

新编海商法学

(新二版)

司玉琢 胡正良 傅廷中 编著
李海 朱清 汪鹏南



大连海事大学出版社

新编海商法学

(新二版)

司玉琢 胡正良 傅廷中 编著
李海 朱清 汪鹏南



大连海事大学出版社

© 司玉琢 等 2006

图书在版编目 (CIP) 数据

新编海商法学/司玉琢等编著. —2 版. —大连: 大连海事大学出版社, 2006.12
ISBN 7-5632-1999-4

I. 新… II. 司… III. 海商法—法学—高等学校—教材 IV. D996.19

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2006) 第 161991 号

大连海事大学出版社出版

地址: 大连市凌海路 1 号 邮政编码: 116026 电话: 0411-84728394 传真: 0411-84727996

<http://www.dmupress.com>

E-mail: cbs@dmupress.com

大连华伟印刷有限公司印刷

大连海事大学出版社发行

1999 年 4 月新 1 版 2006 年 12 月新 2 版第 1 次印刷

幅面尺寸: 140 mm × 203 mm

印 张: 22.25

字 数: 618 千

印 数: 2000 册

责任编辑: 姚文兵 姜建军

版式设计: 姜建军

封面设计: 王 艳

责任校对: 金以铨

定价: 32.00 元

新二版前言

《新编海商法学》自1991年出版以来，深受读者青睐。书稿已经三次修订，不断更新内容，先后印刷数次，印数近2万册。

该教材出版后，曾荣获交通部1996年优秀教材二等奖；1998年，被教育部列为“普通高等教育‘九五’国家级重点教材”；2002年，获教育部全国普通高等学校优秀教材二等奖和交通部“九五”优秀教材奖。

自1999年新一版出版以来，国际、国内海事立法有了新的发展，为了适应新的形势，本书除了更新内容之外，又对部分章节作了适当调整，取消了原第二章“海上运输管理”，将原第十七章“海事争议处理”分成两章：“海事诉讼时效”和“涉外海事关系的法律适用”，使本书的内容尽量与我国《海商法》内容一致。

与本教材配套的还有司玉琢教授主编的《海商法学案例教程》，2003年由知识产权出版社出版。

参加本书撰写的有：司玉琢（第一章、第十章、第十一章、第十三章）；胡正良（第五章、第六章、第七章、第八章和第九章）；李海（第二章、第三章和第十四章）；傅廷中（第四章、第十二章）；朱清（第十六章、第十七章）和汪鹏南（第十五章）。

全书由司玉琢统稿、定稿。

本书错误之处，敬请读者批评指正。

编著者

2006年9月于大连

新一版前言

《新编海商法学》被列为国家重点教材，是为了高等院校海商法教学和学科建设的需要而确定的。

伴随国际海事立法和我国海商法学科建设的新发展，《新编海商法学》1991年版经过两次大的修改和补充，如今新一版又与广大读者见面了。

本书的特点是：第一，以广义海商法所涉猎的内容为内涵，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内容。

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。

参加本书撰写的是：司玉琢（第一章、第十一章、第十三章、第十四章第四节和第十五章第四节）；胡正良（第五至第九章和第十四章）；傅廷中（第二章、第四章和第十二章）；李海（第三章、第四章和第十四章）；朱清（第十六章、第十七章）和汪鹏南（第十五章）。

全书由司玉琢统稿、定稿。

本书错误之处，敬请读者批评指正。

编著者

1998年12月于大连

第二版前言

本书是国家教委“八五”重点图书之一，是为了适应高等院校海商法教学和航运界对海商法理论读物的迫切需要，在《新编海商法学》一书的基础上，作了较大的修改和补充撰写而成的。

本书以广义海商法所涉猎的内容为内涵，以实施不久的我国《海商法》为主线，力求紧密结合我国的立法、司法和航运实践，注意吸收国内外在海商法方面的最新研究成果，并在此基础上对海商法的一些重大理论和实践问题加以论述，试图挖掘和反映出海商法领域中的最新内容。

本书可供理论研究工作者使用，也可作为高等院校相关专业本科生和研究生的海商法教材，还可作为海事司法工作者和航运企业专业人员的自学参考书。

参加本书编著和修订工作的是：司玉琢（第一章、第十一章、第十二章和第十四章）；胡正良（第六章、第七章、第八章、第九章、第十章）；傅廷中（第二章、第五章和第十三章）；李海（第三章、第四章和第十五章）；朱清（第十七章）和汪鹏南（第十六章，修订，原编著者李明槐）。全书由司玉琢统稿、定稿。

