

国际物流管理系列丛书

GUOJI HANGYUN YEWU

国际航运业务

教育部 财政部高等学校特色专业建设项目

主 编 王学锋

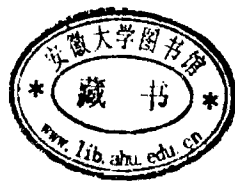


同济大学出版社
TONGJI UNIVERSITY PRESS

教育部 财政部高等学校特色专业建设项目
国际物流管理系列丛书

国际航运业务

主 编 王学锋



同济大学出版社
TONGJI UNIVERSITY PRESS

内 容 提 要

本书在阐述国际航运基本理论与业务知识的基础上,对新法律法规的颁布实施和实践中出现的一些新动向做了论述。全书共分 10 章,包括国际海上货运基础、班轮货运业务、班轮提单与海运单、国际海上货物运输有关公约与我国法律、班轮运价与运费、国际海运管理法律制度、租船货运业务、租船合同、国际多式联运、索赔与理赔等。

本书可供外贸运输、航运管理、物流管理等专业作为教材使用,也可供从事相关实际工作的同行参考使用。

图书在版编目(CIP)数据

国际航运业务/王学锋主编.--上海:同济大学出版社,2011.9

ISBN 978-7-5608-4658-3

I. ①国… II. ①王… III. ①国际运输:水路运输 IV. ①F550.84

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2011)第 170955 号

国际航运业务

主编 王学锋

责任编辑 朱 勇 责任校对 徐春莲 封面设计 陈益平

出版发行 同济大学出版社 www.tongjipress.com.cn

(地址:上海市四平路 1239 号 邮编:200092 电话:021-65985622)

经 销 全国各地新华书店

印 刷 常熟市大宏印刷有限公司

开 本 787mm×1092mm 1/16

印 张 17.5

印 数 1—3100

字 数 437000

版 次 2011 年 9 月第 1 版 2011 年 9 月第 1 次印刷

书 号 ISBN 978-7-5608-4658-3

定 价 34.00 元

本书若有印装质量问题,请向本社发行部调换 版权所有 侵权必究

丛 书 编 委 会

主 任 黄有方

副主任 王学锋

委 员 陆 琪 郑丙贵 祝炳发

殷 明 孙 明 王任祥



序 一

建设上海国际航运中心是党中央、国务院的重大战略部署,既是我国经济发展的需要,也是融入全球经济一体化和积极参与世界经济竞争的要求,意义重大。十多年来,上海国际航运中心建设已经获得了重大进展,基础设施建设成果显著,软环境改善成效明显。随着上海国际航运中心建设的进一步推进,航运人才的培养与集聚日益为人们所重视。

上海海事大学以服务于国家航运事业发展和上海国际航运中心建设为己任,努力培养又好又多的大学生,为实现中国由海运大国向海运强国的转变而努力奋斗。我校的航运管理专业是国家教育部、财政部批准的第六批高等学校特色专业建设点,也是上海市第三期本科教育高地建设项目。

本系列教材以教育部教学质量与教学改革工程为指导,以高校学科专业布局结构优化与调整为基础,以特色专业建设为主要内容。系列教材主要有如下特点:第一,对航运管理专业原有课程体系进行了梳理和调整,部分教材为国内首次编写;第二,在行业管理和企业实践方面,适应国际航运市场的新变化和国际航运业务的新特点;第三,在重视实践的基础上,注重对组织和管理能力的培养。希望本系列教材的出版,对于国际航运与物流人才的培养有所裨益。

上海海事大学党委书记、校长

於世成

2011年9月



序 二

在世界经济的快速发展和现代科学技术的双重推动下,国际物流产业得到了长足发展,成为国民经济中的一个重要组成部分。物流业对于提高人民生活质量、改变经济增长方式、推动国民经济发展、营造优良社会与产业环境等发挥着越来越大的作用,其发展程度已成为衡量国家现代化进程和综合国力的标志之一。国际物流涉及交通运输、仓储管理、配送、信息等多个社会经济活动领域,是一个综合性产业,因而,各国正从政策、技术等方面扶持本国国际物流的发展。国际物流业正受到各国政府和企业前所未有的重视。

