

《海商法》修改背景下我国内河货物运输制度的立法模式探讨

赵雨阔

青岛大学法学院, 山东 青岛

收稿日期: 2024年2月19日; 录用日期: 2024年3月6日; 发布日期: 2024年3月15日

摘要

随着国家“一带一路”和“长江经济带”发展规划等政策措施的实施, 中国沿海、内河客货运输量不断增加, 国内外的水运货物运输呈现出蓬勃增长的趋势。但自《国内水路货物运输规则》废除以来, 关于我国内河货物运输法律适用始终存在缺位, 法律法规配置已被内河货物运输行业发展步伐远远落下。随着《海商法》修改工作的启动, 呼吁对国内水路货物运输立法的声音逐渐出现。文章在梳理我国内河货物运输法律制度现状之后, 认为《海商法》修改中应当纳入内河货物运输作为《海商法》的第四章专节进行调整, 并对相关立法思路进行了深入剖析。

关键词

内河货物运输, 《海商法》修订, 立法模式, 国内水路运输

A Study on the Legislation Mode of Inland Waterway Cargo Transportation System in the Background of the Revision of the *Maritime Law*

Yukuo Zhao

Faculty of Law, Qingdao University, Qingdao Shandong

Received: Feb. 19th, 2024; accepted: Mar. 6th, 2024; published: Mar. 15th, 2024

Abstract

With the implementation of the national policies and measures such as “One Belt One Road” and

“Yangtze River Economic Belt”, the passenger and freight transport volume of China’s coastal and inland waterways has been increased, and the water transport of goods at home and abroad has shown a booming growth trend. But since the abolition of the “Rules for the Transport of Goods by Domestic Waterways”, there has been a lack of legal application for inland waterway cargo transportation in China. The allocation of laws and regulations has far fallen behind the development pace of inland waterway cargo transportation industry. With the launch of the revision of the *Maritime Law*, the voice of calling for the legislation of domestic waterway cargo transportation has gradually emerged. After sorting out the current situation of the legal system of inland waterway cargo transportation in China, the article believes that inland waterway cargo transportation should be incorporated into the revision of the *Maritime Law* as a special section of Chapter IV of the *Maritime Law* for adjustment, and conducts an in-depth analysis of the relevant legislative ideas.

Keywords

Inland Waterway Cargo Transportation, The Revision of the *Maritime Law*, Legislative Mode, Domestic Waterway Transportation

Copyright © 2024 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

1. 我国内河货物运输相关法律制度现状

1.1. 废止《国内水路货物运输规则》

1973年，随着改革开放和向市场经济过渡的时代背景下，国家出台了《水路货物运输规则》，之后在1979年、1987年、1995年进行了数次修订，最终在2000年形成了《国内水路货物运输规则》。随着我国全面依法治国进程的加快，《国内水路货物运输规则》中的诸多条款由于属于“损害公民、法人和其他组织的权利或义务”的范畴，已经超越了2015年新修订的《立法法》对部门规章的授权范围。为了更好地推动法治政府的建设，促进依法行政的需要，《国内水路货物运输规则》于2016年5月30日被废止，但这不能否认《国内水路货物运输规则》曾在内河货物运输法律关系治理方面发挥的积极作用。

有学者认为，《国内水路货物运输规则》经过多年的实施和实践，其部分内容已经被接受并形成了航运和调整法律关系的习惯，同时根据《民法典》关于适用习惯的规定，《国内水路货物运输规则》在今日仍能被适用。但这依然不能顺利解决目前内河货物运输合同没有具体法律依据的困境，即使能将《国内水路货物运输规则》的部分内容认定为习惯，适用过程中仍然存在许多困难。首先最需要解决的问题是如何将《国内水路货物运输规则》当中属于习惯和属于行政部门制定的强制性规定内容区分开来。如果将《国内水路货物运输规则》整体视为是习惯而予以适用，那就意味着《国内水路货物运输规则》虽然废止了，但仍可作为法的渊源而继续适用，这明显是不合理的[1]。

