

21世纪中国高校法学
系列教材

主 编 司玉琢
副主编 单红军

海商法

 中国人民大学出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

海商法/司玉琢主编.
北京:中国人民大学出版社,2008
(21世纪中国高校法学系列教材)
ISBN 978-7-300-09537-0

- I. 海…
- II. 司…
- III. 海商法-中国-高等学校-教材
- IV. D922.294

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2008) 第 111921 号

21 世纪中国高校法学系列教材

海商法

主 编 司玉琢
副主编 单红军

| | | | |
|------|--|------|---------------------|
| 出版发行 | 中国人民大学出版社 | | |
| 社 址 | 北京中关村大街 31 号 | 邮政编码 | 100080 |
| 电 话 | 010-62511242 (总编室) | | 010-62511398 (质管部) |
| | 010-82501766 (邮购部) | | 010-62514148 (门市部) |
| | 010-62515195 (发行公司) | | 010-62515275 (盗版举报) |
| 网 址 | http://www.crup.com.cn http://www.ttrnet.com (人大教研网) | | |
| 经 销 | 新华书店 | | |
| 印 刷 | 北京雅艺彩印有限公司 | | |
| 规 格 | 170mm×228mm 16 开本 | 版 次 | 2008 年 8 月第 1 版 |
| 印 张 | 33.5 插页 1 | 印 次 | 2008 年 8 月第 1 次印刷 |
| 字 数 | 672 000 | 定 价 | 48.00 元 |

版权所有 侵权必究 印装差错 负责调换

作者简介

司玉琢 大连海事大学法学院教授，海商法博士生导师，中国海事仲裁委员会顾问，中国海商法协会副主席。

单红军 大连海事大学法学院副院长、教授，法学博士，中国海事仲裁委员会仲裁员，海事兼职律师。

袁绍春 大连海事大学法学院副教授，法学博士。

初北平 大连海事大学法学院副教授，海商法博士研究生，伦敦海事仲裁员协会支持会员。

朱作贤 大连海事大学法学院副教授，海商法博士研究生，海事兼职律师。

蒋跃川 大连海事大学法学院讲师，海商法博士研究生，海事兼职律师。

吴 煦 大连海事大学法学院海商法博士研究生。

前 言

在我出版了《海商法专论》之后，中国人民大学出版社约我再为本科生写一本海商法教材。我踌躇了，当初接受出版社撰写《海商法专论》的犹豫心情再次浮现了，如果说为研究生撰写教材在当时还不多见，那么，如今本科生海商法教材已不下十几种，再出版本科生教材是否有必要？出版社认为，教材不在数量而是质量，而现在高质量的本科生教材为数并不多，如果有别于其他教材，写出自己的特色来，学生们不是嫌这种教材多了，而是少了。

我与几位年轻教师商量，他们的信心让我有勇气接受出版社的约稿。于是，撰写工作从2007年年初便开始了。到了2008年初，当我第一次见到老师们完成的初稿时，心里无限欣慰，字里行间溢出的都是他们的智慧和潜能！从这时起，我一颗悬着的心终于落地了。我们大约用了三个月的时间，对书稿进行审校。开始是我和单红军教授分别对书稿进行审稿，接着是老师们修改、润色，最后定稿成书。

为了提高这本书的质量，写出自己的特点和风格，开始我向老师们提出三点要求，即本教材要体现“精”、“深”、“新”的特点：

“精”，是要求教材使用最精练的语言，最紧密的结构，在有限的文字内负载最大的信息量。要求教材不仅包含海商法的实体法内容，也包括海商法的程序法内容；不仅涵盖我国《海商法》的全部内容，还要补充《海商法》没有规定的内容，比如，船舶污染损害赔偿、海上人身伤亡损害赔偿等章节。

“深”，是要求本教材在现有各种教材水平的基础上，为适应我国海商法研究、实践水平的不断进步，其内容深度要相应有所提高。除作为本科生的教材使用外，对业内人士也应有所裨益。

“新”，是指内容要新。国际海事立法和国内立法，近年来发展很快，新公约、新法规不断颁布实施，国际国内海商法研究成果和司法实践为海商法输入了新鲜的血液，教材应站在国际前沿，注意知识更新，突出知识闪光点。

