

对完善中国海上运输法律制度的思考

张永坚^{*}

摘 要：中国对国内和国际的海上货物运输实行的是两套不同法律制度，它们本身都存在着需要进一步完善的空间，这种状况有其深刻的历史原因。如今在实现海上货物运输同一化的基础上完善中国的海上货物运输法律制度，不但是客观的需要，而且条件已经成熟，势在必行。海上货物运输法律制度是《海商法》的核心和基础，对该法的其他制度有着重要的影响。在讨论修改《海商法》时，重中之重是优先考虑修改该法第四章关于海上货物运输合同的法律规定。

关键词：《海商法》 海上货物运输 法律同一化

一 引言

作为调整海上运输关系、船舶关系的基本准则，《中华人民共和国海商法》（以下简称《海商法》）的制定和实施，结束了中国在海事海商司法实践中和国际海运贸易活动中无法可依的历史。^①实践证明，这部法律对于健全和完善中国的法律制度，维护当事人的合法权益，规范我国航运市场，推动中国海运业向市场化方向转型，缩短中国与国际航运市场经济之间的距离，促进中国海运事业和对外经济贸易事业的发展等，已经并且仍在发挥着重要和积极的促进与保障作用。^②

由于特定的历史原因，《海商法》中也存在着一些不足。^③自该法实施以来，对这部法律的热议就一直未断，关于修改这部法律的意见和建议也从未停止过，甚至曾一度非常热烈。^④近年来，伴随着国内对《鹿特丹规则》研究的展开，关于修改《海商法》的讨论又再度升温。

如今，国内围绕修改《海商法》所开展的研究在持续深入，大家从不同角度提出的修法意见和建议几乎涉及到了这部法律的各个方面。然而，这些意见和建议仍多局限于具体细节；对这部法律的整体结构、制度设置、章节划分等结构性的调整，该法与它法之间的关系等，思考较少。虽然细节及具体内容是非常重要的，但是结构性的调整则是修法时首先需要考虑的内容，应予充分重视。

^{*} 大连海事大学法学院教授、博士生导师，华东政法大学博士生导师。

① 由于我国特殊的国情，我国台湾地区、香港和澳门地区的海商海事法律制度与大陆地区的法律制度并不相同，本文在此仅讨论我国大陆地区的海商海事法律制度的修改完善。

② 参见编者按语：《为发展蓝色经济保驾护航——写在中国海商法实施二十周年之际》，载《中国远洋航务》2013年第7期，第2页。

③ 参见吴焕宁：《我国海商法的昨天、今天和明天》，载《海商法论丛（2007）》，中国商务出版社2007年版，第10页。

④ 参见编者的话：《海商法研究的方向和方法》，载北京大学海商法研究中心主办：《海商法研究》（总第8辑），法律出版社2003年版，第1-3页。

海商法是为海上运输而存在的。海上货物运输法律制度是海商法的核心和基础,对海商法中的其他制度有着重要的影响。因此在讨论修改《海商法》时,重中之重是优先考虑修改该法第四章关于海上货物运输合同的法律规定。这其中所涉及的内容是多方面的,比如对该章的结构、条文、措辞等相关内容的修改和补充等。

同时,从反思《海商法》的调整范围看,首先应该考虑的则是,在中国海上运输已经实行了市场化改造的条件下,是否还需要坚持对调整国内和国际海上货物运输的法律制度继续实行“双轨制”?在此基础上,我国的海上货物运输法律规定中还需要补充或明确哪些内容?在考虑具体修改方案时,需要遵循怎样的原则?这些问题很重要,不能回避。

本文拟从扩大《海商法》第四章的适用范围的角度,对中国海上货物运输法律制度同一化进行思考,并对完善第四章的相关规定和如何借鉴国际海上货物运输规则等提出建议,希望为研究《海商法》的修改方案提供参考。

二 中国海上运输法律制度的状况

完善中国海上运输法律制度的前提是实现中国海上运输法律制度的统一。海上运输法律制度,包括调整海上货物运输和海上旅客运输两个部分的法律制度。在《海商法》中,它们分别属于第四章和第五章所规定的内容。目前在这两个运输领域内,我国对国际和国内仍分别实行两套法律规定,亦即海上货物运输和旅客运输的法律制度都没有实现同一化。但是,这两种运输法律制度不同一的情况和程度并不相同。

