

关于加快提升浙江自贸试验区 国际船舶代理服务水平的调研报告

宁波海事法院与浙江海洋大学联合课题组¹

内容摘要：国际船舶代理行业是远洋运输的重要支撑，是衡量一国海事服务水平的窗口之一。课题组立足国际视野，分析国际船舶代理行业的内涵、业务模式与当前最新发展趋势，从航运物流链构建、发展国际海事服务、打造海事法律服务中心等方面论证了浙江自由贸易试验区发展国际船舶代理服务的必要性。通过实地调查，浙江自贸区国际船舶代理行业发展存在差异化、针对性代理服务不够、人才及政策支持不足等问题，建议从扩大到港国际船舶数量、建设物流综合服务平台、提升国际船舶服务的信息化水平等方面予以改进。最后，课题组全面梳理 2009 年以来浙江船舶代理合同纠纷的基本情况、案例反映的典型风险，并提出优化浙江自贸区国际船舶代理行业法治营商环境的对策建议：在传统的外轮代理领域，应当大力增强契约意识。在代理货物运输事宜时，代理公司应当增强市场风险意识；在代理其他船舶代理事项时，要注重防控第三人或政策因素带来的维权风险。

关键词：浙江自贸区 国际船舶代理 法治 营商环境

国际海事服务基地是浙江自贸试验区“一中心三基地一示范区”的重要组成部分。《中国（浙江）自由贸易试验区建设实施方案》中提出“建成以保税燃油供应服务为核心，外轮供应服务、特色航运交易、船舶融资租赁和海事衍生服务全面发展的国际海事服务基地。”建设浙江自贸试验区需要加快提升国际海事服务水平，构建从下游到上游的海事服务体系和与之相适应的海事司法保障机制。为此，宁波海事法院自贸区海事法庭联合浙江海洋大学专家学者开展了题为“加快提升浙江自贸试验区国际船舶代理服务水平”的课题调研，课题组先后赴市港航和口岸管理局、舟山海事局、舟山海关、舟山外代等十余家部门单位开展座谈交流，考察了多家国际船舶代理服务企业，在调查了解和分析研究的基础上，形成本报告。

一、国际船舶代理行业内涵、业务概况与发展趋势

（一）国际船舶代理的内涵

船舶代理指船舶代理公司接受船舶所有人、船舶经营人、租船人或与船舶运输有关的货主等委托方委托，在法律允许和委托方授权范围内，代表委托方办理船舶到港与船舶在港的相关业务工作。国际船舶代理是指根据国际船舶经营人的委

¹ 课题主持人：胡建新，宁波海事法院审判委员会专职委员、自由贸易试验区海事法庭庭长，课题组成员：易传剑（浙江海洋大学经管学院副院长）、郎然、罗孝炳、刘红。

托办理船舶有关营运业务和进出港口手续的工作。其现行法律依据主要是《民法总则》第一百六十一条“民事主体可以通过代理人实施民事法律行为”和第一百六十二条“代理人在代理权限内，以被代理人名义实施的民事法律行为，对被代理人发生效力”等法律规定。

行政法规和规章对国际船舶代理业务作出了更加具体的界定。2019年新修订的《中华人民共和国国际海运条例》第二十三条规定：国际船舶代理经营者接受船舶所有人或者船舶承租人、船舶经营人的委托，可以经营下列业务：（一）办理船舶进出港口手续，联系安排引航、靠泊和装卸；（二）代签提单、运输合同，代办接受订舱业务；（三）办理船舶、集装箱以及货物的报关手续；（四）承揽货物、组织货载，办理货物、集装箱的托运和中转；（五）代收运费，代办结算；（六）组织客源，办理有关海上旅客运输业务；（七）其他相关业务。同年新修订的《国际海运条例实施细则》第三条第（六）项指出，“国际船舶代理经营者，是指依照中国法律设立从事《海运条例》第二十三条规定业务的中国企业法人”。该细则还在第七条²对国际船舶代理业务的准入程序作出了明确规定。

（二）国际船舶代理业务概况

作为基础航运服务业的重要分支之一，船舶代理行业的出现主要源于航运产业（一般指承运人市场）的专业化分工和服务外包需求，进而衍生出的一类中间服务供应方。³从各家国际船舶代理公司的实际运作来看，国际船舶代理主要的工作包括：①与船方、船东接洽船期，协调泊位安排船舶装卸货，接洽码头及各口岸单位办理手续以便船舶及时安排装船、卸船。②代为办理进出港手续、向口岸单位申报办理船舶靠离港相关手续，及时向海关、边防、海事、检验检疫及引航站等机构递交相关的资料及信息并获得靠离许可；③配合货主装卸和通关，接洽货主及时安排换取单证安排报关提货，得到船东的指示后及时联系货主换取报关需要的文件，并协助办理报关手续；④船舶在港期间协助处理船方各项需求。比如安排船员上下船、任职解职、加油、加水、船长借支、船员就医、物品供应等，各项工作需要提前安排并做好交接，保证船舶离港前顺利办妥；⑤船舶离港后及时搜集相关票据，制作航次账单给委托方，协助委托方向其客户收取费用，发送账单后跟进回款情况；⑥协助船东及客户办理政府部门规定的资质及证照，接受客户委托代表其向政府相关部门提起申领各项证照并及时跟进；⑦代为办理收取运费、开具提单、申请理赔、与码头协商速遣费和滞期费、船舶起租退租及买卖交接业务；⑧代表委托方安排海上应急救助及突发事故处理；⑨接受委托处

² 具体内容：经营国际船舶代理业务的企业，应当在开业后 30 日内向交通运输部报备企业名称、注册地、联系方式等信息和《企业法人营业执照》复印件。交通运输部定期在其政府网站或者授权发布的网站发布国际船舶代理业务经营者名称。从事国际船舶代理业务的企业变更企业信息或者不再从事国际船舶代理经营活动的，应当在信息变更或者停止经营活动的 15 日内，向交通运输部备案。

