

海 商 法 讲 座

魏 文 翰 著

法 律 出 版 社

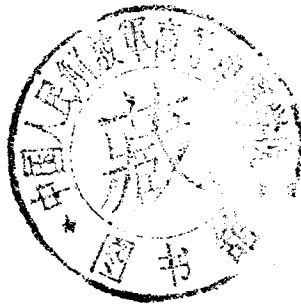


2 028 7513 9

海 商 法 讲 座

魏 文 翰 著

内 部 发 行



法 律 出 版 社

一九六五年·北京

海 商 法 讲 座

魏 文 翰 著

★

法律出版社出版 (北京朝阳门内大街320号)

新华书店 (内部) 发行

★

开本 850×1168 毫米 $\frac{1}{32}$ · 印张 9 · 插页 2 · 字数 212,000

1965年2月第1版

1935年2月北京第1次印刷

统一书号 6004·365 定价 (七) 1.15 元

印数 0,001—1,100

前 言

一九六二年春，为了适应上海若干航运、外贸企业和学术团体的需要，由上海政治法律学会举办海商法讲座，經征得上海海运学院同意，由著者写成讲稿并主讲。讲座从三月起連續至十二月止讲授完毕，其中最后三个月，因为工作繁忙，由魏文达同志代讲。

本书是在該讲稿的基础上加以增删、修改和补充而成，共分十一章。第一章是总論。第二章論述船舶航行权和沿岸国管轄权，实际上是船舶、船員、海洋航行和沿岸国管轄权四个方面的綜述。第三章至第五章围绕海上运输这个中心，分別讲述了海上貨物运输合同(第三章)，海上旅客运输合同(第四章)，定期租船合同(第五章)。严格地說来，定期租船合同并非海上貨物运输合同，惟以按照定期租船合同所承租的船舶，一般亦是為了海上貨物运输，所以列入此处。从第六章到第十一章，都是专题論述，毋庸說明。請求权的行使和期間(时效)原可另列一章，惟以在各章內都有零散的論述，因而从略。

本书各章援用了若干較专门的名詞术语，在共同海損和海上保險两章尤多，为了讀者便于查考，特附录英汉名詞术语对照簡表。此外，还附录刊载了中国国际贸易促进委员会海事仲裁委员会制定的救助契約标准格式，伦敦保險学会拟定的海洋运输貨物保險单条款。

本书在若干章节內，都提到某些国际間签订的公約和規則，为节省篇幅起見未予附录，請讀者參看人民交通出版社一九六三年出版的《海上国际公約汇编》一书。

海商法是一門重要的学科，研究是門学科对于在国际間进行航海貿易具有重要的和現實的意义。由于中华人民共和国海商法尚未頒布，为了說明海商法的論据，本书援引了我国現行的一些法令規章，亦援引了一些国际公約和某些国家的法律条文。所有論述，都是著者个人的認識和体会，是探討研究性质。惟著者在政治上和学术上的水平均极有限，不妥之处一定甚多，还乞广大讀者提出宝贵意見，是所至盼。

上海港务监督、上海海运管理局、中国外輪代理公司、中波航运公司、中国人民保险公司、中国对外运输公司、上海社会科学院政法研究所以及中央有关部門和法律出版社編輯部，均曾先后对本书提供宝贵資料或意見，附此志謝。

魏 文 翰

1964年5月于上海海运学院

目 录

第一章 总論	1
I. 什么是海商法	1
II. 海商法发展簡史	4
III. 社会主义和資本主义的海商法在本质上的区别	6
IV. 海商法的淵源	7
V. 海商法在法律冲突中的适用范围	9
第二章 船舶航行权和沿岸国管轄权	12
I. 船舶航行权的取得	12
一、船舶	12
(一) 船舶的类别	12
(二) 船舶的形成	13
(三) 船舶的登記和船舶文书	17
二、船員	20
(一) 船員的任用和职別	20
(二) 船长的职责	21
1. 行使公职(22) 2. 维护船上秩序的責任(23)	
3. 完成海上运输的責任(24) 4. 代表船主和貨	
主的責任(24) 5. 紧急处分的責任(25)	
II. 船舶航行的区域	25
一、区域的划分	25
(一) 公海	25
(二) 領海	26
(三) 內海	28

