

# 规则之变：解析新《中华人民共和国海商法》的关键修订

■ 张文广

## 关键提示

海商法作为调整、规范海上运输关系和船舶关系的重要民商事法律和涉外法律，对于促进海上运输和经济贸易发展发挥重要作用。新修订的《中华人民共和国海商法》共16章310条，积极适应航运贸易的最新发展趋势，合理借鉴最新海事国际公约的成果，有效平衡相关主体的利益诉求，对于推动我国航运和贸易高质量发展、加强海洋生态环境保护、更好推动高水平对外开放、建设海洋强国和航运强国具有重要意义。

2025年10月28日，十四届全国人大常委会第十八次会议表决通过了新修订的《中华人民共和国海商法》（以下简称新《海商法》），自2026年5月1日起施行。《海商法》实施三十余年后，终于迎来首次全面修订。

## 《海商法》修订历程回顾

我国关于《海商法》修订的系统研究始于2000年。2000年12月25日，经原交通部批准，“修改《中华人民共和国海商法》研究”课题正式立项。课题由大连海事大学和上海海事大学共同承担。作为课题研究成果，2003年9月，大连海事大学课题组出版了《〈中华人民共和国海商法〉修改建议稿条文、参考立法例、说明》；2004年12月，上海海事大学课题组出版了《中国海商法研究》。2013年，在《海商法》实施二十年之际，交通运输部委托上海海事大学牵头，再次开展对《海商法》修改的研究。2017年，交通运输部采取修法起草与课题研究相结合的方式，委托大连海事大学牵头成立修改工作课题组，并广泛吸收学术界、实务界和司法领域的专家参加。不同于以前的课题研究，此次修法是经中央领导批示，由交通运输部牵头开展的一项重要研究工作。2020年，交通运输部在广泛调研、多方听取意见、反复研究论证的基础上，将《海商法（修订）送审稿》报送

国务院。2024年8月30日，国务院常务会议讨论并原则通过《中华人民共和国海商法（修订草案）》，决定将草案提请全国人大常委会审议。

2024年11月4日，十四届人大常委会第十二次会议举行第一次全体会议，受国务院委托，司法部部长贺荣就海商法修订草案向会议作说明，系统阐述了本次修法的原因和总体思路，其要点概括为：第一，修法原因。现行海商法已不能完全适应实际需要，亟需修改完善。一是现行海商法部分规定滞后、相关制度缺失等问题日益凸显；二是海洋生态文明建设深入推进，亟待从制度层面作出回应、提供保障；三是海商法作为重要涉外法律，需要与国际通行规则相通兼容；四是我国民商事立法持续完善，海商法需要与之做好协调衔接。第二，总体思路。一是准确把握海商实践发展的制度诉求，着力解决规则滞后、制度缺失等突出问题，增强修法的针对性、实效性；二是立足我国既是航运大国又是贸易大国的实际，合理平衡相关行业主体的权责配置，有效激发内生动力和活力；三是统筹国内和国际，健全具有中国特色、顺应国际趋势的海商法律制度，更好适应高水平对外开放、畅通国内国际双循环的需要。十四届人大常委会第十二次会议对海商法（修订草案）（以下简称“一审稿”）进行了首次审议，并在会议结束后公开全文，向社会公众征求意见。2025年1月15日，全国人大宪法和法律委员会、全国人大

财政经济委员会、全国人大常委会法制工作委员会联合召开座谈会，听取对一审稿的意见。作为三位学界代表之一，笔者参加了本次会议。在这次会议上，航次租船合同的位置成为最大的焦点。会议主持人在总结时表态，要加大调研力度，进一步了解实践做法。2025年5月6日，全国人大常委会法制工作委员会召开海商法修订草案座谈会，对8个问题进行了专题讨论，具体包括：关于“航次租船合同”、关于“实际承运人”“实际托运人”的概念、关于将“提单”全部修改为“运输单证”、关于旅客强制保险制度、关于时效制度、关于内河货物运输参照适用的规定、关于互保组织及参照适用的规定、关于反制条款。2025年5月15日，全国人大调研组在宁波开展《中华人民共和国海商法（修订草案）》立法调研，开展座谈交流。

在充分听取各方意见后，2025年6月16日，宪法和法律委员会对修订草案进行了再次审议，形成了二审稿。2025年6月24日，十四届全国人大常委会第十六次会议举行第一次全体会议，听取宪法和法律委员会主任委员信春鹰作的关于海商法修订草案修改情况的汇报。草案二审稿增加船员劳动权益保障方面的规定，做好与国际通行规则的衔接，进一步完善旅客人身伤亡赔偿责任保险和财务保证制度，修改完善“托运人”、航次租船合同、海上货物运输与海上拖航合同纠纷、船东互保组织相关规定等。二次审议结束后，中国人大网公开二审稿全文，向社会公众征求意见。

