

文章编号: 1000-4653(2025)04-0001-06

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

单红军, 朱作贤

(大连海事大学法学院, 辽宁大连 116000)

摘要: 首先, 简要梳理了我国《海商法》首次进行全面系统性修订的背景与历程; 其次, 在阐释新《海商法》所承载的新时代历史使命的基础上, 以对我国航运业高质量发展提供坚实制度保障为视角, 重点分析新法的七大制度发展: 统一国内与国际海上货物运输规则、确立电子运输记录法律地位、赋予符合特定条件的港口经营人以实际承运人地位、审慎提高海事赔偿责任限额、明确船舶融资租赁的担保属性、完善海上保险规则以及引入反制条款; 最后, 就新《海商法》的实施、配套规则制定及未来立法发展提出方向性思考。

关键词: 海商法修订; 航运业高质量发展; 制度重塑

中图分类号: D996.19

文献标志码: A

DOI: 10.3969/j.issn.1000-4653.2025.04.001

The new Maritime Code is the institutional reshaping of the China's maritime law: the legal system to solidly safeguard the high-quality development of the China's shipping industry

SHAN Hongjun, ZHU Zuoxian

(School of Law, Dalian Maritime University, Dalian 116000, China)

Abstract: This article firstly reviews the relevant background and process of revising China Maritime Code which is the first comprehensive and systematic revision in over thirty years. After elucidating the new historical mission of the Law in the new era, from the perspective of providing a solid legal safeguard for high-quality development of the shipping industry, it focuses on analyzing seven key institutional developments as follows: harmonizing domestic and international carriage of goods by sea rules, establishing the legal status of electronic transport records, regarding the port operators as actual carriers, prudently increasing limitation of liability amounts, clarifying the non-typical security attribute of ship finance leasing, improving the marine insurance rule system, and introducing countermeasure clauses. Finally, it proposes directional considerations regarding the implementation of new law, formulation of supporting rules, and future legislative development.

Key words: revision of Maritime Law; high-quality development of the shipping industry; institutional innovations

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通过, 新修订的《中华人民共和国海商法》(以下简称新《海商法》)正式颁布, 将于2026年5月1日起施行。此次修订是立足中华民

族伟大复兴战略全局和世界百年未有之大变局, 紧扣建设海洋强国、航运强国的时代使命, 以高水平制度规则为航运贸易健康发展提供坚实保障为目标, 在充分总结过去三十余年我国航运业高速发展的经

收稿日期: 2025-11-21

第一作者: 单红军(1968—), 男, 教授, 博士生导师, 研究方向为海商法。E-mail: shanhongjun@dlmu.edu.cn

通信作者: 朱作贤(1973—), 男, 教授, 博士生导师, 研究方向为海商法。E-mail: zhuzuoxian@dlmu.edu.cn

引用格式: 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[J]. 中国航海, 2025, 48(4): 1-6.

SHAN H J, ZHU Z X. The new Maritime Code is the institutional reshaping of the China's maritime law: the legal system to solidly safeguard the high-quality development of the China's shipping industry [J]. Navigation of China 2025, 48(4): 1-6. (in Chinese)

验和海事审判积累成果的基础上,对1993年《海商法》(以下简称原《海商法》)进行的系统性重塑。新《海商法》不仅标志着新时代中国特色航运法治理论与立法实践迈上了新的历史台阶,也标志着我国海商法的建设发展掀开了崭新的篇章,新《海商法》一定会为我国新时代航运事业的高质量发展提供不懈且强劲的法治动力。

曾有人认为,传统海商法的本质堪称一部船东权益保护法^[1],此种说法失之偏颇。公允而言,参与海上运输关系与船舶关系的各类主体的权益都得到了法律的保护。当然,应当承认的是,从法律的整体价值取向来观察,海商法作为民法的特别法其制度设计背后的确蕴含鼓励航运业发展的公共政策,这是几百年来各主要航运国家的国内法和相关国际公约一以贯之的原则。在中国特色社会主义进入新时代背景之下,本次对原《海商法》的修改因应新形势的变化改变了一些传统规则,但鼓励航运业发展的价值取向没有改变,新《海商法》实际上为航运业的未来高质量发展构建了一个更为合理、更为全面、更为充分的制度保障体系。整体而言,新《海商法》对于我国航运业的建设发展是一个重大利好。

