

傅廷中 著

海商法

理念、原则与制度

清華法學文叢



清華



法律出版社
LAW PRESS · CHINA

平法學文叢

傅廷中 著

商法

理念、原則與制度


法律出版社
LAW PRESS · CHINA

图书在版编目(CIP)数据

海商法:理念、原则与制度 / 傅廷中著. —北京:
法律出版社, 2014. 12

ISBN 978 - 7 - 5118 - 7384 - 2

I. ①海… II. ①傅… III. ①海商法—文集 IV.
①D996. 19 - 53

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2014)第 302894 号

海商法:理念、原则与制度

傅廷中 著

责任编辑 黄琳佳
装帧设计 乔智炜

© 法律出版社·中国

开本 720 毫米×960 毫米 1/16

版本 2015 年 8 月第 1 版

出版 法律出版社

总发行 中国法律图书有限公司

印刷 北京中科印刷有限公司

印张 23 字数 360 千

印次 2015 年 8 月第 1 次印刷

编辑统筹 学术·对外出版分社

经销 新华书店

责任印制 陶 松

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

网址/www.lawpress.com.cn

销售热线/010-63939792/9779

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

重庆公司/023-65382816/2908

北京分公司/010-62534456

西安分公司/029-85388843

上海公司/021-62071010/1636

深圳公司/0755-83072995

书号:ISBN 978 - 7 - 5118 - 7384 - 2

定价:60.00 元

(如有缺页或倒装,中国法律图书有限公司负责退换)

傅廷中

辽宁铁岭人，法学博士，清华大学法学院教授。先后毕业于上海海事大学、大连海事大学和韩国海洋大学，在吉林大学取得法学硕士学位，在韩国海洋大学取得博士学位。英国牛津大学和剑桥大学高级访问学者，美国加州大学伯克利法学院短期访问学者。

中国海商法协会常务理事、中国海洋法研究会常务理事、中国保险法研究会常务理事、中国世贸组织法研究会常务理事、中国海洋发展研究会理事，中国海事仲裁委员会委员、仲裁员、一级律师，上海亚太地区海事司法研究中心高级顾问。

代表性学术专著有：《海商法论》（法律出版社）、《保险法论》（清华大学出版社）；与人合著或参编学术著作、辞典和翻译外文著作等共计十余部。

先后在《法学研究》、《中国法学》、《环球法律评论》、《现代法学》、《当代法学》、《法律科学》、《清华法学》、《美中法律评论》、《国际法研究》、台湾《月旦民商法》、《中国海商法年刊》、《中国海商法研究》、《法学杂志》、《中国海洋法学评论》、《世界海运》等国内学术期刊、杂志、报纸，以及英国、美国、韩国的学术刊物上发表论文、讲话、访谈等近百篇。

寻找 21 世纪的大学之道和法治精神

——新清华法学 20 周年丛书序

清华大学法学教育最早可以追溯到 20 世纪初庚子赔款的放洋生 (1909—1925), 他们当中有一部分当年远渡重洋学习法律, 是最早一批到美国读法律的中国人, 他们毕业后带着西方法治文明, 回到多灾多难的故土报效祖国。1928 年清华学校改制为大学, 法学院是最早设立的四大学院之一。新中国成立后, 1952 年全国大学院系调整, 清华大学被改造为工科学府, 文科专业并入其他高校。几十年里, 人们对清华工科学府的形象已经固化, 似乎忘记了清华本来就是综合大学, 今天教育部仍然把清华划归“理工”类院校。

1995 年 9 月 8 日, 在那个秋高气爽、天高云淡的早晨, 清华大学校长王大中院士宣布恢复法学教育, 复建法律学系。1999 年 4 月 24 日在法律学系基础上, 清华大学复建法学院。20 年后, 作为亲历这一过程的教师, 我仍然十分佩服清华大学领导当年的远见和果断。

20 年来, 81 位教师前后在这里全职任教, 目前在职 68 位, 还有 20 多位兼职教师曾经传道于此。20 年来, 八千多优秀法治人才从这里毕业, 走向法治建设和各行各业第一线。这是一个高端“移民社会”, 每一位学人的到来都有一个故事, 有一段曲折的道路。有的离开长期执教的学校, 加盟这家新式学堂, 尝试新理念, 探索 21 世纪的大学之道, 希望人生有一个全新的开始; 有的不远万里, 从大洋彼岸来到北京, 耕耘在这片法学新天地; 有的初出茅庐, 踌躇满志, 从世界各地的著名学府直接走入清华园, 开始自己对法学和法治精神的追寻。清华一度成为法学精英心中的“延安”或者说“新大陆”, 带

