



# 远洋运输业务

曹金成 黄维斌 陈桂屏 编

YUAN YANG YUN SHU YE WU

8

人民交通出版社

# 远洋运输业务

曹会成 黄维斌 陈桂卿 编

人民交通出版社

## 内 容 提 要

全书共分十二章及附录，主要介绍远洋船舶驾驶人员，在远洋运输生产管理方面基本业务知识。具体内容为：远洋运输货源与船舶营运方式；远洋提单；租船合同；远洋货运单证；海上集装箱运输业务；船舶代理和进出口业务；外贸基本知识；港口使费；共同海损；海事处理；海上保险以及海洋油污的防止等。为便于读者了解与正文有关的规章、制度及单证，在附录中选列了这方面的有关资料及样本。

本书还可作为远洋运输业务工作者的参考读物和海运院校有关专业的教学参考书。

本书由曹会成、黄维斌、陈桂卿编写，其中黄维斌参加了第四、六章、陈桂卿参加了第二章有关部分的编写，最后由曹会成修改定稿。

## 远 洋 运 输 业 务

曹会成 黄维斌 陈桂卿 编

人民交通出版社出版

(北京市安定门外和平里)

北京市书刊出版业营业许可证出字第 006 号

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：787×1092毫米 印张：16.5 插页：2 字数：406 千

1980年6月 第1版

1980年6月 第1版 第1次印刷

印数：0001—3,600册 定价：1.40元

# 前 言

随着我国远洋运输事业的迅猛发展，如何不断改善对远洋运输生产的管理，并使之更加科学化、合理化，保证以最少的人力物力消耗，取得最好的经济收效和更高的劳动生产率，是我们目前海上运输管理工作中一个十分突出的问题。

“远洋运输业务”是海运管理科学的一个重要组成部分，它主要研究远洋运输生产中有关生产组织形式、程序和运输中承运人和托运人以及他们与第三者之间的关系。本书的主要任务就在于推动远洋船舶驾驶人员正确处理日常生产和某些特定情况下的业务问题，具体包括：

1. 根据我国政府有关方针政策和各项法令规定，既坚持我国社会主义经济的原则性，又适当考虑到国际航运习惯，在实事求是、公平合理的基础上正确处理国际海上运输中的业务工作。

2. 正确理解远洋运输生产中船舶应尽的职责，促进运输质量的提高，保证货物在承运人照管期间的完好无损和以最快速度运达目的港。

3. 掌握处理业务工作的基本理论和基本知识，妥善处理各生产环节中应办的业务，防止出现差错，造成不良影响。

4. 了解发生海事、污染等特定情况下，船舶正确处理有关问题的基本知识，为顺利解决可能发生的问题奠定基础。

5. 了解有关船舶经济管理的主要知识，努力节省开支，为社会主义扩大再生产积累更多资金。

应指出，随着社会制度的不同运用管理科学所达到的目的也不一样。我国的远洋运输业务是在国家统一计划指导下为国家的经济建设，为促进各国人民间的经济往来，为支援世界被压迫人民的解放斗争服务的。在资本主义制度下，航运业务工作的目的是为垄断资本家获取最高利润和战胜竞争对手的一种手段。不同航运规章、制度、法令、习惯等都具有一定的阶级性，反映在现今国际航运中的，就是第三世界国家，为维护海洋权益，积极发展海运事业和摆脱帝国主义和社会帝国主义对航运的垄断和控制，以及建立新的国际经济秩序的斗争，并且不断取得了新的胜利。因而属于第三世界的我国，对目前国际航运中出现的新问题必须在生产实践中努力了解和认真研究，以适应发展着的国际航运形势的需要。

本书编写时主要采用1977年前后国内、外部的现行资料，随着形势的发展，有关规章、制度、条约内容可能有所改变，如本书所引用的内容与现行国内、外资料有出入时，应以现行的有关规章、制度、条约为准。

