

情景一

跨境 B2B 货物运输方式

子情景一 跨境 B2B 国际海洋运输



学习目标

知识目标

- 了解国际海洋运输的特点
- 熟悉国际海洋运输所涉及的基本当事人
- 了解国际海洋运输的主要航线

能力目标

- 掌握国际海洋运输班轮托运的基本业务流程、有关单证的制作及其流转
- 掌握班轮运费的计算方法和租船运输运费的计算方法

素质目标

- 及时了解与国际海洋运输相关的国际公约、法律法规和操作惯例
- 初步具备组织国际海洋运输的业务能力素质



项目背景

进出口商品能否安全到达目的地，是每个跨境电商极为关注的问题。按时、按质、按量将货物装运出口，安全、迅速、准确、节省、方便地利用各种运输工具，选择适当的运输方式和路线，实现货物由卖方向买方的国际转移，是买卖双方共同的目标。浙江英卡顿网络科技有限公司的新员工 Allen 深知，在国际货物运输中，高额的运输费用已经成为影响进出口货物价格和贸易效益核算的重要因素，国际货物运输物流是一笔跨境交易能否顺利完成的关键所在。



任务实施

步骤 1: 认识国际海洋运输的特点及其所涉及的基本当事人

步骤 2: 熟悉国际海洋运输班轮托运的基本业务流程、有关单证的制作及其流转

步骤 3: 掌握班轮运费的计算方法和租船运输运费的计算方法



知识铺垫

国际海洋运输是指使用船舶通过海上航道在不同的国家和地区的港口之间运送货物的一种水路运输方式，也是国际货物运输中运用最广泛的一种运输方式。目前，海运量在国际货物运输总量中占 80% 以上。

一、国际海洋运输的特点

国际海洋运输之所以被广泛采用，是因为它与其他国际货物运输方式相比，有以下三个方面的优势。

1. 通过能力大

国际海洋运输可以利用四通八达的天然航道，不像火车、汽车那样受到轨道和道路的限制，其通过能力很大。如果有政治、经济、军事等条件的变化，还可随时改变航线驶往便于装卸的目的港。

2. 运量大

由于船舶向大型化发展，船舶的载运能力远远强于火车、汽车和飞机，是运输能力最强的运输工具。一艘万吨船舶的载重量一般相当于 250 ~ 300 个车皮的载重量。

3. 运费低

因为海运量大，航程远，分摊于每货运吨的运输成本就少，所以货物的单位运输成本相对低廉，比较容易形成规模经济。

国际海洋运输具有上述优点的同时，也存在不足之处。例如，由于船舶在海上航行受自然气候和季节性影响较大，海洋环境复杂，气象多变，随时都有遇上狂风、巨浪、暴风、雷电、海啸等人力难以抗衡的海洋自然灾害袭击的可能，遇险的可能性比陆地、沿海要大；同时，国际海洋运输存在社会风险，如战争、罢工、贸易禁运等因素的影响。此外，国际海洋运输的速度也相对较慢。

二、国际海洋运输所涉及的基本当事人

1. 承运人

承运人是指专门经营水路、铁路、公路、航空等客货运输业务的交通运输部门，如轮船公司、铁路或公路运输公司、航空公司等。它们一般都拥有大量的运输工具，为社会提

供运输服务。

按照我国《海商法》第 42 条的规定，在国际海洋运输中船舶经营人作为承运人“是指本人或者委托他人以本人的名义与托运人订立国际海洋运输合同的人；而实际承运人是指接受承运人委托，从事货物运输或部分运输的人，包括接受转委托从事此项运输的其他人。”由此可见，承运人包括船舶所有人或光租和以期租的形式对外承租，并进行船舶经营管理的经营人。

2. 货主

货主是指专门经营进出口商品业务的外贸部门或进出口商。它们为履行贸易合同，必须组织办理进出口商品的运输，是国际海洋运输过程中的托运人或收货人。

3. 装卸人

经营办理将货物装船和从船上卸下的行业的人被称为装卸人或装卸业者。装卸人对于所在港口经常装卸的货物的包装、性质及装卸方法都富有经验，对各种类型的船舶也深有了解，能参与制订装卸计划，委托人对他们的装卸技术也比较信任。

4. 理货人

理货人是在船舶装货或卸货时，对货物的件数进行清点，并对货物的交接做出证明的行业。理货通常是由船公司或货主各自委托他们的代理人共同进行的。

5. 运输代理

运输代理是指根据客户的指示，为客户的利益而揽取货物的人，其本人并非实际承运人。而国际货运代理业务，是指国际货运代理企业接受进出货物收货人、发货人或其代理人的委托，以委托人或自己的名义办理有关业务，来收取代理费或佣金的行为。

目前，在国际贸易运输领域，运输代理的种类主要有以下四类。

(1) 租船代理。又称租船经纪人，指以船舶为商业活动对象而进行船舶租赁业务的人，主要业务是在市场上为租船人寻找合适的运输船舶或为船东寻找货运对象，以中间人身份使租船人和船东双方达成租赁交易，从中赚取佣金。因此，根据其所代表的委托人身份的不同又分为租船代理人和船东代理人。

(2) 船务代理。指接受承运人的委托，代办与船舶有关的一切业务的人，主要业务有船舶进出港、货运、供应及其他服务性工作。船方的委托和代理人的接受以船次为限，称为航次代理；船方和代理人之间如签订有长期代理协议，称为长期船代。

(3) 货运代理。指接受货主的委托，代表货主办理有关货物报关、交接、仓储、调拨、检验、包装、转运、订舱等业务的人，主要有订舱揽货代理、集装箱代理、货物装卸代理、转运代理、货物报关代理、理货代理、储存代理等。

(4) 咨询代理。指专门从事咨询工作，按委托人的需要，以提供有关国际贸易运输情况的情报、资料、数据和信息服务而收取一定报酬的机构。

三、国际海洋运输航线的分类

国际海洋运输航线，是指船舶根据不同的自然条件以及各种社会、政治、经济和军事等因素，为达到经济利益最大化所选定的营运航路。海上货物运输航线按照不同的分类依据有以下三种分类方式。

