

海洋法律系列教材

全永波◎总主编

海商法

HAISHANG FA

周学锋◎主 编

左红娟◎副主编



海洋出版社

海 商 法

周学锋 主 编

左红娟 副主编

 海洋出版社

2017年·北京

本书全面系统地介绍了国内外海洋法律的概况、知识点和基本制度,以满足国内高校相关专业教学与研究的需求。

主要内容: 本书主要内容包括:海商法的概念、船舶和船员、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、船舶污染损害赔偿、海难救助、共同海损、海事赔偿责任限制、海上保险、海事争议解决共 13 章内容。每章后还附有案例以加强读者的感性认识。

本书特色: 详细介绍我国海商法的形成、发展、应用和扩展,脉络清晰;行文言简意赅,理论与实际案例紧密结合;每章学习目标、概要、内容及案例讲解齐全。全书通俗易懂、深入浅出、点面结合、抓住重点、突出难点、操作性强。

适用范围: 主要适用于高等院校法学专业海商法方向的教学用书。

图书在版编目(CIP)数据

海商法/周学锋主编. —北京:海洋出版社, 2016.10

ISBN 978-7-5027-9593-1

I. ①海… II. ①周… III. ①海商法 IV. ①D996.19

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2016)第 253441 号

总策划:张鹤凌

责任编辑:张鹤凌 任玲

责任校对:肖新民

责任印制:赵麟苏

排版:晓阳

出版发行:海洋出版社

地址:北京市海淀区大慧寺路 8 号(716 房间)印
100081

经销:新华书店

技术支持:(010) 62100059

发行部:(010)62174379(传真)(010)68038093

总编室:(010) 62114335

网址:www.oceanpress.com.cn

承印:北京朝阳印刷厂有限责任公司

版次:2017 年 1 月第 1 版

2017 年 1 月第 1 次印刷

开本:787mm×1092mm 1/16

张:22.5

字数:390 千字

印数:1~1200 册

定价:49.00 元

本书如有印、装质量问题可与发行部调换

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 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 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>



浙江海洋大学特色教材编委会

主任：吴常文

副主任：虞聪达

编委：(按姓氏笔画排序)

王颖 方志华 邓一兵

邓尚贵 全永波 李强

吴伟志 宋秋前 竺柏康

俞存根 唐志波 黄永良

黄品全 韩伟表 程继红

楼然苗 蔡慧萍

总序

海洋法律着眼于海洋秩序的构建，服务于海洋社会生活质量的改善和海洋社会稳定的维护，归根结底，是新世纪人类生存和发展的需要。在这一领域里，海洋法、海商法、海洋环境法、渔业法以及海洋经济法等海洋法律已经为政府和社会必须关注的内容，因为对海洋法律的关注和研究，在全球化和生存关怀的语境下，具有特殊意义和价值。这些海洋法律的共同特点是法律所涉及的领域或研究对象均为海洋，但按照法学的学科分类却分别属于国际法、商法、社会法、经济法等领域，这些领域的研究目的和价值追求各不相同，使得在传统思维路径下的海洋法律体系支离破碎，至今没有形成一个完整的研究体系。

难道真的不存在海洋法律体系的教学与研究的需要吗？国家在海洋实践中，海洋整体性的原则势必要求海洋的整体性考虑，包括法律体系的设计。向海洋进军，开发利用海洋资源，成为扩大人类生存空间、增加资源储备的重要出路，世界各国对海洋开发高度关注，并不断强化海洋发展战略，运用高科技进行海洋的开发与管理，这一系列的海洋活动均需要法律的支撑。海洋法对于建立管辖海域制度和维护海洋权益，利用海洋资源发展国民经济，利用海洋通道发展国际贸易，建设海上力量维护国家海洋安全等均有重大意义；海洋环境保护法对于保护和改善海洋环境，保护海洋资源，防治污染损害，维护生态平衡，保障人体健康，促进经济和社会的可持续发展有积极价值；海商法能调整海上运输关系、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；渔业法对于加强渔业资源的保护、增殖、开发和合理利用，发展人工养殖，保障渔业生产者的合法权益，促进渔业生产的发展，适应社会建设和公众生活的需要有现实意义，还有海洋经济发展过程中的海上交通安全、港口、海岛保护等均有一定的立法支撑，法律对于这些领域的海洋综合管理、行业可持续发展有积极的价值。

改革开放以来，我国海洋开发获得了快速发展，国家对海洋开发投入力度逐年增加，为海洋经济的持续、稳定、快速发展奠定了基础。对海洋的开

发及有效利用无论在思想认识上、技术装备上、经济效益上还是在科学管理上都还存在着较大的差距和不足，这已经成为阻碍我国海洋经济可持续发展的制约因素。因此，加强对海洋的开发力度与科学管理已成为我国缓解人口、资源和环境压力，加快经济发展，增强国家实力的战略选择。

海洋法律系列总主编

全永波

2016.6

前 言

随着近三十多年来中国经济和社会的迅猛发展，各类法律法规也竞相出台，从系统到规范、从建立到完善，日益成为调节各种经济行为的有力工具。《海商法》也在其中不断取得更多更广的发展。

海商法主要是针对海洋船舶与运输为客体的行为规范。它是一个特殊的法律分支，主要针对海上运输企业的行为而制定的法律规范，《海商法》与其他法律相比，具有如下特性：①船舶中心性；②涉外性；③技术性；④避险性；⑤权责相对性。

《海商法》在中国属于民事法律。根据世界经济的不同历史进程，早期的欧美全球经济领先世界，所以海商法的发展与成熟较早、较快。随着中国经济的迅猛发展并成为当今全球第二大经济体，中国经济必然由陆地走向海洋、由地区走向全球，因此海商法的重要性和必要性明显突出。其基本知识主要有四个方面：一是海商法概念；二是海商法渊源；三是海商法的运用范围；四是海商法的历史发展。

我国于1992年11月7日制定并于1993年7月1日起实施《中华人民共和国海商法》（以下简称《海商法》），是我国广义海商法的重要部分。本书主要从五个方面介绍《海商法》：第一，海上运输基本法；第二，海上运输法；第三，海事损害赔偿法；第四，海洋救助；第五，海上保险。具体可分为绪论、船舶和海员、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、船舶污染损害赔偿、海难救助、共同海损、海事赔偿责任限制、海上保险、海事争议解决等13章。

