

[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>



# 海商法教程

第2版

陈秋妹 郭庆永 主编  
张 铎 主审

大连海事大学出版社

# 海商法教程

第2版

陈秋妹 郭庆永 主编  
张 铎 主审

大连海事大学出版社

©陈秋妹 郭庆永 2015

图书在版编目(CIP)数据

海商法教程 / 陈秋妹, 郭庆永主编. —2 版. —大连: 大连海事大学出版社, 2015. 3  
ISBN 978-7-5632-3145-4

I. ①海… II. ①陈…②郭… III. ①海商法—高等学校—教材 IV. ①D996.19

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2015)第 048128 号

大连海事大学出版社出版

地址:大连市凌海路1号 邮编:116026 电话:0411-84728394 传真:0411-84727996

<http://www.dmupress.com> E-mail:cbs@dmupress.com

大连美跃彩色印刷有限公司印装

大连海事大学出版社发行

2009 年 1 月第 1 版 2015 年 3 月第 2 版 2015 年 3 月第 1 次印刷

幅面尺寸:185 mm × 260 mm

印张:11

字数:263 千

印数:1 ~ 1500 册

出版人:徐华东

责任编辑:魏悦

责任校对:张冰 何乔

封面设计:王艳

版式设计:解瑶瑶

ISBN 978-7-5632-3145-4 定价:26.00 元



[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>



## 内容提要

本书是根据青岛远洋船员职业学院航海技术专业人才培养方案,按照“海商法”课程标准编写的。

全书共分十个项目,内容包括:海商法绪论、船舶、海上货物运输合同、海上旅客运输合同、船舶碰撞、海难救助、共同海损、海事赔偿责任限制与船舶油污损害赔偿、海上保险合同和海事争议的处理。

本书主要供航海技术专业高职高专学生使用,既可作为远洋船长适任证书考试的参考教材,也可作为在职船员及其他相关人员的培训和自学用书。

## 第2版前言

“海商法”课程是航海技术专业的选修课程,是从事海船无限航区船舶驾驶管理级船员应具备的基本知识,也是培养海员良好法律意识的必备知识。为满足当前高等职业院校航海技术专业的教学需要,切实贯彻和落实“以培养学生技术应用能力为核心构建课程教学内容”的职业教育特点,突出专业课“必需、够用、适用”的教学指导思想,青岛远洋船员职业学院依托山东省技能型人才特色名校建设项目,编写了基于学分制改革的《航海技术人才培养方案》,本书正是在此基础上根据“海商法”课程的标准编写而成的。

本书以《中华人民共和国海商法》(以下简称《海商法》)为主线,简明扼要地介绍了船舶、海上货物运输合同、海上旅客运输合同、船舶碰撞、海难救助、共同海损、海事赔偿责任限制、海上保险合同等十个方面的专业知识,体现了国际、国内航运立法与惯例的最新发展动态。项目一“海商法绪论”,介绍海商法的基本概念、表现形式及我国《海商法》的主要内容;项目二“船舶”,介绍船舶的法律性质、船舶所有权和船舶登记及船舶担保物权的基本知识;项目三“海上货物运输合同”,介绍海上货物运输合同的基本概念、海上货物运输合同当事人的权利和义务以及调整海上货物运输合同的国际公约;项目四“海上旅客运输合同”,介绍海上旅客运输合同的基本概念、《雅典公约》及其议定书的主要内容;项目五“船舶碰撞”,介绍船舶碰撞的责任基础及其划分、船舶碰撞损害赔偿、船舶碰撞有关国际公约及船舶碰撞事故的处理;项目六“海难救助”,介绍海难救助的构成要件、海难救助款项的构成及有关海难救助的国际公约;项目七“共同海损”,介绍共同海损的构成要件、共同海损的表现形式及共同海损事故处理;项目八“海事赔偿责任限制与船舶油污损害赔偿”,介绍海事赔偿责任限制制度的类型、船舶油污损害赔偿的特点及相关国际公约;项目九“海上保险合同”,介绍海上保险合同的基本知识、船舶保险条款的主要内容、船东保赔协会和保赔保险的基本知识;项目十“海事争议的处理”,介绍和解与调解、海事诉讼制度与海事仲裁制度的基本知识。

全书采用以项目和任务驱动的形式编排教学内容,每个项目中设置【知识目标】、【能力目标】、【项目介绍】;各项目中分设若干任务,以【任务分析】的形

式对学生提出要求;用【相关知识】确定学生应知、应会的基本知识;结合工作实际穿插【拓展阅读】;结合教学内容穿插【议一议】、【案例讨论】、【测一测】。

本书由青岛远洋船员职业学院陈秋妹副教授、郭庆永担任主编。陈秋妹编写了项目一、二、三、四、七和八;郭庆永编写了项目五、六、九和十。全书由陈秋妹统稿、定稿,青岛远洋船员职业学院国际海事公约研究所所长张铎教授担任主审。

由于编者水平有限,书中难免有疏漏和不足之处,敬请广大读者提出宝贵意见。

**编者**

2015年1月

# 第 1 版前言

全国航海类高职高专院校,在海洋船舶驾驶专业均开设“远洋运输业务与海商法”课程。青岛远洋船员学院的海洋船舶驾驶专业作为全国高职高专专业教育教学改革试点专业、国家级教育精品建设专业、山东省高等学校特色专业,率先将该课程分设为“远洋运输业务”、“海商法”两门课程,并对“海商法”课程的内容体系进行了改革。

为突出海洋船舶驾驶专业的针对性、应用性的原则,本书以我国《海商法》为主线,注意吸收国内外在海商法方面的最新研究成果,反映国际国内海事立法的趋势,以满足船舶驾驶人员在远洋运输生产实践中的实际需要。

本书由青岛远洋船员学院陈秋妹担任主编,郭庆永担任副主编,大连海事大学海商法博士生导师韩立新教授担任主审。具体编写分工:陈秋妹编写第一章、第二章、第三章、第四章、第五章、第九章;郭庆永编写第六章、第七章、第八章、第十章、第十一章。全书由陈秋妹统稿、定稿。

本书的编写与出版得到了大连海事大学出版社的大力支持和帮助,在此表示感谢!

本书的错误与不足之处,敬请读者批评指正。

编 者

2008 年 11 月于青岛

# 目 录

## 项目一 海商法绪论

【知识目标】 .....	1
【能力目标】 .....	1
【项目介绍】 .....	1
任务一 了解海商法的基本概念 .....	1
任务二 掌握海商法的表现形式 .....	4
任务三 了解我国《海商法》的主要内容 .....	6
【测一测】 .....	8

## 项目二 船舶

【知识目标】 .....	9
【能力目标】 .....	9
【项目介绍】 .....	9
任务一 掌握船舶的法律性质 .....	9
任务二 了解船舶所有权与船舶登记 .....	11
任务三 掌握船舶担保物权的基本知识 .....	15
【测一测】 .....	22

## 项目三 海上货物运输合同

【知识目标】 .....	24
【能力目标】 .....	24
【项目介绍】 .....	24
任务一 了解海上货物运输合同的基本概念 .....	24
任务二 掌握海上货物运输合同当事人的权利与义务 .....	29
任务三 了解调整海上货物运输的国际公约 .....	40
【测一测】 .....	49

## 项目四 海上旅客运输合同

【知识目标】 .....	55
【能力目标】 .....	55
【项目介绍】 .....	55
任务一 了解海上旅客运输合同的基本概念 .....	55
任务二 了解《雅典公约》及其议定书 .....	59
【测一测】 .....	62

