

第十四章 海商海事法治发展

董冰莹、郑睿、宋云瑶、付学文、郑旭阳

第一节 大事记

一、《中华人民共和国海商法》完成首次全面修订

2025年10月28日，第十四届全国人民代表大会常务委员会第十八次会议表决通过了《中华人民共和国海商法》，自2026年5月1日起施行。¹新修订的海商法共16章310条，主要的修订内容包括：统一国内和国际海上货物运输的法律适用，更好统筹国内国际两个市场，进一步促进航运和贸易发展；适当调整海商活动当事人的权利和义务，合理配置责任和风险，促进形成更加明确稳定的市场预期；适应航运单证电子化实际需要，明确了电子运输记录的法律地位和主要适用规则，为航运数字化发展提供制度保障；适应海洋环境保护对船舶污染防治法律制度完善的新要求，新增“船舶油污损害责任”一章，健全海洋生态环境保护相关制度；完善涉外关系法律适用有关规则，稳定法律适用预期，更好保护中外当事人的合法权益。此次修订积极适应航运贸易的最新发展趋势，合理借鉴最新海事国际公约的成果，有效平衡相关主体的利益诉求，对于推动我国航运和贸易高质量发展、加强海洋生态环境保护、更好推动高水平对外开放、建设海洋强国和航运强国具有重要意义。

二、《中华人民共和国渔业法》完成修订

2025年12月27日，十四届全国人大常委会第十九次会议表决通过了新修订的《中华人民共和国渔业法》（以下简称“《渔业法》”），自2026年5月1日起施行。²这是《渔业法》颁布实施近40年来首次全面修订。法律由原来的6章50条扩充至7章90条，进一步确认和巩固了我国渔业发展成果，系统总结有益实践经验，把经过长期实践检验的成熟做法提炼上升为法律规定，为更好地引领、规范和保障我国渔业高质量发展提供有力制度支撑。³

现行《渔业法》于1986年公布并实施，对于加强渔业资源的保护、增殖、开发和合

¹ 《新修订的海商法自2026年5月1日起施行》，载中华人民共和国中央人民政府门户网站，https://www.gov.cn/yaowen/liebiao/202510/content_7046061.htm，2025年11月5日访问。

² 《新修订的渔业法将于明年5月1日施行》，载新华网，<https://www.xinhuanet.com/20251227/e5931d37cc104ec2a8d05363403530d9/c.html>，2026年3月2日访问。

³ 《渔业法大修绘就“年年有鱼”美好图景》，载全国人民代表大会网站，http://www.npc.gov.cn/c2/c30834/202602/t20260212_451564.html，2026年3月2日访问。

理利用，保障渔业生产者合法权益，促进渔业发展发挥了重要作用，但也逐渐暴露出一些与新形势下渔业发展实际需要不相适应的问题，亟需修改完善。此后，2000年、2004年、2009年、2013年，《渔业法》又经历了四次修正。新修订的《渔业法》统筹发展和安全、渔业资源保护与可持续利用，坚持量质并重、创新驱动、绿色发展，并从促进和规范渔业养殖、严格渔业捕捞管理、加强渔业资源增殖和保护、强化渔业监督管理等方面对现行《渔业法》作出了修改。对渔业养殖业，新修订的《渔业法》明确，国家鼓励单位和个人科学合理利用适于养殖的水域、滩涂发展养殖业，支持资源节约、环境友好、质量安全的养殖模式。对渔业捕捞业，明确国家根据捕捞量低于渔业资源增长量的原则，确定渔业资源的总可捕捞量，实行捕捞限额制度。对渔业资源保护，明确国家加强重要渔业水域保护。国家加强对水产种质资源的调查、收集、整理、鉴定、登记、保存，建立水产种质资源库。禁止违反禁渔区、禁渔期的规定从事捕捞活动，禁止违规垂钓。此外，新修订的《渔业法》还增设“监督管理”一章，对渔业执法机构等的执法职责以及监督检查时可以采取的措施、加强渔业信用体系建设等作出明确规定。

三、《中华人民共和国国际海运条例》完成第五次修订

2025年9月28日，国务院公布了对《中华人民共和国国际海运条例》（以下简称“《国际海运条例》”）进行修订的决定。¹本次修订涉及的条款共5条，核心变化集中在两个方面：（1）将国际航运交易平台纳入监管范围，标志着这一新兴业态被正式纳入海运法规的调整范围，修订后的第2条第2款将“国际航运交易平台服务”列为“与国际海上运输相关的辅助性经营活动”之一。新增的第22条规定：“国际航运交易平台经营者应当向国务院交通运输主管部门报送经营者名称、注册地、联系方式、平台服务协议、航运交易规则等信息”。新增的第39条规定：“对于未按时报送信息的国际航运交易平台经营者，由国务院交通运输主管部门责令限期补报，逾期不补报的，处2万元至10万元的罚款，情节严重的，责令停止开展相关业务。”（2）细化国际海运领域反制措施。新修订的《国际海运条例》第48条通过构建多层次法律反制体系，²为应对各类不当限制性措施提供了法律利器，不仅有利于有效维护我国航运企业合法权益，更为建设海洋强国、保障供应链安全提供了坚实的制度保障，对我国航运业可持续发展具有重大战略意义。

¹ 《国务院关于修改〈中华人民共和国国际海运条例〉的决定》，载微信公众号“司法部”，<https://mp.weixin.qq.com/s/FzRITaufuSMYgRvc4Gtk-A>，2025年11月12日访问。

² 《国际海运条例》第48条规定的具体内容在本章第二节第二部分中进行详细分析。

四、最高人民法院发布 2024 年全国海事审判典型案例

2025 年 6 月 6 日，最高人民法院发布了 2024 年全国海事审判典型案例，彰显人民法院海事审判在化解国际海事纠纷、维护海上航运秩序、促进海洋经济可持续发展方面发挥的重要作用。¹此次发布的 6 个案例，具有以下三个方面的特点：

第一，用“中国速度”和“东方经验”打造国际海事纠纷解决优选地。在“郝某某等 88 人诉某船务公司船员劳务合同纠纷系列案”中，海事法院践行“如我在诉”理念，通过调解公正高效化解群体性纠纷，实现案结事了，保障船员合法权益，为航运经济稳定发展提供司法保障，充分彰显调解这一中国经验在解决复杂海事纠纷方面的独特优势。

第二，以高质量司法服务助推海洋经济高质量发展。海底油气管道是海洋油气资源开发与运输的关键基础设施。在“某石油公司、某甲保险公司与海南某船务公司、某乙保险公司船舶触碰损害责任纠纷案”中，准确厘清船舶触碰海底管道事故的各方权责，依法平等保护油气企业、航运企业和保险行业的合法权益，保障了能源运输的安全与稳定，充分体现海事司法对海洋优势产业和新兴产业发展的支持。

第三，充分尊重当事人选择争议解决方式的意愿。在“山某服务部诉某航道局、香港某工程公司其他海商纠纷案”中，准确理解和参照适用民事诉讼法规定的不方便法院原则，协调内地与澳门特别行政区区际平行诉讼冲突，增加了两地之间的司法互信，既是贯彻落实“一国两制”方针的生动体现，也有利于两地完善和创新跨境商事争议多元化解决机制。

五、《2009 年香港国际安全与环境无害化拆船公约》正式生效

2025 年 6 月 26 日，《2009 年香港国际安全与环境无害化拆船公约》(The Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009，以下简称“《香港公约》”)正式生效，标志着全球拆船产业进入了一个新的发展阶段。²这是 IMO 首个以中国城市命名的国际性公约，涵盖了对船舶、拆船设施和拆船作业的要求。对船舶的要求包括船舶设计和建造、营运、拆解三方面，实现了对船舶从“出生”到“坟墓”的全程监管，结束了拆船业长期无法可依和标准不一的局面，推动其走向规范化和可持续发展。此外，《香港公约》还制定了准则和程序，旨在解决拆船业的环境污染、作业安全及工人健康风险问题。船舶必须编制并随船携带《有害物质清单》(IHM)；拆船设施必须经

¹ 《最高人民法院发布2024年全国海事审判典型案例》，载商务部网站，<https://www.chinacourt.org/article/detail/2024/06/id/7977595.shtml>，2025年11月7日访问。

² 《今天生效！中国何时批约更受关注》，载微信公众号“中国船舶报”，https://mp.weixin.qq.com/s/_a53qMiKQVl5zawBUYV8qw，2025年12月4日访问。

批准并制定安全环保的拆船计划；同时禁止或限制使用石棉等有害物质。《香港公约》的正式生效，给全球拆船业发展带来了未有之大变局，助推包括中国拆船业在内的全球拆船业迈向更加可持续发展的未来。

六、联合国国际贸易法委员会审议通过《联合国可转让货物单证公约》

2025 年 12 月 15 日，联合国第 80 届大会表决通过《联合国可转让货物单证公约》(United Nations Convention on Negotiable Cargo Documents, 以下简称“《可转让单证公约》”), 该公约将在获得 10 个国家批准后生效。¹《可转让单证公约》源于我国在 2019 年联合国国际贸易法委员会第 52 届会议上提出的相关工作建议，旨在解决铁路运单不具备物权凭证属性的问题。公约在制度设计上，将传统海运提单中成熟的可转让机制扩展适用于不同运输方式，并在不改变现行国际运输公约责任体系的前提下，创设了“可转让货物单证”这一新型运输单证，为多式联运背景下的货物流转与贸易融资提供统一的法律工具，使其在单式运输和多式联运中均可使用，并发挥类似海运提单的可转让功能。公约同时为可转让电子货物单证的承认和使用提供法律框架，有望成为首个确立海运单证电子化规则并具有强制约束力的国际公约。《可转让单证公约》极大地推动了运输单证融资的多元化与便利化，促进内陆国家贸易繁荣发展，有助于构建更高效、更具韧性、更数字化的国际贸易生态系统。该公约是我国在国际运输规则领域引领制定的第一部国际公约，是我国在涉外法治领域制度性话语权不断增强的重要实践。

七、《2025 年 CMI 海商法：海商法东京原则》通过并发布

2025 年 5 月 17 日，国际海事委员会 (Comité Maritime International, CMI) 2025 年东京会议期间，表决通过了《2025 年 CMI 海商法：海商法东京原则》(The CMI Lex Maritima 2025–The Tokyo Principles of Maritime Law)。²CMI 自 2014 年启动“海商法重述”(Restatement of the Lex Maritima) 工作，并成立国际工作组。2024 年 5 月 CMI 哥德堡会议期间，工作组形成了《哥德堡草案》(The Gothenburg Draft)。此后 CMI 向各国海商法协会发放了调查问卷，超过 25 个国家的海商法协会提供了反馈意见。工作组在十余年的时间里比较了所有的国际海事公约以及超过 68 个法域的海商法，最终形成了《2025 年 CMI

¹ 《资讯 | 联合国大会通过<联合国可转让货物单证公约>》，载微信公众号“上海海事大学海商法研究中心”，<https://mp.weixin.qq.com/s/jMnCSzwTJ9TBIMKrCCavtw>，2025 年 12 月 16 日访问。

² 《国际海事委员会正式发布《2025 年 CMI 海商法：海商法东京原则》》，载微信公众号“上海海事大学海商法研究中心”，<https://mp.weixin.qq.com/s/55eviY0z0cMdWJ-SQKcHOw>，2025 年 12 月 26 日访问。

海商法：海商法东京原则》。

《2025 年 CMI 海商法：海商法东京原则》旨在明确海商法的普遍基础，从而明确其特殊性，并促进其国际统一；分为基本规则、海商法源、船舶、海商责任、海商合同、海上事故、海商请求 7 个部分，包含 5 项规则和 25 项原则，涵盖海商法的解释，海商习惯，船舶的识别、国籍和船旗，船舶财产利益的适用法律，船舶所有权和管理，船舶所有人及经营人的责任，海上避碰规则，船长、引航员、船舶所有人及经营人的连带和替代责任，海事赔偿责任限制，污染责任，海商合同自由，光船租赁合同，定期租船合同，航次租船合同，海上货物运输合同，海上旅客运输合同，船舶碰撞，海难救助，共同海损，残骸清除，优先权，船舶扣押，诉讼时效等问题。

八、中国海商法协会 2025 年年会暨第十一届中外海商法会议隆重召开

2025 年 10 月 18 日至 20 日，中国海商法协会 2025 年年会暨第十一届中外海商法会议在大连海事大学举行。¹本次会议以“航运新业态与海商法新发展”为主题，分“海商法发展的中国视角”和“海商法发展的国际视野”两个环节开展研讨交流，并设“全球航运供应链数智化建设与规则应对”“海事仲裁与跨境争端解决”“航运智能化、绿色化转型的法律应对”“航运金融与海上工程法律保障”四个分论坛以及“海法新声：海商法青年论坛”，旨在推动中国海商法界与国际海商法界的高端对话与交流合作，推动跨区域、跨领域的交流合作，助力我国航运贸易法律环境优化，为国际航运业高质量发展注入法治动能，为我国积极参与全球海洋治理、构建更公平合理的全球贸易体系提供专业支撑。

九、交通运输部联合五部门共同印发《关于推动内河航运高质量发展的意见》

2025 年 5 月 29 日，交通运输部联合工业和信息化部、财政部、自然资源部、生态环境部、水利部共同印发了《关于推动内河航运高质量发展的意见》(以下简称“《意见》”)，提出 7 方面 23 项重点任务。²《意见》旨在更好发挥内河航运在服务国内国际双循环、助力降低全社会物流成本中的作用，推动内河航运高质量发展。主要任务包括：提升设施装备水平，筑牢高质量发展基础；提升运输服务水平，增强高质量发展效能；提升运输组织

¹ 《中国海商法协会第十六次会员大会暨第十六届理事会第一次全体会议顺利召开》，载海事服务网站，<https://www.cnss.com.cn/html/hdbd/20251023/358140.html>，2025 年 11 月 10 日访问。

² 《六部门联合推动内河航运高品质发展》，载交通运输部门户网站，http://big5.mot.gov.cn/gate/big5/www.mot.gov.cn/jiaotongyaowen/202506/t20250630_4171518.html，2025 年 11 月 10 日访问。

效率，拓展高质量发展空间；加快绿色低碳转型，厚植高质量发展底色；推动智慧创新发展，增强高质量发展动力；加强与经济产业融合，增强高质量发展活力；提升行业治理能力，营造高质量发展环境。

