

普通高等学校规划教材

水路

The Lecture of Coastal and Inland Shipping Law

运输法教程

主 编：周明达

副 主 编：潘绍龙 张桂红

执行主编：王沐昕



人民交通出版社股份有限公司
China Communications Press Co., Ltd.

普通高等学校规划教材

The Lecture of Coastal and Inland Shipping Law

水路运输法教程

主 编 周明达

副 主 编 潘绍龙 张桂红

执行主编 王沐昕



人民交通出版社股份有限公司

China Communications Press Co., Ltd.

内 容 提 要

本教程主要是为了弥补规范我国水运市场发展秩序尚付阙如的现状,从海事司法鲜活的实践中,在《交通法律顾问丛书·海河运输篇》的基础上,结合嗣后出版的《水路货物交通运输法学》以及全国律师协会编纂的《中华全国律师协会律师业务操作指引》(海事海商)的研究成果,集作者数十载航运实务、教学、科研之大成而完卷。在倡导“一带一路”战略思维的今天,尤其是长江水系经济带的开发,对海事法律工作者、航运界朋友或莘莘学子在实践中有所裨益。

图书在版编目(CIP)数据

水路运输法教程 / 周明达主编. —北京: 人民交通出版社股份有限公司, 2016. 12

ISBN 978-7-114-13483-8

I. ①水… II. ①周… III. ①水路运输—交通法—中国—教材 IV. ①D922.14

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2016)第 279176 号

书 名: 水路运输法教程

著 作 者: 周明达

责任编辑: 刘永芬

出版发行: 人民交通出版社股份有限公司

地 址: (100011)北京市朝阳区安定门外外馆斜街 3 号

网 址: <http://www.ccpres.com.cn>

销售电话: (010)59757973

总 经 销: 人民交通出版社股份有限公司发行部

经 销: 各地新华书店

印 刷: 北京市密东印刷有限公司

开 本: 720 × 960 1/16

印 张: 37.75

字 数: 665 千

版 次: 2017 年 1 月 第 1 版

印 次: 2017 年 1 月 第 1 次印刷

书 号: ISBN 978-7-114-13483-8

定 价: 80.00 元

(有印刷、装订质量问题的图书由本公司负责调换)

编写委员会

- 主 编:周明达 湖北瀚海潮律师事务所终身顾问 资深律师
- 副 主 编:潘绍龙 武汉海事法院海事审判庭庭长 资深法官
- 张桂红 北京师范大学国际法学教研中心主任教授
博士生导师
- 执行主编:王沐昕 北京市灏礼默律师事务所一级律师
- 技术顾问:管永义 大连危险货物运输研究中心主任
- 编 委:阎 萍 天津元海律师事务所首席合伙人
- 罗忆松 中南财经政法大学法学院副教授
- 詹志刚 湖北元申律师事务所执行合伙人 副主任
海事律师

主编个人简历

周明达,1942年生人,祖籍广东中山。恢复重建中国律师制度后首批律师。中华全国律师协会海事海商专业委员会资深委员。1982年,即因著名的《工程师韩庆生收受贿赂罪》一案而被《瞭望》(1983年第七期)等国内外多种传媒以“改革开放知识分子第一案”作广泛报道。



1984年,为顺应武汉海事法院创设,组建了湖北省经济法律服务中心海事律师事务所,任第一副主任(执行主任)。1985年12月28日代理了武汉海事法院成立伊始第一案,武汉长江轮船公司长江22003轮船队与安徽含山县航运公司巢湖45号轮船队船舶碰撞一案,且以“不可抗力——天灾自行负担”而胜诉。1986年,在武汉大学《法学评论》上发表《开发长江水系要注重法制建设》一文,倡导海事法律服务、教学、科研三位一体。同年,参与原交通部《交通法律顾问丛书》(海河运输篇·远洋运输篇·公路篇)编纂。1987年,提纲交通部长江职工大学、中南政法学院(中南财经政法大学前身)主办的《首届交通法律顾问高级培训班》,任讲师团成员。

