

成人高等法学教育通用教材

海商法教程

司法部法学教材编辑部编审

主 编 吴焕宁

副主编 张湘兰

中国政法大学出版社

成人高等法学教育通用教材

海 商 法 教 程

司法部法学教材编辑部 编审

主 编 吴焕宁

副主编 张湘兰

撰稿人 (按撰写章节先后为序)

吴焕宁 郝明金

张湘兰 赵德铭

刘寿杰 李玉泉

中国政法大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

海商法教程/吴焕宁主编. —北京:中国政法大学出版社, 1996

ISBN 7—5620—1437—X

I. 海… II. 吴… III. 海商法—高等学校—教材 IV. D99
6.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字(96)第 02096 号

海商法教程

主编 吴焕宁

出版 中国政法大学出版社
发行 新华书店经销
印刷 北京语言学院出版社印刷厂印刷
开本 32
印张 9.75
字数 237 千
印数 10100
版次 1996 年 3 月第 1 版第 1 次印刷

书号 ISBN 7—5620—1437—x/ D · 1396
定价 10.00 元

声明 1. 版权所有, 侵权必究。
2. 如有缺页, 倒装, 由发行科负责退换。

作者简介

吴焕宁 中国政法大学国际经济法系教授、硕士生导师,中国国际经济贸易仲裁委员会仲裁员,中国海事仲裁委员会仲裁员,中国国际经济法学会副主席,中国国际法学会,中国国际私法学会和中国海商法协会理事等。主要著作有《海商法学》(主编)、《国际私法》(合著)、《中国海商法律与实务》(专著)等。

张湘兰 武汉大学副教授,硕士生导师,国际经济法在职博士生,中国国际经济法学会理事,长江海商法学会副秘书长。主要著作有《新编海商法》、《美国海事案例评析》、《海事法律辞典》(合编)等。

郝明金 山东大学法学院副院长,副教授,中国国际法学会理事。主要著作有《国际人权法》、《论发展权》等及论文 20 余篇。

赵德铭 厦门大学法律系副教授,国际经济法在职博士生。主要著作有《涉外经济合同的理论与实务》(副主编)、《国际经济法学》(合著)等。

刘寿杰 大连海事大学海商法专业在职研究生,大连海事法院海事审判庭庭长,曾在《海事审判》、《中国海商法年刊》、《远洋运输》等杂志发表论文多篇,参加编写《债法事典(海商法编)》、《中国海商法大辞典》等。

李玉泉 法学博士,副教授,中国国际私法学会理事。中国人民保险(集团)公司办公室法律处副处长。主要著作有《国际民事诉讼与国际商事仲裁》(主编)、《中国商事法》(主编)、《保险法基本理论研究》等。

说 明

为了适应社会主义市场经济体制对法学教育的要求,提高和规范成人高等法学教育人才培养的质量和规格,根据成人法律本、专科教学方案和教学大纲的要求,我们组织有关法学教授、专家 and 实际部门同志编写了法律专业和经济法专业基础课和主干课的二十多种教材。这批教材已于1994年陆续出版,供成人法学教育教学使用,也可供本科和电大、函授选用和参考。

这批教材是以邓小平同志建设有中国特色的社会主义理论和党的十四大精神为指导,作者在编写时力求完整、准确地阐述基本概念、基本原理和基础知识,努力做到科学性、系统性和应用性的统一。由于编写时间短促,不足之处在所难免,欢迎读者批评指正。

《海商法教程》是这批教材的一种,由吴焕宁任主编,张湘兰任副主编,并负责全书统稿定稿。各章撰稿人分工如下:

- 吴焕宁 第一章
- 郝明金 第二章
- 张湘兰 第三、四、九、十二章
- 赵德铭 第五、六章
- 刘寿杰 第七、八、十章
- 李玉泉 第十一章
- 责任编辑 尹雪梅

司法部法学教材编辑部

1996. 1.

