

南非海事优先权制度初探*

曹艳芝 钱翔

内容提要 海事优先权制度是海商法领域的一项核心制度，也是调整各国海事贸易关系的一项重要制度。南非海事优先权制度具有多元化的法律渊源，但英国法的影响远远大于其他法律。在司法判例中，多项海事优先权纠纷，法院要直接适用英国法处理，这对合宪性是一大挑战。南非海事优先权的范围有不断扩大的趋势，不利于抵押权人和其他债权人利益的实现，也与海事优先权制度的国际发展趋势相背离。由于海事优先权制度识别程序的复杂性，使这一制度认定充满着不确定性。

关键词 南非 海事优先权 海事请求权 海事司法管辖权

作者简介 曹艳芝，湘潭大学法学院教授、非洲法律与社会研究中心研究员（湘潭 411105）；钱翔，湘潭大学民商法研究生（湘潭 411105）。

海事优先权 (Maritime Lien)，又名船舶优先权或海上留置权，是指法律赋予某些特定的海事请求人对产生该海事请求的船舶等海事财产所享有的一种优先受偿权利。它是一种担保物权，其目的在于担保某些特殊海事请求权的实现。海事优先权是海商法领域的一项核心制度。因此，研究海事优先权制度对海商法的研究具有重要意义。南非海商法是世界上最具特色的海商法，因而南非的海事优先权制度也颇具特色，探讨南非的海事优先权制度，对正确处理我国和南非的海事优先权纠纷，促进两国海事贸易往来，切实维护我国海事当事人的合法权益具有重要现实意义。

南非海事优先权制度的法律渊源

南非是一个混合法系国家，其法律渊源具有多元化特征。南非的法律渊源主要有 3 个：一是罗马 - 荷兰法，主要反映在 17 世纪和 18 世纪学者的著作中；二是英国法，主要是英国的司法判例；三是南非议会制定的法律或法规，议会是最有权力机构，议会通过的任何法律或法规都必须遵守。¹ 这是南非法律制度的共同渊源，海事优先权制度也没有突破这一传统，但与其他法律制度相比，以上 3 种法律传统在海事优先权制度中的发展路径和产生的影响是不一致的。

1652 年荷兰人在开普建立了殖民地，在荷兰实行的罗马 - 荷兰法被引入南非。^④ 自此，西方法治文明在南非拉开序幕。1795 年南非成为了英国殖民地，而残留的南非普通法（罗马 - 荷兰法）通过

*本文是湖南省社科规划课题“优先权制度研究”的阶段性成果。

¹ See Michael W agener, *South African Admiralty and its English Origins: Will it Jump or Must it be Pushed?*, Jefferson Law Book Company Journal of Maritime Law & Commerce January 2005, 36 J Mar. L. & Com. 61.

^④ 参见洪永红、夏新华等著：《非洲法导论》，湖南人民出版社，2000年版，第 254~ 255 页。

明确的法令形式仍然有效。在英国殖民统治过程中,成立了专门审理海事优先权等海事纠纷的中级海事法院。¹ 1828年,英国制定了《司法宪章》(Criminal Trials Act),正式开始以英国法来适用于南非的司法实践,^④ 英国的海商法被引进到南非,南非海事优先权制度也几乎照搬了英国法。1890年英国制定了《殖民地海事法院法》(the Colonial Courts of Admiralty Act of 1890),废止了南非的中级海事法院,取而代之以殖民地海事法院。^⑤ 该法试图通过这种废止,以实现1873年英国《法官法》(the Judicature Act of 1873)规定的殖民地的司法权像在英国一样的巩固。^⑥ 在海事司法实践中,南非遵循英国法律主要表现在以下两方面,一是在审理海事纠纷时可以直接适用英国判例;二是英国遵循先例法律原则的适用,下级法院法官一定要遵循上级法院的判决。同级法官一定要遵循同一级别的先前判决,只有在确信此类先前的判决是误判,才可以不遵循这种判决。1961年南非脱离英联邦,成立了南非共和国,并开始倡导复兴罗马-荷兰法。^⑦ 随着罗马-荷兰法的复兴,南非开始了多重法律体系并存与融合。为了适用海事贸易的需要,1983年南非颁布了《海事司法管辖权条例》^⑧ (“the Admiralty Jurisdiction Regulation Act 105 of 1983”,下称《管辖权条例》),这部法律虽然明令废除了1890年英国《殖民地海事法院法》但仍保留对英国法的适用。依据《管辖权条例》第六条第一款规定:由1890年殖民地海事法院法调整的事务,在1983年该法生效后,还需适用英国法。在《管辖权条例》列出的包括海事优先权在内的36项海事请求,其中有多项海事请求权纠纷要受到英国法的调整。立法者的意图是要确定英国海商法作为南非海事法的核心,将海事法作为与南非普通法相独立的一个法律体系。

