

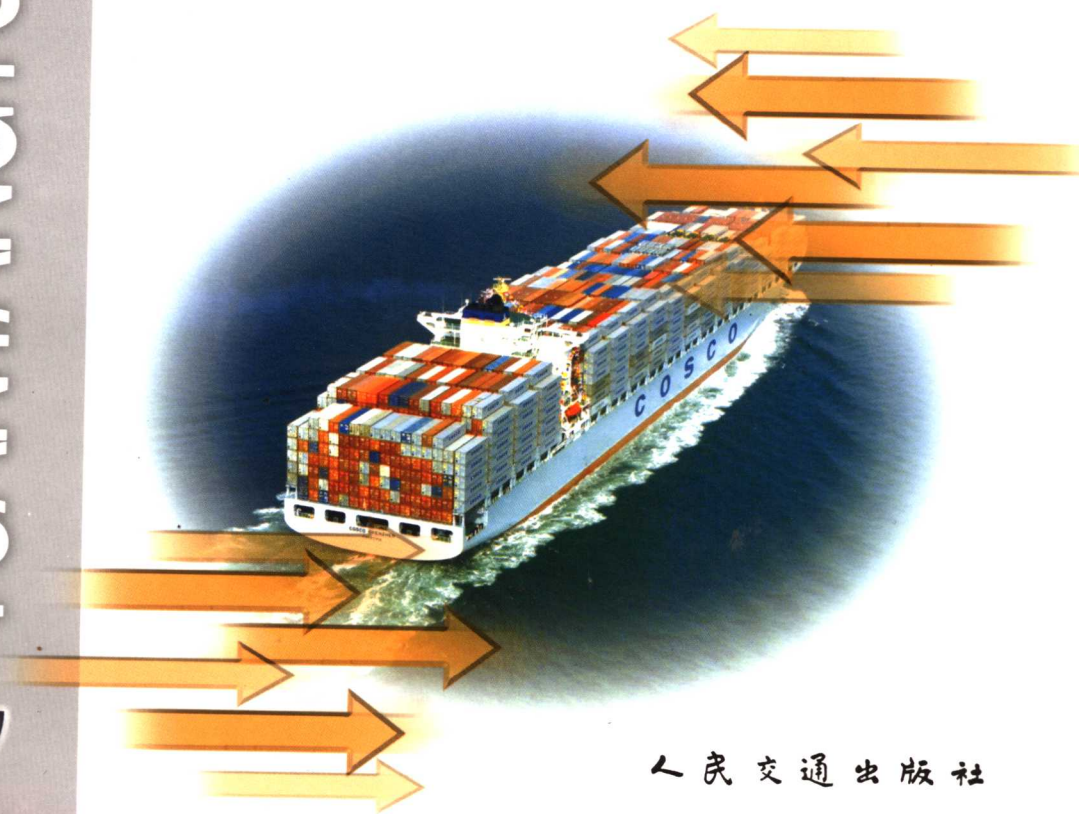
高等学校教材

YUANYANGYUNSHUYEWU

# 远洋运输业务

(第四版)

■ 胡美芬 王义源 编著



人民交通出版社

高等学校教材

Yuanyang Yunshu Yewu

# 远洋运输业务

(第四版)

胡美芳 王义源 编著

人民交通出版社

## 内 容 提 要

《远洋运输业务》(第四版)是在 1985 年第一版、1992 年第二版和 1996 年第三版的基础上,重新修订出版的。本版是结合了我国新形势下远洋运输事业更加开放并全面与国际接轨,相关的政策、法律和法规日益充实完善以及业务工作不断创新的等实际情况,又根据前版教材使用中积累的经验和发现的问题进行修订的,并在内容和编排上均作了相应的改进。全书着重阐述远洋运输业务的基本理论,介绍远洋运输从业人员从事具体工作时应该熟悉掌握的业务知识和基本技能,评析国际航运业界处理相关业务的习惯做法及其法理依据。在修订中,既增补了近年来我国新颁布实施的相关法律、法规及其主要内容,也根据当前集装箱运输发展和运价制度变革的实际情况对相关章节做了较为全面的修改。同时,为使读者更便于理解和掌握各章节的内在联系,对一些章节的内容和顺序也删繁就简地作了适当删节和重新安排。全书共八章,内容包括:远洋运输综述、传统班轮运输业务、集装箱运输业务、提单及提单业务、租船运输业务、远洋运价、国际船舶代理业务和货运事故的处理等。另外,还附有集装箱提单等多个附件。

《远洋运输业务》(第四版)主要是为各类高校的国际航运、海船驾驶、运输经济和管理、外贸运输和国际物流等专业编写的教科书。由于其内容深入浅出、条理清晰又结合实际,因而亦可用作相关高职、中专的专业参考教材,同时还可作为外贸运输、航运代理和国际物流企业培训业务干部的教材,或供有关业务人员自学参考。

