



高等学校统编教材

符合 STCW 公约要求
航海类专业教学指导委员会推荐
交通部科技教育司审定
中华人民共和国海事局认可

航运业务与海商法

郭 萍 韩立新 王 欣 主编
司玉琢 主审

大连海事大学出版社

高等学校统编教材

航运业务与海商法

郭 萍 韩立新 王 欣 编

司玉琢 主审

大连海事大学出版社

内 容 提 要

本书是根据航海技术专业本科指导性教学计划,按照《航运业务与海商法》教学大纲编写的。

本书共分为两篇二十三章。分别介绍了国际贸易若干基础知识、远洋运输船舶营运方式、货运单证、班轮运费、船舶代理业务、港口使费、集装箱运输业务、海商法绪论、船舶及船员、船舶担保物权、海上货物运输合同、海上旅客运输合同、海上拖航合同、船舶租用合同、船舶碰撞、海难救助、共同海损、船舶油污损害赔偿、海事赔偿责任限制、海上保险、海事争议处理等方面的内容。

本书是交通部统编教材之一,除了可供航海驾驶专业的本科生使用外,也可作为轮机工程、国际航运、外轮理货、航政管理等相关专业学生学习此门课程的参考书,并可供在职船员及航运企业管理人员自学使用。

图书在版编目(CIP)数据

航运业务与海商法/郭萍等编. —大连:大连海事大学出版社,1999.2
ISBN 7-5632-1154-3

I. 航… II. 郭… III. ①航运-业务②海商法-基本知识 IV. U695

中国版本图书馆 CIP 数据核字(1999)第 02770

大连海事大学出版社出版

(大连市凌水桥 邮政编码 116026 电话 4684396)

大连理工大学印刷厂印刷 大连海事大学出版社发行

1999 年 7 月第 1 版 1999 年 7 月第 1 次印刷

开本:787×1092 1/16 印张:14.25

字数:356 千 印数:4000 册

责任编辑:常 羚 封面设计:王 艳

责任校对:贾 玫 版式设计:王瑞国

定价:21.50 元

前 言

本书是交通部统编教材之一。多年来,航运业务与海商法一直是航海类专业的主干课程,集业务知识与法律理论与一体。通过学习,使学生全面、系统地熟悉航运业务知识,了解和掌握海商法的基本概念和内容,以及国际国内航运法规与惯例,为以后处理航运实务中的业务与法律问题和海事争议,奠定初步的基础。

航运业务与海商法伴随着国际航运的发展而在不断地发展变化。随着我国《海商法》的生效,新的国际公约的相继制定,许多知识迫切需要更新。因此在本书编写过程中,编者力争把最新的知识融于其中。

参加本书编写分工是:

郭萍:前言、第二章、第三章、第六章、第十三章、第十六章、第二十章、第二十一章;韩立新:第一章、第九章、第十章、第十一章、第十二章、第十七章、第十八章、第二十三章;王欣:第四章、第五章、第七章、第八章、第十四章、第十五章、第十九章、第二十二章。全书由郭萍统稿,司玉琢教授担任主审并定稿。

受篇幅所限,本书未设附录。

由于时间仓促,本书错误及缺点在所难免,敬请广大读者批评指正。

编者

1999年1月10日于大连

目 录

第一章 国际贸易术语	1
第一节 国际贸易术语的概念与作用	1
第二节 主要国际贸易术语的含义	1
第三节 国际贸易支付方式	5
第二章 远洋运输船舶营运方式	7
第一节 远洋运输业的种类	7
第二节 远洋运输船舶的营运方式及运输合同	8
第三节 班轮运输概述	9
第四节 租船运输概述	12
第三章 货运单证	13
第一节 装货港常用单证	13
第二节 卸货港常用单证	16
第三节 主要货运单证的流转	17
第四章 班轮运价	20
第一节 班轮运价概述	20
第二节 班轮运价表	23
第三节 运费的计算	25
第五章 船舶代理与船舶进出港手续	28
第一节 船舶代理	28
第二节 船舶进出港手续	29
第六章 货运代理业务	32
第一节 货运代理概述	32
第二节 货运代理单证	35
第三节 有关货运代理的法规	37
第七章 港口使费	39
第一节 港口使费的性质及计收办法	39
第二节 节省港口使费的主要途径	41
第八章 集装箱运输业务	43
第一节 集装箱运输概述	43
第二节 集装箱运输业务	46
第九章 海商法绪论	50
第一节 海商法的概念	50