给人们无限的想象空间。英雄不问出处,无论何种原因“移民”到这里,大家都看上了清华园这块学术沃土和教育重镇,毅然决然迈出人生这关键的一步。一个学生在这里学习几年,称其为校友。这些老师大部分不在清华本校毕业,也许称不上严格意义的“校友”,但他们在清华的时间远远超出任何一个学生,那是十多年、几十年乃至一辈子的承诺、坚守、守望!正是这些老师的到来,才有新清华法学的故事和奇迹。

清华再次与法学相结合,不仅仅是物理上的叠加和积累,更是奇特的化学反应,形成了独特的气派、精神和品格,产生了“新清华法学”这一法学新流派。每一个人都是一个例外。每一个大学、每一个学院也都有自己与众不同的精神特质。大学的精神特质或者说品质特征是由老师、学生、校友在特定的地方、历史和文化背景下创造出来的共同的价值追求。那么,清华大学法学院,或者说清华法律学人具有什么样独特的精神特质呢?

最突出的一点,清华法律学人无论研究理论实务,公法私法,实体程序,国内国际,无不秉承清华大学“自强不息,厚德载物”的校训,具有强烈的家国情怀,承载崇高的责任使命,饱含对人民、对国家深厚的感情。清华大学诞生于多灾多难的旧中国,起源于血雨腥风的战火,可谓民族耻辱的产物。从诞生那天起,清华大学就注定对这个国家、这个世界承担着特殊责任。也许正是戴着“赔款大学”这顶屈辱的帽子,使得一代又一代清华人特别爱国,历代清华师生先天下之忧而忧,以天下为己任,为民族复兴和国家崛起而发奋努力。从1910年第一位赴美国攻读法律的张福运,到1946年参加远东国际军事法庭审判日本战犯的中国法官梅汝璈和检察官向哲浚,以及钱端升、王铁崖、端木正、陈体强、龚祥瑞等等,一直到2010年把生命奉献给清华和国家法治事业、“一切学术为了中国”的何美欢,我们都能感受到一脉相承的清华特质和清华品格:他们精通国际,洞悉世情,又非常爱国,广阔的国际视野和发自内心对国家的热爱、对事业的执着完美结合在一起。一切学术为了中国,为了人类和平进步事业,为了那比阳光都珍贵的公平正义!这就是清华法律学人一贯的价值追求,也是永恒的大学之道。

清华法学的另一个特质就是对“道”、对真理的不懈追求。法学不仅仅是古代的“律学”或者近现代的法律学,也不仅仅是一套知识体系和技能技巧,而是关于公平正义、治国理政的大学问,终极追求是建构公正和谐的社会

秩序,保障基本人权,实现国家治理体系和治理能力的现代化。法治不仅是按照法律条款治理,更重要、更根本的是追寻法治的真谛,按照理性和法治精神治理。但法律的职业属性很容易走向只重视“术”、而忽视“道”的追求和传承。丧失理想和价值追求的职业是纯粹的技术技巧,是迷失方向的知识传授,是可怕的“术”。因此,法学研究绝非简单的职业技能研究,必须同时也是关于“大道”和真理的研究。只有建立在道德理性和人文关怀基础上的法治,才具有可持续性,因为不道德比非法更可怕。法律人永远不能让知识技巧超越人类美德的底线,不能忘记天上的星空和心中的道德律。古人讲“天理、国法、人情”表达了同样的期望和诉求。大学是文明的灯塔,是讲大道、讲真理、讲理想的地方,要引导社会,而非完全被社会所引导。大学之道,在明明德。1932 年清华法学院增设法律学系就提出“本学系宗旨,系对于应用及学理两方面,务求均衡发展,力避偏重之积习,以期造就社会上应变人才,而挽救历来机械训练之流弊”。今日清华法律学人继承了清华法学这一光荣传统,追求法治的大道大德和独立精神,带着崇高的理想和对真理的热切追求开展理论和实务研究。我们为此把“独立之精神,自由之思想”十个大字印在《清华法学》封面上,作为清华法律学人共同的学术座右铭,互勉互励。法学院大楼取名“明理”也有这方面的用意。

