

GUOJI HAIYUN TIAOLI SHIYI

李志文 袁绍春 尹伟民 编著

国际海运条例释义



大连海事大学出版社
DALIAN MARITIME UNIVERSITY PRESS

国际海运条例释义

李志文
编著 袁绍春
尹伟民

大连海事大学出版社

© 李志文,袁绍春,尹伟民 2004

图书在版编目(CIP)数据

国际海运条例释义 / 李志文,袁绍春,尹伟民编著.
—大连:大连海事大学出版社,2003.11
ISBN 7-5632-1717-7

I. 国… II. ①李… ②袁… ③尹… III. 海上
运输:国际运输—条例—注释—中国 IV. D922.296.5

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2003)第 101668 号

大连海事大学出版社出版

地址:大连市凌水桥 邮编:116026 电话:84728394 传真:84727996

<http://www.dmupress.com> E-mail: cbs@dmupress.com

大连海事大学印刷厂印装 大连海事大学出版社发行

幅面尺寸:140 mm×203 mm 印张:12.5

字数:314 千字

印数:1~2000 册

2004 年 3 月第 1 版 2004 年 3 月第 1 次印刷

责任编辑:赫 靓

版式设计:赫 靓

封面设计:王 艳

责任校对:贾 玫

定价:25.00 元

前 言

2001年12月11日,国务院发布了第335号令颁布了《中华人民共和国国际海运条例》(以下简称《海运条例》),2002年1月1日起施行。为贯彻实施《海运条例》,2003年1月20日,交通部发布了2003年第1号令,公布了《中华人民共和国海运条例实施细则》(以下简称《海运条例实施细则》),该细则于2003年3月1日起实施。《海运条例》和《海运条例实施细则》的颁行是我国国际海上运输业的一件大事,结束了以往我国国际海运市场法律不健全的局面,对完善海运市场监管机制,提高市场的透明度,在全国建立起统一、公平竞争的国际海运市场环境,保障国际海上运输各方当事人的合法权益,促进国际海运市场有序和良性发展具有重要意义。

现阶段是我国进行经济结构战略性调整和完善社会主义市场经济体制的重要时期,交通运输业同样面临着船舶运输企业结构、运力结构、运输组织结构和运输经营结构的全面调整,需要完善的海运市场。然而,海运市场的良性发展和培育,依赖于法律法规的确立和健全,依赖于相应的法制社会环境。一方面,对海运市场的管理者而言,政府要适应市场经济的要求,牢固树立起法治观念,对国际海运市场进行宏观调控和指导;另一方面,对经营者而言,我国加入WTO后,根据我国政府入世的承诺,在水运方面,包括运输和辅助服务等将在限期内放开,届时,大量的外国航商将会抢滩我国的海运市场,与我国的海运企业展开激烈的竞争,我国的海运企业要想在竞争中求生存和发展,就要熟悉和了解相应的法律法规,按照法律所确立起来的市场规则进行运作和经营。而《海运条例》即是调整进出中华人民共和国港口的国际海上运输经营活动以及与国际海上运输相关的辅助性活动的法律规范。《海运条例》确立了国际船舶运输公司的管理制度、无船承运业务管理制

度、国际班轮运输管理制度、国际海运辅助业管理制度、运价备案制度和外商投资管理制度,规范了主体的行为,而且也为海运企业依法经营,参与公平的市场竞争提供了法律保障。因此,学习《海运条例》为水路交通主管部门依法行政,海运企业依法经营所必需。

为了便于各级水路交通主管部门和国际海运业的从业者学习、理解和掌握《海运条例》的各项规定,我们编写了这本《国际海运条例释义》。本书是一部全面系统地介绍《中华人民共和国国际海运条例》的注释性书籍,在编写的过程中,我们力争在内容上做到全面性和系统性。为此,本书以《海运条例》为基准,对《海运条例》进行了逐条的注释,同时补充《海运条例实施细则》的相关内容。为有助于全面理解每一条规定,本书还采取了比较的方式,即在相同内容或者相似内容的法律规定上,对我国国际海上和沿海运输经营活动、辅助性经营活动进行比较,并对我国法规和国外法规进行比较。本书注重实用性,在注释法条时,除法条本身的意义外,还侧重具体的操作,同时在注释完每条后,均提供有相应的法规链接。本书还附有几种申请表格,目的是使读者能够通过阅读本书,了解与国际海运经营相关的法律和操作规程,尽量减少读者另行收集法规和材料的烦恼。我们希望能够通过我们的工作,让国际海运市场的管理者和经营者、法官、律师和其他对此感兴趣的人了解《海运条例》,并对他们的工作有所帮助。

