

docsriver.com  
商家本本店



21世纪高等院校法学类系列规划教材

Faxuelei

# 海商法

Haishangfa

◎ 曹胜亮 冯梅 黄学里 主编

43



华中科技大学出版社

<http://www.hustp.com>



21世纪高等院校法学类系列规划教材

### (一) 核心主干课教材

宪法	法理学	中国法制史
刑法	民法	经济法
商法	劳动与社会保障法	国际法
国际私法	国际经济法新论	中国行政法导论
民事诉讼法	刑事诉讼法	环境与资源保护法

### (二) 选修课教材

立法学	物权法	合同法	知识产权法
侵权责任法	婚姻家庭法	新公司法要论	竞争法
房地产法	金融法	证券法	税法
保险法	票据法	破产法	海商法
律师与公证	法律文书写作	国际贸易法	国际金融法

- 策划编辑：曾 光
- 责任编辑：沈婷婷
- 封面设计：刘 卉

ISBN 978-7-5609-7131-5

9 787560 971315 >

定价：33.00元



中青院 11 000662453



21世纪高等院校法学类系列规划教材

# 海商法

H a i s h a n g f a

- ◎ 主 编 曹胜亮 冯 梅 黄学里
- ◎ 副主编 高 四 马 迪 苏 剑
- ◎ 参 编 黄 芳 王雪松 刘艳会 尹汪洋  
王子立 丁鹏宇 罗 莹 姚振平



华中科技大学出版社

<http://www.hustp.com>

中国·武汉

[www.docsriver.com](http://www.docsriver.com) 定制及广告服务 小飞鱼  
更多**广告合作及防失联联系方式**在电脑端打开链接  
<http://www.docsriver.com/shop.php?id=3665>



[www.docsriver.com](http://www.docsriver.com) 商家 本本书店  
内容不排斥 转载、转发、转卖 行为  
但请勿去除文件广告宣传页面

若发现去宣传页面转卖行为，后续广告将以上浮于页面形式添加

[www.docsriver.com](http://www.docsriver.com) 定制及广告服务 小飞鱼  
更多**广告合作及防失联联系方式**在电脑端打开链接  
<http://www.docsriver.com/shop.php?id=3665>



## 内 容 简 介

本书无论在体例结构上,还是在内容设置上都有较多创新之处,全面、系统地阐述了海商法的基本理论和主要制度。本书借鉴了国内外诸多专家、学者的观点和成果,在许多重要理论观点和实践问题上也不乏自己的独立见解,力求观点新颖,努力做到观点准确。全书共十五章,分别是海商法概述、海事法律关系、船舶、船员、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、共同海损、海上油污损害赔偿责任制、海事赔偿责任限制制度、海上保险合同、海事纠纷的解决等。

本书适合法学专业、航海专业、海事专业的本科生、专科生以及国际经济法专业的研究生学习使用,同时也适用从事海事海运、海事审判实务的工作者和海商法爱好者参阅。

### 图书在版编目(CIP)数据

海商法/曹胜亮 冯 梅 黄学里 主编. —武汉:华中科技大学出版社,2011.12  
21世纪高等院校法学类系列规划教材  
ISBN 978-7-5609-7131-5

I. 海… II. ①曹… ②冯… ③黄… 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(2011)第 092754 号

## 海商法

曹胜亮 冯 梅 黄学里 主编

策划编辑:曾 光

责任编辑:沈婷婷

封面设计:刘 卉

责任校对:祝 菲

责任监印:张正林

出版发行:华中科技大学出版社(中国·武汉)

武昌喻家山 邮编:430074 电话:(027)87557437

录 排:武汉市兴明图文信息有限公司

印 刷:湖北通山金地印务有限公司

开 本:787 mm×1092 mm 1/16

印 张:16.5

字 数:361千字

版 次:2011年12月第1版第1次印刷

定 价:33.00元



本书若有印装质量问题,请向出版社营销中心调换  
全国免费服务热线:400-6679-118 竭诚为您服务  
版权所有 侵权必究

# 前 言

我国是海洋和航运大国，随着我国与世界经济一体化进程的加快，海上活动日益频繁，随之产生的海事法律关系需要更多精准的海事法律制度来调整。本书在借鉴他人经验的基础上，准确、详细地阐述了海商法的海事法律制度及前沿理论问题，为了解海商法学提供了便捷途径，且对解决海事争议问题有很大实用价值。

在内容上，本书紧密结合海商法的基本原则与理论，全面系统地阐述了海商法实践中产生的海事争议问题，并为其解决提供了翔实的方法。本书对国际海事法律制度进行了全面解析，以满足诉讼主体多元化、外国法律适用及国际义务履行等对我国海事立法及司法提出的高要求。

本书具有以下主要特点：

- (1) 理论与实际相结合，注重对海商法重大理论与实际问题的分析与探讨；
- (2) 以《中华人民共和国海商法》为主线展开论述，同时注意分析和介绍国际上及其他海运国家的有关公约及惯例；
- (3) 取材力求新颖，汲取了国内外海事立法与研究的最新学术成果，并反映了国际学术发展的最新动向；
- (4) 语言简明流畅，内容通俗易懂，符合教学要求。

本书由曹胜亮、冯梅、黄学里任主编，高四、马迪、苏剑任副主编。全书由冯梅、黄学里审校统稿，曹胜亮总纂定稿。编者的具体分工如下（按章节排序）：

- 马 迪 第 1 章  
冯 梅 第 2 章、第 8 章  
黄 芳 第 3 章  
姚振平 第 4 章  
黄学里 第 5 章  
王雪松 第 6 章  
苏 剑 第 7 章  
刘艳会 第 9 章  
尹汪洋 第 10 章  
王子立 第 11 章  
丁鹏宇 第 12 章  
曹胜亮 第 13 章  
高 四 第 14 章  
罗 莹 第 15 章

本书在编写的过程中借鉴了相关教材的精华，由于篇幅有限，我们未一一注明出处，敬请谅解，在此一并致谢。

本书的出版得到了华中科技大学出版社、中南财经政法大学、湖北工业大学商贸学院、国防信息学院、陕西警官职业学院、武汉警官职业学院、中南财经政法大学武汉学院等单位领导和教师的大力支持，黄冈师范学院段蕙老师帮助主编参与校对和核查，在此一并致谢。由于时间仓促，水平有限，错漏之处在所难免，希望广大读者批评指正。

编者

2011年10月18日

# 目 录

第一章 海商法概述	(1)
第一节 海商法的历史沿革	(1)
第二节 海商法的法律渊源及适用效力	(3)
本章小结	(6)
关键术语	(6)
复习思考题	(6)
参考文献	(7)
第二章 海事法律关系	(8)
第一节 海事法律关系的概念和性质	(8)
第二节 海事法律关系的主体、客体及内容	(10)
第三节 海事法律关系的产生、变更和消灭	(14)
本章小结	(15)
关键术语	(15)
复习思考题	(15)
参考文献	(16)
第三章 船舶	(17)
第一节 船舶的概念与性质	(17)
第二节 船舶登记	(21)
第三节 船舶所有权、抵押权及优先权	(26)
本章小结	(39)
关键术语	(39)
复习思考题	(39)
参考文献	(39)
第四章 船员	(40)
第一节 船员概述	(40)
第二节 船员的权利与义务	(44)
第三节 船长的概念与职能	(48)
本章小结	(54)
关键术语	(55)
复习思考题	(55)
参考文献	(55)



<b>第五章 海上货物运输合同</b> .....	(56)
第一节 海上货物运输合同概述 .....	(56)
第二节 运输单证 .....	(59)
第三节 海上货物运输合同的当事人及其他关系人 .....	(67)
第四节 海上货物运输合同当事人的权利、义务及责任 .....	(69)
第五节 多式联运合同 .....	(80)
第六节 海上货物运输的国际公约 .....	(82)
本章小结 .....	(88)
关键术语 .....	(88)
复习思考题 .....	(89)
参考文献 .....	(89)
<b>第六章 海上旅客运输合同</b> .....	(90)
第一节 海上旅客运输合同概述 .....	(90)
第二节 海上旅客运输合同当事人的权利义务 .....	(93)
第三节 有关海上旅客运输的国际公约 .....	(97)
本章小结 .....	(103)
关键术语 .....	(103)
复习思考题 .....	(103)
参考文献 .....	(104)
<b>第七章 船舶租用合同</b> .....	(105)
第一节 船舶租用合同概述 .....	(105)
第二节 定期租船合同 .....	(106)
第三节 光船租船合同 .....	(111)
本章小结 .....	(114)
复习思考题 .....	(114)
<b>第八章 海上拖航合同</b> .....	(115)
第一节 海上拖航合同概述 .....	(115)
第二节 海上拖航合同当事人的权利和义务 .....	(119)
第三节 海上拖航合同履行过程中的损害赔偿责任 .....	(122)
本章小结 .....	(123)
关键术语 .....	(124)
复习思考题 .....	(124)
参考文献 .....	(124)
<b>第九章 船舶碰撞</b> .....	(125)
第一节 船舶碰撞的概念与分类 .....	(125)

