

21世纪普通高等院校系列规划教材

国际货物运输与保险

Guoji Huowu Yunshu
Yu Baoxian

李军 陈宏武 尹非 温必坤 黄鹤 编著

21世纪普通高等院校系列规划教

国际货物运输与保险

Guoji Huowu Yunshu
Yu Baoxian

李军 陈宏武 尹非 温必坤 黄鹤 编著



西南财经大学出版社
Southwestern University of Finance & Economics Press

图书在版编目(CIP)数据

国际货物运输与保险/李军等编著. —成都:西南财经大学出版社,
2015.9

ISBN 978 - 7 - 5504 - 2160 - 8

I. ①国… II. ①李… III. ①国际货运—高等学校—教材②国际货
运—交通运输保险—高等学校—教材 IV. ①F511.41②F840.63

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2015)第 221243 号

国际货物运输与保险

李 军 陈宏武 尹 非 温必坤 黄 鹤 编著

责任编辑:刘佳庆

助理编辑:孙志鹏

封面设计:杨红鹰 张姗姗

责任印制:封俊川

出版发行	西南财经大学出版社(四川省成都市光华村街 55 号)
网 址	http://www.bookcj.com
电子邮件	bookcj@foxmail.com
邮政编码	610074
电 话	028 - 87353785 87352368
照 排	四川胜翔数码印务设计有限公司
印 刷	四川森林印务有限责任公司
成品尺寸	185mm × 260mm
印 张	16.5
字 数	345 千字
版 次	2015 年 9 月第 1 版
印 次	2015 年 9 月第 1 次印刷
印 数	1—2000 册
书 号	ISBN 978 - 7 - 5504 - 2160 - 8
定 价	35.00 元

1. 版权所有,翻印必究。
2. 如有印刷、装订等差错,可向本社营销部调换。



在国际贸易中，运输和保险相辅相成，是进出口业务中的两个重要环节，不可或缺。本书对国际货物运输与保险进行了详细阐述。本书共有九章：第一章，海洋货物运输概述；第二章，海洋货物运输单据；第三章，国际集装箱运输与国际多式联运；第四章，其他运输方式；第五章，国际货物运输保险概述；第六章，海运货物保险的保障范围；第七章，海运货物保险险别与条款；第八章，海运货物保险实务；第九章，其他货物运输保险。

本书具有三个鲜明特色：第一，内容全面，重点突出。本书涉及了国际货物运输与保险业务中的各个环节，重点突出了海洋货物运输和海运货物保险的内容。第二，注重操作，实用性强。本书在系统介绍国际货运运输和保险的基本原理的同时，对国际货物运输和保险的业务程序以及各种单据的填写制作进行了详细阐述。第三，与时俱进，注重纳新。本书在内容上充分吸收了近年来国际货物运输与保险的科研成果，对近年来国际货物运输与保险业务的新规则和操作方法有详细论述。为了帮助读者加深对本书内容的理解，在每章之后都分别附有思考题。

本书由李军拟定编写大纲，具体分工是：李军（第一章）、尹非（第二章、第三章、第四章）、黄鹤（第五章、第六章）、温必坤（第七章、第八章、第九章）。最后由李军、陈宏武负责统稿、修改和审定。