本书第1、2章由李志文编写,第3、7章由袁绍春编写,第4、5、6章由尹伟民编写。由于作者的水平有限,疏漏和不足之处在所难免,望读者能够批评指正。

在本书编写的过程中,大连海事大学海商法硕士研究生安寿志、叶元华、储莺歌、张敏、张丹和闫伟也作了一些有益的工作,在此表示感谢。

作者

2003年9月

目 录

第一章	总则	(1)
第二章	国际海上运输及其辅助性业务的经营者	(18)
第三章	国际海上运输及其辅助性业务经营活动	(127)
第四章	外商投资经营国际海上运输及其辅助性业务的特别 规定	(218)
第五章	调查与处理	(240)
第六章	法律责任	(288)
第七章	附则	(367)
附录一	无船承运业务经营者提单样本	(383)
附录二	国际海上运输船舶备案申请表	(384)
附录三	国际船舶运输业务申请书	(385)
附录四	国际船舶代理业务申请书	(387)
附录五	无船承运业务申请书	(389)
参考文献		(393)

第一章 总 则

第一条 为了规范国际海上运输活动,保护公平竞争,维护国际海上运输市场秩序,保障国际海上运输各方当事人的合法权益,制定本条例。

【法条解释】

《中华人民共和国国际海运条例》(以下简称《海运条例》)是由国务院制定的交通行业性行政法规,根据我国《宪法》和《立法法》的规定,行政法规是国务院制定的具有法律效力的文件,是符合法律特征的规范性文件,具有相对的稳定性,其法律地位和效力仅次于宪法和法律,在其制定程序上有特殊的程序规定。国务院颁布的行政法规只能用“条例”、“规定”、“办法”这3个名称。而其中,“条例”的行政效力最为严格,不经正式程序,不得任意撤销。因此,《海运条例》是一部具有权威性的管理我国国际海运业及其辅助性活动的国家级行政法规。

本条阐明了制定《海运条例》的立法宗旨。立法宗旨即立法目的,是每一个法规在订立时首先要明确的问题。总的说来,《海运条例》的颁行主要是运用法律手段,对国际海上运输活动中发生的、以及与其相关的特定的活动,即与国际海上运输相关的辅助性经营活动加以规范;也就是对这些活动中的当事人各方的行为从法律上作出肯定或者否定的评价,规定其可以做什么,不可以做什么,应当做什么,不应当做什么。以维护国际海上运输活动的公平

竞争,同时对当事人各方依据《海运条例》所享有的合法权益进行保护,从而维护我国的国际运输市场秩序,促进我国海运事业和经贸的发展。本条所规定的《海运条例》的立法宗旨分为以下 4 个方面。

1. 规范国际海上运输活动

我国的国际海运市场开放较早,其深度、广度均已接近国际上其他国家的做法。改革开放以来,我国的国际海运业得到了空前的发展。2000 年,进出我国港口的国际航线船舶达 10 万多艘次,涉及 96 个国家和地区。在我国从事国际海运业务的航运公司已近 300 家,从事国际海运业务的船舶 2 525 艘,总载重量达 3 700 万吨。目前,我国 85% 的外贸进出口货物是通过国际海上运输完成的。近年来国际海运买方市场日益发展,中国国际海运市场竞争十分激烈,同时也存在许多问题,如由于航运企业之间的不正当竞争,运输价格不合理的低迷状态一直持续,正常的公开有序的市场竞争秩序亟待建立;有关海运企业运输经营活动的法律规范滞后,对海运市场实施监管的法律制度不健全等。此外,我国已经加入世界贸易组织,我国海运市场将按照我国政府的对外承诺,扩大对外开放,外国海运企业将更多地进入我国海运市场,因此迫切需要对国际海上运输活动依法进行规范和监管。

