



王沐昕/著

水路货物运输 合同法学



法律出版社
LAW PRESS

D923.64
W24.2



王沐昕，男，1953年1月生，汉族，辽宁省大连市人；先后在大连外国语学院和中国政法大学获文学学士和法学硕士学位；在从事专职律师以前，曾在大连海运公司工作10年，并主管理赔工作，加上从事专职律师的10年，共处理各类海事案件近400件，并发表多篇与沿海货物相关的论文，具有丰富的理论和实践经验；对于海运密切相关的国际贸易和信用证等也颇有研究。现执业于辽宁诚至律师事务所。

联系电话：0411-4519891 13898485915

E-mail: WMXZ@mail.dlptt.ln.cn E-mail: wmxz2003@yahoo.com.cn

地址：大连市沙河口区民政街417号科技广场B座1408室

ISBN 7-5036-4210-6



9 787503 642104 >

平面设计

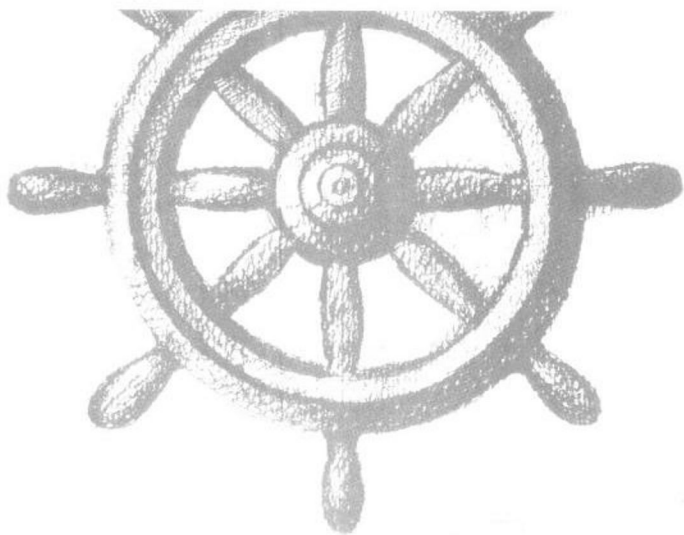


独角兽工作室

ISBN 7-5036-4210-6/D · 3928 定价：18.00元

王沐昕/著

水路货物运输 合同法学



法律出版社
LAW PRESS

图书在版编目(CIP)数据

水路货物运输合同法学/王沐昕著. —北京:法律出版社, 2003. 4

ISBN 7-5036-4210-6

I. 水… II. 王… III. 水路运输; 货物运输—运输合同—合同法—研究—中国 IV. D923.64

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2003)第 018848 号

法律出版社·中国

出版/法律出版社
总发行/中国法律图书公司
印刷/北京中科印刷有限公司
责任编辑/孙东育

编辑/法学学术出版中心
经销/新华书店
封面设计/王际勇
责任印制/陶松

开本/A5
版本/2003年4月第1版

印张/10.25 字数/269千
印次/2003年4月第1次印刷

法律出版社/北京市丰台区莲花池西里法律出版社综合业务楼(100073)
电子邮件/info@lawpress.com.cn
网址/www.lawpress.com.cn

电话/010-63939796
传真/010-63939622

法学学术出版中心/北京市丰台区莲花池西里法律出版社综合业务楼(100073)
电子邮件/xueshu@lawpress.com.cn
读者热线/010-63939686 63939687

传真/010-63939701

中国法律图书公司/北京市丰台区莲花池西里法律出版社综合业务楼(100073)
传真/010-63939777
网址/www.Chinalaw-book.com

销售热线/010-63939792
010-63939778

书号:ISBN 7-5036-4210-6/D·3928

定价:18.00 元

前 言

调整国际海运民事法律关系的《中华人民共和国海商法》已于 1993 年颁行,这是建国以来的第一部《海商法》,无疑对我国的海运立法树立了一座丰碑。但该法第 2 条第 2 款规定:“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。”这一条规定无情地将国内水路货物运输合同排斥在《海商法》调整的范围之外,使得调整国内水路货物运输合同的立法仍然停留在部门规章的低级阶段。当前全国各海事法院审理的海事海商案件,国内水路货物运输合同纠纷占 80% 以上。由此可见,国内水路货物运输的高位阶立法已迫在眉睫。

由于我国从事海事法律研究的学者们大多从事调整国际海上运输民事法律关系的研究,似乎国内水路货物运输领域是一个被法学家们遗忘的角落。因此,现在我国水路货物运输处于无法可循、有章滥用的局面。无法可循是指没有高位阶的特别立法来调整与水路货物运输合同相关的诸多民事法律关系;有章滥用是指调整水路货物运输合同的部门规

