

高嘉轩,孙思琪. 邮轮治安事件的管辖冲突与因应对策[J]. 中国海商法研究,2020,31(3):50-55

邮轮治安事件的管辖冲突与因应对策

高嘉轩,孙思琪

(上海海事大学 法学院,上海 201306)

摘要:目前中国邮轮旅游涉及的治安问题突出表现在管辖方面,公安机关碍于诸种考量往往未能积极行使管辖权。邮轮位于中国领域期间船上发生的治安违法乃至犯罪行为的管辖困境,主要源于中国属地管辖与他国旗国管辖的冲突。属地管辖的效力基础在于国家主权,而旗国管辖主要是为避免船舶航行于公海等国家主权以外区域时发生管辖权落空,因而属地管辖较之旗国管辖应当具有更为优先的效力。中国对于停靠在中国港口的外国邮轮可以依据法律规定行使属地管辖权,而不应受到他国旗国管辖的影响。最高司法机关应当针对邮轮旅游在中国的快速发展适时出台司法解释,明确《中华人民共和国治安管理处罚法》第4条第1款、《中华人民共和国刑法》第3条第1款的具体应用。

关键词:邮轮;治安事件;《中华人民共和国治安管理处罚法》;属地管辖;旗国管辖

中图分类号:D922.14 **文献标志码:**A **文章编号:**2096-028X(2020)03-0050-06

The jurisdiction conflict and countermeasures of cruise security affairs

GAO Jia-xuan, SUN Si-qi

(Law School, Shanghai Maritime University, Shanghai 201306, China)

Abstract: At present, the public security issues involved in cruise tourism in China embody in the jurisdiction. The public security organs often fail to exercise jurisdiction actively due to various considerations. When the cruise is located in our country, the dilemma of jurisdiction is the illegal behavior and even the criminal act occurred on the ship, which mainly stems from the conflict between Chinese territorial jurisdiction and the jurisdiction of the other country. The effectiveness of territorial jurisdiction is based on national sovereignty, and flag state jurisdiction is mainly to avoid the lack of jurisdiction when ships sail in the high seas and other areas outside national sovereignty. Therefore territorial jurisdiction should have more priority than flag state jurisdiction. China can exercise territorial jurisdiction over foreign cruise ships docking at Chinese ports according to the law, not be affected by the flag state jurisdiction of other countries. The highest judicial organ should timely issue judicial interpretation aiming at the rapid development of cruise tourism in China, and clarify the specific application of Article 4(1) of *Public Security Administration Punishments Law of the People's Republic of China* and Article 3(1) of *Criminal Law of the People's Republic of China*.

Key words: cruise; security issues; *Public Security Administration Punishments Law of the People's Republic of China*; territory jurisdiction; flag state jurisdiction

一、问题的提出

邮轮旅游是近年来在中国快速发展的新兴旅游形式。中国已经成为全球最大的邮轮客源地之一,

2019年全国邮轮旅客运输量达到221.4万人;^[1]“一带一路”倡议也明确提出“推动21世纪海上丝绸之路邮轮旅游合作”。目前学界对于邮轮旅游法

收稿日期:2020-05-26

基金项目:上海市人民政府决策咨询研究邮轮经济专项课题“我国邮轮旅游消费者权益保障研究”(2018-Z-J07-A)

作者简介:高嘉轩(1991-),男,上海人,上海海事大学法学院航运管理与法律专业博士研究生,E-mail:1228743766@qq.com;孙思琪(1992-),男,上海人,管理学博士,上海海事大学法学院讲师,E-mail:461413517@qq.com。

律问题的关注主要集中于民事领域,涵盖基础法律关系、航程变更、旅客人身损害、纠纷管辖、法律适用、立法建议等多个方面。但是,邮轮旅游期间船上发生的治安违法乃至犯罪行为实为更加复杂的课题,并且时常受困于管辖权等诸种因素而陷入无法解决的僵局,但理论研究在此方面却仍付阙如。

