

# 远洋运输业务与海商法

YUANYANG YUNSHU YEWU YU HAISHANGFA

主 编 张 晓  
副主编 陈秋妹  
主 审 胡正良



大连海事大学出版社

# 远洋运输业务与海商法

YUANYANG YUNSHU YEWU

YU HAISHANGFA

主 编 张 晓

副主编 陈秋妹

主 审 胡正良

大连海事大学出版社

©张 晓 2003

**图书在版编目(CIP)数据**

远洋运输业务与海商法 / 张晓主编 . — 大连 : 大连海事大学出版社, 2003.6  
ISBN 7-5632-1673-1

I . 远… II . 张… III . ①远洋运输—运输业务 ②海商法—中国  
IV . ①F550.74②D922.294

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2003)第 050093 号

**大连海事大学出版社出版**

地址:大连市凌水桥 邮政编码:116026 电话:4728394 传真:4727996

<http://www.dmupress.com> E-mail: cbs@dmupress.com

大连海事大学印刷厂印装 大连海事大学出版社发行

幅面尺寸:185 mm×260 mm 印张:13.25

字数:331 千字 印数:1~2000 册

2003 年 6 月第 1 版 2003 年 6 月第 1 次印刷

责任编辑:王在凤 史洪源 版式设计:洪 源

封面设计:王 艳 责任校对:在 凤

定价:23.00 元

## 内容提要

本书分为远洋运输业务篇与海商法篇。远洋运输业务篇系统地介绍了远洋运输业务,具体包括国际贸易基础知识、远洋船舶营运方式、远洋货运单证、集装箱运输业务、多式联运业务、海运代理及船舶进出港业务、船舶营运成本控制等内容。海商法篇系统地介绍了海商法,具体包括船舶、海上货物运输合同、船舶租赁合同、船舶碰撞、海难救助、共同海损、海事赔偿责任限制、油污损害赔偿、海上保险、海事争议处理等内容。

本书可供航海类专科及高等职业技术教育作为教材,亦可作为无限航区的船长和驾驶员考证参考用书,同时可供相关的远洋运输从业人员作为工作参考用书。

## 前 言

全国有许多航海类专科及高等职业技术学校,这些院校大多设有远洋船舶驾驶专业,该专业无一例外地需要开设“远洋运输业务与海商法”课,但遗憾的是,至今没有一本适用的教材。根据这一情况,我们结合航海类专科及高等职业技术教育的特点,编写了这本《远洋运输业务与海商法》教材,以满足实际需要。

本着简明、适用和新颖的原则,本书系统地介绍了远洋运输业务与海商法的基础知识。为了让读者掌握远洋运输业的一些最新发展动态以及海商法方面一些最新发展情况,我们在书中编写了有关现代物流的内容,并介绍了一些生效不久的最新国际公约,还介绍了一些与航运实务有关的新内容。

本书力求打破传统的教材编写格式,对各章节的内容作了适当的调整,使得“远洋运输业务”与“海商法”两部分内容的学时大致相同。各院校可根据自己学校专业课的设置情况,将“远洋运输业务”与“海商法”作为一门或两门课来安排教学。

本书由青岛远洋船员学院张晓担任主编,陈秋妹担任副主编,我国著名海商法学专家——大连海事大学胡正良教授担任主审。远洋运输业务篇由陈秋妹编写,海商法篇由张晓编写,全书由张晓统稿定稿。

