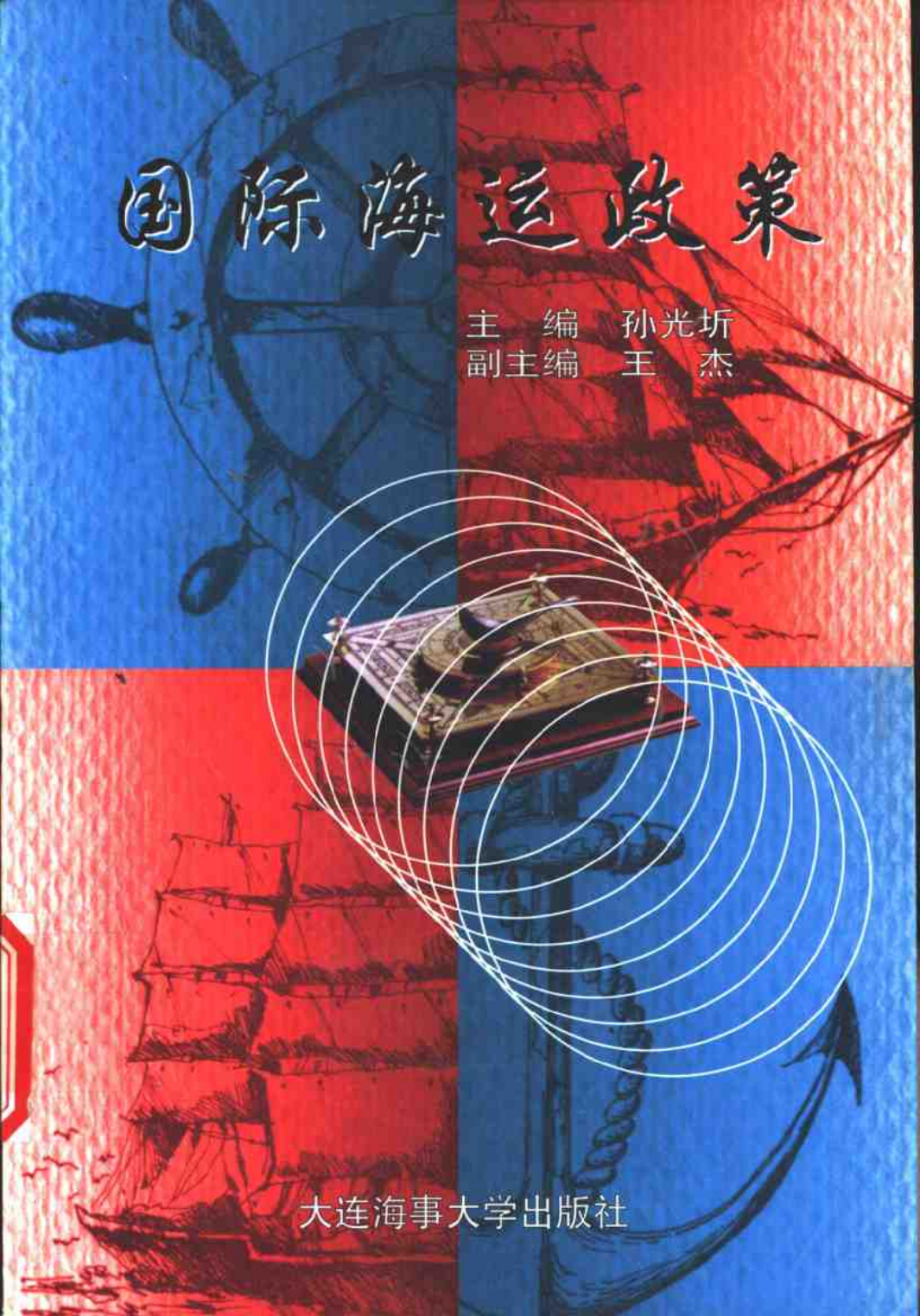


国际海运政策



主 编 孙光圻
副主编 王 杰

大连海事大学出版社

国际海运政策

主 编:孙光圻

副主编:王 杰

编写人员(以章节为序):