当书稿发给出版社的时候，我反复自问：教材达到了预期目标吗？我的结论是：基本上达到了。说它“基本”，因为毕竟都是三十几岁的年轻人第一次承担这样高要求的撰写任务。但我相信，如果出版社予以出版，经不断修订，必将会完全达到要求，成为一部深受学生欢迎的好教材。

本书可作为国际法学、民商法学科，特别是海商法方向的本科生教材，同时适于海商法教学、科研，也适于航运界、海上保险界业内人士和从事海事司法实践的法官、律师阅读、参考。

参加本书撰写的有：蒋跃川（第四章、第十章）；单红军（第十二章、第十三章）、初北平（第八章、第十一章、第十四章第三节至第十节）、袁绍春（第六章、第十五章、第十六章）、朱作贤（第二章、第九章、第十四章第一节至第二节）、吴煦（第三章、第五章）、司玉琢（第一章、第七章）。

全书由司玉琢、单红军统稿，司玉琢定稿。

本书错误之处，敬请读者批评指正。

司玉琢

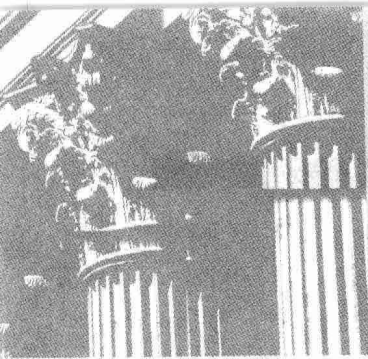
2008年6月 大连

目 录

| | |
|--------------------------------|-----|
| 第一章 总 则 | 1 |
| 第一节 海商法的概念 | 3 |
| 第二节 海商法的调整对象 | 4 |
| 第三节 海商法的适用范围 | 8 |
| 第四节 海商法的历史发展 | 10 |
| 第五节 中国海商法的制定 | 16 |
| 第六节 中国海商法的特点 | 18 |
| 第七节 中国海商法的修改 | 22 |
| 第二章 船舶物权 | 25 |
| 第一节 船舶物权概述 | 26 |
| 第二节 船舶所有权 | 30 |
| 第三节 船舶抵押权 | 33 |
| 第四节 船舶优先权 | 38 |
| 第五节 船舶留置权 | 45 |
| 第六节 船舶物权的国际公约 | 50 |
| 第三章 船员 | 59 |
| 第一节 船员的一般法律规定 | 60 |
| 第二节 船 长 | 71 |
| 第三节 船员劳动合同 | 75 |
| 第四节 船员劳动合同的国际立法 | 79 |
| 第四章 海上货物运输合同 | 87 |
| 第一节 海上货物运输合同概述 | 89 |
| 第二节 海上货物运输合同当事人的权利、义务和责任 | 95 |
| 第三节 运输单证 | 120 |
| 第四节 海上货物运输国际公约 | 143 |
| 第五节 航次租船合同 | 157 |
| 第六节 多式联运合同 | 172 |

| | |
|-----------------------------|-----|
| 第七节 国内水路货物运输合同 | 180 |
| 第五章 海上旅客运输合同 | 189 |
| 第一节 海上旅客运输合同概述 | 190 |
| 第二节 海上旅客运输合同的订立、变更或解除 | 191 |
| 第三节 海上旅客运输合同当事人的权利和义务 | 193 |
| 第四节 海上旅客运输的国际公约 | 197 |
| 第六章 船舶租用合同 | 205 |
| 第一节 定期租船合同 | 206 |
| 第二节 光船租赁合同 | 216 |
| 第三节 光船租购合同 | 219 |
| 第七章 海上拖航合同 | 221 |
| 第一节 海上拖航合同概述 | 222 |
| 第二节 拖航合同当事人主要权利和义务 | 226 |
| 第八章 船舶碰撞 | 230 |
| 第一节 船舶碰撞的概念及其构成要件 | 231 |
| 第二节 船舶碰撞的种类及责任归属 | 235 |
| 第三节 过失及过失的确定 | 238 |
| 第四节 碰撞责任承担 | 242 |
| 第五节 碰撞损害赔偿 | 245 |
| 第九章 海难救助 | 255 |
| 第一节 海难救助概述 | 256 |
| 第二节 海难救助的构成要件 | 260 |
| 第三节 海难救助合同 | 270 |
| 第四节 救助报酬 | 281 |
| 第五节 特别补偿 | 288 |
| 第六节 关于海难救助的国际公约 | 302 |
| 第十章 共同海损 | 305 |
| 第一节 共同海损概述 | 306 |
| 第二节 共同海损的成立要件 | 311 |
| 第三节 共同海损损失的形式 | 316 |
| 第四节 共同海损的理算和分摊 | 330 |
| 第十一章 海事赔偿责任限制 | 349 |
| 第一节 海事赔偿责任限制概述 | 350 |
| 第二节 海事赔偿责任限制的内容 | 354 |