中国大陆关于海上旅客运输的法律制度基本是同一的。^① 在中国现行关于海上旅客运输的法律规定中,除了国际和国内海上旅客运输承运人对旅客和行李的赔偿责任限额的标准不同,在其他规定方面,特别是关于承运人的责任和义务的规定,并没有原则差异。可以认为,中国对国际和国内海上旅客运送所实行的法律制度基本相同,属于一套法律制度。

中国在海上货物运输领域内法律制度不同一的情况突出。目前中国在海上货物运输领域的法律制度,由国内和国际两部分组成,即实行的是“双轨制”。调整国际海上货物运输的法律规定,集中规定在《海商法》第四章“海上货物运输合同”。根据《海商法》第2条2款规定,“本法第四章海上货物运输合同的规定,不适用于中华人民共和国港口之间的海上货物运输。”由此,《海商法》第四章的规定仅对国际海上货物运输适用;对中国国内港口之间的海上货物运输并不适用。涉及国内港口间的海上货物运输,除了《中华人民共和国合同法》(以下简称《合同法》)第17章第1节和第3节中关于货物运输合同的一般性规定外,主要是由交通部颁布的《国内水路货物运输规则》(以下简称《水路货运规则》)予以调整。

综上,由于中国目前海上运输法律制度不同一的状况,主要表现在海上货物运输的领域,因此完善中国海上运输法律制度的重点,首先是要解决如何实现海上货物运输法律制度同一化的问题。

^① 《水路旅客运输规则》共10章150条,该规则自1996年6月1日起实施;对该规则的修改决定于2013年12月30日经中华人民共和国交通部第14次部务会议通过,并自2014年1月16日起施行。根据1994年3月5日中华人民共和国第八届全国人民代表大会常务委员会第六次会议决定,中国加入了《雅典公约》及其议定书。

三 中国对海上货物运输实行双轨制的历史因由

整体而言,《海商法》是新中国历史上一次非常成功的立法实践,代表了中国在此领域内当时所能达到的最高水平。^①其中作为调整海上运输关系基本准则的关于海上货物运输合同的法律规定,亦有许多创新之处。另一方面,由于受限于中国当时的立法环境和条件,该法在顾及所谓的时代特色的同时也为日后留下了较大的反思空间。其中最典型的就是关于将国际和国内海上货物运输相区别的法律规定。这种结构性的制度安排反映了中国当时的社会经济特点和发展水平,有其深刻的历史根源。

回顾历史,《海商法》的立法过程,可分为两个立法阶段。虽然中途关于立法的指导思想和遵循的原则有过调整,但是“以贯彻我国社会主义制度的立法精神和有关方针、政策为原则;以我国航海贸易实践为根据;以主要适用于国际航海贸易为基础”^②的这一总基调没有变。

遵循这一原则,在当时条件下,就是要正视并遵从这样一种客观事实——国际海上货物运输所实行的是市场化运作,而国内港口间的海上货物运输仍延续实行着传统的计划经济模式。而且直到《海商法》问世时,中国在国内海上运输领域还远没有完成市场化改造,仍然实行着计划经济的管理模式,计划经济的特征和习惯仍然存在,并发挥着主导作用。^③

由此,海上货物运输被截然划分为国内和国际两个部分,并需要分别对之施行两种不同的法律制度和承运人的归责原则。亦即,对从事国际海上货物运输的承运人实行的是不完全的过错责任制原则;^④对从事国内海上货物运输的承运人所实行的则是严格责任制,并实行推定过错责任原则。^⑤

中国对海上货物运输的法律规定所实行的双轨制一直延续至今。在这样制度的安排下,《海商法》中的那些以货物运输法为基础或与之相衔接的其他法律制度,是否可以当然地适用于对国内海上运输中所产生的各种关系的调整,便成为问题。而这并不是《海商法》第2条2款的简单规定就可以完全解决的。