本书错误之处，敬请读者批评指正。

编著者

1995年3月于大连

第一版前言

本书作为东北地区高等院校法学系列教材之一，是为了适应高等院校海商法教学和航运界对海商法理论读物的迫切需要而编写的，是迄今为止国内最新版本的海商法专著。其主要章节有：船舶、船长和船员、海上货物运输合同、船舶碰撞、海上救助、共同海损、船舶所有人责任限制、海上保险、海事诉讼与仲裁等。

本书在写作过程中，力求紧密结合我国的立法、司法和航运实践，注意吸收国内外在海商法方面的最新研究成果，并在此基础上对海商法的一些重大理论和实践问题加以论述，试图挖掘和反映出海商法领域中的新内容。

本书可供理论研究者使用，也可作为高等院校海商法教材，还可作为航运企业及有关部门的干部、专业人员和船员的自学参考书。

本书第一章、第十一章、第十二章由司玉琢同志编著；第二章、第五章和第十三章由傅廷中同志编著；第六至十章和第十四章由胡正良同志编著；第三章、第四章和第十五章由李海同志编著；第十六章由李明槐同志编著；第十七章由朱清同志编著，吴琦同志负责审稿。

本书在编写过程中，曾得到有关部门和关心本教材出版的同志的热情鼓励和支持，在此一并致谢。由于编者水平所限，书中缺点和错误在所难免，敬请读者批评指正。

编著者

1991年6月于大连

目 录

第一章 绪 论	(1)
第一节 海商法的概念.....	(1)
第二节 海商法的形式.....	(8)
第三节 海事法律规范.....	(13)
第四节 海事法律关系.....	(20)
第五节 海商法的历史发展.....	(27)
第六节 我国《海商法》的立法特点.....	(33)
第二章 船 舶	(39)
第一节 船舶概述.....	(39)
第二节 船舶航行权.....	(42)
第三节 船舶所有权.....	(46)
第四节 船舶登记及船舶国籍.....	(52)
第三章 船舶担保物权	(60)
第一节 船舶优先权.....	(60)
第二节 船舶抵押权.....	(67)
第三节 船舶留置权.....	(73)
第四节 有关船舶担保物权的国际公约.....	(78)
第四章 船 员	(86)
第一节 关于船员的一般法律规定.....	(86)
第二节 船 长.....	(105)
第三节 船员劳动合同.....	(110)
第五章 海上货物运输合同	(117)
第一节 海上货物运输合同概述.....	(117)

第二节	提单.....	(162)
第三节	海运单.....	(189)
第四节	电子提单.....	(195)
第五节	海上货物运输国际公约.....	(200)
第六节	水路货物运输合同.....	(232)
第七节	航次租船合同.....	(246)
第八节	国际货物多式联运合同.....	(266)
第六章	海上旅客运输合同.....	(278)
第一节	海上旅客运输合同概述.....	(278)
第二节	海上旅客运输合同当事人的主要权利和义务.....	(280)
第三节	海上旅客运输法规与国际公约.....	(287)
第七章	海上拖航合同.....	(295)
第一节	海上拖航合同概述.....	(295)
第二节	拖航合同当事人主要权利和义务.....	(300)
第八章	船舶租用合同.....	(305)
第一节	船舶租用合同概述.....	(305)
第二节	定期租船合同.....	(306)
第三节	光船租赁合同.....	(324)
第四节	船舶租购合同.....	(331)
第九章	船舶建造与买卖合同.....	(334)
第一节	船舶建造合同.....	(334)
第二节	船舶买卖合同.....	(344)
第十章	船舶碰撞.....	(350)
第一节	船舶碰撞的概念与种类.....	(350)
第二节	过失碰撞.....	(358)
第三节	船舶碰撞损害赔偿.....	(368)
第四节	船舶碰撞造成油污损害的赔偿问题.....	(375)

