

国际货物运输

国际货物运输是进出口业务中必不可少的一个环节。国际货物运输具有线长、面广、中间环节多、风险大等特点。因此，进出口双方在订立买卖合同时，需要订好装运条款。国际货物运输包括海洋运输、铁路运输、航空运输、集装箱运输、国际多式联运等多种方式。本章介绍各种运输方式的业务做法、运输单据及进出口合同中的装运条款。

3.1 海上货物运输

3.1.1 海洋运输

在国际货物运输中，海洋运输是最主要的运输方式，其运量占国际货物运输总量的 80% 以上。与其他运输方式相比，海洋运输具有下列特点。

(1) 通过能力大。海洋运输可以利用四通八达的天然航道，而火车、汽车则要受到轨道和道路的限制，所以海洋运输的通过能力很大。

(2) 运量大。随着科学技术的进步，船舶向大型化发展，海洋运输船舶的载运能力远远大于火车、汽车及飞机。

(3) 运费低。海洋运输船舶载运量大、航程远，分摊于单位货物的运输成本远远少于火车、汽车和飞机的运输成本，所以运费相对低廉。

(4) 风险大。各种运输方式都存在风险，但海洋运输过程中海上气象多变，海上自然条件相对差，所以海洋运输比其他运输方式风险大。当然，可以通过投保来得到经济上的补偿。

(5) 速度慢。与其他运输方式相比，海洋运输的速度相对较慢。这个特点决定了海洋运输不宜运输易腐易烂的鲜活农副产品和紧急物资。

按照船舶运营方式的不同，海洋运输可分为班轮运输和租船运输。

3.1.2 班轮运输

班轮运输 (Liner Transport) 是指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的运输。

1. 班轮运输的特点

与租船运输相比，班轮运输具有以下三个方面的特点：

- (1) 具有“四固定”的特点，即船期固定、航线固定、停靠港口固定、运费率相对固定。
- (2) 由船方负责配载装卸，装卸费包括在运费中，货方不再付装卸费，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。

2. 班轮运费的构成

班轮运费由基本运费和附加费两部分构成。在班轮运价表中查询班轮运费。班轮运价表是指按班轮运输条件所制定的不同航线、不同货种或货物等级的运费率计算各种费用的规定和划分费用的条款文本。

(1) 班轮运价表的内容。班轮运价表一般由交通运输部门、班轮公司或班轮公会制定。班轮运价表的内容一般包括：

- ① 说明条款。这部分内容主要是规定该运价表的适用范围、计价货币、计价单位及其他的有关规定。
- ② 港口条款。主要是在运价表中列入一些国家或地区的港口名称。
- ③ 货物分级表。列明各种货物所属的运价等级和计费标准。
- ④ 航线费率表。列明不同的航线及不同等级货物的基本运费率。
- ⑤ 附加费率表。列明各种附加费及其计收的标准。
- ⑥ 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。

(2) 班轮基本运费的收费标准。班轮公司运输货物所收取的基本运费按照班轮运价表规定的计收标准计收。不同的班轮公司或班轮公会各有不同的班轮运价表。目前，我国海洋班轮运输公司使用的是等级运价表，即将承运的货物分成若干等级，每一等级的货物有一个基本费率。计算运费时的重量单位是公吨，体积单位是立方米，重量的公吨和体积的立方米统称为运费吨，计收运费的货币是美元。运费的计征标准主要有：

- ① 按货物的毛重计收运费。按重量计收运费的重量单位是公吨，一般称为重量吨 (Weight Ton)，运价表内用“W”表示。
- ② 按货物的体积计收运费。按货物的体积计收运费的体积单位是立方米，一般称为“尺码吨”(Measurement Ton)，运价表中用“M”表示。
- ③ 按毛重或体积计收运费。由班轮公司选择其中收费较高者作为计费吨，运价表中用“W/M”表示。
- ④ 按商品价格计收运费，又称为从价运费。从价运费一般是按货物的 FOB 价格的一定百分比收取，运价表中用“AV”或“Ad Val”表示。
- ⑤ 在货物重量、尺码或价值三者中选择最高的一种计收运费。运价表中用“W/M or Ad Val”表示。

