

南京海员学校 谢梅生 编

交通系统中等专业学校试用教材

海运业务与海法

(船舶驾驶专业用)

人民交通出版社

204572

交通系统中等专业学校试用教材

海 运 业 务 与 海 法

Haiyun Yewu Yu Haifa

(船舶驾驶专业用)

南京海员学校 谢梅生 编



人 民 交 通 出 版 社

内 容 提 要

本书共分两篇。第一篇为海洋运输业务，内容包括：我国对外贸易主要交易条件，远洋货运单证，远洋船舶营运组织与船舶代理业务，远洋提单，集装箱运输业务，租船合同，海上运输保险，海事处理，运费、港口使费及营运经济效益等章节。第二篇为海法，主要介绍国际海运公约与海洋法，船舶证书，船员职责，保护海上环境的义务和职责，港口规章与其他有关法规，以及海商法概述等。

本书为交通系统中等专业学校教材，也可供海运职工培训班与海运工作人员学习、参考。本书由南京海员学校谢梅生编写，大连海运学校张友林审阅。

11.1.16

交通系统中等专业学校试用教材

海运业务与海法

(船舶驾驶专业用)

南京海员学校 谢梅生 编

人民交通出版社出版

新华书店北京发行所发行

各地新华书店经售

人民交通出版社印刷厂印

开本：787×1092mm 印张：14 插页：1 字数：349千

1984年11月 第1版

1984年11月 第1版 第1次印刷

印数：0001—6,850 册 定价：1.55元

前 言

为了实现社会主义现代化和发展对外贸易的需要，并随着我国海洋运输事业（其中包括沿海、近海与远洋运输）的迅速发展，船队不断扩大，加强经营管理，增收节支，提高经济效益，就显得十分重要。

要同世界各国发展贸易和加强经济往来，就必须熟悉海洋运输业务，了解和遵守国际商法与国际贸易惯例。对运输合同议订的程序及其详细内容均应特别注意，并于合同签订后，严格按照有关条款办理，以免造成许多争议和纠纷，损害国家的正当权益。

运用法规指导和管理经济工作，是社会主义发展的客观要求。

基于上述观点，本书侧重介绍：我国政府现行的有关方针政策、各项海运法规和国际航运惯例，处理海洋运输工作的基本知识，船舶在海洋运输生产中应尽的职责，海事处理的主要程序，以及船舶经营管理的有关知识等内容。

近年来，国际法出现了一些新的门类和领域，例如新的海洋法、国际经济法、国际环境保护法等等。我国的“海商法”及其他海事法规已在陆续制订，逐步完善。随着形势的发展，有关海上运输的法律和惯例，也将随之发展和变化。本书引用的内容如与国内、国际资料不尽相符时，应以现行的规章、制度、条约等为准。

书中存在的错误、不当之处，敬希读者批评指正。

目 录

前言

第一篇 海洋运输业务

第一章 我国对外贸易的主要交易条件	1
第一节 概述	1
第二节 价格条件	3
第三节 交货条件	6
第四节 支付条件	6
第二章 远洋货运单证	7
第一节 货运单证的作用和种类	7
第二节 货运单证的流转程序	23
第三节 使用货运单证主要注意事项	23
第三章 远洋船舶营运组织与船舶代理业务	27
第一节 远洋船舶营运方式	27
第二节 几种常见的运输条款	30
第三节 船舶代理业务	31
第四节 船舶进出港手续	33
第四章 远洋提单	46
第一节 提单的作用和种类	46
第二节 提单的基本内容	47
第三节 提单的签发、批注与保函	53
第四节 海牙规则和汉堡规则简介	55
第五章 集装箱运输业务	57
第一节 集装箱货物的装箱和交接	57
第二节 集装箱运输中船舶装卸过程及手续	59
第三节 集装箱运输中承运人的责任	62
第六章 租船合同	64
第一节 定期租船合同	65
第二节 航次租船合同	67
第三节 航次租船合同的装卸、延速条款	72
第七章 海上运输保险	78
第一节 海上运输保险概述	78
第二节 船舶保险	80

第三节 海洋运输货物保险.....	86
第八章 海事处理	89
第一节 海损分类与共同海损.....	89
第二节 海事声明和海事报告.....	93
第三节 碰撞事故处理.....	98
第四节 搁浅和触礁事故处理.....	103
第五节 火灾事故处理.....	105
第六节 大风浪事故处理.....	105
第七节 油污事故处理.....	106
第八节 海上救助.....	106
第九章 运费、港口使费与营运经济效益	111
第一节 运费.....	111
第二节 港口使费.....	114
第三节 提高营运经济效益的途径.....	119

