



Law
Course

Maritime Law
Law

Maritime Law
Maritime L

ime La

Maritim

aritin

aw

se

v

iritin

海商法系列教材 | Series Textbooks on Maritime Law

海商法 双语教程

Bilingual Textbook on Maritime Law

袁发强 主 编
陈 琦 王秋雯 副主编



北京大学出版社
PEKING UNIVERSITY PRESS

海商法系列教

海商法 双语教程

袁发强 主 编
陈 琦 王秋雯 副主编



北京大学出版社
PEKING UNIVERSITY PRESS

图书在版编目(CIP)数据

海商法双语教程/袁发强主编. —北京:北京大学出版社,2014.1
(海商法系列教材)

ISBN 978-7-301-23644-4

I. ①海… II. ①袁… III. ①海商法-双语教学-教材 IV. ①D996.19

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2013)第 315236 号

书 名: 海商法双语教程

著作责任者: 袁发强 主编 陈 琦 王秋雯 副主编

责任编辑: 丁传斌 王业龙

标准书号: ISBN 978-7-301-23644-4/D·3487

出版发行: 北京大学出版社

地 址: 北京市海淀区成府路 205 号 100871

网 址: <http://www.pup.cn>

新浪微博: @北京大学出版社

电子信箱: law@pup.pku.edu.cn

电 话: 邮购部 62752015 发行部 62750672 编辑部 62752027
出版部 62754962

印 刷 者: 三河市博文印刷厂

经 销 者: 新华书店

730 毫米×980 毫米 16 开本 37 印张 704 千字

2014 年 1 月第 1 版 2014 年 1 月第 1 次印刷

定 价: 75.00 元

未经许可,不得以任何方式复制或抄袭本书之部分或全部内容。

版权所有,侵权必究

举报电话:010-62752024 电子信箱: fd@pup.pku.edu.cn

本教材受上海市第四期教育高地——国际航运法律人才培养创新项目
(b-6001-10-023)资助

Bilingual Textbook
on Maritime Law

编者说明

对于双语教学在法学高等教育中如何开展,各高等院校和法学专业都在摸索中。有的法学专业已经出现双语教材,但更多的是采用推荐阅读原版英文教材,教师在课堂讲授中部分采用英语授课的方式进行。双语教材编写的难度首先在于部分法学专业内容难以找到对应的英文内容,其次在于专业知识的国际化程度不高,自己编写的难度较大且教学效果不好。

海商法作为实践应用性很强的民商法的特别法,与基础理论法学不同的特点在于其国际化程度非常高、国际国内理论知识的差异性很小,非常适合采用双语教学模式。令人遗憾的是,国内目前还没有出版过一本双语的海商法教材,这严重制约了双语教学的推广。因此,有必要编写出版这样的教材,以适应本科法学教育的国际化 and 应用化。

在国际海上货物运输实践中,英国海商法和美国海商法的影响较大。因此,本教材在选取英文素材时大多选用了这两国的立法、判例和理论学说,这样有利于学生在学习时自然接受国际化的视野和外国海商法知识,形成比较性思维,方便学生日后到国外高校深造。同时,在许多章节的“扩展阅读”部分,本教材还专选了我国和外国司法实践中所发生的部分真实案例,方便学生进行理论与实践结合的思考。

目前,在已经出现的法学双语教材中,多数教材采取正文部分用中文编写、阅读材料截取少量英文文章的方式。这种编写方式不利于双语授课,也不利于学生对专业知识的英语吸收能力和表达能力培养。本教材将采用中文内容和英文内容混编的方式,即将需要讲解的海商法知识和理论分段用中文和英文表达。中、英文内容不重复,上下文之间按照知识体系自然衔接。在案例分析、思考题和参考文献中也会有部分内容以英文出现。对于每个章节中出现的关键词法律术语和表达以“关键词和法律术语”方式罗列出来,方便学生掌握。

本教材的编写体例和思路是主编在多年教学过程中摸索形成的双语教学心得,也是积极探索法学双语教学教材编写的一种尝试。为了避免中文知识和外语教学内容上的脱节,而采取了中英文混编的方法,这主要是因为中国立法和理论很难在教材中完全用英文表达准确,外国的立法和理论也需要通过外文直接表述更能让学生理解其语境。当然,这种体例的教材是否能够成功推广还需要实践检验。