2025年10月13日，全国人大常委会法制工作委员会召开专题会议，对《中华人民共和国海商法（修订草案）》中主要制度规范的可行性、法律出台时机、法律实施的社会效果和可能出现的问题进行评估。作为两位受邀参会的学界代表之一，笔者参加了本次会议。新草案作出9项针对性调整。受邀发言的10位代表普遍认为，草案贯彻落实党中央决策部署，适应航运贸易最新发展趋势，合理借鉴最新海事国际公约的成果，平衡各方利益诉求，制度设计合理、内容完备，已基本成熟，建议审议通过。

2025年10月24日，十四届全国人大常委会第十八次会议举行第二次全体会议，听取了全国人大宪法和法律委员会主任委员信春鹰作的关于《海商法》修订草案审议结果的报告。草案三审稿增加船舶所有权登记状况查询的规定；完善船舶抵押权清偿顺位的规则；增加卸货港无人提货时应当及时通知托运人的规定等。2025年10月28日，十四届全国人大常委会第十八次会议经表决，通过了新修订的《海商法》，这是当天表决的6部法律中唯一一部全票通过的法律。新《海商法》通过后，全国人大常委会法工委民法室主任以答记者问的方式对新《海商法》进行了解读，成为了解本次修订的权威文献。

## 《海商法》修订的核心争议和解决方案

现行《海商法》共15章278条，新修订的《海商法》共16章310条，新《海商法》相较于旧《海商法》增加了32条。从章节结构看，新增加“船舶油污损害责任”一章和“船舶留置权”、“电子运输记录”两节，航次租船合同从第四章移至第六章；从条文变化看，新增42条、删除12条、修改129条，累计调整183条。在长达8年的修法研究过程中，在不同阶段，存在着不同的焦点问题。受篇幅所限，本文将重点阐述以下几个问题：

### 1. 内河船舶和内河运输

是否应当调整内河运输，是本次修法争议的核心问题之一，甚至在一定程度上影响了修法的进度。2016年，由于和修订后的《立法法》冲突，《国内水路货物运输规则》被废止，沿海货物运输和内河货物运输只能适用一般法的规定，而一般法的规定又无法满足国内水路货物运输的特殊需求。由于立法资源有限，搭乘《海商法》修改的便车，解决国内水路货物运输法律制度缺失成为业界不得已的选择。

一审稿第三百零九条规定，从事内河运输的20总吨以上的船舶，参照适用本法第二章的有关规定。内河货物运输参照适用本法第四章关于国内海上货物运输的有关规定。然而，在征求意见过程中，“参照适用”这种立法模式产生了巨大的争议。全国人大宪法和法律委员会在落款时间为2025年6月24日的《关于〈中华人民共和国海商法（修订草案）〉修改情况的汇报》中指出：有的常委委员、地方、单位和社会公众提出，一方面内河运输不属于本法的调整范围；另一方面从事内河运输的船舶在是否享有船舶优先权等方面与海船存在差异，内河货物运输与海上货物运输在运输风险、运输模式、管理模式等方面也存在较大差异，笼统规定参照适用海商法有关规定，在实践中容易出现混乱或者争议，建议对内河运输问题单独立法，不在本法中规定。

新《海商法》删去“参照适用”规定后，内河货物运输没有专门法律规定的困境依然存在，与内河航运经济蓬勃发展的司法需求不相适。2025年10月26日，最高人民法院院长张军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作最高人民法院关于人民法院海事审判工作情况的报告时建议，将内河航运专项立法纳入立法规划，健全完善内河航运领域的民商事法律制度。

### 2. 国内与国际海上货物运输的统一

现行《海商法》于1992年通过的时候，我国尚处于从计划经济向市场经济转变的过程中，考虑到当时国内海上货物运输和国际海上货物运输实行两种不同制度的现实，《海商法》第2条第2款规定，《海商法》第四章（海上货物运输合同）的规定

