

<<海事法>>

图书基本信息

书名：<<海事法>>

13位ISBN编号：9787301049105

10位ISBN编号：7301049102

出版时间：2009-6

出版时间：北京大学出版社

作者：胡正良 主编

页数：734

字数：911000

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：<http://www.tushu007.com>

## 前言

本书是国内第一本全面、系统地论述海事法的基本概念和原理，以及各项海事法律制度的著作，共由九章构成。

第一章，海事法概述，在界定“海事”和“海事法”含义和本书研究范围的基础上，论述了海事法的特点、表现形式和发展趋势，以统领全书研究内容之基础。

第二章，船舶碰撞，在分析船舶碰撞的概念和船舶碰撞法发展历史的基础上，论述了船舶碰撞的构成要件、船舶碰撞损害的责任主体、归责原则、责任形态、过失程度的判断、损害赔偿的范围与计算，并分析了船舶碰撞责任保险与船舶碰撞诉讼的主要内容。

第三章，海难救助，在分析海难救助的概念、历史沿革与种类的基础上，论述了海难救助的构成要件、海难救助合同、救助报酬、特别补偿、酬金与船东互保协会特别补偿条款等内容。

第四章，残骸打捞清除，在分析残骸与打捞清除的概念、残骸的范围、打捞清除与海难救助的区别，以及国内外立法现状的基础上，重点论述了强制性打捞清除的法律问题，包括法律属性、义务主体、费用的性质、责任限制、受偿顺序、保障机制、实施和管理，并分析了商业性打捞清除与准商业性打捞清除的法律关系，以及残骸造成第三人损害的民事责任。

第五章，共同海损，在分析共同海损的概念、法律性质、历史发展的基础上，论述了共同海损的成立要件、形式与理算、共同海损分摊之债、共同海损制度的存废等内容。

第六章，海洋环境污染损害赔偿，在分析海洋环境污染损害的概念、污染源和国内外立法现状的基础上，从陆源、海岸工程、海洋工程、海上倾废和船舶及有关作业五个方面论述了对海洋环境损害的防止，并重点论述了船舶油污损害赔偿、海上运输有毒有害物质污染损害赔偿、海上核动力船舶污染和核材料污染损害赔偿、海洋环境污染损害赔偿责任，进行强制责任保险或者财务保证等制度等内容。

第七章，海上人身伤亡损害赔偿，在分析海上人身伤亡的概念、类型与特点的基础上，从侵权、违约和责任竞合的角度分析了海上人身伤亡损害的归责原则，重点论述了海上人身伤亡损害赔偿的权利人与义务人、抗辩事由、责任限制、赔偿范围与计算，并分析了海上人身伤亡损害赔偿责任保险与意外伤害保险、工伤保险赔偿等内容。

## <<海事法>>

### 内容概要

本书从海事法的基本理论出发，以我国《海商法》、《海事诉讼特别程序法》的有关规定和相关国际海事条约、国际惯例、民间规则，以及最高人民法院司法解释为主线，理论联系实际，全面、系统、深入地论述了各项海事法律制度，包括船舶碰撞、海难救助、船舶残骸清除、船舶污染海洋环境、共同海损、海上人身伤亡损害赔偿、海事索赔责任限制，以及与这些法律制度有密切联系的海事调查与处理制度。

作者充分考虑到海事法的专业性、实践性和国际性的特点，引用了大量中外典型海事案例，以及相关的国内法律、国际规则与国外法律，对重要条文作了透彻分析，并且结合法律制度的历史沿革及其发展趋势进行了论述。

