



海商法博士精品文库

总主编 司玉琢

GATS海运服务 贸易规则研究

邓丽娟 著



法律出版社
LAW PRESS · CHINA



海商法博士精品文库

总主编 司玉琢

本书获“集美大学出版基金”资助

GATS海运服务 贸易规则研究

邓丽娟 著



法律出版社
LAW PRESS · CHINA

图书在版编目(CIP)数据

GATS 海运服务贸易规则研究 / 邓丽娟著. —北京:
法律出版社, 2012. 5

(海商法博士精品文库)

ISBN 978 - 7 - 5118 - 3453 - 9

I. ①G… II. ①邓… III. ①海上运输: 国际运输:
货物运输—服务贸易总协定—研究 IV. ①F744

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2012)第 076442 号

© 法律出版社·中国

责任编辑 / 吴 昉

装帧设计 / 乔智炜

出版 / 法律出版社

编辑统筹 / 法律教育出版分社

总发行 / 中国法律图书有限公司

经销 / 新华书店

印刷 / 北京中科印刷有限公司

责任印制 / 张宇东

开本 / A5

印张 / 8.125 字数 / 208 千

版本 / 2012 年 6 月第 1 版

印次 / 2012 年 6 月第 1 次印刷

法律出版社 / 北京市丰台区莲花池西里 7 号(100073)

电子邮件 / info@lawpress.com.cn

销售热线 / 010 - 63939792/9779

网址 / www.lawpress.com.cn

咨询电话 / 010 - 63939796

中国法律图书有限公司 / 北京市丰台区莲花池西里 7 号(100073)

全国各地中法图分、子公司电话:

第一法律书店 / 010 - 63939781/9782 西安分公司 / 029 - 85388843 重庆公司 / 023 - 65382816/2908

上海公司 / 021 - 62071010/1636 北京分公司 / 010 - 62534456 深圳公司 / 0755 - 83072995

书号: ISBN 978 - 7 - 5118 - 3453 - 9

定价: 26.00 元

(如有缺页或倒装, 中国法律图书有限公司负责退换)

总 序

仲春四月,正值莺飞草长、万物复苏之季。本人总主编的《海商法博士精品文库》与读者见面,图为繁荣法学园圃,能增添一枝新葩。

海商法作为法学的一个分支,屈指算来,在欧洲近则有几个世纪的发展历史,远则可追溯到查士丁尼的《法律汇编》。经过长期的积淀,形成了特色鲜明、风格独特的调整海上运输关系和船舶关系的法律制度。我国航海事业的萌芽发展也甚为悠久,据史料记载,早在殷商末年,我国就有人横渡太平洋到达美洲。后来,秦朝徐福远渡日本,唐朝设立众多市舶司,明朝郑和七下西洋——这些辉煌的航海历史,说明我们曾经在航海事业上处于世界领先水平。然而自明清以来,政府厉行海禁,闭关锁国,谓之寸板不得下海,航海事业一落千丈。在这样的社会政治经济背景下,加之我国历代民商法制落后,海商法的立法和研究也就暂付阙如。

改革开放后,我国国民经济持续快速发展,依法治国方略逐渐得以实施,对外经贸来往活动日益繁多。在现实经济生活的推动下,我国海商法理论和实践也取得了突飞猛进的发展,与航运发达国家的差距正在不断缩小。其主要标志有三:一是1993年新中国第一部《海商法》颁布并实施,标志着我国海事立法进入一个新的历史阶段;二是自1985年以来,十个专门海事法院相继诞生,每年受案量逾万件,海事司法实践锤炼了大批海事专业法官和律师;三是人才培养,每年数以百计的海商法本科和硕士研究生,源源不断地输入人才市

2 GATS 海运服务贸易规则研究

场。更为可喜的是,自 20 世纪末,中国开始自己培养海商法的博士生。

大连海事大学基于自身位居沿海港口城市的地缘优势,一直着重海商法学学科建设。在领导的关心、学校的扶持、教师的群策群力下,海商法学在大连海事大学得以稳步发展,学生培养层次也逐渐提高。1998 年,经国家学位委员会正式批准,大连海事大学设置了我国第一个以海商法为主要研究方向的国际法学博士点,迄今共有博士生导师 7 人。

