

高等职业教育教材

港口与航运管理专业

理货业务

杨承新 主编



高等教育出版社

HIGHER EDUCATION PRESS

高等职业教育教材
港口与航运管理专业

理 货 业 务

杨承新 主编

高等教育出版社

内容提要

本书是全国高等职业技术研究会与高等教育出版社共同组织的“港口与航运管理专业”教材之一。

本书阐述了理货业务的基本理论、业务知识和基本技能。包括基础篇、船舶理货篇、库场理货篇、集装箱理货篇等内容。

本书是高职教育港口与航运管理专业的一门技能课教材,也可作为理货人员业务培训的教学用书,还可供从事港口、航运、物流、外贸运输代理以及与货物运输有关的人员参考。

图书在版编目(CIP)数据

理货业务/杨承新主编. - 北京:高等教育出版社,2001.7

中等职业教育教材

ISBN 7-04-009402-9

I. 理... II. 杨... III. 水路运输:货物运输 - 中等教育:职业教育 - 教材 IV. U695.2

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2001)第 032366 号

理货业务
杨承新 主编

出版发行 高等教育出版社

社 址 北京市东城区沙滩后街 55 号

邮政编码 100009

电 话 010-64054588

传 真 010-64014048

网 址 <http://www.hep.edu.cn>

<http://www.hep.com.cn>

经 销 新华书店北京发行所

印 刷 人民教育出版社印刷厂

开 本 787×1092 1/16

版 次 2001 年 7 月第 1 版

印 张 16.75

印 次 2001 年 7 月第 1 次印刷

字 数 400 000

定 价 27.90 元

本书如有缺页、倒页、脱页等质量问题,请到所购图书销售部门联系调换。

版权所有 侵权必究

前 言

长期以来,我国船舶理货业延续计划经济下的“企业行政化”的经营体制,统一由中国外轮理货总公司及其分公司垄断经营,与市场极不适应,致使我国理货业外无压力,内无动力,其服务质量和服务水平每况愈下,已引起众多船舶企业的不满。建立一个多家理货企业公平竞争,打破独家垄断经营的理货市场格局势在必行。为此,交通部于1999年8月12日召开双重领导港口企业脱钩问题研讨会。其中一个重要的内容是:中国外轮理货总公司与交通部脱钩交中央,各双重领导港口企业的外轮理货公司在港口政企分开的同时,即从港口企业分离出来,可以与外轮理货总公司进行资产重组,成立独立的企业法人。为适度引进竞争机制,提高理货质量,每个港口城市允许有两个从事理货业务的企业。港口管理体制改革后,理货市场容量增大,为理货业的发展提供了前所未有的机遇。

当前理货从业人员一部分来自中等专业学校,一部分由企业自行培训。随着中国加入WTO日益迫近,货运市场对外开放力度增大,理货从业人员水平和技能有待进一步提高。而市场上尚没有合适、实用的培训教材。同时高职教育港口与航运管理专业及相关专业的理货业务课程也没有合适的教程,因此编写一本既能满足高职教育教学,又能适合企业培训的教材势在必行。本教材就是在上述背景下编写的。本教材的编写,力求突出以下特点:

1. 编写采用模块化。本教材由基础篇、船舶理货篇、库场理货篇、集装箱理货篇四个模块组成。各模块教学目标明确,具有较强的针对性和可组合性。

2. 教学内容实用性。教材强调“必需、够用”的原则。根据理货岗位应知应会的要求,以满足理论与技能需求确定教材内容,力求概念清楚,理论结合实际。

3. 教材对象的兼顾性。本教材的编写兼顾企业理货人员培训和高职教育理货业务课程教学这两者的需求,既便于教学,又便于自学。

本教材编写分工如下:基础篇由杨承新编写;船舶理货篇由朱庆华编写;库场理货篇由李永生编写;集装箱理货篇由吴春雷编写。全书由杨承新统稿,高级经济师刘中南主审。

限于时间仓促,书中不足之处在所难免,敬请读者批评指正。

编 者

2001年3月

目 录

基 础 篇

第一章 概论	3	第三章 衬垫、隔票、分票、理数	26
第一节 理货的产生与发展	3	第一节 衬垫	26
第二节 理货的公证性	4	第二节 隔票	26
第三节 公证理货对国家经济的作用	11	第三节 分票	28
第四节 理货机构的建立及其主要业务	12	第四节 混票	29
第二章 货物丈量 and 衡重	16	第五节 理数	30
第一节 货物丈量	16	第六节 理货交接	34
第二节 货物衡重	22		

