

上海市高等学校本科教育高地建设项目资助

海 事 法

HAI

SHI

FA

庄 炜 杨召南 著



中央编译出版社

D996.19
0298

海 事 法

HAI SHI FA

庄 炜 杨召南 著

中央编译出版社

图书在版编目(CIP)数据

海事法/庄 炜 杨召南著. —北京:

中央编译出版社, 2005. 12

ISBN 7-80109-591-X

I. 海… II. 庄… III. 海—事—法

IV. G624

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2005)第 051984 号

海 事 法

庄 炜 杨召南 著

*

中央编译出版社出版发行

新华书店经销

上海星海印刷公司印刷

*

开本: 787 × 960 1/16 印张: 28.5 字数: 500 千字

2005 年 12 月第一版 2005 年 12 月第一次印刷

印数: 1 ~ 4000 册

ISBN 7-80109-591-X/G · 168

定价: 48 元

目 录

第一章 船舶概论	1
第一节 船舶的概念与法律性质	1
第二节 船舶国籍和船舶登记制度	4
第三节 船舶安全航行	11
第四节 我国对于外国籍船舶的管理	14
第二章 船舶物权	17
第一节 船舶所有权 (Ownership)	17
第二节 担保与抵押	23
第三节 船舶抵押权 (Mortgage)	25
第四节 船舶抵押权双方当事人的权利和义务	30
第五节 船舶留置权 (Possessory Lien)	38
第六节 船舶优先权 (Maritime Lien)	46
第三章 海上拖航合同	65
第一节 海上拖航的概念和特征	65
第二节 海上拖航合同	67
第三节 海上拖航中的损害赔偿责任	73
第四章 船舶碰撞	82
第一节 船舶碰撞的历史渊源	82
第二节 船舶碰撞的概念及比较	86
第三节 船舶碰撞的构成要件	91
第四节 船长施救义务	92
第五节 船舶碰撞的分类	93

第六节	双方互有过失导致的船舶碰撞	102
第七节	确定损害赔偿的原则和范围	113
第八节	船舶碰撞导致人身伤亡的损害赔偿范围和现状	120
第九节	船舶碰撞的证据调查	129
第十节	船舶碰撞案件的管辖权	134
第十一节	船舶碰撞造成的油污问题	137
第五章	海难救助	139
第一节	海难救助法律制度的历史与现状	139
第二节	海难救助的概念及构成要件	141
第三节	海难救助与海上拖航的异同	153
第四节	姐妹船之间的救助	155
第五节	救助报酬的确定标准	156
第六节	《1989 年救助公约》主要内容	168
第七节	救助合同	169
第八节	救助合同的成立与变更	178
第九节	海难救助制度的立法趋势	182
第六章	共同海损	186
第一节	共同海损的历史、概念和要件	186
第二节	《约克 - 安特卫普规则》	191
第三节	共同海损与承运人过失之关系	198
第四节	共同海损牺牲	203
第五节	共同海损费用	207
第六节	共同海损的理算	212
第七章	海事赔偿责任限制	230
第一节	海事赔偿责任限制概述	230
第二节	我国海事赔偿责任限制制度的发展	233
第三节	无船承运人能否享受海事赔偿责任限制之问题	249
第四节	海事赔偿责任限制的国际统一	250

第八章 船舶污染损害赔偿	255
第一节 保护海洋环境的迫切性	255
第二节 关于船舶油污损害的国际公约	259
第三节 美国油污法简介	272
第四节 船舶油污赔偿责任的民间协议	274
第五节 有害有毒物质公约	277
第六节 2001 年船舶燃油污染公约	279
附录 1 《中华人民共和国船舶登记条例》	282
附录 2 《中华人民共和国船舶登记条例》实施若干问题说明	292
附录 3 波罗的海和国际海事协会国际海上拖航合同(总承包)	297
附录 4 波罗的海和国际海事协会国际海上拖航合同(日租)	309
附录 5 统一船舶碰撞某些法律规定的国际公约	319
附录 6 Convention for the unification of certain rules of law with respect to collisions between vessels	322
附录 7 1972 年国际海上避碰规则	327
附录 8 《1972 年国际海上避碰规则》2001 年修正案	344
附录 9 1989 年国际救助公约	347
附录 10 International convention on salvage, 1989	356
附录 11 救助合同	369
附录 12 Standard form of salvage agreement	378
附录 13 1994 年约克·安特卫普规则	386
附录 14 York & antwerp rules, 1994	393
附录 15 1976 年海事索赔责任限制公约	404
附录 16 Convention on limitation of liability for maritime claims, 1976	414
附录 17 国际油污损害民事责任公约	427
附录 18 2001 年国际燃油污染损害民事责任公约(草案)	436
参考文献	444

