



Guoji Hangyun Daili Lilun Yu Shiwu

国际航运代理 理论与实务

(第二版)

孙家庆 编著

大连海事大学出版社

国际航运代理理论与实务

(第二版)

孙家庆 编著

大连海事大学出版社

本书从国际船舶代理企业、国际海上货运代理企业、航运经纪人和无船承运人作为代理人
与当事人的视角,全方位地阐述了国际航运代理理论与实务。本书由国际航运代理单证与运
费、国际航运代理运作流程、国际航运代理事故处理共三篇计九章组成,并附有各类单证、买卖
船文件、保函和国际航运代理业务常用英文缩略语。本书理论体系完备,可操作性强,既可作为
国际航运管理、物流工程与管理 and 交通运输等专业的教材,也可供相关企业人员参考。

© 孙家庆 2014

图书在版编目(CIP)数据

国际航运代理理论与实务 / 孙家庆编著. —2 版. —大连:大连海事大
学出版社, 2014. 7

ISBN 978-7-5632-3034-1

I. ①国… II. ①孙… III. ①国际运输—水路运输—货运代理
IV. ①F550.84

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2014)第 152892 号

大连海事大学出版社出版

地址:大连市凌海路 1 号 邮编:116026 电话:0411-84728394 传真:0411-84727996

<http://www.dmupress.com>

E-mail: cbs@dmupress.com

大连住友彩色印刷有限公司印装 大连海事大学出版社发行

2014 年 7 月第 2 版

2014 年 7 月第 1 次印刷

幅面尺寸:170 mm × 230 mm 印张:23.5

字数:444 千

印数:1 ~ 1500 册

出版人:徐华东

责任编辑:魏 悦

责任校对:刘长影 孙雅荻

封面设计:王 艳

版式设计:解瑶瑶

ISBN 978-7-5632-3034-1 定价:48.00 元

前 言

本书的第一版自 2002 年出版以来,国际航运代理市场发生了较大的变化:一方面,国家放松了对国际航运代理业的管制并对海上货运代理纠纷做出了明确的司法解释。2003 年,我国国际货运代理行业由审批制改为备案制,并于 2005 年起对外资全面开放。2010 年,中华人民共和国交通运输部对无船承运人(NVOCC)增加了可选择投保“保证金责任险”的保险方式申请无船承运业务经营资格,同时实行运价本报备制度。2013 年,新修订的《中华人民共和国国际海运条例实施细则》明确规定,中资国际船舶代理企业取消审批,实施备案制度,同时取消了经营国际船舶代理业务的准入条件,增加了对国际船舶代理企业的处罚规定。2012 年 5 月 1 日正式实施了《最高人民法院关于审理海上货运代理纠纷案件若干问题的规定》,从而从法律及实践上可以更好地指导海上货运代理行业的发展,为各法院、仲裁机构处理行业纠纷提供了依据。另一方面,随着我国对外贸易的飞速发展和市场竞争的日趋激烈,国际航运代理已不再仅仅从事纯粹的代理人业务,而是以当事人的身份开展更为广泛的业务。尤其最近几年,许多国际航运代理在完善传统的海、陆、空货运代理及多式联运服务的基础上,纷纷提供外贸代理、保险代理、报关报检代理、展品运输代理、危险品运输代理等拓展服务,有的则向物流转型,提供现代物流服务,力争使自己成为现代物流服务的组织者和供应链的管理者。基于此,编著者对本书的第一版进行了修订,力图在第二版中体现以下特色:

(1)视角独特。从国际航运四大运营主体(国际船舶代理企业、国际海上货运代理企业、航运经纪人、无船承运人)作为代理人 and 当事人的视角,全方位地阐述国际航运代理的理论实务。

(2)体系清晰。本书由国际航运代理单证与运费、国际航运代理运作流程、国际航运代理事故处理计三篇,提单与海运单操作实务,国际航运代理单证操作实务,国际海上运输费用的计算与节省,国际船舶代理操作实务,国际海上货运代理操作实务,国际航运经纪操作实务,无船承运操作实务,国际航运代理权利、义务与责任,国际航运代理身份识别共九章组成,初步构建了相对完整的国际航运代理管理体系。

