

# 艰辛的历程,辉煌的成就

——纪念《海商法》实施三十周年<sup>①</sup>

司玉琢

(大连海事大学 法学院,辽宁 大连 116026)

**摘要:**《海商法》是中华人民共和国成立以来第一部完整规定海事法律制度的法律规范,迄今已实施三十年。在回顾该法诞生的艰辛历程和三十年来取得的辉煌成就、客观评述该法的先进性特征和历史贡献的基础上,总结修改《海商法》的时代背景,澄清修法中的认识误区,使之在海洋强国的建设中发挥更大作用。

**关键词:**《海商法》实施;《海商法》特征;《海商法》修改

**中图分类号:**D922.294 **文献标志码:**A **文章编号:**2096-028X(2023)02-0003-13

## Difficult Journey and Brilliant Achievements

—Commemoration for the 30th Anniversary of the Implementation of the *Chinese Maritime Code*

SI Yuzhuo

(Law School, Dalian Maritime University, Dalian 116026, China)

**Abstract:** *Chinese Maritime Code* is the first law that fully stipulates the maritime legal system since the founding of the People's Republic of China, and has been implemented for 30 years. On the basis of reviewing the hard process of the Code's birth and the brilliant achievements in the past 30 years, and objectively commenting on the progressiveness characteristics and historical contributions of the Code, this paper summarizes the era background of the revision of the *Chinese Maritime Code*, clarifies the misunderstanding in the revision of the Code, and makes it play a greater role in the construction of a maritime power.

**Key words:** implementation of the *Chinese Maritime Code*; characteristics of the *Chinese Maritime Code*; revision of the *Chinese Maritime Code*

《中华人民共和国海商法》(简称《海商法》)于1993年7月1日起实施,迄今已整整三十年。这三十年是神州大地崛起的年代。伴随着中国改革开放的步伐,今天的中国已经发展成为航运大国和经贸强国,傲居世界第二大经济实体。回顾《海商法》诞生的艰辛历程,欣观《海商法》实施三十年来所取得的辉煌成就,我们对海商法的未来充满信心。在纪

念《海商法》实施三十周年的重要时刻,向为这部法律的台作出重要贡献的几代海商法人,表示崇高的敬意。

### 一、《海商法》诞生的艰辛历程

#### (一) 第一阶段:起草(1951年—1989年1月)

中华人民共和国成立之初,交通部就开始着手《海商法》的起草工作。1951年,以时任交通部副部

收稿日期:2023-04-24

基金项目:2019年度国家社科基金重大研究专项(19VHQ001)

作者简介:司玉琢,男,大连海事大学法学院教授,大连海事大学原校长,《海商法》主要起草人之一,《海商法》修改研究顾问组组长。

<sup>①</sup> 该文写作过程中,1989年国务院海商法审查研究小组成员,北京市海通律师事务所主任、合伙人杨文贵律师提供了1989年至1991年间海商法审查研究小组工作的详细资料,并搜集、核实了其他有关数据,大连海事大学法学院韩立新教授及其海商法专业硕士研究生姜泽慧、张聪、富雨晴、韦奇、邢旭东、陈雅琪完成了大量调研、查询资料的工作,相关高校和单位提供了有关数据,在此表示感谢。

长于眉为主任委员的25人的起草委员会成立。<sup>①</sup>起草委员会于1963年完成了第九稿并上报国务院。

之后十余年,由于众所周知的原因,立法工作搁置下来。到了1981年4月,交通部邀请有关部门、单位、院校重新组织起草委员会,成立了以时任交通部副部长贺崇升为主任委员的40人的起草委员会。<sup>②</sup>起草委员会下设工作班子——起草委员会办公室,负责组织协调和起草工作。办公室由陈忠表、李文标、朱曾杰、尹东年、司玉琢等九人组成。<sup>③</sup>经过四年的艰苦工作,在十分困难的条件下,一笔一笔写出了《海商法(送审稿)》。1985年1月18日,《海商法(送审稿)》报请国务院审议,送审稿共计十八章213条。

由于当时主管部门领导主张立法应通俗易懂、简明扼要,《海商法(送审稿)》进行了两次大的调整:第一次是1985年9月18日,交通部上报了《海商法(送审稿修改稿)》,将213条的送审稿压缩成170条;后来,又第二次压缩成144条。再加上此期间机构人事变动,工作进程再度受阻。直到1989年1月,时任国务院法制局顾问郭日齐奉命组成海商法审查研究五人小组,<sup>④</sup>重新启动对送审稿的调研。

审查研究小组重新确立了海商法起草的指导思想,即条文要细化,具有可操作性;尽可能吸取国际公约和其他国家海商法的先进规定和经验;海商法仅调整平等民事主体之间的法律关系。

## (二) 第二阶段:征询意见(1989年2月—1992年4月)

审查小组在起草委员会工作成果的基础上,开展了如下的工作。

第一,1989年2月至1989年8月,就海商法国际海上货物运输、海上保险、共同海损等章节分别与中国人民保险公司、中国远洋运输总公司和中国国际贸易促进委员会进行了交流,就海商法的特殊法律制度问题与朱曾杰、张既义、司玉琢、尹东年进行了讨论,就海商法涉及的民商法问题咨询了中国社会科学院谢怀栻、王家福。经过认真地调查、研究,形成了《1989年8月征求意见稿》。

第二,审查研究小组将《1989年8月征求意见稿》邮寄给全国有关的国家机关、科研机构、高校、海事法院、港航企业、经贸企业等单位,共收到上千条意见。与此同时,审查研究小组于1989年9月、10

① 1951年海商法起草委员会名单:

主任委员:于眉

副主任委员:郝一军、冯于九、李维中

委员:马骏(交通部船检局)、周启新、孟昭廉(时任交通部参事室主任)、张文治、叶鸣皋(时任交通部水运总局工程师)、王炳南、朱曾杰、陈家祥(时任交通部远洋运输局船长)、邵天任、倪征燠、刘双恩、邵循怡、施哲明(时任中国人民保险公司业务处处长)、周泰祚(时任中国人民保险公司秘书)、马骏(中国人民大学)、黎孝先、魏文翰、冯法祖(时任交通部水运总局工程师)、汤觉先、李浩培、任继圣

② 1981年海商法起草委员会名单:

主任委员:贺崇升(时任交通部副部长)

副主任委员:郝一军、郑义山(时任对外贸易部副部长)、李维中、钱永昌、任建新、魏文达、张公忱(时任交通部水运局局长)、李高(时任交通部办公厅副主任)

委员:丁奇中(时任交通部船检局副局长)、马骏(时任外交学院国际法教研室主任)、王宝荣(时任水产总局渔政局副处长)、司马骏(时任外交部条法司副司长)、冯法祖(时任交通部高级工程师)、叶鸣皋(时任交通部水运局副总工程师)、孙泓(国家海洋局政策研究室)、刘蕴青(时任对外贸易部运输局副局长)、朱金鳌(时任交通部救捞局副局长)、朱曾杰、李文标、李浩培、李嘉华、任继圣、沈志成、沈肇圻、邵循怡、陈忠表、张既义、施哲明(时任中国人民保险公司副经理)、周泰祚(时任中国国际贸易促进委员会法律事务部顾问)、周启新、郭日齐、姚壮、高隼来、徐鹤皋、唐鸿烈(时任交通部办公厅法律顾问)、黄廷枢、曾尧纲(交通部远洋运输局海监室)、谢中峰(时任交通部安全监督局局长)、黎孝先

③ 1981年海商法起草委员会办公室名单:

主任:陈忠表

副主任:李文标、朱曾杰

成员:冯国雄(上海外轮代理公司)、史贤训(广州远洋运输公司)、袁丹(上海远洋运输公司)、付留才(天津外轮代理公司)、尹东年、司玉琢  
交通部政法司张忠晔具体负责此项工作,与办公室对接。

④ 1989年国务院海商法审查研究小组名单:

负责人:郭日齐

成员:钱辉、叶安明、吴昊、杨文贵

月分别在广州、深圳和上海调研,并召开研讨会与航运、贸易、海事审判等相关单位进行交流。

第三,将《1989年8月征求意见稿》翻译成英文,于1990年5月赴英国专访国际海事组织、国际海事局、英国海事仲裁协会、国际保赔协会、国际油污损害赔偿基金组织、伦敦劳合社,以及两个专业海事律师事务所,累计同近50位专家、教授、律师座谈;咨询了国际海事委员会主席、世界著名海商法专家贝林吉尔(Berlingieri)教授,并于1991年6月邀请了五位美国专家、教授来京协助论证。

第四,审查小组将国内外实地调研和从国内各单位获得的意见汇编整理成册,逐条研究、讨论后,形成了《1991年3月31日修改稿》。

第五,为慎重计,《1991年3月31日修改稿》作出后,国务院法制局和交通部会同对外经济贸易部、最高人民法院共同主持召开了三次论证会:一次是由交通系统、经贸系统、中国人民保险公司、中国国际贸易促进委员会参加的论证会;一次是全国海事法院系统的论证会;一次是邀请国内海商法、民法、国际私法专家出席的论证会。三次论证会对《1991年3月31日修改稿》进行了充分讨论,在原则问题上起到了共同决策的作用,在细节问题上起到了相互补充的作用,在立法技术方面反映了精益求精的要求。会上就许多焦点分歧基本达成一致,最后形成了《1991年8月8日草案》,提交至全国人大法工委。

**(三) 第三阶段:审议通过(1992年5月—1992年11月)**

1992年5月16日,时任国务院秘书长罗干邀请交通部和对外经济贸易部的领导同志就承运人的责任基础、迟延交付的定义、承运人和船东赔偿责任限额等问题进行了最后的磋商、协调。6月5日,国务院常务会议审议通过了《中华人民共和国海商法(草案)》。6月7日,时任国务院总理李鹏签字,向全国人大常委会提出议案。

1992年6月23日,受国务院委托,时任国务院法制局局长杨景宇向第七届全国人大常委会第二十

六次会议作了《关于〈中华人民共和国海商法(草案)〉的说明》。在这届会议上,委员们对《中华人民共和国海商法(草案)》进行了初步审议,发言的委员普遍认为“制定海商法很有必要”。杨烈宇委员、李清委员呼吁“海商法应尽快出台”,以适应中国航运外贸发展的需要。第一次审议时没有提出更多的重大问题,责成全国人大法工委对某些具体问题再研究。<sup>①</sup>

1992年11月7日,第七届全国人大常委会第二十八次会议再次审议《中华人民共和国海商法(草案)》,101名委员表决,其中98票赞成,1票反对,2票弃权,《海商法》高票通过。至此,《海商法》终于诞生了。这是几代人历经40年艰辛历程,辛勤劳动的结晶。<sup>②</sup>

## 二、《海商法》的特征

《海商法》是党的十四大闭幕后第一批出台的两部法律之一。<sup>③</sup>这部法律有其鲜明的特点。

### (一) 适应社会主义市场经济的需要

邓小平南巡讲话以后,全国都在进一步加快改革开放的步伐,党的十四大提出要建立社会主义市场经济体制,为此必须加快经济立法。《海商法》正是在这种形势下出台的,适应了改革开放、加快经济立法的需要。从法律属性的视角,《海商法》是民法的特别法,《海商法》中的承运人与托运人、承运人与旅客、船舶出租人与承租人、承拖方与被拖方、船舶碰撞各方、救助方与被救助方、保险人与被保险人的关系,均是通过合同或者侵权法律予以规范,不再直接通过行政干预和指令性计划来维护当事方的合法权益。这为培育和发展中国社会主义海运市场提供了法律依据,为各方当事人提供了行为准则,有力促进了海上运输和经济贸易发展。

### (二) 与国际接轨、充分体现改革开放基本方针

第一,凡是参加的国际公约,严格依照公约作出规定。如船舶碰撞一章严格依照中国参加的《1910年统一船舶碰撞若干法律规定国际公约》(简称《1910年船舶碰撞公约》)的规定制定,<sup>④</sup>海难救助一章依照中国后来参加的《1989年国际救助公

<sup>①</sup> 参见内部资料《七届全国人大常委会第二十八次会议参阅材料(三)——七届全国人大常委会第二十六次会议审议海商法(草案)的意见》。

<sup>②</sup> 参见交通部政策法规司、交通部交通法律事务中心编:《〈海商法〉学习必读》,人民交通出版社1993年版,第21-23页。《海商法》起草大事记一览表详见司玉琢:《海商法专论》(第2版),中国人民大学出版社2010年版,第3-5页。

<sup>③</sup> 党的十四大于1992年10月18日闭幕,闭幕后第一批出台的两部法律为《海商法》《中华人民共和国科学技术进步法》。

<sup>④</sup> 1994年3月5日,第八届全国人大常委会第六次会议批准加入《1910年船舶碰撞公约》。

约》的规定制定、<sup>①</sup>海上旅客运输合同一章依照中国参加的《1974年海上旅客及其行李运输雅典公约》(简称《1974年雅典公约》)的规定制定。<sup>②</sup>

第二,中国没有参加的国际公约,根据中国实际情况,灵活借鉴公约的规定。如海上货物运输合同(第四章第一节至第六节)的规定中,承托双方的权利义务条款主要依照《海牙-维斯比规则》,同时吸纳了《汉堡规则》的实际承运人制度等技术性条款,在借鉴《汉堡规则》迟延交付条款时,<sup>③</sup>根据中国实际情况进行了改变,只保留“有约定方有迟延”,删除“合理时间”要素。这一迟延交付货物的立法模式为2008年的《鹿特丹规则》所吸纳。<sup>④</sup>

第三,没有国际公约,但有事实上起到了国际公约作用的民间规则,依据该民间规则。如共同海损一章基本上是依照《1974年约克-安特卫普规则》制定的。

第四,没有国际公约,也没有民间规则,参照有广泛影响力的标准合同。如航次租船合同一节参照了1976年《金康合同》格式,<sup>⑤</sup>定期租船合同一节参照了经1974年修订的《统一定期租船合同》。<sup>⑥</sup>

### (三)《海商法》是一部先进的法律

#### 1.《海商法》规范的合理性

法律规范的合理性是个相对的概念。在现阶段,衡量《海商法》合理性的唯一标准就是其是否有利于促进中国航运市场的发育和成长。具体地说就是其是否有利于积极地、公平地调动并调整航运市场中最活跃的因素——船方和货方及其他各平等主体之间的权利义务关系;作为航运经济的主体,是否可以依据《海商法》独立地行使权利,并在权利遭到侵犯时,诉诸法律的保护。《海商法》中有关当事人之间权利、义务的规定,许多都是通过当事人依法订立和履行合同来实现的。即使是强制性条款,在立法时也充分考虑了对各方当事人利益的维护,经反复协调,最后达到现实条件下的利益平衡,体现法律的公正性。《海商法》第1条即立法宗旨明确规定:

“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……制定本法。”显然,本法所指“当事人各方”,既有国内方,也涉及国外方;既包括船方,也包括货方……对这些当事人的合法权益,既无差别待遇,更无歧视待遇,一视同仁地予以保护。这完全适应社会主义市场经济机制。这一原则不仅在总则中有所体现,更重要的是在《海商法》各章的具体条文中都有所体现,使整部法律有利于航运业和与之相关的经贸业的繁荣与发展。

