

当代国际 经济法丛书

国际货运与 海商法

管敏正著

上海译文出版社

经济法研究与宣传方面取得更大的成绩。

华东政法学院常务副院长、教授

曹建明

1995年10月1日

当代国际经济法丛书

国际货运与海商法

管敏正 著

上海译文出版社出版、发行

上海延安中路 955 弄 14 号

全国新华书店经销

文华新技术公司排版

上海市印刷十二厂印刷

开本 850×1168 1/32 印张 6.125 插页 2 字数 129,000

1996 年 3 月第 1 版 1996 年 3 月第 1 次印刷

印数:0,001--6,000 册

ISBN7-5327-1868-9/D·039

定价:9.00 元

当代国际经济法丛书

编辑委员会

主 编	曹建明	徐冬根			
编 委	丁 伟	朱榄叶	李 泳	李宪普	
	陈治东	张龙官	张国元	周洪钧	
	单海玲	管敏正			
策 划	赵月瑟	沈志彦			

总 序

从党的十一届三中全会到十四届五中全会,以邓小平同志建设有中国特色的社会主义理论为标志,我国的对外开放和法制建设进入了一个新的发展阶段。随着我国社会主义市场经济体制的建立和完善,如何建立适应社会主义市场经济的法律体系,如何依照我国国情和国际经济活动的一般准则,规范对外经济活动,已成为我国进一步扩大对外开放、加强法制建设的一项重大任务。

可以认为,在当代中国,社会发展已经把增强国际经济法的意识放到了十分重要的地位。在中国对外开放过程中,如果我们不懂一点国际经济法,我们就不可能了解国际经济活动中的一般准则,就不可能按国际法和国际惯例规范自己的行为,也就不可能真正有效维护我们自己的合法权益。

学一点国际经济法,是中国实行对外开放的需要。1994年,中国已同世界上 221 个国家和地区有贸易往来关系;1994年我国进出口贸易总额已达 2367 亿美元,为我国国民生产总值的 45%左右,并使我国在世界贸易大国中排名第 11 位。因此,中国已不可能离开其他国家而孤立地存在。在同各国的交

往过程中,就必须遵守一定的原则或规则,而国际经济法就是各国在与他国进行经济交往中,确立自己的经济权利和义务的法律依据。在中国经济与国际经济互相依存日益紧密的情况下,在国际经济形势的复杂变化中,如果我们对国际经济法不甚明了,就将寸步难行。特别是近年来,国际经贸立法出现了一些明显的变化和新的特点,加强这方面的研究,将使开放的中国进一步面向世界、面向未来。

进一步对外开放市场,落实国民待遇,是当前国际投资法发展的一个重要特点。在我国继续扩大吸收外资规模、不断拓展吸收外资领域的新形势下,我们必须十分注意这样一个问题:在社会主义市场经济条件下和进一步改革开放的前提下,如何使我国的外资立法与政策更好地与国际投资法律规范接轨。许多国家认为,某些投资措施会在某种情况下改变国际贸易和国际投资的正常流向,从而对此产生扭曲和限制作用。这些投资措施一般可包括歧视进口、替代进口、国内购买、限制出口、外汇管制等。乌拉圭回合通过的《与贸易有关的投资措施协议》要求各缔约方在规定的时间内取消上述限制性投资措施;同时还要求外国投资应享受国内同类投资相同的国内税收待遇和国内规章待遇,即国民待遇。这些规定,已经或正在对我国的外资立法产生重大影响。

知识产权问题,现在已越来越受到国际社会的关注,各国间在这方面的摩擦与纠纷也日益增多。因此,知识产权保护已成为国家间最重要的竞争手段之一。乌拉圭回合通过的《与贸易有关的知识产权协议》十分突出了假冒商品的贸易问题,尤其是规定了海关边境措施,有关国家海关对侵权产品可扣留或销毁。我国已加入《世界版权公约》等诸多知识产权保护的

国际公约,因此增强全社会知识产权保护的法律意识,从执法上进一步加强反假冒的机制,加强对侵犯知识产权货物进出口的查缉,加大对知识产权侵权行为的打击力度,已成为我国对外开放中不容忽视的重大问题。