(3)操作性强。本书在编写过程中十分注重实务操作,通过大量的实例、计算和图、表、流程来帮助读者理解相关的基本理论、基本概念和业务操作程序与技术。本书另附有各类单证、买卖船文件、保函和国际航运代理常用英文缩略语,从而将理论性和实用性较好地结合在一起,真正体现“重在应用”。

(4)适用性强。本书既可作为高等院校国际航运管理、物流管理、物流工程、交通运输、工商管理以及相关专业的本科生、研究生(包括 MBA、EMBA)的教材,也适合于相关企业培训业务人员之用。

本书在写作过程中曾参考、吸收和采用了有关专家与学者的研究成果,在此向这些专家与学者表示衷心的感谢,亦对营口职业技术学院姚景芳副教授,大连海事大学唐丽敏教授、张赫副教授、程海燕博士,以及孙倩雯、张磊磊、张雪彤、李明泽、姜媚、杨佳、焦丰、张凤春、王浩、党琴琴、许红香、翟飞飞、张婷玉等物流管理专业研究生参与本书部分内容的编写及文字核对工作表示衷心的感谢!

由于编著者水平有限,书中不妥之处在所难免,敬请同行专家和广大读者批评、指正。

编著者

2014 年 3 月于大连海事大学

目 录

第一篇 国际航运代理单证与运费

第一章 提单与海运单操作实务	3
第一节 提单类型及其选择	3
第二节 提单的制作	8
第三节 提单的批注	20
第四节 提单签发与交付	31
第五节 提单的电放、合并与拆分	38
第六节 提单的更改、补发与换发	42
第七节 海运单操作实务	48
第二章 国际航运代理单证操作实务	50
第一节 托运业务单证操作实务	52
第二节 箱管业务单证操作实务	57
第三节 交付业务单证操作实务	59
第三章 国际海上运输费用的计算与节省	63
第一节 国际海上班轮杂货运费的计算	63
第二节 国际海上集装箱运价的计算	67
第三节 国际海上运输费用的节省	73

第二篇 国际航运代理运作流程

第四章 国际船舶代理操作实务	79
第一节 国际船舶代理企业	79
第二节 国际船舶代理关系的建立	83
第三节 船舶港口使费备用金的估算与控制	85
第四节 海运舱单操作实务	90
第五节 国际航行船舶进出口岸查验代理业务	95
第六节 国际集装箱箱务代理操作实务	107
第七节 国际船舶代理操作流程	116

第五章 国际海上货运代理操作实务	121
第一节 国际海上货运代理企业.....	121
第二节 国际海上货运代理费用的计算与结算.....	123
第三节 集装箱货物装箱操作实务.....	129
第四节 国际海上货代出口操作实务.....	136
第五节 国际海上货代进口操作实务.....	163
第六节 国际海上危险品货运代理操作实务.....	178
第六章 国际航运经纪操作实务	185
第一节 航运经纪人.....	185
第二节 租船合同主要条款分析.....	188
第三节 租船成本估算实务.....	199
第四节 租船经纪程序.....	204
第五节 船舶买卖经纪操作实务.....	210
第七章 无船承运操作实务	218
第一节 无船承运人.....	218
第二节 无船承运人提单操作实务.....	223
第三节 集装箱货物集拼操作实务.....	233
第四节 集装箱货物中转操作实务.....	246
第五节 北美航线集装箱货物海运操作实务.....	256

