

新《海商法》“涉外关系的法律适用”章修订评析

周 江, 闫 朋

(西南政法大学 国际法学院, 重庆 401120)

摘要:新《海商法》“涉外关系的法律适用”章对涉外海事关系法律适用规则进行了系统的发展和完善,明确规定装货港或卸货港位于中国境内的国际海上货物运输合同适用该法“海上货物运输合同”章的规定,对涉外船舶物权的法律适用作了补充,对具有涉外因素的船舶碰撞、共同海损、船舶油污的法律适用进行了调整,构建了相对完善的涉外海事法律适用规则体系。“涉外关系的法律适用”章的规定顺应了国际私法连结点软化处理的趋势,也有利于增强中国在国际海事规则体系中的话语权。在法律的实施过程中,应当深刻领会新《海商法》的立法精神和立法意图,准确适用“涉外关系的法律适用”章的规定。

关键词:《海商法》修订;涉外民事关系;法律适用;连结点

中图分类号:D922.294 **文献标志码:**A **文章编号:**2096-028X(2026)03-0003-11

《中华人民共和国海商法》(简称《海商法》)于 2025 年完成修订,其沿袭《海商法》(1992 年)的立法模式,设专章对涉外海事关系的法律适用作出规定。从修订情况看,新《海商法》“涉外关系的法律适用”章共计 11 条,相较于《海商法》(1992 年),新增条文 3 条、实质性修改条文 5 条。该章新增了装卸港在中国境内的国际海上货物运输合同直接适用该法“海上货物运输合同”章的规定,完善了关于船舶物权、船舶碰撞、油污损害等的涉外关系法律适用规则,对于完善海事冲突规则、提升中国海事法治国际话语权具有重要意义。由于部分规则为新设规则或是对原有规则进行了重大变更,在规则适用过程中仍可能产生一定争议,需要进一步作解释论的精细化研究。

一、“涉外关系的法律适用”章修订的背景和动因

(一) 冲突规范在《海商法》正确适用中发挥重要作用

海商法具有鲜明的涉外性,在人民法院审理的海商事案件中,涉外案件占比超过 10%,且呈上升态势。^①《海商法》(1992 年)在立法过程中广泛借鉴了国际上成熟的海商事法律、国际条约的相关规定,在国内立法中较早地以专章模式规定涉外关系的法律适用规则,构建了相对完整且体现特色的涉外海事法律适用规则体系,对涉外海事争议的妥善解决和案件的准确审理发挥了重要作用。中国是贸易大国、航运大国,已经深度融入全球市场,亟须建立完备的涉外法治体系,涉外海事法律适用规则体系就是其中的重要组成部分。《关于〈中华人民共和国海商法〉(修订草案)的说明》指出,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,需要与国际通行规则相通相容。完善涉外关系法律适用的有关规则是《海商法》五大修改内

基金项目:2025 年度国家社科基金社科学术社团学术研究项目“国际海洋法‘模糊条款’对我涉海维权的影响及应对研究”(25SGC074)

作者简介:周江,男,西南政法大学国际法学院院长、教授、博士生导师;闫朋,男,西南政法大学国际法学院法律博士研究生,江苏省高级人民法院民四庭副庭长、三级高级法官。

^① 中国已形成海事法院、上诉审高级人民法院、最高人民法院“三级法院两审终审”的海事审判体系,截至 2025 年 9 月,累计受理海事案件 63.8 万件,其中涉外海事案件 8.8 万件,涉及 146 个国家和地区。参见张军:《最高人民法院关于人民法院海事审判工作情况的报告——2025 年 10 月 26 日在第十四届全国人民代表大会常务委员会第十八次会议上》,载《中华人民共和国最高人民法院公报》2026 年第 1 期,第 3 页。

容的一部分。^① 随着国际贸易和国际航运的发展,涉外海事案件对法律适用精准性的要求越来越高、确定准据法的难度增大。完善涉外海事法律适用规则体系是加强涉外法治建设、推进制度型开放的内在需求。

(二) 与《涉外民事关系法律适用法》存在不协调

《中华人民共和国涉外民事关系法律适用法》(简称《涉外民事关系法律适用法》)于2010年通过。该法是新中国成立以来第一部以涉外民事关系的法律适用为主要内容的单行法律,在中国国际私法立法史上具有里程碑意义。^② 从法律适用规则的角度而言,《涉外民事关系法律适用法》是涉外民事关系的一般法,《海商法》(1992年)“涉外关系的法律适用”章系涉外海事法律适用的特别规定,应优先于一般法适用。与此同时,从立法先后角度而言,《涉外民事关系法律适用法》是新法,《海商法》(1992年)是旧法,新法应当优先于旧法适用。对此,《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国涉外民事关系法律适用法〉若干问题的解释(一)》第3条规定确立了《海商法》优先适用、《涉外民事关系法律适用法》兜底的模式。^③ 尽管如此,《涉外民事关系法律适用法》与《海商法》(1992年)“涉外关系的法律适用”章的某些规定之间仍然存在不协调、不一致的情形,如关于涉外合同、船舶物权、涉外海事侵权的法律适用规则等。如何在充分体现涉外海事关系法律适用规则特殊性的前提下,实现其与一般涉外民事关系法律适用规则的协调,做到规则相容、法理相通,是修订《海商法》“涉外关系的法律适用”章时面临的重要课题。

(三) 船舶物权涉外关系法律适用规则不完备

《海商法》(1992年)“涉外关系的法律适用”章以三个条文分别对船舶所有权、船舶抵押权和船舶优先权的法律适用作了规定,但未就船舶留置权作出规定。依照前述《海商法》优先、《涉外民事关系法律适用法》兜底的规则,对船舶留置权只能按照《涉外民事关系法律适用法》关于一般动产的冲突规范适用法律,不能很好地体现船舶作为特殊动产的独特性。建造中的船舶在所有权确定和船旗国判断上与既有船舶明显不同,《海商法》(1992年)对建造中的船舶物权的法律适用未作规定,留下了立法空白,导致了实践中的法律适用混乱。同时,《海商法》(1992年)未就船舶担保物权之间的受偿顺序及其实现程序如何适用法律作出规定,由于不同类型的船舶物权适用的船旗国法、法院地法不一致,各国关于受偿顺序的法律规定又差异很大,当船旗国不是受诉法院所在国时,究竟以何国法律作为准据法便难以确定,对抵押权人、海事债权人、留置权人的利益保护缺乏稳定性和可预见性。^④ 因此,在《海商法》修订过程中,完善船舶物权涉外关系法律适用规则是十分迫切和必要的。

