

普通高等教育(本科)“法律法规”系列教材
“工商”企业在职岗位培训系列教材

海商法

李爱华 主编
孙勇 卢芳华 副主编

清华大学出版社

普通高等学历教育(本科)“法律法规”系列教材
“工商”企业在职岗位培训系列教材

海商法

李爱华 主编

孙勇 卢芳华 副主编

清华大学出版社
北京

内 容 简 介

本书依据我国《海商法》及相关法律法规、管理制度、司法解释以及通行的国际公约规定,系统介绍了海商法概念、船舶、船员、船舶租用合同、海上运输合同、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、海事诉讼特别程序等海商法具体法律制度,并结合学生就业需要,注重案例教学,培养学生解决海事法规问题的实际能力。

本书既可以作为普通高等院校(本科)海事管理、经济管理、法律、航运、物流、贸易等专业法律课程教学的首选教材,也可以作为从事海事管理相关工作人员的在岗培训教材。

版权所有,侵权必究。侵权举报电话:010-62782989 13701121933

图书在版编目(CIP)数据

海商法 / 李爱华主编. —北京:清华大学出版社,2014

(普通高等学历教育(本科)“法律法规”系列教材 “工商”企业在岗培训系列教材)

ISBN 978-7-302-36195-4

I. ①海… II. ①李… 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(2014)第 072704 号

责任编辑:方 洁

封面设计:傅瑞学

责任校对:王凤芝

责任印制:李红英

出版发行:清华大学出版社

网 址: <http://www.tup.com.cn>, <http://www.wqbook.com>

地 址:北京清华大学学研大厦 A 座 邮 编:100084

社 总 机:010-62770175 邮 购:010-62786544

投稿与读者服务:010-62776969, c-service@tup.tsinghua.edu.cn

质 量 反 馈:010-62772015, zhiliang@tup.tsinghua.edu.cn

印 装 者:北京国马印刷厂

经 销:全国新华书店

开 本:185mm×230mm 印 张:23.75 字 数:487千字

版 次:2014年7月第1版 印 次:2014年7月第1次印刷

印 数:1~3000

定 价:38.00元

丛书编审委员会

主任：牟惟仲

副主任：林征 冀俊杰 张昌连 王阳 翁心刚 唐征友

丁虹 吕一中 张建国 王松 车亚军 王黎明

编委：王绪瑾 林辉 齐众希 丁玉书 宁雪娟 田小梅

孟繁昌 李洁 吴慧涵 鲁彦娟 鲍东梅 薄雪萍

李耀华 孙军 张美云 何巍厦 白大永 王洋

李爱华 李遐桢 王桂霞 罗佩华 马平 周晖

苏艳芝 彭爱美 童俊 孙勇 王建设 李静

张武超 焦晓菲 卢芳华 张剑虹 李涛 李佳

王海文 吴红霞 朱宏 钟丽娟 崔娜 王威

黑岚 梁红霞 穆晨曦 郑强国 吴青梅 李淑娟

卜小玲 熊化珍 温智 张劲珊 李康 曹敏

总编：李大军

副总编：李爱华 武裕生 李遐桢 罗佩华 马平 彭爱美

专家组：唐征友 齐众希 钟晖 林辉 武裕生 刘志军



随着我国改革开放进程的加快和我国社会主义市场经济的快速推进,中国经济建设一直保持着持续高速增长的态势,已成为全球第二大经济体。经济发展越快、市场竞争越激烈,越是需要法律法规作保障,法律法规既是规则也是企业的行为道德准则;法律法规在开拓国际市场、国际商务活动交往、防止金融诈骗、打击违法犯罪、推动民族品牌创建、支持大学生创业、促进生产、拉动内需、解决就业、推动经济发展、保证国家税改、改善民生、构建和谐社会等方面发挥着越来越大的作用。

