

交通职业教育教学指导委员会推荐教材
高职高专院校国际航运业务管理专业教学用书

高等职业教育规划教材

远洋运输实务

YUANYANG YUNSHU SHIWU

● 主 编 顾丽亚
● 主 审 杨志刚



人民交通出版社
China Communications Press

交通职业教育教学指导委员会推荐教材
高职高专院校国际航运业务管理专业教学用书

高等职业教育规划教材

Yuanyang Yunshu Shiwu

远 洋 运 输 实 务

主 编 顾丽亚

主 审 杨志刚

人 民 交 通 出 版 社

内 容 提 要

本书是高等职业教育规划教材,由交通职业教育教学指导委员会交通运输管理专业指导委员会组织编写。全书共六章,主要内容包括:远洋运输概述,班轮运输业务,提单、海运单及其相关业务,租船运输业务,货运代理业务,船舶代理业务。书后附有八个与远洋运输业务相关的法规、公约等,便于读者查阅和应用。

本书是高职高专院校国际航运业务管理专业教学用书,也可供相关专业教学使用,或作为继续教育及职业培训教材,还可供港航类从业人员学习参考。

图书在版编目(CIP)数据

远洋运输实务/顾丽亚主编. —北京:人民交通出版社,
2007.7

ISBN 978-7-114-06625-2

I. 远... II. 顾... III. 远洋运输-运输业务 IV. F550.74

中国版本图书馆CIP数据核字(2007)第083734号

书 名: 远洋运输实务

著 作 者: 顾丽亚

责任编辑: 蔡培荣

出版发行: 人民交通出版社

地 址: (100011)北京市朝阳区安定门外外馆斜街3号

网 址: <http://www.ccpres.com.cn>

销售电话: (010) 85285838, 85285995

总 经 销: 北京中交盛世书刊有限公司

经 销: 各地新华书店

印 刷: 北京鑫正大印刷有限公司

开 本: 787×1092 1/16

印 张: 19.75

插 页: 1

字 数: 464 千

版 次: 2007年8月 第1版

印 次: 2007年8月 第1次印刷

书 号: ISBN 978-7-114-06625-2

印 数: 0001—3000 册

定 价: 35.00 元

(如有印刷、装订质量问题的图书由本社负责调换)

交通职业教育教学指导委员会
交通运输管理专业指导委员会

主 任: 鲍贤俊

副 主 任: 丁子义

委 员: (按姓氏笔画排序)

王文辉 刘 念 刘三刚 刘德武 孙昭铭 曲学军

朱隆亮 朱新民 张广辉 李锦伟 邹 敏 武德春

施建年 袁炎清 郭沃伟 顾丽亚 梁世翔 曾 剑

曾艳英 裘玉平

编审指导: 陈志红

前 言

21 世纪以来,国际航运业正在发生着前所未有的变化,中国外向型经济和对外贸易的持续快速发展,为国际航运业的发展带来不可多得的历史机遇,为世界航运市场的发展不断地注入新的活力。与此同时,随着我国改革开放进一步深入,工业化、城镇化、市场化、国际化进程不断加快,人民生活水平不断提高,国民经济对航运服务的需求将更加旺盛。相应地,在目前国内日趋紧张的总体就业形势下,航运管理专业毕业生却呈现出逆势走强、供不应求的局面。

为了推动航运业的进一步发展,实现航运人才培养的战略目标,贯彻《国务院关于大力发展职业教育的决定》精神,推动课程建设与改革,加强教材建设,交通职业教育教学指导委员会交通运输管理专业指导委员会根据国际航运业务管理专业人才培养要求,组织全国交通职业技术学院的教师编写了国际航运业务管理专业规划教材,供高等职业院校国际航运业务管理及其相关专业教学使用。

本套教材是根据国际航运业务管理及其相关专业的特点以及课程教学基本要求编写的,全面、系统、科学地阐述了航运业务中的相关理论、方法和操作技术,突出以就业为导向,以能力为本位,以企业工作需求为出发点的职业教育特色,在内容上注重与岗位实际要求紧密结合,与职业资格标准紧密结合,体现了教材的科学性、系统性、应用性、前瞻性和通俗性。本套教材既可作为航运类院校和职业培训的教学用书,也可供从事航运方面工作的业务人员参考阅读。

《远洋运输实务》是高职高专院校国际航运业务管理专业规划教材之一,全书共六章,内容包括:远洋运输概述,班轮运输业务,提单、海运单及其相关业务,租船运输业务,货运代理业务,船舶代理业务。书后附有八个与远洋运输业务相关的法规、公约等,便于读者查阅和应用。

参加本书编写工作的有:上海海事大学顾丽亚(编写第一、四、六章)、孙明(编写第二、三、五章)。全书由顾丽亚担任主编,上海海事大学杨志刚担任主审。

本套教材在编写过程中参阅和应用了国内外有关航运管理的论著和资料,无论在参考文献中是否列出,在此,对这些文献的作者和译者表示由衷的感谢和诚挚的谢意。由于作者水平有限,书中不妥之处在所难免,恳请专家和读者给予批评和指正。

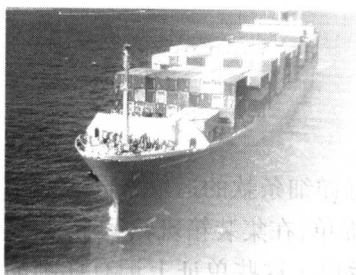
交通职业教育教学指导委员会
交通运输管理专业指导委员会

2007.5

目 录

第一章 远洋运输概述	1
第一节 远洋船舶营运方式及特点	1
第二节 远洋运输船、港、货、线	8
第三节 集装箱运输基础知识	19
案例	30
思考题	30
第二章 班轮运输业务	32
第一节 杂货班轮货运程序	32
第二节 杂货班轮货运业务单证	34
第三节 集装箱班轮货运程序与单证	52
第四节 班轮运价与运费计收	74
案例	85
思考题	86
第三章 提单、海运单及其相关业务	87
第一节 提单概述	87
第二节 提单业务	104
第三节 提单法	114
第四节 海运单	125
案例	128
思考题	129
第四章 租船运输业务	130
第一节 租船市场	130
第二节 租船程序	134
第三节 租船合同范本	139
第四节 航次租船合同	142
第五节 定期租船合同	165
第六节 光船租船合同	184
思考题	190

第五章 货运代理业务	191
第一节 国际货运代理概述	191
第二节 国际货运代理人的法律地位	196
第三节 国际货运代理业务范围	200
案例	210
思考题	211
第六章 船舶代理业务	212
第一节 国际船舶代理概述	212
第二节 国际船舶代理关系	221
思考题	239
附录	240
附录一 中华人民共和国海商法(节选)	240
附录二 中华人民共和国国际海运条例	250
附录三 中华人民共和国国际海运条例实施细则	257
附录四 统一提单若干法律规则的国际公约	271
附录五 1968 年布鲁塞尔议定书	276
附录六 1978 年联合国海上货物运输公约	278
附录七 中远集运提单背面条款中文译文	290
附录八 金康'94 中文译本	298
参考文献	305



第一章 远洋运输概述

● 知识目标

1. 了解远洋船舶营运方式及特点;
2. 了解远洋运输船、港、货、线相关知识;
3. 掌握集装箱运输基础知识。

● 技能目标

1. 正确区分班轮运输和租船运输的异同;
2. 明确集装箱货物的交接地点、方式及其承运人的责任。

第一节 远洋船舶营运方式及特点

一、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。远洋船舶的营运方式必须与国际贸易对远洋运输的要求相适应。因此,为了适应不同贸易合同下的货物运输需要,也为了合理地利用船舶的运输能力,并获得良好的营运经济效益,目前国际海运船舶的营运方式可分为两大类,即定期船运输(班轮运输)和不定期船运输(租船运输)。

1. 班轮运输

班轮运输(liner shipping),也称定期船运输,是指班轮公司将船舶按事先制定的船期表(Liner Schedule),在特定航线的各挂靠港口之间,经常地为非特定的众多货主提供规则的、反复的货物运输服务(Transport Service),并按运价本(Tariff)或协议运价的规定计收运费的一种营运方式。

2. 租船运输

租船运输(Charter Shipping),又称不定期船运输(Tramp Shipping),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,也没有预先制定的船期表和费率本,船舶经营人与需要船舶运力的租船人通过洽谈运输条件、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。



二、远洋运输的特点

1. 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书面签订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,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。

(2) 在杂货班轮运输中,除非订有协议可允许托运人在船边交货和收货人在船边提货外,通常承运人是在装货港指定的码头仓库接受货物,并在卸货港的码头或仓库向收货人交付货物;在集装箱班轮运输中,承运人通常是在装货港集装箱堆场接受货物,并在卸货港集装箱堆场交付货物。拼箱货则由集拼经营人在装货港集装箱货运站接受货物,并在卸货港集装箱货运站交付货物。

(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,在杂货班轮运输中,班轮公司通常不负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),所以班轮公司理应承担堆场至船边或船边至堆场搬运作业的费用。

(4) 承运人与货主之间不规定装卸时间,也不计算滞期费和速遣费。在堆场或货运站交接货物的情况下,会约定交接时间,而不规定装卸船时间;在船边交货或提取货物时,也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。

2. 租船运输的特点

租船运输中,船舶的营运是根据船舶所有人与承租人双方签订的租船合同来进行的,一般进行的都是特定货物的运输。船舶提供的是货物运输服务,而承租人则是按约定的租金或运价支付运费。因此,区别于定期运输,租船运输具有以下特点:

(1) 按照船舶所有人与承租人双方签订的租船合同安排船舶就航航线,组织运输;没有相对于定期班轮运输的船期表和航线。

(2) 适合于大宗散货运输,货物的特点是批量大、附加值低、包装相对简单。因此,租船运的租金相对班轮运输而言较低。

(3) 舱位的租赁一般以提供整船或部分舱位为主,主要是根据租约来定。另外,承租人一般可以将舱位或整船再租与第三人。

(4) 船舶营运中的风险以及有关费用的负担责任由租约约定。随之,租金水平也相应变化。

(5) 租船运输中的提单的性质完全不同于班轮运输,它不是一个独立的文件,对于承租人和船舶所有人而言,仅相当于货物收据,这种提单要受租船契约约束,银行不乐意接受这种提单,除非信用证另有规定。当承租人将提单转让与第三人时,提单起着权利凭证作用;而第三人与船舶所有人之间,提单这时则是货物运输合同的证明。

(6) 承租人与船舶所有人之间的权利和义务是通过租船合同货物运输合同来确定的。



(7) 租船运输中,船舶港口使费、装卸费及船期延误,按租船合同规定由船舶所有人和承租人分担、划分及计算,而班轮运输中船舶的一切正常营运支出均由船方负担。

三、远洋运输的分类

1. 班轮运输的分类

根据班轮运输的发展和承载对象的不同,分为杂货班轮运输和集装箱班轮运输两种。

1) 杂货班轮运输

最早的班轮运输是杂货班轮运输。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。

对货主而言,杂货班轮运输具有以下优点:

(1) 能及时、迅速地将货物发送和运达目的港。由于货主能根据船期表预知货物的发运和到达时间,因此能保证货物的供需要求。

(2) 特别适应小批量零星件杂货对海上运输的需要。货主能够随时向班轮公司托运,而不论货物的批量大小,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。货主可以要求班轮公司安排货物的转运工作,从而满足货物运输的特殊需要。

2) 集装箱班轮运输

20 世纪 60 年代后期,随着集装箱运输的发展,班轮运输中出现了以集装箱为运输单元的集装箱班轮运输方式。由于集装箱运输具有运送速度快、装卸方便、机械化程度高、作业效率高、便于开展联运等优点,到 20 世纪 90 年代后期,以技术可行和经济可行为前提,集装箱班轮运输已逐渐取代了传统的杂货班轮运输。

对货主而言,集装箱班轮运输除了具有与杂货班轮相似的优点外,在运输速度、货运质量等方面更具有优势。但是,目前大多数班轮公司不接小批量的拼箱货,因此需要集拼经营人来安排小批量的拼箱货运输。

2. 租船运输的分类

租船运输的实质是将可使用船舶用于托运人所希望的货物运输中,而租船则是选用适当的船舶用于各类货物运输的业务过程。租船经营的主体多是将以各种租船形式租用船舶,并用于货物运输的经营人。

目前,航运业主要的租船运输经营方式有,航次租船(Voyage Charter 或 Trip Charter)、定期租船(Time Charter 或 Period Charter)、光船租船(Bareboat Charter 或 Demise Charter)、包运租船(Contract of Affreightment, COA)以及航次期租(Time Charter on Trip Basis 或 Time Charter Trip)5 种。其中最基本的租船运输的经营方式是具有运输承揽性质的航次租船。

1) 航次租船

航次租船又称“航程租船”或“程租船”,是指由船舶所有人向承租人提供船舶在指定的港口之间进行一个航次或几个航次的指定货物运输的租船运输方式。

航次租船是租船市场上最活跃,最为普遍的一种租船方式,对运费水平的波动最为敏感。在国际现货市场上成交的绝大多数货物(主要有液体散货和干散货两大类)通常都是通过航



次租船方式运输的。

航次租船中,根据承租人对货物运输的需要,而采取不同的航次数来约定航次租船合同。航次租船方式可分为下列3种形式:

(1)单航次租船(Single Trip Charter)。单航次租船是指船舶所有人与承租人双方约定,提供船舶完成一个单程航次货物运输的租船方式。船舶所有人负责将指定的货物从启运港口运往目的港,货物运抵目的港卸船后,船舶所有人的运输合同义务即告完成。

(2)往返航次租船(Return Trip Charter)。往返航次租船是指船舶所有人与承租人双方约定,提供船舶完成一个往返航次的租船方式。但是,返航航次的出发港及到达港并不一定与往航航次相同。即,同一船舶在完成一个单航次后,会根据货物运输需要在原卸货港或其附近港口装货,返回原装货港或其附近港口。卸货后,往返航次租船结束,船舶所有人的合同义务完成。从实质上讲,一个往返航次租船包括了两个单航次租船。在一个货主只有去程货载,而另一个货主有回程货载时,两个货主可能联合起来向船舶所有人按往返航次租赁船舶。在这种情况下,因为船舶所有人在回程货载上有了保证,可避免回程空航,在运费方面承租人可获得一定的优惠。

(3)连续航次租船(Consecutive Voyage Charter)。指船舶所有人与承租人约定,提供船舶连续完成几个单航次或几个往返航次的租船运输方式。被租船舶在相同两港之间连续完成两个以上的单航次,或两个以上往返航次运输后,航次租船合同结束,船舶所有人的合同义务完成。连续航次租船合同可按单航次签订租船合同,也可以按往返航次签订租船合同。在只签订一个包括单航次或往返航次的租船合同的情况下,合同中适用于第一个航次的各项条件和条款同样适用于以后的各航次。但是,须在合同中注明船舶第一航次的受载日期和后续的航次数,也可以为后续航次规定受载日期等。在连续单航次租船中,在不影响航次任务完成和下一航次受载期的情况下,船舶可以承揽其他货载,搭载航行。一般这种情况要在租船合同中约定。

航次租船的特点主要有:

(1)船舶所有人负责船舶的营运调度,配备和管理船员。

(2)船舶所有人负责船舶营运所支付的费用。这些费用包括:

①船舶资本费用,主要包括:船舶成本、船舶资本借贷偿还、资本金利息。

②固定营运费用,主要包括:船员工资和伙食、船舶物料、船舶保养费用、船舶保险费用、润滑油、企业事务费用等。

③可变营运费用,主要包括:燃料费、港口使费、引水费、合同规定的装卸费、其他费用。

(3)船舶所有人出租整船或部分舱位,并按实际装船的货物数量或整船舱位包干计收运费。

(4)运费率,也称“租金率”通常由双方商定。

航次租船租期的长短取决于完成一个航次或几个航次所费的时间,严格来讲从被租船舶开往装货港起至在目的港卸货完毕的这段时间。航次租船并不规定完成一个航次或几个航次所需的时间,但船舶所有人对完成一个航次所需的时间极为关心。在这段时间内,船舶所有人与承租人之间按航次的不同阶段分别承担着不同的风险。一般国际上将其分为4个阶段:



(1) 预备航次阶段。预备航次阶段是指船舶开往装货港的航行阶段。在船舶抵达装货港前,船舶在其所有人的控制之下,对船舶所发生的风险和费用由船舶所有人承担。

(2) 装货阶段。装货阶段是指船舶抵达、停靠装货港后,待泊和装货的整个阶段。在这一时间段上的风险主要是船舶延误所造成的损失。如果船舶延误是由船舶所有人造成的,则由其承担相应的延误损失风险。如果是承租人所造成的,则应有承租人承担延误风险。承担的形式通常以支付“滞期费”来补偿。所以,在租船合同中,除了对船舶概况、船舶位置、装卸港口、受载期和解除合同日、货物、运费及其支付方法、装卸费分担、船舶所有人责任等作出约定外,并规定相应的滞期费分担、船舶的装卸速度(或装、卸货物所需的时间)和装卸时间的计算方法,以及滞期费和速遣费率的标准和计算方法。

(3) 航行阶段。航行阶段是指船舶装货离港后,抵达卸货港前的整个阶段。在这段时间内,船舶和货物均处在船舶所有人的控制之下。因此,所发生的一切风险和费用通常由船舶所有人承担。

(4) 卸货阶段。卸货阶段是指船舶抵达、停靠卸货港后,待泊和卸货的整个阶段。在这一时间段上所发生的风险的处理原则同装货阶段。

2) 定期租船

定期租船又称“期租”,是指由船舶所有人将特定的船舶,按照租船合同的约定,在约定的期间内租给承租人使用的一种租船方式。这种租船方式以约定的使用期限为船舶租期,而不以完成航次数多少来计算。在租期内,承租人利用租赁的船舶既可以进行不定期货物运输;也可以投入班轮运输,还可以在租期内将船舶转租,以取得运费收入或谋取租金差额。

租期的长短完全由船舶所有人和承租人根据实际需要约定。少则几个月,多则几年,或更长的时间。

定期租船的承租人既有一些大型企业或实力较强的贸易机构,利用租赁船舶进行自有的货物运输;也有一些航运公司,利用租赁船舶从事货物运输,以便弥补自身船队的运力不足。大型企业或实力较强的贸易机构往往拥有稳定的货源,有着长期的运输需求,对租船市场的租金水平有着一定影响。

定期租船实质上是一种租赁船舶财产用于货物运输的租船形式,其主要特点有:

(1) 船舶所有人负责船员配备,并负担其工资和伙食。

(2) 承租人拥有包括船长在内的船员指挥权,并有权要求船舶所有人对其予以撤换。

(3) 承租人负责船舶的营运调度,并负担船舶营运中的可变费用。包括燃料费、港口使费、引水费、货物装卸费、运河通行费、租船合同规定其他费用等。

(4) 船舶所有人负担船舶营运的固定费用。包括船舶资本的有关费用、船用物料费、润滑油费、船舶保险费、船舶维修保养费等。

(5) 船舶租赁以整船出租,租金按船舶的载重吨、租期以及商定的租金率计收。

(6) 期租情况下,租船价格在租期内一般比较稳定,货载的运输不受或较少受运输市场价格波动的影响。船舶所有人为了避免租期内因部分费用上涨而使其盈利减少或发生亏损,而在较长期的定期租船合同中加入“自动递增条款(Escalation Clause)”,使得在规定的费用上涨时,可以按合同约定的相应比例提高租金。

定期租船方式下,被租船完全处于承租人的使用和控制下。所以,除因船舶不能处于适航



状态外,其他情况所造成的营运风险一般均由承租人承担。

3) 光船租船

光船租船又称船壳租船。这种租船方式实质上是一种财产租赁方式,船舶所有人不具有承揽运输的责任。在租期内,船舶所有人只提供一艘空船给承租人使用,船舶的配备船员、营运管理、供应以及一切固定或变动的营运费用都由承租人负担。船舶所有人在租期内除了收取租金外,对船舶和其经营不再承担任何责任和费用。

光船租船的主要特点有:

- (1) 船舶所有人提供一艘适航空船,不负责船舶的运输。
- (2) 承租人配备全部船员,并负有指挥责任。
- (3) 承租人以承运人身份负责船舶的经营及营运调度工作,并承担在租期内的时间损失,包括船期延误、修理等。
- (4) 承租人负担除船舶的资本费用外的全部固定及变动成本。
- (5) 以整船出租,租金按船舶的载重吨、租期及商定的租金率计算。
- (6) 船舶的占有权从船舶交予承租人使用时起,转移至承租人。

光租船方式在近几年内有所增加,其背景是由于船舶信贷的发展和方便船旗的被广泛利用。光租船舶的船舶所有人往往是运力过剩或缺乏船舶管理经验的一些经营人。其经营效率较之直接经营船舶运输业务要低,同时还存在着租金的支付风险。因此,一方面,出租船舶时,应掌握承租人的资信和商业信誉,并拥有较为可靠的租金回收手段。而另一方面,承租人也应了解船舶的债务状况,避免租赁期间因债务而引起的船舶债权人对船舶的扣押或抵押。近几年来,国际上办理光船租船时,最常见地使用着“购买选择权租赁条件(Chartering with Option to Purchase)”。在这种条件下,承租人在租赁合同规定的租期届满时,享有购买该船舶的选择权。附带有这种条件的光船租船合同中,通常对租期届满时的船舶价格事先确定,并规定这一船价在租期内平均分摊,与按期支付的租金一并缴纳。这是一种分期购买船舶的方法,它对于那些缺乏足够资金一次性造、买船的承租人来说,是一种获得运力的机会,也是较容易地获得银行贷款的有效手段。

4) 包运租船

以包运租船方式所签订的租船合同称为“包运租船合同”,或称“运量合同”(Quantity Contract 或 Volume Contract)。包运租船是指船舶所有人向承租人提供一定吨位的运力,在确定的港口之间,按事先约定的时间、航次周期和每航次较为均等的运量,完成合同规定的全部货运量的租船方式。

包运租船的特点主要有:

- (1) 包运租船合同中不规定某一船舶及其国籍,仅规定租用船舶的船级、船龄和其技术规范等。船舶所有人只须根据这些要求提供能够完成合同规定每航次货运量的运力。这给船舶所有人在调度和安排船舶方面提供了方便。
- (2) 租期的长短取决于运输货物的总运量及船舶的航次周期所需的时间。
- (3) 有运输需求的货物主要是运量较大的干散货或液体散装货物。承租人通常是货物贸易量较大的工矿企业、贸易机构、生产加工集团或大型国际石油公司。
- (4) 航次中所产生的航行时间延误风险由船舶所有人承担,而对于船舶在港内装、卸货物



期间所产生的延误,与航次租船相同,一般是通过合同中的“滞期条款”来处理,通常是由承租人承担船舶在港的时间损失。

(5) 运费按船舶实际装运货物的数量及约定的运费费率计收,通常采用航次结算。

(6) 航次费用的负担责任划分一般与航次租船方式相同。

包运租船实质上具有“连续航次租船”的基本特征。包运租船运输时,船舶每个航次的货物运输除受包运合同的限制,还受其中明确规定的每航次租船合同的限制。

对船舶所有人而言,包运租船时货运量大,较长时间内有较充足的货源,基本保障了稳定的运费收益;而且包运租船中,船舶所有人可根据自有的船舶运力灵活地安排船舶;在保证按合同规定完成货物运输的前提下,船舶所有人通过对船舶的适当调度,可利用航次间的多余时间装运其他货物,提高运力利用率,从而获得更大经营效益。

对承租人而言,包运租船可以保证在较长时间内满足货物的运输需求,而且可在较大程度上摆脱租船市场行情的变动所带来的影响,确保运力将货物运往最终市场,从而保障生产或销售活动的正常进行。

5) 航次期租

目前的实际业务中,承租双方还经常采用一种介于航次租船和定期租船之间的租船方式,即“航次期租”。这种租船方式的主要特点在于,其没有事先明确的租期期限,而只确定了特定的航次。这种租船方式以完成航次运输为目的,按实际租用的时间(一般以天数为单位)和租金率计算租金,费用和 risk 则按照定期租船方式的基本原则来处理。这种租船方式减少了船舶所有人因各种原因所造成的航次时间延长所带来的船期损失,而将风险在很大程度上转嫁给了承租人。

因为航次期租是建立在定期租船和航次租船两种租船方式基础上的一种边缘型的租船方式,对于航次期租的处理方法,在法律上往往是依据具体航次时间持续的时间长短来确定其性质的:整个航次持续时间较长的通常被认为具有较多的定期租船的性质,而更多地按定期租船的办法予以处理;租期较短的往往被认为更多的具有航次租船的性质,尽管船舶出租人收取的不是运费而是租金,也往往会考虑航次租船的一些要求。当然,总的看来,一般还是认为这种租船方式仍是以期租为基础,但融合了航次租船的性质。

上述 5 种租船方式的区别主要体现在船舶所有人和承租人对船舶的支配权、占有权的不同,从而也表现在营运过程中所承担的责任及 risk 不同。如与船员的雇佣关系、保证船舶适航的责任、对第三者的法律关系等方面都有所差异。而负担营运费用的差别则反映在租金水平上,不是本质的差别。

从船舶所有人对船舶的支配、占有程度的强弱来看,5 种租船方式的排序为:包运租船、航次租船、航次期租、定期租船、光船租船。

承租人在以航次租船、定期租船和光船租船方式中的任何一种方式租用船舶后,除非租船合同明确规定不允许承租人转租船舶与第三者外,承租人有权将租用船舶再次租出,即所谓的转租(Subletting),船舶所有人一般无权限制转租。

从承租人再次租赁船舶的第三者称为再承租人。承租人与再承租人以签订租船合同的方式转租船舶,该合同被称为第二租船合同。在发生赔偿时,再承租人可根据第二租船合同向承租人索赔。



第二节 远洋运输船、港、货、线

一、远洋运输船舶

1. 干货船

干货船可以分为件杂货船、集装箱船、滚装船、冷藏船、多用途船和干散货船等许多不同类型。当今的国际班轮运输经常涉及的是集装箱船,因此在此将重点介绍集装箱船。

1) 件杂货船(General Cargo Vessel)

件杂货船,也称普通杂货船、杂货船,主要用于运输各种包装和裸装的普通货物。杂货船通常设有双层底,并采用多层甲板以防止货物因堆装过高而被压损;一般设置3~6个货舱,每个货舱设有货舱口,货舱口两端备有吊杆或起重机,吊杆起重量相对较小(通常在2~20t之间),若配置塔型吊机,则可起吊重件。国际海上货运中,杂货船的吨位一般在5 000~20 000t之间。

2) 滚装船(Roll on/Roll off Ship, Ro/Ro Ship)

滚装船是采用将装有集装箱或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在船岸之间进行装卸作业形式的船舶。其主要特点是将船舶装卸作业由垂直方向改为水平方向。滚装船上甲板平整全通,下面的多层甲板之间用斜坡道或升降平台连通,以便车辆通行;有的滚装船甲板可以移动,便于装运大件货物。滚装船的开口一般设在船尾,有较大的铰接式跳板,跳板可以35°~40°角斜搭到岸上,船舶航行时跳板可折起矗立。滚装船的吨位大多在3 000~26 000t之间。

3) 冷藏船(Refrigerated Ship)

冷藏船是将货物处于冷藏状态下进行载运的专用船舶。其货舱为冷藏舱,并有若干个舱室。每个舱室都是一个独立、封闭的装货空间,舱门、舱壁均为气密,并用隔热材料使相邻舱室可以装运不同温度的货物。冷藏船上有制冷装置;制冷温度一般为-25~15℃。冷藏船的吨位较小,通常为数百吨到几千吨。

4) 多用途船(Multi-purpose Ship)

多用途船是具有多种装运功能的船舶。多用途船按货物对船舶性能和设备等的不同要求可分为以载运集装箱为主的多用途船,以载运重大件为主的多用途船,兼运集装箱和重大件的多用途船以及兼运集装箱、重大件和滚装货的泛多用途船4种。

5) 干散货船(Dry Bulk Carrier)

干散货船是运输粉末状、颗粒状、块状等无包装大宗货物的船舶。由于其所运输货物的种类较少,对隔舱要求不高,所以仅设单层甲板,但船体结构较强。为提高装卸效率,货舱口很大。按所载运的货物种类不同,又可分为运煤船(Coal carrier)、散粮船(Bulk Grain Carrier)、矿石船(Ore Carrier)以及其他专用散装船。

6) 集装箱船(Container Ship)

集装箱船从装卸方式来分类,主要有吊装式和滚装式两种。此外,有人把载驳货船作为浮装式集装箱船,也归入集装箱船中。

滚装船和载驳货船都是在集装箱化以后产生的货船,它们本身都可以装载大量的集装箱。载驳货船上的驳船也有人称为“浮动集装箱(Floating Container)”。因此,广义的集装箱船可以分为3大类,每一类中又可分为几种,如表1-1所示。

集装箱船舶的种类

表 1-1

集装箱船	吊装式集装箱船	集装箱两用船
		半集装箱船
		全集装箱船(集装箱专用船)
	滚装式集装箱船	多层甲板滚装船
		尾角跳板滚装船
		滚装/吊装两用船
	浮装式集装箱船	普通载驳货船(拉希型)
		海蜂式载驳货船(西比型)
		双体载驳货船(巴卡特型)
		浮坞式载驳船(巴可型)

人们通常所说的集装箱船是指吊装式全集装箱船,或称集装箱专用船。吊装式集装箱船是指利用船上或岸上的起重机将集装箱进行垂直装卸的船舶,分为集装箱两用船、半集装箱船和全集装箱船3种。

(1) 集装箱两用船(Conventional Container Ship)。这是一种既可以装载普通杂货,又可以装载集装箱的两用船。其特点是大舱口、平舱盖,舱盖上也可以装载集装箱。目前世界上的多用途船,大多可以装载集装箱,因此都可以成为集装箱两用船。

(2) 半集装箱船(Semi-Container Ship)。是指普通货船中的一部分船舱(通常是中央部位的船舱)作为集装箱专用舱装载集装箱,而首尾舱为普通杂货舱。这种船的缺点是,由于杂货与集装箱混装在同一条船上,装卸时杂货需在杂货码头上装卸,集装箱需在集装箱码头上装卸,因此在装卸过程中需要移泊,船舶营运效率不高。另外,因一部分船舱装载了杂货,船上集装箱装载量减少。这种船舶一般都设有装卸集装箱的起重设备。实际上,这种半集装箱船很少,大量采用的是集装箱两用船,并把集装箱两用船都称为半集装箱船。

(3) 全集装箱船(Full Container Ship)。这是一种专用于装载集装箱以便在海上运输时能安全、有效地大量运输集装箱而建造的专用船舶。全集装箱船的结构特点是,一般为大开口、单甲板船,且常为双船壳,以利于集装箱的装载和卸载。船舱内设置格栅结构,以固定集装箱,防止集装箱在运输途中发生前、后、左、右方向移动,从而保证航行安全和货运质量。舷侧设有边舱,可供载燃料或作压载用。甲板上设置了能装载多层集装箱的特殊结构。多采用尾机型。因为在舱内设有永久性的格栅结构,只能装运集装箱而无法装载杂货。

全集装箱船上有的带有船用装卸桥,用于装卸集装箱。但目前大多数全集装箱船都依靠港内的装卸桥装卸,故都不设装卸设备。全集装箱船如图1-1所示。集装箱箱格结构如图1-2所示。

国际上一般以集装箱船载箱量多少进行分代,表1-2列出了第一至第五代集装箱船舶载

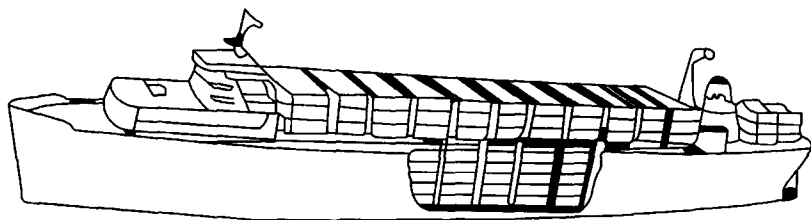


图 1-1 全集装箱船舶示意图

箱量及船型尺度。

随着集装箱船舶大型化的发展,集装箱船的尺度越来越大,目前已发展到第六代集装箱船,马士基公司建造的8 736 TEU 的集装箱船“Sovereign Maersk”号长度为 346.7m,宽度 43m,吃水达 -14.5m,人们称这一级别的集装箱船拉开了第六代集装箱船的序幕。据有关方面预测,不久的将来,可装载 10 000TEU 的集装箱巨轮将会在欧洲问世。

现代集装箱船的尺度还根据船宽能否通过巴拿马运河分成三类:第一类巴拿马型船(Panama):这类船舶的船宽在巴拿马运河尺度 32.2m 限制范围内,在分代中的第一代、第二代和第三代集装箱船,都属于这一类船。第二类巴拿马极限型船(Panamax):这类船舶载箱量在 3 000 ~ 4 000TEU 之间,船宽 32.2m。第三类超巴拿马型船(Post-Panamax):这类船舶载箱量大于 4 000TEU,船宽大于 32.2m。也有人将超巴拿马型船中载箱量在 6 000TEU 以上的船舶进一步划分为第四类:特超巴拿马型船(或称超级超巴拿马型船)(Super Post-Panamax /Extra Post-Panamax)。

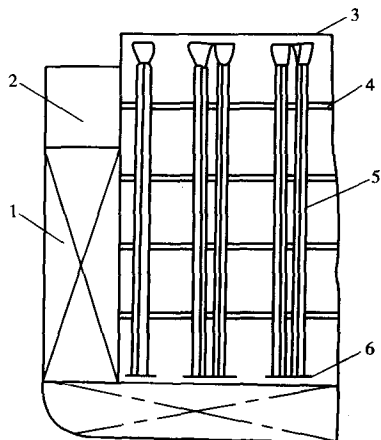


图 1-2 集装箱船箱格结构示意图

1-边舱;2-甲板下通道;3-导口;4-横向系材;5-导柱;6-局部加强垫板

集装箱船分代的船型尺度

表 1-2

分代	第一代	第二代	第三代	第四代	第五代
箱量(TEU)	700 ~ 1 000	1 000 ~ 2 000	2 000 ~ 3 000	3 000 ~ 4 000	> 4 000
载重量(t)	10 000	15 000 ~ 20 000	30 000	40 000 ~ 50 000	50 000 ~ 75 000
长(m)	150	175 ~ 225	240 ~ 275	275 ~ 295	280 ~ 300
宽(m)	22	25 ~ 30	32	32	32.2 ~ 39.4
吃水(m)	8 ~ 9	9.5 ~ 10.5	10.5 ~ 12	11.5 ~ 12.5	11.5 ~ 13.5
舱内装箱	6 列, 5 ~ 6 层	7 ~ 8 列, 6 层	9 ~ 10 列, 7 ~ 9 层	10 ~ 11 列, 8 ~ 9 层	12 ~ 13 列, 8 ~ 9 层
甲板装箱	6 列, 1 ~ 2 层	8 ~ 10 列, 2 ~ 4 层	12 ~ 13 列, 2 ~ 4 层	13 ~ 14 列, 4 ~ 5 层	15 ~ 16 列, 5 层

2. 液货船

液货船是指载运散装液态货物的船舶,主要有油船、液化气船和液体化学品船 3 种。

1) 油船(Tanker)

油船是专门载运石油及成品油的船舶。油船有严格的防火要求,在货舱、机舱、泵舱之间设有隔离舱。油舱设有纵舱壁和横舱壁,以减少自由液面对船舶稳性的不利影响。有专门的