

100出口貨物運輸與保險



錢益明編著

商務印書館



100出口貨物運輸與保險

錢益明編著

商務印書館

作 者 簡 介

錢益明教授，1928年出生於安徽安慶。1952年畢業於上海滬江大學國際貿易系。畢業後多年從事進出口貿易的實際工作。自1957年起一直從事國際貿易教育工作，歷任暨南大學國際貿易講師、廣州外貿學院副教授、教授，並於1984年至1990年期間，任廣州外貿學院院長。著作有《進出口業務》、《國際貿易法律、慣例、規則選編》、《100進出口貿易難題》、《100國際貿易糾紛案答疑》、《進出口貿易糾紛的處理》、《進出口貿易新技術》、《100國際經濟合同》、《進出口貿易案例精選》等二十多本。

錢教授曾多次來香港講學和工作。自1990年7月起，任香港招商局發展有限公司高級顧問、廣州外貿學院教授和學術委員會名譽主任。過去十年曾到美國、英國、加拿大、法國、荷蘭、比利時、瑞典、瑞士等地考察和進行學術交流，對國際貿易理論和實際工作均有較深入的研究。

100 出口貨物運輸與保險

作 者 錢益明

責任編輯 黃志明

出 版 者 商務印書館(香港)有限公司

香港鯉魚涌芬尼街2號D僑英大廈

印 刷 者 陽光印刷製本廠

香港柴灣嘉業街10號益高工業大廈12樓B座

版 次 1992年12月第1版第1次印刷

©1992 商務印書館(香港)有限公司

ISBN 962 07 6097 2

前 言

我曾爲本系列叢書編寫過三本書，現在我又就國際貨物運輸和保險寫成本書，名爲出口貨物運輸與保險。擬爲貿易界朋友，提供一些專業知識和最新發展的資料。

近二十年來，無論在國際運輸或保險方面都有新變化，這些新變化不僅反映在業務新做法和工作新程序方面，而且反映在國際慣例、規則和公約方面的新變動。前者例如出現了貨櫃運輸、國際多式聯運、大陸橋、小陸橋、微橋等運輸方式以及出現一些新險別和新條款；後者例如出現了《維斯比規則》、《漢堡規則》、聯合國《國際貨物多式聯運公約》、國際商會《跟單信用証統一慣例》（400修正本）以及國際商會《聯合運輸單証統一規則》等。本書不僅將就國際貨物運輸和保險方面介紹基本知識，而且着重介紹近年來的運輸和保險方面新發展和新規則。我希望這本書能對貿易界朋友在掌握和運用這些知識方面有所幫助，並間接地爲發展香港對外貿易和促進香港繁榮作點微薄的貢獻。當然良好的希望是一回事，但實際情況又是另一回事。這只能由實踐去檢驗了。

但由於作者水平有限，書中疏漏或錯誤之處在所難免，我衷心希望讀者批評指正。

錢益明

目 錄

第一章 貨櫃運輸

1. 什麼是運輸業和運輸業的兩次革命？	1
2. 國際貿易條件與運輸有什麼關係？	2
3. 什麼是集裝箱和集裝箱運輸？	9
4. 貨櫃的規格及其系列有無國際標準？	10
5. 貨櫃有哪些種類？	11
6. 貨櫃運輸有哪些組織？	12
7. 貨櫃運輸的裝箱方式和交接貨物方式有哪幾種？	14
8. 貨櫃運輸對交接地點如何規定？通常有哪幾種方式？	15
9. 貨櫃船有哪些種類？	17
10. 出口貨物貨櫃運輸的作業程序如何？	18
11. 出口貨櫃貨物運輸需要哪些主要單証？	20
12. 進口貨櫃貨物的一般交貨程序是怎樣的？	21
13. 貨櫃運輸的運費是如何計算的？	23

第二章 國際多式聯運

14. 什麼是國際多式聯合運輸？	25
15. 什麼是國際多式聯運經營人？	26

16. 什麼是多式聯運單証(聯合運輸單証)?	28
17. 關於多式聯運單証的轉讓問題?	30
18. 什麼是OCP運輸?	31
19. 什麼是大陸橋運輸?	33
20. 什麼是小陸橋運輸和微橋運輸?	34
21. 世界鐵路運輸的狀況如何?	35
22. 中國通往鄰國的幹綫和國境站有哪些? 中國鐵路骨架 幹綫有哪幾條?	37
23. 鐵路運輸的基本知識。	39
24. 什麼是國際鐵路聯運協定?	40
25. 公路運輸在國際貿易中有何作用?	42