本人所指导的年轻学子,理论功底深厚,专业知识广博,思想敏锐,有强烈的创新意识及开拓精神。他们的博士论文拓宽了海商法学的视野,丰富了海商法学的内容,具有较高的学术价值及实践意义。为了展示年轻一代海商法学者的风貌及研究成果,增加不同部门法之间的了解融通,今将陆续出版其中佳作,命名为《海商法博士精品文库》。希望该系列专著能够由涓流而积瀚海,推动我国海商法的研究,使之走向更高远的境界。同时也恭迎兄弟院校的海商法博士论文,列于此系列专著。如果这种愿望可以达致,实为海商法研究之福祉。

寥此数言,是为序!

司玉琢

二零零七年春于大连

内 容 摘 要

《服务贸易总协定》(General Agreement on Trade in Services, GATS)的多边谈判为什么会在具有天然国际性并对自由化程度要求很高的海运部门受挫?鉴于海运服务贸易自由化对国际货物贸易乃至全球经济健康有序发展的重要性,我们必须找到海运部门谈判失败的症结,并研究解决的方法和途径,以促进谈判成功,保障海运服务贸易沿自由化之路继续前行。

第一章通过对谈判历程的回顾及对各方立场的梳理发现,谈判失败的根本原因在于各国在有关海运市场开放的问题上固守自己的利益诉求而互不让步。第二章跳出了不同成员在利益诉求上形成的僵局,以海运服务贸易规则所应追求的自由与公平的二元目标价值为指引,剖析了该二元目标在现有规则中均未能落实的现状。第三章通过分析认为,现有规则未能实现二元目标价值的原因在于对自由价值的片面追求及对公平价值的忽略。文章最后基于对二元价值目标的平衡追求,确立了海运服务贸易规则重构的指导思想,并就相关具体规则的重构提出了建议。

文章创新点如下:(1)界定了 GATS 框架内“海运服务贸易”的范围与结构;(2)明确了海运服务贸易规则对自由价值与公平价值的二元追求,以及该二元目标的相互关系;(3)在完善海运部门具体承诺规则方面提出了两步走的策略;(4)提出要提高海运部门具体承诺水平,既要完善具体承诺规则,也要建立海运市场竞争保障规则,并

2 GATS 海运服务贸易规则研究

论证了海运市场竞争保障义务应由进口国和出口国共同承担,明确出口国履行竞争保障义务的具体内容;(5)论证了制定海运服务贸易专项规则的必要性,并对本文所建议各项规则在 GATS 内的形式和效力问题提出建议。

关键词:GATS;海运服务;价值平衡

ABSTRACT

Why the multilateral negotiations for liberalization of trade in services are frustrated at the maritime transport sector of GATS that is of natural internationality and has high demand in the extent of liberalization? Given that the liberalization extent of maritime transport services is crucially significant in the healthy and orderly development of the international cargo trade and the global economy, it is quite necessary to find out the reason why negotiations on maritime transport sector already fails and work out solutions so as to have success in negotiations on maritime transport sector and ensure the liberalization of trade in maritime transport services move on.

Chapter one focuses on review of the negotiation history of multilateral trade and analysis on the position of the various parties, from which it is found that the fundamental reason for failure in negotiation is that each country was stubborn to stick to their own interests but never made concession in the opening of the maritime transport market. Chapter two jumps out from the deadlock caused by different demands in interest of various members, analyzes, under the guidance of the dualistic value for both liberty and fairness which should be pursued in the rules of trade in maritime transport services, the current status that such dualistic value was not put into practice in the

2 GATS 海运服务贸易规则研究

existing rules. Chapter three, through analysis, takes the view that the reason why the existing rules fail to realize the said dualistic value is the one-side pursuit of the liberty and the ignorance in fairness. Furthermore, this Article, desiring to realize balanced pursuit of the said dualistic value, establishes the guidance in reconstruction of the trade rules in maritime transport services and puts forward advice accordingly.

