

中国法海外推荐教材

总主编 / 王 贵 国

中 国 法 精 要

中国海商法

莫世健 / 著

法律出版社

D922.294-43 1175

M86

中国法精要

中国海商法

总主编 王贵国

莫世健 著

法律出版社

图书在版编目(CIP)数据

中国海商法/莫世健著. -北京:法律出版社,1999. 8

(中国法精要丛书/王贵国主编)

ISBN 7-5036-2884-7

I. 中… II. 莫… III. 海商法-中国-教材 IV. D922. 294

中国版本图书馆 CIP 数据核字(1999)第 26839 号

北京市版权局著作权合同登记号 图字:01-98-2814

本书原由三联书店(香港)有限公司以书名《中国海商法》出版

©1998 Joint publishing (H. K.)Co. Ltd.

经由原出版公司授权法律出版社在中国内地出版发行

出版·发行/法律出版社

经销/新华书店

责任印刷/李 跃

责任校对/何 萍

印刷/北京朝阳北苑印刷厂

开本/787×1092 毫米 1/16

印张/16.5

字数/200 千

版本/1999 年 9 月第 1 版

1999 年 9 月第 1 次印刷

印数/0,001—5,000

社址/北京市西三环北路 105 号科原大厦 4 层(100037)

电话/88414899 88414900(发行部) 88414121(总编室)

出版声明/版权所有,侵权必究。

书号:ISBN 7-5036-2884-7/D·2595

定价:26.00 元

(如有缺页或倒装,本社负责退换)

第一章 海商法绪论

一、海商法概念

海商法一辞并无国际通用的定义。该词通常译为英文的 **maritime law**，但 **maritime law** 在普通法系法律中通常只包括船舶碰撞和海难救助规则、共同海损计算和租船合同。该词亦可译为英文的 **admiralty law**，但 **admiralty law** 多处理有关海商海事纠纷的诉讼。在普通法系国家海上运输、保险、承运人的责任和租船合同多由单行法规处理。在苏联解体之前适用的《苏联海商法典》规定该法典的目的是调解商业性航海活动中发生的各种关系。该规定反映了苏联海商法典对海商法的理解。

中国《海商法》第1条规定该法是“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”的法律。此条款应为中国海商法定义的基础。既然中国以法典的形式规定与海商、海事有关的法律问题，海商法在中国的定义就应以《海商法》为基础。以此为基础的海商法概念，并不妨碍对其他与海商、海事、船舶和港口管理有关的法律和规则的讨论。

中国海商法是调整海上客货运输关系、船舶关系和某些与海运有关的法律行为关系的规范。客货运输关系主要指承运人及其代理人、托运人、代理人或合法的提单持有人之间的法律关系。船舶关系主要指船舶所有人、代理人、出租人、承租人、抵押人与抵押权人之间的法律关系，以及救助方和被救助方之间的法律关系。与海运有关的法律行为包括船主、船长与船员之间的法律关系；拖船方和被拖方之间的法律关系；海事保险双方之间的法律关系；以及与海事海商诉讼有关的法律问题等。因此，《海商法》包括与船舶财

产权有关的法律规范，与船主、船长和船员的权利义务有关的法律规范，海上运输合同的形式和法律关系，租船合同的形式和效力，拖航合同的形式和效力，处理船舶碰撞的规则，海难救助规则，共同海损的计算，海上保险和海商诉讼规则。它并不包括与海运和船舶有关的所有规则，因为有关港口管理，海洋环境保护，和海运集装箱管理的法律规则并没有包括在《海商法》中。

二、中国海商法简史

中国人很早就有航海能力。在商、周的甲骨文、金文中已出现“舟”、“船”等字。⁽¹⁾据说公元前 210 年秦始皇派徐福携千人东寻长生不老之药。这些人最后定居日本。⁽²⁾西汉时中国已与马来半岛和印度通航。在南北朝和隋唐朝、中国商人已与日本、朝鲜、南亚和斯里兰卡等地的商人来往。⁽³⁾唐、宋据说还设立了市舶司管理沿海通商。⁽⁴⁾此间有来自日本、朝鲜、阿拉伯和波斯的商人到中国经商。⁽⁵⁾泉州曾为沟通中外商业交往的重要港口。但是，中国历史上与国外商业交往还不如国内商业交往频繁，中国文化推崇息讼宁人。海商海事诉讼少，海商法也就无缘兴盛了。加之，中国历来轻商，促进海商发展的海商法就更不受重视了。以此，海商法在中国历史中从未取得任何地位，海商法或海事法一词亦鲜为人知。

