



21世纪普通高等教育法学精品教材



张丽英 主编

海 商 法

HAI
SHANG
FA

(第三版)

21世纪普通高等教育法学精品教材

海商法

(第三版)

主 编 张丽英
撰 稿 人 (以撰写章节先后为序)

张丽英 范晓波
焦 杰 郭 瑜



中国政法大学出版社

2011·北京

图书在版编目(CIP)数据

海商法 / 张丽英主编. —3版. —北京: 中国政法大学出版社, 2010. 12

ISBN 978-7-5620-3761-3

I. 海… II. 张… III. 海商法-教材 IV. D996. 19

中国版本图书馆CIP数据核字(2010)第218300号

出版发行 中国政法大学出版社

经 销 全国各地新华书店

承 印 固安华明印刷厂

787×960mm 16开本 23.5印张 430千字

2011年1月第3版 2011年1月第1次印刷

ISBN 978-7-5620-3761-3/D·3621

印 数: 0 001-5 000 定 价: 36.00元

社 址 北京市海淀区西土城路25号

电 话 (010) 58908435(编辑部) 58908325(发行) 58908334(邮购)

通信地址 北京100088信箱8034分箱 邮政编码 100088

电子信箱 fada.jc@sohu.com(编辑部)

网 址 <http://www.cuplpress.com> (网络实名: 中国政法大学出版社)

声 明 1. 版权所有, 侵权必究。

2. 如有缺页、倒装问题, 由本社发行部负责退换。

出版说明

中国政法大学出版社是由国家教育部主管、中国政法大学主办的我国唯一一家高校法律专业出版机构。2009年，我社被新闻出版总署评为国家一级出版社，即荣获“全国百佳图书出版单位”荣誉称号。二十多年来，我社始终把出版优秀法学教材放在首位，始终以精诚的态度服务于我国的法学教育事业，先后出版了司法部主干、司法部规划、教育部“十五”规划、教育部“十一五”规划、新闻出版署重点、中国政法大学精品等涵盖研究生、本科、高职高专、中专各个不同层次、多种系列的法学教材。为提升我们的服务品质，更好地为我国的法学教育服务，2009年开始，我社将重点推出一套在全国有重大影响的中国政法大学出版社精品系列教材——《21世纪普通高等教育法学精品教材》。

本套教材力求适应高等教育教学改革的新要求，面向并体现21世纪高等法学教育的新思维和新观念。在内容上，根据高等法学教育教学改革的新要求，确保教材的理论深度适中，突出实践性，依据不同课程的教学课时设计教材的篇幅。同时，注意吸收国内外法学教育、科研的最新成果和最新的法律、法规以及司法解释，正确阐述法学的基本概念、基本理论和基本知识，努力做到科学性、系统性和实用性的统一。在形式上，继承了传统教材的优点，做到科学、规范、统一，并力求有所创新，即根据不同类型教材的特点，在每章正文之前设置“学习目的与要求”或“本章概要”或“导入案例”，在每章正文的适当位置设置“简短案例（案例研习）”或“资料链接”或“司考试题”或“背景知识”或“理论探讨”或“图表”，在每章正文之后设置“本章小结”或“结语”、“思考题”或“练习题”、“拓展阅读书目”，以适应新世纪高等教育发展的全新要求。具体地讲，本套教材的编写力求体现以下特征：

1. 权威性。本套教材的编写人员在专业领域中具有较高的学术水准、丰富的教学经验和实践经验，从而确保了每种教材在本学科领域中具备权威影响力。

2. 基础性。本套教材着力体现法学“三基”，即基本概念、基本理论和基本知识，保证知识传授的完整性和系统性。

II 海商法

3. 新颖性。本套教材体现“三新”，即理论知识新、法律法规（司法解释）新、形式体例新，给读者呈现出一道全新而前沿的知识盛宴。

4. 实用性。本套教材注重理论与实践的结合，重视收集典型案例、整理资料索引、增加司考试题、编写多种引导学生自测的思考练习。

5. 针对性。本套教材主要针对本科生撰写，但对研究生入学考试和相关职业资格考试也有重要的参考价值。

中国政法大学出版社始终秉承锐意进取、勇于实践的精神，积极探索打造精品教材之路，相信倾注全社之力的《21世纪普通高等教育法学精品教材》定能以独具特色的品质满足广大师生的教学需求，成为当代中国法学教材品质保证的指向标。

