

法学特色专业系列教材

海事诉讼与仲裁

MARITIME LITIGATION AND ARBITRATION

(第二版)

韩立新 袁绍春 尹伟民 编著



大连海事大学出版社

法学特色专业系列教材

海事诉讼与仲裁

MARITIME LITIGATION AND ARBITRATION

(第二版)

韩立新 袁绍春 尹伟民 编著



大连海事大学出版社

© 韩立新 袁绍春 尹伟民 2016

图书在版编目(CIP)数据

海事诉讼与仲裁 / 韩立新, 袁绍春, 尹伟民编著.
— 2 版. — 大连: 大连海事大学出版社, 2016. 8
法学特色专业系列教材
ISBN 978-7-5632-3374-8

I. ①海… II. ①韩… ②袁… ③尹… III. ①海事仲
裁—诉讼法—高等学校—教材 IV. ①D997.4

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2016)第 195918 号

大连海事大学出版社出版

地址: 大连市凌海路1号 邮编: 116026 电话: 0411-84728394 传真: 0411-84727996

<http://www.dmupress.com> E-mail: cbs@dmupress.com

大连住友彩色印刷有限公司印装

大连海事大学出版社发行

2016年8月第2版

2016年8月第1次印刷

幅面尺寸: 170 mm × 230 mm

印张: 21.75

字数: 408 千

印数: 1 ~ 2000 册

出版人: 徐华东

责任编辑: 王桂云

责任校对: 宋彩霞 杨 洋

封面设计: 王 艳

版式设计: 解瑶瑶

ISBN 978-7-5632-3374-8

定价: 45.00 元

大连海事大学法学特色专业系列教材建设委员会

名誉主任 司玉琢

主任 单红军

副主任 韩立新 初北平

委员 (按姓氏笔画)

于诗卉	王欣	王彦君	王晓凌	王淑梅
关正义	朱作贤	刘寿杰	李天生	李志文
李鹏	张永坚	张丽	张金蕾	吴煦
赵鹿军	胡正良	夏元军	袁绍春	郭萍
傅廷中	蒋跃川			

第二版前言

本书第一版于2007年12月获大连海事大学资助出版。2008年金融危机爆发,航运业深受影响,进入低谷,海上货物运输合同、租船合同、造船合同、扣船等海事诉讼与仲裁案件增多;十八大报告提出“全面推进依法治国”,“进一步深化司法体制改革,坚持和完善中国特色社会主义司法制度,确保审判机关、检察机关依法独立公正行使审判权、检察权”。为适应航运实践和依法治国、司法体制改革的需要,近年来我国有关法律、司法解释的出台不断增多,为及时反映法律、司法解释、仲裁规则和案例的最新发展,在保持原有体系和结构的基础上,作者对本书做了相应的修订和调整。

本书修订的主要内容体现在以下几个方面:

1. 我国《民事诉讼法》先后于2007年、2012年进行两次修订,2015年《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉的解释》颁布,2016年2月《最高人民法院关于海事法院受理案件范围的规定》《最高人民法院关于海事诉讼管辖问题的规定》,2016年8月1日《最高人民法院关于审理发生在我国管辖海域相关案件若干问题的规定(一)》公布,加之最高人民法院颁布了一系列其他的司法解释。上述法律文件的修订和出台标志着我国民事诉讼的立法理念及具体法律制度发生重大变化,海事诉讼的司法理念也在随着国家海洋战略和“一带一路”战略进行调整。这些变化对海事诉讼无疑具有重大影响。因此,对第一章、第二章、第四章至第七章涉及《民事诉讼法》及最高人民法院最新司法解释的内容全面进行修订。

2. 关于第三章和第九章,重点结合我国的新《民事诉讼法》及最高人民法院对该法的司法解释、2015年《最高人民法院关于扣押与拍卖船舶适用法律若干问题的规定》等新法律法规,对船舶扣押方式、扣押船舶担保、多次扣押船舶、错误扣船责任、船舶拍卖及其价款分配等内容进行了修正和补充;另外,在相关章节增加了说明案例。