1. 按船舶营运方式分为定期航线和不定期航线

(1) 定期航线，是指使用固定的船舶，按固定的船期和港口航行，并以相对固定的运价经营客货运输业务的航线，以装运件杂货物为主。

(2) 不定期航线，是临时根据货运的需要而选择的航线，其中船舶、船期、挂靠港口均不固定，以经营大宗、低价货物运输业务为主。

2. 按航程的远近分为远洋航线、近洋航线和沿海航线

(1) 远洋航线，指航程距离较远，船舶航行跨越大洋的运输航线，如远东至欧洲和美洲的航线。我国习惯上以亚丁港为界，把去往亚丁港以西，包括红海两岸和欧洲及南北美洲广大地区的航线划为远洋航线。

(2) 近洋航线，指本国各港口至邻近国家港口间的海上运输航线的统称。我国习惯上把航线在亚丁港以东地区的亚洲和大洋洲的航线称为近洋航线

(3) 沿海航线，指本国沿海各港之间的海上运输航线。如我国上海—广州，青岛—大连等。

3. 按航行的范围分为太平洋航线、大西洋航线、印度洋航线和环球航线

(1) 太平洋航线包括远东至北美西海岸航线，远东至加勒比、北美东海岸航线，远东至南美西海岸航线，远东至东南亚航线，远东至澳大利亚、新西兰航线，澳、新至北美东海岸航线等。

(2) 大西洋航线包括西北欧至北美东海岸航线，西北欧、北美东海岸至加勒比航线，西北欧、北美东海岸至地中海经苏伊士运河到亚太航线（它是世界最繁忙的航线），西北欧、地中海至南美东海岸航线，西北欧、北美东海岸经好望角到远东航线（它是巨型油轮的油航线），南美东海岸经好望角到远东航线。

(3) 印度洋航线包括波斯湾经好望角到西欧及北美航线、波斯湾经东南亚到日本航线，波斯湾经苏伊士运河和地中海到西欧及北美运输线，远东经东南亚到东非航线，远东经东南亚及地中海到西北欧航线等。

(4) 环球航线是由大西洋航线、太平洋航线和印度洋航线通过苏伊士（或好望角）、巴拿马运河（或麦哲伦海峡、合恩角）和马六甲海峡（或巽他海峡）连接起来形成的。

四、国际海洋运输的方式

目前，在国际贸易运输中，海洋运输方式有班轮运输和租船运输两种。

1. 班轮运输

(1) 班轮运输的定义。班轮运输, 又称期船运输, 是指船舶按固定的航线、港口及事先公布的船期表航行, 并按事先公布的费率收取运费来从事客货运输业务。利用班轮装运货物, 在装卸时间、数量及卸货地点等方面都十分灵活, 对于成交数量小、批次较多、交货港口分散的货物运输比较适宜。

(2) 班轮运输的特点。班轮运输主要有以下四个方面的特点。

① 船舶按照固定的船期表, 沿着固定的航线和港口来往运输, 并按相对固定的运费率收取运费, 因此它具有“四固定”的基本特点。

② 由船方负责配载装卸, 装卸费包括在运费中, 货方不再另外支付装卸费, 船货双方也不计算滞期费和速遣费。

③ 船货双方的权利、义务与责任豁免, 以船方签发的提单条款为依据。

④ 班轮承运货物的品种、数量比较灵活, 货运质量较有保证, 且一般在码头仓库交接货物, 故为货主提供了较便利的条件。

班轮运输在国际贸易运输中起着重要的作用, 但由于国际班轮运输行业竞争激烈, 为了消除内部竞争及共同对抗外部竞争, 国际上成立了班轮公会组织。班轮公会, 又称航运公会, 是由两家以上在同一航线上经营班轮运输的轮船公司, 为维护共同利益, 避免相互间的竞争, 建立统一的运价和统一的办法制度所组成的国际航运垄断组织, 它是国际航运竞争激化的产物。参加班轮公会的会员可分为两种: 一种是参加公会控制全部航线的全会员; 另一种是只参加部分航线的副会员。班轮公会为维持其垄断, 对非公会船公司进行排挤, 如使用战斗船, 降低运价以揽货, 迫使非会员船公司退出航线; 对货主则采取延期回扣和双重费率制度。凡与公会签订合同的货主, 可享受优惠费率; 如下一期仍使用公会船载货, 又可获得延期回扣。因此, 公会采取这些手段, 是为了通过控制货载以获取高额利润。

班轮船舶应具有良好的技术质量, 配备合格的船长、船员及船舶航运所需的供给品, 且各班轮公司有着严格的管理制度, 保证了货物运输的质量; 班轮运输的“四个固定”特点, 为进出口商订立买卖合同中的交货条款、掌握交接货时间、安排货物的运输提供了必要的依据; 班轮船舶承运货物的品种、数量比较灵活, 适用于零星成交、批次较多、到港分散的货物的运输; 班轮船舶负责办理货物的装卸及中途转运, 且定期公布船期表, 为货主提供了极大的方便。因而班轮运输深受货主的欢迎, 成为国际海洋货物运输中不可缺少的主要运输方式。

(3) 班轮运输的流程及单证填制。向班轮公司订舱位(箱位), 首先要了解船期情况, 然后再洽订舱位。托运订舱流程如图 1-1 所示。

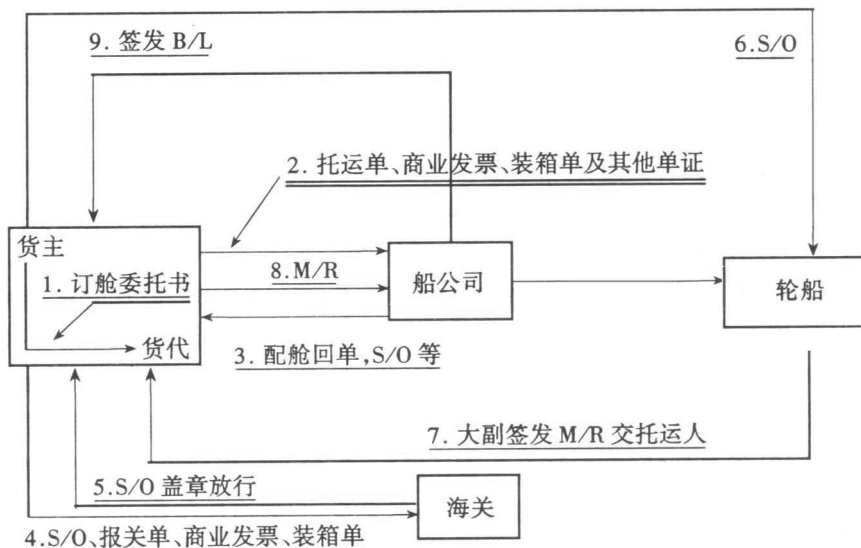


图 1-1 托运订舱流程

货运订舱委托书如表 1-1 所示。

集装箱货物托运单如表 1-2 所示。

订舱流程图（见图 1-1）文字说明：

① 出口企业，即货主在货、证齐备后，填制货运订舱委托书（见表 1-1），随付商业发票、装箱单等其他必要单据，委托货代代为订舱。有时还委托其代理报关及货物储运等事宜。

