



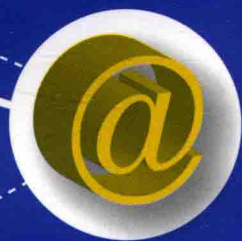
新编21世纪远程教育精品教材

• 法学系列 •

# 海商法

(第三版)

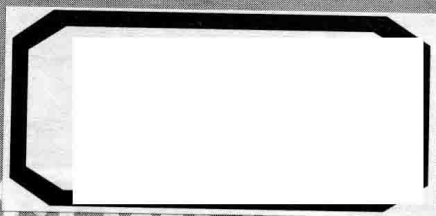
贾林青 著



 中国人民大学出版社



新编21世纪远程教育精品教材



# 海商法

(第三版)

贾林青 著

(中国人民大学出版社)

编委会

主任委员

委员

委员

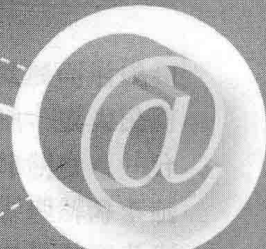
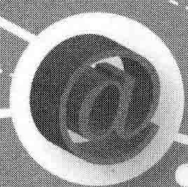
委员

委员

委员

委员

委员



中国人民大学出版社  
· 北京 ·

## 图书在版编目 (CIP) 数据

海商法 / 贾林青著. —3 版. —北京: 中国人民大学出版社, 2017. 7  
新编 21 世纪远程教育精品教材·法学系列  
ISBN 978-7-300-24303-0

I. ①海… II. ①贾… III. ①海商法-高等学校-教材 IV. ①D996.19

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2017) 第 065961 号

新编 21 世纪远程教育精品教材·法学系列

### 海商法 (第三版)

贾林青 著

Haishangfa

---

出版发行 中国人民大学出版社

社 址 北京中关村大街 31 号

邮政编码 100080

电 话 010-62511242 (总编室)

010-62511770 (质管部)

010-82501766 (邮购部)

010-62514148 (门市部)

010-62515195 (发行公司)

010-62515275 (盗版举报)

网 址 <http://www.crup.com.cn>

<http://www.ttrnet.com>(人大教研网)

经 销 新华书店

印 刷 北京密兴印刷有限公司

版 次 2003 年 9 月第 1 版

规 格 185 mm×260 mm 16 开本

2017 年 7 月第 3 版

印 张 24.75

印 次 2017 年 7 月第 1 次印刷

字 数 585 000

定 价 58.00 元

# 新编 21 世纪远程教育精品教材 编委会

(以姓氏笔画为序)

|     |     |     |
|-----|-----|-----|
| 丁兴富 | 尹伟中 | 任为民 |
| 李林曙 | 张爱文 | 陈 丽 |
| 郝成义 | 顾宗连 | 黄荣怀 |

RFID

## 作者简介

**贾林青** 中国人民大学法学院教授，自 1982 年任教以来一直从事民商法的教学和科研工作。先后为本科生、研究生、博士生讲授民法、商法、公司法、信托法、保险法、海商法、破产法、律师业务等课程。多年来，重点从事商法、海商法、信托法、保险法的研究，独立撰写或者与人合作了民法、商法、保险法、海商法、信托法等领域的数十本（套）著作，发表有关公司法、保险法、海商法、信托法、破产法的专业论文百余篇，其中的代表作包括《保险法》（普通高等教育“十一五”国家级规划教材）、《海商法》、《信托法》、《中国保险市场的法律调控》、《中国企业兼并与破产的法律规制研究》等，并主持完成了中国社会科学基金项目“中国信托市场的法律调控”的研究。

## 内容简介

海商法作为现代法律体系中的独立法律部门，是随着海上贸易的产生和发展而形成和确立的，它以其特定的适用范围和调整对象在各国民商法领域内占有一席之地，成为民商法的必要组成部分。本教材便是以海商法为写作对象，全面阐述了有关的法律制度，并分别就各项海事制度涉及的代表性国际公约或者国际惯例进行讲解，以帮助读者理解海事制度。同时，本教材选择相关的海商案例加以分析，论证有关的海事制度，旨在帮助读者理解海商法的立法精神和内容。

