

# 上海航运运价交易有限公司

## 上海出口集装箱运力交收细则

### (征求意见稿)

(2014 年 2 月制订、2014 年 10 月第一次修订，2015 年 12 月第二次修订)

## 第一章 总则

第一条 为规范上海出口集装箱运力交易（以下简称“交易”）行为，维护运力交易参与各方的合法权益和社会公共利益，保障运力交易的顺利进行，根据国家有关法律、法规、《国务院关于清理整顿各类交易场所切实防范金融风险的决定》（国发【2011】38 号）和《上海航运运价交易有限公司交易规则》，上海航运运价交易有限公司（以下简称“本公司”）特制定本上海出口集装箱运力交收细则（以下简称“本细则”）。

第二条 本细则适用于本公司组织的上海出口集装箱运力交收业务（以下简称“运力交收”）。本公司、会员和交易商应当遵守本细则。

## 第二章 一般规定

第三条 运力交收是指运力交易合同（以下简称“合同”）到期时，按照本公司的相关规则和程序，合同双方通过该合同所载运力的转移，了结到期未转让合同的过程。

第四条 交易商参与上海出口集装箱运力交收应当经由本公司会员办理，并以会员名义在本公司进行。

第五条 不能交收的合同，包括但不限于超过最大交收数量的合同、超过最小交收数量的整数倍的合同、自然人交易商的合同、不能开具或接收运费发票的交易商的合同。

运费发票是指《货物运输业增值税专用发票》。

第六条 进入交收月份前，持有不能交收的合同的交易商应当将交收月份的

相应合同予以转让。

自交收月份第一个交易日起,本公司将对交易商仍未转让的不能交收的合同予以代为转让,产生的损益由交易商自行承担。最后交易日闭市后,交收月份不能交收的合同仍未转让的,按照本细则第八条有关规定进行处理。

第七条 在成交的第二个交易日起至合同最后交易日前的任一交易日的9:00至15:00,交易商持有不能交收的合同,可向产业会员申请转让已签订的交易合同。双方自行协商达成一致,可向本公司联名提交《合同转让申请书》,本公司收到申请后予以审核并决定是否办理合同转让。

合同转让批准日结算时,本公司将合同出让方已签订的运力交易合同按照双方订立的转让价格转让至产业会员,其在原合同中享有的全部权利和义务随合同所有权转移而一并转让,当日结算产生的损益由交易商自行承担。合同转让交易结果不计入当日结算价和成交量。本公司有权将当日执行的合同转让有关信息予以公布。

第八条 最后交易日闭市后,不能交收的合同仍未转让的,本公司有权按照“不能交收的合同优先,含有签订时间最短合同的整数倍合同优先”的原则,选择对手方合同对冲转让,转让价格为交收结算价。

持有不能交收的合同的交易商被配对的,本公司对其处以按交收结算价计算的合同价值20%的违约金,违约金支付给对方,终止交收;买卖双方均属上述情况的,本公司按本条规定比例核算的金额对双方进行处罚,违约金转存风险准备金,终止交收。

第九条 本公司交收的运力是在《上海出口集装箱运力交易合同》中约定的标准集装箱运力,包括但不限于:数量标准、装/卸港口、货种限制、交收结算价格、交收期限等。

第十条 本公司根据交易商的需求和承运人的服务质量等因素,指定若干承运人的运力可以用于交收,并在本公司网站(WWW.SSEFC.COM)上予以公布。交易商可向本公司申请调整承运人范围,经本公司批准后方可交收。