船舶理货篇

第四章 货物装舱积载	39	第二节 卸船理货程序	97
第一节 配积载及要求	39	第八章 签证和批注	101
第二节 货物选配舱位的原则	40	第一节 签证的含义和要求	101
第三节 互抵性货物的积载要求	40	第二节 批注的含义和要求	102
第四节 不同包装货物的积载要求	41	第三节 船方批注的处理	103
第五节 特殊货物的积载要求	43	第四节 批注实务	110
第六节 不同港口货物的积载要求	46	第九章 溢短货物	111
第五章 积载图	47	第一节 溢短货物产生的原因	111
第一节 积载图绘制的原则和要求	47	第二节 理货数字差错的防止	113
第二节 积载图的货位表示法	48	第三节 溢短货物的确定与处理	115
第三节 积载图的绘制步骤	60	第四节 货物溢短单的编制	116
第六章 理货单证	63	第十章 理残	118
第一节 理货单证的性质和作用	63	第一节 概述	118
第二节 理货单证的种类和格式	63	第二节 造成货物残损的原因	119
第三节 理货单证应用范围和编制要求	66	第三节 货物残损的程度和状态	123
第四节 理货单证的制作方法	68	第四节 实际案例分析	125
第五节 理货人员使用的附属单证	73	第十一章 复查和查询	127
第七章 船舶理货程序	91	第一节 复查	127
第一节 装船理货程序	91	第二节 查询	129

库场理货篇

第十二章 港口库场的管理与组织	133	第二节 港口库场的管理组织	134
第一节 港口库场概述	133	第三节 库场设施与布置	137

第四节 库场指标	140	第一节 库场理货概述	166
第五节 库场规划和库场堆存计划	147	第二节 库场理货方法	167
第十三章 库场码垛	151	第三节 库场理货工作程序	171
第一节 垛型和特征	151	第四节 库场理货单证	174
第二节 货位图	155	第五节 理货交接班	176
第三节 货物码垛作业	157	第十五章 货物交接与残损处理	178
第四节 货垛苫垫	161	第一节 货物交接与责任划分	178
第五节 库场货物保管	163	第二节 地脚货和残损货	180
第十四章 库场理货	166	第三节 编制记录	183

集装箱理货篇

第十六章 集装箱理货	191	第十七章 集装箱配积载	214
第一节 集装箱码头主要单证	191	第一节 集装箱积载位置的表示方法与箱位容量	214
第二节 集装箱理箱	199	第二节 集装箱积载图的绘制方法	215
第三节 集装箱理货	206		

附 录

附录一 货舱各部位名称 (中英对照) ...	223	附录六 集装箱运输业务英语常用缩略语	249
附录二 货物残损的常用语 (中英对照) ...	225	附录七 中国外轮理货总公司海上国际集装箱理箱、理货管理办法	254
附录三 国际集装箱代号	232		
附录四 世界主要港口名称英文缩写	234		
附录五 集装箱运输业务英文常用词汇 ...	242		

参考文献	258
-------------------	-----

基 础 篇

第一章 概 论

第一节 理货的产生与发展

理货是随着水上贸易运输的出现而产生的，英文叫 TALLY，其含义为计数用的筹码。这是因为船舶在港口装卸货物时，人们最早是用木、竹制的筹码来计算货物的数字。故最早的理货工作就是计数。

古代，通过水上进行的贸易是由买方与卖方随船直接交易货物的，也就是由买卖双方当而点交、验收货物和议付货款。随着生产力的发展，工业化生产代替了手工作坊生产，蒸汽机船代替了木帆船，国际贸易和海运事业得到了蓬勃发展，那种买卖双方直接进行交接货物的交易方式，已不能适应生产和贸易发展的需要。在此情况下，买卖双方达成贸易合同后，分别与船方交接货物来实现贸易成交。船方按运输合同在装货港和卸货港收受货物和交付货物。最初，船方的理货工作由船员担当，随着船舶的大型化和货种的多样化，船员胜任不了理货工作，后来在船上配备了专职的理货人员来从事理货工作。

船公司为了提高船舶经济效益，降低运输成本，逐渐认识到在船上配备专职理货人员是不合算的。与此同时，各国港口的理货机构应运而生，它们熟悉当地港口的情况，便于船舶在港口的货物作业。于是，各国船公司先后取消了船上专业的理货人员，委托港口的理货机构代办船方在港口的理货工作，而且理货工作范围也发生了变化，由原来的单纯计数，扩展为检查货物残损，指导装船积载，制作有关单证等。同时理货的作用也引起了国际的关注，它不仅是为委托方提供理货服务，而且被社会公认为对货物数字和状态起了第三者证明作用，这方面的意义就更大。

我国的理货历史悠久，这与我国古代的昌盛和漫长的历史是分不开的。据历史记载，隋炀帝开挖运河，产生了漕运时就有了理货工作，距今已有1300多年的历史。在港口设置专业的理货机构，还是本世纪才有的。以上海为例，1920年前后，上海各码头都设有自己的理货部，而为船方理货的专业公司仅有2家，一家是鲍力生·大卫公司（上海帮），有20多人，专为英商轮船公司理货；另一家是贺合记（广东帮），有四五十人，专为美商轮船公司理货。1935年，专业理货公司发展到了6家，除了上述两家外，又增加了陈德林公司、鸿运公司、朱惠记公司和金太生公司。