由于编者的水平有限,书中难免有误,敬请读者指正。

编 者

2003年5月

# 目 录

## 远洋运输业务 篇

第一章 国际贸易术语与支付方式	(1)
第一节 国际贸易术语	(1)
第二节 国际贸易支付方式	(6)
第二章 远洋船舶营运方式	(9)
第三章 班轮运输业务	(12)
第一节 班轮货运程序	(12)
第二节 班轮运价	(14)
第四章 远洋货运单证	(19)
第一节 装船单证	(19)
第二节 卸船单证	(23)
第三节 理货单证	(24)
第四节 主要货运单证流转程序	(25)
第五节 提单	(25)
第五章 集装箱运输业务	(32)
第一节 集装箱货物的交接方式	(32)
第二节 集装箱运输的主要货运单证	(33)
第三节 集装箱货运程序	(36)
第六章 国际多式联运	(39)
第一节 国际多式联运基础知识	(39)
第二节 国际多式联运经营人的责任类型	(41)
第七章 海运代理及船舶进出港	(43)
第一节 代理的法律概念	(43)
第二节 船舶代理业务	(46)
第三节 海上货物运输代理业务	(49)
第四节 船舶进出港手续	(50)
第八章 船舶运输成本控制	(53)
第一节 船舶运输成本的构成与控制	(53)
第二节 港口费用的构成与控制	(55)

## 海商法 篇

第一章 海商法概论	(60)
第一节 海商法的概念	(60)
第二节 海商法的内容与特点	(61)

<b>第二章 船舶</b> .....	(62)
第一节 船舶概述 .....	(62)
第二节 船舶登记 .....	(63)
第三节 船舶航行权 .....	(64)
第四节 船舶担保物权 .....	(65)
<b>第三章 海上货物运输合同</b> .....	(69)
第一节 海上货物运输合同概述 .....	(69)
第二节 提单 .....	(73)
第三节 集装箱提单 .....	(88)
第四节 航次租船合同 .....	(91)
<b>第四章 船舶租用合同</b> .....	(100)
第一节 定期租船合同 .....	(100)
第二节 光船租赁合同 .....	(103)
<b>第五章 海上旅客运输合同</b> .....	(105)
第一节 海上旅客运输合同概述 .....	(105)
第二节 承运人和旅客的主要权利和义务 .....	(106)
第三节 有关海上旅客运输的法律 .....	(107)
<b>第六章 船舶碰撞</b> .....	(109)
第一节 船舶碰撞概述 .....	(109)
第二节 船舶碰撞责任基础及碰撞责任划分 .....	(110)
第三节 船舶碰撞损害赔偿 .....	(112)
第四节 船舶碰撞事故处理 .....	(114)
<b>第七章 海难救助</b> .....	(117)
第一节 海难救助概述 .....	(117)
第二节 海难救助行为与救助报酬 .....	(119)
第三节 海难救助国际公约 .....	(120)
第四节 海难救助合同 .....	(122)
第五节 海难救助的实施 .....	(124)
<b>第八章 共同海损</b> .....	(127)
第一节 共同海损概述 .....	(127)
第二节 共同海损的表现形式 .....	(130)
第三节 共同海损理算及共同海损事故处理 .....	(133)
<b>第九章 海事赔偿责任限制</b> .....	(136)
第一节 海事赔偿责任限制概述 .....	(136)
第二节 有关海事赔偿责任限制的法律 .....	(137)
<b>第十章 船舶油污损害赔偿</b> .....	(140)
第一节 船舶油污损害赔偿概述 .....	(140)
第二节 船舶油污损害赔偿的国际立法 .....	(140)

第十一章	海上保险	(144)
第一节	海上保险概述	(144)
第二节	船舶保险条款	(146)
第三节	保赔保险	(149)
第十二章	海事争议的处理	(151)
第一节	和解与调解	(151)
第二节	海事诉讼	(151)
第三节	海事仲裁	(154)
附录一	中华人民共和国海商法	(156)
附录二	提单范本	(185)
附录三	航次租船合同范本	(193)
附录四	海难救助合同范本	(201)
参考文献		(203)



# 远洋运输业务 篇

## 第一章 国际贸易术语与支付方式

国际贸易(International Trade),是指不同国家或地区之间进行的商品交换活动。国际海上货物运输是实现对外贸易的重要手段,外贸合同条款必须与海上货物运输合同条款相衔接。因此,作为远洋船舶驾驶人员应对外贸合同中有关国际贸易术语、国际货款支付方式等基础知识有一定的了解。

