
INTERNATIONAL MARITIME AND ADMIRALTY LAW

国际海商法

[加拿大] 威廉·台特雷 著

张永坚 等译



法律出版社
LAW PRESS · CHINA

国际海商法

[加拿大] 威廉·台特雷 著

张永坚 等译



法律出版社
LAW PRESS · CHINA

图书在版编目(CIP)数据

国际海商法/[美]台特雷著;张永坚等译.—北京:
法律出版社,2005.12
ISBN 7-5036-6069-4

I.国… II.①台…②张… III.海商法—研究—
世界 IV.D996.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2005)第 153433 号

©法律出版社·中国

责任编辑/周丽君 卞学琪

装帧设计/乔智炜

出版/法律出版社

编辑统筹/综合出版分社

总发行/中国法律图书有限公司

经销/新华书店

印刷/北京北苑印刷有限责任公司

责任印制/张宇东

开本/787×960 毫米 1/16

印张/36.5 字数/615 千

版本/2005 年 12 月第 1 版

印次/2005 年 12 月第 1 次印刷

法律出版社/北京市丰台区莲花池西里 7 号(100073)

电子邮件/info@lawpress.com.cn

销售热线/010-63939792/9779

网址/www.lawpress.com.cn

咨询电话/010-63939796

中国法律图书有限公司/北京市丰台区莲花池西里 7 号(100073)

全国各地中法图分、子公司电话:

第一法律书店/010-63939781/9782 西安分公司/029-85388843 重庆公司/023-65382816/2908

上海公司/021-62071010/1636 北京分公司/010-62534456

深圳公司/0755-83072995 苏州公司/0512-65193110

书号:ISBN 7-5036-6069-4/D·5786

定价:68.00 元

(如有缺页或倒装,中国法律图书有限公司负责退换)

本书各章节的翻译者如下：

第一、二章	白淑晨
第三章	陆艳平
第四章	刘 宁
第六章	张世鹏
第七章	郭 鹏
第八章	令狐铭
第十章	张 宇
第十二、十六章	张 琳
第十三、十四章	徐贝贝
第十五章	张 宁
其他部分	张永坚

中文版序言

中国,一直萦系在加拿大人的脑海里和心目中。中国,这位正在工业生产和国际贸易中崛起的巨人,我们更期待她在当今世界各种政治力量的平衡中扮演重要的角色,并由此而有助于维护世界和平。

同时,我们加拿大人也非常钦佩和喜爱中国。因为多少世纪以来,甚至远在加拿大被发现以前,她就已经拥有了高度发达的文化、艺术和科学技术。

正因如此,对中国法律出版社行将出版本人新作《国际海商法》的中文版,本人深感荣幸和欣喜。我衷心希望,随着这部中文版的问世,这部展示世界各主要海运国家海商法的专著,将极大地促进国际范围内对海商活动的理解。

在此,我要特别感谢北京大学海商法研究中心张永坚先生以及白淑晨、郭鹏、令狐铭、刘宁、陆艳萍、徐贝贝、张琳、张宁、张世鹏、张宇等各位同学。感谢他们在本书的翻译和出版过程中所表现出的勤奋精神与专业水准。

威廉·台特雷 教授

2005年3月26日于

加拿大魁北克省蒙特利尔市麦吉尔大学

译者序

这本《国际海商法》是威廉·台特雷教授的新作。作者的写作意图和研究方法,已经在他本人的原著序言中做了明确的介绍。在这部著作中,作者潜心研究,做了大量的考证,书中正文和注释两部分内容几乎等量齐观,特别是其中丰富的注释,相信可为有兴趣做深入研究的人士提供有益的线索和帮助。

