

场站收据联单的定义：“场站收据”联单，集装箱货物出口时，在装货港使用的货运单证，是我国“集装箱多式联运工业性试验”三大联单之一。“场站收据”联单通常由货代企业缮制送交船公司或其代理人订舱。场站收据联单是一份综合性单证，它把货物托运单、装货单、大副收据、理货单、配舱回单、运费通知等单证汇成一份。

场站收据联单的构成：集装箱货物托运单——货方留底，颜色：白色，主要用途：系托运合同，托运人留存备查，也称为订舱单、订舱申请书。集装箱货物托运单——船代留底，颜色：白色，主要用途：系托运合同，据此编制装船清单等。运费通知（1），颜色：白色，主要用途：计算运费。运费通知（2），颜色：白色，主要用途：运费收取通知。装货单——场站收据副本（1），颜色：白色，主要用途：报关单证之一并作为海关许行的证明，也称为关单、下货纸。缴纳出口货物港杂费申请书，颜色：白色，主要用途：港方计算港杂费。场站收据副本（2）——大副联，颜色：粉红色，主要用途：报关单证之一，并证明货已装船等。场站收据，颜色：淡黄色，主要用途：报关单证之一，船代凭此签发提单。货代留底，颜色：白色，主要用途：缮制货物流向单。配舱回单（1），颜色：白色，主要用途：货代缮制提单等。配舱回单（2），颜色：白色，主要用途：根据回单批注修改提单。

联单的使用流程：1、货代公司制作场站收据 1- 10 联，将 2- 9 联拆下，用于向船代订舱，第一联：货方留底返给货主。2、同意订舱申请后，船代下留 2-4 联，即船代留底、运费通知（1）、（2），将 5-9 联返还给货代。3、订舱完成后，货代留存 8-9 联：货代留底和配舱回单（1），将第 10 联：配舱回单（2）返给货主，向货主确认已经完成订舱。4、货代使用 5-7 联向海关办理出口报关工作，海关放行。5、货代将 5-7 联与集装箱一起送到集装箱堆场。6、堆场收下集装箱货物后，留存第 5 联：即场站收据副本（1）——装货单联，堆场将第 6 联转交外轮理货，同时签发第 7 联，返还给货运代理。7、集装箱装船后，船上大副留存第 6 联：场站收据副本（2）——大副联。8、船舶向船代反馈集装箱已装船信息。9、货代使用第 7 联向船代换取提单，船代签发提单。10、船代留存第 7 联。

水路货物运输方式的特点：1.通过能力强：陆路运输依赖铁轨的铺设和公路的修建，空运则依赖飞机场的建设。而水路运输只需要有水，地球表面 71% 由水覆盖，水路货物运输很容易实现。2.运输量大：普通的货船可以装运数万吨的货物，大型油轮、集装箱船的运输量更是巨大。例如一艘 50 万吨级油轮所载石油换作火车来装，大概需要 12500 节车厢。而且随着造船技术的发展，船舶的运量会越来越大。3.运费低：由于水路货物运输的航道主要是利用天然的水域，除了购买船舶和建设港口之外，水域航道几乎不需要投资，因此，相对其他运输方式，水路货物运输的成本最低，故运费低。4.运输速度慢：由于船体大，同时外部阻力大，加上机器设备的局限性，导致船的速度是比较慢的，通常的船速为 10-20 海里/小时。5.易受自然条件影响，运输的安全性与准确性较差：河流航道和港口受季节影响较大，冬季结冰，枯水期水位低等，难以保证全年通航，所以运输的安全性和准确性相对较差。1、2、3 点为优点，4、5 为缺点。根据以上的特点我们得知：水路货物运输适用承担运量大、距离长，对时间要求不太紧，且运费负担能力相对较低的货运任务。

海上危险的特点：1.遭遇海上危险的可能性大：船舶经常长时间在海洋上航行，也由于海洋环境复杂、气象多变，随时都有可能遇到巨浪、暴雨、雷电、海啸、浮冰等人力不可抗拒的海洋自然灾害。2.出险后所造成的损失巨大：海上货运船舶出险后，给船舶和货物造成的损失是巨大，而且当遭遇危险时，能得到外来力量援助的及时性差，或者根本无法得到援助而使已经遭遇的危险和遭受的损失进一步扩大。3.为适应海上危险而建立了特殊制度：包括共同海损制度、海上保险制度、海上救助制度、承运人责任限制制度和船舶所有人责任限制制度等。

国际性的特点：1.船公司的业务经营对国际海运市场的依存性：在国际海运市场上，对运力供给与需求的平衡关系左右着运价和租金水平的变动，个别船舶经营人的经营活动都要

适应国际海运市场的变化。2.主要货运单证的国际通用性：在单证的内容和编制方法，不但要符合本国法令的规定和业务需要，而且也必须适应国际公约或有关国家和港口的法令或习惯要求，使之能为各关系方所承认和接受。3.适用法规的国际统一性：世界各国海运界一直都在谋求制定一系列能为各国所接受，并共同遵守的国际公约，各个国家在批准这些国际公约后，再相应的进行国内立法。

国际货运代理：在我国，国际货运代理通常指的是国际货运代理人，是指接受进出口货物收货人、发货人委托，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企业。国际货运代理按其业务范围可以分为：海运货运代理、空运货运代理、陆运货运代理、国际多式联运代理。

国际海运代理的定义：国际海运代理，是指接受进出口货物收货人、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海上运输及相关业务并收取服务报酬的企业。

国际海运代理人的法律地位：第一类是作为代理人的法律地位。第二类是作为当事人的法律地位。

国际海运代理的作用：（一）组织协调作用（二）沟通控制作用（三）咨询顾问作用（四）资金融通作用。

国际海运代理人的业务范畴：揽货、订舱（或租船）、托运、仓储、包装；货物的监装、监卸、集装箱的拆箱、分拨；报关、报检、保险；缮制签发有关单证、结算运费。

产生货运事故的主要原因：（一）由于从事国际海上运输的船舶经常远离海岸在海洋上航行，同时海洋环境、气象多变，船舶随时可能遭遇到狂风巨浪、暴雨、雷电等袭击，因此船舶在海上运输中的环境相对比比较恶劣。容易发生货运事故。（二）由于载货船舶的沉没、触礁、火灾，抛货，政府法令禁运和没收，盗窃，海盗行为，船舶被扣留和货物被扣留，战争行为等原因也可能造成货运事故。（三）工作上的差错也会造成货运事故的发生，例如货物标志不清，误装、误卸，理货差错，中转处理错误等。

货运事故的责任划分：（一）托运人的责任：首先，海上货物运输中，在托运人根据运输合同将货物交付承运人之前，所发生的一切货损、货差均由托运人自己负责。例如，在海上货物运输中，尽管货物抵达了港口，但租船合同使用了 FI 或类似条款，在货物没有交付给承运人以前，在港期间发生货物灭失或者损坏，由托运人自己承担。在集装箱货物运输情况下，拼箱货交至 CFS 前，或整箱货交至 CY 前，所发生的货物损坏、灭失，也属于托运人的责任。其次，当货物交付承运人，货物处于承运人监管下时，托运人对货损事故也可能承担的责任。例如，由于货物的包装不坚固、标志不清，或由于托运人隐瞒货物种类或其特性，或潜在缺陷等原因造成货损时，则由托运人负责。在航次租船合同订立 FI/ST 条款下，如果由于积载不当或绑扎不牢，从而造成了货损，根据租船合同的规定也应由托运人负责。（二）承运人的责任：货物在承运人监管过程中所发生的货损、货差事故，除由于托运人的原因和不可抗力等原因外，原则上都由承运人承担责任。需要注意的是，在国际海上货物运输中，有一些特别的规定，如国际公约或者一些国家的立法，如我国的海商法规定：对船长、船员、引航员或承运人的其他受雇人在驾驶船舶或管理船舶中的过失所引起的货损，承运人可以免责。所以发生该类货运事故时，要参照有关公约或海商法的规定。（三）第三者的责任：严格意义讲，在国际海上货物运输中，货物只处于承运人和托运人的监管之下，对于货运事故，尽管可能确定是第三者的责任，承运人和托运人都不能免于承担责任。只是托运人或者承运人解决了货运事故之后，再根据实际情况追究第三者的责任。在国际海运中，第三方责任人通常是港口的装卸企业，内陆运输企业等。他们的工作过程中也可能造成货运事故。