### 第一节 国际贸易术语

#### 一、国际贸易术语的含义及作用

国际贸易具有环节多、风险大的特点,货物往往要经过长途海上运输,多次转运、装卸和存储,才从生产者手里转移到国外消费者手中。这期间涉及银行、商检、海关、保险部门的各种业务,货物在运输过程中还可能遭到各种自然灾害和意外事故。因此,买卖双方订立合同时须考虑以下问题:

1. 卖方在何地、以何种方式履行交货义务;
2. 货物在运输途中可能遭到的各种风险应由谁承担;
3. 哪一方负责办理货物的运输、保险及通关过境手续并承担相关费用;
4. 买卖双方分处异国,相互不了解、不信任的矛盾该如何解决;
5. 买卖双方需要交接何种单据。

在具体业务中,上述几个问题是必须明确的。贸易术语(Trade Terms)正是为了解决这些问题,在国际贸易的长期实践中产生、发展起来的,并已得到广泛采用。因为这些术语都是以卖方履行交货义务的地点作为在买卖双方之间划分彼此应承担的责任和义务,所以通常又被称为交货条件(Delivery Terms)。这些由不同的交货地点形成的贸易术语,在国际贸易中习惯上以几个缩写的英文字母来表示,例如,装运港船上交货称为 FOB(Free on Board);目的港船上交货称为 DES(Delivery ex Ship)等。采用不同的贸易术语,买卖双方所承担的风险、责任和费用也因之而有所不同,但这些风险、责任和费用最终都要在货价上反映出来,因此贸易术语又称作价格条件(Price Terms)。它是用一个简短的术语或简短的英文字母缩写来表明货物的单价构成和买卖双方各自承担的责任、费用与风险的划分界限的专门用语。

国际贸易术语明确以下内容:(1)交货的地点和方式;(2)负责办理货物的运输和(或)投保货物运输险的一方;(3)货物风险转移的时间与地点;(4)负责取得并提交各种装运单据以及领取货物进出口所必需的其他单据的一方;(5)买卖双方的费用负担。因此,在国际贸易中,使用贸易术语对明确买卖双方各自承担的责任、费用与风险划分的界限,简化买卖双方洽商的内容,缩短交易洽商的进程与促进成交,节省业务费用和时间都有积极的作用。

## 二、国际贸易术语的内容

在国际贸易实践中,各国法律制度、贸易习惯有所不同,对各贸易术语的解释与运用互有差异,从而容易引起误解。为了避免各国在对贸易术语解释上出现分歧,有些国际组织和商业团体便分别就贸易术语作出统一的解释与规定。其中影响较大的是国际商会(ICC)制定的《国际贸易术语解释通则》(International Rules for the Interpretation of Trade Terms,简称 INCOTERMS)。该通则产生于1936年,随着国际贸易的不断发展,国际商会又先后于1953年、1967年、1976年、1980年、1990年和2000年对通则作出了补充和修订。最新的为《2000年国际贸易术语解释通则》(《INCOTERMS 2000》)。

《INCOTERMS 2000》将13种贸易术语按照卖方交货的地点不同分成四组,用贸易术语的第一个字母E、F、C、D分别表示贸易术语所属的组。E组只有EXW一个术语,是在商品产地交货的贸易术语,即卖方在自己的地点将货物交给买方即履行了交货义务,是卖方承担责任最小的术语。F组包括FCA、FAS、FOB三种术语,按这些术语成交,卖方必须在出口地(包括港口)将货物交给买方指定的承运人,从交货地到目的地的运费由买方承担。这三种术语中,买卖双方风险、费用的划分各不相同。FAS是以指定装运港买方指定的船边作为界限;FOB是以装运港货物越过船舷作为界限;FCA是以货交承运人的时间和地点作为界限。C组包括CFR、CIF、CPT和CIP四种术语,采用这些术语时,卖方负责订立运输合同,但不承担从装运地起运后所发生的货物灭失或损坏的风险及额外费用。D组包括DAF、DEQ、DES、DDU和DDP五种术语,采用这些术语时,卖方必须承担将货物运往指定目的地的一切风险、责任和费用。

