

“十二五”国家重点图书出版规划项目



张丽英 主编

海 商 法

(第四版)

HAI

SHANG

FA

政法大学出版社

“十二五”国家重点图书出版规划项目
21世纪普通高等教育法学精品教材

海


商

法

(第四版)

◆ ◆
主 编 张丽英
撰 稿 人 (以撰写章节先后为序)

张丽英 范晓波 焦杰
祁欢

 中国政法大学出版社

- 声 明
1. 版权所有，侵权必究。
 2. 如有缺页、倒装问题，由出版社负责退换。

图书在版编目（C I P）数据

海商法/张丽英主编. —4版— 北京:中国政法大学出版社, 2015. 5
ISBN 978-7-5620-5974-5

I. ①海… II. ①张… III. ①海商法 IV. ①D996. 19

中国版本图书馆CIP数据核字(2015)第079807号

出 版 者 中国政法大学出版社
地 址 北京市海淀区西土城路25号
邮 箱 fadapress@163.com
网 址 <http://www.cuplpress.com> (网络实名: 中国政法大学出版社)
电 话 010-58908435(编辑部) 58908334(邮购部)
承 印 固安华明印业有限公司
开 本 720mm×960mm 1/16
印 张 24.5
字 数 440千字
版 次 2015年5月第4版
印 次 2015年5月第1次印刷
印 数 0001~3000
定 价 45.00元

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
但请勿去除文件宣传广告页面

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>



作者简介

张丽英 中国政法大学法学教授、博士生导师，法学博士。多伦多大学法学院、香港大学法学院、安特卫普大学、美国天普大学法学院、英国牛津大学等访问学者。现任中国政法大学国际教育学院院长，前国际法学院副院长，海商法研究中心主任，中国海事仲裁委员会仲裁员，中国律师协会注册律师，中国海商法协会常务理事，中国国际经济法学会常务理事，中国法学会 WTO 研究会常务理事。研究领域包括海商法、国际经济法和 WTO 法律制度。所著《海商法学》及主编的《海商法》被评为北京市精品教材，主讲的《海商法》获得北京市精品课程。先后在国内外权威和核心期刊发表过多篇论文。主持或参加了国家社科基金项目、司法部、教育部、交通部等省部级以上科研项目十余项。

范晓波 中国政法大学教授，法学博士。美国杜肯大学访问学者。兼任中国国际经济法学会理事，中国法学会 WTO 研究会理事，北京国际经济法学会理事，北京国际法学会理事。研究领域包括海商法、国际金融法、国际经济法。发表“各国对《船舶司法出售国际承认公约草案第二稿》的评论”等论文二十余篇，出版教材和著作十余部。主持司法部、教育部、中国法学会等项目十余项，所参编教材曾获司法部全国法学教材和科研成果二等奖。

焦杰 中国政法大学副教授，法学博士。加拿大蒙特利尔大学法学院访问学者。现任中国政法大学中加法律研究中心主任，海商法研究中心副主任，公证法研究中心副主任，加拿大蒙特利尔大学法学院国际商法及贸易法研究中心研究员。研究领域包括国际经济法、海商法、国际贸易法。2011 年曾获蒙特利尔大学法学院颁发的杰出贡献奖章和奖状。先后在国内外法学刊物和国内核心期刊发表过多篇论文，并参加多部教材的编写。此外，还主持或参加了多项科研项目。

祁欢 中国政法大学副教授，法学博士。现任中国政法大学国际经济法

II 海商法

研究所副所长，反垄断和投资研究中心主任，海商法研究中心副主任，兼任中国国际经济法学院理事。在法国巴黎第一大学“中法欧洲法项目”中获得第三阶段学位。德国弗莱堡大学访问学者，中国对外经济贸易大学访问学者。研究领域包括国际经济法、海商法、国际投资法、竞争法、WTO法律制度。先后在国内权威和核心期刊发表过多篇论文。主持或参加了教育部、商务部、国务院等多项科研项目。

· 出版说明

“十二五”国家重点图书出版规划项目是由国家新闻出版总署组织出版的国家级重点图书。列入该规划项目的各类选题，是经严格审查选定的，代表了当今中国图书出版的最高水平。

中国政法大学出版社作为国家一级出版社，有幸承担规划项目中系列法学教材的出版，这是一项光荣而艰巨的时代任务。

本系列教材的出版，凝结了众多知名法学家多年来的理论研究成果，全面而系统地反映了现今法学教学研究的最高水准。它以法学“基本概念、基本原理、基本知识”为主要内容，既注重本学科领域的基础理论和发展动态，又注重理论联系实际以满足读者对象的多层次需要；既追求教材的理论深度与学术价值，又追求教材在体系、风格、逻辑上的一致性。它以灵活多样的体例形式阐释教材内容，既推动了法学教材的多样化发展，又加强了教材对读者学习方法与兴趣的正确引导。它的出版也是中国政法大学出版社多年来对法学教材深入研究与探索的职业体现。

中国政法大学出版社长期以来始终以法学教材的品质建设为首任，我们坚信“十二五”国家重点图书出版规划项目的出版，定能以其独具特色的高文化含量与创新性意识成为集权威性品牌价值于一身的优秀法学教材。

中国政法大学出版社

第四版说明

由中国政法大学出版的《海商法》教材已再版多次，本次修订主要体现在船舶部分，加入了2014年《关于外国船舶司法出售及其承认的国际公约草案》（简称“北京草案”）的相关内容。另外，对各章的拓展阅读书目进行了更新。

本教材由张丽英主编，各章分工如下：

张丽英：第一至七章，第九章原版部分，第十章第一节，第十三章修订部分。

范晓波：第八章、第十一章、第十二章。

焦杰：第九章修订部分。

祁欢：第十章第二节、第三节。

张丽英
2015年1月20日
于法大

第三版说明

由中国政法大学出版的《海商法》教材已再版多次，本次编入 21 世纪系列教材。一方面在体例上与该系列进行了统一，另一方面，在内容上进行了修改，主要涉及以下内容：

1. 关于《物权法》对《海商法》的影响。考虑到《物权法》的实施对船舶法律性质及船舶物权上的影响，对船舶不同于一般动产的特殊性、船舶物权、船舶共有、船舶抵押权等与《物权法》相关的内容进行了调整。增加了船舶留置权的内容。

2. 关于船舶登记。考虑到近年来船舶登记方面的发展，对方便旗的相关内容进行了调整，并增加了有关第二船舶登记制度，以及中资方便旗船“特案免税登记政策”的内容。

3. 在船员方面，增加了有关《中华人民共和国船员条例》及相关配套规章的内容，以及外派船员的相关内容；增加了有关《海员协议条款公约》的内容等；增加了《海事诉讼特别程序法》（以下简称《海诉法》）及最高人民法院《关于适用〈中华人民共和国海事诉讼特别程序法〉若干问题的解释》（以下简称《海诉法司法解释》）有关船员工资纠纷不需要劳动仲裁前置程序的内容。

4. 在货运方面，对海上货物运输合同的当事人进行了重新梳理。增加了有关 2009 年最高人民法院通过的《关于审理无正本提单交付货物案件适用法律若干问题的规定》的内容，以及 2008 年 12 月 11 日通过的《鹿特丹规则》的内容。

