

新《海商法》的历史使命、时代特征及重要制度发展*

单红军,朱作贤

(大连海事大学 法学院,辽宁 大连 116026)

摘要:2025年新《海商法》的出台是中国海洋法治及涉外法治发展进程中的一座里程碑。新《海商法》的重要历史使命是通过健全具有中国特色与顺应国际趋势二者并重的海商法制度,促进海上运输和经贸的高质量发展及高水平对外开放。该法的重要制度设计具有鲜明的时代印迹,在航运数字化、航运绿色化及航运反制三个方面凸显了时代特征。其他重要的制度发展主要包括:适度统一了国内和国际海上货物运输合同制度;港口经营人经由实际承运人概念纳入新《海商法》的调整范围;旅客人身伤害赔偿限额和海事赔偿责任限额得到审慎提高;船舶物权制度实现与《民法典》相关制度的体系衔接;海上保险合同制度得到重塑;诉讼时效的中断事由得到扩展;确定国际海上货物运输合同准据法的意思自治原则受到限制等。新《海商法》是凝聚中国智慧与中国元素的一次本土化重构,标志着中国海商法已经开启从“引进来”到“走出去”的新航程。

关键词:《海商法》修订;高质量发展;航运绿色化;航运数字化;航运反制;本土化重构

中图分类号:D922.294 **文献标识码:**A **文章编号:**2096-028X(2026)01-0003-14

《中华人民共和国海商法》(简称《海商法》)自1992年出台以来,至今已逾三十年。2025年10月28日,经十四届全国人大常委会第十八次会议审议,修订后的《海商法》(简称新《海商法》)获得通过,将自2026年5月1日起施行。这是在世界百年未有之大变局加速演进的背景下,充分吸收中国航运和国际贸易高速发展的成功经验,结合海事司法的丰富实践,对现行《海商法》进行的一次成功修订。如果说现行《海商法》是一部以国际海事条约为主要参照蓝本的移植而来的法律,^①那么新《海商法》将会因其蕴含的中国智慧与中国元素成为中国海洋法治和涉外法治发展历程中的重要里程碑。

现行《海商法》于1992年11月经第七届全国人大常委会第二十八次会议审议通过,共计278条,是中国当时条文数量最多的法律。该法着眼于中国社会主义建设面临的与国际接轨的迫切需求,成功克服了大规模法律移植中可能遭遇的问题,使中国在短期内从无到有地建构起比较完整的海商法体系,且在当时被誉为“最与国际接轨的一部法律”,^②为中国航运及国际贸易的快速发展提供了体系化的制度供给。然而,历经三十余年的发展,一方面,航运和贸易规模、业态、技术等方面的变化导致现行《海商法》出现部分规定滞后、制度供给不足等突出问题;另一方面,经过航运实践与司法实践的检验,现行《海商法》中部分制度的缺陷和漏洞也逐步凸显出来,亟待通过修法加以完善。此外,与海商法相关的国际海事立法也有了一些新的发展,对该法与国际规则的同频提出了要求。因此,此次修法具有正当其时的历史适恰性。

一、修法历程回顾

对现行《海商法》进行修改的学术研究在本次修订工作正式启动之前已开展多年。2000年原交通部立项的重点科研项目“关于修改《中华人民共和国海商法》的研究”,由大连海事大学与上海海事大学两所高校

基金项目:2023年度国家社科基金研究专项(23VHQ015)

作者简介:单红军,男,大连海事大学校长,法学院教授、博士生导师;朱作贤,男,大连海事大学法学院院长、教授、博士生导师。

* 辽宁斐然律师事务所律师王恒斯博士在资料收集、观点提炼等方面对该文的完成作出了重要贡献,在此谨致谢意。

① 参见郭瑜:《海商法的未来——中国的方向和方法》,北京大学出版社2022年版,第50页。

② 参见单红军:《为航运的现代化治理和高质量发展保驾护航》,载《人民法院报》2026年1月26日,第2版。

共同承担,并于 2003 年形成了修改建议稿条文等研究成果。^① 2013 年,交通运输部立项“我国《海商法》修改之研究”课题,前述两个高校的专家学者组成研究团队进行了深入研究。基于不同的观点与立场,专家学者还分别提出了大改、中改、小改的修订方案。^② 尽管当时学界并未就《海商法》修改的基本思路完全达成一致,但这些前期成果为本次修改工作奠定了良好的理论基础。

2017 年 7 月 6 日至 7 日,《中华人民共和国海商法》(修改建议稿)审核研究第一次工作会议在大连海事大学召开,会议形成了 16 个专门小组,并按交通运输部的要求,将研究与立法工作融为一体。自此开始,本次修法工作大致可以分为以下三个阶段:一是交通运输部起草阶段(2017 年 7 月至 2019 年 12 月),这一阶段的成果是形成《中华人民共和国海商法(修订送审稿)》上报国务院;二是司法部审核阶段(2020 年 1 月至 2024 年 8 月),这一阶段的成果是形成《中华人民共和国海商法(修订草案)》提交全国人大常委会;三是全国人大常委会审议阶段(2024 年 9 月至 2025 年 10 月),这一阶段工作完成后,新《海商法》即告诞生。^③ 在修订过程中,国内各界从实践与理论两个维度展开了大讨论,讨论内容之广泛、气氛之热烈,在专业性较强的特别立法领域是不多见的,以至于在全国人大常委会审议的最后阶段依然存在争论激烈的重要问题。比如,“航次租船合同”节的章节位置、是否保留承运人识别条款等问题都是在最后一刻才有了定论。这充分表明,此次修法的重点已经不是单纯考虑如何与国际公约接轨,而是始终坚持科学立法的原则和问题导向的路径,积极回应实践中各利益相关方的关切,着力塑造具有中国经验与中国元素的先进法律规则。

二、新《海商法》肩负的新历史使命

美国政治家林登·约翰逊(Lyndon B. Johnson)曾言:“法律是人类社会最伟大的发明。”^④时至今日,法律早已经不再局限于解决纠纷,而日益成为推动人类社会进步和文明发展的制度支撑和秩序保障。就此而言,每一部法律都承担着特定的历史使命。时代背景的变化使新《海商法》承载着具有重大意义和深远影响的独特历史使命。

(一) 历史使命的转变

现行《海商法》的立法工作是在改革开放和经济体制由计划经济向市场经济过渡的背景下展开的。海上运输,尤其是国际海上运输,是以世界为舞台的。中国外贸运输业亟需与国际航运市场接轨的实际需要,决定了调整海上运输关系的国内立法必须与国际海事条约和国际航运惯例紧密衔接。因此,通过海商法制度实现与国际接轨、促进海上运输和经济贸易的发展是现行《海商法》立法的首要使命。对此,时任全国人大常委会法工委副主任邬福肇进行了很好的诠释:“这部《海商法》的制定有一个总的指导思想,……这部法律是一部涉外性很强的法律,所以各方面的规定都应同国际上通行的做法保持一致。……海商法的起草、修改及最后的制定自始至终都注意到尽可能地与国际上通行的做法保持一致。”^⑤

在制度设计层面,无论是体系架构还是具体条款,现行《海商法》均紧密契合与国际接轨的历史使命:“海上旅客运输合同”章、“船舶碰撞”章、“海难救助”章和“海事赔偿责任限制”章完全借鉴了《1974 年海上旅客及其行李运输雅典公约》(简称《1974 年雅典公约》)、《1910 年统一船舶碰撞某些法律规定的国际公约》、《1989 年国际救助公约》和《1976 年海事赔偿责任限制公约》(简称《1976 年责任限制公约》);“船舶”章中的“船舶抵押权”节、“船舶优先权”节借鉴了《1967 年统一海事优先权及抵押权的若干规定的国际公约》;“海上货物运输合同”章以《海牙-维斯比规则》为基础,适当借鉴了《汉堡规则》的部分内容;“共同海

^① 参见司玉琢、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。

^② 参见傅廷中:《论我国〈海商法〉修改的基本原则与思路》,载《现代法学》2006 年第 5 期,第 150-156 页;吴焕宁:《我国〈海商法〉修订引发的思考》,载陈安主编:《国际经济法学刊》第 14 卷第 3 期,北京大学出版社 2007 年版,第 316-340 页;张永坚:《反思修改中国〈海商法〉之努力》,载《中国海商法研究》2013 年第 3 期,第 14-23 页;尹东年:《保持〈海商法〉的延续性和稳定性》,载《中国远洋海运》2019 年第 12 期,第 41 页。

^③ 参见单红军、朱作贤:《新〈海商法〉是对我国海商法制度的重塑——为我国航运业高质量发展提供坚实制度保障》,载《中国航海》2025 年第 4 期,第 2 页。

^④ Lyndon B. Johnson, *Remarks to the Delegates to the Conference on World Peace Through Law*, The American Presidency Project, <https://www.presidency.ucsb.edu/documents/remarks-the-delegates-the-conference-world-peace-through-law>.

