

学校编码: 10384

分类号\_\_\_\_\_密级\_\_\_\_\_

学号: 200208038

UDC \_\_\_\_\_

## 学 位 论 文

# 海事赔偿责任限制的政策性

## The Policy Facet of Limitation of Liability for Maritime Claims

谢美山

指导教师姓名: 何丽新 副教授

申请学位级别: 硕 士

专业名称: 民 商 法 学

论文提交日期: 2005 年 5 月

论文答辩时间: 2005 年 6 月

学位授予单位: 厦 门 大 学

学位授予日期: 年 月

答辩委员会主席: \_\_\_\_\_

评 阅 人: \_\_\_\_\_

2005 年 5 月

## 厦门大学学位论文原创性声明

兹呈交的学位论文,是本人在导师指导下独立完成的研究成果。本人在论文写作中参考的其他个人或集体的研究成果,均在文中以明确方式标明。本人依法享有和承担由此论文而产生的权利和责任。

声明人(签名):

2005年5月7日

## 内 容 摘 要

海事赔偿责任限制从其产生以来一直发挥着重要作用，是各国执行海事政策的重要工具。本文从政策对法律的影响作用的角度分析海事赔偿责任限制的政策性，比较各国海事赔偿责任限制制度窥其背后政策考量上的异同，透过海事赔偿责任限制的历史发展脉络剖析各国海事赔偿责任限制政策的演变，期能把握海事赔偿责任制度的真谛。

本文除了引言和结论外，主要内容分四章：

第一章从海事赔偿责任限制制度的起源与发展看其政策目的。海事赔偿责任限制原是在商人阶层内部适用的，在货主的巨额损失与船东有限的责任承担能力之间寻找平衡，并鼓励海上运输的一种制度设计。当海事赔偿责任限制为封建领主所利用时，海事赔偿责任限制成为封建领主的领地策略。民族君主国家出现后，商业和地理扩张盛行，海事赔偿责任限制成为君主争夺欧洲乃至世界霸权的政策工具。

第二章分析海事赔偿责任的解限制化趋势。随着社会责任思想占据时代思想的主流，人身损害赔偿道义要求的高涨，海事赔偿责任呈现解限制化趋势。主要体现为五点：残骸清除由可主张责任限制变更为不可主张责任限制、环境责任限额提高、责任限制法制改进、事故单位变更、人身伤亡损害赔偿责任限额提高。

第三章分析海事赔偿责任限制作用弱化并探讨可供选择的替代制度。公司制度、责任保险制度和财政补贴等制度的出现，各国立法和司法上对海事赔偿责任限制制度的热情逐渐降温，海事赔偿责任限制作用逐渐减弱。这一章在对作用弱化进行分析后，将深入探讨“直接拨款补贴”、“责任保险+海事保险补助”等替代制度设计，并分析其实际可行性。

第四章就海事赔偿责任限制的国际统一化作分析。在经济全球化推动下，海事赔偿责任限制走向国际统一化。海事赔偿责任限制公约的制订过程是一个大国意志较量的过程，各经济大国皆希望公约朝有利本国的方向发展。因利益难以达成一致，特别是美国在该问题上的强硬态度，使得海事赔偿责任限制公约的统一化困难重重。

**关键词：**海事赔偿责任限制；政策性；国际统一化

## ABSTRACT

Limitation of liability for maritime claims, as the instrument for carrying out maritime policies, plays an important role since its origin. In the point that policy impacts the law, this thesis analyses the policy facet of limitation of liability for maritime claims in terms of function of impact on law of the policy; compares its differences among the countries, peeps the similarities and differences on their back policy considering; traces back the historical development train of limitation of liability for maritime claims, analyzes the development of various countries marine policies; hopes to hold the true essence of limitation of liability for maritime claims.

