

海 商 法 教 程

第2版

陈秋妹	郭庆永	主编
	张 铎	主审

大连海事大学出版社

海 商 法 教 程

第 2 版

陈秋妹	郭庆永	主编
	张 铎	主审

大连海事大学出版社

©陈秋妹 郭庆永 2015

图书在版编目(CIP)数据

海商法教程 / 陈秋妹, 郭庆永主编. —2 版. —大连: 大连海事大学出版社, 2015. 3
ISBN 978-7-5632-3145-4

I. ①海… II. ①陈…②郭… III. ①海商法—高等学校—教材 IV. ①D996.19

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2015)第 048128 号

大连海事大学出版社出版

地址: 大连市凌海路1号 邮编: 116026 电话: 0411-84728394 传真: 0411-84727996

<http://www.dmupress.com> E-mail: cbs@dmupress.com

大连美跃彩色印刷有限公司印装

大连海事大学出版社发行

2009 年 1 月第 1 版 2015 年 3 月第 2 版 2015 年 3 月第 1 次印刷

幅面尺寸: 185 mm × 260 mm

印张: 11

字数: 263 千

印数: 1 ~ 1500 册

出版人: 徐华东

责任编辑: 魏悦

责任校对: 张冰 何乔

封面设计: 王艳

版式设计: 解瑶瑶

ISBN 978-7-5632-3145-4

定价: 26.00 元

内容提要

本书是根据青岛远洋船员职业学院航海技术专业人才培养方案,按照“海商法”课程标准编写的。

全书共分十个项目,内容包括:海商法绪论、船舶、海上货物运输合同、海上旅客运输合同、船舶碰撞、海难救助、共同海损、海事赔偿责任限制与船舶油污损害赔偿、海上保险合同和海事争议的处理。

本书主要供航海技术专业高职高专学生使用,既可作为远洋船长适任证书考试的参考教材,也可作为在职船员及其他相关人员的培训和自学用书。

第2版前言

“海商法”课程是航海技术专业的选修课程,是从事海船无限航区船舶驾驶管理级船员应具备的基本知识,也是培养海员良好法律意识的必备知识。为满足当前高等职业院校航海技术专业的教学需要,切实贯彻和落实“以培养学生技术应用能力为核心构建课程教学内容”的职业教育特点,突出专业课“必需、够用、适用”的教学指导思想,青岛远洋船员职业学院依托山东省技能型人才特色名校建设项目,编写了基于学分制改革的《航海技术人才培养方案》,本书正是在此基础上根据“海商法”课程的标准编写而成的。

本书以《中华人民共和国海商法》(以下简称《海商法》)为主线,简明扼要地介绍了船舶、海上货物运输合同、海上旅客运输合同、船舶碰撞、海难救助、共同海损、海事赔偿责任限制、海上保险合同等十个方面的专业知识,体现了国际、国内航运立法与惯例的最新发展动态。项目一“海商法绪论”,介绍海商法的基本概念、表现形式及我国《海商法》的主要内容;项目二“船舶”,介绍船舶的法律性质、船舶所有权和船舶登记及船舶担保物权的基本知识;项目三“海上货物运输合同”,介绍海上货物运输合同的基本概念、海上货物运输合同当事人的权利和义务以及调整海上货物运输合同的国际公约;项目四“海上旅客运输合同”,介绍海上旅客运输合同的基本概念、《雅典公约》及其议定书的主要内容;项目五“船舶碰撞”,介绍船舶碰撞的责任基础及其划分、船舶碰撞损害赔偿、船舶碰撞有关国际公约及船舶碰撞事故的处理;项目六“海难救助”,介绍海难救助的构成要件、海难救助款项的构成及有关海难救助的国际公约;项目七“共同海损”,介绍共同海损的构成要件、共同海损的表现形式及共同海损事故处理;项目八“海事赔偿责任限制与船舶油污损害赔偿”,介绍海事赔偿责任限制制度的类型、船舶油污损害赔偿的特点及相关国际公约;项目九“海上保险合同”,介绍海上保险合同的基本知识、船舶保险条款的主要内容、船东保赔协会和保赔保险的基本知识;项目十“海事争议的处理”,介绍和解与调解、海事诉讼制度与海事仲裁制度的基本知识。

