

项目四 国际海上货物运输及代理业务

【项目目标】

海运是国际货物运输最主要的一种运输方式。国际海洋货物运输分为班轮运输和租船运输两种方式，其中班轮运输又包括杂货班轮运输和集装箱班轮运输。作为一名国际货运代理人，必须要了解海洋货物运输中有关航线、港口、船舶、货物等基本常识，掌握班轮运输和租船运输业务流程，同时熟悉各类货运单证及其填制技巧。通过本项目的学习，希望能够了解一些海运常识，掌握集装箱班轮运输、杂货班轮运输及租船运输代理业务的操作流程，能够较熟练地填制各类货运单证，并掌握班轮运费的计算标准和方法。

【项目技能要求】

1. 班轮进出口运输代理流程
2. 班轮运费的计算
3. 海洋运输及代理业务单据的缮制
4. 租船运输代理的业务流程
5. 租船合同的识读

任务一 杂货班轮代理业务

【任务引入】

上海国际贸易公司和日本大阪的 TKAMLA 公司于 2006 年 3 月 1 日签订了一份“中国绿茶”的 CIF 出口合同。上海国际贸易公司委托上海外轮代理公司为其代理该批货物的出口货运业务。上海国际贸易公司提供的资料显示：

(1) 货物描述。FFCHINESE GREEN TEA

ART NO.555	100 KGS	140KGS	20CARTONS
ART NO.666	110 KGS	132KGS	22CARTONS
ART NO.777	120 KGS	144KGS	24CARTONS
总毛重：416KGS	总尺码：13.2CBMS		

(2) 唛头。

T.C
TXT264
OSAKA
C/NO.1-66

(3) 装运港。SHANGHAI, CHINA；目的港：OSAKA, JAPAN。

(4) 商业发票号：TW0522。

上海外轮代理公司如何完成该批货物的杂货班轮运输代理业务呢？

【任务分析】

要完成此次杂货班轮运输代理业务，首先需要熟悉杂货班轮出口业务的特点及业务流程；其次要熟练掌握业务中各类单据的填制。另外，由于国际货物运输领域涉及的当事人很多，明确业务中各类角色在业务环节中的地位及其协作关系，是顺利完成业务的前提。下面就来介绍杂货班轮运输代理业务中的必要知识和技能。

【必备知识】

一、班轮运输的概念及特点

（一）班轮运输的概念

班轮通常是指具有固定航线、沿途停靠若干固定港口、费率相对固定，按照事先规定的时间表航行的船舶。对于停靠的港口，不论货物数量多少，一般都可接受托运。

班轮运输，也称定期船运输，是指班轮航运公司将船舶按事先制定的船期表，在特定航线的各既定挂靠港口之间，经常地为非特定的众多货主提供规则的、反复的货物运输服务，并按运价本或协议运价的规定计收运费的一种营运方式。

（二）班轮运输的特点

班轮运输具有以下一些特点：

（1）在杂货班轮运输中，除非定有协议可允许托运人在船边交货和收货人在船边提货外，通常承运人是在装货港指定的码头仓库接收货物，并在卸货港的码头或仓库向收货人交付货物。在集装箱班轮运输中，通常承运人是在装货港集装箱堆场接收货物，并在卸货港集装箱堆场交付货物。拼箱货则由集拼经营人在装货港集装箱货运站接收货物，并在卸货港集装箱货运站交付货物。

（2）班轮公司一般负责包括装货、卸货和理舱在内的作业和费用，在杂货班轮运输中，班轮公司通常不承担仓库至船边或船边至仓库搬运作业的费用；在集装箱班轮运输中，由于运输条款通常为 CY/CY（堆场/堆场），所以班轮公司理应承担堆场至船边或船边至堆场搬运作业的费用。

（3）承运人与货主之间在货物装船之前通常不书面签订具有详细条款的运输合同。在杂货班轮运输中，通常是在货物装船后，由承运人或其代理人签发提单；在集装箱班轮运输中，除通常由承运人或其代理人签发提单外，还可以根据需要签发海运单。这些单证上记有详细的有关承运人、托运人或收货人的责任以及权利和义务的条款。

（4）承运人与货主之间不规定装卸时间，也不计算滞期费和速遣费。在堆场或货运站交接货物的情况下，会约定交接时间，而不规定装、卸船时间；在船边交货或提取货物时，也仅约定托运人或收货人需按照船舶的装卸速度交货或提取货物，否则，货方应赔偿船方因降低装卸速度或中断装卸作业所造成的损失。

二、杂货班轮运输

杂货班轮运输的货物以件杂货为主，还可以运输一些散货、重大件等特殊货物。对货主

而言，杂货班轮运输具有以下优点：

(1) 特别适应小批量零星件杂货对海上运输的需要。货主或货运代理（简称货代）能够随时向班轮公司托运，而不论货物的批量大小，因此可以节省货物等待集中的时间和仓储的费用。

(2) 能满足各种货物对海上运输的要求，并能较好地保证货运质量。

(3) 能及时、迅速地将货物发送和运达目的港。由于货主和货代能根据船期表预知货物的发运和到达时间，因此能保证货物的供需要求。

(4) 通常班轮公司都负责转运工作。货主或货代可以要求班轮公司安排货物的转运工作，从而满足货物运输的特殊需要。

三、杂货班轮货运程序

从事杂货班轮运输的船舶按照船期表营运，通常挂靠港口较多，货物装卸作业频繁，所承运货物的种类多，票数也多，船舶在港停泊时间较短，出现货运质量事故的情况比较复杂。因此，杂货班轮运输中必须建立一套行之有效的程序。

(一) 货物出运

杂货班轮运输的第一个环节是办理货物出运手续。对托运人及其代理人而言，他们需要选择班轮公司，办理货物托运手续以及与班轮公司进行货物交接。反过来，在这个环节，班轮公司的主要工作包括揽货、接受订舱以及确定航次货运任务等内容。

1. 揽货

船公司为使自己所经营的船舶在载重量和载货舱容两方面均能得到充分利用，以期获得最好的经营效益，会通过各种途径从货主那里争取货源，揽集货载。有关揽货的具体内容可参见本书项目二。

2. 订舱

订舱是指托运人或其代理人向承运人或其代理人预订舱位的行为。托运人订舱时，需要填写订舱委托书，而承运人或其代理人如能接受托运人的订舱请求，便会发出一份订舱确认书。依据有关的法律规定，订舱委托书可视为要约，而订舱确认书可视为承诺。托运人一旦收到班轮公司的订舱确认书，就意味着托运人与承运人之间的货物运输契约关系成立。

在实践中，订舱可分为出口地订舱、进口地订舱和异地订舱等多种形式。

(1) 出口地订舱。出口地订舱是指在货物的出口地或装船港，由发货人或其代理直接向所在地承运人或其代理进行的订舱。在国际贸易中，如果货物以 CIF 价格术语成交，此时需由出口商安排货物运输。所以，订舱工作多数会在货物出口地由出口商办理。

(2) 进口地订舱。进口地订舱是指在货物的进口港或目的地，由收货人或其代理通过承运人在进口港货物目的地的代理进行的订舱。在国际贸易中，如果货物以 FOB 价格术语成交，则货物运输由进口商安排。此时，订舱工作很可能在货物进口地由进口商办理。在实践中，往往将这类货物称为“指定货”。

(3) 异地订舱。异地订舱是指发货人在货物产地或非装运港（地）的其他地方直接向出口地的承运人或其代理进行的订舱。

（二）货物装船与卸船

1. 货物装船作业的形式

（1）现装或直接装船。杂货班轮运输中，除另有约定外，一般都规定托运人应将其托运的货物送至船边，如果船舶是在锚地或浮筒作业，托运人还应用驳船将货物驳运至船边，然后进行货物的交接和装船作业。对于某些特殊货物，如危险货物、鲜活货、贵重货、重大件货物等，通常采取由托运人将货物直接送至船边交接装船的形式，即采取现装或直接装船的方式。

（2）仓库收货，集中装船。由于在杂货班轮运输中，船舶承运的货物种类多、票数多、包装式样多、挂靠港口多等原因，如果要求每个托运人都将自己托运的货物直接送至码头船边，就可能发生待装的货物不能按规定的装船先后次序送至船边的情况，从而使装货现场发生混乱，影响装货效率的现象。由此而产生的结果是延长了船舶在港的停泊时间，延误船期，也容易造成货损、货差现象。因此为了提高装船效率，加速船舶周转，减少货损、货差现象，在杂货班轮运输中，对于普通货物的交接装船，通常采用由班轮公司在各装货港指定装船代理人，由装船代理人在各装货港的指定地点（通常为港口码头仓库）接受托运人送来的货物，办理交接手续后，将货物集中整理，并按次序进行装船的形式，即所谓的“仓库收货，集中装船”的形式。

不论是直接装船还是集中装船，托运人都应承担将货物送至船边的义务，而作为承运人的班轮公司的责任则是从装船时开始，除非承运人与托运人之间另有不同的约定。具体而言，即便是“仓库收货，集中装船”的情况下，船公司的责任期间也并没有延伸至仓库收货时。

2. 货物卸船交货的形式

（1）直接卸货。在杂货班轮运输中，直接卸船交货是指将船舶所承运的货物在提单所载明的卸货港从船上卸下，并在船边交给收货人同时办理货物的交接手续。对于危险货物、重大件货物等特殊货物，通常采取由收货人办妥进口手续后来船边接收货物，并办理交接手续的现提形式。

（2）集中卸船，仓库交货。在实际业务中，如果各个收货人在船抵达后都同时来到码头船边接收货物，同样会使卸货现场十分混乱，影响卸货效率，延长船舶在港停泊时间。所以，为使船舶在有限的停泊时间内迅速将货卸完，实际过程中通常由船公司指定装卸公司作为卸货代理人，由卸货代理人总揽卸货和接收货物并向收货人实际交付货物的工作。因此，在杂货班轮运输中，对于普通货物，通常采取先将货物卸至码头仓库，进行分类整理后，再向收货人交付的所谓“集中卸船，仓库交付”的形式。

与装船的情况相同，在杂货班轮运输中，不论采取怎样的卸船交货的形式，船公司的责任都是以船边为责任界限，而且卸货费用也是按这样的分界线来划分的。综上所述，在杂货班轮运输中，承运人对承运货物的责任期间可以概括为“船舷至船舷”或“钩至钩”。

（三）提取货物

在杂货班轮运输实践中，多采用“集中卸船，仓库交付”的形式。所以，通常是收货人先取得提货单，为货物办理进口手续后，再凭提货单到堆场、仓库等存放货物的现场提取货物。而收货人只有在符合法律规定及航运惯例的前提条件下，才能取得提货单。

在使用提单的情况下收货人必须把提单交回承运人，并且该提单必须经适当正确的背书，

否则船公司没有交付货物的义务。除此之外,收货人还须付清所有应该支付的费用,如到付的运费、共同海损分担费等,否则船公司有权根据提单上的留置权条款的规定,暂时不交付货物,直至收货人付清各项应付的费用。如果收货人拒绝支付应付的各项费用而使货物无法交付时,船公司还可以经卸货港所在地法院批准,对卸下的货物进行拍卖,以拍卖所得价款充抵应收取的费用。因此,货运代理人应及时与收货人联系,取得经正确背书的提单,并付清应该支付的费用,以便换取提货单,并在办理了进口手续后提取货物。

在已经签发了提单的情况下,收货人要取得提货的权利,必须以交出提单为前提条件。但是在实际过程中由于提单邮寄延误,或者作为押汇的跟单票据的提单未到达进口地银行,或者虽然提单已到达进口地银行,而因为汇票的兑现期限的关系,在货物已运抵卸货港的情况下,收货人还无法取得提单,也就无法凭提单来换取提货单提货。此时,按照一般的航运习惯,收货人就会开具由一流银行签署的保证书,以保证书交换提货单后提货。船公司同意凭保证书交付货物是为了能尽快交货,而且除有意欺诈外,船公司可以根据保证书将因凭保证书交付货物而发生的损失转嫁给收货人或保证银行。但是,由于违反运输合同的义务,船公司对正当的提单持有人仍负有赔偿一切损失责任的风险。因此,船公司会及时要求收货人履行解除担保的责任,即要求收货人在取得提单后及时交给船公司,以恢复正常的交付货物的条件。实际过程中,船公司要求收货人和银行出具的保证书的形式和措辞虽各不相同,但主要内容都包括因不凭提单提货,收货人和保证银行同意下列条件:

- 1) 不凭提单提取货物,收货人和银行保证赔偿并承担船公司及其雇员和代理人因此承担的一切责任和遭受的一切损失。
- 2) 对船公司或其雇员或其代理人因此被起诉而提供足够的法律费用。
- 3) 对船公司的船舶或财产因此被扣押或羁留或遭到这种威胁而提供所需的保释金或其他担保以解除或阻止上述扣押或羁留,并赔偿船公司由此所遭受的一切损失、损害或费用。
- 4) 收到提单后换回保证书。
- 5) 对于上述保证内容由收货人和银行一起负连带责任。

提单上的卸货港一栏内有时会记载两个或两个以上可供货主选择的卸货港名称,因此货主在货物装船前尚未确定具体的卸货港,这样在办理货物托运时提出选择卸货港交付货物的申请,并在船舶开航后从提单上所载明的选卸港范围内选定对自己最为方便或最为有利的卸货港,最后在这个港口卸货和交付货物。这种由货主选择卸货港交付的货物称为“选港货”。由于为“选港货”签发的提单中的卸货港一栏内已明示了卸货港的范围,如“option Kobe/Yokohama”,所以收货人在办理提货手续时,只要交出一份提单即可。但是货主必须在船舶自装货港开航后,抵达第一个选卸港之前的一定时间以前(通常为24h或48h),把决定的卸货港通知船公司及被选定卸货港船公司的代理人,否则船长有权在任何一个选卸港将货物卸下,并认为船公司已履行了对货物运送的责任。

如果收货人认为有必要将货物改在提单上载明的卸货港以外的其他港口卸货交付,则可以向船公司提出变更卸货港的申请。但是,所变更的卸货港必须是在船舶航次停靠港口范围之内,并且必须在船舶抵达原定卸货港之前或到达变更的卸货港(需提前卸货时)之前提出变更卸货港交付货物的申请。由于变更卸货港交付货物是在提单载明的卸货港以外的其他港口卸货和交付货物,所以收货人必须交出全套提单才能换取提货单提货。而且,在船公司根据积载情况,考虑变更卸货港卸货和交付货物对船舶营运不会产生严重影响,并接受货主变

更卸货港的申请,收货人还应负担因这种变更而发生货物的翻舱、捣载费、装卸费以及因变更卸货港的运费差额和有关手续费等费用。

四、杂货班轮货运单证的名称及作用

在杂货班轮运输中,从办理货物托运手续开始,到货物装船、卸船、直至货物交付的整个过程,都需要编制各种单证。这些单证是在货方(包括托运人和收货人)与船方之间办理货物交接的证明,也是货方、港方、船方等有关单位之间从事业务工作的凭证,又是划分货方、港方、船方各自责任的必要依据。

在这些单证中,有的是受国际公约和各国国内法规约束的,有的则是按照港口当局的规定和航运习惯而编制使用的。尽管这些单证种类繁多,而且因各国港口的规定会有所不同,但主要单证是基本一致的,并能在国际航运中通用。在集装箱班轮运输中,除了一些集装箱运输使用的专门的单证外,也使用这些单证,只不过是在单证中另外加上有关集装箱运输的内容而已。目前国际上通用的及我国航行于国际航线船舶所使用的主要单证有以下几种:

(一) 在装货港编制使用的单证

1. 海运出口货物代运委托单

海运出口货物代运委托单(简称委托书)是委托方(出口企业)向被委托方(货运代理人)提出的一种“要约”,被委托方一经书面确认就意味着双方之间委托代理关系的成立,因此委托书应由委托单位盖章,使之成为有效的法律文件。货运代理人接到委托书后,如不能接受或某些要求无法满足,应及时作出反应,以免耽误船期,承担不必要的法律责任。

委托书是货运代理人的工作依据。因此,委托方应根据国际贸易合同或信用证内容,在委托书中详细列明办理托运所需的资料、注意事项及工作要求等。在实践中,委托书没有统一的格式。

2. 装货联单

货运代理人接受委托后,一般会以口头形式向班轮公司预订舱位,如果班轮公司对这种要约表示承诺,则运输合同关系即告成立。但是,按照国际航运界的通常做法,托运人还需要向班轮公司提交详细记载有关货物情况及运输要求等内容的书面凭证。在业务实践中,一般是由货运代理人根据委托人提供的委托书,向船舶代理人申请托运,然后填写装货联单并提交给船舶代理人。

杂货班轮运输中使用的装货联单是在装货单(Shipping Order)和大副收据(Mate's Receipt)基础上发展而成的一种多功能单据,一般为一套10联(沿海各大港口不尽相同,如上海为一套9联,天津为一套6联),长短联配套使用。虽然我国各个港口使用的装货联单的组成不尽相同,但主要都是由托运单(Booking Note, B/N)及其留底(Counterfoil)、装货单(Shipping Order, S/O)和收货单(Mate's Receipt, M/R)等各联组成的。

(1) 托运单。托运单也称订舱单,是托运人根据贸易合同或信用证的条款内容填写的(实践中通常是货运代理人根据托运人提供的委托书来填写),向承运人或其代理人办理货物托运的书面凭证。经承运人或其代理人对该单的签认,即表示已接受这一托运,承运人与托运人之间的货物运输合同关系即告成立。托运单的主要内容包括托运人、收货人、通知人、装货港及目的港、预配船名及航次、货名、件数及包装、重量、尺码等内容。

(2) 装货单。装货单在业务中也称“下货纸”，是由托运人（实践中通常是货运代理人）填制交班轮公司或其代理审核并签章后据以要求船长将货物装船承运的凭证。由于托运人必须在办理了货物出口海关手续后，才能要求船长将货物装船。因此装货单也常称为“关单”。

签发装货单时，船公司或其代理人会按不同港口分别编制装货单号（最终的提单号基本上与装货单号相同）。签发装货单后，船、货、港各方都需要一段时间来编制装货清单、积载计划、办理货物报关、查验放行、货物集中等待装船等准备工作，因此，对每一航次在装船开始前的一定时间应截止签发装货单。若在截止签发装货单日之后再次签发装货单，则称之为“加载”。通常只要还没有最后编妥积载计划，或积载计划虽已编妥，但船舶的舱位尚有剩余，并且不影响原积载计划的执行时，船方都会设法安排“加载”。

(3) 收货单。收货单又称“大副收据”，是指某一票货物装船后，由船上大副签发给托运人的用以证明货物船方已收到该票货物并已装船的凭证。

每票货物全部装船后，现场理货员即核对理货计数单的数字，在装货单上签注实际装货数量、装船位置、装船日期并签名，再由理货长审查并签名，证明该票货物如数装船无误，然后随同收货单一起交船上大副，大副审核属实后，在收货单上签字，留下装货单，将收货单退给理货长转交托运人或货运代理人。货运代理人取得经大副签署的收货单后，即可凭以向班轮公司或其代理人换取已装船提单。

大副在签署收货单时，会认真检查装船货物的外表状况、货物标志、货物数量等情况。如果货物外表状况不良，出现标志不清，有水渍、油渍或污渍，数量短少，货物损坏等情况时，大副就会将这些情况记载在收货单上。这种记载称为“批注”，习惯上称为“大副批注”。有“大副批注”的收货单称为“不清洁收货单”，无“大副批注”的收货单称为“清洁收货单”。

3. 装货清单

装货清单是船公司或其代理人根据装货单留底，将全船待装货物按目的港和货物性质分类，依航次靠港顺序排列编制的装货单的汇总清单。其内容包括装货单编号、货名、件数、包装形式、毛重、尺码及特种货物对装运的要求或注意事项等。

装货清单是船上大副编制积载计划的主要依据。装货清单又是供现场理货人员进行理货、港方安排驳运、进出库场以及承运人掌握托运人备货情况等的业务单据。如有增加或取消货载的情况发生，船公司或其代理人须及时编制“加载清单”或“取消货载清单”，并及时通知船上。

4. 载货清单

载货清单也称为“舱单”，是在货物装船完毕后，根据大副收据或提单编制的一份按卸货港顺序逐票列明全船实际载运货物的汇总清单。

载货清单是国际航运实践中一份非常重要的通用单证。船舶办理报关手续时，必须提交载货清单。载货清单是海关对进出口船舶所载货物进出境进行监管的单证。如果船载货物在载货清单上没有列明，海关有权依据海关法的规定进行处理。载货清单又是港方及理货机构安排卸货的单证之一。在我国，载货清单还是出口企业在办理货物出口后，申请退税，海关据以办理出口退税手续的单证之一。因此，在船舶装货完毕离港前，船方应由船长签认若干份载货清单，并留下数份随船同行，以备中途挂港或到达卸货港时办理进口报关手续时使用。另外，进口货物的收货人在办理货物进口报关手续时，载货清单也是海关办理验放手续

的单证之一。

5. 配载图和积载图

货物配载图（Cargo Plan）又称为货物配载计划，是以图示形式表明拟装货物的计划装舱位置的货物受载计划图。

货物配载图是大副在开始装船前，按照船公司或其代理人交来的装货清单编制的，它是向现场理货员和装卸公司指明货物计划装舱位置的。根据这个配载计划，可以使港口和装卸公司等各个方面按照配载计划的要求来安排船舶的装船工作，使装船工作能按照既定顺序，有条不紊地进行。因此，它是装船作业中一份十分重要的资料。

在实际装船过程中，因多种原因，有时无法完全按计划装载，比如计划货载有变动，或临时安排了新的任务，或因实际货载的尺码与提供的资料不一致，或因某种货物未能按时集中，不得不改变积载顺序等，都会使货物的实际积载情况与原定的配载图不一致。因此，当货物全部装船后，应按照货物实际的积载情况，重新绘制货物积载图（Stowage Plan）。

积载图既是船方进行货物运输、保管和卸货必备的资料，也是卸货港安排卸货作业和现场理货的依据。它还是货方核查承运人是否妥善管理货物的依据。

6. 危险货物清单

危险货物清单是专门列出船舶所载全部危险货物的明细表。它的内容主要包括船名、航次、装货港、卸货港、提单号、货名、数量、货物性质和装舱位置等。

按照一般港口的规定，凡船舶装运危险货物时，船方应向有关部门（我国海事局）申请派员监督装卸。危险货物按照规定装船完毕后，监装部门即发给船方一份“危险货物安全装载证明单”。这也是船舶装运危险货物时的必备单证之一。

除上述主要单证外，为了提高运输效率和效益，还会使用其他一些单证，如重大件清单、剩余舱位报告、积载检验报告等。

（二）在卸货港编制使用的单证

1. 过驳清单

过驳清单是采用驳船作业时，作为证明货物交接和表明所交货物实际情况的单证。过驳清单是根据卸货时的理货单证编制的，其内容包括驳船名、货名、标志、号码、包装、件数、卸货港、卸货日期、舱口号等，并由收货人、卸货公司、驳船经营人等收取货物的一方与船方共同签字确认。

2. 货物溢短单

货物溢短单是指一票货物所卸下的数字与载货清单上所记载的数字不符，发生溢卸或短卸的证明单据。货物溢短单由理货员编制，并且必须经船方和有关方（收货人、仓库）共同签字确认。

3. 货物残损单

货物残损单是指卸货完毕后，理货员根据卸货过程中发现的货物破损、水湿、水渍、渗漏、霉烂、生锈、弯曲变形等情况记录编制的，证明货物残损情况的单据。货物残损单必须经船方确认。

以上3种单据通常是收货人向船公司提出损害赔偿要求的证明材料，也是船公司处理收货人索赔要求的原始材料和依据。所以，船方在签字时会认真核对，情况属实才能给予签认。

4. 提货单

提货单（Delivery Order, D/O）又称小提单。它是收货人凭以向现场（码头仓库或船边）提取货物的凭证。提货单的内容基本与提单所列内容相同。但提货单的性质与提单完全不同，它只不过是船公司指令码头仓库或装卸公司向收货人交付货物的凭证，不具备流通及其他作用。因此，提货单上一般记有“禁止流通”字样。