The main content is divided into four chapters, excluding the introduction and the conclusion:

Chapter One analyzes the senses and the policy purposes of limitation of liability for maritime claims by introducing its origin and development. Limitation of liability for maritime claims is a kind of system design that was applied to the businessman stratum originally, to balance the interest between loss of owner and the shipowner's limited liability and thus to encourage the ocean transportation. When utilized by feudal lord, limitation of liability for maritime claims became feudal manor tactics. After the appearance of national monarchy and the prevailing of the commercial and geographic expansion, limitation of liability for maritime claims became a kind of policy instrument used by monarchs, fighting for Europe and even world domination.

Chapter Two analyses the unlimited tendency of the limitation of liability. With the dominance of community responsibility thought in contemporary ideas, the upsurge of the morality claiming in personal compensation for damage, limitation of liability for maritime claims tends to be unlimited. The trend mainly be represented as five aspects as follows, namely, the wreck removal liability becomes unlimited; the raise of environmental responsibility; the improvement of the legal system of limitation of liability limit; the change of accident unit; the

raise of limit for loss of life or personal injury compensation.

Chapter Three analyses the weakening of the function of limitation of liability for maritime claims and probes into the substituting institution suitable for choosing. The emergence of the company system, the liability insurance system and the financial subsidy system represses the passion for limitation of liability for maritime claims both in legislation and in judicatory, then the function of limitation of liability for maritime claims weakens gradually. After analyzing the function weakening, this chapter will probe into substitute systems, such as subsidize with allocated funds directly", "liability insurance + maritime insurance subsidy, and analyze their feasibility.

Chapter Four analyses international uniformity of limitation of liability for maritime claims. Under the promotion of economic globalization, limitation of liability for maritime claims is moving towards unification. The formulation process of the convention about limitation of liability for maritime claims is a process in which the powerful countries' will competes, every economic giant all hopes the convention develops towards its favorite direction. Due to the difficulty to harmonize the different interests, especially due to the uncompromising attitude of U.S.A., it's a hard way to unify limitation of liability for maritime claims conventions.

**Keywords:** Limitation of liability for maritime claims ; Policy facet ; International Uniformity

目录

|  |           |
|--|-----------|
| 引言 .....                                 | 1         |
| <b>第一章 从海事赔偿责任限制制度的起源与发展看其政策目的 .....</b> | <b>2</b>  |
| <b>第一节 海事赔偿责任限制的起源 .....</b>             | <b>2</b>  |
| 一、海事赔偿责任限制起源的经济条件 .....                  | 2         |
| 二、关于海事赔偿责任限制起源的几种假设 .....                | 4         |
| 三 海事赔偿责任限制是中世纪商人造法的产物 .....              | 8         |
| <b>第二节 从海事判例到海事政策 .....</b>              | <b>10</b> |
| 一、判例汇编时代 .....                           | 11        |
| 二、法典化时代 .....                            | 13        |
| 三、英国——责任限制立法的发展 .....                    | 15        |
| 四、美国——两起海难的不同命运 .....                    | 17        |
| <b>第三节 海事赔偿责任限制的意义和政策目的 .....</b>        | <b>19</b> |
| 一、海事赔偿责任限制作为海商规范的意义 .....                | 19        |
| 二、海事赔偿责任限制作为海事政策的政策目的 .....              | 21        |
| <b>第二章 海事赔偿责任的解限制化 .....</b>             | <b>24</b> |
| <b>第一节 残骸移除 .....</b>                    | <b>24</b> |
| <b>第二节 环境污染 .....</b>                    | <b>26</b> |
| 一、核污染 .....                              | 26        |
| 二、石油污染 .....                             | 27        |
| <b>第三节 责任限制法制 .....</b>                  | <b>28</b> |
| <b>第四节 事故单位 .....</b>                    | <b>30</b> |
| <b>第五节 人身伤亡 .....</b>                    | <b>31</b> |
| <b>第三章 海事赔偿责任限制作用的弱化及替代可能 .....</b>      | <b>36</b> |
| <b>第一节 单船公司制限制责任 .....</b>               | <b>36</b> |
| <b>第二节 责任保险转移责任 .....</b>                | <b>38</b> |

