

第五章 国际货物运输

学习目标

- 了解国际货物运输代理人的类型和业务范围。
- 了解国际货物贸易的运输方式和特点,掌握海洋运输中班轮运输的特点、运费的计收标准、滞期费和速遣费的含义。
- 了解铁路运输、航空运输、集装箱运输和国际多式联运等的做法。
- 理解国际货物贸易合同中的运输条款的主要内容。
- 了解国际货物贸易中涉及的各种运输单据。

第一节 国际货物运输代理

一、国际货物运输代理人

“货运代理”英文为“freight forwarding”。“货运代理人”英文为“freight forwarder”或“forwarding agent”,由于最初是由“forwarding agent”翻译而来,因此选择使用“代理人”一词。“国际货运代理”或“国际货运代理人”则只要加上国际“international”即可;“international freight forwarding”或“international forwarding agent”就是“国际货运代理人”。

在我国,由于普遍被接受的是“货运代理人”这一专用词汇,因此本书也沿用“货运代理人”一词。但是,“货运代理人”实际上并不仅仅从事代理业务,因此也就不仅仅是代理人的身份。

国际货物运输代理人是指接受进出口收货人、发货人的委托,以委托人的名义或者以自己的名义,为委托人办理国际货物运输及相关业务并收取服务报酬的法人企业。

(一) 国际货运代理人类型

按法律特征的不同可以分为以下三种类型。

1. 居间人型

这种类型的货运代理的特点是其经营收入来源为佣金,即作为中间人,根据委托人的指示和要求,向委托人提供订约的机会或进行订约的介绍活动,在成功地促成双方达成交易后,有权收取相应的佣金。这种类型的企业一般规模较小、业务品种单一。

2. 代理人型

这种类型的货运代理的特点是其经营收入来源为代理费。根据代理开展业务活动中是否披露委托人的身份,又可细分为以下两种类型。

(1) 披露委托人身份的代理人,即代理人以委托人的名义与第三方发生

业务关系。传统意义的代理人即属于此种类型,在英美法系国家,这类代理通常称为直接代理、显名代理。

(2) 未披露委托人身份的代理人,即代理人以自己名义与第三方发生业务关系。在英美法系国家,这类代理通常称为间接代理、隐名代理;在德国、法国、日本等大陆法系国家,这类代理通常被称为经纪人。在《中华人民共和国合同法》“委托合同”一章,吸收了英美法系这类代理的相关规定。

3. 当事人型

当事人型,也称委托人型、独立经纪人型和独立经营人型。这种类型的货运代理的特点是其经营收入的来源为运费或仓储费差价,即已突破传统代理人的界限,成为独立经营人,具有了承运人或场站经营人的功能。这种类型的货运代理既有的仅限于某一种运输方式领域,如海运中的无船承运人,也有从事多式运输方式运输组织的多式联运经营人,以及提供包括货物的运输、保管、装卸、包装、流通所需要的加工、分拨、配送、包装物和废品回收等,以及与之相关的信息服务的物流经营人。

(二) 代理人的选择和使用

1. 政治背景和合作态度

代理的政治背景和合作态度是建立与保持代理关系的基础。因此,要遵照国家外交外贸方针政策,选择政治可靠,对委托人友好并能合作共事的代理,才能处处为委托人着想,维护委托人的利益。

2. 业务能力和工作质量

能否按时、按质和按量完成代理业务,取决于代理人的工作能力和工作质量,因为,仅有良好合作态度而缺乏业务能力的代理是无法担负委托任务的。

3. 资信和经营作风

各个国家有各种各样的代理人,其中不乏商业道德败坏、经营作风恶劣、像皮包商之类的代理人。故代理人的资信和经营作风是衡量选择代理人是否忠实可靠的重要因素。

我国在使用代理上,遵照平等互利的原则来处理委托人与代理人之间的关系。在业务上,双方是委托与被委托关系;在政治上和经济上,双方是友好合作关系。

在代理的使用上,保持代理关系的相对稳定,能够调动代理人的积极性,对工作有利,但对个别不符合要求、不称职的或作风不够正派的代理人,绝不能将就,应更换的必须坚决更换。

