

中国对外贸易经济合作企业协会

2019 货主维权工作会议 暨海峡两岸四地货主联盟会议情况

各兼职副会长、理事及各会员单位：

2019 货主维权工作会议暨海峡两岸货主联盟会议于2019年2月23-26日在珠海召开。现将会议情况印发给你们（见附件）。

附件：2019 货主维权工作委员会暨海峡两岸货主联盟会议总结

中国对外贸易经济合作企业协会

2019年3月7日



抄报：国家发改委价格司；国家市场监督管理总局；交通部水运局；上海航交所；国家工商总局；商务部外贸司、反垄断局、条法司、政研室、服务贸易司、市场秩序司

抄送：各进出口商会,各地方外经贸企业协会（进出口商会、货主协会）,货主维权工作委员会副主任单位，中国国际货运代理协会,中国船东协会

本会：会领导（3）、各部室、货主及会员部、办公室存档

附件：

2019 货主维权工作委员会暨 海峡两岸货主联盟会议总结

2019 货主维权工作委员会暨海峡两岸货主联盟会议于 2019 年 2 月 23-26 日在珠海举行。中国对外贸易经济合作企业协会、香港付货人委员会、台湾托运人协会、澳门付货人协会、广东省对外经济贸易企业协会（货主协会）、深圳市货主协会、辽宁省外经贸企业协会、上海市进出口商会、宁波市外经贸企业协会等 20 多名代表出席了会议。会议由香港付货人委员会执行总干事何立基主持，香港付货人委员会林宣武主席致辞并讲话。会议就以下问题进行了研讨。

一、香港付货人委员会林宣武主席谈及如何增强全球货主联盟组织的合作与发展问题：他指出，目前在国际上还没有形成强有力的货主组织。货主的力量大大逊色于船东的力量，有很多船公司垄断或滥用优势地位欺负货主的事无法抗衡。目前在亚洲只有松散形的 ASA-亚洲货主联盟，成员不多。在欧洲有 ESC-欧洲货主协会，欧洲货主协会曾与亚洲货主联盟联合组建松散型的 GSA-全球货主联盟，影响力有限。目前在英国正式注册了以英、美、加为主要成员的 GSF-全球货主论坛，但他们关心的问题未能涉及亚洲货主的主要问题。这些货主组织太分散，没有形成合力，只有联合起来形成全球强有力的货主组织才能发挥作用。会议一致认为要进一步加强国际间货主组织的合作，建立强有力的全球性的货主组织。

二、有关《海商法》的修改问题；中国对外贸易经济合作企业协会副会长蔡家祥和台湾托运人协会秘书长陈秋雄就《海商法》的修订问题指出：

目前《海商法》参照鹿特丹规则，突出了货代或无船承运人 NVOCC 的作用，把占国际贸易运输 90%以上的单一海运方式的法规演变为以海运中介操纵的“多式联运”模式的法规，给众多的运输中介骗子创造了极为有利的骗货条件。很多货运中介通过提单的签发进行欺诈。目前很多境外 FOB 买家指定的货运代理人/无船承运人 NVOCC 直接向船公司订舱托运、支付运费并获取船东提单 Master Bill, 无船承运人或货运代理人再向 FOB 卖家签发 NVOCC Bill

（无船承运人提单）或 House Bill（货代提单）。由于作为物权凭证的船东提单才可以提货，FOB 卖方没有掌握船东提单，而拿到的是 House Bill，无法掌控货物权利，因此造成大量恶意海运欺诈现象，大陆及港澳台的货主每年有几百亿美元的货值遭恶意海运提单诈骗，行骗者骗货后逃之夭夭。因此必须纠正现有的法律漏洞。

《海商法》是调整单一国际海上运输的法律，有别于多式联运，必须充分考虑船、货双方的权益问题，要切实保护货主尤其是 FOB 出口商的权益。要以船公司提单作为物权凭证，船公司提单的签发、流转必须始发于发货人（卖方），坚持 Hague-Visby 海牙维斯比规则的传统做法。

海上运输是国际贸易的辅助手段，所以海商法应当考虑如何与《联合国国际货物销售合同》《国际贸易术语解释通则》和《UCP600》紧密相衔接，有效保护国际贸易的安全。

三、 班轮公司联盟化对货主的影响

班轮行业组建联盟自称其目的是为了充分利用运力，进行舱位互换、运力协调、降低成本，增加效益。但从目前的联盟而言，是强强联合，集中度越来越高。原来四家联盟以减少到目前的三家。班轮行业无论从国际公约和有关国家的竞争法都给予班轮行业反垄断豁免权，至今没有改变。

从目前班轮行业的特点来讲是属于既有联合垄断，也有无序竞争。有时候人为地联合压缩运力、提高运价；有时候低价竞销，零运费负运费频发。总体趋势是强强联合、无序竞争与排挤、并购，最终达到高度集中垄断。从长远来说对货主不利。班轮反垄断是今后要重点关注的问题。

四、 国际海运附加费清单越来越长，非法收费只增不减

目前在班轮市场中，在收取附加费方面是高度一致，因为附加费主要是从 FOB 出口商弱势群体收取，而且很容易收取到。目前常见的海运附加费有 20 多种，未来新的低硫附加费即将普及。海峡两岸四地货主每年被班轮公司无理收取的海运附加费高达 4000 亿元人民币左右。如何应对和治理不合理的附加费是重中之重。在这方面，需要政府公权力的加入才能解决，希望各政府部门通过出台法规规范国际班轮海运运价和乱收附加费的行为。

五、 港珠澳大湾区进一步实施“一带一路”战略问题

会议认为，港珠澳大桥的通车对大湾区贸易通关实现最大的便利化是推

动一带一路战略实施的重要举措。因此要进一步推进货物通关便利化，包括检验检疫、过境车辆的甩挂、小型货运车辆的自由流通、保税仓库的建设、分拨配送、冷链基地的建设等等。与会代表认为，大湾区最好以珠海为物流分拨和冷链物流基地，服务于电商等贸易形式的分拨配送。

综上所述，中国外贸出口在实际操作各环节中仍存在很大风险和面临不合理收费等诸多问题，《海商法》立法修法环节中仍需进一步完善并加入对我国出口商的保护的条款。因此，为中国货主维权的道路任重道远，希望各地货主及货主组织继续高度重视和密切关注行业动向，携手推进国际海运市场健康发展。