第二节 关于船舶碰撞的国际公约·····	(130)
第三节 船舶碰撞的损害赔偿责任·····	(137)
本章小结·····	(147)
关键术语·····	(147)
复习思考题·····	(148)
参考文献·····	(148)
<b>第十章 海难救助·····</b>	<b>(149)</b>
第一节 海难救助概述·····	(149)
第二节 关于海难救助的国际公约·····	(155)
第三节 海难救助合同·····	(159)
第四节 海难救助款项·····	(164)
本章小结·····	(168)
关键术语·····	(168)
复习思考题·····	(169)
参考文献·····	(169)
<b>第十一章 共同海损·····</b>	<b>(170)</b>
第一节 共同海损制度概述·····	(170)
第二节 共同海损的表现形式·····	(174)
第三节 共同海损理算·····	(181)
第四节 共同海损制度的发展趋势·····	(188)
本章小结·····	(190)
关键术语·····	(190)
复习思考题·····	(191)
参考文献·····	(191)
<b>第十二章 海上油污损害赔偿责任制度·····</b>	<b>(192)</b>
第一节 海上油污损害概述·····	(192)
第二节 关于海上油污损害赔偿责任的公约及立法·····	(195)
第三节 海上油污损害赔偿责任的认定·····	(203)
本章小结·····	(206)
关键术语·····	(207)
复习思考题·····	(207)
参考文献·····	(207)
<b>第十三章 海事赔偿责任限制制度·····</b>	<b>(208)</b>
第一节 海事赔偿责任限制制度概述·····	(208)
第二节 海事赔偿责任限制制度的内容·····	(212)

第三节 关于海事赔偿责任限制制度的国际公约·····	(218)
本章小结·····	(222)
关键术语·····	(223)
复习思考题·····	(223)
参考文献·····	(223)
<b>第十四章 海上保险合同·····</b>	<b>(224)</b>
第一节 海上保险合同概述·····	(224)
第二节 海上保险合同的内容·····	(226)
第三节 海上保险合同的代位求偿制度·····	(228)
第四节 海上保险赔偿的支付·····	(230)
本章小结·····	(232)
复习思考题·····	(232)
参考文献·····	(232)
<b>第十五章 海事纠纷的解决·····</b>	<b>(233)</b>
第一节 海事争议解决概述·····	(233)
第二节 海事仲裁·····	(239)
第三节 海事诉讼·····	(247)
本章小结·····	(254)
关键术语·····	(255)
复习思考题·····	(255)
参考文献·····	(256)

# 第一章 海商法概述

海商法(maritime law)是调整海上运输关系和船舶关系的法律规范的总称。现代海商法应当作为独立的法律,因为海商法在调整海事法律关系时既包括海上运输当事人之间平等的权利义务关系,也涉及国家海上航运的行政管理关系。海商法是为适应国际航海贸易活动需要而产生和发展起来的,就其历史发展而言,海商法起源于古代,形成于中世纪,系统的海商法典诞生于近代,而现代海商法则更趋于国际统一化。

## 第一节 海商法的历史沿革

早在五千多年前的埃及、小亚细亚地区,人们就在地中海沿岸一带往来经商,伴随着人类海上商贸活动的发展,有关海上贸易的一系列规则和习惯也逐渐发展和演变成为最早的海商法。根据海商法的年代特征,可将海商法划分为古代海商法、中世纪海商法、近代海商法和现代海商法。

### 一、古代海商法

有关船舶制造、船舶租赁、船舶碰撞等内容的记载最早出现于公元前 18 世纪的《汉谟拉比法典》。不过,《汉谟拉比法典》的这些规定只适用于内河水域,还不能称为海商法。而在公元前 9 世纪,地中海沿岸的罗得岛和腓尼基人就已经开始进行广泛的海上贸易,在海上贸易实践中形成了一些贸易习惯和解决纠纷的规则,这些习惯和规则也被后人称为《罗得海法》(Lex Rhodia)。然而,《罗得海法》并没有流传下来,后人主要是通过其他历史文献资料的记载来了解《罗得海法》,如公元前 6 世纪的《查士丁尼学说汇编》中记载了《罗得海法》的部分规则:凡船舶向海盗纳金赎买者,应当由利害关系人共同分担其赎金。这可以称得上是最早的有关共同海损的文字记载。

### 二、中世纪海商法

中世纪的欧洲,资本主义萌芽迅速成长,商品经济进一步繁荣,海上贸易活动日趋频繁。此时地中海沿岸的许多商业城市(如威尼斯、热那亚等)为适应海上贸易的需要,相继将各种海事习惯汇编成册。其中具有重要影响力的有三部,即《奥列隆惯例集》(Lex Oleron)、《康苏拉度判例集》(Lex Consolato)和《维斯比海法》(Lawsr of Visby)。

《奥列隆惯例集》编纂了12世纪以来法国西海岸奥列隆市国际海事法庭的判决书和其适用的习惯法,内容涉及船舶、船长、船员、海难救助等。《康苏拉度判例集》又被称为《海商裁判例》,它于14世纪在西班牙编纂而成,是地中海地区海事判例集的汇编和整理,它对法国及欧洲的航运贸易都有重要影响。《维斯比海法》是15世纪在瑞典的哥特兰岛上的维斯比城编纂的,它继承了《奥列隆惯例集》的传统,对船舶碰撞责任分担和赔偿责任都作了较为细致的规定,适用于波罗的海和北海沿岸地区,并以广泛流传。

### 三、近代海商法

随着海上贸易活动的深入开展和世界经济的发展,海商法开始由古代和中世纪时期的习惯法向近代的制定法过渡。另外,中世纪时期海商法的适用范围是沿海的某些地区,尚未形成统一的国家制定法律,而近代海商法则已经上升至国家法律的高度,其适用范围也打破了区域性的限制,更具广泛性。

法国国王路易十四于1681年颁布的《海商条例》是近代的第一部海商法,其具体内容包括海事审判官的管辖权,船员与船舶,海事契约,海港及港务警察,海上渔业等,其中以海事审判官的管辖权取代了原有的领事法庭处理海事纠纷的裁判权。《海商条例》许多内容都被后来的《法国商法典》所吸纳,其对整个欧洲的海商事立法都具有极大的影响,例如德国1861年商法典第五编的海商法就深受法国海商法的影响。英国近代航海贸易业较为繁荣,英国商船队的活动范围遍及全球,作为判例法国家的典型代表,其海事立法比较发达,并自18世纪起陆续颁布了一系列海事立法,包括《船舶所有人责任法》、《提单法》、《商船法》等一系列单行海上法规。

国家对海商法的制定扩大了海商法的适用范围,并开始运用国家强制力保证海商法的实施。但是,国家间海商法的冲突也开始不断增多。因为各国国情不同,有关海上贸易的习惯制度及科技水平又具有极大的差异,不同国家的海商法之间存在一定的冲突,但是,海上运输和贸易活动的国际性要求各国尽可能减少其海商法之间的冲突和摩擦。因此,国际海运界迫切要求统一各国海商法,并为此采取了一系列积极举措,以促使海商法向国际化轨道不断迈进。

### 四、现代海商法

现代航海业和海上贸易活动的繁荣,促使海商法从国际法中分立出来成为一个独立的法律部门。1897年,国际海事委员会(CMI)在比利时的安特卫普成立,这标志着现代海商法时代的到来。国际海事委员会是一个非政府性组织,其宗旨是通过各种适当的方式和活动促进国际海商法、海事管理和实践做法的统一。国际海事委员会自成立以来,积极促使各国在海商法领域达成一致,减少国际海事活动的冲突,并制定了一系列重要的国际海事公约,如《1910年统一船舶碰撞若干规定的国际公约》、《1910年统一海上救助若干法律规则的国际公约》、1924年的《海牙规则》(全称为《统一提单的若干法律规定的国际条约》)、《约克-安特卫普规则》等。

