

2007年报关员考试复习辅导资料 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/291/2021_2022_2007_E5_B9_B4_E6_8A_A5_c67_291389.htm 滞期费与速遣费 如果在规定的装卸时间内未能将货物全部装卸完毕，致使船舶继续在港内停泊，使船东增加在港费用支出并遭受船期损失，则自许可装卸时间终了时起至全部货物装卸完毕为止，按实际滞延时间向船东支付补偿金（罚金），这就是滞期费（Demurrage）或称延滞费。反之如果租船人在规定的装卸时间内，提前完成装卸作业，船舶就可提前离港，使船东节省在港费用并获得船期利益，对所节省的时间船方要向租船人按规定支付一定金额的奖励，这就是速遣费（Dispatch Money）。程租船合同对这两种费用，通常按每天若干金额规定，不足一天按比例计算，具体金额视船舶的运营成本而定。速遣费习惯上为滞期费的一半。

班轮运输 班轮运输（Liner Transport）又称定期船运输（regular shipping liner），简称班轮（liner），是指船舶按固定的航线、港口以及事先公布的船期表（Sailing Schedule）航行，以从事客货运输业务并按事先公布的费率收取运费。班轮运输比较适合于一般杂货和小批量货物的运输。在国际海运业务中。除大宗商品利用租船运输外，大都通过班轮运输。对于零星成交、批次多、到港分散的货物，只要班轮有舱位，不论数量多少，也不论直达或转船，班轮公司通常均愿承运。加上班轮运输手续简便，为发货方带来方便，而且能提供较好的运输质量，因此，使用班轮运输有利于国际贸易的发展。班轮运输具有以下三个特点：1、“四定”。即固定航线、固定港口、固定船期和相对固定的运费

率。2、“一负责”。即货物由承运人负责配载装卸，运费内已包括装卸费用，承运人和托运人双方不计算滞期费和速遣费。3、承运人和托运人双方的权利义务和责任豁免以及签发的提单条款为依据。其中“四定一负责”是班轮运输的基本特点。班轮运费 班轮运费（Liner freight）是班轮公司运输货物而向货主收取的费用。它包括货物的装卸费和货物从装运港至目的港的运输费用和附加费用。班轮运费的基本运费包括在货物在装运港的装货费用和在目的港的卸货费用以及从装运港到目的港的运输费用。其计算标准主要有以下几种：1、按货物的毛重计收，在运价表中以“W”字母表示，一般以公吨为计费单位，也有按长吨或短吨计费的，称为重量吨（Weight ton）。2、按货物的体积计收，在运价表中以“M”字母表示，一般以1立方米为计费单位，也有按40立方英尺计费的，称为“尺码吨”。尺码吨与上述重量吨统称运费吨（Freight ton）。3、按货物的价格计收，又称从价运费。在运价表中以“A.V.”或“Ad Valoerm”表示，一般按FOB货价的一定百分率收费。4、按货物的毛重或体积从高计收，在运价表中以“W/M”字母表示。即凡一重量吨货物的体积超过1立方米或40立方英尺者按尺码吨计收；不足1立方米或40立方英尺者按重量吨计收。运价表上还有注明“W/M or A.V.”及“W/M plus；A.A.”字母的，前者表示运费按照货物重量或体积或从价三者中较高的一种计收；后者表示先按货物毛重或体积从高计收后，再加一定百分率的从价运费。5、按货物的件数计收。如汽车按辆（Unit），活牲畜按头（Head）。6、临时议定（open rate）。适用于粮食、豆类、煤炭、矿砂等运量较大、货价较低、装卸速度快的农副矿产

品，由货主与船公司临时议定。班轮运费中的附加费用主要有燃油附加费（Bunker Adjustment Factor，BAF）、超重附加费（Heavy Lift Additional）、超长附加费（Over Length Additional）、洗舱费（Tank Cleaning Charge）、直航附加费（Direct Additional）、选港附加费（Optional Additional）、港口附加费（Port Additional）、港口拥挤附加费（Port Congestion Surcharge）、贬值附加费（Devaluation Surcharge）等。由于附加费名目繁多，在班轮运费中又占着很大的比重，因此，在具体业务中要多加注意，防止漏针或错计。