## 项目五 船舶碰撞

【知识目标】 .....	66
--------------	----



【能力目标】 .....	66
【项目介绍】 .....	66
任务一 掌握船舶碰撞的基本概念及有关国际公约 .....	66
任务二 掌握船舶碰撞的责任基础及其分类 .....	70
任务三 掌握船舶碰撞损害赔偿 .....	74
任务四 了解船舶碰撞事故处理 .....	78
【测一测】 .....	80
<b>项目六 海难救助</b>	
【知识目标】 .....	83
【能力目标】 .....	83
【项目介绍】 .....	83
任务一 掌握海难救助的基本知识 .....	83
任务二 了解海难救助款项的构成 .....	87
任务三 掌握有关海难救助的国际公约 .....	90
任务四 了解海难救助合同 .....	93
【测一测】 .....	96
<b>项目七 共同海损</b>	
【知识目标】 .....	100
【能力目标】 .....	100
【项目介绍】 .....	100
任务一 掌握共同海损的基本知识 .....	100
任务二 掌握共同海损的表现形式 .....	104
任务三 了解共同海损理算及共同海损事故处理 .....	109
【测一测】 .....	113
<b>项目八 海事赔偿责任限制与船舶油污损害赔偿</b>	
【知识目标】 .....	117
【能力目标】 .....	117
【项目介绍】 .....	117
任务一 掌握海事赔偿责任限制的基本知识 .....	117
任务二 了解船舶油污损害赔偿 .....	123
【测一测】 .....	127
<b>项目九 海上保险合同</b>	
【知识目标】 .....	131
【能力目标】 .....	131
【项目介绍】 .....	131
任务一 了解海上保险合同的基本知识 .....	131
任务二 了解船舶保险合同的主要条款 .....	140
任务三 了解船东保赔协会与保赔保险的基本知识 .....	144

【测一测】 .....	146
<b>项目十 海事争议的处理</b>	
【知识目标】 .....	150
【能力目标】 .....	150
【项目介绍】 .....	150
任务一 掌握和解与调解 .....	150
任务二 了解海事诉讼制度的基本知识 .....	152
任务三 了解海事仲裁制度的基本知识 .....	157
【测一测】 .....	159
参考文献 .....	161

# 项目一 海商法绪论

## 【知识目标】

- 了解海商法的基本概念和性质
- 掌握海商法的表现形式
- 了解《中华人民共和国海商法》(以下简称《海商法》)的主要内容

## 【能力目标】

- 知道国内立法、国际条约和国际航运惯例的关系
- 知道我国《海商法》的特点

## 【项目介绍】

海商法是随着航海贸易的兴起和发展而产生和日益完善起来的。当前我国的海商法已经形成了一个包括我国缔结或参加的国际条约、我国国内立法和司法解释、国际航运惯例三大组成部分的相对独立的体系,在我国的商事法律制度中占有极其重要的地位。

本项目介绍海商法的概念与性质、海商法的调整对象、海商法的表现形式以及我国《海商法》的主要内容及其特点。

## 任务一 了解海商法的基本概念

### 【任务分析】

有关海商法(Maritime Law;The Law of Admiralty)的概念,各国法律规定或学者的观点不尽相同,但其共同点都是把海上运输作为海商法所调整的对象。我国海商法学者认为,从海商法的调整对象上看,海商法有广义和狭义之分。因广义和狭义海商法的概念不同,所体现的法律属性也是有区别的。

本任务要求同学们了解海商法的概念、调整对象,掌握狭义的海商法作为一个法典其性质属于民法的特别法。

## 【相关知识】

### 一、海商法的概念

#### (一) 广义的海商法

广义的海商法是指调整海上运输关系、船舶关系的法律规范的总称。

#### (二) 狭义的海商法

狭义的海商法是指调整船舶关系和海上运输关系的某一项具体的法律,在我国就是指《海商法》。

### 二、海商法的调整对象

调整对象是指某一法律部门所调整的特定的社会关系。它是划分法律部门的基本依据和出发点。不同的法律部门有不同的调整对象。

《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。”由此可见,我国《海商法》的调整对象是海上运输关系和船舶关系。

#### (一) 海上运输关系

海上运输关系是指海上运输中所发生的特定社会关系。这类关系主要包括以下三种。

##### 1. 海上运输合同产生的法律关系

海上运输合同产生的法律关系主要指围绕提单(Bill of Lading)、租船合同(Charter Party)、拖航合同(Contract of Towage)、旅客运输合同(Contract of Carriage of Passengers)、救助合同(Contract of Salvage)和保险合同(Contract of Insurance)等所发生的合同当事人之间的民事权利义务关系。

##### 2. 海上侵权行为引起的法律关系

海上侵权行为引起的法律关系主要指因船舶碰撞、船舶污染海洋环境等行为所引起的加害方与受害方之间的民事法律关系。

##### 3. 海上特殊风险产生的社会关系

海上特殊风险产生的社会关系主要指围绕共同海损(General Average, GA)、海事赔偿责任限制(Limitation of Liability)等产生的民事权利义务关系。

上述特定关系主要是平等民事主体之间横向的财产、经济关系,是海商法所调整的主要内容。

#### (二) 船舶关系

船舶关系是指与船舶有关的特定社会关系。虽然船舶是物,但在物背后表现的是人与人之间的关系,因此,这类关系中主要包括以下几种。

##### 1. 因船舶的法律地位所产生的关系

因船舶的法律地位所产生的关系主要是指围绕船舶国籍、船舶航行权、沿海运输权等方面发生的船舶所有人与船旗国、沿海国有关当局的关系。

##### 2. 船舶物权关系

船舶物权关系主要是指涉及船舶所有权、船舶抵押权、船舶优先权、船舶留置权等所产生的船舶所有人与债权人、法院或仲裁机构之间的关系。

### 3. 船舶航行安全所产生的关系

船舶航行安全所产生的关系主要是指因船舶适航条件、船员配备、船舶引航等所发生的船舶所有人与港口当局的关系。

### 4. 船舶管理关系

船舶管理关系主要是指国家行政机关就航运管理、航运政策以及船舶登记等方面与海上运输组织、船舶所有人和经营人等之间的关系。

上述特定关系除船舶物权关系外,主要表现为国家行政机关与海上运输组织或船舶所有人之间纵向的行政法律关系,属于行政法的调整范围。

总之,在海商法调整的海上运输关系、船舶关系中,当事人各方的合法权益主要通过依法订立与履行合同,由过失方依法承担违约责任、侵权责任而得到维护。

## 三、海商法的性质

海商法的性质是指它的法律属性。

### (一) 广义的海商法是一个独立的法律部门

广义的海商法既调整平等主体之间的横向民事关系,又调整纵向的行政关系。它既有公法、私法的内容,又有民法、港航行政的内容,在性质上很难将其归入传统法律部门的某一类。它实际上已发展成为一个有着独特法律体系、调整特定的社会关系的法律部门。

### (二) 狭义的海商法是民法的特别法

狭义的海商法只调整平等主体之间的横向民事关系。其调整的法律关系的性质决定了它从属于民法,但由于海上运输特殊风险的存在,又使它区别于一般民法。因此,海商法在许多方面均保持着其区别于民法的相对独立性。

我国《海商法》除个别条款属行政法规外,主要调整的海上运输关系和船舶关系均属民法范畴。有关船舶登记、引航、船员配备、沉船沉物的清除与打捞、港口管理、防止船舶污染等行政法规,在本法中均未作规定。显然,我国《海商法》是一部狭义的海商法,是民法的特别法。其与民法在法律适用上的原则: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。

## 四、海商法的特点

### (一) 涉外性

海商法虽然是各国的国内法,但具有较强的涉外性,主要表现在以下三个方面:

- (1) 海商法的调整对象大多数是具有涉外因素的海上运输关系和船舶关系;
- (2) 海商法的表现形式除国内法外,还包括有关国际条约和国际航运惯例;
- (3) 海商法的效力范围可及于本国海域的外国船舶、外国海域的本国船舶。

### (二) 技术性

海商法涉及船舶、船员、航海、货物运输和管理等专业和技术,具有较强的技术性和专业性。例如,在船舶方面,涉及船舶的结构、性能、设备和安全条件等;在船员方面,涉及船员的资格、培训、值班和发证等;在航海方面,涉及船舶驾驶、航线制定、雷达观测、航海图书资料的使用、气象报告和轮机操作等;在货运方面,涉及货物的特性、配载、装卸、保管和照料等。这些专业和技术关系到船舶适航、货物管理、船舶碰撞等方面责任的划分。

### (三) 特殊性

海上运输有一些陆上运输所不具有的特殊风险,如海啸、海盗等,而且,从事海上运输需

要巨额投资,因海事的发生,可能会导致船舶所有人承担巨大的经济损失或赔偿责任。为了鼓励航运业的发展,针对这些特殊风险,在海商法领域形成了一系列的其他法律部门所不存在的特殊的法律制度,如船舶抵押制度、船舶优先权制度、海上救助制度、共同海损制度、海事赔偿责任限制制度、海上保险制度及海事请求保全制度等。

### (四) 较强的国际统一性

海商活动是一种国际贸易活动,它以海洋为途径,以船舶为媒介,沟通各国,如果没有共同遵守、适用的原则,而是各自为政,一旦出现事故或纠纷难以得到恰当的处理,则这种国际贸易根本无法进行。为了消除各国海商法的差异给国际海运带来的不良影响,有关国际组织制定了一系列相应的国际公约,有力地推动了海商法的国际统一。各国海商法也不同程度的吸收了有关国际条约或国际航运惯例的内容,以求得法律规则的相对统一。

### 【想一想】

如何理解狭义的海商法与民法在法律适用上的关系?

