



高等院校文科教材

# 海事国际私法新编

屈广清 主编



法律出版社  
LAW PRESS CHINA



高等院校文科教材

# 海事国际私法新编

主 编 屈广清  
撰稿人 屈广清 杨文升  
孙 强 刘 萍  
鲁世平 熊育辉



法律出版社  
LAW PRESS CHINA

## 图书在版编目(CIP)数据

海事国际私法新编/屈广清主编. —北京:法律出版社,  
2005.8

高等院校文科教材

ISBN 7-5036-5783-9

I.海… II.屈… III.海事处理—国际私法—高等  
学校—教材 IV.D997

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2005)第 096161 号

©法律出版社·中国

责任编辑/孙东育 卞学琪

装帧设计/于佳

出版/法律出版社

编辑统筹/法学学术出版分社

总发行/中国法律图书有限公司

经销/新华书店

印刷/北京北苑印刷有限责任公司

责任印制/陶松

开本/787×960 毫米 1/16

印张/17.5 字数/305 千

版本/2005 年 11 月第 1 版

印次/2005 年 11 月第 1 次印刷

法律出版社/北京市丰台区莲花池西里 7 号(100073)

电子邮件/info@lawpress.com.cn

销售热线/010-63939792/9779

网址/www.lawpress.com.cn

咨询电话/010-63939796

中国法律图书有限公司/北京市丰台区莲花池西里 7 号(100073)

全国各地中法图分、子公司电话:

第一法律书店/010-63939781/9782 西安分公司/029-85388843 重庆公司/023-65382816/2908

上海公司/021-62071010/1636 北京分公司/010-62534456

深圳公司/0755-83072995

苏州公司/0512-65193110

书号:ISBN 7-5036-5783-9/D·5500

定价:24.00 元

(如有缺页或倒装,中国法律图书有限公司负责退换)

# 目 录

## 上篇 总 论

|                                |    |
|--------------------------------|----|
| 前 言 .....                      | 3  |
| <b>第一章 海事国际私法调整的对象和方法</b>      |    |
| 第一节 国际海事法律关系是海事国际私法的调整对象 ..... | 5  |
| 一、国际海事法律关系的概念 .....            | 5  |
| 二、国际海事法律关系的特征 .....            | 7  |
| 三、国际海事法律关系的范围 .....            | 8  |
| 第二节 海事国际私法的调整方法 .....          | 10 |
| 一、间接调整方法 .....                 | 10 |
| 二、直接调整方法 .....                 | 11 |
| 三、通过司法管辖权的划分来解决法律冲突的方法 .....   | 12 |
| <b>第二章 海事国际私法的名称、概念和范围</b>     |    |
| 第一节 海事国际私法的名称与概念 .....         | 14 |
| 一、海事国际私法的名称 .....              | 14 |
| 二、海事国际私法的概念 .....              | 22 |
| 第二节 海事国际私法的范围 .....            | 24 |
| 一、概述 .....                     | 24 |
| 二、我国学界当前的几种观点 .....            | 24 |
| 三、本书的观点 .....                  | 25 |
| <b>第三章 海事国际私法的渊源</b>           |    |
| 第一节 海事国际私法渊源概述 .....           | 30 |
| 一、海事国际私法渊源的概念 .....            | 30 |
| 二、国内立法 .....                   | 30 |
| 三、司法判例 .....                   | 31 |

