

高职高专院校港口与航运管理专业教材

Hangyun Fagui Shiwu

航运法规实务

许笑平 主编



人民交通出版社
China Communications Press

高职高专院校港口与航运管理专业教材

Hangyun Fagui Shiwu

航运法规实务

许笑平 主编



人民交通出版社
China Communications Press

内 容 提 要

全书共分八篇十四章,前七篇十三章是关于海商法的内容,包括绪论、船舶物权、船员、海上运输法律制度、海上赔偿责任法律制度、海上保险法律制度、海事争议等;第八篇第十四章是关于国际货运代理制度的内容,包括与国际货运代理制度相关的规定等。每篇章后都附有练习题和实训题,以提高实践技能。辅以该书的还有网络课程,网络课程中配以课程大纲、教学进度、教学课件、案例库、习题集、试题库等教学内容,以便读者系统、全面地学习该门课程。

本书可以作为普通高等院校、高职高专院校、中专学校航运、航海专业的教材,亦可作为航运业人士查询的参考书,或作为各类航运、航海专业培训班和专业提高的参考书,还可供其他对航运有兴趣者、自学者进修之用。

图书在版编目(CIP)数据

航运法规实务/许笑平主编. —北京:人民交通出版社,
2009.5

ISBN 978-7-114-07692-3

I. 航… II. 许… III. 航运—法规—中国 IV. D922.296

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2009)第 047697 号

高职高专院校港口与航运管理专业教材

书 名: 航运法规实务

著 作 者: 许笑平

责任编辑: 赵瑞琴

出版发行: 人民交通出版社

地 址: (100011)北京市朝阳区安定门外外馆斜街3号

网 址: <http://www.ccpres.com.cn>

销售电话: (010)59757969, 59757973

总 经 销: 北京中交盛世书刊有限公司

经 销: 各地新华书店

印 刷: 北京交通印务实业公司

开 本: 787×1092 1/16

印 张: 16.25

字 数: 392 千

版 次: 2009 年 5 月第 1 版

印 次: 2009 年 5 月第 1 次印刷

书 号: ISBN 978-7-114-07692-3

印 数: 0001~3000 册

定 价: 29.00 元

(如有印刷、装订质量问题的图书由本社负责调换)

高职高专院校港口与航运管理专业教材

编 委 会

编 委 会 主 任 胡延华

编委会副主任 秦 固 刘 念

编 委 会 委 员 杨承新 陈 洋 许笑平 黄大为

前 言

我国自古以来以航运大国而著称,航运业较发达。在航运业的发展过程中,海上运输较内河运输发生的各类海事纠纷的频率较高,这就需要相关的专业人士能够公平、公正地处理各类海事纠纷,以促进航运业的进一步发展。航运法规,包括海商法、航运政策、相关国际公约等都是航运人士必备的专业知识。

本书以“工学结合”的思想为主导,将实践中的工作流程融入理论学习中,既突出了实践技能,又强调了理论知识。书中配以大量的典型案例,通过引例导入各篇章中要学习的主要内容,通过案例分析,锻炼解决实际问题的能力,并将实践中发案频率较高的海事纠纷融入教学内容。书中的内容精炼、言简意赅,尽量避免使用晦涩、冗长、繁杂的法律语言,达到通俗易懂的目的。本书突破了我国原有《海商法》的界限,将航运人才需掌握的专业法律知识涵括其中,不仅包括海商法的内容,还包括与国际货运代理相关的政策法规等内容,较全面系统地介绍了航运法律、法规。

全书共分八篇十四章,前七篇十三章是关于海商法的内容,包括绪论、船舶物权、船员、海上运输法律制度、海上赔偿责任法律制度、海上保险法律制度、海事争议等;第八篇第十四章是关于国际货运代理制度的内容,包括与国际货运代理制度相关的规定等。每篇章后都附有案例分析题和实训题,以提高实践技能。辅以该书的还有网络课程,网络课程中配以课程大纲、教学进度、教学课件、案例库、习题集、试题库等教学内容,以便读者系统、全面地学习该门课程。