全书采用以项目和任务驱动的形式编排教学内容,每个项目中设置【知识目标】、【能力目标】、【项目介绍】;各项目中分设若干任务,以【任务分析】的形

式对学生提出要求;用【相关知识】确定学生应知、应会的基本知识;结合工作实际穿插【拓展阅读】;结合教学内容穿插【议一议】、【案例讨论】、【测一测】。

本书由青岛远洋船员职业学院陈秋妹副教授、郭庆永担任主编。陈秋妹编写了项目一、二、三、四、七和八;郭庆永编写了项目五、六、九和十。全书由陈秋妹统稿、定稿,青岛远洋船员职业学院国际海事公约研究所所长张铎教授担任主审。

由于编者水平有限,书中难免有疏漏和不足之处,敬请广大读者提出宝贵意见。

编 者

2015 年 1 月

第1版前言

全国航海类高职高专院校,在海洋船舶驾驶专业均开设“远洋运输业务与海商法”课程。青岛远洋船员学院的海洋船舶驾驶专业作为全国高职高专专业教育教学改革试点专业、国家级教育精品建设专业、山东省高等学校特色专业,率先将该课程分设为“远洋运输业务”、“海商法”两门课程,并对“海商法”课程的内容体系进行了改革。

为突出海洋船舶驾驶专业的针对性、应用性的原则,本书以我国《海商法》为主线,注意吸收国内外在海商法方面的最新研究成果,反映国际国内海事立法的趋势,以满足船舶驾驶人员在远洋运输生产实践中的实际需要。

本书由青岛远洋船员学院陈秋妹担任主编,郭庆永担任副主编,大连海事大学海商法博士生导师韩立新教授担任主审。具体编写分工:陈秋妹编写第一章、第二章、第三章、第四章、第五章、第九章;郭庆永编写第六章、第七章、第八章、第十章、第十一章。全书由陈秋妹统稿、定稿。

本书的编写与出版得到了大连海事大学出版社的大力支持和帮助,在此表示感谢!

本书的错误与不足之处,敬请读者批评指正。

编 者

2008年11月于青岛

目 录

项目一 海商法绪论

【知识目标】	1
【能力目标】	1
【项目介绍】	1
任务一 了解海商法的基本概念	1
任务二 掌握海商法的表现形式	4
任务三 了解我国《海商法》的主要内容	6
【测一测】	8

项目二 船舶

【知识目标】	9
【能力目标】	9
【项目介绍】	9
任务一 掌握船舶的法律性质	9
任务二 了解船舶所有权与船舶登记	11
任务三 掌握船舶担保物权的基本知识	15
【测一测】	22

项目三 海上货物运输合同

【知识目标】	24
【能力目标】	24
【项目介绍】	24
任务一 了解海上货物运输合同的基本概念	24
任务二 掌握海上货物运输合同当事人的权利与义务	29
任务三 了解调整海上货物运输的国际公约	40
【测一测】	49

项目四 海上旅客运输合同

【知识目标】	55
【能力目标】	55
【项目介绍】	55
任务一 了解海上旅客运输合同的基本概念	55
任务二 了解《雅典公约》及其议定书	59
【测一测】	62

项目五 船舶碰撞

【知识目标】	66
--------------	----

【能力目标】	66
【项目介绍】	66
任务一 掌握船舶碰撞的基本概念及有关国际公约	66
任务二 掌握船舶碰撞的责任基础及其分类	70
任务三 掌握船舶碰撞损害赔偿	74
任务四 了解船舶碰撞事故处理	78
【测一测】	80
项目六 海难救助	
【知识目标】	83
【能力目标】	83
【项目介绍】	83
任务一 掌握海难救助的基本知识	83
任务二 了解海难救助款项的构成	87
任务三 掌握有关海难救助的国际公约	90
任务四 了解海难救助合同	93
【测一测】	96
项目七 共同海损	
【知识目标】	100
【能力目标】	100
【项目介绍】	100
任务一 掌握共同海损的基本知识	100
任务二 掌握共同海损的表现形式	104
任务三 了解共同海损理算及共同海损事故处理	109
【测一测】	113
项目八 海事赔偿责任限制与船舶油污损害赔偿	
【知识目标】	117
【能力目标】	117
【项目介绍】	117
任务一 掌握海事赔偿责任限制的基本知识	117
任务二 了解船舶油污损害赔偿	123
【测一测】	127
项目九 海上保险合同	
【知识目标】	131
【能力目标】	131
【项目介绍】	131
任务一 了解海上保险合同的基本知识	131
任务二 了解船舶保险合同的主要条款	140
任务三 了解船东保赔协会与保赔保险的基本知识	144