本书在编写过程中，广泛参考了近年来出版的有关著作、刊物和资料，也得到了西南财经大学出版社刘佳庆编辑的大力支持和帮助，在此一并表示感谢。

由于我们水平有限，书中难免存在缺点和不足之处，敬请读者指正。

编者

2015年8月

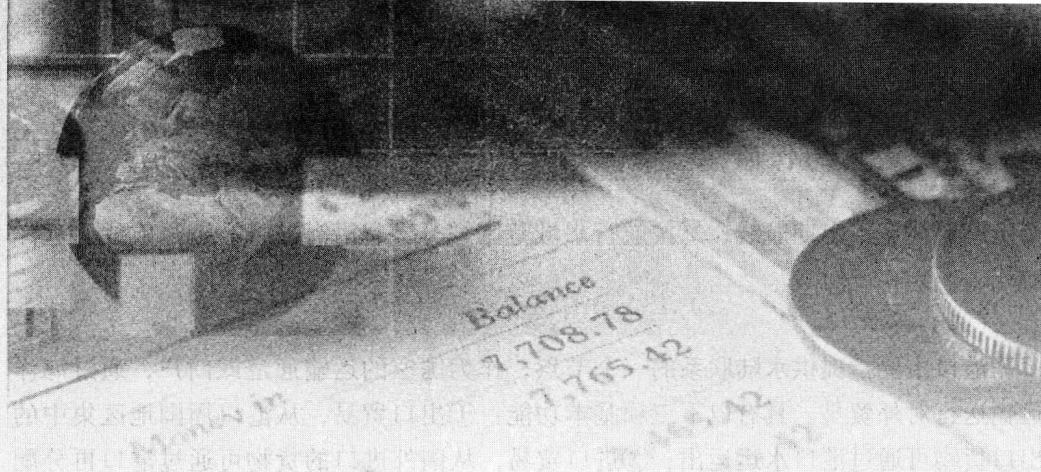


Contents 目录

第一章 海洋货物运输概述	1
第一节 海洋货物运输经营方式	1
第二节 班轮运输	6
第三节 租船运输	13
第四节 海洋货物运输实务	20
第二章 海洋货物运输单据	27
第一节 海运提单	27
第二节 提单的制作、签发与操作	36
第三节 有关国际货物运输的国际公约	44
第四节 电子提单与海运单	51
第三章 国际集装箱运输与国际多式联运	55
第一节 集装箱运输	55
第二节 集装箱运输实务	61
第三节 国际多式联运	67
第四节 国际多式联运实务	73

第四章 其他运输方式	81
第一节 铁路运输	81
第二节 航空运输	93
第三节 公路运输	109
第五章 国际货物运输保险概述	116
第一节 保险的作用	116
第二节 保险的起源和发展	121
第三节 保险的种类	125
第四节 保险的基本原则	134
第六章 海运货物保险的保障范围	141
第一节 海运货物保险概述	141
第二节 海运货物保险保障的风险	148
第三节 海运货物保险保障的损失	154
第四节 海运货物保险保障的费用	161
第七章 海运货物保险险别与条款	166
第一节 我国海运货物保险险别与条款	166
第二节 伦敦保险协会海运货物保险险别与条款	182
第三节 中英两国海运货物保险条款比较	197
第八章 海运货物保险实务	200
第一节 海运货物保险投保实务	200

第二节	海运货物保险承保实务	211
第三节	海运货物保险索赔实务	216
第四节	海运货物保险理赔实务	221
第九章	其他货物运输保险	229
第一节	陆上运输货物保险	229
第二节	航空运输货物保险	232
第三节	邮包运输货物保险	234
第四节	集装箱运输货物条款和国际多式联运货物保险	237
附录 1	中国海洋运输货物保险条款	239
附录 2	伦敦保险协会货物保险条款	248
参考文献		255



第一章 海洋货物运输概述

第一节 海洋货物运输经营方式

海洋运输又称“国际海洋货物运输”，是国际物流中最主要的运输方式。它是指使用船舶通过海上航道在不同国家和地区的港口之间运送货物的一种方式，在国际货物运输中使用最广泛。目前，国际贸易总运量中的 2/3 以上，中国进出口货运总量的约 90% 都是利用海上运输。海洋运输对世界的改变是巨大的。

随着中国经济的快速发展，中国已经成为世界上最重要的海运大国之一。全球目前有 19% 的大宗海运货物运往中国，有 20% 的集装箱运输来自中国；而新增的大宗货物海洋运输之中，有 60%~70% 是运往中国的。中国的港口货物吞吐量和集装箱吞吐量均已居世界第一位；世界集装箱吞吐量前 5 大港口中，中国占了 3 个。随着中国经济影响力的不断扩大，世界航运中心正在逐步从西方转移到东方，中国海运业已经进入世界海运竞争舞台的前列。

