

我国航运市场的垄断问题及其法律制度之构建

王秋雯, 姜政扬

(清华大学法学院, 北京, 100084; 中央民族大学法学院, 北京, 100081)

摘要: 以班轮公会集体收取码头作业费事件为代表的航运垄断和限制竞争行为破坏了我国航运市场的竞争秩序, 损害了中国货主的利益。但我国现有规则却无法从根本上构建起足以支撑航运业发展的有效竞争法律体系, 需要制订能够规制航运业垄断行为的航运反垄断规则。航运反垄断规则应当采用与现有《反垄断法》相接轨的框架和内容来制定, 应当单行于我国正在制订的《航运法》中, 且作为《航运法》的核心部分, 其基本架构包括实体和程序两部分。考虑到航运业的国际性以及由此衍生的垄断问题的国际性, 在坚持该法域外效力的同时, 也需以国际协作维持国际航运市场秩序、保护我国货主利益。

关键词: 航运反垄断法; 航运竞争法; 班轮公会; 码头作业费

中图分类号: DF961.9

文献标识码: A

文章编号: 1672-3104(2011)04-0011-06

一、国际航运业的垄断问题及其规制

(一) 航运业的垄断问题

由于经营航运业的高额成本, 航运业的竞争主体首先在数量上就是有限的, 高昂的进入成本使得航运市场易具有垄断特质, 即使市场不是完全寡占, 也往往具有多寡头垄断特征。承运人又通过与其他承运人制定联合协议、组成航运公司联营体以及加入各种国际航运协议组织, 完全可以联合掌控特定航线上的运力, 从而获得市场支配地位。而班轮公会的存在则进一步加强了这种垄断特征。班轮公会是指两个或两个以上经营船舶的承运人, 在特定的地理范围内, 在某一条或数条航线上提供运输货物的国际班轮服务, 并在一项不论何种性质的协定或安排的范围内, 按照划一的或共同的运费率及任何其他有关提供班轮服务的协议条件而经营业务。^[1]有学者将班轮公会的性质定义为垄断性组织, 指出:“班轮公会是在同一航线上相互竞争的有关班轮公司之间, 为了摆脱和限制航线竞争而形成的一种联合经营的垄断性组织, 是航运卡特尔在班轮市场内最常见的组织形式。”^[2]可见, 在航运市场中, 班轮公会的一个重要特征就是在成员船公司之间制定共同运价、统一运输条件、实施运费公摊来

维持成员船公司的利润, 因此班轮公会被称为“海上的卡特尔”。^[3]有学者指出:“一百多年来, 班轮公会在国际班轮运输市场上一直占有重要地位, 成为事实上国际航运资源的直接配置者。”^[4]由于班轮公会的存在可能会抵制非会员船公司自由竞争的权利, 也可能会妨碍托运人自由贸易的权利, 竞争法对于班轮公会的规制问题越来越受到重视, 因此, 班轮公会问世一百多年来, 其卡特尔性质的垄断政策一直是国际航运界和法律界争论的焦点问题。此外, 海运业的兼并问题, 尤其是集装箱运输行业自 20 世纪末出现了大规模的兼并和重组, 如马士基并购铁行渣华、赫伯罗特收购加拿大太平洋航运, 都使得航运市场集中程度在不断加强,^[5]因此也对竞争法下如何规制航运领域的经营者集中提出了挑战。

(二) 对于航运业垄断问题的规制

国际航运竞争法对于航运业垄断问题的规制也主要围绕如何规制班轮公会的反竞争行为展开, 而规制班轮公会垄断问题的重点又集中在是否应当赋予其垄断豁免特权。早在 20 世纪初, 英美便开始对班轮公会的垄断行为进行调查。英国政府在 1906 年指定了海运集团皇家委员会(Royal Commission on Shipping Rings)对班轮公会展开调查, 美国政府则指定了亚历山大委员会(The Alexander Committee)进行调查。^[6]虽然航运行为受到政府的管制和调整, 但是赋予班轮公会反垄

收稿日期: 2010-10-18; 修回日期: 2010-11-15

作者简介: 王秋雯(1983-), 女, 辽宁沈阳人, 清华大学法学院博士研究生, 德国马克思普朗克比较法与国际私法研究所访问学者, 主要研究方向: 国际经济法, 海商法; 姜政扬(1970-), 男, 台湾台北人, 中央民族大学法学院特聘教授, 清华大学法学博士, 中国人民大学管理学博士, 主要研究方向: 经济法。

