

# 最新海上运输合同有哪些 海上运输合同(汇总6篇)

合同是适应私有制的商品经济的客观要求而出现的，是商品交换在法律上的表现形式。合同是适应私有制的商品经济的客观要求而出现的，是商品交换在法律上的表现形式。怎样写合同才更能起到其作用呢？合同应该怎么制定呢？下面是小编带来的优秀合同模板，希望大家能够喜欢！

## 海上运输合同有哪些篇一

国际货物贸易合同与国际海上货物运输合同的对接 在现代法学中，国际货物贸易合同的相关法律问题与国际海上货物运输合同的相关法律问题分属不同领域，被不同的部门法所制约。在通常情况下，学者和实务操作者亦将二者割裂对待，分别研究。然而，一个不可忽视的事实是：国际货物贸易与国际海上货物运输之间具有紧密的相关性。在实践中，正是由于国际贸易业务的操作对跨境交付货物产生需求，海上货物运输业务才应运而生。因此，国际海上货物运输实际上是国际贸易合同履行过程的某个部分或某个步骤。正因为如此，国际贸易合同的主体必须使这两者良好地契合，否则难以保证其自身在国际贸易中利益与风险的平衡。

### 1 关注两合同之间对接问题的必要性

#### 1.1 经济原因

自19世纪中期以来，经济全球化的脚步从未停止过，国际贸易更是日益繁荣。20xx年，我国进出口总额达亿美元，比上年增长23.5%。作为经济全球一体化的重要参与者，唯有熟悉国际贸易与国际海上货物运输的游戏规则，并熟练运用其规避风险，才有可能成为国际贸易中的赢家。尤其是20xx年全球金融危机以来，在全球经济环境不佳的状况下，我国进出口

贸易商必须正确理解贸易双方法律关系并加以灵活运用，才能有效规避风险，降低损失，保护自身权益。目前，大部分的国际贸易合同选择用海上运输来完成货物的交付，其主要原因是海运方式与其他运输方式相比具有性价比、安全性较高的特点。因此，探讨国际货物贸易合同与国际海运合同对接的问题十分必要。

## 1.2 现实原因

将国际货物贸易合同与国际海上货物运输合同结合起来进行探讨是实践的需要。任何国际贸易的过程必然涉及货物的跨境交付，因此不可避免地需要选择某种运输方式来完成这一交付过程。海上货物运输合同就是国际贸易商在订立、履行国际贸易合同后，为完成其自身义务而订立的辅助性合同。一方面，运输合同必须符合贸易合同的要求；另一方面，其作为一个独立的合同，涉及运输、交货等重要环节，对于贸易合同中当事人的利益有着非同小可的影响。由于这两份合同的衔接不佳而导致各种问题发生的情形在实践中不在少数。在这种“3方当事人、2个合同关系”的情况下，当事人只有使这两份合同保持良好的对接，才能真正保护自身的权益。

## 2 两合同之间的对接环节

根据《20xx年国际贸易术语解释通则》(incoterms 20xx)的规定，在国际贸易合同中，卖方主要的义务是供货、交货、通知买方等，买方主要的义务则是支付价款、受领货物、检验货物等。除此以外，其他的合同义务(如办理许可证，订立运输合同和保险合同，划分费用，提供交货凭证、运输单据或有同等作用的电子信息等)由买卖双方通过合同的具体约定予以分配。国际货物贸易合同与国际海上货物运输合同的连接点有二：一是主体身份，贸易合同中的一方当事人在很多情况下亦是运输合同的主体；二是贸易术语，贸易术语构成连接贸易合同和运输合同履行的桥梁。合同中贸易术语的具体内容决定国际货物贸易中的运输、费用、风险等由哪一方控制和

承担，而这些环节在实践中又是需要通过国际海上货物运输合同来实现的。换言之，这些环节既受到国际货物贸易合同的制约，也受到国际海上货物运输合同的制约。

### 3 两合同之间的具体对接问题

#### 3.1 fob条款下货物的控制权问题

fob条款一直是国际贸易实践中欺诈案件的“多发地带”。一般在订立国际货物贸易合同fob价格条款时，由进口商负责与承运人订立运输合同，进而享有要求承运人签发提单的权利。这意味着出口商可能过早地失去对货物的控制权。例如天津海事法院曾处理以下案例：发货人虽持有提单，但因为提单上的托运人一栏记载为收货人，故发货人与承运人之间不存在权利、义务的关系，出口商对承运人不享有诉权，法院据此驳回发货人的起诉。

