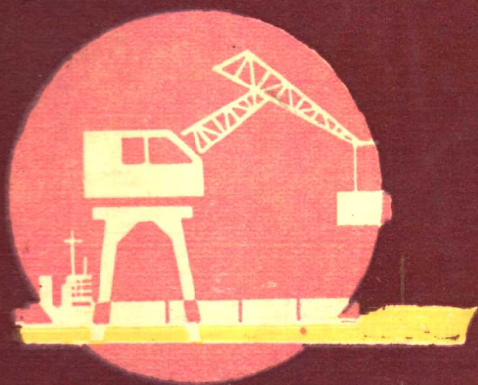


港口商务

· 主 编：庞炳彪

· 副主编：赵 兴

丁培安



· 港口经济丛书 · 人民交通出版社

GANG KOU SHANG WU
港 口 商 务

主 编 庞炳彪
副主编 丁培安 赵 兴

人民交通出版社

(京)新登字 091 号

责任编辑 周祖华 张向东

封面设计 许政泓

责任校对 周祖华 马 戎

港 口 商 务

主 编 庞炳彪

《港口经济丛书》编委会编辑

(1995 版)

人民交通出版社出版发行

北京和平里东街 10 号 邮编: 100013

江苏省丹阳市教育印刷厂印刷

开本: 850×1168 1/32 印张: 16.6 张 字数: 400 千字

印数: 0001—3500 册 定价: 19.60 元

书号: $\frac{\text{ISBN}7-114-01936-X}{\text{U} \cdot 01285/2}$

《港口经济丛书》编委会

顾 问	彭德清 高镇都 傅祥浩	李维中 王志远 邓志钟	陈嘉震 屠德铭 何修治	蒋学模 祝庆缘	张薰华 刘银生	魏启宇 孙 哲
--------	-------------------	-------------------	-------------------	------------	------------	-------------

主 编	张 燕	马宗武				
副 主 编	奚志诚 郑元钦 刘克明 黄树炳	郭茂辉 王恩德 祝占元 王敏彦	薛德成 邓孙禄 袁福秀 黄希巨	王颂汤 夏茂祥 钟兴昌	范书维 王国光 陆维让	刘炬湘 刘振凯 缪宽遂

编委委员 (按姓氏笔画为序)

丁克义	丁国炎	马宗武	王介眉	王国光	王恩德
王颂汤	王敏彦	王德护	方炳森	邓孙禄	石 琨
卢昆云	卢春荣	叶伟健	叶树森	老自权	成杰三
朱 淇	朱忆南	朱有锦	刘世道	刘克明	刘炬湘
刘振凯	刘银生	许希曾	阴南华	严家定	李纪维
李美芳	杨玉生	杨国榜	杨洪珠	吴大元	吴升军
吴俊斌	张 燕	张子寿	张向东	张佐昌	陈希和
陈品章	陈铭业	陆维让	范书维	庞永阶	郑元钦
赵 兴	赵益三	赵章琪	胡显万	钟兴昌	钟英才
施伯香	祝占元	袁振方	袁福秀	夏茂祥	顾小蓓
顾裕瑞	奚志诚	郭茂辉	唐本政	高景歧	谈 征
黄名汉	黄伯龙	黄希巨	黄树炳	曹兰生	龚树生
常向荣	商炳奕	梁顺玉	梁振有	彭永佳	彭安虎
程 浩	谢小洪	缪宽遂	黎仲眉	薛德成	

《港口商务》编撰人

主 编 庞炳彪

副主编 丁培安 赵 兴

主 审 彭翠红 陈建华 罗德麟

撰稿人 (按章节次序)

彭翠红 李晓朗 黄希巨 朱家麟 李永森 张维杰

张耀序 凌国强 王鸿艳 冯 锐 祝伯康 饶法祥

屠金华 丁国堂 耿靖献 朱格声

审 校 马宗武

编者前言

在1991年召开的《港口经济丛书》编委会的年会上,许多同志提出,有必要从港口角度编写一本水路运输商务管理的专著。会后,就成立了《港口商务》编写组,由上海、大连、天津、广州、武汉、万县、温州等港口和外轮理货总公司等单位承担编写任务。党的十四届三中全会作出建立社会主义市场经济体制的决定后,各港加快了转换经营机制和企业组织结构的调整步伐。几十年来在计划经济体制下形成的观念已经不能适应现实的需要,这给编写本书的同志带来不少困难。原撰稿人更换,人员分散,缺源沟通,在内容上调整颇费周折。悉闻交通部对《水路货物运输规则》和《水路货物运输管理规则》进行修改,拟将两规精神柔进,致使我们迟迟难以落笔定稿。

