



普通高等教育“十五”国家级规划教材

海商法

MARITIME LAW

司玉琢/主编



法律出版社

P11017



普通高等教育“十五”国家级规划教材

海 商 法

Maritime Law

主 编 | 司玉琢

撰稿人 以姓氏笔划为序	傅廷中	胡正良
	李 海	司玉琢
	汪鹏南	朱 清



法律出版社

始创于 1954 年

www.lawpress.com.cn

好书,同好老师和好学生分享

图书在版编目(CIP)数据

海商法/司玉琢主编. —北京:法律出版社,2003.5
教育部“十五”国家级规划教材
ISBN 7-5036-4273-4

I. 海… II. 司… III. 海商法—中国—高等学校
—教材 IV. D922.294

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2003)第 034280 号

©法律出版社·中国

责任编辑/丁小宣 金云

装帧设计/胡欣

出版/法律出版社
总发行/中国法律图书有限公司
印刷/北京中科印刷有限公司

编辑/法律教育出版分社
经销/新华书店
责任印制/张宇东

开本/787×960毫米 1/16
版本/2003年7月第1版

印张/31 75 字数/590千
印次/2004年7月第2次印刷

法律出版社/北京市丰台区莲花池西里法律出版社综合业务楼(100073)
电子邮件/info@lawpress.com.cn
网址/www.lawpress.com.cn

电话/010-63939796
传真/010-63939622

法律教育出版分社/北京市丰台区莲花池西里法律出版社综合业务楼(100073)
电子邮件/jiaoyu@lawpress.com.cn
读者热线/010-63939660

传真/010-63939701

中国法律图书有限公司/北京市丰台区莲花池西里法律出版社综合业务楼(100073)
传真/010-63939777
网址/www.chinalawbook.com

客服热线/010-63939792
电子邮件/service@chinalawbook.com

中法图第一法律书店/010-63939781/9782
中法图上海公司/021-62071010/1636
中法图深圳公司/0755-83072995

中法图北京分公司/010-62534456
中法图苏州公司/0512-65293270
中法图重庆公司/023-65382816/2908

书号:ISBN 7-5036-4273-4/D·3991

定价:35.00元

作者简介

司玉琢 大连海事大学法学院教授,海商法专业博士生导师,中国海事仲裁委员会副主任委员、中国海商法协会副主席

胡正良 大连海事大学法学院教授,海商法博士生,中国海事仲裁委员会仲裁员、中国海商法协会理事

傅廷中 清华大学法学院教授,大连海事大学兼职教授,海商法博士生导师,海商法博士,中国海事仲裁委员会仲裁员、中国海商法协会理事

李海 一级律师,大连海事大学兼职教授,法学博士,中国海事仲裁委员会仲裁员、中国海商法协会常务理事

朱清 一级律师,大连海事大学兼职教授,中国海事仲裁委员会仲裁员、中国海商法协会理事

汪鹏南 大连海事大学兼职教授,中国海事仲裁委员会仲裁员,海事律师。

前 言

由法律出版社出版的《海商法》一书,是被教育部列为“普通高等教育“十五”国家级规划教材”,它是在《新编海商法学》(第三版)的基础上,原作者作了较大的修改和补充后,以崭新的面貌与读者见面了。

我国是一个贸易大国,也是航运大国。随着国际贸易和海上运输的迅猛发展,近年来,各法律院校系的学生,学习海商法的热情空前高涨,此书的出版就是为了满足高等院校对海商法教材的需要。

本书的特点是:第一,以调整平等主体间的权利义务关系为内涵,以我国《海商法》为主线,力求系统、完整和统一;第二,理论与实践相结合,既研究现实海事立法、司法和航运实践问题,又对海商法中的一些重大理论问题加以探讨,并使之有机地结合,为理论和实践提供指导和借鉴作用;第三,注意吸收国内外在海商法方面的最新研究成果,反映国际国内海事立法的最新特点和趋势。本书可作为高等院校相关专业本科生和研究生的海商法教材,也可作为理论研究者、海事司法工作者和航运专业人员的参考书。与本教材配套的还有司玉琢教授主编的《海商法案例教程》,由知识产权出版社同时出版。参加本书撰写的是:

司玉琢:代序、第一章、第八章、第九章、第十一章;胡正良:第四章、第五章、第六章、第七章;傅廷中:第三章和第十章;李海:第二章、第十二章;朱清:第十四章、第十五章;汪鹏南:第十三章。

