

高等学校法学试用教材

海 商 法

魏 文 达 编著

法 律 出 版 社

97.2

高等学校法学试用教材

海 商 法

魏文达 编著

法律出版社出版 新华书店发行

法律出版社印刷厂印刷

850×1168毫米 32开本 6.125印张 164,000字

1984年6月第一版 1984年6月第一次印刷

印数00,001—15,000

书号 6004·686 定价 0.82元

说 明

为了适应法学教育发展的需要，在有关部门和法学界的关怀和支持下，我们约请了部分专家、学者和教师，编写了一套高等学校法学试用教材及有关的教学参考书，供各高等院校法律专业选用或参考。

本书由法学教材编辑部约请上海海运学院魏文达教授撰写，为尊重作者原意，未进行集体讨论，恐难免有不足之处，敬希选用单位和读者不吝赐教，以便必要时修订。

法学教材编辑部

1983年8月

目 录

绪 论	(1)
第一章 船舶与船员	(5)
第一节 船舶	(5)
一、船舶的种类与船舶证书	(5)
二、船舶登记	(7)
三、船舶抵押权的登记	(8)
四、国家对船舶的管辖权	(8)
五、船舶所有人限制责任优先求偿权	(9)
六、船方应优先偿还的海事债务	(11)
第二节 船员	(12)
一、船员之定额、调动和任免	(12)
二、船长和船员的职责	(14)
第二章 海上运输合同	(18)
第一节 海上货物运输与旅客运输的涵义	(18)
第二节 货物运输合同	(19)
第三节 托运人、承运人、收货人对于货物运送的权利和 义务	(20)
一、承运人的权利和义务	(21)
二、收货人对货物运送的责任	(30)
三、托运人对货物运送的责任	(31)
第四节 提单	(31)
一、提单的格式	(32)
二、提单的作用和性质	(36)
三、中国远洋公司提单	(38)

四、联运与转运	(39)
五、特殊货物	(43)
六、中途停止交货权	(46)
第五节 租船合同	(48)
一、空船租船	(49)
二、定期租船	(50)
三、航程租船	(56)
第六节 有关提单的国际公约	(66)
一、海牙规则的制定过程	(67)
二、海牙规则的主要内容	(68)
三、海牙威斯卑规则	(69)
第七节 海上旅客运输合同	(72)
一、合同双方的权利和义务	(72)
二、合同的解除	(73)
第三章 船舶碰撞	(75)
第一节 船舶碰撞的国际公约	(75)
第二节 船舶碰撞的过失与责任	(79)
一、过失与责任	(79)
二、船长和驾驶员操作的疏忽或过失	(81)
第三节 碰撞事故的管辖权	(82)
第四章 船舶拖带	(84)
第一节 拖带合同的性质和种类	(84)
第二节 拖带合同	(86)
一、远洋拖带合同和双方的责任	(86)
二、港内拖带合同和双方的责任	(89)
三、港内拖带与第三者发生的事故	(90)
第五章 救助报酬	(92)
第一节 海上救助的发生和种类	(92)
第二节 救助报酬	(94)

一、报酬数额的确定	(95)
二、救助报酬的申请权	(96)
第三节 救助合同	(98)
第四节 救助报酬与各方面的关系	(100)
一、救助报酬与共同海损的关系	(100)
二、救助报酬与租船的关系	(103)
三、救助报酬与杰森条款的关系	(104)
四、英国海上保险法规定的海上救助报酬的性质	(104)
第五节 船舶所有人对沉船的责任	(105)
第六节 有关海上救助和救助合同的若干问题	(107)
第六章 共同海损	(109)
第一节 共同海损的起源、因素和约克	
——安特卫普规则	(109)
一、起源	(109)
二、共同海损的因素	(111)
三、约克——安特卫普规则的性质和特点	(116)
第二节 共同海损与单独海损的区别	(119)
一、损失的性质和起因不同	(119)
二、处理补偿损失的方法不同	(122)
第三节 共同海损的牺牲和费用	(123)
一、共同海损的牺牲	(123)
二、共同海损的费用	(125)
三、不能作为共同海损的损失和费用	(126)
第四节 共同海损的补偿和分担	(127)
一、共同海损的补偿	(128)
二、共同海损的分担	(130)
三、补偿和分担价值的计算	(131)
第七章 海上保险	(133)
第一节 海上保险概述	(133)