孙光圻 王 杰 吕 靖

李玖晖 王 莉 全贤淑

李宝民 张世平

主 审:吴 琦

大连海事大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

国际海运政策/孙光圻主编. —大连:大连海事大学出版社,
1998.12

ISBN 7-5632-1171-3

I. 国… II. 孙… III. 海上运输; 国际运输-运输政策 IV. F551.0

中国版本图书馆 CIP 数据核字(98)第 32130 号

大连海事大学出版社出版

(大连市凌水桥 邮政编码 116026 电话 4684394)

大连海事大学印刷厂印刷

大连海事大学出版社发行

1998 年 12 月第 1 版

1998 年 12 月第 1 次印刷

开本:850×1168 1/32 印张:12

字数:300 千字 印数:0001—4000 册

责任编辑:袁林新 封面设计:李传之

责任校对:王 莉 版式设计:王 莉

定价:20.00 元

内 容 提 要

本书概述了国际海运政策的基本理论与历史沿革,论述了当代世界各个主要国家和地区以及主要的国际性组织的海运政策,并对船舶开放登记和港口国监控作了专题评述。本书体例严谨,观点清晰,内容丰富,资料翔实,是一部具有创新性科学价值的专著。本书不仅是一切从事与国际海运贸易活动有关的管理人员、业务人员和研究人员的必读参考书,而且可供交通、外贸、海关等系统有关院校师生学习和了解国际海运政策。

序 言

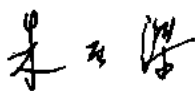
我荣幸地读了孙光圻教授主编的《国际海运政策》，颇受教益。这是一本在国际海上运输政策方面填补了空白的创新性学术专著，是一本适应我国社会主义市场经济发展需要的、理论紧密联系实际的优秀作品。中国的国际海运市场开放较早，其深度、广度已接近国际。近年来国际海运买方市场日益发展，中国国际海运市场竞争十分激烈，运输不合理的低迷状态久久不变，正常的公开有序的市场竞争秩序亟待建立。《国际海运政策》此时出版，将给予我国国际海运政策的制定者、实施者和我国国际海运业及其相关企业提供一个了解、审视世界各国国际海运政策的良好机会，可以从其源头、理论、实施手段、立法、影响等方面，加深探讨，获得借鉴，以完善我国海运政策体系，从而更好地保护我国国际海运业，促使其公平参与国际海运的竞争。

海运政策作为一门新学科，是近代软科学和知识经济的产物。不论从纵向的历史长河，或者从横向的世界各国，也不论从理论、定义或者从政策的目标和手段，本书以占有的丰富资料，都对之作出了相当系统性和务实性的论述，可以作为进一步研究世界各国海运政策的基础。

孙光圻教授在负责交通部重点软科学项目研究任务中，认真搜集、整理、分析世界各国海运政策的资料，从组织编写教学讲义着手，进而编写本书及至问世，说明新学科开拓的艰辛和孙教授治学态度的认真。至于海运政策的目标是以发展海运业为主或通过对国民经济全方位的研究、评析而以其他海运服务贸易为主，对国际海运经济政策与法律的研究，对班轮公会、海运业大联营体的衰

退与发展,对政策主体范围以及许多政策手段的深入探讨等,更是我今后进一步寄希望于作者的。

国际海运政策是我国改革开放总政策的一个分支,国际海运政策及其经济法规和政策手段,在我国是为国家经济贸易和海运业本身的发展服务的。对于每一位从事与国际海运有关的行政管理、市场调控、法律服务、企业经营管理和教学科研的工作人员来说,在掌握国际海运市场脉搏的同时,掌握国际海运政策的基本理论和实施手段,了解世界各国海运政策及其发展动向,对做好本职工作是十分重要的。因此,我愿意推荐本书于广大读者。