本书在编写过程中，得到了各有关远洋运输部门和许多同志的广泛支持和帮助，在此谨表谢意。此外，由于编者水平不高，错误缺点在所难免，望读者批评指正。

编 者

# 目 录

前 言	
第一章 远洋运输货源组织和船舶营运方式	1
第一节 我国远洋运输货源的组织	1
一、出口货源的组织	1
二、进口货源的组织	1
第二节 远洋运输船舶营运方式	2
一、班轮运输	2
二、不定期船运输	3
第二章 远洋提单	5
第一节 提单的性质和作用	5
第二节 提单种类	6
第三节 提单内容	8
一、提单正面内容	8
二、提单背面条款	12
第四节 一九七八年联合国海上货物运输公约——对海牙规则的修改简介	29
一、“海牙规则”的由来和前景	29
二、一九七八年联合国海上货物运输公约的特点	33
第三章 租船合同	38
第一节 租船合同的性质和种类	38
第二节 航次租船合同	39
一、航次租船合同的特点	39
二、航次租船合同的主要条款	40
第三节 定期租船合同	60
一、船舶说明	60
二、交船和还船	60
三、使用范围和航行区域	60
四、费用分担	61
五、损害赔偿	61
六、租金	61
第四章 远洋货运单证	63
第一节 装货单证	63
一、出口货物托运单简称托运单	63
二、装货清单	64
三、装货单	66
四、收货单也称大副收据	66

五、提单及保函.....	67
六、载货清单、运费清单、危险货物清单.....	68
七、货物配载图（又称舱图，其中分为货物配载图和货物积载图两种， 英文名称均为“Stowage Plan”或“Cargo Plan”）.....	69
<b>第二节 卸货单证</b> .....	69
一、提货单.....	70
二、货物溢/短单.....	71
三、货物残损单.....	71
四、货物查询单.....	71
五、理货证明书.....	72
六、国外有关卸货单据.....	72
<b>第三节 现场理货常用表报</b> .....	73
一、理货计数单.....	73
二、理货日报表.....	73
三、现场记录.....	73
四、货物状况报告.....	73
五、理货人员待时记录.....	73
六、重理单.....	73
<b>第四节 货运单证的流转程序</b> .....	73
<b>第五节 批注“大副收据”的注意事项和例句</b> .....	75
一、批注的注意事项.....	75
二、“大副收据”批注例句.....	75
<b>第五章 海上集装箱运输业务</b> .....	85
<b>第一节 集装箱运输的优越性</b> .....	85
<b>第二节 集装箱的种类和规格</b> .....	88
一、集装箱的种类.....	88
二、集装箱的规格标准.....	89
<b>第三节 集装箱船舶</b> .....	100
<b>第四节 集装箱码头</b> .....	102
一、码头的作用和设施.....	102
二、码头的装卸搬运工具.....	104
<b>第五节 集装箱运输业务特点</b> .....	104
一、集装箱货物的装箱和交接方式.....	104
二、集装箱运输中船舶装卸过程及手续.....	107
三、集装箱运输中承运人的责任和免责.....	113
<b>第六章 船舶代理和进出港业务</b> .....	120
<b>第一节 船舶代理业务的性质和内容</b> .....	120
一、船舶代理业务的性质.....	120
二、代理关系的建立.....	120
三、代理工作的业务范围.....	121

第二节 船舶对国外代理的正确使用	122
一、委办日常业务时的注意事项	122
二、处理船舶在港各环节的注意事项	126
第三节 船舶进出港手续	131
一、进口手续	132
二、出口手续	134
<b>第七章 外贸知识</b>	136
第一节 外贸程序和主要交易条件	136
一、外贸业务程序	136
二、外贸合同的主要交易条件	137
第二节 外贸价格条件	139
一、价格条件的种类	139
二、几种常用价格条件的解释	140
三、船舶运输合同中装卸费用规定和外贸价格条件的关系	142
<b>第八章 港口使费</b>	144
第一节 港口使费的种类	144
一、我国的港口使费	144
二、国外港口使费	146
第二节 船舶节约港口使费途径	149
<b>第九章 共同海损</b>	152
第一节 共同海损的概念	152
第二节 共同海损的损失和费用	153
第三节 船舶处理共同海损时应办事项	157
第四节 共同海损的理算	159
<b>第十章 海事处理</b>	161
第一节 碰撞事故的处理	161
一、船舶碰撞的含义及类别	161
二、船舶发生碰撞后的处理	163
第二节 搁浅和触礁事故处理	166
第三节 火灾事故处理	167
第四节 大风浪事故处理	168
第五节 油污事故处理	168
第六节 海上救助	169
一、海上救助的概念	169
二、船舶请求救助方式	169
三、海上救助合同	170
四、船长处理救助工作中注意的一些问题	170
<b>第十一章 海上保险</b>	171
第一节 船舶保险	172
一、船舶保险的责任范围	172