(四) 涉外海事冲突规范“刚性有余、柔性不足”

在国际私法中,除涉及公共秩序保留、本国法的强制适用等情形外,充分尊重当事人自由选择准据法的权利的意思自治原则受到广泛认可。《涉外民事关系法律适用法》顺应上述趋势,在很多条文中规定了当事人具有协议选择准据法的权利。《海商法》(1992年)“涉外关系的法律适用”章仅规定了当事人可以选择合同适用的法律,未规定当事人对于海事侵权纠纷是否可以协议选择准据法,根据《海商法》优先、《涉外民事关系法律适用法》兜底的规则,此时应当适用《涉外民事关系法律适用法》。该法第44条规定“当事人对侵权纠纷可以协议选择准据法”,但第3条又规定“当事人依照法律规定可以明示选择涉外民事关系适用的法律”,意味着只有在法律允许的情况下才可以选择准据法。因此,对于当事人是否可以协议选择涉外海事侵权纠纷如船舶碰撞的准据法,存在不同认识。^⑤ 在共同海损理算法律适用中,也缺乏意思自治的适用空间。《海商法》(1992年)“涉外关系的法律适用”章采用单一连结点的规定有5条,冲突规范的连结点较为僵化

^① 参见贺荣:《关于〈中华人民共和国海商法(修订草案)〉的说明——2024年11月4日在第十四届全国人民代表大会常务委员会第十二次会议上》,载《中华人民共和国全国人民代表大会常务委员会公报》2025年第6期,第751-753页。

^② 参见高宏贵:《中国涉外民事关系法律适用法研究》,法律出版社2016年版,第8页。

^③ 《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国涉外民事关系法律适用法〉若干问题的解释(一)》第3条规定:“涉外民事关系法律适用法与其他法律对同一涉外民事关系法律适用规定不一致的,适用涉外民事关系法律适用法的规定,但《中华人民共和国票据法》《中华人民共和国海商法》《中华人民共和国民用航空法》等商事领域法律的特别规定以及知识产权领域法律的特别规定除外。”

^④ 参见佟尧、王国华:《中国海事关系法律适用法完善之研究——〈海商法〉第十四章修改的必要性及具体建议》,载《中国海商法研究》2016年第4期,第5页。

^⑤ 在“环某船舶租赁有限责任公司诉天某财富有限公司船舶碰撞损害责任纠纷案”中,法院认为对涉外船舶碰撞纠纷,当事人有权选择准据法。此后,司法领域对涉外船舶碰撞可否由当事人协议选择准据法形成统一裁判导向。参见“环某船舶租赁有限责任公司诉天某财富有限公司船舶碰撞损害责任纠纷案”,最高人民法院指导案例236号(2024年)。

和封闭,与国际私法中连结点软化处理,即规定多个可供选择的连结点或规定具有弹性或灵活性的连结点的发展趋势不相适应,法律适用的灵活性不足。^①因此,扩张意思自治原则的适用范围,更多体现连结点的软化处理趋势,也是本次《海商法》修订的重要方向。

二、“涉外关系的法律适用”章修订的思路与模式

(一) 沿袭专章规定涉外关系法律适用的立法模式

《海商法》(1992年)采用专章模式规定涉外关系法律适用问题。在修法过程中,有观点认为,相较于海商事实体法律规则的特殊性,涉外海事法律适用规则作为冲突规范,与一般的民事法律关系冲突规范没有本质区别。因此,没有必要在《海商法》中设专章规定涉外关系法律适用问题,可以在修订《涉外民事关系法律适用法》时增设关于涉外海事法律适用问题的规定,以构建一部完整、统一的冲突规范法,实现国际私法的体系化,避免碎片化和立法冲突。^②上述观点有一定合理性,但在《涉外民事关系法律适用法》尚未修订、制定一部统一的《国际私法典》仍任重道远的情况下,上述统一立法模式并不现实。海事法律规则具有不同于普通民商事规则的特殊性和鲜明的自体性特征,在涉外关系法律适用中同样如此,专章规定模式具有合理性,在实践中也被广泛接受。因此,新《海商法》仍然沿袭原模式,设“涉外关系的法律适用”章规定涉外关系法律适用问题。

(二) 加强中国法的域外适用

统筹推进国内法治和涉外法治,加强涉外领域立法,推动中国法域外适用的法律体系建设,是全面依法治国背景下涉外海事立法完善所要回应的时代任务。《海商法》(1992年)“海上货物运输合同”章在不适用于国内港口之间的海上货物运输的同时,也不具有强制适用效力,只有经冲突规范指引确定适用《海商法》时才适用。这既不利于国内、国际规则的统一,也影响《海商法》的域外适用。本次修法后,国际海上货物运输和国内海上货物运输均适用新《海商法》“海上货物运输合同”章的规定,国内和国际海上货物运输规则得以统一。针对进出中国港口的货物运输合同,《海商法》(1992年)允许当事人协议选择准据法,大量外国承运人印制的格式提单均在首要条款或法律选择条款中规定适用承运人本国法或者其他外国法,导致持有外国承运人签发的提单的中国托运人和收货人得不到《海商法》的保护,增加了维权成本。^③在修法过程中,关于是否规定进出中国港口的国际海上货物运输合同直接适用《海商法》“海上货物运输合同”章存在广泛争论。反对者认为,强制适用“海上货物运输合同”章存在影响中国航运企业的国际竞争力、与意思自治原则存在冲突、适用范围可能过于宽泛等问题。^④立法机关经过权衡,采纳了“强制适用说”,《海商法》“海上货物运输合同”章的适用范围由此得到了极大拓展。这可以说是本次涉外海事法律适用规则最重要的创新。