## 总 序

我们正处在教育史尤其是高等教育史上的一个重大的转型期。在全球范围内，包括在我们中华大地，以校园课堂面授为特征的工业化社会的近代学校教育体制，正在向基于校园课堂面授的学校教育与基于信息通信技术的远程教育相互补充、相互整合的现代终身教育体制发展。一次性学校教育的理念已经被持续性终身学习的理念所替代。在高等教育领域，从1088年欧洲创立博洛尼亚（Bologna）大学以来，21世纪以前的各国高等教育基本是沿着精英教育的路线发展的，这也包括自19世纪末创办京师大学堂以来我国高等教育短短百多年的发展史。然而，自20世纪下半叶起，尤其在迈进21世纪时，以多媒体计算机和互联网为主要标志的电子信息技术正在引发教育界的一场深刻的革命。高等教育正在从精英教育走向大众化、普及化教育，学校教育体系正在向终身教育体系和学习型社会转变。在我国，党的十六大明确了全面建设小康社会的目标之一就是构建学习型社会，即要构建由国民教育体系和终身教育体系共同组成的有中国特色的现代教育体系。

教育史上的这次革命性转型绝不仅仅是科学技术进步推动的。诚然，以电子信息通信技术为主要代表的现代科学技术的进步，为实现从校园课堂面授向开放远程学习、从近代学校教育体制向现代终身教育体系和学习型社会的转型提供了物质技术基础。但是，教育形态演变的深层次原因在于人类社会经济发展和生活变革的需求。恰在这次世纪之交，人类社会开始进入基于知识经济的信息社会。知识创新与传播及应用、人力资源开发与人才培养已经成为各国提高经济实力、综合国力和国际竞争力的关键和基础。而这些都是仅仅依靠传统学校校园面授教育体制所无法满足的。此外，国际社会面临的能源、环境与生态危机，气候异常，数字鸿沟与文明冲突，对物种多样性与文化多样性的威胁等多重全球挑战，也只有依靠世界各国进一步深化教育改革与创新、人与自然的和谐发展才能得到解决。正因为如此，我国党和政府提出了“科教兴国”“可持续发展”“西部大开发”“缩小数字鸿沟”以及“人与自然和谐发展”的“科学发展观”等基本国策。其中，对教育作为经济建设的重要战略地位和基础性、全局性、前瞻性产业的确认，对高等教育对于知识创新与传播及应用、人力资源开发与人才培养的重大意义的关注，以及对发展现代教育技术、现代远程教育和教育信息化并进而推动国民教育体系现代化、构建终身教育体系和学习型社会的决策更得到了教育界和全社会的共识。

在上述教育转型与变革时期，中国人民大学一直走在我国大学的前列。中国人民大学是一所以人文、社会科学和经济管理为主，兼有信息科学、环境科学等的综合性、研究型大学。长期以来，中国人民大学充分利用自身的教育资源优势，在办好全日制高等教育的同时，一直积极开展远程教育和继续教育。中国人民大学在我国首创函授高等教育。1952

年,校长吴玉章和成仿吾创办函授教育的报告得到了刘少奇的批复,并于1953年率先招生授课,为新建的共和国培养了一大批急需的专门人才。在20世纪90年代末,中国人民大学成立了网络教育学院,成为我国首批现代远程教育试点高校之一。经过短短几年的探索和发展,中国人民大学网络教育学院创建的“网上人大”品牌,被远程教育界、媒体和社会誉为网络远程教育的“人大模式”:即“面向在职成人,利用网络学习资源和虚拟学习社区,支持分布式学习和协作学习的现代远程教育模式”。成立于1955年的中国人民大学出版社是新中国建立后最早成立的大学出版社之一,是教育部指定的全国高等学校文科教材出版中心。在过去的几年中,中国人民大学出版社与中国人民大学网络教育学院合作创作、设计、出版了国内第一套极富特色的“现代远程教育系列教材”。这些凝聚了中国人民大学、北京大学、北京师范大学等北京知名高校学者教授、教育技术专家、软件工程师、教学设计师和编辑们广博才智的精品课程系列教材,以印刷版、光盘版和网络版立体化教材的范式探索构建全新的远程学习优质教育资源,实现先进的教育教学理念与现代信息技术的有效结合。这些教材已经被国内其他高校和众多网络教育学院所选用。中国人民大学出版社基于“出教材学术精品,育人文社科英才”理念的努力探索及其初步成果已经得到了我国远程教育界的广泛认同,是值得肯定的。