二、在不同的区域享有不同的航行权	29
(一)公海	29
(二)領海	30
(三)內海	30
三、有关航行权的几个問題	31
(一)帝国主义对領海寬度的阴謀	31
(二)軍艦在他国領海的航行权	32
(三)方便国旗船舶的航行权	33
III. 沿岸国的管轄权	34
一、沿岸国的規章制度	34
二、沿岸国对民事和刑事案件的管轄权	34
三、国有商船的豁免权	36
第三章 海上貨物運輸合同	37
I. 海上貨物運輸的意义及其合同	37
一、合同的意义	37
二、合同的类别	39
三、合同的訂立	41
(一)承运人	41
(二)托运人	43
四、合同的履行	45
(一)承运人的基本責任	45
1. 提供船舶(45) 2. 安全運輸貨物(48)	
3. 在目的地交貨(50)	
(二)托运人的基本責任	52
1. 提供貨物(52) 2. 支付運費(53)	
3. 接受運輸的貨物(54)	
五、合同的解除	56
II. 航程租船合同	57
一、船舶的特点	57
二、船舶受装日期	59
三、装貨港地	60

四、裝貨	61
五、裝貨期限	62
六、繞道	64
七、責任終止和留置權	65
III. 提單	66
一、提單的意義和作用	66
二、提單的編制	68
三、提單的種類	70
四、在租船合同下發給的提單	72
五、直達提單	72
IV. 對海牙規則的說明	73
一、海牙規則的適用範圍	73
二、海牙規則的由來	74
三、海牙規則的內容	76
(一) 承運人最低限度的責任	76
(二) 承運人所享有的免責範圍	78
四、關於權利和義務的兩點說明	79
(一) 海上風險	80
(二) 舉證之責	81
第四章 海上旅客運輸合同	84
I. 海上旅客運輸的意義及其合同	84
II. 承運人和旅客雙方的權利和義務	87
III. 行李和包裹的運送	89
IV. 承運人對旅客意外傷亡所負的責任	91
第五章 定期租船合同	94
I. 合同的特點	94
一、簡要說明	94
二、提供船舶	95
三、費用分擔	96

II. 双方的权利和义务	97
一、交船和还船	97
二、使用范围	98
三、损害赔偿	100
四、租金	101
第六章 船舶拖带	103
I. 船舶拖带及其合同	103
II. 双方的权利和义务	104
III. 拖船和被拖船对第三者的责任	108
第七章 船舶碰撞	111
I. 海上避碰规则	111
一、号灯及号型	113
(一)在航的船舶	114
(二)锚泊的船舶	115
(三)失去控制的船舶	115
二、雾中航行	116
(一)声号	116
(二)缓速行驶	117
三、航行及駕駛規則	119
(一)对遇船	119
(二)横交船	120
(三)追越船	121
II. 过失责任和损害赔偿	124
一、过失责任	124
(一)不可抗力所致者	125
(二)单方面过失所致者	126
(三)共同过失所致者	128
二、损害赔偿	133
(一)船舶的损害赔偿	133
(二)货物的损害赔偿	134
(三)人身伤亡的损害处理	135

III. 管轄权	135
一、民事管轄权	136
二、刑事管轄权	137
第八章 救助報酬	139
I. 海上救助	139
II. 救助者	142
III. 救助報酬	146
一、給付報酬的意义	146
二、報酬数額的确定	149
(一)效果	149
(二)需要考虑的其他因素	150
(三)協議的数額	154
(四)救助合同	155
IV. 分配和分担	157
一、分配	157
二、分担	158
第九章 共同海損	160
I. 共同海損概論	160
一、共同海損的意义	160
二、共同海損規則的发展过程	165
三、共同海損和单独海損的区别	169
四、共同海損的特点	171
(一)危险必须是共同的	171
(二)牺牲或費用必须是特殊的	172
(三)損失必须是有意的和由于人为所造成的	173
(四)处分必须是合理的	174
五、过失者的損失应否受到分担	175
II. 共同海損的牺牲	177
一、投弃貨物	177

二、扑灭火灾	179
三、自动搁浅	180
四、脱离搁浅	181
五、船舶材料和物料用作燃料	183
III. 共同海损的费用	184
一、救助费用	184
二、避难港费用	186
三、代替费用	190
IV. 共同海损的理算	193
一、理算的地点和时间	193
二、共同海损损失范围的确定	195
(一) 运费牺牲的补偿	195
(二) 货物牺牲的补偿	196
(三) 船舶牺牲的补偿	197
(四) 共同海损费用的补偿	198
三、共同海损的分担	199
(一) 分担额的计算	199
(二) 从运费中扣减	201
(三) 从财产价值中扣减	202
(四) 其他财产	203
V. 海损理算书的编制	203
一、海损理算的程序	203
二、海损理算书的举例	205
第十章 船主责任范围和优先权	209
I. 船主责任范围	209
一、什么是船主责任范围	209
二、船主责任范围举例	212
(一) 英国的例子	212
(二) 苏联的例子	214
II. 优先权	218