作为发货人的出口商面临的这一风险，在20xx年最高人民法院出台《关于审理无正本提单交付货物案件适用法律若干问题的规定》之后有了一定程度的降低。该规定第12条明确：“向承运人实际交付货物并持有指示提单的托运人，虽然在正本提单上没有载明其托运人身份，因承运人无正本提单交付货物，要求承运人依据海上货物运输合同承担无正本提单交付货物民事责任的，人民法院应予支持。”但该条的适用范围存在一定的限制（即原告应当是向承运人实际交付货物的托运人，涉案提单应为记名提单），故此类风险并不能完全被排除。简言之，在fob条款下，卖方在交易伊始就丧失对货物的控制权，其至少面临两方面的风险：其一，买方不支付货款时，除了对买方提起诉讼这一方式外，几乎没有其他救济途径；其二，在卖方向承运人（或无船承运人）索赔时，其面临证明其与承运人（或无船承运人）之间存在货物运输合同关系的困难。

以上种种问题即由实务中因海上货物运输合同与国际货物贸

易合同之间不能很好对接所致。换言之，货物卖方若要避免此类风险，必须对这两个合同的内容进行必要的调整。卖方可以要求将跟单信用证下对单据的要求修改为“货运代理人收讫货物证明”(forwarders certificate of receipt[fcr])这样，无论提单如何签发，签发给谁，卖方都以fcr方式完成结汇和交易。但由于在这种方式下卖方只需向承运人交货即可结汇，故对买方而言风险甚大，买方一般不会同意对信用证作如此修改。事实上，此种方式是否可行，完全取决于买卖双方在谈判中的地位。

基于我国现行法律的规定[fob条款下的货物卖方可以从以下几方面尽量控制风险。

(1) 买卖双方在国际贸易合同中明确:采用fob条款，运输由卖方进行，运费由买方承担。即卖方在安排运输时一定要明确其应当被记载为提单上的“托运人”，并要求承运人将提单签发给卖方，以保证卖方对货物的控制权。国际贸易沿用的国际惯例一般并非法律强制性规定，因此如果国际货物贸易双方当事人均同意对贸易合同中的权利、义务作如上更改，则在法律上并无任何障碍。

(2) 《中华人民共和国海商法》(简称《海商法》)第42条第3款借鉴《汉堡规则》的规定，对“托运人”定义作出扩充，使《海商法》中的“托运人”既包括缔约托运人又包括实际托运人(发货人)。因此，在我国，倘若出口商能够证明自己是实际将货物交给承运人的当事人，则其“托运人”的地位就可以得到证明，故出口商通常会留意对大副收据等交货凭证的签收和保留。但仅有这些凭证不足以保护其自身利益，因为《海商法》没有针对“发货人”的权利作出任何规定，只是简单地将其放入“托运人”的定义中。《海商法》规定:应托运人的要求，承运人应当签发提单。但根据该条规定，并不能明确“发货人”是否有权要求承运人向其签发提单。在实务中，承运人仅依据向其委托订舱的托运人的指示签发提单，

而拒绝依据发货人的指示将提单签发给发货人，或拒绝将提单上的“托运人”显示为“发货人”的情况时有发生。因此，出口商最好能在贸易合同中明确约定，货物买方在安排运输时必须保证提单上的“托运人”一栏记载为货物卖方，并且货物卖方享有优先要求向其签发提单的权利。此外，**fob**卖方不仅要在货物实际交付时要求承运人将其托运人的身份记入提单，且要以《海商法》下“实际托运人”的身份，要求承运人将提单签发给**fob**卖方，以避免自身过早地丧失对货物的控制权。综上，在目前的国际贸易实务中，**fob**方式下贸易合同与海上货物运输合同之间不能较好衔接的问题比较突出。出口商应当充分意识到这一点。在对贸易对象信誉度不甚了解的情况下，建议出口商选择以**cif**方式出口货物。

