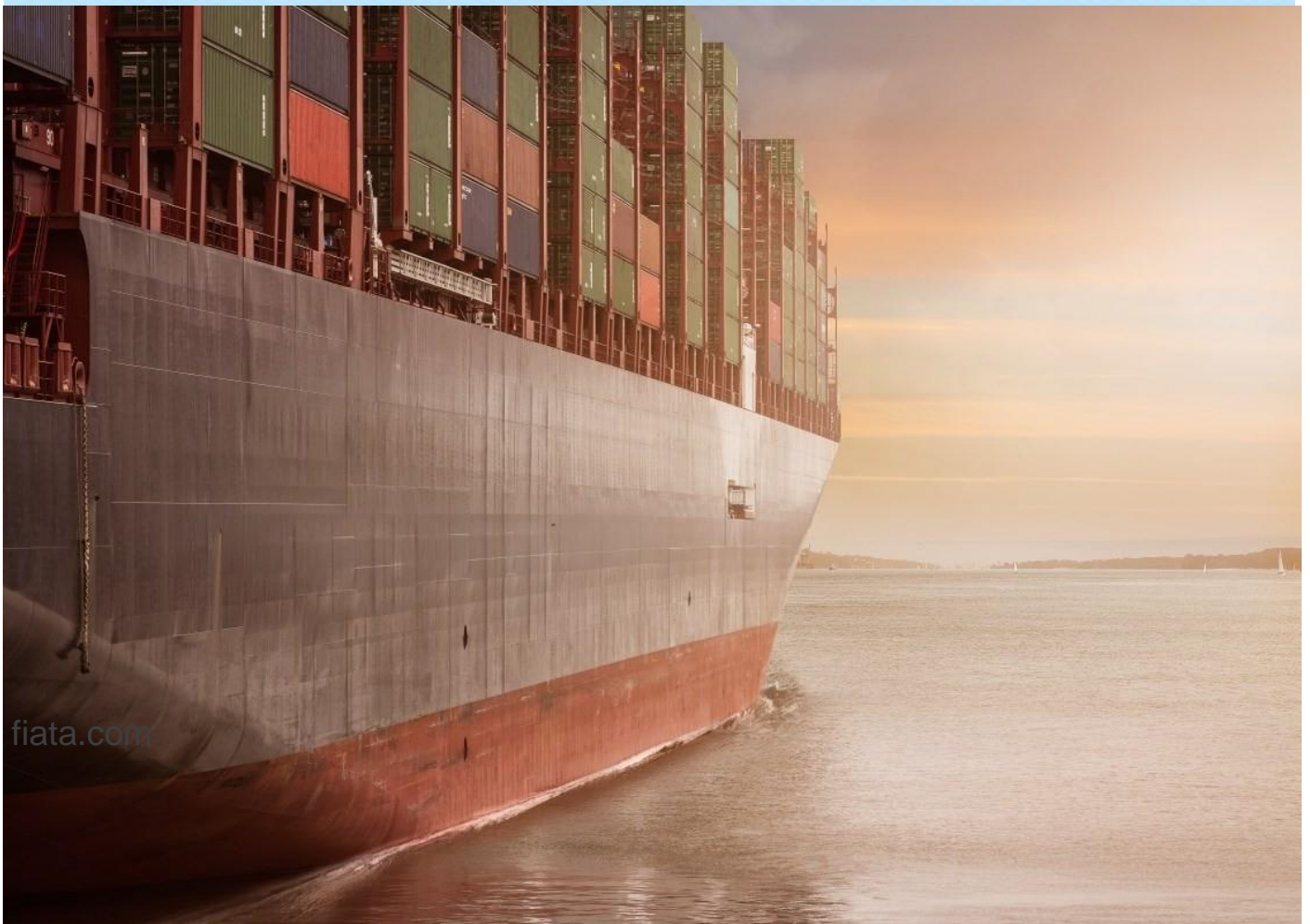




國際貨運代理協會聯合會 (FIATA) 提議的最佳做法 (第 3 冊)

