

## 第三章 海运业务单证及流程

### 【知识目标】

- 掌握国际货运单证知识
- 掌握外贸单证知识
- 掌握海运业务流程
- 掌握危险品运输操作知识
- 了解租船合同知识

### 【技能目标】

- 能够帮助货主缮制、处理有关单证
- 能够处理提单相关事宜
- 能够帮助货主选择适合的租船合同，处理租船业务
- 能够处理危险品运输

### 【工作流程】

1. 代理海运进口工作流程为：



2. 在以 CIF 或 CFR 条件成交，由卖方安排运输时，海运出口工作流程如下：



### 【知识体系】



### 【知识正文】

**引例：**湖南粮油进出口公司按CFR条件向日本出口红豆250吨，合同规定卸货港为日本口岸。远东国际货代公司接受湖南粮油进出口公司的委托办理这票货的海运出口业务。如果你是这家货代公司的业务员，该怎样处理这票货的业务流程？

### 引例分析

该票货的海运出口业务流程如下：

#### 一、接受货主询价

##### (一) 海运询价

(1) 需掌握发货港至各大洲、各大航线常用的及货主常需服务的港口、价格；

(2) 主要船公司船期信息。

(二) 陆运询价：(人民币费用)

(1) 需掌握各大主要城市千米数和拖箱价格；

(2) 各港区装箱价格；

(3) 报关费、商检、动植检收费标准。

### 二、接单

接受货主委托后需明确的重点信息，如：

(1) 船期、件数；

(2) 箱型、箱量；

(3) 毛重；

(4) 体积；

(5) 付费条款、货主联系方法；

(6) 做箱情况，门到门还是内装。

### 三、订舱

(一) 缮制委托书(十联单)

制单时，应最大程度保证原始托单的数据正确，以减少后续过程的频繁更改。

(二) 加盖公司订舱章订舱

需提供订舱附件的(如船公司价格确认件)，应备齐后方能去订舱。

(三) 取得配舱回单

### 四、做箱

(一) 门到门

填妥装箱计划中做箱时间、船名、航次、关单号、中转港、目的港、毛重、件数、体积、门点、联系人、电话等要素，先于截关日(船期前两天)安排好装运车辆。

(二) 内装

填妥装箱计划中船期、船名、航次、关单号、中转港、目的港、毛重、件数、体积、进舱编号等要素，先于截关日(船期前两天)安排好装运车辆。

### 五、报关(有时同时、有时先于做箱)

(1) 了解日常出口货物报关所需资料。

(2) 填妥船名、航次、提单号，对应装箱单(packing list)、发票，所显示的毛重、净重、件数、包装种类、金额、体积等内容审核与报关单的一致性。

(3) 报关单所显示货物的“中文品名”，对照海关编码大全，查阅商品编码，审核两者是否相符，按编码确定计量单位，并根据海关所列之监管

条件检查所缺乏报关要件。

(4) 备妥报关委托书、报关单、手册、发票、装箱单、核销单、配舱回单(十联单第五联以后)和其他所需资料,于截关前一天通关。

(5) 跟踪场站收据,确保配载上船。

#### 六、提单确认和修改

(一) 问明顾客提单的发放形式

##### 1. 电放

需顾客提供正本“电放保函”(留底),后出具公司“保函”到船公司电放。

##### 2. 异地放单

须经船公司同意,并取得货主保函和异地接单之联系人、电话、传真、公司名称、地址等资料方可放单。

(二) 依据原始资料,传真于货主确认,并根据回传确立提单正确内容

#### 七、签单

(1) 查看每张正本提单是否都签全了证章;

(2) 检查是否需要手签。

#### 八、航次费用结算

(1) 海运费;

(2) 陆运费。

#### 九、提单、发票发放

十、应在一个月内督促航次费用的清算并及时返还货主的核销退税单

## 第一节 海 运 单

### 一、海运单概述

(一) 海运单的定义

海运单(seaway bill, SWB),又称海上运送单或海上货运单,它是承运人向托运人或其代理人表明货物已收妥待装的单据,是一种不可转让的单据,即不需以在目的港提示该单据作为收货条件,不需待单据寄到,船主或其代理人可凭收货人收到的货到通知或其身份证明而向其交货。

(二) 海运单的作用

海运单是证明海上货物运输合同和货物已经由承运人接管或装船,以及承运人保证将货物交给指定收货人的一种不可转让的单证。海运单具有以下两个重要作用:①它是承运人收到货物,或者货物已经装船后,签发给托运人的一份货物收据;②它是承运人与托运人之间订立海上货物运输合同的

证明。但是，海运单不是一张转让流通的单据，不是货物的物权凭证。

(三) 海运单的优缺点

1. 海运单的优点

(1) 海运单仅涉及托运人、承运人、收货人三方，程序简单，操作方便，有利于货物的转移。

(2) 海运单是一种安全凭证，它不具有转让流通性，可避免单据遗失和伪造提单所产生的后果。

(3) 使用海运单提货便捷、及时、节省费用，收货人提货无须出示海运单正本。这既解决了近途海运货到而提单未到的常见问题（货等单），又避免了延期提货所产生的滞期费、仓储费。

(4) 海运单不是物权凭证，扩大海运单的使用还可以为EDI电子提单提供实践的依据和可能。

2. 海运单的缺点

(1) 进口方作为收货人，但他不是运输契约的订约人，与承运人无契约关系，如果出口方发货收款后，向承运人书面提出变更收货人，则原收货人无诉讼权。

(2) 对出口托运人来说，海运单据项下的货物往往是货到而单未到，进口方已先行提货，如果进口收货人借故拒付、拖欠货款，出口方就会有货、款两失的危险。为避免此类情况，可以考虑以银行作为收货人，使货权掌握在银行手中，直到进口方付清货款。

**二、海运单的流转及使用**

在使用海运单而不使用提单时，海运单仍是根据双方一致同意的条件来签发的。通常海运单只签发一份正本海运单。海运单流转程序如图3-1所示。

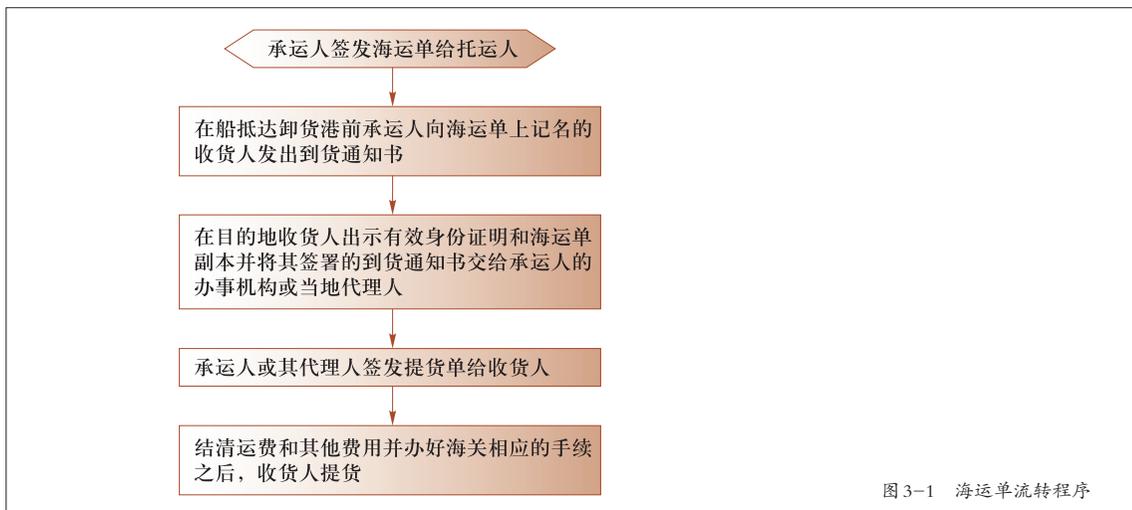
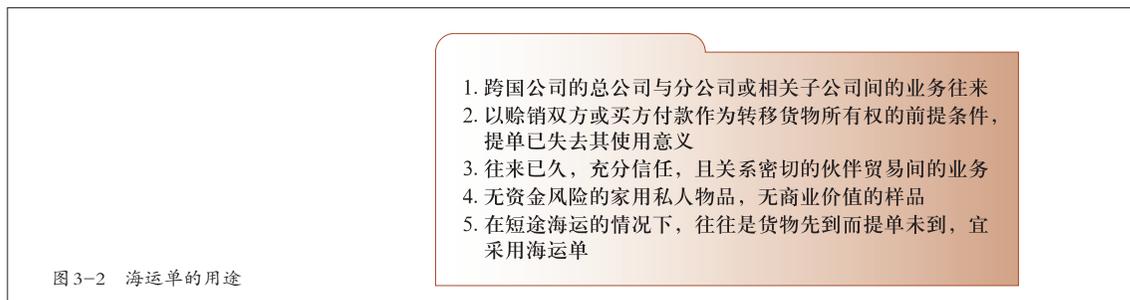


图3-1 海运单流转程序

海运单的用途如图 3-2 所示。



海运单和提单的区别

### 三、提单与海运单的比较

提单与海运单的区别比较如表 3-1 所示。

表 3-1 提单与海运单的区别

| 项目      | 提单 (B / L)                                      | 海运单 (SWB)                           |
|---------|---|-------------------------------------|
| 性质与作用   | ①海上运输合同的证明<br>②货物收据                             | ①海上运输合同的证明<br>②货物收据                 |
| 可否买卖、抵押 | 可以  | 不可以                                 |
| 收货人栏    | 可以是不记名、记名、指示                                    | 记名                                  |
| 可否转让    | ①不记名提单：无须背书即可转让<br>②指示提单：经过背书可以转让<br>③记名提单：不能转让 | 不能转让                                |
| 提货方式    | 看单提货，并且凭正本提单提货                                  | 看人提货，无须海运单正本，收货人只需证明身份即可提货          |
| 格式      | 全式提单和简式提单                                       | 简式单证，背面不列详细货运条款，但载有一条可援用海运提单背面内容的条款 |
| 正本签发份数  | 无明确规定，习惯上一式三份                                   | 一般只签发一份正本                           |

## 第二节 海运提单

### 一、提单概述

#### (一) 提单的定义与作用

提单 (bill of lading, B / L) 是货物的承运人或其代理人收到货物后，签发给托运人的一种证件。提单说明了货物运输有关当事人，如承运人、托运人和收货人之间的权利与义务。提单的作用如图 3-3 所示。

