

高等学校教材

远洋运输业务

Yuanyang Yunshu Yewu

(第二版)

王义源、曾颢、朱雷 编著

人民交通出版社

前 言

《远洋运输业务》教材自 1985 年出版以来，已为有关院校的国际航运业务、国际经济法（海商法）、海洋船舶驾驶和航运经济及管理等专业远洋运输业务课程普遍采用，也被远洋运输企业和外贸运输企业培训业务干部时选用，已先后印刷了三次。近年来，我国的国际航运事业有了新的发展和变化，特别是随着我国改革开放的深入发展，从事国际航运经营的企业增加较快，需要培养更多的能掌握国际航运业务基本知识的业务人员，因此，对本教材的需求量也随之增加。鉴于近年来国际航运的理论研究和实践取得了不少新的成果，原来教材中部分资料已显陈旧。因此，再版时决定进行较大范围的修改和补充，并增添了新的内容，使新版（第二版）的教材更能反映出当前新的情况并适应形势发展的需要。在修订前，曾广泛听取使用过原教材的院校及企业单位中的教师、学员和理论研究与实际工作者的意见。修订中，充分考虑了各方面的意见，力求把当前的生产、业务实际和国际航运界新的动态增补到新版的教材中，并根据这几章教学实践中的经验，从方便学员的理解考虑，对内容的顺序也作了重新的安排。修订后的内容主要包括：远洋运输概述、班轮运输业务、提单及提单业务、租船运输业务、集装箱运输业务、远洋运价、船舶代理业务和货运事故处理等八章。考虑到我国国际航运及集装运输发展的现实需要，其中远洋运输概述和集装箱运输业务两章基本上是重新编写的，尤其是对集装箱提单作了较多的补充和说明；在班轮运输业务一章中，除对原内容作了补充修订外，还根据托运人协会在班轮运输市场中日益发挥重要作用的现实情况，增加了有关托运人协会的内容，并将有关班轮提单及提单业务单列一章，以充实有关提单法规的内容。为便于扩充和阐述有关远洋运价的内容，还将远洋运价单列一章。其他各章也都作了较多的修改和进一步充实原有内容。此外，在附录中增加了中国远洋运输公司提单条款及海牙规则有关条款的参考译文，以方便读者参考。

在修订过程中，曾得到中国远洋运输总公司及下属各公司的领导和有关业务部门的大力支持并提供资料，才使修订工作得以顺利完成，在此谨致谢意。由于编者水平有限，不足之处在所难免，恳请广大读者批评指正。

编 者

目 录

第一章 远洋运输概述	1
第一节 远洋运输的概念	1
一、运输业是物质生产部门	1
二、远洋运输是运输业的组成部分	1
三、远洋运输业	2
第二节 远洋运输在国民经济中的地位和作用	4
一、远洋运输的重要性	4
二、远洋运输的特点	5
第三节 远洋运输的发展	7
一、国际航运的发展沿革	7
二、我国远洋运输的发展	9
第四节 远洋船舶的营运方式	14
一、班轮运输	14
二、租船运输	19
三、各种营运方式的比较	21
第二章 班轮运输业务	22
第一节 班轮运输的货运程序	22
一、揽货和订舱	22
二、装船	23
三、卸货	24
四、交付货物	25
第二节 主要货运单证	28
一、在装货港编制的单证	28
二、在卸货港编制的单证	43
三、班轮货运流程	47
第三节 班轮公会	49
一、班轮公会的概念	49
二、班轮公会的主要业务	51
三、班轮公会行动守则公约	55
第四节 托运人协会	60
一、托运人协会的发生和发展	60
二、托运人协会的会员资格及组织机构	65
三、托运人协会的职能	67
四、托运人协会存在的问题	69