³ 徐彦华：《探析外部因素对我国船代企业发展的影响》，载《世界海运》2018 年第 2 期。

理集装箱装卸、购买、维修、租用等业务；⑩安排货物的出闸及陆上运输。

国际船舶代理业务流程主要为：接受船东的委托后，予以确认。据网上船舶信息，联系港口、引航站、海事等部门安排船舶抵靠离。上船办理实际业务、处理现场突发事件，并接洽港口有关方和货代安排作业。船舶离港后，航次结算、邮寄账单、催索费用等。船舶代理费主要包括船舶净吨代理费、货物代理费(若有装卸货)、交接船舶代理理费、新造船舶代理理费等几部分构成。船舶代理行业的核心收入主要来自单证业务。

（三）国际船舶代理业的发展趋势

国际班轮船公司经营方式发生变化。将航运业务和物流业务进行整合，由单一的海运承运人转变为综合物流经营人，为客户提供端到端的物流解决方案。马士基航运、地中海航运等班轮船公司在 2017 年开通了“义乌-宁波舟山港”海铁联运班列。航运联盟化已加剧国际船舶代理的集中度，伴随 2M（MSK、MSC）和 HMM、OCEAN Alliance（CMA、COSCO、EVG、OOCL）和 THE Alliance（ONE、YML、Hapag-Lloyd）新一代航运联盟阵营的形成，国际船舶代理与联盟的合作势在必行。

国际船舶代理竞争更趋激烈。我国船舶代理行业经历了 1953 年-1984 年全垄断时期、1984 年-1992 年少数公司垄断时期、1992 年-2001 年集团性公司垄断时期和 2002 年以后完全市场化阶段四个时期。⁴就外资准入而言，《国际海运条例》、自贸区试验区外商投资负面清单取消国际船舶代理外资限制，外商独资、外资控股的合资船舶代理公司将会出现，使得国际船舶代理的竞争愈加激烈。国际船舶代理行业的潜在进入者包括船公司自船自代、国际无船承运人（NVOCC）企业、亚马逊/阿里巴巴等电商以及第三方 IT 类公司。例如上海亿通开通的舱单申报系统及箱管系统就与国际船舶代理部分业务重叠。

国际船舶代理低价模式将进一步持续。船代业务具有准入门槛高、营业收入高、收入成本比指标优异的特点；但从长远来看，船业业务收入总体呈下降趋势。⁵尽管近年来多数公共船舶代理一直在寻求服务的增值与扩大，但由于自身产业的性质及政府定价放权等诸多因素影响，服务内容同质化问题一直存在，在品牌、营销模式及盈利模式上存在很大重合，这些因素使得船公司对于某个特定船舶代理的黏性越来越低，其代理竞标中对价格优惠越来越敏感。部分船公司已经成立采购部门，每年举行供应商招标会，大概率会导致船舶代理间开启低价竞争模式。

互联网及新技术的引入为船舶代理行业提供机遇和挑战。无纸化通关、标准化电子传输、在线实时查询、电商平台等使得客户与承运人、港航、一关三检之

⁴ 张守国：《UG 公司船代业务战略转型研究》，华中科技大学 2017 年硕士学位论文，第 5 页。

⁵ 胡东昕：《非资源型物流企业发展战略选择——以常熟外轮代理有限公司为例》，载《集装箱化》2017 年第 7 期。

间的沟通变得畅通、便捷，从而削弱了船舶代理在中间环节起到的重要作用。技术进步也促进船舶代理企业加快推进服务升级优化，尤其是移动互联、数字化等科技驱动下智慧物流与电子商务平台建设上，实现代理服务线上化和可视化（例如远程单证打印、网上签发单证、电子对账服务、在线业务查询等），激发船舶代理流程改造，满足个性化需求，提升整体服务结构。

二、浙江自贸试验区发展国际船舶代理服务的必要性

由于国际航运业的全球化，要求船公司在每个港口设立自己办事机构来辅助处理当地的复杂事务，既不经济，也不科学。因此，大多船舶在港的业务和船舶进出港口业务，通常委托船舶代理公司完成。与船东相比，船舶代理公司对本港区实际情况了解得更清晰细致，且对港区的实时情况、入港航线与水深等水文条件的变化了解更及时，并长时间的与相关政府部门合作，对各办事机关的较熟悉，对其办事程序和办事效率比较了解，通过船舶代理公司提供代理业务，其办事效率更高、服务质量更好，这也是国际航运界的通行做法。根据中国船舶代理及无船承运人协会的统计，截至 2019 年 11 月，全国共有国际船舶代理企业 3206 家。

（一）国际船舶代理是航运物流链上的关键节点

国际船舶代理是整个航运市场物流链、价值链中不可或缺的一个重要环节。船舶代理虽然只是很小的一个衔接部分，它却起到承上启下的作用。船舶代理一方面连接着船公司、船东、港口、货主，一方面连接着海关（检验）、海事、港口、边防等政府部门。同时船舶代理还与报关、码头、堆场、理货等关系密切。在整个业务流程中，涉及到的客户、合作单位数量众多，处于中间地位的船舶代理企业是整个业务的信息中心，在航运业务中各方面保持联络沟通，协调各方的作用。在协调港口、船东、租家及收发货人相互关系方面发挥了十分重要的作用，已经成为物流链上不可缺少的一环。

（二）国际船舶代理是发展国际海事服务的重要切入点

国际船舶代理是连接船东、船舶、船员的重要纽带，同时也可以吸引和激发船东、船舶、船员来浙江自贸试验区接受服务。优秀的船舶代理可以为船东提高船舶周转率、改善航线运营环境等方面做出重要的贡献，帮助客户控制、节省成本。比如合理建议船员往返交通方式、合理安排船舶靠离时间点避免加班费，能帮助委托人节省船期，可以更科学合理的安排相关的靠离泊位、合理的控制装卸效率、努力压缩船舶在港时间。国际船舶代理人可以为客户提供收集和传递大量有用的信息，包括港口动态、货物价格波动、燃油供应、新规章制度、接受货物类别等信息，供委托人决策参考。船舶代理还可以促进和改善港口通关环境。船舶代理熟知船、货、人的通关流程，关键节点。在打造“最多跑一次”的监管通关环节，可以提出更加便利化的建议举措。