| | | |
|-------------|--------------------------|------------|
| 第三节 | 海事赔偿责任限额的计算 | 361 |
| 第四节 | 责任限制基金的设立及分配 | 367 |
| 第十二章 | 船舶污染损害赔偿 | 371 |
| 第一节 | 船舶污染损害赔偿概述 | 372 |
| 第二节 | 船舶油污损害赔偿 | 385 |
| 第三节 | 船舶燃油污染损害赔偿 | 394 |
| 第四节 | 船载有毒有害物质损害赔偿 | 398 |
| 第十三章 | 海上人身伤亡损害赔偿 | 404 |
| 第一节 | 海上人身伤亡损害概述 | 405 |
| 第二节 | 海上人身伤亡损害民事责任 | 410 |
| 第三节 | 海上人身伤亡损害侵权责任的归责原则 | 414 |
| 第四节 | 海上人身伤亡损害违约责任的归责原则 | 417 |
| 第五节 | 海上人身伤亡损害赔偿 | 420 |
| 第六节 | 海上人身伤亡损害赔偿的计算标准 | 439 |
| 第十四章 | 海上保险 | 451 |
| 第一节 | 概述 | 453 |
| 第二节 | 海上保险法基本原则 | 456 |
| 第三节 | 合同的订立、解除和转让 | 464 |
| 第四节 | 被保险人的义务 | 468 |
| 第五节 | 保险人的责任 | 470 |
| 第六节 | 保险标的的损失及委付 | 472 |
| 第七节 | 保险赔偿的支付 | 474 |
| 第八节 | 海上货物运输保险条款 | 477 |
| 第九节 | 船舶保险条款 | 487 |
| 第十节 | 保赔保险合同 | 497 |
| 第十五章 | 涉外海事关系的法律适用 | 502 |
| 第一节 | 概述 | 503 |
| 第二节 | 海事冲突规范 | 505 |
| 第十六章 | 海事诉讼与仲裁 | 511 |
| 第一节 | 海事诉讼 | 512 |
| 第二节 | 海事仲裁 | 519 |
| | 主要参考文献 | 524 |



第一章 总则

第一节 海商法的概念

第二节 海商法的调整对象

- 一、海商法调整对象的各种观点
- 二、我国《海商法》调整对象的演变过程
- 三、我国《海商法》调整对象的内涵

第三节 海商法的适用范围

- 一、适用主体
- 二、适用客体
- 三、适用水域
- 四、适用内容

第四节 海商法的历史发展

- 一、古代——海商法萌芽时期
- 二、中世纪——私人编纂海事惯例时期
- 三、近代——国家制定海商法时期
- 四、现代——海商法国际统一化时期
- 五、当代海商法的发展趋势

第五节 中国海商法的制定

- 一、1951年至1963年——第一阶段
- 二、1964年至1980年——第二阶段
- 三、1981年至1989年——第三阶段
- 四、1989年至1992年——第四阶段

第六节 中国海商法的特点

- 一、专业性
- 二、特殊性
- 三、涉外性
- 四、中国《海商法》的自身特点

第七节 中国海商法的修改

- 一、20世纪90年代开始国际海事立法再度活跃
- 二、与《海商法》相关的国内立法相继出台
- 三、《海商法》自身有待完善

□ · 本章要点 · □

中国海商法是狭义海商法，仅用于调整平等主体间的民事关系；其调整对象是特定船舶关系和运输关系；其适用范围包括适用主体、适用客体、适用水域和适用内容几个方面；中国海商法的特点体现在它的法律属性——民法的特别法、国际性、实践性和适用性。由于国际、国内海事立法的发展，以及海商法自身有待完善，其修改工作已经提到议事日程。