考察当前中国邮轮旅游的实践情况,邮轮涉及的治安问题突出表现在管辖权方面。目前中国市场上的邮轮公司绝大多数为外商投资,运营的邮轮作为船舶悉数为外国国籍,许多更是方便旗船。旅客在船期间由于不满船上服务或者排队、用餐秩序等各类问题,而与工作人员或者其他旅客发生肢体冲突的情形时有发生,甚至可能引发更为严重的群体性事件。此时如果治安事件发生在中国领域之内,特别是邮轮停泊港口期间,中国的属地管辖与他国的旗国管辖便会产生冲突,涉及《中华人民共和国治安管理处罚法》(简称《治安管理处罚法》)乃至《中华人民共和国刑法》(简称《刑法》)相关条文的理解与适用。以目前中国邮轮产业最为发达的上海地区为例,公安机关在实际操作之中通常仅能针对涉嫌触犯《刑法》且最低刑为三年及以上有期徒刑的情形拥有执法权限,而对其他情节较为轻微——包括仅能适用《治安管理处罚法》的情形——大多无能为力。

上述法律及其实施的模糊状态导致邮轮旅客如果针对船上治安事件寻求维权,绝大多数会遭遇“三不管”的尴尬现象。例如,曾有媒体报道某一邮轮在已返回中国并靠港期间,旅客之间因用餐问题发生口角进而引发肢体冲突。水上公安出警后认为属于船旗国的管辖范围,而邮轮工作人员却主张船舶靠岸后应由当地公安机关管辖,最终唯有不了了之,^[2]致使中国旅客的合法权益无法得到有效保障。2019年全国“两会”期间,也有人大代表建议通过《中华人民共和国海上交通安全法》(简称《海上交通安全法》)修改等途径明确公安机关的管辖权等事项。

二、邮轮治安事件管辖的现行规范及其解释

2005年通过的《治安管理处罚法》是中国在治安管理领域颇为重要的基本法律,其中第4条规定了该法的适用范围,作为一般规定同样可以适用于邮轮治安事件的管辖。第4条第1款规定:“在中华人民共和国领域内发生的违反治安管理行为,除法律有特别规定的外,适用本法。”该款明确了《治安管理处罚法》在空间方面的基本效力,即适用于中国

领域之内发生的违反治安管理行为,也即通常所称的属地管辖。同时,该条第2款又规定:“在中华人民共和国船舶和航空器内发生的违反治安管理行为。除法律有特别规定的外,适用本法。”该款则是对于第1款规定的补充,即空间效力同时拓展至中国的船舶和航空器,而不论违反治安管理行为发生当时此类交通工具是否处于中国领域之内。旗国主义可谓各国立法之通例,类似规定亦可见于其他国家的治安管理立法。

《治安管理处罚法》的突出特征之一,应是借鉴《刑法》确立的刑罚模式构建了治安处罚体系。^[3]《治安管理处罚法》第4条及其前身《治安管理处罚条例》第3条也很明显是移植自《刑法》第3条关于属地管辖的规定。二者除具体的适用对象分别是治安违法行为和犯罪行为外,条文本身的含义及其解释方法应无本质差别。故此对于《治安管理处罚法》第4条的解释,应当结合刑法理论关于刑法空间效力、特别是属地管辖和旗国管辖的阐释加以考察。所谓“中华人民共和国领域内”自然包括中国领水,^[4]此时产生的关键问题在于:假使外国籍邮轮在中国领水航行或停泊期间,船上发生旅客斗殴等治安事件,中国的属地管辖权与船旗国的旗国管辖权必然有所重叠进而产生冲突,二者之间应当如何协调?同时,“中华人民共和国船舶”一语应当如何理解、表述是否恰当?就上述问题既有刑法理论著述关注较少,个中阐发也未必完全准确,至少应有以下两个方面需要加以讨论。

第一,是否包括私有船舶?王政勋教授认为:私有船舶不同于国有船舶和公有船舶,性质上并不属于拟制领土,进入一国领水时应当适用进入国法律,航行于公海时则应适用船旗国法。^[5]此种观点缺乏充分的理论依据作为支撑,对于普遍依靠私有船舶经营的邮轮旅游将产生不利影响。而且,从文义解释的角度分析,“中华人民共和国船舶”的表述本身也并无国有、公有以及私有的区分,因而理应包括商船等私有船舶;^[6]倘依《刑法》第3条第2款的语意考察,排除私有船舶更是违背了“凡”字所要表达的“全部、一概”之意。