^⑤ 邬福肇:《努力学习,认真贯彻〈海商法〉》,载交通部政策法规司、交通部交通法律事务中心编:《〈海商法〉学习必读》,人民交通出版社 1993 年版,第 14 页。

损”章参照了《1974年约克-安特卫普规则》;“船舶租用合同”章、“海上拖航合同”章和“海上保险合同”章参照了当时具有广泛影响的格式合同内容或国际通行的实践做法。在现行《海商法》施行的三十余年间,中国航运及国际贸易事业取得了举世瞩目的成就,这表明现行《海商法》很好地完成了其肩负的历史使命。

如前所述,此次修法工作始于2017年,当时中国所处的历史方位已经发生了根本性变化。2017年10月18日,党的十九大报告明确提出:“经过长期努力,中国特色社会主义进入了新时代,这是我国发展新的历史方位。”^①当前,中国社会主义市场经济体制已经完全确立,经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段,供给侧结构性改革取得突破性进展,经济结构转型升级基本实现,与之匹配的军事、科技、外交、文化、教育、体育等硬实力和软实力得到质的提升。从国际影响力层面看,中国日益走向世界舞台的中央,正不断地为世界贡献中国智慧和方案。相应地,新《海商法》承载的历史使命也必然会发生转变。

在新《海商法》获得通过的十四届全国人大常委会第十八次会议上,全国人大常委会委员长赵乐际明确指出:“修订海商法,健全具有中国特色、顺应国际趋势的海商法律制度,促进海上运输和经济贸易高质量发展,更好适应高水平对外开放、畅通国内国际双循环的需要。”^②因此,新《海商法》所承载的历史使命已经转变为:通过健全具有中国特色与顺应国际趋势二者并重的法律制度,促进海上运输和经济贸易的高质量发展及高水平对外开放。其中,高质量发展和高水平对外开放是新历史使命的关键所在。这就要求海商法制度不能再对国际规则简单地奉行“拿来主义”,而应结合中国具体国情深度审视相关国际做法的形成历史、作用与价值,既要继续坚持符合中国利益、有利于海上运输与经济贸易高质量发展的国际做法,又要勇于舍弃不符合中国利益的、落后的旧做法,更要敢于构建符合中国利益且具有制度引领力的新规则。历经三十余年的航运实践与司法实践的洗礼,海商法从大规模移植国际规则转向基于中国经验的本土化构建,并开始重视向外传播中国海商法制度及提高中国法律的域外影响力,这是新《海商法》肩负起促进中国海上运输和经济贸易高质量发展与高水平对外开放的新历史使命的现实基础。

当然,为契合国际商业活动的基本要求,作为涉外法律的海商法仍然葆有较强的与国际接轨的制度诉求,但不宜再将此诉求界定为修法的总体指导思想。比如,在学界有“半部《海商法》”之称的“海上货物运输合同”章在修改时并没有拘泥于目前已经生效的国际海上货物运输公约,而是适当考虑了中国港口高质量发展的现实需求,典型例证是对“实际承运人”定义的修改参考借鉴了尚未生效的《鹿特丹规则》中的“海运履约方”的相关规定。再如,为了增强中国的制度性话语权,在坚持涉外合同准据法的确定原则上以当事人意思自治和最密切联系为依据的前提下,新《海商法》在“涉外关系的法律适用”章的第295条第2款作出例外性规定,即装货港或者卸货港位于中华人民共和国境内的国际海上货物运输合同,强制适用新《海商法》“海上货物运输合同”章的规定。可以预见,随着中国航运和国际贸易影响力的日益增强,新《海商法》“海上货物运输合同”章所创设的、具有鲜明中国特色的、融合《海牙-维斯比规则》《汉堡规则》《鹿特丹规则》三部国际海上货物运输公约的“混合制度”必将深刻影响全球航运和贸易市场。

(二)新《海商法》第1条是对新历史使命的集中呈现

在单行法律的第1条设置专门的立法宗旨条款是中国行之有效的惯例,在立法实践中具有相当的稳定性。^③新《海商法》第1条对原条文进行了与时俱进的修改与完善,明确了新时代背景下《海商法》的立法宗旨,展现了该法所承载历史使命的转变。现行《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,促进海上运输和经济贸易的发展,制定本法。”新《海商法》第1条修改为:“为了调整海上运输关系、船舶关系,保护当事人各方的合法权益,加强海洋生态环境保护,促进海上运输和经济贸易高质量发展,制定本法。”在修法工作开展之初的交通运输部起草阶段,多数观点认为,现行《海商法》第1条的立法宗旨条款事关重大,不宜轻易更动;直至司法部审核阶段后期,各章节具体条文的修订已经基本成型,重新检视现行《海商法》第1条,才发现该条规定已经不能完全反映《海商法》的根本目标、基本特色和价

^① 习近平:《决胜全面建成小康社会 夺取新时代中国特色社会主义伟大胜利——在中国共产党第十九次全国代表大会上的报告(2017年10月18日)》,载《人民日报》2017年10月28日,第2版。

^② 赵乐际:《在十四届全国人大常委会第十八次会议上的讲话》,载《中国人大》2025年第21期,第11-12页。

^③ 除《海商法》之外,商法领域的相关条款还包括《中华人民共和国公司法》第1条、《中华人民共和国证券法》第1条、《中华人民共和国保险法》(简称《保险法》)第1条、《中华人民共和国合伙企业法》第1条、《中华人民共和国企业国有资产法》第1条等。

值内核,随即才根据修订稿分则部分的具体规定对该条进行修改完善。^①《海商法》第 1 条的修改可谓画龙点睛之笔,充分展示了《海商法》新的历史使命。该条的修改重点体现在第 1 条的后半句,将现行《海商法》促进海上运输和经济贸易的“发展”修改为“高质量发展”,并新增了“加强海洋生态环境保护”。党的二十大报告明确提出:“高质量发展是全面建设社会主义现代化国家的首要任务。”^②法律作为上层建筑的重要组成部分,保障经济高质量发展是此次修法的题中之义。新《海商法》第 1 条充分体现了该法力求促进中国海上运输和经济贸易高质量发展的目标。党的二十大报告同时指出:“推动经济社会发展绿色化、低碳化是实现高质量发展的关键环节。”^③把“加强海洋生态环境保护”增列为新《海商法》的立法宗旨,不仅是中国当前推进生态文明建设的必由之路,而且是中国航运经济高质量发展的必然要求。

在法律适用上,新《海商法》第 1 条具有引致功能,即为符合此种立法目的和价值的其他公法规定介入并规范《海商法》的调整对象铺设了管道。^④由于海上活动具有纵横交错的属性且海上风险具有特殊性,涉海法律体系除了《海商法》这一民商事立法之外,还包括《中华人民共和国海洋环境保护法》^⑤、《中华人民共和国海上交通安全法》等公法类法律。经由第 1 条立法目的铺设的管道,此类规范可以跨越公法管制与私法自治之间的理论区隔与价值张力,^⑥以私法关系接轨公法规定,从而在绿色航运、海洋环境保护和海洋经济高质量发展中实现公私法的双轨运转和协同治理。另外,第 1 条作为统领整部法律的宗旨性条款,也会对《海商法》中其他条文的理解与适用产生影响。例如,根据新《海商法》第 307 条(现行《海商法》第 268 条)第 2 款第 2 句,国际惯例在不违反中国“公共利益”的情况下,可以作为除法律、国际公约之外的“备用性”法源。^⑦但是,司法实践中对“公共利益”含义的解释并不特别明确。一般认为,“公共利益”的内涵应当包括一国国内的基本制度、基本政策、基本原则和社会公共利益的法律秩序和道德秩序,^⑧但此种列举式界定尚不足以使此种“一般条款”得以具体化,仍然需要在个案的适用中进一步解释和展开。^⑨因此,新《海商法》第 1 条规定的“加强海洋生态环境保护,促进海上运输和经济贸易高质量发展”可以视为“公共利益”在海商法领域适用的具体化表现,不符合这一规定要求的国际惯例有悖于中国的公共利益,不应作为法源适用。

(三) 新《海商法》承载新历史使命的具体条款

新《海商法》的许多内容都能反映出促进海上运输和经济贸易高质量发展的新历史使命。习近平总书记指出:“高质量发展,……是创新成为第一动力、协调成为内生特点、绿色成为普遍形态、开放成为必由之路、共享成为根本目的的发展。”^⑩这五个方面亦构成了海上运输和经济贸易高质量发展的基本内涵。比如,为鼓励航运数字化的创新发展,新《海商法》“海上货物运输合同”章新增了“电子运输记录”节,使该法对航运数字化的引领走在世界其他国家海商立法的前列;为了更好地协调国内国际两个市场、畅通国内国际双循环,新《海商法》“海上货物运输合同”章实现了国内海上货物运输与国际海上货物运输法律规则的适度统一;为了实现高水平的对外开放,新《海商法》全面完善了“涉外关系的法律适用”章的条文设计。