一、海洋运输的基本要素和发展要求

海洋运输基本要素包括：船舶、航线、港口。

（一）船舶

船舶是海上运输主要工具，其主要分三大类：货船、客船和客货船。货船的主要类别有：①杂货船；②散装船；③冷藏船；④木材船；⑤油轮；⑥集装箱船；⑦滚装船；⑧载驳船。

（二）航线

航线主要指海上船舶航行道路。主要分类为：①按时间和港口是否固定划分，

有定期航线、不定期航线；②按航行水域范围划分，有沿海航线、近洋航线、远洋航线。

（三）港口

港口主要指提供水陆联系的一个节点，作为国家的运输通道或门户，通过海洋运输进行对外贸易。具有以下三项基本功能：①出口贸易，从港口周围地区集中的出口货物可通过港口水运运出；②进口贸易，从国外进口的货物可通过港口再分配到内地用户；③货物集散地。

（1）港口类别：①按港口基本功用划分，有商港、军港、避风港（又称中途港）和渔港；②按使用目的划分，有存储港、转运港、经过港；③按地理位置划分，有海（湾）港、内河港、河口港；④按国家政策划分，有国内港、国际港、自由港；⑤按建设难度划分，有天然港、人工港；⑥按港口和腹地交通联系划分，有以内河航道沟通为主的港口、以铁路集散货物为主的港口、以管道集散为主的港口、以公路或其他交通线集散货物为主的港口。

（2）港口衡量标准是指：①一年内进入港口的船舶数；②一年内进入港口的船舶总吨位；③一年内由港口处理的商品总吨数，即进出口商品的数量；④由港口经营处理的商品价值；⑤港口的收入。

目前世界海运的发展要求是：①现代化港口设施设备配套建设；②开辟海洋航线，备好航道；③大力发展海洋船队，也可租船使用；④加强港口码头仓库（又称集装箱库）建设；⑤控制指挥管理调度机构与通信系统建立。世界海运业已向“五化”方向发展。所谓“五化”即内燃机化、大型化、高速化、自动化和专用化。这是适应国际贸易迅速增长的需要提出来的。

二、海洋货物运输的特点

海洋运输是国际商品交换中最重要的运输方式之一，货物运输量占全部国际货物运输量的比例大约在80%以上，海洋运输具有以下特点：

（1）海洋货运运输量大。国际货物运输是在全世界范围内进行的商品交换，地理位置和地理条件决定了海洋货物运输是国际货物运输的主要手段。国际贸易总运量的75%以上是利用海洋运输来完成的，有的国家的对外贸易运输海运占运量的90%以上。主要原因是船舶向大型化发展，如50万~70万吨的巨型油船，16万~17万吨的散装船，以及集装箱船的大型化，船舶的承运能力远远大于火车、汽车和飞机，是运输能力最大的运输工具。

（2）海洋货运通过能力大。海洋运输利用天然航道四通八达，不像火车、汽车要受轨道和道路的限制，因而其通过能力要超过其他各种运输方式。如果因政治、经济、军事等条件的变化，还可随时改变航线驶往有利于装卸的目的港。

（3）海洋货运运费低廉。船舶的航道天然构成，船舶运量大，港口设备一般均

第一章 海洋货物运输概述

为政府修建，船舶经久耐用且节省燃料，所以货物的单位运输成本相对低廉。据统计，海运运费一般约为铁路运费的 1/5，公路汽车运费的 1/10，航空运费的 1/30，这就为低值大宗货物的运输提供了有利的竞争条件。

(4) 海洋货运对货物的适应性强。由于上述特点使海洋货物运输基本上适应各种货物的运输。如石油井台、火车、机车车辆等超重大货物，其他运输方式是无法装运的，船舶一般都可以装运。

