

文章编号:1000-4653(2025)04-0007-06

新《海商法》时效制度的重构及航运业的应对

初北平¹, 李欣格²

(1. 上海海事大学 法学院, 上海 201306;

2. 斯旺西大学 希拉里·罗德姆·克林顿法学院, 威尔士 斯旺西, SA2 8PP)

摘要: 本文聚焦于新《海商法》中时效制度的重大修订, 系统探讨其在海上货物运输一年时效、追偿时效、海事特殊时效中断事由及海上保险诉讼时效起算四个关键领域的制度重构。研究显示, 新法在维持国际通行的一年时效基准、构建双向平衡的时效结构、适度拓宽中断事由以及统一保险时效起算标准等方面取得重要进展, 显著提升了法律体系的确定性与国际协调性。然而, 新法可能面临协议延长机制缺失、追偿时效救济空间有限以及责任保险与代位求偿等特殊规则不明确等本土适应性问题。本文通过解析新法制度体系, 评估其制度成效与潜在局限, 旨在为航运实务界与司法实践提供应对策略, 推动我国海事法治环境的持续优化。

关键词: 海事诉讼时效; 《海商法》修改; 国际协调

中图分类号: D925.1; D93/97; D996 文献标志码: A DOI: 10.3969/j.issn.1000-4653.2025.04.002

Major reforms in the system of time limits under the new Maritime Code of China and the shipping industry's response

CHU Beiping¹, LI Xin'ge²

(1. Law School, Shanghai Maritime University, Shanghai 201306, China;

2. Hillary Rodham Clinton School of Law, Swansea University, Swansea SA2 8PP, the United Kingdom)

Abstract: This article focuses on the significant revisions to the time limit system in the new Maritime Code of China, systematically examining the institutional restructuring in four key areas: the one-year time limit for the carriage of goods by sea, the recourse time limitation, special causes for the interruption of maritime time limitations, and the commencement of the time limitation for marine insurance claims. The research shows that the new Code has made important progress in maintaining the internationally accepted one-year benchmark, constructing a balanced bilateral time limit structure, appropriately broadening the causes for interruption, and unifying the commencement standard for insurance claims, thereby significantly enhancing the legal system's certainty and international harmonization. However, the new Code might face challenges in local adaptation, including the absence of an agreement-based extension mechanism, limited recourse time limitation relief space, and unclear special rules for liability insurance and subrogation. By analyzing the new legal system and evaluating its effectiveness and potential limitations, this article aims to provide response strategies for the shipping industry and judicial practice, promoting the continuous optimization of China's maritime legal environment.

Key words: time limits for maritime claims; revision of China Maritime Code; international harmonization

《中华人民共和国海商法》(以下简称《海商法》)修订草案已于2025年10月28日经全国人大常委会审议通过。本次《海商法》的全面修订,是顺

应新时代航运经济发展、构建高水平海洋法治体系的关键举措。从新《海商法》中有关时效制度的修改内容来看,我国海商时效制度的理论基础已实现

收稿日期:2025-11-27

第一作者:初北平(1972—),男,教授,博士生导师,博士,研究方向为海商法、海洋法以及海事仲裁法。E-mail: Bpchu@shmtu.edu.cn

通信作者:李欣格(1996—),女,讲师,博士,研究方向为海商法和海上保险法方向研究。E-mail: xinge.li@swansea.ac.uk

引用格式:初北平,李欣格.新《海商法》时效制度的重构及航运业的应对[J].中国航海,2025,48(4):7-12.

CHU B P, LI X G. Major reforms in the system of time limits under the new Maritime Code of China and the shipping industry's response [J]. Navigation of China, 2025, 48(4): 7-12. (in Chinese)

重要转型:在着力弥合与主要航运贸易伙伴国在海事诉讼时效立法层面的差异、增强国际规则兼容性的同时,更加注重与《中华人民共和国民法典》(以下简称《民法典》)所确立的一般诉讼时效规则相衔接,以解决特别时效与普通时效之间的机制协调问题。此外,新法也积极回应本土司法实践诉求,对时效中断的认定、追偿时效的起算等长期争议问题予以明确,值得航运实务界密切关注并积极应对。

