

田雪梅 刘惠荣 主编

海事法通论

HAISHIFA TONGLUN



青岛海洋大学出版社

海事法通论

田雪梅 刘惠荣 主编

青岛海洋大学出版社

· 青岛 ·

图书在版编目(CIP)数据

海事法通论/田雪梅,刘惠荣主编. —青岛:青岛海洋大学出版社,1999. 12
ISBN 7-81067-124-3

I. 海… II. ①田… ②刘… III. 海商法—概论—中国 IV. D922. 294
中国版本图书馆 CIP 数据核字(1999)第 77231 号

青岛海洋大学出版社出版发行

(青岛市鱼山路 5 号 邮政编码:266003)

出版人:刘宗寅

日照市印刷厂印刷

新华书店经销

*

开本:850mm×1168mm 1/32 印张:8.75 字数:220 千

1999 年 12 月第 1 版 1999 年 12 月第 1 次印刷

印数:1~3000 定价:13.80 元

导 言

海事法是调整海事关系的行为规则。海事法的范畴应包括传统的海商法,即包括调整海上运输关系、船舶而发生的社会关系的法律规范。海事法是调整海上运输中发生的和与船舶有关的各种特定关系的法律规范的总称。

“海事”一词有狭义和广义之分。狭义的海事是指发生在海上的事故,主要是指与船舶运输有关的海损事故,往往表现为船舶碰撞、搁浅等意外事故,即我们通常所说的海事案件。广义的海事一般认为包括与海上活动有关和与船舶有关的一切事务,从这个意义上说,海事关系涉及到的范围应是相当广泛的,既包括通常所说的海商法所调整的关系,也应包括其他的法律关系,如海关法律关系、海洋法律关系等。本书所要阐述的是广义的海事关系,当然这种法律关系也并非海上和船舶所发生的所有关系。实际上,海上和船舶所发生的关系涉及诸多法律部门调整的内容,其中也多由国际和国内的相关部门法所调整,如民法、刑法等,对此本书不做论述。

另一方面,我们的论述也不限于作为民法特别法的海商法所调整的内容。这里有必要对海商法的概念和含义稍做说明。一般认为海商法有广义和狭义之分,广义的海商法既包括民法中的特别规定,也包括特定的行政法规,而狭义的海商法仅仅是民法的特别法,如我国的《海商法》。单从海商法的字面是难以看出海商法的广义含义的,之所以会这样是与海商法的历史发展分不开的。

在中世纪,由于商航一体,贸易和航海运输密不可分,其特点是船舶所有人同时又是货物所有人,借助于航海运输来实现对外

贸易的目的,这种情况被称为航海贸易,即海商。围绕这种法律关系形成的法律规范也被称为海商法,多用以调整平等主体之间的横向关系,表现为私法的特点。此后,随着生产力的发展,社会分工越来越细,国际贸易和航海运输有了很大进步,商航分离,国际贸易法来调整国际贸易关系,而海商法只调整海上运输中发生的和与船舶有关的各种特定关系。尽管两者之间在法律规范、理论及实践等方面还存在千丝万缕的联系,但实际上海商法的名称从字面上已经不完全反映原有内容了。所以有人据此主张将海商法改称为海事法。但习惯上,目前仍普遍沿用海商法的称谓。因此目前海商法调整的关系既包括特定的民事关系,也包括围绕海上运输和船舶发生的行政法律关系。

海商法近几十年来的发展呈现出了新的特点,国家对航运安全、航运政策等方面的管理和干预,平等主体之间的横向关系受到了很大影响,合同自由受到了国内法和国际公约的限制,公法化的特点日趋突出。这既与各国立法愈发注重社会公共利益的价值取向分不开,也与海商法调整的社会关系随着科学技术、经营管理等的发展而复杂多样有关。值得一提的是,由于科学技术的发展,航海运输风险减少,也引起海商法的变化,如承运人的责任基础由海牙规则的不完全过失责任制到汉堡规则的完全过失责任制的转变。基于这种原因,那种调整平等主体之间横向民事关系的狭义海商法所具有的民法“特别法”的特点也在逐渐淡化,反过来说,调整非平等主体间纵向的行政关系的这种特点更加突出了。