目前我国正处于经济稳步发展与社会变革的重要时期,随着经济转型、产业结构调整、传统企业改造,涌现了大批旅游、物流、电子商务、生物医药、动漫、演艺、文化创意、绿色生态、循环经济等新型产业;为支持“中小微”型企业和自主创业发展,为与国际经济接轨、适应中国经济国际化发展趋势,近年来国家不断加大税制改革、调整财政与会计政策,并及时颁布实施了一系列新出台和修订的法律法规,包括:劳动法、旅游法、商标法、税法、保险法等法律法规,以及企业会计准则、税收征管制度等政策规定,为的是更好地搞活经营、活跃市场、确保我国经济的可持续发展。

市场经济是法治经济,经济活动必须遵纪守法,法律法规执行与监管是市场经济的永恒主题。随着我国法律体系的逐步建立,全民都必须尊重严守法律法规,随着世界逐步纳入到法制化轨道,所有企业也必须依法办事规范经营。当前,面对经济的快速发展、激烈的国际市场竞争、就业上岗的压力,更新观念、学习新法律法规,调整业务知识结构、掌握各项新的管理制度,加强在职从业人员的法律法规应用技能培训、强化法规道德素质培养已成为目前亟待解决的问题。

社会需求、市场呼唤有知识、会操作、能顶岗的实务型法律法规专业人才,本套书的出版不仅有力地配合了高等教育法律教学的创新和教材更新,而且也满足了社会需求,起到了为国家经济建设服务的作用;对依法治国、依法办事、依法经营,对加强法制观念、树立企业形象、提升核心竞争力、有效进行自我保护具有积极的现实意义。

本套教材作为普通高等教育本科院校法律法规课程的特色教材,以读者应用能力训练为主线、以科学发展观为统领,严格按照国家教育部关于“加强职业教育、突出实践技能与能力培养”的教育教学改革要求,依据各项法律法规的教学特点和人才培养目标,根据当前国际法制改革新的发展趋势,结合国家正在启动的毕业生就业工程,针对社会、市

场、企事业单位对各种法律事务岗位用人的实际需求；我们组织多年从事法律法规相关课程教学的专家教授与具有丰富实战经验的律师事务所律师共同撰写。

本套教材包括：《经济法》、《商法》、《海商法》、《税法》、《国际商法》、《劳动与社会保障法》、《金融法律法规》、《保险法律法规》、《会计法律法规》、《电子商务法律法规》等教材。参与编写的单位有：吉林工程技术师范学院、北京物资学院、华北科技学院、北京联合大学、哈尔滨师范大学、北方工业大学、山西大学、首钢工学院、牡丹江大学、北京教育学院、燕山大学、北京城市学院、东北财经大学、北京财贸职业学院、厦门集美大学、北京朝阳区学院、大连商务学院、北京西城社区学院、郑州大学、北京石景山社区学院、大连海事大学、北京宣武社区学院、浙江工业大学、大连工业大学等全国三十多所高校。

由于本套教材紧密结合中国经济改革与发展实际、融入法律法规实践教学理念，坚持改革创新、注重与时俱进，有效解决本科法律教材陈旧、知识老化、数据案例过时、重理论轻实践等问题，具有选材新颖、知识系统、案例真实、贴近实际、通俗易懂等特点，并采取规范统一的格式化体例设计；因此既可以作为普通高等教育本科院校、高职高专院校相关专业法律教学课程的首选教材，也可以作为各类企事业单位从业人员的在职教育和岗位培训教材，对于广大社会社区居民也是非常有益的普法参考读物。

在教材编著过程中，我们参阅借鉴了大量国内外有关金融、财税等各项法律法规的最新书刊资料和国家新出台的政策法规及管理制度，并得到有关行业企业领导与专家教授的悉心指导，在此一并致谢。为配合本套教材的发行使用，特提供配套电子课件，读者可以从清华大学出版社网站(www.tup.com.cn)免费下载。希望全国各地普通高等教育、高职高专院校积极选用本套教材，并请同行多提改进意见，以使教材不断完善与提高。