当事人根据《民法典》规定的意思自治原则，将《国内水路货物运输规则》的内容一并写入双方签订的内河货物运输合同。此时，相关规则属于当事人之间协商并且共同达成合意的结果，其不再属于国家强制性规定。《国内水路货物运输规则》发布时随附了有关合同和单证的推荐格式，其中有“适用交通部《国内水路货物运输规则》”类似的表述[2]。鉴于《国内水路货物运输规则》存在上述被使用的情况，法院在审理相关案件时就可以以此认定当事人已经约定将《国内水路货物运输规则》相关内容写入合同。然而，这类合同条款的效力并非绝对让合同当事人完全信服。若需合同条款达到双方满意的状态，

当事人最好将规则具体内容列为合同的条款，这样才能产生充分的法律效果。但是这种做法并非适用所有情形，比如，运单作为合同证明，在合同未成立或者无效的情形下，其中“适用《国内水路货物运输规则》”的合同条款是否仍然有效？毕竟，此时规则的内容是双方合意的结果，而不再是具有强制性效力的法律制度。

总的来说，笔者认为废止《国内水路货物运输规则》是一个仓促的决定，虽然该规则只属于部门规章，但事实上却成为了处理内河、沿海货物运输合同纠纷的重要法律依据。在没有更好更合适的法律出台的时候，废止《国内水路货物运输规则》反而造成了无法可依的混乱局面。

1.2. 内河货物运输被排除出《海商法》适用范围外

《海商法》立法之初，我国处于向市场经济转型的初步阶段，内河货物运输方面市场化不足。面对如此情况，《海商法》并没有将国内水路货物运输合同纳入调整范围，属于下位的内河货物运输合同亦是如此。但改革开放至今，我国水路运输领域已经逐渐走向世界前列，国内水路货物运输也已充分市场化。有观点认为，内河货物运输合同的当事人可以通过达成合意的方式，适用《海商法》第四章的内容调整合同关系及法律问题。

如何理解《海商法》第一条和第二条的内容，是内河货物运输合同当事人能否适用《海商法》第四章的关键。《海商法》第一条规定仅调整海上运输关系和船舶关系；根据第二条第二款的规定，《海商法》第四章海上货物运输合同的规定仅调整国际海上运输合同关系。当事人之间若要约定适用《海商法》，首先需要考虑的问题便是该约定是否违反《民法典》第153条第1款关于民事法律行为违反强制性规定而导致其无效的规定¹，“强制性规定”一般认为是效力性强制性规定。对此，王利明教授认为从以下三个方面可以区分一般管理性规定和效力性强制性规定：一、法律法规中已经明确违反某项规定会导致合同无效的后果的为效力性强制性规定；二、法律法规中没有明确某项规定会导致无效后果，但是违反该规定会导致国家或社会公共利益受损的为效力性强制性规定；三、法律法规中没有明确某项规定会导致无效后果，但是违反该规定仅会对当事人的利益造成影响的为一般管理性规定[3]。

《海商法》第一条和第二条中并没有“不得”或者“禁止”内河货物运输合同适用相关条文规定，根据前文所述，可以将这两条规定看作非效力性强制性规定，但是从《海商法》的立法目的来看，《海商法》并无保护内河货物运输合同的意图。从当事人角度来看，双方通过约定适用《海商法》第四章的相关条文确实会影响当事人的利益，但如果所有内河货物运输合同都如此约定，《海商法》第一条和第二条的规定就显得苍白无力，这样是否违反《海商法》的立法目的？因为对这两条内容的理解出现分歧，如果随意在内河货物运输合同中做上述约定可能会存在合同无效的风险，这是当事人双方无法承受的后果。

2. 我国内河货物运输制度立法模式选择

2.1. 《民法典》及相关司法解释调整模式

《民法典》中第三编第19章主要规定了运输合同的内容，其中部分条文涉及水上货物运输。由于我国疆域广阔，水路四通八达，通航情况复杂，内河货物运输的范围难以明确，有学者认为将内河运输纳入《海商法》调整范围会使其体系过于复杂，因此可以通过适用《民法典》第编的规定以及制定相关司法解释进行调整[4]。

