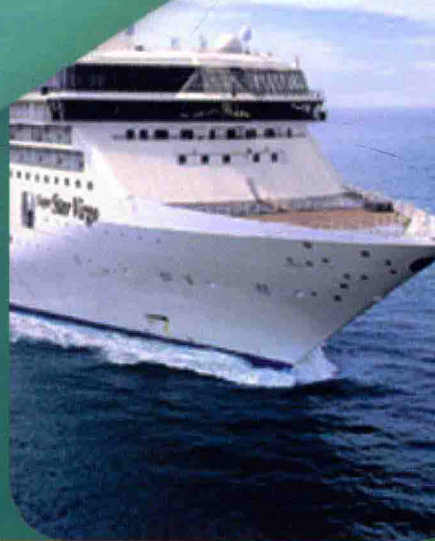


# 邮轮旅游

---

# 政策法规概论

主编 孟宪军 赵玲



海事大学出版社

# 邮轮旅游政策法规概论

主编 孟宪军 赵 玲

大连海事大学出版社

© 孟宪军,赵玲 2015

图书在版编目(CIP)数据

邮轮旅游政策法规概论 / 孟宪军,赵玲主编. —大连:大连海事大学出版社,  
2015.12  
ISBN 978-7-5632-3260-4

I. ①邮… II. ①孟… ②赵… III. ①旅游船—旅游业—方针政策—中国—高等学校—教材 ②旅游船—旅游业—法规—中国—高等学校—教材 IV. ①F592.0 ②D922.296

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2015)第 315828 号

大连海事大学出版社出版

地址:大连市凌海路1号 邮编:116026 电话:0411-84728394 传真:0411-84727996

<http://www.dmupress.com> E-mail:cbs@dmupress.com

大连住友彩色印刷有限公司印装

大连海事大学出版社发行

2015年12月第1版

2015年12月第1次印刷

幅面尺寸:185 mm × 260 mm

印张:9.5

字数:234 千

印数:1 ~ 1000 册

出版人:徐华东

责任编辑:刘若实

责任校对:杨 洋

封面设计:王 艳

版式设计:解瑶瑶

ISBN 978-7-5632-3260-4 定价:22.00 元

# 内容简介

本书共分十一章,主要内容有:第一章绪论,第二章国际邮轮政策与法规概述,第三章我国邮轮旅游立法概述,第四章邮轮旅游合同,第五章旅行社管理政策与法规,第六章导游人员管理政策与法规,第七章旅游饭店管理政策与法规,第八章,旅游保险政策与法规,第九章出入境及交通运输管理政策与法规,第十章消费者权益保护和旅游纠纷政策与法规,第十一章旅游资源及其保护政策。

本书适用于高等院校邮轮专业本专科教学。

# 前 言

旅游法是旅游业发展到一定历史阶段的产物,并随着旅游业的发展而逐步健全和完善。邮轮旅游是一种重要的旅游方式,正在逐渐地被多数人所接受,预计到2015年末,我国邮轮运营约为620航次,出入境邮轮旅客约260万人次,其中我国乘坐邮轮出境游预计超过200万人次,占亚洲邮轮市场总量的40%以上。为了改变邮轮专业人才极为缺乏的局面,我国有很多高校开设了与邮轮运营管理服务相关的专业,因此,了解、掌握和运用与邮轮旅游相关的法律法规就显得尤为重要。本书正是在此背景形势下出版。

在本书的编写过程中,得到了大连海事大学闵德权教授的耐心指导和大力帮助,编者在此表示诚挚的感谢。本书共分十一章,其中大连海洋大学邹素妍编写了第一章、第九章(第六、第七节)、第十章和第十一章,大连海事大学旅游管理专业的研究生鲁奕同学编写了第七章并做了收集资料及校对等工作,其余章节由大连海事大学孟宪军和赵玲编写。

本书的编写参考并引用了众多专家学者的著作,在此表示衷心的感谢!