牟惟仲

2014年6月

前 言

FOREWORD



随着我国改革的不断深化和开放程度的不断加大,随着我国市场经济体制的进一步完善和快速推进,随着我国复关入世条款的逐步兑现,随着全球经济一体化的发展,依法办事、依法治国、完善法律法规、优化内外部环境,对我国经济发展具有特别重要的作用。市场经济是法治经济,海事海商经济活动必须遵纪守法,加强法制观念、依法经营。这对于树立企业形象、提升企业竞争力、有效进行自我保护具有积极的现实意义。

海商法是一门古老的法律学科,也是海事管理专业的重要法律课程,深受世界海运业发达国家的高度重视,近年来,我国不仅加大对海商立法和海商法的研究,而且相继修订了国内立法。我国颁布实施的《海商法》、《保险法》、《海事诉讼特别程序法》、《合同法》等,对开拓国际海商市场、规范航运操作发挥了积极和重大的作用。

航海通商贸易活动需要海商法律法规的保障,随着蓝色海洋经济的迅速发展,当前面对国际海洋经济的激烈竞争,对各类企业及从业人员法规素质的要求也越来越高,加强现代海事企业经营管理从业者的海商法律法规应用培训、提高经营管理水平,更好地为我国海洋经济发展服务,这既是海事海商服务企业可持续快速发展的战略选择,也是本书出版的真正目的和意义。

本书作为普通高等教育海事管理专业的特色教材,全书共 12 章,以学习者应用能力培养为主线,坚持以科学发展观为统领,严格按照国家教育部关于“加强职业教育、突出应用能力培养”的教学改革要求,在全球化海洋经济发展形势下,为了适应我国航海通商贸易活动快速发展的需要,依据我国《海商法》及相关法律法规、管理制度、司法解释以及通行的国际海事公约规定,系统介绍了海商法概念、船舶、船员、海上运输合同、船舶租用合同及海事案件法律适用船舶碰撞、海难救助、共同海损、海事赔偿责任限制、船舶污染损害赔偿、海上保险合同、海事诉讼特别程序等海商法具体法律制度,并结合学生就业需要,注重案例教学,培养学生解决海事法规问题的实际能力。

由于本书融入了海商法最新的实践教学理念,坚持改革创新、力求严谨、注重与时俱进,具有选材新颖、知识系统、观点科学、案例真实、贴近实际、突出实用性、通俗易懂、注重应知应会与实践应用能力培养等特点,并关注司法考试重点,且采取规范统一的格式化体例设计;因此本书既可以作为普通高等院校本科海事管理、经济管理、法律、航运、物流、贸易等专业法律课程教学的首选教材,也可以作为从事海事管理相关工作人员的在

职岗位培训教材。

本书由李大军进行统筹策划并具体组织,李爱华主编并统改稿,孙勇、卢芳华为副主编,由我国著名法律专家齐众希教授审定,王建设律师复审。作者写作分工:牟惟仲(序言),李爱华(第一章、第四章、第五章),卢芳华(第二章、第十章、第十一章),李佳(第三章、第十二章),吴红霞(第六章),孙勇(第七章、第八章),焦晓菲(第九章),李静、张武超、隋永华(附录);华燕萍(文字修改和版式整理),李晓新(课件制作)。

在本书编写过程中,我们参阅了国家近年颁布实施的相关海商法律、政策法规和管理制度,借鉴引用了国内外有关海商法的最新书刊和网站资料,收集了大量具有实用价值的典型案例,并得到业界专家教授的具体指导,在此一并致谢。为了方便教师教学和学生学学习,本书配有教学课件,读者可以从清华大学出版社网站(www.tup.com.cn)免费下载使用。因海商法规涉及面广,且作者水平有限,书中难免存在疏漏和不足,恳请专家、同行和广大读者予以批评指正。

