

第七模块：租船订舱

一、本章教学目的和要求：

1. 掌握：如何租船订舱、核算运费、订立装运条款以及掌握运输环节涉及的单据
2. 熟悉：班轮运费的计算方法；CFR 价格的计算；提单的性质和种类；常用集装箱的载重情况；装运条款的基本内容
3. 了解：各种运输方式下出口货物运输环节的基本流程

二、本章教学内容：

1. 基本内容：国际货物海洋运输；海 运 提 单；其他国际货物运输方式；合同中的装运条款。
2. 重点：班轮运费的计算方法和 CFR 价格的计算；提单的性质和种类；装运条款的规定
3. 难点：提单性质和使用；《UCP600》对分批装运和转船的规定。

三、讲课进程：

任务 1 国际货物海洋运输概述

一、班轮运输

班轮运输是指轮船公司将船舶按事先制定的船期表（sailing schedule），在特定海上航线的若干个固定挂靠的港口之间，定期为非特定的众多货主提供货物运输服务，并按事先公布的费率或协议费率收取运费的一种船舶经营方式。

（一）班轮运输的特点

班轮运输具有以下四个特点。

- （1）“四固定”。班轮公司有固定的船期表，有固定的航线，每条航线有固定的停靠港口，并按照相对固定的运费率收取运费。
- （2）“一负责”。在班轮运输中，由船方负责货物的配载装卸，相关的装卸费包括在运费中，货方不需在运费之外支付装卸费。船货双方不约定装卸时间，因而也不计算滞期费和速遣费。
- （3）船货双方的权利、义务与责任豁免的规定，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，货运质量有保证，且一般采取在码头堆场或仓库交接货物的方式，货物交接比较便利。

（二）班轮运费

班轮运输有杂货班轮运输和集装箱班轮运输两种。

1. 杂货班轮运费的计算

基本运费=基本运费率×货运量

附加费=基本运费×∑附加费率

班轮运费=基本运费率×货运量×(1+∑附加费率)

货运量的计算标准根据不同的货物，通常采用下列几种标准确定。

- (1) 按货物的实际毛重计收
- (2) 按货物的体积或容积计收
- (3) 按重量或体积计收
- (4) 按货物的FOB总值计收
- (5) 按货物的件数计收
- (6) 由货主和船公司临时议定。

2. 集装箱班轮运费的计算

集装箱班轮的运费与杂货班轮运费一样，也由基本运费和附加费组成。基本运费的计算方法有两种：第一种是采用与普通杂货班轮运输基本运费相同的方法，对具体的航线按货物的等级和不同的计费标准来计算基本运费，一般适用于拼箱货；第二种是采用包箱费率，即以一个集装箱为计费单位，常用于集装箱整箱交货的情况。

二、租船运输

租船运输(charter transport)又称“不定期船运输”(tramp shipping)，是指租船人向船东租赁船舶，用以运输货物的一种运输方式。

租船运输的方式包括定程租船、定期租船、光船租船等。

1. 定程租船

定程租船(voyage charter)是指按航程(包括单程、来回程和连续单航次)租赁船舶，故又称程租船或航次租船。

2. 定期租船

定期租船(time charter)是指按一定期限租赁船舶。

3. 光船租船

光船租船(bareboat charter)是指船舶所有人将船舶出租给承租人使用一段时期，但船舶所有人所提供的船舶是一艘空船，既无船长也未配备船员，承租人自己要任命船长配备船员，负责船员的给养和船舶运营管理所需的一切费用。

任务2 海运提单

海运提单(ocean bill of lading, B/L)简称提单。《中华人民共和国海商法》第七十一条规定：提单，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。

一、海运提单的性质和作用

(1) 货物收据

提单是承运人（或其代理人）签发给托运人的货物收据（receipt for the goods），以证实已按提单记载的事项收到货物，承运人应凭提单所列内容向收货人交货。

(2) 物权凭证

提单是一种货物所有权的凭证（documents of title），因此，占有提单就有支配货物的权利，就等于占有货物。

(3) 运输契约的证明

运输契约是在装货前商定的，而提单是在装货后才签发的，因此，提单本身并不是运输契约，而只是运输契约的证明（evidence of contract of carriage）。