由于时间仓促,加之水平有限,错漏之处在所难免,敬请同行和广大读者不吝赐教。

编 者

2015年10月

## 目 录

第一章 绪论	1
第一节 旅游法的产生和发展	1
第二节 旅游立法	3
第二章 国际邮轮政策与法规概述	7
第一节 南美洲邮轮旅游政策	7
第二节 亚太邮轮旅游政策	8
第三节 东南亚地区的邮轮港口政策	12
第四节 欧盟邮轮旅游政策	17
第五节 国际邮轮组织及其邮轮旅游政策	22
第三章 我国邮轮旅游立法概述	24
第一节 我国邮轮旅游的立法现状	24
第二节 国家相关法律法规文件	25
第三节 邮轮码头规划、建设及经营管理	35
第四节 邮轮安全管理	40
第五节 邮轮经营管理	42
第六节 关于邮轮进出境管理方面的政策	43
第七节 关于邮轮管理方面的政策	46
第四章 邮轮旅游合同	58
第一节 邮轮旅游合同概述	58
第二节 邮轮旅游合同的订立、变更和解除	61
第三节 邮轮旅游合同当事人的主要义务	65
第五章 旅行社管理政策与法规	68
第一节 旅行社相关的政策法规	68
第二节 旅行社的设立条件	70
第三节 旅行社的质量保证金管理制度	71
第四节 旅行社的法律责任	73
第六章 导游人员管理政策与法规	77
第一节 导游人员概述	77
第二节 导游人员资格考试制度	78
第三节 导游人员等级考核制度	79
第四节 导游人员年度审核和计分管理制度	79
第五节 导游人员的权利和义务	80

第七章 旅游饭店管理政策与法规 .....	83
第一节 旅游饭店法规概述 .....	83
第二节 饭店与旅客之间的权利义务关系 .....	84
第三节 饭店纠纷及其处理 .....	86
第八章 旅游保险政策与法规 .....	89
第一节 旅游保险概述 .....	89
第二节 我国旅游保险立法 .....	90
第三节 旅行社责任保险和旅行社责任保险合同 .....	91
第四节 旅行社责任保险产品的比较 .....	93
第九章 出入境及交通运输管理政策与法规 .....	97
第一节 中国公民出国旅游管理制度 .....	97
第二节 中国公民出入境管理 .....	98
第三节 外国人出入我国国境的证件及其办理程序 .....	99
第四节 出入境检查 .....	100
第五节 我国旅游交通法规政策 .....	102
第六节 我国邮轮旅游的出入境及交通政策与法规 .....	103
第十章 消费者权益保护和旅游纠纷政策与法规 .....	107
第一节 消费者权益保护法规 .....	107
第二节 旅游法律纠纷的解决 .....	111
第三节 旅游投诉制度 .....	114
第四节 旅游消费者权益的法律保护 .....	116
第十一章 旅游资源及其保护政策 .....	120
第一节 旅游资源 .....	120
第二节 旅游资源保护立法概况 .....	125
第三节 风景名胜区管理制度 .....	127
第四节 自然保护区管理制度 .....	129
第五节 人文旅游资源的法律保护 .....	129
附录 中华人民共和国旅游法 .....	132
参考文献 .....	144

# 第一章 绪论

我国改革开放三十多年来,各方面已取得了举世瞩目的成就,国际地位迅速提高,当然,我国旅游业也取得了惊人的成绩,其已经成为我国国民经济的重要组成部分和第三产业发展的龙头。为了更好地促进旅游业的发展,实现建设旅游强国的目标,我国政府颁布了一系列的方针政策以确保旅游业的健康快速发展。

## 第一节 旅游法的产生和发展

### 一、旅游法的产生

旅游作为人类社会的一种活动现象,其产生可以追溯到原始社会,虽然那只能算作旅行。经过漫长的奴隶社会和封建社会,旅游活动的内容和形式也有所发展,但由于受经济水平的制约,它也只是少数人的行为。随着社会经济的发展、科学技术的进步和人们生活水平的提高,真正的具有现代意义的旅游业出现于19世纪60年代,一般认为,以托马斯·库克创建旅行社为标志。随着旅游规模和范围越来越大,旅游活动的内容越来越丰富,旅游者和旅游服务行业之间的关系也越来越复杂,这为旅游法的产生创造了条件。

第二次世界大战结束以后,世界政治局势相对稳定,人口数量大幅提高,加之军工技术转为民用,经济不断发展,这些都对旅游业的发展起到了强大的推动作用,特别是进入20世纪90年代,旅游业更是成为世界上最大的产业。

然而,旅游业的发展也给社会带来了一些消极影响,如在开发利用旅游资源的过程中造成了对资源环境和自然生态环境的严重破坏,旅游企业的竞争和利益冲突,旅游者和旅游企业之间的矛盾,等等。如何处理好这些复杂的关系呢?这必须通过法律手段来解决,旅游法的产生和完善就成为迫切和必然。

### 二、旅游法的概念

旅游法作为一个概念,是在20世纪50年代末60年代初被提出来的。那么,什么是旅游法呢?