第一章 船舶概论

第一节 船舶的概念与法律性质

我国《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。”可见，船舶关系中当事人之间的权利义务关系是海商法调整的主要内容之一，而正确理解《海商法》中的船舶关系和海上运输关系，应从该法特殊载体——船舶的概念和法律性质入手。

一、船舶的概念和分类

(一) 船舶的概念

船舶的概念是海商法学习和研究中经常遇到且十分重要的一个问题，如在有关船舶物权、海难救助、船舶碰撞、海上保险等法律中，都要涉及船舶的定义和所调整的船舶范围，而国际公约、各国的法律均在不同场合对船舶的概念作出解释和界定。

英美普通法中的船舶通常指任何可以进行海上航行或海上运输的船舶，海上货物运输的法律所适用的船舶通常指“用于海上货物运输的任何船舶”。事实上，各国各地区海商法对船舶概念的规定均不一致。如英国《1894年商船航运法》(Merchant Shipping Act 1894)将船舶定义为“包括一切用于航海的船舶。”^①《希腊海商法典》第1条规定：“本法中船舶是指利用自身推进的方式，以航海为目的，且净登记吨位不少于10吨的任何运输工具。”《日本商法典》第684条规定：“本法所谓船舶，是指以进行商业为目的而供航海之用的船舶。”《韩国海商法》规定：“本法所称船舶，是指从事商业行为及其它为营利目的而供航海之用的船舶。”前《苏联海商法》第九条规定：“本法所称船舶，是指机动或非机动的浮动装置，用于：(1)运送货物、旅客和邮件，捕鱼或其他海上捕捞，开采矿物，救助海上遇难船舶，拖带其它船舶和浮动装置，水利工程施工，或打捞沉没海中的财物；(2)执行特种勤务，如守护渔场、卫生、检疫等；(3)科学、教学和文化活动；(4)体育运动；(5)其它用途。”该法的第十二条规定：“除有明确规定的情况外，本法典的规定不适用于悬挂海军旗帜的船舶。”

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

^① Nigel Meeson, Ship and Aircraft Mortgages, LLP, 1989, p. 8.

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。”《海上交通安全法》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。”显然,《海上交通安全法》中船舶的范围要比海商法广泛得多。

根据国内外的法律规定,可以看出,海商法中的船舶是指用于海上航行的水上浮动装置(Navigable floating structure),它比日常生活中人们所说的船舶的范围小得多,而且海商法一般将军事船舶和政府公务船舶以及小型船艇作除外规定。另外,根据国际惯例,在海商法的不同领域,正在建造中的船舶和已经失事沉没的船舶(Wreck)通常不被视为船舶,但我国海商法对建造中的船舶可以设定船舶抵押权的问题上做出了特别规定。在海商法的不同部分,船舶的概念有时会有不同,如海上货物运输法中适用的船舶和船舶碰撞法律中适用的船舶范围就有区别。

(二) 船舶的分类

根据不同标准,海船有多种多样的分类。按照国籍不同可分为国轮与外轮;按照航程远近可分为沿海轮、近洋轮与远洋轮;按照开航定不定期可分为定期班轮和不定期船;按照执行的任务不同可分为公务船和商务船。货船中按照载客载货又可分为客轮和货轮。在货轮中按其设备和用途又可分为杂货船(干货船)、散装船、冷藏船、固体货船、液体货船(包括油轮)、气体货船、集装箱船、滚装船等。除此以外,还有专业为他船提供服务的船舶,如灯船、导航船、挖泥船、吊杆船、破冰船、拖船、驳船、打捞船、专业救助船、医务船、科学考察船等。至于海洋石油作业平台是否属于船舶的问题,在有关海上油污、海上保险的法律中有专门规定,而在一般海商法中未作规定。