(三) 为不同的船舶物权类型分别规定冲突规范

船舶物权类型多样,具有不同于一般动产物权的鲜明的海事特征。多数国家对船舶物权作出了特别规定,且各国规定差异很大。同时,船舶作为海上通航工具,流动性大,许多跨境法律冲突与船舶物权紧密相关。在修法过程中,针对制定统一的船舶物权法律适用规则,还是对于不同的物权类型分别确定法律适用规则,也产生了一定争论。“统一适用说”认为,船旗是船舶国籍与法律归属的核心公示标志,船旗国法是船舶物权最稳定、最权威的准据法,统一适用船旗国法能够保障船舶物权公示效力的统一性与稳定性,避免规则碎片化引发的法律适用混乱,维护跨境船舶交易安全。“区分适用说”认为,船舶物权形态多样、场景复杂,单一船旗国法不能满足实践需求,也不利于对不同物权权利人的保护,应当根据船舶状态、登记情况、物权类型进行区分,精准确定准据法。^⑤立法机关最终采纳了“区分适用说”,用五个条文分别对船舶所有权、船舶抵押权、船舶优先权、船舶留置权、船舶物权受偿顺序的法律适用作出了规定,同时对建造中的船舶和光

① 参见佟尧、王国华:《中国海事关系法律适用法完善之研究——〈海商法〉第十四章修改的必要性及具体建议》,载《中国海商法研究》2016年第4期,第6页。

② 参见胡正良、韩立新等:《〈海商法〉修改基本理论与主要制度研究》,法律出版社2021年版,第752-753页。

③ 参见韩立新、姜泽慧:《论〈海商法〉第四章的强制适用》,载《中国海商法研究》2024年第4期,第8页。

④ 参见袁发强、卢柏宜:《〈海商法〉第四章“强制适用”之合理性探究》,载《中国海商法研究》2021年第3期,第14页。

⑤ 在国际上,采用“统一适用说”的国家有葡萄牙、希腊等,采用“区分适用说”的国家有意大利等。参见周后春:《论船舶物权的法律适用》,载《广州大学学报(社会科学版)》2012年第9期,第42页。

船租赁船舶的法律适用作了特别规定,构建了完善的船舶物权法律适用规则体系。

(四) 顺应国际私法连结节点软化处理趋势

连结节点的软化处理是当前国际私法发展的重要趋势,而新《海商法》“涉外关系的法律适用”章充分体现和顺应了这一立法趋势。如在船舶碰撞和共同海损分摊领域引入意思自治原则,允许当事人协议选择适用的法律,使连结节点从刚性的客观连结节点转向柔性的主观连结节点,增强了法律适用的灵活性和可预见性。补充连结节点的增设也是这一趋势的体现,如对于共同海损分摊请求权,当事人未选择适用法律的,以航程终止地作为补充连结节点。对于建造中的船舶,以船舶是否登记为标准: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。上述规定也体现了连结节点的灵活性。冲突规范适用范围的扩大也具有软化处理的效果:新《海商法》将船舶碰撞冲突规范的适用范围从“损害赔偿”扩大到“碰撞责任”,使更多的实体问题被纳入冲突规范的调整范围。^①

三、“涉外关系的法律适用”章修订的主要内容

(一) 明确“海上货物运输合同”章对特定国际海上货物运输合同的强制适用效力

新《海商法》第295条第2款规定:“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。”该款是新《海商法》“涉外关系的法律适用”章最为重要的新增内容,确立了“海上货物运输合同”章(即第四章)对特定国际海上货物运输合同的强制适用效力,在性质上属于国际私法上的“直接适用的法”。这一规定的增设,标志着中国海事冲突法从单一的冲突规范调整模式迈向冲突规范与“直接适用的法”并行的二元调整格局,对于统筹国内法治和涉外法治、推动中国法域外适用法律体系构建具有深远意义。

海上货物运输法的强制适用具有深厚的制度渊源。自美国1893年《船只航行、提单及财产运输的某些义务、责任和权利法》开创对承运人免责条款的立法限制以来,各航运大国纷纷通过强制性规定矫正提单谈判中托运人与承运人之间地位的实质不平等。1924年《海牙规则》、1968年《海牙-维斯比规则》及1978年《汉堡规则》均确立了承运人最低法定义务不可减损原则,形成了国际海运领域强制法的基本范式。《海商法》(1992年)“海上货物运输合同”章借鉴上述国际公约,规定了承运人的适航义务、管货义务及不得免除赔偿责任的底线规则,具有一定强制性。然而,《海商法》(1992年)第2条第2款将“海上货物运输合同”章的适用范围限于国际海上货物运输合同,排除了对国内海上货物运输合同的适用,且“海上货物运输合同”章本身不具有强制适用效力,只有经冲突规范指引确定适用中国法律时才适用。这一制度安排在实践中产生了一些问题,不利于法律适用规则的统一,也不便于中国航运主体依据《海商法》寻求救济。^②

随着中国从航运大国向航运强国迈进,完善海上货物运输法律规则、扩大中国法的适用范围,成为统筹国内国际两个市场、促进航运和贸易发展的现实需求。新《海商法》通过两个层面的修改实现了“海上货物运输合同”章适用范围的拓展。新《海商法》删除《海商法》(1992年)第2条第2款,统一国内国际海上货物运输规则,使“海上货物运输合同”章一体适用于国内港口之间的沿海货物运输合同和国际海上货物运输合同,消除了原法“内外有别”的双轨制。^③同时,在第295条第2款增设直接适用条款,明确规定装货港或者卸货港位于中国境内的国际海上货物运输合同直接适用“海上货物运输合同”章,无需经由冲突规范指引。新《海商法》将“海上货物运输合同”章确立为“直接适用的法”,反映了中国涉外法治建设中从“冲突法优位”向“实体法优位”的理念转变。从长远看,这一规定将提升中国海商法的国际影响力,增强中国在海事规则制定中的话语权。当然,该款在适用中也可能产生与外国法适用的冲突、与提单首要条款的协调等问题,需要在司法实践中进一步解决。

(二) 完善船舶物权涉外法律规则适用体系

船舶物权具有种类繁多、涉外法律关系主体复杂等特征,各国间的规定又有较大差异,容易产生法律冲

^① 参见王国华、黄佳贝:《涉外海事关系的法律适用与实施展望——以新修订的海商法为例》,载《民主与法制时报》2026年2月12日,第6版。

^② 参见韩立新、姜泽慧:《论〈海商法〉第四章的强制适用》,载《中国海商法研究》2024年第4期,第9页。

^③ 参见胡正良:《〈海商法〉“海上货物运输合同”章之修订:继承与创新》,载《中国海商法研究》2026年第1期,第18-19页。

突。《海商法》(1992年)“涉外关系的法律适用”章未就船舶留置权、船舶担保物权相互之间的受偿顺序及非基于法律行为所引起的物权变动的法律适用作出规定,也未考虑船旗变更、建造中的船舶、光船租赁等情形下船舶物权法律适用的特殊性,相关规定较为简单、粗疏,容易引起法律适用的混乱。^①