1 货物运输一年时效制度的维持与双向平衡

1.1 新法制度解析

旧法(第257条):就海上货物运输向承运人要求赔偿的请求权,时效期间为一年,自承运人交付或者应当交付货物之日起计算。

新法(第284条):海上货物运输请求赔偿的请求权,时效期间为一年。其中,请求承运人、实际承运人赔偿的,时效自货物交付或者应当交付之日起计算;请求托运人、收货人或者运输单证持有人赔偿的,时效自权利人知道或者应当知道权利被侵害之日起计算。

本次《海商法》修改中,关于海上货物运输合同请求权时效期间的制度设计成为最具争议的核心议题之一。在历经修法过程中关于是否将时效期间延长至两年的激烈讨论后,立法者最终通过新法第284条确立了维持一年短期时效的基本框架,同时对起算规则进行了体系化重构。

新法在承继《海牙维斯比规则》一年时效传统的同时确立了“双向一年时效”的基本框架。无论是货方向承运人、实际承运人索赔,还是承运人等相关方向托运人、收货人主张权利,统一适用一年时效期间。这一变革从根本上解决了旧法第257条存在的“单向时效”问题。

在起算规则方面,新法采用差异化设计:针对向承运人、实际承运人的赔偿请求,延续使用“货物交付或应当交付之日”的客观标准,而对于向托运人、收货人或者运输单证持有人的赔偿请求,则采用“知道或应当知道权利被侵害之日”的主观起算标准。这种“时效统一、起算分流”的制度设计,既维护了法律确定性,又体现了实质公平。

1.2 制度评估:国际协调下的本土适应挑战

新法维持一年时效的决策,体现了立法者在国际规则接轨与本土司法实践之间的审慎平衡。这一制度选择既延续了海商法效率优先的核心价值,也暴露出与当代航运实践需求的深层张力。

从国际比较视角看,新法对一年时效的坚守是对《海牙维斯比规则》体系的深度认同。尽管《汉堡规则》第20条第1款与《鹿特丹规则》第62条已将诉讼时效延长至两年,并展现了国际上的延长趋势,但一年时效仍是国际海运责任的默认规则。在全球化航运市场中,法律规则的统一性是保障交易安全与可预测性的基石。我国单方面延长时效可能削弱我国海事裁判的国际认同度,甚至诱发提单中广泛出现排除中国法律适用的条款,从而损害我国海事法律服务的国际竞争力。

然而,这种选择也直面了修法过程中的核心争议。现代商事实践中,货损调查、证据收集与谈判耗时较长,一年期间往往难以完成全面损害评估。在修法过程中,如2024年在十四届全国人民代表大会常务委员会第十二次会议上《中华人民共和国海商法(修订草案)》所体现,延长时效至两年的建议正是基于对此现实困境的充分考量。新法最终未采纳该方案,其深层原因在于,一年短期时效高度契合海上运输高风险、证据易逝的行业特性,敦促权利人及时行使权利,避免关键证据灭失,降低事实查明的难度与诉讼成本。这不仅是对承运人运营效率的保障,还是维护整个航运业高效运转的客观要求。

新法通过体系化创新确立“双向一年时效+差异化起算”的架构,既贯彻了特别法优先原则,又通过精细化调适在航运效率与商事公平间找到了新的平衡点。但与《海牙维斯比规则》(其第3条第6款允许当事方在诉讼事由提出后协议延长时效,此机制亦为后续《汉堡规则》《鹿特丹规则》所承继)所允许的弹性机制相比,我国《民法典》第197条确立的诉讼时效法定原则,明确规定了时效期间、计算方法及中止中断事由由法律规定,当事人约定无效(亦与《最高人民法院关于审理民事案件适用诉讼时效制度若干问题的规定》第2条精神一致),限制了当事人通过合意调整时效安排的空间^[1]。

1.3 实务应对:在刚性规则下的灵活实务策略

基于新法维持一年时效的刚性约束,航运业各方需采取体系化应对策略:

1) 建立全流程时效监控机制。货方应建立从订舱到提货的全链条时效预警系统,在签收货物时立即启动货损检验与证据固定程序。承运人则应依托“双向一年时效”规则,在追究托运人责任时同步适用一年时效,并通过书面形式固定“知道或应当知道”的起算点。

2) 善用法定中断规则。当预见一年时效不足时,应及时通过提出履行请求、提起诉讼、申请仲裁、

申请扣船等方式中断时效。特别可充分利用新法第294条新增的“提出履行请求”,以及“申请扣船”作为中断事由,实现财产保全与时效中断的双重效果。在程序启动后,还可协商确定较长举证期限、申请鉴定或和解谈判期,依托程序内弹性机制缓解时效压力。