# 貨櫃運輸和

# 貨櫃押金 (現金擔保)





FIATA 提議的最佳做法 (第 3 冊)

# 貨櫃運輸和貨櫃押金

## (現金擔保)

此文件係FIATA海運工作組發布的第三份最佳做法指引，編製的目的在於為FIATA國家公協會會員及其貨運代理人個體會員提供協助。

海上運輸工作組由貨運代理人 and 貿易協會中專長於海上運輸業無論是否為從業者或專長於就可能產生的糾紛和法律問題提供諮詢意見的工作人員組成。工作組由FIATA秘書處進行管理，通常在每年的2月、6月和FIATA全球年會上召開三次會議。工作組是FIATA多式聯運研究機構的組成部分，在FIATA春季總部會議和FIATA全球年會上進行彙報。

在2018年9月於新德里舉辦的FIATA全球年會上，FIATA海上運輸工作組以貨櫃運輸中的延滯費和延還費為主題發布了第一份“最佳做法指引”。該指引的發布非常

及時，因為近幾年來，免費期間縮短，而延滯費和延還費費率卻大大上漲。航運公司被指責濫用權力向貨方收取不公平且不合理的延滯費和延還費。

在2019年3月於蘇黎世舉辦的FIATA春季會議上，FIATA海上運輸工作組以“貨櫃運輸和貨櫃品質”為主題發布了第二份“最佳做法指引”。FIATA海上運輸工作組發現，空櫃提取環節中的貨櫃品質大幅下降，而一些實際考量常常引起糾紛，導致產生額外成本，特別是造成供應鏈中斷。FIATA海上運輸工作組認為，航運公司正在削減設備維護成本。至於歸還空櫃

的問題，FIATA海上運輸工作組發現有航運公司在空櫃歸還時收取清潔與維修費用的不公正做法。

FIATA海上運輸工作組謹此發布第三份最佳做法指引，本次指引的主題是航運公司收取的貨櫃現金押金。前兩份最佳做法指引涉及的是全球性問題，此份指引主要聚焦於非洲和其他發展中國家的貨櫃擔保事宜。

本最佳做法指引清晰易懂、簡明扼要，同樣意在使任何行業領域的讀者均能明白下述各種情形中的邏輯性和合理性。希望本指引能夠幫助大家進行更好的理解。

**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.

如需更多關於 FIATA 海上運輸工作組活動的資訊或對本指引有任何意見，  
請聯繫 FIATA 秘書處 [info@fiata.com](mailto:info@fiata.com)。



# 執行摘要

在之前的最佳做法指引中，我們已經（特別）確定：

- 貨櫃是航運公司一項重要的投資，對於航運公司來說，盡可能快速地流轉貨櫃才符合其利益。
- 航運公司有責任確保其貨櫃是安全的且適合用於所需用途。

儘管收取延還費是航運公司為促使貨方在卸貨後歸還空櫃而全球通用的手段，但在部分國家，航運公司似乎更為擔心貨方不歸還全部空櫃。一個空櫃可能有多種用途，航運公司要定位並回收貨櫃，即便不是不可能，成本也十分高昂。

因此，航運公司向理應就貨櫃的“未予歸還”做出補償的進口商收取貨櫃現金押金（亦稱為貨櫃擔保）。事實上，要求交納押金的目的是十分清楚，且在不同國家似乎做法也不同。在有些國家，此等押金似乎也用於支付可能產生的清潔和維修費用。

此等押金通常被認為是不合理的。在一些情況下，航運公司不只收取現金押金，還會要求提供擔保函，甚至會就每個貨櫃收取一筆固定費用（不予退還）。多年以來，利

益相關者一直在抱怨此種不公平亦不合理的做法，因此，FIATA海上運輸工作組努力為所有利益相關者之利益總結出最佳做法。

雖然收取貨櫃押金在許多國家都是種普遍的做法，但卻似乎並不存在一種全球通用的做法。每種做法所涉方法和金額均有所差異，我們不可能關注到每一種做法的具體細節。但是所有做法都存在一個非常值得質疑的流程，即要求交納現金押金，卻在退款時拖延，這一過程可謂如同噩夢一般。

