

全国高等院校国际物流与国际货物运输专业本科系列教材

国际海运

张良卫 王学锋 主编

中国商务出版社

目 录

第一章 国际海运概述	1
本章要点	1
第一节 国际海运的概念	1
第二节 国际海运的性质和特点	3
第三节 国际海运的种类及业务	8
第四节 国际海运货物、船舶、航线、港口	12
第五节 国际海运的营运方式	30
第六节 国际海运的发展	32
思考题	35
案例	35
第二章 班轮运输	37
本章要点	37
第一节 班轮运输概述	37
第二节 班轮运输的货运程序	40
第三节 班轮运输的货运单证	47
第四节 班轮公会	58
思考题	64
案例	64
第三章 提单及提单业务	65
本章要点	65
第一节 提单概述	65
第二节 提单的内容及主要条款	78
第三节 提单的使用	86
第四节 有关提单的国际公约和法律	93
思考题	121
案例	121

第四章 租船运输业务	123
本章要点	123
第一节 租船运输概述	123
第二节 租船运输的经营方式	125
第三节 租船市场	128
第四节 租船程序	132
思考题	137
案例	138
第五章 租船运输合同	140
本章要点	140
第一节 租船合同的标准格式	140
第二节 杂货航次租船合同	143
第三节 定期租船合同	171
思考题	187
案例	188
第六章 集装箱运输	190
本章要点	190
第一节 集装箱运输概述	190
第二节 集装箱运输的设备和设施	193
第三节 集装箱货物	201
第四节 集装箱运输系统的构成	205
第五节 集装箱货物的出口运输业务	206
第六节 集装箱货物的进口运输业务	218
第七节 集装箱运输提单	227
思考题	234
案例	234
第七章 国际海运价格	235
本章要点	235
第一节 运价概述	235

第二节 班轮运价	237
第三节 航次租船费率的估算	249
思考题	253
案例	253
第八章 船舶代理业务	254
本章要点	254
第一节 代理法律制度	254
第二节 国际船舶代理人	262
第三节 国际船舶代理关系	266
第四节 国际航行船舶进出港手续	271
第五节 船务调度管理	280
第六节 船舶货运代理业务	283
第七节 船舶交接代理业务	289
思考题	292
案例	293
第九章 货损事故的处理	294
本章要点	294
第一节 货损事故种类及处理	294
第二节 货损事故的责任	296
第三节 集装箱货损事故及处理	300
第四节 索赔	303
第五节 理赔	308
思考题	310
案例	310
附件 《海牙规则》	312
主要参考文献	318
后记	319

第一章 国际海运概述

本章要点

本章主要介绍运输的性质和特点，介绍国际海运的性质、特点和地位，通过介绍国际海运种类和业务，使学生掌握国际海运当事人各种主体、国际海运各种运输要素、国际海运的营运方式，以及国际海运的发展和沿革。

第一节 国际海运的概念

一、运输的性质

何谓运输 (Transportation)，简而言之，运输就是人和物的载运和输送。

运输是人类社会不可缺少的劳动活动，它是独立的、特殊的物质生产活动，运输使商品发生“位移”，改变了商品使用价值的空间位置，从而使商品的交换价值增大，使商品得到价值的增值。它既包括运输劳动的价值追加，同时还包括了运输工具的价值转移，从而使商品的价值得到增大。

运输的性质具有二重性，包括价值和使用价值两方面，其价值表现形式是商品的价格得到提高，其使用价值的表现形式是商品在空间发生位移，商品经过位移从一个地方移到了另一个地方，这就是运输的性质。

二、运输的特点

运输业的生产是物质的生产，它是生产过程在流通领域内的继续，运输业也由此成为一个独立的、特殊的物质生产部门，有其自身的特点。

运输业是经济社会的命脉。自从人类社会有了生产和产品交换，作为流通环节的运输业便产生了，并随着科学技术的进步和社会经济的发展日臻完善并且在国民经济中发挥着极为重要的作用。

