

## 国际货物海上运输

### 知识目标

- ◆ 了解海上运输的特点
- ◆ 掌握货运船舶的主要类型、构造
- ◆ 掌握船舶航速、船籍、船旗等概念
- ◆ 掌握各种海运经营方式
- ◆ 熟悉国际海运主要单据

### 3.1 海上运输概述

#### 1. 海上运输的特点

海上运输是国际物流中最主要的运输方式,它是指使用船舶通过海上航道在不同国家和地区港口之间运送货物的一种方式。目前,国际贸易总运量中的 2/3 以上、我国进出口货运总量的 90% 都是利用海上运输。

与其他国际货物运输方式相比,海上运输主要有以下特点。

(1) 运量大。海上运输船舶的运载能力远远大于铁路运输车辆和公路运输车辆。例如,一艘万吨船舶的载重量一般相当于 250~300 个车皮的载重量。

(2) 通过能力大。海上运输可以利用四通八达的天然航道,不像火车、汽车受轨道和道路的限制。

(3) 运费低。海上运输运量大,航程远,分摊于每吨货物的运输成本较少。

海上运输同时存在以下不足。

(1) 风险较大。由于船舶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,随时都有可能遭遇狂风、巨浪、暴风、雷电、海啸等人力难以抗拒的海洋自然灾害袭击,遇险的可能性比陆地、沿海要大;同时,海上运输还存在社会风险,如海盗战争、罢工、贸易禁运因素的影响。为转嫁损失,海上运输的货物、船舶保险尤其需要引起重视。

(2) 运输的速度慢。由于商船的体积大,水流的阻力大,加之装卸时间长等其他各种因素的影响,海上运输货物的运输速度比其他运输方式慢。

因此,对于急用以及不宜经受长期运输的货物和易受气候条件影响的货物,一般不宜采用海上运输方式。

## 2. 国际海运业的组成

国际海运业主要包括:①船舶营运业;②船舶租赁业;③货代、船代业;④经纪人;⑤港口的装卸、理货。

## 3. 我国海运业的发展

我国海运业有着悠久的历史。秦始皇时期有徐福东渡大海“寻仙丹”的故事;两汉时期“海上丝绸之路”开通;唐、宋、元时期古代造船术蓬勃发展;明朝郑和七下西洋,之后则推行“闭关锁国”政策;至近代1893年“官督商办”,则已落后发达国家半个多世纪。新中国于1955年成立中国对外贸易运输总公司,1960年成立中国远洋运输公司,20世纪80年代以来各种形式的海运企业得到大力发展。

截至2009年,中国远洋船队已经拥有23万艘货轮,载重量约6000万吨,居世界第四位。飘扬着五星红旗的中国船往来于世界150多个国家和地区,1200多个港口,畅行于四大洋。由我国航运企业控制和拥有的30万吨级油轮、散货船和万标箱集装箱船已非罕见。



## 相关链接

(1) 中国远洋运输集团公司 China Ocean Shipping (Group) Company (COSCO)

<http://www.cosco.com>

(2) 中国外运股份有限公司 China National Foreign Trade Transportation Group Corporation (Sinotrans Limited)

<http://www.sinotrans.com>

# 3.2 海运船舶

## 3.2.1 船舶种类

海运船舶按照其用途不同,可分为干货船(Dry Cargo Ship)和油槽船(Tanker)两大类。

### 1. 干货船

根据所装货物及船舶结构、设备不同,干货船可分为以下几种。

#### (1) 杂货船

杂货船(General Cargo Ship)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(Bulk Cargo Ship)是用来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(Grain Ship)、煤船(Collier)和矿砂船(Ore Ship)。这种船大都

为单甲板,舱内不设支柱,但设有隔板,用来防止在风浪中运行的船舱内货物错位。

### (3) 冷藏船

冷藏船(Refrigerated Ship)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) 木材船

木材船(Timber Ship)是专门用于装载木材或原木的船舶。这种船舱口大,舱内无梁柱及其他妨碍装卸的设备,船舱及甲板上均可装载木材。为防甲板上的木材被海浪冲出舷外,在船舷两侧一般设置不低于1米的舷墙。