1989年4月28日,受聘承办长江三大海事案之一的1988年7月25日川江特大船舶碰撞案(交通部四川万县港务局802船队与云航24号船川江巴阳峡船舶碰撞案)的刑事辩护,及其后《长江中游交汇水域8.8海损案》的代理。1994年,担任湖北省司法厅直属第一家合伙制海天律师事务所任主任。先后承办了多起典型、新颖的倒签提单案、无单放货案和国际航空快件索赔案等涉外海事海商案。自20世纪80年代以来,在各类报刊杂志及论坛上发表包括《论海事法院适当受理刑案的必要性与可行性》在内的专业论文百万余字,参编了《企业管理技巧思维大全》《海商投资企业管理》《船舶合同的签订、履行与管理》《船舶海事纠纷仲裁诉讼实务》《中国海事律师案例实录》等著作。近年还担任《中国标准造船合同(CMAC)上海格式》文本研究起草小组副组长,主要撰稿人。

现为湖北瀚海潮律师事务所终身顾问、高级律师。

执行主编个人简历

王沐昕,男,1953年出生。籍贯:大连
一级律师,执业证号:11101199210623103
大连外国语学院文学士(英语系)
中国政法大学法学硕士(民商法)
执业于北京灏礼默律师事务所;



1982年,大学毕业后,在大连海运公司航运处从事船舶管理和理赔实务十年,历任科员、科长、处长和经理办公室主任等职务。1986年,通过中国首批律师统考。1992年开始专职律师生涯,主要从事海商法、合同法、公司法和国际贸易法的诉讼和仲裁代理。迄今为止,共成功处理各类海事案件400件;分别于2003年和2008年,在法律出版社出版发行了《水路货物运输合同法学》和《中国海商法操作实务与典型案例解析》两部海商法专著;三十多年来,在全国许多核心期刊和海运实务杂志上发表译文、案例和论文200多篇。

联系方法:

电子邮箱:wmxz2003@163.com

个人网页:<http://wangmuxin.1cnlaw.com>

序 言

水路运输,勿论广,狭二义,皆无一例外地包括与海相通的可航水域,即沿海与内河运输的范畴。

鉴于《中华人民共和国海商法》第四章不适用于上述水域,自1993年该法颁行至今,在海事司法实务中,对于国内沿海与内河运输法律关系的调整诸方面,囿于立法上存在的空白,加之“条块分割”“政出多门”的现状,仅有行政法规、部门规章而无具有专司水路运输规范的一定阶位的法律规范规制我国水运市场。因而,在海事理论界与实务界面临或无可适从,或裁判各异的尴尬困惑中。

特别是,随着与《中华人民共和国海商法》相伴相邻相通的诸如《中华人民共和国物权法》、《中华人民共和国侵权法》、《船员条例》、《中华人民共和国防治船舶污染海洋环境管理条例》等新法律法规的颁布,如何调处《中华人民共和国海商法》与之在适用上之矛盾冲突,更是一个全新的课题。

本书主编为恢复、重建中国律师制度后首批律师,并从武汉海事法院20世纪80年代创建伊始,同步组建了我国最大内河长江上的第一家湖北省法律服务中心海事律师事务所,从事海事法律服务、教学、科研,三十余年来的海事法律实践中,深感现行《中华人民共和国海商法》对我国内河水路运输市场秩序规范维护之不足,尤其是包括但不限于共同海损、赔偿责任限制、环境污染、诉讼时效等特有之法律制度在内河运输实务中更显苍白无力、杂乱无章。致使脱胎于民法,却特别于传统民法之海商法回归民法本体,采用民法的基本原理和法理学比较研究方法,指导海事司法行为,进而成长为海商法的新思维,以确保我国水路运输稳步健康地驶往深蓝的远洋。

可喜的是,本书主编在交通部1987年主持编撰的《交通法律顾问·海河运输篇》基础上,结合嗣后王沐昕一级律师著述的《水路货物运输合同法学》作了与时俱进的增删等重大完善,集数十载航运实务、海事审判、海事法律实践和海事海商法学研究之大成,终于付梓出版。

我与周明达律师相识于中国海事法院创设之初,交往迄今三十余载。得闻

其七十有四仍活跃在海事法律服务领域,传经布道,笔耕不辍,一直为我国海商法之发展鼓与呼,甚是感佩。

本书为《中华人民共和国海商法诠释》以降,仅见的一部以沿海与内河运输法律关系为研究对象的力作。此书的精要观点,一定会对海事法律工作者、航运界朋友或莘莘学子在实务中有所裨益。

