

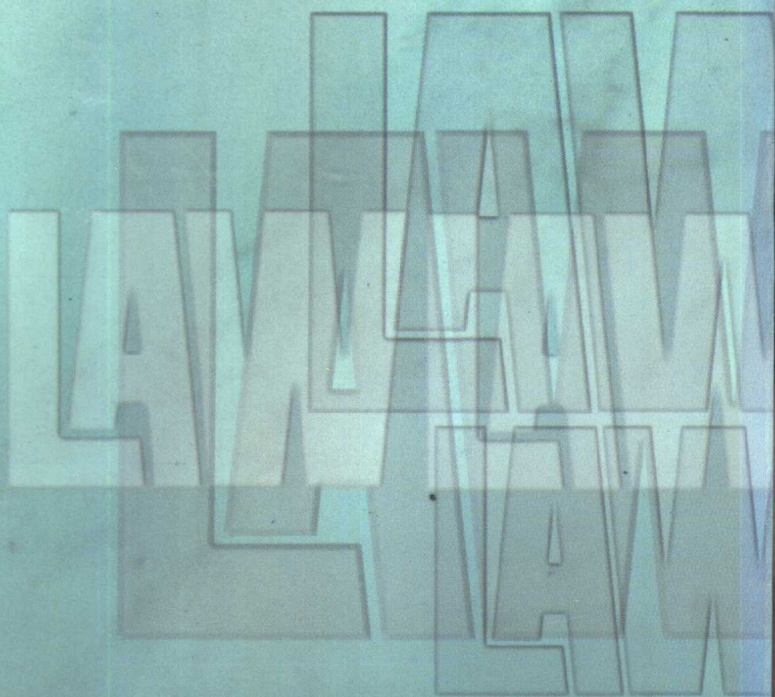


二十一世纪法学丛书

海商法概论

An Introduction to Maritime Law

赵国玲 著



北京大学出版社

21 世纪法学丛书

海 商 法 概 论

An Introduction to maritime Law

赵国玲 著

北京天学出版社

北 京·2000

图书在版编目 (CIP) 数据

海商法概论/赵国玲著. - 北京: 北京大学出版社, 2000.8
ISBN 7-301-04697-9

I. 海… II. 赵… III. 海商法-概论 IV. D996.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2000) 第 70179 号

书 名: 海商法概论

著作责任者: 赵国玲

责任编辑: 张晓秦 张彦平

标准书号: ISBN 7-301-04697-9/D·495

出版者: 北京大学出版社

地 址: 北京市海淀区中关村北京大学校内 100871

网 址: <http://cbs.pku.edu.cn/cbs.htm>

电 话: 出版部 62752015 发行部 62754140 编辑部 62752027

电子信箱: zpup@pup.pku.edu.cn

排版者: 北京市艺海打字服务社

印刷者: 北京银祥福利印刷厂

发行者: 北京大学出版社

经销者: 新华书店

850 毫米×1168 毫米 32 开本 12 印张 305 千字

2000 年 9 月第一版 2000 年 9 月第一次印刷

定 价: 20.00 元

21 世纪法学丛书编辑委员会

顾 问 (以姓氏笔画为序)

迟惠生 何芳川 胡鸿烈 钟期荣

主 任 赵震江

副主任 张守文 张晓秦

委 员 (以姓氏笔画为序)

马忆南 王 慧 王小能 王守瑜 甘培忠

李 鸣 刘守芬 朱启超 吴志攀 张潇剑

金瑞林 赵国玲 赵昆坡 饶戈平 徐 燕

贾俊玲 盛杰民 湛中乐 魏定仁

总 序

当今世界科技发展日新月异，知识经济初见端倪，人类社会将以崭新的面貌进入 21 世纪。与此同时，随着中国改革开放事业和世界经济全球化、区域化的迅猛发展，经济、社会、科技、教育、文化等各个领域层出不穷的问题，需要法律规制。特别是在新世纪即将到来之际，中国不仅高度重视“科教兴国”的发展战略，而且还把“依法治国”的治国方略提升到了宪法的位阶，这无疑会有力地促进法制建设的进一步发展。