中国政法大学出版社

2009年9月

修 订 说 明

由中国政法大学出版的《海商法》教材已再版多次，本次编入 21 世纪系列教材。一方面在体例上与该系列进行了统一，另一方面，在内容上进行了修改，主要涉及以下内容：

1. 关于《物权法》对《海商法》的影响：考虑到《物权法》的实施对船舶法律性质及船舶物权上的影响，对船舶不同于一般动产的特殊性、船舶物权、船舶共有、船舶抵押权等与物权法相关的内容进行了调整。增加了船舶留置权的内容。

2. 关于船舶登记：考虑到近年来船舶登记方面的发展，对方便旗的相关内容进行了调整，并增加了有关第二船舶登记制度，以及中资方便旗船“特案免税登记政策”的内容。

3. 在船员方面，增加了有关《中华人民共和国船员条例》及相关配套规章的内容，以及外派船员的相关内容。增加了有关《海员协议条款公约》的内容等。《海事诉讼特别程序法》（以下简称《海诉法》）及最高人民法院《关于适用〈中华人民共和国海事诉讼特别程序法〉若干问题的解释》（以下简称《海诉法司法解释》）有关船员工资纠纷不需要劳动仲裁前置程序的内容。

4. 在货运方面，对海上货物运输合同的当事人进行了重新梳理。增加了有关 2009 年最高人民法院通过的《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》的内容，以及 2008 年 12 月 11 日通过的《鹿特丹规则》的内容。

5. 在旅客运输方面，增加了《2002 年海上旅客及其行李运输雅典公约》的相关内容。

6. 在船舶碰撞方面，增加了 2008 年最高人民法院通过的《关于审理船舶碰撞纠纷案件若干问题的规定》的内容，以及《海诉法》和《海诉法司法解释》有关船舶碰撞程序、证据等方面的内容。

IV 海商法

7. 在海难救助方面,增加了劳氏救助格式合同 2000 年的修改,涉及特殊补偿的 SCOPIC 条款的内容,并修改了中国适用的救助格式合同部分。

8. 在共同海损方面,增加了 2004 年《约克—安特卫普规则》的内容以及《海诉法》和《海诉法司法解释》中有关共同海损的内容。

9. 在责任限制方面,加入了 1994 年修订公约的内容以及《海诉法》和《海诉法司法解释》中有关责任限制程序的内容。

10. 在海上保险部分,依 2009 年修订的《中华人民共和国保险法》在内容上进行了调整。并加入了 2006 年最高人民法院《关于审理海上保险纠纷案件若干问题的规定》的相关内容以及《海诉法司法解释》有关代位求偿的内容。

11. 第 13 章应增加有关《海诉法》司法解释的相关内容。

本教材由张丽英主编,各章分工如下:

张丽英:第 1~7 章,第 9 章原版部分,第 13 章修订部分。

范晓波:第 8 章、第 11 章、第 12 章。

焦 杰:第 9 章修订部分。

郭 瑜:第 13 章原版部分。

2010 年 9 月 29 日

张丽英于法大

| 目 录 |

第一章 绪 论	1
第一节 海商法的概念和性质 / 1	
第二节 中国海商法的特点 / 6	
第三节 海商法的渊源及法律的适用 / 8	
第二章 船 舶	12
第一节 船舶概述 / 12	
第二节 船舶所有权 / 22	
第三节 船舶抵押权和船舶留置权 / 23	
第四节 船舶优先权 / 27	
第五节 有关船舶抵押权和船舶优先权的公约 / 36	
第三章 船 员	42
第一节 船 员 / 42	
第二节 船 长 / 49	
第四章 海上货物运输合同	54
第一节 海上货物运输合同概述 / 54	
第二节 提 单 / 63	
第三节 海上货物运输国际公约 / 79	
第四节 航次租船合同 / 98	
第五节 国际多式联运 / 117	
第五章 海上旅客运输合同	122
第一节 海上旅客运输合同的概述 / 122	
第二节 海上旅客运输承运人的责任和权利 / 123	
第三节 有关旅客运输的国际公约 / 126	
第六章 船舶租用合同	131
第一节 定期租船合同 / 131	

第二节	光船租赁合同	/ 148
第七章	海上拖航合同	157
第一节	海上拖航合同概述	/ 157
第二节	海上拖航合同的内容	/ 158
第八章	船舶碰撞	164
第一节	船舶碰撞的概念	/ 164
第二节	船舶碰撞的损害赔偿	/ 168
第三节	有关船舶碰撞的国际公约	/ 183
第九章	海难救助	189
第一节	海难救助概述	/ 189
第二节	海难救助的构成要件	/ 194
第三节	海难救助合同	/ 204
第四节	救助报酬的确定及分配	/ 212
第五节	有关海难救助的国际公约	/ 216
第六节	特别补偿制度的新发展	/ 221
第十章	共同海损	228
第一节	共同海损的概念及历史沿革	/ 228
第二节	共同海损的性质及构成要件	/ 231
第三节	共同海损的牺牲和费用	/ 237
第四节	共同海损的理算	/ 249
第十一章	海事赔偿责任限制	263
第一节	海事赔偿责任限制概述	/ 263
第二节	海事赔偿责任限制制度的内容	/ 268
第三节	海事赔偿责任限制基金的设立程序	/ 278
第四节	有关海事赔偿责任限制的国际公约	/ 283
第十二章	海上保险合同	289
第一节	海上保险概述	/ 289
第二节	海上保险合同订立的基本原则	/ 294
第三节	海上保险合同	/ 303
第四节	海洋货物运输保险险别	/ 309
第五节	船舶保险	/ 321
第六节	海上保险的赔付	/ 327

第七节 保赔保险 / 336	
第十三章 海事诉讼法	341
第一节 海事诉讼管辖 / 342	
第二节 海事请求保全 / 345	
第三节 其他海事诉讼制度 / 352	
第四节 海事审判特殊程序 / 355	

第一章

绪论

第一章



学习目的与要求

本章的教学目的是使学生理解海上运输关系和船舶关系的含义，海商法的适用范围，以及中国海商法的特点。了解海商法作为一个法律部门，其渊源的多样性。要求学生明确海商法作为一个法典的性质属于民法特别法。



本章关键词

海商法 海上运输关系 船舶关系 适用范围 民法特别法 海商法的渊源

第一节 海商法的概念和性质

一、海商法的历史

海商法作为一个独立的法律部门是伴随着航海贸易发展起来的。航海贸易在以前是指商人航海“自运自销”，即以前的船货是不分家的，船主就是货主。船主在某地装货后，即随船而行，到达目的地后将货卖出，再在当地办货后继续航行。如果在中途航行经费发生困难，船主就会将船舶抵押以取得现金继续航行。这种经营方式是与当时科技发展水平低下分不开的。由于海上风险大，通讯又受到限制，航海实际上是一种冒险，不能形成一个行业。在轮船出现以后，航海产生的风险比帆船时代大大地降低了。无线电的出现，使得船主再也不用随船而行了，他可以在岸上同时通过无线电控制几条船，这就使得航海发展为一个行业成为了一种可能。据记载，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经过日久的