第二节 综合分析

一、《中华人民共和国海商法》修订

《中华人民共和国海商法》(以下简称“《海商法》”)经修订最终于 2025 年 10 月 28 日由第十四届全国人民代表大会常务委员会第十八次会议表决通过,自 2026 年 5 月 1 日起施行。

(一) 历史回顾

富有特色的中国海事立法经历了从无到有、从摸索到成熟再到完善的过程。1982 年中央重新组建海商法起草委员会,对新中国成立以来的航运及司法实践进行总结。在海事法律法规方面,收集、翻译了大量的国外航运资料,并对中国已经批准加入的国际海事条约,甚至尚未批准加入或尚未生效的国际海事条约进行较为深入的分析研究,为海商法起草确定了立法原则、法律形式与篇章结构等。在广泛征求国内外各方意见基础上,于 1989 年 8 月形成《征求意见稿》,1991 年 3 月形成修改稿,6 月 7 日完成草案稿,最终于 1992 年 11 月 7 日第七届全国人大常委会第二十八次会议审议通过了《海商法》,并于 1993 年 7 月 1 日起生效。《海商法》的实施生效从根本上改变了我国在海运领域里无法可依的状况,极大地促进了国际海上运输与经济贸易发展,对中国法治建设发展、健全我国航运法律体系、开发和利用海域和海洋资源、维护国家利益发挥了重要的作用。

《海商法》注重维护国家利益,兼顾国情和对外贸易发展的实践情况,对相关制度采取国际国内区分对待的双轨模式¹。例如,20 世纪 90 年代,我国正经历从计划经济向市场经济的转型,因此《海商法》海上货物运输章明确规定其仅适用于国际海上货物运输。同时,该章将仍具有一些计划经济痕迹的沿海货物运输排除在适用范围之外,以待未来条件成熟时再一并纳入《海商法》调整。此外,我国拟批准《1974 年海上旅客及其行李运输雅典公约》(Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 1974, 以下简称“《1974 年雅典公约》”),鉴于该条约对旅客人身伤亡数额规定相较于当时我国国内经济发展及居民收入水平过高,因此《海商法》海上旅客运输章在统一适用的前提下,对旅客人身伤亡赔偿限额采取国际国内双轨制区分对待,既满足我国未来履约需要,又考虑国内当时实际情况,体现了科学立法的思想。

《海商法》注意结合我国国情和国际航运、国际贸易发展的实际情况,注重船、货方

¹ 郭萍:《为建设海洋强国保驾护航——纪念<海商法>实施三十周年》,载中国科学社会网,https://www.cssn.cn/fx/xr/202308/t20230829_5682151.shtml,2025 年 12 月 4 日访问。

利益平衡，条文的国际化特征十分突出¹。一方面，90%以上的条文规定吸收、采纳或借鉴了相关国际公约、国际惯例或外国立法例。这一特征在海商法立法原则和指导思想中得以体现，即有公约的依照国际公约；没有公约的依照事实上起了国际公约作用的民间规则；没有这种规则的，参考具有广泛影响的标准合同。例如，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》(International Convention for the Unification of Certain Rules of Law in Regard to Collisions, 1910)的规定；海上货物运输合同一章分别借鉴了《统一提单的若干法律规定的国际公约》(International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 以下简称“《海牙规则》”)《修改统一提单若干法律规定的国际公约议定书》(Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 以下简称“《维斯比规则》”)《1978年联合国海上货物运输公约》(United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 以下简称“《汉堡规则》”)等相关条文，形成了独具中国特色的“混血条款”，这种融合多个条约、平衡各方利益、兼顾本国实际情况的海运立法模式，也引领并影响了后续国际海运条约的制定；海难救助一章，参照我国已经批准但当时尚未生效的《1989年国际救助公约》(International Convention on Salvage, 1989)；船舶租用合同一章、航次租船合同、海上拖航合同等参照国际上通行的《1976年统一杂货租船合同》(Uniform General Charter, GENCON 1976)格式、经1974年修订的《统一定期租船合同》(New York Produce Exchange Time Charter, NYPE 1974)等标准合同范本；共同海损一章则参考共同海损理算方面的民间规则《1974年约克—安特卫普规则》(The York-Antwerp Rules, 1974)；海上保险合同一章，借鉴英国《1906年海上保险法》(Marine Insurance Act, 1906)和国际上通用的海上保险合同条款。《海商法》通过“移植”已有成熟的国际条约、国际惯例等，既确保了国内立法与国际通行做法的一致性，又保障了我国海商立法的稳定性、涉外性，使我国迅速建立起具有中国特色的海商法规范体系。另一方面，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。

(二) 修订背景

自1993年实施以来，《海商法》作为调整海上运输关系和船舶关系的重要民商事法律和涉外法律，为促进我国海上运输和经济贸易发展提供了坚实的制度基础。然而，随着国

¹ 郭萍，黎理：《史径望海，借鉴反思：中国海商法回顾与展望》，载《中山大学学报(社会科学版)》，2021年第61卷第2期，第135-143页。

际贸易方式和国际航运格局发生剧变，数字经济、绿色航运等新业态对传统海商法律制度提出了全新挑战。¹为回应时代发展与实践需求，《海商法》亟须进行修订和完善：一是顺应科技和时代发展，填补法律空白；二是从制度层面作出回应，为海洋生态文明建设提供保障；三是适应国际海事立法新发展，借鉴吸收合理先进的国际通行规则；四是与我国民事立法进行协调衔接，特别是在 2021 年 1 月 1 日《中华人民共和国民法典》（以下简称“《民法典》”）实施后，需实现《海商法》与一般民商事法律体系间的有机衔接。²

《海商法》的修订筹备工作早于 2000 年便已启动，原交通部于当年委托大连海事大学和上海海事大学共同开展“修改《中华人民共和国海商法》研究”课题，2013 年又再次委托上海海事大学开展相关修改研究，为后续修订积累了理论与实践基础。2017 年，交通运输部正式启动《海商法》修订工作，委托大连海事大学牵头组建修订工作课题组，历经调研起草，于 2020 年形成《海商法（修订）送审稿》并报送国务院。³2024 年，《海商法》修订被列入全国人大常委会和国务院年度立法工作计划，司法部会同交通运输部等形成并完善修订草案，经国务院常务会议讨论通过后提请全国人大常委会审议⁴。2024 年 11 月 4 日，十四届全国人大常委会第十二次会议对海商法（修订草案）进行初次审议。⁵该草案随后于 2025 年 6 月 24 日在十四届全国人大常委会第十六次会议上进行了第二次审议⁶，并于同年 10 月 24 日在十四届全国人大常委会第十八次会议上完成了第三次审议⁷。2025 年 10 月 28 日，十四届全国人大常委会第十八次会议表决通过新修订的《海商法》，于 2026 年 5 月 1 日起正式施行。⁸

（三）主要修订内容

修订前的《海商法》共 15 章 278 条，修订后的《海商法》共 16 章 310 条。从章节结构看，本次修订新增设“船舶油污损害责任”专章，同时新增“船舶留置权”“电子运输

¹ 《司玉琢，邢厚群：〈海商法〉32年首次修订：历程回溯、挑战应对与当代价值》，载微信公众号“海大学术期刊”，<https://mp.weixin.qq.com/s/TF5PUwBPZiC2szBT1iDFcg>，2025年11月7日访问。

² 《关于〈中华人民共和国海商法（修订草案）〉的说明》，载中国人大网，http://www.npc.gov.cn/c2/c30834/202510/t20251031_449196.html，2025年10月31日访问。

³ 《规则之变：解析新〈中华人民共和国海商法〉的关键修订》，载微信公众号“国际商法”，https://mp.weixin.qq.com/s/jcS-6B_9a8-4USLP-G7d1Q，2025年11月14日访问。

⁴ 《李强主持召开国务院常务会议 研究推动保险业高质量发展的若干意见等》，载中国政府网，https://www.gov.cn/yaowen/liebiao/202408/content_6971464.htm，2025年11月14日访问。

⁵ 《十四届全国人大常委会第十二次会议在京举行 审议学前教育法草案、文物保护法修订草案等 赵乐际主持》，载中国政府网，https://www.gov.cn/yaowen/liebiao/202411/content_6984746.htm，2025年11月14日访问。

⁶ 《海商法修订草案进入二审 增加船员劳动权益保障的规定》，载中国人大网，http://www.npc.gov.cn/npc/c2/c30834/202506/t20250626_446125.html，2025年11月14日访问。

⁷ 《海商法修订草案三审 明确国家依法完善并实施船舶油污损害赔偿基金制度》，载中国人大网，http://www.npc.gov.cn/npc/c2/c30834/202510/t20251025_448692.html，2025年11月14日访问。

⁸ 《中华人民共和国主席令（第五十八号）》，载中国人大网，http://www.npc.gov.cn/npc/c2/c30834/202510/t20251028_449032.html，2025年10月28日访问。

记录”两节，并将航次租船合同从第四章“海上货物运输合同”移至第六章“租船合同”。从条文变化看，新增 42 条、删除 12 条、修改 129 条，累计调整 183 条。¹从修订内容看，主要包括适度统一国内和国际两个市场的海事海商规则，适当调整海事海商活动中当事人的权利和义务，为航运数字化发展提供制度保障，健全海洋生态环境保护相关制度，完善海事海商领域涉外关系的法律适用规则等²。总体来看，本次修订是对《海商法》一次系统性、整体性的革新，更好地适应了现代航运贸易发展，更好地衔接了国内外海事海商规则，有效平衡了相关主体的利益诉求，为加强海洋生态环境保护、建设海洋强国和航运强国提供了更为坚实的法律保障。

1. 适度统一国内和国际两个市场海事海商规则

修订前的《海商法》在制定时，我国尚处于从计划经济向市场经济的转变过程中，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。因此，修订前的《海商法》第四章海上货物运输合同不适用于我国港口之间沿海运输。2016 年，由于和修订后的《中华人民共和国立法法》冲突，《国内水路运输规则》被废止，沿海货物运输主要适用《民法典》等一般法的规定，难以满足国内水路货物运输的特殊需求。

随着社会主义市场经济的发展，我国沿海货物运输市场发生了巨大变化，统一国际和国内海上货物运输法律适用的条件已经成熟。³修订后的《海商法》第四章明确将沿海货物运输纳入适用范围。同时，在适航义务、迟延交付和免责事项等方面，对国际海上货物运输和沿海货物运输做出了不同规定，形成了对沿海运输更为严格的承运人责任体系。首先，在适航义务的履行期间上，国际运输承运人仍限于“开航前和开航当时”，而沿海运输承运人则须承担“全程适航”义务，其责任覆盖整个航程。其次，在免责事项上，沿海货物运输明确排除了国际海运中传统的“航海过失免责”与“火灾免责”的适用，这意味着沿海承运人将承担更严格的过失责任。最后，关于迟延交付的认定，沿海运输采用了“合同约定期间”与“合理期间”相结合的二元标准，在尊重当事人约定的同时，也为未明确约定交付时间的情况提供了客观判断依据，进一步保障了货方权益。使得沿海货物运输在法律

¹ 张文广，《规则之变：解析新〈中华人民共和国海商法〉的关键修订》，载微信公众号“国际商法”，https://mp.weixin.qq.com/s/jcS-6B_9a8-4USLP-G7d1Q，2025年11月14日访问。

² 《关于〈中华人民共和国海商法（修订草案）〉的说明》，载中国人大网，http://www.npc.gov.cn/c2/c30834/202510/t20251031_449196.html，2025年11月14日访问。

³ 《关于〈中华人民共和国海商法（修订草案）〉的说明》，载中国人大网，http://www.npc.gov.cn/c2/c30834/202510/t20251031_449196.html，2025年11月14日访问。

适用上与国际海上货物运输在“最小限度的双轨制”的基础上有了统一的标准框架。¹这不仅为航运企业统筹运营国内和国际两个市场的业务提供了稳定、统一的法律预期，也使得海事争议的处理流程得以显著简化。²

此外，值得注意的是，是否纳入内河运输是此次修订中的核心问题之一。尽管一审稿第 309 条曾将内河货物运输纳入《海商法》第四章的参照适用范围内，但最终因为内河运输基础条件、航行风险以及商务习惯与国际运输存在较大差异未纳入修订后的《海商法》。目前内河货物运输仍由《民法典》调整，缺乏专门法律规定的困境依然存在，难以与内河航运经济蓬勃发展的司法需求相匹配。基于此，最高人民法院已建议将内河航运专项立法纳入规划，从而健全完善内河领域民商事法律制度。³

除了统一国内和国际海上货物运输的法律适用外，修订后的《海商法》还统一了国内和国际海上旅客运输的承运人赔偿责任限额，删除原第 117 条第 3 款对国内港口间海上旅客运输的特别要求，有效解决了司法实践中因二者适用不同的限额标准所引发的“同命不同价”问题。同时，统一海船与内河船艇的海事赔偿责任限额，明确与船舶发生碰撞的非用于军事的或者政府公务的其他船艇，适用同一海事赔偿责任限额，消除了海船与内河船艇的赔偿责任壁垒。

2. 适当调整海事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⁴，修订后的《海商法》适当调整了海事海商活动当事人的权利和义务。

(1) 海上货物运输合同

在海上货物运输关系中，修订后的《海商法》进一步厘清了承运人、托运人、收货人的权利义务关系。作为海上货运输的核心主体，修订后的《海商法》强化了承运人法定义务。首先，第 49 条参考《联合国全程或部分海上国际货物运输合同公约》(United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, 以下

¹ 初北平，《新〈海商法〉中海上货物运输制度的重要变化解析》，载微信公众号“中国船检”，<https://mp.weixin.qq.com/s/vuooOxI3pd9QH56S4Yfl0w>，2026年1月4日访问。

² 《中联观点 | 航运法治化进程开启新篇章——新修订〈中华人民共和国海商法〉核心亮点与解读》，载微信公众号“中联广州办公室”，<https://mp.weixin.qq.com/s/ndfWi1PRQyspSZBefeFR2w>，2025年11月14日访问。

³ 《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》，载中国人大网，http://www.npc.gov.cn/c2/c30834/202511/t20251113_449522.html，2025年11月15日访问。

⁴ 《关于〈中华人民共和国海商法（修订草案）〉的说明》，载中国人大网，http://www.npc.gov.cn/c2/c30834/202510/t20251031_449196.html，2025年11月14日访问。