班轮运费的计算方法 计算班轮运费通常应先根据货物的英文名称，按英文字母顺序在货物分级表中查出该货应属等级和计费标准。据此，在航线费率表中查出基本费率以及所经航线和港口的有关附加费率。某一货物的基本费率和附加费率之和即为该货物每一运费吨的单位运价，再乘以该批货物的计费重量或体积尺码即为运费总额。至于从价计费的货物，则应按运价表现规定的百分比率乘以该批货物的FOB总值即得运费总额。凡采用临时议定运价的货物，按货主与船公司的议定费率计收。值得注意的是，按照一般费率表的规定，不同商品如混装在一个包装内（不包括集装箱）。则全部货物要按其中收费高的商品计收运费；同一种货物因包装不同而计费标准不同，如托运时未申明具体包装形式的，全部货物均要按运价高的包装计收运费；同一提单内有两种以上不同计价标准的货物，如托运时未分列货物名称和数量的，计费标准和运价要全部按高者计算。此外，班轮费率表中还有起码运费的规定，每份提单的最低运费，根据不同地区，是否转船等情况决定。但是，如果全部货物的体积不超过0.2立方

米，重量不超过50公斤的，可以要求船公司免费运送。国际铁路运单 国际铁路运单和运单副本是国际铁路联运的主要运输单据，它是发货人与发送国铁路之间的运输契约，对收、发货人和铁路都具有法律效力。当发货人向始发站提交全部货物，并付清应由发货人支付的一切费用，经始发站在运单和运单副本上加盖日期章证明货物已被接受承运，即认为运输契约已经生效。运单随同货物自始发站至终到站运送，最后在终到站由收货人付清应由收货人支付的运杂费后，连同货物由铁路交给收货人。运单副本则是发货人凭以向银行办理结算的主要单据。铁路运单并非物权凭证，因而是不能通过背书转让的。

航空运输 航空运输具有许多优点：运送迅速；节省包装、保险和储存费用；可以运往世界各地而不受河海和道路限制；安全准时；因此，对易腐、鲜活、季节性强、紧急需要的商品运送尤为适宜。航空货物运输的方式很多，有班机、包机、集中托运和航空急件传送等方式。航空急件传送是目前国际航空运输中最快捷的运输方式。这一方式不同于一般航空邮寄和航空货运，而是由一个专门经营这项业务的机构和航空公司合作，用最快速度在发货人、机场和收货人之间传送。对运送急需的药品、医疗器械、贵重物品、图纸资料、货样、单证等特别有利，被称为“桌到桌快递服务”（desk to desk express service）。航空运费一般是按重量或体积计算，以两者中较高者为准。但体积折合公斤或磅的计算法各航空公司不尽相同。有按6000立方厘米或365立方英寸折合一公斤的；有7000立方厘米或427立方英寸折合一公斤的；也有按166立方英寸或194立方英寸折合一磅的。至于尾数，一般采用四舍五入法。航空货运单（Air waybill）是

航空运输的正式凭证，是承运人收到货物后出立的货物收据。货物运抵目的地后，承运人向收货人发出“到货通知”，收货人凭“到货通知”提取货物，并在货运单上签收。因此，航空货运单也非物权凭证，也是不可转让的。邮政运输国际邮政运输需要经过一个或几个国家经转，因此具有广泛的国际性，而且它通常需要经过两个或两个以上国家的邮政局和两种或两种以上不同的运输方式的联合作业才能完成，而寄件人只要向邮局办理一次托运手续，一次付清足够邮资并取得邮政包裹收据（Parcel Post Receipt）作为邮政局收到邮包的凭证和邮包灭失或损坏时凭以向邮局索赔的依据，其余事宜概由各国邮局负责办理。待邮件运抵目的地，收件人即可凭邮局到件通知提取邮件。所以，国际邮政运输乃属国际多式联合运输性质。各国邮政局遍布各地，邮件一般可就近在当地邮局投寄，邮件到达目的地后，收件人也可在当地邮局提取。可见，邮政运输也是一种“门到门”运输，给寄件人和收件人带来了方便。但是，国际邮政运输毕竟与国际贸易的大量货物运输业务有所不同，国际邮政运输对邮件重量和体积均有限制，一般规定每件重量不得超过20公斤，长度不得超过1米。因此，邮政邮包运输只适用于量轻、体小的商品，如精密仪器、工具、机器零配件、药品、样品和各种生产上急需的零星物品。我国与很多国家签订有邮政包裹协议和邮电协定，对这些国家的邮政运输，可按协议或协定办理。我国还于1972年恢复并参加了万国邮政联盟（Universal Postal Union）。万国邮政联盟简称“邮联”，其宗旨是：组成一个国际邮政领域，以便相互交换邮件；组织和改善国际邮政业务，以利国际合作的发展；推广先进经验，给予会员国邮政