鉴于多数高等院校将海商法作为选修课,受课时限制,本教材正文部分没有

作过多的理论阐述,而是在正文后附录了参考文献,方便学生课外阅读、加深理解。为有助于对海商法特别感兴趣的同学深入学习,本教材还在参考文献外增设了“推荐阅读”部分的内容。

本教材编写的直接目的是为满足培养高端国际航运法律人才的本科双语教学需要,同时也适合一般法学专业的本科生自学使用。

华东政法大学国际航运法律学院的研究生陈诗麒、秦男、徐赟琪、尹青、刘琳娜、邓维海、徐明华以及学院教师陈琦博士、王秋雯博士等参与了本教材编写。陈琦博士、王秋雯博士还承担了前期编写的指导工作。初稿完成后,邓维海和徐明华协助主编对全书进行了大量修改,并具体承担了全书的审核和校对工作。对于他们的辛勤劳动,再次深表谢意。

编写这种体例的双语教材是我们的初步尝试,虽然几经修改和校对,书中仍可能存在错误和不当的地方,希望读者和同行能够给我们提出宝贵的意见和建议,以便日后修改完善。

主编 袁发强

2013年8月30日

目 录

第一章 海商法基本理论	(1)
第一节 海商法的调整对象与特征	(1)
第二节 海商法的渊源	(4)
第三节 海商法的适用范围	(8)
第四节 海商法的历史与发展	(11)
第二章 船舶与船舶物权	(20)
第一节 船舶概述	(20)
第二节 船舶所有权	(31)
第三节 船舶抵押权	(36)
第四节 船舶优先权	(41)
第五节 船舶留置权	(51)
第三章 船员	(68)
第一节 船员	(68)
第二节 船长	(75)
第三节 船员劳动保护	(81)
第四章 海上货物运输合同	(99)
第一节 海上货物运输合同概述	(99)
第二节 承运人的权利与义务	(105)
第三节 托运人与收货人的权利与义务	(119)
第四节 运输单证	(123)
第五节 海上货物运输国际公约	(132)
第六节 航次租船合同	(148)
第七节 国际货物多式联运合同	(164)
第五章 海上旅客运输合同	(188)
第一节 海上旅客运输合同概述	(188)
第二节 海上旅客运输合同当事人的权利与义务	(192)
第三节 海上旅客运输的国际立法	(196)

第六章 船舶租用合同	(213)
第一节 定期租船合同	(213)
第二节 光船租赁合同	(228)
第七章 海上拖航合同	(244)
第一节 海上拖航合同概述	(244)
第二节 海上拖航合同法律关系	(249)
第三节 海上拖航引起的法律责任	(260)
第八章 船舶碰撞	(289)
第一节 船舶碰撞概述	(289)
第二节 船舶碰撞侵权责任	(291)
第三节 船舶碰撞损害赔偿	(298)
第四节 船舶碰撞的国际立法	(304)
第九章 海难救助	(328)
第一节 海难救助概述	(328)
第二节 海难救助的成立要件	(334)
第三节 海难救助报酬与特别补偿	(343)
第四节 关于海难救助的国际公约	(357)
第十章 共同海损	(376)
第一节 共同海损概述	(376)
第二节 共同海损的表现形式	(391)
第三节 共同海损与当事人过失的关系	(404)
第四节 共同海损的宣布与担保	(409)
第五节 共同海损理算	(414)
第六节 共同海损理算规则	(422)
第十一章 船舶污染海洋环境的法律责任	(439)
第一节 船舶污染损害概述	(439)
第二节 船舶污染海洋的侵权法律责任	(441)
第三节 防止船舶污染的国际立法和民间协定	(447)
第四节 我国有关防止船舶污染海洋的法律体系	(455)
第十二章 海事赔偿责任限制	(476)
第一节 海事赔偿责任限制制度概述	(476)
第二节 海事赔偿责任限制的国际公约	(487)
第三节 我国海事赔偿责任限制制度	(497)

第十三章 海上保险	(521)
第一节 海上保险	(522)
第二节 海上保险法的基本原则	(525)
第三节 海上保险合同	(534)
第四节 海上保险标的损失	(544)
第五节 委付、代位求偿和理赔制度	(547)
第六节 海上货物保险	(552)
第七节 海上船舶保险	(556)
第八节 船东互保	(563)

第一章 海商法基本理论

本章概要 海商法历史悠久,发展迅速,国际统一化程度高。作为民商法的特别法,海商法主要调整船舶物权关系、海上运输合同关系、海上侵权关系以及与海上运输相关的其他法律关系。我国海商法的渊源主要包括国内立法、司法解释、国际条约和国际航运惯例。