【技能要点】

一、杂货班轮出口代理业务流程

在前面讲述了杂货班轮货运的一般流程，这里将站在货运代理人的角度，分别讲述出口和进口货运代理业务的具体流程，如图 4-1 所示。

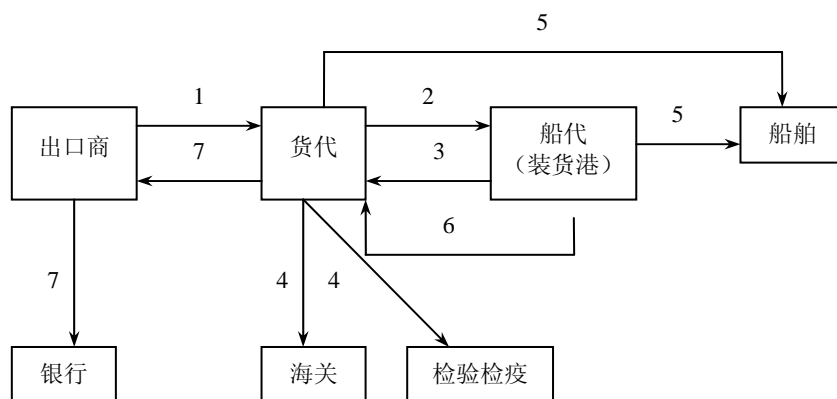


图 4-1 杂货班轮出口代理业务流程图

（一）接受货主订舱委托

出口企业根据合同或信用证填制海运出口货物代运委托书，随附商业发票、装箱单等必要单据，委托货运代理企业订舱，有时还委托其代理报关及货物储运等事宜。

（二）订舱

货代根据出口企业的海运出口货物代运委托书，向船公司在装货港的代理人（也可以直接向船公司或其营业所）提出货物装运申请，缮制并递交托运单，随同商业发票、装箱单等单据一同向船公司或船舶代理人办理订舱手续。

（三）船公司确认订舱

船公司同意承运后，则在托运单上编号（一般就是将来的提单号），填上船名、航次，并签署。同时，将配舱回单、装货单等与托运人有关的单据退还给货运代理。货代应按照船公司要求，及时将货物送至指定的港口仓库。

（四）出口报关报检

货代持船公司签署的装货单以及报关所需的全套必要文件，向海关办理货物出口报关、验货放行手续。货代也可接受货主委托，代办货物的出口检验。海关查验后，如同意放行，则在装货单上盖放行章，并将装货单退还货运代理人。

(五) 货物装船

货运代理人根据船公司的指示，将海关放行的货物送至指定地点准备装船。

(六) 换取正本提单

货物装船完毕，船上的大副签发收货单并转交给货运代理人。货运代理人持大副收据到船公司在卸货港的代理人处付清运费（运费预付情况下），换取正本已装船海运提单。

(七) 将提单交货主

货运代理在向出口企业转交海运提单前，一般会要求出口企业付清运费及相关费用。出口企业凭已装船提单才能办理结汇。

二、杂货班轮进口代理业务流程

当货物以 FOB 等贸易条件进口时，就由买方承担运输任务，业务中称为“买方派船”。在我国海运进口货物一般常采用 FOB 条件成交。因此，下面介绍 FOB 条件下的进口货物运输代理业务，如图 4-2 所示。

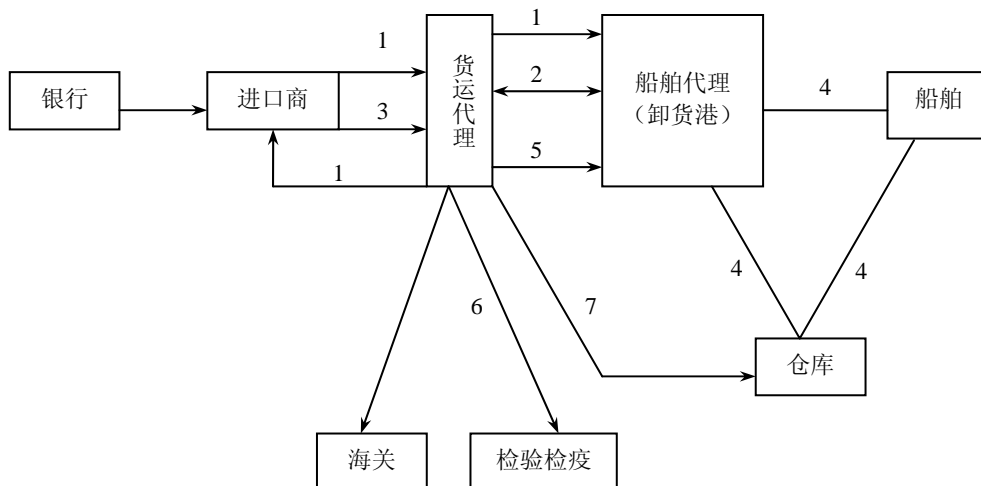


图 4-2 杂货班轮进口代理业务流程图

(一) 根据货主委托订舱

以 FOB 成交的进口合同，由买方负责租船订舱。在合同规定交货前一定时期内，卖方应将预计装运日期通知买方。买方接到通知后，及时书面委托货运代理办理租船订舱手续。货代在订妥舱位后，及时将船名、航次、船期通知买方，以便其向卖方发出派船通知。同时货代还要通知装货港船务代理，及时与卖方或其货运代理联系，按时将备妥货物发到装货港，以便船货衔接。

(二) 掌握船舶动态

为了正确掌握到货时间，要经常收集船舶动态资料。资料可以从船期表、报纸上刊登的船期公告、有关船舶动态和船务周刊等杂志、发货人的装船通知及收到的各项单证中取得。船舶动态包括船名、船籍、船舶性质、装卸港顺序、预计抵港日期、船舶吃水及货物名称、数量等。进出货物的转船信息至关重要，关键是掌握二程船信息。通常情况下，转船货只确定转船港，而没有确定二程船名，货运代理可以从港区通报及船公司、船务代理去寻找。而

且凡是转船货，在舱单上也要注明一程船名、提单号、装运港及装船日期，这样从舱身上列有转船货的船即为进口方要找的二程船，但也应注意有关品名件数，原来一批货，转船时有否分批，这样可以让出口方船务代理发二程船信息到卖方，再传真给进口方，然后由进口方可在目的港的船公司船代中查询，并要求他们一有二程船转出中转港或到港就用电话、传真通知买方或买方货代。如预计该到又没有任何信息要立即与买方、一程船船公司进一步联系，以免发生到货后滞报、漏报、压港，甚至超期而被海关没收。

（三）汇集单证

各项进口单证，是进口货物在卸船、报关、报验、接交和疏运各环节中必不可少的，因此必须及时收集整理备用。这些单证包括商务单证和船务单证两大类。商务单证有信用证副本、合同副本、发票、提单、装箱单、品质证明书等；船务单证则有舱单、货物积载图、租船合同或提单副本、超长超重的大件货物清单和危险品清单等。以上单证来源于银行、国外发货人、装货港代理、港口船务代理公司，也有随船进港带来的。把收到的各种单证，进行审检、归类或复制，以便货物进口时运用。

（四）监督卸货

按我国港口规定，由船方申请外轮理货公司代表船方与港区交接货物。货运代理则代表买方在现场监卸。理货人员与监卸人员互相配合，把好货物的数量和质量关，要求港区按票卸货，严禁不正常操作和混卸，并且要分清原残与工残。船货卸完后，由船方同理货组长向港区办理交接手续。有关货物溢短残损，要由船方签证。

（五）换取提货单

如前所述，在班轮运输实践中，通常是先凭正本经背书后的提单、装箱单、发票、合同、商检证明等到船务代理公司换取提货单，然后再办理进口报关手续。

（六）进口报关报检

进口货物到港后，首先要填制“进口货物报关单”，随附提单副本、发票、装箱单或重量单、销售合同，有的还要提供品质检验证书、原产地证书、进口许可证、危险品说明书等有关单证，向海关报关。经海关核准无误或查验无误后，才准予放行。

（七）提货

危险货物一般要求在船边现提货物。进库待提货物，应凭海关放行提单、提货单向港区提货。提货时要认真核对货物的包装、唛头、件数等，如有不符，要取得港方的有效证明。一旦货物离港，港方的责任即告终止。

（八）代运并交付货物

对在卸货港没有运力的进口单位，货代可接受进口公司委托，办理接交，安排运力，将货物转运到收货人指定地点，称为进口代运。进口代运协议可以是临时的，也可以是长期的。长期委托协议一般1~3年，到期双方无异议，自动延长。进口代运方便了收货人，节省收货人的人力和物力，同时加快了港口疏运工作。

三、杂货班轮运输主要单证的缮制说明

（一）托运单

托运单的缮制依据是国际贸易合同或信用证（或者是委托人的托运委托书）。下面就托运单的主要内容进行说明（表4-1）。

表 4-1 托运单

托运人

Shipper _____

编号

船名

No. _____

S/S _____

目的港

For _____

标记及号码 Marks & No.	件数 Quantity	货名 Description of Goods	重量千克 Weight (kg)	
			净重 Net	毛重 Gross
共计件数 (大写) Total Number of Packages in Writing			运费付费方式	
运费 计算		尺码 Measurement		
备注				
通知		可否转船		可否分批
收货人		装期		有效期
		金额		提单张数
配货要求		银行编号		信用证号

(1) 托运人。一般情况下，填写出口公司的名称和地址。

(2) 编号。一般填写商业发票的号码。

(3) 船名。即配载的船名和航次，由班轮公司配载后填写。

(4) 目的港。目的港港口名称必须明确具体，遇有同名港，必须加注国家、地区、州名或城市名。如果信用证规定目的港为选择港，则应在同一航线、同一航次挂靠的港口中选择，数量最多不超过 3 个。

(5) 标记及号码。此栏填写信用证或合同规定的唛头，买卖合同或信用证中没有规定唛头，可填写 N/M。

(6) 件数。注意托运单中的数量是指最大包装的件数。

(7) 货名。这一栏的内容允许只写货物的大类名称或统称。用中英文两种文字填写，英文应该与信用证一致。

(8) 重量。重量应分别计算毛重和净重。

(9) 尺码。该栏目填写该批货物的尺码总数，一般单位为 m^3 。

(10) 运费付费方式。注明该批货物的运输支付方式是“运费预付”还是“运费到付”。

(11) 可否转船、可否分批、装期、有效期。按照合同或信用证的相关内容填写。

(12) 通知人。在信用证支付条件下，依据信用证条款填写；其他情况下，依据贸易的

实际情况填写。通知人的作用就是及时接受船方发出的到货通知并将该通知转告真实收货人。

(13) 收货人。在信用证支付条件下，依据信用证条款填写；其他情况下，依据贸易的实际情况填写，通常填写进口商的名称和地址。

(14) 提单张数。是指班轮公司出具提单的份数。一般正本提单一式 3 份，3 份正本提单同时有效。提单副本的份数，一般取决于托运人留存和寄单的需要。

(15) 备注。有关订舱、配舱、装运等的特殊要求可以在这一栏注明。

(二) 装货单

(1) 编号。签发装货单时，船公司或其代理人会按不同港口分别编制装货单号（最终的提单号基本上与装货单号相同）。

(2) 日期、时间、装入何舱、实收、签名。一票货物装船完毕，理货员在装货单上签注实际装货数量、装船位置、装船日期并签名，再由理货长审查并签名，证明该票货物如数装船无误。装货单如表 4-2 所示。

表 4-2 装货单

托运人

Shipper _____

编号

船名

No. _____

S/S _____

目的港

For _____

兹将下列完好状况之货物装船后希签署收货单

Receive on board the under mentioned goods apparent in good order and condition and sign the accompanying receipt for the same.

标记及号码 Marks & No.	件数 Quantity	货名 Description of Goods	重量千克 Weight (kg)	
			净重 Net	毛重 Gross
共计件数 (大写) Total Number of Packages in Writing				

日期

时间

Date _____

Time _____

装入何舱

Stowed _____

实收

Received _____

理货员签名

经办员

Tallied By _____

Approved By _____

(三) 收货单

(1) 收货单的内容与装货单基本相同，如表 4-3 所示。

(2) 该单据在货物装船完毕后，由理货员填写，然后由大副核实无误之后签字。

表 4-3 收货单

托运人

Shipper _____

编号

船名

No. _____

S/S _____

目的港

For _____

下列完好状况之货物业已收妥无损

Received on board the following goods apparent in good order and condition:

标记及号码 Marks & No.	件数 Quantity	货名 Description of Goods	重量千克 Weight (kg)	
			净重 Net	毛重 Gross
共计件数 (大写) Total Number of Packages in Writing				

日期

时间

Date _____

Time _____

装入何舱

Stowed _____

实收

Received _____

理货员签名

大副签名

Tallied By _____

Chief Officer _____

四、杂货班轮运费的核算

班轮运价是班轮公司承运单位货物的价格，而班轮运费则是班轮公司为根据运输契约完成货物运输而向托运人收取的报酬。

(一) 班轮运价的分类

1. 根据运价的制定者划分

(1) 班轮公会运价。它是指由班轮公会统一制定的供公会会员公司使用的运价。这种运价的调整和修改由班轮公会决定，任何一家会员公司都无权单独调整或修改。这种运价在公

会内部是一种具有垄断性的运价。

(2) 班轮公司运价。它是指由经营班轮运输的船公司自行制定并负责调整和修改的运价。如果该班轮公司加入班轮公会, 则需执行公会运价。如中国远洋运输总公司 1993 年开始执行的《中国远洋运输公司第 1 号运价表》和供中美航线使用的《中国远洋运输公司第 17 号运价表》。

(3) 双边运价。它是指由船方和货方共同制定、共同遵守的运价。这种运价通常是由有势力的货方与某些班轮公司共同制定的, 如《中国对外贸易运输公司第 3 号运价表》即属于此种运价。

2. 按收费方法不同划分

(1) 单项费率运价。它是指分别对各种不同商品在不同航线上逐一制定的运价。此种运价使用比较方便。根据商品的名称及所运输的航线, 即可直接查找出该商品在该航线上运输的运价。中国远洋运输总公司的《中国远洋运输公司美国航线第 17 号运价表》、中国香港华夏运输有限公司的《华夏 8 号运价表》都属于这种运价。

(2) 等级运价。它是指先将商品划分成若干个等级, 然后分别为不同等级的商品制定不同航线的运价。这种运价本中附有“商品分级表”。计算运费时, 首先根据商品的名称在“商品分级表”中查找出该商品所属的等级, 然后再从该商品的运输航线或运抵港口的“等级费率表”中查出该等级商品的费率便可得出该商品的运价。

(3) 航线运价。它是指按航线、商品名称或等级所制定的运价。这种运价不考虑运输距离远近, 只要起运港和目的港在同一航线上就收取同样的运价。

(二) 班轮运费的结构

班轮运费包括基本运费和附加运费两部分。基本运费是对任何一种托运货物计收的运费, 附加运费则是根据货物种类或不同的服务内容, 视不同情况而加收的运费。附加费可以按每一计费吨加收, 也可以按基本运费的一定比例计收。

1. 基本运费

基本运费是指对每批货物所应收取的最基本的运费, 是整个运费的主要构成部分。它根据基本运价和计费吨计算出来。

2. 附加运费

附加运费是指在基本运费基础上, 班轮公司根据不同航线的具体情况额外收取的运费, 也称为附加费。附加费是对运输过程中额外支出的补充, 也是班轮公司调整航线运价的灵活手段。附加费名目繁多, 主要有:

(1) 超重附加费。它是指每件货物毛重超过规定重量时所加收的附加运费。

(2) 超长附加费。它是指每件货物长度超过规定长度时所加收的附加运费。

(3) 直航附加费。它是指托运人要求将货物直航运至非基本港时所加收的附加费。

(4) 转船附加费。它是指货物需在中途港转船时所加收的附加运费。

(5) 港口附加费。它是指班轮公司对情况复杂、装卸效率低或港口费用高的港口加收的附加运费。

(6) 燃油附加费。它是指在国际燃料市场价格上涨时所加收的附加运费。

(7) 选港附加费。它是指托运人有选择卸货港要求时所加收的附加运费。

(8) 变更卸货港附加费。它是指在运输途中货方要求变更原卸货港口时加收的附加运费。

(9) 港口操作费。它是指为货物装卸在港口内的某些操作而加收的费用。

此外, 班轮运输中还有诸如港口拥挤附加费、季节附加费、原产地接货费等其他多种附加费。在集装箱班轮运输中, 还有一些关于运输费用的概念, 如整体费率上调、目的地交货费等。

(三) 班轮运费的计费标准

根据货物的不同情况, 班轮公司计收运费时采用不同的计费标准。这些标准主要如下:

- (1) 按货物的毛重计收。在运价表中以“W”字母表示。一般以 1t 为计算单位。
- (2) 按货物的体积计收。在运价表中以“M”字母表示, 一般以 1m³ 为计算单位。
- (3) 按货物的毛重或体积, 择大者计收。在运价表中以“W/M”字母表示。
- (4) 按货物的价格计收。在运价表中以“Ad Val”表示。
- (5) 按货物毛重或体积或价值三者中最高者计收。在运价表中以“W/M or Ad Val”表示。
- (6) 按货物的件数计收。

另外, 不同的班轮公司还制定有不完全相同的起码运费标准。

(四) 杂货班轮运费的计算

1. 计算公式

我们知道, 班轮运费由基本运费和各项附加运费组成, 杂货班轮运费的计算也遵循这一原则。

(1) 基本运费的计算。基本运费的计算公式为

$$F = F_b + \sum S$$

式中, F 为运费总额; F_b 为基本运费; S 为某一项附加费。其中, 基本运费是所运货物的数量(重量或体积)与规定的基本费率的乘积, 即

$$F_b = f \cdot Q$$

式中, f 表示基本费率; Q 表示货运量(重量吨或容积吨)。

(2) 附加运费的计算。这里所说的附加费是各项附加费的总和。在多数情况下, 附加费按基本运费的一定百分比计收。其公式为

$$\sum S = (S_1 + S_2 + \cdots + S_n) \cdot F_b$$

其中, S_1, S_2, \cdots, S_n 为各项附加费率。

如果附加费按每一运费吨(重量吨或容积吨)加收, 则附加费总额的计算公式为

$$\sum S = (S_1 + S_2 + \cdots + S_n) \cdot Q$$

(3) 运费总额的计算。

$$\begin{aligned} F &= F_b + \sum S \\ &= fQ + (S_1 + S_2 + \cdots + S_n) \cdot f \cdot Q \\ &= (1 + S_1 + S_2 + \cdots + S_n) \cdot f \cdot Q \end{aligned}$$

或者

$$F = F_b + \sum S$$

$$= fQ + (S_1 + S_2 + \dots + S_n) \cdot Q$$

2. 计算步骤

(1) 审查托运人提供的货物名称、重量、尺码、装货港、卸货港、是否需要转船等，确定所属航线、是否是基本港等。

(2) 根据货物名称，从商品分级表中查出该货物所属的等级及计费标准。

(3) 根据所属航线的等级费率表，找出该等级商品的基本费率。

(4) 查找各项附加费的费率及计费办法。

(5) 将各项数据代入公式计算。

例题 某轮从青岛港装载 100 箱中药材经鹿特丹转运到利物浦，计算应收多少运费？

解：(1) 该票货物的运输航线属于中国/欧洲、地中海航线，并从航线费率表中得知，利物浦是该航线的非基本港。

(2) 查商品分级表（表 4-4）得知，中药材（箱）属于 10 级，计算标准为 W/M。

表 4-4 商品分级表（节录）

SCALE OF COMMODITY CLASSIFICATION

货名	COMMODITY	等级 Class W/M	货名	COMMODITY	等级 Class W/M
飞机及零件	Air crafts & Spare parts	13	染料、颜料 (非危险)	Dyestuffs, Pigments (N.H.)	10
鹿茸	Antler	Ad. Val	绣花制品	Embroidered Goods	13
竹制品	Bamboo Products	8	中药材（捆、袋、筐装）	Medicines, Chinese Raw (in Bales of Baskets)	6
猪鬃	Bristles	15	中药材（箱装）	Medicines, Chinese Raw (in Cases)	10
未列明梁谷	Cereals, N.O.E.	4	麝香	Musk	Ad. Val or W/M
荞麦	Buckwheat	3	活牲畜	Livestock	Negotiate
面粉	Flour	5	水仙花	Narcissus	7
高粱	Kaoliang (Sorghum)	3	光学仪器	Instruments, Optical	13
玉米	Maize	4	人参	Ginseng	Ad. Val
谷穗	Millet Sprays	2	炮竹、烟花	Fire Crackers & Fire works	17

(3) 查中国/欧洲、地中海航线等级费率表（表 4-5）可知，10 级商品的基本费率为 USD96.00 (F/T)。

(4) 查中国/欧洲、地中海航线附加费率表（表 4-6）可知，利物浦转船附加费为 USD64.00 (F/T)，利物浦的港口附加费为 USD7.00 (F/T)，卸货附加费为 USD28.00 (F/T)。

表 4-5 中国/欧洲、地中海航线等级费率表

中国远洋运输集团第一号运价表 COSCO GROUP TARIFF NO.1	Page	181
	Rev:	
	Eff. Date	
	Corr. No.	
中国—欧洲、地中海航线 CHINA-EUROPE—MEDITERRANEAN SERVICE		
中国基本港：广州、上海、青岛、新港、大连 China Base Ports: Guangzhou, Qingdao, Shanghai, Xingang, Dalian		
欧洲基本港：安特卫普、鹿特丹、汉堡、亚历山大、热那亚 Europe Base Ports: Antwerp, Rotterdam, Hamburg, Alexandria, Genoa		
等级费率表 Scale of Rates		IN USD (F/T)
等级 CLASS	费率 Rates	
	西行 Westbound	东行 Eastbound
1	63.00	33.00
2	66.00	34.00
3	70.00	36.00
4	76.00	39.00
5	80.00	42.00
6	82.00	44.00
7	86.00	47.00
8	90.00	50.00
9	92.00	53.00
10	96.00	57.00
11	101.00	62.00
12	108.00	67.00
13	115.00	73.00
14	120.00	80.00
15	126.00	85.00
16	128.00	93.00
17	130.00	94.00
18	140.00	100.00
19	151.00	114.00
20	173.00	130.00
Ad. Val	2%	2%

注：*装在杂货船上的散油，出口至热那亚港加收港口附加费 USD 5.00F/T。

表 4-6 中国/欧洲、地中海航线附加费率表

中国远洋运输集团第一号运价表 COSCO GROUP TARIFF NO.1	Page	184
	Rev:	
	Eff. Date	
	Corr. No.	
中国—欧洲、地中海航线 CHINA-EUROPE—MEDITERRANEAN SERVICE		
中国基本港：广州、上海、青岛、新港、大连 China Base Ports: Guangzhou, Qingdao, Shanghai, Xingang, Dalian		
欧洲基本港：安特卫普、鹿特丹、汉堡、亚历山大、热那亚 Europe Base Ports: Antwerp, Rotterdam, Hamburg, Alexandria, Genoa		
等级费率表 Scale of Rates		IN USD (F/T)
港口 Port	直航附加费 Direct Additional	转船附加费 Transshipment Additional (on basic rate)
Honfleur		135.00 VIA ROTTERDAM
Immingham *	2.70	80%
Iskenderun *	6.90	80%
Istanbul *	6.10	120%
Izmir *	6.10	80%
Karlsham		116.00 VIA HAMBURG
Kilingholme		34.00 VIA ROTTERDAM
Kotka	9.55	93.00 VIA HAMBURG
Landakrona		48.00 VIA HAMBURG
Las palmas	8.00	95%
Lattakia *		100%
Leghorn	No Add	100%
Le Havre		140.00 VIA ROTTERDAM
Lisbon		73.00 VIA HAMBURG
		156.00 VIA ROTTERDAM
Liverpool *	35%	64.00 VIA ROTTERDAM
London *	35%	48.00 VIA ROTTERDAM
Malmo	3.45	48.00 VIA HAMBURG
		109.00 VIA ROTTERDAM

