

<<船舶扣押及相关法律问题研究>>

图书基本信息

书名：<<船舶扣押及相关法律问题研究>>

13位ISBN编号：9787503693007

10位ISBN编号：7503693002

出版时间：2009-4

出版时间：法律出版社

作者：张丽英

页数：324

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：<http://www.tushu007.com>

<<船舶扣押及相关法律问题研究>>

内容概要

船舶扣押是处理海事争议中重要的法律制度，大陆法系与英美法系对待扣船有不同的态度，1952年《统一海船扣押某些规定的国际公约》（International Convention for the Unification of Certain Rules Relying to the Arrest of Sea-going Ships）（以下简称1952年《扣船公约》）和1999年《国际扣押船舶公约》（The International Convention Oil Arrest of Ships 1999）（以下简称1999年《扣船公约》）是两大法系妥协的产物，使两大法系在船舶扣押上的分歧逐渐缩小。

我国1999年《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》）在扣船制度方面吸收了1999年《扣船公约》的内容，在立法上及司法上我国已基本确立了与国际公约基本一致的扣船制度。

随着通过船舶扣押取得管辖权和取得担保这两项基本功能相继得到国际公约及各国立法的普遍认可，船舶扣押制度似乎应趋于统一了。

而事实则不然，由于两大法系有关船舶扣押的理论基础不同，导致在具体程序、特性、操作上各有不同，加之船舶这一客体的主体化、流动性等特点，使涉及船舶扣押的管辖权冲突多于其他领域，有关原因的分析及解决的途径也成为了海事理论界和实务界研究的热点问题。

本书第一章对船舶扣押制度的构建进行了论述，主要针对的是英美法及大陆法系两大不同的船舶扣押制度的构建。

英美法国家的船舶扣押制度以物诉讼为基础，更强调管辖权的确立，而大陆法系则强调船舶扣押是一种保全手段，扣船法院并不能当然取得对争议的实体管辖权。

1952年《扣船公约》和1999年《扣船公约》是两大法系妥协的产物，规定在一定条件下扣船法院可以取得对案件的实体管权。

笔者认为国际船舶扣押制度在大框架上正趋于统一发展。

第二章主要涉及的是中国船舶扣押制度的构建。

中国的船舶扣押制度是在吸收了国际上不同法系船舶扣押制度的优点，及国际公约相关规定的基础上构建的。

在船舶扣押主体法律关系的构造上，《海事诉讼特别程序法》采纳了民事诉讼中的先进理念，更尊重当事人的“自治”，在扣船程序的启动、扣船方式的选择、证据的收集等方面均以当事人为主。

当然，法院在扣船程序的有序和有效的推进上仍具有主导权。

因此，在船舶扣押法律关系中，法院与当事人的纵向关系是一种有序的、协同的诉讼关系。

在吸收公约及他国经验的基础上，我国已基本形成了比较完整的船舶扣押制度。

该章就我国对英美对物诉讼合理内核的吸收、船舶扣押专门管辖的问题、当事船与姊妹船的扣押等问题进行了论述。

本章最后涉及了南非“关联船”问题。

第三章至第七章涉及在我国船舶扣押制度下具体程序运作中存在的问题。

在结合有关船舶扣押的中外案例、参考中外学者观点的基础上。

针对目前存在于该领域中的某些问题，用比较论证的方法，通过对扣船程序在不同历史时期与法域的比较，海事诉讼与民事诉讼的比较，实体权利和程序机制的关系等方面展开论述。

该章阐述了扣船程序在启动上的自主性与法院审查必要性的关系、担保与反担保的性质、活扣与死扣、多次扣船与再次扣船、被扣船舶的司法拍卖等问题。

阐述了反担保的法定性、程序性和或然性，以及被请求人提供的担保的自主性、程序性和替代性。

分析了有关错误扣船责任的不同的观点，认为申请人对错误扣船责任的承担不应过分强调其主观的故意，以免产生某种鼓励随意扣船的作用。

第八章探讨扣船管辖与实体管辖的关系。

在此关系上，国际公约首先肯定了扣船法院对案件的实体审理拥有管辖权，只有在当事方之间存在有效的管辖协议或仲裁协议时，才可排除扣船法院的管辖权。

笔者认为扣船管辖向实体管辖的转化具有相对性，扣船管辖要让位于当事人的协议管辖和协议仲裁，其转化也受专属管辖以及国际公约的制约。

<<船舶扣押及相关法律问题研究>>

海事管辖协议的复杂性使其有效性常常受到挑战，该章分别对海运合同效力的外溢问题、租约管辖条款的并入问题、格式条款管辖条款的效力问题、标准合同文本中的不平等因素等问题进行了阐述。笔者经对国际上一些有影响的案例及立法进行分析，认为目前对海运合同效力外溢有认可倾向，对格式条款则是通过立法强制干预以矫正不公正。

宽容仲裁的倾向给予了提单中的仲裁条款相当大的空间，增加了提单中仲裁条款有效的概率。

第九章主要涉及因船舶扣押而引起的管辖权的冲突问题及其解决。

管辖权的冲突与当事人的择地行诉密切相关，船舶扣押地有利于择地行诉的特点，文章对择地诉讼产生的原因及对通过扣船进行择地行诉的限制进行了论述。

在双方当事人均通过扣船确立管辖权时，就会出现一事多诉的现象，造成这种现象的原因是多样的，文章着重分析了法律上的原因，包括立法理念、涉及管辖权的程序法以及海商法上的特殊原因。