全书由司玉琢统稿、定稿。本书错误之处,敬请读者批评指正。

代 序

1992年11月7日,由第7届全国人民代表大会常务委员会第28次会议通过、1993年7月1日生效的我国《海商法》,是新中国诞生以来,经过了几代人的努力,吸收“众法之长”而形成的第一部《海商法》,这部法典无论在法律属性、立法形式或法律内容上,都有其独特的风格和特点。

一、《海商法》是民法的特别法

海商法有广义和狭义之分。对广义海商法,其法律属性目前有较大争议;对于狭义海商法,认识比较统一。在“民商合一”的国家,海商法被视为民法的特别法;在“民商分立”的国家,则被认为是商法或商法的特别法。

就我国《海商法》而言,除第1章“总则”和第3章“船员”的个别条款属行政法规规范外,主要是调整海上运输中发生的和与船舶有关的特定社会关系,属狭义的海商法。我国现时没有商法,故《海商法》属于民法的特别法。

在起草过程中,曾就我国海商法采用广义海商法还是狭义海商法进行过几次争论。当时,曾有人从广义海商法的概念出发,认为“海商法”这一名称已不能确切地反映这个法律部门所调整的全部内容,同时也认为使用“商”字不妥,主张改为“海事法”,也有人主张改为“海运法”或“航运法”……,一时难以敲定。后来,在漫长的《海商法》立法过程中,我国先后制定了《中华人民共和国海洋环境保护法》、《中华人民共和国海上交通安全法》、《中华人民共和国防止船舶污染海域管理条例》、《中华人民共和国海船登记规则》、《国际船舶代理管理规定》、《国际班轮运输管理规定》等法规和规章。这些海运行行政法规的相继颁布和实施,使得《海商法》没有必要再包括行政法规的内容。随着改革开放的深入发展,制定一部适应海上运输市场需要,调整平等主体间的民事关系的海商法显得尤为突出,狭义海商法在这种客观形势下应运而生也就是必然的了。至于海商法的法律名称,因其内涵的变化,加之人们的习惯称谓,也就没有必要再作更改。

二、《海商法》规范与国际海运公约或航运惯例接轨

海上运输,尤其是国际海上运输,以世界为舞台,欲使我国的外贸运输业与

国际航运市场接轨,调整海上运输关系的海商法就必须与国际海运公约和国际航运惯例相衔接。海商法虽然是国内法,但其表现形式更多的是国际海运公约和国际航运惯例。在这一点上,我国《海商法》表现得尤为突出。我国《海商法》从我国国情出发,以我国 40 多年海运和经贸实践为基础,吸收了目前国际上通行的国际公约和航运惯例的规定,适当考虑到国际海运立法的发展趋势,对海上运输关系和船舶关系做了比较全面、具体的规定。例如,海上货物运输合同一章,是以《海牙—威斯比规则》为基础,吸收《汉堡规则》若干符合国际海运立法发展趋势的条款;关于海上旅客运输合同一章则参照了《1974 年雅典公约》的规定;海难救助一章基本上是《1989 年国际救助公约》的翻版。又如,第 11 章海事赔偿责任限制,参照了《1976 年海事赔偿责任限制公约》的规定;船舶碰撞一章,参照了《1910 年统一船舶碰撞若干法律规定的国际公约》的规定;共同海损一章,参照了《1974 年约克—安特卫普规则》的规定。至于船舶租用合同、海上拖航合同和海上保险合同三章则参照了当时通行的标准合同范本或国际通行实践。这种与现行国际通行法规和习惯做法紧密衔接的立法形式,有人称之为法律的“国际标准”,它为推进海上运输走向国际化、时代化,提供了法律条件。

三、《海商法》内容适应了社会主义市场经济的需要

社会主义市场经济说到底还是法制经济。航运市场需要一部成熟的《海商法》来公平合理地调整平等主体之间的权利义务关系,使之沿着法制的轨道健康有序地向前发展。航运市场的这一要求,反映在《海商法》内容上,必须具有合理性、稳定性和明确性的特点。