旅游法的概念有广义和狭义之分。广义的旅游法是指调整旅游活动领域中各种社会关系的法律规范的总称,而狭义的旅游法是指各国的旅游基本法。本书采用广义的旅游法概念。从我国的情况来看,旅游法包括:由全国人大及其常务委员会审议通过的旅游基本法、国务院制定颁布的旅游行政法规、国家旅游行政管理部门制定的旅游部门规章、各地方人大常委会和人民政府制定的地方旅游法规和规章、我国政府缔结和承认的国际旅游公约和国际旅游



协定等。

旅游法是一个内容非常广泛的法律规范体系,它既包括国内法也包括国际法,既有实体规范又包含程序规范,既有公法规范又有私法规范。

旅游法是调整旅游互动领域中各种社会关系的法律规范的总称。由此可以看出:旅游法的调整对象是旅游活动领域中的各种社会关系。这些关系包括:①国家旅游行政管理机构与旅游经营者之间的关系;②旅游者与旅游经营者之间的关系;③旅游经营者之间的关系;④旅游经营者内部的关系;⑤旅游者与旅游行政管理机构之间的关系;⑥旅游涉外领域中的关系(如外国经营者与中国经营者之间的关系)等。

### 三、旅游法的渊源

旅游法的渊源,也称旅游法的来龙去脉,是指旅游法律规范存在和表现的形式。就世界范围而言,旅游法的形式主要有制定法、判例法、政策与惯例、学说等类型。在我国,旅游法的形式主要表现为制定法。

#### 1. 宪法

宪法是一个国家的根本大法,规定该国根本的社会制度、国家制度、国家机构、公民的基本权利和义务等。《中华人民共和国宪法》是由我国最高权力机关(全国人民代表大会)制定和修改的,具有最高的法律地位和法律效力。一切法律、行政法规、地方法规和规章都不得与宪法相抵触或违背。宪法中有关公民权利和义务的规定、自然资源权属和利用的规定等是旅游法的重要渊源。

#### 2. 法律

法律的狭义理解,仅指全国人民代表大会及其常务委员会制定的规范性文件,其效力和地位仅次于宪法。目前,我国还没有法典式的正式旅游基本法。旅游基本法规定了发展旅游业的宗旨、原则以及旅游活动中有关各方的权利和义务,对旅游业的长远发展至关重要。除此之外,规范旅游活动的还有其他相关法律。在我国,有《中华人民共和国森林法》(以下简称《森林法》)、《中华人民共和国海洋环境保护法》(以下简称《海洋环境保护法》)、《中华人民共和国保险法》(以下简称《保险法》)等。

#### 3. 行政法规

行政法规是我国最高行政机关国务院制定的规范性文件,其地位和效力仅次于宪法和法律,如《中华人民共和国导游人员管理条例》等。

#### 4. 地方性法规

各省、自治区、直辖市的人民代表大会及其常务委员会根据本地区的具体情况和实际需要,在宪法、法律、行政法规的框架下,制定地方性法规。地方性法规在适用范围上具有明显的地域局限性,仅限于本辖区。

#### 5. 规章

规章分为部门规章和地方性规章。部门规章是指国务院各部委及直属机构依其职权范围所制定的规范性文件,内容主要限于执行法律或国务院的行政法规、决定、命令的事项。旅游部门规章是指旅游业内部各领域的规章,在我国是经国务院授权的有关部委颁布的部门规章,如《旅行社条例实施细则》等。地方性规章是指各省、自治区、直辖市人民代表大会及其常务委员会依法制定的规范性文件。

## 6. 司法解释

司法解释是指最高司法机关,主要是最高人民法院就司法实践中有关案件的审理和法律适用上提出的指导性意见或解释。这种解释通常是有关法律适用的普遍性指导意见,具有普遍约束力,是旅游法的重要表现形式之一。

## 7. 国际旅游条约与惯例

旅游业跨地区、跨国界的发展,使国际旅游条约与惯例随之产生,主要包括以下几种。

(1) 国际旅行条约,是指一些国家为了消除各国法律规范的差异给旅游活动带来的障碍,共同签订或缔结的法律文件,包括在两个或少数几个国家间缔结的双边条约、多边条约,也包括在为数众多的国家间缔结的国际公约,如《统一国际航空运输某些规则的公约》(又称《华沙公约》)、《保护自然与文化遗产公约》等。国际条约、公约遵循“条约必须遵守原则”,条约缔约国或参加国有遵守条约的义务,但允许保留的条款除外。

(2) 国际旅游协定,其与条约、公约的最重要的区别在于:协定是对具体问题的规定,而条约、公约是对原则性问题的规定,较有代表性的是《关于旅馆合同的国际协定》。

(3) 国际旅游组织、国际旅游会议的重要宣言、决议、法案,如1980年的《世界旅游宣言》,即《马尼拉宣言》;2002年,我国国家旅游局和亚洲对话合作组织在博鳌亚洲旅游论坛上签署的《中国桂林宣言》等。

(4) 国际旅游惯例,是指有确定内容,并在长期的旅游实践中形成和发展,被世界各国普遍遵循,对当事人有约束力的不成文的规定。双方当事人可以约定采用某项惯例,即具有法律强制力。另外,在履约过程中双方如果发生争议,受理争议案的司法机关和仲裁机构根据具体情况也往往会引用某些惯例进行判决。在国际旅游实践中,具有普遍性的是国际旅馆业中的客房预定惯例。