**新《海商法》将国内海上货物运输合同纳入调整范围,国内海上货物运输合同和内河货物运输合同将首次出现由不同的法律调整(前者适用《海商法》,后者适用《民法典》)的局面,是否会产生新的问题,需要进一步观察。**

**航次租船合同尽管位置发生了变化,但从实施的效果看,修改后与修改前并无二致。**

只适用于国际海上货物运输,而不适用于国内海上货物运输。

新《海商法》删去了第2条第2款的规定,并在第46条规定,海上货物运输合同包括国际海上货物运输合同和中华人民共和国港口之间的国内海上货物运输合同。此外,就适航义务、迟延交付和免责事项方面,分别在新《海商法》第48条、第51条、第52条对国内和国际海上货物运输作出了不同的规定,即国内和国际海上货物运输合同在“最小双轨制”基础上实现了统一。

在过去三十余年的实践中,国内海上货物运输和内河货物运输一直适用相同的法律规定,均不受《海商法》的调整。新《海商法》将国内海上货物运输合同纳入调整范围,国内海上货物运输合同和内河货物运输合同将首次出现由不同的法律调整(前者适用《海商法》,后者适用《民法典》)的局面,是否会产生新的问题,需要进一步观察。

### 3.航次租船合同

航次租船合同的归位是本次海商法修改的焦点问题之一,后期甚至成为争议最大的问题。一审稿将“航次租船合同”一节从现行《海商法》第四章“海上货物运输合同”移至第六章“租船合同”,并删去了现行《海商法》有关当事人之间就权利义务没有约定的情况下,有关海上货物运输合同当事人之间权利义务的规定可以适用于航次租船合同当事人的内容。在征求意见过程中,有航运企业明确表示,航次租船合同从第四章移至第六章将导致出租人的法定权利变为合同约定权利,增加了谈判的成本,不利于我国海运业的发展,不利于海商法国际化推广应用。

2025年1月15日,全国人大宪法和法律委员会、全国人大财政经济委员会、全国人大常委会法制工作委员会联合召开座谈会,听取对海商法(修订草案)的意见。会上,有代表提出,按照一审稿的规定,在合同没有约定或者约定不明的情况下,船舶出租人无法享受现行《海商法》第四章规定的承运人免责和赔偿责任限额,将对航运业发展产生不利影响,该代表强烈建议保留现行《海商法》有关在没有约定的情况下,合同当事人可以适用货物运输合同一章相关规定的规定。

新《海商法》第129条第2款规定:航次租船合同对出租人和承租人之间的权利义务没有约定或者约定不明时,除适用本节规定外,还适用本法第四章有关当事人之间权利义务的规定。航次租船合同尽管位置发生了变化,但从实施的效果看,修

改后与修改前并无二致。

### 4.船舶油污损害责任

相关文献显示,现行《海商法》没有船舶油污损害责任的规定是有意为之。原《海商法》起草委员会办公室副主任朱曾杰指出,关于《1992年国际油污损害民事责任公约》《1996年国际海上运输有毒有害物质污染损害责任和赔偿公约》《2001年国际燃油污染损害民事责任公约》是属于有关油污和有毒有害物质污染损害的专门法规问题,《海商法》立法时有意未包括在内,需要进行专题研究并予以迅速制定。

实践中,各界对公约能否适用于没有涉外因素案件存在巨大争议,亟需在法律层面予以回应。新《海商法》专章规定船舶油污损害责任,明确船舶油污损害赔偿的范围及责任主体;明确国家建立船舶油污损害强制责任保险制度,依法完善并实施船舶油污损害赔偿基金制度;对船舶载运油类污染损害责任和船舶燃油污染损害责任有关事宜,分设专节作了具体规定。值得注意的是,新《海商法》删去了二审稿第238条的规定,在第229条规定“国家依法完善并实施船舶油污损害赔偿基金制度”,既全面覆盖了第十二章规定的两类油污,也考虑了与未来《生态法典》的衔接和协调。

### 5.电子运输记录

新《海商法》第四章增加了“电子运输记录”的专节规定,明确电子运输记录的法律地位,规定符合法定条件的电子运输记录与运输单证具有同等效力;电子运输记录与运输单证之间可以互相转换。上述规定为航运数字化发展提供了制度保障。有待进一步明确的是新《海商法》第85条第3款的授权条款,即“可转让电子运输记录的转让和排他性控制、记录形式的转换方式、可靠方法或者交易系统的认定标准等,由国家网信部门会同国务院交通运输主管部门另行制定”。

### 6.强制适用与反制措施

《涉外民事关系法律适用法》第4条中的“强制性规定”,一般是指我国法律中明确规定某类涉外民事法律关系应直接适用我国某法律规定,不允许当事人选择,当事人不能通过约定排除适用,法院在审理案件过程中也不必通过冲突规范的指引而予以直接适用的法律。然而,现行《海商法》第四章不属于《涉外民事关系法律适用法》第四条规定的“强制性规定”,当