（三）国际船舶代理是提供司法协助的重要支持

当发生重大、紧急事故时，船舶代理人可以提供及时的帮助。比如发生船体本身、船员人身等重大事故，或者被当地政府部门滞留、司法保全等紧急情况时，协助委托人现场处理，提供资料材料，协助追偿等。同时，国际船舶代理人及时在船东及其代理律师、法院之间传递法律文件和信息，有利于快捷、高效的解决海事纠纷，营造良好的法治环境。

三、浙江自贸试验区国际船舶代理行业发展现状、存在问题与对策

2019年，在无船承运人协会备案的舟山国际船舶代理公司数量为104家，新增15家。在自贸区范围内，国际船舶代理行业已是完全开放竞争行业。自由贸易试验区外商投资准入特别管理措施（负面清单）（2019年版）仅保留了“国内水上运输公司须由中方控股”，完全放开了海运及其辅助行业。由此，国际船舶代理已经是完全市场开放行业。短期内国际船舶代理企业既有老牌国有代理企业、也有新兴民营代理企业及中外合资代理企业以及国际知名船舶代理企业。客户主要是船公司、转代理、货主。国际船舶代理业务来源主要包括自营和转委托。

通过问卷调研发现，浙江自贸试验区国际船舶代理行业发展现状、存在问题如下：

（一）发展现状

1. 国际船舶代理发展较为平稳

通过问卷得知，浙江自贸试验区从事国际船舶代理业务的占全部公司总数的70%，公司普遍规模不大，10人及以下占35%，10到50人占50%，50人以上占15%。

国际船舶代理公司的主要业务类型比较完整，基本涵盖了船舶进出港申报代理业务、船员轮换、医疗、法律服务、订舱、签单业务、货运代理业务、揽货业务、船舶修理业务、船舶检验业务、船舶物料、备品供应业务和其他服务性业务。

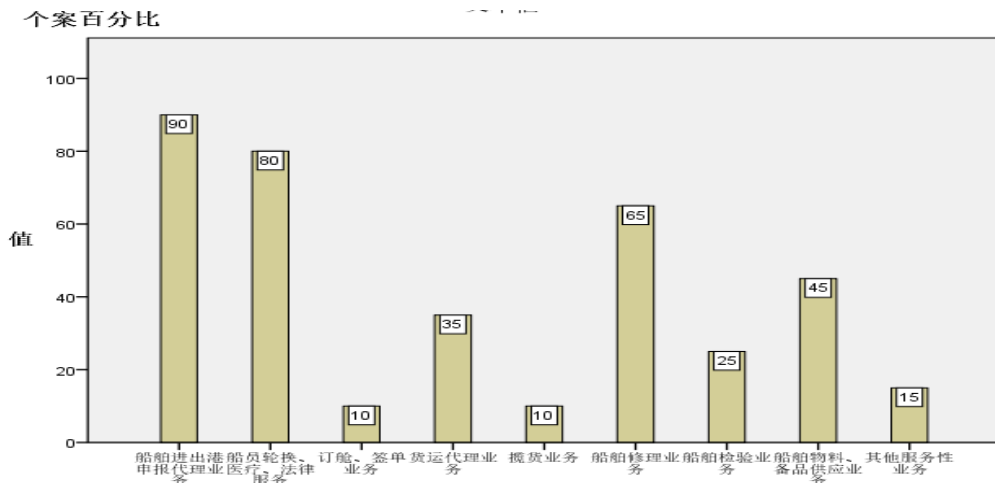


图1.浙江自贸试验区国际船舶代理公司业务类型

国际船舶代理公司业务来源较为多样，各家代理公司通过直接拜访客户、电话，微信，交易会联络，或者通过和国内其他港口优势代理企业的联合，把原来船舶代理仅仅限于单一城市，单一港口的传统经营模式，扩展到全国的港口范围。

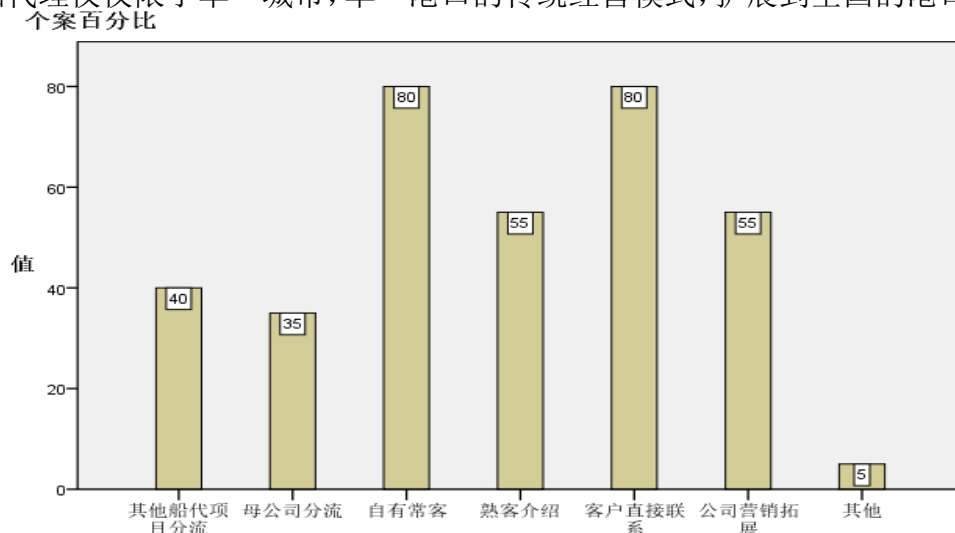


图2.浙江自贸试验区国际船舶代理公司业务来源

2. 国际船舶代理公司司法需求较为强烈

调研得知，60%的国际船舶代理公司与海事法院无接触；20%的国际船舶代理公司作为案件当事人起诉或者应诉等；20%的国际船舶代理公司协助法院扣押船舶或者其他保全措施；20%的国际船舶代理公司协助法院调查案件；15%的国际船舶代理公司协助法院向船东送达法律文书。但同时反映出来的问题在于，虽然95%的国际船舶代理公司听说或知道宁波海事法院及其派出法庭，但仍有5%的代理公司没听说过。95%的代理公司认为协助海事法院执行会造成船东对船代公司的不良印象。