第二节 海上保险合同	(135)
一、海上保险合同的定义	(135)
二、保险的期限	(136)
三、投保的险别	(136)
四、保险标的物	(138)
五、陈述事实	(139)
六、利害关系	(141)
七、保险价值和保险金额	(142)
八、因果关系	(143)
九、保险合同的转让	(144)
第三节 海上保险业务中的若干问题	(145)
一、船舶投保全失险	(145)
二、关于“救助”与“诉讼和策划”条款	(146)
三、关于船员自救的问题	(147)
第四节 委付和代位索赔	(148)
一、委付	(148)
二、代位索赔	(152)
第八章 海水油污	(157)
第一节 海水油污及其解决办法	(157)
第二节 防止海上油污及其他污染的国际公约	(160)
一、1954年国际防止油污公约	(161)
二、1969年国际防止公海油污损害公约	(161)
三、1969年国际海上油污损害民事责任公约	(162)
四、1971年国际海上油污损害赔偿基金公约	(162)
五、1973年国际禁止船舶排泄污染公约	(164)
第三节 有关海水油污的问题	(165)
一、油轮救助问题	(165)
二、油类的性质问题	(167)
三、油污与保险的问题	(168)

附录:

- (一) 中国远洋公司提单条款内容 (171)
- (二) 各类租船合同..... (180)
- (三) 中国国际贸易促进委员会海事仲裁委员会“船舶碰撞仲裁协议”标准格式 (183)

绪 论

海商法是调整航海贸易中所发生的各种关系的法律规范的总和。海商法的编制体例，各国不一。大陆法系采取民商分立的国家，一般多把海商法编入商法典内，作为商法典的一个组成部分；英美法系国家则多以单行法规的形式出现。

“海商法”三字各有其涵义。“海”是指海和与海相通的水域，包括江、河、湖泊以及海外的洋，均属于海的范围。凡是在与海相通的水域内，船舶发生的事故均称海事。船舶在江、河、湖、洋发生的事故，都包括在海商法范围之内。“商”是指经营的范围，无论国内沿海贸易或者国际远洋贸易，以及与海相通的水域的贸易，各港口之间的贸易，以营利为目的的商业行为，均属于商的范畴。专为军事、考察以及其他性质的业务船，都不包括在这个“商”字范围之内，例如：医务船、水文考察船、捕渔船、军事后勤船等。“法”包括有关海上运输的国内法与国际公约。

海商法的内容有狭义和广义之分。

狭义的海商法包括海上货物运送；海上船货保险；船舶碰撞；海上民事救助；共同海损；船舶拖带等内容。有关这方面的法律，

在国际海上货物运送方面，主要有海牙规则(Hague Rules)；威斯卑——海牙规则(Hague-Visby Rules)；以及即将施行的汉堡规则(Hamburg Rules)。

在海上船货保险方面，有代表性的是英国1906年海上保险法(Marine Insurance Act 1906)。

在船舶碰撞方面，主要有国际海上避碰规则(International

Regulation for the Preventing Collision at Sea)。

在海上民事救助方面，有国际救助公约 (International Salvage Convention)。

在共同海损方面，有约克—安特卫普共同海损理算规则 (York Antwerp Rules)。

在船舶拖带方面，主要是各国海商法中有关船舶拖带的规定。

广义的海商法，也就是海商法的外围，主要包括船舶的修建、丈量、检验、管理、配备、救生、信号、沿海港口的管理、港口的规章制度、船舶登记、引水、船员管理及任免、码头装卸工人的管理、水域污染等有关的法律、法令和国际公约。