### 图书在版编目(CIP)数据

远洋运输业务/胡美芬,王义源编著. —4 版. —北京:人民交通出版社, 2005.12  
ISBN 7-114-05857-8

I.远... II.①胡...②.王... III.远洋运输-运输业务 IV.F550.74

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2005) 第 143128 号

高等学校教材

书 名: 远洋运输业务(第四版)  
著 作 者: 胡美芬 王义源  
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: 28.25  
字 数: 712 千  
插 页: 2  
版 次: 1985 年 6 月 第 1 版 1992 年 12 月第 2 版  
1996 年 3 月 第 3 版 2006 年 1 月 第 4 版  
印 次: 2006 年 1 月 第 1 次印刷 累计第 16 次印刷  
书 号: ISBN 7-114-05857-8  
印 数: 0001—5000 册  
定 价: 45.00 元  
(如有印刷、装订质量问题的图书由本社负责调换)

## 前 言

作为高等学校教材的《远洋运输业务》自 1985 年第一版出版以来,历经 20 年,先后修订过三版、印刷 15 次,累计出书近 7 万册,已被众多大专院校用作相关专业的教科书及相关行业培训业务人员的教材,也已成为航运从业人员案头常备、据以处理实际业务问题的工具书。可见教材的适用性,其深度和广度已得到业界的广泛认同。可以预料,伴随我国海运教育事业的发展以及国际海上运输从业人员的日益增多,对本教材的需求必将不断增加。

在新旧世纪交替的年代里,尤其是加入 WTO 后,处于改革开放中的我国国际航运市场的开放程度,大体上已相当于海运发达国家的水平。机遇和挑战,一方面加快了我国法制建设的步伐,继《中华人民共和国海商法》生效并贯彻实施之后,相继颁布实施了一系列规范国际海上运输活动,保护公平竞争,维护国际海上运输市场秩序,保障国际海上运输各方当事人的合法权益的法律和法规;另一方面也促使我国航运业从大力调整产业结构、船队结构和航线结构,拓宽业务经营范围的同时,适应世界经济全球化的新形势,拓展跨国经营,建立全球运输网络,提供全球承运服务的需要出发,在进一步发展集装箱运输的基础上,使单一的海上运输向综合运输发展,进而向现代物流业转化的趋势变得更为明朗,也为国际航运业的发展奠定了方向。

《远洋运输业务》第三版中,虽然已对教材的内容作了较大范围的修订与补充,但是时过境迁,现有内容显然已不能充分反映我国航运业发展变化的新情况,特别是第三版除结合了《中华人民共和国海商法》外,对后来相继颁布实施的一系列有关国际航运方面的新法律、法规及其适用方面的有关内容均未涉及;对船舶代理、无船承运人、多式联运方面的内容也较少涉猎。凡此种种都足以说明按照“科学发展观”和“推陈出新、与时俱进”的要求,有必要对《远洋运输业务》第三版作再次修订和补充。

修订前,编者曾再次向使用过本教材的大专院校师生和企业中从事实际业务的工作人员征询修订及补充的意见和建议。修订时,既参考了这些宝贵的意见和建议,对一些章节的内容作出必要的删节和重新安排,也尽量将所能掌握和理解的法律、法规和惯例的精神贯彻、融入相关章节的内容之中。此外,还根据航运业发展的实践和趋势,重新编写了与集装箱运输、多式联运及船舶代理业务相关章节的内容。总之,务求新版教材的内容既能比较真实、正确地反映我国远洋运输业的现状,又能具有一定的前瞻性。

最后,还应该说明的是,《远洋运输业务》一书原由王义源教授负责统编定稿。由于王老已寿届八秩,虽然体力尚健,才思亦较敏捷,还能操作电脑快捷的撰写书稿,但王老自认为,毕竟已退休多年,与业务实际已较少接触,况且年事已高,对新生事物的敏感和接受程度必然已远不如中青年一代,因而决定自本教材第四版起改由胡美芬副教授负责教材修订的统编定稿工作。对于这项决定,王老除对后继有人深表欣慰外,还表示,只要一息尚存,愿为今后继续修订新版贡献自己的余生。

本教材的修改编写中,曾得到中国远洋运输(集团)总公司和中国海运(集团)总公司的各

级领导及业务人员的指导和支持,在此谨致谢意。限于编者水平,教材中难免存在疏漏和失误之处,敬请读者不吝批评和指正。

编 者  
二〇〇五年六月

# 目 录

<b>第一章 远洋运输综述</b> .....	1
<b>第一节 远洋运输的概念</b> .....	1
一、沿海运输、远洋运输和第三国运输 .....	1
二、远洋运输业及其构成 .....	2
三、远洋运输的特点 .....	8
<b>第二节 远洋运输发展的历程及其在经济发展中的作用</b> .....	10
一、国际海上运输的发展沿革 .....	10
二、我国远洋运输的发生和发展 .....	13
三、远洋运输的重要性 .....	21
<b>第三节 远洋运输船舶的营运方式</b> .....	22
一、班轮运输 .....	22
二、租船运输 .....	28
三、各种营运方式的比较 .....	33
<b>第二章 传统班轮运输业务</b> .....	35
<b>第一节 班轮运输的货运程序</b> .....	35
一、揽货和订舱 .....	35
二、装船 .....	36
三、卸货 .....	37
四、交付货物 .....	38
<b>第二节 班轮运输的主要货运单证</b> .....	41
一、装船单证 .....	41
二、卸货单证 .....	52
三、交付单证 .....	54
四、班轮运输的货运流程 .....	56
<b>第三节 班轮公会</b> .....	57
一、班轮公会的概念 .....	58
二、班轮公会的主要业务 .....	60
三、班轮公会行动守则公约 .....	64
<b>第三章 集装箱运输业务</b> .....	70
<b>第一节 集装箱运输的概况</b> .....	70
一、国际海上集装箱运输的发展概况 .....	70
二、集装箱运输发展的趋势 .....	76
<b>第二节 集装箱运输设备和设施</b> .....	80
一、集装箱 .....	80