#### 2.《海商法》内容的稳定性

法律的稳定性十分重要,它便于确立当事人之间一种稳定的社会关系,增强人们的安全感和法律意识,有利于航运市场的稳定、有序,有利于法律的普及和实施。这是法律不同于政策的重要特点。当然,《海商法》的稳定性也是相对的,需要随着航运业和科学技术的发展而发展。因此,欲使《海商法》既不脱离现实,又具有较强的稳定性,就需要使《海商法》的内容具有适当的超前性,体现时代特征。在这一点上,《海商法》进行了妥善的处理。比如,将当时尚未生效的《1989年国际救助公约》中包括的“特别补偿”等重要条款纳入《海商法》,以适应鼓励海上救助、保护海洋环境的需要,体现《海商法》一定的超前性;又比如,对于船舶所有人责任限制的计算办法,中国自1959年以来一直以“船价加运费”作为责任限额的计算标准,考虑到国际公约和各国的立法趋势,《海商法》将其改为按船舶吨位计算非旅客的人身伤亡和财产损害赔偿的赔偿限额,具体计算办法和金额均参照了《1976年海事赔偿责任限制公约》的规定,使责任限制的法律制度与国际发展趋势和多数国家的立法体制协调一致。

#### 3.《海商法》条款的明确性

所谓条款的明确性,是指一部法律通过条款反应的内容具体完整,条款之间无“间隙”、无重叠,也无冲突,使用文字不产生歧义,具有较强的可操作性。从《海商法》的条文看,这一特点也是比较突出

<sup>①</sup> 1993年12月29日,第八届全国人大常委会第五次会议批准加入《1989年国际救助公约》。《海商法》制定时,公约并没有生效,但中国是公约的缔约国,全程参加了公约草案的审议,认为公约的规定符合中国海难救助的实际,所以《中华人民共和国海商法(草案)》全面移植了公约规定,只是对公约第30条第1款的(a)(b)(d)三项作出了保留的内容未予以明确规定。

<sup>②</sup> 该公约于1987年4月28日生效。1994年3月5日,第八届全国人大常委会第六次会议批准加入该公约。

<sup>③</sup> 《汉堡规则》第5条第2款规定:“如果货物未在明确约定的时间内,或者在没有这种约定时,未在按照具体情况对一个勤勉的承运人所能合理要求的时间内,在海上运输合同规定的卸货港交付,便是迟延交货。”

<sup>④</sup> 《海商法》第50条规定:“货物未能在明确约定的时间内,在约定的卸货港交付的,为迟延交付。”《鹿特丹规则》制定时,经过一天的辩论,采纳了中国方案,《鹿特丹规则》第21条规定:“未在约定时间内在运输合同约定的目的地交付货物,为迟延交付。”参见司玉琢、韩立新主编:《〈鹿特丹规则〉研究》,大连海事大学出版社2009年版,第182页。

<sup>⑤</sup> 现已有2022年《金康合同》格式。

<sup>⑥</sup> 现已有2001年修订的《统一定期租船合同》格式。

的。该法共十五章 278 条。由于条款订得比较具体,因此,最高人民法院在《海商法》实施后的 1996 年,曾在天津组织召集海事法院法官、海事律师、学者就制定海商法司法解释进行探讨,最后参会人员一致认为没有必要制定一个统一的司法解释。当然有的章节仍然显得过于简单、原则,不便操作,例如船舶碰撞一章仅有 6 条原则性条款。因此,最高人民法院此后仅就海事审判中遇到的具体问题制定了若干个司法解释。

《海商法》条款的明确性还表现在文字使用严谨、准确,除少数用语因找不到对应的中国法律语言,而直接使用翻译语言外(如以“天灾”表示“Act of God”),绝大多数用语都很规范。

### 三、《海商法》的历史贡献

《海商法》在调整海上运输关系和船舶关系、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中,发挥了里程碑的作用,实现了该法的立法宗旨。

#### (一) 促进了中国国际贸易和航运经济的发展

##### 1. 促进了中国国际贸易的发展

“强国”的基础是经济,经济的增长离不开贸易,《海商法》的实施,极大地促进了中国对外贸易的发展。统计数据显示,2020 年中国海运进出口量较上年增长 6.7%,达 34.6 亿吨,占全球海运贸易量的比重提升至 30%。<sup>①</sup>

表 1 数据显示,中国的进出口商品总额从 1993 年的 1 957.03 亿美元增长到 2022 年的 63 065.10 亿美元,增长了 31.2 倍,这些数字表明了中国作为一个贸易大国,在全球贸易中的重要地位和影响力的不断提升。

表 1 中国进出口商品额(1993 年—2022 年)<sup>②</sup>

年份	进出口/亿美元	年份	进出口/亿美元	年份	进出口/亿美元
1993	1 957.03	2003	8 509.88	2013	41 589.93
1994	2 366.21	2004	11 545.54	2014	43 015.27
1995	2 808.64	2005	14 219.06	2015	39 530.33
1996	2 898.81	2006	17 604.38	2016	36 855.57
1997	3 251.62	2007	21 761.75	2017	41 071.38
1998	3 239.49	2008	25 632.55	2018	46 224.44
1999	3 606.30	2009	22 075.35	2019	45 778.91
2000	4 742.97	2010	29 740.01	2020	46 559.13
2001	5 096.51	2011	36 418.64	2021	60 438.70
2002	6 207.66	2012	38 671.19	2022	63 065.10

根据世界银行、经济合作与发展组织国民经济核算数据的统计,世界各国贸易额占国民生产总值的比例从 1960 年的 25% 上升到 2021 年的 57%,呈逐年上升趋势。中国 2021 年贸易额占国民生产总值的 37%。<sup>③</sup>

在未来,中国对外贸易面临的机遇和挑战依然存在。必须坚持开放的战略,促进贸易自由化和便利化,深化国际贸易合作,加强与海外市场的联系,推动实现高水平对外开放,修改、完善后的《海商法》,也一定会为实现这一目标提供强有力的支撑。

##### 2. 促进了中国航运业的发展

国际海上货物运输服务于国际贸易,国际贸易

依赖海上运输。据联合国贸易和发展会议统计,按重量计算,海运贸易量占全球贸易总量的 90%;按商品价值计算,海运贸易额占全球贸易总额的 70% 以上。<sup>④</sup> 航运强国的一个重要指标是其拥有的船舶总吨位数。根据国家统计局公布的数据,1993 年至 2021 年间,中国民用船舶总吨位数由 1993 年的 0.44 亿总吨增长至 2021 年的 2.84 亿总吨,增长了 5.5 倍(详见表 2)。中国的航运业在保障国际物流供应链畅通、促进国际经贸和海洋经济的发展中,发挥着重要作用,提供了重要保障。

##### 3. 促进了港口业的发展

港口是对外交流的纽带,是海上丝绸之路的起

<sup>①</sup> 参见周斌、曹松:《去年我国海运进出口量达 34.6 亿吨》,载《经济日报》2021 年 7 月 21 日,第 2 版。

<sup>②</sup> 参见《货物进出口年度统计》,载商务数据中心网站,http://data.mofcom.gov.cn/hwmy/imexyear.shtml。

<sup>③</sup> 参见《贸易额(占国民生产总值(GDP)比例)》,载世界银行网站,https://data.worldbank.org.cn/indicator/NE.TRD.GNFS.ZS?end=2021&start=1960&view=chart。

<sup>④</sup> 参见《2020 全球海运有多难 三大巨头有话说》,载新浪财经 2020 年 5 月 7 日,https://finance.sina.com.cn/roll/2020-05-07/doc-iircuy-vi1798718.shtml。

点和支点。加速建设世界一流强港,更好地服务国家海洋战略,是新时期建设航运强国的重要命题。中国是世界上拥有最多港口的国家之一,其港口运营规模和能力持续增长,成为支撑国家经济和对外贸易的重要基础设施。根据国家统计局公布的数

据,1993年至2021年间,中国沿海主要港口货物吞吐量从1993年的6.78亿吨增长到2021年的99.73亿吨,增长了13.7倍(详见表3),表明了中国港口运营规模 and 能力的不断提升,在支撑国家经济和对外贸易的发展中作出了重要贡献。