政府间海事协商组织(IMCO)于1948年根据联合国海运会议的决定而成立,

1982年这一组织被改称为国际海事组织(IMO)。国际海事组织的宗旨在于:为各国政府间在有关会影响国际贸易航运的各种技术问题的政府规则和实践方面提供进行合作的机构,鼓励并促进在有关海上安全、航行效率、防止和控制船舶造成海洋污染的问题上普遍采用可行的最高标准。国际海事组织在促进各国政府间的合作、改进海上安全、防止海上污染、加强海上技术合作等方面都作出了积极的贡献。该组织先后制定了《国际海上人命安全公约》、《国际海上避碰规则公约》、《国际防止船舶污染公约》等一系列公约。

联合国贸易法委员会(UNCITRAL)是一个政府间组织,其宗旨在于制定国际贸易和经济发展的基本原则和具体规则,并提出实施建议。联合国贸易法委员会的目标是协调和统一国际贸易法律,它在起草《汉堡规则》中发挥了重要作用,另外它还起草了《联合国国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约》等。

## 五、中国海商法的发展

我国的航海事业发展较早,但我国海商法的发展比较晚。1909年,清政府制定了《大清商律(草案)》,这部法律包括总则、商行为、公司法、票据法、海船法等部门。其中,海船法部分包括了海船关系人、海船契约、海损、海难救助、海船债权的担保等六编合计263条。国民党政府以《大清商律(草案)》为蓝本加以修订,于1929年颁布了《中华民国海商法》,次年又颁布了《海商法施行法》。

中华人民共和国成立后,从1952年开始进行海商法的起草工作。交通部经过大量的起草工作,于1963年完成了《中华人民共和国海商法(草案)》的第九稿,其后起草工作中断了二十余年。在此期间,我国主要通过一些单行海商法规和国际条约来调整海商活动。1981年,由交通部牵头,相关部门和高等院校组建了海商法起草委员会,恢复了海商法的起草工作。《中华人民共和国海商法》(以下简称《海商法》)于1992年11月7日经第七届全国人民代表大会常务委员会第28次会议审议并通过,于1993年7月1日起施行,并沿用至今,成为调整海上运输活动和商贸活动的重要法律。我国《海商法》从我国海上贸易和经济活动的实情出发,以当时通行的国际海事条例为基础,广泛吸收了国际公约和国际条例的一些做法,具有较强的国际性。

此外,我国还制定和颁布了其他一些有关海商方面的法律法规。如国务院于1994年颁布的《中华人民共和国船舶登记条例》,于2001年制定实施的《中华人民共和国国际海运条例》等。

## 第二节 海商法的法律渊源及适用效力

### 一、海商法的法律渊源

明确法的渊源是搞清海商法渊源概念的前提。法的渊源这一概念具有多种含义,有法的实质渊源和法的形式渊源之分。法的实质渊源有国家权力、自然理性、神的意志、君主意志、人民意志或社会物质生活条件等。对于法的形式渊源主要有四种

观点:一是认为,法的形式渊源指效力渊源,即根据法的效力来源划分法的不同形式;二是认为,法的形式渊源是指法的创制及其表现形式,即法由何种国家机关创制和表现为何种法律文件形式;三是认为,法的形式渊源,即法律的各种表现形式;四是认为,法的形式渊源,即法律规范的表现形式。我们认为海商法的实质渊源是指海商法的由来及其法源;海商法的形式渊源是指海商法规范予以表现和存在的形式,它是对海商行为具有约束力的法律规范效力的重要来源,是海商活动重要的法律依据。

海商法是一个既包含国内法规范,又包含国际法规范的综合性法律部门,因此海商法的形式渊源可以区分为国际渊源和国内渊源。国际渊源包括国际条约、国际惯例和重要的国际组织决议等,而国内渊源主要包含国内立法和相关的司法解释。另外,在英美法系国家,海事判例也是海商法的重要渊源。

### (一) 国际条约

国家间缔结的有关海商法方面的国际海事条约是海商法的重要渊源。一般而言,并不是一切国际条约都能无条件地在任何一个国家内生效,国际条约只在缔约或加入该条约的国家间生效,但通过当事人的自主选择或有关冲突规范的指引,该条约也可以对非缔约国的当事人予以适用。如1989年的《国际救助公约》第二条的适用范围规定:本公约适用于在一缔约国提起的有关公约所辖事项的诉讼或仲裁。这就意味着只要有关救助的诉讼在缔约国提起,即可适用该条约,而不论当事人的船旗国是否为缔约国。

针对国际法与国内法发生冲突时的状况,我国法律采取的基本态度是优先适用国际条约。如《中华人民共和国民法通则》(以下简称《民法通则》)第142条第2款规定:“中华人民共和国缔结或者参加的国际条约同中华人民共和国的民事法律有不同规定的,适用国际条约的规定,但中华人民共和国声明保留的条款除外。”《海商法》第268条规定:“中华人民共和国缔结或者参加的国际条约同本法有不同规定的,适用国际条约的规定;但是,中华人民共和国声明保留的条款除外。”

### (二) 国际惯例

国际惯例是在国际交往中逐渐形成的不成文的规则和原则。一般认为,构成国际惯例需要具备两个因素:一是物质因素,即有重复的类似行为;二是心理因素,即人们认为有法律拘束力。一般而言,国际惯例是不成文的,因此其含义时常不明确,极易造成法律关系的不稳定,为了便于当事人更好地理解 and 运用有关的国际惯例,许多民间组织或团体对国际惯例加以收集整理,将其编纂成文。

海商法中的国际惯例主要是指与国际航运和海事相关联的,在国际航海贸易中形成的,当事人所公认的和普遍采用并遵守的海事行为规则。海商法具有极其悠久的历史,因此形成了许多海事惯例,其中在共同海损方面就有《约克-安特卫普规则》。

国际惯例在国际海事活动中发挥着重要的作用,其效力也为不少国际条约和国内立法所承认和认可。如《海商法》第268条第2款规定:“中华人民共和国法律和中华人民共和国缔结或者参加的国际条约没有规定的,可以适用国际惯例。”

### (三) 国内立法

国家为规范国际海事活动而制定的国内法,是海商法的重要国内法渊源。我国

对海商活动的国内法主要包括宪法、全国人大及其常委会制定的法律、国务院及其各部门制定的海事行政法规和规章等。具体而言,我国立法机关制定的有关海商与海事的法律包括《中华人民共和国民事诉讼法》、《中华人民共和国海商法》、《中华人民共和国海上交通安全法》、《中华人民共和国海洋环境保护法》等。其中《海商法》无疑是最重要的法律规定,在调整海事法律关系方面发挥着主体作用,国务院及其各部门制定了一系列海事与海商方面的法规和规章,弥补了法律的不足,构成了以《海商法》为主体的海事法律法规体系。如国务院制定了《中华人民共和国船舶登记条例》、《中华人民共和国防止船舶污染海域管理条例》、《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。

#### (四) 司法解释和判例

我国属于成文法国家。成文法固然具有稳定、易于执行等优点,但也存在笼统、缺乏灵活性等缺点。为克服法律的滞后性,使其更好地适应社会生活状况,我国最高人民法院往往会通过司法解释来解决审判工作中法律的具体应用问题。最高人民法院一般采取“解释”、“规定”和“批复”三种形式对法律进行解释,这些具有法律效力的司法解释有力地指导了海事法院的司法工作,确保了海商法的顺利执行。因而,最高人民法院的司法解释也是我国海商法的渊源。

英美法系国家采用判例法制度,根据“遵守先例”的原则,权威法院的判决作为先例,对下级法院具有法律约束力,因而在英美法系国家,判例是海商法重要的国内法律渊源。在我国,海商判例虽不是海商法的正式渊源,但是我们也不否认判例对人民法院审理同类案件所起的借鉴和参考作用,尤其应当注意的是最高人民法院公布的有关判例对各级法院的海商审判实践具有事实上的指导作用。

## 二、海商法的适用效力

海商法的适用效力是由海商法的适用对象、适用时间和适用空间三要素构成的。各国出于本国利益和基本国情的考虑,对海商法的适用范围的规定不尽相同,主要表现为海商法适用过程中所涉及的船舶范围和水域范围。

### (一) 海商法适用的船舶范围

海商法是调整海上运输关系和船舶关系的法律规范的总称。船舶是海上商事活动中最为重要的运输工具,海商法的各项制度均是以船舶为中心进行制定的,船舶是海商法的重要调整对象。由于法律制度和法律渊源方面的差异,世界上各个国家的海商法或海上货物运输法对船舶的定义也各不相同。例如:英国《1971年商船航运法》将船舶定义为用于海上货物运输的任何船只;德国海商法中的船舶是指用于海上及其与海相通的水域的航行工具及浮动和固定的设施;韩国海商法将船舶定义为从事商业行为及其他为赢利目的而供航海用的船舶,但端舟或以橹棹划行的船不在此列。