⑥ 按货物重量或尺码选择较高者，再加收从价运费。运价表中用“W/M plus Ad Val”表示。

(3) 班轮附加费。附加费是指除基本运费外，另外加收的各种费用。附加费的计算方法，有的是在基本运费的基础上，加收一定百分比；有的是按每运费吨加收一个绝对数计算。附加费名目繁多，而且会随着航运情况的变化而变动。在班轮运输中，常见的附加费有下列几种：

① 超重附加费 (Extra Charges on Heavy Lifts)。一件货物的毛重超过运价表规定的重量，即为超重货，班轮公司需要加收一定的附加费。

② 超长附加费 (Extra Charges on Over Length)。一件货物的长度超过运价表规定的长度，即为超长货，班轮公司需要加收一定的附加费。

③ 转船附加费 (Transshipment Additional)。当货物需要转船运输时，班轮公司必须在转船港口办理换装和转船手续，由此而增加的费用，称为转船附加费。

④ 燃油附加费 (Bunker Surcharges or Bunker Adjustment Factor, BAF)。燃油价格突然上涨时，班轮公司需要按基本运价的一定百分比加收附加费。

⑤ 直航附加费 (Additional on Direct)。运往非基本港口的货物达到一定数量 (中国远洋运输公司规定近洋直航货物需要达到 2 000 吨，远洋直航货物需要达到 5 000 吨) 时，班轮公司才会安排直航，安排直航就要收取直航附加费。直航附加费一般比转船附加费低。

⑥ 港口附加费 (Port Additional)。由于有些港口设备条件差或装卸效率低，班轮公司便加收附加费用来弥补船舶靠港时间延长造成的损失。一般按基本运价的百分比计收。

⑦ 港口拥挤费 (Port Congestion Surcharge)。有些港口由于压港压船，以致停泊时间较长，引起班轮公司费用增加，班轮公司因此而收取的费用叫作港口拥挤费。

⑧ 选卸附加费 (Additional on Optional Discharging Port)。选卸附加费是班轮公司根据合同规定的选择卸货港而卸载的货物所加收的费用。对于选卸货物 (Optional Cargo) 需要在积载方面给以特殊的安排，有时需要倒舱翻找货物，这都会增加班轮公司的费用，因此班轮公司需要追加收取费用，称为选卸附加费。

⑨ 绕航附加费 (Deviation Surcharge)。由于冰冻、军事演习等原因导致正常航道受阻不能通行，船舶必须绕航道才能到达目的港时，会增加班轮公司的费用支出，班轮公司就要追加收取费用，称之为绕航附加费。

⑩ 货币贬值附加费 (Devaluation Surcharge; Currency Adjustment Factor, CAF)。当班轮运价表中规定的计费货币贬值时，班轮公司为弥补其损失，就要按照基本运费加收一定百分比的附加费。

(3) 班轮运费的计算。当确定某货物装某船运往某港时，首先查该班轮公司所使用的运价表，在运价表中查找所装货物等级和计费标准，再找出运往的目的港属于哪一航线，然后根据货物计费标准计算货物的总体数量乘基本运费率算出基本运费，加上应收的各项附加费。例如，X 公司出口某货物 1 000 箱，每箱毛重 30 千克，体积 0.035 立方米。承运人是中国对外贸易运输公司，装运港是大连，目的港是科威特港。在计算班轮运费时，首

先在《中国对外贸易运输公司 3 号本》中查该货物所属的等级、计收标准、基本运费率和附加费率。假设是 9 级、计收标准为 W/M。科威特属于波斯湾航线，大连至科威特基本运费率为每运费吨 76 美元，直航附加费为每运费吨 5 美元。由于该批货物的单位体积比单位重量大，因此，按体积收取运费。总运费=0.035×(76+5)×1 000=2 835（美元）。如果附加费是百分比的话，总运费=基本运费×(1+百分比)。

3.1.3 租船运输

1. 租船运输的方式

租船运输 (Shipping by Chartering) 是租船人和船方通过签订合同租用船舶运输货物的运输方式。与班轮运输不同，在租船运输业务中，没有固定的开航时间，没有固定的航线，没有固定的停靠港口，租船人和船方通过签订租船合同来规定双方的权利和义务关系。有关船舶的航线、停靠的港口、运输货物的种类、航行时间等，都按租船人的要求，由船方确认，运费或租金由租船人和船方按照租船市场行情协商确定并在租船合同中明确规定。