|                                |           |
|--------------------------------|-----------|
| 一、海上借贷契约上的“危险承担条款” .....       | 38        |
| 二、责任保险转移责任.....                | 39        |
| 三、责任保险能否取代海事赔偿责任限制.....        | 40        |
| <b>第三节 财政补贴减轻责任 .....</b>      | <b>42</b> |
| <b>第四节 替代制度可行性分析 .....</b>     | <b>44</b> |
| <b>第四章 海事赔偿责任限制的国际统一化.....</b> | <b>48</b> |
| <b>第一节 各国在国际公约上的争夺 .....</b>   | <b>49</b> |
| 一、1924 年公约.....                | 49        |
| 二、1957 年公约.....                | 50        |
| 三、1976 年公约.....                | 51        |
| <b>第二节 国际统一化困难原因分析 .....</b>   | <b>54</b> |
| 一、国际公约的勉强妥协性.....              | 54        |
| 二、隐含的成功率.....                  | 55        |
| 三、海事赔偿责任限制问题的相对政策性.....        | 56        |
| 四、欧美矛盾.....                    | 56        |
| <b>结论 .....</b>                | <b>58</b> |
| <b>参考文献 .....</b>              | <b>59</b> |
| 一、著作.....                      | 59        |
| 二、论文.....                      | 61        |
| 三、电子文献.....                    | 62        |

**CONTENT**

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Introduction</b> .....   | <b>1</b>  |
| <b>Chapter 1 Analyzes the Policy Purposes of Limitation of Liability for Maritime Claims by Introducing and Development</b> ..... | <b>2</b>  |
| <b>Subchapter 1 The Origin of Limitation of Liability for Maritime Claims</b> .....   | <b>2</b>  |
| Section 1 Forming Conditions of Limitation of Liability for Maritime Claims .....   | 2         |
| Section 2 Hypothesises about the Origin of Limitation of Liability for Maritime Claims .....                                      | 4         |
| Section 3 The Origin of Limitation of Liability for Maritime Claims was Offspring of Merchants in the Middle Ages .....           | 8         |
| <b>Subchapter 2 From Marine Rule to Admiral Policy</b> .....  | <b>10</b> |
| Section 1 Era of Legal Precedent Collects .....   | 11        |
| Section 2 Era of Codes .....  | 13        |
| Section 3 Britain: The Development of Limitation of Liability for Maritime Claims .....   | 15        |
| Section 4 America: Different Destiny of Two Disasters .....   | 17        |
| <b>Subchapter 3 The Senses and the Policy Purposes of Limitation of Liability for Maritime Claims</b> .....                       | <b>20</b> |
| Section 1 The Senses of Limitation of Liability for Maritime Claims   |           |



|   |           |
|---|-----------|
| as Marine rule .....  | 20        |
| Section 2 The Policy Purposes of Limitation of Liability for Maritime<br>Claims as Admiral Policy .....                                 | 21        |
| <b>Chapter 2 Limitation of Liability Unlimited .....</b>  | <b>24</b> |
| <b>Subchapter 1 Wreck Removal .....</b>   | <b>24</b> |
| <b>Subchapter 2 Environmental Pollution .....</b>   | <b>26</b> |
| Section 1 Nuclear Pollution .....   | 26        |
| Section 2 Oil Pollution .....   | 27        |
| <b>Subchapter 3 Legal System of Limitation of Liability .....</b>   | <b>28</b> |
| <b>Subchapter 4 Unit of Accident .....</b>  | <b>30</b> |
| <b>Subchapter 5 Loss of Life or Personal Injury .....</b>   | <b>31</b> |
| <b>Chapter 3 Weakening of the Function of Limitation of<br/>Liability for Maritime Claims and Possibility<br/>of Substitution .....</b> | <b>36</b> |
| <b>Subchapter 1 System of Single Ship Corporation Limits Liability .....</b>  | <b>36</b> |
| <b>Subchapter 2 Liability Insurance Transfers Liability .....</b>   | <b>38</b> |
| Section 1 “Dangers Bearing Clause” in foenus nauticum .....   | 38        |
| Section 2 Liability Insurance Transfers Liability .....   | 39        |
| Section 3 Can Liability Insurance Substitute Limitation of Liability<br>for Maritime Claims .....                                       | 40        |
| <b>Subchapter 3 Financial Subsidy Lightens Liability .....</b>  | <b>42</b> |
| <b>Subchapter 4 Feasibility Analysis of the Substituting Institutions .....</b>   | <b>44</b> |
| <b>Chapter 4 Unification of Limitation of Liability for<br/>Maritime Claims .....</b>   | <b>48</b> |