参加本书编写的多为各港长期从事商务管理工作的老同志,因而本书具有鲜明的务实性。近期正是水运法规建设的重要时期。《港口法》、《水运法》正在制订,港口体制改革正在深化,根据修改后的《两规》和港口改革的实践,我们对本书内容作了较大幅度的调整,因此书中所论是否正确还有待于进一步实践。同时,由于时间仓促,水平所限,难免有疏漏、失误之处,希望得到各港口同志和专家们的批评和指正。

本书在编写过程中得到交通部有关领导同志的支持,为了更好地理解新版的《两规》,我们请部水运管理司运价规章处彭翠红处长撰文作为本书的绪论,她又和陈建华副处长、罗德麟等同志一道审阅了书稿,王晓梅、丁克荣、李建生以及水运商务老专家张永成等同志对全书的编排内容提了宝贵意见。在此一并致谢。

庞炳彪

目 录

第一章 绪论	(1)
第二章 水路货物运输市场	
第一节 水路运输市场概述	(15)
第二节 水路运输市场调查与水运信息系统	(20)
第三节 发挥港口企业在水运市场中的导向作用	(25)
第四节 水运市场培育与货运行业管理	(30)
第三章 水路运输合同与港口作业合同	
第一节 水路货物运输是合同运输	(35)
第二节 水路货物运输合同	(42)
✓ 第三节 港口作业合同	(57)
第四章 船舶货运业务	
✓ 第一节 承运与验收	(60)
第二节 配、积载	(71)
✓ 第三节 装卸船作业货运业务	(87)
第四节 到达与交付	(92)
第五章 货物	
第一节 货物的基本分类和特性	(95)
第二节 货物的包装与标志	(100)
第三节 典型货物的特性及其贮运要求	(105)
第六章 危险货物	
第一节 危险货物的分类和标志	(133)
第二节 危险货物的特性及贮运	(138)
第三节 危险货物的安全防范及污染处理	(159)
第七章 港航交接	

第一节	港航交接责任制的发展沿革	(162)
第二节	单证交接	(169)
第三节	责任划分	(174)
第四节	特定运输方式中的责任判定	(179)
第五节	货物交接的方法——理货	(183)
第八章 库场管理		
第一节	库场管理概况	(188)
第二节	港口库场的营运指标	(193)
第三节	库场的计划管理	(197)
第四节	库场货运作业	(200)
第五节	货物贮存管理及单证管理	(204)
第九章 港口费收管理		
第一节	港口费收管理的发展沿革	(212)
第二节	港口费收的构成	(216)
第三节	港口费收程序	(228)
第十章 货运计量管理		
第一节	计量是企业管理的支柱	(233)
第二节	港口货运计量	(241)
第三节	水尺计量	(251)
第十一章 外轮理货		
第一节	外轮理货概述	(258)
第二节	理货和交接责任的划分	(262)
第三节	外轮理货单证、签证和批注	(267)
第四节	商务理赔	(275)
第五节	外轮理货费率	(280)
第十二章 货运事故处理		
第一节	货运事故的责任判定	(286)
第二节	货运事故处理	(295)

第三节	外贸运输货物的港口作业事故处理·····	(306)
第十三章	联运	
第一节	联运发展概念·····	(312)
第二节	计划管理·····	(316)
第三节	运输单证·····	(323)
第四节	水陆联运换装作业·····	(327)
第五节	联运费收·····	(331)
第六节	联运货物赔偿处理·····	(336)
第十四章	远洋贸易运输概述	
第一节	远洋运输的营运方式·····	(340)
第二节	远洋运输合同·····	(342)
第三节	班轮货运程序和单证·····	(356)
第四节	港口在远洋运输中涉及的问题·····	(361)
第五节	对外贸易概述·····	(364)
第十五章	集装箱运输	
第一节	集装箱运输发展概况·····	(377)
第二节	集装箱运输货物流程·····	(382)
第三节	港口经营人的权利、义务和责任·····	(387)
第四节	国际集装箱运输业务管理·····	(392)
第五节	货运事故及处理·····	(401)
第十六章	港口客运管理	
第一节	水路客运概述·····	(406)
第二节	客运调查·····	(411)
第三节	客运调度管理·····	(416)
第四节	售票管理·····	(420)
第五节	行李包裹运输管理·····	(426)
第六节	客运服务管理·····	(432)
第十七章	海上运输保险	