(5) 海洋货运运输的速度慢。由于商船的体积大，水流的阻力大，加之装卸时间长等其他各种因素的影响，所以货物的运输速度比其他运输方式慢。

(6) 海洋货运风险较大。由于船舶海上航行受自然气候和季节性影响较大，海洋环境复杂，气象多变，随时都有遇上狂风、巨浪、暴风、雷电、海啸等人力难以抗衡的海洋自然灾害袭击的可能，遇险的可能性比陆地、沿海要大。同时，海洋运输还存在着社会风险，如战争、罢工、贸易禁运等因素的影响。为转嫁损失，海洋运输的货物、船舶保险尤其应引起重视。

总之，海洋运输的运量大，海运费用低，航道四通八达，是其优势所在。但速度慢，航行风险大，航行日期不易准确，是其不足之处。

三、经营方式

海上运输的经营方式主要有班轮运输和租船运输两大类。班轮运输又称定期船运输，租船运输又称不定期船运输。

1. 班轮运输

班轮运输指船舶在特定的航线上和既定的港口之间，按照事先规定的船期表进行有规律的、反复的航行，以从事货物运输业务并按照事先公布的费率表收取运费的一种运输方式。其服务对象是非特定的、分散的众多货主，班轮公司具有公共承运人的性质。

2. 租船运输

租船是指租船人向船东租赁船舶用于货物运输的一种方式，通常适用于大宗货物运输。有关航线和港口、运输货物的种类以及航行的时间等，都按照承租人的要求，由船舶所有人确认。租船人与出租人之间的权利义务以双方签订的租船合同确定。

四、海洋运输的种类

(一) 海洋运输的种类

海洋运输又可再分为沿海运输和远洋运输。

1. 沿海运输

沿海运输是以船舶为运输工具，沿海岸航行，从事货物和旅客的运输。

2. 远洋运输

从运输业务的关系来理解,远洋运输是指以船舶为工具,从事本国港口与外国港口之间或完全从事外国港口之间的货物和旅客的运输,即国与国之间的海洋运输,或者称为国际航运。也可以说,远洋运输是指船舶经营人以提供船舶作为运输工具,从事国与国之间的货物和旅客的运输,并收取运费的营业行为。由于国与国之间的运输有时并不一定需要跨越海洋经过长距离的海上航行才能实现,而只需沿海运输即可实现,所以,从运输业务关系来看,远洋运输还包括部分沿海运输。不过,需要跨越海洋经过长距离的海上航行是远洋运输的主要部分,无论投入的船舶运力还是所承运货物的数量都占有很大的比重。

远洋运输是随着航海贸易的发展而发展起来的。所以,远洋运输船舶的营运方式必须与贸易对运输的要求相适应。为了适应不同货物和不同贸易合同对运输的不同需要,也为了合理地利用远洋运输船舶的运输能力,并获得最佳的营运经济效益,当前国际上普遍采用的远洋运输的营运方式可分为两大类:班轮运输和租船运输。

(二) 海洋货物运输的主要船舶种类

1. 杂货船运输

杂货船运输又称普通货船,它出现得最早,也是目前最基本的一种货船,主要用来装运各种杂货。杂货船的突出特点是对货物种类与码头条件有较强的适应性。它的缺点是装卸效率不高,杂货的批量不大,致使这类船的载重吨数较低,一般在两万吨左右。

2. 散货船运输

散货船是专门装运谷物、煤炭、矿砂等大宗散货的船舶。这类船舶构造特点是多为尾机型单甲板船,舱口也较大,并且多不配起货设备。

根据货种和结构形式的不同,散货船大体可分为以下几种:

(1) 通用型散货船,是装运谷物、煤炭等普通散货的船舶。

(2) 矿砂船,是专运矿砂的散货船。

(3) 自卸式散货船,是一种采用自卸系统的散货船。散货船在第二次世界大战后发展很快,其中单船最大载质量已近 40 万吨。我国近年来建造了数艘 15 万吨级出口散货船,标志着我国船舶工业又上了一个新台阶。

