

海 商 法

李曼苓 著

高等政法院校系列教材

中国政法大学出版社

294

高等政法院校系列教材

项目负责
杜
鹏

ISBN 7-5620-2453-7



9 787562 024538 >

ISBN 7-5620-2453-7/D • 2413

定价:14.00元

D9
L3

高等政法院校系列教材

海 商 法

李曼苓 著

中国政法大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

海商法/李曼苓著. —北京:中国政法大学出版社, 2003. 7

ISBN 7-5620-2453-7

I. 海... II. 李... III. 海商法-中国-高等学校-教材 IV. D922.294

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2003)第 061790 号

出版发行 中国政法大学出版社

经 销 全国各地新华书店

承 印 固安华明印刷厂

787×960 16 开本 12 印张 180 千字

2003 年 7 月第 1 版 2003 年 7 月第 1 次印刷

ISBN 7-5620-2453-7/D·2413

定价:14.00 元

社 址 北京市海淀区西土城路 25 号

邮政编码 100088

电 话 (010)62229563 (010)62229278 (010)62229803

电子信箱 zfs620@263.net

网 址 <http://www.cupl.edu.cn/chs/index.htm>

声 明 1. 版权所有, 侵权必究。

2. 如发现缺页、倒装问题, 由本社发行科负责退换。

出版说明

21 世纪,我国的高等教育迎来了前所未有的机遇和挑战。知识经济的到来,中国加入 WTO,科教兴国、依法治国的战略决策,以及西部大开发战略的实施,对高等教育的发展和人才培养的质量提出了新的更高的要求。2000 年以来,我院在全面推进素质教育,进一步深化教学改革,提高教育教学质量,加强教学基本建设等方面取得了较大成绩。教育思想与教育观念的进一步转变,全面推进素质教育实施意见的出台,专业结构的调整,教学计划的全面修订,以及新一轮课程建设工作的启动,都为进一步提高我院的教育教学质量乃至整体办学水平奠定了良好的基础。

教材作为反映教育思想、教育观念,以及教学改革成果的重要载体,是我院新一轮课程建设的重点。为了适应培养基础扎实、知识面宽、实践能力强,具有国际竞争意识和创新精神的人才目标的要求,学校决定由教材委员会编审和规划出版一套能够聚合时代特点,反映学校教学、科研最新成果的高质量系列教材。这套教材由长期从事教学工作、教学经验丰富,具有教授、副教授职称的教师承担编写任务。第一批审定出版的教材,均为各专业的核心课程和方向课程,共计 23 部。

在中国政法大学出版社的大力支持下,首批教材将在近期出版;其余课程的教材,也将由教材编审委员会审定之后,陆续出版发行。我们力求教材具有较强的科学性、系统性、新颖性和适应性,也希望这套教材能够为进一步提高学校的教育教学质量做出积极的贡献。

西北政法学院教材委员会

2002 年 8 月

西北政法学院教材委员会名单

主任委员 陈明华

副主任委员 郭 捷 张志诚

委 员 (按姓氏笔画排名)

王 瀚 王有信 王俊熙

来小鹏 汪世荣 吴明童

赵馥洁 贾 宇 强 力

高树枝 徐德敏 惠生武

谢立新 韩 松 董和平

葛洪义 慕明春

前 言

1992年中华人民共和国第七届全国人民代表大会常务委员会第二十八次会议于11月7日通过了《中华人民共和国海商法》，并于当日公布，于1993年7月1日起施行。

《中华人民共和国海商法》是一个发展海上运输、扩大对外开放的重要法律，它的制定与施行，对于正确调整海上货物运输关系、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，提供了法律的保障。

我国的海上运输业40多年来有很大发展。从事国际海上运输的航运企业已有1300多家，悬挂五星红旗的远洋运输船队航行于世界150多个国家和地区的1000多个港口。1991年我国已成为世界海运大国之一，所拥有的商船吨位居世界第十位。《中华人民共和国海商法》的制定极大地促进了我国海上运输事业的发展。

目 录

第一章 海商法概述	(1)
第一节 海商法的含义、调整对象和特征.....	(1)
第二节 海商法的产生与发展.....	(6)
第三节 新中国海商法的制定.....	(9)
第四节 海商法的适用范围及基本原则	(11)
第五节 海商法的渊源	(12)
第六节 海商法的法律冲突与统一	(14)
第二章 船舶	(17)
第一节 船舶的含义及法律性质	(17)
第二节 船舶登记和船舶国籍	(19)
第三节 船舶所有权	(24)
第四节 船舶抵押权	(24)
第五节 船舶优先权	(25)
第三章 船员和船长	(28)
第一节 船员	(28)