第三章 提单及提单业务	73
第一节 提单的概念	73
一、提单的法律性质	73
二、提单的分类	75
第二节 有关提单的国际公约	79
一、海牙规则	80
二、对海牙规则的修改——维斯比规则和汉堡规则	82
第三节 提单的正面内容	85
一、必要记载事项	86
二、一般记载事项	87
第四节 提单的背面条款	87
一、首要条款和提单的适用法	88
二、定义条款	88
三、承运人责任条款	89
四、承运人的责任期间条款	92
五、承运人免责条款	93
六、关于特定货物的条款	96
七、承运人赔偿责任限制条款	96
八、索赔通知和诉讼时效条款	97
第五节 提单业务	98
一、提单的签发	98
二、提单的更正与补发	99
三、凭保函签发清洁提单	100
四、提单的背书转让	101
第四章 租船运输业务	102
第一节 租船运输的经营	102
一、租船运输的经营方式	102
二、租船程序	106
三、租船合同范本	110
第二节 航次租船合同的主要内容	112
一、合同当事人	112
二、船舶概况	112
三、船舶位置	114
四、装卸港口	115
五、受载期和解约日	116
六、货物	117
七、运费及运费的支付	118
八、装卸费用分担	119
九、船舶所有人责任	120
十、装卸时间	120

十一、装卸时间的起算和止算及装卸时间的计算	123
十二、滞期费和速遣费	128
十三、装货时间和卸货时间统算	130
十四、签发提单	136
十五、代理人	137
十六、佣金	137
十七、留置权	138
十八、共同海损	138
十九、赔偿条款	138
二十、免责条款	139
第三节 定期租船合同的主要内容	143
一、定期租船合同的标准格式——“波尔的姆”格式与“土产格式”的主要区别	143
二、定期租船合同的主要内容	144
第五章 集装箱运输业务	156
第一节 集装箱运输的概况	156
一、国际海上集装箱运输的发展概况	156
二、集装箱运输的发展动向	161
第二节 集装箱运输的设备和设施	167
一、集装箱	167
二、集装箱货物	173
三、集装箱船	178
四、集装箱装卸作业区	180
五、集装箱运输的主要关系方	188
第三节 集装箱货物的出口运输业务	193
一、集装箱货物的出口货运程序	193
二、集装箱出口货运的主要单证	196
三、集装箱出口货运业务	204
第四节 集装箱货物的进口运输业务	211
一、集装箱货物进口货运程序和主要货运单证	211
二、集装箱进口货运业务	212
第五节 集装箱提单	219
一、集装箱运输中承运人的责任类型	219
二、集装箱提单	222
第六章 远洋运价	229
第一节 运价的基本概念	229
一、运价和运费	229
二、运价的制定	229
三、运费的支付及计费的币种	230
第二节 班轮运价	232
一、班轮运价的特点	232

二、班轮运价的种类	233
三、班轮运费的构成	234
四、班轮运费的计费标准	236
五、中国远洋货运运价本	237
六、班轮运费的计算	245
七、集装箱海运运费	248
第三节 航次租船费率的估算	252
一、杂货船航次租船费率的估算	252
二、油船运价	255
第七章 船舶代理业务	261
第一节 代理行为的法律概念	261
一、代理行为	261
二、代理行为的有效与无效	261
三、代理关系的确立、变更或终止	262
四、代理人的责任原则	263
第二节 船舶代理的概念及船舶代理的业务范围	264
一、船舶代理的概念	264
二、船舶代理的业务范围	265
第三节 船舶代理关系的建立和备用金的索汇与结算	266
一、船舶代理关系的建立	266
二、备用金的索汇与结算	267
第四节 班轮代理业务	270
一、船舶进出港手续	271
二、出口货运业务	273
三、进口货运业务	276
四、船舶现场管理	278
第五节 租船代理业务	280
第六节 买卖船舶的交接工作	281
第八章 货运事故的处理	282
第一节 船舶货运质量管理	282
一、受载前的质量管理	282
二、装货时的质量管理	283
三、航行中的质量管理	283
四、卸货时的质量管理	283
第二节 货运事故的种类及现场处理	284
一、货运事故的种类和原因	284
二、货运事故的现场处理	285
第三节 货运事故的责任	287
一、托运人的责任	287
二、船公司的责任	287

三、第三者的责任	288
第四节 索赔	289
一、索赔人	289
二、索赔的一般程序	290
三、索赔单证	291
四、索赔权利的保全措施	292
五、权益转让	293
第五节 理赔	294
一、索赔案件的审核	295
二、承运人的拒赔举证	296
三、赔偿金额的确定	298
四、班轮货运事故的赔偿	301
附件一 中国远洋运输公司提单	302
附件二 中国远洋运输公司提单条款（件杂货运输）	303
附件三 关于统一提单若干法律规定的国际公约（第一条至第十条）	308
附件四 航次租船合同范本“金康”合同	312
附件五 定期租船合同范本“波尔的姆”合同	318
附件六 定期租船合同范本“纽约土产”格式	322