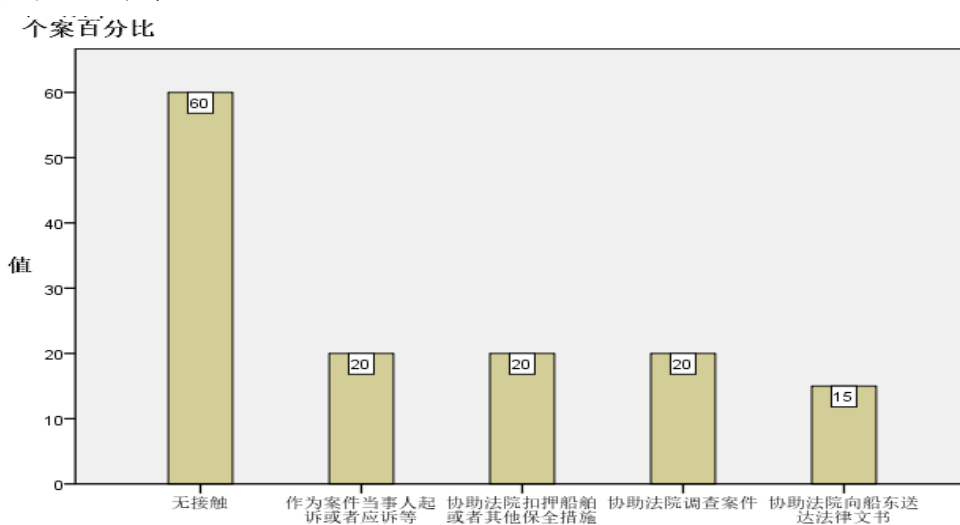


图3.浙江自贸试验区国际船舶代理公司与海事司法关联性

同时，通过问卷得知，75%的代理公司没有设置法务岗位，仅25%的公司设置法务岗位。85%的公司没有相对稳定合作的海事律师事务所或船东互保协会。国际船舶代理公司经营风险也主要集中在财务风险，特别是代理费等应收账款资金回收问题。代理公司主要涉及的纠纷包括代理费、港口使费、修理费等费用拖欠、事故船处理、加油计量争议、船期取消、船舶扣押处理等。争议处理方式多样，当事人协商和法院诉讼仍是主要的解决渠道。

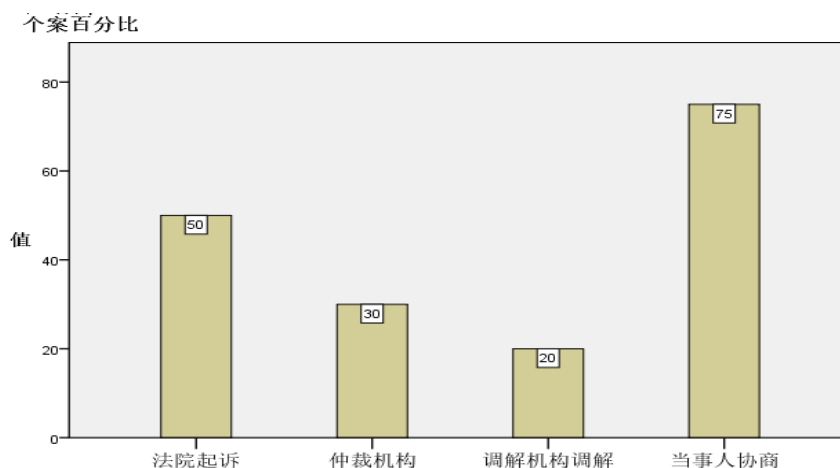


图4.涉国际船舶代理公司纠纷处理方式

3. 国际船舶代理公司对自贸试验区的政策诉求较为突出

浙江自贸试验区建设国际海事服务基地，对于国际船舶代理业务发展的促进作用表现在多方面，包括提供法律咨询、吸引更多客户，解决纠纷等。中国（浙江）自由贸易试验区设立之后，45%代理企业业务量有明显增长。

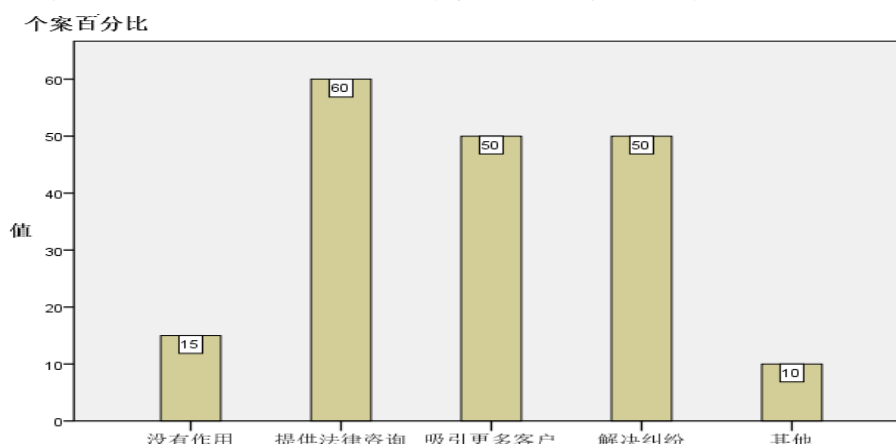


图5. 自贸试验区对国际船舶代理公司的促进作用

同时，国际船舶代理公司对于自贸试验区政策诉求较为强烈，集中反映在优化通关监管机制，在监管安全可控情况下，尽量便捷、简化，减少船舶等待通关时间，如加油后海关对数量的监管；对不同类型的业务如船员更换、补给、航修等简化操作及监管；出台优惠税收，大幅减税；出台便捷的外汇政策，提高舟山