3. 关于第八章,主要结合最高人民法院2010年《关于审理海事赔偿责任限制相关纠纷案件的若干规定》及其相关指导性判例,对责任限制基金程序和责任限制权利有无的相关内容进行了修正。同时,本章也增加了一些相关典型案例。

4. 在仲裁领域,重点结合 2015 年《中国海事仲裁委员会仲裁规则》、2012 年《国际商会仲裁规则》、2012 年《伦敦海事仲裁员协会仲裁规则》、2008 年《鹿特丹规则》关于仲裁规定等的一些变化,对下篇“海事仲裁”第十一章至第十七章进行修改,并增加了第十二章第四节内容,补充一些关于仲裁协议效力的较新案例。

5. 更新有关数据,增加实践中常用的法律文书作为附件,以进一步增强本书的实用性。

本书可以作为高等院校相关专业本科生和研究生的诉讼法教材,也可以作为商事诉讼与仲裁理论研究者、海事司法及仲裁工作者,以及从事航运业务及相关业务人员的重要参考书。

本书修订分工如下:

韩立新编写第四章、第十一章、第十二章;袁绍春编写第三章、第八章、第九章、第十章、第十六章、第十七章;尹伟民编写第一章、第二章、第五章、第六章、第七章、第十三章、第十四章、第十五章。

全书由韩立新统稿、审定。

对于本书中所存在的问题与不妥之处,敬请广大同仁批评、指正,以便本书在再版时加以改进,并不断完善。

感谢大连海事法院原副院长关正义教授为本书提供的常用法律文书格式。

作者

2016 年 8 月

前 言

进入 21 世纪,世界多极化和经济全球化不断推动世界格局的变化,有力地促进了我国全方位、多层次、宽领域的对外开放,对外经贸和航运发展势头更加强劲,国际航运中心和区域航运中心建设方兴未艾,海运经济和海洋经济在我国国民经济中将占有更加重要的地位,这一领域的司法保障需求日益凸显。

1984 年 11 月,全国人大常委会作出《关于在沿海港口城市设立海事法院的决定》,首次明确了海事法院的法律地位。最高人民法院根据这一决定,先后在大连、天津、青岛、上海、广州、武汉、海口、厦门、宁波和北海设立了 10 个专门审理海事海商纠纷案件的海事法院。中国海事仲裁委员会多年来已摸索出了一套行之有效的解决商事、海事争议的方式,走出了中国海事仲裁自己的道路。《中华人民共和国民事诉讼法》于 2000 年 7 月 1 日起实施,成为我国海商法界和海事司法领域具有里程碑意义的大事,为我国海事司法奠定了坚实的程序基础。

本书结合海事司法、仲裁实践,以《中华人民共和国民事诉讼法》、《中华人民共和国仲裁法》的规定为主线,比较研究相关国际公约和国外立法,比较系统地阐述了海事诉讼和海事仲裁法律制度。本书分为上、下两篇:上篇为海事诉讼制度,下篇为海事仲裁制度。本书具有以下特点:第一,以现有的立法为着眼点,结构力求系统、清晰、完整;第二,理论与实践相结合,既研究海事诉讼和仲裁程序中的理论问题,又对海事立法、司法、仲裁实践出现的新情况,给予充分的关注;第三,及时吸收国内外在海事诉讼和海事仲裁领域研究的最新成果,反映司法实践中的新情况。

本书可以作为高等院校相关专业本科生和研究生的诉讼法教材,也可以作为商事诉讼与仲裁理论研究工作者、海事司法及仲裁工作者,以及从事航运业务及相关业务人员的重要参考书。

本书分工如下:韩立新编写第四章、第十一章、第十二章;袁绍春编写第三章、第八章、第九章、第十章、第十六章、第十七章;尹伟民编写第一章、第二章、第五章、第六章、第七章、第十三章、第十四章、第十五章。

