

南京大学国际关系研究院

国际关系评论

朱瀛泉 主编

International Relations Review

8



南京大学出版社

国际关系评论

(第8卷)

朱瀛泉 主编

 南京大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

国际关系评论. 第8卷 / 朱瀛泉主编. — 南京 : 南京大学出版社, 2015. 3

ISBN 978 - 7 - 305 - 14918 - 4

I. ①国… II. ①朱… III. ①国际关系—文集 IV.
①D81 - 53

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2015)第 065392 号

出版发行 南京大学出版社

社 址 南京市汉口路 22 号

邮 编 210093

出 版 人 金鑫荣

书 名 国际关系评论(第8卷)

主 编 朱瀛泉

责任编辑 官欣欣 李鸿敏

编辑热线 025 - 83593947

照 排 南京南琳图文制作有限公司

印 刷 南京京新印刷厂

开 本 635×965 1/16 印张 19.25 字数 322 千

版 次 2015 年 3 月第 1 版 2015 年 3 月第 1 次印刷

ISBN 978 - 7 - 305 - 14918 - 4

定 价 56.00 元

网址: <http://www.njupco.com>

官方微博: <http://weibo.com/njupco>

官方微信号: njupress

销售咨询热线: (025) 83594756

* 版权所有, 侵权必究

* 凡购买南大版图书, 如有印装质量问题, 请与所购
图书销售部门联系调换

《国际关系评论》编委会

主编 朱瀛泉

编委 (按姓氏笔画为序)

计秋枫 卢明华 石 斌 朱瀛泉 严 强

张凤阳 张 生 杨金荣 洪邨生 崔之清

蔡佳禾 谭树林

International Relations Review

Editor : Zhu Yingquan

Vol. VIII

March 2015

目录 CONTENTS

国际论坛 海洋 · 航运 · 制度

FORUM ON INTERNATIONAL ISSUES

Ocean/Sea transportation/Aviation/Regime

国际海运的政治经济学:结构性权力的视角…………… 舒建中
The Political Economy of International Shipping: An Analysis From the
Perspective of Structural Power

Shu Jianzhong / 1

国际海底制度与南北关系 …………… 罗立昱
International Seabed Institution and the North-South Relations

Luo Liyu / 14

环境伦理理念变迁与“商业捕鲸禁令”的源起 …………… 孙 凯
The Evolution of Environmental Ethics and the Origin of the Whaling
Moratorium

Sun Kai / 28

国际民航制度的建立与美英的主导权之争 …………… 侯汉君
The Establishment of International Civil Aviation System and the Anglo-
American Contention for Dominance

Hou Hanjun / 41

全球化与国际关系

GLOBALIZATION AND INTERNATIONAL RELATIONS

- 全球化背景下安全区域主义的实践 朱瀛泉
The Practices of Security Regionalism against the Background of Globalization
Zhu Yingquan / 56
- 环境安全、规范的生命周期与环境法的趋同 张庆彩 夏 玲
Environmental Security, the Life Cycle of Norms and the Convergence
of Environmental Law
Zhang Qingcai and Xia ling / 63
- 沉没中的全球化
..... 尼尔·弗格森著 王 帅 王小强译 朱瀛泉校
Sinking Globalization
Niall Ferguson
Translated by *Wang Shuai and Wang Xiaoqiang*
Proofread by *Zhu Yingquan* / 75

国际史和地区研究

INTERNATIONAL HISTORY AND REGIONAL STUDIES

欧洲国际关系

EUROPE

- 欧洲协调的规范及其实效分析 郑先武
The Concert of Europe: An Analysis of Norms and It's Effects
Zheng Xianwu / 85
- 国际格局的演变和欧洲力量的变化 李泽生
The Resurgence of Europe: The Power of Europe in A Changing World
Li Zesheng / 109