作者

2014年4月

目 录

CONTENTS



丛书序言	III
前言	V
第一章 海商法概论	1
第一节 海商法概述	1
第二节 海商法的历史沿革	4
第三节 海商法的法律渊源	8
第四节 中国海商法的特点	11
第二章 船舶	15
第一节 船舶概述	16
第二节 船舶登记和船舶国籍	23
第三节 船舶所有权	31
第四节 船舶抵押权	37
第五节 船舶优先权	45
第六节 船舶留置权	49
第三章 船员	62
第一节 船员的概念	63
第二节 船员的资格与取得	66
第三节 船员劳动合同	68
第四节 船员的权利和义务	74
第五节 船长的法律职责	79
第六节 与船员有关的国际公约	85
第四章 海上运输合同	90
第一节 海上货物运输合同概述	91

第二节	有关海上货物运输的法律规范	93
第三节	海上货物运输合同的订立和解除	108
第四节	我国海上货物运输合同当事人的权利和义务	112
第五节	提单	127
第六节	海上旅客运输合同	135
第七节	多式联运合同	139
第五章	船舶租用合同	145
第一节	航次租船合同	146
第二节	定期租船合同	165
第三节	光船租赁合同	177
第六章	船舶碰撞	182
第一节	船舶碰撞概述	183
第二节	船舶碰撞的损害赔偿	190
第三节	国际公约有关船舶碰撞的规定	195
第七章	海难救助	203
第一节	海难救助概述	203
第二节	海难救助合同	209
第三节	海难救助款项	214
第四节	海难救助国际公约	221
第八章	共同海损	228
第一节	共同海损概述	228
第二节	共同海损的认定	233
第三节	共同海损理算	237
第四节	共同海损时限和担保	242
第五节	共同海损理算规则	245
第九章	海事赔偿责任限制	254
第一节	海事赔偿责任限制的概念	255
第二节	海事赔偿责任限制制度的内容	261
第三节	海事赔偿责任限额	269

第四节	责任限制基金的设立	272
第五节	有关海事赔偿责任限制的国际公约	280
第十章	船舶污染损害赔偿	286
第一节	船舶污染损害赔偿概述	287
第二节	船舶油污损害赔偿	291
第三节	船舶燃油污染损害赔偿	301
第四节	船载有毒有害物质损害赔偿	303
第十一章	海上保险合同	310
第一节	海上保险合同概述	311
第二节	海上保险的基本原则	315
第三节	海上保险合同的主要内容	320
第四节	海上保险的索赔和理赔	328
第十二章	海事诉讼特别程序及海事案件法律适用	337
第一节	海事诉讼的概念和特点	338
第二节	海事诉讼的管辖	341
第三节	海事诉讼审判程序	348
第四节	涉外海事案件的法律适用	358
参考文献	367

第一章

海商法概论



学习目标

通过本章的学习,使学生了解海商法的总体框架,熟练掌握海商法的概念、调整对象,了解海商法的历史发展和海商法的特点。

第一节 海商法概述

一、海商法的概念

(一) 海商法定义

海商法是随着航海贸易的兴起而产生和发展的,就其历史发展而言,它起源于古代,形成于中世纪,系统的海商法典则诞生于近代,而现代海商法则趋于国际统一化。

海商法作为部门法的边界具有模糊性,其概念没有统一的说法,各国法律及学者从不同的角度给予不同的定义。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。”学界为了与立法保持一致,将海商法定义为:海商法是调整海上运输关系和船舶关系的法律规范的总和。



小贴士

英国《大百科全书》第11卷认为:“海商法是调整船舶和航运通常使用的术语。”由此可知,英国将海商法定义为调整船舶与航运的法。波兰《海商法》第1条规定:“海商法是调整有关海上运输法律关系的法律。”法国将海商法定义为调整商业性航海活动的法。中国台湾地区将海商法定义为,以海上商事为规范对象的一种商事法。