3. 集装箱船运输

集装箱是指以装运集装箱货物为主,用来专门装运规格统一的标准货箱的船舶。目前,集装箱船主要是指全集装箱船。这种船舶的全部货舱和上甲板都装载集装箱,它适用于货源充足稳定的航线。由于集装箱运输提高了装卸效率,减轻了劳动强度,加速了车船周转,加快了货物送达,减少了营运费用,降低了运输成本,因此,集装箱船得到很快的发展。

集装箱船与一般货船相比,具有这样几个优点:

(1) 装卸速度快,在港时间短。因此,船舶因装卸作业而停港时间可大大

节省。

(2) 运输能力强。集装箱船舶的吨位和航速都较高,从而使集装箱船舶的运输能力提高。

(3) 劳动强度低。由于装卸方式的改变,装卸工作实现了机械化,因而工人劳动强度可大大减轻,劳动人数可大为减少。

(4) 港口吞吐能力提高。因装卸效率高,船舶在港时间短,使港口利用率、吞吐能力提高。

(5) 货损货差少。因为货物装在集装箱内,故在运输过程中避免了包装“件杂货”在运输过程中的货损和货差。

4. 滚装船运输

把装有集装箱及其他“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通过舷侧、船首或船尾的开口处跳板进出货船装卸的船舶称为滚装船。

在船的尾部、舷侧或首部,有跳板放到码头上,汽车或拖车通过跳板开上开下,实现货物的装卸,故滚装船又称开上开下船或滚上滚下船。滚装船是在汽车轮渡的基础上发展起来的。滚装船能穿梭般地进出那些装卸设备落后的港口,依靠本身的运载设备,在码头简陋的设备配合进行滚装装卸。目前,世界上已有许多国家拥有滚装船。

滚装运输的优点是节省货物在船、港之间中转和装卸的环节,可以减少码头设备的投资,避免港口压船,并便于开展从发货点到目的地的“门到门”的运输,也便于从大港口向中小型港口的集散运输,使整个运输过程合理化。同时,它可以在没有现代化装卸设备或设备不完善的港口或江河岸边进行装卸,因而能完成集装箱船和杂货船所不能完成的任务。

滚装船的不足之处是装卸作业受跳板坡度的限制,舱内容积利用率低,空船重量大,造价高。从性能上讲,它的稳定性、抗沉性和通风要求高,要采取一定措施才能满足。滚装船对码头要求低,装卸效率高,船速较快,但舱容利用率低,造价高。目前滚装船也在朝大型化方向发展。

5. 油船运输

油船是专门运输原油或成品油的船舶,油船的吨位较大,一般又称为油轮。油船多为单甲板、尾机型船。现代油船则采用双层船壳,设有专用压载舱,以满足1973年国际防止船舶造成污染公约和1978年议定书的规定要求。

五、海洋货物运输的作用

1. 海洋货物运输是国际贸易运输的主要方式

国际海洋货物运输虽然存在速度较低、风险较大的不足,但是由于它的通过能

力大、运量大、运费低,以及对货物适应性强等长处,加上全球特有的地理条件,使它成为国际贸易中主要的运输方式。我国进出口货物运输总量的 90% 是通过海洋运输进行的,由于集装箱运输的兴起和发展,不仅使货物运输向集合化、合理化方向发展,而且节省了货物包装用料和运杂费,减少了货损货差,保证了运输质量,缩短了运输时间,从而降低了运输成本。

2. 海洋货物运输是国家节省外汇支付,增加外汇收入的重要渠道之一

在我国运费支出一般占外贸进出口总额 10% 左右,尤其大宗货物的运费占的比重更大,贸易中若充分利用国际贸易术语,争取我方多派船,不但节省了外汇的支付,而且还可以争取更多的外汇收入。特别是把我国的运力投入到国际航运市场,积极开展第三国的运输,为国家创造外汇收入。世界各国,特别是沿海的发展中国家都十分重视建立自己的远洋船队,注重发展海洋货物运输。一些航运发达国家,外汇运费的收入成为这些国家国民经济的重要支柱。

