

从2025年1月1日至2025年6月30日我支队民警依法扣留的车辆及2022年全年事故依法扣留的车辆中,由于车主和驾驶人逾期未来接受处理而滞留的涉案车辆还有普通二轮摩托车1辆、轻便二轮摩托车2辆、电动自行车12辆、自行车6辆、三轮车2辆、其他非机动车24辆,小型汽车11辆,共计58辆车。根据《中华人民共和国道路交通安全法》第112条之规定,现将下列车辆公告(公告中无车牌号按照扣留车辆日期进行编号/月/日/序号)。公告三个月期间,车主及驾驶人逾期仍不来接受处理的,对扣留的车辆依法处理。

上海市公安局长宁分局交警支队

2025年12月1日

《海商法》修订的核心亮点与实施前瞻

王国华

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》”),并将于2026年5月1日起施行。作为我国海事领域的基本法律,本次修订从1993年版现行《海商法》的15章278条扩容至16章310条,历经八年调研起草与审议,既回应了三十余年航运贸易实践的制度需求,更构建了适配交通强国、海洋强国战略与高水平对外开放的法治框架,标志着我国海商法治进入全新发展阶段。

新《海商法》修订的核心亮点

第一,统筹国内国际市场,推动航运高质量发展。

现行《海商法》受限于1990年代航运业发展阶段,主要调整国际海上运输法律关系,导致国内沿海运输与国际运输在承运人责任、赔偿限额等方面存在制度差异,形成“同货不同责”“同命不同价”问题,既困扰企业经营,也带来法律适用冲突。新《海商法》删除原第2条第2款对国内港口间货物运输的除外条款,并在新法第43条明确规定海上货物运输合同包括国际海上货物运输合同及中华人民共和国港口之间的国内海上货物运输合同,实现调整范围的统一;删除原第117条第3款对国内港口间海上旅客运输的特别要求,并适当提高旅客人身伤亡和财产损失的赔偿限额,增设海上旅客运输承运人强制责任保险和财务保证以及对责任保险人和财务保证人可以直接起诉的制度,强化对旅客的权益保障;新增第219条,明确非军事或者政府公务船艇与船舶发生碰撞时,适用同一海事赔偿责任限额,消除了海船与内河船艇的赔偿责任壁垒。仍需注意的是,为平衡船货双方利益,国际与沿海海上货物运输在承运人适航义务的阶段、迟延交付认定及免责事由等方面仍保留差异,国内运输对承运人要求更严格,更有利于货方索赔。

第二,确立电子运输记录,保障航运数字化转型。

随着集装箱运输与跨境电商的发展,传统纸质提单的流转效率已难以满足数字化需求,而现行《海商法》对电子单证的立法空白,导致实践中电子提单的法律效力始终处于不确定状态,制约航运数字化转型进程。新《海商法》第四章“海上货物运输合同”中专设“电子运输记录”一节,借鉴《联合国贸易法委员会电子可转让记录示范法》与《鹿特丹规则》,构建了与国际接轨的电子单证规则体系,实现电子运输记录与纸质单证的功能等同,细化电子运输记录生效要件,构建电子与纸质单证灵活双向转换机制。

- 新《海商法》历经八年调研起草与审议,既回应了三十余年航运贸易实践的制度需求,更构建了适配交通强国、海洋强国战略与高水平对外开放的法治框架,标志着我国海商法治进入全新发展阶段。
- 新《海商法》有五大亮点:统筹国内国际市场,推动航运高质量发展;确立电子运输记录,保障航运数字化转型;健全油污责任体系,强化海洋生态保护;完善涉外法律适用,提升海事领域话语权;增设反制条款,增强涉外法治保障能力。
- 新《海商法》实施需要把握新法修改后权利义务的新平衡,应对合同履行中的新变化;明晰油污责任认定,关注免责适用带来的挑战;还要发挥司法能动作用,填补法律留白空间。

第三,健全油污责任体系,强化海洋生态保护。

保护海洋生态环境是发展海洋经济,实现海洋强国和生态文明建设的核心内容。新《海商法》将“保护海洋生态环境”纳入立法目的,明确绿色发展的价值导向,指导海商事活动遵循低碳环保理念;增加船长防治污染职责,强化主体责任,规定海难救助双方不得通过合同免除防污义务;新增“船舶油污损害责任”专章,整合我国加入的《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》国际公约要求与国内司法实践经验,明确赔偿范围、责任主体、强制保险及赔偿基金制度,设专节区分船舶营运油类和燃油污染损害责任规则。

