

<<海事法要论>>

图书基本信息

书名：<<海事法要论>>

13位ISBN编号：9787503696664

10位ISBN编号：7503696664

出版时间：2009-6

出版时间：法律出版社

作者：向明华

页数：362

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>

## <<海事法要论>>

### 前言

海事法是一门古老的商人法，其发展缓慢，内容独特。但基于国际海洋的一体性及海运业的高度国际性，联合国国际贸易法委员会、国际海事组织、国际海事委员会等就海事法的国际统一化问题制定了120多个国际公约，涉及海事实体法与海事程序法等方方面面，使海事法成为目前国际统一化程度最高的法律领域。我国尽管仅加入了其中的20多个公约，但有关的海事立法往往能有意识地同相关的国际通行做法接轨，然而该具体的接轨过程却非常艰难与复杂。在有关国际制度的借鉴、移植过程中，有的出现部分丢失或增删，有的发生变形，有的根据我国的国情做出了调整，即使是完整的移植，其也未必适合我国的国情。因此，结合国内外海事立法、司法的理论与实践，对国际国内海事法的互动关系、互动效果及相应法律制度的完善与发展做出比较系统的研究，对于我国国际经贸关系的发展及海运服务业的对外开放，均具有非常重要的意义，本书对此做出了有益的尝试。

## &lt;&lt;海事法要论&gt;&gt;

## 内容概要

本书共三篇计六章，主要从海事法基本法律问题、海事保全程序重大问题、海事诉讼程序重大问题三方面，分别对海事法解释的特别规则、海事法官的释法权、提单货物港口交接法律关系、提单权利及行使方式、船舶扣押国际国内立法的成就与问题、扣船程序的独立性及其价值与局限性、海事管辖权国际国内冲突及解决、海事债权登记与受偿程序疑难破解等重大问题做出探讨。

各章节的内容概要如下：法律解释是一切法律活动的起点。

第一章（海事法解释问题研究）主要从法哲学的视角，剖析了我国海事法法官的释法活动及其规制，并重点探讨了我国海事立法的特殊性及其对各种法律解释规则的特殊要求。

文中提出：狭义的法律解释宜限制为最高人民法院的司法解释及各级法院法官释法活动，包括传统的法律诠释、法律漏洞填补和法内对法律的续创。

随着法律解释学的发展，各种法学解释流派的趋同性增强，法哲学中最抽象的部分即自然法理论已被认同为一种评判成文法得失的价值判断标准或法律理想。

而法学方法论作为法哲学的另一重要组成部分，日趋完善，已成为法律解释学的主干。

我国海事法法官的释法权虽然未被立法明确授予，但其作为连接法律规范与社会生活的桥梁，客观存在，立法应明确并予以适当规制。

基于我国海事法的移植立法、逆序立法以及海事海商活动的国际性、技术性和专业性等特点，海事法的解释规则具有较强的特殊性。

古老的提单制度是最基础、最易产生纠纷的海事法律制度。

第二章（提单法律制度研究）主要探讨了提单货物港口交接过程中的特殊法律关系，并深度剖析了提单货物留置权困难和提单择诉的根源及对策。

文中提出：根据《海商法》第四章的规定，提单持有人与承运人似乎是“一手交单、一手交货”，但事实上必须进一步结合《港口法》、《海关法》、《港口货物作业规则》等相应规定，方能准确地分析我国提单货物港口交接过程中复杂的法律关系：其中的外部交货环节包括发生在收货人与承运人之间的以提单换取提货单的拟制交货，以及发生在承运人与港口经营人之间的货物实际交接；而发生在收货人与港口经营人之间的内部交货环节，与相应的外部交货环节彼此独立。