由于海商法调整对象的特点,使海商法在产生之初就带有国际化色彩,在当今法律发展大趋势中,海商法的国际统一化特点也非常突出。在制定公约、汇编惯例方面,各国政府和政府间国际组织起到了很大作用,而且涉及领域广,包括海商法诸多方面。

因此,目前海商法的名称不仅不能反映其最初的调整内容,甚至其自身也出现了新的特点,考虑到今后的发展趋势,对传统海商

法的内容结合理论与实践需要进行补充,并称之为海事法,似更贴切合理。当然,目前通称的海商法其所涉及的内容仍将是我們研究的主要部分。

对于海事法的性质,是值得进行讨论的。由于海事法内容较特定,调整对象较为广泛,涉及到几个部门法,其法律渊源具有多样性,所以对于海事法的性质有多种观点和看法,已不足为奇了。有的认为海事法是民法的特别法,在民商分立的国家应属商法的范畴;有的认为属于经济法,从国际法角度说应属于国际经济法,习惯上一般将其视做国际经济法的一个分支;还有人主张海事法属于海法的一部分,海法是指调整与海洋有关的各种社会关系的法律规范的总称,包括海商法、海上国际公法(如海洋法)、海事国际私法以及海上行政法等等。更有人主张基于海事法调整对象及其内容的独特性,应将其划为独立的法律部门。

认为海事法是民法或商法的特别法的这种观点,是基于其调整与海上运输、船舶有关的平等主体之间的横向民事关系而得出的,反映了海事法调整的主要内容,结合其历史发展来看,有一定的合理性;但是由于现在海事法也调整纵向行政法律关系,这种观点的依据就显得比较狭窄,不能反映海事法的全貌。

认为海事法属于经济法或国际经济法的观点也有其合理性。对于经济法有不同的理解,广义的理解是指调整经济关系的法律,因而包括与经济有关的民商法。这对于上述观点是有利的。狭义的理解是指经济法这一法律部门,其调整对象仅限于国家在对经济实行宏观调控过程中的特定关系。在讨论海事法的法律性质时,应着重考虑其属哪一法律部门,所以从这个角度上说,认为海事法属于经济法的观点也有欠缺的地方。至于海事法属于国际经济法的观点,也存在对国际经济法的理解问题,比较合适的理解是国际经济法是调整国际经济关系的各种法律规范的总称,这对于解释上述观点是有利的。

将海事法归于海法的一部分,不失为一种简洁的方法,并且对于研究海事法以及指导实践活动都有很大价值和意义。当然,如何界定海事法在海法中所占的范围可能会因为海事法的调整对象及调整方法的特点而不易明确。

把海事法划归为独立的法律部门也是一个简洁而方便的做法。但有人认为这种做法在法理上难以讲通:所谓部门法,即法律部门,是根据一定标准和原则所划定的同类法律规范的总称,部门法的划分标准传统上认为主要是调整对象,即不同的社会关系,另外还有法律调整的方法。从调整对象来看,凡调整同一类社会关系的法律规范的总和构成一个法律部门。海事法的调整对象既有平等主体之间的横向民事关系,又包括非平等主体之间纵向行政关系,显然不能归为同一个法律部门。这种反对意见符合传统的法律部门的分类学说。然而,值得一提的是,对于一国部门法的划分,其目的是为了便于人们了解和掌握本国全部现行法,划分时要考虑到不同社会关系领域的范围大小及相关法律法规的数量,只有特定社会关系的领域范围和相关法律法规的数量达到一定的程度,在理论和实践上才有将这些法律规划归为独立的法律部门的需要,这决定了划分法律部门不能过宽或过细。一些法律,从不同角度可列入不同的法律部门,但这并不是说这些法律就无所适从,而是要考虑其主导因素来决定。综观海商法,相关的法律法规比较完善、丰富,其调整的内容相对统一完整和确定,单从某个角度、侧重某一方面来确定其法律部门的归属是十分困难的,更何况对于法律部门的划分随着法制建设和法学理论的健全和完善也不是绝对不变的,只要没有不应有的重复,必要的部门间的交叉也是允许的。更具现实意义的是,划分法律部门要考虑我国经济发展与国际经济发展相融合的情况,注重法律的国际化趋势,注重划分的实用性。所以将海事法视做一个独立的法律部门也是未尝不可的。当然这有待于逐渐地被理解和接受。