本书行文言简意赅，具有理论和案例相结合的鲜明风格，每章均有学习目标、概要、内容和案例讲述，清晰明了地介绍我国海商法的形成、发展、应用和扩充。具有明确的写作规律，通俗易懂，深入浅出；点面结合，抓住难点、突出重点；操作性强。

本书的上述特点决定了它既可作为各法律类和海洋类专业的教师和学生的教学和学习用书，也可作为海洋和法律类知识的普及读物。

本书第一至七章由周学锋编写，第八至十三章由左红娟编写。在本书写作过程中，徐康楠、王坤辉、王怀汉、周钰、蒋敏钰、石鹰婷等人不辞辛苦查找和整理资料，在此一并感谢。

本书由浙江海洋大学教材出版基金资助出版。

本书的不完善甚至失误之处难以避免，我们热诚欢迎专家和广大读者提出建设性批评。

周学锋
2016年6月

目 录

第一章 绪论	1
第一节 海商法的概念	1
第二节 海商法的渊源	7
第三节 海商法的适用范围	11
第四节 海商法的历史发展	13
思考题	19
第二章 船舶和船员	20
第一节 船舶概述	20
第二节 船舶物权	25
第三节 船员	55
思考题	70
第三章 海上货物运输合同	72
第一节 海上货物运输合同概述	72
第二节 提单及其他运输单证	78
第三节 海上货物运输国际公约	99
第四节 航次租船合同	115
第五节 国际货物多式联运合同	130
思考题	138
第四章 海上旅客运输合同	143
第一节 海上旅客运输合同概述	143
第二节 海上旅客运输合同当事人的权利和义务	147
第三节 海上旅客运输的国际公约	152
思考题	164

第五章 船舶租用合同	165
第一节 船舶租用合同概述	165
第二节 定期租船合同	166
第三节 光船租船合同	175
第四节 船舶租购合同	180
思考题	182
第六章 海上拖航合同	184
第一节 海上拖航合同概述	184
第二节 海上拖航合同当事人的权利和任务	190
第三节 海上拖航中的损害赔偿责任	194
思考题	196
第七章 船舶碰撞	199
第一节 船舶碰撞概述	199
第二节 船舶碰撞的损害赔偿	203
第三节 船舶碰撞的国际公约	212
思考题	217
第八章 船舶污染损害赔偿	220
第一节 船舶污染概述	220
第二节 船舶污染的损害赔偿	223
第三节 防止船舶污染的国际立法和民间协定	226
第四节 中国船舶污染损害赔偿的立法	232
思考题	236

第九章 海难救助 239

- 第一节 海难救助概述 239
- 第二节 海难救助合同 243
- 第三节 海难救助报偿 248
- 第四节 海难救助的国际公约 251
- 思考题 257

第十章 共同海损 260

- 第一节 共同海损概述 260
- 第二节 共同海损牺牲和费用 265
- 第三节 共同海损的理算 270
- 第四节 共同海损理算规则 273
- 第五节 共同海损时限与担保 274
- 思考题 276

第十一章 海事赔偿责任限制 278

- 第一节 海事赔偿责任限制概述 278
- 第二节 中国海事赔偿责任限制制度核心内容 281
- 第三节 海事赔偿责任限制的国际公约 284
- 思考题 289

第十二章 海上保险 291

- 第一节 海上保险概述 291
- 第二节 海上保险的类型 298
- 第三节 海上保险合同 306
- 第四节 海上保险的索赔与理赔 314
- 思考题 317

第十三章 海事争议解决	320
第一节 海事争议解决概述	320
第二节 海事仲裁	327
第三节 海事诉讼	331
思考题	342
参 考 文 献	346

第一章 绪论

教学目标

1. 准确理解《海商法》的涵义。
2. 掌握《海商法》的完整内容。
3. 思考《海商法》的未来发展方向。
4. 了解《海商法》的要素关系。

本章重点阐述了《海商法》的基本内容，以及外延相关法律界定，特别是《海商法》的客体与主体之间的关系；从而使读者认清“法”与“法律”的关系，从而较为准确的界定《海商法》的通用范围以及历史发展规律。

海商法是一个特殊的法律门类，在调整船舶与航运中发生的法律关系中发挥重大作用。海商法基本知识主要有四个方面：一是海商法的概念，这是对于海商法的含义、性质等的系统把握；二是海商法的渊源，这是对于海商法的法制来源及组成的系统概述；三是海商法的适用范围，这是对海商法适用于何者、该如何使用海商法的系统论述；四是海商法的历史发展，这是对海商法的历史沿革的把握。

第一节 海商法的概念

一、海商法的定义

海商法是一个特殊的法律部门，对于其概念，各国立法规定以及学者的观点不尽相同。目前尚未对其定义形成共识。但总的而言，各国法律规定抑或是学者们的观点，均是围绕“海”“商”对海商法展开定义与论述的。

国际上对于海商法的定义也是众说纷纭。英国海商法学者将海商法定义为“海商法是调整船舶与航运通常使用的术语”。波兰《海商法》第一条规定，海商法是“调

整有关海上运输法律关系的法律”。法国学者认为，“海商法是调整商业性航海活动”的法律。苏联海商法典规定，海商法是调整商业性航海活动中发生的各种关系的法律。日本学者认为，海商法是关于海上企业、特别是海商运输企业的法律，它作为关于商业企业的商法的特别法，是以海商企业为调整对象的。

在我国，海商法学者大多认为海商法有广义和狭义之分。广义的海商法是调整特定的海上运输关系、船舶关系的法律规范的总称。它构成我国社会主义法律体系中一个独立的法律部门。狭义的海商法仅指 1993 年 7 月 1 日起施行的《中华人民共和国海商法》（以下简称《海商法》），是我国广义海商法的最重要组成部分。

二、海商法的内容

（一）各国海商法的内容

海商法作为调整特定的海上运输关系和船舶关系的法律规范的总称，其主要内容是以海商法的调整对象为基础展开的。海商法应以哪些社会关系作为其调整对象，目前尚存争议。但根据定义而言，其调整对象就是海事法规范所作用的社会关系，也就是海事法规范所作用的特定海上运输关系和船舶关系，从而依海事法规范对该社会关系和人们的行为在法律上作出肯定与否定的评价。

1. 船舶

海商法是以船舶为调整中心而设立的法律规范体系，因此，船舶是海商法调整的首要内容。航海贸易的需要使这些船舶不仅活动于本国水域，而且航行于国际水域。海商法要明确界定船舶的范围和法律地位，以法律手段调整与船舶有关的各种法律关系。