|                                  |    |
|----------------------------------|----|
| 四、条约 .....                       | 31 |
| 五、国际惯例 .....                     | 32 |
| 六、一般法理、海事国际私法的原则及学说 .....        | 32 |
| 第二节 我国海事国际私法的渊源 .....            | 33 |
| 一、概述 .....                       | 33 |
| 二、我国海事国际私法的渊源 .....              | 33 |
| <b>第四章 海事国际私法的性质及其与邻近法律部门的关系</b> |    |
| 第一节 海事国际私法的性质 .....              | 35 |
| 一、海事国际私法兼具国内法和国际法的性质 .....       | 35 |
| 二、海事国际私法兼具程序法与实体法的性质 .....       | 35 |
| 三、海事国际私法是私法 .....                | 36 |
| 第二节 海事国际私法与邻近法学学科的关系 .....       | 36 |
| 一、海事国际私法与国际私法的关系 .....           | 37 |
| 二、海事国际私法与国内海事法的关系 .....          | 38 |
| 三、海事国际私法与海事程序法的关系 .....          | 39 |
| <b>第五章 海事国际私法的历史及其发展趋势</b>       |    |
| 第一节 海事国际私法的产生和发展 .....           | 41 |
| 一、古代海事国际私法——萌芽 .....             | 42 |
| 二、中世纪海事国际私法——民间商业惯例的编纂 .....     | 44 |
| 三、近代海事国际私法——习惯法向国内法的转化 .....     | 45 |
| 第二节 海事国际私法的发展趋势 .....            | 46 |
| 一、概述 .....                       | 46 |
| 二、海事冲突法的统一 .....                 | 48 |
| 三、海事实体法的统一 .....                 | 49 |

## 中篇 海事冲突法

### 第六章 船舶物权的冲突法

|                     |    |
|---------------------|----|
| 第一节 船舶物权的法律冲突 ..... | 55 |
| 一、船舶所有权 .....       | 56 |
| 二、船舶抵押权 .....       | 59 |
| 三、船舶优先权 .....       | 64 |
| 四、船舶留置权 .....       | 69 |
| 第二节 船舶物权的法律适用 ..... | 70 |

|                             |     |
|-----------------------------|-----|
| 一、船舶所有权 .....               | 71  |
| 二、船舶抵押权 .....               | 75  |
| 三、船舶优先权 .....               | 78  |
| 四、船舶留置权 .....               | 82  |
| <b>第七章 海事债权的冲突法</b>         |     |
| 第一节 国际海上货物运输合同的冲突法 .....    | 83  |
| 一、国际海上货物运输合同的法律冲突 .....     | 83  |
| 二、国际海上货物运输合同的法律适用 .....     | 87  |
| 第二节 国际海上人身伤亡的冲突法 .....      | 107 |
| 一、海上人身伤亡的概念及其种类 .....       | 107 |
| 二、国际海上人身伤亡的法律适用 .....       | 109 |
| 三、我国海上人身伤亡的法律适用 .....       | 111 |
| 第三节 船舶碰撞的冲突法 .....          | 113 |
| 一、船舶碰撞方面存在法律冲突的原因 .....     | 113 |
| 二、船舶碰撞的法律适用 .....           | 114 |
| 三、我国有关船舶碰撞法律适用方面的法律规定 ..... | 119 |
| 第四节 海上油污损害的冲突法 .....        | 120 |
| 一、海上油污领域存在法律冲突的原因 .....     | 121 |
| 二、海上油污的法律适用 .....           | 122 |
| 三、我国沿海油污损害赔偿的法律适用 .....     | 126 |
| 第五节 海难救助的冲突法 .....          | 127 |
| 一、海难救助的分类 .....             | 127 |
| 二、《救助公约》的适用范围 .....         | 128 |
| 三、海难救助的法律适用 .....           | 129 |
| 四、我国海难救助准据法的确定 .....        | 131 |
| 第六节 共同海损的冲突法 .....          | 132 |
| 一、共同海损领域的主要法律冲突 .....       | 132 |
| 二、共同海损的法律适用 .....           | 134 |
| 三、评我国关于共同海损的法律适用规定 .....    | 137 |
| 第七节 海上保险合同的冲突法 .....        | 138 |
| 一、海上保险合同的概念 .....           | 138 |
| 二、海上保险领域的主要法律冲突 .....       | 139 |
| 三、海上保险法律的国际统一 .....         | 140 |
| 四、海上保险合同的法律适用 .....         | 141 |