关键词 海商法 法律渊源 法律适用范围

法律术语 海商法(Maritime Law) 适航(Seaworthiness) 国际海事委员会(Comité Maritime International, CMI) 国际海事组织(International Maritime Organization, IMO) 《罗德海法》(Lex Rhodia)

第一节 海商法的调整对象与特征

一、海商法的调整对象

每一个法律部门的调整方法和所调整的社会关系都各具特殊性。从语义的角度看,海商法就是海上的商法,其调整对象是海上的商事关系。从严格的法律角度看,它调整的是海上运输合同关系以及与海上运输紧密关联的其他关系,如船舶物权关系、海上侵权关系、海上保险关系等;《中华人民共和国海商法》第1条也对此作了明确规定:“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”。

海商法的调整对象大致可以分为以下几类:

(一) 船舶物权关系

作为海上运输的重要载体,船舶在海上运输中具有重要的地位和作用,船舶的所有权、优先权、抵押权和留置权的产生、变更和消灭会对海上运输合同关系产生重要影响。而且,船舶也是海上侵权行为的重要对象。因此,船舶物权关系是海商法必不可少的一部分内容,海商法就船舶登记、国旗的悬挂、船舶抵押权、船舶优先权、船舶留置权等分别作了规定。

(二) 海上运输合同关系

海上运输合同关系是整个海商法中最为核心的内容。海上运输合同种类多、特殊性强,具有很强的专业性。海商法的所有内容都是围绕海上运输展开

的,海上运输主要以班轮运输、航次租船和定期租船等形式开展,而开展这些运输的前提是签订相应的海上运输合同。

(三) 海上侵权关系

海上运输中最典型的侵权行为主要有三种,即船舶碰撞、海洋污染和海上人身伤亡,此类侵权行为涉及当事人之间的责任承担和损害赔偿等问题,需要海商法对其进行调整。海上侵权相对于一般侵权的特殊之处在于海上侵权的归责原则与一般侵权不尽相同,而且作为责任主体的船舶所有人或承运人往往享有责任限制。

(四) 与海上运输紧密相关的其他法律关系

虽然海上保险法律关系具有相对独立性,但保险合同往往以海上运输合同为基础,因此海上保险也是海商法的重要组成部分。根据险别、标的的不同,海上保险可以分为很多不同的类型,主要有船舶保险、货物保险和船东互保等。

海上运输法律关系具有很强的跨国性,有关争议和纠纷的解决属于国际私法的调整范围,但海事诉讼和仲裁中的管辖权、法律适用以及法院判决和仲裁裁决的承认执行等问题又具有专业性和特殊性,因此也有海商法教材列专章讨论海事诉讼与仲裁问题。考虑到诉讼与仲裁只是海上运输纠纷的解决方式,其本身并没有产生新的法律关系,本书没有设专门章节。

正因为海商法调整的是海上运输关系以及与海上运输紧密关联的其他法律关系,因此可以将海商法定义为调整海上运输中平等主体之间各种权利义务关系的法律规范的总和。

Maritime Law is often viewed as virtually identical to the law of admiralty; both are commonly thought of as referring to the body of legal rules and concepts concerning the business of carrying goods and passengers by water. So defined, this subject is regarded as private law, separate and distinct from another body of law concerning the ocean and its resources—the law of the sea—that is looked upon as public, international law. From this view point, admiralty, or maritime law, is considered old and traditional, while the law of the sea is largely a product of the post-world war II era.^①

二、海商法的特征

海商法调整对象特殊,涉及航海、船舶、船员、货物管理等各方面的专业知识和技术,综合性高、专业性强。具体而言,海商法具有以下三个特征:

^① Thomas J. Schoenbaum and A. N. Yiannopoulos, Admiralty and Maritime Law, The Michie Company Law Publishers, 2004, p. 1.