世界上经济发达的国家对物流学科的研究已经有了几十年的发展历程,并拥有了比较系统的理论体系,但是,与成熟学科相比,现代物流学科仍然处于探索和完善阶段。与国外比较发达的物流学科相比,我国现代物流学科建设还存在一定差距,所以,上海市启动了物流管理学科的建设工程,并对上海海事大学物流管理学科建设项目给予资助。上海海事大学除在物流管理学科研究方面进行建设外,还配合上海国际航运中心建设的需要,进行国际物流管理方面的研究。由于上海海事大学在国际物流管理方面已经具有一定优势,又根据国际物流管理理论研究、实际工作以及教学的需要,所以组织编写国际物流管理系列丛书。

国际物流管理系列丛书涉及国际物流管理的经济、贸易、法律、技术等问题,各书自成体系,同时又融于整体,并由具有丰富实践经验和扎实理论基础的作者撰写。相信本系列丛书的撰写、出版将为物流管理学科的发展和国际物流实践提供有益的帮助。

上海海事大学副校长、教授、博士生导师

中国物流学会副会长

黄有方



前言

在国际贸易货物不同的运输方式中,国际海上货物运输是运输量最大的一种方式。在有港口的国家,海上货物的运输量一般都会占进出口贸易运输总量的80%~90%。我国有18000公里的海岸线和长江等岸线,具有许许多多的天然良港和人工建设的深水港。随着我国对外开放程度的不断提高,对外贸易增长迅速,国际海上运输的货物总量和集装箱货物运输量都有大幅度增加。

《中华人民共和国海商法》、《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》、《中华人民共和国国际海运条例》等一系列法律法规的颁布和实施,为国际海上货物运输业的市场环境和业务实践提供了法律保障。国际海上货物运输实践随着集装箱运输的开展也发生着变化:集装箱货物的集运分拨业务的开展、“电放”的产生、无船承运人制度的确立,使国际海上货物运输实践产生了一些新的做法。本书在阐述国际海上货物运输基本业务知识的基础上,对实践中出现的一些新动向也做了论述。由于国际海上货物运输中还会产生新的实践做法,所以敬请读者对书中的疏漏之处提出宝贵意见。

《国际海上货物运输》第一版已经出版五年多时间,并且多次印刷,说明该书得到了读者的认可。在五年多时间里,国际贸易和国际海上货物运输行业都发生着变化。因此,作者根据“与时俱进”的要求,将最新的内容写入第二版,并更名为《国际航运业务》。在本书中,国际航运主要是指国际海上货物运输。

本书共分10章,包括国际海上货物运输基础、班轮货运业务、班轮提单和海运单、国际海上货物运输有关公约与我国法律、班轮运价与运费、国际海运管理法律制度、租船货运业务、租船合同、国际多式联运、索赔与理赔。本书可供外贸运输、航运管理、物流管理等专业作为教材使用,也可供从事相关实际工作的同行参考使用。

本书根据我们多年的研究、教学和实践经验编写。上海海事大学国际航运系主任王学锋教授负责拟订大纲,全书内容由王学锋、殷明、郑丙贵撰写。

在本书出版之际,作者对为本书撰写和出版给予了极大帮助的海上海事大学国际航运系和同济大学出版社的相关人员表示感谢!

王学锋

2011年9月

目 录

序 一

序 二

前 言

第 1 章 国际海上货运基础	1
1.1 国际海上货运的概念与特点	2
1.2 海上货物运输行业组织	4
1.3 国际海运船舶营运方式	10
1.4 海上货运船舶	13
1.5 海运地理与航线	16
1.6 海运货物	18
1.7 集装箱	26
复习思考题	39
第 2 章 班轮货运业务	40
2.1 班轮运输概述	41
2.2 班轮货程序	45
2.3 集装箱运输	54
复习思考题	77
第 3 章 班轮提单与海运单	79
3.1 提单的概念与作用	80
3.2 提单的种类	81
3.3 提单记载的内容	87
3.4 提单的使用	91
3.5 电子提单	95
3.6 海运单	96
复习思考题	100
第 4 章 国际海上货物运输有关公约与我国法律	101
4.1 《海牙规则》	102
4.2 《维斯比规则》	105
4.3 《汉堡规则》	107
4.4 《鹿特丹规则》	112
4.5 我国的相关法律	115
复习思考题	119