(三) 船舶规范(vessel particulars)

船舶的大小通常是以吨位、排水吨、载重吨来表示。在海事法学习中经常要碰到这些术语,因此,有必要在此作一简单解释:

1. 总吨位(Gross Tonnage)

全船所有围蔽空间以 100 立方英尺为一个吨位加起来的丈量总和称为总吨位。或者以公制立方米来丈量,总的立方米数除以 2.83,得出的数字称为总吨位。

2. 净吨位(Net Tonnage)

船内所能载运旅客及货物的空间的总和。以 100 立方英尺为一个吨位或以公制立方米来丈量,把总的立方米数除以 2.83,得出的数字称为总吨位,将该总吨位减去机舱、驾驶室、船员起居室、物料房和压舱等容积就是净吨位。

3. 排水吨和载重吨

总吨位和净吨位都是按照船舶的容积计算的。另外一种方法就是按重量计算。如:排水吨(Displacement Tonnage),船漂浮在水上,装货吃水到满载水线(载重线)时,船体所占水的容积称为排水吨位,亦即船体和货物的总重量。(这是根据阿

基米德定律而来的,即浸在流体中的物体(全部或部分)受到向上浮力的影响,其大小等于物体所排开流体的重量。)

载重吨(Dead Weight Tonnage),船舶满载时的排水吨位,减去空船时的排水吨位就是载重吨。(所谓空船只包括船体、机器、水泵等设备,不包括燃料、淡水、物料等。)

根据船舶航行地带、区域和季节期而定的船舶满载水线,由船检部门确定船舶载重线,这对于保障船舶安全航行至关重要。国际上已签订1930年和1966年两个船舶载重线公约,我国已加入后者。《1966年国际船舶载重线公约》正文规定了国际船舶载重线证书、证书的有效期限和签发证书的机关。该公约附则一为“载重线核定规则”,并按照船舶强度、结构、水密性和隐性等,规定了相应的标准。附则二为“地带、区域和季节期”,规定了各种载重线的适用航区和季节。附则三为“证书”,规定了国际船舶载重线证书的格式。

确定船舶吨位,不仅是国家航运管理的需要,而且也是港口使费的计算依据。如港口费按总吨算,海关吨税大都按净吨算,系解缆费一般按总吨算,运河费按运河净吨算,码头停泊费按总吨及停泊时间算,引航费则一般按船舶净吨参照里程计收。

二、船舶的法律性质

作为海上运输生产工具的船舶,从海事法或民法的角度看,通常认为船舶具有以下特点:

(一)船舶是不可分的合成物

船舶由船壳、船舶机器、甲板 and 船舱等各部分组成。每一部分都不能离开船舶整体而单独存在。也就是说,除非另有约定,船舶所有权移转及于船舶的各部分。船舶在航行时还需要备有船舶锚链、罗经、海图、探测仪、消防和救生设备等,这些材料或设备通常称为船舶属具。船舶属具是否属于船舶的一部分,各国法律规定不尽一致。如美国法律规定,船舶属具和船舶不可分离;法国法律规定,属具是船舶的从属物,是否随船舶所有权一并转移视具体情况而定;德国和日本的法律也类似于法国的规定。但是,实践中一些必备的船舶属具通常被视为船舶不可分割的一部分。

《海商法》第3条第2款规定:“前款所称船舶,包括船舶属具。”

(二)船舶是动产,但作为不动产处理

从古代罗马法开始,船舶就被定性为动产,这也符合当今民事法律对于动产和不动产的分类。但是,由于近现代船舶越造越大,成为资金密集型财产,各国均趋向于将其视为不动产处理。因此,船舶所有权、抵押权的取得、设定、变更和消灭,

应像不动产一样进行登记,多数国家法律规定,上述船舶物权未经登记的,不得对抗第三人。故实践中各国通常将船舶比照不动产进行处理与立法规定。

(三)船舶的拟人化

船舶是可以移动的财产,是法律关系的客体而非主体,然而海商法往往把船舶作拟人化处理,即授以船舶以自然人或法人的特性,如船舶有名称、有船籍港、国籍、年龄、IMO 号码等等。而且,船舶发生灭失、拆解、失踪、沉没等情况,还需要像自然人、法人一样进行注销登记。船舶的拟人化使得船舶容易识别和辨认,使部分错综复杂的船舶关系简单化,有利于海事纠纷的处理。