新《海商法》“涉外关系的法律适用”章用五个条文对船舶物权法律适用规则进行了系统的修订和完善。一是完善船舶所有权法律适用规则。新《海商法》第296条第2款新增船旗变更规则,规定船旗发生变更的,变更后的船舶所有权适用新船旗国法律,但光船租赁引起的船旗变更除外。第3款新增建造中的船舶所有权规定,根据是否登记,分别适用登记国法律和船舶建造地法律。二是完善船舶抵押权法律适用规则。第297条第2款新增光船租赁期间抵押权适用原船舶登记国法律的规定,第3款新增建造中的船舶抵押权规定,与所有权规定保持一致。三是新增船舶留置权法律适用规则。第299条规定船舶留置权适用船舶被留置地法律,填补了《海商法》(1992年)的立法空白。四是新增船舶物权受偿顺序法律适用规则。第300条规定船舶优先权、船舶留置权和船舶抵押权相互之间的受偿顺序适用法院地法,解决了多物权竞合时的准据法确定难题。

建造中的船舶物权的法律适用是本次修法的亮点之一。新《海商法》第296条第3款和第297条第3款针对建造中的船舶的所有权和抵押权,根据船舶是否登记,分别适用登记国法律和船舶建造地法律。上述规定考虑了船舶作为特殊动产的登记公示效力,对未登记的在建船舶,将船舶建造地作为连结点符合最密切联系原则,具有合理性。实践中,建造中的船舶通常尚未取得正式国籍,无法适用船旗国法,但部分造船国允许对建造中的船舶进行临时登记,此种登记也有一定的公示公信效力,适用登记国法有助于维护交易安全和交易秩序。对于未登记的建造中的船舶,适用建造地法律符合最密切联系原则,有利于妥善处理相关物权纠纷。

光船租赁船舶物权的特别规定同样值得关注。新《海商法》第296条第2款但书将光船租赁引起的船旗变更排除在常规移籍规则之外,第297条第2款规定船舶在光船租赁以前或者光船租赁期间设立抵押权的,适用原船舶登记国法律。光船租赁期间,船舶可能基于光船租赁登记制度变更船旗,但这种变更具有临时性,船舶所有权和既有抵押权的设立基础仍在于原登记国。适用原船舶登记国法律,有助于维护既有物权关系的稳定性和可预见性,避免因临时性船旗变更导致物权效力发生不当变动。^②

在适用船舶物权法律适用规则时,还应当注意以下问题。第一,船旗国法的确定应以船舶登记证书为准;对于悬挂方便旗的船舶,应以其登记国法律为准据法,而非船舶实际控制人或经营人的国籍国法。第二,建造中的船舶“已经登记”的认定应以建造地或造船国主管机关的登记为准,境外临时登记是否构成“已经登记”需要结合登记的法律效力和公示效果判断。第三,确定船舶留置地时应注意留置权存续期间船舶位置的变化,以留置权行使时的留置地为准。第四,受偿顺序适用法院地法时,应注意与实体法中受偿顺序规则的衔接,避免冲突规范与实体规范的不一致。

(三) 拓展意思自治原则的适用范围

意思自治原则是现代国际私法的基石,其核心在于允许当事人根据自身利益安排选择支配其法律关系的准据法。^③新《海商法》“涉外关系的法律适用”章对意思自治原则的适用范围进行了拓展,主要体现在第295条第1款、第301条第2款和第302条第2款,将意思自治从传统的合同领域延伸至船舶碰撞和共同海损等海事侵权与特殊海事请求领域,并增设补充连结点以弱化冲突规范的刚性。新《海商法》第301条第2款规定:“船舶碰撞发生后,当事人协议选择适用法律的,按照其协议。”允许当事人就船舶碰撞选择准据法,系新增规定。第302条第2款新增共同海损分摊请求法律适用的意思自治和补充连结点规则,规定:“当事人可以协议选择共同海损分摊请求适用的法律;当事人未选择的,适用航程终止地法律。”

意思自治原则从合同领域向侵权领域延伸是当代国际私法发展的重要趋势。传统国际私法认为,侵权行为涉及公共利益和弱者保护,不宜允许当事人自由选择准据法。然而,随着意思自治原则适用范围的扩

^① 参见佟尧、王国华:《中国海事关系法律适用法完善之研究——〈海商法〉第十四章修改的必要性及具体建议》,载《中国海商法研究》2016年第4期,第5页。

^② 参见胡正良、韩立新等:《〈海商法〉修改基本理论与主要制度研究》,法律出版社2021年版,第769-771页。

^③ 参见王国华:《涉外海事合同法律适用原则及发展》,载《上海海事大学学报》2009年第2期,第90页。

张,越来越多的国家在侵权冲突法中引入当事人选择法律的权利,尤其是在商事主体之间的侵权纠纷中,当事人具有平等的谈判能力和充分的信息获取能力,允许其选择准据法有助于提高法律适用的可预见性和争议解决效率。船舶碰撞作为典型的海事侵权,其当事人通常为船舶所有人或经营人,属于平等的商事主体,具备适用意思自治原则的主体基础。此外,船舶碰撞案件往往涉及复杂的海事技术问题和多国法律,允许当事人选择准据法有助于简化法律适用、降低诉讼成本。^①

共同海损是海商法特有的制度,其法律适用具有特殊性。《海商法》(1992年)第274条规定共同海损理算适用理算地法律,采用单一连结点。新《海商法》第302条在保留理算地法律的基础上,新增当事人协议选择共同海损分摊请求适用法律的规定,并规定当事人未选择适用的法律时以航程终止地作为补充连结点。这一修改具有多重意义。第一,引入意思自治使共同海损分摊请求的法律适用更具灵活性,当事人可以根据航程特点和理算惯例选择最为适当的准据法。第二,将航程终止地作为补充连结点,与共同海损的内在逻辑相符——共同海损的分摊以航程终了时船舶和货物的价值为基础,航程终止地与分摊请求具有最密切联系。第三,区分“共同海损理算”与“共同海损分摊请求”的法律适用,这也体现了立法者对共同海损制度内在结构的精细把握——理算程序适用理算地法律,分摊请求适用当事人选择的法律或航程终止地法律,具有合理性。