概然应允,提笔赞之,是为序也。

傅旭彬

二〇一六年四月二十三日于北京正义路寓所

目 录

第一章 水路运输法概论	1
第一节 研究水路运输法的必要性	1
第二节 水路运输法的基础知识	4
第三节 水路运输法的历史和现状	9
第四节 《海商法》与水路运输法的关系	17
第五节 水路运输法的法律体系	18
第二章 水路运输合同法	49
第一节 水路运输合同法的概念	49
第二节 水路运输合同法总则	81
第三节 承运人的权利和义务	87
第四节 托运人的权利和义务	128
第五节 收货人的权利和义务	154
第六节 航次租船合同的特别规定	168
第七节 集装箱运输的特别规定	185
第八节 单元滚装运输的特别规定	196
第九节 旅客运输合同	203
第十节 水路运输合同的变更和解除	209
第十一节 水路运输合同的违约责任	224
第十二节 运输单证	236
第三章 拖航合同和联运合同	248
第一节 水路拖航合同	248
第二节 联运合同	259
第四章 租船合同	265
第一节 船舶租用合同概论	265
第二节 船舶租用合同章节属任意性条款	266
第三节 租船合同的种类和形式	267
第四节 船舶租用合同的法律属性	268
第五节 定期租船合同	269

第六节 光船租赁合同·····	284
第七节 船舶租赁合同的几个法律问题探索和案例·····	292
第五章 水路运输物权法 ·····	296
第一节 水路货物运输的物权变动基础理论·····	296
第二节 船舶所有权·····	304
第三节 船舶抵押权·····	318
第四节 船舶留置权·····	325
第五节 承运人的留置权·····	329
第六节 运单的物权特征与效力·····	342
第六章 水路运输侵权法 ·····	348
第一节 水路运输侵权法概论·····	348
第二节 船舶碰撞·····	362
第三节 船舶碰撞责任的种类·····	367
第四节 船舶触碰责任及归责原则·····	375
第五节 外国有关船舶碰撞的案例·····	381
第六节 海洋与水污染·····	382
第七章 水路运输保险法 ·····	452
第一节 水路运输保险概说·····	452
第二节 调整保险合同的法律、法规和司法解释·····	458
第三节 水路运输保险各论·····	464
第八章 水路运输代理法 ·····	488
第一节 水路运输代理法概说·····	488
第二节 船舶代理·····	491
第三节 货运代理·····	501
第四节 船舶管理经营者·····	512
第五节 港口经营人·····	516
第九章 水路运输特别法 ·····	525
第一节 船舶优先权·····	525
第二节 海事赔偿责任限制·····	542
第三节 共同海损·····	552
第十章 水路运输船员法 ·····	565
第一节 船员法概说·····	565
第二节 船员雇佣合同的种类·····	566

第三节	调整船员劳动关系的国际公约和法律、法规	575
第四节	船员的行为规范	576
第五节	船员伤亡的处理方法	578
第六节	调整船员人身损害的法律、法规和司法解释	583
后记		585
参考文献		586

第一章 水路运输法概论

第一节 研究水路运输法的必要性

一、水路运输法的概念

由于中国水路运输迟迟没有最高位阶的特别立法,所以沿海运输与内河运输一直处于无法律可依状态,这不符合依法治国的原则。产生这种不和谐状况的原因,主要是海商法理论的谬误,即《中华人民共和国海商法》(简称《海商法》)除运输合同一章外,其他章节也调整沿海运输与江海直达运输。20多年的海事司法实践与水运实践证明,《中华人民共和国海商法》无力调整占中国水路运输32%的沿海运输,再加之占中国水路运输55%货运量的内河运输,《中华人民共和国海商法》所调整的比重仅占中国水路运输的13%。

水路运输法是指沿海运输与内河运输的总和,包括与水路运输相关的合同、物权、侵权、保险、船舶、船员、水路运输辅助业和水路运输特有的几个特别法,诸如船舶优先权、共同海损、海事赔偿责任限制等等。