我国现行的《海商法》总结了我国近几十年的航海运输实践,并借鉴了世界上其他国家的海商法。我国《海商法》第3条第1款规定:“本法所称的船舶是指海船和其他海上移动装置,但是用于军事的、政府公务的船舶和20吨以下的小型船艇除外。”该条第2款又规定:“前款所称的船舶,包括船舶属具。”



## (二)海商法适用的水域范围

海商法适用的空间效力表现为海商法适用的水域范围。由于各国地理条件和海运发展程度的不同,其海商法所适用的水域范围也都不同。例如,北欧国家的海商法规定适用于一切水域的运输活动;日本海商法规定适用于沿海、近海和远洋运输,但不适用于内河和港湾等水域的运输活动。

我国《海商法》的第2条第1款明确规定,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。这是对海商法适用范围的一条总则性规定。但是第2条第2款又表明:本法第四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。上述规定表明我国《海商法》中有关货物运输的规定仅仅适用于国际海上货物运输,而不适用于我国沿海各港口之间的货物运输。除货物运输合同之外的其他各项海商法规定则对国际海上运输和沿海港口之间的运输均能够适用。

### 本章小结

海商法是调整海上运输关系和船舶关系的法律规范的总称。它以海上运输关系和船舶关系为调整对象并以此为中心形成了海商法律规范体系。

根据海商法的年代特征,海商法的历史可以被划分为古代海商法、中世纪海商法、近代海商法和现代海商法四个阶段。

海商法的形式渊源可以区分为国际渊源和国内渊源。国际渊源包括国际条约、国际惯例和重要的国际组织决议等,而国内渊源则主要包含国内立法和相关的司法解释。另外,在英美法系国家,海事判例也是海商法的重要渊源。

我国《海商法》适用的船舶范围是指海船和其他海上移动装置,但是用于军事的、政府公务的船舶和20吨以下的小型船艇除外。我国《海商法》适用的水域范围是海江之间、江海之间的直达运输,但排除了我国沿海各港口之间的运输。

### 关键词语

海商法 maritime law

海商法的历史沿革 evolution of maritime law

海牙规则 hague rules

海商法的法律渊源 origin of maritime law

国际惯例 international customs

海商法的适用范围 application of maritime law

### ★ 复习思考题

1. 简述海商法的历史演变过程。
2. 简述海商法的概念及调整对象。
3. 海商法的法律渊源有哪些?

## 4. 我国《海商法》适用的船舶范围和水域范围有哪些？

**参考文献**

- [1] 张丽英. 海商法[M]. 北京: 中国政法大学出版社, 2011.
- [2] 司玉琢. 海商法[M]. 北京: 法律出版社, 2003.
- [3] 贾林青. 海商法[M]. 北京: 中国人民大学出版社, 2004.
- [4] 罗忆松. 海商法[M]. 北京: 中国法制出版社, 2003.
- [5] 陈宪民. 海商法理论与司法实践[M]. 北京: 北京大学出版社, 2006.
- [6] 马得懿. 海商法及其哲理化初探[M]. 北京: 中国商务出版社, 2008.
- [7] 张晓. 远洋运输业务与海商法[M]. 大连: 大连海事大学出版社, 2003.
- [8] 傅廷中. 海商法论[M]. 北京: 法律出版社, 2007.
- [9] 张湘兰. 海商法[M]. 武汉: 武汉大学出版社, 2008.

## 第二章 海事法律关系

### 第一节 海事法律关系的概念和性质

法律关系是在法律规范调整社会关系的过程中所形成的人们之间的权利和义务关系。法律关系是根据法律规范建立的一种社会关系,社会关系只有经过法律规范的调整,才能形成法律关系。不同的社会关系需要运用不同的法律规范予以调整,于是就形成了不同性质的法律关系。

#### 一、海事法律关系的概念及特征

海事法律关系是基于海事法律事实,由海商法规范调整而形成的以海事权利和海事义务为内容的社会关系。海事法律关系具有以下特征。

##### (一)海事法律关系是由海事法律规范调整而形成的,具有合法性

虽然海事法律关系是社会关系的一种,但并不是所有的社会关系都能被纳入海事法律关系的范畴,只有那些经由海事法律规范调整,并在海事当事人之间形成特定的海事权利和义务的社会关系才能被称为海事法律关系。海事法律关系是海事法律规范的实现形式,是法律规范的内容在现实社会生活中得以贯彻的具体体现。海事关系在未被海事法律调整之前,不具有法定的权利义务内容,它是不受法律约束的,因而往往是任意、无序的,或者是由道德等其他力量来约束的,而海事法律关系一经形成,便具有合法性,并受国家强制力的保护,任何主体的权利都受到法律的保护,对相应的义务也必须予以履行。

##### (二)海事法律关系是基于海事法律事实而形成的

海事法律规范仅仅对各种海事行为提供了抽象的模型和基本的预设。既有海事法律规范又有海事主体的行为或其他海事法律事实才能形成海事法律关系。例如:只有在船舶营运中发生了人身伤亡的事实,才能够基于海商法的规定享有船舶优先权;以形成特定的海事法律关系;有了承运人与托运人协商一致、订立海上运输合同的事实,承运人与托运人之间才能形成海上货物运输法律关系。

##### (三)海事法律关系是以海事权利和海事义务为内容的社会关系

海事法律关系的内容由海事法律关系的当事人所享有的海事权利和承担的海事义务组成。海事权利是法律关系的主体为实现其受法律保护的利益,而在法定的限度内得以或者不为一定的行为和请求他人一定行为或不为一行为的可能性。海

事义务则是义务主体为满足权利主体实现其海事权利,而应当为或不为一行为的约束。海事权利主体和海事义务主体的利益既彼此对立,又相互依存。一方当事人享有的权利往往是另一方当事人的义务,即海事权利的实现依赖于海事义务的履行。另外,在多数情况下,海事主体在海事法律关系中既享有一定的权利,又享有相应的义务,既是权利的享有者,同样也是义务的承担者。

## 二、海事法律关系的性质

### (一)海事法律关系是根据海商法规范而产生的社会关系

法律关系归根结底是人类社会关系的一种。人类世界中的社会关系是一个极为庞大的体系,人类进入法治状态之后,并非所有的社会关系都需要法律予以调整。其中有些领域属于法律能够调整的范围,也有许多的社会领域是不属于法律调整范围或不宜由法律来调整的,例如爱情关系、友谊关系等。对于不属于法律调整范围或不宜由法律来调整的社会关系,通过道德及其他方式进行调整更有利于社会的发展和进步,不需要制定法律对这些领域加以调整,因此也就不存在法律关系。同时,还有一些社会关系本应当由法律加以调整,但由于某些原因尚未形成法律规范,或者缺少必备的法律依据,同样也不能产生法律关系。海事法律关系是法律对海事社会关系予以调整的产物,也是海事社会关系法制化和规范化的必然结果。

### (二)海事法律关系是人与人之间的社会关系

社会关系是社会中人之间关系的总称。马克思曾说过人的本质不是单个人所固有的抽象物,在其现实性上,它是一切社会关系的总和。因此,所有的社会关系均根源于人,并体现为人与人之间复杂的关系。从关系的双方来讲,社会关系包括个人之间的关系、个人与集体之间的关系、个人与国家之间的关系,还包括集体与集体之间的关系、集体与国家之间的关系。海事法律关系是社会关系的一种,也只有社会成员之间才能够形成海事法律关系。我国《海商法》只承认自然人、法人和其他社会组织为海事主体,不承认船舶为海事主体,而在英美法系国家的海商法中,船舶可以作为海事诉讼或对物诉讼的被告。

### (三)海事法律关系是体现国家意志性、由国家强制力保障实施的社会关系

马克思和恩格斯在《德意志意识形态》中深刻地揭示了法的本质特征,他们认为,在一定的物质社会生产关系中占统治地位的人除了必须以国家的形式组织自己的力量外,他们还必须给予他们自己由这些特定关系所决定的意志以国家意志,即法律的一般表现形式。由他们的共同利益所决定的这种意志的表现,就是法律。从实质上看,法律关系之所以是一定社会关系的特殊形式,正在于它体现国家意志。法律关系是根据法律规范有目的、有意识地建立的,所以,法律关系像法律规范一样必然体现着国家的意志。海商法虽然是国际性很强的国内法,但由其调整的许多海事法律关系都与一国的主权和国家利益息息相关,因而海商法在调整一国海运市场时带有很强烈的国家意志,凡被纳入一国海事法律调整范围的海事法律关系也就必然由国家强

