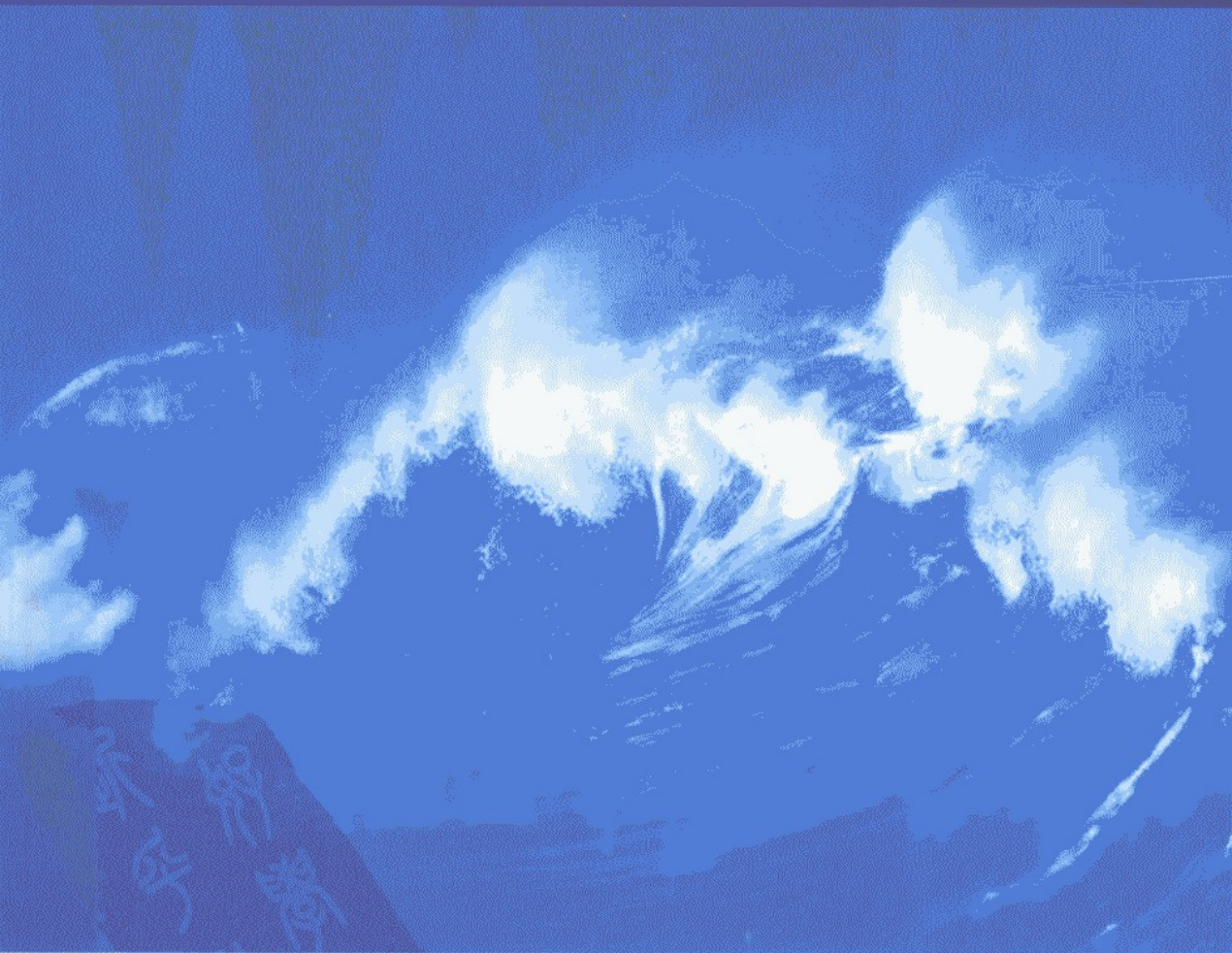


三元法学文丛

山东省社会科学规划研究项目文丛·重点项目

王海英 马得懿/著

海运服务贸易法的“区域性”考察



科学出版社

www.sciencep.com

(D-0188.0101)