第 5 章 班轮运价与运费	120
5.1 运价与运价本	121
5.2 定价原理	124
5.3 运费计算	127
5.4 班轮运费支付方式	136
复习思考题.....	137
第 6 章 国际海运管理法律制度	138
6.1 我国国际海运管理主要法律制度	139
6.2 《国际海运条例》的主要制度	140
6.3 《港口法》的主要制度	149
6.4 欧美国际海运管理法律制度	151
复习思考题.....	161
第 7 章 租船货运业务	162
7.1 租船运输概述	163
7.2 租船市场与租船经纪人	163
7.3 租船经营方式	166
7.4 租船合同洽商程序	172
复习思考题.....	177
第 8 章 租船合同	179
8.1 租船合同范本	180
8.2 合同条款的分类与陈述	182
8.3 航次租船合同	184
8.4 定期租船合同	208
8.5 光船租船合同	227
8.6 包运租船合同	232
8.7 航次期租合同	234
复习思考题.....	235
第 9 章 国际多式联运	236
9.1 国际多式联运概述	237
9.2 国际多式联运单证	242
9.3 有关国际多式联运的法律与惯例	245
复习思考题.....	251
第 10 章 索赔与理赔	252
10.1 海上货运事故种类及责任划分.....	253
10.2 索赔.....	259
10.3 理赔.....	264
复习思考题.....	265
参考文献	267

第 1 章

国际海上货运基础



学习目标

- 掌握国际海上货物运输的基本特点。
- 熟悉集装箱的相关知识。
- 了解国际海上货物运输的一些相关组织及船舶、港口、航线和货物的基本知识。



1.1 国际海上货运的概念与特点

1.1.1 国际海上货物运输的基本概念与研究范畴

作为物流的核心功能,运输在国民经济中发挥着巨大的、不可替代的作用,它是连接供需的纽带,起到了实现物流空间效益的功能,也是保障社会生产和生活的重要环节。

根据运输载体和工具的不同,运输可以分为公路运输、铁路运输、水路运输、航空运输和管道运输等五种方式^①,其中水路货物运输又可进一步分为江河运输和海上运输。在国际货物运输领域,以海运为重要组成部分的水路运输占据着极其重要的地位。

国际海上货物运输是指承运人(Carrier)按照海上货物运输合同(Contract of Carriage of Goods by Sea)的约定,以海运船舶作为运输工具,以收取运费(Freight)作为报酬,将托运人(Shipper)托运的货物经海路由一国港口运送至另一国港口的行为。

在业务中,国际海上货物运输也可以根据航线的长短和航区范围的大小进一步细分为近洋运输和远洋运输。我国习惯上将东北向超出日本、西南向超出新加坡的海上货物运输称为远洋运输,而将在此范围内的运输称为近洋运输。显然,国际海上货物运输与远洋运输并非等同的概念。

《中华人民共和国海商法》第二条第二款明确规定:“本法第四章海上运输合同的规定,不适用于中华人民共和国港口之间的海上货物运输。”这也就意味着,虽然从技术角度来看应划归于海运范畴内的沿海货物运输,我国《海商法》第四章对其并不适用。也就是说,就货物运输合同而言,我国《海商法》仅仅适用于不同国家之间的海上货物运输,也就是本书所讨论的国际海上货物运输,其所涵盖的业务就是国际航运业务。

1.1.2 国际海上货物运输的特点

1. 与公路运输、铁路运输以及航空运输的差异

1) 运能优势明显

从技术性能来看,海上货物运输的运输能力最大,货物运输能力几乎不受限制。中等规模拖轮船队(Barge Train)的载重量就可达万吨以上,远远超过了铁路列车的载重量。海船货舱容积大,可载运体积庞大的货物;海船载重量大,超大型油轮一次可载运几十万吨的原油。

2) 经济效益突出

从主要经济指标来看,由于国际海上货物运输的航道主要利用的是天然水域,除了建设港口和购置船舶外,水域航道几乎不需投资。因此,与公路、铁路和航空运输相比较,国际海上货物运输劳动生产力较高,成本也较低。当然,只有在运距长、运量大的前提之下,国际海上货物运输经济性的特征才能充分体现出来。反之,在运距长、运量小的条件下,或者在运距短的情况下,国际海上货物运输的优势并不明显,甚至还会产生较高的成本。

3) 对自然条件影响敏感

从受自然因素影响角度来看,国际海上货物运输受到的影响很大,水深、冰冻、潮汐等自然

^① 国内外也有观点认为,运输的五种方式应为江河运输、海上运输、公路运输、铁路运输和航空运输。本书按照主流观点进行分类。



因素都会影响船舶通航,对国际海运造成极大影响,一旦遭受意外,海上货物运输的当事人就将承担巨额的损失。因而,国际海上货物运输与其他运输方式相比,稳定性和安全性相对较差,运输速度相对较慢。