续表

Malta	No Add	95%
Marseilles *		128.00 VIA ROTTERDAM

注：* 装在杂货船上的散油，出口至马赛、热那亚港加收港口附加费 USD5.00F/T。

* 利物浦港口附加费 USD7.00F/T，卸货附加费 USD28.00F/T。

* 伦敦、伊明翰港口附加费 USD7.00F/T。

* 伊斯肯德伦、伊兹梅尔港口附加费 USD7.00F/T。

* 拉塔基亚港口拥挤附加费 10%，1992 年 10 月 22 日生效。

* 伊斯坦布尔港口附加费 USD7.00F/T，拥挤附加费 10%，1992 年 1 月 22 日生效。

(5) 代入公式计算得

$$\begin{aligned}
 F &= F_b + \sum S \\
 &= 96 \times 100 + (64 + 7 + 28) \times 100 \\
 &= 19500.00 \text{ (USD)}
 \end{aligned}$$

【任务实施】

一、操作步骤

上海外轮代理公司完成上述代理任务的步骤如下：

(1) 上海外轮代理公司（以下简称上海外代）向中海集装箱运输股份有限公司（以下简称中海集运）在上海港的代理人（以下简称装运港船代）订舱，填写装货联单。中海集运即是此次运输的承运人。

(2) 装运港船代核对托运单、装货单等填写无误后，签发装货单，确认订舱。填写的船名为 PUDONG V.503，装货单号为 HJSHBI142939。

(3) 上海外代根据货主上海国际贸易公司提供的委托书、贸易合同、商业发票、装箱单等，分别填写出境货物报检单、出口货物报关单，替货主办理出口货物的报关报检。完成后，商品检验机构签发通关单，海关在装货单上签章。

(4) 如果货主除委托上海外代代办订舱、报关、报检、拖货等事宜外，还委托其代办保险的话，上海外代还需填写投保单，向保险公司投保。

(5) 装运港船代根据装货联单中的托运单留底联编制装货清单，然后，PUDONG 号船长或大副编制货物积载计划交船代、码头、理货公司，准备货物装船。

(6) 装船完毕，大副核实无误后签发收货单。理货长将收货单交上海外代，上海外代凭收货单向装运港船代换取已装船提单。

(7) 上海外代与货主结清费用，将提单交给货主上海国际贸易公司，以便其交单结汇。

二、单据填写

根据本例有关资料，托运单、装货单填写如表 4-7、表 4-8 所示。

表 4-7 海运出口托运单

中国外轮代理公司
CHINA OCEAN SHIPPING AGENCY

上海外代
留底

托运人 Shipper SHANGHAI INTERNATIONAL TRADE CORPORATION
 编号 No. TW0522 船名 S/S PUDONG V.503
 目的港 For OSAKA, JAPAN

标记及号码 Marks & No.	件数 Quantity	货名 Description of Goods	重量 (kg) Weight	
			净重 Net	毛重 Gross
T.C		CHINESE GREEN TEA		
TXT264	20CTNS	ART NO.555	100KGS	140KGS
OSAKA	22CTNS	ART NO.666	110KGS	132KGS
C/NO.1-66	24CTNS	ART NO.777	120KGS	144KGS
TOTAL	66CTNS		330KGS	416KGS
共计件数 (大写) Total Number of Packages in Writing SAY SIXTY SIX CARTONS ONLY			运费付费方式 FREIGHT PREPAID	
运费 计算		尺码 Measurement	13.2CBMS	
备注				
通知		可否转船		可否分批
收货人		装期		有效期
		金额		提单张数
配货要求		银行编号		信用证号

表 4-8 装货单

中国外轮代理公司

CHINA OCEAN SHIPPING AGENCY

装货单

上海外代

托运人 Shipper SHANGHAI INTERNATIONAL TRADE CORPORATION

编号 No. HJSHBI142939 船名 S/S PUDONG V.503

目的港 For OSAKA, JAPAN

兹将下列完好状况之货物装船后希签署收货单

Receive on board the under mentioned goods apparent in good order and condition and sign the accompanying receipt for the same.

标记及号码 Marks & No.	件数 Quantity	货名 Description of Goods	重量 (kg) Weight	
			净重 Net	毛重 Gross
T.C		CHINESE GREEN TEA		
TXT264	20CTNS	ART NO.555	100KGS	140KGS
OSAKA	22CTNS	ART NO.666	110KGS	132KGS
C/NO.1-66	24CTNS	ART NO.777	120KGS	144KGS
TOTAL	66CTNS		330KGS	416KGS
共计件数 (大写) Total Number of Packages in Writing SAY SIXTY SIX CARTONS ONLY				

日期 Date _____ 时间 Time _____

装入何舱 Stowed _____

实收 Received _____

理货员签名 _____ 经办员签名 _____

Tallied By _____ Approved By _____

注：装货单中日期、时间、装入何舱、实收等内容，是在装船完毕后由理货员如实填写。

【知识链接】

一、海运货物的分类

国际货物运输的对象就是国际货物运输部门承运的各种进出口货物，如原料、材料、工农业产品、商品及其他产品等。它们的形态和性质各不相同，对运输、装卸、保管也各有不同的要求。从国际货物运输的需要出发，可以从货物的形态、性质、重量、运量等几个不同的角度进行分类。

（一）从货物形态的角度分类

1. 包装货物

为了保证有些货物在装卸运输中的安全和便利，必须使用一些材料对它们进行适当的包装，这种货物就叫包装货物。按照货物包装的形式和材料，通常可分为箱装货物、桶装货物、袋装货物、捆装货物，以及如卷筒状、编筐状、坛罐瓶状等多种形状的包装货物。

2. 裸装货物

它又称无包装货物。不加包装而成件的货物称为裸装货物。裸装货物通常是不便于包装，且不包装也不影响货运质量。常见的有各种钢材、生铁、有色金属及车辆和一些设备等。有些裸装货物在运输过程中，需要采取防止水湿锈损的安全措施。

3. 散装货物

它又称散装。在运输中，没有包装、一般无法清点件数的粉状、颗粒状或块状货物。这种大批量的低值货物，不加任何包装，采取散装方式，以利于使用机械装卸作业进行大规模运输，把运费降到最低的限度。这种散装货物包括干质散装货物和液体散装货物，如煤炭、铁矿、磷酸盐、木材、粮谷、工业用盐、硫磺、化肥和石油等。

（二）从货物性质的角度分类

1. 普通货物

（1）清洁货物。指清洁、干燥货物，这种货物在运输保管过程中，不能混入杂质，也不能被玷污，如茶叶、棉纺织品、粮食、陶瓷器、各种日用工业品等。

（2）液体货物。指盛装于桶、瓶、坛内的流质或半流质货物，如油类、酒类、药品、普通饮料等。

（3）粗劣货物。指具有油污、水湿、扬尘和散发异味等特性的货物，如包装外表有油腻的桶装油类、生皮、盐渍货物、水泥、烟叶、化肥、矿粉、颜料等，这种货物由于易造成其他货物污损，所以又称之为污染性货物。

2. 特殊货物

（1）危险货物。指具有易燃、爆炸、毒害、腐蚀和放射性性质的货物据危险货物运输规则，它又分若干大类与小类。

（2）易腐、冷藏货物。指常温条件下易腐变质或指定以某种低温条件运输的货物，如果菜、鱼类、肉类等。

（3）贵重货物。指价值高昂的货物，如金、银、贵金属、货币、高价商品、精密器械、名画、古玩等。

（4）鲜活动、植物。指具有正常生命活动，在运输中需要特殊照顾的动、植物。

（三）从货物重量和体积的角度分类

按照货物的重量和体积比例的大小来划分，可分为重量货物和体积货物两种。根据国际上统一的划分标准，凡 1t 重量的货物，体积如小于 40 立方英尺或 1m^3 ，这种货物就是重量货物；凡 1t 重量的货物，体积如大于 40 立方英尺或 1m^3 ，这种货物就是体积货物，也称为轻泡货物。货物的这种划分，对于安排货载和计算运费具有十分重要的意义。

（四）从货物运量大小的角度分类

1. 大宗货物

同批（票）货物的运量很大者，称为大宗货物。如化肥、粮谷、煤炭等。大宗货物占世

界海运总量的 75%~80%，由于大宗货物批量大，在运量构成中，所占百分比也较大。

2. 件杂货物

大宗货物之外的货物称为件杂货物。它一般具有包装，可分件点数，约占世界海运总量的 25%，但其货价要占到 75%。

3. 长大笨重货物

在运输中，凡单件重量超过限定数量的货物称为重件货物或超重货物；凡单件某一体积（尺码）超过限定数量的货物称为长大货物或超长货物。一般情况下，超长的货物往往又是超重的，超重的货物中也有一些是属超长的。所以，这类货物统称为长大笨重货物。

此外，还有从货物价值的角度来分类，将货物分为高值货、低值货和贵重货物。还有从货物运输工具与承载量的关系来分类，将货物分为整箱货物、拼箱货物和零担货物。

二、海运事故的索赔与理赔

在海上货物运输工作中，常会出现货损、货差的现象，在这样的情况下，就产生了索赔的工作。索赔是一个严格、复杂的工作，做好这项工作对维护国家信誉和企业的经济利益具有重要的意义。

处理索赔的主要依据是租船合同和提单。班轮运输中，船公司一般均参照国际上通用的《海牙规则》拟定。租船运输中，原则上是按租船合同条款处理索赔，但一般仍不脱离《海牙规则》的基本精神。

（一）索赔单证

索赔人在提出索赔时，应首先承担证明其收到的货物并不是在提单上所记载的货物状态下接受的举证责任。作为举证的手段，索赔人要出具货运单证、检验证书、商业票据和有关记录等，以便证明货损的原因、种类、损失规模及程度，以及货损的责任。海运货损索赔中使用的主要单证有以下几种：

1. 提单正本

提单作为承运人接受货物的收据，既是交付货物给收货人时的凭证，也是确定承运人与收货人之间责任的证明，是收货人提出索赔依据的主要单证。提单的货物收据作用，表明了承运人所收货物的外观和数量，交付货物时，与原货物收据的外观数量不符的就可认为存在货差。提单条款规定了承运人的权利、义务、赔偿责任和免责项目，是处理承运人和货主之间争议的主要依据。

2. 卸货港理货单

卸货港理货单或货物溢短单、残损单等卸货单证是证明货损或货差发生在船舶运输过程中的重要单证。如果这些卸货单证上批注了货损或货差情况，并经船舶大副签认，而在收货单上又未做出同样的批注，就证明了这些货损或货差是发生在运输途中的。

3. 复查单

船方对所卸货物件数或数量有疑问时，一般要求复查或重新理货，并在证明货物溢短的单证上做出“复查”或“重理”的批注。这种情况下索赔时，必须同时提供复查结果的证明文件或理货人签发的重理单，并以此为依据证明货物是否有短缺。

4. 货物残损检验报告

在货物受损的原因不明显或不易区别，或无法判定货物的受损程度时，可以申请具有公

证资格的检验人对货物进行检验。在这种情况下，索赔时必须提供检验人检验后出具的“货物残损检验证书”。

5. 商业发票

商业发票是贸易中由卖方开出的一种商业票据。它是计算索赔金额的主要依据。

6. 装箱单

装箱单也是一种商业票据，列明了每一箱内所装货物的名称、件数、规格等。用以确定损失程度。

7. 修理单

修理单用来表明被损坏的仪器设备、机械等货物的修理所花费的费用。

8. 有关的文件证明索赔的起因和索赔数目的计算依据

9. 权益转让证书

除了以上所述单证外，其他能够证明货运事故的原因、损失程度、索赔金额、责任所在的单证都应提供。如有其他能够进一步说明责任人责任的证明，如船长或大副出具的货损报告，或其他书面资料也应提交。索赔案件的性质、内容不同，所需要的索赔单证和资料也就不同。对于提供何种索赔单证并没有统一规定。总之，索赔单证必须齐全、准确，内容一致，不能自相矛盾。

(二) 索赔程序

1. 发出索赔通知

根据我国《中华人民共和国海商法》和有关的国际公约，如《海牙规则》、《海牙—维斯比规则》、《汉堡规则》以及各承运人的提单条款规定，货损事故发生后，根据运输合同或提单有权提货的人，应在承运人或承运人的代理人、雇佣人交付货物当时或规定的时间内，向承运人或其代理人提出书面通知，声明保留索赔的权利，否则承运人可免除责任。

关于发出索赔通知的时限，我国《中华人民共和国海商法》第 81 条第 1 款规定：“承运人向收货人交付货物时，收货人未将货物灭失或者损坏的情况书面通知承运人的，此项交付视为承运人已经按照运输单证的记载交付以及货物状态良好的初步证据。”该条的第 2 款又规定：“货物灭失或者损坏的情况非显而易见的，在货物交付的次日起连续 7 日内，集装箱货物交付的次日起 15 日内，收货人未提交书面通知的，适用前款规定。”

《海牙规则》则规定：“根据运输契约有权收货的人，除非在卸货港将货物灭失和损害的一般情况，于货物被移交他监督之前或者当时（如果灭失或损害不明显，则在 3 天之内），已用书面通知承运人或其代理人，这种移交便应作为承运人已经按照提单规定交付货物的证据。”

不过，根据规则、法律、国际公约、提单条款及航运习惯，一般都把交付货物时是否提出货损书面通知看作是按提单记载事项将货物交付给收货人的初步证据。也就是说，即使收货人在接受货物时未提出货损书面通知，以后，在许可的期限内仍可根据货运单证（过驳清单、卸货记录、货物溢短单或残损单等）的批注，或检验人的检验证书，作为证据提出索赔。同样，即使收货人在收货时提出了书面通知，在提出具体索赔时，也必须出具原始凭证，证明其所收到的货物不是清洁提单上所记载的外表良好的货物。因而，索赔方在提出书面索赔通知后，应尽快地备妥各种有关证明文件，在期限内向责任人或其代理人正式提出索赔要求。

在某些情况下，索赔人在接受货物时可以不提出货损书面通知。例如，货物交付时，收货人已经会同承运人对货物进行了联合检查或检验的，无需就所查明的灭失或者损坏的情况提交书面通知。

2. 提交索赔申请书

索赔申请书或索赔清单是索赔人向承运人正式要求赔偿的书面文件。其提出意味着正式提出了索赔要求。因此，如果索赔方仅仅提出货损通知、而没有递交索赔申请书或索赔清单，或出具有关的货运单证，则可解释为没有提出正式索赔要求，承运人就不会受理货损、货差的索赔，即承运人不会进行理赔。

索赔申请书或索赔清单没有统一的格式和内容要求，主要内容应包括以下几点：

- (1) 索赔人的名称和地址。
- (2) 船名、抵达卸货港日期、装船港及接货地点名称。
- (3) 货物名称、提单号等有关情况。
- (4) 短缺或残损情况、数量。
- (5) 索赔日期、索赔金额、索赔理由。

对于正式索赔，有一个时效问题。如果提出索赔超过了法律或合同规定的时效，则就丧失了索赔的权利。因此，确定时效时，应当考虑以下几点：

- (1) 检查提单背面的条款，确定适用的法律或公约。
- (2) 根据适用的法律，确定时效的期间。
- (3) 索赔接近时效届满时，是否要求事故责任人以书面形式延长时效。
- (4) 注意协商延长的时效，是否为适用法律所承认。

3. 提出诉讼

从法律的角度讲，索赔可以通过当事人双方之间的协调、协商，或通过非法律机关的第三人的调停予以解决。但是，这种协商、调停工作并不能保证出现结果，最后，只能通过法律手段加以解决。也就是要提起诉讼。

法律对涉及索赔的诉讼案件规定了诉讼时效。因此，不管是否向货损事故的责任人提出了索赔与否，在无望解决问题的前提下，索赔人应在规定的诉讼时效届满之前提起诉讼；否则，就失去了起诉的权利，往往也失去了索赔的权利和经济利益。

《海牙规则》和《海牙—维斯比规则》关于诉讼时效，规定期限为1年。英国的判例表明，在1年内向有管辖权的法院提起诉讼，即可保护时效。但最好是向有最终管辖权的法院提出。

我国《中华人民共和国海商法》第257条规定：“就海上货物运输向承运人要求赔偿的请求权，时效期为1年，自承运人交付或者应当交付货物之日起计算。”

除协商不成提起诉讼外，在一定条件下还可以通过仲裁的手段解决纠纷。仲裁的主要问题包括仲裁协议的有效性、仲裁程序的合法性、仲裁的司法监督等。目前，我国调整仲裁的法律主要是1995年颁布的《中华人民共和国仲裁法》。中国海事仲裁委员会是我国目前的海事仲裁常设机构。

(三) 索赔权利的保全措施

为了保证索赔得以实现，需要通过一定的法律程序来采取措施，使得货损事故责任人对仲裁机构的裁决或法院的判决的执行履行责任，这种措施就称为索赔权利的保全措施。

索赔人采取的保全措施主要有提供担保和扣船两种。

1. 提供担保

提供担保是指使货损事故责任人对执行仲裁机构的裁决或法院的判决提供的担保。主要有现金担保和保函担保两种形式。

(1) 现金担保。由货损事故责任人提供一定数额的现金，并以这笔现金作为保证支付赔偿金的担保。现金担保在一定期间内影响着责任人的资金使用，因此较少采用。在实际业务中通常都采用保函担保的形式。

(2) 保函担保。保函担保是使用书面文件的担保形式。保函可由银行出具，也可由事故责任人的保赔协会等出具。银行担保的保函比较安全可靠。保函中一般应包括受益人、担保金额、造成损失事故的船名及国籍、有效期、付款条件（应写明根据什么条件付款，如规定根据商检证书、仲裁机关裁定或法院判决书等）、付款时间和地点。

2. 扣船

在已明确判定由承运人负担货损事故责任的情况下，但又不能得到可靠的担保时，索赔人或货物保险的保险公司，可以按照法律程序，向法院提出扣船请求，并由法院核准执行扣船。

扣船的目的是通过对船舶的临时扣押，保证获得承运人对承运人责任的货损赔偿的担保。这样可避免货损赔偿得不到执行的风险。在承运人按照要求提供保证承担赔偿责任的担保后，应立即释放被扣船舶。

同样，扣船也会带来风险。如果法院判决货损责任不在承运人，则因不正确的扣船而给承运人带来的经济损失，要由提出扣船要求的索赔人承担。同时也会产生其他不必要的纠纷和负面影响。因此，一些国家如欧洲大陆国家及日本，规定索赔人提出扣船要求时，必须提供一定的担保作为批准扣船的条件。我国《中华人民共和国民事诉讼法》中也对此做出了相应规定。

(四) 权益转让

权益转让就是收货人根据货物保险合同从保险公司得到赔偿后，将自己的索赔权利转让给保险公司，由保险公司出面向事故责任人或其代理人提出索赔的行为。

权益转让的证明文件就是《权益转让证书》。它表明收货人已将索赔权益转让给保险公司。保险公司根据《权益转让证书》取得向事故责任人提出索赔的索赔权，和以收货人名义向法院提出索赔诉讼的权利。

任务二 集装箱班轮代理业务

【任务引入】

大连化工进出口公司与韩国 DADAI 公司于 2004 年 8 月 20 日签订了一份“电动叉车”的 FOB 进口合同。大连化工进出口公司委托大连外轮代理公司为其代理该批货物的集装箱整箱进口货运业务。相关单据显示如表 4-9 所示的信息。

表 4-9 运输单据显示信息

收货单位	大连化工进出口公司	经营单位	大连化工进出口公司
提运单号	EEW7865435	运输方式	江海
运输工具名称	EAST EXPRESS V.151E	包装种类	纸箱
合同号	OOXFFG-78017KR	成交方式	FOB
件数	9	进口口岸	大连海关
境内目的地	大连	唛头	OOXFFG-78017KR
起运国	荷兰	单价	17951
装运港	鹿特丹	币制	USD
集装箱号	SCZU7854343	征免性质	一般征免
商品名称	B3OS FORKLIFT TRUCK	用途	企业自用
运费	2050	保险费	1346
毛重	15025 KGS	净重	15025 KGS

大连外轮代理公司如何完成该批货物的集装箱运输代理业务呢？

【任务分析】

要完成此次集装箱班轮运输代理业务，首先需要熟悉集装箱运输相关知识，掌握进口运输代理业务的特点及业务流程，其次要熟练掌握集装箱运输业务中的各类单据的填制。另外，对于集装箱运输中的诸多角色、各类角色在业务环节中的地位及其协作关系，也要有较为清晰的认识。下面介绍集装箱班轮运输代理业务中的必要知识和技能。

【必备知识】

一、集装箱定义、类型及其标准化

（一）集装箱的定义

目前，许多国家（包括我国在内）基本上采用国际标准化组织 ISO 对集装箱的定义。认为集装箱是一种运输设备，它应具备以下条件：

- （1）具有足够的强度，可长期反复使用。
- （2）装有便于装卸和搬运的装置，特别是便于从一种运输方式转移到另一种运输方式。
- （3）便于货物的装满和卸空。
- （4）适于一种或多种运输方式运送货物，无需中途换装。
- （5）内容积为 1m^3 或 1m^3 以上。

简而言之，集装箱是具有一定强度、刚度和规格，专供周转使用的大型装货容器。

（二）集装箱的类型

集装箱分类可以有很多种方法，如按照制造材料可以将集装箱分为钢质集装箱、铝合金集装箱、玻璃钢质集装箱、薄壳式集装箱等；按照结构可以分为内柱式集装箱、折叠式集装箱等。这里主要以集装箱的用途进行分类。

1. 干货集装箱

这种集装箱也称为杂货集装箱，用来运输无需控制温度的件杂货，使用范围很广。常用的有 6.1m (20ft) 和 12.2m (40ft) 两种。其结构特点是常为封闭式。一般在一端或侧面设有箱门，箱内设有一定的固货装置，使用时一般要求清洁，水密性好。对装入这种集装箱的货物要求有适当的包装，以便充分利用集装箱的箱容。

2. 开顶集装箱

这种集装箱的箱顶可以方便地取下、装上。箱顶有硬顶和软顶两种。硬顶是用薄钢板制成的，利用起重机械进行装卸作业。软顶一般是用帆布、塑料布或涂塑布制成，开顶时只要向一端卷起就可以了。这种集装箱适于装载大型货物和重货，如钢铁、木材，特别是像玻璃板等易碎的重货，利用吊车从顶部吊入箱内不易损坏，而且也便于在箱内固定。

3. 通风集装箱

通风集装箱一般在其侧壁或顶壁上设有若干供通风用的窗口，适用于装运有一定通风和防汗湿要求的杂货，如原皮、水果、蔬菜等。如果将通风窗口关闭，可作为杂货集装箱使用。

4. 台架式集装箱

这种集装箱是没有箱顶和侧壁，甚至连端壁也去掉而只有底板和 4 个角柱的集装箱。这种集装箱可以从前后、左右及上方进行装卸作业，适合装载长大件和重货件，如重型机械、钢材、钢管、木材、钢锭等。台架式的集装箱没有水密性，怕水湿的货物不能装运，或用帆布遮盖装运。

5. 平台式集装箱

这种集装箱是在台架式集装箱上再简化而只保留底板的一种特殊结构集装箱。主要用于装卸长、重大件货物。如重型机械、钢材、整件设备等。平台的长度与宽度与国际标准集装箱的箱底尺寸相同，可使用与其他集装箱相同的紧固件和起吊装置。这一集装箱的采用打破了过去一直认为集装箱必须具有一定容积的概念。