正是基于上述的原因,经我国交通部草拟,并多次征求国家计委、国家经贸委、外经贸部、财政部、国家税务总局、国家工商总局等部门以及上海、山东等地方政府的意见,并在北京、上海、青岛等地进行实地调研,以及听取一些海运企业、外贸企业和海运专家的意见后,于 2001 年 12 月 11 日以国务院第 335 号令颁布了《海运条例》,自 2002 年 1 月 1 日起实施。2003 年 1 月 20 日,交通部以 2003 年第 1 号令颁布了《中华人民共和国海运条例实施细则》(以下简称《海运条例实施细则》),自 2003 年 3 月 1 日起施行。从而,国际海上运输活动得以有法可依。

《海运条例》从两个方面对国际海上运输活动进行规范。首先,规范了国际海上运输经营活动和辅助性经营活动的主体。国际海上运输活动主体即国际海上运输经营和辅助经营活动的参与者,对此,《海运条例》主要规定了国际海上运输经营活动的主体的市场准入,针对海运企业的资质条件良莠不齐的现状,明确了各主体进行经营必须具备的资质条件,以期尽量减少整个海运市场的风险。同时规定了外商投资在我国设立的三资企业从事我国国际海上运输活动的条件和外商在企业中的份额。对主体的设立施行登记制。其次,规范了国际海上运输活动。《海运条例》将国际海上运输活动分为国际海上运输经营和辅助性经营,分别规定了能够从事上述经营的规则和程序以及相应的业务范围。

2. 保护公平竞争

我国国内经济的进一步发展促进了我国与其他国家之间国际贸易的往来,并拉动了我国国际海运业的迅速发展,大大提高了我国在国际海运界的地位和作用,对对外贸易和国民经济的发展起到了积极的作用。但是,随着改革开放的深入发展,我国的国际航运业同样出现了一些问题,如有些海运企业通过索取回扣、压低运价或者随意涨价、暗箱操作等手段,进行不正当竞争,严重扰乱海运市场秩序,损害货主和其他经营者的合法权益;一些经营国际班轮运输的国际海运企业,擅自订立涉及我国港口的班轮公会协议、营运协议或者运价协议,限制公平竞争等。对此需要以法律手段确保公平竞争,况且,我国已于2001年成为世界贸易组织的一员,依照我国在加入世界贸易组织的文件中的承诺,我们有必要建立一个“公平、公正、公开”的市场行为准则,从而使我国的国际海运市场逐步走上开放、统一、竞争、有序的健康轨道,促进国民经济的发展,因此《海运条例》开宗明义地确定了保护公平竞争的原则。凡符合《海运条例》中规定的开业条件、合法经营的企业(包括大型企业和专业进出口公司以及外商)经国务院交通主管部门批准,可

以经营国际船舶运输、国际船舶代理、国际船舶管理、国际海运货物装卸、国际海运货物仓储、国际海运集装箱站和堆场等业务。

3. 维护国际海上运输市场秩序

国际海上运输市场秩序是国际海上运输的主体能够进行合法经营的有力保障,而一个良好的市场秩序的确立需要法律进行规制。《海运条例》颁行前,我国的国际海上运输方面的法律不甚健全,造成一些行业的无序经营和恶性竞争,严重地扰乱了国际海上运输的市场秩序,并在一定程度上损坏了正当经营者的利益。由于没有针对性的立法,一些主体乘机钻法律的空子,获取非法利益,却得不到应有的制止和制裁。《海运条例》的颁行旨在避免上述情形的继续存在,通过规范国际海上运输从业者的经营活动,建立公平竞争的市场规则,维护合法经营,制裁非法获利活动,促进国际海上运输市场的良性健康发展。

4. 保障国际海上运输各方当事人的合法权益

国际海上运输与国内运输不同,具有国际性和涉外性的特点,因而,参与国际海上运输的各方当事人既有国内企业,又有国外企业,而在我国加入世界贸易组织后,按照我国政府对海运市场的承诺,国际海运市场又将扩大对外开放,更多的外国海运企业将进入我国的海运市场,参与我国的国际海上运输市场的竞争。各方当事人在介入国际海上运输时,均希望能够通过其合法的经营经营活动获取相应的利益,而国际《海运条例》的制定亦以保护国际海上运输各方当事人的合法权益为立法目的。保护国际海上运输各方当事人的合法权益,即要对各方当事人一视同仁,建立统一的市场规则,对合法权益给予同等的保护,对违法行为给予同等的制裁,建立公开透明的管理机制,形成平等的对各方当事人救济的途径。