2. 船员

船舶经营人利用船舶从事海上运输营运，就离不开船员，因此，有关船员的配备、培训、考试、发证、船长的职责、船员与船舶经营人之间的劳动合同关系等就构成海商法调整的重要内容之一。

3. 海上货物运输和旅客运输

海上货物运输和旅客运输是海商法的核心内容，船舶的运营便是通过海上运输展开。各国海商法都十分详尽地规定了海上货物运输合同和海上旅客运输合同，用法律形式明确各方当事人的权利义务，海商法的法律制度均是围绕海上货物、旅客运输而建立的。

4. 海事赔偿责任制度

航海的风险很高,其风险复杂多样,海损事故、人身伤亡等不可避免。因此,海事赔偿责任就成为各国海商法不可或缺的组成部分。该制度具体包括船舶碰撞、海难救助、共同海损以及船舶所有人责任限制等制度。

5. 海上保险制度

保险是指投保人根据合同约定,向保险人支付保险费,保险人对于合同约定的可能发生的事故因其发生所造成的财产损失承担赔偿责任。保险行为是一种利用较小代价规避风险、减少损失的行为。保险制度被广泛应用于高风险性的航海运输和贸易之中,诞生了与之对应的海上保险制度,该制度可为海上航行和营运提供经济保障,可解除承运人与托运人等各方当事人的后顾之忧。

(二) 我国海商法的内容

我国《海商法》最终制定于20世纪90年代。它吸收了各项在国际上具有重大影响的有关海商活动的国际公约所体现的法律精神,借鉴了各国海商法的有益内容和先进经验,特别是结合当前国际海上运输市场和我国海上运输业的实际需要,形成了较为科学的内容体系。我国海商法以船舶关系和海上运输关系为中心规定了相关法律制度,共分为十五章(278条)、具体包括:第一章总则,第二章船舶,第三章船员,第四章海上货物运输合同,第五章海上旅客运输合同,第六章船舶租用合同,第七章海上拖航合同,第八章船舶碰撞,第九章海难救助,第十章共同海损,第十一章海事赔偿责任限制,第十二章海上保险合同,第十三章时效,第十四章涉外关系的法律适用,第十五章附则。总体来说,《海商法》的内容主要体现在以下五个部分。

1. 海上运输基本法

这是各国通过其职能部门对于海上运输活动进行相关基本管理的法律规范。这部分内容主要包括海上运输企业的设立,船舶的登记制度(所有权登记、抵押权登记等),船东的责任及限制,船长的任用与职权,船员的考试、发证、雇用,有关船舶的债权的行使(优先权)等内容。该部分内容可以分为海上运输的正常进行提供所需的法律条件。

2. 海上运输法

这一部分是海商法的核心内容,它规定了参与海上运输的各方当事人之间的权利义务关系,确立了海上运输活动的规则,成为调整海上运输关系的法律规范。它包括了海上货物运输合同、海上旅客运输合同、船舶租用合同、海上拖航合同等。

3. 海事损害赔偿法

海事损害赔偿法是针对基于海上风险而形成的海商法范围内的海损事故，规定了各方当事人就海上损害所应承担的赔偿责任以及对法律责任的限制，包括船舶碰撞、共同海损、海事赔偿责任限制等内容。

4. 海难救助法

海难救助又称海上救助，是指对遭遇海难的船舶、货物和客货运费的全部或部分，由外来力量对其进行救助的行为，而不论这种行为发生在何处水域。海难救助法则主要规定了海船的救助义务和救助报酬给付上的权利义务关系。其目的是鼓励海难救助行为，提高海上运输的安全性，减轻和避免海难事故的损害后果。因此，它是海上运输活动不可或缺的法律制度。

5. 海上保险法

海上保险在海上运输中的适用由来已久，其主要决定于它所具有的经济保障性。因此，成为各国海商法的主要内容。它着眼于海上保险合同关系，规定了各方当事人在海上保险中的权利和义务，用以保障海上运输的正常秩序。

三、海商法的特点

关于海商法的特点，在理论上至今仍未形成统一的认识。

法国学者帕尔德修在其所著《18世纪海法集》一书的序言中指出，海商法具有以下特点。

(1) 普遍性。海商法不只受一个国家特殊利益和风俗的影响，在各国中是普遍的。

(2) 不动性。海商法不因政局的变化而受到影响，是不动的。

(3) 习惯起源性。海商法是根据航海习惯逐步形成的，其本身便具有自主自立性。国内著名海商法学者司玉琢从比较法的角度分析，认为海商法与其他法律部门相比，其特点突出表现在涉外性、技术性、特殊性三个方面。傅廷中则认为，海商法的特征体现在“浓缩和综合各种相关的法律制度、受国际立法和国际惯例的影响较大、与航海时间和商贸实务息息相关”三个方面。在此，将海商法与其他部门法律相比较，海商法具有如下特征。

1. 船舶中心性

海商法以船舶为调整中心。海商法围绕船舶的使用，在海上运输过程中产生了诸

多权利和义务关系，比如船舶所有人与船舶经营人之间的关系、船舶出租人与承租人之间的关系等。与此同时，也形成了海商法特有的法律制度，如海事赔偿责任限制、船舶优先权和船舶抵押权、船舶碰撞、海难救助、共同海损和海上保险制度。

2. 涉外性

海商法具有较强涉外性，但属国内法范畴。海商法以国际海上运输关系为调整对象，具有很强的涉外性质。一国船舶在从事海上运输中，要航行于国际水域和不同国家的港口之间，不仅行驶在公海上，还要进入外国领海中。但是，海商法却属于各国的国内法范畴。同时，海商法的国际统一化趋势进一步增强，出现了大量的有关海商法方面的国际公约，各国海商法也逐渐与国际公约、国际惯例接轨，从而使各国海商法的国际性越来越强。

3. 技术性

海商法在调整方法上具有技术性和专业性。海商法不同于国内其他部门法律的另一特点是采取综合的调整方法。比如，在调整海上运输关系时，采用了民事法律、行政法律和刑事法律方法。在很多情况下，海商法的调整方法还涉及该国所缔结或参加的国际公约的有关规定（声明保留的条款除外）。如果处理海上运输争议涉及海商法中的冲突规范，则应当适用该冲突规范所确立的准据法——该国法律规范规定的相应调整方法。另外，各国海商法允许适用当事人在海商合同中协议适用的外国法律或国际惯例来调整具体的海上运输活动，但不得与本国的法律和公共利益相抵触。