历史上的清华法学常常中断,命运多舛,这本身就是中国百年历史的真实写照,反映了法律、法学在中国命运的变迁。这 20 年来我也常常担心法学院会不会再次关门,这种忧虑曾经长期挥之不去。一直到 2014 年中共十八届四中全会,在中华民族历史上开启波澜壮阔的法治建设工程,我才坚信清华法学院今后再也不会关门!一个国家坚持开办自己的法学院,一百年、二百年乃至永远不动摇,不信法治建不成!只要有法学院在,法治就有希望。有位清华老领导当年参观百年哈佛法学院,看到十多栋雄伟的大楼屹立在法学院校园中,说了一句意味深长的话:光看哈佛法学院这么多大楼,就知道这个国家建设法治的决心有多大,就知道这是世界一流法学院。

20 年来,清华法律学人在学校大力支持下,一方面广筹资源,兴建大楼,让法学院永远扎根清华园沃土和中华大地上,表达对法治建设的坚定承诺;另一方面,在继承清华法学优良传统基础上,锐意改革,推陈出新,极大扩展了法学的内涵和外延,为法治中国建设贡献才智,为中国法学增添新的光彩

和荣誉。这20年既是历史的延续,也是伟大的开端。清华法学的故事时隔多年,不仅延续下来,而且扎根、升华,不断发扬光大,深入人心。在全面推进依法治国新的历史起点上,在决定中华民族前途命运的这场“广泛而深刻的革命”中,清华法律学人没有缺位,也不能缺位,必将发挥更大的作用,扮演更重要的角色。清华法学必将不负众望,不辱使命,焕发出新的生机与活力,再造新的辉煌,“历千万祀,与天壤而同久,共三光而永光”。

在这个特殊的历史时间节点上,在全面推进依法治国元年,为庆祝清华大学恢复法学教育20年,清华法律学人把自己多年的学术成果汇编成册,分批出版,意义非凡。尽管大家研究的具体领域不同,学术理想和观点也有差异,语言风格自然也各不相同,但是透过每篇文章的字里行间,人们仍然能够看到其中的共性,看到新清华法学鲜明的精神特质和价值追求。每一篇文章,每一行文字,都是呕心沥血之作,都是用真心、带着理想和深厚的情感写出来的学术精品。我不善于写序,也无法完全概括同事们取得的学术成就,只是把我所理解的清华法律学人对21世纪大学之道和法治精神的探寻加以初步总结归纳,与诸君切磋共勉,并聊以为序。

王振民

2015年5月5日

于清华园明理楼

序

自 20 世纪 50 年代以来,在国家立法机关的统一规划和领导之下,立法、实务和学界的前辈们即致力于《海商法》的起草工作,其间,历经风风雨雨和世事变幻,并有后辈新人的陆续加入,终于在改革开放的大潮到来之前使这部法律应运而生。自《海商法》颁行以来,对于调整海上运输和与船舶有关的特定社会关系,发挥了十分重要的作用,有力地保障了我国国际贸易的顺利进行。当前,在世界海运的重心正在逐步向东方转移的形势下,国务院适时地颁布了《关于促进海运业健康发展的若干意见》,这个具有里程碑意义的纲领性文件,以建设海运强国为目标,从保障经济安全、维护国家利益的战略性高度,对促进我国海运业的健康发展提出了明确而具体的意见,由此更加凸显了《海商法》在法律体系中的地位和作用。

在我国,《海商法》被界定为民法的特别法,在海商立法和司法的过程中要坚持民法的基本原则自不待言。但是,就全球范围而言,海商法乃是由商人习惯法发展而来,在长期的国际贸易运输实践中,不同法系、不同国家的法律文化和商业习惯相互交融,相互渗透,在全球范围内形成了许多共同或相似的规则,并通过国际立法的层面形成了具体的制度。基于这一原因,研究海商法不仅要以民法理论为指导,更要站在国际的视野内,深入探究海商法制度的渊源,力求准确地把握制度建构的内涵。在此方面,我国的立法机关、司法机关、学术界和实务界的人士进行了不懈的努力,在研究、发展与完善海商法制度和理论的过程中,取得了令世人瞩目的成就,其中有许多研究成果给笔者以深刻的启迪,在一定程度上开阔了研究的视野。