第二节 船长	(32)
第四章 海上运输合同	(37)
第一节 货物运输合同	(37)
第二节 运输单证	(51)
第三节 货物交付	(62)
第四节 合同的解除	(64)
第五节 航次租船合同	(65)
第五章 海上旅客运输合同	(69)
第一节 含义及要点	(69)
第二节 海上旅客运输合同成立及合同权利和义务	(70)
第六章 船舶租用合同	(78)
第一节 船舶租用合同的一般规定	(78)
第二节 定期租船合同	(79)
第七章 海上拖航合同	(84)
第一节 海上拖航合同的含义	(84)
第二节 海上拖航合同当事人责任原则	(88)
第八章 船舶碰撞	(91)
第一节 船舶碰撞	(91)
第二节 有关船舶碰撞的国际公约	(96)

第九章 海难救助	(102)
第一节 海难救助的含义	(102)
第二节 救助人命的规定	(104)
第三节 对物的救助	(106)
第四节 救助合同	(107)
第五节 救助报酬与担保	(113)
第十章 共同海损	(119)
第一节 共同海损的含义和性质	(119)
第二节 共同海损的范围	(120)
第三节 共同海损的理算	(123)
第四节 新杰森条款	(129)
第十一章 海事赔偿责任限制	(132)
第十二章 海上保险合同	(137)
第一节 海上保险合同的含义、种类及作用	(137)
第二节 海上保险合同订立的原则	(140)
第三节 海上保险合同的内容	(142)
第四节 海上保险合同的订立、转让与解除	(147)
第五节 海上保险合同双方当事人的责任	(150)
第六节 委付与代位求偿	(154)

第十三章 海事纠纷	(158)
第一节 海事纠纷的含义及处理	(158)
第二节 海事调解	(159)
第三节 海事仲裁	(160)
第四节 海事诉讼	(164)
参考书目	(180)

第一章 海商法概述

第一节 海商法的含义、调整对象和特征

一、海商法的含义

关于海商法的含义，目前在国际上实际上尚无统一的定论。各国则从不同角度给予不同定义。即便在同一国度里，其专家、学者也对此众说纷纭。魏文翰教授认为：“在航海贸易中，特别是海上运输中，对各个方面所发生的关系起着调解和指导作用的法规，说是海商法。”〔1〕吴焕宁等学者认为：“海商法是调整在航海贸易中与船舶有关的各种关系的法规的总称。”〔2〕魏文达认为：“海商是调整航海贸易中所发生的各种关系的法律规范的总和。”〔3〕司玉琢等认为：“海商法是调整特定的海上运输关系和船舶关系的法律规范的总称。”〔4〕

结合 1992 年 11 月 7 日第七届全国人民代表大会常务委员会第二十八次会议上通过的《中华人民共和国海商法》中第 1 条关于海商法立法宗旨的规定以及我国海商法界多数学者的学术规定，本教材将海商法含义表述为：海商法是指调整海上运输关系和船舶关系的法律规范的总称。

海商法三字各有其含义：

海是指船舶活动区域在海与海相通的水域，包括江、河、湖泊等。商是法

〔1〕 魏文翰：《海商法讲座》，法律出版社 1964 年版，第 2 页。

〔2〕 吴焕宁主编：《海商法学》，法律出版社 1989 年版，第 1 页。

〔3〕 魏文达：《海商法》，法律出版社 1983 年版，第 1 页。

〔4〕 司玉琢等编著：《新编海商法学》，大连海事大学出版社 1999 年版，第 3 页。

律意义上的“商”或商事，即一切营利性营业活动和事业的总称，是指广义的营利行为。海商法中的法是指有关海上运输关系的国内法、国际公约和国际惯例。

亚洲人称之为“海商”的活动，欧洲人则称之为“海上贸易”，以区别于陆上的商业活动。在17世纪以前，在欧洲中世纪早期的贸易活动中，海上运输与商业贸易融为一体。那时没有专门船舶运输行业，也无职业船东。当时的商人就具有双重身份，既是船东，也是货主。商人为进行商品交换，便以海洋为通道，以船舶为运输工具，从事自运自销的商业贸易活动，即“海上贸易”。调整这种关系的法律规范的总称称之为“海商法”。