以上四组贸易术语,可进一步划分为出口地交货的贸易术语与进口地交货的贸易术语两大类。E、F、C三组中的8个贸易术语属于出口地交货的贸易术语。在这些术语下,卖方的交货地点都在出口地,按这些术语签订的国际货物买卖合同通常被称为装运合同。D组中的5个贸易术语属于进口地交货的贸易术语,按这些术语签订的国际货物买卖合同通常被称为到货合同。

## 三、主要国际贸易术语

国际贸易中经常使用并且与远洋运输密切联系的术语有FAS、FOB、CIF和CFR,根据《INCOTERMS 2000》的规定,分别简要说明如下:

### 1. FAS(... Named Port of Shipment) 装运港船边交货(……指定装运港)

#### 1) FAS(Free alongside Ship)的含义

卖方在指定的装运港将货物交到船边,即完成交货。买方承担自此时起货物灭失或损坏的一切风险。这一术语仅适用于海运或内河运输。

#### 2) 卖方的基本义务

(1) 必须提供符合货物买卖合同规定的货物;

(2) 办理出口许可证或其他官方许可文件并承担风险和费用,并在需要办理海关手续时,办理货物出口所需的一切海关手续;

(3) 在买卖合同约定的日期或期限内,在规定的装货港内买方指定的装货地点,按照该港习惯方式,将货物交至买方指定的船边,并给予买方充分的通知;

(4) 承担货物运至规定的装货港船边之前灭失、损坏的一切风险;

(5) 负担货物在运至规定的装货港船边之前的一切费用;

- (6)提供通常的运输单证并负担所需费用;
- (7)支付为交货所需进行的货物检查费用(如核对货物品质、丈量、过磅、点数的费用)。

### 3)买方的基本义务

(1)订立从指定装运港到目的港的运输合同并支付运费,并及时给予卖方有关船名、装船地点和要求交货时间的充分通知;

- (2)办理货物进口手续并负担费用;
- (3)承担货物在运至装货港船边之后灭失或损坏的一切风险;
- (4)负担货物在运至规定的装货港船边之后的一切费用;
- (5)受领卖方提供的各项单证,并支付货款。

## 2. FOB(...Named Port of Shipment)装运港船上交货(……指定装运港)

### 1)FOB(Free on Board)的含义

卖方在指定的装货港将货物装上船并且货物越过船舷后,即完成交货,买方承担从此时起货物灭失或损坏的一切风险。在我国通常称之为“离岸价格”。这一术语仅适用于海运或内河运输。

### 2)卖方的基本义务

- (1)提供符合货物买卖合同规定的货物;
- (2)办理货物出口手续并负担所需要费用;
- (3)在约定的日期或期限内,在指定的装运港,按照该港习惯方式,将货物交至买方指定的船舶上,并及时通知买方;
- (4)承担货物在指定的装运港越过船舷之前灭失或损坏的一切风险;
- (5)负担货物在指定的装运港越过船舷之前的一切费用;
- (6)提供通常的运输单证并负担所需费用;
- (7)支付为交货所需进行的货物检查费用。

### 3)买方的基本义务

(1)负责订立货物运输合同并支付运费,并将船期、船名、装船地点及要求交货的时间及时通知卖方;

- (2)负责办理货物进口手续并负担费用;
- (3)承担货物在指定的装运港越过船舷之后灭失或损坏的一切风险;
- (4)负担货物在指定的装运港越过船舷之后的一切费用;
- (5)受领卖方提供的各项单证,按合同规定支付货款。

### 4)装船费用的负担

在 FOB 条件下,卖方负责将货物装上买方指定的船舶,并负担货物越过船舷时为止的费用和风险。越过船舷(Over the Ship's Rail)和装到船上(On Board the Vessel),两者的要求不完全相同。国际上对“装船”的概念理解不同,有的认为在装运港货物吊起并在越过船舷之时,货物已被装上船;有的认为将货物放到甲板上或装到舱底才算装船。因而,买卖双方对装船有关费用如何划分经常发生争议。为了进一步明确装船费用的划分,买卖双方在订立合同时,往往在 FOB 之后加列各种附加条件,主要包括以下几种形式:

#### (1)FOB 班轮条款(FOB Liner Terms)

指有关装船费用如同以班轮装运那样由支付运费的一方(买方)负担,即卖方不负担装船

的有关费用。

(2) FOB 吊钩下交货 (FOB under Tackle)

指卖方将货物置于买方指定船舶的吊钩可及之处,即从货物起吊开始,吊装入舱及其他各项费用概由买方负担。

(3) FOB 船上交货并积载 (FOB Stowed — FOBS)

指卖方负责将货物装入船舱并承担包括积载费在内的装船费用。

(4) FOB 船上交货并平舱 (FOB Trimmed — FOBT)

指卖方负责将货物装入船舱并承担包括平舱费在内的装船费用。

(5) FOB 船上交货并积载和平舱 (FOB Stowed and Trimmed — FOBST)

指卖方负责将货物装入舱内,并承担舱内积载费和平舱费。

另外,对需要绑扎的大件货,可在贸易合同中订入 FOB Lashed 价格条件,即 FOB 加“绑扎条件”,以明确由卖方负责货物的绑扎费。

FOB 的上述附加条件只是为了表明装船费用由谁负担,并不改变 FOB 的交货地点以及风险划分的界限。如果贸易合同中没有就货物装船费用由谁负担加以明确,则应根据货物装船港的惯例确定,一般由买卖双方分摊。

5) FOB 与海上货物运输合同中装卸费用条款的衔接

在 FOB 条件下,买方除按贸易合同约定的装船附加条件支付装船费用外,还负责与承运人或船舶出租人签订海上货物运输合同。因此,买方同时受贸易合同与海上货物运输合同的约束,但两个合同相互独立。买方在签订运输合同时,应使运输合同中的装卸费用条款与贸易合同中的 FOB 附加条件相衔接。例如:

(1) 如果贸易合同中采用 FOBS 或 FOBST,买方在签订航次租船合同时,应选择船方不负装货费用的条款,即 F. I.、F. I. O.、F. I. O. S. T. 或 F. I. L. O.。

(2) 如果贸易合同中采用 FOBS 或 FOBST,买方在签订航次租船合同时,不应选择船方负担当装货费用的 Liner Terms,否则将造成贸易合同与海上货物运输合同就装货费用上的不衔接。

3. CIF (... Named Port of Destination), 成本、保险费加运费 (……指定目的港)。

1) CIF (Cost Insurance and Freight) 的含义

在装运港当货物越过船舷后,卖方即完成交货,卖方支付将货物运至指定的目的港所需的运费和费用,但交货后货物灭失或损坏的风险及由于各种事件造成的任何额外费用由卖方转移到买方。另外,卖方办理货物在运输途中最低险别的海运保险,并支付保险费。在我国通常称之为“到岸价格”。这一术语仅适用于海运或内河运输。

2) 卖方的基本义务

(1) 提供符合货物买卖合同规定的货物;

(2) 办理货物出口手续并负担所需要费用;

(3) 订立货物运输合同并支付运费,在约定的日期或期限内,在装运港将货物交付至船上后通知买方,并将货物按习惯航线用船舶运至指定的目的港;

(4) 承担货物在装运港越过船舷之前灭失或损坏的一切风险;

(5) 负担货物在装运港交付至船上为止的一切费用;

(6) 办理货物运输保险并支付保险费;

(7)及时向买方提供目的港所需的运输单证;

(8)支付为交货所需进行的货物检查费用。

### 3)买方的基本义务

(1)办理货物进口手续并负担费用;

(2)承担货物在装运港越过船舷之后灭失或损坏的一切风险;

(3)负担自货物在装运港卖方交付至船上时起一切有关货物的费用;