但是《民法典》第三编内容已经固定，且第三编只是规定运输合同的总体框架，海商法相关制度的

¹《中华人民共和国民法典》第一百五十三条：违反法律、行政法规的强制性规定的民事法律行为无效。但是，该强制性规定不导致该民事法律行为无效的除外。

缺失是该模式面临的首要问题。《民法典》第三编中并没有像《国内水路货物运输规则》那样明确承运人和托运人的概念。而且就货物船运而言,《国内水路货物运输规则》规定承运人通过委托或转委托从事货物运输,此时接收货物转运的人为实际承运人,《海商法》中关于实际承运人的概念与其一致,但是《民法典》第三编却无此概念。除此之外,《民法典》中也缺乏承运人责任期间等相关海商制度内容,这些都是通过《民法典》调整内河货物运输合同关系的阻碍。上述《民法典》缺失的相关制度和概念不可能通过司法解释创设,且众多的司法解释会破坏法律的稳定性,让法律呈现出“朝令夕改”的现象,从而动摇成文法系的基础。因此,该模式并不适合我国内河货物运输立法。

2.2. 制定内河货物运输单行法模式

有学者认为可以制定单独的《国内水路货物运输法》,同时解决国内水路货物运输及内河货物运输和旅客运输等问题,与《海商法》的衔接问题也能解决。《民法典》和《海商法》都不足以解决国内水路货物运输,尤其是内河货物运输的问题,因此制定与《海商法》并行的《国内水上货物运输法》是体系发展的要求,也是维护海事司法统一的需要²。英美等航运大国都有两套并行的法规,而且由于内河货物运输和海上货物运输的风险差异巨大,适用的法律原则也存在区别,因此两者无法存在于同一部法律中。例如《国内水路货物运输规则》中承运人的归责原则与《海商法》的规定相差甚远,所以单行立法是很好的选择。

由于水路货物运输法律体系建设以及国内水路货物运输和海上货物运输差异性考虑,单行立法模式才会被呼吁,但是单行立法需要经过讨论、修改等一系列漫长的过程,况且《海商法》的修订已然提上日程,并取得了一定成果,此时若再重新商讨确立一部单行法,该法出台之时的实效性有待商榷。其次,若参照《国内水路货物运输规则》和其他法律来制定《国内水路货物运输法》,其内容仅关系到《海商法》第四章的内容,其他例如船舶碰撞等海上运输的内容,要么照搬《海商法》的内容并在此基础上稍作修改,要么交给《民法典》调整,前者由于相内容的复制会造成立法资源的浪费和大量法条的重复,后者又回到了现今的国内水路货物运输合同缺少专门立法的现状[5]。此外,目前《海商法》的修改方向为探寻远洋运输与国内水路货物运输的融合与协调,单行立法的模式又回到之前两法并立的局面,立法上并没有进步。因此,单行立法有非常大的局限性,并且此种立法模式在《海商法(征求意见稿)》(以下简称《征求意见稿》)发布之后也逐渐被抛弃。

2.3. 《海商法》专节规定模式

根据前文所述,我国如今国内水路货物运输体量庞大,尽管《民法典》等一般法律可以调整,但仍缺少专门法规直接进行规范,上述单行立法模式也被逐渐放弃。目前有学者呼吁在《海商法》修改中增加“国内水路运输合同”章[6]。其主要的立法模式有两种:一是国内水路货物运输合同作为《海商法》的专章调整,具体参考2018年11月《征求意见稿》;另一种将其作为《海商法》第四章的一个章节,参考《海商法(修改送审稿)》(以下简称《修改送审稿》)。