### (5) 集装箱船

集装箱船(Container Ship)可分为部分集装箱船、全集装箱船和可变换集装箱船三种。

① 部分集装箱船(Partial Container Ship),仅以船的中央部位作为集装箱的专用舱位,其他舱位仍装普通杂货。

② 全集装箱船(Full Container Ship),指专门用来装运集装箱的船舶。它与一般杂货船不同,其货舱内有格栅式货架,装有垂直导轨,便于集装箱沿导轨放下;四角有格栅制约,可防倾倒。集装箱船的舱内可堆放3~9层集装箱,甲板上还可堆放3~4层集装箱。

③ 可变换集装箱船(Convertible Container Ship),货舱内装载集装箱的结构为可拆装的。因此,它既可装运集装箱,必要时也可装运普通杂货。

集装箱船航速较快,大多数船舶本身没有起吊设备,需要依靠码头上的起吊设备进行装卸。这种集装箱船也称为吊上吊下船。

### (6) 滚装船

滚装船(Roll on/Roll off Ship)又称滚上滚下船,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,汽车或集装箱(装在拖车上的)直接开进或者开出船舱。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。

### (7) 载驳船

载驳船(Barge Carrier)又称子母船,是指在大船上搭载驳船,驳船内装载货物的船舶。载驳船的主要优点是不受港口水深限制,不需要占用码头泊位,装卸货物均在锚地进行,装卸效率高。目前较常用的载驳船主要有“拉希”型(Lighter Aboard Ship, LASH)和“西比”型(Seabee)两种。

## 2. 油槽船

油槽船(Tanker)是主要用来装运液体货物的船舶。油槽船根据所装货物种类不同,又可分为油轮和液化天然气船。

### (1) 油轮

油轮(Oil Tanker)主要装运液态石油类货物。它的特点是机舱都设在船尾,船壳本身被分隔成数个储油舱,有油管贯通各油舱。油舱大多采用纵向式结构,并设有纵向舱壁,在未装满货时也能保持船舶的平稳性。为取得较大的经济效益,第二次世界大战以后油轮的载重吨位不断增加,目前世界上最大的油轮可载重60多万吨。

## (2) 液化天然气船

液化天然气船(Liquefied Natural Gas Carrier)专门用来装运经过液化的天然气。因要在常温常压下装载 $-163^{\circ}\text{C}$ 的液化天然气,这种船舶在建造精度、可靠性等方面的要求很高。



### 小知识

#### 诺克·耐维斯号

“诺克·耐维斯号”(Knock Nevis)是一艘挪威籍、属于超大型原油运输船(Ultra Long Crude Carrier, ULCC)等级的超级油轮,也是世界上最长的船只与最长的人工制造水面漂浮物,船长超过 $1/4$ 英里(458米),比横躺下来的埃菲尔铁塔还长。在2004年经营业主易手改为现名之前,它曾名为“海上巨人号”(Seawise Giant, 1979年)、“快乐巨人号”(Happy Giant, 1990年)、“亚勒维京号”(Jahre Viking, 1991年)。2004年3月该轮进入迪拜干坞进行改装工程并改名为“诺克·耐维斯号”。该船改装后作为浮动储油与卸油单位(Floating Storage and Offloading unit, FSO),目前停泊在卡达的夏辛油田(Al Shaheen Oilfield)做外海储油用。

“诺克·耐维斯号”能容纳将近650 000立方米原油(将近410万桶),其3.5英寸厚、由住友造船开发的双层船体(Double Hull)可防止原油意外渗漏污染环境。然而,满载后的这艘船吃水超过24米,因此无法通过水深较浅的世界主要航道,例如英吉利海峡,更不能通过苏伊士运河。另外,由于吃水深,满载时的“诺克·耐维斯号”无法进入世界大部分的主要港口,需要特殊的接驳设施在外海直接卸载原油。