2. 与江河货物运输和国内沿海货物运输的差异

1) 国际海上货物运输遭遇海上危险的可能性大

在国际海上货物运输,尤其是远洋运输中,船舶通常是在远离海岸的海洋上航行,气象多变、环境复杂,随时都有可能遭遇到恶劣气候、暴雨、雷电、海啸、浮冰等人力不可抗衡的自然灾害的袭击,船舶遭遇这些海上危险的几率就会比沿海运输和江河运输高。当国际海运船舶途经风区或冰区时,每时每刻都承受着遭受意外事故的风险。

2) 国际海上货物运输遭遇海上危险则损失巨大

国际海上货物运输的这个特点实际上是由于其自身运输运量大的优点而伴生出来的。从事国际海上货物运输船舶的规模较大,一次性载运的货物数量非常多,特别是超大型船舶,一旦造成损失,其损失程度将十分巨大。因此,国际海上货运船舶一旦遭遇海上危险,给船舶和货物所造成的损失可能是十分惊人的。而且当船舶遭遇危险时,常常由于不能及时得到外来力量的援助,或者根本无法得到援助而使已经遭遇的危险和遭受的损失进一步扩大,油轮事故就是最显著的例子。油轮遭遇事故后,除了油轮本身和所载运的货油损失外,还会因货油流入海洋而造成海洋环境的污染,其后果和损失更是惊人,尤以那些超大型油轮发生事故时更甚。1989年,“瓦尔迪兹”号油轮在美国阿拉斯加海域触礁,导致3万多吨原油泄漏,污染了8600公里的海岸线,导致30万只海鸟和5000多头海獭、海豹的死亡;1999年2月,“爱立卡”号油轮在法国海域失事,溢出原油1.4万吨,造成20多万只海鸟死亡,当地渔业资源遭到致命打击;2002年11月13日,7万吨级的“威望号”油轮在西班牙海域发生溢油事故,不仅使当地渔业、旅游业遭受毁灭性打击,还波及了法国、葡萄牙的水产养殖业。

3) 国际海上货物运输需要相应的特殊制度

面对客观存在的海上危险,为了分散风险,促进海上货物运输事业的进步,人们在长期海上货物运输实践中总结,逐步形成和发展并沿袭至今,同时被普遍接受了一些适应海上危险的特殊制度,如共同海损制度、海上保险制度、海上救助制度、承运人责任限制制度和船舶所有人责任限制制度等。诚然,上述列举的特殊制度中,有的从诞生之日起就不断有反对的声音,但不可否认的是,正是基于这些特殊制度,国际海上货物运输行业才得以健康发展至今。

4) 海上货物运输的国际统一性

国际海上货物运输国际统一性主要表现在业务单证内容和格式的相似性、国际海运市场影响的广泛性以及适用法律的国际统一性等方面。

各个国家、地区以及各港航企业在日常业务中所使用的货运单证虽然不是完全一致,但就一些主要的货运单证而言,在名称、作用和记载内容上,大多是非常相似的,从而也使得这些单证在国际范围内顺畅地使用成为可能。

国际海运市场上运力的供给与需求的平衡关系直接影响着市场中运费率和租金率的波动。在这个巨大的市场中,单个的船舶经营人都不能对市场的运价和租金水平的变化给予很大的影响。相反,单个的船舶经营人的经营活动必须要适应国际海运市场的变化,否则,很难在竞争激烈的航运市场中生存和发展。

国际海上货物运输所实现的是国际贸易的货物运输,是不同国家和地区之间的货物运输。运输过程中发生各种事故或争议在所难免,经常会引发管辖权以及适用法的冲突,世界各国海



运界一直都在谋求制定一系列能为各国所接受而共同遵守的国际公约,并在这方面取得了很大的成果。

1.2 海上货物运输行业组织

1.2.1 国际海运行业组织的分类

随着国际海上货物运输业的不断发展,各国政府和民间组织相继成立了一些政府间国际组织和非政府间国际组织,海运企业间也成立了一些具有经营协作性质的组织。这些组织在保证海运安全、建立国际公约和提供海运服务等方面起着重要作用。