笔者自走上工作岗位以来,先后在港航企业从事海运实务和在高校从事海商法的教学与研究,前后达三十余年,在此期间积累了一些心得体会并付

诸文字。值此清华大学法学院复建 20 周年之际,笔者回顾和整理了自 2001 年受聘清华大学教授以来所撰写的一些论文,从中筛选出若干篇在主题上具有关联性的文章形成文集,意在与学界的朋友们开展交流。文集中收录的文章系按发表的时间顺序排列,文中研究的内容基本上围绕着海商法的理念、原则与制度展开,本文集的名称亦是基于此种原因而确定。

由于笔者的视野和能力所限,文集中体现的某些观点难免存在幼稚、偏执和谬误之处,尚望学界前辈和朋友们不吝赐教并给予批评指正。

傅廷中

2014 年 10 月 28 日

目 录

论我国海上货物运输法的统一	001
海运服务贸易体制下履行“入世”承诺的法律问题解析	018
提单转让过程中的诉权问题研究	030
论我国《海商法》修改的基本原则与思路	056
论船舶优先权的物上代位性	069
国际海运立法中分化与协调的百年变奏 ——以海上货物运输承运人责任制度为视角	082
国际货物贸易中价格待定合同效力之研究	102
论港口经营人在国际贸易运输中的法律地位	133
海上保险中的告知义务:经济学的思考	149
海商法视角内的海盗强索赎金问题	164
走进新时期的中国(大陆)与日本保险法	176
《鹿特丹规则》视角内提单的物权凭证功能之解析	196
论船舶优先权制度建构下的船员权益保护	205
国际法视角内的港口国监控制度	217
“安全例外”条款与自由贸易政策的价值冲突与协调	229
外商参与我国沿海水域沉船沉物打捞之法律问题解析	240
投保人的告知义务再检讨	253
论国际海运立法对合同相对性原则的突破	265
南海 U 形线外源自我国的水下文化遗产保护:机制、困境与出路	288
海上保险保证制度的过去、现在与未来	300

船舶优先权与海事赔偿责任限制的价值冲突与协调	309
我国海商法中的实际承运人制度及其适用	330
提单的货物收据功能之辩证	347

论我国海上货物运输法的统一*

目 次

- 一、问题的提出
- 二、我国海上货物运输法的现状及面临的问题
- 三、统一我国海上货物运输法的构想
- 四、结语

一、问题的提出

我国《海商法》于1992年11月获得通过,从1993年7月1日起正式施行,至今已经十年了。《海商法》的颁布实施,标志着我国的海上货物运输事业步入了法制化的轨道。由于我国在制定海商法的过程中密切注意了国际立法的动态,广泛地学习了各国的先进经验,吸纳了相关国际条约的合理成分,因而较好地体现出了它的前瞻性。在与国际经济立法接轨方面,可以说,海商立法是走在前列的。但是,也不容否认,在制定海商法时,由于我国的市场经济尚在起步阶段,海商法中的某些规定还不能超脱当时的历史条件,在目前的形势下,有些制度就显得有些不合时宜了,其中一个重要的方面就体现在海上货物运输合同法律制度的适用问题上。

我国《海商法》中第四章(海上货物运输合同)的规定,可以说是海商法的核心部分,也是立法的难点之所在。首先,从形式上来看,第四章中规定的条款数量占据了全部法律条文约四分之一。其次,从作用上来看,关于海上货物运输部分的规定,对其他许多章节都起到了支配或制约的作用,例如关

* 本文原载《中国法学》2003年第6期。

于船舶租赁合同、海事赔偿责任限制以及海上保险合同的规定等,无不与第四章的规定有着密切的联系,有些甚至要以第四章的规定为实施的前提。从某种程度上来说,第四章的规定能否被正确适用,决定了有关当事人能否援引其他章节所规定的权利或能否承担其他章节所规定的义务的问题。最后,从法律的调整对象来看,第四章所调整的内容属于海商法两大调整对象之一。^①然而,海商法中这一核心部分的规定却不能适用于我国的沿海,以至于同属中国的船舶和海上货物运输,在法律适用上却实行双轨制,尤其是在我国已加入WTO的条件下,海商法中所确立的海上货物运输合同制度,对正在试图与国际海运市场接轨的我国沿海运输却不能发挥作用,这不能不说是一个严重的缺憾。笔者认为,在当今的形势下,要真正实现我国海上货物运输与世界海运的接轨,不仅要着眼于国际海上货物运输(即远洋运输),而且要注意我国国内港口间的货物运输(亦即沿海运输)。众所周知,我国是一个名副其实的海运大国,截至2002年年底,全国已拥有水上运输船舶20.3万艘(5705.6万净载重吨),集装箱总箱位也达到了4万个标准箱。此外,与海上运输相关的船舶制造业也得到了极大的发展,成为世界第三大船舶制造国和第一大集装箱制造国。^②由强大的海运经济实力所决定,我国已成为国际海事组织8个A类理事国之一,^③故我国的海事立法已为全世界所瞩目:从这个意义上来说,实现国内海上货物运输法的统一,也是由我国海运大国的地位所决定的。