本公司有权根据交易商的建议和市场价格的差异,对不同承运人交收的运力价格实行承运人升贴水。

承运人升贴水以本公司公布的数据为准,本公司有权对承运人升贴水标准进

行调整。

第十一条 运费计价以从基准口岸出口集装箱的运价为基准，其他口岸和基准口岸之间实行港口升贴水。

港口升贴水以本公司公布的数据为准，本公司有权对港口升贴水标准进行调整。

第十二条 标准集装箱运力规定的标准箱型：欧洲航线 20 英尺普通干货箱（不包括危险品）；美西航线 40 英尺普通干货箱（不包括危险品）。

买方提交《订舱委托书》时，有权根据实际业务需要和集装箱型升贴水标准调整各集装箱型数量，但经折算的总集装箱数量应与签订合同数量相等。基准集装箱型和升贴水标准如下：

	20 英尺标箱	40 英尺标箱	40 英尺高柜
欧洲航线	EU	EU × 2	EU × 2
美西航线	UW × 0.8	UW	UW × 1.125

基准集装箱型和升贴水以本公司公布的数据为准，本公司有权对基准集装箱型和升贴水标准进行调整。

第十三条 基准承运人是指中远集装箱运输有限公司、中海集装箱运输股份有限公司、川崎汽船(中国)有限公司、阳明海运股份有限公司、韩进海运(中国)有限公司。

本公司有权对基准承运人进行调整，非基准承运人不可参与运力交收。

第十四条 基准航线服务是由基准承运人提供的标准集装箱班轮运输服务，航线服务信息包括但不限于航线服务名称、起运港、目的港、预计离港 ETD、预计抵港时间 ETA 等。基准航线服务如下：

1. 欧洲基准航线服务：

航线服务	预计离港 ETD	航期（预计抵港时间 ETA－预计离港 ETD）	
	上海 Shanghai	汉堡 Hamburg	鹿特丹 Rotterdam
NE-5	周四	34	28
NE-7	周日	31	34
NE-8	周五	28	31

（注：仅供参考，实际以班轮公司最新船期表为准。）

## 2. 美西基准航线服务:

航线服务	预计离港 ETD	航期 (预计抵港时间 ETA—预计离港 ETD)	
	上海 Shanghai	洛杉矶 Los Angeles	长滩 Long Beach
CCD	周五	-	17
CEN	周一	-	16
CPS	周一	14	-

(注: 仅供参考, 实际以班轮公司最新船期表为准。)

本公司有权对基准航线服务进行调整, 非基准航线服务不可参与运力交收。

第十五条 交易标的为全海运费 (all-in) 报价, 包含但不限于基本海运费及海运相关附加费, 具体包括下列附加费: 燃油附加费 (BAF/FAF), 紧急燃油附加费 (EBS/EBA), 币值附加费 (CAF/YAS), 旺季附加费 (PSS), 综合费率上涨附加费 (GRI), 战争附加费 (WRS), 港口拥挤附加费 (PCS), 运河附加费 (SCS/SCF/PTF/PCC), 低硫附加费 (LSS) 以及其他通行相关附加费。

全海运费 (all-in) 报价之外, 如因买方原因产生的其他任何或有费用 (如改单费等), 卖方应随船舶申报提交备案, 并按班轮航次正常标准收取, 不得区别对待。卖方不得收取全海运费 (all-in) 报价及已备案或有费用之外的其他任何附加费。

如交收一方认为其他或有费用存在区别对待, 主张方应在三个工作日内自行举证, 并自行承担举证相关费用。主张方应在举证期限届满后一个工作日内将举证结果书面通知本公司。经本公司审核, 举证结果证明不存在歧视性行为的, 主张方举证无效; 举证结果证明存在歧视性行为的, 则判定对手方违约。

### 第十六条 最小交收数量

运力交收的最小交收数量为: 欧洲航线 5TEU, 美西航线 5FEU。

最小交收数量由本公司设定, 本公司有权对最小交收数量进行调整。调整后标准自本公司公布日或公告执行日开始执行。

交收数量必须为最小交收数量的整数倍。

### 第十七条 最大交收数量

全市场单月最大交收数量为: 欧洲航线 1,000TEU、美西航线 1000FEU。

单个交易商单月最大交收数量为: 欧洲航线 500 TEU、美西航线 500FEU。

最大交收数量由本公司设定，本公司有权对最大交收数量进行调整，调整后标准自本公司公布日或公告执行日开始执行。

交易商可以通过向本公司申请增加套期保值额度来增加交收数量限额。

# 第十八条 关于定金比例

## （一）按合同期限

### 1、欧洲航线：

合同期限	定金比例
一般月份	15%
交收月份	20%

### 2、美西航线：

合同期限	定金比例
一般月份	15%
交收月份	20%

定金从前一个月的最后一个交易日结束时起按照下个月调整后的定金比例进行结算。

## （二）按合同数量

### 1、欧洲航线单月合同：

合同数量	定金比例
$EU \leq 1,000,000TEU$	15%
$1,000,000TEU < EU \leq 1,200,000TEU$	20%
$1,200,000TEU < EU \leq 1,500,000TEU$	30%
$1,500,000TEU < EU \leq 1,800,000TEU$	40%
$EU > 1,800,000TEU$	50%