二、海运提单的内容

提单的格式很多，每个船公司都有自己的提单格式，但基本内容大致相同，一般包括提单正面记载的事项和提单背面印就的运输条款。

三、海运提单的种类

1. 按货物是否已装船分类：已装船提单、备运提单
2. 按提单有无不良批注分类：清洁提单、不清洁提单
3. 按提单收货人抬头分类：记名提单、不记名提单和指示提单
4. 按运输方式分类：直达提单、转船提单和联运提单
5. 按提单内容的繁简分类：全式提单、略式提单
6. 按提单使用的效力分类：正本提单、副本提单

四、海运出口货物的运作程序

备货报检→托运订舱→货物集港→报关→装船→换取提单。

(1) 备货报检。出口商根据出口成交合同或信用证中有关货物的品种、规格、数量、包装等的规定，按时、按质、按量准备好应交的出口货物，并做好申请报检和领证工作。

(2) 托运订舱。出口商（托运人）编制出口托运单（shipping note, S/N; booking note, B/N），即向货运代理公司办理委托订舱手续。

(3) 货物集港。当船舶到装运港装货的计划确定后，按照港区进货通知并在规定的期限内，由托运人办妥集运手续，将出口货物及时运至港区集中，等待装船。

(4) 报关。货物集港后，出口商（托运人）把填制好的出口货物报关单连同装货单、发票、装箱单、出境货物通关单、外销合同等有关单证提交海关，申报出口。

(5) 装船。在装船前，理货员代表船方收集经海关放行的货物的装货单，整理后，按照积

载图和舱单，分批接货装船。

(6) 换取提单。在装船完毕后，托运人除向收货人发出装船通知外，还应仔细审核船公司或货运代理公司签发的提单样本是否与实际情况及信用证的要求一致，如相符，应及时凭收货单向船公司或其代理缴纳运费和港区操作杂费，换取已装船清洁提单。

任务3 其他国际货物运输方式

一、铁路运输

在国际货物运输中，铁路运输（railway transportation）是一种仅次于海洋运输的主要运输方式。铁路运输具有许多优点，例如，铁路火车运行速度较快，载运量较大，一般不易受气候条件的影响，能终年正常运行，而且在运输当中遭受的风险较小，所以铁路运输具有高度的连续性。办理铁路货运手续比海洋运输简单，而且发货人和收货人可以在就近的始发站（装运站）和目的站办理托运和提货手续。

二、航空运输

航空运输（air transportation）是一种现代化的运输方式，它不受地面条件的限制，航行便利，运输速度很快，航行时间很短，货物中途破损率低。因此，某些急需物资、易损货物和贵重货物适于航空运输。

航空运输包括班机运输、包机运输、集中托运、急件快递四种方式。

三、公路、内河、邮包和管道运输

公路运输（road transportation）是一种比较灵活、方便的运输方式。它除了适用于车站、港口、机场集散进出口货物外，还适用于有陆地接壤的邻国之间的进出口货物运输。

内河运输（inland water transportation）是水上运输的重要组成部分，它是连接内陆腹地与沿海地区的枢纽，在运输和集散进出口货物中起到重要的作用。

邮包运输（parcel post transportation）是一种很简便的运输方式。国际邮包运输具有国际多式联运和“门到门”运输的性质。

管道运输（pipeline transportation）是一种比较特殊的运输方式，货物在管道内借助高压泵的压力输往目的地，主要适用于运送液体和气体货物。

四、集装箱运输

集装箱（container）是指具有一定强度、刚度和规格，专供周转使用并便于机械操作的大型装货容器。

1. 集装箱的装箱方式

采用集装箱运输货物时，集装箱的装箱方式有整箱货（Full Container Load, FCL）和拼箱货（Less than Container Load, LCL）之分。

2. 集装箱的处置场所

集装箱的处置场所主要是集装箱堆场和集装箱货运站。

3. 集装箱的交接方式

集装箱的装箱方式有整箱货和拼箱货之分，整箱货和拼箱货的交接方式有所不同。

(1) 整箱交、整箱收 (FCL-FCL)，适用于“场到场”运输 (CY TO CY)、“门到门”运输 (DOOR TO DOOR)、“场到门”运输 (CY TO DOOR)、“门到场”运输 (DOOR TO CY)。