全书由韩立新统稿、审定。

对于本书中所存在的问题与不妥之处,敬请广大同仁批评、指正,以便本书在将来修订时加以改进,并不断完善。

作者

2007年10月

目 录

上 篇 海 事 诉 讼

第一章 海事诉讼概述	(2)
第一节 海事纠纷与海事诉讼	(2)
第二节 海事诉讼法的构成及效力	(7)
第二章 海事诉讼管辖	(10)
第一节 海事诉讼主管	(10)
第二节 海事诉讼管辖	(20)
第三节 裁定管辖和管辖权异议	(29)
第三章 海事请求保全	(32)
第一节 概 述	(32)
第二节 扣押船舶	(40)
第三节 强制拍卖船舶	(49)
第四节 扣押船载货物	(58)
第四章 海事强制令	(65)
第一节 概 述	(65)
第二节 海事强制令制度的理论依据	(76)
第三节 海事强制令与其他诉讼法律制度的关系	(85)
第四节 申请海事强制令的条件及程序	(90)
第五章 海事证据保全	(100)
第一节 海事证据保全概述	(100)
第二节 海事证据保全的条件	(102)
第三节 海事证据保全的程序	(104)

第六章 送达	(109)
第一节 概述	(109)
第二节 海事诉讼中的具体送达程序	(110)
第七章 海事审判程序	(117)
第一节 海事审判程序概述	(117)
第二节 审理船舶碰撞案件的规定	(118)
第三节 审理共同海损案件的规定	(128)
第四节 海上保险人行使代位请求赔偿权的规定	(131)
第五节 简易程序、督促程序和公示催告程序	(140)
第八章 设立海事赔偿责任限制基金的程序	(148)
第一节 设立海事赔偿责任限制基金程序步骤和内容	(149)
第二节 我国海事赔偿责任限制程序的建立与完善	(158)
第九章 债权登记与受偿	(171)
第一节 债权登记及确认	(171)
第二节 债权受偿	(179)
第十章 船舶优先权催告程序	(183)

下 篇 海事仲裁

第十一章 海事仲裁概述	(188)
第一节 海事仲裁的概念和性质	(188)
第二节 海事仲裁的立法	(192)
第三节 仲裁机构	(203)
第十二章 仲裁协议	(212)
第一节 概 述	(212)
第二节 仲裁协议的效力	(227)
第三节 提单中仲裁条款的效力	(238)
第四节 海上保险代位求偿纠纷中仲裁协议的效力	(255)
第十三章 仲裁的申请和受理	(260)
第一节 仲裁的申请	(260)
第二节 仲裁的受理	(262)
第三节 仲裁答辩与反请求	(263)
第十四章 仲裁庭	(266)
第一节 仲裁员	(266)
第二节 仲裁庭的组成	(274)

第三节	仲裁费用	(277)
第十五章	仲裁案件的审理	(281)
第一节	概 述	(281)
第二节	开庭审理	(283)
第三节	裁 决	(291)
第四节	简易程序	(295)
第五节	仲裁中的调解	(297)
第十六章	海事仲裁裁决的撤销	(301)
第一节	撤销海事仲裁裁决的理由及程序	(301)
第二节	撤销仲裁裁决与拒绝执行仲裁裁决的关系	(306)
第十七章	海事仲裁裁决的承认与执行	(309)
第一节	概 述	(309)
第二节	内国海事仲裁裁决的执行	(312)
第三节	外国海事仲裁裁决的承认与执行	(317)
附录	(320)
附件一	扣押船舶命令	(320)
附件二	拍卖船舶公告	(321)
附件三	海事强制令	(322)
附件四	确认债权裁定书	(323)
附件五	宣布船舶不附有船舶优先权判决	(324)
附件六	仲裁协议范本(中英文对照)	(325)
附件七	仲裁委员会裁决书样本	(329)
附件八	执行外国海事仲裁裁决执行令	(330)
参考文献	(331)

上篇

海事诉讼

第一章 海事诉讼概述

【本章要点】本章介绍了海事纠纷的概念、处理机制,海事诉讼的概念和特点,海事诉讼的历史发展以及海事诉讼法的构成和法律效力。重点掌握海事纠纷的处理机制,海事诉讼法的构成和法律效力。