(一)《海商法》的合理性问题

法律的合理性是个相对的概念。在现阶段,衡量其合理性的惟一标准就是看它是否有利于促进我国航运市场经济的发育和成长。具体地说,就是看它是否有利于积极地、公平地调动并调整航运市场中最活跃的因素——船方和货方及其有关的各方。这些关系方表现为承运人与托运人或收货人、保险人与被保险人、抵押人与抵押权人、救助人与被救助者等平等主体之间的权利义务关系。作为航运市场经济主要主体的企业,可以根据我国《海商法》独立地行使他们的权利,并在权利遭到侵犯时,诉诸于法律的保护。行政机关更多地是靠法律的手段来规范企业的行为。我国《海商法》中有关当事人之间权利、义务的规定,许多都是通过当事人依法订立和履行来实现的。即使是强制性条款,在立法时也充分考虑了维护各方当事人的利益,反复协调,最后达到现实条件下的利益平衡,体现法律的公正性。我国《海商法》第 1 条即立法宗旨,明确规定:“为了调整海上运输关系、船舶关系,维护当事人各方的合法权益……制定本法。”显然,本

法所指“当事人各方”，既有国内方，也涉及国外方；既包括船方，也包括货方……对这些当事人的合法权益，既无差别待遇，更无歧视待遇，一视同仁地予以保护。这完全适应社会主义市场经济机制。这一原则不仅在总则中有所体现，而且重要的是在以后各章的具体条文中都有所体现，使整个《海商法》的规定有利于航运业和与之相关的经贸业的繁荣与发展。从而，在法律上保障了将我国的海上运输业推上国际航运市场，与国际航运市场接轨。

（二）《海商法》的稳定性问题

法律的稳定性十分重要，它便于确立当事人之间一种稳定的社会关系，增强人们的安全感和法律意识，有利于航运市场的稳定、有序，有利于法律的普及和实施。这是法律不同于政策的重要特点。然而，《海商法》的稳定性也是相对的，随着航运业和科学技术的发展，也要发展。因此，欲使《海商法》既不脱离现实，又具有较强的稳定性，就必须使《海商法》的内容具有先进性和适当的超前性，体现时代的特征。在这一点上，我国《海商法》做了妥善的处理。比如：将当时尚未生效的《1989年国际救助公约》^{〔1〕}中包括的“特别补偿”等重要条款纳入我国《海商法》，以适应鼓励海上救助、保护海洋环境的需要，体现我国《海商法》具有一定的超前性；又比如，将我国自1959年以来一直实施的“船价加运费”的财产损失责任限额计算办法，改为按船舶吨位计算非旅客的人身伤亡和财产损失赔偿的赔偿限额，具体计算办法和金额均仿照了《1976年海事赔偿责任限制公约》的规定。

（三）《海商法》的明确性问题

所谓明确性，是指一部法律内容具体完整，条款之间无“间隙”、无重叠，也无冲突，使用文字不产生歧义，具有较强的可操作性。从我国《海商法》的条文看，这一特点也是比较突出的。该法共15章278条，由于条款订得比较具体，因此当时就决定不另订实施细则。当然有的章节仍然显得过于简单、原则，不便操作，例如船舶碰撞一章，仅有6条原则性条款。

《海商法》的明确性特点还表现在文字使用严谨、准确，除少数用语因找不到对应的中国法律语言，而直接使用翻译语言外，绝大多数用语都很规范。

当然，任何一部法律都不可能是尽善尽美的，《海商法》实施近十几年来，其不完善的地方，逐渐显露出来，特别是近十年的国际国内立法的发展，使《海商法》的修改工作已提到议事日程。

〔1〕 1989年国际救助公约于1996年7月14日生效，同时对我国生效。

法的修改,又称法的修正,是立法的一种形式,^[1]是指由于情势的变化等原因,立法机关对于生效的法律予以部分的变更,包括删除原有内容和补充新的内容。^[2]

《海商法》修改的必要性在于为适应该法实施以来已经变化了的情势,弥补该法在实施中显露出来的某些不足。具体地说:

第一,90年代开始国际海事立法再度活跃

《汉堡规则》(78年)和《多式联运公约》(80年)通过之后,联合国贸法会及其他国际组织,都把注意力集中在推进现有国际公约的生效及实施上,因此,80年代新的国际公约很少出台。到了90年代,国际海事立法开始活跃起来,一些新的国际公约或民间规则相继出现:90年和94年的《约克安特卫普规则》、《92年油污民事责任公约》(92CLC)(生效)、《1993年船舶优先权和抵押权的国际条约》(通过)、《96年有毒有害物质国际公约》(草案)、《98年残骸打捞国际公约》(草案)、《2001年燃油污染损害民事责任国际公约》(通过)、《2002年旅客及其行李运输的雅典公约》(2002年11月1日通过)、《2002年联合国运输法》(草案),此外,IMO于2002年12月通过了船舶反恐新举措,纳入《国际人命安全公约》(SOLAS),国际组织还在酝酿海上保险、海盗、海上人身伤亡等国际公约或示范法的起草工作。我国《海商法》的重要特点之一,就是与国际接轨,这些新的国际海事立法及立法动态,对我国《海商法》已经或者将要产生重要影响。