三元法学文丛

21世纪民商法发展趋势研究

海岸带利用中的法律问题研究

死缓制度的当代价值

法社会学在中国——西方文化与本土资源

私法视野里的权利冲突导论

物权变动的模式原理与制度选择

物权法之理论与变革

● 海运服务贸易法的“区域性”考察

保险法原理与实务研究

郭明瑞/著

关涛/著

黄伟明/著

汤唯/著

张平华/著

刘经靖/著

郑冠宇/著

王海英 马得懿/著

史卫进/著

海运服务贸易法的“区域性”考察

ISBN 978-7-03-023721-7



9 787030 237217 >

定价：36.00 元

高等教育出版中心·经管法出版分社

电话：010-64012800

E-mail: jingguanfa@mail.sciencep.com

三元法学文丛

海运服务贸易法的“区域性”考察

王海英 马得懿 著

科学出版社

北 京

内 容 简 介

“区域性”国际水准海运服务业的建设,不能仅仅依靠硬件的改善,更重要的是必须要有软环境的建设。本书的主要内容是在考查“区域性”海运服务业法律视角的一般特征基础上,对 GATS 法律体系予以在中国区域和中国本土法律资源语境下的解读,以山东省烟威地区海运服务业为中心,论证了在中国法下培育“区域性”海运服务业之维。本书强调培育“区域性”海运服务业的核心力在于政府职能的转变和提升,而成熟“区域性”海运服务业具有其特定的表征。本书以山东省烟威地区的海运服务贸易状况为对象,提出了培育“区域性”海运服务业的一般策略。

本书适用于从事研习法律的各类学生,同时对从事法学专业教学和科研工作的人员具有参考价值。

图书在版编目(CIP)数据

海运服务贸易法的“区域性”考察/王海英,马得懿著. —北京:科学出版社,2009

(三元法学文丛)

ISBN 978-7-03-023721-7

I. 海… II. ①王…②马… III. 海上运输:国际运输-海商法-研究-中国 IV. D922.294.4

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2008) 第 199080 号

责任编辑:徐蕊 王京苏/责任校对:李奕莹

责任印制:张克忠/封面设计:耕者设计工作室

科学出版社出版

北京东黄城根北街 16 号

邮政编码:100717

<http://www.sciencep.com>

新蕾印刷厂印刷

科学出版社发行 各地新华书店经销

*

2009 年 5 月第 一 版 开本: B5 (720×1000)

2009 年 5 月第一次印刷 印张: 11 1/2

印数: 1—2 000 字数: 221 000

定价: 36.00 元

(如有印装质量问题,我社负责调换〈环伟〉)



丛书序

为拥有自己的文库，打造学术品牌，在科学出版社的鼎力支持下，烟台大学法律人推出了“三元法学文丛”。这是一件值得庆贺的事情。

文丛何以得名？盖因烟大校园中心有一湖，名曰“三元湖”。“三元”者含义有三：一者，古有连中三元之说；二者，烟大为地方出资，北大、清华援建而成；三者，湖面一分为三。三元湖中，三个圆形湖面，心心相连；湖心有岛，湖上横跨小桥，四周翠柳环绕。春来鸟语花香，闲观鱼翔浅底；冬去冰雪沉卧，平增学子嬉戏。聆听着湖畔钟楼里催人振奋的钟声，徜徉于石道上感受着扑面而来的杨柳风，感受到的是远离尘嚣的寂静，读懂的绝不止湖边图书馆内的老书。

不知不觉中，始建于1984年的烟大法学专业，已走过了23个年头。期间，三元湖见证了烟大法学的风雨历程，分享着烟大法律人的喜悦和失意；见证着办学规模由起初的不足百人而至今天的上千人，送走了一批批朝气蓬勃的学子；见证着法律系办公室由寥寥数间发展到拥有独立庭院的法学楼，期待着法学院的日新月异。变幻的是时空，但不变的是烟大法律人对法学的忠诚和毅力。三元湖可以作证！

三元湖懂得感恩，三元湖水或涌于地下，或来自天上，涓涓溪流滋养着她、滂沱大雨浇灌着她，三元湖用她的一泓清水感谢着天地。三元湖也用她自己建起一座友谊的丰碑，记载下了北大、清华、烟台市及各方力量创办烟大、建设烟大的丰功伟绩。三元湖畔的法律人广交四海俊杰、贤达，他们的进步凝聚着朋友的心血。他们的劳动成果又怎能不刻上三元湖的名字，借此公告世人、报恩于世人？

三元湖是俊秀的，但她懂得领略东门外一望无际的黄海；三元湖是安静的，但她能够听到大海的奔腾不息。俊秀的、安静的三元湖在告诫烟大法律人不要在湖光山色中沉醉，不应在春风细雨中沾沾自喜。“三元法学文丛”是我们身后的路标，它告诉我们前方还有长长的路……