表 格 目 录

表 1-1 1870~1900 年世界主要航运国家拥有的蒸汽机船在全部商船吨位中所占比重	17
表 1-2 船舶不同营运方式的对比	21
表 2-1 海运出口托运单	29
表 2-2 装货单	31
表 2-3 收货单	32
表 2-4 装货清单	38
表 2-5 出口载货清单	39
表 2-6 出口载货运费清单	40
表 2-7 危险货物清单	41
表 2-8 剩余舱位报告	42
表 2-9 货物过驳清单	43
表 2-10 货物残损单	45
表 2-11 货物溢短单	46
表 2-12 提货单	47
表 4-1 装卸时间事实记录	126
表 4-2 速遣费/滞期费计算单	127
表 4-3 装货港的装货时间事实记录	133
表 4-4 卸货港的卸货时间事实记录	134
表 4-5 装货港装货时间表	134

表 4-6	卸货港卸货时间表	135
表 4-7	“土产格式”与“波尔的姆”格式的对比	144
表 5-1	世界远洋全集装箱船队	158
表 5-2	各航线载箱能力的比重及其变动	158
表 5-3	1990 年中国远洋运输公司经营的主要集装箱班轮航线	159
表 5-4	1990 年国内各港口国际集装箱吞吐量统计	160
表 5-5	按航线、船型和营运方式区分的停泊时间占航次时间的百分比	162
表 5-6	通用集装箱标准规格的外部尺寸和总重量	168
表 5-7	国际标准集装箱的内部尺寸	169
表 5-8	国际标准化组织对集装箱的分类	171
表 5-9	国际标准化组织对集装箱的分类与习惯上的分类对照	171
表 5-10	平均每周有一艘大型集装箱船到港时集装箱的存放数量	184
表 5-11	平均每月有 40 艘小型支线船舶到港时集装箱的存放数量	184
表 5-12	港站收据	195
表 5-13	装箱单	198
表 5-14	危险货物清单	200
表 5-15	冷藏集装箱清单	201
表 5-16	空箱提交单	202
表 5-17	设备交接单	203
表 6-1	有关计量单位换算率	237
表 6-2	货物分级表	239
表 6-3	货物分级表 (附录)	240
表 6-4	等级费率表	241
表 6-5	附加费率表	242
表 6-6	冷藏货费率表	243
表 6-7	集装箱费率表	244
表 6-8	活性畜费率表	245
表 6-9	集装箱运输中不同交接方式承运人收取的费用结构	249
表 6-10	远东水脚公会规定的不同集装箱的最低运费吨	250
表 7-1	航次结帐单	269
表 8-1	货运事故种类及主要原因	284
表 8-2	现场记录	285

第一章 远洋运输概述

第一节 远洋运输的概念

一、运输业是物质生产部门

运输业是经济社会的命脉。自从人类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，运输业日臻完善且发挥着重要的作用。

运输是一种物质生产活动。而且是一种特殊的物质生产活动，运输生产不同于其他部门的生产，它不直接生产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，使物质产品产生位置移动，增加物质产品的价值。运输业产品的生产、销售和消费是在同一时间内进行的，而且，所有物质产品只有通过运输，才能实现消费。

从运输生产的过程看，运输业也不同于一般物质生产部门。它不象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，是随着生产过程的完成而被完全消费。因为不存在有形的产品，所以也不会产生库存。

运输生产的特殊性，使它在各国的经济发展中占有极其重要的地位，各国都十分重视对它的研究并致力发展。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，强有力地推动着社会生产力的发展，而随着社会生产力的极大发展和生产的社会化程度越高，也给运输业提出了更高的要求。历史事实也表明，要进一步提高社会生产效率和发展社会生产力，运输生产必须与其他部门的生产活动相协调。运输系统本身也需要非常协调和具有较高的效率。

运输业又是资金密集型的产业，投资大而且建设周期长，所以运输业的发展，要“先行”于其他物质生产部门；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才能使运输业处于比较有利的地位。

运输业的生产基金中，固定资产占着相当大的比重，运输产品的成本和价格，主要决定固定资产的耗损和活劳动耗费的程度。

了解和掌握运输生产的这些特性，对于充分认识运输业的地位和作用，对于全面规划运输设施的发展，合理使用运输工具，深入分析营运收支，改善运输企业的经营与管理，以及正确地处理运输业务都是十分重要的。