索赔：海上货物运输，经常发生货损货差，索赔与理赔的问题也就伴随而至。索赔与理赔是一项政策性强、涉及面广的工作，根据国家有关政策，按照运输合同，参照国际惯例，

认真做好调查研究，正确对待和处理索赔和理赔，具有重大意义。（一）索赔与理赔的依据：租船合同和提单是处理索赔与理赔的主要依据，它们都有专门的条款用来规定租船人和船东、托运人和承运人之间的关系以及各自的权利、义务、责任、豁免等事项。（二）索赔的一般程序：海上货物运输方式下，索赔的程序和其他运输方式相同，即由索赔方发出索赔通知、提交索赔函，进而解决争议，如果无法解决争议，则可能进入诉讼或者仲裁的环节。（三）索赔单证：海上货运事故的索赔单证通常有：提单、商业发票、装箱单、货物残损单、货物溢短单、重理单、修理单等。

整箱货【full container load; FCL】：是指由货方在工厂或仓库负责装箱和计数，填写装箱单，并加封志的集装箱货物，通常只有一个发货人和一个收货人。

拼箱货【less than container load; LCL】：是指由承运人在集装箱货运站负责装箱和计数，填写装箱单，并加封志的集装箱货物，通常每一票货物的数量较少，因此装载拼箱货的集装箱内的货物会涉及多个发货人和多个收货人。

FCL 与 LCL 的区别：整箱货：装箱人：发货人；装箱地点：货主的工厂或仓库；收发货人的个数：一个发货人，一个收货人；业务的承接：班轮公司。拼箱货：装箱人：承运人；装箱地点：集装箱货运站；收发货人的个数：多个发货人，多个收货人；业务的承接：集拼经营人。

集装箱的交接地点：（一）船边或吊钩（二）集装箱堆场（三）集装箱货运站（四）门集装箱堆场（CY）：是交接和保管空箱和重箱的场所，CY 交接的货物是整箱货。

集装箱货运站（CFS）：是拼箱货交接和保管的场所，也是拼箱货装箱和拆箱的场所，CFS 交接的货物是拼箱货。

门，货主工厂或仓库（DOOR）：交接的货物是整箱货。

船边或吊钩（TACKLE）：目前很少在这个地方进行集装箱的交接。

集装箱的交接方式：常见交接方式简介：（CY to CY）：CY to CY (场到场)在场到场的交接方式中：起运港，由发货人将集装箱货物送至集装箱堆场；在目的港，由收货人在集装箱堆场整箱提货。承运人只负责海运区段的运输，而起运港以前和目的港以后的的内陆运输，则由货主自行负责。班轮公司常采用这种交接方式。常见交接方式简介：（CFS to CFS）CFS to CFS（站到站）托运人将小批量的货物送到起运港的集装箱货运站，由集装箱货运站接收货物后，将分属于不同托运人和收货人，但目的港相同的货物拼装于一个集装箱内，送交起运港的集装堆场装船运至目的港装卸作业区的集装货运站拆箱，各收货人在货运站提取货物，这是拼箱货的典型交接方式。集拼经营人常采用这种交接方式。交接方式：DOOR-DOOR；承运人接货的形态：FCL；承运人交货的形态：FCL；发货人个数：一个；收货人个数：一个。交接方式：DOOR-CY；承运人接货的形态：FCL；承运人交货的形态：FCL；发货人个数：一个；收货人个数：一个。交接方式：DOOR-CFS；承运人接货的形态：FCL；承运人交货的形态：LCL；发货人个数：一个；收货人个数：多个。交接方式：CFS-DOOR；承运人接货的形态：LCL；承运人交货的形态：FCL；发货人个数：多个；收货人个数：一个。交接方式：CFS-CY；承运人接货的形态：LCL；承运人交货的形态：FCL；发货人个数：多个；收货人个数：一个。交接方式：CFS-CYS；承运人接货的形态：LCL；承运人交货的形态：LCL；发货人个数：多个；收货人个数：多个。交接方式：CY-DOOR；承运人接货的形态：FCL；承运人交货的形态：FCL；发货人个数：一个；收货人个数：一个。交接方式：CY-CY；承运人接货的形态：FCL；承运人交货的形态：FCL；发货人个数：一个；收货人个数：一个。交接方式：CY-CFS；承运人接货的形态：FCL；承运人交货的形态：LCL；发货人个数：一个；收货人个数：多个。

集装箱的选择与检查：（一）集装箱的选择：1、选择的集装箱应是合格的：合格的集装箱应该满足以下基本条件：1）符合 ISO 标准；2）四柱、六面、八角完好无损；3）箱子各焊接部位牢固，不漏水、漏光；4）箱子内部清洁、干燥、无味、无尘；5）具有合格检验

证书。2、选择的集装箱应与货物的特性相符合：1.主要货种：一般货物；集装箱种类：干货集装箱；2. 主要货种：贵重货物、易碎货物；集装箱种类：干货集装箱；3.主要货种：冷藏货物、易腐货物；集装箱种类：冷藏集装箱；4. 主要货种：动植物；集装箱种类：动物集装箱；5. 主要货种：笨重货物；集装箱种类：开顶集装箱、框架集装箱；6. 主要货种：散装货物；集装箱种类：散装货集装箱 3、选择集装箱要考虑港口机械设备的负荷情况：集装箱的重量要与港口的机械设备负荷相匹配。如果集装箱的重量超过机械负荷，就会给港口的作业带来困难。

选择集装箱要考虑公路运输的限重情况：集装箱运到目的港后，很多情况下需要转公路运输，所以公路的限重同样会成为限制集装箱重量的原因，所以选择箱型的重量要符合相关公路运输的要求。

集装箱的检查：1、外部检查：对箱子进行六面察看，外部是否有损伤、变形、破口等异常情况，如有，即作出修理部位标志。2、内部检查：对箱子的内侧进行六面察看，是否漏水、漏光，有无污点、水迹等。3、箱门检查：检查箱门是否完好，门的四周是否水密，门锁是否完整，箱门能否重复开启，能否 270 度开启。4、清洁检查：箱子内有无残留物、污染物、锈蚀异味、水湿。如有，应予以清扫，甚至更换。5、附属件的检查：附属件的检查是指对货物的加固环节，如框架集装箱的支柱、敞顶集装箱上部延伸结构的检查。

货物装箱的一般方法在具体装箱时，应做到以下几点：（一）重量的合理分配：1、外包装坚固和重量较重的货物装在下面。2、装载时，要使货物的重量在箱底分布均匀。（二）货物的必要衬垫：1、装载货物时，对于外包装脆弱、易碎货物，应垫入缓冲材料。2、为填补货物之间的空隙、货物与集装箱侧壁之间的空隙，需要在空隙间插入垫板、覆盖物之类的隔垫材料。（三）货物的合理固定：1、使用绳索、带子等索具对货物进行捆绑和加固，保证货物不会发生前后左右的移动。2、箱门附件的货物一定要采取系固措施，防止开箱时箱门附近货物的倒塌。（四）货物的合理混装：1、干货在运输过程中不能够与湿货进行混装。2、正常的货物不要和带有刺激性气味的货物进行混装。

