

·《中华人民共和国法律诠释》丛书·

中华人民共和国 海商法诠释

《中华人民共和国法律诠释》编写委员会

人民法院出版社

• 中华人民共和国法律诠释丛书 •

中华人民共和国 海商法诠释

主 编 傅旭梅

副主编 王茂深

撰稿人 (按姓氏笔划为序)

王茂深 王淑梅 沈满堂
张进先 金正佳

人民法院出版社

1995年9月

(京)新登字 051 号

责任编辑 侯笑宇

技术编辑 姚家清

封面设计 郑志标

中华人民共和国海商法诠释

主编 傅旭梅

、 人民法院出版社出版发行

新华书店经销

三河市科教印刷包装集团印刷

850×1168 毫米 大 32 开 16.125 印张 400 千字

1995 年 9 月第 1 版 1996 年 4 月第 2 次印刷

印数:3000 8000

ISBN 7-80056-310-3/D·382 定价: 32 元

出版说明

新中国成立以后,我国明令废除了国民党的以“六法全书”为代表的全部反动法律,逐步制定了以宪法为根本的一系列法律、法规,特别是在党的十一届三中全会以来,社会主义法制建设取得了显著的成绩。以宪法为首,已经建立了一个包括刑法、民法通则、经济合同法、刑事诉讼法、民事诉讼法、行政诉讼法等为主干的一个比较完备的法律体系。为了展示我国法制建设的成就,帮助广大群众理解、遵守国家法律和更好地维护自己的合法权利,为了有助于从事司法工作的同志正确地理解、准确地适用法律,同时也为了方便从事法律教学、研究工作的同志,我们组织编写了这套中华人民共和国法律诠释丛书。

丛书旨在理论和实践结合的基础上,准确、精炼地阐释我国的法律。在具体诠释每个法律时,以法律的条文为线索,逐条写出条文要旨,并对其中关键的词句进行解释,之后列出与该条文相关的法律、法规、司法解释、行政规章等的条文和内容,必要时列举相关问题的案例。通过这些步骤,力求既有利于读者完整、准确地理解、掌握法律条文,又避免从多种出版物上查找相关资料的麻烦,为读者学习、研究、适用法律提供最大的方便。

丛书分刑法、民法通则、婚姻法、继承法、经济合同法、技术合同法、破产法、海商法、商标法、专利法、版权法、刑事诉讼法、民事诉讼法、行政诉讼法等册,分册陆续出版。

人民法院出版社

1994年3月

前 言

《中华人民共和国海商法》自 1993 年 7 月 1 日施行以来,我国的海事审判工作和海商法学术研究都取得了很大成绩。尤其通过依法妥善地处理海事、海商案件,对调整海上运输关系、船舶关系,促进海上运输和经济贸易的发展发挥了非常重要的作用。由于海商法是根据海上运输特点制定的一部特别民事法律,它以目前通行的海运方面的国际公约为基础,吸收体现国际航运惯例的民间规则,借鉴有广泛影响的标准合同。它是一部具有很强国际性的国内法。因此,在理解和适用上难度较大。为了帮助从事海事审判工作的同志全面、正确地理解海商法,准确地适用海商法,同时也给海商法界、海上运输行业、海上保险部门、海商法教学科研等单位的同志提供方便,我们在总结海事审判工作经验和广泛吸收海商法学术界已有的研究成果的基础上,编写了这本《中华人民共和国海商法诠释》。

本书除对海商法进行逐条解释外,还在每一条下面编录了相关的法律、法规、司法解释和国际公约的规定。在某些条文下面还插入了审判案例,借以加深理解。

本书的撰写人是中华人民共和国最高人民法院和上海、广州海事法院从事海事审判工作的法官。由于海商法颁布的时间还不长,海事审判工作的经验还不丰富,我们对海商法的理解也还有待进一步深入,因此,本书不足之处在所难免,恳望读者批评指正。

作 者

1995 年 5 月

目 录

概 述	(1)
第一章 总则	(5)
第二章 船舶	(13)
第一节 船舶所有权	(14)
第二节 船舶抵押权	(19)
第三节 船舶优先权	(34)
第三章 船员	(59)
第一节 一般规定	(59)
第二节 船长	(63)
第四章 海上货物运输合同	(69)
第一节 一般规定	(70)
第二节 承运人的责任	(86)
第三节 托运人的责任	(130)
第四节 运输单证	(141)
第五节 货物交付	(160)
第六节 合同的解除	(172)
第七节 航次租船合同的特别规定	(176)
第八节 多式联运合同的特别规定	(190)
第五章 海上旅客运输合同	(199)
第六章 船舶租用合同	(229)
第一节 一般规定	(229)
第二节 定期租船合同	(230)
第三节 光船租赁合同	(243)