2005年4月,我被邀请出席《中国远程教育》杂志与中国人民大学出版社联合主办的“远程教育教材的共建共享与一体化设计开发”研讨会并做主旨发言,会后受中国人民大学出版社的委托为“新编21世纪远程教育精品教材”撰写“总序”,这是我的荣幸。近几年来,我一直关注包括中国人民大学网络教育学院在内的我国高校现代远程教育试点工程。这次,更有机会全面了解和近距离接触中国人民大学出版社推出的“新编21世纪远程教育精品教材”及其编创人员。我想将我在上述研讨会上发言的主旨做进一步的发挥,并概括为若干原则作为我对包括中国人民大学出版社、中国人民大学网络教育学院在内的我国网络远程教育优质教育资源建设的期待和展望:

● 新编21世纪远程教育教材的教学内容要更加适应大众化高等教育面对在职成人、定位在应用型人才培养上的需要。

● 新编21世纪远程教育教材的教学设计要更加适应地域分散、特征多样的远程学生自主学习的需要,培养适应学习型社会的终身学习者。

● 在我国网络教学环境渐趋完善之前,印刷教材及其配套教学光盘依然是远程教材的主体,是多种媒体教材的基础和纽带,其教学设计应该给予充分的重视。要在印刷教材的显要部位对课程教学目标和要求做明确、具体、可操作的陈述,要清晰地指导远程学生如何利用多种媒体教材进行自主学习和协作学习。

● 应组织相关人员对多种媒体的远程教材进行一体化设计和开发,要注重发挥多种媒体教材各自独特的教学功能,实现优势互补。要特别注重对学生学习活动、教学交互、学习评价及其反馈的设计和实现。

● 要将对多种媒体远程教材的创作纳入到对整个远程教育课程教学系统的一体化设计和开发中去,以便使优质的教材资源在优化的教学系统、平台和环境中,在有效的教学模式、学习策略和学习支助服务的支撑下获得最佳的学习成效。

● 要充分发挥现代远程教育工程试点高校各自的学科资源优势,积极探索网络远程教育优质教材资源共建共享的机制和途径。



## 第三版前言

海商法作为现代法律体系中的独立法律部门，是随着海上贸易的产生和发展而形成和确立的，它以其特定的适用范围和调整对象在各国民商法领域占有一席之地，成为民商法的必要组成部分。

海商法的历史悠久，究其原因，在于海上贸易作为人类进行经济交往的手段古已有之，而作为规范和调整海上贸易活动的行为规则，海商法必然适应着海上贸易的发展而不断发展，经历了从初期的国际性的海事习惯法，到各国国内法，进而走向国际范围内统一的历史轨迹。

海商法适用于特定的社会经济关系范畴内，即海上运输关系和船舶关系。这使得海商法成为独立的法律部门，而不能被其他法律规范所替代。其首要表现就是海商法围绕着海上运输活动，着眼于维护海上运输安全秩序、促进海上运输发展的目的，建立了其特有的海商法律制度，诸如，船舶抵押权和船舶优先权制度、船员制度、海上货物运输合同制度、海上旅客运输合同制度、船舶租用合同制度、拖航合同制度、海难救助制度、船舶碰撞制度、共同海损制度、海事赔偿责任限制制度等，形成了海商法独特的法律规范体系。同时，海商法又是实践性极强的法律部门，必须结合海上运输活动的实践，才能够切实理解海商法的立法精神和立法内容。

海商法是具有很强的国际性的国内法。这不仅体现在海商法所调整的海上运输关系和船舶关系是存在于不同国籍的船舶、货物所有人之间的经济活动，更表现在海商法的法律渊源主要包括国内立法、国际公约和国际惯例等多种形式。因此，研究各国海商法适用过程中的法律冲突的预防和处理问题，就成为海商法立法和理论的重要组成部分。而且，在国际范围内所出现的统一海商立法，也是不可忽视的重要问题。

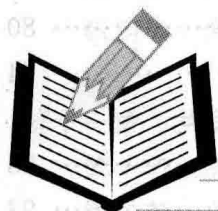
考虑到我国的国际海运市场已经发生了重大变化，规范调整海运市场的法律环境亦日臻完善，因此，本书的修订势在必行。本书第三版在保持全书的编写风格的同时，解读新的法律规则，引入新的市场信息，介绍新的科研成果和知识内容。具体修订内容：一是局