1996年,南非颁布了新宪法,取代了所有其他的法律来源。所有议会的法律和司法判例要服从宪法,与其不一致的法律可以被否决。法院明确责成制定符合宪法原则的普通法律。因为宪法没有提及海事管辖权,南非议会制定与宪法不相冲突的海事问题的相关法律。法院裁判海事问题依据的法律是1983年的《管辖权条例》,该法并没有因为新宪法的实施而受到影响,时至今日,它仍然是南非调整包括海事优先权在内的海事纠纷的重要法律。《管辖权条例》虽经多次修改,但依据第六条海事优先权纠纷适用英国法调整的作法却没有改变。

南非海事优先权的项目和客体

海事优先权的项目是指由海事优先权所担保的海事请求权。究竟哪些海事请求权应受海事优先权担保,完全取决于各国海商法的规定。由于各国经济、政治、社会情况及法律传统的不同,各国海商法所规定的受海事优先权担保的海事请求权千差万别。南非调整海事优先权关系的法律主要是《管辖权条例》^⑨,以及司法判例。依据《管辖权条例》等相关法规和司法判例,南非海事优先权的项目主要有以下几类:

1. 司法费用优先权 这是基于公共利益之需而设置的一项海事优先权,世界各国海商法均予以承认,南非也不例外。依据南非法律,司法费用包括诉讼费、已发生的争议财产保管或出卖费用、分配出卖财产收入的费用。

2. 船员薪资优先权 此处所指的船员包括船长、高级船员或水手。船员薪资指船长、高级船员

¹ See Michael Wagerer, op cit.

^④ 参见夏新华著:《非洲法律文化专论——理论探讨、制度变迁、个案评析》中国社会科学出版社,2008年版,第92页。

^⑤ See 53 & 54 Victoria 27 (1890), available at <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/legisln/1890act.htm>.

^⑥ See Michael Wagerer, op cit.

^⑦ 参见朱伟东著:《南非共和国国际私法研究——一个混合法系国家的视角》法律出版社,2006年版,第17~18页。

^⑧ This document is current through the December 2008 update.

^⑨ 如果没有特别说明,本文对海事优先权的介绍均来自《管辖权条例》。

或水手的报酬、养老金、公积金、医疗补助金、保险金,以及为船长、高级船员或水手的利益或相关协会或慈善机构的类似基金。1996年南非沉船救援法(Wreck And Salvage Act No. 94 of 1996)第一条规定,船长是指除引航员以外,掌管或指挥该船舶的任何人。水手是指除船长或引航员之外,受雇或以任何身份在船上工作的任何人。另外在南非的判例中还加以明确的是,不论是船舶在航行中,还是停靠在港口,在船上工作的人员都被视为船员。¹由此可见,南非法律对船员的解释是比较宽泛的。

3. 港口规费、领航费、税款或罚款优先权^④ 1983年的《管辖权条例》只规定了港口、运河、其他航道费或领航费的优先权,而《南非海事安全管理局条例》(the South African Maritime Safety Authority Act),将优先权的项目扩及港口、运河、其他航道或领航的任何费用,《南非海事安全管理局征税条例》(the South African Maritime Safety Authority Levies Act),将税款、罚款也纳入条例中。

4. 损害赔偿金优先权 包括财产损害、人身损害或死亡赔偿。财产损害赔偿,指对船舶的损害或由船舶造成的损害,不管是碰撞还是其他原因引起的。不管是船舶在海上航行还是停泊在港口装卸货物或检修,只要造成了财产损害,此类优先权就得以存在。关于人身损害赔偿,南非法律规定,这种优先权直接与船舶的运营有关,不管是在陆地还是水上发生的人身伤害或死亡。包括船舶过失造成的船员和其他人员的人身伤害或死亡,不论船舶在海上航行还是停泊在港口,只要造成的损害与船舶营运有关,而不是纯粹的个人行为。