表2 中国民用船舶总吨位(1993年—2021年)<sup>①</sup>

年份	船舶总吨/亿	年份	船舶总吨/亿	年份	船舶总吨/亿
1993	0.44	2003	0.71	2013	1.80
1994	0.48	2004	0.86	2014	1.46
1995	0.50	2005	1.02	2015	2.71
1996	0.49	2006	1.10	2016	2.57
1997	0.48	2007	1.19	2017	2.51
1998	0.48	2008	1.24	2018	2.57
1999	0.48	2009	2.58	2019	2.66
2000	0.51	2010	2.44	2020	2.72
2001	0.54	2011	2.28	2021	2.84
2002	0.57	2012	2.13		

表3 中国沿海主要规模以上港口货物吞吐量(1993年—2021年)<sup>②</sup>

年份	吞吐量/亿吨	年份	吞吐量/亿吨	年份	吞吐量/亿吨
1993	6.78	2003	20.11	2013	72.81
1994	7.44	2004	24.61	2014	76.96
1995	8.02	2005	29.28	2015	78.46
1996	8.52	2006	34.22	2016	81.09
1997	9.09	2007	38.82	2017	86.55
1998	9.22	2008	42.97	2018	92.24
1999	10.52	2009	47.53	2019	91.88
2000	12.56	2010	54.84	2020	94.80
2001	14.26	2011	61.63	2021	99.73
2002	16.66	2012	66.52		

#### 4. 促进了造船业的发展

中国航运业的快速增长和世界航运经济的复苏,极大地促进了中国造船业的发展。据统计,中国1996年全年造船完工量为110万载重吨,占世界总量的4.3%。<sup>③</sup>2022年中国全年造船完工量为3786万载重吨,占全球总量的47.3%,造船完工量增长了33.4倍。新接订单量和手持订单量以载重吨计分别占全球总量的55.2%和49.0%。以修正总吨

计,中国造船完工量、新接订单量和手持订单量分别占43.5%、49.8%和42.8%,前述各项指标国际市场份额均保持世界第一。<sup>④</sup>

2022年,中国分别有6家造船企业进入全球造船完工量、新接订单量和手持订单量前10强。全国造船完工量前10家企业集中度为64.9%,新接订单量前10家企业集中度为63.6%,手持订单量前10家企业集中度为65.8%,继续保持较高水平。<sup>⑤</sup>

<sup>①</sup> 选取的数据为民用机动船净载重量与民用驳船净载重量之和,参见《年度数据(民用运输船舶拥有量)》,载国家统计局网站, <https://data.stats.gov.cn/easyquery.htm?cn=C01>。

<sup>②</sup> 参见《年度数据(沿海主要规模以上港口货物吞吐量)》,载国家统计局网站, <https://data.stats.gov.cn/easyquery.htm?cn=C01>。

<sup>③</sup> 参见王彦、吕靖编著:《国际航运经济与市场》,大连海事大学出版社2009年版,第382页。

<sup>④</sup> 参见刘志强、王政:《2022年我国造船完工量占全球总量47.3%》,载《人民日报》2023年1月26日,第1版。

<sup>⑤</sup> 参见《2022年我国造船国际市场份额保持全球领先》,载中华人民共和国工业和信息化部网站2023年1月19日, [https://www.miit.gov.cn/gxsj/tjfx/zbgj/mycb/art/2023/art\\_61ee47e879b344b1ad0a35144ace5b50.html](https://www.miit.gov.cn/gxsj/tjfx/zbgj/mycb/art/2023/art_61ee47e879b344b1ad0a35144ace5b50.html)。

总之,中国已经是名副其实的造船、航运、港口大国。造船年产能达到6 000万载重吨,全球第一;海运量世界占比达到26%,全球第一;注册运力1.8亿载重吨,全球第二;全球前20大货物吞吐量港口中,中国占15个;全球前10大集装箱港口中,中国占7个。<sup>①</sup>《海商法》的不断完善和涉海法律体系的构建将为海洋经济的进一步发展壮大提供强有力的法律保障。

## (二)为海事司法审判提供了法律依据

《海商法》的实施和海事法院的设立,<sup>②</sup>使中国海事审判得到迅猛发展。中国已经建成亚太海事司法中心,正朝着建设国际海事司法中心的目标前进。概括地讲,海事司法实践取得的成就有七个方面:一是形成了专门化的海事审判体系。中国建立了“三级法院两审终审制”的专门法院体系,成为世界上设立海事审判机构最多、最完善的国家。二是审理了大量海事案件。全国一审海事案件年收案总数从海事法院成立之初的每年一百多件发展至近年的每年数万件,中国已成为世界上受理海事案件数量最

多的国家。<sup>③</sup>三是建立健全了海事审判制度。中国海事审判不仅首先有了自己的实体法——《海商法》,还专门制定了与《海商法》相配套的程序法——《中华人民共和国民事诉讼法特别程序法》(简称《海事诉讼特别程序法》),并制定了一系列的海事司法解释,形成了独立系统的海事审判专门法律制度。四是培养了一支适应改革开放需要的专门化海事审判队伍。目前全国海事审判法官共570名,他们作风过硬,廉洁自律,学历层次高,专业化程度强,不仅具有较高法律素养,熟悉航运、贸易专业知识,还能熟练使用外语,具有较高的社会认可度。五是实施精品战略,确保了海事案件审理的质量、效率和效果,为改革、发展提供了有力司法保障。跨越77年的“中威轮船案”,<sup>④</sup>最高人民法院公开开庭审理并当庭宣判的“‘加百利’轮海难救助合同纠纷再审案”,<sup>⑤</sup>2022年经最高人民法院认可后上海海事法院首次承认了英国法院商事判决的“SPAR航运有限公司与大新华物流控股(集团)有限公司申请承认和执行外国法院民事判决、裁定纠纷案”,<sup>⑥</sup>在国

<sup>①</sup> 参见《航海日,看总书记如何把脉“航运强国”》,载央广网2020年7月11日,http://news.cnr.cn/native/gd/20200711/t20200711\_525164126.shtml。

<sup>②</sup> 从1984年起,中国先后成立11个海事法院:1984年11月,广州海事法院、上海海事法院、青岛海事法院、天津海事法院、大连海事法院、武汉海事法院成立;1990年3月,海口海事法院、厦门海事法院成立;1992年12月,宁波海事法院成立;1999年8月,北海海事法院成立;2019年12月,南京海事法院成立。自1992年武汉海事法院在南通设立第一个派出法庭起,至今11个海事法院先后共设立40余个派出法庭。

<sup>③</sup> 海事法院受案量统计:(1)1984年至2013年12月底,全国10个海事法院共受理各类海事案件225 283件(一审海事案件131 604件、海事特别程序案件45 646件、海事执行案件48 033件),审结执结215 826件(一审海事案件128 776件、海事特别程序案件40 417件、海事执行案件46 633件),结案标的额人民币1 460多亿元,涉及亚洲、欧洲、非洲和南北美洲70多个国家和地区。全国海事法院共扣押船舶7 744艘次(国轮6 084艘次,外轮1 660艘次),拍卖船舶633艘(国轮510艘,外轮123艘)。(2)2014年至2017年,全国三级法院海事案件收案118 939件,结案115 909件。(3)2018年至2021年,全国海事审判三级法院受理各类海事海商、海事行政、海事刑事以及海事执行案件132 633件,审执结133 309件。(4)2018年至2021年,11家海事法院扣押船舶2 717艘,其中外籍船舶105艘,港澳台籍船舶24艘。拍卖船舶1 252艘,其中外籍船舶30艘,港澳台籍船舶9艘。被扣押外籍船舶数量前五的船旗国依次为俄罗斯、巴拿马、利比里亚、马绍尔群岛、越南。被拍卖外籍船舶数量前五的船旗国依次为利比里亚、巴拿马、马绍尔群岛、伯利兹、新加坡。(5)2018年至2021年,11家海事法院受理海事执行案件38 795件,结案39 897件。参见最高人民法院:《中国海事审判(1984—2014)》,载北大法宝2014年9月4日,https://www.pkulaw.com/whitebook/f0eac24efe0bcb7a4032b7b083853d07bdfb.html;最高人民法院:《中国海事审判(2015—2017)》,载北大法宝2019年4月15日,https://www.pkulaw.com/whitebook/dc3a123252f841b6fd7275c5980af494hdhf.html;最高人民法院:《中国海事审判(2018—2021)全文(中英文版)》,载中华人民共和国最高人民法院网站2022年12月12日,https://www.court.gov.cn/xinshidai-xiangqing-382851.html;张晨:《我国成为受理海事案件最多国家》,载《法治日报》2023年1月5日,第6版。