汇集即形成了后人称为“罗得法”的习惯法。^{〔1〕}在中世纪,随着航海贸易的不断发展,在欧洲相继编纂了适用于不同区域的《奥列隆惯例集》(Lex Oleron)、《维斯比海法》(Rules of Wisby)和《康索拉多海商法典》(Lex Consolato),三大海法均由私人编纂,在适用的效力上极为有限。近代第一部海商法是法国国王路易十四1681年颁布的《海事敕令》。1808年的《法国商法典》又将该“敕令”的内容收入,成为商法典的第二编。此后,许多国家都制定颁布了海商法。

近代欧洲各国的独立及民族主义的影响使以国家的名义立法成为一种趋势,并形成了内容广泛的综合性大法典。该时期的立法活动由于受到了中央集权制的影响表现出航海贸易国际化和海事立法国内化的矛盾。1897年,国际海事委员会在比利时的安特卫普成立,标志着现代海商法时代的开始。该组织的宗旨即是为了“通过各种适当途径和行动在所有领域统一海商法,为此,推动建立国家海商法协会,并与其他国际组织合作”。在同一时期,联合国在伦敦成立了政府间海事协商组织(后改名为国际海事组织)(International Maritime Organization,简称IMO)。联合国贸发会议也积极参与了海商法统一的运动。在这主要的三个国际组织的促动下,许多关于国际海事的国际公约得以制定。

中国解放前的国民党政府也曾于1929年制定了海商法。1949年新中国成立以来,中国政府颁布了一系列海商单行法规,并批准参加了一些国际公约。从1952年我国就开始了海商法的起草工作,于1963年完成了第九稿。文化大革命中,立法工作停顿了下来,后又于1981年重新开始了起草工作。1992年11月7日第七届全国人大常委会第二十次会议通过了《海商法》,该法于1993年7月1日施行。我国海商法从开始起草到通过共经历了40年的时间,它是我国建国以来第一部以国际条约为基础的立法。

二、海商法的概念

(一) 广义海商法和狭义海商法

对海商法的定义因广义和狭义的角度不同而有所不同,广义的海商法常常是从海商法这一法律部门的角度对海商法进行界定。海商法作为一个独立的法律部门,目前在国际上没有统一的定义,学者的观点也不尽相同。有观点认为:“广义的海商法是以与海上运输和船舶有关的社会关系为调整对象的一切法律规范的总和。”^{〔2〕}从调整关系的性质上说,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。从规范上说,广义的海商法包括民商

〔1〕 一般认为古代第一部海事习惯法是公元前出现的调整地中海沿岸海上商业活动的《罗得法》(Lex Rhodia),原文虽以无法查找,但从散见于罗马法学家的著作中可发现对于共同海损、海上保险等方面规定的遗迹。

〔2〕 司玉琢:《海商法专论》,中国人民大学出版社2007年版,第6页。

事法律规范、海运行政规范和涉及海运的刑事法律规范。从渊源上说,广义的海商法包括国内立法及相关司法解释、国际惯例、国际条约,在普通法国家还包括国内判例。狭义的海商法则只调整海上运输关系和船舶关系中平等主体之间的横向民商事关系。我国海商法法典采用了狭义海商法的表现形式。

(二) 中国海商法的概念

依《中华人民共和国海商法》(以下简称《海商法》)第1条的规定,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。从该条规定可以看出,我国海商法主要调整两大法律关系,即海上运输关系和船舶关系。“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。这类关系属于横向的民事或商事关系,具体体现为各种合同关系,例如,以提单为书面表现形式的班轮运输合同、旅客运输合同、航次租船合同、定期租船合同、海上拖航合同等。“船舶关系”指船舶所有人、船舶经营人、出租人与承租人之间、船舶抵押人与受押人之间、保险人和被保险人之间、救助人与被救助之间、海上侵权行为所涉及的当事人之间以船舶作为财产形成的法律关系。这类法律关系又可概括为三类:①合同关系,例如,保险合同、海难救助合同、船舶建造合同、船舶抵押合同、光船租赁合同等。②海上侵权关系,主要指船舶发生碰撞时产生的有关当事人之间的关系。③因海上特殊风险而产生的法律关系,例如,共同海损、责任限制等。