## 任务二 掌握海商法的表现形式

### 【任务分析】

海商法调整对象的特殊性决定了其表现形式的多样性,主要有国内立法、国际条约、国际惯例和判例等。判例在英美法系国家是法的表现形式,但在一些成文法系国家不能作为法院审理案件的法律依据。

本任务要求同学们掌握我国海商法的表现形式,知道国际海事条约与国内法的关系,知道判例不是我国海商法的表现形式。

### 【相关知识】

法的表现形式又称法的渊源。每个部门法都有自己的表现形式。海商法的表现形式是指由不同国家机关依法制定的具有不同效力的各种有关海商法的规范性文件。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。

#### 一、国内立法

国内立法是海商法的主要表现形式。

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《海商法》、《中华人民共和国海上交通安全法》、《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》、《中华人民共和国港口法》、《中华人民共和国海洋环境保护法》等法律。其中《海商法》是我国海商法最主要的表现形式。

不同国家行政机关为执行法律而制定的有关海事的法规、条例、规定、办法、决议和指示等规范性文件,也是海商法的表现形式,例如《中华人民共和国船舶登记条例》(以下简称《船舶登记条例》)、《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》、《国内水路货物运输规则》等。



## 二、国际海事条约

国际海事条约是指国家间缔结的有关海商法方面的双边或多边条约、协定、议定书。国际海事条约是海商法的重要表现形式。

国际海事条约的目的是统一各国的海商法,其大部分规定是强制性的,但是,并非每个国际条约都无条件地在任何国家生效。根据国际法和国家主权原则,只有经过一国正式签署、批准或者加入的国际海事条约,才对该国具有法律约束力,并成为该国海商法的形式。各国在其管辖领域内处理国际海事条约与国内法关系的问题上存在着以下三种方式。

### (一) 并入式

并入式是指缔约国将其参加的国际海事条约直接转化为国内法予以实施,而无须国内二次立法的形式。这在国际上被称为“直接适用法”或“一元论”,如法国、韩国等。

### (二) 转化式

转化式是指在批准或参加条约后,缔约国还须通过二次立法,将国际条约所确立的基本制度规定在本国的法律中,即根据条约内容制定相应国内法来实施条约的方式。这在国际上被称为“间接适用法”或“二元论”,如英国、美国、澳大利亚等。

### (三) 国际条约优先于国内法适用

我国采取国际条约优先于国内法适用的办法,以解决两者的矛盾或冲突,即当国际条约与国内法规定不一致时,适用该条约。我国《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。”

## 三、国际航运惯例

国际航运惯例是指在国际航运实践中,对同一性质的或类似的问题所采取的相同或类似行为,经过长期反复实践逐步形成,并为大多数航运国家所接受的,具有法律约束力的行为规范。

国际航运惯例,例如用于共同海损理算的《约克—安特卫普规则》,本身并不具有约束力,只有当事人在合同明确约定采用该惯例时,才对当事人产生法律效力。

国际航运惯例作为海商法的一种表现形式,对国内立法及条约规范是一项重要的补充。但因航运惯例不像国内立法及国际条约规范具有明确的规定和严谨的解释,往往不同的国家或地区对所认可的“国际航运惯例”存在不同的理解,容易产生纠纷。因而,将国际航运惯例编纂为国际上公认的规范化行为规范,已成为一种新的国际立法趋势。

应当指出,法院判例和海商法学家的理论及意见在一些国家也被确认为海商法的表现形式,而我国认为其不具有法律约束力,因而不承认它们是海商法的表现形式,但并不否认其对立法和审判实践的指导作用。

### 【议一议】

1993年12月29日,第八届全国人民代表大会常务委员会第五次会议决定:中华人民共和国加入《1989年国际救助公约》,同时声明,中华人民共和国根据《1989年国际救助公约》第三十条第1款的规定,保留该条第1款(a)项、(b)项、(d)项不适用该公约的权利。

根据以上声明,如何正确理解国际条约优先适用原则?

## 任务三 了解我国《海商法》的主要内容

### 【任务分析】

我国《海商法》于1992年11月7日,在第七届全国人民代表大会常务委员会第二十八次会议上通过,已于1993年7月1日正式实施。这部法律作为调整海上运输关系和船舶关系的基本准则,实施20余年以来,在健全和完善中国海商法律制度、维护各方当事人的合法权益、缩短我国与国际航运市场经济之间的距离、促进中国海运事业和对外经济贸易事业的发展等方面,仍在发挥着积极的推动作用和重要的支撑作用。

本任务要求同学们了解我国《海商法》的主要内容及其特点,知道《海商法》的适用范围。

### 【相关知识】

#### 一、我国《海商法》的主要内容

我国《海商法》共15章278条,对船舶、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、海上保险合同、海事赔偿责任限制和涉外关系的法律适用等做了较为详细、具体的规定。我国《海商法》是一部比较完备、全面明确、具体、便于操作、具有时代特点、较为先进的综合性大法典。

#### 二、我国《海商法》的特点

##### (一)我国《海商法》是一部大量移植国际立法、国际惯例和标准合同的立法

我国《海商法》第一次创设了在我国立法上将国际立法融入国内立法,将国际惯例引入国内立法的做法。其具体表现在以下几方面。

##### 1. 以国际条约为基础

如在“海上旅客运输合同”一章中,我国《海商法》基本上是参照《1974年海上旅客及其行李运输雅典公约》制定的;“船舶碰撞”一章是参照《1910年统一船舶碰撞若干法律规定的国际公约》制定的;“海事赔偿责任限制”一章是参照《1976年海事索赔责任限制公约》制定的;“船舶”一章的船舶抵押权、船舶优先权两节重点吸收了《1967年统一海事优先权及抵押权的若干规定的国际公约》的内容。

##### 2. 以国际惯例为基础

我国《海商法》在“共同海损”一章中,是以我国有关共同海损实践为基础,参照《1974年约克—安特卫普规则》制定的。

##### 3. 以标准合同为基础

例如,在光船租船合同方面,我国《海商法》参考了1989年光船租赁标准合同的内容。

##### (二)立法内容上的超前性与滞后性并存

我国《海商法》的超前性表现在吸收当时国际立法、国际惯例和国际海运实践的最新成就,包括吸收了一些我国尚未加入或尚未生效的公约,具有一定的超前性。但是,随着国际

形势的变化、海运市场的多元化以及相关国际公约和国内法律的陆续出台,我国《海商法》存在着一定的空白和滞后,面临着如何修订才能继续与国际接轨的问题。

### (三) 条款的强制性与任意性的统一

由于我国《海商法》中相当一部分条款来自国际公约、民间规则和标准合同,它们的效力是不同的,这就决定了我国《海商法》中有的条款是强制性的,有的是任意性的。我国《海商法》根据需要,采用将强制性条款与任意性条款相结合的方法调整合同关系。

## 三、适用范围

### (一) 适用水域

我国《海商法》第2条规定:“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。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。”

可见,我国《海商法》在水域上适用于海洋和沿海,但是我国《海商法》所调整的海上货物运输限于国际海上货物运输。

### (二) 适用船舶

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。”