简称“《鹿特丹规则》”)¹，新增承运人“接收”“交付”货物的法定义务，明确其责任覆盖接收、装载、运输、交付全流程。第二，第 93 条增加了承运人在目的港无人提货时，应当向托运人进行通知的义务，有助于及时处理货物积压等问题，避免货物长期滞留造成更大的损失。第三，第 96 条明确了承运人在签发不同运输单证的情况下交付货物情形，明确了记名提单也需凭单放货，并增加了签发其他运输单证和电子运输记录情形的规定。

与此同时，修订后的《海商法》也通过完善免责条款、单位赔偿责任限制等制度，为承运人提供了更为明确和合理的权利保护。首先，将承运人免责事由扩展至“迟延交付”。第二，承运人的货物留置权不再限于债务人所有货物，而是扩大为“相应的货物”。货物运输期间货物所有权常常发生变化，若留置权仅限于债务人所有货物，则承运人的这一权利往往形同虚设。通过留置第三人所有的动产，能够有效避免因货物所有权转移导致的留置权落空问题。²但运输单证载明运费预付或者类似性质声明的，承运人不得以运费未支付为由留置货物，但收货人为托运人的除外。第三，修订后的《海商法》调整“实际承运人”的定义，将其明确为“接受承运人委托或者转委托，实际履行本法第四十九条规定的全部或者部分承运人义务的人”。这一修订明确实际承运人“实际履行的范围”以第 49 条管货义务的范围为判断标准，引入“转委托”的表述，覆盖航运实践中多重委托的情形。实质上明确了港口经营人等主体在特定条件下具有实际承运人地位，进而可以援引承运人的免责事由及赔偿责任限制，从而有效解决了其长期面临的权责不对等的问题。

在托运人权利义务的调整方面，新修订的《海商法》同样体现了责任明确与权利扩展相结合的特点。在托运人义务层面，第 67 条新增托运人按约定交付货物并保证货物适于约定运输的规定，赋予托运人更高的安全保证义务。若托运人交付的货物不适运给承运人造成损失，其应当承担赔偿责任。同时，第 93 条将卸货港无人提货的费用与风险承担主体由收货人改为托运人。这一修订源于《全国法院涉外商事海事审判工作座谈会会议纪要》第 61 条，有效解决了实践中因收货人拒绝提货、失踪或无法联系时，货物在港口长期滞留所产生的堆存费、滞箱费等费用承担主体不明、难以追偿导致损失扩大的困境³。承运人可以直接依据合同相对性向托运人主张费用赔偿并要求其及时处置货物。但值得注意的是，根据最高人民法院发布的第 230 号指导性案例，卸货港无人提货的费用和风险应当由契约

¹ 《鹿特丹规则》第12条。

² 《新〈海商法〉海上货物运输合同相关规范的稳定与变化 | 威科先行》，载微信公众号“威科先行”，https://mp.weixin.qq.com/s/jlWSm9BrNfRS_BYBM7bIIA，2025年11月16日访问。

³ 《中联观点 | 航运法治化进程开启新篇章——新修订〈中华人民共和国海商法〉核心亮点与解读》，载微信公众号“中联广州办公室”，<https://mp.weixin.qq.com/s/ndfWi1PRQyspSZBefeFR2w>，2025年11月16日访问。

托运人而非实际托运人承担。¹

在托运人权利层面，本次修订在《民法典》第 829 条规定的基础上，参照《鹿特丹规则》第 50 条和第 52 条的规定，赋予托运人货物控制权。托运人可以书面通知承运人中止运输、返还货物、变更卸货港或者将货物交给其他收货人，但应当赔偿承运人因此遭受的损失。第 96 条同时规定了承运人可以拒绝托运人的要求的三种情形，包括（一）承运人因客观条件无法满足托运人的要求，或者满足此种要求将影响承运人正常营运；（二）承运人预计满足托运人的要求将产生额外费用或者使承运人遭受经济损失，要求托运人提供相应担保，托运人未提供担保；（三）托运人未按照承运人的要求出示已签发的运输单证。此外，本次修订还加强了收货人的权利基础，明确规定在签发提单之外的其他运输单证或未签发运输单证的情形下，承运人和收货人之间的权利和义务依据《海商法》第四章规定予以确定。这使得在未签发提单的情况下，收货人有权依据合同或者其他相关法律规定，在货物运输环节发生货损、迟延交付等争议时，获得明确的权利主张依据与救济路径，更加有效地维护自身权益。

(2) 海上旅客运输合同

此次修订加大了对旅客权益的保护力度。第一，参考《雅典公约 1990 年议定书》（Protocol of 1990 to amend the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974），将旅客人身伤亡赔偿限额提高至 175000 计算单位，较旧法提升约 3.8 倍，财产损失限额同步上调，充分体现了我国对旅客人身权和财产权的尊重和保障，有效解决了原有赔偿标准过低、无法充分补偿旅客损失的问题。第二，第 125 条要求承运人或实际承运人必须办理强制责任保险或提供财务保证，并赋予旅客直接向保险人或财务保证人提出赔偿请求的权利，这一制度设计通过保险机制有效分散了承运人的经营风险，同时为旅客获得及时、充分的赔偿提供了双重保障。

(3) 海上保险合同

修订后的《海商法》对海上保险合同当事人的权利和义务进行了适当调整，主要修订涉及以下四个方面。第一，第 249 条明确了保险人对保险合同格式条款的提示和说明义务，与我国《民法典》关于格式条款的规定相衔接，旨在充分保障被保险人对“免除或者减轻保险人责任等”与其有重大利害关系的条款的知情权和选择权，防止保险人利用专业优势

¹ 新某航运有限公司诉中国机某国际合作股份有限公司海上货物运输合同纠纷案，最高人民法院指导性案例230号（2024年），原文载“根据《中华人民共和国海商法》第四十二条的规定，托运人既包括与承运人订立海上货物运输合同的契约托运人，也包括向承运人交付货物的实际托运人。在收货人没有向承运人主张提货或者行使其他权利的情况下，因目的港无人提货而产生的费用和 risk 由作为海上货物运输合同缔约方的契约托运人承担，实际托运人对此不承担赔偿责任”。

和缔约优势侵犯被保险人的缔约自由。但与《中华人民共和国保险法》(以下简称“《保险法》”)中的“主动说明义务”不同,第 249 条第 1 款明确只有在被保险人提出要求的情况下,保险人才需对该条款予以说明。¹同时,第 249 条第 2 款规定如果被保险人本身就知知道或者应当知道此类条款内容,则不能以保险人未履行上述义务为由主张该条款不成为合同内容。这主要是因为海上保险作为典型的商业保险,被保险人多为航运业的长期从业者,对船舶营运和海上运输等特殊风险认知程度较高,具有丰富投保经验,相较于一般保险下的被保险人更加容易熟悉和充分理解免责条款内容²。

第二,修订后的《海商法》完善了违反告知义务的法律后果。对于非故意违反告知义务的情况,第 248 条增加了在保险责任开始前保险人应当退还全部保费的规定。在保险责任开始后,按时间比例退还保费,但对于航次保险合同,保险人可以不退保费。同时,借鉴《保险法》的相关规定,明确解除权的除斥期间为三十天,自保险人知道或应当知道有解除事由之日起计算。

第三,第 257 条新增了预约保险合同的定义和书面形式要件;第 259 条强调了预约保险合同中被保险人向保险人如实申报有关事项的义务以及未申报或错误申报的法律后果。预约保险合同在海上货物运输保险市场中较为常用,但修订前的《海商法》仅在第 231 条和第 233 条做了较为笼统的规定,无法解决司法实践中争议频出的保险人对被保险人晚报、漏报、错报等情况能否拒赔的问题。修订后的《海商法》第 259 条明确规定,被保险人负有在每一次运输前对预约保险合同下分批运输货物的名称、数量,装运货物的船名、航线,保险价值和保险金额等具体事项向保险人如实申报的义务。此外,第 259 条区分故意和非故意两种情况,对被保险人违反如实申报义务的法律后果进行了具体规定。因被保险人故意未申报或者错误申报运输货物的,对该次货物运输发生海上保险事故造成的损失,保险人不承担赔偿责任,但有权收取保费。对被保险人非故意未申报或错误申报的情况,赋予被保险人补报或者更正的权利,补报或者更正不影响被保险人向保险人要求保险赔偿的权利。但该规定为非强制性法律规定,仅在预约保险合同没有约定或者没有不同约定时才适用。

第四,第 261 条完善了违反保证条款的法律后果。该条第 1 款删除了有关被保险人在违反保证条款后的书面通知义务的规定,而是参照《民法典》的合同解除规则,明确保险

¹ 单红军,朱作贤:《新<海商法>是对我国海商法制度的重塑——为我国航运业高质量发展提供坚实制度保障》,载《中国航海》,2025年第4期。

² 《文康法评|〈海商法〉“海上保险合同”一章修订解读》,载微信公众号“文康法律观察”,<https://mp.weixin.qq.com/s/4hymx3BYMv3hkobieF71QA>,2025年11月17日访问。

人解除合同时应当书面通知被保险人，合同自通知到达被保险人时解除。第 2 款和第 3 款借鉴英国《2015 年保险法》(The Insurance Act, 2015)，规定被保险人违反保证条款对赔偿责任的影响。对于被保险人违反保证条款前发生的事故损失，保险人应当承担责任；对于被保险人违反保证条款之时至解除合同通知到达前发生的事故损失，保险人原则上不承担保险责任，但有两种除外情形：一是被保险人违反保证条款对事故的发生没有影响；二是海上保险事故发生在被保险人已纠正违反保证条款的行为之后。

除上述海上货物运输合同、海上旅客运输合同以及海上保险合同法律关系外，此次修订还参考《1976 年海事赔偿责任限制公约 1996 年议定书》(Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976)，适当提高船舶所有人、海难救助方等相关海事赔偿请求的赔偿责任限额及旅客人身伤亡的赔偿责任限额，保障受害人获得更加充分的赔偿，体现了对生命权和财产权的重视。

3. 为航运数字化发展提供制度保障

相较于传统纸质提单，电子运输记录的推广应用将大幅降低单证流转成本，解决过去“单证迟到”的问题，加速了货物交付与资金周转，为我国航运业数字化升级、提升国际竞争力奠定坚实基础。以电子提单为例，其在航运实践中展现了极大优越性。在防范海运欺诈方面，电子提单利用加密与区块链技术，能确保签发主体真实与单证内容完整，其不可篡改的流转记录可实时验证持有人身份，从而有效杜绝伪造、篡改，减少纸质单证在流转中可能出现的伪造、遗失风险等的管理成本。在保护船东权益方面，电子提单实现了单据与货物同步流转，从根本上解决了因“货等单”导致的无单放货难题，使船东无需再依赖存在追偿风险的保函，权益得到切实保障。在识别承运人方面，电子提单系统通过严格的身份注册与数字签名，将操作与特定主体绑定，为快速、准确地识别承运人提供了明确依据，避免了传统模式下因签发主体模糊而产生的审查困难与不确定性。

新修订的《海商法》在充分吸收《鹿特丹规则》及《联合国贸易法委员会电子可转让记录示范法》(UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records, MLETR) 的基础上，在第四章中新增“第五节 电子运输记录”，对电子运输记录的法律地位、签发使用、转让、与运输单证的互相转换等作出规定，基于海商实践回应了国际贸易运输单证领域的变化需求。主要内容如下：

第 82 条明确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功能等同的原则。《海商法》关于运输单证的规定，包括提单的签发、内容、批注与证据效力等，同样适用于电子运输记录。第二，第 83 条规定承运人和托运人协商一致可以签

发、使用电子运输记录。第三，第 84 条明确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。同时，第 85 条设定严格的生效条件确保电子运输记录的安全性和可操作性，可转让电子记录须通过“可靠交易系统”流通。针对本次立法可能的不足和未来技术发展，本次修改也增加了授权立法的规定，授权国家互联网信息办公室和交通运输部另行制定具体规定¹。第四，根据第 86 条，电子运输记录与运输单证之间可以互相转换，兼顾了技术创新与实践灵活性。但此种转换需经承运人和托运人、运输单证持有人三方协商一致，且不改变当事人的权利和义务。在电子运输记录与运输单证完成转换后，原运输单证或者电子运输记录随即失效。

4. 健全海洋生态环境保护相关制度

(1) 立法目的中增加“加强海洋生态环境保护”的内容

保护海洋生态环境是生态文明建设的重要组成部分。党的二十大报告强调“发展海洋经济，保护海洋生态环境，加快建设海洋强国”。船舶既是海上运输和其他航运经济活动的工具，也是海洋生态环境污染源之一。加强船舶污染防治是当代海商法日益呈现保护海洋生态环境的价值取向的表现。海商法这一价值的形成，具有私法公法化特征，即为了保护社会公共利益、保障社会弱者权利，国家对社会和经济生活领域的干预突破了传统的公、私法界限，公法原则渗入到私权自治领域并规范私法关系。²在《海商法》的立法目的中增加“加强海洋生态环境保护”的内容，不仅契合当代海商法价值的发展趋势，而且有助于指导从事海商事活动遵循绿色、低碳、环保的理念，对于促进海洋经济高质量发展、加强海洋生态文明建设和海洋强国建设具有重要意义。

(2) 增加船长“防治船舶污染生态环境”职责

修订后的《海商法》第 37 条新增船长在防治船舶污染海洋生态环境方面的职责，规定“船长负责管理和指挥船舶。船长在其职权范围内发布的命令，船员、旅客和其他在船人员应当执行。船长应当采取必要的措施，保护船舶和在船人员、文件、邮件、货物以及其他财产，防治船舶污染生态环境”。国际海事组织（International Maritime Organization, IMO）通过的多项公约早已确立“船长为船舶防污染第一责任人”的原则。船长作为船舶的指挥者，在紧急情况下做出快速决策，并动员全船资源采取应急措施。因此，在法律层面明确船长的污染防治职责，对于提升船舶的环保执行力和应急响应效率具有重要作用。

¹ 初北平，《新〈海商法〉中海上货物运输制度的重要变化解析》，载微信公众号“中国船检”，<https://mp.weixin.qq.com/s/vuooOxI3pd9QH56S4YfI0w>，2026年1月4日访问。

² 《韩立新：新增“船舶油污损害责任”专章是新修《海商法》亮点之一》，载微信公众号“法眼看南海”，https://mp.weixin.qq.com/s/7omRPuNhBVK_4D_qK2cOMw，2025年12月6日访问。