目 录

第一章 总论	(1)
第一节 海商法的概念与性质	(1)
一、海商法的概念	(1)
二、海商法的性质	(3)
第二节 我国《海商法》	(8)
一、《中华人民共和国海商法》立法简况	(8)
二、《中华人民共和国海商法》的特点	(12)
三、《中华人民共和国海商法》的主要内容及其立法基础	(13)
第二章 船舶与船员	(22)
第一节 船舶的概念及法律性质	(22)
一、海商法中船舶的概念	(22)
二、船舶的法律性质	(24)
三、船舶登记与船舶的国籍	(25)
第二节 船舶运输航行权	(29)
一、沿海运输航行权	(29)
二、公海运输航行权	(29)
三、港口制度	(31)
第三节 船舶物权	(34)
一、船舶所有权	(34)
二、船舶抵押权	(36)
三、船舶优先权	(39)
第四节 船员	(43)
一、船员的概念	(43)

二、船长的职责.....	(44)
三、船员的权利与待遇.....	(46)
第三章 海上货物运输合同	(50)
第一节 海上货物运输合同概述	(50)
一、海上货物运输合同的概念及种类.....	(50)
二、海上货物运输合同的订立.....	(51)
三、国际海上货物运输合同的解除.....	(51)
第二节 调整海上货物运输合同的国际公约	(53)
一、概述.....	(53)
二、《海牙规则》.....	(54)
三、《维斯比规则》.....	(57)
四、《汉堡规则》.....	(60)
第三节 海上货物运输合同的法律关系	(64)
一、海上货物运输合同的当事人.....	(64)
二、海上货物运输合同当事人的权利与义务.....	(65)
第四节 提单	(68)
一、提单的定义与作用.....	(68)
二、提单的种类.....	(69)
三、提单的内容.....	(74)
四、电子提单.....	(80)
第五节 国际货物多式联运合同	(81)
一、国际货物多式联运合同的概念及产生的背景.....	(81)
二、我国《海商法》的特别规定.....	(84)
第四章 租船合同	(87)
第一节 航次租船合同	(87)
一、航次租船合同的概念及特性.....	(87)
二、航次租船合同的标准格式.....	(87)
三、航次租船合同的主要条款.....	(88)
第二节 定期租船合同	(97)

一、定期租船合同的概念、特征和性质	(97)
二、定期租船合同的格式	(98)
三、定期租船合同的主要条款	(98)
第三节 光船租船合同	(104)
一、光船租船合同的概念、特点与性质	(104)
二、光船租船合同的订立与格式	(104)
三、光船租船合同的主要条款	(105)
第五章 海上旅客运输合同	(110)
第一节 海上旅客运输合同概述	(110)
一、海上旅客运输合同的定义	(110)
二、海上旅客运输合同的特征	(111)
三、海上旅客运输合同的订立	(112)
四、海上旅客运输合同的解除	(113)
第二节 《雅典公约》	(114)
一、制定《雅典公约》的目的	(114)
二、《雅典公约》的主要内容	(115)
第三节 海上旅客运输合同义务与责任	(116)
一、海上旅客运输合同义务	(117)
二、海上旅客运输合同责任	(117)
第六章 海上拖航合同	(122)
第一节 海上拖航合同概述	(122)
一、海上拖航合同的定义	(122)
二、海上拖航合同的法律特征	(122)
第二节 海上拖航合同法律制度	(123)
一、海上拖航合同的订立与解除	(124)
二、海上拖航合同的义务与责任	(125)
第三节 海上拖航标准合同	(128)
一、海上拖航标准合同的性质	(128)
二、海上拖航标准合同的主要内容	(128)

第七章 船舶碰撞	(133)
第一节 船舶碰撞概述.....	(133)
一、船舶碰撞的概念	(133)
二、船舶碰撞的法律性质	(136)
第二节 船舶碰撞的责任原则.....	(138)
一、过失的概念	(139)
二、船舶碰撞的责任划分	(140)
第三节 船舶碰撞损害赔偿.....	(145)
一、船舶碰撞损害赔偿概述	(146)
二、损害赔偿计算方法	(148)
第四节 船舶碰撞管辖权.....	(155)
一、《1952 年船舶碰撞民事管辖权若干规定的国际公约》.....	(155)
二、《1952 年统一船舶碰撞或其他航行事故中刑事管辖权若干规定的国际公约》.....	(156)
三、《1952 年布鲁塞尔扣押海运船舶的国际公约》.....	(157)
四、我国有关扣押船舶的规定	(159)
第八章 海难救助	(161)
第一节 海难救助概述.....	(161)
一、海难救助的定义	(161)
二、海难救助制度的成因	(162)
三、海难救助的成立要件	(163)
第二节 救助款项.....	(169)
一、救助款项的请求权	(169)
二、救助款项请求权的丧失	(174)
第三节 海难救助合同.....	(175)
一、救助合同的订立与变更	(175)
二、救助合同标准格式	(177)
三、救助双方的义务	(179)