① 表示资源库中有相关动画资源。

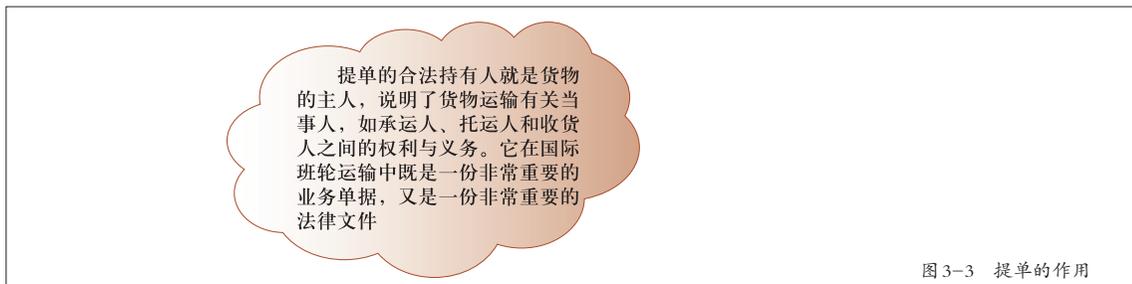


图 3-3 提单的作用

## （二）提单的功能

根据法律的规定，提单具有三项主要的功能。

（1）提单是海上货物运输合同的证明（evidence of the contract of carriage），是承运人与托运人处理双方在运输中权利和义务问题的主要依据。另外，提单还可作为收取运费的证明，以及在运输过程中起到办理货物的装卸、发运和交付等方面的作用。

（2）提单是证明货物已由承运人接管或已装船的货物收据（evidence of receipt for the goods）。一般说来，货物装船后才由承运人或其代理人签发提单，表明货物已由承运人接收或者装船。但是，在实际业务中，货物装船是根据负有监督装货责任的船上大副签发的大副收据，而海上集装箱运输是由港站签发的场站收据正本，作为承运人接管货物或货物装船的收据。提单是根据大副收据或场站收据而来的，记载了大副收据或场站收据的内容，所以提单也具有承运人接收货物或货物装船收据的作用。因此，提单既属船务（或运输）单证，又属商务（业）单证。提单作为货物收据，不仅证明收到货物的名称、种类、数量、标志、外表状况，而且证明收到货物的时间。

（3）提单是承运人保证凭以交付货物的物权凭证（document of title）。根据提单的定义，承运人要按提单的规定凭提单交货，谁持有提单，谁就可以提货。提单的持有人就是物权的所有人，充分体现出提单是一张物权凭证。除法律有规定外，提单可以转让和抵押。

为了加速商品流转和便利资金筹措的需要，国际贸易中出现了单证买卖。单证持有人只要将代表一定财产或资产的单证转让给他人，就意味着该财产或资产所有权的转移，让与人便可及时获得价款。提单既然是物权凭证，为适应上述的需要，除不可转让的提单外，经背书就可以买卖转让，这在国际贸易中起到了很重要的作用。

但是，提单的转让是受到一定条件限制的：一是提单的转让必须是承运人在目的港交付货物前才有效，如果承运人凭一份提单正本交付了货物，其余的几份也就失去了效力，则提单不能再行转让；二是提单持有人必须在货物运抵目的港的一定时间内，与承运人洽办提货手续；三是由于货物



港装船后中途不经过转船而直接运抵卸货港的提单。

② 转船提单 (transshipment B/L; through B/L)。转船提单指在装货港的船舶不直接驶往目的港, 而要在中途港换装其他船舶运抵目的港, 由承运人为这种货物运输而签发的提单。

③ 多式联运提单 (combined B/L; inter-modal B/L; multimodal transport B/L)。多式联运提单指货物由海路、内河、铁路、公路和航空等两种以上不同运输方式共同完成全程运输时所签发的提单。这种提单主要用于集装箱运输, 一般由承担海运区段运输的船公司签发。

(5) 以提单使用的效力为标准。

① 正本提单。正本提单指在法律和商业上都公认有效的提单。正本提单上有时注明有“original”字样, 提单上有承运人、船长或代理人签字盖章并注明了签发提单日期。

② 副本提单。副本提单指仅作为工作上参考之用的提单。副本提单上一般注明“copy”或“non negotiable”字样, 提单上没有承运人、船长或其代理人的签字盖章。副本提单没有法律效力。

(6) 以提单签发人不同为标准。

① 班轮公司所签发的提单——班轮提单 (liner B/L; ocean B/L)。班轮提单指在班轮运输中, 由班轮公司或其代理人所签发的提单。在集装箱运输中, 班轮公司通常为整箱货签发提单。

② 无船承运人所签发的提单——仓至仓提单 (NVOCC B/L, house B/L)。仓至仓提单指由无船承运人或其代理人所签发的提单。在集装箱班轮运输中, 无船承运人通常为拼箱货签发提单。当然, 无船承运人也可以为整箱货签发提单。

## 2. 特殊种类

在正常情况下, 提单的签发时间为货物装船完毕的时间。但有些提单可能不符合法律规定或者对货运业务有一定影响。如预借提单、倒签提单、顺签提单、过期提单。

(1) 预借提单 (advanced B/L)。预借提单指由于根据信用证规定的装运期或交单期已到, 而货物尚未装船或货物尚未装船完毕时, 应托运人要求由承运人或其代理人签发的已装船提单。也就是托运人为能够及时结汇而从承运人借用的已装船提单。

(2) 倒签提单 (anti-date B/L)。倒签提单指在货物装船完毕后, 应托运人的要求, 由承运人或其代理人签发的早于货物实际装船完毕日期的提单。也就是说, 实际装船完毕日期晚于提单的签发日期。

(3) 顺签提单 (post-date B/L)。顺签提单指在货物装船完毕后, 承运人或其代理人应托运人要求签发的晚于货物实际装船完毕日期的提单。也

就是说，实际装船完毕的日期早于提单的签发日期。

不管是预借提单、倒签提单，还是顺签提单，这些做法都掩盖了提单签发时的实际情况。许多国家法律的规定和判例表明，一旦货物损坏，承运人不但要负责赔偿，而且会丧失享受责任限制和援用免责条款的权利。

(4) 过期提单 (stale B/L)。过期提单指由于出口商取得提单后未能及时到银行议付的提单。

## 二、提单的内容与条款

全式提单是相对于简式提单而言的，是指提单除正面印就的提单格式所记载的事项，背面还列有关于承运人与托运人及收货人之间权利、义务等详细条款的提单。由于条款繁多，所以又称繁式提单。在海运的实际业务中使用的大都是这种全式提单。全式提单有正面的印刷条款和背面的印刷条款。海运提单如图 3-4 所示。

|                                      |                             |  |  |                                |
|--------------------------------------|-----------------------------|--|--|--------------------------------|
| Shipper                              |                             | B/L No.<br>SINOTRANS SHANGHAI COMPANY<br>OCEAN BILL OF LADING  |  |                                |
| Consignee                            |                             | Shipped on board in apparent good order and condition ( unless otherwise indicated ) the goods or packages specified herein and to be discharged at the mentioned port of discharge or as near there to as the vessel may safely get and be always afloat. |  |                                |
| Notified Party                       |                             | The weight, measure, marks and numbers, quality, contents and value, being particulars furnished by the Shipper, are not checked by the Carrier on loading.  |  |                                |
| Pre-carriage by                      | Port of loading             | The Shipper, Consignee and the Holder of this Bill of Lading hereby expressly accept and agree to all printed, written or stamped provisions, exceptions and conditions of this Bill of Lading, including those on the back hereof.                        |  |                                |
| Vessel                               | Port of transshipment       | IN WITNESS where of the number of original Bills of Lading stated below have been signed, one of which being accomplished the other ( s ) to be void.  |  |                                |
| Port of discharge                    | Final destination           |  |  |                                |
| Container seal No. or marks and Nos. | Number and kind of packages | Description  | Gross weight ( kgs )                           | Measurement ( m <sup>3</sup> ) |
| Freight and charges                  |                             | REGARDING TRANSSHIPMENT<br>INFORMATION PLEASE CONTACT  |  |                                |
| Ex. rate                             | Prepaid at                  | Freight payable at   | Place and date of issue                        |                                |
|                                      | Total Prepaid               | Number of original Bs/L  | Signed for or on behalf of the Master as Agent |                                |

( SINOTRANS STANDARD FORM 5 ) \_SUBJECT TO THE TERMS AND CONDITIONS ON BACK 98C No.

图 3-4 海运提单

(一) 正面的内容

通常，海运提单正面都记载了有关货物和货物运输的事项。提单正面的内容包括下列各项：

1. 提单编号

提单编号 (B/L No.) 一般列在提单右上角，以便于工作联系和查核。发货人向收货人发送装船通知 (shipment advice) 时，也要列明船名和提单编号。

2. 托运人

托运人 (shipper) 一栏填写托运人的名称、地址，必要时也可填写代码。托运人一般为信用证中的受益人 (出口商)。

3. 收货人

收货人 (consignee) 一栏填写收货人的名称、地址，必要时可填写电话、传真或代码。

4. 通知方

通知方 (notify party) 一栏填写船公司在货物到达目的港时发送到货通知的收件人，有时为进口商。

5. 船名

船名 (name of vessel) 一栏填写装运货物的船名及航次。若是已装船提单，必须填写船名；若是待运提单，待货物实际装船完毕后记载船名。

6. 接货地

接货地 (place of receipt) 一栏在多式联运方式下填写，表明承运人接收到货物的地点，其运输条款可以是：门—门、门—场、门—站。

7. 装货港

装货港 (port of loading) 一栏应填写实际装船港口的具体名称。

8. 卸货港

卸货港 (port of discharge) 一栏应填写实际卸下货物的港口具体名称。

9. 交货地

交货地 (place of delivery) 一栏在多式联运方式下填写，表明承运人交付货物的地点，其运输条款可以是：门—门、场—门、站—门。

10. 货名

在信用证项下，货名 (description of goods) 必须与信用证上规定的货名一致。

11. 件数和包装种类

件数和包装种类 (number and kind of package) 一栏按箱子的实际包装情况填写。在集装箱整箱货运输下，此栏通常填写集装箱的数量、型号。

如果是在拼箱货运输下，此栏应填写货物件数。

#### 12. 唛头

唛头 (shipping marks) 一栏，信用证上有规定的，必须按规定填写；否则可按发票上的唛头填写。

#### 13. 毛重、尺码

毛重、尺码 (gross weight; measurement) 一栏，信用证上有规定的，必须按规定填写；否则，一般以千克为单位列出货物的毛重，以立方米列出货物的体积。