在普通法系国家赋予船舶人格化,即视为船舶具有独立的人格,拥有订立合同和实施侵权行为的行为能力,故英美等国家均实行船舶的对物诉讼(Action in Rem)制度。在这种诉讼制度下,原告可以将船舶视为当事人一方,对于船舶提起诉讼。如果船舶所有人或其他人不为被扣押的船舶提供担保或出庭抗辩,原告可以申请法院判决船舶承担责任,即以拍卖船舶的价款清偿因船舶而引起的债务。虽然我国的《民事诉讼法》不承认对物诉讼制度,但《海事诉讼特别程序法》及其司法解释通过法律规定的形式认可了该种诉讼制度,我国海事诉讼实务中亦大量通过对涉案船舶(或相关船舶)的扣押来获取管辖权及诉讼担保。

第二节 船舶国籍和船舶登记制度

一、船舶国籍

船舶国籍指的是船舶所有人根据有关船舶登记的法律规定,在一国船舶登记机关进行登记,依法取得船舶登记国对于船舶隶属于船舶登记国的法律上的确认和从属关系。船舶取得一国国籍后,可以悬挂该国的旗帜在海上航行。

(一)船舶国籍的法律意义

1. 国际法上的意义

1958 年《公海公约》规定,各国无论是否是沿海国,凡是悬挂一国国旗的船舶均有权在公海上自由航行。船舶受船旗国的主权保护,同时接受船旗国的法律监督。船旗国的法律以及船旗国所缔结的国际条约适用该船舶。船舶不得同时悬挂两国旗帜航行,即船舶不可具有双重国籍。未经合法的变更登记,船舶不得在航程中或港口内改变国籍和旗帜,否则,不受国际法的保护。

1958 年《公海公约》和 1982 年《联合国海洋法公约》都规定,船舶必须与船旗国有真正联系(Genuine Link),船旗国应当对于悬挂其旗帜的船舶有效实施行政、技术和社会事项的管辖和控制。

根据上述有关国际公约的规定,在海上航行的船舶只有取得一国的国籍并悬挂该国国旗,才能受到船旗国的法律保护。无国籍船舶有海盗和国际公害的嫌疑,随时都有被搜查和捕获的可能。任何国家都有权拒绝接受无国籍船进港。在像美国对伊拉克发动的战争时期,各来往波斯湾船舶的国籍和其悬挂的船旗还表明该船是敌国船、盟国船或是中立船。

2. 国内法上的意义

悬挂一国国旗,表明该船可以在船旗国的领海和内海内享有完全的自由航行权。如果是捕鱼船、海洋钻井平台,可以在船旗国的领海、内水、大陆架和专属经济区内进行捕鱼、海底勘探和开发。另外,船舶可以在海运政策、税收优惠和造船补贴等方面享受船旗国的优惠政策。如《海商法》第4条规定“中华人民共和国港口之间的海上运输和拖航,由悬挂中华人民共和国国旗的船舶经营。但是,法律、行政法规另有规定的除外。”对于沿海运输市场的准入问题,WTO的服务与贸易总协定将其作为特别承诺。就目前国际上对该问题的态度而言,除英国等少数国家对沿海运输市场开放以外,包括我国在内的大多数国家坚持对沿海运输经营权的保留,即便欧盟国家亦仅在欧盟内部开放沿海运输市场。

对于船舶在公海上或他国领海或内水发生的刑事案件,一般由船旗国适用其本国法律进行解决。有关的海事纠纷或民事纠纷,船旗国也是确定当事人争议所应适用的准据法的连接点之一。比如,我国《海商法》第273条第3款规定,“同一国籍的船舶,不论碰撞发生于何地,碰撞船舶之间的损害赔偿适用船旗国法律。”

(二) 船舶国籍的取得

1. 国际上的一般规定

《联合国海洋法公约》第91条规定:“每一个国家应确定对船舶给予国籍,船舶在其领土内登记和船舶悬挂该国国旗权利的条件。”根据该公约的规定,各国有权自主确定给予船舶本国国籍的条件。目前,各国给予船舶以国籍主要有三个条件,即船舶为本国国民或企业所有;船员为本国公民;船舶在本国制造。具体做法上,又可以分为下列类型:

(1) 要求船舶所有权全部属于本国人所有。主要有英国、美国、日本、德国、瑞士、前苏联和罗马尼亚等。

(2) 主张船舶所有权必须有1/2以上属于本国人所有。强调这一规定的主要有法国、意大利、希腊、荷兰以及北欧国家。

(3) 主张在船舶所有权全部属于本国人的同时,还要求船员的全部或一部分也必须是本国人。采用这一原则的有英国、巴西、智利、西班牙等。

此外,如美国、德国、意大利、荷兰、丹麦、瑞典等国,还要求船长等高级船员为本国人。

(4) 主张船舶必须是本国制造,如美国的有关法律有这一要求。

2. 《中华人民共和国船舶登记条例》的规定(下称船舶登记条例)

1994年6月2日,国务院发布了《中华人民共和国船舶登记条例》(以下简称《船舶登记条例》)该条例于1995年1月1日施行。根据《船舶登记条例》的规定,船舶取得中华人民共和国国籍的条件如下:船舶属于我国的国家机关、事业单位;船舶属于我国国营企业、集体所有制企业或在中国注册的中外合资、合作经营企业;中国公民所有,且该公民的户籍所在地在中华人民共和国境内。悬挂中华人民共和国旗帜的船舶的船员,由中国公民担任,如有特殊情况需要外国公民担任时,应当经交通部批准。船舶应当进行船舶所有权和船舶国籍登记后,方可悬挂中华人民共和国国旗航行。

(三)方便旗问题

一国船舶监督机构允许任何国家的船舶所有人前来进行船舶登记的制度,称为船舶开放登记制度(Open Registry System)。习惯上,人们将进行开放登记的船舶所悬挂的船旗称为方便旗(Flag of Convenience)。

虽然国际公约要求船舶应当与登记国有真正联系,各国也规定了船舶取得其国籍的一些限制性条件,但是,因有关国家的“开放登记”政策,时至今日,方便旗船舶仍然十分普遍。

挂方便旗的船舶与船旗国没有任何真正联系,船舶所有权既不为该国公民或法人所有,船上的船员也不一定是该国公民(有时候方便旗船上船员甚至被誉为“小联合国”),船公司的所在地大多也不在船旗国。船舶所有人到开放登记国进行登记,登记完毕就允许船舶悬挂其国旗航行。而船旗国与船舶之间没有实质性的利害关系。在世界上实行开放登记的国家主要有巴拿马、利比利亚、塞浦路斯、洪都拉斯等国家。

船舶悬挂方便旗航行的现象出现于上世纪20年代的美国,第二次世界大战后发展迅速,70年代以后变本加厉。目前方便旗船约占世界商船总载重吨的1/3。方便旗船迅速增长的原因有:从船旗国来说,可以收取一笔可观的登记费和船舶税款而不用承担任何国际义务;船舶所有人也发现方便旗确能为其带来诸多便利,如取得国籍方便,登记费用和税款低,不必高薪雇佣本国船员等等;另外,一些发展中国家还可以借此进行船员劳务输出,以赚取外汇。

大量船舶悬挂方便旗的弊端显而易见:首先,方便旗船舶逃脱了正常的船舶检验和安全监督,船舶技术设备水平降低,容易发生海上航行事故。而且,船舶发生海损事故后,开放登记的船旗国几乎不闻不问,导致海损事故的处理艰难,因而扰乱了国际航运秩序。其次,方便旗船舶的盛行导致船员工资的降低,发达国家的船员失业,从长远看,也不利于发展中国家船员利益的保护。

为了遏制方便旗船舶盛行的势头,1986年2月7日联合国在日内瓦签订了《联合国船舶登记条件公约》。这是一个关于船舶登记条件的国际公约,对船旗国和船舶之间的“真正联系”作了规定,主要精神是:船旗国与其登记的船舶有某种程度的经济联系,表现在船舶所有权上,船旗国有资金参与;船旗国与船舶有一定程度的国籍联系,表现为船旗国应配备一定比例的本国船员在其船上工作;船旗国与船公司在管理上有某种联系,表现为船旗国内应有船公司的代表或管理人。