第二,与《海商法》相关的国内立法相继出台

自93年7月1日《海商法》生效以来,我国国内立法有了飞速的发展,与海事、海商有关的立法有:《对外贸易法》(94年5月12日通过/94年7月1日生效)、《国家赔偿法》(94年5月12日/95年1月1日)、《仲裁法》(94年8月31日/95年9月1日)、《担保法》(95年6月30日/95年10月1日)、《保险法》(95年6月30日/95年10月1日)、《拍卖法》(96年7月5日/97年1月1日)、《合同法》(99年3月15日/99年3月15日)、《公司法》(99年12月25日/2000年7月1日)、《海洋环境保护法》(99年12月25日/2000年4月1日)、《海事诉讼特别程序法》(99年12月25日/2000年7月1日)、《海关法》(2000年7月8日/2001年1月1日)等,此外,还有若干条例和规章。

《海商法》作为调整某一领域特定社会关系的特别法,应当与一般法之间相互协调。也就是说:一般法应当规定适用于某一领域所有社会关系的带有普遍

[1] 立法的其他形式包括法的创制、认可和废止。参见,沈宗灵主编:《法理学》,北京大学出版社2001年版,第248页。

[2] 沈宗灵主编:《法理学》,北京大学出版社2001年版,第249页。

性的原则性规定,特别法应当针对其所调整的特定社会关系的特殊性,作出适用于该种特定社会关系的具体性规定。作为法的效力层次的特殊规则,特别法效力优于一般法。^{〔1〕}

上述法律的相继出台,使《海商法》中大量的规定便成为其特别规定。

为了满足一般法和特别法之间的协调性要求,正常情况下,应当先有一般法,后有特别法。但是,《海商法》早于一般法出台,导致两者之间存在不协调的规定。需要通过《海商法》的修改得以解决。

第三,《海商法》自身有待完善

近十年的《海商法》司法实践表明,《海商法》自身存在着某些不足,有待进一步完善。^{〔2〕}主要表现在:

1.《海商法》制定之时,某些条件尚不成熟的立法内容,由于情势的变化而变得成熟起来,并且成为必要。

2. 由于受《海商法》起草、论证的局限,对一些问题的考虑不够周延。

比如,《海商法》没有规定船舶或者船载货物造成沿海水域环境损害赔偿责任制度。

3. 由于当时国内缺乏广泛的司法实践作基础,国际上也没有相应的条约可以借鉴,因此,对个别的复杂问题只作了简单的规定。

4.《海商法》使用的一些文字或者表述有待进一步明确统一。

〔1〕 张文显主编:《法理学》,法律出版社,1997年10月,第91页。《立法法》第83条规定:“同一机关制定的法律、行政法规、地方性法规、自治条例和单行条例、规章,特别规定与一般规定不一致的,适用特别规定。”

〔2〕 参见司玉琢、胡正良:“谈我国《海商法》修改的必要性”,《中国海商法年刊(2002年)》,大连海事大学出版社2002年版,第1~9页。

目 录

第一章 绪论	(1)
第一节 海商法的概念	(1)
一、海商法学的概念	(1)
二、海商法的概念	(1)
三、海商法的调整对象	(3)
四、海商法的特点	(4)
五、海商法的性质	(5)
第二节 海商法的形式	(6)
一、国内立法	(7)
二、国际条约	(7)
三、国际航运惯例	(8)
四、海商法的其他表现形式	(9)
第三节 海事法律规范	(10)
一、海事法律规范的概念	(10)
二、海事法律规范的要素	(10)
三、海事法律规范分类	(11)
四、海事法律规范的效力	(13)
第四节 海事法律关系	(14)
一、海事法律关系的主体	(15)
二、海事法律关系的内容	(17)
三、海事法律关系的客体	(18)
四、海事法律关系的产生、变更和消灭	(21)
第五节 海商法的历史发展	(22)
一、古代——海商法萌芽时期	(22)
二、中世纪——私人编纂海事惯例时期	(22)
三、近代——国家制定海商法时期	(23)
四、现代——海商法国际统一化时期	(23)