6. 冷藏集装箱

冷藏集装箱是以运输冷冻食品为主，能保持所定温度的保温集装箱。它是专为运输如鱼、肉、新鲜水果、蔬菜等食品而特殊设计的。目前国际上采用的冷藏集装箱基本上分两种：一种是集装箱内带有冷冻机的，称为机械式冷藏集装箱；另一种箱内没有冷冻机而只有隔热结构，即在集装箱端壁上设有进气孔和出气孔，箱子装在船舱中，由船舶的冷冻装置供应冷气，这种叫做离合式冷藏集装箱（又称外置式冷藏集装箱）。

7. 罐式集装箱

这种集装箱专门用来装运液体货，如酒类、油类、化学品等液体货物。它由罐体和框架两部分组成，罐体用于装液体货。框架用来支承和固定罐体。罐体的外壁采用保温材料以使罐体隔热，内壁一般要研磨抛光以避免液体残留于壁面。为了降低液体的黏度，罐体下部还设有加热器，对罐体内温度可以通过安装在其上部的温度计观察到，罐顶设有装货口，罐底设有排出阀。装货时货物由罐顶部装货口进入，卸货时则由排货孔流出或从顶部装货孔吸出。

8. 汽车集装箱

这种集装箱专门用来装运小型汽车。其结构特点是无侧壁，仅设有框架和箱底。为了防止汽车在箱内滑动，箱底专门设有绑扎设备和防滑钢板。大部分汽车集装箱被设计成上下两部分，可以装载两辆小汽车。

9. 动物集装箱

这是一种专门用来装运鸡、鸭、猪等活牲畜的集装箱。为了避免阳光照射，动物集装箱的箱顶和侧壁是用玻璃纤维加强塑料制成的。另外，为了保证箱内有较新鲜的空气，侧面和端面都有用铜丝网制成的窗，以求有良好的通风。侧壁下方设有清扫口和排水口，并配有上下移动的拉门，可把垃圾清扫出去。还装有喂食口。动物集装箱在船上一般应装在甲板上，因为甲板上空气流通，便于清扫和照顾。

10. 服装集装箱

这种集装箱的特点是：在箱内上侧梁上装有许多根横杆，每根横杆上垂下若干条皮带扣、尼龙带扣或绳索，成衣利用衣架上的钩直接挂在带扣或绳索上。这种服装装载法属于无包装运输，它不仅节约了包装材料和包装费用，而且减少了人工劳动，提高了服装的运输质量。

11. 散货集装箱

这种集装箱用于装运粉状或粒状货物，如大豆、大米、各种饲料等。在箱顶部设有 2~3 个装货口，在箱门的下部设有卸货口。使用集装箱装运散货，一方面提高了装卸效率，另一方面提高了货运质量，减轻了粉尘对人体和环境的侵害。

(三) 集装箱标准化

在集装箱运输早期，由于集装箱的规格不一，阻碍了集装箱的交换使用，影响了集装箱的运输效率。因此，一些国家和组织开始进行集装箱标准化工作。1933 年，“国际铁路联盟”制定了集装箱标准。当时欧洲地区铁路上就使用这种集装箱标准。1959 年，美国国际运输协会建议采用 2.44m×2.44m×6.07m（8 英尺×8 英尺×20 英尺）和 2.44m×2.44m×12.19m（8 英尺×8 英尺×40 英尺）型集装箱。1964 年，美国标准协会采用了 2.44m×2.44m×3.05m（8 英尺×8 英尺×10 英尺）、2.44m×2.44m×6.07m（8 英尺×8 英尺×20 英尺）、2.44m×2.44m×9.14m（8 英尺×8 英尺×30 英尺）、2.44m×2.44m×12.19m（8 英尺×8 英尺×40 英尺）型集装箱作为国家标准集装箱。

1961 年 6 月，国际标准化组织建立了 104 技术委员会以后，国际集装箱标准化就以 104 技术委员会为中心开展工作。30 多年来，104 技术委员会对制定国际集装箱标准做了很大的努力，作出了重大贡献，对推动国际集装箱运输发展起了决定性作用。

目前世界上通用的是国际标准集装箱，也就是按照国际标准化组织第 104 技术委员会标准制定的集装箱。现行的国际标准为第 1 系列，共 13 种，如表 4-10 所示。目前，在海上运输中经常使用的是 IAA 型和 ICC 型集装箱。

表 4-10 第一系列集装箱规格尺寸和总重量

规格 ft	箱型	长		宽		高		最大总重量	
		公制 mm	英制 ft in	公制 mm	英制 ft in	公制 mm	英制 ft in	kg	LB
40	IAAA	12192	40'	2438	8'	2896	9'6"	30480	67200
	IAA					2591	8'6"		
	IA					2438	8'		
	1AX					<2438	<8'		
30	IBBB	9125	29'11.25"	2438	8'	2896	9'6"	25400	56000
	IBB					2591	8'6"		
	IB					2438	8'		
	IBX					<2438	<8'		

续表

规格 ft	箱型	长		宽		高		最大总重量	
		公制 mm	英制 ft in	公制 mm	英制 ft in	公制 mm	英制 ft in	kg	LB
20	1CC	6058	19'10.5"	2438	8'	2591	8'6"	24000	52900
	1C					2438	8'		
	1CX					<2438	<8'		
10	1D	2991	9'9.75"	2438	8'	2438	8'	10160	22400
	1DX					<2438	<8'		

二、集装箱货物的交接

(一) 整箱货、拼箱货

1. 整箱货

整箱货(Full Container Cargo Load, FCL)是指由发货人负责装箱、计数、填写装箱单,并由海关加铅封的货物。

整箱货通常只有一个发货人和收货人。整箱货的拆箱,一般由收货人办理。但也可以委托承运人在货运站拆箱。承运人不负责箱内的货损、货差,除非货方举证确属承运人责任事故的损害,承运人才负责赔偿。承运人对整箱货以箱为交接单位,只要集装箱外表与收箱时相似和铅封完整,承运人就完成了承运责任。整箱货提运单上要加上“托运人装箱、计数并加铅封”的条款。

2. 拼箱货

拼箱货(Less than Container Load, LCL)是指装不满一整箱的小票货物。

这种货物通常是由承运人分别揽货并在集装箱货运站或内陆站集中,而后将两票或两票以上的货物拼装在一个集装箱内,而且要在目的地的集装箱货运站或内陆站拆箱分别交货。对于这种货物,承运人要负担装箱与拆箱作业,装拆箱费用仍向货方收取。承运人对拼箱货的责任,基本上与传统杂货运输相同。

(二) 集装箱货物的交接地点

在集装箱运输中,根据实际交接地点不同,集装箱货物的交接有多种方式,在不同的交接方式中,集装箱运输经营人与货方各自承担的义务、责任不同,集装箱运输经营人的运输组织内容、范围也不同。

1. 集装箱码头堆场

集装箱码头堆(Container Yard, CY)场包括集装箱前方堆场(Marshalling Yard)和集装箱后方堆场(Container Yard)。

集装箱前方堆场在集装箱码头前方,是为加速船舶装卸作业暂时堆放集装箱的场地。集装箱后方堆场是重箱或空箱进行交接、保管和堆存的场所。有些国家不分前方堆场或后方堆场,统称为堆场。

在集装箱码头堆场交接的货物都是整箱交接。在发货港集装箱码头堆场交接意味着发货人自行负责装箱及集装箱到发货港集装箱码头堆场的运输。在卸货港集装箱码头堆场交接意味着收货人自行负责集装箱货物到最终目的地的运输和拆箱。

2. 集装箱货运站

集装箱货运站（Container Freight Station, CFS）是处理拼箱货的场所。它办理拼箱货的交接、配箱积载后，将集装箱送往集装箱堆场，还接受集装箱堆场交来的进口货箱，并对其进行拆箱、理货、保管，最后转交给收货人。

集装箱货运站一般包括集装箱装卸港的市区货运站、内陆城市和内河港口的内陆货运站和中转站。在起运地集装箱货运站交接意味着发货人自行负责将货物送到集装箱货运站。在到达地集装箱货运站交接意味着收货人自己到集装箱货运站提取货物，并自行负责提货后的事宜。

3. 发货人或收货人的工厂或仓库（即门，Door）

在发货人或收货人的工厂或仓库交接的货物都是整箱交接。一般意味着发货人或收货人自行负责装箱或拆箱。

（三）集装箱货物的交接方式

1. 门到门（Door to Door）交接方式

一般是货物批量较大、能装满一箱的货主，把空箱拉到自己的工厂仓库装箱后，由海关在工厂仓库内加封验收，运输经营人在发货人工厂或仓库整箱接货，然后把整箱运到集装箱码头堆场，等待装船。在目的港，由运输经营人负责把货物运到收货人的工厂或仓库整箱交货，收货人在其工厂或仓库整箱接货。门到门的集装箱运输一般均为整箱货运输。运输经营人负责全程运输。

2. 门到场（Door to CY）交接方式

发货人负责装箱并在其工厂或仓库整箱交货，运输经营人在发货人工厂或仓库整箱接货，并负责运抵卸货港，在集装箱堆场整箱交货，收货人负责在卸货港集装箱堆场整箱提货。这种交接方式表示承运人不负责目的地的内陆运输。门到场交接方式下，货物也都是整箱交接。

3. 门到站（Door to CFS）交接方式

发货人负责装箱并在其工厂或仓库整箱交货，运输经营人在发货人工厂或仓库整箱接货，并负责运抵卸货港集装箱货运站，经拆箱后按件向各收货人交付。门到站交接方式下，运输经营人一般是以整箱形态接受货物，以拼箱形态交付货物。

4. 场到门（CY to Door）交接方式

发货人负责装箱并运至装货港集装箱堆场整箱交货，运输经营人在装货港集装箱堆场整箱接货，并负责运抵收货人工厂或仓库整箱交货，收货人在其工厂或仓库整箱接货。场到门交接方式下，货物也都是整箱交接。

5. 场到场（CY to CY）交接方式

发货人负责装箱并运至装货港集装箱堆场整箱交货，运输经营人在装货港集装箱堆场整箱接货，并负责运抵卸货港集装箱堆场整箱交货，收货人负责在卸货港集装箱堆场整箱提货。场到场交接方式下，货物的交接形态一般都是整箱交接，运输经营人不负责内陆运输。

6. 场到站（CY to CFS）交接方式

发货人负责装箱并运至装货港集装箱堆场整箱交货，运输经营人在装货港集装箱堆场整箱接货，并负责运抵卸货港集装箱货运站或内陆货运站拆箱按件交货，收货人负责在卸货港集装箱货运站按件提取货物。场到站交接方式下，运输经营人一般是以整箱形态接受货物，以拼箱形态交付货物。

7. 站到站 (CFS to CFS) 交接方式

发货人负责将货物运至集装箱货运站按件交货, 运输经营人在集装箱货运站按件接收货物并装箱, 负责运抵卸货港集装箱货运站拆箱后按件交货, 收货人负责在卸货港集装箱货运站按件提取货物。站到站交接方式下, 货物的交接形态一般都是拼箱交接。

8. 站到场 (CFS to CY) 交接方式

发货人负责将货物运至集装箱货运站按件交货, 运输经营人在集装箱货运站按件接收货物并装箱, 负责运抵卸货港集装箱堆场整箱交货。收货人负责在卸货港集装箱堆场整箱提货。站到场交接方式下, 运输经营人一般是以拼箱形态接收货物, 以整箱形态交付货物。

9. 站到门 (CFS to Door) 交接方式

发货人负责将货物运至集装箱货运站按件交货, 运输经营人在装货港集装箱货运站按件接收货物并装箱, 负责运抵收货人工厂或仓库整箱交货, 收货人在其工厂或仓库整箱接货。站到门交接方式下, 运输经营人一般是以拼箱形态接收货物, 以整箱形态交付货物。

以上 9 种交接方式, 是集装箱运输中货物交接的基本方式。除装货港码头堆场 (货运站) 到卸货港码头堆场 (货运站) 的交接方式适用于单一海洋运输外, 其他交接方式都是集装箱货物多式联运下的交接方式。

三、集装箱班轮货运单证的名称及作用

在 20 世纪 80 年代, 我国各口岸基本上采用的是传统的货运单证。随着集装箱运输的发展, 交通部于 1989 年在上海口岸主持了“国际集装箱运输系统 (多式联运) 工业性试验”, 于 1991 年完成并通过国家鉴定验收。1990 年 12 月 5 日, 国务院第 68 号令发布了《中华人民共和国海上国际集装箱运输管理规定》, 交通部又于 1992 年 6 月 9 日以第 35 号令发布了《中华人民共和国海上国际集装箱运输管理规定实施细则》, 上述的规定和实施细则自 1992 年 7 月 1 日起施行。从此以后, 我国各口岸的集装箱货物运输的主要单证基本上统一起来。它们与传统的货运单证相比, 既有相同之处又有一定的差异。在集装箱货物进出口业务中, 除采用了与传统的散杂货运输中相同的商务单证 (如商业发票、报关单、检验检疫证书、磅码单、提单等) 以外, 在船务单证中根据集装箱运输的特点, 采用了空箱提交单、设备交接单、场站收据、集装箱装箱单、提货通知书、到货通知书及交货记录等单证。

(一) 集装箱货物托运单 (场站收据)

场站收据 (Dock Receipt, D/R) 是由发货人或其代理人编制, 是承运人签发的, 证明船公司已从发货人处接收了货物, 并证明当时货物状态, 船公司对货物开始负有责任的凭证, 托运人据此向承运人或其代理人换取待装提单或装船提单。它相当于传统的托运单、装货单、收货单等一整套单据, 共有 10 联 (有的口岸有 7 联)。各联作用如下:

- 第 1 联: 集装箱货物托运单 (货主留底)。
- 第 2 联: 集装箱货物托运单 (船代留底)。
- 第 3 联: 运费通知 (1), 船公司向托运人收运费依据。
- 第 4 联: 运费通知 (2), 船公司留底。

第 5 联: 装货单, 即场站收据副本 (1), 盖有船公司或其代理人的图章, 表示确认订舱, 是船公司发给船上负责人员和集装箱装卸作业区接受装卸的指令。报关时海关查核后在此联盖放行章, 船上大副凭以收货。此外, 此联还包括缴纳出口港务费申请书附页。

第6联：大副联，即场站收据副本（2）。

第7联：场站收据正本，俗称黄联，在货物装船后由船上大副签字（通常由集装箱码头堆场签章），退回船公司或其代理人，据以签发提单。

第8联：货代留底。

第9联：配舱回单（1），船公司签章后，退给货运代理，货运代理退给货主。

第10联：配舱回单（2），船公司签章后，退给货运代理，由货运代理保存。

以上10联，船公司或其代理接受订舱后，在托运单上加填船名、航次及编号（此编号俗称关单号，与该批货物的提单号基本保持一致），并在第5联装货单上盖章，表示确认订舱。然后将2~4联留存，第5联以下全部退还货代公司。货代将第5联、第5联附页、第6联、第7联共4联拆下，作为报关单证之用。第9或第10联交货主做配舱回执，其余供内部各环节使用。

（二）集装箱设备交接单

集装箱设备交接单（Equipment Interchange Receipt）简称设备交接单（Equipment Receipt, E/R），是进出港区、场站时，用箱人、运箱人与管箱人或其代理人之间交接集装箱及其设备的凭证。

设备交接单分出场（港）设备交接单和进场（港）设备交接单两种，各有3联，分别为管箱单位（船公司或其代理人）留底联；码头、堆场联；用箱人、运箱人联。

设备交接单位的各栏分别由管箱单位的船公司或其代理人，用箱人或运箱人，码头、堆场的经办人填写。船公司或其代理人填写的栏目有用箱人/运箱人、船名/航次、集装箱的类型及尺寸、集装箱状态（空、重箱）、免费使用期限和进（出）场目的等。由用箱人、运箱人填写的栏目有：运输工具的车号；如果是进场设备交接单，还须填写来自地点、集装箱号、提单号、铅封号等栏目。由码头、堆场填写的栏目有集装箱进/出场日期、检查记录，如果是出场设备交接单，还须填写所提集装箱号和提箱地点等栏目。

设备交接单既是分清集装箱设备交接责任的凭证，在集装箱外表无异状，且铅封完好的情况下，它也是证明箱内货物交接无误的凭证。如发现集装箱设备有异常时，应把异常情况摘要记入设备交接单上，由经办人双方签字各执一份。

（三）集装箱装箱单

集装箱装箱单是详细记载每一个集装箱内所装货物名称、数量、尺码、重量、标志和箱内货物积载情况的单证，对于特殊货物还应加注特定要求，比如对冷藏货物要注明对箱内温度的要求等。

它是集装箱运输的辅助货物舱单，其用途很广，主要用途有以下几个方面：

（1）是发货人向承运人提供集装箱内所装货物的明细清单。

（2）在装箱地向海关申报货物出口的单据，也是集装箱船舶进出口报关时向海关提交的载货清单的补充资料。

（3）作为发货人，集装箱货运站与集装箱码头之间的货物交接单。

（4）是集装箱装、卸两港编制装、卸船计划的依据。

（5）是集装箱船舶计算船舶吃水和稳定性的基本数据来源。

（6）在卸箱地作为办理集装箱保税运输手续和拆箱作业的重要单证。

（7）当发生货损时，是处理索赔事故的原始依据之一。

集装箱装箱单每一个集装箱一份，一式 5 联，其中：码头、船代、承运人各 1 联；发货人、装箱人 2 联。集装箱货运站装箱时由装箱的货运站缮制；由发货人装箱时，由发货人或其代理人的装箱货运站缮制。

发货人或货运站将货物装箱，缮制装箱单一式 5 联后，连同装箱货物一起送至集装箱堆场。集装箱堆场的业务人员在 5 联单上签收后，留下码头联、船代联和承运人联，将发货人、装箱人联退还给送交集装箱的发货人或集装箱货运站。发货人或集装箱货运站联除自留一份备查外，将另一份寄交给收货人或卸箱港的集装箱货运站，供拆箱时使用。

对于集装箱堆场留下的 3 联装箱单，除集装箱堆场自留码头联，据此编制装船计划外，还须将船代联及承运人联分送船舶代理人 and 船公司，据此缮制积载计划和处理货运事故。

（四）“交货记录”联单

交货记录（Delivery Record）共 5 联：到货通知书 1 联；提货单 1 联，费用账单 2 联，交货记录 1 联。

1. 到货通知书

到货通知书是在卸货港的船舶代理人在集装箱卸入集装箱堆场，或者移至集装箱货运站，并办好交接准备后，向收货人发出的要求收货人及时提取货物的书面通知。收货人需持正本提单和到货通知书至船公司或其代理处付清运费，换取其余 4 联。

2. 提货单

提货单是船公司或其代理人指示负责保管货物的集装箱货运站或集装箱堆场的经营人，向提单持有人交付货物的非流通性单据。

集装箱运输中，收货人在凭到货通知书和正本提单换取剩余 4 联后，先随同进口货物报关单到海关办理货物进口通关，海关核准放行后，在提货单上盖放行章。收货人再持单到集装箱堆场或货运站，场站留下提货单和 2 联费用账单，在交货记录上盖章，收货人凭交货记录提货。

3. 交货记录

船公司或其代理人向收货人或其代理人交货时，双方共同签署的，证明双方间已进行货物交接和载明其交接状态的单据，叫交货记录。

在集装箱运输中，船公司的责任是从接受货物开始到交付货物为止。因此，场站收据是证明船公司责任开始的单据，而交货记录是证明责任终了的单据。

4. 费用账单

费用账单是场站凭此向收货人结算费用的单据。

【技能要点】

一、整箱货出口代理业务流程

（一）货代接受委托

在集装箱班轮货物运输过程中，货主一般都委托货运代理人办理有关的货运业务。在确立委托代理关系时，双方会签订一份货运代理委托书。委托书具体内容同任务一。

（二）订舱

货代接受委托后，应根据货主提供的委托书、贸易合同或信用证，填制场站收据向船公

司或其代理人申请订舱。船方一旦接受订舱，就会着手编制定舱清单，然后分送集装箱码头堆场、空箱堆场等有关部门，并将据此安排办理空箱及货运交接等工作。

（三）提取空箱

在订舱后，货运代理人应提出使用集装箱的申请，船方会给予安排并发放集装箱设备交接单。凭设备交接单，货代就可以安排提取所需的集装箱。

在整箱货运输时，通常是由货代安排集装箱卡车运输公司（集卡车队）到集装箱空箱堆场领取空箱。也可以由货主自己安排提箱。无论由谁安排提箱，在领取空箱时，提箱人都应与集装箱堆场办理空箱交接手续，并填制设备交接单。

（四）货物装箱

整箱货的装箱工作大多是由货代安排进行，并可以在货主的工厂、仓库装箱或是由货主将货物交由货代的集装箱货运站装箱。当然，也可以由货主自己安排装箱。

装箱人应根据订舱清单的资料，并核当场站收据和货物装箱情况，填制集装箱货物装箱单。

（五）整箱货交接签证

由货代或货主自行负责装箱并加封标志的整箱货，通过内陆运输运至承运人的集装箱码头堆场，并由码头堆场根据订舱清单，核当场站收据和装箱单接受货物。整箱货出运前也应办理有关出口手续。

集装箱码头堆场在验收货箱后，即在场站收据上签字，并将签署的场站收据交还给货代或货主。货代或货主可以凭借经签署的场站收据要求承运人签发提单。

（六）装船

集装箱码头堆场或集装箱装卸区根据接受待装的货箱情况，制定出装船计划，等船靠泊后即行装船。

（七）换取提单

货代或货主凭签署的场站收据，在支付了预付运费后（在预付运费的情况下），就可以向承运人或其代理人换取提单。货主取得提单后，就可以去银行结汇。

二、整箱货进口代理业务流程

（一）货代接受委托

货代接受收货人的委托，代办集装箱整箱货的进口货运业务。根据具体的委托协议，货代可以代办订舱、进口报关、保险、货物装卸、储运等多种业务。

（二）卸货地订舱

如果货物以 FOB 价格条件成交，货代接受收货人委托后，就负有订舱的责任，并有将船名、航次、装船日期通知发货人的义务。特别是在采用特殊集装箱运输时，更应尽早预订舱位。

（三）接运工作

接运工作主要包括及时掌握船舶到港时间、及时告知收货人、汇集进口报关报检以及提货所需单证、及时接货等。具体内容参见任务一相关内容。

（四）报检报关

如前所述，集装箱货物运抵卸货港，卸至集装箱堆场后，船舶代理人会发出到货通知书。货代应该持正本提单及到货通知书前去办理。

（五）监管转运

进口货物入境后，一般在港口报关放行后再转运。但经收货人要求，经海关核准也可运往另一设关地点办理海关手续，称为转关运输。

（六）提取货物

货代向货主交货有两种情况：一是象征性交货，即以单证交接，货物到港经海关验放，并在提货单上加盖海关放行章，将该提货单交给货主，即完成交货；二是实际交货，即除完成报关放行外，货运代理人负责向港口装卸区办理提货，并将货物运至货主指定地点，交给货主。集装箱运输中的整箱货通常还需要负责空箱的还箱工作。以上两种工作都应做好交货工作的记录。

三、拼箱货货运代理流程

有条件的货代公司能够接受客户尺码或重量达不到整箱要求的小批量货物，把不同收货人、同一卸货港的货物集中起来，拼成一个整箱。这种做法称为集拼（Consolidation）。

从事集拼业务的国际货代企业签发自己提单（House B/L），通常被视为承运人。如果只经营海运区段的拼箱业务，则是无船承运人。集拼经营人有双重身份，对货主而言，他是承运人；而对真正承运货物的集装箱班轮公司而言，他又是货物托运人。

集拼的每票货物各缮制一套场站收据，然后再附一套汇总的场站收据。汇总的场站收据上的货名可以是“集拼货物”，数量、重量、尺码是汇总数。货物出运后，船公司或其代理按总单签一份海运提单（Master B/L），托运人是货代公司，收货人是货代公司在卸货港的代理人。然后，货代公司给各个货主签发自己的提单，提单号采用 Master B/L 上的号，尾部分别缀以 A、B、C、D 等。具体流程如图 4-3 所示。

