

G 国际航运管理
GUOJI HANGYUN GUANLI
人员培训教材

国际航运实务

国际航运管理人员培训教材编写委员会 编



GUOJI HANGYUN SHIWU

人民交通出版社

498

J-550.84-43
998

国际航运管理人员培训教材

国际航运实务

Guoji Hangyun Shiwu

国际航运管理人员培训教材编写委员会 编

人民交通出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

国际航运实务/刘伟, 王学锋主编. —北京: 人民交通出版社, 2001

ISBN 7-114-03824-0

I. 国… II. ①刘…②王… III. 国际运输: 海上运输 IV. F550.72

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2001) 第 00121 号

国际航运管理人员培训教材

国际航运实务

国际航运管理人员培训教材编写委员会 编

版式设计: 刘晓方 责任校对: 张捷 责任印制: 张凯

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街 10 号 010 64216602)

各地新华书店经销

北京交通印务实业公司印刷

开本: 850 × 1168 $\frac{1}{32}$ 印张: 14 字数: 376 千

2001 年 4 月 第 1 版

2001 年 4 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数: 0 001 - 3 000 册 定价: 30.00 元

ISBN 7-114-03824-0

U·02769

前 言

《国际航运实务》是交通部组织编写的国际航运管理人员培训教材之一。学习从事国际航运管理所必需具备的知识和技术,了解和掌握国际航运实务,对于提高国际航运管理人员本身的素质、水平和能力,促进中国航运市场健康有序地发展,提高国际航运企业的竞争能力,帮助国际航运企业有效地开展国际航运业务等方面具有重要的意义。

为适应国际航运市场发展形势和加强行业管理的需要,在交通部水运司指导下,我们承担了编写《国际航运实务》的任务。经过了四次由主管政府部门、行业协会、院校和企业单位共同参与的研讨会,对教材大纲进行了充分酝酿、讨论;对书稿进行细致审核。编写组认真听取多方面的意见,经过一年艰苦的工作,在充分收集资料、调查研究和比选的基础上,集思广益,博采众长,最终完成了本书的编写任务。

本书由上海海运学院国际航运系刘伟、王学锋任主编,负责全书大纲和结构确定以及最后的统稿工作。刘伟承担本书编写工作的组织和协调,全书的合成、修改和定稿,并负责前言和海运港口服务篇的撰写,真虹教授和施欣教授为海运港口服务篇提供了部分书稿;王学锋撰写第一、三、五、八章、第二章第一、五节、第六章第一节和第十一章第四节;杨志刚教授参加了本书大纲的起草和第四、六、七章、第二章第二、三、四节、第十章第四节等的撰写。在本书编写过程中,得到了交通部水运司王明志博士的具体指导和积极支持,得到交通部水运司、中国船东协会、上海海运学院、大连海事大学、武汉理工大学、中国远洋运输(集团)总公司、中国对外贸易运输集团、中国外轮代理总公司、中国船务代理公司、湖南省

交通厅、大连联合船代公司、人民交通出版社等单位领导和专家的指导和帮助。另外,上海海运学院继续教育学院孙秀娣老师、李雪英老师,上海外轮代理公司王佳兴等同志在本书编写的具体工作中给予了充分支持和大力协助。章晓莹同学参加了部分书稿的校对工作。

需要说明的是,国际航运实践性强,且处于不断进步、变化之中,国际航运实务即使在世界各地都普遍认同下,在实践中各地的具体做法也并不完全相同。本书的作者虽然在国际航运领域不同方面具有较长的教学、研究和实践经验,并致力于使本书正确完整,但由于编写时间较紧,学识水平和经验有限,疏漏之处在所难免,恳请业内专家、航运管理人员、领导等读者给予批评指正,以便在今后再版时吸收采纳。

刘 伟

2000年11月23日

第一篇 国际海上运输

第一章 杂货班轮运输实务

历史跨入 2000 年之际,班轮运输已基本上发展成为由集装箱船舶经营的状况。然而,班轮运输这种营运方式却是在杂货运输的基础上形成的。同时,杂货班轮经营方式仍将在未来的一段时间内被某些船公司所采用。所以,杂货班轮也将继续为国际贸易货物提供海上运输服务。

第一节 班轮运输的概念

班轮运输(liner shipping)亦称定期船运输,是指班轮公司将船舶按事先制定的船期表(liner schedule),在特定航线的各挂靠港口之间,为非特定的众多货主提供规则的,反复的货物运输服务(transport service),并按运价本(tariff)的规定计收运费的一种营运方式。