二、集装箱货物 .....	86
三、集装箱船 .....	95
四、集装箱码头 .....	99
五、集装箱运输的关系方 .....	104
第三节 集装箱运输的货运程序 .....	109
一、集装箱出口货运程序 .....	109
二、集装箱出口货运主要单证 .....	111
三、集装箱进口货运程序及单证 .....	117
第四章 提单及提单业务 .....	124
第一节 提单的概念 .....	124
一、提单的法律概念 .....	124
二、提单的功能 .....	124
三、提单的分类 .....	127
第二节 有关提单的国际公约 .....	132
一、海牙规则 .....	133
二、维斯比规则 .....	136
三、汉堡规则 .....	137
第三节 提单的正面内容 .....	139
一、必要记载事项及其证据效力 .....	139
二、一般记载事项 .....	141
第四节 提单的背面条款 .....	141
一、首要条款和提单的适用法 .....	142
二、定义条款 .....	143
三、承运人责任条款 .....	143
四、承运人责任期间条款 .....	148
五、承运人免责条款 .....	148
六、承运人赔偿责任限制条款 .....	151
七、关于特定货物的条款 .....	153
八、索赔通知和诉讼时效 .....	154
第五节 集装箱提单 .....	155
一、集装箱提单与多式联运单据 .....	155
二、有关多式联运的法规及多式联运经营人的责任类型 .....	157
三、集装箱多式联运提单的正面内容和背面条款 .....	160
四、无船承运人提单 .....	172
第六节 提单业务 .....	177
一、提单的签发 .....	178
二、提单的更正与补发 .....	179
三、凭保函签发清洁提单 .....	180
四、提单的背书转让 .....	181
第五章 租船运输业务 .....	182

第一节 租船运输的经营 .....	182
一、租船程序 .....	182
二、租船合同范本 .....	186
三、租船合同条款的分类 .....	189
第二节 航次租船合同的主要条款 .....	190
一、合同当事人 .....	191
二、船舶概况 .....	191
三、船舶位置 .....	193
四、装卸港口 .....	193
五、受载期和解约日 .....	195
六、货物 .....	197
七、运费及运费的支付 .....	198
八、装卸费用分担 .....	199
九、船舶所有人责任 .....	200
十、装卸时间 .....	200
十一、签发提单 .....	201
十二、代理人 .....	202
十三、佣金 .....	203
十四、留置权 .....	203
十五、共同海损 .....	203
十六、赔偿条款 .....	204
十七、免责条款 .....	204
第三节 装卸时间与滞期/速遣费的计算 .....	207
一、“日”的涵义 .....	208
二、装卸时间的起算 .....	209
三、装卸时间的计算及其止算时间 .....	213
四、滞期费和速遣费 .....	216
第四节 定期租船合同 .....	224
一、定期租船合同的标准格式 .....	224
二、定期租船合同的主要条款 .....	225
第六章 远洋运价 .....	239
第一节 运价的基本概念 .....	239
一、运价和运费 .....	239
二、运价的制定 .....	239
三、运费的支付及计费的币种 .....	241
第二节 班轮运价 .....	243
一、班轮运价的特点 .....	243
二、班轮运价的种类 .....	244
三、班轮运费的构成 .....	245
四、班轮运费的计费标准 .....	248



五、运价本的结构 .....	249
六、件杂货班轮运费的计算 .....	259
第三节 集装箱海运运费的计算 .....	265
一、集装箱运输中运费的构成 .....	265
二、集装箱海运运费的计费办法 .....	267
第四节 航次租船运费的估算 .....	274
一、干散货船航次租船运费的估算 .....	274
二、油船运价 .....	277
<b>第七章 国际船舶代理业务 .....</b>	<b>282</b>
第一节 代理理论概要 .....	282
一、代理的概念 .....	282
二、代理行为的有效和无效 .....	282
三、代理关系的确立、变更或终止 .....	284
四、代理人的责任原则 .....	285
第二节 船舶代理及其种类 .....	286
一、船舶代理及其种类 .....	287
二、船舶代理的种类 .....	288
三、船舶代理的业务范围 .....	291
第三节 备用金管理 .....	292
一、备用金的索汇 .....	292
二、备用金的使用原则 .....	295
三、备用金的结算 .....	295
第四节 船舶进出港与现场管理 .....	297
一、船舶进出港手续 .....	297
二、船舶现场管理 .....	313
第五节 船舶货运业务 .....	316
一、出口货运业务 .....	316
二、进口货运业务 .....	323
第六节 集装箱箱务管理 .....	327
一、进口集装箱管理 .....	327
二、出口集装箱管理 .....	327
三、集装箱动态报告及其他 .....	328
第七节 租船与买卖船代理业务 .....	328
一、租船运输代理业务 .....	328
二、买卖船的交接工作 .....	336
<b>第八章 货运事故的处理 .....</b>	<b>338</b>
第一节 船舶货运质量管理 .....	338
一、受载前的质量管理 .....	338
二、装货时的质量管理 .....	339
三、航行中的质量管理 .....	339