虽然是世界上最巨大的船只,但因为高度的自动化设计与计算机辅助,“诺克·耐维斯号”仅需用35~40名的船员就能顺利航行。

资料来源: 维基百科。

## 3.2.2 船舶构造

船舶是海上运输的工具。船舶虽有大小之分,但其结构的主要部分大同小异。船舶主要由以下五个部分构成。

### 1. 船壳

船壳(Shell)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。

### 2. 船架

船架(Frame)是为支撑船壳所用各种材料的总称,分为纵材和横材两部分。纵材包括龙骨、底骨和边骨,横材包括肋骨、船梁和舱壁。

### 3. 甲板

甲板(Deck)是铺在船梁上的钢板,将船体分隔成上、中、下层。大型船甲板数可多至七层,其作用是加固船体结构,便于分层配载及装货。

#### 4. 船舱

船舱(Holds and Tanks)是指甲板以下的各种用途空间,包括船首舱、船尾舱、货舱、机器舱和锅炉舱等。

#### 5. 船面建筑

船面建筑(Super Structure)是指主甲板上面的建筑,供船员工作起居及存放船具,包括船首房、船尾房及船桥。

### 3.2.3 船舶吨位

船舶吨位(Ship's Tonnage)是船舶大小的计量单位,可分为重量吨位和容积吨位两种。

#### 1. 船舶的重量吨位

船舶的重量吨位(Weight Tonnage)是表示船舶重量的一种计量单位,以1 000千克为1公吨,或以2 240磅为1长吨,或以2 000磅为1短吨。目前国际上多采用公吨作为计量单位。船舶的重量吨位,又可分为排水量吨位和载重吨位两种。

##### (1) 排水量吨位

排水量吨位(Displacement Tonnage)是船舶在水中所排开水的吨数,也是船舶自身重量的吨数。排水量吨位又可分为三种:一是轻排水量(Light Displacement),又称空船排水量,是船舶本身加上船员和必要的给养物品三者重量的总和,是船舶最小限度的重量;二是重排水量(Full Load Displacement),又称满载排水量,是船舶载客、载货后吃水达到最高载重线时的重量,即船舶最大限度的重量;三是实际排水量(Actual Displacement),是船舶每个航次载货后实际的排水量。

排水量的计算公式如下:

$$\text{排水量(长吨)} = \frac{\text{长} \times \text{宽} \times \text{吃水} \times \text{方模系数(立方英尺)}}{35(\text{海水}) \text{ 或 } 36(\text{淡水})(\text{立方英尺})}$$

$$\text{排水量(公吨)} = \frac{\text{长} \times \text{宽} \times \text{吃水} \times \text{方模系数(立方米)}}{0.9756(\text{海水}) \text{ 或 } 1(\text{淡水})(\text{立方米})}$$

排水量吨位可以用来计算船舶的载重吨。在造船时,依据排水量吨位可知该船的重量。在统计军舰大小和表述舰队规模时,一般以轻排水量为准。军舰通过巴拿马运河,以实际排水量作为征税的依据。

##### (2) 载重吨位

载重吨位(Dead Weight Tonnage, D. W. T.)表示船舶在营运中能够使用的载重能力。载重吨位可分为两种:一是总载重吨(Gross Dead Weight Tonnage),是指船舶根据载重线标记规定所能装载的最大限度的重量,它包括船舶所载运的货物、船上所需的燃料、淡水和其他储备物料重量的总和;二是净载重吨(Dead Weight Cargo Tonnage, D. W. C. T.),是指船舶所能装运货物的最大限度重量,又称载货重吨,即从船舶的总载重量中减去船舶航行期间需要储备的燃料、淡水及其他储备物品的重量所得的差数。

船舶载重吨位的作用:可用于对货物的统计;作为期租船月租金计算的依据;表示船舶的载运能力;可用作新船造价及旧船售价的计算单位。

## 2. 船舶的容积吨位

船舶的容积吨位(Registered Tonnage)是表示船舶容积的单位,又称注册吨,是各海运国家为船舶注册而规定的一种以吨为计算和丈量的单位,以100立方英尺或2.83立方米为1注册吨。容积吨位又可分为容积总吨和容积净吨两种。

### (1) 容积总吨

容积总吨(Gross Registered Tonnage, GRT)又称注册总吨,是指船舱内及甲板上所有关闭的场所的内部空间(或体积)的总和,是以100立方英尺或2.83立方米为1吨折合所得的商数。

容积总吨的用途很广:可以用于国家对商船队的统计;表明船舶的大小;用于船舶登记;用于政府确定对航运业的补贴或造舰津贴;用于计算保险费用、造船费用以及船舶的赔偿等。

### (2) 容积净吨

容积净吨(Net Registered Tonnage, NRT)又称注册净吨,是指从容积总吨中扣除那些不供营业用的空间所剩余的吨位,也就是船舶可以用来装载货物的容积折合成的吨数。