第二节	海商法的形式	52
第三节	海商法的发展概况	54
第十章	船舶	57
第一节	船舶概述	57
第二节	船舶航行权	59
第三节	船舶所有权	60
第四节	船舶登记与船舶国籍	62
第十一章	船舶担保物权	67
第一节	船舶优先权	67
第二节	船舶抵押权	70
第三节	船舶留置权	73
第四节	有关的国际公约	76
第十二章	船员	80
第一节	船员	80
第二节	船长	82
第三节	船员劳动合同	84
第十三章	海上货物运输合同	87
第一节	海上货物运输合同概述	87
第二节	提单	92
第三节	有关海上货物运输的国际公约	99
第四节	航次租船合同	104
第五节	国际货物多式联运合同	111
第十四章	海上旅客运输合同	114
第一节	海上旅客运输合同概述	114
第二节	海上旅客运输合同当事人的主要权利和义务	116
第三节	海上旅客运输的法规	117
第十五章	海上拖航合同	119
第一节	海上拖航合同概述	119
第二节	海上拖航合同当事人的主要权利和义务	120
第三节	海上拖航中损害赔偿赔偿责任归属	121
第十六章	船舶租用合同	123
第一节	定期租船合同	123
第二节	光船租赁合同	128
第三节	船舶租购合同	131
第十七章	船舶碰撞	132
第一节	船舶碰撞的概念及有关的国际公约	132
第二节	船舶碰撞的种类与责任划分	135
第三节	船舶碰撞损害赔偿	137

第十八章	海难救助	144
第一节	海难救助概述.....	144
第二节	救助报酬.....	149
第三节	有关海难救助的国际公约.....	151
第四节	海难救助合同.....	155
第十九章	共同海损	157
第一节	共同海损概述.....	157
第二节	共同海损的表现形式.....	159
第三节	共同海损与过失的关系.....	162
第四节	共同海损理算.....	163
第五节	共同海损担保.....	166
第二十章	船舶油污损害赔偿	168
第一节	船舶油污损害赔偿概述.....	168
第二节	船舶油污损害赔偿的国际立法.....	168
第三节	船舶油污损害赔偿的民间协定.....	174
第四节	CMI 油污损害指南	176
第二十一章	海事赔偿责任限制	177
第一节	海事赔偿责任限制概述.....	177
第二节	有关海事赔偿责任限制的法律.....	179
第二十二章	海上保险	183
第一节	海上保险合同概述.....	183
第二节	海上货物运输保险合同.....	189
第三节	远洋船舶保险合同.....	191
第四节	船东保赔协会.....	195
第二十三章	海事争议的处理	197
第一节	海事诉讼.....	197
第二节	海事仲裁.....	210
第三节	港务监督对海事争议的处理.....	215
第四节	涉外海事关系的法律适用.....	216
主要参考书目		220

第一章 国际贸易术语

国际贸易系指营业地处于不同国家的合同双方所进行的商品买卖。商品要实现跨越国境的流通、买卖,离不开交通运输。在不同的交通运输方式中,远洋运输承担的外贸货运量是其他运输方式所无法比拟的。例如,在我国,80%以上的进出口货物都由远洋运输完成。可见,远洋运输是国际贸易的重要环节,也是国民经济的重要组成部分,从事国际贸易的人员必须熟悉和掌握有关外贸运输的理论和实务,才能保证进出口任务的有效完成。作为远洋运输船舶的驾驶人员也应该对国际贸易的一些理论与实务有所了解,保证圆满完成运输任务,有效地保护自己的权益。在长期的国际贸易实践中,逐渐形成的贸易术语,是远洋运输业人员所应该熟悉和掌握的国际贸易理论与实务的重要组成部分。

第一节 国际贸易术语的概念与作用

一、国际贸易术语的概念

贸易术语(Trade terms),是指在国际贸易的长期实践中逐渐形成的,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术语。通常又称之为价格条件(Price terms),习惯上用英文缩写字母来表示。例如,装运港船上交货简称为 FOB(Free on Board ... named port of shipment),成本加运费简称为 CFR(Cost and Freight ... named port of destination),装运港船边交货简称为 FAS(Free Alongside Ship ... named port of shipment),等等。

二、贸易术语的作用

在国际贸易中,采用贸易术语的主要作用在于明确买卖双方各自承担的风险、责任和费用。通过买卖合同中使用的不同形式的贸易术语,确定实际交货地点和方式,明确卖方还是买方负责办理货物的运输和投保货物运输保险、货物风险转移的时间与地点、买卖双方的费用负担。由卖方还是买方负责办理并提交各种装运单据,以及领取货物进出口国境所必需的其他单据,等等。

由于每种贸易术语在买卖双方各自承担的风险、责任和费用的划分上具有确定的含义,国际贸易双方在磋商交易条件和订立买卖合同时,只要选择某种双方认为合适的贸易术语,就可据此确定彼此之间的责任与义务。因此,使用贸易术语,对简化买卖双方洽商的内容、缩短交易洽商的时间、节省交易的开支和费用与促进成交都有积极的作用。