四、卸货时的质量管理 .....	339
第二节 货运事故的种类及现场处理 .....	340
一、货运事故的种类和原因 .....	340
二、货运事故的现场处理 .....	340
第三节 货运事故的责任方 .....	343
一、托运人的责任 .....	343
二、承运人的责任 .....	343
三、第三方的责任 .....	344
第四节 索赔和理赔 .....	345
一、有关举证证据的法律规定 .....	345
二、索赔 .....	346
三、索赔权利的保全 .....	351
四、理赔 .....	353
五、承运人的拒赔举证 .....	355
六、赔偿金额的确定 .....	357
第五节 班轮货运事故的赔偿 .....	360
附件 1 中华人民共和国海商法(摘录) .....	363
附件 2 中华人民共和国国际海运条例 .....	373
附件 3 中远集装箱运输有限公司提单 .....	381
附件 4 中海集装箱运输(香港)有限公司提单 .....	383
附件 5 中海集装箱运输有限公司提单条款(港到港或联运提单) .....	385
附件 6 关于统一提单若干法律规定的国际公约(第一条至第十条) .....	392
附件 7 航次租船合同范本“金康 1994” .....	396
附件 8 定期租船合同范本“波尔的姆 1974” .....	402
附件 9 定期租船合同范本“波尔的姆 2001” .....	406
附件 10 定期租船合同范本“纽约土产(NYPE93)”格式 .....	411
附件 11 大副批注常用术语选 .....	427
附件 12 大副收据常见批注用语 .....	431
附件 13 装卸时间事实记录及计算用语 .....	435

# 第一章 远洋运输综述

## 第一节 远洋运输的概念

### 一、沿海运输、远洋运输和第三国运输

“远洋运输”，顾名思义应该是指使用船舶跨洋过海运送旅客或货物的运输。其实，这里所说的“跨海越洋”只不过是相对于“沿海近洋”而言的从地理概念上的，即运输所涉及的地域和运输距离方面，而不是从运输业务关系的特点方面对“远洋运输”作出的解释。显然，这种理解是不够全面的。

水路运输是5种运输方式中使用船舶通过水路运送旅客或货物的一种运输方式，而水路运输又可根据经由通路的不同，再细分为内河运输和海上运输。海上运输根据参与业务活动各方所属国籍和调整各方法律关系所适用法规的不同又可区分为沿海运输和远洋运输。通常都把国内沿海港口间的海上运输称为沿海运输，而将本国港口与外国港口之间，或外国港口与外国港口之间的海上运输称为远洋运输。

之所以要将海上运输区分为沿海运输和远洋运输，就是因为不论是参与业务活动的各关系方所属的国籍，或调整各方法律关系所适用的法规，两者都不相同。比如沿海运输的当事人双方，即承运人和托运人双方，通常都是其住所或主要营业场所在同一国家境内的自然人或法人；调整承托双方法律关系所适用的法规，则是通过国内立法公布实施的或由政府主管机关制订并颁布实施的法律或规章，如我国交通部颁布的《水路货物运输规则》。而远洋运输的承运人和托运人则大都是分处于不同国家或地区的自然人或法人；调整承托双方法律关系所适用的法规则是相关的国际公约或通过国内立法使相关的国际公约在本国生效的海商法或海上货物运输法，如海牙规则或《中华人民共和国海商法》（以下简称《海商法》，见附件1）。一般地说，适用于沿海运输，用以调整各关系方法律关系的法规，对承运人责任的要求，都要比适用于远洋运输的国际公约或法规的规定更为严格。关于承运人的责任基础，在大多数情况下，适用于沿海运输的法规都采用严格的过失责任制，而适用于远洋运输的国际公约或法规则采用不严格的过失责任制。这也就是《海商法》第二条规定：“本法所称海上运输，是指海上货物运输和海上旅客运输，包括海江之间、江海之间的直达运输”和“本法第四章海上货物运输合同的规定，不适用于中华人民共和国港口之间的海上货物运输”的原因所在。

由此可见，同属海上运输范畴的远洋运输和沿海运输的区别，主要在于远洋运输是具有国际性的国际间的运输，而不在于运输距离的远近。据此，可以把远洋运输定义如下：远洋运输（ocean shipping）是指船舶所有人或承运人提供船舶，在本国港口与外国（或特定地区）港口之间，或外国（或特定地区）港口与外国（或特定地区）港口之间运送旅客或货物，并收取运费的运输。正是由于远洋运输独具国际性的特点，所以也可以把远洋运输称为国际航运（international shipping）。

明确了远洋运输的定义,也就界定了远洋运输和沿海运输的区别,确定了远洋运输是由本国港口与外国(或特定地区)港口之间的运输和外国(或特定地区)港口之间的运输等两类运输组成的。后者在习惯上被称为第三国运输。