② 货代接受订舱委托后，缮制集装箱货物托运单（见表 1-2），随同商业发票、装箱单及其他必要的单证一同向船公司办理订舱。

③ 船公司根据具体情况，如接受订舱则在托运单的几联单据上编上与提单号码一致的编号，填上船名、航次，并进行签署，即表示已确认托运人的订舱，同时把配舱回单、装货单（Shipping Order, S/O）等与托运人有关的单据退还托运人。

④ 托运人持船公司签署 S/O，填制出口货物报关单、商业发票、装箱单等连同其他有关的出口单证向海关办理货物出口报关手续。

⑤ 海关根据有关规定对出口货物进行查验，如同意出口，则在 S/O 上盖放行章，并将 S/O 退还托运人。

⑥ 托运人持海关盖章的由船公司签署的 S/O 要求船长装货。

⑦ 装货后，由船上的大副签署大副收据（Mate's Receipt, M/R），交给托运人。

⑧ 托运人持 M/R，向船公司换取正本已装船提单。

⑨ 船公司凭 M/R，签发正本提单并交给托运人凭以结汇。

（注：货主与货运代理建立委托代理关系，即以统一的托运人身份出现，但此托运人概念与运输单据中的托运人项不一样，后者是指出口方，即信用证的受益人。）

表 1-1 货运订舱委托书

经营单位 (托运人)				编号			
提 单 项 目 要 求	发货人: Shipper:						
	收货人: Consignee:						
	通知人: Notify Party:						
洋运费 () Sea freight		预付 () 或 () 到付 Prepaid or Collect		提单 份数		提单寄送 地 址	
起运港		目的港		可否转船		可否分批	
集装箱预配数		20' × 40' ×		装运期限		有效期限	
标记唛码	包 装 件 数	中英文货号 Description of goods		毛 重 (千克)	尺 码 (立方米)	成 交 条 件 (总 价)	
P							
内装箱 (CFS) 地址				特种货物	重 件: 每件重量		
				☐ 冷藏货 ☐ 危险品	大 件 (长×宽×高)		
门对门装箱地址				特种集装箱: ()			
				物资备妥日期			
外币结算账号				物资进栈: 自送 () 或 配送 ()			
				人民币结算单位账号			
				托运人签章			
				电 话			
				传 真			
				联系人			
				地 址			
				制单日期:			

表 1-2 集装箱货物托运单

Shipper (发货人)			D/R NO (编号) 集装箱货物托运单 货主留底			
Consignee (收货人)						
Notify Party (通知人)						
Pre-carriage by (前程运输) Place of receipt (收货地点)						
Ocean Vessel(船名) Voy No(航次) Port of Loading (装货港)						
Port of Discharge (卸货港)			Place of Delivery (交货地点)		Final Destination (目的地)	
Container No (集装箱号)	Seal No (封志号) Marks & Nos. (标记与号码)	No.of Containers or P'kgs. (箱数或件数)	Kind of Packages ; Description of Goods (包装种类与货名)	Gross Weight (毛重/千克)	Measurement (尺码/立方米)	
TOTAL NUMBER OF CONTAINERS OR PACKAGES (IN WORDS) 集装箱数或件数合计 (大写)						
FREIGHT & CHARGES (运费与附加费)		Revenue Tons (运费吨)	Rate (运费率)	Per (每)	Prepaid (运费预付)	Collect (到付)
Ex Rate (兑换率)	Prepaid at (预付地点)		Payable at(到付地点)		Place of Issue (签发地点)	
	Total Prepaid (预付总额)		No. Of Original B(S) /L (正本提单份数)			
Service Type on receiving ☐ -CY ☐ -CFS ☐ -DOOR		Service Type on Delivery ☐ -CY ☐ -CFS ☐ -DOOR		Reefer-Temperature Required (冷藏温度) F C		
TYPE OF GOODS (种类)	☐ Ordinary, ☐ Reefer, ☐ Dangerous, ☐ Auto. (普通) (冷藏) (危险品) (裸装车辆) ☐ Liquid, ☐ Live animal, ☐ Bulk (液体) (活动物) (散货)		危险品	Class: Property: IMDG Code Page: UN No.		
可否转船	可否分批					
装 期	效 期					
金 额						
制单日期						

除了上述程序，在货物装船后，托运人应及时向国外收货人发出“装船通知”(Shipping Advice)，以便对方准备付款、赎单、办理进口报关和接货手续。如果 CFR、FOB 合同由买方自办保险，则及时发出装运通知尤为重要。装船通知的内容一般有：订单或合同号、信用证号、货物明细、装运港、装运期限、船名、航次、预计的开航日期或预计的到达日期等。出口公司往往用商业发票改制成的装船通知。

(4) 班轮运价表。班轮运价表，也称班轮费率表，是根据不同航线、不同商品而确立的计费标准和计费方法，是班轮公司收取运费、货方支付运费的计算依据。

① 班轮运价表的种类。班轮运价表按照不同依据有不同的分类。

A. 根据运价表的制定来划分，运价表可分为四种。

航运公会运价表。由航运公会制定并决定调整改变，由参加公会的班轮公司使用，货方按其付费。这种运价表的运价比较高，承运条件也有利于船方，是一种垄断性运价表。

班轮公司运价表。由没有参加航运公会的班轮公司自己制定，并负责调整改变，货方可提出意见，但解释权、决定权在船方。

双方运价表。是由船货双方根据货载航运的实际情况，共同协商制定、共同遵守执行的运价表。对运价表的调整、改变须经船货双方共同协商决定。

货方运价表。由货方制定，船方接受使用。能制定运价表的货方一般是较大的货主，并能保证常年有稳定的货源供应。这种运价表对货方十分有利。

B. 从运价表的形式上来划分，运价表可分为两种。

一是等级运价表。是将全部商品（主要是杂货）分为若干个等级，每个等级有一个基本运费率，商品被规定为几级就按相应等级的运费率计算运费。一般将货物划分为 20 个等级，属于第 1 级的商品，运费率最低，第 20 级的商品运费率最高。