五、当代海商法的发展趋势	(24)
第二章 船舶物权	(27)
第一节 概述	(27)
一、船舶物权的概念	(27)
二、船舶物权的特点	(28)
三、船舶物权的种类	(29)
第二节 船舶所有权	(30)
一、船舶所有权的定义及特点	(30)
二、船舶所有权的种类	(32)
三、船舶所有权的内容	(32)
四、船舶所有权的取得、转让与消灭	(35)
五、船舶所有权的公示	(36)
六、“建造中船舶”所有权	(37)
第三节 船舶抵押权	(41)
一、国际公约中“船舶抵押权”的基本特征	(41)
二、船舶抵押权的定义	(43)
三、船舶抵押权的特点	(44)
四、船舶抵押权的取得、转移及消灭	(48)
第四节 船舶优先权	(52)
一、船舶优先权的概念	(52)
二、船舶优先权的法律特征	(54)
三、船舶优先权的性质	(56)
四、船舶优先权的优先性	(57)
五、船舶优先权的客体	(60)
六、船舶优先权担保的海事请求	(61)
七、船舶优先权的取得、转移及消灭	(65)
八、船舶优先权的行使	(68)
第五节 船舶留置权	(69)
一、船舶留置权的概念	(69)
二、船舶留置权的性质及特点	(71)
三、船舶留置权的取得与消灭	(73)
四、船舶留置权的效力	(76)
第三章 船员	(81)
第一节 船员的一般法律规定	(81)

一、船员的概念	(81)
二、船员的种类和职责	(82)
三、船员资格的取得	(83)
四、船员的配备	(85)
五、船舶内部纪律与惩戒制度	(86)
第二节 船长.....	(90)
一、行政指挥和技术管理职能	(90)
二、司法职能	(91)
三、公证职能	(92)
四、应变职能	(93)
五、代理职能	(93)
第三节 船员劳动合同.....	(94)
一、船员劳动合同概念和特征	(94)
二、船员劳动合同的国际立法	(95)
第四章 海上货物运输合同.....	(99)
第一节 海上货物运输合同概述.....	(99)
一、海上货物运输合同的概念与特性	(99)
二、海上货物运输合同的种类	(100)
三、海上货物运输合同的法律适用	(102)
四、海上货物运输合同的订立	(103)
五、国际海上货物运输合同当事人的主要权利和义务	(104)
六、国际海上运输货物实际承运人及其受雇人、代理人的 法律地位	(122)
七、国际海上运输货物收货人的法律地位	(123)
八、国际海上货物运输合同的解除	(124)
第二节 提单.....	(125)
一、提单的概念与作用	(125)
二、提单的种类	(128)
三、提单的内容	(133)
第三节 海运单.....	(142)
一、海运单的概念及其产生	(142)
二、海运单的形式与内容	(143)
三、海运单的流转与货物交接	(143)
四、海运单的主要法律问题	(143)

第四节 电子提单	(145)
一、电子提单的概念及其产生	(145)
二、电子提单的流转	(146)
三、电子提单的主要法律问题	(147)
第五节 海上货物运输国际公约	(149)
一、《海牙规则》	(149)
二、《维斯比规则》	(156)
三、《汉堡规则》	(159)
四、国际海上货物运输立法的新动态	(164)
第六节 水路货物运输合同	(167)
一、水路货物运输合同的订立	(167)
二、水路货物运输合同当事人的权利和义务	(169)
三、水路运输货物实际承运人的法律地位	(173)
四、水路运输货物收货人的法律地位	(173)
五、运输单证	(174)
六、特殊货物运输的特别规定	(175)
第七节 航次租船合同	(177)
一、航次租船合同的特点	(177)
二、航次租船合同的格式	(178)
三、航次租船合同的法律适用	(178)
四、航次租船合同的主要内容	(179)
第八节 国际货物多式联运合同	(192)
一、国际货物多式联运合同的概念	(192)
二、国际货物多式联运单据	(193)
三、国际货物多式联运经营人的责任形式	(193)
四、国际货物多式联运的国际公约和规则	(194)
第五章 海上旅客运输合同	(200)
第一节 海上旅客运输合同概述	(200)
一、海上旅客运输合同的概念	(200)
二、海上旅客运输合同的订立	(200)
三、海上旅客运输合同的变更与解除	(201)
第二节 海上旅客运输合同当事人的主要权利和义务	(202)
一、承运人的主要义务	(202)
二、承运人的主要权利	(203)