为了反映中国法制建设的新发展，解析其中的新问题，以适应新的形势，我们深感有必要出版一套 21 世纪的法学丛书。

本套丛书的作者，有一批是在法学教育和法学研究领域耕耘多年的著名学者，也有一批是近些年来崭露头角，并在教学、科研一线工作的中青年专家，他们的著述在各自的领域里都有良好的影响。在内容方面，本套丛书力求反映法制建设和法学研究中的最新成果，并试图通过吐故纳新、推陈出新来推动我国法学理论事业的繁荣与发展。

本套丛书既可供法学研究参考之用，也可作为高等院校法学教材。由于本套丛书充分考虑了在实行“一国两制”情况下的相关法律问题，因而港、澳、台三地同样可将其选作教材。

特别需要指出的是，在本套丛书发起写作之初以及在编写过程中，得到了香港树仁学院校长钟期荣博士、校监胡鸿烈大律师的积极支持和热情资助，在此深表谢意。北京大学与树仁学院合办法律文凭教育已经多年，并已获巨大成功。在本套法学丛书出版之际，我们特别高兴将它们献给树仁学院的同学阅读。

此外，北京大学出版社的领导及各位责任编辑为本套丛书的出版付出了很多的辛劳，在此一并致谢。尽管我们为保证丛书的质量作出了很大的努力，但仍然会有一些错误和不足，诚望读者批评指正。

“21 世纪法学丛书”编委会

1999 年 8 月

目 录

第一章 绪论	(1)
第一节 海商法的概念及其调整对象	(1)
第二节 海商法的性质与特点	(4)
第三节 海商法的表现形式	(7)
第四节 海商法的形成与发展	(9)
第二章 船舶	(15)
第一节 船舶的概念及其法律性质	(15)
第二节 船舶登记与船舶国籍	(18)
第三节 船舶航行权	(23)
第四节 船舶所有权	(27)
第五节 船舶抵押权	(31)
第六节 船舶优先权	(34)
第七节 船舶留置权	(39)
第八节 关于船舶优先权与船舶抵押权的 国际公约	(41)
第三章 船员	(46)
第一节 船员概述	(46)
第二节 船长的职能	(49)
第四章 海上货物运输合同	(51)
第一节 海上货物运输合同概述	(51)
第二节 提单	(64)
第三节 提单以外的运输单证	(76)
第四节 关于海上货物运输的国际公约	(79)

第五节 航次租船合同	(95)
第六节 多式联运合同	(105)
第五章 海上旅客运输合同	(112)
第一节 海上旅客运输合同概述	(112)
第二节 海上旅客运输合同当事人的权利与义务	(114)
第三节 有关海上旅客运输的国际公约	(120)
第六章 船舶租用合同	(123)
第一节 船舶租用合同概述	(123)
第二节 定期租船合同	(124)
第三节 光船租赁合同	(136)
第七章 海上拖航合同	(139)
第一节 海上拖航合同概述	(139)
第二节 海上拖航合同当事人的权利与义务	(144)
第三节 海上拖航中的损害赔偿责任	(146)
第八章 船舶碰撞	(148)
第一节 船舶碰撞的概念与分类	(148)
第二节 船舶碰撞的损害责任及其赔偿	(152)
第三节 有关船舶碰撞的国际公约	(162)
第九章 海难救助	(169)
第一节 海难救助概述	(169)
第二节 救助款项	(173)
第三节 救助合同	(178)
第四节 有关海难救助的国际公约	(183)
第十章 共同海损	(188)
第一节 共同海损制度概述	(188)
第二节 共同海损的范围	(193)
第三节 共同海损的理算	(197)
第十一章 海事赔偿责任限制	(208)