1945年抗战胜利后，大批进口货物涌进上海，理货公司老板为了赚钱，缩减固定理货人员，大量雇佣临时工，每天在公司门口发牌子，领到牌子才能受雇进行理货工作。

1949年解放初，在华东地区海员工会领导下，来自各理货公司的212名理货人员，由上海港务局接收，分配到各装卸区担负船舶理货或仓库工作。1957年在上海，外轮代理公司成立了理货科，各装卸区的理货人员划归理货科领导。1961年9月1日，根据交通部的决定，在北京成立了中国外轮理货总公司，在各对外开放港口先后成立了理货分公司。“文化大革命”中，

各港口理货分公司受到“四人帮”的严重干扰和破坏，一度被撤消，港口成了无人理货港，进出口货物一片混乱，数字不准、残损不清、责任不明，在国际上造成了极坏的影响，严重损害了我国经济利益和政治声誉。遵照中央领导同志指示，1971年交通部通知各港限期恢复外轮理货公司。

党的十一届三中全会以来，理货公司通过企业整顿和思想上的拨乱反正，认真贯彻执行改革、开放政策，坚持质量第一、信誉第一的理货方针，理货事业进入了一个新的发展阶段。中国外轮理货总公司成立以来，建立了一整套理货规章制度，使各项工作有章可循，管理走上了轨道。

但在计划经济的“企业行政化”的经营体制下，我国理货业统一由中国外轮理货总公司及其分公司垄断经营。随着我国改革开放与市场经济体制建立，这种经营形式与市场极不适应，理货业外无压力，内无动力，服务质量和服务水平每况愈下，已经引起船公司，尤其是外国船公司的强烈不满。建立一个多家理货企业公平竞争，打破独家垄断经营的理货市场格局势在必行。为此，交通部于1999年8月12日召开双重领导港口企业脱钩问题研讨会。其中一个重要的内容是：中国外轮理货总公司与交通部脱钩交中央，各双重领导港口企业的外轮理货公司在港口政企分开的同时，即从港口企业分离出来，可以与外轮理货总公司进行资产重组，成立独立的企业法人。为适度引进竞争机制，提高理货质量，每个港口城市允许有两个从事理货业务的企业。理货业经营管理体制改革，为其发展开拓了广阔的空间。

1998年，我国进出口总额已达3240多亿美元，在全球排11位。随着中国加入WTO目标日益迫近，据专家测算，中国加入这个经济联合国后，每年国内生产总值（GDP）将提高2~3个百分点，相当于400多亿美元。同时我国贸易量也将迅速增长，预计到2005年可望达到6000亿美元。而我国外贸运输量的9成以上由海运承担，所以海运运量及港口吞吐量将会大幅增长。随着货运量的增长，理货业也将进入一个前所未有的发展时期。

第二节 理货的公证性

一、海上货物运输中的重要环节——公证理货

随着对外贸易活动的日益频繁和贸易量的不断增长，长距离的海上运输的出现使买卖双方不可能面对面地交接货物，于是货物的交接产生了新的方式。早先，由卖方（托运人）与船方（承运人）签订合同，要求船方对货物的安全和数量负责，并要求船方负责与收货人办理货物交接手续。由于海上运输时间较长，船舶在航行中会出现意想不到的事故或问题，加上船载货物本身内在因素的变化、运载工具的适航程度、人为或气候的影响，货物在海上运输途中可能会受到程度不同的损失。倘若没有一个中间人的监督和证明，当船舶到达卸货港与买方货物交接时，会发生如下难以划清的责任问题：

（1）船舶迟于合同规定时间到达卸货港。船舶逾期抵港是由于发货人延期装货还是船方绕航，或因船舶不适航还是天气原因？

（2）货物短少。船舶到达卸货港时，船上货物短少，是因为船方没有小心谨慎地收受货物还是因为货物的自然损耗，或因途中货物被盗卖还是其他原因所致？

(3) 货物水湿、污染。船舶卸货时发现货物水湿或被污染,是装船前就已发生还是船舱不适进水及船舱不清洁所致?

(4) 货物残损。卸货时发现货物包装破裂货物表面有残损。残损是装船前就有(原残),还是由于码头工人不文明装卸(工残)所致,或是因为货物装舱积载不当还是因船方没有小心谨慎地保管照料货物所造成?

(5) 货物灭失或仅有少量货物在舱内。这种现象是由于不可抗力因素(台风、海盗、触礁、火灾等)造成,还是因船在航行途中货物被盗卖,或船方与供货人串通欺骗收货人而根本未将货物装上船?