4. 避险性

海上运输和海上贸易具有明显的特殊、复杂、不可预见的风险。这也意味着船舶营运者、航海活动者从事海上运输等其他活动，具有很大的冒险性，往往在遇到突发性意外时，避险能力极弱，容易造成巨大的经济损失。为鼓励航运业的发展，在对这些风险的规避方面，海商法逐步形成了一系列特殊的法律制度，诸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航海活动实践中逐渐形成的，具有极为明显的避险性，是其他部门法所不具有的。

5. 责权相对性

为促进航海事业的发展，各国政府对从事海运的人，在法律上都给予特别的保障。各国立法和国际公约都设置了责任限制制度。比如，承运人责任限制制度、海事赔偿责任限制制度。随着国际海运市场的发展，船舶所有人与船舶的实际经营人分离现象

日益普遍，享受赔偿责任限制的主体范围也扩大到船舶经营人、承租人和救助入等。船舶所有人、船舶承租人、船舶经营人和救助入对于法定范围内的海事赔偿请求权，依法在规定范围内承担赔偿责任（《海商法》第二百零四条）。

海商法的上述特点，要求在学习海商法时，既要防止从实务到实务，忽视理论学习，又要防止从理论到理论，机械生硬地去解释从实践中形成的特殊海事法律制度。

四、海商法的性质

海商法有其古老的渊源，它是由中古时代的航运管理发展而来。在海商法形成与发展的过程中，有关其性质一直为学者们争论不休。学者对于海商法的性质，从陆法与海法、公法与私法、国内法与国际法、行政法与民法等角度提出了各自的看法。有人认为其属于民法，有人认为将其归入商法，还有人认为应将其归入经济法。从各国的情况看，在民商分立的国家，基本上将海商法归入商法或者商法特别法的范畴；而在民商合一的国家中，则基本将其纳入民法特别法的范畴。

（一）广义的海商法是一个独立的法律部门

从海商法作为一个法律门类来说，其调整的范围较广，既有私法的内容，又有公法的内容，既有民商法的内容，又有航港行政的内容，很难在性质上将其归入传统法律部门的某一类中，它实际上已发展成为一个独立的法的部门，独立成为一个体系。海商法虽然属于海商法，但区域不限于海上，许多陆上的活动因为与海上航行有关也因而也受《海商法》的调整。海商法虽然属于私法，但船舶等级、航海文书、船舶国籍这些航港行政的内容也属于海商法调整的范围。因此，海商法律部门以私法为主，但也兼具公法性质。再者，海商法是商法，但诸如船舶碰撞、海员雇用等在性质上非商法的内容也适用海商法的规定。因此，广义上说，海商法作为一个法律部门包括了调整一切因航海而发生的权利义务关系的法律规范，并不以商事为限，也不以私法性质为限。海商法典是国内法，而海商法律部门则具有相当的国际性，国际条约和国际惯例均是海商法律部门的渊源。

（二）狭义的海商法是具有较强国际性的民法特别法

海商法仅从法典的角度来分析，其调整的范围限于横向的民事关系，其性质也基本能统一到民法特别法上来。海商法作为一个法典是具有较强国际性的民法性质的特别法。在我国海商法的起草过程中，曾经有一稿由于包括了各个方面的内容而多达350条。后将海商法定位在民法性质的特别法这一基础上，其他方面的内容就相应被

删除了。例如，有关行政法的内容，如“港航行政”“船员资格”章节均被取消，有关船舶检验、船舶登记、海上交通安全等行政管理的内容均未作规定，而是留待制定专门的行政法规调整。关于船长拒绝救助人命的刑事处罚问题属于刑法的内容，应在刑法中规定。有关海事诉讼程序的内容，应该在程序法中规定，于是取消了“程序规范”一章。此外，对于已有专门性规定的部分，海商法也未作规定。例如，因为我国有《中华人民共和国海上交通安全法》（简称《海上交通安全法》）和《中华人民共和国海洋环境保护法》（简称《海洋环境保护法》），因而取消了“油污的责任”一章。

现在的海商法所调整的是海上运输关系和船舶关系。这些关系均为平等民事主体之间的横向财产关系和经济关系，属于民事法律的范畴。但海商法又与民法有许多不同之处。

（1）尽管两者均为国内立法，但海商法具有较强的涉外性，具体表现在：海商法的渊源除了国内立法外，还包括国际条约和国际惯例。海商法在效力范围上，其效力可及于本国海域的外国船舶、外国海域的本国船舶及外国海域的外国船舶。

（2）两者调整的社会关系也有一定的区别，民法调整的是财产关系和人身非财产关系，海商法调整的是海商和海事关系，虽然这些关系均属于横向的民事关系，但后者具有较强的技术性和专业性，许多问题是民法中没有涉及的。

（3）由于在海商领域存在的特殊风险，因而海商法采用了与民法不同的责任制度和赔偿制度。在责任制度上，民法采用的是严格的责任制度，而海商法采用的是不完全的过失责任制度。在赔偿上，民法采用的是按实际损失赔偿的原则，而海商法则采用了法定的责任限制，因而称海商法为特别法。可见，海商法为具有较强国际性的民法特别法，其与民法在法律适用上的原则应该是：当海商法与民法有不同规定时，适用海商法的规定；海商法没有规定的，适用民法的规定。例如，海商法对船舶碰撞进行了专门的规定，但对于船舶与码头设施相撞等情况，海商法没有规定，有关后者的损害赔偿应当适用《民法通则》关于侵权行为损害赔偿的规定处理。

第二节 海商法的渊源

海商法与其他法律门类一样，是经国家制定或认可的，并以国家强制力保障实施的行为规则。这类行为规则必须通过一定的形式表现出来，以便人们遵守和执行，以具备法的效力，可谓之为法的表现形式，亦可称作法的渊源。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。而在国外，还存在判例与学说等其

他表现形式。

一、国内立法

国内立法，一般是指关于海事方面的法律、法规、规章和其他具有普遍约束力的规范性文件。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，具有最高法律效力，其他规范性文件因其制定主体不同，在法律效力上各有差异。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《民法通则》《海商法》等；次于法律的是由国务院制定的海事法规，如《中华人民共和国船员条例》《中华人民共和国内河交通安全管理条例》《防治船舶污染海洋环境管理条例》等。次于海事法规的是国务院职能部门制定的部门规章，包括规定、办法、规则和细则等，如《国内水路旅客运输规则》《国内水路货物运输规则》《船舶最低安全配员规则》等。