3. 发展海洋运输业有利于改善国家的产业结构和国际贸易出口商品的结构

海洋运输是依靠航海活动的实践来实现的,航海活动的基础是造船业、航海技术和掌握技术的海员。造船工业是一项综合性的产业,它的发展又可带动钢铁工业、船舶设备工业、电子仪器仪表工业的发展,促进整个国家的产业结构的改善。我国由原来的船舶进口国,近几年逐渐变成了船舶出口国,而且正在迈向船舶出口大国的行列。由于我国航海技术的不断发展,船员外派劳务已引起了世界各国的重视。海洋运输业的发展,为今后大规模的拆船业提供了条件,这不仅为我国的钢铁厂冶炼提供了廉价的原料、节约能源和进口矿石的消耗,而且可以出口外销废钢。由此可见,由于海洋运输业的发展,不仅能改善国家产业结构,而且会改善国际贸易中的商品结构。

4. 海洋运输船队是国防的重要后备力量

海上远洋运输船队历来在战时都被用作后勤运输工具。美、英等国把商船队称为“除陆、海、空之外的第四军种”,原苏联的商船队也被西方国家称之为“影子舰队”。可见,它对战争的胜负所起的作用。正因为海洋运输占有如此重要的地位,世界各国都很重视海上航运事业,通过立法加以保护,从资金上加以扶植和补助,在货载方面给予优惠。

● 第二节 班轮运输

国际贸易海上运输按照船舶的经营方式主要有班轮运输(又称定期船运输)和租船运输(又称不定期船运输)两种。

一、班轮运输 (Liner Transport)

班轮运输是指船舶在固定的航线上和港口间按事先公布的船期表航行,从事客、货运输业务并按事先公布的费率收取运费。

(一) 班轮运输的特点和作用

1. 班轮运输的特点

(1) “四固定”。即航线固定、港口固定、船期固定和费率的相对固定。这是班轮运输的基本特点。

(2) 运价内已包括装卸费用。货物由承运人负责配载、装卸,承运人和托运人双方不计算滞期费和速遣费。

(3) 承托双方的权利、义务、责任、豁免,以船公司签发的提单条款为依据。

2. 班轮运输的作用

(1) 特别有利于一般杂货和小额贸易货物运输。在国际贸易中,除大宗商品利用租船运输外,零星成交、批次多、到港分散的货物,只要班轮有航班和舱位,不论数量多少,也不论直达或转船,班轮公司一般均愿意接受承运。

(2) 有利于国际贸易的发展。班轮运输的“四固定”特点,为买卖双方洽谈运输条件提供必要依据,使买卖双方有可能事先根据班轮船期表,商定交货期、装运期以及装运港口,并且根据班轮费率表事先核算运费和附加费用。从而能比较准确地进行比价和核算货物价格。

(3) 提供较好的运输质量。参加班轮运输的船公司所追求的目标是,保证船期,提高竞争能力,吸引货载。班轮公司派出的船舶一般技术性能好,设备较全,质量较好,船员技术水平也较高。此外,在班轮停靠的港口,一般都有自己专用的码头、仓库和装卸设备,有良好的管理制度,所以货运质量较有保证。

(4) 手续简便,方便货方。班轮承运人一般采取码头仓库交接货物的做法,并负责办理货物的装卸作业和全部费用。通常班轮承运人还负责货物的转口工作,并定期公布船期表,为货方提供极大方便。

二、班轮公会 (Freight Conference)

1. 定义

班轮公会又称航运公会,它是由两个或两个以上在同一条航线上经营班轮运输的船公司,为避免相互间的竞争,维护共同利益,通过在运价和其他经营活动方面签订协议而组成的国际航运垄断组织。

