



致: 运输行业从业者

中国新海商法

中华人民共和国新《海商法》已于2026年5月1日生效, 取代旧《海商法》(自1993年7月1日起实施)。本期我们将从无船承运人(NVOC)责任的角度, 探讨海上货物运输方面的主要变更:

<u>旧《海商法》</u>	<u>新《海商法》</u>
<p><b>第五十一条</b> 在责任期间货物发生的灭失或者损坏是由于下列原因之一造成的, 承运人不负赔偿责任: ... (二) <b>火灾</b>, 但是由于承运人本人的过失所造成的除外; ...</p>	<p><b>第五十二条</b> 在责任期间货物发生的灭失、损坏或者迟延交付是由于下列原因之一造成的, 承运人不承担赔偿责任: ... (二) <b>船上火灾</b>, 但是由于承运人本人的过错所造成的除外; ...</p>
<p><b>第五十五条</b> <b>货物灭失的赔偿额</b>, 按照货物的实际价值计算; 货物损坏的赔偿额, 按照货物受损前后实际价值的差额或者货物的修复费用计算。 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。 前款规定的货物实际价值, 赔偿时应当减去因货物灭失或者损坏而少付或者免付的有关费用。</p>	<p><b>第五十六条</b> <b>货物灭失的赔偿额</b>, 按照货物的实际价值计算; 货物损坏的赔偿额, 按照货物受损前后实际价值的差额或者货物的修复费用计算。 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。 前款规定的货物实际价值, 赔偿时应当减去因货物灭失或者损坏而少付或者免付的有关费用。</p>
<p><b>第八十六条</b> <b>在卸货港无人提取货物</b>或者收货人迟延、拒绝提取货物的, 船长可以将货物卸在仓库或者其他适当场所, 由此产生的费用和 risk 由收货人承担。</p>	<p><b>第九十三条</b> <b>在卸货港无人提取货物</b>的, 船长可以将货物卸在仓库或者其他适当场所, 由此产生的费用和 risk 由托运人承担, 但是应当及时通知托运人。 收货人已经行使海上货物运输合同权利但是迟延、拒绝提取货物的, 船长可以按照前款规定处理货物, 由此产生的费用和 risk 由收货人承担。</p>

<p><b><u>第二百六十七条</u></b>  <b><u>时效因请求人提起诉讼、提交仲裁或者被请求人同意履行义务而中断。</u></b>但是，请求人撤回起诉、撤回仲裁或者起诉被裁定驳回的，时效不中断。  请求人申请扣船的，时效自申请扣船之日起中断。  自中断时起，时效期间重新计算。</p>	<p><b><u>第二百九十四条</u></b>  <b><u>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。</u></b>  请求人申请扣船的，时效自申请扣船之日起中断。自中断、有关程序终结时起，时效期间重新计算。</p>
<p><b><u>第二百六十九条</u></b>  <b><u>合同当事人可以选择合同适用的法律，法律另有规定的除外。合同当事人没有选择的，适用与合同有最密切联系的国家的法律。</u></b></p>	<p><b><u>第二百九十五条</u></b>  <b><u>合同当事人可以选择合同适用的法律，但是法律另有规定的除外。合同当事人没有选择的，适用与合同有最密切联系的国家的法律。</u></b>  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。</p>

关于**承运人对因火灾造成货物损失或损坏的免责**，新《海商法》明确将此免责限定为仅适用于船上发生的火灾。因此，承运人已不能再依据海商法，对于发生于陆地（例如仓库）的火灾事故拒绝承担责任。

根据旧《海商法》，**货物损失的赔偿金额**系以装船时货值加上保险及运费（即 CIF 价格）为准。而新法则将赔偿基础改为交货地点及时间的市场价格，此价格通常高于 CIF 价值。

关于**无人提货所产生的额外费用**，新法对承运人（包括无船承运人）的影响不大。

根据新法，除非收货人已行使海上货运合同项下的权利，否则该等额外费用由托运人承担。然而，在过去，即使旧法规定收货人应负责，承运人实际上仍只能向托运人索偿。原因之一是收货人通常不在中国境内，且未受《海商法》约束。此外，收货人在未向承运人提示提单的情况下，亦不被视为提单合同的当事人。实际上，只有当收货人提交提单提取货物时，才成为提单合同的一方。

若承运人为无船承运人（NVOCC），则还涉及另一张提单，即其分包商（如船公司）签发的主提单。一般而言，NVOCC 在主提单下为托运人，其代理则为收货人。因此，无论在新旧法下，NVOCC 实际上同时作为托运人及收货人，并须就无人提货所产生的额外费用向船公司负责。

关于**诉讼时效中断**，新法作出了重大改变。索赔人只需向被索赔方提出履行要求，即可中断一年诉讼时效，且时效将自中断之日重新起算。在航运业中，承运人通常依据国际公约（如《海牙—维斯比规则》）或各国海商法的一年诉讼时效来抗辩拒赔。然而在新法下，承运人将难以再以「时效抗辩」拒绝货损索赔，因为索赔人可定期发出索赔通知以不断中断时效，使索赔不致失效。

至于新法第 IV 章（海上货物运输合同）对于装货港或卸货港位于中国境内的国际海上货物运输合同之强制适用，对承运人影响不大。中国法院一直以来均认为其对进出口中国的运输具有管辖权，即使在旧法时期，也会以提单中的外国管辖条款属于「格式条款」且无效为理由，适用中国《海商法》。

总体而言，新《海商法》增加了承运人的责任。因此，承运人应购买完善的运输责任保险，以将风险转移给保险人，保障自身责任。

如对新《海商法》有任何疑问，或希望索取全文副本，欢迎与我们联系。

Simon Chan

董事

电邮: [simonchan@smicsl.com](mailto:simonchan@smicsl.com)

Richard Chan

董事

电邮: [richardchan@smicsl.com](mailto:richardchan@smicsl.com)

23/F, Excel Centre, 483A Castle Peak Road, Lai Chi Kok, Kowloon, Hong Kong  
香港九龙荔枝角青山道 483A 卓汇中心 23 楼 电话: 2299 5566 传真: 2866 7096  
电邮: [gm@smicsl.com](mailto:gm@smicsl.com) 网站: [www.sun-mobility.com](http://www.sun-mobility.com)

CIB A MEMBER OF THE HONG KONG CONFEDERATION OF INSURANCE BROKERS

香港保险顾问联合会会员



---

如阁下不希望继续接收我们未来的每月通讯，请将传真退回，并在标题中注明“取消订阅”，同时请注明阁下的传真号码，以便我们将阁下从通讯名单中删除。

本期《Chans Advice》中文译本内容完全由人工智能（AI）生成，SMIC 未就其内容作出任何修订。读者应参阅本期《Chans Advice》英文版本以确定其原本意思。