



总主编 王学锋

国家高等学校特色专业建设项目
上海市本科教育高地建设项目

国际航运代理理论与实务

王学锋 主编



上海交通大学出版社
SHANGHAI JIAO TONG UNIVERSITY PRESS

国际航运代理 理论与实务

主 编 王学锋

副主编 陈 莉 汪爱娇

上海交通大学出版社

内容提要

本书共分为三篇,第一篇为航运基础知识概述。阐述了国际海上货物运输、国际航运代理基本概念及作用、代理法律制度。第二篇为船舶代理篇。阐述了我国国际船舶代理行业发展的历史、国际船舶代理基本概念、港口使费和备用金制度、国际航行船舶口岸检查办法、船舶计划调度工作、外勤工作、班轮代理业务、集装箱管理、程租船代理业务、交接船代理业务、船舶与船员服务、海事与货运事故处理等内容。第三篇为货运代理篇。在阐明传统的国际货运代理业务基本概念、基本理论、基本制度基础上,从掌握国际货运代理基础知识角度,对国际货运服务经营者作为国际多式联运经营人、仓储经营人及国际货运服务经营者责任保险、货物报关与报检业务进行了较为详细的介绍。

本书可作为高等院校物流管理、国际贸易、经济学、国际货运与报关、港航管理等专业教材,也可作为相关学科研究和实践的参考书。

图书在版编目(CIP)数据

国际航运代理理论与实务 / 王学锋主编. — 上海: 上海交通大学出版社, 2014
ISBN 978-7-313-10663-6

I. 国... II. 王 III. 国际运输—水路运输—货运代理 IV. F550.84

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2013)第 287622 号

国际航运代理理论与实务

主 编:王学锋

出版发行:上海交通大学出版社

邮政编码:200030

出 版 人:韩建民

印 制:上海万卷印刷有限公司

开 本:787mm×1092mm 1/16

字 数:584 千字

版 次:2014 年 3 月第 1 版

书 号:ISBN 978-7-313-10663-6/F

定 价:56.00 元

地 址:上海市番禺路 951 号

电 话:021-64071208

经 销:全国新华书店

印 张:29.5

印 次:2014 年 3 月第 1 次印刷

版权所有 侵权必究

告读者:如发现本书有印装质量问题请与印刷厂质量科联系

联系电话:021-56928211

PREFACE

序

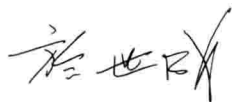
建设上海国际航运中心是党中央、国务院的重大战略部署,既是我国经济发展的需要,也是融入全球经济一体化和积极参与世界经济竞争的需要,意义重大。十多年来,上海国际航运中心建设已经取得了重大进展,基础设施建设成果显著,软环境改善成效明显。随着上海国际航运中心建设的进一步推进,航运人才的培养与集聚日益为人们所重视。

上海海事大学以服务于国家航运事业发展和上海国际航运中心建设为己任,努力培养又好又多的大学生,为实现中国由海运大国向海运强国的转变而努力奋斗。我校的航运管理专业是教育部、财政部批准的第六批高等学校特色专业建设点,也是上海市第三期本科教育高地建设项目。

本系列教材以教育部教学质量与教学改革工程为指导,以高校学科专业布局结构优化与调整为基础,以特色专业建设为主要内容。系列教材主要有如下特点:一、对航运管理专业原有课程体系进行了梳理和调整,部分教材为国内首次编写;二、在行业管理和企业实践方面,适应国际航运市场的新变化和国际航运业务的新特点;三、在重视实践的基础上,注重对组织和管理能力的培养。

希望本系列教材的出版,对于国际航运与物流人才的培养有所裨益。

上海海事大学党委书记、校长



2010年9月

FOREWORD

前言

随着我国改革、开放进程的不断深入,国际船舶代理行业和国际货运代理行业在我国经济发展中所处的地位不断提高。在航运代理企业数量不断增加、相关从业人员队伍不断扩大的背景下,提高国际航运代理行业的管理水平、增强航运代理企业规范经营的能力、培养员工专业素质和服务意识就显得非常重要。同时,有关国际航运业中的船舶代理、货运代理的法律法规和实践都在不断发展,编写一本系统阐述国际航运代理业务方面的书籍,以满足培养国际航运中心建设所需人才是十分必要的。《国际航运代理理论与实务》以国际船舶代理、国际货运代理业务为基础,参照国际航运实践中的船舶代理、货运代理理论与实践编著而成。