从性质上而言，这些法律法规可以被分为实体法规范和程序法规范。实体法规范，是指在法律中直接规定当事人具体权利与义务的行为规则，主要体现在《海商法》《民法通则》等法律法规之中。由于海商法所调整的海商事关系属于民事关系的范畴，因而海商法属于民法的特别法，在实际应用过程中，海商法中有规定的，适用海商法的规定，海商法中若无规定，则应适用民法的有关规定。而国家行政机关为加强对海运的管理，在职权范围内制定的条例、规定，如《中华人民共和国国际海运条例》等行政法规的效力虽略低，但也起到重要的补充作用。

程序法规范，则是指法院在审理案件时，在法院、诉讼当事人以及其他诉讼参与人之间所应遵守的行为规则。在海事诉讼过程中，自然也需要遵循一定的程序和规则，这就是海事诉讼中的程序法规范。海事诉讼虽然从本质上来讲属于民事诉讼的范畴，但海事诉讼具有自身的特殊性，单纯依据民事诉讼法无法解决海事诉讼中的全部问题，为此我国特别制定了《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》（以下简称《海洋诉讼特别程序法》），为海事诉讼提供程序法规范。

二、国际公约

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，凡与海上运输或船舶有关的条约可称之为海事条约。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一国家内生效。世界各

国立法对国际条约的态度不尽相同，但总体而言，国际条约形成国内立法并生效，主要有三种形式。

1. 并入式

所谓并入式，即指直接把该国参加或批准的国际条约并入本国法律。这类国家一旦签署或加入相关国际条约，便立即在国内立法生效。例如，美国宪法即规定，条约是国内法的组成部分。按照这样的规定与理念，如果该国参加了某一国际海事条约，则该条约就当然地成为该国海商法的组成部分。

2. 转化式

转化式，是一种与并入式相对的方式，简而言之，一些国家基本上不承认国际法在本国的效力，如果要使国际条约的规定在国内产生拘束力，必须要通过二次立法，将国际条约所确立的基本制度规定在本国的法律之中。例如，英国在参加1924年《统一提单的若干法律规定的国际公约》（简称《海牙规则》）之后，即制定了《1924年海上货物运输法》，将《海牙规则》的规定转移到本国的法律之中。

3. 中国特色

我国的做法既非并入式也非转化式，概言之，国际条约优先于国内法适用。即：在解决具有涉外因素的民事纠纷时，我国参加的民商事国际公约与国内立法有不同规定时，秉持国际公约优先适用的原则。这一理念见我国《民法通则》第一百四十二条、《海商法》第二百六十八条。

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业规则。国际航运惯例的形成，一般需具备如下两个条件。

（1）核心条件：一种行为必须是相同类似的重复行为，并为广大航运国家或地区所继续采用。

（2）心理条件：采取或进行该项行为时，在心理上认为是在履行法律义务。

国际航运惯例可分为强制性惯例和任意性惯例。强制性惯例无须当事人意思表示，即产生法律上的拘束力；任意性惯例则是指只有在当事人表示援用时，才对他们有拘束力。

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。而对于应否过分强调国际惯例的作用，国内学者颇有争议。赞成者认为，把国际惯例作为法律的一部分，可以弥补法律的不完善之处。而反对者则认为，堂而皇之地把国际惯例作为法的渊源实不可取。其理由主要如下：①国际惯例概念相对模糊，在理解上容易出现偏差；②适用国际惯例本身即说明法制本身的不健全；③在国际经济活动中，适用国际惯例的目的无非是为了填补法律的某些空白，但在国际司法实践中，人们完全可以依据契约自由原则把国际惯例规定在合同中，故没有必要通过立法的形式明确宣布适用国际惯例；④即使法律对某些具体问题未作规定、合同中也无约定，但仍可依据最密切联系原则来解决无法可依的问题。

就我国国情而言，我国市场经济结构还不尽完善，法制尚未充分健全的情况下，国际惯例具有一些不可替代的作用，它可以在一定程度上解决某些领域无法可依的问题。但，国际惯例的适用不能常态化，更不应成为我们所追求的目标。在司法实践之中，除了运用最密切联系原则和契约自由原则之外，还可多发挥民间规则的作用，更要规避一些国际航运惯例的缺陷，不得违背中华人民共和国的社会公众利益。

四、判例与学说

（一）判例

“普通法系”的英美等国，虽然也有单行的海事法律法规，但是没有成文法典。在这些国家，同其他海商案件一样，海事案件适用“遵守先例”原则，上级法院的判决作为先例，对下级法院具有拘束力，起着法律的作用，亦便于法官“自由裁量权”的行使，判例就是法的一种表现形式。而普通法系国家的判例之所以被称为其海商法的形式，重要原因之一就是，判例所确立的规范往往是含混的，存在对同一法律关系，不同判例采取不同的解决原则，便于法官灵活运用，自由裁量。

在我国，判例并不被认为是法的表现形式。判例，作为一个法律文书，而非立法文件，是法律适用的结果，而非法律形式。无限提高法官的“自由裁量权”，使之任意裁量，是与我国司法审判“以事实为依据，以法律为准绳”原则相背离的。判例在我国往往起到借鉴作用，尤其是在当前我国海事立法不健全的情况下，这种借鉴作用更不能忽视。

（二）海商法学说

在国际上，部分法学者认为权威学者的学说也是法的表现形式，并在司法实践中

适用。但在我国，普遍的观点是：无论何种学说，无论学说具备何种权威性，也只能单纯的被认为是学说。只有当这些学说经过立法程序上升为法律之后，它才具备法律效力。当然，权威法学者的一些学说和法理主张对于立法考量、司法审判参考的影响力是不容忽视的。

第三节 海商法的适用范围

所谓海商法的适用范围，其实就是海商法调整对象的具体化。在平时，常有人提出这样的问题，是不是海上发生的案件就应适用海商法？具体哪些案件可以按照海商法的规定处理？这些问题，总结起来就是法律调整对象问题。任何一部法律都具有特定的调整对象，也就有其特定的适用范围。具体说来，海商法的适用范围包括适用的主体、适用的对象、适用的空间、适用的事项。