技术援助。集装箱运输（一）集装箱（Container）是货物运输的一种辅助设备。按照国际规定，集装箱应具备下列条件：能长期反复使用，具有足够的强度；途中转运，不必移动容器内的货物，可直接换装；能快速装卸，并能从一种运输工具直接和方便地换装到另一种运输工具；便于货物的装满和卸空；具有一立方米或一立方米以上的容积。集装箱运输就是把一定数量的单件货物集装在一个特定的箱子内作为一个运送单元的运输。为了适应不同货物的需要，集装箱设计成各种不同的类型。如干货集装箱、冷藏集装箱；挂式集装箱、开盖集装箱；框架集装箱、牲畜集装箱、罐状集装箱和平台集装箱等。集装箱运输的货物有整箱货（full container load，简称FCL）和拼箱货（less than container load，简称LCL）两种装箱方式；整箱可由发货人在工厂或仓库自行装箱；也可由承运人代为装箱，直接送往集装箱堆场（container yard，简称CY）等待装运。承运人也可在内陆货运站（inland depot）接箱。拼箱货则由发货人将货物送交集装箱货运站（container freight station，简称CFS）或港口外的内陆货运站由承运人负责装箱。运到目的港后，整箱货由收货人直接提走，拼装货则由承运人在目的港的集装箱货运站或港口外的内陆货运站开箱后分拨给各收货人。集装箱运输货物的交接，可以在起运港和目的港之间进行，即“港到港”（port to port）方式；也可以在发货人和收货人的工厂或仓库之间进行，即“门到门”（door to door）方式。集装箱运输（二）迄今为止，集装箱运输已形成了一个世界性的运输体系，并成为国际主要班轮航线上占有支配地位的运输方式。概括起来，集装箱运输主要有以下优点：（1）提高货物装卸速度；

(2) 提高港口吞吐能力。(3) 加速船舶周转；(4) 减少货损货差；(5) 节省包装材料、节约包装费用；(6) 减少运杂费用，降低营运成本；(7) 简化货运手续，便利货物运输；(8) 促进了国际多式联运的发展等。目前，世界各国所采用的集装箱规格，大多是以国际标准化组织（简称ISO）所制定的规格为依据。“国际标准化组织”1970年所制定的通用集装箱标准化规格共有13种，其中国际上应用最广的有四种：8英尺×8.8英尺×40英尺；8英尺×8英尺×40英尺；8英尺×8英尺×20英尺；8英尺×8.6英尺×20英尺。在实际使用中需要专用的码头、场地；机械化的装卸设备和船舶，而且通常都属多式联合运输。

集装箱运输（三）集装箱运输费用有几种不同的计收方法：有的按每运费吨加收附加费；有的按包厢费率，在包厢费率中有的不论货种和箱容利用程度的，有的则规定最低的箱容数，有的还规定所装货物的等级线，装运货物超过规定等级的按实际等级计费，低于规定等级的按规定等级计收；有的经营集装箱运输的船公司还有最低运费的规定。拼装货最低运费的规定与班轮运输中的规定基本相同，对整箱货如由货主自行装箱而箱内所装货物未达规定的最低计费标准时，其亏仓损失由货主负担。各船公司都分别按重量吨和尺码吨给不同类型和用途的标准时，其亏仓损失由货主承担。各船公司都分别按重量吨和尺码吨给不同类型和用途的集装箱规定有最低的装箱吨数，并以两者中高者作为装箱货物的最低运费吨。因此，在实际操作中，提高集装箱积载技术，充分利用集装箱容积空间以节省运输费用，是至关重要的。

国际多式联运 国际多式联运（international multimodal transport；international combined transport）是伴随