# 第二节 旅游立法

改革开放以来,我国旅游业发展迅猛,已经成为国民经济新的增长点。国家和旅游主管部门十分重视旅游立法和法制建设,已颁布的法律法规涉及旅游业的方方面面,这对调整旅游业结构、规范旅游市场、解决旅游纠纷、保护旅游法律关系主体各方的权利和义务等起到了十分重要的作用。

## 一、我国旅游立法的概况

我国旅游法制建设起步于1978年邓小平确立“依法治国”的治国方略之后。从国务院制定规范旅游业的单行旅游行政法规开始,国家旅游局制定了一系列旅游行业的行政规章等,地方政府也相继制定了旅游规章和规范性文件等。这一系统的政策法律进一步构建、完善了我国的旅游法律法规体系,使我国旅游业的发展逐步走上法制轨道。

### 1. 起步阶段

我国的旅游立法从1949年新中国成立到1978年改革开放近三十年里,基本上是一片空白。1978—1989年是我国旅游法制建设的起步阶段。在这一阶段我国的旅游业逐步开始产业化,政府迫切需要以法律的形式对旅游活动进行规范。具有标志性意义的立法是1985年国

务院发布的《旅行社管理暂行条例》，这是我国第一个规范旅游业的单行法规。国家旅游局还制定了一系列旅游行业的行政规章，在旅行社、旅游涉外饭店、导游人员、旅游价格、企业财务管理等方面，对旅游业的基本环节进行了规范管理。1985—1989年，全国各地制定和发布了各类地方政府旅游规章和规范性文件共计120余件，其中由省、自治区、直辖市人民政府制定和发布的地方政府旅游规章约为16件；由省、自治区、直辖市旅游行政管理部门制定和发布的规范性文件约为105件。

### 2. 发展阶段

1990—1998年为我国旅游法制建设的发展阶段。这一时期旅游业由基础性发展阶段进入到快速发展阶段，旅游法制建设在更广阔的领域内展开。1990年国家旅游局初步完成了《中华人民共和国旅游法》（以下简称《旅游法》）和《旅游法实施细则送审稿》的起草工作，标志着我国旅游法制建设迈出了重要一步。

### 3. 完善阶段

1999年至今是我国旅游法制建设的完善阶段。1999年国家旅游局发布了《旅游发展规划管理暂行办法》，促进旅游业可持续发展目标的实现。2000年国务院办公厅转发国家旅游局等部门《关于进一步发展假日旅游若干意见的通知》，这是新形势下指导国内假日旅游发展的纲领性文件。2001年国务院办公厅发布了《关于进一步加快旅游业发展的通知》，对我国旅游宏观综合性立法奠定了重要基础。2002年国务院公布了《中国公民出国旅游管理办法》。截至2003年，除港澳台地区以外，全国已有27个省、自治区、直辖市颁布了地方旅游法规。2013年4月25日，全国人民代表大会常务委员会第二次会议通过了《旅游法》，作为规范旅游行业的基本法，它依据宪法而制定，并将统领旅游行业的法制建设，以实现旅游法制建设战略目标。

旅游立法是国家为了加强对旅游事业的管理，由立法机关制定、修改、废止旅游法律法规的活动。其范围涉及调整旅游社会关系的一系列法律法规，主要有以下几个方面。

#### (1) 旅游基本法

国家旅游局早在1983年就成立了《旅游法》起草领导小组和工作小组。此后，几经修改，这部法律终因种种原因未能出台，这与中国旅游业的蓬勃发展很不相符。因此，2009年12月我国《旅游法》的起草工作全面启动。2010年1月31日至2月2日召开了国家旅游局配合起草的《旅游法》工作小组第一次全体会议。2010年5月18日，国家旅游局召开全国人大财经委起草《旅游法》专家论证会，通报全国人大财经委调研组的调研情况。2010年2月15日《旅游法》立法专家座谈会在北京召开。同年5月26日至5月27日，旅游法起草领导小组在北京召开旅游法立法研讨会。2013年4月25日，全国人民代表大会常务委员会第二次会议通过了《旅游法》（见附录），把它作为规范旅游行业的基本法。

#### (2) 国务院制定旅游业的行政法规

目前，国务院专门针对旅游业制定的行政法规有《旅行社条例》、《导游人员管理条例》、《中国公民出国旅游管理办法》。1985年5月11日，国务院颁布了《旅行社管理暂行条例》，这是我国旅游法制建设史上第一个行政法规。1996年10月15日，针对旅行社在快速发展中出现的新情况、新问题，国务院发布了《旅行社管理条例》，该条例对《旅行社管理暂行条例》做了较大修改。为履行我国加入世界贸易组织的承诺，适应我国旅游业对外开放的需要，2001年12月11日，国务院发布了《关于修改〈旅行社管理条例〉的决定》。随着旅游业的迅猛发展，《旅行社管理条例》的诸多内容已明显不能适应新形势的要求，从2009年5月1日起，国务院