制力予以保障实施。

## 第二节 海事法律关系的主体、客体及内容

法律关系的构成要素(也称构成元素)是指构成当事人之间权利和义务关系的必要条件。法律关系的理论最初是在欧洲大陆产生的,后来在前苏联得到了发展,并形成了“三要素”理论,即法律关系的构成要素包括法律关系的主体、法律关系的客体和法律关系的内容。任何一项海事法律关系都由海事法律关系的主体、海事法律关系的客体和海事法律关系的内容三个要素构成,缺少任何一个要素都不能够构成海事法律关系。海事法律关系的各个构成要素都必须是确定的,任何一个要素的改变都会使原有的海事法律关系发生变化。同时,海事法律关系的主体、客体及内容均是海商事实在海商法上的反映。

### 一、海事法律关系的主体

海事法律关系的主体是法律关系的参加者,即在海事法律关系中一定权利的享有者和一定义务的承担者,它是海事法律关系的主体要素。我国海事法律关系的主体主要包括民事法律关系的主体和行政法律关系的主体。

#### (一)海商法中的民事法律关系主体

我国海商法中民事法律关系主体主要是指自然人、法人、国家和非法人的其他组织。

##### 1. 自然人

自然人是基于自然规律而出生的人。拥有民事权利能力和民事行为能力是自然人成为民事法律关系主体的前提条件。在最初的航海贸易中,所有的海事主体均为个人。在现代社会中,仍然有许多个人参与海事法律活动的状况,例如根据《海商法》第三章关于船员的规定,船员作为自然人,其基于与船舶所有人、经营人、承租人之间签订的雇佣合同而在海事法律关系中具有独立的主体地位。另外,根据我国《海商法》第三章第二节的规定,船长依其职权负责船舶的管理和驾驶,并享有紧急状况下的处置权,因而船长可以成为海事法律关系的主体。

##### 2. 法人

法人是具有民事权利能力和民事行为能力,依法独立享有民事权利和承担民事义务的组织。法人是由自然人组成的团体,但它在法律上不同于其任何成员。最初的海事法律规范主体均是自然人,随着人类航海事业的不断发展以及法人制度的不断完善,法人在海事法律关系中占有越来越重要的地位。根据《中华人民共和国民事诉讼法》的相关规定,我国法人有机关法人、企业法人、事业单位法人和社会团体法人四种类型。机关法人是指依法享有国家赋予的权力,以国家预算作为活动经费,因行使职权的需要而享有民事权利能力和民事行为能力的各级国家机关。机关法人可以作为海上发展民事法律关系的主体。我国《海商法》第192条规定:国家有关主管机关从事或者控制的救助作业,救助方有权享受本章规定的关于救助作业的权利和补偿。

企业法人是以赢利为目的并直接从事经营活动的法人,一般以现代企业和经济组织的形式存在。企业法人是海事法律关系的重要主体,在海商法中通常为航运公司、货运公司、船务公司及海运保险公司等。事业单位法人是指以社会公益为目的而从事社会各项非赢利性事业活动,拥有独立的经费和财产的各类法人。事业单位包含国有事业单位和民办事业单位,中国对外贸易运输总公司在我国为事业单位法人。

### 3. 国家

国家也是海事法律关系的主体之一。例如:国家可以批准和签署有关海事活动的各种国际条约和协定,从而成为国际海事关系的主体;同时,国家还能够对侵权责任者提出损害赔偿要求。例如《中华人民共和国海洋环境保护法》第90条规定:“对破坏海洋生态、海洋水产资源、海洋保护区,给国家造成重大损失的,由依照本法规定行使海洋环境监督管理权的部门代表国家对责任者提出损害赔偿要求。”

### 4. 非法人的其他组织

非法人的其他组织可以成为海事法律关系的主体,但其必须要符合法律规定的条件。根据我国相关法律规定,凡合法成立,有一定的组织机构和财产,但又不具有法人资格的组织是非法人的其他组织,它们依法可以独立从事法律活动(包括海事活动)而成为海事法律关系的当事人。

## (二)海商法中的行政法律关系主体

行政法律关系是行政法对特定范围的社会关系(行政关系)调整后所形成的法律关系,这类社会关系并不包括所有的社会关系,而只是指行政主体在实现国家行政职能的范围内所发生的社会关系。行政法律关系主体亦称行政法主体或行政法律关系的当事人,是指行政法律关系中享有权利和承担义务的组织和个人,包括行政主体、行政公务员、行政相对人以及监督行政主体。依照我国海商法和海事法规规章的规定,海事行政法律关系的主体包括以下几种。

### 1. 国家航运行政管理机关

国家航运行政管理机关依照法律法规的规定,行使国家行政权力,管理有关船舶和航运事务。我国《海商法》规定船舶非法悬挂中华人民共和国国旗航行的,有关机关应对其予以制止,并处以罚款。我国的航运行政管理机关对违法悬挂中国国旗的船舶予以处罚的行为即为海事行政法律关系的一种体现。

### 2. 法定授权的组织

海事行政法律关系中的被授权组织是指依据相关法律法规和规章的授权而享有行政权并从事法定范围内的行政管理活动的组织。法定授权组织本身不属于国家行政机关,其主要是事业单位和特定的行政性公司,例如享有特定职权的卫生防疫站和海洋环境监测中心等。法定授权组织依法享有行政职权,进行海事行政管理活动,同时也需依法承担相应的行政职责。

### 3. 海事行政相对人

海事行政相对人是在行政法律关系中与海事行政主体互有权利、义务的相对一方公民、法人和其他组织。海事行政相对人是在海事行政法律关系中不具有或不行使国家权力的一方当事人。海事行政主体依法享有海事行政管理权,作为行政相对

人的公民、法人和其他组织则要服从和积极配合海事行政主体行使海事行政权。

## 二、海事法律关系的客体

法律关系的客体是指法律关系主体之间权利和义务的指向对象。法律关系的客体具有客观性,成为法律关系的客体一般要具备以下几个要素:①必须具有可利用价值;②必须具有可控性,只有人类能够控制的东西才能被法律调整;③必须得到法律规范的确认和保护。

海事法律关系的客体是构成海事法律关系所不可或缺的因素,如果没有海事法律关系的客体,海事法律关系主体也就无从享受法定的权利和义务,海事权利和海事义务也将因失去具体的指向对象而变得毫无意义。

国际海运事业的不断发展促使海商法中民事法律关系客体的类型和形式发生了重大的变化,概括起来,海事法律关系的客体为物、行为、人身以及相关利益四大类。

### (一)物

海事法律关系中的物是指存在于人身之外,由法律关系主体所支配的并能满足人类社会需求的客观实体。物在海事法律关系中具有重要的地位,它是大多数海事权利的客体。例如船舶所有权、船舶抵押权、船舶优先权、船舶扣押权,以及船舶和货物的留置权等物权关系均是基于物而发生的,其客体都是船舶或货物。船舶是海上运输工具,它无疑是海商法中极为重要的海事法律关系的客体,我国《海商法》第二章即是有关船舶的法律规定。在我国法律中,船舶一词的使用有广义和狭义之分。例如《中华人民共和国海上交通安全法》中的船舶采取的是广义概念,指各类排水或非排水船、筏、水上飞机、潜水器和移动式平台。而我国《海商法》则采用的是狭义概念的船舶。《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。”

### (二)行为

作为海商法中海事法律关系客体的行为是指能够满足权利主体某种利益的作为或不作为。例如,我国《海商法》中的海上运输合同和海上旅客运输合同均以特定的运输行为作为客体。承运人负有将货物或旅客经由海路安全运送至另一地的义务,该义务的履行与合同主体权利的实现都依赖于承运人特定的运输行为。再比如,船舶出租人向承租人提供约定的船舶这一行为的发生方能使船舶租用合同中承租人的权利得以实现。行为也是行政法律关系的客体,凡是海商法中有关行政法律所规范的行为都是海运行行政法律关系的客体。行为成为海事法律关系客体的情况主要有:海事行政相对人的服从行为,海事行政机关行使职权的登记、检查行为等。

### (三)人身

人身不仅仅是人的物质形态,也是人的精神体现,人身是人身权的客体。很多海事法律关系都涉及海事法律关系主体的人身权。例如海上旅客运输合同中的承运人在运输旅客的过程中应当对旅客的生命权和健康权负责,旅客则有权维护自己固有的人身权益。