在计划经济的条件下,国内海上货物运输实际上是由政府部门组织的国家生产活动,全部的运输安排均被纳入国民经济计划之内,需严格按照国家的计划进行。企业的一切行为都是围绕着并且必须服从和服务于如何落实和完成国家的生产计划而进行的。由于大家都必须无条件服从并确保完成国家分配的任务,需要共同对国家财产负责,在各方利益高度一致的情况下,无需通过法律界定和调整各方的经济责任及其相互之间的权利、义务关系。因此,要求海运承运人对其从事的运输承担全部责任,是顺理成章的。此外,即使船方或货方应该承担的责任再大,由于他们的企业都归国家所有,而构成国家生产计划中这一环节的国营企业不可能被取消或被替代,因此他们的企业不会因此而破产或者被清盘。虽然相关的责任人和有关单位的负责人可能会受到相应

① 参见司玉琢、朱曾杰:《〈中华人民共和国海商法〉的特点评述》,载《中国海商法年刊(1992)》,第234-240页。

② 魏文翰:《海商法讲座》,法律出版社1965年版,第7页。

③ 参见交通部政策法规司、交通法律事务中心编:《〈中华人民共和国海商法〉条文释义》,人民交通出版社1993年版,第2-3页。

④ 参见《海商法》第51条。

⑤ 参见《合同法》第311条;《中华人民共和国国内水路货物运输规则》第48条。

的纪律处分、行政处理甚至刑事处罚，但是一切经济后果，仍将由国家运用行政手段来协调、平衡，实际上最终还是由国家承担。

与此同时，在国际海上货物运输中，中国的参与者始终是置身于国际化的市场经济环境中，必须要面对和遵循其中的游戏规则，接受相关法律或国际公约的调整。他们必须依法规范自己的行为，依法履行义务、承担责任和主张权利。否则，不但会束缚自己的手脚，不能正当维护自身的权益，而且无法正常从事对外贸易和国际海上运输的活动。所以中国在国际海上货物运输领域内，基本不能套用国内计划经济条件下的调控方法和手段以及原则和标准。另外，虽然中国有自己的国情特点，但是在对外的海上货物运输领域内所施行的法律，不论是否健全，在很大程度上则要与有关的国际公约和国际惯例接轨，需要顾及市场经济的特点。这样才能尽可能适应和满足市场化条件下的要求。

在制定《海商法》时，中国的海上运输在国内和国际分别面对的是两种不同经济制度所制约的客观条件及环境，^①因而中国将海上运输区分为国内和国际两个部分，并分别采用不同的法律制度。^②可以说，中国当时采取这样双重标准的立法模式，实在是不得已而为之的处理结果。同时，对于已经开始实施改革开放的中国而言，这种立法安排应属“权宜之计”。

四 双轨制已不适应中国海上货物运输的情势

自《海商法》颁布和实施以来，由于中国改革开放的持续深入和法制建设的快速发展，中国海上货物运输的情势发生了质的变化。2001年12月11日中国正式成为世界贸易组织（WTO）的成员。“WTO”规则和法治理念更进一步促进了中国的改革开放和对相关法律制度的调整。

作为国内沿海运输主要货种的电煤，其订货的市场化改革自上世纪90年代以来不断推进。为加快完善社会主义市场经济体制，发挥市场在资源配置中的基础性作用，国务院办公厅于2012年发布了《关于深化电煤市场化改革的指导意见》，取消了重点合同电煤与市场煤在资源供给、运力配置和价格水平上存在的双轨制。^③从而使中国国内海上货物运输的市场化改革最终全面完成。

中共十八届三中全会后，经济体制改革进一步得到深化，国有企业加快了混合所有制体制改造的步伐。如今，在中国沿海运输领域内，多种经济成分的企业共存，股权成分和结构日益丰富，出现国有、民营、私营、合营、上市公司等多种所有制的承运人和托运人的法人实体。船货双方独立经营，各个企业已经成为责任相互独立的经济实体。随着现代企业制度的逐步建立，企业的法人治理结构的形成和完善，企业法人所应该具有的那种完整的独立性，不断强化。企业更关心和关注自身的权利和利益，将利润和实现企业效益的最大化作为其所追求的目标。