部修改了正文；二是增加或更新了部分“实例枚举”的案例；三是增加了部分“知识链接”等。总之，通过阅读本书而能够掌握海商法理论，理解现行海商法律规范的精神和内容，并了解海上运输市场的实践情况，便达到了编著者的初衷。



### 第三版前言



# 目 录

|                     |    |
|---------------------|----|
| 第一章 海商法概述           | 1  |
| 第一节 海商法的历史沿革        | 1  |
| 第二节 海商法的内容和调整对象     | 7  |
| 第三节 海商法的概念和法律性质     | 11 |
| 第四节 海商法的法律渊源        | 13 |
| 第五节 海商法的适用效力        | 15 |
| 第二章 海事法律关系          | 20 |
| 第一节 海事法律关系的概念和性质    | 20 |
| 第二节 海事法律关系的主体       | 22 |
| 第三节 海事法律关系的客体       | 25 |
| 第四节 海事法律关系的内容       | 26 |
| 第五节 海事法律关系的产生、变更和消灭 | 27 |
| 第六节 国际海运市场管理制度      | 29 |
| 第三章 船 舶             | 40 |
| 第一节 船舶在海商法中的概念和法律性质 | 40 |
| 第二节 船舶登记和船舶国籍       | 43 |
| 第三节 船舶所有权           | 49 |
| 第四节 船舶抵押权           | 52 |
| 第五节 船舶优先权           | 56 |
| 第六节 船舶留置权           | 61 |
| 第四章 船 员             | 69 |
| 第一节 船员的概念和法律地位      | 69 |

|                                |            |
|--------------------------------|------------|
| 第二节 船员的资格与取得 .....             | 72         |
| 第三节 船员劳动合同 .....               | 77         |
| 第四节 船员的权利和义务 .....             | 80         |
| 第五节 船长的概念和法律职责 .....           | 84         |
| <b>第五章 海上货物运输合同 .....</b>      | <b>93</b>  |
| 第一节 海上货物运输合同概述 .....           | 93         |
| 第二节 海上货物运输合同的订立和解除 .....       | 98         |
| 第三节 海上货物运输合同当事人的权利、义务和责任 ..... | 101        |
| 第四节 提单与海运单 .....               | 110        |
| 第五节 航次租船合同 .....               | 123        |
| 第六节 多式联运合同 .....               | 129        |
| <b>第六章 海上旅客运输合同 .....</b>      | <b>141</b> |
| 第一节 海上旅客运输合同的概念和特点 .....       | 141        |
| 第二节 有关海上旅客运输的国际公约 .....        | 143        |
| 第三节 海上旅客运输合同的构成 .....          | 145        |
| 第四节 海上旅客运输合同的订立和解除 .....       | 146        |
| 第五节 海上旅客运输合同当事人的权利和义务 .....    | 149        |
| 第六节 承运人的赔偿责任 .....             | 152        |
| <b>第七章 船舶租用合同 .....</b>        | <b>158</b> |
| 第一节 船舶租用合同的概念和法律特性 .....       | 158        |
| 第二节 定期租船合同 .....               | 160        |
| 第三节 光船租赁合同 .....               | 172        |
| <b>第八章 海上拖航合同 .....</b>        | <b>182</b> |
| 第一节 海上拖航合同的概念和法律性质 .....       | 182        |
| 第二节 海上拖航合同的订立和解除 .....         | 187        |
| 第三节 海上拖航合同当事人的权利和义务 .....      | 189        |
| 第四节 海上拖航合同的损害赔偿赔偿责任 .....      | 195        |
| <b>第九章 船舶碰撞 .....</b>          | <b>200</b> |
| 第一节 船舶碰撞的法律含义 .....            | 200        |
| 第二节 船舶碰撞的损害赔偿赔偿责任 .....        | 205        |
| 第三节 船舶碰撞损害赔偿赔偿责任的适用 .....      | 209        |
| <b>第十章 海难救助 .....</b>          | <b>221</b> |
| 第一节 海难救助概述 .....               | 221        |