1 《海商法》修订的历程简介

原《海商法》是于1992年11月经七届全国人大常委会第二十八次会议审议通过的,是我国继《中华人民共和国民法通则》之后最早出台的一批民商事立法之一,共计278条,是当时条文最多的法律。该法引入了众多具有私法性质的国际海事公约内容,规范内容涵盖航运实践中各类民商事法律关系,堪称一部“海运民法典”,被认为是一部适应当时国家社会主义市场经济发展需要且“最与国际接轨”的一部法律。原《海商法》实施以来,对于调整、规范海上运输关系和船舶关系,维护各方当事人合法权益,促进航运和贸易发展发挥了重要作用^[2]。但随着时代发展,航运实践中出现了许多新问题、新情况乃至新业态,国际海事公约也有新的发展变化,原《海商法》已不能完全适应实际需要,亟须修改完善。

2017年7月,原《海商法》的修改之路正式开启,具体可分为交通运输部起草阶段(2017年7月至2019年12月)、司法部审核阶段(2020年1月至2024年8月)与全国人大审议阶段(2024年8月至2025年10月)三个阶段。在过去8年多的修订历程中,国内各界在实践与理论两个维度上对相关问题进行了轰轰烈烈的大讨论,讨论内容之广泛,讨论

气氛之热烈,在专业性很强的立法领域很是少见,以至于在全国人大常委会审议的最后阶段依然存在无法形成共识的重要问题,比如,航次租船合同的章节之争、承运人识别条款^[3]的去留等等都是在最后一刻才有了定论,这表明《海商法》的修订过程充分贯彻了民主立法原则。

新《海商法》是众人智慧的结晶,是改革开放四十多年波澜壮阔的航运实践与海事司法实践的结晶,也是我国海商法学自主知识体系的制度化体现^[4]。新法所包含的新理念、新制度、新规则不仅会为我国航运业高质量发展提供重要的基础性制度保障,而且会对全球航运立法产生重要影响,该法必将成为国际海商立法的一个重要典范。

2 新《海商法》承载的新历史使命

本次对原《海商法》的修订可谓亮点纷呈,其中最大亮点就是对第1条的立法宗旨进行了与时俱进的完善,明确了新《海商法》新的历史使命,体现了新《海商法》对“中国之问、世界之问、人民之问与时代之问”的正确回应,可谓画龙点睛之笔。

原《海商法》第1条的规定是“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”。修订后,新《海商法》第1条的规定是“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”。

立法宗旨决定了一部法律的根本目标、基本特色与价值内核^[5],在原《海商法》修改工作开展之初(交通运输部起草阶段),多数观点认为原《海商法》立法宗旨条款事关重大,不宜轻易变动。直到在司法部审核的最后阶段,修订内容已经基本成型之际,重新审视未经修改的原法第1条内容时发现该条包含的立法宗旨不能够完全反映修订后海商法的根本目标、基本特色和价值内核,遂对原法第1条内容进行修改完善。这从一个侧面反映出立法的认识有一个循序渐进、不断深化的过程。

新时代海商法的历史使命与30多年前完全一致吗?答案当然是否定的。原《海商法》出台于我国改革开放之初、市场经济刚刚起步之时,当时我国亟待通过自己的海商法实现与国际通行规则的接轨,促进海上运输和经济贸易的发展,这是原《海商法》所承担的使命。时至今日,中国特色社会主义已经进入新时代,我们所处的历史方位已不同过往,在新时代全面建设社会主义现代化国家的首要任务

是高质量发展,法律作为上层建筑的重要组成部分,通过良法善治保障经济高质量发展的实现成为法律修改的题中应有之义^[6]。

新《海商法》第1条的立法宗旨充分体现了新时代推动航运和贸易高质量发展的战略要求,增加的“加强海洋生态环境保护”的目标不仅是我国经济高质量发展的必然要求,而且还与该法的具体修改内容相互呼应。新《海商法》参考1992年《国际船舶油污损害民事责任公约》、2001年《国际燃油污染损害民事责任公约》以及我国海事司法审判经验成果,专门增设了“船舶油污损害责任”章节,被列为该法第十二章。另外,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)、被救助方的义务(第187条)、救助方的义务(第189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)等方面对于海洋生态环境保护做出进一步的具体要求,这些规定都充分彰显《海商法》第1条所涵盖的绿色发展的新理念、新要求。