第二,如何认定中国船舶?张明楷教授认为:“中华人民共和国船舶”不仅包括标示中国国旗的船舶,还应包括标示中国国徽等表明中国所有标志的船舶,以及未悬挂任何国旗、国徽等标志但事实上属于中国国家、法人或国民所有的船舶。^[7]此种理解与中国有关船舶的法律法规多有不合之处。首

先,判断船舶在法律意义上是否属于特定国家,根本标准应是船舶的国籍。船舶国籍表明船舶与国家之间固定的法律联系,船舶国籍登记也是国家针对船舶行使管辖权和保护权的前提和手段。^[8]¹⁸其次,船舶国籍证书是船舶国籍在法律层面的书面证明,而悬挂国旗则是船舶具有船旗国国籍的外部标志。^[9]但是,悬挂中国国旗的船舶未必确属中国船舶。船舶违法悬挂中国国旗,视其情节轻重可能招致相应的行政处罚乃至刑事责任^①,但并不因此拓展中国基于旗国主义而享有的管辖权范围;反之,具有中国国籍的船舶即使未悬挂中国国旗,法律意义上仍是中国船舶从而属于旗国管辖的范围。质言之,是否悬挂国旗并非判断一国船舶绝对可靠的标准。而且,船舶光船租赁的情形更有可能存在两组并行不悖的船舶登记信息。同时,所谓的标示国徽严格而言也并非船舶国籍的外部标志。最后,中国法人或个人所有的船舶颇有可能具有外国国籍,主要表现为在实施开放登记制度的国家登记为方便旗船。例如,渤海邮轮有限公司作为中国首家国际邮轮公司,其下所有的“中华泰山”号即为利比里亚籍船舶。此乃国际航运的惯常现象,同时也决定了此类船舶如果悬挂中国国旗反而构成违法行为,即《中华人民共和国船舶登记条例》第49条所称的“假冒中华人民共和国国籍”。中国对于此类船舶也不应享有船旗国的管辖权,也即船舶的国籍并不必然与船舶所有人的国籍有所关联。

综合以上分析,《治安管理处罚法》第4条第2款以及《刑法》第3条第2款规定的“中华人民共和国船舶”,本身在文字表述上即有不切之处,其含义应当是指具有中国国籍的船舶,而不论船舶是否为中国法人或个人所有,抑或是否依法或违法悬挂中国国旗。

三、属地管辖与旗国管辖的冲突与协调

基于船舶航行全球进行运输并需靠泊港口的基本活动方式,属地管辖与旗国管辖的冲突实乃无可回避的必然结果。特别是对邮轮旅游而言,豪华邮轮的载客人数动辄达到数千人之多,远远超过货船以及一般客船,导致人与人之间产生矛盾进而引发治安事件的频率也大为提高。几乎每个邮轮航次均会发生程度不一的治安违法行为,位于中国领域之内的情形亦不在少数。此时如何协调属地管辖与旗

国管辖之间的冲突,对于邮轮旅游而言便有了不同于其他运输类型的普遍性意义。

(一) 属地管辖与旗国管辖的效力基础

属地管辖与旗国管辖的效力基础不尽相同,由此决定了二者的效力优劣也应有所差别。属地管辖是以地域为标准的空间效力原则,^[10]因而领土主权是行使属地管辖权的基础所在。国家对其领土享有全面、独立的主权权能,此种排他性管辖权的效力作用于领土范围之内的一切人和物。^[11]从刑法的角度分析,属地管辖也是刑法对于国内犯的基本适用原则,即一国对其领域内的人,皆有进行规制以维护本国法秩序的权力,而不问其国籍之异同。^[7]⁶⁹而且,近代以降世界多数国家均以属地管辖为主、兼采其他原则。属地管辖作为此种折衷刑事管辖体制之下的基本原则,首先表明凡在本国领域之内的犯罪均适用本国刑法,而不论犯罪人是本国人抑或外国人;^[12]至于一国的管辖权可否拓展至本国领域之外,则是属人管辖、保护管辖、普遍管辖等其他原则共同作用的结果。因此,属地管辖作为国家主权的直接体现,同时又是确定空间效力的基本原则,理应具有高于其他管辖原则的优先效力。