2015年1月初，中国（上海）自由贸易试验区试行允许中资非五星旗船舶从事中国沿海捎

① 参见朱曾杰：《关于〈中华人民共和国海商法〉适用于沿海货物运输的问题》，载《朱曾杰文集》，法律出版社2008年版，第85-90页。

② 参见交通部政策法规司、交通法律事务中心编：《〈中华人民共和国海商法〉条文释义》，第3页。

③ 参见2012年12月20日《国务院办公厅关于深化电煤市场化改革的指导意见》，国办发（2012）57号。

带的货运政策正式启动。^①这种沿海货物运输有不少是与外贸相关或相衔接的。在新政策下开展的这项新业务,使中国的国际和国内两个海运市场的关联度进一步提高。

如今,中国在国内海上运输领域已经完成了市场化的经济体制改革,市场化的运行机制已经全面建立,国内的海运市场已经形成。在市场机制条件下,所有企业和个人在参与运输过程中的所作所为及其相互之间的关系,都明确地体现着各自的权利、义务、责任和利益。法律在国内海上运输领域内的调整作用重要而突出,已经不可或缺。

与中国《海商法》颁布时相比,中国海上货物运输情势发生的巨大变化可以概括如下:

随着国内海运市场的形成与发展,国内海运各参与方的身份和主体资格及其内部产权关系、经营机制、分配机制、行为目标等都已改变。各参与方的利益关系及其权利、义务也相应发生了质的变化。这种新型关系,要求与之相适应的法律进行调整。

在国内海运市场中,各方当事人的行为,如同从事国际海上运输活动一样,也要遵循市场运行机制的要求,需要依照法律或合同履行义务、承担责任、享受权利、维护权益。在此形势下,各有关方之间的相互关系已经不能靠行政命令维系,需要由法律规范和调整。

市场化条件下,国内海运各参与方所追求的是利润和效益,相互之间需要明确的是权利和义务。运输中所产生的海事索赔和理赔已经是双方主张和维护各自权益所采取的正常和正当的行为;而且不排除因重大索赔和赔偿所引发的对有关方采取破产或者清盘以及对有关财产的拍卖、执行等行为的可能性。

国家对国际和国内两个海运市场已经放开,国内的承运人和托运人、收货人可以自由地跨越两个市场开展海上运输的业务。

另外,随着国际货物多式联运的广泛开展,国内海上运输已经成为国际多式联运重要的支持系统和组成部分;加之自贸区开展的沿海货物捎带业务,国际和国内海上运输市场的联系更加紧密,关联度日益提高。

总之,中国海上货物运输的情势已经改变,国内和国际两个航运市场在运行机制和方法及规则方面已经趋同。客观形势对改变现行法律提出了要求,也为这种改变提供了条件。

然而,迄今为止,中国调整海上运输的法律制度仍然在实行着双轨制。调整国内海上货物运输的《水路货运规则》对承运人实行的归责原则以及对承托双方关系的规制,仍然留有计划经济的时代特征和色彩。同时,虽然《合同法》中有关于货物运输合同的规定,但是其规定比较原则,而且并不是专对海上运输而规定的。^②《水路货运规则》的法律位阶相对较低,在与《合同法》的规定相冲突时,能否作为特别法优先适用,仍然存在着问题。

综上,由于中国社会主义市场经济体制的确立和完善,目前在海上货物运输领域内,国内和国际两个市场中的各有关方之间的相互关系及其权利、义务等的本质特征,从法律意义上讲,基本上已经没有什么区别。《海商法》制定时所面临的那种客观环境,如今已经改变,当初对国内和国际两个市场实行不同法律规定的条件依据已不复存在。因此,中国再在海上运输领域内继续实行两套不同的法律制度,不但缺乏依据,已经没有什么意义,而且会使法律的调整滞后甚至阻碍我国海上运输市场化健康发展。

① 参见杨珍莹:《上海自贸区试行中资非五星旗船舶沿海捎带业务》,载《中国海洋报》2015年1月6日,第A2版。

② 参见《合同法》第17章第3节之规定。

五 海上货物运输法律同一化是问题的关键

我国在海上运输领域内仍然实行两套法律，是我国特定历史阶段遗留的问题，同时也是我国在深化经济体制改革中需要调整和改变的部分。

如果说在《海商法》立法之时，由于中国沿海运输的市场还没有形成，还缺乏市场化的运行机制，当时实行同一化的条件还不具备，对国际和国内的海上货物运输采取双轨制的处理，是不得已而为之；那么如今的情况已经改变，障碍已经消除。现在进一步完善中国海上货物运输法律制度并使之实现同一化的客观基础和条件已经具备，不但时机已经成熟，而且势在必行。

