



航运国际惯例

Hangyun guoji guanli



宋德驰 等

贵州人民出版社

黔新登字 01 号

责任编辑 韦仕杰

封面设计 胡朝惠

版面设计 杨林栩

丛书名 国际经济惯例

书 名 航运国际惯例

著 者 宋德驰 宋蓓华 谷 庆 卢 敏 冯光谦

出版者 贵州人民出版社

总发行 贵州人民出版社

贵阳市延安中路九号(邮政编码 550001)

印刷者 贵州新华印刷厂印刷

开 本 850×1168mm 1/32 9.375 印张 204 千字 2 插页

1992 年 9 月第一版 1993 年元月第二次印刷

印 数 5000—15000

ISBN7-221-02789-7/D·80 定价 6.45 元

版权所有 违者必究

60079/02

《国际经济惯例丛书》序言

党的十一届三中全会以来，中国进入了一个新的历史时期。在党的“以经济建设为中心，坚持四项基本原则，坚持改革开放”的基本路线指引下，全国人民走上了改革、开放的强国之路。

当今世界经济正日益国际化。中国要实现“四化”，必须实行改革、开放，要通过改革不断完善社会主义的经济体制，建立有计划商品经济的新秩序，同时要大力发展对外经济贸易，引进外资和先进技术，发展外向型经济。中国的企业和企业家需要投身到世界商品经济的大海中去，去行船，去搏击风浪。而要在世界商品经济的大海中行船，首先得了解和熟悉我们过去所不了解和不熟悉的世界商品经济，要懂得世界商品经济活动的“交通规则”——国际经济惯例。这就和参加国际体育竞赛一样，你要上场比赛，就必须懂得并且遵守国际体育竞赛规则，服从国际裁判。

国际经济惯例，通常指国际经济交往的习惯做法，或者说，它是世界上大多数国家（地区）在相互间经济贸易中自愿遵循的各种约定俗成的规矩。它是在一些国家国内经济惯例和经济法的基础上产生，通过千百万次国际经济交往的实践逐渐形成的，至今还在不断发展和完善。国际经济惯例的内容涉及国际经济贸易的各个领域、各个行业和各个环节。其中成文的部分，是世界上很多国家对各种习惯做法加以集中和系统化，并进行修改和补充而制订的世界性的（多由联合国有关组织和其他世界性组织制订）、

地区性的或国家集团范围的公约、协定、规则等；其中不成文的部分，则是大多数经贸当事人自愿地经常采用的习惯做法。国际经济惯例，无论是成文还是不成文的，都有一个共同点，即只对自愿约定遵循它的各方当事人具有约束力。但由于国际经济惯例已经为各国经贸界所普遍接受，它实际上起着规范国际经济贸易行为的作用，它所采用的一些名词、术语实际上已成为“世界语言”。只有按照国际经济惯例行事，人们才能参与国际经贸活动并且实现自己的经营目标，否则会寸步难行，或者遭受损失。由于国际经济惯例是千百万商品生产者在无数次商品经济活动中共同总结、提炼出来的，是使各种经济行为从无序转向有序的一系列规范，它事实上是人类文明的重要成果。它不仅使我们在进行对外经贸活动时有所遵循，而且可以成为我们深化经济体制改革，逐步建立起适应商品经济发展和对外开放要求的经济活动规范的借鉴。

近年我国在对外经贸的各方面，无论是进出口，还是引进外资、引进技术等，都取得了很大的成绩，但也碰到不少的问题和困难。这些问题和困难有相当一部分是因为从事这些工作的人不了解、不熟悉、不尊重国际经济惯例而造成的；外商在同中国人做生意时遇到的许多难题和困扰，也是由此产生的。有鉴于此，我们认为：学习、了解、熟悉国际经济惯例，应当成为我国广大的企业家、贸易家、金融家、经济院校师生和一切从事经济工作的人们的“必修课”。我们编辑这套《国际经济惯例丛书》的目的，就是全面具体地介绍国际经济贸易活动的各种惯例，提供一套适用的教材和工具书。

