



国际航运法律研究论丛

华东政法大学国际航运法律学院 主办

赵劲松 主编

航运法研究

Research on Shipping Law

李光春 著



法律出版社
LAW PRESS · CHINA



国际航运法律研究论丛

华东政法大学国际航运法律学院 主办

赵劲松 主编

航运法研究

Research on Shipping Law

李光春 著



法律出版社
LAW PRESS • CHINA

图书在版编目(CIP)数据

航运法研究 / 李光春著. —北京: 法律出版社,
2016. 6

(国际航运法律研究论丛)

ISBN 978 - 7 - 5118 - 9618 - 6

I. ①航… II. ①李… III. ①航运—法规—研究—中
国 IV. ①D922.296.4

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2016)第 132724 号

航运法研究

李光春 著

策划编辑 沈小英

责任编辑 沈小英 似 玉

装帧设计 李 瞻

© 法律出版社·中国

开本 720 毫米×960 毫米 1/16

版本 2016 年 7 月第 1 版

出版 法律出版社

总发行 中国法律图书有限公司

印刷 北京京华虎彩印刷有限公司

印张 30 字数 569 千

印次 2016 年 7 月第 1 次印刷

编辑统筹 财经出版分社

经销 新华书店

责任印制 吕亚莉

法律出版社/北京市丰台区莲花池西里 7 号(100073)

电子邮件/info@lawpress.com.cn

网址/www.lawpress.com.cn

销售热线/010-63939792/9779

咨询电话/010-63939796

中国法律图书有限公司/北京市丰台区莲花池西里 7 号(100073)

全国各地中法图分、子公司电话:

第一法律书店/010-63939781/9782

重庆公司/023-65382816/2908

北京分公司/010-62534456

西安分公司/029-85388843

上海公司/021-62071010/1636

深圳公司/0755-83072995

书号:ISBN 978-7-5118-9618-6

定价:88.00 元

(如有缺页或倒装,中国法律图书有限公司负责退换)

序

众所周知,航运业与国内经济建设和国际贸易戚戚相关。我国在航运法治建设方面经历了从无到有、逐步完备的过程。航运法律关系既涉及纵向的公法关系,又涉及横向的私法关系。《海商法》是我国最早也是最成熟的一部调整横向航运法律关系的法律。在《海商法》起草之初,曾就《海商法》的调整对象是否包含纵向航运法律关系产生过争论,基于严格部门立法的限制,最终确定《海商法》主要调整横向的航运法律关系。这样就遗留了一个纵向航运法律关系的立法问题:是单独制定一部调整纵向航运法律关系的《航运法》,还是在将来的《海商法》修订中统一纳入纵向航运法律关系?再后来,随着我国经济法学理论的逐步完善,又产生了航运法是行政法还是经济法的问题。交通运输部曾于1996年开始《航运法》立法的调查研究与起草工作,至2004年,形成了《中华人民共和国航运法(送审稿)》。可是后来《航运法》起草工作陷于停滞,其中重要原因之一是立法机关、学术界和实务界没有在航运法法律属性等基本理论问题上形成较统一的意见。可以预见,在将来的国家立法论证过程中,是否具有深厚的法学理论支撑将成为《航运法》能否顺利进入立法程序的关键。时至今日,航运在国家经济建设中的作用被提高到了前所未有的高度,在国际航运中心建设、自由贸易试验区建设、长江经济带建设以及共建“一带一路”等国家战

略中,都需要发挥航运的基础支撑作用。于是,如何准确认识航运的基本功能,以及在此基础上健全航运法制、引领航运的发展,便成为法学研究中极为迫切的问题。在此背景下,深入开展航运法研究是很有现实意义的。