如前所述，完善中国的海上运输法律制度，关键在于海上货物运输法的统一。在现阶段，应该以此为基础，在同一化的框架下，对现行的海上货物运输的法律规定进行必要的整合、修订与完善。目前针对这个问题，除了已经有不少关于《海商法》第四章中具体条文或规定的研究外，^① 还有一些比较系统的针对性的修法建议案被陆续提出。^②

总体上，可供选择的方案有：按照同一化的原则和方向，对两套现行的法律分别进行修改，使两套法律的基本原则逐步趋于一致，从而使之成为共同构成同一体系的两套相对独立的法律；或者，将适用于国内海上运输的法律修改后并入修改后的《海商法》之中，使之合并为由两个相对独立的部分（即章节）共同组成的统一的法典，以提升调整国内海上货物运输法律的位阶；再者，在对《海商法》进行修改的基础上，将《海商法》的适用范围直接扩大至国内海上运输的领域，以此取代现行对国内海上运输所适用的法律，从而实现我国海上运输法律的同一。

本人主张最后一种选择。希望通过实现我国海上货物运输法的同一化，并以此为基础进而建立我国同一的海商法体系。

之所以如此主张，是因为从市场的角度出发，我国的国内和国际两个航运市场，从本质上讲，其供求关系、运行机制、经济规律、表现特点、调整方法与服务手段以及所要遵循的基本原则，特别是各参与方在法律意义上的身份、地位、权利、义务等相互关系，基本上都已经是一致的。国际航运市场的诸多机制和手段对于国内航运市场的完善和发展有着明显的借鉴作用。随着全球经济一体化的推进，国内和国际市场在许多层面和领域内更加融合，这种趋势仍在不断加强。

需要说明的是，国家对国内外两个海运市场实行同一的法律制度和不同的管理政策，两者并不矛盾。前者是对规范和调整海上运输当事人横向法律关系的统一。后者是国家对国内海上运输市场准入资格进行的纵向管控，是国家主权的体现。对外保护国内海运市场资源，与海上运输法律同一化是两个概念，相互并不抵触和排斥。

如今我国国内港口之间的海上货物运输，多为租船运输。《水路货运规则》中关于租船运输的规定，实际上与《海商法》中的规定基本一致。国际和国内海上运输法律制度的差异，主要

① 在我国历年所发表的关于海商法类的论文中以及在海商法研究生的学位论文中，此类文章的数量最多，所占比例最大。

② 例如：司玉琢、胡正良主编：《〈中华人民共和国海商法〉修改建议稿条文、参考立法例、说明》，大连海事大学出版社2003年版，第176-178页；胡正良、於世成、郑丙贵等：《“鹿特丹规则”影响与对策研究》，北京大学出版社2014年版，第493-497页。

体现在非租船运输的规定方面。而《水路货运规则》中的有些规定,例如关于海运单的规定,^①也可以弥补现行《海商法》中相关规定的不足。

在将来对《海商法》进行修改时,可以考虑首先删除该法第2条2款之规定,并将《水路货运规则》中的有关条款相应地并入《海商法》第四章,从而将该法第四章关于海上货物运输合同的规定也同样适用于中华人民共和国港口之间的海上货物运输。此外,还应当对两者的内容进行全面比对,结合中国司法实践的积累和中国海运市场的实际情况以及中国参与国际经济一体化和推动“一带一路”建设的总体需要,进行通盘考虑。

为此,需要在同一化的原则下,对《海商法》中关于海上货物运输法律规定章节的划分,条款的设置,内容的修改和补充,作通盘的考虑;对现行调整国内外海上货物运输的法律、法规的条文规定进行编纂,并对之进行必要的调整、修改、补充。

由于海运承运人的归责原则对《海商法》中的其它制度影响深刻,因此海上货物运输法律的同一化将会把《海商法》中的一些其它制度及规定,比如:船舶碰撞、海难救助、船舶优先权、共同海损、海上保险、以及海事赔偿责任限制等,同样适用于国内海上运输领域,从而有利于国内海运市场关系、利益关系和结构的丰富与完善,更有利于中国海运市场经济的成熟与发展。