从运输生产的性质上看，运输业从事的也是一种物质生产活动，而且是一

种特殊的物质生产活动。只不过，运输业的生产不同于其他部门的生产，运输业的产品不是有形的物质产品，而是一种特殊的劳动产品，它是无形的，是追加到商品中的“位移”，也就是说，运输业不直接生产出任何有形的制成品或半制成品等物质产品，而是提供运输劳务，使物质产品产生了位置移动，形成了新的使用价值，从而增加了物质产品的价值。运输业生产创造的价值，包括活劳动的价值追加，以及物化劳动的价值转移。

从运输生产的过程看，运输业也不同于一般的物质生产部门。它不像一般物质生产部门那样，由所耗用的原料构成物质产品的形体，流动资金所占比重较低，而它的产品即运输对象的位移，是随着运输生产过程的完成而实现，从而形成位移所具有的使用价值，这种位移的使用价值随产品的存在而依附于产品本身。但因为运输所生产的“位移”产品不是有形的产品，而是一种依附于所运输货物或人本身的无形产品，所以“位移”这种产品本身并不会增大产品的库存。

运输生产的特殊性，使它在各国经济的发展中有着极其重要的地位。世界各国都十分重视运输业及其发展和研究。如果没有运输生产，在各国内部和整个世界范围资源的利用和供销活动就无法开展，社会生产力也就得不到应有的发展。历史证明，运输业的形成和发展，有力地推动了社会生产力的发展。反过来，随着社会生产力的发展和生产社会化程度的提高，又对运输业提出了更高的要求，进一步促进了运输业的发展。历史的经验告诉我们，要进一步提高社会生产效率和发挥社会生产力，运输业生产必须与其他部门的生产活动相协调。

运输业还是资金密集型产业，投资大而且建设周期长。所以，在国民经济中，运输业的发展，要“先行”于其他物资生产部门；在设施能力的安排上，要适当掌握运输能力的供给略大于运输的需求，这样才能使运输业处于比较有利的地位，为国民经济的发展提供保障。

掌握运输的这些特点，对于充分认识运输业的地位和作用，统筹规划运输设施建设，合理选择和使用运输工具，改善运输经营与管理都具有重要的意义。

三、运输的要素组合

运输的要素是指进行运输组合的基本构成部分。要实现有效的合理运输，必须对运输要素进行有效的组合，合理选择运输的各种要素进行组合，实现运输的预期目标。现代运输的基本要素包括以下五项内容：

（一）动力（Motive Power）

动力是运输的第一要素。动力在人类历史的发展过程中，经历了自然动力和人工动力的漫长发展历程。自然动力，包括人力、畜力、风力和水力；人工动力，包括蒸汽动力、内燃机动力、电力动力和核动力。

（二）运输工具（Vehicle）

运输工具，主要包括人力车、牛车、马车、木筏、帆船、自行车、摩托车、拖拉机、汽车、火车、飞机和船舶等。运输工具是运输中的承载性要素，它的功能和承载能力决定于与之相配套的动力。

（三）运输通道（Way or Passage Way）

运输通道主要包括：陆路通道、水路通道和空运通道。其中，陆路通道包括公路、铁路和管道；水路通道包括内河航道、海洋航道；空运通道包括国内航线、国际航线。

不同的运输工具对运输通道有不同的要求。一定的运输通道只能够通过相应的运输工具。不同的运输通道还有着不同的运输风险和不同的运输成本。所以，运输必须选择合适的运输通道，保障运输的服务水平，尽可能地减低运输风险和运输成本。

（四）通讯（Communication, Telecommunication）

通讯是运输的重要要素，对运输有重要的影响。在古代战争中人们知道使用烽火来传递信号，通知后方送粮或通知敌情，古代海上航行中使用旗手摇动旗帜来传递信号和命令。现代通讯与现代运输有了更密切的联系。现代通讯包括有线电话、无线电通讯、电报、传真和互联网电子邮件通讯。

（五）运输对象（Subjects, Objects）

运输对象也是运输组合的重要要素。不同的运输对象需要与不同的运输要素进行组合。如，蔬菜水果的运输必须要有能够保鲜的运输工具进行运输，大批量原油的海洋运输需要用油轮，特殊货物的运输需要特殊的运输工具，如大量沥青的运输，需要有特殊的沥青特种船舶等。