Several innovative ideas are raised in this Article. Firstly, the scope and the structure of “trade in maritime transport services” under the GATS are defined. Secondly, dualistic pursuit of both liberty and fairness in the trade rules for maritime transport services as well as the relationship between liberty pursuit and fairness pursuit are specified. Thirdly, tactic of two steps in improvement of specific commitments in maritime transport sector is put forward. Fourthly, contend that improvement in the level of specific commitments in the maritime transport sector requires not only the specific commitments rules enhanced, but also the competition maintenance rules formulated. Further, it expounds that the obligation of competition maintenance in the maritime transport market should be jointly borne by the import country and the export country and sets out the detailed content of the export country’s obligation in competition maintenance. Fifthly, it also demonstrates the necessity of formulating the special rules for trade in maritime transport services and gives advice on the form and the effectiveness of various rules under the GATS suggested in this Article.

Key Words: GATS; Maritime Transport Services; Balance of Values

缩 略 语 表

AB	(WTO) Appellate Body 上诉机构
APEC	Asia-Pacific Economic Cooperation 亚太经济合作组织
CLIO	(OECD) Code of Liberalization of Current Invisible Operations 无形业务自由化守则
CPC	(UN) Provisional Central Product Classification《核心产品分类》
CTS	(WTO) Council for Trade in Services 服务贸易理事会
FIATA	Federation International des Association de Transitaires et Assimiles 国际货运代理协会联合会
GATS	(WTO) General Agreement on Trade in Services 服务贸易总协 定
GATT	(WTO) General Agreement on Tariffs and Trade 关税与贸易总 协定
GNG	(GATT) Group for Negotiations on Goods 货物贸易谈判工作组
GNS	(GATT) Group for Negotiations on Trade in Services 服务贸易 谈判工作组
IMCO	Inter-governmental Maritime Consultative Organization 政府间海 事协商组织
IMO	International Maritime Organization 国际海事组织

续表

ITC	(UNCTAD/WTO) International Trade Centre 国际贸易中心
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships《国际防止船舶造成污染公约》
MTC	(OECD) Maritime Transport Committee 海运委员会
NGMTS	(WTO) Negotiating Group on Maritime Transport Services 海运服务谈判小组
OECD	Organization for Economic Cooperation and Development 经济合作与发展组织
SOLAS	The Safety of Life at Sea Convention《国际海上人命安全公约》
STCW	The Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers Convention《海员培训、发证和值班标准公约》
TEU	Twenty-Foot Equivalent Units 集装箱计量标准箱
THC	Terminal Handling Charges 码头作业费
TNC	(GATT) Trade Negotiations Committee 贸易谈判委员会
TRIPs	Agreement on Trade-Related Aspects of Intellectual Property Rights《与贸易有关知识产权协定》
UNCITRAL	United Nations Commission on International Trade Law 联合国国际贸易法委员会
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development 联合国贸易发展会议
UNEP	United Nations Environment Programme 联合国环境规划署
UNSTATS	UN Statistics Commission of Economic and Social Council 联合国经济社会理事会统计委员会
WTO	World Trade Organization 世界贸易组织

前 言

一、研究背景

海运服务贸易不仅是一个重要的服务部门,而且与国际货物贸易也有着密不可分的关系。因此当乌拉圭回合多边贸易谈判未能在海运部门达成协议时,引发了人们对海运服务贸易的特别关注。

作为一个服务部门,海运服务贸易不仅在服务贸易中占有重要地位,而且对整个经济的发展也是作用巨大。首先,海运服务贸易在服务贸易中占有较大比例。例如在 2009 年,海运服务出口额在整个服务出口总值中占到了 10%,达 3220 亿美元。^[1]其次,在全球范围内,仅 1,000 总吨以上的货运船只数量在 1996 年年底就达到了 28,754 艘,在 2009 年年底则达到 38,412 艘;^[2]全球货运船只总数则在 5 万艘左右,客运船和提供其他服务的船只(如港口服务船只)的数量也在 2 万~3 万艘之间。如再考虑其间拆解的船舶数量,就不难理解海运服务贸易对船舶建造、船舶设施设备的生产,以及上游制造

[1] CTS, *Maritime Transport Services-Background Note by the Secretariat*, S/C/W/315, 7 June 2010, para. 7.

