

21世纪应用型本科规划教材



海商法教程

Maritime Law

杜萱 主编

高其明 方安安 赵林 副主编

FE 东北财经大学出版社
Dongbei University of Finance & Economics Press



21世纪应用型本科规划教材



海商法教程



杜萱 主编

高其明 方安安 赵林 副主编

 东北财经大学出版社
Dongbei University of Finance & Economics Press

大连



© 杜 萱 2013

图书在版编目 (CIP) 数据

海商法教程 / 杜萱主编. —大连: 东北财经大学出版社,
2013. 8

(21 世纪应用型本科规划教材)

ISBN 978-7-5654-1322-3

I. 海… II. 杜… III. 海商法-高等学校-教材
IV. D996. 19

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2013) 第 212516 号

东北财经大学出版社出版

(大连市黑石礁尖山街 217 号 邮政编码 116025)

教学支持: (0411) 84710309

营 销 部: (0411) 84710711

总 编 室: (0411) 84710523

网 址: [http: // www. dufep. cn](http://www.dufep.cn)

读者信箱: [dufep @ dufe. edu. cn](mailto:dufep@dufe.edu.cn)

大连日升印刷厂印刷

东北财经大学出版社发行

幅面尺寸: 170mm×240mm

字数: 243 千字

印张: 14 1/4

2013 年 8 月第 1 版

2013 年 8 月第 1 次印刷

责任编辑: 孙晓梅 贺 荔

责任校对: 惠恩乐 赵 楠

封面设计: 张智波

版式设计: 钟福建

ISBN 978-7-5654-1322-3

定价: 28.00 元

前 言

“朕诚为陆上之王，但海法乃海上之王”，罗马皇帝安托尼努斯向我们揭示了海商法在维护海上秩序、促进国际贸易和海运发展过程中所起的重要作用。海洋是生命的起源，是海洋文明诞生的摇篮。“向海而兴，背海而衰”，建设海洋强国是中华民族实现伟大复兴的必由之路。建设海洋强国，必须通过健全的海商法律法规体系来维系海洋秩序，必须培养熟悉海商法规范的复合型法学人才来认知海洋秩序。

海商法是一门古老的法律学科，几经演变，历久弥新。海商法是一门国际性较强的国内法，也是一门有着突出特色的法律学科体系，包括船舶优先权、共同海损、海难救助、海事赔偿责任限制等非常特殊的法律制度等。这些都需要经过专门、系统的学习才能得以熟练掌握。

广义的海商法涵盖的范围很大，而很多非海商法专业的应用型本科院校的法学专业开设海商法课程的学时有限。基于教学的实际需要，为了实现在有限的学时内圆满完成海商法基础知识授课的目标，达到良好的教学效果，我们编写了这部教材。

在编排体例上，我们以我国现行海商法典为参照系，适当吸收海事诉讼特别程序法的基本内容，从学生容易理解掌握的角度出发，共安排 10 章内容，分别为：海商法概论、船舶物权与船员、海上运输合同、租船合同、船舶碰撞、海难救助、共同海损、海事赔偿责任限制、海上保险合同、海事争议解决。每一章都以海商法基础知识为主线，在开篇指明学习目标，通过引例引出该章教学内容，章后配以选择题、判断题、案例分析题等多项练习，以便学生及时发现所学知识中存在的不足，巩固加深该章学习内容的全面理解与把握，同时力争及时反映海商法最新的立法成果和动态。为方便教师授课，本书还配有电子课件，详情请登录东北财经大学出版社网站（www.dufep.cn）查询。

总之，本书内容编排和结构设计力争观点明确、脉络清晰、结合实务、提升技能、融知识性与实践性为一体，写作语言力图通俗易懂，不刻意追求严谨和深入的论述，以便于学生掌握与学习。