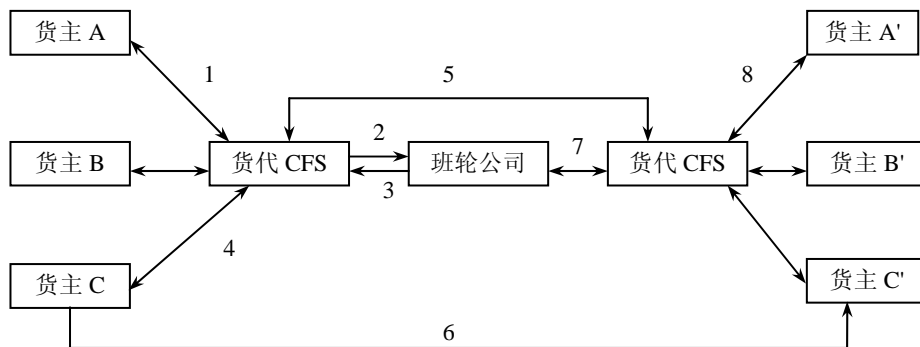


图 4-3 拼箱货货运代理流程

图注：

- （1）A、B、C 等不同货主（发货人）将不足一个集装箱的货物交集拼经营人。
- （2）集拼经营人将拼箱货拼装成整箱货后，向班轮公司办理整箱货物运输。
- （3）整箱货装船后，班轮公司签发 B/L 或其他单据（如海运单）给集拼经营人。
- （4）集拼经营人在货物装船后也签发自己的提单（H B/L）给每一个货主（发货人）。
- （5）集拼经营人将货物装船及船舶预计抵达卸货港等信息告知其卸货港的机构（代理人），同时，还将班轮公司 B/L 及 H B/L 的复印件等单据交卸货港代理人，以便向班轮公司提货和向收货人交付货物。
- （6）货主之间办理包括 H B/L 在内的有关单证的交接。
- （7）集拼经营人在卸货港的代理人凭班轮公司的提单等提取整箱货。
- （8）A'、B'、C' 等不同货主（收货人）凭 H B/L 等在 CFS 提取拼箱货。

四、集装箱班轮运输主要单证的缮制说明

(一) 集装箱货物托运单

集装箱货物托运单除了以“场站收据”代替“大副收据”来换取正本提单外，其他各联的作用及内容与传统杂货班轮运输的托运单基本相同，如表 4-11 所示。填写时需要特别注意以下几点：

- (1) 集装箱号：应列明所有集装箱编号。
- (2) D/R 编号：即提单号。
- (3) 箱数或件数：一般为集装箱内所装货物的包装件数，如 800 CARTONS。

(4) “场站收据”的收货方式 (Service Type on Receiving) 和交货方式 (Service Type on Delivery)：应根据运输条款如实填写 CY 或 CFS，同一单不得出现两种或以上的收货、交货方式。

表 4-11 集装箱货物托运单

Shipper (发货人)	D/R NO. (编号)
Consignee (收货人)	
Notify Party (通知人)	集装箱货物托运单 第
Pre-Carriage By (前程运输) Place Of Receipt (收货地点)	货主留底 一
Ocean Vessel (船名) Voy. No. (航次) Port Of Loading (装货港)	联

Port Of Discharge (卸货港)		Place Of Delivery (交货地点)		Final Destination (目的港)	
Container No. (集装箱号)	Seal No. (封志号) Marks & Nos. (标记与号码)	No. of Containers or pkgs (箱数或件数)	Kind of Packages; Description of Goods (包装种类与货名)	Gross Weight 毛重 (kg)	Measurement 尺码 (m ³)
TOTAL NUMBER OF CONTAINERS OF PACKAGES (IN WORDS) 集装箱数或件数合计 (大写)					
Freight & Charges (运费与附加费)		Revenue Tons (运费吨)	Rate (运费率)	Per (每)	Prepaid (运费预付)
Ex Rate (兑换率)	Prepaid at (预付地点)		Payable at (到付地点)		Place of Issue (签发地点)
Total Prepaid (预付总额)		No. of Original B (S) /L (正本提单份数)			
Service Type on Receiving <input type="checkbox"/> CY <input type="checkbox"/> CFS <input type="checkbox"/> DOOR		Service Type on Delivery <input type="checkbox"/> CY <input type="checkbox"/> CFS <input type="checkbox"/> DOOR		Reefer-Temperature Required (冷藏温度)	
Type Of Goods (种类)	<input type="checkbox"/> Ordinary, <input type="checkbox"/> Reefer, <input type="checkbox"/> Dangerous, <input type="checkbox"/> Auto. (普通) (冷藏) (危险品) (裸装车辆)		危险品	Class Property I MDG Code Page UN No.	
	<input type="checkbox"/> Liquid, <input type="checkbox"/> Live animal, <input type="checkbox"/> Bulk, <input type="checkbox"/> ____ (液体) (活动物) (散货)				
可否转船:	可否分批:				
装期:	有效期:				
金额:	制单日期:				

(二) 集装箱装箱单

集装箱装箱单(见表 4-12)的很多内容都已经很熟悉了,如船名、航次、装货港、卸货港、包装及件数、毛重、尺码、唛头、货物描述等。项目比较特殊,需要注意的几个地方包括:

(1) 冷藏温度。如果是需要冷藏的货物,需要在此处反映货物对于温度的要求。

(2) 等级、危规代码、联合国编号、闪点。如果货物是危险货物,必须要在装箱单上填写这 4 项内容。首先要指明危险货物的性质和类别。如氧化剂属于第 5.1 类(Class 5.1);其次要注明《国际危规》页码和联合国危险品编号,如硝酸钾页码为 5171,磷酸编号为 1805。最后,易燃液体必须注明闪点。当然,危险品运输在操作上还有相当多的规范,由于篇幅有限,本书不具体讲述。

(3) 箱号、封号、箱型、箱类。此栏要求分别写入货柜号码、封条号码、集装箱类型。常见的柜型有 20 英尺普通柜(20'GP)、40 英尺普通柜(40'GP)、40 英尺高柜(40'HQ)等。

表 4-12 集装箱装箱单

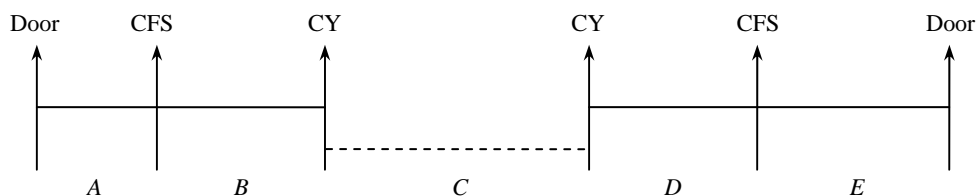
Reefer Temperature Required 冷藏温度				CONTAINER LOAD PLAN 装箱单			
Class 等级	IMDG Page 危规页码	UN No. 联合国编号	Flashpoint 闪点				
Ship's Name/ Voy. No. 船名/航次	Port of Loading 装港	Port of Discharge 卸港	Place of Delivery 交货地	SHIPPER'S/PACKER'S DECLARATIONS We hereby declare that the container has been thoroughly cleaned without any evidence of cargoes of previous shipment prior to banning and cargoes have been properly stuffed and secured.			
Container No. 箱号	Bill of lading No. 提单号	Packages&Packing 件数与包装	Gross Weight 毛重	Measurements 尺码	Description of Goods 货名	Mark & No. 唛头	
Seal No. 封号	Cont Type 箱类 GP=普通箱 TK=油罐箱 RF=冷藏箱 PF=平板箱 OT=开顶箱 HC=高箱 FR=框架箱 HT=挂衣箱						
Cont Size 箱 型 20'30'40'							
ISO Code For Container Size/Type. 箱型/箱类 ISO 标准代码							
Packer's Name/Address 装箱人名称/地址 Tel No.电话号码							
Packing Date 装箱日期	Received By Drayman 驾驶员签收及车号	Total Packages 总件数	Total Cargo Wt 总货重	Total Meas 总尺码	Remarks 备注		
Packed By 装箱人签名	Received By Terminals/Date of Receipt 码头收箱签收和收箱日期	Cont Tare Wt 集装箱皮重	Cgo/Cont Total Wt 箱/货总重量				

五、集装箱班轮运费的核算

(一) 集装箱班轮运输各环节的费用构成

集装箱班轮运输中运费的计算原则与杂货班轮运输中运费的计算原则基本相似，不同的是运输费用的构成。在集装箱运输中，由于货物的交接方式和地点与传统海上运输有所不同，使海上承运人负责的运输区间从海上延伸到陆上。集装箱班轮运输的费用结构变得更复杂。

根据货物交接方式和地点，将集装箱运输的全过程分为发货地内陆运输、装运港港区运输与作业、海上运输、卸货港港区运输与作业、收货地内陆运输 5 个区段。交接方式不同，集装箱运输承运人应收取的费用也不同。下面以图 4-4 来说明。



图中 A——出口地集运费
B, D——装(卸)港港区服务费
C——海运运费
E——进口地疏运费

图 4-4 集装箱班轮运输的费用构成

由图 4-4 可知，货物在哪儿交接以及货物是整箱还是拼箱等问题都会影响集装箱运输的运费构成。下面将介绍除海运运费以外其他几个环节的费用。

1. 集运费与疏运费 (A、E)

它是指将货物由发货地运往集装箱码头堆场或由集装箱码头堆场运往交货地的费用。其中经由陆路的运输费用称为内陆运输费，经由水路的运输费用称为集散运输费。

(1) 内陆运输费。内陆运输费有两种情况，一种由承运人负责运输，另一种由货主自己负责运输。如由承运人负责内陆运输，其费用则根据承运人的运价本和有关提单条款的规定来确定。主要包括：①区域运费，承运人按货主的要求在所指定的地点间，进行重箱或空箱运输所收取的费用；②无效拖运费，承运人将集装箱按货主要求运至指定地点，而货主却没有发货，且要求将箱子运回，一旦发生这种情况，承运人将收取全部区域费用，以及货主宣布运输无效后可能产生的任何延迟费用；③变更装箱地点，如承运人应货主要求同意改变原集装箱交付地点，货主要对承运人由此而引起的全部费用给予补偿；④装箱时间与延迟费；⑤清扫费，使用箱子结束后，货主有责任清扫箱子，将清洁无味的箱子归还给承运人。如此项工作由承运人负责，货主仍应负责其费用。

如果内陆运输由货主自己负责时，承运人则可根据自己的选择和事先商定的协议，在他所指定的场所将箱子或有关机械设备出借给货主，并按有关规定计收费用。在由货主自己负责内陆运输时，货主对其从得到集装箱时起至归还箱子时止整个期间所产生的费用负责。

(2) 集散运输费。集散运输又叫支线运输，是由内河、沿海的集散港至集装箱出口港之

间的集装箱运输。一般情况下,集装箱在集散港装船后,即可签发集装箱联运提单,承运人为这一集散而收取的费用称集散运输费。

2. 装(卸)港港区服务费(B、D)

由于整箱货和拼箱货的交接地点和方式不同,货物在港区或者发生堆场服务费,或者发生货站服务费。

(1) 堆场服务费。堆场服务费也叫码头服务费,包括在装船港堆场接收出口的整箱货,以及堆存和搬运至装卸桥下的费用。同样,在卸船港包括从装卸桥接收进口箱,以及将箱子搬运至堆场和堆存的费用,也一并包括在装卸港的有关单证费用。堆场服务费一般分别向发货人、收货人收取。

(2) 货站服务费。拼箱货经由货站时发生的各种操作费用,可能会包括以下各项费用:①将空箱从堆场运至货站;②将装好货的重箱从货站运至堆场(装船港);③将重箱从堆场运至货站(卸船港);④理货;⑤签发场站收据、装箱单;⑥在货站货源地正常搬运;⑦装箱、拆箱、封箱、做标记;⑧一定期限内的堆存;⑨必要的分票与积载;⑩提供箱子内部货物的积载图。

总之,经过以上分析可以看出,传统的班轮运费只是海运段的服务费,而在集装箱运输下,承运人一般负责安排货物的全程运输。所以,收取的运费中除了海运费,还可能包括内陆运输费、港区服务等费用。从总体上说,集装箱运费是海运费加上各种与集装箱运输有关的费用所组成的。

(二) 集装箱班轮海运费的计算

集装箱班轮海运费也包括基本运费和附加运费两部分。

1. 拼箱货海运运费的计算

拼箱货海运运费的计算方法基本与杂货班轮运费的计算方法相同。其中,基本运费的计算依据班轮运价表,根据航线、货物等级和不同的计费标准来计算得出。具体计算方法可以参见任务一中的相关内容。

拼箱货运费计算中应注意以下几个问题:

(1) 承运人运价本中规定 W/M 费率后,基本运费与拼箱服务费均按货物的重量和尺码计算,并按其中价高者收费。

(2) 由于拼箱货是由货站负责装、拆箱,承运人的责任仅限于从装箱的货站开始到拆箱的货站为止这一阶段,接收货物前和交付货物后的责任不应包括在运费之内。

(3) 由于拼箱货涉及不同的收货人,因此拼箱货不能接受货主提出的有关选港或变更目的港的要求,而在拼箱海运费中也就没有选港附加费和变更目的港附加费。

(4) 拼箱货起码运费按每份提单收取,计费时不足 1t 或 1m³ 的按 1 个计费吨收费。

(5) 对符合运价本中有关成组货物的规定和要求并按拼箱货托运的成组货物,一般给予运价优惠,计费时应扣除托盘本身的重量或尺码。

2. 整箱货海运运费的计算

在整箱货运输中,大多数公司均已采用以箱为单位的计费方式,实行包箱费率。包箱费率是船公司根据自身情况,以不同类型的集装箱为计费单位确定整箱货的不同航线包干费。整箱货包箱费率通常包括集装箱海上运输费用及装卸港口码头装卸费用。目前整箱货运费收主要采用以下方法:

(1) FAK 包箱费率。FAK 包箱费率是只分箱型、不分箱内货物种类(指普通货物)也不计箱内所装货物重量(在本箱型的规定重量限额内)统一收取的包箱基本运价。在采用包箱费率的航线上,对一般普通货物通常不分等级,但对特殊货物通常再分为 4 种:一般化工品、半危险品、全危险品和冷藏货物。

(2) FCS 包箱费率。FCS 包箱费率是按不同货物等级制定的包箱费率。货物等级也是 1~20 级,但级差较小。一般低价货费率高于传统运输费率,高价货则低于传统费率;同一等级货物,实重货运价高于体积货运价。

(3) FCB 包箱费率。既按不同货物等级或货类,又按计算标准制定的费率。同一级费率因计算标准不同,费率也不同。

以上主要介绍了集装箱班轮海运费中基本运费的计算办法。集装箱班轮运输中的附加费与杂货班轮运输基本一致。常见的集装箱海运附加费有超重、超长附加费(仅拼箱货适用)、燃油附加费、币值附加费、港口拥挤附加费和选港附加费(仅整箱货适用)等。

3. 特殊货物海运运费的计算

一些特种箱或者特殊货物,如成组货物、家具、行李及服装等,使用集装箱装运时,在运费计算上还有一些特别的规定。

(1) 特种箱。特种箱通常指高箱、开顶箱、平板箱、框架箱等有别于普通干货箱的箱型。由于装卸及处理上的特殊原因,这类集装箱一般会在普通箱 C Y/C Y 条款的基础上再加收一定百分比的运费。如 40 英尺高箱比普通箱高出 1 英尺,故其费率通常为 40 英尺普通箱 C Y/C Y 运价的 110%。

(2) 成组货物。对于符合运价本中有关规定和要求,并按拼箱货托运的成组货物,班轮公司通常会在运费上给予其一定的优惠。具体来说,就是在计算运费时扣除货板本身的重量和体积,但扣除值不能超过成组货物(货物加货板)重量或体积的 10%,超出部分仍按货板上货物所适用的费率计收运费。而且,整箱托运的成组货物不能享受优惠运价。

(3) 服装。当服装以挂载的方式装入集装箱内进行运输时,承运人通常仅接受整箱“堆场—堆场”(C Y/C Y)的运输交接方式,同时货主应提供必要的服装装箱物料,如衣架等。运费按集装箱内容积的 85% 计算。如果箱内除挂载的服装外还装有其他货物,服装仍按箱内容积的 85% 计收运费,其他货物则按实际体积计收运费,若两者的总计费体积超过箱容的 100%,超出部分免收运费。在这种情况下,货主应提供经承运人同意的公证机构所出具的货物计量证书。

(4) 回运货物。回运货物是指在卸货港或交货地卸货后,又在一定时间内由原承运人运回原装货港或发货地的货物。对于回运货物,承运人一般会给予运费优惠。例如,若货物在卸货港或交货地卸货后的 6 个月内由原承运人运回原装货港或发货地,整箱货(原箱)的回程运费按原运费的 85% 计收,拼箱货的回程运费则按原运费的 90% 计收。但是,货物在卸货港或交货地滞留期间所发生的一切费用均由申请方负担。

4. 滞箱费

滞箱费是指在集装箱货物运输中,货主未在规定的免费堆存时间内前往指定的集装箱堆场或集装箱货运站提取货物及交还集装箱,而由承运人向货主收取的费用。实践中也称其为滞期费,滞期费按天计算。

【任务实施】

一、操作步骤

大连外轮代理公司完成上述代理任务的步骤如下：

(1) 大连化工进出口公司（以下简称收货人）与大连外轮代理公司（以下简称大连外代）签订海运托运委托书，在委托书中明确代办事项的范围。

(2) 由于成交的价格条件是 **FOB**，由买方大连化工进出口公司负责订舱。具体而言，要由大连外代在卸货地（大连）订舱。大连外代于是向中国远洋运输总公司在大连的代理人订舱。确认货物装一个 20 英尺标准集装箱，船名为 **EAST EXPRESS V.151E**，装船日期为 2004 年 10 月 15 日，装运港为荷兰鹿特丹。

(3) 接着，大连外代及时将船名、航次、装运日期等信息通知买卖双方及装货港船代。

(4) 中远的 **EAST EXPRESS** 号轮抵达装货港鹿特丹后，发货人（韩国 **DADAI** 公司）将货物交给中远在装运港的代理。货物装船后，发货人取得有关的运输单证。发货人与收货人办理交单结汇。

(5) 大连外代在订舱后就应随时关注 **EAST EXPRESS** 号抵港时间，收集货物进口报关报检所需资料，还要掌握该货物进口所需缴纳关税、进口海关监管条件等内容，为货物到港提货做好准备。

(6) 船舶抵达大连港后，中远在大连港船代负责安排卸货。船代向大连外代发到货通知。大连外代收到到货通知后，应及时持正本海运提单至中远或其代理处，付清运费并换取提货单等。接下来，在完成货物的报关报检手续后，至大连港集装箱堆场提货。

(7) 将整箱货运至货主指定地点，在货主开箱卸货后，将空箱送回堆场。

二、单据填写

根据本例有关资料，集装箱货物托运单填写如表 4-13 所示。

【知识链接】

一、班轮提单

（一）提单的定义及作用

提单是承运人或其代理人在收到有关承运货物时签发给托运人的一种单证。我国《中华人民共和国海商法》给提单的定义是：“提单是指用以证明海上货物运输合同和货物已经由承运人接收或者装船，以及承运人保证据以交付货物的单证”。

提单具有 3 项主要的功能或作用：

- (1) 提单是海上货物运输合同的证明。
- (2) 提单是证明货物已由承运人接管或已装船的货物收据。
- (3) 提单是承运人保证凭此交付货物的凭证。

表 4-13 集装箱货物托运单

Shipper (发货人)

DADAI CO. LTD, SEOUL, KOREA
Tel: 82-2-3481-4343 Fax: 82-2-3481-4344

Consignee (收货人)

DALIAN CHEMICAL IMPORT AND EXPORT CORPORATION
BUILDING NO.15, SANQU, ANZHENXILI
DALIAN, CHINA

D/R NO. (编号) EEW7865435

Notify Party (通知人)

TO ORDER

集装箱货物托运单 第一联
货主留底

Pre-Carriage By (前程运输) Place Of Receipt (收货地点)

Ocean Vessel (船名) Voy. No. (航次) Port Of Loading (装货港)

EAST EXPRESS V.151E ROTTERDAM

Port Of Discharge (卸货港) Place Of Delivery (交货地点) Final Destination (目的港)

DALIAN

Container No. (集装箱号)	Seal No. (封志号) Marks & Nos. (标记与号码)	No. of Containers or pkgs (箱数或件数)	Kind of Packages; Description of Goods (包装种类与货名)	Gross Weight 毛重 (kg)	Measurement 尺码 (m ³)
SCZU7854343	OOXFFG-78017KR	9 CARTONS IN ONE CONTAINER	B30S FORKLIFT TRUCK	15025	21.5
TOTAL NUMBER OF CONTAINERS OF PACKAGES (IN WORDS) (集装箱数或件数合计 (大写))			SAY NINE CARTONS ONLY		
Freight & Charges (运费与附加费)	Revenue Tons (运费吨)	Rate (运费率)	Per (每)	Prepaid (运费预付)	Collect (到付)
Ex Rate (兑换率)	Prepaid at (预付地点)	Payable at (到付地点)		Place of Issue (签发地点)	
		DALIAN, CHINA		DALIAN, CHINA	
FREIGHT COLLECT	Total Prepaid (预付总额)	No. of Original B (S) /L (正本提单份数)		THREE	
Service Type on Receiving √ <input type="checkbox"/> CY <input type="checkbox"/> CFS <input type="checkbox"/> DOOR		Service Type on Delivery √ <input type="checkbox"/> CY <input type="checkbox"/> CFS <input type="checkbox"/> DOOR		Reefer-Temperature Required (冷藏温度)	°F °C
Type Of Goods (种类)	<input type="checkbox"/> Ordinary, <input type="checkbox"/> Reefer, <input type="checkbox"/> Dangerous, <input type="checkbox"/> Auto. (普通) <input checked="" type="checkbox"/> (冷藏) (危险品) (裸装车辆) <input type="checkbox"/> Liquid, <input type="checkbox"/> Live animal, <input type="checkbox"/> Bulk, <input type="checkbox"/> _____ (液体) (活动物) (散货)		危险品	Class Property I MDG Code Page UN No.	
可否转船: NOT ALLOWED	可否分批: NOT ALLOWED				
装期: BEFORE 2004-11-01	有效期:				
金额:	制单日期: 2004-08-25				

(二) 提单的种类

1. 按货物是否已装船分类

(1) 已装船提单。指货物全部装船后, 由承运人或其代理人向托运人签发的、表明货物已经装船的提单。该提单上除了载明其他通常事项外, 还须注明装运货物的船舶名称和货物实际装船完毕的日期。

(2) 收货待运提单。指承运人虽已收到货物但尚未装船, 应托运人要求而向其签发的提单。

2. 按收货人的抬头不同分类

(1) 记名提单。它是指在提单“收货人”一项内具体填上特定的收货人名称的提单。记名提单只能由提单上所指定的收货人提取货物。

(2) 不记名提单。它是指记名应向提单持有人交付货物的提单。托运人在“收货人”一栏只填写“交与持有人”。这样, 谁持有提单, 谁就有权提货, 不需要任何背书手续即可转让。

(3) 指示提单。它是指在提单“收货人”一栏内只填写“凭指示”或“凭某人指示”字样的一种提单。前者一般应视为托运人的指示, 只有当托运人作出背书后才可转让于其他人; 后者按照发出指示的人不同可分为托运人指示、收货人指示和银行指示等情况。

3. 按对货物外表状况有无批注分类

(1) 清洁提单。它是指没有任何有关货物残损、包装不良或其他有碍于结汇的批注的提单。

(2) 不清洁提单。它是指承运人在提单上记有货物及包装状况不良或存在缺陷等批注的提单, 诸如水湿、油渍、污损和锈蚀等。

4. 按提单的有效性分类

(1) 正本提单。正本提单是指上面有承运人、船长或其代理人签字盖章, 并标明“正本”字样的提单。这种提单在法律上、商业上都是公认有效的单据。收货人在目的港提货必须使用正本提单。

