

当代国际海事法

侯 军 吕 建



人民交通出版社

当代国际海事法

侯 军 吕 建

人 民 交 通 出 版 社

(京)新登字091号

当代国际海事法

侯军吕建编著

人民交通出版社出版发行

(100013北京和平里东街10号)

各地新华书店经销

常熟市第四印刷厂印刷

开本：850×1168 1/32 印张：19.75 字数：500千

1992年9月 第1版

1992年9月 第1版 第1次印刷

印数：0001~2500册 定价：9.80元

ISBN7-114-01520-8

U·01023

导 论

国际海事法历史悠久、渊源流长,延续至今,业已成为当代国际上最能体现法的统一性的一门法律,亦是最能为各国所普遍承认和接受的一门法律,从而逐步形成了其独特的法律体系。现今,有关国际海事组织,各国法学家和立法者仍在进行不懈的努力,以谋求该法域更大范围内的统一,以推动国际间更为密切的海运和经济的交往,促进国际经济更进一步的发展。

我国法学界虽然对国际海事法的研究起步较晚,但是成就斐然。特别是一九七九年改革、开放以来,无论是对该法域的理论研究,还是司法实践都取得了非凡的成果。国内各高等院校法律系,研究所相继出版了《海商法》、《海商法学》、《海商法讲义》、《国际海事法》以及《简明海商法》等十几种版本,从而促进了我国海商立法的法制建设。其中,上海海运学院对该法域的研究起步相对较早,魏文翰教授于一九五八年就撰写并出版了《海商法》专著,并于一九六二年开设了这一课程。至今,已有近三十年的历史。魏文达教授与其胞兄的研究方向类同,不仅修改和再版了海商法,对英国一九〇六年的海上保险法作了详尽的解释,而且于一九七九年招收了我国第一届该法域的硕士研究生。尔后,张既义教授拓展了这门学科,进行了该学科的冲突法理论和司法实践的研究,于一九八三年招收了我国第一批海事国际私法研究生,并组建了研究班子,对海事国际私法进行科学的系统的比较性研究,先后出版了一系列专著、译著、论文,为我国海事法法制建设和理论研究做出了卓著的贡献。

由于国际海事法其本身的传统性、习惯性，以及广泛的涉外性，所以历史上各国法学家和立法者通常把该法称为海事法的居多。尽管各国在回答国际海事组织所提出的十大问题时，所冠以该法的名称有所区别，但其实质性内容和条款，特别是立法的结构大致类同。诚然，译者在翻译时，会偏重于外文原文的词义，往往会忽略当代其实质性的涵义。所以，我们在着手编著海事私法系列专著和本书时，取该法域的广义说，亦即取海事法较为适宜，而不是海商法。

国内法学界多数取海商法之称，包括前辈在内，而且目前国内多数该法域的著作均以海商法命其书名，我国的海商法立法草案，亦然。当然，我们并不是说这样的提法有什么不对，这仅仅是相沿成俗的一种提法，尚不能准确反映该法域真实的内涵和外延。为此，张既义教授生前的论著中亦曾认为：“海商法这一概念不符合我国对海上运输性质的理解，也不符合我国的实际情况。”

从这一法域的历史进行考察，国外的法学家多数沿用海事法这一名称，虽然在实际运用上他们也承认“海事”与“海商”这两个概念是等同的。例如，美国的海事法专家G·吉尔姆·布顿克在其一九七五年版本的《海事法》(The Law of Admiralty)中作了简要说明：“……谈到实体法，术语 Admiralty 和 Maritime Law 在今天的美国实质上是一个同义词，虽然前者的产生与英国法院的一个判决有关，而后者亦有相当多的考证和说明。”国内学者，中国政法大学吴焕宁副教授在其一九八九年主编出版的《海商法学》一书中一开头就说明了两者的等同性：“海商法”是 (Maritime Law 或 Law of Admiralty) 调整航海贸易中与船舶有关的各种法则的总称。国内的多数学者均沿用“海商”这一名称，实际上或许与保留的编译习惯相关。习惯上，人们在编译时，往往把英文的 Admiralty 译为海事，而把 Maritime 译成海商，延续至今，形成了相沿成俗的提法，而并不去深究其实质性的内涵。

为此,商务印书馆于一九七九年出版的《现代汉语词典》中把海事与海商两者作了“广义”与“狭义”的扼要解释:广义的海事是“泛指一切有关海上事故,如航海、造船、航运法规、海损事故处理等”;狭义的海事是“指船舶在海上航行或停泊时所发生的事故,如触礁、失火等。”就此,我们有理由认为:海事概念有其广义与狭义之分。广义的海事概念在其内涵上包括了海商概念和狭义的海事概念。所以,本书取其广义说。这样,既可以与国际海事组织和主要传统海运国家关于海事的提法取得概念和释义上的一致,同时亦便于对这一法域展开系统、深入的研究,有助于今后期望达到国际上更大范围的统一。