(一) 海商法具有专业性

海上运输具有特殊性。为了适应海上运输的需要,海商法中有很多特别的法律制度和规定。首先,海上运输路线长、自然风险种类多、发生风险的几率大,海上运输对安全性要求较高,因此,为保证船舶满足适航(Seaworthiness)要求,海商法中包含了很多关于安全航行的规定。其次,为了鼓励海上运输,共同海损和海事赔偿责任限制制度随之产生。此外,海上运输中还有独特的提单制度。这些制度都是其他法律中所没有的,体现了海商法的专业性。

The shipping industry is according to the International Maritime Organization the most international of all industries—and one of the most dangerous. Since the first overseas commercial transactions, dated as far back as to 3000 BC, the industry has been a key in the world wide transportation network. Being an international and dangerous industry, the industry has together with the maritime world realized the need for general rules and regulations. One of these regulations is the requirement of having a standard system for ensuring safety on board ships.^①

(二) 海商法具有涉外性

全球百分之八十左右的运输量是通过海上运输实现的,作为海商法调整对象的海上运输关系具有天然的跨国性,因而海商法的效力不仅及于本国海域中的外国船舶和外国海域中的本国船舶,甚至可能及于外国海域中的外国船舶。

此外,单靠一国国内法来调整国际海上运输关系有很大的局限性,因此,海商法的渊源还包含了大量国际公约和国际海运惯例。随着国际海运业的发展壮大,在国际海事委员会(Comité Maritime International, CMI)、国际海事组织(International Maritime Organization, IMO)、联合国贸易与发展委员会(United Nations Conference on Trade and Development, UNCTAD)和联合国国际贸易法委员会(United Nations Commission on International Trade Law, UNCITRAL)等国际组织的共同努力下,数十个国际海事公约在实践中有力地推动了海商法的国际统一化进程。

(三) 海商法具有浓厚的习惯色彩

海商法中有很多制度是在海运惯例中发展起来的,中世纪制定的《罗德海法》(Lex Rhodia)、《康索拉多海法》(Lex Consolato)、《奥列隆海法》(Lex Oleron)以及《威斯比海法》(Law of Wisby)都收录了许多海事判例和惯例。海上抛货政策就是当时一个典型的海运惯例,这一做法也一直沿革发展至今,形成了共同海

^① Egil Heinert, Risk Assessment in the Shipping Industry—An Analysis of Standardized Approaches, University of Oslo, 2009, p. iii.

损制度。关于共同海损理算的《约克—安特卫普规则》(York-Antwerp Rules)已经被国际海运、贸易和保险等海上运输参与人广泛采用,并得到了相关国际组织的普遍认可。海上运输发展至今,海运惯例始终发挥着重要的作用,其中一些重要的惯例不但被许多国家的国内法所采用,还被纳入国际公约之中。此外,国际海运惯例是海商法的重要渊源,当国际公约和国内法没有对某一问题作出规定时,通常可以适用国际海运惯例。

三、海商法与其他部门法的关系

从海商法的定义不难看出,海商法是调整平等主体间法律关系的特别法,因而属于民商法范畴。海商法中虽然也有一部分内容涉及船舶和船员管理等纵向法律关系,但海商法之所以涉及这些内容,主要不是为了调整和规范纵向法律关系本身,而是因为这些问题对海上运输和船舶物权关系有重要影响。在民商分立的国家,海商法属于商法的特别法,但我国是民商合一的国家,海商法应当属于民法的特别法。当特别法对某一问题没有规定时,适用一般法,因此,对《海商法》没有规定的问题,应当适用《民法通则》《合同法》《物权法》和《侵权责任法》等一般民事法律法规。

由于海上运输与国际贸易密不可分,海商法的国际统一化程度很高,涉及大量国际公约和国际惯例,海商法学具有较强的国际法学色彩,我国在学科分类上将海商法学划入国际经济法学的下级学科具有一定的合理性。

第二节 海商法的渊源

法的渊源,也称法的表现形式或法的存在形式。通观各国的情况,海商法的渊源大体包括以下五类:

一、国内立法

现在,凡是有海上运输的国家,基本上都有调整海上运输关系的国内立法,如英国的《商船法》(Merchant Shipping Act)、美国的《哈特法》(Harter Act)以及德国 2012 年 12 月修订的《国际海上运输法》等。

Enacted in 1893, the Harter Act expressly applies to transportation of goods by water between U. S. ports and between U. S. and foreign ports. The statute is applicable from the time a carrier receives cargo into its custody until proper delivery has been made. Proper delivery is made when the carrier or its agent discharges the cargo onto a fit wharf, gives notification to the consignee, makes the cargo accessible to the consignee, and allows the consignee a reasonable opportunity to take possession of the

cargo. Proper delivery also occurs when cargo is turned over to a designated authority pursuant to a regulation or custom of the port. The Harter Act does not apply to contracts for the carriage of live animals.