|                     |  |           |
|---------------------|--|-----------|
| <b>Subchapter 1</b> | <b>Contention in the International Conventions</b> .....   | <b>49</b> |
| Section 1           | International Convention for the Unification of Certain<br>Rules relating to the Limitation of the Liability of Owners<br>of Sea-Going Ships, 1924 ..... | 49        |
| Section 2           | International Convention relating to the Limitation of<br>the Liability of Owners of Sea-Going Ships, 1957 .....   | 50        |
| Section 3           | Convention on Limitation of Liability for Maritime<br>Claims, 1976 .....   | 51        |
| <b>Subchapter 2</b> | <b>Reason Analysis of the Difficulty on Uniformity</b> .....   | <b>54</b> |
| Section 1           | Tendency Towards Compromise Reluctantly on the<br>International Conventions .....  | 54        |
| Section 2           | Hidden Success Ratio .....   | 55        |
| Section 3           | Comparative Policy Characteristic of Limitation of Liability<br>for Maritime Claims .....  | 56        |
| Section 4           | Contradiction between Europe and U.S.A. ....   | 56        |
| <b>Conclusion</b>   | .....  |           |
|                     | .....  | <b>58</b> |
| <b>References</b>   | .....  |           |
|                     | .....  | <b>59</b> |

责任限制并非法律问题，而是一项有其历史起源及正当性的公共政策规则。<sup>①</sup>

——丹宁勋爵

## 引言

何谓政策？依陈振明先生观点，是指国家机关、政党及其他政治团体在特定时期为实现或服务于一定社会政治、经济、文化目标所采取的政治行为或规定的行为准则，它是一系列谋略、法令、措施、办法、条例等的总称。<sup>②</sup> 仔细分析之，可发现，政策制订、执行都是为解决一定社会问题，最终服务于社会经济发展。其核心是要解决社会利益分配问题，所有政策最终都表现为对社会利益关系的处理。政策是各种社会利益关系的调节器。

于海事赔偿责任限制而言，剖析其政策性，须涉及三个问题：一为海事赔偿责任限制是否以政策之身份起源？二为海事赔偿责任限制在各国/地区之采纳是否基于政策之考量？三为海事赔偿责任限制之发展状况、未来趋势如何？于第一个问题，若作肯定回答，有初始设计之考量因素的探讨；若是否定答案，则其正身如何？何时、如何发生身份之转换？于第二个问题，则有考察主要国家法制史之必要。于第三个问题，其作为内国制度如何演进，作为国际公约又怎样嬗变，殊值研究。本文拟就上述问题，应用历史考察法、政策分析法，作逐一检讨，希图窥得海事赔偿责任限制之理念及价值真谛。

---

<sup>①</sup> ALEKA, MANDARAKA-SHEPPARD. *Modern Admiralty Law——With Risk Management Aspects*[M]. London: Cavendish Publishing Limited, 2001.877.

<sup>②</sup> 陈振明. 政策科学(2)[M]. 北京: 中国人民大学出版社, 2003. 50.

