

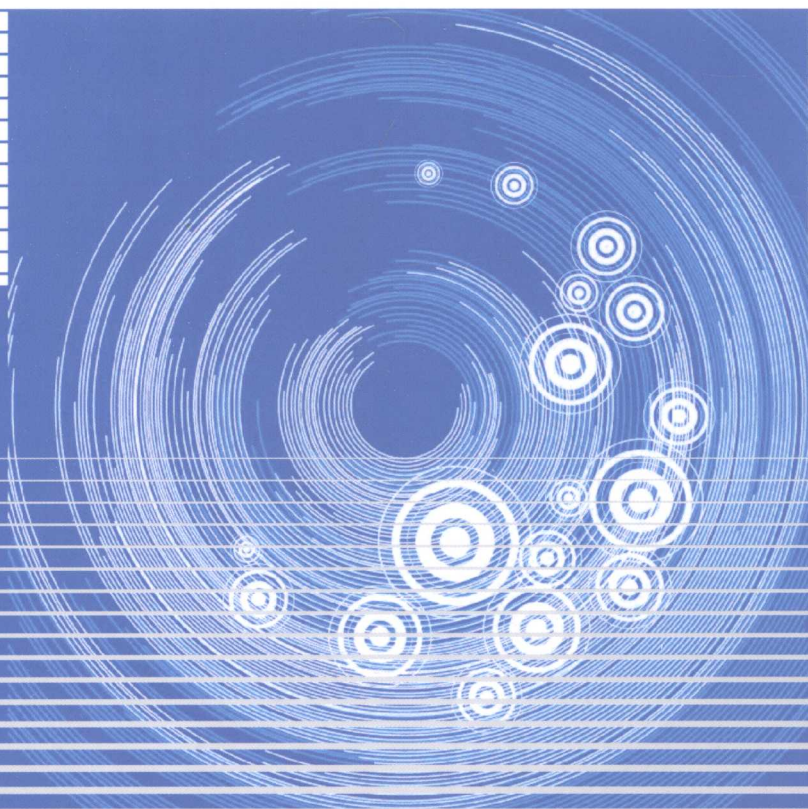
HAISHANGFA JIAOCHENG

海商法教程

主 编 陈秋妹

副主编 郭庆永

主 审 韩立新



大连海事大学出版社

海商法教程

主 编 陈秋妹
副主编 郭庆永
主 审 韩立新

大连海事大学出版社

©陈秋妹 2009

海商法

图书在版编目(CIP)数据

海商法教程 / 陈秋妹主编. —大连: 大连海事大学出版社, 2009. 1
ISBN 978-7-5632-2279-7

I. 海… II. 陈… 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(2009)第 008507

大连海事大学出版社出版

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

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

大连印刷三厂印装 大连海事大学出版社发行

2009 年 1 月第 1 版 2009 年 1 月第 1 次印刷

幅面尺寸:185 mm × 260 mm 印张:9.75

字数:237 千 印数:1 ~ 2000 册

责任编辑:史洪源 版式设计:海 韵

封面设计:王 艳 责任校对:高 炯

ISBN 978-7-5632-2279-7 定价:17.00 元

内容提要

本书是根据青岛远洋船员学院海洋船舶驾驶专业教学计划,按照“海商法”课程教学大纲编写的。

全书共分 11 章,内容包括绪论、船舶、海上货物运输合同、船舶租用合同、海上旅客运输合同、船舶碰撞、海难救助、共同海损、海事赔偿与船舶油污损害赔偿赔偿责任限制、海上保险合同、海事争议的处理等。

本书为海洋船舶驾驶专业高职高专学生教材,也可作为船长适任证书考试的参考教材和在职船员及其他相关人员的培训和自学参考书。

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。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。

本着突出海洋船舶驾驶专业的针对性、应用性的原则,本书以《中华人民共和国海商法》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。具体编写分工为:陈秋妹编写第一章至第五章、第九章;郭庆永编写第六章至第八章、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