第十一章	海难救助	(380)
第一节	海难救助概述.....	(380)
第二节	海难救助成立的要件.....	(385)
第三节	救助报酬.....	(391)
第四节	有关的国际公约.....	(395)
第十二章	共同海损	(409)
第一节	共同海损制度概述.....	(409)
第二节	共同海损的表现形式.....	(417)
第三节	共同海损与当事人过失的关系.....	(429)
第四节	共同海损时限与担保.....	(439)
第五节	共同海损理算.....	(443)
第六节	共同海损理算规则与共同海损制度的发展趋势.....	(455)
第十三章	船舶污染损害赔偿	(467)
第一节	船舶污染损害赔偿概述.....	(467)
第二节	船舶油污损害赔偿的国际立法.....	(473)
第三节	船舶燃油污染损害赔偿.....	(494)
第四节	国际海上运输有毒有害物质污染损害责任及 赔偿公约.....	(498)
第五节	船舶油污损害赔偿国内立法.....	(504)
第十四章	海事赔偿责任限制	(508)
第一节	海事赔偿责任限制概述.....	(508)
第二节	海事赔偿责任限制制度的内容.....	(512)
第三节	海事赔偿责任限制的国际公约.....	(519)
第十五章	海上保险合同	(532)
第一节	海上保险合同概述.....	(532)
第二节	海上保险合同法.....	(538)
第三节	船舶保险合同.....	(557)

第四节	保赔保险合同.....	(567)
第五节	其他海上保险合同	(573)
第十六章	海事诉讼时效.....	(583)
第一节	时效的概述.....	(583)
第二节	海事诉讼时效规定	(585)
第三节	诉讼时效的中止	(591)
第四节	诉讼时效的中断	(592)
第五节	与时效相关的几个问题	(594)
第十七章	涉外海事关系的法律适用	(598)
第一节	涉外海事关系法律适用概述	(598)
第二节	船长、船员关系的法律适用	(606)
第三节	船舶物权关系的法律适用	(608)
第四节	海商合同关系的法律适用	(612)
第五节	海事侵权行为的法律适用	(616)
第六节	共同海损行为的法律适用	(618)
第七节	海事赔偿责任限制的法律适用	(620)
第八节	海事诉讼与仲裁程序法律适用及特点	(622)
附录一	《中华人民共和国海商法》	(626)
附录二	《中华人民共和国民事诉讼法特别程序法》	(675)
附录三	关于不满300总吨船舶及沿海运输、沿海作业船舶 海事赔偿限额的规定.....	(695)
附录四	中华人民共和国港口间海上旅客运输赔偿 责任限额规定.....	(697)
参考文献	(699)

第一章 绪 论

第一节 海商法的概念

海商法学是以海商法及其发展规律为研究对象的法律分支学科。它通过对海商法的历史沿革、海商法的性质和地位、海商法的特征、海商法的表现形式,以及海商法中多种具体法律制度的研究,来揭示海商法发生和发展的一般规律,从而给海商法以理论上的指导,为海商法的发展奠定理论基础。

一、海商法的内涵

海商法 (Maritime Law) 作为一个特殊的法律部门,目前在国际上尚没有统一的定义。各国法律规定或学者们的观点也不尽相同。

英美海商法学者认为,“海商法是调整船舶与航运通常使用的术语”^[1];波兰《海商法》第1条规定,海商法是“调整有关海上运输法律关系的法律”;《俄罗斯联邦商船航运法典》第1条规定,“本法典调整商船航运中发生的各种关系”,“本法典不调整的或不完全调整的财产关系适用俄罗斯联邦民事立法规范”^[2];法国学者则认为,“海商法调整商业性航海活动”;我国台湾地区的海商法学者也认为,“海商法是以海上商事为规范对象的一种商事法”^[3],“海商法属商事法之范畴,其目的在规范海上以及与海相通水面航行之船舶所为之货物或旅客运送的相

[1] 参见《英国大百科全书》第11卷和《美国大百科全书》第18卷“Maritime Law”条。

[2] 引自韩立新、王秀芬主编,《各国(地区)海商法汇编(中英文对照)(下卷)》第1363页,大连海事大学出版社,2003年11月。

[3] 郑玉波(台湾),《海商法》,第1页。

关事项”^[1]；日本学者村田治美则认为，“海商法是‘航海商法’，是规范由船舶所进行的海上运输及拖船企业行为的法律”^[2]。国内海商法学者有的认为，“海商法是调整在航海贸易中与船舶有关的各种关系的法规的总称”^[3]。

上述观点集中反映了英美法系国家和大陆法系国家在海商法概念上的区别，其根源在于对海上运输性质的不同理解。换言之，海上运输究竟属于生产活动，还是商业活动，这是决定海商法性质和定义的基础。根据马克思主义政治经济学的基本理论，今天的海上运输，在经济领域里肩负着两项任务：

