

国际海上货物运输

GUOJI HAISHANG HUOWU YUNSHU

徐海村 夏吉先 洪传生 著

GUOJI HAISHANG HUOWU YUNSHU

GUOJI HAISHANG HUOWU YUNSHU

GUOJI HAISHANG HUOWU YUNSHU

GUOJI HAISHANG HUOWU YUNSHU

四川人民出版社

GUOJI HAISHANG HUOWU YUNSHU

F551
6
3

国际海上货物运输

徐静村 夏吉先 张梅生 著

四川人民出版社

一九八九年·成都

BR69/05



561896

特约编辑：李大玲

封面设计：曹辉禄

国际海上货物运输

徐静村 夏吉先 张梅生 编著

四川人民出版社出版（成都盐道街3号）

四川省新华书店发行

成都印刷一厂印刷

开本787×1092mm 1/32 印张10 插页2 字数 214千

1989年3月第1版

1989年3月第1次印刷

ISBN7-220-00397-8/F·31

印数：1—3,850

定价：3.00 元

前 言

海上货物运输是海商法的主要内容之一，它是海商法主要调整的法律关系之一。

随着我国对外贸易迅速发展的需要，我国的海运事业，特别是远洋运输业发展很快，现已拥有一支庞大的船队，担负着沿海运输和对外贸易进出口货物的运输任务。

但是，海上运输情况特殊，与之相关的法律关系复杂，尤其是有着与陆路运输和航空运输不同的特殊风险。因此，为了明确和处理海上运输中发生的各种法律关系，保证货物能安全完好地运送至目的地，了解海上货物运输的法规及其内容是十分必要的。

根据上述情况和当前海上货物运输状况，本书主要介绍了海上货物运输的基本内容，以及与其有关的共同海损、远洋运输业务等知识。读者通过对海上货物运输主要内容的了解，有利于明确海上货物运输中产生的各种法律关系和使用法律解决海上货物运输中产生的各种问题，以便维护当事人的合法权益。

作者在编写此书过程中，得到了有关专家、学者的帮助和指导。在此，谨表示衷心感谢。

由于作者水平有限，书中不妥之处，敬请读者批评、指正。

作 者

1986年12月

目 录

第一篇 海上货物运输

第一章 海上货物运输合同	2
一 海上货物运输合同的成立	2
二 海上货物运输合同的种类	6
三 海上货物运输合同的关系人	12
四 海上货物运输合同的解除	15
第二章 租船合同	17
一 航次租船合同	17
二 定期租船合同	38
第三章 提单	58
一 提单的法律性质	58
二 提单的种类	62
三 提单的签发	69
四 提单的格式	73
五 海牙规则、维斯比规则及汉堡规则简介	120

第二篇 共同海损

第一章	共同海损的意义	143
一	海损定义	143
二	共同海损成立的条件	145
第二章	共同海损理算规则	152
一	1974年约克—安特卫普规则	152
二	北京理算规则	155
第三章	共同海损损失和费用	157
一	共同海损损失	157
二	共同海损费用	162
第四章	共同海损理算	169
一	共同海损损失金额的确定	169
二	共同海损分摊价值的确定	173
三	共同海损分摊金额的确定	175
第五章	过失与共同海损	180
一	过失的后果	180
二	疏忽共同海损条款与杰森条款	184
三	单独海损与共同海损的区别	186

第三篇 远洋运输业务基础

第一章	远洋运输船舶营运方式	192
一	班轮运输	192
二	不定期船运输	194
第二章	远洋货物运输的主要单证	196
一	远洋货运单证的种类	196

二	装船单证的流转及卸货交付单证的流转	207
第三章	货物与货运质量	210
一	货物分类	210
二	货物特性	213
三	货物丈量与积载	215
四	货运质量	225
第四章	货运事故的处理	237
一	货运事故发生时的处理	237
二	事故的责任	238
三	索赔	240
四	理赔	243
附 录		
一	统一提单的若干法律规定的国际公约（即：海牙规则）	
二	1968年布鲁塞尔议定书（即：维斯比规则）	
三	1978年联合国海上货物运输公约（即：汉堡规则）	
四	1974年约克—安特卫普规则	
五	中国远洋运输公司提单条款	
六	中国国际贸易促进委员会共同海损理算暂行规则（即：北京理算规则）	

第一篇

海上货物运输

第一章 海上货物运输合同

经营船舶从事海上货物和旅客运输，主要是通过签定的合同实现的。因此，在合同方面产生的法律关系是海商法调整的主要对象，同时，海上货物运输合同是海商法主要内容之一。海上货物运输法，实际就是海上货物运输合同法。

一、海上货物运输合同的成立

海上货物运输合同是指承运人或出租人负责将货物经海道由一港运到另一港、而由托运人或承租人支付约定运费的合同。海上货物运输合同以收取运费而完成货物运输为目的，货物是海上货物运输合同的标的。