2. 班轮公会的产生

创办海运业,不像开创铁路运输那样需要投入巨资、征用土地和铺设轨道。有意经营者不论规模大小,均可营运。仅有一条船的经营者,也可令其船借助天然航

道通航世界各地。因此,海运业和其他行业相比更富竞争性。当某一条航线同时存在几家、几十家甚至更多的船公司经营班轮运输时,激烈的竞争尤易发生。在这种情况下,各船公司往往以降低运价来争揽货载。但是,运费又是船公司最主要的收入来源,如果无节制地降低运价,则会危及船公司的生存。正由于此,作为维护船公司自身利益的手段,在班轮公司之间产生了班轮公会组织。1875年,经营英国至印度港口之间从事货运的英国七家公司成立的加尔各答班轮公会(Calcutta Conference),创世界班轮公会之先。目前在国际的主要航线上,几乎无不存在班轮公会这类航运垄断组织。

3. 班轮公会的主要业务

班轮公会的业务主要是限制和调节班轮公会内部的相互竞争,同时防止或对付来自公会外部的竞争,从而达到垄断航线货载的目的。在限制和调节班轮公会内部的相互竞争时,班轮公会主要采取以下措施:

(1) 制定费率

制定费率是班轮公会最主要的一项工作。所有参加公会的会员公司,协定共同遵守的费率,因此这一费率又称协定费率。在协定费率中,又有固定费率和最低费率之分。固定费率是指会员公司之间协议为某一航线制定的一个固定运价,所有会员公司都必须遵守并按统一的运价计收运费,不得有任何增减。最低费率是指会员公司为某一航线制定的一个最低费率,所有的会员公司只能按高于或等于所规定的费率计收运费,而不得按低于所规定的费率收费。

(2) 统一安排营运

班轮公会在其控制的航线上,限制航次及挂靠港口,规定各会员公司在一定时期内船舶艘次数和每一航次的靠港数,并制定船期表。对此各会员公司都必须遵守。

公会在安排营运时的另一措施是限制货载,为各会员公司划定装货区域,规定各会员公司在一定时期内货载的分配数额,但允许有一定百分比的伸缩。

(3) 统筹分配收入

公会为了平衡各会员公司的利益,将会员公司的运费收入的全部或部分集中起来,按预先规定的比例进行分配。对那些为公会利益做出牺牲的会员公司而言,此为一种补偿性安排。

4. 《1974年联合国班轮公会行动守则公约》(Convention On a Code of Conduct for Liner Conference, 1974)

进入20世纪60年代以后,广大的发展中国家为了发展民族经济,维护国家利益,强烈要求改变旧的经济体系,建立新的世界经济秩序。在国际航运领域,它们强烈反对受发达国家控制的班轮公会的各种垄断性做法,认为班轮公会把运价定在发达国家和工业国家而不利于发展中国家和原料出口国的水平上,是不合理的、不公平的。为了改变这一现象,1972年4月至5月间,在智利首都圣地亚哥举行的第三届联合国贸易和发展会议(United Nations Conference on Trade and Development, 缩

第一章 海洋货物运输概述

写为 UNCTAD) 上, “七十七国集团”拟定了《班轮公会行动守则公约草案》, 以限制班轮公会的活动。联合国大会于同年 12 月 19 日作出决议, 并提交给秘书长。此后联合国贸易和发展会议主持召开的全权代表会议审议并通过了此案, 1974 年 4 月 6 日在日内瓦通过了《联合国班轮公会行动守则公约》, 该公约于 1983 年 10 月 6 日正式生效。中国政府曾派代表团参加拟定和审议公约的工作, 并于 1980 年 9 月 23 日加入公约。由于我国的远洋运输企业不参加任何班轮公会, 因此我国不履行该公约的任何具体义务。

《1974 年联合国班轮公会行动守则公约》分七个部分(共 54 条) 和一个附件, 其主要内容包括:

(1) 公约的宗旨

维护世界海洋货运有秩序地发展, 促进班轮运输更有效地为国际贸易服务, 保证班轮运输的提供者和使用者的利益均衡, 不对任何国家的船主、托运人或对外贸易实行任何歧视。