中 远 集 团 顾 问
大连海事大学兼职教授
中国海商法协会副主席
1998年10月5日于北京

目 录

概论.....	(1)
第一节 国际海运政策的主要研究对象和研究任务.....	(2)
一、国际海运政策的主要研究对象	(2)
二、国际海运政策的主要研究任务	(6)
第二节 国际海运政策的产生和定义	(12)
一、政策的产生、定义与分类	(13)
二、国际海运政策的产生.....	(15)
三、国际海运政策的定义.....	(20)
第三节 国际海运政策的本质、特征、地位与功能	(23)
一、国际海运政策的本质.....	(23)
二、国际海运政策的特征.....	(27)
三、国际海运政策的地位与功能.....	(29)
第四节 国际海运政策的运动规律	(31)
一、国际海运政策的利益规律性.....	(31)
二、国际海运政策的效力规律性.....	(33)
第一章 国际海运政策的基本要素	(35)
第一节 国际海运政策的主体	(35)
一、狭义的国际海运政策主体.....	(36)
二、广义的国际海运政策主体.....	(38)
第二节 国际海运政策的客体	(44)

一、国际海运活动的过程·····	(45)
二、国际海运活动的秩序·····	(45)
三、国际海运活动的基础·····	(49)
第三节 国际海运政策的政策目标·····	(51)
一、国际海运政策的高次目标·····	(51)
二、国际海运政策的低次目标·····	(54)
第四节 国际海运政策的政策手段·····	(58)
一、财政手段·····	(58)
二、金融手段·····	(63)
三、直接控制·····	(65)
四、制度改革·····	(70)
第二章 国际海运政策的历史沿革·····	(72)
第一节 远古和中世纪的国际海运政策·····	(72)
一、远古时期的国际海运政策·····	(72)
二、中世纪欧亚诸国的海运政策·····	(75)
第二节 近代西方殖民主义列强的海运政策·····	(82)
一、早期殖民帝国西班牙和葡萄牙的海运政策·····	(82)
二、殖民帝国时期英国的海运政策·····	(84)
三、近代殖民主义列强海运政策的特点·····	(88)
第三节 19世纪以来主要海运国家的海运政策·····	(90)
一、产业革命与海运自由主义政策的出现·····	(90)
二、英国的海运政策·····	(92)
三、德国的海运政策·····	(93)
四、美国的海运政策·····	(94)
五、法国的海运政策·····	(97)

六、日本的海运政策·····	(98)
第三章 当代美国海运政策·····	(101)
第一节 造船与营运补贴政策·····	(101)
一、造船补贴·····	(102)
二、营运补贴·····	(104)
第二节 税收优惠政策·····	(107)
一、资本准备金·····	(107)
二、资本建设基金·····	(108)
三、融资担保·····	(110)
第三节 货载保留与沿海运输权政策·····	(111)
一、货载保留政策·····	(111)
二、沿海运输权政策·····	(115)
第四节 美国海运政策的发展趋势·····	(118)
一、1998 年美国航运法改革的背景·····	(118)
二、1998 年美国航运改革法的主要内容·····	(119)
第四章 当代欧洲主要国家的海运政策·····	(121)
第一节 英国的海运政策·····	(121)
一、造买船政策·····	(121)
二、税收优惠·····	(122)
三、沿海运输权·····	(122)
四、离岛船舶登记制度·····	(123)
五、其他政策·····	(123)
第二节 法国的海运政策·····	(124)
一、造买船政策·····	(124)
二、税收优惠·····	(125)

三、营运补贴	(126)
四、新的船舶登记制度	(126)
五、其他政策	(126)
第三节 德国的海运政策	(127)
一、造买船政策	(127)
二、税收优惠	(129)
三、货载保留	(130)
四、其他政策	(130)
第四节 意大利的海运政策	(131)
一、造买船政策	(131)
二、营运补贴与税收优惠	(132)
三、货载保留	(132)
四、沿海运输权	(132)
五、国际船舶登记制度	(133)
第五节 丹麦的海运政策	(133)
一、造买船政策	(133)
二、税收优惠	(134)
三、其他政策	(135)
第六节 挪威的海运政策	(136)
一、造买船政策	(136)
二、税收优惠	(137)
三、国际船舶登记制度	(137)
四、其他政策	(138)
第七节 其他欧洲国家的海运政策	(138)
一、造买船政策	(138)

