

新海商法对发货人权责变化的提醒

第一部分 总体变化概览

2026年5月1日起，将有一部全新的《中华人民共和国海商法》正式生效。本次是国内法律的重大修订，吸收了《鹿特丹规则》等最新国际公约精神，将对货物运输权责产生实质性影响。核心变化如下：

一、适用范围：打通"国内国际"双市场

- 统一适用：新法覆盖"国内沿海"运输，解决了过去内外贸规则不一的问题。
- 强制适用：只要装卸港在中国，国际合同也必须适用本法。

二、权责调整：承运人与托运人的新规则

- 延长责任：承运人责任明确扩展至接收货物后与交付货物前。
- 国内适航：从事国内运输的船舶，整个航程中都必须保持适航状态（国际航线仅需在开航前）。
- 无人提货：费用风险由收货人改为托运人承担，但承运人必须及时通知。
- 货物控制权：托运人可书面要求"中途停运权"，但需赔偿承运人损失。

三、航运数字化：电子提单正式合法化

新法专章明确了电子运输记录与纸质提单具有同等法律效力。

四、赔偿标准：责任限额全面提高

- 人身损害：海上旅客运输的赔偿限额有所提高。
- 财产损失：船舶所有人、海难救助方的海事赔偿责任限额也相应上调。

五、环保新规：专章规定"油污损害"

新增章节明确了船舶油污损害的赔偿范围、责任主体及强制保险制度。

六、关键影响提示

- 外贸企业：关注"无人提货"风险向卖方（托运人）的转移。
- 内贸航运：国内运输将适用更高标准的适航义务与责任规则。
- 单证处理：银行审单标准将因电子提单合法化而可能随之更新。

第二部分 发货人权责的具体变化

新《海商法》下，发货人的权责发生了"风险前置、权利新增"的显著变化。其中，最核心的风险是承担"目的港无人提货"的费用，而最大的利好是获得了"中途停运权"。

一、核心风险：无人提货的"兜底"责任（第九十三条）

· 新规：一旦发生卸货港无人提货，由此产生的费用和 risk 原则上由发货人（托运人）承担。

· 风险点：除非收货人已经实际行使了提货权后又反悔，否则只要买家失联、拒收或因关税问题弃货，所有滞箱费、堆存费、处理费都将由你承担。

· 应对建议：在贸易合同中明确约定相关费用由买方承担；优先采用预付款（如前 T/T）方式。

二、新增权利：中途停运权

· 新规：在收货人不提货或不付款时，你有权书面通知承运人中止运输、退回货物或变更卸货港。

· 行权条件：需满足承运人可执行、提供相应担保、并交回原运输单证等前提。

- 应对建议：一旦察觉买家可能违约，立即书面通知承运人，并保留好所有沟通证据。

三、其他关键变化

- 运费预付：若约定"运费预付"，承运人不得因运费未付而扣押你的货物。
- 赔偿标准：优先按目的港交货时的市场价格计算，更贴近实际损失。
- 法律适用：只要装货港或卸货港在中国，就强制适用中国《海商法》。

