

(本文件的英文版為競委會發出的「2017 年競爭事務（船舶共用協議集體豁免）命令條文指南」原文。此中文譯本僅供參考，如中、英文兩個版本有任何抵觸或不相符之處，須以英文版本為準。)

## 2017 年競爭事務（船舶共用協議集體豁免）命令條文指南

(2022 年 7 月 7 日版本，按 2022 年競爭事務（船舶共用協議集體豁免）(更改) 命令更改)

1. 這份指南概述及解釋 2017 年競爭事務（船舶共用協議集體豁免）命令（**該命令**）的條文，該命令已按 2022 年競爭事務（船舶共用協議集體豁免）(更改) 命令更改。根據《競爭條例》（第 619 章）（《條例》）第 34 條，該命令發布於競委會的決定及集體豁免命令登記冊。這份指南只供參考，並不屬於決定及集體豁免命令登記冊的一部分。
2. 訂約方可參考競委會於 2017 年 8 月 8 日公布的理由陳述書，進一步了解發出該命令的背景。該陳述書解釋了香港定期班輪協會所提交的集體豁免命令申請，以及競委會就船舶共用協議發出集體豁免命令的決定。此外，亦可參閱競委會於 2022 年 7 月 7 日發布的更改通知，進一步了解競委會在 2021 至 2022 年之間就該命令進行的檢討，以及更改該命令的理由。

### 整體內容

3. 該命令載列競委會認為應享有集體豁免的船舶共用協議中的各項具體活動。該命令亦載有獲得豁免須符合的一些條件，包括市場佔有率上限及一系列不獲豁免的活動。其他條文則訂明該命令的生效日期、有效期及檢討，以及該命令中所用詞彙的界定。

### 生效日期、檢討及有效期

4. 第 (1) 段指明該命令的生效日期，亦即在決定及集體豁免命令登記冊內發布該命令的日期。
5. 第 (2)、(3) 段是關於競委會對該命令的檢討：

- (a) 根據《條例》第 15(4) 及 19(1) 條，競委會須在集體豁免命令中，指明某個在有關命令的日期之後的 5 年內的日期，並於當日展開對有關命令的檢討。根據該命令第 (2) 段，競委會將於該命令生效日期 4 年內對該命令展開檢討，其後在 3 年內對該命令展開進一步檢討。
- (b) 此外，根據《條例》第 19(2) 條，競委會如認為檢討某集體豁免命令是適當的，可隨時檢討有關命令。在根據第 19(2) 條考慮是否檢討集體豁免命令時，競委會必須考慮《條例》第 19(3) 條指明的一系列事宜。因此，競委會在該命令第 (3) 段訂明有關《條例》第 19(2) 條的檢討機制的條文。

6. 根據《條例》第 15(3)(b) 條，競委會可酌情在某集體豁免命令中，指明有關命令停止具有效力的日期。該命令第 (4) 段訂明，除非競委會按《條例》第 20 條決定更改或撤銷該命令，否則該命令將繼續有效至 2026 年 8 月 8 日。

## 釋義

7. 第 (5) 段載列該命令中所用詞彙的界定。

8. 就「班輪服務」的涵義而言，該命令不包括「聯合運輸當中內陸貨運的部分」，換言之，該命令並不適用於航運公司之間訂立的船舶共用協議中有關此類服務的安排。雖然一些船舶共用協議確實賦予成員不同程度的權力，讓他們共同磋商及採購內陸服務，但競委會知悉，除了貨櫃碼頭及裝卸服務外，大部分船舶共用協議至今並沒有運用該權力。競委會認為後者的「碼頭」活動屬班輪服務的一部分，故不會因涉及「內陸貨運」而被排除在該命令的範圍外。有關活動可被視為屬於該命令第 (6)(c) 段的範圍（即「貨櫃碼頭和相關服務的共同作業或使用」）。

9. 在該命令中，「班輪服務」的涵義並不限於運載某類或某幾類貨物。就此而言，競委會在此指出，船舶共用協議既可適用於以貨櫃裝載的貨物，亦適用於並非以貨櫃裝載的貨物（即散裝貨）。

10. 「航運服務使用者」的涵義指所有班輪服務的顧客，包括發貨人、收貨人、貨運代理及物流公司。

11. 最後，就「船舶共用協議」而言，該命令以廣義來界定該等協議，以涵蓋不同船舶共用協議中各種形式的合作關係。就該命令而言，班輪聯盟 (consortia)、箱位互換協議 (slot exchange agreement 或 slot swap agreement)、箱位租用協議 (slot charter agreement) 及聯合服務協議 (joint service agreement) 以及「聯盟」(alliance) 或「策略聯盟」(strategic alliance)，一律屬於「船舶共用協議」。

## 豁除協議

12. 第 (6) 段載列的，是根據該命令而受惠於集體豁免的指定船舶共用協議活動（即就《條例》第 15 條而言可被視為「豁除協議」的活動）。當中訂明的一系列活動很大程度上與歐盟委員會的班輪聯盟集體豁免規例第 3 條一致。<sup>1</sup>

13. 第 (6)(a) 段涵蓋共同經營的班輪服務，並列舉此範疇內其中一些豁免活動。第 (6)(b) 段提述因應供求變動而作出的載貨容量調整（為有效提供共同經營服務而被視為必需作出的調整），而第 (6)(c) 段提述貨櫃碼頭和相關服務的共同作業或使用。