#### (四) 相关利益

所谓相关利益,是指可以用货币予以衡量的非物质性利益,具体包括现实利益、期待利益、责任利益等。在海商法体系中,以相关利益作为客体的海事法律关系的典型表现是海上保险法律关系。保险利益,指投保人或被保险人对保险标的具有的法律上认可的利益,又称可保利益。海上保险人与被保险人的权利与义务共同指向的对象是保险利益。

### 三、海事法律关系的内容

海事法律关系的内容包括民事法律关系的内容和海事行政法律关系的内容。

#### (一) 海商法中民事法律关系的内容

海商法中民事法律关系的内容指的是民事权利和民事义务。海商法中的民事权利是权利主体为了实现其受法律保护的民事利益(包括财产利益和人身利益),而为一定行为或不为一行为和请求他人为一定行为或不为一行为的可能性。民事义务则是义务主体为了满足权利主体的民事权益,义务人为或不为一行为的约束。海商法中的民事权利主体可以在法定范围内享有某种利益或实施特定的行为,民事义务主体则要按照约定或法律的规定,实施一定的作为或不作为,以满足权利人的利益需要。民事权利的享有受到国家强制力的保障,当义务人不履行或不完全履行法定义务时,民事权利人可以依法强制义务人履行义务,并承担相应的民事责任。

在海商法中,法律确认了海事主体的独立人格和正当利益,并使之权利化、法制化。我国海商法就确定了船舶所有权、船舶抵押权、船舶优先权等物权法律关系,也规定了海上货物运输合同、海上旅客运输合同以及海上拖航合同等债权法律关系。海商法中规定了法律认可权利主体正当合法地行使自己的权利,并不干预权利主体合法抛弃权利的行为;而对义务主体履行义务的行为则作出强制性的要求,除了权利人免除义务人的义务外,义务只能履行,不得抛弃。可以说,海事法律关系中的民事权利和民事义务是相互依存、紧密关联的。

#### (二) 海商法中行政法律关系的内容

海商法中行政法律关系的内容主要体现为海事行政机关与海事行政相对人之间的权利、义务。海事行政机关与海事行政相对人在海事行政法律关系中既享有权利,又负有义务。海事行政机关有对海事行政相对人的行政指导权、行政许可权、行政强制权和对违法行为的行政处罚权等;海事行政相对人则应当履行不得妨碍、阻挠各种行政权力合法正常行使的义务,积极配合协助海事行政机关合法行使行政权力的义务,服从行政机关权力行使结果的义务等。

在海商行政法律关系中权利的行使和义务的履行具有对应性和不对等性,其中海事行政主体的国家权力具有不可处分性。因为很多情况下行政权是海事行政主体对国家应尽的责任和义务,海事行政主体不能够放弃这种权利,否则便是失职。另外,海商法中行政权的行使和海事相对人义务的履行还与社会公共利益密切相关,出于维护社会公益的角度考虑,权利人对自已享有的权利一般不能放弃。



## 第三节 海事法律关系的产生、变更和消灭

### 一、海事法律关系产生、变更和消灭的含义

海事法律关系是法律对社会关系进行调整的结果,社会生活的复杂多变导致海事法律关系也具有某种变动性,并表现为一个产生、变更与消灭的过程。海事法律关系的产生是指海事主体之间产生权利和义务的关系,它是海事法律关系从无到有的体现。海事法律关系的变更则是指已经产生的海事法律关系的要素的变化,也就是指因某种原因而导致海事法律关系构成要素的主体、内容或客体的变化,从而使原有的海事法律关系发生变化。海事法律关系的消灭是指海事法律关系主体之间权利、义务关系的终结。

### 二、海事法律关系产生、变更和消灭的原因——法律事实

海事法律关系的产生、变更和消灭不是随意的,必须符合两个条件:一是要有海事法律规范的存在,这是引起海事法律关系产生、变更和消灭的前提和法律依据;二是要有具体的法律事实存在,它是海事法律规范中假定的各种情况的实际发生。海事法律规范的颁布、实施为海事法律关系的产生、变更及消灭提供了可能性,但是抽象的法律规范本身并不会直接引起海事法律关系的产生、变更和消灭。只有具体的并能够引起海事法律关系产生、变更和消灭的事实出现后,海事法律规范中确定的权利、义务和责任才能落到实处,才具有现实意义。

按照法律事实是否与海事当事人的意志有关,海商法范畴中的法律事实主要包括事件和行为。事件是指那些与当事人的意志无关的,能够引起法律关系产生、变更和消灭的事实。事件既有可能是社会事件,也有可能是自然事件。例如,我国《海商法》第51条规定,在责任期间货物发生的灭失或者损坏是由于下列原因之一造成的,承运人不负赔偿责任:①火灾,但由于承运人本人的过失所造成的除外;②天灾,海上或者其他可航水域的危险或者意外事故;③战争或者武装冲突。承运人的免责事由中的火灾、天灾属于自然事件的范畴,而战争或武装冲突则是社会事件的范畴。

行为是指与当事人的意志有关的,能够引起法律关系产生、变更和消灭的作为和不作为。行为不同于事件的重要方面就在于行为是受当事人主观意志支配的,当事人的主观因素是引发事实的原因。海事活动不仅包括海事主体以营利为目的的商品经营活动,也包括海事行政管理机关对海运市场实施的行政管理活动。这两种活动都带有强烈的主体意志。商品经营活动体现了海事主体追求经济利益最大化的商业目的,海商法中的海上运输制度、船舶租用制度及海上保险制度等都不同程度地显现了海事活动的营利性特征。海事行政管理行为是国家为贯彻海事政策、维护海上安全、对海商活动进行管理的职权体现。我国的海事法律法规中所确立的船舶登记管理制度、海上运输企业管理制度、国际船舶和国际货物运输代理管理制度是国家海事行政管理机关行使海上行政管理职能的重要体现。各种海运行政管理活动对规范海

运活动参与者的经营行为、繁荣我国的海上运输事业、促进海运市场的稳定发展具有重要的作用。

### 本章小结

海事法律关系是基于海事法律事实,由海商法规范调整而形成的以海事权利和海事义务为内容的社会关系。海事法律关系是由海商法调整的人与人之间的社会关系,海事法律关系体现了国家意志,由国家强制力保证实施。

海事法律关系的主体包括了海商法中的民事法律关系主体和行政法律关系主体。海商法中民事法律关系的主体由自然人、法人、国家和其他非法人主体组成。海商法中行政法律关系的主体有国家航运行政管理机关、法定授权的组织和海事行政相对人。

海事法律关系的客体为物、行为、人身及相关利益四大类。

海事法律关系的内容包括了海事法律关系中民事主体的权利和义务及行政法律关系主体之间的权利和义务。我国海商法中民事法律关系主要体现为船舶所有权、抵押权、留置权等物权关系及海上货物运输合同、海上保险合同、共同海损制度等债权关系;海事行政法律关系的内容则体现为海事行政主体的行政处罚、行政登记、行政检查等权利和行政相对人的服从、配合等义务。

海事法律关系的产生、变更和消灭是海事法律关系的动态变化过程。引起海事法律关系产生、变更和消灭的原因是法律事实。海商法范畴中的法律事实又主要包括事件和行为。

### 关键术语

海事法律关系 legal relation of maritime affairs

海事法律关系的主体 subject of legal relation of maritime affairs

海事法律关系的客体 object of legal relation of maritime affairs

海事法律关系的内容 content of legal relation of maritime affairs

法律事实 judicial fact

海事法律关系的产生、变更和消灭 establishment, alteration and termination of legal relation of maritime affairs

### ★ 复习思考题

1. 什么是海事法律关系?它有哪些特点?如何界定海事法律关系的性质?
2. 海事法律关系的主体有哪些?
3. 海事法律关系的客体有哪些?
4. 如何理解海事法律关系的内容?
5. 引起海事法律关系产生、变更和消灭的原因有哪些?