新航路的开辟使欧洲航运中心从地中海转移到西欧大西洋沿岸。从17世纪开始，英国、荷兰、法国几乎同时起步，发展其航运业。从18世纪60年代至19世纪，工业革命从英国开始，扩展到欧洲大陆。资本主义工业革命的进行和完成，促进了商品经济的迅速发展。生产力的迅猛发展，加速了社会分工。原先的商航一体时代已无法适应蓬勃发展的国际贸易和航运事业，海上运输应运而独立出来，商人与船东的双重身份已分裂从而各自独立化，船东成为专门海上运输的经营者，专为商人运输货物。各国都创立着自己独立的海上运输业。原先欧洲人的“航海贸易”与亚洲人的“海商”的含义已发生了变化。因为原先中世纪商航一体化时代的海上运输的目的是商人（兼船东和货主）为了到海外进行商品交换，即为了交易，航海对商人来说只是一种完成交易的手段。这种商业活动属生产过程在流通过程中的延续，因之应属生产性劳动，而不是商业劳动，这种“商”具有局限性，而非法律意义上的广义的商事关系。

当商航解体之后，海商法中所调整的内容中已不再是具有局限性的“商业性活动”，而是以海上企业为中心所产生的海上运输关系和船舶关系。因为这时经营船舶的海上企业其目的是为营利，因而必然因管理船舶产生与船货各方的相互关系，而产生这些关系的活动是属于法律意义上的营利性营业活动，即为商事活动。此时海商法的名称也应改为“海事法”，而不应为“海商法”。但由于“海商法”名称由来已久，而且人们已经从广义上去理解“海商”所包含的内涵，因之仍沿用了“海商法”习称。

海商法又有狭义和广义之分。狭义海商法是指 1992 年 11 月 7 日第七届全国人民代表大会常务委员会第二十八次会议上通过的《中华人民共和国海商法》。广义的海商法既包括《中华人民共和国海商法》(简称《海商法》),还包括有关海上事务的一切法律、法令和规章制度,如船舶修建、丈量、检验、管理、救生、信号、沿海港口管理、港上的规章制度、船舶登记、水污染、引水等有关法律法规和国际公约。

二、海商法的调整对象

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,是指海上货物运输关系和海上旅客运输关系,包括海江之间、江海之间的直接运输关系。海上运输关系表现在主体之间,则主要是指承运人、实际承运人同托运人、收货人或者旅客之间,承拖方同被拖方之间,保险人同被保险人之间的关系。

船舶关系,主要包括船舶所有权、船舶抵押权、船舶优先权和船舶碰撞关系。就主体而言,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的关系。

以上关系是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订立与履行合同和依法承担违约责任、侵权责任,得到维护的。

就调整对象而言,狭义的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经济关系,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。就海上运输而言,海商法还有一个国家对海上运输进行行业管理的关系,这种纵向的经济管理关系,经过海商法的调整而形成一种权利和义务关系。主体双方处于不同的层次,有着不同的职能,是领导与被领导、管理与被管理、监督与被监督的关系。但是,此类经济管理关系并不是行政法律关系,因为它不是单纯的命令与服从的行政关系,而是以物质利益为核心,在双方主体之间进行的责权利的分配和再分配关系,双方的权利义务在质的方面不可能完全对应和对等,在量的方面也不可能完全相

等，但双方必须是权利主体，又是义务主体，必须是有责必有权，有权必有责。因为经海商法所调整的纵向经济管理关系是属于经济法律关系，所以不能认为其属于行政法律关系而将其不包括在海商法的调整对象之中，但在目前实践中是作为行政管理法律关系加以归类。就其调整对象外延而言，狭义海商法所调整的纵向经济管理关系范围小，而广义的海商法范围广，基本上包含了一切有关海上事务的法律、法令和规章。当然，这不意味着一切与海上运输和船舶经营有关的社会关系都为海商法所调整。海商法仅仅调整其明确规定范围内的海上运输关系，而其他法律明确规定的与海上运输关系密切相联的特定活动并不为海商法所调整。例如海关对船舶监管及卫生检疫部门对船舶的检疫关系，则为海关法和卫生检疫法所调整。

三、海商法的性质与特征

（一）海商法的性质

关于海商法的性质，由于学者们的侧重点不同，所以存在着不同的观点。主要观点有以下几种：

1. 认为海商法是私法。最早由古罗马法学家乌尔比安提出把法律划分为公法和私法，为后代法学家所沿用。按目的说，认为凡以保护公共利益为目的的法律为公法，以保护私人利益为目的的法律为私法。按法律关系说，认为规定不平等关系即规定权力关系的法律为公法，规定平等关系的法律为私法。