容积净吨主要用于船舶的报关、结关;作为船舶向港口交纳的各种税收和费用的依据;作为船舶通过运河时交纳运河费的依据。

## 3.2.4 船舶载重线

船舶载重线(Ship's Load Line)是指船舶满载时的最大吃水线。它是绘制在船舷左右两侧船舶中央的标志,作为船舶入水部分的限度。船级社或船舶检验局根据船舶的用材结构、船型、适航性和抗沉性等因素,以及船舶航行的区域及季节变化等制定船舶载重线标志。此举是为了保障航行的船舶、船上承载的财产和人身的安全,它已得到各国政府的承认,违反者将受到法律的制裁。载重线标志包括甲板线、载重线圆盘和与圆盘有关的各条载重线。

各条载重线含义如下。

(1) TF(Tropical Fresh Water Load Line)表示热带淡水载重线,即船舶航行于热带地区淡水中总载重量不得超过此线。

(2) F(Fresh Water Load Line)表示淡水载重线,即船舶在淡水中行驶时总载重量不得超过此线。

(3) T(Tropical Load Line)表示热带海水载重线,即船舶在热带地区航行时总载重量不得超过此线。

(4) S(Summer Load Line)表示夏季海水载重线,即船舶在夏季航行时总载重量不得超过此线。

(5) W(Winter Load Line)表示冬季海水载重线,即船舶在冬季航行时总载重量不得超过此线。

(6) WNA(Winter North Atlantic Load Line)表示北大西洋冬季载重线,指船长100.5米以下的船舶在冬季月份航行经过北大西洋(北纬36°以北)时,总载重量不得超过此线。

标有 L 的为木材载重线。

我国船舶检验局对上述各条载重线分别以汉语拼音首字母为符号。即以 RQ、Q、R、X、D 和 BDD 代替 TF、F、T、S、W 和 WNA。

在租船业务中,期租船的租金习惯上按船舶的夏季载重线时的载重吨计算。

### 3.2.5 船籍和船旗

船籍(Ship's Nationality)是指船舶的国籍。商船的所有人向本国或外国有关管理船舶的行政部门办理所有权登记,取得本国或登记国国籍后才能取得船舶的国籍。

船旗(Ship's Flag)是指商船在航行中悬挂其所属国的国旗。船旗是船舶国籍的标志。按国际法规定,商船是船旗国浮动的领土,无论在公海或在他国海域航行,均需悬挂船籍国国旗。船舶有义务遵守船籍国法律的规定并享受船籍国法律的保护。

方便旗船(Flag of Convenience)是指在外国登记、悬挂外国国旗并在国际市场上进行营运的船舶。第二次世界大战以后,方便旗船迅速增加,挂方便旗的船舶主要属于一些海运较发达的国家和地区的船东,如美国、希腊、日本、韩国和中国香港。他们将船舶转移到外国进行登记,以逃避国家重税和军事征用,不受政府管制,自由制定运价,自由处理船舶与运用外汇,自由雇用外国船员以支付较低工资,降低船舶标准以节省修理费用,降低营运成本以增强竞争力等。公开允许外国船舶在本国登记即所谓“开放登记”(Open Registry)国家主要有:利比里亚、塞浦路斯、新加坡、巴拿马等。这种登记可为登记国增加外汇收入。

### 3.2.6 船级

船级(Ship's Classification)是表示船舶技术状态的一种指标。在国际航运界,凡注册总吨在 100 吨以上的海运船舶必须在某船级社或船舶检验机构监督之下进行建造。在船舶开始建造之前,船舶各部分的规格须经船级社或船舶检验机构批准。每艘船建造完毕,由船级社或船舶检验局对船体、船上机器设备、吃水标志等项目和性能进行鉴定,发给船级证书。证书有效期一般为 4 年,期满后需重新予以鉴定。

船舶入级可保证船舶航行安全,有利于国家对船舶进行技术监督,便于租船人和托运人选择适当的船只以满足进出口货物运输的需要,便于保险公司决定船、货的保险费用。

世界上比较著名的船级社有以下几个。

(1) 英国劳埃德船级社(Lloyd's Register of Shipping)。它创建于 1760 年,是世界上历史最悠久、规模最大的船级社。该船级社由船东、海运保险业承保人、造船业、钢铁制造业和发动机制造业等各方面委员会组成并管理,其主要职责是为商船分类定级。