本书既适合做法律、经济、国际贸易、航运管理专业学生的教材，亦可作





为一般读者熟悉和掌握海商法基本知识的读物。

本书由杜萱担任主编，高其明、方安安、赵林担任副主编，作者具体分工如下：杜萱、张倩：第1章、第2章；高其明、张妮娜：第3章、第4章、第9章；方安安：第5章、第6章、第7章；赵林：第8章、第10章。

尽管作者已经做出非常大的努力，但由于知识、水平与时间所限，本书尚存在一些不足，敬请广大读者批评指正。

编者
2013年7月



目 录

第1章 海商法概论/1

学习目标 /1

引例/1

1.1 海商法的概念/1

1.2 海商法的性质和特征/4

1.3 海商法的适用范围/6

1.4 海商法的渊源/8

1.5 海商法的历史发展/10

基本训练/17

案例分析/18

第2章 船舶物权与船员/20

学习目标 /20

引例/20

2.1 船舶概述/20

2.2 船舶物权/23

2.3 船员/31

2.4 相关国际公约的规定/38

基本训练/40

案例分析/41

第3章 海上运输合同/43

学习目标 /43

引例/43

3.1 海上货物运输合同/43





- 3.2 提单/56
- 3.3 海上旅客运输合同/59
- 3.4 海上运输的国际公约/62

基本训练/72

案例分析/72

第4章

租船合同/74

学习目标/74

引例/74

4.1 租船合同概述/75

4.2 定期租船合同/77

4.3 光船租赁合同/82

基本训练/88

案例分析/89

第5章

船舶碰撞/91

学习目标/91

引例/91

5.1 船舶碰撞概述/92

5.2 船舶碰撞的损害赔偿责任/95

5.3 船舶碰撞造成的油污损害/100

5.4 有关船舶碰撞的国际公约/104

基本训练/107

案例分析/108

第6章

海难救助/109

学习目标/109

引例/109

6.1 海难救助概述/110

6.2 海难救助款项/115



6.3 救助拖带合同与海上拖航合同/118

6.4 海难救助的国际公约/121

基本训练/126

案例分析/127

第7章

共同海损/128

学习目标/128

引例/128

7.1 共同海损概述/129

7.2 共同海损理算/133

7.3 共同海损牺牲和费用/138

7.4 共同海损时限与担保/144

基本训练/147

案例分析/147

第8章

海事赔偿责任限制/149

学习目标/149

引例/149

8.1 海事赔偿责任限制概述/150

8.2 海事赔偿责任限制的法律规定/155

8.3 海事赔偿责任限制的国际公约/161

基本训练/166

案例分析/167

第9章

海上保险合同/168

学习目标/168

引例/168

9.1 海上保险合同概述/169

9.2 海上保险合同的内容/180

9.3 海上保险的索赔与理赔/186

 基本训练/189

 案例分析/190

第 10 章

海事争议解决/192

 学习目标  /192

引例/192

10.1 海事争议解决概述/193

10.2 海事仲裁/196

10.3 海事诉讼/204

 基本训练/215

 案例分析/217

参考文献/218

第1章



海商法概论

学习目标

了解海商法的历史发展概况，熟悉海商法的渊源和适用范围，掌握海商法的概念、性质和特点。

引例

适用于海商法的案件

中国某公司向欧洲出口啤酒花一批，价格条件是每公吨 CIF 安特卫普××欧元。货物由中国人民保险公司承保，由“罗尔西”号邮轮承运，船方在收货后签发了清洁提单。货到目的港后发现啤酒花变质，颜色变成深棕色。经由目的港进行的联合检验，发现货物外包装完整，无受潮受损迹象。经分析，认为该批货物是在尚未充分干燥或温度过高的情况下进行的包装，以至在运输过程中发酵造成变质。收货人准备索赔。