### 3.2 贸易方式的灵活选择

事实上，贸易方式的选择非常灵活，若简单地认为“出口宜采用**cif**术语，进口宜采用**fob**术语”是不可取的。贸易商应当从自身的实际要求出发作出选择。

一些散货(如石油等)交易通常签订年度合同，而每一票具体货物的价格却以货物装船(或提单签发)当天的市场价格为准。在这种情形下，谁掌握运输的控制权，谁就掌握货价的决定权。

例如，在市场波动、货价下跌时，**fob**买方可以通过拖延时间、暂缓装货的方式来谋取货价下跌带来的利益。在英国曾发生这样的案例：某艘油船被程租去尼日利亚装运12万t原油。在船舶已经到港的情况下，由于**fob**买方(承租人)了解到当年2月份的油价可能比1月份下降0.617美元/桶，故想拖延至1月31日以后装船(贸易合同约定，货价以提单签发日期为准)，遂要求船舶所有人延后装船。然因种种原因，船舶所有人仍签发1月31日提单，致使**fob**买方(承租人)蒙受60万美元的损失。**fob**买方(承租人)因此向船舶所有人提起索赔。实务中不

乏贸易商抓住诸如税率变化等可乘之机，先以fob买入货物，而后在船舶尚在海上运输途中，甚至在货物抵达目的港后，再寻找合适的买方的事例。

在国际货物交易中，买卖双方应当从自身的需求和便利性出发来选择是否掌握运输的主动权，并且不必受制于传统的fob或cif方式。如果国际贸易双方订立的是长期合同，且买方可根据自己的库存、销售情况来决定具体交易时间，则其可要求以fob价格进行交易，以便掌握主动权。

### 3.3 滞期费的衔接

有观点认为，滞期费仅在运输合同项下值得注意，而在贸易合同项下不应当关注。事实并非如此。在目前港口拥堵频繁发生、国际贸易利润日趋下降的背景下，动则几万、几十万美元的滞期费有可能成为决定国际贸易是否盈利，或者盈利多少的关键。无论货物的运输由贸易中的哪方控制，均无法回避滞期费的问题。

倘若港口拥堵或者装卸效率低下，则发生滞期费的可能性就较高。因此，船舶所有人通常在租约中约定由承租人承担滞期费。在cif方式下，承租人(卖方)可以控制装货时间，但无法控制卸货时间。因此，作为承租人的卖方会尽量将卸货港可能发生的滞期费风险转移给买方。同理，fob方式下的承租人(买方)，亦会尽量将装货港可能发生的滞期费风险转移给卖方。所以，在订立货物买卖合同时，负责安排运输的一方应当在贸易合同中增加条款，约定合同另一方须在多长时间内完成装(卸)货，否则由此发生的滞期费将由另一方承担。

在订立贸易合同时无法预估租船合同下的滞期费数额，因此通常的做法是在贸易合同中加上“滞期费按照租约约定”(as per charter-party)即将租约中的滞期费条款并入贸易合同。如此，订立运输合同的一方即可通过贸易合同与运输合同的

对接，将其无法控制的装(卸)货滞期费转移至贸易合同的另一方。有学者质疑滞期费条款并入的有效性，认为非承租人的贸易合同一方当事人是无法了解租约内容的，因此，将租约中的滞期费条款并入贸易合同并让其承担租约下的滞期费并无依据。英国法则认为，既然贸易合同中明确约定作为非承租人的贸易合同的一方当事人应当在一定时间内完成装卸义务，且明确滞期费数额按照租约确定，这就意味其能够预见一旦装(卸)货发生延误，即应当承担滞期费损失的后果，因此滞期费条款的并入合法有效。当然，贸易合同中不负有安排运输义务的一方(非承租人)亦可通过在贸易合同的滞期费条款中设置费用上限来保护自身利益。鉴于英国目前仍是世界海事审判的中心，故英国法对该问题的判例对实务操作具有很强的指导意义。

滞期费问题较为复杂，在国际海上货物运输实务中一直是热点问题，国际贸易商应该对其有所了解。若要保证贸易合同中滞期费的约定能够完全保障自己的利益，则务必对海上货物运输合同中滞期费条款有所了解。例如，对于装卸的开始时间，不同的措辞即产生不一样的结果。倘若贸易合同中约定“自船舶抵达指定泊位时起算滞期费”，则港口拥挤所致的滞期费就不能转嫁给非租船方，因为在这种情况下，只有在船舶抵达指定的码头(泊位)后方能开始计算装(卸)货时间；但是倘若在“自船舶抵达指定泊位时开始起算滞期费”之后加上“无论靠泊与否”，则即使船舶没有进泊，也允许船长在进港后递交装卸货准备就绪通知书，装货时间也从此起算。