3) 完善合同风险管理。在运输单证及相关协议中明确约定货损通知时限、形式要求与检验协调机制,将法定时效义务转化为合同义务。同时建立电子档案系统,完整保存货物交付、损失发现、索赔往来等关键节点的记录,形成完整证据链条。

2 海上货物运输追偿时效制度的明确与优化

2.1 新法制度解析

旧法(第257条):自追偿请求人解决原赔偿请求之日起或者收到受理对其本人提起诉讼的法院的起诉状副本之日起计算。

新法(第284条第二款):被认定为负有责任的人对第三人享有的追偿请求权……时效期间为九十日,自追偿请求人解决原赔偿请求之日起计算。

本次修法对追偿时效制度作出了体系化重构,主要体现在两个层面:

在其间计算上,新法确立了“至少九十日”的保障原则。该规定明确,当基础请求权的时效期间已经届满或者至届满不足九十日时,追偿请求权仍享有完整的九十日期限。这一设计承袭了《海牙维斯比规则》“三个月最低保障期”的制度精髓,旨在破解承运人因一年短期时效届满而丧失追偿权的困境,体现了对追偿人最低限度救济权利的保障。

在起算规则上,新法将旧法的双轨制修改为单一标准,统一以“自追偿请求人解决原赔偿请求之日”为起算点。这一变革消除了旧法第257条中“解决原赔偿请求之日”与“收到起诉状副本之日”双轨制并存所导致的法律适用不确定性,确保了追偿时效从相对明确且具有终局性的时间点开始起算。

2.2 制度评估:确定性与救济实效的价值平衡

新法通过确立“至少九十日”的弹性期限与统一的起算点,在提升法律确定性方面取得了显著进步。然而,在救济实效方面仍面临挑战:新法统一采用“解决原赔偿请求之日”起算标准,体现了对责任终局性的追求,符合大陆法系强调法律关系稳定性的理念。但在国际比较视野下,《海牙维斯比规则》《汉堡规则》和《鹿特丹规则》针对追偿之诉的时效

都采用“收到传票之日”或“解决原索赔之日”的双轨起算模式。英国法通过《1971年海上货物运输法》及其附件赋予了《海牙维斯比规则》(其第1条第3款第6项规定了追偿时效)国内法效力,亦遵循此双轨路径。其中“收到传票之日”的起算机制具有程序引导功能,能够促使运输合同链条中的各方尽早加入谈判,借助程序压力催化和解,体现“以诉促和”的实践智慧^[2]。反观我国新法采用单一标准,虽在确定性和可操作性上更具优势,却在相当程度上弱化了程序早期参与及协商解决争议的激励。总体而言,新法在追偿时效制度上的改进体现了对法律确定性的优先考量,但在救济机制的充分性方面仍有提升空间^[3]。

2.3 实务应对:前瞻性的权利锁定策略

1) 建立早期权利锁定机制。追偿权人应在原赔偿程序启动初期就着手确定潜在责任方,通过在原案中申请追加为第三人、向潜在追偿对象发出权利保留函等方式,提前固定追偿法律关系。

2) 完善和解协议设计。以和解方式解决原赔偿请求时,应在协议中明确载明追偿权保留条款,具体说明追偿范围、责任主体,为后续行使追偿权提供合同依据。

3) 构建时效协同管理体系。企业应建立专门的追偿时效监控机制,将追偿时效管理与基础关系时效管理相结合。在复杂海运业务中,应建立全流程文档管理系统,确保各环节法律关系文件完整保存。

3 海上保险诉讼时效起算标准的统一与完善

3.1 新法制度解析

旧法(第264条):根据海上保险合同向保险人要求保险赔偿的请求权,时效期间为二年,自保险事故发生之日起计算。

新法(第291条):根据海上保险合同向保险人请求保险赔偿的请求权,时效期间为二年,自知道或者应当知道海上保险事故发生之日起计算。

本次修法对海上保险诉讼时效制度作出根本性调整,主要体现在三个方面:

1) 起算标准主观化。新法将旧法采用的“保险事故发生之日”这一客观标准,修改为“知道或者应当知道保险事故发生之日”的主客观相结合标准。这一变革从根本上解决了长期困扰海上保险实践的“权利睡眠”问题^[4],有效解决隐蔽性损害、渐进性损害等特殊情形的权利救济问题。