我们荣幸地邀请到了国内十余名知名学者组成编委会，掌管文丛方略大计；我们将以质量为文丛之生命，以学术性为追求指标，坚持宁缺毋滥的原则；我们期望烟大法律人（文丛的作者包括了烟台大学法学院现任专任、兼任教师及曾经在烟台大学工作的教师，烟大法学院的校友等）能在这一舞台上自信地展示自己，哪怕所展示的还不值得称道；真诚地奉献自己，哪怕所奉献的成果还显青涩；要勇敢地在舞台上走下去，哪怕不知道路在何方。

本文丛有如下特点：

“广”。内容涉及民、商、刑、法理、诉讼法等诸领域，研究范围广泛，信息量大；同时，最大限度地展现各专业领域最新研究进展和成果，为广大读者献上内容全面而丰富的学术大餐。

“精”。内容“广”而不乏“精”，内容翔实而不乏力度。突出重点，力求在“面”的基础上使每个“点”论证更加精到；抓住事物本质，解决问题根本；关注难点、热点、疑点、争点，排忧解难。

“时”。内容博、深而具前沿性、前瞻性，以深厚的法学理论为积淀，植根法学研究，紧随现实动态，捕捉学术信息，探讨时事热点，服务中国法治建设。

法学理论博大精深，法学研究之路历程艰辛，在奋进前行的过程中难免彷徨或焦躁，在自我展示中也恐错误纰漏浮然。若蒙读者不吝指正，将不胜感激！

郭明瑞

2007年8月26日

目 录

丛书序

导论	1
第一节 本书的前提预设和缘起	1
第二节 本书研究内容的结构安排	3
第三节 研究现状、理论意义和现实意义	6
第一章 “区域性”海运服务业法律视角的一般考量	7
第一节 烟威地区海运服务业现状与展望	7
第二节 “区域性”海运服务业的法律内涵和国际海运服务政策模式	15
第三节 研究“区域性”海运服务业的实用价值	23
第四节 研究本书的方法	25
第二章 GATS 法律体系解读	27
第一节 GATS 产生的背景和主要内容	27
第二节 GATS 项下的最惠国待遇原则和国民待遇原则分析	45
第三节 GATS 下海运服务业的国内监管自主权与贸易自由化	59
第三章 中国法语境下培育“区域性”海运服务业之简析	69
第一节 现行中国法律体系对促进“区域性”海运服务业的保障	69
第二节 《中华人民共和国港口法》下“区域性”海运服务业之培育	70
第三节 “区域性”国际水准海运服务业：解读《国际海运条例》	74
第四节 船员劳务输出相关法律问题探讨	84
第四章 培育“区域性”海运服务业之核心力：法治政府职能的视角	107
第一节 政府经济职能转变对“区域性”海运服务业的意义	107
第二节 政府职能对提升“区域性”海运服务业国际水准之作用力	117
第三节 烟威地区海运服务业与“国际水准”的差异	129
第四节 考察青岛、大连、天津等地海运服务业之借鉴意义	136
第五章 “区域性”海运服务业的若干表征	147
第一节 “区域性”海运服务业体系的若干重要举措：以山东烟台港为例证	147
第二节 国际水准的海运服务业的应然：航运和物流业的信息化	156
第三节 培育烟威地区邮轮经济法律视角初论	158

第四节 培育“区域性”海运服务业的一般策略：法制之维·····	168
参考文献·····	172
后记·····	175

导 论

第一节 本书的前提预设和缘起

一、“区域性”的语境界定

学术研究的目的能否达到与其所采用的手段是息息相关的。基于本书的研究目的,书中所使用的“区域性”有其特定的含义,对其进行特定目的性语境的分析,成为本书论证的预设前提之一。国际上对海运服务业的法律规制,主要是指世界贸易组织(WTO)法律体系下《服务贸易总协定》(简称GATS)的一揽子法律文件。虽然海运服务业的国际法律体系尚未完全得以构建,但国际社会对GATS体制下海运服务业的统一和完善充满信心,相信在不久的将来一套相对完备的关于国际海运服务贸易的法律体系、机制一定会形成。

众所周知,在众多海运国家中,作为航运大国和贸易大国,我国的海运服务业对外开放领域之广、开放程度之深是其他海运服务实体所不具备的。正是在这样的情形之下,在对未来国际海运服务贸易开放的形态作出充分的预测之后,在国际上尚未形成国际海运服务贸易约束性法律机制之前,我国可以充分利用该“间隙”,在条件具备的地区培育和发展符合未来GATS法律框架的海运服务业,形成我国“区域性”的海运服务贸易产业群。其意义在于,可以为未来我国的海运服务贸易谈判积累相关经验,提高我国开放海运服务水平,从而增强我国海运服务贸易的国际竞争力。