综上，国际贸易商需要掌握海上货物运输中的滞期费的概念和内容，否则，倘若贸易合同与运输合同中的滞期费条款不能很好地衔接，就可能给贸易合同中安排运输的一方带来巨大的经济损失。

### 3.4 风险的分配和转移

由于国际货物运输合同的履行即是对国际贸易合同项下运输

部分的履行，故两合同之间必然存在诸多关联。又由于运输合同项下的风险与贸易合同项下的风险常常发生转移，因此贸易合同商应当对此予以足够关注。

## 海上运输合同有哪些篇二

海上运输作为国际货物贸易链条中承担货物实际交付任务的重要环节，几乎是与跨国贸易相伴而生，并随其发展而不断发展。海上运输合同是怎样的呢?下面小编就为大家整理了一些关于海上运输的合同范文，欢迎大家来参考阅读!

订立合同双方：

\_\_\_\_\_(简称甲方)委托\_\_\_\_交通厅海运局(简称乙方)计划外托运\_\_\_\_(货物)，乙方同意承运。

根据《合同法》和\_\_\_\_海上运输管理规

定的要求，经双方协商，特订立本合同，以便双方共同遵守。

### 第一条运输方法

乙方调派\_\_吨位船舶一艘(船舶\_\_吊货设备)，应甲方要求由\_\_港运至\_\_港，按现行包船运输规定办理。

### 第二条货物集中

甲方应按乙方指定时间，将\_\_货物于\_\_天内集中于\_\_港，货物集齐后，乙方应在五天内派船装运。

### 第三条装船时间

甲方联系到达港同意安排卸货后，经乙方落实并准备接收集货



(开集日期由乙方指定)。

装船作业时间，自船舶抵港已靠好码头时起\_\_小时内装完货物。

#### 第四条运到期限

船舶自装货完毕办好手续时起于\_\_小时内将货物运到目的港。

否则按货规第三条规定承担滞延费用。

#### 第五条启航联系

乙方在船舶装货完毕启航后，即发报通知甲方做好卸货准备，如需领航时亦通知甲方按时派引航员领航，费用由\_\_方负担。

#### 第六条卸船时间

甲方保证乙方船舶抵达\_\_港锚地，自下锚时起于\_\_小时内将货卸完。

否则甲方按超过时间向乙方交付滞延金每吨时0.075元，在装卸货过程中，因天气影响装卸作业的时间，经甲方与乙方船舶签证，可按实际影响时间扣除。

#### 第七条运输质量

乙方装船时，甲方应派员监装，指导工人按章操作，装完船封好舱，甲方可派押运员(免费一人)随船押运。

乙方保证原装原运，除因船舶安全条件所发生的损失外，对于运送\_\_\_\_货物的数量和质量均由甲方自行负责。

#### 第八条运输费用

按\_\_水运货物一级运价率以船舶载重吨位计货物运费\_\_元，空驶费按运费的50%计()，全船运费为\_\_元，一次计收。

港口装船费用，按\_\_港口收费规则有关费率计收。

卸船等费用，由甲方直接与到达港办理。

### 第九条费用结算

本合同经双方签章后，甲方应先付给乙方预付运输费用\_\_元。

乙方在船舶卸完后，以运输费用凭据与甲方一次结算，多退少补。

第十条本合同正本一式二份，甲乙双方各执一份，副本一式\_\_份，交\_\_等部门各存一份备案。

本合同如有未尽事宜，由双方按照\_\_交通厅海上运输管理的有关规定充分协商，作出补充规定。

补充规定与本合同具有同等效力。

本合同提交\_\_公证处公证(或工商行政管理机关鉴证)。

甲方(公章)：\_\_\_\_\_乙方(公章)：\_\_\_\_\_

甲方：\_\_\_\_\_

地址：\_\_\_\_\_

邮码\_\_\_\_\_

电话\_\_\_\_\_

法定代表人： \_\_\_\_\_

职务 \_\_\_\_\_

乙方： \_\_\_\_\_

地址： \_\_\_\_\_

邮码 \_\_\_\_\_

电话 \_\_\_\_\_

法定代表人： \_\_\_\_\_

职务 \_\_\_\_\_

根据《中华人民共和国合同法》和海上运输管理规定的要求，  
\_\_\_\_\_ (简称甲方)向\_\_\_\_\_交通海运局(简称乙方)，  
计划托运\_\_\_\_\_货物，乙方同意承运，特签定本合同，共  
同遵守，互相制约，具体条款经双方协商如下：

### 一、运输方法

乙方调派\_\_\_\_\_吨位船舶一艘(船舶 吊装设备)，应甲方要求  
由\_\_\_\_\_港运至\_\_\_\_\_港，按现行包船运输规定办理。

### 二、货物集中

甲方应按乙方指定时间，将\_\_\_\_\_货物于\_\_\_\_\_天内集中于\_\_\_\_\_  
港，货物集齐后，乙方应在5天内派船装运。

### 三、装船时间

甲方联系到达港同意安排卸装后，经乙方落实并准备接收集货  
(开集日期由乙方指定)。

装船作业时间，自船舶抵港已靠好码头时起于\_\_\_\_小时内装完货物。

#### 四、运到期限

船舶自装货完毕办好手续时起于\_\_\_\_小时内将货物运到目的港。

否则按有关规定承担滞延费用。

#### 五、启航联系

乙方在船舶装货完毕启航后，即发报通知甲方做好卸货准备。

如需领航时亦通知甲方按时派引航员领航，费用由\_\_\_\_方负担。

#### 六、卸船时间

甲方保证乙方船舶抵达\_\_\_\_港锚地，自下锚时起于\_\_\_\_小时内将货卸完。

否则甲方按超过时间向乙方交付滞延金每吨时\_\_\_\_元，在装卸货过程中，因天气影响装卸作业的时间，经甲方与乙方船舶签证，可按实际影响时间扣除。

#### 七、运输质量

乙方装船时，甲方应派员监装，指导工作照章操作，装完船封好舱，甲方可派押运员(免费一人)随船押运。

乙方保证原装原运，除因船舶安全条件所发生的损失外，对于运送货物的数量和质量均由甲方自行负责。

#### 八、运输费用

按国家规定水运货物一级运价率以船舶载重吨位计货物运费\_\_\_\_元，空驶费按运费的50%计\_\_\_\_，全船运费为\_\_\_\_元，一次计收。

## 九、费用结算

本合同经双方签字后，甲方应先付给乙方预付运输费用\_\_\_\_元。

乙方在船舶卸完后，以运输费用凭据与甲方一次结算，多退少补。

## 十、附则

本合同甲乙双方各执正本一份，副本 份。

并向工商行政管理局登记备案，如有未尽事宜，按照《中华人民共和国合同法》及国家的有关规定处理。

甲方(公章)：\_\_\_\_\_乙方(公章)：\_\_\_\_\_

## 海上运输合同有哪些篇三

乙方：\_\_\_\_\_

根据《中华人民共和国合同法》和海上运输管理规定的要求，\_\_\_\_\_(简称甲方)向\_\_\_\_\_交通海运局(简称乙方)，计划托运\_\_\_\_\_货物，乙方同意承运，特签定本合同，共同遵守，互相制约，具体条款经双方协商如下：

### 一、运输方法

乙方调派\_\_\_\_\_吨位船舶一艘(船舶吊装设备)，应甲方要求由\_\_\_\_\_港运至\_\_\_\_\_港，按现行包船运输规定办理。

## 二、货物集中

甲方应按乙方指定时间，将\_\_\_\_货物于\_\_\_\_天内集中于\_\_\_\_港，货物集齐后，乙方应在5天内派船装运。

## 三、装船时间

甲方联系到达港同意安排卸装后，经乙方落实并准备接收集货（开集日期由乙方指定）。装船作业时间，自船舶抵港已靠好码头时起于\_\_\_\_小时内装完货物。

## 四、运到期限

船舶自装货完毕办好手续时起于\_\_\_\_小时内将货物运到目的港。否则按有关规定承担滞延费用。

## 五、启航联系

乙方在船舶装货完毕启航后，即发报通知甲方做好卸货准备。如需领航时亦通知甲方按时派引航员领航，费用由\_\_\_\_方负担。

## 六、卸船时间

甲方保证乙方船舶抵达\_\_\_\_港锚地，自下锚时起于\_\_\_\_小时内将货卸完。否则甲方按超过时间向乙方交付滞延金每吨时\_\_\_\_元，在装卸货过程中，因天气影响装卸作业的时间，经甲方与乙方船舶签证，可按实际影响时间扣除。