章本身就杂乱无章。另一方面,由于立法质量较低,导致司法人员对这些部门规章的理解也不尽相同。就连海事法院的法官们也大声疾呼:“在水路货物运输市场建立和发育的同时,沿海及水路货物运输在一定程度上显现出某种无序与混乱。”^①

由于海商法属民事特别法,即海商法与民法是特别法与普通法的关系,^②就连英美法系的海商法学者也认为从欧洲文艺复兴以后,海商法已经进入受民法指导的时代。^③所以海商法不能脱离民法而独立存在,欲研究水路货物运输合同法,必须从民法入手,辅之以娴熟的海运业务知识,才能在民法原理学和水路货物运输合同法之间架设一座桥梁,最终让水路货物运输合同法回到民法的怀抱,并享受民法的终极关怀。由于水路货物运输合同法长期游离于民法之外,这不仅是法制建设的一大缺憾,也严重阻碍了海运事业的长足发展。又因海运与社会经济的各个领域都有紧密的联系,如果不能科学地规范这一领域的民事法律关系,将对整个经济领域产生巨大的影响。

由于我从事海事法律实践近20年,深刻体会到水路货物运输合同法在法制建设中的重要性,尝试运用民法的基本原理,结合《海商法》、《1995年水路货物运输规则》、《2001年国内水路货物运输规则》,以及其他交通部颁布的部门规章,对水路货物运输合同法作探索性的系统研究。错误在所难免,敬请同仁指教。

在此书的构思和写作过程中,中国政法大学的姚新华教授,曾给予极大地关怀和支持,特别是在民法基本理论与海商法的结合方面,提出许多建设性的意见。在此,我谨向恩师表示诚挚的谢意。

作 者

2002年8月17日

① 参见广州海事法院主办:《海事审判》,1998年第3期,第5页。

② 参见徐平林、智婷编著:《台湾海商法学》,中国广播电视出版社,第18页。

③ 参见杨召南等译:《海商法》,中国大百科全书出版社,第4页。

目 录

第一章 水路货物运输合同法的立法概述	
.....	(1)
第一节 水路货物运输合同法的立法简史	(1)
第二节 水路货物运输合同法的立法结构	(5)
第二章 水路货物运输合同法的法律体系	
.....	(9)
第一节 研究法律体系的重要意义	(9)
第二节 水路货物运输合同法的法律体系	(12)
第三章 水路货物运输合同法概述	(17)
第一节 水路货物运输合同法的概念	(17)
第二节 水路货物运输合同法调整的对象	(20)
第三节 水路货物运输合同的种类和形式	(24)

第四章 水路货物运输合同的订立	(28)
第一节 签订运输合同前需特别注意的几个问题.....	(28)
第二节 水路货物运输合同的内容.....	(31)
第三节 港口货物作业合同的内容.....	(36)
第四节 船舶进出港合同的内容.....	(40)
第五节 船舶、货运代理合同的内容	(42)
第五章 运输单证	(45)
第一节 运单的性质和作用.....	(45)
第二节 水路货物运输的物权变动基础理论.....	(54)
第三节 其他运输单证的性质和作用.....	(62)
第六章 水路货物运输合同的履行	(68)
第一节 托运人的权利和义务.....	(68)
第二节 承运人的权利和义务.....	(98)
第三节 收货人的权利和义务.....	(145)
第四节 航次租船合同的特别规定.....	(162)
第七章 集装箱货物运输合同的履行	(184)
第一节 集装箱货物运输合同的立法简介.....	(184)
第二节 集装箱货物运输的法律规范.....	(185)
第三节 《国内水路集装箱货物运输规则》简介.....	(194)
第八章 单元滚装运输合同的履行	(203)
第一节 单元滚装运输合同的立法简介.....	(203)
第二节 单元滚装运输的法律规范.....	(204)
第三节 《水路货物滚装运输规则》简介.....	(212)
第九章 船舶、货运代理合同的履行	(217)
第一节 船舶代理合同的履行.....	(217)
第二节 货运代理合同的履行.....	(229)
第十章 船舶进出港合同的履行	(236)
第一节 船舶进出港合同简介.....	(236)