就加强海洋生态环境保护的历史使命而言,新《海商法》若干章节的具体规定与“总则”章第 1 条相互呼应,使整部法律得以形成一种从原则到规则的体系化规范群。首先,在参考中国已经加入的《1992 年国际船舶油污损害民事责任公约》(简称《1992 年油污民事责任公约》)、《2001 年国际燃油污染损害民事责任公

^① 参见单红军、朱作贤:《新〈海商法〉是对我国海商法制度的重塑——为我国航运业高质量发展提供坚实制度保障》,载《中国航海》2025 年第 4 期,第 2 页。

^② 习近平:《高举中国特色社会主义伟大旗帜 为全面建设社会主义现代化国家而团结奋斗——在中国共产党第二十次全国代表大会上的报告(2022 年 10 月 16 日)》,载《人民日报》2022 年 10 月 26 日,第 3 版。

^③ 习近平:《高举中国特色社会主义伟大旗帜 为全面建设社会主义现代化国家而团结奋斗——在中国共产党第二十次全国代表大会上的报告(2022 年 10 月 16 日)》,载《人民日报》2022 年 10 月 26 日,第 4 版。

^④ 参见雷磊:《重构“法的渊源”范畴》,载《中国社会科学》2021 年第 6 期,第 150-151 页。

^⑤ 2026 年 3 月 12 日,十四届全国人大第四次会议表决通过了《中华人民共和国生态环境法典》(简称《生态环境法典》)。《生态环境法典》自 2026 年 8 月 15 日起施行,《中华人民共和国海洋环境保护法》同时废止。届时,中国海洋生态环境保护的相关事项将由《生态环境法典》的相关规定予以规制。

^⑥ 参见傅廷中:《国际视野内海事公法和私法的分隔与聚合》,载《清华法学》2021 年第 6 期,第 201-202 页。

^⑦ 此处的“法源”是指以法的适用为视角,对司法裁判具有法律拘束力的规范基础。

^⑧ 参见傅廷中:《国际海事惯例的适用之反思》,载《社会科学辑刊》2020 年第 5 期,第 111 页。

^⑨ 参见[德]托马斯·M.J.默勒斯:《法学方法论》(第 4 版),杜志浩译,北京大学出版社 2022 年版,第 421-422 页。

^⑩ 习近平:《开创我国高质量发展新局面》,载《求是》2024 年第 12 期,第 6 页。

约》(简称《2001年燃油公约》)的相关规定及中国海事司法审判经验的基础上,专门增设了“船舶油污损害责任”章,作为该法第十二章。其次,新《海商法》还在船长职责(第37条)、船长弃船时的义务(第40条)、强制性救助义务范围(第180条)、救助方的义务(第186条)、被救助方的义务(第187条)、特别补偿(第191条)、人命救助者救助款项请求权(第194条)、共同海损范围(第202条)等方面对海洋生态环境保护作出进一步的具体规定,这些条文充分彰显了新《海商法》第1条所蕴含的绿色发展新理念、新要求。

三、新《海商法》制度设计的鲜明时代特征

19世纪兴盛一时的历史法学派认为,任何现行法与其产生的历史及时代的社会、经济、精神、文化和政治的潮流紧密相关,任何法律制度均是特定共同体文化不可分割的组成部分。^①以《法国民法典》和《德国民法典》为例,二者均为举世闻名的民法典,但因制定于不同历史时期,二者呈现出迥然相异的制度特征。前者诞生于1804年,正值法国大革命后资本主义兴起的初期,法典起草者深受革命热情的影响,因此其强调个人自由、私有财产神圣和契约自由;而后者于1900年正式施行,处于垄断资本主义发展阶段,因此其更加注重法律的系统性、抽象性和对社会利益的平衡,被誉为“优良的法律计算机”。^②然而,法律史学者注意到了海商法呈现出与民法不同的特性,即海商法具有异乎寻常的稳定性。^③国际贸易实践中,国际商事法规则的变动不居会影响当事人的预期并产生额外的交易成本,故而,海商法规则的确具有较为长期的稳定性。然而,随着时代的发展,海商法中的某些旧制度必然会因应时代的发展而发生变化甚至消亡,而某些新制度也会应运而生。恰如美国学者罗斯科·庞德(Roscoe Pound)所言:“法律必须稳定,但又不能静止不变。”^④

时至今日,中国所处的时代图景与三十余年前不可同日而语。从生产力发展水平上看,随着大数据、人工智能等新技术的加速迭代,中国已经迈入“数智化”时代,数字化、网络化、智能化三者呈现深度融合的新形态。从人与自然的关系上看,中国经历从被动适应到主动改造再到协调发展的不同阶段,环境保护政策被提高到前所未有的高度。生态文明建设已成为关系中华民族永续发展的根本大计。^⑤从国际形势上看,当今世界正经历百年未有之大变局,单边主义盛行,来自外部的打压遏制给中国发展带来了前所未有的挑战。上述时代特征已为新《海商法》的制度设计打下深刻的时代烙印。比如,为适应全球航运数字化的发展浪潮,新《海商法》“海上货物运输合同”章新增了“电子运输记录”节;为规范邮轮旅游新业态下当事人之间的民事权利义务关系,新《海商法》第105条将“海上旅客运输合同”的定义修改为“承运人以客轮、邮轮等适合的船舶经海路运输旅客及行李,由旅客支付票款的合同”,从而使传统海上旅客运输合同法规则可以适用于邮轮运输中产生的民事法律关系;为保障中国船舶融资租赁业的健康发展,新《海商法》第8条第2款关于出租人所有权的规定充分体现了融资租赁合同在中国现行法律体系中作为“非典型担保合同”的本质属性。具体而言,新《海商法》在航运数字化、航运绿色化及航运反制方面的制度设计所彰显的时代特征如下。

(一) 构建了调整电子运输记录的制度框架

随着航运数字化的高速发展,市场主体对于电子提单接受程度不断提高,许多从事国际运输的船公司、港口、银行和保险公司开始大量采用电子提单。^⑥海运提单电子化的推广要求法律作出因应发展,而这是现行《海商法》起草时所不具备的客观条件。从国际层面看,新加坡于2021年颁布了《电子交易(修正案)法》,该法案是对《联合国国际贸易法委员会电子可转让记录示范法》(简称《电子可转让记录示范法》)的国内立法转化,其适用范围为包括提单在内的“可转让单证或文书”;英国也于2023年颁布《电子贸易单证法》,该法的基本内容也与《电子可转让记录示范法》的规范体系保持一致。^⑦新《海商法》“海上货物运输合同”章在参考《电子可转让记录示范法》及《鹿特丹规则》的基础上,增设“电子运输记录”节作为该章的第五

① 参见[德]伯恩·魏德士:《法理学》,丁晓春、吴越译,法律出版社2013年版,第202-203页。

② 参见[德]茨威格特、克茨:《比较法总论》(上),潘汉典、米健等译,中国法制出版社2017年版,第271页。

③ 参见[美]约翰·H.威格摩尔:《世界法系概览》(第2版),何勤华、李秀清等译,上海人民出版社2021年版,第520-521页。

④ [美]罗斯科·庞德:《法律史解释》,邓正来译,商务印书馆2013年版,第4页。

⑤ 参见《深刻认识加强生态文明建设的重大意义》,载《人民日报》2018年5月20日,第1版。

⑥ 2025年2月,国际保赔协会集团发布公告,自公告之日起,电子平台在满足条件时可以获得批准。See IG Approved Electronic Bill of Lading Systems, IGP&I, <https://www.igpandi.org/article/ig-approved-electronic-bill-of-lading-systems>.

⑦ See David Foxton & Howard Bennett, et al., *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading* (25th ed), Sweet & Maxwell, 2024, para.5-007.