#### 作者简介

胡正良，男，法学博士，上海大学教授、博士生导师，交通部法律专家咨询委员会，中国海事局法律顾问，中国海商法协会常务理事，中国海事仲裁委员会仲裁员，海事律师。

## 书籍目录

第一章 海事法概述 第一节 海事法的含义与特点 第二节 海事法的表现形式 第三节 海事法的发展趋势  
第二章 船舶碰撞 第一节 船舶碰撞法概述 第二节 船舶碰撞的概念与构成要件 第三节 船舶碰撞损害归责  
第四节 海上避碰规则 第五节 船舶碰撞损害赔偿的责任主体 第六节 船舶碰撞损害赔偿的原则与范围  
第七节 船舶碰撞责任保险 第八节 船舶碰撞损害赔偿诉讼  
第三章 海难救助 第一节 概述 第二节 海难救助的构成要件 第三节 海难救助合同 第四节 救助报酬 第五节 特别补偿  
第六节 船东互保协会特别补偿条款  
第四章 残骸打捞清除 第一节 残骸打捞清除概述 第二节 残骸打捞清除中的有关法律问题 第三节 残骸强制打捞清除的实施和管理  
第五章 共同海损 第一节 共同海损概述 第二节 共同海损制度的历史沿革 第三节 共同海损的成立要件 第四节 共同海损损失的形式  
第五节 共同海损理算 第六节 共同海损分摊之债 第七节 对共同海损制度的评价及展望  
第六章 海洋环境污染损害赔偿 第一节 海洋环境污染损害概述 第二节 海洋环境污染损害防止 第三节 船舶油污损害赔偿  
第四节 海上运输有毒有害物质污染损害赔偿 第五节 海上核污染损害赔偿 第六节 海洋环境污染损害赔偿责任的强制保险或者财务保证与直接诉讼  
第七章 海上人身伤亡损害赔偿 第一节 海上人身伤亡损害概述 第二节 海上人身伤亡损害民事责任 第三节 海上人身伤亡损害赔偿侵权之诉的归责原则  
第四节 海上人身伤亡损害赔偿违约之诉下的归责原则 第五节 海上人身伤亡损害的赔偿权利与赔偿责任 第六节 海上人身伤亡损害赔偿的计算标准  
第七节 海上人身伤亡损害保险 第八节 海上人身伤亡损害的索赔与给付  
第八章 海事赔偿责任限制 第一节 海事赔偿责任限制制度概述 第二节 海事赔偿责任限制制度适用的船舶 第三节 海事赔偿责任限制的权利主体  
第四节 限制性与非限制性海事请求 第五节 海事赔偿责任限制权利的丧失 第六节 海事赔偿责任限额 第七节 海事赔偿责任限制基金  
第九章 海事行政调查与处理 第一节 海事行政管辖 第二节 海事行政调查 第三节 海事行政处理 第四节 海事行政处罚的种类和适用 第五节 涉外海事行政处理  
第六节 海事行政复议和行政诉讼缩略语参考文献

## 章节摘录

第一章 海事法概述 第一节 海事法的含义与特点 一、海事的概念 庞德曾言：“有了概念，人们就有可能在只有较少规则的情况下工作，并有把握应付那些没有现成规则可循的各种新情况。

”论及海事法的概念，需要澄清海事的概念。

自从国际海事组织（International Maritime Organization, IMO），以及我国海事局、海事法院、海事仲裁委员会、《海事诉讼特别程序法》甚至海事大学的名称中采用“海事”一词以来，“海事”一词已经成为一个被广泛适用的术语。

在我国，“海事”一词的含义有狭义和广义之分。

狭义的“海事”，是指海上事故、海损事故、海难事故、海上交通事故或船舶交通事故的简称，英文通常用maritime accident, maritime casualty, average accident描述。

海上事故泛指船舶在海上航行、作业或者停泊中所发生的诸如碰撞、搁浅、触礁、火灾、沉没等事故；海损事故突出事故造成的船舶、其他财产的损失和（或）人员的伤亡；海难事故强调事故导致重大的船舶、其他财产的损失和（或）人员的伤亡；海上交通事故和船舶交通事故则是较新的称谓。

这些称谓在含义上存在微小的区别，但没有本质上的不同，其共性表现为船舶在海上或其他可航水域发生事故，导致船舶、其他财产的损失和（或）人员的伤亡。

1983年9月2日第六届全国人大常委会第二次会议通过的《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》），以及1986年《中华人民共和国内河交通安全管理条例》（以下简称《内河交通安全管理条例》）颁布以前，水上交通安全管理条例中多使用“海损事故”一词，指船舶在海上和内陆可航水域（包括港口）航行或者停泊时发生的各种事故。