第三章 海上租船貨物運輸

26. 什麼是海洋運輸兩大方式?	45
27. 什麼是租船市場?	46
28. 定程租船的定義和特點是什麼?	48
29. 定程租船合同包括哪些主要條款?	49
30. 什麼是許可裝卸時間?	51
31. 什麼是速遣費和延遲費?	53
32. 什麼是備裝(卸)通知書?	54
33. 什麼是裝卸時間表?	54
34. 何謂空艙費?	55
35. 冰凍條款包括哪些內容?	56
36. 定期租船的定義和特點是什麼?	57

37. 定期租船合同包括哪些主要條款？	58
38. 租船合同還有哪些其他條款？	61
39. 什麼是適航條件？	62
40. 什麼是船籍、船旗和方便旗？	63
41. 什麼是船級和船級證書？	64
42. 什麼是首要條款？	65
43. 什麼是疏忽條款？	66
44. 疏忽和不法行為有何區別？	67
45. 何謂繞航條款？	67

第四章 海上班輪貨物運輸

46. 什麼是班輪運輸？	69
47. 班輪有哪些國際組織？	70
48. 什麼是船務代理？其主要工作是什麼？	72
49. 班輪運價計價單位有哪幾種？	73
50. 班輪運價是如何構成的？	74
51. 支付海洋運費有哪幾種方法？	75
52. 什麼是選港貨物和選港費？	76
53. 什麼是海運提單？	77
54. 關於海運提單的抬頭和背書轉讓問題。	79
55. 何謂清潔提單？不清潔提單可能發生什麼後果？	82
56. 什麼是租船合同下的提單？應注意什麼問題？	83
57. 關於提單的其他分類。	84
58. 什麼是預備提單？可能發生何種嚴重的法律後果？	85

59. 什麼是倒簽提單？可能發生何種嚴重的法律後果？……	87
60. 什麼是過期提單？這種提單可能發生什麼後果？……	87
61. 什麼是賠償保證書？對託運人和承運人有何風險？……	89
62. 什麼是海牙規則？……	89
63. 什麼是維斯比規則？……	91
64. 什麼是漢堡規則？……	92
65. 1924年英國海上貨物運輸法包括哪些主要內容？……	93
66. 什麼是1936年美國海上貨物運輸法？……	95

第五章 航空、郵包、管道運輸

67. 關於航空運輸和國際組織的情況。……	97
68. 空運代理的主要作用是什麼？……	98
69. 什麼是航空運單？……	99
70. 航空運輸有哪幾種方式？……	100
71. 航空運單的主要內容是什麼？……	101
72. 什麼是華沙公約？……	102
73. 什麼是管道運輸？……	103
74. 什麼是國際郵包運輸？……	104

第六章 保險總論

75. 什麼是保險？什麼是海上運輸貨物保險？……	107
76. 什麼是海上風險？……	109
77. 什麼是保險業務中海上損失及其分類？……	110
78. 什麼是保險業務中海上費用及其分類？……	112

79. 如何區別單獨海損與共同海損？	113
80. 保險單有哪些常見的種類？	114
81. 海上保險合同的當事人有哪些？	115
82. 什麼是可保利益？	117
83. 保險單的轉讓問題。	118

第七章 保險險別及其他

84. 什麼是海洋運輸貨物平安險？	121
85. 什麼是海洋運輸貨物水漬險？	122
86. 什麼是海洋運輸貨物一切險？	127
87. 什麼是海上運輸貨物戰爭險？	129
88. 什麼是海洋運輸貨物基本險倉至倉條款？	131
89. 什麼是保險業務中正常運輸和非正常運輸？	132
90. 被保險人應承擔什麼義務？	134
91. 什麼是倫敦保險協會新條款？	135
92. 什麼是航空貨物運輸險？	137
93. 什麼是陸上運輸貨物險？	141
94. 什麼是郵包運輸險？	145
95. 什麼是產品責任險？	149
96. 共同海損處理手續如何？	150
97. 什麼是約克·安特衛普規則？	152
98. 什麼是委付和代位權？兩者有何區別？	153
99. 什麼是保險單的批改？	154
100. 什麼是船東保障與賠償協會？其承保範圍如何？	155

附錄：

1. 海牙規則·····	159
2. 維斯比規則·····	167
3. 約克·安特衛普規則·····	173
4. 華沙公約·····	183
5. 倫敦保險協會條款·····	197