旗国管辖便是拓展一国法律空间效力的典型原则。从中国现行立法的条文安排来看,《治安管理处罚法》关于该法适用范围的规定仅有第4条,因而体系解释对于属地管辖与旗国管辖关系的影响尚不明显;但是,《刑法》第6条至第9条分别规定了属地管辖、属人管辖、保护管辖和普遍管辖,且将旗国管辖置于第6条关于属地管辖规定的第2款,致使理论和实践之中时常将旗国管辖视作属地管辖的特别规定,^[13]因而也在一定程度上认为旗国管辖不仅具有属地管辖的优先效力,而且作为特别情形更是高于一般的属地管辖。旗国管辖作为法条的明文规定固然是中国法律空间效力的拓展,但此种拓展的对象是否属地管辖却颇显可疑。

传统上认为旗国管辖的形成是基于所谓的浮动领土说,^[14]¹⁰²也即主张船舶是船旗国的浮动领土,船舶内发生的行为据此视为发生在该国领土。^[15]但是,此种学说在理论和实践上均有欠妥之处,容易引起概念的混乱,因而长期以来遭到诸多批评。^[16]例如,周鲠生先生认为:“这种说法十分牵强附会,不是一般所能接受的。领土的一个特征是它本身的固

^① 例如,《船舶登记条例》第49条第1款规定:“假冒中华人民共和国国籍,悬挂中华人民共和国国旗航行的,由船舶登记机关依法没收该船舶。”

定性,说有什么浮动的领土,观念上就是矛盾的。并且船舶如果作为所挂国旗国的领土,它的周围的一定宽度的海面就要成为该国的领海,而这也是不可能的。因此,国家的军舰和其他公船尽管在海外享受某种特权,但绝不能说成是国家领土的浮动部分。”^[17]王铁崖教授主编的《国际法》一书也明确指出浮动领土说不足取。^[18]

无论是浮动领土说,抑或此后英国学者加以修正提出的半领土半国籍说,均有其不切之处,因而难以成为旗国管辖的合理根据。随着历史演进以及国际法规则的发展,旗国管辖应被视为一项自成一类的管辖原则,从而独立于属地、国籍、保护、普遍等传统原则。^{[14]103}旗国管辖在现代的主要意义,应是用于解决船舶、航空器处于公海或者公海上空时的管辖权问题,促使此类交通工具不致因在地理位置上脱离所有国家的领土主权而陷入不受管辖的真空境遇,^{[19]40}也即避免管辖权落空。除此以外不应夸大旗国管辖的效力。

(二) 属地管辖与旗国管辖的效力优劣

1. 属地管辖较之旗国管辖的优先效力

既已明确属地管辖是以基本原则的地位而存在,其与旗国管辖之间的效力优劣其实已经颇为清晰。但是,受到中国立法体例安排、条文表述等诸种因素的影响,公安机关在实践中往往碍于船旗国的旗国管辖权,从而对于邮轮船上发生的治安违法乃至犯罪行为采取较为消极的管辖态度。最为典型的例证应是《上海市公安局处置外国籍船舶内犯罪案件若干规定》,其中第3条第1款规定:“外国籍船舶内犯罪案件有下列情形之一的,除我国承担缔结或者参加的国际条约义务所规定的罪行外,本市公安机关可不行使刑事管辖权:(1)外国人在外国籍船舶内对外国国家或者外国公民犯罪;(2)外国人在外籍船舶内对我国国家或者公民犯罪,按《中华人民共和国刑法》规定的最低刑为3年以下(不含3年)有期徒刑的;(3)外国人在外籍船舶内对我国国家或者公民犯罪,按船籍国法律不受处罚的。”^[20]犯罪案件的管辖尚且如此,治安违法行为更不待言。

倘以法律解释学的角度考察,无论是《治安管理处罚法》第4条第2款抑或《刑法》第3条第2款,条文的规范内容归根结底均是设置中国的管辖权,而与他国之管辖权无涉。据此仅可从正面理解为相应法律的空间效力拓展至位于中国领域之外的中国船舶,而不应通过反对解释认为他国对其船舶同样具有旗国管辖权,进而产生限制中国属地管辖