第二节 主要国际贸易术语的含义

为避免不同国家或地区的贸易双方在使用贸易术语时产生误解或作出不同的解释,由此引起争议和诉讼,国际商会(International Chamber of Commerce; ICC)于1936年首次制定并公布了《国际贸易术语解释通则》(International Rules for the Interpretation of Trade Terms; INCOTERMS)(以下简称为《通则》)。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年和1990年对《通则》作了补充和修订。最新的1990年《通则》于1990年7月1日生效。

《1990年通则》将13种贸易术语按不同类型划分为四组,详见下表:

E 组	EXW	工厂交货
启运		
F 组	FCA	货交承运人
	FAS	船边交货
主要运费未付	FOB	船上交货
C 组	CFR	成本加运费
	CIF	成本、保险费加运费
主要运费已付	CPT	运费付至
	CIP	运费、保险费付至
D 组	DAF	边境交货
	DES	目的港船上交货
到达	DEQ	目的港码头交货
	DDU	未完税交货
	DDP	完税后交货

第一组“E组”,卖方在其自己的地点把货物备妥;第二组“F组”,卖方须将货物交至买方指定的承运人;第三组“C组”,卖方必须签订运输合同,但货物灭失或损坏的风险以及装船和启运后发生意外事故所产生的额外费用,卖方不承担责任;第四组“D组”,卖方必须承担把货物交至目的地国家所需的全部费用和 risk。

在13种贸易术语中,被国际贸易双方经常使用且与海上运输紧密联系的有FAS、FOB、CFR、CIF等,分别简要说明如下:

一、FAS

(一)FAS 的含义

FAS(Free Alongside Ship ... named port of shipment),指船边交货——指定装运港,简称“船边交货”,是指卖方在指定装运港的码头或驳船内将货物交到船边,卖方即履行了他的交货义务;买方必须从那时起承担货物灭失或损坏的一切风险。该术语仅用于海运或内河运输。在买方不能直接或间接地办理出口手续时不能使用该术语。

(二)FAS 下买、卖双方的主要责任

根据国际商会《1990年通则》的解释,买卖双方主要应负担的费用、承担的责任和 risk 应划分为:

卖方提供符合销售合同规定的货物和商业发票(Commercial invoice)或相应的电子信息,如果合同有规定,尚须提供其他凭证;在规定日期或期限内,在指定的装运港买方所指定的装货地点,履行船边交货义务;承担至船边交货时止的货物灭失或损坏的一切 risk 及费用;给予买方关于货物已交至指定船边的详尽通知;向买方提供有关交货证件的通常单据如提单、海运单、内河运输单据等;支付货物检查费用等。

买方应按照销售合同规定支付货款;自负 risk 和费用,取得进出口许可证或其他官方批准证件,办理货物出、进口以及必要时经由第三国过境运输所需的一切海关手续;签订货物运输合同和保险合同;承担货物在指定装运港船边支付时起的货物灭失或损坏的一切 risk 和费用;

给予卖方有关船名、装船地点和要求交货时间的详尽通知;接受交货凭证;除另有约定外,支付装运前的检验费用等。

二、FOB

(一)FOB 的含义

FOB(Free on Board ... named port of shipment),船上交货……指定装运港,简称“船上交货”,指卖方在指定的装运港将货物装上船越过船舷后,即履行了其交货义务;买方必须从那时起承担货物灭失或损坏的一切风险。我国通常称之为“离岸价格”或“船上交货价格”。该术语仅适用于海运或内河运输。

(二)FOB 下买、卖双方的主要责任

根据《1990 年通则》的解释,买、卖双方应承担的费用、责任及风险应划分如下:

卖方应提供符合合同规定的货物及有关货运单证;在指定装运港,并在约定日期或期限内,将货物装上买方指定的船只;负责货物在装运港越过船舷时为止的各项费用与风险;办理出口手续;给予买方关于货物已装船的详细通知等。

买方应按合同规定支付货款;负责签订货物运输合同和保险合同;负担货物越过船舷时起的一切费用和 risk;办理货物在目的港的进口及收货手续;接受卖方提供的有关单证等。

(三)使用 FOB 贸易术语应该注意的问题

1. 与运输合同的关系

根据 FOB 的解释,买方应负责租船或订舱,签订运输合同,并支付运费。因此,在运输合同中,买方是托运人或航次租船承租人,同时又是收货人,卖方在提单运输下也是托运人^①。这一外贸运输合同关系可见图 1-1 所示:

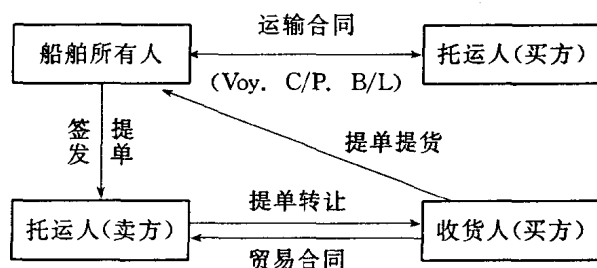


图 1-1 FOB 条件下外贸运输合同关系

在买方与船舶所有人之间,双方的权利、义务受运输合同的约束;买卖双方之间的权利、义务关系仍受贸易合同的调整;而在卖方与船舶所有人之间,后者向前者签发的提单或其他运输单据是双方间运输合同关系的证明;当提单转让至收货人买方手中时,买方与船方的关系亦受提单或航次租船合同的约束。

在外贸实践中,在 FOB 条件下,买方有时事后委托卖方代为租船订舱,卖方对此可以接受,但须向买方声明责任:“如卖方到时租不到船舶,或订不到舱位,与卖方无关,买方无权因此撤销合同,也无权向卖方索赔。”

2. 费用负担问题

根据 FOB 的解释,卖方须将货物装到买方指定的船上,而负担货物越过船舷时为止的费用和风险。这两者的要求不完全相同,由于国际上对“装船”的概念理解不一,有的认为是在装

^① 参见我国海商法第 42 条托运人定义。

运港将货物吊起并在越过船舷之时,就应认为货物已被装上船;有的认为将货物装到船甲板上才算装船;也有的认为需将货物装到舱底才算装船。因而买卖双方对装船有关费用(包括舱内积载费和平舱费等)如何划分常发生纠纷。为了说明有关装船费用的负担问题,买卖双方有时在 FOB 贸易术语后加列一些附加条件,形成了 FOB 贸易术语的变形。实践中常见的 FOB 的变形有:

(1)FOB 班轮条件(FOB Liner Terms):有关装船费用按照班轮运输的条件办理。在班轮运输下,买方负担运费,该运费包括装卸费。也就是说,卖方此时不承担有关装船的费用。

(2)船上交货并积载(FOB Stowed; FOB. S.):指卖方负责将货物装入舱内并支付包括积载费在内的装船费用。

(3)船上交货并平舱(FOB Trimmed; FOB. T.):指卖方负责将货物装入舱内并支付包括平舱费在内的装船费用。

(4)船上交货并积载、平舱(FOB Stowed and Trimmed; FOB. S. T.):指卖方不仅须将货物装入舱内,而且舱内积载费、平舱费均由卖方负担。

(5)FOB 吊钩下交货(FOB under Tackle):指卖方仅负责将货物交到买方指定船只的吊钩所及之处,买方负担船边到舱内的装货费、积载费和平舱费。

三、CIF

(一)CIF 的含义

CIF(Cost, Insurance and Freight ... named port of destination),成本加保险费、运费……指定目的港,简称“成本加保险费、运费”,指卖方负责签订运输合同,支付货物运至指定的目的港所需的成本和运费,并办理货物保险,支付保险费。在我国通常称之为“到岸价格”或“保险费、运费在内价”。该术语适用于海运与内河运输。

(二)CIF 贸易术语下买卖双方的主要责任

在 CIF 条件下,卖方负责签订运输合同,在合同规定的日期或期间内在装运港将货物装上船,并支付运费;及时给予买方详尽通知;办理出口清关手续,支付各种出口关税和费用;负担货物在装运港越过船舷时为止的一切风险;办理货物运输保险并支付保险费;负责提供商业发票或相应的电子信息、运输单据和保险凭证等。

买方须接受符合合同规定的货物与单证,支付货款;负担除运费和保险费以外的货物在运输途中的一切费用及卸货费用;负担货物在装运港越过船舷时起的一切风险;办理货物进口手续并支付有关费用等。

(三)使用 CIF 贸易术语应注意的问题

1. 与运输合同的关系

在 CIF 条件下,卖方负责租船订舱,成为航次租船的承租人,或提单运输的托运人,买方是收货人。这一外贸运输合同关系可用图 1-2 表示:

在航次租船合同下,货物装船后,船舶所有人应向承租人(卖方)签发租船合同下的提单,该提单此时仅是货物收据和货物所有权的凭证,卖方与船舶所有人之间的权利、义务仍受航次租船合同调整;买、卖双方受其买卖合同约束;当提单转让到收货人买方手中时,成为船舶所有人与买方之间存在运输合同关系的证明。