《国际航运代理理论与实务》一书由上海海事大学国际航运系主任王学锋教授担任主编,负责对全书结构的设计、书稿撰写及最后定稿工作。陈莉、汪爱娇参加了全书的编写工作。本书共分为三篇,第一篇航运基础知识作为基础储备,阐述国际海上货物运输、航运代理基本概念及代理法律制度;第二篇船舶代理篇,阐述国际船舶代理理论与实践的内容;第三篇货运代理篇,阐明国际货运代理理论与实践的内容。上海海事大学国际航运系主任王学锋教授曾经在中国上海外轮代理有限公司(现中远物流有限公司)兼职工作多年,目前是中国国际货运代理协会及国际货运代理人协会联合会的培训专家。汪爱娇、陈莉也具有国际航运代理企业实践工作经验。本书的编写得到了相关行业协会和企业的帮助、支持,他们对本书的撰写提供了建设性的意见,并提供了大量单证样本。因此,本书是大学和企业合作的结晶,是理论和实践结合的成果。

尽管国际航运代理业具有悠久的历史,其业务操作也有基本的规范,但撰写一本涉及其多种业务的书籍仍然存在许多困难,包括内容的选择安排等问题,恳请各位读者对书中的疏漏之处给予批评指正。

编者

2013年11月

CONTENTS

目 录

第一篇 绪论

第一章 国际海上货物运输	3
第一节 班轮货物业务概述	3
第二节 租船货运业务概述	6
第三节 集装箱基础知识	19
第四节 运价与运费计算	29
第二章 国际航运代理概述	45
第一节 国际航运代理人及其作用	45
第二节 国际船舶代理	53
第三节 国际货运代理	60
第四节 代理法律制度	66

第二篇 国际船舶代理业务

第三章 国际船舶代理关系	85
第一节 船舶代理关系的建立	85
第二节 船舶代理合同	89
第三节 港口使费和备用金制度	101

第四章 船舶进出港手续与船务调度	120
第一节 船舶进出港手续概述	120
第二节 海关手续	121
第三节 检验检疫手续	137
第四节 边检手续	148
第五节 海事监督手续	151
第六节 便利国际运输公约基本内容	164
第五章 船舶调度与现场业务	170
第一节 船舶调度业务	170
第二节 现场代理业务	175
第六章 班轮货运代理业务	182
第一节 出口船舶货运代理业务	182
第二节 进口船舶货运代理业务	198
第三节 集装箱管理代理业务	204
第四节 危险货物运输特别事项	208
第七章 航次租船运输代理业务	211
第一节 航次租船货运特别事项	211
第二节 装卸准备就绪通知书的递接	220
第三节 装卸时间事实记录的缮制	225
第八章 船舶交接代理业务	230
第一节 期租船的接还船	230
第二节 期租船的停复租	237
第三节 买卖船的交接	241
第九章 船舶服务业务	244
第一节 船员服务代理业务	244
第二节 船舶供应代理业务	246
第三节 船舶修理代理业务	247
第十章 海事与货运事故处理	250
第一节 海事声明	250

第二节	海难与救助	253
第三节	货运事故处理	257
第四节	留置货物问题处理	261
第五节	留置船舶问题处理	265

第三篇 国际货运代理业务

第十一章	国际货运代理关系	271
第一节	国际货运服务委托代理合同的订立	271
第二节	国际货运代理标准交易合同范本	278
第十二章	国际货运报关与报检	299
第一节	货运报关	299
第二节	报检	311
第十三章	无船承运业务管理	319
第一节	无船承运人的概念和地位	319
第二节	中国无船承运人制度	328
第三节	美国无船承运人制度	371
第十四章	国际多式联运业务	380
第一节	国际多式联运概述	380
第二节	国际多式联运方式	383
第三节	国际多式联运单证	387
第四节	国际多式联运的惯例与公约	390
第十五章	仓储经营业务	397
第一节	仓储概述	397
第二节	货物的入出库与保管	402
第三节	保税货物仓储	408
第四节	仓储合同与仓单	419
第五节	仓储合同当事人的权利和义务	424
第十六章	国际货运服务经营者责任保险	429
第一节	责任保险概念	429

4 国际航运代理理论与实务

第二节 国际货运服务经营者责任	431
第三节 国际货运服务经营者责任风险防范	436
第四节 国际货运服务经营者责任保险	439
附件 1 最高人民法院关于审理海上货运代理纠纷案件若干问题的规定	445
附件 2 船舶污染清除协议	451

第一篇 绪论

第一章 国际海上货物运输

国际海上货物运输是指承运人(Carrier)按照海上货物运输合同(Contract of Carriage of Goods by Sea)的约定,以海运船舶作为运载工具,以收取运费(Freight)作为报酬,将托运人(Shipper)托运的货物经海路由一国港口运送至另一国港口的行为。