(2) 德国劳埃德船级社(Germanischer Lloyd)。

(3) 挪威船级社(Norske Veritas)。

(4) 法国船级局(Bureau Veritas)。

(5) 日本海事协会(Nippon Kaiji Kyokai)。

(6) 美国航运局(American Bureau of Shipping)。

中国船级社的前身是中华人民共和国船舶检验局(简称“船检局”),于 1956 年成立。

1986年,为适应远洋运输船队迅速发展的需要,经国务院批准成立了中国船级社,与船检局实行“一个机构、两块牌子”。1988年5月,中国船级社加入国际船级社协会(IACS),成为其正式成员。1996—1997年、2006—2007年,中国船级社出任国际船级社协会理事会主席。1998年年底,按照国务院水监体制改革部署,中国船检体制进行了重大改革,中国船级社与船舶检验局实行“局社、政事”分开。

中国船级社作为交通部直属事业单位,实行企业化管理,是国家的船舶技术检验机构,是中国唯一从事船舶入级检验业务的专业机构,是国际船级社协会13家正式会员之一。

中国船级社的主要任务是:承担国内外船舶、海上设施、集装箱及相关工业产品的入级检验、公证检验、鉴证检验,经中国政府、外国(地区)政府主管机关授权,执行法定检验等具体检验业务,以及经有关主管机构核准的其他业务。

目前,中国船级社在国内沿海、沿江主要港口设有11个分社34个办事处,在国外15个国家和地区设有23个分社、检验站与办事处。已接受23个国家或地区的政府授权,为悬挂这些国家或地区旗帜的船舶代行法定检验,同时还与境外20家验船机构签订了相互代理检验的合作协议。

船级证书除记载船舶的主要技术性能外,还有相应的船级符号。各国船级社对船级符号的规定不同。中国船级社的船级符号为★CS;英国劳埃德船级社的船级符号为LR,标志为100A1,其中100A表示该船的船体和机器设备是根据劳氏规范和规定建造的,I表示船舶的装备如船锚、锚链和绳索等处于良好和有效的状态。

### 3.2.7 航速及船舶文件

#### 1. 航速

航速(Ship's Speed)以“节”表示。船舶的航速依船型不同而不同,其中干散货船和油轮的航速较慢,一般为13~17节;集装箱船的航速较快,目前最快的集装箱船航速可达24.5节。客船的航速也较快。公式为

$$1 \text{ 节} = 1 \text{ 海里/小时}$$

$$1 \text{ 海里} = 1.852 \text{ 千米}$$

所以,1节也就是每小时行驶1.852千米。

#### 2. 船舶的主要文件

船舶文件(Ship's Documents)是证明船舶所有权、性能、技术状况和营运必备条件的各种文件的总称。船舶必须通过法律登记和技术鉴定并获得有关正式证书后才能参加营运。

国际航行船舶的船舶文件主要有:船舶国籍证书(Certificate of Nationality)、船舶所有权证书(Certificate of Ownership)、船舶船级证书(Certificate of Classification)、船舶吨位证书(Tonnage Certificate)、船舶载重线证书(Certificate of Load Line)、船员名册(Crew List)、航行日志(Log Book)。此外,还有轮机日志、卫生日志和无线电日志等。

根据我国现行规定,进出口船舶必须向港务管理机关(港监)呈验上述所有文件。



## 相关链接

1. 中国船级社 China Classification Society  
<http://www.ccs.org.cn>
2. 国际船级社 International Association of Classification Society  
<http://www.iacs.org.uk/>

## 3.3 海运经营方式

按照船舶的经营方式,海洋运输可分为班轮运输和租船运输。

### 3.3.1 班轮运输

班轮运输是指在固定的航线上,以既定的港口顺序,按照事先公布的船期表航行的海上运输方式。班轮运输适合于货流稳定、货种多、批量小的杂货运输。旅客运输一般采用班轮运输。

#### 1. 班轮运输的特点

- (1) 承运人和货主之间不签订租船合同,仅按船公司签发的提单,处理运输中有关问题。
- (2) 通常要求托运人送货至承运人指定的码头仓库交货,收货人在承运人指定的码头仓库提货。
- (3) 班轮承运人负责包括装、卸货物及理舱在内的作业,并负责全部费用。
- (4) 班轮运输一般有固定港口、固定航线、固定开航时间,不计滞期费、速遣费,班轮运费相对比较稳定。