六 结构性调整是完善海上运输法律制度的前提

《海商法》的结构性调整,既涉及到该法的制度体系,也涉及到法律具体章节的划分和相关条文规定的内容安排。完善中国的海上货物运输法律制度,当然需要就如何修改《海商法》第四章规定中的一些具体细节做出考虑。然而,更重要的是,应该首先考虑对该法进行结构性的调整。这是完善中国海上运输法律制度的前提,对《海商法》的整体修法方案也有重要影响。

由于《海商法》中那些需要去掉的历史痕迹和纠正的遗留问题,有不少存在于该法第四章之中,因此在修法时,应该尽量将这些问题与实现海上货物运输法律同一化的问题一并解决。

例如:《海商法》第四章分别参照《海牙—维斯比规则》《汉堡规则》对非集装箱和集装箱货物采取“双轨制”立法模式,设定了不同的责任期间。^②如此,第四章在吸收这两个规则关于责任期间的规定时,不可避免地继受了它们在解释和适用上存在的问题。比如,这种“双轨制”规定与“海上货运合同”定义以及承运人管货义务的协调性问题,造成了海上货运合同法律适用问题的复杂化。^③

又如:在涉及海上货物运输法的司法解释中,已有的对“船舶经营人”进行了定义;还有的对“契约托运人和实际托运人”的概念、对实际托运人有请求交付提单的权利、对货运代理人采取过错推定原则,不当选任无船承运人时货运代理应与无船承运人一起承担连带责任等作出了规定性的说明。这些司法解释是对海商法中存在的不足或缺陷所作出的说明或补充。其中有的则属于是对《海商法》作出的突破性的规定。^④将来在修改《海商法》时,应尽量将

① 参见《水路货物运输规则》第四章第58条之规定。

② 参见《海商法》第46条。

③ 李晓娟:《对我国〈海商法〉关于海上承运人责任期间规定之探讨》,北京大学法学院2008年硕士学位论文。

④ 参见自2009年3月5日起施行的《最高人民法院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》;自2012年5月1日起施行的《最高人民法院关于审理海上货运代理纠纷案件适用法律若干问题的规定》等。

已有的司法解释纳入修法方案的考虑之中，使之上升为法律规定，以最大限度地消除其存在。

再如，鉴于中国目前还不可能对提单单独立法，有学者提出可以通过对《海商法》第四章进行必要修改的方法来弥补；并具体建议：应将第四章第4节的标题改为“提单”，“因为这一节主要是调整提单的问题的”；应明确提单代表货物或代表货物推定占有权，这是提单关系的核心；应规定“提单行为的方式等准用《票据法》中的相关规定”，以使提单行为有法可依；还应增加提单中间持有人即不享有提单权利也不承担提单义务的规定，以澄清实务中的问题。^①

还有，第四章第八节“关于多式联运的特别规定”只有五个条款，其规定过于原则和简单，与现实中的多式联运业务和法律关系的复杂程度不相匹配，无法有效解决实践中的复杂的问题。而其中必须包括海运的规定，则淡化了多式联运的特殊性；并且与《合同法》中的规定相冲突。因此有学者建议，如果不能单独立法，则应细化规定，比如在现行法律中增加这样一些内容的规定：（1）多式联运、多式联运合同、多式联运经营人、多式联运单证的定义；（2）经营人和托运人的义务；（3）多式联运单证的签发、内容、保留条款、证据效力；（4）多式联运经营人的责任期间、责任基础、责任限制、责任限制权利的丧失；（5）多式联运经营人与其代理人、受雇人和分合同之间的关系；（6）控制权；（7）诉讼时效和管辖权等。^②

此外，第四章中还有一些需要补充和调整的问题，诸如：增加关于海运单和电子提单的规定；完善货物迟延交付的规定；以及需要订正和调整条文中存在一些措辞、用语和表述中存在的问题，在这些问题上，有不少是受了英文翻译的影响；还有，需要重新斟酌某些比较原则和笼统并给具体适用带来困难或留有争议空间的条款等等。