5. 在旅客运输方面，增加了《2002 年海上旅客及其行李运输雅典公约》的相关内容。

6. 在船舶碰撞方面，增加了 2008 年最高人民法院通过的《关于审理船舶碰撞纠纷案件若干问题的规定》的内容，以及《海诉法》和《海诉法司法解释》有关船舶碰撞程序、证据等方面的内容。

7. 在海难救助方面，增加了劳氏救助格式合同在 2000 年的修改中涉及特殊补偿的 SCOPIC 条款的内容，并修改了中国适用的救助格式合同部分。

IV 海商法

8. 在共同海损方面,增加了2004年《约克—安特卫普规则》的内容以及《海诉法》和《海诉法司法解释》中有关共同海损的内容。

9. 在责任限制方面,加入了1994年修订公约的内容以及《海诉法》和《海诉法司法解释》中有关责任限制程序的内容。

10. 在海上保险部分,依2009年修订的《中华人民共和国保险法》在内容上进行了调整,并加入了2006年最高人民法院《关于审理海上保险纠纷案件若干问题的规定》的相关内容以及《海诉法司法解释》有关代位求偿的内容。

11. 第十三章增加了《海诉法司法解释》的相关内容。

本教材由张丽英主编,各章分工如下:

张丽英:第一至七章,第九章原版部分,第十三章修订部分。

范晓波:第八章、第十一章、第十二章。

焦杰:第九章修订部分。

郭瑜:第十三章原版部分。

张丽英
2010年9月29日
于法大

| 目 录 |

第一章 绪 论	1
第一节 海商法的概念和性质 / 1	
第二节 中国海商法的特点 / 6	
第三节 海商法的渊源及法律的适用 / 9	
第二章 船 舶	13
第一节 船舶概述 / 13	
第二节 船舶所有权 / 23	
第三节 船舶抵押权和船舶留置权 / 25	
第四节 船舶优先权 / 29	
第五节 有关船舶的公约 / 37	
第三章 船 员	46
第一节 船 员 / 46	
第二节 船 长 / 54	
第四章 海上货物运输合同	59
第一节 海上货物运输合同概述 / 59	
第二节 提 单 / 69	
第三节 海上货物运输国际公约 / 85	
第四节 航次租船合同 / 105	
第五节 国际多式联运 / 124	
第五章 海上旅客运输合同	130
第一节 海上旅客运输合同的概述 / 130	
第二节 海上旅客运输承运人的责任和权利 / 131	
第三节 有关旅客运输的国际公约 / 134	

第六章 船舶租用合同	139
第一节 定期租船合同 / 139	
第二节 光船租赁合同 / 157	
第七章 海上拖航合同	166
第一节 海上拖航合同概述 / 166	
第二节 海上拖航合同的内容 / 167	
第八章 船舶碰撞	173
第一节 船舶碰撞的概念 / 173	
第二节 船舶碰撞的损害赔偿 / 177	
第三节 有关船舶碰撞的国际公约 / 192	
第九章 海难救助	199
第一节 海难救助概述 / 199	
第二节 海难救助的构成要件 / 204	
第三节 海难救助合同 / 214	
第四节 救助报酬的确定及分配 / 222	
第五节 有关海难救助的国际公约 / 226	
第六节 特别补偿制度的新发展 / 231	
第十章 共同海损	239
第一节 共同海损的概念及历史沿革 / 239	
第二节 共同海损的性质及构成要件 / 242	
第三节 共同海损的牺牲和费用 / 249	
第四节 共同海损的理算 / 261	
第十一章 海事赔偿责任限制	275
第一节 海事赔偿责任限制概述 / 275	
第二节 海事赔偿责任限制制度的内容 / 280	
第三节 海事赔偿责任限制基金的设立程序 / 290	
第四节 有关海事赔偿责任限制的国际公约 / 296	
第十二章 海上保险合同	302
第一节 海上保险概述 / 302	
第二节 海上保险合同订立的基本原则 / 307	

第三节	海上保险合同	/ 316
第四节	海洋货物运输保险险别	/ 323
第五节	船舶保险	/ 335
第六节	海上保险的赔付	/ 341
第七节	保赔保险	/ 350
第十三章	海事诉讼法 356
第一节	海事诉讼管辖	/ 357
第二节	海事请求保全	/ 360
第三节	其他海事诉讼制度	/ 368
第四节	海事审判特殊程序	/ 371

第一章

绪论

本章学习目的与要求

本章的教学目的是使学生理解海上运输关系和船舶关系的含义，海商法的适用范围，以及中国海商法的特点。了解海商法作为一个法律部门，其渊源的多样性。要求学生明确海商法作为一个法典的性质属于民法特别法。

本章关键词

海商法 海上运输关系 船舶关系 适用范围 民法特别法
海商法的渊源

第一节 海商法的概念和性质**一、海商法的历史**

海商法作为一个独立的法律部门是伴随着航海贸易发展起来的。航海贸易在以前是指商人航海“自运自销”，即以前的船货是不分家的，船主就是货主。船主在某地装货后，即随船而行，到达目的地后将货卖出，再在当地办货后继续航行。如果在中途航行经费发生困难，船主就会将船舶抵押以取得现金继续航行。这种经营方式是与当时低下的科技发展水平分不开的。由于海上风险大，通讯又受到限制，航海实际上是一种冒险，不能形成一个行业。在轮船出现以后，航海产生的风险比帆船时代大大地降低了。无线电的出现，使得船主再也不用随船而行了，他可以在岸上通过无线电同时控制几条船，这就使得航海发展为一个行业成为一种可能。据记载，公元前9世纪，罗得人和腓尼基人已开始在欧、亚、非三洲从事海上贸易，其在航海活动中形成的习惯经过日久的汇集即形成了后人称为“罗

得法”的习惯法。^[1]在中世纪,随着航海贸易的不断发展,在欧洲相继编纂了适用于不同区域的《奥列隆惯例集》(*Lex Oleron*)、《维斯比海法》(*Rules of Wisby*)和《康索拉多海商法典》(*Lex Consolato*),三大海法均由私人编纂,适用的效力极为有限。近代第一部海商法是法国国王路易十四1681年颁布的《海事赦令》。1808年的《法国商法典》又将该“赦令”的内容收入,成为商法典的第二编。此后,许多国家都制定颁布了海商法。

近代欧洲各国的独立及民族主义的影响使以国家的名义立法成为一种趋势,并形成了内容广泛的综合性大法典。该时期的立法活动由于受到了中央集权制的影响表现出航海贸易国际化和海事立法国内化的矛盾。1897年,国际海事委员会在比利时的安特卫普成立,标志着现代海商法时代的开始。该组织的宗旨是“通过各种适当途径和行动在所有领域统一海商法,为此,推动建立国家海商法协会,并与其他国际组织合作”。在同一时期,联合国在伦敦成立了政府间海事协商组织(后改名为国际海事组织;International Maritime Organization,简称IMO)。联合国贸发会议也积极参与了海商法统一的运动。在这主要的三个国际组织的促动下,许多关于国际海事的国际公约得以制定。