第二节 国际海运的性质和特点

一、国际海运

运输按运输通道的不同，可以分为水上运输，陆上运输，航空运输和管道运输等。其中，水上运输可分为国际海洋运输（也称为国际海上运输，简称国

际海运)和内河运输。而在国际海运中,根据其活动范围,又有远洋运输和沿海运输之分。陆上运输可分为铁路运输、公路运输和管道运输。严格地说,上述区分是按照运输通道进行的区分,但过去许多教材都把上述区分看做是按照运输工具的不同所做的区分,这样进行的区分从严格的意义上说是不严谨的,这种区分把运输的组合要素混淆了,没有去区分运输通道和运输工具的不同,它们虽然相互关联,但毕竟不是一回事。

国际海运(International Ocean Shipping),是水上运输的构成部分,也是运输的一部分。从狭义的角度来看,它是指以船舶为运输工具,以海洋为运输通道,从事有关跨越海洋运送货物和旅客的运输经营活动,或者说它是以船舶为工具,从事本国港口与外国港口之间或者完全是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。换句话说,国际海运是船舶经营人以船舶为运输工具,以海洋为通道,从事国与国之间货物和旅客的运输并收取运费的经营行为。由于国与国之间的海洋运输有时并不一定需要跨越海洋作长距离的海上航行才能实现,而只需沿海航行即可实现,所以,国际海运还包括部分沿海运输。不过,需要跨越海洋,作长距离海上航行则是国际海运的主要部分。

从广义的角度来看,国际海运所包括的范围要广泛得多,它还包括那些为完成国际海运所从事的各种辅助业务或服务工作,如对所承运的货物进行装卸、理货、代理等业务都属于国际海运的范围。

二、国际海运的特点

国际海运主要从事国际间的运输,通常都要远涉重洋,不但活动范围广阔,航行距离长,运输风险大,而且其活动要受有关国家法令、规章或国际公约的约束,经营也要受国际航运市场的影响。从而使国际海运有其明显的特点,主要有:

(一) 政策性强

国际海运是国际性经济活动,涉及国家间的经济利益和政治利益,其活动当然要受到有关国家的法令、法规或国际公约的约束,政策性比较强,法律的约束性比较规范。

(二) 运输线长、涉及面广、环节多、情况复杂

国际间的运输,通常都要远涉重洋,航行距离长,涉及面非常广泛,涉及的环节很多,情况自然比较复杂,而且环境多变,对人的环境适应性要求比较高。

(三) 遭遇海上危险的可能性大

由于国际海运船舶经常是长时间远离海岸在海洋上航行,而且海洋环境复

杂,气象多变,随时都可能遇上狂风巨浪、暴雨、雪、雷电、海啸、浮冰等人力不可抗御的海洋自然灾害的袭击,因而使海运船舶在从事运输的过程中遭遇海上危险的机会大大增加。

(四) 发生海上危险造成的损失巨大

国际海运船舶一旦遭遇海上危险后,给船舶和货物所造成的损失往往是十分巨大和惊人的。这是因为一艘远洋运输船舶的规模较大,一次载运货物数量之多,是任何其他运输工具都无法比拟的。特别是那些大型船舶,一旦造成损失,其损失数额都十分巨大。而且当遭遇危险时得到外来力量的援救的及时性差,或者根本无法得到援救而使已经遭遇的危险和损失会进一步扩大。如果油船遭遇事故,除了油船本身及所载的原油损失外,还会因原油洒入海洋而造成海洋环境的污染,其后果和损失惊人,尤以那些超级大型油船发生事故后果更甚。

(五) 为适应海上危险形成了一些特殊的海运制度规范

面对海上危险的客观存在,人们在长期的国际海运实践中,通过广泛总结已发生的航海事故,为分散风险,防止和减少海上事故的发生,为在发生事故和损失时能得到一定的经济补偿,为了促进海洋运输事业的发展,逐渐形成、发展一些适应海上危险的比较特殊的制度。这些制度沿袭至今,同时被普遍接受,包括共同海损制度、海上保险制度、海上救助制度、承运人责任限制制度和船舶所有人责任限制制度等。