根据参与的成员的性质,国际海运行业组织可分为政府间国际海运行业组织和非政府间国际海运行业组织。政府间国际海运行业组织的成员是以政府为主体,或者代表政府利益的民间机构作为成员参加。非政府间国际海运行业组织是以企业为主要成员的行业自律组织,因而一般也被称为国际海运行业协会。

在国际海运业,除了政府间国际海运行业组织和国际海运行业协会外,还有一类具有经营协作性质的组织,可称之为国际航运协议组织。国际航运协议组织,是指从事国际海上运输的国际船舶运输经营者根据相互订立的协议而组成的各种经营合作性质的具有组织机构形式或没有组织机构形式的组织。目前,国际航运协议组织的主要形式包括班轮公会、协商协议组织、运营协议组织等。

国际航运协议组织具有自律性质,以实现经营上的合作为目的。这些组织不同于国际海运行业协会,因为其具有垄断性质,排除或减少了国际航运市场的竞争。由于各海运国家通过特别立法赋予这些组织反垄断豁免,国际航运协议组织一直以来在国际海运业发挥着重要的作用。

1.2.2 国际海事组织

1948年2月9日,联合国在日内瓦召开海事大会,并于同年3月6日通过了成立“政府间海事协商组织”(IMCO)的公约,即《政府间海事协商组织公约》。该公约于1958年3月17日生效。1959年1月在伦敦召开的第一次大会期间,政府间海事协商组织正式成立。1982年5月22日,该组织更名为“国际海事组织”(International Maritime Organization, IMO)。

国际海事组织是联合国在海事方面的一个技术咨询和海运立法机构,是政府间的国际组织(Inter-governmental organization, IGO)。所有联合国成员国均可成为国际海事组织的会员国。我国于1973年3月1日正式参加国际海事组织,并于1975年当选为理事国。国际海事组织设有五个委员会,即海上安全委员会、海上环境保护委员会、法律委员会、便利委员会和技术合作委员会;还设有九个分委会:协助海上安全委员会和海上环境保护委员会的散装液体和气体分委会,危险品、固体货物和集装箱运输分委会,消防分委会,无线电和搜寻与救助分委会,航行安全分委会,船舶设计和设备分委会,稳性、载重线和渔船安全分委会,培训和值班标准分委会及船旗国履约分委会。

国际海事组织的宗旨是:“在与从事国际贸易的各种航运技术事宜的政府规定和惯例方面,为各国政府提供合作机会;并在与海上安全、航行效率和防止及控制船舶造成对海洋污染有关的问题上,鼓励和便利各国普遍采用最高可行的标准”。国际海事组织还负责处理与这些



宗旨有关的行政和法律事宜。

1.2.3 国际海运行业协会

1. 国际海运行业协会综述

各国都有数量众多的国际海运行业协会,如船东协会、托运人协会、货代协会、船代协会、港口协会、船舶管理人协会、造船与修船业者协会、保赔协会、引航员协会等。有些海运行业协会的成员不限于本国企业,也吸收其他国家的有关企业,从而具有国际性行业协会的特点,如东盟港口协会(ASEAN Ports Association, APA)、东盟托运人协会联合会(Federation of Asean Shippers' Council, FASC)、欧洲多式联运协会(European Intermodal Association, EIA)、国际海事委员会(Comité Maritime International, CMI)、国际货运代理人协会联合会(Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimiliés, FIATA)、国际多式联运协会(International Multimodal Transport Association, IMMTA)、英国船舶经纪人与代理人协会联盟(Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents, FONAS-BA)、船级社国际协会(International Association of Classification Societies, IACS)、世界航运理事会(The World Shipping Council)等。

1) 国际海运行业协会的性质

(1) 自愿性。国外海运行业协会都是依据行业自身的需要自然发展而形成的,这是国外海运行业协会历史发展的一大共性。由于并非凭借政府行政上的强制力促成,因而其会员是基于自愿原则加入,并以自律机制规范协会和协会成员的各项活动。

(2) 民间性。国外有关法律或协会章程一般明确规定行业协会是民间团体或非政府组织,在国内和国际上代表行业立场而非政府观点。民间性和非政府性在本质上是一致的。一般来说,由本国企业及其他单位或个人作为主要成员的协会被看做是民间组织,而由不同国家或地区的成员组成的地区性或全球性海运行业协会则一般被视为非政府组织。