(2) 副本提单。副本提单是指没有承运人、船长或其代理人签字盖章的提单。副本提单上一般标明“Copy”或“Non negotiable”(不可转让)字样。凡未表明正本字样的提单即为副本提单。

另外, 还可按不同的运输方式分为直达提单、转船提单、多式联运提单; 按船舶营运方式不同分为班轮提单、租船提单; 按提单内容的繁简分类可分为全式提单、简式提单等。

(三) 提单的内容及缮制

提单是由各船公司自行制定的具有法律效力的单据。在班轮运输中, 它是确定承运人和托运人(或收货人、提单持有人)双方的权利、义务、责任和豁免的依据。各个轮船公司所制定的提单的格式或文字虽各不相同, 但实质内容差别不大。而且都分为正面内容和背面条款两大部分。在提单正面主要记载以下事项。

(1) 承运人的名称。在提单记载承运人名称的目的主要是便于收货人明确提单的承运人。提单上一般都印有船东的名称和地址。

(2) B/L No.提单编号。提单编号一般就是船公司接受订舱后, 填写在托运单上的号码。

(3) Shipper 托运人。托运人即发货人, 一般为国际贸易合同的卖方、信用证的受益人。

(4) Consignee 收货人。此处填写收货人名称和地址。在信用证方式下, 严格按照信用证规定填写。

(5) Notify Party 通知人。信用证方式下, 严格按照信用证规定填写。但通知人一栏在业务中的用途主要是货到目的港后, 船公司代理需要依据此栏发送到货通知。

(6) Vessel 船名、Voyage No.航次。

(7) Port of Loading 装货港、Port of discharge 卸货港、Port of Transshipment 转运港。

(8) Description of Goods 货物描述。提单上的货物描述一栏主要反映货物名称和质量规格，货物品质规格如果较复杂，可以适当简略记载。

(9) No. and Kind of Packages 包装种类及件数。

(10) Marks and No. 唛头。如果信用证或合同规定有唛头，应该如实反映。如果没有约定唛头，应填写“N/M”。

(11) Gross Weight 货物毛重、Measurement 尺码。毛重一般以 kg 为单位，尺码一般以 m³ 为单位。

(12) Total Packages 大写件数。如 120 纸箱货物，则此栏填写“ONE HUNDRED AND TWENTY CARTONS ONLY”。

(13) Freight and Charges 运费和费用。此处一般填写提运费支付方式。根据贸易合同中使用的价格术语不同，或者注明“FREIGHT PREPAID”（运费预付），或者注明“FREIGHT COLLECT”（运费到付）。如无特殊要求，提单上一般不加注运费额。

(14) Place and Date of Issue 提单的签发日期、地点。提单的签发日期应该是提单上所列货物实际装船完毕的日期，应该与收货单上大副所签的日期是一致的。若违反这一原则，无论是提前或迟到，常常会产生外贸合同中买卖双方、运输合同中承运人与货方的法律纠纷问题。提单签发的地点原则上应是装货地，一般是在装货港或货物集中地签发。

(15) No. of Original B/L 正本提单份数。提单签发的份数，按航运惯例通常是正本提单一式 2~3 份，每份具有同等效力。收货人凭其中一份提取货物后，其他备份自动失去其效力。但副本提单的份数可视托运人的需要而定。

(16) Signed for... 承运人或船长或其授权人的签字或盖章。提单必须经过签署才能生效。有签署提单权利的人应是承运人或船长或由他们授权的代理人。当今国际航运中，尤其是班轮货物运输中，大多由船公司授权其代理人签发提单。代理人签发提单，必须在提单上注明“Signed as agent for the carrier”或“Signed for or on behalf of the carrier”。

二、关于“无单放货”

无单放货，又叫无正本提单放货，是指国际贸易中货物运输承担者把其承运的货物交给未持有正本提单的收货人。

依照国际贸易惯例，承运人只能在收货人提交全套正本提单后交付货物。然而在实际操作中，由于航程较短或提单延迟等原因，货物会先于提单抵达目的港，严格凭正本提单放货可能导致压货、压船、压舱、压港，不仅会造成经济损失，甚至面临被强制拍卖或没收的危险。在这种情况下，收货人向船公司提供一份经银行会签的书面保函，要求先提货日后补交提单。船公司可以根据收货人提供的副本提单和保函，将货物放给收货人。这就构成了无单放货。

无单放货情况下，船公司虽然可以根据保函，将交付货物后可能发生的损失转嫁给收货人或者保证银行，但是，由于违反了运输合同的义务，船公司对正当的提单持有人仍要承担赔偿责任一切损失的风险。因此，船公司通常会要求收货人尽快履行解除担保的责任，即要求收货人在取得提单后及时交给船公司，以恢复正常的交付货物手续。

海运提单如表 4-14 所示。

表 4-14 海运提单

Shipper		F. L. B/L NO. FAST LINE TRANSPORTATION LTD. ORIGINAL BILL OF LADING SHIPPED on board in apparent good order and condition (unless otherwise stated) the goods or packages specified herein and to be discharged at the above mentioned port of discharge or as near thereto as the vessel may safely get and be always afloat. The weight, measure, marks, numbers, quality, contents and value being particulars furnished by the Shipper, are not checked by the Carrier on loading. The shipper, Consignee and the Holder of this Bill of Lading hereby expressly accept and agree to all printed, written or stamped provisions, exceptions and conditions of this Bill of Lading, including those on the back hereof. In witness whereof, the carrier or his Agents has signed Bill (s) of Lading all of this tenor and date. One of which being accomplished, the others to stand void.		
Consignee				
Notify Party				
Pre-carriage by	Place of Receipt			
Vessel	Voyage No.			
Port of Loading	Port of Discharge			
Container No. & Seal No.	Marks & Numbers	Description of Goods	Gross Weight	Measurement
	TOTAL NUMBER OF CONTAINERS OR PACKAGES IN WORDS:			
Freight and Charges	Prepaid at	Payable at	Place and Date of Issue	
	Total Prepaid in Local Currency	No. of Original B/L	Signed for the Carrier	

三、关于“电放提单”

电放提单是指船公司或其代理人签发的注有“Surrendered”或“Telex Release”的提单副本、复印件或传真件。电放提单的作用有三：一是承运人收到其照管的货物收据；二是运输合同的证明；三是用来换取提货单的依据。其运行程序如下：

(1) 由托运人向货代提交一份电放保函，表明电放操作产生的一切责任及后果由托运人承担。

(2) 货代向船公司提出电放申请并提交作用相同的电放保函一份。

(3) 船公司接受申请及保函后给目的港船公司代理发一份电放通知，允许该票货物可以

用盖章后的电放提单换提货单。

- (4) 装船后, 船公司向货代签发 Master 电放提单。
- (5) 货代向托运人签发 House 电放提单。
- (6) 装运港货代向目的港货代传真 Master 电放提单。
- (7) 托运人向收货人传真 House 电放提单。
- (8) 目的港船代凭 Master 电放提单签发提货单。
- (9) 收货人将盖其公司章的 House 电放提单交给目的港货代处。
- (10) 目的港货代凭此 House 电放提单交与收货人提货单。

船舶抵港后, 收货人凭此提货单即可提货。电放提单的使用是有条件的, 如信用证付款方式下, 或出具指示提单、空白提单情况下, 都不宜使用。

任务三 租船运输及代理业务

【任务引入】

2009年4月15日, 在经纪人广西海洋运输公司的介绍下, 新加坡新和航运有限公司(下称新和公司)与中国外轮代理公司北海分公司(下称北海外代)签订了一份租船合同。合同约定, 北海外代租用新和公司的“新和”号轮, 将9500t(10%范围由船东选择)的袋装水泥由北海港运往马尼拉。运费率为毛重每公吨14.30美元, 船东不承担装卸、堆舱、平舱费, 全部运费在装货完毕后3个银行工作日支付。装卸效率为每晴天工作日1200t, 星期日及法定节假日除外。滞期/速遣费率为每天3000/1500美元, 所有用于等待泊位的损失时间算作装卸时间, 除非船舶已经滞期, 否则由于台风或其他自然灾害阻止了装、卸的进行, 所损失的时间不计算装卸时间。4.25%的佣金从运费中扣除, 付给经纪人广西海洋运输公司。其他未提到条款按1922年及1976年修订的“金康”合同范本。

以上就是一宗典型的航次租船运输案例。显然, 租船运输与前面所讲的班轮运输有着显著的不同。如何理解租船合同条款? 租船运输实务的操作流程又是如何呢?

【任务分析】

要回答上述问题, 必须了解租船运输这种运输方式的特点, 掌握几种常见的租船运输方式及其特点, 理解租船合同的内容。在此基础上, 才能掌握租船运输的业务流程。

【必备知识】

一、租船运输的概念及特点

(一) 租船运输的概念

租船运输是相对于班轮运输的另一种海上运输方式。从事租船货运的船舶没有预定的船期表、航线和挂靠港口, 而是按照货源的要求和货主对货物运输的要求, 安排船舶航行计划, 组织货物运输。船、租双方的权利、义务均按租船合同行事。因此, 租船运输又被称为不定期船运输。

（二）租船运输的特点

租船运输中，船舶的营运是根据船舶出租人与承租人双方签订的租船合同来进行的，一般进行的是特定货物的运输。船舶出租人提供的是货物运输服务，而承租人则是按约定的租金率或运价支付运费。因此，区别于班轮运输，租船运输具有以下特点：

（1）没有固定的航线、装卸港及船期。租船运输的航线和装卸港的安排根据租船人的需要或按合同而定。

（2）没有固定的运价。租船的运价随租船市场行情的变化而变化，船舶供过于求时，运价就下跌，反之则上涨。

（3）适合于大宗散货运输。货物的特点是批量大，附加值低，包装相对简单。

（4）租船运输中，船舶港口使用费、装卸费及船期延误，按租船合同规定划分及计算，而班轮运输中船舶的一切正常营运支出均由船方负担。

（5）租船运输中的提单不是一个独立的文件。其作用仅相当于货物收据，要受租船合同的约束。

（6）承租人与船舶所有人之间的权利、义务通过租船合同来确定。

二、租船运输的经营方式

船公司经营不定期船的方式通常是航次租船、定期租船和光船租船3种。

（一）航次租船

航次租船（Voyage Charter or Trip Charter）又称定程租船、程租船。这种租船方式是以航次为基础的一种租船方式，船舶所有人负责提供船舶，在指定的港口之间进行一个或几个航次来运输指定货物的一种租船方式。在这种租船方式下，船方必须按规定的航程完成货物运输任务，并负责船舶的经营管理以及船舶在运输途中的一切开支费用，租船人按约定支付运费。

1. 航次租船的特点

（1）船东负责配备船员，负担船员的工资和食宿费用。

（2）船舶的经营管理营运调度由船方负责，船方还要负责船舶营运中的一切费用（但装卸费要视合同约定或由船方或由货方负担）。

（3）合同中一般规定一定的航线、货物名称及数量、装卸港口等。

（4）一般情况下，船东按所运货物的数量收取运费。

（5）船方对货物运输负责。

（6）定程租船合同一般会规定一定的装卸期限或装卸率，并计算滞期费和速遣费。

（7）租船双方的权利、义务、责任、豁免，以定程租船合同为准。

2. 航次租船的种类

（1）单航次租船。它是指船舶所有人与租船人约定，由船舶所有人提供船舶完成一个单航程的货物运输的一种租船方式。船舶所有人负责将指定的货物从装运港运往目的港，航程终止时租船合同即告终止。

（2）往返航次租船。它是指洽租往返航次的租船方式。在这种租船方式下，由船舶所有人提供船舶完成一个单航次后，紧接着在上一航次的卸货港或附近港口装货，运回原装货港或附近港口卸货后，航次租船即告结束。如果货主不能保证回程有货载，可采取两个货主联合租赁往返航次，即一个货主装载去程货物，另一个货主装载回程货物，承租人可在运价上

获得优惠。

(3) 连续航次租船。指在同一去向的航线上连续完成几个单航次运输的租船方式。在这种租船方式下,由船舶所有人提供同一艘船舶,在同一条航线上连续完成两个或两个以上的单程航次运输后,运输合同终止。

(4) 包运合同租船。指船东在约定的期限内,派若干条船,将合同规定的一批货物,按照同样的租船条件由一个港口包运到另一个港口,并且航程次数不作具体规定的一种租船方式。

(二) 定期租船

定期租船(Time Charter)又称期租船,是指出船舶所有人或船舶出租人把船舶出租给租船人使用一定时间的租船方式。这种租船方式,在船、租双方约定的期间内,租船人根据合同约定的航行区域,在租期内由租船人自行调度和营运,利用船舶运力自行安排货物运输,支付租金,以取得船舶的使用权。

1. 定期租船的特点

- (1) 船东负责配备船员,负担船员的工资和食宿费用。
- (2) 在租期内,租船人负责船舶的营运和调度工作,负担船舶在营运中的航次费用。
- (3) 船方负责船舶的维护、修理和机器的正常运转。
- (4) 期租船合同不规定具体的航线和装卸港口,只规定船舶的航行区域。
- (5) 除租船合同特别规定外,租船人可以装运各种合法货物。
- (6) 租金按租期每月每吨若干金额计算。
- (7) 船租双方的权利、义务以期租船合同为准。

2. 航次期租

航次期租是一种介于航次租船和定期租船之间的一种租船方式。在这种租船方式下,租期不作明确规定,而只规定一个特定的航次,即以完成一个航次货运为目的。其他条件与期租船的做法一样,租金是按完成航程的实际天数和事先约定的租金率计算的。船舶的营运与管理由租船人负责。船、租双方不计算滞期费和速遣费。

(三) 光船租船

光船租船(Bare Boat Charter or Demise Charter)方式不是为了承揽货物运输,而实际上是一种财产租赁方式。在这种租船方式下,船舶所有人在合同约定的租期内,将一条空船交给租船人使用,船舶所有人只收取租金,不负责船舶的营运,也不负担任何责任和费用。其主要特点如下:

- (1) 船舶所有人只提供一条空船。
- (2) 租船人负责配备船员,负担船员的工资和食宿费用。
- (3) 租船人负责船舶的营运和调度工作,负担船舶在营运中的一切费用。
- (4) 租船人按合同约定支付租金。

三、航次租船合同

(一) 航次租船合同的标准格式

航次租船合同的标准格式大都是由各个国际航运组织制定,供洽租双方在洽定租船合同时选用。航次租船合同范本很多,根据船舶航行的航线、承运货物种类等不同而有所区别。

1. 杂货租船合同

(1) 统一杂货租船合同 (Uniform General Charter), 简称“金康 (GENCON)”, 是由波罗的海国际航运公会 (BIMCO) 制定, 并经 1922 年、1976 年、1994 年 3 次修订。它是一个不分货种和航线, 适用范围比较广泛的航次租船合同的标准格式。

(2) 斯堪的纳维亚航次租船合同 (Scandinavian Voyage Charter), 简称“斯堪康 (SCANCON)”, 是波罗的海国际航运公会于 1956 年制定、1962 年修订, 适用于斯堪的纳维亚地区的杂货航次租船合同。

2. 煤炭运输租船合同

(1) 威尔士煤炭租船合同 (Chamber of Shipping Walsh Coal Charter Party)。该合同格式是波罗的海白海航运公会于 1896 年采用、1924 年最后一次修订, 专用于煤炭运输的租船合同标准格式。该格式中, 以连续小时表示装卸时间, 且对滞期费规定了特定的算法。

(2) 美国威尔士煤炭合同 (Americanized Walsh Coal Charter)。该合同格式是美国船舶经纪人和代理人协会于 1953 年制定, 专用于煤炭运输的航次租船合同的标准格式。

(3) 普尔煤炭航次租船合同 (Coal Voyage Charter)。该合同格式简称“普尔”, 是波罗的海国际航运公会于 1971 年制定、1978 年 4 月修订, 用于煤炭运输航次租船合同的标准格式。

3. 谷物运输租船合同

(1) 谷物泊位租船合同 (Berth Grain Charter Party)。该合同格式简称“巴尔的摩 C 式”, 由北美粮食出口协会、北美托运人协会及纽约土产交易联合会制定, 1974 年修订, 被广泛用于从北美和加拿大出口谷物的海上运输租船业务中。

(2) 北美谷物租船合同 (North America Grain Charter, 简称 NORGRAIN), 该合同格式专用于从美国和加拿大出口谷物的海上运输航次租船, 内容新颖、全面。

(3) 澳大利亚谷物租船合同 (Australian Grain Charter, 简称 AUSTWHEAT), 适用于从澳大利亚到世界各地的谷物运输。

4. 矿石运输租船合同

(1) C (矿石) 7 租船合同 (C<Core>7 Mediterranean Iron Ore)。该合同格式是由英国政府制定, 用于进口铁矿石的航次租船合同的标准格式。

(2) 铁矿石租船合同, 1962 (SCANORECON, 1962)。

5. 液体货物运输租船合同

(1) 油轮航次租船合同, 1977 (Tanker Voyage Charter Party, 1977)。该合同格式由美国船舶经纪人和代理人协会于 1977 年制定, 专门用于油轮航次租船。

(2) 油船航次租船合同, 1976 (INTERTANKVOY, 1976)。该合同格式由波罗的海国际航运公会、船舶经纪人和代理人联盟和日本海运集会所联合采用。也被称为国际独立油轮船东协会油轮航次租船合同。

(3) 气体航次租船合同, 1972 (GASVOY, 1972)。该合同格式由波罗的海国际航运公会为液化天然气以外的其他气体的租船运输而制定的航次租船合同标准格式。

此外, 还有“古巴食糖租船合同”、“波罗的海木材租船合同”等专门用途的航次租船合同范本。

(二) 航次租船合同的主要条款

如前所言, 航次租船合同范本种类繁多, 而且适用的范围也各不相同。但一般而言, 航

次租船合同都订有下列条款：

- (1) 船舶说明条款。
- (2) 预备航次条款。
- (3) 船舶出租人责任与免责条款。
- (4) 运费支付条款。
- (5) 装卸条款。
- (6) 滞期费和速遣费条款。
- (7) 合同解除条款。
- (8) 留置权条款。
- (9) 绕航条款。
- (10) 承租人责任终止条款。
- (11) 双方互有责任碰撞条款。
- (12) 新杰森条款。
- (13) 共同海损条款。
- (14) 提单条款。
- (15) 罢工与战争条款。
- (16) 冰冻条款。
- (17) 仲裁条款。
- (18) 佣金条款。
- (19) 法律适用条款。

由于金康合同是最具有代表性的航次租船合同，实践中使用的也最为频繁。这里就以 1994 年金康合同格式为例，并结合我国《中华人民共和国海商法》，介绍航次租船合同的主要内容。

1. 船舶说明条款

船舶说明条款的主要内容包括船名、船籍、船级、船舶吨位、船舶动态 5 部分内容。选择什么样的船舶完成航次租船合同所规定的运输任务，是双方当事人，特别是承租人最关心的问题之一。合同中应明确规定有关内容，除非合同中规定了可用替代船；否则，船舶出租人不得以其他船舶代替。有关船籍、船级、吨位等与船舶有关的内容，请参见本任务的知识链接部分。

2. 受载期与解约日

受载期是指所租船舶到达指定装货港或地点并已做好装货准备，随时接受货物装船的期限。习惯上将受载期规定为一段期限。受载期限的最后一天，就是解约日，如某船的受载期是 8 月 15~25 日。8 月 15 日即为受载日，8 月 25 日即为解约日。如果船舶在解约日未能抵达装货港，或虽然到达但没有做好装货准备，租船人有解除租约的权利，并可提出损害赔偿。

3. 装卸条款

装卸条款主要包括装卸港口或地点、装卸费用的分担、装卸时间等内容。

(1) 装卸港口。在航次租船合同中，装卸港通常由承租人指定或选择，合同中应将具体港口名称予以记载。如事先确定有困难，可以选择两个或以上的装货港或卸货港，或者规定一个装卸区域。此外，为了保证船舶进出港口和在港内装卸作业的安全，承租人所指定的港口或泊位必须是“安全港”和“安全泊位”。

(2) 装卸费用。关于装卸费用及风险如何分担的问题，完全依据合同条款的约定。常见的约定方法如下：

1) 船方负担装卸费 (Liner Terms)，又称为“班轮条件”。根据这一条款，承租人把货物交到船边船舶的吊钩下，船方负责把货物装进舱内并整理好；卸货时，船方负责把货物从舱内卸到船边，由承租人或收货人提货。多用于包装货或木材。

2) 船方不负担装卸费 (Free In and Out)，简称 F.I.O. 条件。根据这一条款，在装卸两港由承租人雇佣装卸工人，并负担装卸费用。采用这一条件时，在合同中还要明确理舱费 (包装货) 和平舱费 (散装货) 由谁负担。一般都规定是由租方负担，即船方不负担装卸、理舱和平舱费 (Free In and Out, Stowed, Trimmed)，简称 F.I.O.S.T. 条件。

3) 船方管装不管卸 (Free Out)，简称 F.O. 条件。根据这一条款，装货费由船方负担，卸货费由承租人负担。如果船方仅就卸货费不负责，其他费用仍承担的话，可用 L.I.F.O. (Liner in, Free out) 条件，这是 F.O. 条件的变形。

4) 船方管卸不管装 (Free In)，简称 F.I. 条件。根据这一条款，装货费由承租人负担，卸货费由船方负担。如果船方仅就装货费不负责，其他费用仍承担的话，可用 F.I.L.O. (Free in, Liner out) 条件，这是 F.I. 条件的变形。

必须注意，即使是订明 F.I.O. 条件，虽船方不负担装卸费，但对货物的安全积载仍要负责。

(3) 许可装卸时间。这是船方允许租方必须完成装卸作业的时间。一般规定若干日或若干小时，也可用每天装卸率来表示，即平均每天装卸若干吨。如承租一条载重能力为 20000t 的船装运大米，以 5 个舱口作业，每个舱口日装 400t 为基础，则许可装货时间为 10 日。但这个“日”如何计算，需要具体明确规定。常见的有以下几种规定方法：

1) 连续日 (Running Days or Consecutive Days)。连续日与日 (Day) 的含义完全相同，即按自然日计算，从午夜零点至午夜零点，其中没有任何扣除。以这种日表示装卸时间时，从装货或卸货开始至装货或卸货完毕时止所经过的日数就是总的装货或卸货时间。在此期间，无论是实际不可能进行装卸作业的时间 (如雨天、罢工等)，还是星期日或节假日，都应计为装卸时间。

2) 工作日 (Working Days)。工作日是指在港口当地，按照港口当地的习惯，进行正常装卸作业的日子。严格来说，不能认为工作日一定不包括休息日 (如星期六、星期日，还有伊斯兰教国家的星期五) 和法定节假日。因为有些港口在休息日甚至是法定节假日也进行工作。因此，容易引发争议。在计算工作日时，是否将休息日和节假日扣除的问题，最好在合同中予以明确。此外，各港口规定的工作日的正常工作时间也有很大差别，有 8h、16h，还有 24h 的。

3) 晴天工作日 (Weather Working Days)。晴天工作日是指工作日中不受天气影响，可以进行正常装货或卸货作业的时间。也就是说，因天气不良而不能进行装卸作业的工作日不能计入装卸时间。当然，天气不良必须是实际影响了装卸的天气。

4) 累计 24h 晴天工作日 (Weather Working Days of 24 Hours)。累计 24h 晴天工作日，这种表示方法不考虑港口规定的工作时间是多少小时，以累计晴天工作 24h 作为一个晴天工作日。如果港口的工作时间是每天 8h，那么，一个 24h 晴天工作日就相当于 3 个晴天工作日。

5) 连续 24h 晴天工作日 (Weather Working Days of 24 Consecutive Hours)。这种方法是

除去休息日、节假日和天气不良影响作业的工作日或工作小时后，其余所有时间从午夜至午夜连续计算，以 24h 为一日。在使用这种方法时，是将除外后的所有时间按 24h 为一日来进行计算，而不论港口规定的工作日工作时间是几小时。