国际海上货物运输是随着航海贸易的发展而发展起来的,国际海运船舶的营运方式适应国际贸易对海上运输的要求。不同贸易合同下的货物运输需求,船舶运输能力的合理利用,良好营运经济效益的激励,将目前国际海运船舶的营运方式分为两大类,即定期船运输(班轮运输)和不定期船运输(租船运输)。

第一节 班轮货物业务概述

一、班轮运输的概念

班轮运输(Liner Shipping)又称定期船运输,是指船舶按事先制订的船期表(Liner Schedule),在特定的航线上的各挂靠港口之间以既定的挂靠顺序,经常地为非特定货主提供规则、反复的货物运输服务,并按运价本(Tariff)或协议运价计收运费的一种船舶营运方式。班轮运输比较适合于运输小批量的货物。

根据船舶是否严格按照事先公布船期表运行的情况,班轮运输可分为严格定期定线班轮和不严格运行班轮。

(1) 严格定期定线班轮。严格定期定线班轮曾经称为核心班轮,是指船舶严格按照预先公布的船期表运行,到离港口的时间基本固定不变的班轮运输。一般集装箱班轮属于这种情况。

(2) 不严格运行班轮。不严格运行班轮虽有船期表,但船舶到离港口的时间不严格按照船舶期表挂靠,虽然有固定的始发港和终到港,但船舶挂靠各港口有一定的伸缩性,视货源情况可增减挂靠中途港。一般杂货班轮属于这种情况。

根据所运输货物的单元不同,班轮运输又有杂货班轮运输和集装箱班轮运输。

(1) 杂货班轮运输。班轮运输是从杂货班轮运输开始的。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,并可以捎带集装箱货物。

(2) 集装箱班轮运输。集装箱班轮运输是指以集装箱为运输单元的班轮运输

方式。20世纪50年代,在海运中出现了集装箱运输,由于集装箱运输具有装卸速度快和方便、机械化程度高以及便于开展联运等优点,集装箱运输得到了快速发展。目前的班轮运输基本上都是集装箱班轮运输。

二、班轮运输的优点和特点

1. 班轮运输的优点

国际海上货物运输是随着航海贸易的发展而发展起来的。班轮运输是在生产发展到产品品种和数量增多,运输量激增的条件下产生的。班轮运输相比租船运输起步较晚,但发展很快,这主要是因为班轮运输具有它本身的优点,适合运输需要。班轮运输的优点主要有以下几点:

(1) 由于船舶航速比较快,所以能及时、迅速地将货物发送和运达目的港。班轮运输船舶根据事先公布的船期表挂靠港口,货主能预知货物的发运和到达时间。因此通过班轮运输货物能保证市场对货物的需要,极大地方便了货主的运输货物安排。

(2) 特别适应小批量零星件杂货对海上运输的需要。班轮运输面向的是众多货主,不论货物的批量大小,货主能够随时向班轮公司托运,因此可以节省货物等待集中的时间和仓储的费用。

(3) 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。

(4) 通常班轮公司都负责转运工作。这不仅能使班轮公司揽取更多的货载,提高经济效益,而且极大地方便了货主的货运需求。

2. 班轮运输的特点

班轮运输与租船运输相比,具有以下一些特点:

(1) 承运人与货主之间在货物装船之前通常不签订书面的、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,现在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,并可能以此为依据处理运输中的有关问题。

(2) 实践中,除非对于一些特殊货物,班轮公司允许托运人在船边交货和收货人在船边提货外,普通货物通常不是由货主在船边交货和在船边提货的。在杂货班轮运输中,通常承运人是在装货港指定的码头仓库接受货物,并在卸货港的码头仓库向收货人交付货物。对于集装箱班轮运输的货物,承运人通常是在装货港集装箱堆场或者在集装箱货运站接受货物,并在卸货港集装箱堆场或者货运站交付货物。

(3) 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,也就是所有的装、卸费和理舱费都计入班轮运费中,不另行计收。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),所以班轮公司应当负担堆场至船边或船边至堆场搬运作业的费用,但是在实践中也有另行向货主收取这笔费用的情况。

(4) 承运人与货主不约定装卸时间,也不计算滞期费和速遣费。在班轮运输中,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。实践中一般不会发生这方面的纠纷,因为班轮运输基本上采用“集中装/卸船”的做法。