英国卡梅伦政府欧洲政策研究 高志虎

A Study on Cameron Administration's European Policy

Gao Zhihu

/ 122

欧洲一体化动因剖析:以土耳其入盟为例 严骁骁

Analysis of European Integration Motives: A Case Study of Turkey's Bid for EU Membership

Yan Xiaoxiao

/ 134

美国对外关系

THE UNITED STATES

当代国际格局转型与奥巴马政府“重返亚洲”战略 钮维敢

Transformation of Contemporary International Structure and the Obama Administration's "Return to Asia" Strategy

Niu Weigan

/ 153

战后初期美国对欧洲经济一体化的政策 丁祖煜

United State's Policy to European Economic Integration in the Early Post-war Years

Ding Zuyu

/ 167

奥巴马政府伊朗核政策探析 李 颂 龚洪烈

Analysis of the Policy of Obama Administration to the Iranian Nuclear Program

Li Song and Gong Honglie

/ 183

亚太国际关系

THE ASIA-PACIFIC

美国对东亚一体化政策的演进 王秋彬

The Evolution of the U.S. Policy towards East Asian Integration

<i>Wang Qiubin</i>	/ 199
论印度在朝鲜战争中的外交活动	李 敏
The India's Diplomatic Activities during the Korean War	
<i>Li Min</i>	/ 209
简论 1971 年印巴战争期间美国对巴基斯坦政策	张 威
The Analysis of the U.S. Policy to Pakistan in the 1971 Indo-Paki War	
<i>Zhang Wei</i>	/ 225

国际关系史学与理论

HISTORIOGRAPHY AND THEORY

儒家和合思想与世界政治	金海洋
World Politics from the Perspective of Confucian' Harmony and Compatibility	
<i>Jin Haiyang</i>	/ 248
杰维斯“复杂体系分析”评介	马朝林
A Review on Jervis's Complex Systemic Analysis	
<i>Ma Chaolin</i>	/ 272
“文化转向”与东亚国际史:对大卫·雷诺兹的回应 安东尼·贝斯特著 倪晓燕译 朱瀛泉校	
The“Culture Turn”and the International History of East Asia: A Response to David Reynolds	
<i>Antony Best</i>	
Translated by <i>Ni Xiaoyan</i>	
Proofread by <i>Zhu Yingquan</i>	/ 289

Sponsored by

School of International Studies, Nanjing University

国际海运的政治经济学： 结构性权力的视角

舒建中

摘要 在国际海运秩序及其制度规则的发展演进中，结构性权力是决定性因素。英国主导的班轮公会体系和美国主导的自由海运体系均是以国际关系基本权力结构为基础的。发展中国家尽管在一定程度上推动了战后国际海运制度规则的新发展，但这种发展仍然受到国际关系基本权力结构的制约和影响。

关键词 结构性权力 国际海运秩序 制度演进

结构性权力论是苏珊·斯特兰奇国际政治经济学理论体系的精髓。在斯特兰奇看来，所谓结构性权力，是指塑造和决定全球各种政治经济结构的权力，包括确定国际关系议事日程和制定国际制度规则的权力，世界各国及其政治机构、经济机构等均不得不在这个权力结构框架下展开活动。简言之，结构性权力就是决定办事方法的权力，是塑造国家与国家之间关系、国家与人民之间关系或国家与公司之间关系框架的权力。斯特兰奇进一步指出，安全结构（提供安全保障的权力框架）、生产结构（决定生产及其方法和条件的各种安排的总和）、金融结构（支配信贷安排与决定各国货币交换条件的所有要素的总和）与知识结构（决定知识及其储存和传播途径与条件的权力结构）是世界政治经济中权力结构的基本组成部分，权力就是通过这四种结构对特定关系产生影响的。^①

除安全结构、生产结构、金融结构和知识结构这四种基本权力结构之外，斯特兰奇同时认为，国际政治经济关系中至少还存在四个具有代

^① Susan Strange, *States and Markets*, London: Pinter Publishers, 1988, pp. 24-28, 45, 64, 90, 121.