第四节 《1910 年救助公约》与《1989 年国际 救助公约》	(182)
一、海难救助立法的历史发展	(182)
二、《1989 年救助公约》的产生背景	(182)
三、《1989 年救助公约》的主要内容	(183)
第九章 共同海损	(186)
第一节 共同海损概述	(186)
一、共同海损的概念	(186)
二、共同海损制度的历史沿革	(187)
三、共同海损的构成要件	(188)
第二节 关于共同海损的惯例与法律	(190)
一、“约克·安特卫普规则”	(190)
二、“约克·安特卫普规则的适用”	(191)
三、1994 年规则对 1974 年规则修订的主要内容	(192)
四、“北京理算规则”	(195)
第三节 共同海损损失	(196)
一、共同海损牺牲	(196)
二、共同海损的费用	(198)
三、共同海损与过失的关系	(200)
第四节 共同海损理算	(202)
一、共同海损理算的概念	(202)
二、共同海损的理算方法	(203)
第五节 共同海损时限与担保	(206)
一、共同海损时限	(206)
二、共同海损担保	(207)
第十章 海事赔偿责任限制	(211)
第一节 海事赔偿责任限制概述	(211)
一、海事赔偿责任限制的概念及成因	(211)
二、海事赔偿责任限制的方式	(212)

三、调整海事赔偿责任限制的法律	(214)
四、海事赔偿责任限制与油污损害责任限制的关系 ..	(216)
五、海事赔偿责任限制与单位责任限制的关系	(217)
第二节 海事赔偿责任限制主体	(218)
一、《1957 年责任限制公约》的规定	(219)
二、《1976 年责任限制公约》的规定	(219)
第三节 可限制责任的债务范围	(220)
一、可限制责任的债务	(220)
二、不可限制责任的债务	(222)
第四节 海事赔偿责任限制权利的丧失	(224)
一、《1957 年责任限制公约》的规定	(224)
二、《1976 年责任限制公约》的规定	(225)
第五节 海事赔偿责任限额	(226)
一、人身伤亡的赔偿责任限额	(226)
二、非人身伤亡的赔偿责任限额	(227)
三、旅客伤亡的赔偿责任限额	(231)
四、1957 年公约与 1976 年公约的有关规定	(232)
第六节 海事赔偿责任限制程序	(233)
一、“限制责任”的申请与“责任限制基金”的设立	(233)
二、法院公告与裁定	(235)
三、债权登记	(235)
四、法院审理	(235)
第十一章 海上保险合同	(237)
第一节 海上保险合同概述	(237)
一、海上保险合同的定义	(238)
二、海上保险合同的基本原则	(238)
三、海上保险合同的主要内容	(244)
第二节 海上保险合同的订立与解除	(247)
一、海上保险合同的订立	(247)

二、海上保险合同的凭证	(249)
三、海上保险合同的转让与解除	(255)
第三节 海上保险合同当事人的义务与责任	(257)
一、被保险人的义务	(257)
二、保险人的责任	(260)
第四节 保险标的的损失与赔偿	(263)
一、保险标的的损失	(263)
二、委付与代位求偿	(265)
第五节 海上保险合同的承保风险与除外风险	(268)
一、海上保险合同的承保风险	(268)
二、海上保险合同的除外风险	(273)
第六节 船东保赔制度	(274)
一、船东保赔协会的产生和发展	(274)
二、船东保赔协会承保的风险	(275)
三、船东保赔协会的责任限制	(276)
第十二章 时效与法律适用	(278)
第一节 海事诉讼时效	(278)
一、海事诉讼时效概述	(278)
二、海事诉讼时效的规定	(279)
三、海事诉讼时效的中止、中断、延长	(282)
第二节 涉外关系的法律适用	(284)
一、关于合同的准据法	(285)
二、关于船舶所有权关系的准据法	(286)
三、关于船舶抵押权的准据法	(286)
四、关于船舶优先权的准据法	(287)
五、关于船舶碰撞损害赔偿的准据法	(287)
六、关于共同海损理算的准据法	(288)
七、关于海事赔偿责任限制的准据法	(288)
编写本书参考的主要书目	(290)

第一章 总 论

第一节 海商法的概念与性质

一、海商法的概念

什么是海商法？顾名思义，此法与“海”有关，与“商”有关。海商法一词中的海，是指“海”和“与海相通可供船舶航行的水域”。“商”是指商业性航海活动，包括运输、救助、保险以及碰撞、污染等海上事故引起的损害赔偿和海损分摊关系。