二、国际货物运输代理责任

(一) 国际货物运输代理的责任定义

国际货物运输代理的责任是指当国际货物代理作为代理人和当事人两

种情况时的责任。作为代理人负责代发货人或货主订舱、保管和安排货物运输、包装、保险等,并代他们支付运费、保险费、包装费和海关税等,然后收取一定的代理手续费。国际货运代理作为当事人,是指在为客户提供所需的服务中,以其本人的名义承担责任的独立合同人,他应对其履行国际货运代理合同而雇用的承运人为货运代理人的行为或不行为负责。

(二) 国际货物运输代理从事传统业务的责任分类

1. 国际货物运输代理作为代理人的责任

国际货物运输代理只对其本身(在履行义务过程中)的过失及其雇员的过失负责,一般对运输公司、分包人等第三人的行为、疏忽不负责任,除非对第三人的行为负有法律责任。

2. 国际货物运输代理对海关的责任

有报关权的国际货运代理在替客户报关时应遵守海关的有关规定,向海关当局及时、正确、如实申报货物的价值、数量和性质,以免政府遭受税收损失。同时,如报关有误,国际货运代理将会受到罚款,并难以从客户那里得到此项罚款的补偿。

3. 国际货物运输代理对第三人的责任

该责任多指对装卸公司、港口当局等参与货物运输的第三人提出的索赔承担的责任。这类索赔可分为两大类:第三人财产的遗失或损坏,及由此产生的损失;第三人的人身伤亡,及由此产生的损失。

4. 国际货物运输代理作为当事人的责任

国际货物运输代理作为当事人不仅对其本身和雇员的过失负责,而且对履行过程中提供的其他服务的过失也应负责。

(三) 国际货物运输代理的除外责任

除外责任,又称免责,是指根据国家法律、国际公约和运输合同的有关规定,责任人免于承担责任的事由。国际货运代理与承运人一样享有除外责任,对于承运人,《中华人民共和国海商法》规定了12项免责事由,《统一提单的若干法律规定的国际公约》(简称《海牙规则》)和《海牙-维斯比规则》规定了17项免责事由。

国际货物运输代理的除外责任可包括以下七个方面。

- (1) 客户的疏忽或过失所致。
- (2) 客户或其代理人在搬运、装卸、仓储和其他处理中所致。
- (3) 货物的自然特性或潜在缺陷所致。例如,破损、泄漏、自燃、腐烂、生锈、发酵、蒸发,或对冷、热、潮湿的特别敏感性。
- (4) 货物的包装不牢固、缺乏或不当包装所致。
- (5) 货物的标志或地址的错误或不清楚不完整所致。
- (6) 货物的内容申报不清楚或不完整所致。
- (7) 不可抗力所致。

另外,一旦当局下达关于某种货物(危险品)的唛头、包装和申报等的特

别指示,客户有义务履行其在各方面应尽的职责。

客户不得让其国际货运代理对由于下列事实产生的后果负责:有关货物的不正确、不清楚或不全面;货物包装、刷唛和申报不当等;货物在卡车、车厢、平板车或集装箱的装载不当;国际货运代理不能合理预见到的货物内在的危险。

三、国际货物运输代理的业务范围

国际货物运输代理的业务范围非常广泛,从理论上说,包括与国际货物运输相关的一切运输方式和业务环节。例如,与货物本身相关的加工、包装、分拨、配送、存储、保管、保险等业务;与运输相关的货物国际运输、内陆运输、装卸等业务;与政府法令相关的进出口报关、报检等代理业务。

在我国,政府通过制定规则对国际货物运输代理行为进行管理。根据《国际货物运输代理业管理规定》,国际货物运输代理业务包括以下几个方面。

- (1) 揽货、订舱(含租船、包机、包舱)、托运、仓储、包装。
- (2) 货物的监装、监卸、集装箱装拆箱、分拨、中转及相关的短途运输服务。
- (3) 报送、报检、报验、保险。
- (4) 缮制签发有关单证、交付运费、结算及交付杂费。
- (5) 国际展品、私人物品及过境货物运输代理。
- (6) 国际多式联运、集运(含集装箱拼箱)。
- (7) 国际快速(不含私人信函)。