二是商品费率表，即单项费率运价表。是将每项商品及其基本费率逐个列出，每个商品有各自的费率，只要查到商品名称即可知道该商品的费率，使用比较方便。

② 班轮运价的内容。主要有以下五个方面的内容。

A. 说明及有关规定。包括运价表的适用范围、计价币别、计价单位及其他有关规定。

B. 货物分级表。列明各类进出口货物所属的运价等级、计费标准等。

C. 航线费率表。列明不同航线、不同等级货物的基本运费率。

D. 附加费率表。附加费的计算方法主要有两种，一种是以百分比表示，即在基本费率的基础上增加一个百分点；另一种是用绝对数表示，即每运费吨增加若干金额，可以与基本费率直接相加计算。

E. 冷藏货费率表及活牲畜费率表。列明各种冷藏货物和活牲畜的计费标准及费率。

(5) 班轮运价。班轮运费是承运人承运货物而收取的报酬，而计算运费的单价（或费率）称为班轮运价。

① 班轮运价的特点。班轮运价的收取包括货物从起运港到目的港的运输费用及货物在起运港和目的港的装卸费用，由基本费率和各种附加费所构成。一般是以运价表的形式公布的，是比较固定的和垄断的。

② 班轮运价的计算标准。常见的计算标准有以下八种。

A. 按货物的毛重计收。亦称重量吨，在运价表中，以“W”字母表示。一般以吨为计算单位，吨以下取二位小数，但也有按长吨或短吨计算的。

B. 货物的体积计收。亦称尺码吨，在运价表中以“M”字母表示。1 尺码吨以 1 立方米或 40 立方英尺为 1 个计算单位。

C. 按货物的毛重或体积计收运费，计收时取其较高者。在运价表中以 W/M 字母表示。货物的重量吨或尺码吨统称为运费吨。按惯例凡 1 重量吨货物体积超过 1 立方米或 40 立方英尺者按体积收费；1 重量吨货物其体积不足 1 立方米或 40 立方英尺者，按毛重计收。

D. 按货物的价格计收运费，又称从价运费。在运价表中以“ad val”（ad valorem）表示。一般按商品 FOB 货价的百分率计算运费。按从价计算运费的，一般都属高值货物。

E. 按货物重量或体积或价值三者中最高的一种计收，在运价表中以“W/M or ad val”表示。也有按货物重量或体积计收，再加收一定百分比的从价运费，在运价表中以“W/M plus ad val”表示。

F. 按货物的件数计收。如卡车按辆计费，牛、羊按头计费。

G. 货主和船公司临时议价。这种方法通常是在承运粮食、豆类、煤炭、矿砂等运量较大、货价较低、装卸容易、装卸速度快的农副产品和矿产品时采用。一般情况下，议价运费比按等级运价计算运费低。

H. 起码费率。是指按每个提单上所列的重量或体积所计算出的运费，在尚未达到运价表中规定的最低运费额时，则按最低运费计收。

应当注意的是，如果不同商品混装在同一包装内，则全部运费按其中较高者计收，同一票商品如包装不同，其计费标准及等级也不同。托运人应按不同包装分列毛重及体积，才能分别计收运费，否则全部货物均按较高者收取运费。同一提单如有两种或两种以上不同货名，托运人应分别列出不同货名的毛量或体积，否则全部将按较高者收取运费。

③ 班轮运价的构成。班轮运价由基本费率和多种附加费构成。基本费率即班轮航线内基本港之间对每种货物规定的必须收取的费率，包括各航线的等级费率、从价费率、冷藏费率、活牲畜费率及议价费率等。附加费是对一些需要特殊处理的货物或由于客观情况的变化等使运输费用大幅度增加，班轮公司为弥补损失而额外加收的费用。附加费的种类很多，而且随着客观情况的变化而变化。以下为几种常见的附加费。

超重附加费。由于单件货物重量超过一定限度而加收的附加费。

超长附加费。由于单件货物的长度超过一定限度而加收的附加费。

燃油附加费。由于燃油价格上涨而加收的费用，是一项主要的附加费，几乎所有的航线都有这种附加费。

港口附加费。由于一些港口设备差，装卸效率低，费用高导致船舶成本增加而加收的附加费。

港口拥挤附加费。由于港口拥挤，船舶需长时间等泊，为弥补船期损失而收取的附加费。该项附加费随港口拥挤程度的变化而调整。如港口恢复正常，该项附加费即可取消，

所以变动性很大。

货币贬值附加费。指为弥补因收取运费的货币贬值造成的经济损失而收取的费用。一般随着货币贬值幅度按基本费率的百分之几收取。

绕航附加费。由于某种原因，船舶不能按正常航线而必须绕道航行，从而增加航运开支，为此加收的附加费称绕航附加费。这是一种临时性的附加费，当航线恢复正常时，该项费用即取消。

转船附加费。对运往非基本港的货物，需在中途港转运至目的港，为此而加收的附加费称转船附加费。

直航附加费。班轮公司将达到规定数量的货物直接运抵非基本港卸货而加收的附加费。

选卸港附加费。由于贸易方面的原因，在办理货物托运时尚不能确定具体卸货港，需要在预先选定的两个或两个以上的卸货港中进行选择，为此而加收的费用称选卸港附加费，货方必须在该航次中船舶到达第一卸货港 48 小时前向船方宣布。

班轮附加费名目繁多，除上述各项附加费外，还有变更装卸货港附加费、洗舱费、熏蒸费、冰冻附加费等。

④ 班轮运费的计算步骤。主要有以下五个步骤。

第一步：查《汉英中国出口商品词典》，找出该海运货物的准确英译名称。

第二步：查货物分级表，找出该货物的计费标准和所属等级。

第三步：查所属航线的等级费率表，找出该等级货物的基本运费率。

第四步：查附加费率表，找出该货物的附加费率。

第五步：计算总运费。

$$F = F_b(1 + \sum S) \times Q$$

式中， F 表示运费总额； F_b 表示基本运费； S 表示某项附加费； Q 表示货物数量（公吨或立方米）。

（6）班轮运输合同。实际情况是，在几乎所有国际班轮运输中，船货双方都没有签订标有“国际班轮运输合同”或类似字样的法律文件，也就是说实际业务中，在多数情况下不存在一份表达双方意愿的、条款完备、内容清晰的正式的班轮运输合同。有人认为，提单就是班轮运输合同；也有人认为，提单与托运单等单据一起构成班轮运输合同。