新中国成立前,国民党政府也曾于1929年制定了海商法。1949年新中国成立以来,中国政府颁布了一系列海商单行法规,并批准参加了一些国际公约。从1952年我国就开始了海商法的起草工作,于1963年完成了第九稿。“文化大革命”中,立法工作停顿了下来,后又于1981年重新开始了起草工作。1992年11月7日第七届全国人大常委会第二十次会议通过了《海商法》,该法于1993年7月1日施行。我国海商法从开始起草到通过共经历了40年的时间,它是新中国成立以来第一部以国际条约为基础的立法。

二、海商法的概念

(一) 广义海商法和狭义海商法

对海商法的定义因广义和狭义的角度不同而有所不同,广义的海商法常常是从海商法这一法律部门的角度对海商法进行界定。海商法作为一个独立的法律部门,目前在国际上没有统一的定义,学者的观点也不尽相同。有观点认为:“广义的海商法是以与海上运输和船舶有关的社会关系为调整对象的一切法律规范的总和。”^[2]从调整关系的性质上说,广义的海商法既调整平等

[1] 一般认为古代第一部海事习惯法是公元前出现的调整地中海沿岸海上商业活动的《罗得法》(*Lex Rhodia*),原文虽以无法查找,但从散见于罗马法学家的著作中可发现对于共同海损、海上保险等方面规定的遗迹。

[2] 司玉琢:《海商法专论》,中国人民大学出版社2007年版,第6页。

主体之间的横向民事关系，又调整纵向的行政关系。从规范上说，广义的海商法包括民商事法律规范、海运行行政规范和涉及海运的刑事法律规范。从渊源上说，广义的海商法包括国内立法及相关司法解释、国际惯例、国际条约，在普通法国家还包括国内判例。狭义的海商法则只调整海上运输关系和船舶关系中平等主体之间的横向民商事关系。我国海商法法典采用了狭义海商法的表现形式。

（二）中国海商法的概念

依《中华人民共和国海商法》（以下简称《海商法》）第1条的规定，海商法是调整海上运输关系和船舶关系的法律规范的总和。从该条规定可以看出，我国海商法主要调整两大法律关系，即海上运输关系和船舶关系。“海上运输关系”主要指承运人、实际承运人和托运人、收货人或旅客之间，船舶出租人和承租人之间有关船舶运输的法律关系。这类关系属于横向的民事或商事关系，具体体现为各种合同关系，例如，以提单为书面表现形式的班轮运输合同、旅客运输合同、航次租船合同、定期租船合同、海上拖航合同等。“船舶关系”指船舶所有人、船舶经营人、出租人与承租人之间、船舶抵押人与受押人之间、保险人和被保险人之间、救助人与被救助人之问、海上侵权行为所涉及的当事人之间以船舶作为财产形成的法律关系。这类法律关系又可概括为三类：①合同关系，例如，保险合同、海难救助合同、船舶建造合同、船舶抵押合同、光船租赁合同等。②海上侵权关系，主要指船舶发生碰撞时产生的有关当事人之间的关系。③因海上特殊风险而产生的法律关系，例如，共同海损、责任限制等。

三、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惯例发展而来。在其形成与发展的过程中，对海商法的性质一直争论不休。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、行政法与民商法等角度提出了各自的看法。有人认为其属于民法，有人认为应将其归入商法，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

而从海商法这个法律部门来说，其调整的内容较多，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，它实际上已发展形成了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受海商法的支配。海商法虽然属于私法，但船舶登记、航海文书、船舶国籍这些航港行政的内容也应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属商法的内容也应适用海商法的规定。因此，广义地说，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，它并不以商事为限，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

仅从法典的角度来分析，海商法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长达350条。后将海商法定位在民法性质的特别法这一基点上，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”一章、“船员资格”一章均被取消，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，将来由交通部制定专门的行政法规。关于船长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，因为我国已有《海上交通安全法》和《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；在海商法的效力范围上，其效力可及于本国海域的外国船舶、外国海域的本国船舶以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法律关系，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，海商法是具有较强国际性的

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》关于侵权行为为损害赔偿的规定。

四、海商法的适用范围

（一）“水域”的范围

依海商法的规定，海商法在水域上适用于海洋和沿海（有些章节不适用于沿海），依我国《海商法》第2条之规定，《海商法》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。海商法属于海法，其许多内容是针对海上特有的风险的，因此，海商法的适用在地域上一向有一定的要求，一般也会对海与非海有一个界定，例如，英国过去以江河入口处的第一道桥梁作为海与非海的界线，因为海船较大，一般不能从桥梁下通过。

因为海商法重心在“海”，从海上伸入内陆的“水”，应以海船能达到的“水”为标准，适用海商法，海船不能达到的地方是海的止境，即使其上游变宽变深又可供海船航行了，如江河湖泊地带，仍不能视其为与海相通的水域，这些区域也不应适用海商法。当然，可供船舶航行也不是绝对的，如在海边的浅滩部分或海湾处，虽然其深度不能供海船航行，但仍是海的一部分，如在这些地方发生船舶碰撞、共同海损、救助、船舶搁浅等事件，仍应适用海商法的规定。而对于一些本来不能供海船航行的地带，但由于洪水等临时性的原因而使海船可以航行了，仍不能使其变为海商法中的“水”，因而不能适用海商法。

（二）“船舶”的范围

“船”是从事海上活动的必要物，海商法中的“船”不是一般意义上的船舶，依我国《海商法》第3条的规定，《海商法》所称船舶，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总吨以下的小型船艇除外。

依《海商法》的规定，总吨位未满20吨的船舶为小船。不足上述吨位的船舶不适用海商法。军用船舶是供作战用途的船舶，而不是商船，不适用海商法的规定，公务船舶指专用于公务目的的船舶，此类船舶的使用不是以营利为目的，其地位也与商用船舶不同，因此也不适用海商法的规定。

（三）“事项”的范围

“事”指“海商法调整的事件”，在事件上，适用于海商法的“事件”要求

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”，但又限于商事。并非发生在海上的事件就一定由海商法调整，例如，在公海上的船舶上发生的犯罪视为陆上的犯罪，应由刑法来调整，而不是海商法来调整。在船上发生的事件也并不一定适用海商法，例如，在海上航行中的船舶上订立的婚约不是海上契约，仍应适用婚姻法的有关规定，而不适用海商法的规定。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、海上商业事件、航海商务等，虽然没有发生在海上或与海相通的水域，但仍应适用海商法，因为这些“事件”是海商法调整范围之内的事件。

■ 第二节 中国海商法的特点

海商法所调整的特定社会关系决定了它与其他法律部门所不同的特点：
①海商法具有较强的涉外性，从事国际的航海业必须遵守国际上共同遵从的一些原则，这就使得海商法这一国内法在立法时就不得不考虑国际公约与国际惯例的规定。
②海商法具有较强的专业性，其立法也应反映当今科技的发展，而不能滞后于科技的发展。
③海商法所涉及的许多制度具有明显的特殊风险性，其法律规定也往往表现出与一般的法律原则所不同的特点，例如，民法中的损害赔偿责任一般是没有责任限制的，而由于海上航行的特殊风险，有关国际公约规定了海事索赔责任限制制度。中国的《海商法》在立法过程中考虑到了上述的特点，在《海商法》的立法方式及立法的内容上显示了下述突出的特点。同时，在我国《海商法》于1992年通过后，在十几年的实施过程中也发现了一些需要完善的地方。