第二节 国际货物运输方式

一、海洋运输

海洋运输(ocean transport)是指利用商船在国内外港口之间通过一定的航区和航线进行货物运输的一种方式。目前,海运量在国际货物运输总量中占80%以上。海洋运输具有货物运量大、运费低(海运运费一般为铁路运费的1/5,公路运费的1/10,航空运费的1/30),不受道路和轨道限制等优点。

但是,海洋运输速度较慢,海上自然风险较大,船期不准确。按照海洋运输经营方式不同,可分为班轮运输和租船运输。

(一) 班轮运输

班轮运输(liner shipping)又称定期船舶运输,是指船舶在固定的航线上和港口间,按事先公布的船期表和运费率航行,从事客货运输业务的一种运输方式。

1. 班轮运输的特点

班轮运输具有以下几个特点。

(1) “四固定”,即固定的船期、固定的航线、固定的港口和相对固定的运费率。

(2) 运费中包括装卸费。

(3) 承运货物比较灵活,不论数量或品种,只要有舱位就可以接受。尤其对国际贸易中的杂货、零星货的运输更为适宜。

(4) 船方或其代理人签发的提单是承运人与托运人之间的运输契约,船主与货主的权利、义务以班轮提单为依据。

2. 班轮运费

班轮运费(liner freight)是承运人为承运货物而向托运人收取的费用。班轮承运人是指班轮运输合同中承担提供船舶并负责运输的当事人。托运人是在班轮运输合同中委托承运人运输货物的当事人。计算运费的单价或费率称为班轮运价。班轮运价表一般是以运价表的形式公布的。运价表一般包括说明及有关规定、货物分级表、航线费率表、附加费率表、冷藏货及活牲畜费率表等。按照运价表的形式可分为等级运价表和单项费率运价表。

等级运价表是将承运的货物分为若干等级,一般分为20个等级,每一等级有一个基本费率。在实际业务中,等级运价表用得最多。单项费率运价表是按每项货物列出其基本费率。

班轮运费由基本运费和附加费用构成。基本运费是从装运港到目的港的基本费用,它构成班轮费用的主体。基本运费的计算标准有以下几种。

(1) 按货物的毛重计收,又称重量吨,1个重量吨为1公吨或1长吨或1短吨,在运价表内货物名称后用“W”表示。

(2) 按货物的体积(容积)计收,又称尺码吨,1尺码吨为1立方米或40立方英尺,在运价表内货物名称后用“M”表示。

(3) 按货物的毛重或体积(容积)计收,即在货物的重量吨或尺码吨中从高收费,在运价表内货物名称后用“W/M”表示。

(4) 按货物的价格计收,又称从价运费,在运价表内货物名称后用“A. V.”或“Ad. Val”表示,即以货物FOB的百分之几收费,一般不超过5%,适用于古玩、黄金、精密仪器等高价格物品。

(5) 按货物的毛重、体积或从价计收,即按货物毛重、体积或从价三者中较高一种计收,在运价表内货物名称后用“W/M or A. V.”表示。

(6) 按货物的毛重或体积计价并从价计收,即按货物的毛重或体积两者中较高的一种计收后,另加一定百分比的从价运费,在运价表内货物名称后用“W/M Plus A. V.”表示。

(7) 按货物的件数计收,在运价表内货物名称后用“Per unit”表示。例如,卡车按“辆”计收,活牲畜按“头”计收。或者对于规则包装的货物按每箱、每捆、每件等特定的运费额计收。

(8) 按船货双方临时议定的价格计收,在运价表内货物名称后用“Open”表示。它适用于大宗、低值货物,如粮食、煤炭和矿石等。

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格外加收的费用。附加费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。

(1) 超重附加费(over weight surcharge)。一件货物的重量(毛重)达到或超过一定重量时,该货物即为超重货物。超重货物在装卸、配载等方面会增加额外劳动和费用,故船公司要加收超重附加费。