一、适用的主体

海商法所称适用主体，即指海商法适用对象——船舶之主体。在我国，海商法既属民法特别法，又是商法中的一部分，所涉及的主体主要为民事主体。从我国海商法的相关规定而言，有三种船舶不属于海商法意义上的船舶，也就有三种不适用的主体。一种是出于军事目的的船舶之主体。由军队所有的船舶，不论是从事军品运输还是进行军事训练抑或是执行勤务，若与民用船舶发生纠纷，即不适用海商法的规定。一种是用于政府公务的船舶，如公安、海关、海事主管、机关所有的船艇，当其在执行公务的过程中造成了其他船舶的损害，亦不适用海商法。此二者是基于使用目的而言之主体，强调的是船舶的实际用途，而当这二者的主体“军队”“政府”将其用于商业用途，按照商船登记，则适用海商法的规定。第三种是基于船舶吨位而言的，20 总吨以下的小型船艇，与其他船舶发生民事纠纷时，也不适用海商法，而是使用民法之规定。

二、适用的对象

海商法适用的对象，即适用的船舶，是指某一国家海商法对哪些船舶具有约束力的问题。许多国家的海商法都对其所适用的船舶划定了范围。依据我国《海商法》对

适用船舶之规定，“本法所称船舶，是指海船和其他海上移动装置，但用于军事的、政府公务的船舶和 20 总吨以下的小型船艇除外”。

由上可知，我国《海商法》适用的船舶包括两大类。一类是指海船，包括海上机动船和非机动船。所谓海船应当符合两个基本条件：首先是要具有海上航行能力；其次是法律上必须按照海船进行登记。在海商法中，船舶是一个整体，是由船体、船机（包括主机和辅机）以及属具（如锚、链、救生艇、救生筏和其他救生器具）所组成。另一类则是指海上移动式装置，所谓海上移动式装置，是指具有海上航行能力、可移动的构造物。这一概念的使用，乃是基于科技发展而言的，在立法和司法上留有一定的空间。随着造船技术和航海技术的不断进步，在未来可能会出现类似船舶但又不是船舶的航行器。第二类“船舶”概念的界定，有助于未来的海事司法实践——凡事符合上述特征的海上装置，均可归于《海商法》意义上的船舶，并适用于《海商法》的规定。

三、适用的空间

所谓适用的空间，即通常所认为的海商法所适用的水上空间。从法律上来说，一国法律的适用范围应当覆盖该国的全部领土，还包括领海和领空。海商法由其性质所决定，其适用的空间应当针对海上而言，具体来说，就是指海上或与海相通的可航水域。这里所说的海上应该包括领海和内海，而与海相通的可航水域则是指一端或两端连接海洋并且可用于船舶航行的江河水域。

四、适用的事项

海商法的适用事项，是指一国海商法中所适用的具体事件和行为。如前所述，并非所有在海上发生的事件和行为都归海商法调整。举例而言，有关海洋资源的开发和利用，应属《海洋法》或《中华人民共和国国土资源法》（简称《国土资源法》）调整的范畴；关于海上交通安全问题则应归《海上交通安全法》调整。而就海商法调整的适用事项而言，主要包括船员、船舶物权、运输合同、船舶租用合同、海上侵权、海上保险和各类相关的海事之债，总的来说，就是海上运输与船舶关系。

（一）海上运输

就海上运输来讲，世界各国对于远洋、沿海和内河的规定是不尽相同的，概括起来，有三种类型。第一种是规定海商法既适用于国际海上运输，也适用于国内海上运

输。斯堪的纳维亚国家的海商法不但适用于国际海上货物运输，也适用于斯堪的纳维亚各国间的海上运输和各国国内的海上运输。第二种是规定海商法适用于国际海上运输和沿海运输，但不适用于内河运输（如日本）。第三种类型是有些国家规定，海商法只适用于国际海上运输，而对沿海和内河运输均不适用，如中国。我国《海商法》第二条第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。”同时又在第2款里规定：“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。”

（二）船舶关系

海商法所称船舶关系常常涉及诸多方面，具有多种表现形态。不妨以“共同海损”为例来说明。我国《海商法》第一百九十三条规定：共同海损，是指在同一海上航程中，船舶、货物和其他财产遭遇共同危险，为了共同安全，有意地、合理地采取措施所直接造成的特殊牺牲、支付的特殊费用。造成共同海损的原因多种多样，有的是因为自然灾害或意外事故所引起，有的则是因船员的航海过失所导致。由于海商法中对国际海上运输承运人实行的是不完全的过失责任制（即承认船员的航海过失免责权利），因此，即便是船员的航海过失导致的共同海损，承运人同样有请求货方分摊的权利。但是，在同样的情况下，由于沿海运输实行的是完全的过失责任制，凡是因船员过失导致的货物灭失或损坏，承运人都要承担责任，而不存在所谓的免责问题。既如此，请求货方分摊共同海损损失的权利就根本无法实现。从这个意义上来说，共同海损制度在某些情况下对沿海运输的承运人来讲是形同虚设。

第四节 海商法的历史发展

海商法和其他社会制度无二，也是特定历史时期的产物，亦是由经济基础决定的，表现出一定的历史脉络，而非简单的时空变换。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四个不同的历史时期。

一、古代海商法

根据史料记载，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、非三个大洲。罗得岛是地中海即爱琴海最东部

的一个小岛，面积为 1398 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，形成习惯。人们经过几个世纪的汇集，形成一部习惯法，称“罗得法”（*Lex Rhodia*）。这时拜占庭帝国推行贸易航海条例，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，其规定也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、中世纪海商法

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，亦称康索拉度法（*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，在英国还曾流行一部《海事黑皮书》（*Black Book of the Admiralty*），该书汇集了英国法院的大部分判例以及在海事审判中所适用的习惯，对欧洲各国的海事司法影响较大。

中世纪的海商法具有两个明显的特点：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。

总而言之，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、近代海商法

17 世纪初至 20 世纪初为近代社会，在这一历史时期里，资本主义生产关系在欧洲逐步得到确立，海商法的发展也进入到了一个兴盛的国内法时期。从 1640 年英国资产阶级革命到 1870 年普法战争前夕，欧洲社会处于“自由资本主义时期”，由此也促进了各国之间的经济往来。为了适应这种形势，各国（海运发达国家）普遍加强国

内立法以规范本国的对外经济活动。在海商立法方面，法国国王路易十四在 1681 年颁布了《海事敕令》，也有人将之称为《海事条例》(Ordonnance de la Marine)，该条例体系完整，内容广泛，成为欧洲第一部综合性的海商法典。