中国在二十世纪初以大陆法系为蓝本进行法律改革，接受了法、德、日法律的影响。中国现代的第一部海商法《中华民国海商法》于 1929 年完成。1949 年后，此法在中国大陆被废除。中国大陆于五十年代至八十年代期间发布了一系列与海商法有关的法律条例。如五十年代的《海港管理暂行条例》、《船舶登记章程》、《轮船船员考试证办法》、《水路旅客运输规则》、《打捞沉船管理办法》、《海损事故调查处理规则》、《关于海损赔偿的几项规定》、《海港引航工作规定》、《海洋环境保护法》和《海上交通安全法》等。⁽⁶⁾海

商立法在八十年代初逐步进入正轨。全国人民代表大会于1983年公布了《中华人民共和国海上交通安全法》。交通部于1985年发布了《关于我国航行国际航线商船须经交通部审核的通知》和《关于从事国际海运船舶公司办理手续问题的通知》，并于同年制定了《关于从事国际海运船舶公司的试行管理办法》。总之，交通部于1986年制定《水路货物运输合同实施细则》和《中华人民共和国海船登记规则》，于1987年制定《水路运输管理条例实施细则》、《水路货物运输规则》和《水路货物运输管理规则（试行）》。国务院于1987年制定了《中华人民共和国水路运输管理条例》，并于1990年制定了《中华人民共和国海上国际集装箱运输管理规定》。在此基础上，中国《海商法》于1992年产生。

中国《海商法》于1992年11月17日由第七届全国人民代表大会常委会第28次会议通过，并于1993年7月1日生效。此为中华人民共和国的第一部海商法。所以，有的中国学者认为该法的准备工作持续了40年之久。⁽⁷⁾该法在定稿前经20余稿的修改。最初的准备工作始于1952年。第一稿产生于1963年。此稿在随后的文化革命期间被搁置一旁。海商法的立法工作于1981年恢复，并于1992年定稿。《海商法》全长278条。到1996年中国的新的包括有400余条规则条款的《刑法典》公布时止，《海商法》一直为中国法律中包含条文最多的法典。《海商法》采用了与大陆法系相近的立法方式，将众多与海商法有关的问题囊括于同一法典之中。中国尚未加入《海牙规则》（Hague Rules）、《海牙—维斯比规则》（Hague-Visby Rules）和《汉堡规则》（Hamburg Rules），但《海商法》接受了这些公约的基本条款。因此，《海商法》与国际海商海事实践基本接轨。

《海商法》共15章，包括总则、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、海事赔偿责任限制、海上保险合同、时

效、涉外关系的法律适用和附则。实为处理几乎所有海商海事纠纷的综合法律。但是，该法包罗范围太广、加之中国民法和财产法等法律的不健全，在适用中不免有法律空白和与其他法律不接轨的现象出现。从此角度上看《海商法》并非中国立法中最成功的范例。

三、海运和海商法

海运对中国十分重要。中国地域辽阔，海岸线长达 18000 公里，岛岸线约为 14000 公里。它面临太平洋，经渤海、黄海、东海和南海相连可达日本海和印度洋。中国沿海有 700 余座港口。对外开放港口有 50 个以上，其中有许多座港口适合各类万吨轮停靠。据统计，1994 年中国沿海主要港口的外贸进出口货物总量达 74370 万吨。⁽⁸⁾实际上，中国 85—90% 的对外贸易是靠海运完成的。1949 年中国约有 116 家官营和私营的船运公司，运输能力约为 116 万总吨。但是，中国那时几乎没有远航能力，全部江海轮总吨位仅为 12 万吨。⁽⁹⁾中国大陆地区从六十年代起发展远洋运输，并在七十和八十年代取得迅速发展。到 1994 年底中国大陆地区登记或拥有的远洋船队已远航于 150 多个国家和地区的 1100 多港口，中国大陆地区现拥有商船 45 万多艘，累计达 3700 万载重吨。其中远洋船舶 1500 余艘，合计 2000 多万净载重吨。⁽¹⁰⁾中国于 1974 年首次参加国际海事委员会（CMI）的会议。自此开始，中国一直积极地参加国际海商、海事的各项立法工作。