《中华人民共和国立法法》(以下简称《立法法》)不仅规定了四个立法位阶,还规定了每个立法位阶应当遵循的立法程序和原则,以及各立法位阶的效力等级。本书所讨论的水路运输法不属于任何一个立法位阶,也不是立法机关依据一定的程序草拟和颁布的实体法,本书只是从事水路运输法理论研究而使用一个概念,但可以说是四个立法位阶的集大成,即调整中国国内水运市场的法律散见于不同的立法位阶。《内河海商法律实务》一书的作者认为:“所谓内河航运法律体系,是指由法律、法规、规章、及具有强制力的行政命令、行政决定所组成的旨在维护内河航运秩序、促进内河航运事业发展的法律规范总称”。^[1]由于时间的久远和空间的广阔,调整中国水路运输的法律非常杂乱,不倾尽艰辛的劳动,不可能纵览水路运输法的全貌。进而言之,也就无法对水运市场纷繁复杂的法律事实准确适用法律。诚然,本书的目的不仅是对水路运输进行法理研究,其终极目的则是促进国内水运市场法制化和为立法机关针对水路运输这一应当由

特别法调整的领域制定一部实体法提供法理和实务依据,从而促进中国水运事业的发展。

二、中国水运市场的现状

(一) 国际、国内水运市场的货运量比较

根据交通运输部发布的《2015 年公路水路交通运输行业发展统计公报》,中国水运市场内河、沿海、国际运输货运量如下:

- (1) 全国总水路货运量为 61.36 亿吨(2009 年为 31.90 亿吨;2010 年为 37.89 亿吨;2012 年为 45.87 亿吨;2014 年为 59.83 亿吨);
- (2) 其中内河运输完成货运量 34.59 亿吨,占 56.37%;
- (3) 其中沿海运输完成货运量 19.30 亿吨,占 31.45%;
- (4) 其中远洋运输完成货运量 7.47 亿吨,占 12.17%。

上述数据较之 2014 年稍有变化,内河货运量增长了 1.16 亿吨,沿海增长了 0.38 亿吨,远洋货运量持平。从上述数据中,可以清晰地了解到中国沿海与内河的货运量占中国水运总量的 87.82%,而国际运输货运量仅占 12.17%。

中国当前关于水运立法的具体情况是,仅占 12.17% 货运量的国际运输,有一部《海商法》调整,而占 87.82% 货运量的国内沿海与内河运输则没有最高位阶的法律层面的专门立法,主要依靠《民法通则》和《合同法》这两部调整空间极为广泛的基本法调整。由于基本法的调整空间过于广泛,无法起到特别法的作用,所以中国亟须一部调整水运市场的特别法。

虽然交通运输部颁布了许多部委规章来弥补严重缺乏水运特别法的缺陷,但由于中国海事司法拒绝在海事案件中适用这些部委规章,而只是参考,这就必然造成法官是否参考这些部委规章的任意性,进而使得国内水运业无章可循。今天中国水运市场的不景气与水运特别法的不健全有着千丝万缕的联系。

《海商法》的立法本意是除第四章调整国际货物运输合同外,其他章节也适用于国内沿海运输和部分江河运输(指与海相通的内河运输)。但是经过 20 多年的海运实践,不仅事实证明《海商法》无力调整沿海与内河运输,法理研究的结论也证明《海商法》没有调整沿海与内河运输的技术含量。关于这些问题的理论和实践,请参看本章第四节《海商法》与水路运输法的关系。

(二) 国际、国内船舶运力的统计数据

根据交通运输部发布的《2015 年公路水路交通运输行业发展统计公报》,全

国拥有水上船舶 16.6 万艘,净载重吨 27244 万吨。内河、沿海和国际的比例如下:

- (1) 内河运输船舶 15.25 万艘,净载重吨 12494.01 万吨;
- (2) 沿海运输船舶 10721 艘,净载重吨 6857.99 万吨;
- (3) 远洋运输船舶 2689 艘,净载重吨 7892.29 万吨。

从上述数据可以清晰地看到,内河运输船舶艘数占全国水上船舶 16.6 万艘的 91.86% (净载重吨占 45.86%),沿海船舶艘数占 6.45% (净载重吨占 25.17%),远洋船舶艘数占 1.62% (净载重吨占 29%)。

虽然远洋船舶单船净载重吨较之沿海与内河船舶大许多倍,但是船舶不是以载重吨为经营或诉讼主体的计算单位,而是将船舶拟人化,以一艘船舶为一个经营或诉讼主体,即作为原、被告的主体。从船舶拟人化这一角度考虑,中国占 98.38% 的船舶没有水运特别法调整,这较之仅占 1.62% 的远洋运输船舶独享一部《海商法》的调整,存在明显的不协调。