节。该节共有5个条文,明确了电子运输记录的定义与法律效力,确立了功能等同原则和非歧视原则,并规范了电子运输记录的签发、使用与转换的基本条件及记载内容。该节规定的出台标志着中国海上货物运输合同法正式迈入“纸质与数字并存”的新阶段。概括而言,其重大意义至少包括如下两个方面。

第一,新《海商法》的专门规定和制度创新为航运经济的数字化和高质量发展提供了基本制度保障。众所周知,提单是重要的运输单证与贸易单证,被英美法国家形象地喻为“打开海上浮动仓库的钥匙”。^①但是,电子提单等数字化运输单证的法律地位并没有得到中国法律的明确承认,导致实践中存在效力认定不清、司法裁判依据不足等突出问题。^②新《海商法》的规定从根本上填补了长期以来制约运输单证数字化发展的法律空白,有助于电子提单的规范化使用。

第二,新《海商法》的制度创新有助于增强中国物流供应链的韧性与行业竞争力,降低国际货物贸易的物流成本。电子运输记录可实现瞬时传输与交付,能够有效缓解长期困扰航运实践的“货等单”难题,有助于加速货物周转与资金回收,降低各交易方的成本。同时,通过利用区块链等技术手段,能够构建更具公信力的信赖机制,有效防范单证伪造、篡改等纸质提单时代屡禁不止的海运欺诈风险,^③提升中国物流供应链的安全水平。

(二) 填补了航运绿色发展的私法制度空白

绿色发展是新时代中国实现高质量发展的关键环节,也是新时代航运业高质量发展的重要命题。中国作为全球主要经济体和航运与贸易大国,目前正在积极主动推进航运业的绿色低碳转型。2023年9月,国家主席习近平在致全球可持续交通高峰论坛的贺信中指出:“建设安全、便捷、高效、绿色、经济、包容、韧性的可持续交通体系,是支撑服务经济社会高质量发展、实现‘人享其行、物畅其流’美好愿景的重要举措。”^④完善绿色航运法规政策体系是实现航运业绿色发展的重要保障。新《海商法》增设“船舶油污损害赔偿责任”章,正是从私法规制角度助推中国航运业走绿色发展之路的重要举措。

现行《海商法》未专门规定船舶油污责任,并非立法疏漏,而是有意为之。在现行《海商法》起草过程中,1982年11月的第11稿中曾单列“船舶油污损害民事责任”章,而最终的法律文本却未保留这一专章,仅在“海事赔偿责任限制”章第208条提及该章不适用于中华人民共和国参加的国际油污损害民事责任公约规定的油污损害的赔偿请求。如此规定的原因主要有二:一是20世纪80年代末起草《海商法》时,中国的船舶污染情况并不十分突出,当时的多数意见认为可以通过中国加入的《1969年国际船舶油污损害民事责任公约》解决船舶油污损害赔偿问题;二是中国当时的环境保护意识远不如今天这般强烈,相关国家环境政策的深度、广度和明确度也与现在相去甚远。2012年党的十八大以来,环境保护被提升至前所未有的高度,中国已经进入生态文明建设的新时代。于此背景之下,各界对在新《海商法》中增加“船舶油污损害责任”章迅速达成了共识。

新《海商法》的“船舶油污损害责任”章不仅参考借鉴了中国加入的相关国际公约,而且充分转化了中国的司法实践成果。全章共三节15个条文,分别从适用范围、责任主体、归责原则与免责事由、油污赔偿责任限额、责任限制基金的设立与分配、强制保险和赔偿基金等方面作出了较为完整的规定。该章的设立在规范体系和法律适用上具有三方面重要意义:一是该章是与新《海商法》第1条“加强海洋生态环境保护,促进海上运输和经济贸易高质量发展”的立法宗旨相呼应的制度设计,使新《海商法》在“原则—规则”的体系构造上更加完备与科学;二是填补了国内立法层面船舶油污损害赔偿制度缺失的体系漏洞,将国际公约中的相关制度设计引入并延展适用于国内船舶油污,从而使不具有涉外因素的国内船舶油污损害赔偿法律规则与国际规则基本一致;^⑤三是将中国司法实践中适用比较成熟的司法解释和裁判规则上升为法律,为新《海商法》生效后发生的船舶油污损害赔偿纠纷案件提供经过司法审判检验的统一裁判规则。

^① See Richard Aikens & Bichand Lord, et al., *Bills of Lading* (3th ed.), Informa Law from Routledge, 2021, p.12.

^② 参见张辉、王柳:《区块链电子提单的发展及其法律问题》,载黄进、肖永平、刘仁山主编:《中国国际私法与比较法年刊》第26卷,法律出版社2020年版,第341-342页。

^③ 参见郭瑜:《电子可转让记录立法的“单一性”难题和破解》,北京大学出版社2019年版,第120页。

^④ 《习近平向全球可持续交通高峰论坛致贺信》,载《人民日报》2023年9月26日,第1版。

^⑤ 参见单红军:《为航运的现代化治理和高质量发展保驾护航》,载《人民法院报》2026年1月26日,第2版。

针对中国司法实践中争议较大的两船过失碰撞导致一船漏油案件中非漏油方是否承担损害赔偿责任的问題,^①新《海商法》提供了较为清晰的指引。“船舶油污损害责任”章“一般规定”节第226条第1款规定:“漏油船舶的船舶所有人承担船舶油污损害赔偿责任。”第228条第1款规定:“两艘及以上船舶造成油污损害的,各船舶所有人应当对无法合理分开的损害承担连带责任。”基于文义解释和体系解释可得出如下结论:其一,在两船碰撞导致一船漏油的油污损害赔偿纠纷中,非漏油船舶一方不是油污损害赔偿的责任主体,因为仅有一船漏油时,所造成的油污损害能够合理分开,不应产生连带责任,漏油船舶的所有人是唯一的责任主体;其二,非漏油方作为油污损害赔偿法律关系下的第三人,面临的只是漏油船舶一方在承担油污赔偿责任之后依据侵权法向其提出的追偿风险。事实上,《1992年油污民事责任公约》亦有类似规定,但新《海商法》的规定使得前述的责任承担更为清晰明确。理由是,新《海商法》第226条和第228条中的“船舶”指的是该法第3条所定义的船舶,即“海船和其他海上移动式装置,但是用于军事的、政府公务的船舶和20总吨以下的小型船舶除外”,属于广义上的船舶。《1992年油污民事责任公约》中的“船舶”则是狭义上的船舶,仅指该公约调整或适用的船舶,公约的规定排除了对非该公约船舶之间发生碰撞造成油污损害情形的适用。

(三) 增设了维护中国航运和造船业利益的反制条款

当今世界百年未有之大变局加速演进,单边主义、保护主义抬头,霸权主义和强权政治威胁上升,国际经济贸易秩序面临严峻挑战。因此,新《海商法》也应当对国际局势作出必要回应。在全国人大常委会对《中华人民共和国海商法(修订草案)》进行第三次审议期间,有意见提出,为提升中国海运的国际化水平,推动海运业高质量发展,有必要增加国家支持开展国际海运合作的相关规定;还有意见提出,中国海运事业面临有关国家或者地区的打压遏制,为了给中国反制措施提供充足的法律依据,丰富法律斗争工具箱,应在《海商法》中加入反制条款。不同的意见则认为,《海商法》系民法的特别法,且《中华人民共和国国际海运条例》(简称《国际海运条例》)已经包含了反制条款,《海商法》加入此类条款不尽合理、必要性不大。

事实上,这是一个在新形势下遇到的老问题,现行《海商法》起草时对此就有过争论。当时即有在《海商法》中加入一个类似反制条款的反歧视条款的建议,具体建议案文如下:“如果外国港口、海关、移民当局或航运管理部门对中华人民共和国的航运企业、船舶或船员给予歧视待遇,中华人民共和国有关主管部门有权对该国航运企业、船舶或船员采取相应的措施。”^②然而,“由于当时过于强调海商法是民法的特别法,最终未能在《海商法》中列入反歧视条款,不利于我国在国际海运领域依法对外进行有理、有利、有节的斗争;……”^③反制条款当下被纳入新《海商法》的根本原因是国际形势的深刻变化和新《海商法》历史使命的转变。立法者们充分意识到,在当今复杂多变的国际形势下,海商法的具体制度设计也必须因时而变。一是为有力回应针对中国航运业、造船业等的非法遏制、打压或其他违反国际法的不当限制性措施,运用反制措施维护中国企业利益乃至国家利益是必不可少的。二是新《海商法》的性质定位虽然是私法,但其条文中还包含船舶国籍、沿海运输权保留、船舶登记、船员管理、船长海上人命救助义务等二十余条行政法性质的条款,增加一条具有时代特征的反制条款不会影响海商法的主要属性。三是《国际海运条例》系行政法规,法律位阶低于《海商法》,其反制条款需要上位法依据。况且,船舶建造领域的反制不属于《国际海运条例》的适用范围。故而,在《海商法》中加入反制条款可以规范整个航运领域的反制事宜,对于完善中国反制法律体系、依法采取反制措施,维护中国在海运领域和船舶建造领域的合法利益具有重大意义。

在理解新《海商法》反制条款时需要注意以下几点。其一,根据新《海商法》第308条第2款,反制措施的应对范围是“海上运输和船舶建造相关领域对中华人民共和国采取歧视性的禁止、限制或者其他类似措施”,将船舶建造相关领域的反制一并纳入本条规制范围是基于现实需求,而且符合新《海商法》第1条所界