海上货物运输合同是经济合同中的一种类型，它和其它的合同一样，是法人或自然人之间为实现经济目的，明确双方权利和义务的协议。因此，海上货物运输合同的签订也和其

它合同一样,应受有关法律的约束。《中华人民共和国合同法》第五条规定,订立经济合同,必须依据平等互利、协商一致、等价有偿的原则。任何一方不得把自己的意志强加给对方,任何单位和个人不得非法干预。因此,合同的基本条款应是当事人之间平等协商的积极结果在法律上的表现。

海上货物运输合同的成立具有以下法律特征:

(一) 合同是双方当事人的法律行为

它不是单方面的法律行为。合同一经协商,双方同意签字,那么合同的双方便产生了法律上的权利和义务关系。这种权利和义务对于合同的双方来说,必须履行,如果有一方不履行合同就要承担法律上的责任。例如一个解约的判例:某船东与某承租人签定了租船合同,由于船舶通风设备与船东所认为的直筒方向式不同,实际是水平方向式,因而承租人以船东不真实表示为理由取消了合同。承租人租用本船的要求是使用有直筒方向式通风设备的船舶,因为承租人认为自己没有达到租用本船的目的而取消了租船合同,船东向承租人请求因取消合同而引起的损害赔偿。此案提交美国仲裁,仲裁的裁决认为:对于船舶的特征,不论是有意还是过失,只要做了不真实的表示,而承租人又信任这种表示才签订合同的,因而这种不真实表示使承租人租用本船的目的受到挫折,在遭受很大损失时,承租人有权取消合同,如有这种损失的产生,承租人还可以向船东请求赔偿。在审理本案时,船东承认了在租船谈判中,他们一直认为本船是具有直筒方向式的通风设备,但实际上已证明该船的通风设备是水平方

向式的。同时仲裁庭还认为，船东作为一个有经验的果品运输的承运人，对于本案货物（葡萄果品货）的运输，船东理应知道或者应该知道对于这种货物的运输，船舶必须具有直筒方向式的通风设备，但是船东提供的船舶并不是合同中规定的船舶。因此仲裁庭裁决：承租人有权解除合同，并且有权向船东追偿取消合同而造成的损失，船东应承担法律上的赔偿责任。（见西南政法学院编《海事案例选集》P.18）

所以合同的成立必须要合同的双方意思表示一致。如果意思表示不一致时，合同就不能成立。单方面的法律行为虽然也会产生一定的后果，但不是合同的关系。在合同的关系中，双方应该讲法律上的信用，合同的双方必须遵守合同，任何一方不履行合同，由此造成的任何损害，都要承担损害赔偿的责任。

（二）合同是合法行为

所谓合同是合法行为主要指签定的合同内容必须合法，法律对于合法的合同行为给予支持和保护。因此，签定合同的双方要取得预期的法律后果，必须在法律规定和许可的范围签定合同。一旦合同成立就具有法律上的约束力，任何一方不得擅自变更或者任意解除，违反者就要承担法律上的责任。比如：船舶适航问题，无论在租船合同中，还是在提单运输（即班轮运输）中都明确规定船东应在船舶开航之前和开航当时，提供一艘适航保证的船舶承运货物。因此，有关的海上国际公约和各国有关的法律就船舶适航问题作了明确的规定，以法律形式加以约束，承运人是不能违反这条规

定的。《中华人民共和国对外国籍船舶进出港口管理办法》第十三条规定：“违反船舶证件、船舶适航状态、船舶装载、供应、装备等有关船舶安全技术条件的规定或其他法规的规定，当地港务管理机构可以禁止船舶出港。”因此，海上运输合同的签定必须合法。只有这样，法律才能保护合同双方当事人的合法权益。

(三) 海上货物运输合同 是根据契约自由原则订立的

从海上货物运输合同的种类分析，除部分属强制性规范外，一般是任意性规范。合同双方在签订合同时，对合同中的条款内容可以协商、删改、增加或者变更，一旦协议达成一致，合同便成立了。因此，对于合同的签定，任何一方都不得把自己的意志强加给对方，任何单位和个人不得非法干预，双方当事人为了达到特定的经济目的，当各自的利益和要求在某些方面不一致时，根据契约自由原则，可以协商解决，以便达成一致，那么这样的合同仍受国家法律的保护。

在海商法中，对于任意性规范的条款可以进行变更，但是对于强制性规范的条款是不能变更的，否则就是违法，这样签定的合同则是无效的。例如：国际提单公约（即海牙规则）规定，承运人对货物灭失或损坏，按每件或每一单位计算，最高赔偿数额为100英镑或与其等价的其他货币，除此外，在任何情况下都不负责任。这种规定在海商法中就认为是强制性的规定，任何人都不能变更。因此，各国根据海牙规则的这条规定，经国内立法制定相应的法律，把它规定在

海商法典之中，如美国对货物的灭失或损坏，承运人最高赔偿为500美元。中国远洋运输公司提单条款规定承运人对货物灭失或损坏，按每件或每一单位最高赔偿数额为700元人民币。