第一节 海事赔偿责任限制概述·····	(208)
第二节 海事赔偿责任限制制度的主要内容·····	(212)
第三节 油污损害赔偿赔偿责任限制·····	(222)
第十二章 海上保险合同·····	(229)
第一节 海上保险合同概述·····	(230)
第二节 海上保险合同的基本内容·····	(244)
第三节 海上运输货物保险合同·····	(250)
第四节 船舶保险合同·····	(256)
第五节 保赔保险合同·····	(261)
第十三章 海事纠纷的解决·····	(268)
第一节 海事纠纷解决概述·····	(268)
第二节 海事仲裁·····	(273)
第三节 海事诉讼·····	(282)
第四节 海事仲裁与海事诉讼的比较·····	(299)
附录一 中华人民共和国海商法·····	(301)
附录二 中华人民共和国海事诉讼特别程序法·····	(348)
主要参考书目·····	(368)
后 记·····	(369)

Contents

Chapter 1	Introduction	(1)
Chapter 2	Ships	(15)
Chapter 3	Crew	(46)
Chapter 4	Contract of Carriage of Goods by Sea	(51)
Chapter 5	Contract of Carriage of Passengers by Sea	(112)
Chapter 6	Charter Parties	(123)
Chapter 7	Contract of Sea Towage	(139)
Chapter 8	Collision of Ships	(148)
Chapter 9	Salvage at Sea	(169)
Chapter 10	General Average	(188)
Chapter 11	Limitation of Liability for Maritime Claims ...	(208)
Chapter 12	Contract of Marine Insurance	(229)
Chapter 13	Settlement of Maritime Issues	(268)
Appendix 1	Maritime Code of the People 's Republic of China	(301)
Appendix 2	Special Maritime Procedure Law of the People 's Republic of China	(348)

第一章 绪 论

第一节 海商法的概念及其调整对象

一、海商法的概念

海商法历来有狭义和广义之分。但何谓“狭义”与“广义”，又有两种解释：

其一，狭义海商法主要调整平等主体之间与海上运输和船舶有关的横向民事关系，包括海上运输和有关船舶的合同、船舶物权、船舶碰撞、海难救助、共同海损及海上保险等。狭义海商法不调整或主要不调整纵向的行政关系。广义海商法既调整平等主体之间的横向民事关系，又调整非平等主体之间的纵向行政关系，甚至涉及刑事关系。其内容除涵盖上述狭义海商法所调整的关系外，还包括港口法、航道法、船员法、海事刑法、海洋环境保护法等等，基本囊括了有关海上事务的一切法律、法令和规章制度等。依此说来分析 1993 年 7 月 1 日起实施的《中华人民共和国海商法》（以下简称《海商法》），可以看出，该法除第一章总则和第三章船员等的个别条款属行政法规规范外，主要调整海上运输中发生的和与船舶有关的法律关系，属于狭义海商法。

其二，狭义海商法指冠名为“海商法”的法典，广义海商法指有关海运和海上立法的总称。

本书以我国《海商法》的规定为主要内容进行论述，同时涉及有关的国际条约、惯例及主要海运国家的有关法律规定。考虑

到海商法学界多数人的观点及我国《海商法》的立法宗旨，我们将海商法定义为：调整海上运输关系和船舶关系的法律规范的总称。

依文义而言，“海商”主要指海上商业性活动。这一词语用在欧洲中世纪早期的航海贸易中是恰当的。当时的商人既是船东，又是货主，他们以海洋为途径，以船舶为工具进行商品交换，这种船货一体的贸易形式被称为“航海贸易”或“海商”，调整此种关系的法律规范被称为海商法。但是，随着商品经济的发展和航海技术的进步，船货逐渐分离，海上运输已成为一个独立的生产部门，“海商法”一词已不能确切地反映这个法律部门所调整的全部内容，因而用“海事法”代之似乎更为贴切。但是，考虑到“海商法”名称由来已久，而且人们亦已更多地从现代意义上去理解“海商法”的内涵，因此，我们这里仍按照《中华人民共和国海商法》的规定，沿用“海商法”习称。

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社会关系。海商法的调整对象是什么？我国《海商法》第1条规定：“为了调整海上运输关系、船舶关系，维护当事人各方的权益，促进海上运输和经贸的发展，制订本法”，由此我们可以看出，海商法的调整对象是海上运输关系和船舶关系。