### 2、美西航线单月合同：

合同数量	定金比例
$UW \leq 500,000FEU$	15%
$500,000FEU < UW \leq 600,000FEU$	20%
$600,000FEU < UW \leq 700,000FEU$	30%
$700,000FEU < UW \leq 800,000FEU$	40%

UW>800,000FEU	50%
---------------	-----

本公司将在当日结算时，对该合同按照调整后的定金比例进行结算。

本公司有权对合同的定金比例进行调整。调整后的定金比例标准自本公司公布日或公告执行日开始执行。

第十九条 合同的最后交易日为合同到期月份第一个星期五（以合同挂牌公告为准）。

交收期限为最后交易日后的连续十个自然日（以合同挂牌公告为准）。

第二十条 交收结算价为包含最后交易日在内的最后五个交易日全部成交的成交价格按照成交量计算的加权平均价。

若包含最后交易日在内的最后五个交易日均无成交，则取最后一个有成交的交易日的结算价为交收结算价。

交收结算价精确到整数位（四舍五入）。

第二十一条 最后交易日结束后，本公司按照交收结算价对双方签订的交收月份合同结算交收损益，交收损益的计算公式见《上海航运运价交易有限公司结算细则》。

第二十二条 买卖双方交易商进行运力交收，应按照运力交收数量向本公司缴纳交收手续费。本公司有权对交收手续费标准进行调整。

### 第三章 交收流程

第二十三条 本公司挂牌交易的上海出口集装箱运力交易合同适用协议交收、提前交收和按期交收。交易商提出交收申请后，其对应的合同，在本公司受理相关申请期间或交易商撤销申请前不得转让。

第二十四条 协议交收申请

协议交收是指已签订同一交收月份合同的买卖双方通过协商达成现货海运协议，并按照协议交收价格了结各自签订的运力交易合同，同时履行数量相当的现货海运协议。

在成交的第二个交易日起至合同最后交易日前的任一交易日的 9:00 至 15:00，买卖双方若协商一致可向本公司联名提交《协议交收申请书》，本公司收到申请后予以审核并决定是否办理协议交收。买卖双方亦可在交收月前一个月

的最后一个交易日 15:00 前，联名撤销协议交收申请。进入交收月后，协议交收申请不可撤销。

买卖双方通过协商达成现货海运协议后，应向本公司提交相关申请材料，包括但不限于双方签章的《协议交收申请书》、双方签章的现货海运协议复印件和卖方船舶申报材料。本公司有权对买卖双方提交的申请材料和相关现货交易行为进行监督和核查。

在提出协议交收申请前，买方应按协议交收价格的 100%定金比例交足基本运费，卖方应按协议交收价格的 20%定金比例交足定金。协议交收价格不应超过该合同上一交易日结算价的 $\pm 20\%$ 。

协议交收批准日结算时，本公司将买卖双方各自己签订的运力交易合同按照协议交收价格进行结算，产生的损益由交易商自行承担。协议交收的合同数量从当日已签订合同总量中扣除，交易结果不计入当日结算价和成交量。每个交易日结束后，本公司将当日执行的协议交收有关信息予以公布。

采用标准交收流程进行按期交收时，买卖双方的运力交收和运费支付由本公司办理，并依据本细则规定的标准运力交收流程执行运力交收，手续费按交收手续费标准收取。采用非标准交收流程进行按期交收时，买卖双方的运力交收和运费支付由双方自行协商确定，本公司对此不承担保证责任，手续费按交易手续费标准收取。

## 第二十五条 提前交收申请

提前交收是指已签订交收月份净单边卖方合同的交易商在交收月第一个交易日至合同最后交易日前任一交易日的规定时间内主动提出提前交收申请，并经由本公司组织匹配，买卖双方依据规定流程完成运力交收的交收方式。