第二篇 海 法

第十章 国际海运公约与海洋法	122
第一节 国际海运公约概述.....	122
第二节 主要国际海运公约.....	124
第三节 联合国海洋法公约.....	127
第十一章 船舶的航行权和船舶证书	130
第一节 船舶的航行权和沿海国的管辖权.....	130
第二节 船舶登记、船舶证书和文件.....	136
第十二章 船长、船员的职责	143
第一节 总则.....	143
第二节 船长的职责.....	144
第三节 驾驶员的职责.....	147
第四节 值班驾驶员的职责.....	151
第五节 各部门船员的主要职责简介.....	154
第十三章 保护海上环境的义务和职责	159
第一节 石油对海洋的污染.....	160
第二节 防止船舶油污的技术措施.....	161
第三节 防止油污的法律和规章制度.....	163
第十四章 港口规章及其他有关法规	168
第一节 港口规章.....	169
第二节 港务监督及其主管的法规.....	171
第三节 其他主要海事法规.....	173
第十五章 海商法概述	175
第一节 海商法的意义和特性.....	176

第二节	船舶	177
第三节	船舶所有人和船员	180
第四节	海上货物运输合同	185
第五节	海上旅客运送合同	193
第六节	海上拖航合同	195
第七节	船舶优先请求权和船舶抵押权	197
第八节	海事争议	202
第九节	其他	208
附录一	中国远洋运输公司提单条款(译文)	210
附录二	《中华人民共和国海上交通安全法》	214
附录三	国际商会新修订的价格术语	218

第一篇 海洋运输业务

第一章 我国对外贸易的主要交易条件

海洋运输具有运量大、运费低、通过能力一般不受道路或轨道的限制等特点，在世界贸易总量中约占2/3；我国进出口货运量中通过海洋运输的约占80%以上。

我国的对外贸易，既是我国国民经济的组成部分，又是我国外交战线的一个重要方面。近年来，对外贸易在贯彻对外政策，促进国民经济的调整和发展，活跃国内市场，保证经济稳定等方面发挥了积极的、重要的作用。

我国的远洋运输和对外贸易，都是为实现我国社会主义现代化建设，为调剂、补充国内市场和改善人民生活，以及为配合我国外交活动而服务的。一个是从事贸易成交后的货物运输工作，一个是从事贸易的成交工作。两方面必须密切配合，相互协作，才能最后完成对外贸易任务。远洋运输是履行贸易合同的重要一环。作为远洋运输船舶的驾驶人员，应该对外贸方面的知识有所了解，特别是对外贸易中的有关运输条款，船舶运输中的租船合同和提单条款等的了解，能有助于在完成运输任务的同时，更好地执行贸易合同，顺利地完我国的对外贸易任务。

第一节 概 述

由于对外贸易和国内贸易有不同的特点，货物买卖双方成交后签订的贸易合同，须明确规定有关的具体条款，这些内容就叫做交易条件，主要的有：

1. 品质条件 (Quality)

它是对某种商品的质量、品级、规格、性能及其生产者与产地的综合说明。它是交易的主要条件之一，又是决定商品价格高低的重要因素。

2. 数量条件 (Quantity)

数量条件也是交易的主要条件之一，它包括确定数量的单位、计算重量的方法和交货数量溢短的办法等三方面的内容。

1) 确定数量的单位

确定重量的单位有吨 (Metric Ton)，长吨 (Long Ton)，短吨 (Short Ton)，千克 (Kilo gram)，磅 (Pound) 等。

确定个数单位有：件 (Piece)，套 (set)，打 (Dozen)，罗 (Gross)，令 (Ream)，卷 (Roll) 等。

确定长度单位有：米 (Meter)，码 (Yard)，英尺 (Foot) 等。

确定面积的单位有：米² (m², Square Meter)，码² (Sq. Yd., Square Yard)，英尺² (ft², Square Foot) 等。