□ □ □ □

引读案例

某军舰被商船碰撞，造成舰艇沉没，并有严重人员伤亡。试问本案对海商法的适用。

在争议解决过程中，一种观点认为：军舰不是《海商法》第3条所适用的船舶，因此，《海商法》调整的船舶关系，不包括军舰与商船的碰撞关系，《海商法》对本案完全不适用。另一种观点则认为：船舶定义排除军舰，是因为军舰享有豁免权，无法对其强制执行，因此，《海商法》第八章船舶碰撞的规定不适用于军舰与商船的碰撞（第165条），因为，碰撞双方在法院未最终认定责任之前，通常认为对方为责任方，采取扣船等强制措施。但是当军舰（所有人）作为权利主体时，《海商法》的规定并非不适用，如军舰所有人向本案商船主张船舶优先权（第22条）；军舰参与海难救助，救助财产有效果，其所有人有权根据《海商法》第192条规定请求救助报酬；对于商船来说，当商船（所有人）作为权利主体时，《海商法》的规定对军舰不适用，当商船（所有人）作为义务主体时，商船所有人并不会因为索赔方是军舰所有人，而影响商船所有人赔偿责任以及主张责任限制的抗

辩权利(第210条)。^①因此,船舶定义排除对军舰的适用,不等于《海商法》对军舰的完全不适用,当军舰成为权利所指向的客体时,《海商法》的规定不予适用,反之,《海商法》的规定对军舰还是适用的。^②

第一节 海商法的概念

海商法(Maritime Law)作为一个特殊的法律部门,目前在国际上尚没有统一的定义。各国法律规定或学者们的观点也不尽相同。

海商法有广义和狭义之分。广义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,包括民商事法律规范、海运行政法规范和海上特殊的刑事法律规范。狭义海商法是指调整海上运输关系和船舶关系的平等主体之间的特定法律规范的总称。我国海商法起草时,在第十稿至第十七稿都是采用广义海商法的概念,直到1991年3月31日的修改稿才基本改为狭义海商法的表现形式。

从法理上说,法律体系指一国现行全部法律规范按照不同的法律部门分类组合而形成的一个系统化的有机联系的整体。法律部门是指根据一定的标准和原则,按照法律调整社会关系的不同领域和不同方法所划分的同类法律规范的总和。我国现行的法律体系包括如下十个法律部门:(1)宪法法律部门;(2)行政法法律部门;(3)民商法法律部门;(4)经济法法律部门;(5)劳动法法律部门;(6)自然资源法和环境法法律部门;(7)刑法法律部门;(8)诉讼法法律部门;(9)军事法法律部门;(10)国际法法律部门。^③从我国现行的法律体系来看,我国是民商合一的国家,海商法应属于民商法法律部门,是民法的特别法。^④海商法与民商法的关系是特别法与一般法的关系。这也与我国法律适用的司法实践相一致。

海商法调整平等民事主体之间横向的财产、经济关系,当事人的合法权益主要是通过依法订立与履行合同和依法承担违约责任、侵权责任得到维护的。因此,海商法调整的法律关系的属性决定了海商法属民事法律范畴。海商法同民法有共同的制度根基——民法的基本原则,海商法的许多制度,究其渊源是民法基本原则在海上运输关系、船舶关系中的应用。

但是,由于海上运输的特殊风险,海商法与民法又有着重要的区别,这种区

^① 这里将责任限制制度视为一种抗辩权,船舶所有人是义务主体;而不是将责任限制作为一个独立的诉,如果作为独立的诉,船舶所有人则是权利主体。

^② 此案例详见司玉琢:《海商法专论》,425~432页,北京,中国人民大学出版社,2007。这里将责任限制制度视为一种抗辩权,而不作为一个独立的诉。

^③ 参见张文显:《法理学》,96~109页,北京,高等教育出版社,1997。

^④ 参见司玉琢主编:《海商法》,6页,北京,法律出版社,2003;王千华、白越先主编:《海商法》,3页,广州,中山大学出版社,2003;张立英、邢海宝:《海商法教程》,4页,北京,首都经济贸易大学出版社,2002;吴焕宁:《海商法学》,2版,15~16页,北京,法律出版社,1996。