此后，发生在海上的事故统称为海上交通事故，习惯上简称“海事”；发生在内陆通航水域中的事故称为内河交通事故或者水交通事故。

《海上交通安全法》中使用“交通事故”一词，即“船舶、设施发生的交通事故”。

1986年《内河交通安全管理条例》（已废止）中亦使用“交通事故”一词，第52条第（四）项将其定义为“船舶、排筏、设施的碰撞、搁浅、触礁、触损、浪损、风灾、火灾及其他事故”。

根据《海上交通安全法》，经国务院1990年1月11日批准，交通部于同年3月3日发布了《中华人民共和国海上交通事故调查处理条例》（以下简称《海上交通事故调查处理条例》）。

其中，该条例第4条规定：海上交通事故是指船舶、设施发生的下列事故：碰撞、触碰或者浪损；触礁或者搁浅；火灾或者爆炸；沉没；在航行中发生影响适航性能的机件或者重要属具的损坏或者灭失；其他引起财产损失和人身伤亡的海上交通事故。

1990年6月16日交通部发布的《船舶交通事故统计规则》第3条规定：船舶交通事故是指船舶发生碰撞、搁浅、触礁、触损、浪损、风灾、火灾及其他造成财产和营业损失、人身伤亡的交通事故，但不包括船舶污染事故、船员工伤和失足落水事故，以及船舶发生船员、旅客自杀或者他杀事故等。

可见，我国有关水上交通安全的法律、条例和规章对“交通事故”范围的规定不尽相同，但这种不同并非在“交通事故”含义上具有实质性的不同，而只是表明各自调整范围上的差异。

广义的海事是海运事业（maritime adventure）、海上事务（maritime affairs）、海上活动（maritime activities）等的简称，其内涵包括狭义的“海事”，但不限于狭义的“海事”。

需要说明的是，“海事”一词与“海商”一词有联系也有区别。

“海事”一词在理解上通常是与“海商”一词相对应。

“海商”（maritime commerce）是海上商业活动的简称，在内涵的理解上也有狭义和广义之分。狭义的“海商”与狭义的“海事”相对应，是指海上货物或者旅客运输合同、海上拖航合同、船舶租用合同、海上保险合同等行为；广义的“海商”是指所有海上运输或其他与船舶有关的商业活动。因此可以认为，狭义的“海事”与狭义的“海商”相对应，广义的“海事”与广义的“海商”在很多情况下同义。

我国海事法院中设置海事庭和海商庭，其中海事法院中的“海事”是广义上的“海事”，而海事庭中的“海事”和海商庭中“海商”均在狭义上使用。

## &lt;&lt;海事法&gt;&gt;

我国《海事诉讼特别程序法》第21条所列的“海事请求”，既包括狭义的海事请求，如有关海难救助、船舶对环境造成的损害、沉船打捞清除、共同海损等的请求，也包括狭义的“海商”意义上的海事请求，如有关船舶的使用或者租用的协议、海上货物运输或者旅客运输的协议、船舶买卖合同等的请求。

1993年《中华人民共和国海商法》（以下简称《海商法》）的调整范围，既包括船舶碰撞、海难救助、共同海损、海事赔偿责任限制等狭义的“海事”的内容，也包括海上货物或者旅客运输合同、海上拖航合同、船舶租用合同、海上保险合同等狭义的“海商”内容，而所有这些都置于《海商法》的调整范围。

由此可见，无论单独从“海事”一词上理解，还是从“海事”一词与“海商”一词的关系上理解，“海事”一词或者“海商”一词的内涵并不具有多大的应然性，而是取决于实际需要或者习惯叫法，即具有较为突出的实然性。

例如：在海上交通安全等行政管理意义上，习惯地使用“海事”一词。

本书中，“海事”一词是在狭义上使用。

二、海事法的含义 在英国，有学者将海商法（maritime Law）的组成为海上运输法（law of carriage by sea）、海上保险法（law of marine insurance）和海事法（admiralty law）。

按照这种区分方法，海事法是海商法中除海上运输法和海上保险法之外的其他内容的总称。

在美国，admiralty, admiralty law与maritime law通常作为同义词使用，是指“制约海商和海上航行、海上人员和财产运输，以及一般意义上的海上事务的法律的整体；制约水上商务中产生的合同、侵权和工人赔偿请求的规则”。

但也有观点认为，“maritime”一词是指“海的或者与海有关的”，“maritime law”是指“有关海洋资源的利用、海上商务和航行的法律、规则、法律概念和程序的整体；“admiralty law”，的含义一方面比“maritime law”窄，因为它仅指海上航行与航运的私法，另一方面又比“maritime law”的含义宽，因为它既适用于海域，又适用于内陆水域。

在我国，也有学者认为，“海事法”是“海商法”的同名词，并认为在当代，“海事法”称谓比“海商法”更确切。

这是因为，“海商法”二词形成于航运发展早期“商航一体”，又称“船货一家”的年代，即船舶所有人在装货港购买商品，作为货物装于其自有的船舶上，运输至卸货港销售，以赚取商品买卖的商业利润，船舶只是其实现商品买卖的运输工具，即船舶所有人从事的是商业活动。

自18世纪末至19世纪初，西欧完成了产业革命，推动了国际贸易和航运的发展，“商航一体”逐渐解体，出现了“商航分家”，又称“船货分家”，即船舶所有人不再从事商品流通领域的货物买卖，其船舶运输他人的货物，赚取的是运费而非商品买卖的商业利润。

至此，船舶所有人实现的只是商品在流通领域中的位移，这种活动被认为是生产活动，或者说是生产过程在流通过程内的继续。

从而，“海商法”一词的“商”字已不能适应船舶所有人从事的活动的性质从商业活动到生产活动的转化。

因此，有学者认为，现代海商法已不再调整商业性活动，“海商法”的名称也应正名为“海事法”。

笔者认为，“海事法”与前述狭义的“海事”相对应，是指调整船舶在海上或其他可航水域发生的事故造成的船舶、其他财产损失和（或）人员伤亡的损害赔偿、损失分摊等的特定社会关系的法律规范的总称。

“海事法”是广义的“海商法”的重要组成部分，而不是一个独立的法律部门。

根据“海事法”的这一概念，我们把属于“海商法”调整范围中的船舶碰撞、海难救助、船舶残骸清除、船舶污染海洋环境、共同海损、海上人身伤亡损害赔偿、海事索赔责任限制界定为“海事法”的范围。

同时，国家海事主管机关对海损事故的行政调查和处理，与这些海损事故产生的民事法律制度有着密切的联系，因而有必要纳入海事法范畴加以分析和研究。

三、海事法的特点 由于“海事法”是广义的“海商法”的重要组成部分，而不是一个独立的法律部门，因而“海事法”具有“海商法”各个组成部分所具有的共性特点。

## &lt;&lt;海事法&gt;&gt;

同时，“海事法”作为调整船舶在海上或其他可航水域发生的事故所造成的船舶、其他财产损失和（或）人员伤亡的损害赔偿、损失分摊等的特定社会关系的法律规范的总称，“海事法”的内容相对于“海商法”的其他内容又有其自身的一些特点。

（一）制度的多样性与特殊性 海事法主要由船舶碰撞损害赔偿制度、海难救助款项请求制度、共同海损制度、海事赔偿责任限制制度、船舶污染损害赔偿制度、海上人身伤亡损害赔偿制度、船舶残骸打捞清除制度构成。

相对于一般的民事法律制度，这些法律制度具有明显的特殊性，属于特别法的范畴。

其中，船舶碰撞损害赔偿制度、船舶污染损害赔偿制度、海上人身伤亡损害赔偿制度，在性质上属于民事损害赔偿制度，但在责任主体、归责原则与免责、赔偿范围、损害计算等方面，都与一般的民事损害赔偿制度存在差异。

海难救助款项请求制度、共同海损制度、海事赔偿责任限制制度、船舶残骸打捞清除制度，虽然在性质上也属于民事法律制度，却是海事法或海商法所特有的或者较为特殊的法律制度，在一般民事法律中没有相应的或类似的法律制度，与一般民事法律制度相差甚远，甚至与一般民事法律制度有着根本的区别。



版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:<http://www.tushu007.com>