《征求意见稿》第五章为国内水路货物运输合同,共19条,详细规定了国际水路货物运输承运人、实际承运人、托运人、收货人、责任期间、适航义务、货物灭失、运输单证的内容,还包括大量的准用条款。设立专章调整有助于体系化的法律构建,但是也存在明显的缺点。专章立法需要考虑体系的一致性和连贯性,而该章实际上是将原来的《国内水路货物运输规则》直接插入《海商法》之中,虽然扩展了《海商法》的内容,但其内容大量参考了《海商法》第四张的条款,并没有起到实际的完善作用,因此是否有必要在既存章节的基础上单独创设一章。学者主张的专章立法可以加强与船舶碰撞、船舶优先

²摘自王海明先生对《海商法(修改建议稿)》的反馈意见。

权等章节的观点链接，放在专节立法中也可实现，而且体系结构更加简洁。

《修改送审稿》第四章国内水路货物运输部分共 12 条，相比于《征求意见稿》，其删除了与《海商法》第四章重复的内容，并调整了条款数据，突出了承运人责任和运输单证内容，同时将准用条款调整到整章的最后一条，整体安排逻辑更加清晰。在《海商法》修订过程中，立法专家在专章还是专节立法之间反复修改，经过长时间的探究认为专节的立法模式更合适。专节立法的优势在于既加入了原《国内水路货物运输规则》的内容，且不与《海商法》原有内容相冲突。尽管专节立法仍保留了准用条款，但是该部分内容仍属于第四章的规制范围之内，使该章内容更加完整，相比于专章立法更为有力。专节立法的模式更适合我国的内河货物运输合同制度的建立。

3. 我国内河货物运输制度立法具体思路

3.1. 明确《海商法》适用范围

将内河货物运输纳入《海商法》的调整，最主要的问题就是对《海商法》名称中“海”字的理解。反对纳入的观点认为，“海”可以包含江海之间、海江之间的运输，但是“内河”与“海”之间无任何联系，如果将内河货物运输纳入到《海商法》的调整范围，就需要修改《海商法》的法律名称。笔者认为，“海”字不能仅作文义解释，它可以被解释为“和海洋相通的可航行水域”。该定义最初来自于美国的“navigable water”，美国早期在处理海事案件侵权案件中，由于缺乏确定海事管辖权的联邦法律，于是借鉴英国的判例，将五大湖和内河水域完全排除在海事管辖之外^[7]。随着判例的发展，法官最终在“杰克逊诉汽船 Magnolia”案中判海事侵权管辖范围扩展到“和海洋相通的可航行水域”。《俄罗斯商船航运法》以及我国台湾地区《海商法》都将船舶海上航行的范围扩大到了“与海洋相通的可航行水域^[8]”。并且《征求意见稿》第 5.1 条明确规定：“本章适用于中华人民共和国港口之间的水路货物运输合同，前款所称港口，是指海港及位于与海相通的可航水域的港口。”虽然《修改意见稿》中删除了该规定，但笔者认为后续仍会重新加入该内容，以明确内河货物运输的适用范围。

“与海洋相通的可航行水域”的范围究竟如何界定呢？首先可以明确的是，类似里海等完全被陆地包围的水域不属于该范围，可通航水域应当是与干线有直接联系的水域，这种直接联系不仅仅是地理上的，更应当是可以作为商业链的联系^[9]。简言之，对于长江干线之外的支流或联系不紧密的湖泊，仍适用既有的一般法律进行调整，不在上述范围之内。

3.2. 完善承运人责任制度

确定承运人承担责任的前提条件是确认承运人的责任期间，就内河货物运输承运人的责任期间，仍可借鉴现行《海商法》，将集装箱运输和非集装箱运输区别开来：对于货物处于承运人掌管之下的期间，集装箱运输的责任从装运港接收货物开始至卸货港交付货物止，非集装箱运输的责任货物从装上船开始至卸下船止。承运人对其责任期间内货物发生的灭失、毁损或者延迟交付承担赔偿责任，实际承运人对其实际承运部分与承运人承担连带责任。