本书英文原名为:“International Maritime and Admiralty Law”。

在许多时候,“Maritime”和“Admiralty”几乎是同义词。根据布莱克法律词典,词条“Admiralty”的解释是:“见 Maritime 条目。”而词条“Admiralty law”的解释是:“与 maritime law 基本是同义词。”但是在实际使用中,这两个词并非总能互相替换,而有一些微妙差别。从语源上看,“admiralty”这个词在英国最早出现于 14 世纪初,^[1]最初用于海军将领的职衔,以后用于指代由海军机构演变而来的海事法院;而“Admiralty law”则指海事法院适用的,主要与航海和航运有关的法律。“maritime”出现得更早,^[2]泛指海上的或与海相关的一切事务;“maritime law”则指与海相关的一切法律。很长一段时间以来,海上的法律事务主要都是与航海或海运相关的,因此“Admiralty law”与“maritime law”基本同义。但 20 世纪以来,人类在海上的活动范围拓展,沿海国开始主张更多地利用海洋资源的权利,有关海洋的法律变得愈加复杂,“与海相关的法律”的概念扩展到包括海洋划界、海底资源开发等的法律规范,于是有人开始用“maritime law”这一术语指代一切与海相关的法律,而“Admiralty law”则仍用于指代审理海事案件时适用的法律。这样一来,“maritime law”的概念似乎就比“Admiralty law”的概念要大很多,将传统上属于公法范畴的海洋法的大部分内容也涵盖其中了。但是,对“Admiralty law”与“maritime law”的这种区分也并非都是大家都接受的通说,因此,许多海商法教科书索性以“Maritime and Admiralty Law”命名。

恰如作者本人在其原著的序言中说明的那样,本书从头到尾通篇都将“maritime law”和“admiralty law”作为一个集合的专门术语而使用,因为他认为,“如

[1] 据说是来自于法语或西班牙语。

[2] 据说是来自于拉丁语“mare”(海)和“maritima”。

今在‘maritime law’和‘admiralty law’之间已经根本不可能明确地划分清楚其区别和界限”。这是因为它们已经分别在世界各国不同的时代里进化和发展了。因此,如今这两个名词之间其实已经没有什么真正的区别,它们已经基本融合为一个同一的法律概念,不再分别代表不同含义的两个专门的用语了。

有鉴于此,在本书的中译本中,对于“maritime law”和“admiralty law”,除极个别情况外,一般都不使用“海商和海事法”的表述,而是通用“海商法”予以贯之。

本书中另一处需要特别说明的译法是关于“Maritime lien”的翻译。

世界各国的法律以及相关的国际公约,在用英文称谓这种同类的权利时一般通用“Maritime lien”这一用语来表述。但是,各国法律赋予这一用语的含义和其所包括的范围却不尽相同。对于究竟应该如何翻译该词,以前,特别是在制定我国海商法的过程中,曾经有过不同的主张,如“海上优先权”、“海上留置权”、“海事优先权”、“海事留置权”以及“船舶优先权”等,但是目前已经基本一致地将其译为“船舶优先权”。

然而,“Maritime lien”这种权利所指向的标的,在英美法中却并不仅仅包括船舶,还可以包括船上的货物和其他财产。顾及目前我国(特别是我国海商法的英译本)对这一用语固化使用的现实,本书的中译本仍将“Maritime lien”译为“船舶优先权”。关于这一用语在相关章节,特别是第十二章中的具体含义,提请读者注意辨析。

此外,在翻译的过程中,我们发现,原著中个别地方尚存有值得商榷和订正的余地,其中包括观点、叙述、资料的引证或名称等。为尊重原著,按照文责自负的原则,我们仍忠实地进行了翻译,相信读者在阅读时会予以甄别。

为了与原著中的注释保持一致,翻译中我们严格遵循了对原著的注释序号不颠倒、不打乱、不加插译者注的原则,亦即坚持了原著注释序列优先的原则。虽然译文句子的表述方式可以有多种途径,但是,在与注释的次序发生冲突时,语句的表达方式须始终服从注释序列的要求,确保译著与原著的注释次序相一致。如此,既可以保持该书的原貌,又便于读者对照、查考和引证,避免混乱。

基于上述同样的缘由,在此中译本中,我们还特意保留了原著在书前已列出其全称的缩略语以及书中所涉人、书、刊和案例等的原文名称。

著者在本书中引证了大量的案例和文献。为叙述方便起见,著者在具体引证时特别使用了一些缩略语。我们按照原书的次序以其原来的标题(即《参考文献和缩略语》)将这些缩略语附于全书的正文之前,以便读者阅读时对照。