(六) 对国际海运市场的依存性

一国的海运船舶,主要是承担本国进出口货物的运输。但是,由于进、出口货运量的不平衡,运输季节的不平衡,产、销地区的不平衡等,会使船舶的运力不能得到充分的利用。因此,一国的海运船舶,除承担本国进出口货物的运输外,为了更充分地利用船舶的运力,以取得更好的营运经济效益,就需要使自己的船队进入国际航运市场,承揽其他国家的货载,积极开展第三国的运输。

但是,国际航运市场(特别是不定期船市场)上汇集着许多国家的船舶经营人,他们之间为争揽货载而展开激烈的竞争。在这个市场上,运力的供给与需求的平衡关系,左右着运价或租价水平的变动,任何个别的船舶经营人都不能对市场的运价或租价水平的变动给予很大的影响。相反,个别的船舶经营人的经营活动却不能不适应这个市场行情的变化。这就需要经常地对国际航运市场进行系统的调查研究,了解各条航线上船舶的就航情况及其变化趋势,以及国际政治经济形势的变动情况。在这个基础上,通过对市场变化的分析和预测,掌握和运用市场的变化规律,确定自己的经营方针和对策,合理经营,不

断改进和革新技术,改善运输组织工作,努力降低运输成本,提高运输服务质量,提高自身的竞争力。

(七) 海运主要货运单证具有国际通用性

海洋运输的货运单证繁多,作用各异。虽然各个国家、港口或船公司所使用的货运单证并不完全一致,但因为国际海运船舶航行于不同国家的港口之间,作为划分各方责任和业务联系主要依据的货运单证,当然要能适用于不同国家和港口的各个有关方面。在单证的内容和编制方法上,不但要符合本国法令的规定和业务需要,而且也必须适应国际公约或有关国家的法令或习惯要求,使之能为各关系方所承认和接受。所以,就一些主要的货运单证而言,在名称、作用和记载的内容上常常是大同小异,或是完全一致,可以在国际间通用。

(八) 适用法规的国际统一性

海洋运输是国际间的运输,在运输中常会发生各种事故或争议。这些问题的发生又不一定是在本国的水域范围之内,纠纷或争议的各方也可能分属不同的国家。于是,在处理这些问题时,就有适用哪一个国家的法律规定的问题。有时同一案件按不同国家的法律来处理可能得出完全不同的结果。为此,历来不少国家的航运界都谋求制定一系列能为各国所接受,并共同遵守的国际公约,各个国家在批准这些国际公约后,再相应地进行国内立法,以求得国际上的统一。当然,当一个国家需要制定本国有关国际航运方面的法律规章时,对已经生效的国际公约以及国际上的习惯做法,也要给予应有的考虑和重视,以适应国际海运的需要。

三、国际海运的地位

世界海洋面积占到地球表面积的 $2/3$,并且把陆地分隔成几大块,使得各块陆地之间,只有通过海上或空中交通才能相互沟通,实现各块陆地上人们之间的往来和物资的流动。由于海洋运输具有运量大、成本低、能耗省、利用天然水域等优点,使其在交通运输中有着特殊的重要地位。尤其是各块陆地间的国家之间的货物运输,实际上是以国际海运为主的运输。因此,国际海运在国家经济社会发展中有着特殊重要的地位和作用。

(一) 海运船队是实现国家的国际海运独立自主的根本保障

长期以来,国际海运完全被西方航运发达的国家所垄断,国际海运垄断资本操纵着国际海运市场,并通过抬高运价和拒绝出租船舶来打击航运不发达国家的对外贸易,损害和扼杀这些国家的民族经济。在与国际海运垄断资本的斗争中,海运不发达国家普遍认识到,只有发展形成本国庞大的商船队,才是摆脱西方航运发达国家控制的根本出路。新中国诞生初期,也曾遭到以美国为首

的西方航运发达国家的封锁、禁运和有意抬高运价，妄图利用经济手段，扼杀刚刚诞生的人民政权。我们依靠中波海运公司的船舶、华侨航商的船舶和一些友好国家的航运公司与国际航运垄断资本的运价进行了斗争，使高昂的运价得到了一定程度的缓解。随着我国远洋船队的发展壮大，我国国际海运的需要逐渐得到满足，到 1975 年，我国远洋运输船舶承运的外贸货运量已经占到应承运份额的 70% 以上，基本上结束了我国的外贸运输以租用外轮为主的局面，对我国的对外贸易起到了重要的推动作用，反过来我国国际海运的发展，又有力地促进了我国对外贸易的发展。