第四,完善涉外法律适用,提升海事领域话语权。

建设海运强国,关键在于掌握规则话语权,提升中国法适用率是发展本土争议解决服务的基础。完善海事冲突规范对于推进我国涉外法治建设、指引法院公平合理处置涉外海事纠纷具有重要意义。本次修订在原有条文的基础上审慎地对涉外海事关系的法律适用规范进行补充、修改与完善,以与《中华人民共和国涉外民事关系法律适用法》及其司法解释相协调为着眼点,借鉴《布斯塔曼特法典》《国际通商航行法公约》等专门性国际私法或海事国际私法公约以及有关国家立法成果,顺应连结点“软化处理”的国际私法理论及实践最新发展潮流,扩大当事人意思自治原则在海事法律冲突领域的适用范围进而增强法律选择的弹性。

本章修订的主要内容包括:一是明确规定装货港或者卸货港位于我国境内的国际海上货物运输合同强制适用《海商法》第四章的规定,依法维护我国航运业发展利益,有效推进中国法的域外适用;二是补充和完善涉外船舶物权法律适用规则,新增在建船舶所有权、在建船舶抵押权、船舶留置权、船舶担保物权相互之间受偿顺序的法律适用规定;三是在总结我国海事司法实践经验、参考《涉外民事关系法律适用法》对侵权法律适用规定的基础上,引入涉外船舶碰撞法律适用的意思自治原则;四是对共同海损法律适用采国际私法上“分割论”方法,分别对共同海损理算和分摊请求冲突规范进行规定;五是与本次修法新增设的“船舶油污损害责

上进一步均衡了船货双方的权利义务结构,增强了法律在实践中的适应性与可操作性。

其次,应明晰油污责任认定,关注免责适用带来的挑战。

新《海商法》新增“船舶油污损害责任”专章,系统构建了特别于《民法典》的船舶油污损害赔偿制度。在责任主体上,对船舶油污损害责任承担主体做出明确规定,对多船事故中分别泄漏与混合泄漏的责任分配作出了界定,解决了实践中长期存在的两船碰撞一船漏油时非漏油方的责任承担问题。值得注意的是,责任主体范围在燃油污染案件中被扩大至光船承租人、经营人与管理人,但未明确其是否承担连带责任,可能在实践中引发争议。在免责事由上,相较于国际公约的设置,新《海商法》第226条第2款依据《中华人民共和国海洋环境保护法》第116条规定,增加了“经过及时采取合理措施,仍然不能避免对海洋环境造成污染损害的”的适用前提,在实际操作中可能加重船舶所有人的举证负担而虚化免责。此外,对于仅在公海存在溢油威胁但对我国构成紧迫风险时,所采取的预防措施费用是否索赔,目前规定尚不明确,留下了法律适用的模糊空间,需及时予以明确。

最后,要发挥司法能动作用,填补法律留白空间。

受限于立法共识,新法对部分争议问题采取留白处理,需通过司法解释与实践予以填补。以内河运输的法律适用困境为例,新《海商法》删除一审稿中内河运输“参照适用”的规定后,内河运输仍缺乏专门法律规范,与蓬勃发展的内河航运经济不相适配。在此背景下,可发挥司法解释与实践案例的关键规范作用。司法解释层面,最高人民法院发布的司法指引可明确参照适用的规则边界与优先级;实践案例层面,通过发布内河运输货损、船舶碰撞等典型案例,具象化合理注意义务、因果关系认定等概念。而长远来看,仍需将内河航运专项立法纳入全国人大立法规划,健全完善内河航运领域的民商事法律制度。

新《海商法》获全国人大常委会全票通过,是我国海商法治发展的里程碑事件。本次修订立足国情实际,秉持问题导向,历经交通运输部起草、司法部审核、全国人大常委会审议,解决了规则滞后、制度缺失的突出问题,精准把握海商法与一般民事法律的协调衔接,其制度创新既具有中国特色,又顺应国际趋势,回应了数字化、绿色化、全球化的时代命题,为我国从“航运大国”向“航运强国”转型提供了坚实的法治保障。

【作者系华东政法大学教授、博士生导师,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。】

广告热线:

64177374



扫描左侧二维码关注