5. 海难救援费优先权 包括对船舶救援费、飞行器救援费、沉船打捞费等优先权。1996年南非沉船救援法规定了3种救援人员:一是运输部长指定的人;二是警察部门派出的警员;三是国防军派出的人员。救援费用包括救援人员的报酬、生活和交通津贴,但救助人的疏忽或过失产生的费用除外。^(四)除指定人员外,其他必要人员参与了救援也有救援费优先权。

此外,船舶修理或对船舶供应商品或提供服务,或船舶的使用、维护、保护或保管所产生的费用,依海上保单应支付的保险费或船舶经营人的债务;基于直接或间接保全船舶或继续航行的目的,任何团体分摊的保护费及其团体成员对船舶经营人债务的赔偿金海事优先权。船长、托运人、承租人、代理人或任何其他人为船舶或船东或船舶承租人垫付的报酬或费用,是否有优先权,依据船旗法决定。

海事优先权的客体,亦即海事优先权的标的,是指海事优先权人的主张其优先受偿权的财产范围。南非1983年《管辖权条例》第三条第五款规定,船舶、设备、家具、储藏箱或燃料仓、货物、运费、集装箱、资金,都可作为海事优先权的标的财产。

船舶是指在海上或内水中,使用或能使用的船舶,包括气垫船、动力艇、汽艇、快艇、游艇、驳船、渔船、潜艇船、起重船、起重机、码头、流动吊车、浮动船坞、石油或其他浮动船舶装置、停泊装置或类似装置,无论是浮动或固定在海床,无论是否为机动船舶,不论船舶是否配备设备、家具、储藏柜或燃料箱。船舶既包括在航行或停泊中的完好船体,还包括沉船。另外,在救援费优先权中,飞行器如果参与了海上救援或被救援,起到类似船舶的作用,也可作为海事优先权的客体。^④由此可知,南非对船舶的解释也很宽泛。

“设备”即船舶设备,严格地讲,应包括家具、储藏箱或燃料仓,但南非法律所指的船舶设备是指这三项财产以外的必须配备的设备。货物,是指所有装载于船上的货物或船舶失事后抛弃的货物、漂浮的货物或被遗弃物。当运费已丢失或正处在丢失的危险中时,但海难救助服务的结果导致船东获

¹ See An International Perspective Louisiana Law Review Louisiana Law Review Winter 1999 59 La. L. Rev. 623 . n 68 1973 (4) S. A. L. R. 358 (N) .

^④ See “A.R.A” 11 (4) (c) (ii) in respect of port canal other waterways or pilotage dues and any charge, levy or penalty imposed under the South African Maritime Safety Authority Act 1998 or the South African Maritime Safety Authority Levies Act 1998

^(四) See Wreck And Salvage Act No. 94 of 1996 Article 1 8 9 10.

^④ See “A.R.A”, Article 1 (k), Wreck And Salvage Act 1996 Article 5 (7) .

得了运费收入, 该运费收入附着救援人员的海事优先权。¹ 集装箱成为海事优先权的标的财产, 是《管辖权条例》1992年修正案新规定的, 但需要具备两个条件之一: 一是海事优先权产生于集装箱或与使用的集装箱有关联; 二是集装箱在船上或者在通过海上或水陆运输货物。资金作为海事优先权标的财产, 也是《管辖权条例》1992年修正案增加的, 该法规定, 资金由以下财产构成: 一是为船舶的扣押或释放提供保证或担保的资产; 二是出卖船舶、船上设备、家具、储藏箱或燃料仓、货物、集装箱的销售收入。^④

南非海事优先权的受偿顺序

海事优先权的受偿顺序, 是指同一标的物上同时存在两个或两个以上的海事请求权时, 如何决定其受偿的先后次序。它主要包括 4 种情况: 一是海事优先权与一般债权之间的受偿顺序。由于优先权的“优先性”, 主要是针对一般债权而言的, 因此, 海事优先权具有优先于一般债权受偿, 是由优先权的特性所决定的, 也是各国法律公认的, 南非法律也不例外; 二是海事优先权之间的受偿顺序; 三是海事优先权与其他担保海事请求权之间的受偿顺序; 四是海事优先权与一般优先权的受偿顺序。后 3 种情况也是由各国法律预先确定的, 一般不得由当事人任意创设, 不过各国法律规定的受偿顺序不一定相同。南非法律对于后两种情况的受偿顺序, 作了下列比较明确的规定:

(一) 海事优先权之间的受偿顺序

1. 海事优先权受偿顺序的一般规定: (1) 司法费用享有超级优先权, 优先于任何其他海事请求权, 各国法律均是如此, 南非也概莫能外。(2) 其他海事优先权的受偿顺序依次是: 第一, 海难救援费优先权, 其中人身救援费优先于其他救援费; 第二, 船员薪资优先权; 第三, 港口规费、领航费、税款或罚款优先权; 第四, 人身伤害或死亡赔偿优先权; 第五, 财产损害赔偿优先权; 第六, 船舶的修理、维护、保管、对船舶供应必需品或提供服务优先权; 第七, 依海上保单应支付的保险费或船舶经营人的债务优先权; 第八, 任何团体分摊的保护费及其团体成员对船舶经营人债务的赔偿金优先权。^④ 以上的司法费用和船舶救援费、清除沉船费、共同海损分担费、有关船舶损失费的优先权不受产生时间限制, 而其他海事请求权必须是诉讼开始前, 或提交其证据之前, 一年内产生的, 才具有优先权。(3) 同一序列、同一类型的海事请求权, 不论产生时间先后, 其受偿顺序无优劣之分, 如海事标的财产不足以清偿全部费用, 则按比例清偿。^¼

2. 以船旗国法确定海事优先权的顺序。南非法律规定, 船长、托运人、承租人、代理人或任何其他人士为船舶或船东或船舶的承租人利益而支付的报酬或费用的受偿顺序, 一般按船旗国法律确定。如果船旗为南非旗, 其顺序排列在上述一般规定中涉及的海事优先权之后, 在其他海事优先权和破产法规定的优先权之前, 且它们之间的顺序相同, 平等受偿。^½

(二) 海事优先权与其他担保海事请求权之间的受偿顺序

其他担保海事请求权主要指船舶抵押权、质押权和留置权。《管辖权条例》第十一条第五款第四项规定, 船舶抵押、质押或留置权及其费用, 依据船旗国法律确定。如果船旗为南非旗, 其顺序排列在上述海事优先权受偿顺序一般规定中涉及的海事优先权之后, 在其他海事优先权和破产法规定的优先权之前, 且它们之间的顺序相同, 平等受偿。

(三) 海事优先权与一般优先权之间的受偿顺序

¹ See *ibid* n185.

^④ See “A RA”, Article 3 (11) (a) .

^④ See “A RA”, Article 11 (4) .

^¼ See “A RA”, Article 11 (5) (c).

^½ See “A RA”, Article 1 (o), Article 11 (4) (d), Article (5) (d) .

一般优先权主要有占有优先权、破产法规定的优先权和关联船舶优先权¹。占有优先权的受偿顺序分为两种情况：一是占有优先权优先于其后产生的任何海事优先权；二是如果其他海事优先权在其之前产生，占有优先权则排在司法费用和海难救助费用优先权之后。^④南非法律规定，除上述一般规定中涉及的海事优先权、海事抵押权、质押权和留置权以外，其他的海事请求权以破产法的规定排序。^⑤南非破产法规定的对破产财产分配的优先权的序次是：（1）在个人破产中，首先支付破产人及其妻子或未成年子女的丧葬费用，其总数不超过300兰特（每人的丧葬费用相同）。（2）清算和管理费用。其分为两个顺序：一是司法部长指定的费用；二是其他的管理和清算费用平等受偿。（3）在破产财产的执行和相关诉讼中，县级司法官员确定的酬金。（4）拖欠的雇员工资。包括雇员的退休金或准备基金、医疗救助金、失业金或类似基金。（5）作为雇主的破产公司应对政府和其他机构缴纳的有关费用：如对职业病防治的评估、罚款；应向税务部门缴纳的雇主代扣的税款；雇主应缴纳的失业保险金等。（6）破产财产在扣押或清算之前的任何时期破产者拖欠的所得税。（7）由一般保证人担保的已被证实的债权。^⑥关联船舶优先权，是以出卖关联船舶的销售收入或为关联船舶提供担保或保证的财产作为海事标的财产的，其优先权受偿顺序适用于以下规则：（1）与当事船舶为同一所有人的关联船舶及其所产生的资金请求权，以及除司法费用以外的其他请求权均应排在所有海事请求权之后。（2）当事船舶所属公司控制人所有的关联船舶，或为当事船舶所有人控制的公司或当事船舶所有人受控的公司所有的关联船舶及其所产生的资金请求权，以及除司法费用以外的其他请求权，应排在上述（1）项请求权之后，如果没有（1）项请求权，则排在所有请求权之后。^⑦关联船舶优先权在破产财产优先权之后，而破产财产优先权在海事优先权、海事抵押权、质押权和留置权之后。另外，以资金为海事标的财产的，其海事请求权受偿顺序可由法院决定。^⑧