二、远洋运输是运输业的组成部分

运输业是一个大系统。因使用的运输工具不同，运输业这个大系统可以分为几种不同的运输方式：有陆上运输，水上运输，航空运输和管道运输。其中陆上运输又可分为铁路运输

和公路运输；水上运输又分为内河运输和海洋运输。而在海洋运输中，又可再分为沿海运输和远洋运输。

远洋运输 (oversea's shipping) 是海洋运输的一种，也是整个运输业的组成部分。若从地理概念理解，远洋运输是指以船舶为工具，从事跨越海洋运送货物和旅客的运输。然而，从运输业务的关系来理解，远洋运输则是指以船舶为工具，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货物和旅客的运输，即国与国之间的海洋运输，或者称为国际航运。也可以说，远洋运输是指船舶经营人以提供船舶作为运输工具，从事国与国之间的货物和旅客的运输并收取运费的营业行为。由于国与国之间的运输有时并不一定需要跨越海洋，经过长距离的海上航行才能实现，而只需沿海运输即可实现。所以，从运输业务关系来看，远洋运输还包括部分沿海运输。不过，需要跨越海洋，经过长距离的海上航行则是远洋运输的主要部分。无论投入的船舶运力和所承运货物的数量都占很大的比重。

但是，从完成运输的全过程来考虑，即广义的理解，远洋运输业所包括的范围要广泛得多，还需要一些为完成运输服务的其他辅助业务工作，如理货，代理等业务都属于远洋运输业的范围。

三、远洋运输业

就当今世界已形成的国际间海洋运输的经营型态而论，通常认为只是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远洋运输业，实际上，它只是远洋运输业的狭义的概念。

事实上，国际航线上的船舶营运业只是远洋运输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；本身没有货物和船舶，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，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，都应属于远洋运输业。

在当前的远洋运输业中，上述构成远洋运输业的各个行业，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规定了构成远洋运输业的行业种类，它们经营的业务内容，以及它们的法定地位。这些行业的种类和它们的业务内容大体包括：

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客、货运输的行业。所经营的可以是定期、定线的班轮运输和不定期、不定线，追随货源而安排就航航线的租船运输。

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)，是指以收取佣金，代货主办理货物进出口报关手续，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营运人运输的行业。

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。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。

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在港的一切业务的行业。通常将为船公司代办船舶在港应办的各项业务和手续, 或代为揽货的代理人称为船舶代理人 (ship's agent)。如果再细分, 为船舶营运人 (或承租人) 代办船舶在港业务的代理人称为船舶营运人 (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)。

另外, 在船舶营运人代理人中, 如果为船舶营运人代办揽货业务, 则是揽货代理人 (booking agent); 只代办在卸货港卸货、保管货物和向收货人交付货物, 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进行监督的代理人, 则称为监督代理人 (supervisory agent) 或保护代理人 (owner's protective agent)。

6. 装卸、理货业

装卸、理货业是一些接受货主或船舶营运人的委托, 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、检验货损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。这些行业都是远洋运输中不可缺少的。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所了解, 能参与制定装卸计划, 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 (tally man, checker)。

理货通常是由货主或船公司各自委托他们的代理人, 即分别由站在货主的立场 (dock side) 的理货人和站在船公司立场 (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很强的公证性, 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、公证的品质。

第二节 远洋运输在国民经济中的地位和作用

一、远洋运输的重要性

海洋面积占地球表面积的三分之二，并把陆地分成几块，使得各块陆地之间只有通过空中或海上交通才能相互沟通，实现各块陆地上人们之间的往来和物资的交流。但是，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，在交通运输中占有重要的地位。尤其是各块陆地间的国家之间的货物运输，实际上是以远洋运输为主要的运输方式。因此，远洋运输在国民经济中具有相当重要的作用。