第十一章 海上保险合同	222
I. 海上保险合同概論	222
一、合同的意义	222
二、合同的訂立	223
三、保险标的	225
四、保险利益	226
五、保险价值	227
六、保险方式	229
七、合同轉让	231
八、保险费	232
II. 承保的危险和保险条件	233
一、保险单本身条款所承保的危险	234
(一)水上灾害	235
1. 沉没(236)	2. 船破(236)
3. 搁浅(236)	4. 碰撞(237)
5. 恶劣气候(237)	
(二)海上投弃	237
(三)火灾	237
(四)船长、船員的不法行为	238
二、不承保的危险	238
(一)自然耗損	239
(二)本身特性	239
(三)鼠咬虫蛀	239
(四)延滞跌价	240
(五)不适航	240
(六)故意或重大过失	240
三、經特約条款所承保的危险(战争险)	241
(一)战争险的范围	242
(二)航程遭丧失或挫折的损失	244
四、貨物運輸保險一般条款	245

(一)平安險承保的範圍·····	245
1. 由於觸礁等事故所造成的單獨海損(246)	2. 部
分的全損(246)	3. 由於失火等事故所造成的單獨
海損(246)	4. 救護費用(246)
(二)水漬險承保的範圍·····	247
(三)平安險和水漬險的共同有關條款·····	249
五、船舶保險一般條款·····	251
(一)船身險·····	251
(二)救護費·····	251
(三)交涉或訴訟費·····	251
(四)碰撞責任·····	252
(五)共同海損·····	252
III. 保險賠償·····	257
一、救護費用賠償·····	257
二、全損賠償·····	258
三、部分損失賠償·····	260
四、共同海損分擔賠償·····	262
五、檢驗、估價、理算等費用賠償·····	263
六、賠償後保險人的權利·····	264
IV. 再保險·····	266

附 錄

救助契約(中國國際貿易促進委員會海事仲裁	
委員會標準格式)·····	268
倫敦保險學會海洋運輸貨物保險單條款(F.P.A.)·····	271
英漢名詞術語對照簡表·····	275

第一章 总 論

I. 什么是海商法

海商法的制定，是为了明确和处理航海貿易中所发生的各种法律关系，也是为了维护海上船舶的航行安全和促进航海貿易的发展。

航海貿易所牵涉到的范围甚为广泛，但可以归纳为一个简单的概念，用一个简单的句子来表达，那就是：用船舶把貨物或者旅客，从一个地方經海道运送到另一个地方。这个句子虽然极为简单，但包含着丰富的内容：

第一、它首先指出用船舶运送。海商法对于用什么样的船舶运送，一般都作出原則的或具体的規定，如船舶用什么材料建造，如何建造；在不同的运输对象中，应该具有什么设备；在不同的航行地区，应该具有怎样坚固的性能等。

船舶需要人員駕駛和管理。怎样才算是合格的人員，如何配备；在运输过程中，他們的职责是什么，海商法亦有規定。

船舶和船員构成运输生产力，是海上运输的基础。

第二、它指出运送的对象是貨物或者旅客。在实践中，貨物运送占絕大的比重，所以海商法的大部分条款，都是围绕着貨物运输而制定的。

貨物既是海上运输的主要对象，托运人和承运人对它互負权

利义务。托运人所交运的貨物，必須是合法的，适于海上运送的，并且包装牢固，标志清楚。承运人对貨物的接收、保管、运送、交付，必須尽到谨慎处理的責任。

第三、它指出“从一个地方”起运。所謂从一个地方，就是当船舶在起运地的时候和开航的时候，船舶处于怎样的状态；承运人对托运人負了怎样的責任。这方面所牵涉的范围很广，留待以后讲述。

第四、它指出“經海道”。經海道是指：在装妥貨物以后，船舶起錨或者解纜，离开起运地至貨物目的地中間所經歷的水程，而水程的一段必須是海道。在这一段水程所經歷的，可能是风平浪靜，一帆风顺，亦可能是駭浪滔天，发生海損事故。

海損事故当中，可能是触礁擱淺，船舶碰撞，亦可能是共同海損。如果是共同海損，又牵涉到海損理算方面的一系列专业。

第五、它指出送到“另一个地方”。这另一个地方，就是貨物的目的地。在那里承运人把貨物交給托运人或者收貨人。这个收貨人可能是托运人的代理人，亦可能是提单的持有人。提单的持有人并非貨物运送合同的一方，他的权利与义务應該有明确的規定。