(3) 新增“船舶油污损害责任”专章

此次修订增加第 12 章“船舶油污损害责任”，包括三节共 15 个条文，专章规定船舶油污造成海洋环境污染损害责任与赔偿问题，构建了以无过错责任为归责原则、责任限制为平衡、强制责任保险和油污赔偿基金为保障的系统化船舶油污损害赔偿制度。本章在借鉴我国参加的船舶油污民事责任国际公约，整合国内船舶油污的碎片化法律规定，吸收最高人民法院于船舶油污的司法解释、司法实践中成熟制度和学术研究成果的基础上，规定船舶油污损害责任，明确船舶油污损害赔偿的范围及责任主体；明确国家建立船舶油污损害强制责任保险制度，依法完善并实施船舶油污损害赔偿基金制度，形成了“责任保险兜底 + 基金补充”的双层赔偿体系；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。

本章具体内容主要包括：第一，明确船舶油污损害赔偿责任主体为漏油船舶的船舶所有人，并将船舶燃油污染损害的责任主体从船舶所有人扩大到光船承租人、船舶经营人和船舶管理人。同时，参考《民法典》《中华人民共和国海洋环境保护法》以及相关油污公约，赋予相关责任主体在特定情况下免责的权利。第二，对船舶油类污染损害和船舶燃油污染损害均排除对船舶所有人的受雇人、代理人、引航员、救助人、采取预防措施人等六种人的索赔，实行船舶所有人对船舶油污损害的专属责任，有利于明确索赔对象，避免重复索赔，提高诉讼效率。第三，参照我国参加的《国际油污损害民事责任公约》（International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, CLC）明确规定船舶载运油类造成污染的责任限额，以及丧失责任限制的特殊情形。同时，明确燃油污染损害赔偿限额适用本法第十一章的规定。第四，规定了船舶油污损害赔偿范围包括船舶油污造成该船舶之外的财产损害以及由此引起的收入损失；为防止或者减轻船舶油污损害采取预防措施所发生的费用，以及预防措施造成的损失；因油污造成生态环境损害所引起的收入损失；以及对受污染的生态环境已采取或者将要采取合理恢复措施的费用。第四，建立船舶油污损害责任保险制度，并明确船舶油污损害赔偿请求可以直接向船舶所有人的责任保险人或者财务保证人提出，解决了《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》第 97 条直诉保险人缺少实体法规定支撑的缺陷，实现程序法和实体法的协调统一。同时规定船舶所有人、责任保险人或财务保证人赔偿油污受害人后有权代位向责任限制基金求偿，船舶所有人采取预防措施的费用有权参与责任限制基金的分配，这些制度有利于鼓励船舶所有人及时赔偿，及时采取预防措施避免或减少油污损害的发生。第五，在法律层面明确国家依法完善并实施船舶油污损害赔偿基金制度。

5. 完善涉外关系法律适用规则，充实涉外法律工具箱

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，本次海商法修改贯彻落实习近平总书记关于加强涉外法治建设的重要指示批示精神和党中央决策部署，除积极对接国际规则外，还结合国际航运贸易发展实际，积极完善海商领域的涉外关系法律适用规则，不断充实涉外法律工具箱。¹一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。二是对一些重要涉外关系的法律适用规则作了补充完善，主要包括：新增在建船舶所有权、在建船舶抵押权、船舶留置权、船舶担保物权相互之间受偿顺序的法律适用规定；参考《中华人民共和国涉外民事关系法律适用法》对侵权法律适用规定的基础上，引入涉外船舶碰撞法律适用的意思自治原则；对共同海损法律适用采用国际私法上“分割论”方法，分别对共同海损理算和分摊请求冲突规范进行规定；与新增的“船舶油污损害责任”专章相衔接，增加船舶油污损害责任适用油污损害结果发生地法律的规定。²三是为反制有关国家或者地区对我国海上运输和船舶建造相关领域采取歧视性、限制性措施，增加规定：“任何国家或者地区在海上运输和船舶建造相关领域对中华人民共和国采取歧视性的禁止、限制或者其他类似措施的，中华人民共和国可以根据实际情况对有关国家或者地区采取相应的措施。”

此外，本次修订对现行海商法还作了一些其他重要修改。³一是为促进我国船舶融资租赁业务的发展，增加规定船舶融资租赁登记的相关事宜，明确租赁船舶对于出租人债权实现的保障功能。二是明确建造中的船舶的所有权归属，当事人有约定的按照约定，没有约定或者约定不明确的，归造船人所有。三是强化对船员的权益保障，明确用人单位应当依照有关法律、行政法规和中华人民共和国缔结或者参加的有关船员劳动与社会保障国际条约的规定，与船员订立劳动合同。四是修改货物实际价值的计算标准，明确货物的实际价值按照在交货地交付时的市场价格计算；若无法确定，按照货物装船时的价值加保险费加运费计算。五是有关航次租船合同的规定由“海上货物运输合同”一章移至“租船合同”一章，同时明确在航次租船合同对出租人和承租人之间权利义务没有约定或者约定不明时，除适用航次租船合同一节的规定外，还适用海商法第四章有关当事人之间权利义务的规定。六是完善共同海损规则，明确同一海上航程中的船舶、货物或者其他财产泄漏污染物造成

¹ 《全国人大常委会法工委民法室副主任刘斌撰写署名文章，解读新修订的海商法》。载微信公众号“国际商法”，https://mp.weixin.qq.com/s/_nbBN1rDlwKz_UJDDEAwRg，2026年1月4日访问。

² 王国华：《〈海商法〉修订的核心亮点与实施前瞻》，载《上海法治报》，2025年12月1日B1版“法治论苑”。

³ 摘自：《新修订的海商法自明年5月1日起施行，权威解读》，载微信公众号“人民法院网”，<https://mp.weixin.qq.com/s/iGN1KtVEyoyB0qVHaog5zw>，2025年11月29日访问。

的损失或者支付的费用，不得列入共同海损。七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“海上保险合同”一章的适用范围。八是进一步细化完善海事赔偿请求时效的规定，与民法典的规定保持衔接，更好保护当事人的合法权益。九是明确了船东互保组织的性质和法律地位，规定船舶所有人、船舶经营人、船舶管理人或者船舶承租人等作为会员自愿组成互保组织，按照章程收取会费，对会员在船舶营运中发生的损失、产生的责任或者支付的费用承担责任。

(四) 修订意义

本次《海商法》修订是自 1993 年施行以来的首次全面修订，标志着我国海商海事法治建设进入了以现代化、体系化适应航运新时代的关键阶段。这次修订立足我国既是航运大国又是贸易大国的实际，坚持问题导向，准确把握海商实践发展的制度诉求，积极对接国际规则，科学借鉴国际海事公约的最新成果，精准平衡相关主体的利益诉求，不断健全具有中国特色、顺应国际趋势的海商法律制度。此次修订是国家重要民商事法律和涉外法律的一次系统性升级，为新时代航运和贸易高质量发展，为我国从“航运大国”和“贸易大国”迈向“航运强国”和“贸易强国”提供坚实法治保障。同时，此次修订承前启后，既总结了三十余年我国海事司法实践的成熟经验，破解了一批长期困扰实务的疑难问题，为海事审判现代化奠定了更坚实的实体法基础；也将进一步激发海商法学术研究的活力，助力培育能够深度参与国际海事治理的高水平专业人才，为最终构建体系化的中国特色海法体系、建设海洋强国与航运强国贡献不可或缺的核心法治力量。¹

¹ 司玉琢，邢厚群：《〈海商法〉32年首次修订：历程回溯、挑战应对与当代价值》，载微信公众号“海大学术期刊”，<https://mp.weixin.qq.com/s/TF5PUwBPZiC2szBT1iDFcg>，2025年11月7日访问。

第三节 热点聚焦

一、美国对华海事、物流和造船业 301 调查措施及我国反制

(一) 美国 301 条款概述

美国 301 条款分为狭义和广义两种，狭义的 301 条款是对《1974 年贸易法》(Trade Act of 1974) 第 301 条的简称，是美国保护自身贸易的主动性条款。当总统领导的贸易代表办公室 (Office of the United States Trade Representative, USTR) 认为国外政府的法律、行为等损害到美国贸易利益时，可以直接对相关国家发起调查。除此之外，美国企业或者行业也可以向 USTR 申请，发起对他国的调查。当美国启用 301 条款时，一般的流程要经过发起调查、双方谈判、施加惩罚措施等环节，直到被调查方消除对美国有害的行为。调查发起的初期，美国贸易代表先进行调查，当确定有损害本国利益的行为时，首先会与外国政府谈判，要求对方解除对美方的损害行为，如果协商无法消除双方的矛盾，将会采取报复措施，例如惩罚性关税、限制对美国出口等。广义的 301 条款除了传统内容之外，还包含针对知识产权的特别 301 条款和针对保护贸易自由化的超级 301 条款。

自《1974 年贸易法》第 301 条确立以来，美国政府多次依据该条款对中国发起调查并采取单边措施。这些措施贯穿中美经贸摩擦的不同阶段，从早期的知识产权争议到近年来的科技、能源与海运领域博弈，这一演变过程不仅反映了美国对华竞争策略的不断深化，也清晰地展现了其贸易政策中单边主义倾向的强化与扩张。

(二) 美国对中国海事、物流及造船业 301 调查及措施

1. 背景

近年来，我国在全球航运贸易、造船业等海事核心领域的影响力持续凸显。造船完工量、新接订单量、手持订单量连续多年位居全球第一，全球份额占比超过 50%。截至 2024 年底，中国的新船订单量约占全球总份额的 74.1%，完工量方面占据全球 55.7%、手持订单量占全球 63.1%。¹航运业、造船业作为国际贸易和全球供应链的“大动脉”，在全球经济博弈中举足轻重，且与钢铁、金融、保险等高价值服务业紧密相连。中国在该领域的崛起带动了相关产业的出口竞争力，对美国本土工业构成了复合型压力，被美国视为对其供应链主导权的挑战。随着科技的快速发展，现代航运依赖数字导航、港口自动化及物流数据管理。中国在智慧港口、航运物联网方面的进展，引发美国对关键基础设施数据安

¹ 《2024 年我国造船业三大指标全面增长位居全球第一》，载中国政府网，https://www.gov.cn/yaowen/shipin/202501/content_6999177.htm，2026 年 1 月 7 日访问。

全及未来标准制定权的担忧。

2024 年 3 月 12 日，美国钢铁工人联合会等 5 家全国性工会组织提交 301 条款请愿书，指控中国通过产业政策主导海运、物流和造船业，请求依据《1974 年贸易法》301 条款采取行动。2024 年 4 月 17 日，USTR 在与咨询委员会及 301 条款委员会（The Section 301 Committee，以下简称“301 委员会”）磋商后，启动针对中国上述行业的 301 调查。2025 年 1 月 16 日，USTR 发布调查报告（90 FR 8089），认定中国近 30 年通过“自上而下”的产业规划、市场份额目标等手段，在全球造船、岸桥起重机、联运底盘等领域形成主导地位，¹其行为“不合理且限制美国商业”，符合 301 条款“可采取行动”的条件。报告同时指出，中国的行为导致美国企业竞争机会减少、供应链脆弱性增加，需通过贸易措施反制。

2. 主要措施

2025 年 2 月 21 日，USTR 发布《对中国在海事、物流和造船行业寻求支配地位的行为、政策和做法的 301 调查拟议措施的通知》（以下简称“拟议措施”），²启动公众意见征集程序，并首次提出针对性措施。该拟议措施核心涵盖三类服务费征收与关税提案，具体包括：一是对中国海运运营商、中造船舶运营商及拟订购中造船舶的运营商征收阶段性服务费；二是提议限制美国液化天然气（LNG）出口海运环节，要求逐步采用美国建造船舶；三是就“限制中国 LOGINK 物流平台”等额外措施公开征询公众意见。

2025 年 4 月 17 日，USTR 正式敲定首轮行动方案，明确将“费用征收”“LNG 运输限制”“关税提案”列为三大核心措施，且所有费用均设置“过渡期（首 180 天）—实施期”两阶段征收模式。6 月 12 日，USTR 通过《联邦公报》（Federal Register）发布公告（90 FR 24856），³基于公众反馈提出两项核心措施调整方案。10 月 16 日，USTR 进一步发布最终修改公告（90 FR 198），⁴明确“已生效修改内容”与“后续拟议修改方向”，同步

¹ USTR, “Notice of Determination Pursuant to Section 301: China's Targeting of the Maritime, Logistics, and Shipbuilding sectors for dominance”, Federal Register, January 16, 2025, available at: <https://ustr.gov/sites/default/files/enforcement/301Investigations/USTRReportChinaTargetingMritime.pdf>, last visited on 4 January 2026.

² USTR, “Proposed Action in Section 301 Investigation of China's Targeting of the Maritime, Logistics, and Shipbuilding Sectors for Dominance,” Federal Register, Vol. 90, No. 38, February 27, 2025, available at: https://ustr.gov/sites/default/files/files/Issue_Areas/Enforcement/Ships%20Proposed%20Action%20FRN.pdf, last visited on 4 January 2026.

³ USTR, “Notice of Proposed Modification of Action in Section 301 Investigation of China's Targeting the Maritime, Logistics, and Shipbuilding Sectors for Dominance”, Federal Register, June 12, 2025, available at: <https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-2025-06-12/pdf/2025-10660.pdf>, last visited on 4 January 2026.

⁴ USTR, “Notice of Modification and Proposed Modification of Section 301 Action: China's Targeting of the Maritime, Logistics, and Shipbuilding Sectors for Dominance”, Federal Register, October 16, 2025, available at: <https://ustr.gov/sites/default/files/files/Press/Releases/2025/Federal%20Register%20Notice%2010.26.2025.pdf>, last visited on 4 January 2026.