通常情况下,一个国家,特别是发展中国家,都是以服务于本国的进出口贸易为主要目的而开始建立和发展本国的远洋船队的。但是,对于一国的船队(fleet)而言,即使本国进出口货载全部都交由其运输,也可能因货源在方向或时间上的不平衡,而形成船舶闲置或亏舱运营,造成运力的损失,最终导致运输成本上升,市场竞争能力下降,甚至使运输业务经营难以继续维持。更何况,在国际航运市场竞争非常激烈的情况下,为了使本国的远洋运输船队得以生存并谋求发展,几乎每一个国家都要为本国远洋运输船队采取货载保护政策,或者硬性规定某些物资必须由本国船队承运;或者以贸易协定方式约定两国进出口贸易中应由本国船队承载货物的份额;或者洽订贸易合同条款时争取以 FOB 价格条件成交,这时,再想将本国进出口的全部货载交由本国的远洋船队运输,事实上也是不可能的。因此,在保护主义思潮泛滥的现实情况下,要使已具有一定规模的本国远洋运输船队的业务经营得以维持并取得发展,除必须采取措施,或通过政府间协定,或通过贸易合同,在两国间的进出口贸易总量中,尽量争取扩大应由本国安排船舶承运货载的份额外,还应进入国际航运市场,参与市场竞争,积极争揽第三国货载,扩大第三国运输的规模,这才是提高船舶营运率和载重量利用率,降低运输成本,增强市场竞争能力,进而扩大经营范围,实行规模经营,实现规模效益所必须采取的措施。

所谓第三国运输,通常是指本国船舶在国际航线上完成的外国(或特定地区)港口之间的运输,即与本国进出口货载无关的运输。不过,也常有这种情况:在以 FOB 价格条件出口货物、由国外买方负责租船订舱时,出口国的远洋运输船舶经营人或承运人在国际航运市场上,又将这批本来可能要由外国船舶承运的本国出口货载揽回,仍由本国的远洋运输船舶承运,对于这些从国际航运市场上揽回的本国出口货物的运输,习惯上也称为第三国运输,计入本国远洋运输的运输总量。

## 二、远洋运输业及其构成

作为一种行业的远洋运输业,是由一些与远洋运输有关的子行业构成的。通常人们都认为,远洋运输业就是单纯经营国际航线上的船舶运输的行业。其实,这种理解是片面的。以经营国际航线上的船舶运输为主业的行业,如船公司或船舶经营人,是船舶营运业,而船舶营运业只是远洋运输业的主要行业,也就是说主要的子行业之一,而绝不能说它就是远洋运输业。

就当今世界已形成的构成远洋运输业的诸多子行业的业务形态而言,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内容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,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)行业;乃至港口的装卸、理货、驳运、仓储业等,都是构成远洋运输业的子行业。

在当前的远洋运输业中,上述构成远洋运输业的各个子行业,有的是专营的,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规定了构成远洋运输业的子行业的种类,及其经营的业务内容和法定地位。这些行业的种类及其业务内容大体包括:

### 1. 船舶营运业

船舶营运业是指作为船舶经营人(operator)的船舶所有人或承租人,以自有船舶或租用的

船舶经营国际航线上客、货运输的行业。他们所经营的既可能是定期、定线的班轮运输,也可能是不定期、不定线,追随货源而安排就航航线的航次租船运输。

在远洋货物运输中,不论是班轮运输或租船运输,作为船舶营运业从业者的船舶经营人,都以承运人的身份,按照提单条款或航次租船合同的约定承揽货物运输,并按承运货物的数量计收运费,从将货物装船开始,到将货物卸下船舶时为止,在整个运输期间,对货物的灭失或损坏承担赔偿责任。班轮运输承运人签发的提单和船舶所有人(俗称船东)与承租人签订的航次租船合同都是具有承揽货物运输性质的运输合同。

## 2. 船舶租赁业

船舶租赁业是指船舶所有人(或承租人)本身并不经营船舶的营运业务,而根据租船合同的约定,在约定的期间将自有的船舶(或以定期租船或光船租船的形式承租的船舶)出租(或转租)给承租人,供承租人使用,并按照租船时间、船舶吨位和约定的租金率计收租金的行业。

严格地说,船舶租赁只不过是一种特定财产的租赁,承租人以定期租船或光船租船形式租用船舶期间,既可以以船舶经营人的身份将租用的船舶用于经营班轮运输,承揽件杂货或集装箱运输;也可用以经营不定期船运输,以航次租船的方式,承揽大宗货物运输;还可以以“二船东”的身份,将船舶转租。

与班轮运输提单和航次租船合同不同,船舶所有人与承租人签订的定期租船合同并不具有承揽货物运输的性质,只能算是一种财产租赁合同,但是,考虑到作为财产租赁合同标的的船舶毕竟是海上运输工具的这一特点,各个国家制定海商法或海上货物运输法时,通常都分别为海上货物运输合同和船舶租赁合同规定相应的条款。比如,我国《海商法》第四章关于“海上货物运输合同”的规定,就是适用于提单和航次租船合同的条款,而第六章关于“船舶租用合同”的规定,则是适用于定期租船合同和光船租船合同的条款。