南非海事优先权制度的特征

（一）受英国法影响至深

海事优先权作为海商法上的一项重要制度起源于英国，后由于英国的殖民统治，相继植入各殖民地国家。但随着各殖民地国家的独立，英国海商法的影响逐渐减弱。然而，在南非英国海商法的残余并未减少，并通过1983年《管辖权条例》得到了巩固。^⑨时至今日，在海事优先权司法判例中，还可以直接适用英国法。事实上，在《管辖权条例》制定过程中，对于海事优先权是否适用英国法的问题就一直存在争议。有学者认为，英国法代表了一个合理、方便的成熟的法律体系，许多从业人员希望看到已有的英国海事法，因为他们熟悉它。^⑩他们不同意采纳南非普通法，其理由是，海事优先权是英国海事法院自身创立并通行的制度，采纳英国法是必要的。^⑪反对者则认为，大量的海事请求权纠纷，南非要适用另一个主权国家的法律，这对一国的主权和议会都有不利影响。如果说南非还是英

¹ 以关联船舶为客体的优先权究竟是海事优先权还是一般优先权，南非法律没有明确，学者有争议，目前找到可供证实的有说服力的判例资料，笔者认为，从法律将其受偿顺序排在所有优先权之后来看，视为一般优先权较妥。

^④ See "A.R.A.", Article 11 (5) (a) .

^⑤ See "A.R.A.", Article 11 (5) (f) .

^⑥ See Crossing Borders into South African Insolvency Law: From the Roman-Dutch Jurists to the Uncitral Model Law, 2002 American Bankruptcy Institute American Bankruptcy Institute Law Review.

^⑦ See "A.R.A.", Article 11 (11) .

^⑧ See "A.R.A.", Article 11 (7) .

^⑨ See John Dyason *South African Maritime Law: An Overview of Some Development* Jefferson Law Book Company Journal of Maritime Law & Commerce July, 2001 32 J. Mar. L. & Com. 475.

^⑩ See Michael Wagoner op. cit.

^⑪ See *ibid* n29.

国的殖民地时, 适用英国法律是可以理解的, 但在南非摆脱殖民统治, 并有了至高无上的新宪法后, 还要依据《管辖权条例》第六条适用英国法, 这是颠覆性的影响。¹ 基于此, 南非海商法学家协会向南非法律委员会提出建议, 致力于进行彻底的法律现代化, 要促使南非废除整个《管辖权条例》。

(二) 海事优先权范围有不断扩大的趋势

1. 海事优先权的种类在扩大。 与美国法非常广泛地列举海事优先权相反, 英国的海事优先权种类相对较少。起初, 南非继受英国法律传统也只承认有限的海事优先权。^④ 但南非通过制定《管辖权条例》及其修正案、海事单行法和司法判例, 不断扩展海事优先权种类。如 1998 年南非议会颁布了《南非海事安全管理局条例》和《南非海事安全管理局征税条例》, 扩大了港口规费的优先权范围, 并增加了税款、罚款优先权。又如 1996 年《南非沉船救援法》对船长和船员作了扩大解释, 使得船员薪资优先权的内涵十分广泛。

2. 海事优先权标的财产范围非常广泛。 哪些财产可作为海事优先权的标的财产, 各国多是从本国利益出发来考虑的, 其范围不一致。一般包括船舶及其设备、运费、货物等, 有的国家比较宽泛, 有些国家比较窄只及于船舶。由上述可知, 南非相比其他国家要宽泛, 特别对船舶少有限制, 不像有些国家只限于海船, 且有船舶吨位和用途等限制, 这与海事优先权的国际发展趋势相背离。因为海事优先权所担保的债权优先于抵押权, 对抵押权人的利益构成风险, 海商法创设的以船舶抵押融通资金的目的难以实现, 这对航海贸易的发展显然不利。为了解决海事优先权与抵押权的冲突, 国际社会一直致力于两者协调, 不论是国际公约还是各国国内法, 一种普遍的作法就是逐步减少或压缩海事优先权种类。南非海事运输部门和海商法协会等部门也认识到了过多的海事优先权, 严重威胁了船舶贷款担保的实行, 但他们解决冲突的办法与国际社会普遍的作法相反, 一直致力于要求提高抵押权人的受偿顺序, 并早在多年前就专对海事优先权受偿顺序提出了修改议案, 但由于各方利益难以协调, 其立法改革并没有人们预期的那样顺利, 至今相关利益集团仍在为此进行博弈。

