

Distr.  
GENERAL

UNCTAD/ST/SHIP/1  
26 January 1987  
CHINESE  
Original: ENGLISH

联合国贸易和发展会议

《班轮公会行动守则公约》  
适用准则

贸发会议秘书处编

GE. 87-55194

## 前 言

(一) 自《班轮公会行动守则公约》于1983年10月生效以来, 贸发会议秘书处陆续收到一些发展中国家缔约国的请求, 它们希望在说明、解释和适用其条款方面得到指导。在1985年第四季度一些西欧国家批准了《公约》之后, 预期《守则》将会在越来越多的公会货运业务中得到积极实施。在这种形势下, 毫无疑问, 各有关方面, 包括政府、公会、托运人组织和航运公司, 特别是发展中国家将会越来越多地要求在适用《守则》方面得到指导。

(二) 航运委员会在其于1984年11月在日内瓦举行的第十一届会议上重申, “贸发会议秘书长视情况与登记人办公室合作, 在遵循该公约之范围和规定执行公约方面继续在接到请求时向发展中国家提供指导和援助, 同时在航运工作计划中对这类请求给予高度优先考虑, 并向航运委员会就此类指导和援助提出报告” (第50(XI)号决定)。

(三) 本报告是贸发会议秘书处和根据《守则》任命的登记人合作编写的, 其主要目的是帮助包括政府在内的有关方面、托运人组织和航运公司, 特别是发展中国家的有关方面、托运人组织和航运公司理解和适用《守则》的规定。希望这些“准则”能在相当程度上满足这些方面的需要, 同时, 也准备将这些准则作为可能在发展中国家举办的关于适用《守则》的培训班的学习材料。

(四) 不言而喻, 如果要《公约》充分发挥其效益, 有关各方, 即政府、公会、航运公司和托运人组织就不仅应当充分熟悉《守则》为其规定的权利和义务, 而且应当立刻为适用《守则》的规定采取必要行动。各有关方面应当从一开始就把《守则》看作既包括权利又包括义务的一个整体, 而不应当试图片面适用那些有利于自己的规定。同时, 如果政府将发挥比《守则》所规定的更大的作用已成为大家所接受和公认的做法, 有关各方就必须采取务实的态度, 同意在可行的情况下, 在这种被接受和公认的做法范围内适用《守则》的规定。同样, 所有各方都应当考虑到《守则》通过以来由于多式联运业务的发展、箱位租用安排等技术变化而引起的班轮运输性质和结构的变化, 灵活解释《守则》的规定。

(五) 但是，在对《守则》的具体条款的解释方面，各缔约国可能会有根本分歧。例如，在对关于“参加货载承运”的第二条的解释上，看来就存在着根本分歧。发达市场经济国家、东欧社会主义国家和某些发展中国家认为这一条只适用于经营缔约国之间班轮货运的公会所承运的货物，而有一些发展中国家则认为，第二条的规定对缔约国之间班轮货运中承运的所有货物都适用。如果对《守则》的解释上的分歧不能通过作为贸易伙伴的缔约国之间的协商予以解决，这些分歧无疑将会提交审查会议解决。根据第五十二条第1款的规定，审查会议应在《守则》生效之后五年，即1988年秋季举行。\*

(六) 在任何情况下，特别是目前班轮货运吨位大量过剩的情况下，许多发展中国家缔约国可能希望在包括公会和非公会运输在内的班轮航运国家政策这一更广阔范围内采取执行《守则》的措施。因此，在第三章中论述了和非会员公司有关的一些问题。

(七) 在本前言中，有必要重复概述一下需要有关各方采取的行动，以便在有关航线中迅速执行《守则》：\*\*

(a) 首先，缔约国政府有责任制定必要的国家立法和（或）其他措施以便使有关商业方面能够行使《守则》为其规定的权利和义务。第三章论述了这些措施。在适当情况下，各国政府也可以通过与班轮公会协商的办法采取行动，以确保有关公会为执行《守则》采取必要的切实措施。这种政府行动的范围和政府在实际适用《守则》规定方面的作用在第六章第一部分中作了论述，在第二部分中作了进一步阐述；

(b) 其次，一项同样重要的责任是，公会必须确保建立为执行《守则》的规定所必要的公会行政机构和协商机构，并使有关各方了解这些机构。第四章第一部分列出了公会在适用《守则》规定方面的责任，第二部分对此作了论述；

---

\* 另见第一章，第17段。

\*\* 关于缔约各方执行《守则》的实际经验的论述，见“《联合国班轮公会行动守则公约》的执行情况——贸发会议秘书处的报告”（TD/B/C.4/300）。

(c) 第三，可能从《守则》的规定得到明显利益的托运人组织应当确保在其与公会的关系方面有适用《守则》规定的适当机构，第十三至十六章论述了这些规定，若要从《守则》的规定中获得最大利益，就需要正式设立协商机构，托运人理事会应当在政府支持下视情况采取必要步骤以建立必要的协商能力，特别是设立运费调查或研究单位。

第十七章中列出了一个关于公会协定所需要包括的项目以及公会和有关当局或托运人组织之间需要商定的项目清单。

(v) 最后，必须强调指出，为了使有关各方都从《守则》获得最大利益，应当在考虑到《守则》规定的总精神和灵活性的情况下，尽可能通过互相讨论与合作来适用其规定。

(vi) 根据《公约》所指定的登记人和贸发会议秘书处航运司的工作人员可根据要求对各国进行访问，向发展中国家提供执行《守则》方面的进一步直接协助。登记人还备有一些国家为执行《守则》所制定的国内立法方面的资料可供索取。所有这些要求都应当向联合国贸易和发展会议航运司司长提出，地址如下：

The Director,  
Shipping Division,  
United Nations Conference on Trade and Development  
Palais des Nations  
1211 Geneva 10  
Switzerland

## 目 录

### 第一编

#### 一般性考虑

<u>章 次</u>	<u>段 次</u>
导 言 .....	1 - 14
A. 简介 .....	1 - 5
B. 《守则》的目标 .....	6 - 10
C. 《守则》对当今班轮运输的重要意义 .....	11 - 13
D. 不断变化的班轮运输结构和对《守则》的审查 .....	14
一、《守则》的适用范围 .....	15 - 31
A. 适用于各缔约国 .....	15 - 16
B. 只适用于班轮公会 .....	17
C. 政府间双边协定 .....	18 - 21
D. 《守则》规定适用于内陆国货运和转运货物 .....	22 - 24
E. 《守则》适用于公会外合作协议 .....	25 - 28
F. 《守则》适用于多式联运 .....	29 - 31
二、缔约国作出的保留和声明 .....	32 - 43
A. 保留对《守则》有何影响? .....	32 - 33
B. 布鲁塞尔共同立场 .....	34 - 36
C. 对《守则》的其他保留 .....	37
D. 关于非公会航运公司的声明 .....	38 - 43
三、《守则》与非公会会员公司 .....	44 - 58
四、班轮公会在适用《守则》方面的责任 .....	59 - 64
五、《守则》的争议解决办法 .....	65 - 75
A. 国际强制调解 .....	67 - 72

B. 其他争议解决程序 .....	73 - 75
六、在《守则》中作为有关当局的政府的作用 .....	76 - 87
A. 与公会定期协商 .....	83 - 87
七、在执行《守则》方面的区域合作 .....	88 - 96
八、缔约国为确保《守则》的执行需要采取的立法和 其他措施 .....	97 - 137
A. 《公约》的适用范围 .....	103 - 105
B. 有关当局的指定 .....	106 - 108
C. 国家航运公司的指定 .....	109 - 114
D. 对托运人组织和托运人的承认 .....	115 - 120
E. 公会协议在有关当局存档 .....	121 - 122
F. 年度报告的提出 .....	123 - 124
G. 赋予公会和托运人组织以法律行为能力 .....	125 - 127
H. 调解程序优先于根据国内法可以适用的补救 办法 .....	128 - 131
I. 解决争议的国家机构 .....	132 - 133
J. 公会的当地代表 .....	134
K. 根据第五十一和五十二条对《守则》的修正 .....	135 - 136
L. 调解人的提名 .....	137

## 第二编

### 《守则》指定条款的适用

九、公会会籍 .....	138 - 153
A. 定义 .....	140 - 143
B. 国家航运公司的会籍 .....	144
C. 第三国航运公司的会籍 .....	145 - 146

D. 关于接纳会员的其他规定 .....	147 - 149
E. 公会接纳会员的程序 .....	150 - 151
F. 制裁 .....	152 - 153
十、参加货载承运 .....	154 - 177
A. 《守则》的原则 .....	156 - 159
B. 货载分摊办法 .....	160 - 164
C. 确定公摊份额 .....	165 - 167
D. 由谁执行公摊制度 .....	168 - 170
E. 货载份额的其他分配方式 .....	171 - 174
F. 所包括的货物 .....	175 - 177
十一、货载份额的重新确定和分配 .....	178 - 184
A. 《守则》的规定 .....	178
B. 过渡时期和份额的复定 .....	179 - 181
C. 第三国份额的重新确定 .....	182
D. 没有国家航运公司参加货载承运 .....	183
E. 通过共同协议进行再分配 .....	184
十二、自我管制 .....	185 - 190
A. 《守则》中关于管制的规定 .....	185 - 187
B. 《守则》中关于惩罚违约者的规定 .....	188 - 190
十三、协商 .....	191 - 206
A. 《守则》的规定 .....	191 - 192
B. 协商的目的 .....	193 - 197
C. 政府的作用 .....	198 - 199
D. 所涉当事各方 .....	200 - 202
E. 结构安排 .....	203 - 206
十四、运费率问题的政策方面 .....	207 - 226
A. 《守则》中关于确定运费率的标准 .....	209 - 217

B. 有关成本和收入的资料 .....	218 - 222
C. 提高运费率的通知期限和运费率的稳定 .....	223 - 225
D. 公会费率表的结构和费率的保密 .....	226
十五、关于提高运费率、附加费和促进贸易性运费率的 建议之程序方面 .....	227 - 239
A. 运费率的全面提高 .....	228 - 232
B. 新货物项目的运费率 .....	233 - 234
C. 促进贸易性运费率 .....	235 - 237
D. 附加费 .....	238 - 239
十六、其他问题 .....	240 - 254
A. 决策程序 .....	241 - 243
B. 忠诚信约 .....	244 - 246
C. 特免 .....	247 - 248
D. 年度报告 .....	249
E. 服务的充分性 .....	250 - 251
F. 公会代表 .....	252 - 254
十七、公会协议的内容——一览表 .....	255 - 258

## 附    件

- 一、班轮公会行动守则公约
- 二、班轮公会行动守则全权代表会议通过的决议
- 三、截至1986年6月30日《班轮公会行动守则  
    公约》的缔约国名单
- 四、《班轮公会行动守则公约》各缔约国所作保留和声明
- 五、欧洲经济共同体理事会第954/79号规章

第 一 编  
一 般 性 考 虑  
导 言  
A. 简 介

1. 在1964年于日内瓦举行的联合国贸易和发展会议第一届会议上，班轮公会问题在关于航运的讨论中占据了很重要的地位。在这届会议上，各区域发展中国家的航运经验第一次引起世界的注意。会议通过一项建议，题为“关于航运问题的共同谅解”，这项建议后来成为贸发会议航运委员会通过的大部分工作方案的基础。

2. 关于班轮公会，《共同谅解》中说：“为了确保稳定的费率和有效的运输，班轮公会制度是必要的”。但是，其中还指出了容易在公会运输的用户之间造成不满的某些问题，并指出，发展中国家商船队的发展“以及其在公平的条件作为正式会员参加班轮公会”应受到欢迎。贸发会议秘书处以建议中的这些内容为部分基础进行的工作使情况有了进展，从而得以拟订和通过《班轮公会行动守则公约》。

3. 在班轮航运公会的行为不断受到各发展中国家政府、托运人组织和航运公司批评的情况下，欧洲和日本的国家船东于1971年对这种批评作出了反应，与欧洲各国托运人理事会进行了协商，根据各国政府所规定的准则制订了一个班轮公会业务守则，其后被称为CENSA守则（CENSA即为欧洲和日本国家船东协会委员会）。航运问题协商小组成员国的政府接受了这个守则。当时该小组的成员有比利时、丹麦、芬兰、法国、德意志联邦共和国、希腊、意大利、日本、荷兰、挪威、瑞典和联合王国。

4. 贸发会议国际航运立法问题工作组在其于1972年1月举行的第三届会议上审查了CENSA守则。发展中国家认为这个守则是不可接受的。1972年4月至5月举行的贸发会议第三届会议审议了由发展中国家提出（并得到东欧社会主义国家和中国支持）的一个守则案文。但是，发达国家和发展中国家对所提出

守则性质上的分歧未能得到满意的解决。因此，贸发大会请联大在其第二十七届会议期间召开一个全权代表会议以通过一个班轮公会行动守则。为制订这项公约，筹备委员会分别于1973年1月和1973年6月举行了两届会议，全权代表会议分别于1973年11月至12月和1974年3月至4月举行了两届会议。

5. 载有守则的公约于1974年4月6日经表决以多数通过，其中72个国家赞成，7个国家反对，5个国家弃权。《守则》于1983年10月6日生效。《公约》在合计吨位<sup>2</sup>至少占世界普通货船队25%而数目不少于24个的国家成为其缔约国之日起6个月后生效。1983年4月6日，德意志联邦共和国和荷兰分别作为第57个和第58个缔约国批准了《公约》，使所有缔约国拥有的合计吨位达到有关吨位的28.67%，从而达到了规定的标准。上述对生效的要求无疑是极其严格的，其原因是全权代表会议希望确保《公约》在生效时得到尽可能广泛的支持，因为这项《公约》将深刻影响班轮运输业以及各国政府管制这个行业的经济活动的权利。截至1986年6月已有67个国家成为《公约》的缔约国，其中包括4个曾对《公约》投反对票的国家，1个弃权的国家和13个没有参加制订公约的国家。

#### B. 《守则》的目标

6. 附件一中《公约》所载《守则》的案文一开始就说明了以各缔约国的名义制订的目标和原则。下面是这个声明的最主要内容的摘要：

“本公约各缔约国，  
希望改进班轮公会制度，

……

考虑到发展中国家……的特殊需要和问题，

(兹同意)在守则内反映出下列基本目标……：

- (a) 目标：便利世界海洋货运的有秩序扩展；
- (b) 目标：促进适应贸易需要的、定期的和有效率的班轮运输的发展；

(c) 目标：保证班轮运输的提供者和使用者之间的利益均衡。”

7. 《守则》的基本目标，特别是第二项目标表明，必须把《守则》看作旨在实现定期的和有效率的班轮运输的通盘班轮航运政策的一部分。《守则》不但为班轮公会的经营提供一套国际接受的规章制度，而且还可以被看作按照“第三个联合国发展十年国际发展战略”在运输方面的目标<sup>3</sup>使发展中国家更多地参加班轮运输的一种重要手段；“国际发展战略”确认发展中国家希望实现航运业的结构调整，并在本十年末期把它们在世界吨位中所占份额提高到20%。《守则》对发展中国家的重要意义还应当和在贸发会议中所审议的其他问题联系起来看。这些互相关联的问题包括船舶资金筹措、船舶登记条件、多式联运经营、示范立法等。<sup>4</sup>

8. 但是，《守则》不仅仅适用于发展中国家，而是具有普遍性的。实际上《公约》的前言就强调了这一普遍性。

9. 《守则》的目的是确保国家航运公司参加货载承运的权利，使它们在承运其对外贸易货物中能够占有相当的份额；均衡托运人和船东的利益；促进班轮货运的有秩序发展。为此，《守则》特别就会员公司之间的关系，尤其是国家航运公司加入承运其国家对外贸易货物的公会的权利作出了规定。《守则》还就会员公司参加公会所承运的货载的问题制订了规则。除非另有协议，在确定公会的公摊货载份额时，若两国之间的对外贸易由公会承运其货载，这两国的国家航运公司集团在参与决定由公会承运的两国之间相互贸易货物的运费和数量方面享有同等权利。如有第三国的航运公司参加由公会承运的该两国之间的货载，它们有权获得运费和数量中的一个相当大的部分，例如20%。《守则》为在公会内建立公摊制度和其他形式的货载分配安排以及诸如自我管制等其他公会内部活动制订了规则。《守则》还为管制托运人和班轮公会之间的关系制订了使用忠诚信约的公平原则，并规定公会要与托运人及其代表组织就托运人所关心的问题，如运费率变动、忠诚信约、征收附加费等进行协商。《守则》还为运费率的提高、促进贸易性运费率、附加费和货币调整率制订了规则。本文件第二部分对《守则》的有关规定进行了审查。

10. 为了确保班轮公会这一新的国际管理制度得以顺利实行，《守则》为实行一种以强制调解为主的争议解决办法建立了一个机构。为此，《守则》载有关于

该机构职能的详细规则，包括载于《公约》附件中的一套国际强制调解示范程序规则。本文件第五章进一步审查了《守则》解决争议的机构。

### C. 《守则》对当今班轮运输的重要意义

11. 《守则》是在各公会的垄断力量大体完整的时候制订和最后通过的。这些卡特尔没有共同商定的营运体制，而通常是自治的，具有单独的规则、营运范围、惯例和做法。当然，它们也有其共同特点。各公会通过消除内部和外部的竞争垄断了大部分货运业务，这就使它们能够单方面制订决定费率的程序，所决定的运费率甚至使营业成本很高的公会营运人也能获得营业利润；单方面决定航班次数和船舶使用，而往往不考虑各有关方面的需要；任意拒绝发展中国家国家航运公司充分参与公会的营运。然而，对公会做法的不满一直都未能使它们放弃这种制度。事实上，1964年举行的第一届贸发大会所通过的《共同谅解》支持了公会制度，将其看作保持定期和充分班轮服务的不可缺少的手段。《守则》决不是要取消或削弱这种公会制度，而只是要提供一个大家共同接受的公会营运体制。

12. 现在公会营运所处的环境肯定不同于《守则》通过时的环境。在许多航线中，公会不再占有绝对垄断地位。非会员公司在许多航线中已有重大的突破，有些非公会承运人的货载份额已达到50%，甚至更多。目前吨位大量过剩的情况有利于这种形势的发展，可以预料，这种情况在短期至中期内将持续下去。公会还遇到多式联运经营人的竞争，它们采取点到点的全程运费率，提供了其他形式和路线的服务。同样，公会本身的行为模式也发生了变化。公会承运其货载的国家的国家航运公司的入会申请极少受到拒绝。在一些问题上，特别是就运费率的全面提高问题和承运人进行协商的原则已被普遍接受。

13. 有人认为，由于这种情况的发展，《守则》实际上已经过时。但是，这种说法看来没有考虑到某些因素。目前一些公会相对于非会员公司来说比较软弱是市场形势造成的，不应当被看作是一种必然的持续发展趋势。可以预料，这些公会一旦适应了新的运输技术和组织形式，就能恢复其实力。在这一过程中，公会会员可能会发生变化，一些非会员公司将加入公会，而某些传统的营运人则会消

失。而且，有些公会可能会为新的公会所取代。还应当指出，一些公会之所以不再象以前那样行使其垄断力量，在某种程度上可归因于《守则》的存在以及公会害怕一些国家政府采取报复行动，而不是市场的真正开放所致。总之，在承运发展中国家货载的许多班轮航线中，公会仍然承担着大部分货物的运输，《守则》所要解决的问题在目前和在《守则》通过时一样重要。即便是在非会员公司实力较强的班轮航线中，许多非会员公司在市场份额、运价差等问题上同公会达成谅解也非鲜见。“被默认的”非会员公司若同公会达成一定的谅解，实际上便是该公会的联系会员。在这种情况下，尽管有较强的非会员公司的存在，公会仍然占有支配地位。

#### D. 不断变化的班轮运输结构和对《守则》的审查

14. 世界班轮运输体制正在发生变革，但变革过程还远没有完成。继一般货船被集装箱船取代之后，集装箱船的吨位正在不断增加。最近的发展是出现了容积超过4千个20呎标准箱的集装箱船的全球性运输。随着这些技术的变化，在公会内外，班轮营运的组织结构以及班轮航线的结构也都在发生变化。传统的航运公司正在被航运公司集团所取代，这些公司集团将它们的船舶汇集在一起经营并互换箱位租用权。根据单一提单或多式联运单据进行包括海上和陆上运输，甚至空中运输在内的多式联运的新概念正在被日益普遍的采用。传统公会的旧的班轮航线正在被新的干线和支线运输系统、全球性运输和多式联运系统所取代。但是，无论结构形式如何变化，《守则》所规定的运输经营人和托运人之间的对话仍然需要继续进行。即便传统的公会将由航运公司集团、单独的经营人或多式联运经营人取代，也将仍然需要在托运人、经营人和政府之间进行协商。同样，也仍然需要有关于国家航运公司和第三国航运公司参加班轮货运的原则。《守则》审查会议将为各国根据不断出现的变化重新审查《守则》的规定提供机会。根据第五十二条第1款，审查会议要在《守则》生效之后五年，即1988年秋季举行。

## 第一章

### 《守则》的适用范围

#### A. 适用于各缔约国

15. 和许多其他公约不同的是，《守则》没有关于适用范围的任何明确规定。由于没有这种规定，就产生了一个问题，那就是：缔约国是否有义务在其所有公会货运业务中，或只在与其他缔约国的货运业务中适用《守则》？根据《守则》本身和《维也纳条约法公约》第34条，看来这样的公约只能适用于缔约国之间。

16. 假设《守则》适用于缔约国之间的公会货运，其规定就适用于在特定的公会航线上经营的所有实体，不论其国籍如何。从这个意义上来讲，必须把《守则》看作是不分国籍的。如果不是这样，也就是说，如果《守则》的规定是否适用要取决于国籍（即：关于公会会籍、参加货载承运、决策等的规则是否适用于承运人、托运人等将取决于它们是否属于一个缔约国），《守则》就不能发挥作用，从而也就不能实现其任何目标。

#### B. 只适用于班轮公会

17. 根据其明文规定，《守则》只适用于班轮公会、费率协定和类似的安排，<sup>5</sup> 而不适用于所有班轮货运。<sup>6</sup> 全权代表会议第2号决议的序言部分，特别是第二段也说明了这一点，其中指出，“……本公约适用于班轮公会及其对外关系”。但是，一些发展中国家所采取的立场是，它们认为，关于“参加货载承运”的第二条的规定可适用于所有班轮货运。看来，这种观点是基于它们对第二条第17款的解释，其大意是：该条中的“所有货载”一词——该词前面原有的“公会承运的”等字已在全权会议之前一个较早的草案上删去——表明，货载承运分摊安排可以以某一航线中的所有班轮货载为基础，包括非公会船舶承运的货载。另外一些国家对这种解释有争议。毫无疑问，这个问题有必要在国际一级，特别是在将于1988年举行的审查会议上进行讨论。

### C. 政府间双边协定

18. 在许多航线中，航运服务是根据贸易伙伴国的国家航运公司或有关政府之间签订的双边协议确定的。虽然《守则》的有关规定适用于私方签订的各种协议这一点一般没有疑问，但是，对于根据政府间双边协议所确定的航运服务是否属于《守则》的范围这一问题则存在着不同观点。

19. 从对案文的技术解释观点来看（从而排除了在批准时所提出的任何保留意见的影响），第一章中关于班轮公会的定义应当包括根据政府间双边协议经营的联合航运服务。定义确实是指提供班轮服务的承运人集团，它们“在一项不论何种性质的协议或安排的范围内……经营业务”（着重号是编者加的）。这一措词，特别是其中使用了“不论何种性质”和“在……的范围内”这两个用语，当然包括政府拥有的航运公司本身签订双边协议的情况以及政府之间签订的协议而由航运公司在协议“范围内”经营的情况。在支持后一种论点时，可以争辩说，至少在英文文中并没有提到是由谁签订的协议，而只是说“……承运人集团……在一项……协议……的范围内……经营业务”。因此，协议可以是由政府强加给它们的协议。另一方面，法文案文看来和后一种解释却并不一致，因为它指的是“……签订了一项协议……的集团……”。换言之，所提到的是签订协议的集团，因此很难说，政府之间签订而强加给个别承运人的协议是承运人作为一个集团“签订的”。然而，如果承运人按照协议经营，那末推定承运人已接受了协议的论点是可以成立的。当然，在签订双边协议的政府拥有航运公司的情况下，说协议是代表航运公司和以航运公司的名义签订看来是合理的。

20. 如果认为一个公会是为了执行一项政府间双边协议而成立的，就必须看到，这种协议可能和每一个国家在成为《守则》的缔约国时所承担的条约义务不相符。当考虑到这种协议中关于参加货载承运的规定往往要求均分货载，从而可能侵犯《守则》中所规定的第三方的权利时，这种双边协议和《守则》之间的潜在冲突就会变得很明显。虽然《守则》中没有关于应分配给第三船旗国承运人的具体货载百分比的硬性规定，但肯定不能认为，《守则》中关于参加货载承运原则的“除彼

此间另有协议外”这一措词（第二条，第4款）可以解释为有可能将第三船旗国承运人完全排除在外。

21. 但是，有一些国家认为，根据政府间双边协议提供的班轮服务并不构成《守则》定义所指的“班轮公会”，因此，不受其规定的制约。这种解释考虑到这种服务与班轮公会不同的某些方面。提供这种服务的目的是为了确保在进行两国之间的合同贸易时有充分和可靠的班轮服务，这些班轮服务所依据的政府间双边协议是双边贸易协议的组成部分，至少是对这些协议的补充。与所涉航运公司的经营有关的一切支付，包括运费的支付都是按照贸易协议的条件进行的。这种双边协议还载有涉及有关航运业务的许多其他方面的规定。

#### D. 《守则》规定适用于内陆国货运和转运货物

22. 很明显，根据《守则》，内陆国的国家航运公司有权参加本国对外贸易货物的承运。为了确保这种权利，在公会地理范围内的内陆缔约国的国家航运公司应当在考虑到第二条第17款规定的规定的情况下，确保将其国家列入有关公会货载分摊安排的地理范围之内。如果内陆国是在公会本身的地理范围之外，有关国家政府应当和公会谈判，把公会的地理范围扩大到该国领土，以便确保其航运公司和托运人的权利按照《守则》的规定受到保护。

23. 装货港之前的实际发货地或卸货港之后的实际目的地可能并不总是能够清楚地辨明。为了执行《守则》中关于参加货载承运的规定这一实际目的，毫无疑问，只有在所签发的提单或多式联运单据上已标明实际发货地和（或）货物的最终目的地的情况下，才有可能确定原发货地或最终目的地。第二条第8款规定，公会航线一端的地区内的国家航运公司可以通过相互之间的协议重新分配货载分摊额，这项规定对所述的情况适用。为了分配货载分摊额而要确定实际发货地或目的地所产生的困难可以通过有关国家航运公司之间商定的重新分配安排解决。

24. 上述关于确定内陆国货载分摊额的考虑对所有转运货物都适用，不论原发货地或目的地国家是否内陆国。



贸发会议出版物质量和效用及最终用户情况调查

贸发会议秘书处在其方案评价活动中，应政府间组织的要求，正在征求最终用户的意见，以便取得评价其研究报告和出版物的质量、效用和功效等方面所需的基本资料。能否得到充分答复对此类工作之成败关系极大，所以，如果您能够花些时间回答下述问题并提出您对目前文件可能有的任何其他意见，我们将很感激。