(6) 在卸货港船方与收货人交接货物时数字不清或残损责任不清,是什么原因造成?谁负主要责任?

以上原因和责任牵涉到买方、卖方、船方、港口操作公司、保险公司。责任不清,受害最大的是买卖双方。当然,其他方也会受到一定的损失。因为:

——在贸易中,有些货物是有时间性的。如圣诞礼品,买方一般要求货物在圣诞前45天到达卸货港。如船期延误,圣诞礼品无法卖出,货物积压,资金长期被占用,流动资金缺乏,买方将要受到很大的损失。虽然他可以起诉责任方,但生意上的损失是难以估量的。

——货物短少。如果原因不明、责任不清,买方会按合同条款拒绝付款,或向海事法院起诉,向卖方索赔。如卖方也查不清原因或责任,他将要受到赔偿的损失。

——货物的水湿、污染会影响到货物的内在质量。如食品、粮食、棉花等的水湿、污染可导致失去价值。机械或电器受到水湿或污染可能会导致零部件的锈蚀,使商品的使用寿命降低甚至会成为废品。如水湿污染的原因和责任不清,买方会根据合同或保险条款,向卖方或保险公司索赔。

——货物的残损会导致货物的外形和内在质量的变化。如作为商品的汽车被碰撞、贵重机械或仪器受到损伤等。汽车被碰撞即使不影响它的性能,但残损的外况会直接影响它的价格。贵重机械受到损伤会影响到它本身的使用价值,损伤的机械在使用中也会给使用者带来一连串相应的损失,甚至过度的损伤会使该机械成为废品。固然买方可以向卖方或责任方索赔,但买方如果是直接用户,可能会耽误生产,错过了机会,而间接的损失是难以通过索赔得到足够的补偿的。

——货物的灭失如果是由于不可抗力造成,根据《保险法》保险公司是不会赔偿的。如果卖方与船公司串通以不可抗力因素欺骗买方,而实际上货物并没有装上船,或把船上的货转移到别处销售,原因不明,责任不清,在FOB条款下,买方将受到巨大损失。

——船方与收货人数字不清或残损责任不明,会造成船方不能按时离港,船方将会受到滞期的损失。若一艘万吨轮船不能按时离港而在港口多停留一天,损失要在一万美元左右,还不包括耽误运输的损失。收货人也会因为交接数字不清,残损责任不明而造成损失。

由于上述原因,贸易和运输各方为了避免承担货物在海上运输和装卸过程中出现问题时的责任,也为了在运输各环节中出现问题时能将责任分清,因此都希望有一个独立、公证的机构对托运双方履行契约的完整性进行检验、鉴定,以便界定当船方与买卖双方交接货物发生延期、短少和残损时的责任,即公证理货。

二、理货的公证性和统一性

1. 理货工作的公证性

理货工作之所以具有公证性，是因为理货机构本身不是货物的直接或间接交接人，而是处在第三方位代表国家按照公证的程序，依法律、法规对货物交接进行监督、鉴证并提供可以用来“在国际索赔上具有法律证明作用”的理货证明书。理货工作的要求是：以“严守公正立场，遵循实事求是原则，维护委托方正当权益”为宗旨，坚持“质量第一，信誉至上”的方针，为各国船公司和各委托方提供优质服务。由于与货物有关的各方为了维护各自的利益，现在申请理货的申请人除了船方之外还有码头和货主（收、发货人）。理货机构不管接受哪方面的申请，都必须坚持实事求是的原则，都要分清“原残”和“工残”，站在公正的立场公平合理地出证，不能偏袒任何一方。理货人员应不受来自任何方面的干扰和影响，按照程序和要求独立地作出理货结果和证明。

一个机构的工作是否有公证性，不是看这个机构的名称，而是看这个机构的工作内容和性质。“虽然，公证机关是国家行使公证权的专门机关，但在一些特殊情况下，根据法律规定，某些单位或公职人员可以行使公证权，办理公证业务或相当于公证业务。”如中国进出口商品检验局对进出口商品的检验，专利局对商品的注册，产品质量认证机构对产品的认证等。这些机构的工作范围虽然不像公证处那么广，只是在某些领域进行公证，但已成为人们公认的公证机构，外轮理货行业也像这些机构一样，是一个在某些领域进行公证的机构。外轮理货工作是在外贸进出口商品检验这个范围内进行的，它的组织建立、工作程序和性质、理货证明书的效力都有政府规定的依据，都符合国家对公证机构的要求。