(2) 超长附加费(over length surcharge)。一件货物的长度达到或超过规定的长度,该货物即为超长货物。超长货物同超重货物一样在装卸、配载时会增加额外劳动和费用,因此船公司要加收超长附加费。

(3) 燃油附加费(bunker adjustment factor 或 bunker surcharge)缩写为 BAF 或 BS,它是因燃油价格上涨而加收的费用。

(4) 港口附加费(port surcharge)是指由于一些港口设备差,装卸效率低、费用高,因船舶成本增加而加收的附加费。

(5) 港口拥挤附加费(port congestion surcharge)是指由于港口拥挤,船舶需长时间等泊,为弥补船期损失而收取的附加费。如港口恢复正常,该项附加费即可取消,所以变动性很大。

(6) 货币贬值附加费(currency adjustment factor)是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。一般随着货币贬值的幅度按基本费率的百分之几收取。

(7) 绕航附加费(deviation surcharge)。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。一般来说,如正确航道恢复通行,该项附加费即被取消。

(8) 转船附加费(transshipment surcharge)。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为转船附加费。

(9) 直航附加费(direct additional)。对运往非基本港的货物,一次货量达到一定数量时,船方可以安排直航卸货,为此而加收直航附加费。直航附加费一般比转船附加费低。

(10) 选卸港附加费(additional for optional destination)。由于贸易的原因,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以上的卸货港中进行选择,为此而加收的费用称为选卸港附加费。在这种情况下,货方必须在该航次中船舶抵达第一卸货港 48 小时前向船方宣布。选择卸货港只限于船舶航次规定的挂港或航区内,并按所列供选择的港口中计费高的费率计算,如实际选择了费率低的港口卸货,多收部分运费不予退回。

附加费的计算方法可分为两种:一种是用绝对数表示,即按每运费吨加收若干金额计算;另一种是用百分数表示,即按基本运费的一定百分率计算。

班轮运价的计算公式如下:

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

式中, F 为运费总额; F_b 为基本运费; S 为某项附加费; Q 为货物数量(公吨或立方米)。

例 5-1 以 CFR 价格条件出口加拿大温哥华一批罐头水果汁,其重量为 8t,尺码为 10m^3 ,求该批货物总运价。

解 先查出水果汁的准确英文译名为“fruit juice”。

从有关运价簿中以“货物分级表”查找相应的货名。在此以相应运价簿查到该货为 8 级,计算标准为 M,即按尺码吨计算运费。

再查中国—加拿大航线等级费率表,得出 8 级货物相应之基本货运费率为 219.00 美元/t;另查得燃油附加费率为 20%。

$$\begin{aligned}\text{计算: } F &= F_b(1 + \sum S) \cdot Q \\ &= (219.00 + 219.00 \times 20\%) \times 10 \\ &= 262.80 \times 10 \\ &= 2\,628.00 \text{ 美元}\end{aligned}$$

答: 该批货物总运价为 2 628.00 美元。

(二) 租船运输

租船运输(charter shipping)又称不定船期运输,是指船舶所有人以获取租金为目的,按照一定条件把船舶租给承租人用于运输货物的业务。租船运输适合于大宗货物。

1. 租船运输的特点

(1) 船舶的航行时间、航线和停泊的港口由船舶的所有人和承租人在租船合同中约定。

(2) 运价和租金按船舶市场行市变化而定。货物装卸费和船期延误费在租船合同中作出明确规定。

(3) 以租船合同作为确定双方权利和义务的依据。

2. 租船运输的方式

(1) 定程租船(voyage charter),又称航次租船或程租船,是指所租船舶在指定港口之间进行一个或数个航次的租船运输。

定程租船按运输形式可以分为以下几种。

① 单程租船,也称单航次租船,即所租的船舶只装运一个航次的货物,船舶所有人负责将指定的货物从起运港运往目的港,货物在目的港卸货后,租船合同即告中止。

② 来回程租船,也称往返航次租船,是船舶所有人提供船舶完成一个往返航次的租船方式。

③ 连续单程租船,也称连续单航次租船,是船舶所有人提供船舶在同一去向的航线上连续完成几个单航次运输的租船方式。

④ 包运合同租船。这种租船方式是船舶所有人在约定的期限内派若干条船,将规定的一批货物按同样的租船条件,由甲地运到乙地,而对航程次数不作具体规定的租船方式。

定程租船的特点有：船东必须按租船合同规定的航程完成货物的运输，并负责船舶的管理营运，担负船舶航行中的一切营运费用；由托运人或承租人负责组织货物，支付按货物装运数量计算的运费及相关费用；关于装卸费用由谁承担及货物装卸时间、滞期费、速遣费的计算标准的问题由双方在租船合同中订明。

