

海商法资料汇编

张湘兰 编



福建人民出版社

海商法资料汇编

张 湘 兰

武汉大学出版社

1238

海商法资料汇编

张湘兰 编

武汉大学出版社出版发行

(武昌·珞珈山)

武汉商报彩色印刷厂印刷

850 × 1168 毫米 1/32 11.3 印张 281 千字

1989年12月第1版 1989年12月第1次印刷

印数: 1 - 3000

ISBN7-307-00668-5/D·93

定价: 4.20元

前

言

武汉海商法学会为推动海商法学的理论研究，为会员单位和会员个人提供学习、研究资料，以利学术交流和更好地开展法律服务。将我在近年来教学和科研中收集整理的有关海商法的资料汇编出版，供会员单位以及从事远洋运输、对外贸易、保险业务等工作的人员参考。同时也可供大专院校法律专业、政法学院、海运学院的师生参考。

本《汇编》同《新编海商法》一书配套，分国际、国内两大部分。国际部分主要内容包括客货运输业务、船舶碰撞、海上救助、共同海损、海水油污问题及公海、领海、海港等方面有关的国际公约和协定。国内部分的主要内容是有关我国海商业务方面的各种现行规则。另外，在附录里收集了海商法常用词缩略语和海商法专用名词中英文对照表。

在收集编写过程中，曾得到中国远洋运输公司、中国国际贸易促进委员会海事仲裁委员会、中国人民保险公司等单位的大力支持和帮助，在此深表谢意。

由于本人水平有限，遗漏错误之处，敬请读者批评指正。

编 者

一九八九年八月

目 录

第一部分主要国际公约

一、关于统一提单的某些法律规定的国际公约	(1)
二、关于修订统一提单某些法律规定的国际公约 议定书	(9)
三、1978年联合国海上货物运输公约	(15)
四、联合国国际货物多式联运公约	(36)
五、1974年海上旅客及其行李运输雅典公约	(55)
六、救助公约	(65)
七、劳合社救助契约标准格式	(69)
八、统一船舶碰撞某些法律规定的国际公约	(75)
九、1972年国际海上避碰规则	(79)
十、船舶碰撞中民事管辖权方面某些规定的国际 公约	(100)
十一、统一船舶碰撞或其他航行事故中刑事管辖权方面 某些规定的国际公约	(101)
十二、关于扣留海运船舶的国际公约	(103)
十三、船东限制责任的国际公约	(108)
十四、1976年海事索赔责任限制公约	(115)
十五、1974年约克·安特卫普规则	(127)
十六、统一海事抵押权和留置权某些规定的国际 公约	(135)

十七、统一关于海上留置权和抵押权某些规定的

国际公约(修订)	(141)
十八、国际干预公海油污事件公约	(147)
十九、国际油污损害民事责任公约	(157)
二十、设立国际油污损害赔偿基金公约	(169)
二十一、公海公约	(192)
二十二、领海和毗连区公约	(200)

第二部分我国有关的法规

一、中华人民共和国对外国籍船舶管理规则	(208)
二、中国远洋运输公司提单条款	(217)
三、中国远洋运输公司联运提单条款	(225)
四、中国租船公司定期租船合同	(237)
五、中国拖轮公司拖航合同	(250)
六、救助契约	(256)
七、中国国际贸易促进委员会共同海损理算暂行 规则	(259)
八、中国人民保险公司船舶保险条款	(263)
九、中国人民保险公司船舶战争险条款	(266)
十、中国人民保险公司海洋运输货物保险条款	(267)
十一、中国人民保险公司海洋运输货物战争险 条款	(271)
十二、中国海事仲裁委员会仲裁规则	(272)
附录一： 海商法常用词缩略语	(280)
附录二： 海商法专用名词中英文对照表	(310)

第一部分

主要国际公约

一、关于统一提单的某些 法律规定的国际公约

(1924年8月25日订于布鲁塞尔)

第一条

(1) “承运人”，包括与托运人订有运输契约的船舶所有人或承租人。

(2) “运输契约”：仅仅适用于根据提单或者是与海上货物运输有关的任何类似的物权凭证所订立的运输契约，而对订有或根据租船契约所发的上述任何提单或任何类似的物权凭证，则自此项提单或凭证规定承运人与凭证持有人之间的关系时起，亦包括在内。