2. 对理货公证性的要求

理货工作是对货物交接的一项监督工作，理货结果直接影响交接人的利益，因此，各国对理货工作的公证性要求有如下几点：

(1) 第三方理货，即与货物和港口、船方、发货人、收货人没有直接或间接利害关系的一方。

(2) 按照理货公证程序，遵照国家法律、法规从事外轮理货工作，接受主管部门的监督、检查和管理。

(3) 坚持公正立场，遵循实事求是原则，维护外贸进出口货物交接各方的正当权益。

(4) 不得以任何方式进行欺诈活动和使用不正当手段或以损害国家利益为代价进行非法竞争。

(5) 必须执行政府主管部门颁布的理货收费规章和标准，并在其营业地点予以公布。

(6) 从事国际船舶理货业务的人员必须经过专业培训，掌握理货技能和必要的法律知识，才能开展业务活动。

3. 公证性与服务性的统一

理货工作是海上贸易运输过程中的一个重要环节，又是一项服务性很强的公证性工作。理货机构只有在提供服务的过程中才能体现其工作的公证性。港口、船方和其他有关方通过理货公证性的服务可以提高它们的经济效益。服务性是理货这个机构的固有性质，而公证性则是理货工作所具有的特殊性质。理货工作之所以具有公证性这一特殊性质，是因为理货机构本

身不是货物的直接交接人，它与交接的货物没有直接或间接的利益关系，它对货物的交接不负任何经济责任，也不负任何法律责任，它只是按照贸易合同及有关单证中的条款监督一方同另一方办理货物交接。因此，它能站在公正的立场而且也必须站在公正的立场上监督、办理货物交接工作。作为为船舶等提供理货业务的理货机构，必须在保证其服务质量的前提下，提供令人信服的公证工作，同时也必须严格遵循理货工作的公证性立场，以便提供高质量的服务。

一个机构是否具有公证性，应当看这个机构的工作性质。在国际上，各个国家并没有明文规定商检和专利机构是公证性机构，但它们在为客户的服务过程中是依据国家法律和公证的程序进行的。首先根据当事人的申请，按照国家的法律、法规对具有法律行为及有法律意义的文书和事实的真实性、合法性进行检验和判定，并依此对申请的事项作出具有法律效力证明书，目的是保护公共财产，保护公民身份上、财产上的权利和合法利益。这样的机构不能因为国家没有规定它们是公证性机构而否认它们的工作及出具文书的公证性。一个机构如果没有服务上的公证性就不会产生公证性的证明文书，该证明也就不具有法律效力，这样的机构也就没有存在的必要。

4. 公证性与赔偿的统一

损害赔偿法在当代社会的市场经济发展中，具有重要的法律调整价值。它用其独特的补偿功能和制裁功能解决各方之间的权利义务关系和争议。任何公证性机构都可能因为人员的素质、工作上的失误给国家或客户带来损害；但不能因为某件工作的失误进行了赔偿而否认这个机构的公证性，工作上的失误给国家或客户带来损害，不论是什么机构或个人所造成的都要赔偿，这在各国损害赔偿法里都有规定。如《中华人民共和国宪法》第41条第3款规定：“由于国家机关和国家机关工作人员侵犯公民权利而受到损害的人，有依照法律规定取得赔偿的权利。”《民法通则》第121条规定：“国家机关或国家机关工作人员在执行职务中，侵犯公民、法人的合法权益造成损害的，应当承担民事责任。”《日本宪法》第17条规定：“无论何人，因公务员的侵权行为受损害时，得依照法律的规定，向国家或者公共团体请求赔偿。”

理货机构由于设备上和人的素质原因，有时也会出现理货事故，给委托方带来一定的损害。理货事故主要体现在理货人员责任心不强和货物计数不准等。由于理货工作失误出现货物短少给船方造成的损害，理货机构应承担赔偿责任，中国外轮理货总公司规定：“对具备封舱条件并在装卸两港均委托本公司理货的船舶，如由于装卸两港理货数字不一致而造成船方短少货物、蒙受经济赔偿时，本公司分担船方一半的赔偿金额，但最高赔偿金额以装卸两港当航次的理货费用为限，连续运输的六种大宗货物，以短少货物航次的理货费用为限。”这种赔偿是符合法律规定的，也是解决受害方利益的一种途径。但不能因为有了赔偿就否认理货工作的公证性。如果说有赔偿的机构就没有公证性，那么每个国家都不会存在公证性机构，因为即使是公证处都不敢保证其工作人员不会出现给公民或法人造成损害的行为。赔偿，是一种处罚，是解决权利义务关系和争议的途径，公证性和赔偿是两个截然不同的问题。赔偿也给理货机构及其工作人员敲响了警钟，给理货工作提高质量带来了动力，并可推动和加强今后理货工作的公证性。

5. 理货公证性的原则

(1) 实事求是原则。理货工作必须以货物的事实为依据，如实反映货物的本来状况，不能弄虚作假，有意掩盖事实真相，此谓实事求是原则。这是公证性理货的特性所决定的。其要求