## 七、运输质量

乙方装船时，甲方应派员监装，指导工作照章操作，装完船封好舱，甲方可派押运员（免费一人）随船押运。乙方保证原装原运，除因船舶安全条件所发生的损失外，对于运送货物的数量和质量均由甲方自行负责。

## 八、运输费用

按国家规定水运货物一级运价率以船舶载重吨位计货物运费\_\_\_\_元，空驶费按运费的50%计\_\_\_\_，全船运费为\_\_\_\_元，一次计收。

## 九、费用结算

本合同经双方签字后，甲方应先付给乙方预付运输费用\_\_\_\_元。乙方在船舶卸完后，以运输费用凭据与甲方一次结算，多退少补。

## 十、附则

本合同甲乙双方各执正本一份，副本\_\_\_\_\_份。并向工商行政管理局登记备案，如有未尽事宜，按照《中华人民共和国合同法》及国家的有关规定处理。

甲方：\_\_\_\_\_

乙方：\_\_\_\_\_

\_\_\_\_年\_\_\_\_月\_\_\_\_日

## 海上运输合同有哪些篇四

甲方：\_\_\_\_\_

法定代表人：\_\_\_\_\_ 职务：\_\_\_\_\_

乙方：\_\_\_\_\_

法定代表人：\_\_\_\_\_ 职务：\_\_\_\_\_

根据《中华人民共和国合同法》和海上运输管理规定的要求，

\_\_\_\_\_ (简称甲方) 向 \_\_\_\_\_ 交通海运局 (简称乙方), 计划托运 \_\_\_\_\_ 货物, 乙方同意承运, 特签定本合同, 共同遵守, 互相制约, 具体条款经双方协商如下:

一、运输方法:

二、货物集中:

甲方应按乙方指定时间, 将 \_\_\_\_\_ 货物于 \_\_\_\_\_ 天内集中于 \_\_\_\_\_ 港, 货物集齐后, 乙方应在5天内派船装运。

三、装船时间:

甲方联系到达港同意安排卸装后, 经乙方落实并准备接收集货 (开集日期由乙方指定)。装船作业时间, 自船舶抵港已靠好码头时起于 \_\_\_\_\_ 小时内装完货物。

四、运到期限:

船舶自装货完毕办好手续时起于 \_\_\_\_\_ 小时内将货物运到目的港。否则按有关规定承担滞延费用。

五、启航联系

乙方在船舶装货完毕启航后, 即发报通知甲方做好卸货准备。如需领航时亦通知甲方按时派引航员领航, 费用由 \_\_\_\_\_ 方负担。

六、卸船时间:

甲方保证乙方船舶抵达 \_\_\_\_\_ 港锚地, 自下锚时起于 \_\_\_\_\_ 小时内将货卸完。否则甲方按超过时间向乙方交付滞延金每吨时 \_\_\_\_\_ 元, 在装卸货过程中, 因天气影响装卸作业的时间, 经甲方与乙方船舶签证, 可按实际影响时间扣除。



## 七、运输质量：

乙方装船时，甲方应派员监装，指导工作照章操作，装完船封好舱，甲方可派押运员(免费一人)随船押运。乙方保证原装原运，除因船舶安全条件所发生的损失外，对于运送货物的数量和质量均由甲方自行负责。