承运人行使提单货物留置权时，因我国现行立法存在歧义，尚存在操作性困难，故有必要修改立法，允许承运人申请海事法院扣押船载货物，以法院扣货替代其自行留置。

提单争议发生后，尽管《合同法》允许合同当事人选择违约之诉或侵权之诉，但《海商法》本质上拒绝当事人择诉，故除非存在提单欺诈，宜拒绝提单侵权之诉。

而对于善意的保函提单，宜认可其在提单收货人与保函当事人之间的效力。

船舶扣押是海事活动中最重要的公力救济保全措施。

第三章（船舶扣押立法比较研究）主要追溯了我国船舶扣押立法及司法实践的成败得失，重点比较研究了扣船国际立法的成就与问题，并剖析国际国内扣船立法之间的互动关系。

文中提出：我国的船舶扣押制度先后经历了行政滞留船舶；行政滞留主导；司法扣押辅佐；司法扣押主导；专门法院专门管辖确立和日趋成熟五个阶段，已初步建成融合了两大法系的财产保全与对物诉讼制度优势的扣船制度。

但基于有关制度移植过程中发生的制度丢失、变形及其与本土法律制度之间的冲突等多方面的原因，我国的扣船制度有待于进一步的完善和发展，应当：肯定扣船程序的独立性；强化其程序保障，允许提起紧急上诉；协调海事强制令、海事证据保全与扣船程序的关系，使前者可辅助后者；完善我国的方便旗船舶扣押制度。

就船舶扣押的国际立法而言，1952年《扣船公约》对扣船制度中的若干关键术语做出界定，确立了重复扣船禁止原则及其例外，确立了放船担保提供及船舶释放制度，明确了扣船法院行使实体管辖权的条件，但其部分内容滞后，对船方利益的保护欠充分，禁止重复扣船的例外可被虚化，姊妹船扣押制度虚位，错误扣船责任制度缺位，相应实体管辖权规则的操作性和不强。

因许多重要的海运国家未参加1952年《扣船公约》，公约统一各国扣船做法的宗旨在较大程度上受到限制，1999年《扣船公约》因此诞生。

## &lt;&lt;海事法要论&gt;&gt;

1999年公约对1952年公约做出了较大发展,将限制船舶“移动”纳入“扣押”定义,新增加了若干海事请求项目,增设了反担保机制,严格了当事船舶扣押条件,放宽了姊妹船扣押条件,明确授予扣船法院次优的实体管辖权,肯定了不方便法院原则的地位,确立了错误扣船赔偿制度的框架及担保变更制度,发展了放船担保制度,明确了再次扣船或多次扣船的条件,完善了外国实体裁决的承认与执行制度,发展了公约的管辖制度。

但1999年公约仍存在许多有待进一步解决的问题。

因我国未加入两个扣船公约,故其作为国际惯例将继续影响我国船舶扣押的立法及实践。

《海事诉讼特别程序法》在借鉴、移植相应国际立法时出现了一些疏漏,导致了相应的适用困难。

船舶扣押程序的利用既要充分又要适度。

第四章(船舶扣押程序问题研究)主要分析了扣船程序的独立性及其程序保障问题,并重点研究了在船舶扣押领域适用不方便法院原则的必要性,以及扣船程序的价值及局限性等前沿问题。

文中提出:船舶扣押程序不同于普通的财产保全程序,是平衡船方、货方及各利害关系方等多方利益冲突的结果,具有较强的程序独立性及一定的实体争议解决功能。

但《海事诉讼特别程序法》未能充分体现扣船程序的这些特殊性质,为此有必要进一步规范扣船程序中的复议程序,并有条件地赋予当事人紧急上诉权。

基于海运业对各国的特殊意义,各国普遍地通过船舶扣押措施扩张其海事管辖权,导致海事管辖权的国际冲突加剧。

为此有必要适用不方便法院原则,以缓和海事管辖权的国际冲突,方便法院审理及当事人诉讼。

海事法院在适用不方便法院原则时,应权衡私益及公益保护等多方面因素,同时还应解决若干相关的程序衔接问题。

就船舶扣押程序的价值及局限性而言,借助船舶扣押程序,申请人可获得索赔担保,实现择地行诉目的,行使船舶物权,迫使船舶所有人现身,促使争议及时解决,转移其商业风险。

但申请扣船必须基于特定的海事请求并向特定的管辖权法院提出,船舶物权必须通过扣船方式行使,扣船择地行诉正日渐受到限制,申请人的受偿金额受限于被扣船舶的价值及其请求权性质,船舶优先权人申请扣船的期限短暂,扣船请求权还受到相应的海事责任限制制度的限制,“姊妹船”扣押与“活扣押”难操作,错误扣船的概率高,扣船程序易被滥用。