在当代世界经济和历史发展以及变革的过程中,国际海事法逐步形成了独特的法律体系。但是,由于各国历史、政治、经济、宗教信仰、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,所以反映各该国海事立法的法律制度或规定呈现千差万别。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。

令人甚感兴趣的是,追溯海事法的渊源,研究其发展史,我们不难发现解决海事争议的早期方式要先于任何其他法律部门好几个世纪。在漫长的历史长河中,国际纷争的解决方式就是诉诸武力,唯独海事争议的处置是个例外,它早就具备了相当公允、明确,甚至得到国际社会普遍承认的习惯和规则,并沿续至今。

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对海事案件的法律关系和法律性质予以识别,并据此推定该案的适用法。但是,仅仅设立单边冲突规范仍不能减少和妥善处置有关海事法律的冲突问题。于是,双边的或多边的冲突规范的设置就成为国际范围内解决海事法律冲突的发展趋势。但是,从协调和统一各国海事法律的角度来看,无论是双边的还是多边的冲突规范都不是处置海事

案件的最有效的方式,法律冲突仍难以避免,应该由国际性的组织拟订公约或条约,或由区域性的或跨区域性的国家集团之内或相互之间缔结公约或条约就可以逐步协调,乃止统一各国海事立法之间的分歧,从而解决海事法法律的冲突问题。这样,国际性公约和条约又比冲突规范更进了一步。

由此而论,尽管各国政治社会体制的不同,经济发展的不平衡性,以及立法制度的差别,但是要从根本上消除各国海事立法的分歧,从而逐步消除海事法域中的法律冲突而取得国际性的统一并非是不可能的。自1910年之后,通过国际海事组织不懈的努力,海事立法统一的趋势和成果斐然。目前,各国法学家,学者和立法机构都在致力于这一法域的统一性研究。因为,各国对这一法域的共同之处、共同利益、共同的愿望和共同的目标都具备了共识和相对的一致性。所以,回顾历史,面对现实,展望未来,我们确信,二十一世纪将是海事法趋向更加国际统一的世纪。

随着我国海运事业的迅速发展,特别是在贯彻、执行了“对内搞活经济,对外实行开放”的政策之后,所涉及的涉外海事案件不仅在数量上日益见多,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,全国人大常委会第八次会议通过了《关于在沿海港口城市设立海事法院的决定》(1984年11月14日)。随即,广州、上海、青岛、天津、大连、武汉、厦门和海口相继组建了海事法院。此举,进一步健全了我国的法院体制,完善了我国的涉外法制。同时,亦必须加强对海事法理论,学说和司法实践进行系统的研究和开拓。为此,我们在教学的同时,立题对海事法进行系统的研究,准备撰写和编著海事法的系列专著:1.《国际海事法与案例分析》2.《国际海事法法律选择》(已出版)3.《当代海事国际私法》(已出版)4.《当代国际海事法》(待出版)5.《中国海事案例精选》(待出版)6.《海事私法中外国法的适用研究》(待出版)7.《海事国际私法学》(待出版)。从而揭

示国际海事法产生的历史、背景和得以发展的原因，阐明海事法的性质、内容以及调整对象，研究海事法趋向统一的种种国际环境和条件，开拓并完善海事私法理论体系，以进一步顺应我国的改革开放形势，维护我国当事人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。

这正是我们编著本书的目的。

目 录

第一章、国际海事法法制史

- 一、从古代航海到克里特岛的文明..... 2
- 二、古代海事法范本——《巴比伦法典》..... 4
- 三、早期海事国际法的典范——罗得海法..... 6
- 四、近代海事国际法渊源——古代海事法则的文明..... 8
- 五、海事法体系形成的象征——罗马海法.....10

第二章、中世纪国际海事法

- 一、中世纪国际海事法.....19
- 二、巴塞罗那海事法典.....22
- 三、维斯比海法与汉萨法典.....23

第三章、民族主义化时期的国际海事法规范

- 一、从地理大发现到海事立法的兴盛期.....29
- 二、从伊比利亚强国的盛衰到英国海事法的问世.....31
- 三、从荷兰的《达姆判例集》到法国的海事法典.....33
- 四、主权国家的海运政策与海事立法的内国法化.....36

第四章、海事法概念

- 一、海事法定义.....41
- 二、海事法调整对象.....43
- 三、调整对象的特征.....46
- 四、海事法的性质.....48

五、海事法的渊源·····	50
六、当代海事法的趋势——国际统一·····	56

第五章、船舶

一、船舶定义·····	59
二、船舶种类·····	60
三、船舶性质·····	61
四、船舶国籍·····	63
五、船舶登记·····	66
六、船舶管理·····	71