特殊货物装箱要求：1、超重货装箱：通常集装箱的总重和自重都会标在箱门上。若集装箱装箱完毕，其总重超过规定限额，则无法进港，因为超重是不允许的，会影响集装箱运输的安全，所以一旦超重，只能取出部分货物，或者是换装载重量大的箱子。2、冷藏货物装箱：1）装货前，集装箱要进行预冷，达到规定的温度；2）必须关闭集装箱的通风孔；3）注意货物不要堵塞冷气通道；4）装箱期间，冷冻装置停止运转。3、危险货物装箱：1）向海事部门递交危险货物申报单，并获得同意装运；2）危险货物与不相容的货物不能装于一个集装箱内；3）装箱人员应制作“集装箱装运危险货物装箱证明书”；4）装有危险货物的集装箱应贴规格不小于 250mm×250mm 的标牌四幅，两个侧面、前后端各一幅。

交货记录联单的定义：“交货记录”联单，集装箱货物进口时，在卸货港使用的货运单证，也是“集装箱多式联运工业性试验”三大联单之一。班轮公司把货物交付给收货人或其代理人时，需要使用该联单。

联单的使用流程：1、船舶代理人在收到进口货物单证资料后，将第一联拆下，向货代发出到货通知书。2、货代收到到货通知书后，凭海运正本提单向船舶代理人换取余下的四联。3、船代签发 2-5 联给货代。4、货代持第 2 联“提货单”向海关办理货物进口报关手续。5、海关验放后，在第 2 联“提货单”的规定栏目内盖放行章，将该联退给货代。6、货代凭已盖章放行的“提货单”及“费用帐单”和“交货记录”向堆场的营业所申请提货。7、堆场营业所核对船代“提货单”是否有效，是否有海关的放行章后，将“提货单”、“费用帐单”联留下，在第五联“交货记录”联上盖章，以示确认手续完备，然后将第 5 联退给货代。8、货代凭堆场营业所已盖章的“交货记录”联到堆场现场提取货物，提货完毕后，提货人应在规定的栏目内签名，以示确认提取的货物无误。“交货记录”上所列货物数量全部提完

后，场站现场应回“交货记录”联。9、堆场营业所凭收回的“交货记录”联核算有关费用。填制“费用帐单”一式二联，结算费用。将第三联（蓝色）“费用帐单”联留存堆场营业所的制单部门，将第四联（红色）“费用帐单”退给货代，作为收取费用的凭证。10、货代将集装箱货物交给收货人。

集拼经营人应具备的条件：（一）具有集装箱货运站装箱设施和装箱能力；（二）与国外卸货港有拆箱分运能力的航运或货运企业建有代理关系；（三）政府主管部门批准有权从事集拼业务并有权签发自己的 House B/L。从事集拼业务的国际货代企业由于其签发了自己的提单（House B/L），故通常被视为承运人，因为集装箱运输下承运人的概念是指：有权签发提单，并对运输负责的人。此时集拼经营人具有双重身份，对货主而言，他是承运人，但对真正运输货物的班轮公司而言，他又是货物的托运人。

拼箱货业务流程图：(1) A、B、C 等不同货主（发货人）将不足一个集装箱的货物（LCL）交拼箱经营人。(2) 拼箱经营人将拼箱货物拼装成整箱后，向班轮公司办理整箱货物运输。(3) 整箱货装船后，班轮公司签发 B/L 或其他单据（如海运单）给拼箱经营人。(4) 拼箱经营人在货物装船后也签发自己的提单（house B/L）给每一个货主（发货人）。(5) 拼箱经营人将货物装船及船预计抵达卸货港等信息告知其卸货港的代理人同时，还将班轮公司 B/L 及 house B/L 的复印件等单据交卸货港代理人，以便向班轮公司提货和向收货人交付货物。(6) 货主之间办理包括 house B/L 在内的有关单证的交接。(7) 拼箱经营人在卸货港的代理人凭班轮公司的提单提取整箱货。(8) A'、B'、C' 等不同收货人凭 house B/L 在 CFS 提取拼箱货。

拼箱货业务单证：从拼箱货的业务流程中我们可以看出，该流程就是在整箱货流程的基础上，前面增加了一个拼箱的过程，后面增加了一个拆箱的过程，故拼箱流程中使用的单据，基本上与整箱货货运流程中的相同，只是多了一个单据：House B/L。House B/L 又称货代提单、无船承运人提单、仓至仓提单，是拼箱货业务中特有的提单。拼箱业务中，House B/L 的作用与 B/L 完全相同，是物权凭证，可以到银行议付结汇，可以流通转让，收货人最终提货需要出具 House B/L。

班轮运输的定义：也称定期船运输，是指船公司将船舶按事先制定的船期表，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。班轮运输的分类：1、杂货班轮运输：杂货班轮运输的货物主要以件杂货为主。2、集装箱班轮运输：集装箱班轮运输的货物是以集装箱为单元进行装运的。班轮运输的特点：1、四固定：即是固定航线、固定港口、固定船期和相对固定的费率。这是班轮运输的最基本特征。2、承运人与货主之间在货物装船之前通常不书面签订具有详细条款的运输合同。双方的权力与义务通常有班轮提单的条款规定。3、班轮公司一般负责包括装货、卸货和理舱在内的作业和费用。4、承运人与货主之间不规定装卸时间，也不计算滞期费和速遣费。

班轮运输的主要关系人：1、班轮公司：是指运用自己拥有或者自己经营的船舶，提供国际港口之间班轮运输服务，并依据法律规定设立的船舶运输企业。班轮公司拥有自己的船期表、运价本、提单或其他运输单据。2、船舶代理人：是接受船舶所有人、船舶经营人或者船舶承租人的委托，为其办理船舶进出港口手续、安排港口作业、接受订舱、代签提单、代收运费等业务，并依据法律规定设立的船舶运输辅助性企业。3、无船承运人：也称无船公共承运人，是以承运人身份接受托运人的货载，签发自己的提单或者其他运输单证，向托运人收取运费，通过班轮运输公司完成国际海上货物运输，承担承运人责任，并依据法律规定设立的提供国际海上货物运输服务的企业。无船承运人可以与班轮公司签订协议运价以从中获得利益。但是，无船承运人不能从班轮公司那里获得佣金。4、国际海上货运代理人：是接受货主的委托，代表货主的利益，为货主办理有关国际海上货物运输相关事宜，并依据

法律规定设立的提供国际海上货物运输代理服务的企业。货运代理人除了可以从货主那里获得代理服务的报酬外，因其为班轮公司提供货载，所以还可以从班轮公司处获得佣金，但无法与班轮公司签订协议运价。5、托运人：通常是外贸合同中的卖方，与班轮公司订立运输合同，或者委托他人与班轮公司订立合同。这里的他人通常是货代。托运人可以与承运人订立协议运价，从而获得比较优惠的运价。但是托运人无法从承运人那里获得佣金，如果承运人给托运人钱，这个应该叫做回扣。6、收货人：根据提单或其他相关运输单证，有权向承运人主张提取货物的人。通常是外贸合同的中买方。

政府间的国际海运组织：目前，在国际海运组织中，由各国政府组成的就是国际海事组织，该组织的前身是 1959 年成立“政府间海事协商组织”。1982 年，更名为“国际海事组织”英文缩写为 IMO。认知国际海运组织：国际海事组织是联合国在海事方面的一个技术咨询和海运立法机构，是政府间的国际组织，所有联合国成员国均可成为国际海事组织的会员国。我国于 1973 年 3 月 1 日正式参加国际海事组织，并于 1975 年当选为理事国。国际海事组织的宗旨是：“在与从事国际贸易的各种航运技术事宜的政府规定和惯例方面，为各国政府提供合作机会；并在与海上安全、航行效率和防止及控制船舶造成对海洋污染有关的问题上，鼓励和便利各国普遍采用最高可行的标准”。国际海事组织还负责处理与这些宗旨有关的行政和法律事宜。