2) 法律体系协调化。新法通过引入主观起算标准,实现与《保险法》第26条(该条规定保险合同诉讼时效期间“自保险人知道或者应当知道保险事故发生之日起计算”)的体系协调,从而从根本上消除了旧《海商法》第264条与《保险法》之间的明显冲突^[5],有助于统一司法适用标准。

3) 保险类型统一化。新法确立统一的主观起算标准,适用于各类海上保险,避免了旧法下因保险种类不同而产生的时效起算争议。

3.2 制度评估:公平性与确定性的价值重构

新法的修改体现了从单纯追求效率到兼顾公平的价值转变,具有深远的制度意义。

从积极层面看,主观起算标准有效保护被保险人权益,特别对货物内在缺陷、船舶潜在损伤等隐蔽性损害提供合理救济途径。同时实现海商法与保险法的体系协调,统一司法裁判尺度,有利于提升我国海上保险法律环境的可预期性。

然而,新法在解决旧有冲突的同时,未能对海上保险中两类特殊的请求权时效问题作出明确规定,留下了法律适用的模糊地带:

首先,新法第291条未区分损失保险与责任保险,导致责任保险时效起算规则存在理论空白^[6]。司法实践中基于“保险事故发生之日”在责任保险语境下的不同理解,主要形成了三种裁判路径:其一,参照原中国保险监督管理委员会的相关批复精神,将“第三人向被保险人索赔之日”视为保险事故发生,以契合责任风险及时转移之需求;其二,依据《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国保险法〉若干问题的解释(四)》第四十八条,主张以“法院判决或仲裁裁决确定被保险人赔偿责任之日”起算,强调责任填补的确定性;其三,采纳如上海市高级人民法院等地的司法观点,认为应从“被保险人实际向第三人履行赔偿义务之日”起算,以体现保险金给付与损害终局赔偿之间的对价关系。新法未对此进行明确,意味着围绕责任保险时效起算点的长期争议仍将继续,直接影响了法律适用的统一性和可预测性。

其次,保险代位求偿权的时效规则存在体系性冲突,亟待明确。保险人行使代位求偿权时,其时效期间与起算点面临规范冲突:《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国保险法〉若干问题的解释(二)》第十六条确立的“自保险人取得代位求偿权之日起算”的普通规则,与最高人民法院在针对海事审判的批复中强调的“应按照《海商法》第十三章规定的相关请求权之诉讼时效起算时间确定”的特

殊意见直接矛盾。若适用前者,可能不当延长保险人对第三人的求偿期间,有违商事效率原则;若严格遵循后者,则可能因保险理赔程序耗时过长而过度压缩保险人的有效追偿窗口。这一根本性规则的缺失,为海上保险追偿实践带来了显著的法律不确定性。

从比较法视角观察,英国法在保险人代位求偿权的时效问题上,严格遵循保险利益代位原则,规定保险人承继被保险人的时效地位,其追偿时效期间与起算点均依据原权利性质的时效规则^[7]。这一“时效承接”模式有效保障了第三方义务人原有时效利益的稳定性,避免了因保险关系的介入而产生不公,对我国解决上述冲突具有重要的参照价值。

然而,新制度在实施过程中也面临挑战。“知道或者应当知道”的判断标准具有较大自由裁量空间,在涉及复杂专业技术判断的海上保险领域,如何统一认定标准将成为司法实践面临的重要课题。

3.3 实务应对:在新标准下的权利维护与风险防控

面对新法构建的时效起算标准,保险关系各方需要调整相应的业务规范和风险管理策略。

1) 被保险人应当建立完善的证据保存和通知机制。通过书面形式通知保险人,并妥善保存通知证据,以固定“知道”保险事故的时点。同时,对易发生隐蔽性损害的保险标的建立定期专业检验机制。在涉及复杂技术问题的案件中,可及时委托专业机构进行鉴定,为后续可能发生的诉讼提供技术支持。

2) 保险人需重构核赔流程和风险评估体系。在接到索赔通知后,应当立即审查时效起算的相关证据,准确判断“知道或应当知道”的时点。建议在保险合同中明确约定重大事项的通知义务和具体程序,通过合同条款细化双方的权利义务。同时,保险公司应当加强理赔人员的专业培训,提高特殊损害识别和评估能力。