外汇管理的规模和水平，提高资金结算效率，如 CTM⁶提取取消提供进口岸申请书、对于客户多付的备用金要原路退还时给予可操作的通道；提高信息化水平。

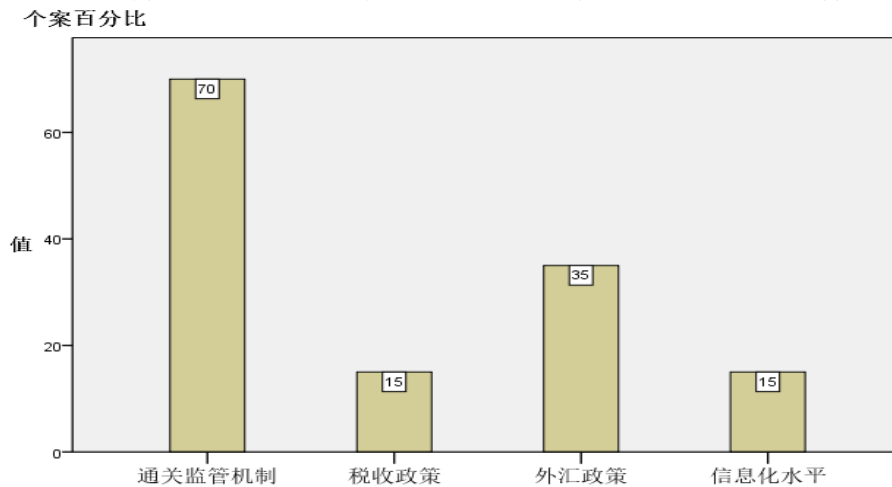


图6.自贸试验区国际船舶代理公司政策诉求

国际船舶代理企业也对自贸试验区发展提出了建议，包括：放宽国际货代业务的资金要求（舟山口岸的国际货代资质申请需要 500 万注册资金）；外轮在外锚地加油，等待时间比较长，建议增进加油锚位；建议开展 Lay-up 业务（在买卖船抑或是运力过剩的时候，船东会选择将一部分船闲置，包括冷闲置或热闲置，选择把船停在安全的锚位，配备一定数量的船员，定期保养，等待新的指示）；建立锚地船员更换、补给、航修操作及监管模式等。

（二）存在的问题

1. 国际船舶代理行业的同质化现象普遍存在，行业服务水平和质量不高

船舶代理行业已经较为成熟，整个过程技术门槛低，可模仿性很强。导致了同质化严重的小型客户市场竞相压价，各企业大打价格战，使得市场竞争秩序混乱，利润空间严重压缩⁷。由于企业经营者的经营水平良莠不齐，经营策略也大相径庭，很多企业也采取低价战略及不正当竞争手段，扰乱了整个行业的正常发展。业内多数船舶代理企业业务操作不规范，无法提供高质量、标准化的服务。

2. 差异化、针对性代理服务不够

对于船东而言，降低港口使费是其关心的主要问题。就整个港口使费而言，代理费用仅占 20%左右，而其他构成包括引水、停泊、港务等等。在所有费用中，拖轮、装卸等涉及物流费用属于构成港口使费中的可变费用。客户对船舶代理不仅有服务上的要求，更看重你是否能够提供附加服务，比如与 PSC⁸沟通的能力、办理证照的能力等等。

⁶ 通讯终端模块 Communication Terminal Module 的简称。

⁷ 这点国内其他港口也有类似情形，由于竞争者数量的大量增加，而服务同质性程序极高，部分企业采用价格战来抢占市场份额，造成厦门港国际船舶代理行业经营秩序混乱，船代企业收益减少，行业利润明显下降。参见吴岩松：《国际船舶代理企业如何转型发展》，载《港口与航运》2015 年第 9 期。

⁸ 港口国监督 port state control 的简称。

3. 船舶代理人才缺乏

由于船舶代理工作环境比较辛苦、整体收入水平不高，在人才方面也出现了青黄不接的局面，无论是自己培养人才、从外面招聘人才都有一定的难度。国际化人才缺少、懂国际规则、精通外语的人才少。缺失海事专业人才、引进、培养的针对性机制。

4. 缺乏政策支持，特别是税收优惠政策

前海自贸区相关规定船舶代理企业所得税率由之前的 25%调整为15%。目前浙江自贸试验区尚无有力的的税收支持政策，只有舟山港综合保税区出台了税收地方留成部分返还的政策，力度尚不及宁波梅山保税区，与新加坡、香港这样的国际海事服务中心、航运中心低税率、零税率相比更加没有竞争优势。

(三) 对策建议

1. 扩大到港国际船舶数量

有效提升到港船舶数量是开展各项海事服务的前提和基础。浙江自贸试验区开展国际海事服务的基础在于外轮维修和保税燃油供应。要有效提升保税燃油供应服务、能力和规模。大力培育国际船舶供应市场主体，谋划东北亚国际船舶供应中心。提升国际船舶修理水平，开展国际航运、海工装备、江海联运等船舶的修理和改装。加快推进国际船舶保税维修业务，拓展航修服务。

发展国际船舶登注册。根据新加坡的经验，每吨新加坡注册船可带来 300 新元的外汇收入，可额外增加就业。新加坡国际船舶注册（SRS）已经演变成为一个推动航运服务发展的关键。发展国际船舶注册可以直接带动包括船舶代理在内的相关海事服务业，帮助发展海事配套产品如船舶融资、船舶经纪、海事保险、法律服务和海事培训。

2. 建设物流综合服务平台

据统计，近年来经过舟山海域的船舶年均 10.7 万艘，其中在舟山海域停留的仅为 2.3 万艘。因此，可以在海事服务方面提供更多的可行方案，为更多船舶在舟山海域开展加油、船员轮换、补给、航修等操作提供条件和便利，吸引更多途径船舶到舟山海域进行相关操作。国际船舶代理需进一步拉长服务产业链，建立船舶代理、货代、堆存相互支撑的物流综合服务平台。国际船舶代理既要满足承运人最基本的口岸清关等服务需求，更要竭尽所能拓宽服务面、延伸服务链条，包括提供物流服务、货运代理、仓储服务、装卸服务、包装服务及物流信息咨询。

国际船舶代理要深度开发船东客户资源，发挥好纽带及枢纽作用，将船东及其客户与平台紧密联系在一起。有研究观点可资借鉴，“正对船代行业的服务特性，企业要不断提高服务质量，准备识别客户需求，加强维护客户关系，不断提