非政府间的国际海运组织：（一）波罗的海国际航运公会：英文缩写 BIMCO，成立于 1905 年，总部设在哥本哈根。该组织的宗旨是保护会员的利益，为会员提供情报咨询服务；防止运价投机和不合理的收费与索赔；拟订和修改标准租船合同和其他货运单证；出版航运业务情报资料等。（二）国际海事委员会：英文缩写 CMI，成立于 1897 年，总部设在布鲁塞尔。它的主要宗旨是促进海商法、海运关税和各种海运惯例的统一。它的主要工作是草拟各种有关海上运输的公约，如有关提单、有关责任制、有关海上避碰、有关救助等方面的国际公约草案。国际上第一个海上货物运输公约——著名的《海牙规则》就是由该委员会 1921 年起草、并在 1924 年布鲁塞尔会议上讨论通过的。（三）国际航运公会：英文缩写 ICS，成立于 1921 年，总部设在伦敦，主要是由英、美、日等 23 个国家有影响力的私人船东组成。该组织的宗旨是为了保护本协会内所有成员的利益，就互相关心的技术、工业或者商业等问题交流思想，通过协商达成一致意见，共同合作。

国际海运企业间组织：（一）班轮公会：班轮公会，是指在同一条航线上或相关航线上经营班轮运输的两家以上运输企业，为避免相互间的竞争，通过制定统一的费率或最低费率，以及在经营活动方面签订协议，而组成的联合经营组织。世界上第一个班轮公会诞生于 1875 年的英国至加尔各答航线上。到 20 世纪 70 年代，全世界有 360 多家班轮公会。班轮公会的工作主要分两个方面：一是限制和调节班轮公会内部的相互竞争，通常会采取以下措施：协定费率、统一安排营运、统筹分配收入。二是防止或对付来自公会外部的竞争，通常会采取以下措施：延期回扣制、合同费率制、安排战斗船。（二）班轮联盟：班轮联盟又可称为航运联盟，是指班轮公司之间，在运输服务领域实现航线和挂靠港口互补、船期协调、舱位互租；在运输辅助服务领域则实现信息互享、共建共用码头和堆场、共用内陆物流体系而结成的各种联盟。如今班轮市场主要有四大联盟——2M、G6、CKYHE 及 03。马士基航运与地中海航运组建为 2M；达飞轮船、中海集运、阿拉伯航运组建为 03；中远集运、川崎汽船、阳明海运、韩进海运和长荣海运组成 CKYHE；赫伯罗特、商船三井、日本邮船、东方海外、美总轮船、现代商船组成 G6。

船舶的构造：（一）船壳：船壳即船的外壳，是将多块钢板铆钉或电焊结合而成的，包括龙骨翼板、弯曲外板及上舷外板三部分。（二）船架：船架是指为支撑船壳所用各种材料的总称，相当于船舶的“骨架”，分为纵材和横材两部分。（三）甲板：甲板是铺在船架上的钢板，将船体分隔成上、中、下层。大型船甲板数可多至六、七层，其作用是加固船体结

构和便于分层配载及装货。（四）船舱：船舱是指甲板以下的各种用途空间，包括船首尖舱、尾尖舱、货舱、机器舱和锅炉舱等。（五）船面建筑：船面建筑是指主甲板上面的建筑，供船员工作起居及存放船具，它包括船首房、船尾房及船桥。

船舶的分类：（一）干货船：1、杂货船：杂货船一般是指定期航行于货运繁忙的航线，以装运零星杂货为主的船舶。这种船航行速度较快，船上配有足够的起吊设备，船舶构造中有多层甲板把船舱分隔成多层货柜，以适应装载不同货物的需要。2、干散货船：干散货船是用以装载无包装的大宗货物的船舶。依所装货物的种类不同，又可分为粮谷船、煤船和矿砂船。这种船大都为单甲板，舱内不设支柱，但设有隔板，用以防止在风浪中运行的舱内货物错位。3、冷藏船：冷藏船是专门用于装载冷冻易腐货物的船舶。船上设有冷藏系统，能调节多种温度以适应各舱货物对不同温度的需要。4、滚装船：又称滚上滚下船，滚装船主要用来运送汽车和集装箱。这种船本身无须装卸设备，一般在船侧或船的首、尾有开口斜坡连接码头，装卸货物时，或者是汽车，或者是集卡，直接开进或开出船舱。这种船的优点是不依赖码头上的装卸设备，装卸速度快，可加速船舶周转。很多港口的渡船就是典型的滚装船。5、集装箱船：人们通常所说的集装箱船是指全集装箱船，这是一种专门用于装运集装箱的专用船舶。它的结构特点是：大开口、单甲板，且常为双船壳，以便于集装箱的装卸；船舱内设置格栅结构，以固定集装箱；常为尾机型。集装箱运输是目前主流的运输形态，所以集装箱船舶也是海运中最常见的。第一艘集装箱船是美国于 1957 年用一艘杂货船改装而成的。它的装卸效率比常规杂货船大 10 倍，停港时间大为缩短，并减少了运货装卸中的货损量。

集装箱船的分代：第一代集装箱船：载箱量：700-1000TEU；第二代集装箱船：载箱量：1000-2000TEU；第三代集装箱船：载箱量：2000-3000TEU；第四代集装箱船：载箱量：3000-4000TEU；第五代集装箱船：载箱量：4000-6000TEU；第六代集装箱船：载箱量：6000-8000TEU；

集装箱船的分类：巴拿马型船：船宽：<32.2 米，所属分代：第一、二、三代；巴拿马极限型船：船宽：=32.2 米，所属分代：第四代；超巴拿马型船：船宽：>32.2 米，所属分代：第五、六代；

液货船：1、油船：油船主要用来装运液态石油。它的防火要求较高。就载重吨而言，油轮是世界第一，目前世界上最大的油轮载重吨位已达到 60 多万吨。2、液化气船：液化气船专门用来装运经过液化的天然气。液化气船的吨位通常用货舱容积来表示，一般在 6 万到 13 万立方米之间。它除了有防火要求，还需要防爆。3、液体化学品船：液体化学品船专门用来装运各种液体化学品，如醚、苯、醇、酸等。液体化学品大多具有剧毒、易燃、易爆、易挥发、易腐蚀等特点，因此对防火、防爆、防毒、防腐蚀有极高的要求。液体化学品船的吨位多在 3 万吨到 10 万吨之间。

认知海运港口：海运港口是具有水陆联运设备和条件，供船舶安全进出和停泊的运输枢纽。在国际海上货物运输中，港口是外贸货物的集散地，船舶停泊、装卸货物的场所。

1、新加坡港：新加坡位于马来半岛南端，新加坡岛南岸，临马六甲海峡东端，西南方向经马六甲海峡连接南印度洋。该港是亚太地区最大的转口港，也是世界最大的集装箱港口之一。港口有 13 个集装箱泊位。泊位线总长 3433 米，码头面积 121 公顷，堆场能堆放 6 万个标准箱。新加坡港口的年总吞吐量达 3000 万只标准箱。

2、香港港：香港港是中国的天然良港，为远东的航运中心，位于珠江口外东侧，香港岛和九龙半岛之间，是国际上知名的自由港。香港港是全球最繁忙和最高效率的国际集装箱口之一，也是全球供应链上的主要枢纽港。目前有 80 多条国际班轮每周提供约 500 班集装箱班轮服务，连接香港港至世界各地 500 多个目的地。

3、东京港：东京港位于日本本州南部，东京湾西北岸，是日本的交通中心。东京港是

西太平洋和远东的国际集装箱枢纽港之一，港湾水域面积 5453 公顷，临港地区面积 1080 公顷，拥有 11 个定期班轮的深水泊位码头。

4、鹿特丹港：荷兰的港口，该港口位于莱茵河与马斯河河口，西依北海，东临莱茵河、多瑙河，可通至里海，有“欧洲门户”之称，是欧洲最大的港口。该港有 7 个港区，共有 650 多个泊位，可同时供 600 多艘千吨及万吨级轮船停泊作业，年吞吐货物 5 亿吨左右。