|             |                          |            |
|-------------|--------------------------|------------|
| 第二节         | 海难救助的构成要件 .....          | 227        |
| 第三节         | 海难救助合同 .....             | 232        |
| 第四节         | 海难救助款项 .....             | 237        |
| <b>第十一章</b> | <b>共同海损</b> .....        | <b>245</b> |
| 第一节         | 共同海损的概念和法律性质 .....       | 245        |
| 第二节         | 共同海损的成立 .....            | 249        |
| 第三节         | 共同海损的损失和费用 .....         | 252        |
| 第四节         | 共同海损的理算 .....            | 255        |
| <b>第十二章</b> | <b>海上油污损害赔偿责任制</b> ..... | <b>266</b> |
| 第一节         | 海上油污损害的概念和种类 .....       | 266        |
| 第二节         | 海上油污损害赔偿责任的构成要件 .....    | 268        |
| 第三节         | 海上油污损害赔偿责任的适用 .....      | 271        |
| <b>第十三章</b> | <b>海事赔偿责任限制制度</b> .....  | <b>283</b> |
| 第一节         | 海事赔偿责任限制制度概述 .....       | 283        |
| 第二节         | 海事赔偿责任限制制度的基本内容 .....    | 287        |
| 第三节         | 海事赔偿责任限制制度的适用 .....      | 299        |
| <b>第十四章</b> | <b>海上保险合同</b> .....      | <b>306</b> |
| 第一节         | 海上保险制度的性质和地位 .....       | 306        |
| 第二节         | 海上保险合同的概念和构成 .....       | 311        |
| 第三节         | 调整海上保险合同关系的法律原则 .....    | 314        |
| 第四节         | 海上保险合同的订立、解除和转让 .....    | 319        |
| 第五节         | 海上保险合同的种类和基本条款 .....     | 325        |
| 第六节         | 海上保险合同当事人的权利和义务 .....    | 330        |
| 第七节         | 海上保险合同的赔付 .....          | 336        |
| <b>第十五章</b> | <b>海事纠纷的处理</b> .....     | <b>349</b> |
| 第一节         | 海事纠纷的处理途径 .....          | 349        |
| 第二节         | 海事仲裁 .....               | 352        |
| 第三节         | 海事诉讼 .....               | 358        |
| 第四节         | 海事诉讼时效 .....             | 371        |
| <b>参考文献</b> | .....                    | <b>377</b> |



## 第一章

# 海商法概述



### 本章提示

海商法是一个古老的法律规范体系。海商法是为适应航海通商贸易活动的发展需要而产生和发展的，经历了从国际法到国内法，再趋向于国际统一化的历史演变过程，成为法律体系中一个独立的法律部门。海商法以海上运输关系和船舶经营关系作为其调整对象，相应地形成了诸多独特的法律制度，同时，海商法的法律渊源和适用效力也具有自身的特殊性。这些均是学习海商法的具体法律制度之前需要先行把握的问题。因此，本章围绕海商法的历史沿革、内容和调整对象、性质和特点、法律渊源、适用效力等予以阐述，构成学习海商法的理论基础。

在学习本章时，应当了解海商法的发展历史，掌握海商法的概念、内容和性质，海商法在法律体系中的地位，海商法的法律渊源，海商法的适用效力等。

## 第一节 海商法的历史沿革

### 一、海商法语义探源

海商法是一个古老的法律部门，它是随着航海通商贸易的发展而产生和发展起来的。

众所周知，海洋面积占地球表面积的  $7/10$ ，辽阔的海洋将陆地隔断成若干部分。因此，人类自古以来为了生存需要而进行航海活动和海上运输，使得海上运输成为商品流通不可缺少的环节。最初，商人们到海外进行商品贸易，要用自己拥有的船舶完成海上运输活动。故而，在 17 世纪之前，参与商品贸易的商人既是商品的所有人（货主），又是船舶所有人（船东）。这些商人为了商品贸易交换的需要，以海洋为通道，用自己的船舶作为海上运输工具，从事自运自销的商业贸易活动。欧洲中世纪的学者称其为“海上贸易”，