确定容积的单位有：升 (Litre)，加仑 (Gallon)，蒲式耳 (Bushel) 等。

确定体积的单位有：米³ (m³, Cubic Meter)，立方码 (Cubic Yard)，英尺³ (ft³, Cubic Foot) 等。

由于各国 (地区) 的计量制度不一，因而采用不同的计量单位。我国的基本计量制度是米制，将逐步采用国际单位制。在对外贸易中则按合同规定的计量单位。

2) 计算重量的方法

毛重 (Gross Weight)。即包括商品本身和包装的总重量。

净重 (Net Weight)。指商品本身的重量。

公量 (Conditioned Weight)。用科学方法抽去商品中的水分，再加标准含水量所求得的重量。一般使用于经济价值大，水分不稳定的商品，如生丝、羊毛等。

理论重量 (Theoretical Weight)。指按单位商品重量乘以商品数量所得的重量。使用于规格、重量大体相等的商品，如钢板、马口铁等。

3) 数量发生溢短的解决办法

在磋商交易时，一般都要规定确切的交货数量。但有些商品由于实际计量不易精确或因自然、运输、包装的影响，使装运、到货与合同规定的数量之间产生差额。这个差额的处理办法要在数量条件中加以规定。一般有两种规定：一种是规定“免赔限度” (Franchise)，即买卖双方约定一个产生数量不符的免赔限度，超过这个限度，卖方才负责赔偿。不同的货物所规定的免赔限度也不同。另外一种规定“公差” (Tolerance)，即在合同中事先约定可多装或少装的百分比，在这个“公差”限度之内，多装或少装部分货物并不算是违反合同，买方按多装或少装的数量增加或减少应付货款。

货物在运输过程中，常常由于货物的性质、自然条件、技术条件等因素而造成货物在重量上的减少。在货物的减量中，凡是因货物本身的性质不可避免地产生减量者 (如干耗、挥发、渗漏和散失等)，统称为货物的自然减量。对于在国家规定或国际航运上公认的标准之内的货物自然减量，运输部门不负赔偿责任。

3. 包装条件 (Packing)

包装的作用是保护商品的品质并使它适合运输和仓储，也有便于计量、识别、防盗等作用。包装条件一般包括包装方式和运输标志两个部分。在国际贸易中，包装物料和费用，通

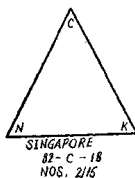


图1-1 货物标志示意图

△-主标志；CNK-货主名称；SINGAPORE-目的港；82-C-18-合同号；Nos. 2/15-件号/货件数

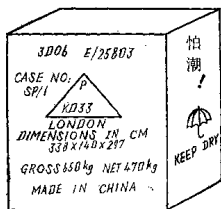


图1-2 箱装标志示意图

3D06E/25803-货物批号；SP/1-箱号；△-主标志；LONDON (伦敦)-目的港；DIMENSION IN CM-体积 (cm)；GROSS-毛重；NET-净重；MADE IN CHINA-中国制造

常由卖方负责，并包括在货价之内。包装的用料和设计必须科学、牢固，既符合商品的特性，又适应各种不同运输方式和沿途气候条件变化的要求。运输标志是由一个简单的几何图形及一些字母及简单的文字组成。主要内容有：目的港名称或代号，收货人或发货人的代用简字或代号、作号等。有的货物包装表面还列入合同号数、商标等等。举例如图 1-1 和图 1-2。

有的货物包装表面还有些指示性和警告性标志、以促使理货、装卸工作人员的注意。这些标志通常用简单醒目的图画和文字表示。如“小心轻放”、“勿用手钩”、“易碎”、“此端向上”、“小心易爆炸”、“注意防火”、“小心中毒”……等等。

4. 价格条件 (Price)

5. 交货条件 (Delivery)

6. 支付条件 (Payment)

关于价格条件、交货条件、支付条件将在以下各节中分别说明。

在贸易合同中，除上述主要交易条件之外，还有关于商品检验、不可抗力、索赔、仲裁等其他条件，都是处理承运人与托运人（或收货人）之间有关交接过程发生争议的依据。

第二节 价格条件

价格是交易磋商中的一个中心内容。价格条件不仅包括商品本身的货价，而且包括货物自卖方所在地到交付给买方这一过程中的费用、责任和风险的划分。例如，在“中国松香每吨 500 英镑 C.I.F. 鹿特丹”这一价格条件中，500 英镑是表示中国松香每吨的价格金额“C.I.F. 鹿特丹”是表示买卖双方货物在交接过程中有关费用和责任划分。这里出现的 C.I.F. 就是国际贸易中通用的一种价格术语。

一、价格术语的分类

1. 内陆交货的各种价格术语

在卖方国家内陆交货时，具体地点可能是卖方产地或商品仓库，也可能是内地铁路车站等。交货地点不同，价格也不同。例如：

“工厂交货价格” (Ex Works, ex Factory);

“仓库交货价格” (Ex Warehouse);

“矿山交货价格” (Ex Mine);