一般来说,海船是指具有海上航行能力的机动或非机动船舶;海上移动式装置则是指可在海上移动的装置,如海上钻井平台等。根据该条规定,不论什么船舶,只要被用于军事或政府公务,就不适用我国《海商法》。“用于军事”是指从事军事性活动,包括军事编制的舰船从事以军事为目的的活动,以及非军事编制的船舶在特定情况下,作为后勤补给船、运兵船等进行军事性活动。“用于政府公务”是指从事政府公务活动,如海关缉私、水上公安、消防、检疫、安全监督或政府组织的科学考察或测量等。这类船舶的航行活动不是为了营利,而是专为政府服务,涉及财产豁免问题,因此不适用我国《海商法》的规定。然而,即使是军舰或政府公务船,但只要其正在从事海上生产或商业活动,就适用我国《海商法》。

虽然我国《海商法》给船舶下了定义,但我国《海商法》的各章规定所适用的船舶是存在差异的,如在“船舶碰撞”和“海难救助”两章中船舶的内涵被扩大。

### (三) 适用事项

我国《海商法》调整海上运输中发生的法律关系和与船舶有关的法律关系,其调整的事项是与船舶航行、经营和管理等法律活动有关的事件。

这些事件主要属于“商事”,但又不限于商事。并非发生在海上的事件就一定由我国《海商法》调整,如船舶在公海上发生的犯罪视为陆上犯罪,应由刑法调整。在船上发生的事件也并不一定适用我国《海商法》,如在海上航行中的船舶上订立的婚约,仍应适用婚姻法的有关规定。而一些不是发生在海上的事件,如船舶登记、船舶检验、船员雇用、航海商务等,虽然没有发生在海上或与海相通的水域,但仍是我国《海商法》调整范围之内的事件。

## 【想一想】

1. 上海至广州的海上货物运输合同是否适用于我国《海商法》的规定?
2. 大连至连云港的海上旅客运输合同是否适用于我国《海商法》的规定?

【测一测】

一、判断题

1. 我国《海商法》是一部广义的海商法,属于民法的特别法。
2. 我国《海商法》采用强制性条款和非强制性条款相结合的方法调整合同关系。
3. 20 总吨以下的海船适用我国《海商法》的规定。

二、填空题

1. 我国海商法的表现形式主要有\_\_\_\_\_、\_\_\_\_\_和\_\_\_\_\_。
2. 我国《海商法》第三条所称船舶,是指\_\_\_\_\_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\_\_\_\_\_除外。船舶包括\_\_\_\_\_。
3. 我国海商法与民法在法律适用上的原则:当海商法与民法有不同规定时,适用\_\_\_\_\_的规定。我国不认为\_\_\_\_\_和\_\_\_\_\_是海商法的表现形式。

三、单项选择题

1. 我国《海商法》上的船舶是\_\_\_\_\_。①海船;②海上移动装置;③政府公务船;④军事船舶。  
A. ①~④                      B. ①~③                      C. ①②                      D. ①
2. 根据我国《海商法》,下列陈述错误的是\_\_\_\_\_。  
A. 20 总吨以下的小型船艇不属于《海商法》的调整范畴  
B. 船舶属具不属于船舶  
C. 《海商法》各章所适用的船舶存在差异  
D. 渔网不属于船舶属具

## 项目二 船舶

### 【知识目标】

- 掌握船舶的法律性质
- 了解船舶所有权与船舶登记
- 理解船舶担保物权的相关知识

### 【能力目标】

- 知道船舶的不动产性
- 知道严格登记、开放登记和方便旗船
- 会用我国《海商法》分析船舶抵押权、船舶留置权、海事优先权担保的债权之间的受偿顺序

### 【项目介绍】

船舶作为重要的运输工具,是航运业得以发展的基础和载体。本项目介绍船舶的法律性质、船舶所有权、船舶登记和船舶国籍、船舶抵押权、船舶留置权和船舶优先权等。船舶登记制度是保护船舶权利、要求船舶承担特定义务的重要依据。船舶国籍体现了船舶与国家之间的联系,其重要意义在于通过船舶国籍,国家可以对船舶行使管辖权。船舶所有权为船舶物权的基础与核心,既具有财产所有权的一般属性,又具有特殊性。船舶抵押权和船舶留置权制度的设立是为了分别保护抵押权人和修造船人的合法权益。船舶优先权是对法定的海事请求赋予以船舶为标的的优先受偿的权利。

## 任务一 掌握船舶的法律性质

### 【任务分析】

海商法意义上的船舶并非包括所有船舶,它只是各类水上移动式装置的一部分。各国《海商法》对船舶的定义和范围的规定不尽相同,通常规定船舶除必须具备水上浮动式装置的特征、能够供航行或特定用途的性能外,还对船舶的使用目的、航海能力、船舶吨位下限等做出相应的限制。

由于船舶所具有的一些特别属性及船舶在海商法中所处的重要地位,确定船舶的法律性质对于确定船舶所有权范围及其他有关法律问题意义重大。

本任务要求同学们掌握船舶的人格性、不动产性和其不可分性的例外情况。

## 【相关知识】

船舶有广义与狭义之分。日常生活中所提到的船舶是广义上的船舶,是指在江、河、湖泊以及海上航行的一切船舶。我国《海商法》第3条所指的船舶是狭义上的船舶。

船舶的法律性质决定着船舶在法律上的地位。船舶的法律性质主要体现在以下三个方面。

### 一、船舶是具有人格性的物

船舶本属物的一种,在我国和大陆法系国家,船舶只能属于法律关系客体的范畴,而不能做法律关系主体。由于海上航行、对外贸易均要求明确船舶的隶属关系,因而法律特赋予船舶以拟人化的身份和地位,要求船舶必须具有专属的名称、国籍及船籍港等。英美法系国家的“对物诉讼制度(Action in Rem)”中,将船舶作为诉讼主体,使船舶具有“人”的特征。《中华人民共和国民事诉讼法》(以下简称《民事诉讼法》)明确规定,诉讼当事人只能是自然人和法人,因此,我国不承认以船舶作为当事人一方的对物诉讼,只能通过诉讼保全措施对船舶强制执行。

### 二、船舶是具有不动产性的动产

按照民法对物的分类原则,船舶应属动产。船舶的功能就是在海上移动,并且不会因为移动而损害其经济价值,这就决定了它属于动产的范围。但是由于船舶价值很大,并且船舶主要不是交易对象,而是运输工具,船舶所有人的变更也并不频繁,船舶的这些不动产性,使船舶在事实上常常按不动产处理。在我国《海商法》中,船舶的不动产性主要表现在船舶登记制度和船舶抵押权的设置等方面。

### 三、船舶是不可分物,但有例外情况

船舶是由船体、船机及属具等独立物结合而成的合成物。如果将各部分分开,船舶就失去了经济意义。相应地,从法律上讲,船舶作为不可分物,它的组成部分大多不能脱离船舶而单独存在。在实际业务中,当船舶被抵押、转让时,船舶属具跟随船舶同时被处理。但是,基于船舶各部分具有独立的性能和价值,因此可将船体、船机或船舶属具分别保险。

## 【拓展知识】

什么是动产? 什么是不动产? 两者的主要区别是什么?