（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。它是划分不同的法律部门的基本依据和出发点。根据我国《海商法》的规定，海商法的调整对象为两大法律关系^①：海上运输关系和船舶关系。

1. 海上运输关系

海上运输关系主要指承运人、实际承运人和托运人、收货人或旅客之间，船舶出租人和承租人之间有关船舶运输的法律关系。主要包括：

（1）海上运输合同关系，主要有提单合同、租船合同、拖船合同、旅客运输合同、救助合同、海上保险合同等民事法律关系。

（2）海上侵权关系，主要指因船舶碰撞、船舶污染海洋环境等行为引起的加害方与受害方之间的法律关系。

（3）海上特殊风险关系，主要指共同海损中各方分摊与补偿关系，海事赔偿限制中船舶所有人、救助人、责任保险人及各限制性债权人之间的关系等。

上述法律关系基本上属于民商法范畴，是海商法的主要调整内容。

2. 船舶关系

船舶关系指船舶所有人、船舶经营人与港口行政机关形成的法律关系。

（1）船舶法律地位，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或沿海国有关当局之间的关系。

（2）船舶物权，主要涉及船舶所有权、船舶抵押权、船舶优先权、船舶留置权等问题时所发生的船舶所有人与各债权人、法院或仲裁机构之间的关系。

（3）船舶安全，主要围绕船舶适航条件、船员配备等所发生的船舶所有人与港口有关当局的关系。

（4）船舶管理，主要指国家就航运管理、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。

上述关系除船舶物权关系外，主要是国家行政机关与海上运输组织及船舶所有人之间的纵向行政法律关系，属行政法律关系。我国《海商法》没有对这类行政法律关系调整，但从国际海事立法的发展趋势看，海事法律规范对这类关系的调整正在日益加强。

（三）广义海商法和狭义海商法

广义的海商法是从海商法这一法律部门对海商法进行定义，而狭义的海商法则指海

^① 司玉琢：《海商法》，3页，北京，法律出版社，2007。

商法典。也有从海商法的调整对象上区别广义和狭义的海商法,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。狭义的海商法则只调整平等主体之间的横向民事关系。

二、海商法的性质

海商法的性质,在学理上一直存在争议,目前有几种观点。

(1) 主张海商法是民法的组成部分。这种观点认为,海商法是民法的特别法,两者的规定相冲突时,海商法优于民法而适用;海商法没有规定,而民法有规定的,以民法为主。

(2) 主张海商法是国际经济法的一个分支。国内有学者将其归属于经济法或国际经济法的范畴。如《中国大百科全书·法学卷》认为,海商法“是国内经济法兼有国际经济法性质的法律”。中国教育部在学科分类中,将海商法作为国际经济法(二级学科)的一个分支。

(3) 主张海商法是一门独立的法律部门。还有些学者主张海商法与民法或商法属于完全不同的法律领域。理由是:①从海商法产生的历史看,在现代国家产生之前,海商法就已经长期存在,其效力不可能源自某一主权国家。中世纪的三大海法也不是某一个国家制定的,而是把海商惯例表达的内容整理成文。②从海商法的内容看,海商法不仅先于一般民商法的发展,而且还具有一些原则和制度是一般民商法中不具有的制度,如共同海损、船舶优先权等。并且传统海商法中包括许多具有公法性质的内容,如船舶登记、港航管理等,显然超出了民商法的范畴。

(4) 主张海商法是物流法的组成部分。从事物流法研究的学者认为,海商法是物流法的组成部分。理由是物流包括包装、装卸、运输、仓储、配送等环节,其中运输又分铁路、公路、航空、海运等形式,对海运进行调整的法即海商法。

关于海商法的性质,应当综合考虑各种因素。从海商实践讲,随着航运业的迅速发展和海运立法的不断完善,我国海商法作为一个独立的法律部门的条件已经成熟,同时已形成了自己的法律体系。