表性的次级权力结构,即跨国运输体系(主要指国际海运和空运体系)、国际贸易体系、国际能源体系和跨国福利体系。斯特兰奇指出,次级权力结构是基本权力结构的辅佐,在次级权力结构的形成过程中,基本权力结构发挥了极大的作用。^①就跨国运输体系而言,斯特兰奇认为,包括国际海运在内的交通运输始终是一个具有高度政治性的问题,跨国运输体系是在国际政治体系中发展起来的。进而言之,国际交通体系是国际关系基本权力结构的产物。首先,安全是国家参与国际交通运输体系的主要考虑,生产的国际化和全球化亦大幅度增加了海运和空运的服务需求。与此同时,金融结构所提供的融资与保险也有力地促进了世界海运和空运的发展。此外,知识结构同样是世界交通体系的一个主要决定因素,甚至是最具革命性的因素,正是由于知识和技术的发展,国际海运经历了从帆船到轮船,再到超级油轮和集装箱船的巨大变化。^②由此可见,安全结构、生产结构、金融结构和知识结构是决定国际交通体系及其制度规则的基本权力结构。就国际海运而言,国际海运体系经历了英国主导下的班轮公会体系和美国主导下的自由海运体系两个时期,而且,在国际海运体系的演进中,国际关系基本权力结构仍然是决定性的变革因素。

一、英国主导的班轮公会体系及国际海运制度的形成

从历史上看,西方国家长期对国际海运进行管理和控制。1651年,英国颁布了著名的《航海条例》,规定除运送本国货物前往英伦三岛的外国商船之外,英国商船公司将垄断所有进出英国及其殖民地的贸易运输。在具备无可挑战的竞争实力并成为世界主导性海上强国之后,英国遂于1849年废除了《航海条例》。如果说《航海条例》的颁布体现了英国以重商主义挑战荷兰的霸权的话,那么,《航海条例》的废除则为英国领导下的自由贸易新时代奠定了基础。^③

毫无疑问,到19世纪中期,英国在国际关系权力结构中的优势地

① Susan Strange, *States and Markets*, p. 139.

② Ibid., pp. 141-143.

③ Alan W. Cafruny, "The Political Economy of International Shipping: Europe versus America", *International Organization*, Vol. 39, No. 1, 1985, p. 79.

位从根本上为英国主导的班轮公会体系的建立创造了必不可少的政治经济条件。首先,庞大的殖民帝国的形成使英国的利益遍布世界,因此,确保英国与其殖民地之间的海上运输秩序和交通安全就成为英国维持殖民帝国的重要战略考虑,而英国所拥有的世界上最为强大的海军则为英国主导下的国际海运体系的建立提供了至关重要的安全保障。其次,作为率先进行工业革命的国家,英国是19世纪名副其实的世界工厂,由此带来了原材料进口与工业品出口的急剧增加,工业生产的扩大与国际化进一步彰显了海上交通运输对英国的战略意义。第三,至19世纪中期,英国主导下的国际金本位体系已经初步形成,英镑的世界货币地位和伦敦的国际金融中心地位为英国海运的发展提供了充足的融资保障。与此同时,英国主导下的自由贸易体系的形成也为英国主导建立一个确保英国贸易利益的国际海运秩序提供了内在的动力。第四,以技术创新为契机,英国在19世纪中期已经完成了由帆船运输向轮船运输的转变,实际上,正是轮船取代帆船的技术革命直接推动了英国主导下的班轮公会体系的建立。^①由此可见,19世纪的英国在安全、生产、金融和知识等四种基本权力结构中均占据着绝对优势,这是英国主导建立班轮公会体系的基本前提。

