与对物诉讼·····	(294)
3、船舶扣押与船舶的法律地位·····	(306)
4、船舶扣押与法院管辖权·····	(310)
5、船舶扣押与担保·····	(315)
二、船舶拍卖·····	(317)
1、船舶拍卖意义与性质·····	(317)
2、船舶拍卖准备·····	(318)
3、船舶拍卖实施·····	(319)
4、船舶拍卖效力·····	(321)
三、我国扣船的法律程序·····	(324)
四、案例分析·····	(336)
第十章、海事仲裁	
一、海事仲裁的概念与特点·····	(340)
二、海事仲裁的法律依据·····	(341)
三、海事仲裁裁决应循的原则与裁决无效·····	(342)
四、我国海事仲裁·····	(343)
五、联合国仲裁会议与《纽约公约》·····	(346)
六、联邦仲裁法基本条款解释·····	(347)
七、纽约海事仲裁及其与伦敦的比较·····	(354)
八、案例分析·····	(369)
附录、条目索引 ·····	(374)

第一编

第一章

国际海事法的起源与发展

导 论

确切地说，如不全面地了解国际海事法的历史渊源，就不能全面地、透彻地理解现代国际海事法律。为此，我们就有必要对国际海事法的历史作扼要的分期考察，以便了解海事法的早期起源。

国际海事法，作为国际私法的一个组成部分，是整个政治经济上层建筑的主要因素。它与国际法一样，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政治、经济结构决定了国际海事法的产生及其发展，且国际海事法的性质和作用亦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亦是长时期来使“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下列各个时期进行扼要的分析。

1、公元前十八世纪到公元五世纪为奴隶社会的国际海事法时期。

2、六世纪到十五世纪为封建社会的国际海事法时期。

3、十六世纪到十八世纪为向资本主义社会过渡时期的国际海事法时期。

4、十八世纪末到第一次世界大战之间的时期为近代国际海事法时期。

5、第二次世界大战期间至今为现代国际海事法时期。

把国际海事法史分为上述五个发展时期进行研究并不是绝对的,而是相对的。实际上,各时期并非是相互分割的,而是一个统一的国际海事法发展史的整体。这样的分期与有些学说对国际私法史的分期有些区别,这是考虑到国际海事法的独特性。从这一角度出发,我们将对该法的各个时期的历史进行较为详细的考察。

一、古代航海与克里特岛的古代文明

有史以来,人类就能很好地利用海洋。人们在开始大陆间短途跋涉之前,大海上的远距离航行已有好几个世纪了。海洋本身是人类生活的一个摇篮。近年来,考古学家向人们揭示了这样一个事实:早在3,000年之前,捕鱼的船舶已有相当的水平,且一直在发展,延续至今。现在,世界上四分之三的人口把鱼作为动物蛋白质的主要来源。

从人类历史发展来看,航海者的出现先于农人和牧人,在人类开始以村落方式定居与制作瓷器之前业已出现了船舶。早期,船只是用木头做成架子,再用巨兽的皮紧紧地蒙在上面。还有的用大箩筐,用枝条或稻草密密地编成,外面涂上类似柏油的东

西。到了人们懂得使用火之后，就把大木头截为相当的长度，再把中间烧空，造成独木舟。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。就传播文明而言，车轮在陆上是很重要的，而船只在海上则有更大的价值。航海是人类历史进步的一个主要组成部分。运载人和原料的最有效手段是船只。远古时候，北美有一种最简单的桦树制成的独木舟，可运载3,600公斤货物，外加八个人的重量。如果在陆地用人力运输，每个人一天运八十公斤的话，就需要35个人搬运。如货物又大又重，非人力和畜力所能及，就只能用船舶来运载了。

世界上船舶的种类不胜枚举，古老的船舶类型往往由于历史的原因而易于被人们忘却，只有零星的资料记载可以对古代的船只作一概略的描述。通常说来，埃及人总是要人们确信，他们早在8000年前已首创了航海的生涯，但至今尚无存留的可靠记录籍以证实。但是有一点是肯定无疑的，即在航行开始时是篙撑桨划。而使用风帆则涉及到如何利用风力的技术知识，所以，扬帆起航是海上航行的一个转折点了。那时的船舶建造渐趋讲究，船型渐大，航速渐快。据有关资料记载，第一张方帆在埃及船甲板上兴起的7,000年之后，陆地上才开始利用风力。

西方的文明起源于地中海的东部沿海地区，这是毫无疑问的。虽然历史的记录十分匮乏，但根据有记录的历史就足以证实是在米诺斯时代，于古希腊的克里特岛。那里的航海已相当盛行。克里特岛是多山的长岛，在东地中海，位于希腊的南面，埃及的西北面。直到公元十九世纪结束之前，历史学家们从未想到过该岛曾是一个古代帝国的发祥地，从那时起发掘了掩埋的废墟，告诉了我们一个富庶的帝国和它的突然发生的悲惨的故事。

约自公元前3,400年到公元前1,200年的两千多年里，克里特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。大体上讲，克里特的米诺

斯时代所包括的年代，相当于埃及自古王国的开始到帝国的衰亡；又相当于美索不达米亚自苏美尔诸城邦时代起，迄加喜特人统治末时止。在埃及建立金字塔之前，克里特岛上的居民已经开始使用铜，制作陶罐，建造村落，还在海上冒险行船。约公元前2,000年到公元前1,400年，克里特的文化达到了它的顶峰。据发掘的文物考证，当时克里特是很富庶的城市，其中最大的是克诺苏斯。显然，克诺苏斯的统治者便是全岛之王。根据克诺苏斯宫殿废墟的显示，国王既有众多的机匠、珠宝工匠、艺术家和劳工，又有听他指挥的很多官吏和办事人员。一堆堆的泥版，写着政府的档案和记事。假如有人能读懂克里特文字，这些记录无疑可以告诉我们许多有趣的秘密。克里特人高度的艺术才能不仅表现在壁画上、陶罐绘画的图案上、金属制品的装饰上，而且在王宫里装饰中，取水和排水系统上。

更突出的是克里特人在海权和贸易方面的成就。它的船只不仅到过埃及，并且遍及东地中海沿岸各地，也许还到达过地中海的西岸。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。可以想象，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。所以，古时候的克诺苏斯是一位真正的“海王”。

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”。强烈的地中海的航海传统至今对于当时地球上的其他地区是否存在航行仍持怀疑态度。例如，有一些官方的声明中曾指出，早期的印度不存在海上航行。然而，近年来，考古学家们从对出土文物的考察中却得出了与此相反的概念。他们从出土文物中发现，早在公元前3,000年末期和2,000年初期，印度人与苏美尔人之间的海上商业已相当发达。但是，我们没有充足的早期资料，只能凭借现今出土的陶瓷碎片上依稀可辨的短文和神奇的制品来推测当时的情况。例如，陶瓷碎片上有这么几行文字，记载着公元前埃及法老王的业绩：“来船四十艘，