谨慎的申请人还应考虑扣船地有关海事请求和扣押对象的范围、扣船的地点与时机、债务人身份、能否扣押已做好开航准备的船舶、当地的法治程度等多种因素。

如何抑制海事管辖权的扩张冲动是各国均需深刻思考的重大问题。

第五章(海事管辖权问题研究)不仅分析了国际、国内海事管辖权激烈冲突以及国内海事行政管辖权反复调整等热点问题的浅、深层原因,还提出了问题的解决对策。

文中提出:海事管辖权在国际、国内层面,均存在着扩张与争夺的紧张关系。

在国际层面:各国对于海事诉讼案件,特别是其中的船舶扣押案件,普遍地采取扩张性的管辖权政策,易引发海事管辖权的国际冲突。

基于对人诉讼理论的固有限制、海事审判综合势力相对较弱等原因,我国海事管辖权制度的国际竞争力并不强。

故宜改变目前这种扩张性的管辖权政策,通过完善海事立法、增强海事法官综合素质等综合措施,增强其国际竞争力。

在国内层面,基于当事人的认识偏差、受案法院的短期利益行为以及各方对相关法律的理解分歧等方面的原因,部分地方人民法院与海事法院争夺海事管辖权。

对这种不正当的做法应多管齐下,标本兼治。

而最高人民法院在海事法院和地方人民法院之间反复调整海事行政案件的主管,也引发了不必要的管辖权纷争。

基于海事行政案件的专业性、海事行政诉讼与相应海事海商案件的牵连性、海事法院跨行政区管辖优势的发挥、海事行政专业法官的培养等重要考虑,海事行政案件应当由海事法院主管。

对于最高人民法院有关海事行政管辖权若干规则之间的冲突,海事法官目前可以通过法律适用规则和法律解释技术,妥善解决。

## &lt;&lt;海事法要论&gt;&gt;

新兴的海事确权程序正面临着太多的困惑。

第六章（海事债权登记与受偿程序问题研究）主要分析了海事确权程序管辖权的专属性质及其收案范围，并重点探讨了该程序应然的审判方式及其证据审查标准。

文中提出：船舶拍卖法院对债权登记及确权程序原则上具有专属管辖权，但如果有关债权纠纷被其他法院依法受理后，债权人不愿参加确权程序，或者有关争议已进入二审或再审程序的，有关诉讼可在其他法院继续进行。

基于船舶拍卖款的特别担保及一般担保作用，确权程序的收案范围宜限于以该船舶担保的优先债权以及其他的在债权登记公告期满前已经取得强制执行依据的、以船舶所有人为债务人的债权。

因参加确权程序的债权共同指向船舶拍卖款，各确权诉讼属于诉讼标的物同一的必要共同诉讼，其宜以合并、开庭方式审判，以防止当事人滥用确权程序。

诉讼确权程序一审终审制度的法律机制不健全，不仅其立法宗旨未能实现，而且引发了许多问题，宜回归到两审终审制。

确权程序中的债权人会议制度无法实际发生作用，宜取消。

就确权程序的证据审查标准而言，应根据审理对象的不同性质适用不同的证据审查标准，其中《海事诉讼特别程序法》第115条项下的真实合法标准过于简单、抽象，应明确受案法院主动适用的审查标准，以及应参照适用的执行审查标准。

诉讼确权程序因其法律监督力度小、当事人对抗程度不高、债权人之间利益牵连等特点，易被滥用，故应严格相应的证据审查标准，强化当事人举证责任，使有关证据形成证据链，足以合理排除法官的疑虑。

## <<海事法要论>>

### 作者简介

向明华，男，1968年10月生，湖南溆浦人。

法学博士，主要从事海商法、国际经济法、海事诉讼特别程序法等学科的研究。

曾先后在在广西防城港市中级人民法院(1996年6月~1999年9月)及广州海事法院(1999年9月~2003年12月)任法官，现为广州大学法学院副教授。

先后在《法商研究》、《人民司法》、《法律适用》、《海商法研究》、《河北法学》、《求索》、《涉外商事海事审判指导》、《武大国际法评论》、《中国海事审判年刊》等中文类核心期刊及其他报刊上发表法学论文近30篇，还参与了《适用法律案例点评》、《海商法案例评析》等多部判例研究著作的编写工作。