我們認為相關押金係由航運公司以信託方式替貨方持有，因此應於空櫃歸還後立即退還。空櫃還至指定的貨櫃場站後，無合理理由，航運公司不得扣留現金押金（或其中一部分）。但在許多國家，航運公司要花費數周時間來處理和退還現金



押金。此等遲延是不合理的，會對貨運代理人的資金流和生產力產生直接影響，因為貨運代理人不得不執行各種程序和流程以跟進押金情況，確保押金依法退還。

此外，本第三份最佳做法指引亦審視現狀並歸納了參與港口間貨物運輸的各方能自發實施的最佳做法——這些可能有助於減少導致遲延和不必要供應鏈成本發生的低效行為。



# 最佳做法

雖然在很多已發展國家，航運公司不徵收貨櫃現金押金，但在發展中國家，航運公司要求各種現金押金和文件是一直以來的傳統。我們認為，對許多國家來說，要求現金擔保的慣例必須重新審視，因為那是過時且極度不合理的做法。

必須提供貨櫃押金的貨運代理人不僅會因提供現金押金而發生額外成本，還會因跟進和確保押金退還而產生行政開銷。由於押金退還往往需要經歷噩夢一般的行政程序，進展緩慢，因此產生的行政開銷完全是不合理的。

FIATA 的宗旨是向進行商業合作的各方提供他們在合作關係和往來交易中應當予以考慮的“最佳做法”。下文總結介紹了一些關於貨櫃現金押金的情形，同時提出了“最佳做法”建議，供商業合作各方在合作關係中考慮。

## 透明公開和正當（客觀）理由

### 情形

航運公司透過使用延滯費和延還費這兩種工具，來確保他們的貨櫃得以快速歸還。空櫃歸還時，航運公司會對貨櫃的狀態和品質進行檢查——可能會因此徵收清潔和維修費用。

在一些發展中國家，航運公司還會要求提供貨櫃現金押金，通常還有額外文件，以此確保空櫃的歸還。這些措施的實施通常是由航運公司自由決定，並未經過任何風險評估。

在發展中國家，物流費用通常在國內生產總值中占據相對較高的比例。上述情形進一步加劇了這一情況，削弱了發展中國家的競爭力。

### 最佳做法

如果在某個特定國家需要額外擔保來確保貨櫃空櫃得以良好狀況返還，航運公司應當將其風險評估和評估結論透明公開化。航運公司應該有記錄並解釋其做出收取現金押金決定的相關數據（例如未歸還貨櫃的數量）。我們要求的只是航運公司合理解釋並公開其決定堅持要求額外擔保的緣由。某個國家可能是發展中國家這個理由不僅不夠充分，甚至帶有歧視性——航運公司應當提出合理的理由，且這些理由應有書面記錄證明。





## 現金擔保和相關程序——遲延和行政噩夢

### 情形

如上所述，碼頭提櫃時，通常會被要求提供現金擔保和押金，此等現金擔保和押金應當會在貨櫃空櫃歸還至場站時退還。在現在已經是數位化、自動化的時代，這些現金流程不啻於一場行政噩夢。除此之外，航運公司還會拖延退款，而且通常不會解釋原因，這也是眾所周知的。

### 最佳做法

現金交易應當被視為歷史遺物，即

使航運公司有正當理由要求額外擔保，以確保貨櫃得以良好狀況歸還（如上所述），航運公司要求的也應當是銀行擔保。銀行擔保的金額也不應按照貨運代理人所經手的每個貨櫃計算，而應根據該特定貨運代理人（或代表貨代會員協商的貨運代理協會）的平均在運貨櫃的百分比進行風險評估，進而基於風險評估結果計算。