(4)受领卖方提供的各项单证,按合同规定支付货款。

### 4)费用与风险划分界线

按 CIF 条件成交,风险转移的界限是以装运港货物越过船舷时为分界点,属于装运港交货的贸易术语,卖方只保证按时装运,并不保证货物按时抵达目的港,也不承担将货物运送到目的港的义务。在费用划分上,卖方只向承运人支付从装运港至目的港的正常运费,途中发生意外事故而产生的额外费用由买方负担。

### 5)卸货费用负担

按 CIF 条件成交,由于世界上各港解释交货的分界线很不一致,容易在目的港卸货费由谁负担上发生争执。有的港口规定,船公司支付全部卸货费,还需支付入库搬运费和出库装车费;有的港口规定由收货人承担卸货费等。为了避免买卖双方在卸船费用的负担上发生争议,往往在 CIF 之后加列各种附加条件,主要包括以下几种形式:

#### (1)CIF 班轮条件(CIF Liner Terms)

指有关卸货费用如同以班轮装运那样由支付运费的一方(卖方)负担,即买方不负担卸货费。

#### (2)CIF 卸至岸上(CIF Landed)

指由卖方负担货物卸到码头上的各项有关费用,包括驳船费和码头捐税。

#### (3)CIF 吊钩下交货(CIF ex Tackle)

指卖方负责将货物从船舱卸到船舶吊钩可及之处(码头上或驳船上)的费用。在船舶不能靠岸的情况下,驳船费及货物从驳船卸到岸上的费用,概由买方负担。

#### (4)CIF 舱底交货(CIF ex Ship's Hold)

指货物运达目的港后,自船舱底起一切卸货费用由买方承担。

以上形式只是为了说明卸货费用的负担,并不改变 CIF 的交货地点和风险划分的界限。

### 6)保险性质及保险险别

按 CIF 条件成交,卖方负责订立保险合同,按约定的险别和金额投保货物运输险,支付保险费,提交保险单。但卖方是为买方的利益办理保险,属代办性质。货物在运输途中灭失或损坏的风险由买方负担。如发生保险事故,买方凭保险单直接向保险公司索赔,能否得到赔偿卖方概不负责。按照《2000 通则》对 CIF 的解释,卖方只需投保最低的险别,但在买方要求时,并由买方承担费用的情况下,可加保战争险、罢工险。

### 7)CIF 与海上货物运输合同中装卸费用条款的关系

(1)如果贸易合同中采用 CIF ex Ship's Hold 时,买方在签订航次租船合同时,应选择船方不负卸货费用的条款,即 F.O.、F.I.O.、F.I.O.S.T. 或 F.O.L.I.。

(2)如果贸易合同中采用 CIF ex Ship's Hold,不应选择船方负卸货费用的 Liner Terms,否则会造成贸易合同与海上货物运输合同就卸货费用上的不衔接。

4. CFR(... Named Port of Destination), 成本加运费(……指定目的港)。

CFR(Cost and Freight), 指在装运港货物越过船舷后, 卖方即完成交货, 卖方支付将货物运至指定的目的港所需的运费和费用。但交货后货物灭失或损坏的风险, 以及由于各种事件造成的任何额外费用, 由卖方转移到买方。

CFR 与 CIF 的不同之处仅在保险费一项。在 CFR 条件下, 货物的投保和支付保险费由买方负担。除此之外, 买卖双方责任、费用与风险划分完全相同, CIF 关于卸货费承担的附加条件完全适用于 CFR 条件。

按 CFR 条件成交, 卖方安排运输, 但由买方办理货运保险, 所以卖方在货物装船后应迅速通知买方, 以便买方及时办理保险, 否则, 因此造成买方漏保货运险引起的损失应由卖方负担。