由于远洋运输的需要，中国公司所拥有的商船允许到外国登记，外国所有的船只亦可到中国登记。由于此类交叉登记现象的存在，中国大陆地区实际拥有的船舶数目和总吨位是无法确切统计的。这种状况在世界其他国家很普遍。作为一种参考数字，各国的航运能力一般是以其每年登记的总吨位为标志的。按 1993 年的世界统计，⁽¹¹⁾中国大陆地区的总毛重登记吨（gross registered ton-

nage, or grt) 约为 1500 万吨 (只包括毛重 100 吨以上的船舶)、名列世界第 9 位。中国香港地区同年的总毛重登记吨约为 770 万吨, 为世界第 14 位。位于世界前十名之内的巴拿马, 利比亚和塞浦路斯为世界公认的方便船旗国,⁽¹²⁾ 这样中国大陆地区的登记吨位名次应升至第 6 位。1997 年后, 中国大陆地区和香港地区虽仍单独计算它们的总吨位, 但它们合计的远航能力将在世界上有举足轻重的地位。

到 1996 年底, 中国大陆地区的远航船舶均由国家或地方政府所拥有, 但政府公司以独立身份经营。中国大陆地区现有远洋公司 100 余家。位于北京的中国远洋运输 (集团) 总公司, 简称中远公司, 为诸公司之首。该公司是世界十大远洋公司之一, 现拥有 100 多子公司, 并拥有各类远洋运输船舶, 如集装箱船、散装船、油船和冷藏载驳船等 600 余艘, 其中全集装箱船 85 艘, 各类船舶运输能力达 1500 万净载重吨。⁽¹³⁾ 中远公司已发展了 49 条班轮航线, 每月 160 个航班, 其中集装箱班轮占 116 个航班, 航行于 42 个国家与地区的 80 多个港口。中远公司能够提供往返于太平洋、大西洋和欧洲/远东世界三大航线的服务。该公司现以中国客户为主, 主要从事中外贸易运输。中国大陆地区船队的船只一般较陈旧, 面临着更新换代的迫切需要。例如, 中远公司所属船舶的平均船龄为 15 年左右, 其中 15 年以上的杂货船占 70% 左右, 15 年以上的散装船占 60% 左右。⁽¹⁴⁾ 处于此状态的中远公司, 也就很难与诸多航运强国竞争国际航运市场了。有些国家如日本、韩国和波兰等, 总登记吨虽然不高, 但有大船、新船。国际海运领域竞争极强。加之航运公司的国际化, 使一些跨国公司集团有控制欧洲、北美和远东主海运干线的能力。例如, 德国罗斯托克一胜利班轮公司与韩国朝阳商船公司联合经营的环球航行沟通欧亚美大陆。中国大陆地区的小吨位的旧船实在难与这些拥有超级万吨轮的国家和公司匹敌。

中国大陆地区沿海客货运输仅向在中国登记的船舶开放。目前

沿海客货运输的百分之八十左右是由交通部所属的上海、广州海运局和大连轮船公司分担。⁽¹⁵⁾为行政管理便利，中国沿海运输曾被划分为南北两个航区。随着经济改革的快速发展和海峡两岸的通航，南北航区的划分已被打破。私人经营的客货运输公司已出现。1994年中国大陆地区私人所有的客货机动船达 198241 艘，总净载重吨为 7112807 吨，载客量为 261908 客位。⁽¹⁶⁾但是，此类公司无法与实力雄厚的国有公司抗衡。从事沿海和内河运输的多为小船。《海商法》只适用于总吨位为 20 吨以上的船舶，所以，多数从事沿海运输的船只不受《海商法》管辖。想投资于中国沿海客货运输的外国人或港、澳、台人士将主要受中国的外资投资法律法规，及沿海客货运输管理规定的限制。