别主要源于海商法的自身的相对独立性，即海商法调整的社会关系的特殊性、海商法发展起源的特殊性，使海商法具有不同于民法的自身特点，形成了许多特有的制度和原则。这些制度和原则是民法理论中所不曾有的，甚至与民法的原则制度大相径庭。如船舶优先权、海难救助、共同海损、海事赔偿责任限制等法律制度。海上货物运输合同、海上旅客运输合同、海上保险合同、船舶租用合同等，与合同法中的有名合同相比较，有其自身的特点，需要海商法作出特殊的规定。所以，《海商法》不仅属于民事法律范畴，而且是“一部特别民事法律”^①。

当然，需要说明的是，《海商法》总则中的第4条有关沿海运输权的规定、第5条航行权的规定，以及第6条海上运输管理的规定，属行政法的内容，在一部民事法律中，插入个别行政法内容的条款，并不会因此改变其民事法律的性质。

还需要指出的是，《中国大百科全书》（法学）将海商法划归在“经济法”范畴，认为“海商法就承担了这方面的涉外民事法律关系的任务，从而又属于国际经济法的范畴。因此，海商法是国内经济法兼有国际经济法性质的法律”^②。我国在学科分类上，从一开始就把海商法划归国际经济法二级学科，后来学科合并，国际经济法归属“国际法学”二级学科，海商法又作为“国际法学”二级学科中的一个学术方向。从理论上分析，《海商法》应属民法的特别法，但在学科分类上，却不在“民商法”的二级学科中，只能到“国际法学”学科中寻找它的位置。^③ 结果出现当前海商法学科分类不尽科学的情况。

第二节 海商法的调整对象

任何法律部门都有其调整对象，在法理上，法律的调整对象是特定的社会关系。对于海商法的调整对象，国际上也没有统一的观点，各国的立法例也有着很大的差异。^④

一、海商法调整对象的各种观点

英美海商法学者认为，“海商法是调整船舶与航运通常使用的术语”^⑤；《波兰

^① 国务院法制局原局长杨景宇，在七届全国人大常委会第二十六次会议上，作关于《中华人民共和国海商法（草案）》的说明。说明的第一个问题就是“关于海商法的法律属性”，他说，“海商法调整的法律关系的性质决定，它属于民事法律范畴”，“海商法是一部特别民事法律”。

^② 《中国大百科全书》（法学），259~260页，北京，中国大百科全书出版社，1984。

^③ 参见司玉琢主编：《海商法》，5页，北京，法律出版社，2003。

^④ 1999年《俄罗斯联邦商船航运法》第1条规定：“本法典调整商船航运中发生的各种法律关系。”这一调整对象与苏联海商法的调整对象没有本质的区别，只是翻译用词不同。《波兰海商法》第1条规定：“波兰海商法典是调整有关海上运输的法律关系。”该法的调整范围集中于海上运输活动。

^⑤ 《英国大百科全书》第11卷和《美国大百科全书》第18卷“Maritime Law”条。

海商法》第1条规定,海商法是“调整有关海上运输的法律关系”的法律;《俄罗斯联邦商船航运法典》第1条规定,“本法典调整商船航运中发生的各种法律关系”。“本法典不调整的或不完全调整的财产关系适用俄罗斯联邦民事立法规范”^①。法国学者则认为,“海商法调整商业性航海活动”;我国台湾地区海商法学者也认为,“海商法是以海上商事为规范对象的一种商事法”^②;“海商法属商事法之范畴,其目的在规范海上以及与海相通水面航行之船舶所为之货物或旅客运送的相关事项”^③;日本学者重田晴生、村田治美则认为,“海商法是‘航海商法’。是规范由船舶所进行的海上运输及拖船企业行为的法律”^④。国内海商法学者有的认为,“海商法是调整在航海贸易中与船舶有关的各种关系的法规的总称”^⑤。