因而在本书研究目的语境下来考察“区域性”,并非去构建我国“区域性”海运服务贸易的法律体系,亦非对我国某一地区的海运服务业进行立法,而是针对我国某一地区的海运服务贸易的发展水平和特点,在遵循我国相关法律、法规的同时,预测未来国际海运服务贸易的法律运行模式,大胆地尝试,在维护我国国家利益的前提下,积极灵活地培育具有国际竞争力的海运服务业。同时,笔者澄清的另一个或许容易被误解的情形是:根据WTO的一揽子文件,一方面要求实行非歧视贸易,另一方面又允许成员在遵守WTO规制的前提下签署区域性贸易协定。WTO规制下的“区域性”的内涵有其特定的内涵和外延,而本书所指的“区域性”显然迥异于WTO规制下的“区域性”。

二、“国际水准”的含义

在学理上很难对“国际水准”的海运服务业进行界定。为了研究问题的便捷和研究目的的实现,可以从不同的角度来考量这个问题。比如,海运服务贸易硬件发展水平上的衡量,海运服务贸易软件发展水平上的衡量,国内执行国际海运服务贸易立法的能力等这些因素都构成是否具有“国际水准”的基本含义。基于本书的研究进路,对于“国际水准”海运服务贸易的理解,可以从两个层面来把握:

其一,在调整国际海运服务贸易法律体系尚未成熟之际,力求从国内法的层面消除扭曲的海运市场的管制。经济自由化首先应从消除对国内市场造成扭曲的管制开始,以中性化与开放性为原则,最终实现国际海运服务市场范围的市场要素无障碍流动。然而在西方,即使已走出凯恩斯主义主导几十年的市场经济的发达国家,也从未摆脱不适当国家干预的阴影。而在逐步从计划经济向市场经济过渡的转型国家以及市场体制尚不成熟的许多发展中国家,这种现象更为明显(刘志云 2005)。我国在增强海运服务贸易竞争力的同时,应该意识到未来的国际海运服务市场必将是开放的市场、自由竞争的市场。因此为了提高我国海运服务的竞争力,必须利用有利时机提升我国海运服务业的软实力和硬件水平。

其二,借鉴海运服务发达国家的经验,包括立法经验,积极把握有利时机,逐步完善我国的调控国际海运服务贸易的法律体系。把视野对准国际市场,主权原则所构建的各国传统经济制度更是把它分割成以邻为壑的条块体系。所以,不管是国内经济的自由化,还是国际经济的自由化,其实质是原有扭曲的市场经济的法律和政策不断消除与革新的过程,而这种过程不仅通过国内与国际层次的自由化立法来实现,也是用立法手段来确定和保护这种消除与革新成果的。同时,由于国内经济自由化是国际经济自由化的前提或基础,后者的形成与促进实际上需要国际与国内两个层次的自由化立法的配合(刘志云 2005)。因此,“国际水准”海运服务业的培育和构建要求我们积极探索调控国际海运服务业立法的可能性和立法资源。

三、本书的缘起

在经济全球化趋势日益显著之际,中国必然融入其中而无法回避。笔者对培育我国“区域性”国际水准海运服务业法律角度的考量,基于以下因素:①考察调整国际经济贸易的法律机制,大都为西方国家学者所创立,显然这种西方人一统天下的格局今天并没有得到深层次的改观。WTO 法律机制的形成就是明证。

规制的制定者会考量规则制定者自身的利益。今天的中国已经结束了近百年的屈辱历史,在国际经济贸易规则游戏中必须立有一席之地,必须改变在游戏规制制定中被动接受的局面。而要达到此目的,最基本的是中国在国际经济贸易规则的制定中有自己独到的见解和发言权。在国际规则的制定中提高我国代表团的提案水平和提案能力。②今天的中国已经是航运大国,但是,一般来说,还不是航运强国。作为航运大国,在国际海运服务法律规则的制定中,显然应该有中国的声音,只有积极地参与到国际海运服务法律规则的起草、讨论、谈判中,才能从根本上维护我国的国家利益。事实上,我国海运服务业的竞争力和开放程度在世界上已经具有一定的水准。而国际社会在海运服务的开放领域正处于一种僵持、未达成共识的状态,此时我国应该积极采取行动,利用这种难得的“间歇期”,努力培育具有国际水准的海运服务业。这具有积极的现实意义和价值。