“农场交货价格” (Ex Plantation);

“铁路交货价格” (Free on Rail)。

2. 目的地交货的各种价格术语

在买方国家港口或内地交货，以目的地卸货地点为划分责任、费用、风险和所有权的界限。其价格术语有：

“目的港船上交货价格” (Ex Ship.....named port of destination);

“目的港船边交货价格” (Free Over Side.....named port of destination) 缩写

“F.O.S.”;

“目的港码头完税交货价格” (Ex Wharf, Ex Quay, Ex Pier.....named port of destination duty paid) 等。

3. 装运港交货的各种价格术语

卖方在出口国的装运港完成交货任务，以船舷为划分风险责任的界限。其价格术语有：

“船边交货价格” (Free Alongside Ship, 缩写 F.A.S.)；

“船上交货价格”或称“离岸价格” (Free On Board 缩写 F.O.B.)；

“成本加运费价格” (Cost and Freight, 缩写 C.&.F.)；

“成本加保险费价格和运费”或称“到岸价格” (Cost Insurance and Freight, 缩写 C.I.F.) 等。

装运港交货是国际贸易普遍采用的方式，相应的价格条件如 F.O.B. 和 C.I.F. 等也广泛地被采用。国际商会新修订的价格术语见附录三。

二、几种常用价格条件的解释

我国常用的（也是国际上应用最广的）价格条件有 F.O.B. 价格，C.I.F. 价格和 C.&.F. 价格三种，分别简要说明如下：

1. F.O.B. 价格 (F.O.B. port of shipment)

F.O.B. 价格是指装运港船上交货的价格。我国通称“离岸价格”或“船上交货价格”。按国际商会“1953年国际贸易条件解释通则”的解释，买卖双方主要应承担的费用、承担的责任和风险应划分为：

卖方将货物装上买方指定的船上；负责货物越过船舷以前的各项费用与风险；办理出口手续；向买方提供有关单证。

买方应负责派船（租船、订舱）到装货港；负责货物越过船舷以后的一切费用和 risk，办理货物保险和在目的港的进口及收货手续；接受卖方提供的有关单证。

对 F.O.B. 价格条件的解释，各国、各港口都有不同的看法，主要的分歧点是对“装船”的理解。有的认为卖方应将货物运至岸边的船舶吊钩所及之处才算装船，有的认为将货物装到船上才算装船，也有的认为卖方将货物装至舱底才算装船等等。由于理解不一，就容易在装货费用上（包括舱内堆装费和平舱费）发生争议。如果买方指派的船舶是班轮，因班轮运费包括装卸费，买卖双方装货费上由谁负担，基本上不会有什么问题，但如果是租船，由于船方一般不负担装卸费，则应在价格条件上订明。如卖方要把货物装到舱内并支付堆装费，则订明“包括堆装费在内的离岸价格” (F.O.B. Stowed 或简写 F.O.B.S)；如卖方还必须负担平舱费（对散货），则订明“包括堆装费与平舱费在内的离岸价格” (F.O.B. Stowed and Trimmed 或简写为 F.O.B.S.T)。

我国远洋船舶在国外港口装货时，应该了解所装货物的贸易合同中的有关规定，如订明是 F.O.B.S. 或 F.O.B.S.T. 货，卖方应将货物装到船舱内，并负担在舱内的理舱费和平舱费，船方不负担一切装货费用。

目前我国进口国外成套设备及杂货等，一般有三种价格条件：

1) F.O.B. 船上交货价格或 F.O.B. 舱面交货价格，是指卖方只负担将货物运到船边以前的费用，买方负担船边至舱内的装货费、堆装费及平舱费。

2) F.O.B. 舱内交货价格或 F.O.B. 舱内交货价格不理舱，是指卖方负担将货物运至船边并由船边装入舱内的费用，但不负担堆装费、平舱费。堆装费、平舱费用由买方负担。

3) F.O.B. 舱底交货价格和平舱，即卖方将货物运至船边并装进舱内，舱内堆装费、平舱费均由卖方负担。

2. C.I.F. 价格 (C.I.F.,port of Destination)

C.I.F. 价格我国通称为“到岸价格”或“成本加运费、保险费价格”，是指由卖方负责派船并将货物运到目的港交货给买方，买卖双方应承担的费用与承担的责任及风险按下述划分：

卖方负责租船订舱、货物保险；支付到达目的港的运费及货物保险费；办理出口手续及交纳出口的一切捐税；负责货物在装货港过船舷前的风险（同 F.O.B.），向买方提供有关单证。