第一节 海事纠纷与海事诉讼

一、海事纠纷

(一) 海事纠纷的概念

海事诉讼以解决海事纠纷为目标。在海商法领域,“海事”一词又有广义与狭义之分。狭义的海事仅指船舶和海上设施在航行、停泊和作业中发生的海损事故,即海上事故,英文中常用 Admiralty、Maritime Accident、Maritime Casualty 表示。

广义的海事泛指与海有关的事物,英文用 Marine Affairs 或 Maritime Affairs 表示,不仅包括海损事故,还包括人们围绕海洋及其他水域、船舶、船员、海上运输、海运行行政管理等方面所发生的各种关系和活动,如海域使用、海洋开发与利用、船舶检验、港口建设和船舶营运等。

海事纠纷是指平等主体之间发生的,以海事权利义务为内容的社会纠纷。海

事纠纷的发生以海事的发生为前提,而且,这里所指的“海事”具有广义上的含义。依照《中华人民共和国民事诉讼法》第4条的规定,在我国,海事纠纷可以分为海事侵权纠纷、海商合同纠纷以及法律规定的其他海事纠纷。

(二) 海事纠纷的处理机制

海事纠纷的处理机制,是指解决海事争议和冲突的途径。我国现行的海事纠纷处理机制主要有四种:

1. 和解

和解,是指当事人之间通过平等协商解决海事纠纷的方法。其特点是没有第三方参与而自行解决,也不受任何规范的制约。和解主要适用于分歧不严重,争议事实、责任比较清楚的海事案件。优点是经济、不伤和气;缺点是双方达成的和解协议不具有法院强制执行的约束力,任何一方的翻悔都会使协议无法履行。

2. 调解

调解,是指在第三方的参与或主持下解决当事人之间海事争议的方法。这里的调解,是指诉讼或仲裁外的调解。诉讼或仲裁中的调解,即法院或仲裁庭主持的调解,属于海事诉讼或仲裁程序中的一种制度。

调解根据自愿的原则进行,不需要遵守严格的实体规范和程序规范。调解也不是诉讼前的必经程序,调解达成的协议不具有强制执行力,纠纷主体不愿调解、调解不成或翻悔的,可以向海事法院起诉。

海事纠纷的调解主要表现为行政机构进行的调解和其他单位或个人进行的调解。《中华人民共和国海上交通安全法》第46条赋予了交通行政主管部门对海事纠纷的调解权,依照该法规定,因海上交通事故引起的民事纠纷,可以由海事主管机关调解处理,调解必须遵循自愿、公平的原则,不得强迫。调解达成协议的,当事人各方应当自动履行。达成协议后当事人翻悔的或逾期不履行协议的,视为调解不成。不愿意调解或调解不成的,当事人可以向海事法院起诉或申请海事仲裁机构仲裁。

3. 海事仲裁

海事仲裁,是指当事人双方依据书面仲裁协议,将海事争议提交某一仲裁机构进行裁决的制度。海事仲裁与和解、调解和诉讼相比,具有民间性、自治性和准司法性的特点。其民间性表现为:仲裁员来自民间,具有公正性和专业性;自治性表现为:仲裁取决于当事人之间的协议,是否仲裁、仲裁机构和仲裁员的选择、仲裁方式、所适用的法律等完全可以由当事人约定;准司法性表现为:司法机关可以介入仲裁程序,如仲裁裁决具有强制执行力,当事人可以申请有管辖权的海事法院强制执行以及在仲裁前和仲裁的过程中,当事人一方可以申请仲裁保全等。

4. 海事诉讼

海事诉讼,是指国家司法机关按照一定的程序和方式解决海事纠纷的活动,是海事纠纷的各种解决机制中最正规、最权威和最严格的方式。其本质特征在于凭借国家权力解决争议。此处国家权力的表现在于:一是解决争议的依据只能是国家立法;二是解决争议的结果,可以靠国家强制力保障实现。

二、海事诉讼的概念和特点

(一) 海事诉讼的概念

海事诉讼是指海事法院、当事人和其他诉讼参与人,在审理海事案件的过程中所进行的各种诉讼活动,以及由这些诉讼活动所产生的各种诉讼关系的总和。

海事诉讼的基本内容表现为海事诉讼活动和海事诉讼法律关系两方面。海事诉讼活动表现为海事法院、当事人及诉讼参与人的各种诉讼行为,它会引起诉讼上法律后果的发生,并推动着海事诉讼的发展;海事诉讼法律关系表现为海事法院与当事人、诉讼参与人之间在海事诉讼中形成的各种权利义务关系。

