

辽宁省高等教育自学考试指定教材

HAISHANG FAXUE

海商法学

辽宁省高等教育自学考试指导委员会 组编

佟连发 杨宏雷 编著

辽宁师范大学出版社

辽宁省高等教育自学考试指定教材

海 商 法 学

辽宁省高等教育自学考试指导委员会组编

佟连发 杨宏雷 编著

辽宁师范大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

海商法学/佟连发,杨宏雷编著. —大连:辽宁师范

大学出版社, 2001.12

ISBN 7-81042-592-7

I.海... II.①佟...②杨... III.海商法-法的理
论-中国 IV.D922.294.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2001)第 089566 号

辽宁师范大学出版社出版

(大连市黄河路 850 号 邮政编码 116029 电话:0411-4206854)

普兰店第一印刷厂印刷

辽宁师范大学出版社发行

开本:850毫米×1168毫米/32 字数:214千字 印张:8¹/₄

2001年12月第1版

2001年12月第1次印刷

责任编辑:陈之秋

责任校对:王 颜

封面设计:李平曼

版式设计:孟 冀

定价:12.50 元

如有印装质量问题,请与本社营销部联系。

版权所有,不得翻印,举报电话:4206854,4258695。

本书编委会

主 任:何晓纯

副主任:王新民 陈友常

委 员:(按姓氏笔画为序)

马 强 朱荣辉 尹久恒 吴宏伟

李长江 冯景平 高庆福

目 录

第一章 导论	1
第一节 海商法的概念	1
第二节 海商法的渊源	3
第三节 海商法的历史发展	5
第四节 中国海商法	7
第二章 船舶与船员	9
第一节 船舶	9
第二节 船舶所有权	14
第三节 船员	20
第三章 国际海上货物运输合同	24
第一节 海上货物运输合同概述	24
第二节 承运人的责任	27
第三节 托运人的责任	38
第四节 提单	41
第五节 国际海上货物运输合同的国际公约	52
第六节 提单以外的运输单证	73
第七节 航次租船合同	77
第八节 国际货物多式联运合同	83
第四章 海上旅客运输合同	96
第一节 海上旅客运输合同概述	96
第二节 海上旅客运输合同当事人的主要权利和义务	99
第三节 海上旅客运输的国际公约	103

第五章 船舶租用合同	106
第一节 船舶租用合同的概述.....	106
第二节 定期租船合同.....	107
第三节 光船租赁合同.....	113
第六章 海上拖航合同	117
第一节 海上拖航概述.....	117
第二节 当事人的权利和义务.....	119
第七章 船舶碰撞	122
第一节 船舶碰撞的概念.....	122
第二节 船舶碰撞的损害赔偿.....	127
第三节 有关船舶碰撞的国际公约.....	131
第八章 海难救助	135
第一节 海难救助的概述.....	135
第二节 海难救助报酬.....	140
第三节 海难救助合同.....	146
第四节 有关海难救助的国际公约.....	151
第九章 共同海损	156
第一节 共同海损的概述.....	156
第二节 共同海损的范围.....	160
第三节 共同海损的理算.....	173
第四节 共同海损的惯例.....	179
第十章 海事赔偿责任限制	185
第一节 海事赔偿责任限制的概述.....	185
第二节 海事赔偿责任限制的公约.....	195
第十一章 船舶油污损害赔偿	203
第一节 船舶油污损害赔偿概述.....	203
第二节 有关海上油污损害的国际公约.....	206
第十二章 海上保险合同	216

第一节 海上保险合同概述·····	216
第二节 海上运输货物保险合同·····	223
第三节 海上船舶保险合同·····	232
第四节 船东互保协会·····	237
参考文献·····	242
附 《海商法》自学考试大纲	
自学考试大纲·····	245
考试题型举例·····	252
自学考试大纲后记·····	253