The Harter Act has three major components: (1) it prohibits carriers from incorporating certain exculpatory clauses into contracts of carriage; (2) it provides certain defenses to the carrier; and (3) it requires the carrier to issue a bill of lading to the shipper upon request.^①

全国人民代表大会及其常务委员会是我国的立法机关,它们制定的调整海事海商活动的法律是我国海商法的重要渊源。1993年实施的《海商法》基本上涵盖了海上运输关系及与海上运输紧密关联的其他关系。

二、国内判例和司法解释

判例(Case Law)是英美法系国家重要的法律渊源之一。早期,英美国家成文法很少,法官很难直接运用法条裁判案件,只好在判决中引用先例(Precedent)中的理由作为判决依据,但是,并非所有上级法院审判过的类似案例都可以被称作先例。上级法院的判决要成为能够对其他法院具有约束力的先例,必须具备以下两个要素:(1)在形式上,判例必须由一定级别的法院作出,如英国的上议院和最高法院、美国的联邦最高法院和州最高法院等;(2)在内容上,判例是指法官就某一法律问题所发表的观点和理由,而不是类似案件的判决结果。

二战后,随着两大法系的融合,德国、法国等传统大陆法系国家也建立了判例法制度。判例也成为德、法等国的正式法律渊源。

我国不存在判例法制度,但最高人民法院发布的司法解释是我国正式的法律渊源,法官可根据司法解释的规定审理裁判案件。在有成文法的情况下,不同的人在不同的案件中对如何理解运用法条会有不同的认识,最高人民法院通过司法解释的方法统一对法条的解释与适用具有必要性。《人民法院组织法》第32条规定:“最高人民法院对于在审判过程中如何具体应用法律、法令的问题,进行解释”。《人民法院组织法》的授权是最高人民法院获取司法解释资格的关键性依据。

为规范司法解释工作,最高人民法院于2007年出台了《关于司法解释工作的规定》,该规定强调司法解释权必须由最高人民法院依法行使。与海上运输相关的司法解释主要包括《关于审理无正本提单交付货物案件适用法律若干问题的规定》《关于审理船舶碰撞和触碰案件财产损害赔偿的规定》《关于审理涉外海上人身伤亡案件损害赔偿的具体规定》和《关于审理海上保险纠纷案件若

^① Robert Force, Admiralty and Maritime Law, Federal Judicial Center, 2004, p. 56.

干问题的规定》等。

地方人民法院在案件审理过程中可以就某一法律问题请示最高人民法院,最高人民法院就请示问题所作出的批复体现了最高人民法院对该问题的态度和意见。根据《关于司法解释工作的规定》,批复也是司法解释的一种形式。

最高人民法院审判工作会议纪要不属于司法解释,不具有法律拘束力,因而不是我国正式的法律渊源,但在实践中具有一定的影响和指导意义。

我国最高人民法院还会在《最高人民法院公报》中定期公布一些典型案例,公布这些案例的目的在于引导全国法院就相同或类似的案件统一裁判理由和尺度。虽然这些案例对下级法院审理案件具有一定的指导性,但这些案例并不是我国的法律渊源。

Typically, the holding in a particular case (the “precedent case”) is said to control the result in all future cases in which the facts are similar to the precedent case in all relevant respects. Unfortunately, this description alone is not very helpful. As already noted, all cases will be similar to the precedent case in some respects; conversely; any case could be distinguished from the precedent case on some factual ground. Thus, one must determine which differences are relevant and which are not.

An uncontrovertible answer to the question of which factual differences are relevant to a case’s precedential impact cannot be obtained until the precedent case is actually interpreted by later courts. To a certain degree, however, the potential impact of a case as precedent will be determined at the time the relevant decision is rendered. Traditionally, discussion of this point has focused on distinctions between the concepts of holding, ratio decidendi, and dictum. A more useful taxonomy, however, distinguishes three different factors that are critical in determining the impact of a decision: general doctrine, specific doctrine, and the rationale of the decision.^①

三、国际公约

国家有义务履行其加入或者批准的国际公约,一国缔结或参加的海事海商领域的国际公约是该国海商法的重要渊源。随着国际航运的发展,海事领域的公约日益增多。改革开放以来,我国陆续加入了一些与海事海商相关的民商事国际公约,如 1972 年《国际海上避碰规则公约》(Convention on the International Regulations for the Prevention Collisions at Sea)、1974 年《海上旅客及其行李运输雅典公约》(Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea)以及 1989 年《国际救助公约》(International Convention on

^① Earl Maltz, The Nature of Precedent, 66 N.C. L. Rev. 367 (1988).

