



“大陆法系”和“英美法系”

西方资本主义国家的法律制度，总的来说，可以分为大陆法系和英美法系。

大陆法系，又称民法法系。其法律概念、原则和程序来源于古老的罗马法（罗马奴隶制国家的法律的总称，最早为公元前五世纪中叶颁布的《十二表法》，后逐渐完备、充实。至公元六世纪，东罗马帝国又编成《法学阶梯》、《学说汇纂》、《查氏丁尼法典》、《新律》等，十二世纪时合称《国法大全》，是古代保护奴隶主私有制，反映商品生产最完备、最典型的法律）。1804年由拿破仑一世主持编制了《法国民法典》，1807年曾改称《拿破仑法典》，共二千二百八十一条。它规定了资本主义财产制度，保证私有财产不受侵犯，还规定了公民的所谓“平等”和“契约自由”等原则，是典型的资产阶级社会的法典。这个法典后来对法国、德国等许多欧洲大陆的资本主义国家的立法有很大影响。

英美法系，又称普通法系。它来源于公元十一到十二世纪英王赋予法官的解决纷争的权力。随后，遵守先例的原则，即按照过去的判例来判断现在的争端的办案原则，就在英国的法律思想中树立了牢固的地位。因此，英国的法律并不来自立法，而主要是法官在不断审判中所树立的先例。英国的殖民者入侵美洲时，随着也把英国的法律原则和审判传统带进了美洲。美国独立后，虽然切断了英、美之间的政治联系，但并未破坏法律传统的连续性。以后，基于情况的变化，美国法官对英国的法律规则作了些修改，各州立法机构也以成文的法规不断取代法官制定的先例，但美国的法律制度在连续传统以及在遵守先例原则方面，仍和英国一样。因此，美国法律制度与英国法律制度统称为英美法系。目前属英美法系的国家，除英国和美国外，还包括英联邦的一些成员国。

在商事法则方面，大陆法和英美法在许多方面是不同的，尤其对货物买卖和成立契约（合同）的解释有不少分歧。致使当事人因认识和理解不同而引起争执，不利于国际贸易的顺利开展。国际统一私法协会为了弥合和调和各国在国际货物买卖和成立契约的法律方面所存在的分歧，曾费了三十多年时间试图制订一部关于国际货物买卖的统一法，于是就产生了一九六四年在海牙会议上通过的《国际货物买卖统一法》和《国际货物买卖契约成立统一法》。一九六六年，联合国为了促进国际贸易法律的逐步协调和统一，设立了联合国国际贸易法委员会。一九六八年决定优先研究和考虑国际货物买卖法等问题，并花了十余年的时间，在海牙会议通过的两个统一法的基础上作了多次修改。一九八〇年三月十日至四月十一日在奥地利维也纳举行了联合国国际货物销售合同会议，有六十二个国家和地区的代表、一个国家和八个政府间组织和非政府组织的观察员参加了这次会议。维也纳会议通过了会议最后文件和《国际货物销售合同公约》。有五十三个国家和地区的代表在会议最后文件上签了字。按规定，《公约》须经参加国签署与批准才能在该国生效。为便于各国加入，《公约》在纽约联合国总部开放签字，直至一九八一年九月三十日为止。奥地利、加纳、智利、匈牙利和南斯拉夫等五国已在会议闭幕式上正式对《公约》进行签署和批准。我国代表也参加了这次会议，并在会议最后文件上签了字，但尚未办理对《公约》的正式签署和批准手续。

“七十七国集团”

“七十七国集团”(Group of 77)是发展中国家为了反对发达国家的经济控制和剥削,发展民族经济,争取新的国际经济秩序的斗争中逐渐形成和发展起来的。在1964年的第一届联合国贸易和发展会议上,七十七个发展中国家和地区发表了《七十七国联合宣言》,后来,参加这个宣言的国家和地区就被称为“七十七国集团”。以后每当联合国召开有关贸易和经济的会议,“七十七国集团”一般均事先举行会议,进行协商,协调行动。1974年4月联合国大会第六届特别会议通过了“七十七国集团”起草的《建立新的国际经济秩序宣言》和《行动纲领》两个文件。至今“七十七国集团”的成员已逐渐增加到一百多个发展中国家和地区,但仍继续使用“七十七国集团”的名称。

关税及贸易总协定

关税及贸易总协定 (General Agreement on Tariffs and Trade—GATT) 是有关关税和贸易的多边国际协定。在工作上与联合国有联系。1947年10月由美、英、法等23个国家在瑞士日内瓦签订,以后曾修订多次,成员国也逐渐扩大,至今已增至99个国家和地区,其中发展中国家占大多数,总部设在日内瓦。签订总协定的表面目的是为了在互惠互利的基础上削减关税和其他贸易障碍,消除国际贸易中的歧视待遇。但实际上是为了便于美国推销商品,抢占市场。随着西欧、日本经济的恢复和发展,总协定也成为美国、西欧和日本等发达国家为解决商战中的问题而进行谈判的场所。以后由于发展中国家在成员国中的比重逐渐增大,发展中国家也利用这个场所进行争取国际经济新秩序的斗争。