第二节 本书研究内容的结构安排

笔者所设计的本书的主要内容,取决于以下一些考量。根据我国加入世界贸易组织的承诺,我国海运服务业包括海运附属业的开放程度必将日益加大。海运服务的壁垒及其自由化的影响必将波及我国“区域性”海运服务业的建设。本书以山东省烟威地区国际水准海运服务业为考察对象,认为“区域性”国际水准海运服务业的培育,必须要考虑两大因素:一个是我国加入世界贸易组织后所面临的国际因素,另一个是烟威地区海运业所面临的国内因素。所谓国际因素,是指根据我国加入世界贸易组织的承诺,我国海运服务业包括海运附属业的开放程度正日益加大,这就要求烟威地区的海运服务业要融入国际海运服务整体环境中。所谓国内因素,是指以下几个因素必然对烟威地区的海运服务业产生重要的影响:①党中央 11 号文件提出“建设大连东北亚国际航运中心”战略对烟威地区海运业的辐射作用;②青岛港的发展对烟威地区海运服务业的消极和积极的影响;③山东省委提出实施“海上山东”经济战略对烟威地区海运服务业的意义;④烟威地区作为“环渤海经济圈”一环,在我国区域性经济中的功能和地位的发挥程度。

烟威地区船舶管理企业管理体制不能满足国际海运业的需要,同时,烟威地区海运服务业的竞争机制、航运市场经济秩序的构建,都与构建国际水准的海运服务业有着相当大的距离。我国有关调整航运竞争法的完整的法律体系还没有建立起来,在一定程度上烟威地区的海运服务业存在着不正当竞争的情形。因而,按照《服务贸易总协定》的法律理念,应该对烟威地区国际航运管理体制提出新的要求。

本书的重点和难点在于,烟威地区国际水准海运业生成的重要标志之一是海

运服务业的自由化。这必然要求取消对外国海运服务提供者在市场准入方面的限制及对其歧视性的做法。依据《服务贸易总协定》的有关规定,在海运方面存在的限制性措施主要包括以下几个方面:①在市场准入方面,任何对六方面的限制措施被认为是限制海运市场准入的措施,即对海运服务提供者数量的限制、对海运服务交易总额的限制、对海运业务总量的限制、对海运服务雇员总数的限制、对提供海运服务实体形式的限制、对外资参与比例的限制。②在国民待遇方面,各国采取的与国民待遇不符的航运措施主要包括货载优先政策、使用港口服务、船舶吨税及其他税收政策以及对外国海运服务提供者在经营范围方面的限制等。《服务贸易总协定》允许各国依据各自的具体情况,决定在什么部门实施国民待遇,并在实施国民待遇时列出一些条件和限制。③在最惠国待遇方面,依《服务贸易总协定》的规定,最惠国待遇是一项一般性的义务。在海运服务业领域不符合最惠国待遇的情况比较突出,因为传统上海运的对外交往多是以政府间签订的双边海运协定的方法来实现的。在透明度方面,依《服务贸易总协定》透明度条款的要求,成员方应及时公布所有与海运服务贸易有关的国内法律、法规和行政命令及签署的与海运服务贸易有关的国际协议,且于每年将其对承诺产生影响的新立法及对原立法的修改和其他措施向全体缔约方通报一次。我国在海运方面缺乏透明度的问题主要存在于优惠本国承运人的政策、技术、安全标准以及船员的待遇和社会福利等方面。

在海运商业存在方面,我国自1985年以来,即逐步批准外资在中国设立公司,以允许其进入中国的航运市场。但这些公司在烟威地区的存在比例偏低。烟威地区的海运附属服务包括船代、货代、装卸、仓储、集装箱场站、结关等业务。中国加入世界贸易组织后,海运开放的焦点集中在海运附属服务方面。一般来说,海运附属服务重点涉及的是港口的准入。

烟威地区海运服务业需要有完善的港口国监控法律制度的支持。港口所在国家对进入本国港口的外国籍船舶所实施检查的目的是,其是否符合相关安全公约要求的监督检查制度。实施港口国监控,是船舶安全管理的一种国际分工。烟威地区海运业国际水准的提升,必须有实施港口国监控的大量训练有素的专业人才。要拥有一支素质良好的船员队伍,一方面要依靠严格的培训和管理,另一方面要依靠提供良好的劳动条件予以保护。培养的目的在于建立一支技术、业务素质精良的船员队伍;而保护的目的在于不断改善和提高物质待遇条件,提高船员的劳动积极性,并使其劳动力的再生产成为可能。烟威地区作为我国沿海地区,生息在这里的人民具有良好的海洋意识的传统,其中不乏可造之才,通过精心选拔和培养,必然能为该地区海运业国际水准提升作出贡献。