买方负责在卸货港货物越过船舷以后的风险；负责卸货费用；办理进口手续等。

按 C.I.F. 价格条件成交时，一般容易在卸货费上发生麻烦，因此在 C.I.F. 后面附加其他必要的规定。卸货费由买方负担应在合同中订明为：“C.I.F. × × (卸货港) 船舱交货价格，在卸货港的一切卸货费由买方负担” (C.I.F.Deliceery ex Hold any Charge for Unloading at the port of Discharge for Buyer's Account)。如卸货费由卖方负责，则在合同中应订明：“卸到岸上” (C.I.F. Landed)。如 C.I.F. 价格条件系用班轮条款 (C.I.F. Liner Terms)，则货物运达目的港后由舱底卸到码头的一般卸货费由船方或卖方负担，这种方式在欧洲各港被广泛使用。

3. C. & F. 价格 (Cost & Freight)

C. & F. 价格和 C.I.F. 价格仅差保险费一项，即货物的投保和支付保险费由买方负担，其它情况完全相同。卖方应在货物装船后迅速通知买方，以便买方及时投保，否则造成损失将由卖方负担。风险责任仍以船舷为界。

上述三种价格主要异同点可概括如下表：

价格术语	风 险	手 续		费 用	
	谁负担装船后的一切风险	谁办理租船订舱	谁办理保险	谁支付到目的港运费	谁支付保险费
F.O.B.	买 方	买 方	买 方	买 方	买 方
C.I.F.	买 方	卖 方	卖 方	卖 方	卖 方
C. & F.	买 方	卖 方	买 方	卖 方	买 方

我国的对外贸易和远洋运输都是为社会主义建设服务，任务是致的，在签订贸易合同时也必须考虑运输条件，而在签订运输合同时也要注意贸易合同的条件，相互配合，共同协作，一致对外，以免造成政治上和经济上不应有的损失。

例如我国 C.I.F. 出口货，由我方派船。如果在签订贸易合同时已议定由买方负担卸货费用（即未将卸货费计入货价之内），在签订租船合同时相互脱节，而议定由船东负担卸货费（租金中包括卸货费）。这样就无形中造成我方支付出双重的卸货费，其中一份就白白地送给了国外买方。

又如我国 F.O.B. 进口货，由我方派船。如贸易合同中已议定由卖方负担装货费、理舱费和平仓费 (F.O.B.S.T.)，但在签订租船合同时又规定船东负担装船、理舱、平仓费，这样两个合同也不衔接，造成我方支付双重装船费用。

我远洋运输船舶，在国外港口装卸货物时，如对所装卸货物的贸易合同有所了解，货物的装卸费用应由国外货方负担的，当港口有关部门向我船提出支付装卸费用的签认时，我船可拒绝签署。

第三节 交货条件

在国际贸易中，所谓“交货”并不是指货物必须到达买方手中，在绝大多数情况下是卖方将商品装船后，取得合同中规定的货运单证并交给买方或买方所指定的银行，就算已经完成了“交货”的义务。所以实际上“装船”的概念已代替了“交货”的概念。因此，通常把“交货条件”（Delivery）也称为“装运条件”（Shipment）。其主要内容有：

1. 规定交货期限（Date of Shipment）

交货期限，也叫“装船期限”，它是指卖方负责将货物交给买方所约定的时间或约定的期限，如订明限在某月份装船；限在某两个月内装船；限在某月某日前装船或限定在信用证开到后若干日内装船等等。对于这个“装船期限”，如日后货物用租船方式运输时，则租船合同中的“船舶受载期”应与此日期相适应。

2. 规定装货港和卸货港

负责派船一方要考虑到装卸港口的政治经济关系，是否为远洋船舶安全靠泊和装卸的港口，港口的装卸能力，港口使费情况，以及港口对船舶的国籍有无限制等。

有时买方在与卖方订立合同时，还不能肯定将货物卸在那一港口，往往在价格条件上除规定的卸货港之外，还另指定第二及第三卸货港，这种港口称为“选择港”（Optional port）。在买方规定选择港的情况下，卖方要考虑这些选择港是否为原订正常航线经过的靠港，如有额外增加的费用由谁负担。如同意规定选择港，并应规定买方应在船舶抵达第一卸货港前三天通知船方确切的卸货港。

3. 规定装卸时间和滞期费、速遣费

在使用航次租船运输时，船方与租方要计算装卸时间和规定滞期费（Demurrage）与速遣费（Despatch Money），这就需要买卖双方相互协作，及时发货和收货，才能保证合同的顺利执行。在贸易合同中负责租船的一方和买卖合同中的对方（即 F.O.B. 价格的卖方或 C.I.F. 价格的买方）应规定装卸时间和滞期费、速遣费的计算方法和支付标准等。