5、马赛港：位于法国东南沿海，里昂湾东北岸，濒临地中海的西北侧，包括福斯及布克等港区，是法国最大的商业港口，也是地中海最大的商业港口。

6、安特卫普港：比利时最大的海港，欧洲第三大港。港区总面积 10633 万平方米，其中水域占 1315 万平方米，港区岸线总长 99 千米，货物吞吐量近亿吨。

7、悉尼港：悉尼港是澳大利亚重要的海运港口，港区水深港阔，港区码头有 120 个泊位和长达 18 千米的装卸区，拥有现代化港口设施。悉尼港与近 200 个国家和地区的港口有贸易联系。该港口主要进出口货物为煤、铁矿石、石油及钢材等。

8、开普敦港：位于南非共和国西南海岸，濒临大西洋的东南侧。它是南非的立法首都，是南非的主要港口之一。该港地理位置重要，是欧洲经非洲西海岸通往印度洋及太平洋的必经之路，有海上生命线之称。

9、亚历山大港：位于埃及北部，阿拉伯湾东岸入海处，濒临地中海的东南侧。是埃及最大的港口。

10、纽约港：纽约港，位于美国东北部，哈德逊河河口，东临大西洋。它是美国出口废金属的最大港口。它是横贯美国东西的主要干线——联合太平洋铁路的起点站。纽约港的集装箱年吞吐量为，630 万只标准集装箱，是美国第二大集装箱港。

11、洛杉矶港：洛杉矶港位于美国西南部，加利福尼亚州西南沿海，濒临太平洋的东侧，是美国第一大集装箱港。年吞吐量为 810 万只标准集装箱。

12、休斯顿港：休斯顿港位于墨西哥湾，加尔维斯顿的西北岸，是美国主要集装箱港口之一，年吞吐量达 210 万只标准集装箱。

13、旧金山港：旧金山港位于美国西部，加利福尼亚州的北端，是北美大陆桥的桥头堡之一，是横贯美国东西的主要干线——联合太平洋铁路的终点站。

14、温哥华港：温哥华港位于加拿大的弗雷泽河口，在巴拉德湾内，是加拿大最大的港口，也是世界主要小麦出口港之一。

15、迪拜港：迪拜港位于阿联酋东北沿海，濒临波斯湾的南侧，是阿联酋最大的港口，也是集装箱大港之一。该港地处亚欧非三大洲的交汇点，是中东地区最大的自由贸易港，尤以转口贸易发达而著称。以上就是部分全球知名的港口，还有许多港口我们就不一一介绍，请大家课后查阅有关资料，做详细的了解。此外，我们还不能忘记全球最大的港口：上海港，2016 年，上海港以 3653 万标箱吞吐量高居全球海港吞吐量榜首。

认知海运航线：海运航线是指海运船舶在两个港口或者多个港口之间从事货运运输的线路。我们按照太平洋，大西洋，印度洋，北冰洋四大海域来介绍海运的主要航线。

太平洋航线：太平洋沿岸有 30 多个国家和地区，经济发达，主要可以分以下几组：1、远东--北美西海岸航线：该航线包括从中国、韩国、日本、俄罗斯远东海港到加拿大、美国、墨西哥等北美西海岸各港的贸易运输线。2、远东--加勒比，北美东岸航线：该航线经夏威夷群岛至巴拿马运河后到达北美东岸。该航线不仅要横渡北太平洋，还越过巴拿马运河，所以常在夏威夷群岛添加燃料和补给品，本航线是太平洋货运量最大的航线之一。3、远东--南美西岸航线：该航线与以上航线相同的是都要横渡大洋、航线长，要经过太平洋中枢纽站，通常是先南行至南太平洋的枢纽港（如斐济的苏瓦港），后横渡南太平洋到达南美西岸。4、远东--东南亚航线：该航线是中、日、韩货船去东南亚各港的主要航线。该航线短，往来频繁，地区间贸易兴旺，且发展迅速。5、远东--地中海、西北欧航线该航线大多经马六甲海



峡往西，经苏伊士运河至地中海、西北欧地区，该航线以集装箱运输为多，本航线货运繁忙

6、远东--澳、新航线：该航线不需要横跨太平洋，而在西太平洋南北航行，离陆近，航线较短。

7、澳、新--北美西、东海岸航线：澳新至北美西海岸各港，经苏瓦，火奴鲁鲁等太平洋上重要航站到达。至北美东海岸及加勒比海国家各港，过巴拿马运河而至。

大西洋航线：1、西北欧--北美东海岸航线：该航线是西欧北美两个世界工业最发达地区之间的原燃料和产品交换的运输线，运输极为繁忙。

2、西北欧--地中海、中东、远东、澳新各港航线：该航线主要是欧洲西北部与欧洲南部国家之间的连线，距离较短。但过苏伊士运河至中东、远东、澳新地区航线就大大增长，然而它们是西北欧与亚太地区、中东海湾间最便捷的航线，货运量也大，是西北欧地区第二大航线。

3、北美东海岸--加勒比海沿岸各国港口航线：该航线较短，但航船密度频繁，不仅有该两地区各国港口间往来船只，还有过巴拿马运河至远东、南北美西海岸国家港口间往来船只。

4、北美东海岸--南美东海岸港口航线：该航线是南北美洲之间工业品与农矿产品对流航线。

印度洋航线：1、中东海湾--远东各国港口航线：该航线东行都以石油为主，特别是往日本、韩国的石油运输，西行以工业品、食品为多。

2、中东海湾--欧洲、北美东海岸港口航线：该航线的超级油轮经莫桑比克海峡、好望角绕行。由于苏伊士运河的不断开拓，通过运河的油轮日益增多，目前 25 万吨级满载轮已能安全通过。

3、远东--苏伊士运河航线：该航线多半仅为通过，连结远东与欧洲、地中海两大贸易区各港，航船密度大，尤以集装箱船运输繁忙。

4、澳大利亚--苏伊士运河、中东海湾航线：该航线把澳大利亚、新西兰与西欧原有“宗主国”间传统贸易连结在一起，也把海湾的石油与澳新的农牧产品进行交换。

5、南非--远东航线：该航线巴西、南非的矿产输往日本、韩国、中国，也把工业品回流。

北冰洋航线：北冰洋系欧、亚、北美三洲的顶点，为联系三大洲的捷径。由于北冰洋有冰层的覆盖，一直无法正常通航。不过由于温室效应，那些万年不化的冰层也好像有融化的迹象了。目前，北冰洋已开辟有从东西伯利亚海、白令海峡至俄罗斯远东港口的季节性航海线；以及从摩尔曼斯克直达冰岛的雷克雅未克和英国的伦敦等航线。随着航海技术的进一步发展和北冰洋地区经济的开发，北冰洋航线也将会有更大的发展。

海运货物的分类：(一) 可以按其装运形态不同来分类，一般分为件杂货和散装货两大类。

1、件杂货是指按件形式装运和交接的货物。例如，运输电视机时，用多少“台”来表示运输量。件杂货可以包括包装货物、裸装货物和成组化货物。成组化货物主要是指集装箱货物、托盘货物。

2、散装货是指不能计件数，而按计量形式装运和交接的货物。例如，运输煤炭，用多少“吨”来表示运输量。散装货包括干质散装货和液体散装货。

(二) 海运货物还可以按其性质不同来分类，一般分为普通货物和特殊货物两大类。

1、普通货物，顾名思义，在运输过程中只需要普通处理即可，主要有以下几种：

(1) 清洁货物：清洁货物是指清洁、干燥的货物，也可称为精细货物。如运输保管中不能混入杂质或被站污的棉纺织品；供人们食用的食品中的糖果、粮食、茶叶；不能受压、易于损坏的易碎品中的陶瓷器、玻璃制品等；另外，还有各种日用工业品等。