[2] UNCTAD, *Review of Maritime Transport*, UNCTAD/RMT/1997, 1 October 1997, p. 29; UNCTAD, *Review of Maritime Transport*, UNCTAD/RMT/2010, 20 December 2010, p. 41.

2 GATS 海运服务贸易规则研究

业所产生的带动作用。这些船舶的运营需要约 130 万名海员;^{〔1〕}在港口还需要有相应数量的装卸工人、理货员,以及提供其他辅助服务的人员。因此,海运服务贸易被誉为“经济增长的催化剂”。^{〔2〕}

海运服务贸易与货物贸易之间是一种相辅相成和相互影响的关系。一方面,海运服务贸易是伴随着货物贸易产生的。海运货物流的增加可促进海运服务贸易繁荣发展,海运货物流的萎缩则必然使海运服务贸易随之回落。1986~2000 年间,全球货物出口总量连续 15 年增长,海运货物总量亦保持 15 年连续增长的势头;^{〔3〕}2001 年全球出口货物总量比 2000 年减少 1.5%,同年海运货物总量相比 2000 年也减少 0.5%。^{〔4〕}2008 年经济危机开始,国际货物贸易量大幅下滑,对海运服务需求大量减少,国际海运服务贸易进入“寒冬”;而 2010 年国际货物贸易开始复苏,也带动海运服务贸易重新“回暖”(如图 1 所示)。

另一方面,海运服务贸易反过来也对国际货物贸易的顺利开展与繁荣有着举足轻重的作用。历史上,海运曾经是国际贸易货物几乎唯一的运输方式。在实现航空运输和长途陆运后,海运失去了这种唯一的重要地位,但仍具有绝对的多数地位。据统计,全球超过

〔1〕 CTS, *Maritime Transport Services-Background Note by the Secretariat*, S/C/W/315, 7 June 2010, para. 7.

〔2〕 Martin Stopford, *Maritime Economics*, Second Edition, Routledge, 1997, p. 3.

〔3〕 UNCTAD, *Review of Maritime Transport*, UNCTAD/RMT/2001, 18 January 2002, pp. 4-5.

〔4〕 UNCTAD, *Review of Maritime Transport*, UNCTAD/RMT/2003, 3 November 2003, pp. 3, 5.

90%的贸易货物由海运完成位移。^{〔1〕}同时,海运费用又是货物成本的重要组成部分。在货物成本中,运输所占比重呈下降趋势,其中一个原因就是海运作为主要运输方式,其费用在长时期内保持较低增长率,低于其他成本的增长率。^{〔2〕}海运成本在货物成本中所占比例的降低,一方面得益于集装箱运输、供应链管理等海运技术、管理方式的革新与进步;另一方面也得益于海运服务贸易领域实施的自由化政策。例如,由于政府减少了限制性措施,使得海运服务提供者与消费者之间的关系主要受市场规律支配,消费者因而可以在海运市场上获得更为经济、高效的服务。

笔者虽然从本科阶段就开始学习海事法,但一直以来主要关注于海事私法领域,对属于公法领域的海运服务贸易管理制度了解并不多。但随着对海运服务贸易领域的慢慢接触,笔者注意到了一些矛盾的现象。