第七章 海上拖航合同.....	(253)
第八章 船舶碰撞.....	(269)
第九章 海难救助.....	(295)
第十章 共同海损.....	(345)
第十一章 海事赔偿责任限制.....	(375)
第十二章 海上保险合同.....	(405)
第一节 一般规定.....	(406)
第二节 合同的订立、解除和转让	(415)
第三节 被保险人的义务.....	(433)
第四节 保险人的责任.....	(438)
第五节 保险标的的损失和委付.....	(451)
第六节 保险赔偿的支付.....	(459)
第十三章 时效.....	(469)
第十四章 涉外关系的法律适用.....	(481)
第十五章 附则.....	(503)

概 述

《中华人民共和国海商法》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。

《中华人民共和国海商法》(以下简称海商法)是调整海上运输关系、船舶关系的法律。其立法宗旨是为适应我国改革开放之需要,运用法律手段调整海上运输当事人、船舶当事人之间的横向财产、经济关系,保护有关各方当事人的合法权益,维护国际航运秩序,促进我国海上运输和经贸的发展。海商法的颁布、实施标志着我国的海事法制建设进入了一个崭新的时期。

我国是一个航运大国,船舶吨位占世界第九位。悬挂我国国旗的船舶航行于世界150多个国家和地区的1100多个港口。有150多个国家和地区的船舶频繁进出我国港口。我国90%以上的进出口货物都是通过海上运输的。海上运输环节多,社会性强,风险大,法律关系十分复杂。特别是在远洋运输中当事人之间的法律关系大多具有涉外因素,如海运合同的一方或双方是外国的法人、自然人;货物的装卸港是在外国;海损事故发生于外国海域等,这种涉外法律关系,虽然可以通过制定相应的冲突规范来确定适用哪个国家的法律来处理纠纷,但不能从根本上消除各国海事立法之间的冲突。为统一各国的海事海商立法,自本世纪以来,先后制定的涉及到海事海商法律的国际公约达数十个之多。为了能与国际航运法律规定相协调,在总结了我国40多年的航运实务所积累的丰富经验的基础上,从我国国情出发,同时考虑到国际海运立法的发展趋势,使我国的海商法能与国际上的一些主要海运公约接轨。我国海商法的起草工作,历时40年之久,先后易稿25次,终获通过。我国海商法从起草到颁布实施走过了一条漫长而曲折的道路。

我国海商法共有 15 章 278 条,是建国以来条文最多的一部法律,与世界各地海运国家的海商法典相比较,是最为新颖的一部法律。

我国海商法具有以下特点:

第一,反映、体现了社会主义市场经济原则。党的十四大提出建立社会主义市场经济体制,海商法规范了作为市场主体的船舶所有人与货物的托运人、收货人,船舶抵押权人与抵押人,救助人与被救助人,海上保险人与被保险人之间的权利义务,使其所从事的经济活动,通过依法订立合同来实现。这些规定有利于将运输企业及与其相关的经贸、金融、保险企业推向市场,促进生产的发展。

第二,保持与国际通行做法相一致,使之尽量与国际公约接轨。海商法是一部涉外性很强的法律,其有关章节的规定均应与国际上通行的做法保持一致。国际通行的做法大都反映在有关的国际公约中,有的虽无国际公约,但却有国际航运惯例可供参考,主要反映在某些国际通行的标准合同和习惯做法上。海商法有关各章参照了《1976 年统一海事抵押权和留置权某些规定的国际公约》、《1924 年统一提单的若干法律规定的国际公约》、《1968 年修改统一提单若干法律规定的国际公约议定书》、《1978 年联合国海上货物运输公约》、《1974 年海上旅客及其行李运输雅典公约》、《1910 年统一船舶碰撞某些法律规定的国际公约》、《1989 年国际救助公约》、《1976 年海事索赔责任限制公约》以及《1974 年约克·安特卫普规则》等,与目前国际公约和国际航运的惯例是基本一致的。海商法既符合我国客观实际,又有利于把我国的航运企业推向国际市场。

第三,是一部新颖的具有时代特征的法律。海商法科学地总结了建国以来的海上运输和经济贸易的实践经验,从我国的国情和实际需要出发,以通行的国际公约和航运惯例为基础,注重反映国际航运立法的发展趋势。例如,较好地平衡了承运人与托运人双方

的利益关系,加大了承运人的负担,适当地照顾了托运人的利益,以促进海上运输和国际贸易事业的发展。与一些主要航运国家的海商法相比较,我国海商法是一部较新颖的法律。海商法中的多式联运、海难救助的“特别补偿”、船舶抵押、光船租赁等规定,以及在法律中使用“特别提款权”等,都是当今航运实务中的最新的成功经验的总结,体现出我国海商法的时代特征。