海事诉讼的表现形式是海事诉讼制度和海事诉讼程序,海事诉讼制度决定海事诉讼程序,海事诉讼程序服务于海事诉讼制度,两者共同构成完整、统一的海事诉讼。

海事诉讼的作用,是通过海事诉讼制度和程序的运用,解决当事人之间的海事纠纷,保障海事实体法所确定的权利义务关系的实现。

(二) 海事诉讼的特点

1. 海事诉讼具有较强的涉外性

我国加入 WTO 以后,对外贸易不断发展,80%以上的进出口贸易货物通过海运完成。远洋运输的不断发展决定了海事诉讼具有较强的涉外因素,主要体现在诉讼当事人一方或双方是外国人,引起法律关系发生的法律事实具有涉外性等等。

同时,在海事诉讼领域,我国适用的程序法律大量采纳了国际公约的规定。如 2000 年 7 月 1 日实施的我国《海事诉讼特别程序法》第三章“海事请求保全”采纳了《1999 年国际扣船公约》的最新规定。在海事诉讼所适用的实体法领域,涉及大量的被广泛接受的国际公约与惯例^①。

2. 海事诉讼具有较强的专业性

海事诉讼用来解决当事人之间的海事纠纷,海事纠纷涉及航海技术、船舶构造、货物特性、货物积载等,具有较强的专业性和技术性。同民事诉讼相比,海事诉讼中要适用很多专业规则,与航海技术和航运业务紧密相连,因此,专家鉴定在海

^① 金正佳. 海事诉讼法论. 大连:大连海事大学出版社,2001:7.

事诉讼中是常用的方法。

3. 海事诉讼体现了对“对物诉讼制度”的认同

罗马法关于诉讼的基本分类是对人诉讼和对物诉讼,对物诉讼制度源于英国海事法,后成为制定《1952年统一海船扣押某些规定的国际公约》(以下简称为《1952年扣船公约》)的基础。现在大多数海运国家或接受该公约,或在国内法中接受或变相接受该制度。对物诉讼对于原告来说,具有积极的作用:其一,它能够减少诉讼上的麻烦,大部分对船诉讼国家法院的传票是针对该船东发出的,但船东可能一直不出庭应诉,这时法院判决只能是针对船舶而非船东;其二,对物诉讼使财产扣押地法院具有诉讼管辖权,即无论事情发生在何地,何种原因,只要法院扣押了辖区内的船舶,则获得了对该案的管辖权;其三,它为原告提供了执行将来判决的保证,避免了判决前因被告发生任何资金的减损或倒闭的风险,能够切实保障原告的利益。

我国法律始终坚持民事诉讼法律关系的主体必须是自然人、法人和其他组织,^①否认物能够成为民事诉讼主体,因而否认对物诉讼制度存在的可能。但是我国的海事诉讼借鉴了国际公约和国外立法中的对物诉讼制度,做出有别于民事诉讼的规定,规定了与对物诉讼制度紧密相连的扣船制度,即在特定的情况下扣押当事船舶时,海事法院可以不问谁是该船舶的所有人、谁是被请求人,扣押所针对的仅仅是当事船舶,^②体现了我国海事诉讼对对物诉讼制度的认同。

三、海事诉讼的历史发展

中华人民共和国成立以后,海事诉讼的发展主要分四个阶段:

第一阶段:中华人民共和国建立初期。此阶段是由地方人民法院的民事审判庭负责海事海商案件的审理。20世纪50年代中期,建立了天津、上海、长江水上运输法院,当时水上运输法院处理的是水运系统内部的刑事、刑事附带民事以及交通事故、重大责任事故、海事货损等案件。不久,水上运输法院被撤销。