〔1〕 海运货物占国际贸易货物的比例没有一个明确、统一的统计数字,有的统计为80%以上,有的则认为高达95%。世界贸易组织(World Trade Organization, WTO)与联合国环境规划署(United Nations Environment Programme, UNEP)的一份联合调查报告则认为,在2006年海运货物数量占全球贸易货物(欧盟内部贸易除外)数量的89.6%,达63.19亿吨;所承运货物价值则占70.1%,达5.96万亿美元。几乎所有的国际贸易货物也都需要经过陆路运输,仅以承运货物的数量或价值来统计,并不能说明问题,但若以运量(价值)-运距(吨-公里)来计算,则能凸显海运的重要性。无论如何,国际贸易货物的大部分由海运完成主要运输,这是一个不争的事实。See eg. Bruce Farthing & Mark Brownrigg, *Farthing on International Shipping*, Third Edition, Lloyd's Law Press, 1997, p. 1; Norway, Development at the WTO Negotiations on Maritime Transport Services-Paper submitted by the Ministry of Trade and Industry on 4-5 November 2004, at <http://www.oecd.org/dataoecd/20/17/33949623.pdf>, 2011-12-31, p. 1; WTO & UNEP, Trade and Climate Change, at http://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/trade_climate_change_e.pdf, 2011-12-31, pp. 58-59; IMO, Introduction to IMO, at <http://www.imo.org/About/Pages/Default.aspx>, 2011-12-31. 关于这一统计数据的更详细的分析,还可参见UNCTAD, *Transport Newsletter No. 38*, UNCTAD/SDTE/TLB/MISC/2008/1, March 2008, pp. 14-16.

〔2〕 UNCTAD, *Review of Maritime Transport*, UNCTAD/RMT/2007, 7 December 2007, p. 79.

4 GATS 海运服务贸易规则研究

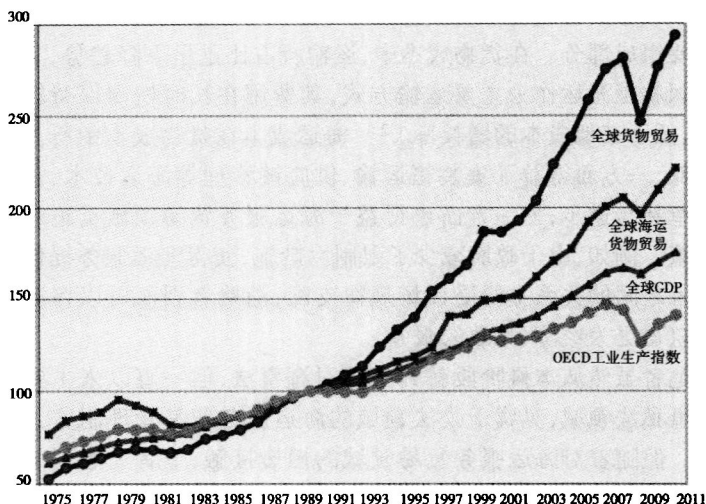


图1 全球 GDP、OECD 工业生产指数、全球货物贸易、
全球海运货物运量对比图*

* :以 1990 年值为 100。

资料来源:UNCTAD:2011 年《海运回顾》(Review of Maritime Transport),
2011 年 11 月。

海运服务贸易对经济的重要作用,特别是与国际货物贸易的相互作用,使得海运服务贸易成为一个具有较高开放度的服务部门。海事领域的其他诸多方面,如海事私法、海事经济法、海事技术规则,也都具有高度的国际统一性,而这又减少了海运服务贸易自由化的法律壁垒。然而,服务贸易虽经乌拉圭回合谈判被纳入多边贸易体制,但在海运部门的谈判却以失败告终。另外,中国入世时在海运部门做出了较广泛的开放承诺,但美国、日本、英国、法国等海运强国,它们一贯奉行贸易自由化,也在各种场合、通过各种方式大力推进海运服务贸易自由化,却没有在海运部门(特别是其中的海上运输服务领域)做出实质性的开放承诺。

这些矛盾的现象引发了笔者的思考:作为一项古老而在现代仍

充满活力的商业活动,海运业具有天然的国际性,^[1]自由化本应当是其发展趋势,但为什么服务贸易自由化的多边制度却偏偏在这个部门受挫?