第一章

貨櫃運輸

1. 什麼是運輸業和運輸業的兩次革命？

運輸業(Transportation)是生產部門的外延，是把產品從生產地運往消費地，產品在空間的流動，即通過運輸使產品位置發生的變動，從而賣得較高的價格。這個高出部分的價格，習慣上稱為地區差價。這個差價的出現，除了其他因素外，運輸本身也給產品增加了價值，這個價值表面上叫做運輸成本或價格，實際上由於產品在空間位置的變動，人力的消耗和各種運輸工具的磨損的價值總和，這是構成運輸成本或價格的基礎。運輸價格的高低，是隨着社會對運輸量的需求而波動。由此可見，運輸業不僅是生產部門的外延，而且是獨立的、特別的生產部門，是流通部門。所謂特別的生產部門，這是因為它的產品不是有形的，而是通過產品的位移，把運輸的勞動量（價值）附加在被運送產品的身上，從而構成地區差價的基礎。

運輸業隨着社會生產的發展和科技的創新，經歷了兩次大革命。第一次是十九世紀蒸氣輪船和火車的出現，從而使運輸業跨入機器時代，使世界運輸業出現了海、陸、空立體網絡的龐大的運輸系統，使世界運輸量成百倍、千倍的速度發展。第二次革命是在第二次世界大戰以後，由於科技的創新，物質生產部門的巨大發展，社會需要運輸業要朝着大型化、高速化和自動化的方向

發展，除了出現大型和特大型專用貨輪，其中包括石油、礦石、木材等專用輪，少則幾萬噸，多則幾十萬噸；同時港口裝卸設備朝着大型化、現代化和自動化的方向發展，其中包括巨型的龍門吊車、運輸傳動帶、管吸裝卸設備等。最重要的是，由於集裝箱（貨櫃）(Container)的出現，並以標準化的集裝箱作為媒介，把海、陸、空、河各種運輸方式聯成一體，出現了國際多式聯運方式(International Multimodal Transport or International Combined Transport)，這是運輸業的一大革命，從而使傳統的單一的、港至港或站至站(Port to Port or Station to Station)的交接貨物方式，改變為現代的多式的，門至門(Door to Door)的交接貨物方式。第二次運輸業的大革命，其影響超過第一次革命，對國際經濟合作和交流起了重大作用。

2. 國際貿易條件與運輸有什麼關係？

國際貿易的條件(Trade Terms)，又稱為價格條件、價格術語或交貨條件。貿易條件的由來已久，最常見的有FOB、CIF、C&F三種。這些貿易條件，不僅涉及買賣雙方有關費用如何劃分，而且涉及雙方對貨物風險如何劃分。為了統一對這些貿易條件的解釋，因此一些國際組織對各種貿易條件作出統一慣例解釋，供廣大貿易商採用。最著名和影響最大的慣例解釋有：國際商會《國際貿易條件解釋通則》(International Rules for the Interpretation of Trade Terms，簡稱INCOTERMS)。其他還有國際法學會制定的《華沙—牛津規則》(Warsaw-Oxford Rules)，主要是對CIF條件作出解釋。屬地區性的有美國的《對外貿易名詞解釋修正本》(Revised American Foreign Trade Definitions)，對FOB等六種價格的解釋。

在進出口貿易中，商人通常採用這些貿易條件對外報價。例如，每公噸FOB香港2,000港元，或CIF倫敦每打24美元等。但不論用什麼貿易條件，都涉及一個運輸的托運手續和運費支付由何方負責。例如，FOB條件，按慣例解釋應由買方負責租船訂艙並支付運費；而CIF條件，則應由賣方負責。作為貿易雙方，對採用不同的貿易條件，都應了解這個條件與運輸的關係。現僅就各項貿易條件與運輸的關係列表如下：

貿易條件	國際代碼	運費及托運手續	交貨地點
工廠交貨 Ex work	EXW	買方	賣方工廠
鐵路交貨 Free rail	FOR	買方	離岸鐵路車站
機場交貨 FOB Airport	FOA	買方	離岸機場
船邊交貨 Free Alongside Ship	FAS	買方	離岸船邊
離岸交貨 Free on Board	FOB	買方	離岸船上
到岸交貨 Cost, Insurance, Freight	CIF	賣方	到岸船上
運費付至... Freight or Carriage Paid to ...	CPT	賣方	至約定目的地
運費保險費付至... Freight or Carriage and Insurance Paid to ...	CIP	賣方	至約定目的地
目的港船上交貨 Ex-Ship	EXS	賣方	到岸船上
完稅後交貨 Delivered Duty Paid	DDP	賣方	約定目的地

國際貿易條件由於近二十年來運輸業的革命，出現了國際多式聯運方式，從而使貿易條件發生新的變化，也出現一些新的貿易條件。因此，在介紹貿易條件與運輸關係時，應分為兩部分，第一部分是以前海運方式為主的傳統的貿易條件；第二部分是以前國際多式聯運方式為主的新的貿易條件。