动产和不动产是根据物的可移动性对物进行的分类。

动产是指能够自行移动或用外力移动而不改变其性质和价值的有体物。大部分物为动产。

不动产是指不可移动或者如果移动就会改变性质、损害其价值的有形财产。它主要是指土地及其定着物,包括其物质实体及其相关权益,如建筑物及土地上生长的植物。最高人民法院《关于贯彻执行〈中华人民共和国民事诉讼法〉若干问题的意见(试行)》第186条规定,土地、附着于土地的建筑物及其他定着物、建筑物的固定附属设备为不动产。如尚未收割的农作物就是不动产,但收割后的农作物就是动产。

动产与不动产的区别主要体现在以下几个方面:



### (1) 两者承担的权利类型不同

用益物权原则上限于不动产；而质权、留置权的客体以动产为限。

### (2) 两者发生权利变动时的要件(或公示方法)不同

动产物权变动一般以交付为要件，而不不动产以登记为要件。《中华人民共和国物权法》第6条规定：“不动产物权的设立、变更、转让和消灭，应当依照法律规定登记。动产物权的设立和转让，应当依照法律规定交付。”

### (3) 因两者权属发生争议的诉讼管辖不同

在诉讼管辖上，不动产争议和动产争议适用不同的规则。不动产纠纷由不动产所在地法院管辖；动产纠纷则不依动产的所在地确定管辖权。

## 任务二 了解船舶所有权与船舶登记

### 【任务分析】

船舶所有权作为财产所有权的一种，是船舶所有人对船舶的法定支配权。船舶作为一种特殊的动产，不能通过占有来推定所有权的归属，我国《海商法》规定船舶所有权的取得、转让和消灭必须登记，未经登记不得对抗第三人。由此可见，船舶所有权登记制度是明确船舶所有权归属的方式，船舶登记作为一种公示方式可以加强船舶所有权的公信力，保护船舶所有人的合法权益。

本任务要求同学们掌握船舶所有权的概念，了解船舶所有权的取得、转入方式及消灭的原因，掌握船舶登记的概念、意义及种类。

### 【相关知识】

#### 一、船舶所有权

##### (一) 船舶所有权的概念

我国《海商法》第7条规定：“船舶所有权，是指船舶所有人依法对其船舶享有占有、使用、收益和处分的权利。”这一概念套用了《中华人民共和国民法通则》(以下简称《民法通则》)中“财产所有权”的概念，可见，船舶所有权是民法中关于所有权理论在船舶上的具体体现。

船舶所有权作为一种民事法律关系，其权利主体是船舶所有人。我国以公有制为主，多种所有制并存的现状决定了所有权的多重性。船舶所有权的权利主体主要有国家、集体所有制企业法人、中外合资企业法人及个人。我国《海商法》第8条规定：“国家所有的船舶由国家授予具有法人资格的全民所有制企业经营管理的，本法有关船舶所有人的规定适用于该法人。”将经营管理国有船舶的经营人直接视为船舶所有人，可以避开国有财产豁免问题，保护利害关系人的合法权益，维护正常的海商秩序。

船舶所有权的客体仅限于船舶，必须是我国《海商法》定义或规定的船舶。对于不符合我国《海商法》定义或规定的船舶，只能成立民法规定的一般财产所有权。

当船舶所有人依法取得船舶所有权后,即得以独立享有和行使对该船舶占有、使用、收益和处分的权利,运用船舶从事海上运输活动。

## (二) 船舶所有权的取得

船舶所有权的取得是指以船舶为客体而发生的所有权。船舶所有权按取得原因的不同,可以分为原始取得和继受取得两种方式。

### 1. 原始取得

原始取得是指根据法律的规定直接取得所有权。船舶所有权的原始取得主要表现为船舶的建造、购买新船、没收、征用、征购、收归国有和捕获等。

### 2. 继受取得

继受取得是指财产所有人通过某种法律行为从原所有人那里取得财产的所有权。继受取得所有权的主要形式有购买旧船、继承、赠与、保险委付等。这些法律事实意味着一方所有权的丧失,另一方所有权的取得。

根据我国《海商法》第9条的规定,无论通过哪种形式取得船舶所有权,船舶所有人必须向船舶登记机关办理船舶所有权取得的登记手续;否则此种法律关系的成立或变更仅在合同当事人之间有效,而不能约束当事人以外的其他人。

## (三) 船舶所有权的转让

船舶所有权的转让是指船舶所有人依照法定的形式和程序将船舶所有权转移给他人的法律行为。船舶所有权的转让有以下两种方式:

(1) 船舶所有人根据自己的意志,通过协议转让船舶所有权。这种转让方式是最为普遍的,如买卖、赠与、保险委付等所发生的转让。根据我国《海商法》第9条第2款的规定,在这种方式下所进行的船舶所有权的转让,双方应当签订书面合同,否则转让行为不受法律保护。

(2) 依据法律的规定而转让船舶所有权,如继承。由于船舶的价值和特征不同于一般财产,因而其所有权不能简单地从财产交付时转移,而必须履行法定的登记手续。我国《海商法》第9条第1款规定,船舶所有权的转让应当向船舶登记机关登记。

## (四) 船舶所有权的消灭

船舶所有权的消灭是指因一定的法律事实而引起的船舶所有人丧失船舶所有权的情况。船舶所有权主因以下原因而消灭。

### 1. 因船舶所有权的主体消灭而导致所有权消灭

船舶所有权的主体消灭是指船舶所有人在法律上或事实上已不复存在。如果船舶所有人是自然人,则在其死亡后;如果是法人,则在其解散后,船舶所有权归于消灭。

### 2. 因船舶所有权的客体不存在而消灭

这种情况主要包括船舶灭失、船舶被拆解及船舶沉没后在法定期限内未申请打捞或船舶失踪后达到法定期限被注销登记。

### 3. 因司法机关或仲裁机构的法律文书而消灭

例如,法院依法判决一方当事人的船舶应归他方当事人所有,则原船舶所有人对该船舶的所有权消灭。

### 4. 因国家根据法律采取强制措施而消灭

船舶所有权可因国家征收、没收或征购而消灭。

### 5. 因船舶所有权的转让而消灭

船舶所有人通过买卖合同、赠与合同,将船舶的所有权转让给他人,则原船舶所有人的所有权因转让而消灭。

### 6. 因保险委付而消灭

船舶发生推定全损,船舶所有人根据保险合同将船舶委付给保险人,原船舶所有人的船舶所有权因保险人接受委付而消灭。

## 【案例讨论】

1. A公司与B公司签订船舶买卖合同。A公司将其所有的船舶“太阳神”号卖给B公司,B公司付了首期船款,双方约定余款将在双方交接船舶时结清,双方并未向船舶登记机关办理登记手续。后A公司又与C公司签订合同,将船舶卖给C公司,C公司付清船款后与A公司办理了船舶交接手续,并向船舶登记机关登记。B公司得知后,向法院起诉A公司和C公司,要求A公司履行合同,并要求C公司将船舶交还。试分析以下问题:

(1)C公司有义务将船舶交还B公司吗?为什么?

(2)A公司应将船舶交还给B公司吗?为什么?

(3)A公司承担什么责任?

2. 2003年8月26日,甲和乙签订合同,约定甲将其所有的“黎明”号货船卖给乙,为便于安排货运,双方约定“黎明”号货船的船舶登记证书、船舶所有权证书、船舶航行签证簿登记于甲名下,上述证书由乙持有。事后,双方办理了船舶交接手续,乙开始从事货物运输。2010年4月24日,乙要求甲协助办理“黎明”号的船舶所有权变更登记,甲以自己拥有“黎明”号货船登记簿记载的所有权为由,否认船舶所有权已转移,拒绝办理船舶所有权变更登记。试分析以下问题:

乙是否享有船舶所有权?为什么?

## 二、船舶登记与船舶国籍

### (一) 船舶登记的概念

船舶登记(Vessel Registration)是指对船舶享有某种权利的人,向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登记并以国家的名义签发相应证书的法律行为。

船舶登记是确认和保护船舶所有权及船舶国籍,确定船籍港,使船舶依法享受权利、承担义务的重要手续,也是确认船舶航行权、建立港航行政机关对船舶管辖关系的必要程序。

### (二) 船舶国籍的概念

船舶国籍(Vessel's Nationality)是指船舶所有人按照某一国家的船舶登记章程在该国指定的港口进行登记,取得该国国籍证书,悬挂该国国旗航行,使船舶隶属于登记国的一种法律身份。

船舶国籍表明船舶与其登记国在法律上的隶属关系。船舶国籍取得的手续在各国立法上差异较大。许多国家在进行船舶所有权登记的同时,也就取得了国籍,即船舶所有权证书就是船舶国籍证书。但是,我国《船舶登记条例》规定,船舶所有权证书和船舶国籍证书分离,船舶所有人完成了船舶所有权登记后,还须另行申请船舶国籍。船舶所有权证书可以留在岸上,以备船舶所有权转让、抵押之用,船舶国籍证书必须随船而行。

### (三) 船舶登记与船舶国籍的意义

#### 1. 从国际法角度看

任何船舶都必须经过登记,取得国籍并悬挂登记国的国旗,才能在海上航行,并受船旗国法的保护。非法悬挂他国国旗的行为一经发现,会被罚款甚至没收船舶。有些国家的法律则规定,船东及船长会被判刑。船舶国籍是船舶享受公海自由航行权的依据,船舶具有国籍可避免海盗嫌疑。此外,船舶国籍是决定某些法律关系的准据法。