理货人员在理货工作中，必须做到不受任何一方的约束、授意和暗示，不迁就任何一方的不合理要求，不徇私舞弊，不屈从任何一方的压力，而是采取独立自主的立场，以货物的事实为依据，实事求是地进行理货。

(2) 船边交接原则。理货工作必须以船边为界线进行货物交接。根据国际惯例，世界大多数国家在国际贸易中都采用以下三种方式中的一种：装运港船上交货 (FOB)；成本加运费 (C&F)；成本加保险费和运费 (CIF)。虽然三种交易方式各有不同，但买卖双方的风险、责任都是以船舷为分界线的，这是根据承运人对货物应负的责任界限，即从货物装上船时起到卸离船时止所决定的。即装货时，货物越过船舷后的一切责任由承运人负责；卸货时，货物越过船舷后的一切责任由收货人负责。因此，船舶理货要以船舷为界，此谓船边交接原则。这就是要求理货人员在理货时，必须坚守的工作岗位是船边、甲板、舱内，必须坚持的交接界线是船舷，以此作为划分船方和其他有关方责任的界限。

(3) 一次签证原则。理货工作结束后，理货人员必须提请申请方在理货证明书上准确无误地一次签证：不得随意更改签证结果，此谓一次签证原则。因为根据国际航运惯例，在货物装卸完毕时，船方应对理货结果办理签认。船方没有充分的理由和确凿的证据证明理货证明书的结论有错误，船方不得拒签或更改理货证明书的结论，签证是一项既认真又严肃的工作，这就对理货工作的质量提出了更高的标准和要求。

6. 理货证明书和其他单证的作用及效力

理货证明书和其他单证是委托方确认理货工作的凭据，也是作为进出口商品交易、结算、计费、理算、通关、计税、仲裁等的有效凭证，同时还是供有关方面解决、处理贸易、运输、保险等方面的异议、争议、责任归属、判定等问题的依据，理货证明书和其他单证是海关对进出口货物征税及出证放行的依据，是商检对货物验残、验质的原始凭证，是收货人向责任人索赔及保险公司赔付投保人损失的依据，也是理货机构向委托方结算费用的凭据。

三、理货的服务对象

1. 承运人、托运人、收货人

理货工作的直接服务对象就是承、托运人和收货人。当前世界的贸易量逐年增长，一艘船装有几千吨甚至上万吨的货，在装卸和运输中难免出现差错和损坏。为了证实托运人（卖方或货物代理人）在装船时货物的数量及完好程度是否与装货单相符，卸货时是否与载货清单相符，以及货物发生残损时的责任划分，承运人在装卸两港作业时都要向当地的理货公司提出申请，要求理货公司作为公证人为其理货以得出公证的数字和结果；收货人申请理货是为了证实卖方是否遵守了贸易合同的条款，以便在运载货物船舶违约及货物发生短少或残损时以理货证明书向责任方进行索赔；托运人申请理货是为了证明自己装船数量的数字和货物装船的完好程度，以便船到目的港卸货时分清自己的责任。不管是法定性理货还是委托性理货，在货物装卸前，接受理货的一方都必须填写理货申请书，理货机构根据申请方的正当要求进行理货，以事实为依据，根据发货人与船方的合同（或进口货以进口舱单、出口货以出口载货清单）、标准（统一的度、量、衡）、国际贸易法律准规或参照国际贸易惯例，运用科学方法和各种技术手段，通过检验、鉴定工作，证明进出口货物的重量、数量、残损、货载等事实的真实性和合法性，并签发理货证明书。

2. 海关、商检

为了加强对外贸易商品出入本国国境的监管，每个国家的对外开放港口都设有自己的海关和商品检验机构。船舶理货机构对海关的服务是提供公正的、实事求是的理货单证服务。海关是国家口岸的管理机关，对进出国境的一切商品和物品进行监督、检查并照章征收关税。《中华人民共和国海关法》规定：“进口货物自进境起到办结海关手续止，过境、转运和通运货物自进境起到出境止，应当接受海关监管。”“货物、物品装卸完毕，运输工具负责人应当向海关递交反映实际装卸情况的交接单据和记录。”“确属误卸或者溢卸的进境货物，经海关审定，由原运输工具负责人或者货物的收发货人自该运输工具卸货之日起3个月内，办理退运或者进口手续”。理货证明书由理货机构在全船理货完毕后编制。该单证要在船方负责人签署后交海关，作为海关处理溢、短、误卸等货物的依据之一。

理货机构对商品检验机构（以下简称商检）的服务，也是提供公正的、实事求是的理货单证服务。商检机构是代表国家为保证进出口商品的质量，维护对外贸易有关各方的合法权益而设立的国家管理机构，许多国家根据本国国情，规定某些商品必须经过商检并由检验机关出具证明，方能进出口。《中华人民共和国进出口商品检验法》规定：“商检机构实施进出口商品检验的内容，包括商品的质量、规格、数量、重量、包装以及是否符合安全、卫生要求。”在《进出口商品检验的规定》中，对进出口商品的报验范围在报验时必须提供的单证作出了规定，即“……申请残损鉴定的还应提供理货残损单，……等证明货物情况的有关单证；申请重量、数量鉴定的还应提供重量明细单、理货清单等”；经商检验明后出具证明，作为买卖双方交接货物、支付货款、收货人进行索赔的重要依据。