（四）合同一般采用书面的形式

《中华人民共和国合同法》第三条规定：“经济合同，除及时清结者外，应当采用书面形式。”在海上货物运输合同中，合同双方当事人根据已印刷的合同格式，经协商一致后，在这格式上签字，合同便可生效了。例如国际租船市场上通用的“金康”（Gencon）航次租船合同，这个合同格式早已印刷为书面形式，船舶出租人与承租人对于书面合同格式，经过反复研究，删去或者增加若干条款，一旦双方协议达成，这个合同就有法律效力，双方应该履行，不得违约。在海上货物运输合同中，涉及的当事人不仅是本国的法人，还涉及到国外的法人或自然人，因此它所涉及的法律关系是涉外性的，一旦合同双方发生了争执，生效的书面合同便是解决争执的法律依据，国内外的海上货物运输合同案例均已证明了这点。

二、海上货物运输合同的种类

海上货物运输合同可分为下列两种：

(一) 租用整船或船舶 部分舱位的货物运输合同

它主要指的是租船合同 (Charter Party, 缩写为 C/P)。租船合同又称租约。它是载有租船订约双方权利和义务条款的一种运输合同, 它规定了船舶所有人按事先同意和协议好的条件, 以收取租金或运费的方式将船舶的全部或一部分租给租船人运输货物。租船合同条款只要在双方同意下, 可以增加或删改, 但是租船合同条款内容必须符合公众准则。

租船合同格式一般分两部分, 一部分是印刷体的标准格式条款, 另一部分是用打字机打的或手写加盖图章的条款。后者在法律上的作用比前者要大, 因为后者显然是订合同双方的意图。

租船合同一般有三种类型, 即航次租船合同 (Voyage C/P)、定期租船合同 (Time C/P)、光船租船合同 (C/P By Demise)。这三种类型的租船合同均有各自的特点, 法律性质也不相同。

航次租船合同

航次租船合同是指船舶所有人将船舶的全部或部分舱位租与租船人, 而为一特定航次装运特定的货物, 并由租船人支付约定运费的货物运输合同。

航次租船合同可分为单航次租船合同 (Single Trip C/P)、来回航次租船合同 (Return Trip C/P) 和连续单航次租船合同 (Consecutive Single Trip C/P)。

航次租船合同的特点主要是:

船长由船舶所有人任命，并且听从他的指挥；

船舶所有人负责运输工作；

船舶装载整船或者部分货物；

船舶所有人支付一切营运费用，包括燃料费、港口费用及拖轮费用。租船人按货物数量或者按船舶吨位总包支付运费。

租船人按合同规定将货物装上船后，就可以在卸货港等待提货。

根据航次租船合同的特点，清楚地说明船舶所有人对出租的船舶享有完全的占有和控制权，因此在法律上反映了航次租船合同纯属货物运输合同。

定期租船合同

定期租船合同又简称为期租船合同，它是指船舶所有人按一定的条件在约定的一段时间内，把船舶出租给租船人，由租船人按照约定的用途使用，而由租船人支付租金的合同。

定期租船合同的租期由双方商定，可以少则三个月，多则一、二年不等，这主要根据双方的协商，由租船人按自己的需要安排租赁期限。

定期租船合同的特点主要是：

船长由船舶所有人任命，并且听从船舶所有人的指挥；

租船人负责船舶的调度；

租船人负责船舶的营运工作，在租期内租船人以本船的全部装载能力安排货物运输；

租船人负担船舶的燃料费、港口费用、拖轮费等；

船舶所有人负责配备船员的给养；

租船人支付的租金按租期支付。

关于期租船合同的性质，国际上看法不一致，一种观点认为它是货物运输合同，另一种观点认为它是租赁合同。持前者观点的，认为船舶虽经出租给租船人使用，但是船舶的占有权和控制权仍属船舶所有人，因为出租的船舶的船长仍由船东任命和指挥，同时船员的给养和配备均由船东安排。持后者观点的学者认为在期租船合同条款中，往往这样订明“租船人应给船长各项指示和航行指导……”，“如租船人有理由对船长、船员或轮机长的行为不满，船东在接到不满的情节后，应立即调查，如情节属实，船东应予以撤换，不得拖延。”还有的合同条款中订明“在承租人的指示下……”一语，这些均证明船长是按承租人指示工作的，承租人对船员的不满，尤其是对船长及其他高级船员的不满，有权更换，这说明了承租人对船舶的占有和控制，由此认为期租船合同是一种租赁合同性质。

但是，在租船业务中，尽管期租船合同中订明上述条款，船东仍有权选任和监督船长和船员，船东可以拒绝租船人提出更换船长、船员的要求。因此，在实践中对期租船合同一般认为是运输合同，但它与航次租船合同是有区别的，所以，不少国家的海商法典把期租船合同另设一章作专门的规定。

在海上运输中，要区分哪一种属货物运输合同？哪一种属租赁合同？它的主要标准是看船舶占有权和控制权属谁。

光船租赁合同

光船租赁合同是指船舶所有人在租赁期限内将光船交与租船人自由使用，船舶所有人只向租船人收取空船的租金，