

港口职工教育统编教材

港口水运商务管理

江少文 主编



大连海事大学出版社

港口职工教育统编教材

港口水运商务管理

江少文 主编

大连海事大学出版社

© 江少文 2003

图书在版编目(CIP)数据

港口水运商务管理 / 江少文主编. —大连:大连海事大学出版社, 2003. 11(重印 2006. 7)
(港口职工教育统编教材)
ISBN 7-5632-1705-3

I. 港… II. 江 III. 港口—水路运输—运输业务—商业管理 IV. F550.8

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2003)第 082096 号

大连海事大学出版社出版

地址:大连市凌海路 1 号 邮编:116026 电话:0411-84728394 传真:0411-84727996

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

大连业发印刷有限公司印装 大连海事大学出版社发行

2003 年 12 月第 1 版 2006 年 7 月第 2 次印刷

幅面尺寸:185 mm×260 mm 印张:9

字数:225 千字 印数:3501~5500 册

责任编辑:贾 玫 封面设计:王 艳

定价:16.00 元

前 言

根据港口生产的发展变化和技术工人职业技能培训的实际需要,经中国教育研究会批准,2002年港口教材编审委员会依据《交通行业技术工人等级标准》的要求,重新修订了《港口六个主体工种技术培训教学计划及配套教材的教学大纲》。

港口教材编审委员会按照《港口六个主体工种技术培训教学计划及配套教材的教学大纲》的要求,组织编写了《机械基础》、《电动装卸机械电气设备》、《电动装卸机械构造与修理》、《装卸机械的使用与养护》、《装卸机械液压传动》、《港口机械技术管理》、《内燃装卸机械电气设备》、《内燃装卸机械构造与修理》、《电工基础》、《装卸机械电气设备与维修》、《电工与电子技术》、《货物学》、《港口外贸货物管理》、《港口装卸工艺》、《港口库场业务》、《港口水运商务管理》、《港口理货英语》、《集装箱运输业务》等18种教材。

这套教材从港口技术工人职业技能培训的实际需要出发,采用了驾驶与修理合编教材,初级工、中级工、高级工三个技术等级合编教材的编写方法。教材在编写过程中,参考了各港口有关培训资料、教材,注重理论教学与港口生产实际相结合,引入了新知识、新技术、新工艺。因此本套教材具有较高的通用性、实用性和先进性。

《港口水运商务管理》一书着重阐述港口水运商务管理业务的基本理论,介绍了从事水运商务管理工作中所需掌握的业务知识和处理这一业务的工作程序。它包括水运商务管理概述,水运商务法规简介,WTO国际规则,国际贸易运输,货源组织,水路货物运输合同和港口作业合同,联运业务,水路运输服务业务和客运业务,水运运价,港口仓储管理业务等九章。

《港口水运商务管理》除可作为初级港口理货员及中级港口理货员培训的教学用书外,还可供水运企业的业务人员用作自修读物及处理实际业务时参考。

本书由上海港教育培训中心江少文同志主编,宁波港方炎中同志主审。本书在编写过程中得到业内有关同志大力帮助,在此谨致谢意。由于编者水平及资料收集所限,书中不足之处在所难免,敬请各位读者批评指正。

中国教育研究会港口教育分会
教材编审委员会

目 录

第一章 水运商务管理概述	(1)
第一节 水运商务管理的研究对象	(1)
第二节 水运商务管理的发展	(3)
第三节 港口水运商务管理的原则	(3)
第二章 水运商务法规简介	(5)
第一节 制定水运法规的意义和作用	(5)
第二节 水运商务法规的基本内容	(8)
第三节 新《两规》简介	(8)
第三章 与水运商务有关的 WTO 国际规则	(14)
第一节 货物贸易签约的国际惯例	(14)
第二节 货物贸易价格术语的国际惯例	(18)
第三节 包装条件及包装的国际惯例	(20)
第四节 与货运有关的其他国际惯例	(21)
第四章 国际贸易运输	(22)
第一节 国际贸易运输概述	(22)
第二节 国际贸易运输方式	(25)
第三节 国际贸易货运代理人	(27)
第四节 国际货物运输保险	(31)
第五节 索赔	(41)
第五章 货源组织	(46)
第一节 货物运输市场概述	(46)
第二节 水路货物运输市场调查与预测	(51)
第三节 货流及其分析	(54)
第四节 货源的组织及吸引货源的因素	(56)
第五节 电子商务	(59)
第六节 货运质量管理和货运事故的处理	(62)
第六章 水路货物运输合同和港口作业合同	(66)
第一节 合同与经济合同	(66)
第二节 水路运输合同	(70)
第三节 有关合同、单证推荐格式	(77)
第七章 联运业务、水路运输服务业务和客运业务	(82)
第一节 联运业务	(82)
第二节 货物托运、委托作业与承运、接受作业委托	(82)

第三节	船舶配积载及货物装船业务	(84)
第四节	货物到达与交付	(86)
第五节	理货业务	(88)
第六节	客运业务	(91)
第八章	水运运价	(93)
第一节	运价的概念	(93)
第二节	价格的形成基础及价格构成	(94)
第三节	货运运价方案的制定	(97)
第四节	港口费用	(100)
第九章	港口仓储管理业务	(104)
第一节	库场的作用与专业分工	(104)
第二节	库场的类型	(104)
第三节	库场专业化分工	(105)
第四节	库场货运作业与堆存作业	(106)
第五节	第三方物流	(108)
第六节	配送中心与物流中心	(109)
附录	港口收费规则(外贸部分)	(117)
参考文献		(138)

第一章 水运商务管理概述

第一节 水运商务管理的研究对象

水运业是交通运输业的组成部分之一,是国民经济中不可缺少的一环。我国的水运业 50 多年来得到了迅速的发展,水运部门在我国国民经济中已成为重要的运输部门,对国民经济的发展起着重要作用,在实现我国四个现代化的宏伟事业中有着重要地位。为了实现发展我国国民经济的战略目标,就必须充分利用我国优越的水运自然条件,积极发展水运业,搞好水运业的经营管理,以满足国民经济对运输的需要。

为了满足国民经济各部门对运输日益增长的需要,水运部门应该以迅速及时地将完整无损的货物从生产地运到消费地,以及安全、经济和舒适地将旅客从出发地送到目的地作为自己的任务。为了实现这一任务,就必须了解货物和旅客在运送过程中所涉及的各种关系和问题。众所周知,货物从生产地到消费地的运输过程,是生产过程在流通过程中的继续,这就从客观上决定了水运业的生产活动必然和社会上各行各业存在着广泛的紧密的联系,这种联系实质上就是一种法律的和经济的关系。同样,在旅客的运送过程中,也发生着旅客与水运企业之间的法律和经济的关系。

在货物和旅客的运输过程中,水路运输业与国民经济其他各部门之间、水路运输业与旅客之间所发生的有关法律和经济关系,突出地表现为相互间权利与义务的关系,根据国家颁布的经济法规和水运法规,正确处理这类关系,是搞好客货运输经营管理的必要条件。

港口水运商务管理是随着社会商品生产和交换的需要而发展起来的一门学科。当人类进入商品生产和交换时期,商业活动成为人类经济活动的重要领域,商品运输就是由于商品交换和商业活动的需要而逐步发展起来的。运输的发展和商品流通是紧密联系和不可分割的,没有商品流通就不会有运输,水上运输就是在这样的基础上得到发展的。商品运输的发展就必然提出运输过程中的商务管理问题,随着社会商品生产交换的发展和与此相适应的专业运输的出现就逐步出现了对货物运输的组织、经营和管理的工作,亦即这门学科的开始。

港口水运商务管理不仅要着眼于企业内部的人、财、物的组织,而且还要研究企业的发展方向,研究市场动态和企业内部的生产效率等。它应属于经营管理的范畴。

港口水运商务管理是国民经济中不可缺少的一环,它要面向整个社会的各个行业,经营范围大,劳动对象品种复杂,故组织管理要求高。

港口水运商务管理涉及的产品是货物或旅客在空间位置上的移动,不改变劳动对象的使用价值。它要求货物和旅客运输的及时性,即在规定的时间内把货物、旅客运到目的地;要求准确性,即按货主和旅客的要求把货物和旅客从甲地运到乙地;而且要求完整无损。

港口水运商务管理的研究对象包括以下几个方面。

(1)港口水运商务管理是依据社会主义市场经济条件下的基本经济规律和国家的方针政策,研究与货物和旅客运输全过程相联系的有关法律的和经济的关系;港口经营人与作业委托

人之间的权利、义务和责任界限;港口部门与其他交通运输部门之间在运输过程中所产生的相互权利和义务的关系;研究正确处理这类关系的途径和方法。

(2)货物在港口的装卸作业和旅客在港口的运送过程也是水路运输的组成部分。通过货物在港口的装卸作业和旅客在港口的运送,港口因此而获得了相应的收入,从而反映了港口的经营成果。因此,港口企业应研究以最少的人力物力消耗和以最好的运输方式,实现最大的运输效果,求得良好的经济效益。

(3)从货物托运开始到货物交付完毕为止,涉及承运人、发货人、收货人、港口经营人之间的关系,涉及起运港、承运船舶、中转港和到达港之间的关系,涉及与铁路、公路等其他运输方式之间的关系,所以,水路运输的整个运输过程是多环节联合工作的结果。

(4)运输质量问题,是任何运输企业必须注意的根本问题。保证运输质量是水路运输的根本任务。港口企业作为水运业的一个组成部分也必须承担相应的运输质量义务,研究用科学方法保证运输质量,推行全面质量管理,实现安全优质的运输服务。

港口水运商务管理必须从为货物和旅客运输服务这一原则出发,研究和探讨以最好的服务方式和工作组织,最大限度地满足货主和旅客的需要,这是港口水运商务工作的最基本的目的。港口水运商务工作必须遵循市场的客观经济规律,自觉地运用这些规律,按照经济规律办事,做好港口水运商务管理工作。港口企业一定要把商务管理的重点转移到以提高经济效益为中心的轨道上来,从生产型管理转变为经营型管理。

港口水运商务管理的范围和内容,包括以下几个主要方面。

(1)水运商务法规、水路运输合同及港口作业合同

水运商务法规是水运商务管理工作中必须遵循的规范性文件的总称,是从事货运商务工作的基本依据和准绳。水路运输合同及港口作业合同规定了水运商务管理的原则;承运人与托运人、收货人,港口经营人与作业委托人之间的权利、义务关系;承运人、托运人、收货人与其代理人之间的责任界限。

(2)水路货物运输市场

在对水路货物运输市场调查研究基础上,运用科学的理论、方法与手段,对水路货物运输市场进行分析、预测,从而为港口企业的经营决策提供可靠的、科学的依据。

(3)货源组织与货物运输计划

货源组织工作是水路货物运输的基础性工作之一,在对货源调查研究的基础上,掌握物流的一般规律,按照合理运输的原则,根据吸引货源的原理,采取各种方法,编制货物运输计划,将货物组织到水运方面来。通过货物运输计划,可以指导港口企业的生产经营活动,从而不断提高港口企业的经济效益。

(4)货运商务作业程序

研究与港口货运商务作业有关的港口经营活动的合理组织问题、工作程序和方法问题,例如装船、卸船、交接、理货、库场管理、交付等。

(5)货物运价

货物运价是指水路货物运输的价格,研究如何按照价值规律来确定水运企业的运价率和费率,研究运价的构成、形式及收费办法。

(6)联运

研究各种运输方式(如海运、江运、河运、铁路、公路)综合运输及其之间在货物运输过程中

的分工与合作,在运输全过程中的衔接作业程序、费收和相互间责任划分。

(7)库场管理

港口库场是使运输持续进行的必要设施。库场管理的任务是要以最佳方式集中和疏运货物,保证装船卸船不间断地进行,充分利用港口库场的通过能力,以保证进出口货物的畅通无阻。

(8)集装箱运输业务

由于集装箱运输是一种新的运输方式,它具有独特的商务问题,本系列教材专门讲述了集装箱运输的商务理论和方法(参阅本系列教材《集装箱业务》)。

(9)运输质量

不断提高运输质量是运输企业长期的战略任务。研究运用全面质量管理的原理和方法来保证运输质量,研究货运事故产生的原因、事故的处理赔偿程序等,是这个部分的主要内容。

(10)客运业务

研究旅客运输过程中的客流形成、运送条件、客票票价以及客运的合理组织与服务方式问题。特别要研究利用水运特点,开辟和发展适合中国国情的水上旅客和旅游运输的新格局。

第二节 水运商务管理的发展

水运商务管理是随着社会商品生产和交换的需要而发展起来的一门学科。

当人类进入商品生产和交换时期,商业活动成为人类经济活动的重要领域,商品运输就是由于商品交换和商业活动的需要而逐步发展起来的。运输的发展和商品流通是紧密联系、不可分割的,没有商品流通就不会有运输。水上运输就是在这样的基础上得到发展的,历史上把港口称为“商港”、“商埠”,称船舶为“商船”,就说明了这一点。商品运输的发展就必然提出运输过程中的商务管理问题,随着社会商品生产交换的发展和与此相适应的专业运输的出现就逐步出现了对货物运输的组织、经营和管理工作,亦即这门学科的开始。

我国现行的水运商务管理制度是在新中国成立后逐步建立起来的,逐步实现了以社会主义公有制为基础的经济结构,这样就使水运部门与托运人之间在运输过程中的相互关系,成为建筑在社会主义基础上的根本利益一致的关系。

我国在货运业务和运输价格方面逐步实行与市场接轨的发展制度,遵循市场价值规律,为实现我国货运业务和运输价格与国际航运业接轨创造了必要条件,从而将水运业的发展与国民经济各部门对运输的需要密切地协调起来。进一步深入研究和学习国外水运商务管理的经验和技术,将会使我国水运商务管理更加丰富和完善。

第三节 港口水运商务管理的原则

港口水运商务管理是水运企业管理的一部分,与计划管理、财务管理、劳动管理、生产管理 etc 相比较是有其特点的。港口经营人应协调与承运人、托运人以及与其他交通运输部门的关系。港口水运商务管理应该遵循以下原则。