凭借在国际关系基本权力结构以及国际海运中的优势地位,同时为控制英国与印度之间的班轮贸易,英国于19世纪70年代开始组建具有垄断性质的班轮公会体系。1875年8月,7家英国海运公司结成了世界历史上第一个班轮公会——伦敦-加尔各答班轮公会,专门经营印度加尔各答至英国的班轮航线。此后,班轮公会模式在英国乃至欧洲迅速发展,逐步形成了英国主导下的班轮公会体系。由此可见,班轮公会体系肇始于英国与印度之间的班轮贸易,因此,英国主导形成的班轮公会体系从一开始就带有殖民主义的烙印^②,体现了英国在殖民扩张以及生产和技术领域的结构优势地位。此外,班轮公会的自我管理模式在很大程度上也打上了英国主导下的自由贸易体系的烙印。第二次世界大战爆发之前,英国占据了世界海上运输30%的份额,因而处于无可争辩的海运霸权地位。^③

① Susan Strange, *States and Markets*, p. 145.

② Lawrence Juda, "World Shipping, UNCTAD, and the New International Economic Order", *International Organization*, Vol. 35, No. 3, 1981, p. 499.

③ J. Hans Adler, "British and American Shipping Policies: A Problem and a Proposal", *Political Science Quarterly*, Vol. 59, No. 2, 1944, p. 193.

正是基于海洋大国的结构性权力优势,班轮公会及其运转规则与惯例对有关国家最突出的影响就是:由于班轮公会对国际海运服务(包括海运运费和服务条件等)拥有单方面决定权并排除了竞争,因此,国际海运服务的权力绝大部分集中在班轮公会手中;而这些班轮公会的总部又集中在英国等少数欧洲国家,并得到了有关国家政府的有力支持,由此导致班轮公会实际上掌握了国际海运的控制权,班轮公会的运转也主要体现了英国等欧洲发达国家的利益诉求。^①

随着班轮公会体系的形成以及国际海运规模的扩大,制定相应的国际海运规则就成为一项不容回避的议题,而确立提单规则是其中的核心问题。所谓提单,是指证明海上货物运输合同的单证。按照国际海运惯例,提单往往由承运人(国际海运公司)依据契约自由原则自行制定,且具有固定格式与内容。鉴于提单是国际海运的基本凭证,因此,通过国际公约以规范提单规则及以此为基础的国际海运合同就成为海上强国共同关心的问题。

作为国际海运的主导性强国,英国对包括提单规则在内的国际海运制度尤为关注。基于维护英国国际海运地位的考虑,英帝国海运委员会于1921年夏向国际法协会海事法委员会提交了一份报告,建议制定统一的国际性提单规则。根据英国的建议,国际法协会决定于1921年秋季在荷兰首都海牙举行会议,以便商讨制定统一的提单规则。^②由此可见,尽管遭受了第一次世界大战的沉重打击,但作为传统海上强国,英国在国际海运领域仍然发挥着重要作用。1921年9月,海牙会议如期举行,在此期间,有关各方围绕英国的报告与建议展开了密切磋商,最终形成了一个“海牙提单规则”,并由国际法协会建议予以国际性适用。为将“海牙提单规则”提升到政府间层面以增强其约束力,来自26个国家的代表于1924年8月在比利时首都布鲁塞尔举行正式会议,并以“海牙提单规则”为基础签署了《关于统一提单若干法律规定的国际公约》(简称“海牙规则”)。按照约定程序,“海牙规则”于1931年6月正式生效。就承运人免责而言,“海牙规则”规定承运人的免责范围包括:船长、船员、引水员的过失,海上风险或意外事故,不可抗力,包

^① Lawrence Juda, “World Shipping, UNCTAD, and the New International Economic Order”, pp. 495–496.

^② C. R. Dunlop, “The Hague Rules, 1921”, *Journal of Comparative Legislation and International Law*, Vol. 4, No. 1, 1922, pp. 27–28.