一、中国海商法是一部以国际条约和国际惯例为基础的法律

海商法虽然是国内法，但由于海上运输具有较强的国际性，各国在制定其国内的海商法时不得不参照国际条约及国际惯例，以求得与国际海运中所遵循的法律原则的相对统一性。我国以往的国内立法在对国际条约的态度上主要是以参照为主，更强调我国的特色，对将国际条约中的实质性条款全部引入国内立法持非常谨慎的态度。我国的海商法第一次创设了在我国立法上将国际条约融入国内立法，将国际惯例引入国内立法的做法。其具体表现为：

1. 以国际条约为基础。有关如何将国际立法纳入国内立法的问题，我国在海商法之前没有相应的立法实践。在海商法的起草过程中，立法者曾采用了有选择地列入国际公约中的关键性条款的做法。但在咨询外国知名的海商法专家时，却被理解为列入的条款是准备接受的条款，未列入的则是不准备接受的。而实际上立法者的本意并非如此。最后，考虑到国际公约本身条款

之间具有严格的逻辑性，我国海商法采用了在有些部分将公约的实质性条款全部引入，在有些部分有选择地引入的方法。例如，海上旅客运输合同一章，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》（以下简称《1974年雅典公约》）制定的。船舶碰撞一章是参照《1910年统一船舶碰撞某些法律规定的国际公约》（以下简称《1910年碰撞公约》）制定的。在海事赔偿责任限制上，海商法是参照《1976年海事赔偿责任限制公约》制定的。结合中国的国情，选择引入国际公约的规定这一特点在海上货物运输合同一章中表现最为突出。关于国际海上货物运输，国际上有三个现行有效的公约，即《1924年统一提单的若干法律规则的国际公约》（以下简称《海牙规则》）、《1968年修改统一提单的若干法律规则的国际公约的议定书》（以下简称《维斯比规则》）和《1978年联合国海上货物运输公约》（以下简称《汉堡规则》）。立法者在制定海商法时，结合了我国的实际情况，根据上述三个公约的不同特点，分别就不同的问题引入了不同公约的规定。

2. 以国际惯例为基础。国际惯例指在长期反复实践中形成的，为大多数国家所接受的，具有一定法律拘束力的行为规则。国际惯例只有在当事人表示选择适用时，才对其产生法律约束力。在国际航运中有很多国际惯例，最有名的一个就是《约克—安特卫普规则》。该规则是由国际海事委员会制定的，自1860年制定，1877年定名为《约克—安特卫普规则》以来，该规则经历了1890年、1924年、1950年、1974年、1990年和1994年的多次修改。规则属于民间性质，目前已成为各国普遍接受的国际惯例。我国《海商法》的“共同海损”一章是以我国有关共同海损的实践为基础，参照1974年的《约克—安特卫普规则》制定的。该章有关共同海损的构成要件、共同海损的牺牲和费用、共同海损的分摊、共同海损的理算等方面均采用了《约克—安特卫普规则》的规定。

二、中国海商法在立法内容上在当时具有一定的超前性

我国海商法不但具有较强的国际性，而且在吸收国际立法方面在当时还具有一定的超前性。我国海商法吸收了当时国际立法、国际惯例和国际海运实践的最新成就。在国际立法上，《海商法》吸收了一些我国尚未加入或尚未生效的公约，表现了一种将国际立法纳入国内法的超前意识。例如，在海上救助方面，吸收了在我国海商立法当时尚未生效的《1989年国际救助公约》（以下简称《1989年救助公约》）的内容（该公约于1996年7月生效）；在海事索赔责任限制方面，吸收了我国尚未加入的《1976年海事索赔责任限制公约》的内容；在海上货物运输方面，采用了我国未加入的《汉堡规则》的某些规定；在有关租船合同的实践方面，《海商法》关于光船租赁合同的规定参

考了1989年的光船租赁标准合同的内容。

在超前性方面表现最突出的是对《1989年救助公约》的引入。例如，目前在国际立法中，只有《1989年救助公约》对船长有代表船舶所有人订立救助合同的权利作出了规定，我国海商法也作了相同的规定。《1989年救助公约》有关涉及环境污染的救助的特殊补偿的规定是海上救助制度上的一项最新发展，传统的救助制度采用“无效果，无报酬”（No Cure No Pay）的原则，该原则已不能适应现代出现的一些新情况，特别是在救助有潜在污染环境危险的船舶时，救助人面临的风险越大，救助成功的机会就越小，获得救助报酬的机会也越少。如果在涉及污染的救助上继续采用“无效果，无报酬”的原则，就很难鼓励救助人去救助那些受到污染威胁的船舶。于是公约将防止和减轻污染列为救助的间接标的，即使救助不成功，救助人也能获得一定的补偿。在涉及污染的救助中采用了“无效果，也给予补偿”（No Cure Some Pay）的原则。我国海商法基本引入了有关特殊补偿的规定。依我国《海商法》第182条的规定，救助人在防止污染有效果时可以从船舶所有人处获得特殊补偿，特殊补偿可以达到救助费用的30%，受理争议的法院或仲裁机构认为适当的，可以进一步增加特殊补偿至救助费用的100%。

三、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

我国海商法所调整的关系中绝大部分为合同关系，依一般的原则，调整合同关系的法律为任意性的规范，当事人在合同中有约定的依当事人的约定，当事人没有约定的才依法律的规定。而在班轮运输方面，由于班轮运输的承运人为公共承运人，班轮运输中的承运人已形成了垄断的局面，这使得班轮运输合同的另一方当事人货方在谈判时无法与承运人处于平等的地位，为了防止承运人利用其占优势的谈判地位无限制地免除其责任，而使货方处于不利的境地，各国及国际上均有立法对承运人的责任进行强制性的规定。这就使得在有关班轮运输合同的法律规定中出现了强制性的规范。我国《海商法》中有关合同关系的规定共有130个条款，其中强制性的规定有16条，当事人不得以协议加以变更。例如，我国《海商法》中引入的《海牙规则》、《维斯比规则》、《汉堡规则》等公约的规定多属于强制性的规定。非强制性的规定当事人可以通过协议加以改变。《海商法》中共有114条规定为非强制性的规定，这些规定主要涉及航次租船合同、船舶租用合同、光船租船合同、共同海损、船舶抵押权、海上拖航合同、海上保险合同。对于这类合同，《海商法》规定的有关条款只有在合同没有约定的情况下才适用。《海商法》妥善地处理了有关合同的规定中强制性规定与非强制性规定的关系，使法律的适用更加明确。