第一节	海上运输保险概述.....	(437)
第二节	我国海上运输货物保险条款.....	(442)
第三节	投保货物检验与理赔.....	(447)
第十八章 一关三检		
第一节	货物进出境的通关.....	(461)
第二节	商品检验.....	(473)
第三节	卫生检疫.....	(483)
第四节	动、植物检疫.....	(492)

第一章 绪 论

——关于两规修改的几个问题

1995年3月，交通部发布了修改后的《水路货物运输规则》（以下简称《货规》）和《水路货物运输管理规则》（以下简称《管规》）。这次修改的“两规”是按照党的十四大提出的建立社会主义市场经济的目标，为培育水路运输市场，落实企业经营自主权的一次改革。由于调整了水路货物运输当事人之间的法律关系，因此“两规”的修改幅度较大。几十年来形成的固有观念，沿袭至今已经相当完善的管理模式，乃至具体工作岗位的操作都将相应地发生很大的变化。这样也许会给广大港、航企业单位的同志带来困难和不便，然而，如果我们不进行改革，原有的在水路货物运输方面计划经济管理模式就与建立社会主义市场经济不相适应，也将严重阻碍我国水运事业的发展。改革是形势发展的必然结果，也是现实的需要。

（一）

“两规”是在计划经济条件下形成的水路货物运输的基本业务规章。在当时条件下，规定了港口和航方都是承运人，港口又是航方的货运业务代理人，运输资源的配置通过国家计划来实现，企业按行政指示组织生产活动。1987年，部对“两规”进行修改时，我国发展社会主义市场经济的条件尚未成熟，而是在以计划经济为主，市场调节为辅的原则指导下进行的。在我国的政治和经济体制改革不断深化，特别是在邓小平同志指出在我国建立社会主义市场经济的构想和党的十四大以后，社会主义市场经济蓬勃发

展，我国水路运输事业的发展起了根本性的变化，主要表现在以下几个方面：

一、计划经济的指导地位已被社会主义市场经济所取代

长期以来，水路货物运输实行的是严密的计划经济。凡是托运整批（30 重量吨）货物和全月累计满 100 吨的零星货物，以及超过 500 公斤的烈性危险货物。拖带浮物和笨重长大货物，都要求托运人在每月 13 日以前向承运人提出下月的货物月度托运计划。由于投入水路运输的货物主要是大宗货物，因而上述规定保证了计划的实施。现在，属于国家统一调配物资的范围已大大缩小，需要通过运输计划保障的货运量也逐步下降。以月度托运计划表经承托双方签认后的合同实施不再象以往那样严格，计划的兑现率在下降，实际上现在的运输计划对企业只起了安排生产计划的指导作用，而按照市场的需求来发展水运生产已占了主导地位。

按照计划经济体系所定的管理模式，部直属航运企业主要从事跨省的干线运输，省属航运企业则主要从事省或邻省间的区间运输。随着水运市场的开放，大批集体、个体联营、个体经营者的航运企业和个体船民涌现。多种经济成份、多渠道运输的格局已经形成。现在从事跨省运输的航运企业已达 3000 余家，其中从事沿海运输的有 1300 余家，从事国际远洋运输的有 200 余家。计划经济模式下按企业所有制性质来划定航区经营范围的运输生产格局已完全被打破。

对于运输价格和港口费用，在相当长的时期里是由部和地方交通主管部门会同国家物价主管部门制订，交各港、航企业执行的。随着市场经济的逐步形成和发展，水运价格的改革也迈出较大的步伐，当前指令性的货物运输已实行在国家规定价格的基础上企业可在一定幅度内浮动的指导性价格。除外贸进出口货物的

港口费外，进入市场运输的物资价格已基本放开，随行就市。可以预见，随着改革的不断深化，无论在价格的管理体制方面，还是在价格形式、价格结构方面都将作出进一步的改革，以适应水路市场的需要，创造一个多种运输成份完全平等竞争的价格环境。