第一章 绪论	(1)
第一节 海商法的概念	(1)
一、海商法的概念	(1)
二、海商法的调整对象	(1)
三、海商法的性质	(2)
四、海商法的特点	(2)
第二节 我国海商法的表现形式	(3)
一、国内立法	(3)
二、国际海事条约	(3)
三、国际航运惯例	(4)
第三节 我国《海商法》概述	(4)
一、主要内容	(4)
二、适用范围	(5)
三、我国《海商法》的特点	(5)
第二章 船舶	(7)
第一节 船舶的法律性质	(7)
一、船舶是具有人格性的物	(7)
二、船舶是具有不动产性的动产	(7)
三、船舶是不可分物,但有例外情况	(7)
第二节 船舶所有权与船舶登记	(8)
一、船舶所有权	(8)
二、船舶登记与船舶国籍	(9)
第三节 船舶担保物权	(11)
一、船舶抵押权	(11)
二、船舶留置权	(13)
三、船舶优先权	(14)
第四节 船舶航行权	(16)
一、船舶在他国内水的航行权	(17)
二、船舶在他国领海的航行权	(17)
三、船舶在他国管辖的其他水域中的航行权	(18)
四、船舶在公海的航行权	(18)
第三章 海上货物运输合同	(20)
第一节 海上货物运输合同概述	(20)
一、海上货物运输合同的概念	(20)

二、海上货物运输合同的特征	(21)
三、海上货物运输合同的种类	(21)
四、海上货物运输合同的订立	(22)
五、海上货物运输合同的解除	(22)
第二节 海上货物运输合同当事人的权利与义务	(23)
(1) 一、承运人的主要义务	(23)
(1) 二、承运人的基本权利	(27)
(1) 三、承运人的责任期间与责任制度	(31)
(1) 四、托运人的基本义务	(31)
(5) 第三节 提单	(32)
(5) 一、提单的概念	(32)
(5) 二、提单的功能	(32)
(5) 三、提单的证据效力	(33)
(5) 四、提单背面条款	(35)
(4) 第四节 调整海上货物运输的国际公约	(38)
(4) 一、《海牙规则》	(38)
(4) 二、《维斯比规则》	(41)
(2) 三、《汉堡规则》	(43)
(2) 四、《联合国全程或部分海上国际货物运输合同公约》	(45)
(7) 第五节 航次租船合同	(47)
(7) 一、航次租船合同概述	(47)
(7) 二、航次租船合同的格式	(48)
(7) 三、《海商法》关于航次租船合同的特别规定	(49)
(7) 四、航次租船合同的主要内容	(49)
(8) 五、航次租船合同主要条款的内容	(50)
第四章 船舶租用合同	(61)
(9) 第一节 定期租船合同	(61)
(11) 一、定期租船合同的概念与特征	(61)
(11) 二、常用定期租船合同格式	(61)
(11) 三、定期租船合同的主要内容	(62)
(4) 第二节 光船租赁合同	(66)
(10) 一、光船租赁合同的概念和特征	(66)
(17) 二、光船租赁合同的标准格式	(67)
(71) 三、光船租赁合同的主要内容	(67)
第五章 海上旅客运输合同	(69)
(8) 第一节 海上旅客运输合同概述	(69)
(05) 一、海上旅客运输合同的概念	(69)
(05) 二、海上旅客运输合同的特征	(69)
(05) 三、承运人在海上旅客运输中的主要权利和义务	(70)