可以将海事法调整的法律关系系统称为海事法律关系,即依照海事法律规范而形成的权利和义务关系。海事法律关系与其他法律关系一样,也必须具备三个要素,即主体、内容和客体。

海事法律关系的主体,简称海事法主体,即海事法律关系的参与者或当事人,也就是海事权利的享有者和海事义务的承担者。海事法律关系的主体可以是自然人、法人、组织及国家。

自然人及企业法人作为海事法主体是相当普遍的。机关法人,即有关的政府机构作为海事法主体主要是指港务监督、海关、边防和检疫部门在行使职权时以海事法主体出现。

组织,也是海事法律关系的主体,主要包括国际航运组织。这些组织根据国际条约或民间协议组成,参与国际航运活动,并有常设的机构。

国家作为海事法主体,是指以国家名义参与海事活动的国家代表,如缔结、批准、加入各种海事条约等。

海事法律关系的内容如前所述应包括两个方面,即民事法律关系的内容和行政法律关系的内容。我国《海商法》就是作为民法的特别法来调整民事法律关系的。而广义的海事则包括对海事活动的国家干预和行政管理,因而形成行政法律关系的权利和义务。

海事法律关系的客体,即海事法律关系中主体的权利义务所指向的对象。物、行为、人身均可成为海事法律关系的客体。

我国《海商法》是海事法律法规中重要的一部国内法,同其他国内法律相比属于条文较多的法律。该法借鉴和引用了诸多国际公约和国际惯例,制定了相应的强制性规范,也参考了标准合同制定了相应的任意性规范,同时又根据我国国情进行取舍和创新,其内容相对独立和特定,具有中国特色。如海上货物运输合同的规定,是以《海牙——维斯比规则》为主,吸取了《汉堡规则》的若干内容,这是与我国海运发展的实际国情相适应的。我国《海商法》条文多,内容丰富,操作性较强,但也存在一些不足之处,如少数文字表

达不当,未能反映立法原意;对我国加入的国际公约的借用个别地方表达与公约内容不一致,虽不影响实际操作,但也无此种闪躲的必要;等等。这需要在时机成熟时进行修改完善。

本书主要结合我国《海商法》,对海事法从较广义的角度来探讨有关的问题。

目 录

导 言	(1)
第一章 海商法概论	(1)
第一节 海商法的概念与调整对象	(1)
第二节 海商法的主要内容	(3)
第三节 海商法的历史沿革	(5)
第四节 海商法的渊源	(10)
第五节 海商法的特性以及与邻近法律部门的关系	(14)
第六节 中华人民共和国海商法的颁行及其特色	(18)
第二章 船舶与船员	(23)
第一节 船舶	(23)
第二节 船员	(31)
第三章 海上货物运输合同	(34)
第一节 海上货物运输合同概述	(34)
第二节 海上货物运输合同的订立和解除	(38)
第三节 承运人与托运人的责任	(41)
第四节 提单	(45)
第四章 租船运输合同	(62)
第一节 光船租赁合同	(62)
第二节 航次租船合同	(64)
第三节 定期租船合同	(69)
第四节 各种海上货物运输合同之比较	(74)
第五章 海上旅客运输合同	(77)
第一节 海上旅客运输合同的概念和特点	(77)

第二节	国际海上旅客运输合同的主要内容	(78)
第三节	国际海上旅客运输合同的解除	(83)
第六章	船舶碰撞	(84)
第一节	船舶碰撞的概念	(84)
第二节	船舶碰撞损害赔偿责任的确定	(85)
第三节	船舶碰撞损害赔偿的原则与计算	(90)
第四节	船舶碰撞的管辖与法律适用	(95)
第七章	海上保险及海损责任	(98)
第一节	海上保险的定义与范围	(98)
第二节	海上保险合同	(108)
第三节	共同海损	(116)
第四节	海事赔偿责任限制	(128)
第八章	海难救助	(139)
第一节	海难救助概述	(139)
第二节	海难救助成立条件	(142)
第三节	救助款项	(145)
第四节	有关海难救助的国际公约	(148)
第九章	船舶造成的海域污染	(151)
第一节	船舶造成的海域污染及法律责任	(151)
第二节	有关海洋污染的国际公约与民间协定	(153)
第十章	海事纠纷的处理	(160)
第一节	海事纠纷及其处理	(160)
第二节	海事仲裁制度	(167)
第三节	海事诉讼制度	(180)
第十一章	海关法律制度	(197)
第一节	海关法概述	(197)
第二节	海关监管法律制度	(201)
第三节	进出境运输工具的监管	(204)