(2) 液体货物：液体货物是指盛装于桶、瓶、坛等容器内的流质或半流质货物。如油类、酒类、药品和普通饮料等。

(3) 粗劣货物：粗劣货物是指具有油污、水湿、扬尘和散发异味等特性的货物。如能散发气味的生皮、骨粉、鱼粉、烟叶、大蒜等；易扬尘并使其他货物受到污染的水泥、炭黑、颜料等。

2、特殊货物，顾名思义，在运输过程中需要特殊对待，主要有以下几种：

(1) 危险货物：危险货物是指具有易燃、易爆、毒害、腐蚀和放射射线等性质，在运输过程中可能引起人身伤亡和财产毁损，必须按照有关危险货物运输规则的规定进行运输的货物。危险货物还可以进一步分成若干种类和不同等级。我们会在下一个模块中做具体介绍。

(2) 冷藏货物：冷藏货物是指在常温条件下易腐烂变质和其他需按指定的某种低温条件运输的货物。如需处于冷踪状态运输的肉、鱼、鸡等；处于低温状态运输的水果、蔬菜等。另外，如需处于低温状态下运输的药品等。

(3) 贵重货物: 贵重货物是指价值昂贵的货物。如金、银等贵金属、货币、高价商品、精密仪器等。(4) 活的动植物: 活的动植物是指具有正常生命活动, 在运输中需要特别照顾的动物和植物。如牛、马、猪、羊等家畜以及其他兽类、鸟类、家禽、鱼类等活的动物; 树木等植物。(5) 长大、笨重货物: 长大、笨重货物是指单件长度过长, 重量超过一定界限的货物。实际业务中, 通常将单件重量为 5 吨以上的货物称为重件货物; 将单件长度超过 9 米的货物视为长大件货物。

海运货物的计量: 货物的体积和重量不仅直接影响船舶的载重量和载货容积的利用, 还可能是确定运价和计算运费的基础, 同时与货物的装卸、交接也有直接的联系。所以作为货代从业人员的我们有必要掌握海运货物计量的方法。货物的体积和重量不仅直接影响船舶的载重量和载货容积的利用, 还可能是确定运价和计算运费的基础, 同时与货物的装卸、交接也有直接的联系。所以作为货代从业人员的我们有必要掌握海运货物计量的方法。海运货物的计量包括丈量和衡重。1、丈量又称量尺, 是指测量货物的外形尺度和计算体积。一般的原则是: 按货件的最大方形进行丈量和计算。货物的丈量体积等于货物外形最大处的长、宽、高之乘积。2、衡重是指测定货物的重量。货物的重量可分为净重、皮重和毛重, 一般以毛重计算。海上货物运输中, 货物衡重的计重单位可为公吨、短吨、长吨。货物的重量原则上采取逐件衡重, 如因条件或时间限制, 不具备逐件衡重时, 可采用整批或分批衡重、抽件衡重求平均值等方法测得重量。

海运货物的积载因数: 人们在装载实践中发现, 有的货物之间会有空隙, 有的货物间需要加入衬隔或铺垫等缓冲材料, 有的货物在堆放时可以相互借用空间, 所以, 单纯的体积和重量, 无法准确测出某船舱的载货量。为解决这一问题, 人们在实践中总结出一个参数, 即货物积载因数, 英文缩写 S.F. 积载因数是指每一吨货物在正常堆装时所占的容积 (包括货件之间正常空隙及必要的衬隔和铺垫所占的空间), 单位为立方米/吨 (英制为立方英尺/吨)。积载因数的大小说明货物的轻重程度, 反映一定重量的货物占船舶的舱容、箱容、库容。实际业务中, 积载因数如何来测量呢? 主要分三种情况 1、如果货件较轻, 则取一吨该货物, 将其堆成近似方体的形状, 丈量该堆货物的量尺体积, 然后利用公式可得该货物的积载因数。2、如果货件较重, 仅取几件成堆无法反映出件与件之间装载空隙, 则应取 9 件或打底, 堆高三层 (共 27 件) 的方法成堆, 丈量货堆最大外形尺度及 27 件货物的总重量, 然后利用公式计算该货物的积载因数。3、如果为散装货, 则可用测单位容量的方法计算积载因数。

《国际海运危险货物规则》: 对危险货物的危险性、包装、运输、保管等需要有一个国际上统一的认识, 才能使危险货物在各国间顺利流通。因此, 国际海事组织制定了《国际海运危险货物规则》, 简称《国际危规》, 我国政府于 1982 年宣布承认并开始在国际海运中强制实施《国际危规》。

危险货物的分类: 《国际危规》根据危险货物的理化性质以及对人身伤害情况, 将危险货物分为九个大类:

第 1 大类——爆炸品: 按照爆炸品的危险程度可细分为 6 个小类: 1.1 类: 具有整体爆炸危险的物质或物品, 如黑火药、导弹等。1.2 类: 具有抛射危险, 但无整体爆炸危险的物质或物品, 如照明弹、火箭发动机等。1.3 类: 具有燃烧危险和较小爆炸或较小抛射危险两者之一, 或者两者兼有但无同时爆炸危险的物质或物品, 如燃烧弹药、烟幕弹药等。1.4 类: 无重大危险的物质或物品, 如烟火、爆竹等。1.5 类: 具有整体爆炸危险但极不敏感的物质或物品, 如引爆器、铵油炸药等。1.6 类: 不具有整体爆炸危险的极不敏感的物质或物品。

第 2 大类——气体: 气体按其危险性可分为: 2.1 类: 易燃气体: 这类气体自容器中溢出与空气混合, 当其浓度达到爆炸极限时, 如被点燃, 能引起爆炸及火灾。如氢气、甲烷等。2.2 类: 非易燃无毒气体: 这类气体中有的本身不能燃烧, 但能助燃, 一旦和易燃物品接触,

极易引起火灾，如氧气；有的非易燃气体有窒息性，若处理不当，会引起人畜窒息，如氮气等。2.3类：有毒气体：这些气体毒性很强，若吸入人体内，能引起中毒。有些有毒气体还有易燃、腐蚀、氧化等特性。如氯气、硫化氢等。

第3大类——易燃液体：易燃液体指在常温下以液态存在，遇火容易引起燃烧的液体。如汽油、乙醇等。

第4大类——易燃固体、易自燃物质和遇水放出易燃气体的物质：4.1类：易燃固体：这些货物在运输条件下容易燃烧或可能因摩擦而引燃或助燃。如赤磷、铝粉、干燥的棉麻、电影胶片等。4.2类：易自燃物质：这些货物在正常运输条件下易于自发地放热或与空气接触发生温度升高现象，从而容易着火。如活性炭、白磷（亦称黄磷）、含油水量超过20%的种子饼等。4.3类：遇水放出易燃气体的物质：此类物质与水相互作用，放出大量易燃气体。如碳化钙、磷化氢、锂、钠、钾等。

第5大类——氧化剂及有机过氧化物：5.1项：氧化剂：氧化剂是一种化学性质比较活泼的物质，其本身未必燃烧，但通常会放出氧气能引起或促使其他物质燃烧。如高锰酸钾、硝酸钠等。5.2类：有机过氧化物：有机过氧化物，其物质的分子结构极不稳定、易于分解，具有快速分解、迅速燃烧等性质。如过氧化苯酰、过氧化二丙酰基等。

第6大类——有毒物质和有感染性物质：6.1类：有毒物质：是指被吞咽、吸入或与皮肤接触易于造成死亡、重伤害或损害人体健康的物质。如氰化钠、苯胺等。6.2类：有感染性物质：是指含有微生物或它们的毒素、会引起人或动物疾病的物质。如病毒蛋白等。