最后，文章从几个层面论述了因扣押引起管辖权冲突的解决。

在理论层面，笔者认为淡化船舶拟人处理对减少扣船管辖冲突具有一定的作用。

在理念层面，笔者认为应当吸收国际礼让原则。

在解决原则与方法上，文章分别对“不方便法院原则”、最先受诉法院原则、中止诉讼的程序、禁诉令（*antisuit injunction*）以及承认预期理论等进行了阐述和评价。

我国目前在此方面的立法相对滞后。

在国际海事诉讼上，如何解决海事平行诉讼具有非常重要的现实意义。

其他国家及国际的立法与实践对于我国解决相关的问题非常具有借鉴意义。

我们应当摒弃对主权原则的僵化理解，在本国法院为不适当的法院时拒绝管辖，也是主权行使的另一种形式。

目前这种对管辖权冲突立法的缺失非常不利于问题的解决，我们应当尽早借鉴他国及相关国际立法和惯例成功的经验，完善我国解决管辖权冲突的相关制度。

<<船舶扣押及相关法律问题研究>>

作者简介

张丽英 法学博士，现任中国政法大学国际法学院教授、博士生导师、国际法学院副院长、海商法研究中心主任、北京市高等学校优秀青年骨干教师。

兼任中国海事仲裁委员会仲裁员、中国海商法协会理事等。

出版的专著、教材主要包括《海商法学》（独著）、《国际贸易法专题研究》（独著）、《中英海上保险法原理及实务研究》（主编）、《海商法原理·规则·案例》（独著）等二十三部。

发表学术论文包括《论扣船管辖向实体管辖转化的不稳定性——以海运管辖协议效力的不稳定性为视角》、《反倾销领域新出口商行政复议制度及问题分析》、The Validity of Arbitration Clause in Bill of Lading : A Chinese Perspective、《海上反恐国际合作的新发展及其对海上货物运输的影响》等五十余篇。

主持或参加了国家社科基金项目、司法部、教育部、交通部等省部级以上科研项目十余项。

<<船舶扣押及相关法律问题研究>>

书籍目录

第一章 船舶扣押的法律规制 第一节 英国法中的船舶扣押 一、英国法中的海事财产扣押 (attachment) 与船舶扣押 (arrest of ship) 二、英国船舶扣押与对物诉讼的关系 三、船舶的拟人处理与对物诉讼 四、英国对物诉讼的程序 五、英国的“玛瑞瓦禁令”与对物诉讼船舶扣押的区别 第二节 美国法中的船舶扣押 一、美国的对物诉讼与准对物诉讼 二、美国海事案件涉及的立法及管辖法院 三、美国对物诉讼的程序 第三节 大陆法系的船舶扣押 一、德国法中的船舶扣押 二、法国法中的船舶扣押 三、大陆法系国家船舶扣押的特点 四、大陆法系国家扣船制度的局限性及加入公约后的调整 第四节 船舶扣押的国际规制 一、1952年《扣船公约》是两大法系妥协的结果 二、过渡性的1985年《扣船公约草案》 三、1999年《扣船公约》在船舶扣押制度上的新发展 第二章 船舶扣押法律关系 第一节 船舶扣押概念与性质的界定 一、船舶扣押概念的界定 二、船舶扣押法律性质的界定 第二节 船舶扣押法律关系主体的结构 一、法院、申请人与被申请人的关系 二、船舶扣押主体的纵向关系 三、对船舶扣押有管辖权的法院 四、船舶扣押请求人与“海事请求” 五、船舶扣押的被申请人 第三节 可扣押的船舶 一、当事船舶的扣押 二、姊妹船的扣押 第四节 “关联船”问题 一、以“控制”界定姊妹船出现的关联船问题 二、南非有关“关联船”的规定 三、“关联船”的理论基础是“揭开公司面纱”理论 四、可以扣押“关联船”的海事请求 五、扣押“关联船”的途径 六、法律层面的解决：对国有企业所属船舶“关联性”的抗辩 七、宏观层面的解决：通过外交交涉的途径 第三章 船舶扣押的程序及相关法律问题 第四章 船舶扣押的担保与反担保 第五章 再次扣船与多次扣船 第六章 船舶扣押的错误 第七章 被扣船舶的强制拍卖 第八章 船舶扣押与实体管辖权的关系 第九章 船舶扣押与管辖权的冲突 结论 参考文献 后记

<<船舶扣押及相关法律问题研究>>

章节摘录

第一章 船舶扣押的法律规制 海运业的发展历史悠久，至今为止仍发挥着巨大的作用，海上货物运输是国际货物运输中最主要的运输方式，世界上80%的货物贸易都是通过海运完成运输的。

在中国和亚洲其他地区，这一比例可能更高。

在航运活动中，船舶无疑起着重要的作用。

船舶扣押制度是随着航运业发展的需要而产生的，由于航海活动范围广泛，流动性大，且在通讯不发达的古代，船东对船舶控制能力较差，分布在世界各地，与船舶只有短暂联系的中途港供应商多数是在与船东的代理人船长打交道，非常需要一种物的担保，以满足针对船舶发生的相关债务。

人们逐渐注意到了船舶价值，也注意到了船舶的流动性特点可能造成的债权人无法满足其海事请求的危险性，因而发展了一整套区别于一般财产保全的海事请求保全程序，最突出的表现就是船舶扣押制度，即以船舶来担保海事请求的实现。

.....

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介, 请支持正版图书。

更多资源请访问:<http://www.tushu007.com>