本书可以作为普通高等院校、高职高专院校、中专学校航运、航海专业的教材,亦可作为航运业人士查询的参考书,或作为各类航运、航海专业培训班和专业提高的参考书,还可供其他对航运有兴趣者、自学者进修之用。

由于时间仓促、编者水平有限,书中难免存在错误和不足之处,恳请广大读者批评指正。

编 者
2009 年 3 月

序 言

港口是全球综合运输系统的节点,国际物流链中的技术节点,船舶、航海、内陆运输、通信、经营技术革新的汇聚点,前沿与后方腹地联系的中枢,全球综合运输网络的神经中枢,在带动物流、促进经济内联外通方面,具有重要的作用。随着中国港口与航运业的飞速发展,也产生了对技能性人才的大量需求,这在沿海、沿江港口城市表现得更为明显。

多年来,技能型人才的培养主要靠高职院校,关键在于好的教材。教材的水平,直接体现着高职院校“工学结合”的深度、教学改革的角度、理论与实践结合的程度、双师型教师队伍建设的强度、教师教学钻研的力度、教学资料积累的厚度、内容取舍的气度、理论深浅把握的尺度、专业领导的调度。港口与航运管理专业是一个实践性、操作性极强的专业,其所涉及的课程又都是实践性、操作性极强的课程,如果没有一套有效满足“工学结合”需要、密切联系港航企业实践的教学方案,教师的教学无疑是空洞而乏味的,学生对港口与航运管理的认识也是肤浅与不切实际的。在认真总结深圳职业技术学院港口与航运管理专业13年教学经验的基础上,我们推出了高职高专院校港口与航运管理专业教材,期望能够为同行提供一套教师教学得心应手、学生学习如鱼得水的简单但有效、够用且实用、有机组织化的教方案、学方案,真正做到教学相长、教学合一,学生在老师的教中学,老师在学生的学中教。

本系列教材包括《港航业务基础》、《货物运输保管实务》、《港口业务与操作》、《航运法规实务》、《航运业务与操作》、《国际货运代理操作与实务》。

为了提高教师开发教材的水平,我们多次邀请马书超、姜大源、赵志群、加拿大荷兰学院课程开发专家 Tim McRoberts 等国内知名课程开发专家来校讲学或派老师外出参加课程开发培训班,并派出专业骨干教师到德国、新加坡等国家和香港地区学习先进的职业理念和课程开发方法,回来后在自己所在的专业群中结合典型的职业工作任务,以工作过程系统化为基本设计原则开发课程。

本系列教材,具备四个基本特点:

1. 内容重组,有机复合。高职教育有别于普通本科教育,应当有自己的课程标准及适用的教材。在教材编写的过程中,高职院校的教材绝对不能按照普通本科院校的一套来,追求知识体系的完整,注重理论前沿的跟踪,而是根据适用、好用的原则,纠正以往教材编写中只注重“知识点”的偏向,并着眼于“双证沟通”(即“毕业证书”和“职业资格或职业技能”等资格证书),坚持“能力本位”,兼顾知识教育、技能训练和能力培养,所有教材的内容设计兼顾“知识点”、“技能点”和“能力点”,以项目需要的知识、能力为度,大胆组合原有的知识内容,甚至是颠覆性的重组,形成新的有机的知识、技能、能力复合体。在内容选择上,我们注重理论内容之间、理论内容与实践项目的衔接和沟通,让学习者能自然地做到由基础理论到专业基础理论、专业课到实践课的从容转换,让学生了解学了理论内容能够干什么,能够应用在哪些地方,让学生了解实践项目需要什么理论的指导,理论能够如何指导。