2. 租船运输

（1）租船运输的定义。租船运输又称不定期船运输。它与班轮运输不同，租船没有固定的航线、港口、船期和运价。租船是一种商业行为，船舶所有人（船东）为了收取报酬，把船按照双方签订的租船合同规定的条件，租给需要用船的人（租船人或称承租人）使用，按贸易需求安排船期、航线和港口，以完成特定的货运任务。在租船条件下，船舶所有权没有转移，只有使用权的转移，因此租船是一种无形贸易。租船运输通常适应于大宗货物的运输。

① 定程租船。定程租船又称航次租船，是指由船东负责提供船舶，在指定港口之间进

行一个航次或数个航次的对承运人指定货物的租船运输。在实际业务中分为单程航次、连续单程航次、来回程航次、连续来回程航次等方式。

定程租船的特点主要有以下六个方面。

- A. 船舶的经营管理由船方负责。
- B. 规定一定的航线和装运的货物种类、名称、数量及装卸港口。
- C. 船方除对船舶航行、驾驶、管理负责外，还应对货物运输负责。
- D. 在多数情况下，运费按所运货物数量计算。
- E. 规定一定的装卸期限或装卸率，并计算滞期费、速遣费。
- F. 船租双方的责任、义务，以航次租船合同为准。

② 定期租船。定期租船简称期租船，是指由船东将船舶出租给承租人，供其使用一定时期的租船运输，并在规定的期限内由租船人自行调度和经营管理。

定期租船的特点主要有以下七个方面。

- A. 租赁期间，船舶的经营管理由租船人负责。
- B. 不规定船舶航线和装卸港口，只规定船舶航行区域。
- C. 除特别规定外，可以装运各种合法货物。
- D. 船方负责船舶的维护、修理和机器的正常运转。
- E. 不规定装卸期限或装卸率，不计算滞期费、速遣费。
- F. 租金按租期每月每吨若干金额计算。
- G. 船租双方的权利与义务，以期租船合同为准。

③ 光船租船。光船租船又称船壳租船。船东只提供空船，由租船人配备船员，提供工资给养，负责船舶的经营管理和航行各项事宜。在租期内，租船人实际上对船舶有着支配权和占有权。船东除收取租金外，不负任何责任，也不承担任何费用，相当于一种财产租赁。对船东来说，一般不放心把船交给租船人支配；对租船人来说，由于雇用和管理船员工作很复杂，也不愿意采用这种方式。因此光船租船在租船市场上很少采用。

(2) 定程租船的相关费用及许可装卸时间。

① 定程租船运费。定程租船运费的计算方式与支付时间，需由租船人与船东在所签订的程租船合同中明确规定。其计算方法有两种，一种是按规定运费率，即规定每单位重量或单位体积规定的运费额计算；另一种规定整船包价，即规定一笔整船运费，船东保证船舶能提供的载货重量和容积，不管租方实际装货物的多少，一律照整船包价付费。运费的交付要明确币别和支付时间，并明确是预付、到付或是部分预付部分到付及其百分比。

② 定程租船的装卸费。定程租船运输情况下，有关货物的装卸费用由租船人和船东协商后在租船合同中做出具体规定。具体做法主要有四种。

- A. FIO (Free In and Out)。即船东不负责装卸和费用。同时要明确理舱费 (Stow) 和平舱费 (Trim) 谁负担，即 FIOS 或 FIOT 或 FIOST。
- B. FO (Free Out)。即船东负责装货和费用，但不负责卸货和费用。
- C. FI (Free In)。即船东负责卸货和费用，但不负责装货和费用。

D. Gross Terms。也叫 Liner Terms，即船东负责装卸和费用，又称班轮条件。

③ 许可装卸时间。对船东来说，装卸时间无法控制，必须规定多少时间内完成装卸作业，一般用装卸率或装卸时间表示。装卸时间的规定方法很多，其中主要有以下三种。

A. 日或连续日。从装卸或卸货开始，到装货或卸结束，整个经过的天数，就是总的装货或卸货时间。在此期间，不论是实际不可能进行装卸作业的时间（雨天、雪天、施工或其他不可抗力等），还是星期日或节假日，都应计为装卸时间。这种规定方法对租船人不利。

B. 连续 24 小时晴天工作日。除去星期日、节假日和因天气不良不能进行装卸的时间，否认港口每日工作多少小时，一律以连续作业 24 小时作为一个装卸日。这种规定方法一般适用于昼夜作业的港口。国际运用较为普遍，我国一般也采用这种方法

C. 累计 24 小时晴天工作日。除去星期日、节假日和因天气不良不能进行装卸的时间，以港口工作累计 24 小时为一个装卸日（非工作时间不计算在内）。如果港口的工作时间是每天 8 小时，那么一个 24 小时晴天工作日就可能跨几天的时间。这种规定方法对租船人较为有利，但对船方不利。

④ 滞期费和速遣费。如果租船人在规定的装卸时间内未能将货物全部装卸完毕，致使船舶在港口停泊时间延长，给船东造成经济损失，则应按实际滞延时间向船东支付一定金额的罚款，叫滞期费。反之如果租船人在规定的装卸时间内提前完成装卸任务，使船东节省在港费用并获得船期利益，船东将其获得的利益的一部分给租船人作为奖励，叫速遣费。速遣费通常是滞期费的一半。

（3）租船合同的含义及种类。租船合同是指船舶出租人与租船人按照契约自由的原则达成的协议，依照此协议，船舶出租人将船舶全部或部分提供给租船人使用，租船人向船舶出租人支付一定的运费或租金；而且，协议中就双方当事人的权利与义务、责任与豁免等事项以条款的形式加以规定，用以明确双方的经济、法律关系。

一般而言，依据出租方式，租船合同可以分为三种基本类型，即航次租船合同、定期租船合同和光船租船合同。相比而言，在国际货物运输领域，航次租船合同在三者当中应用最为广泛，在此仅对其加以介绍。