中国开放海运市场以来,海运服务贸易持续快速增长,充分展现了海运服务贸易自由化的作用 and 意义,但近年来中国海运市场上陆续发生了一些外国海运服务提供者破坏海运市场秩序、损害消费者利益的事件,开放海运市场后进口国的利益该如何保护?这个问题与海运部门谈判的失败有何关系?这些思考促使笔者开始关注和研究海运服务贸易管理制度。

二、研究目的和意义

正在进行的多哈回合多边贸易谈判一波三折,时时陷入僵局,却又总能恢复,谈判成功的希望还在。服务贸易作为其中的一个部分,谈判同样艰难。虽然相对于多哈回合谈判中其他焦点议题而言,海运服务贸易谈判并不那么引人注目,但其中的冲突与矛盾并不因此消失。当那些焦点议题取得突破,谈判方将注意力移至海运部门时,有关海运服务贸易的争论将更加激烈。

如果海运部门的谈判延续失败的结果,将意味着各国国内有关海运服务贸易的管理制度仍可不受多边服务贸易体制的约束。而当世界或相关国家的政治、经济形势发生变化时,它们的管理制度可能随之发生变化。特别是在发生经济危机时,贸易保护主义极易抬头,对国际货物贸易产生负面影响。这一趋势如果蔓延到海运服务贸易

[1] Martin Stopford, *Maritime Economics*, Second Edition, Routledge, 1997, p. 2; Bruce Farthing & Mark Brownrigg, *Farthing on International Shipping*, Third Edition, Lloyd's Law Press, 1997, Foreword; OECD, Regulatory Issues in International Maritime Transport, at <http://www.oecd.org/dataoecd/0/63/2065436.pdf>, 2011 - 12 - 31, para. 10; Michael Taylor, Evaluating the Continuing GATS Negotiations Concerning International Maritime Transport Services, *Tulane Maritime Law Journal*, 2002, 27(4), p. 10; Benjamin Parameswaran, *The Liberalization of Maritime Transport Services, with Special Reference to the WTO/GATS Framework*, Springer, 2004, p. 22.

领域,将更加不利于国际货物贸易,并进一步影响到世界经济的复苏,甚至对一些国家经济的正常运行产生不利影响。因此有必要研究海运服务贸易规则应当如何发展变化,以促进海运部门谈判的成功。

海运服务贸易规则还是一个新生事物,许多制度、规则还有待充实、完善,不可能经过一个回合的谈判就完成,而应根据需要逐步解决。这就需要判明现阶段海运服务贸易规则的哪些方面亟待充实和完善。同时,这些规则的变化也不应当是随意的,应该有一定的长远目标。这个长远目标既可作为评判现有规则的尺度,同时也能引领着海运服务贸易规则变化的方向。那么海运服务贸易规则的长远目标是什么?特别是引起笔者兴趣的那些矛盾现象,它们对海运服务贸易规则来说是什么含义,海运服务贸易规则又应当如何才能解决那些矛盾,突破目前谈判止步不前的困境?本文将尝试回答这些疑问。

三、研究对象

在 WTO 多边贸易制度中,并没有名称为“海运服务贸易规则”的法律文件。有关协调 WTO 成员海运服务贸易管理制度的规则由分散在多个法律文件中的相关规定组成。在这些规定中,有的专门针对海运服务贸易而制定;有的规定虽非专门针对海运服务贸易,但可直接适用于海运服务贸易;有的规定虽然通常并不直接适用,但对海运服务贸易规则的适用起指导作用。它们共同构成了本文所称的多边贸易制度下的海运服务贸易规则。具体来说,作为本文研究对象的“海运服务贸易规则”的架构和主要内容如下。

(一)海运服务贸易规则的架构

WTO 体系内规范海运服务贸易的规则由三部分构成。

1.《WTO 协定》正文

乌拉圭回合谈判达成的《马拉喀什建立世界贸易组织协定》(Marrakesh Agreement Establishing the World Trade Organization,以下简称《WTO 协定》)是多边贸易法律体系的基础规范。其主文中规定了 WTO 的宗旨、法律地位、范围、职能、结构、决策、成员资格等基本问题,都对海运服务贸易具有约束力。