为了尽可能全面地介绍国际经济贸易活动各个方面、各个领域、各个环节的惯例，本丛书打算出版 50 或 60 个品种；丛书的

内容将涉及重要的国际经济组织和条约，国际经济贸易活动各个环节的具体运作，主要国家和地区的经贸惯例和法规。丛书的编写力争达到客观、实用、可读的要求，即客观、全面、如实地介绍国际经贸惯例，做到历史和现状相结合，国际上的“大同”和国家、集团、地区的“小异”相结合；不着重进行理论分析和学术探讨，主要是向读者提供关于国际经济惯例的知识，给读者以实际的指导，使读者懂得怎样做；结构紧凑，叙述清楚、语言准确，高中以上文化程度的读者都能阅读和应用。

本丛书已列入国家“八五”重点图书出版计划。薄一波同志为丛书题写了书名，表示了对丛书编辑出版的关心和支持。八位知名的经济学家、法学家、经济管理专家和企业家担任了丛书的顾问，给予了具体的指导和帮助。来自香港、广州、深圳、北京、上海、贵阳、昆明等地的二十多名经济学教授、研究员、经济政策研究者、企业家、经济书刊资深编辑等组成了编委会。编委会以严肃认真的态度进行丛书的编辑工作，约请最合适的作者撰写书稿，努力达到丛书的编写要求。但由于国际经济惯例范围很广，含义尚无统一的界定，国内的研究还处于起步阶段，丛书可能出现缺点、错误，存在问题和不足。我们殷切地希望各方的读者对丛书提出批评、意见和建议。

《国际经济惯例丛书》编委会

1992年7月

书名题字：薄一波

顾问、编委会名单

(按姓氏笔划排列)

顾 问	厉以宁	朱厚泽	
	张国华	吴大琨	
	杨光启	赵元浩	
	胡代光	陶大镛	
主 编	周成启		
副主编	丁 冰	毛希谦	吴家萃
编 委	卢祖法	许楚英	
	杜 厦	李罗力	
	李 勉	吴焕宁	
	陈可焜	陈秉宇	
	杨振汉	郑天伦	
	张宪民	桂宝坤	
	矫佩民	梁文森	
	梁洁芬	唐 旭	
	董国良	魏允和	
常务编委	罗嗣泽		

序

随着我国国民经济的发展和外向型经济的开拓，我国对外贸易量日益增大，外贸运输业也因此得到迅速发展，据统计，目前我国90%的外贸总运量是由海运承担的。

与其他运输业相比，国际航运更具有运输的国际性。这是因为国际航运要涉及到不同国家的货主、货物、港口和船舶，要历经世界上各条航线，要采用适合于不同货物和不同起至地点的各种运输方式，并要处理发生在不同国家和不同港口或起至地点的各种运输事故和贸易纠纷。所以，自国际航运业的兴起之日起，国际航运界便一直在探索国际通用的运输条款和有关规定，各国的航运企业根据国际通用的运输条款、单证和规则，也纷纷制定了适合本国实际情况的各种运输条款、单证和规定。我国的国际航运业起步较晚，但发展很快。随着改革开放的深入，我国对外贸易及国际运输必将会得到更大的发展。在这种情况下，我们编写了《国际航运惯例》，以此向我国从事国际运输业务的工作人员和管理人员阐述有关国际航运系统及其组织，国际航运中的有关单证、合同和信用证等内容和条款；介绍国际航运的主要运输工具——船舶的性能、丈量规定和船舶证书等知识；详述国际运输的各种费收和成本的计算；最后还论述了货物事故处理的国际惯例和法律依据。

集装箱运输是现代国际航运业的最新发展，为此，本书专列一章，着重介绍其运输条款和业务。

目 录

《国际经济惯例丛书》序言

序.....	(1)
--------	-----

第一章 概论 (1)

第一节 国际航运业的特点	(1)
--------------------	-----

第二节 国际航运商务知识	(3)
--------------------	-----

第三节 商品与货物	(7)
-----------------	-----

第四节 国际航运系统	(12)
------------------	------

第二章 船舶技术营运性能和船舶证书..... (15)