进入交收月后，已签订交收月份净单边卖方合同的交易商可以通过会员提出提前交收申请，在交收月第一个交易日至合同最后交易日前任一交易日的 9:00 至 15:00，会员可以代理交易商至本公司办理交收事宜。本公司受理后，对提出提前交收申请的相应合同予以冻结，提前交收申请一经提出不得撤销。

交收月第一个交易日至合同最后交易日前任一交易日均为配对日，已签订交收月份净单边买方合同的交易商可以通过会员提出提前配对意向，并按配对日结算价的 100%定金比例交足基本运费。每个配对日收市后，本公司按照“提交申



请时间优先、含有签订时间最长的合同优先、最少配对数”原则，确定参与配对的买卖双方和配对数量，提前交收的交收结算价采用该运力交易合同提前交收配对日的当日结算价。配对结果一经确定，买卖双方不得变更。

提前交收的合同数量从当日已签订合同总量中扣除，交易结果不计入当日结算价和成交量。每个交易日结束后，本公司将当日执行的提前交收有关信息予以公布，并将《交收匹配单》和配对结果等提前交收有关信息随配对日结算单通过会员服务系统发送给买卖双方会员，一经发送即视为已经送达。

配对成功后（不含配对日）连续十个自然日为提前交收期限，已配对的买卖双方依据本细则规定的标准运力交收流程执行运力交收。

## 第二十六条 按期交收申请

按期交收是指在合同最后交易日收市后，所有未转让及未获本公司批准以其他方式交收的合同自动进入按照标准交收流程执行交收的交收方式。

最后交易日闭市后，所有未转让及未获本公司批准以其他方式交收的合同，均须按照本细则规定的交收流程履约。同一交易商编码已签订的买卖双向合同相对应部分，均按照合同交收结算价自动转让，不予办理运力交收。按期交收的交收结算价采用包含合同最后交易日在内的最近五个交易日所有成交的成交价格按照成交量计算的加权平均价。

按期交收形式下，本公司对双方提出的交收申请按照公平合理、统筹安排、配对数最少以及提出交收申请时间优先的原则进行匹配。运力交收匹配结果以本公司通知的结果为准。完成运力交收匹配后，本公司将《交收匹配单》传真至买卖双方，将买方运载航线告知卖方，并同时将卖方船舶信息告知买方，尽到告知义务。

第二十七条 提前交收和按期交收经本公司确认并完成交收匹配后，买卖双方《上海出口集装箱运力交易合同》自动转化为电子签章的《上海出口集装箱运力交易合同》，并即时生效。

交易商之间的运力交收匹配关系一经确立，买卖双方不得自行调整或变更。否则，由此而引起的纠纷和损失将由违规方承担。给本公司造成严重损失或严重影响本公司交易或交收的，本公司有权根据业务规则对违规方给予相应处罚，并采取必要手段挽回损失和影响。



第二十八条 本公司实行货物申报制度。买方应在提出协议交收或提前交收的当日或按期交收形式下的最后交易日的 11:30 之前，将准确的货物品名、货物重量、起运港、目的港、预订箱型、预计箱量等货物情形以书面形式提交本公司。复印件及传真件必须有买方公司签章。

第二十九条 本公司实行船舶申报制度。卖方应在提出协议交收或提前交收的当日或按期交收形式下的最后交易日的 11:30 以前，将准确的船期表、船舶动态、预计抵港时间等相关文件以书面形式提交本公司。复印件及传真件必须有卖方公司签章。

卖方如需使用替代航次服务进行运力交收，应在船舶预计抵港时间的 48 小时之前以书面形式向本公司申请，本公司批准同意后，在买方允许并且保证运输质量的前提下，卖方可以使用替代航次服务进行运力交收。

第三十条 按期交收形式下，本公司对双方提出的交收申请按照公平合理、统筹安排、配对数最少以及提出交收申请时间优先等原则进行匹配。

运力交收匹配结果以本公司通知的结果为准。

完成运力交收匹配后，本公司将《交收单》传真至买卖双方。《交收单》内容包括但不限于：买方、卖方、装卸港、交收数量、交收结算价格等。

第三十一条 提前交收、按期交收或协议交收经本公司确认并完成交收匹配后，买卖双方应当签订《上海出口集装箱运力交收合同》并即时生效。

交易商之间的运力交收匹配关系一经确立，买卖双方不得自行调整或变更。否则，由此而引起的纠纷和损失将由违规方承担。给本公司造成严重损失或严重影响本公司交易的，本公司有权根据业务规则对违规方给予相应处罚，并采取必要手段挽回损失和影响。