理货工作是海关、商检部分工作的延伸。海关要对进出口货物的溢、短、误、损进行监管；商品检验机构要对送出口货物的重量把关。由于体制和技术原因，世界上大多数国家和地区海关和商检工作大部分在机关或港口的闸口进行，不可能派出大量人员每时每刻在船边对进出口货物进行查验，但由于他们的职责所在，又必须按照国家的法律、法规对进出口货物进行监管、把关，驻港口的理货机构正好填补了这个缺陷，因为理货机构有足够的人员，他们的工作岗位就在船上和船边，工作内容就是对进出口船舶的货物监装、监卸，并做好货物数量、残损和工残、原残的记录，海关根据理货机构的单据和证明书对进出口货物作出允许或不允许通关、转关、缴税、补税等决定。商品检验机构根据理货单据和证明书对残损货物进行进一步的质量检验。收货人根据理货证明书上货物短少的数量和（或）残损记录同发货人或其他责任人进行索赔。

理货单据和理货证明书为海关和商检提供了现场作业的真实情况，也为海关和商检对进出口货物的监管和把关提供了辅助作用。前面提到中国的海关和商检在其法规中规定，进出口商品在报验时必须提供有关理货的单据和理货证明书。这些单据和理货证明书对海关和商检部门监管进出口货物有以下作用：①作为核对进口舱单、出口载货清单货物名称和数量的依据；②了解货物残损数量和原因，进一步检验和界定责任方；③了解散货地脚情况，确定货物损耗是否在合理数字之内；④作为进出口货物征税、补税或退税的依据；⑤防止走私和界定理货机构的责任。

海关、商检对大宗货数量上的监管一般是以理货数字为准。有时在核对单证如对进出口货物数字发生疑问，需要对理货数字重新确认，在货物量大时，仍需理货人员到现场重理，重理

的数字如果同第一次一样,海关和商检也要确认。例:集装件装箱理货。1994年8月1日班,驻某港集装箱码头理货人员在外贸集装箱装箱作业时,其中一箱装货900件,但海关根据装货单数字说是1140件,多出240件。理货人员坚持自己的理货数字正确。经重新拆箱验证,理货员的数字是准确的。例:散装化肥理货。中国在20世纪90年代前,从国外进口的散化理货是以水尺公估为准的,这项工作大多是由商检机构来完成。一艘一万吨的散化船,水尺公估相差一厘米实际重量就相差一百吨左右。如公估数字比实际数字多一百吨,收货人就要受到损失;如公估数字比实际数字少一百吨,海关就要少收一百吨的税,船方就要少收一百吨的运费;多余的一百吨化肥如不报告海关,就可能会被倒卖。中国海关1990年在南方港口处理的一起倒卖进口化肥事件,就是因港口把多余的化肥囤积不报海关而导致的。90年代后,港口购进散化灌包机,散化肥直接从船上卸到灌包机中,按标准袋灌出。理货人员在灌包机旁记数,全船灌包完毕以灌包袋数乘以标准重量,就是实际全船散化的重量,这种灌包计重的方法有效地防止了水尺公估带来的误差。商检机构虽然还以水尺公估为参数,但经过多年的实践,已以理货的数字为准出证。海关也以理货出证的数字作为进出口散化的监管和收取关税的凭证。从这两例可以看出理货工作的公证性和理货机构提供的服务在海关、商检对进出口货物的监管方面的重要作用。

3. 保险公司

理货机构对保险公司提供的单证服务,对海上货物在遭受损失的赔付中起到公证的作用。国际贸易中,外贸进出口货物在抵达目的港前要经过装卸、运输、储存等几个阶段,在这一过程中每个环节都可能会遇到各种风险而使货物遭受损失。为了使货物在遭受损失时能得到补偿,货物的买方或卖方与保险公司之间要订立对外贸易货物运输保险合同。海上保险合同是由保险人与被保险人订立协议,由被保险人向保险人支付约定的保险费,而在保险标的物由于发生承保范围内的海上风险遭受损失时,由保险人根据保险合同条款对被保险人给以赔偿。