# 第一章 从海事赔偿责任限制制度的起源与发展看其 政策目的

## 第一节 海事赔偿责任限制的起源

商业事务中的责任限制可追溯至起源于 12 世纪之前的康孟达契约 (*contrat de commande*)。康孟达之前身似乎是穆斯林的一种商业惯例，于 8—10 世纪传播至拜占庭及南意大利的一些港口城市。在北意大利及阿尔卑斯山地区，康孟达是在 11 世纪作为一种借贷契约开始的，但很快便发展为一种用于单一经营——通常是来回航行于中东、非洲或西班牙之间——的合伙协议。<sup>①</sup>海商事务中的责任限制当首推船东责任限制。船东责任限制则大约于西罗马帝国灭亡至十字军东征之间的一段时间，首先出现于“现代商人法的摇篮”——意大利，然后传播至西班牙和法国等西欧沿海地区。现存船东享有责任限制的权的最早证据是《阿马斐表》(the Amalphan Table)<sup>②</sup>，一部大约在 11 世纪汇编的“自由和贸易的阿马斐 [意大利]共和国”商法典。<sup>③</sup>

### 一、海事赔偿责任限制起源的经济条件

海事赔偿责任限制的产生需要两个条件：一为主体条件，船东与货主身

<sup>①</sup> 哈罗德·J·伯尔曼. 法律与革命——西方法律传统的形成[M]. 贺卫方等译, 北京: 中国大百科全书出版社, 1993. 435.

<sup>②</sup> 《元照英美法词典》对词目“Amalphan Code”的翻译与张志铭先生在《法律与革命》一书中的译法相同, 皆译为“阿马尔菲表”。G·吉尔摩、C·L·布莱克合著的《海商法》第2版中的原文为“Tablets of Amalfi”, 杨召南等人将其译作“阿马尔菲碑文”。一个译作表, 一个译作碑文, 二者相去甚远。如果我们对《十二表法》感觉更亲切的话, 应该会更喜欢“表”这样的译法。阿马斐位于意大利那不勒斯附近, 是贸易活动发展较早的港口城市。据传,《阿马斐表》是刻于铜板上, 被置于公共场所。汇编的判例内容较广, 一切海上争议、诉讼都能按照它得到解决, 它被地中海地区普遍承认, 一直适用到 16 世纪末。《阿马斐表》发现于 1843 年, 但其真正的具体内容已很难辨认。《海事黑皮书》(Black of the Admiralty) 第 3 册就是对该表的英译。

<sup>③</sup> 《阿马斐表》的具体颁布时间难以确定, 伯尔曼认为大约是在 1095 年颁布。见哈罗德·J·伯尔曼. 法律与革命——西方法律传统的形成[M]. 贺卫方等译, 北京: 中国大百科全书出版社, 1993. 641.

份分离；二为责任条件，人身伤亡、货损索赔责任超过船东承受能力，同时船东无从获得其他救济。只有在船东与货主身份发生分离之情形，始发生船东与货主利益的冲突、对峙；仅在赔偿责任超过船东承受能力，同时船东无从获得其他救济之情形，相互冲突、对峙的利益才需一个折中。海事赔偿责任限制正是折中方式之一。

### （一）船东与货主身份分离

于商业分工角度而言，船东与货主身份分离须作为一个普遍的现象，始能认定出现分工。大规模商业分工则须依赖贸易和海运同时发达、繁荣。在西欧，船东与货主商业分工最早大约出现于13世纪的意大利。当时，商业的条件比中世纪前期逐渐有所变化，道路的状况改良，盗匪逐渐减少，货运日益安全，在意大利逐渐出现专职的运输业，受雇替商人运送货物，而不必由商人亲自押运。这种组织逐渐扩及许多地方，为由“行商”转变为“座商”提供了条件。<sup>①</sup>

于商业协作的角度而言，船东与货主身份分离不必是一个普遍的现象，只需实际中存在个别例子即可。此类例子在13世纪以前便已出现，甚至早在三四世纪的罗马帝国，就有船东与货主身份的分离。船夫行会在帝国的大部沿海城市中皆可发现，他们主要被雇佣于运人粮食。<sup>②</sup>由于船夫行会的运输任务较为单一，尚不能认定为商业分工意义上的身份分离，而毋宁是一种权宜的商业协作。这种个别的商业协作并非遍及帝国，在帝国灭亡后，因自给自足的封建经济不再需要大量贸易的存在而更为罕见。然即使此种例子罕见，其载入案例史册亦有可能。也正因此种例子罕见，其在各地区是否存在、存在的普及度直接决定是否于该地区的海事判例汇编中出现及出现的频率。

正是在中世纪不同时期先后出现商业协作、商业分工两种意义上的身份分离，我们才可以解释，为何在中世纪前期仅有部分地区的海事判例汇编涉

<sup>①</sup> 马克垚. 西欧封建经济形态研究[M]. 北京: 人民出版社, 2001. 360.