而亚洲学者则习惯于将其称为“海商”，以区别于陆上商人所从事的商事贸易活动。相应的，用于调整此类海商活动的法律规范就被称为“海商法”。



### 知识链接

#### 郑和下西洋<sup>①</sup>对中国海上贸易和经济发展的影响

郑和作为中国历史上一位杰出的航海家、外交家，受命于明成祖（永乐帝）朱棣，以“敢为天下先”的精神，依赖我国当时先进的船舶制造技术，率领庞大的由 62 艘海船、27 800 余名士兵和船员组成的远航船队，从我国苏州刘家港（今江苏太仓东浏河镇）出发驶出长江口，战胜“洪涛接天，巨浪如山”的茫茫大海，访问了三十多个位于西太平洋和印度洋上的以及非洲东海岸、红海沿岸的国家和地区，开始了历时 28 年（1405 年至 1433 年）的七次远航。这个被我国民间称为“三宝太监七下西洋”<sup>②</sup>的航海壮举是亚洲海上交通的重大历史事件，开辟了许多新的海上航线，创建了东西方交流的海上“丝绸之路”，拉开了约百年以后达·伽马、哥伦布、麦哲伦等探索“新大陆”的“大航海时代”的序幕，对 15 至 16 世纪东亚人民的生活、海上贸易和国际关系均产生了深远影响。

当然，与 15 世纪的“大航海时代”的西方人远航是与经济利益和宗教相联系的野蛮性海外扩张不同，郑和下西洋的目的更多的是扬威示好，传递和平。因此，向海外各国宣示国威和综合国力，推行天朝礼制体系，促进中国与东南亚、南亚、阿拉伯和东非各国人民之间的友好往来就成为郑和下西洋的核心使命。同时，郑和下西洋对于中国海上贸易和经济发展的影响也是不能小觑的。一方面是郑和远航船队将当时中国先进的农业技术、制造技术、建筑雕刻技术、制瓷技术、医疗技术、造船和航海技术向当时相对落后的亚非各国进行传播和交流；另一方面，通过与这些国家进行胡椒、苏木等香料，以及珍宝、珍兽、药品、颜料、奇木、金属用品等商品的交易活动，扩大了中国海上通商贸易的范围。

但是，郑和下西洋对中国经济发展也带来了消极影响。虽然，当时的中国经过明太祖朱元璋几十年休养生息，农业、手工业水平达到封建时期的高峰，在当时的世界范围内国力居于领先地位，不过，郑和下西洋所进行的对外贸易，为了显示中国的国力和富有而遵循着明朝政府“厚往薄来”的原则，即高价收购外来番货，低价出售中国的货物，这必然加深中国人的虚骄心理和以我为中心的观念，其结果是中国此后长期处于闭关锁国状态。可见，郑和下西洋面对国内保守势力的强烈反对，只是强化了中国传统的小农经济基础，并未刺激中国手工业的进一步发展，更没有推动商品经济的形成和扩展。

## 二、海商法的起源——海事习惯法

海商法的起源，可以追溯到公元前 3 世纪至公元前 2 世纪以位于地中海东部的罗得岛（Rhodes）为中心所实行的“罗得海法”（Lex Rhodian）。当时，罗得岛是地中海的海商贸

<sup>①</sup> “下西洋”的定义：明朝初期，以婆罗/文莱为界，其以东为东洋，以西为西洋，以前所称的南海、西南海处，明朝称为东洋和西洋。

<sup>②</sup> 罗懋登. 三宝太监西洋记通俗演义. 上海：上海古籍出版社，1982.



易中心，商人们多在此订立海商贸易契约或者解决海商纠纷，逐渐形成了一系列从事海上贸易的商业习惯，其主要内容是关于共同海损的规定，海上贸易参与者的行为往往受制于此类海事习惯。只可惜这些海事习惯现多已散失。

至中世纪，航海通商贸易活动更趋繁荣，海商习惯也日渐发达，逐渐地在以地中海、大西洋和北海沿岸的海港城市为中心的欧洲，形成了海事习惯法，主要包括海事习惯和海事判例。这些海事习惯法大多由私人编纂成集，对于现代海商法具有较大的影响。其中，最为著名的是欧洲三大海法。

### （一）奥列隆判例法（Lex Oleron）

这是由爱利诺（Eleanor）在12世纪编辑的一部海事判例法，于1458年出版了法文本。其标题是：“关于海洋、船长、海员、商人及商行为的判例法”，内容编录了奥列隆岛（当时为圭亚那公爵的领地）有关海事纠纷的判例和在英格兰、佛兰德、诺曼底、布列塔尼及圭亚那等地各港口之间从事酒类和油类贸易的海事习惯。当时，该海事判例法主要适用于大西洋沿岸地区，后来，对于大陆法系和英美法系的海商法均有很大影响。