三、海商法的性质

海商法有其古老的渊源,它是由中古时代的航运惯例发展而来。在其形成与发展的过程中,对海商法的性质一直争论不休。学者对于海商法的性质,从陆法与海法、公法与私法、国内法与国际法、行政法与民商法等角度提出了各自的看法。有人认为其属于民法,有人认为应将其归入商法,还有人认为应将其归入经济法。从各国的情况看,在民商分立的国家,基本上将海商法归入商法或商法特别法的范畴;而在民商合一的国家中,则基本将其纳入民法特别法的范畴。

(一) 广义的海商法是一个独立的法律部门

而从海商法这个法律部门来说,其调整的内容较多,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,独立成为一个体系。海商法虽然属于海法,但区域不限于海上,许多陆上的活动因为与海上航行有关也受海商法的支配。海商法虽然属于私法,但船舶登记、航海文书、船舶国籍这些航港行政的内容也应属于海商法调整的范围。因此,

海商法律部门以私法为主,但也兼具公法性质。再者,海商法是商法,但诸如船舶碰撞、海员雇用等在性质上非属商法的内容也应适用海商法的规定。因此,广义地说,海商法作为一个法律部门包括了调整一切因航海而发生的权利义务关系的法律规范,并不以商事为限,也不以私法性质为限。海商法典是国内法,而海商法律部门则具有相当的国际性,国际条约和国际惯例均是海商法律部门的渊源。

(二) 狭义的海商法是具有较强国际性的民法特别法

海商法仅从法典的角度来分析,其调整的范围限于横向的民事关系,其性质也基本能统一到民法特别法上来。海商法作为一个法典是具有较强国际性的民法性质的特别法。在我国海商法的起草过程中,曾经有一稿由于包括了各个方面的内容而长达350条。后将海商法定位在民法性质的特别法这一基点上,其他方面的内容就相应被删除了。例如,有关行政法的内容,如“港航行政”一章、“船员资格”一章均被取消,有关船舶检验、船舶登记、海上交通安全等行政管理的内容均未作规定,将来由交通部制定专门的行政法规。关于船长救助他人命的刑事处罚问题属于刑法的内容,应在刑法中规定。有关海事诉讼程序的内容,应在程序法中规定,于是取消了“程序规范”一章。此外,对于已有专门性规定的部分,海商法也未作规定。例如,因为我国已有《海上交通安全法》和《海洋环境保护法》,因而取消了“油污的责任”一章。

现在的海商法所调整的是海上运输关系和船舶关系。这些关系均为平等民事主体之间的横向财产关系和经济关系,属于民事法律的范畴。但海商法又与民法有许多不同之处:①尽管两者均为国内立法,但海商法具有较强的涉外性,具体表现在,海商法的渊源除了国内立法外,还包括国际条约和国际惯例。在海商法的效力范围上,其效力可及于本国海域的外国船舶,外国海域的本国船舶,及外国海域的外国船舶。②两者调整的社会关系也有一定的区别,民法调整的是财产关系和人身非财产关系,海商法调整的是海商和海事关系,虽然这些关系均属于横向的民事法律关系,但后者具有较强的技术性和专业性,许多问题是民法中没有涉及的。③由于在海商领域存在的特殊风险,因而海商法采用了与民法不同的责任制度和赔偿制度。在责任制度上,民法采用的是严格的责任制度,而海商法采用的是不完全的过失责任制度。在赔偿上,民法采用的是按实际损失赔偿的原则,而海商法则采用了法定的责任限制,因而称海商法为特别法。可见,海商法为具有较强国际性的民法特别法,其与民法在法律适用上的原则应该是: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。例如,海商法对船舶碰撞进行了专门的规定,但对于船舶与码头设施相撞等情况海商法没有规定,有关后者的损害赔偿应当