第一章 总 则

本章阐明海商法的立法宗旨,是维护各方当事人的合法权益,促进海上运输和经济贸易的发展。本法调整的法律关系是海上运输关系和船舶关系。规定了本法适用的范围;海上运输是指海江和江海之间的直达运输,不包括沿海、内河港口之间的货物和旅客运输;船舶是指海船及其他海上移动装置,不包括 20 总吨以下的船舶和用于军事的、政府公务船舶。我国港口之间的海上运输和拖航,只能由悬挂我国国旗的船舶经营,非经主管部门的特批,外国籍船舶不得经营。我国的船舶必须依法进行登记,方可取得悬挂我国国旗航行权。海上运输的行政管理统一由中华人民共和国交通部行使。

第一条 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。

【释义】

本条阐明了海商法的立法宗旨。

海商法的立法宗旨是为调整海上运输关系、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。

“调整海上运输关系、船舶关系”是指调整上述二关系的有关当事人之间产生的权利义务关系。“海上运输关系”的当事人主要是指(1)海上运输中的承运人、实际承运人同货物的托运人、收货人或者旅客之间的关系;(2)承拖方同被拖方之间的关系;(3)保险人同被保险人之间的关系。

“船舶关系”的当事人主要是指船舶所有人、经营人、出租人、承租人之间,船舶抵押权人同抵押人之间,海难救助人同被救助人之间的关系。上述两种关系人之间的权利义务是通过签订合同来实现的。这些合同主要包括海上货物运输合同、海上旅客运输合同、租船合同、拖航合同、船舶抵押合同、救助合同和海上保险合同等。这些当事人之间的关系为平等民事主体之间横向的财产、经济关系,当事人的合法权益主要是通过依法签订与履行合同和依法承担违约责任、侵权责任得到维护的。特别是在改革开放深入实施,社会主义市场经济迅速发展的情况下,依法保护参与航运市场的各方当事人的合法权益尤为必要。

第二条 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。

【释义】

本条规定了本法的适用范围。

本法适用的范围是海江之间和江海之间直达的海上货物运输和海上旅客运输。

本条第二款规定了在我国港口之间的海上货物运输合同,不适用本法第四章规定的海上货物运输合同。对此款应理解为沿海货物运输和旅客运输,内河货物运输和旅客运输,或者沿海与内河交叉的货物和旅客运输,均不适用本法第四章的规定。之所以这样规定,是基于目前我国的沿海、内河运输同国际海上货物运输至今一直实行了两种不同的责任制度相关联的。我国现行的沿海和内河的货物运输,统称“水路货物运输”,它是由《中华人民共和国合同法》以及据其制定的《水路货物运输合同实施细则》(简称

“实施细则”)和《水路货物运输规则》(简称“货规”)来进行调整的。目前仍实行着计划管理,承运人包括两港(装货港和卸货港)一航(承运人——船方),对其所承运的货物承担的是严格的赔偿责任的制度,即除因不可抗力、货物本身的原因、托运人或者收货人本身的过错造成的货物损失外,承运人均应负赔偿责任,并应按照货物的实际损失进行赔偿。沿海和内河货物运输使用的运输单证是不可转让的简便“运单”。而本法第四章有关海上货物运输合同的规定,是依照有关国际公约、国际惯例或者航运惯例制订的。在远洋海上货物运输合同中的承运人是专指船方,并不包括港口经营人,远洋运输经营实行的不是计划经济而是随行就市;所实行的是不完全的过失责任赔偿制度和赔偿责任限制制度。上述的“不完全的过失责任赔偿制度”,是指由于驾驶船舶或者管理船舶的过失造成的货物损失,承运人不负赔偿责任;而“赔偿责任限制制度”,是指在法定的最高赔偿限额内负赔偿责任,而不是按照货物的实际损失赔偿。远洋运输中所使用的运输单证是受到有关国际公约严格约束的,一般均可供在市场上转让的“提单”。综上所述,故在本条第二款中作出了本法第四章有关海上货物运输合同的规定,不适用我国的沿海货物运输和内河货物运输。当然,随着改革和开放深入实施,社会主义市场经济的迅猛发展,国家计划的调整和减少,沿海货物运输和内河货物运输同远洋海上货物运输实行同一个赔偿制度的条件成熟时,再通过立法程序来彻底解决这一矛盾是完全有可能的。

第三条 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。

前款所称船舶,包括船舶属具。

【释义】

本条阐明了本法所调整的船舶的涵义。

本法中的船舶,是指海船和其他海上移动式装置。用于军事的在编服役的舰艇和军辅船和用于政府公务的船舶如港监船、卫生检疫船、边防船舶、海关缉私船以及港口的消防船舶等不包括在内。“用于军事的船舶”是指军队现役在编的,以运送武器、弹药、装备、给养等军需物品为目的的,而不收取运费和其他任何形式款酬的船舶。