<sup>②</sup> 汤普逊. 中世纪经济社会史(上)[M]. 北京: 商务印书馆, 1961. 2.

及海事赔偿责任限制，而中世纪后期各地区的汇编则皆有规定。

## （二）责任超过船东承受能力

无力承担责任始要求责任限制。如何界定船东的责任承受能力？是船舶本身的价值、船东在航海冒险上的全部投资抑或船东的全部财产？于无限责任法制下，船东须以其全部财产承担责任。发生责任重大的事故，将导致其被迫退出航运业而消灭其商业存在。这对船东、对航运业的可持续发展极为不利。从长远观之，航运业的衰落对需运输货物之货主亦不利。因此，为保证船东之存在与发展，在海事赔偿责任限制起源之时，船东的责任承受能力不应理解为船东的全部财产，而应是在全部财产以内另行确定一可接受的标准。

## （三）船东无从获得其他救济

在现代社会，商事主体在商务中出现损失或须承担责任时，可获得的救济有：自救、其他商事主体分摊（保险）、特定公共团体援助（基金）、政府支持（补贴）。而在《阿马斐表》颁布之前，除了自救，商事主体无从获得其他救济（这方面内容将在下文详述）。在航行过程中出现人身伤亡、货损赔偿责任超过船东承受能力的情况下，船东一方面自己已无力承担，另一方面无从获得其他救济，只能寻求与索赔人达成妥协。海事赔偿责任限制正是船东与索赔人妥协的产物。不同法制下，双方之间的利益平衡点的位置会略有不同，但在总体上，进入近代以后呈现一个逐渐向受害人一方移动的趋势。

## 二、关于海事赔偿责任限制起源的几种假设

《阿马斐表》仅是海事赔偿责任限制现存的最早证据，在其之前是否有更早的证据，尚有疑问。尝试追溯海事赔偿责任限制的历史，有助于澄清一些误解。

### （一）地中海之外的源头

中世纪欧洲普遍使用的商事制度多有源于地中海之外，如康孟达契约。

康孟达契约是，一种商人通过它能够将其贸易风险的责任限制于其信托于其他人在特定冒险中使用的货物或资金的商业设计。对贸易契约感兴趣的合伙人，可通过投入货物或资金并由商人或航海者直接占有的方式加入。提供货物或资金的一方合伙人被称为stans，他呆在家里；从事航行的另一方合伙人被称为tractator。<sup>①</sup>作为完成艰难而危险的航行的报酬，从事航行的合伙人通常获得四分之一的利润，而冒资金风险的合伙人则获得其余的四分之三的利润。康孟达是一种短期联营，在完成它为此而建立的特定航行后便自行解除。康孟达所具有的极大好处就是冒险双方的责任被限制于他们最初投资的数额，在这方面它很像近代的有限责任公司。康孟达是一种颇受欢迎的商业设计，中世纪的许多海事判例汇编对其使用规则有详细描述。

康孟达契约与海事赔偿责任限制（委弃制）是两种不同的制度：康孟达契约是一种经营方式，海事赔偿责任限制则仅仅是一种责任产生后的分配方式；康孟达契约双方当事人之间为投资者与经营者的分工，海事赔偿责任限制则须存在货主与承运人的分工。但二者也存在相似之处：有证据证明在欧洲最早出现于11世纪；适用于海上冒险；商主体的责任被限制于海上冒险投资的数额等。就第三点而言，二者功能相当。何以并存两个功能相当的制度？推测原因为：二者起源于同一惯例的两个分支，一个适用于海上合伙冒险、一个适用于海上单独冒险；抑或由康孟达产生委弃制度，即康孟达契约先引入地中海，然后其责任限制功能又被引入海上单独冒险，形成委弃制度；抑或二者是独立发展，各有各的起源。