1. 远洋船队是保证本国外贸运输独立自主的坚强后盾

过去，国际航运完全被西方航运发达的资本主义国家所垄断，国际航运垄断资本操纵着国际航运市场，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，损害甚至扼杀这些国家的民族经济。世界上一切已经争取民族独立和社会革命的国家，都经历了长期的和艰巨的反对国际航运垄断和争取外贸运输独立自主的斗争。在这场斗争中，航运不发达国家普遍认识到，只有发展本国的商船队，才是摆脱西方航运发达国家控制航运的有力手段。新中国诞生初期，也曾遭到以美国为首的西方资本主义国家的封锁、禁运和主要资本主义国家航商抬高运价的损害，它们妄图扼杀刚刚诞生的人民政权。当时，虽然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对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。但由于当时我国的远洋船队弱小，不能满足我国对外贸易的需要，仍要租用大量的外轮，仍有大量的外汇流入西方航商手中。长期以来资本主义国家的班轮运价仍维持在较高的水平上，经过近20年的努力，随着我国远洋运输船队的发展壮大，我国对外贸易对运输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占应承运份额的70%以上，取得了应有的自主权，基本上结束我国的对外贸易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后盾作用，在需要从国际市场上租用外轮时，也增强了向外国船东还价的实力。

另外，几十年的经验证明，凡发生紧张状态的水域，国外船东常拒绝在这些地区接受货物承运或只肯以高价承运，而对战略物资的运输，则只能依靠配备本国船员的本国远洋船舶来完成。就是日、美等国家也都从保障外贸运输的安全这样的政策高度，强调发展以本国船舶为核心的商船队的必要性。因此，即使是在我国远洋船队已获得一定发展的今天，在保障我国外贸运输独立自主方面，仍肩负着光荣和重要的职责，理所当然地应该做出新的贡献。

2. 远洋运输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，货价内包括运费，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。为了维护本国权益，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价格条件成交。就我国而言，如果出口货物能争取以CIF价格条件成交，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。由于我方派船时，可大部使用我国远洋运输船舶承运，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，就可以或者增加外汇收入，或者减少外汇支出。

在我国，运费支出一般占外贸进出口总额的7%~10%。70年代以前，由于我国自有的远洋运输船队弱小，远不能适应我国对外贸易的需要，不得不租用大量外轮，致使大量外汇外流。1970年2月召开的全国计划工作会议上，周恩来总理发出了力争在1975年在外贸运输方面基本上结束租用外轮局面的伟大号召。从此，举国上下，遵照周恩来总理的指示，为积极壮大我国的远洋运输船队做出不懈的努力，到1975年实现了基本上结束主要依靠外轮的局面。

除此以外，当前我国的远洋运输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，为国家创造外汇收入。这时的远洋运输，实际就是一种“无形贸易”，或者也可以说是无形产品——运输劳务的输出，它是构成国家外汇收入的重要来源，对于平衡国家的外汇收支有着重要的意义。

因此，世界各国，特别是沿海各国都十分重视建立自己的远洋运输船队，发展本国的远洋运输业。一些航运发达国家，如挪威、丹麦等国船队的运力主要是从事第三国货物的运输，外汇运费的收入则构成这些国家国民经济的重要支柱。

3. 发展远洋运输业有利于改善国家的产业结构和技术结构

远洋运输业是沿海国家不可缺少的骨干产业之一。它的发展，可同时促进和带动本国其他产业和科学技术的发展，并为扩大职工就业创造有利的条件。远洋运输是依靠航海活动实现的，航海活动的基础是造船业和航海技术。造船工业又是一项综合性的产业，它的发展又可带动钢铁工业、船舶技术设备工业、仪器仪表工业的发展，使原来比较薄弱的一些产业得以充实，并促进整个国家的产业结构得以改善。

随着远洋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，使征服海洋的科学技术不断发展。

此外，远洋运输业的发展，拥有一支大规模的远洋运输船队后，也可为今后建立大规模的拆船业提供条件，报废旧船拆解后的废钢，不仅可以出口外销，同时也可作为钢铁厂冶炼粗钢和特种钢提供廉价的原料，从而节省铁矿石和能源的消耗。

4. 远洋运输船队是国防的重要后备力量

战时，远洋运输船队历来都被用作后勤交通运输工具。远洋船队的强大与否，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。因而美、英等国把商船队称为“除陆、海、空军之外的第四军种”，苏联商船队也被西方国家称为“影子舰队”。

早在建国初期，我国为数不多的远洋船舶，在打破以美国为首的帝国主义对我国的军事和经济封锁方面，六、七十年代在援越和援助柬埔寨抗击美国侵略的斗争中，以及在支援第三世界各国人民抗击帝国主义和霸权主义的斗争中，都曾作出了自己应有的贡献。当前，我国的远洋船队已有相当的规模，并将进一步发展和实现现代化，这对我国的国防力量的增强，无疑将起着更重要的作用。