而后欧洲掀起了工业革命的浪潮，生产力发展到前所未有的程度，尤其是在 1807 年以后，蒸汽机技术在船上得到应用，又极大地促进了海上贸易事业。这种形势迫切要求国家加强相关立法，以便调整在海商贸易中发生的各种关系，适应日益发展的海上运输事业。为此，各主要国家相继制定了本国的《海商法》。例如，美国于 1893 年制定了《哈特法》(Hater Art)，英国也于 1894 年制定了《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，并且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、斯堪的纳维亚各国和芬兰等）；③英美法系（英国、英联邦国家等）；④美国新法系（比利时、荷兰、摩洛哥、苏联和中国等）。由于各国的国情不同，法律规定也有一些具体的差别，即使在同一法系内部也存在着较大差异性，进而为国际海事司法实践带来诸多不便。因此，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，实现海商法的国际统一。

四、现代海商法

按照史学理论而言，所谓现代，是指资本主义存在和无产阶级进行社会主义革命的时代，史学界普遍以俄国“十月革命”作为世界现代化历史的开端。人类进入现代社会以后，世界经济形势较之前发生了重大的变化，尤其是在第一次世界大战以后，世界各国间联系加强，为了恢复经济，世界各国更为重视国际贸易，由此促成了国际立法。而这样的国际立法并不是国际立法取代国内立法，这在理论上不可能，在实践上，国际上并未有一个机构能够凌驾于国家之上，更不能制定出供任何国家遵守和规范的法律。基于这种情况，现代的海商立法，主要是国际社会为谋求各国法律制度的统一而采取的一种手段，这是一种协同式的合作、妥协、博弈。回顾现代海商法立法历程，可以得出结论：国际社会主要通过以下三种途径来推进国际海商立法统一化运动。

(1) 通过国际海事委员会(CMI)制定具有私法性质的国际公约。国际海事委员

会（CMI）是国家间海事法律协调组织，于1897年在比利时的布鲁塞尔成立，其宗旨是促进海事法、商业法、海关法、海上惯例与实践的统一，并与其他国际组织进行合作。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。”自国际海事委员会成立以来，在统一各国海商立法方面，已经作出了很大的努力并取得了丰硕的成果。海运界所熟知的《1910年船舶碰撞公约》《1910年国际救助公约》《1924年海牙规则》《1957年船舶所有人责任限制公约》和《1968年维斯比规则》等，都是由国际海事委员会制定的。这一系列公约的制定，极大地促进了国际海商立法的统一化，各有关公约的缔约国都在本国的海商法中吸收了公约所确立的基本制度，从而在一定程度上减少了法律冲突，维护了国际海事的和谐。

（2）通过国际海事组织（International Maritime Organization, IMO）制定具有公法性质的国际公约。国际海事组织（International Maritime Organization, IMO）是联合国专门机构之一，其宗旨是促进各国政府在国际航运技术问题上进行合作和情报交流；推动在海上安全、航运效率、防止海洋污染等方面的国际立法并为之制定相应的标准；鼓励取消国际航运中的一些歧视性行为和不必要的限制以及处理与上述事项有关的法律问题。国际海事组织的前身是政府间海事协商组织（Intergovernmental Maritime Consultative Organization, IMCO），该组织于1959年1月成立，1982年5月更名为国际海事组织。在该组织之下，设有海上安全委员会、海洋环境保护委员会、技术合作委员会和法律委员会。其中，法律委员会专司海上安全和防止船舶污染海洋方面的立法和相关法律的研究。自国际海事组织成立以来，已经制定了一系列关于海上安全方面的国际公约，如《1972年国际海上避碰规则》《1966年船舶载重线公约》《1974年国际海上人命安全公约》《1978年船员培训、发证和值班标准公约》《1986年联合国船舶等级条件公约》等。

（3）通过确定民间规则的形式，将国际海运实践的习惯性规则制定成文件，供当事人在合同中约定适用。

比如著名的关于共同海损理算的《约克—安特卫普规则》即属于这种性质。这种民间规则的存在，使得各国在立法时有了一个基本的参考依据，因而对海商立法的统一，起到了间接的推动作用。

五、海商法在中国的发展

从无到有，从产生、发展到相对完备，中国海商法经历了近百年变迁。我国海商法立法凸显出明显的移植性特征。

（一）晚清时期的海商法立法

鸦片战争后，中国门户洞开，外洋风雨如潮袭来。一方面中国许多利权被侵蚀，另一方面西洋文明也随之涌入。在风雨飘摇中，为了继续维护自己的统治，清政府进行了法制改革，开始对大陆法系进行借鉴、模仿。这场由修律大臣沈家本主持的清末修律，在不从根本上触动帝制、仁德和祖教纲常等中华文化传统的思想指导的前提下展开商事立法，是清末法制改革的重要组成部分。1903—1911年，清朝在商部的主持下进行了一系列的商事立法活动，基本形成了以《钦定大清商律》为主，各项商事章程为辅的商事法律体系。晚清轮运事业的发展，对完善航运立法提出了更高的要求。同时，随着人们对外国航运立法了解的逐渐深入，制定完整的航律已被清朝邮传部、修订法律馆等有关机构提上了议事日程。清光绪三十四年（1908年），修订法律馆聘请日本法学家志田甲太郎按照商法典的要求起草《大清商律草案》，共有59章1035条，内中即有海船法1编，这可算是我国近代海商立法的先驱和我国海商法历史上的第一次移植。《海船法草案》于清宣统元年（1909年）修成，但终因辛亥革命爆发，未能议决颁行。

《海船法草案》共有6编11章，计有263条，主要参考了德国与日本的海商法的内容。第一编为总则，下分2章；第二编为海船关系人，下分2章，共83条；第三编为海船契约，下分3章，共131条；第四编为海损，下分2章，共17条；第五编为海难之救助，共16条；第六编为海船债权之担保，下分2章，共10条。《海船法草案》体例较为完备，内容也较为翔实，堪称中国历史上第一部海商法。《海船法草案》制定，反映了清政府长期以来重农抑商的传统观与政策的重大变化，包括海商法在内的旨在促进商业发展的商法体系出现，在以农为本的中国还是头一回。清末商事立法，虽然没能挽救清朝灭亡命运，但在法制方面对中国近现代的经济立法活动产生了积极的影响。尽管清政府被辛亥革命迅速推翻而未能颁布这部法律，但它的制定过程本身已经具有了开创性的历史意义，它结束了中国长期以来海商法缺失的局面，同时，使中国海商法开始了与国际接轨的最早尝试。