## （二）地中海源头

### 1、克里特岛——罗得岛——腓尼基——希腊法

根据考古学家的考据和历史学家的研究，人类文明的最早起源于公元前3500年的两河流域，即美索不达米亚文明。“以后又在欧亚大陆和美洲的其他

<sup>①</sup> 哈罗德·J·伯尔曼. 法律与革命——西方法律传统的形成[M]. 贺卫方等译, 北京: 中国大百科全书出版社, 1993. 435.

几个地区生根，那之后，便向四面八方传播。”<sup>①</sup>在向地中海传播的过程中，一直到罗马人称霸地中海之前，东地中海交替出现四阶段的航运繁荣期：克里特岛时期、伯罗奔尼撒时期、腓尼基时期、希腊古典时期。三个不同的民族依次扮演着东地中海海上运输的主角。

在这四个时期，调整海上贸易的法律制度应运而生。或许有海事习惯，或许有一些成文法编撰，但迄今为止，尚未获得关于其存在之证据。罗得岛，因其地理位置，在四个时期内贸易皆发达。因贸易而生之罗得海法，被视为后世海法之源，但其是否存在亦有争议。无论罗得海法是否存在，将其视为这一时期海商法存在、发展之象征则更有意义。但没有理由相信罗得海法，如果存在，<sup>②</sup>包含关于船东责任限制的任何规定。

## 2、罗马法

迄今为止的罗马法研究表明，罗马法上并不存在关于海事赔偿责任限制的明确规定。格老秀斯“多次于其著作中提及船舶所有人责任限制之必要性，并对罗马法船舶所有人无限责任之规定加以批评”。<sup>③</sup>但欧陆学者们多将罗马法上的“损害投偿”（*noxae deditio*）制度与船舶所有人责任制度甚至现代的法国委弃制度相提并论互为比较。<sup>④</sup>霍姆斯在其《普通法》中亦追溯此项原则至罗马的“损害投偿”。<sup>⑤</sup>

《十二表法》第8表第6条规定：“四足动物损害他人的，由其所有人把它投偿于被害人，或赔偿估定的损失。”但《十二表法》并无关于两足动物（奴

<sup>①</sup> 斯塔夫里阿诺斯. 全球通史——1500年以前的世界[M]. 吴象婴、梁赤民译, 上海: 上海社会科学院出版社, 1999. 114.

<sup>②</sup> 参见G吉尔摩、C.L.布莱克的论述: “据传, 海事法典是由地中海西部的罗得岛在其鼎盛时期颁布的, 公元前900年这一毫无根据的时间也就成了推测海事法产生和存在的时间。某些法学家竟毫无保留地接受了这种传说。但是, 这种法典是否确实存在, 不无疑问。即使该法典确实存在, 我们对其内容也是一无所知。” G. 吉尔摩、C. L. 布莱克. 海商法[M]. 杨召南、毛俊纯、王君粹译, 北京: 中国大百科全书出版社, 2000. 2.

<sup>③</sup> 许美玲. 船舶所有人责任限制制度之历史发展与国际统一法化之研究[J]. 东吴大学法律学报, 1997, (1): 107-167.

<sup>④</sup> 同上。

<sup>⑤</sup> DONOVAN, JAMES J. Admiralty Law Institute: Symposium on Limitation of Liability: The Origins and Development of Limitation of Shipowners' Liability [J]. Tulane Law Review, 1979, 53:999-1045.



Degree papers are in the "[Xiamen University Electronic Theses and Dissertations Database](#)". Full texts are available in the following ways:

1. If your library is a CALIS member libraries, please log on <http://etd.calis.edu.cn/> and submit requests online, or consult the interlibrary loan department in your library.
2. For users of non-CALIS member libraries, please mail to [etd@xmu.edu.cn](mailto:etd@xmu.edu.cn) for delivery details.

廈門大學博碩士論文摘要庫