第三十二条 运力交收履约日期范围为《上海出口集装箱运力交易合同》中规定的交收期限范围（以合同挂牌公告为准）。在此期间，双方完成集装箱运力交收相关工作。

第三十三条 买方应在提出协议交收或提前交收的当日或按期交收形式下的最后交易日的 17:00 以前，到《交收单》上指定的卖方或该卖方的代理机构或其他经该卖方授权、委托或认可的有权订舱的有关机构办理订舱，并将《订舱委托

书》交给卖方并传真至本公司（通过电子订舱形式订舱的，买方应打印电子订舱报文传真至本公司）。复印件及传真件必须有买方公司签章。

《订舱委托书》（或电子订舱报文）内容包括但不限于：装货港、卸货港、收货地点、交货地点、发货人、收货人、预配船期、预配箱量、预配箱型、货物明细信息（品名、件数、重量、体积等）、运输条款、运费条款、通知人及买方签章等。《订舱委托书》一经提交不得随意变更。

《订舱委托书》所载货物信息应与买方货物申报信息一致。如需使用替代货物进行运力交收，应在收到卖方《配舱回单》之前以书面形式向本公司申请，本公司批准同意后，在卖方允许并且自愿承接的前提下，买方可以使用替代货物进行运力交收。买卖双方因变更《订舱委托书》所造成的任何或有费用或损失，由买卖双方自行收付。

第三十四条 卖方应在提出协议交收或提前交收的当日或按期交收形式下的最后交易日后第三天的 17:00 以前，接受《交收单》上指定的买方的订舱，将准确的《配舱回单》交给买方并传真至本公司（通过电子订舱形式订舱的，卖方应打印电子订舱确认报文并传真至本公司），并且确保在发送《配舱回单》后 24 小时内放箱。复印件及传真件必须有卖方公司签章。

第三十五条 关于交收溢短和结算箱量的规定：

交收单位数量为欧洲 5TEU，每个交收单位允许短货不超过 1TEU；美西 5FEU，每个交收单位允许短货不超过 1FEU。

在交收溢短规定范围内，本公司依据实际集装箱运量结算运费（多退少补）。溢货超出交收单位数量的，买卖双方对超出部分协商解决并自行结算。短货超出规定范围的，买方需及时补装至规定范围以内；无法补装的，视为买方构成交收违约。

运费总额（包含运力交易合同中规定的主要附加费等）为：

$(\text{交收结算价} + \text{升贴水}) \times \text{数量} \times \text{汇率}$

第三十六条 订舱成功后，双方按起运港通常的业务习惯办理出口手续，买方须在对应航次服务截港前 24 小时全部重柜入港且完成所有通关手续，卖方在最后交易日后第十天的 24:00 之前全部完成装船（以合同挂牌公告为准）。

第三十七条 卖方在买方提交合规的单证文件条件下应在开船后不超过五个

工作日内出具提单，并将提单传真至本公司。欧洲航线海运提单种类规定为船公司提单（MASTER BILL OF LADING）；美西航线则根据通行惯例出具对应种类的海运提单。复印件及传真件必须有卖方公司签章。

第三十八条 本公司在收到卖方提供的提单传真件后的一个工作日内，将买方 20%的交收定金划付到卖方在本公司的交易资金账户，同时解冻卖方 20%的交收定金。

## 第四章 违约处理

第三十九条 有下列行为之一者，视为交易商构成交收违约：

（一）买方未在最后交易日的中午 11:30 以前，将准确的货物品名、货物重量、起运港、目的港、预订箱型、预计箱量等货物情形以书面形式提交本公司的；或者未在最后交易日的 17:00 以前，到《交收单》上指定的卖方或该卖方的代理机构或其他经该卖方授权、委托或认可的有权订舱的有关机构办理订舱，并将《订舱委托书》或电子订舱报文交给卖方并传真给本公司的；或者买方未能在对应航次服务截港前 24 小时全部重柜入港且完成所有通关手续；或者短货超出规定范围无法补足的。