颁布实施《旅行社条例》,同时废止原《旅行社管理条例》。

1987年11月30日,经国务院批准,国家旅游局发布了《导游人员管理暂行规定》。1999年5月14日,针对导游人员的执业活动和导游人员的管理方面出现的新问题,国务院修改并发布了《导游人员管理条例》。该条例为我国导游人员队伍的建设和发展奠定了基础,促进了旅游业的健康发展。1997年7月1日,国家公安部、旅游局经国务院批复,联合发布了《中国公民自费出国旅游管理暂行办法》。为切实保障出国旅游者和出国旅游经营者的合法权益,规范旅行社组织中国公民的出国旅游活动,国务院颁布了《中国公民出国旅游管理办法》(2002年7月1日起施行),这标志着我国在出国管理的手段和管理方式上实现了从行政管理向法制管理的转变。

### (3) 旅游部门规章

旅游部门规章是由国家旅游行政管理部门制定的一些规定和技术性规范,主要涉及旅行社管理、旅游饭店管理、导游人员管理、出入境管理、旅游安全和保险管理、旅游投诉与纠纷处理等内容。如国家旅游局发布的《旅行社条例实施细则》、《旅行社质量保证金赔偿试行标准》、《旅游业治安管理办法》、《导游人员管理实施办法》、《导游证管理办法》、《旅游安全管理暂行办法》、《漂流旅游安全管理暂行办法》、《旅行社投保旅行社责任保险规定》、《旅游投诉处理办法》等。

### (4) 地方旅游法规

自海南省人大在1996年10月通过了我国第一部地方旅游法规——《海南省旅游管理条例》以来,其余各省、市、自治区相继制定了综合性旅游法规。这些法规对本地旅游资源的开发和保护、旅游经营和管理、旅游者的权利和义务、旅游主管部门的职能等做出明确规定,同时还有对违反该条例的有关行为给予具体处罚的规定。

### (5) 其他相关法律

旅游业的发展离不开相关行业的支持与配合,改革开放以来我国颁布的涉及市场经济的法律法规对我国旅游业的发展同样起着至关重要的作用。例如,在旅游资源方面有《文物保护法》、《风景名胜区管理暂行条例》、《自然保护区条例》、《环境保护法》等;在出入境管理方面,有《中华人民共和国公民出入境管理法》及其实施细则、《外国人入境、出境管理法》及其实施细则、《海关法》等;在旅游经营和权益保护方面有《反不正当竞争法》、《价格法》、《消费者权益保护法》等。

## 二、国外旅游立法概况

### (1) 美国的旅游立法

1979年5月8日,美国政府颁布了《旅游政策法》,该法旨在使联邦政府、州和地方政府及其有关公众和私人组织之间建立一种合作,再用一切可行的办法和措施(包括财政措施和技术手段)执行全国旅游政策。

为处理和协调旅游活动中各主体之间的法律关系,保证旅游业的健康发展,美国政府还制定了一些单行法规。例如,保护公园和游览地的法律,对旅游资源的开发、利用和游览地的环境保护做了具体规定;关于食宿业方面的法律,对旅馆、餐馆的开业、经营做了具体规定;关于旅行社的法律,对旅行社的开办、经营等做出了具体规定。此外,对于旅游相关行业美国政府也制定了单行法规,如运输业法、商业法等,从不同方面保证了美国旅游业的健康发展。

### (2) 日本的旅游立法

日本旅游业于第二次世界大战后得以迅速发展,日本制定出许多相应的法律法规,以保障日本旅游业长期健康、稳定的发展。日本旅游立法主要包括以下三个部分。

①旅游基本法。为尽快确立旅游业在国民经济中的重要地位,确定发展旅游业的基本方针,日本于1963年6月制定了《旅游基本法》。该法是日本旅游发展的纲要,对立法指导思想和目的、日本旅游政策的目标、日本公共团体的政策措施、日本对旅游者的保护、旅游设施的配备以及旅游资源的开发、利用和保护等问题做出了规定。

②旅游专门法规。这些法规主要是对旅游业有关的行业范围、经营活动和行为准则做出的专门决定。譬如,日本政府1947年制定的《禁止垄断以及确保公平交易法》、1948年的《旅游业法》、1949年的《国际旅游事业资助法》、1951年的《关于国际旅游业统一调查的规定》、1952年的《旅行社法》和《翻译导游业法》、1959年的《国际旅游振兴会法》、1972年的《不合理赠品及不合理表示防止法》、1997年的《促进外国旅游者访问地区多样化振兴国际旅游法》等。