### （二）康苏拉度法（Lex Consolato）

康苏拉度法主要是专供海事裁判员处理海事纠纷之用，其内容是收集了地中海沿岸各港口城市的海事惯例，故被冠以《海事法汇编》（Consolato del mare）的名字。1492年，《海事法汇编》在西班牙巴塞罗那出版后，当时被认为是最完备、最具有价值的海事习惯法，通行于地中海沿岸地区。《海事法汇编》被译为多种文本，广为传播。

### （三）维斯比海法（Laws of Wisby）

14世纪末，在波罗的海格特兰岛（现属瑞典）的维斯比港口城市，公布了一部海事法典，被称为“最高和最古老的维斯比法”。其内容主要是收入了阿姆斯特丹、吕贝克地区的海事习惯。当时，该海法主要适用于波罗的海和北海沿岸地区，并与奥列隆判例法齐名，对后世的影响较大。

上述海事习惯法基本上未受到内陆国家法律的影响，自成独立体系。它区别于陆上法律的适用区域，专门用于调整航海通商贸易关系。而且，此类海事习惯法在一定地区的国家间通行，成为国际性海商法。

## 三、近现代西方国家的海商法

随着社会生产力的发展，社会分工越来越细。其中，由于国际贸易的日益扩大和航海技术的发展，尤其是蒸汽机船的广泛使用使得航海活动具有专业化性质，而船舶投资的成本也不断加大。因此，海上运输作为完成商品的空间位置转移的必要形式，已经进入了“船货分离”的时期，成为一种独立的经营行业。这意味着商人无须再自备船舶，也不再随船航行，而是借助专营海上运输的船东提供的船舶运输货物。与此相对应，船东成为专门经营海上运输，为商人们运送进行贸易活动所需之货物的经营者。这就使得海商法具有独立的、更为重要的社会意义。因为，海上运输与商业贸易的分离，构成独立的船东时代，标志着商品贸易与海上运输各自依照自身的规则独立运作。同时，独立的船东时代，使得船东成为海上运输关系中的独立主体，导致海上运输关系进一步复杂化。虽然，船舶和货物在海上运输过程中仍然互为依存，船东作为海上运输的专门经营

者,其用于海上营运的船舶不运送货物就失去了存在的价值。但是,船舶所有权的独立又形成了船东与商人——国际贸易中的卖方(托运人)与买方(收货人)之间的权利与义务关系,故需要海商法予以专门的调整。

上述国际贸易与航海实践带来了海商法的长足发展。15世纪以后,为适应社会化大生产和市场竞争的需要,各个中央集权制的资本主义国家先后把海商法纳入国内法范围予以制定,从而使海商法失去了国际法性质,并且,从习惯法发展成为成文的海商法。这对于调整海上运输活动,保护和发展本国的海上运输业产生了重要的促进作用。

其中,以大陆法系中的法国、德国和英美法系中的英国、美国的海商法最具有代表性。

### (一) 法国的海商法

法国因其左右临海,同时受到“康苏拉度法”和“奥列隆判例法”的影响,导致其处理海事纠纷时适用海事规则较困难。于是,路易十四国王首先着手统一海商习惯法,于1681年颁布了《海事敕令》(又译为《海商条例》)。其内容是以17世纪鲁昂编纂的《海事指南》为基础,将诸多已经固定下来的海事习惯予以综合,具体包括海事审判官和管辖权,船员与船舶,海事契约,海港、海岸、停泊所之警察,海上渔业五部分,尤其是以海事审判官的管辖权取代了原有的领事法庭处理海事纠纷的裁判权。虽然《海事敕令》是一项公法和私法内容并存的法律文件,但是,作为资本主义初期的海商立法,对于各国的海商法有着深刻的影响。这首先表现在《法国商法典》中。1807年,拿破仑在制定《法国商法典》时,将上述《海事敕令》中的私法部分内容收入《法国商法典》第二编“海商编”之中,成为法国的海商法,这也是近代史上的第一部海商法。

### (二) 德国的海商法

德国因受到法国海商立法的影响,并吸收了1820年以来的海商判例,于1861年制定了海商法,并纳入《德国商法典》第五编。日本在明治年间,以德国海商法为蓝本,于1898年制定了本国的海商法(先列为《商法典》第五编,现为第四编)。