【测一测】	146
项目十 海事争议的处理	
【知识目标】	150
【能力目标】	150
【项目介绍】	150
任务一 掌握和解与调解	150
任务二 了解海事诉讼制度的基本知识	152
任务三 了解海事仲裁制度的基本知识	157
【测一测】	159
参考文献	161

项目一 海商法绪论

【知识目标】

- 了解海商法的基本概念和性质
- 掌握海商法的表现形式
- 了解《中华人民共和国海商法》(以下简称《海商法》)的主要内容

【能力目标】

- 知道国内立法、国际条约和国际航运惯例的关系
- 知道我国《海商法》的特点

【项目介绍】

海商法是随着航海贸易的兴起和发展而产生和日益完善起来的。当前我国的海商法已经形成了一个包括我国缔结或参加的国际条约、我国国内立法和司法解释、国际航运惯例三大组成部分的相对独立的体系,在我国的商事法律制度中占有极其重要的地位。

本项目介绍海商法的概念与性质、海商法的调整对象、海商法的表现形式以及我国《海商法》的主要内容及其特点。

任务一 了解海商法的基本概念

【任务分析】

有关海商法(Maritime Law;The Law of Admiralty)的概念,各国法律规定或学者的观点不尽相同,但其共同点都是把海上运输作为海商法所调整的对象。我国海商法学者认为,从海商法的调整对象上看,海商法有广义和狭义之分。因广义和狭义海商法的概念不同,所体现的法律属性也是有区别的。

本任务要求同学们了解海商法的概念、调整对象,掌握狭义的海商法作为一个法典其性质属于民法的特别法。

【相关知识】

一、海商法的概念

(一) 广义的海商法

广义的海商法是指调整海上运输关系、船舶关系的法律规范的总称。

(二) 狭义的海商法

狭义的海商法是指调整船舶关系和海上运输关系的某一项具体的法律,在我国就是指《海商法》。

二、海商法的调整对象

调整对象是指某一法律部门所调整的特定的社会关系。它是划分法律部门的基本依据和出发点。不同的法律部门有不同的调整对象。

《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。”由此可见,我国《海商法》的调整对象是海上运输关系和船舶关系。

(一) 海上运输关系

海上运输关系是指海上运输中所发生的特定社会关系。这类关系主要包括以下三种。

1. 海上运输合同产生的法律关系

海上运输合同产生的法律关系主要指围绕提单(Bill of Lading)、租船合同(Charter Party)、拖航合同(Contract of Towage)、旅客运输合同(Contract of Carriage of Passengers)、救助合同(Contract of Salvage)和保险合同(Contract of Insurance)等所发生的合同当事人之间的民事权利义务关系。

2. 海上侵权行为引起的法律关系

海上侵权行为引起的法律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加害方与受害方之间的民事法律关系。

3. 海上特殊风险产生的社会关系

海上特殊风险产生的社会关系主要指围绕共同海损(General Average, GA)、海事赔偿责任限制(Limitation of Liability)等产生的民事权利义务关系。

上述特定关系主要是平等民事主体之间横向的财产、经济关系,是海商法所调整的主要内容。

(二) 船舶关系

船舶关系是指与船舶有关的特定社会关系。虽然船舶是物,但在物背后表现的是人与人之间的关系,因此,这类关系中主要包括以下几种。

1. 因船舶的法律地位所产生的关系

因船舶的法律地位所产生的关系主要是指围绕船舶国籍、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、沿海国有关当局的关系。