资料来源 2004 年全国司法资格考试试卷一第 94 题。

分析：本案不同于一般的民商事案件，涉及国际船舶货物运输，应适用于海商法的特别规定，属于海商法的调整范围。

1.1 海商法的概念

1.1.1 广义的海商法和狭义的海商法

海商法有广义和狭义之分。广义的海商法泛指所有与海上事务相关的法律规范的总称。它既包括调整平等主体之间的横向民商关系的法律规范，又包括调整非平等主体之间的纵向行政关系的法律规范。广义的海商法涵盖专门的海商法典，调整海上运输的民商事单行法规，船舶、港口、水域和航道管理的行政法规，防止船舶污染等保护海洋环境方面的法律规范等内容。



狭义的海商法仅指调整海上运输关系和船舶关系的法律规范。它只调整平等主体之间横向的民商事法律关系，不涉及或较少涉及纵向的行政法律关系。我国现行的《中华人民共和国海商法》（以下简称《海商法》）取狭义的海商法之义，因此主要调整平等主体之间的海上运输关系和船舶关系。本书特指我国《海商法》时，均指狭义上的海商法，而泛指海商法时，均指广义上的海商法。

1.1.2 我国海商法的定义

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。”据此可知，我国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。海上运输关系和船舶关系同时也构成了海商法的调整对象。

海上运输关系是发生在平等主体之间的横向权利义务关系，主要由海上货物运输和海上旅客运输关系所组成，具体表现为各种合同关系，如班轮运输合同、航次租船合同、定期租船合同、旅客运输合同、海上拖航合同等。此外，海上运输关系还包括海上侵权关系和基于海上特殊风险产生的社会关系，前者如船舶碰撞和碰撞后污染海洋环境等侵权行为，后者如海难救助、共同海损、海事赔偿责任限制等由于海上特殊风险所形成的一般只能由《海商法》调整的特殊社会关系。

船舶关系是指发生在特定当事人之间的以船舶作为财产的法律关系。与船舶有关的法律关系主要包括：船舶物权、船舶法律地位、船舶安全与管理等纵横交错的法律关系。当然，关于船舶在不同海域的航行权等船舶法律地位的内容属于国际公法调整范畴，有关船舶适航条件、船员配备等关乎船舶安全的内容属于《海上交通安全法》调整范畴，实现航运管理、航运政策等方面的船舶管理内容应纳入海事行政管理法规的调整范围，均不适宜作为《海商法》的调整对象。只有发生在平等主体之间的船舶物权关系，才是《海商法》的调整对象。



小资料 1-1

海商法和海事法的区别与联系

追根溯源，“海商”与“海事”的词语起源，应当与两个英文词“maritime”和“admiralty”的翻译密切相关。从英文语源考察，“maritime”和“admiralty”略有不同。“admiralty”一词出现于英国的14世纪，最初用于



海军将领的职衔，后来用于指代由海军机构演变而来的海事法院；“admiralty law”则指海事法院适用的，主要与航海和航运有关的法律。“maritime”一词出现得更早，泛指海上的或与海相关的一切事物；“maritime law”则指与海相关的一切法律。在英语国家，“maritime law”或“admiralty law”，均指调整海上运输关系的法律，即我们所说的《海商法》，也有人将“maritime and admiralty law”作为一个集合性的专门术语来使用。

伴随航运立法国际统一化的趋势，众多的国际公约不加区别地使用“maritime law”和“admiralty law”，使得两词含义逐渐趋同。正如加拿大学者威廉·台特雷所述，“如今在‘admiralty law’和‘maritime law’之间已经根本不可能明确地划分清楚其区别和界限了。这是因为它们已经分别在世界各国不同的时代里进化和发展了”。而在《牛津现代法律用语词典》中对“maritime”一词的解释，也标明“见 admiralty”。显然，现代英语中“maritime law”与“admiralty law”已经成为一对可以替换使用的同义词了。

