

中国海商法

陈宪民 何其荣 编著

海洋出版社

中国海商法

陈宪民 何其荣 编著

海洋出版社

1996年·北京

内 容 简 介

本书以《中华人民共和国海商法》和国际公约为法律依据,以我国的海事实践为素材撰写而成,本书具有一定的理论性和实用性,是自1992年我国海商法颁布以来第一部较全面反映我国现行海商法典基本内容的著作。本书共分十四章,作者在书中对我国现行海商法做了充分诠释。本书将对从事海商法研究的学者、律师、实务人员,以及有关院校的师生有所裨益。

图书在版编目(CIP)数据

中国海商法/陈宪民,何其荣编著. —北京:海洋出版社,1996.9

ISBN 7-5027-4189-5

I. 中… II. ①陈… ②何… III. 海商法—中国 IV. D92 2.294

中国版本图书馆 CIP 数据核字(96)第 14420 号

中国海商法

陈宪民 何其荣 编著

海洋出版社 出版发行

(100860 北京市复兴门外大街1号)

海洋出版社印刷厂印刷 新华书店发行所经销

1996年9月第1版 1996年9月北京第1次印刷

开本:787×1092 1/32 印张:12.5

字数:270千字 印数:1—1000册

定价:22.00元

海洋版图书印、装错误可随时退换

序

《中华人民共和国海商法》(下简称我国《海商法》)于1992年11月7日经第七届全国人民代表大会常务委员会第二十八次会议通过,以中华人民共和国主席令第64号予以公布,自1993年7月1日起施行。海商法的颁布,标志着我国的海事法制建设进入了一个崭新的历史阶段。

综观当今航运事业,我国航运业发展迅猛。目前,我国从事国内沿海运输的航运企业已有1300余家,从事国际海上运输的航运企业已有140余家。悬挂中华人民共和国国旗的远洋运输船队航行于世界150个国家和地区的1100多个港口。现在,我国所拥有的船舶载重吨位已居世界前10位,并被国际海事组织列为A类理事国。根据我国的航运现状,完全能说明我国是世界上最当之无愧的海运大国。

随着改革开放不断深化,社会主义市场经济的逐步建立,不断完善航运企业经营机制,建立国际航运中心,实现海上运输业务多元化服务,是我国海运现代化发展的战略目标。

海商法的施行,不但能调整海上运输的各种法律关系,而且是我国航运事业发展的法律保障。

《中国海商法》一书是根据我国《海商法》和国际公约的法律原则,结合海事实践撰写而成的。该书具有一定的理论性和较强的实用性,是自1992年我国《海商法》颁布后,我所见到的第一部反映中国现行海商法典基本内容的著作。我相

信,《中国海商法》一书的出版,将对从事海商法研究的学者、
律师、实务人员及院校的学生都有所裨益。

曹建明

1996年3月18日

* 本文作者系华东政法学院常务副院长、教授

目 次

第一章 绪 论	(1)
第一节 海商法的概念和调整范围	(1)
第二节 海商法的性质和特征	(5)
第三节 海商法的产生与发展	(8)
第四节 海商法的基本原则和作用	(11)
第二章 调整和管制海事纠纷的法律机制	(14)
第一节 海事管辖权	(14)
第二节 海商法的渊源	(23)
第三节 建立海商法的冲突规范	(26)
第四节 中国海商法	(28)
第五节 海事争议的解决	(34)
第三章 船 舶	(58)
第一节 船舶的概念与特征	(58)
第二节 船舶所有权	(62)
第三节 船舶抵押权	(66)
第四节 船舶留置权	(74)
第五节 船舶优先权	(75)
第四章 船 员	(84)
第一节 船员的概念	(84)
第二节 船长的职责与职权	(87)

第五章	海上货物运输合同	(96)
第一节	海上货物运输合同概述	(96)
第二节	提单	(109)
第三节	有关提单的国际公约	(122)
第四节	航次租船合同	(137)
第五节	多式联运合同	(145)
第六章	船舶租用合同	(151)
第一节	船舶租用合同概述	(151)
第二节	定期租船合同	(152)
第三节	光船租赁合同	(157)
第七章	海上旅客运输合同	(160)
第一节	海上旅客运输合同概述	(160)
第二节	海上旅客运输合同的成立和解除	(163)
第三节	海上旅客运输的国际公约	(176)
第八章	海上拖航合同	(180)
第一节	海上拖航合同的概念和特点	(180)
第二节	海上拖航合同的内容	(185)
第三节	海上拖航合同当事人的权利和义务	(188)
第四节	海上拖航引起的损害赔偿赔偿责任	(192)
第九章	船舶碰撞	(200)
第一节	船舶碰撞概述	(200)
第二节	船舶碰撞损害赔偿	(204)
第三节	船舶碰撞的管辖	(205)
第四节	船舶碰撞的事故处理	(208)
第五节	船舶碰撞的国际公约	(210)
第十章	海难救助	(215)