(3) “货物”：包括各种货物、制品、商品和任何各类的物件，但活的动物和在运输契约中载明装于甲板上且已照装的货物除外。

(4) “船舶”：是指用于海上货物运输的任何船舶。

(5) “货物运输”：包括自货物装上船舶开始至卸离船舶为止的一段时间。

第二条

除第六条另有规定外，每一个海上货物运输契约中的承运人，对该项货物的装载、操作、积载、运输、保管、照料和卸载，应当按照下列规定承担责任与义务，并享受权利与豁免。

第三条

1. 承运人有义务在开航前和开航时克尽职责，以便：

(1) 使船舶适航；

(2) 妥善地配备船员、装备船舶和配备供应物品；

(3) 使货舱、冷藏舱、冷气舱和该船其它载货处所适于并能安全收受、载运和保管货物。

2. 除第四条另有规定外，承运人应当适当而谨慎地装载、操作、积载、运输、保管、照料和卸下所运货物。

3. 在收到货物之后，承运人或船长，或承运人的代理人，应依照托运人的请求，发给托运人提单，其上载有：

(1) 与开始装货前由托运人书面提供者相同的、为辨认货物所需的主要标志；如果这项标志是以印戳或其他方式清楚地标示在不带包装的货物上，或在其中装有货物的箱子或包装物上，该项标志通常应保持清晰易辨，直至航次终了之时为止；

(2) 由托运人书面提供的包数或件数，或者数量，或者重量；

(3) 货物表面的状况。

但是，如果承运人、船长或承运人的代理人有适当根据怀疑任何标志、包件数、数量或重量不能确切代表其实际收到的货物，或无适当方法进行核对，便不必将其在提单上加以记载或注明。

4. 这种提单应当作为承运人依照第三款(1)、(2)、

(3) 项所述收到提单中所载货物的表面证据。

5. 应当认为, 托运人已在货物装船时就托运人提供的标志、包件数、数量和重量的正确性, 向承运人提出保证, 而且, 托运人应对由于这和资料之不正确所引起或造成的一切灭失、损害或费用, 向承运人进行赔偿。承运人享受上述赔偿的权利, 不得影响其根据运输契约对托运人以外的任何人所应承担的责任与义务。

6. 根据运输契约有权收货之人, 除非在卸货港将货物的灭失和损害的一般情况, 于货物被移交他监管之前或者当时 (如果灭失或损害不明显, 则在三天之内), 已用书面通知承运人或其代理人, 这种移交便应作为承运人已经按照提单规定交付货物的表面证据。

如在收货时已对货物的状况进行联合检验或检查, 便无需书面通知。

除自货物交付之日或应交付之日一年以内已经提起诉讼外, 在任何情况下, 承运人和船舶都被解除其对灭失或损害的一切责任。

如果发生任何实际的或预料的灭失或损害, 承运人与收货人应当互相提供检查和清理货物方面的一切适当便利。

7. 货物装船之后, 如经托运人这样要求, 承运人、船长或承运人的代理人发给托运人的提单应为“已装船”提单。如果托运人已在事先取得这种货物的物权凭证, 便应交还该项凭证, 换取“已装船提单。但也可以根据承运人的决定, 由承运人、船长或承运人的代理人在装货港将装载货物的船名和装货日期, 在上述凭证上注明。且在经过如此注明之后, 上述凭证对于本条而言, 便应被视为构成“已装船”提单。

8. 运输契约中的任何条款、约定或协议, 凡是解除承运人或船舶由于疏忽、过失或未履行本条规定的责任与义务, 因而引起货物的或与货物有关的灭失或损害, 或以本规则规定以外的方式减轻这种责任的, 都应作废并无效。