一、统一与协调

水路运输客观上构成了一个水运网,港、航双方是在统一的水运网内进行工作的。港、航

双方的商务工作不可能单独进行,因而必须在统一的水运网内统一、协调地进行。这种建筑在水运法规基础上的统一性和与各港航间的协调一致性,是我国水运商务管理的基本特征。

二、分工与协作

水运企业中的货运商务是一个业务部门,同时也是一个工作整体,这个整体是由许多相互关联的业务工作所组成的。如规章、货源计划、运价、联运、库场、理货、货运质量及理赔等各项工作,它们既是相互关联的也是各有其专业特点的。实行分工与协作,可使每项业务工作有人负责,并使各部分工作彼此协调一致,为整体的共同目标而工作。

三、责任制与民主管理

把责任落实到人,使每个人的岗位责任明确起来,使职责权限得到充分肯定。责任制是责任与权限的统一,也就是有职有权。根据商务工作的需要,把成员分配于各个不同岗位上,把他们的责任很明确地分别地加以规定,各司其职,各负其责,避免无人负责互相推诿的现象发生,形成高效率的工作机构。

四、方便货主,有利服务

为货主、旅客服务是水运商务工作的基本任务,商务机构设置必须从有利于做好服务、方便货主出发,使货主或旅客感到水路运输的简捷、迅速和方便,这就应该使职能机构是集中的、高效的,避免由于机构重叠、分工过细,使货主疲于往返奔波,无所适从。商务机构的分布应该是充分的、健全的,使所有需要运输的货主和需要旅行的旅客都能方便地办好各项有关运输事宜,使货主及旅客感到满意。

第二章 水运商务法规简介

第一节 制定水运法规的意义和作用

水运法规是适用于水上运输的经济立法,是经济法律的组成部分之一。水运部门同其他经济部门一样,也需要用经济法律来规范水运部门的经济行为。

为了维护市场的经济秩序,落实国家各项经济政策,改进和加强经营管理,提高劳动生产率以及取得良好的经济效益,保证国民经济计划的完成,就必须进行经济立法。在我国,经济立法已越来越受到重视,国家和政府部门已经颁布了许多单项经济的和交通运输方面的法规,以适应经济形势发展的需要。

用经济立法的形式即以法律手段来管理经济是非常重要的,它与用经济办法管理经济和用行政办法管理经济一样都是不可缺少的。所谓经济立法,就是对经济管理中比较成熟的、比较稳定的带有规律性的原则、制度和办法,由国家以法律、法令、条例的形式固定下来,予以颁布,并由国家强制力来保证实施。通过经济方面的立法,可以规范企业的各项经济行为。

水路运输作为交通运输的组成部分之一,与其他运输方式一样是国民经济不可缺少的物质生产部门,需要用法制来保障整个运输过程的顺利进行。因此要使其正常运输就必须规定它与其他各部门的各种经济关系,就必须规定一些基本准则,用来调整在运输生产过程中水运业内部及其与其他经济组织间发生的各种经济的、法律的关系,这就是水运法规。

水运法规是由国家机关制定的关于水路运输方面的规范性法律文件的总称,通常包括三种形式:一是由全国人民代表大会或其常务委员会所制定的法律,如《中华人民共和国海上交通安全法》、《中华人民共和国海商法》等;二是国务院或省(自治区、直辖市)人民政府制定的法规,是由行政机关为了实施法律和行使职权制定出来的,如《中华人民共和国水路运输管理条例》、《上海市水路运输管理条例》等;三是由国务院各部门制定的部门规章、规定,如《中华人民共和国水路运输服务业管理规定》、《中华人民共和国水路货物运输规则》等。水运法规是经济法的组成部分之一,是适用于水路运输的经济立法,它受水路运输活动内在规律的制约,也受国家法律、国际公约、国际惯例等因素的影响。

经济立法是社会主义基本经济规律的要求,是调整经济、改革经济管理体制的要求,也是国家领导、管理经济,同违法乱纪行为作斗争的需要。因此,加强水运经济立法是水路运输的重要保障。水运经济立法在水路运输中起着重大作用,它是促进水运事业发展的法律保证,有利于反映经济规律的客观要求,指导人们按经济规律管理经济、规范市场。通过水运经济立法,解决运输中的深层次矛盾和问题,才能使水运部门调整经济结构,提高经济效益,努力达到预期的效果;通过水运经济立法,建立完备的法制保障体系,才能适应市场经济的需要,从而使运输生产及经营活动做到有法可依、依法经营、依法办事,促进水路运输的健康发展。

一、水运经济法律关系

在人类社会,有各种各样的社会关系,如政治的、经济的、意识形态的等等。法律关系也

是一种社会关系,是一种由国家法律所确认和调整的社会关系。但并不是所有的社会关系都是法律关系。法律关系必须同时具备两个条件:一是为法律所调整;二是以权利义务为内容。依据不同的法律就会形成不同的法律关系,依照经济法则形成各种经济法律关系。

经济法律关系是指国家机关、企业、事业单位和其他社会组织相互之间,以及它们与公民之间,在经济活动中依法形成国家强制力保证执行的权利和义务关系,经济法正是通过各种各样的具体的经济法律关系来调整一定范围的经济关系。经济法律关系实际上就是依照经济法律所形成的经济权利与经济义务关系。由于水运法规属经济法的范畴,这样,水运法规就要通过具体的水运经济法律关系来调整水路运输的经济关系,水运经济法律关系实质上就是依照水运法规所形成的经济权利与经济义务的关系。

任何一项经济法律关系都是由经济法律关系的主体、客体、内容三个要素所构成。

(1)经济法律关系的主体

在经济管理和经济活动中,参加经济活动、享受经济权利并承担经济义务的当事人就是经济法律关系的主体。它可以是国家行政机关、企业、事业单位、社会团体、城乡的经济联合体、个体经营户、公民个人等。

(2)经济法律关系的客体

即经济法律关系主体的经济权利和经济义务所共同指向的对象。客体是经济法律关系不可缺少的要素,因为所有的经济法律关系都是为了达到一定的经济目的。如果没有客体,主体的经济权利和经济义务就会落空。经济法律关系的最终目标就是为了取得一定的物品、完成一定工作的行为或某一智力成果。因此,经济法律关系的客体可以是财物,可以是行为,也可以是非物质财富。

(3)经济法律关系的内容

即享有的经济权利和承担的经济义务。经济权利和经济义务是经济法律关系最基本的要素,它决定了经济法律关系的实质。所谓经济权利是指法律赋予当事人有权进行各种经济活动,或要求他人进行一定行为或不进行某种行为的权利,必要时可请求有关国家机关(法院、行政机关)以强制性的协助来实现其权益。所谓经济义务是指经济法律关系主体在具体的经济活动中,依法应该履行的某种责任。经济权利与经济义务是经济法律关系内容的矛盾统一体,两者相互依存、相互制约、不可分割。一般而言,法律关系中的权利总是伴随着义务,不能只享受权利而不尽义务,也不能只尽义务而不享受权利。没有相应的义务,权利就不可能实现。由此可见,权利与义务是相应的、对等的、一致的。

水运经济法律关系所调整的各种经济关系,同其他经济法律关系一样,也由水运经济法律关系的主体、客体和内容三个要素所构成。

1. 水运经济法律关系的主体

(1)交通运输行政主管部门,包括国务院交通主管部门和地方各级人民政府交通运输主管部门

交通运输行政主管部门以实施、检查、监督的身份参加纵向经济关系,目的是为了指导和管理的各种经济活动。它们根据自己的法律地位,以国家职能机构的身份,通过制定有关运输方针、政策和发布各项水运管理法规来管理、监督水路运输活动,行使相应的职权和措施,保证水路运输的正常进行。

(2)水路运输者、其他机关、社会组织或个人

他们都是参与经济活动的当事人。从法律意义上来说,除个人以外的其他经济组织都应当具备法人资格。所谓法人是指具有一定组织机构和独立的财产或独立经营管理的财产,能够以自己的名义进行经济活动,享有经济权利和承担经济义务依法定程序成立的组织。这样,具有法人资格的水路运输经济法律关系的主体就包括了一切从事水路营业性旅客、货物运输(含旅游、渡船运输)的企业、其他单位、水路运输服务企业。

与法人相对的自然人即个体工商户、农村承包经营户及公民等只要从事水路运输也应视为水运经济法律关系主体的一部分。

任何一种法律关系都是由双方或多方主体参加的,水运经济法律关系也不例外,但有其固有的特点。因为在水运经济法律关系的产生、变更和终止的任何过程中,主体一方始终是运输管理机关或水路运输者,而另一方则可以是其他机关、社会组织或个人。没有运输管理机关或水路运输者,就不能构成水运经济法律关系。

2. 水运经济法律关系的客体

水运经济法律关系的客体是指水运经济法律关系主体的权利、义务所指向的一定事物。

经济法律关系客体的范围十分广泛,凡是在经济活动中所涉及到的事物都可能成为经济法律关系的客体,如财、物、行为、非物质财富。就水路运输而言,其经济法律关系的客体有其特殊性,这是由运输业本身的性质所决定的。运输业的产品是运输过程本身即客货的空间位移,这就决定了水运经济法律关系的客体所指向的事物应该是一种运输行为,而不是单一的旅客或货物。行为的结果必将导致货物或旅客发生位移,从而达到了运输目的。

3. 水运经济法律关系的内容

水运经济法律关系的内容指水路运输各项法规规定的权利和义务。

《水路货物运输规则》明确了货物运输中各方当事人之间的权利、义务和责任界限,以及他们与其代理人之间的关系,以便维护各合同当事人的合法权益。其具体内容主要包括各当事人的法律地位;各当事人的履行合同的义务及免责事项;联运过程中所发生的权利和义务;违反、变更、解除有关合同当事人的权利和义务及处理规定;各当事人与代理人之间的关系等。

《水路旅客运输规则》规定了承运人、港口经营人、旅客之间的权利、义务和责任的界限。承运人除负有旅客身体的运送义务,还负有对旅客行李的运送义务。

二、水运商务法规的性质及作用

水运商务法规是水运法规的一部分,指水运商务管理工作中必须遵循的规范性法律文件的总称。它规定了水运各部门的经营管理各项活动所应该遵循的有关商务管理的原则、方法和实施条件,是规范水路运输有序地进行的重要手段。水路运输与国民经济各部门有着密切联系,也是国民经济的重要组成部分之一。在水路运输活动中,各当事人所处的地位不同,其所承担的责任和义务也不同。为了使各当事人的责任、权限、义务分明,制定水运商务法规是很有必要的。

水运商务法规在水路运输中调整各经济组织之间的关系,这种关系是一种法定的权利与义务的关系,当然也是一种水运经济法律关系。具体地说就是水路运输主体之间依据水运商务法规而进行的以运输行为为目的,以各自的权利和各自应承担的责任为前提的一种运输经济活动。

水运经济法律关系的主体在水运商务活动中的各方当事人为:

(1)承运人:即本人或者委托他人以本人名义与托运人订立水路货物运输合同的人。

(2) 托运人:

① 本人或者委托他人以本人名义或者委托他人为本人与承运人订立水路货物运输合同的人;

② 本人或者委托他人以本人名义或者委托他人为本人将货物交给与水路货物运输合同有关的承运人的人。

(3) 收货人:是在水路货物运输合同中托运人指定提取货物的人。

(4) 港口经营人:即本人或者委托他人以本人名义与作业委托人订立港口作业合同的人。

(5) 作业委托人:即本人或者委托他人以本人名义或者委托他人为本人与港口经营人订立港口作业合同的人。

(6) 船舶业务代理人:即接受承运人的委托,并以承运人的名义办理货物运输服务业务的人。

(7) 货运业务代理人:即接受托运人或收货人的委托,并以托运人或收货人的名义办理货物运输、港口作业服务业务的人。

第二节 水运商务法规的基本内容

依据不同的标准或从不同的角度,可以对法做不同的分类,以法律运用的目的为划分的依据即可将法分为公法和私法。公法一般指那些有关国家、政府及其部门和它们的代理机构的结构、行为、权力和豁免权、义务及责任的法律规范。它主要调整国家与普通公民之间的关系,是以维护公共利益为目的的法律。公法包括宪法、行政法、行政诉讼法、军事法、刑法、刑事诉讼法与民事诉讼法等。公法上的权利义务是通过国家的、行政的和其他特殊力量以及刑事法庭、刑事诉讼程序保证实施。私法是指调整私人利益关系的法律规范的总称,是以维护私人利益为目的的法律。私法以权利为核心,以平等、意志自治、等价有偿为原则,尊重当事人的选择,保护当事人的利益。民法、商法、保险法等均属于私法的范畴。

从水运商务法规来看,公法主要指行政管理法规,私法主要指民商法规,下面做具体介绍。

现行的水路运输属公法范畴的主要有:《中华人民共和国水路运输管理条例》(简称《条例》)、《水路运输管理条例实施细则》(简称《细则》)、《中华人民共和国水路运输服务业管理规定》(简称《规定》)、《港口货物作业规则》(简称《港规》)、《危险货物运输规则》(简称《危规》)等。

现行的水路运输属私法范畴的主要有:《中华人民共和国海商法》(简称《海商法》)、《中华人民共和国合同法》(简称《合同法》)、《水路货物运输合同实施细则》、《国内水路货物运输规则》(简称《货规》)、《水路货物滚装运输规则》、《港口费收规则(外贸部分)》、《港口货物作业规则》等。

第三节 新《两规》简介

新《两规》(以下简称《两规》)是指现行的《国内水路货物运输规则》和《港口货物作业规则》。(《两规》于2000年7月17日经交通部第八次部长办公会议通过并颁布,并于2001年1月1日起施行。)

执行《两规》具有重要意义:

《两规》的内容涉及国内水路货物运输、港口作业的各个方面,是国内水路货物运输和港口作业实践的指导。《两规》的贯彻执行关系到国家基本民事法律制度在国内水路货物运输和港口作业实践中的实现,也关系到国内水路货物运输和港口作业实践的规范化和法制化,使水路运输适应社会主义市场经济环境并促进水路运输市场稳步发展。

执行《两规》有利于提高水运行业素质。将《两规》中所体现的法制的观念、公平的观念、平等的观念、服务货主服务经济的观念通过每一个具体问题的阐述,向行业内人们进行宣传,使人们在学习业务的同时,渐渐地接受这些观念,最终实现提高行业素质、转变行业观念的目的。

一、制定新《两规》的必要性

1. 适应社会主义市场经济法制环境建设,促进水运市场发展的需要

市场经济是法制经济,市场经济的发展必然伴随着法制化程度的不断提高,要求相应的国家机关不仅要尽快制定出与市场经济紧密相连的市场主体、市场规则、市场秩序、社会保障和宏观调控的市场经济法规,还要使这些法律规定不断完善,更加符合市场经济的客观规律。《两规》是规范国内水路货物运输和港口作业行为的部颁规章,其内容是从计划经济逐步向市场经济转化的。

随着市场经济的发展,我国的宏观法律环境也发生了很大的变化,减少国家行政对水路运输民事法律关系的影响力,尽早使水路运输民事活动纳入到国家民商法的统一框架中,从长远看对水运事业的发展是十分有利的。在国内水路货物运输和港口作业从传统的观念和做法向国家民商法体系靠拢的过程中,充分发挥法律规范的前瞻性功能,用《两规》对实际业务活动进行法律引导,为市场经济条件下水运市场的发展提供法律基础和保障将是十分有意义的。

2. 建立国内水运立法体系的需要

从建立国内水运立法体系的需要角度考虑,一方面说明了《两规》在国内水路货物运输和港口作业中的重要地位,另一方面也说明了我国国内水路货物运输活动和港口作业一直没有国家法律进行规范的落后局面。从法律、法规层次上看,除《合同法》外,我国在国内水路货物运输和港口作业法律规范方面还是空白。如何填补这一空白,涉及到对整个水路运输民事关系立法体系的总体安排问题,但无论这一基本框架怎样设计,都需要对水路运输实务、相应的法律制度、国内水运与国际海运之间的区别、港口经营人的法律地位、港口法律关系在运输立法体系中的地位等问题有一个清晰的认识。这是建立完整、系统的国内水运立法体系的基本前提。

3. 贯彻、执行《中华人民共和国合同法》的需要

1999年3月15日第九届全国人民代表大会第二次会议审议通过了《中华人民共和国合同法》(以下简称《合同法》)。根据全国人大法律工作委员会关于“合同法通过后,现行的经济合同法、涉外经济合同法和技术合同法同时废止。对过去根据经济合同法、涉外经济合同法和技术合同法制定的行政法规、地方性法规、规章有关合同的规定,要进行清理。凡是与合同法规定不符合的,要加以修改,有些要废除”的要求,对根据原《经济合同法》制定的1995年《两规》进行修订已是十分紧迫的任务。虽然《两规》只是部颁的行政规章,但由于我国在国内水路货物运输和港口作业法律规范方面还是空白,这就使得《两规》在水路运输立法体系中具有十分重要的地位。因为国内水路货物运输和港口作业当事人在实际业务操作中的主要依据是《两规》,在《合同法》正式实施以后,如果新《两规》不能随之出台,必将给水路运输活动当事人带来很大不便。因此,制定和修订相应的规章对水路货物运输活动中具有行业性特点的法律

关系作出相应的界定和规范,将《合同法》的精神和原则更为具体地贯彻和体现在调整国内水路货物运输和港口作业活动的规章当中,使其更加具有针对性与可操作性,使水路货物运输和港口作业活动当事人真正做到有法可依,是十分重要的。

二、新《两规》制定的原则

1. 法律化

在《两规》的产生、发展过程中,其内容除经历了从计划经济向市场经济的转变外,还经历了从生产组织的行政性规范向调整运输民事法律关系的民事规范转变。在计划经济的大背景下,《两规》的作用基本上局限于水运生产组织的章程方面,是作为全国水运生产组织者的交通部组织全国水运生产的规则,基本目的是实现运输生产,当事人的平等性、权利义务的平衡性不是很突出。

新《两规》取消了交通主管部门对当事人之间民事法律关系进行干预的若干规定,将其留给当事人依法自行协商解决。如月度或者月度以上运输合同的签约日期、运输合同、港口作业合同的格式、落空运量违约金及逾期违约金的比例等,都不再做统一的强制性规定。这是因为市场经济强调以市场为配置资源的基本方式,市场主体的经营行为,特别是它们相互之间的民事法律关系,政府不应过多地干预,这也是市场经济条件下政府转变职能的一个主要内容。

新《两规》的内容更明确而突出地体现了部门规章应当具有的法律性特点,在条款的具体规定上以当事人之间的权利、义务关系为主线,强调运输活动的法律化;删除与法律规定不相吻合的内容,不仅是法律本身的要求,更是真正保护行业主体利益的要求。

新《两规》取消了一些带有行业保护色彩的内容,如“强制实行保价运输”、“收货人不得拒绝提货”等。因为在市场经济条件下,水运企业要在有限的市场中占有一席之地,不能再靠政府特殊政策的保护,惟一的方法就是切实提高自身的竞争力,真正按市场经济的规律办事。

2. 依据《合同法》,参照《海商法》和相关国际公约

与原《经济合同法》相比,《合同法》在基本原则及相应的法律制度上都做出了重大的变动,包括与水路货物运输和港口作业直接相关的有关违约责任原则的规定、承运人的拒绝运输权、托运人的中止运输权等内容;包括港口作业在内的水路货物运输活动基本上是遵循双方当事人签订的合同来进行运作的。因此,新《两规》依照《合同法》的相关内容明确了运输关系、港口作业关系当事人之间的权利义务。

《中华人民共和国海商法》是迄今为止调整水路运输民事法律关系的最为重要的一部法律,但其有关货物运输的调整范围只限于国际海运,不包括国内水路货物运输,不能直接作为修订《两规》的法律依据。但是由于国际、国内水路货物运输所具有的某些共同特性,使得国内水路运输的规范在很大程度上可以借鉴《海商法》的有关规定。此外,在新《两规》修订中还研究借鉴了《海牙规则》、《维斯比规则》、《汉堡规则》、《港站经营人责任公约》等国际公约的有关条款,如《港口货物作业规则》规定货物在运输方式之间立即转移的,可不适用港口经营人应当签发货物收据的有关规定就是参考《港站经营人责任公约》的有关规定制定的。

三、新《两规》的几个重要变化

1. 变合同规范为运输规则

纯粹民事法律关系的法律规范是应当由国家的立法机构来制定的,但是在国家交通运输法律体系还不十分健全的情况下,交通部作为国家运输主管部门发布水路运输的运输规则还是很有必要的,这也是交通部的职责所在,特别是在运输实践中,真正急需的也不是合同规范

而是运输规则。从立法体系的角度看,《两规》应当是作为水路运输法律体系下的一个规章,它更多地应该是体现有关水路货物运输的行业特点,而不是单纯就合同关系做出法律规定。因此,新《两规》开始向运输规则方面转化,其内容也随之围绕着运输的全过程展开。

2. 变《水路货物运输管理规则》为《港口货物作业规则》

原《两规》在法律关系上将从事港口业务服务的港口经营人从从事水路货物运输服务业务的承运人中分离出来,使港口经营人成为一个独立的法律主体,港、航之间的关系也从承运人的内部关系转变为平等主体之间的民事法律关系,并强调这种法律关系应当通过合同来加以调整。但在原《两规》当中,运输合同与港口作业合同的内容是独立的,没有真正将运输与港口作业作为相互关联的两种不同类别的法律关系来加以调整。

基于上述原因,新《两规》在确定水路运输、港口作业同属于运输法律体系大范畴的前提下,维持了对港口经营人独立法律主体的定位,并以此为前提,进一步将有关港口货物作业的内容分离出来形成了一个独立的规章——《港口货物作业规则》,取消了《水路货物运输管理规则》。

实践中,港口业务活动不能没有可遵循的规则,而且相对来说,作为部颁规章的《港口货物作业规则》的行业性规章的针对性要更强一些,对实际业务活动中出现的法律问题,也可以做出更为具体的规定。因此,制定《港口货物作业规则》,一方面可以填补我国在有关港口法律关系方面的空白,另一方面也可以满足港口业务活动对法律规范的现时需求。

3. 变运输合同与单证合一为运输合同与单证分开

关于运单,一直存在着很大的争论,问题的核心是运单到底是运输合同还是运输单证。不同的观点反映在不同的立法上,因此做出的规定也不同。

如果运单是运输合同,则以下问题难以回答:

第一,根据《合同法》第10条的规定,除法律、法规和当事人约定采用书面形式外,当事人订立合同可以采用书面形式也可以采用口头形式。这就是说水路运输合同的订立可以采用口头形式;根据《国内水路货物运输规则》以及1995年《水路货物运输规则》的规定,运单的填制和流转是运输过程中的重要环节,每一票货物的运输过程中都要有运单的存在。在这样的两个前提下,如果运单是合同,就会出现一个很简单的逻辑问题,即如果运输过程必须有运单,而运单又是水路货物运输合同,那么水路货物运输合同就不可能以口头形式订立了,而这显然是与《合同法》第10条的规定相互矛盾的。

第二,在1995年《水路货物运输规则》下的运单实际运用中,有事先签的,有货物进港时签的,也有货物装船时签的,而且后两种情况居多。也就是说在运单真正由双方签署之前,承、托运双方已经开始履行合同,如组织货物并运至港口,调配船舶并做好装船准备等,如果合同是在这些行为之后签订的,就很难把这些行为理解为履行在其后签订的合同的行为,这些行为与合同的关系以及在此过程中如果有一方反悔是否是违约,在法律上都很难认定。

第三,1995年《水路货物运输规则》第5条规定:“运输合同的基本形式为月度或月度以上运输合同、航次租船合同、水路货物运单和水水联运货物运单。……签订月度或月度以上运输合同或航次租船合同的,在实际办理承、托运手续时,托运人与承运人还应按批签订水路货物运单或水水联运货物运单。”航次租船合同是运输合同,运单也是运输合同,在航次租船情况下再签运单,从而出现一个运输行为存在两份运输合同的情况,这两份运输合同的性质、相互关系、效力一直困扰着人们的运输实践和司法实践。