第一节	海难救助概述·····	(215)
第二节	海难救助合同·····	(226)
第三节	海难救助报酬·····	(238)
第四节	有关海难救助的国际公约·····	(242)
第十一章	船舶造成海上油污·····	(246)
第一节	海上油污概述·····	(246)
第二节	调整海上油污的国际公约·····	(248)
第三节	中国海洋环境保护法·····	(253)
第十二章	共同海损·····	(258)
第一节	共同海损的概念·····	(258)
第二节	共同海损的范围确定·····	(268)
第三节	共同海损的分摊理算·····	(281)
第四节	共同海损的理算规则·····	(286)
第十三章	海事赔偿责任限制·····	(290)
第一节	海事赔偿责任限制概述·····	(290)
第二节	我国海事赔偿责任限制制度·····	(292)
第三节	关于责任限制的国际公约·····	(296)
第十四章	海上保险·····	(302)
第一节	海上保险概述·····	(302)
第二节	海上保险合同·····	(306)
第三节	海上保险合同的基本原则·····	(316)
第四节	海上保险标的的全部损失和局部损失·····	(319)
第五节	委付制度和代位求偿权·····	(323)
第六节	海上货物运输保险·····	(325)
第七节	海上船舶保险·····	(333)
第八节	船东保赔协会·····	(336)

附录 中华人民共和国海商法·····	(340)
主要参考文献·····	(391)
后记·····	(392)

第一章 绪 论

第一节 海商法的概念和调整范围

一、海商法的概念

海商法(maritime law)是调整海上运输活动中的船舶及其所有人与其他有关当事人的法律关系的法规总称。

海商法调整的法律关系包括船舶、船员关系、海上货物运输合同关系、海上旅客运输合同关系、海上拖航关系、海上救助关系、船舶碰撞关系、海上污染关系、共同海损关系、船舶所有人责任限制关系、海上保险关系、海事争议处理关系等等。上述各种关系都属于民事商事法律关系。因此,根据海商法调整的范围,可以看出海商法是由以下5个方面的法规汇总而成。

(一)海上运输的组织和管理法规

海上运输企业在组织和管理海上运输事务中所颁布的法规。对船舶的规定有,船舶所有权和国籍取得、船舶登记、船舶航行权等等。对船员的规定有,船员职称取得、船员考试、发证和雇佣等等。在国际海运市场组织和管理中,各海运国家之间制订了双边协定和国际公约来协调国际海上运输的发展。这些法规不但要求海运各方,不得以垄断、不公平运价的倾销和不正当竞争方式从事海上运输,而且也努力为世界航

运创造一个和谐的自由竞争环境。

(二)海上运输法规

海上运输法规是调整海上客运和货运当事人权利和义务的法规。它主要涉及旅客运送、以签发提单为运输方式和租赁船舶为运输方式的货物运输,以及海上拖带运输的规定。

(三)损害赔偿法规

损害赔偿法规是指在海上运输过程中,由于船舶碰撞、海上污染、共同海损和海上保险而引起船舶和货物的损害,进行赔偿、补偿和分摊的规定。

(四)海难救助法规

海难救助法规是确定船舶具有救助遇难船的义务,以及救助人和被救助关于救助效果和报酬分配的规定。

(五)海事争议处理法规

海事争议处理法规是指对争议具有管辖权的法院和仲裁机构处理海事纠纷的规定。

各国海商法都基于这种法律关系的基础上制订本法。波兰海商法规定:“海商法典是调整有关海上运输关系的法律。”前苏联海商法规定:“海商法典是调节商业性航海活动中发生的各种关系。”《中华人民共和国海商法》(下简称我国《海商法》)第1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、促进海上运输和经济贸易的发展,制定本法。”

二、海商法调整范围

综上所述,海商法典所调整的法律关系,即调整范围,包

括海上运输当事人、海上运输船舶和货物、船舶可航水域。

(一)海上运输当事人

海上运输当事人主要是自然人、法人和国家机关。他们是海商法所调整的法律关系的主体。这个基本主体主要以海上运输企业为中心。在这些主体之间的横向经济活动中所发生的法律关系都是海商法的调整范围。