#### 5. FAS、FOB、CIF 和 CFR 的比较

装货港 交货术语	买卖双方 风险划分	装船费用				租船订舱 支付运费	办理保险 支付保险费	办理进出口手续	
		装船前	装船	卸船	卸船后			出口	进口
FAS	装运港 船边	卖方	买方	买方	买方	买方	买方	卖方	买方
FOB	装运港 船舷	卖方	按合同	买方	买方	买方	买方	卖方	买方
CIF	装运港 船舷	卖方	卖方	按合同	买方	卖方	卖方	卖方	买方
CFR	装运港 船舷	卖方	卖方	按合同	买方	卖方	买方	卖方	买方

## 第二节 国际贸易支付方式

在国际贸易中, 买卖双方(特别是没有建立长期、稳定的业务往来的双方)往往互不信任。他们从各自的利益考虑, 总是力求在货款的收付方面能得到较大的安全保障, 尽量避免遭受钱、货两空的损失局面, 并想在资金周转方面得到某种融通。例如, 就卖方来说, 最好是先收款、后发货, 或者至少在收到货款之前不把货物或代表货物所有权的单据交给买方; 就买方来说, 最好是先收到货物, 然后再支付货款, 或者至少在卖方交付货物或代表货物所有权的单据之前, 不把货款付给卖方。为了解决这些问题, 在国际贸易中, 买卖双方在买卖合同中采用适当的支付方式, 来保障各自的利益。当前, 跟单托收和跟单信用证是两种主要的并为国际贸易界所公认的用以取得货款和货物保障的方式, 而后者比前者更能提供确实的保障。本节将简要介绍跟单信用证支付方式的知识。

### 一、信用证的概念

信用证(Letter of Credit)是开证银行根据开证申请人(买方)的要求和指示, 向受益人(卖方)开立的在一定金额和一定期限内凭规定的单据承诺付款的书面文件。

为了统一各国对跟单信用证条款的解释和做法, 国际商会于 1930 年制定了《跟单信用证统一惯例》(Uniform Customs and Practice for Documentary Credits), 供各银行或银行公会采用, 现在使用的是 1993 年的修订本。

### 二、信用证方式的当事人

1. 开证申请人(Applicant), 指向银行提交申请书申请开立信用证的人。

2. 开证行(Issuing Bank),指应申请人(买方)的要求向受益人(卖方)开立信用证的银行。

3. 受益人(Beneficiary),指开证行在信用证中授权使用和执行信用证并享受信用证所赋予的权益的人。

4. 通知行(Advising Bank),指受开证行的委托,将信用证通知给受益人的银行。它只证明信用证的真实性,并不承担其他义务。

5. 议付行(Negotiating Bank),指根据开证行在议付信用证中的授权,买进受益人提交的汇票和单据的银行。

6. 付款行(Paying Bank; Drawee Bank),指信用证上指定的付款银行。一般是开证银行,也可以是它指定的另一个银行。

### 三、信用证支付的一般程序

在采用信用证方式付款时,其支付过程主要包括以下几个基本环节:

1. 买方填制开证申请书,交纳押金和手续费,要求开证行开出以卖方为受益人的信用证;

2. 开证行将信用证寄交卖方所在地的通知行;

3. 通知行核对印鉴无误后,将信用证转交卖方;

4. 卖方审核信用证与贸易合同相符后,按信用证规定装运货物,并备齐各项货运单据,开具汇票,在信用证有效期内一并送交当地银行(议付行)请求议付;

5. 议付行审核单据与信用证无误后,按汇票金额扣除利息和手续费,将货款垫付给卖方;

6. 议付行将汇票和单据寄交开证行或其指定的付款行索偿;

7. 开证行或其指定的付款行审单无误后,向议付行付款;

8. 开证行在向议付行办理转账付款的同时,通知买方付款赎单;

9. 买方审单无误后,付清货款;

### 四、信用证上与海运有关的内容

#### 1. 单据条款

单据条款是信用证上最主要的条款之一,主要规定单据的种类及份数。在信用证交易中,银行仅凭单付款。如果银行认为卖方所提交的单据不符合信用证的要求,银行有权拒付。只要单据与信用证要求相符,银行就必须付款,即使单据项下的货物有作假情况,银行对此也不负任何责任。信用证所要求的单据主要有提单、保险单和商业发票。其中,提单应是已装船的清洁提单,而且是非舱面提单,除非信用证许可。