从立法和学理上讲,海商法调整的内容较多,既有私法的内容,又有公法的内容;既有民商法的内容,又有航港行政的内容,很难在性质上将其归入传统法律部门的某一类中,它实际上已发展形成了一个独立的法的部门。因此,从立法上和学理上将海商法作为一个独立的法律部门,比将其划入某个法律部门,作为其特别法更合适。

三、海商法的特点

海商法具有以下四个显著的特征。

(一) 海商法以海上风险的防范和处理为核心

首先,海上运输及其他海上业务活动有陆上运输所无法比拟的特殊风险,如海上恶

劣气候、海盗等,特别是在航运初期,风险很大,具有冒险性。其次,船舶的建造需要巨额投资。

从事海上运输需要投入巨额资金,因海事的发生可能会承担巨大的经济损失或赔偿责任。为鼓励航运业的发展,针对这些特殊风险形成的一系列特殊制度,如船舶抵押制度、船舶优先权制度、海难救助制度、共同海损制度等就是海商法。海商法作为对海上运输活动及相关活动进行调整的法律,不可避免地是围绕对海上运输所具有的特殊风险进行防范和分配而建立的。

(二) 海商法具有很强的国际性

海商法的国际性表现在:

(1) 海商法起源于国际商业惯例。

(2) 海商法调整的社会关系许多都具有跨国因素,海商法的效力范围,可及于该国海域的外国船舶以及外国海域的本国船舶,甚至是外国海域的外国船舶。

(3) 海商法的国际统一程度非常高。海商法不仅存在许多国际公约,而且在没有公约的领域,各国海商立法从概念、术语、制度到立法司法模式甚至法律思想都相当的一致。

(三) 海商法具有明显的综合性

海商法的构成具有相对的独立性和完整性。它在体系上并不庞杂,但内容的组成未必与现代法律部门的划分完全吻合。如:①海商法主要是民商事规范,但也包括一些行政法、经济法的内容;②海商法主要是实体性规范,但也包括一些程序性规范;③海商法主要是任意性规范,但也包括相当多的强制性规范。

(四) 海商法具有明显的技术性

海商法是有关海上运输和船舶的法律规范,涉及船舶、船员、航海、货物运输和管理等专业知识和技术,如在船舶方面,涉及船的结构、性能、设备、安全条件等。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等。在货运方面,涉及货物特性、配载、装卸、保管与照料等。可以说,海商法是与航海技术和航运业务紧密相连的法律,这是其他法律所不具有的特点。

第二节 海商法的历史沿革

纵观海商法的历史可以发现海商法经历了国际性—国内法—国际法的发展历程,主

要包括以下几个历史时期。

一、海商法的萌芽时期

公元前9世纪,罗得人和腓尼基人已开始在欧、亚、非三洲从事海上贸易,其在航海活动中形成的习惯汇集,即形成了后人称为《罗得法》的习惯法。该法是拜占庭帝国推行的贸易航海条例,主要解决共同海损问题,还有海上保险规定。但这部法没有保存下来,只是散见于罗马法学家的著作中。

二、中世纪三大海法

随着时间流逝,海上贸易逐渐从一种冒险行为成为正常的商业活动。10世纪前后,强盛的意大利兴起了一批城邦,城邦之间通过航海进行贸易活动。为了处理航运业者之间的纠纷,地中海港口城镇普遍设立了专门解决航海贸易纠纷的专门法庭。到16世纪,经由商人习惯演变而来的商人习惯法成为海商法最重要的表现形式。这时期最重要的海商法规就是后人常提到的“中世纪三大海法”。

(1)《奥列隆惯例集》(The rules of Oleron)。它收集了12世纪法国西海岸奥列隆市国际海事法庭的判决书和所运用的习惯法汇编而成。这个惯例集在大西洋沿岸影响较大。