第二节	船舶进出港合同的履行·····	(238)
第十一章	港口货物作业合同的履行·····	(244)
第一节	《港口货物作业规则》简介·····	(244)
第二节	作业委托人的权利、义务·····	(248)
第三节	港口经营人的权利、义务·····	(252)
第四节	港、航货物交接的特别规定·····	(257)
第十二章	运输合同的变更和解除·····	(264)
第一节	运输合同变更和解除法律规范的变迁·····	(264)
第二节	运输合同的变更·····	(266)
第三节	运输合同的解除·····	(273)
第十三章	运输合同的违约责任·····	(282)
第一节	承运人的违约责任·····	(282)
第二节	托运人和收货人的违约责任·····	(289)
第三节	港口经营人的违约责任·····	(294)
第十四章	水路货物运输合同争议的处理·····	(297)
第一节	解决争议的途径·····	(297)
第二节	海事管辖·····	(300)
第三节	诉讼时效·····	(301)
第四节	海事强制令和证据保全·····	(307)
第五节	扣押船舶·····	(311)
第六节	扣押船载货物·····	(313)

第一章 水路货物运输合同法的立法概述

第一节 水路货物运输合同法的立法简史

我国水路货物运输合同法的立法远远早于其他经济领域,早在 20 世纪 50 年代,就有一部名为《关于沿海货物运输船港交接责任暂行办法》的部门规章来调整沿海货物运输。在这个部门规章的基础上,几经修改,其中较为重要的修改是将“船港交接”更改为“港港交接”,“两港一航”同为承运人也是这个时期的产物,即装港、卸港和船东相对于托运人同时扮演承运人的角色,并履行承运人的责任和承担承运人的义务。

1973 年 10 月 9 日,交通部以(73)交水运字 2246 号文颁布了第一部《水路货物运输规则》。这部规章不仅对承运人、托运人和收货人之间的关系作了调整,还将承运人和港口间的关系一并作调整。由于当时处于计划经济时代,所以运输也是计划性运输,运输合同的各方当事人还是能够遵照执行这部规章,这部规章对当时的计划性水运市场还

是起到了规范作用。

1979年6月25日,交通部以(79)交水字1090号文颁布了新的《水路货物运输规则》,这部规则在主体方面仅调整承运人、托运人和收货人,将调整承运人和港口的章节删除,另行颁布了《水路货物运输管理规则》。按照交通部的解释,《水路货物运输规则》的制定,是为了建立、健全承、托运人之间的权利、义务关系和责任界限,坚持计划运输、合理运输和负责运输,有利于多快好省地完成运输任务,以适应国家实现四个现代化的需要。关于《水路货物运输管理规则》的制定,交通部则解释为港、航内部的规定。其主要原因是承运人的主体资格,仍然由港口和船方双方构成。

20世纪80年代,中国开始进入了改革开放的时代,计划经济逐步向市场经济迈进,沿海运输也必须与时代同步。因此,1986年,交通部以(86)交河字915号文件转发了国务院(1986)159号文批准的《水路货物运输合同实施细则》,1987年,交通部以(87)交河字325号文公布了《中华人民共和国交通部水路货物运输规则》,又以(87)交海字374号颁发了《水路货物运输管理规则》。上述三个部门规章的施行日期均为1987年7月1日。

这三个规章的主要特点是突破了计划运输,将市场运输和计划运输结合起来,即在尊重承运人和托运人自愿协商签订运输合同的基础上,应优先运输国家指令性计划产品和物资。由于许多条文仍沿用计划经济时代的规章,我国的法制建设又刚刚起步,因此这三个规章没有为计划运输向市场运输的过渡,起到承前启后的作用。

1987年,国务院以(1987)46号文发布了《中华人民共和国水路运输管理条例》,并于同年10月1日施行。交通部也以(87)交河字680号文发布了《水路运输管理条例实施细则》,该细则与国务院的条例同日起施行。按照立法位阶的划分,这是一部位阶极高的行政规章,本应在规范水运市场方面起到举足轻重的作用。然而在司法实践中,亦即在这部行政规章与其他三个部门规章的结合适用中,出现了许多不尽如人意的事情。例如承运人的主体资格问题,按照《中

华人民共和国水路运输管理条例》及其实施细则的规定,只有依法取得“水路运输许可证”的船东才有权从事经营性运输,并对经营性运输的概念和范围作了明确的界定,任何一个法律工作者均可得出船东等于承运人,承运人亦等于船东的结论。但在这一段期间,却出现了有水大家跑、有货大家运的混乱局面,其结果是严重地打击了水运市场,没有起到培育和发展水运市场的立法目的。