#### 2. 装运条款

该条款主要规定货物的装运期限、装运港和目的港的名称、是否允许分批装运和转船等。

#### 3. 信用证的有效期限、装运期及交单期

##### 1) 有效期(Expiry Date)

信用证的有效期限是受益人向银行提交单据的最后日期。受益人应在有效期届满之前或当天向银行提交信用证规定的单据。受益人如果不在有效期内向银行提交有关单据,开证行可以以信用证过期为由解除其付款责任。

##### 2) 装运期限(Shipment Date)

信用证规定的装运期限是受益人(卖方)装船发货的最后期限。受益人应在装运期限届满之前或当天装船发货。信用证的装运期限应在有效期限内。

信用证规定的装运日期和信用证有效期限之间应有一定的时间间隔。该时间间隔不宜太

长,也不宜太短。

### 3)交单期(Period for Presentation of Documents)

信用证规定的交单期限,是一个在装运日期后的一定时间内受益人向银行提交运输单据和其他规定单据的期限。



## 第二章 远洋船舶营运方式

远洋运输是随着航海贸易的发展而发展起来的。因此,远洋运输船舶的营运方式必须与贸易对远洋运输的要求相适应。为了适应不同货物和不同贸易合同对运输的不同要求,也为了合理地利用远洋船舶的运输能力,并获得最佳的营运经济效益,当前国际上普遍采用的远洋船舶的营运方式可分为定期船运输与不定期船运输。

### 一、定期船运输

定期船运输又称班轮运输(Liner Shipping),是指船舶按事先公布的船期表在特定的航线上,以既定的挂靠港顺序,经常地从事航线上各港间的船舶运输。

班轮运输按船舶是否严格执行船期表划分,可分为定线定期班轮与定线不定期班轮。前者是指船舶严格按照预先公布的船期表运行,抵、离港口的时间固定不变;后者是指船舶虽有船期表,也有固定的始发港与目的港,但船舶抵、离港的时间可有一定的伸缩且中途挂靠港可视货源情况临时增减。随着集装箱运输的发展,班轮运输又进一步分为传统的杂货船班轮运输和集装箱班轮运输。班轮运输主要具有以下特点:

1. 适合小批量的件杂货运输;
2. 托运人通过向承运人订舱,建立海上货物运输合同关系;
3. 提单作为海上货物运输合同的证明、交接货物的证明和解决运输中所产生争议的依据;
4. 通常在码头仓库或船边交接货物;
5. 承运人承担货物装卸费用;
6. 承运人按公司的运价表计收运费,且运价内已包括装卸费用;
7. 在港时间不计算装卸时间以及滞期费或速遣费。

### 二、不定期船运输

不定期船运输(Tramp Shipping)又称租船运输,是国际贸易运输中另一种重要的船舶经营方式。它和班轮运输不同,没有既定的船期表,也没有固定的航线及挂靠港,而是根据货源情况,安排船舶航线,组织货物运输的船舶营运方式。不定期船运输,主要是通过船舶出租人和承租人之间签订租船合同进行货物运输的。

#### 1. 不定期船运输的特点

- 1) 没有固定的航线、装卸港及船期,而是按合同约定组织船舶营运;
- 2) 船舶营运中的相关费用及其风险由谁承担,根据租船合同的类别及合同条款确定;
- 3) 特别适合大宗散货的整船运输,如粮食、石油、煤炭、钢材等;
- 4) 出租人与承租人之间通过签订租船合同明确双方的权利义务关系。

#### 2. 不定期船运输的种类

租船运输的基本营运方式包括航次租船、定期租船和光船租赁。随着国际经济与海上运输的发展变化,又派生出了包运租船和航次期租。

##### 1) 航次租船(Voyage Charter; Trip Charter)

航次租船又称程租船,是出租人按双方事先议定的运价与条件向承租人提供船舶全部或