三、旅客的主要权利和义务	(205)
四、承运人的受雇人、代理人、实际承运人及其受雇人、代理人的法律地位	(206)
第三节 海上旅客运输法规与国际公约	(206)
一、我国有关海上旅客运输的法律、规章	(206)
二、海上旅客运输的国际公约	(207)
第六章 海上拖航合同	(212)
第一节 海上拖航合同概述	(212)
一、海上拖航合同的概念	(212)
二、海上拖航合同的订立	(213)
三、海上拖航合同的种类	(213)
四、海上拖航合同的性质	(214)
五、海上拖航合同的变更与解除	(215)
第二节 海上拖航合同当事人主要权利和义务	(215)
一、承拖方的主要义务	(215)
二、承拖方的主要权利	(216)
三、被拖方的主要义务	(216)
四、海上拖航中损害赔偿责任的归属	(217)
第七章 船舶租用合同	(219)
第一节 船舶租用合同概述	(219)
一、船舶租用合同的概念	(219)
二、船舶租用合同的订立	(219)
三、船舶租用合同的法律适用	(219)
第二节 定期租船合同	(220)
一、定期租船合同的概念、特点与性质	(220)
二、定期租船合同格式	(220)
三、定期租船合同的主要内容	(221)
第三节 光船租赁合同	(230)
一、光船租赁合同的概念、特点与性质	(230)
二、光船租赁合同格式	(231)
三、光船租赁合同的主要内容	(231)
第四节 船舶租购合同	(235)
一、船舶租购合同的概念与性质	(235)
二、船舶租购合同的特殊规定	(235)

第八章 船舶碰撞	(237)
第一节 船舶碰撞的概念与种类	(237)
一、船舶碰撞的概念	(237)
二、船舶碰撞的种类	(240)
第二节 过失碰撞	(243)
一、过失的概念	(243)
二、过失的分类	(244)
三、过失的确定	(246)
四、特殊作业中的过失	(248)
第三节 船舶碰撞损害赔偿	(250)
一、船舶碰撞损害赔偿的要件	(250)
二、船舶碰撞损害赔偿的基本原则	(251)
三、船舶碰撞损害赔偿的计算	(252)
第四节 船舶碰撞造成油污损害的赔偿问题	(255)
一、船舶碰撞损害与碰撞造成油污损害适用两种法律制度	(256)
二、适用两种法律制度的区别	(256)
三、关于连带责任问题	(257)
四、船舶碰撞造成的其他侵权损害	(258)
第九章 海难救助	(259)
第一节 海难救助概述	(259)
一、海难救助的概念	(259)
二、海难救助的性质	(260)
三、海难救助的形式	(260)
第二节 海难救助成立的要件	(263)
一、被救物必须是法律所承认的	(263)
二、被救物处于危险之中	(264)
三、救助行为是自愿的行为	(265)
四、关于救助效果问题	(266)
第三节 救助报酬	(267)
一、救助报酬请求权的当事人	(267)
二、救助报酬原则	(268)
三、救助报酬金额的确定	(269)
四、被救船船长在救助作业中的地位和应注意的事项	(269)
第四节 有关的国际公约	(270)

一、海难救助国际立法的沿革	(270)
二、《1989 年国际救助公约》	(271)
三、船东互保协会特别补偿条款(SCOPIC)	(278)
第十章 共同海损	(280)
第一节 共同海损概述	(280)
一、共同海损的概念	(280)
二、共同海损制度的沿革	(280)
三、共同海损的构成要件	(282)
第二节 共同海损的表现形式	(285)
一、共同海损牺牲	(285)
二、共同海损费用	(288)
第三节 共同海损与当事人过失的关系	(293)
一、托运人的过失所致的共同海损	(293)
二、承运人的过失所致的共同海损	(294)
第四节 共同海损时限与担保	(298)
一、共同海损时限	(298)
二、共同海损担保	(298)
第五节 共同海损理算	(300)
一、共同海损理算的概念	(300)
二、共同海损的理算方法	(301)
第六节 共同海损理算规则与共同海损制度的发展趋势	(307)
一、共同海损理算规则	(307)
二、共同海损制度的发展趋势	(314)
第十一章 船舶污染损害赔偿	(316)
第一节 船舶污染损害赔偿概述	(316)
一、船舶污染损害赔偿的国际立法	(316)
二、船舶污染损害赔偿国际公约的一般规定	(317)
第二节 船舶油污损害赔偿的国际立法	(321)
一、船舶油污损害的概念及油污损害赔偿的特点	(321)
二、船舶油污损害民事责任公约	(322)
三、设立国际油污损害赔偿基金国际公约	(326)
四、国际海事委员会油污损害指南	(331)
第三节 船舶燃油污染损害赔偿	(335)
一、船舶燃油污染损害的概念	(335)