断豁免,似乎很早就已经成为了各国通行的做法。国际航运反垄断豁免制度从美国《1916年航运法》首次确立以来,已有近百年的历史,各航运发达国家均通过专门立法,确立国际航运领域的反垄断豁免制度。有学者认为确立国际航运业的反垄断豁免制度,到目前为止可以说是一种立法惯例。^[7]目前,美国、澳大利亚、新加坡、加拿大等国均在相关法律中确立了有关反垄断法在国际航运领域的适用例外。日本和韩国在其综合性法律《海上运输法》中,也确立了类似的国际航运反垄断豁免制度。究其原因,乃是因为虽然班轮公会在国际上的普遍定性是航运领域的卡特尔垄断组织,但是航运作为创汇和国防后备力量,在国民经济中占有重要的地位,因此各国都致力于壮大本国的商船队,通过发展航运来促进对外贸易。^[8]而且从历史背景来看,班轮公会成立的初衷是为了克服航运市场特殊供求关系而带来的恶性竞争。根据一般经济学理论,价格与需求的逆增长关系形成了一种有效的商业自律机制,得以保障市场的有效和良性竞争。但是在国际航运市场中,运力价格与运量这一供求关系却比较矛盾。国际航运运价的需求弹性小,竞争导致的低价格并不能产生更多的需求。这是因为从市场总运量来看,待运货物的运输量不会因为运价的下跌而增加,即使减低运输成本,也很难刺激交易或贸易量。这种边际成本小、需求弹性小、供给刚性的特点^[9]使航运市场的竞争异常激烈且颇具破坏性,而班轮公会通过在其船公司成员之间采用共同运价、统一运输条件、运费公摊等方式,来防止成员之间的恶性竞争,以维持成员船公司的高额利润。这就产生了通过维持垄断促进航运业的发展与通过抵制垄断、鼓励竞争促进航运业发展之间的悖论。因此,主权国家国内立法以及国际组织的有关法律虽然对班轮公会的反竞争行为进行介入,但介入程度往往都比较有限,也几乎倾向于赋予班轮公会反垄断豁免特权。联合国贸易和发展会议(UNCTAD)制定的国际公约,1974年《班轮公会行动守则公约》也赋予了班轮公会反垄断豁免权。

但是近年来,国际社会却出现了强化航运业反垄断规制的倾向,主要围绕班轮公会反垄断豁免特权的存废展开。经济合作与发展组织(OECD)2000年便开始论证废除国际班轮运输领域反垄断豁免的问题。^①立法上最有代表性的便是欧盟对于班轮公会反垄断豁免的废除。欧盟原有的竞争规则主要是《欧共体条约》(EC Treaty, TEC)第81条和第82条,二者分别是关于协议垄断与滥用市场支配地位的规定。由于欧盟1986年第4056号条例的颁布,赋予了班轮公会反垄断的集体豁免(block exemption),因此即使班轮公会存

在第81条和第82条的垄断行为时,仍不会受到制裁,也就等同于排除了第81条和第82条的适用。但是欧盟理事会于2006年颁布了第1419号条例来废止第4056/86号条例。经过2年的过渡期,第4056/86号条例于2008年10月18日起正式废除,将远洋运输的垄断问题与其他部门置于统一的竞争规则之下。2009年第906号条例特别指出在废除集体豁免后,如果班轮公司之间的联合行为符合第81条第3款所规定的豁免条件,仍然可以获得反垄断豁免。2009年12月1日欧盟《里斯本规则》生效成为欧盟的基础性法律,它修订了两个基础条约——《欧盟条约》(The Treaty on European Union, TEU)和《建立欧洲共同体条约》,并将后者的名称改为《欧洲联盟运行条约》(The Treaty on the Functioning of the European Union, TFEU)。《里斯本规则》的生效使得欧盟原有法律条文的序号发生了变化,因此原来《欧共体条约》第81条和第82条就成为了《欧洲联盟运行条约》第101条和第102条,它们构成了欧盟反垄断法的主要框架,航运领域的垄断问题受其规制。

二、我国航运市场的垄断及其规制

(一) 我国航运市场的垄断和限制竞争问题

我国航运市场的垄断与限制竞争的重点不在于国内航运企业之间的并购重组,也不在于国有航运企业与行政垄断的关系,而在于如何应对外资进入中国航运市场后的垄断问题。航运专家曾经指出:“在允许外资进入中国航运市场的二十年内,中国航运市场的半壁江山已被世界前20大航运公司所占,在2900多个近洋航班和300多个远洋航班中,中国航运公司仅占有44%和71%,而且这个份额一直呈递减趋势。”^[10]

而且,以班轮公会为代表的航运市场的垄断问题也已经开始危及到中国的航运市场秩序,损害中国货主和托运人的利益,最有代表性的案例就是“THC事件”。2001年12月,泛太平洋运价稳定协会组织(TSA)、西行泛太平洋稳定协议组织(WTSA)、亚洲区内讨论协议组织(IADA)、远东班轮公会(FEFC)等班轮公会和班轮公司之间通过运价协议在中国港口在同一时间、以同一标准收取码头作业费(Terminal Handling Charge, THC)。^[11]此举遭到了中国货主的强烈反对,认为此种联合提价的行为已经构成了垄断,违反了我国有关公平竞争的法律法规。交通部、国家发展和改革委员会、国家工商行政管理总局于2002年12月组成调查组,于2006年4月18日公布调查结论。这个调查结论肯

定了班轮公会和运价协议组织以集体协议方式统一征收码头作业费的权利, 但是这种权利的行使有两个前提: 首先这种集体协议不应当损害公平竞争和国际海运市场秩序, 其次需要向中国交通部备案。由于班轮公会和运价协议组织通过集体协议宣布同时按相同的标准在我国收取 THC 时, 未特别声明各成员公司有采取独立行动的权利, 因此认定征收 THC 的集体协议限制了托运人自由选择承运人的权利, 不利于班轮公司之间开展正常的价格竞争, 故认定此类行为在一定程度上损害了国际海运市场秩序。另外, 对于订立集体运价协议但没有依法履行备案手续的班轮公会成员和国际班轮运输经营者, 则依照《中华人民共和国国际海运条例》第 48 条的规定予以处罚。这一调查结论虽然暂时解决了 2002 年的 THC 事件, 但却绝非一劳永逸。按照调查结论的逻辑, 如果班轮公会作出除外声明, 特别明示各成员有采取独立行动的权利后, 班轮公司仍恪守班轮公会集体协议统一征收 THC, 则不属于损害国际海运市场秩序的行为, 不会危及中国货主利益, 因此不会受到处罚。一旦班轮公会和运价协议组织作出了除外声明, 同时也进行了报备, 对这种联合提价、统一收费的类垄断行为作出处罚恐怕就失去了依据。果然, 就在交通部对上述行为做出处罚后, 长三角货主又在 2009 年 12 月接到了来自泛太平洋运价稳定协会组织(TSA)、加拿大泛太平洋运价稳定组织(CTSA)境外班轮公司的通知, 称自 2010 年 1 月起将上海港港口附加费(SPS)更名为上海港码头作业费(THC), 且该收费标准比过去高出三成。据统计, 中国货主每年额外支付的这些费用约为 300 亿元人民币。^[12]事实上, 正是因为我国至今还没有出台比较系统的航运业反垄断规则, 才被迫要面对调查结论中在程序瑕疵上锱铢必较的无奈。THC 案实际上已经折射出中国航运市场的垄断问题, 同时一并反映出的还有我国航运反垄断规则的缺失, 以及对于航运反垄断法律制度构建的迫切。

(二) 规制我国航运市场垄断与限制竞争行为的现行法律框架及其不足

我国现有规制航运业垄断行为以及限制竞争行为的立法主要是 2002 年《中华人民共和国国际海运条例》(以下简称《国际海运条例》)及其 2003 年《中华人民共和国国际海运条例实施细则》、2007 年交通部《关于加强对班轮公会和运价协议组织监管的公告》与 2007 年《中华人民共和国反垄断法》(以下简称《反垄断法》)。《国际海运条例》中有关航运市场竞争法规范的条文是第 22 条、第 24 条、第 27 条、以及第 35~41 条, 前三个条文是实体性规范, 第 35~41 条

则是涉及调查和处罚的程序性规范。《国际海运条例实施细则》是《国际海运条例》的具体化, 其中有关的条文也分成实体与程序两部分, 前者包括第 28 条、第 32 条、第 33 条与第 38 条, 后者为第 52~60 条。2007 年交通部《关于加强对班轮公会和运价协议组织监管的公告》是主要针对上文所述的 THC 事件而出台的法律规范, 共计 6 个条文, 重申了班轮公会运价报备制度, 确立了与托运人的协商机制。此外, 《反垄断法》作为一般法, 也当然地适用于航运业的垄断和限制竞争行为。还需要指出的是, 虽然我国加入了前述 1974 年《班轮公会行动守则公约》, 应受公约约束, 但是其约束力目前还不完全确定, 因为我国并未将该公约纳入或者转化为国内立法。^[13]

(三) 我国现有制航运市场垄断与限制竞争行为的法律框架明显存在不足

1. 航运业反垄断特别法在规制航运市场垄断与限制竞争行为上的不足

《国际海运条例》及其《实施细则》与交通部《关于加强对班轮公会和运价协议组织监管的公告》是我国现有的规范航运市场竞争秩序的法律规范。但是如前文所述, 这些规定都仅仅只是零散的法律规范, 它们并不能涵盖整个航运市场的垄断与限制竞争问题, 也不能为航运市场竞争秩序提供系统的法律支撑, 因此没有从制度上构建出一个完整的有效规制航运市场行为的竞争法律制度。正因为《国际海运条例》力图将航运市场以及航运辅助市场的一切有关行为都纳入到调整范围中, 反而局限了它的行动力, 规制的广度限缩了规制的深度。从法律位阶来看, 《国际海运条例》只是行政法规而不是法律, 而交通部《关于加强对班轮公会和运价协议组织监管的公告》也仅是部门性法律规范, 将航运领域如此重要的反垄断问题交由一个行政法规与部门规范来规制, 显然是不充分的。

2. 《反垄断法》作为反垄断一般法在规制航运市场垄断与限制竞争行为上的不足

2007 年新颁布的《反垄断法》是我国反垄断立法的重大进步, 从垄断协议、滥用市场支配地位、经营者集中、行政垄断四个方面廓清了反垄断法规制的内容。但是单纯依据《反垄断法》来解决我国航运市场的垄断与限制竞争行为问题, 还尚显不足。因为《反垄断法》在航运市场的应用需要顾及航运业的特殊性, 对航运市场中班轮公会的反垄断豁免问题予以适当考虑, 也需要具体的细化标准以便在航运领域更好地应用《反垄断法》。而我国新出台的《反垄断法》本身的规则比较原则和概括, 在实践操作中尚需细化出一系列的标准。^[14]因此, 如果单纯采用反垄断法作为规制

航运业垄断问题的法律,不但不能理解和顾及航运业的特殊性,在可操作性上也要大打折扣。

三、我国航运反垄断法律制度之构建

一个国家在全球舞台上的崛起很大程度上依赖于国际航运以及以海运为依托的国际贸易,而航运的发展则依赖于航运规则的保驾护航。但是我国航运法长时间未能出台,这严重制约了我国航运事业的发展。实际上,现有中国航运法迟迟无法出台的很大一部分原因在于不能确立航运反垄断规则。航运反垄断法律规则的缺失延滞了航运法的出台,而航运法的缺失则导致中国对内航运市场没有规则确立秩序和对外航运事业没有规则保护利益,因此,中国需要相应的航运反垄断法律制度。

(一) 构建我国航运反垄断法律制度基本模式之探析

航运竞争规则的立法模式有两种:一是专门针对航运竞争规则尤其是国际航运竞争规则制定单行法;二是在综合性反垄断法律中制定国际航运竞争规则。前者为单行立法模式,后者为综合立法模式。^[15]美国、澳大利亚、日本、韩国、加拿大、台湾采用单行立法的形式。如美国将航运竞争法规则规定于 1998 年的《航运改革法》,澳大利亚《国家班轮货物运输法》属于其贸易法的一部分,日本和韩国则在综合性法律《海上运输法》中确立航运竞争规则,加拿大更是专门针对班轮公会豁免问题制定了 1987 年《班轮公会豁免法》,台湾国际航运竞争规则的内容则见于其《航业法》中。综合立法形式则以欧盟改革后的竞争规则为代表。由于 2006 年 9 月 25 日欧盟第 1419/2006 号条例废止了原有的 4056/86 号条例,从根本上取消了对国际航运班轮公会的反垄断豁免的单行规定,因此航运业的垄断问题受制于一般性的反垄断法。

那么我国航运反垄断法律制度应当采用何种立法形式?笔者认为,在制定了反垄断法之后再另外制定一部航运反垄断法不现实,也没有必要,我国的航运反垄断法律制度的制定应当遵从《反垄断法》的一般规定与基本框架,在我国正在起草的《航运法》中制定,也就是说,航运反垄断规则应当采用单行法的形式制定在《航运法》中。因为航运反垄断制度是航运竞争法的核心,也是航运市场行为法部分的核心,应当放在航运法的体系内与航运反不正当竞争法并行成为航运竞争法的一部分。对于我国而言,将航运竞争规则写入一部综合性的包括航运市场准入到航运市场

行为的航运法中更符合世界主流的做法,也得以避免由于零散立法而导致航运业法律法规散乱无章。这一部分航运反垄断规则的本质是《反垄断法》在航运领域的实施细则,是《反垄断法》在航运领域的具体化。通过制定与《反垄断法》现有体系接轨的航运反垄断法律制度,可以在航运竞争规则创设伊始就避免与《反垄断法》不能接轨的困境,也有助于航运反垄断规则形成严密有序的逻辑体系与相对完整的框架结构。

(二) 构建我国航运反垄断法律规则基本架构之探析

中国的航运反垄断法律规则基本架构的构建可以从实体和程序上予以界分。实体法的层面要解决的问题是:如何认定航运业的垄断行为与认定后如何规制航运业的垄断行为——包括垄断协议,滥用市场支配地位,经营者集中,滥用行政权力排除和限制竞争、法律责任,班轮公会反垄断豁免问题。这些散乱的问题又需要通过对于航运反垄断规则立法目的的确立和适用范围的确立来预先勾勒出一个较为完整的框架体系和运筹帷幄的原则。程序法层面要解决的问题包括:首先是执法模式的确立——即谁来调查、认定、规制航运业的垄断,这其中又会涉及航运反垄断执法机构的一元机构模式与多元机构模式的选择,反垄断认定上司法模式与行政模式的选择,同时也涉及到对于我国海事法院现有司法管辖权和审判功能的反思;其次是航运反垄断的调查和处罚程序的构建。除了实体和程序问题,中国的航运反垄断法还需要向外延伸,探索在 WTO 与海运协定背景下,如何在开放的航运市场中通过规则进行自我保护的问题,换言之,就是要解决反对垄断与开放市场之间的关系问题,尤其是如何应对开放市场所可能带来的外资航运垄断、国际性航运垄断问题,而这些问题又将融合到航运垄断规制与航运反垄断法域外效力的问题中。

(三) 对我国航运反垄断规则域外适用问题的思考

构建航运反垄断法律制度无法回避域外效力的问题,这是因为远洋航运不是纯国内的,而是具有高度国际性的运输业务。与海洋有关的法律,从其存在伊始就是国际性规则,因此区别于承载着国家利益的陆地规则。^[16]当外国的船公司垄断海运市场,在涉及中国港口的航线上采取限制竞争的行为时,比如前面已经述及的 THC 事件,中国的航运反垄断法是否可以适用于此类行为?对于此类具有涉外因素的限制竞争行为,到底应当如何规制?

对于这一问题的切入要从国际航运市场垄断行为所侵害的权利论起。当国际性的班轮公会统一运费与

运输条件时,是否侵犯了中国货主的权利?如果侵犯,侵犯的究竟是一种什么样的权利,应该用何种法律术语来描述这种被侵犯的权利——货主的权利,还是货主代表的国家利益?对于这一权利属性的描述界定决定了航运反垄断规则调控域外行为的两个进路:一是以单边方式推行反垄断法的域外适用以遏制域外航运限制竞争行为对本国的不利影响;二是以双边或多边协定与其他国家进行航运领域的合作和协调。其实国际班轮公司联合征收码头作业费,是典型的国际卡特尔行为,并且这种行为已经危害了我国海运市场的正常竞争秩序,也损害了中国货主自由选择承运人协商运价的合同自由。对于此类国际航运业的垄断限制竞争损害我国利益的行为,航运反垄断规则调控域外行为的两个进路应当同时并重,而不是有所偏废。

1. 对于航运反垄断法域外效力的坚持

第一,航运反垄断法应当同《反垄断法》一样坚持域外效力。《反垄断法》第2条规定:“中华人民共和国境内经济活动中的垄断行为,适用本法;中华人民共和国境外的垄断行为,对境内市场竞争产生排除、限制影响的,适用本法。”反垄断法的域外效力的确立非常重要,因为在全球化的影响下国内市场面对的垄断威胁不单来自于国内企业的合并和优势地位滥用,跨国公司也会给东道国的市场竞争秩序带来不利影响,特别是当跨国公司利用其竞争优势作出限制竞争的行为时。在缺乏反垄断法域外适用的情况下,一国国内市场的竞争秩序受制于反垄断法的规制,但是国内市场竞争受到的国外威胁和损害却无力调控,反垄断法所要保护的自由和公平竞争就会成为空话。^{[17](629-630)}其实与国际班轮公会的主要成员班轮公司相比,我国航运公司本身的垄断能力以及对于限制航运市场竞争所能起到的作用的程度都相对较弱。实际上,对我国货主利益造成损害的更主要的是境外班轮公会,比如垄断中国到欧洲航线的欧洲远东班轮公会。由于欧美各国均制定有严格的反垄断法,因此从欧美到中国的航行运价一般由市场调节,班轮公会对运价不加控制。但由中国到欧美的航线运价则把持在班轮公会手中,从中国到欧洲的运费一度被抬高到1500美元/标准箱,而相比之下从欧洲到中国的运费则只要200美元/标准箱。因此,航运反垄断法只有同《反垄断法》一样坚持域外效力,才能遏制诸如班轮公司集体抬高运价、集体征收THC等的垄断行为,才能切实保护中国托运人和货主的运输利益。

反垄断法域外适用的理论依据是国际法上被广泛认可的效果原则(Effect Doctrine),即如果一个域外实施的行为对一个国家产生垄断或限制竞争的影响,则

该国有权依据本国反垄断法对域外的行为实施管辖。效果原则首先在国际常设法院1927年Lotus一案的判决中谈及,^②在1945年著名的美国诉美国铝案件^③中首次被援引作为主张反垄断法域外管辖权的依据。但是反垄断法的域外效力也将受到国际法的制约,即执行反垄断法的实体法、程序法以及行政制裁都需要考虑国际公约、条约以及国际上被广泛认可的一般原则,垄断行为必须是对国内市场直接、重大和可预期影响的行为,同时要顾及“国际礼让”原则。^{[17](630-636)}在构建航运反垄断法律制度时,要坚持航运反垄断法的域外适用,但同时应当非常慎重。一方面,航运反垄断法不能没有域外效力,没有域外效力则不能有效规范来自境外的垄断和限制竞争行为,没有域外效力等同于在反垄断法上对于自己国内企业的歧视和对国外企业的超国民待遇;另一方面,航运反垄断法过度域外适用也行不通,因为这会产生国家间的摩擦,影响正常的国际航运贸易活动。因此,航运反垄断法在坚持域外效力的同时,要保持适度性的把握和对国际法规则的尊重。

2. 开展航运领域的反垄断国际合作和协调

航运业垄断行为之规制也需通过订立双边或多边协定与其他国家进行航运领域的合作和协调。班轮运输业的巨型合并可能导致国际航运市场的寡头垄断,班轮公会在整条航线统一运价和运输条件本身就是一种航运卡特尔的行为,航运公司通过联盟协议的方式成立海运同盟分割市场也是对航运市场竞争机构的重大挑战。这一切对于国际航运市场竞争秩序来说都是危险的因素,因为航运业的垄断行为可以超越国家的界限而在全球范围内构成垄断,危及的不单纯是某个特定国家的托运人。如果各个国家都坚持自己航运反垄断法的域外效力,必然会带来管辖权的冲突,也可能带来对于垄断界定问题上的判决结论和处理结果的冲突。而且,航运企业的合并往往涉及反垄断申报的问题,如果提出申请的这些国家或者地区的反垄断主管机构对于合并有不同的看法,有些批准了合并,有些禁止了合并,那么,哪个国家或者哪个机构有权最终审查或者批准这些对全球航运市场有重大影响的合并?同时对于航运公司而言,因为航运高度国际化,合并可能涉及很多国家的利益,那么这些航运企业的合并到底要向哪个国家提出申请?倘若要向有所涉及的每个国家进行申报,则会使得合并处于一种很不稳定的状态,因为一旦其中一个国家的反垄断执法部门认为该合并可能产生垄断市场的效果,则合并就无法按期实施。可以说,不同国家的管辖权与不同反垄断法律制度的适用为规制国际性航运垄断带来了新的问

题。考虑到国家间的利益冲突对于航运反垄断法国际统一化可能性的制约,对于国际性航运垄断行为之规制可以依赖于通过订立双边或多边协定与其他国家进行航运领域的合作和协调。但同时值得重视的是,在订立双边或多边海运协定协调海运垄断问题的同时,海运协定可能也存在这样那样有关开放国内海运市场的要求,市场的放开面对的必将是外国航运资本的渗入,因而可能更对我国的国际航运竞争规则提出挑战。

注释:

- ① OECD. Competition Policy in Liner Shipping (Final Report). DSTI/DOT(2002)2. 16-Apr-2002.
 ② The Lotus Case (1927, France v. Turkey, PCIJ).
 ③ United States v. Co. of America, 148 F. 2d 416, 65 U.S.P.Q.6 (2d Cir.1945).

参考文献:

- [1] 王杰,王琦.国际航运组织的垄断与竞争[M].大连:大连海事大学出版社,2000:88.
 [2] 王彦.班轮公会的衰落及航运联盟的发展[J].世界海运,2010(24):17.
 [3] Alla Pozdnakova. Liner Shipping and EU Competition Law [M]. The Netherlands: Kluwer, 2008: 4.
 [4] 郑丙贵.后班轮公会时代国际班轮市场管制[J].大连海事大学学报(社会科学版).2007(6):7.
 [5] 徐义佑.班轮反垄断豁免权朝不保夕[N].国际商报,2007-03-12(B04).

- [6] Daniel Marx, Jr. International Shipping Cartels: A Study of Industrial Self-Regulation by Shipping Conferences [M]. Princeton: Princeton University Press, 1953: 50-52.
 [7] 於世成.美国航运法研究[M].北京:北京大学出版社,2007:61.
 [8] 蓝鹭安.论班轮公会反垄断豁免法[J].中国海商法年刊,2007(17):47.
 [9] Martin Stopford. Maritime Economics (3rd ed) [M]. New York: Routledge, 2009: 135-160.
 [10] 物流与供应链.分析外资对中国航运市场的垄断[EB/OL].
<http://www.56sun.net/e/action/ShowInfo.php?classid=71&id=27696>. 2010-11-14.
 [11] 陆艳平.论码头作业费的收取[J].海商法研究,2003(1):135-152.
 [12] 深圳船务周刊.〈垄断法〉亮剑在即期待航运业美好明天[EB/OL].
<http://www.szshipping.net/detail.asp?ID=5543>. 2010-10-09.
 [13] LIU Hongyan. Liner Conferences in Competition Law [M]. Heidelberg: Springer, 2009: 53-54.
 [14] 王晓晔.我国最新反垄断法草案中的若干问题[J].上海交通大学学报(哲学社会科学版),2007(15):13-18.
 [15] 於世成.美国航运法研究[M].北京:北京大学出版社,2007:197.
 [16] William Tetley, Q. C. Uniformity of international private maritime law—The pros, cons, and alternatives to international conventions [J]. Tulane Maritime Law Journal, 2000, 24: 783.
 [17] 王晓晔.我国反垄断法的域外适用[C]//王晓晔论反垄断法.北京:社会科学文献出版社,2010:629-630.

Construction of shipping competition rules in China

WANG Qiuwen, JIANG Zhengyang

(Law School of Tsinghua University, Beijing 100084, China;
 Law School of Minzu University, Beijing 100081, China)

Abstract: Shipping monopoly hampered the free and fair competition in Chinese shipping market and infringed the Chinese shippers' interests. Existing shipping competition related rules may not frame a holistical regulatory system and have led to a regulatory dilemma against illegally competitive conducts in the shipping market. China calls for a systematic framework of shipping competition rules. In terms of rule-construction, shipping competition rules should be legislated as the core of China's Shipping Law while complying with the framework of China's Antimonopoly Law. In terms of the content, shipping competition rules shall consist both substantive and procedure rules. In terms of the application scope, shipping competition rules shall apply to the anti-competitive conducts within China as well as those outside of China which adversely affect China's domestic shipping market.

Key Words: Shipping Antimonopoly Law; Shipping Competition Law; Liner Conference; terminal handling charge

[编辑: 苏慧]