（二）中华民国时期的海商法立法

辛亥革命以摧枯拉朽之势迅速推翻了清王朝，取而代之的是中华民国。北洋政府统治时期，由于内战不断，政府更迭频繁，无暇顾及立法建制。因此，在海事立法方面少有建树。1926年11月18日，北洋政府的法律编查会公布了《海船法案》，分6编263条，基本上沿袭了前清商律草案中的《海船法草案》，该法案虽未经表决通过，但其后来成为南京国民政府制定《海商法》的基础。在中国法律近代化的进程中，南京国民政府时期立法成果最为丰富，在短短几年的时间里就初步建立较为完备的六法体系。这一时期，海商法也有了较大的发展。1929年11月，南京国民政府开始起草《中华民国海商法》，这部法律较之以前的清末《海船法草案》以及北洋政府的《海船法案》，不仅名称不同，内容上也有了较大的差异。该法“乃折中于英美惯例，德成规，以简易可行为主旨”，可以看出，该法在保留参照德日两国海商法的同时，还借鉴了英美惯例海商法的渊源，内容更加充实。

《中华民国海商法》共8章174条，主要包括船舶、运送、船舶碰撞、海难救助、共同海损和海上保险等重要内容。至此，海商法已经正式成为调整海上运输当事人、船舶当事人之间横向财产关系的一部重要的法律。目前，我国台湾地区实施的正是源于1929年公布的《海商法》。

（三）中华人民共和国时期的海商法立法

1949年2月，中共中央发布《关于废除国民党的六法全书与确立解放区的司法原则的指示》的指示，南京国民政府建立的法律体系在大陆被废止，1929年制定的海商法也概莫能外。随着新中国航运事业的发展，制定新的海商法成为当务之急。共和国成立初期，便开始着手海商法的起草工作，1951年，正式成立中华人民共和国海商法起草小组，从1952—1963年，海商法草案九易其稿。但由于进行社会主义改造和“文化大革命”的冲击，起草工作一度被迫中断，1982年才再度恢复。国务院对此十分重视，专门成立海商法审查小组，广泛征求意见，反复论证，多次修改草案。1992年11月7日，由第七届全国人民代表大会常务委员会第28次会议通过并公布了历经40余载才得以制定的《中华人民共和国海商法》，该法自1993年7月1日起施行。

《海商法》共15章278条，主要内容是对船舶所有权、船舶抵押权、船舶优先权、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、共同海损、事赔偿责任限制、海上保险合同等作了明确的规定。晚清《海船法草案》开辟了我国海商法历史上第一次移植的先河。新中国的立法者在制定海商

法时，同样采用了法律移植的形式。与清末和民国时期不同，新中国《海商法》的制定不是以一个或几个国家的海商法为蓝本，而是以国际公约、国际民间规则和具有广泛影响的国际常用的标准合同为蓝本。《海商法》的全部十五章内容当中，“海上货物运输合同”这一章是在《海牙规则》《1968年维斯比规则》和《汉堡规则》几个公约的基础上拟定的；海上旅客运输合同、船舶碰撞、海难救助、海事赔偿责任限制等各章分别是按照《1974年海上旅客及其行李运输雅典公约》《1910年统一船舶碰撞某些法律规定的国际公约》《1989年国际救助公约》和《1976年海事索赔责任限制公约》拟订，其他章节也参考并借鉴了相关国际公约和国际惯例，如国际社会广泛遵循的《1974年约克—安特卫普规则》和《1906年英国海上保险法》等。之所以如此，因为《海商法》是一部涉外性很强的法律，理应和国际上通行的做法保持一致。诸多国家海商法科学移植了国际海商立法的最新成就，使之具备了更高的先进性和国际统一性。就我国而言，1993年实施的《海商法》就有90%以上规定来自于各国法律或国际公约，因此，从颁布之日起便受到世界各国的赞同及欢迎。由此可见，我国现行的海商法是一部较为成熟的法律，它是在总结我国40多年海运实践的基础上产生的。为了保护和发展我国的远洋运输事业，在借鉴和移植国际公约、规则的同时，立法者立足我国国情，根据我国航运的实际状况，考虑到我国当时的经济发展水平和企业的实际承受能力，对参照的国际公约、规则和惯例等作了一些变通。实践证明，自1993年7月1日以来，海商法的实施对调整我国海上运输关系，进行海上运输和经济贸易的发展发挥了非常重要的作用。

纵观我国海商法的历史发展进程，可以看出，我国海商法是法律移植结出的硕果。不论晚清、民国还是新中国，海商法的制定都采取了法律移植的方式。

思考题

某军舰与某商船发生碰撞，致使军舰沉没，造成严重的人员伤亡和财产损失。该商船主张海事赔偿责任限制。军舰方则认为，商船与军舰碰撞不属于《海商法》第1条所规定的“运输关系和船舶关系”，故不能适用《海商法》，享受责任限制。

1. 如何理解《海商法》第3条排除军舰的适用？《海商法》的适用对象之范围有哪些？

2. 军舰所有人在成为海事债权关系的权利主体时（如船舶优先权担保的债权人），《海商法》的规定是否适用？

第二章 船舶和船员

教学目标

1. 准确理解船舶的概念。
2. 掌握船舶客体的法律规范。
3. 了解船舶的特殊性质。
4. 了解船员的概念及资格取得。
5. 掌握船长的职能。

本章重点介绍了船舶的概念、内涵及其法律界定，详细解读了船舶物权的特殊性；阐述了船员及船长的资格取得和职责；定性分析了船舶和船员的关系；病明确船舶的分类及我国海商法中对船舶的法律界定。

第一节 船舶概述

我国《海商法》第一条明确规定：“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，促进海上运输和经贸的发展，制定本法。”可见，船舶关系和海上运输关系均是我国《海商法》的调整对象。船舶关系，是指以船舶为客体的关系，但与船舶有关的社会关系并非完全归于海商法的调整范围，只有平等的民事主体之间基于船舶的活动而产生的权利义务关系才属于海商法的调整对象。因此，船舶问题是海商法必须研究的。

一、船舶的概念

船舶，有广义和狭义之分。广义上的船舶往往泛指水上运载工具，是指用人力、风力或机器推进的各类水上交通工具，具体而言，包括航行于江、河、湖、海的一切船舶。狭义的船舶则是指海商法意义上的船舶，由于各国法律制度的差别，海商法所