启动关税措施的实施程序。

(1) 中资关联船舶收费

此项费用针对中国籍或受中国控制的船舶运营人拥有或运营的船舶，具体界定标准为船舶所有权人符合下述任一情形：其一，船舶所有权登记文件（U.S. Customs and Border Protection Form 1300, CBP Form 1300）注明国籍为中国；¹其二，实体总部、母公司总部或母公司主要经营地位于中国；其三，由中国公民直接或间接所有或控制；其四，由中国拥有、控制或受中国管辖的实体，具体包括受中国法律管辖、控制或者指挥的实体，即实体本身是中国国民或居民、按中国法律设立或者主要营业地在中国、政府直接持有 25%及以上股份的；其五，《2021 财年国防授权法案》（National Defense Authorization Act for Fiscal Year 2021）第 1260H 条规定被列明为中国军工企业的实体拥有或控制；其六，由中国政府直接或间接所有或控制的海上公共承运人（Ocean Common Carrier）。

该费用征收标准如下：2025 年 4 月 17 日至 10 月 13 日为过渡期，费率为 0 美元/净吨；自 2025 年 10 月 14 日起进入实施期，按净吨计收费用，2025 年至 2028 年费率逐年从 50 美元/净吨提升至 140 美元/净吨。计费规则明确，船舶离境前多次停靠美国港口的，以一轮次或一连串停靠为单次计费单位，单船每年最高征收 5 次。

(2) 中国建造船舶收费

“中国建造船舶”的界定标准是在中国建造并在《船舶进出港申报单》（CBP Form 1300）或其他电子等效文件中明确标注的船舶，该定义与美国海关与边境保护局（U.S. Customs and Border Protection, CBP）及美国海岸警卫队（United States Coast Guard, USCG）关于“建造地”的规制要求保持一致。对于使用中国建造船舶的非中国船舶经营人，采用“净吨计费”与“卸货集装箱数量计费”择高适用的模式。费率标准为：2025 年 4 月 17 日至 10 月 13 日过渡期内费率为 0；2025 年 10 月 14 日至 2028 年 4 月 17 日实施期内，净吨费率从 18 美元/净吨逐步提升至 33 美元/净吨，卸货集装箱费率从 120 美元/箱逐步提升至 250 美元/箱。

但该类费用设置八种豁免情形，具体包括：（1）注册于美国海事安全计划、油轮安全计划等几大计划之下的美国所有船舶或美国船旗船舶；（2）空船或者压载状态抵港的船舶；

（3）载重量小于 4000 载箱量（TEU）或 55000 载重吨位（DWT）或单舱容积小于 8 万载重吨位的船舶；（4）从小于 2000 海里的外国港口或地区驶入美国港口的船舶；（5）美国控股 75%以上的公司所有的船舶；（6）运输散装液体形式的化学物质的专用或特殊用途

¹ 本部分所指“中国”涵盖中国内地、中国香港特别行政区及中国澳门特别行政区。

船舶；(7) 在《船舶进出港申报单》(CBP Form 1300) 或其他电子等效文件中注明为“五大湖船舶”(Lakers Vessels) 的船舶；(8) 美国政府船舶。

(3) 非美国建造的车辆运输船费用

此项收费最初拟以进入美国港口的外国建造车辆运输船舶的汽车等效单位 (Car Equivalent Unit, CEU) 为计费基准，后经调整，自 2025 年 10 月 10 日起正式改为按“净吨”计费，统一费率为 46 美元/净吨。

(4) 对液化天然气 (LNG) 运输的服务限制

该措施核心要求为美国 LNG 出口海运环节逐步采用美国建造船舶，明确 2028 年 4 月 17 日后需持续提高美国建造、美国船旗船舶的运输比例。此举旨在激励美国本土 LNG 运输船建造产业发展，限制外国船舶参与美国 LNG 出口运输，相关限制措施将在 22 年内分阶段逐步强化。

(5) 对中国船用设备加征关税

自 2025 年 11 月 9 日起，USTR 正式对中国产岸桥起重机、联运底盘及其零部件加征 100% 关税。同时设置豁免条款：2025 年 4 月 17 日前签约且 2027 年 4 月 18 日前入境的岸桥起重机可豁免加征关税；暂不对集装箱产品实施加征关税措施。

(三) 我国反制美国对华海事、物流及造船业 301 调查限制措施

1. 反制核心原则与法律依据

中国造船业的发展严格遵循国际通行的市场规则以及产业发展的客观规律，始终以开放包容之态势深度融入全球产业链分工体系，其发展路径体现了产业演进的内在逻辑，理应获得国际社会的广泛尊重与公正对待。美国针对中国海事、物流以及造船业发起 301 调查并施行限制性举措，严重违背国际法与国际关系基本准则，严重损害中国企业的合法权益。在本轮 301 调查中，美国将其国内造船业的衰落归因于中国的产业发展规划、扶持政策以及所谓的“政府补贴”。然而，历史表明，美国自身长期通过立法与补贴政策扶持其海运业。1920 年，美国通过《琼斯法案》(Jones Act)，随后又相继出台了 1936 年《商船法》(Merchant Marine Act)、1954 年《货物优先法》(Cargo Preference Act)、1996 年《海运安全法案》(Maritime Security Act) 等一系列立法，并配套设立了船舶建造差额补贴、运营差额补贴、资本建设基金、海运安全计划等多项补贴与融资工具。美国的调查结论歪曲了因果关系，有意回避了其产业自身发展的内在矛盾。

该调查及相关措施违反世界贸易组织 (World Trade Organization, WTO) 规则与《中美海运协定》(Maritime Transport Agreement) 的明确约定。《中美海运协定》第 13 条明确规

定：“每一方承认另一方通过国内法或政策在其各自的外贸海运中管理第三国运输业行为的权益，并同意尊重各自在此方面的法律和政策。”同时，WTO 规则明确禁止成员方采取单边报复措施，无论本轮 301 调查内容是否涉及中国在 WTO 项下义务的违反，美国绕过争端解决机制（DSU）程序实施单边限制措施、减损中国在 WTO 项下利益的行为，已违背其在 WTO 协定中的承诺，破坏多边贸易规则。

基于上述背景，为维护自身合法权益以及国际公平贸易秩序，我国实施了以“对等防御”为核心的反制举措，依托四部核心法律法规搭建起了完整的对等反制法律体系。其一，依据《中华人民共和国反外国制裁法》（以下简称“《反外国制裁法》”）精准制裁特定违规实体；其二，通过《中华人民共和国对外贸易法》（以下简称“《对外贸易法》”）发起相关调查，为后续反制行动奠定法律与事实基础；其三，参照《海商法》《国际海运条例》等法规，在对应行业实施对等反制。

2025 年 9 月 28 日新修订的《国际海运条例》第 48 条第 1 款明确规定，与中华人民共和国缔结或者共同参加国际海运相关条约、协定的国家或者地区，违反条约、协定的规定，使我国根据该条约、协定享有的利益丧失或者受损，或者阻碍条约、协定目标实现的，有权要求有关国家或者地区政府终止上述行为，采取适当的补救措施，并可以根据有关条约、协定中止或者终止履行相关义务。该条款将国际法领域的对等反制原则，以及《维也纳条约法公约》（Vienna Convention on the Law of Treaties, VCLT）中“因他方违约而有权终止或停止施行条约”的核心规则，转化为国内法层面的明确授权。这一制度设计为我国在多边或双边国际海运条约、协定框架下，采取合法、适度的反制行动提供了清晰、坚实的国内法依据，有效衔接了国际法与国内法的实施机制，保障我国在国际海运领域的合法权益免受不法侵害。更为重要的是，新修订的《国际海运条例》第 48 条第 2 款授权我国政府，在任何国家或者地区对中华人民共和国国际海上运输及其辅助性业务的经营者、船舶或者船员采取或者协助、支持采取歧视性的禁止、限制或者其他类似措施时，可根据实际情况采取必要的反制措施。同时列举具体的反制工具清单，极大增强了可操作性。包括但不限于向靠泊中国港口的该国家或者地区的船舶收取特别费用，禁止或者限制该国家或者地区的船舶进出中国港口，禁止或者限制该国家或者地区的组织和个人获取中国国际海上运输相关数据、信息以及经营进出中国港口的国际海上运输及其辅助性业务。

此外，2025 年 10 月新修订的《海商法》第 308 条第 2 款明确规定，任何国家或者地区在海上运输和船舶建造相关领域对中华人民共和国采取歧视性的禁止、限制或者其他类似措施的，中华人民共和国可以根据实际情况对有关国家或者地区采取相应的措施。反制

措施对维护我国海上运输和船舶建造相关领域稳定发展具有重要作用，将其从行政法规上升至法律层面，不但从法律层面充实了涉外法律工具箱，更是我国建设海洋强国的国家意志与战略定力的鲜明体现。¹

2. 具体反制措施

我国的反制措施严格对标美国单边限制措施的时间节点与覆盖范围，以维护国内产业合法权益、保障全球航运市场公平竞争环境为目标，不针对第三方，同时保留动态调整与重启反制的权利。交通运输部会同工信部等部门启动对中国航运、造船及产业链受美方301调查影响以及相关实体是否实施、协助、支持美国在航运业、造船业及相关产业链对我国采取歧视性限制措施的专项评估，为后续动态调整反制策略提供依据。具体反制措施可分为以下两类：

(1) 对美船舶征收特别港务费

交通运输部于2025年10月10日发布《关于对美船舶收取船舶特别港务费的公告》²，该公告于14日正式生效实施，是《国际海运条例》修订后反制条款首次适用。此次特别港务费的征收范围覆盖所有“含美国元素”的船舶，具体界定标准包括五类情形：一是美国企业、组织或个人拥有船舶所有权的船舶；二是美国的企业、其他组织和个人运营的船舶；三是美国主体直接或间接持有25%及以上股权（或表决权、董事会席位）的企业拥有或运营的船舶；四是悬挂美国国旗的船舶；五是在美国建造的船舶。此外，对于中国建造的涉美船舶、进入中国船厂修理的空载船舶、其他经认定的特殊船舶享有豁免。

收费标准采用按船舶净吨分阶段递增模式，同一船舶每年最多征收5个航次，计费周期从每4月17日为节点划分，具体费率如下：2025年10月14日至2026年4月16日为400元人民币/净吨；2026年4月17日至2027年4月16日为640元人民币/净吨；2027年4月17日至2028年4月16日为880元人民币/净吨；2028年4月17日起为1120元人民币/净吨。

执行规定明确要求，当船舶挂靠多个中国港口时，仅需在首个挂靠港完成缴费；船方需在船舶预抵港7日前（当航程不足7日，则按照驶离上一口岸时）向海事管理机构报备船舶信息并缴费；未缴付费用的船舶，海事管理机构将不予办理进出口岸手续；对于逃付费用的船舶，下次挂靠中国港口时需补齐全部欠费后方可办理相关手续。

¹ 王国华，《〈海商法〉修订的核心亮点与实施前瞻》，载《上海法治报》，2025年12月1日B1版“法治论苑”。

² 《交通运输部关于对美船舶收取船舶特别港务费的公告》，交通运输部公告2025年第54号，载交通运输部官方网站，https://xxgk.mot.gov.cn/2020/jigou/syj/202510/t20251010_4177939.html?source=email，2026年1月4日访问。

(2) 对韩华海洋株式会社 5 家美国相关子公司采取反制措施

同时，商务部于 2025 年 10 月 10 日宣布，依据《反外国制裁法》将协助美方调查的韩华海洋株式会社 5 家美国子公司列入反制清单。公告明确，韩华海洋株式会社在美相关子公司协助美国政府推进 301 调查，支持对中国海事、物流及造船业的限制措施，危害中国主权与发展利益。此次列入反制清单的 5 家企业分别为：Hanwha Shipping LLC、Hanwha Philly Shipyard Inc.、Hanwha Ocean USA International LLC、Hanwha Shipping Holdings LLC、HS USA Holdings Corp。针对上述 5 家企业的反制措施为：禁止我国境内的组织、个人与其进行有关交易、合作等活动。以此遏制其协助美方实施歧视性限制措施的行为，维护国家产业安全与发展利益。

(四) 中美磋商

2025 年 9 月，中美经贸中方牵头人何立峰与美方代表在西班牙马德里举行高级别磋商，聚焦美方 301 措施、出口管制、TikTok 个案等议题¹，双方首次就“海事领域措施缓和”交换意见，美方初步承诺“不扩大 301 调查范围”，中方则表示愿在禁毒、农产品贸易等领域开展合作，为后续谈判确定“平等互惠”的基调，同时确认将在 10 月马来西亚磋商中细化具体方案。中美元首于 2025 年 10 月韩国釜山会晤中，明确“加强经贸领域合作”的方向，要求经贸团队落实共识。在此基础上，何立峰率团赴马来西亚与美方展开 4 天磋商，围绕 301 措施、关税、出口管制等核心议题深入讨论，最终达成多维度成果。

针对 301 海事措施，美方提出“暂停实施相关措施 1 年”，以缓解国内 LNG 行业供应链担忧。中方回应“同步暂停反制的特别港务费”。对于关税问题，美方承诺取消针对中国（含港澳）商品的 10%“芬太尼关税”，并将 24%“对等关税”的暂停期延长 1 年，中方相应调整对美反制关税，同时同意延长部分关税排除措施。此外，在出口管制上，美方暂停实施 9 月 29 日公布的“50%穿透性出口管制规则”1 年，中方暂停 10 月 9 日发布的相关出口管制措施，后续将细化实施方案。

2025 年 10 月 30 日，中国政府网正式公布吉隆坡磋商共识，美方自 2025 年 11 月 10 日（美东时间 0:01）起，暂停实施对华海事、物流和造船业 301 调查措施 1 年；中方同步自 2025 年 11 月 10 日（北京时间 13:01）起，暂停对美船舶征收特别港务费，同时暂停相关出口管制反制措施，双方形成“完全同步”的缓和机制。

但双方明确“暂停不等于终止，若美方在 1 年暂停期内重启 301 措施，中方将立即恢

¹ 《中美就TikTok等经贸问题在西班牙马德里举行会谈》，在中国政府网，https://www.gov.cn/yaowen/liebiao/202509/content_7040848.htm，2026年1月4日访问。

复反制，包括重新征收特别港务费、强化出口管制等”。并建立月度沟通机制，由中美经贸工作层团队跟踪措施落实情况，每季度评估成效，确保共识不偏离“平等互利”原则，同时约定 2026 年 9 月再次举行高级别磋商，讨论后续措施是否延续或调整。

（五）总结

综上所述，美国此次针对我国物流、海事及造船业的 301 调查，其影响已超出产业竞争范畴，深刻触及 21 世纪全球经贸治理的核心议题，即国际商业规则的话语权归属与全球经贸秩序的发展方向。与此同时，该调查也反映出中美竞争态势的深层演变，焦点正从贸易平衡转向供应链自主，从市场开放转向基础设施主导权，从经济利益博弈上升为规则制定权的争夺。造船与航运产业因兼具基础性、战略性与网络性特征，正成为体现全球经贸竞争格局演变的典型缩影与关键领域。

面对美国的单边限制措施，我国已构建以“对等防御”为核心的反制法律体系，并落地实施了对美船舶征收特别港务费以及对关联实体采取反制措施，有效维护了国内产业合法权益与国家发展利益。这一应对实践不仅彰显了“以规则应对规则”的核心思路，更为化解国际贸易领域的产业歧视性限制提供了有益探索。从后续发展来看，我国应在此基础上进一步系统完善反制法律工具箱，依托动态评估机制优化反制策略，加强跨部门协同与行业联动，并积极运用 WTO 等多边争端解决机制发声维权。通过持续巩固公平竞争的国际贸易环境，为我国航运与造船产业的高质量发展构筑更坚实的法治与安全屏障。

二、《IMO 净零框架》的进展及挑战

（一）《IMO 净零框架》的背景

国际航运业作为全球贸易的基石，承载了超过 80% 的国际货物贸易量，¹有力地支撑了全球经济增长、供应链稳定和就业。然而，国际航运业高度依赖重质燃料油（HFO）等船用化石燃料，是多种温室气体的重要排放源，对全球气候造成了无法忽视的影响。根据 2020 年国际海事组织（International Maritime Organization，以下简称 IMO）第四次温室气体研究报告中，二氧化碳排放量从 2012 年的 9.62 亿吨增加到 2018 年的 10.56 亿吨，上涨 9.3%。国际航运排放占全球人为排放的比例从 2012 年的 2.76% 增加到 2018 年的 2.89%，²与日本或德国等中等规模的工业化国家相当，大体上与航空业或整个非洲的化石

¹ UNCTAD releases new seaborne trade statistic, <https://unctad.org/news/shipping-data-unctad-releases-new-seaborne-trade-statistics>, last visited on 4 January 2026.