3) 保险人在行使追偿权时应当建立时效协同管理机制。新法背景下,保险人需要更加关注基础法律关系的时效状况,避免因理赔程序耗时过长导致代位求偿权受到影响。建议在理赔过程中同步开展追偿准备工作,必要时可通过与被保险人协商,要求其先行提起诉讼保全时效。

4 海事特殊时效中断事由的限缩与适用

4.1 新法制度解析

旧法(第267条):时效因请求人提起诉讼、提

交仲裁或者被请求人同意履行义务而中断。但是,请求人撤回起诉、撤回仲裁或者起诉被裁定驳回的,时效不中断。

请求人申请扣船的,时效自申请扣船之日起中断。

新法(第294条):时效因请求人提出履行请求、提起诉讼、申请仲裁或者被请求人同意履行义务而中断。

请求人申请扣船的,时效自申请扣船之日起中断。自中断、有关程序终结时起,时效期间重新计算。

本次修法对时效中断事由作出了重要调整,在保持海事时效特殊性的基础上,适度吸收了《民法典》的一般规则:

1) 中断事由适度拓宽。在保留传统中断事由基础上,新增“提出履行请求”为法定中断事由,实现与《民法典》第195条所列中断事由的有限衔接^[8],为权利人通过非诉方式主张权利提供了法律保障。

2) 中断效力规则明确。新法规定了“自中断、有关程序终结时起,时效期间重新计算”的标准,与《民法典》保持一致,消除了旧法关于中断后时效如何计算的模糊地带。

3) 海事特殊性得以保留。继续将“申请扣船”作为独立的中断事由,体现对海事诉讼特殊性需求的尊重,维护海商法区别于一般法的自体性特点^[9]。

4.2 制度评估:特殊性与统一性的价值平衡

新法在平衡海商法自体性与民事一般法理方面取得进展,但实践中仍面临挑战。

从积极方面看,新增“提出履行请求”中断事由缓解了旧法过于严格的中断规则给权利人带来的压力,回应了航运实践中当事人通过协商解决纠纷的现实需求,避免权利人被迫过早启动诉讼程序。同时,新法明确中断后时效重新计算的规则,增强了法律适用的确定性,有利于统一司法裁判标准。

然而,新制度在实施中存在两个不确定因素需要明确:

1) 适用标准待明确。与普通民事关系不同,海事纠纷涉及跨国因素多、证据复杂,如何认定“提出履行请求”的成立要件、证明标准等都需要进一步细化。若标准过宽,可能导致权利人通过简单的书面通知即可导致时效无限期中止,违背效率原则;若标准过严则使新规形同虚设。

2) 国际协调存在挑战。国际保险行业普遍担

忧,过于宽松的中断规则将导致大量案件因时效反复中断而长期悬置,影响保险准备金的释放和再保险安排。特别是船东互保协会通行的“协会间协议”框架,其运作依赖于相对确定的责任期间,频繁的时效中断可能破坏这一国际惯例的稳定性。

从比较法视角观察,新法的选择介于两大法系之间。与英国法完全不承认诉讼外请求中断效力的严格立场相比,我国新法体现了更大的灵活性;但与德、日等大陆法系国家相对宽松的中断规则相比(例如,《德国民法典》规定债务人承认债权可导致时效重新开始计算,日本法亦有类似灵活规定)^[10],我国新法仍保持了相当程度的谨慎。这种中间道路的选择体现了立法者在本土实践与国际接轨之间的权衡,但其实际效果仍需司法实践的检验。

4.3 实务应对:在规则弹性下的风险防控

1) 权利人应采取多元化权利主张策略。对于证据充分、争议较小的案件,优先采用“提出履行请求”的方式,通过正式书面函件主张权利并注意保留送达证据;对于复杂争议或需要财产保全的案件,及时采取“申请扣船”等更具保障性的措施。需要特别注意的是,“提出履行请求”应当满足形式要件要求,建议采用可证明送达的书面方式,并明确表达权利主张的内容和范围。

2) 义务人应建立时效监控和应对机制。在收到对方的履行请求后,应当及时评估法律风险,谨慎作出书面意思表示,避免因“同意履行义务”导致时效中断。同时,建立系统的时效管理档案,准确记录各项时效事件的发生时点,为潜在的时效抗辩提供证据支持。

3) 航运企业应将时效管理纳入合规体系。建立标准化的时效监控流程,对各类合同时效节点进行系统跟踪。特别是在涉及国际运输、多重转包等复杂业务中,应当建立专门的时效预警机制,确保在时效届满前及时采取中断措施。