（二）国际海运是国家外汇收入的重要来源之一

国际贸易海运货物一般都采用 CIF（到岸价格）和 FOB（离岸价格）等价格条件成交。按照 CIF 价格条件，货价包括运费，由卖方派船将货物运至目的港；按照 FOB 价格条件，货价内则不包括运费，由买方派船到装货港装运货物。在对外贸易中，从维护本国权益出发，一般对出口货物都力争以 CIF 价格条件成交，而对进口货物则争取以 FOB 价格成交。就我国而言，如果出口货物能争取以 CIF 价格成交，由我方派船承运，除了可取得货款外，还可取得运费收入。同理，进口货物如以 FOB 价格成交，由我方派船前往发货港装运货物，则可节省外汇支出。因为由我方派船时，可大都使用我国海运船舶承运，这时，虽然外贸部门也须向我国船公司支付运费，但这种运费的支付，只属于国内范围的内部收支，从国家整体来说，就可以增加外汇收入，或者减少外汇支出。

我国的国际海运船舶除了承担我国的外贸进出口运输外，还把运力投入国际航运市场，积极开展第三国的运输业务，这不仅能充分利用我国国际海运船舶的运力，而且还能直接为国家创造外汇收入。这时的国际海运，实际是一种“无形贸易”。

（三）发展国际海运业有利于改善国家的产业结构和技术结构

国际海运业是海运国家不可缺少的骨干产业之一。它的发展，可有力地促进和带动本国相关产业和科学技术的发展，并可为扩大就业创造有利条件。国际海运的主要活动是航海，航海活动的基础是造船工业和航海技术。而造船工业是一项综合性的产业，它的发展可以带动钢铁工业、船舶技术设备工业、仪器仪表工业等相关产业的发展，从而促进我国产业结构的改善和升级。随着国际航海活动范围的扩大，也会促使航海科学研究水平的进一步提高，使航海科学技术不断发展。

（四）国际海运船队还是国防的重要后备力量

战时，海运船队历来都被用作后勤交通运输工具。海运船队的强大与否，

是国防力量强弱的重要标志之一，有时，它对战争的胜负起着举足轻重的作用。第二次世界大战中，盟军跨越大西洋的远洋运输线，充分说明了海运船队对战争胜负的重要意义，因而美、英等国都把本国的商船队称为“除陆、海、空军之外的第四军种”。现在，我国的远洋船队已有了相当的规模，我国远洋船队的规模已经居于世界的前列，它对我国国防力量的增强，有着特殊重要的意义。

第三节 国际海运的种类及业务

国际海运就其经营形态来说，通常认为只有单纯以经营国际航线上的船舶运输为主要业务的船公司或经营人，即船舶营运业才属于国际海运业，实际上，它只是国际海运业的狭义概念。

事实上，国际航线上的船舶营运业只是国际海运业的一个重要组成部分。广义地说，除主要经营国际航线上的船舶运输业务的船舶营运业外，本身拥有船舶，但并不自行经营运输，而将船舶用于出租的船舶租赁业；本身没有货物或船舶，而以代办或代理本来应由货主或船公司自行办理的业务为经营业务的货运代理业或船舶代理业；以及以促使订舱、租船或买卖船舶交易的成交为目的，作为交易双方的媒介，以代为洽谈生意为主要业务的经纪人（broker）；乃至港口的装卸、理货业等，都应属于国际海运业。

在国际海运业中，上述构成国际海运业的各种行业，有的是专营的，也有的是兼营的。不论是专营或兼营，作为一项独立的业务，不少航运国家都以法令的形式规定了构成国际海运业的行业种类，包括它们经营的业务内容，以及它们的法定地位。这些行业的种类以及它们的业务内容主要有：

一、海运承运人（也称船舶营运人或船舶经营人——船公司）

海运承运人是指作为船舶经营人（Operator）以自有的船舶或租用的船舶经营国际航线上客、货运输的行业。其经营方式可以是班轮运输，也可以是租船运输。

二、海运代理人（Ocean Freight Agent）

海运代理是根据委托人的要求、委托，代办运输业务的机构。属于运输的中间人（中介机构），在承运人和托运人之间起桥梁作用。从事海运代理的人，一般都是经营海运多年，精通业务，经验比较丰富，并熟悉各种运输手续和规