#### 2. 班轮运输当事人

##### (1) 承运人

承运人是指本人或者委托他人以本人名义与托运人订立海上货物运输合同的人。承运人可以是拥有船舶或经营船舶的船舶所有人,可以用各种方式租用船舶的承租人(包括光船租船人、定期租船人和航次租船人),也可以是从事货运代理的运输组织者或者是无船承运人。

##### (2) 托运人

托运人包括本人或者委托他人以本人名义或者委托他人为本人与承运人订立海上货物运输合同的人、本人或者委托他人以本人名义或者委托他人为本人将货物交给与海上货物运输合同有关的承运人的人。前者所指托运人是与承运人订立海上货物运输合同的人,后者所指托运人是将货物交给承运人的发货人。

##### (3) 收货人

收货人是指有权提取货物的人。提单“收货人”栏内填明的人就是有权提取货物的人。由于提单的主要功能之一是物权凭证,因此提单可以转让,必须凭提单交付货物。提

单“收货人”栏内填明记名的人,货物只能凭单交付给记名人;“收货人”栏内填明来人或空白,则货物可凭单交付给任何提单持有人;“收货人”栏内通常填明“凭指示”或“凭某人指示”,则必须经托运人或某人背书后的被背书人持单提货。因此,收货人也可以说是合法的提单持有人。

#### (4) 船舶代理

船舶代理是指船舶代理机构或代理人接受船舶所有人(船公司)、船舶经营人、承租人或货主的委托,在授权范围内代表委托人(被代理人)办理与在港船舶有关的业务、提供有关的服务或完成与在港船舶有关的其他经济法律行为的代理行为。而接受委托人的授权、代表委托人办理在港船舶有关业务和服务,并进行与在港船舶有关的其他经济法律行为的法人和公民则是船舶代理人。对于船舶所有人,无论其资金多么雄厚,都不可能在自己所拥有或经营的船舶可能停靠的港口普遍设置分支机构。因此,委托当地的代理人代办船舶在港的一切业务就成为普遍采用的最经济和最有实效的办法。委托船舶代理人可以更有效地安排和处理船舶在港的各项业务,更经济地为船舶提供各项服务,从而加快船舶的周转,降低运输成本,提高船舶的经济效益。

#### (5) 货物运输代理

货物运输代理简称货代,是指货运代理机构或个人接受货主或承运人的委托,在授权范围内代表货主办理进出口货物的报关、交接、仓储、调拨、检验、包装、租船订舱等各项业务,或代表承运人承揽货载的服务行为。从事这些业务并在提供这类服务后收取佣金的机构或个人就是货运代理人。海上货运代理是随着国际贸易所涉及的国家 and 地区的不断扩大、海上货物运输量的日益增加而产生和发展的。海上货物运输环节多、业务范围广,任何一个货主或船公司都很难亲自处理好每一个环节的具体业务,而且限于人力和物力,也不可能在世界范围广设分支机构。在这种情况下,如果将有关业务委托代理人办理,对货主来说,有利于贸易合同的履行,对承运人来说,则无疑扩大了揽货网络,增加了货源。而货运代理人则通过提供代理服务可获得一定数额的佣金。

#### (6) 海运经纪人

海运经纪人是以中间人的身份代办洽谈业务,促使交易成交的一种行业。在远洋运输中,有关货物的订舱和揽载、托运和承运、船舶的租赁和买卖等项业务虽然常由交易双方直接洽谈,但由海运经纪人作为媒介代办洽谈的做法已成为传统的习惯,尤其是在船舶的租赁和买卖业务的洽谈中都离不开海运经纪人的参与。

#### (7) 装卸、理货人

装卸、理货业是接受货主或船舶经营人的委托,在港口分别为开航前或到达目的港后的船舶进行货物装卸、清点、交接,检查货物损坏程度和原因并作出公证,衡量散装货物重量等项作业的行业。装卸业是办理将货物装船和从船上将货物卸下的行业。经营这种行业的经营人也被称为装卸人。理货业是在装货或卸货时,对货物的件数进行清点,并对货物的交接作出证明的行业。理货业的从业人员通常被称为理货人。

### 3. 班轮运费

班轮运费由班轮运价表规定,包括基本运费和附加费。

#### (1) 基本运费

基本运费包括件杂货运费和集装箱包箱费。