由于发展中国家与发达国家之间的矛盾,公约中对有关“真正联系”的条款采用一揽子解决的办法通过,各国对条款有自己的解释。公约自40个国家批准后的1年生效,而且该40个国家的船舶吨位应占世界商船队的25%,故该公约至今尚未生效。

二、我国的船舶登记制度

(一)船舶登记的重要性

船舶登记是船舶取得船舶所有权和船舶国籍,确认其航行权的必要程序,同时也是确定船籍港,建立港航行政机关对于船舶的管辖关系,使船舶依法享受权利、承担义务的重要手续。另外,船舶是动产,但在民事法律上船舶历来被做为不动产处理。因此,船舶的所有权、抵押权的取得、设立、变更和消灭,必须进行登记,未经登记不得对抗第三人。因此,各国均有船舶登记和公告的法律制度。在我国,船舶登记制度的法律依据主要是《海商法》和前述的《船舶登记条例》。

根据《船舶登记条例》第2条的规定,下列船舶应当进行登记:

“在中华人民共和国境内有住所或者主要营业所的中国公民的船舶;依照中华人民共和国法律设立的主要营业所在中华人民共和国境内的企业法人的船舶,如中外合资合作企业,中方出资不得低于50%;中华人民共和国政府公务船舶和事业法人的船舶;中华人民共和国港务监督机构认为应当登记的其他船舶。登记事项包括:船舶所有权登记、船舶国籍登记、船舶抵押权登记、光船租赁登记和变更、注销登记等等。”

(二)船舶登记机关

《海商法》第6条规定,海上运输有国务院交通运输主管部门统一管理。《船舶登记条例》的第8条规定:“中华人民共和国港务监督是船舶登记主管机关。各港的港务监督机构是具体实施船舶登记的机关,其管辖范围由中华人民共和国港务监督确定。”近年来,由于我国行政机构改革导致原先的港务监督机构职船被分解,出现了港务局与海事局之分,而有些地方又设置了港口局等机构,导致行政职能的相对紊乱。就目前形势而言,各地的海事局通常负责船舶航行的安全工作,包括事故处理、打捞、航行安全例检等工作,而船舶登记的职能仍属于海事局船舶管

理科负责。

船舶登记机关具体实施船舶所有权、船舶国籍、船舶抵押权、光船租赁权、船舶标志和公司旗帜等登记事项,同时进行以上登记事项的变更登记和注销登记。

船舶登记机关在办理船舶登记时有权收取船舶登记费,但公务船登记除外。船舶港的船舶登记机关有权对于违反登记规定的行为进行处罚。这些行为包括:假冒中华人民共和国国籍,非法悬挂中华人民共和国国旗航行或中国籍船舶假冒外国籍,悬挂外国国旗航行;在办理登记手续时隐瞒真实情况,弄虚作假或隐瞒登记事实、造成重复登记的或伪造、涂改船舶登记证书的行为;未按规定办理变更或者注销登记或者使用过期的船舶国籍证书或者临时国籍证书的;擅自雇佣外国籍船员或者使用他人业经登记的船舶烟囱标志、公司旗帜的。

船舶登记机关应当设立船舶登记簿,船舶登记簿应当允许利害关系人查阅。船舶登记簿、船舶国籍证书、临时船舶国籍证书、船舶所有权登记证书、船舶抵押权登记证书、光船租赁登记证书、申请书以及其他证明书的格式,由中华人民共和国海事部门统一制定。

当事人对于船舶登记机关的具体行政行为不服的,有权依法申请复议或者提起行政诉讼。

(三)船舶所有权登记

1. 申请船舶所有权登记应提交的文件

根据《船舶登记条例》的规定,申请船舶所有权登记的,船舶所有人应当向登记机关交验足以证明其合法身份的文件,并提供船舶技术资料 and 船舶所有权取得的证明文件的正本、副本。

因购买而取得船舶所有权的,申请船舶所有权登记时,应当提供下列文件:购船发票或者船舶的买卖合同和船舶交接文件;原船舶港船舶登记机关出具的船舶所有权登记注销证明书;未进行过抵押的证明文件或者抵押权人同意被抵押船舶转让他人的文件。