3 新《海商法》保障航运业高质量发展的重要制度设计

3.1 统一国内与国际海上货物运输的法律适用

原《海商法》第四章仅适用于国际海上货物运输,此种制度安排主要是考虑我国当时沿海货物运输普遍实行计划性管理,与国际海上货物运输的实践操作存在较大差别,无法进行统一规范。时值当下,我国沿海货物运输与国际货物运输一样,已进入市场化运作阶段,为更好统筹国内国际两个市场,应将沿海货物运输纳入新《海商法》的适用范围,在修改过程中各方对此认识高度一致。但是,对于是否要实现沿海货物运输与国际海上货物运输法律规则的完全统一,或者多大程度上予以统一、如何统一,存在不同看法。修法过程中先后出现过3个不同阶段的方案:第一个阶段的方案是在第四章中单列一节“国内水路货物运输合同”,将其与“国际海上货物运输合同”并列,即采取形式上的“双轨”制,但具体规范内容上可以考虑适当统一;第二个阶段的方案是二者完全统一适用一套规则,即现行的国际海上货物运输规则,司法部审核阶段的征求意见稿曾采取此种做法;第三个阶段的方案是沿海“尽量”向国际规则靠拢从而形成一套规则,仅在个别条款中对沿海运输作不同规定。从新《海商法》的相关内容看,这一最后方案只是对于适航义务、迟延交付、

航海过失免责与火灾免责条款作了不同规定。

需要指出的是,沿海货物运输与国际海上货物运输并没有实现完全意义上的法律“并轨”,究其原因不是国际国内两个大市场之间在运行上本质不同,而是基于总体上有利于我国航运业发展的现实考量。原《海商法》第四章国际海上货物运输责任规则主要参考借鉴的是百年前已形成的《海牙—维斯比规则》,为了保障我国航运企业与国外航运企业在相同或类似的规则体系下进行竞争,《海商法》修改坚持了“现实主义”做法,即虽然1978年《汉堡规则》与2008年《鹿特丹规则》代表未来海上货物运输法的发展方向,但我国不会率先舍弃《海牙—维斯比规则》的国际主流做法。因此,新《海商法》第四章对于国际海上货物运输的规定依然采用了与国际接轨的有利于我国航运业参与国际竞争的旧规则体系。与之不同的是,我国沿海货物运输法律对于承运人责任一直采用的是严格责任,如将沿海运输承运人的归责原则直接改成国际海上货物运输的“不完全过失责任”,不但船货利益平衡会出现剧烈的变动,而且也不符合运输法律发展的规律与方向,即在应对海上风险能力不断增强的情况下承运人的责任应当趋向严格而非相反。新《海商法》最后采用了一个折中处理方案,即将国内沿海货物运输的归责原则从“严格责任制”改为“完全过错责任制”,从而与国际海上货物运输有所区别。

3.2 专门规范电子运输记录

随着航运数字化的高速发展,市场参与者对于电子提单的接受度不断增加,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。目前,在海运领域,国际保赔集团(IG)认可的电子平台有12个,包括我国中远海运集团参与的和易孚电子提单系统等。海运提单电子化的不断推广使用必然要求法律因应发展,为此,新《海商法》第四章“海上货物运输合同”主动对接国际规则,在参考《联合国国际贸易法委员会电子可转让记录示范法》及《鹿特丹规则》的基础上,在第五节增设了“电子运输记录”规定。该第五节共有5个条款,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与不歧视原则,并规范了签发、使用与转换的基本条件及记载内容。这标志我国海上货物运输法律从“纸质单证时代”迈入“纸质与数字并存”的新阶段,其意义至少体现在以下两点:

一是此项制度创新为航运数字化转型提供核心制度保障,破解合法性障碍。提单不仅仅是海上货物运输合同的证明,而且具有权利凭证的重要功能。

电子提单等数字化单证的法律地位在我国原有法律体系中未能得到明确承认,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。新《海商法》从根本上消除了长期以来制约航运单证电子化发展的核心法律障碍。

二是此项制度创新有助于提升国际贸易效率与安全,增强我国航运供应链的竞争力。电子运输记录可实现瞬时传输与交付,能有效缓解长期困扰航运实践的“货等单”的难题,有助于加速货物周转与资金回收、降低交易成本。同时,通过利用区块链等技术手段,能够构建更为坚固的信任机制,有效防范单证伪造、篡改等传统海运欺诈风险,提升我国供应链的韧性与安全水平。

3.3 赋予港口经营人实际承运人法律地位

目前,我国沿海港口总体规模世界领先,已经发展成为名副其实的港口大国^[7]。基于港口对保障我国物流供应链安全稳定所发挥的重要作用,有必要在海商法的制度体系中适当考虑港口经营人的合理利益诉求,以保障我国港口大国的合法利益和港口高质量发展。

