

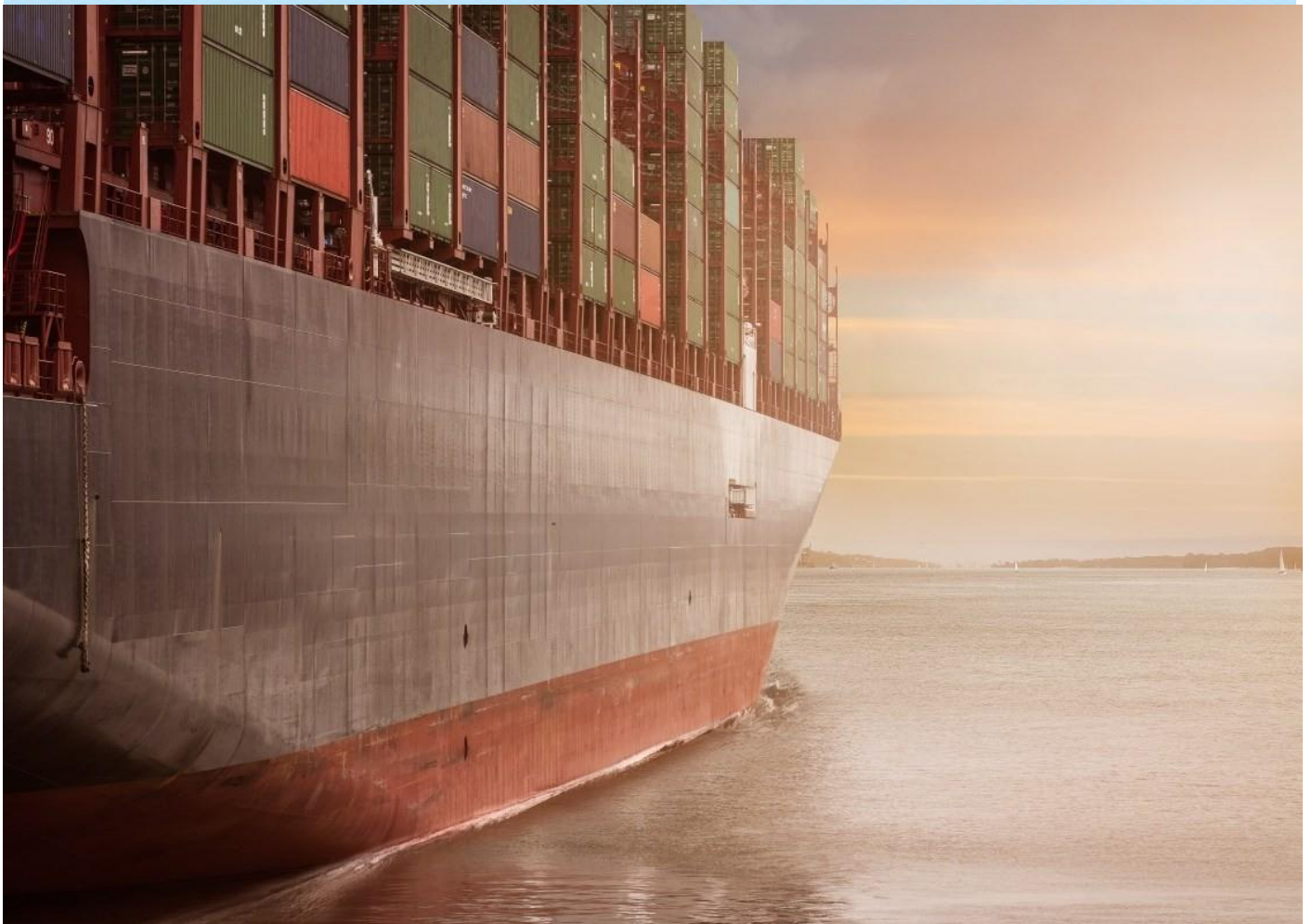


国际货运代理协会联合会（FIATA）提议的最佳做法（第3册）

集装箱运输和

集装箱押金

(现金担保)





FIATA 提议的最佳做法 (第 3 册)

集装箱运输和集装箱押金

(现金担保)

此文件系FIATA海运工作组发布的第三份最佳做法指引，编制的目的在于为FIATA国家级会员及其货运代理人个体会员提供协助。

海上运输工作组由货运代理人 and 贸易协会中专长于海上运输业（无论是否为从业者）或专长于就可能产生的纠纷和法律问题提供咨询意见的工作人员组成。工作组由FIATA秘书处进行管理，通常在每年的2月、6月和FIATA全球年会上召开三次会议。工作组是FIATA多式联运研究机构的组成部分，在FIATA春季总部会议和FIATA全球年会上进行汇报。

在2018年9月于新德里举办的FIATA全球年会上，FIATA海上运输工作组以集装箱运输中的滞港费和滞箱费为主题发布了第一份“最佳做法指引”。该指引的发布非常

及时，因为近几年来，免堆期和免箱期在缩短，而滞港费和滞箱费率却大大上涨。航运公司被指责滥用权力向货方收取不公平且不合理的滞港费和滞箱费。

在2019年3月于苏黎世举办的FIATA春季会议上，FIATA海上运输工作组以“集装箱运输和集装箱质量”为主题发布了第二份“最佳做法指引”。FIATA海上运输工作组发现，空箱提取环节中的集装箱质量大幅下降，而一些实际考量常常引起纠纷，导致产生额外成本，特别是造成供应链中断。FIATA海上运输工作组认为，航运公司正在削减设备维护成本。至于归还空箱

的问题，FIATA海上运输工作组发现有航运公司存在在空箱归还时收取清洁与维修费用的不公正做法。

FIATA海上运输工作组谨此发布第三份最佳做法指引，本次指引的主题是航运公司收取的集装箱现金押金。前两份最佳做法指引涉及的是全球性问题，此份指引主要聚焦于非洲和其他发展中国家的集装箱担保事宜。

本最佳做法指引清晰易懂、简明扼要，同样意在使任何行业领域的读者均能明白下述各种情形中的逻辑性和合理性。希望本指引能够帮助大家进行更好的理解。

DISCLAIMER: This Best Practice Guide on Container Shipping and Container Deposits (Vol. 3) was translated into Chinese by TT Club's office in China and proofread by the chair of the FIATA Asia-Pacific region. In case of a discrepancy, the English original version will prevail.

如需更多关于 FIATA 海上运输工作组活动的信息或对本指引有任何意见，

请联系 FIATA 秘书处 info@fiata.com。



执行摘要

在之前的最佳做法指引中，我们已经（特别）确定：

- 集装箱是航运公司一项重要的投资，对于航运公司来说，尽可能快速地流转集装箱才符合其利益。
- 航运公司有责任确保其集装箱是安全的且适合用于要求用途。
- 货方有义务谨慎对待和装卸集装箱，并清洁集装箱及其内部、清除所有货物遗留痕迹，特别是疏松粉末、谷物和有害物质和熏蒸剂，除非货方已与航运公司另有约定。

尽管收取滞箱费是航运公司为促使货方在卸货后归还空箱而全球通用的手段，但在部分国家，航运公司似乎更为担心货方不归还全部空箱。一个空箱可能有多种用途，航运公司要定位并回收集装箱，即便不是不可能，成本也将十分高昂。

因此，航运公司向理应就集装箱的“未予归还”做出补偿的进口商收取集装箱现金押金（亦称为集装箱担保）。事实上，要求交纳押金的目的是十分明晰，且在不同国家似乎做法也不同。在有些国家，此等押金似乎也用于支付可能产生的清洁和维修费用。

此等押金通常被认为是不合理的。在一些情况下，航运公司不只收取现金押金，还会要求提供担保函，甚至会就每个集装箱收取一笔固定费用（不予退还）。多年以来，利

益相关者一直在抱怨此种不公平亦不合理的做法，因此，FIATA海上运输工作组努力为所有利益相关者之利益总结出最佳做法。

虽然收取集装箱押金在许多国家都是种普遍的做法，但却似乎并不存在一种全球通用的做法。每种做法所涉方法和金额均有所差异，我们不可能关注到每一种做法的具体细节。但是所有做法都存在一个非常值得质疑的流程，即要求交纳现金押金，却在退款时拖延，这一过程可谓如同噩梦一般。

我们认为相关押金系由航运公司以信託方式替货方持有，因此应于空箱归还后立即退还。空箱还至指定的集装箱场站后，无合理理由，航运公司不得扣留现金押金（或其中一部分）。但在许多国家，航运公司要花费数周时间来处理和退还现金



押金。此等迟延是不合理的，会对货运代理人的资金流和生产力产生直接影响，因为货运代理人不得不执行各种程序和流程以跟进押金情况，确保押金依法退还。

此外，本第三份最佳做法指引亦审视现状并归纳了参与港口间货物运输的各方能自发实施的最佳做法——这些可能有助于减少导致迟延和不必要供应链成本发生的低效行为。



最佳做法

虽然在很多发达国家，航运公司不征收集装箱现金押金，但在发展中国家，航运公司要求各种现金押金和文件是一直以来的传统。我们认为，对许多国家来说，要求现金担保的惯例必须重新审视，因为那是过时且极度不合理的做法。

被要求提供集装箱押金的货运代理人不仅会因提供现金押金而发生额外成本，还会因跟进和确保押金退还而产生行政开销。由于押金退还往往需要经历噩梦一般的行政程序，进展缓慢，因此产生的行政开销完全是不合理的。

FIATA 的宗旨是向进行商业合作的各方提供他们在合作关系和往来交易中应当予以考虑的“最佳做法”。下文总结介绍了一些涉及集装箱现金押金的情形，同时提出了“最佳做法”建议，供商业合作各方在合作关系中考虑。

透明公开和正当（客观）理由

情形

航运公司通过使用滞港费和滞箱费这两种工具，来确保他们的集装箱得以快速归还。空箱归还时，航运公司会对集装箱的状态和质量进行检查——可能会因此征收清洁和维修费用。

在一些发展中国家，航运公司还会要求提供集装箱现金押金，通常还有额外文件，以此确保空箱的归还。这些措施的实施通常是由航运公司自由决定，并未经过任何风险评估。

在发展中国家，物流费用通常在国内生产总值中占据相对较高的比例。上述情形进一步加剧了这一情况，削弱了发展中国家的竞争力。

最佳做法

如果在某个特定国家需要额外担保来确保集装箱空箱得以良好状况返还，航运公司应当将其风险评估和评估结论透明公开化。航运公司应该有记录并解释其做出收取现金押金决定的相关数据（例如未归还集装箱的数量）。我们要求的只是航运公司合理解释并公开其决定坚持要求额外担保的缘由。某个国家可能是发展中国家这个理由不仅不够充分，甚至带有歧视性——航运公司应当给出合理的理由，且这些理由应有书面记录支持。





现金担保和相关程序——迟延和行政噩梦

情形

如上所述，码头提箱时，通常会被要求提供现金担保和押金，此等现金担保和押金应当在集装箱空箱归还至场站时退还。在现在已经是数字化、自动化的时代，这些现金流程不啻于一场行政噩梦。除此之外，航运公司还会拖延退款，而且通常不会解释原因，这也是众所周知的。

最佳做法

现金交易应当被视为历史遗物，即

使航运公司有正当理由要求额外担保，以确保集装箱得以良好状况归还（如上所述），航运公司要求的也应当是银行担保。银行担保的金额也不应按照货运代理人所经手的每个集装箱计算，而应根据该特定货运代理人（或代表货代会员协商的货运代理协会）的平均在运集装箱的百分比进行风险评估，进而基于风险评估结果计算。