(四) 新增船舶油污法律适用规则

船舶油污是海洋环境污染的重要来源之一。随着中国海洋经济的快速发展和海洋环境保护意识的增强,船舶油污损害的法律规制日益受到重视。《海商法》(1992年)未设船舶油污损害责任专章,也未规定油污损害的法律适用规则,司法实践中援引《中华人民共和国民法典》(简称《民法典》)“侵权责任”编、相关国际公约及司法解释处理相关争议,法律适用标准不统一、裁判尺度不一致。新《海商法》第304条规定:“船舶油污损害责任,适用油污损害结果发生地法律。”该条系本次修法新增的条文,与新增的“船舶油污损害责任”章相呼应,构建了船舶油污损害实体规则与冲突规则的完整制度框架,是中国海洋环境法治建设的重要进展。

新《海商法》以“损害结果发生地”作为船舶油污损害法律适用的连结点。油污损害的本质是环境损害,损害结果发生地与损害赔偿具有最密切联系,适用该地法律符合最密切联系原则。以损害结果发生地法为准据法,也有利于保护受害国的环境利益和公共利益。当油污损害发生在中国管辖海域时,适用中国法律能够确保侵权人环境修复义务得到充分履行,防止责任方逃避赔偿义务。^②

新《海商法》第304条的规定需要与国际公约协调适用。中国参加的《1992年国际油污损害民事责任公约》和《2001年国际燃油污染损害民事责任公约》对油污损害的实体责任作出了规定。根据新《海商法》第307条,在国际条约适用范围内,国际条约与新《海商法》有不同规定的,应当优先适用;对于国际条约适用范围之外或国际条约未涉及的油污损害,适用新《海商法》“船舶油污损害责任”章和第304条指引的法律。

在适用第304条时,还需注意一些问题。第一,“油污损害结果发生地”具有一定的不确定性。油污损害具有扩散性和持续性,污染可能波及多个法域,结果发生地的认定因此存在争议。一般而言,应以油污实际造成损害的海域或岸线所在地为结果发生地。第二,损害结果发生地法适用于油污损害的实体责任,包括责任构成、责任主体、赔偿范围、免责事由、责任限制等,但诉讼程序事项仍适用法院地法。第三,油污损害涉及生态环境损害的,还应考虑与《中华人民共和国生态环境法典》《民法典》中绿色原则和环境公益诉讼制度的衔接。

(五) 调整国际条约、国际惯例的适用规则

新《海商法》将适用国际条约、国际惯例的规定从《海商法》(1992年)“涉外关系的法律适用”章(第268条)调整至“附则”章(第307条),在内容上也有所变化,体现了立法者对国际条约、国际惯例在《海商法》中

^① 参见王国华、张志红:《中国〈涉外民事关系法律适用法〉的实施对涉外海事关系法律适用原则的影响》,载《中国海商法研究》2012年第4期,第102页。

^② 参见黄薇、王刚主编:《中华人民共和国海商法释义》,中国法治出版社2026年版,第420页。

的重新定位。^①就规范性质而言,规定国际条约和国际惯例适用的法律条文并非纯粹的冲突规范,而是涉及国际法与国内法关系的法源规范。将该条文置于“涉外关系的法律适用”章并不符合冲突规范的体系逻辑。将国际条约、国际惯例的规定置于“附则”章,更符合其规范性质。^②就立法技术而言,将法源条款与冲突规范分离,有助于“涉外关系的法律适用”章的体系化,使该章专注于涉外海事关系的准据法确定。就立法体例而言,将该条置于“附则”章也与《中华人民共和国海上交通安全法》《中华人民共和国海洋环境保护法》《中华人民共和国民用航空法》保持一致。当然,此种调整并不意味着立法者有将中国参加的民商事条约适用于无涉外因素的国内案件的特别意图。^③一般认为,国际条约优先适用的前提条件仍然是诉争的法律关系具有涉外因素。

新《海商法》第307条在内容上延续了《海商法》(1992年)的基本框架,第1款规定国际条约与该法不一致时直接适用国际条约,第2款新增了适用国际惯例不得损害中国公共利益的规定,与第305条公共秩序保留条款相呼应,构成了适用国际惯例的安全阀。在适用国际惯例时,应当注意国际惯例的补充性,即国际惯例仅在法律和国际条约没有规定时适用。同时,要注意国际惯例的识别,并非所有行业做法都构成国际惯例。^④当事人也可以在合同中约定适用特定国际惯例,此时国际惯例的适用源于当事人的意思自治,而非源于第307条的补缺规则。^⑤

四、“涉外关系的法律适用”章适用中应当注意的问题

(一)与《涉外民事关系法律适用法》的协调问题

《涉外民事关系法律适用法》是中国涉外民事关系法律适用的一般法,新《海商法》“涉外关系的法律适用”章则是海事领域涉外关系法律适用的特别法。根据《涉外民事关系法律适用法》第2条规定,《海商法》作为特别法应当优先适用。新《海商法》“涉外关系的法律适用”章对船舶物权、船舶碰撞、共同海损、船舶油污等海事法律关系设置了专门的冲突规范,在审理涉外海事案件时应当坚持“用尽海商法”原则、优先适用《海商法》的特别规定。然而,特别法优先并不意味着新《海商法》“涉外关系的法律适用”章与《涉外民事关系法律适用法》完全割裂,新《海商法》“涉外关系的法律适用”章的特别规定应当与《涉外民事关系法律适用法》的一般规定衔接适用。例如,新《海商法》第301条关于船舶碰撞的规定,在当事人未选择适用的法律时适用侵权行为地法律,与《涉外民事关系法律适用法》第44条关于侵权责任适用侵权行为地法律的一般规则保持一致。新《海商法》第302条关于共同海损的规定,在当事人未选择适用的法律时适用航程终止地法律,则是在特定海事事项上对《涉外民事关系法律适用法》的细化规定。因此,在适用中应当把握“特别规定优先、一般规则补充”的基本思路:对于新《海商法》“涉外关系的法律适用”章有特别规定的事项,适用“涉外关系的法律适用”章的规定;对于“涉外关系的法律适用”章未规定的事项,适用《涉外民事关系法律适用法》的一般规则。