注释：

- (1) 任建新主编：《海商法教程》，（北京）人民法院出版社 1988 年版，第 4 页。
- (2) 吴焕宁主编：《海商法学》，第 2 版，（北京）法律出版社 1996 年版，第 9 页。
- (3) 同上。
- (4) 任建新主编，同上注（1）；亦见金正佳和翁子明著：《中国海事审判的理论与实践》，（北京）海天出版社 1993 年版，第 4 页。
- (5) 吴焕宁主编，同上注（2）。
- (6) 任建新主编，同上注（1），第 4—5 页。
- (7) Zhu Zengjie, "The Maritime Code of the People's Republic of China" (1993, Fasc I) IL DIRITTO MARITTIMO P. 176.
- (8) 郭洪涛等主编：《1995 中国交通年鉴》，北京中国交通年鉴社 1995 版，第 627 页。
- (9) 梁德明：《论 2000 年的中国海运业》1995 年第 1—2 期，《远洋运输》，第 1 页。
- (10) 梁德明，同上。
- (11) 见经济合作发展组织编辑，《海事运输 1993》，巴黎，经济合作发展组织

1995 年版, 第 168 页, 即 OECD, *Maritime Transport* 1993 (Paris, OECD, 1995) P. 168.

(12) 方便船旗国指一些船舶登记制度较灵活的国家。它们欢迎外国拥有的船舶到该国登记, 并悬挂它们的国旗。所以, 许多外国所有的船舶为方便起见, 到此类国家登记注册, 并悬挂登记国国旗。

(13) 梁德明, 同上注 (9), 第 2 页。由于统计资料来源不同, 结论可能与其他资料有出入。但是, 有些中国轮船公司悬挂外国国旗。故资料之间的不一致可能会发生。

(14) 徐剑华:《中国海洋运输发展重点战略目标的选择》, 1995 年 4 月,《国际贸易问题》, 第 62 页。

(15) 梁德明, 同上注 (9), 第 1 页。

(16) 郭洪涛, 同上注 (8), 第 623 页。

第二章 船舶与有关权利

一、船舶的概念

“船舶”在《海商法》中是一法律概念。《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，但用于军事的、政府公务的船舶和20总吨以下的小型船舶除外”。此条款为船舶定义的主要依据。但该定义欠精确。它以“海船”为基础来定义“船舶”，但未对“海船”下定义。假如某一船只必须先为海船方可为船舶，如何确定某船舶是否为海船将可能引起技术上的争议。《海商法》总则部分的有关条款可提供对船舶定义的综合解释，但该部分并未涉及海船的定义。一般地讲，《海商法》中的船舶概念有四个方面涵义。

第一，第3条的“船舶”包括直航于海江或江海之间的载货和载客的20吨以上的船只。直航的要求很关键。如果某艘船只先航行于内河、内江几个目的地，最后入海。它于内河内江的航段不适用《海商法》。当某船只航行于内河内江时，该船只是否为《海商法》所定义的“船舶”的问题有待讨论。如该船只仍为船舶，由此而生的船舶关系应适用《海商法》。《海商法》第2条规定“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”，由此可推论，《海商法》中有关船舶关系的法律则可适用于处于内水的船舶。

第二，第3条所定义的“船舶”包括海上移动装置。《海商法》未对“海上移动装置”作出定义。海上石油开采的浮动平台和其他靠本身动力或拖轮移动的海上装置均可落入移动装置的范围。中国1983年《海上交通安全法》之附则对船舶的解释包括海上浮动平

台和其他海上装置。实际上，该附则的第 50 条所定义的船舶包括“各类排水或非排水船、筏、水上飞机、潜水器和移动平台”。但是，《海商法》不适用于各种属于军用或政府公用的海上移动装置。

第三，第 3 条所定义的“船舶”包括船舶属具，诸如主机、辅机、锚、锚链、救生艇、索具、船上吊车及各种装卸用具。此类属具为船舶航行不可缺少的设备，故船舶的概念应当包括海上属具。

第四，综合第 1、2 和 3 条的涵义，“船舶”为总吨 20 吨以上的用于海上或海江之间货运或客运的船只。此类船只可称为“海船”。当某海船暂停海上或海江航行的，其仍为船舶。该船舶在沿海港口、内河或内江的客货载运活动不受《海商法》第四章规定限制。但是，它在此期间所发生的与船舶有关的法律关系应适用于《海商法》的有关条款。