装不良,标志不当等原因所引起的货物灭失或损坏。关于承运人责任限制,“海牙规则”规定,对于一般海运货物,承运人对每单位货物的赔偿额最高不超过 100 英镑;对于已按货价的百分比支付了额外运费的贵重货物,则应按实际损失赔偿,或按实际支付的运价与货价的百分比赔偿。

由此可见,一方面,“海牙规则”首次以国际公约的形式确立了统一的提单规则,在一定程度上有助于维护国际海运秩序的稳定。另一方面,“海牙规则”亦存在明显不足,其最主要的缺陷就是,“海牙规则”对承运人(主要是发达国家的海运公司)的免责规定过于宽泛,且承运人的责任限额明显偏低,因而不能充分保护托运人的合法权益。因此,“海牙规则”被视为国际海运制度史上最不公正、最不平等的责任分配制度。^①更为重要的是,“海牙规则”体现了以英国为首的传统海上强国的权力优势和利益取向,是英国主导国际海运制度的又一个重要标志。至此,以班轮公会为运转平台,以“海牙规则”为制度保障,英国主导下的班轮公会体系最终全面确立,英国的国际海运优势地位进一步巩固。

随着第二次世界大战的爆发以及国际关系权力结构的变化,英国主导的班轮公会体系开始面临诸多挑战,并最终让位于美国主导的自由海运体系。

二、美国主导的自由海运体系及国际海运制度的演进

第二次世界大战彻底改变了以欧洲为中心的国际格局,美国取代英国成为世界霸主,在国际关系基本权力结构中占据了绝对优势。在军事和安全领域,美国拥有核优势以及世界上最强大的海军,冷战和遏制共产主义的国际战略使美国将其安全利益延伸到世界各地。在生产领域,美国的生产规模与经济总量无与伦比。在金融领域,美国通过布雷顿森林体系确立了美元的霸权地位;而且,以关贸总协定制度为核心的多边贸易体系的建立亦为美国拓展对外贸易提供了制度保障,对外贸易的发展又凸显了国际海运在美国对外关系中的重要地位。在知识和技术领域,美国已经成为世界知识与技术创新的最重要来源,并率先

^① Susan Strange, *States and Markets*, p. 151.

发起了国际海运领域的集装箱革命^①,从而开创了国际海运的集装箱时代。所有这些均展示了美国在战后国际关系中的结构性权力优势,同时也为美国主导国际海运体系奠定了权力基础。

从源头上讲,集装箱运输方式源自美国的卡车运输工业。20世纪50年代初期,美国率先将集装箱运输方式运用于海上货物运输并开辟了北大西洋航线,由此体现了美国在国际海运领域的技术创新。通过简化装货与卸货程序并打破海陆运输限制,集装箱运输具有装卸效率高、周转速度快、劳动强度低等优点,从一开始就展示了广阔的发展前景。到20世纪60年代,集装箱运输在国际海运中已经得到了广泛采用并占据了主导性的市场份额。从国际政治经济学的角度来看,集装箱运输方式的创建与兴起是美国竞争性国际海运战略的一个重要组成部分,并对英国主导的、以欧洲为中心的班轮公会体系及其传统的海运方式构成了全新的挑战^②,因此,集装箱运输方式的创新成为美国主导国际海运秩序的重要标志之一。

美国寻求国际海运主导地位的另一个重要方式就是大力倡导并推行方便旗制度。所谓方便旗制度,又称开放登记制度,是指船舶所有人只需交纳一定的登记费用,就可以在实行开放登记政策的国家登记注册,从而使该船舶取得登记国国籍,并悬挂登记国国旗从事国际海运业务。因此,在方便旗制度下,船舶与船旗国之间并没有真正的联系。

早在第二次世界大战爆发之初,美国政府就开始着力推行方便旗模式,以此作为规避1939年《中立法》的限制并向盟国提供支持的重要手段。^③从这个意义上讲,战时方便旗模式的大规模实施初步确立了美国在国际海运领域的优势地位,并为美国在战后大力推行并主导方便旗制度作出了相应的政策铺垫。

作为战争的结果,第二次世界大战同时改变了世界海运格局:战争使比利时、荷兰、挪威、丹麦损失了近一半的海运吨位;法国和希腊损失

① James V. Selna, "Containerization and Intermodal Service in Ocean Shipping", *Stanford Law Review*, Vol. 21, No. 5, 1969, p. 1078.