2. 船舶物权关系

船舶物权关系主要是指涉及船舶所有权、船舶抵押权、船舶优先权、船舶留置权等所产生的船舶所有人与债权人、法院或仲裁机构之间的关系。

3. 船舶航行安全所产生的关系

船舶航行安全所产生的关系主要是指因船舶适航条件、船员配备、船舶引航等所发生的船舶所有人与港口当局的关系。

4. 船舶管理关系

船舶管理关系主要是指国家行政机关就航运管理、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。

上述特定关系除船舶物权关系外,主要表现为国家行政机关与海上运输组织或船舶所有人之间纵向的行政法律关系,属于行政法的调整范围。

总之,在海商法调整的海上运输关系、船舶关系中,当事人各方的合法权益主要通过依法订立与履行合同,由过失方依法承担违约责任、侵权责任而得到维护。

三、海商法的性质

海商法的性质是指它的法律属性。

(一) 广义的海商法是一个独立的法律部门

广义的海商法既调整平等主体之间的横向民事关系,又调整纵向的行政关系。它既有公法、私法的内容,又有民商法、港航行政的内容,在性质上很难将其归入传统法律部门的某一类。它实际上已发展成为一个有着独特法律体系、调整特定的社会关系的法律部门。

(二) 狭义的海商法是民法的特别法

狭义的海商法只调整平等主体之间的横向民事关系。其调整的法律关系的性质决定了它从属于民法,但由于海上运输特殊风险的存在,又使它区别于一般民法。因此,海商法在许多方面均保持着其区别于民法的相对独立性。

我国《海商法》除个别条款属行政法规外,主要调整的海上运输关系和船舶关系均属民法范畴。有关船舶登记、引航、船员配备、沉船沉物的清除与打捞、港口管理、防止船舶污染等行政法规,在本法中均未作规定。显然,我国《海商法》是一部狭义的海商法,是民法的特别法。其与民法在法律适用上的原则: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。

四、海商法的特点

(一) 涉外性

海商法虽然是各国的国内法,但具有较强的涉外性,主要表现在以下三个方面:

- (1) 海商法的调整对象大多数是具有涉外因素的海上运输关系和船舶关系;
- (2) 海商法的表现形式除国内法外,还包括有关国际条约和国际航运惯例;
- (3) 海商法的效力范围可及于本国海域的外国船舶、外国海域的本国船舶。

(二) 技术性

海商法涉及船舶、船员、航海、货物运输和管理等专业和技术,具有较强的技术性和专业性。例如,在船舶方面,涉及船舶的结构、性能、设备和安全条件等;在船员方面,涉及船员的资格、培训、值班和发证等;在航海方面,涉及船舶驾驶、航线制定、雷达观测、航海图书资料的使用、气象报告和轮机操作等;在货运方面,涉及货物的特性、配载、装卸、保管和照料等。这些专业和技术关系到船舶适航、货物管理、船舶碰撞等方面责任的划分。

(三) 特殊性

海上运输有一些陆上运输所不具有的特殊风险,如海啸、海盗等,而且,从事海上运输需

要巨额投资,因海事的发生,可能会导致船舶所有人承担巨大的经济损失或赔偿责任。为了鼓励航运业的发展,针对这些特殊风险,在海商法领域形成了一系列的其他法律部门所不存在的特殊的法律制度,如船舶抵押制度、船舶优先权制度、海上救助制度、共同海损制度、海事赔偿责任限制制度、海上保险制度及海事请求保全制度等。

(四) 较强的国际统一性

海商活动是一种国际贸易活动,它以海洋为途径,以船舶为媒介,沟通各国,如果没有共同遵守、适用的原则,而是各自为政,一旦出现事故或纠纷难以得到恰当的处理,则这种国际贸易根本无法进行。为了消除各国海商法的差异给国际海运带来的不良影响,有关国际组织制定了一系列相应的国际公约,有力地推动了海商法的国际统一。各国海商法也不同程度地吸收了有关国际条约或国际航运惯例的内容,以求得法律规则的相对统一。

【想一想】

如何理解狭义的海商法与民法在法律适用上的关系?

任务二 掌握海商法的表现形式

【任务分析】

海商法调整对象的特殊性决定了其表现形式的多样性,主要有国内立法、国际条约、国际惯例和判例等。判例在英美法系国家是法的表现形式,但在一些成文法系国家不能作为法院审理案件的法律依据。

本任务要求同学们掌握我国海商法的表现形式,知道国际海事条约与国内法的关系,知道判例不是我国海商法的表现形式。

【相关知识】

法的表现形式又称法的渊源。每个部门法都有自己的表现形式。海商法的表现形式是指由不同国家机关依法制定的具有不同效力的各种有关海商法的规范性文件。在我国,海商法的表现形式主要有国内立法、国际条约和国际航运惯例。