|                                                 |     |
|-------------------------------------------------|-----|
| 五、主要航运国家有关海上保险合同冲突法的规定 .....                    | 145 |
| 六、再保险合同分类、再保险合同(Reinsurance Contract)的准据法 ..... | 148 |
| 七、直接诉讼的法律适用 .....                               | 149 |
| <b>第八章 海事赔偿责任限制的冲突法</b>                         |     |
| 第一节 海事赔偿责任限制的法律冲突 .....                         | 152 |
| 一、海事赔偿责任限制的概念和意义 .....                          | 152 |
| 二、海事赔偿责任限制的法律冲突 .....                           | 154 |
| 第二节 海事赔偿责任限制的法律适用 .....                         | 166 |
| 一、国内立法、司法实践等对海事赔偿责任限制的法律适用 .....                | 166 |
| 二、国际公约对海事赔偿责任限制的法律适用 .....                      | 170 |

## 下篇 海事国际统一实体法

### 第九章 船舶物权的国际统一实体法

|                                         |     |
|-----------------------------------------|-----|
| 第一节 1926年《统一船舶优先权和抵押权某些法律规定的国际公约》 ..... | 175 |
| 一、船舶抵押权的承认 .....                        | 175 |
| 二、船舶优先权的标的及产生船舶优先权的海事请求的项目 .....        | 176 |
| 三、船舶担保物权的受偿顺序 .....                     | 176 |
| 四、船舶优先权的时效 .....                        | 176 |
| 五、船舶优先权与责任限制的关系 .....                   | 177 |
| 第二节 1967年《统一船舶优先权和抵押权某些规定的国际公约》 .....   | 177 |
| 一、可在缔约国行使的船舶抵押权所须具备的条件 .....            | 178 |
| 二、船舶抵押权的法律适用问题 .....                    | 178 |
| 三、有关船舶登记的注销问题 .....                     | 178 |
| 四、船舶优先权担保的债权 .....                      | 178 |
| 五、船舶的优先权的标的和受偿顺序 .....                  | 179 |
| 六、船舶优先权的转让及时效 .....                     | 179 |
| 七、船舶优先权的性质 .....                        | 179 |
| 八、其他船舶担保物权 .....                        | 179 |
| 九、船舶留置权 .....                           | 180 |
| 十、船舶的强制拍卖 .....                         | 180 |
| 第三节 1993年《船舶优先权和抵押权公约》 .....            | 180 |
| 一、船舶抵押权的承认和执行 .....                     | 181 |

|                                                                     |     |
|---------------------------------------------------------------------|-----|
| 二、关于抵押权排列次序和效力的准据法 .....                                            | 181 |
| 三、船舶优先权的项目 .....                                                    | 181 |
| 四、船舶优先权的特性 .....                                                    | 182 |
| 五、船舶优先权的时效 .....                                                    | 182 |
| 六、船舶优先权转让和代位 .....                                                  | 182 |
| 七、船舶担保物权的受偿顺序 .....                                                 | 182 |
| <b>第十章 海事债权的国际统一实体法</b>                                             |     |
| 第一节 国际海上货物运输合同的国际统一实体法 .....                                        | 183 |
| 一、国际海上货物运输合同概述 .....                                                | 183 |
| 二、1924 年《关于统一提单若干法律规定的国际公约》(简称《海牙规则》,Hague Rules) .....             | 185 |
| 三、1968 年《修改 1924 年〈统一提单某些规定的国际公约〉的议定书》(简称《维斯比规则》,Visby Rules) ..... | 189 |
| 四、1978 年《联合国海上货物运输公约》(简称《汉堡规则》,Hamburg Rules) .....                 | 192 |
| 第二节 国际海上货物运输法律的统一 .....                                             | 196 |
| 一、国际社会对国际海上货物运输法律统一的观点 .....                                        | 197 |
| 二、国际海事委员会为实现统一所做出的贡献 .....                                          | 198 |
| 三、CMI 运输法框架文件 .....                                                 | 199 |
| <b>第十一章 海事赔偿责任限制的国际统一实体法</b>                                        |     |
| 第一节 1957 年《关于海运船舶所有人责任限制的国际公约》 .....                                | 211 |
| 一、适用的船舶 .....                                                       | 211 |
| 二、责任主体 .....                                                        | 212 |
| 三、责任限制的条件 .....                                                     | 212 |
| 四、限制性债权 .....                                                       | 212 |
| 五、非限制性债权 .....                                                      | 213 |
| 六、责任限额及基金分配 .....                                                   | 213 |
| 七、责任基金的设置 .....                                                     | 213 |
| 八、准据法 .....                                                         | 213 |
| 第二节 1974 年《海上旅客及其行李运输的雅典公约》 .....                                   | 214 |
| 一、人身伤亡的责任限额 .....                                                   | 214 |
| 二、行李灭失或损坏的责任限额 .....                                                | 214 |
| 三、责任限制主体 .....                                                      | 215 |
| 四、赔偿总额 .....                                                        | 215 |