三、班轮运输中的主要关系人

1. 班轮公司

班轮公司是指运用自己所有或者自己经营的船舶,经营国际班轮运输业务,并依据法律规定设立的国际船舶运输经营者。在美国,班轮公司称为海上公共承运人(Ocean Common Carrier)。班轮公司的船舶是按事先公布的船期表,在固定的航线上,以固定的挂靠港顺序,从事班轮运输服务,通常班轮公司不能随意更改班期和航线上配备的船舶以及各港间的运价。根据《国际海运条例》第 19 条规定,新开、停开国际班轮运输航线或变更国际班轮运输船舶或班期的也应当向国务院主管部门备案。班轮公司要开展国际班轮运输业务,首先必须取得国际班轮运输经营资格,根据《国际海运条例》第 17 条规定,首先应向国务院主管部门提出登记申请,附送拟开航的航线、班期及沿途停泊港口及运价本等资料。班轮公司运价本上的运价应向主管部门备案或者自行公布。班轮公司的运价有公布运价和协议运价,美国相应规定了运价本的运价和服务合同(Service Contract, S. C)下约定的运价。公布运价是指海上承运人和无船承运人运价本上载明的运价,协议运价是指海上公共承运人与货主(美国还规定了货主协会)、无船承运人约定的运价。

2. 船舶代理人

在班轮运输中,船舶代理人接受班轮公司的委托,提供办理船舶进出港口手续、安排港口作业、接受订舱、代签提单、代收运费等服务。

3. 无船承运人

无船承运人(Non-vessel Operating Common Carrier, NVOCC),班轮运输中也称无船公共承运人,是指以承运人身份接受托运人的货载,签发自己的提单或者其他运输单证,向托运人收取运费,通过班轮运输公司完成国际海上货物运输,承担承运人责任,并依据法律规定设立的提供国际海上货物运输服务的企业。

根据《国际海运条例》规定,在中国境内经营无船承运业务,应当在中国境内依法设立企业法人;经营无船承运业务,应当办理提单登记,并交纳保证金;无船承运人应有自己的运价本。

通常无船承运人的运价和海上公共承运人的公布运价一样,应当按照规定格式向主管部门备案或者自行公布。无船承运人可以按公布运价承揽货物,美国还明确规定无船承运人也可依据服务协议(Service Agreement)约定的运价向托运人

提供服务。

2005年1月19日,美国联邦海事委员会(FMC)制订并生效了《无船承运人服务协议》(Non Vessel Operating Common Carrier Service Arrangement, NSA)规则,收编为《1998年远洋航运改革法》实施细 531 部分。在该规则中,将无船承运人服务协议定义为,是一个或两个以上的托运人与单个无船承运人,或两个或两个以上相关联的无船承运人(an individual NVOCC or two or more affiliated NVOCCs)订立的服务协议,在协议中约定托运人在一定期间内提供最小数量或部分货物或一定运费收入的货物,约定无船公共承运人按某一运费率或某一运费率浮动范围和服务水平提供服务,协议还可对任何一方不履行协议的责任进行规定,且规定协议必须是书面形式,但不是提单或收据。

4. 国际海上货运代理人

海上货运代理人(Ocean Freight Forwarder)是指接受货主的委托,代表货主的利益,为货主办理有关国际海上货物运输相关事宜,并依据法律规定设立的提供国际海上货物运输代理服务的企业。

海上货运代理人除可以从货主那里获得代理服务报酬外,因其为班轮公司揽取货载,海上货运代理人还可从班轮公司那里获得报酬,即通常所说的“佣金”。

5. 托运人

托运人(Shipper)是指本人或者委托他人以本人名义或者委托他人为本人与承运人订立海上货物运输合同的人;本人或者委托他人以本人名义或者委托他人为本人将货物交给与海上货物运输合同有关的承运人的人。前者所指托运人是与承运人订立海上货物运输合同的人,后者所指托运人是将货物交给承运人的发货人。

班轮运输中还有收货人、装卸公司和理货公司等关系人。

第二节 租船货运业务概述

不定期船运输(Tramp Shipping)又称租船运输,这是相对于定期船运输,即班轮运输而言的另一种船舶营运方式。由于这种营运方式需在市场上寻求机会,没有固定的航线和挂靠港口,也没有预先制订的船期表和费率本,船舶经营人与需要船舶运力的租船人是通过洽谈运输条件、签订租船合同(Charter Party)来安排运输的,故称之为“租船运输”。

租船运输主要是根据租船人的要求来安排营运的。通常由租船人租用整船进行运输,而且根据租船人的不同要求,又分为不同的租船方式。

租船运输的特点主要有:

(1) 租船运输是根据租船合同组织运输的,没有事先公布的、固定的船期、航线及运价或租金率,相对于班轮运输“四定”的特点,有时也被总结为“四不定”。

(2) 租船运输中货主数量往往不多,但单个货主出运货物的量通常很大,租船运输也比较适于大宗货物的运输,如谷物、矿石、煤炭等,这些货物相比通过班轮出运的货物,单价往往不高。

(3) 租船合同订明船舶出租人与船舶承租人双方的责任、义务和权利,租船合同条款是解决争议的依据,船舶营运中有关费用的分担也取决于不同的租船方式,并在租船合同中订明。

(4) 由于船货双方实力相当,合同条款的倾向性通常决定于市场供求以及谈判双方业务水平,不会像班轮下的提单条款都是由船舶运输经营人单方制订,托运人只有选择接受或不接受的余地。

(5) 各国立法对租船运输的管制相比较班轮运输要宽松得多。

一、租船市场与租船经纪人

在租船运输过程中,首先,货主或托运人通过某些方式将运输需求公开;之后,运力提供者(通常为船舶所有人,Shipowner)与运力需求者(通常称为承租人,Charterer)就租船业务涉及的运输条件及相应的条款进行商定。许多情况下,这种业务谈判是通过租船经纪人(Chartering Broker),并参考某一个标准的租船合同范本(Standard Charter Party Form)进行的。当双方就相关的问题共同认可时,船舶所有人与托运人之间通常要签订包括船期、挂靠港、租金率或运费率以及双方的责任与义务在内的租船合同(Charter Party)。船舶所有人与承租人所签订的租船合同,具有民事法规所规定的法律约束效力,是双方处理合同执行过程中所出现问题的依据。

1. 租船市场

租船业务通过租船市场(Chartering Market)进行。狭义的租船市场也称为海运交易市场,是需求船舶的承租人与提供船舶运力的船舶所有人洽谈租船业务,协商租船合同内容并签订合同的场所,这种场所有的处于货主和船东汇集的城市,有的则分散在其方便的办公场所,通过通信手段进行;而广义的租船市场不强调有形的市场形态,它是船舶出租者、船舶租赁者及其他租船业务参与者,以及所有船舶租赁相关信息的总合,是一个抽象的市场概念。

一般认为,租船市场具有以下主要作用:

(1) 提供交易机会。租船市场是船、租双方进行集中交易的场所,双方都可以根据自己的需求选择洽租人,以取得有利的经济效果,满足各自不同的需要。

(2) 加强信息沟通。租船市场拥有分布在世界各地的船东、承租人、租船经纪人,具有庞大的业务网络,为承租人和船舶所有人积累、搜集、整理了大量的租船市场信息,掌握着市场的行情动态和发展趋势。

(3) 调整航运市场。世界贸易的绝大部分要通过海运进行,但是,分布在世界各地的运力与需求并不平衡,租船市场为整个世界航运市场平衡发挥着调节作用。

2. 租船经纪人

航运市场中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,他们熟悉租船市场行情,精通租船业务,作为当事双方的桥梁与纽带,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,以及为当事双方斡旋调解纠纷等万面所起到的积极作用已得到各方面的认同。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,船舶所有人或承租人通过租船经纪人开展业务的做法已十分普遍,租船经纪业与船舶代理业、货运代理业已成为我国航运市场中不可缺少的重要组成部分。

传统上认为经纪人为商业领域内从事居间活动的居间人。专门从事租船订舱等经纪业务的经纪人,称为租船经纪人。在我国虽没有明确的法律规定,现在也无统一的认识,但从其从事的业务来分可以分为:

(1) 船东经纪人(The Owner's Broker),是指根据船东的授予权和指示,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) 承租人经纪人(The Charterer's Broker),是指根据承租人的授予权和指示,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(Both Parties' Broker),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,有时却可能作为居间人。经纪人的行为不仅限于提供签约机会或充当订约媒介,而且还可以代表委托人订立合同,成为经纪人兼代理人。船舶所有人或承租人指定了租船经纪人后,则处于“本人(Principal)”的地位,拥有对租船经纪人进行任何有关租船业务的指示的权利。对于这些指示,租船经纪人,不管是代理人还是居间人,都必须如实照办,不得损害委托人的任何利益。不过在实践中,“本人”与租船经纪人之间往往没有相互约束的协议或合同,而以业务来往中的文件为委托的依据和确定责任的证据。

租船经纪人进行租船业务洽谈的方式有三种情况。

一种是由船舶所有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共同达成一致意见后,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,船舶所有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,船舶所有人和承租人一般在居间人在场的条件下进行面谈,而双方不再是“本人”,而是“决定当事人(The Deciding Parties)”。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。