高顾客满意度和忠诚度。”⁹具体而言，可以通过与其船东，货主及货代等的接触，协助后方物流平台进行推广与营销，逐步推进物流链的科技化与信息化。发挥船舶代理的数据交互和沟通纽带作用，打通物流链所有环节，实现货物从发货人到收货人的全程物流监管，船舶代理可以提供区别于其他物流企业的差异化服务。国际船舶代理可利用其在前后端业务链条中连接货主、货代、拖车、堆场、报关行、码头、船东等客户资源，可充分利用所掌握大数据信息，在自贸区尝试开展保税展示交易、供应链金融、跨境电商、小型快件等业务，创造新的营运模式。

3. 提升国际船舶代理服务的信息化水平

国际船舶代理要加大对信息技术的投入，建设电子商务/移动互联网平台，开发智能物流监控系统，为客户提供仓库环境监控、路径追踪、实时监控及预警，设备和信息管理等多方面、高效率、智能化的物流服务。国际船舶代理拥有海量的基础数据，应当发挥丰厚数据信息优势，加大对基础数据的分析处理、价值挖掘和运用。正如有专家借鉴互联网“入口”术语所表达的设想，“将客户可能需要的所有服务放到一个平台上，客户自助选择其需要的服务内容，如此物流平台将逐步成为该客户的最大服务供应商。”¹⁰课题组认为，把此处的“客户”推而广之为整个国际船舶代理业务的需求方，这个设想也是很有启发意义的，大中型国际船舶代理可以探索开发集成各类港航服务提供商的“线上超市”，从产品供应商变成平台运营商。

发挥江海联运信息平台的集成作用，以提高客户体验、满足客户需求、提升客户便捷性为导向，将港口信息、监管要求、协作机构与船舶代理业务流程无缝对接，实现进出港船舶动态数据更新、舱单传输、货运数据交互等功能。

4. 整合、提升、引进国际船舶代理经营主体

浙江自贸试验区正努力构建公平的国际船舶代理市场竞争环境。在制度护航下逐步构建起的公平竞争环境中，承运人选择偏好将更趋理性，由“亲港口型”转向“亲服务型”，对船舶代理专业、灵活、先进、个性服务产品组合愈加青睐，对服务产品升级创新提出更高要求。¹¹浙江自贸试验区国际船舶代理企业需要转型发展，提高服务质量和水平，建立“舟山船舶代理”的信誉、品牌、经验、标准。通过 ISO9001 质量标准体系认证。发起成立浙江自贸区船舶代理行业协会，积极参与中国船舶代理及无船承运人协会的相关工作。推动国际船舶代理的联盟化，以应对航运公司的联盟化。统一规范，良性竞争，加强行业指导和监管，从而提高服务水准和盈利能力。引导国际船舶代理市场健康发展，维持公平有序竞争和维护行业规范经营。

⁹ 李佳伟：《天津港外代公司核心业务转型策略研究》，大连海事大学 2018 年度硕士学位论文，第 50 页。

¹⁰ 骆独舟：《公共船舶代理“入口思维”的思考》，载《中国海事》2019 年第 5 期。

¹¹ 徐彦华：《探析外部因素对我国船代企业发展的影响》，载《世界海运》2018 年第 2 期。

同时，随着国际船舶代理公司的完全放开，浙江自贸试验区需要积极引进国际知名船舶代理公司来浙江自贸区设立控股合资国际船舶代理公司。打造舟山本土和国际化合作的船舶代理公司，双方各自发挥所长，提升浙江自贸试验区国际船舶代理服务水平。浙江自贸试验区也要走出去，形成多点布局的一体化国际船舶代理服务。形成国际船舶代理服务标准多港口一体化，客户在任一个口岸都享有国际船舶代理的标准化服务。同时对待在多个港口均有业务的客户，各港口的船舶代理也要制定适用当地情况，定制化的服务内容，紧紧抓住客户的服务体验。

5. 优化口岸环境

制定服务规则，缩小服务差距。改变现有管理思维为服务思维，对于船舶、船东乃至船员的服务，要从国际海事服务的通行做法去研究，制定与新加坡、伦敦等港口国际海事服务相一致或相近的服务内容和监管模式。包括进一步降低港口使费（吨税、引航费、停泊费、系解缆费、港务费），拖轮费，理货费、装卸费等。开放拖轮和理货市场，引入竞争机制。

加强口岸管理，优化发展软环境，丰富服务产品，提高市场风险抵御能力。加强口岸通关效率，促进生产效率，更好的为船东、货主节约成本。提高各查验单位的服务意识，相关手续上能得到简化快速，实现电子化。

6. 加大航运人才培养和政策支持

加快包括国际船舶代理人才在内的航运紧缺人才工程建设，在户口迁移、入学就业、税收优惠等方面采取切实措施，真正成为航运人才高地。将海员纳入自贸试验区人才奖励办法，吸纳无限航区船长、大副、轮机长、大管轮来浙江自贸试验区落户。对于来浙江自贸试验区从事航运经纪、海事法律、航运金融、航运保险等航运物流领域的专业人才给予奖励。此外，制定吸引国外投资者的船舶登记制度及投资便利和税收政策。以船舶登记、年检服务等海事服务内容为主线，结合舟山船舶修造业的产业优势，让投资者感受与其他避税港相同或相近的投资便利和税收优惠，及时退税。

四、我省国际船舶代理业务法律风险分析与建议

本次调研过程中，课题组对 2009 年以来的浙江船舶代理合同纠纷的基本情况、案例反映的典型风险进行了梳理，并提出相关风险预防控制的对策建议。

（一）案件基本情况

通过查询可见，2009 年以来，宁波海事法院共受理案由为船舶代理合同纠纷案件 28 件，其中由自贸区海事法庭审理的有 8 件。案件涉及方面，28 件案件中，涉外案件 10 件，无涉港澳台案件，非涉外案件 18 件。结案方式上，判决结案 9 件，调解撤诉等方式结案 19 件，调解撤诉率约 64.3%。