第一节 船舶类型	(15)
----------------	------

第二节 船舶技术营运性能	(17)
--------------------	------

第三节 船舶积载与运输安全	(24)
---------------------	------

第四节 国际航行船舶证书	(33)
--------------------	------

第五节 船舶登记	(36)
----------------	------

第三章 国际航运的组织..... (38)

第一节 概述	(38)
--------------	------

第二节 租船运输	(39)
----------------	------

第三节 班轮运输	(42)
----------------	------

第四节 货运中间商	(46)
-----------------	------

第五节 多式联运	(49)
----------------	------

第四章 租船合同与提单..... (51)

第一节 租船合同	(51)
----------------	------

第二节 提单	(59)
--------------	------

第五章 信用证与提单签发实务	(76)
第一节 概述	(76)
第二节 信用证的主要内容	(78)
第六章 海运成本	(93)
第一节 概述	(93)
第二节 中国远洋运输船舶海运成本项目的构成	(96)
第三节 航次海运成本的估算	(98)
第七章 运费和港口使用费	(103)
第一节 运费	(103)
第二节 港口费用	(122)
第三节 佣金和回扣	(127)
第八章 船舶代理	(130)
第一节 船舶代理	(130)
第二节 船舶代理业务	(132)
第九章 集装箱运输	(140)
第一节 概述	(140)
第二节 集装箱货物运费的计收	(146)
第三节 集装箱的租借业务	(154)
第十章 货运事故处理	(161)
第一节 货运事故现场处理	(161)
第二节 货运事故的责任确定	(164)
第三节 索赔	(170)
第四节 理赔	(176)
附录	(181)
一、联合国国际货物多式联运公约	(181)
二、中国远洋运输公司提单条款(汉文)	(208)
三、统一提单若干法律规则的国际公约	(217)
四、1978年联合国海上货物运输公约	(227)

五、跟单信用证统一惯例	(251)
六、国际航运有关名词的中英文对照	(275)
后记	(281)

第一章 概 论

第一节 国际航运业的特点

国际航运业是发展国际贸易、繁荣经济的重要支柱，又是各国人民之间友好往来的重要桥梁。它无偿地利用海洋提供的天然航道，不仅投资小、成本低、能耗少、运量大，而且运输范围广、运输距离长。世界各国都十分重视国际航运业的发展。

国际航运业有别于国内航运业的特点主要是：

1. 运输风险大

从事国际航运的船舶长时期在海上航行，靠泊的港口主要在国外。自然灾害、战争、罢工、封锁等原因，以及船长、船员的疏忽和过失都会给船舶和货物带来严重的损害。海运单船运量大，一旦发生事故，损失十分巨大。国际航运业中逐渐形成一系列比较特殊的制度，如共同海损制度、海上保险制度、承运人责任限制制度和船舶所有人责任限制制度等，以适应运输风险大的特点。

国际航运风险大的特点，在国际航运市场上正被西方国家利用作为一种新的竞争策略。他们为了保持竞争的优势，纷纷以航行安全、防止海洋污染等理由，不断对船舶技术装备与船舶技术水平提出苛刻的要求。如果不具备条件，他们就限制这样的船舶入境。其目的是削弱资金较少、船型较旧、船员教育水平较低的发展中国家的竞争能力。

当今世界新的技术革命来势很猛，发展很快。新技术的应用将对国际航运技术产生深远的影响。船舶的适航性、操纵性、快速性、自动化程度、动力装置、港口装卸工艺和设备，以及通讯、导航、调度管理的技术水平必将大大提高，船舶的安全性将有较大改善，国际航运受自然条件影响的状况将被限制在越来越小的范围，这方面的风险性也将有所减少。

2. 国际性

国际航运的国际性特点主要体现在：

(1) 对国际航运市场的依赖性。从事国际航运的船舶除了承担本国进出口货物的运输外，为了更充分地利用船舶运力，取得更好的经济效益，还需要进入国际航运市场，积极开展第三国运输。由于国际航运市场汇集着许多船舶经营人，航运市场上运价和租价水平的变动取决于运力的供需关系，因此个别船舶经营人的经营活动必须适应市场行情的变化。只有对市场进行科学的预测和分析，掌握国际航运市场的变化规律，才能确定应采取的经营对策。