第二条 本条例适用于进出中华人民共和国港口的国际海上运输经营活动以及与国际海上运输相关的辅助

性经营活动。

前款所称与国际海上运输相关的辅助性经营活动,包括本条例分别规定的国际船舶代理、国际船舶管理、国际海运货物装卸、国际海运货物仓储、国际海运集装箱站和堆场业务。

【法条解释】

本条是关于《海运条例》调整范围的规定。任何一个法律法规都有其特定的调整范围,《海运条例》的调整范围为进出中华人民共和国港口的国际海上运输经营活动以及与国际海上运输相关的辅助性经营活动。本条关于《海运条例》的调整范围是从3个方面加以界定的。

1. 必须进出中华人民共和国港口

进出中华人民共和国港口包括从我国港口驶向国外的国际船舶运输经营活动,又包括从外国驶进我国港口的国际船舶运输经营活动,但不论驶进还是驶出,其中必须涉及到国外的港口。因而,从事我国国内港口之间的沿海船舶运输活动和内河船舶运输经营活动均不适用《海运条例》的规定,而适用于《中华人民共和国水路运输管理条例》(以下简称《水路运输管理条例》)、《中华人民共和国水路运输管理条例实施细则》(以下简称《水路运输管理条例实施细则》)和《中华人民共和国水路运输服务业管理规定》(以下简称《水路运输服务业管理规定》)的相应规定。由此可见,我国将涉及到水域的运输经营活动分为国际海上运输经营活动和国内水路运输经营活动,并分别由不同的法规加以调整,因而,从适用的水域划分,《海运条例》与《水路运输管理条例》、《水路运输服务业管理规定》的调整范围不同,但它们皆属于规范水路运输经营活动的行政法规。

2. 主要针对具有涉外性的海上运输活动进行行政管理

《海运条例》是由国务院制定的交通行业性行政法规,目的是为协调和管理我国的国际海运市场,并依此由国家交通行政主管部门对国际海上运输活动进行规范。

对上述国际海上运输活动,《中华人民共和国海商法》(以下简称《海商法》)亦加以调整。按照《海商法》第2条的规定,海上运输,指“海上货物运输和海上旅客运输,包括海江之间、江海之间的直达运输”,其中,按照《海商法》第2条第2款和第5章的规定,国际海上货物运输和海上旅客运输需适用《海商法》的规定。从而,《海商法》和《海运条例》在调整对象的涉外性上具有相同之处,但两者调整的角度不同。《海运条例》调整国家交通主管机关与国际海上运输经营者及与之相关的辅助性业务经营者之间就国际海上运输活动的纵向的交通行政管理关系,属行政法规范畴。在《海运条例》下,有关国际海上运输经营者及其辅助性业务的经营者的资质条件、登记程序和经营活动的范围等规定,从业者必须遵守,不能任意加以改变,否则,将受到相应的行政处罚,承担相应的行政法律责任。因而,《海运条例》的规范多为强行性规范,不允许当事人约定。而《海商法》调整的是平等主体间的特定的海上运输关系和船舶关系,为横向的社会关系,属私法范畴。因而,在《海商法》中,当事人从事海上运输活动时,可以依据自己的意愿缔约,除法律另有规定外,按照平等、自愿、诚实信用的原则处理各自的权利和义务,从而,《海商法》的大部分规范为任意性规范,允许当事人选择适用。