<sup>④</sup> 案件涉及香港中威轮船公司祖孙三代跨越半个多世纪的一起对日民间租船索赔案。为了讨回公道,中威轮船公司陈震、陈春在上海海事法院对日本商船三井株式会社提起定期租船合同欠款及侵权损害赔偿之诉,经上海海事法院一审、上海市高级人民法院二审、最高人民法院再审,判决被告商船三井株式会社败诉,被告拒绝履行生效的法律文书,上海海事法院根据债权人的执行申请,于2014年4月19日在浙江省舟山马迹山港依法采取强制执行措施,扣押商船三井株式会社所有的船舶“宝韵”轮,并在日本商船三井株式会社履行法院生效判决确定的义务后,依法解除船舶扣押。该案的审理和执行引起国内国际社会的广泛关注,取得了极佳社会效果,彰显了中国司法权威。详情参见上海海事法院(1989)沪海法商字第25号民事判决书、上海市高级人民法院(2008)沪高民四(海)终字第80号民事判决书、最高人民法院(2010)民申字第1269号民事裁定书。

<sup>⑤</sup> 该案入选“2016年推动法治进程十大案件”。在该案中,海难救助合同的双方当事人明确约定,无论救助是否成功,阿昌格罗斯投资公司均应支付报酬,且以救助船舶每马力小时和人工投入等作为计算报酬的标准。最高人民法院认为,此种救助合同并非《1989年国际救助公约》和《海商法》规定的“无效果,无报酬”的救助合同,而属雇佣救助合同。在《1989年国际救助公约》和《海商法》均允许当事人对救助报酬的确定另行约定,而又对雇佣救助合同没有具体规定的情况下,应适用《中华人民共和国合同法》的相关规定明确当事人的权利义务。参见最高人民法院(2016)最高法民再61号民事判决书。

<sup>⑥</sup> 挪威SPAR航运有限公司因与大新华物流控股(集团)有限公司存在租船合同履行担保合同纠纷向英国高等法院提起诉讼,经审理,英国高等法院于2015年3月18号作出判决,判令后者承担SPAR航运有限公司的损失本金及利息共计37 238 126美元。2018年3月,SPAR航运有限公司向上海海事法院提出承认英国法院判决的申请。因该案特殊性,上海海事法院逐级报送最高人民法院审查。2022年3月17日,上海海事法院作出民事裁定书,对涉案英国法院判决予以承认。该案扭转了中国司法实践中长期将互惠关系限制解释为“事实互惠”的认识,是中国法院首例依据“法律互惠”原则承认英国法院商事判决的案件。该案审理中上海海事法院确认的原则在《全国法院涉外海事审判工作座谈会会议纪要》第九部分“关于申请承认和执行外国法院判决案件的审理”中得到体现。

际上产生了广泛和良好的反响。这些判决表明了中国的海事审判经过40年的历练和考验,已经有能力独立处理复杂而专业的海事海商案件,充分彰显法律的尊严和司法的自信。近年来,全国海事一审案件服判息诉率平均达到90%左右,涉诉上访比例在千分之一以内,所有海事纠纷案件均能在诉讼程序内化解。六是中国海事审判具有较高国际声誉和国际影响,海事法院受理的海事案件的当事人遍及世

界一百多个国家和地区。一大批重大涉外海事案件的公正审理,树立了中国司法良好的国际形象。2018至2021年,最高人民法院先后发布海事指导性案例6件(详见表4)。<sup>①</sup>七是中国海事审判在取得长足进展的同时,还带动和促进了海商法教学科研、海事仲裁、海事评估鉴定等相关行业机构的兴起,共同形成与中国国际航运中心建设相适应的海事法治服务保障体系。

表4 最高人民法院发布的海事指导性案例(2018年—2021年)

案例编号	案例名称	案由	审理法院	发布时间
指导案例108号	浙江隆达不锈钢有限公司诉A. P. 穆勒-马士基有限公司海上货物运输合同纠纷案	海上、通海水域货物运输合同纠纷	最高人民法院	2019年2月25日
指导案例110号	交通运输部南海救助局诉阿昌格斯投资公司、香港安达欧森有限公司上海代表处海难救助合同纠纷案	海难救助合同纠纷	最高人民法院	2019年2月25日
指导案例112号	阿斯特克有限公司申请设立海事赔偿责任限制基金案	申请设立海事赔偿责任限制基金	最高人民法院	2019年2月25日
指导案例127号	吕金奎等79人诉山海关船舶重工有限责任公司海上污染损害责任纠纷案	海上、通海水域货物运输合同纠纷	天津市高级人民法院	2019年12月26日
指导案例177号	海南临高盈海船务有限公司诉三沙市渔政支队行政处罚案	行政处罚	海南省高级人民法院	2021年12月1日
指导案例178号	北海市乃志海洋科技有限公司诉北海市海洋与渔业局行政处罚案	行政处罚	广西壮族自治区高级人民法院	2021年12月1日

1997年,最高人民法院提出的在2010年之前将中国建设成为亚太地区海事司法中心的目标已经实现。2014年时任最高人民法院院长周强在中国海事审判三十年座谈会讲话中强调,进一步完善海事法院管辖制度,围绕国家海洋开发战略,积极探索将相关海事行政、海事执行案件和其他涉海民事、刑事案件统一纳入海事法院专门管辖范围的新模式。在海事审判体制改革方面,最高人民法院将加大推进力度,适时选择若干海事法院开展改革试点,努力形成可复制、可推广的经验,使海事法院工作更加符合海事审判规律,更加专业化,进一步提高海事审判能力和水平,为实现国际海事司法中心的宏伟目标作出新贡献。<sup>②</sup>

### (三) 对海商法学术研究的促进作用

《海商法》实施的三十年,是中国海商法学术研究空前活跃的三十年,是海商法人才培养突飞猛进

的三十年。

#### 1. 海商法学术研究空前活跃

在学术著作方面,《海商法》的颁布极大促进了海商法领域相关学术著作的出台,根据读秀学术搜索平台、可知电子书平台、超星汇雅电子书、北大法宝法宝书城、畅想之星电子书等数据库及线下图书馆提供的数据,1993年前,海商法领域相关学术著作仅有44本,1994年至2022年,海商法领域专家学者陆续出版了428本学术著作。其中涉及教材类著作102本、实务类著作63本、学术类著作263本;著作数量较多的作者依次为:司玉琢(35本)、韩立新(32本)、杨良宜(28本)、贾林青(23本)、张丽英(16本)、张湘兰(12本)、屈广清(12本)、金正佳(11本)、胡正良(11本)、郭萍(9本)。

通过上述不完全统计可以看出,《海商法》的出

<sup>①</sup> 参见最高人民法院:《中国海事审判(2018—2021)全文(中英文版)》,载中华人民共和国最高人民法院网站2022年12月12日, <https://www.court.gov.cn/xinshidai-xiangqing-382851.html>。

<sup>②</sup> 参见周强:《发挥海事司法职能 服务保障国家海洋战略——在中国海事审判三十年座谈会上的讲话》,载《中国审判》2014年第9期,第17-19页。

台极大地促进了相关领域的学术研究,相关学术著作显著增加;著作内容开始多以“海商法”“海商法论”“海商法研究”命名,较为宏观地阐述海商法的基本问题,随着研究的深入、实践的积累,著作内容逐渐转向海商法的微观内容。令人欣喜的是,一大批年轻的海商法学子——博士研究生出版了系列海商法学术专著——《海商法精品文库》,截至目前已出版21本。上述著作中学术类著作和教材类著作的作者主要集中在大连海事大学、上海海事大学两所海事院校,其他作者主要是中国政法大学、武汉大学、中国人民大学、清华大学、北京大学等院校中研究海商法的学者;实务类著作作者的典型代表是杨良宜,其他实务类著作的作者主要来自海事法院、航运企业、保险公司和海事律所。<sup>①</sup>