(2) 主要货运单证的国际通用性。国际航运的货运单证种类繁多。国际航运船舶往来于不同国家的港口之间，单证的内容和编制方法必须适应国际公约或国际惯例的要求，使之能为各关系方所承认和接受。所以，作为划分各方责任和业务联系主要依据的货运单证在名称、作用和记载内容上，常常大同小异，可以在国际间通用。

(3) 适用法规的国际统一性。国际航运发生事故涉讼各方可能分属不同国籍，涉讼地点也会发生在不同国家，在处理这些问题时，就出现了适用哪一个国家法律的问题。为此，国际上谋求制定一系列能为各国所接受，并共同遵守的国际公约，有关国家

批准该系列公约后，再相应进行国内法的立法，以求得国际的统一（我国已先后参加与海运有关的国际组织 10 多个，加入国际条约 30 多个）。

3. 非贸易创汇

国际航运业是非贸易创汇的重要源泉，各航运国家均在为本国船队能多承揽国际运输货物而斗争。在世界航运市场争夺货源的斗争中，逐渐形成了国际惯例。现在国际贸易运输的基本趋势是大宗货物由买方派船运输，班轮货物则是对等派船。并已形成新的班轮公约，于 1983 年 10 月生效，其份额比例为 40 : 40 : 20，即贸易成交的国家双方各占 40%，其余 20% 为相机运输。发展中国家一般出口大宗原料，为了取得经济上的平等，提出了大宗货物也要实行对等派船的原则，其份额为 50 : 50。近期，有可能将班轮公约 40 : 40 : 20 的货载分配原则推广到石油、煤炭、矿石等大宗货物运输。

第二节 国际航运商务知识

一、国际航运商务构架

国际航运服务的实现是在商务构架中完成的，其中包括：

- A. 商品出售者和购买者之间的购销合同。
- B. 商品经适当的包装后成为货物。
- C. 运输合同。
- D. 货物拥有者的凭证。
- E. 货款和运费等费用的支付。（参见图 1-1）

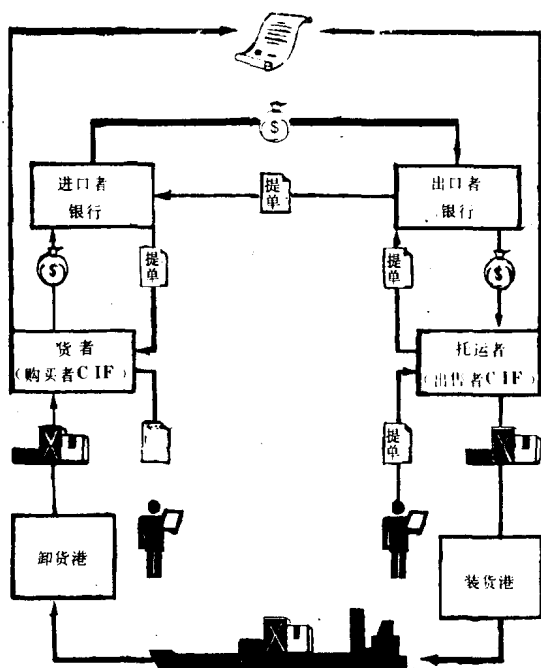


图 1-1

就运输领域来说，购销合同条款中最重要的就是要确定谁是负责运输的责任方：是商品出售者，还是购买者。可能有许多方式，最常见的是：

A. CIF：售价中包括商品的价格、保险费用、航运费用和与航运有关的装卸费用。这样，出售者是负责运输的责任方，是托运人。图 1-1 所示即是该种方式。

B. FOB：售价中不包括运输，但负责装运上船；购买者负责航运和到达地的陆上运输，在这种方式中，购买者是托运人。

购销合同条款中的另一个重要内容是费用包括的项目和支付的方式。例如在 CIF 方式中，售价包括商品的价格、保险费、航运费用和与航运费用有关的装卸费用。

最常用的费用支付方式是信用证。所谓信用证，是在国际贸易上，进口商要求银行签发的文件，证明它将把货款付给出口商的银行。在出口商把发票、提单、保险单等有关文件提交它的银行时，就可以得到用进口商银行承兑的汇票支付的货款。信用证对国际贸易起了促进的作用，因为这种支付方式可以消除下述的风险：出售者在未收到货款前移交商品而无任何形式的担保；购买者在收到商品前支付了货款而无类似的担保。