② Alan W. Cafruny, "The Political Economy of International Shipping: Europe versus America", pp. 105, 108.

③ H. David Bess and Martin T. Farris, *U. S. Maritime Policy: History and Prospects*, New York: Praeger, 1981, p. 79.

了 2/3 的商船队;英国则损失了 1/4 的商船队。^①与此同时,凭借战争期间造船业和海运业的大规模发展,以及国际关系权力结构的变化,美国在国际海运领域占据了主导性的竞争优势。^②

但另一方面,鉴于英国等欧洲传统海上强国对国际海运的严重依赖,如果美国寻求直接取代或取消传统的班轮公会体系,势必招致英国等传统海上强国的竭力反对,进而影响盟国的团结;而且,在战争期间和战后初期,美国致力于主导设计战后国际金融、国际贸易和国际民用航空秩序,暂时无暇顾及国际海运秩序的全面设计。在此背景下,美国另辟蹊径地将不定期货船运输视为推行以自由市场为导向的竞争性海运政策的突破口。^③为此,美国于 1943 年 6 月确立了以发展不定期货船运输(主要从事石油和散货运输)为主要目标的战后国际海运政策^④,试图借此抢占班轮公会尚未控制的国际散货运输市场。因为在美国看来,国际海运中的石油和散货运输市场为方便旗制度的全面推行创造了有利的条件,而方便旗制度的进一步推广则有助于巩固美国在世界海运市场的竞争优势。^⑤1944 年,美国战时海运管理署决定优先拨款发展不定期货船运输^⑥,其目的就是大力推动美国主导的、以方便旗模式为中心的国际散货运输市场的发展,从而将美国的战后国际海运政策付诸实施。随着冷战格局的形成,出于维护西方世界团结的战略考量,美国更加无意要求立即废除英国主导控制的班轮公会体系。与此同时,为确立并维护美国在战后国际海运领域的主导地位,美国遂利用与利比里亚、巴拿马的特殊关系,全面推行战争期间就已经形成的方便旗模式,最终在 20 世纪 50 年代确立了方便旗模式在国际海运中

① John S. MacLay, "The General Shipping Situation", *International Affairs*, Vol. 22, No. 4, 1946, p. 488.

② Henry L. Deimel, Jr., "United States Shipping Policy and International Economic Relations", *The American Economic Review*, Vol. 36, No. 2, 1946, pp. 551 - 552.

③ Henry L. Deimel, Jr., "United States Shipping Policy and International Economic Relations", p. 555.

④ J. Hans Adler, "British and American Shipping Policies: A Problem and a Proposal", p. 196.

⑤ Rodney Carlisle, *Sovereignty for Sale: The Origins and Evolution of the Panamanian and Liberian Flags of Convenience*, Annapolis: Naval Institute Press, 1981, p. 110.

⑥ Rene De La Pedraja, *The Rise and Decline of U. S. Merchant Shipping in the Twentieth Century*, New York: Twayne Publishers, 1992, pp. 202 - 203.

的正式地位^①,方便旗模式由临时性的海运方式转变为常态化的海运机制,从而事实上实现了方便旗模式的制度化。

由此可见,方便旗制度在战后国际海运秩序中的正式确立源于美国针对欧洲传统海上强国的竞争性海运政策;更为重要的是,方便旗制度的形成与发展改变了战后国际海运机制的权力结构,增强了美国在国际海运中的整体实力,确保了美国在世界散货运输和油轮运输中的优势地位。^②面对方便旗制度的推广以及美国的竞争压力,西欧国家和日本不得不认可了方便旗这一新的国际海运机制,允许本国船舶所有权人参与方便旗运输,从而推动了方便旗制度在国际海运中的扩展,方便旗船在世界海运总吨位中的比例从1955年的10%上升到1977年的28%。到20世纪70年代中期,实行方便旗制度的国家主要有巴拿马、利比里亚、洪都拉斯、巴哈马和塞浦路斯等国,而悬挂方便旗的船只主要为发达国家所拥有。因此,方便旗制度的主要获益者仍然是美国等发达国家及其海运公司。^③