租船运输包括定程租船、定期租船和光船租船三种方式。

(1) 定程租船 (Voyage Charter)。定程租船又称航次租船，是指由船舶所有人负责提供船舶，在指定港口之间进行一个航次或数个航次，承运指定货物的租船运输方式。定程租船就其租赁方式的不同可分为：单程租船、来回航次租船、连续航次租船和包运合同租船。

(2) 定期租船 (Time Charter)。定期租船又称期租船，是指由船舶所有人将船舶出租给租船人，供其在一定时期内使用规定的船舶进行运货的租船运输方式。

(3) 光船租船 (Bareboat Charter)。光船租船是指船舶所有人将船舶出租给租船人，供其在一定时期内使用规定的船舶运输货物，但船舶所有人只提供船舶，不配备船舶上的一切工作人员。光船租船运输中由租船人自行任命船长、船员，并负责他们的给养和船舶运营管理所需的一切费用。光船租船实际上属于单纯的财产租赁，在当前国际贸易中很少使用这种租船运输方式。

租船运输通常适用于大宗货物的运输，因此，我国大宗货物（如粮食、油料、矿产品和工业原料等）进出口通常采用租船运输方式，而且使用较多的租船运输方式是定程租船。

2. 定程租船与定期租船的区别

定程租船与定期租船的区别主要表现在下列几个方面：

(1) 定程租船是按航程租用船舶，船舶所有人和租船人双方的权利和义务以定程租船合同为准。定期租船则是按期限租用船舶，船舶所有人和租船人双方的权利和义务以定期租船合同为准。

(2) 定程租船的船方直接负责船舶的经营管理，他除负责船舶航行、驾驶和管理外，还应对货物运输负责。定期租船的船方仅对船舶的维护、修理、机器正常运转和船员工资与给养负责，而船舶的调度、货物运输、船舶在租期内的营运管理和日常开支，如船用燃

料、港口费、税捐及货物装卸、搬运、理舱、平舱等费用，均由租船方负责。

(3) 定程租船的租金或运费，一般按装运货物的数量计算，也有按航次包租总金额计算的。定期租船的租金，一般是按租期每月每吨若干金额计算。定程租船中，租船人和船方要规定装卸期限和装卸率，凭以计算滞期费和速遣费；定期租船中，租船人和船方不规定装卸率和滞期、速遣费。

3. 定程租船的费用

定程租船的费用包括运费和装卸费。

(1) 定程租船的运费。定程租船运费的计算方式与支付时间，由租船人与船方在所签订的定程租船合同中明确规定。定程租船运费的计算方式主要有两种：一种是按运费率(Rate Freight)，即规定每单位重量或单位体积的运费额，同时规定按装船时的货物重量(Taken Quantity)或按卸船时的货物重量(Delivered Quantity)来计算总运费；另一种是整船包价(Lump Sum Freight)，即规定一笔整船运费，船方保证船舶能提供的载货重量和容积，不管租船人实际装货多少，一律照整船包价付费。影响定程租船运费率高低的众多因素有租船市场运费水平、承运的货物价格和装卸货物所需设备和劳动力、运费的支付时间、装卸费的负担方法、港口费用高低及船舶经纪人的佣金高低等。

(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方协商确定后在定程租船合同中做出具体规定。具体做法主要有以下四种：

① 船方负担装货费和卸货费，又可称为“班轮条件”(Liner Terms)。

② 船方管装不管卸(Free Out, FO)，即船方负担装货费，但不负担卸货费。

③ 船方管卸不管装(Free In, FI)，即船方负担卸货费，而不负担装货费。

④ 船方装卸均不管(Free In and Out, FIO)，即船方既不承担装货费，也不承担卸货费，这种条件一般适用于散装货。

4. 租船合同

租船合同是租船人与船舶所有人根据自愿原则达成的协议。租船合同的种类很多，当事人可以选择其中的一种作为协商的依据。定程租船合同使用较多的是“标准杂货租船合同”，定期租船合同使用最多的是“标准定期租船合同”。