二、船舶保险的除外责任	174
三、船舶保险的有关其它条款	175
四、船舶战争险	177
五、船舶油污险	177
<b>第二节 货物保险</b>	178
一、责任范围	179
二、除外责任	179
三、责任起讫	179
四、货损检验及赔款	180
五、海洋运输货物战争险	180
<b>第十二章 海洋油污的防止</b>	181
第一节 石油对海洋的污染	181
第二节 石油污染海水的危害性	182
第三节 防止船舶油污海洋的措施	182
一、防污的技术措施	183
(一)船上的防污装置	183
(二)港口防止油污设备	184
二、防止油污的法律和规章制度	185
(一)我国的防污制度	185
(二)国际防污规定	185
<b>附 录</b>	插页
附录 2-1 中国远洋运输公司提单 (正本) 样本	插页
附录 4-1 远洋货物运输主要单证样本 (表4-1~4-22)	191
附录 6-1 船舶进出口主要单证样本 (表6-1~6-8)	205
附录 7-1 信用证样本 (中英对照)	216
附录 7-2 外贸合同样本	218
附录 7-3 销货合同样本	221
附录 9-1 中国国际贸易促进委员会共同海损理算暂行规则	224
附录10-1 碰撞书面通知格式及实例	230
附录10-2 事故报告格式	234
附录10-3 海事声明书格式及实例	235
附录10-4 补充海事声明格式	240
附录10-5 保险事故修理单格式	241
附录10-6 中国国际贸易促进委员会海上救助契约格式	242
附录10-7 劳合社标准式海上救助合同格式	243
附录11-1 中国人民保险公司船舶保险条款	246
附录11-2 中国人民保险公司油污和其他保赔偿责任险条款	249
附录11-3 船舶在港停泊30天以上报告表	250
附录11-4 伦敦保险人学会货物保险各险别基本内容	251
附录12-1 油类记录簿格式	252



# 第一章 远洋运输货源组织和船舶营运方式

在我国社会主义制度下，国家一切经济活动均应遵循有计划按比例发展的社会主义经济规律进行。国家实行计划经济制度，各生产部门都必须以国民经济计划为自己活动的依据。远洋运输是国民经济的组成部分之一，它的一切经济活动都应纳入国家计划之内，因此，远洋运输货源和船舶运输生产的组织都有其计划性。但是远洋运输生产是在国际范围内进行的，这就使其具有一些突出的特点。譬如国外资本主义生产无政府状态所产生的种种恶果，在某些方面也会影响到我们对远洋运输计划的执行。这就要求我国对外贸易部门和远洋运输部门及时掌握情况，相互密切配合，及时对计划作必要的调整，以保证运输生产的正常进行，为完成对外贸易和对外运输任务创造良好的条件，从而更好地为我国实现四个现代化服务，和更好地为发展各国人民之间的友好合作和促进人类进步的事业服务。

## 第一节 我国远洋运输货源的组织

### 一、出口货源的组织

出口货物是国内各生产部门按对外贸易合同规定，有计划地提交运输的。因此，出口货源的组织就有较多的有利条件，主要是计划性强，货源组成比较具体。当前出口货源的组织过程大体如下：

- 1.由对外贸易部和交通部定期联合召开船、货平衡会议，根据对外贸易部提出的外贸出口货源月度计划，和远洋运输部门（中国远洋运输总公司以下简称中远公司，中国对外贸易运输公司以下简称外运公司）提出的出口各航线船舶舱位月度计划，确定各航线的配船计划。