#### 14. 运费与费用

运费与费用 (freight and charges) 一栏一般填写预付 (freight prepaid) 或到付 (freight collect)。如为 CIF 或 CFR 出口，一般均填写“运费预付”字样，千万不可漏填，否则收货人会因为运费未清问题而延迟提货或提不到货。如为 FOB 出口，则填写“运费到付”字样，除非收货人委托发货人垫付运费。

#### 15. 温度指示

温度指示 (temperature control instructions) 一栏填写冷藏箱运输时所要求的温度，应尽量避免标明具体温度。

#### 16. 提单的签发地点、日期和份数

提单签发的地点 (place of issue) 一栏原则上填写装货地点，一般是在装货港或货物集中地签发。提单的签发日期 (date of issue) 一栏应该填写提单上所列货物实际装船完毕的日期，也应该与收货单上大副所签发的日期是一致的。提单份数 (number of original B(s)/L) 一般按信用证要求出具，如“full set of”，一般理解为正本提单一式三份，每份都有同等效力，收货人凭其中一份提取货物后，其他各份自动失效。

#### 17. 承运人或船长，或由其授权的人签字或盖章

提单必须由承运人或船长，或由其授权的人签发，并且明确表明签发人的身份。一般表示方法有“carrier”、“caption”或“as agent for the carrier: x x x”等。提单必须经过签署手续后才能生效。

### (二) 正面的条款

提单正面条款是指以印刷的形式，将以承运人免责和托运人作出的承诺为内容的契约文句，列记于提单的正面。提单正面常见的条款如下：①确认条款；②不知条款；③承诺条款；④签署条款。

### (三) 背面的条款

提单的背面印有各种条款，一般分为两类：一类属于强制性条款，其内容不能违背有关国家的海商法规、国际公约或港口惯例的规定，违反或

不符合这些规定的条款是无效的；另一类是任意性条款，即上述法规、公约和惯例没有明确规定，允许承运人自行拟订的条款。所有这些条款都是表明承运人与托运人以及其他关系人之间承运货物的权利、义务、责任与免责的条款，是解决他们之间争议的依据。现将主要条款内容介绍如下。

#### 1. 定义条款

各船公司的提单中，一般都订有定义条款（definition clause）。对作为运输合同当事人一方的“货方”（merchant）的含义和范围作出规定，将货方定义为包括托运人、收货人、收货人、提单持有人和货物所有人。

#### 2. 首要条款

首要条款（paramount clause）说明提单所适用的法律依据，即如果发生纠纷时，应按哪一国家的法律和法庭裁决。这一条款一般印刷在提单条款的上方，通常列为第一条。

#### 3. 承运人责任条款

承运人责任条款（carrier's responsibility clause）说明签发本海运提单的承运人对货物运输应承担的责任和义务。

#### 4. 承运人责任期间条款

各船公司的提单条款中都列有承运人对货物运输承担责任的开始和终止时间的条款，即承运人期间责任条款（carrier's period of responsibility clause）。

#### 5. 免责条款

由于提单的首要条款规定了提单所适用的法规，而有关提单的国际公约或各国的海商法都规定了承运人的免责事项，所以不论提单条款中是否列有免责条款（exception clause）的规定，承运人都能按照提单适用法规享受免责权利。

#### 6. 索赔条款

索赔条款（claim clause）包括损失赔偿责任限制（limit of liability），即指已明确承运人对货物的灭失和损坏负有赔偿责任应支付赔偿金时，承运人对每件或每单位货物支付的最高赔偿金额；索赔通知（notice of claim），亦称为货物灭失或损害通知（notice of loss damage）；诉讼时效（time bar），即指对索赔案件提起诉讼的最终期限。

#### 7. 包装与唛头（标志）条款

包装与唛头（标志）条款（packing and mark clause）要求在起运之前，托运人对货物加以妥善包装，货物唛头必须确定明显，并将目的港清楚地标明在货物外表，在交货时仍要保持清楚。



### 三、海运提单的使用

#### (一) 提单的签发

##### 1. 提单的当事人、关系人

提单的当事人是承运人、托运人。在实际业务中，提单所涉及的主要关系人有收货人、提单持有人等。其中，承运人通常是与托运人签订运输合同、承担运输任务的航运公司。托运人是与承运人签订运输合同、送交所运货物的人。收货人是有权提货的人，通常是买方。

##### 2. 提单的签发人与签署

提单必须经过签署后才能生效。有权签发提单的人包括承运人本人、载货船船长或经承运人授权的代理人。代理人签发提单时必须经承运人特别授权，否则代理人无权代签提单。

承运人（ABC）本人签发提单显示：ABC AS CARRIER。

代理人（XYZ）代签提单显示：XYZ AS AGENT FOR ABC AS CARRIER。

载货船长（OPQ）签发提单显示：CAPTION OPQ AS MASTER。

提单签署的方法除了传统的手签方法外，只要没有特殊的规定，如信用证不规定必须手签提单，则可以采用印摹、打孔、盖章、符合或不违反提单签发地所在国家法律的其他机械或电子的方法。

##### 3. 提单的份数和签发日期

提单有正本提单和副本提单之分。通常所说的提单都指正本提单。副本提单只用于日常业务，不具有法律效力。正本提单应标注“original”字样，标注“copy”字样的是副本提单。

提单上记载的提单签发日期是提单上所列货物装船完毕的日期。集装箱班轮运输中，为了给承运人签发提单方便，实践中大多以船舶开航之日（sailing date）作为提单签发日期。

#### (二) 提单的更正

##### 1. 提单的更改

由于实际货物装载情况与提单记载不符，或者因信用证要求的条件发生变化，或者其他原因，而由托运人提出更正提单内容的要求时，通常情况下，承运人都会同意托运人更正提单内容的合理要求，重新缮制提单。但因更改提单内容而引起的损失和费用，由提出更正要求的托运人承担。

##### 2. 提单的补发

如果提单签发后遗失，托运人提出补发提单，承运人会根据不同情况进行处理。一般要求提供担保或者保证金，而且还要依照一定的法定程序将提单声明作废。



由26个国家代表出席的外交会议签署的，于1931年6月2日起生效。

《海牙规则》规定了承运人最低限度义务、免责事项、索赔和诉讼、责任限制和适用范围以及程序性等几个方面。对于承运人免责事项，《海牙规则》第4条第2款列举了11项免责事项。对于索赔和诉讼时效，《海牙规则》均规定了较短时间。索赔通知为交货前或当时，货物灭失、损坏不明显为移交后3日内并以书面形式。但双方进行联合检查者除外。《海牙规则》规定了一年的诉讼时效，自货物交付或应当交付之日起一年内。对于责任限制，《海牙规则》规定了每件或每单位100英镑的最高赔偿额。但托运人装货前就货物性质和价值另有声明并载入提单的则不在此限。

总体看来，《海牙规则》无论是对承运人义务的规定，还是免责事项、索赔诉讼、责任限制，均是体现着承运方的利益，而对货主的保护则相对较少。这也是船货双方力量不均衡的体现。随着国际经贸的发展，《海牙规则》的部分内容已落后，不适应新的需要。从20世纪60年代开始，国际海事委员会着手修改《海牙规则》，于1968年2月通过了《关于修订统一提单若干法律规定的国际公约的协定书》，简称《海牙—维斯比规则》，并于1977年6月生效。

## （二）《海牙—维斯比规则》

《海牙—维斯比规则》（Hague—Visby Rules）也称《维斯比规则》，共17条，但只有前6条才是实质性的规定，对《海牙规则》的第3、第4、第9、第10条进行了修改。其主要修改内容有：

（1）扩大了其适用范围，其中的第5条第3款规定：①在缔约国签发的提单；②货物在一个缔约国的港口启运；③提单载明或为提单所证明的合同规定，该合同受公约的各项规则或者使其生效的任何一个国家的立法所约束，不论承运人、托运人、收货人或任何其他有关人员的国籍如何。

（2）该规则规定承运人最高赔偿限额的双重标准，即将最高赔偿限额提高到每件或每单位1万金法郎或按灭失或损坏货物的毛重每千克30金法郎，以金额较高者为准。该规则还规定，如经证实损失是由承运人有意造成而做出的或明知可能产生损失而仍不顾后果的作为或不作为，承运人丧失其赔偿责任限额的利益。

（3）增加了一项集装箱条款，规定如果集装箱内装有许多件或许多单位的货物，提单又是分开计数的，则应按提单所载件数或单位数计算；反之，整个集装箱就算做一件或一个单位。

（4）《海牙—维斯比规则》规定，《海牙规则》规定的抗辩和责任限额对因违反合同提起的诉讼和侵权行为提起的诉讼同样适用，避免承运人就同一行为按侵权行为提起诉讼以逃避责任限额的规定。

(5) 承运人的受雇人或代理人(但不是独立的缔约人)享有同承运人一样的抗辩和责任限额,并可由于上述承运人的同样原因而丧失其赔偿责任限额的利益,以统一法律口径,避免就同一行为对不同的人起诉而得到不同效果。

### (三)《汉堡规则》

《汉堡规则》(Hamburg Rules)的全称为《1978年联合国海上货物运输公约》。《汉堡规则》除了保留《海牙—维斯比规则》的修订内容外,还在很多方面作出了根本性的变革,如推行完全过失责任制、承运人的责任期间、关于赔偿责任限额等。《汉堡规则》于1992年11月起生效。但因签字国为埃及、尼日利亚等非主要航运货运国,并且由于这些变革对承运人的利益有较大影响,大多数海运大国均未加入该规则,因此《汉堡规则》对国际海运业影响不是很大。

### (四)《海牙规则》、《海牙—维斯比规则》、《汉堡规则》之间的区别

从《海牙规则》到《汉堡规则》有关提单的国际公约在内容上发生了质的变化,对当事各方利益的保护更加合理,也适应了不断发展的航运技术要求。总的来讲,这三个国际公约实质上的区别主要在以下几个方面:

#### 1. 承运人的责任基础不同

《海牙规则》对承运人责任基础采用了“不完全过失原则”。《海牙—维斯比规则》对这点没加任何修订。《汉堡规则》则将其改为了“推定的完全过失原则”。

所谓过失原则,是指有过失即负责,无过失即不负责,一般国家的民法多采用这一原则为基础。《汉堡规则》的立场则严格得多,它不仅以是否存在过失来决定承运人是否负责,而且规定举证责任也要由承运人承担。