4. 滞期费与速遣费

航次租船合同中，滞期时间和速遣时间是通过实际使用的装卸时间与合同允许可用的装卸时间相比较而计算出来的。为了准确计算实际使用的装卸时间，合同中必须对装卸时间的起算和止算做出明确规定。关于装卸时间的起算，一般都规定“自船长/船舶出租人或其代理向承租人或其代理递交装卸准备就绪通知书以后，经过一定时间后才开始计算”。

(1) 滞期费。如果租船人未能按时完成装卸作业，应由租船人向船东按租约规定以每天若干货币单位支付一定的罚金，称为滞期费。滞期时间是指许可装卸时间截止后到实际装卸完毕的时间。滞期时间一般连续计算，休息日、节假日、坏天气等均不再扣除，这一原则称之为“一旦滞期，永远滞期”。

(2) 速遣费。如果船舶在许可装卸时间期满前完成了装卸，船舶出租人支付给承租人的约定金额，称为速遣费。计算速遣费时，有两种方法计算节省的时间，一是把到截止日为止的许可时间减去实际完成装卸时间，即为节省的全部时间；二是把节省的全部时间再减去其中的休息日等非工作日后剩下的时间，称为节省的工作时间。

5. 货物的种类和数量

航次租船合同中要约定承运货物的种类、名称和数量等内容，承租人不得随意变更。如承租人需从几种货物中选装，可以订立“货物选择权”条款。

由于在洽谈租船业务时，船舶所有人对航次中所需的燃料、物料、淡水、食品等的消耗难以估计准确，所以对本航次实际可装货物的数量难以定出准确数字。一般约定一个“大约数量”或者订立“数量增减条款”，选择权归船东。在具体装货前，船长根据情况在该数量范围内选择船舶能够装载的实际数量，并以书面形式向承租人“宣载”。而承租人则有义务对船舶提供“满载货物”。如果不能提供船方所要求的满载货物，则是违约行为。

6. 运费

运费是船东提供船舶运输服务应得的报酬。在航次租船合同中，对运费的计算方法、运费的支付方式、支付的币种等内容，均须订明。

(1) 运费计算方法。

1) 运费率。即按装船重量或卸船重量计算运费时，每单位重量或每单位容积货物应交纳的金额。

2) 包干运费。即按提供的船舶商订一笔整船运费，不论实际装货多少，一律照付。

(2) 运费支付方式。

1) 运费预付。承租人在装货完毕时或在船东签发提单时支付运费。在实际租船业务中，运费预付已成习惯做法。

2) 运费到付。承租人在船舶到达卸货港或卸货完毕或货物交付后支付运费。

3) 部分预付、部分到付。

7. 船舶出租人的责任与免责条款

金康合同中关于船舶出租人的责任条款虽然名为责任条款，但实质上是一条保护船舶出租人的免责条款。该合同第 2 条规定：“船舶所有人对货物的灭失、损坏或延迟交付的责任限

于造成灭失、损坏或延迟的原因是由于船舶出租人或经理人本人未尽适当谨慎处理使船舶各方面适航，并保证适当配备船员、装备船舶和配备供应品，或由于船舶出租人或其经理人本身的行为或不履行职责。对于其他任何原因造成的货物灭失、损坏或延迟，即使是由于船长或船员或其他船舶出租人雇佣的船上或岸上的人员的疏忽或不履行职责（如无本条规定，船舶出租人应对他们的行为负责）或是由于船舶在装货或开航当时或其他时候不适航所造成，船舶出租人亦概不负责”。

在租船实务中，为了加强出租人的责任，通常是将该条款整条删除，然后并入一条首要条款，表明本合同适用海牙规则或者汉堡规则。这些规则对承运人的责任都有比较严格的规定。

四、定期租船合同

（一）定期租船合同的标准格式

1. 定期租船合同

定期租船合同（Time Charter Party）又称为“土产格式”（NYPE Form），是美国纽约土产交易所制定的定期租船合同的标准格式。这一标准格式得到波罗的海国际航运公会和船舶经纪人和代理人联合会的推荐，现行使用的是1993年修订版，代码为“NYPE 93”。由于它的内容较全面，而且一般都认为它的规定比较公平，所以得到了较广泛的使用。

2. 标准期租船合同

标准期租船合同（Uniform Time Charter Party）又简称为“BALTIME”。该标准定期租船合同格式由波罗的海国际航运公会于1909年制定，并由英国航运公会认可。现行使用的是1974年修订版。

3. 中租期租船合同

该合同格式又简称为“SINOTIME 1980”，是由中国租船公司制定、专门用于中国租船公司从国外期租船使用的租船合同标准格式。

（二）定期租船合同的主要条款

下面以中国租船公司拟定的租船合同范本“中国期租1980”（SINOTIME 1980）和波罗的海国际航运公会的标准期租船合同内容为主，介绍期租合同的主要内容。

1. 船舶说明

在期租船方式下，由于船舶租赁时间较长，且船舶的经营管理和调度由承租人负责。船舶的技术指标和性能好坏直接影响船舶的营运效果。因此，定期租船合同中船舶说明条款非常重要。

船舶说明包括的内容主要有船东、船名、船旗、船龄、船级、载重吨、载货容积、注册总吨和净吨、吃水、航速、燃油及船上设备等。船东对船舶规范描述的正确性负责，如果租船合同中对船舶规范描述与实际不符，承租人可提出索赔甚至解除合同。

2. 租期

租期是承租人租用船舶的期限。租期可长可短，从几个月到几年不等。在租期的订法上，最好有一定的伸缩幅度或规定上下限，这样才不会使承租人陷入被动。

3. 交船

交船是指船东根据合同规定把船舶交给承租人使用。交船一般规定一定的期限，如船东

在规定的期限内没有把船交给承租人，承租人有权解除合同。

交船地点根据合同规定，一般要求是安全港口和泊位，在船抵达港口、锚地、引水站或泊位时交船。交船时需符合下列条件：

- (1) 船舶的装货条件已准备就绪。
- (2) 货舱已清扫干净，适于装货。
- (3) 船舶的各种证件齐全、有效，符合规定。
- (4) 船上的设备和油量符合合同规定。
- (5) 船舶适航等。

4. 租金

在定期租船方式下，承租人按时、足额支付租金是承租人的绝对义务。承租人没有履行上述义务或履行时有差异，船东有权撤船。

5. 停租

在租期内，由于船方人员的责任或燃料不足、机器故障、船壳损坏、船舶检验、入坞修理及其他属于船方的责任，致使船舶营运中断连续达 24h 以上，造成承租人不能有效使用船舶的期间，承租人有权停付租金。

6. 转租

转租是指租船人在船舶租赁期内可以根据需要将船舶转租给另一个租船人。在长期租船方式下，订立转租条款对保障承租人的利益十分重要。在转租时，原承租人是以前船东的身份与第三者签订租船合同，但原租船人与船东之间的权利与义务仍按原租船合同来履行。

7. 还船

还船是指合同租期届满，承租人按交船时相似的完好状态把船舶还给船东。还船地点和时间的订法中，对承租人有利的是“船在何时何处备妥，就在何时何处还船”，对船东有利的是“出港引水员下船时还船”。合同一般还规定还船时的条件应和交船时的条件相同或相似。

以上介绍的只是期租合同中的部分常用条款，期租合同中还可加入其他条款，如船东责任及免责条款、首要条款、冰冻条款、战争条款和航速索赔条款等。在具体租船时，要根据货运需要及自身利益，力争制定对我方有利的条款。

五、租船运输代理业务

(一) 租船经纪人的概念及其身份

1. 租船经纪人的概念

航运市场上存在着大批专门从事船舶的租赁、订舱、买卖、保险等中介业务的航运经纪人。其中专门从事租船订舱等经纪业务的经纪人，称为租船经纪人。

租船经纪人熟悉租船市场行情，精通租船业务。同时，由于他们掌握市场动态，作为当事双方的桥梁和纽带，在为委托人提供市场信息、资信调查及其他信息咨询服务、促成合同的顺利签订、减少委托人事务上的繁琐手续、为当事双方斡旋调解纠纷等方面所起到的作用已得到了各方面的认同。由于租船经纪人对于租船市场的信息掌握全面、及时，具有租船业务的特殊知识和谈判技能，船舶出租人或承租人通过租船经纪人开展业务的做法已十分普遍。租船经纪人与船舶代理人、货运代理人一样，已经成为我国航运市场中不可缺少的重要组成部分。

2. 租船经纪人的身份

传统上认为经纪人为商业领域内从事居间活动的居间人。在我国虽没有明确的法律规定，现在也无统一的认识，但根据其从事的业务，可将租船经纪人分为以下3种：

(1) 船东经纪人。这是指根据船东的授权和指示，代表船东利益在租船市场上从事船舶出租或承揽货源的人。

(2) 船舶承租人经纪人。这是指根据承租人的授权和指示，代表承租人利益在租船市场上为承租人洽租合适船舶的人。

(3) 双方当事人经纪人。这是指以中间人身份尽力促成船东和承租人双方达成船舶租赁交易，从中赚取佣金的人。

由此可以看出，租船经纪人的身份具有不确定性。有时是作为代理人，有时又是居间人。在某些租船业务中，租船经纪人可能是既是经纪人又是代理人。另外，实际业务中还存在“双重代理”情况，这是违反我国民法基本原则的。

对于船舶出租人或承租人而言，只要其指定了租船经纪人，就处于“本人”的地位。拥有对租船经纪人进行任何有关租船业务指示的权利。对于这些指示，租船经纪人必须如实照办，不管其身份是代理人还是经纪人。不过在实践中，“本人”与经纪人之间往往没有相互约束的协议，而是以业务往来中的文件作为委托的依据和确定责任的证据。

(二) 租船经纪人进行租船业务洽谈的方式

租船经纪人进行租船业务洽谈的方式有3种情况。

一种是由船舶出租人和承租人各自指定一个租船经纪人，由其代表各自委托人的利益进行洽谈。这时，双方租船经纪人处于代理人的地位。完全在“本人”的授意下，代表其利益进行谈判。在就租船业务所及的条件达成一致意见后，在征得各自“本人”的同意后，代表其“本人”在租船合同上签字。

另一种情况是，船舶出租人和承租人共同指定一个租船经纪人进行洽谈。这时，租船经纪人就是居间人。这种情况下，船舶出租人和承租人一般在居间人在场的条件下进行面谈。双方不再是“本人”，而是“决定当事人”。租船经纪人不再代表任何一方的利益，而是利用自己的知识，协调洽谈双方的意见，促成谈判达成合约。

再一种情况是，船舶出租人或承租人的一方与它方指定的租船经纪人进行租船业务洽谈。这时，一方的租船经纪人完全在其“本人”的授意下，代表其利益进行谈判，并在征得其“本人”的同意后，代表其“本人”在租船合同上签字。

当租船经纪人以代理人的身份出现，且代表其“本人”在租船合同上签字时，必须在合同上注明其代理人的身份。实际的合同当事人仍然是船舶出租人或承租人。租船经纪人超出授权范围或在没有得到授权的情况下采取的决定，其后果由租船经纪人承担。因此，在“本人”的授权范围内从事租船业务洽谈是租船经纪人的工作原则。相应的授权文件也就成为区分责任的依据。同时，租船经纪人对“本人”还具有忠实的义务，不得向“本人”提供错误虚假信息，也不得向任何第三方泄露“本人”的业务机密。

(三) 租船经纪人的佣金

在通过租船经纪人成功地签订了租船合同时，“本人”应向租船经纪人支付“经纪人佣金”。佣金的多少在国际上没有统一的标准，一般在运费或租金的1%~4%。航次租船下，一个经纪人的佣金通常为1.25%。在签订租船合同后，按照租船合同中的佣金条款来支付佣金。

(1) 如果合同规定“佣金在签订合同时支付”，则租船经纪人无论合同的执行情况如何，均可获得佣金。

(2) 如果合同规定“佣金在货物装运时支付”，则当合同于货物装运前被解除时，租船经纪人不能获得佣金。

(3) 如果合同规定“佣金在赚取运费时支付”，则租船经纪人只能在租船合同得以履行，且船舶出租人获得运费后，方可获得佣金。

当租船业务洽谈没有达成协议时，尽管我国《中华人民共和国合同法》第 426 条规定，租船经纪人“未促成合同成立，不得要求支付报酬，但可以要求委托人支付所支出的必要的费用”。但是航运中的惯例是按照“无效果，无报酬”的原则，租船经纪人一般不能取得佣金。而且经纪人与承租双方往往是有长期业务往来关系的，大家也不应该仅局限于一次生意，而应该从长期的角度出发来考虑双方的利益。

【技能要点】

一、租船业务流程

(一) 洽租程序

租船合同的洽订通常情况下是通过租船经纪人进行的。一项租船业务从发出询价到缔结租船合同的全过程称为洽租程序。通常情况下，租船程序大致经过租船询价、租船要约、租船还价、租船承诺、签订租船合同几个阶段。租船程序的整个过程实际上是船舶出租人和承租人通过经纪人或直接就各自的交易条件向对方进行说明、说服、协商的谈判过程。租船谈判要求当事人具有很强的专业知识，应关注全球政治、经济的变化，对航运市场的变化应非常的敏感，在谈判中要有预见性。对航运业务的操作过程应相当的清楚和了解，应当掌握各种典型船舶的规范和特点，应对各种合同范本的所有条款有深刻的理解。

1. 租船询价

租船人根据自己对货物运输的需要或对船舶的特殊要求，将基本租船要求和货物信息通过经纪人传送到租船市场上，寻找合适的船东，并要求感兴趣的船东答复能否提供合适船舶及报价。

(1) 承运人航次租船询价的主要内容包括：承租人的名称和地址；货物名称和数量；装货港和卸货港；船舶受载期和解约日；装卸时间和装卸费用条件；对船舶类型和尺码的特殊要求；希望采用的租船合同范本等。

(2) 承运人定期租船询价的主要内容包括：承租人的名称和地址；船舶吨位和船型；租期；交/还船地点；航行区域；交船日期和解约日；希望采用的租船合同范本等。

上述租船询价内容可以根据实际需要，对不同的租船方式等做一些改变。通常情况下，租船询价对于询价人没有法律约束力，从《中华人民共和国合同法》的角度来讲，租船询价相当于要约邀请，它是希望他人向自己发出租船要约的意思表示。

2. 租船要约

租船要约又称租船报价或租船发盘，承租人或船舶出租人围绕租船询价中的内容，就租船涉及的主要条件答复询价方即为租船要约。当船舶出租人从租船经纪人那里得到承租人的询价后，经过成本估算或者比较其他的询价条件，通过租船经纪人向承租人提出自己能提

供的船舶情况和运费率或租金率。

由于要约对于要约人有约束力，实务中往往在租船要约中附带某些保留条件，从而使租船要约报价按不同的约束力分为绝对发盘和条件发盘两种情形。

(1) 绝对发盘。绝对发盘具有绝对成交的意图，主要条款明确肯定、完整而无保留，具有法律约束力。发盘方不能撤回或更改发盘中的任何条件。绝对发盘时，发盘人一般都规定对方接受并答复的期限。发盘人在期限内不得再向第三方做出相同内容发盘。接受方要在期限结束前给予明确答复，否则无效。绝对发盘的发出意味着租船业务洽谈进入决定时刻。如果接受发盘方认可发盘中的条件，并在期限内予以同意的答复，该项租船业务即告成交。如果接受发盘方不接受发盘中的条件，或明确表示不接受发盘中的条件，或在期限内不予答复，该项租船业务即告失败。

(2) 条件发盘。条件发盘是指发盘方在发盘中对其内容附带某些“保留条件”，所列各项条件仅供双方进行磋商，接受发盘方可对发盘中的条件提出更改建议的发盘方式。条件发盘中比较常见的保留条件如下：

1) 以细节内容为条件。这是租船条件发盘中最常用的一种表示方法。基本含义是租约以合同细节谈定为准，谈妥细节是合同成立的先决条件。

2) 以发货人接受船舶受载期为条件。这是承租人使用的条件，是指租约以发货人同意船舶受载期为前提条件。如果发货人认可承租双方约定的船舶受载期并确认接受后，租船合同成立。如果发货人不认可承租双方约定的船舶受载期，则租船合同不成立。

3) 以再确认为条件。这个保留条件没有说明条件的具体内容，是一个含糊不清的条件。发盘人可以不说明任何理由，确认或不确认已经做出的发盘。

4) 以船舶未租出为条件。这是指租约的成立以船舶尚未出租给他人为条件。如果发盘被接受时，船舶尚未出租出去，这个接受是有效的，合同成立。如果发盘被接受时，船舶已经出租给他人，这个接受无效，合同不成立。

3. 租船还价

承租人接到船东主要条款报价后，极少有全部接受报价的情况。经常是接受部分内容，对其他条款提出还价。然后，租方在还价中列出还价内容，与船东继续谈判。当然，船东对承租人的还价可能全部接受，也可能接受部分还价，对不同意见部分提出再还价或新报价。若全部不接受还价，有可能终止谈判。

若承租人对船东报价中的绝大多数条款不能接受，但仍想与船东谈判，他可以给船东发出这样的还价：“承租人拒绝船东的报价，但提出实盘如下……”。若承租人完全不接受船东报价，想终止谈判，可以这样回答：“承租人毫无还价地拒绝船东报价”。还价时，亦常附有答复期限，如××小时内答复。

4. 租船承诺

船东和承租人经过反复多次还价后，双方对合同主要条款意见一致，租方接受全部主要条款。

谈判过程中，受盘方接受报价时会附带某些条件，这也许是受盘方还受到某些因素的制约，不得不在接受报价时附带条件，亦有可能是给自己保留余地，不敲定合同，进一步观察行情后再定，这带有取巧色彩。这种附带条件的受盘并不构成真正的受盘，实质上是还价或称还盘。受盘必须没有任何附带条件，接受对方发盘的全部内容。若受盘时带有附带条件，而提出附带条件的一方不能在规定期限内放弃这些条件，另一方可以终止谈判，不受任何约束。

5. 签订租确认书

租船实务中,在达成租船承诺后,当事人双方还要签署一份“订租确认书”,即将双方共同承诺的主要条款汇总,相当于一份简式的租船合同。由于双方此时只谈妥主要条款,细节还未谈判。因此不论在受盘中,还是在订租确认书中都加有“另定细节”。

订租确认书一般包括以下主要内容:订租确认书签订日期;船名或可替代船舶;签约双方的名称和地址;货物名称和数量;装卸港名称及受载期;装卸费用负担责任;运费或租金率、支付方法;有关费用的分担;所采用的标准租船合同的名称;其他约定特殊事项;双方当事人或其代表的签字等。

6. 签订租船合同

租约谈妥后,船东或者船东经纪人按照已达成协议的内容编制正式的租船合同,并送交承租人审核并签字。有些航次租约下的装货日期较近,往往还未编制和让双方签署正式租约,船舶早已在装货港开始装货。因此,船公司管理人员和船长仅凭订租确认书内容履行,这也是常见的情况。

(二) 租船合同的履行程序

船舶出租人和承租人签订租船合同,并不意味着租船业务的结束。它仅仅是租船业务的前期工作,还有大量的具体工作需要承租双方去做。从租船方式不同和当事人不同的角度上看,租船合同具体履行操作也不同,以下介绍航次租船合同下船舶出租人的具体操作程序。

1. 下达航行指示

船舶出租人向指定船舶的船长发布航行指示,告知船长本航次的任务、装卸港口名称、所装货物的有关资料,其中最重要的是关于该航次的“装卸准备就绪通知书”的递交,B/L签发的规定。要求船长每天报告船舶动态,并递交船舶抵港离港报告。

2. 委托代理

航次租船合同下,通常是由船舶出租人委托船舶代理人代办船舶进出港口的各种事宜。船舶代理人受船舶出租人的委托,为船舶出租人代办船舶挂靠港口所需的各种业务,如办理清关、安排拖轮、引航员及装卸货物等事宜。船舶出租人告知船舶代理人船舶来港的具体事宜,包括船名、船籍、船舶规范、船舶吃水、吨税执照的期限、来港和去港名称、货物种类、重量和性质、包装、捆扎装卸费用的负担及租船合同主要条款等,以便代理人安排货物的装卸作业。如需要的话,船舶出租人还告知船舶代理人有关船舶的扫舱、洗舱、油料、淡水、垫料、伙食、航次修理和检疫等事宜,以便代理人安排供应服务工作等。另外,船舶出租人将船舶备用金提前汇至代理人处,以便支付船舶在港所发生的各项费用。

3. 船舶抵达装货港

从船舶离开上一卸货港时起,每天与船舶代理人保持联系,询问港口泊位情况、天气情况等,以便通知船长合理安排航速,以保证船舶直靠,保证“装卸准备就绪通知书”按租约规定递交。

船舶到港后,装港代理人和船长会发抵港报告。此时应密切联系装港代理人及船长,关注装货情况。船舶装完货后,应收集各种装货单证(“装卸准备就绪通知书”、“大副收据”、“载货清单”等)。同时,依据租船合同签发提单、向承租人收取预付运费。

4. 船舶抵达卸货港

在船舶抵达卸货港之前,船舶出租人同样要委托卸货港代理人办理船舶到港的具体事宜。

要与代理人保持联系,询问港口泊位情况、天气情况等,以便通知船长合理安排航速,以保证船舶直靠,保证“装卸准备就绪通知书”按租约规定递交。船舶到港后船长或代理人按合同规定递交装卸准备就绪通知书,密切联系和关注卸货情况,敦促代理人尽快与港方联系早日卸完货物。船舶代理人记录船舶在港的动态并及时汇报给委托人。货物的交付要符合法律规定及航运惯例。

5. 收尾工作

船舶卸货交付货物后,船舶出租人的运输任务基本结束。剩下的收尾工作包括与代理人结算港口费用、与承租人结算运费、速遣费、滞期费等。还有可能要处理运输过程中出现的合同纠纷,如货损、货差问题。

(三) 租船合同履行中的注意事项

1. 严格按照租船合同的规定履行

租船合同是一种运输合同,本质上是船舶出租人与承租人双方自愿接受法律约束的协议,双方有义务遵守。签订了租船合同,从而意味着双方当事人必须按照租船合同所规定的内容履约,而任何一方未按照租船合同履行自己的义务而出现纠纷,双方也须按照租船合同的约定进行处理。

在航次租船合同下,船舶出租人的职责包括:提供租船合同所指定的适航船舶;在规定的时间内抵达装货港装货;按照规定签发提单;不得进行不合理的绕航;照管所运输的货物,将货物运至指定的卸货港;按照租船合同或提单上规定将货物交给收货人等。而船舶承租人的职责包括支付运费、滞期费和亏舱费(如果发生的话),提供指定的货物等。

2. 及时与各有关方进行沟通

一项租船业务的履行,除了双方当事人按照合同履行各自的义务外,还涉及各有关方面的协助和配合,如收发货人、船长、代理人、港方、理货公司等。租船合同签订之后,绝不意味着从此可高枕无忧,坐等运费到账。在履约阶段中可能会产生许多令人意想不到的事情,如果不妥善加以解决,会后患无穷。所以要随时跟踪船舶动态,了解装卸进度、运费收支情况以及提单签发、货物交付等具体事宜。一旦产生争议,应和各有关方保持密切联系,紧急磋商,并积极设法解决,不可懈怠。

3. 作好各种记录

为了划分和明确双方当事人的责任,弄清争议的真相,对租船业务履行具体环节中作好记录是十分必要的。例如,货损、货差记录,船舶在港事实记录,“装卸准备就绪通知书”递交记录等。由相关人员如实、准确地记录合同履行及争议的情况,要求真实、全面地反映事实的本来面貌。

4. 及时结清各种费用

租船业务涉及许多费用,如船舶代理费、运费、佣金、装卸费用、港口使费、滞期费、速遣费、亏舱费和税收等。及时支付和结清各种费用,对于顺利履行合同起着至关重要的作用。双方当事人应当按照合同的有关规定,履行支付费用的义务。