4. 规定装船通知

为了使买方能及时作好接货准备、办理保险、报关等手续，合同中规定在货物装船后，卖方应及时向买方发出装船通知。

5. 规定其他附带条件

附带条件是根据双方交易的具体情况和实际需要而提出的，它必须经过双方同意并在合同中加以明确规定。如限定航线和港口；指定船舶；限制转船；指定装卸码头；指定舱位等。

除上述外，对货物是否必须一次装运完毕，或是否可以分批装运，是否限期运抵目的港，要求签发怎样的提单等，都可以在贸易合同中作出规定。

第四节 支付条件

支付条件是指在对外贸易中进出口货物货款收付的条件，它是交易的重要条件之一。其内容主要包括买方支付货款的货币名称，支付地点，支付时间和支付方式等的规定。

我国的对外贸易，对一笔交易采取什么支付方式不仅与保障我国外汇安全和加速资金周

转有密切关系，更重要的是贯彻党和国家的方针政策，有利于对外贸易的开展。

我国对资本主义市场贸易的支付方式，主要有以政府间贸易支付协定为基础的记帐结算方式，还有通过银行汇兑的现汇结算方式。在现汇结算方式中，我国又以信用证支付方式为主。在远洋运输中也经常遇到有关信用证的问题。

信用证 (Letter of Credit 简写L/C) 是信用证支付方式所使用的工具。它能解决买卖双方互不信任的矛盾，能避免在完成交易过程中双方可能遭遇的一切风险。在交易过程中，卖方往往担心先交货后不能按时收进货款，或收不到货款；买方又担心先交款而卖方不按时、按质、按量发货。在买方不愿先交款，卖方不愿先交货的情况下，就需要一个第三者作为中间人兼担保人，这个角色通常是由银行担当起来。银行执行这项任务时，使用的主要工具就是信用证。

一般地说，信用证是银行应买方的请求，开给卖方的一种银行保证付款的凭证。开证银行授权卖方在符合信用证中规定的条件下，以该行或其指定银行为付款人，开具不得超过所定金额的汇票，并按规定随附货运单据，按期在指定地点收取货款。

运用信用证支付方式的结果：一种是凭单付款的原则，由于信用证而得到比较充分的贯彻；一种是由于信用证的保证作用，那些平常彼此不熟悉的买卖双方，能够比较顺利地做成国际交易。

远洋运输工作虽然不受信用证规定的约束，但是远洋运输工作的好坏会影响到外贸工作的顺利完成。例如运输工作组织不协调，或因船舶各方面的准备工作不及时，延误了装货时间，使外贸部门不能按时完成货物的装运工作（即不能按时交货），增加工作麻烦，或者要支付罚金，甚至会取消合同。当然，外贸部门如未及时备货和做好货物的交运工作也会延误装运时间。

第二章 远洋货运单证

第一节 货运单证的作用和种类

一、远洋货运单证的作用及其与船方的关系

远洋货运单证是货主（托运人）、船方（承运人）和港方等有关单位进行业务活动的凭证，主要起着货物交接时的证明作用，证明货物的数量与质量等实际情况。各种单证之间具有连续性，从装货单起到收货单、装货清单、出口载货清单、提单、出口载货运费清单、进口舱单和提货单，以及加上各种理货单证和其它单证组成了一套互相关连不可分割的单证。

远洋货运单证的填写内容正确与否，对划分船方、货主及其它有关部门的责任具有较大意义。因此单证的编制工作必须做到正确、及时、清楚，以保证我国社会主义企业的对外信誉。

有些远洋货运单证是按国家行政机关的规定而编制的，也有根据国际航运业务的惯例而编制并受国际协定约束的。

船舶驾驶员在日常工作中要接触大量的货运单证，因此必须具有高度的责任感，保证单证内容与货物实际装载情况相符合。同时还要在实践中不断积累经验，熟悉有关资料如港口名称的辨认、港口规章以及各地港口当局对单证的特殊要求等。

例如 Tripoli 港, 一个在利比亚 (的黎波里), 另一个在黎巴嫩 (的黎波里); 圣地亚哥港 (Santiago) 是属于古巴的海港, 而圣迭戈 (San Diego) 是美国西南部太平洋岸港口, 智利和多米尼加也各有一个圣地亚哥。在处理单证时如不能仔细分辨, 运输工作就会产生差错。