这些大陆法系国家除了在商法典中将海商法列为独立一编以外,还相继颁布了单行的海商法规,作为商法典的海商编的补充,构成了完整的海商法体系。例如,法国分别颁布了《船舶抵押法》(1885年)、《海上货运法》(1936年)、《船舶优先权法》(1949年)、《海难救助法》(1951年)等。而大陆法系中的“民商法合一”的国家,因其没有综合性的商法典,故另行制定单行的海商法,如瑞士、泰国。

### (三) 英国的海商法

英国本是判例法国家的典型代表,但是,因其参与海商活动的广泛性和海上运输业的发达程度,决定了英国对海商立法尤为重视,存在着比较完备的、成文的海商法规。由于英国的商船队自19世纪以来规模庞大,活动范围遍布全球,故海事立法比较发达。其中,最早的当推自爱德华三世在位时期(14世纪)开始使用的《海事黑皮书》(Black Book of the Admiralty)。*《海事黑皮书》*的内容多引自“奥列隆判例法”。此后,随着英国海上运输业的发展,陆续颁布了一系列海事立法,包括:1734年的《船舶所有人责任法》、1855年的《提单法》、1894年的《商船法》、1906年的《海上保险法》、1924年的《海上货物运输法》和1971年的《海上货物运输法》等。这些海商法规在世界上均具有重要的影响。





#### (四) 美国的海商法

美国作为英美法系的又一代表者,其海商法源于英国海商法<sup>①</sup>,初期主要是由判例法构成,进入19世纪以后,也开始重视制定法。但是,由于受自身政治、经济和文化传统的影响,美国海商法与英国海商法存在很大的区别。先后出现过1851年的《船舶所有人责任限制法》(1936年修正案和1984年修正案)、1893年的《哈特法》、1912年的《海难救助法》、1916年的《联邦提单法》、1920年的《联邦船舶抵押权法》和《联邦船舶优先权法》、1920年的《海事诉讼法》、1924年的《油污法》、1936年的《海上货物运输法》、1948年的《联邦水污染控制法》(1977年修正案)和《海事管辖权扩展法》、1984年的《航运改革法》(1998年进行修订)、1990年的《油污法》。

其中,对于美国海运业和国际海运市场有重要影响的当属《哈特法》和《航运改革法》。由于美国在国际上特殊的政治、经济地位和美国海运业的发展需要,其《哈特法》率先确立了承运人的“航海过失免责”原则。这成为1924年《海牙规则》的立法基础,而1936年的《美国海上货物运输法》又是建立在《海牙规则》基础上的国内立法。至于经过1998年修订的《航运改革法》则是美国国际海运政策的集中体现,并被美国航运业普遍视为成功的海运立法。

#### 四、中国的海商立法

中国的造船和航海历史悠久。早在汉朝时期就与马来半岛和印度通航,唐、宋两朝设有管理航海通商的专门机构——市舶司,更有明代的郑和七下西洋,但是,直至清朝末年始着手制定海商法。1929年,国民党政府颁布了《海商法》,次年又颁布了《海商法施行法》。

中华人民共和国成立后,从20世纪50年代即开始了《海商法》的起草工作。由于这一立法工作经历了漫长的过程,故从50年代至90年代的几十年间,我国调整海商活动的法律依据,主要是一系列的单行海商法规。同时,我国还与很多国家签订了协定、通商航海条约、海运协定,并批准或者加入了若干有关海上运输的国际公约。

不过,上述海商立法工作并不能适应我国海运业发展的需要。因为,在社会主义市场经济条件下,我国的海运业随着对外经济贸易的发展而迅速成长,跨入了海运大国之列。截至1991年年底,我国从事沿海运输的航运企业已有1300多家,从事国际海上运输的航运企业超过了140家。我国(不包括台湾地区)拥有的商船吨位居世界第10位。所以,自1981年开始,我国政府恢复了《海商法》的起草工作。几经易稿之后,最终于1992年11月7日由第七届全国人民代表大会常务委员会第二十八次会议通过了《中华人民共和国海商法》(以下简称《海商法》),并于1993年7月1日起施行,成为调整海上运输活动的重要法律。

此后,我国政府又针对社会主义市场经济发展的新情况和新要求,着手制定与《海商法》相配套的法律、法规。其中,国务院于1994年6月2日发布,并于1995年1月1日起施行的《中华人民共和国船舶登记条例》,成为我国船舶监督管理制度进入新的发展阶

<sup>①</sup> 郁志轰. 美国海商法. 杭州: 杭州大学出版社, 1996: 2.