(2)《康索拉多海法》(Consolato del Mare)。14世纪在西班牙编纂的,汇集当时地中海西岸的海事判例而成。其对以后的欧洲航运界影响很大。

(3)《维斯比海法》(The Law of Wisbuy)。《维斯比海法》是15世纪在瑞典维斯比城编纂而成的。它继承了奥列隆惯例集的传统,在波罗的海和北海沿岸流行。

“中世纪三大海法”具有两大特点:一是中世纪三大海法都是私人对航海贸易和海事判例编纂的结果,不是国家统一制定和适用的法律,其效力不是源出于一国主权,而是源自于商人的自觉遵循。二是该时期的法律受民法法系影响较大,而且国际统一程度很高。

中世纪三大海法在当时都享有极高的声誉,其权威遍及的范围远远超出编纂法典的所在港。尤其是奥列隆惯例集,它不仅是后两部法典的基础,更是以后各国海商法的基础。即使在现代,英美法院在审理海事案件时,如果找不到近代的判例,时常引用该法典中的原则、制度进行审理。

三、海商法的国内化时期

从16世纪末到19世纪,随着许多国家纷纷争取民族独立,城市经济开始向国家经济转化。这种转化也影响到海商法,各国都从自己的利益出发先后把以商人习惯法为主要表现形式的海商法纳入国内立法,制定了该国海商法(National maritime law)。

1681年法国路易十四颁布的《海事条例》(Ordonnance de la Marine),是近代欧洲第一部综合性海商法典。它是1807年法国《商法典》海事篇的基本内容,并对其他国家海事法的制定产生巨大影响,并且《海事条例》和《商业法令》一起为狭义的民法和商法的划分奠定了基础。以后,大陆法系各国,如德国1879年《商法典》设专章对海商法进行了规定。普通法系国家主要以判例和单行法规的形式建立自己的海商法规范体系,如英国制定了1894年《商船法》,美国制定了1893年《哈特法》等。

海商法的国内化时期的特点是:这一时期海商法主要由主权国家以国内立法的形式制定,内容更丰富更严谨。但在这种国内立法的过程中,由于不同的政治和社会原因,各国法律的差异性开始明显,海商法传统上的国际统一性遭到了破坏。

四、海商法的国际统一立法时期

19世纪后期,人们逐步认识到各国海商法不统一给国际航运业带来了诸多不便,开始采取措施协调各国海商法。海事法统一化围绕着海事冲突法的统一和海事实体法的统一来进行。

(一) 海事冲突法的统一

为了避免各国海事法冲突,维护国际海事关系和秩序,海事法中的海事冲突法应运而生。1861年德国《商法典》(旧商法典)、1894年英国《商船航运法》、1906年英国《海商保险法》、1893年美国《哈特法典》、1961年美国《联邦提单法》、1904年澳大利亚《海上货物运输法》、1919年加拿大《水上货物运输法》中都有海事冲突规范。

但各国海商法的冲突规范仍然是国内法,在各国利益驱动下制定的国内海事冲突法仍然会发生冲突,为了解决这一问题,海事国际统一冲突法产生。目前涉及海事领域的统一冲突法条约主要有以下几种。

(1) 1928年《关于国际私法的公约》及所附《国际私法典》。《关于国际私法的公约》于1928年2月20日在哈瓦那订立。《国际私法典》又叫《布斯塔曼特法典》,其第二卷第三编关于航海和航空商业中,就船舶和飞机及航海和航空商业的特别契约作出规定。

(2) 1977年《统一船舶碰撞中有关民事管辖权、法律选择、判决的承认和执行方面若干规定的国际公约》。

(3) 1980年《关于合同义务法律适用公约》。

(4) 1985年《国际货物销售合同法律适用公约》。

除上述专门的统一冲突法条约外,在有些海事统一实体法中也有海事统一冲突法规范,如1910年《船舶碰撞公约》第7条第3款、第12条但书,1926年和1967年《船舶优先权和抵押权公约》第1条等,1957年《责任限制公约》第4条和1976年《海事赔偿责任限制公约》第14条等。