随着时代的发展,杂货班轮运输的经营方式和货运程序虽也有所变化,但仍然还保持了其原有的优点和特点。

从事杂货班轮运输的船舶是按照预先公布的船期来营运的,并且船速较高,因此能够及时将货物从起运港发送,而且迅速地货物运抵目的港。货主则可以在预知船舶抵离港时间(ETA、ETD)的基础上,组织、安排货源,保障市场对货物的需求。从事班轮运输的船舶又是在固定的航线上(既定的挂靠港口及挂靠顺序)经营

并有规则地从事货物运输服务的,因此对于零星的小批量货物的货主,他们同样可以与大批量货物的货主一样,根据需向班轮公司托运,节省货物等待集中的时间和仓储费用。另外,用于班轮运输的船舶的技术性能较好,设备较齐全,船员的技术业务水平也较高,所以既能满足普通件杂货物的运输要求,又能满足危险货物、重大件等特殊货物的运输要求,并且能较好地保证货运质量。班轮公司采取的一套适宜小批量接受货物运送的货运程序及负责货物转运等经营方式既能为船公司争取货源,提高经营效益,又能为货主提供方便的运输服务。

从事杂货班轮运输的船舶具有与其他营运方式不同的一些基本特点。由于船舶具有固定航线,固定港口,固定船期和相对固定的运价,因此,“四固定”是其最基本的特点。此外,承运人与货主之间权利、义务和责任豁免通常以承运人签发的提单条款为依据并受国际公约的制约。即承运人和货主之间在货物装船之前通常并不书面签订运输合同,而是在货物装船后,由承运人签发记有详细的有关承运人与托运人或收货人的责任、权利和义务条款的提单(偶然也使用海运单)。而且承运人对货物的责任期间是从货物装上船起,至货物卸下船止。也就是说,虽然实务中托运人是将货物送至承运人指定的码头仓库交货,收货人在码头仓库提取货物,但除另有约定外,承运人对货物的责任期间仍然是“船舷至船舷”(rail to rail)或“钩至钩”(tackle to tackle)。另外,关于装卸费用和装卸时间,则规定为由承运人负责装货作业,卸货作业和理舱作业及全部费用;并且不计算滞期费和速遣费,仅约定托运人和收货人须按照船舶的装卸速度交货或提取货物,否则,应赔偿船方因降低装卸速度或中断装卸作业所造成的损失。

第二节 杂货班轮货运程序

从事杂货班轮运输的船舶按照船期表营运,通常挂靠港口较多,货物装卸作业频繁,所承运货物的种类多,票数也多,船舶在港

停泊时间较短,出现货运质量事故的情况比较复杂。因此,杂货班轮运输中必须建立起一套行之有效的关于货物运输的安排,货物装卸,货物交接等货程序。

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。

船公司为使自己所经营的船舶在载重量和载货舱容两方面均能得到充分利用,以期获得最好的经营效益,会通过各种途径从货主那里争取货源,揽集货载——揽货(cavassion)。通常的做法是在所经营的班轮航线的各挂靠港口及货源腹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;通过报刊、杂志刊登船期表,如我国的《中国远洋航务公报》(china shipping bulletin),《航运交易公报》(shipping exchange bulletin),《中国航务周刊》(china shipping gazette)等都定期刊登班轮船期表,以邀请货主前来托运货物,办理订舱手续;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(service contract)或揽货协议来争取货源。

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(shipper)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意思的表示,根据法律规定,合同订立采取要约——承诺方式,因此,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。

国际贸易实践中,出口商通常会要求以 CIF 价格条件成交,此时,由出口商安排货物运输工作,即出口商承担出口货物的托运工作,将货物交船公司运往国外的进口商,所以订舱工作多数在装货港或货物输出地由出口商办理。但是,如果出口货物是以 FOB 价格条件成交,则货物运输由进口商安排,此时订舱工作就可能在货物的卸货地或输入地由进口商办理。这就是所称的卸货地订舱(home booking)。

确定航次货运任务就是确定某一船舶在某一航次所装货物的

种类和数量。承运人承揽货载时,必须考虑各票货物的性质、包装和每件货物的重量及尺码等因素。因为不同种类的货物对运输和保管有不同的要求,各港口的有关法律和规章也会有不同的规定。例如,重大件货物可能会受到船舶及装卸港口的起重机械能力影响和船舶舱口尺寸的限制;忌装货物的积载问题;各港口对载运危险货物船舶所作的限制等。而对于货物的数量,船公司也应参考过去的情况,预先对船舶舱位在各装货港间进行适当的分配,定出限额,并根据各个港口情况的变化,及时进行调整,使船舶舱位得到充分和合理的利用。