1. 文件的标题或文号 .....
2. 您什么时候收到文件的? .....
- (如有可能填上日期)
3. 您如何收到文件的? (在一个或多个括号中打勾)
  - ( ) 通过驻联合国常设代表团
  - ( ) 从部或政府办事处
  - ( ) 直接从贸发会议秘书处
  - ( ) 通过参加一次联合国/贸发会议的政府间会议
  - ( ) 通过参加一次联合国/贸发会议主持的训练班或讨论会
  - ( ) 从联合国书店
  - ( ) 通过大学图书馆
  - ( ) 自己的要求
  - ( ) 通过个人订阅
  - ( ) 贸发会议主动提供
  - ( ) 其他(请具体说明) .....
4. 您使用该文件的主要目的何在? (在一个或多个括号中打勾)
  - ( ) 背景资料
  - ( ) 经济分析
  - ( ) 立法
  - ( ) 经济/金融管理
  - ( ) 技术管理
  - ( ) 教育
  - ( ) 政府决定
  - ( ) 其他(请具体说明) .....
5. 您在下述各方面对文件的评价如何:
  - 5.1 文件与您以下述身分所进行的工作的关系(若适用的话):  
(请按1至5的等级评级, 5表示关系很大; 3: 有关; 1: 无关)
    - (a) 作为参加一次政府间会议的代表的身分 ( )
    - (b) 一般专业/个人的身分 ( )
  - 5.2 对您以下述身分所进行的工作的效用(若适用的话):  
(请按1至5的等级评级, 5表示非常有用; 3: 有用; 1: 无用)
    - (a) 作为参加一次政府间会议的代表的身分 ( )
    - (b) 一般专业/个人的身分 ( )



#### E. 《守则》适用于公会外合作协议

25. 根据其明文规定,《守则》适用于班轮公会,因此,就产生了一个问题,即:在公会营运的特定航线上,对根据在公会外签订的某种形式的合作协议进行经营的航运公司集团,《守则》是否适用。

26. 集装箱化的出现带来了船东之间的新的合作形式,其目的在于分担集装箱船和有关设备方面的投资所涉及的财务负担、风险以及规模经济。联营企业是这种合作的一种典型形式。广义地说,联营企业就是几家大公司和大企业为了实现某一个共同目标而组成的临时合作组织。

27. 《守则》为班轮公会规定了一个非常明确的定义,可以概括地说,符合《守则》规定的条件的任何合作协议都要受其规定所约束,无论所选择的合作组织形式如何。例如,一项TRIO(三方)式的联合运输安排——欧洲和远东三个重要经营人签订了一项以此命名的联合运输协议——如果在现有公会范围以外经营,就《守则》是否适用而言,它仍然是在《守则》的规定范围内,因为其本身就已符合《守则》定义中所规定的作为一个班轮公会的条件,即:

两个或两个以上经营船舶的承运人组成的集团;

在特定地理范围内的某一条或数条航线上提供运送货物的国际班轮服务;

在一项不论何种性质的协议或安排的范围内……经营业务;

按照划一的或共同的运费率……(经营业务)。

28. 《守则》事实上适用于联营集团以及符合《守则》定义中所规定的作为班轮公会的条件的任何其他合作安排,包括费率协议。

#### F. 《守则》适用于多式联运

29. 《守则》适用于多式联运的问题与托运人/承运人关系、运费率水平和解决争议机构等问题的关系,要比与参加货载承运问题的关系更为密切。

30. 关于“协商机构”的第十一条第1款规定,在公会和托运人组织等之间应就共同关心的问题协商。很明显,这也包括公会规定的多式联运费率。第十

一条第2款(a)和(b)项、第3款(b)和(c)项进一步证明了这种解释。实际上，根据第十一条，影响托运人利益的任何公会决定看来都需要进行协商，因此，都在《守则》的规定范围内。

31. 对于多式联运，《守则》第十四条第1款与第9款加在一起关于实行十五个月运费冻结的要求可能会造成某些困难，因为内陆运输费用可能会出现波动。然而，可以指出，即便是港到港的运输，在十五个月的时间内多数费用项目也不可能很稳定。内陆运输费用未预见到的大幅度增加总是可以通过征收适当的附加费来解决，当然，这需要按照第十一条第2款与托运人进行协商。

## 第二章

### 缔约国作出的保留和声明

#### A. 保留对《守则》有何影响？

32. 关于是否允许对一项公约作出保留以及由此引起的对这种保留可能提出的反对的问题在1980年生效的《维也纳条约法公约》(1969年)特别是在有关公约本身中作出了规定。然而,从整体来说,《维也纳公约》并不是要确认一般国际法,其本身形式就说明了这一点。其中各种规定明显涉及条约法的逐步发展问题,而且序言部分的措词还申明:凡未经其条款规定的问题将继续以国际习惯法规则为准。尽管如此,很多条款实质上还是确认了现行的国际法,没有确认现行国际法的条款无疑也将成为今后出现的一般国际法规则的推定证据。《维也纳公约》第二条(d)款给保留下的定义是:“一国于签署,批准、接受、赞同或加入条约时所做之片面声明,不论措辞或名称如何,其目的在摒除或更改条约中若干规定对该国适用时之法律效果”。另外,《维也纳公约》第十九条还规定可作出保留,除非:

该项保留为条约所禁止(如《多式联运公约》和《汉堡规则》);

条约只准许特定的保留而有关的保留不在其内;或

该项保留与公约目的及宗旨不一致。

《守则》中关于保管人职责的第五十三条规定,保管人应将对本公约作出的保留和撤销保留的事宜通知签字国和加入国,除此之外,《守则》的案文中没有关于保留问题的其他规定。关于保留是否可接受的问题一般可以《维也纳公约》第十九条为依据。这就是说,各国在成为本公约缔约国时可作出保留,但所作出的保留必须符合《守则》的目的及宗旨。

33. 另外,就接受和反对保留的问题而言,由于《守则》中没有具体作出规定,《维也纳公约》一般地说也是适用的。根据《维也纳公约》第二十条第5款,缔约国在收到保管人关于保留的通知后十二个月届满时仍未对保留提出反对,此项保留即视为业经该国所接受。保留和对保留提出的反对的法律效力是:对作出保留的缔

约国而言，保留在其与其他缔约国的关系上按所保留程度修改了保留所涉及的条约规定，对其他缔约国而言，保留在它们与作出保留的缔约国的关系上也按同一程度修改了有关规定。对保留提出的反对使保留所涉及的规定在所保留程度上不再适用于有关的两个缔约国之间。

### B. 布鲁塞尔共同立场

34. 欧经共同体理事会1979年5月15日的第954/79号规章中载有所谓“布鲁塞尔共同立场”，这一规章是德意志联邦共和国、荷兰、联合王国、丹麦和法国在批准《守则》时所提出保留的依据，对以后其他欧经共同体成员国批准《守则》也同样适用。

35. 按照所提出的保留意见，关于参加货载承运的第二条、关于公会决策程序的第三条以及关于两次运费率提高之间的最短间隔期间的第十四条第9款将不适用于共同体成员国之间的公会货运，在对等基础上，也不适用于这些国家与属于《守则》缔约国的其他经合发组织国家之间的公会货运。只要这种对等待遇取决于非欧经共同体缔约国对《守则》所作相应保留——尽管这方面的情况还很不明朗——《守则》中的某些重要规定将不在某些重要的航线上适用。然而，对发展中国家的航运公司来说，指出下面一点很重要：欧经共同体的保留并不否认悬挂第三国船旗的非欧经共同体航运公司根据《守则》参加承运欧经共同体内部货载和欧经共同体成员国与经合发组织国家之间的货载的权利。

36. 《守则》将充分适用于欧经共同体成员国和发展中国家之间的货运。但是，可能是由于欧经共同体理事会第954/79号决议的含糊措词，对于欧经共同体关于承认欧经共同体成员国国家航运公司的规定似乎产生了一些疑虑。保留本身规定，成员国可根据欧经共同体条约所授予的自由成立公司的权利承认航运公司为国家航运公司。实际上，这意味着，一家航运公司可通过在欧经共同体国家领土内设立独家控股的子公司同时成为多个欧经共同体国家的国家航运公司。这样一家航运公司从而可在多个欧经共同体国家同发展中国家之间的班轮货运中获得国家航运公司货物装运权以及第三国船旗国的权利。这种情况对发展中国家航运公司的竞争能

力实际上有多大影响不能一概而论，必须根据在有关航线中实行《守则》的经验来确定。

### C. 对《守则》的其他保留<sup>8</sup>

37. 在批准、加入或赞同时，一些国家作出了声明和保留，其中最重要的是和《守则》的适用范围有关。D组国家以及一些发展中国家作了保留，其大意是：《守则》的规定将不适用于根据政府间协议建立的、为有关国家双边贸易服务的联合经营班轮业务。如上所述，这些保留正式反映出在对“班轮公会”的定义的解释方面的分歧。<sup>9</sup>

### D. 关于非公会航运公司的声明

38. 丹麦、芬兰、挪威、瑞典和联合王国等缔约国在加入公约时作出了同一项声明。这项声明关系到非公会会员公司并阐明了有关缔约国的下述观点：

- (a) 《班轮守则公约》为发展中国家的航运公司提供了参加公会系统的广泛机会；
- (b) 非公会航运公司在商业基础上的公平竞争机会继续存在以及不剥夺托运人在公会和非公会航运公司之间作出选择的权利，这两点对《守则》和受其制约的公会是否能发挥作用十分重要；
- (c) 这些概念已反映在《守则》本身的一系列规定，包括其目标和原则中，同时在联合国全权代表会议所通过的关于非公会航运公司的第2号决议中也有明确规定；
- (d) 《公约》缔约国以消除这种机会为目标或带来这种后果的任何规章或其他措施都不符合上面提到的基本概念，并会使受本公约制约的公会预期在其中经营的环境发生根本变化；
- (e) 对于一些公会可借以实现受《守则》制约的货运业务的有效垄断的这种规章或措施，《守则》中没有任何一条要求其他缔约国必须承认其效力；

(f) 有关缔约国不认为，《公约》使它们不能在另一缔约国采取妨碍在其班轮货运业务中进行商业基础上的公平竞争的措施或做法的情况下采取适当措施。

39. 载有上述各点的声明表明了有关缔约国对全权代表会议所通过的关于非公会会员公司的第2号决议的解释和适用范围的意见，并表明，它们并不认为在任何其他缔约国采取被认为是妨碍非公会会员公司进行“商业基础上的公平竞争”的措施的情况下，它们不能采取“适当的措施”。在这方面，应当指出，对于什么是“在商业基础上的公平竞争”，在缔约国之间可能存在着意见分歧。

40. 关于上面第38段(b)和(c)的内容，可以特别指出一点：虽然《守则》的某些规定无疑假定托运人有选择利用非公会会员公司的权利，但是，《守则》本身没有任何部分指出，非公会会员公司的公平竞争机会是《守则》发挥作用的必要条件。

41. 另外两个缔约国，即德意志联邦共和国与荷兰就非公会会员公司的问题作出了一项截然不同的声明。根据这项声明，有关缔约国“将不禁止非公会航运公司的经营，只要它们按照全权代表会议通过的关于非公会会员公司的决议，本着公平竞争的原则在商业基础上与公会进行竞争”。该项声明还进一步肯定，有关缔约国准备按照上述决议行事。

42. 另外两个缔约国，即保加利亚和捷克斯洛伐克在批准《守则》时也提到了非公会会员公司的问题。根据其声明，保加利亚“认为，《班轮公会行动守则公约》的规定不涉及非公会航运公司的活动”，而捷克斯洛伐克则声明，“根据个别国家的立法制定的关于非公会会员公司活动的最终单方面规则将被视为不符合…《公约》的主要目标和原则，因而，将被视为无效”。

43. 第三章审查了非公会会员公司与《守则》的关系问题，包括第2号决议所涉及的问题和解释问题，以及“在商业基础上的公平竞争”的问题。

### 第三章

#### 《守则》与非公会会员公司

44. 虽然《守则》的目的只是管制班轮公会，但在第八条中具体提到了托运人利用非公会会员公司的权利。另外，第十八条还特别禁止公会会员使用战斗船“在公会营运的航线上…排斥非公会会员的航运公司，以达到排除、防止或竞争的目的”。

45. 关于非公会会员公司与《守则》的关系问题，拟订《守则》的全权代表会议通过了关于非公会航运公司的第2号决议，其案文如下：

#### “ 2. 非公会航运公司

联合国班轮公会行动守则全权代表会议，

拟订了班轮公会行动守则公约，以期改进班轮公会制度，

念及公约适用于班轮公会及其对外关系，

兹决定：

1. 公约内的任何规定均不得解释为否定托运人，于订有任何忠诚信约时遵守信约规定的条件下，在公会航运公司和非公会航运公司之间作选择的权利；

2. 与公会竞争的非公会航运公司应遵守在商业基础上公平竞争的原则；

3. 为了班轮航运业的健全发展的利益计，非公会航运公司只要符合第(2)段的规定，就不应阻止它们从事营运。”

46. 应当指出，本决议并不是《公约》的一个组成部分，因此，严格地说，不具有国际法的约束力。因此，如果一个缔约国认为恰当，即可采取限制非公会航运公司活动的措施，这不一定不符合《守则》所规定的义务。事实上，即便是为了确保非公会航运公司遵守“在商业基础上的公平竞争”的原则，也可能有必要使它们的活动受到适当规则的制约。

47. 77国集团赞成会议第2号决议，但有一个“明确的谅解，即非公会航运

公司的经营不得影响班轮公会顺利发挥作用和经营”。77国集团发言人在全权代表会议结束时作出这项声明，他还说：

“虽然我们同意非公会航运公司应在班轮航运中拥有一定地位，但在任何情况下我们都不能同意，由于它们的经营，发展中国家的国家航运公司被迫失去在克服很大困难之后才得以根据《守则》享有的参加货载承运的权利。如果在任何航线中我们的政府感到，非公会会员公司的活动应当以任何形式加以控制或制约，我们的政府应有为了国家利益采取适当行动的完全自由。为确保非公会航运公司在商业基础上按照与公会航运公司进行公平竞争的形式经营，我们的政府也将有采取行动的完全自由”。<sup>10</sup>

在与非公会会员公司的关系方面，发展中国家政府也许希望在77国集团发言人结束语中所说的条件下，接受关于非公会航运公司的会议第2号决议的指导。

48. 在这种情况下，关于“在商业基础上按照与公会航运公司进行公平竞争的形式”经营这一概念需要进一步探讨。一个非公会经营人是否在同一个公会进行竞争取决于两个因素，即：

所提供的服务种类；

所承运的货物种类。

49. 《守则》中没有关于班轮服务的定义，但这种服务（广义上也包括多式联运）得到普遍承认的特点是：有预先公布的往返定期停靠港口或其他固定的枢纽港的固定航班时间表。因此，大家可能会普遍同意，班轮服务应有下述职能：

在特定的航线上提供托运人进行正常业务所需的定期航班服务；

向经常托运少量货物，或托运的商品不足装满一船的托运人提供服务；

为那些知道将能得到航运服务而希望能够购买或销售大量或少量商品的托运人服务；

为各种货物，干货或液货、污染货或干净货、矿物或植物提供常温或低温或冷冻的适当舱位；

在所服务航线上提供最适合商人和产品需要的海上运输或多式联运；

在有法律或习惯做法要求的情况下，接受作为一个共同承运人的义务；

而在没有这种义务的情况下，也应满足一般的期望，即一旦公布了某一航次和停靠的具体港口，便应按照“先来先得”的原则接受所有的货物，无论货物对承运人是否具有吸引力。

50. “班轮货物”一词在《守则》中没有定义。通常，这是一种按标记或件数装运的货物，其区分不是取决于产品种类，而是取决于装运性质。一些产品，例如黄麻、木材、散粮和棕榈油可作为班轮货物整包或整箱用班轮装运，同时，也可作为非班轮货物以散装形式整船装运或部分装运。

51. 在非公会经营人履行上面第49段中所列举的班轮服务的所有职能的情况下，很明显，他可被看作有资格受到关于非公会会员公司的决议保护的经营人。如果他只履行某些职能，情况将不会很明了，需要根据具体情况作出判断。

52. 竞争可能不会是公平的和在商业基础上进行的，如果非公会经营人：

故意把费率订在他无法长期承受损失的低水平上；

不承担提供足够靠港的定期服务的义务；或者

只承运有吸引力的货物而将吸引力较少的货物留给公会。

在班轮服务中确定是否公平竞争的这三个条件包括了问题的主要方面，虽然如第49段中列出的班轮服务的职能所表明，这些只是起码条件。

53. 在公会所经营船舶为低效率的旧式船舶的情况下，加入货运的非公会会员公司由于其实际成本较低，可能能够订出较低的费率。这种非公会竞争如同时也符合上面第52段中规定的条件，便很难说是不公平和非商业性的。

54. 虽然在商业基础上的“公平竞争”这一概念在理论上很明确，但其实际实行却远不是那么简单，必然有一些意见分歧，因而，对每一种情况都必须根据其是非曲直作出判断。实际上，随着时间发生了变化的可能是公平竞争这一概念的含意。

55. 如果一个非公会经营人满足了上面第49段所列举的条件，因而有资格得到关于非公会会员公司的决议的保护，一个国家的政府，尽管非常重视其国家航运公司和公会服务，但仍可能认为，促进其对外贸易具有更大的价值，因而可能愿意允许这种竞争。另一方面，如果没有理由认为非公会航运公司能够或会继续长期地提供费率较公会低的服务，就有充分理由保护国家航运公司和公会。因为在这种情

况下，为了其托运人的眼前利益而牺牲其国家航运公司和现有公会服务在经济上将是不合算的。无论是那一种情况，要作出决定都将是非常困难的，如果缺乏判断非公会经营人的意图和计划的真实依据，就会更难作出决定。

56. 无论如何，发展中国家可能不会愿意看到由于非公会货运的无限制增长而影响其国家航运公司。就发展中国家而言，《守则》的主要目标之一就是确保其国家航运公司在其对外贸易中享有合理的班轮货载承运份额。正如上面第47段中所引述的77国集团发言人的总结发言中所说，发展中国家不会接受这样一种情况，即：它们“被迫失去在克服很大困难之后才得以根据《守则》享有的参加货载承运的权利”。考虑到一国的长期战略性经济利益，相信许多国家政府都希望其国家航运公司能在承运其班轮货载中保持一个最起码的水平。

57. 另外，如果国家航运公司在航线的两端的班轮公会中都起着主要作用，而这些公会又受一项国际上接受的管制守则所制约，那末，班轮公会被一些不可靠和未经考验的经营人所取代，或被少数一些在世界范围内经营且具有垄断性的经营人（具有比公会更大的垄断力量）所取代，而不受一些国家政府单独或双边实行的任何管制规则或一项国际守则的制约，这对多数国家，无论是发展中国家还是发达国家，相信都是不能接受的。

58. 应当指出，班轮航线两端的缔约国对是否需要和如何管制非公会经营人在有关航线中的活动以及什么才构成“在商业基础上的公平竞争”这两个问题可能有意见分歧。因此，缔约国对非公会会员公司采取的单方面行动可能会导致它们与贸易伙伴之间的冲突。因此，有意对非公会经营人实行管制的国家政府似乎有必要就这个问题同它们的贸易伙伴进行讨论，以便达成相互都可接受的立场。

## 第四章

### 班轮公会在适用《守则》方面的责任

59. 在保证《守则》规定的有效适用方面，公会负有重要责任。事实上，在《守则》中有相当多的规定都是具体针对公会的，每一规定都是以“公会应……”的字样开始的。在许多其他规定中公会的责任也是不言而喻的。毫无疑问，各国政府都希望确保公会的行为符合《守则》的有关规定，而公会本身则有责任保证公会内的必要结构安排以及公会与托运人、托运人组织和各国政府之间建立必要的关系，保证这些职能符合《守则》的规定。

60. 第二十二条规定，“公会协议、参加货载承运协议和忠诚信约，应与本守则内可适用的各项要求相符，并可包含经协议的而与本守则并无抵触的其他规定”。公会协议有必要说明适用《守则》规定所需要的行政结构，或指出详细载有有关程序的具体辅助文件。最好采用后一种安排，因为公会协议是一种只能作偶尔修改的基本文件，而行政程序则需要根据不断变化的情况而制订。

61. 公会协议中需要包括的事项在第二编中作了较详细的探讨，这一编论述了《守则》中一些具体条款的适用问题，在第十七章中列出了公会协议所应包括的项目。

62. 符合《守则》规定的标准公会机构内部的管理需要包括许多方面，其中特别要包括：

- 决策程序；
- 接纳新的会员公司，特别是第三国的航运公司；
- 货载分摊安排；
- 运费率的提高，关于确定具体费率的要求以及关于实行促进贸易性运费率的要求；
- 进行协商；
- 资料传播；
- 有效的自我管制机构；

规定一种独立的仲裁程序。

解决这些问题的现行办法需要由有关公会作出修订，以便确保在某一航线中有效地执行《守则》。由于需要明朗性和一贯性，因此需要制订相当正式的行政管理程序。

63. 公会的行政机构尤其必须符合下述标准：

行政机构必须能够在《守则》规定的时限内完成《守则》规定的程序，除非已经商定与《守则》的具体规定没有抵触的其他程序和时限；

应明确规定在每一种情况下所应遵循的行政管理程序，而且应当以文件形式向有关各方提供这种程序；

程序中应包括对各种问题，如第三国航运公司的加入及申请特殊或促进贸易性运费率的问题作出决定所需详细资料；

为了便于解决在公会内谁或哪一个委员会应当负责具体任务的问题，必须明确指定有关组织，不过作为公会内部的一项安排，这并不需要公布；

必须明确规定在发生争端的情况下可采取的在公会之外并独立于公会的仲裁程序。

64. 行政管理程序需将公会的经营所造成的各种关系包括在内。规则必须包括如何查明错误行为和违反规则的行为。只要有关各方都是公会的会员，公会的自我管制程序和制裁手段一般来说便可以令人满意，但必须符合《守则》第五条规定的保障措施。然而，在公会与第三方之间，特别是与托运人之间的关系方面，就有必要诉诸一种独立的程序解决争议。即便是在一个公会内，也可能产生需要在有关公会范围之外解决的会员公司之间的争议。为了处理这种情况，《守则》规定了一个解决争议的机构，下一章中对这问题作了探讨。

## 第五章

### 守则的争议解决办法

65. 在航运业，仲裁和调节是解决争议的传统办法，一般来说，这两种办法都能够奏效。在仲裁中，一名仲裁人或一个通常由三名仲裁人组成的小组将作出裁决，争议各方必须事先同意接受这样做出的裁决。在调解中，调解人则寻求一种双方都可接受的妥协办法。两种制度的基本特点都是，相信仲裁人或调解人的独立性和正直性。

66. 但是，班轮公会一般并不采用独立的仲裁程序。在导致制订和通过《守则》的讨论中，发展中国家表明独立的争议解决制度是一种基本需要，因为没有这种程序会使公会航运业务的使用者严重丧失行为能力。

#### A、国际强制调解

67. 《守则》的折衷办法之一就是建立国际强制调解制度。《守则》第二十三条至四十五条中对这种制度的结构作出了规定。调解的目的是通过独立的调解人提出的建议使争议得到友好的解决。

68. 《守则》规定，解决争议的规定“适用于下列当事各方之间发生的争议：

- (a) 公会同航运公司之间；
- (b) 公会会员航运公司之间；
- (c) 公会或其会员航运公司同托运人组织或托运人代表或托运人之间；
- (d) 两个或两个以上公会之间。”（第二十三条第1款）。

69. 上述当事各方之间“与下述情况有关的争议：

- (a) 拒绝接纳公会承运其国家对外货载的国家航运公司加入公会；
- (b) 拒绝接纳第三国航运公司加入公会；
- (c) 被公会开除；
- (d) 公会协议不符合本守则；
- (e) 运费率的全面提高；

- (f) 附加费;
- (g) 运费率变动或由于汇率的变动而实施货币调整率;
- (h) 参加货载承运;
- (i) 所提议的忠诚信约的形式和规定,

上列各项争议,如未能通过交换意见或直接谈判予以解决,则经争议任何当事一方的请求,……提交国际强制调解。”(第二十三条第4款)。

70. 争议必须在《守则》第二十四条所规定的确切期限内提交国际强制调解。这些期限是:

关于公会会员资格的争议: 申请人接到公会决定,包括作出决定的理由之日起60天内(第二十四条第2款(a)项);

关于全面提高运费率的争议: 通知期限届满日期将由公会决定(第二十四条第2款(b)项);

关于附加费的争议: 接到通知后30天内,或在没有通知的情况下,从通知实施之日起15天内(第二十四条第2款(c)项);

关于改变运费率或因汇率变动而实施货币调整率的争议: 在实施货币附加费或改变运费率的意向宣布之日起的15天期限届满后5天内(第二十四条第2款(d)项);

关于其他争议的调解要求: 可随时提出(第二十四条第4款)。

第二十四条第2款(即上面提到的)期限可经双方协议延长。

71. 如果诉诸国际强制调解的争议各方接受调解人的建议,这种建议“即为对争议的最后决定,但建议按照第三十九条的规定不被承认或执行若不在此限”(见第三十八条第1款)。不过,根据第四十条第3款,争议的一方可以不接受调解人的建议。第四十条第3款还规定,任何当事一方都可以公布建议及其中所附的理由,以及其本身的拒绝接受理由。”应当指出,在国际强制调解不能提出可接受的争议解决办法的情况下,国际强制调解并不影响受害方求助于他可利用的任何其他法律补救办法的权利。

72. 为了使有关各方能够诉诸国际强制调解,并使通过国际强制调解提出的建

议能够得到实施，各缔约国均应在其国家立法中作出适当规定。 在第三章第 125 - 131 段中对这些措施作了探讨。

### B. 其他争议解决程序

73. 国际强制调解不是《守则》中所提出的唯一解决办法；事实上，应当把国际强制调解看作一种办法的一部分，看作一种可供选择的最后解决办法。 《守则》从几个方面说明了这些问题。 例如：

争议各方应首先努力争取通过交换意见和直接谈判解决争议（第二十三条第 3 款）；

如交换意见或直接谈判未能得出彼此满意的解决办法，则经任何当事人一方的要求，可将争议提交国际强制调解（第二十三条第 4 款）；

如争议各方同意通过其他程序解决争议，则可以采用这些其他程序（第二十五条第 1 款），除非国家立法、规则和规章不允许做出这种选择（第二十五条第 2 款）；

争议各方可在任何时候商定采取不同的程序解决其争议（第三十一条第 4 款）；

属于同一国家的当事各方的争议应在国家管辖范围内解决，“除非这样做会对本《守则》规定的施行造成严重困难”（第二十三条第 2 款）。

74. 因此，《守则》中的程序并不是硬性规定，诉诸国际强制调解只是在所有其他办法失败以后的最后解决办法。 发展中国家应当努力通过与公会协商，视情况建立一个独立审查公会决定和在当地调解争议的机构，以便在考虑诉诸国际强制调解之前有工会之外的其他办法可供选择。 第二部分探讨了需要这种机构的具体实例。