海商法，在美国称为 Admiralty 或 maritime Law；在法国，称为 Droit Maritime；在德国，称为 Seehandelsrecht；在英国，使用 Shipping Law 或 Merchant Shipping Law；我国台湾学者则多把海商法译为 Maritime Commercial Law。不同的称谓，反映了各国立法者和学者从不同角度看待这部法律，各自强调了不同的侧重面。例如，美国学者 Grant Gilmore 和 Charles Black 在其《The Law of Admiralty》一书中称：“海商法是调整与海上货物和旅客运输有最重要关连的规则、观念与判例的总和”。英国《大不列颠百科全书》宣称，“海商法是调整船舶和航运的法律分支”；法国《达罗芝小丛书》中的《海商法》一书把海商法说成是“有关海上航行的各种法则（包括海上安全、载重线、避碰规则等）的总和”。前苏联《海商法典》第一条开宗明义指出，海商法是“调整商业性航海活动中发生的各种关系的法律”。前民主德国《海商法典》把海商法规定为“调整航海事业的法律”。所谓“航海事业”，是指运送旅客、货物以及为经济、科学等方面的其他目的而在海上和与海相通的水域营运和使用船舶的事业。波兰《海商法典》则把海商法定义为“调整海

上运输的法律”。日本海商法学者户田修三和我国学者王云五等人把航运看成是生产活动,因此认为“海商法是海上企业法或海上企业组织法。”

从以上介绍可以看出,由于世界上尚无国际统一的海商法,各国立法仍处于各行其是的状态。因此,各国法律和学者论述对海商法使用了不同的名称,下了不同的定义,对调整对象的表述也不尽相同。综合看来,各国海商法的内容繁简不一,范围有宽有窄,因而在学者论述中出现广义海商法和狭义海商法的概念。

狭义的海商法,突出一个“商”字,其调整对象仅限于海上商业行为,故可称为“海上商事法”。海上商事法以海上运输法为重心,主要规定海上货物运输、海上旅客运送和海上拖航等行为规则,同时涉及围绕海上运输而发生的其他商业行为,如海上保险、船舶租用、海难救助,以及海船碰撞和船舶污染所引起的损害赔偿关系。因其突出一个“商”字,在民商法分离的国家,海商法多同公司法、保险法、票据法等并列为商法的内容之一。在此意义上,狭义的海商法是商法的一个分支。

广义的海商法,则突出一个“海”字,泛指与航海有关的法律。这里的“海”是包括海上和与海相通的水域。例如,除上述海上运输、海上保险、海难救助、海船碰撞等狭义海商法的内容外,海商法还可包括港口法、航道法、船员法、船舶法(船舶登记法、船舶买卖法、船舶抵押法等)、航运经济管理法、海事刑法、海事司法。有的还包括海洋法、海洋环境保护法等部分内容。如此等等,不一而足。可以说,广义的海商法远远不限于“商”,它包含有关海域和航海的一切事务的法律、法令、规章、制度等。所以,广义的海商法常被称为“海事法”。但完全意义上的广义的海商法几乎是不存在的,多数国家的海商法是在狭义的海商法基础上扩展某些海事法的内容。

我国 1992 年颁布的《中华人民共和国海商法》(以下简称《海商法》)属于以海上运输法为重心的狭义的海商法,兼而涉及船舶物权关系(如船舶所有权、船舶抵押权、船舶优先权)和时效等民法

的特别规范、法律适用规范,以及关于船舶国籍取得、对非法悬挂航行的制裁等行政性规范(见《海商法》第4条与第5条)。

我国《海商法》以海上运输关系、船舶关系为其调整对象。所谓海上运输关系,主要是指承运人、实际承运人同托运人、收货人或者旅客之间,承托方与被拖方之间的关系。所谓“船舶关系”,主要是指船舶所有人、经营人、出租人、承租人之间、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、侵权人与被侵权人之间,以及海上事故受损害人之间围绕船舶航行而产生的各种权利义务关系。海上运输关系和船舶关系,或因海商合同而发生或因海上侵权行为而产生。其共同特点表现为平等主体之间的横向的财产关系或经济关系。

我国《海商法》及其配套的单行法规,以及我国参加的国际公约构成我国完整的海商法体系。现已颁布的配套单行法规有:《船舶登记条例》、《船舶检验条例》、《船员考试规则》、《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》、《海上旅客运输赔偿限额》、《最高人民法院关于海事法院诉前扣船规定》、《最高人民法院拍卖船舶规定》以及《海洋环境保护法》、《海上交通安全法》、《海上倾废管理条例》等。即将颁布的法规有《国际海运管理条例》等。我国参加的国际公约有:1974年《海上旅客及其行李运输雅典公约》、1969年《国际油污损害民事责任公约》、1989年《国际救助公约》、1974年《国际海上人命安全公约》、1972年《国际海上避难规则公约》等。

二、海商法的性质

关于海商法的性质,可以从不同的角度加以探讨:

- ①是某一部门法的分支或组成部分,还是一个独立的部门法?
- ②是公法还是私法?
- ③是国内法还是国际法?