租船合同的主要条款有：租船人和船舶所有双方的名称和地址、船名、船旗、船舶的适航性、船期、装卸港口、船舶到达的含义、港口租约、安全港口、提供租约规定的货物、运费及运费的计算、装卸时间、滞期费和速遣费及双方当事人的其他权利和义务关系。

3.1.4 海运提单

海运提单(Ocean Bill of Lading, B/L)，简称提单，是海上运输公司或其代理人签发给托运人的，证明海上运输合同、货物由承运人接管或装船，以及承运人交付货物的凭证。

1. 海运提单的作用

(1) 海运提单是货物收据。海运提单是承运人或其代理人出具的货物收据，证明承运人已收到或接管提单上所列的货物。

(2) 海运提单是物权凭证。海运提单是货物所有权的凭证，在法律上具有物权证书的作用，船货抵达目的港后，承运人应向海运提单的合法持有人交付货物。海运提单是有价票据，可以转让，从而转让货物的所有权。

(3) 海运提单是运输契约证明。海运提单是承运人与托运人之间订立的运输契约的证明。海运提单条款明确规定了承运人与托运人之间的权利和义务，责任与豁免，是处理承运人与托运人之间争议的法律依据。

2. 海运提单的格式与内容

每个运输公司都有自己的海运提单格式，但基本内容大致相同，一般包括海运提单正面的记载事项和海运提单背面记载的运输条款。

海运提单正面的记载事项，分别由托运人和承运人或其代理人填写，海运提单的形式见表 3-1。通常包括的内容有：托运人；收货人；被通知人；收货地或装货港；目的地或卸货港；船名；唛头及件号；货名及件数，重量和体积；运费预付或运费到付；正本提单份数；船公司或其代理人的签章；签发提单的地点及日期。

在海运提单背面，通常都印刷承运人与托运人之间，以及承运人与收货人及海运提单持有人之间权利和义务关系条款。国际上为了统一海运提单背面条款的内容，曾先后签署了有关海运提单的国际公约，其中包括：1924 年签署的《关于统一提单的若干法律规则的国际公约》，简称《海牙规则》(The Hague Rules)；1968 年签署的《布鲁塞尔议定书》，简称《维斯比规则》(The Visby Rules)；1978 年签署的《联合国海上货物运输公约》，简称《汉堡规则》(The Hamburg Rules)。

由于上述三项公约签署的历史背景不同，内容不一，各国对这些公约所持有的态度也不相同，因此，各国运输公司签发的海运提单背面条款也就互有差异。

3. 海运提单的填制方法

(1) 托运人 (Shipper)。托运人通常是买卖合同中的卖方或信用证的受益人。银行也接受信用证受益人以外的第三方为发货人，但不能是买方。因为如果托运人是买方的话，容易使承运人以“凭托运人指示”为由把货物交给买方，从而给银行带来风险。

(2) 收货人 (Consignee)。填写海运提单的抬头人。这个抬头人有三种填写方式：一是“To order”，叫作指示性抬头；二是“××CO. LTD”，叫作记名提单；三是“Bearer”，叫作不记名提单。在信用证或托收结算方式下，海运提单多为指示性抬头，其收货人应填“To order”（凭指定）。

(3) 被通知人和地址 (Notify Party and Address)。填写船舶到达目的港后承运人的直接联系人和地址。信用证结算中，一般填写开证申请人的详细名称和地址，如果信用证没

有做出规定，那么提单正本这一栏可以是空白，在副本这一栏内填写信用证申请人的名称和地址；如果内容多打不下，则应在结尾部分打“*”，然后在提单“描述货物内容”栏的空白地方做同样的记号“*”，接着打完应填写的内容。这一方法对其他栏目的填写也适用。如果是记名提单或收货人指示提单且收货人有详细名称和地址的，这一栏也可以不填。托收结算方式下填写买方的名称和地址。