75. 在某些情况下，有关缔约国之间及其与有关商业当事方最好能进行协商，以便澄清问题和帮助解决争议。

## 第六章

### 在《守则》中作为有关当局的政府的作用

76. 各国政府、各缔约国均有责任按照《守则》第四十七条的规定采取必要的立法措施或其他可能必要的措施以执行本公约。本文件第八章中论述了这些措施。《守则》还规定了在适用《守则》的规定方面履行某些职能的有关当局。本章审查了作为有关当局的政府的作用。

77. 《守则》所规定的有关当局为“一国政府或由一国政府或通过国家立法指定的履行本守则规定赋予此种当局的任何职能的机构”。很明显，有关当局可以是整个政府本身，也可以是由政府授权的政府机构或为此指定的任何其他机构。《守则》看来允许所有这些可能。

78. 特别是从托运人组织的定义来看，很明显，《守则》不把托运人理事会看作有关当局。如果要避免所有解释上的问题，各国政府就应当保证，无论其具体法律形式如何，都不把托运人理事会指定为有关当局，也不赋予它一个有关当局的任何职能。

79. 《守则》第一章中列出了有关当局的两项职能。首先，国家航运公司的定义将得到“有关当局”的承认作为确定一家航运公司是否国家航运公司的标准。其次，在托运人组织的定义中规定，如果有关当局认为有必要，则必须得到该当局的承认。本文件第八章中进一步论述了这两项职能。

80. 《守则》本身载有若干关于有关当局作用的规定。有关当局可视情况按照自己的愿望或根据请求：

- 要求一个公会在接纳新会员时考虑其意见（第1条第5款）；
- 与航线另一端的有关当局共同考虑该两国国家航运公司之间的争议，并将其意见通知有关各方以供他们考虑（第2条第14款）；
- 在不暴露有关当事方身份的条件下，领受公会提出的关于对不当行为及（或）违约行为所采取行动的报告（第5条第1(c)款）；

- 领受公会协议、公摊或其他航次权利的协议以及其他有关文件的文本（第6条）；
- 要求提供资料、公会年度报告及公会拟采取的行动的通知（第10条，第14条第1款，第15条第4款）；
- 充分参加公会和托运人之间的协商，但不具有决策作用（第11条第1款）；
- 参加调解程序，以支持作为该缔约国国民的当事一方，或支持在该缔约国对外贸易范围内发生争议的当事一方，或以观察员身份参加这种调解程序（第28条）。

81. 虽然在托运人和公会的协商中有关当局没有被赋予决策作用，但通过参加协商，有关当局由于其所拥有的地位，可以对协商结论的拟定发挥有效作用。有关当局还可以通过其本国航运公司，特别是在这些航运公司为国家所有的情况下对公会的政策施加影响。还应当指出，在许多发展中国家，托运人组织进行有效协商的能力取决于负责航运和运费研究的政府机构所提供的技术援助。

82. 指出下面一点很重要，在从1974年通过《守则》到1983年《守则》生效的十年中，许多发展中国家采用了直接由政府与公会就运费率问题的进行协商的程序和作法。这些程序和作法大部分已被班轮公会接受。各公会继续按照这些双方同意的作法进行经营将是比较实际的。

#### A. 与公会定期协商

83. 除在本章第76段中所提到和在第八章中所讨论的关于在与其他缔约国的贸易中采用执行《守则》所需的必要法律体制之外，有关当局可能还希望请有关公会将各公会为履行《守则》的规定所采取的措施通知它们。如果发现这些措施不完全令人满意，一国政府可请有关公会与它就这个问题进行协商。托运人组织最好能参加这种协商。同样，为了在对公约条款的解释和执行方面取得一致意见，最好也能同贸易伙伴的有关当局进行协商。

84. 事实上, 各国政府和各公会最好能就在有关公会航线中适用《守则》的问题定期进行协商。这种定期协商可视为缔约国根据《守则》第四十七条必须采取的“对执行本公约所必要的其他措施”。对那些希望确保“公会协议、参加货载承运协议和忠诚信约与《守则》内适用的各项要求相符……”的国家政府来说, 这种定期协商可能也是重要的(第22条)。

85. 如果公会同意在这种协商中与政府合作, 缔约国在拟订国家执行立法时可能会满足于制定基本原则, 而把适用方式问题留给有关当事方自己解决。另一方面, 如果公会不与政府合作, 缔约国就可能制定详细的执行立法以保护其本国利益, 而这种立法可能不会留出多少灵活和妥协的余地。毫无疑问, 第一种办法是较好的办法。解决执行问题的最好办法是通过协商和谈判。

86. 有关当局为了有助于自己发挥监督作用而向公会提出的、且不大可能受到公会强烈反对的特殊要求是:

- 长期列入《守则》规定根据要求提供的文件的分发名单;
- 将有关当局列入那些有权要求提供运费率表的机构的名单;
- 将有关当局列入那些有权要求就运费率的全面提高问题进行协商的机构的名单;
- 将有关当局列入那些在征收附加费和实施货币调整率时应予以通知的机构的名单。

在那些国家托运人理事会力量薄弱的国家, 这几点甚至更为重要, 因为在这种国家, 它们将有助于加强国家托运人组织相对于公会的地位。

87. 本文件第二部分论述了可以在定期协商中解决的另一一些问题, 第十七章载有一问题的审核清单。

## 第七章

### 在执行《守则》方面的区域合作

88. 发展中国家间在制订关于与《守则》有关问题的共同政策和共同谈判立场方面的区域和分区域合作的重要性无论如何强调也不过分。虽然在《守则》中只有一次具体提到区域合作，这种合作的有效范围很广，它包括国家航运公司之间以及托运人组织之间的合作安排，而且也涉及到政府的参与。

89. 《守则》第二条第8款具体提到了这种合作，其中规定，在一公会所经营的航线的一端的一个地区的国家航运公司可通过共同协议把分给它们的货载份额在它们之间重新分配。根据这一规定，在包括了航线每一端的几个国家的公会范围内，通过在航线一端的国家航运公司之间重新分配货载份额，可使货运服务合理化。这种重新分配可能需要特别考虑到内陆国国家航运公司的利益和特殊问题。这种重新分配安排将有助于加强所有有关航运公司的经济活力，在由于集装箱化所引起的航运经营规模扩大的情况下，这种安排尤其重要。

90. 在一航线上采用组格式集装箱船通常会对发展中国家造成很大困难，这是因为商业上可行的经营需要大型和高费用的船舶。对可行的集装箱船经营所需的规模经济问题的一种解决办法是，航线一端的几个国家的国家航运公司在购买或租赁一艘或多艘集装箱船时进行合作，并且作为一个集团经营。

91. 使航运服务以及装货港和卸货港合理化的合作可有助于提高荷载系数，加速周转时间并有助于普遍实现更有效和利润更大的服务。航线每一端的各国家航运公司在共同使用同一机构方面的合作也可节省大量经营费用。

92. 在托运人与公会的协商方面，也可以探讨邻近国家的托运人理事会联合采取行动的可能性。区域范围的运费率协商很可能比国家范围的运费率协商更为有效。许多发展中国家的托运人组织规模很小，如果各自为政，对公会也就没有多少讨价还价能力或影响。一些分区域集团，如东盟 运人理事会联合会，西非和中非海运部长会议以及东非若干国家政府和政府间常设航运委员会的经验说明了发展中国家怎样才能集体同公会谈判。

93. 当托运人组织之间的区域合作是在公会所在地区的基础上进行时，所有国家对资料的许多需求都是一样的。这就说明可以通过一个区域运费调查单位集中进行资料的收集和处理工作。区域协商需要区域资料，因为在谈判桌上发展中国家一侧的所有国家必须具有同样的资料。

94. 必须强调指出，需要通过与会进行建设性的对话，而不是通过对抗寻求解决办法。本着这种精神，公会一般都会欢迎在区域基础上进行协商，而不必个别处理很多有时是互相矛盾的国家利益问题，因而这样做也符合公会本身的利益。

95. 为了在班轮公会的服务中有效地适用《守则》，合作的适当地理区域将是公会所服务的地区。在某些情况下，为了使公会服务地区的范围与经济或政治现实相适应，从而扩大区域合作的范围，向公会提出扩大其服务地区范围的问题可能是有益的。往往是过去遗留下来的公会服务地区甚至可能是按照以前的政治或殖民地关系组成的。从经济效益来说，可能不是最好的地区范围。某些拥有既得利益的航运公司可能会反对使服务合理化的行动，但是，如果有关发展中国家有足够的决心和团结一致，这种阻力终将会被克服。

96. 实行区域合作的实际困难不应当忽视。每一个合作行动都要求合作各方作出妥协，并在合作领域中放弃一定的主权。这并不是一件轻易的事。因此，在开展一项区域合作方案时，有关各方均应谨慎从事，在最初阶段只争取列入一些特定的领域，以便为将来扩大合作奠定一个基础。开始时的过于热情往往会导致失败，结果连退回到一项规模较小的合作方案也不容易，而这种方案如果在开始时便实行，本来是完全可以实现的。

## 第八章

### 缔约国为确保《守则》的执行需要采取的 立法和其他措施

97. 缔约国为执行《守则》需要采取的立法措施，一方面将取决于现行的法律，另一方面将取决于国家法律制度。现行法律不仅仅是指与海运事务直接有关的法律。对《守则》而言，它可以包括诸如与竞争和限制性作法有关的法律，以及一般商法。

98. 本章集中论述了所确定的具体需要，其中包括可作为法律主体的问题或以其他方式解决的问题。各缔约国希望在多大程度上制定国家法律或以其他方式解决问题将由它们自己决定。

99. 《守则》中提到所需立法行动主要是第四十七条，其中规定：“每一缔约国应制定必要的法律或其他措施以执行本公约”。这句话的含义很明显，那就是：每一缔约国应采取必要的立法、行政或司法措施以执行《守则》。各缔约国政府有义务采取必要措施，以使有关各方按照《守则》的规定行事。这些措施将包括制定法律或修订现行法律，以使《守则》在国家范围内具有法律效力，确保行政和司法机关具有执行《守则》所需的适当权力。

100. 与《守则》不一致的现行法律必须取消或修订，或确定《守则》相对于这种法律的优先地位。同样，从国际公法的观点来看，与《守则》的规定相矛盾的政府间双边协议也应当修改或取消，除非在这方面已作出具体保留。<sup>11</sup> 所执行法律的性质应由每一缔约国自行决定。这种法律可以是只涉及一般原则的相当概括性的法令，根据具体情况通过有关规章施行；也可以是列出详细规定的精密法律。这在一定程度上取决于每个缔约国的国家法律制度和法律传统。

101. 在这方面需要注意的是，在《守则》所适用的公会货运中差异可能会很大，因而需要灵活地适用《守则》。《守则》的起草人知道需要这种灵活性，因此，在起草时，他们尽了一切努力使《守则》具有灵活性。各缔约国应通过其法律避

免施加那种不允许存在公会货运业务之间的差异、不允许针对这些差异灵活适用《守则》以便从中获得最大利益的僵化结构。

102. 下面是可能需要通过国家法律和（或）其他措施解决的一系列问题：

- 《公约》的适用范围；
- 有关当局的指定；
- 国家航运公司的指定；
- 对托运人组织和托运人的承认；
- 《守则》第六条中关于所有协议在有关当局存档的规定；
- 年度报告的提出；
- 赋予公会和托运人组织解决争议的法律行为能力；
- 调解程序优先于根据国家法律采取的补救办法；
- 在将争议提交国际强制调解的情况下，调解人所作裁决的执行；
- 解决争议的国家机构；
- 公会当地代表的指定；
- 第五十一和五十二条关于执行对《公约》的修订的规定；
- 关于调解人小组成员的提名的规定。

#### A. 《公约》的适用范围

103. 如在第一章中所说，《班轮守则公约》中没有任何关于《守则》适用范围的具体规定。缔约国可能希望通过法规确定《守则》的适用范围。在这方面，应当指出，如在第一章中所说，《守则》实际上将适用于在各缔约国领土内提供货运服务的公会航线。在任何这种公会营运的航线中，《守则》的规定将适用于所有有关商业当事人，不论其国籍如何。

104. 缔约国可能希望在其国家法律中载入“班轮公会”一词的定义。它们应当以《守则》中所规定的关于班轮公会的下述定义为标准：

“两个或两个以上经营船舶的承运人组成的集团，这些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送货物的国际班轮服务，并在一项不论何种性质的协议或安排的范围内，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”。

应当指出，就本《守则》而言，凡在由两个或两个以上经营船舶的承运人组成的集团范围内签订、符合本定义所规定的最起码标准的任何协议或安排均可称为班轮公会，而不论其如何自称。就每一个缔约国而言，可能有关于由有关当局公布属于《守则》范围内的公会的名单的规定。缔约国可能还希望明确规定，班轮公会所提供的多式联运服务也在《守则》规定的范围内。

105. 如果缔约国作出关于限制《守则》的适用范围的保留，这种保留可反映在国家法律中。

#### B. 有关当局的指定

106. 《守则》中规定了需要由政府有关当局履行的某些职能。本文件第六章审查了有关当局的这些职能。在《守则》第一编第一章中，有关当局的定义如下：“一国政府或由一国政府或通过国家立法指定的履行本守则规定赋予此种当局的任何职能的机构”。

107. 不妨指出，一个缔约国可以指定一个以上的有关当局。如果政府在航运方面的责任由政府的几个部或部门分担，就有必要指定一个以上的有关当局。这种情况是经常有的。例如，国家航运公司问题可能指定由航运和交通运输部或部门管辖，而托运人理事会问题则可能指定由贸易或商业部或部门管辖。如果所指定有关当局超过一个，这样指定的每一个有关当局在《守则》所规定有关当局的职能中应承担哪一项或哪几项应当明确予以说明。

108. 除了将《守则》规定的具体职能分配给有关当局之外，国家法律还可授予有关当局采取必要行政措施的适当权力，以便推动并有效地执行《守则》。

### C. 国家航运公司的指定

109. 《守则》第一编第一章给国家航运公司下了如下定义：

“某一国家的航运公司，是指其总管理处及其实际控制设在该国，并为该国有关当局或依照该国法律所如此承认的经营船舶的承运人。

牵涉到两个或两个以上国家的合营事业所拥有和经营的航运公司，其权益的大部分为这些国家的公（或）私营企业所拥有，而其总管理处及其实际控制设在这些国家中之一国，则可被这些国家的有关当局承认为国家航运公司”。

110. 根据上述定义，国家航运公司可由该国的有关当局给予承认或按照该国的法律得到承认。发展中国家政府出于正当的经济理由可能希望限制为《守则》的目的而承认的国家航运公司的数目。这些国家的政府可能希望规定有关当局按照已确定的标准承认特定的国家航运公司。

111. 国家法律或规章最好明确规定寻求承认的国家航运公司需要符合的标准。在这方面，各国政府可考虑使被指定为“国家航运公司”所带来的特权和其他权利与相应的义务平衡。这些义务可包括航运公司悬挂该国旗帜的船舶登记条件和雇用该国国民作海员的条件，以确保真正地行使定义中所提到的“实际控制”。<sup>12</sup>

112. 除了确定一家航运公司的总管理处及其实际控制是否在该国的标准以外，一个国家的政府还可以通过规章规定其认为有关的其他条件。还可以通过有关当局随后制定的规章规定增加条件或取消现有条件。另外，还可以作出规定公布被承认的国家航运公司的名单。

113. 对国家航运公司的承认可以针对适用《守则》的、承运某一缔约国的货载的所有班轮公会普遍而言，也可以局限于一个特定地理区域内的一个或几个公会。

114. 关于国家航运公司需要注意的最后一点是，《守则》的定义是特别指“经营船舶的承运人”而言的，虽然根据第一条第2款，其船队可以包括“租船”。在目前情况下，如果在某些航线上只有大型集装箱船才具有商业存活能力，一个国家的国家航运公司可能会觉得在商业上最好的选择是作为纯粹的箱位租用经营人，

箱位是由另一家航运公司或航运公司集团租用的。预计会出现这种情况的国家可能应该在其国家法律中明确规定，就《守则》而言，只租用箱位而不是经营整条船舶的航运公司应有资格被承认为国家航运公司，虽然“有关当局”可能需要规定某些具体标准。在这方面，为了获得可接受的解决办法，可能最好和有关公会进行协商和谈判。

#### D. 对托运人组织和托运人的承认

115. 根据《守则》第十一条的规定，托运人组织、托运人代表以及——可行时——托运人有权就共同关心的问题与公会进行协商。

116. 但是，如果有几个托运人代表机构，例如代表特定商品集团的专门机构，所有这些机构都希望参加协商，而个别的托运人也希望参加协商，在这种情况下，就可能产生是否可行的问题。如果出现这种情况，与特定托运人机构或个别托运人进行协商是否可行的问题，可能会由公会单方面决定。为了避免公会的这种单方面决定，国家法律可规定由有关当局根据规章指定有权与公会进行协商的托运人组织和个别托运人。有关当局可作出行政安排，以调解不同托运人利益之间的分歧。

117. 如果为了按照第11条进行协商，决定指定个别托运人和托运人代表机构，可由有关当局按照根据国家法律制定的规章规定出要采用的标准。另一种办法是，这种指定可完全留给有关当局决定。

118. 如果运输经纪人在集运方面以及（或）在代表许多较小托运人处理货运方面发挥重要作用，这些国家可能需要在国家法律中作出规定，以便这种运输经纪人有权成为托运人组织的成员，并使运输经纪人协会有权参加与班轮公会的协商。

119. 如果一个分区域的托运人组织建立了区域机构，如托运人理事会联合会，以便在区域基础上与公会进行协商，国家立法中最好规定，国家托运人组织授权这种区域机构在按照《守则》第十一条与公会进行的协商中作为其代表，区域机构与公会达成的协议对国家托运人组织具有约束力。

120. 同样，在必要情况，国家立法应明确规定，由代表一些国家政府的区域政府间委员会参加在区域基础上与公会进行的协商。

#### E. 公会协议在有关当局存档

121. 《守则》第六条规定，“所有的公会协议，以及公摊、靠港和航次权利的协议和修正，或其他直接有关及影响这种协议的文件，都应在接到请求时，提供给她货载由公会承运的国家及其航运公司为公会会员的国家的有关当局”。上面提到的公会协议的内容将反映出，公会是否遵循《守则》的规定（见第22条）。缔约国政府可能希望确保这种协议中载有有效执行《守则》所需要的一切规定，而没有与《守则》的规定相矛盾的条款。因此，国家法律可明确规定将第6条中提到的协议交由有关当局存档，无论有关当局是否有这种要求。另外，法律还可以规定，对公会协议中不符合《公约》要求的规定只要与《守则》不一致，即可宣布无效。同样的规定也可适用于参加货载承运和忠诚信约问题。

122. 应当指出，这种强制存档要求只适用于承运缔约国货载的公会。在一个缔约国的航运公司是承运另外两个缔约国之间的对外贸易货物的公会的第三国成员的情况下，如果有必要，应当与有关公会达成协议，以便其经常提交有关的公会协议。

#### F. 年度报告的提出

123. 第十条要求公会向托运人组织提供关于其活动的年度报告。这种年度报告应根据要求向公会承运其货载的国家的有关当局提供。一些缔约国也许愿意向其有关当局提供这种年度报告作为一项强制性义务。

124. 这种年度报告的内容应考虑到《守则》第十条的规定，由有关公会、托运人组织和有关当局商定。

### G. 赋予公会和托运人组织以法律行为能力

125. 《守则》第二十六条要求缔约国赋予公会和托运人组织为实施《守则》中关于解决争议的规定所必要的法律行为能力。特别是，国家法律应规定：

公会或托运人组织可以集体身份作为当事一方提起诉讼，或在诉讼中被指定为当事一方；

向公会或托运人组织集体发出的任何通知，也构成对该公会或该托运人组织每一成员的通知。

126. 关于托运人组织的法律行为能力，如果托运人组织已经具有法人地位，则无需采取进一步行动。如果情况并非如此，则在国家法律中应明确授予托运人组织作为诉讼当事一方的行为能力。可能还需要规定这种组织的成员对该组织本身所引起的义务的责任，特别是对诉讼引起的费用以及任何罚款或罚金判决的责任。

127. 考虑到班轮公会的组织形式，班轮公会一般不具有法人地位。因此，缔约国必须通过国家立法赋予承运该国货载的公会以法律行为能力。同时必须制定上面所提出的关于托运人组织的类似规定，以便使公会的法律义务对公会的所有成员公司都具有约束力。为本法律之目的，经营一个缔约国和其他缔约之间的货运的公会可能需要向有关当局登记其名称、地址、成员名单和公会负责人的姓名，此外，还需规定由有关当局公布这些资料。

### H. 调解程序优先于根据国内法

#### 可以适用的补救办法

128. 根据多数国家的国内法，商业当事人之间的争议可适用补救办法，即便其中一方不是本国国民。《守则》第二十五条第3款规定，国际强制调解一旦援用，将优先于根据国内法可以适用的补救办法。国家法律应按照第二十五条第3款的规定明确确立这种优先地位，并应规定，在被告要求诉诸国际强制调解的情况下，应停止根据国内法正在进行的程序。若当事一方拒绝接受调解人的建议，在某些情况下，可以重新依照国内法谋求补救，这一点不妨在法律中明确规定。

129. 当调解人为解决争议提出一项建议，而且这项建议为有关各方所接受时，需要有一个执行这种建议的程序。国家法律应指定法院或其他有关当局，以便受理要求执行这种建议的申请。提出这种申请所应遵循的程序可在法律或根据法规随后制定的规章中详细列明。

130. 在通过调解对一公会作出裁决时，在法律上应规定，这种裁决应按照该公会各成员公司承担的责任比例对所有成员执行，无论任何特定成员公司是否一个缔约国的国家实体。

131. 在法律上还应规定，如果调解人的建议受到第三十九条第2款(a)至(d)项中所提到的任何因素的影响，即无法律行为能力、欺诈、胁迫、公共政策或调解人选或调解程序不符合规定，则法院不得承认或执行这种建议。如果如第三十九条第3款中所说，可以将建议中受影响的部分分开，则可以承认和执行建议的剩余部分。

#### I. 解决争议的国家机构

132. 《守则》第二十三条第2款规定，“同属一国的航运公司之间以及同属一国的组织之间的争议，除非对本守则的规定的施行造成严重困难，应在该国国内司法范围内予以解决”。

133. 视一国的现行司法制度而定，缔约国可授权航运公司、托运人组织和托运人提请国家法院解决这种争议。国家法律或随后的规章应当规定可提交国家法院或有关当局解决的争议的种类。

#### J. 公会的当地代表

134. 《守则》第二十一条规定，公会应在其经营货运的所有国家内派驻当地代表，唯如有实际困难，可设区域性代表。由于在当地有公会的代表将非常有利于托运人与公会之间进行协商和保持协调关系，因此，在某些情况下，缔约国可能希望把公会指定当地代表作为一项强制性责任。

#### K. 根据第五十一和五十二条对《守则》的修正

135. 第五十一条规定缔约国对《守则》提出修正案。视缔约国的法律制度而定，在这种修正案对一国发生效力之前，可能需要提交立法机关参考或提交立法机关批准。国家法律应规定，这种修正案必须按照国家立法惯例予以考虑，已被接受并随后生效的修正案必须列入本国法律。

136. 还应当就在按照第五十二条举行的审查会议上通过的修正案的审议、可能通过和执行作出规定。

#### L. 调解人的提名

137. 《守则》第三十条规定成立一个国际调解人小组。第三十条第2款明确规定，“每一缔约国均可随时提名小组成员，以不超过12名为限，并将其姓名通知登记人”。如果国家法律规定由有关当局负责提名，这个问题就可以更快地解决。

## 第二编

### 《守则》特定条款的适用

## 第九章

### 公会会籍

138. 在美国式的“开放”公会中，有能力和有提供定期班轮服务意图并愿意遵守公会内部协议的任何航运公司均有权被接纳加入公会。但是，在“关闭”公会中，则无权被接纳加入公会，关于是否接纳新的航运公司加入公会的决定，则是由现有成员或按照或不按照固定标准作出的。所采用的标准以及所作决定的原因被认为是机密的公会内部事务。

139. 虽然《守则》中关于班轮公会的定义并没有区分“开放”公会和“关闭”公会，但主要是指“关闭”公会。就有权加入承运其本国货载的公会的国家航运公司而言，是否给予承认由国家当局决定，只有“能力和意图”的问题属于公会的权限。因此，公会对通过了被承认为国家航运公司这一关并寻求参加其国家货载承运的所有航运公司都是“开放”的。对于第三国航运公司来说，加入的标准和“关闭”公会过去采取的标准类似，但有两大不同点，即：

- 标准是公开的；
- 规定在拒绝接纳入会的情况下有权向独立法庭上诉，并必须说明拒绝理由。

#### A. 定义

140. 《守则》中关于国家航运公司的定义的基本内容是：

是经营船舶的承运人；

其总管理处及其实际控制在本国；

经该国的有关当局或按照该国法律承认为国家航运公司。

定义还谈到了合营企业，在特殊情况下，这可能是重要的，但不影响定义的原则。必须指出，船舶所有权本身并不是非有不可的，对船舶的经营已是足够的条件。对于专门经营箱位租用的国家航运公司来说，其加入公会的权利可能需要由该国的有关当局与有关公会进行谈判。<sup>13</sup>

141. 定义中的首要条件是经过有关当局或法律承认。因此，决定总管理处以及实际控制是否在本国的是该国的有关法律或政府（定义中使用的“所如此承认的”一词说明了此点）。这种决定并不是公会的决定。在这方面，不妨指出，按照欧经共同体理事会1979年5月15日的第954/79号规章，就欧经共同体国家中的缔约国而言，同属一国的航运公司应通过商业谈判决定哪一公司可作为国家航运公司加入任何公会。<sup>14</sup>

142. 很明显，每一缔约国都必须按照任何适当程序确定承认航运公司为国家航运公司以及每个航运公司可经营的航线的法律依据。承认的标准可通过国家立法确定，以便使承认成为一种纯粹的行政手续，或将承认问题留给有关当局逐个解决。<sup>15</sup>

143. 《守则》关于第三国航运公司的定义很简单：在两国之间经营货运而并非该两国的国家航运公司的经营船舶的承运人。这个定义的意思是，为《守则》之目的，一国法律或政府不承认为国家航运公司的本国航运公司，即使在其本国的货运中也将视为第三国航运公司。

#### B. 国家航运公司的会籍

144. 第一条第1款规定，“任何国家航运公司，在符合第一条第2款所定标准的条件下，都有权成为承运其国家对外贸易货物的公会的正式会员”。第一条第2款规定，申请入会的任何航运公司均需证明它有按照公会协议的规定长期提供定期、适当和有效服务的能力和意图，其中可包括使用租船。应当指出，第二条第11款中也规定了使用租船“履行它们对公会的义务”的权利，其中的措词意味着只有使用租船才可以被接受。