第一章 导论

第一节 海商法的概念

一、海商法的定义

海商法这一名词,在法学领域有两重含义,其一,代表海商法的法律规范,其二,代表海商法学。作为一个部门法,我国的海商法是指调整特定的海上运输关系和船舶关系的法律规范的总称。作为一门法学学科,我国的海商法学是指以调整特定的海上运输关系和船舶关系的法律规范为其研究对象的一门科学。

不同国家的学者对海商法的定义不同,英美法系的学者认为,海商法是调整船舶与航运通常使用的术语;大陆法系的学者认为,海商法是指调整商业性航海活动的法律规范。尽管不同的学者对海商法的定义有差异,船舶法律关系和海上运输法律关系仍然属于其调整的主要社会关系。

我国海商法调整的社会关系有自己的特点。

(一)我国海商法调整的海上运输关系和船舶关系是特定的,并非所有的海上运输关系和船舶关系均由海商法调整。我国海商法第

2 条规定,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 3 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。由此可见,海商法所调整的船舶关系是船舶或者船舶的行为超出中国领域以外的船舶关系。海商法所调整的海上运输关系是指超出中国领域以外的海上运输关系。

(二)我国海商法所调整的社会关系非常广泛。平等主体之间的与海上运输和船舶有关的横向的法律关系属于其调整范畴,部分非平等主体之间纵向的法律关系也属于其调整范畴。前者如海上运输合同制度,后者如船舶登记制度。

二、海商法的规范

理论上的分类标准不同,海商法规范的种类不同。按照海商法的规范是否直接规定法律关系主体的权利、义务,海商法的规范分为冲突规范、实体规范、程序规范。

(一)冲突规范

由于各国海商法并未实现完全的统一,因此通过冲突规范间接调整海商法律关系是必要的。我国海商法用专章规定了冲突规范。具体内容如下:

合同当事人可以选择合同适用的法律,法律另有规定的除外。合同当事人没有选择的,适用与合同有最密切联系的国家的法律。(第 269 条)

船舶所有权的取得、转让和消灭,适用船旗国法律。(第 270 条)

船舶抵押权适用船旗国法律。船舶在光船租赁以前或者光船租赁期间,设立船舶抵押权的,适用原船舶登记国的法律。(第 271 条)

船舶优先权,适用受理案件的法院所在地法律。(第 272 条)

船舶碰撞的损害赔偿,适用侵权行为地法律。船舶在公海上发

生碰撞的损害赔偿,适用侵权行为地法律。同一国籍的船舶,不论碰撞发生于何地,碰撞船舶之间的损害赔偿适用船旗国法律。(第 273 条)

共同海损理算,适用理算地法律。(第 274 条)

海事赔偿责任限制,适用受理案件的法院所在地法律。(第 275 条)

此外,一些统一冲突规范的国际条约中,规定了统一冲突规范。

(二)实体规范

实体规范又可以分为国内法的实体规范和统一实体规范两类。国内法的实体规范主要集中规定于《中华人民共和国海商法》。统一实体规范主要是有关的国际条约和国际惯例。国际条约如 1924 年《海牙规则》,国际惯例如《约克——安特卫普规则》。

(三)程序法规范

目前已经制定了专门的海事诉讼程序法。在海事诉讼程序法没有规定的情况下,适用我国民事诉讼法的有关规定处理海事争议的法律问题。

第二节 海商法的渊源

各国的法律传统不同,海商法的表现形式不同。

一、国内立法

国内立法是海商法的主要表现形式。在我国,海商法的法律规范包含在《中华人民共和国海商法》、《中华人民共和国海洋环境保护法》等有关的国内立法中。

二、国内判例

判例作为海商法的渊源主要为英美法系国家采用。虽然英美法系国家有单行海事法规,但是,没有统一的成文法典。判例是海商法的主要渊源。

三、国际条约

国际条约中有统一实体法的,也有统一冲突法的。前者如 1978 年的《汉堡规则》,后者如 1952 年《关于船舶碰撞中民事管辖权方面若干规定的国际公约》。

国际条约只对缔约国有约束力,对于非缔约国不产生法律效力。

四、国际惯例

海商法中的国际惯例主要是指与海运和船舶有关的国际惯例。国际惯例不同于国际习惯。国际惯例不对法律关系的主体直接产生强制约束力,只有法律关系的主体选择了某一国际惯例适用于他们之间的法律关系,该国际惯例才产生强制法律约束力。