二、我国海上货物运输法的现状及面临的问题

(一)我国海上货物运输立法的现状

如前所述,由于我国海商法将沿海货物运输这样一个重要的领域排除在调整范围之外,这就意味着在我国的海上货物运输领域实行的是双轨制,由此便出现了两个截然不同的法律体系。分析我国的国际海上货物运输与国内海上货物运输的现行法律制度,存在如下几个重要的不同:

① 司玉琢等编著:《海商法详论》,大连海事大学出版社1995年版,第3页。

② 刘松金:“纪念《海商法》实施十周年”,载《中国远洋航务公告》2003年总第103期。

③ 司玉琢主编:《海商法专题研究》,大连海事大学出版社2002年版,第20页。

1. 承运人的归责原则不同

所谓承运人的归责原则,是指据以确定海上货物运输的承运人承担违约责任的根据和标准。我们知道,民法中关于违约责任的归责原则经历了一个发展变化的时期,在实行结果责任时期,不管行为人是否有过错,只要违约行为导致了损害结果的发生,行为人就应承担法律责任,故此种责任也是一种严格的违约责任。在实行过错责任时期,法律向着更加理性化的方向又迈进了一步,仅仅发生了损害结果尚不足以令行为人承担违约责任,只有在行为人主观上有过错时,才要求其承担违约责任。但是,不论民法中违约责任的归责原则怎样演变以及怎样向多元化方向发展,有一点是非常明确的,那就是法律还没有达到在行为人有过错并且有损害结果发生的情况下,仍然可以免除行为人赔偿责任的程度。因此,从这个意义上来说,即使在实行过错责任时期,法律中所采纳的也是一种完全的过失责任制。与此相反,在我国国际海上货物运输法领域,既没有实行结果责任,也没有实行完全的过失责任,而是实行了一种不完全的过错责任,具体的体现就是承认承运人的船长或船员在驾驶船舶和管理船舶中的过失免责(统称航海过失免责)。由于这种制度为海商法所独有,故航运界的从业人员称为国际海运承运人的一项特权。这样的称呼是和沿海运输承运人的权利范围相比较而言的,作为沿海运输的承运人,虽然同样从事海运事业,但对法律中为国际海运承运人规定的这项权利却是可望而不可及。

在国际海上货物运输中实行承运人的不完全过失责任制,是有其历史原因和国际背景的。众所周知,在国际海运条约中,对现代国际海运立法起到重要影响作用的莫过于1924年《海牙规则》。《海牙规则》最初是于1921年在荷兰首都海牙制定的一个民间规则(供人们在合同中约定适用),以后又几经修改,于1924年8月25日在比利时首都布鲁塞尔召开的外交会议上,才以政府间协议的形式获得通过,并被正式定名为1924年《关于统一提单若干法律规定的国际公约》(International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1924, 以下简称《海牙规则》)。早在《海牙规则》制定之前,在国际上还没有一部法律或公约专门调整提单关系,即使像英国这样的老牌海运国家,在当时也没有专门的海上货物运输法,而只能依靠普通法(Common Law)来调整这种关系。普通法的渊源以判

例法为主,它与成文法一样,不可能囊括海上货物运输中所出现的各种情况。在当时的条件下,根据判例,把从事海上货物运输的人分为公共承运人和私人承运人两种。所谓公共承运人(Common Carrier),是指具有公共服务的职能并在特定地区范围内承运不特定货物或旅客的人,具体地说,就是指班轮运输的承运人。私人承运人(Private Carrier)则是指那些服务对象并非大众化,而是通过与特定的人签订运输合同,承运特定货物的人,具体地讲,就是指从事租船运输的人。^④

对上述两类承运人的活动,法律的规制程度是不同的,对私人承运人(即专门从事租船运输的人)而言,由于他们所面对并为之服务的通常只是一个或少数几个租船人,这些人有机会也有条件和承运人平等地进行谈判并订立租船合同,在订约时,完全可以就合同的细节问题与承运人进行实质性的磋商,正是由于这个原因,在租船合同的订立上,契约自由原则起到了十分重要的作用。