可见,《海运条例》和《海商法》在调整国际海上运输经营活动上各有分工,相互补充,从而使我国的整个海事法规体系更加严密、完善。

3. 从事的活动必须是海上运输经营活动或者辅助性经营活动

国际海上运输经营活动是指国际船舶运输经营者收取票款或者运费,将旅客或者托运人托运的货物经海路由一国的某一港口运至另一国的某一港口的运输活动和经营活动。从运输的类别看,国际海上运输经营活动既包括进出我国港口的国际海上货物运输,又包括国际海上旅客运输。从运输的形式上看,国际海上运输经营活动可以是货物、旅客的国际班轮运输活动,也可以是国际不定期船舶运输活动。此外,依据国际海上运输经营者是否拥有船舶,将国际海上运输经营活动分为国际船舶运输业务和无船承运业务。前者指国际船舶运输经营者使用自有或者经营的船舶、舱位,提供国际海上货物运输和旅客运输服务以及为完成这些服务而围绕其船舶、所载旅客或者货物开展的相关活动。后者指自己不拥有船舶,而以承运人身份接受货主的货载,签发自己的提单或者运输单证,收取运费,承担承运人责任,并通过船舶运输公司完成海上货物运输的业务活动。无船承运业务是随着集装箱班轮运输的发展而出现的新型业务。无船承运业务经营方式较为复杂,对国际海运市场秩序影响较大,因而《海运条例》将其纳入调整范围,这有利于加强对无船承运业务的规范,并进而保证其健康发展。

与国际海上运输相关的辅助性经营活动是指国际船舶代理、国际船舶管理、国际海运货物装卸、国际海运货物仓储、国际海运集装箱站和堆场等业务。同时还应包括其他的与国际海上运输相关的活动。

国际船舶代理是指接受船舶所有人或者船舶承租人、船舶经营人的委托,负责照管和代办属于委托人所有的或控制的从事国际航行的船舶在港业务的一种海运辅助性经营活动。根据委托人和代理业务范围不同,国际船舶代理可分为国际班轮运输代理和

国际不定期船运输代理。为加强对国际船舶代理业务的管理,适应国家发展对外经济关系和国际航运事业的需要,《海运条例》对国际船舶代理问题做出了较为详尽的规定。

□ 国际船舶管理是接受从事国际海上运输活动的船舶所有人、船舶承租人或者船舶经营人的委托代其管理船舶及船员等业务的一种海运辅助性经营活动。其基本任务是为从事国际海上运输活动的船舶所有人或者船舶承租人、船舶经营人管理其船舶的经营、出租及维修;负责船上及岸上人员的招聘、培训及任命;负责提供最优船型的建议、财务方法建议;提供有关船舶登记、管理、经营及维修方面可供选择的方案等。国际船舶管理业务主要包括船舶技术管理、船舶商业管理和船员管理 3 个方面。

■ 国际海运货物装卸是指国际海运货物装卸经营者接受从事国际海上运输活动的船舶所有人、船舶承租人、船舶经营人或货主的委托,代其对货物进行装卸和搬运等业务的一种海运辅助性经营活动。根据货物的种类不同,国际海运货物装卸主要分为:件杂货装卸、集装箱装卸、大宗散杂货装卸以及其他主要货种装卸,如散粮装卸、散化肥装卸、木材装卸和石油装卸等。目前,在我国国际海运货物装卸经营活动主要由各港口企业进行,它是港口企业的一项重要业务。从事国际海运货物装卸的港口必须具备从事相应经营的物质基础,它包括泊位、装卸机械、仓库堆场、港内运输工具(如汽车、驳船、拖船等)、港内铁路装卸线、自备机车等。《海运条例》没有对国际海运货物装卸业务进行专门具体的规定。因此,从事国际海运货物装卸业务必须遵守我国《民法通则》、《公司法》以及各港口规章的相关规定。

■ 国际海运货物仓储是指国际海运货物仓储经营者接受从事国际海上运输活动的船舶运输公司、无船承运业务经营者、生产厂商和货主的委托,从事货物储存、保管、存货管理、货物整理、分拨、配送等业务的海运辅助性经营活动。其经营范围包括:(1)储存、保

管货物;(2)存货管理;(3)货物整理、分装、包装、贴标签服务;(4)货物的分拨、配送服务;(5)其他与仓储相关的业务。

国际海运集装箱站和堆场业务是指接受国际船舶运输公司、无船承运业务经营者等的委托,从事集装箱的堆存、保管、修理,集装箱货物的储存、拼装和拆装等业务的海运辅助性经营活动。它也可以接受国际货物运输代理经营者、生产厂商以及货主的委托,从事集装箱货物的储存、拼装和拆装等业务。其经营范围包括:(1)集装箱的堆存、保管、中转;(2)集装箱的清洗、修理、检测;(3)集装箱货物的储存、集拼、分拨;(4)其他与上述业务相关的业务。