（二）卖方未在最后交易日的中午 11:30 以前，将准确的船期表、船舶动态、预计抵港时间等相关文件以书面形式提交本公司的；或者未在最后交易日后第三天的 17:00 以前，接受《交收单》上指定的买方的订舱委托，将《配舱回单》或电子订舱确认报文交给买方、传真至本公司的；或者未能在发送《配舱回单》后 24 小时内放箱的；或者未能在最后交易日后第十天的 24:00 之前全部完成装船的。

（三）订舱成功后，如果未能在最后交易日后第十五天的 24:00 之前完成履约，分以下三种情形判定违约责任：

- 1、因船方责任使集装箱无法正常出运的，判定卖方违约（不可抗力除外）；
- 2、因货方责任使集装箱无法正常出运的，判定买方违约（不可抗力除外）；
- 3、交易一方预见到，即使尽到最大努力，仍然无法在交收最后期限之前装船，应在交收最后期限之前提前五天以书面形式通知另一方和本公司，并申请一

个新的装船期限，询问另一方是否行使解除合同的选择权或同意确立一个新的装船期限；

一方（守约方）应在收到另一方（申请方）推迟装船期限通知后的 24 小时内宣布选择权。

（1）守约方选择接受申请方要求，则将新的装船期限作为交收最后期限；

（2）守约方选择解除合同，判定申请方违约；

（3）推迟装船申请仅能各行使一次，如果进一步延误，判定延误方违约。

（四）本公司认为有其他违约行为的。

第四十条 如发生交收违约，本公司有权对违约方交易商采取下列措施：

（一）暂停新订；

（二）代为转让；

（三）限制出金。

第四十一条 发生交收违约后，本公司将通知交收双方在三个工作日内自行协商解决。

若交收双方就违约处理事宜自行达成协议，本公司可根据交收双方协商结果协助办理相关手续。

若交收双方协商不成，终止执行运力交收合同并采取下列措施：

（一）将违约方的 20%交收定金划付到守约方在本公司的交易资金账户；

（二）解冻守约方的交收定金；

如买卖双方均违约，各罚 20%交收定金作为违约金，转存风险准备金。

第四十二条 不可抗力

不可抗力事件是指不可预见、不能避免、不能克服的客观情形，包括地震、台风、海啸、水灾、火灾及其他自然灾害，战争、暴乱、骚乱、戒严，及其它受影响一方不能控制的客观情形。

一方因不可抗力情形而不能履行合同义务时，应及时通知另一方不可抗力的情形，出具不可抗力的有效依据，并应当采取合理措施尽量减少不可抗力事件的影响，尽可能在最短时间内恢复履行合同。

若发生不可抗力事件，任何一方无需对另一方因合同未能履行或延迟履行而遭受的任何损失承担责任，并且此种未能履行或延迟履行不应视为违反合同。

在发生不可抗力情形下，合同的义务履行期限可随情形的发展相应推迟。如不能履行义务超过五天，履约双方中任何一方因利益得不到保证，有权解除合同。

## 第五章 附则

### 第四十三条 本细则名词释义

（一）运力交收中的买方，是有资格在本公司进行运力交收的交易商，包括货主、无船承运人及其代理人等。

（二）运力交收中的卖方，是有资格在本公司进行运力交收的交易商，包括承运人、无船承运人及其代理人等。

（三）《上海出口集装箱运力交收合同》简称运力交收合同，是约定运力交收双方权利和义务的电子合同，运力交收合同一经生效则自动取代对应的运力交易合同。

第四十四条 违反本细则规定的，按照本细则、《上海航运运价交易有限公司交易规则》及本公司的有关规定处理。

第四十五条 本细则由本公司负责解释并修订。

第四十六条 本细则自 2016 年 03 月 01 日起实施，本公司于 2014 年 2 月制订、2014 年 10 月修订并于 2015 年 5 月 1 日起实施的《上海航运运价交易有限公司上海出口集装箱运力交收细则》同时废止。

上海航运运价交易有限公司

2015 年 12 月 15 日