参考文献

- [1] 张丽英. 海商法[M]. 北京: 中国政法大学出版社, 2011.
- [2] 司玉琢. 海商法[M]. 北京: 法律出版社, 2003.
- [3] 贾林青. 海商法[M]. 北京: 中国人民大学出版社, 2004.
- [4] 罗忆松. 海商法[M]. 北京: 中国法制出版社, 2003.
- [5] 陈宪民. 海商法理论与司法实践[M]. 北京: 北京大学出版社, 2006.
- [6] 马得懿. 海商法及其哲理化初探[M]. 北京: 中国商务出版社, 2008.
- [7] 张晓. 远洋运输业务与海商法[M]. 大连: 大连海事大学出版社, 2003.
- [8] 杨良宜. 船舶买卖法律与实务[M]. 大连: 大连海事大学出版社, 2003.
- [9] 张文显. 法理学[M]. 北京: 高等教育出版社, 2003.
- [10] 胡旭晟, 蒋先福. 法理学[M]. 长沙: 湖南人民出版社, 2001.
- [11] 方世荣, 石佑启. 行政法与行政诉讼法[M]. 北京: 北京大学出版社, 2005.
- [12] 魏振瀛. 民法[M]. 北京: 北京大学出版社, 高等教育出版社, 2000.
- [13] 余劲松, 吴志攀. 国际经济法[M]. 北京: 北京大学出版社, 2005.

## 第三章 船 舶

### 第一节 船舶的概念与性质

#### 一、船舶的概念

船舶在整个海商法中处于中心地位。海上货物运输,海上旅客运输等都离不开船舶。我国《海商法》第1条明确规定: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,促进海上运输和经济贸易的发展,制定本法。可见,海商法的调整对象为船舶关系和海上运输关系,船舶关系的客体是物,海上运输关系中的运输工具是船舶,因此为了研究船舶关系和海上运输关系等,必须首先界定船舶的概念和内涵。

我国《海商法》在第二章设专章规定了船舶及船舶物权关系。船舶的含义、特征和法律性质的界定在海商法中起着决定性作用,对船舶本身,以及船员、船长等的权利、义务也有重要意义。

一般我们认为船舶是种运输工具,海上及各国的港口是其活动平台,能够称之为船舶的物,种类繁多,范围广泛。但是海商法意义上的船舶,有其特有的概念、要件和法律性质。符合海商法规定的船舶才能适用海商法,受海商法调整。不在海商法规定范围内的船舶受其他法律和法规调整。

各国海商法对船舶作出了不同的定义。英国《1894年商船航运法》将船舶定义为包括一切用于航海的船舶。美国规定船舶是被用来或能够用来作为水上运输工具的人工设备。我国台湾地区也有类似的规定。研究各国对船舶的定义,可以发现其都在航行区域、船舶吨位、船舶性质、船舶功用等方面对船舶内涵和外延进行了限制和扩大。

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。”该条文对船舶作出了定义,经分析,我国《海商法》中定义的船舶具有如下要件。

#### (一)就海船而言

我国《海商法》中规定海船是船舶的主要类型。海船在许多海事国际公约的英文本中被称为“seagoing vessel”或“seagoing ship”,然而这些国际公约对海船尚没有形

成一个统一的、被普遍接受的定义。但是,“seagoing”一词的中文含义是“适于远洋航行的”,这一点是无可争议的。

笔者认为,认定是否是海船有如下几个标准。

### 1. 海船的前提

海船的前提是船舶必须建造完毕。海船必须经过设计、建造、完工、检验、登记这几个阶段。海船在设计与建造阶段,必须根据国家或国际认可的海船建造规范进行设计与建造;建造完毕后,也须通过国家法定船舶检验机构根据法定检验规则进行检验,进而取得相应的船舶技术证书;最后,海船还须以海船名义登记。这就是说由于船舶价值巨大,并在海上航行,为了保证航海安全,首先,船舶必须具备相关的技术条件,海船的建造必须符合相关的技术规范。其次,建造完后必须经过检验取得相关证书后经过船舶登记,船舶才能在海上航行,才能发生一系列的船舶关系。不按海船建造规范建造的船舶(按内河船建造规范建造的船舶属于内河船的范畴)或经检验不合格的船舶,不能在海上航行,也就称不上是海船。在设计阶段或建造阶段或检验阶段的船舶不能在海上航行,也不能称之为船舶。

### 2. 海船航行的条件

海船航行的条件是海船具有航行能力,亦即船舶具有航行性能。船舶在各种条件下正常航行,要求船舶具有良好的航行能力,这些航行能力包括浮力、稳性、抗沉性、快速性、摇摆性和操作性等。

航行能力是船舶本身固有的属性,它几乎成为所有的国家和国际公约界定船舶的首要要件。航行能力并不以持续为必要,船舶处于修理状态而停止航行的,仍不失为船舶。

### 3. 海船航行的区域

海船航行的区域必须为海上。赵国玲认为我国《海商法》意义上的船舶必须是位于海上的,海上指海面上。还有学者认为“海上”包括海水水体的表面或水中,在水中的潜水艇也是船舶。持此观点的有司玉琢和张丽英等学者。

关于海船航行的区域范围,我国《海洋航区代码》将航区分为四类:无限航区,近海航区,沿海航区,遮蔽航区。据此可以判断出在以上四类航区航行的船舶即为海船,只限于内河航行的船舶不是海船。

## (二)就其他海上移动式装置而言

其他海上移动式装置指除海船之外的海上移动式装置。海船和其他海上移动式装置在条文中并列,意味着海船属于海上移动式装置的范畴。海上移动式装置,是指可以移动的海上装置,并具备航行能力,能供航行之用,包括自航式钻井平台、在海上航行的处于移动状态的钻井平台、水上飞机、浮吊船和挖泥船等。海上固定装置或虽可以移动但不具有航行能力,不能用于航行的,则不属于海上移动式装置,即不属于海商法意义上的船舶,如灯船、桥船、竹筏、木排、水上滑行器等。

## (三)就船舶之性质而言

我国《海商法》未将船舶规定为商用性质的船舶,而是直接将军事、政府公务船舶排除在外。通常认为我国《海商法》中的船舶为商船,以商业利益为目的。我国台湾

地区对船舶的定义与我国《海商法》的规定存在较大的不同。我国台湾地区有关海商的规定规定海商之船舶为商船,而非军事建制之舰艇或专用于公务之船舶,可见其将船舶正面规定为商船,即以商业为目的,也从反面排除了军事舰艇和公务船舶。同时台湾地区有关海商的规定还规定军事建制之舰艇,专用于公务之船舶,如借航海而赢利时,于其变更目的之期间内,应适用海商法之规定。而我国并没有如此规定,这可以看出,只要是军事船舶、政府公务船舶,即使其在航海中赢利,也不适用海商法。

#### (四)就总吨而言

我国《海商法》对船舶吨位的下限作出了限定,将小型船艇排除在外,体现了鼓励发展大型船舶的精神。船舶吨位可以分为总吨位、净吨位、排水吨、载重吨以及巴拿马运河吨和苏伊士运河吨。不同的吨位具有不同的含义和用途。总吨位是指船上所有内部空间的总和,表示船舶的容积,以 $2.83\text{ cm}^3$ 为一个吨位。总吨位反应船舶的建造规模,用于表明船舶大小,计算船舶保险费用和船舶赔偿额等。净吨位是用来衡量船舶营运中载重能力的数值,一般指船内能够运载旅客或货物的最大数量。排水吨是船舶在水中的排水重量。船舶满载排水吨和空载排水吨的差额即为载重吨。巴拿马运河吨和苏伊士运河吨分别是由巴拿马运河管理局和苏伊士运河管理局丈量的船舶吨位。

我国《海商法》将20总吨以下的小型船艇排除在外,此处船舶用的是总吨位标准。

#### (五)就船舶属具而言

船舶属具是船舶的组成部分,不能脱离船舶而存在。我国没有规定属具的定义,也没有规定属具具体有哪些。但分析船舶属具的性质,可以认为船舶和船舶属具是特殊主物和从物的关系,二者不能分离。船舶在海上没有船舶属具就不能航行,船舶属具单独存在时也无法发挥其作为船舶属具的作用。进行船舶转让时,也将船舶属具一并转让。通常认为船舶属具包括罗经仪、锚具、海图、消防与救生设施、测程仪等。

#### (六)建造中的船舶以及非海商法船舶适用海商法之情形

海商法中的船舶由海商法对其做出规范,非海商法船舶则由其他法律法规作出规定。各国海商法在船舶碰撞、救助、油污责任等领域扩大了船舶范围,使非海商法船舶也适用。

我国《海商法》规定的是严格意义上的船舶,非海商法船舶不适用海商法。建造中的船舶由于并没有建造完毕,不具有航行能力,因此一般将建造中的船舶排除在海商法适用范围之外。但是特殊情形下,由于船舶可以用于抵押,能满足融资需求,因此我国《海商法》规定建造中的船舶可以设定抵押权。

