

《海商法》修订草案与国际规则深度衔接

王国华

海商立法的根本宗旨是维护当事人的合法权益和促进国际经贸高质量发展。世界各国在制定海商法时，普遍采纳和移植国际海事条约，以实现海商法的国际统一。1992年，我国颁布《中华人民共和国海商法》（以下简称“现行海商法”），以当时国际通行的海事条约为基础，结合中国实际情况进行必要调整，充分与国际接轨，体现改革开放的基本方针。现行海商法广泛吸收并借鉴了对中国生效及未生效的多项重要国际公约、国际商事惯例以及国际标准合同等，并对后续国际条约和商业惯例的形成与发展产生了积极影响。

2024年11月4日，十四届全国人大常委会第十二次会议对《中华人民共和国海商法（修订草案）》（以下简称“修订草案”）进行分组审议，并向社会公开征求意见。修订草案对现行海商法进行了全面修改，在条文数上由278条增加至311条，并新增加了“船舶油污损害责任”一章。相较于现行海商法，修订草案在智能船舶适航标准、承运人免责事由、运输合同的变更或中止权利、运输单证的规定、船舶油污损害责任、海事关系法律适用等方面作出多项调整，进一步实现我国海商法与国际公约和商事惯例的深度衔接，对推动我国从海洋大国向海洋强国转变具有深远影响。

智能船舶适航标准

在航运领域逐步实现数字化、智能化与信息化的背景下，现行海商法关于船舶适航的规定存在局限性，难以适应国际海事组织及域内外智能船舶制度沿革与技术发展趋势。修订草案在法律文本措辞上的修改为智能船舶适航提供了可行的空间。

从船舶适航要求来看，修订草案第48条删去了对船舶“冷藏舱”“冷气舱”的要求，而更为宽泛地要求船舶载货处及承运人提供的载货集装箱适航，增加了该条文运用于航运实践的灵活性。从船员适航角度来看，修订草案第32条不再以列举式规定应持有适任证书的船员范围，而另由有关船员管理的法律、行政法规规定取得船员适任资格，为进一步给予远程操控人员等智能船舶应用下产生的新身份适任能力赋予海商法意义的法律接口。

调整承运人免责事由

我国海商法“海上货物运输合同”一章，是以《1968年修改统一提单若干法律规定的国际公约议定书》（以下简称“《海牙-维斯比规则》”）为基础，同时吸收《1978年联合国海上货物运输公约》（以下简称“《汉堡规则》”）中符合我国实际情况的规定形成。

- 《海商法（修订草案）》对现行海商法进行了全面修改，在条文数上由278条增加至311条，并新增加了“船舶油污损害责任”一章。
- 修订草案第97条在最高法指导案例基础上，以条文形式允许托运人以书面通知的方式行使变更或中止运输合同的权利，同时，承运人在一定条件下享有拒绝其变更或中止的抗辩权。
- 尽管电子运输记录在海商法层面即将获得正式认可，但在实际应用中，仍需克服技术支持、国际合作、法律协调等多方面的挑战，确保电子记录系统的安全可靠，以及在不同国家和地区间实现电子记录的互认和有效转换。
- 修订草案于第203条新增规定，同一海上航程中的船舶、货物或者其他财产泄露污染物造成的损失或支付的费用不列入共同海损，进一步明确了在共同海损中不包括环境污染损失的立场。

修订草案第52条修改了现行海商法对货物运输合同下承运人免责事由的规定，对条款中的细节修改较多，如第11款免责事由“经谨慎处理仍未发现的船舶潜在缺陷”，改为“经谨慎处理仍不能发现的船舶潜在缺陷”。该项免责事由源自《海牙-维斯比规则》，强调船舶潜在缺陷的不可发现性，公约规则使用的文本亦为“不能发现”，与现行海商法文本“未发现”存在矛盾，因此司法实践中常存在解释的不一致性，修订后的文本与国际条约和立法本意保持了统一。

运输合同的变更或中止权利

现行海商法未就海上货物运输合同中海运货物控制权及中途停运权作出规定，实践中一般适用合同法中托运人变更解除权的相关规定。最高人民法院第108号指导案例的裁判理由明确，在海运承运人将货物交付收货人之前，托运人享有要求变更运输合同的权利，但双方当事人应遵循合同法的公平原则确定各方的权利和义务，托运行使此项权利时，承运人也可相应行使一定的抗辩权。如果变更海上货物运输合同难以实现或者将严重影响承运人正常营运，承运人可以拒绝托运人改港或者退运的请求，但应当及时通知托运人不能变更的原因。

修订草案第97条参考《联合国全程或部分海上国际货物运输合同公约》（以下简称“《鹿特丹规则》”）的规定，在指导案例基础上，以条文形式允许托运人以书面通知的方式行使变更或中止运输合同的权利，同时，承运人在一定条件下享有拒绝其变更或中止的抗辩权。与《鹿特丹规则》更为完备的货物控制权制度相比，修订草案未规定除托运人外，其他货物相关方是否可以通过经托运人指示或以持有运输单证的方式行使此项权利。