③旅游相关法规。为了适应旅游活动和旅游业发展的需要,日本制定了一些与旅游相关的法规。尽管这些法规并非完全针对旅游业而制定,但是旅游业的发展无疑也受到这些法规的制约。其中包括旅游资源、旅游开发、旅游设施建设经营、旅游出入境、旅游交通等方面的规定。

### (3) 法国的旅游立法

法国立法相当完备和具体。按照法国中央政府与地方政府分权自治的法律规定,1982年法国颁布了《关于四个不同级别的旅游部门的职能和分工》的规定,明确了中央政府、大区、省和市(镇)四级政府的工作职能。为搞好旅游行业管理,法国还制定了一大批专项的旅游法律法规和规定,如1959年的《旅行社法令》。

### (4) 德国的旅游立法

德国由于法律体系的完备性和系统性,对旅游业的法制化管理并不因德国没有专门的旅游法而存在空白,其对旅游业的管理、旅游企业及其经营原则、旅游者权益的保护等各项规定散见于各部门法律中。例如,《德国民法典》中就有关于旅游契约的详细规定。

## 第二章 国际邮轮政策与法规概述

### 第一节 南美洲邮轮旅游政策

#### 一、智利的邮轮旅游政策

作为南美洲最狭长的太平洋沿岸国家,智利是一个邮轮爱好者的天堂,该国拥有 10 个港口,包括瓦尔帕莱索、蒙特港和蓬塔阿雷纳斯等。

在智利,交通运输部管理该国的港口,并确保邮轮可以使用港口设施。但是,由于智利大多数港口是由私人经营的,每个港口都固守着自己的经济底线。此外,智利没有旅游部,智利国家旅游局缺乏有效的政治影响力。2009 年,智利国家旅游局担心该国的旅游基础设施难以应对国外游客数量持续增加的现状,智利公共工程部推出了一系列项目来推动智利旅游业的发展并改善其基础设施建设。到 2020 年,智利预计投资数亿美元,目的之一就是与阿根廷的港口竞争。

智利当局还考虑要偿还邮轮的物资采购增值税,如燃料和润滑油。这些措施预计每年要花费财政部几百万美元,但对智利的偏远地区来说,其在经济和服务活动方面带来的回报将远不止如此。

所有在智利领土停靠 6 h 以上的邮轮,或者停靠在阿里卡、伊基克、安托法加斯塔、科金博、瓦尔帕莱索、蒙特、查卡布考、蓬塔阿雷纳斯和威廉姆斯这些区域中的一个或一个以上的港口,邮轮将最高减免 80% 的费率。

#### 二、乌拉圭的邮轮旅游政策

乌拉圭的邮轮产业近几年来持续扩张,在首都蒙得维的亚和大西洋海滨度假胜地埃斯特角城,有上百航次邮轮和成千上万的游客抵港。

乌拉圭为了迎合邮轮产业的发展,政府开始在蒙得维的亚港扩展码头。更新完成后,码头将有 333 m 长,34 m 宽,进港运河将被浚深至 14 m。基础设施投资近 6 000 万美元。

#### 三、阿根廷的邮轮旅游政策

由布宜诺斯艾利斯港特许的拉普拉塔河码头已投入 2 200 万美元用于建设总面积达 12 300 m<sup>2</sup> 的新客运大厅和扩展码头。届时,阿根廷首都最多可同时停泊 4 艘 300 m 长的邮轮。

布宜诺斯艾利斯港金克拉马丁码头一旦投入使用将能够从容地容纳每天 12 000 名乘客,将会成为邮轮专用码头。

## 第二节 亚太邮轮旅游政策

### 一、韩国的邮轮旅游立法

旅游业一直是韩国经济发展的重要产业之一,其中,韩国独特的民族文化和独特的济州岛风情,给该国邮轮产业带来了勃勃生机。韩国政府也对发展旅游业十分重视。近年来由于邮轮旅游业所占旅游产值比重不断加大,韩国政府也在不断出台相应的法律规范来支持邮轮旅游业的发展。

要了解韩国邮轮旅游业的立法工作,必须首先了解韩国旅游业和该国政府对旅游业所采取的政策。韩国旅游业的有关法律有《观光振兴法》,另外,韩国的旅游发展局是韩国主要管理旅游业的政府机构。

#### 1. 韩国邮轮旅游合同政策

海上保险合同是因海上事故而发生的以损害赔偿为目的的保险合同。海上保险国际性强,保险企业使用的海上保险规定是英国协会条款,其准据法也是英国法。《商法》中把海上保险作为损害保险的一部分规定是一大特色(见《商法》第4编第2章第4节)。海上保险规定比较多,但还不充分,时常需要补充条款。