综上所述,第二次世界大战结束后,美国已拥有无可匹敌的结构性权力优势。就国际海运而言,在诸多因素的作用下,尽管美国没有直接要求废除英国主导的班轮公会体系,但美国仍然通过集装箱运输方式的创新和方便旗制度的推广,最终确立了美国在战后国际海运领域的主导地位,由此形成了美国主导下的自由海运体系。

另一方面,作为战后国际海运秩序的主导国家,美国除大力推广松散型的自由方便旗制度之外,并没有制定有关国际海运秩序的全面系统的政策计划;与此同时,面对集装箱运输方式的发展,美国同样没有提出有关规范集装箱运输及国际货物多式联运的政策方案。随着以集装箱运输为基础的国际货物多式联运的兴起以及方便旗制度的推行,国际社会亟待制定相应的规则。更为重要的是,随着发展中国家的兴起并寻求平等参与国际海运,发展中国家对国际海运制度规则始终给

① Alan W. Cafruny, "The Political Economy of International Shipping: Europe versus America", pp. 86, 90-91, 108.

② Ibid., pp. 92, 108.

③ Lawrence Juda, "World Shipping, UNCTAD, and the New International Economic Order", pp. 503, 506.

予密切关注,国际海运问题亦是南北对话最早的领域之一。^①正是在这一过程中,新的国际海运制度规则逐步形成。

三、发展中国家与国际海运制度的新发展

第二次世界大战结束之后,国际关系的最新特点就是发展中国家的兴起,通过参与国际事务,发展中国家亦成为推动战后国际秩序及其制度规则发展演进的重要力量。另一方面,由于发展中国家在国际关系基本权力结构中仍然处于弱势地位,因此,尽管发展中国家在促进战后国际经济制度规则的调整与改革方面取得了阶段性进展,但以美国为首的发达国家主导国际经济秩序的基本格局并没有发生根本性改变。在国际海运领域,正是由于发展中国家的积极参与和推动,国际社会开始了大规模的国际海运立法。另一方面,新的班轮公会规则和提单规则等尽管不同程度地体现了发展中国家的利益与需要,但发达国家的主导地位仍然是战后国际海运秩序的基本特征。

(一) 班轮公会新规则

班轮公会制度在第二次世界大战结束之后开始遭遇猛烈批评,实际上,正是发展中国家向英国主导的班轮公会体系发出了最直接的挑战。发展中国家认为,班轮公会控制的国际班轮运输市场具有垄断性质,对发展中国家明显不公平。^②为此,发展中国家强烈呼吁制定一项具有约束力的国际班轮公会公约。在发展中国家的推动下,联合国班轮公会行为守则会议于1974年4月通过了《班轮公会行为守则公约》(简称“班轮守则”),明确规定所有国家包括发展中国家的班轮公司均有权全面参与服务于本国贸易运输的班轮公会,海运服务应由贸易双方的班轮公司平等分享,第三国的班轮公司可承担20%的海运服务,这就是著名的“40:40:20”标准;班轮公会的决策程序(包括运费费率

^① M. J. Shah, “The UN Code of Conduct for Liner Conferences: A Case Study in Negotiation in the Context of the South-North Dialogue”, in Michael Z. Cutajar, ed., *UNCTAD and the South-North Dialogue: The First Twenty Years*, New York: Pergamon Press, 1985, p. 209.

^② Lars Anell and Birgitta Nygren, *The Developing Countries and the World Economic Order*, London: Methuen, 1980, p. 143.