^① 参见最高人民法院(2018)最高法民再367号民事判决书。该案的主要裁判规则可以总结为:两船过失碰撞导致的一船漏油事故,非漏油船舶一方由于存在过失,属于原《中华人民共和国侵权责任法》第68条[《中华人民共和国民法典》(简称《民法典》)第1233条]规定的“第三人”。因此,其应当根据过错程度承担相应的污染损害赔偿责任。这一裁判在实务界和学界引起一定的争议,支持的观点参见余晓汉:《船舶碰撞漏油事故中非漏油船舶的所有人过错归责相关问题辨析——“达飞佛罗里达”轮油污案再审判决内外的思考》,载《国际法研究》2023年第2期,第58-77页;反对的观点参见司玉琢、吴煦:《“谁漏油谁赔偿原则”的历史考证及其在碰撞事故中的运用》,载《中国海商法研究》2022年第1期,第3-14页。

^② 原交通部向原国务院法制局发送的《关于〈海商法〉草案有关意见的函》(交函政法字[1992]336号)。

^③ 於世成、杨召南、汪淮江编著:《海商法》,法律出版社1997年版,第21页。

定的调整范围。其二,反制措施没有采用“对等原则”的传统表述。学界通常认为,对等原则强调法律义务的相互依赖性,体现为法律原因上的对称性,其成立须具备两个基本要素:一是行为或利益的交换,一方的行为或利益以另一方的行为或利益为交换条件,二是权利与义务的同一体性或平等性,^①双方由此获取的待遇应基本相当。“行为或利益的交换”的要素在认定上不存在困难,但如何确定“权利与义务的同一体性或平等性”却是公认的法律难题。所以,各国在实践中对“权利与义务的同一体性或平等性”留有较大的弹性解释空间,并极易导致反制措施实施的恣意性。鉴于反制针对的是一国违法行为对另一国主权、安全、发展等重大利益的损害,如果反制措施和手段拘泥于形式上的“同一或平等”,则既可能违背实质公平原则,又可能无法及时有效地应对。因此,新《海商法》第 308 条第 2 款采用了“根据实际情况……采取相应的措施”的弹性化表述,为实际适用预留必要的裁量空间。其三,新《海商法》第 308 条第 2 款规定,“任何国家或者地区”对中国采取歧视性的禁止、限制或者其他类似措施的,中国可以实施反制措施的对象是“有关国家或者地区”而非“该国家或者地区”,这是为了增强反制措施的灵活性,使中国在特定情况下可对采取歧视性措施之外的其他国家或者地区实施必要的反制措施。

四、新《海商法》若干重要制度取得的新发展

本次修订以问题为导向,对现行《海商法》的制度进行了体系性和结构性完善。除了个别措辞的修改外,实质性修改的条款约有 115 条。除前文已述内容之外,新《海商法》还有若干重要制度的新发展值得关注,具体如下。

(一) 适度统一了国内和国际海上货物运输合同制度

现行《海商法》第 2 条第 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。”作出此种规定的主要原因是:当时中国国内港口之间的海上货物运输在诸多方面仍实行计划管理,不具备与国际海上货物运输法律适用相统一的条件。1992 年,《国务院法制办公室(含国务院法制局)关于〈中华人民共和国海商法(草案)的说明〉》明确指出:“从目前实际情况出发,草案规定沿海货物运输暂不适用本法,是适宜的;今后随着改革深化,沿海货物运输与国际海上货物运输实行同一制度的条件成熟时,通过立法程序,删去第二条第二款即可。”

当前,国内海上货物运输的市场化运作已比较成熟,为了更好地统筹国内和国际两个市场,将国内海上货物运输合同纳入《海商法》的调整范围这一建议在修法过程中很快形成共识。但是,在实现统一的方式和立法技术上,如是否实现完全统一、在多大范围或程度上实现统一等,却存在较大意见分歧,并非如当初设想的条件成熟时“删去第二条第二款即可”。概括而言,本次修法过程中曾先后出现过三个不同阶段的方案:第一阶段的方案是,在“海上货物运输合同”章中单列“国内水路货物运输合同”节,将其与该章的主要调整对象即“国际海上货物运输合同”并列,使二者之间实现形式上的“双轨制”,但在具体规定的内容上保持适度的统一;第二阶段的方案是,对二者完全统一适用相同的规则,即将国内海上货物运输并入现行的国际海上货物运输规则,司法部审核阶段曾采纳此种并入模式;第三阶段的方案是,国内海上货物运输尽量保持与国际海上货物运输一致的法律规定和适用,仅在部分特别条款中排除对前者的适用,或对其作出不同的特别规定。从新《海商法》具体条文来看,其仅在第 48 条适航义务、第 51 条迟延交付、第 52 条承运人免责事由的规定中,对国内海上货物运输作出了不同规定,新《海商法》实现了国内海上货物运输合同在法律适用方面的适度统一,被称之为“最小双轨制”。

在承运人的责任体系方面,新《海商法》对国内和国际海上货物运输的规定存在明显差异。在国内和国际海上货物运输业均已经完成市场化转型的今天,保持法律规定的差异并不是由于二者在经营体制和运行机制上存在差异,而是出于对中国航运业发展的现实考量。现行《海商法》“海上货物运输合同”章的规定是在主要参考借鉴《海牙-维斯比规则》、部分吸收《汉堡规则》中合理规定的基础上制定的,目的是保障中国航运企业与国外同业者在相同或相近的规则体系下竞争。^② 在现有的国际海上货物运输规则体系发生根本性

^① 参见孟梓歆:《论〈外国国家豁免法〉中对等原则的司法适用》,载《法学》2025 年第 11 期,第 181 页。

^② 参见胡正良:《海上货物运输合同法:原理、立法与实践》,法律出版社 2024 年版,第 256 页。

变革之前,中国基于客观现实和国家利益,不应舍弃或颠覆现有的航运规则体系。从比较法经验来看,日本海商法与中国海商法类似,采用的也是国内和国际海上货物运输法律适用的“双轨制”。日本法务省 2017 年《改正法律案》对《日本商法典》自 1899 年颁布以来的运输法体系进行了修改,在最大限度实现平水(类似于内河)运输、非国际上的沿海或近海运输和国际海上货物运输三种合同基本规则统一化、共通化的前提下,仍保留国际海上货物运输的部分特别法属性,特别是沿袭自《海牙-维斯比规则》的规则体系,避免对实务现状造成过大的影响。^①与现行《海商法》“海上货物运输合同”章采取承运人“不完全过错责任制”不同的是,中国国内海上货物运输合同在《民法典》下实行的是“严格责任制”。^②如果贸然对国内海上货物运输承运人的责任体系进行根本性的变更,不仅可能严重冲击国内运输市场的秩序,而且可能对国内运输市场的船舶运力、运价,乃至位于其下游的保险业、造船业的平稳运行带来较大的冲击。因此,新《海商法》“海上货物运输合同”章最终采取了“最小双轨制”方案,对国内海上货物运输实行“完全过错责任制”,即不适用航海过错和火灾免责、适航义务扩展至整个航程。这使得国内海上货物运输合同下的承运人责任既区别于适用《民法典》的一般货物运输的“严格责任制”,也区别于国际海上货物运输的“不完全过错责任制”。

在新《海商法》适度统一国内和国际海上货物运输合同制度的背景下,提单在国内海上运输和国内贸易中的使用应当受到重视。在现行《海商法》下,提单作为一种运输单证仅适用于国际海上货物运输合同,而国内海上货物运输则通常使用运单。^③新《海商法》实施之后,集合同证明、货物收据和提货凭证三项功能于一身的提单可以适用于国内海上货物运输。但是,海运提单作为确定承运人和提单持有人之间权利义务关系的依据文件,其正面记载和背面条款中的多数内容均是围绕国际海运法律规则与实践产生的,具有较强的国际性特征,许多内容并不能当然地适用于国内海上货物运输。特别是,从国际上看,业内广泛采用的标准班轮提单格式中的首要条款、承运人识别条款、光租条款、双方互有过失碰撞责任条款、新杰森条款等在合同解释、效力认定等方面已经形成了较为稳定的交易惯例和判例规则,甚至在某种程度上已经构成提单法律制度不可分割的有机组成部分。因此,尽管新《海商法》“海上货物运输合同”章的“最小双轨制”有效解决了因《国内水路货物运输规则》废止而导致的制度供给不足问题,但围绕提单流转长期形成的运行机制,特别是对提单运输的强制性规范体系在整体导入国内海上货物运输后的实际效果,仍有待业界进一步探索及司法实践检验。