第三篇 国际航运代理事故处理

第八章 国际航运代理权利、义务与责任	265
第一节 国际航运代理作为代理人的权利、义务与责任	265
第二节 国际航运代理作为居间人的权利、义务与责任	272
第三节 国际航运代理作为无船承运人的权利、义务与责任	277
第九章 国际航运代理身份识别	281
第一节 国际航运代理身份识别概述.....	281
第二节 在代理关系链中国际航运代理身份的识别.....	283
第三节 在运输关系链中国际航运代理身份的识别.....	297
附录	309
附录 A 海上货运单证.....	309
附录 B 海上危险品货运单证.....	316
附录 C 海关舱单申报单证.....	324
附录 D 国际航行船舶进出口岸监管单证.....	327

附录 E	船舶买卖交易文件	336
附录 F	常用工作联系单与保函	352
附录 G	常用船舶证书及申报表的中英文名称	358
附录 H	国际航运代理业务常用英文缩略语	359
参考文献		366

第一篇

国际航运代理单证与运费

第一章

提单与海运单操作实务

第一节 提单类型及其选择

一、提单类型

根据《中华人民共和国海商法》(以下简称《海商法》)中的定义,提单(Bill of Lading, B/L)是指用以证明海上货物运输合同和货物已经由承运人接收或者装船,以及承运人保证据以交付货物的单证。基于上述提单的定义,提单具有合同证明、货物收据和物权凭证三大功能。

提单的种类繁多,可以基于不同的角度进行分类。如按印制者划分,可分为船公司印制的提单、行业协会印制的提单和运输代理印制的提单;按运输方式划分,可分为班轮提单、租船提单和多式联运提单。以下介绍班轮提单、租船提单和多式联运提单。

【知识拓展】班轮运输与不定期船运输

班轮运输(Liner Shipping, Liner Transport)也称定期船运输,是指班轮运输公司将船舶按事先制定的船期表,在特定航线的各挂靠港口之间,为非特定的众多货主提供规则、反复的货物运输服务,并按运价本或协议运价的规定计收运费的一种运营方式。班轮运输具有固定航线、固定港口、固定船型、固定船期和相对固定的

运价,且货物由班轮公司负责配载和装卸,核收的运费中包括装卸费用,承运人和托运人不计算滞期费和速遣费等特点,可概括为“五固定一负责”。

不定期船运输(Tramp Shipping)也称租船运输(Transport by Chartering),是指一种既没有事先制定的船期表,也没有固定的航线和挂靠港,而是根据货源的情况,按照货主对运输的要求安排船舶就航的航线,组织货物运输,并根据租船市场行情确定运价或租金水平的一种运营方式。根据承租人的不同要求,不定期船运输又分为航次租船、定期租船、光船租船、包运租船和航次期租等不同的租船方式。

表 1-1 和表 1-2 显示了班轮运输与不定期船运输的主要差别。

表 1-1 班轮运输与不定期船运输的主要差别一

项目	班轮运输	不定期船运输
托运人	非特定的众多货主	特定租船人
双方权利、义务的依据	以提单或海运单为主	以租船合同为主,提单为辅
货物	高价的件杂货、集装箱货	低价的大宗散装货
国际组织与国家管理	对提单内容做出强制性规定	对租船合同内容无强制性规定
运费	根据船公司公布的运费表,较稳定	由租船合同约定,不稳定
船型	杂货船或集装箱船	散装专用船、油轮等
航线、港口、船期	固定	不固定
船公司规模	班轮运输公司的规模一般较大	租船公司的规模通常较小

表 1-2 班轮运输与不定期船运输的主要差别二

项目		班轮运输	不定期船运输			
			航次租船	定期租船	光船租船	包运租船
船员配备与船长任命		船东	船东	船东	承租人	船东
船舶调度与安排		船东	船东	承租人	承租人	船东
揽货		船东	船东	承租人	承租人	船东
运费或租金		运费	运费	租金	租金	运费
订租舱位		部分舱位	整船或部分舱位	整船舱位	整船舱位	整船舱位
承运人		船东	船东	承租人	承租人	船东
有关营运 费用的 分担	船员工资等	船东	船东	船东	承租人	船东
	港口使用费	船东	船东	承租人	承租人	船东
	燃油费	船东	船东	承租人	承租人	船东
	装卸费	船东	合同约定	承租人	承租人	合同约定
	船舶维修费	船东	船东	船东	承租人	船东
	滞期/速遣费	无	有	无	无	有
	检验保险费	船东	船东	船东	合同约定	船东