**新《海商法》第四章增加了“电子运输记录”的专节规定,明确电子运输记录的法律地位,规定符合法定条件的电子运输记录与运输单证具有同等效力;电子运输记录与运输单证之间可以互相转换。**

**在航运法尚未出台的情况下,新《海商法》第308条第2款规定了反制条款,从法律层面充实了涉外法律工具箱。**

**未来,最高人民法院发布的典型案例和司法政策的变化将成为各方关注的重点。**

事人可以在合同中约定海上货物运输合同适用的某一国际公约或者某国法律等准据法。这将导致“从中国开往美国的船舶,如果在运输合同中选择中国法为准据法,在美国法院不会得到承认,美国法院还是要适用美国法;但从美国开往中国的船舶,如果在运输合同中选择美国法为准据法,中国法院多半会承认。”为了避免中国法给外国法让路的问题,新《海商法》在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。

一审稿、二审稿并无反制条款的规定。在征求意见过程中,有的常委委员、社会公众提出,为反制有关国家或者地区对我国海上运输和船舶建造相关领域采取歧视性、限制性措施,有必要增加反制措施的规定。新修改《中华人民共和国国际海运条例》细化完善了反制条款。然而,从法律位阶上看,海运条例属于行政法规。在航运法尚未出台的情况下,新《海商法》第308条第2款规定了反制条款,从法律层面充实了涉外法律工具箱。

### 7.其他值得关注的修订

《海商法》修订涉及各方利益。本次修法,立法机关采取了务实的态度,对能形成共识的问题作出规定,分歧较大的则留待司法实践解决。

(1) 部分回应了港口经营人的诉求。与内河运输相似,2016年,因为与修订后的《立法法》冲突,《港口货物作业规则》被废止,港口作业面临没有可以直接适用法律的局面,一般法律又无法满足港口企业的需求。针对上述情形,新《海商法》明确承运人负有“接收”、“交付”货物的义务,并相应调整实际承运人的定义,明确其为接受承运人委托或者转委托,实际履行全部或者部分承运人义务的人,由此使得港口经营人等主体在符合特定条件时具有实际承运人地位,进而可以享受承运人免责事由及赔偿限额,部分回应了港口经营人的诉求。对于货主委托的作业,由于分歧较大,新《海商法》并没有规定。

(2) 修改了货物实际价值的计算方式。新《海商法》第56条对货物灭失的赔偿额标准进行了修改,改变了现行《海商法》“货物的实际价值,按照货物装船时的价值加保险费加运

费计算”,明确“货物的实际价值,按照在交货地交付时的市场价格计算;不能确定在交货地交付时的市场价格的,按照货物装船时的价值加保险费加运费计算”。新的规定与《民法典》合同编有关货运合同的规定保持衔接。

(3) 完善诉讼时效制度。新《海商法》第284条维持了“海上货物运输请求赔偿的请求权,时效期间为一年”的规定,同时又在第294条明确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。既保持与国际公约的一致,又兼顾了货主延长诉讼时效的诉求,也与民法典总则编有关诉讼时效的规定保持衔接。

(4) 明确了船东互保组织的性质和法律地位。从行业发展和境外立法看,船东互保组织参照适用海上保险法系普遍做法。若新《海商法》对此不予规定,则适用《保险法》,对行业的发展可能不利。新《海商法》第309条明确了船东互保组织的性质和法律地位,规定船舶所有人、船舶经营人、船舶管理人或者船舶承租人等作为会员自愿组成互保组织,按照章程收取会费,对会员在船舶营运中发生的损失、产生的责任或者支付的费用承担赔偿责任。

## 未来更加关注人民法院发布的典型案例和司法政策

不能指望一部法律完成所有的使命,也不能指望一次修法解决所有的问题。新《海商法》在全国人大常委会表决时全票通过,证明新的法律代表了目前阶段的共识水平。对于一些目前无法达成一致意见的问题,如承运人的责任期间、航次租船合同承租人能否享受海事赔偿责任限制、船舶留置权和其他留置权的关系、承运人的识别、实际托运人制度等,或维持现有法律规定,或不作规定留待司法实践解决。这种处理方法反映了立法者的务实态度。未来,最高人民法院发布的典型案例和司法政策的变化将成为各方关注的重点。(作者系中国社会科学院海洋法治研究中心主任、中国社会科学院大学主讲教授) ■