二、远洋运输的特点

作为海洋运输的重要组成部分的远洋运输，除了具有与沿海运输相同的，与陆上运输和航空运输相区别的特点外，还具有区别于沿海运输的独特特点。沿海运输主要从事国内的运输，其活动范围较狭窄，航行距离较短，运输风险相对也较少，其经营几乎不受国际航运

市场的影响。远洋运输则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，运输风险更大，而且其活动要受有关国家的法令、规章或国际公约的约束，经营也要受国际航运市场的影响，这些特点可以归纳为如下两方面：

1. 海上危险

远洋运输海上危险方面的特点主要表现在：

1) 遭遇危险的可能性大

由于远洋运输船舶经常都是在长时间远离海岸的海洋上航行，也由于海洋环境复杂，气象多变，随时都有可能遇上狂风巨浪，暴雨、雪，雷电，海啸，浮冰等人力不可抗衡的海洋自然灾害的袭击，因而使远洋运输船舶遭遇危险的机会比沿海运输遭遇的机会要多，尤其是需要经过一些世界上有名的风暴区域时，更是每时每刻都可能遭受这些自然灾害的袭击。

2) 造成的损失巨大

远洋运输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，一次载运货物的数量之多，是任何其他运输工具都无法比拟的。特别那些大型船舶，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遭受的损失进一步扩大。

另外，对于油船遭遇事故，除了油船本身及所载运的货油损失外，还会因货油流入海洋造成海洋环境的污染，其后果和损失更是惊人，尤以那些超大型油船发生事故更甚。例如 1967 年 3 月 18 日利比里亚籍 12 万吨级油船“托利·康荣”号在英吉利海峡七石礁附近触礁沉没事件，成为当时有史以来最严重的一起海洋油污事件，它所载运的 11.8 万吨原油有 8 万吨流入海洋，使英、法两国沿岸 300 km 海域受到污染，仅为清除油污所动员的人力、物力就花费 800 万美元之巨。

3) 为适应海上危险而发展起来的一些比较特殊的制度

面对着海上危险的客观存在，人们在长期海洋运输的实践并总结所发生的海上危险的情况下，为了分散危险，防止和减少海上事故的发生；为了在发生事故并带来损失时能得到一定的经济补偿；也为了促进海洋运输事业的发展，而逐步形成、发展起来并沿袭至今的，同时被普遍接受的一些适应海上危险的比较特殊的制度。这些制度包括共同海损制度、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。

2. 国际性

与沿海运输相比，远洋运输的另一方面的特点是它的国际性。远洋运输的业务经营就是适应这种国际性的特点而形成的。它主要表现在：

1) 对国际航运市场的依存性

一个国家的远洋运输船舶，主要是承担本国进出口货物的运输，这是毫无疑问的。但是，常因进、出口货运量的不平衡，运输季节的不平衡，产、销地区的不平衡而使船舶的运力不能得到充分的利用。因此，一个国家的远洋运输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，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，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）中汇集着许多船舶经营人，他们之间的竞争非常激烈，在这个市场上，对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化给予很大的影响。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，了解各个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，从而不失时机地确定自己的经营方针和应采取的对策。同时还要通过合理经营，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，以加强自身的竞争能力，使自己的航运企业在激烈的国际竞争环境中求得生存和发展。

2) 主要货运单证的国际通用性

远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，但因为远洋运输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、作用和记载内容上常常大同小异，可以在国际间通用。

3) 适用法规的国际统一性

远洋运输是属于国际间的运输，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处理就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，再相应的进行国内立法，以求得国际上的统一。

当然，当一个国家需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的习惯做法，也要给予应有的考虑和重视，以适应国际运输的需要。

第三节 远洋运输的发展

一、国际航运的发展沿革

国际航运，即远洋运输，作为独立的经济部门，是从古代的航海贸易活动中分离出来，并随着贸易的发展而发展起来的。

早在公元前 3000 年，就已经出现了海上交通运输。当然那时的航运规模很小，而且仅限于某些近海区域。到公元前 2000 年期间，地中海的海上贸易运输有了某些发展，已有从地中海到大西洋东岸及北欧的贸易海运航路。