(1) 负责把产品或原料从一个生产场所运到另一个生产场所。

(2) 通过运输实现产品从生产领域到消费领域。这就是通常所说的生产过程在流通过程内的继续。

对于第一点，海上运输所具有的生产性质，人们一般不会有太大异议。因为，不管是矿砂、原油等工业原料，还是成套设备，这种劳动对象的位置改变，如同棉花由梳棉车间运输到纺纱车间，煤炭由井下运输到地面一样，是整个生产过程中不可缺少的环节。它所必需的劳动资料和劳动力，以运输费用的形式追加到运输的产品中去，所不同的只不过是海上运输把初次完成的产品，从一个独立的生产场所运到相隔甚远的另一个生产场所罢了。

海上运输的第二个任务是实现商品从生产领域到消费领域，用现代语言表述，叫做“物流”。运输是“在商品流通领域中对生产和消费之间的联系起中间作用的劳动”^[4]，这种劳动主要包括两部分：一部分是属于生产过程在流通领域中的继续，如从事商品的分类、包装、运送、装配和保管等；另一部分是形成商品形态变化，即把商品变成货币和把货币变成商品过程中所发生的，包括销售、价格计算、簿记、出纳、通信

[1] 曾国雄，张志清（台湾）著，《海商法》，2003年8月，第2页。

[2] 重田晴生等著，《海商法》，青林书院，1994年11月，第5页。

[3] 吴焕宁主编，《海商法学》，法律出版社，1989年，第1页。

[4] 《马克思恩格斯全集》第25卷，人民出版社，1982年，第540页。

等劳动，这是非生产性的、纯粹的商业劳动（对商业劳动的分类，有人提出异议，认为售货、簿记、出纳等劳动也是生产性劳动）。显然，海上运输应该属于前一部分——生产性劳动，而不是商业劳动。

商业性航海活动反映的是中世纪商航一体时代的运输特点，船舶所有人和货主是同一个人。他们从事海上运输的目的是为了到海外进行商品交换，航海只是一种手段，所以也称航海贸易，亚洲国家称之为“海商”，调整此种关系的法律规范的总称叫“海商法”。自18世纪末至19世纪初，西欧完成了产业革命，国际贸易和航运事业蓬勃发展，商航一体的时代开始解体，海上运输已成为独立的生产部门，各国创立了独立的海上运输企业，“航海贸易”或“海商”已不能确切地反映这个法律部门所调整的内容。换言之，海商法已不再调整商业性活动。海商法的名称也应正名为“海事法”（考虑我国海商法并未易名，为一致起见，本书仍沿用“海商法”习称，但除海商法专有名词外，凡“海商”一词均用“海事”代替）。这里的“海事”是广义的海事，即包括了海上运输中发生的和与船舶有关的各种特定关系。在当今的航海活动中，贸易双方只能以海上运输合同当事人的身份出现。这样，围绕海上运输，必然发生与船舶所有人、承租人、承运人、救助人、保险人等有关的一系列民事关系，调整这部分关系的法律规范就构成了海商法的主要内容。各沿海国或港口当局，出于对港口、船舶安全的管制以及沿海水域环境的保护，制定了各种法律、法令、规章和规则，构成以规范船舶安全和保护海洋环境为中心的各种行政法规，从而发生了与船舶有关的船舶所有人与行政当局的行政法律关系。

必须特别强调指出，围绕海上运输和船舶发生的社会关系，并非都由海商法加以调整。除海商法规定或合同约定的特定关系外，其他关系则由其他法律，如海关法、检疫法和税法等加以调整。

综上所述，我们认为，海商法应定义为：海商法是调整特定的海上运输关系和船舶关系的法律规范的总称。

二、海商法的调整对象

调整对象是指某一法律部门所调整的特定的社会关系，它是划分法律部门的基本依据和出发点。不同的部门法律有不同的调整对象。调整就是对社会关系和人们的行为在法律上作出肯定或否定的评价。海商法应以哪些社会关系为其调整对象，人们颇有争议。但是从上述关于海商法的定义可以看出，它的调整对象就是海事法规范所作用的社会关系，也就是海事法规范所作用的特定海上运输关系和船舶关系，从而依海事法规范对该社会关系和人们的行为在法律上作出肯定与否定的评价。《中华人民共和国海商法》第一条规定：“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，促进海上运输和经贸的发展，制定本法。”根据这一规定，我国《海商法》的调整范围应包括以下两大方面的社会关系：

（一）海上运输中发生的特定社会关系

1. 有关海上运输的合同关系

主要是围绕着提单（Bill of Lading - B/L）、租船合同（Charter Party - C/P，主要指航次租船合同 - Voyage Charter Party）、拖带合同（Contract of Towage）、旅客运输合同（Contract of Carriage of Passengers）、救助合同（Contract of Salvage）、保险合同（Contract of Insurance）等所发生的合同当事方之间的民事法律关系。