---

|                                                            |     |
|------------------------------------------------------------|-----|
| 五、责任限制权利的丧失 .....                                          | 215 |
| 第三节 1976 年《海事赔偿责任限制公约》 .....                               | 216 |
| 一、适用的船舶 .....                                              | 216 |
| 二、责任主体 .....                                               | 216 |
| 三、限制责任的条件 .....                                            | 216 |
| 四、限制性债权 .....                                              | 217 |
| 五、非限制性债权 .....                                             | 217 |
| 六、责任限额及基金分配 .....                                          | 217 |
| 七、责任基金的设置 .....                                            | 218 |
| 八、准据法 .....                                                | 218 |
| 第四节 《海牙规则》、《维斯比规则》、《汉堡规则》和 1976 年<br>《海事赔偿责任限制公约》的关系 ..... | 219 |
| 一、两种既独立又相互联系的责任限制方法 .....                                  | 219 |
| 二、法律依据 .....                                               | 219 |
| 三、对三个单位责任限制规则的评析 .....                                     | 220 |
| 四、内容比较 .....                                               | 224 |
| 附录:屈广清所拟之《中国冲突法与海事冲突法(草案)》 .....                           | 226 |
| 参考书目 .....                                                 | 271 |

## 上篇 总 论



## 前 言

迄今为止,人类的历史是一部人类向大自然索取的历史。在全球面临人口、资源、环境三大危机的今天,“海洋是人类的未来”的预言具有很强的现实性。人类的出路无疑在于资源丰富的海洋。至于向其他星球发展还仅处于探测阶段。因此,未来学家断言:21世纪是海洋的世纪,世界的未来在海洋。“谁控制了海洋,谁就控制了一切”,历史已经证明了2500年前古希腊海洋学家狄未斯托克的预言。五百多年前,中国航海家郑和也曾大声疾呼:“欲国家富强,不可置海洋于不顾,财富取之海洋,危险亦来自海上。”<sup>①</sup>所以,当世界经济的重力场向海洋转移时,海洋便很快成为各国必争之地。这样,昔日被奉为神奇的大洋世界将不再属于永恒的寂寞之地。古人和先哲们寄语于“五洋捉鳖”的感叹将成为美好的现实。

我国不仅拥有960万平方千米的陆地国土,而且还拥有300万平方千米的海洋国土,海岸线绵延1.8万千米。因此,我国既是典型的海陆兼容的大国,又是世界海洋文明的发祥地之一。大自然的慷慨恩赐,使勤劳勇敢的中华民族在古代就凭着自己卓越的智慧和制造力伐木成舟、劈波斩浪、牵星观月、远涉重洋,以举世瞩目的中华民族的海洋文明跻身于世界航海强国的民族之林。其中,既有大规模的航海活动——古秦朝航海英雄徐福的两次东渡、明末郑和七下西洋的航海壮举,又有开创于西汉、遍及亚非欧各国的“海上丝绸之路”,还有海上救星——指南针的问世。但是,也有始于明末、先后持续四百多年的禁海政策,甚至达到了“寸板不许入海”的极端程度。即使到了清朝,禁海政策也没有大的变化。中国商船运输业兴起于19世纪中后期的洋务运动。当时,中国的官商在尝试发展民用工业和军事工业的同时,也开始探索和开办中国早期的航运业。但近代中国最初开办航运的目的并不是为了商贸运输,而是为了发展军事,为了运输军用物资和水上作战。1868年9月中国人自己建造的第一艘轮