韩国海难审判院采用行政院制,它的运作独立于刑事、民事法院程序之外。任何被认为犯有引发海难罪行的人都要受到三次审判,依次是地方审判院、中央审判院和最高法院的审判。建立这种行政院制的主要目的是通过采用准司法程序实施的公开行政审判来确定发生海事的原因,纠正和帮助那些被发现有过失的人们,向有关方面(如船东、不同社会团体和相关的政府部门)提出建议,并要求有关方面进行协作以取得必要的改善。韩国的四家地方审判院分别负责相应海域的海事审判:釜山(东南沿海)、仁川(西部沿海)、木浦(西南沿海)、东海(东部沿海)。中央审判院位于首尔。每个审判院由主席、法官、调查官和行政管理人员组成。中央审判院有24名工作人员,包括主席、4名法官、2名调查官和其他工作人员。每个地方审判院有14名甚至更多的成员,包括主席、2名法官、2名调查官和其他工作人员。

#### 2. 韩国出入境、港口政策

##### (1) 港口政策

①大力兴建港口。随着邮轮旅游的发展,韩国政府决定在现有的釜山港和济州港两个邮轮码头的基础上,再投资数亿美元,兴建6个新邮轮专用码头。每年吸引1200万旅客赴韩,其中主要针对的是中国游客。

②允许外国邮轮挂靠。邮轮运输是现代航运业的重要组成部分,韩国已经采取多项措施规范邮轮的运输发展。韩国已经批准更多外国邮轮挂靠,以提高邮轮的经营能力。外国邮轮可以在多个国际航次中进出韩国港口进行挂靠,涉及釜山、济州岛等。

③港口完善邮轮收费制度。目前,釜山和济州岛港口(旅游胜地)建设了设施完备的现代邮轮码头和旅客服务大厅,并且完善了邮轮码头的收费管理机制,使码头企业和邮轮公司建立双赢的关系,更好地为旅客服务。

④出入境人员健康检查制度的法律基础。《韩国检疫法》第29条规定,检疫所长认为检

疫传染病或其他传染病流行或可能流行时,可对口岸内的交通工具、设施、建筑物、货物以及相关场所、相关人员实施传染病监测、预防接种,对带菌者实施必要的医学检查。

### (2) 出入境政策

建立济州岛旅客购物离岛免税制度。1997年亚洲金融危机后,经济遭受重创的韩国政府开始探索更加开放、更加国际化和更具竞争力的经济模式。济州经济特区的构想就是在这个时期开始形成并逐步付诸实现的。2002年,韩国国会通过了《济州国际自由城市特别法》,首次以法律形式确定了济州岛的特区地位,并推出了《济州国际自由城市建设综合方案》。2006年初,韩国政府颁布《建立济州特别自治道及开发国际自由城市特别法》,推出济州开发战略,希望将济州岛建设成为东北亚中心国际城市。济州岛实施离岛免税政策,是其构建国际自由城市战略的一部分。

### (3) 韩国政府放宽签证政策

为吸引更多的中国旅客,韩国政府将放宽对中低收入的中国旅客的旅游签证限制,所有旅游告示牌也增设中文。韩国文化体育观光部长柳仁村说:“希望这些措施有助于吸引中国旅客,他们正成为全球旅游市场的主要消费者。”

## 3. 韩国邮轮安全政策

### (1) 韩国新法规鼓励游艇业发展

由韩国总理办公室主持,韩国国土资源部、行政安全部和海洋警察厅参与制定的《海洋休闲产业规定合理化方案》已经正式出台。方案大幅放宽对海洋休闲船艇的有关限制和规定,意在为韩国休闲船艇产业发展创造一个良好的政策环境。

方案提出,休闲船艇要导入新概念,将现行法规要求的休闲船艇的船体结构和设备达到渔船和商船标准的规定,修改和放宽为使用欧洲通用的国际标准(ISO);放宽长度在15 m以下船艇的船体长度标准,在接受检查时,不必再提供长度不足12 m的休闲船艇的层别断面图纸。为鼓励开发建设海上休闲设施,以休闲活动拉动周边服务业的发展,将高级休闲船艇市价标准由现行的5 000万韩元(约合33万元人民币)提高到1亿韩元左右(约合66万元人民币);大幅缩小购买高级休闲船艇被征收重税的对象范围,以鼓励消费;简化出海5 n mile以外的远距离休闲活动申报手续;允许在自然公园建休闲船艇系泊设施等;海上休闲服务企业在公共水域的使用费减免50%;废除游览船、休闲船艇和水上交通工具等船体上不允许做广告的规定。