《涉外民事关系法律适用法》第4条关于强制性规定直接适用的规定,与新《海商法》第295条第2款关于“海上货物运输合同”章强制适用的规定,在性质上均属于“直接适用的法”。《海商法》的强制适用以装货港或卸货港位于中国为连结点,不考虑其他因素。《涉外民事关系法律适用法》的强制性规定则需要结合其目的和宗旨进行判断,在适用中也应当注意两条规定的差异。^⑥

新《海商法》“涉外关系的法律适用”章对法律规避未作明确规定,但在海事领域,法律规避的风险尤为突出。例如,当事人通过选择船旗国、改变船舶登记等方式规避不利于己的法律适用。在适用中可以参照

^① 新《海商法》第307条规定:“中华人民共和国缔结或者参加的国际条约与本法有不同规定的,适用国际条约的规定;但是,中华人民共和国声明保留的条款除外。中华人民共和国法律和中华人民共和国缔结或者参加的国际条约没有规定的,可以适用国际惯例。适用国际惯例,不得损害中华人民共和国的公共利益。”

^② 参见司玉琢等:《中国海商法新注》,北京大学出版社2026年版,第775页。

^③ 参见韩立新、姜泽慧:《〈新海商法〉“船舶油污损害责任”章的时代意义、亮点与适用》,载《中国海商法研究》2026年第2期,第14页。

^④ 参见胡正良、韩立新等:《〈海商法〉修改基本理论与主要制度研究》,法律出版社2021年版,第762页。

^⑤ 《最高人民法院关于审理涉外民商事案件适用国际条约和国际惯例若干问题的解释》第5条规定:“涉外民商事合同当事人明示选择适用国际惯例,当事人主张根据国际惯例确定合同当事人之间的权利义务的,人民法院应予支持。”

^⑥ 参见韩立新、姜泽慧:《论〈海商法〉第四章的强制适用》,载《中国海商法研究》2024年第4期,第4页。

《涉外民事关系法律适用法》和相关司法解释规定进行处理。^①此外,涉外海事关系的识别问题(如某一争议属于合同纠纷还是侵权纠纷、属于物权问题还是债权问题)直接影响冲突规则的适用。“涉外关系的法律适用”章未就识别规则作出规定,此时应当适用《涉外民事关系法律适用法》的规定。

(二)新《海商法》“海上货物运输合同”章强制适用的相关问题

新《海商法》第295条第2款关于“海上货物运输合同”章强制适用的规定,是本次修法的重要创新。在该条的适用过程中,还可能出现一系列问题,需要进一步明确。在案件由中国法院审理时,对进出中国港口的国际海上货物运输合同纠纷强制适用“海上货物运输合同”章的规定没有争议,但涉外海上货物运输合同纠纷还存在由外国法院或仲裁庭管辖的情况,外国法院或仲裁机构是否会依据新《海商法》第295条第2款对案件适用“海上货物运输合同”章的规定,仍然具有不确定性。由此产生的问题是,如果外国法院判决或仲裁裁决未适用“海上货物运输合同”章的规定,中国法院应否承认与执行上述判决、裁决。根据《中华人民共和国民事诉讼法》第300条,外国判决、裁定未违反中国法律的基本原则且未损害国家主权、安全、社会公共利益是其获得承认与执行的前提之一。这是公共秩序保留在立法中的体现。如果外国判决适用外国法导致承运人责任低于“海上货物运输合同”章的标准,损害中国货方利益,是否构成对中国公共秩序的违反?这一问题在学界存在争议。有观点认为,“海上货物运输合同”章的强制性规定属于中国公共秩序的组成部分,当事人规避该章强制性规定的行为即构成对公共秩序的违反。也有观点认为,公共秩序保留应当审慎适用,不宜将“海上货物运输合同”章的强制性规定等同于公共秩序。^②笔者倾向于后一观点:“海上货物运输合同”章的强制适用是立法政策的选择,不宜直接将该章等同于公共秩序,仅在适用外国法导致明显不公(如承运人完全免责)时,方可依据公共秩序保留否定外国法院判决、仲裁裁决的效力。

此外,在诉讼中,主张适用新《海商法》第295条第2款的当事人需要举证证明装货港或卸货港位于中国境内。此项举证通常通过提单、运输合同、装卸货记录等证据予以证明。需要注意的是,在转船运输、联运等情形下,装货港与卸货港的认定可能存在争议,需要结合海上货物运输合同的实际履行情况进行判断。

(三)船舶物权法律适用的相关问题

新《海商法》“涉外关系的法律适用”章用五个条文(第296条至第300条)对船舶物权的法律适用作了系统规定,但在适用过程中仍存在若干需要进一步明确的问题。

首先是建造中的船舶的识别标准问题。何为“建造中的船舶”?从物理形态上看,建造中的船舶处于持续成形的过程,自安放龙骨至建成交付,其在不同建造阶段下的法律地位存在差异。从法律属性看,建造中的船舶既非已建成船舶(无船旗),又非单纯材料设备,其物权性质存在争议。在适用新《海商法》第296条和第297条时,需要明确以下问题。第一,建造中的船舶状态的起算时点是以造船合同的签订为准,还是以龙骨铺设为准,抑或以材料设备的交付为准?不同的起算时点将影响“建造中的船舶”状态的认定,进而影响冲突规则的适用。第二,建造中的船舶状态的终止时点是以船舶建成交付为准,还是以船舶登记为准?船舶建成与登记之间存在时间差,在此阶段船舶物权的法律适用可能存在争议。第三,建造中的船舶的登记各国规定不一。第296条和第297条以“登记”为连结点,但针对建造中的船舶,有些国家允许登记,有些国家不允许登记,此时应如何处理?笔者认为,在适用中应当采取以下思路:建造中的船舶状态的起算时点以龙骨铺设为准,终止时点以船舶建成交付为准;在船舶建成交付后至登记前,可以适用建造地法律作为过渡;对于不允许建造中的船舶登记的国家,应当适用建造地法律。

其次是“船舶被留置地”的认定问题。新《海商法》第299条新增了船舶留置权适用被留置地法律的规定,该条中的“船舶留置权”应当指债权人因对船舶提供修理、建造等劳务而产生的留置权。在适用被留置地法律时,还需要明确“船舶被留置地”是船舶被留置的物理地点,还是引发留置权的法律关系发生地?笔者认为,应当以船舶被留置的物理地点为准,因为留置权的核心在于对船舶的实际占有。