14. 根據第 (6)(d) 段，為使 (a)、(b) 或 (c) 分段所述的活動得以實行而必須執行的其他附屬活動，亦會被視為該命令中的豁除協議。舉例而言，如「優先決定權」(right of first refusal) 的限制（即限制船舶共用協議成員可向非協議成員出售或取得船舶艙位的程度）為實施某船舶共用協議所必須的，則此限制亦屬豁免範圍。

## 條件

15. 第 (7) 段載列一些條件，船舶共用協議需符合這些條件方能受惠於第 (6) 段的集體豁免。就此而言，《條例》第 15(3)(a) 條訂明競委會可在集體豁免命令中施加條件或限制，而集體豁免命令在有關條件或限制的規限下具有效力。

16. 具體而言：

- (a) 第 (7)(a) 段訂明訂約方必須不超過有關的市場佔有率上限（詳情見本指南第 17 至 21 段）。
- (b) 第 (7)(b) 段載列一些活動，如在某船舶共用協議的範圍內從事這些活動，該船舶共用協議則不能受惠於該命令。這些活動指合謀定價、價格建議或交換定價資料、限制產量（但不包括受惠於該命令第 (6)(b) 段的載貨容量調整），以及編配市場或顧客。這些活動極有可能損害競爭，無論如何也不屬於船舶共用協議中的一般正常合作。
- (c) 第 (7)(c) 段訂明，船舶共用協議的成員應有權退出該船舶共用協議，而無須遭到金錢或其他處罰。退出協議的成員在退出之前，可能須依照與有關成員

---

<sup>1</sup> 2009 年 9 月 28 日頒布的《歐盟委員會規例 906/2009》(Commission Regulation 906/2009)。此規例闡述羅馬條約第 81(3) 條 (Article 81(3) of the Treaty) 對航運公司之間所訂立特定類別的協議、決定及經協調做法（班輪聯盟）的適用情況。

協定的通知期給予通知，而通知期的長短在該船舶共用協議的情況而言必須合理。

## 市場佔有率上限

17. 第 (7) 段所述的一個受惠於該命令的條件，為第 (8) 段載列的市場佔有率上限。

### 市場佔有率上限的制定方式

18. 市場佔有率上限的制定方式如下：

- (a) 主要市場佔有率上限載於第 (8)(a) 段，該上限為 40%。如果船舶共用協議的訂約方在某市場合共擁有的市場佔有率超過 40%，但不符合該命令第 (8)(b) 段的條件，則不可在該市場受惠於該命令。
- (b) 第 (8)(b) 段訂明，如船舶共用協議的訂約方合共擁有的市場佔有率，連續兩年不超過 45%，亦被視作並無超過第 (8)(a) 段中的主要市場佔有率上限。這一條文旨在給各訂約方一定程度的彈性，因為他們合共擁有的市場佔有率出現的短期波動，不大可能對該市場造成長期的重大影響。
- (c) 第 (8)(c) 段載列應如何就市場佔有率上限而言計算市場佔有率。具體來說，訂約方應參考在該市場的貨物總運載量，或經營的船舶的總載貨容量，以貨物噸數或 20 呎的標準貨櫃單位計算。採用這些計算方法時，應計算該市場內訂約方運載的所有貨物或經營的所有船舶，不論是否依據有關船舶共用協議運載相關貨物或調用相關船舶。船舶共用協議訂約方合共擁有的市場佔有率，只要用以上兩種計算方法的其中一種來計算並得出不超過市場佔有率上限的結果，該協議即被視為低於市場佔有率上限。

### 設定市場佔有率上限的效果

19. 有一點必須注意，市場佔有率上限旨在設定一個特定水平，當船舶共用協議訂約方合共擁有的市場佔有率低於這個水平，則可充分確定船舶共用協議對競爭的潛在損害不會超過可能產生的經濟效率。如船舶共用協議的訂約方合共擁有的市場佔有率超過上限，並不一定表示經濟效率豁除不適用於該船舶共用協議、及／或意味船舶共用協議的訂約方違反第一行為守則，只是這些協議不能受惠於該命令。舉例而言，超過市場佔有率上限的船舶共用協議的訂約方，可自行評估該船舶共用協議是否符合經濟效率豁除的條件，或根據《條例》第 9 條向競委會申請決定。

### 市場佔有率的計算方法

20. 就計算市場佔有率而言，競委會並不建議在集體豁免命令中或於其他地方訂明具約束力的規則，指明應如何界定某一班輪航運市場。整體來說，訂約方應參閱競委會《第二行為守則指引》中有關界定市場的部分，亦可在適用情況下參考相關案例或先例。訂約方最終須評估它們合共擁有的市場佔有率是否超過市場佔有率上限，以及是否符合該命令的其他豁免條件。

21. 雖然如此，競委會亦提供以下指引，說明其認為應如何評估市場佔有率上限：

- (a) 如屬長途班輪航線，評估市場佔有率上限時，一般應考慮來往不同地區兩端各個港口之間的「航線」（例如來往北歐至北美，或來往遠東至中東）。在個別航線其中一端，同一地區內的不同港口一般可被視作能互相替代。這是因為這些港口的服務一般由一隊特定的船舶提供，而貨物可能經內陸運輸或透過轉運來往這些港口。
- (b) 如屬地區內航線，評估市場佔有率上限時，一般應考慮該地區內的航線（例如亞洲區的航線）。

### 其他事項

22. 為清楚起見，《條例》第二行為守則的適用範圍不受該命令影響。根據《條例》第15條，集體豁免命令純粹確認某一類協議乃符合提升整體經濟效率而豁除於第一行為守則規限。

23. 該命令並沒有就超過市場佔有率上限或不符合其他條件的船舶共用協議設立存檔。