

联合国班轮公会行动守则公约 PDF转换可能丢失图片或格式  
，建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/32/2021\\_2022\\_\\_E8\\_81\\_94\\_E5\\_90\\_88\\_E5\\_9B\\_BD\\_E7\\_c27\\_32211.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/32/2021_2022__E8_81_94_E5_90_88_E5_9B_BD_E7_c27_32211.htm) 颁布日期：1974-04-06

执行日期：1983-10-06 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

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

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

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

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

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

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

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

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产生的影响；（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，并应提出证据，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，公会应按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二条第（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二条第（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。（14）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二条第（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，以供有关当事各方的考虑。如不能达成协议，争议应依照本守则所定程序解决。（15）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。（16）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。（17）第二条第（1）至（16）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；如扣留特免，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认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导，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进进行协商，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）促进贷易性运费率及（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，包括公摊、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。100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 [www.100test.com](http://www.100test.com)