在这一阶段,完整意义上的海事审判还未形成。在此阶段及随后的一段时间内,交通部发布的一些行政法规和规范性文件为海事法制的初期建设做了有意义

^① 如我国1991年制定、经2007年及2012年修订的《民事诉讼法》第48条第一款规定:“公民、法人和其他组织可以作为民事诉讼的当事人。”

^② 我国《海事诉讼特别程序法》第23条规定:“有下列情形之一的,海事法院可以扣押当事船舶:(一)船舶所有人对海事请求负有责任,并且在实施扣押时是该船的所有人;(二)船舶的光船承租人对海事请求负有责任,并且在实施扣押时是该船的光船承租人或者所有人;(三)具有船舶抵押权或者同样性质的权利的海事请求;(四)有关船舶所有权或者占有的海事请求;(五)具有船舶优先权的海事请求。海事法院可以扣押对海事请求负有责任的船舶所有人、光船承租人、定期租船人或者航次租船人在实施扣押时所有的其他船舶,但与船舶所有权或者占有有关的请求除外。从事军事、政府公务的船舶不得被扣押。”

的工作,包括对相当一批涉外案件的处理,为中国海事诉讼制度的建立打下了基础。

第二阶段:20世纪70年代末期至80年代中期。全国法院先后建立了经济审判庭,一些港口城市的中级人民法院受理了一些海事、海商案件,这时的海事海商案件适用一般民事案件的普通程序。大部分的海事海商纠纷是通过海事监督部门的行政手段调解或以仲裁方式解决,有些案件的处理带有浓重的行政色彩,如海事请求人申请扣押有关船舶,一度须经国务院批准。

这一阶段人民法院通过受理以及海事监督部门通过行政手段调解海事海商案件,积累了宝贵经验,为建立完整的海事审判制度打下了良好的基础。

第三阶段:20世纪80年代中期。1984年全国人民代表大会常务委员会决定在中国沿海城市建立海事法院,专门受理海事海商案件。根据这一决定,最高人民法院于1984年11月28日做出了《关于设立海事法院几个问题的决定》,决定在广州、上海、青岛、天津和大连设立海事法院,专门审理海事海商案件,后来又陆续在武汉等港口城市设立了海事法院。

这一时期,海事诉讼仍然适用民事诉讼的一般原则,海事诉讼的特殊程序无法可依。鉴于此种状况,1989年最高人民法院依照《民事诉讼法》以及我国参加的国际公约,参照国际习惯做法,在总结审判实践的基础上,先后制定了《关于涉外海事诉讼管辖的具体规定》《关于海事法院受案范围的规定》《关于诉讼前扣押船舶的具体规定》和《关于强制变卖被扣押船舶清偿债务的具体规定》等^①。这些规定虽然带有司法解释的性质,但为中国的海事审判提供了一定程度的依据,也为此后的海事诉讼立法打下了基础。因此可以说,真正意义上的海事诉讼,应从海事法院成立后开始。

第四阶段:1993年后。1993年7月1日,我国实施了第一部完整的海事实体法律——《中华人民共和国海商法》。1994年,重新修改了《关于诉讼前扣押船舶的具体规定》(以下简称为《1994年扣船规定》)、《关于强制变卖被扣押船舶清偿债务的具体规定》(以下简称为《1994年卖船规定》)。1999年九届全国人大常委会第十三次会议通过了《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》(以下简称《海事诉讼特别程序法》),使海事审判有法可依,中国的海事诉讼进入了一个崭新的历

^① 以上列举的三个司法解释,现均以失效或者废止。依据为《最高人民法院关于废止1980年1月1日至1997年6月30日期间发布的部分司法解释和司法解释性质文件(第九批)的决定》(2013),《最高人民法院关于海事法院受理案件范围的若干规定》(2001),《最高人民法院关于海事法院拍卖被扣押船舶清偿债务的规定》(1994)。此后,《最高人民法院关于海事法院拍卖被扣押船舶清偿债务的规定》(1994),被《最高人民法院关于扣押与拍卖船舶适用法律若干问题的规定》(2015)所废止,《最高人民法院关于海事法院受理案件范围的若干规定》(2001)被《最高人民法院关于海事法院受理案件范围的规定》(2016)废止。