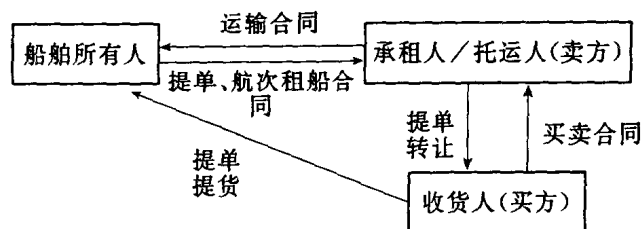


图 1-2 CIF 条件下外贸运输合同关系

2. CIF 术语的变形

在使用 CIF 术语时,虽然《1990 年通则》解释应由买方负担卸货费,但是各国港口往往有不同的惯例。有的港口规定由船方负担在该港口卸货的费用;有的港口规定船方不仅需支付卸货费,还需支付货物在码头入库的搬运费和从码头仓库装上接运车辆的装车费;有的港口规定由收货人负担卸货费等。为明确卸货费用由谁负担以免日后发生纠纷,形成了在 CIF 贸易术语后面附加其他条件的 CIF 的变形,这些变形主要有:

(1)CIF 班轮条件(CIF Liner Terms):指货物到达目的港后的卸货费用由船方或卖方负担,这种方式在欧洲各港被广泛使用。

(2)CIF 舱底交货(CIF Ex-Ship's Hold):指在卸货港的一切卸货费用由买方负担。

(3)CIF 卸到岸上(CIF Landed):指货物运达目的港后,包括驳船费和码头费在内的卸货费用均由卖方负担。

(4)CIF 吊钩下交货(CIF Ex-Tackle):指货物运达目的港后,卖方只负担自舱底起吊的费用,驳船费和码头费由买方负担。

四、CFR

CFR(Cost and Freight ... named port of destination),成本加运费……指定目的港,简称“成本加运费”,指卖方负责签订运输合同,在合同规定的日期或期限内将货物装上船运往指定目的港,并支付运费,负担货物在装运港越过船舷时为止的一切费用和 risk。该术语要求卖方办理出口清关手续,仅适用于海运或内河运输。

CFR 与 CIF 的不同仅在保险费一项,即在 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 risk 划分完全相同,CIF 贸易术语的各种变形也适用于 CFR。应注意的是,卖方在货物装船后应迅速通知买方,以便买方能够及时投保,否则,货物在运输途中的 risk 由卖方负担。

在签订贸易合同和运输合同时要注意相互衔接,例如,由我国 CIF 出口货物时,我卖方派船。在贸易合同中已议定由买方负担卸货费用,而在签订租船合同时相互脱节,议定由船方负担卸货费(租金中包括卸货费)。无形中使我方支付双重的卸货费。

我国远洋运输船舶在国外港口装卸货物时,如果能够确定所装卸货物的贸易合同中已规定货物的装卸费用由国外货方负担的,当港口有关部门向我船方提出支付装卸费用的签认时,我船方应拒绝签署。

第三节 国际贸易支付方式

在国际贸易合同中,支付货款的货币名称、支付地点、支付时间和支付方式等也是买卖双方协商的重要内容。就支付方式而言,主要有汇款、托收和信用证三种。

一、汇款

汇款(Remittance),也称汇付,指付款人(进口人)通过银行将货款汇交收款人的一种结算方法。汇款可分为电汇(Telegraphic Transfer; T/T)、信汇(Mail Transfer; M/T)和票汇(Demand Draft; D/D)三种。该方式常用于预付货款和定金、汇交和退还履约金、佣金、代垫费用、索赔款和欠款等业务的结算。

二、托收

托收(Collection),是指卖方(出口人)于货物装船后,开立以买方(进口人)为付款人的汇票,连同提单、发票和保险单等单据委托银行向买方收取货款的一种结算方式。在托收方式下,银行不负责保证付款,因此,托收是商业信用。

托收的业务程序如下:(1)卖方根据发票金额开立以买方为付款人的汇票(Draft; Bill of Exchange);(2)卖方向当地银行提出托收申请;(3)卖方所在地银行接受申请后,委托其在买方所在地的代理行或往来银行收取货款;(4)买方所在地银行向买方交单,买方付款赎单。

托收从不同的角度有不同的分类。从汇票是否随附装运单据来分,托收可分为光票托收(Clean Bill for Collection)和跟单托收(Documentary Bill for Collection)。根据交单的条件不同,跟单托收又可分为付款交单(Documents Against Payment; D/P)和承兑交单(Documents Against Acceptance; D/A)。根据汇票的性质,付款交单又可分为即期付款交单(D/P at sight)和远期付款交单(D/P after sight)。

三、信用证

信用证(Letter of Credit; L/C),是开证银行根据开证申请人(买方)的请求,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。它以银行信用代替商业信用,解决了国际贸易中买方和卖方互不信任而又都想占用资金的矛盾。在信用证结算方式中,银行成为买方和卖方都信任的第三人,起到担保的作用,信用证就是银行保证付款的工具。所以,信任证已成为当今国际贸易中主要的支付方式。