在定程租船合同中，应明确规定装卸费用由谁负担。一般有以下四种方法。

① 船方负担装费和卸费(cross terms)，又称“班轮条件”(gross terms / liner terms 或 berth terms)，这种条件一般用于木材和包装货物的运输，并不适用于散货。

② 船方管装不管卸(free out, F. O.)。船方只负责装货和负担费用，但不负责卸货和费用。

③ 船方管卸不管装(free in, F. I.)。船方只负责卸货和负担费用，但不负责装货和费用。

④ 船方装和卸均不管(free in and out, F. I. O)。在此条件下，一般同时明确船方不管装卸、理舱和平舱(free in and out, stowed and trimmed, F. I. O. S. T)。这种条件一般用于散装货运输。

通常船方不承担装卸费。采用定程租船要规定装卸期限和装卸率，用以计算滞期费和速遣费。

(2) 定期租船(time charter)又称期租船，是指船舶所有人将船出租给承租人，供其使用一定时期的租船方式。

定期租船的特点有：船东负责配备船员，负担其薪金、伙食，船舶营运的固定费用也由船东负担；承租人负责船舶的调度和营运，并负担船舶的燃料费、装卸费、维护和修理费；租船的租金一般是按船舶的载重吨、租期长短及商定的租金率计算。

(3) 光船租船(bare boat charter)是指船舶所有人将船舶出租给承租人使用一个时期，但是所提供的船舶没有配备船员并且由承租人自己负责船舶管理所需的一切费用，相当于一种财产租赁。由于这种租船方式复杂，在国际货物运输中很少使用。

光船租船的特点有：船长和全部船员由租船人指派并听从租船人的指挥；船舶所有人不负责船舶的运输，租船人以承运人的身份经营船舶；以整船出租并按船舶的载重吨和租期计算租金；船舶的一切时间损失风险完全由租船人承担，即使在船舶修理期间，租金仍然连续计算；从船舶实际交给租船人使用时起，船舶的占有权从船舶所有人转让给租船人。

二、集装箱运输

(一) 集装箱运输及特点

集装箱运输(container transport)是以集装箱作为运输单位进行货物运

输的现代运输方式。它适用于海洋运输、铁路运输及国际多式联运。

集装箱运输的特点有：提高装卸效率，扩大港口吞吐能力；节省包装用料和费用，降低营运成本，减少运杂费用；减少货损、货差，提高货运质量；简化货运手续，便利货物运输。

（二）集装箱应具备的条件

- （1）能长期反复使用，具有足够的强度。
- （2）在一种或多种运输方式中运输时无须中途换装。
- （3）能快速装卸，设有便于从一种运输方式到另一种运输方式时装卸和搬运的装置。
- （4）便于货物装满或卸空。
- （5）具有 1 m^3 或 1 m^3 以上的容积。

（三）集装箱的分类

集装箱按用途可分为以下几种。

- （1）干货集装箱。箱体密封，适于装载一般杂货。
- （2）液体集装箱。箱体外部为长方形，内部为罐式，上下分设进出口管，适于装载油类、酒类、食品、药品和化工品等液态物品。
- （3）散装集装箱。货于顶部舱口装入，底部有升降机可升高成 40° 倾角便于卸货。它适于装载粮食、水泥等散货。
- （4）散装粉状货集装箱。它用于装载粉状散装货，装卸时使用吸管和喷管。
- （5）牲畜集装箱。箱侧设栅栏式金属网壁，通风良好，便于喂食饮水，适于装载活牲畜。
- （6）通风集装箱。设有通风孔，内壁涂塑料层，适于装载新鲜水果和蔬菜等怕热怕潮怕闷的货物。
- （7）冷藏集装箱。内设冷冻机，适于装载肉类、水果等冷藏食品和特种化工品等。
- （8）保温集装箱。箱内有隔热层，箱顶有可调节方向的进出风口，可利用外界空气、风向来调节箱内温度。它适于装运对温度敏感的货物。
- （9）平台集装箱、框架集装箱和开顶集装箱。它们适于装载超重货物。