第四节	进出境货物、物品的监管	(206)
第五节	关税法律制度	(209)
第六节	违反海关法的法律责任	(215)
第十二章	海监法律制度	(220)
第一节	海监概述	(220)
第二节	船舶安全监督管理	(222)
第三节	水上交通安全保障	(228)
第四节	船舶引航制度	(230)
第五节	打捞清除制度	(233)
第六节	我国对外国籍船舶管理制度	(235)
第七节	海事调查处理	(237)
第十三章	海洋法	(240)
第一节	海洋法的概念及其发展	(240)
第二节	内水和领海	(244)
第三节	毗连区和专属经济区	(248)
第四节	大陆架	(251)
第五节	群岛水域和海湾	(255)
第六节	海峡	(258)
第七节	公海	(260)
第八节	国际海底区域	(264)
后 记		(267)

第一章 海商法概论

第一节 海商法的概念与调整对象

一、海商法的概念

海商法(Maritime Law 或 Law of Admiralty)是调整海上运输关系、船舶关系的法律规范的总称。其主要是调整在海上运输中船舶所有人与其他有关当事人所发生的民事、商事法律关系。

海商(Maritime Commerce)一词,古代就有,到中世纪广泛使用。在17世纪以前,欧洲还没有专门经营海上运输的职业船东,船东和货主往往是同一个人,船东也就是货主。他们从事海上航运的目的是为了到海外进行商品交换,属于自运自销性质。当时欧洲把这种驾着帆船到海外开展贸易的活动叫做航海贸易,亚洲则称之为“海商”。

到18世纪末和19世纪初,西欧完成了产业革命,国际贸易和航行事业蓬勃发展。轮船在远洋运输中取代了帆船,贸易和航海混为一体的经济结构被拆散了。从此船与货分了家,货主通过托运方式从事海外贸易,船东则专门从事海上运输,创建独立的海上运输企业。货主托运货物,旅客搭乘海船,必然要同船东发生一系列民、商事法律关系;加上海上风险大,容易发生各种事故和纠纷。为了调整这些关系,处理这些事故和纠纷,各国先后制定了有关海商的法规。

然而海上运输特别是远洋运输要漂洋过海,从发货港到目的

港,往往要经过许多国家,要涉及许多国家的海商法规,不同国家的海运法律在适用上常导致冲突。为了更好地适应对外贸易和国际航运的需求,各国海商法多有允许在海运合同中订立适用外国法律或国际惯例的规定。随着形势的发展,各航运国家还联合订立国际双边协定和国际条约或在国内法中参照国际习惯做法,以求与国际上通行的规定基本一致。

一国制定的海商法规,当然是国内法,但它的国际性很强。从事对外贸易或国际航运工作的人,不仅需要懂得本国的海商法规,而且必须掌握国际上的有关规定。只有这样,当本国船货进出国港口、领海或公海时才能知所适从。

我国海事法院和海事仲裁机构的工作人员,同样也需要掌握国内外的海商法规,以达到准确适用法律、维护有关方面的合法权益的目的。

海商法学以海商法为研究对象,它是许多部门法学中的一种。海商法学从世界范围来说,尽管是一门古老的法律学科,但在新中国却是崭新的。本书主要研究我国海商法规,包括1993年7月1日起实施的《中华人民共和国海商法》,同时涉及国际条约、国际惯例以及主要海运国家有关法律规定和著名的海事案件。

二、海商法调整的对象

从海商法的概念可以看出它的调整对象。

前面说过,海商法是调整海上运输关系、船舶关系的法律规范的总称,其主要是调整在海上运输中船舶所有人与其他有关当事人所发生的民事、商事法律关系。

海上运输包括国内沿海运输和国际海上运输或远洋运输。海上运输关系主要指承运人、实际承运人和托运人、收货人或旅客之间或者航次租船出租人和承担人之间、承拖方与被拖方之间的法律关系,也就是船舶所有人、经营人、出租人与定期租船承租人、光