二、港口经营人的法律地位已经确定

长期以来，港口和航方是共同作为承运人对水路货物运输承担责任的；港、航之间则作为承运人内部关系来调整。一个企业的法律地位应从企业经营行为的性质及其在社会经济生活中的作用来确定，而不是行政指令、人为的划分。港口在水路货物运输中的功能是为运输实施提供各项服务，将港口定为承运人无论从实施功能上还是从法律依据上都是不妥的，与国际航运惯例和航运公约的规定更是大相径庭。

由于港口被定为承运人，必然使港、航关系发生扭曲。随着企业经营机制的转换和社会主义市场经济的发展，港、航之间的矛盾就表面化了。港口不仅是承运人，还是承运人（船舶）的货运业务代理人，事实上形成托运人都是到港口提出托运计划，办理货物托运，港口与托运人签订运输合同、向航方派船的局面。航运企业只得受制于港口。而港口也不合理地承担了承运人的义务。总之，港、航之间的权利、义务不明确，要求调整港、航关系的呼声日增。

1992年11月7日，《中华人民共和国海商法》发布，对承运人已明确为，“指本人或委托他人以本人的名义与托运人订立海上货物运输合同的人”。港口已不再是承运人，其法律地位是独立的港口经营人。港、航之间的关系已从承运人内部关系转为平等主体间的民事法律关系。随着港口体制改革的深入，政企分开后，这种法律关系同样也应通过合同来确认。

三、船代和货代事实上已开放

承运人、托运人和收货人可以将自身的货运业务委托给代理人，这是毋庸置疑的。长期以来，我国水路货物运输中的船务代理和货运代理是由行政主管部门指定的单位承办的。远洋运输中的船务代理和货运代理分别由外轮代理公司和对外贸易运输公司所属系统总揽。国内运输的船务代理是港口，货运代理则由商业储运公司等几家单位承办。80年代初，外贸运输的船代和货代率先开放，国内运输货运代理也出现多家经营的局面，在一些港口出现了由各省、市交通主管部门派驻机构代理本省、市的航运业务。1987年发布的《水路运输管理条例》，对从事代办运输手续、代办旅客、货物中转、代办组织货源，具有法人资格的企业的资格审定和审批程度等作了规定，并确定这些企业的性质为水路运输服务企业，将其纳入了行政管理。但是在同年修改发布的《货规》中却没有将船代、货代纳入行业性管理。《管规》中的港、航的代理关系虽然提出了以“自愿、互利”为原则，并就航方自办货运业务时的港、航之间的权利、义务关系和责任划分给予规定，但对船代开放则讳莫如深。

然而，专门从事水路货物运输的船代、货代企业已经大批出现。对于代理人的法律地位，他们与被代理人之间的权利、义务关系在水运业务规章之中予以明确是十分必要的。

(二)

这次“两规”修改主要为以下几个方面：

一、制订规则的宗旨和适用范围

原来的“两规”是以港、航同为承运人，因此制订规则的宗旨是“明确承运人与托运人、收货人之间的权利，义务和责任界

限，保护水路货物运输合同当事人的合法权益”。现在，港口经营人的法律地位已确定，除了承、托之间的运输合同之外，还有港口经营人与作业委托人之间的港口作业合同，因此制订规则的宗旨是：“为了明确水路货物运输中承运人与托运人、收货人，港口经营人与作业委托人之间的权利、义务和责任界限，以及承运人、托运人、收货人与其代理人之间的关系，维护水路货物运输合同和港口作业合同当事人的合法权益”。这里特别指出的是：港口经营人必须是为具有为水路运输服务的相关设施的经营人，这些相关设施是指泊位、浮筒、趸船、库场、驳船等及有关的机具设施，因此不能如同承运人包括无船承运人那样，存在无港口设施的港口经营人。对租赁港口设施经营业务的，以及企业专用码头从事社会经营性业务的，同样具有港口经营人的地位。

根据同样原因，在适用范围上除原文的“中华人民共和国沿海、江河、湖泊以及其他通航水域中一切从事营业性的货物运输”外，加上“及与其有关的港口装卸、储存、驳运等作业，船舶、货运代理业务”。