港口经营人参与对原《海商法》修订非常积极,强烈建议在“海上货物运输合同”一章中对“港口作业合同”进行系统规定,具体诉求主要有三个方面:其一,对于港口作业导致的货物灭失或损坏等责任,港口经营人应当享有与承运人同样的抗辩及单位责任限制的权利;其二,明确港口经营人对于港口作业货物所享有的留置权不与货物所有权挂钩;其三,明确港口经营人交付货物的对象,实践中港口经营人是依据自身签订的港口作业合同、仓储合同或其签发的仓单交付货物,还是需要尊重承运人所签发的提单所具有的权利凭证效力并依据提单交付货物,可能意见不一致。

反对港口经营人前述诉求的意见认为,港口作业合同本质上不属于海上货物运输法律关系,修订原《海商法》时不宜对港口作业合同和港口经营人的权利进行规定。后经过多轮讨论,最终采取的方案是参考国际海上货物运输立法的最新成果——2008年《鹿特丹规则》中海运履约方的制度设计,扩大实际承运人的内涵与外延,使得接受承运人委托从事货物装卸、保管等业务的港口经营人具备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限制赔偿责任等权利。由此不难看出,港口经营人的第一个诉求部分得以满足,此种方案最后被各方接受的主要理由有二:一则从法理层面上该规则具有科学性与合理性,承运人与其履行辅助

人承担同样的责任有助于避免货损方技巧性择诉情况的发生;二则在实际结果上港口经营人在特定条件下享受单位责任限制等权利,对于我国作为港口大国的利益维护总体上也是有利的。

3.4 审慎提高责任限额

随着人类应对海上风险能力的提升,海事赔偿责任限制的国际立法总趋势是不断提高责任限额。本次《海商法》修改因应“以人为本”的发展理念,对相关责任限额予以提高,这是在综合考虑新时代加强对受害者权益特别是人身权利的保护、我国航运企业的承受能力以及参与国际竞争的要求等因素的基础上,审慎作出的修改,并未直接将限额提高至国际最高水平。

立法过程中,如何确定合理责任限额是考验立法者智慧的一个难题,本次修改《海商法》对这个问题的处理是务实的,是基于总体上应有利于我国航运业高质量发展的考虑,并参考相关公约的规定作出的选择,具体如下:

一是对于海上货物运输中承运人单位责任限额维持不变,继续坚持国际上多数海运国家采用的《维斯比规则》限额,而并没有改采《汉堡规则》或《鹿特丹规则》的较高限额。

二是原《海商法》中有关海上旅客运输承运人对旅客人身伤亡的赔偿责任限额是参照我国参加的《1974年海上旅客及其行李运输雅典公约1976年议定书》规定的金额为46 666 SDR的限额,并且该限额只适用于国际海上旅客运输。沿海旅客运输承运人的赔偿责任限额由交通运输部另行规定,金额仅为4万元人民币。由于前述限额不仅远远低于世界上很多国家采用的限额,也明显低于当前我国经济社会发展水平,本次对原《海商法》修改参考了《修正1974年海上旅客及其行李运输雅典公约的1990年议定书》(以下简称《雅典公约1990年议定书》)规定的限额,将旅客人身伤亡责任限额标准提升至175 000 SDR,并取消了我国国际与沿海不同限额标准的双轨制做法。

三是原《海商法》的海事赔偿责任限额参考了《1976年海事赔偿责任限制公约》(以下简称LLMC1976)的规定。当下经济社会发展水平和通货膨胀等因素使得该责任限额已不能较好地平衡各方利益,特别是在涉及燃油污染损害赔偿情况时,该责任限额非常不利于海洋环境的恢复与保护。为解决前述问题且本着审慎原则,本次对原《海商法》的修改,没有参照《1976年海事赔偿责任限制公约2012年议定书》的限额规定将责任限额标准根据船舶吨

位不同提高至原来的2.6倍至9倍,而是参照《1976海事赔偿责任限制公约1996年议定书》的限额规定,将海事赔偿责任限额标准提升至原有限额的1.5倍至2.4倍。

3.5 合理设计船舶融资租赁法律规范

克拉克森发布的报告显示,截至2024年年末,中国融资租赁公司的船舶总量为2983艘,共计1.7亿总吨,资产价值约为1611亿美元,占全球船队价值的8%^[8]。在原《海商法》起草时,我国船舶融资租赁业尚未起步,因此原《海商法》没有关于船舶融资租赁合同的专门规定。随着我国船舶融资租赁业的兴起和不断发展,从法律层面对船舶租赁合同作出专门规定显得越来越重要和迫切。