(2) 货载分配原则

这是公约的核心条款, 旨在反对国际航运垄断。公约规定, 凡是参加公会的班轮公司均享有航次和装货的权利。在班轮公会服务的航线上, 对于班轮公会揽运的货载, 由航线两端国家的会员班轮公司各占 40%, 其余 20% 由第三国会员公司承运。这就是有名的公会会员公司间 4 : 4 : 2 货载分配原则。

(3) 公会协议

这一条款是对公会作出协议的程序规定。公约规定, 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。公约还规定, 未经两国中的一国航运公司的同意, 不能对公会协议中规定的有关该两国间贸易方面的问题作出决定。这些规定, 反映了在班轮公会内部, 包括发展中国家的航运公司在内的所有参加公会的会员公司享有平等权利, 从而动摇了航运大国垄断并操纵班轮公会的基础。

(4) 费率

公约规定, 运费率应视商业上可行的范围, 尽量确定在最低水平, 同时应当使船东获得合理的赢利。关于运费率的调整, 公约规定如果班轮公会要求全面提高运费率, 应将其提高的幅度、实施的日期、提高的理由等, 至少于 150 天前通知托运人或托运人组织, 并规定两次提高费率的间隔时间不得少于 10 个月。

三、班轮运价

班轮运费是承运人为承运货物而收取的报酬, 而计算运费的单价(或费率) 则称班轮运价。

1. 班轮运价的特点

(1) 班轮运价的收取包括货物从启运港到目的港的运输费用以及货物在启运港

和目的港的装、卸费用。

(2) 班轮运价一般是以运价表的形式公布的, 是比较固定的。

(3) 班轮运价是垄断性的价格。

(4) 班轮运价由基本费率和各种附加费所构成。

2. 班轮运价表

(1) 运价表的分类

班轮运价表的分类方法主要有以下两种:

从运价表的制订来划分, 分为三种:

①班轮公会运价表。班轮公会制订的运价表, 为参加公会的班轮公司所使用。它规定的运价比较高, 是一种垄断性的运价表, 承运的条件也有利于船方。远东水脚公会运价表即属此种。

②班轮公司运价表。由班轮公司自己制订的运价表, 如中远集团运价表。

③货方运价表。由货方制订, 船方接受使用的运价表。能制订运价表的货方, 一般是较大的货主, 并能保证常年有稳定的货源供应。中外运运价表即属此种。

从运价表的形式来划分, 分为两种:

①等级运价表。等级运价表是将全部商品分成若干等级, 每一个等级有一个基本费率。该运价表的优点是基本费率数目少。

②单项费率运价表。这种运价表是将每种商品及其基本费率同时列出, 每个商品都有各自的费率。

(2) 运价表的内容

班轮运价表一般包括以下一些内容:

①说明及有关规定。这部分内容主要是该运价表的适用范围、计价货币、计价单位及其他的有关规定。

②港口规定及条款。主要是将一些国家或地区的港口的规定列入运价表内。

③货物分级表。列明各种货物所属的运价等级和计费标准。

④航线费率表。列明不同的航线及不同等级货物的基本运费率。

⑤附加费率表。列明各种附加费及其计收的标准。

⑥冷藏货费率表及活牲畜费率表。列明各种冷藏货物和活牲畜的计费标准及费率。

3. 班轮运价的计算标准

(1) 按货物的毛重计收。在运价表中, 以“W”字母(英文 Weight 的缩写)表示。一般以一公吨为计算单位, 吨以下取二位小数。但也有按长吨或短吨计算的。

(2) 按货物的体积计收。在运价表中, 以“M”字母(英文 Measurement 的缩写)表示。一般以一立方米为计算单位。但也有按 40 立方英尺为一尺码吨计算的。

(3) 按货物的毛重或体积计收运费, 计收时取其数量较高者。在运价表中以 W/M 字母表示。按惯例, 凡一重量吨货物的体积超过 1 立方米或 40 立方英尺者即