二、远洋货运单证的种类

远洋货运单证种类繁多, 和船舶运输有关的主要单证有下列几种:

1. 装货单

1) 托运单 (Booking note)

它是由托运人(发货人)根据银行信用证及有关贸易合同条款填制, 然后持此单证直接向承运人(船公司或装货港代理人)办理货物托运的一种单证。主要内容包括: 托运人、托运日期、受货人、船名、船期、运往地点、货物的名称标记号码、件数、重量、堆存地点、装船期限、信用证号码、运费缴付方式, 以及是否可以分批装运, 可否转船和其他特约事项等。格式如表2-1所示。

2) 装货单 (Shipping Order 缩写 S/O)

装货单是船方收货装船的必要凭证。

托运人填写装货单规定的内容后, 送给船公司或代理公司(代理行), 经签署手续后即认为船方接受该货载的承运, 货主可凭单办理报关、装船工作。海关查验后应在装货单上盖章, 表示该票货物已允许出口, 因此装货单又称为“关单”。船方要凭关单才能收货。装货完毕后, 由理货人员在装货单上注明装货日期、装仓位置、实收数量, 并由经办的理货人员签署, 然后交大副收存。

船方要求代理公司在签发装货单时, 必须注意舱容、积载以及船货的安全。

装货单的格式如表2-2所示。

3) 收货单 (Mate's Receipt 缩写 M/R)

收货单又称为“大副收据”, 它是表明船方收到货物的凭证; 也是托运人换取正本提单的依据。船方确认货物“装船时外表状况良好”(In Apparent Good Order & Condition), 对买方来说, 即是承运人并未发现货物或包装有缺陷的一种保证。装货时, 船方如发现包装不当或不牢固; 或货物状况不符规格; 或有损坏现象; 或有明显的迹象表明可能损坏, 此时船方有权在收货单上实事求是地加以批注 (Remark or Exception), 从而保证船方在一定程度上得以减轻或免除赔偿责任。

收货单的内容和装货单一致。装货单与收货单通常是一式三联。第一联留底, 供制作装货清单的依据; 第二联即装货单本身 (又称关单); 第三联是收货单, 货物装船以后, 由大副在单上签证, 作为船方收到货物后发给货主的收据。

收货单的格式如表2-3所示。

4) 装货清单 (Loading List)

装货清单是船公司或代理公司根据所有装货单按目的港顺序编号排列的一张总装货物明细表, 把同一目的港的货物按性质接近的加以归类, 并分别计算各类货物的各种包装的件数、重量和容积等。主要内容包括: 目的港、装货单号码、货名、件数和包装、毛重、估计尺码、发货人、存放地点等。格式如表2-4所示。

船方主要根据装货清单来编制配载图 (Cargo Plan)。装货清单对船方来说是一种

十分重要的单证，该单证内容的正确性对编制配载图的好坏有直接影响。船方对装货清单应审核其货物归类是否正确，归类中无被遗漏的货物，件数、重量和尺码数字是否属实；对清单中的备注栏更应注意，一般应在备注栏上注明各种货物配载时的特殊要求。例如：

危险品：注明“Dangerous Cargo”；

贵重品：注明“Special Stowage”；

怕热货：注明“Away From Engine Room” or “Below Water Line”；

异味货：注明“Smelling Cargo”；

怕染味货：注明“Away From Smelling Cargo”；

需要通风货：注明“Ventilated Space”；

舱面货：注明“On Deck”；

冷藏货：注明“Reefer Cargo”；

超重、长货：注明“件数”和“每件重量及长×宽×高”等。

船方在编制配载图，应对上述各项备注予以满足，以保证货运质量。如对上述内容有所怀疑，可查阅装货清单等资料，或到货场进行核对。

5) 提单 (Bill of Lading 缩写 B/L)

货物装船后，货主或托运人从船方取得收货单，即向承运人（或其代理人）换取提单。在国际海运中，如以班轮方式运输时，是用提单来确定托运人和承运人相互间的权利和义务的，它是一种重要的单证。提单的内容和作用将在下章阐述。

6) 保函 (Letter of Indemnity)

提单上一经批注，便构成“不清洁提单”。“不清洁提单”银行是不能结汇的，保险公司也不愿承保。托运人为了取得“清洁提单”而使用“保函”向承运人提供担保，保证当收货人由于货物原因要求索赔时承担责任，使承运人签发“清洁提单”。关于保函的问题，将与提单的签发和批注一并介绍。

7) 舱单 (Manifest)

舱单的全名是“国际航行船舶出口载货清单” (Export Manifest)，又称出口舱单或载货清单。它是装运港代理人根据收货单或提单按不同目的港而编制的一种出口货物汇总表，供船上办理船舶进港手续和业务单位安排工作之用。舱单是一个国家的海关对海上货运进出国境监管的单证之一。格式如表2-5所示。

8) 运费清单 (Freight Manifest)

运费清单的全称是“出口载货运费清单” (Export Freight Manifest)，又称“运费舱单”。它是向货物托运人收取运费的总清单。运费清单也是船舶营运的主要业务资料，可作为核对全船有关航次装载货物之用，也是载运合法商品的证明，也可作为编制进口舱单和目的港据以申报船舶进口、联系泊位及安排卸货作业的依据。格式如表2-6所示。

9) 危险品清单 (Dangerous Cargo List)

我国港口和一些国外港口，考虑到船、货、港或航道的安全及某些国家的特殊规定，要求将特种货物中的危险品专列清单。装运危险品时应按当地港口规定，申请有关部门监督装卸。按港口有关各种危险品安全条例进行装船的，装船完毕后发给船方一份“危险品安全装载证明书” (Dangerous Cargo Safe Stowage Certificate)，它是装运危险品必备的证件之一。

危险品清单的格式如表2-7所示。

10) 货物配载图 (Cargo Plan)

配载图是大副在船舶装货前,按照代理送来的装货清单所编制的受载计划,用以指导各方面按计划的要求来安排船舶的装货工作,它是装货作业中一份十分重要的资料。由于在实际装货作业时会发生对原计划进行适当调整的情况,因此,当货物全部装船后,理货主管应按货物实际装载情况重新绘制货物的积载图 (Stowage Plan),作为船方对货物运输、保管和卸货的必备资料,其具体编制方法在《船舶货运》中已有详细介绍。

2. 卸货单证

1) 进口舱单 (Import Manifest)

在装货港编制的“出口舱单”,在卸货港习惯上称为“进口舱单”。这是卸货时必备的单据之一。

2) 提货单 (Delivery Order)

收货人凭正本提单向承运人在卸货港代理人换取的一张货物凭证,凭此单证在卸货港提取货物。格式如表2-8和2-9所示。

3) 货物溢短单 (Overlanded and Shortlanded Cargo List)

当某票货物在卸港卸货件数与提单(或舱单)不符,发生溢卸或短卸情况时,由理货公司待该船卸货完毕,理清件数后,汇总编制。货物溢短单须得到船上签认才能有效,作为船方处理索赔的原始材料和向有关港口发出货物查询单的依据。格式如表2-10所示。

4) 货物残损单 (Broken and Damaged Cargo List)

在卸货过程中发现货物有破损、水湿、水渍、油渍……等残损情况时,现场理货人员应随时作出记录,最后汇总填写成单。货物残损单须经船上签认。格式如表2-11所示。

5) 理货证明书 (Tally Certificate)

它是理货公司受船方委托办理理货工作结束后填制的一种单证。格式如表2-12所示。

6) 国外卸货证明单据

国外港口对卸货单证的编制和签署,各港不尽一致。如卸货报告 (Outturn Report)、卸货记录 (Discharging Statement)、货物收据 (Receipt of cargo)、过驳清单 (Cargo Boat Note) 以及分港卸货单 (Discharging Report in Seperate Ports) 等。

3. 理货常用的报表

1) 理货计数单 (Tally Sheet)

理货计数单是现场理货的最基本的一种单据,是舱口理货员登记每吊货物实际件数的原始记录。这种计数单,不论是装货或卸货,国内港口或国外港口,格式基本一致。一般以5或10为单位记录每吊件数。

理货计数单在装货中,是装货单、收货单填写实装件数的来源,也是提单、舱单数字的唯一原始依据。在卸货中,计数单的数字是表明所卸货物有无溢卸或短少的依据,同时又是查核货物的溢短单和残损单,以及处理由此而引起索赔案件时的原始单据。

理货计数单的格式如表2-13所示。

2) 理货日报表 (Daily Tally Report)

它是根据每日各舱口“理货计数单”而编制的每日装卸进度小结的报表。从表中可以了解到各个舱口和全船当天装(卸)的数量(件数、吨数),以及当天以前和连同当天在内的已装(卸)的累计数。因此,理货日报表可提供该船的装卸进度,便于船方和港方准确了解情况,掌握船期,做好各项准备工作。格式如表2-14所示。