在实现国内经济与世界经济互接互补的重要时刻,学一点国际经济法尤为重要。长期以来,我国实行的是高度计划经济的政策,很多经济贸易政策及其体制同国际惯例或国际习惯做法是不相一致的。在对外开放和体制改革中,如果我们不仅善于总结和正确运用本国的法制建设经验,而且也善于从国际法角度,更多地和更大胆地学习和借鉴一些国际经济法的基本原则和规则以及国际惯例,使我国的法规、政策及其通常的经济贸易做法尽快向公认的国际公约、国际惯例靠拢,这对于加快我国经济法建设,尽快形成社会主义市场经济法律体系具有十分重要的意义。

为进一步大力加强国际经济法的宣传与研究,华东政法学院国际法系的部分中青年学者在掌握大量第一手资料的基础上,结合我国改革开放的实际,潜心研究,编纂了这套《当代国际经济法丛书》。全书共分八册,主要涉及国际经济活动中的各类法律,包括国际贸易、国际航运、国际投资、国际税收、涉外证券、国际信贷与担保、知识产权、国际仲裁等。作者们在努力阐明国际经济法基本理论的同时,对国际经济法律实务也作了较为充分的阐述。我相信,这套丛书的出版,对进一步普及国际经济法知识,加强国际经济法学科建设,促进我国对外开放,都具有积极意义。

当然,由于国际经济法是一门正在形成与发展的新学科,许多问题有待深入研究,我衷心希望本丛书的作者们在国际

目 录

前言.....	1
第一章 国际货运概述.....	3
一、国际铁路运输	3
二、国际航空运输	9
三、其他方式的国际货物运输	17
第二章 国际海上货物运输	22
一、集装箱运输	22
二、国际多式联运	29
三、租船运输	33
四、我国海商法的发展	43
第三章 提单运输	53
一、提单概述	53
二、提单与信用证	60
三、倒签提单	66

四、提单的国际法律管制	70
第四章 海上损害与海上保险	91
一、船舶碰撞	91
二、共同海损	105
三、海上救助	120
四、海上保险	136
第五章 海事争议的解决	161
一、海事诉讼	161
二、海事仲裁	169
三、海事调解	177
四、海事法律文书	179

前 言

生产劳动是人类社会生活的基础。在生产劳动过程中,必然要发生生产工具、劳动产品及人们本身的位置移动。这种位置的移动,是实现物质生产不可缺少的条件。无论在生产过程内部、生产部门之间或生产领域与消费领域之间,都离不开运输。于是运输就成了人类社会不可缺少的活动之一。

运输的发展,又促使了国与国之间的交往,并且使跨国的运输成了可能与必要。在公元 9 世纪到 10 世纪间,已出现了各种帆船。到 12 世纪,我国就已经在海船上使用指南针进行仪器导航,12 世纪后半叶,它又由阿拉伯人从我国传入欧洲。明朝的时候,郑和曾率庞大的商船队七下西洋,到达了亚洲、非洲的 30 多个国家和地区,充分显示了当时我国发达的造船和航海事业。随着地理知识和航海经验的日益丰富,15 世纪哥伦布横跨大西洋“发现”新大陆和 16 世纪麦哲伦环球航行成功都有力地促进了航海业的发展。特别是 18 世纪后期,蒸汽机的发明,带来了运输工具的根本变革,出现了铁路火车和海洋轮船等近代运输工具,有力地促进了资本主义第一次工业革命的胜利完成。20 世纪初飞机的发明,更是使国际运输

走上了快捷之路。随着科学技术的不断发展,对运输的要求也越来越高。因此现代的运输方式要求必须是速度快、破损少、费用低。集装箱运输和托盘运输以及管道运输正是适应了这一要求,并已越来越广泛地应用于国际货运。

近几个世纪来,尽管国际运输方式日新月异,不断地变化发展,但国际海洋货物运输仍占最主要的部分。并且当各种法律法规用于调整国际货物运输时,海商法总是占一个大分量,因此海上货物运输的法律制度也得到了最完善的发展。尽管由于各国经济、政治和社会制度存在着很大的差异,导致了各国海商立法和制度的千差万别;但是国际社会几乎是在国际海上货物运输和买卖出现的同时,就开始致力于协调各国的立法,并且取得了卓有成效的成果。当各国法院寻求冲突规范援引准据法努力解决国际民事和经济纠纷的时候,调整海上货物运输的国际立法早已开始,以海牙规则为标志,迄今已有几十个公约,有力地促进和保障了国际海上货物运输的发展。

我国有 18000 多公里的海岸线,又是一个远洋运输大国,1993 年 7 月 1 日开始施行的《海商法》更是使我国的海上运输走上了法制化的道路,并必将促进我国海上运输事业的大发展。

