第一图书网, tushu007.com

<<海事法>>

图书基本信息

书名：<<海事法>>

13位ISBN编号：9787301204009

10位ISBN编号：7301204000

出版时间：2012-5

出版时间：北京大学出版社

作者：胡正良，韩立新　主编

页数：744

字数：923000

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

内容概要

胡正良主编的《海事法(修订本)》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。

在《海事法(修订本)》再版之际，作者针对新近生效或通过的国际国内立法，借鉴最新研究成果，对各章相应内容均作了更新。
内容的专业性、实践性、国际性和时效性是本书永远的追求。

作者简介

胡正良
法学博士，大连海事大学博士生导师，上海海事大学法学院教授、海商法研究中心主任、校学术委员会委员，中国海商法协会常务理事，交通运输部法律专家咨询委员会委员，中国海事局法律顾问，中国海事仲裁委员会仲裁员，律师。
享受国务院政府特殊津贴。
我国《海商法》、《港口法》、《海上交通安全法》、《航运法》(制定之中)以及航运行政法规和部门规章的起草或修改人之一。
独著、主编或参编国内外公开出版学术著作二十三部，在国内外学术刊物发表论文一百余篇，主持多项省部级科研项目，获省部级科研奖励十六项。

第一图书网, tushu007.com

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

（二）减载搁浅船舶产生的费用　　为了船舶、货物和其他财产的共同安全，在对搁浅船舶实施减载的情形下，除会造成前文所述的可以作为共同海损牺牲的货物等的灭失和损坏外，经常发生的共同海损损失表现为因实施减载而产生的费用，如货物的卸船费、租用驳船的租金，以及船舶脱浅后将货物重新装上本船的费用等。
对此，《2004年约克一安特卫普规则》规则8规定：“作为共同海损行为而卸下搁浅船舶的货物、船用燃料和物料时，其减载、租用驳船和重装（如果发生）的额外费用和由此造成共同航程中的财产的任何灭失或者损坏，都应作为共同海损。
”　　除规则中所提及的减载、租用驳船和重装的费用之外，如果因减载的货物数量较多，需要将部分货物在岸上储存，则因此产生的货物储存费，也应作为共同海损。
　　有时，船舶搁浅的地点在卸货港或其附近。
此种情况下，货物卸下后通常不用重新装上船，而可以直接将其交付给收货人。
由于规则8规定只有因减载搁浅船舶而产生的“额外费用”才可以作为共同海损，因而在此种情况下，应先扣除正常需要发生的卸货费用，余额部分才可以作为共同海损。
　　如果搁浅船舶已经因进水或者船体断裂等原因而沉没，此时从船舶上卸下货物、燃料或者物料的目的，就有可能不是为了船货的共同安全，而纯粹是为了抢救货物、燃料或者物料本身，则此种卸载行为不是共同海损行为，因此而产生的卸载、租用驳船等费用，不能作为共同海损。
　　此外，由于《2004年约克一安特卫普规则》不再将救助报酬作为共同海损，由救助方实施的减载搁浅船舶所产生的费用，应由各被救助方根据获救财产价值的比例支付。
但是，因救助方减载搁浅船舶而造成的同一海上航程中财产的灭失和损坏，仍应根据规则8的规定作为共同海损。
（三）避难港费用　　“共同海损费用最常见的形式是船舶驶入避难港所产生的费用。
”②但是，避难港费用，尤其是船舶抵达避难港后发生的费用，是否应列入共同海损，一直是共同安全派和共同利益派长期争论的焦点。
作为论争调和的产物，《约克一安特卫普规则》关于避难港费用的规定一直在不断变化，而且，几乎是每一次修改《约克一安特卫普规则》时所讨论的热点。
①　　根据《2004年约克一安特卫普规则》，可以作为共同海损的避难港（portofref-uge）费用的范围相当广泛，主要规定在规则10“在避难港等地的费用”和规则11“驶往和停留在避难港等地的船员工资、给养和其他费用”这两条规则中。
根据这两条规则，可以作为共同海损的避难港费用包括以下5项：　　1.驶入和驶离避难港的费用
《2004年约克一安特卫普规则》规则10第（a）款（i）项规定：“船舶因遭遇意外事故、牺牲或者其他特殊情况，为了共同安全必须驶入避难港、避难地或者驶回装货港、装货地时，其驶入这种港口或者地点的费用，应作为共同海损；其后该船舶装载原货物或者其中的一部分驶离该港口或者地点的相应费用，也应作为共同海损。
”　　……

媒体关注与评论

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、海事赔偿责任限制、海事调查与处理等海事法律制度的著作。

立足于每一海事法律制度的现状，结合制度的历史沿革及其发展趋势，注重海事法的专业性、实践性和国际性的特点，深入分析海事法理论、海事法律制度的内涵，系统引用相关的国内法律、国际规则与国外法律，对重要条文作透彻分析，理论联系实际，大量引用中外典型海事案例，内容丰富，信息量大，可读性强。

——胡正良　　从海事法的基本概念和原理出发，以我国《海商法》和《海事诉讼特别程序法》的有关规定，相关国际海事条约、民间规则，以及最高人民法院司法解释为主线，全面、系统、深入地论述各项海事法律制度，以及与这些法律制度有密切联系的海事调查与处理制度。

对系统学习和研究海事法律制度具有重要学术价值，对处理海事法律纠纷和航运实务问题具有重要参考意义。

——韩立新`

第一图书网, tushu007.com

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