海上运输关系是指海上运输中所发生的特定社会关系。这类关系主要包括：海上运输合同产生的法律关系，如海上货物运输合同中承运人、实际承运人和托运人、收货人之间的关系等等；海上侵权行为引起的法律关系，如船舶碰撞引起的当事双方之间的损害赔偿法律关系等；海上特殊风险产生的社会关系，如共同海损中有关当事方之间的分摊与补偿关系；对海上运输进行管理所产生的行政法律关系，如国家交通主管部门与海运企业之间的

管理与被管理关系等。

上述特定的社会关系，除国家对海运进行行业管理属于纵向的行政法律关系外，主要表现为民事权利义务关系，属于平等主体之间的横向财产关系，是海商法调整的主要内容。

船舶关系是指与船舶有关的特定的社会关系。无论是海上客、货运输还是海上拖航、海难救助等海上活动，都离不开船舶。因此，同船舶营运有关的第三人之间因特定的行为或事件引起的法律关系是海商法调整的另一主要内容。这类关系包括：船舶所有权、船舶优先权、船舶抵押权、船舶留置权等船舶物权关系；船舶国籍、船舶航行权、沿海运输权等船舶法律地位关系；船舶登记、船舶检验、船员配备等船舶管理关系等等。

上述特定关系除船舶物权关系外，主要表现为国家行政机关与海运组织或船舶所有人之间纵向的行政关系，属于行政法的调整范围，在我国海商法中占据较小的篇幅。

从上述两种社会关系中可以看出，海商法调整的只是特定的海上运输关系和船舶关系，不是全部关系。不属于海商法调整范围的海上运输关系和船舶关系，由其他有关民事法律、行政法律或刑事法律等调整。如，有关船舶代理人、货运代理人的法律地位的内容，适用民法的有关规定；有关船员任用和劳动方面的内容，适用劳动法规的有关规定；有关船长违反救助义务构成犯罪的，适用刑法的有关规定。但是，海上运输关系和船舶关系的内容，海商法有规定的，应适用海商法；海商法与其他法规有抵触的，应以海商法的规定为准。

第二节 海商法的性质与特点

一、海商法的性质

关于海商法的性质，主要有以下几种观点：

（一）海商法是民法的特别法

国内外不少学者都认为，海商法是民法的特别法。因为从法律的调整对象（两者均主要调整平等主体间的财产关系）、法律规范的性质（两者的规范均带有一定程度的任意性）等方面看，海商法与民法均具有相同性。

但是，由于海上运输的特殊性，海商法的许多规定不同于民法，如海商法中关于船舶的规定与民法中动产的规定不尽相同，海商法中的不完全过失责任原则与民法的过错责任原则相悖，海商法中的海上赔偿责任限制与民法的按实际损失赔偿的精神不符等等。因此，海商法在许多方面均保持着其区别于民法的相对独立性。

（二）海商法隶属于商法

这是实行民商分立的国家的一种法律分类方法。这种方法把航海贸易视为一种商业行为，因此把海商法看做商法的一个部分或分支。如法国 1807 年的商法典、德国 1861 年的商法典都包含了海商法。

但是，随着海运经济的发展，国家干预经济的现象越来越多，如航运方面的保留货载、差额补贴等，这就使得海商法在商法规范之外又增加了若干行政法或经济法的内容。因此，把海商法看成是单纯商法的观点，已不完全符合世界经济及法律发展的实际。

（三）海商法是海法的组成部分

这种观点认为，海法是相对于陆上法、空间法而言的，以海事为中心或规范对象的法律即称为海法。海商法与海上国际法、海事国际私法、海上行政法等一起，构成了海法的组成部分。这种划分虽然不无一定道理，但将公海法与私海法（或称海事公法或海事私法）包容在一个法律部门之内，使海法的内容过于庞大，反而影响了法律体系的合理性。

（四）海商法是交通运输法的一个分支

这种观点认为，海商法调整的核心内容是海上运输关系，其名称应为“海运法”或“航运法”或“海上运输法”，其性质应同公路运输法、航空运输法、铁路运输法等一样，是交通运输法的一个分支。但是，如前所述，海商法不仅调整海上运输关系，还调整船舶关系，包括船舶国籍、船舶登记、船舶物权等广泛的问题，将海商法说成是交通运输法的一部分，显然不合适。