² 2020 Fourth IMO Greenhouse Gas Study, <https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/Fourth%20IMO%20GHG%20Study%202020%20-%20Full%20report%20and%20annexes.pdf>, last visited on 4 January 2026.

二氧化碳排放量相同。¹IMO 预测，若保持现有的能耗、碳排放水平及行业增长速率，2050 年时航运业的温室气体排放量相较于 2008 年的水平可能最高增长 250%。这种排放趋势与《巴黎协定》的气候目标存在显著差距，为此 IMO 指出将航运脱碳、减少排放作为政策优先事项，不断调整净零排放政策目标及框架体系。

2018 年，IMO 通过了《船舶温室气体减排初步战略》(Initial IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships)，该初步战略设定的目标包括到 2050 年，从事国际航运船舶的年温室气体排放量与 2008 年的水平相比减少至少一半；到 2030 年将从事国际航运船舶的碳排放强度平均降低至少 40%，并力求 2050 年的碳排放强度比 2008 年的水平降低 70%。

2023 年，IMO 对其提出的初步战略进行了第一次修订，达成了《2023 年 IMO 船舶温室气体减排战略》(2023 IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships)，为国际航运业的去碳化设定了更为明确的目标和行动路径：(1) 到 2050 年前后实现温室气体净零排放；(2) 以 2008 年的排放水平为基准，设立“减排节点目标”，即到 2030 年温室气体排放总量减少 20%，并力争达到 30%；到 2040 年温室气体排放总量减少 70%，并力争达到 80%；(3) 推动零排放或近零排放技术、燃料和能源的应用，确保到 2030 年国际航运能源中可持续能源占比至少达到 5%，并力争达到 10%。

2025 年 4 月，IMO 最终确定了中期候选措施的法律文本草案，称为《IMO 净零框架》(IMO Net-Zero Framework)，并计划将其作为新的第 5 章纳入《国际防止船舶造成污染公约》(International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, MARPOL) 附则 VI 中。该草案于 2025 年 10 月召开的海上环境保护委员会 (Marine Environment Protection Committee, 以下简称 MEPC) 特别会议上提交审议。《IMO 净零框架》的提出标志着 IMO 在构建具有法律约束力的全球航运温室气体减排体系进程中取得了关键进展。

(二)《IMO 净零框架》的主要内容

《IMO 净零框架》是 IMO 对《2023 年 IMO 船舶温室气体减排战略》的回应，旨在于 2050 年左右实现温室气体净零排放。该框架被视作全球航运净零排放法规，是世界上首个将强制减排目标和温室气体定价结合起来的行业综合性法规体系。

1. 核心措施

(1) 技术措施：引入船舶温室气体燃料强度标准

¹ The State of Shipping and Oceans Report, Seas at Risk, <https://seas-at-risk.org/wp-content/uploads/2023/07/The-State-of-Shipping-and-Oceans-Report-Final.pdf>, last visited on 4 January 2026.

《IMO 净零框架》转变了减排策略的核心方向，从过去以能效设计指数（EEDI）、现有船舶能效指数（EEXI）以及碳强度指标（CII）等为代表的船舶效率监管，转向直接管理燃料温室气体排放及其经济成本，形成了需求侧与供给侧相结合的监管格局。¹该框架引入船舶温室气体燃料强度（GHG Fuel Intensity, GFI）指标作为全球燃料标准（Global Fuel Standard），同时设立短期、中期、长期三个阶段目标，旨在逐步降低船舶所使用能源的温室气体排放强度。

GFI是指以“从源到尾”（Well-to-Wake, WtW）的全生命周期方法计算船舶使用的每单位能源所产生的温室气体排放量。WtW的全生命周期计算方法不仅包括燃料在船上燃烧产生的排放，还涵盖了燃料开采、加工、运输等上游环节产生的排放，考虑了整个能源供应链，对于《2023年IMO船舶温室气体减排战略》的落实具有重要意义。首先，WtW的全生命周期计算方法将有效防止潜在的“排放转移”的问题发生；其次，该计算方法将刺激航运业对绿色燃料的强劲需求；最后，明确的WtW全生命周期计算方法将为投资者、企业和决策者提供清晰度和信心，是促使燃料供应商和港口扩大对于生产和加注设施的投资的关键前提。

为了确保GFI目标的有效实现，《IMO净零框架》创立了年度双重目标合规机制：较为宽松的基础目标（Base Target, BT）与更为严格的直接合规目标（Direct Compliance Target, DCT）。上述目标以2008年的国际航运平均GFI为基准值，通过年度折减系数，包括基础目标年度折减系数（ Z_{TB} ）和直接合规目标年度折减系数（ Z_{TD} ），逐步降低（见表2）。

表 2: 2028—2040 年基础目标年度折减系数（ Z_{TB} ）和直接合规目标年度折减系数（ Z_{TD} ）

年份	Z_{TB}	Z_{TD}
2028	4.0%	17.0%
2029	6.0%	19.0%
2030	8.0%	21.0%
2031	12.4%	25.4%
2032	16.8%	29.8%
2033	21.2%	34.2%
2034	25.6%	38.6%
2035	30.0%	43.0%
2040	65.0%	65.0%

(1) 经济措施：构建合规赤字平衡机制

¹ 范欣宇：《国际海事组织净零框架——全球航运减排的里程碑》，载中央财经大学绿色金融国际研究院，<https://iigf.cufe.edu.cn/info/1012/9884.htm>，2026年1月4日访问。

与 GFI 技术标准形成互补的，是一套差异化的温室气体排放定价机制。不同于传统碳税或总量控制与交易体系，这一机制以 GFI 双重目标为依据，构建合规赤字平衡机制。

《IMO 净零框架》管辖下的国际航行船舶将在每个报告期结束之时，确定其 GFI 合规余额，若 GFI 合规余额大于或等于零，则该船舶将被视为直接合规，并可就其正向合规余额获得盈余单位 (Surplus Units, SU)。船东可以选择将 SU 转让或出售给另一艘船舶，以平衡其产生的第 II 级合规赤字，实现类似于《欧盟海运燃料条例》(FuelEU Maritime) 中的合规池功能，提供灵活的合规路径。¹此外，船东也可以选择将 SU 进行存储以供未来的两个报告期内使用，或者作为减排贡献自愿注销。²

若 GFI 合规余额小于零，则该船舶将被视为不合规，即存在合规赤字 (Compliance Deficit, CD)，此时需要通过实施 GFI 合规机制对其赤字进行平衡。根据实际年度 GFI 的大小将产生两种合规赤字，即第 I 级合规赤字与第 II 级合规赤字。当船舶的实际年度 GFI 低于基础目标值但高于直接合规目标值时，该船舶仅存在第 I 级合规赤字。当船舶的实际年度 GFI 高于基础目标值时，该船舶既存在第 I 级合规赤字，又存在第 II 级合规赤字。第 II 级合规赤字为实际年度 GFI 超过基础目标值的部分。对于第 I 级合规赤字，必须通过购买一级补救单位 (Tier 1 Remedy Units, 以下简称 Tier 1 RU) 进行弥补；而对于第 II 级合规赤字，既可以通过购买二级补救单位 (Tier 2 Remedy Units, 以下简称 Tier 2 RU) 进行弥补，也可以使用已存储的或从其他船舶转移来的 SU 进行抵扣。SU 可在不同船舶间自由转移、存储与交易，为超额履约行为提供市场化激励机制；但首层赤字禁止以 SU 抵消，以此保障基础减排行动的有效执行。这一制度设计的优势在于激励船舶实现基础目标以规避高额次级成本，局限性则体现为未达标成本会随 SU 市场价格波动而产生不确定性。³

2. 支撑体系

(1) 建立可持续燃料认证计划

船舶使用的所有燃料必须附带燃料生命周期标签 (Fuel Lifecycle Label, FLL)，记录其年度 GFI 值、温室气体排放因子、碳源、电力/能源来源等多项可持续性指标。为了确保上述数据的透明度、可追溯性和环境完整性，IMO 逐步建立了可持续燃料认证计划

(Sustainable Fuels Certification Schemes, SFCS)，即通过第三方机构对燃料的 FLL 参数进

¹ Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping, IMO Net-Zero Framework, August 12, 2025, https://www.zerocarbonshipping.com/imo-net-zero-framework?utm_source=chatgpt.com.

² 张晗、逢凯：《改变现代航运业规则！IMO通过温室气体减排“净零框架”！》，载信德海事网，2025年4月15日，<https://xindemarineneews.com/topic/yazaishuiguanli/59184.html>。

³ 范欣宇：《国际海事组织净零框架——全球航运减排的里程碑》，载中央财经大学绿色金融国际研究院微信公众号，2025年5月6日，<https://mp.weixin.qq.com/s/X4QHYoQN2VXh2KZgcxpv1w>。

行认证。由于国际航运具有跨国界的特性，且其供应链复杂，因此如果各国自行设定认证机制，将会导致合规成本高、规则碎片化等问题。而 SFCS 在 IMO 净零框架下拟作为一种全球通用的认证机制，有助于构建具有普适性的认证平台，实现监管的统一。此外，明确的认证制度也将为海运公司、燃料供应商提供更明确、可预测的政策环境，进一步提升市场效率。

(2) 搭建 IMO GFI 登记平台

为了便于船舶年度 GFI 合规的实施与监督，IMO 将创建一个全球性数据库，即 IMO GFI 登记平台 (Registry)，用于记录和追踪船舶的 GFI 数据、合规状态、SU 与 RU 的交易状态等信息。IMO GFI 登记平台为船舶账户提供了多元的功能。一方面，对于符合直接合规要求的船舶，系统将准确贷记其有权获得的 SU 数量，确保合规船舶的权益得到体现。同时，系统也会详细记录不同报告期之间 SU 的存储情况，以及所有从一个船舶账户转移至另一个船舶账户的 SU 信息，保障盈余单位流转的清晰透明。另一方面，IMO GFI 登记平台建立了严格的注销机制。当 SU 被船舶用于平衡某个报告期的第 II 级合规赤字，或 SU 出现逾期失效，抑或应船舶要求自愿注销等情况发生时，系统将及时进行注销操作。此外，系统对于 RU 的数量和级别类型也存在规范化的核实流程，确保管理的严谨性。

(3) 创立 IMO 净零基金

根据 IMO 对各国的影响评估，船舶温室气体减排措施将对长途低利润的航线，特别是涉及农产品、散装物资和制成品的贸易带来更大的负担。¹这些措施可能会加剧非洲、拉丁美洲和太平洋等地区中小型出口商面临的竞争压力，进而加剧全球结构性贸易失衡。

为了缓解上述担忧并支持《2023 年 IMO 船舶温室气体减排战略》所确定的减排目标以及《IMO 净零框架》下的合规要求，IMO 将设立净零基金 (IMO Net-Zero Fund)，负责接收、管理并分配合规赤字船舶所缴纳的 RU 罚款。通过碳定价机制产生的收入，该基金将有助于缩小传统燃料和低排放燃料之间的成本差距，奖励零或近零温室气体排放技术、燃料和/或能源 (Zero or Near-Zero GHG Emission Technologies, Fuels, and/or Energy Sources, 以下简称 ZNZs) 的应用，支持海事人员的培训，帮助缓解航运减排措施对小岛屿发展中国家 (SIDS) 和最不发达国家 (LDCs) 等脆弱国家带来的负面经济影响。IMO 净零基金不仅能作为行业激励机制推动航运业减排目标的实现，还能作为脆弱经济体的再分配工具，

¹ IMO, Report of the Comprehensive impact assessment of the basket of candidate GHG reduction mid-term measures – full report on Task 3 (Impacts on States), [https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/MEPC%2082-INF.8-Add.2%20-%20Report%20of%20the%20Comprehensive%20impact%20assessment%20of%20the%20basket%20of%20candidate%20GHG%20reduction%20mid...%20\(Secretariat\).pdf](https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/MEPC%2082-INF.8-Add.2%20-%20Report%20of%20the%20Comprehensive%20impact%20assessment%20of%20the%20basket%20of%20candidate%20GHG%20reduction%20mid...%20(Secretariat).pdf), last visited on 4 January 2026.