运输单证的规定更国际化

随着“一带一路”倡议和海洋强国战略推进，西部陆海新通道多式联运蓬勃发展的驱动下，修订草案针对多式联运和内河货物运输的适用需要，在“海上货物运输合同”章节新增“运输单证”的定义，包括提单、海运单等证明海上货物运输合

同和货物已经由承运人接收或装船的单据。

此外，修订草案还将多项条款中的“提单”替换为“运输单证”，以适应现代航运业务的发展。早在2008年，《鹿特丹规则》即首创“电子运输记录”制度，从其定义、地位、使用程序等作出规定，强调了电子运输记录与其他运输单证“功能同等”，为国内和国际立法提供了规制电子运输记录的法律框架。2017年7月，联合国国际贸易法委员会制定并通过《电子可转移记录示范法》，支持提单等传统贸易单证数字化转型，促进电子可转让记录在国内和跨境贸易中的使用。

在充分吸收《鹿特丹规则》及联合国国际贸易法委员会建议的基础上，修订草案新增“电子运输记录”一节，对电子运输记录的法律地位、效力与可转让规则作了较为详细的规定。根据修订草案，符合法律、行政法规规定条件的电子运输记录与运输单证具有同等效力，这表明电子运输记录可以作为提取货物的合法凭据，实现了与传统运输单证的功能等同，且不因电子形式而受到歧视。尽管电子运输记录在海商法层面即将获得正式认可，但在实际应用中，仍需克服技术支持、国际合作、法律协调等多方面的挑战，确保电子记录系统的安全可靠，以及在不同国家和地区间实现电子记录的互认和有效转换。

共同海损不含环境污染损失

“共同海损”是指在同一海上航程中，船舶、货物和其他财产遭遇共同危险时，为了共同安全有意地合理地采取措施所直接造成的特殊牺牲或支付的特殊费用，并由各受益方分摊的海商法律制度。

在实际救助中，可能采取一些增压措施导致燃油泄漏。根据《1994年约克-安特卫普规则》规则C，泄油本身的价值是可以列入共同海损费用，但是油污造成的污染不可作为共同海损费用分摊。规则C第2款明确指出，环境损害或因同一航程中的财产漏出或排放污染物所引起的损失或费用不得认作共同海损。修订草案吸收这一规则，于第203条新增规定，同一海上航程中的船舶、货物或者其他财产泄露污染物造成的损失或支付的费用不列入共同海损，进一步明确了在共同海损中不包括环境

污染损失的立场。

船舶油污的损害责任

船舶燃油污染具有广泛的扩散性和持久的污染性，可能导致严重的海洋生态后果。依据侵权法，难以填补受害人的全部损失，而现行海商法中船舶油污损害赔偿制度的立法缺位，在一定程度上不利于海洋环境保护和海事活动的可持续发展。

虽然我国加入了1992年《国际油污损害民事责任公约》和2001年《国际燃油污染损害民事责任公约》，但对于不具有涉外因素的国内案件中是否适用公约的司法实践不一，学界亦未达成共识。此次修订草案增加“船舶油污损害责任”一章，设置3节、16个条文，处理船舶油污造成海洋环境污染损害的赔偿问题。修改草案第一节借鉴《国际油污损害民事责任公约》《国际燃油污染损害民事责任公约》规定，当涉及两艘及以上船舶事故造成污染损害时，各责任主体对无法合理分开的损害承担连带责任。第二节、第三节分别调整船舶载运散装油类造成的油污损害责任和船舶燃油污染损害责任，分别与《国际油污损害民事责任公约》和《国际燃油污染损害民事责任公约》基本保持一致。

海事关系的法律适用

修订草案在“涉外关系的法律适用”章修改幅度较大，增加船旗变更后的船舶所有权、建造中的船舶所有权、建造中的船舶抵押权、船舶留置权、船舶担保物权之间受偿顺序以及船舶油污损害责任法律适用规定，并将意思自治引入船舶碰撞和共同海损理算的冲突规范之中。以船舶移籍后船舶所有权的法律适用为例，意大利、阿根廷、英国、日本等国均在其航运立法或司法实践中明确船旗变更后的船舶所有权受新船旗国法制约，修订草案与世界其他航运国家保持立法一致，不仅避免了更换船旗的不同时段“船旗国”可能引发的概念混淆，也进一步实现了维护世界海商法的统一性。

此次海商法修订及时弥补了现行法实施以来存在的问题，回应航运实践需求，强化顶层设计解决航运技术发展带来的立法滞后，为航运经济发展提供了更全面的法律保障。目前，海商法仍在修订阶段，草案文本仍有进一步改进的空间。未来全新修订的海商法正式颁布及实施将有助于完善我国海洋法治体系，适应我国高水平对外开放的新形势，满足畅通国内国际双循环的战略需要，为我国在全球海洋治理中发挥更大的作用奠定坚实的法律基础。

【作者系华东政法大学教授、博导，中国国际私法学会副会长，长江海商法学会副会长，中国国际法学会常务理事，中国海商法协会常务理事。本文为教育部人文社会科学重点研究基地重大项目“统筹实施海洋强国与领土安全战略的国际法路径研究”（项目批准号：22JJD820010）的阶段性研究成果。】