二、接货装船

杂货班轮运输中,除另有约定外,都规定托运人应将其托运的货物送至船边,如果船舶是在锚地或浮筒作业,托运人还应用驳船将货物驳运至船边,然后进行货物的交接和装船作业。

对于特殊货物,如危险货物、鲜活货、贵重货,重大件货物等,通常采取由托运人将货物直接送至船边,交接装船的形式。即采取现装或直接装船的方式。

然而,由于在杂货班轮运输中,船舶承运的货物种类多,票数多,包装式样多,挂靠港口多等原因,如果要求每个托运人都将自己托运的货物直接送至码头船边,就可能会发生待装的货物不能按规定的装船先后次序送至船边的情况,从而使装货现场发生混乱,影响装货效率的现象。由此而产生的结果是延长了船舶在港的停泊时间,延误船期,也容易造成货损,货差现象。因此为了提高装船效率,加速船舶周转,减少货损、货差现象,在杂货班轮运输中,对于普通货物的交接装船,通常采用由班轮公司在各装货港指定装船代理人,由装船代理人在各装货港的指定地点(通常为港口码头仓库)接受托运人送来的货物,办理交接手续后,将货物集中整理,并按次序进行装船的形式,即所谓的“仓库收货,集中装船”的形式。

在杂货班轮运输的情况下,不论接货装船的形式是直接装船

还是集中装船,也就是说,不论采取怎样的装船形式,托运人都应承担将货物送至船边的义务,而作为承运人的班轮公司的责任则是从装船时开始,除非承运人与托运人之间另有不同的约定。因此,集中装船与直接装船的不同之处只不过是由班轮公司指定的装船代理人代托运人将货物从仓库送至船边,而班轮公司与托运人之间的责任界限和装船费用的分担仍然以船边货物挂上吊钩为界。从货主角度出发,在集中装船的形式下,当托运人在装货港将货物交给班轮公司指定的装船代理人(我国通常由港口的港区装卸公司充当)时,就可视为将货物交给班轮公司,交货后的一切风险都应由船公司负担。但是,根据有关海上运输法规(如中国海商法第四十六条规定:承运人对非集装箱装运的货物的责任期间,是指从货物装上船时起至卸下船时止,货物处于承运人掌管之下的全部期间。前款规定,不影响承运人就非集装箱装运的货物,在装船前和卸船后所承担的责任,达成任何协议)和提单条款的规定,对于件杂货运输,船公司的责任是从本船船边装货时开始的,即使是在“仓库收货,集中装船”的情况下,船公司与托运人之间的这种责任界限并没有改变。也就是说,船公司的责任期间并没有延伸至仓库收货时。虽然装船代理人在接收货物后便产生了如同船公司所负担的那种责任,实际上船公司和装船代理人各自对托运人所应负担的责任仍然存在着一一定的界限,即根据船公司和装船代理人之间的特约,在船边装船以前属于装船代理人的责任。

三、卸船交货

在杂货班轮运输中,卸船交货是指将船舶所承运的货物在提单上载明的卸货港从船上卸下,并在船边交给收货人并办理货物的交接手续。但是,如果由于战争,冰冻,港口罢工等特殊原因,船舶已不可能前往原定的卸货港,或会使船舶处于不安全状态,则船公司有权决定船舶驶往能够安全到达的附近港口卸货。

船方和装卸公司应根据载货清单和其他有关单证认真地组织和实施货物的卸船作业,避免发生误卸(mislanded)的情况,即避免

发生原来应该在其他港口卸下的货物卸在本港的溢卸(overlanded)和原来应该在本港卸下的货物遗漏未卸的短卸(shortlanded)的情况。船公司或其代理人一旦发现误卸时,应立即向各挂靠港口发出货物查询单(cargo tracer),查清后应及时将货物运至原定的卸货港。提单条款中一般都有关于因误卸而引起的货物延迟损失或货物损坏责任问题的规定:因误卸而发生的补送,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、卸货或保管的费用都由货主承担,船公司不负担任何责任。

