

班轮公会反垄断豁免制度

上海海事大学 王增坤, 刘淑芬

1 班轮公司的历史沿革

班轮公会又称航运公会、运价协会, 俗称水脚公会, 指的是经营同一班轮航线的船公司为避免相互间的恶性竞争, 维护共同利益, 通过签订运价或其他经营活动方面的协议组成的国际航运垄断组织。

班轮公会是随着经济的发展而产生的。由于行业门槛较低, 航运业的竞争相当激烈, 同一航线上可能有数家、数十家甚至更多的船公司经营班轮运输业务。在这种情况下, 船公司往往采取降低运价的方式争揽货载。但运费是船公司最主要的收入来源, 无节制地降低运价势必危及船公司的生存。为维护自身利益, 船公司开始组建班轮公会。世界上第一家班轮公会是成立于 1875 年的加尔各答班轮公会, 由经营英国至印度航线的 7 家英国船公司组成。目前, 班轮公会几乎遍及全球, 主要由航运发达国家的船公司控制。

班轮公会的任务是规定会员公司共同遵守的最低运价, 控制会员公司之间的竞争, 采取折扣、回扣、延期回扣和合同优惠等形式给予货主一定的优惠, 以便控制货源, 有时甚至采取战斗船的办法排挤公会外船公司, 达到垄断航线业务的目的。由此可见, 班轮公会是典型的通过横向联合限制竞争的垄断组织。这种垄断组织对市场竞争具有较大危害性, 从经济学的角度来说, 它不利于海上自由竞争体制的形成, 违背公平竞争的基本原则。但另一方面, 对于资金密集度高、投资回报率低的航运业来

说, 班轮公会的存在有一定合理性, 对国际贸易的稳定发展具有积极的促进作用, 船货双方均受益, 因此, 尽管国际航运界和法律界长期以来争论不休, 各国反垄断法或公平竞争法仍然给予班轮公会不同程度的反垄断豁免。

2 国外班轮公会反垄断豁免制度

1957 年, 世界上第 1 艘全集装箱船——美国泛大西洋轮船公司的“盖脱威城”(Gateway City)号正式投入运营。此后相当长时期内, 世界集装箱海运市场总体保持高速发展, 特别是 1999—2000 年, 船公司效益普遍得到提升。20 世纪 70 年代末至 80 年代, 经济贸易逐渐全球化, 交通运输业的发展趋于成熟, 班轮公会为攫取高额利润而采取的一系列垄断和歧视性手段逐渐遭到许多国家的货主、政府部门以及公会外船公司的强烈批评和反对。与此同时, 件杂货运输集装箱化的快速发展使得独立承运人日渐成为班轮公会强大的竞争对手。《1974 年班轮公会行动守则公约》的实施为发展中国家的船队进入班轮市场创造条件。近 10 年来, 班轮公会的作用逐渐削弱。

2.1 欧盟

《欧共同体条约》对企业竞争中的垄断行为作出严格规定, 但由于航运业具有与其他行业不同的特殊性, 欧共同体理事会于 1987 年颁行《关于海上运输适用〈欧共同体条约〉第 85 条和第 86 条实施细则的

第4056/86号条例》(以下简称《第4056/86号条例》),对《欧共体条约》第85条和第86条适用于海运领域的企业竞争行为作出规定,赋予班轮公会反垄断豁免权。该条例规定,在满足一定条件的前提下,班轮公会享有一般豁免权,即公会成员违反有关竞争规则的行为可获得豁免。这是在充分考虑航运业特点的基础上,结合反垄断和发展规模经济的需要采取的协调措施。

2003年3月,欧盟竞争委员会受理欧洲货主协会的诉求,重新审议《第4056/86号条例》,并于2005年12月14日向欧盟部长理事会正式提交《关于撤销班轮公会反垄断豁免权的建议书》。2006年9月25日,欧盟部长理事会接受建议,废除《第4056/86号条例》,并宣布自2008年10月18日起取消班轮公会反垄断豁免权,并扩展至其他航运业务领域。

2.2 美国

美国《1984年航运法》允许班轮经营人协商确定运价,缔结反竞争协议。《1998年航运改革法》秉承美国政府对航运业的态度,进一步放松政府管制,允许班轮经营人组建运价同盟,享受反垄断豁免,但国内运输和相关协议不得享受反垄断豁免,并对班轮公会实施有限度的反垄断豁免。此外,美国联邦海事委员会有权对削弱竞争并导致运输服务不合理减少或运输成本不合理提高的协议请求禁止令,使航运市场免受反垄断豁免之害,从而保护本国贸易发展。

2.3 日本

配合《反垄断法》的实施,日本出台大量排除适用《反垄断法》的法案,规定公用企业、金融业和农业等不适用《反垄断法》,并针对《反垄断法》的某些规定设定适用除外,其中尤以卡特尔适用除外为主。但1999年7月23日生效的新《反垄断法》降低了对班轮运输业的保护程度,规定班轮公会不得做出有损托运人利益的行为,不得有歧视性行为,不得对入会或退会作出过多限制,班轮公会的反竞争行为应降至最低限度。^[1]