## 八、运输费用：

按国家规定水运货物一级运价率以船舶载重吨位计货物运费\_\_\_\_元，空驶费按运费的50%计\_\_\_\_，全船运费为\_\_\_\_元，一次计收。

## 九、费用结算：

本合同经双方签字后，甲方应先付给乙方预付运输费用\_\_\_\_元。乙方在船舶卸完后，以运输费用凭据与甲方一次结算，多退少补。

## 十、违约责任：

本合同经双方签章后，甲方应先付给乙方预付运费用\_\_\_\_元。乙方在船舶卸完后，以运输费用凭据与甲方一次结算，多退少补。

## 十一、附则：

本合同甲乙双方各执正本一份，副本\_\_\_\_份。

甲方：\_\_\_\_\_

代表人：\_\_\_\_\_

\_\_\_\_年\_\_\_\_月\_\_\_\_日

乙方：\_\_\_\_\_

代表人：\_\_\_\_\_

\_\_\_\_年\_\_\_\_月\_\_\_\_日

## 海上运输合同有哪些篇五

合同是当事人或当事双方之间设立、变更、终止民事关系的协议。依法成立的合同，受法律保护。以下是“海上运输合同范本”希望能够帮助的到您！

定的`要求，经双方协商，特订立本合同，以便双方共同遵守。

### 第一条 运输方法

乙方调派\_\_吨位船舶一艘（船舶\_\_吊货设备），应甲方要求由\_\_港运至\_\_港，按现行包船运输规定办理。

### 第二条 货物集中

甲方应按乙方指定时间，将\_\_货物于\_\_天内集中于\_\_港，货物集齐后，乙方应在五天内派船装运。

### 第三条 装船时间

甲方联系到达港同意安排卸货后，经乙方落实并准备接收集货（开集日期由乙方指定）装船作业时间，自船舶抵港已靠好码头时起\_\_小时内装完货物。

### 第四条 运到期限

船舶自装货完毕办好手续时起于\_\_小时内将货物运到目的港。否则按货规第三条规定承担滞延费用。

## 第五条 启航联系

乙方在船舶装货完毕启航后，即发报通知甲方做好卸货准备，如需领航时亦通知甲方按时派引航员领航，费用由\_\_方负担。

## 第六条 卸船时间

甲方保证乙方船舶抵达\_\_港锚地，自下锚时起于\_\_小时内将货卸完。否则甲方按超过时间向乙方交付滞延金每吨时0.075元，在装卸货过程中，因天气影响装卸作业的时间，经甲方与乙方船舶签证，可按实际影响时间扣除。

## 第七条 运输质量

乙方装船时，甲方应派员监装，指导工人按章操作，装完船封好舱，甲方可派押运员（免费一人）随船押运。乙方保证原装原运，除因船舶安全条件所发生的损失外，对于运送\_\_\_\_货物的数量和质量均由甲方自行负责。

## 第八条 运输费用

按\_\_水运货物一级运价率以船舶载重吨位计货物运费\_\_元，空驶费按运费的50%计（ ），全船运费为\_\_元，一次计收。

港口装船费用，按\_\_港口收费规则有关费率计收。卸船等费用，由甲方直接与到达港办理。

## 第九条 费用结算

本合同经双方签章后，甲方应先付给乙方预付运输费用\_\_元。乙方在船舶卸完后，以运输费用凭据与甲方一次结算，多退少补。

## 第十条

本合同正本一式二份，甲乙双方各执一份，副本一式\_\_份，交\_\_等部门各存一份备案。本合同如有未尽事宜，由双方按照\_\_交通厅海上运输管理的有关规定充分协商，作出补充规定。补充规定与本合同具有同等效力。本合同提交\_\_公证处公证（或工商行政管理机关鉴证）

