

货代信息速递



大连国际货运代理协会

2017 年 第 5 期



协会动态

- 大连国际货运代理协会 AEO 认证培训的通知..... 1
- 2017 年国际货运代理从业人员岗位专业证书考试通知..... 2
- 大连国际货运代理协会应邀参加货主维权工作会议..... 4

热点聚焦

- 海运市场船货双方百年争斗何时休?..... 5
- “一带一路”将重点建设这十五大港口..... 9

货代资讯

- 海上货代合同纠纷中责任的承担..... 11
- 大型联盟重组后集装箱船大规模迁移准班率下降..... 15

政策法规

- 水运供给侧改革明确完善港口集疏运等 19 项工作..... 17
- 铁路集装箱多式联运“十三五”规划发布..... 18



协会动态

大连国际货运代理协会 AEO 认证培训的通知

各会员单位：

AEO 制度是构建海关与货代行业的合作关系，实现便利化通关而落实的一项重要制度。成为 AEO 认证企业是货代企业提升管理水平，规避处罚并享受便利化措施的重要通道。货代企业获得 AEO 认证资质将进一步提升企业核心竞争力。

为使会员单位熟练掌握并合理运用 AEO 认证标准，完善企业内部制度审核体系，形成符合海关认证要求的申报材料。协会特邀深圳市大胜管理咨询顾问有限公司资深讲师邓彬彬，为会员单位免费举办海关 AEO 认证培训。

培训时间：6 月 9 日 13:30——17:00

培训地点：锦联国际大厦 25 层会议室（中山区友好路 155 号）

请有意向的会员单位于 6 月 7 日 17:00 前报名，并填写回执表，回复邮件至邮箱 diffa@163.com。

联系人：周旭 18609849662

如有问题，随时联系。

大连国际货运代理协会

2017 年 6 月 5 日



2017 年国际货运代理从业人员岗位专业证书考试通知

连货代协字[2017]003 号

各国际货运代理企业及有关单位：

根据中国国际货运代理协会国际货运代理从业人员岗位专业证书培训与考试通知精神，2017 年货代考试将实行 CIFA 证书与 FIATA 证书对接试行办法。通过 CIFA 证书培考双科合格并取证、且英语笔试成绩达到或超过要求分数以上的高校或高职院校相关专业应届毕业生，可自愿申请并在缴纳一次性取证费后，可直接申领 FIATA 证书。

大连考区 2017 年度国际货运代理从业人员岗位专业证书考试报名通知如下：

一、考试时间 2017 年 10 月 29 日（周日）

国际货运代理理论与实务：13：30——15：30

国际货运代理专业英语（含英文单证）：16：00——17：30

单科补考时间同时进行。

二、报名时间、方式及收费标准

网上报名时间：2017 年 3 月 28 日——2017 年 8 月 28 日。

考生登陆大连国际货运代理协会网站 www.diffa.cn 链接“国际货代从业人员考试报名系统”进行网上报名。

选择考区：02 大连国际货运代理协会

选择考点：01 大连国际货代协会考点（大连考区考生适用）

网上报名时请按要求上传 100k-200k 的近期 2 寸、免冠、彩色、白底、电子、标准证件照照片。

2017 年 5 月 22 日——2017 年 9 月 1 日前办理考试确认手续：考生到大连国际货运代理协会或报名点办理报考资格确认手续：

（1）考生应持本人身份证、学历证书复印件以及网上报名下载的《国际货运代理岗位专业证书考试报名表》，并于报名点领取准考证主证。（考区生成准考证副证时间：9 月 1 日 08:00—9 月 8 日 17:00 时）



(2)9月11日——10月29日考生登陆货代考试中心网站自行下载打印准考证副证。考生考试时须携带准考证主证、副证、身份证参加考试。

(3) 交纳考试报名费：每科80元，两科共160元。非补考考生须同时报考双科（因故未参加考试或考试不合格者所交费用不予退还），逾期未办理报考资格确认者不能参加考试。

三、考试方式

2017年货代考试试卷将全部采用客观性试题，统一命题、统一组织、闭卷考试。考生答题时必须用2B铅笔将选定的答案按涂卡要求填涂在答题卡上。

四、考试科目为两科：

1、国际货运代理理论与实务（包括：国际货运代理概论、国际海上货运代理理论与实务、国际航空货运代理理论与实务、国际陆路货运代理与多式联运理论与实务）。

2、国际货运代理专业英语（含英文单证）

各科满分均为100分，及格分数为60分。单科及格者成绩可保留至下年度有效（只允许补考一次）。两科均及格者方可获得资格证书。

五、考试用书：

《国际货运代理理论与实务》（2012年版）

《国际货运代理专业英语》（2015年版）

考试大纲（2015年版）请于考试中心网站下载。

六、考试报名联系方式

大连货代协会考试咨询电话：0411-82642907

地址：大连市中山区祝贺街35号锦联大厦1401室

大连国际货运代理协会

2017年5月22日



大连国际货运代理协会应邀参加货主维权工作会议

2017年5月19日上午，应中国外经贸企业协会邀请，大连国际货运代理协会参加中国外经贸企业协会货主维权工作会议。协会秘书长马军、协会顾问田宝发以及会员单位代表作为嘉宾出席本次会议。



会议由中国外贸易企业协会副会长蔡家祥主持，会议通报了近两年来政府有关部门对清理外贸运输环节不合理收费所做的工作情况及今后货主维权的侧重工作。马军秘书长与各地协会或企业对货主维权工作的现状及今后如何深入开展货主维权工作进行了深入讨论并达成多项共识。与会代表均签署2017年货主维权工作会议联合声明。



热点聚焦

海运市场船货双方百年争斗何时休？

来源：中华航运网

目前我国国内共有 120 多万家外贸出口企业，被强迫缴纳的各种港口附加费每年高达 2500 亿元人民币，其中，仅码头作业费 THC 一项就高达 1500 多亿元！

日前，据中国航务周刊报道，海运附加费有 177 项，THC 只是其中之一。但中国对外贸易经济合作企业协会认为其中 23 项为不合理收费。因此虽然市场主体理解附加费的收取，但是对于其中一些项目还存在争议。

船货双方的争斗穿越百年

班轮运输业中船货双方之间的激烈争议已穿越百年历史。其实，这场没有硝烟的斗争似乎从未停止过，其延续时间之久、博弈程度之深，恐怕世界上任何其他行业都无法比拟。在不同的历史时期，正是这种争斗催生了一系列能够代表船货利益平衡的法律或国际公约，例如，美国《1916 年航运法》、1924 年《海牙规则》、1974 年《联合国班轮公会行动守则公约》等。

一百多年以来，班轮公会问题一直是航运和贸易界人士关注的焦点问题。“班轮公会”是指在国际海上货物运输中，两个或两个以上经营班轮运输的船公司，在某一特定航线或某一特定区域各航线上，为减少或避免竞争，维护彼此利益，通过在运价及其他经营活动方面达成协议，从而建立的具有某种垄断经营性质的国际航运企业组织。

百年的经营使老牌的班轮公会占据了绝大部分的航运市场份额，确立了主导地位。目前全世界已有 360 多个班轮公会或航线组织，遍布世界各主要班轮航线，由欧美海运发达国家航运公司控制。

尽管班轮公会被认为违反公平竞争的基本原则，但由于航运业在发展初期资金密集、投资回报率低等特点，班轮公会曾经在一定历史条件下，对货主及船东两方面都有利，也为国际贸易的稳定发展起到了积极的促进作用，所以它在各国



反垄断法或公平竞争法中得到反垄断豁免的特权，班轮运输行业也因此得以迅速发展。

但从上世纪 80 年代末开始，在集装箱货物运输为标志的现代航运业中，船货双方的相互博弈开始升级，始作俑者就是“码头作业费”。所谓“码头作业费”，是班轮承运人向 FOB 卖方收取的一种在运费之外收取的额外费用，它是集装箱货物运输的产物。在那之前，集装箱班轮运输公司只向托运人收取一笔完整的 CY-CY 场站至场站海运费，码头作业费是一并含在 CY-CY 运费中的，由 FOB 进口商支付，但后来它从运费中被单列了出来，转为由 FOB 出口商(卖方承担离岸前的费用，买方承担运费和保险费)来支付。

由于长期以来班轮公司与出口商一直处在很不平等的地位，班轮公司凭借其垄断优势地位和特权，对 FOB 出口商采取歧视政策，在不协商的情况下垄断定价。码头作业费之争是全世界范围内的，是当代船货矛盾的集中体现，由于中国是最大的集装箱货物贸易国，其表现得更为尖锐。从 2002 年 1 月起，一些航运公会组织开始对中国出口商加收高额的码头作业费，该问题随即引发了船货双方激烈的争端与冲突，冲突一直延续至今。

欧美买方受益 亚洲卖方叫苦

据中国外经贸企业协会副会长蔡家祥介绍，从上世纪 80 年代末至今的 20 多年里，班轮公会为了攫取高额利润，采取了一系列垄断与歧视性手段，在不协商、不谈判的情况下，强行向与班轮公司无合约关系的亚洲 FOB 出口商收取几十种名目繁多的不合理附加费，如：码头作业费(码头作业费)、各种单证费、铅封费、设备操作管理费、旺季附加费、燃油附加费、紧急燃油附加费、货柜紧缺附加费、运价复原费、币值调整附加费、保安费等等，使亚洲出口商苦不堪言。

“根据 1972 年联合国制定的班轮公约，班轮公司定价需要在与出口商协商一致才可以，当时由于班轮公司较少，欧洲班轮公司几乎垄断市场，没有竞争者，但自上世纪 90 年代初开始，海运市场竞争日益激烈，各种规模的班轮公司不断涌现，欧洲班轮公会的权威地位受到挑战。”

在全球尤其是欧洲货主和亚洲货主的一再呼吁下，2008 年，根据欧洲议会的裁决和欧盟的决定，具有 125 年历史的远东班轮公会正式被禁止集体运作。然



而欧洲班轮公司显然不甘心将这块儿巨大的市场蛋糕拱手让人，于是他们又自发成立了一个“班轮联盟”，并将眼光瞄准亚洲市场，转向亚洲开展活动，因为亚洲目前对班轮组织还没有强有力的反垄断措施。

20 多年来，那些联盟国家的班轮公司破坏规则，针对日、韩和香港、台湾、中国内地以及东南亚的一些班轮公司，一再降低海运费，排挤中国及其它亚洲的中小班轮企业。从表面上看虽然是降低了海运费，让利给欧美买方进口商，而实际上，欧洲的班轮公司的利润并没有因此而降低，他们只是把降低的那部分海运费以各种海运附加费的名义转嫁给了亚洲的 FOB 出口卖方而已。受益的是欧美进口商，被压榨、受剥削的是我们出口商，欧洲班轮联盟的船公司并没有受到任何利益损失，所以并不存在他们所谓的‘让利’一说。”

“由于集装箱进口主要集中在欧美，出口主要集中在亚洲，而中国又是最大的‘制造工厂’，所以亚洲就成了‘重灾区’。去年，韩国有着悠久历史的韩进海运终于不堪重负倒闭了。韩进轮船公司与我国的中远集装箱运输公司实力相当，它因无法与欧洲的班轮联盟抗衡而负债累累，而在亚洲，有着更多的中小型船运公司也将面临或与之相同、或生死未卜的命运。目前我们国内共有 120 多万家外贸出口企业，被强迫缴纳的各种海运附加费每年高达 2500 亿元人民币，其中，仅码头附加费一项就高达 1500 多亿元人民币！”蔡家祥说。

转嫁运费 FOB 出口商不堪重负

“目前的集装箱海上运输费用从低运费到零运费，甚至到了负运费，这简直不可思议！”对于目前班轮运价的低迷，很多进口商非但不领情反而感到担忧，因为对于他们而言，希望集运市场能回归正道，希望运价能回归到合理区间。正如挪威 Xeneta 公司的首席执行官最近指出的：一个 40 尺集装箱从上海运至巴西桑托斯的运价低至 50~25 美元，他担心如此低的运价不可能顺利完成运输任务，他希望航运能适当提高运价，以确保自己的货真的能被顺利地装运到目的地。

蔡家祥介绍，随着中小班轮企业的增加，竞争机制的引入，进入 21 世纪后班轮竞争局面全面展开，价格战频发，目的是抢占市场份额。2004 年，为谋求营运的最高灵活度，几家大的已经占据大部分班轮市场份额的班轮公司，如马士基、达飞、地中海航运等班轮公司，开始把属于集装箱运价组成部分的码头作业