原书在附录中共收录了 22 份文件,其中包括 14 部国际公约和国际规则、1 部国内成文法、2 份提单和运单的标准格式、4 份租船合同的标准格式以及一份救助合同的标准格式。尽管在原书中这些附录的文件使用了甚至比脚注还小的

字体,但是它们还是占用了长达 264 页的篇幅。考虑到附录中的内容基本都可以找到中译本,加之受篇幅的限制,本书没有再予翻译,而只翻译了附录部分的目录,并按原书的顺序编排于后,以供读者参考。

同时,为了尊重原著作者的创意,这本中译本完全遵从了原著包括目录在内的体例上的安排,保留了原著的模式及风格。

希望这本中译本不仅能够准确地传达原著作者的原意,而且也希望能在探索规范译著的体例方面建立标准化的范例。

北京大学法学院海商法研究中心直接策划、组织、协调并指导了本书翻译工作之全部,并由该研究中心和本人对全书进行了审校和统稿。该中心参与本书翻译的同学们热情、认真的工作,保证了本书的质量。

本书的翻译和出版得到了作者威廉·台特雷(William Tetley)教授的关注、支持和特别授权,他为本书提供了作者简介和作者的其他书目,还专为本书撰写了中文版序言,亦特此致谢。

还要感谢法律出版社蒋浩先生和李莉女士的热心支持和鼎力协助,使本书能够得以优质、迅速地出版并及时与读者见面。

本书各章节的翻译者如下:

第一章、二章	白淑晨
第三章	陆艳平
第四章	刘 宁
第六章	张世鹏
第七章	郭 鹏
第八章	令狐铭
第十章	张 宇
第十二章、十六章	张 琳
第十三章、十四章	徐贝贝
第十五章	张 宁
其他部分	张永坚

张永坚
2005 年春夏之交于
北京海淀海路书社

序 言

一、是否还需要一本新的海商法教材

当今法律书籍的出版已呈泛滥之势,还需要再来一本海商法方面的教科书吗?或者说,如果现在再出版一本海商法的新教材,它还有可能是原创的吗?就本书内容的国际性和跨越不同国家和司法管辖权的范围而言,我可以说,这本《国际海商法》的确是原创性的。它不是一本仅仅关于英国、美国、加拿大或者法国等某一国家的海商法教科书,其所述的内容涉及了所有上述各国甚至其他一些国家的海商法。现在的确有一些由大西洋两岸的作者们所编著的,偶尔也会从海商法的角度对两种司法管辖权,即对英国法和美国法做些评论的教科书。但是,实际上它们通常都相当于是共用了一个封面的两本书(即相当于一本书里的两个相对独立的部分)。而在这些教科书里,鲜有真正比较性的解释和说明。

比较法学是现实的需要,是对两种法律、法律制度或司法管辖权制度同时进行分析的方法,在对比的基础上根据对其中差异及利弊的分析、批判,得出综合性的结论。本书正是致力于此。

《国际海商法》还准备就每一个研究题目,对海商法的大陆法系渊源与普通法的巨大贡献进行比较。

综上,衷心希望本书将真正是比较性的、国际性的、原创性的和有所裨益的。

二、Maritime Law 与 Admiralty Law^[1]之辨析

在《国际海商法》中,从头到尾通篇都将“maritime and admiralty law”作为一个集合的专门术语来使用,本书在其表述方面是贯穿始终的,因为如今在 maritime law 和 admiralty law 之间已经根本不可能明确地划分清楚其区别和界限了。这是因为它们已经分别在世界各国不同的时代里进化和发展了。因此,如今在这两个名词之间其实已经没有什么真正的区别了,它们也不再是分别代表不同含义的两个专门用语了。

的确,“admiralty law”这个词因其处于英国海商法传统之首的位置而著称,

[1] 在本书的中译本中,对于“maritime and admiralty law”,除极个别情况外,以后一般将不再使用“海商和海事法”的表述,而通用“海商法”予以贯之。——译者注