(二) 港口经营人经由实际承运人概念纳入新《海商法》的调整范围

公开资料显示,2025 年中国港口货物吞吐量达 183.4 亿吨,集装箱吞吐量达 3.5 亿 TEU,^④连续多年保持全球第一。在全球港口货物、集装箱吞吐量排名前十的港口中,中国港口分别占据 8 席和 6 席。^⑤宁波舟山港突破 14 亿吨货物吞吐量,连续 17 年世界第一。^⑥上海港集装箱吞吐量突破 5 500 万 TEU,连续 16 年居世界首位。^⑦港口发展对保障中国物流供应链安全发挥了重要作用,因此,在修法时应考虑中国港口企业的合理利益诉求。

中国港口企业对本次修法工作予以高度关注,并强烈建议在“海上货物运输合同”章中对港口作业进行较为系统、全面的规定。其主要有三个诉求:一是对于港口作业导致的货物灭失、损坏等的赔偿责任,港口经营人应当享有与承运人相同的抗辩及单位责任限制的权利;二是港口经营人对于因港口作业之委托而占有的货物所享有的留置权应当与货物所有权“脱钩”;三是明确港口经营人是依据以自己的名义签订的港口作业合同或其签发的仓单交付货物,还是需要尊重承运人签发的提单所具有的权利凭证效力并依据提单交付

^① 箱井崇史『基本講義 現代海商法』(第 5 版)(成文堂,2024 年)86 頁參照。

^② 參見周江洪:《典型合同原理》,法律出版社 2023 年版,第 428 頁。

^③ 原《国内水路货物运输规则》第 58 条规定:“运单是运输合同的证明,是承运人已经接收货物的收据。”因此,除了提货凭证之外,国内海上货物运输普遍使用的运单具备提单所具有的“合同证明”和“货物收据”两项功能。

^④ 參見《2025 年港口货物、集装箱吞吐量》,載中华人民共和国交通运输部网站 2026 年 1 月 30 日, <https://xxgk.mot.gov.cn/jigou/zhghs/202601/P020260130498887936897.pdf>。

^⑤ 參見《全球货运,集装箱吞吐量前十的港口 中国分别占八席、六席》,載中青在线 2025 年 5 月 20 日, https://s.cyol.com/articles/2025-05/20/content_jpgxAxH2.html。

^⑥ 參見《宁波舟山港成为全球首个年货物吞吐量超 14 亿吨大港》,載中华人民共和国国务院办公厅网站 2026 年 1 月 5 日, http://www.scio.gov.cn/gxzl/ydyl_26587/jmwl_26592/jmwl_26593/202601/t20260112_945917.html。

^⑦ 參見《上海港集装箱吞吐量连续 16 年位居世界第一》,載新华网 2026 年 1 月 9 日, <https://www.xinhuanet.com/20260109/93e9e654f46041beb4e6071c7074b567/c.html>。

货物。反对港口经营人前述诉求的意见则认为,港口作业合同在性质上不属于《海商法》调整的海上货物运输合同,新《海商法》不宜对现行《海商法》未作规定的港口作业合同和港口经营人权利进行规定。

经过多轮讨论,新《海商法》通过对实际承运人定义的修改和扩展承运人的管货义务环节实现了对港口经营人第一项诉求的支持。新《海商法》第 44 条将“实际承运人”定义为“接受承运人委托或者转委托,实际履行本法第四十九条规定的全部或者部分承运人义务的人”;第 49 条将承运人管货义务扩展至“从接收到交付”区间的 9 个环节。上述两条规定使接受承运人委托或转委托从事货物接收、装载、卸载、交付等港口作业的港口经营人具备了实际承运人的法律地位,从而可以享受承运人的抗辩理由和单位责任限制,其相关的权利义务也由此实现了法定化,无须再通过援引合同条款(即喜马拉雅条款)的方式主张权利。因此,港口经营人在新《海商法》下的法律地位的稳定性和可预期性得以增强。^① 新《海商法》选择此种方法支持港口经营人第一项诉求的主要原因有二:一是该方法在法理上具有科学性与合理性,港口经营人作为实际参与货物港区作业的履行辅助人,与承运人承担相同的责任有利于避免赔偿权利人在实务中“择人行诉”;二是在符合法定条件的前提下赋予港口经营人以实际承运人的地位和权利,总体上有利于维护中国港口企业的合法权益。

应当说明的是,在煤炭、矿石等大宗散货运输中,货方当事人为控制物流成本,常利用与港口企业的长期合作关系获取优惠费率,而船方则通过航次租船合同中的船方不负责装卸、理舱、平舱条款将货物的装卸风险及责任转移给货方当事人,从而形成货方当事人与港口经营人之间的委托或转委托关系。^② 那么,依据新《海商法》的规定,港口经营人按货方委托从事港口作业等并不符合“接受承运人委托或者转委托”的法定要件。在此情形下港口经营人不属于新《海商法》下的实际承运人,无权主张享有承运人和实际承运人的法定抗辩理由和单位责任限制。

(三) 旅客人身伤亡赔偿限额和海事赔偿责任限额得到审慎提高

赔偿责任限制是集中体现海商法特殊性的一项制度,其产生、发展和演变均建立在鼓励航运业发展的公共政策基础之上。如果令船舶所有人负担无限责任,则必然影响人类利用海洋。^③ 随着人类应对海上风险能力的大幅度提升,单位赔偿责任限制和海事赔偿责任限制的总体立法趋势是不断提高其限额。在多数事故中,责任人有权享受的赔偿责任限额并不会低于受害人遭受的实际损失数额,责任限制规则经常处于“休眠”状态,仅在发生重大损失事故时发挥作用。此外,世界范围内的通货膨胀和货币贬值也是导致国际公约和国内海事立法中的赔偿责任限额不断提高的另一个重要原因。现行《海商法》生效三十余年来,中国各项事业都取得长足进步,已成为世界第二大经济体,此次修法确有必要对其规定的各种赔偿责任限额予以调整。然而,如何确定合理的责任限额是考验立法者智慧的难题。客观而言,本次修法对这个问题作出了务实处理,以相关国际公约的规定为基本参照,力求在保障权利人合法权益与促进航运业高质量发展之间取得立法政策层面的利益平衡。

第一,在海上货物运输合同的单位赔偿限额方面,新《海商法》仍然维持现行《海商法》所参照的《海牙—维斯比规则》的限额,没有参照《汉堡规则》或《鹿特丹规则》的更高限额。

第二,在海上旅客运输承运人对旅客的人身损害赔偿限额方面,现行《海商法》参照了中国参加的《1974 年海上旅客及其行李运输雅典公约的议定书》的规定,限额为 46 666 特别提款权,且该限额仅适用于国际海上旅客运输合同。中国国内沿海旅客运输承运人的赔偿责任限额则由原交通部另行规定,限额仅为 4 万元人民币。考虑到前述限额不仅远低于国际上多数国家的标准,也远远滞后于中国当前的经济发展和人均收入水平,新《海商法》第 115 条参照了《修正 1974 年海上旅客及其行李运输雅典公约的 1990 年议定书》的规定,将限额提升至 175 000 特别提款权。新《海商法》同时取消了现行《海商法》中国际与国内不同限额标准的“双轨制”做法,从根本上解决了司法实践中因二者适用不同的限额标准所导致的“同命不同价”问题。

^① 参见司玉琢、吴煦:《港口经营人纳入〈海商法〉的路径:以实际承运人制度为视角的再审视》,载《中国海商法研究》2025 年第 4 期,第 12 页。

^② See Julian Cooke & Timothy Young, et al., *Voyage Charters* (5th ed.), Informa Law from Routledge, 2022, para.14.36.

^③ See Dennis J. Stone, *The Limitation of Liability of Act: Time to Abandon Ship?*, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol.32:317, p.320-321 (2001).