第一章 国际货运概述

一、国际铁路运输

铁路是第一次工业革命的产物,世界上第一条铁路出现在英国。1804年,特里维斯克制造成功了世界上第一台能在轨道上行驶的蒸汽机车并用来运煤。10年后,斯蒂芬森继特里维斯克之后制造成他的第一台蒸汽机车“勃鲁丘”号。大约又经过了10多年的改进,于1825年9月25日,斯托克顿至达林顿铁路用斯蒂芬森制造的“运动一号”机车开始营运,标志着世界上第一条铁路的诞生。

铁路运输的发展,给世界经济的繁荣创造了条件。一方面,铁路作为现代化的交通运输工具,一开始便显示出它所具有的大运量、高速度、低能耗的特点;另一方面,铁路运输的发展,加强了地区间的经济联系,促进了落后地区的经济发展,为机器大工业的进一步发展提供了有利的条件。

国际铁路货物运输作为现代化的最主要的运输方式之一,经过170年的发展,目前世界铁路总长度已超过130万公

里,遍及世界的每一个角落。

1. 国际铁路货物运输的法律机制

国际铁路货物运输通常表现为有关国家通过成立国际铁路合作组织,联合两个或两个以上国家的铁路,按照共同签署的有关协定,共同完成每一批货物的全程运输。因此,这种运输方式在铁路相连的国家之间非常盛行。现在国际间的铁路合作组织主要有三个,即总部设在伯尔尼的由国家作为成员国的国际铁路货物运输中央局;总部设在华沙的东欧国家铁路合作组织以及总部设在巴黎的民间性质的国际铁路联盟。这些组织的主要任务是发展和协调国际铁路营运,共同解决运输中存在的经济、技术、商务及法律等方面的问题,制定和修改有关国际公约。我国已于1976年6月参加了国际铁路联盟。

在国际铁路货物运输领域,主要有两个国际公约。一是1890年欧洲各国在伯尔尼举行的各国铁路代表会上制定并几经修改的《国际铁路货物运输公约》(简称《国际货约》)。另一个是1951年11月由当时的苏联、阿尔巴尼亚、民主德国、保加利亚、匈牙利、罗马尼亚、波兰和捷克斯洛伐克等8个社会主义国家签订的《国际铁路货物联运协定》(简称《国际货协》)。我国于1956年参加了《国际货协》,亚洲的朝鲜、蒙古、越南也参加了该协定。下面根据《国际货协》的有关规定,简要介绍一下国际铁路货物运输的主要法律问题。

(一)运单的订立

运单是国际铁路货物运输中的运输单证。根据《国际货

协》的规定,凡成员国的进出口货物,只要在始发站办妥托运手续,始发站、过境站、到达站应互相配合,根据运输单据,负责将货物运抵终点站交给收货人。运输过程中的一切业务、行政手续,概由铁路负责。凡由于铁路的责任而使货物发生灭失、损坏、迟误等情况,发货人或收货人应以书面形式向铁路请求赔偿。铁路收到请求赔偿的申请书后,应在 180 天内审查并答复请求人,如铁路拒绝答复或拒赔时,请求人可在有关国家的法院提起诉讼,由此可见订立运单和办妥手续在国际铁路货物运输中具有重要意义。

《国际货协》第 7 条第 5 项规定:“从始发站承运货物时起,即认为运输契约业已订立。货物的承运,以运单上加盖发站日期戳记为凭。”运单在加盖戳记后,即是运输契约的缔结凭证。

关于运输费用的支付分为三种情况:①发送国铁路的运输费用,在始发站向发货人核收;②到达国铁路的运输费用,在到达站向收货人核收;③过境铁路的运输费用,在始发站向发货人核收或在到达站向收货人核收。通过几个过境铁路运输时,准许由发货人支付一个或几个过境铁路的运输费用,而其余铁路的运输费用,由收货人支付。

(二)货物的交付与拒收

铁路有义务及时地交付货物。在货物到达终点站后,收货人在收受货物之前有义务付清运单载明的一切应付运费和费用。但是,按照《国际货协》的规定:收货人发现货物因损坏或腐败而发生质量变化并致使部分货物或全部货物不能按原来用途使用时,可以拒收货物。如果在货物运到期限满后 30 天内,承运人铁路未将货物交给收货人或未提请收货人处理,收