#### 2. 承运人的最高责任赔偿限额不同

首先,从《海牙规则》到《汉堡规则》依次提高了对每单位货物的最高赔偿金额。其次,对灭失或损害货物的计量方法越来越合理。《海牙规则》是以每件或每单位来计量货物。随着托盘、集装箱等成组化运输方式的发展,这种计量方式的弊端逐渐显现。因而,《海牙—维斯比规则》和《海牙规则》都规定如果以集装箱、托盘或类似的集装运输工具运送货物,当提单内载明运输工具内货物的包数或件数时,以集装箱或托盘所载货物的每一小件为单位,逐件赔偿;当提单内未载明货物具体件数时,则以一个集装箱或一个托盘作为一件货物进行赔偿。

#### 3. 对货物的定义不同

《海牙规则》对货物定义的范围较窄,将活动物、甲板货都排除在外。《汉堡规则》扩大了货物的定义,不仅把活动物、甲板货列入货物范畴,而

且包括了集装箱和托盘等包装运输工具。

#### 4. 公约适用范围不同

《海牙规则》只适用于缔约国所签发的提单。这样，如果当事人各方没有事先约定，那么，对同一航运公司所经营的同一航线上来往不同的货物，可能会出现有的适用《海牙规则》，有的不能适用《海牙规则》的奇怪现象。《汉堡规则》则避免了这一缺憾。它不仅规定公约适用于两个不同缔约国间的所有海上运输合同，而且规定：①被告所在地；②提单签发地；③装货港；④卸货港；⑤运输合同指定地点。五个地点之中任何一个在缔约国的都可以适用《汉堡规则》。

#### 5. 承运人的责任期间不同

《海牙规则》规定承运人的责任期间是“……自货物装上船舶开始至卸离船舶为止的一段时间……”，有人称之为钩至钩。《汉堡规则》则将责任期间扩大为承运人或其代理人从托运人或托运人的代理人手中接管货物时起，至承运人将货物交付收货人或收货人的代理人时止，包括装货港、运输途中、卸货港、集装箱堆场或集装箱货运站在内的承运人掌管的全部期间，简称为港到港。

#### 6. 诉讼时效不同

《海牙规则》的诉讼时效为一年。《海牙—维斯比规则》规定诉讼时效经当事各方同意可以延长，但时间必须在三个月以内。这样部分缓解了诉讼时效时间过短在实践中造成的困难。《汉堡规则》一方面直接将诉讼时效延长至两年，另一方面仍旧保留了《海牙—维斯比规则》90天追赔诉讼时效的规定。

#### 7. 对承运人延迟交货责任的规定不同

由于历史条件的限制，《海牙—维斯比规则》对延迟交货未作任何规定。《汉堡规则》则规定承运人要对延迟交付承担赔偿责任。赔偿范围包括：①行市损失；②利息损失；③停工、停产损失。赔偿金额最多为延迟交付货物所应支付运费的2.5倍，且不应超过合同运费的总额。

除以上各条外，《汉堡规则》还在海上运输合同的定义、举证责任等多方面有别于《海牙—维斯比规则》，加大了承运人的责任范围。

### (五)《中华人民共和国海商法》

《中华人民共和国海商法》(Maritime Code of the People's Republic of China)，简称《海商法》，于1993年7月1日起施行。《海商法》中有关海商货物运输合同的规定，基本是以《海牙规则》和《海牙—维斯比规则》为基础的，适当吸收了《汉堡规则》的某些内容。

(1)《海商法》的适用范围为调整海上运输关系和船舶关系。海上运



的海运单证方面刚刚起步。就提单而言，也只不过是在海运单和记名提单方面投石问路，而且只局限于大宗货。使用EDI系统至少需具备的条件如图3-6所示。

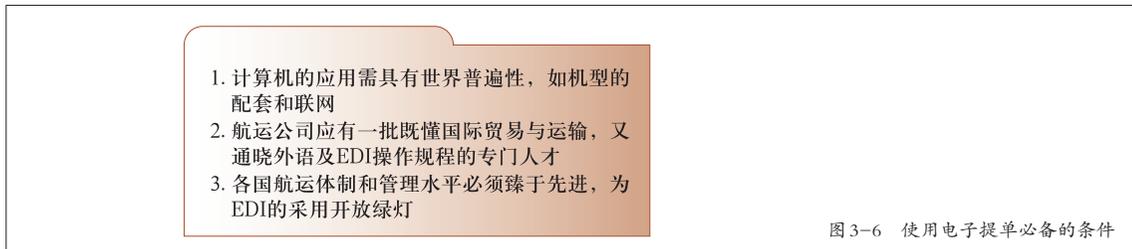


图3-6 使用电子提单必备的条件

我国作为航运大国，应注意电子提单的发展动向，及时研究如何运用电子提单及可能出现的困难，在宏观上有意识地为向这方面发展创造条件。

## 二、电子提单及其法律地位

电子提单是指以电子手段通过计算机网络传递的按约定电文标准组成的提单信息数据。具体来说，是指信息传递方将提单信息转换为数字信号后在计算机网络中传递，最后由接收方计算机处理还原为原信息，提单的缮制、修改、流转、储存等一切过程都在计算机内进行。严格来讲，电子提单并不是一种书面单证，而是一组电子信息。

目前，有关电子提单的立法还比较欠缺。从国际法层面上，真正关于电子提单的立法仅限于国际海事委员会1990年通过的到目前为止尚未生效的《电子提单规则》(以下简称《CMI规则》)。我国虽已使用电子提单，但尚未对电子提单作出相应的法律规定，一旦出现纠纷，将处于无法可依的境地。由此可见，法律上的真空是电子提单在实践中遇到的最大障碍。目前需要通过立法解决的问题有如下几个方面。

(1)《海商法》应赋予电子提单合法地位。我国《海商法》所指的提单仅指书面形式的提单，而并不包括电子提单，以至我国虽有电子提单的应用实例，但法律上尚未确立其合法性的状况。所以，应扩大我国《海商法》第71条对提单所下的定义，使其能将电子提单包括在内，赋予电子提单合法地位。

(2)应从法律上禁止使用不记名电子提单。不记名提单不记载具体的收货人，此类提单无须背书即可转让，承运人凭单放货，因此对收货人无任何特殊保护，在国际贸易中很少使用。在EDI方式下，不记名电子提单就成为一组公共信息，容易丢失和被篡改，而且任何人都可能得到这一信息，从而从形式上合法持票。因此，不记名电子提单具有更大的风险，我国《海商法》应禁止使用不记名电子提单，以免给不法之徒留下可乘之



同时向承运人指明银行。

从这两步看，EDI系统将订舱的确认与承运货物的确认分别对待，这有别于传统书面提单一次进行的做法。因为EDI系统是“电来电去”地洽商，而签发书面提单的过程是通过面对面交涉完成的。

(3) 卖方将货物交给承运人，承运人向卖方发送一个收到该批货物，但同时可做某些保留的电信。此时，在法律上仍由卖方控制着这批货物。在电信上，承运人给卖方一个密码，卖方在此后与承运人的电信往来中可用此密码，以保证电信的鉴定和完整。

这里所指的“保留”，是诸如“货物的品质、数量是由卖方提供的，承运人对具体情况不明”之类的保留。如实际品质、数量与所提供的不符，应由卖方承担后果。另外，密码可以是一组数码，也可以是一组字母。

(4) 承运人将货物装船后通知卖方，同时通知银行。

(5) 卖方凭信用证即可取款，货物支配权由卖方转移到银行。卖方通知承运人货物权利的转移，承运人即销毁与卖方之间通信的密码，并向银行确认。银行则从承运人那里得到一个新的密码。此时，卖方的责任在法律上并未终止，因为他提供的有关货物数据的正确性在整个运输过程中对所有有关方都必须负责。

(6) 卖方告诉银行，谁是买主。

(7) 买方支付货款并获得货物支配权后，银行则通知承运人货物权利的转移。承运人即销毁与银行之间的密码，向买方确认其控制着货物，并给买方一个新的密码。

一般情况下，谁持有密码，谁就具有货物的支配权。但密码与支配权是完全不同的概念，货物的支配权不是根据密码的转移而转移的，密码不能转移，它具有独立、专有和不可转移三个特点。独立是指它与众不同，专有即应视之为专利，而不可转移意指其保密性。货物支配权的转移是以密码鉴定的通知来实施的。

(8) 船舶抵目的港后，承运人通知买方。买方有义务指定一个收货人，否则在法律上买方即被视为收货人（“在法律上”是指根据EDI系统实践中总结出的一般惯例或章程，或按《电子提单规则》办事）。

(9) 收货人实际接收货物后通知承运人，买方对货物的支配权终止（买方有时自己就是收货人）。此时，承运人销毁与买方之间的密码。

## 第四节 海运业务流程

### 一、杂货班轮货运

班轮运输是指在特定的航线上，按照公布的船期表进行规则的、反复的航行和运输的船舶营运方式。由于它们以非特定的众多货主为服务对象，承运他们需要运输的货物，所以，从事班轮运输经营的船公司要在船舶就航的航线两端及其挂靠港口和腹地的货物集中地设立机构从事揽集货载；又由于班轮船舶所承运货物的批量小、货主多、挂靠港口多、装卸频繁、出现货损和货差的情况比较复杂，为使货物在装卸、运输的过程中能顺利进行和防止货损、减少差错，逐步形成了一套与这种运输相适应的货运程序。

#### （一）货运安排

货运安排包括揽货与订舱和确定航次货运任务，班轮运输的货运程序是从揽货和订舱开始的。

##### 1. 揽货

揽货（cavassion）又称为揽载，指从事班轮运输经营的船公司为使自己所经营的班轮运输船舶能在载重和舱容上得到充分利用，力争做到满舱满载，以期获得最好的经营效益，而从货主那里争取货源的行为。为了揽集货载，班轮公司通常的做法是在所经营班轮航线的各挂靠港口及货源地通过自己的营业机构或船舶代理人与货主建立业务关系。此外，还通过报纸、杂志刊登船期表，以邀请货主前来托运货物，办理订舱手续，或通过与货主、无船承运人或货运代理人等签订货物运输服务合同或揽货协议来争取货源。

##### 2. 订舱

订舱（booking）是托运人（包括其代理人）向班轮公司（即承运人，包括其代理人）申请货物运输，承运人对这种申请给予承诺的行为。托运人申请货物运输可视为要约，即托运人希望和承运人订立运输合同。根据法律规定，承运人一旦对托运人货物运输申请给予承诺，则货物运输合同订立。