2. 理论简化,实用为主。根据实用、够用的原则,对原有的理论体系进行简化处理,多用案例、问题导课而少用概念、结论,多用图表而减少文字叙述,多用生动的语言而少用枯燥的术语,以简单明了的形式,阐明抽象的理论,把深奥的理论通俗化,把繁琐的推理简单化,把复杂的流程图形化,把枯燥的知识趣味化,图文并茂,深入浅出,详略得当,重点突出,实例经典,以强化学生对重点内容的掌握,与最新技术同步,让基础薄弱的学生可学、爱学,学了能用。当然,这种简化不是简单的压缩,不是本科教材的压缩饼干,不是对本科教材作简单的调整和修改,而是一种有意识、有取舍、适当的简化,最实用、最常用的,最核心、最重要、最必需的都得以保留,无关紧要、实际中用得不多、用得不典型的就省掉或指导学生自己探索。另外,在知识延伸、知识应用的过程中,我们也有意识地融入创新精神和创新能力的内容,以进一步提升学生的可持续发展能力,使之胜任未来的管理职责。

3. 任务驱动,行动导向。系列教材的编写按照港口与航运管理工作的实际流程来进行,一切从实际工作的需要出发,精简理论说教,强化实践能力培养。有些教材通过案例、问题导课,通过案例分析、问题回答引导出课程的内容。有些教材在章、节开篇处设计学习目标、任务驱动等栏目,学习目标用于指导学生了解本章或本节重点内容与学习要求,任务驱动通过联系港口与航运管理工作中的实践,精心设计体现本章或本节教学内容的一项职业工作任务,使学生带着任务去学习相关知识与技能,有效地融“教、学、做”为一体,促使学生明确学习本章内容的目的与意义,且以解决职业问题、完成岗位任务为导向。

4. 强化实训,突出技能。高职高专教材的一个重要特征是与职业资格证书密切结合,因此,教材应该做到有效体现知识与工作职位一体化、传授知识与训练思维有机结合、学习理论与训练技能同步进行、学习结果以考证结果来检验。每章或每节设计足量深化职业知识与训练职业技能的实习实践项目,通过实践活动逐步激发学生学习的内驱力和主动探究知识的欲望,促使学生产生较高的成就动机,形成良好的认知结构,有效提高教学质量和效益。每章或每节设计适量的职业知识测试与职业技能训练内容,以有效实现学生职业技能的培养,真正实现所学与所用的无缝对接与零距离就业。为了强化这种技能训练,与实际工作接轨,我们教材的编写者不仅有来自学校的教师,还有来自企业的技术人员,教材内容既有校内的理论和实践内容,又有企业生产实践的指导性内容,既能取自于工,又能用之于学。

可以说,这一系列教材是深圳职业技术学院港口与航运管理专业13年教学经验积累的全面总结,是国家示范性高职院校港口与航运管理重点专业建设在“工学结合”上的集中展示,花费了老师的大量心血,听取了专家的诸多建议,吸收了同行的一些成果,经过了学生的反复使用,在原有教材基础上已经有了质的飞跃,相信一定会受到更多读者的欢迎。

编 委 会
2009年2月

目 录

第一篇 绪论	1
第一章 海商法概述	1
第一节 海商法的概念	1
第二节 海商法的性质与特点	3
第三节 海商法的形式	4
第四节 海商法的历史沿革与发展	6
练习题	8
实训题	8
第二篇 船舶物权	9
第二章 船舶	9
第一节 船舶的概念及其法律性质	9
第二节 船舶登记与船舶国籍	11
第三节 船舶所有权	15
第四节 船舶抵押权	18
第五节 船舶优先权	21
第六节 船舶留置权	24
第七节 有关的国际公约	25
练习题	27
实训题	28
第三篇 船员	31
第三章 船员	31
第一节 船员的概述	31
第二节 船长的职能	33
练习题	36
实训题	36
第四篇 海上运输法律制度	37
第四章 海上货物运输合同	37
第一节 海上货物运输合同概述	37
第二节 提单	48
第三节 有关提单的国际公约	55
第四节 提单以外的运输单证	64
第五节 航次租船合同	66