帮助其更好地应对气候变化和适应航运业的转型。¹

(三)《IMO 净零框架》的最新进展及各国立场

MEPC 特别会议于 2025 年 10 月 14—17 日在伦敦召开，该会议原计划完成对 MARPOL 附则 VI 修正案草案中《IMO 净零框架》的最终表决，使得该框架能够于 2027 年正式生效。然而，10 月 17 日下午，新加坡代表提出“休会一年”的动议并由沙特阿拉伯代表提请投票表决，最终以 57 票赞成、49 票反对、21 票弃权的结果获得通过。²IMO 秘书长随即宣布 MEPC 特别会议休会，《IMO 净零框架》的立法进程被搁置，行业未来发展方向又回到了不明朗的位置，全球航运业脱碳进程再次受挫。从会议期间披露的信息来看，国家之间存在的巨大的利益分歧导致形成的不同立场是谈判受阻的主要原因之一。

美国对《IMO 净零框架》持强烈反对态度。美国政府认为，该框架要求船舶使用“全球尚未大规模供应的昂贵燃料”，这将直接推高能源、航运及邮轮旅游等行业成本，最终转嫁给美国消费者。此外，美国政府指责该框架方便地使中国受益，并排斥了美国产业占据领先地位的低排放选项，如液化天然气（LNG）和生物燃料等。³美国国务院、商务部、能源部及交通运输部发布了一份联合声明，正式宣布拒绝《IMO 净零框架》提案，并将该框架定性为“不负责任的联合国组织向美国人征收的全球碳税”，并强调该框架将“不合理、不公平地加重美国负担、损害美国人民利益”。此外，美国政府还威胁对支持该提案的国家采取包括签证限制、港口费用、商业惩罚等在内的五项制裁措施。

沙特阿拉伯、巴林、伊拉克等化石燃料出口国对《IMO 净零框架》持反对态度，与美国形成阵线。沙特阿拉伯等国先后多次向 IMO 提交提案，表达了对《IMO 净零框架》的忧虑。他们指出《IMO 净零框架》的关键组成部分尚未完全定义，存在不确定性并危及其成熟度；同时指出 GFI 的轨迹过于陡峭以及基础目标与直接合规目标之间的差距过大，可能抑制低碳燃料的采用，带来“付费合规”的风险，导致 IMO 净零基金获得“超额收入”，并将航运业划分为“受益者”与“买单者”。⁴他们还指出，《IMO 净零框架》将建立一个具有奖惩权的超国家管理和执法机构，与 MARPOL 项下历史性保留缔约国所享有的专属管理和执法权相冲突，引发了对于缔约国同意以及超国家管理和执法机构越权的忧虑；同时

¹ Evelyne Williams & Trevor Sutton, Practical Gaps in the International Maritime Organization's Net-Zero Framework, Center on Global Energy Policy at Columbia University, October 14, 2025, <https://www.energypolicy.columbia.edu/publications/practical-gaps-in-the-international-maritime-organizations-net-zero-framework/>, last visited on 4 January 2026.

² 夏春晖：《“净零框架”立法进程遇冷 绿色转型还能“热”吗》，载微信公众号《航运交易公报》，2025年11月3日，2025年12月20日访问。

³ 国际海事组织海洋环境保护委员会第二届特别会议（MEPC-ES.2-2-8）。

⁴ 国际海事组织海洋环境保护委员会第二届特别会议（MEPC-ES.2-2-4）。

指出《IMO 净零框架》建立的 IMO 净零基金属于经济考量的内容与 MARPOL 仅限于技术目标的范围不一致,《IMO 净零框架》授予 IMO 秘书长建立和管理 GFI 登记平台与 IMO 净零基金的职能也超出了 MARPOL 规定的权限。¹此外,他们还进一步强调《IMO 净零框架》将推高全球通货膨胀、减缓全球经济增速,并对粮食安全与农业、制造材料、消费品以及油气四大板块造成显著的负面影响;同时,航运成本的增加将侵蚀全球南方出口商的利润空间,导致经济价值“由南向北”转移,加剧全球贸易动态中的不平等现状。²欧盟作为气候行动的长期倡导者,即使在美国发出威胁的情况下,仍然公开声明支持《IMO 净零框架》。欧盟认为,该协议的达成是朝着 2050 年实现全球航运业温室气体净零排放迈出的重要一步,是应对气候变化的一项历史性里程碑,标志着在全球范围内减少航运业对环境影响方面取得了重大进展。虽然目前的协议尚不能保证航运业全面满足《巴黎协定》的要求,但它为启动航运业所需的能源转型奠定了坚实的基础。³

欧盟被认为是推动 IMO 变革的关键驱动力。在 IMO 的多项监管举措上,欧盟与其他关注气候变化的国家一起,加速了航运业的转型。这些变化能够实现,得益于 27 个成员国的坚定支持。然而,针对是否支持《IMO 净零框架》这一问题上,欧盟成员国逐渐产生了分歧。⁴在 10 月举行的 MEPC 特别会议中,作为全球运力占比达 21%的第二大船东国的希腊为了保护本国利益选择弃权,根本原因在于对《IMO 净零框架》所要求的清洁船用燃料带来的额外成本与供应短缺的担忧。希腊船东测算,根据《IMO 净零框架》,本国船队年运营成本将增加 27 亿欧元,而且绿色燃料的供应不足可能进一步推高成本。法国和丹麦等国也表达了类似的担忧,导致欧盟成员国的立场不再统一。希腊海事与岛屿政策部长在一份官方声明中强调,“航运业需要的是所有成员国都接受的国际、公平和现实的规则,而不是会危及全球贸易稳定的惩罚性机制。”

图瓦卢、斐济、瓦努阿图等太平洋小岛屿发展中国家受到气候变化的影响最大,是气候变化的“第一线受害者”,因此形成了“6PAC+”联盟,致力于推动航运领域的气候正义。“6PAC+”联盟一直积极倡导立即对全球航运温室气体排放征收普遍碳税,用于支持受气

¹ 国际海事组织海洋环境保护委员会第二届特别会议 (MEPC-ES.2-2-6)。

² 国际海事组织海洋环境保护委员会第二届特别会议 (MEPC-ES.2-2-7)。

³ EC Directorate-General for Mobility and Transport, Landmark agreement towards achieving net-zero emissions from global shipping by 2050, the European Commission, April 11, 2025, https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/landmark-agreement-towards-achieving-net-zero-emissions-global-shipping-2050-2025-04-11_en, last visited on 4 January 2026.

⁴ Nick Savvides, Are cracks appearing in the EU consensus on IMO's NZF? Seatrade Maritime News, October 6, 2025, <https://www.seatrade-maritime.com/regulations/are-cracks-appearing-in-the-eu-consensus-on-imo-s-nzf>.

候变化影响的国家，尤其是 SIDS 和 LDCs。¹针对《IMO 净零框架》的完善，他们提案建议对 IMO 的决议进行必要补充，以确保其反映成员国已作出的承诺，力求决议与《巴黎协定》以及《2023 年 IMO 船舶温室气体减排战略》保持一致，维护公正公平过渡的原则，并承认 SIDS 和 LDCs 的特殊脆弱性；²同时呼吁将 IMO 净零基金于 2026 年提前投入运作，使得发展中国家获得转型所需的准备资金。³然而，由于诉求过于极端，他们未能获得大多数中间国家的支持，而且不愿意认可低于预期的妥协方案，因此选择弃权。

印度、巴西等发展中国家认可《IMO 净零框架》的减排方向，但明确要求将《巴黎协定》中“共同但有区别责任”（Common But Differentiated Responsibilities, CBDR）原则纳入框架。由于大部分发展中国家的航运业现代化程度仍然偏低，如果对其施加与发达国家相同的减排标准和碳定价机制，他们将不得不承担远超自身承受能力的转型成本。这不仅将对其航运公司的财务造成巨大压力，还将削弱他们在全球贸易中的竞争力，进而影响出口表现，进一步扩大发达国家与发展中国家的经济差距。然而，美欧主导的谈判进程未能充分回应此类诉求，导致发展中国家与发达国家在“成本分担”议题上形成明显对立。

（四）《IMO 净零框架》的成就与挑战

2025 年 4 月颁布的《IMO 净零框架》不仅确立了全球首个温室气体定价机制及强制性排放限额目标，更象征着国际航运业在全球气候治理体系中从“自愿减排”向“强制履约”的范式转变。该框架在科学化基准构建、市场化激励机制设计以及能源转型路径规划等方面取得重大成就。

首先，在船舶温室气体排放指标构建层面，该框架提升了数据的科学性和准确性，重塑了排放合规的底层逻辑。该框架确立了 WtW 的全生命周期温室气体排放计算方法，规避了传统上仅关注船舶运营端温室气体排放（Tank-to-Wake, TtW）的局限性，确保了将燃料开采、原料加工、运输配送等上游环节纳入考量，从而获得了更加全面和真实的排放数据。上述核算方法体现了“技术中立”的监管立场，为未来可能出现的不同替代燃料提供了公平、可量化的环境绩效评估标准。

其次，在经济机制设计方面，该框架引入了 RU 和 SU 的概念，构建了 IMO 净零基金，形成了一套复杂的市场化调节体系，旨在通过价格信号引导资源配置。船公司通过购买 RU 平衡温室气体排放赤字的合规机制实质上运用的是一种碳定价手段，通过将温室气

¹ 6PAC+ Alliance calls for immediate action on global carbon levy, October 18, 2024, Islands Business, <https://islandsbusiness.com/news-break/carbon-levy/>, last visited on 4 January 2026.

² 国际海事组织海洋环境保护委员会第二届特别会议（MEPC-ES.2-2-13）。

³ 国际海事组织海洋环境保护委员会第二届特别会议（MEPC-ES.2-3-3）。

体排放的负外部性转化为企业内部的财务成本，迫使船公司在运营决策中必须考量碳排放成本，从而改变传统的成本收益分析模型。IMO 净零基金通过对高排放船舶征收费用进行成本约束，对零排放和近零排放船舶施以实质上的经济奖励，降低了船舶绿色转型的成本，从而加速了清洁燃料供应链的规模化效应。

最后，在能源转型战略方面，该框架没有强制立即全面转向绿色燃料，而是明确容许 LNG 等作为过渡性燃料，通过逐步提高温室气体排放强度阈值推动航运业向更清洁的燃料迭代，在避免资产剧烈搁浅风险与保护现有投资的同时，为航运公司、燃料生产商、港口等关键参与者清晰地提供了绿色脱碳的政策信号和长期确定性，有助于引导绿色燃料研发领域的资本投入，成就了兼顾现实与未来的过渡路径。

然而，即便《IMO 净零框架》已经成功构建，也不能就此认定国际航运业的脱碳与转型进程能够顺利达成。事实上，该框架在实现目标的过程中仍然潜藏着诸多亟待解决的挑战，应当在后续的框架修订中加以完善。首先，《IMO 净零框架》存在气候问题治理与各国经济公平之间的博弈。一些发达国家主张建立全球统一的船舶温室气体合规标准和统一的碳定价机制，因为航运业是具有高度全球化特点的市场，而且由于气候问题日益严峻，必须通过高昂的碳价倒逼绿色燃料的快速应用。但是发展中国家、小岛屿发展中国家

(SIDS) 和最不发达国家 (LDCs) 具有经济脆弱性，担心统一的高额碳价将会转化为高昂的海运运费，直接推高国内通胀，甚至威胁粮食安全；因此主张一以贯之《巴黎协定》中的 CBDR 原则，根据不同国家的历史责任和现实能力对船舶温室气体减排承担不同的责任。此外，他们还要求将碳定价收入大部分用于补偿受影响最严重的国家，并资助发展中国家的港口基础设施升级和燃料技术研发。这种基于不同发展阶段与经济安全诉求而产生的立场分歧，若无法达成有效调和，将阻碍《IMO 净零框架》在全球范围内的顺利实施。其次，国际航运业脱碳进程面临全球规则滞后与区域单边行动提速之间的冲突。受限于部分国家的强烈反对立场以及多元主体间的利益分歧与程序争议，《IMO 净零框架》的最终表决被迫延期，致使全球统一船舶温室气体减排标准陷入不确定性。相比之下，欧盟早已率先采取行动，在区域层面积极推动航运业脱碳进程。自 2024 年 1 月 1 日起，航运业就被正式纳入欧盟碳排放交易体系 (EU Emission Trading System, EU-ETS) 监管范畴，该机制具有显著的“长臂管辖”特征，不仅全面覆盖了欧盟内部航程所产生的 100%碳排放，还延伸至进出欧盟港口的国际航程所产生的 50%碳排放，而且适用对象并不局限于欧盟籍船东。FuelEU Maritime 作为 EU ETS 的补充法规，于 2025 年 1 月 1 日正式通过并生效，其核心目标在于激励船东使用以燃料全生命周期计算温室气体强度较低的替代燃料，加速

行业能源结构的绿色转型。上述背景下，全球性框架与区域性法规就船舶温室气体减排的兼容性问题日益凸显，可能导致航运业陷入多重监管的困境，并使得航运企业的合规成本具有不可预见性。长此以往，不仅将增加航运企业的运营负担，还将导致全球航运脱碳法律碎片化并严重侵蚀 IMO 作为全球航运治理核心机构的权威性与公信力。

最后，即便《IMO 净零框架》能够顺利获准通过，IMO 作为“立法者”而非“执法者”的身份定位以及温室气体排放核查标准的复杂性，仍将为后续执行埋下了巨大隐患。一方面，IMO 作为国际组织，并不具备直接执法权，其有关公约的执行完全依赖于船旗国转化为国内立法以及港口国开展的监督检查工作，这种间接执法模式将导致执行力度的参差不齐。另一方面，《IMO 净零框架》设定了全生命周期船舶温室气体燃料强度指标与双重合规目标，对各国的监管技术与执法能力提出了极高的要求。发达国家拥有先进的数字化监控系统以及高精度的燃料检测实验室，而发展中国家则由于资金短缺、技术落后等因素，甚至缺乏基本的检查人力与设备，难以有效履行职责。此外，以低税收、宽监管为特征的“方便旗”国家可能存在监管与执法意愿缺失问题，对船舶的温室气体排放数据审查流于形式。高排放船舶为了逃避减排责任，可能将选择注册在上述“方便旗”国家，进而形成“监管洼地”，严重破坏全球航运业的绿色低碳转型与可持续发展。

（五）我国应对策略

1. 国家治理层面的战略部署

从维护我国国家利益的视角来看，以行业为基础、在全球范围内建立的气候治理体制，可能对我国构成重大挑战。长期以来，我国始终坚持在《联合国气候变化框架公约》

(United Nations Framework Convention on Climate Change, UNFCCC) 的框架下开展国际谈判，反对基于行业划分的全球气候治理机制，因为行业化治理可能脱离 UNFCCC 所确立的核心原则，尤其是有利于发展中国家的“共同但有区别的责任”原则 (CBDR)。这种做法缺乏对发展中国家与发达国家在历史责任和现实能力方面合理差异的考量，不利于气候正义与公平的真正实现。¹

然而，当今国际航运业的气候治理体制处于复杂且关键的变革期，诸多因素交织促使我国在相关议题上作出重要抉择。一方面，全球海上贸易量持续攀升，航运平均碳强度的改善成效有限，难以抵消贸易增长带来的碳排放激增，国际航运业气候问题日益凸显；另一方面，发展中国家在航运减排领域主要面临资金匮乏的困难，IMO 净零基金的设立为其