### C. 第三国航运公司的会籍

145. 《守则》中规定了在审查第三国航运公司的入会申请时特别应当考虑的五项准则。这些准则载于《守则》第一条第3款中。

146. 需要特别注意的是这些标准的附款规定，这些标准“不得用来阻止执行关于参加货载承运的规定”。<sup>16</sup> 附款的含意大概是，不应当用这些准则来排除第三国航运公司，或把它们代表性削弱到使它们无法“获得……相当大一部分货运，例如20%”。因此，这个附款可被看作是告诫双方国家航运公司集团不要企图通过牺牲第三国承运人的利益提高国家货载份额以缓和集团内部的分配竞争。

### D. 关于接纳会员的其他规定

147. 第一条第4款规定，对入会或重新入会的申请“应迅速作出决定”，并将决定迅速通知申请人，“无论如何不得迟于从申请之日起算六个月”。公会如作出拒绝入会的决定，“应同时以书面说明其拒绝的理由”。这项规定是为数极少的使用“应”这一强制性措词而不附加任何条件的规定之一。为国家航运公司和为第三国航运公司规定的时限是一样的，虽然这并不排除更迅速地处理国家航运公司无论是入会还是重新入会的申请，因为很明显，这些申请在公会中的同一集团有其他成员的情况下，必须得到它们的支持。

148. 第一条第5款规定，在审查入会申请时，必须考虑到托运人和托运人组织提出的意见，“并于有关当局要求时考虑它们的意见”。条款中没有说明应如何征求这种意见。因此，有关当局应决定它们是否希望公会征求它们对入会问题的意见，但这并不意味着政府必须对每一个申请都表示意见。如一国政府希望公会征求其意见，它必须确保公会作出在作出决定前征求意见的行政规定。

149. 由于第一条第4款把入会和重新入会的问题放在一起，在实践中，当援引第一条第5款时，看来最好也将它们放在一起看待。特别是，托运人和有关当局对已经脱离公会或已被公会开除或作为非会员公司或承运该国货载的另一公会成员的航运公司是否适宜加入公会的问题，比对它们所不了解的航运公司是否适宜加入公会的问题，更可能表示意见。在为了就重新入会的申请作出决定而“特别查询该航运公司以前脱离公会的原因”时（第一条第6款），公会本身可能希望征求托运人和有关当局的意见。

### E. 公会接纳会员的程序

150. 很明显，公会将需要在公会协议中为在《守则》规定的时限内处理入会和重新入会申请规定明确程序。这不是那种通常需要政府授权的事情。但是，由于下面四个原因，这种程序会引起有关局的关注：

- 为确保协议在这方面与《守则》中适用的各项要求相符（第二十二条）；
- 防止出现与《守则》中关于第三国承运人及其参加货载承运的规定不一致的规定；
- 确保作出关于征求托运人和有关局对入会和重新入会问题的意见的适当规定；
- 确保将协议和“其他直接有关及影响这种协议的文件”（见第六条）提供给有关局。

151. 公会协议还应当规定，与无论是国家航运公司还是第三国航运公司的入会问题和开除会籍问题有关的争议，“如未能通过交换意见或直接谈判予以解决，则经争议任何当事一方的请求，应……提交国际强制调解”（第二十三条第4款）。

### F. 制裁

152. 与会籍有关的一个特殊问题涉及到希望脱离公会或被公会开除会籍的航运公司的地位。第四条第1款规定，会员公司“有权在遵守公摊方案及或货载分摊安排中关于退会的规定的条件下，解除公会协议条款的约束而不受处罚”。第四条第2款规定，“会员如有不遵守公会协议条款的重大情事，公会可以在按照公会协议的规定给予通知后，中断或开除其会籍”。第四条第4款规定，有关航运公司退会或被开除会籍时，“应付清其……公会尚未清偿的债务的应摊份额”。另外，“并不解除其本身根据公会协议所应付的债务或其对托运人的任何责任”。第一条第6款规定，如果已经退会或被中断或开除会籍的航运公司申请重新入会，它应“提出证据，证明业已依照第四条履行了义务”。

153. 《守则》没有规定对脱离公会的航运公司处以罚款，也没有要求航运公司为其退出所引起的任何费用或不便向公会缴付退出费。然而，如果所有各方都同意，在公会协议中可列入这种要求，但需要明确规定退出费的数额。

## 第十章

### 参加货载承运

154. 在审议《守则》的过程中发展中国家提出的主要问题之一是其国家航运公司有效参加承运其国家对外贸易货物的公会的问题。在被接纳加入公会之后，发展中国家的国家航运公司经常发现由已有成员分配给它们的货载份额太小，经营起来很不合算。也没有一个关于增加这种份额的内在规定，而且，没有说明分配给它们的份额那么小的原因。当公会实行一种公摊制度时，被接纳加入公会并不就等于被接纳加入公摊制度，即便被接纳，所得到的公摊份额也可能相当小，而且没有增加这种份额的规定。虽然公摊份额的逐步变化要经过公摊制度成员之间的谈判决定，但在一个有效率的新成员公摊份额较小的情况下很容易发生经常余载的问题一般也不会被视为是增加新成员份额的理由。

155. 公会货载分摊问题和加入公摊制度的问题往往被看作两个独立的问题。但在《守则》中这两个问题则被当作一个问题处理。这就是说，如果一个公会采取任何行动控制或限制会员公司在货载总额中所占的份额，根据《守则》，这就是在实行一种公摊、靠港、航次或其他参加货载承运的协议。因此，本章论述了各种形式的这类协议，虽然重点放在实行公摊制度的问题上。《守则》中没有为公摊一词规定任何定义。有关当事各方就在有关货运中“公摊制度”一词的含义取得一致意见将是重要的。当然，应当指出，如果会员公司都同意，公会也可以不要任何形式的货载分摊协议，这样，货载份额就是通过竞争获得的市场份额。这里不包括价格竞争，因为公会经营的本质就是实行统一的运费率。

#### A. 《守则》的原则

156. 《守则》第二条对参加货载承运的问题作了规定，其中共有17款。本章就其中的第1—4款、第10款、第12—15款和第17款作了论述。关于货载份额分配及重新分配的第5—9款将在第十一章中论述；关于使用租船的第11款

已在第九章中作了论述；第十六章第248段论述了关于余载和退载货问题的第16款。

157. 这一条的前三款载有三项实施规则：

任何公会会员公司在公会所经营的航线范围内均享有航次和装货的权利，并有权参加该航线的公摊；

除非彼此间另有协议，公摊份额或靠港和航次权利应当按照第二条第4款中所载国际商定的原则分配；

每个国家的国家航运公司，无论是一个还是多个，均应被看作一个单一的国家航运公司集团。

158. 第二条第4款所载两项原则是货载分摊的关键，“除非另有协议，应予以遵守”。这两项原则是：

两国的国家航运公司集团有参加货载承运的同等权利；

第三国航运公司有权“获得相当大一部分，例如20%”。

159. 《守则》条款提到了“在运价和数量上（均）享有同等的权利”（第二条第4款（a）项）。经验表明，这种双重条件很有必要，这样才能鼓励有关航运公司：

承运由于运费低或装卸费高而产生利润少的货物；

避免为了承运更多的利润较高的货物而采取措施。

如果能经过周密考虑确定一项好的公摊办法，这种双重条件不会带来任何经营问题。

#### B. 货载分摊办法

160. 《守则》中没有任何关于货载分摊办法的规定，但很明显，如果决定实行一种货载分摊办法，就需要作出某些安排。在实行货载分摊办法方面，要分别作出两项决定：

将采取何种制度；

如何执行有关的种种行政管理任务。

161. 关于制度的种类，传统上，实行货载分摊制度的公会倾向采用由果溯因的制度，而近年来，一些发展中国家则通过国家提出的货载分摊办法实行一种自因至果的制度。不妨指出，这种自因至果的制度是在《公约》生效之前就实行了的。

162. 按照公会传统上实行的由果溯因制度，装船时要尽可能接近分配的份额，但精确度不要求绝对。公摊秘书处保存有按吨位和运费收入计算的装载量记录。在预先确定的一段期间结束时，航运公司之间便进行现金调整，由余载户赔偿短载户，如果公摊制度包括运费和货运量，则先扣除标准的货物处理费。原则上，经过这样调整之后，所有航运公司的财务状况将会一如最初的分配绝对精确时应有的财务状况。

163. 在实行自因至果制度的情况下，装船是严格按照分配份额进行的。这种制度要求通过不断监督以确保商定的货载份额得到遵守，因为这种制度并没有事后的各公司之间的收入调整。在货物种类繁多、运费率和处理费不同或涉及很多航运公司的情况下，这种制度很难实行，对托运人也非常不便。以运费和装货量为依据进行分配的任何自因至果制度都必然会出现差异。在航次多的航线上，每天进行统计监督可有助于纠正差异现象，从而可能在一个时期内实现正确的分配。然而，在航次不多的航线上，包括运费和运货量的自因至果制度就很难实行。在某些情况下，可拟出一种既包括自因至果因素也包括由果溯因因素的分配办法。

164. 与公摊制度有关的各种行政管理任务可分为初步工作和经营工作。初步工作是：

确定三个集团的份额（例如：40—40—20）；

确定会员公司的份额；

决定由谁执行公摊制度。

### C. 确定公摊份额

165. 确定三个集团的公摊份额是最基本的工作，其依据必须是目前的运载量，但也要考虑到将来的意图，特别是在两个国家航运公司集团运载量不匀的情况下。

另外，即便目前没有第三国航运公司参加货运，也必须给它们留下“获得相当大一部分，例如20%”的余地。

166. 关于在每一种情况下如何做正确和如何做错误，并没有任何规则。需要做的是确定在每一条航线的具体情况下，“例如20%”的含义是什么。这样做时，必须始终考虑到《守则》的如下规定：

在一个航运公司集团不能或不愿意全部承运其份额时，要对份额进行重新分配；<sup>17</sup>

在货载分摊安排开始实行至完成之间的过渡时期在任何情况下不得超过两年（第二条，第10款）。

167. 每个国家的有关当局，在有一个以上国家航运公司的情况下，可能需要参与在国家航运公司之间分配国家份额。这并不意味着要根据政府的指示在航运公司之间分配份额，而是说，那些同意在其货运中实行《守则》并为其执行通过了必要的立法的国家政府应确保航运公司之间的份额分配通过正常的商业谈判或其他办法公平进行。

#### D. 由谁执行公摊制度

168. 货载分摊安排的管理是实施《守则》所需要的一般管理结构的一部分。《守则》内含的设想是，货载分摊制度将由公会执行。另外，经有关各方同意，也可制订一种涉及一个外部实体（如一个“中立机构”）的分配办法。重要的是，这种制度应做四件事，即：

确保按照已做出的政策决定分配货载；

使这种分配不影响货运或给货运造成不便；

确保因份额原因将在下一个航次中被“退载”的货物得到优先运输，并按时运达目的地；

以最低的成本经营。

169. 在一些发展中国家，托运人理事会被委托负责执行货载分摊制度。但是，让负责保护托运人利益的机构涉身于可能会有很多矛盾和困难的货载分摊之中，可能会造成严重的利益冲突。

170. 许多公会协议或运费协议或费率协议只不过是具有固定费率作用的航次协议，所有管理工作都由一家会员公司负责。这种公会可能无法处理货载分摊制度。但是，《守则》赋予公会的具管理任务，看本确实要求许多公会进行结构调整，以便实施《守则》的规定。因此，这种结构调整可把货载分摊安排也包括在内。

#### 五. 货载份额的其他分配方式

171. 第二条的大部分规定指的是在公摊制度内的货载份额分配，但也指明了在“在没有公摊制度但订有靠港、航次和（或）任何其他方式的货载分配协议时”，应适用关于分配和修改份额的标准（第二条第12款）。但是，应当承认，在一段时期内对航次频率和可靠港船舶数目的控制并不同于通过“运费和货运量”对装货量的精密控制。这类协议可以提供获得货载或参加货载承运的机会，但是不能按照一种数学公式给予参加货载承运的权利。根据这类协议，一般没有监督货物装载量的制度，虽然航行的次数和频率，有时甚至船舶的装载能力和速度会受到控制。另一方面，按照这类协议，航运公司之间在为客户提供服务方面的竞争会大于按照公摊制度所产生的竞争。

172. 根据规定，在没有公摊或其他协议的情况下，两个国家航运公司集团均可要求采用公摊办法或调整航次，以便“使这些航运公司有机会享有大体上与”第二条第14款规定“相同的权利，参加……货载承运”。公会应就这种请求作出决定，但如果这两个国家航运公司集团取得一致意见，它们“在决定采用这种公摊制度或航次调整时应有过半数的表决权”（第二条第13款）。

173. 在两个国家航运公司集团不能一致同意采用公摊制度的情况下，它们可要求适当调整航次。如果对此意见也不一致，“争议应当按照本守则所定程序解决”（第二条第14款）。应当指出，只是在两个国家航运公司集团对货载分摊不能取

得一致意见的这种特殊情况下，有关当局根据《守则》规定的的作用才“以过问，并表示意见，以供有关当事各方考虑”（第二条第14款）。一般的设想是，这种问题将由有关航运公司在公会范围内解决。第三国航运公司“也可以要求采用公摊或航次协议”（第二条第15款）。

174. 除非两个国家航运公司集团之间的意见有分歧，否则，前一段中所提到的问题就无需政府直接干预。但是，公会协议应当视情况规定出完整的公摊制度以及其他形式的货载分摊协议。

#### F. 所包括的货物

175. 在一个公会不受《守则》的规定约束的情况下（例如，在两个非缔约国之间的货运中），经航运公司彼此同意，货载分摊可将某些种类的货物排除在外。例如，政府货载可留给有关国家的国家航运公司。但是，对于《守则》所适用的公会，货载分摊将适用于所有货载，“但国防用途的军事装备不在此限”（第二条第17款）。

176. 如第一章第17段中所说，应当指出，一些发展中国家把第二条第17款中提到的“所有货载”解释为在有关航线上承运的所有班轮货载，包括由非公会船舶承运的货载。由于其他国家不接受这种解释，这个问题需要在国际一级，特别是在订于1988年举行的审查会议上讨论。

177. 第二条第17款的规定还可能在转运货物和内陆国的货物方面造成某些困难。正如在第一章第22—24段中所指出，国家航运公司和（或）有关国家政府应争取通过与有关公会的协商解决这些困难。

## 第十一章

### 货载份额的重新确定和分配

#### A. 《守则》的规定

178. 《守则》第二条规定了关于三种重新分配情况的规则：

其货载由公会承运的国家之一没有国家航运公司参加承运其货载（第二条第5款）；

一个国家的国家航运公司决定不全部承运其货载份额（第二条第6款）；

两个国家都没有国家航运公司参加货载承运（第二条第7款）。

对每一种情况的措词稍有区别，但《守则》都规定，将不承运的货载“按照它们各自份额的比例”在参加货载承运的航运公司之间分配。在这方面，可以指出，没有承运其全部份额的国家集团在如何分配其不承运部分的问题上没有发言权。

#### B. 过渡时期和份额的复定

179. 第二条第10款规定：

应“尽快”实施关于货载分摊的规定；

从本条开始实施之日到完成之日之间的过渡时期，“无论如何不得超过两年，要考虑到每一有关航线的具体情况”。

180. 第二条第9款规定，公会应按照公摊协议或货载分摊协议所规定的时限定期审查这些协议。常识告诉我们，原先分配的份额应至少在商定的过渡时期内有效，在此时期不进行审查。

181. 对份额的定期审查应当“按照公会协议所规定的标准”进行。为了避免在一个承运人集团长期没有承运其全部份额的情况下出现国家货载份额的问题，在公会协议中可能需要规定关于调整其他两个承运人集团的份额的标准。

### C. 第三国份额的重新确定

182. 第一条第3款规定,关于第三国航运公司加入的标准“不得被用来阻止执行”第二条中关于参加货载承运的规定。关于第二条第4款(b)项(其中使用了“应”一词),其中的含意必然是:即便没有第三国航运公司参加货载承运,也应从一开始就作出规定,使这种航运公司能够“获得”货载“中相当大部分,如20%”。即便它们还没有承运这样一部分货载,也必须首先将这样一部分货载分配给第三国航运公司集团,然后视情况重新分配。在第一次审查份额时,根据公会协议中所规定的标准,如果没有接纳第三国航运公司或现有的第三国航运公司没有增加其承运数量,则可削减甚至取消第三国的份额。但在开始时,必须为第三国航运公司特地留出“相当大一部分”,而且还必须规定,在第三国航运公司被接纳加入公会的情况下,两个国家航运公司集团必须放弃其份额的一部分,但以规定的水平为限。

### D. 没有国家航运公司参加货载承运

183. 在一个国家没有国家航运公司参加货载承运的情况下,其份额应按比例在参加货载承运的航运公司之间重新分配。在两个国家航运公司集团都不存在的情况下,其份额应由参加货载承运的第三国会员公司通过商业谈判予以分配。应当指出,在这种情况下,《守则》中没有规定一个缔约国政府有权决定由哪些航运公司承运其国家公司应得的份额。

### E. 通过共同协议进行再分配

184. 一旦完成分配和再分配,“在航线一端的……一个地区内的国家航运公司……可以共同商定把分配给它们的货载份额在它们之间重新分”(第二条第8款)。这种再分配不影响在公会一级为三个集团确定的份额。但《守则》中倒是规定,在航线的每一端营运范围包括几个国家的任何公会中,均可以通过航运公司之间的互相交换使服务合理化。对由营运范围也包括其他邻近国家的公会承运其货载的

国家来说，应当经常考虑到进行货载份额区域再分配的可能性。第七章审查了在这种情况下区域合作范围。

## 第十二章

### 自我管制

#### A. 《守则》中关于管制的规定

185. 第五条第1款规定，公会“应拟订并不断刷新一份尽可能详尽的说明性明细单，载列被视为不当的行为和（或）违反公会协议的行为……”。其中还规定，公会应设立“有效的自我管制机构”，但没有说明这种机构的性质。第五条第2款规定，公会“为打击不当行为和违反公会协议行为所作的努力，有权获得托运人和托运人组织的充分合作”。

186. 自我管制的最重要的内容是确定不当行为。虽然提供一个详细的清单是有益的，但它需要和一项公会协议相结合，协议中应载明关于会员公司良好行为的广泛正面规则，并在一开始就说明适用于各种情况的良好行为。需要注意的是，列出具体不当行为的清单可能会意味着在清单中没有提到的任何行为都不是不当行为。但是，与一个关于良好行为的正面规则清单相结合的关于不当行为的说明性清单则会有效得多。

187. 第二项重要内容是，需要一个机构来查明和报告不当行为和违反协议的行为。为实施《守则》要建立的行政管理结构需要包括与自我管制有关的适当规定。

#### B. 《守则》中关于惩罚违约者的规定

188. 尽管自我管制是约束会员公司行为的传统办法，但所实施的制度和施加的处罚也一贯缺乏明朗性。《守则》与传统不一的地方是它坚持了明朗性。第五条在这方面有三项重要的规定。

189. 第五条第1款(a)项规定，应当规定固定的处罚，这种处罚应与不当行为或违反协议行为情节的严重程度“相当”。(b)项规定由“与任何公会会员航运公司或其所属机构无关的个人或团体”对关于“申诉作出的裁决……进行检查和公平的审查”。在(b)项中列入“所属机构”很重要，在公会协议对这一规定的任何引述

中均应保留这一提法。第三，(c)项规定，要向有关当局报告申诉的情节和所采取的有关行动。

190. 关于开除一会员公司的争议可提交国际强制调解（第二十三条，第4款），但是，关于其他争议，第五条第1款(b)项规定，要由与任何公会会员航运公司或其所属机构无关的个人或团体“进行检查和公平的审查”。有关当局最好和公会商定这种公平审查的方式以及关于按照第五条第1款(c)项的规定报告所采取行动的方式。

## 第十三章

### 协 商

#### A. 《守则》的规定

191. 为了加强协商工作并使其更为有效，《守则》把协商制度制度化，规定各方必须利用协商机构。第十一条第1款一开始就指出：“……应就共同关心的问题  
进行协商……”。这种协商应根据所指定各方，包括公会、托运人组织、托运人代表以及在可行时托运人等任何一方的请求随时举行。

192. 本章论述了第十一条所引起的四个问题，即：

- 协商的目的；
- 政府的作用；
- 所涉当事各方；
- 结构安排。

#### B. 协商的目的

193. 第十一条的第2和第3款中全面地列出了可能需要协商的各种问题。这些都是与班轮服务的成本、充分性和效率有关，并经常在公会和托运人之间引起争议的问题。第十一条中所列问题，可通过有关当事各方的共同协议及应有关当局的要求，予以补充。

194. 第十一条第6款规定，参加协商各方应：

- 尽力提供有关情报，及时讨论并澄清问题，
- 考虑彼此的意见和问题，“以寻求有关问题的解决”和“力争达成与其商业活力相适应的协议”。

195. 在经过各方的努力仍不能达成协议的情况下，《守则》规定可由公会作出决定，但经请求应提交国际强制调解。第二十三条第4款列出了可提交国际强制调解的争议，其中包括与公会和托运人的关系有关的四个基本问题，即：

运费率的全面提高；

附加费；

运费率变动或由于汇率的变动而实施货币调整率；

所提议的忠诚信约的形式和规定。

196. 关于第十一条第2和第3款中所列可能成为协商主题的其他问题，如果经交换意见没有达成协议，则托运人一方对公会的决定没有诉诸国际强制调解的权利。无论是对可以提交国际强制调解的争议还是对不可以提交国际强制调解的争议，有关当局最好都能与公会和托运人组织探讨利用当地调解解决争议的可能性。

197. 在这方面，应当指出，《守则》后面所附的第3号决议要求审查会议“优先审议当地调解问题，要考虑到公约各缔约国就下列各点表示的意见：没有当地调解办法是否妨碍争议的有效解决；如有妨碍，何种问题应视为适于在当地调解；这种争议的解决应适用何种程序”。

#### C. 政府的作用

198. 第十一条第1款规定，“有关当局如提出请求，应有权充分参加此种协商，但它们的参加并不意味着具有作出决定的作用”。

199. 虽然没有规定有关当局具有决策作用，但是，如第六章中所说，由于它们的地位，它们在形成协商的最后决定方面仍然可以发挥有效作用。第六章还论述了有关当局可以和公会讨论的一些与协商有关的问题。

#### D. 所涉当事各方

200. 第十一条第1款规定，应“在公会与托运人组织、托运人代表以及一可行时一托运人之间”进行协商，“有关当局愿意时，上述各方可由它为此目的指定”。这些当事方均可要求进行协商。有关当局如提出请求，应有权参加协商，但不能要求进行此种协商。

201. 第十一条第1款第一句的具体含意，特别是由谁决定个别托运人参加协商的可行性这个问题是不明确的。如果有关当局对此事不加以干预，公会可单方面

决定哪个托运人或托运人组织有权参加协商。因此，有关当局可与公会商定哪个托运人和托运人组织将有权参加，以免将来无可适从。例如，可以预先规定，只有得到有关当局承认的托运人组织或个别托运人才有权参加协商。对获得这种承认的具体标准可作出规定。<sup>18</sup>

202. 但是，应当指出，对于某些具体问题，让托运人一方增派技术专家参加协商可能是有益的。例如，在一些问题上，可请港口当局派代表参加，而在另外一些问题上，则可请海关代表参加。在内陆国的情况下，视过境安排而定，可请过境国代表，以及在有负责过境当局的情况下，请负责过境当局的代表参加协商。这些方面参加协商的问题可能需要预先提出并和公会商定。

#### 五. 结构安排

203. 协商所需要的安排可以包括，但不局限于同公会就会议的地点和类似问题作出的安排。在这方面，也需要包括根据区域合作所做的任何安排，例如，用以代替国家协商的关于具体问题的区域协商。

204. 所需要的其他安排包括协商的托运人一方，并且和参加协商程序以及协商的准备工作有关。如果协商是在区域的基础上进行，所需要的结构可能既是区域性的又是国家性的。虽然下面所列结构是国家性的，但也不应当忽视区域合作的可取性。

205. 托运人一方所需要的结构是：

指定的托运人团体以及被授权参加协商的个别托运人；

联系渠道和当地小组委员会，除征求托运人对可以适当列入协商日程的重大问题的意见以外，还可以通过这些渠道和小组委员会征求托运人对必然会在协商中产生的问题的意见；

一个运费调查小组或其他适当机构，负责建立和保持一个能够提供关于和协商有关的所有问题的全面和最新分析资料的资料库；

一个能够为所有协商会议提供必要的情况介绍以及关于托运人所关心问题的定期报告的小组，它既可以是运费调查小组的一部分，也可以是在托运人理

事会内与运费调查小组密切协调工作的一个机构。

206. 需要强调指出，协商程序的托运人一方能够得到最新资料是十分重要的。如果托运人代表在没有充分统计资料和不全面掌握情况的情况下与公会代表进行讨论，他们就不得不接受公会提供的资料，而无法对资料加以核实，甚至也可能不得不接受公会对资料的解释。如果要从《守则》的实施中得到充分好处，托运人组织和有关当局必须负责确保它们在所有协商中的代表，特别是参加运费率问题协商的代表适当了解各方面的情况。这是通过区域合作可获得重大好处的一个领域。’

## 第十四章

### 运费率问题的政策方面

207. 《守则》关于运费率问题的规定打算解决某些具体问题，其中最重要的是：  
在实行运费率变动之前，没有既定的协商程序；  
没有任何已公布的确定的运费率的标准；  
缺乏提高运费率要求所依据的收入和成本因素方面的资料；  
提高费率的通知期限和费率的稳定；  
公会运价表的结构和费率的保密。

208. 第十三章论述了托运人和公会之间的协商问题。第十五章审查了运费率的全面提高和附加费等方面需要采取的具体程序。本章论述了和运费率问题有关的某些政策方面。

#### A. 《守则》中关于确定运费率的标准

209. 第十二条及其介绍性的“起段”中规定了在确定运费率时需要考虑的三项标准。

210. 在“起段”中，与标准的实施有关的“除另有规定外”一语需要澄清。如果公会可以单方面作出规定而把这些标准放在一边，或用其他标准代替这些标准，则《守则》中规定的标准即等于无效。应当同公会达成协议，即只有在公会和托运人一致同意的情况下才能如此行动。

211. 第一项标准是明确的，其全文是：“运费率应当在商业上可行的范围内尽量确定在最低的水平，同时应当允许船东能有合理的盈利”。这项标准允许但不确保合理的盈利；事实上，在关于《守则》的讨论中，“确保”一词被“允许”一词所取代，这清楚地表明使用这一词不是偶然的。在多长的时期内允许船东获得合理盈利？《守则》中没有说明，但在商业关系中对这一概念的通常解释是，盈利的水平应当是在长达几年的一段时期内的平均数。如果接受这一点，就需要以同样的方式看待商业可行性条件。这一标准两个组成部分在时间上一致是非常重要的。

212. 提供运费率协商所使用资料的运费调查小组或其他机构在考虑盈利水平是否合理时，必须始终意识到，任何查帐报告书都只会证实在有关会计期内支出的实际费用水平以及相对于前一期的增减。它不会涉及所记录的费用增加是否可以避免的问题，也不会涉及在不可避免的情况下，是否可予以匀支或冲销的问题。需要拥有这种资料的是协商的托运人一方，这就说明需要有组织地进行资料的收集和研究工作。