【任务实施】

通过以上知识的学习,已经能够理解案例中合同条款的内容。接下来看看该案例中的出租人与承租人是如何来履行这份合同的。

一、合同履行的步骤

(1) 2009年4月25日23时,“新和”轮抵达北海港。新和公司在北海港的船舶代理人代办“新和”号轮的一切进港事宜。4月27日8时该轮船长向北海外代递交了“装卸准备就绪通知书”,船舶做好装货准备。

(2) 4月27日10时开始装货,至5月5日14时装船完毕。实装水泥9600t。在装货港实际装船时间少于可用装船时间,出现速遣。

(3) 北海港船舶代理人办理船舶出港手续。5月12日6时,“新和”轮抵达马尼拉港,新和公司在该港的代理人办理“新和”号轮的一切进港事宜。同日8时船长递交了“装卸准备就绪通知书”。5月13日14时开始卸货,21日18时卸货完毕,交给收货人。

(4) 新和公司与装、卸港代理、北海海外代结算各项费用。

二、相关费用的核算

1. 运费支付

按约定,北海海外代应于5月9日前向新和公司支付运费 $14.3 \times 9600 \times 95.75\% = 131445.6$ (美元) (已扣除4.25%佣金5834.4美元)。

2. 装货港速遣费的计算

本次装货记录中有关装货时间的记载如表4-15所示。

表4-15 装货时间的记载

日期	星期	说明	备注
4月27日	一	上午8时接受船长递交的通知书	
4月28日	二	0时~24时	下雨停工2h
4月29日	三	0时~24时	
4月30日	四	0时~24时	18时以后下雨2h
5月1日	五	0时~24时	节假日
5月2日	六	0时~24时	节假日
5月3日	日	0时~24时	节假日
5月4日	一	0时~24时	8时以前下雨停工4h
5月5日	二	0时~14时	

另外,合同中其他有关装卸时间的规定如下:

(1) 装卸效率为每晴天工作日1200t,星期日及法定节假日除外,如果使用了,按半数时间计入。

(2) 星期日和节假日前一日18时以后至星期日和节假日后一日的8时以前为假日时间。

(3) 装卸时间的起算,如果“装卸准备就绪通知书”在中午前递交,装卸时间则从当日14时起算;如果“装卸准备就绪通知书”在中午后办公时间内递交,装卸时间则从次日8时起算。

(4) 速遣费按“节省的全部时间”计算。

(5) 速遣费率为每天(24h)1500美元。

解：(1) 首先根据以上条件找出实际使用的装货时间。

4月27日(星期一)	10h	(当日14时至24时)
4月28日(星期二)	22h	(扣除下雨停工的2h)
4月29日(星期三)	24h	
4月30日(星期四)	20h	$(18+(6-2)/2)$
5月1日(星期五)	12h	(24h的一半)
5月2日(星期六)	12h	(24h的一半)
5月3日(星期日)	12h	(24h的一半)
5月4日(星期一)	18h	$((24-8)+(8-4)/2)$
5月5日(星期二)	14h	

所以,装货时间合计为144h,共6个晴天工作日。

(2) 其次,计算允许的装货时间

$$9600/1200=8 \text{ 天 (指 24h 晴天工作日)}$$

(3) 速遣时间: $8-6=2$ 天

速遣费: $2 \times 1500=3000$ (美元)

【知识链接】

一、货运船舶分类

实践中,不同种类的货物应选择不同的载运船舶来运输。从所运货物的基本特性来看,货运船舶可分为干货船和液货船两大类。

(一) 干货船

干货船可以分为件杂货船、干散货船、滚装船、冷藏船、多用途船和集装箱船等许多不同类型。

1. 件杂货船

件杂货船(General Cargo Vessel)也称普通杂货船、杂货船,主要用于运输各种包装和裸装的普通货物。杂货船通常设有双层底,并采用多层甲板以防止货物因堆装过高而被压损;一般设置3~6个货舱,每个货舱设有货舱口,货舱口两端备有吊杆或起重机,吊杆起重量相对较小(通常在2~20t之间),若配置塔形吊机,则可起吊重件。国际海上货运中,杂货船的吨位一般在5000~20000t之间。

2. 干散货船

干散货船(Dry Bulk Carrier)是运输粉末状、颗粒状、块状等无包装大宗货物的船舶。由于其所运输货物的种类较少,对隔舱要求不高,所以仅设单层甲板,但船体结构较强。为提高装卸效率,货舱口很大。按所载运的货物种类不同,又可分为运煤船、散粮船、矿石船及其他专用散装船。

3. 滚装船

滚装船(Roll On/Roll Off Ship)是采用将装有集装箱或其他件杂货的半挂车或装有货物的带轮的托盘作为货运单元,由牵引车或叉车直接在岸、船之间进行装卸作业形式的船舶。其主要特点是将船舶装卸作业由垂直方向改为水平方向。滚装船上甲板平整全通,下面的多

层甲板之间用斜坡道或升降平台连通,以便车辆通行;有的滚装船甲板可以移动,便于装运大件货物。滚装船的开口一般设在船尾,有较大的铰接式跳板,跳板可以 $35^{\circ}\sim 40^{\circ}$ 角斜搭到岸上,船舶航行时跳板可折起矗立。滚装船的吨位大多在 $3000\sim 26000\text{t}$ 之间。

4. 冷藏船

冷藏船(Refrigerated Ship)是将货物处于冷藏状态下进行载运的专用船舶。其货舱为冷藏舱,并有若干个舱室。每个舱室都是一个独立、封闭的装货空间,舱门、舱壁均为气密,并用隔热材料使相邻舱室可以装运不同温度的货物。冷藏船上有制冷装置,制冷温度一般为 $15\sim -25^{\circ}\text{C}$ 。冷藏船的吨位较小,通常为数百吨到几千吨。

5. 多用途船

多用途船(Multi-Purpose Ship)是具有多种装运功能的船舶。多用途船按货物对船舶性能和设备等的不同要求,可分为以载运集装箱为主的多用途船、载运重大件为主的多用途船、兼运集装箱和重大件的多用途船以及兼运集装箱、重大件和滚装货的泛多用途船4种。

6. 集装箱船

人们通常所说的集装箱船(Container Ship)是指吊装式全集装箱船,或称集装箱专用船。吊装式集装箱船是指利用船上或岸上的起重机将集装箱进行垂直装卸的船舶。全集装箱船(Full Container Ship)是一种专用于装载集装箱以便在海上运输时能安全、有效地大量运输集装箱而建造的专用船舶。全集装箱船的结构特点是,一般为大开口、单甲板船,且常为双船壳,以利于集装箱的装载和卸载。船舱内设置格栅结构,以固定集装箱,防止集装箱在运输途中发生前、后、左、右方向移动,从而保证航行安全和货运质量。舷侧设有边舱,可供载燃料或作压载用。甲板上设置了能装载多层集装箱的特殊结构,多采用尾机型。因为在舱内设有永久性的格栅结构,只能装运集装箱而无法装载杂货。

全集装箱船上有的带有船用装卸桥,用于装卸集装箱。但目前大多数全集装箱船都依靠港内的装卸桥装卸,故都不设装卸设备。

国际上一般以集装箱船载箱量多少进行分“代”,如第4代集装箱船的载箱量为 $3000\sim 4000\text{TEU}$ 。随着集装箱船舶大型化的发展,集装箱船的尺度越来越大。目前马士基航运公司建造的载箱量超过 10000TEU 的集装箱船已经投入使用。

现代集装箱船的尺度还根据船宽能否通过巴拿马运河分成3类。第一类是巴拿马型船(Panama),这类船舶的船宽在巴拿马运河尺度 32.2m 限制范围内,第一代、第二代和第三代集装箱船都属于这一类船。第二类是巴拿马极限型船(Panamax),这类船舶载箱量在 $3000\sim 4000\text{TEU}$ 之间,船宽 32.2m 。第三类是超巴拿马型船(Post-Panamax),这类船舶载箱量大于 4000TEU ,船宽大于 32.2m 。

(二) 液货船

液货船是指载运散装液态货物的船舶,主要有油船、液化气船和液体化学品船3种。

1. 油船

油船(Tanker)是专门载运石油及成品油的船舶。油船有严格的防火要求,在货舱、机舱、泵舱之间设有隔离舱。油舱设有纵舱壁和横舱壁,以减少自由液面对船舶稳定性的不利影响。有专门的油泵和油管用于装卸,还有扫舱管系和加热管系。甲板上一般不设起货设备和大的舱口,但设有桥楼。就载重吨而言,油轮在各类船舶中列第一位。世界上最大的油轮达60多万载重吨,一般油轮的载重吨在 $2\text{万}\sim 20\text{万t}$ 之间。

2. 液化气船

液化气船 (Liquefied Gas Carrier) 是专门装运液化气的船舶, 可分为液化天然气船和液化石油气船。

液化天然气船, 按液货舱的结构又可分为独立储罐式和膜式两种。独立储罐式液化天然气船是将柱形、筒形、球形等形状的储罐置于船内, 液化气装载于储罐中进行运输。膜式液化天然气船采用双层壳结构, 内壳就是液货舱的承载体, 并衬有一层由镍合金钢制成的膜, 可起到阻止液货泄漏的屏蔽作用。

液化石油气船, 按液化的方法分为压力式、半低温半压力式和低温式 3 种。压力式液化石油气船是将几个压力储罐装在船上, 在高压下维持液化石油气的液态。半低温半压力式和低温式的液化石油气船采用双层壳结构, 液货舱用耐低温的合金钢制造并衬以绝热材料, 船上设有气体再液化装置。

液化气船的吨位通常用货舱容积来表示, 一般在 6 万~13 万 m^3 之间。

3. 液体化学品船

液体化学品船 (Chemical Tanker) 是载运各种液体化学品 (如醚、苯、醇、酸等) 的专用液货船。液体化学品大多具有剧毒、易燃、易挥发、易腐蚀等特点, 因此对防火、防爆、防毒、防腐蚀有很高的要求。所以液体化学品船上分隔舱多、货泵多。船舶有双层底和双层舷侧, 翼舱宽度不小于船宽的 1/5。载运腐蚀性强的酸类液货时, 货舱内壁和管系多采用不锈钢或辅以橡胶等耐腐蚀材料。液体化学品船的吨位多在 3000~10000t 之间。

二、船舶吨位、船籍、船旗和船级

(一) 船舶吨位

船舶吨位是衡量船舶载重能力和容积大小的计算单位, 可分为排水量吨位、载重量吨位和注册吨位。

1. 排水量吨位

排水量吨位是指船体在水中所排开水的吨数, 也就是船舶自身重量的吨位。排水量吨位又分为重排水量、轻排水量、实际排水量 3 种。

(1) 重排水量, 又称满载排水量, 是船舶满载时的最大限度载重量。

(2) 轻排水量, 又称空船排水量, 是船舶本身加上船员和必要给养品三者之和, 是船舶最小限度载重量。

(3) 实际排水量, 是船舶每个航次载重后的确实排水量。

2. 载重量吨位

载重吨位表示船舶在营运中能够使用的载重能力。分为总载重吨和净载重吨。

(1) 总载重量, 它是指船舶根据载重线标记规定所能装载的最大限度重量, 它包括所载货物重量及船舶航行期间需要储备的各种物资的重量。它等于船舶满载排水量与空船排水量之差。

(2) 净载重量, 它是指船舶所能装货物的最大限度重量, 又称载货重吨, 即从船舶的总载重量中减去船舶航行期间所储备的各种物资的重量之差。

船舶载重吨用以表示船舶的载运能力, 作为期租船租金的计算单位, 也可以作为新船造价、旧船售价的计算单位, 造船进度、运价协定、货运量分配等也以它为单位。

3. 注册吨位

注册吨位为船舶的容积单位，是各海运国家为船舶注册规定的一种计算和丈量单位。以 100 立方英尺或者 2.83m^3 为 1 注册吨。注册吨分为注册总吨和注册净吨两种。

(1) 注册总吨，又称总吨，是指船上甲板以下的舱位与甲板之上有固定覆盖物的舱面建筑和甲板层的总容积，被 100 立方英尺或者 2.83m^3 所除得的商数。注册总吨是国家统计商船的单位，是船方向主管部门办理船舶登记的单位。

(2) 注册净吨，又称净吨，是从总吨中减去不能直接用来装货、载客的部分容积后的余数，也就是船舶可直接用以装货或载客的容积。注册净吨是船舶报关、海关收取船舶吨税的依据，也是船舶通过运河、运河当局收费的依据，同时它还是船务代理人向船方收取代理费的依据。

(二) 船籍、船旗和船级

1. 船籍

船籍是指船舶的国籍。商船的所有人向本国或外国有关管理船舶的行政部门办理所有权登记，取得本国或登记国国籍证书后才能取得船舶的国籍。

2. 船旗

船旗是指商船航行中悬挂其所属国籍的国旗。按国际法规定，商船是船旗国浮动的领土，无论在公海还是在他国海域航行，均需悬挂船籍国国旗。船舶有义务遵守船籍国法律的规定并享受船籍国法律的保护。

方便旗船是指在外国登记、悬挂外国国旗并在国际市场上进行营运的船舶。二次大战后，方便旗船迅速增加，挂方便旗的船舶主要属于一些海运较发达的国家和地区。如美国、希腊、日本、中国香港、韩国等。公开允许外国船舶在本国登记的所谓“开放登记”国家，主要有利比里亚、巴拿马、塞浦路斯、新加坡、巴哈马及百慕大等国。通过这种登记，可为登记国增加外汇收入，同时可为船舶所有人带来多种利益，如：可自由制定运价不受政府管制；可逃避国家征税和军事征用；可自由处理船舶与运用外汇；降低船舶费用；降低营运成本、增强竞争力等。

3. 船级

商船的船级是表示商船技术状况的一种指标。在国际航运界，凡注册总吨在 100t 以上的海运船舶，必须在某船级社或船舶检验机构监督之下进行监造。在船舶建造前，船舶各部分的规格须经船级社或船舶检验机构批准。每艘船建造完毕，由船级社或船舶检验局对船体、船上机器设备、吃水标志等项目和性能进行鉴定，发给船级证书。证书有效期一般为 4 年，期满后需要重新鉴定。

船舶入级可保证船舶航行安全，有利于国家对船舶进行技术监督，便于租船人和托运人选择适当的船只，也便于保险公司决定船和货的保险费用等。

综合技能实训

【实训任务背景】

中国外轮代理公司上海分公司（以下简称上海外代）是一家大型的国际货运代理企业。它于 2008 年 8 月接到上海纺织品进出口公司的委托，要求其代理出口一批“女式针织短衫”到美国纽约。委托人提供的海运货物出口代运委托书显示如表 4-16 所示的信息。

表 4-16 海运货物出口代运委托书显示信息

合同号	21SSG-017	发票号	
发货人	SHANGHAI TEXTILES IMPORT AND EXPORT CORPORATION 27 Chungshan Road E.I Shanghai China Tel:86-21-65342517 Fax:86-21-65124743		
收货人	CRYSTAL KOBE LTD. 1410 Broadway, Room 3000,New York, N.Y. 10018 U.S.A.		
通知人	TO ORDER		
装货港	SHANGHAI	卸货港	NEW YORK
毛重	2584KGS	体积	11.58CBMS
包装数量	120 CARTONS		
唛头 SHIPPING MARKS	货名 DESCRIPTION OF GOODS		
CRYK NEW YORK 21SSG-017 C/NO.1-120	LADIES'S 55% ACRYLIC 45% COTTON KNITTED BLOUSE		
其他说明			

【实训任务要求】

- (1) 请说明完成此次集装箱整箱出口代理业务的操作步骤。
- (2) 根据材料，完成集装箱货物托运单、集装箱装箱单、海运提单的填写。

【任务实施】**一、操作步骤**

(1) 上海外代接受委托任务后，根据货主提供的委托书、合同或信用证内容，在货物出运前一定时间内，填制集装箱托运单（场站收据 10 联单第 1 联）向中国远洋运输总公司在上海港的代理人（简称装港船代）申请订舱。

(2) 上海港船代接受订舱请求后，着手编制配舱回单（场站收据 10 联单最后两联）发送给上海外代。配舱回单上显示货物配 ZHE LU 号轮 V.031118SE 航次，装运时间为 9 月 28 日，提单号码为 SUC281269。

(3) 上海外代接到配舱回单后，向船代提出使用集装箱的申请。船代向上海外代发送集装箱设备交接单。上海外代凭以提取空箱。

(4) 上海外代到港口集装箱堆场领取空箱，编号为 SCZU7854343，铅封号。领取时应检查集装箱，注意外部、内部、箱门、附件、清洁状态等。然后在发货人仓库或上海外代的仓库等地进行装箱，并根据实际装箱情况，编制装箱单。然后将货物送至船公司指定地点。

(5) 上海外代在规定期限内备齐各种单证（场站收据 10 联单的第 5、6、7 联以及报关单和其他商务单据），进行货物出口报检、报关手续。

(6) 码头堆场验收集装箱后，将经签署的场站收据（场站收据 10 联单第 7 联）交还给上海外代。上海外代凭以换取海运提单。

(7) 港口集装箱装卸区根据货物情况进行现场配载, 并制定装船计划, 得到船公司认可后, 即可准备装船。

二、单据填写

单据的填写如表 4-17 至表 4-19 所示。

表 4-17 集装箱货物托运单

Shipper (发货人)

SHANGHAI TEXTILES IMPORT AND EXPORT CORPORATION

27 Chungshan Road E.I Shanghai China

Tel:86-21-65342517 Fax:86-21-65124743

Consignee (收货人)

CRYSTAL KOBE LTD.1410 Broadway, Room 3000

New York, N.Y. 10018 U.S.A.

Notify Party (通知人)

TO ORDER

Pre-Carriage By (前程运输) Place Of Receipt (收货地点)

Ocean Vessel (船名) Voy. No. (航次) Port Of Loading (装货港)

ZHE LU V.031118SE SHANGHAI

Port Of Discharge (卸货港) Place Of Delivery (交货地点) Final Destination (目的港)

NEW YORK

D/R NO. (编号)

SUC281269


集装箱货物托运单 第一联
货主留底

Cont No. (集装箱号)	Seal No. (封志号) Marks & Nos. (标记与号码) CRYK NEW YORK 21SSG-017 C/NO.1-120	No. of Containers or pkgs (箱数或件数) 120 CARTONS	Kind of Packages; Description of Goods (包装种类与货名) LADIES'S 55% ACRYLIC 45% COTTON KNITTED BLOUSE	Gross Weight 毛重 (kg) 2584	Measurement 尺码 (m ³) 11.58
TOTAL NUMBER OF CONTAINERS OF PACKAGES (IN WORDS) (集装箱数或件数合计 (大写))			SAY ONE HUNDRED AND TWENTY CARTONS ONLY		
Freight & Charges (运费与附加费)	Revenue Tons (运费吨)	Rate (运费率)	Per (每)	Prepaid (运费预付)	Collect (到付)
Ex Rate (兑换率)	Prepaid at (预付地点)	Payable at (到付地点)		Place of Issue (签发地点) SHANGHAI	
FREIGHT PREPAID	Total Prepaid (预付总额)	No. of Original B (S) /L (正本提单份数)		THREE	
Service Type on Receiving <input checked="" type="checkbox"/> CY <input type="checkbox"/> CFS <input type="checkbox"/> DOOR		Service Type on Delivery <input checked="" type="checkbox"/> CY <input type="checkbox"/> CFS <input type="checkbox"/> DOOR		Reefer-Temperature Required (冷藏温度)	
Type Of Goods (种类)	<input type="checkbox"/> Ordinary, <input type="checkbox"/> Reefer, <input type="checkbox"/> Dangerous, <input type="checkbox"/> Auto. <input checked="" type="checkbox"/> (普通) (冷藏) (危险品) (裸装车辆)		危险品	Class Property I MDG Code Page UN No.	
<input type="checkbox"/> Liquid, <input type="checkbox"/> Live animal, <input type="checkbox"/> Bulk, <input type="checkbox"/> _____		<input type="checkbox"/> (液体) (活动物) (散货)			
可否转船: NOT ALLOWED		可否分批: NOT ALLOWED			
装期: BEFORE 2008-10-15		有效期:			
金额:		制单日期: 2008-08-20			

表 4-18 集装箱装箱单

Reefer Temperature Required 冷藏温度				CONTAINER LOAD PLAN 装箱单			
Class 等级	IMDG Page 危规页码	UN No. 联合国编号	Flashpoint 闪点				
Ship's Name/ Voy. No. 船名/航次	Port of Loading 装港	Port of Discharge 卸港	Place of Delivery 交货地	SHIPPER'S/PACKER'S DECLARATIONS We hereby declare that the container has been thoroughly cleaned without any evidence of cargoes of previous shipment prior to banning and cargoes have been properly stuffed and secured.			
Container No. 箱号	Bill of loading No. 提单号	Packages&Packing 件数与包装	Gross Weight 毛重	Measurements 尺码	Description of Goods 货名	Mark & No. 唛头	
Seal No. 封号 56924BE	SUC281269	120 CARTONS	2584KGS	11.58CBMS	LADIES'S 55% ACRYLIC 45% COTTON KNITTED BLOUSE	CRYK NEW YORK 21SSG-017 C/NO.1-120	
Cont Type 箱类 GP=普通箱 TK=油罐箱 RF=冷藏箱 PF=平板箱 OT=开顶箱 HC=高箱 FR=框架箱 HT=挂衣箱							
ISO Code For Container Size/Type. 箱型/箱类 ISO 标准代码 20'GP							
Packer's Name/Address 装箱人名称/地址 Tel NO.电话号码 上海外代							
Packing Date 装箱日期 2008-09-24	Received By Drayman 驾驶员签收及车号	Total Packages 总件数	Total Cargo Wt 总货重	Total Meas 总尺码	Remarks 备注		
Packed By 装箱人签名 张三	Received By Terminals/Date of Receipt 码头收箱签收和收箱日期	Cont Tare Wt 集装箱皮重	Cgo/Cont Total Wt 箱/货总重量				

表 4-19 海运提单

Shipper SHANGHAI TEXTILES IMPORT AND EXPORT CORPORATION 27 Chungshan Road E.I Shanghai China Tel:86-21-65342517Fax:86-21-65124743		B/L NO. SUC281269  CHINA OCEAN SHIPPING (GROUP) CO. ORIGINAL BILL OF LADING		
Consignee CRYSTAL KOBE LTD. 1410 Broadway, Room 3000 New York, N.Y. 10018 U.S.A.		SHIPPED on board in apparent good order and condition (unless otherwise stated) the goods or packages specified herein and to be discharged at the above mentioned port of discharge or as near thereto as the vessel may safely get and be always afloat. The weight, measure, marks, numbers, quality, contents and value being particulars furnished by the Shipper, are not checked by the Carrier on loading. The shipper, Consignee and the Holder of this Bill of Lading hereby expressly accept and agree to all printed, written or stamped provisions, exceptions and conditions of this Bill of Lading, including those on the back hereof. In witness whereof, the carrier or his Agents has signed Bill(s) of Lading all of this tenor and date. One of which being accomplished, the others to stand void.		
Notify Party TO ORDER				
Pre-carriage by	Place of Receipt			
Vessel	Voyage No.			
ZHE LU	V.031118SE			
Port of Loading	Port of Discharge	Port of Destination		
SHANGHAI	NEW YORK			
Container No. & Seal No. CZU7854343 SEAL NO.: 56924BE 1X20' CY/CY	Marks & Numbers CRYK NEW YORK 21SSG-017 C/NO.1-120	Description of Goods LADIES'S 55% ACRYLIC 45% COTTON KNITTED BLOUSE 120 CARTONS	Gross Weight 2584KGS	Measurement 11.58CBMS
Freight and Charges FREIGHT PREPAID	Prepaid at	Payable at	Place and Date of Issue SHANGHAI 2008-09-28	
	Total Prepaid in Local Currency	No.of Original B/L	Signed for the Carrier CHINA OCEAN SHIPPING AGENCY, SHANGHAI BRANCH 李四 Signed as agent for the carrier	
		THREE		