甲方\_\_\_\_\_（盖章）

代表人：\_\_\_\_\_（签章）

开户银行：\_\_\_\_\_

帐号：\_\_\_\_\_

乙方\_\_\_\_\_（盖章）

代表人：\_\_\_\_\_（签章）

开户银行：\_\_\_\_\_

帐号：\_\_\_\_\_

\_\_年\_\_月\_\_日订立

## 海上运输合同有哪些篇六

承运方：\_\_\_\_\_

托运方详细地址：\_\_\_\_\_

收货方详细地址：\_\_\_\_\_

根据国家有关运输规定，经过双方充分协商，特订立本合同，以便双方共同遵守。

第一条货物名称：\_\_\_\_\_；规格：\_\_\_\_\_；数量：\_\_\_\_\_；单价：\_\_\_\_\_总额(元)：\_\_\_\_\_。

## 第二条包装要求

托运方必须按照国家主管机关规定的标准包装；没有统一规定包装标准的，应根据保证货物运输安全的原则进行包装，否则承运方有权拒绝承运。

第三条货物起运地点：\_\_\_\_\_；货物到达地点\_\_\_\_\_。

第四条货物承运日期\_\_\_\_\_；货物运到期限\_\_\_\_\_。

第五条运输质量及安全要求\_\_\_\_\_。

第六条货物装卸责任和方法\_\_\_\_\_。

第七条收货人领取货物及验收办法\_\_\_\_\_。

第八条运输费用、结算方式\_\_\_\_\_。

## 第九条各方的权利义务

### 一、托运方的权利义务

1、托运方的权利：要求承运方按照合同规定的时间、地点，把货物运输到目的地。货物托运后，托运方需要变更到货地点或收货人，或者取消托运时，有权向承运方提出变更合同的内容或解除合同的要求。但必须在货物未运到目的地之前通知承运方，并应按有关规定付给承运方所需费用。

2、托运方的义务：按约定向承运方交付运杂费。否则，承运方有权停止运输，并要求对方支付违约金。托运方对托运的货物，应按照规定的标准进行包装，遵守有关危险品运输的规定，按照合同中规定的时间和数量交付托运货物。

## 二、承运方的权利义务

1、承运方的权利：向托运方、收货方收取运杂费用。如果收货方不交或不按时交纳规定的各种运杂费用，承运方对其货物有扣压权。查不到收货人或收货人拒绝提取货物，承运方应及时与托运方联系，在规定期限内负责保管并有权收取保管费用，对于超过规定期限仍无法交付的货物，承运方有权按有关规定予以处理。

2、承运方的义务：在合同规定的期限内，将货物运到指定的地点，按时向收货人发出货物到达的通知。对托运的货物要负责安全，保证货物无短缺、无损坏、无人为的变质，如有上述问题，应承担赔偿义务。在货物到达以后，按规定的期限，负责保管。

## 三、收货人的权利义务

1、收货人的权利：在货物运到指定地点后有以凭证领取货物的权利。必要时，收货人有权向到站、或中途货物所在站提出变更到站或变更收货人的要求，签订变更协议。

2、收货人的义务：在接到提货通知后，按时提取货物，缴清应付费用。超过规定提货时，应向承运人交付保管费。

## 第十条违约责任

### 四、托运方责任

1、未按合同规定的时间和要求提供托运的货物，托运方应按其价值的\_\_\_\_\_ %偿付给承运方违约金。

2、由于在普通货物中夹带、匿报危险货物，错报笨重货物重量等而招致吊具断裂、货物摔损、吊机倾翻、爆炸、腐蚀等事故，托运方应承担赔偿责任。

3、由于货物包装缺陷产生破损，致使其它货物或运输工具、机械设备被污染腐蚀、损坏，造成人身伤亡的，托运方应承担赔偿责任。

4、在托运方专用线或在港、站公用线、专用铁道自装的货物，在到站卸货时，发现货物损坏、缺少，在车辆施封完好或无异状的情况下，托运方应赔偿收货人的损失。

5、罐车发运货物，因未随车附带规格质量证明或化验报告，造成收货方无法卸货时，托运方应偿付承运方卸车等存费及违约金。

## 五、承运方责任

1、不按合同规定的时间和要求配车(船)发运的，承运方应偿付托运方违约金\_\_\_\_\_元。

2、承运方如将货物错运到货地点或接货人，应无偿运至合同规定的到货地点或接货人。如果货物逾期达到，承运方应偿付逾期交货的违约金。

3、运输过程中货物灭失、短少、变质、污染、损坏，承运方应按货物的实际损失(包括包装费、运杂费)赔偿托运方。

4、联运的货物发生灭失、短少、变质、污染、损坏，应由承运方承担赔偿责任的，由终点阶段的承运方向负有责任的其它承运方追偿。

5、在符合法律和合同规定条件下的运输，由于下列原因造成货物灭失、短少、变质、污染、损坏的，承运方不承担违约责任：

(1) 不可抗力；

(2) 货物本身的自然属性;

(3) 货物的合理损耗;

(4) 托运方或收货方本身的过错。

第十一条本合同正本一式二份, 合同双方各执一份; 合同副本一式\_\_\_\_\_份, 送\_\_\_\_\_等单位各留一份。

托运方(盖章): \_\_\_\_\_

承运方(盖章): \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_年\_\_\_\_月\_\_\_\_日