(80) 四、旅客的主要权利和义务	(71)
(8) 第二节 《雅典公约》及其议定书	(72)
(99) 一、《1974 年雅典公约》及其《1976 年议定书》的主要内容	(72)
(99) 二、《1990 年议定书》的主要内容	(73)
(99) 三、《2002 年雅典公约》	(74)
第六章 船舶碰撞	(75)
(1) 第一节 船舶碰撞概述	(75)
(501) 一、船舶碰撞的概念	(75)
(103) 二、船舶碰撞的构成要件	(75)
(104) 三、有关船舶碰撞的国际公约	(76)
(9) 第二节 船舶碰撞的种类及其责任划分	(78)
(100) 一、过失碰撞	(78)
(100) 二、无过失碰撞	(78)
(107) 三、原因不明的碰撞	(79)
(107) 四、故意碰撞	(80)
(9) 第三节 船舶碰撞损害赔偿	(80)
(100) 一、船舶碰撞损害赔偿成立的条件	(80)
(110) 二、船舶碰撞损害赔偿的基本原则	(80)
(111) 三、船舶碰撞损害赔偿范围和计算标准	(81)
(151) 四、双方互有过失碰撞条款	(82)
(5) 第四节 船舶碰撞事故处理	(83)
(112) 一、船舶碰撞的司法管辖权及法律适用	(83)
(112) 二、船舶在发生碰撞后应采取的措施	(84)
第七章 海难救助	(87)
(9) 第一节 海难救助概述	(87)
(112) 一、海难救助的概念	(87)
(112) 二、海难救助的构成要件	(87)
(112) 三、海难救助的形式	(89)
(112) 四、常见海难救助行为	(90)
(8) 第二节 海难救助款项	(91)
(151) 一、救助报酬	(91)
(151) 二、酬金	(92)
(151) 三、特别补偿	(92)
(1) 第三节 有关海难救助的国际公约	(93)
(152) 一、《1910 年救助公约》	(93)
(152) 二、《1989 年国际救助公约》	(94)
(2) 第四节 海难救助合同	(95)
(152) 一、海难救助合同的概念	(95)
二、“无效果,无报酬”救助合同的特点	(95)

(17) 三、海难救助合同的标准格式	(96)
(22) 四、遇险船船长在救助作业中应注意的问题	(98)
第八章 共同海损	(99)
(1) 第一节 共同海损概述	(99)
(47) 一、共同海损的概念	(99)
(27) 二、共同海损成立的要件	(99)
(25) 三、共同海损与过失的关系	(101)
(2) 第二节 共同海损损失的表现形式	(102)
(22) 一、共同海损牺牲	(102)
(20) 二、共同海损费用	(104)
(8) 第三节 共同海损理算	(106)
(27) 一、共同海损理算的依据	(106)
(82) 二、共同海损理算人	(106)
(29) 三、共同海损理算步骤	(107)
(08) 四、共同海损理算方法	(107)
(0) 第四节 共同海损理算规则及共同海损事故处理	(109)
(08) 一、《约克—安特卫普规则》	(109)
(08) 二、《北京理算规则》	(110)
(18) 三、共同海损事故处理	(111)
第九章 海事赔偿与船舶油污损害赔偿责任制	(112)
(1) 第一节 海事赔偿责任限制	(112)
(48) 一、海事赔偿责任限制的概念	(112)
(44) 二、海事赔偿责任限制的形式	(112)
(28) 三、海事赔偿责任限制制度的主要内容	(113)
(22) 四、海事赔偿责任限制与承运人单位责任限制的区别	(116)
(5) 第二节 船舶油污损害赔偿责任制	(117)
(28) 一、船舶油污损害的概念	(117)
(98) 二、船舶油污损害赔偿的特点	(117)
(00) 三、船舶油污损害赔偿责任制国际立法	(117)
(10) 四、国际油污损害民事责任公约的主要内容	(118)
第十章 海上保险合同	(121)
(2) 第一节 海上保险合同概述	(121)
(22) 一、海上保险合同相关概念	(121)
(80) 二、海上保险合同的性质	(121)
(80) 三、海上保险合同适用的原则	(122)
(40) 四、海上保险合同的主要内容	(123)
(20) 五、海上保险合同中被保险人的义务	(125)
(20) 六、海上保险合同的赔付	(125)
(20)	点群的同合如嫌“晒班天,果效天”,二