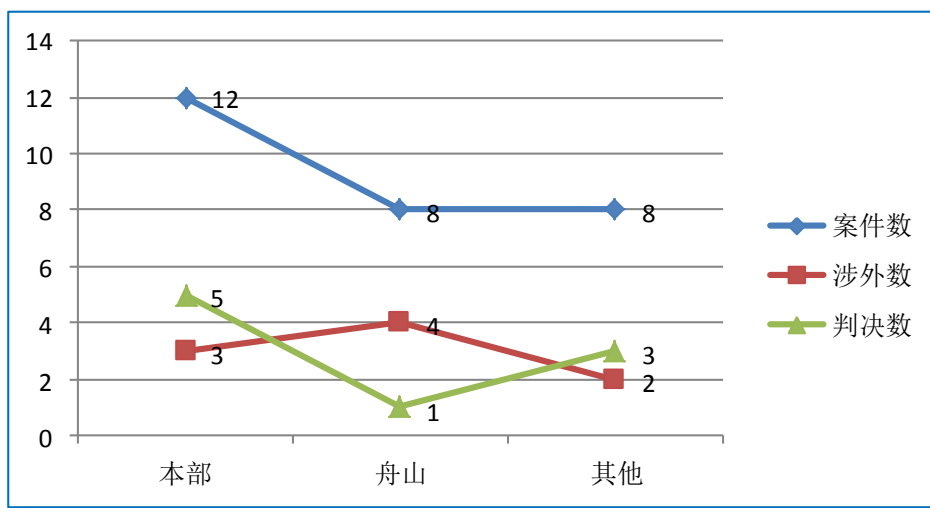


图 7.宁波海事法院受理船舶代理合同纠纷案件示意图

(二) 案例蕴含的国际船舶代理法律风险

课题组系统梳理宁波海事法院近十年受理的船舶代理合同纠纷案件，尤其是逐案梳理涉外案件，发现整体诉讼对抗程度不高，标的额不大，如 10 起涉外案件中仅有 1 起案件以判决结案，绝大部分以调解、和解撤诉方式办结。但是，课题组仍然尝试从起诉状、证据材料整理发现案件成因和风险所在。

1. 纠纷成因

一般成因主要包括：代理完成船舶由中国籍转为外国籍和船舶出港事务后，船东拒不支付代理费；¹²垫付修理费用缺乏正规的修理合同、监理以及结算发票，有的费用系第三人收取，缺乏统一明确标准，外方对垫付费用真实性存在怀疑¹³；船舶系挂方便旗经营，船东实际为国内自然人¹⁴，代理双方未签订正式合同和约定国内自然人提供担保，事后维权出现障碍；船东与代理人存在长期合作关系，拖欠代理费用甚至预支未到账的运费；外籍船东因破产、弃船等原因不支付代理报酬与垫付费用。

非常见成因包括：外轮因债务在宁波海事法院拍卖，故起诉至该院，但未注意查询外轮拍卖公告，导致无法在船舶拍卖价款中受偿。¹⁵作为班轮公司的代理，将部分海运舱位交给货代企业使用并收取一定保证金，合同期满后，代理人认为货代企业对一起货物的无单放货存在过失导致其遭受损失，要求扣留部分保证

¹² 案号为(2013)甬海法舟商初字第 295 号，该案以双方达成调解了结。

¹³ 如在一起案件中，双方对外轮代理费 25000 元没有争议。船因装卸、维修在玉环港停留 15 天，对边防监管费（以交通膳食费之名）27000 元存在争议，原告提供证据称已垫付 24400 元，被告只愿意支付 7400 元。后双方达成庭外和解，案件以撤诉解决。

¹⁴ 例如（2017）浙 72 民初 416 号台州中远船务代理有限公司与盛海船务有限公司船舶代理合同纠纷案，被告住所地位于马绍尔群岛，国内联系人配合应诉，因预计送达和执行困难，原告以不交诉讼费方式撤回起诉。

¹⁵ 例如（2019）浙 72 民初 616 号原告航远船舶代理有限公司与被告柳珊瑚航运有限公司、联合信贷租赁股份有限公司、意大利信用银行股份有限公司船舶代理合同纠纷案，“樱草花”轮已于 2019 年 3 月 7 日由本院司法拍卖成功，并于 2019 年 3 月 15 日移交给买受人，原告未在该轮拍卖公告期间申请债权登记，视为放弃在拍卖价款中受偿的权利。该案双方住所地以及合同签订履行地均不在浙江，故裁定移送到有管辖权的法院审理。

金。¹⁶司法实践中，船舶代理合同纠纷已不局限于作为承运人的船舶所有人就货物运输事宜与受托人之间的经济纠纷，而且拓展到代理船舶出口清单、出口融资、渔船网具指标转移等，例如，代理人受托办理外籍渔船出口清关等事项，代为处理渔船吊装过程中因吊带断裂跌入海中引发事务。¹⁷又如，委托人因渔业生产需要，委托他人在外省代办船网工具指标相关事宜，并签订合同和支付定金，后未完成交办事项，也未退还定金，酿成诉讼。¹⁸

2. 典型案例与风险

案例一¹⁹：在代理外轮委托事项时，仅事先约定外方要求，未明确代理人的工作方案和收费标准，事后外轮船东借此为由提出费用过高。2008-2011年，舟山某船舶代理公司多次接受两艘船舶所有人系越南公司的利比里亚籍船舶委托，为其提供常规的船舶进港有关的各项服务，其中引水、移泊、水上安全服务等费用均列入预估的港口费用当中。此后，船东陆续付款9万多美元，代理公司认为还应支付近4万美元，故于2012年9月起诉至法院，其提交的证据包括电子邮件往来、委托书、费用发票等，可以证明代理关系以及代理事务得到履行的主张属实。但是，证据当中船东方仅发出委托事项要求，未允诺或事后确认应付费用。如船东出具的收条仅标注收到水100吨，费用由我方代理人代表我方支付，水的单价与总的费用金额没有在收条载明。又因为船员生病，船长出具委托书，记载“请为我轮安排以下事项，送一位船员去看医生（五天），费用由船方负担”，代理公司出具的看病费用清单发票记载交通费、陪护费各350美元，均无票据提交法院，另有医疗费201美元（有票据），由于事先未经船长确认陪护人数与标准，事后也没有提交相关证据佐证，给法院认定损失增添困难。该两起案件中，争议更大之处可能是代理公司制作的人员费用清单发票所涉收费，包括外轮修理期间监管人员往返、新老数批船员解约签约等产生21大项100多小项费用，虽然总额仅23000多美元，但是船方在邮件回复时要求提供原始支付凭证，如交通费发票证明应付交通费，这些凭证未见于诉讼案卷当中。船舶因代理人申请被法院扣押，代理人以预支名义支付船员等人遣散费。因船东系外籍公司，法院发函至该外国驻华使领馆要求协助送达开庭传票，船东仍缺席庭审，后向该国使领馆、海事局以及宁波海事法院复函表示感谢，称纠纷持久未决的原因主要是船东财务困难，且双方对一些付款凭证存在认识分歧。该两起案件最终以代理人确认收到代理相关费用（具体金额未告知法院）而撤回起诉终了。