## 3. 海运经纪人及代理业

海运经纪人、船舶代理人和货运代理人都是通过船、货双方,或其中一方的委托,由接受委托的第三方按照委托的要求,在授权范围内,代办与海上货物运输有关的业务和手续,并按约定的比例或规定的费率计收相应的佣金(commission)或代理费的行业。

### (1) 海运经纪人

经纪人,按照我国国家工商行政管理总局 2003 年修订并颁布实施的《经纪人管理办法》第二条的规定:“本办法所称经纪人,是指依照本办法的规定,在经济活动中,以收取佣金为目的,为促成他人交易而从事居间、行纪或者代理等经纪业务的公民、法人和其他经济组织”。

在远洋运输中,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作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。

海运经纪人(ship broker)又称船舶经纪人或航运经纪人,以收取佣金为目的,以中间人的身份介入有关海上货物运输交易的磋商、谈判,促使成交,并代办相应手续。根据海运经纪人的业务内容再细分,则可分为船舶买卖经纪人和船舶货运代理经纪人。前者主要从事新船及二手船买卖的中介业务,而后者则以从事海运船舶租赁的中介业务和承运海上货物运输的代理业务为主。实际上,许多海运经纪人都同时兼营着这两类业务。

海运经纪人都很熟悉国际航运市场的行情,精通船舶买卖、租赁和大宗货的托运和揽货业务,有丰富的专业知识和经验,在一项交易的整个过程中能起着“桥梁”、“平衡点”和中间人作用,对促成交易常起着关键作用。海运经纪人一般都与船舶所有人、船舶经营人和货主有着广

泛而又密切的联系,一些大的海运经纪人更与世界范围的国际航运市场建立并保持互通信息的关系,能经常掌握货源、运力及行情变动情况,所以一项交易的交易双方委托海运经纪人介入交易后,海运经纪人能够“一手托两家”,以合理的价格和条件促成交易,而交易双方也可因经纪人的介入而减少许多事务上的繁琐手续。

## (2) 船舶代理人

船舶代理是指船舶代理机构或代理人接受船舶所有人(船公司)、船舶经营人、承租人或货主的委托,在授权范围内代表委托人(被代理人)办理与在港船舶有关的业务、提供有关的服务或完成与在港船舶有关的其他经济法律行为的工作。而接受委托人的授权,代表委托人办理在港船舶有关业务和服务,并进行与在港船舶有关的其他经济法律行为的法人和公民,则是船舶代理人。一个船舶所有人,无论资金有多么雄厚,也不可能在其自己所拥有或经营的船舶可能停靠的港口普遍设置分支机构。因此,委托当地的代理人代办船舶在港的一切业务,就成为普遍采用的最经济和最有实效的办法。委托船舶代理人可以更有效地安排和处理船舶在港的一切业务。

通常将代办船舶在港业务的代理人统称为船舶代理人(ship's agent),而将为船舶经营人(或承租人)代办船舶在港业务的代理人称为船舶经营人(或承租人)代理人(operator's agent);为船舶所有人代办船舶在港业务的代理人称为船舶所有人代理人(owner's agent)。如果再细分,在船舶经营人代理人中,将专为船舶经营人代办揽货业务的称为揽货代理人(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)。同样,船舶所有人代理人也可细分为只为船舶代办如补充燃料、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),和接受了作为船舶出租人的船舶所有人的委托,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监督代理人(supervisory agent)或保护代理人(owner's protective agent)。

## (3) 货运代理人

货运代理一词是由英文“Freight Forwarding”翻译而来,我国商务部2004年修订并发布执行的《国际货物运输代理业管理规定实施细则》规定:

“国际货物运输代理企业(以下简称国际货运代理企业)可以作为进出口货物收货人、发货人的代理人,也可以作为独立经营人,从事国际货运代理业务。

国际货运代理企业作为代理人从事国际货运代理业务,是指国际货运代理企业接受进出口货物收货人、发货人或其代理人的委托,以委托人名义或者以自己的名义办理有关业务,收取代理费或佣金的行为。

国际货运代理企业作为独立经营人从事国际货运代理业务,是指国际货运代理企业接受进出口货物收货人、发货人或其代理人的委托,签发运输单证、履行运输合同并收取运费以及服务费的行为”。

货运代理人对应“Freight Forwarder”或“forwarding agent”,法文是“transitaire”,在港台和东南亚地区也称为运输行或报关行(custom broker)。许多国家都有专门的货运代理行业协会,世界性国际货运代理行业组织是著名的“菲亚塔”——国际货运代理人协会联合会(International Federation of Freight Forwarders Association, FIATA 是其法文缩写)。“菲亚塔”把货运代理定义为:“根据客户的指示,为客户的利益而揽取货物的人,其本人并非承运人。货代也可以这些条件,从事与运送合同有关的活动,如储货、报关、验收、收款”。

综合“菲亚塔”和我国上述法规的有关内容,可以概括地说,货运代理人是指接受货主或承运人的委托,在授权范围内,代表货主办理进出口货物的报关、交接、仓储、调拨、检验、包装、租船订舱等项业务,或向承运人提供承揽货载的服务,并在提供这类服务后收取佣金或代理费的机构或个人。