按照我国海商法学界的习惯，通常将“admiralty”译为“海事”，将“maritime”译为“海商”。虽然两词在英语国家的含义已经基本等同。但作为中译词，从中文的语意来考察，“海事”与“海商”在融入中国本土化语境的过程中，其字面含义以及在中国法律体系中的用语解释，却衍生出了自己独特的内涵。最典型的就是对这两个词所做的狭义和广义的解释。

所谓狭义的“海事”，通常指造成航海财产损失或人身伤亡的事故，包括船舶碰撞、海难救助、残骸打捞、共同海损等；广义的“海事”，则泛指与海有关的活动。狭义的“海商”，一般是指与海相关的商业活动，如海上货物运输及旅客运输、船舶租赁、海上保险等；广义的“海商”则是指与海上运输或船舶有关的活动，侧重于商业行为，但不限于商业范畴。人们在使用这两个词的时候，根据特定的情形，取其特定的含义。

然而，当“海事”、“海商”与其他词语组合后，其广义或狭义的内涵则要靠分析其特定的语言环境或特殊的规定性来把握。如“海事法院”一词，我们不仅要从其字面含义来研究，也要从其特殊规定性的角度来审视。因为海事法院所指的是专门的司法机构，其职责、受理案件的范围等内容决定了“海事法院”一词的内涵和外延的规定性。这里的“海事”决非狭义的“海事”或“海商”，也不是广义的“海事”或“海商”所能准确解释的。我们只有从其受理案件范围的特殊规定性中，理解其中所包含的并非全部的广义“海事”或广义“海商”的内容。因为其受案范围中的海事行政案件、申请认

定海上或者通海水域财产无主的案件等内容,是不能简单地用海事或海商的概念来解释的,而海事法院内部的“海事审判庭”和“海商审判庭”,是以其狭义内涵概括的内设机构名称,用以区别不同部门的职责划分。

从以上的分析中可以看出,狭义的“海事”与“海商”概念界定得比较清楚,而广义的“海事”与“海商”概念尽管有所区别,但总体上含义接近。这两个词组成的新词组的含义,则要视具体的语境等来判断。只有从这些具体语境出发来理解“海事”与“海商”两个概念的含义,才不至于带来不必要的困惑。

资料来源 关正义,李婉.海商法和海事法的联系与区别[J].法学杂志,2012(6):35-36.根据本书需要进行适当删减。



1.2 海商法的性质和特征

1.2.1 海商法的性质

海商法的性质,即海商法的法律属性,主要存在以下几种代表性的观点:

(1) 商法的特别法

在以德、法、日为代表的民商分立的国家,海上运输行为被划入商事行为,因此海商法作为商法的特别法,作为一编被列入商法典之中,如《1807年法国商法典》、《1898年日本商法典》、《1907年德国商法典》等。

(2) 民法的特别法

在民商合一的国家和地区,民法是调整广泛的市场经济活动的基本法。海上运输被视为是生产活动,适用民法的基本原则作为其法律基础,而其因海上特殊风险多、海船和所载货物价值高而形成的具有自身特点的法律制度,则由海商法优先调整,海商法没有规定的,则由民法予以调整。

(3) 海法的一部分

法、德、日一些学者提出,所有关于海洋的法律统称为海法,海法是调整海上活动的一切法律规范的总称,包括公法和私法,国际法和国内法。由于海商法是调整海上运输关系和船舶关系的法律规范,所以属于海法的一部分。

(4) 独立的法律部门

该观点认为,海商法在国际上成为一个独立法律部门已经有至少上百年的历史。广义的海商法既包括平等主体之间的横向民事关系,又包括非平等主体之间的纵向行政关系,有些国家的海商法还订有少量的刑事责任条款。因此,

从立法上把海商法作为一个独立的法律部门,从学理上把海商法作为一个独立的法学学科,比简单地将其划为某个法律部门的分支或属于某个部门的特别法更为适宜。

此外,还有学者认为海商法属于经济法或国际经济法的范畴。原国家教委在学科分类时,将海商法作为二级学科国际经济法的一个分支。^① 这些观点显然是从广义上理解海商法的性质的。