在将货物装到船上时，船东（通常由船代理经手）签发提单，作为托运人和船东之间的运输合同。提单意即货物，因此提单的持有者也就是货物的所有人。

购买者通过他的银行（进口银行）签发符合出售者发运货物所需金额的信用证。进口银行会与出口银行联系，根据“清洁提单”支付给出售者费用。然后出口银行将提单送往进口银行。进口银行则在购买者支付了款项后将提单转给他。当货物抵达卸货港，购买者即可根据提单向船代理要求提货。

二、托运人的要求

国际航运业是为发展国际贸易服务的，托运人是国际航运业的客户。国际航运业要为客户服好务，必须了解托运人对国际航运业有什么要求。

托运人的要求在于运输业能为所需运送的货物提供成本低、质量好的运输服务。成本低指货物因运输而产生的流动资金积压、包装费、保险费、利息、运费、货物的损失费用等低。服务质量

好指货物发运密度大、可靠性高、货损货差小、交货期准。

对运输客户的某一运输需求通常会存在若干个都可予以满足的运输方案。这样，运输客户会在衡量成本与质量条件下对不同运输方案作出选择。例如，有一个纺织品出口商需要每周一次发运 1 吨货物给意大利的顾客，可以有几种不同的运输方案供他选择：货物可以装在集装箱内用拖挂车运到最近的港口再装船运输；也可以用火车运到班期更密、发运速度更快的另一个港口装船运输；也可以把货物送往机场通过航空运输。面对这些不同的运输方案，运输客户就会从成本、速度、可靠性等方面进行衡量，作出选择。

托运人对运输方案的选择反映在贸易合同中。托运人在选择国际航运时主要考虑下列因素（先后次序随不同托运人而有所变化）。

（1）运费率：运费率水平是大多数托运人优先考虑的项目。

（2）运费率的稳定性：由于托运人早就对包括运费在内的商品售价报了价，因此十分关心运费率是否会向上浮动。

（3）信贷条款：托运人希望有支付运费单款项的缓冲期限（例如 14 天），以便作出必要的财务计算和支付安排。

（4）班期密度：件杂货通常要求高密度的班期，以免因等候班期而导致在航线两端货物积聚时间长，造成流动资金积压的损失。

（5）班期的均衡性：航次数量虽多，但分布不均衡是不受欢迎的。例如有时 1 周 5 个航班，有时 1 周内 1 个航班也没有，对托运人来说，并不是好的服务。

（6）准时：船舶班期表应予公告。这对于处于内陆的托运人更为需要，因为他要为货物运到港口早作安排。如果能信赖班期

表上的船舶起航时间，托运人就可避免过早将货物运送到港口而节约费用。

(7) 货物运往或运离外港的服务：国际航行的船舶往往停泊在运离市区的外港，托运人希望国际航运业能提供将货物运往或运离外港的服务。

(8) 速度：托运人会将使用高速船所需的额外运费与货物资金的利息等进行比较，如费用相当，宁愿采用高速船以增加竞争力。

(9) 专业化的船舶或设施：对于特殊货物，托运人需要专业化的船舶或设施，如冷藏货、液体货、重件货、长件货等。

(10) 普通船：在集装箱贸易发展的情况下，仍需保留一定数量的普通船，以适应非集装箱化货物的需要。

(11) 单证的统一性：特别是提单，必须是统一的格式。

(12) 索赔：对货损货差的索赔要快速而合理地解决。

第三节 商品与货物

一、海运商品分类

按海运的特定目的，商品可按价值、物理形态、包装式样分别予以分类。

商品以金额表示的价值会影响到应付的运输费用，从而会影响到托运人对运输方式的选择。商品的物理形态（如固体、液体、气体）和包装式样会制约托运人对运输船舶类型的选择，如液体货一般要用液体货船运输，包装的件杂货不宜用散货船运输等。

(1) 商品的价值。商品的价值通常以单位重量的货币金额表