法律服务业的构建,如海事律师服务、海上保险业服务的完善,也是影响烟威地区海运服务业建设的重要因素。

本书的主要观点和创新之处是：

(1) 构建烟威地区国际水准海运服务业是山东省突破“海上山东”的一项重要举措。构建国际水准的海运服务业，同做任何事情一样，需要一定的硬条件和相应的软环境，从某种意义上讲，软环境建设比硬条件建设更难。硬条件很大程度上取决于投入，有了雄厚的资本，硬件很快就会有所改观；然而，软件建设则需要文化底蕴、综合素质、服务理念以及体制改革等。这些要件的具备，不是用投入资本就能解决的，而是需要时间的积累和沉淀。

(2) 从目前烟威地区海运服务业的现状来看，人们重视的是对港口自然条件、泊位、航道等硬环境的建设及论证，这固然是重要的方面，但相比之下对软环境建设特别是法律环境的建设却重视不够，而建立国际水准的海运服务业所需的法制环境更是极为重要的。

(3) 法制环境是软环境中的一个方面，而且是重要的方面。

(4) 从世界上已建成的具有国际水准海运服务业港口的经验来看（鹿特丹、伦敦、新加坡、中国香港），只有建立健全的法制环境，国际水准的海运服务业才有保证，才能得以巩固，并健康有序地向前发展。

(5) 必须明确烟威地区国际水准海运服务业的标志。因为只有明确烟威地区国际水准所需达到的标准，才能进一步研究、论证适应不同标准所需的法律、法规，这是将来研究法制体系中的重点、难点。在此基础上，从法制体系的角度，找出建设烟威地区国际水准海运服务业法制环境的差距，提出构建烟威地区国际水准海运服务业所需要的法制环境体系的对策。

依据建设国际水准的海运服务业所需要的法律环境，根据国家相关法律，包括《服务贸易总协定》，形成符合构建烟威地区国际水准海运服务业的法律体系，国际海运服务贸易法的“区域性”考察，重在软环境的建设特别是法制环境的建设，形成符合国际水准海运服务业的法律体系，同时要充分发挥政府职能的积极作用。这些法律法规应该涵盖：①烟威地区港口基本设施投资法规；②烟威地区海域适用、港口规划条例；③保税区、自由港的有关规定；④规范中介市场的规定；⑤转变政府职能，适应国际水准海运服务业建设的有关规定。除完善立法外，法制环境体系是个系统工程，还应该在执法、司法、守法和实施法律监督方面努力营造良好的法制环境。

本书的结构安排是：第一章主要对“区域性”海运服务业法律视角的一般考量；第二章是对 GATS 法律体系解读；第三章集中研讨中国法下培育“区域性”海运服务业的法律举措；第四章探讨政府职能在培育“区域性”海运服务业的角色；第五章研究成熟区域性海运服务业的若干表征。

第三节 研究现状、理论意义和现实意义

对山东省烟威地区海运服务业体系进行法律视角的系统研究属于薄弱领域,构建烟威地区国际水准海运服务业不能依靠烟台港、威海港传统的海运服务业格局。烟威地区国际水准海运服务业的建设,不能仅仅依靠硬件的改善,更为重要的是还必须要有软环境的建设。本书的主要目的,就是在考察、分析、论证烟威地区海运服务业现状的基础上,按照我国加入世界贸易组织的承诺,深入、系统地研究烟威地区海运服务业,对提升烟威地区海运服务业的国际竞争能力,配合胶东地区外贸产业的调整,将起到重要的推动作用。

选题的价值在于,山东省烟威地区在地理位置上的得天独厚,既是山东胶东外向型产业集中区域的有机构成之一,又是环渤海经济圈的一环。烟威地区作为沿海地区,海运服务业的发展水平在一定程度上决定着该地区对外贸易的整体水平。构建烟威地区国际水准海运服务业的法律视角研究,对促进山东省产业结构的调整、提高山东省在我国入世后所形成的海运服务格局中的竞争力以及增强山东省胶东加工贸易的整体规模,将是非常有实际意义的。尽管烟威地区业已形成的海运服务业整体水平与国际上的要求还存在着差距,但构建烟威地区国际水准海运服务业,是山东省树立和落实科学发展观,全面建设山东省社会经济的重要一环,同时也是山东半岛提高对外贸易能力建设不能忽略的重要问题。

本书的研究核心在于,根据我国加入世界贸易组织的承诺,我国的海运服务业包括海运辅助服务业的开放程度正日益加大。海运服务的壁垒及其自由化的影响必将波及烟威地区的海运业,包括烟威地区的海洋运输业、海运辅助服务业和港口服务业,而海洋运输业是其中最主要的部分。因此,构建烟威地区国际水准的海运服务业的法律视角研究,具有一定的理论意义和现实意义。

第一章 “区域性” 海运服务业法律视角的一般考量

第一节 烟威地区海运服务业现状与展望

一、我国海运服务业现状概要

世界经济结构的不断调整和全球经济的一体化进程的加快,使世界各国的服务贸易得到了迅猛的发展,全球贸易正逐步向服务贸易倾斜。《服务贸易总协定》(简称 GATS) 的签订,既是对全球服务贸易地位日益增长的肯定,也为服务贸易更广阔的发展提供了契机(孙江明,苏琴 2006)。海运服务业历来是服务贸易领域里相当重要的一项,它不仅能直接影响各国的国际收支,同时还是国际商品贸易中不可缺少的环节之一,是国际商品贸易的桥梁和纽带。

近年来,我国的运输服务能力日益增强,是公认的航运大国。由于我国是拥有漫长海岸线的沿海大国,形成了以海运为主的海运服务格局。海运服务业主要是利用天然航道进行运输,与其他运输方式比较,载运量大,所需动力和燃料消耗节省,但受自然条件影响大,速度较慢,风险较大。根据近年来国际有关组织的粗略统计,全球货物贸易的 85% 是通过海运来完成的(李小年 1997)。

海运服务贸易发展的历史是世界经济和国际贸易发展的缩影。20 世纪 70 年代以前,海运服务业持续高速发展。后来由于石油危机和世界经济不景气的影响,世界海运业务量分别于 1975 年和 1993 年两次跌入低谷。随着 80 年代世界经济的复苏,海运服务业也有所恢复。近年来世界经济进一步发展,带动能源和原材料需求增加,特别是发展中国家钢材、铁矿石、水泥、化学品、粮食以及发达国家能源需求上升,海运状况日趋好转,尤其是灵便性船的市场前景看好。根据联合国贸发会议发表的《2000 年海洋运输发展报告》,世界海运贸易量 15 年来持续上升,亚洲经济复苏和美国进口需求强劲刺激了世界贸易增长。^① 海运服务空间广阔、服务过程环节多、连续性强、社会化协作程度高,是一个庞大的系统工程,而且对国际航运市场有很大的依存性,任何国家的船舶经营人都要受国际航运市场运价和租价水平的制约,其各种活动都要受有关国家的法令、规章或者国际公约的约束。近年来,由于国际海运服务船队吨位以高于实际需要的速度增长,运力过剩、船舶闲置、海运市场竞争激烈。因此,不少海运国家都争取了

^① www.xinhua.com.cn 于 2007 年 5 月 21 日访问。

海运补贴、货载保留政策和差别待遇保护措施,以增强本国海运船队的竞争力,限制外国海运公司进入本国海运业。尽管世界航运业不景气,但第三世界国家的海运业都得到了高速发展,尤其是亚洲各国的海运服务贸易和商船队的崛起,使世界航运中心东移,东西方竞争日趋激烈(杨斐 2003)。

经过几十年的发展,我国海上运输能力获得了长足的进步,无论是运输量还是船舶总吨位,都跻身于世界前列。在国有航运公司中,中国远洋运输公司(COSCO)、中国海运集团总公司(China Shipping Group)、中国对外贸易运输集团公司都发展成特大型海运企业,在国际航运市场上占据举足轻重的地位。其中,中国远洋运输公司的船舶总吨位达到1700多万吨,是世界四大班轮公司之一。^①根据清华大学管理学院的一项研究表明,中国远洋运输公司的“COSCO”是中国享有海外声誉的三大品牌之一。进入20世纪80年代后期,我国逐步放弃保护政策,采取了一系列措施引入竞争,开放海运市场。1992年,交通部下文允许适度发展中外合资水路运输企业,包括中国沿海和内河运输。同时,外资海运企业也可以享受税收上的优惠(余劲松 2003)。