有关作品曾获省部级以上一等奖两次、三等奖两次。

目前正参与国家人文社科基地重大课题一项、广州市人文社科课题一项。



## &lt;&lt;海事法要论&gt;&gt;

## 书籍目录

第一篇 海事法基础问题研究 第一章 海事法解释问题研究 第一节 法律解释的内涵及其法哲学地位问题 第二节 中国海事法官的释法权问题 第三节 海事法解释规则的基本问题 第二章 提单法律制度研究 第一节 提单货物港口交接法律问题 第二节 提单货物留置权的正当行使问题 第三节 提单纠纷的解决方式问题 第二篇 海事保全程序研究 第三章 船舶扣押立法比较研究 第一节 走向成熟的中国船舶扣押制度 第二节 船舶扣押国际立法的成就与问题 第三节 扣船国际立法与我国的船舶扣押制度 第四章 船舶扣押程序问题研究 第一节 船舶扣押程序的独立性及其程序保障问题 第二节 船舶扣押管辖权领域中的不方便法院原则问题 第三节 船舶扣押程序的价值及局限性问题 第三篇 海事诉讼程序研究 第五章 海事管辖权问题研究 第一节 海事诉讼管辖权国际冲突问题 第二节 中国的海事管辖权冲突问题 第三节 中国海事行政管辖权的主管问题 第六章 海事债权登记与受偿程序问题研究 第一节 海事确权程序的专属管辖问题 第二节 确权案件的受案范围问题 第三节 海事确权程序的审判方式问题 第四节 海事确权程序的证据审查标准问题 主要参考文献 后记

## &lt;&lt;海事法要论&gt;&gt;

## 章节摘录

第一篇 海事法基础问题研究 第一章 海事法解释问题研究 第三节 海事法解释规则的基本问题 一、中国海事立法的特点 海事法有广义与狭义之分。狭义的海事法是指与海上侵权行为有关的实体法规范，有时也被视为“海商法”的同义词。广义的海事法是从程序、实体一体化的角度，将各种调整海上运输和船舶及相关法律关系的海事、海商程序法与实体法均予涵盖的法律范畴。本文主要从后者的角度进行探讨。

由于历史的原因，我国国际航运业发展较缓慢，海事立法比较落后。改革开放后，海事立法工作及国际海运业才得到长足发展。比较而言，我国海事立法具有三大特色：（一）立法模式以法律移植为主 海事法起源于欧洲，成熟于英国，各国及相应的国际立法因此无不广泛地受其影响。我国作为一个后发的海洋大国，在制定我国的海事法律制度时，亦广泛地借鉴或吸收了英、美等海运大国的相应立法及相应国际条约或国际惯例的规定。如制定《海商法》时，其中的海上货物运输合同制度主要吸收了三大提单公约及1980年《联合国国际货物多式联运公约》中的若干制度；海上旅客运输合同制度参照了1974年《雅典公约》的有关规定；海难救助制度基本上是1989年《国际救助公约》有关内容的翻版；海事赔偿责任限制制度参照了1976年《海事赔偿责任限制公约》的相应规定；共同海损制度参照了1974年《约克——安特卫普规则》的有关规定；船舶碰撞制度参照了1910年《统一船舶碰撞若干法律规定的国际公约》的有关规定；海上货物保险制度主要借鉴了英国1906年《海上保险法》的有关规定；船舶租用合同、海上拖航合同和海上保险合同则参照了立法当时国际航运界通行的行业标准合同范本或相应行业惯例等。在海事诉讼领域，这种借鉴工作也比较成功。如就船舶扣押而言，早在1967年国务院总理就亲自批示，应依国际惯例扣押外轮。1999年《海事诉讼特别程序法》更是借鉴相应的国际通行做法，设立了船舶扣押与拍卖、海事强制令、海事债权登记与分配等特别制度。



<<海事法要论>>

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>