■ 第三节 海商法的渊源及法律的适用

一、海商法的渊源

海商法的渊源分为实质上的渊源和形式上的渊源，形式上的渊源指法律规范的表现形式或出处。海商法的形式渊源即由国家机关依法制定的具有不同效力的有关海商与海事的规范性文件的表现形式。实质上的渊源指海商法的由来或其法源，从这种意义上讲，各国的海商法均或多或少采用、吸收或承袭了古代罗得海法、奥列龙法、维斯比海法及罗马法中有关海商事项的规定。

海商法作为一个法律的部门，其形式渊源具有多重性，分为国际渊源和国内渊源。国际渊源又包括国际立法和国际惯例。国内渊源主要指国内立法和相关司法解释，在英美判例法国家中，国内海商与海事判例也是海商法的渊源。

1. 国际立法。海事国际立法是由两个或两个以上的国家协商一致缔结的有关海上运输、航运安全、船舶管理及赔偿责任等方面的条约。国际条约只在缔约国之间有效，但通过当事人的选择或冲突规范的指引，有些条约在非缔约国的当事人之间也会产生法律效力。例如，《海牙规则》可以通过合同中的首要条款而对非缔约国当事人适用。《1989年国际救助公约》规定，只要有关救助的诉讼在缔约国提起，就适用该公约，而不论当事方的船旗所属国是否为缔约国。对于国内立法与国际条约的规定不统一时应如何处理的问题，国际上有不同的做法。一种做法是直接将国际条约转化为国内法，韩国即采用此种做法；另一种做法是采用二次立法的方法，依国际条约制定国内法，英国即采用此种做法。我国宪法目前尚未规定国际条约在国内适用的方式，以及国际条约与国内法在地位上的相互关系。但在民商事领域，《中华人民共和国民事诉讼法通则》（以下简称《民法通则》）规定了国际条约适用及其地位的原则，《民法通则》第142条第2款规定：“中华人民共和国缔结或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，但中华人民共和国保留的条款除外。”我国《海商法》第268条也有同样的规定。依上述规定，我国缔结或参加的民商事领域的国际条约，无须转变为国内法，而是当然纳入国内法，可以直接适用。^{〔1〕}在我国参加的国际条约与国

〔1〕 高晓力：“关于国际条约在我国涉外民商事审判中适用的调研报告”，载万鄂湘主编：《涉外商事海事审判指导》（第1辑），人民法院出版社2008年版，第208页。

内立法冲突时，应优先适用国际条约，保留除外。

2. 国际惯例。海事国际惯例是在航海贸易及航运中形成的，经过长期反复实践被当事人普遍采用和遵守的海事习惯。国际海事惯例有些是不成文的，不成文惯例的缺陷在于其含义不明，在不同的地区或不同的港口有不同的解释，容易造成法律关系的不稳定。另一些惯例则通过整理和编纂成为成文的规则，如有关共同海损理算的《约克—安特卫普规则》。该规则经当事人的选择适用而对当事人具有约束力。国际惯例对国际立法和国内立法起着重要的补充作用，依我国《海商法》第268条第2款的规定，在中国法律和中国参加的国际条约没有规定的情况下，可以适用国际惯例。

3. 国内立法。海商法的国内渊源主要指国内立法。国内立法是国家以法典形式或单行法规的形式颁布的有关航运及海商贸易的各种法规的总和。我国立法机关制定的有关海商与海事的国内立法主要有《中华人民共和国海商法》、《中华人民共和国民事诉讼法》、《中华人民共和国民法通则》、《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。国家行政部门制定的主要为一系列的海商与海事单行法规。例如，2002年国务院发布的《中华人民共和国内河交通安全管理条例》，1983年国务院发布的《中华人民共和国防止船舶污染海域管理条例》，1979年国务院批准、交通部发布的《中华人民共和国对外国籍船舶管理规则》等国家行政部门发布的规则、命令及指示等。国家立法机关制定的法律的效力要高于国家行政机关制定的规则或单行法规的效力。

4. 国内判例和司法解释。在英美普通法系国家中，国内判例也是一个重要的国内法律渊源。但在大陆法系及其他成文法国家中，判例不是国内立法，不能作为法院审理案件的法律依据。在我国国内，判例虽然不是国内法的渊源，但国内最高司法机关在司法实践中所进行的解释对下级法院的司法实践却起着指导的作用。我国属于成文法国家，虽然成文法具有稳定、明确、易于遵守等优点，但也存在着过于概括、缺乏灵活性的缺点。当遇到成文法中未予规定或规定的内容不完善的情形时，通过修改法律的方法进行完善是比较困难的，因为为了保证法律的严肃性，法律的修改往往需要相当长的时间。而司法机关的解释则可以弥补这一不足。我国的最高法院在适用法律的过程中针对某些案件作出的司法解释等对下级法院的司法实践起到了积极的指导作用。

二、海商法与其他法律的适用关系

上述各法律渊源在法律适用上的次序为：作为海商海事特别法的《船舶法》、《船舶登记法》等优于海商法适用。海商法作为民法特别法，优于民法

适用。海商法与民法规定不同的，适用海商法的规定；海商法没有规定的，才适用民法的规定。当然在大原则上，特别法又不能违背一般法。

【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和。海商法作为一个法典是具有较强性质的民法特别法。海商法的渊源具有多重性，分为国际渊源和国内渊源，国际渊源又包括国际立法和国际惯例。国内渊源指国内立法、司法解释，在英美法系国家还包括国内判例。

【思考及练习】

1. 试述海商法的性质。
2. 海商法与民法的关系是什么？
3. 我国海商法的哪些规定体现了以国际条约为基础的特点？
4. 我国海商法中的非强制性条款主要涉及哪些方面？
5. 试述海商法的渊源。
6. 请辨析下列哪几项应由我国海商法调整。（ ）
 - A. 发生在公海上中国籍船舶上的犯罪行为
 - B. 上海至汉堡的旅客运输合同
 - C. 在海上航行中的中国籍客轮上订立的婚约关系
 - D. 天津新港至温哥华的货物运输合同

【拓展阅读书目】

1. 朱曾杰：“《海商法》的回顾与展望”，载《中国海商法研究》2013年第3期。
2. 汤喆峰、司玉琢：“论中国海法体系及其建构”，载《中国海商法研究》2013年第3期。
3. 张永坚：“反思修改中国《海商法》之努力”，载《中国海商法研究》2013年第3期。
4. 徐春龙：“论海事国际惯例在中国海商法语境下的适用”，载《中国海商法研究》2013年第3期。
5. 魏东：“完善海商海事立法，推进海运强国、海洋强国战略”，载《中国海商法研究》2013年第2期。
6. 司玉琢：《海商法专论》，中国人民大学出版社2007年版。
7. 高晓力：“关于国际条约在我国涉外民商事审判中适用的调研报告”，载万鄂湘主编：《涉外商事海事审判指导》（第1辑），人民法院出版社2008年版。
8. 朱曾杰：“初论实践与海事立法的关系”，载《海商法论丛》，中国商