船承租人之间,船舶抵押权人与抵押人之间,救助方与被救助方之间,保险人与被保险人之间的法律关系。上述当事人之间的权利义务关系主要是通过合同及其履行来实现的,它们是平等主体之间的横向财产关系,是海商法调整的主要关系。

船舶在海上航行必须悬挂一国的国旗,必须取得一国的国籍。船舶必须配备合格的船长和船员。为了保障海上人身和财产的安全,船舶必须经过严格检验,取得合格的安全航行证书。为此,必须制定船舶登记、船舶检验、船员考试、发证和值班、船员配备、船长职责等规定或船员法、海上交通安全法,以及航船丈量、海上避碰规则、防止船舶油污等法规。上述以保障海上安全航行及环境保护为中心的有关法规属于行政法规,其调整对象是纵向的,而不是平等主体之间的法律关系。

海上运输关系和船舶关系中,除了合同关系之外,还有侵权行为引起的法律关系和海事发生后的救助关系。例如船舶碰撞引起的损害赔偿法律关系;又如,为了共同安全,有意地合理地采取的措施所引起的共同海损,以及国家鼓励航海事业由法律规定的船舶所有人赔偿责任限制等。上述法律关系连同海难救助关系也是海上运输过程中发生的特殊法律关系。

第二节 海商法的主要内容

海商法历来有广义、狭义之分。广义海商法是海事、海运法规的总称,包括海上运输和有关船舶的合同、海难救助、船舶碰撞、共同海损、海事赔偿责任限制、船舶抵押权、船舶优先权、船舶扣押的有关规定,以及港口法、船舶登记法、船舶检验法、海上交通安全法、海洋环境保护法、外国籍船舶管理规则、船员职务规则和其他单行法规。狭义海商法主要涉及海上运输关系和船舶关系中平等主体之间法律关系,一般被视为民商法的特别法。它主要调整合同

关系,同时海上船舶运输所必需的船员配备和船长职责规定以及海上运输所特有的船舶碰撞、共同海损、船舶所有人赔偿责任限制等也在调整之列。1993年7月1日起实施的《中华人民共和国海商法》是狭义海商法的一种模式。现将其各章的名称、目录摘录如下:

第一章 总则

第二章 船舶

第一节 船舶所有权

第二节 船舶抵押权

第三节 船舶优先权

第三章 船员

第一节 一般规定

第二节 船长

第四章 海上货物运输合同

第一节 一般规定

第二节 承运人的责任

第三节 托运人的责任

第四节 运输单证

第五节 货物交付

第六节 合同的解除

第七节 航次租船合同的特别规定

第八节 多式联运合同的特别规定

第五章 海上旅客运输合同

第六章 船舶租用合同

第一节 一般规定

第二节 定期租船合同

第三节 光船租赁合同

第七章 海上拖航合同

- 第八章 船舶碰撞
- 第九章 海难救助
- 第十章 共同海损
- 第十一章 海事赔偿责任限制
- 第十二章 海上保险合同
 - 第一节 一般规定
 - 第二节 合同的订立、解除和转让
 - 第三节 被保险人的义务
 - 第四节 保险人的责任
 - 第五节 保险标的的损失和委付
 - 第六节 保险赔偿的支付
- 第十三章 时效
- 第十四章 涉外关系的法律适用
- 第十五章 附则

第三节 海商法的历史沿革

海商法是一个古老的法律部门,它的形成有一个漫长的历史发展过程。

一、海商法的演变过程

海商法的形成、发展可分为几个时期。

(一)海法萌芽时期

据传说,在公元前9世纪,罗地人和腓尼基人从事海上贸易,足迹遍及欧、亚、非三洲。在他们之间形成一些习惯。这些习惯在地中海东部罗特岛经过几个世纪的汇集和编纂,形成一部航海习惯法称“罗地海法”(Lex Rhodin)。这部法典没有保存下来,仅散见于罗马法学家著作中,如有关共同海损和海上保险的规定,是萌芽