这一用语曾在大英帝国和整个英联邦的范围内被广泛使用。然而,英国的 admiralty law 本身却拥有真正大陆法系的渊源。

就“maritime law”这部分而言,它更多的是属于大陆法系;但是在许多“英语世界的”司法管辖权的范围内,很早就开始两者兼用了。因此,例如,一些美国早期的法院就曾经被称为“海事和海商法院”(Admiralty and Maritime Courts),甚至直至美国大革命之前都依然如此。

如今,随着时间的推移,特别是由于如此众多的航运公约都是国际性的,maritime law 和 admiralty law 已经基本融合为一个同一的法律概念了。

三、海商法是一个完整的法律体系

海商法是一个完整的法律体系。据此,可以开展对以下所有各项法律的研究:合同法(如客、货运输,租船合同,保险等);侵权法(如船舶碰撞,对船员、旅客以及第三者的人身伤害等);准合同法或者说赔偿法(如共同海损,海上救助等);公法(如海洋法、海洋污染法、国家主权豁免权和海上犯罪等)。海商法还可以研究担保物权(如优先请求权和船舶抵押权等)以及有关的执行程序(如对物的扣留、海事查封、滞留船舶等)。船舶所有人责任限制虽然是专为航海业所特设的,却是海商法中侵权法律制度不可分割的组成部分。同时,它不但影响涉及海上货物和旅客等运输的合同法,而且对诸如海洋污染和海洋法之类的公法也有影响。

海商法既属于大陆法又属于普通法,因而适于做比较法研究;同时它既是国内法又是国际法,因而成为国际私法研究的好题材。

我们可以得出这样的结论,从各方面来看,海商法实际上都是一个完整的法律系统,因而对所有与此相关的人,特别是那些专门从事与海事有关的事业的法官、律师、教师或学生有重要意义。

四、本书是为哪些人编写的

这本《国际海商法》是为那些希望超越其本国法律局限或者教育背景局限的学者、教师、律师以及法官等而写的一部提纲挈领的撮要。本书还适合于那些希望能更多地了解他们本国以外国家法律的人士以及希望了解(包括大陆法、普通法和制定法在内的)海商法渊源的人士阅读,这样会有助于他们更好地了解其本国的法律。正如人们所说的那样,只有掌握另一种语言,才能更加精通自己的母语。学习法律,也是如此。

海商法属于国际法。因此,学习海商法,除了必须要了解其他国家的法律之外,还需要了解和掌握那些为现代海商法提供框架结构的国际海商法公约。

在普通法的传统里的与程序和救济更为相关的“Admiralty law”,在本书中,特别是在本书的第十、十一和十二章的论述中,都分别被谈到了。最后,有关公

法的问题,则在本书的最后一章中做了论述。

五、研究和表述的方法

比较法可以从三个角度来研究。首先,可以就不同法律体系中的相关法律——比如现在民法的、普通法的和一般海商法的相关法律制度进行比较。第二,可以比较不同国家法律之间以及各国法律与各国国际公约之间的不同。最后,可以比较不同时期的法律(即运用历史的方法)。虽然在本书的论述中,只能够涉及某些最重要的问题和对它们进行比较,但是上述这三种方法,在本书中,都会在必要时被适当地加以运用。

在本书中,只要可能,对每个法律问题都将首先从民法的、普通法的和一般海商法的角度来加以审视。然后,会对各国的法律,特别是对英国、美国、法国和加拿大的法律以及中国 1993 年海商法和 1994 年瑞典海商法典等,进行研究、考查。最后,还会对国际规则和国际公约加以斟酌。

本书的结构是这样安排的:第一章是关于海商法历史的简要介绍。其后,对海上运输中的各个重要问题的研究按照下列次序展开:第二章论述一般性的问题,即船舶、3 个基本的海运合同和 5 个贯穿海商法的基本题目;第三章论述货物运输;第四章论述租船合同;第五章论述拖航;第六章论述碰撞;第七章论述船东责任限制;第八章论述救助;第九章论述共同海损;第十章论述管辖和程序;第十一章论述污染;第十二章论述特别法定权利、船舶优先权、抵押权和索赔;第十三章论述旅客运输;第十四章论述海上人身伤亡;第十五章论述海上保险;第十六章论述国际海法,即海洋法。

Bonne lecture 阁下如有评论、修正和建议,敬请通过以下方式与本人联系:

地 址:William Tetley,
McGill Law Faculty,
3644 Peel Street,
Montreal H3A 1W9,
Canada.