一、国内立法

国内立法是海商法的主要表现形式。

在我国,全国人民代表大会及其常务委员会按照立法程序制定和颁布的规范性文件称为法律。例如《海商法》、《中华人民共和国海上交通安全法》、《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》、《中华人民共和国港口法》、《中华人民共和国海洋环境保护法》等法律。其中《海商法》是我国海商法最主要的表现形式。

不同国家行政机关为执行法律而制定的有关海事的法规、条例、规定、办法、决议和指示等规范性文件,也是海商法的表现形式,例如《中华人民共和国船舶登记条例》(以下简称《船舶登记条例》)、《关于不满 300 总吨船舶及沿海运输、沿海作业船舶海事赔偿限额的规定》、《国内水路货物运输规则》等。

二、国际海事条约

国际海事条约是指国家间缔结的有关海商法方面的双边或多边条约、协定、议定书。国际海事条约是海商法的重要表现形式。

国际海事条约的目的是统一各国的海商法,其大部分规定是强制性的,但是,并非每个国际条约都无条件地在任何国家生效。根据国际法和国家主权原则,只有经过一国正式签署、批准或者加入的国际海事条约,才对该国具有法律约束力,并成为该国海商法的形式。各国在其管辖领域内处理国际海事条约与国内法关系的问题上存在着以下三种方式。

(一) 并入式

并入式是指缔约国将其参加的国际海事条约直接转化为国内法予以实施,而无须国内二次立法的形式。这在国际上被称为“直接适用法”或“一元论”,如法国、韩国等。

(二) 转化式

转化式是指在批准或参加条约后,缔约国还须通过二次立法,将国际条约所确立的基本制度规定在本国的法律中,即根据条约内容制定相应国内法来实施条约的方式。这在国际上被称为“间接适用法”或“二元论”,如英国、美国、澳大利亚等。

(三) 国际条约优先于国内法适用

我国采取国际条约优先于国内法适用的办法,以解决两者的矛盾或冲突,即当国际条约与国内法规定不一致时,适用该条约。我国《海商法》第268条规定:“中华人民共和国缔结或者参加的国际条约同本法有不同规定的,适用国际条约的规定。但是,中华人民共和国声明保留的条款除外。”

三、国际航运惯例

国际航运惯例是指在国际航运实践中,对同一性质的或类似的问题所采取的相同或类似行为,经过长期反复实践逐步形成,并为大多数航运国家所接受的,具有法律约束力的行为规范。

国际航运惯例,例如用于共同海损理算的《约克—安特卫普规则》,本身并不具有约束力,只有当事人在合同明确约定采用该惯例时,才对当事人产生法律效力。

国际航运惯例作为海商法的一种表现形式,对国内立法及条约规范是一项重要的补充。但因航运惯例不像国内立法及国际条约规范具有明确的规定和严谨的解释,往往不同的国家或地区对所认可的“国际航运惯例”存在不同的理解,容易产生纠纷。因而,将国际航运惯例编纂为国际上公认的规范化行为规范,已成为一种新的国际立法趋势。

应当指出,法院判例和海商法学家的理论及意见在一些国家也被确认为海商法的表现形式,而我国认为其不具有法律约束力,因而不承认它们是海商法的表现形式,但并不否认其对立法和审判实践的指导作用。

【议一议】

1993年12月29日,第八届全国人民代表大会常务委员会第五次会议决定:中华人民共和国加入《1989年国际救助公约》,同时声明,中华人民共和国根据《1989年国际救助公约》第三十条第1款的规定,保留该条第1款(a)项、(b)项、(d)项不适用该公约的权利。

根据以上声明,如何正确理解国际条约优先适用原则?