务出版社 2007 年版。

9. 吴焕宁：“我国海商法的昨天、今天和明天”，载《海商法论丛》，中国商务出版社 2007 年版。

10. 傅廷中：《海商法论》，法律出版社 2007 年版。

11. 张永坚：“多元化世界的国际货物运输与一元化的国际运输公约的努力”，载《海商法论丛》（2008 年），中国商务出版社 2008 年版。

12. [加] 威廉·台特雷：《国际海商法》，张永坚等译，法律出版社 2005 年版。

13. 何丽新、查瑞锋：“我国双轨制运输体制问题研究”，载吴焕宁主编：《海商法论丛（2007 年）》，中国商务出版社 2007 年版。

14. 张永坚：“国际货物运输法的发展”，载《海商法研究》（2006 年第 12 辑），北京大学出版社 2006 年版。

15. Thomas J. Schoenbaum, *Admiralty and Maritime Law*, Thomson West Pub. Co., 2004.

16. 司玉琢主编：《国际海事立法趋势及对策研究》，法律出版社 2002 年版。

17. [美] G. 吉尔摩、C. L. 布莱克：《海商法》，杨召南等译，中国大百科全书出版社 2000 年版。

18. 吴焕宁主编：《海商法学》，法律出版社 1996 年版。

19. Christopher Hill, *Maritime Law*, Lloyd's of London Press Ltd., 1998.

第二章

船舶

本章学习目的与要求

本章的教学目的在于使学生了解船舶的概念、船舶的分类、船舶吨位、船舶国籍与方便旗、船舶检验、船舶所有权、船舶抵押权和船舶优先权的内涵，理解海商法中船舶概念及船舶的性质，了解船舶所有权取得、转让和消灭的法定程序和有关船舶共有的规定，及《中华人民共和国物权法》对船舶物权的影响。理解有关具有船舶优先权的海事请求的规定，有关船舶优先权的受偿顺序的规定，有关船舶优先权随船而行的规定。

本章关键词

船舶 船舶吨位 方便旗 船舶检验 船舶物权 船舶优先权

■ 第一节 船舶概述

一、船舶的定义

船舶的定义分一般意义上的概念和法律意义上的概念，在一般意义上，船舶指一种水上浮动装置。“水上的”指水面和水中，水中的潜水艇也是船舶。“浮动的”指该装置应能漂浮并能航行，因此，固定的水上仓库、浮船坞等虽然能漂浮，但由于不能航行，所以不是船舶。“装置”指一定的构造物。木排、水上滑行器、冲浪板等虽然能漂浮，也能行走，但它们不是构造物，因此不是船舶。在海商法意义上，由于各国海商法对各类船舶的适用范围不同，对船舶所下的定义也不尽相同。有的定义较宽，有的定义则较窄。纵观各国各地区的有关立法，一般均对海上船舶与内河船舶适用不同的法律，如依英国法的规定，海上运输适用1924年公布的《海上货运法》，该法对内河运输则不适用，美国也是区分海上运输和内河运输而适用不同的法律。这种

分别适用的主要原因是海上航行远比内河航行危险，因此，在海上航行的船舶特别关注船舶的适航性；而内河航行的船舶其标准就可以略低于海上航行船舶的标准，以利于降低内河运输的成本，促进内陆经济的发展。我国《海商法》第3条从可航性、吨位、目的、区域等几个方面对《海商法》适用的船舶进行了定义。

中国《海商法》第3条规定：“本法所称的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。”从该定义可以看出，中国《海商法》从下列四个方面界定了适用于该法的船舶：

1. 可航性。可航性是指海船或海上移动装置应具有海上航行能力或海上自航能力。这里的海船包括了机动船和非机动船，海上移动装置如海上钻井平台等具有自航能力的装置。可见，“可航性”具体讲的是海上的可航性，因此，海商法适用的船舶是海船而非河船，河船的法律关系适用民法的有关规定。另外，“可航性”还指实际的航行能力，如果一个失去海上航行能力的船舶被用作仓库，则该船舶就不能适用海商法的有关规定。被固定在港口的船舶，如桥船、灯船、仓库船等，虽然有船形，也能浮在水上，但由于不以航行为目的，也不是海商法上的船舶。但如果原来是海商法意义上的船舶，只是临时被用作码头或因特别事故而暂时被固定在陆地上的暂时性不可航船舶，并不因此而失去海商法意义上的船舶的地位。“供航行”并不以“正在航行”为要件，船舶如暂时停航，仍属于海商法上的“船舶”，例如，船舶因修缮进船坞而暂被解体，仍可视为是船舶。船舶一时沉没而有被捞救或修复的可能时，仍不失其船舶性，只有无捞救或修复可能的废船或沉船才完全丧失其船舶属性。

关于水上飞机是否为船舶，有“肯定说”和“否定说”之分。“否定说”认为，水陆两用飞机，虽具有水上航行能力，但仍不能视其为船舶。^{〔1〕}“肯定说”则认为水上飞机当其在水面航行时视同船舶，应适用海商法的规定。水上飞机在水面航行时如不遵守海上航行的规则，可能会造成重大的事故，因此，海商法的规定应适用于在水上航行的飞机，一些调整海事关系的法律即采用了“肯定说”，如《1972年国际海上避碰规则》第3条即规定，“船舶”一词，指用作或者能够用作水上运输工具的各类水上船筏，包括非排水船筏

〔1〕 梁宇贤：《海商法论》，三民书局1987年版，第42页。

和水上飞机。我国1983年的《海上交通安全法》^{〔1〕}及最高人民法院的有关司法解释均将水上飞机归入了船舶的范畴。^{〔2〕}当然,在飞机飞离水面时,其所有活动即应适用航空法的有关规定,不再适用海商法。

2. 吨位。我国《海商法》不适用于总吨位20总吨以下的船舶。该吨位须由主管部门依法进行丈量,取得吨位证书。海商法的立法原意一方面在于减轻航海的风险,鼓励投资航运业,因此一些对海船优惠的规定不适用于小型船,因为小型船对远洋航运业的发展并无助益。另一方面,从安全的角度讲,《海商法》中有关航海安全的一些规定主要适用于在海上航行的大型船只,如要求主要航行内河或沿海港湾的小型船也符合这些要求,将是一种浪费。

3. 目的。海商法意义上的船舶应用于商业或民用目的,军事的、政府公务的船舶(如海关缉私船、水上警察船、检疫船、检疫船、灯船、测量船、气象船等)是非营利的用于公共事务的船舶,这两类船舶均不适用海商法的规定。公务船舶应受行政法的支配。

4. 区域。在区域上,适用于海商法的船舶须在海上及与海相通的水面或水中航行,水面不能供上述船舶航行的区域不是海商法中的“水”,在其上航行的船舶也不是海商法中的船舶。对于什么是与海相通的水面,有广义说和狭义说之分。广义说认为,如其“水”能直接或间接地与海相通,并可供20总吨以上的船舶行驶的,就可以视其为海商法所规定的水面,在其上航行的船舶也就是海商法上的船舶。

二、船舶的法律性质

(一) 船舶不同于一般动产的特殊性

船舶是可以移动的物,因此,在一般意义上船舶应属于动产。但由于船舶的价值巨大,在法律上往往将其作为不动产来对待。在2007年《中华人民共和国物权法》(以下简称《物权法》)颁布以前,对于船舶属于动产还是不动产,法律没有明确的规定。理论界有观点认为,船舶、飞行器和汽车因价值超过一般动产,在法律上应被视为不动产,其物权变动要以登记为公示方法。^{〔3〕}《物权法》将船舶置于“动产交付”一节中,表明《物权法》已明确将船舶列入动产范畴。既然船舶是动产,则除非《物权法》、《海商法》等法