（四）集装箱的规格

集装箱的规格习惯上以长度为标准。ISO 研究制定了 3 个系列 13 种类型的通用集装箱标准规格。目前国际上通用的集装箱多为 LA 型（长 40 英尺，简称 40' 柜）和 IC 型（长 20 英尺，简称 20' 柜）。目前国际上均以 20' 柜为衡量单位，称为“相当于 20 英尺单位”，以标箱 TEU 来表示。

（五）集装箱运输的方式

1. 集装箱货物装箱方式

按集装箱货物装箱数量和方式不同可分为整箱货和拼箱货两种。

- （1）整箱货，是指由发货人负责装箱、计数和填写装箱单，并由海关加铅

封的货。整箱货通常只有一个发货人和收货人。整箱货的拆箱,一般由收货人办理,但也可以委托承运人在货运站拆箱。承运人不负责箱内的货损、货差,除非货方举证确属承运人责任事故的损害,承运人才负责赔偿。承运人对整箱货以箱为交接单位,只要集装箱外表与收箱时相似和铅封完整,承运人就完成了承运责任。整箱货提运单上要加上“委托人装箱、计数并加铅封”的条款。

(2) 拼箱货,是指装不满一整箱的小票货物。这种货物通常是由承运人分别揽货并在集装箱货运站或内陆站集中,而后将两票或两票以上的货物拼装在一个集装箱内,而且要在目的地的集装箱货运站或内陆站拆箱分别交货。对于这种货物,承运人要负担装箱与拆箱作业,装拆箱费用仍向货方收取。承运人对拼箱货的责任,基本上与传统杂货运输相同。

2. 集装箱货物交接方式

(1) 整箱交、整箱接,即发货人以整箱交货,而收货人以整箱接货。该方式最能发挥集装箱运输的优越性,效果最好。

(2) 拼箱交、拆箱接,即发货人拼箱交货,各收货人凭单拆箱接货。承运人负责货物的装箱和拆箱。

(3) 整箱交、拆箱接,即交货人以整箱交货,而各收货人凭单拆箱接货。

(4) 拼箱交、整箱接,即各货主以不足整箱的小票货物交承运人,承运人分类整理后,将同一收货人的货物集中拼成整箱,运往目的地,收货人整箱接货。

3. 集装箱货物交接地点

(1) 门到门,即从发货人工厂或仓库至收货人工厂或仓库。它适宜于整箱交、整箱接。

(2) 门到场站,即从发货人工厂或仓库至目的地的集装箱堆场或集装箱货运站。它适宜于整箱交、拆箱接。

(3) 场站到门,即从装运地的集装箱堆场或货运站至收货人工厂或仓库。它适宜于拼箱交、整箱接。

(4) 场站到场站,即从装运地的集装箱堆场或货运站至目的地的集装箱堆场或货运站。它适宜于拼箱交、拆箱接。

(六) 集装箱运费的计收方法

集装箱海上运价体系比较成熟,基本上可以分成两大类:一类是沿用传统的杂件货运费计算方法,即以每运费吨作为计费单位;另一类是以每个集装箱作为计费单位,即包箱费率。前一类计价方式适合于拼箱运输,后一类计价方式适合于整箱货运输。在国际集装箱运输中,包箱费率计算方式正逐步取代传统杂件货运费的计算方法。集装箱的包箱费率有三种规定的方法。

(1) FAK 包箱费率(freight for all kinds),即不分货物种类,也不计货量,只规定统一的每个集装箱收取的费率。

(2) FCS 包箱费率(freight for class),即按不同货物等级制定的包箱