二、船舶所有权

1. 船舶所有权及派生权利

《海商法》第 7 条对船舶所有权作出定义。该条款规定“船舶所有权，是指船舶所有人依法对船舶享有占有、使用、收益和处分的权力”。该定义是《中华人民共和国民法通则》第 71 条所规定的“财产所有权”的翻版。《民法通则》第 71 条规定“财产所有权是指所有人依法对自己的财产享有占有、使用、收益和处分的权利”。中国学术界对财产所有权的概念无一致看法。各观点中尤属由王利明、郭明瑞和吴汉东所著《民法新论》所作的财产所有权定义最为明确。该定义指出财产所有权是一种法律规定的权利，并指出民法典中的所有权为所有权的狭义定义。⁽¹⁾该定义所采取的定义方式正确。既然权利为法律承认和保护后方得以实施，财产所有权也只有

在法律保护下才得以存在。即使人人都生有获得财产的权利，这个权利也必需由法律具体化后方能享用。这就是为什么天赋人权之说不能保证每人拥有同等的财产。所以，财产所有权必须是民法典或与民法有关的法律所赋予的权利。以此类推，船舶所有权只是由《海商法》所规定和保护的权利了。

船舶所有权可为自然人所有，也可为法人所有。这在西方国家是天经地义的。所以西方国家财产法一般不特别规定法人可享有财产权。中国的财产制度正处在变革之中。私有制和公有制共存，以公有制占绝对主导地位。公有财产多为具有法人地位的全民所有制企业占有和使用。该类企业与西方的公司企业有许多不同。为保证该类企业的合法权利、特别是避免涉外诉讼中的法律争议，《海商法》第8条明确规定“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，本法有关船舶所有人的规定适用于该法人”。这一规定的目的是给予国有法人与私有法人同样的权利。但规定措辞欠明确。第8条的最后部分好像在讲第7条关于所有权的规定应适用于国有法人。这意味着国有法人可享有和行使与船舶所有权有关的一切权利。但是，第8条的前半部规定国有船舶仅可为国有法人“经营管理”。这就是说国有法人只有经营和管理的权利。经营管理权充其量仅可为使用、占有和收益的权利。以此类推，国有法人并无全部所有权。国有法人所占有的船舶的所有权似是还留在国家手中。这种解释在国内法适用时无可非议，但用于涉外纠纷时，便可导致不利结果。假如所有国有船舶均由国家所有，外方便可以此申请外国法院对任何一艘中国国有的船舶进行强制执行。这样会给中国航运业带来极大不稳定。因此，创造一有中国特色的准船舶所有权成为必要。国家为国有财产的所有人，但财产允许以合同的方式转移给各法人。在合同期内，法人行使一切所有人权利。该权利可与国家的所有权抗衡。法人对船舶有占有、使用、收益和处分之权。如在合同期内船舶有损坏、灭失和转移现象，法人有责将损坏财产恢复原状，或赔偿他人因船舶损坏、灭失或转移

而遭受的损失。国家有免除法人责任的权力。在此基础上形成的法人船舶所有权，也许能避免外国法院以船舶都归国家所有为理由，随意扣压国有法人船舶的可能性。

《民法通则》对“占有、使用、收益和处分”未作明确的定义。《海商法》也采取同样的作法，对此类具体权能或具体权利不下定义。中国学术界流行的对此类权能的各种解释均源自西方、日本和台湾地区的法律学说。故《海商法》第7条中的具体权利可参照中西方的一般法律理论进行解释。

船舶占有权是一排他权利。财产所有人的占有权除受法律所规定的限制外，不受他人侵犯。所以，船舶所有人有权在法律规定范围内，依法行使其船舶占有权，但法庭可依法剥夺或限制此占有权。抵押权人亦可依法限制并申请法院剥夺抵押人的占有权。占有权可与所有权分离，亦可与其他与船舶有关的具体权利分离。非所有权人可依法占有某船舶。此占有权在其得以产生的法律文件或法律关系的范围内受法律保护。如租船人在租船合同范围内对船舶行使占有权，该权利不受第三者侵犯，并在租船合同规定范围内排除船舶所有人的占有权。占有权在普通法系国可分为实际占有和推定占有。《民法通则》并不明确排除使用此种分类的可能性。所以，推定占有的概念在必要时将为中国法院接受。在处理租船合同、拖船合同、海难救助纠纷、船舶碰撞纠纷和船舶抵押纠纷等法律关系时，船舶占有权的法律概念极为重要。