##### 3. 确定航次货运任务

确定航次货运任务就是综合考虑各票货物的性质、包装、重量及尺码等因素，确定某一船舶在某一航次所装货物的种类和数量。因为各种不同种类的货物对运输和保管的要求不同，各国港口的法律规章也不尽相同，货代应充分掌握这些方面的要求，避免产生不必要的麻烦。

## （二）装船与卸船

### 1. 装船

装船指托运人将其托运的货物送至码头承运船舶的船边并进行交接，然后将货物装到船上。如果船舶是在锚地或浮筒作业，托运人还应负责使用自己的或租用的驳船将货物驳运至船边办理交接后将货物装到船上，亦称直接装船。对一些特殊的货物，如危险品、冷冻货、鲜活货、贵重货多采用船舶直接装船，而在班轮运输中，为了提高装船效率，减少船舶在港停泊时间，不致延误船期，通常都采用集中装船的方式。

### 2. 卸船

卸货指将船舶所承运的货物在卸货港从船上卸下，并在船边交给收货人或其代理人，办理货物的交接手续。船公司在卸货港的代理人根据船舶发来的到港电报，一方面编制有关单证联系安排泊位和准备办理船舶进口手续，约定装卸公司，等待船舶进港后卸货；另一方面还要把船舶预定到港的时间通知收货人，以便收货人及时做好接收货物的准备工作。

卸货时，船方和装卸公司应根据载货清单和其他有关单证认真卸货，避免发生差错。然而，由于众多原因难免会发生将本应在其他港口卸下的货物卸在本港，或本应在本港卸下的货物遗漏未卸的情况，通常将前者称为溢卸，后者称为短卸，统称为误卸。关于因误卸而引起的货物延迟损失或货物的损坏转让问题，一般在提单条款中都有规定。通常因误卸发生的补送、退运的费用由船公司负担，但对因此而造成的延迟交付或货物的损坏，船公司不负赔偿责任。如果误卸是因标志不清、不全或错误，以及因货主的过失造成的，则所有补送、退运、卸货和保管的费用都由货主负担，船公司不负任何责任。

## （三）提取货物

提取货物指实际业务中船公司凭提单将货物交付给收货人的行为。具体过程是收货人将提单交给船公司在卸货港的代理人，经代理人审核无误后，签发提货单交给收货人，然后收货人再凭提货单前往码头仓库提取货物并与卸货代理人办理交接手续。交付货物的方式有仓库交付、船边交付、货主选择卸货港交付、变更卸货港交付、凭保证书交付等。其中：①货主选择卸货港交付指货物在装船时货主尚未确定具体的卸货港，待船舶开航后再由货主选定对自己最方便或最有利的卸货港，并在这个港口卸货和交付货物。②变更卸货港交付指在提单上所记载的卸货港以外的其他港口卸货和交付货物。③凭保证书交付指收货人无法以交出提单来换取提货单提取货物，按照一般的航运惯例，常由收货人开具保证书，以保证书交换提货单，然后持提货单提取货物。



续表

| 港口  | 单证         |                  | 签发人或编制人      | 制作时间与制作依据                   | 作用  |
|-----|------------|------------------|--------------|-----------------------------|---|
| 装货港 | 装货联        | 收货单 (M/R) / 大副收据 | 船上大副签署给托运人   | 装船后; 收货的实际情况                | 证明货物已经装上船; 证明承运人已经收到货物, 并开始负责; 托运人凭以换取提单的单证; 签发已装船的清洁提单或不清洁提单的依据      |
|     | 海运提单 (B/L) |                  | 船公司或船代       | 装船完毕后; M/R                  | 海上货物运输合同的证明; 货物已由承运人接管或已装船的货物收据; 是承运人保证凭以交付货物的物权凭证                    |
|     | 装货清单 (L/L) |                  | 船公司或船代       | 装船前; B/N 留底                 | 为积载计划提供依据; 是理货等业务的单据  |
|     | 载货清单 (M/F) |                  | 船公司或船代       | 装船后; M/R 或 B/L              | 是整艘船舶出口报关的必备单据 (装货单是每票货物报关的必备单据); 是出口退税单据之一; 是卸货港安排卸货的单据; 是卸货港海关放行的凭据 |
|     | 货物积载图      |                  | 船上大副编制       | 船到港前绘制草图, 装船后修改制出最终积载图; L/L | 形象具体地表示每一票货物在船舱内的位置与装载情况; 指导有关方面安排泊位、货物出舱、下驳、搬运等工作                    |
|     | 危险货物清单     |                  | 船公司或船代       | 装船前                         | 可详细列出船舶载运危险货物的情况; 船舶载运危险货物时必备的单证之一                                    |
| 卸货港 | 提货单 (D/O)  |                  | 船公司或船代       | 到货后; B/L                    | 收货人向仓库或场站提取货物的凭证; 船公司或其代理对仓库或场站交货的通知                                  |
|     | 过驳清单       |                  | 理货人员编制船方签字确认 | 卸船后; 理货单证                   | 收货人向船公司提出损害赔偿要求的证明材料; 船公司处理收货人索赔要求的原始资料和依据                            |
|     | 货物溢短单      |                  |              |                             |   |
|     | 货物残损单      |                  |              |                             |   |

(1) 在装货港编制使用的单证。

① 托运单 (booking note, B/N), 国内有时用“委托申请书”代替, 是指由托运人根据买卖合同和信用证的有关内容, 向承运人或他的代理人办理货物运输的书面凭证。

② 装货联单。在杂货班轮运输的情况下, 托运人如果以口头形式预订舱位, 而船公司对这种预约表示承诺, 则运输合同关系即告建立, 这种以



载货清单还是出口企业在办理货物出口后申请退税，海关据以办理出口退税手续的单证之一。它还是随船单证之一，以备中途挂港或到达卸货港时办理进口报关手续使用。如果在载货清单上增加运费项目，则可制成载货运费清单（freight manifest, F/M）。

⑤ 货物积载图。出口货物在装船前，按货物装船顺序，货物在船上的装载位置等情况做出一个详细计划，以指导有关方面安排泊位、货物出舱、下驳、搬运等工作。这个计划以图表形式来表示货物在船舱内的积载情况，使每一票货物都能形象具体地显示其船舱内的位置。该图表就是积载图（stowage plan）。当每一票货物装船后，应重新标出货物在舱内的实际装载位置，最后绘制成一份货物积载图。

⑥ 危险货物清单。危险货物清单是专门列出船舶所载运全部危险货物的明细表。该单主要作用是提供给港口、有关部门和船方注意危险品的作业和保管之用。

（2）在卸货港编制使用的单证。

① 过驳清单。过驳清单（boat note）是采用驳船作业时，作为证明货物交接和表明所交货物实际情况的单证。

② 货物溢短单。货物溢短单（overlanded & shortlanded cargo list）是指一票货物所卸下的数字与载货清单上所记载的数字不符，发生溢卸或短卸的证明单据。

③ 货物残损单。货物残损单（broken & damaged cargo list）是指卸货完毕后，理货员根据卸货过程中发现的货物破损、水湿、水渍、渗漏、霉烂、生锈、弯曲变形等情况记录编制的，证明货物残损情况的单据。货物残损单必须经船方签认。

以上三种单据通常是收货人向船公司提出损害赔偿要求的证明材料，也是船公司处理收货人索赔要求的原始资料和依据。

④ 提货单。提货单（delivery order, D/O）亦称小提单，是收货人凭以向现场（码头仓库或船边）提取货物的凭证。

提货单不具备流通及其他作用。因此，提货单上一般记有“禁止流通”（non-negotiable）字样。

## 2. 货运单证流程

杂货班轮货运及主要货运单证流程如下（见图3-7）：



本已装船提单 (B/L)。

(10) 装港船代审核无误后, 留下 M/R 签发 B/L 给托运人。

(11) 托运人持 B/L 及有关单证到议付银行结汇 (在信用证支付方式下), 取得货款, 议付银行将 B/L 及有关单证邮寄开证银行。

(12) 货物装船完毕后, 装港船代编妥出口载货清单 (M/F) 送船长签字后向海关办理船舶出口手续, 并将 M/F 交船随带, 船舶起航。

(13) 装港船代根据 B/L 副本 (或 M/R) 编制出口载货运费清单 (F/M) 连同 B/L 副本、M/R 递交船公司结算代收运费, 并将卸货港需要的单证寄交卸港船代。

(14) 卸港船代接到船舶抵港电报后, 通知收货人船舶到港日期, 做好提货准备。

(15) 收货人到开证银行付清货款取回 B/L (在信用证支付方式下)。

(16) 卸港船代根据装港船代寄来的货运单证, 编制进口载货清单及有关船舶进口报关和卸货所需的单证, 约定装卸公司、理货公司, 联系安排泊位, 做好接船及卸货准备。

(17) 船舶抵港后, 卸港船代办理船舶进口手续, 船舶靠泊后即开始卸货。

(18) 收货人持正本 B/L 向卸港船代处办理提货手续, 付清应会费用后, 换取代理人签发的提货单 (D/O)。

(19) 收货人办理货物进口报关手续, 支付进口关税。

(20) 收货人持 D/O 到码头仓库或船边提取货物。

## 二、整箱集装箱班轮货运

(一) 集装箱整箱货进口货运代理业务流程

具体业务步骤如下 (见图 3-8):

(1) 货主 (收货人) 与货代建立货运代理关系。

(2) 在买方安排运输的贸易合同下, 货代办理卸货地订舱 (home booking) 业务, 落实货单齐备即可。

(3) 货代缮制货物清单后, 向船公司办理订舱手续。

(4) 货代通知买卖合同中的卖方 (实际发货人) 及装港代理人。

(5) 船公司安排载货船舶抵装货港。

(6) 实际发货人将货物交给船公司, 货物装船后发货人取得有关运输单证。

(7) 货主之间办理交易手续及单证。



海运整箱货物进口业务



- (1) 货主与货代建立货运代理关系。
- (2) 货代填写托运单证，及时订舱。
- (3) 船公司或船代配载后将场站收据或装货单等联退给货代。
- (4) 货代向海关办理计算机报关预录，并提交全套报关单据向出境海关申报出口。
- (5) 海关核运后在装货单上盖章放行，将装货单、场站收据等联退给货代。
- (6) 货代将盖章放行的装货单、场站收据交码头配载室。
- (7) 船公司或船舶代理人根据订舱配载留底缮制装货清单、预配清单、预配船图、货物舱单等送到码头供收货和装船之用。
- (8) 货代向船公司或船代领取集装箱设备交接单到指定堆场领取空箱。
- (9) 货代到委托单位储货地点装箱（或委托单位送货到货代仓库装箱）后，将集装箱货物连同集装箱装箱单、设备交接单送到码头。
- (10) 码头将船公司或船代提供的装货清单及集装箱装箱单送海关供海关监管装船。
- (11) 码头收货后根据预配船图和预配清单配定载位，缮制装船顺序单，装船。
- (12) 装船后大副签发场站收据由码头交货代。
- (13) 船公司或船代凭场站收据签发装船提单给货代。
- (14) 货代将装船提单送交委托单位。