取消反垄断豁免后,船公司无法再像以前那样进行运价沟通与协调,必须根据自身经营情况以及客户需求独立制定运价体系。取消反垄断豁免是为

了促进市场竞争,促使船公司加强个性化服务,但实际效果如何有待验证。

3 我国航运业反垄断豁免法律制度

1993年12月颁行的《中华人民共和国反不正当竞争法》对行业垄断并无明确规定,2002年实施的《中华人民共和国国际海运条例》(以下简称《国际海运条例》)也没有对班轮公会是否能够享受反垄断豁免作出明确规定。根据《国际海运条例》第35条第1款的规定,经营国际班轮运输业务的国际船舶运输经营者之间订立的涉及我国港口的班轮公会协议、运营协议、运价协议等,可能对公平竞争造成损害的,国务院交通主管部门可以实施调查。此类协议组织是否能够享受反垄断豁免缺乏明确的法律依据。2008年8月1日起施行的《中华人民共和国反垄断法》也没有对航运协议组织及其行为的反垄断豁免问题作出规定。

我国集装箱运输起步于1978年。随着改革开放的发展,20世纪90年代之后外资大量涌入,将我国集装箱运输业推上新台阶。到2003年,我国集装箱船队运力位居世界第5,集装箱运量占全球比重高达19.4%。但个别市场的过度竞争严重扰乱市场秩序,值得关注。比如,中日航线市场一度陷入恶性竞争,出现“零运费”甚至“负运费”现象。2001年,青岛地区经营日本航线的船公司达成协议,签订国内首个班轮经营公约——《青岛地区中日集装箱班轮运输市场经营公约》,以解决运力供需矛盾。2004年,在该公约的基础上,这些公司就份额制达成一致意见,形成“青岛规则”的核心内容。目前,不只是青岛口岸的中日航线运力过剩,上海和宁波等口岸也存在这种情况。^[2]

当前,货主反对班轮公会特权及优势地位的呼声越来越高,要求尽快废除船公司集体订立运营协议、运价协议以及附加费的现行体制,主张通过公平竞争的方式实现效益最大化,并建立以客户为导向的业务体制。但由于航运业对维护经济稳定和国家安全具有重要的战略意义,因此类似卡特尔的航运垄断组织在一段时期内仍将继续存在。我国是航运大国,但不是航运强国,航运业的国际竞争力有待提高。国际贸易占我国国民经济的比重很大,而

国际贸易货物运输主要通过海运完成,需要以强大的航运业为后盾。从其他国家和地区的经验来看,对航运业实行反垄断豁免有助于国际航运和贸易的发展。另外,从行业特点来看,由于航运业投资规模大,过度竞争导致的运价波动不利于行业发展,因此有必要对航运业实行反垄断豁免,允许市场形成一定程度的集中,实现规模经济效益。综上所述,为了稳定航运市场的供需关系,维护承托双方的利益,保障现代物流得以安全、顺畅地运行,我国应当尽快完善有关航运业反垄断豁免的法律制度,尽快由航运大国转变为航运强国。

4 结束语

当前情况下,允许存在适度垄断有利于我国航

运业的发展,因此,完善有关航运业反垄断豁免的法律制度是完全有必要的。笔者认为,对于已经存在并具有一定影响力的航运垄断组织,应当承认其合法性,并针对航运业的垄断竞争行为制定严格的法律规范,建立反垄断豁免制度,同时完善报备、豁免、磋商、调查、时效和处罚等程序制度。

参考文献:

- [1] 徐剑华,邝光海.班轮运输业反垄断豁免前瞻[J].世界海运, 2005,28(5): 22-26.
- [2] 张耀堂.海丰新开日本航线 运价走向再成焦点 [EB/OL]. (2005-12-09) [2008-09-19]. http://jjdb.dzwww.com/xinwen/200512/t20051209_1288026.htm.

(编辑:张 敏 收稿日期:2009-02-17)

中海集运选择 GT Nexus 提升企业电子商务服务

2009年3月10日,全球第6大集装箱航运公司——中海集装箱运输股份有限公司宣布,选择GT Nexus为其首选企业电子商务服务门户。中海集运将其后台操作系统与GT Nexus整合,以实现向主要发货人和货代客户提供完全的无纸化业务数据传输服务。

“在集装箱运输业内,电子商务已成为承运人增值服务中极其重要的一部分”,中海集运董事总经理黄小文表示,“GT Nexus已成功提供对所有利益方有价值的方案。当前,我们的客户正积极推进全球供应链的自动化。我们也期盼能与他们合作,并在我们自主开发的电子商务平台上为他们提供GT Nexus的门户服务。”“我们非常欢迎中海集运加入GT Nexus服务”,GT Nexus总裁John Urban说,“客户需要的就是通过网络提供更简单、更自动化的解决方案管理全球运输流程。”

中海集运和GT Nexus已有多年的战略合作关系。现在,GT Nexus用户可以向中海集运提交电子订舱与电子托单,实现托运人—承运人贸易过程的数字化。

关于中海集运——中海集装箱运输股份有限公司是中国海运集团所属主要从事集装箱运输及相关业务的多元化经营企业。经营范围涉及集装箱运输、船舶租赁、揽货订舱、运输报关、仓储,集装箱堆场,集装箱制造、修理、销售、买卖等领域。截至2009年1月,中海集运拥有一支由157艘全集装箱船组成的现代化的大型船队,总箱位达491 276 TEU。中海集运已先后开辟数十条国际集装箱班轮航线和国内沿海内贸线及外贸内支线。有关中海集运的更多信息可访问<http://www.cscl.com.cn/>。

关于GT Nexus——GT Nexus是全球唯一的,为企业按需要提供全球贸易与物流服务的门户网站。15 000个组织的逾40 000个注册用户在使用这个门户网站,以优化其全球货流和信息流。GT Nexus的主要客户有西尔斯、惠好、彭尼和家得宝等。有关GT Nexus的更多信息可访问<http://www.gtnexus.com>。