海上货运代理是随着国际贸易所涉及的国家地区的不断扩大,海上货物运输量的日益增加而产生和发展的。海上货物运输环节多、业务范围广,任何一个货主或船公司都很难亲自处理好每一环节的具体业务;而且限于人力和物力,也不可能在世界范围广泛设分支机构。在这种情况下,如果将有关业务委托代理人办理,对货主来说,有利于贸易合同的履行,对承运人来说,则无疑扩大了揽货网络,增加了货源。而货运代理人则通过提供代理服务可获得一定数额的佣金或代理费。当然,货运代理人也可以以自己的名义承运货主托运的货物,然后再以托运人的身份向承运人托运,以谋取差价收入,但这时,其身份就类似于无船承运人了。

作为代理人,不论是货运代理人还是船舶代理人,都只能在授权范围内行事,只要不是越权代理,就可不对代理行为的后果承担责任,而由委托人负责。但是,如果货运代理人以自己的名义承运货主托运的货物,然后再以托运人身份向承运人托运,以谋取差价收入,则必须对货主承担货物灭失或损坏的赔偿责任。

#### 4. 无船承运人及多式联运经营人

当前,世界各国中,除美国已明确了无船承运人(non-vessel operating common carrier, NVOCC)的概念,对于无船承运人还没有一个统一的理解。不过,与美国已明确的概念相对照,欧洲国家一般采用的多式联运经营人(multi-modal transport operator, MTO)的概念,实质上可以说与无船承运人的概念大体相同。

在我国,虽然相关的海运法规没有直接明确规定无船承运人的概念,但2002年我国政府以国务院令颁布实施的《中华人民共和国国际海运条例》(以下简称《海运条例》)及随后由交通部制订的《中华人民共和国海运条例实施细则》却为“无船承运业务”作出了定义解释,并规定:“……无船承运业务,是指无船承运业务经营者以承运人身份接受托运人的货载,签发自己的提单或者其他运输单证,向托运人收取运费,通过国际船舶运输经营者完成国际海上货物运输,承担承运人责任的国际海上运输经营活动”,而这里所提到的“无船承运业务经营者”实质上也就是通常所说的无船承运人。至于所谓多式联运经营人,现在尚未生效的《联合国国际货物多式联运公约》(以下简称《多式联运公约》)把多式联运经营人定义为:“多式联运经营人是指其本人或通过其代表订立多式联运合同的任何人,他是事主,而不是发货人的代理人或代表或参加多式联运的承运人的代表人或代表,并且负有履行合同的义务”。而我国交通部、铁道部1997年联合颁布实施的《国际集装箱多式联运管理规则》(以下简称《多式联运管理规则》)则将多式联运经营人定义为:“国际集装箱多式联运经营人(以下简称联运经营人),是指本人或者委托他人以本人名义与托运人订立一项多式联运合同并以承运人身份承担完成此项合同责任的人”。如果将《海运条例》中关于“无船业务经营者”的规定与《多式联运公约》及《多式联运管理规则》中关于多式联运经营人的规定对比,可以说,在我国也基本认同无船承运人实质上就是多式联运经营人的观点。

无船承运业务经营者,或者说无船承运人必须依据国家相关法令,经过规定的申报程序、提单登记和交纳一定数额的保证金等手续后,才能取得经营多式联运业务并签发多式联运单据的资格。美国法律规定了无船承运人的权利和义务及其管辖规则,而我国除了在《海商法》的“多式联运合同的特别规定”一节中对多式联运和多式联运经营人的定义以及多式联运经营

人的责任作了一般的规定外,《多式联运管理规则》和《海运条例》又先后分别对包括申请经营多式联运业务和无船承运业务的企业,即多式联运经营人和无船承运业务经营者应具备的条件和申请、审批的程序等项内容在内的有关多式联运管理的事项,以及多式联运经营人和无船承运人的责任作出了较为详尽的规定。

多式联运经营人和无船承运人是货运代理人发展到一定阶段而形成的产物。在我国,《海运条例》颁布并实施以前,有关多式联运业务主要是通过货运代理人的经营活动体现的,因此,在人们的概念中两者常被混淆。实际上,只要对比《国际货运代理业管理规定实施细则》中关于货运代理人的规定,和《海运条例》中关于“无船承运业务经营者”(无船承运人)的规定,或《多式联运管理规则》中关于多式联运经营人的规定,就不难发现两者的区别。

《国际货运代理业管理规定实施细则》将国际货运代理企业分为“作为代理人从事国际货运代理业务”的企业和“作为独立经营人从事国际货运代理业务”的企业,前者可以说是典型的货运代理人,而后者则可以理解为多式联运经营人或无船承运人。

就货运代理人而言,其主要特点是:接受进出口货物的托运人、发货人和收货人的委托,在授权范围内代理与进出口货物运输有关的业务并收取代理费或佣金,只要在授权范围内行使代理权,没有疏忽或过失行为,不需对行事的后果承担责任;而就多式联运经营人(或无船承运人)和《国际货运代理业管理规定实施细则》规定的“作为独立经营人从事国际货运代理业务”的货运代理人而言,其主要特点则是:为了赚取运费差价,以承运人的身份,全程承运货主托运的进出口货物,收取全程运费,签发提单或多式联运单据,并就运输全程对货主承担责任,然后以托运人的身份向各运输区段的实际承运人托运自己所承运的货物。