有利于承运人保险利益的条款或类似条款，应视为免除承运人责任的条款。

第四条

1. 不论是承运人或船舶，对因船舶不适航所引起或造成的灭失或损害，都不负责。但是承运人未按第三条第（1）款的规定，克尽职责，使船舶适航，保证妥善地配备船员、装备船舶和配备供应物品，以及使货舱、冷藏舱和该船其他载货处所适于并能安全收受、载运和保管货物等所引起或造成的灭失或损害，不在此限。

由于船舶不适航所引起的灭失或损害一旦发生，对于克尽职责的举证责任，便应由根据本条规定要求免责的承运人或其他人承担。

2. 不论是承运人或是船舶，对由于下列原因所引起或造成的灭失或损害，都不负责：

- （1）船长、船员、引航员或承运人的雇佣人员在驾驶或管理船舶上的行为、疏忽或不履行契约；
- （2）火灾，但由于承运人的实际过失或私谋所造成者除外；
- （3）海上或其他通航水域的灾难、危险或意外事故；
- （4）天灾；
- （5）战争行为；
- （6）公敌行为；
- （7）君主、当权者或人民的扣留或拘禁，或依法扣押；
- （8）检疫限制；
- （9）货物托运人或货主、其代理人或代表的行为或不为；
- （10）不论由于任何原因所引起的局部或全面罢工、关厂、停工或劳动力受到限制；
- （11）暴动和骚乱；
- （12）在海上救助或企图救助人命或财产；

(13) 由于货物的固有特点、质量或缺陷所造成的容积或重量的损失，或任何其他灭失或损害；

(14) 包装不固；

(15) 标志不清或不当；

(16) 克尽职责所不能发现的潜在缺点；

(17) 不是由于承运人的实际过失或私谋，或是承运人的代理人或雇佣人员的过失或疏忽所引起的其他任何原因。但是要求享有此项免责利益的人应当负责举证，表明有关的灭失或损害既非由于承运人的实际过失或私谋，又非由于承运人的代理人或雇佣人员的过失或疏忽所造成。

3. 对于不是由于托运人、托运人的代理人或其雇佣人员的行为、过失或疏忽所引起的承运人或船舶的灭失，托运人概不负责。

4. 为了救助或企图救助海上人命或财产而发生的绕航，或者任何合理绕航，都不得被认为是对本规则或运输协议的破坏或违反。承运人对由此引起的任何灭失或损害，都不负责。

5. 不论是承运人或船舶，对货物或与货物有关的灭失或损害，于每包或每单位超过100英磅或与其等值的其他货币时，在任何情况下，都不负责。但托运人在货物装运前已将其性质或价值加以说明，并在提单上注明的，不在此限。

该项声明如被载入提单，便应成为表面证据，但不应对承运人具有约束力或终结效力。

经承运人、船长或承运人的代理人与托运人协议，得在本款所述数额之外另行确定一个最高数额，但此最高数额不得低于上述数额。

如果托运人在提单上故意谎报货物的性质或价值，则无论是承运人或是船舶，在任何情况下，对货物或与货物运输有关的灭失或损害，都不负责。

6. 承运人、船长或承运人的代理人对因知其性质及特征故未

同意装运的属于易燃、爆炸或危险性质的货物，得在卸货前将其卸在任何地点，或将其毁坏，或消除其危险性，而不予赔偿。该项货物的托运人，应对由于装载该货而直接或间接引起或造成的一切损害和费用负责。如已知其性质并已同意装运的任何上述货物将要危及船舶或货物的安全时，可以同样地由承运人将其卸在任何地点，或将其毁坏，或消除其危险性，而不负赔偿责任。但发生共同海损时除外。

第五条

承运人可以自由地全部或部分放弃本规则各条中规定的全部权利与豁免，或其中任何部分，或增加其所应承担的任何责任和义务。但是这种放弃和增加，需在发给托运人的提单上注明。本规则中的规定不适用于租船契约，但如由订有租船契约的船舶签发提单，便应符合本规则的规定。本规则中的任何规定，都不得被视为有碍于在提单中加注有关共同海损的任何合法条款。