适用《民法通则》关于侵权行为损害赔偿的规定处理。

四、海商法的适用范围

(一) “水域”的范围

依海商法的规定,海商法在水域上适用于海洋和沿海(有些章节不适用于沿海),依我国《海商法》第2条之规定,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。海商法属于海法,其许多内容是针对海上特有的风险的,因此,海商法的适用在地域上一向有一定的要求,一般也会对海与非海有一个界定,例如,英国过去以江河入口处的第一道桥梁作为海与非海的界线,因为海船较大,一般不能从桥梁下通过。

因为海商法的重心在“海”,从海上伸入内陆的“水”,应以海船能达到的“水”为标准,适用海商法,海船不能达到的地方是海的止境,即使其上游变宽变深又可供海船航行了,例如江河湖泊地带,仍不能视其为与海相通的水域,这些区域也不应适用海商法。当然,可供船舶航行也不是绝对的,如在海边的浅滩部分或海湾处,虽然其深度不能供海船航行,但仍是海的一部分,如在这些地方发生船舶碰撞、共同海损、救助、船舶搁浅等事件,仍应适用海商法的规定。而对于一些本来不能供海船航行的地带,但由于洪水等临时性的原因而使海船可以航行了,仍不能使其变为海商法中的“水”,因而不能适用海商法。

(二) “船舶”的范围

“船”是从事海上活动的必要物,海商法中的“船”不是一般意义上的船舶,依我国《海商法》第3条的规定,本法所称船舶,是指海船和其他海上移动装置,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。

依海商法的规定总吨位未满20吨的船舶为小船。不足上述吨位的船舶不适用海商法。军用船舶是供作战用途的船舶,而不是商船,不适用海商法的规定,公务船舶指专用于公务目的的船舶,此类船舶的使用不是以营利为目的,其地位也与商用船舶不同,因此也不适用海商法的规定。

(三) “事项”的范围

“事”指“海商法调整的事件”,在事件上,适用于海商法的“事件”要求是与船舶航行、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,如在公海上的船舶上发生的犯罪视为陆上的犯罪,应由刑法来调整,而不是海商法来调整。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不是海上契约,仍应适用婚姻法的有关规定,而不适用海商法的规定。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、海上商业事件、航海商务等虽然没有发生在海上或与海相通的水域,但仍应适用海商法,

因为这些“事件”是海商法调整范围之内的事件。

■第二节 中国海商法的特点

海商法所调整的特定社会关系决定了它与其他法律部门所不同的特点：

①海商法具有较强的涉外性，从事国际的航海业必须遵守国际上共同遵从的一些原则，这就使得海商法这一国内法在立法时就不得不考虑国际公约与国际惯例的规定。②海商法具有较强的专业性，其立法也应反映当今科技的发展，而不能滞后于科技的发展。③海商法所涉及的许多制度具有明显的特殊风险性，其法律规定也往往表现出与一般的法律原则所不同的特点，例如，民法中的损害赔偿 responsibility 一般是没有责任限制的，而由于海上航行的特殊风险，有关国际公约规定了海事索赔责任限制制度。中国的海商法在立法过程中考虑到了上述的特点，在海商法的立法方式及立法的内容上显示了下述突出的特点。同时，在我国海商法于 1992 年通过后，在十几年的实施过程中也发现了一些需要完善的地方。