集装箱运输的发生和发展而发展起来的。为了促进国际多式联运的发展，国际商会于1975年颁布了《联合运输单据统一规则》（国际商会第298号出版物）。对多式联运单据作了认可的规定，并明确指出，如信用证无特殊规定，银行可接受多式联运经营人所签发的多式联运单据，从而为多式联运的发展提供了有利条件。1980年9月在日内瓦召开的国际货物多式联运公约会议上经参加会议的84个贸发会议成员国讨论并一致通过产生了《联合国国际货物多式联运公约》

（United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods）。对多式联运经营人、发货人的责任，索赔和诉讼，多式联运单据以公约的适用范围和有关国家的管理权限等均作了详细规定。该公约对国际多式联运作了如下定义：“国际多式联运是按照多式联运合同以至少两种不同的运输方式，由多式联运经营人将货物从一国境内接收货物的地点运至另一国境内指定交付货物的地点”。按上述定义，构成国际多式联运需同时具备以下6个条件：1、必须有一个多式联运合同；2、必须使用一份包括全程的多式联运单据（multimodal transport documents）；3、必须至少是两种不同运输方式的连贯运输；4、必须是国际间的货物运输；5、必须由一个多式联运经营人（multimodal transport operator，简称MTO）对全程运输总负责；6、必须是全程单一的运费费率（single factor rate）。国际多式联运一般都利用集装箱进行运输，这有利于不同运输方式之间的交接与连贯运输。当发货人向多式联运经营人将货物托运后，无论经过几种运输方式，均由多式联运经营人负责安排运输，并同意向发货人负责，这就给发货人和收货人提供了许多方便。国际多式

联运经营人可以是实际承运人，也可以不是，而是将运输工具再委托别的承运人或分段委托给分承运人来完成。因此，这种联运经营人常被称为“无船承运人”（non-vessel operating common，简称NOCC）。货主只需办理一次委托，支付一笔费用，手续十分简便。所以，国际多式联运方式的优越性是多方面的。交货时间（一）在国际贸易中，存在着“交货”和“装运”（shipment）两种不同的用语；因此，也就有“交货时间”（time of delivery）和“装运时间”（time of shipment）两种不同的提法。但是就严格的意义而言，“交货”与“装运”各有其不同的概念。“装运”的原意是指将货物交由船方运往约定目的地的行为，即一般实务中所称的装船；而“交货”则是指卖方自愿将其对货物的占有权转移给买方的行为。在涉及运输的买卖合同中，卖方把货物交给承运人或在转运或连运情况下交给第二承运人以运交给买方，也是交货。现代国际贸易大都使用F组与C组贸易术语，使用这类术语的货物买卖合同为装运合同（shipment contract），在这类交易中，卖方在装运港或启运地将货物装上运输工具或交付给承运人或第一承运人以运交买方就算完成交货义务。在此情况下，“交货”和“装运”是一致的。因而在实务中，往往也把这两个词混合起来使用，“交货时间”与“装运时间”成为同义词。国际商会《跟单信用证统一惯例》对此也作了规定。第500号出版物就在第46条a款中明确指出：“除非信用证另有规定，用于规定最早及/或最迟装运日期的‘装运’（shipment）一词，将被理解为‘装船’（loading on board vessel）、‘发运’（dispatch）、‘发运’（dispatch）、‘收货日期’（date of pick up）等及类似词语，还包括在

信用证要求多式运输单据下的‘接受监管’（taking in charge）。”但是，应当指出，在使用F组、C组术语的装运合同项下，货物交给“承运人”的“交货”，在运输单据转让以前，特别是在CIF、CFR等通过海洋运输的情况下，货物的所有权并未转移到买方手中，所以这种“交货”只是“推定交货”（constructive delivery）。从这个意义上说，“交货”与“装运”又有所不同。因此，即使是“装运合同”，也不宜任意混用，在买卖合同中规定履行交货的时间条款，似以使用“装运时间”为宜，以免引起误解。

交货时间（二）在实际业务中，交货时间一般是规定一个期限，而不是某个具体日期。期限有长有短，可以是二周、三周或一个月内交货，也可以是两个月、一个季度或更长一些时间。目前常用的有以下几种规定方法：

规定在某月内装运。例如：一月份装运（Shipment during Jan.），按此规定，全部成交货物可在1月1日至1月31日这一期限内的任何一天装运。

规定在某月月底或以前装运。例如：6月底或以前装运（Shipment at or before the end of June），即自订立合同之日起，最迟不超过6月30日装运。

