

致：運輸行業從業者

中國新海商法

中華人民共和國新《海商法》已於2026年5月1日生效，取代舊《海商法》（自1993年7月1日起實施）。本期我們將從無船承運人（NVOCC）責任的角度，探討海上貨物運輸方面的主要變更：

<u>舊《海商法》</u>	<u>新《海商法》</u>
<p><u>第五十一條</u> 在責任期間貨物發生的滅失或者損壞是由於下列原因之一造成的，承運人不負賠償責任：... （二）火災，但是由於承運人本人的過失所造成的除外；...</p>	<p><u>第五十二條</u> 在責任期間貨物發生的滅失、損壞或者遲延交付是由於下列原因之一造成的，承運人不承擔賠償責任：...（二）船上火災，但是由於承運人本人的過錯所造成的除外；...</p>
<p><u>第五十五條</u> 貨物滅失的賠償額，按照貨物的實際價值計算；貨物損壞的賠償額，按照貨物受損前後實際價值的差額或者貨物的修復費用計算。 貨物的實際價值，按照貨物裝船時的價值加保險費加運費計算。 前款規定的貨物實際價值，賠償時應當減去因貨物滅失或者損壞而少付或者免付的有關費用。</p>	<p><u>第五十六條</u> 貨物滅失的賠償額，按照貨物的實際價值計算；貨物損壞的賠償額，按照貨物受損前後實際價值的差額或者貨物的修復費用計算。 貨物的實際價值，按照在交貨地交付時的市場價格計算；不能確定在交貨地交付時的市場價格的，按照貨物裝船時的價值加保險費加運費計算。 前款規定的貨物實際價值，賠償時應當減去因貨物滅失或者損壞而少付或者免付的有關費用。</p>
<p><u>第八十六條</u> 在卸貨港無人提取貨物或者收貨人遲延、拒絕提取貨物的，船長可以將貨物卸在倉庫或者其他適當場所，由此產生的費用和風險由收貨人承擔。</p>	<p><u>第九十三條</u> 在卸貨港無人提取貨物的，船長可以將貨物卸在倉庫或者其他適當場所，由此產生的費用和風險由托運人承擔，但是應當及時通知托運人。 收貨人已經行使海上貨物運輸合同權利但是遲延、拒絕提取貨物的，船長可以按照前款規定處理貨物，由此產生的費用和風險由收貨人承擔。</p>

<p><u>第二百六十七條</u> 時效因請求人提起訴訟、提交仲裁或者被請求人同意履行義務而中斷。但是，請求人撤回起訴、撤回仲裁或者起訴被裁定駁回的，時效不中斷。 請求人申請扣船的，時效自申請扣船之日起中斷。 自中斷時起，時效期間重新計算。</p>	<p><u>第二百九十四條</u> 時效因請求人提出履行請求、提起訴訟、申請仲裁或者被請求人同意履行義務而中斷。 請求人申請扣船的，時效自申請扣船之日起中斷。自中斷、有關程式終結時起，時效期間重新計算。</p>
<p><u>第二百六十九條</u> 合同當事人可以選擇合同適用的法律，法律另有規定的除外。合同當事人沒有選擇的，適用與合同有最密切聯繫的國家的法律。</p>	<p><u>第二百九十五條</u> 合同當事人可以選擇合同適用的法律，但是法律另有規定的除外。合同當事人沒有選擇的，適用與合同有最密切聯繫的國家的法律。 裝貨港或者卸貨港位於中華人民共和國境內的國際海上貨物運輸合同，適用本法第四章的規定。</p>

關於承運人對因火災造成貨物損失或損壞的免責，新《海商法》明確將此免責限定為僅適用於船上發生的火災。因此，承運人已不能再依據海商法，對於發生於陸地（例如倉庫）的火災事故拒絕承擔責任。

根據舊《海商法》，貨物損失的賠償金額係以裝船時貨值加上保險及運費（即 CIF 價格）為準。而新法則將賠償基礎改為交貨地點及時間的市場價格，此價格通常高於 CIF 價值。

關於無人提貨所產生的額外費用，新法對承運人（包括無船承運人）的影響不大。

根據新法，除非收貨人已行使海上貨運合同項下的權利，否則該等額外費用由托運人承擔。然而，在過去，即使舊法規定收貨人應負責，承運人實際上仍只能向托運人索償。原因之一是收貨人通常不在中國境內，且未受《海商法》約束。此外，收貨人在未向承運人提示提單的情況下，亦不被視為提單合同的當事人。實際上，只有當收貨人提交提單提取貨物時，才成為提單合同的一方。

若承運人為無船承運人（NVO）¹，則還涉及另一張提單，即其分包商（如船公司）簽發的主提單。一般而言，NVO 在主提單下為托運人，其代理則為收貨人。因此，無論在新舊法下，NVO 實際上同時作為托運人及收貨人，並須就無人提貨所產生的額外費用向船公司負責。

關於訴訟時效中斷，新法作出了重大改變。索賠人只需向被索賠方提出履行要求，即可中斷一年訴訟時效，且時效將自中斷之日重新起算。在航運業中，承運人通常依據國際公約（如《海牙－維斯比規則》）或各國海商法的一年訴訟時效來抗辯拒賠。然而在新法下，承運人將難以再以「時效抗辯」拒絕貨損索賠，因為索賠人可定期發出索賠通知以不斷中斷時效，使索賠不致失效。

至於新法第 IV 章（海上貨物運輸合同）對於裝貨港或卸貨港位於中國境內的國際海上貨物運輸合同之強制適用，對承運人影響不大。中國法院一直以來均認為其對進出口中國的運輸具有管轄權，即使在舊法時期，也會以提單中的外國管轄條款屬於「格式條款」且無效為理由，適用中國《海商法》。

總體而言，新《海商法》增加了承運人的責任。因此，承運人應購買完善的運輸責任保險，以將風險轉移給保險人，保障自身責任。

如對新《海商法》有任何疑問，或希望索取全文副本，歡迎與我們聯繫。

Simon Chan

董事

電郵: simonchan@smicsl.com

Richard Chan

董事

電郵: richardchan@smicsl.com

23/F, Excel Centre, 483A Castle Peak Road, Lai Chi Kok, Kowloon, Hong Kong

香港九龍荔枝角青山道 483A 卓匯中心 23 樓 電話: 2299 5566 傳真: 2866 7096

電郵: gm@smicsl.com 網站: www.sun-mobility.com

CIB A MEMBER OF THE HONG KONG CONFEDERATION OF INSURANCE BROKERS

香港保險顧問聯會會員



如閣下不希望繼續接收我們未來的每月通訊，請將傳真退回，並在標題中注明“取消訂閱”，同時請注明閣下的傳真號碼，以便我們將閣下從通訊名單中刪除。

本期《Chans Advice》中文譯本內容完全由人工智能（AI）生成，SMIC 未就其內容作出任何修訂。讀者應參閱本期《Chans Advice》英文版本以確定其原本意思。