213. 关于第一项标准的最后一点是，它所提供的对确定运费率问题的看法过于简单，因而，要找到一个能够符合这项标准的费率表确实相当困难。但是，通过减少产品分类使费率表越简单，不同费率的等级越少，可以找出的排列组合方式也就越少。因此，托运人理事会和各国政府可能希望同公会讨论第十三条第2款的规定的问题，以便简化公会运价表。

214. 第二项标准包括两个互不相干的部分。第一部分不但很困难而且很重要。它关系到公会经营成本的计算。这项标准规定，“班轮公会的营运成本，原则上应按船舶的往返航程计算，去程和回程视为一航程。在适用时，去程和回程应分开计算”。因此，虽然使用了“应”一词，但仍然具有相当的灵活性，允许把某一航线的具体情况考虑进去。

215. 《守则》中使用往返航程这一概念是为了确保托运人能够了解包括间接费用在内的各种费用在航程的各部分中应如何分配，并确保一部分航程运费率的确定不脱离另一部分的运费率。单方向的环球运输服务可能需要有关于航程不同部分的费用分配的特殊安排。

216. 第二项标准的第二个部分是：“运费率应考虑到……货物的性质，货物体积与重量的相互关系，以及货物的价值”。在这方面没有问题，目前各公会正是这样做的。

217. 第三项标准是关于促进贸易性运费率的，第十五章论述了这项标准。

#### B. 有关成本和收入的资料

218. 为了解决由于缺少关于成本和收入的资料给运费问题协商的托运人一方带

来的问题，《守则》规定，“公会为促进协商，可以，或在……提出请求时应于可行时在协商之前的合理时间内，向参加的当事各方提交一份由知名的独立会计师提出的报告，包括公会认为需要提高运费率的有关成本和收入的全面分析，如果提出要求的当事一方接受它作为协商基础之一的話”（第十四条第3款）。

219. 在这项规定中有几个实质性问题需要注意：

有权参加协商的所有各方均应得到由独立会计师编写的报告；

报告将在“协商之前合理时间内”收到：这将保证托运人能及时得到报告，以便他们自己的会计师在协商前能对报告彻底加以分析；

需要明确规定全面分析的含义，应当就其主要内容同公会取得一致意见；

应当由公会选择根据它的判断需要提高运费率的成本和收入数字，虽然这当然可以和公会进行谈判。

220. 就报告本身而言，它不可避免地要包括关于各种问题的处理办法的含蓄设想，其中包括间接成本和其他成本在往返航程各部分中的分配以及在计算折旧费时要考虑的船舶的估计使用寿命。在后面这一问题上，会计师可能会根据税务局确定的规则计算折旧费，但是，这不一定符合经济现实。托运人理事会可能需要由其自己的会计师编写报告来阐明计算和分配中所包含的含蓄设想。这就产生了两个问题，即：

这种报告的编写需要时间，而《守则》为关于运费率全面提高的协商所规定的时间表根本不许可有充足的时间；

由知名的独立会计师编写报告费用非常高。最好由托运人理事会或政府或双方联合成立一个运费调查小组来执行这项任务。

221. 全面分析要具有意义，就应当规定按照各航运公司参加公会货载承运的程度对其成本数据进行加权。航运公司营运的航线越复杂，公会的会员公司越多，这种全面分析工作也就会变得更复杂。与全面费用分析有关的还有一些其他问题：

各项成本与平均数的差异；

成本的增加导致价格的提高程度或成本的增加可通过不同的经营方式或程序吸收或补偿的程度；

低成本的航运公司在不增加本身费用的情况下扩大业务取代高成本的航运公司的程度；

平均计算一段时期内的成本变化和收入变化的概念以及有关时期的长短问题。

222. 多年的习惯使公会形成了一种大体上是成本加费用的心理倾向，虽然目前和以前相比，这种倾向已不是那么明显。由于两个原因，这和心理倾向在一个垄断环境中是很危险的：

由于利润被看作成本的一定百分比，成本的上升会增加而不是减少利润；

可能不会充分重视设法避免投入价格的提高导致产出价格的提高。

### C. 提高运费率的通知期限和运费率的稳定

223. “公会应将其实行全面提高运费率的意图至少于150日前或依照区域惯例及(或)协议，通知……”(第十四条第1款)。由于明确提到区域惯例和(或)协议，托运人组织和各国政府必须向公会明确提出在每一航线中要实行的通知期限问题。与过去的做法相比，《守则》中提出的通知期限较长，过去的通知期限一般最长为90天。各公会可能不会轻易同意延长这一期限，可能要求保留目前的做法，实行不超过90天的通知期限。

224. 与通知问题相联系的是运费率的稳定问题。第十四条第9款规定，“除非有关各方于协商时另有协议外，一次运费率全面提高的生效之日，与……下一次运费率的全面提高发出通知之日，两者之间的间隔期间最短不得少于10个月”。由于通知期限为5个月，这就造成运费率冻结15个月，“但须计及关于附加费的规定和关于因汇率波动导致的运费率调整的规定”。如果商定的通知期限少于150天，冻结时间便会相应缩短。

225. 15个月的运费冻结期是应发展中国家的请求实行的，它们迫切希望保护其脆弱的经济，使其出口收入免受运费率不断提高的不良影响。但是，这种冻结在公会中非常不受欢迎，并可能促使公会过度依赖附加费以增加公会会员的收入。

这种附加费的提高可能会使发展中国家失去它们所需要的运费率的稳定。此外，适用于较长时期的运费率将会比适用于较短时期的运费率高。

D. 公会费率表的结构和费率的保密

226. 在上面第 214 段中已经提到公会费率表的简化问题。第九条规定，“费率表，有关条件、规章及其任何补充规定，遇有请求时应以合理价格售给托运人、托运人组织和其他有关当事方，并应在航运公司及其代理人的办事处备供查阅”。有关当局和托运人组织也许愿意就此向公会提出长期有效的请求。运费调查小组也可以列入有权得到这种文件的有关当事方的名单。

## 第十五章

### 关于提高运费率、附加费和促进贸易性运费率的 建议之程序方面

227. 在前一章中已经论述过第十四、十五、十六和十七条所引起的主要政策问题，如独立会计师的报告和运费率冻结问题。本章论述的是这些条款的程序方面。

#### A. 运费率的全面提高

228. 第十四条中有两个问题需要特别注意，即：所提供的时间表和提高主要商品运费率的问题。

229. 《守则》中所提出的行动时间表如下：

公会至少提前 150 天发出关于提高运费的通知（第十四条第 1 款）；

可在商定期限（第十四条第 2 款），意味着不超过 30 天的时间内要求就这种建议进行协商；

这种协商应在 30 天内开始（第十四条第 2 款）；

如果在协商中达成协议，也就是说，如果托运人接受了公会的建议，则无论建议是否在协商中更改，运费的提高将在原通知发出后 150 天实行（第十四条第 4 款）；

如果在发出通知后 30 天内没有达成协议，应将问题立即提交国际强制调解（第十四条第 5 款）。

230. 上述时间表中的问题是明显的。允许托运人在接到提高运费的通知后一个未列明的时期内提出协商要求。这种协商“应在不超过 30 天的规定时期内开始……，”（第十四条第 2 款）。这个 30 天的期限意味着在接到通知后开始。由于需要时间为协商作准备（包括由独立的会计师编写报告以及托运人对报告进行研究），《守则》中所允许的从发出通知时起到由于未能达成协议而将问题提交国际强制调解时的 30 天期限（如第十四条第 5 款所规定）看来是绝对不够的。这

是一个需要与公会谈判解决的明显问题。

231. 可与公会商定下述全面提高运费率的程序：

公会提前150天发出通知时一并提出在国家或区域范围内（视情况而定）进行协商的建议，这种协商应在接到通知后一个议定的时期内举行，但无论如何不得少于30天；

独立会计师所编写的关于公会的成本和收入情况的报告要在发出通知的同时递交托运人理事会或指定接收通知的其他机构，这是国家或区域公会代表的职能之一；

如果拟议的运费率提高经过研究后被接受，托运人理事会可通知公会不需要就这个问题进行协商；

如有必要，协商将在商定期限内举行；

如果通过协商没有达成协议，可在某一合理的最长期限内将问题提交国际强制调解或通过商定的其他程序解决争议，这种期限可预先商定，例如在协商期限届满之后14天内。

232. 应当指出，第十四条第8款规定，如果公会所承运的某一国家的货物“主要是一种或几种基本商品”，则对一种商品的运费率提高，应即视为运费率的全面提高，因此要适用整个第十四条的规定。

B. 新货物项目的运费率

233. 《守则》中没有规定确定新货物项目的运费率或降低具体产品的运费率的程序。多数公会都有处理托运人就这些事项提出的请求的程序，但对这些程序可提出两点批评：

对新产品经常适用较高的杂货费率，这种费率不宜用于持续的货运，并且可能阻碍有关货物贸易的增加；

现有程序通常比较缓慢，并向公会总办事处请示，而其实公会的当地代表完全可以就应适用的适当等级费率作出有效期为90天的临时决定。

234. 在这方面，应当指出，要求对新货物适用等级费率并不是要求协助，而是要求避免因为在开始时适用一种比长期费率高的费率而受到不利影响。虽然《守则》中没有列入本段中所提出的问题，但是，这些问题与公会承运货载的业务有关，因此可向公会提出，以便适当地列入公会协议。

### C. 促进贸易性运费率

235. 第十五条规定，要求对非传统出口商品适用促进贸易性运费率的托运人应向公会提供某些资料。要求适用促进贸易性费率的非传统出口商品应与要求适用特定等级运费率的新货物项目区分开。为了帮助新产品在市场中立足，可在开始阶段允许适用一种特别低的费率；而促进贸易性费率则总是有一定的期限，这是公会为降低产品进入新市场的费用所做的贡献。这种做法的吸引力在于：通过帮助出口商，从长远来看对公会有利，因为一旦促进努力成功，公会可从费率有利的货载增加中得到好处。

236. 按规定需要提供的资料是：“一切必要的和合理的资料，已证明……的需要”（第十五条第2款）。公会应在它需要编写的文件中提供关于申请促进贸易性费率所须遵循程序的资料（第十五条第4款），并列明它认为必要提供的且合理的资料。

237. 各国政府可能希望与公会讨论促进贸易性运费率的问题，并同意公会协同有关当局编写资料文件。这样做是为了确保设在发达国家的公会不向发展中国家的小出口商要求提供发达国家的大公司可以合理提供的同样数量的资料。

### D. 附加费

238. “公会因费用的突然增加或异常增加或收益减少而收取的附加费，应视为临时性质”（第十六条第1款）。这一条规定要发出关于收取附加费意图的通知和进行协商，但在将问题提交《守则》所规定的解决争议机构之前只允许有十五天的时间达成协议。第二十三条第4款规定，关于附加费的争议可提交国际强制调

解。很明显，作为紧急事项实行的措施不能等待调解程序的结果，因此规定，如果在发出通知后三十天内争议仍未解决，即可先收取附加费。

239. 托运人组织和公会应当商定收取货币附加费所应采用的公式以及定期监控这种附加费所应遵循的准则。目前，各公会广泛采用的收取货币附加费的公式均沿用已久，可从中选择一个合适的公式，必要时并可按照有关公会货运的具体需要作出修改。应该规定对这种公式，包括基期、基本汇率和有关的货币组成进行定期审查。在燃料附加费方面，也可以商定一种适当的公式和程序。<sup>20</sup> 同样，关于收取和监控港口拥挤附加费，也可以商定一些原则。<sup>21</sup>

#### D. 年度报告

249. 公会根据第十条所应提供的年度报告的内容也是一个应当讨论的问题。从一开始就应当商定，有关当局将定期收到报告，而不用每年提出具体要求。需要尽一切努力确保报告尽可能全面。但是，应当记住：

报告将向各方散发，因此，其中不能载有可合理认为具有商业机密性质的资料；

一般来说，公会不能收集和发表具有普遍经济意义的资料。

#### E. 服务的充分性

250. 《守则》第十九条为公会规定了一项具体义务，即：“保证其会员公司在所经营的航线上按需要班次提供定期的、足够的且有效的服务”。很明显，为遵守《守则》的规定，公会对会员公司活动的监督不能只限于查明不当行为和违约行为，而还要注意服务的质量。

251. 第十九条还涉及为提高效率和降低费用而使服务合理化的问题。经验表明，通过航次合理化可取得显著的经济效益。各国政府和托运人组织可能希望和公会讨论这个问题，并就有关航线中合理化可能性进行研究。

#### F. 公会代表

252. “公会应在其经营货运的所有国家内派驻当地代表，唯如有实际困难，可设区域性的代表”（第二十一条）。驻一个国家的代表将在托运人和公会之间发挥联系渠道的作用，如果公会认为恰当，可授之以作出决定的权力。

253. 在这方面，各国政府可能希望强调两点：

虽然一个代表可代表一个以上的公会，但鉴于内在的利益冲突，当地或区域代表不应是运输代理行；

代表应得到充分的授权，这种授权应在工会协议中规定。<sup>22</sup>

254. 在这方面，也需要注意关系到公会总办事处的第二十条。

## 第十七章

### 公会协议的内容——一览表

255. 第九章至第十六章对适用《守则》所引起的问题进行的审查明确了在公会协议中所应列入的一些要点。在多数情况下，这些要点在《守则》中可能没有具体规定要列入公会协议，但是，如在前面各章中所说明，为了确保《守则》的有效实施，这些问题需要列入公会协议或在其中加以澄清。

256. 下一段中的一览表不是公会协议中所应列入的所有要点的详尽清单。各国政府、各公会和托运人需要仔细研究《守则》，以便根据《守则》中的具体规定确定还需要列入的要点，以及它们可能希望列入的任何其他要点，即使《守则》中没有规定或在本准则中没有提出。

257. 本准则中具体提到它认为公会协议中应当列入的要点如下：

确定关于“定期、适当和有效服务”的标准——见第九章，第144段；

处理入会和重新入会申请的程序，包括关于征求托运人和有关当局意见的规定——见第九章，第148段；

对脱离公会的公司征收退出费的可能性——见第九章，第153段；

关于公摊制度的定义和规定——见第十章，第155段；

货载分摊的管理——见第十章，第160—164段和第168—170段；

确定货载分摊额的标准——见第十章，第157—159段和第165—167段；

决策程序，特别是关于单一国家航运公司的表决地位问题——见第十六章，第241—243段；

关于自我管制的规定，特别是关于良好行为的规则——见第十二章，第185—190段；

有权要求和参加协商的各方——见第十三章，第200—202段；

关于运费率全面提高的时间表——见第十五章，第229—231段；

确定新货物项目具体运费率的程序——见第十五章，第233和234段；

关于促进贸易性运费率的程序和资料文件——见第十五章，第235至237段；

关于获得特免和处理被拒绝装运货物的程序——见第十六章，第247和248段；

公会代表——见第十六章，第252和253段。

258. 在前面各章中还提出了一些其他问题，这些问题可能需要政府和公会就其达成协议，以便向政府充分保证，《守则》将得到有效施行，在有关货运中国家利益将得到保护。这些问题可列入有关的国家法律中或关于实施《守则》的其他法律文书中，但是，处理这些问题的最适当办法可能是由有关当局和公会达成谅解备忘录。 这些问题是：

有权参加协商和托运人组织和托运人——见第十三章，第201段；

确定运费率的标准——见第十四章，第209至217段；

对公会成本水平的估价——见第十四章，第218至222段；

运费率冻结——见第十四章，第224和225段；

运费率全面提高的程序——见第十五章，第228至232段；

附加费的公式和原则——见第十五章，第238和239段；

公平的审查和当地调解——见第十二章，第190段和第十三章，第196段。

注

- 1 贸发会议范围内的审议和谈判按区域集团制度进行，其中包括四个主要国家集团：
  - B组——发达市场经济国家
  - 77国集团——发展中国家
  - D组——东欧社会主义国家
  - 中国
- 2 有关吨位被认为是指《劳埃德船级社，1973年统计表》题为“按主要类型的世界船队分析”的表2中所载普通货船（包括客货船）和（全格舱式）集装箱船的吨位美国预备船队以及美国和加拿大的五大湖船队除外。
- 3 见联大第35/36号决议。
- 4 详细论述见“贸发会议在航运领域的活动”（TD/278），1983年，日内瓦。
- 5 关于就《守则》中所使用的“班轮公会”一词的定义需要采取的立法措施，见第八章。
- 6 关于非公会会员公司的论述，见第三章。
- 7 转载于附件五。
- 8 附件四中转载了各缔约国所做的保留和声明。
- 9 见第一章第21段。
- 10 TD/CODE/13，第86页。
- 11 关于这个问题，另见第三章。
- 12 船舶国籍登记所适用的条件在全权代表会议1986年2月7日通过的《联合国船舶登记条件公约》中作了详细阐述。该公约的全文见文件TD/RS/CONF/23，贸发会议秘书处可应要求提供。
- 13 另见第八章，第114段。

- <sup>14</sup> 见转载于附件五的欧经共同体理事会第 954/79号规章, 第 2. 1条。
- <sup>15</sup> 另见第八章, 第 110—114 段。
- <sup>16</sup> 另见第十章, 第 165 和 166 段, 以及第十一章, 第 182 段。
- <sup>17</sup> 见第十一章。
- <sup>18</sup> 在这方面, 另见第八章, 第 115—120 段。
- <sup>19</sup> 关于托运人组织和运费调查小组的建立和经营的说明性出版物, 见“保护托运人的利益—发展中国家的指导原则”(TD/B/C.4/176), 贸发会议秘书处可应要求提供。
- <sup>20</sup> 贸发会议题为“班轮公会附加费计算与运用的公式和方法”的报告(TD/B/C.4/265) 审查了班轮公会附加费的问题。 贸发会议秘书处可应要求提供本报告。
- <sup>21</sup> 贸发会议题为“港口的发展和改善——港口拥挤附加费: 基于原则”的报告(TD/B/C.4/279) 审查了港口拥挤附加费的问题。 贸发会议秘书处可应要求提供本报告。
- <sup>22</sup> 另见第八章, 第 135 段。

附 件 一

班轮公会行动守则公约\*

<u>章 次</u>	<u>页 次</u>
目标和原则 .....	2
一、定 义 .....	2
二、会员公司间的关系 .....	4
三、与托运人的关系 .....	9
四、运费率 .....	13
五、其他事项 .....	19
六、解决争议的规则和机构 .....	21
A. 总 则 .....	21
B. 国际强制调解 .....	24
C. 体制机构 .....	32
七、最后条款 .....	33
<u>公约的附件：国际强制调解的示范</u> 程序规则	

---

\* TD/CODE/13/Add. 1.

## 班轮公会行动守则公约

### 目标和原则

本公约各缔约国，

希望改进班轮公会制度，

认识到需要有一个普遍接受的班轮公会行动守则，

考虑到发展中国家在承运其对外贸易货物的班轮公会的活动方面的特殊需要和问题，

兹同意在守则内反映出下列基本目标和原则：

- (a) 目标： 便利世界海洋货运的有秩序扩展；
- (b) 目标： 促进适应贸易需要的、定期的和有效率的班轮服务的发展；
- (c) 目标： 保证班轮航运服务的提供者和使用者之间的利益均衡；
- (d) 原则： 公会的各种办法不应对任何国家的船东、托运人或对外贸易有任何歧视；
- (e) 原则： 公会与托运人组织、托运人代表和托运人就共同关心的事项进行有意义的协商，如经请求，有关当局亦可参加；
- (f) 原则： 公会的活动如与关系方面有关，公会应向他们提供有关其活动的资料，并应公布有关其活动的有意义的情报。

兹协议如下：

### 第一编

#### 第一章：定义

#### 班轮公会或公会

两个或两个以上使用船只的运输商的团体，这些运输商在特定的地理范围内，在某一条或数条航线上提供运送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。

### 国家航运公司

某一国家的国家航运公司，是指其总管理处及其实际控制设在该国，并为该国有关当局或依照该国法律所如此承认的使用船只的运输商。

牵涉到两个或两个以上国家的合营事业所拥有和经营的航运公司，其权益的大部分为这些国家的公（或）私利益所拥有，而其总管理处及其实际控制设在这些国家中之一国，则可被这些国家的有关当局承认为国家航运公司。

### 第三国航运公司

在两国之间使用船只经营货运而并非该两国国家航运公司的运输商。

### 托运人

为了运送对他有利益的货物而同一个公会或航运公司订立或表示愿意订立合约性或其他协议的个人或实体。

### 托运人组织

促进、代表和保护托运人的利益，并为其所代表的托运人的国家的有关当局——如这些当局要这样做的话——承认其具有此种身份的会社或相等团体。

### 公会承运的货物

公会会员航运公司按照公会协议运输的货物。

### 有关当局

一个政府或由一个政府或国家立法指定来执行本守则中规定属于此种当局的任何职务的机构。

### 促进贸易性运费率

为了促进运输有关国家的非常规出口物而订定的运费率。

### 特别运费率

除促进贸易性运费率外，可由有关当事各方商订的优惠运费率。

## 第二章：会员公司间的关系

### 第一条：会籍

(1) 任何国家的航运公司，在符合第一条第(2)款所定标准的条件下，都有权成为承运其国家对外贸易货物的公会的正式会员。不是公会任何航线上的国家航运公司的航运公司，在符合第一条第(2)款和第(3)款所定标准并遵守涉及第三国航运公司的第二条关于货载份额的规定的条件下，有权成为该公会的正式会员。

(2) 申请参加公会的航运公司应提出证据，证明其有能力和愿望，按照公会协议的规定，在公会营运范围内，长期地经营定期的、适当的和有效率的航运服务，只要符合本项的标准，也可以使用租船；保证遵守公会协议的一切条款；并应于公会协议中有此规定时，提出财务担保，以便在以后退会、会籍中断或被开除会籍时，能够履行未清偿的债务。

(3) 在审查不是有关公会任何航线上的国家航运公司的航运公司的入会申请时，除第一条第(2)款的规定外，并应考虑到下列各点：

- (a) 公会经营航线的现有货运量及其增长的展望；
- (b) 公会经营的航线对现有和预期的货运量是否有足够的舱位；
- (c) 接纳该航运公司加入公会后，对公会航运业务的效率和质量可能发生的影响；
- (d) 该航运公司目前是否在相同的航线上参加公会经营范围以外的货运；
- (e) 该航运公司目前是否在相同的航线上参加别的公会经营范围以内的货运。

以上各点不得用来阻止执行第二条内关于参加货载承运的规定。

(4) 关于入会或重新入会的申请，公会应迅速作出决定并迅速通知申请人，无论如何不得迟于从申请之日起算六个月。公会如拒绝一个航运公司入会或

重新入会，应同时以书面说明其拒绝的理由。

(5) 公会审查入会申请时，应考虑公会承运其货载的国家的托运人和托运人组织所表示的意见，并于有关当局要求时考虑它们的意见。

(6) 申请重新入会的航运公司，除第一条第(2)款所定的入会标准外，并提出证据，证明业已依照第四条第(1)款和第(4)款的规定履行其义务。公会可以特别查询该航运公司以前脱离公会的原因。

## 第二条：参加货载承运

(1) 被接纳为会员的任何航运公司，应在公会所经营的航线范围内享有航次和装货的权利。

(2) 公会实行公摊制度时，在公摊制度的范围内参加货载承运的所有会员公司都有权参加该航线的公摊。

(3) 为决定会员公司有权取得的货载承运份额起见，每一国的国家航运公司，不论公司数目多少，应被视为该国的一个单一的国家航运公司集团。

(4) 在按照第二条第(2)款规定，确定个别会员公司及(或)国家航运公司集团的公摊货载份额时，除彼此间另有协议外，应遵守有关其参加公会承运货载的权利的下列原则：

(a) 两国之间的对外贸易由公会承运其货载时，这两国的国家航运公司集团参加承运彼此间对外贸易的、由公会承运的货物，在运价和数量上享有同等的权利；

(b) 倘有第三国的航运公司参加该航线的货载承运，它们有权获得运价和数量中一个相当大的部分，例如百分之二十。

(5) 如公会承运其货载的任何国家，没有国家航运公司参加承运其货载，则按照第二条第(4)款规定由国家航运公司承运的货载份额，应在参加货运的各

个会员公司之间按照它们各自的份额比例加以分配。

(6) 如一国的国家航运公司决定不承运它们的全部货载份额，则它们货载份额中它们不承运的部分，应在参加承运的各个会员公司之间按照它们各自份额的比例加以分配。

(7) 如有关国家的国家航运公司不参加公会营运范围内的这些国家之间的货运，公会承运的这些国家之间的货载份额，应在参加的第三国会员公司之间通过商业谈判加以分配。

(8) 一个地区内的国家航运公司，即公会经营的航线的一端的公会会员，可以按照第二条第(4)款至第(7)款规定互相商定把分配给它们的货载份额在它们之间重新分配。

(9) 除遵守第二条第(4)款至第(8)款关于各个航运公司之间或各个航运公司集团之间货载份额的规定外，公会应依照公摊协议或货载分配协议中规定的时限以及公会协议所定的标准，定期审查公摊协议和货载分配协议。

(10) 本条的适用，应在本守则生效后尽速开始，并应在无论如何不得超过二年的过渡期间内完成，要考虑到每一有关航线的具体情况。

(11) 公会会员航运公司有权以租船来履行它们对公会的义务。

(12) 在没有公摊制度但订有靠港、航次和/或其他方式的货载分配协议时，应适用第二条第(1)款至第(11)款所订的分配份额和修改份额的标准。

(13) 公会没有公摊、靠港、航次或他种参加货载承运的协议时，为公会会员的任何一个国家航运公司集团可以要求按照第一条第(4)款的规定，对公会承运的它们两国之间的货载采用公摊办法，或者，它们可以要求调整航次，使这些航运公司有机会享有大体上与第一条第(4)款规定相同的权利，参加公会经营的这两国之间的货运。任何这种要求应由公会予以考虑，并作出决定。如果在公会会员之间不能就成立这种公摊制度或航次调整达成协议，则航线两端国家的国家航运公司集团，在决定成立这种公摊制度或航次调整时，应有过半

数的投票权。这个问题应在接到要求后六个月内予以决定。

04) 如公会营运的航线任何一端国家的国家航运公司之间对应否采用公摊办法的问题意见分歧时，它们可以要求在公会营运的范围内调整航次，使这些航运公司有机会享有大体上与第一条第(4)款规定相同的权利，参加公会经营的这两国之间的货运。如公会承运其货载的国家之中，一国没有国家航运公司，另一国的国家航运公司可以提出同样的要求。公会应尽最大努力以满足此一要求。如此一要求未获满足，航线两端国家的有关当局都可以过问，并表示意见，以供有关当局各方的考虑。如不能达成协议，争议应依照本守则所定程序解决。

05) 为公会会员的其他航运公司，也可以要求采用公摊或航次协议，公会应依照本守则的有关规定加以考虑。

06) 公会应在任何公会公摊协议中规定适当措施，处理某项货载由于非因托运人供货延误的任何原因，致遭某会员公司拒运的事件。这些协议中应规定，在如不如此处理、货物将被拒运并被延误超出公会规定的时限的情形下，准许尚有未经预定舱位可供使用的船舶承运该批货物，甚至是超过该航运公司的货运分摊份额。

07) 第二条第(1)至(6)款的规定关系到一切商品，不论其发源地、目的地或预定用途，但国防用途的军事装备不在此限。

### 第三条：作出决定的程序

一项公会协议所包含的作出决定的程序，应以全体正式会员公司一律平等的原则为基础；这些程序应保证表决规则不致妨碍公会的正常工作和航运服务，并应规定将以一致赞同作出决定的事项。但是，没有经过两国的国家航运公司的同意，不能对公会协议中规定的有关这两国间贸易方面的问题作出决定。

#### 第四条：制裁

(1) 除公会协议对退会期限另有规定外，为公会会员的航运公司有权在遵守公摊方案及/或货载份额计划中关于退会规定的条件下，提出为期三个月的通知后，解除公会协议条款的约束而不受处罚，但应履行其公会会员义务至解除约束之日为止。

(2) 会员如有不遵守公会协议条款的重大情事，公会可以在按照公会协议的规定给予通知后，中断或开除其会籍。

(3) 开除或中断会籍，必须在书面提出有关理由并按照第六章规定解决争议之后，方能生效。

(4) 有关航运公司退会或被开除会籍时，应付清其至退会或被开除会籍之日为止公会尚未清偿的债务的应摊份额。航运公司在退会、中断会籍或开除会籍时，并不解除其本身根据公会协议所应负的债务或其对托运人的任何责任。

#### 第五条：自我管制

(1) 公会应拟订并不断刷新一份尽可能详尽的说明性明细单，载列被视为不当的行为和（或）违反公会协议的行为，并应设立有效的自我管制机构来处理这些行为，并就下列各点作出具体规定：

- (a) 对这些不当行为或违反协议行为订定的处罚或处罚的范围，应与其情节的严重程度相当；
- (b) 应公会或任何其他有关方面的要求，对于就不当行为或违反公会协议行为的申诉作出的裁决及（或）决定，由与任何会员航运公司或其所属机构无关的个人或团体，进行检查及公平的审查；
- (c) 在接到要求时，于不暴露有关当事方面的基础上，向公会承运其货载

的国家以及其航运公司为公会会员的国家的有关当局报告对于不当行为及(或)违反公会协议行为的申诉所采取的行动。

(2) 航运公司和公会为打击不当行为和违反公会协议行为所作的努力,有权获得托运人和托运人组织的充分合作。

### 第六条: 公会协议

所有的公会协议,以及公堆、靠港和航次权利的协议和修正,或其他直接有关及影响这种协议的文件,都应在接到请求时,提供其货载由公会承运的国家及其航运公司为公会会员的国家的有关当局。

### 第三章: 与托运人的关系

#### 第七条: 忠诚信约

(1) 为公会会员的航运公司有权与托运人订立并维持忠诚信约,其形式和内容由公会与托运人组织或托运人代表协商议定。这种信约应提供保障,明确规定托运人和公会会员的权利。这种信约应以契约制或任何其他合法制度为基础。

(2) 不论签订何种忠诚信约,适用于忠诚托运人的运费率,应规定在适用于其他托运人运费率的一定百分比之内。如两种费率之间的差数变动提高了对忠诚托运人的费率,则该差数变动只能在向该托运人提出为期一百五十天的通知后才能实行,或依照区域的惯例及(或)协议实行。因运费率差数的变动而引起的争议,应按忠诚信约的规定予以解决。

(3) 忠诚信约应提供保障,依下列条文明确规定托运人和为公会会员的航

运公司的权利和义务：

(a) 托运人应对根据有关卖货契约条件由其掌握或由其分支公司或子公司或运输代理人掌握运输的货物承担责任，但托运人不得用规避、隐瞒或中间人的手法，企图违反忠诚信约，转移货物。

(b) 如订有忠诚契约，契约内应明确规定赔偿金或违约金及（或）罚金的范围。但公会会员公司得决定征收较低额的违约金或放弃征收违约金。在任何情况下，托运人根据契约应付违约金的数目，不应超过对有关货物根据契约内规定费率计算的运费额。

(c) 托运人在履行公会在忠诚信约中规定的条件后，应有权完全恢复忠诚地位。

(d) 忠诚信约应载明：

- (一) 明白规定不在忠诚信约范围以内的货物清单，其中可以包括不加标志或不计件数而交运的大宗散装货物；
- (二) 一项定义，说明在何种情况下，以上(一)以外的货物将被认为不在忠诚信约范围之内；
- (三) 因忠诚信约而发生的争议的解决方法；
- (四) 经托运人或公会请求，在提出书面后的规定期限后，不受处罚而终止忠诚信约的条款；
- (五) 给予特免的条件。

(4) 如公会和托运人组织、托运人代表及（或）托运人对一项拟议忠诚信约的形式或内容发生争议，任何一方均可按照本守则所定适当程序将争议提付解决。

## 第八条：特免

(1) 公会应在忠诚信约的条款内规定，托运人请求特免时，应予迅速审查和作成决定；如押留特免，应在对方请求时以书面说明理由。如公会未在忠诚信约规定的期间内确证将为托运人的货物也在忠诚信约规定的期间内提供充分的舱位，托运人有权以任何船舶载运该项货物，而不受处罚。

(2) 对于需有最低货载限额才予弯靠的港口，如托运人虽已及时发出通知，而航运公司未来装货，或航运公司未于议定期间内答复，则托运人自然有权以任何可用船舶载运其货物，而不损及其忠诚地位。

## 第九条：费率表及有关条件和（或）规章的获得

费率表、有关条件、规章及其任何补充规定，遇有请求时应以合理价格售给托运人、托运人组织和其他有关当事方面，并应在航运公司及其代理人的办事处备供检查。它们应载明与适用费率及运送货物有关的所有条件。

## 第十条：年度报告

公会应就其活动向托运人组织或托运人代表提出年度报告，旨在提供他们所关心的一般报道，包括有关下列各事的资料：同托运人和托运人组织进行的协商，对申诉采取的行动，会员的变动，以及航线、费率及运输条件的重大变动。遇有请求时，公会应向公会经营其货运各国的有关当局提送这种年度报告。

### 第十一条：协商机构

(1) 在公会与托运人组织、托运人代表、及——可行时——托运人之间，应就共同关心的问题协商，有关当局愿意时，上述各方可由它为此目的指定。此种协商应根据上述任何一方的请求随时举行。有关当局如提出请求，应有权充分参加此种协商，但他们的参加并不意味着具有作出决定的作用。

(2) 下列问题可以作为协商的主题：

- (a) 一般费率条件及有关规定的更动；
- (b) 费率的一般水平及主要货物的费率的更动；
- (c) 促进贸易性运费率及（或）特别运费率；
- (d) 收取附加费和有关的更动；
- (e) 订立忠诚信约，或变动其形式和一般条件；
- (f) 港口运费率分类的更动；
- (g) 托运人提供有关预期货物的数量及性质的必要资料的程序；
- (h) 托运货物的提交，及有关通知备货情况的要求。

(3) 下列问题，在属于公会活动范围的程度内，也得作为协商的主题：

- (a) 实行货物检验；
- (b) 服务方式的更动；
- (c) 采用新的货运技术，特别是成组运输——随而引起常规服务的减少或直接服务的消失——的影响；
- (d) 航运服务的适应情况和质量，包括公推、靠港或航次办法对航运服务的能否获得及对以何种运费率提供航运服务的影响；公会班轮营运区域及班次的更动。

(4) 除本守则内另有规定外，协商应在作出最后决定以前举行。如欲对第十一条第(2)和(3)款所述问题作出决定，应事先发出通知。如不可能，则可在举行协商以前先作出紧急决定。

(5) 协商不得无故拖延，无论如何应在公会协议内规定的最长期限内开始，公会协议内如无此项规定，则应于收到协商提议后三十日内开始，但本守则内对期限另有规定时不在此限。

(6) 进行协商时，有关各方应尽力供给有关情报，及时讨论并澄清问题，以寻求有关问题的解决。有关各方应考虑彼此的意见和问题，力争达成符合其商业的协议。

#### 第四章：运费率

##### 第十二条：决定运费率的标准

在本守则述及的所有情况下，对费率政策的问题作出决定时，除另有规定外，应考虑下列各项：

- (a) 运费率应当在商业上可行的范围内尽量确定在最低的水平，同时应当使船东能有合理的盈利；
- (b) 班轮公会的营运成本，原则上应以船舶的往返航程估算，去程和回程视为一航程。在适用时，去程和回程应分开估算。运费率应考虑到，除别的因素外，货物的性质，货物体积与重量的相互关系，以及货物的价值；
- (c) 在确定特定货物的促进贸易性运费率及/或特别运费率时，应考虑到在公会承运其货载的国家特别是发展中国家和内陆国家内这些货物的贸易情况。

### 第十三条：公费运价表和运费率的分类

(1) 公会费率对相同情况的托运人不得有不公平的不同待遇。为公会会员的航运公司应严格遵守公会运价表及其他公布的当时有效文件内所订的费率、规则和条款，以及本守则所容许的任何特别安排。

(2) 公会运价表应制订得简单明了，分类等级应尽量少，视货运的具体条件而定，规定每一商品的运费率，及适当时每一类别等级的运费率；为了便于进行统计编纂和分析，应于可行时按照“国际贸易标准分类”、或“布鲁塞尔税则名目”、或可能为国际间采用的任何其他税则名目，在运价表上标明该项目的相应适当号码；在可行范围内，运价表上商品的分类应同托运人组织及其他有关的国家和国际组织合作编定。

### 第十四条：运费率的全面提高

(1) 公会应将其实行全面提高运费率的意图至少于一百五十日前或依照区域惯例及（或）协议，通知托运人组织或托运人代表及（或）托运人，并于有此要求时通知公会经营其货运的各国有关当局，通知内应指明提高的幅度，实行的日期，以及提高运费率的理由。

(2) 如果本守则为此目的规定的任何当事方面在接到通知后一个议定期限内提出要求，应根据本守则的有关条款，在不超过三十日的规定时期内、或者有关各方事先商定的时期内开始协商；协商的内容应该是拟议提高运费率的根据和数额，以及开始实行的日期。

(3) 公会为促进协商，可以，或在本守则规定有权参加关于运费率全面提高的协商的任何当事一方提出请求时应于可行时在协商之前的合理时间，向参

加的当事各方提交一份由著名的独立会计师提出的报告，内中载有公会认为需要提高运费率的有关费用和收入的全面分析，以供提出要求的当事一方接受它作为协商的基础之一。

(4) 如果协商结果取得协议，运费率的提高，除非有关当事各方商定更迟的日期，应从依照第十四条第(1)款发出的通知内指明的日期开始生效。

(5) 如在依照第十四条第(1)款发出通知后三十天内未能取得协议，在遵守本守则所规定程序的情形下，应依照第六章，将问题立刻提交国际强制调解。调解人作出的建议，如经有关当事各方接受，应对它们具有拘束力，并应于调解人建议内规定的日期起生效执行，唯须遵守第十四条第(9)款的各项规定。

(6) 在遵守第十四条第(9)款规定的条件下，公会得在调解人作出建议之前实行全面提高运费率。调解人在作出建议时应考虑到上述公会提高运费率的幅度，和已经实行的时期。倘班轮公会拒绝调解人的建议，托运人和（或）托运人组织在作出适当的通知后，应有权认为他们不受同该公会缔结的、可能不许他们使用非公会航运公司的任何协议或其他契约的拘束。倘订有忠诚信约，托运人和（或）托运人组织应于三十天的期限内发出通知，声明他们认为他们不再受该信约的拘束，该通知应自其中所述日期开始适用，并应为此目的在忠诚信约内规定不少于三十天及不多于九十天的期限。

(7) 应该付给托运人的、经公会积留的未还退款，不得因为托运人按照第十四条第(6)款采取的行动而被公会扣留或没收。

(8) 如为公会会员的航运公司在某一航线上承运的某一国家的货物，主要是一种或几种基本商品，则对一种或一种以上商品的运费率提高，应即视为运费率的全面提高，适用本守则的各项有关规定。

(9) 公会制定根据本守则生效的运费率的任何全面提高时，应订明最低限度的适用期间，但须计及关于附加费的规定，和关于因外汇率波动而导致的运

费率调整的规定。运费率全面提高的适用期间，应该是依照第十四条第(2)款进行协商时考虑的问题，但除非有关各方于协商时另有协议外，一次运费率全面提高的生效之日，与依照第十四条第(1)款就下一次运费率的全面提高发出通知之日，两者之间的间隔期间最短不得少于十个月。

### 第十五条：促进贸易性运费率

- (1) 公会应规定非传统出口商品的促进贸易性运费率。
- (2) 有关的托运人、托运人组织或托运人代表应向公会提出一切必要的和合理的资料，以证明促进贸易性运费率的需要。
- (3) 应当制定特别程序，规定应在收到这种资料之日起三十天内对促进贸易性运费率的申请作出决定，有关各方另有协议者不在此限。这种程序，同对其他商品考虑能否减低运费率或免除其运费率提高的一般程序，二者之间应加以明确区分。
- (4) 公会应向它承运其货载各国的托运人及（或）托运人组织提供同促进贸易性运费率申请的审议程序有关的资料，并遇有请求时提供给各该国政府及（或）其他有关当局。
- (5) 促进贸易性运费率的订定，除有关双方另有协议外，通常应以十二个月为期。在满期之前，应根据有关托运人及（或）托运人组织的请求，对促进贸易性运费率作出审查，审查时应由托运人及（或）托运人组织根据公会的请求证明确有理由必须在头一个期间过后继续使用该运费率。
- (6) 公会审查促进贸易性运费率的申请时可以考虑到：虽然这项为非传统产品而要求的运费率应该促进该产品的出口，但对公会经营其货运的另一国家的相似产品的出口，不致在竞争上造成重大的不利情况。

(7) 按本守则第十六条和第十七条规定收取附加费或采用货币调整率时，促进贸易性运费率不构成例外。

(8) 在公会营运航线上有关港口弯靠的每个公会会员航运公司应接受，不得无理拒绝，经公会规定促进贸易性运费率的货载的公平份额。

### 第十六条：附加费

(1) 公会因费用的突然增加或异常增加或收益减少而收取的附加费，应视为临时性质。上述附加费应随着所面临局势或条件的改善而减少，并应在促使其收取此项费用的局势或条件不再存在时立即撤销，但应遵守第十六条第(6)款的规定。在开始征收附加费时即应指出这点，并应尽可能对足以导致附加费提高、减少或撤销的局势或条件变化加以说明。

(2) 对运往某一港口或由某一港口运出的货物征收的附加费，也应视为临时性的，应随着该港情况的改变同样予以增减或取消，但应遵守第十六条第(6)款的规定。

(3) 不论全面地或仅对某一港口收取附加费，均应事先发出通知，并根据要求由有关公会同直接受附加费影响且经本守则中规定有权参加协商的其他当事各方，按照本守则的程序进行协商，但由于当时局势必须立即征收附加费时，不在此限。在事先未经协商即行收取附加费的情况下，应根据要求于开始收取后尽早进行协商。在这种协商之前，公会应提出它们所以认为应该收取附加费的资料。

(4) 除各方另有协议外，如第十六条所述有关各方之间，于收到依照该条第(3)款规定发出的通知后十五天内，对于收取附加费问题不能达成协议时，则应按本守则所定有关解决争议的规定办理。除有关各方另有协议外，如在收到上述通知三十天后仍未解决争议时，则可以在争议未解决前先收取附加费。

(5) 如在特殊情况下未经第十六条第(3)款所规定的事先协商即行收取附加费，又未能通过事后协商达成协议，则应按照本守则所定有关解决争议的规定办理。

(6) 如因按照本守则的规定，就收取附加费的问题进行协商及（或）进行其他解决争议的程序，比依照第十六条第(3)款规定发出的通知内所定收取附加费的日期延后，因而公会的会员航运公司有财务上的损失时，可以在取消附加费前延长一个相应的时期，以资补偿。相反地，公会收取的附加费，事后如经本守则所定的协商或其他程序，决定和同意其为不合理或超收时，则除另有协议外，如经有关当事各方提出要求，应于提出要求后三十日内将所收的款额或上述决定的超收数额退还给他们。

### 第十七条：货币变动

(1) 外汇率变动，包括正式的贬值或增值，引起公会的会员航运公司在公会范围内营业的总营运费用及（或）收入的变动，为实行货币调整率或变动运费率的正当理由。调整或变动应尽可能使有关会员公司总计起来不因调整或变动而有所损益。调整或变动可以采取货币附加费或折扣的方式，也可采取运费率增减的方式。

(2) 这种调整或变动应先行通知，如有区域惯例，通知应依区域惯例办理，并应由有关公会同直接受影响且经本守则规定有权参加协商的其他当事各方，按照本守则的规定进行协商，但如因情况特殊必须立即适用货币调整率或运费率变动时，不在此限。如未经事先协商即行适用，应于其后尽速进行协商。协商的主题应是货币调整率或运费率变动的适用幅度和实施日期。并应依照第十六条第(4)及第(5)款中有关附加费的各项规定进行协商。这种协商应于宣布意图实行货币附加费或运费率变动之日起算十五日内举行并完成。

(3) 如果在十五天内未能通过协商达成协议，则应按本守则所定有关解决争议的规定办理。

(4) 第十六条第(6)款的各项规定应在必要的调整后适用于本条述及的货币调整和运费率变动。

## 第五章：其他事项

### 第十八条：战斗船

公会会员不得在公会营运的航线上使用战斗船驱逐非公会会员的航运公司，以达到排除、防止或减少竞争的目的。

### 第十九条：服务的适应情况

(1) 公会应采取必要的适当措施，保证其会员公司在所经营的航线上按需要班次提供定期的、足够的且有效的服务，并应为此作出安排，以尽可能避免航次过于集中或过于稀疏。公会于安排航次时也应考虑到任何必要的特别措施，以适应货物数量的季节性变化。

(2) 公会及本守则中规定有权参加协商的其他各方，包括愿意参加的有关当局，应经常检查对舱位的需求、服务的适应及适合情况、尤其是合理化和提高服务效率的可能性，并应在这方面保持密切合作。查明是由服务合理化而得的利益，应在运费率水平上得到公平的反映。

(3) 对需有一定最低限额的货载才予弯靠的港口，其最低限额应在运价表内明白规定。托运人应就有无这些货物提出适当通知。

### 第二十条：公会总办事处

公会通常应在其经营货运的国家设立其总办事处，但公会的会员航运公司另有协议者不在此限。

### 第二十一条：代表

公会应在其经营货运的所有国家内派驻当地代表，唯如有实际困难，可设区域性的代表。各代表的姓名和地址应随时提供，这些代表应确保托运人及公会均能迅速获知彼此的意见，以便迅速作出决定。在公会认为适宜时，应授给代表作出决定的适当权力。

### 第二十二条：公会协议、 参加货载承运协议和忠诚信约的内容

公会协议、参加货载承运协议和忠诚信约，应与本守则内可以适用的各项要求相符，并可包含经协议的而与本守则并无抵触的其他规定。

## 第二编

### 第六章： 解决争议的规则和机构

#### A. 总 则

#### 第二十三条

(1) 下列当事各方间发生的、关于本守则条款的适用或实行的争议，适用本章的规定：

- (a) 公会同航运公司之间；
- (b) 公会会员航运公司之间；
- (c) 公会或其会员航运公司同托运人组织或托运人代表或托运人之间；
- (d) 二个或二个以上公会之间。

为本章的目的，“当事一方”一词是指原先发生争议的当事各方和按照第三十四条(a)参加解决程序的第三方。

(2) 同属一国的航运公司之间以及同属一国的组织之间的争议，除非使本守则规定的施行造成严重困难，应在该国国内司法范围内予以解决。

(3) 争议各方应本着找到彼此满意的解决办法的意向，设法先通过交换意见或直接谈判来求解决。

(4) 第二十三条第(1)款所指当事各方间与下述情况有关的争议：

- (a) 拒绝接纳公会承运其国家对外货载的国家航运公司加入公会；
- (b) 拒绝接纳第三国航运公司加入公会；
- (c) 被公会开除；
- (d) 公会协议不符合本守则；
- (e) 运费率的全面提高；

- (f) 附加费;
- (g) 由于汇率的变动而发生的运费率变动或征收货币调整费;
- (h) 参加货载承运;
- (i) 所提议的忠诚信约的形式和规定,

上列各项争议,如未能通过交换意见或直接谈判予以解决,则经争议任何一方当事人的请求,应依照本章的规定提交国际强制调解。

#### 第二十四条

- (1) 调解程序根据争议当事一方的要求而开始。
- (2) 要求如果是:
  - (a) 关于公会会籍的争议,至迟应于申请人收到第一条第(4)款和第四条第(3)款规定的列有作出决定的理由的公会的决定之日起六十日内提出;
  - (b) 关于运费率的全面提高的争议,至迟应于第十四条第(1)款规定的通知期限届满以前提出;
  - (c) 关于附加费的争议,至迟应于第十六条第(4)款规定的三十日期限届满以前提出;如未发通知,则至迟应于收取附加费之日起十五日内提出;
  - (d) 关于因汇率变动而改变运费率或征收货币调整费的争议,至迟应于第十七条第(3)款规定的期限届满之日起五日内提出。
- (3) 第二十四条第(2)款的规定,对依照第二十五条第(3)款规定提交国际强制调解的争议不适用。
- (4) 不属于第二十四条第(2)款所述争议的调解要求,可随时提出。
- (5) 第二十四条第(2)款规定的时限,可经双方协议延长。

(6) 调解的要求，如证明已在第二十四条第(2)款或第(5)款所述期限内用挂号信、电报或印字电报或用专人将要求送达对方，应视为已经正式提出。

(7) 如未在第二十四条第(2)款或第(5)款所定期限内提出要求，公会的决定即为定案，争议的任何一方均不得对该项决定提出异议，依照本章进行诉讼。

### 第二十五条

(1) 如当事各方已协议第二十三条第(4)款(a)、(b)、(c)、(d)、(h)和(i)各项争议应通过该条所定以外的程序来解决，或对它们之间发生的某一特殊争议的调解程序达成协议，这些争议应在争议的任何一方提出要求时，按照他们协议的办法予以解决。

(2) 第二十五条第(1)款的规定也适用于第二十三条第(4)款(e)、(f)、(g)各项的争议，但国家法律规章不许托运人作此种自由选择时，不在此限。

(3) 如调解程序已经开始，这种程序对于根据国内法可以适用的补救办法应居优先。 当事一方，在一项适用本章的争议上，不援用本章规定的程序，而欲依照国内法谋求补救时，如经此种诉讼的被告请求，此种程序应即停止，依照国内法谋求补救的所在国的法院或其他当局应将争议提交本章规定的程序处理。

### 第二十六条

(1) 各缔约国应授予公会和托运人组织援用本章各项规定所需要的行为能力，特别是：

- (a) 公会或托运人组织可以凭其集体身份作为当事一方提起诉讼，或在诉讼中被指定为当事一方。
- (b) 向公会或托运人组织凭其集体身份发出的任何通知，也构成对该公会或该组织每一成员的通知。

(c) 给公会或托运人组织的通知，应送交该公会或该组织总办事处的地址。每一公会或托运人组织应向按照第四十六条第(1)款指定的登记人登记其总办事处的地址。如公会或托运人组织未设或未登记总办事处，则向任何成员视其为公会或托运人组织的代表所发出的通知，应视为对该公会或该组织的通知。

(2) 公会或托运人组织对调解人建议的接受或拒绝，应视为该公会或该组织每一成员对该建议的接受或拒绝。

### 第二十七条

除当事各方另有协议外，调解人可决定不经口头程序，即根据书面证件作出建议。

## B. 国际强制调解

### 第二十八条

在国际强制调解中，缔约国的有关当局如提出要求，应参加调解程序，以支持身为该缔约国国民的当事一方，或者支持在该缔约国对外贸易范围内发生争议的当事一方。有关当局亦可以观察者的身份参加这种调解程序。

### 第二十九条

(1) 如属国际强制调解，调解程序应在当事各方一致同意的地点进行，如无此种协议，应在调解人决定的地点进行。

(2) 调解人和当事各方在决定调解程序的地点时，应考虑到与争议有密切关系的国家，计及有关航运公司所属的国家，如果争议与货物有关，尤应计及货物的始发国。

### 第三十条

(1) 为了本章的目的，应成立一个国际调解人委员会，由各缔约国选择法律、海运经济学或对外贸易和财政等方面卓有声誉或富有经验的专家组成，他们应以独立身份参加工作。

(2) 每一缔约国可随时提名委员会的成员，以不超过十二名为限，并将其姓名通知登记人。被提名人的任期应为六年，并得连任。如有委员会成员死亡或失去工作能力或辞职，则其提名的缔约国应提名一继任人，续完剩余的任期。被提名人的任期自登记人收到提名通知之日开始生效。

(3) 登记人应保管委员会名单，并将委员会的组成情况定期通知各缔约国。

### 第三十一条

(1) 调解的目的，是通过独立调解人所作出的建议，友好地解决争议。

(2) 调解人应辨明并澄清争议的问题，为此目的从当事各方搜集任何资料，然后据以向当事各方提出解决争议的建议。

(3) 当事各方应同调解人真诚合作，使其能够执行任务。

(4) 在符合第二十五条第(2)款规定的条件下，争议当事各方得在进行调解期间的任何时候，商定另一种方式来解决他们的争议。遇有争议必须适用本章所规定程序以外的程序时，争议的当事各方可协议交付国际强制调解。

### 第三十二条

(1) 调解程序应由当事双方商定或指定一名调解人或奇数的数名调解人主持。

(2) 如当事双方不能按照第三十二条第(1)款规定商定调解人的人数或指定调解人，则调解程序应由三名调解人主持，每方各在主张书和答复书内指定一名调解人，再由这两名调解人指定第三名调解人，由他担任主席。

(3) 在适用第三十二条第(2)款规定的情况中，如答复书中不指定一名调解人时，则应在收到主张书后三十日内，由主张书内指定的调解人抽签，从该被告为其国民的缔约国所指定的委员会成员中选出第二名调解人。

(4) 如依照第三十二条第(2)款或第(3)款指定的两名调解人不能在第二名调解人指定后十五日内就指派第三名调解人达成协议时，则应由这两名调解人在五日内抽签选出第三名调解人。 在抽签之前：

- (a) 与两名调解人国籍相同的调解人委员会的成员没有被选资格；
- (b) 两名调解人可以各自从调解人委员会的成员中剔除数目相等的成员，但至少应有三十名成员有资格在抽签时被选。

### 第三十三条

(1) 如有几个当事方就同一问题或密切相关的数个问题要求与同一被告进行调解，该被告得要求将各案件合并处理。

(2) 合并处理的要求应由当时已经选出的各位调解人主席加以审议，并以过半数票予以决定。 如这种要求得到核准，则各位调解人主席将在当时已经指派或选出的调解人中指定若干调解人去审议合并的案件，但选出的调解人人数必须是奇数，而且当事各方所首先指派的调解人应是审议合并案件的调解人之一。

### 第三十四条

如调解已在进行，除第二十八条所提及的有关当局外，任何当事一方都可以参加调解程序：

- (a) 如有直接的经济利害关系，即参加为当事一方；
- (b) 如有间接的利害关系，即参加为原当事一方的支持者，

但以任何原当事一方均不反对这种参加为限。

### 第三十五条

(1) 调解人应按照本守则的规定作出建议。

(2) 如有任何一点是本守则所未明文规定的，则调解人应适用当事各方在调解程序开始时或以后——但不得迟于向调解人提出证据之日——同意适用的法律。如未能达成这样的协议，则应适用调解人认为同争议最具密切关系的法律。

(3) 除非当事各方在争议发生后已有协议，调解人不得根据情理而不根据法律明文作出建议。

(4) 调解人不得以法律规定含糊为理由而不作出建议。

(5) 调解人可以建议适用于争议的法律中所规定的补救和救济办法。

### 第三十六条

调解人作出的建议应列举理由。

### 第三十七条

(1) 除非当事各方在进行调解程序以前、当中或以后同意调解人的建议有拘束力，否则该建议应在当事各方接受后才具有拘束力。争议的某些当事方所接受的建议，应只在这些当事方之间具有拘束力。

(2) 当事各方应在接到建议的通知后三十天内，按照调解人指定的地址向调解人声明接受其建议；否则，即视为不接受建议。

(3) 不接受建议的任何当事一方应在第三十七条第(2)款所定期间之后三十天内将其拒绝接受建议的理由详尽地以书面通知调解人及其他当事各方。

(4) 建议如被当事各方接受，调解人应立即编写并签署一项结案记录，建议于该时对当事各方发生拘束力。如果建议未被所有当事各方接受，则调解人应编写一份关于拒绝接受建议的当事各方的报告，说明争议以及这些当事方未能解决争议的始末。

(5) 对当事各方已发生拘束力的建议应由他们立即执行，或于建议内规定的较迟时间执行。

(6) 任何当事一方可以所有当事各方或任何当事方的接受，作为其接受的条件。

### 第三十八条

(1) 对于接受建议的当事各方，建议应构成对争议的最后决定，但建议依照第三十九条的规定未被承认或执行者不在此限。

(2) “建议”包括调解人在建议被接受以前对该建议作出的解释、说明或订正。

### 第三十九条

(1) 各缔约国应承认一项建议在接受它的当事各方之间具有拘束力，除有第三十九条第(2)款和第(3)款规定的情形外，并应在任何这些当事方要求时，执行建议内所规定的一切义务，就象执行该缔约国国内法院的确定判决一样。

(2) 被要求承认及执行建议的国家，其法院或其他主管当局认定确有下列任何一项下列情形时，应根据第三十九条第(1)款所述当事一方的要求，不承认或不执行一项建议：

- (a) 接受建议的任何当事一方，按照对其适用的法律规定，在接受时并无充分的法律行为能力；
- (b) 受欺诈或胁迫而作出的建议；
- (c) 建议违反执行国的公共政策（公共秩序）；
- (d) 调解人选或调解程序不符合本守则的规定。

(3) 倘法院或其他主管当局证实建议中的任何部分属于第三十九条第(2)款内所列任何一项的范围，且该部分可同建议的其他部分分开，则应不执行及承认该部分。倘该部分不能分开，则整个建议应不予执行及承认。

#### 第四十条

(1) 如建议为所有当事各方接受，则建议及其中所附的理由，经当事各方同意，可予公布。

(2) 如建议已为一个或一个以上当事方拒绝接受，但另有一个或一个以上当事方已予接受：

- (a) 拒绝接受建议的一个或一个以上当事方应遵照第三十七条第(3)款的规定公布其拒绝接受建议的理由，同时亦可公布建议及其中所附的理由；
- (b) 接受建议的当事一方得公布建议及其中所附的理由；亦得公布任何其他当事一方拒绝接受建议的理由，除非该当事一方已依照第四十条第(2)款(a)项的规定自行公布其拒绝接受及所附的理由。

(3) 如建议未为任何当事一方所接受，任何当事一方都可以公布建议及其中所附的理由，以及其本身的拒绝接受理由。

#### 第四十一条

(1) 任何当事一方向调解人提出的含有事实资料的单据和清单应予公布,但经该当事一方或过半数调解人同意不予公布时,不在此限。

(2) 当事一方提出的这些单据和清单,该当事一方可以在相同的争议和相同当事各方之间以后引起的诉讼中提出作为证据。

#### 第四十二条

如建议未能对当事各方发生拘束力,则调解人所表示的意见或提出的理由,或当事各方为调解程序而作出的让步或建议,均不应影响任何当事一方的法律权利和义务。

#### 第四十三条

(1) (a) 调解人的费用和调解程序的一切行政费用,除非调解程序的当事各方另有协议,否则应由他们平均分担。

(b) 调解程序一旦开始进行,调解人应有权要求当事各方预付第四十三条第(1)款(a)项所指的各项费用,或交付保证金。

(2) 除非当事各方另有协议,否则每一当事方应负担他在调解程序方面引起的一切费用。

(3) 虽有第四十三条第(1)款和第(2)款的规定,调解人如果一致认为当事一方提出的要求系属诬告或无稽,可以决定由该当事一方负担调解程序其他当事方面的任何或全部费用。这种决定即为定案,并对所有当事各方具有拘束力。

#### 第四十四条

(1) 当事一方于调解程序的任何阶段没有出席或提出辩护，不得视为接纳另一当事方的主张。在这种情形下，另一当事方可以请求调解人结束调解程序，或请求调解人处理已经提交调解的问题，并按照本守则内关于作出建议的规定作出建议。

(2) 在结束调解程序之前，调解人应给予没有出席或提出辩护的当事一方不超过十天的宽限期，但调解人确知该当事方无意出席或提出辩护的不在此限。

(3) 不遵守本守则规定的或调解人决定的程序性时限，特别是有关提出说明或资料的时限，应视为没有出席。

(4) 如因当事一方没有出席或提出辩护而调解程序结束，调解人应作出报告，说明该当事方没有出席或没有提出辩护。

#### 第四十五条

(1) 调解人应遵守本守则所规定的程序。

(2) 本守则附件内的程序规则应视为指导调解人的典型规则。调解人得于共同同意时，使用、补充或修正附件中所载的规则，或自行制定程序规则，但以此种补充、修正或另定的规则不与守则的规定相抵触为限。

(3) 当事各方得协议采用不与守则的规定相抵触的任何程序规则。

(4) 调解人的建议应以共同意见作出，如不能达成共同意见，应以过半数票决定作出。

(5) 自指定调解人之日起算，至迟六个月内应结束调解程序，并作出调解人的建议，但第二十三条第(4)款(e)、(f)和(g)项所述的案情除外，因其适用第十四条第(1)款和第十六条第(4)款所规定的时限。这项期限得经当事各方同意而延长。

## C. 制度机构

### 第四十六条

(1) 在本公约开始生效前六个月，联合国秘书长应任命一位登记人，但需获得联合国大会批准，并要考虑各缔约国所表示的意见。登记人执行第四十六条第(2)款规定的各项职责时，如有需要，得由其他人员加以协助。登记人及其助理人员所需的行政服务，由联合国驻日内瓦办事处提供。

(2) 登记人应斟酌情况同各缔约国磋商，以执行下列职责：

- (a) 保管一份国际调解人委员会的名单，并经常将委员会的组成通知各缔约国；
- (b) 于当事各方要求时，向它们提供调解人的姓名和住址；
- (c) 收受并保管下列文件的副本：调解要求书、答复、建议及其接受或拒绝，包括理由；
- (d) 于托运人组织、公会和各国政府请求时，向它们提供建议和拒绝理由的副本，费用由它们负担，但应遵守第四十条的规定；
- (e) 为了编制第五十二条所述的审查会议所需的资料，提供关于已结束的调解案件的非机密性的资料，但不指明有关的当事各方。
- (f) 第二十六条第(1)款(c)项与第三十条第(2)和第(3)款规定的其他职责。

## 第七章：最后条款

### 第四十七条：执行

- (1) 每一缔约国应制定必要的法律或其他措施以执行本公约。
- (2) 每一缔约国应将为本公约而制定的法律或其他措施的文本送交联合国秘书长，联合国秘书长应为保管人。

### 第四十八条：签字、批准、接受、同意和加入

- (1) 从一九七四年七月一日起至一九七五年六月三十日止，本公约应在联合国总部开放，以备签字，其后则继续开放，以备加入。
- (2) 所有国家均有权经下列手续成为本公约的缔约国：
  - (a) 签字，但须经批准、接受或同意，随后予以批准、接受或同意；  
或
  - (b) 签字而在批准、接受或同意方面不作保留；或
  - (c) 加入。
- (3) 批准、接受、同意或加入，必须经过向保管人交存批准、接受、同意或加入文件的手续。

### 第四十九条：开始生效

- (1) 本公约在至少二十四个国家，其合计吨位至少占世界吨位的百分之二十五，依照第四十八条规定成为公约当事国之日算起六个月后开始生效。本条所指吨位应以劳氏船舶年鉴一九七三年统计表中的表二“世界船队主要类型

分析”所列的一般货轮（包括客货轮）与集装箱货轮（全部分格的）的吨位，但美国后备船队与美国和加拿大的大湖船队除外。<sup>①</sup>

(2) 对于在此后批准、接受、同意或加入公约的每个国家，则应自该国交存适当文件的六个月后开始生效。

(3) 在一项修正案开始生效后成为本公约缔约国的任何国家，如不声明不同的意向，应：

- (a) 视为修正后公约的缔约国；
- (b) 就它对不受该修正案拘束的任何缔约国而言，视为未修正公约的缔约国。

#### 第五十条：退出

(1) 任何缔约国得在本公约开始生效之日起两年后的任何时间声明退出。

(2) 退出应以书面通知保管人并应于保管人收到之日起一年后或退出书中可能规定的更长时期后生效。

#### 第五十一条：修正

(1) 任何缔约国可对本公约提出一项或多项修正案，应将修正案交给保管人。保管人要将这些修正案散发给各缔约国，以供它们接受，并散发给有权成为守则缔约国而尚未成为缔约国的各国，以供他们参考。

(2) 按第五十一条第(1)款规定散发的各项拟议修正案，如无任何缔约国在保管人散发修正案之日起算十二个月内向保管人提出异议，应视为被接受。如有一缔约国对拟议修正案提出异议，该修正案即不得视为被接受，不得生效。

(3) 如无异议提出，修正案应于第五十一条第(2)款内所述的十二个月的期限满期后六个月后对所有缔约国生效。

---

① 第四十九条第(1)款的吨位要求载于联合国班轮公会行动守则全权代表会议第二期会议报告(TD/CODE/10) 附件一。

### 第五十二条：审查会议

(1) 从本公约生效之日起五年后，保管人应召开审查会议，审查本公约的作用，特别是执行情况，并审议及通过适当的修正案。

(2) 从本公约生效之日起四年后，保管人应向所有有权参加审查会议的国家征求意见，并根据所收到的意见，编写及散发各供会议审议的议程草案和拟议修正案。

(3) 除第一届审查会议另有决定外，以后应照样每五年，或于本公约三分之一的缔约国要求时随时召开审查会议。

(4) 如于联合国班轮公会行动守则全权代表会议的总结文件通过之日起五年后本公约尚未生效，则不管第五十二条第(1)款的规定，经有资格成为本公约缔约国的三分之一的国家要求，并获得联合国大会的批准，应由联合国秘书长召开审查会议，审查本公约的条款和其附件，并审议及通过适当的修正案。

### 第五十三条：保管人的职责

(1) 保管人应将下列事项通知各签字国和加入国：

- (a) 依照第四十八条规定作出的签字、批准、接受、同意和加入；
- (b) 本公约依照第四十九条生效的日期；
- (c) 依照第五十条规定退出本公约的事件；
- (d) 对本公约作出的保留和撤销保留；
- (e) 各缔约国依照第四十七条规定为执行本公约而采取的立法或其他措施的文本；
- (f) 依照第五十一条规定所作的拟议修正和对拟议修正的反对；
- (g) 修正案依照第五十一条第(3)款生效。

(2) 保管人亦应依照第五十二条采取必要行动。

#### 第五十四条：作准文本——存放

本公约的中文、英文、法文、俄文和西班牙文文本同等有效，其正本应交存联合国秘书长。

为此，经各国政府正式授权的下列各签署人，已于下列日期在本公约上签字，以昭信守。

## 班轮公会行动守则公约的附件

### 国际强制调解的模范程序规则

#### 第一条

(1) 当事一方如欲依照本公约进行调解程序，应提出说明此意的书面请求，将要求书送给对方，另将副本送交登记人。

(2) 要求书应：

- (a) 明确指出争议的当事各方及其地址；
- (b) 简要说明有关事实、争议的问题、以及要求人为解决争议而作出的提案；
- (c) 说明是否需要口头听询；如需要，应列出当时所知的要求人的证人包括专家证人的姓名和地址；
- (d) 附具要求人在提出要求时认为需要的支持性文件和当事各方订定的有关协议和安排；
- (e) 表明所需的调解人人数，任何有关指定调解人的提议，或要求人依照第三十二条第(2)款规定所指定的调解人的姓名；
- (f) 列出有关程序规则的提案，如果有的话。

(3) 要求书应注明日期，并由当事一方签名。

#### 第二条

(1) 如被告决定对要求提出答复，应在收到要求书之日起三十天内，将答复书递交对方，并将副本送交登记人。

(2) 答复书应：

- (a) 简要说明驳斥要求书的论点的有关事实；被告可能有的解决争议的提议；以及被告为解决争议而要求的任何补救办法；
- (b) 说明是否需要口头听询；如需要，应列出当时所知的被告的证人包括专家证人的姓名和地址；
- (c) 附具被告在提出答复时认为需妥的支持性文件和当事各方订定的有关协议和安排；
- (d) 表明所需的调解人人数，任何有关指定调解人的提议，或被告依照第三十二条第(2)款规定所指定的调解人的姓名；
- (e) 列出有关程序规则的提案，如果有的话。

(3) 答复书应注明日期，并由当事一方签名。

### 第三条

(1) 任何人或其他方面如欲依照第三十四条参加调解程序，应向当事各方提出书面要求，并以副本送交登记人。

(2) 如欲根据第三十四条(a)项参加，要求书中应说明其理由，包括本规则第一条第(2)款(a)、(b)和(d)中要求的资料。

(3) 如欲根据第三十四条(b)项参加，要求书中应说明其理由，以及所将支持的原当事一方。

(4) 对这种当事方面参加程序的要求如有任何反对，反对书应由反对的当事方于收到要求后七日内送出，并以副本送交另一当事方。

(5) 倘有两项或两项以上的调解程序合并进行，其后第三方面参加的要求应提交所有的有关当事各方，后者均得按照本条提出反对。

#### 第四条

在争议的当事各方同意之下，经任何当事一方动议，在给予当事各方陈述意见的机会后，调解人可以命令将相同的当事各方间尚未解决的任何或所有要求合并或分别处理。

#### 第五条

(1) 任何一方如对一位调解人的独立性因某种情况而发生合理的怀疑，得对他提出异议。

(2) 提出异议的通知应说明理由，应在调解程序结束之日以前调解人尚未作出建议时提出。关于任何这种异议，在派有一位以上的调解人的情形下，应立刻进行听询，并首先作为先决问题以调解人的过半数票予以决定。在这种情形下的决定应即为定案。

(3) 如有调解人死亡或辞职或丧失行为能力或被取消资格，应迅速另派他人替代。

(4) 除非当事各方协议，或调解人命令重新进行或重新听取口头作证，在上述情况下中断的调解程序，应从中断之处继续下去。

#### 第六条

调解人应在守则的规定范围内自行决定其管辖范围和（或）权限。

## 第七条

(1) 调解人应接受和考虑任何一方或其代表提出的所有清单、票据、宣誓书、出版品、或包括口头证据在内的任何其他证据，并应凭其判断给予此种证据其应得的重要性。

(2) (a) 任何当事一方均可向调解人提出其认为有关的任何资料，并应同时将正式副本送交参加调解程序的任何其他当事一方，对后者应给予提出答复的合理机会。

(b) 唯有调解人能判定当事各方所提证据的相关性和重要性。

(c) 调解人可要求当事各方提出调解人为理解和裁决争议而可能认为必要的其他证据，但这种其他证据如果提出，则应给予参加调解程序的其他当事各方合理的机会对这种证据表示意见。

## 第八条

(1) 如在守则或本规则内，对从事任何行动的日期有所规定，其起始之日不应算，终止之日应予计算，但如终止之日是星期六、星期日或调解地点的公共假日，则不予计算，终止之日应是次一工作日。

(2) 如所规定的期限少于七天，则其间的星期六、星期日和公共日均不应计算。

## 第九条

经当事一方动议，或依照他们之间的协议，调解人得延长调解人已经决定的任何程序性时限，但不得与守则内规定的此种时限相抵触。

### 第十条

(1) 调解人应订定工作次序，除非另有协议，并应订定每次调解程序的日期和时间。

(2) 除非当事各方另有协议，调解程序的进行应不公开。

(3) 调解人应在宣布结束调解程序之前明确询问所有当事各方是否尚有其他证据提出，并将这一点记录下来。

### 第十一条

调解人的建议应采书面方式，并应包括：

- (a) 当事各方的明确名称和地址；
- (b) 说明调解人的指派方法，包括调解人的姓名；
- (c) 调解程序的日期和地点；
- (d) 调解人认为适当的调解程序的简要说明；
- (e) 调解人所查明的各项事实的简要说明；
- (f) 当事各方所提一切证据的摘要；
- (g) 对争议中的各项问题表示的意见，并附具理由；
- (h) 调解人的签名及每个签名的日期；
- (i) 接受或拒绝建议的通讯地址。

### 第十二条

建议应按照守则规定在可能范围内宣布费用数额。如建议内未载有关于费用的详尽说明，调解人应在作出建议后六十日内尽早按守则规定书面宣布费用数额。

### 第十三条

调解人的建议也应考虑到以前的类似案件，以期促进对守则的更一贯的解释以及对调解人建议的遵守。



## 附件二

### 联合国班轮公会行动守则全权代表会议通过的决议

#### 1. 会议工作的完成

##### 联合国班轮公会行动守则全权代表会议

遵照联合国大会第三〇三五(二十七)号决议举行了会议，就班轮公会行动守则审议并通过一件公约或任何其他具有法律拘束力的多边文书，

一致同意了全权代表会议三个主要委员会的报告中所附班轮公会行动守则草案中的许多条文，

注意到：会议主席提出的、列为本决议附件的、关于解决联合国班轮公会行动守则全权代表会议所面临的若干基本问题的原则，业已为参加会议各国中所有发展中国家、所有东欧社会主义国家和许多发达的市场经济国家所接受；也注意到另有若干发达的市场经济国家未接受上述原则，另有些这种国家则对该问题保留其立场，

注意到：接受上段所述原则的所有国家均同意，这些原则应作为对班轮公会行动守则内有关各节继续进行工作的基础，

也注意到未接受上述原则各国的意见，以及这些国家希望在继续工作时考虑到它们的意见，

1. 察悉在本届会议中所得到的巨大进展；
2. 又察悉会议全体会议的报告和三个主要委员会的报告；
3. 认为于一九七四年三月十一日在日内瓦召开班轮公会行动守则全权代表会议第二期会议，为期三个星期，以便完成其任务，将是最符合所有国家的利益；
4. 要求联合国秘书长和贸发会议秘书长为全权代表会议的第二期会议作出安排；
5. 声明关于全权代表会议三个主要委员会的报告里所附的班轮公会行动守则草案内许多已经一致同意的条文，除可能认为必要的任何文字上及(或)法律措词上的改动外，不得再进行任何讨论，或改动其内容；

6. 察悉已经接受会议主席提出的、列为本决议附件的、关于解决联合国班轮公会行动守则全权代表会议所面临的若干基本问题的原则的所有国家，一致同意要继续把这些原则视作全权代表会议第二期会议进一步工作的基础，并同意不再讨论这些原则，对于守则草案中依据这些原则而订定的、并经所有这些国家同意的若干条文，也不再进行讨论或加以改动，除非是认为必要的任何文字上及/或法律措词上的改动，或者是为了使这些条文更符合所协议的原则而认为必要的任何其他文字上的改动；

7. 证实本决议的所有有关各方愿意在全权代表会议的第二期会议上，从本次会议休会时所已达到的阶段继续进行谈判，以期在第二期会议上就班轮公会行动守则审议及通过一件公约或任何其他具有法律拘束力的多边文书；

8. 请求贸发会议秘书处把会议各主要委员会的报告附件中所列的条文以法律用语编订文本，并把这些文本在全权代表会议第二期会议以前及早分发给所有会员国政府，以便协助他们的审议。

1973年12月15日

第六次全体会议

### 第1号决议附件

#### 关于解决联合国班轮公会行动守则全权代表会议若干基本问题的原则

##### A. 政府的作用

1. 公会应根据政府的要求提供所要求的资料。
2. 政府代表有权出席协商，充分参加讨论，作出建议并促进当事各方的协议，但没有决策的任务。
3. 政府也享有参加调解程序的同样权利。

B. 参加货载承运

1. 航线两端的国家航运公司权利平等。
2. 有第三国公司时，它们应分摊百分之二十的份额。
3. 如国家航运公司不运载或无力运载分摊的货载份额时——这一点应由各公司自行决定——其未能运载的部分仍归入公摊货载，然后再按比例分配。
4. 航线一端同一区域中的国家航运公司，对于它们的货载份额，可以彼此调整。

C. 执行

1. 当事各方应作出一切努力，以期在协商中达成解决。
2. 如问题未能经由协商得到解决，因而引起争议，关于运费率、附加费、货币调整因素等一类问题应提交强制性国际调解。
3. 调解人的建议，如经当事各方接受，应具有拘束力。
4. 如拒绝调解人的建议，应以书面详细说明拒绝的理由，并予公布。
5. 五年后召开审查会议，审查本公约的各种情况，特别是执行情况。这样的审查会议，以后每五年召开一次。

D. 决定运费率的标准

1. 这些标准应照东欧社会主义国家就守则第 54 项作出的提案<sup>a</sup>内的规定。
2. 一次运费率全面提高的生效日期与下一次运费率全面提高的通知日期之间不得少于十二个月。

注：

有人提到各集团对外来竞争的问题表示顾虑，但是表示希望这个问题将能在有关的委员会或起草小组上，经由互相商讨而获得满意的解决。

---

a 后来七十七国集团和法国也参加作为该案的提案国，提案全文见联合国班轮公会行动守则全权代表会议第一卷“报告和其他文件”（联合国出版物，出售品编号 E. 75. II. D. 11），第四部分第一节守则第 54 项的备选条文 1。

## 2. 非公会航运公司

联合国班轮公会行动守则全权代表会议,

拟订了班轮公会行动守则公约, 以期改进班轮公会制度,  
念及公约适用于班轮公会及其对外关系,

兹决定:

1. 公约内的任何规定均不得解释为否定托运人, 于订有任何忠诚信约时遵守信约规定的条件下, 在公会航运公司和非公会航运公司之间作选择的权利;
2. 与公会竞争的非公会航运公司应遵守在商业基础上公平竞争的原则;
3. 为了班轮航运业的健全发展的利益计, 非公会航运公司只要符合第 一段的规定, 就不应阻止它们从事营运。

1974年4月6日

第九次全体会议

## 3. 当地调解

联合国班轮公会行动守则全权代表会议

考虑到班轮公会行动守则公约中规定的协商条款和争议解决程序的重要性,

注意到有人建议在守则中规定若干争议应提交当地调解, 兹:

1. 要求依照公约第五十二条召开的第一届审查会议优先审议当地调解问题, 要考虑到公约各缔约国就下列各点表示的意见: 没有当地调解办法是否妨碍争议的有效解决; 如有妨碍, 何种问题应视为适于在当地调解; 这种争议的解决应适用何种程序;
2. 同意于筹备审查会议时, 保管人应征求有权出席审查会议的所有国家的意见, 它们必须考虑到有关当局、班轮公会和托运人组织所表示的意见。

1974年4月6日

第九次全体会议

附 件 三

截至1986年6月30日

《班轮公会行动守则公约》的缔约国名单

孟加拉国	加 纳
巴巴多斯	危地马拉
贝 宁	几内亚
保加利亚	圭亚那
喀麦隆	洪都拉斯
佛得角	印 度
中非共和国	印度尼西亚
智 利	伊拉克
中 国	牙买加
刚 果	约 旦
哥斯达黎加	肯尼亚
科特迪瓦	科威特
古 巴	黎巴嫩
捷克斯洛伐克	马达加斯加
丹 麦(格陵兰和法罗群岛除外)	马来西亚
埃 及	马 里
埃塞俄比亚	毛里求斯
芬 兰	墨西哥
法 国	摩洛哥
加 蓬	荷兰(只包括在欧洲的王国本土)
冈比亚	尼日尔
德意志民主共和国	尼日利亚
德意志联邦共和国	挪 威

巴基斯坦

秘 鲁

菲律宾

大韩民国

罗马尼亚

沙特阿拉伯

塞内加尔

塞拉利昂

斯里兰卡

苏 丹

瑞 典

多 哥

特立尼达和多巴哥

突尼斯

苏维埃社会主义共和国联盟

联合王国（包括直布罗陀和香港）

坦桑尼亚联合共和国

乌拉圭

委内瑞拉

南斯拉夫

扎伊尔

## 附 件 四

### 《班轮公会行动守则公约》各缔约国所作保留和声明

#### 1. 保加利亚

保加利亚人民共和国认为，班轮公会的定义不包括根据政府间协议经营的联合双边航运公司。关于1974年4月6日通过的第1号决议附件第2点的案文，保加利亚人民共和国政府认为，《班轮公会行动守则公约》的规定不涉及非公会航运公司的活动。

#### 2. 中 国

中华人民共和国和任何其他国家通过协商并在有关各方认为适当的基础上建立的联合航运服务，在性质上完全不同于班轮公会，《联合国班轮公会行动守则公约》的各项规定不适用于这种服务。

#### 3. 古 巴

##### 保 留

古巴共和国对《公约》第二条第17款的规定作了保留，其大意是：古巴将不对根据政府间协议建立的联合班轮服务所承运的任何货物实施上述第17款的规定，无论其发源地、目的地或预定的用途如何。

##### 声 明

关于第一编第一章头一段中的定义，古巴共和国不能同意在“班轮公会或公会”的概念中包括根据政府间协议建立的任何货种的联合班轮服务。

#### 4. 捷克斯洛伐克

“《行动守则》的规定不适用于根据政府间协议为承运双边货载而建立的联合班轮服务；

“捷克斯洛伐克社会主义共和国将认为个别国家通过立法对非公会会员公司的活动可能进行的单方面管制不符合《公约》的主要目标和原则，因此，将作为无效论。”

## 5. 丹麦（格陵兰和法罗群岛除外）

### 保 留

1. 为《行动守则》之目的，“国家航运公司”一词，对欧洲经济共同体的成员国而言，可包括按照成立欧洲经济共同体的条约在该成员国领土内成立的任何经营船舶的航运公司。

2. (a) 在不影响本保留(b)段的条件下，《行动守则》第二条不应适用于共同体成员国之间的公会货运，在对等基础上，也不适用于这些国家与属于《行动守则》缔约国的其他经合发组织国家之间的公会货运；

(b) (a)段不应影响根据《行动守则》被承认为国家航运公司，并且：

(一) 已经是承运这种货载的公会的会员；或者

(二) 已根据《行动守则》第一条第(3)款被接纳加入这样一个公会的发展中国家航运公司按照《行动守则》第二条所载原则作为第三国航运公司参加承运这种货载的机会。

3. 《行动守则》第三条和第十四条第(9)款不应适用于共同体成员国之间的公会货运，在对等基础上，也不适用于这些国家与属于《行动守则》缔约国的其他经合发组织国家之间的公会货运。

4. 在《行动守则》第三条所适用的货运中，该条最后一句的含意被解释为：

(a) 两个国家航运公司集团在对两国间的货载有关的事项进行表决前将相互协调其立场；

(b) 这句话只适用于公会协议所规定需要有关的两个国家航运公司集团一致同意的事项，而不是公会协议中所涉及的所有事项。

### 声 明

丹麦政府认为，《联合国班轮公会行动守则公约》为发展中国家航运公司参加

公会系统提供了更多的机会，其目的是管制公会及其在公开货载承运（即在有竞争机会时）的活动。丹麦政府还认为，若要《行动守则》及受其制约的公会有效，就必须确保非公会航运公司继续有进行公平商业竞争的机会，确保托运人在不违反忠诚信约的条件下继续有在公会航运公司和非公会航运公司之间作出选择的权利。《行动守则》本身的一系列规定，包括其目标和原则中都反映了这些基本概念，在联合国全权代表会议上通过的关于非公会航运公司的第2号决议中也明确阐述了这些基本概念。

丹麦政府还认为，《联合国班轮公会行动守则公约》的某一缔约国所采取的旨在消除非公会航运公司的竞争机会或具有这种作用的任何规章或其他措施都是与上述基本概念不一致的，并将使受《行动守则》制约的公会将在其中经营的环境发生根本变化。《公约》中没有任何一条规定其他缔约国必须承认这种规章或措施的效力，或接受有关公会通过这种规章或措施在受《行动守则》制约的货运中取得的实际垄断地位。

丹麦政府声明，它将按照在此提到的基本概念和考虑执行《公约》，在这样做时，《公约》不能排除它在另一缔约国采取妨碍在其班轮货运中进行公平商业竞争的措施或做法的情况下采取适当步骤。

## 6. 芬 兰

### 保 留

1. 在对等基础上，《行动守则》第二条、第三条和第十四条第(9)款不应适用于芬兰与属于《守则》缔约国的其他经合发组织国家之间的公会货运。

2. 在《行动守则》第三条所适用的货运中，该条最后一句的含意被解释为：

- (a) 两个国家航运公司集团在对两国间的货载有关的事项进行表决前将相互协调其立场；
- (b) 这句话只适用于公会协议所规定需要有关的两个国家航运公司集团一致同意的事项，而不是公会协议中所涉及的所有事项。

## 声 明

A. 芬兰政府认为,《联合国班轮公会行动守则公约》为发展中国家航运公司参加公会系统提供了更多的机会,其目的是管制公会及其在公开货载承运中(即在有竞争机会时)的活动。芬兰政府还认为,若要《行动守则》及受其制约的公会有效,就必须确保非公会航运公司继续有进行公平商业竞争的机会,确保托运人在不违反忠诚信约的条件下继续有在公会航运公司和非公会航运公司之间作出选择的权利。《行动守则》本身的一系列规定,包括其目标和原则中都反映了这些基本概念,在联合国全权代表会议上通过的关于非公会航运公司的第2号决议中也明确阐述了这些基本概念。

B. 芬兰政府还认为,《联合国班轮公会行动守则公约》的某一缔约国所采取的旨在消除非公会航运公司的竞争机会或具有这种作用的任何规章或其他措施都是与上述基本概念不一致的,并将使受《行动守则》制约的公会将在其中经营的环境发生根本变化。《公约》中没有任何一条规定其他缔约国必须承认这种规章和措施的效力,或接受有关公会通过这种规章或措施在受《行动守则》制约的货运中取得的实际垄断地位。

C. 芬兰政府声明,它将按照在此提到的基本概念和考虑执行《公约》,在这样做时,《公约》不能排除它在另一缔约国采取妨碍在其班轮货运中进行公平商业竞争的措施或做法的情况下采取适当步骤。

## 7. 法 国

### 保 留

1. 在实施《行动守则》时,“国家航运公司”这一概念,对欧洲经济共同体的成员国而言,可包括按照成立欧洲经济共同体的条约在该成员国领土内成立的所有航运公司。

2. (a) 在不影响本保留(b)段的条件下,《行动守则》第二条不应适用于公会在共同体成员国之间承运的货载,在对等基础上,也不适用于这些国家与属于《行动守则》缔约国的其他经合发组织国家之间的公会货运;

(b) (a)段案文将不影响发展中国家航运公司作为第三国航运公司按照《行动守则》第二条规定的原则参加承运这种货载的机会，但它们必须是按照《行动守则》的规定被承认为国家航运公司，并且

(一) 已经是承运这种货载的公会的会员，或者

(二) 已按照《行动守则》第一条第(3)款被接受为这样一个公会的会员。

3. 《行动守则》第三条和第十四条第(9)款不应适用于公会在共同体成员国之间承运的货载，在对等基础上，也不适用于在这些国家与属于《行动守则》缔约国的其他经合发组织国家之间的公会货运。

4. 在《行动守则》第三条所适用的任何货运中，该条最后一句的含义都被解释为：

(a) 两个国家航运公司集团在对两国家间的货载有关的事项进行表决前，应相互协调其立场；

(b) 这句话应只适用于公会协议所规定需要有关的两个国家航运公司集团一致同意的事项，而不是公会协议中所涉及的所有事项。

## 8. 德意志民主共和国

德意志民主共和国声明，《班轮公会行动守则公约》的规定将不适用于根据政府间协议为在有关国家之间进行货物双边交换而成立的联合经营航运公司。

## 9. 德意志联邦共和国

### 声明

1. 为《行动守则》之目的，“国家航运公司”一词，对欧洲经济共同体的成员国而言，可包括按照欧经共同体条约在该成员国领土内成立的任何经营船舶的航运公司。

2. (a) 在不影响(b)段的条件下，《行动守则》第二条不应适用于欧洲经济共同体成员国之间的公会货运，在对等基础上，也不适用于这些国家与属于《行动守则》缔约国的其他经合发组织国家之间的公会货运。

(b) (a)段不应影响按照《行动守则》被承认为国家航运公司，并且：

(一) 已经是承运这种货载的公会的会员；或者

(二) 已根据《行动守则》第一条第(3)款被接纳加入这样一个公会

的发展中国家航运公司根据《行动守则》第二条所规定的原则，作为第三国航运公司参加承运这种货载的机会。

3. 《行动守则》第三条和第十四条第(9)款不应适用于共同体成员国之间的公会货运，在对等基础上，也不适用于这些国家与属于《行动守则》缔约国的其他经合发组织国家之间的公会货运。

4. 在《行动守则》第三条所适用的货运中，该条最后一句的含义被解释为：

- (a) 两个国家航运公司集团在对两国间的货载有关的事项进行表决前相互协调其立场；
- (b) 这句话只适用于公会协议所规定需要有关的两个国家航运公司集团一致同意的事项，而不是公会协议中所涉及的所有事项。

5. 按照全权代表会议通过的关于非公会会员公司的决议，德意志联邦共和国政府将不禁止非公会会员公司进行经营，只要它们按照公平竞争的原则与公会进行商业竞争。它确认将按照上述决议行事。

(德意志联邦共和国政府还声明，该公约从对德意志联邦共和国生效之日起，也将适用于(西)柏林)。

## 10. 印度

印度政府重申印度代表于1974年4月8日在联合国班轮公会行动守则全权代表会议上代表77国集团所提出声明的第(2)段中的观点，即：印度政府的理解是，根据政府间协议建立的政府间航运服务不属于《班轮公会行动守则公约》的范围，无论其货物的发源地目的地或预定的用途如何。

## 11. 伊拉克

加入公约决不意味着承认以色列或与其发生任何关系。

## 12. 科威特

加入公约决不意味着科威特政府承认以色列。

### 13. 荷兰(只包括在欧洲的王国本土)

#### 保 留

1. 为《行动守则》之目的,“国家航运公司”一词,对欧洲经济共同体的成员国而言,可包括按照欧经共同体条约在该成员国领土内成立的任何经营船舶的航运公司。

2. (a) 在不影响本保留(b)点的条件下,《行动守则》第二条不应适用于欧洲经济共同体成员国之间的公会货运,在对等基础上,也不适用于这些国家与属于《行动守则》缔约国的其他经合发组织国家之间的公会货运。

(b) (a)点不应影响根据《行动守则》被承认为国家航运公司,并且:

(一) 已经是承运这种货载的公会的会员;或者

(二) 已根据《行动守则》第一条第(3)款被接纳加入这样一个公会的发展中国家航运公司按照《行动守则》第二条所载原则作为第三国航运公司参加承运这种货载的机会。

3. 《行动守则》第三条和第十四条第(9)款不应适用于欧洲经济共同体成员国之间的公会货运,在对等基础上,也不适用于这些国家与属于《行动守则》缔约国的其他经合发组织国家之间的公会货运。

4. 在《行动守则》第三条所适用的货运中,该条最后一句的含义被解释为:

(a) 两个国家航运公司集团在对两国间的货载有关的事项进行表决前将相互协调其立场;

(b) 这句话只适用于公会协议所规定需要有关的两个国家航运公司集团一致同意的事项,而不是公会协议中所涉及的所有事项。

#### 声 明

荷兰王国政府

— 按照全权代表会议通过的关于非公会会员公司的决议,将不禁止非公

会会员公司进行经营，只要它们按照公平竞争的原则与公会进行商业竞争；

- 一 确认将按照上述决议行事。

## 14. 挪威

### 保留

1. 为《行动守则》之目的，“国家航运公司”一词，对挪威或欧洲经济共同体或经济合作与发展组织的成员国而言，可包括按照在该国所适用的法律在该国领土内成立的任何经营船舶的航运公司。

2. (a) 在不影响本保留(b)段的条件下，在对等基础上《行动守则》第二条不应适用于属于《行动守则》缔约国的经合发组织国家之间的公会货运。

(b) (a)段不应影响任何航运公司作为第三国航运公司参加承运这种货载及在这种货载中获得相当大一部分的机会。

3. 在对等基础上，《行动守则》第三条和第十四条第(9)款不应适用于属于《行动守则》缔约国的经合发组织国家之间的公会货运。

4. 在《行动守则》第三条所适用的货运中，该条最后一句的含义被解释为：

(a) 两个国家航运公司集团在对两国间的货载有关的事项进行表决前将相互协调其立场；

(b) 这句话只适用于公会协议所规定需要有关的两个国家航运公司集团一致同意的事项，而不是公会协议中所涉及的所有事项。

### 声明

挪威政府还认为，《联合国班轮公会行动守则公约》为发展中国家航运公司参加公会系统提供了更多的机会，其目的是管制公会及其在公开货载承运中（即在有竞争机会时）的活动。挪威政府还认为，若要《行动守则》及受其制约的公会有效，就必须确保非公会航运公司继续有进行公平商业竞争的机会，确保托运人在不违反忠诚信约的条件下继续有在公会航运公司和非公会航运公司之间作出选择的权利。

《行动守则》本身的一系列规定，包括其目标和原则中都反映了这些基本概念，在联合国全权代表会议上通过的关于非公会航运公司的第2号决议中也明确阐述了这些基本概念。

挪威政府还认为，《联合国班轮公会行动守则公约》的某一缔约国所采取的旨在消除非公会航运公司的竞争机会或具有这种作用的任何规章或其他措施都是与上述基本概念不一致的，并将使受《行动守则》制约的公会将在其中经营的环境发生根本变化。《公约》中没有任何一条规定其他缔约国必须承认这种规章或措施的效力，或接受有关公会通过这种规章或措施在受《行动守则》制约的货运中取得的实际垄断地位。

挪威政府声明，它将按照在此提到的基本概念和考虑执行《公约》，在这样做时，《公约》不能排除它在另一缔约国采取妨碍在其班轮货运中进行公平商业竞争的措施或做法的情况下采取适当步骤。

## 15. 秘 鲁

秘鲁政府认为，它将不受《公约》第二章，第二条，第4款规定的约束。

## 16. 瑞 典

### 保 留

1. 为《行动守则》之目的，“国家航运公司”一词，对瑞典或任何其他经合发组织国家而言，可包括按照有关国家法律和规章在该国领土内成立的任何经营船舶的航运公司。

2. (a) 在不影响本保留(b)段的条件下，在对等基础上，《行动守则》第二条不应适用于瑞典与属于《行动守则》缔约国的其他经合发组织国家之间的公会货运。

(b) (a)段不应影响根据《行动守则》被承认为国家航运公司，并且：

(一) 已经是承运这种货载的公会的会员；或者

(二) 已根据《行动守则》第一条第(3)款被接纳加入这样一个公会的发

展中国家航运公司按照《行动守则》第二条所载原则作为第三国航运公司参加承运这种货载的机会。

3. 在对等基础上，《行动守则》第三条和第十四条第(9)款不应适用于瑞典与属于《行动守则》缔约国的其他经合发组织国家之间的公会货运。

4. 在《行动守则》第三条所适用的货运中，该条最后一句的含义被解释为：

(a) 两个国家航运公司集团在对两国间的货载有关的事项进行表决前将互相协调其立场；

(b) 这句话只适用于公会协议所规定需要有关的两个国家航运公司集团一致同意的事项，而不是公会协议中所涉及的所有事项。

## 声 明

A. 瑞典政府认为，《联合国班轮公会行动守则公约》为发展中国家航运公司参加工会系统提供了更多的机会，其目的是管制公会及其在公开货载承运中（即在有竞争机会时）的活动。瑞典政府还认为，若要《行动守则》及受其制约的公会有效，就必须确保非公会航运公司继续有进行公平商业竞争的机会，确保托运人在不违反忠诚信约的条件下继续有在公会航运公司和非公会航运公司之间作出选择的权利。在《行动守则》本身的一系列规定，包括其目标和原则中都反映了这些基本概念，在联合国全权代表会议上通过的关于非公会航运公司的第2号决议中也明确阐述了这些基本概念。

B. 瑞典政府还认为，《联合国班轮公会行动守则公约》的某一缔约国所采取的旨在消除非公会航运公司的竞争机会或具有这种作用的任何规章或其他措施都是与上述基本概念不一致的，并将使受《行动守则》制约的公会将在其中经营的环境发生根本变化。《公约》中没有任何一条规定其他缔约国必须承认这种规章或措施的效力，或接受有关公会通过这种规章或措施在受《行动守则》制约的货运中取得的实际垄断地位。

C. 瑞典政府声明，它将按照在此提到的基本概念和考虑执行《公约》，在这样做时，《公约》不能排除它在另一缔约国采取妨碍在其班轮货运中进行公平商业

竞争的措施或做法的情况下采取适当步骤。

## 17. 苏维埃社会主义共和国联盟

苏维埃社会主义共和国联盟政府认为，《班轮公会行动守则公约》的规定不适用于根据政府间协议为承运有关国家之间双边货载而建立的联合航运公司。

## 18. 大不列颠及北爱尔兰联合王国

### 保 留

一、对大不列颠及北爱尔兰联合王国和直布罗陀而言：

1. 为《行动守则》之目的，“国家航运公司”一词，对欧经共同体的成员国而言，可包括按照欧经共同体条约在该国领土内成立的任何经营船舶的航运公司。

2. (a) 在不影响本保留(b)段的条件下，《行动守则》第二条不应适用于共同体成员国之间的公会货运，在对等基础上，也不适用于这些国家与属于《行动守则》缔约国的其他经合发组织国家之间的公会货运。

(b) (a)点不应影响按照《行动守则》被承认为国家航运公司，并且：

(1) 已经是承运这种货载的公会的会员；或者

(2) 已经被这样一个公会已根据《行动守则》第一条第(3)款被接纳加入这样一个公会的发展中国家航运公司根据《行动守则》第二条所载原则作为第三国航运公司参加承运这种货载的机会。

3. 《行动守则》第三条和第十四条第(9)款不应适用于共同体成员国之间的公会货运，在对等基础上，也不适用于这些国家与属于《行动守则》缔约国的其他经合发组织国家之间的公会货运。

4. 在《行动守则》第三条所适用的货运中，该条最后一句的含义被解释为：

(a) 两个国家航运公司集团在对两国间的货载有关的事项进行表决前将相互协调其立场；

(b) 这句话只适用于公会协议所规定需要有关的两个国家航运公司集团一

致同意的事项，而不是公会协议中所涉及的所有事项。

## 二、对香港而言：

1. (a) 在不影响本保留(b)段的条件下，在对等基础上，《行动守则》第二条不应适用于香港和已经做了保留、在其与联合王国的货运中不适用第二条的任何国家之间的公会货运。

(b) 上述(a)点不应影响根据《行动守则》被承认为国家航运公司，并且：

(1) 已经是承运这种货载的公会的会员；或者

(2) 已根据《行动守则》第一条第(3)款被接纳加入这样一个公会的发展中国家航运公司按照《行动守则》第二条所载的原则作为第三国航运公司参加承运这种货载的机会。

2. 在《行动守则》第二条所适用的货运中，在对等基础上，香港航运公司将允许同意联合国航运公司参加其任何货载重新分配的任何国家航运公司参加重新分配。

3. 在对等基础上，《守则》第三条和第十四条第(9)款不应适用于香港与已经作了保留、在其与联合王国的货运中不适用第三条和第十四条第(9)款的任何国家之间的公会货运。

4. 在《行动守则》第三条所适用的货运中，该条最后一句的含义被解释为：

(一)两个国家航运公司集团在对两国间的货载有关的事项进行表决前将相互协调其立场；

(二)这句话只适用于公会协议所规定需要有关的两个国家航运公司集团一致同意的事项，而不是公会协议中所涉及的所有事项。

## 声 明

1. 联合王国政府认为，《联合国班轮公会行动守则公约》为发展中国家航运公司参加公会系统提供了更多的机会，其目的是管制公会及其在公开货载承运中（即在有竞争机会时）的活动。联合王国政府还认为，若要《行动守则》及受其制约的公会有效，就必须确保非公会航运公司继续有进行公平商业竞争的机会，确保

托运人在不违反忠诚信约的条件下继续有在公会航运公司和非公会航运公司之间作出选择的权利。在《行动守则》本身的一系列规定，包括其目标和原则中都反映了这些基本概念，在联合国全权代表会议上通过的关于非公会航运公司的第2号决议中也明确阐述了这些基本概念。

2. 联合王国政府还认为，《公约》的某一缔约国所采取的旨在消除非公会航运公司的竞争机会或具有这种作用的任何规章或其他措施都是与上述基本概念不一致的，并将使受《行动守则》制约的公会将在其中经营的环境发生根本变化。《公约》中没有任何一条规定其他缔约国必须承认这种规章或措施的效力，或接受有关公会通过这种规章或措施在受《行动守则》制约的货运中取得的实际垄断地位。

3. 联合王国政府声明，它将按照在此提到的基本概念和考虑执行《公约》，在这样做时，《公约》不能排除它在另一缔约国采取妨碍在其班轮货运中进行公平商业竞争的措施或做法的情况下采取适当步骤。



## 附件五

### 欧洲经济共同体理事会1979年5月15日关于 成员国批准或加入《联合国班轮公会行动守则公约》 的第954/79号规章

欧洲经济共同体理事会

考虑到成立欧洲经济共同体的条约，特别是其中的第84条第(2)款，

考虑到欧经共同体委员会提出的规章草案，

考虑到欧洲议会的意见，

考虑到经济社会委员会的意见，

鉴于在联合国贸易和发展会议主持下召开的一次会议上制订了一项《班轮》公会行动守则公约》，并开放供批准或加入；

鉴于《行动守则》所涉及的问题，特别是从航运和贸易的角度来看，对成员国和对共同体都非常重要，因此，对这项《行动守则》有必要采取共同立场；

鉴于这一共同立场应当符合条约的各项原则和目标，并明显有助于实现发展中国家在航运领域的愿望，同时，又有助于在这个领域和在经合发组织国家相互间的货运中继续适用这些国家航运公司所实施商业原则这一目标的实现；

鉴于要确保这些原则和目标得到遵守，而《行动守则》中并没有规定允许共同体这样一个团体加入，各成员国必须按照本规章所规定的某些安排批准和加入《行动守则》；

鉴于公会在确保为托运人提供可靠服务方面的稳定作用得到普遍承认，但仍然有必要避免公会对条约所规定的竞争规则的可能违反；

鉴于欧经共同体委员会因此将向理事会提出一项关于将这些规则适用到海上运输方面的规章提案，

兹通过了本规章：

## 第 1 条

1. 在批准或加入《联合国班轮公会行动守则公约》时，各成员国应以书面方式通知联合国秘书长，说明这种批准或加入是根据本规章进行的。

2. 批准和加入的文书应附有在附件一中所列出的保留。

## 第 2 条

1. 对现有的公会而言，同属一国籍的公会会员航运公司集团应当同属于该国籍的另一个航运公司进行商业谈判，确定后者是否可以作为国家航运公司加入该公会。

如果成立一个新的公会，属于同一国籍的航运公司应通过商业谈判，确定其中哪一个公司可作为国家航运公司加入将成立的公会。

2. 若第 1 款中所提到的谈判不能达成协议，每一成员国可应其中一个公司的请求并在听取所有各方意见之后，采取必要步骤解决争议。

3. 每一成员国均应确保，按照成立欧洲共同体的条约在其领土内成立的所有经营船舶的航运公司与那些总管理处和实际控制都在其领土上的公司享有同等待遇。

## 第 3 条

1. 如果一个班轮公会按照《行动守则》第二条实行公摊制度，或订有靠港、航次和（或）任何其他形式的货载分配协议，参加该货运的每个成员国的国家航运公司集团或作为第三国航运公司参加该货运的每个成员国的航运公司根据《行动守则》所应得到的货载份额应重新分配，除非属于该公会会员的所有航运公司和本重新分配规则的缔约各方另有决定。这种货载份额的重新分配应按照属于该公会的会员并参加重新分配的各航运公司的一致决定进行，以便使所有这些航运公司都从该公会的货运中得到公平的份额。

2. 参加分配的每一航运公司最后分得的份额应按照商业原则确定，特别要考虑到：

- (a) 公会承运的货物数量以及由公会承运其货载的成员国所提供的货物数量；
- (b) 航运公司过去在公摊制度所包括的货运中的表现；
- (c) 公会所承运和通过成员国港口运输的货物数量；
- (d) 其货物由公会承运的托运人的需要。

3. 如果未能就第 1 款中所提到的货载重新分配达成协议，问题应根据其中一方的请求按照附件二所规定的程序提交调解。通过调解程序未能解决的任何争议均可在当事各方同意的条件下提交仲裁。在这种情况下，仲裁人作出的裁决应具有约束力。

4. 在预先规定的间隔期间，应定期对按照第 1、2 和 3 款分配的份额进行审查，审查时要考虑到第 2 款所规定的标准，特别要着眼于向托运人提供充分和有效的服务。

#### 第 4 条

1. 在共同体成员国和属于《行动守则》缔约国但不是经合发组织成员国之间的公会货运中，希望参加本规章第 3 条所规定份额重新分配的经合发组织另一成员国的航运公司可按照在政府或船东一级规定的对等原则参加重新分配。

2. 在不影响本条第 3 款的条件下，《行动守则》第 2 条不应适用于成员国之间的公会货运，或在同等基础上，不适用于这些国家与属于《行动守则》缔约国的其他经合发组织国家之间的公会货运。

3. 本条第 2 款不应影响根据《行动守则》被承认为国家航运公司，并且：  
(一) 已经是承运这种货载的公会的会员；或者  
(二) 已根据《行动守则》第一条第 (3) 款被接纳加入这样一个公会，  
的发展中国家航运公司按照《行动守则》第二条所载原则作为第三国航运公司参加承运这种货载的机会。

4. 《行动守则》第三条和第十四条第(9)款不应适用于成员国之间的公会货运，或在同等基础上，不适用于这种国家和属于《行动守则》缔约国的其他经合发组织国家之间的公会货运。

5. 在成员国之间以及这些国家和属于《行动守则》缔约国的其他经合发组织国家之间的公会货运中，成员国的托运人和船东在其相互关系中，或在同等基础上，在与其他经合发组织国家的托运人和船东的关系中，在已经有相互商定的解决争议的其他程序的情况下，不应坚持适用《行动守则》第六章所规定的解决争议的程序。他们特别应当充分利用《行动守则》第二十五条第(1)款和第(2)款所提供的可能性，通过《行动守则》第六章所规定以外的程序解决争议。

#### 第 5 条

除本规章第3条所指事项以外，在就公会协议中规定的涉及某一成员国货运的事项作出决定时，该成员国的国家航运公司在表示同意或不同意之前应与所有其他共同体航运公司进行协商。

#### 第 6 条

成员国应适时地并在和委员会协商之后通过为执行本规章所必要的法律、规章或行政规定。

本规章各项规定均具有约束力，并直接适用于所有成员国。

1979年5月15日订于布鲁塞尔

代表理事会  
主 席  
R. 布林

## 附件一\*

### 保留

在批准或加入《公约》时，成员国应作出下述三项保留和解释性保留：

1. 为《行动守则》之目的，“国家航运公司”一词，对共同体的成员国而言，可包括按照欧经共同体条约在该成员国领土内成立的任何经营船舶的航运公司。
2. (a) 在不影响本保留(b)段的条件下，《行动守则》第二条不应适用于共同体成员国之间的公会货运，或在对等基础上，不适用于这些国家与属于《行动守则》缔约国的其他经合发组织国家之间的公会货运。  
(b) (a)段不应影响根据《行动守则》被承认为国家航运公司，并且：
  - (一) 已经是承运这种货载的公会的会员；或者
  - (二) 已根据《行动守则》第一条第(3)款被接纳加入这样一个公会，的发展中国家航运公司按照《行动守则》第二条所载原则作为第三国航运公司参加承运这种货载的机会。
3. 《行动守则》第三条和第十四条第(9)款不应适用于共同体成员国之间的公会货运，或在对等基础上，不适用于这些国家与属于《行动守则》缔约国的其他经合发组织国家之间的公会货运。
4. 在《行动守则》第三条所适用的货运中，该条最后一句的含义被解释为：
  - (a) 两个国家航运公司集团在对两国间的货载有关的事项进行表决前将互相协调其立场；
  - (b) 这句话只适用于公会协议所规定需要有关的两个国家航运公司集团一致同意的事项，而不是公会协议中所涉及的所有事项。

---

\* 欧洲经济共同体理事会第954/79号规章的附件。

## 附件二

### 第三条第(3)款中提到的调解

争议各当事方应指定一名或多名调解人。

如果他们未能就有关事项达成协议，争议的每一当事方应指定一名调解人，这样指定的调解人应共同提名另一调解人充当主席。如果一当事方未能指定调解人，或各当事方指定的调解人未能就主席的人选达成协议，国际商会主席应在其中一当事方提出请求时作出必要的指定。

调解人应当尽一切努力解决争议。他们应就要遵循的程序作出决定。他们的费用由争议各当事方支付。

✕ ✕ ✕ ✕ ✕