本书作者从航运法的主要调整对象——“航运”入手,较为全面地分析了航运法的概念、性质、范畴、基本法律制度等基本理论问题。尤其是大胆运用法理学和经济法学原理分析航运法的经济法部门属性问题,同时提出构建科学的航运法律制度体系的建议,并针对《中华人民共和国航运法(送审稿)》提出了具体的修改建议,应该说具有一定的理论创新意义。在法学研究中,航运法研究是一个实践性很强的领域。航运活动所涉及的社会关系复杂多样,要想对航运法做一个全面的、体系化的研究,研究者不仅需要具有扎实的法学理论功底、丰富的航运实务经验,还需要具有很大的学术勇气。本书作者具有多年的航运管理机关工作经验,接触了大量的航运实务工作,又具有较扎实的理论功底,能完成这样的作品,虽略显青涩,却也实属不易。纵观全书,作者显然力求大而全,这在航运法研究初期确有其必要性,但同时也难免有所疏漏。毕竟是首部研究中国航运法的专著,我们姑且给予其更多的包容与鼓励吧。希望此书的出版能引起更多学者对深入研究中国航运法治理论的兴趣和热情。

司玉琢*

2016年3月18日

* 我国著名海商法专家,原大连海事大学校长,教授、博士研究生导师。

第一章 航运概述	1
第一节 航运的概念	1
一、航运的定义	1
二、航运的要素	2
三、航运的种类	3
四、航运市场及其分类	5
第二节 航运的性质与特点	6
一、航运的经济性质	6
二、航运业的特点	7
三、航运的比较优势	10
四、航运的比较劣势	10
第三节 航运的功能	11
一、航运与国民经济的一般关系	11
二、航运在国家经济发展战略中的地位与作用	12
第四节 航运的一般规律	16
一、航运的从属性	16
二、航运的周期性	16
三、航运的综合性	18
四、航运的负外部效应	19

五、航运的自然垄断性	20
第二章 航运法概述	21
第一节 航运法的概念	21
一、航运法概念的逻辑结构	21
二、航运法概念的内涵	22
三、航运法概念的外延	23
四、航运法律体系	25
第二节 航运法与相关法律的关系	50
一、航运法与航运领域其他相关法律之间的关系界定	50
二、航运法与经济法部门其他相关法律之间的关系界定	52
三、航运法与经济法部门以外其他部门法之间的关系界定	53
第三节 航运法的基本范畴	56
一、航运法基本范畴的研究意义	56
二、经济法基本范畴研究方法的启示	56
三、确立航运法基本范畴体系的路径	57
四、航运法基本范畴体系的构成	58
第三章 航运法的部门法属性	62
第一节 中国部门法的划分	62
一、部门法划分的意义	62
二、中国特色社会主义法律体系与部门法	63
第二节 基于当代中国经济基础的经济法部门的形成	67
一、中国经济改革背景下的公法私法化与私法公法化	67
二、中国经济法从“纵横统一说”到“国家调制说”的嬗变	69
第三节 确立经济法部门的客观标准	71
一、部门法划分之调整对象标准	71
二、部门法划分之调整方法标准	72
第四节 航运法的经济法部门属性论据之一：调整对象	73
一、经济法调整对象	73
二、航运法调整对象	75

三、结论	78
第五节 航运法的经济法部门属性论据之二:调整方法	79
一、经济法调整方法	79
二、航运法调整方法	80
三、结论	84
 第四章 航运法主体法律制度	85
第一节 航运法主体概述	85
一、经济法学理论下航运法主体概念的推演	85
二、航运法主体的特点	87
第二节 航运市场规制主体和受制主体	88
一、航运市场规制主体和受制主体衍生的法理逻辑	88
二、航运市场规制主体的特点	89
三、航运市场受制主体的特点	90
第三节 航运市场宏观调控主体和受控主体	91
一、航运市场宏观调控主体和受控主体衍生的法理逻辑	91
二、航运市场宏观调控主体	92
三、航运市场宏观调控受体	93
第四节 关于航运非营利组织的航运法主体地位	96
一、非营利组织的起源及国内外发展比较	97
二、非营利组织兴起的原因	100
三、中国航运非营利组织的定义及其种类	101
四、航运非营利组织在航运市场中的独特作用	105
五、航运非营利组织的航运法主体地位辨析	107
第五节 国外航运法主体制度及启示	109
一、美国航运法主体制度	109
二、欧盟航运法主体制度	112
三、日本航运法主体制度	115
四、韩国航运法主体制度	116
五、新加坡航运法主体制度	117
六、国外航运法主体制度的启示	118

第五章 航运市场规制法律制度	120
第一节 航运市场规制法律制度概述	120
一、航运市场规制的法定性、强制性和微观性	120
二、航运市场规制的构成	122
第二节 航运市场准入法律规制	124
一、航运市场准入概念与特征	124
二、航运市场准入的基本类型	126
三、航运市场准入法律规制的意义	127
四、内资航运市场准入	128
五、外资航运市场准入	133
第三节 航运市场竞争法律规制	142
一、航运市场垄断与航运市场不正当竞争	142
二、航运市场竞争结构分析	143
三、航运市场竞争的基本模式	144
四、航运市场竞争法律规制	145
五、航运市场反垄断竞争法律规制	147
六、航运市场反不正当竞争法律规制	150
第四节 航运市场价格法律规制	152
一、从计划管理到市场规制的形成	152
二、市场决定性作用下的航运市场价格法律规制	153
三、航运市场价格法律规制的特殊性	155
第五节 国外航运市场规制法律制度及启示	156
一、美国航运市场规制法律制度	156
二、欧盟航运市场规制法律制度	160
三、日本航运市场规制法律制度	164
四、国外航运市场规制法律制度的启示	165
第六章 航运市场宏观调控法律制度	168
第一节 航运市场宏观调控概述	168
一、航运市场的决定性作用与政府宏观调控的关系	168
二、航运市场宏观调控的概念和特点	169

三、航运市场宏观调控的基本方法	173
四、航运市场宏观调控的总体目标	174
第二节 航运计划宏观调控法律制度	174
一、航运计划宏观调控的意义	174
二、航运计划宏观调控的基本方法	175
第三节 航运财政宏观调控	177
一、财政宏观调控的概述	177
二、航运财政宏观调控的基本方法	178
第四节 航运税收宏观调控	181
一、中国航运税收法律和政策现状	181
二、中国航运税收现状的评析	182
三、中国航运税收宏观调控的基本方法	183
第五节 航运金融宏观调控法律制度	184
一、航运与金融的关系	184
二、航运融资的特殊性	185
三、航运金融宏观调控的基本方法	185
第六节 国际航运领域的特殊宏观调控	187
一、国际航运的特殊性及实施宏观调控的必要性	187
二、国际航运宏观调控目标	187
三、国际航运宏观调控的基本方法	188
第七节 国外航运市场宏观调控法律制度及启示	192
一、美国航运市场宏观调控法律制度	192
二、欧盟航运市场宏观调控法律制度	194
三、日本航运市场宏观调控法律制度	196
四、国外航运市场宏观调控法律制度的启示	198
 第七章 航运责任法律制度	 199
第一节 航运责任概述	199
一、经济法责任辨析	199
二、经济法责任的特征	201
三、航运法律责任的概念	203

四、航运法律责任的特征	204
五、经济法理论关于经济法律责任独立性的探讨	205
六、航运责任的形式种类	208
第二节 航运责任主体	209
一、航运责任主体的特点	210
二、航运法主体承担法律责任的必要性及困境	211
第三节 航运责任的构成要件	213
一、航运责任的构成要件分析	213
二、航运责任的构成要件的特点	216
第四节 航运责任的形式	217
一、航运责任形式的特点	217
二、航运经济责任	218
三、航运非经济责任	219
第五节 国外航运责任制度及启示	221
一、美国航运责任制度	221
二、欧盟航运责任制度	226
三、日本航运责任制度	229
四、国外航运责任制度的启示	231
第八章 中国航运法之构建	233
第一节 中国航运法现状及存在的问题	233
一、中国航运法律体系的现状	233
二、中国航运法律体系存在的问题	234
三、航运主体立法方面存在的问题	235
四、航运市场宏观调控方面存在的问题	235
五、航运市场规制方面存在的问题	241
六、航运责任方面存在的问题	246
第二节 国外航运立法及启示	247
一、美国航运立法	247
二、欧盟航运立法	248
三、日本航运立法	249

四、国外航运立法对中国的启示	250
第三节 中国《航运法》的立法定位	250
一、《航运法》在航运法律体系中的核心价值定位	250
二、《航运法》经济法部门定位	251
第四节 中国《航运法》应当确立的主要内容	253
一、《航运法》应然结构的法学逻辑	253
二、航运法主体制度	254
三、航运法行为制度	256
四、航运法责任制度	259
第五节 《中华人民共和国航运法(送审稿)》的修改建议	260
一、明确航运法立法定位、宗旨和目标的建议	260
二、完善航运法主体制度的建议	261
三、完善航运法行为制度的建议	262
四、完善航运法责任制度的建议	264
结论	267
参考文献	270
附录一 中国航运法律体系图解和说明	283
附录二 《中华人民共和国航运法(送审稿)》	285
附录三 中国现行航运立法规范	300
附录四 中国现行主要航运立法规范摘录	306
后记	466

第一章 航运概述

第一节 航运的概念

一、航运的定义

航运是交通运输的一种方式。交通是指将人和物进行空间场所的移动,是交通工具在运输网络上的移动。运输是指人或物借助交通工具的载运而产生有目的的空间位移,是借助公共运输线路及其设施和运输工具,为实现人或物的位移所进行的经济活动和社会活动。交通侧重于通行、往来,关注的对象是运输工具的运行过程或状态;运输侧重于运送、搬运,关注的对象是人或货物的位移。交通运输既包含了交通流和运输网络的平衡,也包含了运输生产层面的内容,是运输工具在运输网络上的流动和运输工具上的人员和物资在两地间的经济流动的总称。《庄子》外篇《秋水》描写河伯“顺流而东行,至于北海”,可谓是中国历史上最早的关于航运的文字记载了。航运因其便捷、低廉,始终作为人类重要的交通和运输方式,见证着人类经济的发展和文明的进步。

对应航运概念的英文是:shipping、navigate、transport by sea 等。航运的中文解释是:利用江河、湖泊、海洋、水库、渠道等水域,用船舶、排、筏等浮载工具运送旅客、货物或流放木材。从字面来看,航运当然是指以“舟”为工具的运输,可是随着近现代飞机的发明与广泛使

用,水上船舶运输和空中飞机运输有时都被简称为“航运”,因而“航运”一词不仅是指水运(包括海运和河运),而且还逐步承载了航空运输的意义。实际上,从词语的产生时间上,毫无疑问海上船舶运输比空中飞机运输要久远得多,飞机运输的概念显然是借用了水路运输的概念。特别是在有关国际航运中心建设的政策文件和理论文章里,时常出现以“国际航运中心”来涵盖“国际海上运输中心”和“国际航空运输中心”。当然,“国际海上运输中心”和“国际航空运输中心”两者在经济功能上是有一定程度联系的,特别是以部分航空货运需要和海上运输衔接,实现多式联运,以及极少数航空客运也有转走海上邮轮需求的情况。尽管如此,本书认为,“国际航运中心”概念完全是因为基于海上运输产生国际贸易,进而越来越深地影响到经济发展的缘故而产生。因海上运输而产生的港口设施,船舶建造,铁路、公路等集疏运体系,航运金融、保险,经济腹地等都是海上运输所特有的概念,航空运输恰恰只是构成海上运输集疏运体系中的一个组成部分。基于海上运输的“国际航运中心”是有独特内涵的,是稀缺的,不能与航空运输简单地混淆在一起。相反,在进行“国际航运中心”理论研究时,应当对两者适当予以区分,航空运输仅仅是作为国际航运中心的集疏运体系的一个组成部分而起作用的。

航运并不是简单的运输概念,它的外延广泛,包含一个复杂的产业链。作为一个服务业,航运产业链可划分成上游、中游和下游服务业,其在上游船舶设备修造企业产品支持下,在下游港口和临港产业的补充和延伸下,通过中游的航运企业,服务于整条物流供应链的产业集群。具体来说,包括以船舶及相关设备的制造和修理为主的上游船舶企业,以及以船公司、船舶代理和货物代理为主的中游航运企业,以港口和相关物流为主的下游港口和临港企业。纵观整条相关产业链,上游企业以装备制造为主,为中、下游提供工具支持;中游航运企业完成核心运输环节;下游企业作为航运的服务的必要延伸,通过整个物流链的方式服务于最终客户。船舶管理业与海事仲裁、海事保险、航运融资等行业一起构成航运上游服务业,货物运输、船舶租赁等海运服务被称为航运的中游产业,码头和堆场等港口服务业则位于产业链的下游。

二、航运的要素

从经济学角度看,航运的本质在于利用水道从事旅客或货物运输的经济活动,人类之所以选择这样一种运输方式,其前提是这种运输方式既经济又安全。

为保障其经济性,需要快速、便捷、高效,从而要求船舶先进、船员熟练、组织科学、竞争有序、辅助业发达。为实现安全性,需要同时关注运输安全、环境保护、风险控制等问题,从而要求有符合等级和安全条件的航道(航线)、有安全的作业港口码头、有安全运营标准的航运组织,等等。

从航运实践来看,开展航运活动必须具备以下要素:第一,必须要有船舶,它是航运活动的载体,没有船舶,航运活动就无从开展。第二,须有适宜船舶停靠、货物凭依装卸的港口,它是水陆运输的连接点,是航运的起点和终点,航运中的货物必须借助港口设施方得以装卸,航运活动才得以开始和完成。第三,航运是在水上进行的,但航运活动并不是在一切水域都可以开展,而一定是要沿着既定的安全航线运行的。在内陆,航线就是内河中适航的航道;在海上,就是经勘明的适航的海上航行线路。内陆的航线主要是由航道的自然地理条件决定的,而海上的航线,则是主要由包括自然地理情况、贸易特点、商业运营等综合条件决定的。第四,人是一切经济活动的支配者和操控者,航运活动同样离不开人的参与,不论是陆地上的企业管理,还是海上的船舶操纵,船员始终是航运活动的主宰。第五,作为经济活动的组成部分,航运得有组织、有效率地开展,需要建立航运公司、船舶管理公司等经营组织体,还需要有公平竞争的市场环境。第六,安全是一切经济活动的前提,航运得在航行安全保障下开展,需要满足各项安全标准和技术条件,需要国家提供保障航行安全的监督管理。所以,围绕船舶、港口、航道、船员、航运企业、航行安全等进行的相关活动,都是航运活动得以开展和完成的不可或缺的必要要素,都属于航运的范畴。其中,港口、航道是航运活动赖以进行的基础设施,船舶是航运活动的物质载体和工具,船员是航运活动的人力保障,船公司是航运活动的组织保障,污染防治与危险源的控制是航运活动的安全保障。所以在航运追求安全和效率的基本价值前提下,形成了船舶、港口、航道、船员、船公司、安全保障等核心要素。

三、航运的种类

根据2011年颁布的《国民经济行业分类》(GB/T 4754—2011),航运属于水上运输业,包括水上旅客运输、水上货物运输和水上运输辅助活动。其中,水上货物运输分为远洋货物运输、沿海货物运输、内河货物运输;水上运输辅助活

动分为货运港口和其他水上运输辅助活动。^① 航运是一项复杂的经济活动,根据划分标准不同,可以分为若干种类。

按贸易种类,航运可以分为外贸运输和内贸运输。外贸运输是指本国同其他国家和地区之间的贸易运输;内贸运输是指本国内部各地区之间的贸易运输。

按航行区域,航运可以分为远洋航运、沿海航运、内河航运和湖泊(包括水库)航运。远洋航运是指国际之间的运输,以外贸运输居多;沿海航运是指几个邻近海区间或本海区内的运输,以内贸运输为主;内河航运是指在一条河流(包括运河)上或通过几条河流的运输,一般为国内运输;湖泊航运是指一个湖区内的运输,大多属于国内运输。

按运输对象,航运可以分为旅客运输和货物运输。旅客运输是指以旅客和部分货物为载运对象的运输,有单一客运(包括旅游)和客货兼运之分。货物运输是指以货物为载运对象的运输,按货类分有散货运输和杂货运输两类:前者是指无包装的大宗货物如石油、煤炭、矿砂等的运输;后者是指批量小,件数多或较零星的货物运输。