(一)海商法有独立而完整的体系,是一个独立的法律部门
在我国海商法立法过程中,曾经有过这样的议论:海商法的核

心既然是关于海上运输的法律法规,其名称应取“海上运输法”、“海运法”或“航运法”,其性质应同公路运输法、航空运输法、内河运输法一样成为交通运输法的一个重要分支。然而,即使是狭义的海商法,如英国的 Merchant Shipping Law 和我国的《海商法》,也不限于海上运输关系,还或多或少地涉及船舶国籍、船舶登记、法院管辖权、扣船与主权豁免、船舶所有权的取得,船舶建造、船舶抵押、船舶优先权、船长与船员、海上从业人员的民事责任、港口及其辅助性服务、海域污染的防治与赔偿等等广泛而复杂的问题。所以,不能说海商法是航运法或交通法的一个分支,而应该说,航运法是海商法的一个重要组成部分。

把海商法说成是商法的一个部分或分支,是民商法分离的国家对法律的一种分类方法。这种分类方法认为海上运输及其他海上活动,如海上保险、海上救助等,是商业行为,因此把海商法列入商法范畴。如《法国商法典》中的“海商”编,《日本商法典》的“海商法”部分。但是,随着经济的发展,海运经济的地位和作用越来越重要,国家干预经济的现象也越来越多。例如,许多国家采取贸易保护政策。国家在航运方面,实行差额补贴、保留货载、税收优惠等,以鼓励造船业和船舶营运业的发展,同时对本国港口和外国籍船舶实行严格而强制的管理。这些政策和措施必然会在海商法律法规中有所反映,在商法规范之外增加了港航行政法和航运经济法的内容。因此,把海商法看成单纯商法的观点已不完全符合世界经济发展的实际。

在我国,包括台湾,不少学者包括立法者,认为海商法是民法的特别法。从调整对象的特点看,海商法主要调整平等主体间的财产关系(包括物权关系和债权关系),民法调整的也是平等主体间的财产关系,另外还有人身关系。从法律的调整方法看,民事关系当事人的法律地位是平等的,他们的经济利益应该是对等的,或等价的。任何一方都不能限制或剥夺他方的权利,不能依据自己的经济优势要求他方多尽义务。一方的权利就是他方的相应义务。侵

犯他方权利的或非法造成他方利益损失的,应给予等量的财产补偿(经济补偿)。海上运输关系和船舶关系的主要特点也是如此。从法律规范的性质看,民事法律规范在一定程度上带有任意性,不像行政法、税法、劳动法等多为强制性规范。民法允许权利主体在法定范围内,通过其意志协商产生、变更和消灭他们之间的法律关系。当然,由于国家对经济生活的干预,民法规范的任意性绝不是无限制的,在某些领域和范围内还是受限制的,例如,法人的登记注册、土地的征用与转让、专利的强制实施等制度就带有强制性。海商法也具有同样的特点。因此,从法律的调整对象、调整方法和原则以及规范的性质方面看,“海商法是民法的特别法”一说无疑是对的。然而,从法律部门的发生与发展看,海商法从来没有同民法有过任何牵连,更不是从民法基础上发展起来或者分离出来的法律分支或组成部分。民法也从来没有调整过海上运输关系和船舶关系等特殊领域发生的社会关系。海商法和民法各有其不同的历史背景,不同的法理观念和制度。所以,说“海商法是民法的特别法”,仅仅在于强调海商法与民法所调整的主要对象有相同的性质,都属于平等主体间的财产关系;也在于说明海商法和民法同属私法范畴。

德、法、日以及台湾的某些学者认为,海商法是海法(the Law of the sea)的一个组成部分。他们把海法分成公海法、私海法(或称海事公法和海事私法),认为海事私法所规律的对象为航海所生私法上之权利义务,其所涉及者,以商事为多,故一般称之为海商法。(见施智谋著《海商法》、刘承汉编著《国际海法》)这种划分有一定道理,但海法或海事法毕竟是国际法的一个组成部分。它是国与国之间就海域的划分,各种海域的主权、资源的开发与利用、环境的保护、科学研究以及海上航行等问题所约定的须共同遵守的原则、规则、规章和制度。虽然这些规章制度中也涉及海上航行和海洋环境保护等问题,但主要是国与国之间在这些问题上达成的共识和约定,一般不涉及海商法中个人与个人之间权利义务的平衡