第三,在海事赔偿责任限制的限额方面,现行《海商法》的海事赔偿责任限额参照了《1976 年责任限制公约》的规定。在当前的经济水平下,该限额已经无法较好地平衡各方利益,特别是涉及燃油污染损害的情况。根据《1976 年责任限制公约》《2001 年燃油公约》及中国相关司法解释,针对船舶燃油污染损害的赔偿没有独立的赔偿限额,而是与其他限制性债权共同享有《1976 年责任限制公约》的责任限额。^①因此,在船舶燃油损害没有独立限额和缺乏二次基金补偿的情况下,过低的责任限额极不利于油污事故发生后对海洋环境损害的修复和保护。对中国相关司法案例的检索和样本分析表明,按照现行《海商法》所确立的限额标准,油污损害获赔比例低于 50% 的案件占绝大多数,部分案件的获赔比例甚至低于 20%,与事故所造成的油污损害实际损失相去甚远。如依据《〈1976 年海事赔偿责任限制公约〉1996 年议定书》的限额标准,且实行国内和国际船舶限额“双轨制”的情况下,受害方获得全额赔偿的比例可达 65.52%,基本能够满足中国的实践所需。^②有鉴于此,新《海商法》没有借鉴《〈1976 年海事赔偿责任限制公约〉1996 年议定书》2012 年修正案,直接将限额提高至目前的国际最高标准,即根据船舶吨位计算至《1976 年责任限制公约》限额的 2.6—9 倍,而是参照《〈1976 年海事赔偿责任限制公约〉1996 年议定书》的标准,将限额提高至现行《海商法》限额的 1.5—2.4 倍。

总之,新《海商法》在综合考量加强对海事事故受害者权益(特别是人身权益)保护、航运企业的偿付能力和企业参与国际竞争等相关因素的基础上,对现行《海商法》规定的各种赔偿责任限额作出了审慎修改。

(四) 船舶物权制度实现与《民法典》相关制度的体系衔接

不同国家、法系之间的物权制度因历史、文化、法律传统等因素存在较大差异,尽管国际社会对此作出了不懈努力,并先后制定了三个船舶优先权和抵押方面的公约,^③但与海商法的其他制度相比,船舶物权制度的国际统一性仍然不尽如人意。因此,本次《海商法》“船舶”章修改的重点不是与国际接轨,而是如何实现与《民法典》规定的一般法物权制度之间的体系衔接。除了具有浓厚海商法特色的船舶优先权之外,海商法的船舶所有权、船舶抵押权、船舶留置权等船舶物权与一般法物权在规范原理上并无本质差别。因此,本次修改主要是使船舶物权制度尽量与《民法典》保持一致,并积极回应实践的需求。概括而言,比较重要的修改主要体现在以下几个方面。

第一,将船舶所有权变动的“取得、转让和消灭”(现行《海商法》第 9 条)与船舶抵押权的“设定”(现行《海商法》第 13 条)统一表述为“设立、变更、转让和消灭”,将“未经登记的,不得对抗第三人”修改为“未经登记,不得对抗善意第三人”。修改后的条文不仅与《民法典》相协调,而且在表达上更为规范。

第二,按照《民法典》对抵押权的规定模式,修改了现行《海商法》第 11 条对船舶抵押权的定义,将原文中“依法拍卖”的权利实现方式,调整为“在债务人不履行到期债务或者发生当事人约定的实现抵押权情形时,依法享有的就该船舶优先受偿的权利”,突出船舶抵押权优先受偿的担保物权属性。将船舶抵押权的界定与船舶抵押权的实现方式分离,可以避免此前对船舶抵押权实现方式的争议,便于《民法典》第 410 条第 1 款适用于船舶抵押权。^④

第三,将现行《海商法》第 17 条中“未经抵押权人同意,抵押人不得将被抵押船舶转让给他人”修改为“抵押人可以转让抵押船舶。当事人另有约定的,按照其约定”。鉴于现行《海商法》第 17 条制定于原则上限制抵押财产转让的民事立法背景下,且《民法典》第 406 条对此已作修改,为与《民法典》第 406 条“促进物尽其用、兼顾各方权益”的立法精神保持一致,^⑤新《海商法》对抵押船舶转让的规定采用了《民法典》的规定方式,允许抵押船舶自由转让,但是当事人可以通过约定禁止或限制转让抵押船舶。^⑥

第四,根据《民法典》第 414 条第 1 款第 1 项以“抵押权登记先后确定其受偿顺序”的一般性规定,新《海

^① 参见司玉琢:《海事赔偿责任限制优先适用原则研究——兼论海事赔偿责任限制权利之属性》,载《中国海商法研究》2011 年第 2 期,第 4 页。

^② 参见何丽新、王沛锐:《论“海事赔偿责任限制”章节修订中的三大问题》,载《中国海商法研究》2019 年第 1 期,第 25 页。

^③ 三个公约分别为:《1926 年统一船舶优先权和抵押权若干规定的国际公约》《1967 年统一船舶优先权和抵押权若干规定的国际公约》《1993 年船舶优先权和抵押权国际公约》。

^④ 《民法典》第 410 条第 1 款规定:“债务人不履行到期债务或者发生当事人约定的实现抵押权的情形,抵押权人可以与抵押人协议以抵押财产折价或者以拍卖、变卖该抵押财产所得的价款优先受偿。协议损害其他债权人利益的,其他债权人可以请求人民法院撤销该协议。”

^⑤ 参见黄薇主编:《中华人民共和国民法典释义》(上),法律出版社 2020 年版,第 785 页。

^⑥ 参见高圣平:《民法典担保制度体系研究》,中国人民大学出版社 2023 年版,第 244 页。

商法》删除了现行《海商法》第19条第2款“同日登记的抵押权,按照同一顺序受偿”的表述,船舶抵押权亦按照登记时间的先后顺序受偿。

第五,针对行业对保护船舶融资租赁健康发展的制度诉求,新《海商法》第8条新增“船舶融资租赁合同出租人的所有权”的规定。该规定融合了《民法典》关于融资租赁合同的第745条和第752条的规定,明确了船舶融资租赁合同出租人的所有权登记对抗效力和承租人不履行支付租金义务时出租人“请求支付全部租金”或“解除船舶融资租赁合同并收回融资租赁船舶”的“择一式”救济路径。

第六,针对建造中船舶所有权的制度缺失,在“船舶所有权”节中新增第10条:“建造中的船舶的所有权,当事人对其归属有约定的,按照约定;没有约定或约定不明确的,归造船人所有。”造船实践中,建造中船舶所有权的归属大多通过标准合同文本作出明确约定。因此,新《海商法》第10条充分尊重当事人的意思自治,确立了建造中船舶所有权归属遵循约定优先原则,只有在当事人没有约定或者约定不明确的例外情况下,建造中船舶的所有权方归属于造船人。

(五) 海上保险合同制度得到重塑

新《海商法》“海上保险合同”章不是对现行《海商法》相应章节的简单修改完善,而是一次重塑,具体分述如下。

第一,改革了海上保险保证制度。在历史上,以英国法为代表的海上保险保证制度被喻为保险人手中的一张“王牌”,被保险人违反保证义务将引发对其极端不利的法律后果。根据现行《海商法》第235条和最高人民法院的相关司法解释,保险人有权主张保险合同自被保险人违反保证条款之日解除,即一旦违反保证条款,不论保险事故的发生与违反保证条款之间是否有因果关系,也不论保险事故是否发生在被保险人已经纠正了违反保证条款的行为之后,保险人均有权主张解除合同并不承担保险赔偿责任。保证义务的严苛性在海上保险业发展初期与巨大的海上风险是相适应的。然而,随着保险业的日益壮大,保证义务的严苛性已饱受诟病。本次对“海上保险合同”章的修改顺应了国际立法趋势,弱化了违反保证条款的过于严厉的法律后果。新《海商法》第261条第3款规定,如果被保险人能够证明其违反保证条款对海上保险事故的发生没有影响或者海上保险事故发生在被保险人已纠正违反保证条款的行为之后,则保险人虽然可以主张解除合同,但应当继续承担保险赔偿责任。

第二,重构了保险人对于海上保险合同的说明义务。新《海商法》第249条新增了保险人“被动说明义务”的规定,即海上保险合同采用保险人提供的格式条款,对于保险合同中免除或者减轻保险人责任等与被保险人有重大利害关系的条款,在被保险人提出要求的情况下,保险人对该条款应当予以明确说明。新增该条款的主要原因是《保险法》第17条规定,保险人对格式条款中免除保险人责任的条款应主动完成明确说明义务,否则该条款无效。在海事司法实践中,基于“特别法没有规定的,适用一般法的规定”的法律适用原则,如果《海商法》不对保险人的说明义务进行规定,海上保险合同中保险人的说明义务亦应适用《保险法》第17条的规定。在海上保险中要求保险人负担此种主动说明义务并不合理:其一,海上保险中的被保险人大多是长期从事船舶营运的船东、船舶经营人,或者熟悉国际贸易事务的进出口贸易商、生产商,与保险人之间的专业性差距远不如消费者保险合同中那般悬殊,因此,不宜要求保险人成为保险条款释义的“老师”;其二,鉴于海上保险的国际性特征,海上保险合同条款的统一性较高,要求海上保险人对免除保险人责任等条款作出明确说明的作用客观上十分有限,多数情况下其不过是被保险人索赔时使用的一种技巧性手段。《保险法》规定主动说明义务很大程度上是因为消费者保险属于《保险法》的调整范围,立法上需要对消费者作出特殊保护,而海上保险作为具有浓厚国际性特征的商事保险,更加注重效率原则。因此,在海上保险合同这一特别法领域没有必要照搬《保险法》的做法。