(1) 傳統的貿易條件。這是指以前海運方式為主的貿易條件，常見的有 FAS、FOB、C&F、CIF、Ex-ship 等，特別是 FOB、C&F、CIF 三個條件使用最多。現將傳統貿易條件的費用和風險的劃分圖解如下：

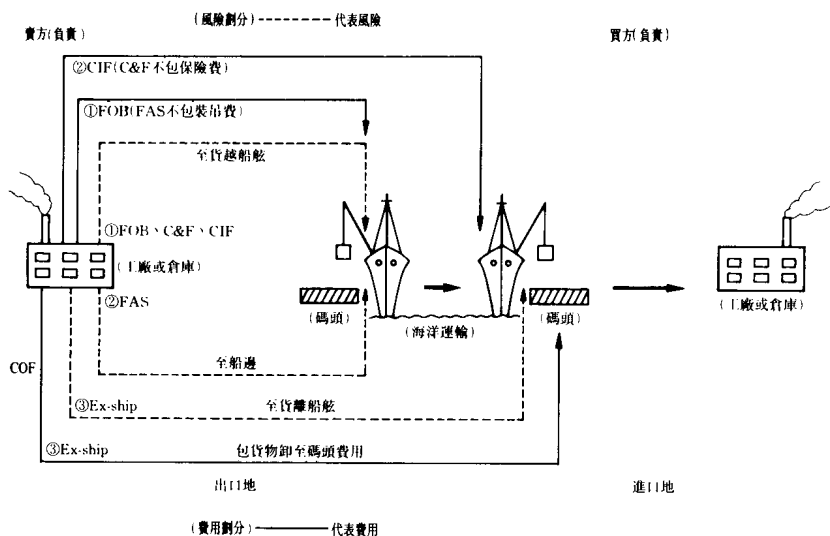


圖 1

由上圖可見：

① FAS 條件，賣方負責把貨物運至裝船碼頭，在靠近船邊的地點，由買方負責裝船，並支付海洋運費。貨物到目的港以後

的各項費用，也是由買方負責。賣方的風險是負責貨物送至碼頭船邊時為止。

② FOB 條件，賣方負責的費用，是把貨物裝上對方租派的船上為止，海洋運費由買方負責。賣方的風險是負責至貨物裝船越過船舷 (Ship's rail) 之時為止。

③ C&F 條件，有關費用和風險，除與 FOB 相同外，賣方還要負責租船訂艙和支付貨運至約定目的港的正常海洋運費 (Ocean Freight)。

④ CIF 條件，有關費用和風險的劃分，除與 C&F 相同外，賣方還要負責投買海洋運輸貨物保險和支付保險費，即海洋運費和保險費均由賣方負責。

⑤ Ex-ship，賣方對貨物的風險還要負責至貨物在目的港卸貨以前為止。在此以前的一切費用，包括正常海運費外的一切額外增加的費用均由賣方負責。

(2) 新貿易條件與運輸有什麼關係。這裏講的新貿易條件 (New Trade Terms)，是指在多式聯運方式出現後，貨物交接方式已由“港至港” (Port to Port) 發展為“門至門” (Door to Door)。從而貿易條件由 FAS、FOB 發展為 FRC，C&F 發展為 DCP，CIF 發展為 CIP。因此新貿易條件的貨物交接地點，再不限於港口、船邊、船上、船下，而擴展到內陸。如圖 2。

① FCA (Free Carrier)。這是指貨交承運人的條件。這個承運人是買方指定的承運人，並由該承運人接受買方的委託，承運賣方的貨物，運費也由買方負擔。這種條件，是在 FAS 及 FOB 基礎上變化來的。過去貿易條件是以海運方式為主，在 FAS、FOB 條件下，賣方須把貨物運至港口碼頭，以便貨物裝上買方租派的船隻。現在由於有國際多式聯運經營人 (MTO 或

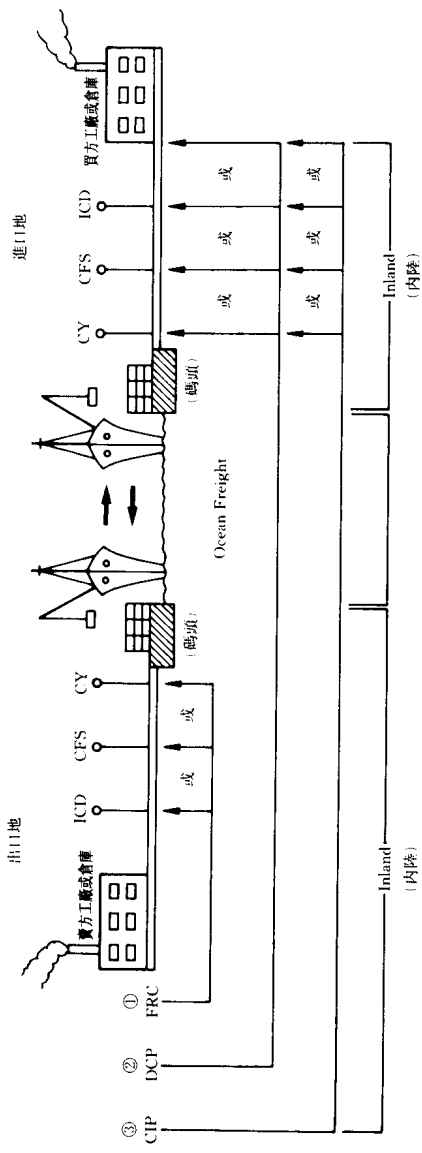


圖 2

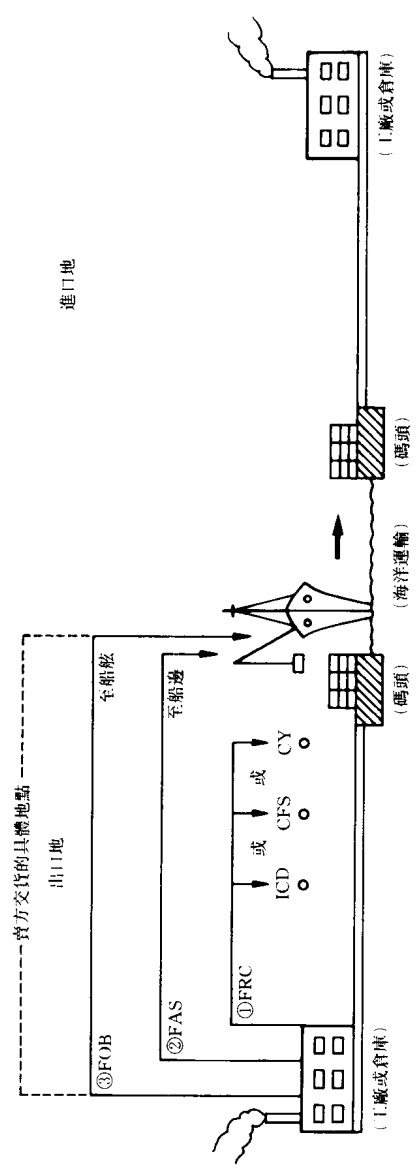


圖 3

CTO)的出現,他不僅可負責海運部分,而且可以負責內陸運輸方面的托運。因此,賣方可以在從賣方工廠或倉庫至出口港口碼頭堆場之間任何一個地點交貨給承運人。這個交貨的具體地點可以由買賣雙方事前約定,並在貿易合同中訂明,這就是FCA條件與FOB條件不同點之一。如圖3。

按FCA條件成交,買賣雙方事先可約定在出口地賣方工廠或倉庫(door),或者在內陸貨運站(ICD),或者港口貨運站(CFS)或者碼頭堆場(CY),並由買方指定的承運人在上述地點收貨。有關貨物的風險,以賣方將貨物交至指定承運人並接管之時起劃分。因此,交貨的具體地點和承運人接管貨物的時間就是買賣雙方對貨物風險劃分的界限。這同FOB條件一律按貨物裝船越過船舷之時作為劃分界限是不同的。

② CPT(Freight or Carriage Paid to……),這是指貨物運至約定的目的地,即由賣方負責運輸和負擔運費,並負責租訂艙把貨運至雙方約定的具體地點。這個條件是在C&F條件基礎上發展起來的。但兩者有重大區別,C&F的運輸是指海洋運輸,賣方對貨運目的港後的陸上運輸是不負責的。目前由於多式聯運方式的興起,賣方承擔的運輸責任,不僅可以是海運部分,而且可以負責直至目的港後的內陸運輸部分。這是因為這種多種運輸方式的聯運,可以由多式聯運經營人負責。因此,賣方在按CPT條件成交時,可以將貨物運至雙方約定的進口地內陸任何地點交貨。這一點是與C&F條件重大區別之一。如圖4。

由圖4可見,在CPT條件下,賣方所付的運費,不僅包括海洋運費,而且可以延伸到進口地的碼頭堆場或港口貨運站或內陸貨運站,或買方工廠或倉庫的陸地運輸。由於運輸是由賣方負責,此項托運手續,是由賣方向MTO或CTO辦理,各項運費也