海上保险属于财产保险范畴,是对自然灾害和意外事故所造成的财产损失的一种补偿办法。当保险标的物因发生承保范围内的海上风险而遭受损失时,由保险人负责赔偿约定的保险金额,从而使被保险人的财务处境犹如该保险标的根本没有发生过损失一样,保险人只负责金钱赔偿的责任,而不负使保险标的物恢复原状或归还原物的责任。它的特点是:双方当事人均应本着诚实与信用原则订立合同。在海上保险业务中,由于被保险人在办理投保时,保险人对保险标的情况往往一无所知,有时船货还可能远在千里之外,保险人决定承保与否以及按什么条件承保,均以被保险人的申报为依据,因而诚实与信用对被保险人具有更为重要的意义。被保险人在办理投保时,必须将其所知道的或按商业常规应当知道的一切重要事实向保险人详尽说明,不得有任何隐瞒或不真实。如发现有隐瞒或虚报,保险人有权解除合同,并可照收应当收取的保险费。虽然保险公司对投保时有各种规定,但是在利益面前有些投保人在索赔时往往采取欺骗手法。有些投保人与船公司或与码头勾结出具虚假证明,以便向保险公司索取赔偿。保险公司在对被保险人理赔时为了避免遭受损失,需要全面地了解承保货物的损失情况和原因。因此,除向商检和船检部门了解情况外,还需要外轮理货的协助。海运货物发生损失事故后,被保险人向保险人申请索赔的同时需提供原始保单、提单、发票、包装清单、理货单、重量单、损失或损害证明和(或)缺陷备忘录、检查报告、赔偿申请书。从保险公司赔偿条款中可以看到,理货机构的理货单、重量单、溢短单都是保险公司赔偿的依据。因为理货人员是直

接在船边现场工作，对船上货物数量的短少、残损的事实都有明确的记录。在与理货机构合作中，中国国内的保险机构越来越多地认识到海运货物在理赔时理货机构签发的各种单证的重要性，越来越多的保险公司已经或正在与各理货分公司就海运货物的数量和残损签署提供理货单证的协议。协议中有一条款为：“承保货物发生货损、货差以外轮理货单为凭证，并需船方签名。”履行协议的保险公司在海运货物理赔时得到了效益，不但节省了调查时间，得到了确切数据，还避免了许多不必要的损失。

第三节 公证理货对国家经济的作用

一、减少纠纷，保证物流环节的畅通

在时间就是金钱、效率就是生命的今天，各项工作是以高质量、高速度为前提的。随着国际船舶往来的日益频繁和航线密度的加大，对船舶和货物通过口岸时快、简、省的要求越来越高。快，作为首要目标；快，可以加速港口船舶的周转；快，可以提高港口和船舶的经济效益。如果理货工作进展缓慢，遇见争议相互扯皮，将影响港口后续工作的开展，打乱港口作业计划。装卸货物完毕，如船方不能按时签证，将影响船舶的离港，有时因理货人员不能按时提交单证，导致船舶错过潮水不能开航，船方不得不在港口多停留半天乃至一天。如一个 3.5 万吨泊位被空占据一天，仅港方、船方损失就达人民币 40 万元以上。

理货工作进度的快慢，直接影响到港口物流环节是否畅通，影响到港口的经济效益。对进口货物来说，理货工作是把第一道关，对出口货物来说，理货是把最后一道关。理货工作效率高，货物数字清点准确，工残、原残分得清，发现问题能及时解决，会避免很多不必要的纠纷出现。现代理货工作进度快慢，一是决定于设备的先进程度，二是决定于掌握这些设备的人员素质。为了加快理货工作速度及创造良好的社会效益，很多先进港口的理货机构都购置了照相机、摄像机、监视器，发现原残、工残和其他情况当时摄录下来，杜绝了扯皮现象。制单使用电脑也提高了正确率并大大地缩短了理货工作时间。如新加坡港和鹿特丹港，据了解，近几年未发生过在正常情况下船舶超时离港的现象。理货人员能协助港口按时或提前完成工作与船方签证，这对保证物流环节的畅通有着重要的作用。

二、促进对外贸易的发展，繁荣经济

理货工作的公证性对促进国家外贸的发展、繁荣港口地区的经济起到了一定的作用。港口是水陆运输的枢纽，是国家对外开放的窗口作为重要的基础设施，港口在国民经济发展中占有十分重要的地位。一般来说，每一个港口的后面都有一个城市存在，港口的繁荣可带动港口城市的繁荣。港口的发展可以带动金融、保险、高科技产业、商业以及与航运密切相关的产业，如货物后期加工及储运、船舶修造、集装箱制造等产业的发展，同时提供大量的就业机会。如日本的大坂、神户，新加坡，欧洲的鹿特丹，中国的香港等城市都是由港口带动起来的；中国的深圳，十几年前还是一个只有几万人口的边陲小镇，如今，港区成片，高楼林立，已是一个拥有 300 多万人口的发达城市。因此，港口的每项工作都直接影响港口和其后方城市的发展，理货工作是否具有公证性，将影响船舶航行这个国家或港口的积极性，影响贸易双方的相互信