海商法在海上运送商业货物中，无论是沿海还是远洋运输都不能离开船与货，沿海货运均属国内范畴，发生事故或者争执均按国内的法律处理。但是国际航行是属于两国贸易和航行的问题，甲国的法律与乙国的法律不可能完全一致。当甲国是启运港，乙国是目的港，在航行途中又须经过丙、丁等国家港口停靠，发生了船货纠纷之后，因为各国之间的法律不同，就可能引起复杂的法律冲突问题。甲国认为合法，乙国可能认为不合法，反之乙国认为合法，甲国则可能认为不合法，使得船货双方无所适从，影响国际贸易和航运。为了解决这些困难，各国政府认为有必要统一国际航运和贸易的法律，从十九世纪后半叶起，各国缔结了一系列有关航海贸易的国际公约，有些国家还通过本国的立法程序，把这些国际公约提交立法机关批准，作为国内法的一部分，这样就统一了各国的航运和贸易的法律，使各国的航运商和国际贸易进出口商有所遵循，促进了国际航运事业的发展，并使海商法在相当大的程度上成为国际性的法律。

学习和执行海商法的人员，应全面了解海商法的内容。除了应该学习海商法课题之外，还应该了解与海商法有关的各项业务知识，以及各项现行有效的法律，方能处理面临的海事纠纷。为便于学习，可将海商法学习的范围划分为外围知识、内围知识和核心知识三部分。

（一）外围知识：

1. 船舶的修理建造和买卖，船舶吨位的丈量，船舶的设备，救生，讯号和管理，以及船舶检验；
2. 国内外沿海、河道与港口的管理和疏浚航道；
3. 国内外港口的章程，航道的浮筒，灯标的置放，灯标的颜色和闪光的时间和符号，灯塔的地点；
4. 国际港口的边防检验，海关对货物的检查，海员的验证，卫生防疫的检查，进出港口的申请和引水员的聘请；
5. 货物的特性；
6. 电讯的设备，电报，旗语和灯语，其他的声号，灯号，型号；
7. 悬挂国旗、船旗、彩旗的使用形式与方法，以及表示欢迎、礼貌等所采用的旗号、灯号和声号；
8. 港口的潮汐，海洋的水流，风向和气候，船舶的定位。

（二）内围知识：

1. 本国的各项法律，国际间通行的各项公约，港口的规章和当地的习惯，有关国家的法律；
2. 船员管理和任免程序，船员的职责；
3. 船员的权利和义务的规定；
4. 船上发生结婚、出生、死亡、偷渡事件时，应采取的措施和向港口申报的手续；
5. 航海日志，轮机日志和电讯日志；
6. 船上发生刑事案件的处理。

（三）核心知识：

1. 旅客运送；
2. 货物运送；
3. 提单与租船合同；
4. 船舶碰撞；
5. 船舶拖带；

6. 海上救助;
7. 共同海损;
8. 海上保险;
9. 海水油污;
10. 船方的限制责任;
11. 优先求偿权;
12. 司法管辖和诉讼时效;
13. 港口代理权的范围。

第一章 船舶与船员

第一节 船 舶

一、船舶的种类与船舶证书

船舶一词包括的范围很广，无论船舶的大小或船体的构造（是钢板或木料或水泥造成的）、式样，凡是具有船舶形状能在水上航行的工具，均可称为船舶。按船舶建造的不同，可分为舢舨、帆船、机帆船、轮船、水翼船、汽垫船。按照船舶性质和使用范围的不同，又可分为军舰、公务船、商船、渔船、灯船、吊杆船、挖泥船、医务船、考察船、学校船以及围船和其他各种船舶，但不包括竹筏和木排在内。

海商法所称的“船舶”，除军事舰艇外，任何能在海上航行的船舶均包括在内。凡是不能在海上航行的船舶均不包括海商法所指定船舶范围之内。

所谓“商船”是指以船舶为工具装载旅客、货物负担运送的责任，并将客货由此港地运往其它港地或由本国运往他国的船舶。商船又分为客船与货船。凡货船搭乘客十二人以上的船舶称为客货船；只限于专门承运货物的船舶或者兼搭客位不满十二人的船舶称为货船；只限于专门搭客的船舶或兼运少量货物的船舶称为客船。凡是不以运送旅客和货物为目的之船舶，如：渔船、吊杆船、灯船、挖泥船……等，均不在上述的客、货船之内。

货船又分杂货船、散装船、冷藏船、油船、固体货船、液体货船和气体货船。最近在国际航行方面又使用集装箱装货船舶和汽车载货开上开下的船舶。

船舶的取得，可以建造亦可以购买。在我国建造船舶必须按照国家所规定的船舶建造规范进行建造。全民所有制企业或集体所有制企业购买船舶，在购买前必须得到政府的许可。船舶建造完毕或者买进船舶移交后，均应向中华人民共和国船舶登记机关进行船舶登记。登记以后应该悬挂中华人民共和国国旗。假冒中华人民共和国国籍而自行悬挂中华人民共和国国旗的船舶，除船长应负刑事责任外，还可依法没收该船舶。

航行国际间的船舶，无论是货船、客货船，每艘船上务必携带下列证书，以备港口当局检查：

(一) 国籍证书。证明船舶的国籍，以备国际港口当局检查。

(二) 船舶登记证书。证明船舶的船籍港。

(三) 适航证书。证明船舶是合乎入级的规格，准许船舶停靠世界各国港口。

(四) 海员名册。以备进港口和离港口时海关清点人数，防止船员漏船，或者偷渡潜逃。

(五) 旅客名册(不载乘客的船舶除外)。以备港口当局审查旅客的身份，是否准许离船登岸。

(六) 船舶属具目录。如导航、电讯、仪器、枪枝等均须造册登记，以备港口当局在船舶进入港口时查封，离港口时启封，不准在港口使用。

(七) 油污损害保险单。专为油船使用，以备港口当局检查。

(八) 航海、机舱、电讯日志。以备港口当局盖章作为船舶弯靠港口航行线的证明。

船舶具有人格性。凡是悬挂一国国旗的船舶，均应取得该国国籍的证书。尤其是航行于国际间的船舶，到外国港口停靠时，当地主管机关要检查国籍证书是否与船舶悬挂的国旗相符合。

船舶必须登记，要认定一个船籍港，认定船籍港之后，由该登记港签发登记证书，证明船舶所属管辖的港口。在船籍发生变更的时候，必须向船籍港主管当局进行变更登记。如果船舶发生事故在中途沉没，或者出售，或者拆除作为废料出售，均必须向船籍港进行注销登记。

船舶必须有名称，船舶的名称必须在国籍证书、登记证书上写清楚，还必须在登记证书上写明建造或购买的年月日。船舶如果发生纠纷，可以做原告或被告，可以诉告其他船舶，也可以在诉讼过程中列入被告的地位。

二、船 舶 登 记

凡是悬挂中华人民共和国国旗的船舶，均应在中华人民共和国的港务机关进行登记，船舶登记的港口就是船籍港。船籍港由船舶所有人自己选择，取得船舶登记证书。

任何船舶，它的总吨位在二十吨以上的均应向船籍港主管机关进行所有权登记。登记的办法、步骤和应具备的文件，均由中华人民共和国交通部规定。船舶进行登记后，应该在船上备有下列文件：（1）船舶国籍证书；（2）船舶登记证书；（3）船员名册；（4）航海日志、轮机日志；（5）无线电台日志（如装有无线电台）；（6）技术证书（包括适航证书、吨位证书、载重线证书和船舶检验证书；防疫证书；客船还应具备乘客定额证书）。