二、我国《海商法》调整对象的演变过程

中国《海商法》的调整对象,从20世纪80年代初海商法重新起草时起,学者们就一直没有停止过纷争。曾专门召开两次研讨会,从海商法第九稿到《海商法》最终通过(第二十九稿),我国海商法的调整对象,大致经历了三次变化,反映了不同的立法思想。

第一次调整对象的规定是1963年《海商法(草案)》(第九稿),“为了明确和处理航海贸易中所发生的各种法律关系,维护海上船舶的航行安全和促进航海贸易的发展,特制订本法”(第1条),这一表述是参考苏联1960年海商法典第1条的规定:“苏联海商法典调整商业性航海活动中发生的各种关系”。海商法调整“航海贸易”(即“海商”),反映的是17世纪以前航商一家的时代特征,海商法也故此得名。随着科学技术的进步,贸易和航运业得到了较大的发展,商品形态的变化通过买卖双方直接完成,与之密切相连的海上运输发展成为独立的物质生产部门^⑥,航商一体的情况基本上消灭了。在这种情况下,仍沿用“航海贸易”的

① 转引自韩立新、王秀芬主编:《各国(地区)海商法汇编(中英文对照)》,下卷,1363页,大连,大连海事大学出版社,2003。

② 郑玉波:《海商法》,1页,台北,三民书局,1987。

③ 曾国雄、张志清:《海商法》,2页,台北,自版,2003。

④ [日]重田晴生等:《海商法》,5页,东京,青林书院,1994。

⑤ 吴焕宁主编:《海商法学》,北京,法律出版社,1989。

⑥ 海上运输成为独立的部门后,海上运输活动是属于生产行为还是商业行为,学术界有不同观点。作者认为,根据传统的政治经济学理论,判断海上运输是生产行为还是商业行为,最重要的标准应该是以物质的形态变化来区分。那就是,如果物质(货物)只是发生了位置的改变,这就是生产行为;如果物质不但发生了位移,更重要的是发生了形态的变化,即由商品变成货币,这就是商业行为,此时,海上运输是一种以平等民事主体地位从事的服务性活动(参见高宗泽、司玉琢:《再论海商法的调整对象和适用范围——兼论海商法的名称及定义》,载《司玉琢海商法论文集》,8页,北京,法律出版社,1995)。持相反观点的学者认为:海上运输发展成独立的市场、以平等主体资格提供服务性劳动、追求商业利益是其本身的发展动力,这些决定了海上运输行为具有商业行为的性质(参见韦经建主编:《海商法》,14页,长春,吉林人民出版社,1994)。

概念不能确切地反映海上运输这一经济活动的性质。^① 所以，从海商法第十稿之后，摒弃了把“航海贸易”作为调整对象的观点。与此同时，对海商法这一名称也提出了质疑，认为这一名称与该法的实质内容并不相符，讨论中曾试图使用“航运法”（Shipping Law）这一名称，但认为航运法调整的范围过窄，且主要调整的是纵向关系，属行政法范畴；也有人建议改为“海事法”（Maritime Law），与英文的名字对应，避开“商”字，但又怕理解为狭义的海事法。讨论结果认为，与其使用有分歧的新名称，不如沿用广为接受的习称。就这样海商法的名称继续沿用下来。

第二次调整对象的规定是1982年5月《海商法（草案）》（第十稿），“为了调整中华人民共和国海上运输中发生的以及与船舶有关的法律关系，保护有关各方的合法权益，以利发展海运，促进贸易，特制订本法”（第1条）。海商法调整对象的这一表述突出了其所调整的关系是运输中发生的和与船舶有关的，而不是调整海上运输和船舶关系本身，因为海商法调整的是社会关系，海上运输和船舶本身是不能构成社会关系的。但是，这一调整对象的表述也存在不足，这就是海商法调整的是社会关系，而不是法律关系，只有法律作出规定之后，才产生法律关系。

第三次调整对象的规定是1991年8月8日《海商法（草案）》（第十八稿），“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，制订本法”（第1条）。这一表述一直到《海商法》通过，再没有改变过。这一调整对象的表述简要明了，但同样存在海上运输和船舶本身不能构成社会关系的缺陷。