船舶使用权亦有排他性。船舶所有权人或依法享有使用权的人，在法律规定范围内行使使用权。该使用权不受非法干涉。船主可依法自由使用其拥有的船只。船主代理人，如船长或经纪人，可在其授权范围内自由使用船舶。租船方可在合同范围内依合同约定使用船舶。使用权由所有权派生而出，但不以所有权为存在基础。依同样道理，由使用权可派生出收益权，但收益权可与使用权分离。船主可把船舶交给船长使用，但船主仍为收益者。租船人亦可

委托船长代行使用权，而自己行使收益权。

船舶收益权是船舶所有权人、合法使用权人，或其他授权使用人依法从船舶的使用、转让、出租、驾驶、操纵、运转和与船舶有关的其他活动中获得物质收入的权利。收益权必须是一种获得经济收入的权利。财产权是一种经济性的权利。由财产权派生而出的收益权必须有产生物质或经济收入的能力。当然有的收益不能直接以物质的形式表现。但是，无论收益以何种形式存在，船舶收益权人有权依法享用由船舶而生的各种收益。这即为收益权的法律涵义。

船舶处分权是由船舶所有权而派生的四项权利之一。它为一种依法处置、处理、转让、保存和消灭为所有权人所拥有的船舶的权利。处分权只能在法定范围内行使。国家可通过法律和规定限制处分权的行使。在普通法系国家，法律可限制土地所有人对土地的浪费和破坏。在许多国家，法律可为文物古迹保护或环境保护的需要，限制财产所有人对其财产的使用。在航运和海商活动中，从一定程度上讲，航运和港口规则可被视为法律对船舶处分权的限制。《海商法》中对船舶权利登记的要求和对抵押权的规定，亦形成对权利人船舶处分权的限制。

船舶所有权可依法转让。船舶转让必须由有权转让的人出让。有权转让人一般为船舶所有权人，但也可为受船舶所有权人委托的其他人。《海商法》第9条要求以书面方式转让船舶所有权。转让属一般买卖行为，其法律效果由《民法通则》和《经济合同法》的有关规定确定。

2. 所有权和第三人利益

各种各样的法律关系可由所有权而生。从造船开始，造船人和定造人在造船合同下对所造船舶均有一定的利益。如果合同规定，

船舶所有权在定造人付清全部造船费用前属造船人所有，造船人即为正在建造中的、或已完成但定造人尚未付款的船舶的所有人。根据造船合同规定，定造人也可在船舶未完成时，成为建造中船舶的所有人。如果造船合同规定，所造船舶为双方共有的，船舶造成后即双方所共有。一方违约的，便失去其依合同成为船舶所有人的权利。在福州市立达工贸联营公司清算组诉福建省闽东富海船舶修造厂案中，⁽²⁾立达工贸联营公司单方中止对改建中船舶的付款，厦门海事法院判定原合资改建船舶合同因此而终止。除另有约定外，正在建造中船舶的所有权人可依法登记其所有权。造船人和定造人为造船合同的双方，与造船方或定船方、或与所造船舶有一定法律关系的人，如银行或保险公司等，则成为与造船合同有关的第三人。在使用船舶的过程中，也会有第三者利益出现。如在某船舶租赁合同下，船舶保险人、贷款人或抵押人都对船舶有财产利益。对租赁合同双方而言，其他利益人均均为第三利益人。同样道理，船舶所有人委托代理人出售船舶的，对于船舶所有人讲船舶买方即为第三者；反之，代理人与船舶买方签订买卖合同时，船舶所有人即成为该合同下的第三利益人。假如光船租赁合同双方就租赁合同发生争议，而船舶出租人扣押船舶和货物时，其货物被扣押的托运人即成为该争议的第三人。因此，有以法律规定和保护第三者利益的必要。

《海商法》第9条和第10条以登记方式保护第三人的利益。第9条规定“船舶所有权的取得、转让和消灭，应当向船舶登记机关登记；未经登记的，不得对抗第三人”。第10条规定“船舶由两个以上的法人或者个人共有的，应当向船舶登记机关登记；未经登记的，不得对抗第三人”。这两条规定要求和鼓励船舶所有权人及时登记其利益，以促使社会经济财产关系的稳定。如果船舶所有权人都及时登记其利益，购船方在签订购船合同前便能查明谁是船舶的真正所有人，便能依靠船舶登记的纪录放心大胆地决定是否购买船舶。银行、保险公司和其他公司亦可放心地与登记的船舶所有权人