1.2.2 海商法的特征

与其他部门法律相比,海商法具有以下突出特点:

(1) 综合性

作为一门古老的法律,海商法以海上运输和船舶关系为调整对象,具有自己相对独立和完整的法律体系,而且内容复杂,并不与现代法律部门的划分完全契合。海商法主要是实体性规范,但也有程序性规范;以民商事法律规范为主,也涵盖部分行政法规范内容;以任意性规范为主,但也有相当数量的强制性规范,^② 这些多重内容使得海商法融合了多种相关的法律制度,凸显出综合性的特点。

(2) 国际性

海上运输关系经常需要跨国进行,而船舶也在世界范围内流动,所以海商法的调整对象都具有较强的国际性,各国海商立法都深受国际公约和国际惯例等国际统一立法的影响。如1963年《修订统一提单若干法律规定的国际公约的议定书》(以下简称《海牙-维斯比规则》),1910年《统一船舶碰撞某些法律规定的国际公约》(以下简称《1910年船舶碰撞公约》),1989年《国际救助公约》等国际公约的内容均不同程度地体现在各国海商法规定之中。在没有国际公约的领域,如共同海损理算,各国海商法普遍参照了国际惯例《约克-安特卫普规则》的规定,因此也体现出高度的一致性和统一性。

(3) 实务性

海商法是在千百年航海和贸易实践的基础上逐步形成和发展起来的,是人们对实践经验的总结归纳与法律升华。人们在驾驶船舶进行海上贸易和运输的实践中所形成的行为准则,演变成了海商法中很多特殊的法律制度,如海事赔偿责任限制、海难救助、共同海损等,均是在实务中为应对海上运输面临的特

① 司玉琢.海商法[M].北京:法律出版社,2003:7.

② 郭瑜.海商法教程[M].2版.北京:北京大学出版社,2012:5.

殊风险，保护航海者利益而在实践中产生和发展起来的。所以，海商法与航运实践和国际贸易息息相关，体现出较强的实务性特点。

1.3 海商法的适用范围

所谓海商法的适用范围，即海商法调整对象的进一步具体化，包括适用的水域、适用的船舶和适用的事项等三方面内容。

1.3.1 适用的水域

海商法适用的水域，是海商法适用的航行区域或运输区域，亦是海商法适用的空间效力。由于各国所处的地理位置、水域条件和航运政策不同，所以各国海商法对于空间效力的规定各不相同，其内容完全取决于各国的实际情况。比如挪威、瑞典、丹麦、芬兰等北欧国家的海商法适用于一切水域的运输活动，日本海商法适用于除内河和港湾等区域以外的沿海、近海和远洋运输，《俄罗斯联邦商船航运法典》适用于沿海运输和远洋运输，内河运输则由《内河航运法》专门调整。

我国《海商法》第2条第1款规定：“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。”因此，我国《海商法》适用的水域范围为海上或与海相通的可航水域，涵盖途经海道的出发港或目的港为江、河、湖泊的直达运输，而单纯的江、河、湖等内河运输则不在该法的调整范围之内。

我国《海商法》第4章对海上货物运输适用的水域范围作出了进一步的限定，只适用于国际海上货物运输，包括涉港、澳、台地区的海上货物运输，而沿海运输和内河运输不受《海商法》的调整，适用我国《中华人民共和国合同法》（以下简称《合同法》）和交通部制定的《国内水路货物运输规则》。