(吴百福)

海牙规则 (Hague Rules)

十九世纪八十年代,英国已拥有强大的海上商船队,承运人为了维护自身的利益,在海运提单中列入了很多免责条款,使货方感到船方除了收取运费以外,似无其他责任可言。由于船方与货方矛盾增加,影响了国际贸易的开展,也使船方业务减少,于是有关各方面都要求能有一个合理的解决方案。第一次世界大战后,各海运国家对提单条款标准化的呼声又高涨起来,国际法协会乃成立提单研究小组,于1921年在海牙召开会议,起草了关于提单内容的规则。这规则在1922年、1923年又作了若干修改,直到1924年8月由25个国家代表团在布鲁塞尔正式签署,称为《统一提单若干法律规定的国际公约》(International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading)。该公约简称《海牙规则》,共16条,主要内容有:(1)承运人与托运人的责任和义务;(2)诉讼时效;(3)承运人应享受的豁免;(4)承运人对货物灭失或损害的赔偿限额等,并于1931年6月21日正式生效。目前世界上许多船公司的提单条款中都载明一条首要条款 (Paramount Clause),声明本公约是提单所遵守的,提单关系人都要受到它的约束。

海牙—维斯比规则 (Hague—Visby Rules)

随着国际上政治、经济形势的巨大变化和海运技术日新月异的发展,1924年制定的《海牙规则》已显得很不适应形势发展的需要,于是有关各方面都有修改这一规则的强烈要求。从六十年代开始,国际海事委员会成立了小组委员会,着手进行修改《海牙规则》的准备工作,并于1963年6月在瑞典的斯德哥尔摩会议上草拟了一个修改海牙规则议定书草案。这一草案后来提交给1967年5月在布鲁塞尔召开的海法外交会议上审议,当时未能取得一致意见。1968年2月在布鲁塞尔再次召开会议,对该草案继续审议悬而未决的项目并进行表决,最后以二十四票赞成,无反对票,十八票弃权而通过,称为《1968年布鲁塞尔议定书》(The 1968 Brussels protocol)。由于该议定书草案第一次在斯德哥尔摩开会草拟期间,代表们曾参观了维斯比城(位于瑞典哥德兰岛),所以又简称《海牙—维斯比规则》。这一规则计十七条,在以下两个方面修改了《海牙规则》:(1)将最高赔偿限额由每件或每一单位100英镑提高到10,000金法郎或毛重每公斤30金法郎,以其金额较高者为准,并说明一个法郎即是指一个含有纯度为千分之九百黄金65.5毫克的单位;(2)增列了“集装箱运输”条款,规定如提单上列明箱内所装货物的件数,则可按此件数计算最高赔偿额,否则每一集装箱作为一件或一个单位。《海牙—维斯比规则》已于1977年6月开始生效。目前参加这一规则的有英、法、丹麦、挪威、瑞典、瑞士、比利时、叙利亚、黎巴嫩、新加坡、厄瓜多尔和汤加等十二个国家。因此,目前在国际航运领域内同时使用的有1924年制定、1931年6月生效的《海牙规则》和1968年制定、1977年6月生效的《海牙—维斯比规则》。

汉堡规则 (Hamburg Rules)

由于《海牙—维斯比规则》对《海牙规则》的修改缺乏实质性的内容,其精神仍偏重于维护承运人的利益,这引起广大亚、非、拉第三世界国家的不满。联合国贸易和发展会议1968年3月第二次会议及1969年4月的决议,在该组织下设立由33个国家组成的国际航运立法工作组着手进行调查研究。但自1971年起,修改工作又改由联合国国际贸易法委员会下设的新的航运立法工作组继续负责进行。该工作组召开了六次会议,制定了《联合国海上货物运输公约草案》,提交给1978年3月6日至31日由联合国主持的在汉堡召开的海上货物运输会议上讨论修改,并以67票赞成、无反对票、弃权4票而通过,称为《1978年联合国海上货物运输公约》(United Nations Convention of the Carriage of Goods by Sea 1978),简称《汉堡规则》。《规则》计34条,它的主要特点是废除了原《海牙规则》规定的船舶航行上和船舶管理上过失的免责,扩大了承运人的责任期限,延长了诉讼期限,提高了责任限额,从而加重了承运人的责任。到目前为止,这一公约的签字国已有巴西、智利、厄瓜多尔、西德、加纳、马达加斯加、墨西哥、巴拿马、菲律宾、葡萄牙、塞拉利昂、新加坡、埃及、委内瑞拉、梵蒂冈和塞内加尔等十六个国家和地区。但根据《公约》第三十条规定,需有二十个国家批准一年期满后才能生效,因此,《汉堡规则》到现在还是尚未生效的公约。

(顾奕瑾)