#### 2. 从国内法角度看

船舶登记是产生船舶国籍的最终依据,便于登记国掌握船舶数量、吨位、船级等,从而在行政、社会和技术等方面对船舶进行有效的监督管理,以保障海上安全。同时,登记后的船舶便于获得船旗国的外交保护或援助并享受登记国的各种优惠政策。

### (四) 船舶登记的种类

依据不同的标准,船舶登记可以进行不同的分类,主要有以下几种。

#### 1. 以登记条件的宽严划分

##### (1) 严格登记

严格登记(Closed Registries)是指登记国对船舶在该国登记的条件有严格的限制和规定,船舶必须满足全部登记条件才准予登记的法律制度。

目前,世界主要航运国家对船舶取得本国国籍均规定了一些限制性的条件,这些条件主要包括:船舶所有人的国籍或本国资本所占的比例;使用船员的国籍;船舶申请国籍登记所须提交的船舶技术证书等。

##### (2) 开放登记

开放登记(Open Registries)是指登记国对船舶登记各方面的要求非常宽松,且可在登记手续及税收等方面享受种种优惠的登记制度。

开放登记国对船舶登记几乎没有任何限制,只要船舶技术标准达到要求,任何人都可在这些国家登记船舶。开放登记不仅对船舶所有权的归属没有任何限制,而且对船员也无国籍限制。在实行开放登记制度的国家,不论船舶与该国是否有联系,均予以登记,并允许悬挂该国国旗。在这类国家登记取得国籍习惯上称为“方便旗”(Flag of Convenience)。目前,方便旗船已占世界商船队的30%以上。

#### 2. 以登记的目的划分

##### (1) 取得登记

取得登记包括取得船舶国籍、船舶所有权、船舶抵押权等权利而进行的登记。

##### (2) 变更登记

变更登记是指为变更原登记内容而进行的登记。例如船舶共有情况发生变更时。

##### (3) 注销登记

注销登记是指为消灭已取得的船舶所有权、船舶抵押权等权利而进行的登记。

#### 3. 以登记的有效期限划分

##### (1) 通常登记

通常登记是指在通常情况下进行的登记。经此种登记取得证书的有效期较长,如我国《船舶登记条例》规定的船舶国籍证书有效期为5年。

##### (2) 临时登记

临时登记是指在一些特殊情况下进行的登记。它主要适用于船舶所有权或船舶国籍登记。经此种登记取得的证书有效期较短,如我国《船舶登记条例》规定临时船舶国籍证书的有效期一般不超过1年。

#### 4. 以登记的船舶权利划分

##### (1) 船舶所有权登记

船舶所有权登记是指船舶所有人为取得、转移、注销或恢复船舶所有权而进行的登记。

##### (2) 船舶抵押权登记

船舶抵押权登记是指抵押权人与抵押人为设定、转移和消灭船舶抵押权而进行的登记。

##### (3) 光船租赁权登记

光船租赁权登记是指为改变光船租赁船舶的国籍以及确认承租人对所租赁船舶的经营权等事项而进行的登记。

### 【案例讨论】

一船进行买卖,卖方已注销所有权登记,买方还未来得及办理所有权登记。此时所有权是否已转移?卖方债权人能否申请扣押船舶?买方说不能扣,但卖方债权人说能扣,认为船舶所有权没登记不能对抗第三人。试分析以下问题:

买方与卖方债权人谁的说法是正确的?为什么?

### 【拓展知识】

#### 目前哪些国家实行开放登记?

国际运输业工人联合会(International Transport Workers' Federation, ITF)认定的方便旗国包括:安提瓜和巴布达、巴哈马、百慕大群岛、开曼群岛、塞浦路斯、直布罗陀和格林纳丁斯、洪都拉斯、黎巴嫩、利比里亚、马耳他、马绍尔群岛、荷属安第列斯、巴拿马、圣文森特和格林纳丁斯、斯里兰卡、瓦努阿图等。

## 任务三 掌握船舶担保物权的基本知识

### 【任务分析】

建立以船舶为标的的担保物权制度,对保护海事债权人的利益有着特别重要的意义。从各海运国家的立法及有关的国际公约来看,船舶担保物权主要有船舶抵押权、船舶留置权及船舶优先权等。

本任务要求同学们掌握船舶抵押权、船舶留置权及船舶优先权的基本概念,知道不同的船舶担保物权所担保的债权项目之间的受偿顺利。

### 【相关知识】

担保物权是指以确保债权履行为目的,在债务人或第三人所有或经营管理的特定财产上设立的一种物权。如抵押权、质权、留置权。

船舶担保物权(Security Right on Vessel)是指以船舶为主要标的的担保物权。它是海事债权人根据法律或协议而取得的,以与债的发生有关的船舶为主要标的的物权,是一种为担保主债权的实现而设定的从物权。

## 一、船舶抵押权

### (一) 船舶抵押权的概念

国际上没有关于船舶抵押权(Mortgage on Vessel; Maritime Mortgage)的统一概念。我国《海商法》第11条规定了船舶抵押权。按此规定,船舶抵押权是指抵押权人对于抵押人提供的作为债务担保的船舶,在抵押人不履行债务时可以依法拍卖,从卖得的价款中优先受偿的权利。

抵押权人是指接受抵押船舶的一方,是主债中的债权人,即提供贷款的银行、船厂等。抵押人是指提供船舶作为主债务担保的一方,是主债中的债务人,即船舶所有人。

### (二) 船舶抵押权的标的及所担保债权的范围

船舶抵押权的标的是指抵押人和抵押权人的权利和义务所共同指向的对象。船舶抵押权以所抵押的标的本身价值来担保主合同的履行,因此,明确船舶抵押权标的的范围是非常重要的。各国海商法对船舶抵押权标的范围的规定有所不同,一般来说,其标的主要包括船舶、运费或租金、附属利益及船舶保险赔款等。

按照我国《海商法》的有关规定,船舶抵押权的标的可以是以下几种。

#### 1. 船舶

并不是所有船舶都能成为船舶抵押权的标的,这里所说的船舶是指我国《海商法》第3条所指的船舶。尽管建造中的船舶并非我国《海商法》意义上的船舶,但基于航运业的需要,越来越多国家设立了建造中船舶的登记制度,并相应健全了建造中船舶抵押权制度。以建造中船舶为标的设定抵押权从而获得造船所需资金的贷款,已是当今国际上非常盛行的做法。我国《海商法》第14条规定:“建造中的船舶可以设定船舶抵押权。”

#### 2. 船舶保险赔偿

船舶保险赔偿是指船舶由于发生保险事故灭失而由保险人支付的赔偿。我国《海商法》虽然没有明确规定保险赔偿可以作为船舶抵押权的标的,但第20条规定:“由于船舶灭失得到的保险赔偿,抵押权人有权优先于其他债权人受偿。”从而,保险赔偿作为船舶的替代物,也可以成为船舶抵押权的标的。

船舶抵押权担保的主债为借贷之债。当抵押人到期不能清偿贷款时,抵押权人有权请求法院拍卖船舶,从卖船价款中优先受偿。但我国《海商法》对抵押权人有权从价款中受偿的债权范围未做明确规定。对此,可依《中华人民共和国担保法》第46条的规定,即:“抵押担保的范围包括主债权及利息、违约金、损害赔偿金和实现抵押权的费用。抵押合同另有约定的,按照约定。”