费等几十种费用以附加费的形式剥离开来，转嫁给无辜的 FOB 出口商来支付，从而展开惨烈的价格战，他们通过让利给买方的办法快速抢占市场份额。

近年来班轮公司之间组建班轮联盟进行运营成了必然，以达到强强联合，优势互补的目的。组建联盟的目的各有不同，大的联盟的具有排他性，中小企业组建的联盟出于自卫抗衡。总之，组建联盟的目的都是以达到抢占市场份额或者稳住市场份额的目的。有了市场份额，毫无疑问就有了可观的附加费收入。国际班轮市场出现几十种附加费之多造成班轮公司之间互殴互杀的罪魁祸首。

“改革开放带来机遇，但也带来了竞争。之前我们的海运全部是由国轮承包，但之后随着国门打开外资涌入，特别是我国加入 WTO 之后，欧洲班轮公司以其强大雄厚的实力和优质周到的服务抢占亚洲市场，其在中国承揽的海上运输量迅速超越了我们以往的国轮，欧洲的三大运输公司就抢去我们中国全部集装箱运输量的近 60% 的份额，这些班轮巨头以各种手段收取海运附加费，变相将运费转嫁给我们的出口企业。比如班轮公司强行收取包括码头作业费在内几十种码头附加费，这些费用以前是包括在班轮海运费里的，由 FOB 买方来支付的，但现在却将它从海运费里剥离出来，换了一个名称冠之以‘附加费’，让我们的 FOB 出口商来支付，这其实是霸王条款，而我们的出口商对此很无奈却别无选择。这时因为码头作业费等附加费是班轮公司滥用优势地位强迫 FOB 出口商支付的，FOB 出口商不及时支付就拿不到提单结汇，因此很容易收取。这就是班轮巨头热衷于出台越来越多的违法违规的附加费的原因，因为附加费可以不参与市场竞争，有了市场份额就有稳定的附加费收入。”

2017 年 5 月 19 日，30 余家中国集装箱外贸出口企业和国际货运代理企业代表聚集大连，针对欧洲班轮公司百年来的垄断，以及长期以来为我们出口企业设置包括码头作业费在内的各种码头附加费的不合理行为，力图集体呼吁适当提高海运价格，取消几十种向 FOB 出口商收取的不合理附加费，并希望能通过协商找到一个妥善的解决方案和自卫途径，避免班轮公司之间为了抢海运附加费而在运费上互殴互杀，从而为我们的出口企业减负。

此外，会议呼吁政府业务主管部门确实从维护国际海运市场秩序出发，维护公平竞争局面，保护中小班轮企业和 FOB 出口商的利益，希望规范国际海运市场

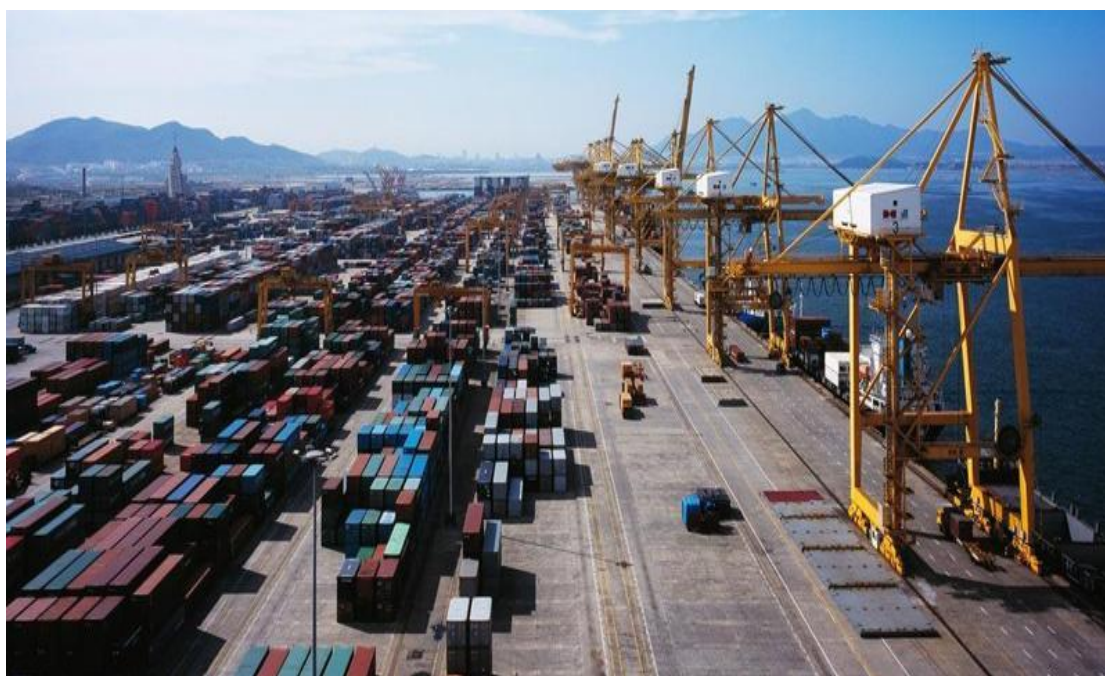


价格，实行运费一口价，禁止在运费之外向 FOB 出口商收取各种违法违规的海运附加费。

“一带一路”将重点建设这十五大港口

来源：中华航运网

（注：本文图片来自于网络）



5月14日，“一带一路”国际合作高峰论坛正式开幕，来自130多个国家的约1500名各界贵宾作为正式代表出席论坛，来自全球的4000余名记者已注册报道此次论坛。在未来，中国将向丝路基金新增资金1000亿元人民币、从2018年起举办中国国际进口博览会、启动“一带一路”科技创新行动计划。

未来，“一带一路”中国要干这些大事：1、同有关国家签署深化中欧班列合作协议；2、向丝路基金新增资金1000亿元人民币；3、同30多个国家签署经贸合作协议；4、中国将从2018年起举办中国国际进口博览会；5、启动“一带一路”科技创新行动计划；6、提供600亿元人民币援助建设民生项目；7、设立“一带一路”国际合作高峰论坛后续联络机制。



此前，由国家发展改革委、外交部、商务部联合发布《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》。

在终极版面中，圈定重点涉及的 18 个省，包括新疆、陕西、甘肃、宁夏、青海、内蒙古等西北的 6 省，黑龙江、吉林、辽宁等东北 3 省，广西、云南、西藏等西南 3 省，上海、福建、广东、浙江、海南等 5 省，内陆地区则是重庆。此外，规划还提及要发挥港澳台地区在“一带一路”的作用。

明确了各省在“一带一路”中的定位及对外合作重点方向：例如新疆定位为丝绸之路经济带核心区，主要是深化与中亚、南亚、西亚等国家交流合作；云南则是建设成为面向南亚、东南亚的辐射中心；东北 3 省则是建设向北开放的重要窗口。

规划重点提及多个节点城市，西安、兰州、西宁、重庆、成都、郑州、武汉、长沙、南昌、合肥。

而沿海的节点城市更是重点。规划强调，加强上海、天津、宁波-舟山、广州、深圳、湛江、汕头、青岛、烟台、大连、福州、厦门、泉州、海口、三亚等沿海城市港口建设，强化上海、广州等国际枢纽机场功能。

内陆节点城市建设方面则强调，支持郑州、西安等内陆城市建设航空港、国际陆港，加强内陆口岸与沿海、沿边口岸通关合作，开展跨境贸易电子商务服务试点。



货代资讯

海上货代合同纠纷中责任的承担

来源：中华航运网

海上货运代理实务中，受托人在转委托时一般应征得委托人的明示同意或以行为表达的默示同意，否则应对第三人的行为承担责任。

提 要

海上货运代理实务中，层层转委托的连环代理现象屡见不鲜。受托人在转委托时一般应征得委托人的明示同意或以行为表达的默示同意，否则应对第三人的行为承担责任。海上货运代理纠纷适用过错推定责任原则，但若牵涉到货代企业以自有的运输工具、设备提供货物的运输、仓储等服务的，则应分别适用与运输、仓储合同等相关的法律规定。

案 情

原告：上海某农业科技企业

被告：连云港某货代企业

2013年12月，原告与买方签订购销合同，约定由原告向其分批出口800吨鲜香菇。为履行上述合同，原告于2014年10月向被告发出订舱委托书，委托被告办理包括装箱、陆路拖车、报关报检、订舱在内的货代事宜，订舱委托书中载明冷藏集装箱设定温度为0℃。

被告接受委托后，转委托案外人安排集卡装载冷藏集装箱空箱前往原告指定的河南工厂装货后陆运至连云港，并完成了报关报检、订舱等出口货代事宜。当货物运至韩国仁川港后，买方发现货损，委托汎韩检定进行检验。汎韩检定分别于同年12月20日、21日、24日起对存放于冷藏于海关保税仓库内的上述货物进行检验。经核对冷藏集装箱温度记录数据，发现集卡司机在中国内地陆运期间未将电源连接至集装箱上，认定货损原因系陆运操作粗心所致。上述货物损失总计达到92325.65美元。



原告据此请求判令被告赔偿全部货损。被告辩称，原告的诉请并无事实与法律依据，涉案货物已在目的港交付收货人，所有权已转移，原告无权主张赔偿；原告知晓被告转委托陆运事宜，故原告应直接向第三人追偿；涉案货运代理合同系无偿，被告已完成原告委托的货代事宜且履约中无重大过错，不应承担赔偿责任。

裁 判

上海海事法院审理认为，原被告系海上货运代理合同关系的相对方，合同项下义务履行及责任承担均应限定在合同相对方范围内。原告虽事后被告知陆路拖车事宜系被告转委托案外人处理，但并无证据显示原告已明确同意。在此情形下，货物陆路拖车事宜相关责任仍应由作为合同相对方的被告直接向原告承担。

此外，被告并未有效举证证明涉案合同系无偿。事实上，作为正常商事合同的海上货运代理合同，通常并不存在民事合同中的无偿情形；而面对纷繁复杂的现代商务盈利模式，简单考量单笔交易中货运代理人的实际盈利状况，亦不能作为认定合同系无偿的依据。在陆运车载中集装箱未正常连接电源，显属重大过错，责任无法免除。

最后，考虑到案外人在货物到达目的港之后未能及时安排检验致损失进一步扩大，故检验报告所载 92325.65 美元损失，应包含货物出口前陆路拖车阶段载货冷藏集装箱未正常连接电源所致损失，以及货物到港后未及时检验所致扩大损失两个部分。最终酌定判令被告就全部货损承担 70% 的赔偿责任。

一审宣判后，被告提起上诉。上海市高级人民法院经审理认为，一审判决认定事实清楚，处理结果正确，故驳回被告上诉，维持原判。

评 析

海上货代合同纠纷中转委托效力认定

在海上货运代理市场上，层层转委托的连环代理并不少见，且往往在出现问题追究责任时纠纷成讼。如何认定转委托行为的效力成为该类案件的关键所在。

根据《合同法》第 400 条的规定，非紧急情况为委托人利益，受托人仅在委托人同意后始得转委托，否则应对转委托第三人的行为承担责任。但该条规定中并未明确应如何认定委托人同意。《货代规定》第 5 条采取的立场是严格认定转



委托行为，不轻易认定受托人的转委托行为获得委托人的同意，即以委托人的明示为原则，以默示为例外。

在本案中，原被告双方并未就被告安排陆路拖车事宜明确约定转委托权限。原告虽事后被告知陆路拖车事宜系被告转委托案外人处理，但并无证据显示原告对此已表示明确同意；而仅有原告知晓被告将陆路拖车事宜转委托案外人未表示反对的事实，并不足以推定原告已同意此转委托（《货代规定》第5条第2款）。在此情形下，涉案货物陆路拖车事宜相关责任仍应由作为合同相对方的被告直接向原告承担。

过错推定责任原则的适用

《合同法》第107条规定，当事人一方不履行合同义务或者履行合同义务不符合约定，该方当事人即应承担违约责任。该规定确立《合同法》在违约责任上的一般归责原则为无过错责任原则。同时，针对特殊的合同，例如委托合同，《合同法》又规定过错责任原则。《合同法》第406条规定，有偿的委托合同，因受托人的过错给委托人造成损失的，委托人可以要求赔偿损失；无偿的委托合同，因受托人的故意或者重大过失给委托人造成损失的，委托人可以要求赔偿损失。