信用证方式支付的一般程序是:(1)开证申请人向银行提出开证申请,并交纳若干押金和开证手续费;(2)开证行接受申请,开出信用证寄交出口地的通知银行;(3)通知银行将信用证转交受益人;(4)受益人审查信用证无误后,装运货物,备齐货运单据并开出汇票,向议付行交单;(5)议付行按信用证审核单据无误后向受益人付款;(6)议付行将单据等寄交开证行要求付款;(7)开证行审单无误后向议付行付款;(8)开证行通知开证申请人付款;(9)开证申请人付款赎单,凭以向承运人提货。

信用证种类较多,主要的有可撤销信用证(Revocable L/C)和不可撤销信用证(Irrevocable L/C)、光票信用证(Clean Credit)和跟单信用证(Documentary Credit)、即期信用证(Sight Credit)和远期信用证(Usance Credit)、可转让信用证(Transferable Credit)和不可转让信用证(Non-transferable Credit)、保兑信用证(Confirmed L/C)和非保兑信用证(Unconfirmed L/C)、循环信用证(Revolving L/C)、对开信用证(Reciprocal L/C)、对背信用证(Back to Back L/C)等等。

远洋运输工作虽然不受信用证规定的约束,但是远洋运输工作组织得好坏会影响国际贸易工作能否顺利完成。例如,信用证中均有装船期限的规定,如果船舶各方面的准备工作不协调、不及时,就会延误货物装船时间,以致超过信用证规定的装船日期,使外贸出口部门不能顺利到银行结汇,增加工作麻烦,或被处以罚金,甚至会被取消合同。

第二章 远洋运输船舶营运方式

运输业是经济社会的命脉。自从人类社会存在生产和产品交换,便产生了运输业。随着科学技术的进步和社会经济的发展,运输业在国民经济中发挥着非常重要的作用。因使用的运输工具不同,运输业可以分为陆上运输、水上运输、航空运输和管道运输。其中陆上运输又分为铁路运输和公路运输,水上运输分为内河运输和海洋运输。而在海洋运输中,根据活动范围的不同,又可分为沿海运输和远洋运输。

远洋运输(Ocean Shipping)是指以船舶为工具,从事跨越海洋运送货物和旅客的运输。由于远洋运输表现为从事本国港口与外国港口之间或者完全从事外国港口之间的客货运输,所以又称为国际航运(International Shipping)。远洋运输目前作为国际贸易成交后的主要货物运输手段,在全世界范围内进行,具有很强的国际性。由于远洋运输情况复杂,海上风险特殊,与之相适应的法律关系也特别复杂,为了维护海上航行安全,发展远洋运输事业,促进国际贸易的发展,国际上制定了相应的国际公约,各国也纷纷制定国内法规,用以调整远洋运输中发生的各种关系。

第一节 远洋运输业的种类

从狭义上讲,从事国际航线的船舶营运业就属于远洋运输业。从广义上讲,船舶租赁业、货运代理业、船舶代理业、装卸/理货业以及海运经纪人等,都属于远洋运输业。这些行业的种类及业务内容大体包括:

1. 船舶营运业

船舶营运业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的客、货运输的行业。

2. 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。

3. 货运代理业

货运代理业即通常所说的报关行(Customs Broker)或运输行(Forwarding Agent or Forwarder),是指以收取佣金,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。随着国际贸易和远洋运输的不断发展,货运代理业务范围有不断扩大的趋势,如代货主安排仓储、转运、签单、订舱、选择航线、投保、准备有关单证及货主委托的其他特殊事项等。

4. 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。尤其是在租船业务和船舶买卖业务的洽谈中,都离不开海运经纪人的参与,并且已成为一种传统的习惯。

5. 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一切在港业务的行业。

6. 装卸、理货业

装卸、理货业是指接受货主或船舶经营人的委托,在港口为船舶进行货物装卸、清点、交接、检查货物损害程度和原因并作出书面证明、衡量散装货物重量等项作业的行业。

第二节 远洋运输船舶的营运方式及运输合同

远洋运输是随着航海贸易的发展而发展起来的,所以远洋运输船舶的营运方式必须与贸易对运输的要求相适应。为了适应不同货物和不同的贸易合同对运输的不同需要,也为了合理地运用远洋船舶运输能力,当前国际上普遍采用的远洋运输营运方式为定期船运输和不定期船运输。定期船运输又称班轮运输,指船舶按规定时间,在固定航线上,挂靠既定的港口,经常地从事某航线港口间货物运输的方式。班轮运输下,承运人与托运人之间不需签订书面的海上货物运输合同。当货物装船后,应货主的要求,由船长或承运人的代理人签发提单;提单上详载的内容和条款,是划分承运人和货方权利、义务的依据。当提单经过背书转让至第三人手中,提单上关于托运人的权利、义务规定,约束第三人。当然不排除承运人和托运人就提单以外达成特殊协议,但该协议内容不随提单的转让而转让。