对于危险货物、重大件等特殊货物,通常采取由收货人办妥进口手续后来船边接受货物,并办理交接手续的现提形式。但是,如果各个收货人在船抵后都同时来到码头船边接收货物,同样会使卸货现场十分混乱,影响卸货效率,延长船舶在港停泊时间。所以,为使船舶在有限的停泊时间内迅速将货卸完,实践中通常由船公司指定装卸公司作为卸货代理人,由卸货代理人总揽卸货和接收货物并向收货人实际交付货物的工作。因此,在杂货班轮运输中,对于普通货物,通常采取先将货物卸至码头仓库,进行分类整理后,再向收货人交付的所谓“集中卸船,仓库交付”的形式。

与接货装船的情况相同,在杂货班轮运输中,不论采取怎样的卸船交货的形式,船公司的责任都是以船边为责任界限,而且卸货费用也是按这样的分界线来划分的。船公司,卸货代理人,收货人三者之间的相互关系与前述的船公司,装船代理人,托运人三者之间的关系相同。

由于实务中多采用“集中卸船,仓库交付”的形式,以及收货人必须在办妥进口手续后,方能提取货物。所以,在杂货班轮运输中,通常是收货人先取得提货单,办理进口手续后,再凭提货单到仓库等存放货物的现场提取货物。而收货人只有在符合法律规定及航运惯例的前提条件下,方能取得提货单。

在使用提单的情况下收货人必须把提单交回承运人,并且该

提单必须经适当正确的背书(duly endorsed),否则船公司没有交付货物的义务。另外,收货人还须付清所有应该支付的费用,如到付的运费,共同海损分担费等,否则船公司有权根据提单上的留置权条款的规定,暂时不交付货物,直至收货人付清各项应付的费用;如果收货人拒绝支付应付的各项费用而使货物无法交付时,船公司还可以经卸货港所在地法院批准,对卸下的货物进行拍卖,以拍卖所得价款充抵应收取的费用。

在已经签发了提单的情况下,收货人要取得提货的权利,必须以交出提单为前提条件。然而,有时由于提单邮寄延误,或者作为押汇的跟单票据的提单未到达进口地银行,或者虽然提单已到达进口地银行,而因为汇票的兑现期限的关系,在货物已运抵卸货港的情况下,收货人还无法取得提单,也就无法凭提单来换取提货单提货。此时,按照一般的航运习惯,收货人就会开具由一流银行签署的保证书,用保证书交换提货单后提货。船公司同意凭保证书交付货物是为了能尽快的交货,而且除有意欺诈外,船公司可以根据保证书将因凭保证书交付货物而发生的损失转嫁给收货人或保证银行。但是,由于违反运输合同的义务,船公司对正当的提单持有人仍负有赔偿一切损失责任的风险。因此,船公司应及时要求收货人履行解除担保的责任,即要求收货人在取得提单后及时交给船公司,以恢复正常的交付货物的条件。实践中,船公司要求收货人和银行出具的保证书的形式和措词虽各不相同,但主要内容都包括因不凭提单提货,收货人和保证银行同意下列条件:(1)因不凭提单提取货物,收货人和银行保证赔偿并承担船公司及其雇员和代理人因此承担的一切责任和遭受的一切损失;(2)对船公司或其雇员或其代理人因此被起诉而提供足够的法律费用;(3)对船公司的船舶或财产因此被扣押或羁留或遭到这种威胁而提供所需的保释金或其他担保以解除或阻止上述扣押或羁留,并赔偿船公司由此所遭受的一切损失、损害或费用;(4)收到提单后换回保证书;(5)对于上述保证内容由收货人和银行一起负责连带责任。

提单上的卸货港(port of discharge)一栏内有时会记载两个或

两个以上可供货主选择的卸货港名称,这是因为货主在货物装船前尚未确定具体的卸货港,所以在办理货物托运时提出选择卸货港交付货物的申请,并在船舶开航后从提单上所载明的选卸港范围内选定对自己最为方便或最为有利的卸货港,最后在这个港口卸货和交付货物。这种由货主选择卸货港交付的货物称为“选货”(optional cargo)。由于提单上已明示了卸货港的范围,所以收货人在办理提货手续时,只要交出一份提单即可。但是货主必须在船舶自装货港开航后,抵达第一个选卸港之前的一定时间以前(通常为24小时或48小时),把决定了的卸货港通知船公司及被选定卸货港船公司的代理人,否则船长有权在任何一个选卸港将货物卸下,并认为船公司已履行了对货物运送的责任。

如果收货人认为有必要将货物改在提单上载明的卸货港以外的其他港口卸货交付,则可以向船公司提出变更卸货港的申请。但是,所变更的卸货港必须是在船舶航次停靠港口范围之内,并且必须在船舶抵达原定卸货港之前或到达变更的卸货港(需提前卸货时)之前提出变更卸货港交付货物的申请。由于变更卸货港交付货物是在提单载明的卸货港以外的其他港口卸货和交付货物,所以收货人必须交出全套提单才能换取提货单提货。而且,在船公司根据积载情况,考虑变更卸货港卸货和交付货物对船舶营运不会产生严重影响,并接受货主变更卸货港的申请后,收货人还应负担因这种变更而发生货物的翻舱费、捣载费、装卸费以及因变更卸货港的运费差额和有关手续费等费用。

在使用海运单的情况下,收货人无须出具海运单,承运人只要将货物交给海运单上所列的收货人,就被视为已经做到了谨慎处理。通常收货人在取得提货单提货之前,应出具海运单副本及自己确实是海运单注明的收货人的证明材料。

第三节 杂货班轮货运单证

在杂货班轮运输中,从办理货物托运手续开始,到货物装船、

卸船、直至货物交付的整个过程,都需要编制各种单证。这些单证是在货方(包括托运人和收货人)与船方之间办理货物交接的证明,也是货方、港方、船方等有关单位之间从事业务工作的凭证,又是划分货方、港方、船方各自责任的必要依据。

在这些单证中,有的是受国际公约和各国国内法规的约束,有的则是按照港口当局的规定和航运习惯而编制使用。尽管这些单证种类繁多,而且因各国港口的规定会有所不同,但主要单证是基本一致的,并能在国际航运中通用。目前国际上通用的及我国航行于国际航线船舶所使用的主要单证有:

一、在装货港编制使用的单证

1. 托运单(booking note: B/N)

托运单(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。经承运人或其代理人对该单的签认,即表示已接受这一托运,承运人与托运人之间对货物运输的相互关系即告建立。

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,这种以口头形式订立的合同也符合法律的规定,(如中国合同法第十条规定:当事人订立合同,有书面形式、口头形式和其他形式。)但是,国际航运界的通常做法则是由托运人向船公司提交详细记载有关货物情况及对运输要求等内容的装货联单。原则上,托运人应先将托运单交船公司办理托运手续,船公司接受承运后在托运单上签章确认,然后发给托运人装货联单(见上述托运单)。但是,实务中,通常却是由货运代理人向船舶代理人申请托运,然后由货运代理人根据托运人委托,填写装货联单后提交给船公司的代理人。而货运代理人填写装货联单的依据是托运人提供的买卖合同和信用证的内容以及货运委托书或货物明细表等。

目前我国各个港口使用的装货联单的组成不尽相同,但是,主

要都是由以下各联所组成(1)托运单(booking note: B/N)及其留底(counterfoil)(2)装货单(shipping order: S/O)和(3)收货单(mate' receipt: M/R)等。而船公司或其代理人接受承运后,便予编号并签发装货单。

签发装货单时,应按不同港口分别编装货单号(因为最终的提单号基本上都是与装货单号相同的),做到不重号,不混港编号,签发装货单后,船、货、港等方面都需要有一段时间来编制装货清单、积载计划、办理货物报关、查验放行、货物集中等装船的准备工作的。因此,对每一航次在装货开始前一定时间应截止签发装货单。若在截止签发装货单日(closing date)之后,再次签发装货单,则称之为“加载”。通常只要还没有最后编妥积载计划,或积载计划虽已编妥,但船舶的舱位尚有剩余,并且不影响原积载计划的执行时,应设法安排“加载”。不过,在确定截单日或安排“加载”时,应注意中国海关法第十八条的规定:出口货物的发货人除海关特准的外应当在装货的24小时以前,向海关申报。

装货单一经签发,船、货双方都应受其约束。任何由于单方责任造成退关(shut out)或漏装(short shipped)而引起另一方遭受损失,则应由责任方承担相应的赔偿责任。如中国海商法第八十九条规定:船舶在装货港开航前,托运人可以要求解除合同。但是,除合同另有约定外,托运人应当向承运人支付约定运费的一半,货物已装船的,还应当负担装货、卸货和其他与此有关的费用。