《货代规定》第10条参照《合同法》中有偿委托合同的规定，进一步明确在海上货运代理合同法律关系中适用过错推定责任原则。这是因为受托人在办理具体委托事项时，最了解业务办理的具体情况，将不存在过错的举证责任分配给货运代理企业，更为公平，也可以大大减少司法举证的总成本。

有观点认为，《货代规定》第10条可能与第2条存在内在矛盾。理由是根据《货代规定》第2条，委托人与货代企业可能被认定为运输合同的双方当事人，依据《合同法》关于运输合同的规定应适用无过错责任原则。而《货代规定》第10条则明确说明在货代合同纠纷中应适用过错推定责任原则。两者存在矛盾之处？笔者认为，这两种归责原则看似矛盾，实际对应着不同的适用条件。认定双方当事人之间存在运输合同的法律关系，隐含着货代企业利用自有的运输工具，提供货物的运输服务。在这样的条件下，则双方并不适用委托合同的归责原则，应根据《货代规定》第2条，具体适用运输合同的法律规定。在本案中，货代企业并没有用或者试图用自有的运输工具完成陆路运输事项，因而应认定涉案纠纷



是因处理货运代理事务所发生的纠纷，根据《货代规定》第 10 条应适用过错推定责任原则。

另外，被告虽抗辩称其与原告订立的海上货运代理合同是无偿的，依据《合同法》第 406 条关于委托合同的规定，被告无重大过错，不应承担赔偿责任，但并未提供相应的证据证明。退一步说，商事主体以盈利为目的，故商事合同一般为有偿合同。在现代商务模式下，尤其是存在长期、多次交易的，仅凭在单次交易中未收取相应费用不足以认定该合同系无偿合同。这也是《货代规定》在第 10 条中未参照委托合同的条款，将货运代理合同区分有偿与无偿的原因。

货损检验及时性对损害责任承担的影响

本案充分考虑了案件中因迟延检验所造成货损扩大的情形，在一定程度上保障了被告的权益。在实践中，因纠纷发生当时各方情绪对立，很多情形下会迟延报告保险公司或检验、评估机构，由此即可能带来一系列的商业风险及法律风险。为此，本案通过分别向连云港出入境检验检疫局、连云港市农业科学院咨询因迟延检验造成的货损比例，合理确定自由裁量比例。

根据《合同法》第 113 条的规定，即当事人一方不履行合同义务或者履行合同义务不符合约定，给对方造成损失的，损失赔偿额不得超过违反合同一方订立合同时预见到或者应当预见到的因违反合同可能造成的损失。在本案中，被告因未按约定温度标准完成陆路运输事宜给原告造成损失，但其赔偿应不超过其违反合同可能造成的损失。不论是被告故意或是过失造成履约不符合约定，因货方未能及时检验以及处理已经发生货损的货物而致使货物进一步损失的部分，客观上超出了被告应当预见到的可能造成的损失。最终法院认定货损的 30%是由于货方未采取适当措施及时检验所致，原告不得就此扩大部分的损失要求被告赔偿。



大型联盟重组后集装箱船大规模迁移准班率下降

来源：国际船舶网

（注：本文图片来自于网络）

自4月1日起大型海上航运联盟2M联盟、海洋联盟、THE Alliance正式推出，集装箱船出现大规模迁移，班轮公司的总体准班率和运输时间可靠性出现下降。

据CargoSmart数据显示，今年4月班轮公司的准班率从今年3月的63%下降到59%。而在过去的半年里，2017年1月的准班率最低，仅为56%；2016年11月的准班率最高，达到70%。

同时，今年4月集装箱船运输时间的可靠性也有所下降，从3月分的53%下降到52%。数据显示，过去的半年里，2016年11月的货运时间可靠性最高，为63%；2017年2月的货运时间可靠性最低，仅为47%。

数据显示，三大集运联盟的大量集装箱船已从跨太平洋航线和跨大西洋航线迁出。集运联盟将继续部署船舶的新航线服务，包括一些曾经抵达美国港口的超大型集装箱船。

数据显示，今年4月，船舶货运平均等待时间为10.3个小时，超过了3月的8.5个小时等待时间。而在过去半年里，2016年11月的船舶平均等待时间最短，为6.2个小时。