三、我国《海商法》调整对象的内涵

《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，促进海上运输和经济贸易的发展，制定本法。”

对于这样一个调整对象，学者们的理解也有所不同。作者认为，海商法的调整对象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。^②

（一）海上运输中发生的特定社会关系

1. 有关海上运输的合同关系。主要是围绕着海上货物运输合同、拖航合同、旅客运输合同及与海上运输相关联的救助合同、保险合同等所发生的合同当事方之间的民事法律关系。

2. 海上侵权关系。主要指因船舶碰撞、船舶污染海洋环境等行为所引起的肇事方与受害方之间的民事法律关系。

^① 参见《司玉琢海商法论文集》，8页，北京，法律出版社，1995。

^② 参见司玉琢：《海商法》，3页，北京，法律出版社，2003。

3. 海上特殊风险产生的社会关系。如共同海损中有关各方分摊与补偿的关系, 海事赔偿责任限制中的船舶所有人等与各债权人之间的关系等。

上述特定关系主要表现为民事权利义务关系, 特别是债权债务关系, 属民法范畴。这是海商法所调整的主要内容。海商法的这一调整对象, 决定了它是民法的特别法的法律属性。

(二) 与船舶有关的特定社会关系

1. 船舶物权。主要指涉及船舶所有权、船舶抵押权、船舶优先权、船舶留置权等问题时所产生的船舶所有人与各债权人之间的关系。

2. 船舶租用。指船舶所有人与期租承租人、航次租船人、光租承租人或光船租购人之间的关系。

3. 船舶的法律地位。主要围绕船舶国籍、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有关当局之间的关系。

4. 船舶安全。主要是围绕船舶适航条件、船员配备等所发生的船舶所有人与港口有关当局的关系。

5. 船舶管理。主要指国家就航运管理、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。

船舶上述特定关系除船舶物权外, 主要表现为国家行政机关与海上运输组织及船舶所有人之间纵向的行政法律关系, 属行政法范畴, 这种特定关系不是我国海商法的主要调整对象。

也有学者认为, 海商法的调整对象主要有三大方面, 即海上运输的当事人、海上运输的船舶和货物、船舶可航水域。^①

1. 海上运输当事人。主要表现在船舶所有人和货主之间的关系, 船舶所有人会涉及船舶所有人和其雇佣人员或船舶所有人和承租人; 货主会涉及托运人和收货人。在海运活动中, 他们主要以自然人、法人或国家行政管理机构的形式表现出来。他们具有海上运输的主体资格, 这个主体主要以海上运输企业为中心, 在他们之间的横向和纵向的经济活动中所发生的法律关系, 都属于本法规调整的对象。

2. 海上运输的船舶和货物。他们是海商法所调整的客体。船舶是海上运输的主要工具, 各国海商法对此都有明确的规定; 货物是海上运输的对象, 它包括可供运输的各种类型的货物。

3. 船舶可航水域。主要指公海、沿海、港湾、内河和内湖等。哪些水域属于海商法的管辖范围, 这取决于各国的自然条件或航运立法政策。

有关海商法的调整对象, 有两点需要说明: 第一, 如前述, 《海商法》调整“船舶关系”的提法, 似有不妥, 船舶是物, 不可能构成社会关系; 第二, 《海商

^① 参见陈宪民等:《海商法论》, 北京, 中国法制出版社, 2002。

法》调整的只是特定的“海上运输关系和船舶关系”，不属于《海商法》调整范围的海上运输关系和船舶关系的内容，由其他法律予以调整。例如，有关船舶代理人、货运代理人的法律地位、权利义务，以及其他属于平等主体之间民事权利义务关系的内容，适用我国《民法通则》、《合同法》和其他民事法规；有关船员的任用和劳动方面的权利义务的内容，适用劳动法规的有关规定；有关海上交通安全、船舶登记、船舶检验、船舶引航等内容，适用我国《海上交通安全法》以及有关行政管理的法规；涉及海事诉讼、仲裁、船舶扣押、强制出售等程序性的内容，适用我国《海事诉讼特别程序法》；船长非法悬挂我国国旗航行、违反《海商法》第166条、第174条规定的救助义务等，情节严重构成犯罪的，适用刑法及其他有关刑事法规，追究船长的刑事责任。^①