貨運代理人可能是作為貨主的代表行事，也可能受貨主委托作為契約承運人（無船承運人）。無論哪種情況，貨運代理人皆非實際貨主，

但皆與大量貨主（客戶）有交易往來。對於某個特定的貨運代理人，航運公司應對其所經手的貨櫃總量進行審核，按照其平均在運貨櫃的百分比要求銀行保函，但這應當基於簡易而透明公開的風險評估結果來決定。

透過這一程序，航運公司的風險得以獲得保障。以下各個不合理的情況將得以終結：

- 按每個貨櫃計算擔保金額
- 行政噩夢
- 不合理的退款拖延





## 情形

將貨櫃運至港口的前期運輸以及貨櫃出港後的後續運輸可能由承運人拖運，也可能由貨主安排拖運。貨櫃承運人有提供與貨運代理人類似的服務。在承運人拖運的情況下，承運人不需要考慮現金擔保的問題，而在貨方拖運的情況下，貨運代理人則將面臨現金擔保的問題，因此這二者之間可能發生扭曲的市場競爭。

有跡象表明，航運公司濫用自己的身份，獲取不公平的市場優勢。

## 最佳做法

在安排內陸拖運時，航運公司實際上是在和他們的客戶，即貨運代理人競爭。當市場實體有權力對其競爭對手收取不合理的費用、加諸不合理的手續時，市場效率將大打折扣。無論是透過貨方拖運還是透過承運人拖運的方式運輸貨櫃，對待客戶的方式應當是平等且公平的。在現今的商業環境中，對貨方拖運的貨櫃收取現金擔保既是不公平的，也是不道德的。我們只能假定，這種做法的唯一目的就是為了排擠幫貨方拖運的貨運代理人的生存空間。

FIATA 建議進行商業合作的各方應就合作條款進行磋商，減少這種不公平差別化的現象。FIATA 同時鼓勵會員協會了解各自司法轄區內與此問題相關的反壟斷規定，並給予其會員妥善建議。





# 結論

貨主/貨運代理人負有在合理時間內歸還狀況良好空櫃的明確義務。透過收取延滯費和延還費，航運公司期待貨主/貨運代理人快速歸還貨櫃。同樣，透過收取有事實依據的清潔和維修費用，航運公司已經有措施來確保歸還貨櫃的良好品質。

但是，在某些（發展中）國家，航運公司在釋放進口貨櫃之前要求貨主提供額外擔保。這些擔保可能是現金押金、保函和額外費用，同時還伴有不合理的行政程序。

為改善上述情形，FIATA 提出以下最佳做法建議：

- 航運公司應當將其風險評估和評估結論透明公開化。某個國家可能是發展中國家這個理由不僅不夠充分，甚至帶有歧視性——航運公司應當提出合理的理由，且這些理由應有書面記錄支持。
- 現金交易應當被視為歷史遺物，即使航運公司有正當理由要求額外擔保，以確保貨櫃得以良好狀況歸還（如上所述），航運公司要求的也應當是銀行擔保。銀行擔保的金額也不應按照貨運代理人所經手的每個貨櫃計算，而應根據其平均在運貨櫃的百分比進行風險評估，進而基於風險評估結果計算。
- 無論是透過貨方拖運還是透過承運人拖運的方式運輸貨櫃，對待客戶的方式應當是平等且公平的。在現今的商業環境中，對貨方拖運的貨櫃收取現金擔保既是不公平的，也是不道德的。我們只能假定，這種做法的唯一目的就是為了排擠幫為貨方拖運的貨運代理人的生存空間。

衷心感謝 TT Club 與其在台合作夥伴台灣運保服務股份有限公司 (TTIS) 以及 FIATA 亞太地區主席楊瑞如女士為此最佳作法協力提供中文翻譯。

國際貨運代理協會聯盟秘書處

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

電話：+41 (0)43 211 65 00 郵箱：info@fiata.com 網站：fiata.com

2019 年 3 月

fiata.com 第 7 頁, 共 7 頁