## 二、船舶的性质

### (一)拟人化

船舶虽为物,但由于其特殊的性质,海商法将其拟人化,赋予其人格性。

### 1. 船舶名称

正如自然人、法人都有自己的名称,船舶亦有自己的名称。船舶名称为船舶所有人申请船舶登记时所载明的名称,一经登记,不得随意更改。一艘船舶只准使用一个名称。船舶名称不得与核定在先的船舶重名或同音。船舶名称经船舶登记机关核定后方可使用。

### 2. 船舶国籍

船舶亦如自然人,可取得一国国籍,船舶国籍是船舶身份隶属于一国的标志。船舶经登记取得一国国籍后,便受该国法律保护,在该国领海等领域自由航行,在公海航行受船籍国保护。该船舶有权悬挂船籍国国旗,不悬挂则不受到法律保护。

### 3. 船籍港

自然人有户籍、住所、经常居住地等,船舶亦有船籍港,由船舶所有人自行设定。船籍港为船舶所有人在申请船舶登记时必须载明的事项。我国法律规定船舶登记的港口即船舶船籍港。船籍港的法律意义在于船籍港法院对该船舶拥有司法管辖权,船籍港也是送达法律文书,确定失踪,以及起诉的主要根据。

### 4. 船舶失踪制度

在海上保险中,船舶在合理时间内未从被获知最后消息的地点抵达目的地,除合同另有约定外,满两个月仍没有获知其消息的,认定为船舶失踪。

### 5. 船舶作为诉讼当事人处理

我国《海商法》没有规定船舶可以作为诉讼当事人起诉。但是在英美法系国家中存在对物诉讼(action in rem)理论,即将船舶作为被告提起诉讼。如当船舶对他人造成伤害时,受害人可以将船舶作为被告,起诉要求法院扣押及拍卖船舶以赔偿自己的损失。

## (二) 不动产性

船舶在海上自由航行,原则上应作为动产对待,适用动产之规定。但由于船舶的特殊属性,其价值高,物权变动不易,亦具有不动产性。现今,意大利、西班牙、希腊等国将船舶按不动产对待。根据我国台湾地区有关海商的规定,船舶原则上适用民法关于动产之规定,但亦有不动产性。可见我国台湾地区将船舶当成动产和不动产的结合体。

我国通常将船舶作为不动产对待,主要体现在如下几个方面。

#### 1. 公示方法为登记

我国《海商法》规定要取得船舶所有权,必须依法对其进行登记,设定船舶抵押权也必须进行登记。这就表明我国《海商法》将船舶作为不动产对待,其公示方法为登记。

#### 2. 物权变动须采取书面形式

我国《海商法》规定船舶转让等物权变动必须采取书面形式,是要式行为。物权变动还必须进行登记,否则不得对抗第三人。

#### 3. 可以设定抵押

《中华人民共和国担保法》规定,只能在不动产上设定抵押。我国《海商法》规定可以在船舶上设定抵押权,这也体现了将我国船舶作为不动产处理的精神。

### (三) 集合物

集合物是指由多个单一物或合成物聚合而成的,在法律或交易观念上视为一物的物的总体。

船舶由许多部分构成,按各部分的作用和用途,可将其综合归纳为船体、船舶动力装置、船舶舾装三大部分。

船体是船舶的基本部分,可分为主体部分和上层建筑部分。主体部分一般指上甲板以下的部分。上层建筑位于上甲板以上其内部,主要用于布置各种用途的舱室,如工作舱室、生活舱室、储藏舱室、仪器设备舱室等。

船舶动力装置包括:推进装置;为推进装置的运行服务的辅助机械设备和系统,如燃油泵、滑油泵、冷却水泵、加热器、过滤器、冷却器等;船舶电站(包括发电机、配电板等),它为船舶的甲板机械、机舱内的辅助机械和船上照明等提供电力;其他辅助机械和设备,如锅炉机等。通常把主机及锅炉以外的机械统称为辅机。

船舶舾装包括舱室内装结构(如内壁、天花板、地板等),家具和生活设施(炊事,卫生等),涂装和油漆,门窗,梯和栏杆,桅杆,舱口盖等。

船舶是集合物,因为船舶是各组成部分的统一体,任何部分脱离了船舶就不能独立存在并发挥作用。船舶能在海上航行,是船舶各部分构成船舶整体发挥作用的结果。在法律没有相反规定或当事人没有相反约定的情况下,船舶所有人处分船舶时,效力及于船舶各组成部分和船舶属具。若对船舶设定抵押,其抵押效力也及于船舶各组成部分和船舶属具。

## 第二节 船舶登记

### 一、船舶登记的含义

船舶登记制度在船舶关系中有着重要的地位。船舶建造完毕,某人要取得该船的所有权,并以此对抗第三人,就必须进行船舶登记。船舶在海上航行,需要悬挂某国国旗,而要获得悬挂某国国旗的权利,也要首先经过登记。因此,登记是船舶在海上航行的必经程序。我国为了加强对船舶的管理,保障船舶所有人及有关各方的合法权益,对船舶实行登记制度。目前我国对船舶登记做出规范的主要有《海商法》及《中华人民共和国船舶登记条例》(以下简称《船舶登记条例》)。

船舶登记的论述,不同国家有不同的规定。归纳起来主要有以下两种。一种认为船舶登记仅指船舶国籍登记,即船舶登记是申请人向一国登记主管机关申请赋予船舶该国国籍的法律行为,也称单一登记制度。日本以及我国台湾地区采取此制度。另一种认为船舶登记包括船舶国籍登记和船舶权利登记,也称为多元制登记制度。瑞典、英国相关法律中采取此制度。

对于船舶登记的概念,我国学者所持观点各异。有学者认为船舶登记只指船舶国籍登记。船舶登记就是将特定船舶的资料在某一特定国家作公开记录,从而获取一定的法定权利并承担相应的法定义务的法律事实。也有学者认为船舶登记包括船



船舶国籍登记和船舶权利登记。司玉琢认为,船舶登记是指赋予船舶以国籍和权利与义务的行为,即对船舶享有某种权利的人,向国家授权的船舶登记机关提出申请并提交相应的文件,经船舶登记机关审查,对符合法定条件的船舶予以注册,并以国家的名义签发相应证书的法律事实。

由上可知,我国理论界对船舶登记是属于单一登记制度还是多元登记制度意见不一。

我国《海商法》以及《船舶登记条例》中规定了船舶国籍登记和船舶权利登记,可以看出我国立法上采取的是多元登记制度。

综合上述关于船舶登记的定义,可以看出船舶登记具有以下特征。

(1)船舶登记的对象为船舶,该船舶必须符合法定条件,即设计、建造等都必须符合法定技术规范,必须检验合格,取得相应的技术合格证书,否则船舶登记机关不予注册。

(2)船舶登记的主体为对船舶享有某种权利的人。包括对船舶享有所有权的船舶所有人,对船舶享有抵押权的船舶抵押权人等。船舶登记的主管机关为国家授权的机关,我国法律规定船舶登记主管机关为中华人民共和国海事局。

(3)船舶登记包括船舶国籍登记和船舶权利登记。

(4)船舶登记的效力是指对船舶享有某种权利的人,从船舶登记机关处取得相应的登记证书,完成了权利的公示,以此可以对抗第三人。若船舶取得船籍国登记,船舶和船籍国之间便具有法律联系,船舶有权悬挂船籍国国旗,并受船籍国保护。

## 二、船舶登记的意义

### (一)有利于加强船舶管理

对船舶享有相关权利的人在进行船舶登记时,必须载明船舶所有人的名称、船舶建造信息、船舶价值及船舶主要技术数据等情况。只有经过登记,相关的管理机构才能了解船舶的相关信息,对其在行政、技术、社会事务等方面进行管理。

### (二)有利于航海安全

在对国内航行的船舶进行船舶登记时,相关的船舶权利人必须向登记机关提供有关的船舶技术资料 and 根据船舶种类交验法定的船舶检验机构签发的船舶检验证书簿等。航行国际航线的船舶,船舶权利人需提交国际吨位丈量证书、国际船舶载重线证书、货船构造安全证书、货船设备安全证书等,从而保证了船舶的适航性,有利于航行安全。

### (三)有利于维护船舶权利相关人的权益

船舶权利相关人经过登记,其便对船舶享有的权利内容、范围等完成了公示,其他人不得侵犯。同时船舶也获得了船旗国的外交保护和援助,并能享受登记国的某些优惠。

## 三、船舶登记的种类

船舶登记依其登记性质划分,可以分为船舶国籍登记和船舶权利登记。