再次是光船租赁“原登记国”的理解问题。新《海商法》第296条和第297条对光船租赁期间船旗变更

^① 《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉若干问题的解释(一)》第9条规定:“一方当事人故意制造涉外民事关系的连结点,规避中华人民共和国法律、行政法规的强制性规定的,人民法院应认定为不发生适用外国法律的效力。”

^② 参见胡正良、韩立新等:《〈海商法〉修改基本理论与主要制度研究》,法律出版社2021年版,第779页。

的法律适用作了特别规定:光船租赁期间船旗变更的,适用原登记国法律。那么,“原登记国”是光船租赁开始时的登记国,还是船旗变更前的登记国?笔者认为,应当以船旗变更前的登记国为准,因为船旗变更前的登记国法律是与船舶物权关系最为密切的法律。^①

(四) 船员劳务合同法律适用的相关问题

新《海商法》“涉外关系的法律适用”章未对船员劳务合同的法律适用设置专门规定,这是立法上的一个留白,需要予以关注。

船员劳务合同涉及船员与船舶所有人或经营人之间的劳动关系,具有人身性与财产性的双重属性。新《海商法》未就涉外船员劳务合同法律适用作出专门规定。一种处理方案是将船员劳务合同视作一般海商合同,适用新《海商法》第295条的规定,允许当事人自由选择适用的法律,这一方案产生的弊端是难以实现对劳动者的特殊保护。还有一种处理方案是将船员劳务合同当作劳动合同看待,《海商法》未作规定的,应当根据《涉外民事关系法律适用法》第43条规定,适用劳动者工作地法律;难以确定劳动者工作地的,适用用人单位主营业地法律。然而,船员的工作场所为船舶,船舶航行于不同海域,其工作地处于持续变动状态。工作地以船舶的航行区域为准,还是以船舶的登记港为准?对此学界存在不同理解,法律适用亦存在不确定性。^②

在海事实践中,船员劳务合同的法律适用问题较为复杂:船员可能具有不同国籍,船舶可能悬挂方便旗,船舶所有人可能设立在第三国,劳务履行地(船舶航行海域)可能不断变化。这些因素使得船员劳务合同的连结点呈现多元化和动态化。同时,船员劳务合同还要考虑《海事劳工公约》的相关规定。针对上述问题,有观点主张将船旗国作为船员劳务合同的补充连结点,理由在于:船旗国法在海事领域具有传统优势地位,船舶物权、船舶抵押权等均以船旗国法为准据法;船员劳务合同与船舶密切相关,以船旗国法为准据法有助于实现法律适用的一致性;船旗国法便于识别和查明,优于不断变化的劳动者工作地法律。^③笔者认为,船员劳务合同的法律适用可以采取“船旗国法为原则、最密切联系法律为补充”的思路,即原则上适用船旗国法,但在船旗国法明显不利于船员保护时,可以适用船员本国法或劳务履行地法作为补充,以平衡法律适用的稳定性与对劳动者特殊保护的需求。

此外,船员劳务合同的法律适用还涉及强制性规定的直接适用与公共秩序保留的问题。《中华人民共和国船员条例》等行政法规对船员的劳动条件、工资待遇、休息时间等设置了强制性规范,这些规范在涉外船员劳务合同关系中,是否构成《涉外民事关系法律适用法》第4条所指的强制性规定而应直接适用?笔者认为,涉及船员基本劳动权益保护的规定应当被认定为强制性规定而直接适用。此外,如果适用外国法将导致船员基本劳动权益严重受损(如低于最低工资标准、严重超时工作等),可以援引公共秩序保留排除外国法的适用。

(五) 海难救助法律适用的相关问题

海难救助是与船舶碰撞、共同海损并列的三大传统海事制度。新《海商法》“涉外关系的法律适用”章未对海难救助的法律适用设置专门规定,构成立法留白。

海难救助是海商法中极具特色的制度之一,包括救助合同与纯救助两种形式,涉及救助报酬的确定、特别补偿、救助各方权利义务等复杂问题。在国际层面,《1989年国际救助公约》对海难救助制度作出了统一规定,中国是该公约缔约国。新《海商法》“海难救助”章对海难救助作出了系统规定,但“涉外关系的法律适用”章未对海难救助设置冲突规则,海难救助并不能当然参照共同海损确定准据法,缺乏冲突规则将导致法律适用的不确定性。^④

海难救助的法律适用应当区分救助合同与纯救助两种情形。对于救助合同,其本质是合同关系,可以适用新《海商法》第295条第1款关于合同意思自治的规定,由当事人选择适用的法律;当事人未选择的,依据

① 参见司玉琢等:《中国海商法新注》,北京大学出版社2026年版,第752页。

② 参见胡正良、韩立新等:《〈海商法〉修改基本理论与主要制度研究》,法律出版社2021年版,第772页。

③ 参见佟尧、王国华:《中国海事关系法律适用法完善之研究——〈海商法〉第十四章修改的必要性及具体建议》,载《中国海商法研究》2016年第4期,第8页。

④ 参见禹华英:《海难救助的性质与法律适用》,载《西南政法大学学报》2010年第4期,第53页。

最密切联系原则确定准据法。对于纯救助(无合同救助),其性质属于无因管理或准合同关系,不能直接适用合同冲突规则。纯救助的法律适用应当以救助行为地为主要连结点,理由在于:救助行为地是与救助行为、救助报酬、救助各方权利义务关系认定具有最密切联系的地点。同时,适用救助行为地法有助于激励救助人实施救助,符合海难救助制度鼓励救助的立法宗旨。在救助行为地无法确定时(如公海上的救助),可以适用被救助船舶船旗国法或受理案件法院地法。

中国是《1989年国际救助公约》的缔约国,新《海商法》“海难救助”章吸收了公约的主要内容。在涉外海难救助的法律适用中,需要注意新《海商法》与公约的制度衔接。当然,公约的适用范围限于“救助作业”,对于救助合同的法律选择、纯救助的连结点等问题,公约未作统一规定,仍需依赖国内冲突规则,这进一步凸显了增设海难救助冲突规则的必要性。建议未来通过司法解释增设海难救助的法律适用规则,可以考虑的措辞是:“海难救助合同,适用当事人选择的法律;当事人未选择的,适用救助行为地法律;救助行为地不能确定的,适用被救助船舶船旗国法律。纯救助适用救助行为地法律;救助行为地不能确定的,适用受理案件法院地法律。”