〔1〕 我国1983年《海上交通安全法》在“附则”中规定:“船舶,是指各类排水或非排水船、筏、水上飞机、潜水器和移动式平台。”

〔2〕 我国最高人民法院1995年8月18日发布的《关于审理船舶碰撞和触碰案件财产损害赔偿的规定》第16条在解释“船舶”时也包括了水上飞机。

〔3〕 参见吴焕宁主编:《海商法学》,法律出版社1996年版,第25页;梁慧星:《中国物权法草案建议稿》,社会科学文献出版社2000年版,第109页。

律有特别规定,《物权法》有关动产的规则应适用于船舶。

《物权法》和《海商法》对船舶不同于动产的特别规定主要体现在物权和担保上。在物权上,船舶采用登记公示主义。《物权法》第24条规定:“船舶、航空器和机动车等物权的设立、变更、转让和消灭,未经登记,不得对抗善意第三人。”该条规定与《海商法》第9条的规定相一致,均在船舶物权上采用了登记公示主义,未经登记的,不得对抗第三人。既区别于一般动产的交付转移所有权,又区别于不动产的登记生效主义。该规定意味着当事人有关船舶所有权的转移未经登记的,并不影响依法订立的船舶所有权转让合同的效力,尽管当事人之间的此种船舶所有权变动不得对抗第三人。在担保上,依民法原理,一般对动产是设定转移占有的质权,对不动产则是设定抵押权。船舶作为担保物多用于船舶融资,如债权人担保而转移船舶的占有,则影响船舶的营运,也使船舶融资失去意义。因此,在担保上,对船舶是设定不转移占有的抵押权。

(二) 船舶的人格化

船舶是产权的对象,但人们在法律上常常将船舶视同自然人或法人,学者称其为船舶的“人格化”。^[1]船舶的人格化所强调的是船舶的法律属性,人格化使船舶从客体的地位上升为船舶自然人的地位。船舶与自然人有许多相似的特征,例如,船舶有国籍、船名、船籍港、船龄和吨位,船舶的生存期是从下水起到失去航行能力为止的一段期间。船舶的人格化使船舶的法律地位发生了与一般物不同的变化。在英美法中,船舶可以产生责任,因此,也就出现了以船舶作为当事人一方的“对物诉讼”,即将船舶作为诉讼的主体。^[2]这种诉讼的传票不必送达船舶所有人,只需贴在船舶的桅杆上,就视为适当地送达了当事人。船舶还可以承担责任,“由船舶造成的人身伤害或财产损失须由船舶自身负责赔偿,即过失方是船舶,而不是其所有人”^[3]。海事优先权制度也带有船舶人格化的色彩,某些法律规定的请求受海事优先权的担保,在船舶转让后,原债权人仍可以申请扣押该船,并从拍卖所得的价款中优先受偿,似乎债务人是“船舶”,而不是原船舶所有人。船舶的人格性具体表现如下:

1. 船舶的名称。与自然人和法人一样,船舶也有船名,船名经主管机关登记后,不能任意变更,如需变更应有正当理由,并经主管机关许可。通常

[1] 吴焕宁主编:《海商法学》,法律出版社1996年版,第26页。

[2] 司玉琢主编:《新编海商法学》,人民交通出版社1991年版,第70页。

[3] Christopher Hill & Julius Starforth, *Arrest of Ships*, Lloyd's of London Press, 1985, p. 3.

出现本船与他船船名相同、船舶所有权发生转移等情形可以作为更改船名的理由。船名须标志于船体上，动力船的船名应标明在船艏左右两舷上或船艉中央明显部位，非动力船船名应在船艉部两舷明显部位。

2. 船舶的国籍。船舶的国籍与自然人与法人的国籍一样，是区别本国船和外国船的依据。自然人可以无国籍或具有双重国籍，但船舶则不可以无国籍，也不可以具有两个以上的国籍。无国籍的船舶被视为海盗船，任何国家均可以对其进行捕获。

3. 船舶的住所。如同自然人和法人有住所一样，船籍港即为船舶的住所，船籍港是船舶业务活动所涉及的法律关系的中心。

4. 船舶的生存期。船舶的生存期始于船舶下水，终于船舶不可逆转地丧失在水面或水中航行的能力。船在其生存期期间，因碰撞、搁浅等海损事故而临时丧失航行能力，仍视其为船舶。船舶沉没、灭失、报废等为船舶生存期的终止，应办理注销登记。

（三）船舶是合成物

船舶是合成物，船舶是由本体、设备与属具等独立物结合而成的合成物。船舶这一合成物主要分为三大部分：

1. 船体。船体即船舶本体，由龙骨、甲板、船壳和轮机构成。

2. 设备。设备指船舶上的一切设施，船舶设备一般指下列各项：①救生设备。②救火设备。③灯光、信号及旗号设备。④航行仪器设备。⑤无线电信设备。⑥居住及康乐设备。⑦卫生及医药设备。⑧通风设备。⑨冷藏设备。⑩货物装卸设备。⑪排水设备。⑫操舵、起锚及系船设备。⑬帆装缆索设备。⑭危险品及大量散装货物的储藏设备。⑮海上运送的货柜及其固定设备。

3. 船舶属具。船舶属具指航行上及营业上必需的附属物于船舶的能移动的各种用具或机械，如锚、罗经、绞盘、探测仪、海图等。船舶设备与属具的区别是前者为船舶的一部分，而后者则有相对的独立性，但两者有时很难区分。

合成物有主物和从物之分，船舶属具是船舶的从物。上述船舶本体是主物，船舶设备和船舶属具为从物，依民法中有关“主物的处分及于从物”的原则，船舶的处分也应及于船舶设备及属具，因此，船舶设备和属具应与船舶本体共命运。所以有关船舶所有权、海事优先权、船舶保险、船舶委付、船舶抵押等的效力应及于船舶设备和船舶属具。但该原则也可以通过约定加以限制，如约定其处分不及于从物。这也体现了从物的可分性。

【案例研习】船舶买卖合同案（涉及船舶合成物的特点）^{〔1〕}

“金海洋”轮案是关于船舶买卖合同的案例。1995年1月20日，货运公司与金洋公司签订了由金洋公司向货运公司转让“金海洋”轮的船舶买卖合同。双方认定的对船舶及其备件的交付范围以货运公司于1995年9月29日最后勘验船舶的时间确定，依现状交船，属于该船的所有技术证书、设备、备件、物料和技术资料等（除船员私人物品及海关监管的用品、烟、酒和租用气瓶等需要由金洋公司依有关规定退下外）无论在船在岸均应随船交给货运公司。两公司于1996年1月25日在黄埔交船完毕。后双方因存放于广州远洋运输公司物资供应站仓库的主机备件及存放于林鸿光住所的辅机备件是否应属于“金海洋”轮的应交付的备件发生争议，货运公司认为存于远洋仓库的主机备件原作为“金海洋”轮备件购买的，依合同该轮的备件不论在船在岸均应交付，而金洋公司则认为这些备件是“金海洋”轮的经营人购买的，且是于船舶被勘验明确了交付范围后才在香港交付运输的，有关争议诉诸广州海事法院。