一、中国海商法是一部以国际条约和国际惯例为基础的法律

海商法虽然是国内法，但由于海上运输具有较强的国际性，各国在制定其国内的海商法时不得不参照国际条约及国际惯例，以求得与国际海运中所遵循的法律原则的相对统一性。我国以往的国内立法在对国际条约的态度上主要是以参照为主，较多的强调我国的特色，对将国际条约中的实质性条款全部引入国内立法持非常谨慎的态度。我国的海商法第一次创设了在我国立法上将国际条约融入国内立法，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。有关如何将国际立法纳入国内立法的问题，我国在海商法之前没有相应的立法实践。在海商法的起草过程中，立法者曾采用了有选择的列入国际公约中的关键性条款的做法。但在咨询外国知名的海商法专家时，却被理解为列入的条款是准备接受的条款，未列入的则是不准备接受的。而实际上立法者的本意并非如此。最后，考虑到国际公约本身条款之间具有严格的逻辑性，我国海商法采用了在有些部分将公约的实质性条款全部引入，在有些部分有选择的引入的方法。例如，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》（以下简称《1974 年雅典公约》）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》（以下简称《1910 年碰撞公约》）制定的。在海事赔偿责任限制上，海商法是参照 1976 年《海事赔偿责任限制公约》制定的。结合中国的国情，选择引入国际公约的规定这一特点在海上货物运输合同一章中表现最为突出。关于

国际海上货物运输，国际上有三个现行有效的公约。即1924年《统一提单的若干法律规则的国际公约》（以下简称《海牙规则》）、1968年《修改统一提单的若干法律规则的国际公约的议定书》（以下简称《维斯比规则》）和1978年《联合国海上货物运输公约》（以下简称《汉堡规则》）。立法者在制定海商法时，结合了我国的实际情况，根据上述三个公约的不同特点，分别就不同的问题引入了不同公约的规定。

2. 以国际惯例为基础。国际惯例指在长期反复实践中形成的，为大多数国家所接受的，具有一定法律拘束力的行为规则。国际惯例只有在当事人表示选择适用时，才对其产生法律约束力。在国际航运中有很多国际惯例，最有名的一个就是《约克—安特卫普规则》。该规则是由国际海事委员会制定的，自1860年制定，1877年定名为《约克—安特卫普规则》以来，该规则经历了1890年、1924年、1950年、1974年、1990年和1994年的多次修改。规则属于民间性质，已成为目前各国普遍接受的国际惯例。我国海商法的共同海损一章是以我国有关共同海损的实践为基础，参照1974年的《约克—安特卫普规则》制定的。该章有关共同海损的构成要件、共同海损的牺牲和费用、共同海损的分摊、共同海损的理算等方面均采用了《约克—安特卫普规则》的规定。

二、中国海商法在立法内容上在当时具有一定的超前性

我国海商法不但具有较强的国际性，而且在吸收国际立法方面在当时还具有一定的超前性。我国海商法吸收了当时国际立法、国际惯例和国际海运实践的最新成就。在国际立法上，海商法吸收了一些我国尚未加入或尚未生效的公约，表现了一种将国际立法纳入国内法的超前意识。例如，在海上救助方面，吸收了在我国海商立法当时尚未生效的1989年《国际救助公约》（以下简称《1989年救助公约》）的内容（该公约于1996年7月生效）；在海事索赔责任限制方面，吸收了我国尚未加入的1976年《海事索赔责任限制公约》的内容；在海上货物运输方面，采用了我国未加入的《汉堡规则》的某些规定；在有关租船合同的实践方面，海商法关于光船租赁合同的规定参考了1989年的光船租赁标准合同的内容。

在超前性方面表现最突出的是对《1989年救助公约》的引入。例如，目前在国际立法中，只有《1989年救助公约》对船长有代表船舶所有人订立救助合同的权利作出了规定，我国海商法也作了相同的规定。《1989年救助公约》有关涉及环境污染的救助的特殊补偿的规定是海上救助制度上的一项最新发展，传统的救助制度采用“无效果，无报酬”（No Cure No Pay）的原则，该原则已不能适应现代出现的一些新情况，特别是在救助有潜在污染环境危险的船舶时，救助面临的风险越大，救助成功的机会就越小，获得救助报酬的机会也越少。