第7大类——放射性物质：放射性物质能自发地放射出大量射线，如 $\alpha$ 射线、 $\beta$ 射线、 $\gamma$ 射线及中子射线等，该类射线会对人体造成或大或小的伤害。

第8大类——腐蚀性物质：腐蚀性物质的化学性质比较活泼，能严重伤害接触到的生物组织；能与很多金属、有机物发生化学反应，在渗漏时会严重损坏其他货物或运输工具。如硝酸、硫酸等。

第9大类——杂类危险物质和物品：该类物质和物品在运输中会产生其他类别不包括的危险。如干冰，容易造成人员的冻伤），白石棉，容易对人造成呼吸道的伤害。

危险货物的标志：危险货物在运输途中，需要特殊对待，为提醒工作人员按规则进行操作，危险货物的外包装需按要求印刷有关标志。《国际危规》中，危险货物的标志由三部分构成：危险货物的标记、图案标志和标牌组成。认知海运危险货物： $\rightarrow$  标记是指标注在危险货物包装上的简短文字或符号。 $\rightarrow$  图案标志是指以危险货物运输规则中规定的色彩、图案和符号绘制成的菱形标志。 $\downarrow$  标牌是放大的图案标志。适合集装箱等大型运输单元。下面给大家展示一下常见的危险货物的标志，希望大家在今后的工作实践中，看到该类标志，能认知是哪一类危险货物。

认知航次租船合同条款：我国《海商法》第九十三条规定：“航次租船合同的内容，主要包括出租人和承租人的名称、船名、船籍、载货重量、容积、货名、装货港和目的港、运费、装卸时间、滞期费、速遣费以及其他有关事项”。合同当事人：航次租船合同的当事人是船东和承租人。为此，租船合同中须列明船东和承租人的名称、地址、联系方式等。

船舶概况：（一）船名：合同中一般列明一艘船舶的名称，船名一旦被确定，出租人就无权以其他船舶替代指定船舶。有时为了使出租人有一定的灵活性，可在合同中加入“替代船条款”，以允许出租人选择替代船。但出租人选择替代船时，必须在船级、船型、载重吨、位置等方面与原定船舶相符，并且替代船一经选定，出租人应及时通知承租人，并不得再做更改。（二）船籍：船籍是指船舶所属的国籍，它是通过船旗来表现的。出于政治和船货安全的需要，以及货物保险费率的的不同，在租船合同中，承租人经常指定船籍。（三）船级：船级是船舶检验机关认定的船舶技术状态的指标，可以反映一艘船舶的适航能力。合同中规定的船级是指合同订立时船舶的实际船级，除非合同中另有明确约定，否则出租人没有义务

在整个合同期间保持这一船级。(四)船舶吨位:包括载重吨和登记吨。登记吨又称容积吨,是船舶登记注册时需要提供的参数,通常是 2.83 立方米的船舱容积等于一个登记吨。载重吨又称载重能力,表明船舶实际载货能力。合同中载明的数字是指不包括船舶燃料、物料、淡水、备用品、船舶常数的净载重吨。由于在洽谈租船业务时,船东对航次中所需的燃料、物料、备品、淡水、食品等的消耗难以估计准确,所以对本航次实际可以装载货物的数量难以定出确切的数字。因此,通常航次租船合同中只规定一个装载货物的大概数字和可增减的百分比。记为“大约×吨货物,×%的增减数量。在具体装货之前,船长根据本船的实际装货能力及港口吃水限制等,在该百分比范围内选择船舶能够装载货物的实际数量,并以书面的形式告知承租人。这个行为称为“宣载”。(五)船舶现处的位置:指订立合同时船舶所处的位置或状态。因为它直接影响船舶能否按期抵达预定的装货港,提供船舶位置的准确情况是船东的一项义务。

装卸港口:通常由承租人按规定确定或选择。承租人可以明确、具体地指定一个装货港和一个卸货港,也可以规定某个特定区域内的一个安全装货港和安全卸货港,或规定某个特定的装卸泊位或地点。如果合同规定几个港口供承租人选择,承租人在船舶抵达第一个装港或卸港前,应向船舶出租人发出通知,确定最终的装港或卸港,这个行为称为“宣港”。

装卸费用:装卸费用是指将货物从岸边装入舱内和将货物从船舱内卸至岸边的费用。如果租船合同中没有做出约定,则由船东负担,但关于装卸费用及风险如何分担的问题,一般租约中都会做出约定,此时应完全依据合同条款的具体约定。常见的约定方法有:(1) 班轮条款,又称“泊位条款”,指由船东负担货物装卸费用。(2) 舱内收货条款(Free In, FI),船东不负担装货费用。如果船东只不负担装货费用,而需负担卸货费用,用“FILO(Free In, Liner Out)”条款表示,这是 FI 条款的变形。(3) 舱内交货条款(Free Out, FO),船东不负担卸货费用。如果船东只不负担卸货费,而需负担装货费,用“LIFO(Liner In, Free Out)”条款表示,这是 FO 条款的变形。(4) 舱内收交货条款(Free In And Out, FIO),船东不负担装卸费用。根据这一条款,在装、卸两港由承租人雇用装卸工人,并负担装卸费用。(5) 舱内收交货和堆舱、平舱条款(Free In And Out, Stowed And Trimmed, FIOST) 船东不负担装卸费、平舱费和堆舱费,这些费用均由承租人负责。

货物:货物的航次运输需求是由承租人提出的,承租人提供货物必须与合同的要求一致,通常,合同中需规定货物的三个要素。(1) 货物的种类:船舶抵达装货港后,承租人只能提供“契约货物”(也就是合同中规定的货物),而不能提供其他货物,否则,承租人违约,属于违反条件条款。(2) 货物的数量:承租人提供契约货物的数量应与租船合同相符合,否则,承租人违约,属于违反中间性条款。(3) 提供货物的时间:承租人应该尽快提供货物,否则,承租人违约,属于违反保证条款。

装卸时间:装卸时间是指合同双方约定的,承租人保证将合同货物在装货港全部装完和在卸货港全部卸完的时间。

(一)装卸时间的规定方法:1、不规定具体的装卸时间,使用某些术语约定装卸时间。例如“按照港口的习惯尽快装卸”、“按照船舶能够收货或交货的速度进行装卸”等。该情况下是不产生滞期费与速遣费的。2、合同规定具体的装卸时间。例如 10 天或 20 天,这种情况下,就有可能产生滞期费或速遣费。

(二)装卸时间的统计方法:1、装卸时间的起算:(1) 船舶抵达租船合同中规定的装卸地点;(2) 船舶在各方面做好装卸货物的准备;(3) 递交装卸准备就绪通知书。通常递交了“装卸准备就绪通知书”后,并不是立即统计装卸时间的,而是要经过一段通知时间才开始起算,通知时间常为 12 小时或 24 小时,具体视合同约定。2、装卸时间的中断:例如不良天气、节假日、船舶移泊时间、港口罢工、装卸设备故障等因素导致的停工,这段时间是可以扣除的。3、装卸时间的终止:通常以货物装完或卸完的时间作为装卸时间的终止时间。

### （三）装卸时间的计算:1、装卸时间分别计算:

分别计算装卸两港的装卸时间,滞期费或速遣费也分别计算,装卸两港独立计算,互不影响。

2、装卸时间统筹:统算又可以分三种方法:(1) 装卸共用时间:这种方法,合同中商定一个装卸港口进行货物装卸的总时间。如“装卸共 11 天”,然后,统计装货港与卸货港实际使用时间,相加后得出实际总装卸时间,与合同总装卸时间相比较,超出为滞期,反之为速遣。(2) 可调剂使用装卸时间:这种方式,合同中分别规定装港和卸港的时间,如“装 6 天、卸 5 天”。在装货港完成装货后,计算实际装货时间,与合同规定的装货时间比较,并把结果计入卸货时间,这时卸货港可用时间可能减少或增加。例如,装港用 4 天,那们卸港还有 7 天可以用,装港用 7 天,则卸港还有 4 天可用。当船舶在卸货港完成卸货后,根据实际卸货时间与卸货港可用时间比较,算出该航次租船是滞期还是速遣。(3) 装卸时间平均计算:这种方式,合同中分别规定装港和卸港的时间,如“装 6 天、卸 5 天”。实际统计时,分别计算出装港的滞期或者速遣时间,卸港的滞期或速遣时间,然后用一个速遣抵消一个滞期,最终确定该航次,装卸时间是滞期还是速遣。