第二节 船舶保险合同	(128)
一、保险标的	(129)
二、险别与承保范围	(129)
三、除外责任	(130)
四、保险期限	(131)
五、免赔额	(131)
六、保险费及其退还	(131)
七、被保险人的义务	(131)
八、船舶战争险和罢工险条款	(132)
第三节 保赔保险	(132)
一、保赔协会概述	(132)
二、保赔协会的性质和作用	(133)
三、保赔保险的承保范围和除外责任	(133)
第十一章 海事争议的处理	(135)
第一节 和解与调解	(135)
一、和解	(135)
二、调解	(135)
第二节 海事诉讼	(135)
一、海事诉讼的概念	(135)
二、海事诉讼适用的程序法	(136)
三、海事法院及其受案范围	(136)
四、海事诉讼管辖	(136)
五、海事请求保全与海事强制令	(138)
六、海事诉讼时效	(139)
第三节 海事仲裁	(140)
一、海事仲裁的基本概念	(140)
二、海事仲裁的特点	(140)
三、海事仲裁协议	(141)
四、仲裁裁决的承认与执行	(142)
参考文献	(143)

第一章 绪论

第一节 海商法的概念

一、海商法的概念

关于海商法(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。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。狭义的海商法是指调整海上运输关系和船舶关系的某一项具体的法律,在我国就是指《中华人民共和国海商法》(以下简称《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,制订本法。”由此可见,《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

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)、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

主要指因船舶碰撞、船舶污染海洋环境等行为所引起的油污加害方与油污受害方之间的法律关系。

3. 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:

1. 因船舶的法律地位所产生的关系

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、沿海国

有关当局的关系。

2. 船舶物权关系

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

主要指因船舶适航条件、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

主要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,由责任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。既有公法的内容,又有私法的内容,在性质上很难将其归入传统法律部门的某一类,它实际上已发展形成了一个有着独特法律体系的、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。

《海商法》除个别条款属行政法规规范外,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规范,在本法中均未作规定^①。显然,《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是: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

^① 司玉琢:《海商法》(第二版),法律出版社,2007年,第6页。

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、海上保险制度等。

(四) 较强的国际统一性

海商活动是一种为国际贸易服务的活动,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,则会导致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。

第二节 我国海商法的表现形式

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、国际海事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《中华人民共和国海商法》、《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《中华人民共和国海商法》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,只有经过一国政府正式签署、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。《海商法》第 268 条规定:“中华人民共和国缔结或者参加的国际公约同本法有不同规定的,适用国际公约的规定。”

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。

国际航运惯例本身并不具有法律约束力,其法律效力依赖于国家法律上的规定。例如,《海商法》第 268 条第 2 款规定:“中华人民共和国法律和中华人民共和国缔结或参加的国际条约没有规定的,可以适用国际惯例。”

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^①。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^②。

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^③,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。

第三节 我国《海商法》概述

《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 28 次会议上通过,已于 1993 年 7 月 1 日正式实施。

一、主要内容

《海商法》共分 15 章 278 条。对船舶、船员、海上货物运输、海上旅客运输、船舶租用、海上拖航、海难救助、船舶碰撞、共同海损、海上保险、海事赔偿责任限制、涉外海事关系的法律适用等都作了较为详细、具体的规定。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案。

① 邢海宝:《海商法教程》,中国人民大学出版社,2008 年,第 10 页。

② 朱清:《海商法知识必读》,大连海事大学出版社,1994 年,第 3 页。

③ 同上。

二、适用范围

(一) 适用水域

《海商法》第2条第1款规定:“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。”可见,我国江河、湖泊的港口之间的客、货运输不属于《海商法》调整的范围。《海商法》第2条第2款对海上货物运输作了进一步的限定:“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。”