第六章、船员

一、船员定义·····	76
二、船员的法律地位·····	77
三、船员资格·····	78
四、船员配备·····	80
五、船长·····	81
六、船员的权利和义务·····	86

第七章、承运人责任原则

一、承运人责任原则·····	94
二、赔偿额的限制·····	101
三、免责条款·····	105
四、承运人的雇佣人及其代理人的权利·····	109
五、承运人责任的消灭或推定消灭·····	110
六、船东责任限制·····	112

第八章、海上保险

一、海上保险概论·····	125
---------------	-----

二、海上保险合同的订立	129
三、海上保险合同的基本要素	135
四、海上保险人承保的风险	146
五、海上保险人承保的损失	163
六、委付与代位索赔	175
七、海上保险合同当事人的权利和义务	177
第九章、海上货物运输合同	
一、海上货物运输合同概论	181
二、海上货物运输合同的订立	188
三、海上货物运输合同的内容	191
四、运费请求权	209
五、滞期费请求权	214
六、留置权和优先权	215
七、海运合同的解除	217
第十章、提单	
一、提单的概念与沿革	221
二、提单的签收	229
三、提单的形式	237
四、提单的效力	238
第十一章、共同海损	
一、共损概论	241
二、共损要件	246
三、共损范围	252
四、其他费用	258
五、共损的债权与债务	258

六、共损的国际性统一·····	265
-----------------	-----

第十二章、船舶碰撞

一、船舶碰撞概论·····	268
二、船舶航行规则·····	274
三、船舶碰撞的损害赔偿·····	277
四、船舶碰撞的民事责任主体·····	287

第十三章、海难救助

一、海难救助概论·····	290
二、海难救助的构成·····	294
三、海难救助的主体·····	301
四、救助保酬请求权·····	306
五、海难救助合同·····	310
六、对遇难油轮的救助·····	314
七、1989年国际救助公约·····	317

第十四章、船舶扣押

一、扣船理论与实践·····	321
二、船舶扣押与对物诉讼·····	326
三、船舶扣押及其法律地位·····	338
四、船舶扣押与法院管辖权·····	342
五、船舶扣押与担保·····	37
六、船舶拍卖·····	349
七、我国扣船的法律程序·····	356

第十五章、海事诉讼

一、海事诉讼概论·····	369
---------------	-----

二、海事诉讼法·····	374
三、海事诉讼的法律关系·····	378
四、海事诉讼案种类·····	380
五、涉外海事诉讼的基本原则·····	383
六、海事诉讼主管与管辖·····	389
七、涉外海事诉讼管辖·····	394
八、海事诉讼程序·····	401

第十六章、海事仲裁

一、海事仲裁概论·····	408
二、海事仲裁性质·····	420
三、海事仲裁的收案范围·····	421
四、海事仲裁的法律依据·····	423
五、海事仲裁裁决的原则·····	424
六、我国的海事仲裁·····	426
七、关于《纽约公约》·····	428
八、联邦仲裁法条款解释·····	429
九、纽约与伦敦的海事仲裁比较·····	437
十、国际仲裁机构与国别仲裁程序·····	451

附录一、有关国际公约(供参照)

1. 统一提单的若干法律规则的国际公约(海牙规则)·····	465
2. 修改统一提单的若干法律规则的国际公约的议定书 (维斯比规则)·····	473
3. 《联合国1978年海上货物运输公约》(汉堡规则)·····	480
4. 1976年海事索赔责任限制公约·····	501
5. 统一船舶碰撞中有关民事管辖权、法律选择、判决的 承认和执行方面若干规则的公约·····	515

6. 关于船舶碰撞中民事管辖权若干规则的国际公约·····	520
7. 关于国际通商航行法的条约·····	525
8. 关于承认和执行外国仲裁裁决的公约·····	536
9. 联合国国际贸易法委员会仲裁规则·····	543
10. 劳氏救助合同标准格式(劳合社委员会批准公布)“无 效果——无报酬”·····	562
11. 美国无效果——无报酬救助合同范例·····	585
12. 美国海损协议格式·····	587
附录二、本书内容要目、释义索引·····	594

第一章 国际海事法法制史

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。因此，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尽的考察。

一、从古代航海到克里特岛的文明

有史以来,人类就能很好地利用海洋。人们在开始大陆间的短途跋涉之前,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和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。如果在陆地使用人力运输,每个人一天运八十公斤的话,就需要35个人搬运。如果货物又大又重,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，即在航行开始时篙撑浆划。而到用风帆时就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，陆地上才刚刚开始利用风力。

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它是在米诺斯时代，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，从那时起发掘了被掩埋的废墟，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