



【海商法研究丛书】
2002年第1辑(总第8辑)

Maritime Law
Review

海商法 研究

北京大学法学院海商法研究中心主办

海运服务的壁垒及其自由化

【张丽英】

提单无因性的法律探讨

【王枚黎 葛存军】

提单项下货物损害赔偿

举证责任研究

【王志刚】

对电子提单能否取代传统提单的探讨

【肖海棠】

我国船舶出口融资中的若干法律问题研究

【史红雨】

俞小洪涉外海上人身伤害索赔案引发的思考

【赵劲松】

美国海运管理中的“受控承运人”

问题及其法律解决方案

【宋春风 陈悦】

CMI新运输法草案及其展望



法律出版社
LAW PRESS

海 商 法 研 究

2002 年第 1 辑(总第 8 辑)
北京大学海商法研究中心编

法 律 出 版 社

图书在版编目(CIP)数据

海商法研究.2002年.第1辑.总第8辑/北京大学海
商法研究中心主编.—北京:法律出版社,2002.12
ISBN 7-5036-4086-3

I.海… II.北… III.海商法—研究—中国
IV.D922.294.4

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2002)第 103653 号

©法律出版社·中国

出版/法律出版社	编辑/法学学术出版中心
总发行/中国法律图书公司	经销/新华书店
印刷/北京中科印刷有限公司	责任印制/陶松
开本/850×1168毫米 1/32	印张/13 字数/344千
版本/2003年4月第1版	印次/2003年4月第1次印刷
法律出版社/北京市丰台区莲花池西里法律出版社综合业务楼(100073)	
电子邮件/info@lawpress.com.cn	电话/010-63939796
网址/www.lawpress.com.cn	传真/010-63939622
法学学术出版中心/北京市丰台区莲花池西里法律出版社综合业务楼(100073)	
电子邮件/xueshu@lawpress.com.cn	
读者热线/010-63939685 63939689	传真/010-63939701
中国法律图书公司/北京市丰台区莲花池西里法律出版社综合业务楼(100073)	
传真/010-63939777	销售热线/010-63939792
网址/www.Chinalaw-book.com	010-63939778
书号:ISBN 7-5036-4086-3/D·3804	定价:26.00元



我国《海商法》颁布实施已近十年。过去十年，见证了我国海运事业的飞速发展、海商立法的日益丰富、海事司法体系的建立和完善以及在这些条件冲击下海商法研究的迅速深入。

最近海商法界最引人注目的动态之一，是修改《海商法》的呼声。《海商法》不能解决实践中的许多困惑已是不争的事实，但法律的修改与其制定一样，是一件十分严肃的事情。我们在修改法律以前，能不能全面一点地审视已有的《海商法》。它的主要成功与失误是什么？它的立法技术有哪些特点，其优劣如何，修订时应避免还是采纳？它有哪些内容应包括而没包括或不该包括又包括了？实践中的哪些问题真正是立法的失误引起的，哪些是理解不正确引起的？哪些规定必须修正，哪些通过适当的解释可以解决？在这些问题得到准确回答之前，任何修改都不免显得草率和鲁莽。进一步而言，我们能不能更全面地审视海商法本身。

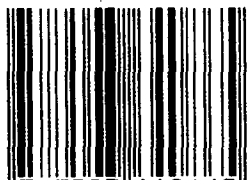


策划编辑/董晶晶

责任编辑/王政君

装帧设计/孙宇杨芝

ISBN 7-5036-4086-3



9 787503 640865 >

ISBN7-5036-4086-3/D · 3804 定价：26.00元

编者的话

海商法研究的方向与方法

我国《海商法》颁布实施已近十年。过去十年,见证了我国海运事业的飞速发展、海商立法的日益丰富、海事司法体系的建立和完善以及在这些条件冲击下海商法研究的迅速深入。《海商法》颁布前,我国海商法教材不过三、四种,专著几乎没有,翻译作品也很少。而现在,国内出版的海商法教科书已不下数十种,定期出版物有近十种,海商法文章更是多到可以用数不胜数来形容,专门从事海商法研究和学习的专家、教授、博士、硕士也越来越多。一句话,海商法研究的兴旺发达令人欣喜。但是,繁荣的表象背后,似乎也隐藏着些许难以名状却又令人不安的东西。这种不安,在编选《海商法研究》的稿件时,我们时不时能隐约感到。它似乎与我们目前海商法研究的方向与方法有关。

最近海商法界最引人注目的动态之一,是修改《海商法》的呼声。《海商法》不能解决实践中的许多困惑已是不争的事实,但法律的修改与其制定一样,是一件十分严肃的事情。我们在修改法律以前,能不能先全面一点地审视已经有的《海商法》。它的主要成功与失误是什么?它的立法技术有哪些特点,其优劣如何,修订时应避免还是采纳?它有哪些内容应包括而没包括或不该包括又包括了?实践中的哪些问题真正是立法的失误引起的,哪些是理解不正确引起的?哪些规定必须修正,哪些通过适当的解释可以解决?在这些问题得到准确回答之前,任何修改都不免显得草率和鲁莽。

进一步而言,我们能不能更全面地审视海商法本身。它调整和研究究竟是什么?为什么海商法是一门独立的法,而陆运、空运的

法律没有成为独立的法?海商法与民商法的关系到底如何,只要海商法中没有规定的问题,都要适用民法的一般规定吗?海商法的本质特征是什么?它的基础制度有哪些与众不同?在政府管制、油污责任等日渐重要的情况下,它调整的范围和边界在如何发生变化?它的发展前景如何?我们写了这么多的海商法论文,要找到能回答这些问题的却似乎并不容易;我们研究了这么多年海商法,碰到这些问题时能不感到似乎踩入了一团迷雾的可能也并不太多。海商法是一门实践法学,其研究一定要落到实处;但同时,海商法也不应该只是一堆支离破碎的实务经验的简单堆砌,而应该有丰富深厚的理论做支撑。我们需要一部分人去从事更抽象一点的研究,去做更充分的思考和更长远的制度设计。当然,理论研究的主要目的不在于要构筑一座多么庄严辉煌的理论殿堂,而是在于服务实践;不是要用一堆深奥的理论把从事实践工作的人搞得头晕脑涨,而是要把实践中遇到的问题归纳总结,梳理清楚,为实践提供方便。许多问题,仅仅从局部出发来解决,头痛医头,脚痛医脚,这不是理性的办法。没有深刻的理论,实务问题的解决也会是短视的。如果根本性的问题解决了,枝节的问题很可能也迎刃而解。所以,我们想也许是时候来呼吁一个更加求深、求大、求新的研究方向了,即研究中力求思考更深刻,视角更广阔,领域更新颖。

研究方向的校正和研究范围的扩大,必然伴随以研究方法的调整和充实。海商法是技术性很强的法律,但它仍然是法律而不是技术,仍然是法律大家族中的一员,因此,海商法研究应该自动地从法学研究的丰富方法中吸取养分。在海商法研究中,我们已经看习惯的,似乎是这样一种模式:在实践中发现了一个问题,然后从法律中找解决方法,找不到,就埋怨一通立法不完善。其实,审视海商法的角度为什么不可以多样化一些呢?我们可以用比较的方法,实证的方法,历史的方法,用各种方法来论证海商法应该是什么样的。我们需要论文,案例评析,也需要调查报告、外国法译评。总之,海商法研究的内容可以更丰富一些,研究的方法可以更活泼一些,研究的态度可以更严谨一些。多么希望在《海商法研究》这方小小的园地上,能

出产更多更漂亮的文章。

从这一期开始,《海商法研究》的版式有一些小小的改动,而且每季度一期的出版速度也将更有保证。希望通过改版,这本书能更好看一些,更及时一些,阅读起来更省力一些。令人伤感的是,我们的编辑队伍也出现了变化,冯立奇先生离开了。回想当初酝酿创刊之时,大家言笑晏晏的场景还犹在眼前,此刻却已是物是人非。今后,我们只有更用心地去做这本刊物,以告慰飘然远去的朋友。

目 录

编者的话

海商法研究的方向与方法…………… 本刊编委会(1)

专 论

- 海运服务的壁垒及其自由化…………… 张丽英(1)
- 船舶抵押权登记效力析疑…………… 王小能、顾契妮(17)
- 提单无因性的法律探讨…………… 王玫黎、葛存军(35)
- 论建立中国同一的海上运输法律体系…………… 张永坚(48)
- 论实际承运人的无单放货责任…………… 王 伟、王 涛(59)
- 提单项下货物损害赔偿举证责任研究…………… 王志刚(80)
- 对电子提单能否取代传统提单的探讨…………… 肖海棠(96)
- 论扣船的目的…………… 张贤伟(106)
- 论海事担保…………… 倪学伟(112)
- 油污损害因果关系的经济分析…………… 李轶川(126)

学位论文

- 我国船舶出口融资中的若干法律问题研究…………… 史红雨(134)
- 船级社的误述责任研究——从对货方进行
救济的角度…………… 黄启明(179)

案例研究

- 俞小洪涉外海上人身伤害索赔案引发的思考…………… 赵劲松(264)

一线遮天,不见高远——评国贸等四公司诉广澳

公司货物所有权纠纷案…………… 金勇军(301)

海外视角

美国海运管理中的“受控承运人”问题及其法律

解决方案…………… 宋春风、陈 悦(315)

海商动态

CMI 新运输法草案及其展望…………… (321)

交通部《关于修改〈中华人民共和国海商法〉的研究》

软课题评审结束…………… (328)

精彩站点推介…………… (330)

资料库

海上货物运输文书草案初稿…………… (333)

学术指导委员会(按姓氏笔画为序)

尹东年 司玉琢 朱曾杰 芮 沐 吴志攀

编委会(按姓氏笔画为序)

李洪积 张永坚 林源民 郭 瑜

执行主编

郭 瑜

编 务

张 琳 张 宁 王 青 赖 凡

专 论

海运服务的壁垒及其自由化

张丽英*

在我国加入世界贸易组织的议定书中,我国已对海运服务市场的开放作出了承诺。21世纪被称为是“海洋的世纪”,^①我国是航运大国,又是国际海事组织8个A类理事国之一。^②到2000年底为止,中国籍运输船舶已达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运输公司300多家,在境内登记注册的国际航行船舶1880艘,1600万载重吨,在世界排名第九位。^③在国际海运日益占据主流地位的集装箱运输方面,我国起步较晚,但是发展很快。我国港口集装箱吞吐量连续12年保持超过25%的增长速度,2000年突破2500万标准箱。从我国大陆港口开辟的国际班轮航线有300条,每月3000多个航班。我国

* 中国政法大学国际经济法系。邮政编码:100088

① 司玉琢主编:《国际海事立法趋势及对策研究》,法律出版社2002年版,第1页。

② <http://www.moc.gov.cn/shuiluys/s1/2.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个航运大国之列。

③ <http://www.moc.gov.cn/shuiluys/s1/5.htm>,《中国交通报》8月22日讯,依中国交通部水运司编写的《1999年中国航运发展报告》,至1999年,中国已经形成6000多万载重吨的船队规模,其中中国籍船队4000多万载重吨,由中国船东控制在境外登记的方便旗船队2015万载重吨;从事国际海运的船队规模达到3600多万载重吨。

大陆已有 7 个港口突破了 100 万标箱。随着贸易的逐步扩大,中国发展集装箱运输的潜力巨大。^④ 我国在海运市场方面的开放承诺将对我国海运市场的进一步开放产生重要的影响。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》(以下简称《货运代理规定》)和《中华人民共和国海运条例》(以下简称《海运条例》)均是这一新形势的产物。

海运服务在我国服务贸易中是开放程度较高的领域,^⑤ 在世贸组织的海运谈判中,也是为数极少的有实力向其他国家提出要价的部门。当时我们的要价主要包括:取消货载保险措施,开放海员劳务市场,取消对公有制企业的歧视等。^⑥ 如上所述,我国海运业的开放程度是较高的,在港口准入方面,已达到世界发达国家的开放水平。在货运市场准入方面,已取消了“货载保留”的单边保护措施,并承诺不再签订包含“货载份额”条款的双边海运协议。而美国、欧盟、韩国均还保留“货载保留”的政策。^⑦ 在商业存在方面,外国投资者可通过合资或合营的方式从事国际海上运输、中国沿海和内河运输。外国航运公司可依据双方政府间海运协定或海运主管当局的协议,在中国设立独资船务公司。在海运辅助服务方面,我国允许外商在华设立合营集运企业。此外,我国航运企业已基本没有政府补贴,而

④ <http://www.moc.gov.cn/zhengwu/zhengwu/58.htm>, 洪善祥:《中国海运为世界抹上一道亮色》。

⑤ Asian Shipping, (1993—1997).

UNCTAD, 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。

⑥ 任为民:《世界贸易组织海运自由化谈判综述》,载《1999 年中国国际航运、港口与造船 '99WTO 论坛》论文集。

⑦ R. Goss, Studies in Maritime Economic, The Syndics of the Cambridge University Press, 1999.

美国、日本和韩国都还未取消政府补贴的政策。^⑧

在乌拉圭回合的海运谈判期间,各国就海运业的概念、分类及谈判的具体内容、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、结关六项业务。港口服务包括靠泊、供油、供水、引航等通常发生在港口的与船舶有关的各种服务。

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优势有关,同时也涉及到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,引发了发展中海运国与发达海运国之间,甚至海运发达国家之间的斗争。欧盟国家历来在海运业上占有比较优势,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、加拿大等国也是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海运的经济政策,认为海运服务业涉及面广,且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。^⑨ 亚洲和拉美一些国家采取了较为谨慎的态度。而大部分非洲国家则坚持《联合国班轮公会行动守则公约》规定的货载分配原则。由于各方分歧太大,原计划在 1994 年至 1996 年进行的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。各国在海运谈判中都是依本国的海运政策、有关的现行立法及参加的国际条约,在承诺表中以“承诺开放”、“限制开放”、“暂不开放”和不填写等方式进行承诺的。

^⑧ <http://202.84.17.28/csnews/20011226/173383.htm>, 及 Lloyd's Shipping Economist 2000.

^⑨ 余劲松主编:《中国涉外经济法律问题新探》,武汉大学出版社 1999 年版,第 64 页。

一、海运服务的壁垒与《服务贸易总协定》的主要条款在海运服务上的适用

海运服务的自由化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其歧视性的做法。在进行海运服务贸易的谈判中,首先是识别出影响海运自由化的限制性措施。依《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:

首先,在市场准入方面,任何对以下六个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的数量的限制、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、对提供海运服务的实体的形式的限制、对外资参与比例的限制。其中前四种为数量限制,后两种为形式限制。市场准入属于《服务贸易总协定》规定的具体承诺义务,因此,成员方可提供有条件的“市场准入”,即在承诺减让表中订立一些条件和限制,在此前提下准许其他成员方的海运服务及海运服务提供者进入本国市场。例如,在中国加入世界贸易组织协议中,我国对海运实体的中外资比例和存在形式即进行了市场准入的限制,规定允许外国服务提供者设立合资船运公司,外资不得超过合资企业注册资本的49%,合资企业的董事会主席和总经理应由中方任命,在提供国际海运服务的其他商业存在形式上,则不作承诺。^⑩ 不作承诺指将来可能新增或维持违背国民待遇或市场开放的措施。

其次,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、船舶吨船及其他税收政策、以及对外国海运服务提供者在经营范围方面的限制等。通过这些限制措施,可以便利本国海运服务提供者,使其在竞争条件和机会上处于更有利的地位。与市场准入一样,国民待遇也属于具体承诺的义务,而不是一般性义务。这主要是考虑到各国服务业的发展水平不同,多数国家的现行做法与国民待遇的要求还存在相当的距离。由

^⑩ 《服务贸易具体承诺减让表》,见石广生主编:《中华人民共和国加入议定书》附件9,载《中国加入世界贸易组织知识读本》(三),人民出版社2002年版,第848页。

于国民待遇原则直接关系到一国的经济主权,比较敏感,因此,《服务贸易总协定》允许各国依各自的具体情况,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。

国民待遇与市场准入是紧密相关的,市场准入关系到进入市场的条件,而国民待遇则关系到进入以后外国服务提供者与本国服务提供者的待遇。如果本国服务提供者获得更多的优惠,或对外国服务提供者有更多的限制,均会使外国服务提供者的服务成本增加,使外国服务提供者处于不利的竞争地位。就海运服务而言,国民待遇涉及到补贴、税收优惠、标准和技术条件、港口规定、港口服务、设施的使用等各个方面。

再次,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,它适用于所有的服务部门和分部门,即不论这些部门和分部门是否已被列入承诺减让表,都必须遵守最惠国待遇原则。而在海运业,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。这类双边协议中往往在双方之间给予某些特殊待遇,如货载分配、海运互惠,在各国海运政策中常见的对等待遇和报复措施也不符合最惠国待遇原则。《服务贸易总协定》第2条第1款在最惠国待遇上采用的是无条件的最惠国待遇的标准模式,而在第2款则开了一个口子,允许成员方自我豁免。^①到1993年底,已有95个国家和地区提出了列入豁免清单的措施,^②而且发达国家提出并列入清单的项目和措施,比发展中国家还多。^③《服务贸易总协定》允许成员方可以采取对最惠国待遇有巨大削弱作用的“合法例外”,表明该协

① 自我豁免指成员方可提出自己的最惠国待遇义务豁免清单,在清单中列明要采取的与最惠国待遇不一致的措施或针对的部门,以及具体的适用时间和针对的国家。

② 余劲松主编:《中国涉外经济法律问题新探》,武汉大学出版社1999年版,第69页。

③ 赵维田主编:《世贸组织(WTO)的法律制度》,吉林人民出版社2000年版,第360页。

定是自由化与保护主义两种对立主张妥协的产物。

服务贸易的最惠国待遇依《服务贸易总协定》第2条的规定有两项例外:一是自我豁免,二是任何缔约方与其相邻边境地区交换、并限于当地生产和消费的服务所提供的利益。有学者认为“自我豁免”只能由原始成员方提出,因为在协定生效之前提出豁免清单的只能是原始成员方。^⑭而中国入世的实践表明,加入方也可以提出豁免的要求。在我国入世的协议书中,中国即在最惠国待遇豁免清单中列明了设立独资企业及货载分配协议的豁免。^⑮

当然,“自我豁免”是有条件的。依《服务贸易总协定》第2条豁免附件规定的条件,这种豁免最惠国待遇的期限原则上不能超过10年,且需通知服务贸易理事会有关免除义务和终止期限,服务贸易理事会应对5年以上的免除最惠待遇义务进行复查。^⑯尽管“自我豁免”是有条件的,但这些条件是有弹性的,或是软性的,^⑰这种弹性首先表现在豁免期上。总协定采用措辞是原则上不超过10年,言外之意是还可以有超过10年的情况。

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,且至于每年将其对承诺产生影响的新立法及对原立法的修改及其他措施向全体缔约方通报一次,但机密资料可以除外。我国在海运方面缺乏透明度的问题主

⑭ 陶凯元主编:《国际服务贸易法律的多边化与中国对外服务贸易法制》,法律出版社2000年版,第124页。依《服务贸易总协定》附件关于第2条豁免的附件第1条的规定,本附件规定了成员在本协定生效时豁免其在第2条第1款下义务的条件。

⑮ 《中国第2条豁免清单》,参见石广生主编:《中华人民共和国加入议定书》附件9,《服务贸易具体承诺减让表》,载《中国加入世界贸易组织知识读本》(三),人民出版社2002年版,第855页。

⑯ 《服务贸易总协定》关于第2条豁免的附件第3条至第7条。

⑰ 陶凯元主编:《国际服务贸易法律的多边化与中国对外服务贸易法制》,法律出版社2000年版,第125页。

要存在于优惠本国承运人的政策、技术和安全标准等方面。由于在相关问题上缺乏透明度使得外国海运服务提供者在满足当地要求时遇到麻烦,这些缺乏透明度的措施和政策又被称为“隐形壁垒”。^⑬

二、国际海上运输市场的开放与“货载保留”与“货载分配”措施

“货载保留”和“货载分配”是控制海运航线市场的主要措施。货载保留是一种单边保护措施,是政府通过为本国承运人提供稳定的货载以提高本国承运人市场份额的措施。依国际上保护本国承运人的惯例,进出口贸易总量的一半以上应由本国船队承运。世界上约有 50 多个国家和地区实行货载保留制度,即通过立法将部分货载保留由本国船队承运。^⑭ 依我国交通部编制的《1999 年中国航运发展报告》,中国自 1988 年起就取消了货载保留制度,政府也不对航运企业进行补贴。我国不再通过行政手段规定国内承运人对国货的承运比例,鼓励承运人和托运人依通常的商业做法直接商定运输合同。^⑮ 在 1988 年以前,中国船队所承运的本国进出口物资份额,均由政府计划配给,基本上实行国货国运的政策。而现在则是转向了采用市场经济的方法。

中国货运市场准入的开放程度,已经较其他国家包括一些世界上最发达国家更具开放性。发达国家中的美国是典型的实施“货载保留”的国家,美国在历史上是一个出口大国,美国通过国内制定的一系列货载保留立法为美国籍船舶保留了相当比例的货载份额。^⑯

⑬ 屠德铭:《迎接港口历史新挑战》,载《中国航务周刊》1999 年第 9 期,第 17 页。

⑭ 孙南申主编:《中国对外服务贸易法律制度研究》,法律出版社 2000 年版,第 117—118 页。

⑮ <http://www.moc.gov.cn/gaikuang/gaikuang.htm>,由交通部水运司编:《1999 年中国航运发展报告》第一章“中国航运——1999 年回顾及 2000 年展望”。

⑯ <http://www.21shipping.com/Shipping Statistics and Economic, 1996, 1997, 1998, 1999>. <http://www.bw168.com/>

美国的货载保留立法是美国保护本国海运业的重要手段。^②依美国1954年的《货运优先法》，美国政府方面的货物至少50%必须由私营美国旗船承运。依1936年美国《商船法》的规定，美国的农业援助物资至少50%须由美国旗船承运。该法在1986年修改后，保留的份额提高到了75%。^③面对国际海运界对美国航运自由化的要求，在克林顿政府期间，出台了修改1984年航运法的美国1998年《远洋运输的改革法案》，该法案放松了对航运市场，特别是运价报备和服务合同的管理。将运价本必须向联邦海事委员会报备或登记，改为在自动信息网上向公众公布，供任何人有偿查阅。该法一方面削弱了美国联邦海事委员会对班轮运输的管理职能，另一方面却通过对承运人规则的修改而强化了对外国班轮公司的歧视。^④美国对本国航运业的保护态度使美国在乌拉圭回合海运谈判中的态度相当消极。

欧盟、日本、加拿大等发达国家在海运谈判中的态度是极力主张高水平的自由化。进入80年代后，当时的欧共体致力于共同海运政策的制定，强调以自由竞争原则为基础制定欧共体的共同海运政策。1986年在布鲁塞尔召开的欧共体各国运输部长会议上通过了包含四项规则在内的协议，从而完成了欧共体第一阶段共同海运政策的制定。依《欧共体关于在成员国之间及成员国与第三国之间适用提供海上运输服务的自由原则》的规定，欧共体成员国单方面采取的货载保留措施，对共同体船舶在各成员国之间运输的限制，对共同体船舶在成员国与第三国（指非成员国）之间运输的限制，非成员国船舶在成员国之间及成员国与非成员国之间运输的限制，应分三个阶段在1993年1月1日前逐步废除。成员国与其他国家签订的双边海

② Captain G. M. Williams, *American Shipping and International Trade*, 1995. pp. 131—137.

③ 孙光圻主编，王杰副主编：《国际海运政策》，大连海事大学出版社1998年版，第111—115页。

④ White, *International Trade in Ocean Shipping Services, The United States and the World*, 1998, p289.