关于这两处存放的备件是否应交付的问题，法院判决认为：存放于广州远洋公司物资供应站仓库的主机备件是于1995年10月22日在香港交付运输的，依《民法通则》第72条的规定，财产所有权从财产交付时起转移，因此，金洋公司取得主机备件所有权的时间应是在备件交付运输之时或之后，而不可能在交付运输之前，故认定金洋公司取得该批备件的时间不在确定交易范围之前，因此，金洋公司无须向货运公司交付主机备件。而扣押在林鸿光住所的辅机备件是在1995年9月29日之前交付运输的，故取得该备件所有权的时间应认定在1995年9月29日确定交易范围之前，所以，金洋公司应向货运公司交付该辅机备件。

三、船舶的种类

船舶按其性质、功能及用途可有多种分类，并具有不同的法律地位：

1. 依国籍的不同可将船舶分为本国船和外国船。船舶的国籍是船舶通过登记而取得的与登记国之间的固定法律联系。在国内法上，具有本国国籍的船舶享有在本国领海及内海的航行权，并能享受政府给予本国船的各种优惠，同时也受到本国法的约束。在国际法上，悬挂一国国旗的船舶有权在公海航行，并能受到船旗所属国的保护和监督。悬挂两个以上国旗的船或未悬挂任何国家国旗的船均为无国籍的船，不能受到国际法的保护。

〔1〕 参见黄伟青：“‘金海洋’轮买卖合同纠纷案”，载《海事审判》1998年第1期。

2. 依航行的区域可将船舶分为海船和非海船。海船为在海上航行的船舶。非海船是指在内河航行的船舶。我国海商法的大部分规定主要适用于海船。由于我国的国情，内河航运及沿海运输一直与远洋运输分别实行不同的制度，因而区分海船和非海船就显得尤为重要了。

3. 依船舶的功能可将其分为客船和非客船。按照《国际海上人命安全公约》的规定，客船除须具备一般船舶应有的船舶文书外，还须具备“安全证书”和“无线电报安全证书”。

4. 依船舶的用途可将其分为商业船舶、专用船舶和公务船舶。商业船舶指用于海上货物运输、旅客运输、海上救助、捕捞作业、资源开采、海上拖带及其他海上服务的船舶。专用船舶指用于科学研究、文化娱乐、体育运动等专用目的的船舶。公务船舶指由政府部门使用的，用于检疫、海关、消防、测量等公务目的的船舶。商业船舶、专用船舶和公务船舶的法律地位是不同的，一般海商法只适用于各类商业船舶。

四、船舶吨位

《海商法》规定不适用于总吨位 20 总吨以下的船舶，是从船舶的重量上界定了海商法的适用范围。船舶的重量可依不同的标准来表示，各种吨位的表示均有不同的用途和法律意义。

1. 总吨位。总吨位是船上所有围蔽空间以 100 立方英尺为一个吨位的丈量总和。总吨位反映船舶的建造规模。港口费及码头停泊费的计算一般依据总吨位。

2. 净吨位。净吨位是衡量船舶营运能力的数值，一般指船内能够运载旅客或货物的空间总和。海关吨税的收取一般依据净吨位来计算。

3. 排水吨。排水吨是船舶满载时的排水重量。船舶满载的标志是船舶载货吃水至载重线。载重线是船舶在当时所处的区带、区域和季节的情况下，最大程度装载时所达到的吃水线。如载货吃水没过了载重线，就会使船舶的航行安全受到威胁，船东和船长会因此而受到处罚。

4. 载重吨。船舶满载排水吨与空载排水吨的差额是载重吨。船体、机器和船上设备的重量称为空载排水吨。由于空载排水吨不包括燃油、消耗品、淡水等的重量，因此，上述消耗性供应品的重量应计入载重吨。所以载重吨并不表示船舶能够运输货物的重量。货物的载重吨应以载重吨减去燃油等消耗品的重量计算。

5. 巴拿马运河吨和苏伊士运河吨。巴拿马运河吨和苏伊士运河吨是分别由巴拿马运河和苏伊士运河管理局丈量的船舶吨位。运河吨位是收取运河费的依据。巴拿马运河和苏伊士运河管理局均不接受其他国家船舶吨位的丈

量。当船舶通过上述两个运河时，必须出具以运河管理局认可的方法丈量取得的巴拿马丈量证书或苏伊士丈量证书。否则，该船就必须等待运河当局丈量后方可通过。运河吨一般大于各国丈量的吨位。

五、船舶登记与船舶国籍

我国《海商法》第5条第1款规定：“船舶经依法登记取得中华人民共和国国籍，有权悬挂中华人民共和国国旗航行。”船舶登记是确定船舶所有权及船舶国籍的必经程序，只有取得某一国国籍并悬挂该国国旗的船舶才能取得在海上的航行权。

1. 船舶登记政策。对于通过船舶登记取得船舶国籍的条件，各国有关宽严之分，一些国家采用限制登记的政策，这些限制包括船舶所有人须为本国人或在本国有住所等。另一些国家则采用开放登记政策，规定即使是外国人所有的船舶也可以在该国登记，而且，这些国家往往对登记为其国籍的船舶很少监管。这就使得船舶所有人在雇用船员、船舶买卖、运输等方面能获得一定的“方便”，因此，这种船舶被称为“方便旗船”。

2. 方便旗船。“方便旗船”又称开放登记船，开放登记国对于申请登记的船舶，只要在航行安全技术条件上满足相关国际公约的要求即可登记，船舶所有人不必与登记国有真正的联系。以这种方式取得国籍登记的船舶又称“方便旗船”。由于方便旗国与船舶之间并无真正的联系，使方便旗船在安全航行、环境安全、船员管理及权益的保护、航海贸易与管理等方面存在难题。国际社会为解决方便旗问题进行了努力。《联合国海洋法公约》在船舶国籍上确立了“真正联系原则”和“有效管辖和控制原则”，^{〔1〕}这两项原则在《联合国船舶登记条件公约》中得到了具体化，但后者至今没有生效。国际海运劳工联盟（ITF）曾提出了两项建议，以限制或消灭方便旗船。建议的第一项为：迫使方便旗船东与该会签订协议，按条件改善雇佣船员的待遇；第二项为：对未与该联合会签订协议的方便船予以抵制，使其不能装卸货物。联合国贸易发展会议航运委员会也曾经提出“将开放登记转为正常登记”的建议，并通过了一项决议，要求船旗国与船舶间在各个方面有“真正的联系”，每个国家应对悬挂该国旗帜的船舶有效地行使行政、技术及社会事项上的管辖和控制。该建议由于海洋大国及实行开放登记的国家的反对，有关“真正联系”的具体内容的立法未能通过，这使得对方便旗船的管理和控制问题成了一个空洞的概念。方便旗船的问题也未能得到解决。

〔1〕《联合国海洋法公约》第91条和第94条。