二、营运补贴	(141)
三、税收优惠	(142)
四、其他政策	(145)
第五章 当代日本的海运政策	(147)
第一节 海运产业的集约化政策	(147)
一、海运产业集约化政策的制定背景	(148)
二、海运产业集约化政策的主要内容	(150)
三、海运产业集约化的作用和影响	(152)
第二节 国家的扶持与保护政策	(153)
一、造船与买船政策	(154)
二、营运政策	(157)
三、税收与折旧优惠	(157)
四、港口建设政策	(159)
五、其他保护政策	(159)
第三节 以国际船舶制度为核心的新海运政策	(160)
一、国际船舶制度	(161)
二、1997 年海运政策的改革	(164)
三、增强国际竞争力的新提案	(165)
四、提倡自由竞争,放松行政管制	(167)
第六章 当代发展中国家与新兴工业化国家的海运政策	(169)
第一节 拉丁美洲发展中国家的海运政策	(169)
一、阿根廷	(169)
二、巴西	(171)
三、智利	(173)
四、墨西哥	(174)

五、秘鲁	(175)
六、乌拉圭	(177)
七、哥伦比亚	(177)
八、厄瓜多尔	(178)
第二节 非洲发展中国家的海运政策	(179)
一、阿尔及利亚	(179)
二、埃及	(180)
三、摩洛哥	(180)
四、尼日利亚	(181)
五、南非	(182)
第三节 南亚与东南亚发展中国家的海运政策	(182)
一、印度	(183)
二、马来西亚	(184)
三、印度尼西亚	(185)
四、泰国	(187)
第四节 新兴工业化国家的海运政策	(188)
一、韩国	(188)
二、新加坡	(193)
三、澳大利亚与新西兰	(194)
第七章 当代中国(含香港和台湾地区)的海运政策	(198)
第一节 计划经济时期的国际海运政策	(198)
一、国际海运政策产生的历史背景	(199)
二、开创远洋运输事业的政策措施	(200)
三、发展国际海运事业的政策措施	(202)
第二节 改革开放以来的国际海运政策	(204)

一、国际海运管理体制的改革	(205)
二、国际海运政策的调整与发展	(206)
第三节 香港(地区)海运政策	(217)
一、航运管理体制	(217)
二、船舶登记制度	(219)
三、有关国际公约与海运技术标准的适用	(222)
四、港口经营与管理政策	(222)
第四节 台湾(地区)海运政策	(225)
一、造、买船补贴	(225)
二、货载优先的措施	(228)
三、营运补贴与扶持	(231)
四、船员雇佣政策	(233)
五、与海运相关的内陆服务	(234)
第八章 主要国际性组织的海运政策	(236)
第一节 世界贸易组织的海运政策	(236)
一、从关税与贸易协定到世界贸易组织	(236)
二、服务贸易总协定与海运谈判	(238)
三、服务贸易总协定的主要条款及其在海运部门的运用	(241)
第二节 欧洲经济共同体的海运政策	(247)
一、从欧洲经济共同体到欧洲联盟	(247)
二、共同海运政策	(248)
三、共同海运政策的新动向	(252)
第三节 亚太经济合作组织的海运政策	(258)
一、亚太经济合作组织简介	(258)