第三,完善了海上预约保险合同的法律规定。新《海商法》第257条以定义的形式明确了海上预约保险合同的法律性质,即保险人与被保险人之间为未来分批运输货物订立的一种长期保险协议,学理上称为“框架合同”,司法实务中也称为“总量合同”。在当事人没有明确约定或没有不同约定的情况下,新《海商法》预约保险合同下的每一批次运输的货物,保险人的保险责任都是自动开始的。根据新《海商法》第261条的规定,尽管被保险人有义务在每一次运输前向保险人如实申报货物的名称、数量、船名、航线、保险价值和保险金额等具体事项,但非故意的漏报、晚报或者错报,被保险人有权补报或者更正,不影响其向保险人主张保险

赔偿的权利。不过,为了避免发生被保险人为了获得更高的赔偿额而有意提高保险价值的情形,保险人有权要求按照不定值保险予以赔偿。

(六) 诉讼时效的中断事由得到扩展

新《海商法》“时效”章最大的变化当属对诉讼时效中断事由所作的修改。这一改变不是源于国际公约规定的变化,而是基于司法实践和与《民法典》衔接的需求。现行《海商法》的诉讼时效中断规定不包括“权利人向义务人提出履行请求”这一相对容易的中断事由。一般认为,现行《海商法》第267条规定的中断事由十分严格,体现的是国际商事司法中对于效率和确定性的价值追求。修法过程中,始终有观点认为,应当坚持这一严格的诉讼时效中断制度,理由是在海事司法(仲裁)实践中,权利人请求即可中断诉讼时效将带来时效计算的不确定及时效期间过于冗长的风险,继而给当事人带来额外的负担。以海上货物运输合同为例,对承运人背后的保险人和担保人而言,诉讼时效中断会导致法律争议一直存续,给保险人或担保人带来因潜在责任一直存续而无法依规结案归档、释放准备金或解除担保的问题,继而导致承运人承担额外的费用,且可能影响下一个保险期间的保险费率。但更多的意见认为,诉讼时效理论的核心在于督促权利人及时行使权利,因为法律不保护“权利上的睡眠者”,而权利人向义务人提出履行请求,表明权利人并未怠于行使权利,故而应当发生时效期间中断的效力。不将“权利人向义务人提出履行请求”这一《民法典》明确规定的中断事由纳入会造成《海商法》中的时效期间只能因提起诉讼、仲裁或扣船等中断,可能导致当事人迫于诉讼时效期间届满的压力而不得不提起诉讼,形成“逼诉”现象。新《海商法》“时效”章整体坚持短时效期间,所以应在时效中断事项上给予适当的放宽,以达到总体上的利益平衡。

需要强调的是,不能简单地以与国际做法一致为由坚持现行《海商法》时效中断的严格规定。以《海牙-维斯比规则》为代表的所谓国际做法,实际上配合了英美法的时效协议延长制度。^①中国民事立法一贯严守诉讼时效的强制性,且诉讼时效的公益定位传统仍然极其强大,对此学界与实务界均有高度共识。^②如果借鉴英美法做法,在坚持现行《海商法》时效中断规定的同时,引入时效协议延长制度,则必然会与中国既有法律制度与司法实践产生较大的体系摩擦。

综上,新《海商法》在维持短时效期间且不引入时效协议延长制度的基础上适当增加诉讼时效中断事由,是一项具有中国特色的制度设计,由此形成的“短时效—宽松的中断事由—严守强制性”的逻辑体系和规范模式事实上兼顾了海事诉讼时效的国际性、商事性及其作为民事实体法制度与《民法典》之间的体系衔接,有助于在效率价值追求和权利人的利益保护之间形成合理平衡。

(七) 确定国际海上货物运输合同准据法的意思自治原则受到限制

相较于现行《海商法》,新《海商法》“涉外关系的法律适用”章得到了全面完善,是中国统筹推进国内法治和涉外法治的一次具有里程碑意义的立法成果。在该章11个条文中,第295条第2款尤为重要,对维护中国作为贸易大国的合法权益具有重要的指向性意义。第295条第2款规定:“装货港或者卸货港位于中华人民共和国境内的国际海上货物运输合同,适用本法第四章的规定。”在修法过程中,是否加入这样一条强制适用法律规范一直是争议的焦点,在全国人大常委会审议阶段还为此作过进一步的调研。反对意见主要是担心强制适用可能有悖于国际商事合同准据法确定规则中的当事人意思自治原则。^③事实上,此种反对意见缺乏充分依据。众所周知,考虑到提单预先印制的准据法选择条款具有较强的格式条款属性,且班轮运输中船货双方谈判能力具有显著的不对等性,因此,《海商法》“海上货物运输合同”章参考国际海上货物运输公约的通常做法,从实体法层面规定了具有强制适用性质的承运人责任体系。此种“不允许当事人自由约定”的理由同样应当适用于合同准据法的确定,故当事人之间关于国际海上货物运输合同准据法选择的合同自由亦应受到一定的限制,否则,新《海商法》的强制性实体规范极易被架空。新《海商法》增设强制适用规则的另一个重要理由是,在不背离冲突规范基本准则的基础上,增强中国海商法在国际海上运输及对外

^① 参见向明华:《中国海事诉讼时效“中断难”法律问题研究——兼析〈海商法(修订征求意见稿)〉相应改革方案》,载《法学杂志》2020年第8期,第64页。

^② 参见霍海红:《诉讼时效的实体与程序》,北京大学出版社2025年版,第354-355页。

^③ 例如,欧盟关于确定合同之债准据法的规范性文件《罗马I规则》第3条第1款第1句、《中华人民共和国涉外民事关系法律适用法》第41条第1句均规定合同之债的准据法原则上应当依据当事人意思自治确定。

贸易领域的制度性话语权。

五、结语

新《海商法》的出台,标志着围绕《海商法》的研究应当从立法论转向解释论。法律非经解释不得适用,新《海商法》只有通过解释才能与具体的案件事实发生连接,从而使纸面法律付诸实践。目前,中国已经成为世界上海事审判体系最完整、案件数量最多、案件类型最丰富的海事审判大国。根据最高人民法院的统计,中国海事法院的年收案量从 1984 年的 18 件增至 2024 年的 3.44 万件。^① 这些案例不仅应当是新《海商法》及其他相关法律解释论研究的本土资源,更是建构中国海商法自主知识体系的丰富素材。此次修法中涌现的制度性创新,实质上是对现行《海商法》施行三十余年来中国海事司法审判与航运实践经验的萃取和升华。在现行《海商法》已经系统性引入国际规则的基础上,新《海商法》力求以中国方案和中国智慧对原有法律制度进行再塑造,以积极回应国际经贸领域的百年未有之大变局。新《海商法》的部分制度设计表明,中国已经在行业法律领域有意识地塑造制度性话语权,中国海商法已经开启从“引进来”到“走出去”的新航程。

The Historical Mission, Contemporary Characteristics, and Major Institutional Developments of New Chinese Maritime Code

SHAN Hongjun, ZHU Zuoxian

(Law School, Dalian Maritime University, Dalian 116026, China)

Abstract: The promulgation of new Chinese Maritime Code (CMC) in 2025 marks a milestone in the development of China's maritime rule of law and its foreign-related legal system. The principal historical mission of new CMC lies in promoting high-quality development of maritime transport and economic and trade, as well as a high level of opening-up, by establishing a maritime legal regime that both embodies Chinese characteristics and aligns with international trends. The key institutional designs of new CMC bear distinct features of the current era, particularly in the areas of shipping digitalization, green shipping, and shipping countermeasures. Other significant institutional developments mainly include: the moderate unification of regimes governing domestic and international contracts for the carriage of goods by sea; the incorporation of port operators into the scope of new CMC through the concept of the "actual carrier"; the prudent increase in the limits of liability for passengers' personal injury the limits of liability for maritime claims; the systematic alignment of the ship property rights regime with the relevant provisions of Civil Code; the restructuring of legal rules on marine insurance contracts; the expansion of grounds for the interruption of limitation periods; and the restriction on the principle of party autonomy in determining applicable law of contracts for the international carriage of goods by sea. New CMC represents a localized reconstruction that embodies Chinese wisdom and Chinese elements, signaling that China's maritime law has embarked on a new voyage from "bringing in" to "going global".

Key words: revision of CMC; high-quality development; green shipping; shipping digitalization; shipping countermeasures; localized reconstruction

^① 参见张军:《最高人民法院关于人民法院海事审判工作情况的报告——2025 年 10 月 26 日在第十四届全国人民代表大会常务委员会第十八次会议上》,载中国人大网 2025 年 11 月 13 日, http://www.npc.gov.cn/npc/c2/c30834/202511/t20251113_449522.html。