### (三) 船舶抵押权的设定、取得及效力

船舶抵押权是为了担保债务人履行债务而设定的。根据我国《海商法》第12条和13条的规定,双方协商确定船舶抵押权时,应当按照以下几方面。

#### 1. 签订书面合同

在设定船舶抵押权时,抵押人和抵押权人应当签订书面合同,证明双方之间存在合法的债的关系;没有签订书面合同的,不能向船舶登记机关办理抵押权登记。



## 2. 由抵押权人和抵押人共同向船舶登记机关办理抵押权登记

根据我国《海商法》，船舶抵押合同一经订立即可生效。但是，抵押权的成立，当事人除签订书面合同外，还应共同向船舶登记机关办理抵押权登记；未经登记的，不得对抗第三人。

由于我国《海商法》把船舶抵押权登记作为对抗要件，所以，船舶抵押权人取得抵押权的时间，针对不同关系方是有所区别的。就抵押权人和抵押人而言，双方签订的书面抵押权合同一经成立，抵押权人即取得船舶抵押权，而不论该船舶抵押权是否经登记。就抵押权人与合同以外的第三人而言，船舶抵押权人取得抵押权应当在船舶抵押权登记之后，否则，第三人可以不承认在船舶上已经存在的抵押权，抵押权人也就无权在抵押人资不抵债时在多个债权人中主张优先受偿。

另外，我国《海商法》第 17 条对抵押人转让被抵押船舶的所有权作了限制性规定，即“船舶抵押权设立后，未经抵押权人同意，抵押人不得将被抵押船舶转让给他人”。可见，船舶抵押权具有追及力，只要主债权仍然存在，抵押人将被抵押船舶转让时，抵押权人仍可追及被抵押船舶行使抵押权。

### （四）船舶抵押权的受偿顺序

只要抵押权所担保的主债总额不大于被抵押船舶的价值，法律并不禁止对同一船舶设定多个抵押权，因此就产生了船舶抵押权的受偿顺序问题。

船舶抵押权的受偿顺序是指在抵押人未履行债务而使其船舶被依法拍卖后，多个抵押权人从拍卖价款中受偿的先后次序。船舶抵押权的受偿顺序涉及以下几个方面。

#### 1. 同一船舶上并存数个抵押权之间的受偿顺序

同一船舶上并存数个抵押权之间的受偿顺序，国际上的做法比较统一，即以船舶抵押权登记的先后顺序作为受偿顺序。我国《海商法》第 19 条第 2 款规定：“同一船舶设定两个以上抵押权的，抵押权人按照抵押权登记的先后顺序，从船舶拍卖价款中依次受偿。同日登记的抵押权，按照同一顺序受偿。”当拍卖所得价款不足以清偿抵押权人的全部债权时，不得再对被拍卖的船舶主张任何权利。

#### 2. 同一船舶上船舶抵押权担保的债权与普通债权之间的受偿顺序

在同一船舶上存在着船舶抵押权担保的债权和普通的债权时，它们之间的受偿顺序是，有船舶抵押担保的债权优先于无船舶抵押担保的普通债权受偿。

#### 3. 船舶抵押权与船舶优先权之间的受偿顺序

当同一船舶上既有船舶抵押权，又有船舶优先权时，国际上多数国家的做法是，将船舶优先权担保的债权排在船舶抵押权担保的债权及其他债权之前。我国《海商法》第 25 条做出了类似的规定。

### （五）船舶抵押权的转让与消灭

#### 1. 船舶抵押权的转让

船舶抵押权作为一种担保物权，从属于它所担保的主债权的变化而相应地发生变化。当主合同的债权人根据自己的意愿将权利转移给他人时，船舶抵押权则与其担保的债权一同转移。我国《海商法》第 18 条规定了船舶抵押权转移的情况，即“抵押权人将被抵押船舶所担保的债权全部或者部分转让他人的，抵押权随着转移”。

抵押船舶所担保的主债权转移而导致抵押权的转移的，应通知船舶抵押人，同时还必须遵守有关船舶登记的规定，签订书面合同，办理抵押权的转移登记。

## 2. 船舶抵押权的消灭

船舶抵押权的消灭是指发生了法律所规定的原因而使债权人附在被抵押船上的权利归于消灭的客观情况。船舶抵押权产生后,因下列法律事实而消灭:

### (1) 被抵押船舶灭失

作为抵押标的物的被抵押船舶灭失,抵押权随之消灭。消灭的是抵押权人从被抵押船舶拍卖价款中优先受偿的权利,但并不消灭抵押权所担保的主债。抵押权人仍可以通过其他方式向债务人要求清偿债务。

### (2) 船舶抵押权所担保的债权消灭

抵押权随其所担保债权的发生而发生,随着债权的消灭而消灭,它不能脱离债权而独立存在。如贷款已被清偿等。

### (3) 被抵押的船舶被法院拍卖

法院拍卖使拍卖前存在的以该船舶为标的的任何权利均告消灭,船舶抵押权也随之消灭。

船舶抵押权消灭后,还应当履行注销登记手续。

## 【案例讨论】

2008年6月5日,甲公司将“太阳”号船舶抵押给乙公司并获得借款600万元,7月10日甲、乙两公司在船舶登记机构办理了船舶抵押登记手续。同年7月1日,甲公司又与丙公司就“太阳”号船舶签订了船舶抵押借款合同,甲公司因此获得400万元借款,甲、丙公司于7月5日在船舶登记机构办理了船舶抵押登记手续。2009年8月1日,乙公司以甲公司不能按期偿还借款为由向法院提出扣押并拍卖“太阳”号的申请,拍卖后所剩价款为800万元。假设“太阳”号船舶仍欠付甲、丙公司的借款本金且再无对其他方的债务。试分析以下问题:

(1) 拍卖所得价款是按照先签订船舶抵押合同的先受偿,还是按照先进行船舶抵押权登记的先受偿?

(2) 甲、丙公司分别获得多少价款?

## 二、船舶留置权

### (一) 船舶留置权的概念

我国《海商法》第25条规定:“船舶留置权,是指造船人、修船人在合同另一方未履行合同时,可以留置所占有的船舶,以保证造船费用或者修船费用得以偿还的权利。”

可见,我国《海商法》对留置权(Possessory Lien on Vessel)的规定非常有限,仅指造船人和修船人分别对其所建造和所修理的船舶的留置权,不包括其他留置船舶的情况。如海难救助人对获救船舶所有人不提供救助款项的担保时,根据我国《海商法》第188条第3款的规定,也具有留置船舶的权利,但这种权利不属于该法第25条规定的船舶留置的范围。

### (二) 船舶留置权的标的

船舶留置权是基于法律规定产生的法定担保物权,当债权人行使权利时,只需自行留置所占有的船舶即可,不需要申请法院予以扣押船舶来实现。

我国《海商法》第25条未强调被留置船舶必须属于债务人所有,实践中,一般认为被留置的船舶须是债权人以合法方式占有的债务人所有或经营的船舶,且是与债权的发生有牵

连关系的当事船舶。

### (三) 船舶留置权担保的债权项目

根据我国《海商法》第 25 条的规定,船舶留置权所担保的债权仅限于造船人的造船费用和修船人的修船费用。

### (四) 船舶留置权的受偿顺序

船舶留置权以占有船舶为前提,因而同一船舶上不可能同时存在两个或两个以上的船舶留置权,但其可能与船舶抵押权或船舶优先权并存。我国《海商法》规定了船舶留置权与船舶抵押权、船舶优先权并存时的受偿顺序,即船舶建造人和船舶修理人等取得的船舶留置权优先于船舶抵押权,而后于船舶优先权受偿。

### (五) 船舶留置权的取得与消灭

船舶留置权的设定由法律明确规定,在符合法律规定的留置权的条件下,船舶留置权即告成立,而不管当事人双方是否在主合同中约定留置权条款。根据船舶留置权的概念,当海事债权人基于合同或法律规定占有债务人的船舶,因该船舶产生的债权已至清偿期而未受清偿时,债权人即取得了船舶留置权。

我国《海商法》第 25 条第 2 款规定,船舶留置权在造船人、修船人不再占有所造或者所修的船舶时消灭。据此,船舶留置权可因下列法律事实的出现而消灭:①被留置的船舶灭失;②债权人丧失对船舶的占有;③债务人另行提供担保并被债权人接受;④被担保的债权消灭。

## 三、船舶优先权

### (一) 船舶优先权的概念

目前,国际上对船舶优先权(Maritime Lien)并无公认的定义。我国《海商法》第 21~30 条规定了船舶优先权的有关问题。按照第 21 条的规定,船舶优先权,是指海事请求权人依照该法第 22 条的规定,向船舶所有人、光船承租人、船舶经营人提出海事请求,对产生该海事请求的船舶具有优先受偿的权利。这一规定明确了船舶优先权的一项特性,即由法律规定的海事请求才具有船舶优先权,这种优先受偿权利不能通过双方合同规定,而是必须由法律规定。