电子邮件:William.tetley@mcgill.ca

网 址:<http://tetley.law.mcgill.ca>

威廉·台特雷教授的其他著作

Marine Cargo Claims, 1st Ed., 1965, Carswell, Toronto, Stevens, London.

Marine Cargo Claims, 2nd Ed., 1978, Butterworths, Toronto & London.

Marine Cargo Claims, 2nd Ed., published in Russian by Moscow Transport, Moscow, U.S.S.R., 1983.

Marine Cargo Claims, 2nd Ed., published in Japanese by The Japanese Shipping Exchange Inc., Tokyo, Japan, 1984.

Maritime Liens & Claims, 1 Ed., 1985, B.L.C., London.

Maritime Liens & Claims, 1 Ed., 1989, 2nd printing, Les éditions Yvon Blais Inc., Montréal.

Maritime Liens & Claims, 2 Ed., 1998, Les éditions Yvon Blais Inc., Montréal.

Marine Cargo Claims, 3 Ed., 1988, Les éditions Yvon Blais Inc., Montréal.

Marine Cargo Claims, 3 Ed., published in Chinese by Dalian University, Dalian, PRC, 1993.

International Conflict of Laws, Les éditions Yvon Blais Inc., Montréal, 1994.

Maritime Transportation, the maritime law part of vol. XII (Law of Transport) of the International Encyclopedia of Comparative Law, published by Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, Boston and Lancaster, 2001.

Glossary of Maritime Law Terms, 1Ed., Langlois Gaudreau O'Connor, Montreal, 2001.

International Conflict of Laws (Chinese edition), Law Press, Beijing, 2003.

Glossary of Maritime Law Terms, 2 Ed., Langlois Gaudreau O'Connor, Montreal, 2004.

目 录

第一章 海商法简史	(1)
一、发展中的世界海运	(2)
(一)文明的发展	(2)
(二)法律的发展	(2)
二、海商法的发展	(3)
(一)东方法律影响	(3)
(二)西方基本的法律体系	(5)
1. 普通法	(5)
2. 民法	(6)
3. 海商法	(6)
(三)海商法的民法渊源	(7)
1. 罗马法	(7)
2. 中世纪法典	(9)
3. 文艺复兴时期及近代法典	(10)
4. 19 世纪的法典	(11)
(四)民法法系的海商法对普通法系国家的影响	(12)
1. 《奥列隆判例集》对英国的影响	(12)
2. 英国海事法院	(12)
3. 民法法系的持续影响	(14)
4. 属于民法法系的美国海商法	(15)
(五)对海商法的特殊贡献	(18)
1. 民法的贡献	(18)
2. 普通法的贡献	(20)
3. 成文法、公约和公法	(21)
4. 国际安全管理规则	(22)
(六)现代海商法典	(23)
三、结论	(24)

第二章 海商法的组成部分	(25)
一、船舶	(26)
(一)统一定义.....	(26)
(二)各国定义.....	(28)
1. 美国	(28)
2. 加拿大	(30)
3. 英国	(32)
4. 法国	(34)
二、海运中的基本合同	(35)
(一)三种基本合同.....	(35)
(二)公共运输——货物运输.....	(35)
(三)民法法系下的公共运输.....	(36)
1. 法国	(36)
2. 魁北克	(37)
(四)国际公约.....	(38)
(五)私人运输——租船合同下的运输.....	(40)
(六)拖航.....	(40)
(七)海上旅客运输.....	(41)
三、海商法的基本主题	(42)
(一)适航.....	(42)
(二)共同风险.....	(43)
(三)因果联系.....	(43)
(四)公平.....	(44)
(五)公共秩序(政策).....	(46)
四、海上私法和公法	(46)
(一)海上私法.....	(46)
(二)海上公法.....	(46)
(三)私法领域的国际海商法(海商冲突法).....	(47)
五、结论	(47)
 第三章 公共运输	
——提单及相关单据项下的运输.....	(49)
一、基本海运合同	(51)
(一)三个基本合同.....	(51)