装货单,亦称下货纸,是托运人(实践中通常是货运代理人)填制交船公司(实践中通常是船舶代理人)审核并签章后,据以要求船长将货物装船承运的凭证。由于托运人必须在办理了货物装船出口的海关手续后,才能要求船长将货物装船,所以装货单又常称为“关单”。当每一票货物全部装上船后,现场理货员即核对理货计数单的数字,在装货单上签注实装数量、装船位置、装船日期并签名,再由理货长审查并签名,证明该票货物如数装船无误,然后随同收货单一起交船上大副,大副审核属实后在收货单上签字,留下装货单,将收货单退给理货长转交托运人。

收货单是指某一票货物装上船后,由船上大副(chief mate)签署给托运人的作为证明船方已收到该票货物并已装上船的凭证。所以,收货单又称为“大副收据”或“大副收单”。托运人取得了经大副签署的收货单后,即可凭以向船公司或其代理人换取已装船提单。大副在签署收货单时,会认真检查装船货物的外表状况、货物标志、货物数量等情况。如果货物外表状况不良、标志不清、货物有水渍、油渍或污渍等情况,数量短缺,货物损坏时,大副就会将这些情况记载在收货单上。这种在收货单上记载有关货物外表状况不良或有缺陷的情况称为“批注”(remark),习惯上称为“大副批注”。有大副批注的收货单称为“不清洁收货单”(foul receipt);无大副批注的收货单则为“清洁收货单”(clean receipt)。

大副可以拒绝将有缺陷或外表状况不良的货物装船,并要求发货人予以调换。如果发货人不愿调换或调换实际上已不可行,而又要将货物装船时,大副就应在收货单上如实地加以适当的批注。大副在收货单加批注时不能不管货物是否良好,件数是否正确,一概不加批注;也不能不管是否确有损坏或短缺,吹毛求疵地尽量多加一些批注。这样才能防止使船公司承担原本不应承担的责任,或给托运人增加不必要的麻烦。

为此,大副在收货单上作批注时应注意如下问题:

(1)首先应认真检查货物的外表状况和核对收货单上记载的货名、标志、件数、目的港、收货人、装船日期、装舱位置与实际装船货物是否相符;

(2)需要批注时,应坚持实事求是的原则,既不夸大,又不缩小;

(3)批注的内容要具体、明确、肯定,切忌含糊不清、模棱两可;

(4)对价值不同货物批注的宽严程度应有所区别,贵重货物、高价货物应从严掌握,反之可适当宽松些;

(5)注意内外有别,对国内托运人要考虑对外影响,应尽量协商解决,对外商要严防其投机取巧,以维护我方利益;

(6)对货物的包装脆弱,不适于远程海上运输或有些货物装船

时损坏虽不严重,但肯定会进一步扩展的也必须加以批注;

(7)不重复提单中已有的免责内容,更不能与提单条款有矛盾。例如有不少提单的条款中都有规定“本提单内关于木材装船时外表状况良好的任何记载,并不表示承运人承认木材没有沾污、裂缝、洞孔或碎块,承运人对上述木材沾污、裂缝、洞孔或碎块不负责任”。因此,在装运木材时如发现有上述情况就无须在收货单上再作批注;

(8)对毫无实际意义的内容不应批注在收货单上,如“新箱”、“新袋”、“牢固适航纸箱”、“货物清洁装船”、“离开机舱积载”、“装水线下”、“为便于交货的特殊积载”、“勿用手钩”、“注意操作”、“不能倒置”、“小心玻璃”、“在发货人码头装货”、“驳船卸载”、“卖方(买方)投保”……等,不但不能说明问题,反而会起争议的词语,不应在收货单上出现;

(9)书写(打印)时字迹要清晰、容易辨认。

收货人取得收货单后,即可凭以要求船公司签发提单。提单具有货物收据,物权凭证和运输合同业已存在证明的功能,因此,它是班轮运输中最重要的单证之一。本章第四节将详细介绍有关提单的问题。

3. 装货清单

装货清单(loading list)是根据装货联单中的托运单留底联,将全船待运货物按目的港和货物性质归类,依航次靠港顺序排列编制的装货单的汇总单。装货清单的内容包括船名,装货单编号、件数、包装、货名、毛重、估计立方米及特种货物对运输的要求或注意事项的说明等。

装货清单是大副编制积载计划的主要依据。又是供现场理货人员进行理货,港口安排驳运,进出库场以及掌握托运人备货及货物集中情况等的业务单据。当有增加或取消货载的情况发生时,船方应及时编制“加载清单”(additional cargo list),或“取消货载清单”(cancelled cargo list),并及时分送各有关方。

4. 载货清单