¹ 王慧、覃一珂：《〈国际海事组织净零框架〉对我国的影响及应对策略研究》，载《交通运输部管理干部学院》2025年第2期。

减排转型提供了资金支持的可能，使其具有改善环境现状、跟上全球绿色发展步伐的积极预期。与此同时，我国已初步构建起以习近平生态文明思想为根本遵循、面向人类文明未来的国家战略，包含了中国对于世界环境治理和可持续发展合作的愿景目标的憧憬或期望，也表达了新时代中国在世界环境治理和可持续发展的进程中发挥更大作用、作出更大贡献的意愿或诉求。¹基于此，在 2025 年 4 月召开的 MEPC 会议上，我国选择支持《IMO 净零框架》，既是现实压力下的理性选择，也体现了承担大国责任、积极参与全球气候治理的战略姿态。为了更好地践行国家战略，我国应当在后续有关问题上进一步增强话语权，坚持 UNFCCC “共同但有区别的责任”原则，推动完善更利于发展中国家的 IMO 净零基金分配机制。

我国在构建绿色燃料供应链方面已具备显著优势。首先，我国可再生能源资源丰富，尤其是“三北地区”的风光资源可为绿氢制备提供稳定能源基础。同时，大量生物质资源与碳捕集潜力为绿色燃料合成提供了原料保障。其次，随着风光发电成本持续下降，绿氢及其衍生物（如绿色甲醇、绿氨）的生产经济性逐步提升。目前国内绿色甲醇船用加注价格约为 6000 元/吨，若成本下降至 3500 – 4000 元/吨区间，将具备替代传统船用燃油的市场竞争力。此外，我国已在内蒙古、吉林等地布局一批“风光氢氨醇”一体化项目，推动形成从制备、运输到港口加注的绿色燃料供应链体系，为航运业能源转型奠定产业基础。为了保障我国在国际航运气候治理中的影响力以及绿色燃料供应链体系中的竞争优势，我国应加快研究制定与国际规则衔接的船舶燃料使用法规与标准体系，明确碳排放监测、报告与核查要求，同时由海事行政主管部门、生态环境主管部门、城乡建设与规划部门、交通运输主管部门等相关部门联合行动，加强对船舶污染物排放的监管。鉴于绿色燃料转型所需的投资巨大，建议设立绿色航运专项金融支持机制，为船舶运营者提供低息贷款或补贴，引导和鼓励企业提前采用 ZNZs 燃料；同时，对于满足《IMO 净零框架》中设立的 GFI 双重合规目标的船舶企业，赋予税费减免等优惠措施，以经济杠杆促进企业实现绿色燃料转型。²

2. 航运产业层面的转型路径

国家层面的战略部署为产业转型提供方向指引，而航运产业的积极响应则是战略落地的关键支撑。尽管《IMO 净零框架》的正式实施因各方分歧暂缓实施，但是国际航运业的脱碳趋势已不可逆转。一方面，全球气候治理正呈现从软性倡议向强制性约束转变的迹象，

¹ 郇庆治：《全球环境治理合作的现实困境与中国战略选择》，载《当代世界社会主义问题》2025年第1期。

² 姜彩云：《我国绿色航运法律与政策的发展历程、现实挑战与未来展望》，载《浙江海洋大学学报（人文科学版）》2022年第5期。

主要贸易国与国际组织在航运减排方面不断强化监管框架。另一方面，绿色甲醇、绿氨、绿色氢能等 ZNZs 燃料的技术日益成熟，成本呈下降趋势，为航运业开展能源替代提供可行路径。此外，随着贸易国陆续推行供应链碳足迹披露与减排要求，货主对于绿色航运方案的需求也在快速提升，绿色航运服务正在成为影响价格结构、合同安排乃至长期商业合作的重要因素。

在此背景下，航运企业需要提前开展战略性布局，不仅包括推进船队更新、引入清洁燃料适航船型、优化技术与运营效率，还应积极参与绿色燃料供应链和港口基础设施建设，通过产业链协同降低转型成本。同时，企业还需建立与碳监管相适应的合规体系和风险管理机制，以应对未来可能实施的全球性或区域性碳定价、燃料标准及强制性报告制度。通过前瞻性投资与制度准备，航运企业才能够在未来监管趋严与市场绿色转型的双重压力下获得战略主动，实现长期的合规、安全与竞争力目标。

第四节 展望与建议

一、展望

当前，我国涉外海商海事法治正处于“规则重塑、话语权提升、治理协同”的关键发展期。在持续完善国内立法的同时，我国也在国际规则博弈中积极承担大国责任，贡献智慧与方案。

（一）《海商法》修订的涉外法治核心意义

《海商法》的全面修订是我国涉外海商海事法治建设的重要里程碑，为深度参与全球海事治理提供了坚实的制度支撑。本次修订立足我国航运贸易发展的最新实践，积极对接国际通行规则，系统完善了以海上货物运输为核心的法律体系，科学平衡了承运人、托运人及收货人等各方主体的权益，展现出鲜明的时代性、国际性与前瞻性。修订积极回应航运数字化与绿色化转型趋势，通过增设“电子运输记录”专节，在法律层面明确了电子单证的权利属性与流转规则，为我国参与构建跨境数字贸易新秩序提供了国内法依据。同时，修订聚焦海洋生态文明建设，设立“船舶油污损害责任”专章，构建了“强制保险+赔偿基金”双层赔偿机制，将船舶污染防控与生态损害赔偿全面纳入海商法律框架，既履行了我国加入的相关国际公约义务，也将国内实践中形成的防治经验上升为制度规范，显著提升了海洋环境保护的法治化水平。

在推动制度型对外开放方面，本次修订彰显了开阔的国际视野与积极的规则对接姿态。系统参考并吸收了《1993年船舶优先权和抵押权国际公约》《国际防止船舶造成污染公约》《鹿特丹规则》等多项重要国际公约与最新立法成果，促进了国内法与国际规则的通融互鉴，为推进高水平对外开放营造良好制度环境。除积极对接国际规则外，本次修订着眼于加快涉外法治体系和能力建设，不断健全涉外法律制度。结合国际航运贸易发展实际，积极完善海商领域的涉外关系法律适用规则。不断充实涉外法律工具箱，引入“反制条款”，将《国际海运条例》中的对等反制原则上升至法律层面，为我国依法应对外国单边制裁和歧视性措施提供了法律工具，积极维护我国权益，显著增强了我国涉外海事法律的防御与应对能力。

（二）我国国际海事规则话语权的提升

随着我国深度参与全球海事治理进程，近年来在国际规则制定中的话语权与影响力得到显著提升。我国正逐步从国际规则的“接受者”转变为“贡献者”与“塑造者”，持续为全球海事法治发展提供中国智慧与中国方案。

作为国际海事立法最新成果,《北京船舶司法出售公约》是我国积极参与国际规则构建、推动海洋命运共同体理念落地的重要体现。该公约成功填补了船舶司法出售国际效力方面的立法空白,有助于降低交易成本、稳定船舶所有权及相关权利,在为购买者提供法律保障的同时,也平衡兼顾了船东与债权人的合法权益,对促进船舶融资、国际航运与贸易发展具有重要意义。尤为重要的是,该公约是首个以我国城市命名的海事国际公约,其达成凝聚了中国智慧与中国元素,是我国国际规则制定话语权与海事司法国际影响力同步提升的鲜明标志。

在《可转让货物单证公约》的制定与推动过程中,我国则更加清晰地展现了从“规则跟随”到“规则引领”的角色演进。公约谈判以中国立法建议为起点,立足推进多式联运实际需求,受益于中国政府代表团的积极引领和参与,公约成果裨益全球各国,是中国方案、中国智慧逐渐走向国际规则舞台中央的又一有力见证。我国不仅在公约谈判中积极倡导“双轨制”和“模式中立”等重要原则,更在国内率先开展试点实践,形成了可操作、可复制推广的“中国模式”。针对海铁联运缺乏可转让单证、制约“一单制”“一箱制”发展的现实瓶颈,我国研制完成全球首份适用于各类运输方式及多式联运的可转让货物单证(NCD)范本。该范本的推广使用,将有力推动公约确立的规则从文本走向实践,进一步彰显我国在国际商事与海事规则塑造中的建设性作用。

(三) 地缘政治对我国涉外海商海事法治的双重影响

当前地缘政治博弈加剧,对我国涉外海商海事法治形成挑战与机遇并存的复杂局面。美国对中国造船业启动“301调查”,表面以“非市场行为”与“国家安全”为理由,实则源于其国内造船业长期衰落、国际竞争力持续减退的现实困境。这一行动的背后,反映出深层次的贸易保护主义动机,旨在通过将贸易政策工具化、把经济竞争安全化,系统重构全球产业链格局,最终实现全面降低对华依赖的战略意图。¹面对美国的单边措施,我国逐步构建了其法律授权与精准施策相结合的涉外法治应对模式。新修订的《国际海运条例》第48条明确反制措施的适用情形与工具清单;新修订的《海商法》第308条将反制权限从行政法规提升至法律层面,为反制措施提供了明确法律依据;并在实践中通过对等征收费用、对关联实体采取反制措施等方式予以落实,展现了运用法律工具维护自身权益的坚定立场。与此同时,这一应对过程也反映出我国在反制措施的程序细化等方面仍存在进一步完善的空间,亟待构建更系统、可操作的反制法律实施机制。

与此同时,在全球航运绿色转型领域,围绕《IMO净零框架》的规则博弈同样凸显出

¹ 苗文卿 张丽英:《中国造船业的崛起与美国“301调查”的法律因应》,载《美国研究》,2025年第5期。

各国在国际海事治理中的利益分化。美国以“增加经济负担”为由拒绝框架，与沙特等化石燃料出口国形成反对阵营；欧盟通过区域规则与国际框架衔接，试图主导绿色航运标准；发展中国家则坚持“共同但有区别的责任”原则，诉求差异化减排待遇。我国在支持框架实施的同时，积极联合发展中国家推动“共同但有区别的责任”原则纳入规则设计，既展现了大国担当，也为我国绿色航运产业争取了更为公平的发展环境。这标志着我国在涉外海事规则制定中，正由“被动接轨”向“主动塑造”转变，也对国内构建既与国际衔接又兼顾产业竞争力的绿色航运法律政策体系提出了更高要求。

二、建议

（一）深化国内海商海事法律体系建设

考虑到立法共识的阶段特征，新修订的《海商法》对托运人责任制度、货方委托的港口经营人、海上运输有毒有害物质损害责任等部分争议问题采取了审慎留白的处理方式，其具体适用规则有待未来通过司法解释与指导案例逐步明晰与完善。为推动新法有效实施、构建更加系统完善的涉外海事法律体系，建议从以下方面加快推进配套制度建设。第一，由交通运输部会同国家网信办等部门，尽快出台电子运输记录跨境互认的具体实施细则，明确“可靠交易系统”的技术标准与认证机制，并建立与之相适应的跨境数据流动管理规范。第二，启动并推进内河航运专项立法进程，针对日益增长的内河运输跨境衔接需求，系统设计其与海运规则间的协调条款与转换机制，填补内河航运的立法空白。第三，进一步健全涉外海事反制的实施机制。建议以《反外国制裁法》《国际海运条例》等相关法律为依据，由主管部门牵头制定海事领域反制措施的操作指南，具体明确歧视性措施的认定标准、调查程序等流程，并适时丰富反制工具箱，最终构建起系统完备、可操作强的反制法律实施体系。第四，规范涉外航运新业态监管，针对国际航运交易平台等新兴业态，明确具体备案要求、数据跨境安全规范，平衡创新发展与风险防控。

（二）提升国际规则制定话语权

我国应持续积极参与国际海事规则构建。推动《可转让单证公约》生效，研究推进《香港公约》《北京船舶司法出售公约》的国内批准与实施准备。同时，积极参与海上自主水面船舶（MASS）、替代性燃料责任与赔偿等前沿国际海事规则的研讨与制定，贡献中国智慧。同时积极探索国内法律体系与国际规则相协调，构建国际规则国内转化与实施的有效路径，通过制度衔接与实践反馈为相关国际规则的落地提供中国实践与中国经验。在IMO 净零战略实施进程中，联合广大发展中国家，推动建立公平、透明的资金分配与技术

合作机制，确保发展中国家在航运绿色转型中获得切实支持，推动构建包容、可持续的全球航运减排治理体系。推动建立常态化的国际海事组织人才培养与输送计划，鼓励并资助更多中国籍专家、律师、企业代表进入 IMO 等国际组织担任职务；深度参与议程设置、规则起草和决策进程，系统提升我国在国际海事治理中的制度性话语权和影响力。

（三）强化航运企业涉外合规

为系统提升我国航运企业的国际合规水平与风险抵御能力，需构建从政策支持到企业行动的协同机制。在健全绿色转型的政策支持方面，建议设立绿色航运专项基金，对跨境航运企业开展绿色燃料研发、船舶节能技术改造等项目提供定向补贴与融资支持，降低企业履行 IMO 净零框架、欧盟碳排放交易体系等国际规则的合规成本。航运企业需要开展前瞻性布局，逐步引入清洁燃料适航船型，并借助数字化手段优化船舶能效与运营管理；加快建立覆盖全链条的碳合规与风险管理制度，主动适应未来可能推行的全球碳定价、燃料标准等要求。

在涉外风险防控方面，应进一步完善重点领域合规指引，围绕美国 301 调查、出口管制与国际制裁筛查等，指导企业建立健全跨境交易合规内控机制，强化合规意识与体系建设。同时，鼓励航运企业推进供应链区域化、多元化布局，优化航线结构与合作伙伴组合，减少对单一市场或通道的依赖。在法律与政策框架内，支持企业灵活运用合同条款、保险工具、法律救济等方式维护自身权益，在复杂国际环境中保持经营韧性与发展主动权。

【版权声明】

《中国涉外法治发展报告（2025）》对外经济贸易大学版权所有，侵权必究。未经版权方正式书面许可，任何单位及个人不得擅自转载、摘抄、改编、汇编、商用传播或以其他方式使用本报告全部或部分内容。合法转载须完整标注原文出处与来源信息，严禁篡改内容、隐匿来源。凡违反本声明擅自侵权使用的，我方将依法追究其全部法律责任。

如需规范引用本报告内容，请统一采用以下标准格式：

董冰莹、郅睿、宋云瑶、付学文、郑旭阳：第十四章，对外经济贸易大学涉外法治研究院、法学院编《中国涉外法治发展报告（2025）》

<https://law.uibe.edu.cn/zt/2025xfxczzt/0377a354d44840798dbba9adf066f312.htm>