为了改变水运市场的混乱局面,加强对水运市场的管理力度,交通部于1995年,以(95)交水发221号文件颁发了新的《水路货物运输规则》和《水路货物运输管理规则》。这两部新规则较之20世纪80年代的规则有三个方面的突破:一是理顺运输计划与运输合同的关系,明确计划运输和市场运输都应签订合同;二是理顺港埠企业和航运企业的关系,明确船公司是承运人,港埠企业是港口经营人;三是规定了船代、货代的业务范围。

为了更进一步强化交通主管部门对水运市场的管理力度,1996年6月18日,交通部长黄镇东签发了中华人民共和国交通部第三号令,即《中华人民共和国水路运输服务业管理规定》。该规定的第3条明确规定船舶代理业和客货运输代理业只能以委托人的名义,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,但不能以承运人或托运人的名义签订运输合同。

由于第三号令和1995年的两部规则的立法位阶较低,再加之水运市场的混乱惯性太强,这三个部门规章对规范水运市场的作用是有限的。但这三个部门规章的立法宗旨是一目了然的,即要达到拨乱反正,培育一个健康、有序的水运市场的目的。然而,由于立法和司法的严重脱节,这三个部门规章在司法实践中则显得弱不禁风,甚至有时处于任人“践踏”的地位。

1996年1月3日,交通部以交水发(1996)16号文发布了《国内水路集装箱运输规则》。这是我国第一部规范国内集装箱运输市场的部门规章,由此可见,交通部作为主管水运市场的行政主管部门,还是在努力加强法制建设,从而使水运市场更加规范化。由于我国

沿海的集装箱运输刚刚起步,这个部门规章应用的范围很狭小,因此在司法实践中适用的也很少。

1997年12月3日,国务院以第237号令发布了国务院关于修改《中华人民共和国水路运输管理条例》的决定,这个条例主要是修改了1987年条例的第26条,即加重了对于那些违反条例从事营业性运输的企业和个人的惩罚力度。从这个条例的修改,可以看出中央政府也认识到水运市场已经病入膏肓,应该从严治理,才能枯木逢春。

遗憾的是,从1987年颁布《中华人民共和国水路运输条例》至今,未见各地的交通行政主管部门,严格按照该条例第4条的规定,担负起依法行政,规范水运市场的责任。例如水路运输服务企业违法超越经营范围的问题,就是一个老大难问题。之所以在司法实践中对这个问题难能统一,各地交通主管部门对这个问题不闻不问,也是一个重要的原因。

2000年8月28日,交通部长黄镇东签发了2000年第9和第10号中华人民共和国交通部令,颁布《国内水路货物运输规则》和《港口货物作业规则》,并于2001年1月1日起施行。这两部规则对1995年规则作了根本性的修改,其最主要的修改有两个方面,第一是立法体系的修改,例如新的《水路货物运输规则》删除了1995年规则中关于港口作业合同和船舶、货物运输代理业务的章节。新的《港口作业规则》不仅变更了《水路货物运输管理规则》的名称,而且将原来仅调整港、航企业间的权利、义务变更为调整港、航、货三方主体的港口作业规则;第二是法律规范的增删,例如在新的《水路货物运输规则》中增加了实际承运人的规范。由于新的规则施行时间较短,对水运市场的影响尚未显现出来。至于在司法实践中如何适用新的规则,还需要在实践中进一步探索。

第二节 水路货物运输合同法的 立法结构

由于我国沿海货物运输的立法尚未达到由国家最高权利机构立法的高度,因此,其立法不仅缺乏权威性,其立法结构也表现出零散性。其零散性主要表现在沿海货物运输的立法是由许多部门规章、文件和通知所组成。有时为了解决一个法律问题,要交叉运用这些规章、文件和通知才能得出一个解决问题的法律规范。能够熟练地交叉运用这繁杂的规章、文件和通知,不仅要有精湛的法律知识,还要有娴熟的海运业务知识,还要熟谙这繁杂的规章、文件和通知。基于此,研究水路货物运输的立法结构很有必要。

调整水路货物运输的立法主要由调整纵向法律关系的行政规章和调整横向法律关系的部门规章组成,并且辅之以种类繁多的行政文件和通知等等。现简要介绍如下:

一、调整纵向法律关系的行政规章

(一)《中华人民共和国水路运输管理条例》

该条例由国务院发布,并于1987年10月1日开始施行,1997年针对罚则部分作了加强处罚力度的修改。这是一部调整水路运输企业(船公司)和水路运输服务企业(船、货代理公司)的最高行政规章,其立法宗旨在于界定市场准入的主体资格及业务范围。例如该条例第8条规定:“设立水路运输企业、水路运输服务企业以及水路运输企业以外的单位和个人从事营业性运输,由交通主管部门根据本条例的有关规定和社会运力运量综合平衡情况审查批准。”这是一条取得市场准入主体资格的规定。