(二)海上运输船舶和货物

海上运输船舶和货物是海商法调整的客体。船舶是海上运输中的主要工具,各国海商法对此都有明确的规定。希腊海商法典第1条规定:“本法中的船舶是指利用自身推进方式,以航海为目的,且净登记吨位不少于10吨的任何运输工具。”日本海商法第684条规定:“本法所谓船舶,是指以进行商业行为为目的而供航海之用的船舶。”韩国海商法第740条规定:“本法所称船舶,是指从事商业行为及其他为营利目的而供航海之用的船舶。”我国《海商法》第3条规定:“本法所称船舶,是指海船和其他海上移动式装置,但是用于军事的、政府公务的船舶和20总吨以下的小型船艇除外。”由此可见,海商法所调整的船舶,主要是商船,以商业营利为目的而使用的船舶。各种军事船舶和政府公务船舶,均不属于海商法的调整范围。货物是海上运输的对象,它包括可供运输的各种类型货物。

(三)船舶可航水域

船舶可航水域有公海、沿海、港湾、内河和内湖等。海商法中规定适用哪些水域,这都取决于各国的自然条件或航运立法规定。我国是个海运大国,根据我国海上运输体系以及实际进行水上运输方式划分,可以分为以下3种:①远洋运

输；②沿海运输；③内河运输。

这3种水上运输方式，各自在适用法律时有原则上的区别。远洋运输。第一，远洋运输的船员必须按国际船员考核标准雇佣；第二，远洋运输合同有其特定的含义；第三，远洋运输可以享受责任限制的规定。而沿海运输和内河运输的责任制度、运输合同、船员考核标准等方面与远洋运输相比有相当差异。近海运输和内河运输适用《中华人民共和国交通部水路货物运输规则》和《中华人民共和国内河交通安全管理条例》。但是，并非海商法对沿海运输完全不适用了。至于有关船舶其他法律关系，如船舶登记、检验、船员管理等行政关系不受水域范围的限制。

我国《海商法》第2条规定：“本法所称海上运输，是指海上货物运输和海上旅客运输，包括海江之间、江海之间的直达运输。”

“本法第四章海上货物运输合同的规定，不适用于中华人民共和国港口之间的海上货物运输。”本条法规明确限定了我国《海商法》在涉及海上运输合同关系时适用的水域范围。即海上货物运输合同只适用于中国港口与外国港口间的国际海上运输，而这种运输只能在海上或与海相通的可航水域进行。我国《海商法》第165条和第171条规定，船舶碰撞和海难救助仅适用于“在海上或者与海相通的可航水域”发生的这类事故。

综观上述海商法的调整范围，我们认为，海商法是指：调整海上或者与海相通的可航水域上发生的船舶及其所有人与其他有关当事人之间的民商关系或其他关系的法律规范总称。

第二节 海商法的性质和特征

一、海商法的性质

根据上节海商法的概念和调整范围分析,我们不难看出,海商法是调整海上运输中的民事、商事和海事关系,而这些关系具体表现在海上运输中是,船舶与船员之间、承运人与托运人、收货人之间、承租人与出租人之间、救助人与被救助人间、保险人与被保险人之间等方面的关系。可见,这些当事人所引起的法律纠纷,既会涉及国内法规范,又会涉及国际法规范;既会涉及民事规范,又会涉及商事规范。关于海商法的法律属性是哪一类法律,在理论上一直有不同的争议。有人认为是属于民法,也有人认为是属于商法,还有人认为是属于海运私法等等。我们认为应该仔细研究和分析海商法的主导立法的原则、海商法律规范特点和历史发展,才能更好地认识海商法的性质。

海商法是一门很古老的法律,传统法律是由中世纪海运商人的习惯法形成的,主要适用于欧洲地中海和大西洋沿岸的海运城帮们的商事活动。随着产业革命发生变化,原有司法制度不再适应历史和经济发展的需要了,一些国家先后制定了统一商法典,如1807年的法国商法典、1897年的德国商法典、1898年的日本商法典等等。这些国家把商法从民法中分立出来,成为“民商分立”的法制。海商法被归入商法之中。他们认为,在海商法中,恰恰可以看到整个商法的缩影。另有