最初的海上运输是与贸易结为一体，船长除了驾驶船舶负责船舶的航行外，还要亲自经营货物的买卖。这时航海贸易的特征是“船货一体”，贸易商人本身就是船舶所有人以私人承运人(private carrier)的身份，用自有的船舶，自任船长，从事商品的买卖和运输活动。其规模不大，活动范围不广，技术水平也较低。

随着世界经济的发展，18 世纪末，以蒸汽机为标志的资本主义历史上的第一次技术革命，大大地推动了社会生产力的发展。资本家为了追逐利润，不断扩大生产，因此仅仅依靠国内的原料供应和销售市场已远远不能满足需要，必须打破一切地域和国家的界限，到国外去寻找原料和开辟新市场。随着国际间的交易更加频繁，贸易量激增，对海上运输也提出了新的

要求。

事实上，作为海上运输工具的船舶，已经接受了第一次技术革命的连锁反应。1807年，美国人罗伯特·富尔顿(Robert Fulton)把蒸汽机作为船舶动力，制造了第一艘蒸汽机船“克莱蒙托”(Clermont)号，以机械动力代替了风力在哈德逊河上用32小时完成了从纽约城(New York City)至阿尔巴尼(Albany)之间241 km的试验性航行，证明了将蒸汽机用于船舶动力的可能性。1809年，美国的奥列弗·斯蒂文斯设计，并于1808年完工的“长命鸟号”蒸汽机船航行于纽约与菲拉德鲁菲亚之间，成为世界上最早使用蒸汽机船进行的沿海运输。

1819年，美国的蒸汽机帆船“萨瓦那”号用了27天的时间将棉花从美国运至利物浦。这虽然是最早使用蒸汽机船进行横跨大西洋的运输，但是，由于当时的蒸汽机需耗用大量的燃料，致使船舶的载重吨大部分用于载运航次中所需的燃料，而且在27天(648 h)中有548 h利用风帆航行。1827年，英国建造的“库拉科”(Curacao)号蒸汽机帆船在荷兰及荷属圭亚那之间进行邮件运输，但在多大程度上仍需使用风帆助航，因缺少记载，情况不明。直至1833年，加拿大的“威廉王”(Royal William)号从魁北克到新斯科舍半岛(Nova Scotia)及英国的韦特岛(Isle of Wight)全程使用蒸汽动力。这是全程使用蒸汽动力横跨大西洋的开始，进一步揭开了国际航运史的新篇章。

18世纪末至19世纪初，由于欧洲实现了工业革命，不但使商品生产得到极大的发展，贸易不断扩大，而且也使船舶技术设备和航海技术达到了一个新的水平，反过来又促进了生产和贸易的发展。此时，海上运输已具备了逐渐从原来的航海贸易中分化出来的条件，成为独立的一个经济部门。海上运输出现了作为商业行为承运他人货物的公共承运人(public carrier, common carrier)。但这时的运输仍以不定期运输为主。

最初，蒸汽机船的船体都是用木材建造的。1820年前后，因供应造船用的木材比较紧张，英国的船主开始考虑使用更能耐久的材料建造船舶。1837年至1838年“通用轮船公司”(General Steam Navigation Co.)在利物浦建造了世界上第一艘只有580总吨，功率为132.4 kw(180马力)的小型铁质蒸汽机船“彩虹”(Rainbow)号。接着又在1839年开工，1843年下水建成了3270总吨，88 m×15.5 m×9.8 m的“大不列颠”(Great Britain)号，这是当时最大的船舶，也显示了与木质船舶相比，具有更大的优越性。到19世纪60年代，铁质材料已普遍用于建造蒸汽机船和帆船。使用结果证明，与同型的木质船舶比较，铁质船舶的重量可减轻1/4，可以积载更多的货物，尤其是对于需要装载大量燃料的蒸汽机船来说，用铁质材料建造船舶更为有利。

1856年卑斯麦(Sir Henry Bessemer)发明了用转炉炼钢法后，又开始用钢材代替铁质材料建造船体，于1873年建造了最早的钢质船舶“瑞德塔布”(Redoutalte)号，1879年钢质蒸汽机船“鹿特玛哈那”(Rotomahana)号就航，从此，海上运输进入了钢铁船舶时代。