章制度的人。

海运代理人的种类可以分为租船代理、船务代理。

(一) 租船代理, 也称租船经纪人 (Shipbroker), 它是以船舶为商业活动对象、专门进行船舶租赁业务的代理人。租船代理人又分为船东代理人 (Owner's Agent) 和租船人代理人 (Charter's Agent)。

租船代理的主要业务是在租船市场上为租船人 (即受租船人委托代理其租船), 或者为船东 (Shipowner) 寻找货运对象 (即受船东委托代理其出租船舶), 他们以中间人身份使船租双方达成船舶租赁交易, 从中赚取佣金或手续费。

租船代理人的主要业务包括:

——按照委托人 (船东或租船人) 的指示要求, 为委托人提供最合适的对象和最有利的条件并促成租赁交易的成交, 这是租船代理最主要的业务。

——根据双方洽谈确认的条件制成租船合同 (Charter Party, C/P), 并按委托方的授权代签合同。

——为委托人提供航运市场行情、国际航运动态及有关资料信息。

——为当事人斡旋调解纠纷, 使纠纷得到公平合理的解决。

租船代理佣金 (Agency Commission), 按照航运国际惯例, 由运费或租金收入方 (即船东) 支付, 不论是船东代理人的佣金, 还是租船人代理人的佣金, 都是由船东支付; 代理佣金一般均按租金 $1\% \sim 2.5\%$ 在租船租约中加以规定。

(二) 船务代理 (Shipping Agent)

船务代理是指接受承运人委托, 代办与船舶在港有关的各种业务的人。船务代理业务范围很广, 主要包括以下几个方面的业务:

——船舶进出港口业务

* 办理船舶进出港口的各项手续, 包括引水、拖轮、靠泊、报关等;

* 办理船舶检验、修理、洗舱、熏舱以及海事处理等。

——货运业务

* 代理船方组织货物装卸、检验、交接、储存、转运、理货等;

* 办理揽货、订舱、代收运费;

* 制作有关运输单据。

——供应工作

* 代办船用燃料、淡水、食品及物资供应等;

* 代办绳索垫料等。

——其他服务性业务

- * 办理船员登岸、出境手续;
- * 安排船员住宿、交通、旅游、参观、医疗等;
- * 其他临时性服务。

原中国外轮代理总公司,即现中远集团所属的中国外轮代理总公司(PENAVICO),成立于1953年1月1日,是中国经营最早、规模最大的国际运输代理企业。现在仍然是我国港口主要的船务代理人。作为国际运输公共代理人,外代在中国各开放口岸设有81家公司,并在日本、韩国和中国香港设有办事机构,与世界上180多个国家和地区的5000多家企业建立了密切的业务联系,形成了一个为船东、货主提供优质高效服务的网络系统,成为联结船、港、货三方的桥梁和纽带。

船务代理人一般按规定的收费标准向委托人收取船舶和货物的代理费和服务费。船舶代理费一般规定按船舶登记净吨位计收。货物代理费一般按船舶装卸货物吨数和货物大类计收。

船务代理可分为航次代理(Agency on Trip Basis)和长期代理(Agency on long-Term Basis)。航次代理是指逐船逐航次办理委托代理手续。长期代理是指船方与船方代理人间签有长期(1至5年或更长时间不等)代理协议,无须办理逐船逐航次的代理手续,船方只需把船舶预计到港时间、船货安排以及其他服务要求通知代理人即可获得代理人的服务。有的长期代理,也有不签协议的,而是长期业务往来形成的代理关系。如,我国外轮代理公司与大多数外国轮船公司的长期代理关系,以往一般都不签协议。

对于租船代理和船务代理,从船舶经营来说,也有的统称为船舶代理业。船舶代理业是指接受船舶经营人或船舶所有人的委托,为他们的在港船舶代办在港的各种业务的行业。通常将为船舶经营人或船舶所有人代办船舶在港应办的各项业务和手续的代理人称为船舶代理人(Ship Agent),其中,为船舶经营人代办船舶在港业务的代理人就称为船务代理(Operator's Agent);为船舶所有人代办船舶经营业务的代理人也就称为船东代理人(Owner's Agent)。

在船务代理人中,如果专为船舶经营人代办揽货业务的,则是揽货代理人(Booking Agent);只代办在装货港接受、保管货物和将货物装船的,则称为装船代理人(Shipping Agent);只代办在卸货港卸货、保管货物和向收货人交付货物的,则称为卸货代理人(Landing Agent)。

船务代理还有为船舶补充燃料、淡水和给养,以及代办修船、船舶检验等船舶本身固有业务的管理代理人(Husbanding Agent),还有接受船舶所有人的委托,为保护船舶所有人利益,对由承租人负责装卸的船舶在港装卸过程中进行监督的代理人,称为监督代理人(Supervisory Agent)或保护代理人

(Owner's Protective Agent)。

(三) 货运代理人 (Freight Forwarder)

货运代理业,在业界有的也把它称之为报关行 (Customs Broker) 或运输行 (Forwarding Agent),它是指收取佣金,代货主办理货物出口、进口报关手续,或以自己的名义接受海上货物运输的托运,并将自己承运的货物交由船舶经营人运输的行业。

货运代理人是指那些专门接受货主的委托,代表货主办理有关包装、转运、订舱、检验、报关、交接、仓储和调拨等业务的佣金代理人。

货运代理的种类与船务代理的种类有不少是相似的,包括有:

——订舱揽货代理代表货主向承运人办理订舱 (班轮舱位,而不是租船人代理人那样代表货主去租船,而是订舱,这是区别租船人代理和货运代理的重要标准)。如果货运代理人代表承运人向货主揽货,这时它就成为揽货代理人。还有如:

- 货物装卸代理
- 货物报关代理
- 转运代理
- 理货代理
- 储存代理
- 集装箱代理

(四) 咨询代理 (Consulting Agent)

咨询代理是指专门从事咨询工作,按照委托人的需要和要求,提供有关海运咨询情报、资料、数据和信息服务并收取一定报酬的人。

(五) 海运经纪人

海运经纪人 (Broker) 是以中间人的身份代办洽谈业务,促使交易成交的一种行业。在国际海运中,有关货物的订舱和揽载,托运和承运,船舶的租赁和买卖等项业务,虽然常由交易双方直接洽谈,但由海运经纪人作为媒介代办洽谈的做法已成为传统的习惯,尤其是在船舶的租赁和买卖业务的洽谈中都离不开海运经纪人的参与。

(六) 船舶租赁业

船舶租赁业是指船舶所有人本身不经营船舶的营运业务,而是将自有的船舶以光船租船 (Bare Charter) 的形式出租给承租人,由承租人作为船舶经营人经营船舶营运业务的行业,它实际上属于财产租赁,与国际航运提供海运服务有根本的不同。

（七）装卸、理货业

装卸、理货业是一些接受货主或船舶经营人的委托，在港口分别为开航前或到达目的港后的船舶进行货物装卸、清点、交接、检查货物损坏程度和原因并作出公证、衡量散装货物重量等项作业的行业。这些行业都是国际海运中不可缺少的。如果细分，这些行业主要有装卸业、理货业、鉴定业和衡重业。

装卸业是办理将货物装船和从船上将货物卸下的行业。经营这种行业的经营人也被称为装卸人或装卸业者（Stevedore）。装卸人对于所在港口经常装卸的货物的包装、性质以及装卸方法都富有经验，对各种类型的船舶也都深有了解，能参与制定装卸作业计划，委托人对他们的装卸技术也有所信任。

但是，由于装卸和积载的质量对于船舶和货物的安全有密切的关系，所以，原则上这种作业都是在船长的监督和指挥下进行的。如果由于装卸人的故意、过失、疏忽、不熟练、使用装卸工具不当，或违反船长指挥而造成船舶货物的损坏或人身伤亡，装卸人应负赔偿责任。

理货业是在装货或卸货时，对货物的件数进行清点，并对货物的交接作出证明的行业。理货业的从业人员通常被称为理货人（Tallyman or Checker）。理货通常是由货主或船公司各自委托他们的理货人，即分别由站在货主的立场（Dockside）的理货人和站在船公司立场（Shipside）的理货人会同进行的。在代表双方的理货人的会同确认下，才能证明货物交接的正确性。由于这种正确交接的证明有很强的公正性，所以不但理货人要有较全面的知识和熟练的方法，而且必须具有诚实、公正的品质。

上述各种代理，往往互有交错，并不一定互相排斥，往往各有侧重而已。如：船务代理，也有的兼营货运代理，货运代理，也有兼营一些船务代理业务的。

第四节 国际海运货物、船舶、航线、港口

国际海运各种运输要素的有效组合，是提高国际海运经济效益和营运效率，提高国际海运服务水平的基本途径。因此，就国际物流的经营者来说，对于国际海运各种运输要素，特别是对于运输对象——货物，运输工具——船舶，运输通道——航线和港口，都应该掌握和了解。

一、国际海运对象——货物及分类

货物种类繁多，由于其不同的特质，在运输中必须区别对待。作为与运输

有关的承运人, 托运人, 收货人等, 必须熟悉运输对象, 掌握其特性、机构和包装种类等。

国际海运的货物可以从不同的角度进行区分。

(一) 按照货物含水量区分, 可以把货物分为干货 (Dry Cargo) 和湿货 (Wet Cargo)。干货是指基本上不含水分或含水很少的货物, 有包装的件杂货大都属于此类; 湿货是指散装液体货 (Liquid Cargo), 如石油及其制品, 植物油, 化学液态货物等。金属桶或塑料桶装的液态货物都属于此类。

(二) 按包装形式区分货物可以分为包装货 (Packed Cargo)、裸装货 (No Packed Cargo) 和散装货 (Bulk Cargo)。包装货是指货物本身被包装材料全部包装不能直接看见的货物, 如香烟, 饼干和电视机等生活消费品货物; 裸装货物是指货物本身关键部位被包装材料包装完好, 但其他部分并未包装, 甚至货物整体都未包装, 能够直接看见货物本身的此类货物, 如机床, 钢材等生产资料货物; 散装货是指货物本身呈聚散形式且没有任何包装物的货物, 如散装的粮食, 矿石和煤炭等初级产品货物。

(三) 按货物的件数区分, 可以把货物分为件杂货 (General Cargo)、大宗货 (Bulk Cargo)。件杂货是指有包装, 可分件点数, 单件物重较小的货物; 大宗货是指数量比较大, 规格较统一的初级产品, 它们在运输时大多是散装的, 故也称为散装货, 在英文中, 大宗货与散装货都是用 Bulk Cargo 表示的。

(四) 按货物价值区分, 可以把货物分为高值货 (High-value Cargo)、低值货 (Low-value Cargo)。高值货是指高价、贵重的货物, 如金, 银, 历史文物, 名画, 高档艺术品, 精密仪器和设备等; 低值货是指价值较低的货物, 如大宗货物大多属于此类。

(五) 按货物重量和体积区分, 可以把货物分为重货 (Weight Cargo)、轻泡货 (Measurement Cargo)。这里, 以 1 立方米为计算标准, 凡 1 公吨货物体积大于 1 立方米或 40 立方英尺, 称为轻泡货或体积货物, 也叫轻货, 反之, 则称为重量货物, 也叫重货。这种区分, 对于货物积载和计算运费都有重要意义。因为, 货物积载时, 是重货在下, 轻货在上; 轻重货物分布均匀。在计收运费时, 重货是按货物的重量计收运费, 轻货是按货物体积计收运费。

(六) 按货物度量适度程度区分可以把货物分为超长货 (Lengthy Cargo), 超重货 (Heavy Lift Cargo), 超重超长货 (Heavy Lift and Lengthy Cargo)。这些货物是指它们的重量或长度超过了承运人承运货物时对货物重量或长度的限定。

(七) 按集装箱区分可以把货物分为整箱货 (Full Container Load, FCL), 拼箱货 (Less Container Load, LCL)。整箱货是指托运人将货物装满一个集装箱交付承运人托运的货物; 拼箱货是指托运人的货物不能够装满一个集装箱,