因新造船舶申请船舶所有权登记的,应当提供船舶建造合同和交接文件;就建造中的船舶申请船舶所有权登记的,仅需提交船舶建造合同;就自造自用船舶申请船舶所有权登记的,应当提供足以证明其所有权取得的证明文件。

因继承、赠与、拍卖以及法院判决取得的船舶申请船舶所有权登记的,应当提供具有法律效力的船舶所有权取得的证明文件。

2. 船舶所有权登记证书

船舶登记机关对于船舶所有人提交的文件审查核实后,应在收到申请后7日内发给船舶所有权登记证书,授予船舶登记号码。

(四) 船舶国籍登记

1. 申请船舶国籍登记需要提交的文件

根据《船舶登记条例》的规定,船舶所有人申请国籍登记,应当向船舶登记机关提交下列文件:已经取得的船舶所有权登记证书;航行于国际航线的船舶还需要提供有效的船舶技术证书,包括国际吨位丈量证书、国际船舶载重线证书、货船构造安全证书、货船设备安全证书、乘客定额证书、客船安全证书、货船无线电报安全证书、国际防止油污证书和其他有关技术证书;国内航行的船舶,船舶所有人应当提供根据船舶种类应交验的船舶检验机构签发的船舶检验证书簿和其他技术证书;从境外购买具有外国籍的船舶,船舶所有人还需提供原船籍港船舶登记机关出具的注销原国籍的证明书或者将于重新登记时立即注销原国籍的证明书。

2. 船舶国籍证书

船舶登记机关对于符合规定的申请,应当在审核船舶所有人提交的有关文件后,发给船舶所有人船舶国籍证书。船舶国籍证书的有效期为5年。有关的申请人可以在下列几种的情况下申领船舶临时国籍证书:向境外出售的新造的船舶;从境外购买的新造的船舶;境内异地建造的船舶;境外建造的船舶;以光船租赁条件从境外租进的船舶。船舶临时国籍证书有效期为一年,与船舶国籍证书具有同等法律效力。船舶临时国籍证书由船舶登记机关或我国驻外使领馆签发。

(五) 船舶抵押权登记

对于20总吨以上的船舶设定抵押权时,抵押权人和抵押人应持有关文件到船籍港船舶登记机关申请办理船舶抵押权登记。

申请船舶抵押权登记时应提交的文件:抵押人和抵押权人共同签字的书面声明书;船舶所有权登记证书或者船舶建造合同;船舶抵押合同。如船舶已设有其他抵押权的,也应提供这方面的证明文件;船舶共有人对于共有的船舶设立抵押权时,还应当提供2/3以上份额或者约定份额的共有人同意抵押的证明文件。

船舶抵押权登记内容包括:抵押人和抵押权人的姓名或者名称、地址;被抵押船舶的名称、国籍、船舶所有权证书的颁发机关和号码;所担保的债权数额、利息率、受偿期限。

船舶抵押权发生移转的,抵押权人和承转人应当向原船舶登记机关申请抵押权移转登记。办理船舶抵押权移转登记以前,抵押权人应当通知抵押人。

同一船舶设立两个以上抵押权的,船舶登记机关应当按照抵押权登记申请的先后日期进行登记,并在船舶登记簿上载明登记日期。登记申请日期为登记日期,同日申请登记的,登记日期相同。

(六) 光船租赁登记

依据我国《船舶登记条例》的有关规定,下列船舶应当办理光船租赁登记:中国

籍船舶以光船条件租赁给本国企业的;中国企业以光船条件租进外国籍船舶的;中国籍船舶以光船条件出租国外的。

出租人和承租人应当在船舶光船租赁起租前,持船舶所有权证书、船舶国籍证书和光船租赁合同,到船舶港登记机关办理光船租赁登记。如以光船租赁的方式自国外租进船舶,申请登记时需要提交:光船租赁合同的正、副本;法定的船舶检验机构签发的有效船舶技术证书;原船舶港船舶登记机关出具的中止或者注销船舶国籍的证明书,或者将于船舶重新登记时立即中止或注销船舶国籍的证明书。中国籍船舶光船出租国外时,船舶登记机关应当中止或者注销船舶国籍,并发给光船租赁登记证书一式二份。

(七)变更登记和注销登记

船舶登记项目发生变更时,船舶所有人应当持有关证明文件到船舶港船舶登记机关办理船舶变更登记。船舶变更登记包括船舶港变更登记、船舶共有情况(如船舶的共有人和共有份额等)变更登记、船舶抵押权变更登记。审查核实有关证明文件后,船舶登记机关应当将船舶登记项目的变更事项载入船舶登记簿,并换发相关证书。

船舶注销登记包括船舶所有权移转登记、船舶灭失和失踪而引起的船舶所有权注销登记、船舶抵押权注销登记和光船租赁终止而引起的船舶国籍注销登记。船舶申请注销登记,经核实允许的,船舶登记机关应收回船舶所有权证书、船舶国籍证书或临时国籍证书、船舶抵押权证书、光船租赁证明书等等,注销船舶所有权、船舶抵押权、船舶国籍或临时国籍的登记,必要时发给船舶国籍注销或其他各项船舶登记注销证明书。

(八)船舶登记簿应予记载的内容

船舶登记机关应当备有船舶登记簿,船舶登记簿允许公众查阅。对于已经登记的船舶,船舶登记簿应载明以下登记事项:船舶名称和船舶呼号;船舶港和登记号码和登记标志;船舶所有人的名称、地址及其法定代表人的姓名;船舶所有权的取得方式和取得日期;船舶建造商的名称、建造日期和建造地点;船舶价值、船体材料和船舶主要技术数据;船舶的曾用名、原船舶港以及原船舶登记的注销或者中止的日期;船舶为共有的,应载明共有人共有的情况;如有光船租赁的船舶经营人的,应载明光船租赁人或船舶经营人的名称、地址、法定代表人的姓名等等;船舶变更和注销登记的记录等等。

第三节 船舶安全航行

一、一般规定

船舶在海上航行中,安全问题始终处于第一位。为了保障国际、国内船舶航行安全,国际公约和各国国内法均对此做了详细规定。

1958年《公海公约》第10条规定:“为了保障海上安全,各国对于悬挂其旗帜的船舶,应当就以下各点采取措施:

- (1) 信号的使用、通讯的维持和碰撞的防止;
- (2) 根据国际劳动规章考虑船员的配备和劳动条件;
- (3) 船舶的构造、设备和适航条件。

各国采取上述措施,应当符合公认的国际标准,并采取步骤确保其得到执行。”

1960年《国际海上人命安全公约》及其各个时期的议定书、1966年《国际船舶载重线公约》、1972年《国际海上避碰规则公约》以及《国际信号规则》等国际公约均是围绕船舶海上航行安全而制定的。

1982年《联合国海洋法公约》对于不同海域的航行、捕鱼、开发作了详尽的规定。有关公海航行制度、国际航行海峡的过境、通行制度和领海无害通过制度以及国际海港制度,在国际上沿用已久。各沿海国还制定了自己相应的国内法,以确保实施。

另外,国际劳工组织还于1976年通过了《商船航运最低标准公约》(即国际劳工组织第147号公约),该公约于1981年11月起生效,我国未加入该公约。为了保障商船航行的最低安全和船员福利标准,一些欧洲国家还定期检查进入这些国家的商船对于该公约的执行情况。

为了加强海上交通管理,保障船舶、设施和人命财产安全,我国于1983年颁布了《中华人民共和国海上交通安全法》。该法是我国调整海上交通安全法律关系的主要法律依据。该法的规定涉及船舶检验和登记、船舶和设施上的人员、航行停泊和作业、海上安全保障、危险货物运输、海难救助、打捞清除、交通事故的调查和处理、法律责任、海上军事管辖区等内容。该法适用于在中华人民共和国沿海水域航行、停泊和作业的船舶、设施和人员以及船舶、设施的所有人和经营人。

二、船舶检验

船舶检验是指由国家授权的或国际上认可的船舶检验机构,根据国际公约和船舶规范的要求,对于海上航行的船舶或其他海上设施的设计、建造和技术性能等进行审核、测试和鉴定。船舶检验的目的主要是为了确保船舶具有海上安全航行和营运的能力和条件。船舶检验可分为船舶入级检验、法定检验和公证检验三种。