5 结 论

以《海商法》修改为契机,我国海事诉讼时效制度完成了其现代化转型的关键一步。综合分析表明:

新法在价值取向上成功确立了《海商法》时效制度的“自体性”,构建了以国际规则为锚点、内在协调的特别时效体系。通过维持海上货物运输一年时效、建立双向时效框架并采用差异化起算规则,新法在捍卫航运效率价值的同时,有效解决了旧法“双向时效失衡”的固有缺陷,实现了国际规则与本

士利益的精细化平衡。

在规则设计上,新法展现了立法技术的精进,但仍存在完善空间。时效中断事由的有限度放宽、海上保险时效起算标准的主观化统一,体现了对权利人的充分保护与法律体系的内洽性追求。然而,协议延长机制缺失、追偿时效实质救济不足以及责任保险与代位求偿等特殊规则缺位问题,仍需通过后续法律解释和完善加以解决。新法的生命力有赖于司法实践与行业智慧的共同塑造。在成文法未能提供完美解决方案的领域,实务应对策略将成为航运业各方在新的法律环境下管理风险、保障权利的关键。新《海商法》的施行开启了一个新的阶段,它既对航运业的合规管理提出了更高要求,又为我国从规则接轨迈向制度引领提供了历史性的舞台。本次《海商法》修订,特别是时效制度的重大变革,不仅体现了我国在构建面向全球、兼具中国特色与国际视野的现代海法体系方面的战略决心,还为全球航运贸易规则的未来发展贡献了中国智慧。

参 考 文 献

- [1] 梁慧星. 民法总论[M]. 北京:法律出版社, 2011.
LIANG H X. General principles of civil law [M]. Beijing: Law Press China, 2011. (in Chinese)
- [2] HILL C. Maritime law [M]. London: LLP Ltd, 1998.
- [3] 陈朝霞. 关于《海商法》中追偿时效的思考——兼论对《海商法》第257条的修改[J]. 中国海商法年刊, 1998, 9(1):196-205.
CHEN Z X. Reflections on the time limit for recourse in the maritime code: also on the revision of article 257 [J]. Annual of China Maritime Law, 1998, 9(1): 196-205. (in Chinese)
- [4] 初北平,曹兴国. 变革中的海上保险合同诉讼时效再审视[J]. 法学杂志, 2014, 35(11):90-97.
CHU B P, CAO X G. Revisiting the limitation period for

marine insurance contracts in transition [J]. Law Science Magazine, 2014, 35(11): 90-97. (in Chinese)

- [5] 徐猛,茅麟. 论保险合同诉讼时效规定的理解和适用——对《中华人民共和国海商法》第264条的思考[J]. 中国海商法研究, 2012, 23(3): 50-54.
XU M, MAO L. On the understanding and application of the limitation period in insurance contracts: reflections on article 264 of the Maritime Code of the People's Republic of China [J]. Chinese Journal of Maritime Law, 2012, 23(3): 50-54. (in Chinese)
- [6] 温世扬,姚赛. 责任保险保险事故理论的反思与重建[J]. 保险研究, 2012(8):60-67.
WEN S Y, YAO S. Rethinking and reconstructing the theory of insured event in liability insurance [J]. Insurance Studies, 2012(8): 60-67. (in Chinese)
- [7] BENNETT H. The law of marine insurance. Oxford: Oxford University Press, 2010:704.
- [8] 朱晓喆. 民法典总则编诉讼时效、期间计算评注:第188条-第204条[M]. 北京:北京大学出版社, 2024: 209-210.
ZHU X Z. Commentary on the limitation of actions and calculation of time periods in the general provisions of the civil code: Articles 188-204 [M]. Beijing: Peking University Press, 2024: 209-210. (in Chinese)
- [9] 曹兴国. 海商法自体性研究[D]. 大连:大连海事大学, 2017.
CAO X G. A study on the autonomy of maritime law [D]. Dalian: Dalian Maritime University, 2017. (in Chinese)
- [10] 齐默曼. 德国新债法:历史与比较的视角[M]. 韩光明译. 北京:法律出版社, 2012.
ZIMMERMANN. The New German Law of Obligations: historical and comparative perspectives [M]. Translated by Han Guangming. Beijing: Law Press China, 2012. (in Chinese)