在学术论文方面,<sup>②</sup>从论文数据来看,1993年前论文的数据变化十分明显,检索到的期刊论文中,1993年《海商法》实施前发表的仅有109篇,而《海商法》实施后发表的已有3049篇,约为《海商法》实施前发表的28倍。以租船合同相关论文为例,最早发表的论文可以追溯到1975年,1975年至1993年18年间相关论文共有18篇,而1994年一年内发表的相关论文就有20篇。另外,就海难救助、共同海损、海事赔偿责任限制、船舶物权等方向,1993年之前论文发表几乎是空白。<sup>③</sup>从研究内容来看,由整体到局部,由宏观到微观,研究的深度与广度明显增强。以海上货物运输合同为例,较早的研究多围绕提单和海上货物运输基本理论与实践展开,如提单的法律性质、类型、功能等。除此之外,对海上货物运输方面的国际公约以及本土化和适配程度的研究也在逐年增加。从分布期刊看,论文开始比较集中于《中国海商法年刊》,随着《海商法》的制定,分布期刊的范围变广,核心期刊的数量增加,包括《当代法学》《法学家》《清华法学》等,并且核心期刊发表的海商法文章占比逐年上升。除此之外,各大高校的学报也在1992年之后开始发表与海商法内容相关的文章,受众增多。从论文作者来看,作者来源呈现多元化趋势,早期作者大部分来自于第一批开设海商法课程的院校以及航运业。《海商法》颁布后,越来越多高校的学者开始从事海商法的研究,此前

单一研究合同法的学者开始转向对合同法与海商合同相结合的研究。

在海商法科研课题方面,通过梳理2003年至2022年间的国家社科基金项目发现,与海商法相关的研究项目有42项。另外,自2016年起,国家社科基金重大专项面向全国公开招标,每年约有10余项与海商法相关。<sup>④</sup>从国家社科基金项目的立项时间和研究内容上来看,前期的研究项目主要关注海商法基础理论,例如,“国际货物运输法律统一研究”“船舶污染损害赔偿责任的理论、实践及我国船舶污染法律制度的建构”“国际船舶融资租赁法律问题研究”“涉外海事关系法律适用立法研究”等。党的十八大之后,研究项目更加注重为推动国家战略和国家政策的实施提供法律保障,例如,“海洋强国背景下船员权益保护问题实证研究”“‘一带一路’背景下我国多式联运保险法律制度研究”等;同时,研究项目的范围也不仅仅局限于狭义的海商法,还拓宽至海洋环境法、海上刑法、海上行政法等领域,例如,基于“海洋命运共同体理念的海洋环境法治体系性发展研究”“海上交通事故刑法规制研究”“海上行政执法区域合作机制研究”等。2017年起,《海商法》修改以及海洋法制的完善成为研究项目的重点,例如,“《海商法》修改基本理论与主要制度研究”“《海商法》修订中重大问题研究”“中国海商法问题研究”“海洋强国背景下中国《海洋基本法》立法宗旨及其相关问题研究”“中国海权发展模式及海洋法制完善研究”“完善我国海洋法律体系研究”等。2020年新冠疫情的暴发也引起理论界对于海上公共卫生法律的关注,例如,“海上公共卫生法律治理研究”。另外,数字化、智能化发展对于海商法的影响也在研究项目中得以体现,例如,“‘21世纪海上丝绸之路’战略的电子港航法律制度保障研究”“电子可转让记录立法的‘单一性’难题和破解”“无人设备引发的海上执法问题研究”等。

在教育部(2010年—2022年)、司法部(2015年—2022年)、中国法学会(2013年—2022年)的各类基金项目中,与海商法相关的共有30项。其中,海洋环境领域的基金项目最多,包括“海洋石油污

① 说明:第一,学术著作以版次为统计标准;第二,受篇幅限制,海商法著作作者统计表及《海商法精品文库》出版一览表等略。

② 本次论文数据收集的选刊标准为法学学科及学术界认可度较高的期刊,剔除了负面期刊及认可度较低的期刊,其中,负面期刊的认定以华东政法大学在2022年4月28日发布的《关于更新研究生论文发表期刊负面清单制度的通知》中所列期刊为准。论文收集平台以中国知网及万方数据知识服务平台为主,删除平台重合论文后,保留现有数据。

③ 受篇幅限制,学术论文统计表略。

④ 此类项目的具体名称等信息对外不公开。

染损害赔偿制度比较研究”“海洋环境污染诉讼问题研究”“海洋油污损害国家求偿机制研究”“我国海洋生态损害的司法救济制度研究”“我国海上运输有毒有害物质损害赔偿机制研究”“海洋生态损害赔偿公益诉讼实践研究”“以海洋环境影响评价管控日本核污水排海的可行性研究”“海洋生态环境民事公益诉讼特殊法律问题研究”“海洋核污染国际环境法规制的局限与突破——以《伦敦公约》及其议定书为视角”等。除此之外,较多的基金项目关注海洋法律制度完善、海上刑法以及相关国际公约,例如,“海权入宪及海权法律保障机制研究”“‘一带一路’沿线战略支点国家海洋法律制度研究”“基于海权视角健全与完善中国海洋法律体系研究”“海洋发展战略背景下我国海上犯罪体系问题研究”“我国海上刑事管辖权问题研究”“海上交通事故肇事犯罪认定的形式化症结及教义学纠偏”“《鹿特丹规则》实证研究”“国际海事安全条约法律问题研究”“国际劳工标准生成机制考察”等。

地方社科基金中关于海商法的研究项目主要集中在辽宁省、福建省和上海市,不仅因为它们沿海省市,更是因为大连海事大学、上海海事大学、厦门大学、集美大学等设立海商法专业或者开设海商法课程的高校坐落于其中。地方社科基金项目所体现的较为明显的特征是相关研究更加注重促进地方经济发展、体现地方特色。例如,“大数据背景下辽宁船员权益保护对策研究”“辽宁省海岸带环境保护法律制度之完善”“福建省涉海保险体系优化研究”“‘21世纪海上丝绸之路’建设背景下打造上海国际海事仲裁中心研究”等。

## 2. 海商法人才培养突飞猛进

1992年及以前,中国大约仅有162名海商法方向的本科生和186名海商法方向的硕士研究生。其中,大连海事大学培养本科生132人、硕士研究生167人,上海海事大学培养本科生26人、硕士研究生13人,中国政法大学培养本科生4人、硕士研究生5人,武汉大学培养硕士研究生1人。1993年及以后,中国培养海商法方向的本科生、硕士研究生和博士研究生的数量大幅增加,分别为7519人、4094人和286人。海商法人才培养的具体情况如下。

第一,海商法方向本科生培养情况。中国招收海商法方向本科生的高校主要有4所,即大连海事

大学、上海海事大学、集美大学和广州航海学院。1993年至2022年,上海海事大学累计招收海商法方向本科生3175人,大连海事大学累计招收海商法方向本科生2722人。2005年至2021年,集美大学累计招收海商法方向本科生1182人。<sup>①</sup>广州航海学院自2017年开始招收海商法方向本科生,2017年至2022年间,广州航海学院累计招收海商法方向本科生约440人。另外,自1993年以来,中国政法大学每年也有不超过5名本科生以海商法领域的问题作为毕业论文选题,截至2022年累计有78人。

第二,海商法方向硕士研究生培养情况。中国独立招收海商法方向硕士研究生的高校主要有大连海事大学、上海海事大学,在其他法学学科下能够培养海商法硕士研究生的高校主要有:中国政法大学、厦门大学、西南政法大学、武汉大学、北京大学和华东政法大学等。截至2022年,关于海商法硕士研究生的数量,上海海事大学累计招收2580人,大连海事大学累计招收1114人,厦门大学累计招收134人,武汉大学累计招收100人,西南政法大学累计招收92人,中国政法大学累计招收74人。