在区域方面，集装箱船在亚洲-中东航线贸易的准班率环比出现最大幅度下滑，从3月的73%下降至4月的61%。而欧洲-大洋洲航线贸易的准班率则出现最大幅度上升，从3月的59%上升至4月的78%。此外，亚洲-大洋洲航线贸易的准班率从3月的84%下降至4月的71%，而欧洲-大洋洲航线贸易的准班率从3月的57%上升至4月的74%。同时，亚洲区间贸易准班率出现大幅攀升，在今年4月达到41%，船舶平均等待时间也从3月的12.3小时缩短至4月的8.7小时。

今年4月，班轮公司的平均准班率下降至59%，其中13家班轮公司的准班率超出平均水平。其中，全球前24家班轮公司中的21家出现了不同程度的准班率下降。仅有马士基航运、地中海航运和Safmarine这三家公司的准班率在4月有所改善。



在这 24 家班轮公司中，12 家公司在今年 4 月的货运时间可靠性有所下降。其中赫伯罗特货运时间可靠性降幅最大，从 3 月的 57%下降至 4 月的 45%。美国总统轮船货运时间可靠性则出现最大幅度改善，从 3 月的 46%上升至 4 月的 50%。

今年 4 月，班轮公司的船舶货运平均等待时间为 10.3 小时。与 3 月相比，仅有 2 家公司在今年 4 月的船舶平均等待时间出现缩短。其中以星轮船的船舶平均等候时间从 3 月的 11.6 小时下降至 4 月的 10.8 小时，MCC 的船舶平均等候时间从 3 月的 7.3 小时下降至 4 月的 7 小时。



政策法规

水运供给侧改革明确完善港口集疏运等 19 项工作

来源：中国航贸网

近日，交通运输部制定实施《深入推进水运供给侧结构性改革行动方案(2017—2020 年)》(简称《行动方案》)，抢抓交通运输发展黄金时期，加快水运行业提质增效升级，更好服务国家重大战略。

围绕降成本、去产能、补短板、调结构、强服务 5 个方面，《行动方案》提出了完善港口集疏运体系、优化江海运输组织、优化船舶运力结构、促进区域港口协调发展、加快内河高等级航道建设、加快邮轮游艇运输发展、推进“互联网+”水运应用、深化水运“放管服”改革等 19 项工作内容。

《行动方案》明确了“十三五”期的工作目标。到 2020 年，内河高等级航道达标率将达到 90%，重点港口集装箱铁水联运量每年同比增长 10%以上，长江经济带江海直达运输经济社会效益显现，内河船舶船型标准化率达到 70%，平均吨位提高到 1000 载重吨，水运供给侧结构性改革取得明显进展，转型升级取得实效，水运服务质量效率和行业治理能力显著提升。



铁路集装箱多式联运“十三五”规划发布

来源：中国航贸网

近日，国家发展改革委、交通运输部、中国铁路总公司联合印发《“十三五”铁路集装箱多式联运发展规划》（简称《规划》），预计到2020年，我国集装箱运量达到铁路货运量20%左右，其中，集装箱铁水联运量年均增长10%以上，中欧班列年开行5000列左右。

根据《规划》，“十三五”期，我国将提升传统运输通道能力，研究构建北京—天津—沈阳—哈尔滨、北京—上海等双层集装箱运输通道，有序推进面向全球、连接内陆的国际运输通道建设；优化集装箱场站布局，强化枢纽衔接配套，加快推进上海、宁波舟山、广州等港口疏港铁路建设；推进内陆港建设，打造完整的国际联运和铁水联运系统，促进一体化通关。同时，强化多式联运组织衔接，加强铁水联运衔接，优化公铁联运模式，完善集装箱供需体系，加强运输时效性管理。

在技术装备与信息共享方面，我国将大力发展20英尺、40英尺国际标准集装箱，研发应用适应市场需求的内陆集装箱，重点发展集装箱专用车，加快研发多式联运设施设备；构建信息共享服务平台，加强物联网、云计算、大数据等技术应用，建立铁水联运信息共享机制，打造“互联网+”服务模式，研究开发面向客户的多样化信息服务产品。

发：所属会员单位及政府有关部门