在对原《海商法》修订初期,一度曾把船舶融资租赁当作一种普通的租赁合同来看待,如《海商法》(修改送审稿)在“船舶租用合同”一章(原《海商法》该章调整的是“定期租船合同”与“光船租赁合同”)中引入了“船舶融资租赁合同”,仅在第180条与181条对船舶融资租赁合同作出两处不同于光船租赁合同的例外规定。随着对船舶融资租赁业和船舶融资租赁合同认识的深入,立法机构逐渐认识到船舶融资租赁合同不仅完全有别于光船租赁合同,而且具有非典型担保合同的担保功能与金融属性,船舶融资租赁合同遂被从第六章“租船合同”移到第二章“船舶”第8条“船舶所有权”第2款加以规范。新《海商法》此款规定言简意赅,与我国《民法典》对融资租赁合同的相关规定完全一致。按照最高人民法院的相关司法解释,融资租赁出租人所享有的形式上的所有权实际上发挥的是具有物权效力的担保功能,出租人的权利将因此得到更为充分的保护。

3.6 全面完善海上保险法律规则

航运业是最具保险意识也是最需要保险保障的行业,离开了保险保障,勃勃生机的航运活动将寸步难行。新《海商法》海上保险规则体系得到了全面完善,将为航运业有效分散海上风险提供更加充分健全的法律保障。具体而言,新《海商法》海上保险规则的主要修订内容如下:

一是统一船舶建造保险的法律适用。为了解决船舶建造保险合同法律适用的复杂性,避免因该类合同所约定的保险事故性质不同、事故发生的船舶建造阶段不同而导致《保险法》与原《海商法》都有可能适用的结果,参考国际上一般做法,新《海商法》明确将船舶建造保险合同纳入“海上保险合同”一章的适用范围。

二是重构保险人的说明义务。新《海商法》在第249条新增了保险人说明义务的规定,但只有在被保险人提出要求的情形下,保险人才需要对于该类条款予以明确说明。这表明海上保险人所负担的仅是“被动说明义务”,此与《保险法》下普通保险所规定的保险人“主动说明义务”有本质区别。主要考虑是,海上保险属于典型的商业保险,保险人对所有免除或者减轻保险人责任等与被保险人有重大利益关系的格式条款都主动一一加以说明,不符合商业活动的交易习惯与效率原则。

三是缓和保证制度的严苛性。新《海商法》下保险人不能简单以被保险人违反保证为由直接否定其保险赔偿责任,而是应进行因果关系考量,如违反保证对保险事故的发生没有影响,则保险人应当继续承担保险赔偿责任。

四是完善海上预约保险合同的规定。新《海商法》明确了海上预约保险合同属于保险人与被保险人之间订立的一种长期保险协议,可以直接产生保险上的义务与责任。在预约保险合同范围内的每一次运输,保险人的责任是自动开始的,非故意的漏报、晚报或者错报,不影响被保险人向保险人要求保险赔偿的权利。

3.7 增设反制条款

新《海商法》“附则”第308条的规定是一个反制条款,是在对原《海商法》修订的最后审议阶段才加入的条款。对于是否在新《海商法》中增设反制条款,有专家曾提出不同意见,认为《海商法》系民法的特别法,且新修订的《中华人民共和国国际海运条例》(以下简称《国际海运条例》)已经有了反制条款,因此《海商法》没有必要再加入此类条款。此种意见最后没有被采纳。

在世界面临百年未有之大变局和地缘政治冲突不断的大背景下,通过高位阶立法有力反制针对我国航运业、造船业等领域的非法打压、遏制或其他违反国际法的不当限制性措施,以维护国家利益和企业正当权益是必然之举。新《海商法》的性质定位是私法,但其不完全是纯粹的私法,如其条文中还包含有船舶国籍、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20余条行政法性质的条款,增加一条具有时代特征并且是维权急需的反制条款并不会改变其法律属性。况且,《国际海运条例》的法律位阶不高,船舶建造领域的反制也不属于该条例的适用范畴。故,在新《海商法》中增设反制条款可以统摄整个航运领域的反制措施,对于完善我国反制法律体系,依法采取反制措施,保障我