第三,海商法方向博士研究生培养情况。中国能够独立招收海商法方向博士研究生的高校目前只有大连海事大学,在其他法学学科下能够培养海商法博士研究生的高校有:中国政法大学、厦门大学、西南政法大学、武汉大学、华东政法大学等。大连海事大学自1999年起招收海商法博士研究生,至2022年累计招收172名,其中包括13名外国学生。武汉大学于1997年开始招收海商法博士研究生,至2022年累计招收28人。中国政法大学和厦门大学分别自2006年和2013年开始招收海商法方向的博士研究生,至2022年累计招收都是13人。西南政法大学于2004年、2007年、2012年和2022年各招收海商法博士研究生1人,累计4人。上海海事大学在管理科学与工程一级学科下自主设立航运管理与法律二级学科博士点,自2013年开始招收航运政策、港航管理与法律、海洋污染与环境保护、物流管理与法律4个研究方向的管理学博士研究生,至2022年累计招收56人。

在涉外法律人才培养方面,教育部于2011年分别在北京大学、中国人民大学、清华大学等22所高

<sup>①</sup> 因2022年入学的法学专业本科生尚未分专业方向,故该数据仅统计至2021年。

校设立了涉外法律人才培养基地;<sup>①</sup>2022年分别在北京大学、清华大学、中国人民大学等20所高校设立涉外仲裁培训基地,给予每个院校每年20个招生名额。<sup>②</sup>

为了提高海事法官的专业素质,最高人民法院、大连海事法院、天津海事法院、宁波海事法院、南京海事法院等在大连海事大学和上海海事大学设立了海事法官实践培训基地。

#### 四、《海商法》的修改

##### (一) 充分理解修改《海商法》的必要性

唯物辩证法认为,任何事物内部都存在着自我否定因素,否定是事物发展的驱动力,不断克服自身局限性也就成为海商法不断追求完善的动因。《法国民法典》之所以经久不衰,是因为其颁布后的一百多年里,随着法国政治、经济、社会情况的变化,该法典已经过100多次修改,以不断适应新情况。正是由于后人对其所进行的独具匠心的修改,才使得这部经典杰作的的影响力更加深远。

1. 《海商法》修改是中国市场经济发展和成熟的必然要求

《海商法》起草的主要阶段在20世纪80年代,当时在交通运输、对外经济贸易等领域中,计划经济仍然发挥主导作用,国有企业在航运、对外贸易等领域占据主要份额,如远洋运输基本上由中国远洋运输总公司、中国外运总公司和中国租船公司承担,沿海运输主要由交通部大连海运局、上海海运局和广州海运局承担。交通部每年、每月、每周都会对涉及国计民生的大多数货物的海上运输实施计划、分配和调度。交通部对沿海和内河运输实施严格的计划管理,沿海和内河运输的运价和港口收费完全由政府定价。对外贸易也主要是由原对外经济贸易部协调专业进出口公司进行。

由于受到起草时国家计划经济制度的影响,以及当时市场经济发展属于初级阶段,《海商法》的制度留有时代的烙印。如《海商法》第2条规定,第四章不适用沿海运输,主要是因为当时沿海运输和内

河运输完全实行计划经济,运输方式、承托双方责任等由《水路货物运输规则》调整。又比如沿海运输和作业船舶责任限制为《海商法》规定的国际海运船舶的一半,也是因为考虑到沿海运输的运费由政府定价,运价大大低于远洋运输的运价。还有《海商法》第55条之所以规定了货物灭失损坏的赔偿数额依据CIF价格计算,而不是按照国际上通行的《海牙-维斯比规则》规定的卸货地的交易所的价格或者市场价格,是因为当时所有主要商品都由政府定价,很少有市场价格,更没有商品交易所。

如今,中国改革开放40余年,航运经济已实现市场化。然而,计划经济带给《海商法》的时代烙印和航运市场涌现出来的新的法律问题,都要求《海商法》作出必要调整。例如,物流运输业迅猛发展所引发的无船承运人以及FOB出口货方利益的保护问题、港口经营人的法律地位问题、无单放货的法律问题、船舶污染海洋环境损害赔偿问题、沉船打捞残骸清除的民事责任问题、海上人身伤亡的赔偿责任问题等,这些本应由《海商法》调整,但从现行《海商法》中均不能找到答案。

2. 《海商法》修改是与国家相继颁布的重要法律相协调的必然要求

自《海商法》实施后,与《海商法》有着密切关系的民事立法相继出台,如《中华人民共和国对外贸易法》(1994年颁布)、《中华人民共和国国家赔偿法》(1994年颁布)、《中华人民共和国担保法》(1995年颁布,已失效)、《中华人民共和国保险法》(1995年颁布)、《中华人民共和国拍卖法》(1996年颁布)、《中华人民共和国合同法》(1999年颁布,已失效)等近20部法律法规相继出台,<sup>③</sup>尤其是2021年1月1日《中华人民共和国民法典》的实施,对《海商法》修改提出了更加迫切的与之协调的要求。

3. 《海商法》修改是适应国际海事立法新发展的必然要求

《海商法》在制定时,广泛借鉴了当时的国际公约、体现国际海事惯例的民间规则和标准格式合同

<sup>①</sup> 教育部设立的22所涉外法律人才教育培养基地:北京大学、中国人民大学、清华大学、北京师范大学、北京外语大学、对外经济贸易大学、中央财经大学、中国政法大学、外交学院、吉林大学、复旦大学、上海交通大学、华东政法大学、南京大学、浙江大学、厦门大学、山东大学、武汉大学、中南财经政法大学、西南政法大学、西安交通大学、西北政法大学。

<sup>②</sup> 教育部设立的20所涉外仲裁培训基地:北京大学、清华大学、中国人民大学、中国政法大学、对外经济贸易大学、复旦大学、华东政法大学、上海政法学院、武汉大学、中南财经政法大学、西南政法大学、中山大学、广东外语外贸大学、深圳大学、厦门大学、西安交通大学、西北政法大学、大连海事大学、吉林大学、黑龙江大学。

<sup>③</sup> 另有与《海商法》有密切关系的公法性质的立法相继出台,如《水路旅客运输规则》(1995年颁布)、《国内水路货物运输规则》(2000年颁布,已失效)、《中华人民共和国内河交通安全管理条例》(2002年颁布)、《中华人民共和国船舶最低安全配员规则》(2004年颁布)、《中华人民共和国海船船员适任考试、评估和发证规则》(2004年颁布,已失效)、《中华人民共和国船员条例》(2007年颁布)、《中华人民共和国船舶安全检查规则》(2009年颁布,已失效)、《防治船舶污染海洋环境管理条例》(2009年颁布)、《中华人民共和国网络安全法》(2016年颁布)。

范本。但《海商法》实施之后,国际海事立法再度活跃,一些新的或重新修订的国际公约或民间规则相继出现。<sup>①</sup> 这些国际公约、民间规则或者是合同范本,体现了航运和国际贸易的新发展,反映了国际海事立法的新动态与发展趋势,必将对航运实务与国际贸易产生重要影响。因此,有必要通过修改《海商法》,借鉴这些国际海事立法中合理的、先进的、符合航运和贸易实务的内容。

4. 《海商法》修改是弥补修正自身不足的必然要求

任何一部法律都有其历史的局限性,《海商法》也不例外,在起草、论证的过程中,难免有疏漏和不周延之处。例如船舶油污损害赔偿和沉船沉物打捞的民事责任,迄今仍付阙如。

在借鉴国际公约时,存在对个别条款误读或翻译不够严密的情况,<sup>②</sup> 还存在忽略法律制度之间相互协调的问题。如《海牙规则》第8条、《汉堡规则》第25条第1款、《鹿特丹规则》第83条、《1974年雅典公约》第19条、《1910年船舶碰撞公约》第10条、《1989年国际救助公约》第20条等都规定了如何处理这些公约与船舶所有人责任限制的国际公约的关系问题,然而《海商法》对此都没有作出规定,仅仅在第30条规定:“本节(指船舶优先权节)规定不得影响本法第十一章关于海事赔偿责任限制规定的实施。”这一规定表明,当船舶优先权担保的债权与海事赔偿责任限制的限制性债权发生冲突时(即同一债权适用两个不同的海商法制度),海事赔偿责任限制制度将优先适用。