随着海事立法的不断完善，各部门法之间调整对象和调整范围的逐步清晰、明确、科学，海商法中有关调整船舶关系的纵向关系的内容，将会进一步减少，围绕船舶的民事法律关系的内容将会有所增加，如船舶油污民事责任，沉船沉物强制打捞费用问题等。

综上，作者认为，海商法的调整对象应该是“调整海上运输中发生的、与船舶有关的特定社会关系”。

第三节 海商法的适用范围

海商法的适用范围，实际上是指海商法调整对象的具体化。一般说来，它包括适用主体、适用客体、适用水域和适用内容四个方面。^②

一、适用主体

海商法的适用主体具有多重性，因为海商法各章的内容不同，其所适用的主体也有不同。如海上货物、旅客运输合同适用的主体有承运人、托运人、收货人、提单持有人、旅客；船舶租用合同适用的主体有船舶所有人、承租人；船舶拖航合同适用的主体有承拖方与被拖方；船舶碰撞适用的主体，除碰撞当事方船舶所有人外，因碰撞造成人身伤亡的受害者或其家属、财产所有人（船上及第三人的财产）也是船舶碰撞法律关系中的主体；海难救助适用的主体有救助人与被救助入；海上保险合同适用的主体有保险人与被保险人；等等。不管这些人是本国公

^① 非法悬挂我国国旗航行，违反《海商法》第166条、第174条规定的救助义务等，情节严重构成犯罪的，我国《刑法》目前尚无相应的规定，渎职罪仅适用于国家公务员，不适用于船长，《刑法》又不允许“类推”适用，因此，期待《刑法》或相关法规的修改，以适应海上特殊的刑事责任的特点。

^② 参见《司玉琢海商法论文集》，7~15页，北京，法律出版社，1995。

民或法人，还是外国公民或法人，凡是特定法律关系适用中国海商法的，均是海商法的适用主体。此外，海商法的适用主体还有船舶油污的加害方和受害方、港口经营人、船舶经营人、管理人以及海运主管部门等。

二、适用客体

海商法所适用的客体主要是船舶和货物。船舶是海上运输的主要工具，各国海商法对此都有明确的规定；货物是海上运输的对象，它包括可供运输的各种类型的货物。

船舶作为客体的规定，各国海商法基本相同。比如：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。”《俄罗斯联邦商船航运法典》第7条规定：“本法典所称船舶是指任何机动或非机动的用于商船运输目的的浮动装置。”该法典第3条第2款还规定：“除本法典直接具体规定的情形外，本法典不适用于军舰、海军辅助设施和其他国家所有或经营的并仅用于从事非商业服务的船舶；”也不适用于“国家所有的非商业货物”。《日本商法典》第684条规定：“本法所指的船舶，是以商业行为为目的供航海使用的船舶。”

但必须说明的是，《海商法》所适用的客体，除第3条规定外，有些章节出于特殊的需要，还有特殊的规定，如第八章“船舶碰撞”中的船舶，如一方是《海商法》第3条所指的船舶，另一方只要不是用于军事的或政府公务的任何船艇，包括内河船或20总吨以下的小船，应属其例。又如第九章“海难救助”中作为救助标的的船舶，可以是沉船、漂浮船或失控船。

三、适用水域

由于各个国家的自然条件，航运政策不同，对海商法适用水域的规定也不尽相同。日本海商法适用于沿海、近海和远洋运输，但不适用于内河和港湾等区域。《俄罗斯联邦商船航运法典》既适用于沿海运输，也适用于远洋运输，内河运输另订有内河运输法。北欧国家（包括挪威、瑞典、丹麦、芬兰等国）海商法适用于一切水域。英美没有海商法典。英国《1992年海上货物运输法》规定只适用于由英国出口的货物，而不适用于进口货物。美国的《1936年海上货物运输法》则对进、出口货物均适用。

可见，对适用水域的范围，各国海商法的规定很不统一。它完全取决于各国的实际情况。

四、适用内容

主要包括以下四个方面：（1）海上运输法；（2）海上保险法；（3）海上侵权法；（4）损害赔偿法。