(三) 南非海事优先权制度存在不确定性

首先, 《管辖权条例》并没有明确指出哪些海事请求具有海事优先权, 该法只有 3 处出现了海事优先权的措辞, 第一处在第一条定义条款内^⑤, 赋予南非最高法院行使海事优先权管辖权; 第二处在第三条第四款内^⑥, 赋予海事优先权人通过对物诉讼行使权利; 第三处在第十一条第四款内^⑦, 规定海事优先权受偿顺序。由于立法机关的这种有意回避, 在《管辖权条例》中列出的 32 项海事请求中, 究竟哪些附着有海事优先权不清楚。从《管辖权条例》第十一条对有些海事请求权受偿进行了排序, 由此可知这些海事请求权都是有优先权的。但必须解决的问题是, 除了排在抵押权之前和判例已经认可的海事优先权以外, 其他优先权, 哪些是海事优先权, 哪些是一般优先权还需要识别。另外, 对于已确定的海事优先权, 其具体内容和范围, 也还需要确定。这样, 在对一项海事请求权是否为海事优先权及其范围的界定有争议时, 人们的认识会相差甚远, 不但学者如此, 法官也不可避免, 这会造成司法判例中很大的不确定性。其次, 依据《管辖权条例》第六条, 一项海事请求权是否为海事优先权, 其识别程序是: 如果南非现行法律有明确规定, 则按法律处理; 如果南非法律没有规定, 则适用 1983 年 11 月 1 日之前的英国法, 但当事人有协议, 则按协议处理; 如果当事人无协议, 英国法也没有规定的, 则适用荷兰 - 罗马法。这一过程不仅是复杂的, 而且充满着变数或不确定性。

(责任编辑: 安春英 责任校对: 赵 苹)

¹ See *ibid*

^④ See John Dyason, *op cit*

^⑤ See 1 (y) any maritime lien whether or not falling under any of the preceding paragraphs

^⑥ See 3 (4) (a) if the claimant has a maritime lien over the property to be arrested.

^⑦ See 11 (4) (e) a claim in respect of any maritime lien on the ship not mentioned in any of the preceding paragraphs

Anthropological African Studies and the Realistic Seeking for Its Course Building in China

Ma Yankun

pp. 26– 31

Africa has its own cultural characters. To know Africa, perceive Africa and do research on Africa well, the view and perspective of anthropology is needed. Historically, anthropological African studies stemmed from the studies of colonization and is initially motivated by interest games. The task of the Chinese anthropology is to survey the mechanisms

that connect the African societies and explain their phenomena. Considering the realistic needs and historical limitation of the anthropological African studies in China, it should be strengthened and the vision should be widened for the Chinese researchers.

A Probe into the System of South African Maritime Lien

Cao Yanzhi & Qian Xiang

pp. 32– 39

The maritime lien is one of the core systems of maritime laws and an important system to adjust international maritime trade relations. The South African maritime lien system stems from multiple law systems, among which British law has much more influence on it than the others. It is usually big challenges for the constitution that the courts have to directly use British law to deal with many maritime disputes in respective cases. The confine of South African maritime lien tends to expand more and

more, which is not beneficial to the interest of mortgagers and other creditors and is opposite to the tendency of international maritime lien systems. Due to the complexity of the recognition programs of maritime lien, it is usually full of instability. We should have enough knowledge of that in maritime trade with South Africa and take necessary measures to avoid harms so that the interest of Chinese maritime traders can be protected.

An Analysis of Primary School Teachers in Sub-Saharan Africa

Wang Kaijun & Zheng Song

pp. 40– 43

It is the precondition to have enough and qualified primary school teachers to generalize junior education. In generalizing qualified junior education under the goal of realizing whole-nation education, Sub-Saharan Africa faces serious challenges in supplying, recruiting, retaining and training their primary teachers. Poor economic development situa-

tions, no attraction of the teachers' occupation and HIV/AIDS have been the main causes leading to the lack of the teachers in the region. More efforts should be made for the African governments and international society in tackling the crisis of the primary teachers and realize the goal of all-the people education.