(3) 非营利性。非营利性(Non-profit Making)也是各国协会共同具有的性质,许多海运行业协会在其章程中强调其非营利的特性。如英国保赔协会(UK P&I Club)规定以不营利(Not for Profit)为其主要特点之一;国际油轮船东污染联合会(the International Tanker Owners Pollution Federation, TOPF)则从其1968年建立以来,就是一个就油污责任问题主要向油轮船东提供非营利性(non-profit)服务的组织。

2) 国际海运行业协会职能

(1) 服务职能。各协会是在海运业专业分工的基础上设立起来的,这种专业性也是协会能够向其会员及有关主体提供各种服务的基础,更是协会存在和发展的根本。其服务内容具体包括:参与专项事务调研、考察相关行业运营态势、组织最新技术研发、收集并发布信息、为会员和政府及其他有关组织提供专业咨询、受托进行人员资质认定和业务培训等。该职能所营造出的专业、安全、规范、合作的良性发展环境,使各成员得以提高自身实力,进行分工合作、业务分担和技术共享,这是其直接获取最大商业利润的绝佳条件。同时,各协会也将间接受益,树立其国际或行业声誉,从而促进包括成员在内的整个行业体系的积极发展。

(2) 中介职能。各协会的重要职责是为会员争取一个良好的生存和发展的外部环境,一般通过与其他协会、有关国家政府及机构,甚至包括联合国在内的各国际组织进行有效的沟通联络。尤其是海运行业协会具有民间组织或非政府组织的超脱地位,可以为其会员与相关主体之间的沟通联络构筑便利途径,其一便是积极参与国家或国际组织有关立法和政策制定活



动。协会通过这些活动充分表达自己的主张和立场,与其他协会进行磋商,共同影响有关的立法和政策。为此,国外海运行业协会非常重视有关立法和政策问题的研究,提出研究报告,阐明自己的立场,这些研究报告以专题形式或年报形式在各协会网站上予以公布,或提交给有关的机构,借此影响有关国家和国际组织的政策及规则的制定。

(3) 自律职能。自律功能是行业协会的基本功能,行业自律与政府监管构成市场经济秩序的基本保障。国外海运行业协会自律功能体现为:第一,协调会员间有关市场开拓、技术开发等各方面的关系;第二,通过实施协会章程对会员经营行为进行监督,对违规会员进行处罚等;第三,制定行业职业道德、行为准则、资质标准等,以弥补政府立法的不足。第三方面尤其体现在协会提供或推荐海运业务领域内具有典范意义的标准交易条款、合同范本及最佳操作范例,这是协会自律功能发展的最高层次,对行业具有重要的导向功能。有些协会还在发展国际惯例、推动有关国际公约的制定和修改方面发挥着重要的作用。例如,FIATA 制定了系列标准单据格式,包括 FIATA FCR, FIATA FCT, FIATA SDT, FIATA SIC 及 FWR, FBL, FWB 等,在国际货运服务业得以广泛使用;其中制定的《国际货运代理业示范规则》就货代的责任、与客户的法律关系等方面的规定对规范国际货运服务业具有重要的示范作用。BIMCO 所推荐的金康'76版和金康'94版航次租约范本等在租船市场上是标准合约,大大节约了当事人的交易成本。CMI 更是在实现国际海上运输法和海运惯例的统一和发展方面作出了非常大的贡献。

(4) 协调职能。行业内部的协调属于自律范畴,国际航运公会(ICS)所指出的:“海运本身的性质就是国际性,任何海运利益主体间的冲突均会影响其所在区域,甚至于造成国际领域商业上和经济上的混乱。”因此,各协会一方面非常重视对协会内部成员间的利益冲突加强协调;另一方面,就是维护国际航运市场秩序,进行相互协商,以保护本协会成员的利益。

2. 波罗的海国际海事协会

波罗的海国际海事协会(BIMCO)成立于 1905 年,总部设在哥本哈根。协会成员有航运公司、经纪人公司以及保赔协会等团体或俱乐部组织。该协会的宗旨是:保护会员的利益,为会员提供情报咨询服务;防止运价投机和不合理的收费与索赔;拟订和修改标准租船合同及其他货运单证;出版航运业务情报资料;等等。情报咨询是该协会的基本活动,其服务项目包括:解释租船合同条款或在发生争议时提供建议;提供港口及航线情况;提供港口费用和使费账单等具体资料。它共出版有九种协会刊物,如协会每周通知、专门通告、双月通讯等,同时拥有丰富的资料供会员索取并有大量资料发表在刊物上。该协会在联合国贸发会议及国际海事组织中享有咨询地位。