规定在某月月底或以前装运。例如：7月15日或以前装运（Shipment on or before July 15th），即自订立合同之日起，最迟不超过7月15日装运。

跨月装运，即规定在某两个月、三个月或几个月内装运。例如：1/2月份装运或1/2/3月份装运（Shipment during Jan/Feb.或Jan/Feb/March shipment），即指货物可分别在1月1日至2月28日止或1月1日至3月31日止这一期限内的任何一天装运。

以上四种方法，都明确规定了具体的期限，在国际贸易中应用较广。这样规定，卖方可有一定时间备货和安排运输，买方也可预先作好支付货款和接货的准

备。装运港或发货地货物的交付地点和交付时间一样，也是随合同所采用的不同贸易术语而有所不同。在采用F组、C组贸易术语的装运合同中，当卖方按合同规定在约定的装运港将货物装上开往目的港的船舶或在约定地点将货物交给承运人或第一承运人以运交买方就算完成了交货义务，因此，在采用这类条件的货物交给承运人或第一承运人以运交买方就算完成了交货义务，因此，在采用这类条件的货物买卖合同中通常都应明确规定装运港（Port of destination）或发货地（Place of departure）。一般说来，装运港或发货地是由卖方根据便利货物装运出口的条件提出，经买方同意后确定的。在出口业务中，一笔交易合同通常只规定一个装运港或发货地。例如：天津和上海（Tientsin and Shanghai）；天津/上海/大连（Tientsin/Shanghai/Dalian）。如成交时具体装运港或发货地不能确定，也可规定中国口岸（China Ports）。目的港或目的地为便于安排运输，CIF、CFR合同均需规定目的港（Port of destination），而在CIP、CPT合同中则需规定目的地（place of destination）。以FOB、FCA条件订立的出口合同虽由买方安排运输，但为防止买方把货物运往政策上不允许去的国家或地区，或者我方与该地区或其他客户订有包销或独家代理协议的，或者有其他业务经营上的原因（例如不同地区的做法不同），为防止产生与政策或专营权相抵触或不符合我方经营意图的情况，也需要明确规定目的港或目的地，在必要时，还可在合同中明确作出只能销往何处或不能销往何处的规定。在实践中，目的港或目的地通常由买方提出，经卖方同意后确定。出口合同中一般规定一个目的港或目的地，有时按实际业务需要，也可规定两个或两个以上，

在发运前由买方确定后通知卖方据以安排运输。例如：伦敦/利物浦（London/Liverpool）；伦敦/利物浦/曼彻斯特（London/Liverpool/Manchester）。在确定目的港或目的地时，以下问题应予以重视：1、必须明确具体，一般不要使用“欧洲主要港口”（European Main Ports，缩写EMP）、“非洲主要港口”（African Main Ports，缩写AMP）等笼统的规定方法。因为国际上对此并无统一解释，而且不同港口或地点的装卸条件、运杂费用也可能有极大差别；有的港口可能不是班轮经常停靠的港口，专门派船也可能有困难，或者在经济上划不来；有的目的地可能运输条件不具备或设施很差，或者费用过于昂贵。因而有可能造成经济损失，甚至引起履约困难与不必要的纠纷和争议。2、合同规定以海上运输方式交运的交易，货物运往的目的港无直达班轮或航次很少的，合同中应规定允许转运的条款。3、目的港必须是船舶可以安全停泊的港口。4、对内陆国家的贸易，而又采用CIF或CFR条件的，一般应选择距离该国最近的、我们能够安排船舶的港口为目的港。在采用多式联合运输情况下，除非联运承运人确能接受全程运输，一般也不可接受以内陆城市为目的地。此外，在规定目的港时，还应注意重名问题。世界各国城市重名的很多。例如维多利亚（Victoria）港全世界共有12个，的黎波里（Tripoli）在地中海的两个沿海岸国家利比亚和黎巴嫩就各有一个，悉尼（Sydney）在澳大利亚和加拿大也各有一个，波特兰（Portland）、波士顿（Boston）在美国和其他国家都有同名港。因此，为了防止误解，发生错装错运，凡有重名的港口或城市应加注国名，在同一国家有同名港或城市的，则还须加注所在国的部位。 100Test 下载频道

开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com