航次租船合同又称程租船合同，属于国际海洋运输合同的一种，一般用于大宗货物的海上国际运输。根据我国《海商法》的规定，“航次租船合同，是指船舶出租人提供船舶或者船舶的部分舱位，装运约定的货物，从一港运至另一港，由承租人支付约定运费的合同。”

航次租船合同的承租人并不占有和控制船舶，而只是在装运港交付货物，由船舶出租人负责运往目的港。按照运输形式的不同，航次租船合同可分为单航次租船合同，往返航次租船合同，连续单航次租船合同以及包运租船合同。另外，近年来出现的一种租船合同，即航次期租合同，有时在实践中也作为航次租船合同来对待，但这种合同的性质究竟是属于航次租船合同还是属于期租船合同还要看合同条款的具体规定。



案例解析

锦迪公司将数台设备交由永通公司代理运输，从张家港由公路运输经上海至汉堡港，由张家港仓储公司负责装箱。上海至汉堡段货物交由实际承运人 A 承运。永通公司向锦迪公司出具了全程清洁提单，A 则向永通公司出具了清洁提单。货物投保了一切险。货物到达汉堡港后发现箱损，经公证机构检验，确认由于箱内设备加固、捆绑不牢，致使箱损和部分货损。请阐明各方的权利和义务，以及本案的解决办法。

解析：因为经公证机构检验，确认由于箱内设备加固、捆绑不牢，致使箱损和部分货损。那么，本案例可以判定是发货人锦迪公司的过失所致，即因为锦迪公司包装这批货物时，箱内设备加固、捆绑不牢，致使货物在运输途中造成箱损和部分货损，所以，理应由锦迪公司承担责任。



习题演练

一、单项选择题

- 运价表中注“W/M”表明（ ）。
 - 运费按实际重量计收
 - 运费按体积或容积计收
 - 运费按重量或体积计收
 - 运费按商品价格计收
- 具有“四固定”特点的运输方式是（ ）。
 - 班轮运输
 - 定程租船
 - 定期租船
 - 光船租船
- 如果卖方未按期装运货物，则买方的权利是（ ）。
 - 只能要求卖方赔偿损失
 - 只能撤销合同
 - 只能要求卖方马上装运
 - 撤销合同并要求卖方赔偿其损失
- 班轮运输的运费应该包括（ ）。
 - 装卸费，不计滞期费、速遣费
 - 装卸费，应计滞期费、速遣费
 - 卸货费和应计滞期费，不计速遣费
 - 卸货费和速遣费，不计滞期费
- 在航次租船方式下，货物装卸费由船舶出租人还是承租人承担取决于合同的具体规定。（ ）规定表明船舶出租人不承担货物装卸费用。
 - FILO
 - FIOST
 - LIFO
 - LINER TERMS
- 国际海上集装箱班轮运输中可能使用“货主箱”（SOC），该类箱在海上运输过程中灭失或者损坏时，可以认为它是一种（ ）。
 - 货物的包装
 - 运输设备
 - 运输工具
 - 货物

二、判断题

1. 受载期是船舶在租船合同规定的日期内到达约定的装货港并装货完毕的最后期限。
()
2. 航次租船租期的长短取决于完成一个航次或几个航次所用的时间。为此航次租船合同规定完成一个航次或几个航次所需的时间。()
3. 如果出口货物是以 FOB 价格条件成交, 则货物运输由进口商安排, 此时班轮订舱工作可能在货物的卸货地或输入地由进口商办理, 这就是卸货地订舱。()
4. 在集装箱运输中, “TEU” 和 “FEU” 在集装箱船的载箱量、港口集装箱吞吐量、允许装载的货物重量和体积等方面都按照 2 倍关系进行计算。()

三、简答题

1. 班轮运输有哪些特点? 班轮运费的计算标准有哪些?
2. 定期租船和定程租船有何不同?
3. 买卖合同中的装运时间有哪些规定? 应注意什么问题?

四、计算题

1. 某公司出口 100 箱商品到美国, 每箱体积为 40 厘米×30 厘米×20 厘米, 整批货物毛重为 30 千克, 经查该商品货物分级表规定计算标准为 W/M, 等级为 10 级, 又查运费率为 22 美元, 另外加收港口附加费 10%。问该公司应付船公司运费为多少?

2. 用集装箱装运一批木箱包装的货物从青岛运往国外某港口, 木箱尺寸为: 1 米×1 米×1 米, 共有 40 立方米, 总重为 35T, 整箱运输, 可以选用的箱型为 ISO 标箱中的 1AA 或者 1CC, 查运价本得: USD1 000/TEU, USD1 800/FEU。问:

(1) 国际货运代理人为节省成本, 应该如何选用集装箱?

(2) 支付多少运费?

(注: FEU 是英文 Forty-foot Equivalent Unit 的缩写, 是以长度为 40 英尺为国际计量单位的集装箱。)

3. 上海运往肯尼亚蒙巴萨港口“门锁”一批计 100 箱, 每箱体积为 20 厘米×30 厘米×40 厘米, 毛重为 25 千克。当时燃油附加费为 30%, 蒙巴萨港口拥挤附加费为 10%。门锁属于小五金类, 计收标准是 W/M, 等级为 10 级, 基本运费为每运费吨 443.00 港元。

请计算应付运费是多少?

4. 某公司出口箱装货物一批, 报价为每箱 50 美元 CFR 利物浦, 英国商人要求改报 FOB 价。已知, 该批货物体积每箱长 45 厘米、宽 40 厘米、高 25 厘米, 每箱毛重 35 千克, 商品计费标准为 W/M, 每运费吨基本运费率为 120 美元, 并加收燃油附加费 20%, 货币附加费 10%。我方应报价多少?