以上所描繪的海上运送过程，以及在这些运送过程中所发生的各方面的关系，都是由海商法予以調整或者指导的。在航海貿易中，特别是在海上运输过程中，对各方面所发生的关系起着調整和指导作用的法規，就是海商法。

海商法一般所調整或者指导的范围，除上面讲述的那些过程以外，还应当包括船主的責任范围，行使請求权的期間和海上保險。这三个部分，都不是自古以来有了海上貨物运输就具有的部分。海上保險，是在海上貨物运输获得巨大发展之后，船舶和貨物所有人，分別为了减免海上风险对船舶或貨物所引起的損失逐漸形成的。它的开端，大概是在一千多年以前。船主的責任范围和

請求权的时效，乃是近百年来才有的事情。它們在現代航海貿易中起着重要的作用，一般亦都列为海商法的組成部分。

上面所說的是海商法最低限度的范围。許多国家海商法的内容，只包括这个范围。苏联 1929 年 6 月 14 日公布的海商法范围亦是这样，本书所讲的海商法亦是这个范围。

这个范围分章列举出来，大体上應該包括下列各章：船舶，船員，海上貨物和旅客的运输，船舶拖带，船舶碰撞，海上救助，共同海損，船主責任范围和优先权，海上保險，海事請求权的行使和期間。

但这个范围，还不能調整和指导航海貿易所发生的全部問題。在广义方面，还应当包括海港章程，引水通則，灯塔、航标的管理办法，檢疫条例，海关法有关海洋貨物檢驗部分，边防条例有关国际旅客检查部分，貨物計劃运输規則，以及有关海上运输的一切規章法令。但是这些規章法令的范围广泛，不能全部列入海商法范围，一般地都以单行法公布实施，或者附在海商法的后面，作为附件。有的时候，属于这个广义范围的某一部分法規，亦可編入海商法范围之内。例如，現在苏联正在进行修改的海商法草案的目录中，即把海港一章列入海商法范围之内。

海商法的条款，大体上表现为两种主要内容，一方面是政策性的，一方面是技术性的。政策性的条文，反映一个国家的根本制度和方針政策。在我国，这些政策性的条款就應該反映社会主义社会制度的优越性。这方面的条文，都是根本性的，不能由航海貿易的关系方（例如承运人和托运人各方）所通过的協議予以变更。所以这些条文都是强制性的，有关各方面的協議，如果和它抵触，都是无效的。

技术性的条文，一般表現航海貿易若干年来所积累的习惯和經驗，在业务上仅起着指导作用，允許关系方的当事人可以按照他

們的意旨達成協議而予以變更。這些條文是任意性的條款，在貨物運輸、旅客運輸章節，或者在海上保險章節內，都將詳為說明。

但是有些技術性條文中的強制規定，也可以說是政策性的條文，因此技術性的條文和政策性的條文有時是不能截然分開的。順便說明，海商法典就其全部條文來說，絕大部分是強制性的。

II. 海商法發展簡史

海商法的發展是和航海貿易的發展密切相關的。歐洲在中世紀以前，航運事業並不發達，當時無所謂成文的海商法。在地中海沿岸，僅流行一些規章慣例，稱之為海上規則(Consolato del Mare)。在以法國波爾多為中心的大西洋和北海沿岸流行的一些規章慣例，稱之為敖利昂規則(Role d'oleron)。是項規則經過演變和補充後在波羅的海沿岸流行，就叫作威士俾法(Law of Wisbuy)。

1492年在哥倫布發現新大陸以後，由於航海貿易的飛快進展，歐洲各殖民國家為了掠奪殖民地的人民，鞏固本國統治集團的政權，制定海商法就成為迫切需要的事情了。1651年，英國首先公布克倫威爾航海條例，法國繼之。這個條例規定：(1)英國殖民地的貨物，只能由英國的船舶運入英國；(2)其他國家的貨物只能由發生貿易關係國家的船舶運入英國。這是一個鞏固本國利益的條例。嗣後，由於殖民地的擴展，為適應航運的需要，1681年法國路易十四頒布了海商法，後來的拿破侖法典就包括了這個法規，作為海商法的一部分。這個海商法，隨著拿破侖的武力所指，後來就成為歐洲大陸各國海商法的基石。

英國的海商法不是成文法，而是一系列的判例。雖然在1854年又1894年匯編了成文的商船法規，但是，這些法規絕大部分是