国在海上运输领域和船舶建造领域的合法利益意义重大。

4 结语

凡是过往,皆为序章。纸面法律要成为现实中能够真正助推航运业高质量发展的实践规则还有一段很长的路要走。新《海商法》的修订完成之后,诸多重要工作有待进一步开展,主要包括以下几个方面:

一是应对新《海商法》进行全面的宣介、学习与正确理解,特别是要避免脱离立法原意对条文作出错误解读。

二是应尽快制定新《海商法》的有关配套规定。比如,根据新《海商法》第85条的授权,在新《海商法》于2026年5月1日生效之前,交通运输主管部门应当会同国家网信主管部门及时出台可转让电子运输记录的具体操作规范标准,以保证电子提单制度的顺利落地。

三是新《海商法》修订过程中因未能形成共识而有意回避的一些重要争议问题亟待通过最高人民法院的司法解释加以明确,比如雇佣救助是否属于海难救助、非漏油船是否需要直接向受损方承担一定赔偿责任问题等。

四是对于新《海商法》留下的制度空白,需要及时立法补充。在修法过程中曾有强烈意见建议将内河运输以参照适用沿海运输的方式纳入《海商法》,最后未被采纳。为促进我国内河航运的高质量发展,有必要将内河运输民商事制度的构建纳入立法规划;另外,因应智能航运的快速发展,关于智能无人船和岸基操作中心法律地位等问题也亟待开展立法研究。

参 考 文 献

- [1] 郭瑜. 海商法的精神: 中国的实践和理论[M]. 北京: 北京大学出版社, 2005: 222.
GUO Y. The Spirit of Maritime Law: Chinese Practice and Theory [M]. Beijing: Peking University Press, 2005: 222. (in Chinese)
- [2] 司玉琢. 艰辛的历程, 辉煌的成就: 纪念《海商法》实施三十周年[J]. 中国海商法研究, 2023, 34(2): 3-15.
SI Y Z. Difficult journey and brilliant achievements: commemoration for the 30th anniversary of the implementation of the Chinese Maritime Code [J]. Chinese Journal of Maritime Law, 2023, 34(2): 3-15. (in Chinese)
- [3] 朱作贤. 从“船东主义”到“承运人主义”的历史性转向: 关于提单承运人识别百年难题的解决[J]. 政法论丛, 2025(5): 20-32.
ZHU Z X. A historic shift from "Shipowner Doctrine" to "Carrier Doctrine": resolution of century-old puzzle of identifying the carrier in bills of lading [J]. Journal of Political Science and Law, 2025(5): 20-32. (in Chinese)
- [4] 胡正良. 论建构中国海商法自主知识体系[J]. 中国海商法研究, 2025, 36(2): 3-17.
HU Z L. On construction of China's autonomous knowledge system of maritime law [J]. Chinese Journal of Maritime Law, 2025, 36(2): 3-17. (in Chinese)
- [5] 刘风景. 立法目的条款之法理基础及表述技术[J]. 法商研究, 2013, 30(3): 48-57.
LIU F J. Legislative purpose clauses: jurisprudential basis and expression techniques [J]. Studies in Law and Business, 2013, 30(3): 48-57. (in Chinese)
- [6] 李林. 中国式现代化赋予中国特色社会主义法治的新内涵、新任务、新要求[J]. 现代法学, 2025, 47(1): 1-10.
LI L. Chinese modernization: new connotations, missions, and requirements for socialist rule of law with Chinese characteristics [J]. Modern Law Science, 2025, 47(1): 1-10. (in Chinese)
- [7] 中国服务贸易指南网. 去年我国港口吞吐量稳居世界第一 [EB/OL]. (2025-03-31) [2025-11-20]. <https://tradeinservices.mofcom.gov.cn/article/news/gnxw/202503/174210.html>.
China Trade in Services. China's port throughput ranked first in the world last year [EB/OL]. (2025-03-31) [2025-11-20]. <https://tradeinservices.mofcom.gov.cn/article/news/gnxw/202503/174210.html>. (in Chinese)
- [8] 克拉克森研究 CRSL. 克拉克森研究|报告发布: 2024年中国航运租赁市场 [EB/OL]. (2025-01-23) [2025-11-20]. https://mp.weixin.qq.com/s/mv8oFXV9yB5CrnWseD6B6A?scene=1&click_id=45.
Clarksons Research. Clarkson Research | Report release: 2024 China shipping leasing market [EB/OL]. (2025-01-23) [2025-11-20]. https://mp.weixin.qq.com/s/mv8oFXV9yB5CrnWseD6B6A?scene=1&click_id=45. (in Chinese)