船舶优先权同海上救助、共同海损、海事赔偿责任限制等一样,是海商法所特有的法律制度,其主要目的在于提高船舶营运的安全和效能,保护海事请求权人的利益。船舶优先权作为一种权利,是海商法赋予某些法定的海事债权人的一种特权,是一种可以在法定期限内通过司法程序扣押、拍卖与债权产生有关的当事船舶,并对拍卖价款享有优先受偿的权利。

### (二) 船舶优先权的标的

船舶优先权的标的是指船舶优先权的权利主体根据法律规定可以扣押并拍卖的财产。对此,国际公约及各国法律对船舶优先权的标的范围的规定不尽相同。有的法律或公约只规定了当事船舶,有的还规定了运费及“附属利益”。根据我国《海商法》第 21 条的规定,船舶优先权的标的是产生海事请求的当事船舶,包括船舶属具。

### (三) 船舶优先权担保的债权项目

由于各国政治、经济和法律制度的不同,被列入船舶优先权的项目也有很大差异。就项目数量而言,英国控制得较严,只有船舶碰撞损害、救助报酬、船员工资及风险抵押贷款等少数几项请求被列入船舶优先权;在美国,列入船舶优先权的范围较为广泛,除了类似英国法

律中所列的几个项目外,还将船舶修理、补给、拖带、人坞等费用的请求以及为船舶提供其他服务所引起的请求,也都列入了船舶优先权的范畴。我国《海商法》第 22 条规定,下列各项海事请求具有船舶优先权:

(1) 船长、船员和在船上工作的其他在编人员根据劳动法律、行政法规或者劳动合同所产生的工资、其他劳动报酬、船员遣返费用和社会保险费用的给付请求;

(2) 在船舶营运中发生的人身伤亡的赔偿请求;

(3) 船舶吨税、引航费、港务费和其他港口规费的缴付请求;

(4) 海难救助的救助款项的给付请求;

(5) 船舶在营运中因侵权行为产生的财产赔偿请求。

载运 2 000 吨以上的散装货油的船舶,持有有效的证书,证明已经进行油污损害民事责任保险或者具有相应的财务保证的,对其造成的油污损害的赔偿请求,不属于前款第 5 项规定的范围。

由此可见,我国《海商法》仅规定了船员工资、人身伤亡、港口规费、救助款项和侵权行为造成的财产损失等少量海事请求具有船舶优先权,将具有强制保险或财务担保证明的油污损害、一般货运合同损失以及船舶供应等海事请求排除在外。

#### (四) 船舶优先权的受偿顺序

船舶优先权的受偿顺序是指船舶优先权得以清偿的先后次序,即两个或两个以上的优先权竞合时,如何决定其效力的优劣次序问题。它既包括船舶优先权与其他担保物权或请求权并存时的受偿顺序,也包括船舶优先权担保的同类债权之间和不同债权并存时的受偿顺序。对此,各国海商法的规定有所不同。

##### 1. 船舶优先权与船舶抵押权、船舶留置权之间的受偿顺序

我国《海商法》第 25 条规定,船舶优先权优先于船舶留置权受偿,船舶抵押权后于船舶留置权受偿。由此可见,船舶优先权与其他担保物权或请求权并存时的受偿顺序,首先是船舶优先权,其次是船舶留置权,然后是船舶抵押权,最后是一般债权。此处的留置权仅指造船人、修船人为保证造船或修船费用得以偿还而留置所占有的船舶的权利。

##### 2. 船舶优先权担保的不同债权之间的受偿顺序

船舶优先权担保的不同债权之间的受偿顺序是指数个不同海事请求并存时,船舶优先权的受偿顺序。对此,有些国家采用列明式,有些国家只规定了原则,例如保护船员利益原则、因侵权产生的债权优先于因合同产生的债权的原则、人身伤亡的债权优于财产损害的债权的原则、为其他债权的受偿创造条件的债权优于其他债权的原则等。我国《海商法》采用列明式,即按照第 22 条排列的五种海事请求的顺序,依次受偿;但是,海难救助的海事请求后于前三项发生的,应当先于前三项受偿。

##### 3. 船舶优先权担保的同类债权之间的受偿顺序

船舶优先权担保的同类债权之间的受偿顺序是指数个相同的海事请求并存时,船舶优先权的受偿顺序。这类债权受偿顺序确定的原则有航次原则、债权发生时间原则和时间倒序原则。航次原则、债权发生时间原则,是指发生同一航次中的同类债权不分发生时间的先后,同时受偿,不足受偿的,按比例受偿;发生在不同航次中的同类债权,按航次发生时间的先后依次受偿。时间倒序原则仅适用于海难救助和共同海损两项债权,即对于后发生的海难救助或共同海损请求,在受偿时应排在其他船舶优先权担保的债权之前。我国《海商法》

第23条规定,同类债权,不分先后,同时受偿;不足受偿的,按比例受偿。而海难救助款项给付请求中有两个海事请求的,后发生的先受偿。

此外,在上述各项债权受偿之前,根据《海商法》第24条的规定,应将为行使船舶优先权而产生的诉讼费、保存及拍卖船舶和分配价款而产生的费用,以及为海事请求人共同利益而支付的其他费用,从船舶拍卖所得价款中先行拨付。

### (五) 船舶优先权的取得、转移和消灭

#### 1. 船舶优先权的取得

船舶优先权作为一种担保物权,是为了保护法律明确规定的海事请求而设置的,并因特定海事请求权的出现而产生,目的是使该海事请求权能够优先得到清偿。船舶优先权与其所保护的海事请求同时产生,即只要法律规定的海事请求一经产生,该海事请求权人即享有船舶优先权,无须与任何人协议,也不需要登记或占有船舶。各海运国家的立法及有关国际公约对此规定比较一致。

#### 2. 船舶优先权的转移

船舶优先权是与法律规定的特定海事请求权同时产生的,具有从属性。船舶优先权能否随海事请求的转移而转移,各国法律规定不一。有些国家禁止其转移;有些国家规定,船舶优先权不能单独转移,只能与其担保的海事请求权同时转移。我国《海商法》第27条规定:“本法第22条规定的海事请求权转移的,其船舶优先权随之转移。”

#### 3. 船舶优先权的消灭

船舶优先权最重要的特点是随船而行。不管船舶的所有权或船旗发生多少次更换,对船舶的船舶优先权始终存在,即船舶优先权不因船舶所有权的转让而消灭。产生具有船舶优先权的海事请求的船舶所有人对海事请求负有赔偿责任;在船舶转让给新船东后,该新船东虽然对该海事请求不负责任,但请求人仍可对船舶行使船舶优先权,通过申请法院扣押和拍卖船舶来实现债权。也就是说,船舶优先权认船不认人。基于此种原因,新船东购买船舶时,一定要通过法院公告等方式清除可能随附在船舶上的由船舶优先权担保的债务。但是,船舶优先权也不是永不消灭的,根据我国《海商法》第26条、第29条的规定,船舶优先权在下列情况下消灭:

- (1) 具有船舶优先权的海事请求,自优先权产生之日起满一年不行使;
- (2) 船舶经法院强制拍卖;
- (3) 船舶灭失;
- (4) 船舶转让时,船舶优先权自法院应受让人申请予以公告之日起满60日不行使的。

需要注意的是,船舶优先权的消灭并不意味着其担保的债权也随之消灭。按照我国民法基本原理,已经丧失了优先权的债权就变成了普通债权,仍可要求债务人偿还。

### 【案例讨论】

1. B船于2008年9月因欠35万元修船费而被留置,2008年12月修船人申请法院拍卖B船。2008年12月20日法院发布拍卖公告。经权利登记,B船同时负有船舶抵押权所担保的债权80万元,已登记,受偿期限为2010年6月1日止;2008年2月欠船员遣返费5万元;2008年4月欠港口规费5万元;2008年6月欠人身伤亡费5万元;2008年7月欠救助费5万元;2008年7月欠营运中财产损害赔偿费5万元。B船拍卖所得100万元。