二、亚太经合组织的海运政策	(259)
第九章 主要国际性航运组织的海运政策	(264)
第一节 班轮公会的海运政策	(264)
一、班轮公会的基本情况	(264)
二、班轮公会海运政策的主要内容与特征	(267)
三、班轮公会海运政策的未来走向	(272)
第二节 《联合国班轮公会行动守则公约》	(275)
一、公约的基本内容	(275)
二、公约的实施情况	(283)
第三节 航运联营集团的海运政策	(286)
一、航运联营集团概况	(287)
二、航运联营集团的政策	(290)
三、欧美法律对航运联营集团政策未来走向的影响 ..	(293)
第十章 船舶开放登记	(296)
第一节 船舶登记与船舶国籍	(296)
一、船舶登记及船舶国籍的意义	(296)
二、船舶登记的种类与条件	(298)
三、有关船舶登记的国际公约	(299)
第二节 船舶开放登记的目的、特征及现状	(304)
一、船舶开放登记的目的	(304)
二、船舶开放登记的特征	(305)
三、船舶开放登记的现状	(306)
第三节 主要的船舶开放登记国	(308)
一、巴拿马	(309)
二、利比里亚	(310)

三、塞浦路斯	(312)
四、巴哈马	(313)
五、马耳他	(314)
六、安提瓜和巴布达	(316)
七、百慕大群岛	(317)
八、圣文森特	(319)
第四节 船舶开放登记的发展趋势.....	(320)
一、开放登记船舶吨位继续缓慢增长	(321)
二、开放登记制度趋向放宽	(321)
第十一章 港口国监控.....	(323)
第一节 港口国监控的目的和意义.....	(323)
一、港口国监控的目的	(323)
二、港口国监控的意义	(327)
第二节 港口国监控的主要内容.....	(328)
一、港口国监控依据的国际公约	(328)
二、港口国监控的实施	(335)
第三节 巴黎备忘录与区域性工作协议.....	(339)
一、巴黎备忘录	(339)
二、区域性合作协议	(342)
第四节 港口国监控面临的主要矛盾.....	(348)
一、对适用公约标准的不同理解与执行	(348)
二、港口国监控与国际贸易运输的发展	(350)
三、港口国监控与开放登记船队的发展	(351)
第五节 港口国监控的发展趋势.....	(352)
一、监控内涵逐步扩大	(352)

二、监控区域逐步扩大	(353)
三、监控标准逐步提高	(354)
四、检查的船舶数量逐步增加	(354)
参考文献	(356)
后记	(362)

概 论

政策,是我们在日常的工作、学习和生活中经常接触到的词汇之一。国家的发展、社会的进步和人类的命运,无一不与政策两字紧密地联系在一起。巡检世界各国的文明发展史,占据统治地位的阶级、政党、集团或个人,均把政策作为处理不同阶级、不同阶层、不同社会集团、不同国家和地区之间利益关系以及指导政治、经济、军事、外交、科技、文化等发展的行动规范和准则。

国际海运政策作为政策在国际海运领域中的应用,也同样对一个国家或地区的国际海运业的兴衰荣辱起着关键性的制约作用。这一点,我们可以从世界海运业的历史沿革和发展变化中得到非常深刻的印象。例如,在15世纪与16世纪之交,葡萄牙、西班牙等国家之所以能开辟全球性海上新航路,并使其国际海运船队得到大幅度的发展,是与其实施对外扩张的殖民主义国际海运政策分不开的。同样,中国明清以降的国际航运贸易之所以由盛转衰并一蹶不振,也是当时推行闭关锁国的国际海运政策的必然产物。

国际海运政策这种重要的历史作用,在国际竞争日益激化和科学技术高度发展的现代社会条件下,表现得尤为明显。第二次世界大战以来,特别是20世纪80年代以来,以欧共体和北欧四国为代表的力主全面自由主义的国际海运政策,以及以美国为典型的对外崇尚自由主义、对内实行保护主义的强势国际海运政策,均对其各自的国际海运业产生了重大的影响。同样,改革开放以来,随着以现代化经济建设为中心以及由传统的计划经济体制向社会主义市场经济体制过渡,我国的国际海运政策也发生了重大的时代变化。以市场准入、国民待遇为核心的对外开放政策以及以减少行