第六条

虽有前述各条规定，承运人、船长或承运人的代理人与托运人之间，仍可就承运人对任何特定货物所负责任与义务，及所享权利与豁免，或其对船舶适航的责任等，在不违反公共政策的前提下，自由订立任何协议。同样，就承运人的雇佣人员或代理人对海运货物的装载、操作、积载、运输、保管、照料和卸载的注意和谨慎问题，亦可自由订立任何协议。但这应以尚未签发或不拟签发提单为前提，而且应将上述协议的条款载入不得流通且已注有这种字样的证件。

这样订立的任何协议，都具有完全的法律效力。

但是，本条规定不适用于用依照普通贸易程序成交的一般商业货运，而仅在所拟装运的货物性质和状况，或所拟进行的运输所处的环境、所订的条款和条件，有订立特别协议的合理需要时，才能适用。

第七条

本规则中的任何规定，都不妨碍承运人或托运人就承运人或船舶对装载海运货物的船舶所载货物在装载前或卸载后所受灭失或损害，或在货物的保管、照料和收受方面的灭失或损害所应承担的责任与义务问题，订立任何协议、规定、条件、保留或免责条款。

第八条

本规则中各条规定，都不影响有关海运船舶所有人责任限制的任何现行法令所规定的承运人的权利与义务。

第九条

本规则中所提及的货币单位，应为金价。

凡不是以英磅作为货币单位的缔约国，得保留其将本公约中所指英磅数额以整数折合为本国货币的权利。

各国法律可以为其债务人员保留按船舶驶抵卸货港之日通行的兑换率，以本国货币清偿其有关货物的债务的权利。

第十条

本公约各条规定，适用于在任何缔约国所发的一切提单。

第十一条

自本公约签字之日起二年内，比利时政府应与已经声明拟批准本公约的缔约国保持联系，以便决定是否使本公约生效。批准书应于各缔约国协议确定的日期交存于布鲁塞尔。首次交存的批准书，应载入由参加国代表及比利时外交部长签署的议定书。

以后交存的批准书，应以书面通过送交比利时政府，并随附批准文件。

比利时政府，应立即将有关记载首次交存批准书的议定书和前款所述通知，以及随附批准书的核证无误的付本，通过外交途径送交已签署本公约或已加入本公约的国家。在前款所述情况下，比利时政府应在收到通知的同时，知照各国。

第十二条

凡未签署本公约的国家，不论其已参加在布鲁塞尔召开的国际会议与否，都可加入本公约。

拟加入本公约的国家，应将其意图以书面通知比利时政府，并送交其加入文件。该项文件应存入比利时政府档案库。

比利时政府应立即将加入本公约的通知书的核证无误的付本，分送已签署本公约或已加入本公约的国家，并注明其收到上述通知的日期。

第十三条

缔约国在签署、批准或加入本公约时，可以声明，其接受本公约并不包括其任何或全部自治领、殖民地、海外属地、保护国或在声明以外的领土加入本公约。各缔约国还可以根据本公约的规定，分别代其任何自治领域或殖民地、海外属地、保护国或在其主权或权力管辖下的领土，声明退出本公约。

第十四条

本公约在首批交存批准书各国间，于记载这一交存事项的议定书签订一年之后开始生效。此后批准或加入本公约各国，或根据第十三条规定使公约生效的各国，则在比利时政府收到第十一条第2款及第十二条第2款所述通知满六个月后生效。

第十五条

如有缔约国欲退出本公约，应以书面通知比利时政府。比利时政府应立即将核证无误的通知付本分送其他国家，并注明其收到上述通知的日期。

这种退出仅对提出通知的国家生效，生效时间自上述通知送达比利时政府之日起一年以后开始。

第十六条

任一缔约国都有权就考虑修订本公约事项，请求召开会议。欲行使此项权利的国家，应通知比利时政府将其意图通知其

他国家，比利时政府则应就召开会议事宜，作出安排。

1924年8月25日订于布鲁塞尔，共一份。

(以下关于签字代表姓名等译文从略)

二、关于修订统一提单某些法律

规定的国际公约议定书

(1968年2月23日订于布鲁塞尔)

各缔约国

考虑到希将1924年8月25日在布鲁塞尔签订的关于统一提单某些法律规定的国际公约加以修订，经协议如下：

第一条

1. 第三条第4款增列下列语句：

“但是，当该提单已被转与诚实行事的第三方时，便不能接受与此相反的证据。”