2. 海上侵权关系

主要指因船舶碰撞、船舶污染海洋环境等行为所引起的肇事方与受害方之间的法律关系。

3. 海上特殊风险产生的社会关系

如共同海损中有关各方分摊与补偿的关系，海事赔偿责任限制中的责任限制权利主体与各债权人之间的关系等。

上述特定关系主要表现为民事权利义务关系，特别是债权、债务关系，属民法范畴。这是海商法所调整的主要内容。

(二) 与船舶有关的特定社会关系

1. 船舶的法律地位

主要围绕船舶国籍、船舶航行权、沿海运输权等方面发生的船舶所有人或光船承租人与船旗国或沿海国有关当局之间的关系。

2. 船舶物权

主要指涉及船舶所有权、船舶抵押权、船舶优先权等问题时所产生的船舶所有人与各债权人，或者与法院或仲裁机构之间的关系。

3. 船舶安全

主要是围绕船舶适航条件、船员配备等所发生的船舶所有人或光船承租人与港口有关当局的关系。

4. 船舶管理

主要指国家就航运管理、航运政策以及船舶登记等方面与海上运输组织、船舶所有人和经营人等之间的关系。

上述特定关系除船舶物权外，主要表现为国家行政机关与海上运输组织及船舶所有人之间纵向的行政法律关系，属行政法范畴。这种特定关系虽然不是我国《海商法》的主要调整对象，但是从国际海事立法的发展趋势看，这种关系由海事法律规范加以调整的必要性正在日益增强。

因此，海商法的调整对象可以定义为：调整海上运输中发生的和与船舶有关的特定社会关系。

三、海商法的特点

海商法是独立的法律部门，与其他法律部门相比较，有其鲜明的特点。

法国学者帕尔德修在其所著《18世纪海法集》一书的序言中指出，海商法具有3个特点：（1）普遍性。海商法不只受一个国家特殊利益和风俗的影响，在各国中是普遍的。（2）不动性。海商法不因政局的变化而受到影响，是不动的。（3）习惯起源性。海商法是根据航海习惯逐步形成的，它本身有其自主自立性。

笔者认为，海商法发展到今天，它的特点突出表现在以下几个方面。

（一）涉外性

海商法是具有较强涉外性的国内法。其涉外性主要表现在：（1）海商法调整的关系大多数是涉外关系或具有涉外因素的关系，即同一法律事实可能涉及不同国家或地区的法人或自然人；（2）海商法的表现形式（参见本章第二节。在法学理论上，过去法学家们将法的表现形式称之为“法的渊源”，由于对“渊源”一词的歧义，近年来国内外法学家都主张摒弃“法的渊源”一词，而使用“法的形式”一词——作者注），除了国内法之外，还包括国际条约和国际航运惯例；（3）海商法的效力范围，可及于本国海域的外国船舶，外国海域的本国船舶，甚至外国海域的外国船舶，而且我国《海商法》中的海上货物运输合同，其承运人的责任基础只适用于国际海上运输，而不适用于本国沿海和内河运输（将来修改《海商法》时，承运人的责任基础如果由不完全过失责任变为完全过失责任，《海商法》第四章有可能适用沿海，甚至内河货物运输）。

随着国际贸易和国际海运业的发展，海商法的涉外性有日益加强的趋势。自20世纪以来，在国际海事组织（IMO）、联合国贸易和发展会议（UNCTAD）和联合国国际贸易法委员会（UNCITRAL）等国际组织的努力下，制定了几十个国际海事公约，有力地推动了海商法的国际统一进程。在制定我国《海商法》的过程中，充分考虑了海商法的这一特点，吸收了目前国际上通行的国际海事公约的有关规定和航运惯例，并较准确地把握国际海事立法的发展趋势，对海上运输关系和船舶关系做了比较全面、具体的规定。

（二）技术性

海商法具有较强的技术性和专业性。海商法是有有关海上运输和船舶的法律规范。因此，这些法律规范必然涉及船舶适航条件、船员适任标准、航海技术、货物运输和管理业务等专业知识和技术技能。例如，在船舶方面，涉及船舶的结构和性能、船舶的设备和安全条件等；在船员方面，涉及船员的资格和培训、值班和发证等；在航海技术方面，涉及船舶驾驶、航线制定、雷达观测、航海图书资料的使用、气象报告、海