3. 国际海事委员会

国际海事委员会(CMI)1897 年成立于布鲁塞尔。它的主要宗旨是促进海商法、海运关税和各种海运惯例的统一。它的主要工作是草拟各种有关海上运输的公约,如有关提单、有关责任制、有关海上避碰、有关救助等方面的国际公约草案。国际上第一个海上货物运输公约——著名的《海牙规则》就是由该委员会于 1921 年起草并在 1924 年布鲁塞尔会议上讨论通过的。1968 年又对《海牙规则》进行了修正,制定了《海牙-维斯比规则》,即《1968 年布鲁塞尔议定书》。

1.2.4 国际航运协议组织

1. 班轮公会

班轮公会,是指两个或两个以上国际船舶运输经营者,在特定的地理范围内,在某一条航



线或数条航线上提供国际班轮的货物运输服务,在根据达成的协议或安排的范围内,按照统一的或共同的运费率及其他的运输条件从事经营活动的组织。

班轮公会,又称班轮航运公会、运价协会、水脚公会。世界上第一个班轮公会于1875年诞生在英国至加尔各答航线上,然后发展遍及全世界,到20世纪70年代初,全世界共有360多个班轮公会。至2003年,世界上大约有150个班轮公会。

班轮公会可分为闭锁公会(或称封闭式公会,Closed Conference)和开放公会(或称开放式公会,Open Conference)两种。闭锁公会吸收会员很严格,它制定运价,在成员之间分配货载比例,促使运力与需求的平衡,并避免成员之间在挂靠港上无效率地重复。有些闭锁公会还在成员之间分配收入和分摊成本。开放公会制定运价,但对入会没限制,任何班轮企业都能入会。开放公会也不分配货载比例。因此,闭锁公会比开放公会的垄断性质更强。按照美国的反托拉斯法(Anti-trust Laws),美国航线上的班轮公会只能采取开放公会的形式。

班轮公会成立的目的确定了其两个方面的主要业务:一个方面,是属于限制和调节班轮公会内部会员相互间竞争的业务活动;另一个方面,则是为了防止或对付来自公会外部的竞争,以达到垄断航线货载目的的业务活动。限制或调节班轮公会内部相互竞争的主要业务有协定费率、统一安排营运、统筹分配收入、统一经营等。防止或对付来自公会外部竞争的措施有忠诚协议、延期回扣制、合同费率制、联运协定、派出“战斗船”等。

进入20世纪70年代以后,班轮公会遭遇到来自几个方面的强有力挑战。首先,托运人的力量日益壮大,托运人协会在班轮市场中正日益发挥更加重要的作用,极大地限制了公会政策的实施范围;其次,许多国家纷纷制定了对公会不利的法律政策,如1983年生效的联合国班轮公会行动守则规定不得派“战斗船”,美国《1998年航运改革法》规定公会不得限制成员独立签订服务协议的权利;再次,班轮集装箱化使服务质量差别缩小,船公司单独介入航线的运输并提供高附加值的服务已经成为可能,进而产生了班轮公会的强大竞争对手。据统计,20世纪80年代中期,公会还能控制东西向干线的80%~90%的货运量,到80年代末,骤降为50%左右,而长荣、阳明、韩进等一批实力强大的大型独立船公司则已占有了相当大的市场份额。种种迹象显示,削弱班轮市场垄断性的力量在增强,旧的班轮公会政策体制正面临着前所未有的挑战,来自航运市场的信息已经表明,封闭式公会的一系列政策已没有多少市场,衰落是必然的,而开放式公会所受的压力也有增无减。

在欧盟,班轮公会具有的合法地位是通过第4056/86号条例给予反垄断整体豁免确立的。随着国际航运市场的新变化,欧盟委员会从2003年3月起对其第4056/86号条例是否仍然符合《欧盟条约》第81条第(3)款规定的反垄断豁免条件进行审议,这些条件有四个方面,核心词分别是:效率、消费者利益、必不可少及没有取消竞争。委员会于2005年12月14日向欧盟理事会正式提交了《关于撤销对班轮公会反垄断豁免权的建议书》,理由是班轮公会并没有满足《欧盟条约》第81条第(3)款规定的反垄断豁免条件。欧盟理事会于2006年9月25日公布了第1419/2006号条例,采纳欧盟委员会的建议,做出了废止第4056/86号条例的决定。经过两年过渡期后,从2008年10月18日起正式废除班轮公会享有的反垄断豁免权。这样,班轮公会就直接适用《欧盟条约》第81条第(1)款反托拉斯的规定,这实际上意味着班轮公会在欧盟进出口货物运输的航线上不能再从事固定运价、运力等限制竞争的活动。