---

① 房仲甫、李二和:《中国水运史》,新华出版社2003年版,绪论第2页。

船——“怡吉”号轮的正式下水航行,标志着近代中国航运业的再次萌发。<sup>①</sup>从此,商船不仅为清政府用做军事目的,而且也逐渐投入到沿海商贸货物的运输。中国近代商船的诞生和发展是洋务运动的重要成果,它为近代中国的造船业和航运业奠定了重要的基础。今天,历史的机遇再次惠泽中华民族,改革开放政策的实施、世界贸易组织的加入,使我们能再次面向海洋拓宽发展空间。2003年,我国外贸进出口总额高达 8512.1 亿美元,净增 2304 亿美元,比上年增长 37.1%,总体贸易增速为 1980 年以来的最高水平。我国进出口贸易的强劲上升推动了集装箱货量的急剧增长。该年度,港口集装箱吞吐量达到 4735 万标准箱,首次超过美国,成为世界第一。同时,我国大陆船队总运力在世界船队运力总排位中已升至第四位,加上香港、台湾便可以跃居第二位。如果仅算国旗船队,中国内地已跃居第二位。<sup>②</sup>因此,我国既是贸易大国,又是名副其实的航运大国。

历史上我们曾经拥有笑傲五洲的海事奇迹。今天,我们欲立足于世界民族之林,欲再造笑傲海洋的海事辉煌,就必须探索大海的秘密,必须掌握调整国际海事关系的法律,这就是海事国际私法。

---

① 刘勇志、列晓晨、于华:《海洋航运》,中国少年儿童出版社 2002 年版,第 154 页。

② 王明志:“2004:我国水上运输的回顾与展望”,载《综合运输》2004 年第 2 期(总第 270 期),第 6 页。

## 第一章

# 海事国际私法调整的对象和方法

众所周知,法律是调整社会关系的,每个法律规范的制定都是对某一社会关系的规定。但由于社会生活的复杂性、多样性,社会关系的种类繁多、领域广泛和各具特征,形成了不同法律领域的区别。因此,部门法的划分便是以调整对象为首要标准的,也就是说,按照法律调整的社会关系的性质和种类的不同来划分部门法。但仅仅利用法律调整的社会关系的种类和领域来划分法律部门,有时并不能解决法律部门划分的问题,也就是说有一些法律很难按社会关系予以划分,如刑事法律。所以,法律所调整的社会关系种类和社会关系的法律调整的机制是划分各部门法的两个标准。<sup>①</sup>事实上,它们不只是部门法的划分标准,也是以部门法为研究对象的法学学科的划分标准。所以,学习海事国际私法必须先解决这两个问题。

### 第一节 国际海事法律关系是海事国际私法的调整对象

我们知道,法律所调整的社会关系的种类是划分部门法和法学学科的首要标准。简言之,这个受调整的特定的社会关系就是调整对象。每一个法律部门和法学学科都有其特定的调整对象,海事国际私法也不例外。我们认为,海事国际私法的调整对象是国际海事法律关系。

#### 一、国际海事法律关系的概念

国际海事法律关系,是基于国际海事法律事实,由海事国际私法规范调整而形成的国际海事权利义务关系。该概念可以从以下几个方面来理解:

---

<sup>①</sup> 沈宗灵:《法理学》,北京大学出版社2000年版,第432~433页。

### (一) 国际海事法律关系是受海事国际私法规范的调整所形成的社会关系

国际海事法律关系是法律关系的一种。一定的社会关系通过海事国际私法规范的调整,才能形成国际海事法律关系;没有海事国际私法规范,就不会有国际海事法律关系。这样,凡符合法律规定的,则予以保护;违反法律规定的,则不予保护,有时还要给当事人以法律制裁,从而发挥海事国际私法规范的作用。

### (二) 国际海事法律关系是基于海事法律事实而形成的社会关系

海事国际私法规范公布后,它只是抽象地表明保护什么、不保护什么。有了海事国际私法规范,又有了了一定的海事法律事实,才能形成国际海事法律关系。换言之,这些国际海事法律关系是海事国际私法规范调整主体之间具体的社会关系的结果。

### (三) 国际海事法律关系是以海事权利义务为内容的社会关系

海事国际私法规范对社会关系的调整,是通过将主体之间的社会关系转化为海事权利义务实现的。海事权利的实现和海事义务的履行,是以法律的强制力为保障的。这种具有海事权利义务的社会关系就是国际海事法律关系。从这个角度看,国际海事法律关系是由法律的强制力保障的社会秩序。而一个社会的法律秩序表现为法律关系网络。<sup>①</sup> 所以,在国际层面上海事法领域也存在着国际海事法律新旧秩序的争斗。当然,这是国际政治经济新秩序斗争的一个部分和必然延伸。

综上所述,海事国际私法规范是国际海事法律关系发生的根据,海事法律事实是国际海事法律关系发生的原因,国际海事法律关系是海事国际私法规范调整的结果。

另外,海事国际私法的调整对象表述为国际海事法律关系,而不表述为涉外海商法律关系,即使用“国际”、“海事”而不使用“涉外”、“海商”,这是有一定道理的。由于使用“海事”而不用“海商”的原因将会在后面涉及“海事国际私法的名称”时详细阐述,因此,这里只分析使用“国际”而不使用“涉外”的原因。

首先,某一海事法律关系的要素涉及某一特定内国时,站在该内国的角度看,该海事法律关系是“涉外海事法律关系”;但是,站在第三国的立场上,或者第三国与该海事法律关系除当事人选择到该国解决争议外与该海事法律关系没有其他联系的情况下,对于该第三国来说,就是一个“国际的海事法律关系”,而非“涉外的海事法律关系”。所以,“涉外”的发展趋势,或者说“涉外”的无限大,就是“国际”。

<sup>①</sup> 张文显:《法哲学范畴研究》(修订版),中国政法大学出版社2001年版,第98页。

其次,当前国际经济一体化趋势日益明显,各国为了发展本国经济,往往强调其法律与国际社会法律的接轨,各国法律之间的差异愈来愈小,也愈来愈向国际社会的法律靠拢,有人把这种现象叫“国际法侵蚀国内法”,甚至担心国内法会消失。所以,从当前国际经济及法律的发展态势看,使用“国际”也比“涉外”更符合这一态势。

综上所述,我们认为,使用“国际”比使用“涉外”更为科学些。

## 二、国际海事法律关系的特征

国际海事法律关系是法律关系的一种,所以,我们也可仿照分析法律关系特征的方法分析国际海事法律关系。因此,分析国际海事法律关系应从其要素入手。但这里必须指出的是,许多人一方面从法律关系三要素角度(主体、内容、客体)来分析国际海事法律关系的特征,另一方面又在内容部分从法律事实的角度分析,这是值得商榷的。因为法理学告诉我们,法律关系的内容与法律事实是不同的。前者是法律关系的主体所享有的权利和负担的义务;后者是引起法律关系变动的行为事实和自然事实。事实上,法律关系之构成分动、静两种要素。静的要素为主体与客体,动的要素为权利和义务及其变动与变动之原因。<sup>①</sup>“主体为权利义务之所属,客体为权利义务之所附”,<sup>②</sup>内容为权利义务之具体化,即主体之间凭借客体彼此联系,联系之内容即权利义务。但此种联系何由始?何所终?有何效果?这是权利义务之变动及变动之原因的问题。所以,可以说法律事实为权利义务之所因,也是法律关系的一个要素。