第三节 海商法的历史发展

一、古代海商法

海商法是随着海上贸易的兴起而逐渐发展起来的。据有关资料记载,公元前9世纪,地中海上罗得岛贸易较为发达,贸易范围遍及欧、亚、非三大洲。一些海商贸易习惯逐渐形成并被越来越多的从事海上贸易的人所接受。这些海上商业习惯最终演变成为海商法的最初惯例法,学者们习惯称之为“罗得法”或“罗得海法”。目前,奴隶制时期罗得岛的惯例法已无文字资料流传下来,一些惯例散见于罗马法学家的著作之中。

二、中世纪海商法

进入中世纪,随着生产力的发展,以地中海、北海为中心的港口之间的贸易不断扩大。这一时期,开始出现零散的民间编纂的海商法。其中比较有名的包括:(1)澳列隆惯例集;(2)康索拉多海商法集;(3)维斯比法。中世纪的海商法不是由国家立法机关确立的成文法,仍然属于民间的惯例法。同时,这些惯例法的适用范围仍然有较大的局限性。

从现代法制的角度讲,由于古代海商法、中世纪海商法不是国家立法机关制定或者认可的,因此,这些惯例法不属于现代意义的法律规范。

三、近现代海商法

中世纪后期,特别是资本主义制度在欧洲、北美确立后,随着生产力的进一步发展,贸易范围的进一步扩大,出现了一些国家通过立法的形式制定海商法或有关海商单行法规的实践。1681年,法国路易十四时期颁布的《海事条例》被认为是欧洲近代第一部综合性海商法典。之后,1893年美国制定了《哈特法》。1894年英国制定了商船法。此后,在欧洲大陆和北美早期确立资本主义制度的国家普遍进入了成文海商法的立法时期。

四、海商法的发展趋势

19世纪以来,各国普遍通过国内法的形式制定和颁布海商法,而各国社会经济制度、文化背景、法律传统等的诸多差异,使各国对同一领域规定的海商法规范不同,必然产生法律冲突。同时,由于船方的优势地位,早期的海商法惯例过于维护船方的利益。因此,通过国家之间的共同努力统一各国海商法的原则被提到日程上来。

1897年,国际法学会成立了国际海事委员会。该委员会成立后制定了《1910年碰撞公约》、《1910年救助公约》、《1924年海牙规则》、《1924年约克——安特卫普规则》、《1968年维斯比规则》等。该委员会为早期海商法的国际统一化作出了重要贡献。

联合国成立后,海商法的国际统一化进入了新的历史时期。在1948年联合国国际海运会议上成立了政府间的国际组织——海事协商组织,现称为国际海事组织。该组织成为政府间海事工作的专门性国际组织。此外,联合国贸易和发展会议、联合国国际贸易法委员会、国际海事卫星组织、国际劳工组织等制定了大量的有关海事的国际文件。

随着大量海商法国际文件的制定和颁布,海商法的国际统一化步伐不断加快,并体现出如下的趋势。

(一)海事国际统一实体法的数量不断增多,涉及的领域不断扩大。

截至目前,有关的国际组织制定的国际海事统一实体法已将近70个。这些国际文件涉及的领域包括船舶制度、船员、海上运输、船舶碰撞、海上救助、海上赔偿责任限制、船舶担保物权等各方面。

(二)通过国际文件调整船方与货方之间的利益关系,船方与货方的权利和义务更趋平衡。传统的海商法主要站在船方的立场上,以维护船方的利益为核心。随着代表货方利益的发展中国家的不断壮大,在有关的国际文件中逐渐反映了发展中国家的利益要求。1978年《汉堡规则》删除航行过失免责条款,就是明显的一例。

第四节 中国海商法

一、中国海商法的立法状况

1992年11月7日,第七届全国人民代表大会常务委员会第28次会议通过了《中华人民共和国海商法》。1993年7月1日生效施行。我国海商法主要是调整具有跨国因素的平等主体之间海商法律关系,个别条款属于行政管理法。国家对海上运输活动的管理,海洋科学研究和环境保护,船舶管理制度,以及中国领域以内的水上活动则由其他的法律规范加以调整。

二、中国海商法的特点

海商法在制定过程中广泛吸收了国际公约和国际航运习惯的有关制度。比如,在船舶承运人制度以及承运人的免责制度中,我国主要采用了被大多数国家广泛适用的 1924 年《海牙规则》的规定。再比如,在共同海损的制度中,我国海商法主要吸收了《约克——安特卫普规则》的有关制度。

《中华人民共和国海商法》是我国对外开放过程中的产物,反映了我国法制建设的成果。随着我国市场经济建设的不断深入,随着我国成为 WTO 的成员,我国有关领域的法律规范面临着重大调整。《海商法》是我国改革开放前期的立法成果,其中反映和规定了当时我国海上贸易、海上运输的制度。随着我国市场经济的不断深入,《海商法》也必然进行适当的修改。

第二章 船舶与船员

第一节 船舶

一、船舶的概念

海商法上的船舶是一个法律概念,它的内涵不同于日常生活中船舶的内涵。不同国家对船舶的定义也存在差异。我国海商法第3条规定: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。同时,我国海商法第14条规定:建造中的船舶可以设定船舶抵押权。显然,我国《海商法》规定的船舶具有以下特点。

(一)我国海商法规定的船舶是指海船和海上移动式装置。

关于海船,我国国内法并未作明确规定。一般认为海船是指在海上或者与海洋相通的可航水域上航行的船只。但是,这些船只必须同时满足海商法关于船舶的其他条件。

关于海上移动式装置,我国国内法也未作明确规定。一般认为是指在海上或者与海洋相通的可航水域上具有自航能力并处于航行

状态的装置。

(二)我国海商法规定的船舶不包括用于军事的、政府公务部门的船舶。

何为用于军事的、政府公务部门的船舶,我国国内法未作明确规定。一般认为,用于军事的、政府公务部门的船舶是按照船舶用途确定的。登记为用于军事的、政府公务部门的船舶,从事的活动属于公法调整的范围,其从事的活动不再属于商业性活动,因此,不属于海商法的调整范围。登记为商船的船舶,在特殊情况下,如被征用的情况下用于军事的、政府公务部门,在被征用的期间其法律关系不适用海商法。

(三)我国海商法规定的船舶应当为总吨位 20 吨以上的船舶。

我国海商法规定的船舶不涉及船舶的航行能力,有关船舶航行能力的问题属于船舶登记领域的问题。我国海商法只是规定了船舶的最小吨位。

(四)作为例外,我国海商法规定了特殊领域的船舶属于海商法调整的范畴。

我国海商法第 14 条规定:建造中的船舶可以设定船舶抵押权。显然,建造中的船舶尚未处于海上或者与海相通的水域,适用海商法属于海商法调整的特殊领域。

二、船舶的种类

从理论上,按照不同的标准可以对船舶进行不同的分类。主要的分类有如下几种。

(一)以登记国籍为标准,船舶可以分为本国船舶与外国船舶。在本国登记取得国籍的船舶为本国船舶,在其他国家登记取得国籍的船舶为外国船舶。区分本国船舶与外国船舶的标志除了登记证书和国籍证书以外,悬挂旗帜的不同即表明其国籍的不同。