国际货物运输代理业务不属于《海运条例》的调整范围。国际货物运输代理业应由中华人民共和国商务部(原对外贸易经济合作部)依据1995年6月29日由国务院批准的《中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定》进行管理。

【相关法律链接】

《中华人民共和国海商法》

第2条 本法所称海上运输,是指海上货物运输和海上旅客运输,包括海江之间、江海之间的直达运输。

本法第四章海上货物运输合同的规定,不适用于中华人民共和国港口之间的海上货物运输。

第4条 中华人民共和国港口之间的海上运输和拖航,由悬挂中华人民共和国国旗的船舶经营。但是,法律、行政法规另有规定的除外。

非经国务院交通主管部门批准,外国籍船舶不得经营中华人民共和国港口之间的海上运输和拖航。

《中华人民共和国水路运输管理条例》

第2条 本条例适用于在中华人民共和国沿海、江河、湖泊及其他通航水域内从事水路运输和水路运输服务业务的单位和个

人。

第3条 水路运输分为营业性运输和非营业性运输。

营业性运输是指为社会服务,发生费用结算的旅客运输(含旅游运输,下同)和货物运输。

非营业性运输是指为本单位或本身服务,不发生费用结算的运输。

第7条 未经中华人民共和国交通部准许,外资企业、中外合资经营企业、中外合作经营企业不得经营中华人民共和国沿海、江河、湖泊及其他通航水域的水路运输。

《中华人民共和国水路运输管理条例实施细则》

第2条 本细则适用于:

一、一切从事水路营业性旅客、货物运输(含旅游、渡船运输,下同)的企业、其他单位和个人;

二、石油、煤炭、冶金、商业(含粮食)、供销、外贸、林业、电力、化工、水产以及其他对水路运输行业管理影响较大的部门从事的非营业性运输。

第3条 中华人民共和国沿海、江河、湖泊以及其他通航水域中的旅客、货物运输,必须由中国企业、其他单位或个人使用悬挂中华人民共和国国旗的船舶经营。未经中华人民共和国交通部批准,在中国注册登记的外资企业、中外合资经营企业、中外合作经营企业(以下简称“三资企业”)或船舶,不得经营上述水域的旅客运输和货物运输。

中国企业、其他单位或个人将运输船舶租赁给“三资企业”或租用“三资企业”的船舶经营上述水域的旅客运输和货物运输的,亦应按前款规定,经交通部批准。

《中华人民共和国水路运输服务业管理规定》

第2条 本规定适用于在中华人民共和国境内为国内水路运输提供水路运输服务及相关业务的活动。

第3条 本规定所称水路运输服务业,是指接受旅客、托运人、收货人以及承运人的委托,以委托人的名义,为委托人办理旅客或货物运输、港口作业以及其他相关业务手续并收取费用的行业,分为船舶代理业和客货运输代理业。

第三条 从事国际海上运输经营活动以及与国际海上运输相关的辅助性经营活动,应当遵循诚实信用的原则,依法经营,公平竞争。

【法条解释】

本条规定了国际海上运输及其辅助性业务的经营者在从事国际海上运输经营活动及与其相关的辅助性经营活动时所应遵循的基本原则,主要为以下3个原则。

1. 诚实信用原则

诚实信用是指当事人在从事经营活动时,应诚实守信,以善意的方​​式履行其义务,不得滥用其权利及规避法律或合同约定的义务。也就是说,在国际海上运输经营活动及与其相关的辅助性经营活动时,当事人必须以诚实、善意的内心状态去履行法律规定或者合同约定的义务。

诚实信用原则是民事活动中最重要的一个原则,该原则在大陆常常被称为债法中的最高指导原则或“帝王条款”。在我国,诚实信用原则就是要求民事主体在进行活动中要维持双方的利益平衡,以及当事人利益与社会利益的平衡。它要求当事人以诚实、善意的态度行使权利、履行义务,同时,法官根据公平正义的原则进行创造性的司法活动。我国《民法通则》以及《合同法》中皆确认当事人在民事活动中必须遵循诚实信用原则。《海运条例》之所以还要确认诚实信用原则,其必要性在于:首先,保持和弘扬传统道德