

<<海商法论丛>>

图书基本信息

书名：<<海商法论丛>>

13位ISBN编号：9787801817044

10位ISBN编号：7801817044

出版时间：2007-6

出版时间：吴焕宁 中国商务出版社 (2007-06出版)

作者：吴焕宁 编

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：<http://www.tushu007.com>

<<海商法论丛>>

内容概要

《海商法论丛(2007)》主要精选2005年在北京召开的“两岸三地海商法研讨交流会暨中国政法大学海商法研究中心成立大会”中的部分优秀论文，深入探讨了国际国内海事海商、运输物流等领域的重要法律问题。

<<海商法论丛>>

书籍目录

卷首语 我国海商法的昨天、今天和明天（代序） 初论实践与海事立法的关系 论承运人与实际承运人的连带责任——兼评《海商法》第63条 国际海事承运人收费权法律问题初探 无船承运人制度的探讨 无船承运人制度及其纠纷的解决 论国际海上运输中的货物控制权 关于提单管辖条款效力的争议与实践 由租约仲裁条款并入提单的效力谈起 假扣押制度对我国保全制度的借鉴意义 国际海运反恐立法现状及相关法律建议 浅议海上恐怖主义的管辖问题 海上反恐实例：对美国CSI的全面分析 海上反恐实例：美国CSI相关措施实施及影响 国际海运服务自由化与反垄断豁免制度 国际海运反垄断豁免的成因和限制 可转让提单的性质 承运人无正本提单放货责任探讨 关于运送契约“单一说”与“分割说”之争 两岸海运无单放货判决之分析与比较 台湾地区海商法第56条第2项规定之研究 多式联运国际新趋势与海峡两岸适用 香港海事法律及海事司法管辖权 香港及新加坡最新海事法律发展 对香港国际航运中心地位和发展物流业的思考 严防出口货物FOB条款下的欺诈 我国双轨运输体制问题研究 关于完善我国海上货运法律体系的再思考 试论海上保险中的代位求偿权——结合英国海上保险条款谈我国相关法律规定的不足 海上保险的保险利益相关问题研究 理论上的合理与现实中的欺压——THC收取之我见 浅论THC问题——为THC正名 论海事关系的法律适用规则 试论沿海非涉外船舶油污损害赔偿的法律适用问题 国际海事委员会的新课题——关于“统一责任限制公约程序规则问题单”问题的讨论 提单仲裁条款的法律效力 滞期费条款的若干问题——中国司法与仲裁案例评析 法国《海商法》关于在租船合同下承运人识别的制度 Apportionment of Risks with regard to the Carriage of DANGEMUS Cargo by Sea

章节摘录

版权页：插图：欧盟规定了享受种类豁免的条件和附加义务：不得歧视原则和与运输使用人就纠纷的解决进行磋商，尊重运输使用人对运费未包括的内陆运输和港口服务提供者进行选择的权利。

欧盟对联营组织的适用条件是：（1）豁免班轮企业之间协调运力的行为，但是“协调运力不包括”使用运力或减少运力的行为。

（823 / 2000号条例第6条）在附加义务中尤其强调了班轮联营与海运消费者展开真实有效磋商，具体的程序。

上述条例第9条；（2）班轮联营的内容不包括协定运价；（3）市场占有率的限制：根据欧盟的870 / 95决议，如果联营所占市场份额不超过35%，而且联营成员不属于班轮公会会员，则可享受反垄断法豁免，如果联营成员属于班轮公会会员，则所占市场份额30%以下的才能享受豁免，而且根据欧盟23 / 2000决议，以上规定在5年之内不会有重大改变。

因为班轮公会和协议组织在形式上有很大的差别，所以专章规制联营体和协商协议。

由于它们都不涉及运价的统一制定，因此豁免可以较班轮公会为宽松，重点应放在防止其利用优势地位间接地影响价格。

3.充分协商机制的设立。

《联合国班轮公会行动守则公约》规范班轮公会的活动为内容。

对公会与会员间的关系，公会会员与托运人或托运人组织间的关系，对公会会员资格的取得与丧失、货载份额、会员忠诚信守、运费的确定标准、运价表、解决争议等进行了详细规定。

并且规定了一些事项要向货主说明收费理由和提供相关资料，并与之协商。

第16条（3）规定不论全面的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。

在这种协商前，公会应提出他们收取附加费的依据。

我认为充分协商机制要求通过适当的程序进行有效的磋商，而班轮公会仅仅以发出磋商通知为由单方面收费的举措是不合理的。

还需要指出的就是协商机制是托运人和承运人之间的行为，但是一旦海运反垄断豁免制度已经严重地违反了一国的反垄断立法强制性规定和政策的前提下，则即使双方磋商同意豁免的事项也不必然具有合法的效力。

4.明确举证责任的分担。

在所有正常的功能政策评估的情况，寻求竞争政策之外的特殊豁免事实上是保护了通过限制竞争而受益的一方，即班轮公会，协议组织一方，同时该竞争的限制也是保护了公共利益。

因此证明责任在于班轮运输公司，班轮公司应该通过事实说明班轮公会安排价格协议和运费的必要性。

另外因为他们更熟悉海上航运业的发展变化，方便及时有效的取得证据。

5.必要限度的审查。

立法中必须体现种种豁免行为是否超过了公会为了维持稳定运价的限度，现有的安排结果是否导致了有效率的足够的海运服务，是否还有其他的达到豁免目的的更轻微的限制措施。

这些都需要一国的执法和司法机关进行严格的审查和把握。

因此我建议设置独立有力的执法机构对国际海运市场专事专管，进行统一有效的管理。

该机构由相应的法律或部门授权成立，进行豁免申报的受理、审查、批准、监督、调查和处罚等方面工作，加大对国际航运垄断组织的监督和管理，发挥其有利于航运市场的一面，遏制其不利于航运市场的一面。

这样可以禁止不公平的运价大战，防止运价大起大落和乱涨价，严格执行运价报备的规定，坚决查处违规操作，使航运市场的运价保持在稳定、合理的水平上，防止航运企业通过不公平竞争手段揽取货物，并把由于无序竞争造成的亏损或其他不合理的费用转嫁给无辜的中国货主，损害货主利益。

<<海商法论丛>>

编辑推荐

《海商法论丛(2007)》由中国商务出版社出版。

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:<http://www.tushu007.com>