2. 第三条第6款第4项应改为：

“除应按第6款（之一）的规定执行外，在交付货物之日起一年内提起诉讼，在任何情况下，承运人或船舶都应被免除对于货物的任何责任。但在诉讼事由发生之后，得经当事方同意，将这一期限加以延长。”

3. 第三条第6款之后应增列第6款（之一）：“即使在前款规定的一年期满之后，只要是受诉法院的法律准许期间之内，便可向第三方提起索赔诉讼。但是，准许的时间自提起此种诉讼之人已经解决索赔案件，或向其本人送达起诉传票之日起算，不得少于三个月。”

第二条

第四条第5款应予删除，并改为下列规定：

“（1）除非托运人于装货前已就该项货物的性质和价值提出声明，并已载入提单，则不论是承运人或是船舶，在任何情况下，对该项货物所受的或与之相关的灭失和损害，于每包或每单位超过相当于10,000法郎，或按灭失或受损货物毛重计算，每公斤超过相当于30法郎时（二者之中以较高者为准），都不负任何赔偿责任。

（2）全部赔偿数额应参照该项货物根据契约从船上卸下或者应当卸下的当时当地价值计算，货物价值应按照商品交换价格规定；而如无此种价格，则按现时市场价格计算，若无商品交换价格或现时市场价格，则按相同品种和质量货物的正常价值确定。

（3）如果货物是以集装箱、托盘或类似的运输工具集装，则提单中所载明的装在这种运输工具中的包数或单位数，便应作为本款所述包数或单位数。除上述情况之外，此种运输工具应视为包件或单位。

（4）一个法郎是指一个含有纯度为千分之九百的黄金65.5毫克的单位。其将裁决的赔偿数额折成本国货币的日期，应由受诉法院的法律规定。

（5）如经证明，损害是由于承运人为蓄意造成这一损害，或是明知可能造成这一损害而轻率地采取的行为或不作为所引起，则无论是承运人或是船舶，都无权享有本规定的责任限制的利益。

（6）本款第（1）项所规定的声明如被载入提单，便应作为表面证据，但对承运人并不具有约束力或终结效力。

（7）经承运人、船长或承运人的代理人与托运人之间达成协议，得在本款第（1）项所述数额之外另行确定最高数额。但这样确定的最高数额不得低于该第（1）项所述相应最高数额。

（8）如果托运人在提单中故意谎报货物的性质或价值，则在任何情况下，无论是承运人或是船舶，对货物或与其有关的灭

失或损害都不负责。

第三条

在本公约第四条和第五条之间应插入下述第四条（之一）：

“1. 本公约所规定的抗辩和责任限制，应适用于就运输契约中所载货物的灭失或损害对承运人所提起的任何诉讼，而不论该项诉讼是以契约为根据，或是以侵权行为为根据。

2. 如果这种诉讼是对承运人的雇佣人或代理人（该雇佣人或代理人不是独立的订约人）所提起，该雇佣人或代理人便有权适用承运人按照本公约所可援引的各项抗辩和责任限制。

3. 从承运人及上述雇佣人所得到的赔偿总额，在任何情况下，都不得超过本公约规定的限度。

但是，如经证明，损害是由于该雇佣人或代理人为蓄意造成这一损害，或是明知可能造成这一损害而轻率地作出的行为或不作为所引起，该承运人的雇佣人或代理人便无权适用本条各项规定。”

第四条

本公约第九条应改为下列规定：

“本公约对管辖核能损害责任问题的任何国际公约或国内法中的各项规定，不应发生影响。”

第五条

本公约第十条应改为下列规定：

“本公约各项规定，应适用于在不同两个国家港口之间运输货物的每一提单，如果：

（1）提单是在一个缔约国签发；或者

（2）货物是从一个缔约国港口起运；或者

（3）提单中所载或为提单所证明的契约规定，本契约需受本公约各项规定或者给予这些规定以法律效力的任一国家立法的约束，而不论船舶、承运人、托运人、收货人或任何其他关系人的国籍如何。