内河货物运输的风险虽然不如海上货物运输，但仍需要保障其航行安全，内河货物运输合同制度中应当明确承运人的适航义务，这段定义同样可以参考《海商法》，将船舶本身、船员等内容纳入进来，并将适航义务的期间从开航前和开航时扩展到整个航程中。除此之外，也可以将运输危险货物在整个航程中的风险纳入到适航义务范围之内，也即赋予承运人或者实际承运人处置的权利。

考虑到当下内河货物运输中承运人的合同责任比较严格，可以为承运人设立赔偿责任限制的权利，赔偿限额的具体单位可以参考国际海上货物运输合同，结合内河水路货物运输的实际情况调整。同时，为了防止承运人因赔偿限额的存在而不适当履行适航义务，可以参考《鹿特丹规则》等国际规范规定承

运人赔偿责任限制权利的丧失条件，也即如果因承运人或实际承运人的故意或者重大过失，那么承运人或实际承运人将不享有赔偿责任限制权。

3.3. 完善内河货物运输单证制度

实践中，内河货物运输的当事人之间的合同约定大多比较简单，仅就一些必要性条款进行约定，对其他事项的约定相对简化。但是由于承运人都会签发运单，所以海事法院在许多的内河货物运输合同纠纷案例中，都是根据运单中的记载，而不是合同本身来确定当事人之间的权利义务关系。因此，构建内河货物运输合同制度，单证制度发挥着不可或缺的作用。内河货物运输单证由承运人签发，其本身具有货物收据的功能；其次，单证上的内容是承运人和托运人运输合同关系的证明，因此也具有合同证明的功能；当合同约定模糊难以确定时，运单也可以起到补充合同内容的作用。但是内河货物运输单证并不能作为运输合同本身，尽管在实践中，一些国际海上货物运输会将作为运输单证的提单作为运输合同本身，但运单作为承运人签发的证明，只能作为运输合同中一方当事人的行为，将其作为双方当事人之间的合同行为很难解释。但是有一种解释路径，也即内河货物运输中，承运人和托运人口头达成运输合同，承运人签发的内河货物运输单证可以作为该口头合同的证明和内容补充。

从商业习惯和贸易效率的角度来看，运输单证中格式化的条款更能提高交易效率，因为即使当事人之间仔细敲定合同的条款内容，仍可能出现疏忽或漏洞，此时运输单证就起到了补充合同内容的作用。因此，考虑到交易便利和方便确定当事人的权利义务关系，结合内河货物运输的实际情况，在当事人之间没有签订书面运输合同的情况下，可以将内河货物运输单证看作是运输合同的一种形式。概言之，内河货物运输单证制度的完善，除了借鉴原《国内水路货物运输规则》中的单证制度，还应当明确内河货物运输单证在合同无约定或约定不明的情形下，作为合同内容补充证明的规定。

参考文献

- [1] 吴煦.《海商法》修改背景下的国内水路货物运输之立法模式选择[J]. 中国海商法研究, 2019, 30(1): 11-17.
- [2] 黄毅. 论《国内水路货物运输规则》的适用[J]. 世界海运, 2013, 36(1): 52-54.
- [3] 王利明. 合同无效制度[J]. 人大法律评论, 2012(1): 67-91.
- [4] 余晓汉.《海商法》修改不宜纳入内河船舶和内河运输[J]. 中国远洋海运, 2019(12): 46-47.
- [5] 邓代婷.《海商法》修改背景下国内水路货物运输立法模式探析[J]. 武汉交通职业学院学报, 2021, 23(3): 20-24+78.
- [6] 张文广. “一带一路”和中国《海商法》修改[J]. 中国远洋海运, 2020(1): 76-77.
- [7] Tetley, W. (2003) Reform of Carriage of Goods: The UNCITRAL Draft and Senate COGSA' 99. *Tulane Maritime Law Journal*, 28, 1-44.
- [8] Forcer, R. (2013) *Admiralty and Maritime Law*. 2nd Edition, Federal Judicial Center, Washington DC, 1-280.
- [9] 黄晶. 我国《海商法》对国内水路货物运输的适用[J]. 上海海事大学学报, 2018, 39(1): 104-110.