一些国家采用“民商合一”的形式。把海商法编入民法之内,如1934年荷兰民法典、1942年意大利民法典。有些国家还把民法视为海商法的特别适用法,如波兰海商法第1条规定“本法典所没有规定者,民法中的规定适用于航运中产生的民事纠纷”。这条法律被认为,在处理海事案件时,海商法的法律条文对案件某些方面没有规定,可以按民法的规定来处理海事案件。

从上述不同法律制度来看,法律随着社会和经济的发展会发生变化,有些法律的基本原则会出现跨越学科的同时使用或交叉使用。《民法通则》第2条规定:“民法调整平等主体的公民之间、法人之间、公民和法人之间的财产关系和人身关系。”这种原则在经济法和公司法等有关法律中也同样使用。国际贸易法和国际商法中的海上运输法规和海上保险法规在海商法中是主要法律规范。国际私法的冲突规范在处理涉外海事案件中也是一种主要的法律规范。鉴于上述理由,某些法律原则被同一使用或交叉使用,在现代社会和经济发展中会更为普遍。海商法就是其中之一。但是,研究海商法的性质时,决不能把海商法简单类推是国际私法、民法、商法或经济法的一部分。

我国海商法是通过国家立法机构,根据立法原则、航运政策和国内外海运实践制定的一项法律。海商法是属国内法、一个独立的法律部门。海商法典所涉及的船舶优先权制度、海难救助制度、共同海损制度、海事赔偿责任限制等制度,是其他法律所不能规范的规定。

二、海商法的特征

海商法是一门涉及面广、专业技术性强的法律。在实践中,可以看出它具有以下4个特征。

(一)海商法适用规范具有国际性

海商法是国内法,但是,在其法典中吸取了许多国际法律规范。这种特殊做法反映了海商法的涉外因素较为常见。国际间规范海上运输的法规和公约很多。各国制定海商法时,会援引一些国际规范。我国海商法中也包含许多国际规范,如关于承运人的责任和免责范围,分别借鉴了《海牙规则》、《维斯比规则》、《汉堡规则》;关于旅客运输规范依据是《1974年海上旅客及行李运输雅典公约》;关于海事赔偿责任限制规范以1976年《海事索赔责任限制公约》为依据。海商法吸取国际规范是符合这门法律具有涉外性的需要。

(二)海商法具有责任限制的特殊性

海商法的赔偿责任限制是由海商法的特殊性而发展起来的。海上运输风险甚大,一旦船舶遭受海难损失会极大,一般自然人和法人难以赔偿全部损失金额。为了促进航运业的繁荣,各国海商法和国际公约制定了一套赔偿责任限制的规定,即船舶一旦发生海难,其损失金额超过责任限额的规定,当事人只需按限额规定的最高赔偿额赔付。

(三)海商法具有物权的規定

海商法物权规定是由海上运输的债务引起而产生的,法典中制定的船舶优先权和船舶抵押权是用于清偿债务的规定。海上运输提单也是一种物权凭证,它可以被抵押、转让或出售。海商法的物权特别规定有利于海上运输的发展,更有

利于调整海运中发生的法律关系。

(四)海商法具有习惯性规范

古代法律文献记载,中世纪就制定了罗度海法以及3个著名的海法——康苏拉度海法、奥列隆海法、威斯比海法。这些法律都列举了许多海事判例、惯例以及成文规定。海上抛货政策就是当时一个典型的习惯用法。现在称共同海损,这个习惯用法已被编纂成册,即1974年《约克-安特卫普规则》。当今许多国家海商法吸取了古老海法的精华原则为己所用,国际公约也引用了它们的法律典范为当代国际海运服务。

第三节 海商法的产生与发展

海商法是随航海贸易发展起来的一门古老的法律。它有一个漫长的历史发展阶段。据有关文献记载,这项法律起源于航海贸易的主要发源地——欧洲。欧洲古老的海法成了海商法发展的萌芽。

一、海商法的产生和初期发展阶段

海商法起源于中世纪,以早期航海贸易最活跃的欧洲地中海地区为中心。公元前9世纪,位于地中海东部的航海贸易商人,把长期交往中积累的习惯规定汇集成法,成为规范他们之间航海贸易的罗度海法(Lex Rhodia)。罗度海法汇集了海上抛货政策规定和船舶冒险借贷等方面的习惯规定。这些规则是现代海商法共同海损和海上保险发展初期的习惯法。中世纪,在地中海、大西洋和北海沿岸的海事惯例法中最著名