不定期船运输又称租船运输,从事货运的租船运输,不同于班轮运输,没有船期表,也没有固定航线,完全依据货源情况组织营运。根据租船方式不同,不定期船运输可分为航次租船、定期租船和光船租赁。出租人、承租人之间的权利、义务划分,完全依据租船合同的条款确定。

表 2-1 远洋船舶不同营运方式比较

营运方式	定期船(班轮)	不定期船(租船)		
		航次租船	定期租船	光船租赁
基本特点	航线及挂靠港口固定	航线及挂靠港口随货源而定		
承运人	船舶所有人	出租人或承租人	承租人 或出租人	承租人
承运货物方式	托运人向船舶所有人订部分舱位	承租人向出租人租用整船或部分舱位	视承租人按班轮营运方式或航次租船营运方式经营而异	
运 费 (租金)	根据运价表,按货物数量计费	根据租船合同,按货物数量计费	根据租船合同,按租期计算	
配备船员、任命船长、支付船员工资	由船舶所有人负责	由船舶所有人负责	由船舶所有人负责	由承租人负责
船舶营运调度	由船舶所有人负责	由出租人负责	由承租人负责	由承租人负责
船舶营运费用的分担	所有船舶营运费用由船舶所有人负担	除货物装卸费及垫舱物料费由谁负担需依租船合同外,其余费用由出租人负担	承租人负担货物装卸费、洗舱费、垫舱物料费、港口使费、燃料费、淡水费等,其余费用由出租人负担	出租人负担船舶折旧费以及根据合同可能负担船舶保险费等,其余费用由承租人负担

根据我国《海商法》的有关规定,航次租船合同属于海上货物运输合同,《海商法》第四章“海上货物运输合同”的内容,只是第47条、第49条强制适用于航次租船合同。而定期租船合同和光船租赁合同,均属于《海商法》第六章“船舶租用合同”范畴。而且《海商法》规定,航次租船合同的大部分条款及船舶租用合同的全部条款,仅在租船合同没有约定或者没有不同于海商法的约定时适用。因而上述条款均属于任意性条款。即使合同当事人约定了不同于《海商法》的规定,该内容对出租人和承租人来说,仍然发生法律效力。

因船舶营运(货运)方式不同,船方与货方承担的责任和费用也各不相同。为便于说明,现将远洋船舶不同营运方式的比较列表说明如下(表2-1):

第三节 班轮运输概述

定期船运输又称班轮运输(Liner Shipping),指船舶按照预定的船期表,在一定的航线上,以既定的挂靠顺序,经常从事某一航线上各港间的货物运输的一种船舶营运方式。

如果进一步划分,班轮运输又可分为两种形式:一种是定线定期班轮,即船舶严格按照预先公布的船期表运行,船舶到、离港的时间及计划挂靠的港口固定不变,这是班轮运输的主要形式。另一种是定线不定期班轮,即船舶根据预先公布的船期运行,但船舶到、离港的时间有一定的伸缩性;有固定的始发港和目的港,中途挂靠港则视货源情况可能有所增减。

60年代后半期,随着集装箱运输的发展,班轮运输又进一步分化为传统的杂货船班轮运输和集装箱班轮运输。由于集装箱运输具有快速、装卸方便、装卸效率高、货运质量好、便于开展多式联运等特点,越来越多的集装箱班轮运输已逐渐取代传统的杂货船班轮运输。

船公司在组织班轮运输时,除了要求航线上应具备足够且稳定的货源外,为了使船舶能够按照船期表的规定满足各种货物对运输的要求,就要求船公司在开展班轮运输业务时,须具备其他一些条件。主要有:(1)要有技术性能较高、设备齐全的船舶。为了保证船期,就需要船舶状况较好、船速较高的船舶;为了满足不同货物对运输的要求,如冷藏货、危险货、重大件货等,就需要配备比较齐全的设备。(2)为船舶配备技术和业务水平高的船员,以保证航行安全和货运需要。(3)要有一套适应于小批量接受货物运送的货运程序。班轮运输主要用于小批量杂货的运输,如五金、纺织品、食品、服装、工艺品或某些贵重物品等。由于货物种类多、批量小,而且分属于不同的货主,因此需要建立一套不同于其他船舶营运方式的货运程序。