(三) 涉外与国内沿海、内河案件数量的比例

根据最高人民法院万鄂湘副院长 2012 年在全国海事审判工作会议上的讲话,2009 年至 2012 年全国海事法院受理的涉外和国内沿海与内河一审案件的比例如下:

- (1) 全国海事法院共受理一审海事案件 39004 件;
- (2) 其中涉外、涉港澳台一审案件共受理 5781 件。(占案件总数的 14.82%)

从上述数字可以清晰地看到全国海事案件的涉外比例仅占不足 15%,与前述全国水运货运量的比例基本吻合,即国际运输货运量占 12.5%;沿海与内河占 87.5%。这一比例更进一步证明研究水路运输法的重要性和迫切性。

(四) 国际水运的每况愈下

据商务部和国家外汇管理局的统计数据,中国国际海运服务贸易逆差平均每年以 20% 的速度递增,如表 1-1-1 所示。

中国海运服务贸易逆差客运

1-1-1

序号	年代	贸易逆差(亿美元)	序号	年代	贸易逆差(亿美元)
1	1997	-69.9	5	2001	-66.9
2	1998	-44.6	6	2002	-78.9
3	1999	-54.8	7	2003	-103.3
4	2000	-67.3	8	2004	-124.8

续上表

序号	年代	贸易逆差(亿美元)	序号	年代	贸易逆差(亿美元)
9	2005	-130.2	14	2010	-290.5
10	2006	-133.5	15	2011	-448.7
11	2007	-119.5	16	2012	-469.5
12	2008	-119.1	17	2013	-566.8
13	2009	-230.1			

注:逆差数据引自《中港网》, www.chineseport.cn/。

海运服务本应随着货物贸易的增减而同步增减,但令人不解的是中国的货物贸易 30 年来一直呈上升趋势,但中国的国际海运业却在急剧下滑。例如 2011 年中国进出口贸易顺差 1551.4 亿美元,按照正常逻辑,中国的海运服务贸易亦应呈顺差状态。

虽然中国政府已经加入 WTO,而且向世界开放了包括海运在内的服务业,但这并不意味着完全放任外国船东占领中国海运市场,无论从国家经济发展需要的角度考虑,还是从国家战略需求的角度考虑,国内法律仍应当对中国海运业保持一定程度的支持。

由于国际海运业的发展,必须以国内海运业的兴旺发达为基础,所以从上述列表可以推定,中国国内海运业已经处于无力支撑国际海运的尴尬窘境。用法律手段规范国内水运市场,是对中国国内水运业的重要支持手段之一,也是对发展国际海运业的基础性建设。

第二节 水路运输法的基础知识

水路运输法的知识构成与海商法并无本质的区别,但由于中国高校尚未开设水路运输法课程,海商法理论界更无人研究水路运输法,所以水路运输法的知识构成还没有先例可循,本文归纳总结已有的海商法理论,以期厘清水路运输法的知识构成,达到科学建立水路运输法学科的目的。

一、中国主流海商法理论的知识构成

纵观中国 30 年来中国各高校和法律出版社等出版的海商法专著,贯穿始终的主线是国际公约和判例法国家的判例,在这些专著中鲜见民法基本理论在海商法中的运用,更找不到能够体现海运商务技术的文字。笔者总结这些海商

法专著赖以成书的基础知识主要是国际公约 + 判例 + 外语。这种知识的来源主要是向西方学习的结果,与倡导大陆法的中国法律体系相悖,且有害而不利。

二、大陆法系海商法理论本应具备的基础知识

笔者经过几十年的海运实践和理论研究,认为大陆法系海商法的基础知识构成应当是民法学原理 + 相关法律 + 海运商务知识。外语仅作为工具,只是在研究疑难案件时,在大陆法既无理论,亦无实践时,可以翻阅判例法国家的海商法原著,寻找参考意见,其占大陆法系海商法基本理论的比例大约在 5% 左右。而国际公约,在海商法的法律体系中,既不属于一门独立的学科,应当视其为海商法的一个章节或条款。例如《中华人民共和国民法通则》(简称:《民法通则》)和《海商法》均有一个涉外法律关系章节。国际公约除船舶建造规范和油污等特别法律外,在国内沿海与内河运输的海事案件中极少涉及,虽然不能忽略不计,亦没必要倾尽心力全盘照搬。