本案反映的风险包括：对外轮船东委托事项所需要的费用，未形成事先合意；

¹⁶ 案号为（2015）甬海法商初字第505号，该案以判决结案，法院认为，没有证据证明货代企业对无单放货存在过失，代理人扣留保证金没有依据，应当退还给货代企业。

¹⁷ 案号为（2019）浙72民初492号。

¹⁸ 案号为（2014）甬海法台商初字第66号，该案以调解结案。

¹⁹ 主要介绍（2012）甬海法舟商初字第548号案件，另有（2013）甬海法舟商初字第27号案件与之相仿。

在涉及第三方收取费用时，未保留原始支付凭证，而一律以代理公司发票方式要求船方事后确认；其中一艘船舶的国籍证书未及时获取，导致船舶扣押后难以进行司法处置；申请扣押船舶过于迟缓，至 2012 年 11 月才申请扣押，后船舶拍卖因域外送达受阻，直到和解撤诉才申请解除扣押，8 个月扣押期间的费用开支也需要由代理公司垫付。

案例二²⁰：受造船厂委托代理出口一艘 12800 吨化学品及成品油船，代理人 与案外人签订船舶建造合同，后委托人超出交付期限仍未能交付船舶，案外人向合同约定的香港仲裁机构申请仲裁，仲裁裁决解除了涉案船舶建造合同，代理人 承担了仲裁裁决确定赔偿义务后，向委托人及其连带责任保证人主张赔偿，并解除船舶出口代理关系。该案审理过程中，双方达成和解协议并申请法院出具调解书确认。本案蕴含的法律风险在于，代理人未在签订船舶建造合同时披露被代理人/委托人身份，如在合同中约定船舶出售方为造船厂，自身为共同卖方，则可以在仲裁环节一次性认定造船厂承担的责任，无需在承担仲裁裁决确定义务后提起诉讼。

案例三²¹：集装箱班轮运输公司委托当地具有货源优势的物流公司负责揽货、驳船运输、代收付运杂费、开发市场揽取货源、集装箱管理、码头和拖车费 结算、放货等相关工作，因双方对代理协议履行存在争议，班轮公司以物流公司 拒不听从调箱安排，擅自扣留集装箱为由提起诉讼。本案物流公司未能依据协议 约定完成揽货指标，又不愿承担将空箱调回母港的义务，导致班轮公司的 100 余个集装箱闲置在码头，产生堆存保管费用。其遭受诉讼风险的主要原因在于未能 与班轮公司及时协商降低揽货指标数，并依约将集装箱送至班轮公司指定港口以 避免损失扩大。

（三）优化浙江自贸区国际船舶代理行业法治营商环境的对策建议

首先，在传统的外轮代理领域，应当大力增强契约意识。在接受委托前，代理公司应当尽职尽责查询代理期间可能发生的各项费用标准，承诺提供第三方收取费用的正规票据。作为收取费用的港航部门及相关经营者，也应当增强诚信营商理念，制定统一透明的收费标准，逐步缩小外轮与国轮各项服务与物资供应差距，据实收费并开具财务票据。对于代理期间额外增加的代理事项，应当事先约定服务内容与收费标准，事先询问外方是否需要核对有关支付凭证，避免出现代理公司自行制作发票替代实际付款凭证的现象。

其次，在代理货物运输事宜时，代理公司应当增强市场风险意识。充分评估代理事项的市场风险，根据自身经营能力决定是否接受委托，或要求委托人变更委托要求。在自身货源组织、运价报送乃至货物控制方面存在困难时，应当向作

²⁰ 案号为（2012）甬海法舟商初字第 294 号。

²¹ 案号为（2016）浙 72 民初 72 号，该案以调解了结，基本支持了班轮公司要求归还集装箱的主张。

为委托方的班轮公司或其船舶代理人如实报告情况，共同减少运力闲置带来的损失。就代理人而言，在发现受托方未能尽职履责后，应果断采取中止委托、保全受托人财产等方式防止损失扩大。

最后，对于代理船舶出口、船籍变更、渔船网具指标转移等为船舶所有人从事海（渔）事服务的市场主体，课题组建议，要从履行能力、事项难度以及符合政策法规等方面审慎选择合作对象。对于在建船舶的代理出口，应当精准确保资金投入与造船进度同步，对造船款进行全程监管，避免造船企业挪用资金或任意追加预算，导致船舶难以如期完工。对于政策性极强的渔网具指标转移，一般需要通过渔船买卖与建造合同方能完成，存在隐名代理、阴阳合同等虚伪意思表示，相关市场主体应当谨慎“入坑”，选择正当的渔船买卖、拆解、建造法律途径满足渔业生产需求。

结语

在最高人民法院、浙江省高级人民法院和舟山市委市政府支持下，宁波海事法院舟山法庭更名为浙江自由贸易试验区海事法庭，这是全国首个以自贸区海事法庭命名的海事法庭，体现了浙江自贸区与海事审判工作的紧密联系。浙江自贸区在推进以国际船舶代理行业为代表的国际海事法律服务基地建设过程中，应当充分发挥自贸区海事法庭这一特有体制机制优势，在制定产业发展政策法规、防控重大风险、优化营商环境等方面，支持海事法庭融入其中，发挥应有的法治保障功能。