**关于《海商法》送审稿三个问题的意见**

**一、关于第四章规定的强制性。**

送审稿第五十一条规定：除第八节另有规定外，本章规定应当适用于装货港或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。修改方案修改为：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，适用本法规定。如此规定，是否可以产生第四章的规定强制适用于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的效果？

是否要规定我国《海商法》第四章的规定强制适用于进出我国港口的货物运输？

**我们的意见：**

送审稿第五十一条修改方案：“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，适用本法规定”， 该条的设置不合理也不符合实际：

1、国际货物运输不仅限于装货港或者卸货港的概念。在国际运输中，如班轮货物从汉堡港装货到广州港、上海港再到日本、美国再回到汉堡港。有一部分货物只是过境货物，并没有在中国装货卸货，如果按照修改方案就不属于国际运输了。假设上述班轮在中国海域发生事故如碰撞、火灾、等造成的货物损坏灭失，当然应当作为国际运输处理，但按照修改方案就变成了无法可依；

2、不利于我国法律与国际接轨，运输合同中双方可选择适用法律包括选择中国法律，但不一定在中国装货卸货，修改方案条款是否排除这类情况的适用？

因此我们建议：

1、送审稿四十九条已明确国际海上货物运输合同的涵义，不需要送审稿第五十一条额外增加束缚。

2、根据我国国情，港澳台也属于中国，因此送审稿四十九条中“或其他地点”改为“其他地区”，甚至直接明确“港澳台运输参照国际运输”，也符合最高院的现行批复。否则，从国内运输至港澳台的运输是否适用第四章会存在争议。

**二、关于港口经营人的限制赔偿责任。**

修改方案在现行法第五十八条的基础上增加规定：就海上货物运输合同所涉及的货物灭失、损坏或者迟延交付对在港区内接受托运人或者收货人委托或者转委托从事货物接收、装载、搬移、积载、保管、照料、卸载、交付的人提起的任何诉讼，适用本章关于承运人的抗辩理由和限制赔偿责任的规定。海上运输限制赔偿责任是基于海上运输的风险性很大，赋予港口经营人与承运人一样的责任限制权利依据是否可取？

**我们的意见：**

我们认为港口经营人不应享受限制赔偿责任，理由如下：

1、限制赔偿责任是《海商法》、海上公约对承运人的特别权利，与港口经营人无关，责任限制制度的设立源于海上风险，为了降低船东的海上运输风险，保护承运人利益而设置的。但港口经营人在港口中的装卸作业、码头上的运输堆存作业，不属于海上运输，也不见得有多大的风险，是属于通常的民事行为，不应当受到特别保护。否则在国家法律体系中，各行各业都需要特权。

2、港口经营人接受托运人、收货人从事装卸堆载等港口经营服务不属于海上运输。港口经营人在经营过程中发生的货损货差等纠纷，可以通过普通合同关系、侵权关系予以处理。

3、此外，送审稿第五十条第（六）项，将港口经营人的定义指向第五十六条不妥。无论是原第四十八条，还是海牙规则中规定的承运人妥善、谨慎地接收、装载、搬移、积载、运输、保管、照料、卸载和交付所运货物，是指承运人在责任期间的责任。虽然可能有些业务如集装箱可能涉及到码头，但主要针对在船上的对货物的装载、运输的谨慎义务。故港口经营人与承运人的职责是不能等同的，港口经营人的定义套用五十六条，不妥。

三、**关于被保险人的告知义务。**

送审稿第二百七十九条第二款规定：被保险人已经告知的信息足以使得保险人意识到需要进一步询问相关情况，保险人没有询问的，被保险人无需告知。这样规定是否会在实践中产生纠纷？比如，如何确定被保险人已经告知的信息足以使保险人意识到需要进一步询问？

被保险人是否会利用其对保险标的和专业知识等方的优势，在告知信息时设计陷阱，让保险人忽略重要信息而没有进一步询问？

**我们的意见：**

送审稿二百七十九条第二款规定：“保险人已经告知的信息足以使得保险人意识到需要进一步询问相关情况”，用这个来衡量被保险人如实告知的标准不可取。

作为被保险人，很难甚至不可能判断其告知保险人的情况是否足以使得保险人意识到需要进一步询问。实务中，有些保险人喜欢问很多问题，有些保险人只要拿到保费就行，反而担心询问导致被保险人的厌烦影响承保。投保承保是一个非常复杂的心理过程，规定模棱两可、主观性很强的条款将导致争议，建议删除。

此外，告知问题在保险业务中的纠纷频率极高，为了避免争议建议鉴于对于投保人的告知义务用列明的形式更具可操作性。例如船舶保险合同，投保人应当告知船名、船籍港、船舶所有人、船级、航区、建造年份等，并提供相应船舶证书，以及保险人询问的问题应该如实告知。

许光玉

日期：2023年5月25日