- 2.由各口岸外贸专业进出口分公司向当地外运分公司提出月度运输计划。各口岸外运分公司根据月度运输计划和两部联合船货平衡会议的决定，进行订舱配载，即按国家关于充分发挥和合理使用各类船舶运力的政策，向预定在各航线所配的船舶分配具体货载。

- 3.按订舱配载计划，由外运公司代表各专业进出口公司，作为托运人向中国外轮代理公司以下简称外代公司（代表各船公司）办理货物托运手续，并由各外运公司经办人员编制有关货运单证（详见第四章），安排货物装船。

- 4.如果由我国出口的离岸价格（F.O.B.）货物货方交由我远洋运输公司运输时，则由中远公司安排船舶，并通知有关外轮代理公司，同时货方也向有关外代公司办理托运手续，将货物交由船舶运往目的港。

### 二、进口货源的组织

基本程序与出口货源组织相似，只是由于进口货要由国外厂商按贸易合同提供。货源大多还要通过国外代理行报来，情况就较复杂，其基本组织过程是：

1.由外运公司和中远公司召开联席会议，根据外运公司提出的月度各航线进口货源初步计划和中远公司提出的各国外口岸月度船期预报，拟订月度进口货物运输计划，落实各航线船、货的安排。

2.各有关进出口专业公司按外运公司下达的进口货物运输计划，通知国外厂商有关交运货物预定装的船舶和船期，并由其向国外代理行委托办理货物装船事宜。国外代理行将托运货物情况报中远公司（也可由外运公司报来），中远公司按货源拟定确切的装运船舶、船期，并通知国外代理行转告各货主。

3.中远公司将月度运输计划下达各船舶，各船船长及时与国外代理行取得联系，了解备货情况，作好装船准备，并将装船计划报中远公司，中远公司根据全面情况，确定各船具体配载方案。

4.为适应货源变化及时调整计划的需要，中远公司和外运公司在月度内还有一定次数的定期磋商会议。

最后在货物装船结束后，船长将装货数量和有关情况及时报中远公司，以便通知各用货部门准备接货。为做好货物接卸，还定期召开有中远公司、外运公司和各进出口专业公司参加的联席会议，按船舶到港地点时间和货物流向，作出船舶卸港表，供各有关部门据以落实接运计划。

## 第二节 远洋运输船舶营运方式

组织好货源就为船舶确定了具体运输对象，但是远洋运输货源有各种不同特点，例如有些是大宗的，有些则是零批的；有些是带有季节性的，有些则是经常性的等等。另外，在贸易成交双方订定的运输条件也有各种不同的规定，例如有的规定按租船方式运输，有的则以班轮方式运输。为了适应不同货源的特点和贸易合同的需要，以及为了合理利用远洋运输船舶运力，船舶的经营就有各种不同方式。按我国和当前国际上比较普遍的营运方式可分两大类：

### 一、班轮（Liner）运输

班轮也叫做定期船。船舶按照规定的时间，在一定航线上，以既定的港口顺序，经常地从事该条航线上各港间的一种运输。若再进一步划分，它又有两种不同形式：一是定线定期航行，即船舶按预先公布的船期表运行，其所抵达港口的到离时间是固定不变的。另一种是定线不定期，虽有船期表，但船舶到离港口的时间有较大的伸缩性，例如3~5天或更长时间的变动。而且虽然固定始发港和目的港，但中途靠港则视货源情况可能有所增减。

按照班轮这种方式经营的远洋运输船舶，主要从事于小额成交的零批杂货运输，如五金、纺织品、食品、工艺品或某些贵重物品等。这些货物一般不足整船，甚至不足整舱，因而托运人采取托运的方式，将货物交给承运人运输，当货物装船以后，托运人将承运人签发给他的提单交给收货人，据以在目的港提货即可。运费则按船公司的费率表规定的费额交付。

因此班轮运输具有如下特点：

1.承运人和货方之间不签定租船合同，仅按船公司签发的提单（上面订有详细的有关承运人、托运人双方的权利和义务）作为双方处理运输中有关问题的依据。

2.班轮承运人在装货港船边或从承运人的码头仓库，接运货物；在卸货港船边或班轮

公司仓库或其代理人仓库，交付货物。

3. 承运人自理装卸作业（包括装卸货物和理舱），有的还负责船边至仓库之间的搬运作业，并负责其全部费用。其中装卸费、理舱费列入班轮费率表内；对于船边至仓库间的搬运费，有的在运费之外增收附加费，也有的增列在班轮费率表中一并向货方收取。

4. 运输批量较大的货物时，根据协议，承运人也可允许发货人或收货人在船边交货、接货，但装卸作业须由承运人统一安排。

5. 班轮运输一般不规定固定的装卸定额，也不计延滞、速遣费用，仅约定：发货人或收货人须按照船舶的装卸速度，提交或收取货物。如果违反“按船舶装卸速度”条款办理，应赔偿船方因降低装卸速度或中断装卸造成的损失。

6. 按班轮公司的要求，货物的交接工作，得在非工作时间、夜间、星期日和假日进行，收货人和发货人应照样收取，提交货物。

班轮运输方式在世界各航线上采用得比较普遍，我国远洋公司也正在逐步扩大开辟班轮航线。班轮运输方式所以被广泛采用，主要由于它具有一定的优点，主要是：

1. 由于定航线、定时间，靠港也多，装卸货物及时（港口均应予优先安排），故能按时将货物运往目的港，便于买卖双方使用。

2. 货主可以分批或零担交运货物，故特别适用于一般杂货或小额成交的货运。

3. 班轮运输航线上的船舶比较固定，这有利于经营管理水平的提高，货运质量也比较有保证。

4. 通常班轮还负责转口工作，故容易满足对外贸易的需要。

5. 根据航线、货源特点，船舶还具有一定特殊设备，如供冷藏货、贵重物品、散装植物油、重件货等需用的一些装置。

## 二、不定期船 (Tramp) 运输

不定期船是相对班轮而言的，它和班轮不同，船舶没有预定的船期表，航线、港口、航行时间也都是不固定的，船舶要随租船人和船东双方签订的租船合同安排航行，因此船舶走什么航线，运输什么货物以及航行的时间都按租船人的要求，由船东确认后而定。不定期船主要从事大宗货物的运输，如谷物、油类、矿砂、煤炭、木材、砂糖、化肥、磷灰土等，它们一般都是整船装运。

不定期船运输中规定，船、租双方责任义务的租船合同，大多是采用航次租船合同 (Voyage Charter) 形式，也称为程租船方式，由货主向船东租用一个或几个航次。但从租船形式看，除了航次租船外一般还有定期租船 (Time Charter) 和光船租船 (Bareboat Charter)，但这两种方式不局限于作不定期船经营，有些租船人以这种方式租赁船舶后，也可经营班轮运输。此外还有采用临时协议方式租船（一般是航次租赁），即主要以船公司提单条款为基础，再适当增添一些有关装卸、延滞、速遣费用等处理办法的条款，形成临时性的协议。

现今还有在定期租船基础上的航次租船 (Trip charter on time bases) 方式，即船舶的租赁以航次所需为期限，但租金按天计收，这种租船办法，不计算延滞、速遣费用，船方也不管载货数量。

由于船舶营运方式不同，在各种方式下双方责任和承担的费用是不一致的，现将远洋运输船舶各种营运方式的对比列表如表1-1。

远洋运输船舶各种营运方式的对比

表1-1

项 目		远 洋 运 输 船 舶			
营 运 方 式		定 期 船 (班轮)	不 定 期 船		
			航次租船	期 租 船	光 船 租 船
经 营 管 理	任 命 船 长	船东任命	船东任命	船东任命	承租人任命
	承 运 人	船 东	船 东	承 租 人	承 租 人
	承 运 货 物	部分舱位订舱	整船或部分货物	整船舱位	整 船 舱 位
运 费		根据运价表按货物数量计收	根据租船合同协议费率按货物数量计收	根据租船合同协议按租期计数	根据租船合同协议按租期计收
营 运 费 用 的 分 担	船东负担	工 资 给 养 维 护 和 修 理 物 料 供 应 品 及 装 备 润 滑 油 淡 水 保 险 检 验 经 常 费 用 折 旧 燃 料 港 口 费 装 卸 费 洗 舱 费 垫 舱 物 料 压 舱 物 代 理 费 及 佣 金 索 赔	工 资 给 养 维 护 和 修 理 物 料 供 应 品 及 装 备 润 滑 油 淡 水 保 险 检 验 经 常 费 用 折 旧 燃 料 港 口 费 * 装 卸 费 * 洗 舱 费 * 垫 舱 物 料 压 舱 物 代 理 费 及 佣 金 索 赔	工 资 给 养 维 护 和 修 理 物 料 供 应 品 及 装 备 * 润 滑 油 淡 水 保 险 检 验 经 常 费 用 折 旧 佣 金 * 索 赔 的 一 部 分	折 旧 * 保 险 * 检 验 佣 金
	承租人负担		* 装 卸 费 * 垫 舱 物 料	燃 料 港 口 费 装 卸 费 洗 舱 费 垫 舱 物 料 压 舱 物 * 淡 水 代 理 费 * 索 赔 的 一 部 分	工 资 给 养 维 护 和 修 理 物 料 供 应 品 及 装 备 润 滑 油 淡 水 * 保 险 * 检 验 经 常 费 用 燃 料 港 口 费 装 卸 费 洗 舱 费 垫 舱 物 料 压 舱 物 代 理 费 及 佣 金 索 赔

注：\* 根据租船合同条件办理，具体办法将在第三章介绍。

## 第二章 远洋提单

现代的海洋货物运输是运用各种现代化运输工具高速而大量地进行的。它和初期原始的海上货运不同，不可能象原始海上货运那样有充分的时间和条件，在运输的过程中承、托运双方之间可以直接调整、处理所发生的各种货运问题，而很少需要采取法律行动。随着国际贸易广泛而大量的开展，运输业务的日益复杂以及对速度的要求越来越高，并且在货物运输途中往往就可能改变其物权所有人，因而处理有关运输业务的关系人就不再单是承、托运当事人双方，而扩大到银行、保险以及其他第三者的参与。这样就不仅需要有一个作为交接货物的收据，更重要的还要有一个能够约束承、托运双方在运输过程中相互权利和义务的契约，而且也能作为物权的凭证进行必要的转让。在现代海上运输中，特别是班轮运输中起这样作用的单证就是提单 (Bill of Lading)。

提单的产生和发展是有其一段历史过程的。显然初起货主随船同行的海上货运时期是不需要任何这类单证的，只需将这种货运情况记入相应的船舶文件并作为文件的一部分进行登记即可。到了仅仅是货物与船同行的时候，才有必要开具一张单独的证明，作为货主将货物交给船方后的收据。继而由于要处理在运送过程中发生的货损货差等问题而在其上增加了运送条件，通过几百年来航运实践逐渐形成了现今这样的提单。

现在国外各航运公司，特别是参加“海牙规则”的各资本主义国家的航运公司，其提单都是根据1924年8月于布鲁塞尔签订的并于1931年6月21日生效的“统一提单若干法律规定国际公约” (International convention for the Unification of certain Rules of Law Relating to Bill of Lading) 简称“海牙规则”拟订其提单条款。并在提单上列明一条“首要条款” (Paramount clause)，声明“海牙规则”是提单所遵守的，提单关系人都要受其约束。我国远洋运输公司，参照国际航运习惯和我国实际情况拟制了自己的提单(见第三节)，我国未承认“海牙规则”，所以提单也不受其约束。

既然提单对海上货运有着如此密切的关系，而作为直接执行海上货运任务的船长、驾驶员，又必需亲自处理在货物运送过程中所发生的各种实际问题，这就不能不对提单有一个基本的认识。

### 第一节 提单的性质和作用

远洋提单是属于什么性质的文件？有的认为它就是运输契约；有的则认为它只是运输契约存在的一种证明。究竟属于那一种性质，我们认为要依据不同情况来分析判断。有时它可以被认为就是运输契约：例如当托运人和船东双方在货物装船以前，就对提单中的条款作了反复推敲研究，最终双方都认可并签发了这种提单，这时提单应被作为双方共同签订的运输契约。运输工作从一开始就应受到提单上的条款的约束。但更多的是另外一些情况，即提单仅能作为运输契约存在的证明，而并非契约本身。例如在班轮运输零星货物时，提单不是由托运人和船东双方共同签订的契约。实际情况是托运人事先把小件货物交由运输代理行，由