子情景二 海运单据的类别



学习目标

知识目标

- 了解海运单据的类别
- 熟悉国际海运单据的性质和作用

能力目标

- 能够熟练掌握国际海运单据的特点
- 能够根据海运业务需要选择单证、缮制单证
- 掌握海运当中单证的流转程序

素质目标

- 培养学生在海运单据制作过程中仔细、耐心的工作作风
- 锻炼学生在海运单据操作中认真、负责、抗压的心理素质



项目背景

运输单据通常是指代表运输中的货物或证明货物已经装运的单据。运输单据反映了与货运有关的各当事人之间的契约关系。在出口国装运地交货条件下，运输单据则是卖方凭之证明已履行交货责任的主要依据，也是出口商向银行进行议付和买方凭之支付货款的主要依据之一。在对外贸易中，根据不同的运输方式，有多种运输单据，其中包括海运提单、铁路运单、承运货物收据、航空运单、邮政收据和联运单据等。浙江英卡顿网络科技有限公司的新员工 Allen 意识到运输单据是国际货物运输的“灵魂”，认真学习并领悟各种运输单据对国际货物运输具有十分重要的意义。



任务实施

- 步骤 1:** 在海运实践中辨别国际海运单据的类别
- 步骤 2:** 学习国际海运提单的性质、作用、种类
- 步骤 3:** 缮制国际海运提单和海运单
- 步骤 4:** 掌握国际海运提单和海运单的流转程序



知识铺垫

一、海运提单

海运提单，简称提单（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装船，以及承运人保证据以交付货物的单据。在进出口贸易中，提单是最主要的单据，具有十分重要的作用。

1. 海运提单的性质和作用

（1）提单是承运人或其代理人签发的货物收据。如承运人未另加批注，则提单正面有关货物品名、标志、包装或件数、重量或体积、外表状况等的描述构成承运人按此数量、件数及表面状态接管货物、将货物装船的初步证据，而承运人有义务在目的港依提单所载货物件数、数量、表面状态将货物交予收货人。

（2）提单是代表货物所有权的凭证，收货人或提单的合法持有人有权凭提单向承运人提取货物。由于提单是一种物权凭证，因而在国际市场上，提单可以在载货船舶到达目的港交货之前办理转让或凭以向银办理质押贷款。

（3）提单是运输合同的证明。在班轮运输中，提单条款明确规定了承运人与托运人相互之间的权利和义务，是确定当事各方责任的重要依据。但当提单与运输合同或提单与承、托双方的补充协议内容有差异时，确定承、托双方的责任义务就应以运输合同或补充协议为准。

2. 海运提单的种类

提单的种类很多，从不同的角度可以有以下分类。

（1）按货物是否装船划分，可以分为已装船提单和备运提单。

① 已装船提单（On Board B/L）。是指承运人在货物已装上指定船舶后签发给托运人的提单。这种提单使用最广泛，目前出口人向银行议付货款所提交的提单必须是已装船提单，其特点是提单上必须载明船舶名称和装船日期。此时，装运日期和装船日期为签发期。

② 备运提单（Received for Shipment B/L）。是指承运人在收到货物等待装运期间所签发的提单。这种提单没有明确的装船日期，不注明装运船只的名称，将来货物能否装出及能否凭单提到货物均无确切的保障，因而买方和受让人不愿意接受，信用证项下银行一般也不予以接受。如果在货物全部装船后，托运人可凭备运提单换取已装船提单，或者由承运人在备运提单上批注实际装货船名和装船日期使之转变为已装船提单，此时，批注日期即装运日期和装船日期，对于这种提单，只要装船日期符合信用证的规定，银行就不得拒绝。

（2）按提单上对货物外表状况有无不良批注划分，可分为清洁提单和不清洁提单。

① 清洁提单（Clean B/L）。指货物装船时“表面状况良好”，承运人未加任何货损、包装不良等一类批注的提单。银行结汇、提单转让一般都要求清洁提单。但清洁提单只能说

明承运人确认货物在装船时外表状况良好，无破损，并不能保证货物内在品质的完好，更不能排除货物具有无法直接观察到的内在瑕疵。

② 不清洁提单（Unclean B/L, Foul B/L）。指货物装船时外表状况不良，承运人在提单上加有货物受损或包装有缺陷等不良批注的提单。这种提单所载明的货物如在运输途中受损，承运人概不负责，保险公司也不予赔偿。所以，除信用证明确规定可以接受的情况外，银行将拒绝这种提单。

（3）按提单收货人抬头不同划分，可分为记名提单、指示提单和不记名提单。

① 记名提单（Straight B/L）。指在提单上“收货人”（抬头）档内填写某一特定人或公司的提单。这种提单原则上不能转让。我国《海商法》第9条规定“记名提单不得转让……”。所以提单项下的货物只能由提单上写明的特定收货人提取，避免了转让过程中可能给货方带来的风险，使货物始终控制在货主手中。只是在少数国家，依法律可以采取类似财产转让的手法转让记名提单。由于提单的流通性受到限制，给贸易商带来很大不便，所以很少使用，一般只是在运送价值贵重的货物、展览品及援外物资时使用。

② 指示提单（Order B/L）。指在提单“收货人”档内填写“凭指示”（To Order）或“凭某人指示”（To Order of ...）字样的提单。这种提单可经过背书转让给他人。所谓背书是指持单人在提单背面载明转让提单的文字记载和签名，并把提单交付给受益人的行为。背书有“记名背书”和“空白背书”两种形式。记名背书指背书人在提单背面签字外，还列明被背书人的名称，这种背书的提单只能转让一次。空白背书指背书人只在提单背面签字，而不注明被背书人的名称，可多次转让。在实际业务中使用最多的是“凭指定”并经空白背书的提单，习惯上称其为“空白抬头、空白背书”提单。

③ 不记名提单（Bearer B/L）。指在提单“收货人”档内填写“来人”或“交予持票人”字样的提单。这种提单转让手续简便，不需经过背书，仅凭交付即可；但风险较大，一旦遗失或被盗，货物容易被人提走或发生纠纷，所以很少使用。

（4）按运输方式不同划分，可分为直达提单、转船提单和联运提单。

① 直达提单（Direct B/L）。指船舶将货物从装运港装船后直接运抵目的港，中途不需换船条件下签发的提单。凡信用证规定不准转船者，必须使用直达提单，银行才可以办理议付贷款。

② 转船提单（Transshipment B/L）。指货物从装运港装船后，不直接驶往目的港，而需在中途港换船再运往目的港条件下签发的提单。该提单上须注明“转船”或“在×港转船”字样。由于货物在中途转船，对进口人来说，不仅会增加货物受损或其他方面的风险，而且会因为等候换船而延误到货时间，所以买方通常争取直达提单，并在信用证内明确规定不许转船，但碍于运输条件的限制，有时转船也许会使货物更快驶达目的港，在这种情况下，经双方约定也可以使用“转船提单”。

③ 联运提单（Through B/L）。指海运和其他运输方式联合运输时由第一程承运人签发的包括全程运输手续及运费的提单。它如同转船提单一样，货物在中途转换运输工具和进行交接，由第一程承运人或其代理人向下一程承运人办理。应当指出，联运提单虽包括全