## (二) 澄清修改《海商法》的认识误区

自2007年8月启动修改《海商法》以来,就修法的性质和在多大范围上进行修改,存在着认识上的误区。

### 1. 误区一:修法不是立法

有人认为“修法不是立法”,“修法的目的就是拾遗补漏”。什么是立法?立法是指一切有权主体

制定和变动规范性文件的活动。立法的形式和方式是多样的,包括创制新的法律规范,认可本来存在的某些社会规范,修改、补充现存的法律规范,以及终止某些法律规范的效力等。《中华人民共和国立法法》(简称《立法法》)第2条明确规定:“法律、行政法规、地方性法规、自治条例和单行条例的制定、修改和废止,适用本法。”《立法法》将制定法律和修改法律均列为其调整范围。修改法律同制定法律一样分为几个不同阶段,即立法准备阶段、由法案到法的阶段、法律适用阶段。《海商法》修改小组虽然不是有权变动规范性法律文件的主体,但是,修改小组的工作是立法活动的组成部分——立法准备阶段。《立法法》第57条第2款还规定:“专业性较强的法律草案,可以吸收相关领域的专家参与起草工作,或者委托有关专家、教学科研单位、社会组织起草。”

### 2. 误区二:修法不能大改

主张修法不是立法的观点认为,既然修法不是立法,是“拾遗补漏”,《海商法》的修改就不应该进行大的改动,能小改的就小改,能不改的就不改。这是基于第一个误区引申出来的感知结论,一切感知都不可能是真知的原因。修法的范围大小完全取决于法律自身的需要,并非取决于修法是不是感知上的立法。根据法律自身的修改需要,立法机关将修法形式分为两种:即修订法律和修正法律。<sup>③</sup> 两种修法形式有严格的区别。

一是范围区别。修正是指法定机关对法律的部分条款进行的修改,是局部的或者个别的修改。2005年10月27日第十届全国人大常委会第十八次会议通过的《全国人民代表大会常务委员会关于修改〈中华人民共和国个人所得税法〉的决定》只对《中华人民共和国个人所得税法》的两个条文作了修改。即使有的法律的修正条款并不算少,但从总体上来看还是局部的,不是全局的修改,仍然属于修

<sup>①</sup> 《汉堡规则》(即《1978年联合国海上货物运输公约》,1992年生效)、《修正1969年国际油污损害民事责任公约的1992年议定书》(2000年对中国生效)、《1993年船舶优先权和抵押权国际公约》(中国于1994年签署)、《1996年国际海上运输有害物质损害责任和赔偿公约》(1996年通过)、《1999年国际扣船公约》(1999年通过)、《2001年国际燃油污染损害民事责任公约》(2009年对中国生效)、《1974年海上运输旅客及其行李雅典公约的2002年议定书》(2002年通过)、《2007年内罗毕国际船舶残骸清除公约》(2007年通过)、《鹿特丹规则》(即《联合国全程或者部分海上国际货物运输合同公约》,2008年通过)。2004年修订的《约克-安特卫普规则》于2005年适用。国际标准租船合同范本有:《金康合同》(1994年修订)、《纽约土产定期租船合同》(1993年修订)、《劳氏救助合同格式》(2000年修订)、《船东互保协会特别补偿条款》(2000年修订)。另有与《海商法》有密切关系的公法性质的立法,如《国际安全管理规则》(1993年通过,1998年生效)、《2006年海事劳工公约》(2015年对中国生效)。此外,国际海事组织于2002年12月还通过了船舶反恐新举措,已纳入《国际海上人命安全公约》(2004年对中国生效)。

<sup>②</sup> 如 stow 翻译成“积载”,应为“堆放”;operation 翻译成“营运”,应为“作业”;benefit of insurance 翻译成“保险利益”,应为“保险权益”;reward for the salvage 翻译成“救助款项”,应为“救助报酬”。

<sup>③</sup> 参见全国人大常委会法工委《立法技术规范(试行)(一)》第26条、第27条。

正,不是修订。修订是指法定机关对法律进行的全面的修改,是整体的修改。这是修订法律与修正法律的最本质的区别。如全国人大常委会2021年修订的《中华人民共和国海上交通安全法》,原条文53个,修订后改为122个条文。

二是审议区别。修正通常提出修正案草案,审议机关的审议只针对修正案草案进行,未作修改的部分不作审议。修订通常提出全面的修订草案,审议机关的审议是针对草案文本的全部内容,而不是仅针对修改内容部分进行审议。

三是表决区别。修正在表决通过时,通过的仅是修改的部分。修订表决通过的是整个修订草案,包括未修改的部分。

四是生效区别。修正只对修正的条款规定一个新的生效日期,原法律的生效日期不变,即未修正的条款的生效日期仍为原法律的生效日期。修订要求另行规定新的生效日期。

《海商法》的修改是修正还是修订?这完全取决于《海商法》自身修改的实际需要。基于前述修改《海商法》的理由,2018年全国人大制定立法计划时,将《海商法》的修改列为二类立法计划,即准备将方案提交全国人大。值得注意的是,《海商法》修改后的括号内明确注明“修订”。交通运输部2021年立法计划中,也将《海商法》的修改列入“修订”的法律清单中。这就意味着,此次《海商法》的修改是全面的、整体的修改,不是局部的、个别条款的调整。因此,《海商法》的修改范围在立法机关制定立法计

划时已经根据《海商法》的现实情况予以确定了。

当然,修订并非修改越多越好,改动越多审议越难。仍需遵循“实事求是,一切从实际出发”的原则,以问题为导向,需要改的必须改,不需要改的坚决不改,可改可不改的,可以不改。

## 五、结语

海洋强国战略为海商法的发展提供了更广阔的空间,对海洋法治建设提出了更高的要求。目前中国海洋法治建设存在明显的短板:第一,中国涉海法律呈碎片化,缺乏协调性和系统性,涉海法律不能《海商法》一枝独秀,不能继续“跛足前行”,应该借助“体系化”和“功能主义”立法理念,以《海洋基本法》为龙头,在现有涉海法律的基础上,构建有中国特色的海洋法律体系(海法体系),条件成熟时,编纂《中国海法典》。<sup>①</sup>第二,中国海洋法治建设的另一短板是涉海法学学科空白。由于长期重陆轻海的认知局限,以及划分法学学科刻板、僵化的限制,致使国家学科目录中,法学门类下设的6个一级学科、43个二级学科中,<sup>②</sup>竟没有一个涉海的法学学科。涉海法学学科的空白,带来的后果是海法体系的学科层面上的知识体系、理论支撑缺失,人才培养缺少学科的保障,海洋法治缺失基础性理论研究。

填补上述两块短板后,相信我们有能力在海洋立法、海事司法、海上执法、<sup>③</sup>涉海法学学科及面向海洋的复合型法律人才培养方面,走出一条具有中国特色的海洋法治之路,为世界海洋法治建设贡献大国担当。

<sup>①</sup> 参见司玉琢、李天生:《中国海法典编纂论纲》,载《国际法研究》2015年第4期,第3-19页。

<sup>②</sup> 国家学科目录中共13个学科门类,110个一级学科,法学是13个学科门类中的一个。

<sup>③</sup> 根据《国务院机构改革和职能转变方案》精神,海上行政执法体制发生了重大调整,长期以来,中国海洋执法力量分散,重复检查,效率不高,这次改革把海上执法队伍加以整合,组建中国海警局,保留中国海事局,解决了过去的九龙闹海的混乱局面。