我们认为,国际海事法律关系的特征表现于以下几个方面:

第一,从主体上讲,至少主体一方的国籍或者住所具有涉外因素,或者主体是无国籍人。

第二,从客体上讲,海事法律关系的客体是位于外国国家或者地区的财产利益(即物)或者是需要在国外国家或地区完成的行为。

第三,从法律事实上讲,该法律事实发生在外国国家或者地区,其中包括行为事实和自然事实。

例如,美国某贸易公司甲与美国某航运公司乙在中国签订一份货物运输合同,将货物由乙公司的A轮从美国洛杉矶运送到中国上海,结果,在美国境内A轮与美国航运公司丙公司的B轮发生碰撞。在该案件中,就货物运输合同而言,由于合同签订地对合同双方而言在外国,似乎就是一个国际海事法律关系,

<sup>①</sup> 梁慧星:《民法总论》,法律出版社1996年版,第49页。

<sup>②</sup> 郑玉波:《民法总则》,中国政法大学出版社2003年版,第94页。

但是,如果该合同并不因此而涉及外国法的效力或者需要适用外国法的问题,对特定法院来说,也并不一定就成为国际私法的调整对象,<sup>①</sup>因此也就不是国际海事法律关系。就船舶碰撞而言,所有因素都只与美国有关,似乎对双方当事人来说不是国际海事法律关系,但如果丙公司在A轮的目的地申请上海海事法院扣押A轮,并在上海海事法院起诉,这样,尽管该海事侵权关系的所有因素均只与美国有关,但却与法院地国相异,这时,对该法院地国即中国而言,该海事侵权关系仍是国际海事法律关系。<sup>②</sup>

由此可见,通常地说,只要海事法律关系所有要素中至少有一个因素具有涉外性,我们就认为该海事法律关系是国际海事法律关系。但上述案例告诉我们,这只是就一般情况而言。碰到具体法律关系时,还需做具体地分析,以判断其是否是国际海事法律关系。

### 三、国际海事法律关系的范围

人类对海洋的意识首先表现在海洋能够“行舟楫之便”、“兴渔盐之利”。因此,从理论上讲,国际海事法律关系包括以下几种法律关系:

#### (一)船舶物权关系

这是因使用船舶而发生的一类关系。船舶是海上各种生产活动中极其重要的生产资料。使用船舶时必然会发生各种直接以船舶为主体的物权关系,主要有船舶所有权、船舶抵押权、船舶优先权和船舶留置权等。在海事国际私法中,对这几种船舶物权都有详略不同的规定。

#### (二)运输合同关系

海上运输合同关系是海事国际私法的主要调整对象,有关这方面的所有规定构成了海事国际私法的基本内容。按照运输对象的不同,海上运输合同可分为海上货物运输合同和海上旅客运输合同。从目前国内外的运输实践来看,大量的合同是海上货物运输合同。按照船舶经营方式的不同,海上货物运输合同还可再分为件杂货运输合同、航次租船合同和定期租船合同。对于这些不同形式的合同,海事国际私法都做了详细的规定,明确了当事人之间的权利、义务和责任。但是,由于上述合同的种类不同、性质不同,法律的规定在某个问题上也就会有差别,这是应当注意的。

#### (三)海事侵权关系

海上发生的侵权行为主要有船舶碰撞和船舶污染。船舶碰撞事故在所有

<sup>①</sup> 屈广清:《国际私法导论》,法律出版社2003年版,第4页。

<sup>②</sup> 类似的情况,可参见[英]J. H. C. 莫里斯:《戴西和莫里斯论冲突法》,李双元等译,中国大百科全书出版社1998年版,第2页。