任务三 了解我国《海商法》的主要内容

【任务分析】

我国《海商法》于1992年11月7日,在第七届全国人民代表大会常务委员会第二十八次会议上通过,已于1993年7月1日正式实施。这部法律作为调整海上运输关系和船舶关系的基本准则,实施20余年以来,在健全和完善中国海商法律制度、维护各方当事人的合法权益、缩短我国与国际航运市场经济之间的距离、促进中国海运事业和对外经济贸易事业的发展等方面,仍在发挥着积极的推动作用和重要的支撑作用。

本任务要求同学们了解我国《海商法》的主要内容及其特点,知道《海商法》的适用范围。

【相关知识】

一、我国《海商法》的主要内容

我国《海商法》共15章278条,对船舶、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、海上保险合同、海事赔偿责任限制和涉外关系的法律适用等做了较为详细、具体的规定。我国《海商法》是一部比较完备、全面明确、具体、便于操作、具有时代特点、较为先进的综合性大法典。

二、我国《海商法》的特点

(一) 我国《海商法》是一部大量移植国际立法、国际惯例和标准合同的立法

我国《海商法》第一次创设了在我国立法上将国际立法融入国内立法,将国际惯例引入国内立法的做法。其具体表现在以下几方面。

1. 以国际条约为基础

如在“海上旅客运输合同”一章中,我国《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》制定的;“船舶碰撞”一章是参照《1910年统一船舶碰撞若干法律规定的国际公约》制定的;“海事赔偿责任限制”一章是参照《1976年海事索赔责任限制公约》制定的;“船舶”一章的船舶抵押权、船舶优先权两节重点吸收了《1967年统一海事优先权及抵押权的若干规定的国际公约》的内容。

2. 以国际惯例为基础

我国《海商法》在“共同海损”一章中,是以我国有关共同海损实践为基础,参照《1974年约克—安特卫普规则》制定的。

3. 以标准合同为基础

例如,在光船租船合同方面,我国《海商法》参考了1989年光船租赁标准合同的内容。

(二) 立法内容上的超前性与滞后性并存

我国《海商法》的超前性表现在吸收当时国际立法、国际惯例和国际海运实践的最新成就,包括吸收了一些我国尚未加入或尚未生效的公约,具有一定的超前性。但是,随着国际

形势的变化、海运市场的多元化以及相关国际公约和国内法律的陆续出台,我国《海商法》存在着一定的空白和滞后,面临着如何修订才能继续与国际接轨的问题。

(三) 条款的强制性与任意性的统一

由于我国《海商法》中相当一部分条款来自国际公约、民间规则 and 标准合同,它们的效力是不同的,这就决定了我国《海商法》中有的条款是强制性的,有的是任意性的。我国《海商法》根据需要,采用将强制性条款与任意性条款相结合的方法调整合同关系。

三、适用范围

(一) 适用水域

我国《海商法》第2条规定:“本法所称海上运输,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。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。”

可见,我国《海商法》在水域上适用于海洋和沿海,但是我国《海商法》所调整的海上货物运输限于国际海上货物运输。

(二) 适用船舶

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。”

一般来说,海船是指具有海上航行能力的机动或非机动船舶;海上移动式装置则是指可在海上移动的装置,如海上钻井平台等。根据该条规定,不论什么船舶,只要被用于军事或政府公务,就不适用我国《海商法》。“用于军事”是指从事军事性活动,包括军事编制的舰船从事以军事为目的的活动,以及非军事编制的船舶在特定情况下,作为后勤补给船、运兵船等进行军事性活动。“用于政府公务”是指从事政府公务活动,如海关缉私、水上公安、消防、检疫、安全监督或政府组织的科学考察或测量等。这类船舶的航行活动不是为了营利,而是专为政府服务,涉及财产豁免问题,因此不适用我国《海商法》的规定。然而,即使是军舰或政府公务船,但只要其正在从事海上生产或商业活动,就适用我国《海商法》。

虽然我国《海商法》给船舶下了定义,但我国《海商法》的各章规定所适用的船舶是存在差异的,如在“船舶碰撞”和“海难救助”两章中船舶的内涵被扩大。

(三) 适用事项

我国《海商法》调整海上运输中发生的法律关系和与船舶有关的法律关系,其调整的事项是与船舶航行、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”,但又不限于商事。并非发生在海上的事件就一定由我国《海商法》调整,如船舶在公海上发生的犯罪视为陆上犯罪,应由刑法调整。在船上发生的事件也并不一定适用我国《海商法》,如在海上航行中的船舶上订立的婚约,仍应适用婚姻法的有关规定。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、航海商务等,虽然没有发生在海上或与海相通的水域,但仍是我国《海商法》调整范围之内的事件。

【想一想】

1. 上海至广州的海上货物运输合同是否适用于我国《海商法》的规定?
2. 大连至连云港的海上旅客运输合同是否适用于我国《海商法》的规定?