在加入WTO的议定书中,我国已经对海运服务市场的开放作出了承诺。中国作为航运大国,又是国际海事组织8个A类理事国之一。^②根据有关资料表明,目前中国国籍运输船舶已经达到23万余艘,4700万载重吨,总运力规模比改革开放前增加了3倍多。我国经营国际海运的船舶公司300多家,在境内登记注册的国际航行的船舶1880艘,1600万载重吨。在国际海运日益占据主流的集装箱运输方面,我国起步较晚,但是发展比较快。集装箱吞吐量连续几年增长超过25%,2000年突破2500万标准箱。从中国内地开辟的国际航线有300条,每月3000多个班轮,中国内地已经有7个港口突破了100万标准箱。贸易的逐步扩大,中国发展集装箱的潜力巨大(洪善祥 2006)。我国在海运市场上的承诺将会对我国海运市场的开发产生巨大的影响。针对我国在海运服务上的承诺,我国的相关法律正在进行调整。2001年底出台的《外商投资国际货物运输代理企业管理规定》和《中华人民共和国国际海运条例》均是这新形势下的产物。

海运服务在我国服务贸易中是开放程度较高的领域。^③在WTO的海运谈判中,也是为数极少的有实力向其他国家要价的部门。当时中国的要价主要包括:取消货载保留措施,开发海员劳务市场,取消对公有制企业的歧视等(任为

①② <http://www.moc.gov.cn/shuilays/2.html>, 中国于1989年首次当选为A类理事国,此后又多次当选,表明中国已稳居世界8大航运大国之列。2006年11月11日访问。

③ Asian shipping (1993~1997), LINTAD, World Investment Report 1994, United Nations Publications. 根据联合国贸发会议早在1994年底统计的实际拥有(含方便旗船)商船队规模,比较6个具有较强海运实力的发展中国家的航运市场开放程度,中国当时的航运市场开放程度高于其他5个国家的平均水平。

民 1999)。如上所述,我国海运业的开放程度是比较高的,在港口准入方面,已经达到世界发达国家的水平。在货运市场准入方面,已经取消了“货载保留”的单边保护措施,并承诺不再签订有“货载保留”的双边措施。而美国和欧洲还保留有货载保留的政策(Goss 1999)。在商业存在方面,外国投资者可以通过合资或者合营的方式从事国际海上运输、中国沿海和内河运输。外国航运公司可以根据双方政府间海运协定或者海运当局的协议,在中国设立独资分公司。在海运辅助方面,我国允许外商在华设立合营集运企业。此外,我国航运企业已经基本没有政府补贴,而美国、日本和韩国还保留了政府补贴的政策。^①

在乌拉圭回合的谈判期间,各国就海运服务业的观念、分类以及谈判的具体内容、方式等问题基本达成了共识。海运服务贸易的范围基本包括国际海上运输、海运附属服务和港口服务三方面。其中,国际海上运输包括班轮和非班轮市场,海运附属服务包括船代、货代、装卸、仓储、集装箱场站、结关六种业务,港口服务包括靠泊、供水、供油、引航等通常发生在港口的各种服务。在海运服务业的开放上,由于开放程度与各国在国际上的海运实力比较大的优势有关,同时也涉及各国的国防工业与国防安全,涉及各国海运服务业的生存与发展。因此各国在乌拉圭回合期间的海运自由化谈判中的态度是不同的,从而引发了发展中海运国与发达海运国之间,甚至发达海运国之间的斗争。欧盟国家历来在海运业上占有比较大的优势,其海运量占世界海运总量的 1/4,因此极力主张高水平的自由化。日本、加拿大等国也主张高水平的自由化。而美国虽然也是发达国家,但其国内是大货主利益主宰美国的经济政策,因为海运服务业涉及面广,在海运服务业上全面开放不符合其国家利益,因此反对大幅度开放海运服务业(余劲松 1999)。亚洲和拉美的一些国家则采取了较为谨慎的态度。而大部分非洲国家坚持《联合国班轮工会行动守则公约》规定的货载分配原则。因为分歧太大,第一回合海运服务谈判没有取得实质性的进展,原定于 2000 年启动的下一回合谈判又由于西雅图会议的失败而没有启动。

二、培育“区域性”海运服务业的法律意义考量:以山东烟台地区 海运服务业为例

海运服务在我国服务贸易中是开放程度较高的领域,我国在海运服务的各个领域进行了不同程度的开放。在 GATS 法制下,主要是指海上运输和海运服务两类。海上运输是海上服务的最主要形式,它可根据不同的标准作不同的分类:

^① <http://www.202.84.17.28/csnews/20071226/173383.htm>, 及 lloyd's Shipping Economist 2000, 2006 年 12 月 26 日访问。