权的效果,否则便会违反法律解释的基本要求。至于他国国内法律规定的旗国管辖,置于中国的主权范围之内本非当然有其效力,自然也不应成为中国法律解释、实施的障碍。而且,各国基于本国利益需要而通过国内立法尽量扩张本国法律的空间效力实属常态,中国公安机关在执法时却不应对此照单全收,而是应当切实依循中国法律的规定,否则难免损害中国的国家主权。

船舶是航行于海洋的交通工具,而海洋存在着公海、领海等不同的区域划分,沿海国对其领海上的船舶及其航行秩序的维护能力显然与公海不尽相同。旗国管辖的重要性、内容等方面也应根据船舶所处位置的变化而有所差异,船舶在他国领海期间应当受到沿海国法律的限制。^[21]具体而言,船舶的管辖可以依其地理位置分为三种情形:第一,船舶位于本国领土时无疑应由本国管辖,但此种管辖是基于属地管辖而非旗国管辖;第二,船舶位于公海时也应由本国也即船旗国管辖,同时必须受到《联合国海洋法公约》等相关国际法规则的限制;第三,船舶位于他国领海时,虽然船旗国仍有一定的管辖权,但船舶同时应当受到沿海国法律的规制。质言之,沿海国与船旗国之间对于特定船舶的管辖权乃是此消彼长的关系,沿海国的管辖权效力越强,船旗国管辖权受到的限制也就越大。^{[19]39}旗国管辖原则的效力范围仅限于位于公海或者无害通过他国领海的船舶,至于处于他国港口、内水的船舶,应由沿海国进行属地管辖,船旗国此时并无优先管辖权。^[22]具体至邮轮停泊于中国港口的情形,船舶已然处于中国领土的范围之内,而非无害通过中国领海,也即不属于《联合国海洋法公约》规定的排除沿海国管辖权的情形。此时旗国管辖应当让位于属地管辖,船上发生的治安违法乃至犯罪行为理应由中国依据属地管辖原则进行管辖。

即使是从旗国管辖的角度分析,对于邮轮治安事件完全寄希望于船旗国的管辖许多时候也并不现实。目前在中国市场开展经营活动的邮轮不仅悉数皆是外国籍船舶,且以方便旗船居多。例如,此前的天海邮轮“新世纪”号为马耳他籍,而皇家加勒比国际游轮“海洋赞礼”号以及丽星邮轮“处女星”号为巴哈马籍。^[23]船舶管理宽松是开放登记国吸引船舶所有人进行登记的重要因素之一,据此开放登记国大多既无意愿也无能力针对船舶的安全、运营等诸多方面进行有效管理,^{[8]24-25}更遑论船上发生的治安违法乃至犯罪行为。因此,旗国管辖对于邮轮旅游

而言时常意味着管辖权名存实亡、沦为具文,从而更加要求中国应当切实行使属地管辖权,维护社会秩序、保障公共安全。

2. 属地管辖优先效力的例外情形

中国对于停靠中国港口的外国邮轮具有属地管辖权,仅有的例外应是中国与外国签订的领事条约。例如,《中华人民共和国和意大利共和国领事条约》第18条“船舶上的管辖”第5款规定:“除非应船长或领事官员的请求或征得其同意,接受国主管当局不得对在船上所发生的行为或犯罪进行管辖,……”但是,该款同时又规定了四种除外情形,包括接受国国民犯罪或使该国国民受到损害的犯罪,破坏接受国安宁和安全的犯罪,违反接受国有关检疫、入、出境、海上安全、海关事务、水域污染或禁止贩毒的法律的行为或犯罪,以及其他根据接受国法律应判不少于三年徒刑的严重犯罪。据此对于邮轮上较常发生的犯罪行为,比如旅客放置于舱房内的贵重物品失窃,中国仍然具有属地管辖权;上述规定也不适用于针对治安事件进行行政处罚的管辖。而且,此类规定在中国与外国签订的领事条约之中总体而言并不常见,比如《中华人民共和国和美利坚合众国领事条约》《中华人民共和国和日本国领事协定》均无类似规定。