1. 提单	(51)
2. 运单、交货单和托运单	(53)
3. 电子单据	(54)
(二)合同的最佳证据	(55)
(三)标准格式合同	(55)
二、提单的签发	(56)
(一)提单的内容	(56)
1.《海牙规则》和《海牙—维斯比规则》	(56)
2.《汉堡规则》	(56)
(二)承运人的保留	(58)
1.《海牙规则》和《海牙—维斯比规则》	(58)
2.《汉堡规则》	(58)
(三)“清洁”提单的证据效力	(58)
1.《海牙规则》	(59)
2.《海牙—维斯比规则》	(59)
3.《汉堡规则》	(60)
三、承运人的义务	(60)
(一)承运人责任的本质和范围	(60)
1. 可适用的国际公约	(60)
2. 受各公约规范的运单	(62)
(二)责任期间	(63)
(三)谨慎处理和适航	(64)
1.《海牙规则》和《海牙—维斯比规则》	(64)
2.《汉堡规则》	(65)
3.《国际安全管理规则》和适航	(66)
(四)17项免责事项	(66)
(五)单位责任限额	(68)
(六)件或单位	(69)
(七)单位责任限额权利的丧失	(70)
1. 不合理的地理绕航	(70)
2. 不正当的甲板运输	(72)
(八)交付	(76)
四、货物灭失或损坏	(78)
(一)损坏程度	(78)

(二) 迟延损害	(79)
(三) CIF 价值和发票价值	(80)
(四) 自然损耗	(80)
(五) Vallescura 规则	(80)
(六) 货物索赔	(81)
1. 灭失或损害通知	(81)
2. 谁可以起诉	(82)
3. 谁是承运人	(83)
4. 侵权诉讼	(85)
5. 起诉时间	(85)
(七) 管辖权和仲裁	(86)
1. 管辖权——《海牙规则》和《海牙—维斯比规则》	(86)
2. 管辖权——《汉堡规则》	(86)
3. 仲裁——《海牙规则》和《海牙—维斯比规则》	(87)
4. 仲裁——《汉堡规则》	(88)
5. 国内海上货物运输法中的国家主义管辖权(仲裁)规定	(88)
五、托运人的义务	(90)
(一) 托运人责任的典型案例	(90)
(二) 平衡承运人和托运人之间的义务	(90)
六、提单和法律冲突	(91)
(一) 单一原则或概念	(91)
(二) 《海牙规则》、《海牙—维斯比规则》和《汉堡规则》——强制性 规则	(91)
(三) 《1980 年罗马公约》和提单	(93)
七、结论	(93)

第四章 私人运输

——租船合同下的运输(租船运输)	(95)
一、引言	(97)
(一) 法律调整下的租船合同简史	(97)
(二) 三种类型的租船合同	(98)
1. 光船租船合同	(98)
2. 定期租船合同	(99)
3. 航次租船合同	(100)

二、提单和租船合同	(102)
(一)货物运输与船舶租用	(102)
(二)租船合同与提单的比较	(102)
(三)提单和租船合同:何者是合同本身	(104)
三、托管与租船	(105)
四、航次租船合同的基本问题	(106)
(一)标准格式和标准条款	(106)
(二)航次租船合同的六个阶段	(108)
1. 第一阶段——预备航次	(109)
2. 第二阶段——船舶到达	(110)
3. 第三阶段——装货	(112)
4. 第四阶段——运输	(114)
5. 第五阶段——卸货	(115)
6. 第六阶段——交货	(116)
五、定期租船合同的基本问题	(116)
(一)标准格式和标准条款	(116)
(二)船舶和租船	(117)
1. 船舶的描述	(117)
2. 租期	(118)
3. 运营限制	(119)
4. 转租权	(119)
(三)交船和解约	(119)
(四)定期租船的租金	(121)
1. 租金的支付	(121)
2. 停租	(122)
3. 租金扣减	(124)
4. 租金未付	(124)
(五)定期租船合同下船舶的运营	(126)
1. 雇佣和代理	(126)
2. 提单的签发	(128)
(六)还船	(129)
六、光船租船合同的基本问题	(130)
(一)引言	(130)
(二)以营运和新建船舶为目的的光船租船	(131)