### (2) 邮轮安全标准化管理

从理论上讲,海上邮轮必须遵守国际海事组织制定的行规标准,可实际上,联合国机构对此没有执法权。韩国邮轮真正受到的约束来自注册地国家和停靠港口所属主权国家的法律,这些国家对国际标准的贯彻、执行的程度和力度是不一样的。

### (3) 邮轮司法纠纷问题

2012年,意大利歌诗达邮轮公司在船票票面注明“任何针对自己的法律纠纷须在意大利解决”,同时,歌诗达邮轮公司向每名“歌诗达协和号”乘客发放1.1万欧元换取和解。但是,消费者在维权组织和律师团的帮助下,在美国佛罗里达州迈阿密(嘉年华总部)提起诉讼。“歌诗达协和号”的维权事件,真正让消费者正视邮轮纠纷问题,而在过去这几乎是被忽视的问题。在韩国,很多邮轮司法纠纷问题无法得到解决。

## 二、日本邮轮港口、公司及旅游政策简介

日本拥有29个港口共计38个泊位可供国际邮轮停靠,在东京、大阪、长崎、那霸、鹿儿岛、



神户等地都有邮轮专用港口,其中鹿儿岛、长崎、那霸等港口皆为新港,体现了日本邮轮旅游的快速发展态势。完善的邮轮停泊设施吸引了大量的国际邮轮靠泊,世界三大邮轮公司都配置了访问日本的航线。

### 1. 长崎

日本长崎县旅游观光部门想游客之所想,与美国最大的邮轮公司“皇家加勒比”进行具体协商,专门为乘坐邮轮旅游的中国客人制作了宣传长崎的手册。制作手册之前,长崎旅游相关部门专门面向中国游客进行了满意度调查。长崎是邮轮航线中的重要一站,而对于长崎来说,邮轮带来的旅游商机也是非常重要的经济增长点,尤其是在东亚地区近期内大力发展邮轮旅游业务的背景下,长崎、福冈、鹿儿岛等地方之间,旅游业的竞争日趋激烈。长崎县率先推出的宣传手册在日本各港口城市中尚属首例。

### 2. 日本的邮轮公司

许多日本本土的大型航运公司如日本邮船(NYK)、商船三井(MOL)、川崎汽船(K-LINE)等都有自己的邮轮,日本国民也热衷于乘坐本国邮轮出游。与北美国家发展完善的邮轮市场相比,日本邮轮客源主要集中在高端市场,其主要原因是日本国内邮轮公司“一船一公司”的经营模式提高了经营成本。

#### (1) 维纳斯邮轮

维纳斯邮轮(Venus)也被称为日本邮船,隶属于SHK集团,是与SHIN NOHONKAI, HAN-KYU以及KANPU渡轮公司合资的产品。太平洋维纳斯号建造于日本,长183.4 m,宽25 m,吃水深度6.5 m,吃水26 594 t,载客532人,共有180名工作人员。公司总部位于大阪,2005年,日本邮轮出售了东方维纳斯号,现在航行于希腊。

维纳斯邮轮的主要竞争对手是商船三井,主要提供日本近海海岸线的短期航程和每年的环球航程。

#### (2) 日本邮船株式会社

1870年,三菱商会的前身——九十九商会正式成立,掀开了亚洲百年历史的海洋运输企业的篇章。5年之后,该企业正式更名为邮便汽船株式会社,进入蒸汽船时代。1885年,通过与共同运输会社合并,日本邮船会社成立;1893年,改制为株式会社,日本邮船株式会社(Nippon Yusen Kaisha, NYK)正式宣告走上历史舞台。第二次世界大战之后, NYK于1949年在日本东京、大阪和名古屋等地上市,1960年以“冰川丸”的退役宣告企业退出客轮运输业,并专注于货运运输。

由NYK集团的两个子公司提供的邮轮服务已经扩大到了美国市场。NYK还将在世界范围内传播豪华邮轮文化并继续扩大其服务。

①水晶邮轮公司。水晶邮轮公司总部虽然位于洛杉矶,但是其创建国是日本。水晶邮轮公司是一家全资子公司,于1988年成立,背后是有上百年航运历史的日本著名航运企业,即三菱财阀下属的NYK海运(日本邮船株式会社)。公司目前拥有两艘大型豪华邮轮——水晶交响乐号(Crystal Symphony)与水晶平静号(Crystal Serenity)。这两艘邮轮在世界各地受到一致推崇,公司已经连续16年赢得了声望极高的《旅游休闲》杂志评选出的世界最佳大型邮轮公司奖。在这个行业里,获得这个奖项是一种很高的成就。水晶邮轮公司一直有小型船队竞争于高端市场,其在市场上的主要竞争对手是大洋邮轮,在运行区间上的竞争对手还包括库纳德邮轮和哈帕—罗伊德的邮轮欧罗巴号。水晶邮轮提供一周以上的航行,包括每年100余天的