货运代理人可能是作为货主的代表行事，也可能受货主委托作为契约承运人（无船承运人）。无论哪种情况，货运代理人皆非实际货主，

但皆与大量货主（客户）有交易往来。对于某个特定的货运代理人，航运公司应对其所经手的集装箱总量进行审核，按照其平均在运集装箱的百分比要求银行保函，但这应当基于简易而透明公开的风险评估结果来决定。

通过这一程序，航运公司的风险得以获得保障。以下各个不合理的情况将得以终结：

- 按每个集装箱计算担保金额
- 行政噩梦
- 不合理的退款拖延





情形

将集装箱运至港口的前期运输以及集装箱出港后的后续运输可能由承运人拖运，也可能由货主安排拖运。集装箱承运人有提供与货运代理人类似的服务。在承运人拖运的情况下，承运人不需要考虑现金担保的问题，而在货方拖运的情况下，货运代理人则将面临现金担保的问题，因此这二者之间可能发生扭曲的市场竞争。

有迹象表明，航运公司滥用自己的身份，获取不公平的市场优势。

最佳做法

在安排内陆拖运时，航运公司实际上是在和他们的客户，即货运代理人竞争。当市场实体有权力对其竞争对手收取不合理的费用、加诸不合理的手续时，市场效率将大打折扣。无论是通过货方拖运还是通过承运人拖运的方式运输集装箱，对待客户的方式应当是平等且公平的。在现今的商业环境中，对货方拖运的集装箱收取现金担保既是不公平的，也是不道德的。我们只能假定，这种做法的唯一目的是为了挤兑安排货方拖运的货运代理人的生存空间。

FIATA 建议进行商业合作的各方应就合作条款进行磋商，减少这种不公平差别化的现象。FIATA 同时鼓励会员协会了解各自司法辖区内与此问题相关的反垄断规定，并给予其会员妥善建议。





结论

货主/货运代理人负有在合理时间内归还合理质量的集装箱空箱的明确义务。通过收取滞港费和滞箱费，航运公司敦促货主/货运代理人快速归还集装箱。同样，通过收取有事实依据的清洁和维修费用，航运公司已经有措施来确保归还集装箱的良好质量。

但是，在某些（发展中）国家，航运公司在释放进口集装箱之前要求货主提供额外担保。这些担保可能是现金押金、保函和额外费用，同时还伴有不合理的行政程序。

为改善上述情形，FIATA 提出以下最佳做法建议：

- 航运公司应当将其风险评估和评估结论透明公开化。某个国家可能是发展中国家这个理由不仅不够充分，甚至带有歧视性——航运公司应当给出合理的理由，且这些理由应有书面记录支持。
- 现金交易应当被视为历史遗物，即使航运公司有正当理由要求额外担保，以确保集装箱得以良好状况归还（如上所述），航运公司要求的也应当是银行担保。银行担保的金额也不应按照货运代理人所经手的每个集装箱计算，而应根据其平均在运集装箱的百分比进行风险评估，进而基于风险评估结果计算。
- 无论是通过货方拖运还是通过承运人拖运的方式运输集装箱，对待客户的方式应当是平等且公平的。在现今的商业环境中，对货方拖运的集装箱收取现金担保既是不公平的，也是不道德的。我们只能假定，这种做法的唯一目的就是为挤兑安排货方拖运的货运代理人的生存空间。

衷心感谢 TT Club与其在台合作伙伴台湾运保服务股份有限公司(TTIS)以及FIATA亚太地区主席杨瑞如女士为此最佳作法协力提供中文翻译。

国际货运代理协会联盟秘书处

地址：Schaffhauserstr. 104, CH-8152 Glattbrugg, Switzerland

电话：+41 (0)43 211 65 00 邮箱：info@fiata.com 网站：fiata.com

2019年3月

fiata.com 第 7 页, 共 7 页