2. 协商协议组织

协商协议组织,是指从事国际班轮运输服务的国际船舶运输经营者在特定的航线上成立的,就有关运价、运力进行协商,并可以制定对成员没有强制约束力的指导性规则的组织。协



商协议组织包括运价协商组织、运力稳定组织和运价运力协商组织等。在我国《国际海运条例实施细则》中,协商协议组织被称为运价协议。所谓运价协议,是指两个或者两个以上国际班轮运输经营者之间订立的关于收费项目及其费率、运价或者附加费等内容的协议,包括具有上述内容的会议纪要。

当班轮运输市场上存在强大的独立承运人时,在某一航线或某一区域范围内,班轮公会与独立承运人之间就可能达成有关运力或运价的稳定协议,这些协议可称为协商协议。20 世纪 80 年代末期至 90 年代初期,世界各主干航线上先后达成了一些公会成员与独立承运人之间的各种协商协议,如 1988 年的越太平洋航线协商协定(Trans Pacific Discussion Agreement, TPDA)、1989 年的越太平洋航线稳定协议(Trans Pacific Stabilization Agreement, TSA)、1991 年的西向越太平洋航线稳定协议(TAA,1994 年改为 TACA)及 1992 年的欧亚贸易协定(Europe Asia Trade Agreement, EATA)等。除了上述干线达成的协议外,在支线运输上,公会内外的船公司也纷纷携起手来,签署有关协商协议。

3. 运营协议组织

运营协议组织,是指从事国际班轮运输服务的国际船舶运输经营者在特定的航线上,为了实现经营的合理化,在技术、经营、商业等方面的合作,但不包括运价和运力方面的合作协议,运营协议组织包括联营体协议和联盟协议等形式。

《国际海运条例实施细则》关于运营协议的定义较广泛,包括了协商协议组织和运营协议组织。所谓运营协议,是指两个或者两个以上国际班轮运输经营者为稳定或者控制运价订立的关于在一条或者数条航线上增加或者减少船舶运力的协议以及其他协调国际班轮运输经营者共同行动的协议,包括具有上述性质内容的会议纪要;两个或者两个以上国际班轮运输经营者为提高运营效率订立的关于共同使用船舶、共同使用港口设施及其他合作经营协议和各类联盟协议、联营体协议。

国际班轮运输市场上以班轮公会为主要组织形式的旧的体制已越来越难以适应市场新的需要。20 世纪 70 年代,一些船公司开始组织或加入联营行列,出现了公会内部成员公司组成的非独立法人的联营体。联营体(Consortium or Consortia)是两个或两个以上主要通过集装箱方式提供国际班轮货物运输服务的船公司之间的协议组织,相关协议可以是关于一条或数条航线的贸易,协议的主要目的是在提供海运服务时共同经营、相互合作、提高服务质量,主要方式是利用除固定价格以外的技术、经营、商业安排等使各自的经营合理化。

1995 年,随着欧亚航线几大主要联营体的期满解散,各大班轮公司迅即开始新一轮的组合,并将这种联营行动从欧亚航线推广到亚洲/北美航线和欧洲/北美航线,航运联营体由此进入了一个新的阶段,即战略联盟阶段。战略联盟的目的和出发点是在一些公司间建立起基于全球范围内的合作协议,其不统一运价,而是通过舱位互租、共同派船、码头经营、内陆运输、集装箱互换、船舶共有、信息系统共同开发、设备共享等各种方式致力于集装箱运输合理运作的技术、经营或商业性协作。

1.2.5 我国国际海运行业协会

1. 中国船东协会

中国船东协会(China Shipowners' Association, CSA)于 1993 年 4 月在北京成立,是在我国注册并从事水上运输的商船所有人和经营人组成的行业协会。其主要职能如下:

(1) 协调会员间的关系,对航线设置、运力安排、运价水平、港口收费等方面的问题进行调