“船舶属具”是指不属船舶的构成部分,附属于船舶的,可以独立存在的物,但它是为了航行和营运所需而随船附属的船舶“属具目录”载明的经常使用的器具,如罗经、救生艇筏、索具等。

船舶具有以下三个特征:(1)船舶须是位于海上的,是指海船,从而排除仅限航行于江河湖泊的内河船舶。船舶的航行区域可分为远洋、近海、沿海和内河四类。而海船是指在前三类区域航行的船舶,因海船与内河船舶在船舶构造性能上以及其对航行的要求、船员的配备等方面是有所不同的。但是如果海船与内河船发生了碰撞,还是可以适用本法第八章有关船舶的规定的。(2)船舶必须是用于水上航行的,是以移动为目的的。灯船、水上仓库、浮船坞、海上钻井平台中的固定平台均不属船舶。(3)船舶必须是海上移动式装置,船舶是由一定的材料和设备而建造的。应具有一定的构造呈现具备浮性的某种凹型或内空状态。筏子、木排、水上滑器等不属船舶。

【有关国际公约】

(一)《关于统一提单的某些规定的国际公约》
(节录)(1924年8月25日订于布鲁塞尔)

第一条第四款 “船舶”:是指用于海上货物运输的任何船舶。

(二)《1974年海上旅客及其行李运输雅典公约》(节录)(1974年12月13日)

第一条第一款第三项 “船舶”,仅指海运船舶,而不包括气垫船。

(三)《1969年国际油污损害民事责任公约》
(节录)(1969年11月29日)

第一条第一款 “船舶”,是指装运散装油类货物的任何类型的远洋船舶和海上船舶。

(四)《1989年国际救助公约》(节录)(1989年4月28日)

第一条第二款 船舶系指任何船只、艇筏或任何能够航行的构造物。

(五)《1990年国际油污防备、反应和合作公约》(节录)(1990年11月30日订于伦敦)

第二条第三款 船舶系指在海洋环境中营运的任何类型的船舶,包括水翼船、气垫船、潜水器和任何类型的浮动航行器。

第四条 中华人民共和国港口之间的海上运输和拖航,由悬挂中华人民共和国国旗的船舶经营。但是,法律、行政法规另有规定的除外。

非经国务院交通主管部门批准,外国籍船舶不得经营中华人民共和国港口之间的海上运输和拖航。

【释义】

本条是关于我国沿海运输权的规定。

一国的沿海、内河运输属于国内运输,它涉及到国家的安全和经济命脉,是国家主权的重要内容之一。本条规定了我国沿海港口之间的运输和拖航,只能由悬挂我国国旗的船舶经营,外国籍船舶不得经营我国沿海港口之间的(沿海)海上运输和拖航业务。本条

第一款“法律、行政法规另有规定的除外”，是指对某些悬挂我国国旗的船舶从事我国沿海运输和拖航仍可作出限制性规定。如《中华人民共和国水路运输管理条例》(国务院〔1987〕46号文发布)第七条规定“未经中华人民共和国交通部准许，外资企业、中外合资经营企业、中外合作经营企业不得经营中华人民共和国沿海、江河、湖泊及其他通航水域的水路运输。”该条例的实施细则(1987年发布实施)第三条规定“中华人民共和国沿海、江河、湖泊及其他通航水域中的旅客、货物运输必须由中国企业、其他单位或个人使用悬挂中华人民共和国国旗的船舶经营。未经中华人民共和国交通部批准，在中国注册登记的外资经营企业、中外合资经营企业、中外合作经营企业(以下简称‘三资企业’)的船舶不得经营上述水域的旅客运输和货物运输。中国企业、其他单位和个人运输船舶租赁给‘三资企业’或用‘三资企业’的船舶经营上述水域的旅客运输和货物运输的，亦应按本条前款规定，经交通部批准。”

外国籍船舶不得经营中华人民共和国港口之间的海上运输和拖航，但是在特殊情况下，经国务院交通主管部门批准者除外。这种特殊情况是指在我国从事沿海运输的国轮的运力不能满足货物运量需要的情况下，交通部可特批使用外国籍船舶从事我国港口之间的海上运输，以弥补海上运输能力之不足。

目前在国际多数航运国家的立法上都作出了国内沿海运输不准外国籍船舶经营的规定。如前苏联、美国、法国、德国、意大利、加拿大等国均如此。我国海商法对此的规定是在肯定其基本原则的基础上，又作出了某些灵活的规定，这反映了我国海商法有其自己的立法特点。

第五条 船舶经依法登记取得中华人民共和国国籍，有权悬挂中华人民共和国国旗航行。