表 3-1 海运提单

(1) SHIPPER				(4) COSCO B/L NO.	
(2) CONSIGNEE					
(3) NOTIFY PARTY AND ADDRESS					
(5) PRE-CARRIAGE BY		(6) PORT OF LOADING			
(7) NAME OF VESSEL		(8) PORT OF TRANSHIPMENT			
(9) PORT OF DISCHARGE		(10) FINAL DESTINATION			
(11) CONTAINER NO.	(12) SEAL NO., MARKS AND NOS.	(13) NO. OF CONTAINER OR PACKAGES	(14) NO. AND KIND OF PACKAGES; DESCRIPTION OF GOODS	(15) GROSS WEIGHT	(16) MEASUREMENT
(17) TOTAL NO. OF CONTAINERS OF PACKAGES (IN WORDS)					
(18) EX. RATE	(19) PREPAID AT	(21) FREIGHT PAYABLE AT	(23) PLACE AND DATE OF ISSUE		
	(20) TOTAL PREPAID	(22) NO. OF ORIGINAL BS/L	(24) SIGNED FOR OR ON BEHALF OF THE MASTER		

(4) 提单号码 (B/L No.)。注明承运人及其代理人规定的提单编号，以便核查。

(5) 前程运输 (Pre-carriage by)。货物在转运过程中，则填写第一程船的船名 (适合联运提单)；如货物不需转运，则此栏目不必填写。

(6) 装货港 (Port of Loading)。填写装运港名称。信用证结算时，要与信用证规定的装运港名称一致。

(7) 船名 (Name of Vessel)。按实际装船的船名、航次填写。如转运，填写第二程船

的船名。

(8) 转运港 (Port of Transshipment)。填写转运港口名称, 如不转船, 此栏空白。

(9) 卸货港 (Port of Discharge)。填写卸货港, 如未转船, 则填目的港。

(10) 最终目的地 (Final Destination)。按信用证规定的目的地填写。如果货物的最终目的地为卸货港时, 这栏也可空白。

(11) 集装箱号 (Container No.)。集装箱运输时填上集装箱号码, 若没有集装箱号码, 填写 “N/M”。

(12) 唛头号 (Seal No.; Marks and Nos.)。若非集装箱运输, 唛头按照实际运输标志填写。如果没有唛头, 则填写 “N/M”。

(13) 集装箱或包装编号 (No. of Container or Packages)。填写集装箱或包装编号。

(14) 件数和包装种类 (NO. and Kind of Packages); 货名 (Description of Goods)。按货物装船的实际情况填写总外包装件数和包装种类。货名填写货物的总名称即可。

(15) 毛重 (Gross Weight)。填写包括货品包装重量在内的毛重, 毛重以千克为单位。

(16) 尺码 (Measurement)。与装箱单上货物的总尺码一致, 用立方米表示。

(17) Total NO. of Containers or Packages (In Words) 集装箱或件数合计 (大写)。

(18) 运费率 (Ex. Rate)。可以不填写。

(19) 运费预付地 (Prepaid at)。填写运费的预付地点。在 CIF 或 CFR 条件下, 填写装运港名称。

(20) 预付运费总计 (Total Prepaid)。在 CIF 或 CFR 条件下, 填写预付的总运费。

(21) 运费支付地 (Freight Payable at)。填写运费的支付地点。在 FOB 条件下, 填写卸货港名称。

(22) 正本提单份数 (NO. of Original Bs/L)。用大写数字填写。一般是一至三份。如果信用证对正本提单份数有规定, 则与信用证规定一致。如果信用证要求 “Full Set of B/L”, 即要求提交全套提单, 习惯做两份正本提单解释, 议付货款时两份正本提单全部提交。如果信用证规定 “3/3 marine bills of lading...” 则表明船公司开立的正本提单必须是三份, 并且三份正本提单都要提交给银行作为议付单据。

(23) 签发地点和日期 (Place and Date of Issue)。签发地点为货物实际装运的港口或接受监管的地点。但我国内地有的公司常采取先通过铁路运输方式将货物运往口岸装船, 由内地的船公司代理签发海运提单。例如, 由西安发往上海装船到神户, 签发地点及签发日期后打上 “Xi'an, ××××年××月××日”, 再批注 “Shipped on Board in Shanghai ××××年××月××日” 字样。这样既明确了实际签单地, 也明确了在某地已装船。

签发日期应为装完货的日期, 提单日期不得迟于信用证规定的最迟装运期, 已装船提单的单日期即被视为提单装运日期。

(24) 代表承运人签字 (Signed for or on Behalf of the Master)。每张正本提单有承运人或其代理人签章才能生效。

4. 海运提单的种类

同一份海运提单可以从不同角度进行分类, 分类的目的是告诉我们在使用海运提单时