此外,针对船舶位于他国领域时发生的治安违法或犯罪行为,传统理论上还有所谓的“内部与外部结果的区分”,^[24]即沿海国通常不干预纯属船上内部纪律的事件,而对于犯罪行为也仅管辖严重罪行或者影响沿海国国民以及当地和平和安宁的情形。^[25]此处讨论的邮轮船上治安违法乃至犯罪行为,或是旅客与他人发生肢体冲突而招致人身损害,或是旅客物品失窃而遭受财产损失,均于旅客自身有着直接影响,故而作为外部结果中国仍然具有属地管辖权。因此,上述两种属地管辖的例外情况,对于邮轮旅游的影响总体而言均不明显。中国针对停靠中国港口的外国邮轮发生的治安违法和犯罪行为,原则上应当具有属地管辖的权力,并且效力优于船旗国的旗国管辖权。

四、邮轮治安事件管辖困境的应对路径

外国邮轮位于中国领水期间发生的治安乃至犯罪事件,受害人多为中国公民,中国理应积极行使属地管辖权维护公民的合法权益。同时,随着21世纪海上丝绸之路邮轮旅游合作的不断推进,可以预见更多沿路国家的邮轮将会选择中国港口作为访问港,此种管辖权问题也将更加突出。目前公安机关

采取的消极态度,主要源自对于属地管辖和旗国管辖之间关系的误解。消除此种误解的路径无非有二,一是制定司法解释释明现行法律,二是修改现有法律,增加更为明确的管辖权规定。

考察《治安管理处罚法》第4条第1款、《刑法》第3条第1款之文义,客观而言表述不可谓不明确,即凡在中国领域内发生的行为中国均具有管辖权。其中提及的“除法律有特别规定的外”也主要是指外交、领事方面的特权和豁免权,^{[4]6-7}而与旗国管辖无关。只是由于《治安管理处罚法》第4条第2款、《刑法》第3条第2款同时又规定了中国的旗国管辖权,加之外国法律普遍也有关于旗国管辖的类似规定,使得对于上述规定的理解又在实践乃至学理之中产生了较为明显的偏差。

《中华人民共和国人民法院组织法》第18条、《中华人民共和国人民检察院组织法》第23条分别规定最高人民法院、最高人民检察院作为国家最高司法机关可以针对审判、检察工作中具体应用法律的问题进行解释。中国对于停泊于中国港口的外国邮轮可否行使管辖权,核心在于《治安管理处罚法》《刑法》规定的属地管辖权效力是否高于他国的旗国管辖权,属于具体应用法律的问题。而且,随着邮轮经济在中国快速发展,邮轮旅游涉及的诸多具体法律应用问题亟待释明,比如民事领域即有基础法律关系、海上旅客运输法律制度的适用界限、航程变更及其处置等事项。因此,最高人民法院以及最高人民检察院可以针对中国邮轮经济发展的实际情况,适时出台相应的司法解释,明确邮轮旅游涉及的法律应用问题,包括邮轮船上治安违法乃至犯罪行为的管辖。

至于修改现有法律增加关于管辖权的规定,部分人大代表建议的《海上交通安全法》恐怕并非较为理想的方案。邮轮作为海上交通工具的一种具体类型,除船上人员数量庞大使得人命安全更显突出外,本身并无明显的特殊性,现有的海上交通安全法律制度基本可以满足邮轮运输的需要。从代表提出建议的具体内容来看,所谓“安全”也更多是指船上治安而非航行安全,此类问题并不属于《海上交通安全法》的调整范围。

此外,《中华人民共和国海商法》(简称《海商法》)是中国现行法律体系之中与邮轮旅游关联最为密切的法律之一,特别是该法第五章规定的海上旅客运输合同法律制度。目前该法的修改已经列入十三届全国人大常委会立法规划的第二类项目,也

即需要抓紧工作、条件成熟时提请审议的法律草案,并且作为激发市场主体活力和推动形成全面开放新格局的重点领域立法。但是,该法在性质上属于民事特别法,通过附属刑法设置部分关于海上犯罪及其刑罚的规定虽无可,但附属刑法主要是关于犯罪及其刑罚的法律规范,^{[14][15]}而关于管辖权的规定显然超出了附属刑法的射程所及。因此,包括《海商法》在内的相关法律修改并非解决邮轮治安事件管辖困境的理想对策。