Salvage)等。

各国适用国际公约的方式基本可归纳为三类:(1)按国家立法程序,将有关公约的内容直接制定在国内法律中;(2)根据国际公约的内容制定相关的单行法规;(3)以法律条文规定本国批准或加入的国际公约优先于国内法适用。^①我国法律规定,在解决具有涉外因素的民商事纠纷时,如果我国参加的民商事国际公约与国内法有不同的规定,优先适用国际公约,这在《民法通则》第142条和《海商法》第268条中都有体现。

四、国际惯例

海商法中的国际惯例是在长期海上运输中形成的调整海上运输当事人之间权利和义务的行业习惯,即国际海运惯例。这些习惯虽然没有被纳入成文法中,但因被海上运输当事人普遍接受而具有法律约束力。

国际海运惯例的特点主要有行业性、专业性和历史性。国际海运惯例是在海上运输实践中产生的,是海上运输行业反复实践的结果,具有行业性。海运惯例的专业性体现在海运惯例中有很多特殊制度仅仅适用于海上运输,其他领域均没有相应的制度,如船舶安全航行制度、提单制度、承运人赔偿责任限制制度等。此外,国际海运惯例历史悠久,其中共同海损制度可以追溯到公元前3世纪的《罗德海法》,经过其后大量实践的完善,一直沿用到现在。

作为海商法的渊源之一,国际海运惯例可以对国内法以及国际公约起到很好的补充作用。不过,由于传统国际海运惯例的不成文的特点,也使得其规则的含义和解释可能存在一定的模糊性,而且如何证明其自身是人们普遍接受的国际惯例也存在一定的不确定性。这些缺陷的存在在一定程度上制约了国际海运惯例的作用,为此,国际上已经开始致力于将一些重要的国际海运惯例进行汇编,这也是国际海运立法的一种趋势。

五、权威学说

权威学者的学说是否可以成为海商法的渊源之一在不同的国家和地区存在不同的做法。在英美等普通法系国家,法官在判决中可以引用权威法学家的学说,作为补充性法律渊源。我国是成文法国家,所以无论海商法学说或主张具有多大的影响力,在没有上升为法律之前,并不具有法律拘束力,不能成为海商法的渊源。不过,我们也不能忽视权威学者的学说对于立法的影响和审判的指导作用,法学家在某一法律问题上的观点可以作为对该问题的学理解释,对法官理

^① 参见陈宪民主编:《新编海商法教程》,北京大学出版社2011年版,第15页。

解问题和适用法律具有一定的辅助作用。^①

There are several sources of admiralty and maritime law in America. These include the U. S. Constitution, treaties and international conventions, federal statutes, the general maritime law and other judicial decisions, administrative regulations, and custom.

The Constitution does not specify the legal rules to apply in resolving admiralty and maritime disputes. It does not even point to the sources of substantive law that judges should consult to derive such rules. Nevertheless, in determining the limits of admiralty jurisdiction, the Constitution has provided an important historical context. Early courts also were aided in the perceived link between the Commerce Clause and Admiralty Clause. Furthermore, the Constitution has been interpreted as conferring authority in both Congress and the courts sitting in admiralty to formulate substantive rules to be applied in cases that fall within admiralty jurisdiction.

The United States has ratified numerous international conventions particularly those that promote safety at sea and the prevention of pollution. At times, Congress has gone beyond ratification and has actually enacted an international convention as the domestic law of the United States. The Carriage of Goods by Sea Act (COGSA) is an example. However, with COGSA and the Salvage Convention being exceptions, the United States has not enacted international conventions that deal with liability between private parties or those that deal with procedural matters. Conventions aside, Congress has enacted some statutes creating substantive rules of admiralty and maritime law. Various federal agencies, particularly the U. S. Coast Guard, have promulgated numerous regulations that deal with vessels, their operations and personnel.

Congress, however has never enacted a comprehensive maritime code, and the courts, from the outset, have had to resolve disputes for which there were no congressionally established substantive rules to fill gaps or to supplement legislation as they have in other areas, they have played the leading role in creating a body of substantive rules referred to as the “general maritime law”.^②

第三节 海商法的适用范围

一般来说,海商法的适用范围涉及适用的主体、对象、空间和事项四个方面。

^① 参见司玉琢主编:《海商法》,法律出版社2011年版,第9页。

^② Robert Force and Martin J. Norris, *The Law of Maritime Personal Injuries*, Thomson West, 2004, pp. 1—6.