还需要指出的是：原来两规中有这样的规定：“个体（联户）船民与个体经营户、个人之间的货物运输不适用本规则”。“管规”则权对“与法人企业签订货物运输合同的个体（联户）船舶”适用。当初这样规定是由于《经济合同法》规定：“经济合同是法人之间为实现一定经济目的，明确相互权利义务关系的协议”。因此将个体船民包括个体联户船民与个体经营者、个人之间的货物运输排斥在外。现在《经济合同法》修改后，已于1993年9月2日经第八届全国人大常委会第三次会议审议通过后发布，对经济合同的适用范围也重新确定为：“平等民事主体的法人、其他经济组织、个体工商户、农村承包经营户之间，为实现一定经济目的，明确相互权利义务关系而订立的合同”。因此，我们在修改两规时，对适用范围也相应作了调整，取消了“个体（联户）船

民与个体经营户之间的货物运输不适用本规则”的规定。

二、水路货物运输中的两个合同

在水路货物运输中出现了两个合同，即承运人与托运人签订的水路货物运输合同，港口经营人与作业委托人签订的港口作业合同。

1. 水路货物运输合同

承运人与托运人订立运输合同，有以下主要的修改：

①确定水路货物运输合同的基本形式有四种：即月度水路货物运输合同，航次租船合同，水路货物运单和水水联运货物运单。

②原《货规》规定：月度托运计划表经承、托双方签认后，作为合同即告成立。这实际上是将月度托运计划表定为合同的书面形式之一。由于计划运输已发生实质性变化，且规定纳入运输计划的货物，在组织运输实施时也应由承、托双方签订运输合同。因此新《货规》取消了月度托运计划表。凡是纳入国家和地方政府下达的运输计划的货物，以及水水联运货物，托运人与承运人必须签订月度运输合同。

③以运单为合同的，原《货规》是：货物经承运人验收后，在运单上加盖承运日期戳，合同方始生效。现改为：承、托双方在运单上签章后，运输合同即行生效。

④合同的基本形式，除以往规定的月度（含月度以上）运输合同、运单之外，这次增加了航次租船合同。

对运输合同履行过程中承运人、托运人和收货人的义务，作了个别条款的增补，由于航次租船合同的内容是新增的，因而就合同的格式和有关承租人和出租人的权利、义务，制订了一些特别规定。

2. 港口作业合同

港口作业合同是这次《货规》中首次确定的。承运人与托运

人签订的运输合同在法律上对港口经营人没有制约力，而运输合同的履行过程中港口经营人的作用又是不可缺少的，港口经营人提供的码头、浮筒、趸船、锚地等设施是船舶实施运输的必要条件，货物的装船及卸船又需要港口经营人提供劳务来完成，因此，运输合同当事人一方应与港口经营人签订协议或作业委托合同。承运人为船舶停靠所需的港口设施及相关的劳务，由承运人与港口经营人签订港航协议。托运人或收货人为货物装船或卸船，以及将货物交给承运人或从承运人处接受货物，由托运人或收货人与港口经营人订立作业合同。

港口经营人为水路货物运输提供服务的范围是很广的，除提供设施服务外，有装卸、储存、驳运、以及为货物运输所需的理货、制作标志、更换包装、拆包、灌包、分拣、计量、检疫、消毒等等，实际操作中作业委托人可以委托一个港口经营人提供多种服务，也可以委托几个港口经营人分别提供某一项服务。

港口作业合同的基本形式是月度（含月度以上）港口作业合同和作业委托单。签订月度港口作业合同的，在作业实施时，作业委托人也应向港口经营人提交作业委托单，作业委托单的功能和运单相似，除了作为合同外，还具有记载作业过程中有关商务事项及费用结算等功能。在确定港口经营人与作业委托人的权利、义务及责任划分、违约责任追究等方面，我们力求与运输合同中承运人和托运人、收货人之间所订的相关条款保持一致，这样有利于整个水路货物运输过程中各当事人之间法律关系的调整。

三、运输全过程的三个责任期间

水路货物运输合同订立后，承运人应对货物运输的全过程承担责任，这个全过程是指合同订立时起，至货物向收货人或有权接管货物的人交付时止。对托运人来说，当他将货物交给承运人或其代理人或有权接管货物的港口经营人时，货物的掌管责任已