### (三) 集装箱整箱进出口货运主要单证

货主委托货代办理运输的单证可分为基本单证和特殊单证。基本单证是指通常每批货物都须具备的单证，有出口货运代理委托书、出口货物报关单、外汇核销单、商业发票、装箱单、重量单（磅码单）、规格单等包装单证。

特殊单证是指在基本单证外，根据国家规定，按不同商品、不同业务性质、不同出口地区需要向有关主管机关及海关交验的单证，如出口许可证、配额许可证、商检证、动植物检疫证、卫生证明、危险货物申请书、包装证、品质证、原产地证书等。

#### 1. 出口货运代理委托书

出口货运代理委托书（entrusting order for export goods），又称委托书，是委托方（被代理人或出口企业）向被委托方（货运代理人）提出的一种要约，被委托方一经书面确认就意味着双方之间契约行为成立。

#### 2. 场站收据

场站收据是由发货人或其代理人编制，是承运人签发的，证明船公司已从发货人处接收了货物，并证明当时货物状态，船公司对货物开始负有



缮制十联单

责任的凭证，托运人据此向承运人或其代理人换期待装提单或装船提单。

场站收据十联单的流转程序如下。

(1) 托运人填制集装箱货物托运单即场站收据一式十联，委托货运代理人代办托运手续。

(2) 货运代理人接单后审核托运单，若能接受委托，将货主留底联（第一联）退还托运人备查。

(3) 货运代理人持剩余的九联单到船公司或船公司的代理人处办理托运订舱手续。

(4) 船公司或其代理人接单后审核托运单，同意接收托运，在第五联即装货单上盖签单章，确认订舱承运货物，并加填船名、航次和提单号，留下第二至第四联共三联后，将余下的第五至第十共六联退还给货运代理人。

(5) 货运代理人留存第八联货代留底，缮制货物流向单及今后查询；将第九、十联退托运人作配舱回执。

(6) 货运代理人根据船公司或其代理人退回的各联缮制提单和其他货运单证。

(7) 货运代理人持第五至第七共三联：装货单、大副联和场站收据正本，随同出口货物报关单和其他有关货物出口单证至海关办理货物出口报关手续。

(8) 海关审核有关报关单证后，同意出口，在场站收据副本（1）即装货单上加盖放行章，并将各联退还货运代理人。

(9) 货运代理人将此三联送交集装箱堆场或集装箱货运站，据此验收集装箱或货物。

(10) 若集装箱在港口堆场装箱，集装箱装箱后，集装箱堆场留下装货单；若集装箱在货运站装箱，集装箱入港后，港口集装箱堆场留下装货单和大副收据联。

(11) 集装箱装船后，港口场站留下装货单用作结算费用及以后查询，大副联交理货部门送大副留存。

(12) 发货人或其货运代理人持场站签收的正本场站收据到船公司或其代理人处，办理换取提单手续，船公司或其代理人收回场站收据，签发提单。在集装箱装船前可换取船舶代理签发的待装提单，或在装船后换取船公司或船舶代理签发的装船提单。

### 3. 危险品清单 (dangerous cargo list)

危险品清单一般须记载以下一些主要内容：船名、航次、船籍、装货港、卸货港、提单号、货名、国际危规类别、标志、页号、联合国编号、件数及包装、货重、集装箱号、铅封号、运输方式和装船位置等。

所有危险货物都必须粘贴规定的危险品标志，内装危险货物的集装箱也必须有规定的危险品标志。

4. 冷藏集装箱清单 (list of reefer container)

冷藏集装箱清单是装载冷冻货物或冷藏货物的冷藏集装箱的汇总清单。冷藏集装箱清单由货运代理人或装箱人缮制。

5. 动物货清单 (zoological cargo list) 和植物货清单 (botanical cargo list)

关于动物及其尸体、骨、肉、皮、毛和装载这些货物的容器与包装等，关于植物、种子、新鲜水果和装载这些货物的容器与包装等货物的进口，根据进出境动植物检疫法，需要由动植物检疫机构检查和批准方可进出口。

6. 集装箱预配清单

集装箱预配清单是船公司为集装箱管理需要而设计的一种单据，该清单格式及内容，各船公司大致相同。

7. 集装箱发放通知单

集装箱发放通知单 (container release order)，又称空箱提交单 (equipment dispatch order)，是船公司或其代理指示集装箱堆场将空集装箱及其他设备提交给本单证持有人的书面凭证。

8. 集装箱设备交接单

集装箱设备交接单 (equipment interchange receipt, EIR)，简称设备交接单 (equipment receipt, E/R) 是集装箱所有人或其代理人签发的用以进行集装箱及其他设备的发放、收受等移交手续并证明移交时箱体状况的书面凭据。

集装箱设备交接单分进场设备交接单 (in) 和出场设备交接单 (out)。每种交接单一式三联，分别为船公司或其代理联、码头或堆场联、用箱人或运箱人联。

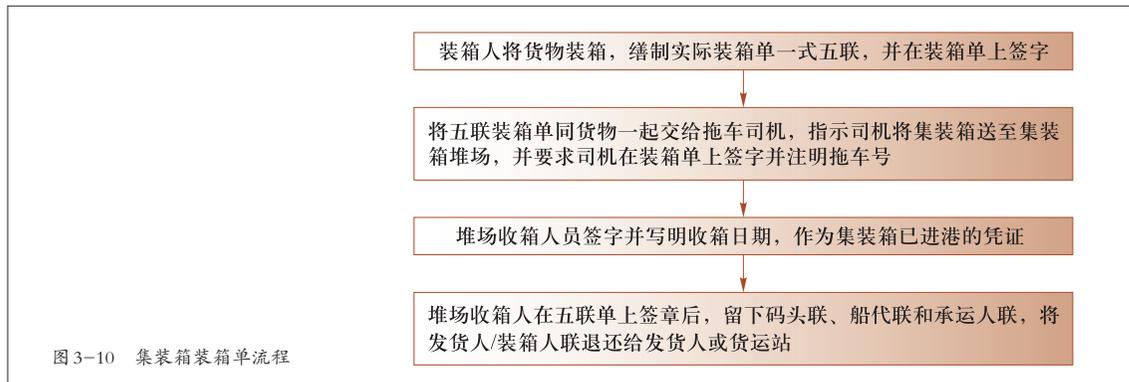
9. 集装箱装箱单

集装箱装箱单 (container load plan, CLP) 是详细记载集装箱内货物名称、数量等内容的单据。集装箱装箱单的主要作用如表 3-3 所示。

表 3-3 集装箱装箱单的主要作用

| 集装箱装箱单的主要作用 |                                   |
|-------------|-----------------------------------|
| 1           | 是发货人、集装箱货运站与集装箱码头堆场之间货物的交接单证      |
| 2           | 向船公司通知集装箱内所装货物的明细表                |
| 3           | 单据上所记载的货物与集装箱的总重量是计算船舶吃水差、稳性的基本数据 |
| 4           | 在卸货地点，是办理集装箱保税运输的单据之一             |
| 5           | 当发生货损时，是处理索赔事故的原始单据之一             |
| 6           | 是卸货港集装箱货运站安排拆箱、理货的单据之一            |

各港口使用的装箱单大同小异，通常使用的集装箱装箱单一式五联，由码头联、船代联、承运人各一联、发货人/装箱人共二联组成。装箱单的流转程序如图3-10所示。



有的国家，如澳大利亚，对动植物检疫有严格的特别要求，在装箱单上就须附有申请卫生检疫机关检验申请联。

### 10. 交货记录联单

交货记录 (delivery record) 共五联：到货通知书一联，提货单一联，费用账单二联，交货记录一联。交货记录的流转程序如图3-11所示。



11. 卸货报告或拆箱报告

卸货报告或拆箱报告 (outturn report or unstuffy report) 是集装箱堆场或货运站在交付货物后, 将交货记录中记载的批注, 按不载货的船名分船编制的表明交货状态的批注汇总清单。

12. 待提箱报告或待提货报告

待提箱报告或待提货报告 (report of un-delivery container or report of un-delivery cargo), 是由集装箱堆场或货运站编制并送交船公司的, 表明经过一段时间尚未疏运的、仍滞留在堆场或货运站的重箱或货物的书面报告。据此, 船公司可向收货人发出催提货的通知, 以利于疏港和加速集装箱的周转。

三、集装箱拼箱货运代理

集装箱运输的货物分为整箱货与拼箱货。有条件的货代公司作为无船承运人也能承办拼箱业务。集拼 (consolidation) 指接受客户尺码或重量达不到整箱要求的小批量货物, 把不同收货人、同一卸货港的货物集中起来, 拼凑成一个 20ft 或 40ft 整箱的做法。

货代承办集拼业务必须具备以下条件: ①具有集装箱货运站 (CFS)、装箱设施和装箱能力; ②与国外卸货港有拆箱分运能力的航运或货运企业建有代理关系; ③经政府部门批准有权从事集拼业务并有权签发自己的仓至仓提单 (house B/L)。