#### 5. 其他与远洋运输有关的辅助行业

远洋运输是一个多环节的生产过程,为了顺利地、完成从承运人在装货港接受货物时开始,到在卸货港向收货人交付货物时为止的整个运输生产过程,除了需要由船舶营运业的从业者,即船舶经营人或船公司,利用自有或租用的船舶完成货物的运送过程外,如果得不到包括装卸业、仓储业、理货业和驳运业等的辅助行业配合,想要顺利地、完成整个运输生产过程,将是不可思议的。

装卸、理货、仓储和驳运都是港口的支柱行业,它们各自从事的业务内容和责任如下:

##### 1) 装卸业

装卸业是接受货主或船舶经营人的委托,专门从事在装货港将货物装船或装上其他运输工具,或在卸货港将到港货物从船舶或其他运输工具上卸下的服务行业,通常将经营装卸业务的从业者称为装卸经营人或装卸业者(stevedore)。

装卸经营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所了解,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。如果由于装卸人员的故意、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,装卸经营人应负赔偿责任。

远洋运输中,除另有约定外,装卸工作一般都由承运人负责,由承运人委托装卸经营人完成装船和卸货工作。这是因为,从将货物装上船舶时开始,至将货物从船上卸下时为止,货物的运输安全都必须由承运人负责,而且承运人所计收的运费中,通常也都包括了货物的装卸费。至于装船的开始时间和卸货的终止时间,即承运人责任的起止时间,国际航运习惯都承认:在装货港,船上的起货机或岸壁装卸机械的吊钩将船边的货物吊起,吊钩吃力的一瞬间,承



运人即开始对货物运输承担责任;在卸货港,船上的起货机或岸壁的装卸机械将船上的货物卸至岸壁,摘除吊钩时起,承运人对货物运输所承担的责任即告终止。以此为分界点,对于装船前和卸货后的货物灭失或损坏,承运人都不负责。

货物装卸过程中,因装卸人员的疏忽或过失造成的货物灭失或损坏,照理讲应由装卸经营人负责赔偿。但是,由于货物装卸工作是承运人通过与装卸经营人签订协议,委托装卸人完成的,装卸经营人只根据协议对承运人负责,与货主间并没有任何索赔和赔偿的协议关系。因此,一旦发生因装卸人员的疏忽或过失而造成的货物灭失或损坏,只要损失发生在承运人应对货物运输承担责任的期间,而且又不属于承运人的免责范围,习惯上都先由承运人对货主作出赔偿,然后再根据与装卸经营人签订的协议,向装卸经营人追赔。

## 2)理货业

理货业是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清点、交接、衡量散装货物重量、检查货物损坏程度和原因并作出公证等项作业的行业。理货业的从业人员通常被称为理货人(tally man or checker)。

理货通常是由货主或承运人(船公司)各自委托,即分别由站在货主的立场(dock side)的理货人和站在承运人(船公司)立场(ship side)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较强的公证性,所以不但理货人要有较全面的知识,掌握熟练的方法,而且必须具有诚实、公正的品质。

## 3)仓储业

在集装箱运输已经普及,甚至较之传统班轮更为红火的现实情况下,与海运相关的仓储业,实际应该包括为传统的远洋运输进出口货物提供堆存保管服务的港口仓储业,和具有仓储业性质,为集装箱货物运输的空箱和重箱提供堆存保管及其他相关服务的集装箱场站业。

### (1)港口仓储业

港口仓储业是指提供海运货物仓库保管、存货管理以及货物整理、分装、包装、分拨等服务,并按照货物的堆存保管期及数量,以及为货物提供的服务事项计收堆存费及其他服务费用的行业。

港口是水陆交通的枢纽,而港口仓库和堆场则是海运货物的集散场所。因此,与商品流通过程中仓储业经营人所经营的的仓库、堆场不同,港口仓库和堆场的经营人除按照货主要求,为库存货物提供通常仓储业者所能提供的一般服务外,只能为到港待运货物提供短期的堆存、保管服务。这是因为,缩短货物库存时间,加快货物周转,对缩短车船在港停留时间,扩大港口通过能力,防止港口堵塞是至关重要的。

传统的海上运输中,承运人对货物运输承担责任的期间,通常都从货物装船开始,到将货物卸下船舶为止,因而货物的堆存保管费通常都由货主承担。为了促使货主采取措施,尽量缩短货物的在港库存时间,关于货物堆存保管费的计收,一般都在免费保管期(进口货4天)之后,按规定的累进费率逐日计算,合计收取。

### (2)集装箱场站业

集装箱场站业是指为集装箱空箱提供堆存、保管、清洗、修理、收发服务,以及为集装箱整箱货或拼箱货提供存储、集拼、分拨等服务并收取相应费用的行业。

集装箱货物有整箱货和拼箱货之分,货运站就是以按照多式联运经营人的委托,接受并保管多式联运经营人或其代理人承运的拼箱货,将货物装箱,并签发表明已接受货物的单据——场站收据;或接受集装箱船舶卸下的由若干票拼箱货装成的整箱,进行拆箱,分票保管,并向收