此外，我国《海商法》还规定了一些特定情形所适用的水域范围（见表1-1）。

1.3.2 适用的船舶

作为海商法主要调整对象之一的船舶，在海商法下有其特定的内涵和外延，各国海商法大多都对船舶进行了具体划分，并以此为基础进一步明确对哪些船舶具有法律效力。

表 1-1 我国《海商法》下特定情形适用的水域

特定情形	适用的水域	所依据的《海商法》法条
海上旅客运输	国际、内河或沿海运输，但是港口之间的海上旅客运输的承运人赔偿责任限额不适用	第 117 条
海上拖航合同	海上，但不适用于港区内的对船舶提供的拖轮服务	第 155 条
船舶碰撞	海上或与海相通的可航水域	第 165 条
海难救助	海上或与海相通的可航水域	第 171 条
共同海损	海上	第 193 条
海上保险合同	海上，包括与海上航行有关的内河或陆上	第 216 条

很多国家海商法对适用船舶的规定基本相同，一般限于适用商业目的的船舶，而将用于军事目的和政府公务目的的船舶排除在外。如《俄罗斯联邦商船航运法典》规定本法典适用的船舶是“任何机动或非机动的用于商船运输目的的浮动装置”，而不适用于“军舰、海军辅助设施和其他国家所有或经营的并仅用于从事非商业服务的船舶”，除非有本法典直接具体规定的情形。《日本商法典》规定本法所指船舶是以商业行为为目的供航海之用的船舶。但是有些国家的海商法也存在不同的规定，《英国 1894 年商船航运法》则适用于包括各种目的的船舶。《韩国商法典》适用的船舶同样比较广泛，除了从事经商行为的船舶，也包括为其他利益而航行于海上的船舶，但快艇和摇橹船除外。

我国《海商法》在参照国外立法、结合我国实际情况的基础上，于第 3 条对适用的船舶作出明确规定：“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。”

1.3.3 适用的事项

海商法适用的事项，是指一国海商法所适用的具体事件和行为。^①如前所述，并非所有与海相关或发生在海上的事件和行为均由海商法调整。比如我国《海商法》属狭义的海商法，主要调整：船舶物权、海上货物运输合同、海上旅客运输合同、船舶租用合同、海上拖航合同、船舶碰撞、海难救助、共同海

① 傅廷中：海商法论 [M]．北京：法律出版社，2007：11.



损、海事赔偿责任限制、海上保险合同等平等主体之间发生的民商事法律关系，而涉及船舶安全管理和船舶污染防治等海洋环境保护等行政管理方面的事项，则分别交由《中华人民共和国海上交通安全法》（以下简称《海上交通安全法》）和《中华人民共和国海洋环境保护法》（以下简称《海环法》）调整，海洋权益保护与海洋资源开发利用则归属海洋法调整。



1.4 海商法的渊源

法律渊源即法律规范的表现和存在形式。海商法的渊源就是海商法的表现和存在形式。概括而言，包括国内立法、国际条约、国际惯例、判例、权威学者的学说和法理主张。

1.4.1 国内立法

各国拥有立法权的国家机关制定的有关海商方面的国内规范性文件，是海商法的重要国内法渊源。

我国海商法最重要的国内法渊源，就是于1993年7月1日起正式施行的《中华人民共和国海商法》，共15章278条，基本涵盖了狭义海商法的主要领域，构成我国海商法的基本法典。我国1984年施行的《中华人民共和国海上交通安全法》（以下简称《海上交通安全法》）和2000年起施行的《中华人民共和国海洋环境保护法》（以下简称《海环法》）是广义海商法中纵向行政管理方面的重要法律渊源。1999年颁布，2000年开始施行的《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》是有关程序事项的海商法律规范。此外，国务院颁布的《国际海运条例》、《船舶登记条例》、《防治船舶污染海洋环境管理条例》，交通部等主管部门发布的《国内水路货物运输规则》、《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》等，都是我国广义海商法的法律渊源的组成部分。

1.4.2 国际条约

国际条约是国际法主体间依国际法所缔结的据以确定其相互权利和义务关系的书面协议。^① 国际条约涉及的范围很广，作为海商法渊源的国际条约主要是有关海运和船舶事项的专项公约。

① 王献枢：《国际法》[M]，北京：中国政法大学出版社，2007：294。