按船舶营运组织形式,航运可分为定期船运输(班轮运输)、不定期船运输和专用船运输。定期船运输是指选配适合具体营运条件的船舶,在规定航线上,定期停靠若干固定港口的运输;不定期船运输系指船舶的运行没有固定的航线,而是按照运输任务或按租船合同所组织的运输;专用船运输系指企业自置或租赁船舶从事本企业自有物资的运输。

按航运业涵盖的范围,航运有狭义和广义之分。狭义的航运是指以船舶为运输工具,提供“港到港”运输服务的服务业,即航运企业只负责货物从一个港口至另一个港口的运输工作。广义的航运是指通过以航运方式为主体,综合运用其他运输方式,完成“门到门”运输服务的整个产业链,包括托运人至港口、港口至收货人的陆路等运输服务,港口至港口间的海上或内河或沿海运输服务,以及与之相关的码头及其相关业务、货物运输代理、船舶代理等一系列综合性服务的总称。“门到门”意义上的航运企业提供涵盖整个航运价值链的服务,大大简化了客户的货物运输程序,逐渐成为现代运输的发展趋势。

^① 联合国2007年颁布的《国际标准产业分类》第四版(ISIC Rev. 4)与《国民经济行业分类》(GB/T 4754—2011)不同点在于前者将水上运输业分为海洋、沿海水运和内陆水运两大类;而后者分为远洋货物运输、沿海货物运输、内河货物运输三大类。

四、航运市场及其分类

市场是商品交换的场所、渠道和纽带,是交换参与者进行交换活动的场所,它是现代经济社会的基础。一切经济活动都离不开市场,航运也不例外。航运市场就是航运提供者与航运需求者之间进行航运产品交换的场所和渠道。就像航运有许多种分类一样,航运市场也可以作多种划分。

从航运市场所涉及的内容范围来划分,航运市场有广义和狭义之分。狭义的航运市场是指航运劳务需求者和供给者进行航运交易活动的场所,即航运交易所,如伦敦航运交易所、波罗的海航运交易所、上海航运交易所等。广义的航运市场是指航运业的各种交易关系,是指为航运服务及其相关行业结合、协调、运作等活动及其相互关系的总和。在这种交易关系中,交易的对象就是航运服务,即水路运输和水路运输辅助服务。交易的双方是航运服务的需求者和供给者。需求者一般是指货主、贸易代理商、经纪人和运力不足的船东;供给者则是船东和其他服务提供者。双方为实现各自利益价值而进行的交易过程和所处的交易场所,共同构成了航运市场。随着航运业的发展,造船工业、修船工业、拆船工业等也得到了相应的发展,形成了与航运业相适应的造船市场、修船市场、拆船市场、船舶交易市场等。同时,船舶驾驶、引航、航海通信等航运技术和航海仪器设备也得到迅速发展,成为与航运密切相关的市场。为航运提供服务的行业,如船舶代理、货运代理、保险业务、航运金融也已成为航运市场不可缺少的组成部分。因此,对航运市场概念的理解,应当从单纯的航运供需交易的范围扩大到包括航运工业、航运技术、航运服务、航运劳务、航运金融、航运信息、船舶交易等经济活动范围。

根据其性质、功能和作用划分,航运市场可以分为航运基本市场和航运相关市场。航运基本市场是以货物运输为主体的运输市场,根据船舶服务方式可进一步分为不定期船运输市场和定期船运输市场(班轮运输市场)。航运相关市场是指为航运基本市场服务,并与航运基本市场相互影响、相互作用、相互依存而不能单独存在的市场。航运相关市场主要包括船员劳务市场、航运信息市场、航运金融市场、船舶交易市场、造船市场、修船市场、拆船市场等。

按航运服务的范围划分,可将航运分为国内航运和国际航运。其中国际航运的绝大部分是以海上航行的方式完成的,因此又被称为海运服务。世界贸易组织于1995年公布了《国际服务贸易分类表》。在该表中,海运服务属于第11