20 世纪 90 年代后期,集装箱运输已逐渐取代传统的杂货班轮运输,换言之,通常所称的班轮运输,实际上指的就是海上集装箱运输。

集装箱货物分为整箱货和拼箱货两类。整箱货(Full Container Load, FCL)是指发货人需单独使用一个集装箱的货物。整箱货由发货人负责装箱、计数并施封。拼箱货(Less than Container Load, LCL)是指两个或两个以上发货人拼装在一个集装箱内的货物。拼箱货的装卸作业由承运人或有关运输代理部门负责。

如表 1-3 所示,根据货量的不同,集装箱货物可有四种不同的组织形式:FCL/FCL、FCL/LCL、LCL/FCL、LCL/LCL;相应地,集装箱货物的交接地点主要有工厂大门(Door)、集装箱堆场(Container Yard, CY)、集装箱货运站(Container Freight Station, CFS)三个地点。由此可以形成九种交接方式。

表 1-3 集装箱货物的组织方式与交付方式

组织方式	交付方式
FCL/FCL:发货量大,收货量大,在发货地组织整箱货,运到收货地后以整箱货送交收货人	门到门(Door to Door)
	场到场(CY to CY)
	门到场(Door to CY)
	场到门(CY to Door)
FCL/LCL:发货量大,收货量小,在发货地组织整箱货,运到收货地内地仓库后作为拼箱货拆箱,再分送各收货人	门到站(Door to CFS)
	场到站(CY to CFS)
LCL/FCL:发货量小,收货量大,在发货地内地仓库组织拼箱货装箱,运到收货地整箱送交收货人	站到门(CFS to Door)
	站到场(CFS to CY)
LCL/LCL:发货量小,收货量小,在发货地内地仓库组织拼箱货装箱,运到收货地内地仓库再拆箱分送各收货人	站到站(CFS to CFS)

(一)班轮提单

班轮提单(Liner B/L)是指班轮承运人为了履行班轮运输合同而签发的提单。

1. 班轮提单的正面内容

班轮提单正面除了包括当事人(承运人、托运人、收货人和通知人等)栏、运输项目(收货地、前程运输工具、装港、船名、卸港、交货地和目的地等)栏、货物方面记载栏等内容,供货主缮制和承运方签署之外,还包括以下标准的契约文句:

(1)收货或装船条款。该条款表明承运人是在货物(集装箱)外表状况良好(除非另有说明)下接收货物和交付货物(或者装上船和卸下船)的。如果是收货待运提单,则以 Received 开头;如果是已装船提单,则以 Shipped on Board 开头。

(2)不知条款。该条款表明承运人只对货物的表面状况进行核实,对其内部

状况并不知情,因此,承运人只负责在目的地交付表面状况与提单描述相符的货物。提单上对此的措辞大致为:“重量、体积、标志、号数、品质、内容和价值由托运人提供,承运人在收货(装船)时并未核对,这些也不构成提单合同的一部分。”

(3)提单效力与交付条款。该条款的目的在于说明承运人签发提单的份数,以及凭其中一张提货后其余均失效,以提醒有关方注意。此外,有些提单上还增加递交正本提单条款,内容大致是:“经承运人要求,本正本提单必须被恰当背书以便提货或换取提货单。”

(4)承认或接受条款。该条款声明货方已确认全部接受提单的条款,内容大致为:“托运人、收货人和本提单持有人明白表示接受并同意本提单上,包括背面所载的一切印刷、书写或打印的规定、免责事项和条件。”

(5)签署条款。该条款表明提单系由承运人或其代理签发。

2. 班轮提单的背面条款

班轮提单背面主要包括以下条款:

(1)班轮提单应具备的共同条款。一般班轮提单均应具备如下条款:定义条款、管辖权条款、首要条款、留置权条款、承运人责任期间条款、承运人赔偿责任限制与免责条款、货方责任条款(如发货人申报货物内容的责任等)、运费及其他费用条款、索赔通知与时效条款、危险品条款、运输方式与运输路线条款、通知与交付条款、共同海损条款、新杰森条款、双方有责碰撞条款、美国地区条款等。

(2)集装箱提单所具备的条款。在适用于集装箱货的班轮提单中,班轮提单背面除了具备前述的共同条款外,还增加了舱面货选择条款,铅封完整交货条款,货物检查权条款,海关启封检查条款,货主自行装箱的集装箱、承运人集装箱、特种箱、冷藏箱、保温箱条款,以及分包人的赔偿、抗辩、免责与限制等适用于集装箱运输的条款。

(3)件杂货提单所具备的条款。在适用于件杂货的班轮提单中,班轮提单的背面除了具备前述的共同条款外,还增加了舱面货、活动物和植物、重货和笨件、选港货、散货、多于一个收货人的货物、棉花、木材、铁和钢、冷藏货、集装箱货、驳船费、熏蒸等适用于件杂货运输的条款。

(二)租船提单

租船提单(Charter Party B/L)是指船东或租船人为了履行租船合同而签发的提单。

(三)多式联运提单

多式联运提单(Multimodal or Combined Transport B/L)是指多式联运经营人为了履行国际多式联运合同而签发的提单。

以上三种提单的区别如表1-4所示。

表 1-4 班轮提单、租船提单和多式联运提单的区别

对比项目	班轮提单	租船提单	多式联运提单
是否已装船	是	是	否
印制单位	以班轮公司印制为主,且提单上大都印有班轮公司的名称	以行业协会印制为主,供会员使用	由货代或行业协会印制
提单运输栏目	装港、卸港、船名和航次	装港、卸港、船名和航次	收货地、前程运输工具、装港、卸港、船名和航次、交货地
提单背面条款	详细列明	不详细列明	详细列明
租约并入批注	不,如批注,则变为租船提单	加批	不,如批注,则变为租船提单
提单签发人	承运人、船长或其代理	船东、船长、租船人或其代理	承运人、船长或其代理
适用 UCP600 ^①	第 20 条	第 22 条	第 19 条

二、提单类型的选择

提单类型的选择是指选择合适的提单类型的过程。贸易合同的签订以及制单之前,均会涉及提单类型的识别。

(一) 贸易合同签订阶段

发货人与收货人在签订贸易合同时,除了应对提单的类型(班轮提单、租船提单或多式联运提单)做出明确规定之外,还应对签发提单的主体作出限定。其原因在于不同的主体,如船公司、货代公司,其信誉有很大的差别,因而会导致其所签发提单的“物权凭证”功能有所不同。

(二) 提单制作阶段

在实务中,提单大多按“一式两用”的方式印制,如用于集装箱运输的集装箱提单大都以“港到港或多式联运(Port to Port or Multimodal Transport)”为提单的标题,以表明本集装箱提单兼具直达提单和多式联运提单的性质,同时在提单中设置专门条款,按港到港运输和多式联运分别为承运人规定了不同的责任。这种做法固然方便,但因不同类型提单的制作要求不同,因此必须识别提单的类型,并按其

^① 《跟单信用证统一惯例》(Uniform Customs and Practice for Documentary Credits, UCP)是国际银行界、律师界、学术界自觉遵守的“法律”,是全世界公认的,到目前为止较成功的一套非官方规定。最新文本是2007年7月1日实施的UCP600。

要求予以制作。

第二节 提单的制作

一、提单制作的依据

提单制作是指按提单正面所列项目逐一填制。提单缮制的义务人应为托运人,但在实务中托运人通常委托货代或船代缮制提单。

提单的制作要求依国际贸易结算方式、提单类型而有所不同。

(一) 国际贸易结算方式

对于采用汇付、托收等非信用证方式结算的,提单的制作应符合买卖合同的规定;对于采用信用证方式结算的,提单的制作应符合信用证及相关规则的规定。

【知识拓展】国际贸易结算方式

一般在正常履约的情况下所使用的结算方式主要包括汇付、托收和信用证三种形式,详述如下:

(1) 汇付(Remittance)。汇付是指付款人通过银行,使用各种结算工具将货款汇交收款人的一种结算方式。汇付可分为信汇、电汇和票汇三种。

(2) 托收(Collection)。托收是指债权人(出口方)委托银行向债务人(进口方)收取货款的一种结算方式。国际贸易中使用的多为跟单托收。跟单托收有两种交单方式:付款交单(Documents against Payment, D/P)和承兑交单(Documents against Acceptance, D/A)。付款交单是指买方支付货款,即可取得提单,凭以提取货物。承兑交单是指买方在未付款之前,即可取得提单,凭以提取货物。付款交单按付款时间的不同,又可分为即期付款交单(D/P Sight)和远期付款交单(D/P after Sight)。即期付款交单是指买方见即期汇票(和单据)后立即付款。远期付款交单是指买方在远期汇票上承兑于汇票到期日付款。实务中,买方通常通过出具“信托收据(Trust Receipt, T/R)”的方式,从代收行借出提单提货,这被称作“付款交单,凭信托收据借单(D/P, TR)”,这样一来和D/A就没什么实际区别了。综上所述,对卖方而言,承兑交单比付款交单的风险更大。不过,“付款交单,凭信托收据借单”与承兑交单相同,均是在买方未付款之前,即可取得提单,凭以提取货物,一旦买方到期不付款,出口方便可能钱货两空。因而,卖方对这两种方式应予以严格控制。

(3) 信用证。信用证是指开证银行应开证人的请求开具给受益人的,保证在

一定条件下履行付款责任的一种书面担保文件。为了规范信用证业务的运作,国际商会(International Chamber of Commerce, ICC)在1933年公布了《商业跟单信用证统一惯例》,此后进行多次修订,最新文本是UCP600。此外,国际商会还公布了《关于审核跟单信用证项下单据的国际标准银行实务》(International Standard Banking Practice for the Examination of Documents under Documentary Credits, ISBP), ISBP不仅是各国银行、进出口公司信用证业务单据处理人员在工作中的必备工具,也是法院、仲裁机构、律师在处理信用证纠纷案件时的重要依据。目前的最新版本为2013年发布的ISBP745。

汇付和托收均属于商业信用,是否付款完全由进口商决定,银行只是转手交单的代理人,对付款不负责任,因此汇付和托收是对进口商有利的支付方式。信用证结算属于银行信用,只要符合信用证规定,无论进口商是否付款,银行均有义务支付货款,因此这是对出口商有利的支付方式。

每种结算方式都有它的特点。表1-5显示了三大结算方式的特点。

表1-5 汇付、托收、信用证三种支付方式的比较

项目		手续	费用	出口商风险	进口商风险	资金负担	信用种类
汇付	预付货款	简单	少	最小	最大	买方负担重	商业信用
	货到付款			最大	最小	卖方负担重	商业信用
托收		稍复杂	稍多	中	中	卖方负担重	商业信用
信用证		烦琐	多	小	大	较平衡	银行信用

(二) 提单类型

UCP600对班轮提单、租船提单及多式联运提单的制作与签发做出了明确的规定,因此贸易合同或信用证中所选择的提单类型不同,其制作要求当然不同。以下介绍班轮提单和租船提单的制作。

二、班轮提单的制作

班轮提单的制作应符合UCP600对班轮提单的有关规定,见表1-6。

表1-6 UCP600对班轮提单的基本规定

应具备的基本条件	(1) 注明承运人的名称并由承运人、船长或其具名的代理签署; (2) 注明确定的船名(即已装船提单 On Board B/L); (3) 注明确定的装港和卸港; (4) 开立全套(可以是仅有一份或多份)正本提单; (5) 其他方面符合信用证的规定
----------	---