还有观点认为，《海商法》第四章未规定是否强制适用我国进出口货物的国际海上运输；关于“港到港”规定的适用范围不符合当代航运实践；有些基本定义存在缺陷或缺乏可操作性；关于诸如承运人责任、运输单证、货物交付等具体制度的规定中存在需要明确和解决的问题。^③

当然，需要考虑的问题还远远不只如此。上述问题都非常重要，对无论是国际还是国内海上货物运输，都有普遍的意义。这些问题，既有宏观的也由微观的，但是无论是总体的制度设计还是局部的章节划分或是具体条文的规定，都将会涉及到对法律的结构性调整 and 安排。对此，应当予以充分的重视，在制定《海商法》的修改方案时应给予充分地考虑。

七 结论

《海商法》实施已经二十多年，中国在此领域的司法实践和研究成果已经有了大量的积累。如今，重新审视和评估完善中国海上运输法律制度重要性和必要性，可以认为在实现中国海上货物运输法同一化的基础上完善这一法律制度的条件已经成熟。

海上货物运输法律制度是海商法的核心和基础，对海商法中的其他制度有着重要的影响。因此在讨论修改《海商法》时，该法的第四章，关于海上货物运输合同的法律规定，应该是首先

① 参见郭瑜：《提单法律制度研究》，北京大学出版社1997年版，第158-159页。

② 参见杨运涛：《国际多式联运法律关系研究》，人民交通出版社2006年版，第194-213页。

③ 参见胡正良、於世成、郝丙贵等：《“鹿特丹规则”影响与对策研究》，第473-478页。

应予考虑的重中之重。为此,应该以推动对《海商法》的修改为契机,对中国调整国际和国内海上货物运输的法律、法规进行全面检讨。以此为基础,从统一海上货物运输的法律入手,修订和完善并最终建立中国同一的海上运输法律制度体系。

《海商法》中的其他制度对我国国内海上运输的相关活动中的关系已经不同程度地适用,如果调整海上货物运输的法律制度能够实现同一,将会极大地促进《海商法》体系及其调整功能的完整性。因此,设定海上货物运输法律制度同一化的目标,还可以为《海商法》的全面修改确定基调,明确方向。

建立中国同一的海上运输法律制度体系,是积极推动国内法律制度改革与完善的重要组成部分,有助于深化和巩固中国经济体制改革成果、坚持对外开放、促进中国航运市场建设和保障国内海运业发展;同时也是中国继续在世界经济一体化的条件下参与国际竞争的需要。完善中国海上运输法律制度,有助于从法律制度建设的层面推动中国倡导的“一带一路”建设的战略实施;并有利于中国在海上运输法律制度的领域同国际社会的“双向适应”。

现在中国为修改《海商法》所准备的条件,与该法立法时所经历的摸索过程相比,已经有了质的不同。如果说,《海商法》立法的第一阶段主要表现为是向前苏联法学习,第二阶段主要表现为是向英美法学习;那么,在未来对该法进行修订时,中国则完全可以在自我总结的基础上,坚持走好自己的路。因为,经过了这么长时间的积累,中国无论理论和实践都已经具备了这样的基础和条件;更重要的是,中国经济的发展和市场化进程,为此提供了有利的环境。我们有理由对于完善中国海上运输法律制度充满信心。

On Perfecting Chinese Legal System of Carriage of Goods by Sea

Zhang Yongjian

Abstract: The existing legal systems of carriage of goods by sea both for the domestic shipping and ocean-going shipping in China are two separate sets, in which there are still some spaces for improving. And, it has profound historical reasons therefor. Now not only is there a great need to perfect the China shipping legal system based on the unification of the carriage of goods by sea, but also imperative and objective. The legal system of carriage of goods by sea is the core and basis of *The Maritime Code of the People's Republic of China*, which has an important influence on the other system in *The Maritime Code of the People's Republic of China*. So in the discussion and revision of *The Maritime Code of the People's Republic of China*, the fourth chapter of which, named Contract of Carriage of Goods by Sea, should be considered priority among priorities.

Keywords: *Maritime Code of the People's Republic of China*, Carriage of Goods by Sea, Identity of Legal System

(责任编辑:李庆明)