从事集拼业务的国际货运代理企业由于其签发自己的仓至仓提单, 故通常被视为是承运人。如果只经营活动区段的拼箱业务, 则是无船承运人。

(一) 拼箱业务流程

具体步骤如图 3-12 所示。

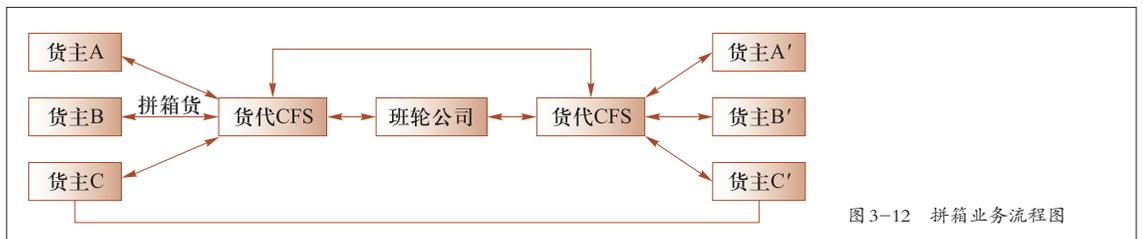


图 3-12 拼箱业务流程图

(1) A、B、C 等不同货主 (发货人) 将不足一个集装箱的货物 (LCL) 交集拼经营人。

(2) 集拼经营人将拼箱货拼装成整箱货后, 向班轮公司办理整箱货物运输。

(3) 整箱货装船后, 班轮公司签发 B/L, 或其他单据 (如海运单) 给集



更改包装，应要求工厂及时通知，如等到货送到货代仓库时通过货代将信息反馈回来，往往时间已经很紧，再更改报关单据很容易耽误报关，或产生加急报关费和冲港费等。

(4) 有些港口因拼箱货源不足、成本偏高等原因，专做拼箱的货代公司对货量较少的货物采取最低收费标准，如最低起算为2个运费吨，即不足2个运费吨一律按2个运费吨计价收费。因此，对货量较小、港口较偏的货物在成交时要多考虑一些这样的因素，以免日后被动。

(5) 对于一些航线及港口较偏僻，并且客户提出要交货到内陆点的拼箱货物，成交签约前最好先咨询，确认有船公司及货代公司可以承接办理这些偏僻港口、内陆点交货及相关费用后再签约。

(6) 各地海关对受商标产权保护的商品将重点查验。对于涉及知识产权的货物，应提前填妥“知识产权申报表”。无论有无品牌，也无论是本公司或工厂注册的商标，还是客户定牌，都应事前准备妥相关的注册商标资料或客户授权书。

#### 四、租船

##### (一) 租船市场

租船是通过租船市场（chartering market）进行的。在租船市场上，船舶所有人是船舶的供给方，而承租人则是船舶的需求方。在当今通信技术十分发达的时代，双方当事人从事的租船业务，绝大多数是通过电话、电传、电报或传真等现代通信手段洽谈的。

租船市场可按不同标准进行分类。

(1) 依船舶类型分，可分为干货船市场、油船市场、冷藏货船市场、客船市场。干货船市场又分干散货船舶市场、传统杂货船市场、集装箱船市场、滚装船市场、支线船市场、特种用途船市场等。

在我国干散货船租船实务中，常见的船型有Handy船型和Panamax船型。前者指载重吨2万吨左右的船舶，后者针对载重吨6万~7万吨能够通过巴拿马运河的船舶。此外，还有大型船Aframax, Suezmax等。

(2) 依租期长短分，可分为短期期货市场和长期期货市场。前者针对航次租船，后者针对定期租船、包运合同运输、连续航次租船等。

##### (二) 世界主要租船市场

世界主要租船市场如表3-5所示。

表 3-5 世界主要租船市场

| 世界主要租船市场     |   |
|--------------|---|
| 英国伦敦市场       | 是国际上最早创办的、最大的散杂货租船市场，有各类经纪活动人 3 000 余名，大的航运公司有 1 000 多家，每年经营的货物达 20 亿吨。该市场租订的船舶占世界总成交量的 30% 以上，是一个世界型的、有良好声誉的航运交易市场，是其他租船市场的晴雨表 |
| 美国纽约市场       | 是仅次于伦敦租船市场的第二大租船市场。它没有固定场所，主要是用电信进行业务活动，其成交的船舶主要是油轮和干散货船。该市场集中了许多大石油公司、粮商和煤炭出口商，船东和租船人联系非常方便，船舶成交量约占世界总量的 25%。由于无须固定场所，该市场发展较快  |
| 汉堡、鹿特丹、奥斯陆市场 | 以租赁特殊的、质量高的船舶为主，如冷藏船、液化石油气船、滚装滚卸船和吊装船等，在租船方式上船东以长期期租为主  |
| 东京市场         | 是地方性市场，日本船舶所有人及货主汇集   |
| 我国香港市场       | 近年来凭借亚洲经济迅速发展的大趋势，在中转货主快速增长的支撑下，规模不断扩大  |

(三) 租船市场的作用

- (1) 专门为船舶所有人和承租人提供各种租船业务的机会，他们无须亲自谈判，只通过租船经纪人接触，协商和办理事宜，最终签约。
- (2) 租船市场能使出租人和承租人快速有效地成交业务。
- (3) 调解全球航运市场。
- (4) 为船东和承租人提供大量的租船市场的信息资料，如通过航运报纸杂志、市场报告等方式发布行情动态及发展趋势。

(四) 租船合同范本

船公司在经营不定期船时，每一笔交易均需和租方单独订立合同。为了各自的利益，在订立合同时，必然要对租船合同的条款逐项推敲。为了简化签订租船合同的手续，加快签约的进程和节省为签订租船合同而发生的费用，也为了能通过合同中列入一些对自己有利的条款，以维护自己一方的利益，在国际航运市场上，一些航运垄断集团、大的船公司或货主垄断组织，先后编制了供租船双方选用、作为洽商合同条款基础的租船合同范本。租船合同范本中罗列了事先拟就的主要条款。为了便于商定租船合同的双方通过函电对范本中所列条款进行删减、修改和补充，每一租船合同范本都为范本的名称规定了代码，为每一条款编了代号，并在每一行文字前（或后）编了行次的顺号。这样，在洽定租船合同的过程中，只需在函电中列明所选用的范本的代码、指明对第 × 款第 × 行的内容增、删、改的意见，就能较快地拟就双方所同意的条款。虽然采用租船合同范本可以极大地方便租船合同条款的拟订，但是由于这些范本多数是由船舶所有

人一方或代表船舶所有人一方利益的某些航运垄断集团单方面制定的，许多条款都不会对承租人一方有利，这是在选用租船合同范本时必须考虑的问题。

租船合同范本的种类很多，标准航次租船合同代表范本“金康”(GENCON)，定期租船合同代表范本有“纽约土产”(NYPE)，光船租船合同代表范本有“光租”(BARECON)。

#### (五) 租船程序

在国际租船市场上，租船交易通常都不是由船舶所有人和承租人亲自到场直接洽谈，而是通过租船经纪人代为办理并签约的。租船经纪人都非常熟悉租船市场行情，精通租船业务，在整个租期交易过程中起着桥梁和中间人的作用。一项租船业务从发出询价到缔结租船合同的全过程称为租船程序(chartering procedure, chartering process)，包括询盘、发盘、还盘和受盘四个主要环节。

##### 1. 租船询价

询价又称询盘。通常是指承租人根据自己对货物运输的需要或对船舶的特殊要求，通过租船经纪人在租船市场上要求租用船舶。承租人所期望条件的内容一般应包括：需要承运的货物种类、数量、装货港和卸货港、装运期限、租船方式或期限、期望的运价(租金)水平以及所需用船舶的详细说明等内容。询价也可以由船舶所有人为承揽货载而首先通过租船经纪人向租船市场发出。

##### 2. 租船报价

报价又称发盘。当船舶所有人从船舶经纪人那里得到承租人的询价后，经过成本估算或者比较其他的询价条件，通过租船经纪人向承租人提出自己所能提供的船舶情况和运费率或租金率。报价的主要内容，除对询价的内容作出答复和提出要求外，最主要的是关于租金(运价)的水平和选定的租船合同范本及对范本条款的修改、补充条款。

##### 3. 租船还价

还价又称还盘，在条件报价的情况下，承租人与船舶所有人之间对报价条件中不能接受的条件提出修改或增删的内容，或提出自己的条件称为还价。还价意味着询价人对报价人报价的拒绝和新的报价开始。因此，船东对租船人的还价可能全部接受，也可能接受部分还价，对不同意部分提出再还价或新报价。

##### 4. 租船报实盘

在一笔租船交易中，经过多次还价与反还价，如果双方对租船合同条款的意见一致，一方可以报实盘的方式要求对方作出是否成交的决定。报



此外，还有轮机日志、卫生日志和无线电日志等。根据我国现行规定，进出口船舶必须向港务管理机关（港监）呈验上述所有文件。

## 五、海运危险品运输

### （一）海运危险品的分类

#### 1. 适用范围

本标准适用于危险货物运输中类、项的划分和品名的编号。凡具有爆炸、易燃、毒害、腐蚀、放射性等性质，在运输、装卸和贮存保管过程中容易造成人身伤亡和财产损毁而需要特别防护的货物，均属危险货物。

#### 2. 分类

危险货物分为九类。

（1）第1类：爆炸品（explosives），如图3-14所示。



图3-14 第1类：爆炸品（explosives）

本类货物系指在外界作用下（如受热、撞击等），能发生剧烈的化学反应，瞬时产生大量的气体和热量，使周围压力急骤上升，发生爆炸，对周围环境造成破坏的物品。也包括无整体爆炸危险，但具有燃烧、抛射及较小爆炸危险，或仅产生热、光、音响或烟雾等一种或几种作用的烟火物品。

（2）第2类：压缩气体和液化气体（compressed gases and liquefied gases），如图3-15所示。



图3-15 第2类：易燃气体

本类货物系指压缩、液化或加压溶解的气体，并应符合下述两种情况之一者：临界温度低于50℃时，或在50℃时，其蒸气压力大于291kPa的压缩或液化气体。温度在21.1℃时气体的绝对压力大于275kPa，或在51.4℃

时气体的绝对压力大于715kPa的压缩气体，或在37.8℃时雷德蒸气压（reid vapour pressure）大于274kPa的液化气体或加压溶解的气体。

（3）第3类：易燃液体（flammable liquids），如图3-16所示。



图3-16 第3类：易燃液体

本类货物系指易燃的液体、液体混合物或含有固体物质的液体，但不包括由于其危险特性列入其他类别的液体。其闭杯试验闪点等于或低于61℃，但不同运输方式可确定本运输方式适用的闪点，而不低于45℃。

（4）第4类：易燃固体、自然物品和遇湿易燃物品（flammable solids substances liable to spontaneous combustion and substances emitting flammable gases when wet），如图3-17所示。



图3-17 第4类：易燃固体

易燃固体是指燃点低，对热、撞击、摩擦敏感，易被外部火源点燃，燃烧迅速，并可能散发出有毒烟雾或有毒气体的固体，但不包括已列入爆炸品的物质。

自燃物品是指自燃点低，在空气中易于发生氧化反应，放出热量，而自行燃烧的物品。

遇湿易燃物品指遇水或受潮时，发生剧烈化学反应，放出大量的易燃气体和热量的物品。有些不需明火，即能燃烧或爆炸。

（5）第5类：氧化剂和有机过氧化物（oxidizing substances and organic peroxides），如图3-18所示。

氧化剂是指处于高氧化态，具有强氧化性，易分解并放出氧和热量的物质。包括含有过氧基的有机物，其本身不一定可燃，但能导致可燃物的燃烧，与松软的粉末状可燃物能组成爆炸性混合物，对热、震动或摩擦较敏感。