第六节 国际货物多式联运合同	72
练习题	76
实训题	78
第五章 海上旅客运输合同	81
第一节 海上旅客运输合同概述	82
第二节 海上旅客运输合同当事人的主要权利和义务	84
第三节 有关海上旅客运输合同的国际公约	87
练习题	88
第六章 海上拖航合同	90
第一节 海上拖航合同概述	91
第二节 海上拖航合同当事人的主要权利和义务	94
练习题	96
实训题	97
第七章 船舶租用合同	100
第一节 船舶租用合同概述	100
第二节 定期租船合同	101
第三节 光船租赁合同	107
练习题	109
实训题	109
第五篇 海上赔偿责任法律制度	111
第八章 船舶碰撞	111
第一节 船舶碰撞的概念与种类	111
第二节 船舶碰撞的损害责任及其赔偿	114
第三节 有关船舶碰撞的国际公约	119
练习题	123
实训题	124
第九章 海难救助	126
第一节 海难救助概述	126
第二节 海难救助成立的要件	128
第三节 海难救助款项	130
第四节 有关海难救助的国际公约	133
练习题	135
实训题	135
第十章 共同海损	137
第一节 共同海损概述	137
第二节 共同海损的范围	140
第三节 共同海损的理算	144
第四节 共同海损理算规则	149
练习题	151



实训题	152
第十一章 海事赔偿责任限制	153
第一节 海事赔偿责任限制概述	153
第二节 海事赔偿责任限制制度的内容	155
第三节 有关海事赔偿责任限制的国际公约	160
练习题	161
实训题	162
第六篇 海上保险法律制度	164
第十二章 海上保险	164
第一节 海上保险合同概述	164
第二节 海上保险合同的基本内容	172
第三节 海上货物运输保险合同	176
第四节 船舶保险合同	183
第五节 保赔保险合同	188
第六节 其他海上保险合同	192
练习题	193
实训题	195
第七篇 海事争议	197
第十三章 海事争议的处理	197
第一节 海事争议的概念和范围	199
第二节 海事仲裁制度	201
第三节 海事诉讼制度	205
第四节 海事请求保全制度	210
练习题	216
实训题	217
第八篇 国际货运代理制度	219
第十四章 与国际货运代理制度相关的法规	219
第一节 我国《民法通则》的有关规定	220
第二节 我国《合同法》的有关规定	223
第三节 我国《海商法》的有关规定	228
第四节 我国《海事诉讼特别程序法》的有关规定	229
第五节 我国国际货物运输代理业管理规定	233
第六节 外国投资国际货物运输代理企业审批规定	235
第七节 关于台湾海峡两岸间货物运输代理业的管理	236
第八节 我国关于对外贸易代理制的暂行规定	238
第九节 国际货物运输代理业的专用发票	241
练习题	241
实训题	243
参考文献	245

第一篇 绪 论

第一章 海商法概述

第一节 海商法的概念

一、海商法的概念

在不同的国家,海商法(Maritime Law)的概念不同。即使在同一国家,不同的学者对其含义也有不同理解。

英国《大百科全书》第11卷认为,“海商法是调整船舶和航运通常使用的术语”;波兰《海商法》第1条规定,“海商法是调整有关海上运输法律关系的法律”;司玉琢教授在《海商法详论》一书中主张,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”;法国学者认为,“海商法调整商业性航海活动”。上述各种海商法的概念反映了英美法系国家和大陆法系国家对海上运输性质的不同理解。英美法系国家认为,海上运输只改变商品的空间位置,是生产行为,不包含有“商”的意思。大陆法系国家则认为,海上运输实现商品与货币的转换,是商业行为,包含有“商”的意思。大陆法系国家的观点主要源于中世纪商航合一的时代,在现代社会,各国创立了独立的海上运输企业,“航海贸易”或“海商”一词已不能确切地反映海商法这一法律部门所调整的内容。

在我国,海商法学者大多认为,海商法有狭义和广义之分。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。广义的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,基本囊括了有关海上事务的一切法律、法令和规章制度等。因此,《中华人民共和国海商法》(以下简称《海商法》或者本法),是属于狭义的海商法,是我国广义海商法的最重要的组成部分。

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的社会关系。它是划分不同的法律部门的基本



依据和出发点。例如,民法的调整对象是平等的公民之间、法人之间、公民和法人之间的财产关系和人身关系,民事诉讼法的调整对象是人民法院和一切诉讼参与人在诉讼活动中产生的各种诉讼关系。

至于海商法的调整对象,从其定义中可以看出,是特定的海上运输关系和船舶关系。我国《海商法》第1条规定:“为了调整海上运输关系、船舶关系、维护当事人各方的合法权益,促进海上运输和经贸的发展,制定本法。”本条关于本法立法宗旨的规定也集中反映了其调整对象包括海上运输关系和船舶关系两大方面。

(一) 海上运输关系是指海上运输中发生的特定的社会关系

1. 有关海上运输的合同关系

主要指围绕提单(Bill of Lading; B/L)、租船合同(Charter Party; C/P)、拖带合同(Contract of Towage)、旅客运输合同(Contract of Carriage of Passengers)等所发生的合同当事人之间的民事权利义务关系。

2. 海上侵权关系

主要指因船舶碰撞、船舶污染海洋环境等行为引起的加害方与受害者之间的民事权利义务关系。

3. 海上特殊风险产生的社会关系

如共同海损中有关各方分摊与补偿的关系,海事赔偿责任限制中的船舶所有人、救助人、责任保险人与各限制性债权人之间的关系等。

上述特定关系主要表现为民事权利义务关系,特别是债权债务关系,属民法范畴。这是海商法所调整的主要内容。

(二) 与船舶有关的特定社会关系

1. 船舶的法律关系

主要围绕船舶国籍、船舶航行权、沿海运输权等方面发生的船舶所有人与船旗国或沿海国有关当局之间的关系。

2. 船舶物权

主要指涉及船舶所有权、船舶抵押权、船舶优先权、船舶留置权等问题时所产生的船舶所有人与各债权人,或者与法院或仲裁机构之间的关系。

3. 船舶安全

主要是围绕船舶适航条件、船员配备等所发生的船舶所有人与港口有关当局的关系。

4. 船舶管理

主要指国家就航运管理、航运政策以及船舶登记等方面与海上运输组织、船舶所有人和经营人等之间的关系。

船舶上述特定关系除船舶物权外,主要表现为国家行政机关与海上运输组织及船舶所有人之间的纵向的行政法律关系,属行政法范畴。这种特定关系虽然不是我国海商法的主要调整对象,但是从国际海事立法的发展趋势看,这种关系由海事法律规范加以调整正在日益增强。

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,目前存在着不同的观点。其中,具有代表性的观点如下。

(一) 海商法是商法的组成部分

在“民商分立”的国家,独立的商法典与民法典并存,而海商法则作为一篇列入商法典之中。相应地,其在法律理论上就认为海商法是商法的一部分,这一观点在以德国、法国、日本为代表的大陆法系国家较为流行。

(二) 海商法是民法的一个特别法

在“民商合一”的国家,此种观点较为普遍。因为,这些国家未制定独立的商法典,而以民法作为基本法来调整广泛的市场经济活动。至于民法典不能直接调整的市场经济关系,则制定相应的特别法来予以调整。其中,海上运输市场具有自身的特点,故由海商法作为民法的特别法适用于该经济活动领域。即首先用海商法来调整海上运输市场,而海商法未规定的,则适用民法的有关规定。

(三) 海商法是海法的一个部门法

此种观点认为,在法律体系中存在着一个独立的海法,即“航海法规的总称”,而海商法作为调整海上运输活动的法律规范,则成为海法的组成部分。

(四) 海商法是经济法的组成部分

我国的一些学者持此观点,其理由在于国家对于海上运输活动实行专门的组织管理。在现代社会大生产条件下,海上运输已经作为独立的生产部门,与一般的商业活动相分离,构成特定的生产经营行业。各国均对海上运输及其以船舶为中心的各种经济关系实施专门的组织管理。这一国家管理职能,决定了海上运输不能为民法所调整,而属于经济法的调整范围。

(五) 海商法是一个独立的法律部门

在我国,有的学者提出海商法是一个独立的法律部门。这是因为海商法专门以海上运输关系作为调整对象。这一调整对象既包含海上运输当事人之间平等的权利义务关系,也涉及国家政府机构组织和管理海上运输企业的纵向关系,所以,它不能单一地为民法或经济法所调整,而应适用专门的法律规范体系。海商法正是应运而生的独立法律部门。该法针对海上运输关系,设立了一系列独有的法律制度,形成了完整的法律体系。这是不能为其他法律部门所取代的。

二、海商法的特点

海商法与其他法律相比,其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,主要表现在:

(1) 海商法调整的关系大多数是涉外关系,或者具有涉外因素的关系,即同一法律事实可能涉及不同国家或地区的法人或自然人;



(2) 海商法的表现形式除了国内法之外,还包括国际条约和国际航运惯例;

(3) 海商法的效率范围,可及于本国海域的外国船舶、外国海域的本国船舶,甚至外国海域的外国船舶,而且我国《海商法》中的海上货物运输合同,其承运人的责任基础只适用于国际海上货物运输,而不适用于本国沿海和内河的货物运输。

随着国际贸易和国际海运业的发展,海商法的国际性有日益加强的趋势。自 20 世纪以来,在国际海事组织(IMO)、联合国贸易发展委员会(UNCTAD)和联合国贸易法律委员会(UNCITRAL)等国际组织的努力下,制定了几十个国际海事公约,有力地推动了海商法的国际统一进程。在制定我国《海商法》的过程中,充分考虑了海商法的这一特点,吸收了目前国际上通行的国际海事公约的有关规定和航运惯例,并适当考虑国际海运立法的发展趋势,对海上运输关系和船舶关系作了比较全面、具体的规定。

(二) 专业性

海商法具有较强的技术性和专业性。海商法是有关海上运输和船舶的法律规范。因此,这些法律规范必然涉及船舶、船员、航海、货物运输和管理等专业和技术。如:在船舶方面,涉及船舶的结构、性能,船舶的设备和安全条件等;在船员方面,涉及船员的资格、培训、值班和发证等;在航海方面,涉及船舶驾驶、航线制定、雷达观测等;在货运方面,涉及货物的特性、配载、装卸等。海商法是与航海技术和航运业务紧密联系的法律,这是海商法所特有的、区别于其他许多法律部门的特点。

(三) 特殊性

海上运输及其他海上业务活动具有明显的特殊风险。从事海上运输,特别是在航运初期,具有很大的冒险性,这主要表现在海上存在的特殊风险;其次是需要巨额投资。为了鼓励航运业的发展,针对这种特殊风险,逐步形成了一系列特殊的法律制度,如海事赔偿责任限制制度、船舶抵押制度、海事请求保全制度、船舶优先权制度、海难救助制度和共同海损制度等。这些特殊的法律制度是在实践中逐渐形成的,是其他法律部门所不具有的。

第三节 海商法的形式

海商法的形式主要是指不同国家机关依法制定的各种具有不同效力的有关海事的规范性文件。这些规范性文件就是海事法律规范的具体表现形式,它因制定的国家机关的不同而有不同的效力。

在我国,海商法的表现形式主要有国内立法、国际条约和国际航运惯例。

一、国内立法

国内立法是海商法的主要表现形式。国家机关制定的关于海事方面的法律、法规、条例、规定、办法、决议和指示等规范性文件都是海商法的表现形式。在这些规范性文件中,法律具有最重要的地位。作为法的规范性文件,法律是指拥有立法权的国家机关依照立法程序制定和颁布的规范性文件。在我国,全国人民代表大会及其常务委员会按照立法程序制定和颁布的规范性文件称为法律,例如,《中华人民共和国民法通则》(以下简称《民法通则》)、《中华人民共和国海洋环境保护法》以及《中华人民共和国海商法》等。法律作为法的表现形式,始终

处于主导地位,具有特殊的效力,是我国海商法的主要形式。

其他海事法规,如国务院及有关主管部门制定的有关航运管理、船舶管理、海上航行安全、海损事故处理和损害赔偿等方面的命令、条例、规定、办法、决议和指示等,这些也是海商法的重要形式。

二、国际条约

国家正式参加的有关海商法方面的国际条约是该国海商法的重要表现形式。属于海商法方面或与海商法内容有关的国际条约很多,但是,并不是一切国际条约都无条件地在任何一个国家内生效。根据国际法和国家主权原则,除了要经过一国政府签署、批准或加入的有关海事国际条约的必要程序外,还必须解决国际法与国内法的关系,只有海事国际条约对该国具有法律拘束力时,方可成为该国海商法的表现形式。

随着航运事业的发展,我国陆续加入的有关海商方面的国际公约有《1910年统一船舶碰撞若干法律规定的国际公约》、《1996年国际载重线公约》、《1972年国际集装箱安全公约》、《1972年国际海上避碰规则》、《1974年国际海上人命安全公约》、《1974年海运旅客及行李雅典公约》、《1989年国际救助公约》等30个。这些公约无疑是我国海商法的重要表现形式。当我国批准或加入的国际公约与我国法律有不同规定时,适用该公约,但我国声明保留的条款除外。

三、国际航运惯例

国际航运惯例通常是指在国际航运中,对同一性质的问题所采取的类似行动,经过长期反复实践逐渐形成的、为大多数航运国家所接受的、具有法律拘束力的不成文的行为规则。

国际航运惯例可分为任意性惯例和强制性惯例两种。强制性惯例无须当事人意思表示,即产生法律上的拘束力。任意性惯例是指只有在当事人表示援用时,才对他们有拘束力。在国际航运中,此种惯例居多,如《约克—安特卫普规则》就是典型的一例,它是国际民间航运团体提出的建议性规则,只有当事人通过协商方式在合同中明确订明采用该项规则时,才对当事人具有法律拘束力。

国际航运惯例作为海商法的一种形式,有其一定的作用,可以补充国内立法、条约规范之不足。但惯例规范同国内立法或条约规范相比,存在着明显的缺陷。如:含义不明确、效力不确定、容易引起纠纷等。现在国际上已注意到国际航运惯例的上述缺点,试图把一些国际航运惯例加以编纂,使之成为国际上公认的规范化的行为规则。这也是当前国际海运立法的一种趋势。

国际航运惯例是我国海商法的表现形式之一。《民法通则》第142条第3款规定:“中华人民共和国法律和中华人民共和国缔结或参加的国际条约没有规定的,可以适用国际惯例。”《海商法》第268条第2款也作了与上述内容相同的规定。但是,适用国际航运惯例不得违背中华人民共和国的社会公共利益。

四、海商法的其他表现形式

(一)判例

“普通法系”的英美等国,虽然也有单行的海事法规,但是没有成文法典(海商法典—Mari-



time Code)。在这些国家,根据“遵守先例”的原则,上级法院的判决作为先例(Precedent),对下级法院具有拘束力,起着法律的作用,判例就是法的表现形式之一。英美法系国家的判例之所以被作为海商法的形式,其重要原因之一就是,判例所确立的规范往往是含混的。甚至对同一法律关系,不同判例采取不同的解决原则,这样便于法官灵活运用,任意裁量,使其享有很大的“自由裁量权”(Discretion)。

我国不承认判例是法的表现形式。但是我們也不否认判例对人民法院审理同类案件所起的借鉴作用,特别是在当前我国海事立法尚不健全的情况下,这种借鉴作用就更不能忽视。

(二)海商法学说及法理主张

在国际上,有人认为权威学者的学说及法理主张也是法的表现形式。我国学者普遍认为,任何一种学说及法理主张,无论它具有多么大的权威性,也仅仅是一种学说和理论,当它还没有依照立法程序上升为法律之前,不具有法律的拘束力。因此,在我国,权威学者的学说观点及法理主张不应看做是海商法的形式。当然,我们不应忽视权威学者的学说和法理主张对立法的影响和对审判的指导作用。

第四节 海商法的历史沿革与发展

海商法是伴随着航海贸易的兴起、发展而产生和发展的。海商法的形成与发展经历了以下几个不同的历史时期。

一、古代——海商法萌芽时期

据史料记载,公元前9世纪,罗得人(Rhodians)和腓尼基人(Phoenicians)即从事海上贸易,其足迹遍及欧、亚、非三洲。罗得岛是地中海即爱琴海最东部的一个小岛,面积为1.398平方公里。当时是一个强大的独立王国,也是地中海航海贸易的中心。许多海事案件都在这里解决,日积月累,渐成习惯。人们经过几个世纪的汇集,形成一部习惯法,称“罗得法”(Lex Rhodian)。这是拜占庭帝国推行的贸易航海条例,用以解决有关共同海损分摊问题,并有海上保险的规定。可惜这部法没有保存下来,其规定仅散见于罗马法学家的著作之中,这是萌芽时期的海商法。

二、中世纪——私人编纂海事惯例时期

中世纪,随着航海贸易的发展,在地中海、大西洋和北海的几个中心港口,海商法进入了私人编纂海事惯例时期,结果产生了三大海事法规。

1. 奥列隆惯例集(Lex Oleron)

它收集了12世纪法国西海岸奥列隆市国际海事法庭的判决书和所适用的习惯法。这个惯例集在大西洋沿岸一带颇有影响。

2. 海事裁判集

也称康索拉度法(Lex Consolato)。它是14世纪在西班牙东北的巴塞罗那编纂的,汇集了当时地中海西岸的海事判例。当时被称为最完备的海商法,对以后的欧洲航运界影响很大。

3. 维斯比法(Laws of Visby)

这是15世纪在瑞典果特兰岛维斯比城编纂的,继承了《奥列隆惯例集》的传统,在波罗的海和北海沿岸广为流行。

此外,英国的海事黑皮书(Black Book of the Admiralty)汇集了英国法院的判例和所适用的习惯,对欧洲各国都有一定影响。

中世纪的海商法有两个明显的特点:

(1)它与当时欧洲城市经济发展相适应,只适用于某一地区的若干城市,尚未形成国家统一的法律;

(2)当时通行的海事法集,都是私人对航海贸易惯例和海事判例编纂的汇集。

总之,中世纪海商法有重大发展,但在法律体系上,海商法尚未形成独立的法律部门。

三、近代——国家制定海商法时期

进入近代,欧洲的海商法有了重大发展,主要表现在世界海运发达国家为了适应航海贸易的需要,根据较为通行的习惯法,相继制定了本国的海商法。其中,最典型的是1681年法国路易十四颁布的《海事条例》(Ordonnance de la Marine)。这个条例不仅内容广泛,而且自成体系,成为欧洲第一部综合性海商法典。美国在1893年制定了《哈特法》(Harter Act)。1894年英国制定了《商船航运法》(Merchant Shipping Act)。随着航海贸易的迅速发展,特别是在19世纪后半叶,由于机动船舶的普遍使用,使得海上运输越来越国际化,而随着各国航运制度的建立与完善,海事立法却越来越国内化,从而导致了各国海商法在形式上和内容上的不统一,并形成了不同的海商法体系,主要有:

(1)法国法系(法国、希腊、罗马尼亚、土耳其、埃及、意大利、西班牙、葡萄牙、墨西哥、阿根廷和乌拉圭等);

(2)德国法系(日本、德国、斯堪的那维亚和芬兰等);

(3)英美法系(英国、英联邦各国和美国等);

(4)新法系(比利时、荷兰、摩洛哥和前苏联等)。

各国海商法的不统一,给国际航运带来诸多不便。因此,从19世纪末以来,各国航运界要求采取措施,消除各国海商法的差异。

四、现代——海商法国际统一化时期

随着海商法成为独立的法律部门,促使国际海商法从国际法中分立出来。鉴于海商法的特殊性和国际统一的要求,1897年在国际法学会中成立了国际海事委员会(Committe Maritime International, CMI)。该会创始人路易·法兰克爵士(Sir Louis Franck)说:“该委员会的宗旨,在于促使国与国之间天然联系的海洋,能获得统一法律的利益。这些法律在观念上应合理周密而公平,实际内容也切实可行。”该委员会成立后,为海商法在国际上的统一先后制定了《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》(后经1950年、1974年、1990年、1994年以及2004年多次修改)以及《1968年维斯比规则》等。1948年联合国国际海运会议上决定成立政府间海事协商组织IMCO,现称国际海事组织(IMO)。该组织下设法律委员会,负责研究有关海上安全和防止船舶污染海洋方面的法律