1897年，鲁道夫·狄塞尔(Rudolf Diesel)发明的柴油机(内燃机的一种)在德国实现了实用化，1902至1903年间，制造成功了最早的船用内燃机。由于内燃机船不仅具有燃料费用省，续航能力强的优点，而且具有发动简单，节省时间；所需机舱人员少，节省人力；动力装置体积小，重量轻，节省舱容，载货能力大；营运效率高的优点。所以，内燃机船一出现，很快就引起航运界的重视，成为航运界的宠儿。

进入20世纪后，随着船舶技术和航海技术的发展，以及国际间贸易的进一步扩展，世界各国开始显示出意图通过本国的立法来保护本国航运的倾向。

第一次世界大战后，对石油的需求迅猛增加，油船运输得到了飞速发展。由于石油运输

所具有的量上和液体散装的特定条件，使油船运输有可能并有必要与干货船运输并列，成为不定期运输的一种特殊形态。

第二次世界大战后，随着重工业、化学工业以及近代科学技术的发展，运输技术也不断变革。同时也为了对付运输的激烈竞争，海上运输船舶朝着大型化、专用化方向发展，各种专用船舶在海上运输中所处的地位日益重要，不论是石油工业、钢铁工业或炼铝工业等，都需要使用大型专用船舶来运送其大量的原料及制品。虽然船舶的大型化和专用化可以为这些大工业提供廉价的运力，但是为了不使运费开支因航运市场价格的变动而有过大的波动，这些工业企业常以自有船舶，或以长期租船(定期或航次租船)，或长期包运租船的形式租用船舶来运输自有的原材料或制品，于是在海洋运输领域中又出现了“工业承运人”(industrial carrier)，并逐渐成为一支重要力量。而以这些形式经常向“工业承运人”出租船舶的船公司，便成为“独立船东”(independent carrier)。

到了本世纪60年代，在国际海上运输的组织方式上，又出现了一种与传统海上运输方式不同的新型的运输方式，这就是集装箱运输。1966年4月，美国的海陆运输公司(Sea-Land Service Inc.)开辟了北美东岸/欧洲的集装箱运输航线。从此，国际间的海上运输开始进入集装箱运输的新时代。由于集装箱运输具有高效率、高质量和低成本的特点，很快就被许多国家的船公司采用。进入70年代后，又建造了一些大型、高速的集装箱船投入营运，使国际间的海上集装箱运输在很短的时间内得到迅速发展，很快就在发达国家之间的运输中基本上取代传统杂货船的班轮运输，并且进一步发展为与其他种运输方式结合组成多式联运方式开展门到门的运输。当前，集装箱运输在世界范围内包括与发展中国家的一些主要班轮航线上已逐渐代替普通杂货船运输而成为定期船运输的主要形式。而且在世界已经形成的主要集装箱航线上，采用3000个标准载箱量以上的第三代集装箱船从事营运已很普遍。海、陆、空多式联运也将得到更大的发展。

总之，今天的海洋运输已经成为一个十分重要的经济部门。它是随着世界经济、贸易的发展而逐渐发展起来的。从19世纪下半叶，海上运输从帆船时代进入了机器动力时代起至今，海运技术已经发生了巨大的变革。可以预料，随着世界经济、贸易的发展。科学技术的进步和货流结构的变化，以及现代科学技术在海上运输的应用，海上运输将会随之有一个更大的变革。

二、我国远洋运输的发展

我国的海上运输有着悠久的历史。根据70年代我国考古学者在浙江省余姚县的河姆渡遗址中发现的柄叶连体木桨，经放射性碳素断代，年代约为公元前5000年至公元前3300年，这说明当时我国已有舟楫之便。早在战国时期，我们的祖先就已将指南针用于航海，为世界航海技术的发展作出了重大的贡献。

秦始皇统一中国后，于公元前219年至前210年，曾两次派遣方士徐福率男女众千人东渡大海“寻仙”，是我国古代航海史上的壮举，表明了中华民族在世界航海领域中的光荣和所居领先的历史地位。徐福是中国第一位有姓名见诸史册的航海家，第一次率领庞大的中国船队驶向遥远的异域，开辟了中国古代的远洋事业。

随着社会经济的发展，不仅水上运输已逐渐成为我国古代的主要运输方式之一，而且在两汉时期就开辟了东至朝鲜和日本、中经已程不(今斯里兰卡)和安息(今伊朗)、西达大秦(今罗马帝国)被后人被誉为“海上丝绸之路”的海上贸易航路，为往来学者、使臣和商贾提供了