为了保证班轮运输能够做到严格按照事先制定的船期表运行,班轮运输的货运程序有别于其他营运方式的基本特点主要有:(1)承运人与托运人之间在货物装船前不需要书面签订完整的海上货物运输合同,而是在货物装船后,由船长或承运人的代理人签发事先印制好的提单,其上详细记载有关承运人、托运人或收货人的权利、义务条款,是调整各有关方运输关系的依据。(2)除非承运批量较大的货物并且承、托双方另外订有协议,允许在船边直接交接货,通常要求托运人将货物送至承运人指定的码头仓库交货,收货人在指定的卸货港码头仓库提货。(3)运费按事先公布的运价本中的费率及所运货物的数量计数,装卸等费用均计入运费之中一并收取。(4)一般不规定固定的装卸率,也不计算滞期费、速遣费,仅约定托运人或收货人必须按船舶装卸速度尽快提交或提取货物。(5)班轮运输的承运人通常负责包括装货、卸货和理货作业在内的作业,并负担其全部费用。

由于班轮运输承运的货物批量小,货主多,挂靠港口多,装卸作业频繁,出现货损货差的情况比较复杂,为使货物在运输过程中能顺利装卸和防止或减少差错,所以实践中逐渐形成了一

套与这种运输相适应的货运程序。

1. 揽货和订舱

班轮运输的货运程序是从揽货或订舱开始的。揽货又称揽载(Canvassation)是指从事班轮运输经营的船公司为了使自己经营的班轮运输船舶在载重量和舱容上得到充分利用而从货主那里争取货源的行为。揽货的实际成绩将影响班轮公司的经济效益及经营的成败,所以任何一家班轮公司都付出一定的人力、物力从事揽货工作。

订舱(Booking)是托运人或其代理人向承运人或其代理机构申请货物运输,承运人对这种申请予以承诺的行为。此时,承运人、托运人之间尚未签订完整的书面运输合同,只要承运人对托运人以口头或订舱函电(Booking memo)予以承诺,并在舱位登记簿上予以登记,即表明承、托双方建立了海上货物运输的法律关系。揽货和订舱是从不同角度说明承运人、托运人如何建立海上货物运输合同关系的。揽货和订舱时,船公司应注意船舶舱位的分配,订舱货物的性质、包装、重量等特性及港口有关法规和规章。

2. 装船

一般意义上的装船是指托运人将其托运的货物运至码头承运船舶的船边并进行交接,然后将货物装到船上。如果船舶在锚地或系浮筒,托运人还应负责将货物通过驳船运至船边并将货物装到船上,即所谓的“实际装船”。由于班轮运输中,承运的货物种类繁多、性质各异,又分属不同的托运人,目的港也不一致,如果都要求每个托运人将货物送至船边,就会因种种原因使货物不能按规定顺序送到船边,致使装货现场十分混乱,影响装卸效率,妨碍船舶如期航行。因此对班轮运输的货物都采取“集中装船”的方式。

所谓集中装船,是指由船公司在各装货港指定装船代理人,在各装货港的指定地点(通常是码头仓库)接受托运的货物,办理交接手续后,将货物集中按货物的卸货次序进行适当的分类后再进行装船,即“仓库收货,集中装船”。

3. 卸货

卸货的程序正好与装船相反,即采用“集中卸货,仓库交付”的方式,也就是说,船舶到港后,先将货物卸至码头仓库或承运人指定的其他地点,进行分类后再向收货人交付。

为了做好卸货工作,避免因船舶滞留而影响船期,船公司一般都指定卸货港的代理人。船舶代理一方面根据船舶发来的到港电报,编制有关单证,联系安排泊位,准备办理船舶进口手续,约定装卸公司,等待船舶进港后卸货;另一方面还要把船舶预计到港时间(Estimated Time of Arrival: ETA)通知收货人,以便收货人及时作好接收货物的准备工作。

卸货时,船方和装卸公司应根据载货清单和其他有关单证认真卸货,避免发生溢卸或短卸。溢卸(Overlanded)是指本应在其他港口卸下的货物在本港卸下的情况;短卸(Shortlanded)是指本应在本港卸下的货物遗漏未卸的情况。溢卸和短卸统称为误卸(Mislanded)。

船公司或其代理人发现误卸以后,应立即向各挂靠港发出货物查询单(Cargo Tracer),在调查清楚的基础上,将误卸的货物及时运回原定卸货港。除非是因标志不清及货主的过失造成的,否则所有补送、退运、卸货和保管费用都由船公司负担。

4. 交付货物

交付货物是海上货物运输中最后的一个重要环节。当收货人接到船公司在卸港的代理人发出的船舶预计抵港的通知后,立即办妥相关的货物进口手续和单证,将提单交给船公司在卸港的代理人,经审核无误后,换发提货单(Delivery Order: D/O),然后收货人再凭提货单前往