研究海商法理论,必须娴熟地掌握海运商务技术。笔者根据自己的海运商务实践经验,认为传统的海运商务技术主要包括八项工作,即计划、调度、商务、理赔、计费、审核、统计、现场。人类进入 21 世纪,海运商务技术又增加了许多电子商务方面的知识。原交通部已经率先于 1997 年颁布了《海上国际集装箱运输电子数据交换管理办法》等促进电子商务的部门规章。当前,国家从发展经济角度,颁布了许多政策和法规促进电子商务。基于此,现代海运商务技术不仅泛指传统的八项商务技术,还理所当然地包括电子商务技术。

三、关于上述海商法知识结构正确性的实践

中国国际海运和国内水运在改革开放的 30 多年间,虽然在运能和载货能力方面都有了长足的进步,但是与中国的商品生产力相比,可谓是相形见绌。究其缘由,笔者认为这与中国海商法学的研究质量有着千丝万缕的联系。例如,主流学派至今认为海商法不是民法特别法,而是一个独立的学科。一位台湾海商法学者曾用嘲讽的口吻对笔者说:当我听到大陆一位海商法学者要将海商法与民法平起平坐,并独立于民法的演讲时,我为大陆的法治冒了一头冷汗。另一位大陆学者在其论文中描述说:(海商法)该领域的教学、科研更是各自为政,独具特色,莫衷一是。使得海商法长期游离于法学范畴之外,成为名副其实的边缘学科。^[23]笔者试举两例以说明之。

(一) 因缺乏民法学原理知识而产生的海商法理论谬误

当两船相撞后,可能会随之发生单船泄露货油或者燃油,给海洋造成极大的污染损害。中国海商法学界一直流传着一个理论,即只能由漏油船承担污损责任,而直接导致油污的另一艘碰撞船舶却可以逍遥法外。纵观《1992 年国际油污损害民事责任公约》,该公约并没有明确禁止另一碰撞船舶(非漏油船)承担连带污染责任,其立法本意仅是无论漏油船(油轮)在碰撞中是否有过错,均应承担无过错的侵权责任,而不是放纵另一碰撞船舶的共同侵权责任。

按照侵权责任法理论,环境污染采无过错责任,其构成要件有三个,即行为、损害、行为与损害之间的因果关系,不存在法定不承担责任情形。若依前述漏油船单方承担责任的理论,就只存在损害,而没有行为了。因为漏油是两艘船的碰撞行为直接导致的,所以两艘船的碰撞行为共同组成了侵权责任构成要件的第一个构成要件——行为。如果只要求漏油船单方承担污染责任,那么这个侵权案件就会因为缺乏“行为”的构成要件,而不能充分“行为与损害之间因果关系”的逻辑需求。面对这样一个简单的侵权责任法理论,中国的海商法理论界竟然不去认真研究,而是人云亦云,任其错误理论误导中国的海事司法和海事行政,其结果是只有一艘船在其海事赔偿责任限制范围内向受害人赔偿,而另一艘船则无需计算海事赔偿责任限制,逃脱了油污损害导致的巨额赔偿责任,只是在另一个划分碰撞责任的案件中,分担漏油船已经向受害人支付的海事赔偿责任限制额。很明显,这种单方承担污染赔偿责任的理论,导致污染受害人会因为这一错误理论而丧失了一个本应承担污染损害的赔偿主体(非漏油船),国家也会因此而缺少了一个为清除污染而本应承担责任的加害人(非漏油船)。

(二) 因缺乏海运商务技术而产生的班轮市场的无序

针对 2002 年马士基公司巧立名目,增收港口作业费(THC)的问题,中国货主协会依法向交通部提出启动调查程序的申请。2006 年 4 月,交通部做出了结论,其主要内容是支持马士基公司的收费行为。这一结论无异于放纵马士基公司的违法行为,从而沉重打击了中国的海运业和进出口贸易。

笔者经过大量的调查研究工作,运用已有的海运商务技术,发现产生上述错误调查结论的主要原因有二,第一是因其对班轮运输的海运商务业务不熟悉,即不了解 THC 在中国的历史和操作方法;第二是对中国的价格法缺乏基本的概念。

20 世纪 70 年代末期,自从上海港进口第一批 34 个集装箱货物以后,交通