对于班轮运输的承运人来讲,契约自由原则却受到了一定的限制。因为在这种运输方式下,承运人在装货港所面对的是向其托运货物的众多的托运人,在卸货港所面对的也是他所不熟悉的众多的收货人,承运人不可能与托运人逐个地商讨运输合同条款,而只能采取签发提单的形式,这种提单具有格式合同的性质和特征。由于货方在签约问题上处于弱势地位,因此,从保护弱势群体的角度出发,法律对承运人的要求就较为严格。在普通法之下,承运人对所承运的货物要承担严格的责任,除合同明示的少数几个免责条款,例如天灾、海难、公敌行为、货物的潜在缺陷、托运人的过错所导致的损失之外,不论其本人还是他的雇佣人或者代理人是否有过错,均应承担赔偿责任^⑤。作为承运人来讲,他们为了改变自己的不利地位,便尽量地利用契约自由原则,逐步地在提单上增加一些免责条款。但是,由此,却从一个极端走向了另一个极端。到了19世纪80年代,提单上承运人的免责条款竟多达六七十项,^⑥作为承运人来讲,已经没有什么义务可言,英国的一位大法官为此曾挖苦地说,承运人唯一的义务就是收取运费了。提单的这种无法可依的状况

④ 《海商法大辞典》编委会:《海商法大辞典》,人民交通出版社1998年版,第158、380页。

⑤ Raoul Colinvaux, *Carver's Carriage by Sea*, Twelfth Edition, Stevens & Sons, London, 1973, pp. 1-3.

⑥ 王义源、曾凯编著:《远洋运输业务》,人民交通出版社1997年版,第73页。

引起了货主的强烈不满,也动摇了提单的可信赖性,极大地影响了国际贸易的开展。因此,在国际贸易界,人们普遍呼吁要开展提单规范化运动,以解决承运人的免责无边的问题。在这样的情况下,美国率先采取行动,于1893年制定并通过了《哈特法》。《哈特法》对现代海运立法的重大贡献有两点:首先是为承运人规定了两项最低限度的义务,即在开航前和开航当时谨慎处理使船舶适航的义务以及在整个合同期间应妥善而谨慎地照料货物的义务;其次,是对泛滥成灾的承运人免责条款进行了清理和删减,保留了一些合理的免责条款。鉴于海上运输事业的风险性,并且为了鼓励和保护航运经营人从事海运事业的积极性,《哈特法》保留了船长、船员的航海过失免责权利,并将航海过失划分为驾驶船舶的过失和管理船舶的过失。由于在承运人的过失责任制当中保留了这样一种特殊的做法,便正式确立了海上货物运输的不完全过失责任制,这一做法被后来所制定的《海牙规则》所效仿,并逐步被世界各国的海运立法所采纳而沿用至今。我国虽然不是《海牙规则》的缔约国,但在立法当中也借鉴了国外的经验,采纳了这一责任原则。

与此形成强烈反差的是:我国的沿海货物运输立法,在改革开放的发展进程中,虽然也在不断发展和完善,但却始终没有突破民法所确立的原则和制度,国际海运承运人所享受的不完全的过失责任制,对于沿海运输承运人来讲,只是一种可望而不可即的法律制度。我国的海商立法之所以要将沿海货物运输排除在适用范围之外,其理由不外乎有两点:一个是国际海上货物运输较之国内海上货物运输而言,情况特殊、风险较大;^⑦另一个理由则是我国的沿海货物运输所依据的原则和习惯与国际海上货物运输不同。^⑧上述理由虽然有一定的道理,但又不甚充分。

由于我国法律对国际海上货物运输和国内海上货物运输实行了两种截然不同的责任原则,因而在客观上导致了对沿海运输承运人的不公平待遇。同样是船员的航海过失导致的货运事故,作为国际海上运输的承运人,可以堂而皇之地援引法律中的免责条款,但国内海上货物运输的承运人在法律中却寻求不到任何保护性规定而必须承担起全部的赔偿责任,使得许多承运人

^⑦ 交通部政法司与交通部交通法律事务中心编:《海商法学习必读》,人民交通出版社1992年版,第31页。

^⑧ 张既义等编著:《海商法概论》,人民交通出版社1982年版,第6页。