该条例第26条第2款规定:“水路运输企业、水路运输服务企业超越经营范围从事经营活动的,没收违法所得,并处违法所得1倍以上3倍以下的罚款;没有违法所得的,处2万元以上20万元以下的

罚款。”这是一条表明国家用行政手段干预水运市场的条款。

从以上两个法条可以看出,水运市场不是一个开放的市场,而是必须经过严格的审批,并取得许可证的专营市场。

(二)《水路运输管理条例实施细则》

这是交通部根据国务院颁布的《中华人民共和国水路运输管理条例》制定的实施细则,于1987年10月1日起施行。1998年,交通部根据国务院对《中华人民共和国水路运输管理条例》罚则部分的修改,也对《水路运输管理条例实施细则》作了相应的修改。

从立法宗旨来看,交通主管部门已下决心整顿水运市场,加大行政执法力度,为水运市场创造一个良好的法制环境。

(三)《中华人民共和国水路运输服务业管理规定》

交通部为了规范水路运输服务行为,维护水路运输市场秩序,依据《中华人民共和国水路运输管理条例》,于1996年发布了规范水路运输服务业的管理规定。其立法宗旨是遏制船舶代理公司和货运代理公司以承运人的身份涉足水运市场。

1998年,由于国务院对《中华人民共和国水路运输管理条例》的罚则部分作了修改,交通部也对该管理规定作了相应的修改。其目的是要进一步规范水运市场的准入资格。

虽然《中华人民共和国水路运输服务业管理规定》是部门规章,但由于《水路运输管理条例实施细则》第43条第2款规定:“水路运输服务业的管理按《中华人民共和国水路运输服务业管理规定》执行。”这一规定将《中华人民共和国水路运输服务业管理规定》的立法位阶,提高到国务院行政法规的立法位阶。具体而言,是《水路运输管理条例实施细则》的附件。

二、调整横向法律关系的部门规章

(一)《水路货物运输规则》

现行有效的《国内水路货物运输规则》于2001年1月1日开始施行,这是一部调整托运人、承运人和收货人之间民事法律关系的部

门规章,对运输合同的订立和履行,以及合同各方当事人的权利和义务都作了较为详尽的规定。

(二)《港口货物作业规则》

这是一部调整港口经营人、作业委托人和承运人之间民事法律关系的部门规章,对在港口装、卸货物和承运人与港口交接货物作了许多规定。

上述两个规则对以往历史上所有的规则,无论在体系上还是在内容上都作了根本性的调整,立法者解释这是从合同规范向运输规则转化的结果。至于这种转化是否合理并且科学,尚需时间的考验。

(三)《关于不满 300 总吨船舶及沿海运输、沿海作业船舶海事赔偿限额的规定》

该规定是根据《中华人民共和国海商法》第 210 条的规定制定的,该规定适用于超过 20 总吨、不满 300 总吨的船舶以及 300 总吨以上从事中华人民共和国港口之间货物运输或者沿海作业的船舶。

这是关于船东责任限制的规定,不仅适用于违约责任,也适用于侵权责任。

三、各类部门通知和文件

(一)《货物运输事故价格计算规定》

交通部、铁道部、中国民用航空局、国家物价局和国家工商行政管理局于 1988 年 4 月 20 日发布了《货物运输事故价格计算规定》。该规定对于承运人对货物在运输过程中,由于承运人的过错,发生的灭失、短少、变质、污染、损坏等所产生的损失,承担赔偿责任的完全责任。这充分说明虽然承运人在沿海货物运输中的归责原则是过错责任制,但如果有了过错,就要对货方承担全额赔偿的责任。

该规定似乎与前面述及的船东责任限制相矛盾,但从发文的行政机关来看,由于这个规定是由两部三局发布的,适用范围及于航空、铁路和水运,而船东责任限制则仅适用于水运。因此,在具体适用时,要请相关的行政机关作出解释。

(二)《关于港口、车站无法交付货物的处理办法》

为确保港、站畅通,加强库场管理,加强物资周转,减少货物损失,迅速、妥善地处理港、站无法交付的货物,国家经济委员会于1987年颁发并施行此办法。这为承运人处理无主货物提供了法律依据。

关于这种近乎随意发布的文件,法律工作者要随时留意收集和整理,否则,会发生对具体案件处理不当的恶果。