程运输，但签发联运提单的承运人一般都在提单中规定只承担其负责运输的一段航程内的货损责任。

(5) 按提单内容的繁简划分，可分为全式提单和略式提单。

① 全式提单 (Long Form B/L)。又称为繁式提单。该提单正面列明了必要的内容，背面列有承运人和托运人权利、义务和免责的详细条款，亦称提单条款。进出口业务中一般多使用全式提单。

② 略式提单 (Short Form B/L)。又称为简式提单。指略去背面有关承运人和托运人的权利、责任、义务等条款，仅有正面必要项目的提单。这种提单内一般印有“本提单货物的收妥、保管、运输和运费等事项均按本公司全式提单上的条款办理”的字样。租船合同项下的略式提单一般注明“一切条件、条款和免责事项按照××租船合同”字样，这种提单受租船合同的约束，不能成为一个完整的独立文件，除非信用证另有规定，银行一般不予接受。

(6) 根据提单使用效力划分，可分为正本提单和副本提单。

① 正本提单 (Original B/L)。指提单上有承运人、船长或其代理人签名盖章并注明签发日期的提单。这种提单在法律上和商业上都是公认有效的单证。正本提单上必须标明“正本”字样，一般一式两份或三份，凭其中任何一份提货后，其余各份即作废，因此一般买方或银行要求卖方提供正本提单，即全套提单。

② 副本提单 (Copy B/L)。指提单上没有承运人、船长或其代理人签字盖章，仅供工作上参考之用的提单。副本提单上一般注明“副本”或“不可转让”字样，不得标明“正本”字样。

(7) 按运费支付方式划分，可分为运费预付提单和运费到付提单。

① 运费预付提单 (Freight Prepaid B/L)。指承运人在卖方支付运费的情况下签发的提单，运费预付提单多见于 CIF、CIR、CIP、CPT 等由卖方支付运费的术语的合同。

② 运费到付提单 (Freight Collect B/L)。指承运人在装运港签发的，待货到目的港后，由收货人与承运人结算运费的提单。在没有付清运费前，承运人可以使用货物留置权。多见于 FOB、FCA 等由买方支付运费的术语的合同。

(8) 其他种类提单。

① 舱面提单 (On Deck B/L)。也叫甲板提单。指承运货物装在船舶甲板上所签发的提单，须注明“货装甲板”字样。按照《海洋规则》的规定，舱面货物不包括在承运人负责的货物范畴之内，承运人对其在海上运输中发生的任何灭失和损坏不负责任，托运人须加保“舱面险”来解决。但在实际业务中，进口商品一般不愿意货物装在甲板上，银行也不接受甲板提单结汇。

② 交换提单。由于贸易上的需要，装运港签发提单后，应托运人的请求凭此提单在中途港另换一套提单，并将此提单收回，中途港变为装运港，发货人变为中途港的关系人，货物仍由原船运至目的港。在这种情况下，原装运港签发的提单就成为交换提单。

③ 过期提单 (Stale B/L)。其原意为晚于货物到达目的港的提单，即由于航线较短或

银行传递提单较慢，以致船舶到达目的港时，收货人尚未收到提单，在此情况下，买方一般要在信用证中规定“过期提单可以接受”的条款。在信用证支付方式下，卖方持单向银行议付的时间过晚都属于过期提单。《跟单信用证统一惯例》(UCP600)规定，银行拒绝接受晚于信用证上规定的交单付款、承兑或议付的特定期限的单据，如无此特定期限，亦不得接受晚于装运日 21 天后提交的单据。

④ 倒签提单 (Antedated B/L)。倒签提单是指货物装箱完毕后，承运人签发的以早于货物实际装船日期为签单日期的提单。有时由于种种原因货物未能在合同或信用证规定的装船期内装运，又来不及修改信用证，为方便结汇，有的托运人要求倒签装船日期。但从法律上来说，无论出于什么原因，一方面，虚假的装船时间是对运输合同的违反；另一方面，由于国际市场风云变幻，交货时间往往对买方至关重要，直接影响到货物的再出售，被看作买卖合同的要件，因而伪造装船时间是对收货人利益的重大侵犯。所以倒签提单是一种既违约又违法的行为，在许多国家都被视为卖方和船方的共同欺诈，一经发现，承运人将不得不与托运人共同赔偿收货人因此遭受的损失。因此在业务中应尽量避免。

⑤ 预借提单 (Advanced B/L)。又称无货提单，是指货物在装船前或装船完毕前，托运人为及时结汇向承运人预先借用的提单。预借提单大都是因为信用证规定的最迟装运日期即满，但这时货尚未备妥，或货物备妥但尚未装船，或因船期延迟尚未到港，或虽已到港但尚未受载。船公司签发提单的日期应该是该批货物全部装船完毕，就是大副出具收据的那一天，这是一项很严肃的法律行为。与倒签提单相似，预借提单也是既违约又违法的，也通常被视为欺诈，对承运人来讲预借提单比倒签提单的风险更大，因为货物尚未装船或未装船完毕，货物能否安全装船、是否能全部装船，将在什么时间装船、货物装船时的状况都不得而知。如果此时提单业已签出，对提单善意持有人的交付义务已经存在，承运人处于被动地位的可能性就会更大。

3. 有关提单的国际公约

(1) 1924 年 8 月在布鲁塞尔签订的《统一提单的若干法律规定的国际公约》，即《海牙规则》。该公约于 1931 年生效，共 16 条。到目前为止，《海牙规则》已经成为世界上最为广泛使用的国际公约。

(2) 1968 年 2 月在布鲁塞签订的《关于修订统一提单若干法律规定的国际公约议定书》，即《维斯比规则》，于 1977 年正式生效，共 17 条。

(3) 1978 年联合国汉堡会议通过的《联合国海上货物运输公约》，即《汉堡规则》。该规则于 1992 年 11 月生效，共 34 条，目前在国际上影响不大。

二、海运单

海运单 (Sea Waybill, Ocean Waybill)，又称不可转让海运单 (Non-negotiable Sea Waybill)。它在近二十年来逐步被各国采用，是在近海贸易中来代替海运提单的一种运输单据。国际海运委员会 1990 年制定的《海运单统一规则》及《跟单信用证统一惯例》(UCP600) 的第 24 条都对海运单的应用进行了详细的规定，为海运单的使用提供了准则和标准。