(六) 海事侵权损害结果发生地认定的相关问题

在海事侵权领域,损害结果发生地的认定极易发生争议。以船舶油污损害为例,船舶油污事故发生后,油污可能随海流、风浪扩散至多个国家或地区的海域与海岸,导致损害结果发生在多个地点。油污损害可能在事故发生数月甚至数年后才显现,导致结果发生地的认定时点存在不确定性。油污损害包括财产损失、纯经济损失、生态环境损害等多种类型,不同类型损害的结果发生地可能不同。

当油污损害涉及多个结果发生地时应如何处理?笔者认为,应当以“主要损害结果发生地法”为原则,即适用损害最为严重或最为集中的地点的法律。在主要结果发生地难以确定时,可以适用最先结果发生地法作为补充。这一思路兼顾了法律适用的确定性与损害结果的关联性,有助于实现公正裁判。同时,当不同类型损害的结果发生地不同时,可以采取“分割方法”,分别适用各自的损害结果发生地法。

当油污事故发生在公海且损害结果也主要发生在公海时,可能缺乏明确的结果发生地,新《海商法》第304条的适用面临困难。笔者认为,在公海油污事故缺乏明确结果发生地时,可以参照新《海商法》第301条关于公海船舶碰撞适用法院地法的思路,适用受理案件的法院地法。这一处理方式有助于在结果发生地无法确定时提供法律适用的兜底规则。

(七) 跨境多式联运准据法的相关问题

新《海商法》第103条是关于多式联运合同的规定,^①其虽位于“海上货物运输合同”章而非“涉外关系的法律适用”章,在适用中却具有隐含的冲突法功能,值得关注。

新《海商法》第103条延续了网状责任制的立法思路,规定多式联运经营人对货物运输的责任,根据货物的灭失、损坏或迟延交付发生的区段,适用调整该区段运输方式的法律规定。根据上述规定,当跨境多式联运中的货损发生在某一运输区段时,应当适用该区段运输方式所对应的法律,而非统一适用某一国法律。

从冲突法视角看,第103条实质上构成了隐含的冲突规则。其以“货损发生区段的运输方式”为连结点,指引适用调整该运输方式的法律,功能上类似于“分割方法”——将多式联运合同的责任问题分割为不同区段,分别适用不同法律。这种安排的优势在于:能够使多式联运经营人的责任与各区段运输方式的法律保持一致,避免因统一适用某国法律而导致与区段运输法律脱节;同时也有利于多式联运经营人向各区段实际承运人追偿。

新《海商法》第103条作为隐含的冲突规则,与“涉外关系的法律适用”章的显性的冲突规则之间存在衔接问题。例如,第103条位于“海上货物运输合同”章,其仅适用于国内多式联运合同还是也具有冲突规范的性质?有观点认为,应将新《海商法》第103条界定为国内实体法层面的责任区段适用规则。^②笔者认为,从文义看,第103条并未将适用范围限定于国内多式联运合同,对于跨境多式联运合同其同样可以适用,该条规定由此具有隐含的冲突规范功能。同时,新《海商法》“涉外关系的法律适用”章未对多式联运合同设置

^① 新《海商法》第103条规定:“货物的灭失、损坏或者迟延交付发生于多式联运的某一运输区段的,多式联运经营人的赔偿责任、赔偿限额和时效,依照调整该区段运输方式的有关法律确定。”

^② 参见王玫黎、刘墨馨:《国际货物多式联运定域损失的法律适用》,载《西南政法大学学报》2025年第6期,第41页。

专门的冲突规则,第295条第1款关于合同当事人意思自治的规定可以适用于多式联运合同,但当事人选择适用的法律与第103条规定的区段法不一致时,应当如何处理?笔者认为,第103条规定的网状责任制具有强制性色彩,其目的在于保障各区段运输法律的一致适用,不宜被当事人的法律选择所排除。因此,在涉外多式联运中,当事人可以选择合同准据法,但对于货损发生区段的责任问题,仍应适用第103条指引的区段法。

五、结语

新《海商法》“涉外关系的法律适用”章的修订要点包括增设“海上货物运输合同”章强制适用的规定、完善船舶物权涉外法律适用规则、拓展意思自治原则的适用范围、增加船舶油污法律适用规则等,对《海商法》(1992年)涉外关系法律适用规则进行了系统的发展和完善,为涉外海事案件准据法的确定提供了清晰明确的依据,也有利于推进中国法域外适用、增强中国涉外海事法治话语权。在涉外海事案件审理中,应当注意《涉外民事关系法律适用法》与新《海商法》“涉外关系的法律适用”章的衔接适用,准确领会立法意图、正确解释条文含义,妥善审理涉外海事纠纷,助力海洋强国建设。

On the Revisions to the Chapter “Application of Laws in Relation to Foreign-Related Matters” of the New Chinese Maritime Code

ZHOU Jiang, YAN Peng

(School of International Law, Southwest University of Political Science and Law, Chongqing 401120, China)

Abstract: The Chapter “Application of Laws in Relation to Foreign-Related Matters” of the New Chinese Maritime Code systematically develops and improves the rules governing the application of laws to foreign-related maritime matters. It explicitly stipulates that the Chapter “Contract of Carriage of Goods by Sea” shall apply to contracts for international carriage of goods by sea where the port of loading or port of discharge is within the territory of China. It supplements the rules on the application of laws to foreign-related rights in rem over ships, adjusts provisions concerning the application of laws to collision of ships, general average and ship-source oil pollution involving foreign elements, thereby establishing a relatively complete system of rules for the application of laws to foreign-related maritime matters. The Chapter “Application of Laws in Relation to Foreign-Related Matters” follows the trend of private international law to soften connecting factors and helps strengthen China’s voice in the international maritime rule system. In the implementation of the law, the legislative spirit and intent of the new Chinese Maritime Code ought to be fully understood to ensure the accurate application of the provisions of the Chapter “Application of Laws in Relation to Foreign-Related Matters”.

Key words: revision of the Chinese Maritime Code; foreign-related civil relationships; application of laws; connecting factors

(责任编辑:沙晓岑)