此外，还有观点认为海商法属于经济法、国际经济法或国际私法等。

上述观点尽管均有一定的合理成分，海商法尽管同民法、商法、海法、交通运输法、经济法、国际经济法、国际私法等法律部门有这样或那样的相似之处和某种程度上的联系，但它毕竟是一个独立形成和发展起来的、有着自己独特法律体系的、调整特定的社会关系的法律部门。因此，将海商法看做一个独立的部门法，比将其简单地划归为某个法律部门的特别法或组成部分更为适宜。

二、海商法的特点

作为独立的法律部门，海商法具有区别于任何其他法律的鲜明的特点，主要表现在以下几个方面：

（一）国际性

海商法虽然是各国的国内法，但具有极强的国际性，或曰涉外性。这是因为海商活动是一种国际贸易活动，它以海洋为通径，以船舶为媒介，沟通万国，若无共同遵守、适用的原则，而是各自为政，则这种国际贸易根本无法进行，一旦出现事故或纠纷也难以得到恰当的处理。所以各国海商法均对国际上通行的海商制度予以相当的尊重，不同程度地吸收了有关国际条约或国际航运惯例的内容。如我国《海商法》的有关章节就分别参考了有关的国际公约。可以肯定，随着国际贸易和国际海运业的发展，海商法的这种国际性还有日益加强的趋势。

（二）专业性

海商法具有很强的专业性。由于海商法调整的是海上运输关系和船舶关系，这就必然涉及这一领域的许多专门技术，如货物装卸与保管、船舶登记与检验、船员资格与配备以及海事法院的审理、仲裁机构的仲裁和对外贸易的运行等多种业务活动，要用法律规范如此广泛而复杂的业务活动，必然会出现大量的专业名词或术语。此为海商法专业性表现之一；之二，海商法中有一系列特殊的专门制度，如海难救助制度、共同海损制度、船舶优先权制度、海事赔偿责任限制制度等。这些制度是由海上运输的特殊风险决定的，是其他任何部门法律都不具备而由海商法所特有的专门制度。

（三）竞合性

海商法使多种法律规范统一协调于本法律之中，从而使不同性质的法律规范在本领域内发生竞合。如：国内法规范与国际法规范的竞合，海商法虽然是各国的国内法，但均吸收了有关的国际公约或国际航运惯例（如《海牙规则》、《维斯比规则》、《汉堡规则》、《约克—安特卫普规则》等）的内容；私法规范与公法规范的竞合，海商法大部分属于私法规范（如海运合同、船舶物

权、海上侵权等),但也有少部分属于公法规范(如船舶登记、船员资格等);实体规范与冲突规范的竞合,海商法规定了必要的实体规范,但为了解决涉外关系的法律适用问题,一般也规定冲突规范;此外还有民法规范(如物权、债权等)与商法规范(如保险等)的竞合等等。

第三节 海商法的表现形式

海商法的表现形式,亦称海商法的渊源,即海商法是通过哪些形式表现出来的。从各国的海商立法与司法实践看,海商法的表现形式主要有如下方面:

一、国内立法

国内立法是各国海商法的主要表现形式。由于各国情况不同,国内立法的形式亦不同。大体说来,有以下三种形式:第一种是国家制定统一的海商法典,如瑞典海商法典、我国《海商法》;第二种是国家在商法典中规定“海商”部分,如日本商法典海商编;第三种是国家有关部门制定单行法规,如英国、美国等的海上货物运输法等。当然也有许多国家是上述几种形式混合采用,既制定统一的海商法典或海商编,又制定各种单行法规。

在我国,全国人民代表大会及其常务委员会制定和颁布的法律,如《中华人民共和国海商法》和《中华人民共和国民事诉讼法通则》、《中华人民共和国民事诉讼法》等法律中有关海运部分的内容,是我国海商法的主要表现形式,其他海事法规,如国务院及其主管部门制定的有关船舶管理、航行安全、海损事故处理等方面的命令、条例、规定、办法、决议和指示等,也是海商法的重要形式。