如果船舶的取得是在国外，应该由该地中华人民共和国领事发给中华人民共和国临时船舶国籍证书，该临时国籍证书在船舶没有到达中华人民共和国港口办理船舶登记之前有效，并应悬挂中华人民共和国国旗航行。临时国籍证书有效期不超过一年，但可以向领事馆申请展期。一旦船舶到达中华人民共和国港口，应该进行船舶登记领取正式国籍证书经营航运业务。

国际间由于各国情况不同，各国对船舶登记手续的简繁、船员

应享的权利均有不同的规定。

资本主义国家的航运公司对船舶的登记，往往按照其本身的利益，选择不同国家进行登记。本国人经营的船舶，可以在另外一个国家进行登记，悬挂登记国家的国旗。船舶悬挂其他国家的国旗行驶，经营航运，这种做法叫做悬挂方便旗，是为了船方的方便和各人的利益而进行选择的。给予方便旗的国家，一般是发展中的国家，这些国家船员的工资低、福利薄。悬挂方便旗的主要目的是免缴营业所得税。

三、船舶抵押权的登记

在国际上船舶可以抵押，在抵押以前，必须得到国家主管机关的批准。船舶抵押后必须在主管机关进行登记。未经抵押登记，不承认抵押权的存在。抵押登记后，该船舶未经抵押债权人的同意，不可以将抵押的船舶出卖。进行抵押的程序、步骤和应具备的文件，由主管机关规定。撤销抵押也应该进行注销登记。如船舶在航程中沉没或者因为船舶老旧失修不能再行使用而拆毁，或者船舶得到主管机关批准出卖等等，均应进行注销登记。注销登记的程序、步骤和应具备的文件，由主管机关规定。

四、国家对船舶的管辖权

船舶航行的水域分内河、领海、公海，因为水域的不同，国家执行管辖权也随之而异。

（一）在港内的管辖权

本国船舶在本国内河和沿海各港口之间通航无阻，但对于外国轮船则加以限制。除去准许外轮通航贸易的开放港口之外，其余港口不准外轮驶入。即使准予外轮进出的港口，在外轮到达之前，

必须先以电报联系到达港口的日期，必须得到港口政权机关许可，并由港口行政机关所指定的引水员引领才能驶入港口。同时还须受到港口所在地边防与海关和港口检疫机构的检查。船上的无线电台、雷达、测深仪必须停止使用，随船武器必须封存。全体船员与旅客必须严格遵守港口章程。

船舶或船上的人员在港内发生严重事故或违法行为，自当受该港所在地的国家法律管辖。对船上人员内部民事纠纷的事件，一般来说，港口当地的国家不加以干涉。

（二）在领海内的管辖权

世界各国领海宽度规定不一，有的国家主张领海宽度为三海浬、六海浬、九海浬、十二海浬，甚至还有二百海浬的。我国在1958年9月4日所颁布的领海宽度为十二海浬。

领海是沿海国家的领土不可分割的一部分。领海的航行权属于该国所有，外国军舰绝对不能自由航行，如果一定要驶入领海，务须事先取得该国政府的同意，否则作为侵犯该国主权违反国际准则论。但对于外国的商船，仅系为了航行通过该国领海驶往公海，一般来说是不加以干涉的，因为商船是没有威胁性的无害通行。外国潜水艇在他国领海水域中航行，首先必须得到该国政府的许可。而且必须在水面上航行，不得潜航，否则该国有权予以炮击。民用飞机可以在领海和内陆无害飞行，但必须事先经该国许可。军用飞机不得飞入其他国家的领海上空和内陆上空。

在一国领海水域发生的事故，该国对肇事的外国船舶得进行追捕，可追入公海直至另一国的领海边域为止。

五、船舶所有人限制责任优先求偿权

船舶漂洋过海，在航行途中随时可能受到自然灾害的威胁，危险的严重程度远非陆地企业所能想象。各国政府为了促进航业的发展