综上所述,笔者认为,通过最高人民法院以及最高人民检察院出台邮轮旅游涉及的法律应用问题的司法解释释明现行法律更为妥当。

五、结语

通过上文分析,可以得出以下结论。

第一,目前中国关于邮轮治安违法行为管辖的规定主要见于《治安管理处罚法》第4条,该条分别

规定了属地管辖和旗国管辖,其中第2款规定的“中华人民共和国船舶”应当是指具有中国国籍的船舶。

第二,邮轮位于中国领域期间船上发生的治安违法乃至犯罪行为的管辖困境,主要源于中国属地管辖与他国旗国管辖的冲突。属地管辖的效力基础在于国家主权,而旗国管辖主要是为了避免船舶航行于公海等国家主权以外区域时发生管辖权落空,因而属地管辖较之旗国管辖应当具有更为优先的效力。

第三,中国对于停靠在中国港口的外国邮轮可以依据法律规定行使属地管辖权,而不应受到他国旗国管辖的影响。最高司法机关应当针对邮轮旅游在中国的快速发展适时出台司法解释,明确《治安管理处罚法》第4条第1款、《刑法》第3条第1款的具体应用。

参考文献:

- [1] 交通运输部. 2019年交通运输行业发展统计公报[EB/OL]. (2019-05-12)[2019-06-13]. http://xxgk.mot.gov.cn/jigou/zhghs/202005/t20200512_3374322.html.
- [2] 俞金旻. 乘坐邮轮与他人冲突致软组织挫伤 维权却遇“三不管”[EB/OL]. (2016-11-06)[2019-04-16]. <http://shanghai.xinmin.cn/xmsq/2016/11/16/30601606.html>.
- [3] 孙振雷.《治安管理处罚法》的刑法基础[J]. 河南省政法管理干部学院学报,2006(4):176.
- [4] 裴兆斌,张金明,王君.《治安管理处罚法》导读[M]. 南京:东南大学出版社,2016.
- [5] 陈兴良. 刑法总论精释[M]. 北京:人民法院出版社,2016:71.
- [6] 黎宏. 刑法学总论[M]. 北京:法律出版社,2017:29.
- [7] 张明楷. 刑法学[M]. 北京:法律出版社,2016.
- [8] 赵鹿军. 船舶船员法[M]. 大连:大连海事大学出版社,2017.
- [9] 张丽. 船舶船员法研究[M]. 长春:吉林大学出版社,2009:55.
- [10] 高铭暄,马克昌. 刑法学[M]. 北京:北京大学出版社,2014:32.
- [11] 沃尔夫刚·格拉夫·魏智通. 国际法[M]. 北京:法律出版社,2002:506.
- [12] 陈兴良. 规范刑法学[M]. 北京:中国人民大学出版社,2013:52.
- [13] 周光权. 刑法总论[M]. 北京:中国人民大学出版社,2016:62.
- [14] 陈兴良. 本体刑法学[M]. 北京:中国人民大学出版社,2011.
- [15] 杜涛. 涉外民事关系法律适用法释评[M]. 北京:中国法制出版社,2011:353.
- [16] 白桂梅. 国际法[M]. 北京:北京大学出版社,2015:334.
- [17] 周鲠生. 国际法[M]. 武汉:武汉大学出版社,2007:278.
- [18] 王铁崖. 国际法[M]. 北京:法律出版社,1995:167.
- [19] 于志刚,李怀胜. 关于刑事管辖权冲突及其解决模式的思考——全球化时代中国刑事管辖权的应然立场[J]. 法学论坛,2017(6).
- [20] 于志刚. 在华外国人犯罪的刑事法律应对[J]. 中国社会科学,2012(6):149-150.
- [21] 牛忠志. 海洋刑法学[M]. 北京:中国政法大学出版社,2018:45.
- [22] 邵维国. 论海上国际犯罪的船旗国管辖原则[J]. 吉林大学社会科学学报,2007(6):79.
- [23] 孙思琪. 邮轮旅游法律要论[M]. 北京:法律出版社,2018:345.
- [24] 布鲁山托·K·穆克吉. 冲突法:以海商法为视角[J]. 中国海商法研究,2017(1):42.
- [25] 邵维国,邵晓帆. 位于他国内水外国船舶上犯罪之管辖权[J]. 中国海商法年刊,2010,31(4):107.