滞期费与速遣费:根据实际的装卸时间与合同约定的装卸时间作比较,就可以得出滞期时间或速遣时间,进而算出滞期费或速遣费。如果实际的装卸时间超过合同约定的时间,那么就是滞期,产生滞期费,滞期费等于滞期费率乘以滞期时间,滞期费率通常是按照每天多少来计算。如果实际的装卸时间少于合同约定的时间,那么就是速遣,产生速遣费,速遣费等于速遣费率乘以速遣时间。通常速遣费率等于滞期费率的一半,例如,滞期费率为 3000 美元每天,那么速遣费率则为 1500 美元每天。航次租船合同还有一些其他的条款,例如责任终止与货物留置条款、船舶绕航条款、免责条款、赔偿条款、仲裁条款等。

集装箱的定义:集装箱,英文名 container,是指具有一定强度和规格,专供周转使用的大型装货容器,因其外形像一个箱子,又可进行集装成组化运输,故称“集装箱”。在我国香港和台湾地区又称之为“货箱”或“货柜”。国际标准化组织对集装箱的要求:1、能长期的反复使用,具有足够的强度;2、可以方便地从一种运输工具换装到另一种运输工具,并且不用移动箱内货物;3、能便于箱内货物的装满和卸空;集装箱的产生与发展:1、19 世纪中叶,英国的兰开夏框架。2、1900 年,英国铁路上首次出现集装箱运输。3、1956 年 4 月,美国泛太平洋船公司将油轮改装集装箱。4、20 世纪 70 年代后,各国政府建立集装箱专用码头。最常见的集装箱为 1AA 型和 1CC 型。20ft 的集装箱成称为标准集装箱,简称标箱(TEU)。在表示港口吞吐量、船舶载箱量时的常用标箱作为计量单位。常用 1AA 型、1CC 型集装箱的基本参数:20GP:内尺寸为 5.93mx2.35mx2.39m,配货限重 23 吨。40GP:内尺寸为 12mx2.35mx2.39m,配货限重 27 吨。

集装箱的类型:按照集装箱的用途不同来进行分类:1、干货集装箱 2、冷藏集装箱 3、敞顶集装箱 4、框架集装箱 5、牲畜集装箱 6、罐式集装箱 7、散装货集装箱 8、服装集装箱。

马士基航运公司 MAERSK LINE:马士基航运公司,MAERSK-SEALAND,马士基航运公司拥有 600 多艘集装箱船舶,运力超过 3,250,000 只标箱。该司总部设在丹麦哥本哈根,目前是全球第一大班轮公司。地中海航运公司:地中海航运公司,简称 MSC。MSC 拥有 485 艘集装箱船,达 2,800,000 只标箱的运力。该公司总部位于瑞士日内瓦,目前是全球第二大班轮公司。法国达飞海运集团:法国达飞海运集团,简称 CMA-CGM。该公司在全球运营集装箱船达 458 艘,运力达 2,140,000 只标箱。该公司总部设在法国马赛,目前是全球第三大的班轮公司。中国远洋海运集团:中国远洋海运集团,简称 COSCO SHIPPING,由原来的中远集运(COSCO)和中海集运(CHINASHIPPING)在 2016 年合并而成,该公司在全球运营集装箱船达 279 艘,运力达 1,550,000 只标箱。该公司总部设在中国上海,目前是全球第四大班轮公司。长荣海运:长荣海运, Evergreen Line,该公司在全球运营集装箱船达 189 艘,运力达 1,000,000 只标箱。该公司总部设在台湾,目前是全球第五大班轮公司。赫伯罗特

**Hapag-Lloyd:** 赫伯罗特, 全球排名第六, 致力于全球化的集装箱服务。赫伯罗特拥有超过 160 艘集装箱船, 约 960,000 只标准箱的装载量, 该公司是德国的一家船公司。汉堡南美航运 **HAMBURG SUD:** 汉堡南美航运公司也是德国的一家船公司, 全球排名第七, 拥有集装箱船 117 艘, 运力达 600,000 只标箱, 汉堡南美航运公司成立于 1871 年, 是德国历史最悠久、规模最大的私有海运企业。阳明海运: 阳明海运, 台湾的企业, 拥有 100 艘集装箱船舶, 运力达 570,000 只标箱, 全球排名第八。东方海外: **OCL We take it personally** 东方海外, 简称 **OOCL**, 香港的一家班轮公司, 有集装箱船 97 艘, 运力达 570,000 只标箱, 全球排名第九。商船三井公司 **MOL Mitsui O.S.K. Lines:** 商船三井公司, 简称 **MOL**, 总部在日本东京, 拥有 80 艘集装箱船, 运力达到 500,000 只标准集装箱, 全球排名第十一。日本邮船: 日本邮轮, 简称 **NYK**, 该公司的集装箱船有 96 艘, 运力达 500,000 只标准集装箱, 全球排名十二。另外该公司的滚装、散货等业务在业界均名列前茅, 其滚装船队的规模在世界上是最大的, 散货船和油罐船队世界上排名第二。现代商船 **HMM:** 现代商船, 简称 **HMM**, 韩国企业。该公司在散货船、矿砂船、液化天然气轮以及特殊货物船等领域拥有很高的竞争力, 全球排名十三。太平船务: 太平船务, 简称 **PIL**, 新加坡的企业, 和我国政府的关系很好, 是最早进入中国市场的外国船运公司之一。该公司拥有集装箱船 139 艘, 运力达 370,000 只标准集装箱, 全球排名十四。

川崎汽船 **K"K"LINE AMERICA, INC.:** 川崎汽船, 简称 **K LINE**, 是日本三大船公司之一, 成立于 1919 年, 拥有 59 艘集装箱船, 运力达 340,000 只标准集装箱, 全球排名十五。以星航运 **INTEGRATED SHIPPING SERVICES:** 以星航运, 简称 **ZIM**, 又称七星公司, 是以色列的一家船公司。拥有 65 艘集装箱船, 运力达 300,000 只标准集装箱, 全球排名十六。此外, 以星航运的远洋客运在全球的海运界颇有名气。万海航运: [www.wanhai.com.tw](http://www.wanhai.com.tw) 万海航运股份有限公司 **WAN HAI LINES LTD.** 万海航运, 简称 **WHL**, 台湾的一家企业, 拥有 86 艘集装箱船, 运力达 220,000 只标准集装箱, 全球排名十七。高丽海运: 高丽海运, 简称 **KMTC**, 成立于 1954 年, 韩国的企业, 主营中国、韩国、日本、东南亚及中东之间的海运业务。该公司拥有 62 艘集装箱船, 运力达 120,000 只标准集装箱, 全球排名十八。伊朗航运: **Islamic Republic of Iran Shipping Lines** 伊朗航运, 简称 **IRISL**, 是伊朗的国家航运公司, 成立于 1967 年。该公司拥有 60 艘集装箱船, 运力达 100,000 只标准集装箱, 全球排名十九。海丰国际: **SITC** 海丰国际控股有限公司 **SITC INTERNATIONAL HOLDINGS CO., LTD.** 海丰国际, 简称 **SITC**, 原名山东海丰, 中国的企业。该公司拥有集装箱船舶 46 艘, 经营 60 条航线, 网络覆盖东南亚 13 个国家和地区的 59 个主要港口, 全球排名第二十。