货人无须提出证据,即可以认为货物已灭失而有权请求承运人铁路负责赔偿并退回收货人已经支付的费用。如果货物在运到期限届满4个月内运到到达站时,到达站应及时通知收货人;收货人应领取货物并将运费以及铁路所付的货物灭失赔偿退还给铁路。但是,对于铁路逾期交货以及货物的毁损和部分灭失,收货人仍保留向承运人铁路请求赔偿的权利。如收货人无理拒付运费,铁路对其所承运的货物有留置权。

(三)铁路的责任

参加货运的铁路负连带责任,每一继续运送的铁路,自接收附有运单的货物时起,即作为已参加这项运送契约,并承担因此而产生的义务。

按《国际货协》运单承运货物的铁路,应负责完成货物的全程运送,直到在到达站交付货物为止,如向非《国际货协》的成员国办理货物转发送时,直到按另一种国际协定的运单办完运送手续时为止。铁路从承运货物时起,至到站交付货物时为止,应对货物运到逾期以及因货物全部或部分灭失或毁损所发生的损失负责。但铁路的赔偿损失的款额,在任何情况下,均不得超过货物全部灭失时的款额。

由于下列原因,铁路对承运货物的灭失、减量或毁损不负责任:

- ①由于铁路不能预防和不能消除的情况;
- ②由于货物的特殊自然性质,以致引起自燃、损坏、生锈、内部腐坏和类似的后果;
- ③由于发货人或收货人的过失,而不能归咎于铁路的;
- ④由于发货人或收货人装车或卸车的原因所造成的;

- ⑤由于发送规章许可,使用敞车类货车运送货物;
- ⑥由于发货人或收货人的货物押运人未采取保证货物完整的必要措施;
- ⑦由于容器或包装的缺点,在承运货物时无法从其外表发现;
- ⑧由于发货人用不正确、不确切或不完全的名称托运违禁品;
- ⑨由于发货人在托运应按特定条件承运的货物时使用不正确、不确切或不完全的名称,或未遵守本协定的规定;
- ⑩由于货物的自然减量;
- ⑪件数完全和容器或包扎完整而重量减少,以及加封的汽车、拖拉机和其自轮运行的机器向收货人交付铅封完整而机器中能拆下的零件和备用零件短少。

另外,《国际货协》还规定在下列情况下,未履行货物运到期限时,也应免除铁路的责任:

- ①发生雪(沙)害、水害、崩塌和其他自然灾害;
- ②发生其他致使行车中断或限制的情况,以有关国家政府的指示为根据。

(四)争议和诉讼

《国际货协》规定:凡有权向铁路提出赔偿请求的人,即有权根据运送契约提起诉讼。而且只有提出赔偿请求后,才可以提起诉讼。至于法院的管辖权问题,只能向受理赔偿请求铁路的国家的适当法院起诉。

关于时效问题,《国际货协》作了比较详细的规定。根据运

送契约向铁路提出的赔偿请求和诉讼,以及铁路对发货人或收货人关于支付运送费用、罚款和赔偿损失的要求和诉讼,可在 9 个月期间内提出;但货物运到逾期的赔偿请求和诉讼,应在 2 个月内提出。凡时效已过的赔偿请求和要求,不得以诉讼的形式提出。

2. 我国通往邻国的铁路运输

我国通往邻国的铁路运输一般都适用《国际货协》的有关规定,主要的铁路干线有:

(1) 通往原苏联的铁路干线:

滨洲线:哈尔滨至满洲里,全长 935 公里,与原苏联的西伯利亚铁路相连接。

滨绥线:哈尔滨至绥芬河,全长 548 公里,与前苏联远东地区铁路连接。

兰新线西段(北疆线):乌鲁木齐至拉阿山口,全长 460 公里,于 1990 年建成,与前苏联土西铁路相连接,在我国国内最东可到达连云港,向西该铁路穿过我国的江苏、安徽、河南、陕西、甘肃、新疆和前苏联、波兰、德国和荷兰,直达鹿特丹,这是一条横跨亚欧大陆,连结太平洋和大西洋的有名的亚欧大陆桥。

(2) 通往蒙古的铁路干线就是集宁至二连浩特的集二线,全长 364 公里,是我国与蒙古经济、贸易往来的主要通道。

(3) 通往朝鲜的铁路干线也有三条:

沈丹线:沈阳至丹东,全长 274 公里,跨越鸭绿江与朝鲜铁路相连接。

长图线:长春至图们,全长 527 公里,跨越图们江与朝鲜