(2) 整箱交、拆箱收 (FCL-LCL)，适用于“场到站”运输 (CY TO CFS)、“门到站”运输 (DOOR TO CFS)。

(3) 拼箱交、整箱收 (LCL-FCL)，适用于“站到门”运输 (CFS TO CY)、“站到站”运输 (CFS TO DOOR)。

(4) 拼箱交、拆箱收 (LCL-LCL)，适用于“站到站”运输 (CFS TO CFS)。

五、国际多式联运

国际多式联运 (international multimodal transport 或 international combined transport) 是在集装箱运输的基础上产生和发展起来的一种综合性的连贯运输方式，它一般以集装箱为媒介，把海、陆、空各种传统的和单一的运输方式有机地结合起来，组成一种国际间的连贯运输。

任务4 合同中的装运条款

一、装运时间

1. 装运时间的规定方法

- (1) 规定在某月或跨月装运。
- (2) 规定在某月底或某日前装运。
- (3) 规定在收到信用证后一定期限内装运。

2. 规定装运时间应注意的问题

装运时间的规定，一般应考虑货源情况，如生产周期、库存情况、交货数量、商品本身的特点、包装及市场情况等；还应考虑运输情况，如航线、航班和国内运输情况；还应特别注意开证日期与装运时间的衔接等情况。

- (1) 应考虑货源和船源的实际状况。
- (2) 应考虑市场情况。
- (3) 应考虑开证日期的规定是否明确合理。

二、装运港和目的港

装运港 (port of shipment/loading) 是指货物起始装运的港口, 目的港 (port of destination/ discharge) 是指最终卸货的港口。

1. 装运港和目的港的规定方法

(1) 在一般情况下, 只规定一个装运港和一个目的港, 并列明港口名称。

(2) 在大宗交易的情况下, 有时需要规定两个或两个以上的装运港或目的港, 并分别列明港口名称。

(3) 在磋商交易时, 如明确规定一个或几个装卸港有困难, 可以采用选择港 (Optional Ports) 的办法。

2. 规定国外装运港和目的港应注意的问题

(1) 力求具体明确。

(2) 合理使用“选择港”。

(3) 注意装卸港的具体条件。

(4) 注意港口有无重名。

3. 规定国内装运港和目的港应注意的问题

在出口业务中, 对国内装运港的规定, 一般以选择接近货源地的对外贸易港口为宜, 同时应考虑港口和国内运输的条件及费用水平。

在进口业务中, 对国内目的港的规定, 原则上应选择以接近用货单位或消费地区的对外贸易港口最为合理。

三、分批装运和转运

分批装运 (partial shipment) 是指一个合同项下的货物在成交数量较大时先后分若干批或若干期装运的方式。

转船或转运 (transshipment) 是指货物自装运港运至目的港的过程中, 从一运输工具转移到另一运输工具上, 或是由一种运输方式转为另一种运输方式的行为。

1. 合同中的分批装运和转运条款

(1) 规定允许分批装运和转运。

(2) 规定不允许分批装运和转运。

(3) 既规定允许分批装运, 又规定分批的具体时间、批次及数量。

2. 注意国际惯例的有关规定

(1) 《UCP600》第 31 条 a 款规定: 允许部分支款或部分发运; 第 31 条 b 款规定: ①表明使用同一运输工具并经由同次航程运输的数套运输单据在同一次提交时, 只要显示相同目的地, 将不视为分批装运。

(2) 《UCP600》第 32 条款规定：如信用证规定在指定的时间段内分期支款或分期发运，任何一期未按信用证规定期限支取或发运时，信用证对该期及以后各期均告失效。

(3) 《UCP600》第 20 条 c 款规定：i. 提单可以表明货物将要或可能被转运，只要全程运输由同一提单涵盖。ii. 即使信用证禁止转运，注明将要或可能发生转运的提单仍可接受，只要其表明货物由集装箱、拖车或子船运输。

四、装运通知

装运通知 (advice of shipment) 是买卖合同中必不可少的一项条款。无论按哪种贸易术语成交，交易双方都要承担相互通知的义务。规定这项条款的目的在于，明确买卖双方的责任，促使买卖双方互相配合，共同做好船货衔接工作。