认为海商法属于私法范畴的，其理由是指海商法贯彻了权利本位，体现了当事人意思自治原则，并以《海商法》第 127 条规定为例。第 127 条规定：“本章关于出租人和承租人之间的权利、义务的规定，仅在船舶租用合同没有约定或者没有不同约定时适用。”此条充分体现了海商法是任意法，即受当事人意思左右，负担义务纯系个人自由意志表现，因而体现了当事人意思自治的精神。

2. 海商法是民法的特别法。此种观点认为海商法所调整的法律关系如海上运输人、船舶当事人之间的横向财产、经济关系。海商法所调整的船舶关系

和运输关系是民法调整的财产关系的特别化。由于海上运输风险大，海船和所运的货物价值高，又使它有别于一般民事法律，所以应视为特别民事法律，属民法特别法，而民法为普通法。一些国家把公司法、保险法、票据法、海商法称之为传统商法，或称民法的特别法。这在“民商合一”的国家中此观点较为普遍。我国属民商合一制，并不在民法之外另订商法典，所以以民法作为基本法来调整市场经济活动。至于民法不能直接调整的，则制定相应的特别法予以调整。在海事活动中涉及的民事法律关系中，具有特殊性，有别于一般民事法律关系的，则由海商法加以规定；没有特殊性的，属于共性民事法律关系的，海商法则不予规定，而适用于民法规定。

3. 海商法是一个独立的法律部门。有的学者提出海商法是一个独立的法律部门。针对所调整的对象，海商法设立了一系列独有的法律制度，形成了完整的法律体系。海商法所调整的对象，既包含海上运输当事人之间平等的权利义务关系，也包含了国家政府机构组织和管理海上运输企业的纵向关系，它不能为单一的民法或经济法所调整。海商法所涉及的船舶优先权制度、海难救助制度、共同海损制度、海事赔偿责任限制制度，也是其他法律所不能取代和规定的。

也不能因为海商法与其他法对有些法律原则同样使用或交叉使用，就简单将其归于某一法的一部分。例如《民法通则》^{〔1〕}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。”不能因为海商法是调整海上运输当事人、船舶当事人之间横向的财产、经济关系，就简单地将海商法类推为民法的一部分或经济法的一部分。因为《民法通则》的这一规定，已经随着社会和经济的发展，出现了跨学科的同—使用或交叉使用。这种法律规定不只是民法原则，同样也成为经济法、公司法、海商法的主要法律原则。可以肯定，随着社会和经济的发展，法律的基本原则被同一使用或交叉使用将会成为普遍现象。所以，就海商法的性质而言，海商法应是一个独立的法律部门。本书也持此种观点。

〔1〕 1986年4月12日第六届全国人民代表大会第四次会议通过，1986年4月12日中华人民共和国主席令第37号公布，自1987年1月1日起施行。

（二）海商法的特征

海商法具有以下特征：

1. 海商法是以船舶使用作为调整中心的法律体系。就海商法的调整对象而言，无论是海上运输关系或船舶关系都与船舶使用密切相连，因为海商法内容均与船舶使用为中心形成一系列特有法律制度，构成相对独立的法律体系。

2. 海商法是具有很强国际性的国内法。船舶的航行跨越了国界，其涉外性十分明显。但各国海商法立法又使海商法具有国内立法的特点。尽管为解决其法律冲突而出现。统一的国际公约和国际惯例，但将其转化为海商法条款仍需各国通过立法加以落实，所以海商法是具有很强国际性的国内法。

3. 海商法设有责任限制的规定。海上运输的危险性大于陆上，为发展海上运输业，对船舶所有人须加以保护，不能实行按实际损失赔偿，而应制定其责任限制，我国海商法也设有责任限制的规定。

4. 海商法设有物权的规定。海商法与其他商事法不同之处在于它不仅有关债权的规定，而且还有物权的规定。在物权规定中还有其特别规定，如船舶的优先权、抵押权；海上运输提单的抵押、转让出售等。

第二节 海商法的产生与发展

一、海商法的产生

（一）萌芽阶段

根据历史文献记载，海商法产生于地中海，流传于大西洋，普及于欧洲，而后发展成为当今具有国际性的一种法律。