图3-18 第5类：氧化剂和有机过氧化物

有机过氧化物指分子组成中含有过氧基的有机物，其本身易燃易爆，极易分解，对热、震动或摩擦极为敏感。

(6) 第6类：毒害品和感染性物品 (poisons and infectious substances)，如图3-19所示。



图3-19 第6类：毒害品和感染性物品

毒害品指进入肌体后，累积达一定的量，能与体液和组织发生生物化学作用或生物物理学变化，扰乱或破坏肌体的正常生理功能，引起暂时性或持久性的病理状态，甚至危及生命的物品。经口摄取半数致死量：固体  $LD50 \leq 500\text{mg/kg}$ ，液体  $LD50 \leq 2\,000\text{mg/kg}$ ；经皮肤接触24h，半数致死量  $LD50 \leq 1\,000\text{mg/kg}$ ；粉尘、烟雾及蒸气吸入半数致死浓度  $LC50 \leq 10\text{mg/L}$  的固体或液体，以及列入危险货物品名表的农药。

感染性物品指含有致病的微生物，能引起病态，甚至死亡的物质。

(7) 第7类：放射性物品 (radioactive substances)，如图3-20所示。

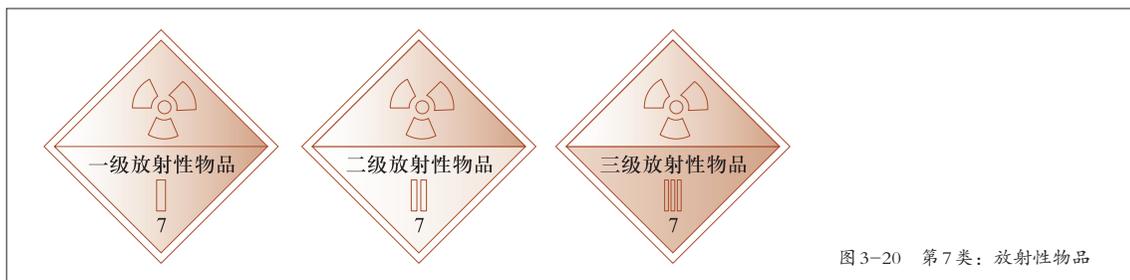


图3-20 第7类：放射性物品

本类货物系指放射性比活度大于  $7.4 \times 10^4\text{Bq/kg}$  的物品。

(8) 第8类：腐蚀品 (corrosives)，如图3-21所示。

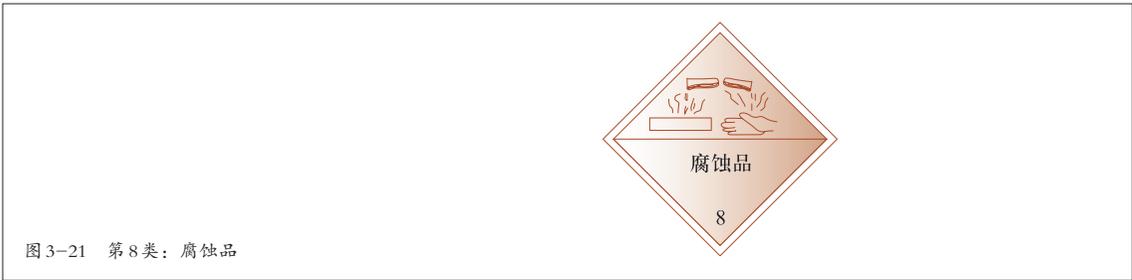


图 3-21 第 8 类：腐蚀品

本类货物系指能灼伤人体组织并对金属等物品造成损坏的固体或液体。与皮肤接触在 4h 内出现可见坏死现象，或温度在 55℃ 时，对 20 号钢的表面均匀年腐蚀率超过 6.25mm/a 的固体或液体。本类货物按化学性质分为以下三项：

- 第 1 项：酸性腐蚀品 (corrosives presenting acidic properties)；
- 第 2 项：碱性腐蚀品 (corrosives presenting alkalinous properties)；
- 第 3 项：其他腐蚀品 (other corrosives)。

(9) 第 9 类：杂类 (miscellaneous dangerous substances)，如图 3-22 所示。



图 3-22 第 9 类：杂类

本类货物系指在运输过程中呈现的危险性质不包括在上述八类危险性中的物品。

## (二) 危险货物的包装

### 1. 包装的作用

防止与雨水、阳光、潮湿空气和杂质接触，发生化学反应；减少运输过程中所受的碰撞、震动、摩擦和挤压，保证安全运输；防止货物撒漏、挥发，及与不相容货物接触而引发事故；便于装卸、搬运和保管。

### 2. 包装类别

除第 1、第 2、第 6 和第 7 类以外的所有危险货物，根据其危险程度的不同，运输包装可为三个等级，如表 3-6 所示。

表3-6 运输包装类别

|        |              |
|--------|--------------|
| I类包装   | 适用于内装高度危险的货物 |
| II类包装  | 适用于内装中度危险的货物 |
| III类包装 | 适用于内装低度危险的货物 |

3. 包装的一般要求

包装的材质、种类，应与所装危险货物的性质相适应；包装应具有一定的强度，能经受水路运输的一般风险；包装的封口应符合所装危险货物的性质；内、外包装之间应有适当的衬垫；包装应能经受一定范围内的温度、湿度变化；包装重量、规格和型式，应便于装卸、运输和储存（根据《国际危规》的规定，包装的最大容积为450L，最大净重为400kg）。

4. 包件的标记和标志

每个装有危险货物包件，都应显示其内装物正确运输名称的耐久标记。如果有相应的联合国编号，也应加以标记。一切装有危险货物包件，都应显示其内装危险货物特性的耐久标志。包件上显示的标志，按照《国际危规》的规定，在海水中浸泡三个月后，不脱落、图案文字仍清晰可辨。

5. 包件的标记和标志

标志的尺寸：包件上的标志不应小于100mm×100mm，集装箱和可移动罐柜上的标志不应小于250mm×250mm。

标志的使用方法如表3-7所示，副标志通常应显示在主标志的左下方。

表3-7 标志的使用方法

| 包装类型 | 标志的使用方法 |
|------|---------|
| 箱    | 在两端或两侧  |
| 袋    | 包装的明显一面 |
| 桶    | 在桶盖或桶身  |
| 集装箱  | 位于箱的四侧  |

6. 包装类型的指定代码和标记

(1) 包装类型(用数字表示)如表3-8所示。

表3-8 包装类型的指定代码

| 包装类型 | 指定代码 |
|------|------|
| 圆桶   | 1    |
| 木琵琶桶 | 2    |
| 罐    | 3    |

续表

| 包装类型 | 指定代码 |
|------|------|
| 箱    | 4    |
| 袋    | 5    |
| 复合包装 | 6    |

(2) 包装材料 (用拉丁字母表示) 如表3-9所示。

表3-9 包装材料的指定代码

| 包装材料      | 指定代码 |
|-----------|------|
| 钢质        | A    |
| 铝质        | B    |
| 天然木       | C    |
| 胶合板       | D    |
| 再生木       | F    |
| 纤维板       | G    |
| 塑料        | H    |
| 纺织品       | L    |
| 纸, 多层的    | M    |
| 玻璃、瓷器和粗陶器 | P    |

(3) 包装标记的举例, 如图3-23所示。

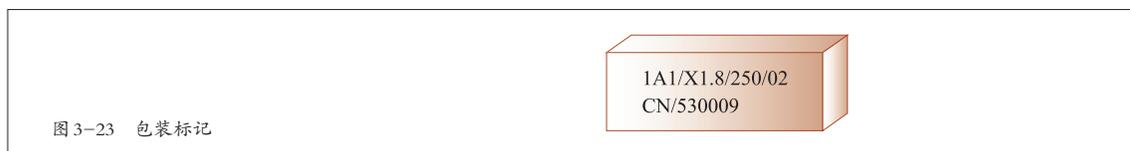


图3-23 包装标记

- 1A1: 表示包装型号;
- X: 表示包装类别;
- 1.8: 表示相对密度;
- 250: 表示试验压力 (KPA);
- 02: 表示制造年份;
- CN: 包装制造批准国代号;
- 530009: 包装生产厂代号。

(三) 海运危险品的操作流程

由于危险品的特殊性, 危险品的海运出口流程比一般货物更复杂, 程序也相对烦琐。海运危险品操作流程如下:



危险货物进出口

### 1. 订舱

需要提前10个工作日将以下4份文件传真到负责帮助出运的货代公司。

- (1) 海运委托书;
- (2) 危险品包装使用鉴定结果单;
- (3) 包装危险货物技术说明书;
- (4) 化学品安全信息卡 (material safety data sheet , MSDS)。

委托书上必须注明中英文品名、箱型、危险品级别 (class No.)、联合国危险品编码 (UN No.)、货物包装以及特殊要求, 以方便申请舱位和危险品申报。如果涉及转运, 需要向船公司确认中转港是否有限制。

### 2. 提供申报资料

需要提前7个工作日 (非进口桶提前4个工作日) 提供货物的申报相关资料正本:

- (1) 危险品包装使用鉴定结果单, 不同品名必须一一对应;
- (2) 包装危险货物技术说明书。

根据以上单据, 并按照正确的数据、品名、箱型等到海事局进行货物申报, 然后再根据货物申报单和装箱证明书等送船公司进行船申报。对于循环使用的装运桶, 需在货申报前办理暂时进出口申请, 需提供用途说明 (为什么要用进口桶), 提供货物的等级类别和UN编号, 数量、毛重都要正确, 要出货人公司盖公章后向海事局申请。

### 3. 提供报关资料

提前3天提供出口报关相关资料正本:

- (1) 核销单;
- (2) 发票;
- (3) 装箱单;
- (4) 报关委托单;
- (5) 出口报关单;
- (6) 货物的情况说明书 (出货人需书面介绍此货的用途, 以及具有的特性等)。

根据以上单据, 并根据货物申报单、箱封号等进行报关。暂时进出口货物的办理, 除以上单据外还需提供暂时进出口货物的情况说明, 如有保证金收据也需提供。

### 4. 装箱进港

由于危险品是船边直装, 所以一般是在船开前3天装箱。装箱分两种方式:





