

# 关于《中华人民共和国海商法（修订草案）》的说明

## 一、修订背景和过程

海商法是调整、规范海上运输关系和船舶关系的重要涉外法律。党中央、国务院高度重视涉外法治建设。习近平总书记多次作出重要指示批示，指出涉外法律制度是国家法制的重要组成部分，是涉外法治的基础；要坚持立法先行、立改废释并举，形成系统完备的涉外法律法规体系。党的二十届三中全会对完善涉外法律法规体系作出部署。李强总理在2024年《政府工作报告》中明确提出，要主动对接高标准国际经贸规则，稳步扩大制度型开放，增强国内国际两个市场两种资源联动效应。

现行海商法自1993年7月1日施行以来，对于调整、规范海上运输关系和船舶关系，维护当事人各方合法权益，促进航运和贸易发展发挥了重要作用。随着时代发展，海商实践中出现许多新情况新问题，现行海商法已不能完全适应实际需要，亟需修改完善：一是相对于航运和贸易的快速发展，特别是航运和贸易规模、业态、技术等方面的变化，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。三是国际海商立法不断发展，海商法作为重要涉外法律，需要与国际通行规则相通相容。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。在总结实施经验的基础上对现行海商法进行修改完善，是贯彻落实习近平总书记关于加强涉外法治建设重要指示批示精神和党中央、国务院决策部署的重要举措，是新时代推动航运和贸易高质量发展、助力海洋强国建设的客观要求。海商法修订已分别列入全国人大常委会和国务院 2024 年度立法工作计划。

司法部会同交通运输部并商最高人民法院，深入调查研究，向社会公开征求意见，两次广泛征求中央有关单位、地方人民政府、海事法院、有关行业协会商会以及航运、贸易、港口、保险等相关企业和研究机构、专家学者等方面意见，就重点问题开展研究论证，反复研究修改，形成了修订草案。修订草案已经国务院常务会议讨论通过。

## 二、修改的总体思路

海商法修改坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻落实习近平法治思想，全面贯彻落实党中央、国务院关于加强涉外法治建设的决策部署，主要把握以下三点：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。

### 三、修改的主要内容

现行海商法共 15 章 278 条，修订草案共 16 章 311 条，对现行海商法作了较为全面的修改。主要修改内容如下：

（一）统一国内和国际海上货物运输的法律适用。现行海商法第二条第二款规定：“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。”当时的主要考虑是：现行海商法制定时国内港口之间的海上货物运输在许多方面仍实行计划管理，不具备与国际海上货物运输适用同一规则的条件。随着社会主义市场经济的发展，国内海上货物运输市场发生了很大变化，统一国内和国际海上货物运输法律适用的条件已经成熟。修订草案据此相应调整了现行海商法的适用范围，删去了第二条第二款的规定，以更好统筹国内国际两个市场，进一步促进航运和贸易发展。同时，为解决因缺乏具有针对性的民商事制度规则对内河货物运输行业发展和海事审判实践造成的困扰，修订草案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。（第三百零九条）

（二）适当调整海商活动当事人的权利和义务。为适应新形势下航运和贸易发展的实际需要，合理配置责任和风险，促进形成更加明确稳定的市场预期，修订草案适当调整了海商活动当事人的权利和义务。一是适当强化海上货物运输承运人责任，更好平衡船货双方利益；明确实际托运人可以要求承运人

签发运输单证，托运人可以书面通知承运人变更卸货港；细化承运人交付货物的规则要求等。（第四十八条、第七十四条、第八十八条、第九十七条）二是加大对旅客权益的保护力度，适当提高海上旅客运输承运人对旅客人身伤亡和财产损失的赔偿责任限额，并统一国内和国际海上旅客运输赔偿责任限额；规定承运人对旅客人身伤亡赔偿责任进行责任保险，并明确人身伤亡赔偿请求可以直接向责任保险人提出。（第一百一十六条、第一百二十六条、第一百二十七条）三是适当提高船舶所有人、海难救助方对相关海事赔偿请求的赔偿责任限额。（第二百二十条、第二百二十一条）四是适当调整海上保险合同当事人的权利和义务，明确保险人解除保险合同时退还保险费的有关规则、保险人对保险合同格式条款的说明和提示义务、预约保险合同被保险人向保险人如实申报有关事项的义务等。（第二百五十条、第二百五十一条、第二百六十一条）

（三）为航运数字化发展提供制度保障。适应航运单证电子化实际需要，参考借鉴《联合国贸易法委员会电子可转让记录示范法》和有关国际公约，在第四章“海上货物运输合同”中增加“电子运输记录”一节（第五节），明确了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；承运人和托运人协商一致可以签发、使用电子运输记录；电子运输记录应当符合内容完整、准确，可供调取查用，签发人能够被识别，持有人能够证明其身份等条件；电

子运输记录与运输单证之间可以互相转换。（第八十三条至第八十七条）

（四）健全海洋生态环境保护相关制度。根据我国参加的有关国际公约，增加“船舶油污损害责任”一章（第十二章），明确了船舶油污损害赔偿的范围，规定船舶油污损害赔偿责任由漏油船舶所有人承担，国家建立船舶油污损害强制责任保险制度和船舶油污损害赔偿基金制度（第二百二十六条至第二百三十一条）；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（第二百三十三条至第二百四十一条）。同时，明确了船长在防治和减少海洋环境污染方面的职责，规定海难救助的救助方和被救助方不得通过合同约定免除其防止或者减少环境损害的义务。（第三十七条、第四十条、第一百八十一条）

（五）完善涉外关系法律适用有关规则。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适用本法第四章的规定。（第二百九十七条）二是对一些重要涉外关系的法律适用规则作了补充完善，规定建造中的船舶所有权、抵押权，船舶已经登记的适用登记国法律，未经登记的适用船舶建造地法律；船舶留置权适用船舶被留置地法律；船舶油污损害责任适用油污损害结果发生地法律等。（第二百九十八条、第二百九十九条、第三百零一条、第三百零二条、第三百零四条、第三百零六条）

此外，对现行海商法还作了其他一些重要修改：一是为促进我国船舶融资租赁业务发展，明确了船舶融资租赁物权登记有关事宜以及租赁船舶对出租人债权实现的保障功能。（第八条）二是充分体现当事人意思自治，明确当事人对建造中船舶的所有权有约定的，按照其约定（第十条）；将有关航次租船合同的规定从“海上货物运输合同”一章调整到“租船合同”一章（第六章），明确该章规定仅在租船合同没有约定或者没有不同约定时适用（第一百二十九条）。三是相应调整海上旅客运输合同定义，使其适用于邮轮运输新业态。（第一百零六条）四是为提高我国航运保险承保能力和全球服务水平，将建造中的船舶保险合同纳入本法适用范围（第二百四十七条），并明确了在实践中发挥重要作用、具有互助保险性质的会员制互助组织的法律地位及其规则适用（第三百一十条）。五是完善共同海损有关规则，明确船舶、货物或者其他财产泄漏污染物造成的损失或者支付的费用不得列入共同海损。（第二百零三条）六是完善有关海事请求诉讼时效规定，更好维护当事人合法权益。（第十四章）