(二) 适用船舶

《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且登记为海船的机动船舶;海上移动式装置则指具有自航能力的可在海上移动的装置,如海上钻井平台等。根据本条规定,不论什么船舶,只要被用于军事或政府公务,就不适用《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。这类船舶其航行活动不是为了营利,而专为政府服务,涉及财产豁免问题,因此不适用《海商法》的规定。然而,即使是军舰或政府公务船,只要其正在从事海上生产或商业活动,就适用《海商法》。

虽然《海商法》给船舶下了定义,但《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

《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”,但又限于商事,并非发生在海上的事件就一定由《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《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《海商法》调整范围之内的事件。

三、我国《海商法》的特点

(一) 是一部大量移植国际立法、国际惯例和标准合同的立法

《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。其具体表现为:

1. 以国际条约为基础

如在“海上旅客运输合同”一章,《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《统一船舶碰撞某些法律规定的国际公约》制定的。

2. 以国际惯例为基础

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

3. 以标准合同为基础

在光船租船合同方面,《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

《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。其滞后性则体现在未规定港站经营人的法律地位、船舶污染民事责任、建造中船舶的所有权等。

(三)条款的强制性与任意性的统一

由于《海商法》相当一部分条款来自国际公约、民间规则和标准合同,它们的效力是不同的。这就决定了《海商法》中有的条款是强制性的,有的是任意性的。《海商法》根据需要,将强制性条款与任意性条款有机地统一于一体^①。

^① 於世成:《中华人民共和国海商法》的特点,《中国远洋航运公告》,1998年7月1日。

第二章 船舶

第一节 船舶的法律性质

船舶有广义与狭义之分。日常生活中所提到的船舶是广义上的船舶,包括江、河、湖泊,以及海上航行的一切船舶。《海商法》中的船舶是指狭义上的船舶。各国海商法对船舶的规定不尽相同。《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。船舶属具属于船舶。”船舶的法律性质决定着船舶在法律上的地位。由于船舶所具有的一些特别属性及船舶在《海商法》中所处的重要地位,因此,确定船舶的法律性质,对于确定船舶所有权范围及其他有关法律问题意义重大。船舶的法律性质主要体现在以下三个方面:

一、船舶是具有人格性的物

船舶本属物的一种,在我国和大陆法系国家,船舶只能属于法律关系客体的范畴,而不能作法律关系主体。由于海上航行、对外贸易均要求明确船舶的隶属关系,因而法律特赋予船舶以拟人化的身份和地位,要求船舶必须具有专属的名称、国籍、船龄及船籍港等。英美法系国家的“对物诉讼制度”(Action in Rem)中,将船舶作为诉讼主体,便使船舶具有“人”的特征。《中华人民共和国民事诉讼法》(以下简称《民事诉讼法》)第49条明确规定:“公民、法人和其他组织可以作为民事诉讼的当事人。”可见,诉讼当事人只能是自然人和法人,因此,我国不承认以船舶作为当事人一方的对物诉讼,只能通过诉讼保全措施对船舶强制执行。

二、船舶是具有不动产性的动产

按照民法对物的分类原则,船舶应属动产。船舶的功能就是在海上移动,并且不会因为移动而损害其经济价值,这就决定了它属于动产的范围。但是由于船舶价值很大,并且主要不是交易对象,而是运输工具,船舶所有人的变更也并不多,船舶的这些不动产性,使船舶在事实上常常按不动产处理。在《海商法》中,船舶的不动产性主要表现在船舶登记制度和船舶抵押权的设置等方面。

三、船舶是不可分物,但有例外情况

船舶是由船体、船机及属具等独立物结合而成的合成物。如果将各部分分开,船舶就失去了经济意义。从法律上讲,船舶作为不可分物,它的组成部分大多不能脱离船舶而单独存在。在实际业务中,当船舶被抵押、转让时,船舶属具跟随船舶同时被处理。但是,基于船舶各部分具有独立的性能和价值,因此可将船体、船机或船舶属具分别保险。