代理行向船方订舱位、办理海关出口申请、支付各种运输费用并填制好按船公司要求相应的单证送交船方代理办妥托运手续，然后将货送到船边装船。待货物装船以后，取得提单加以核对确实，再送交托运人。此时托运人在收到提单之前一切托运工作都已办完。这时的提单只是承、托人双方承认的运输契约的最好的证明，在实践中托运人极少可能对提单载明的条款进行审议。应当说如果提单不是运输契约的最后证据，托运人就可以提出改变或驳回提单条款，例如当托运人证明船方代理口头答应他船舶将直达××港，而签发的提单却给船舶首先去另外港口的权利。在此种情况下除提单是使用托运人或其代理备有的以外，托运人是有权对提单条款提出异议的。

在现代海上运输实践中像上述第一种情况是比较少见的，因此一般也就把提单视为运输契约存在的一种证明文件。

由于提单是在货物装船以后，托运人凭收货单（大副收据）向船公司或其代理人处换取的，因此它就起到一个物权证明的作用。在资本主义国家里一切有价证券都可以当作商品在市场上流通买卖，因此提单也被作为货物的代替物可以在市场上进行交易，或作抵押的凭证；也可以用它到银行作取得贷款的抵押物（在贸易中卖方可以凭提单到买方委托银行兑取货款）；它也可以被保险公司用来扩展保险业务；甚至也可能被中间商利用进行投机倒把，从中取利等等。

我国是社会主义国家，对外贸易由国家专营，因此，提单作为有价证券在买卖领域中流通作为抵押贷款的担保物等在我国国内已失去其作用。但是由于我国的国际贸易还与不同社会制度的国家发生联系，在处理一些贸易运输问题时，还要考虑到国际上的一些习惯。因此还需要采用提单这一形式，以便更好地在平等互利基础上开展国际海上贸易运输。至于在国内它是不适用的，国内沿海运输是按沿海运输规则办理。

综上所述，远洋提单的作用有如下三点：

1. 提单是承运人（包括船长）或其代理人签发的货物收据。它表明承运人已按提单所列内容收到货物。如果在收货时发现实际货物与提单所列情况不一致时，承运人有权按收货单（大副收据）上批注的实际收货情况转批在提单上，货方不能按其原来所列内容向承运人索赔。

2. 提单是货物的物权证书，也就是货物所有权的支配文件，所以提单有转让、信贷、抵押或据以索赔和提货等用途。

3. 提单是作为承运人和托运人之间处理运输中双方权利和义务的依据。虽然一般它不是由双方共同签字的一项契约，但就构成契约的主要项目如船名、开航日期、航线、靠港以及其它有关货运项目，是众所周知的；又运价和运输条件，承运人也是事先规定的。因此在托运人或其代理人向承运人订舱的时候就被认为契约即告成立，所以虽然条款内容是由承运人单方拟就，托运人也应当认为双方已认可，即成为运输契约。因此，习惯上也就成了日后处理运输中各种问题的依据。

## 第二节 提单种类

提单的种类很多，可以按照各种不同形式加以分类，主要有以下几种：

1. 根据货物是否已装船分类

(1) 已装船提单 (On board B/L 或 Shipped B/L)。

这种提单表明提单上所列货物已经装上船舶，在提单上写明船名和装船日期。在对外贸易中，商业单位和银行都要求提供这种提单，它是在货物确已装船以后，由承运人、船长或其代理人予以签发。

(2) 收讫待运提单 (Received for shipped B/L)。

在固定航线运行的定期班轮，为保证不耽误船期，在船舶到港前就提早组织货载接受货物。即先将货物暂存码头仓库，等船到港后就可迅速装船。这种在货物入库后应托运人要求签发的提单，就是“收讫待运提单”。这种提单仅表明货物已集中码头仓库待装。当货物装船后，它还需交回，另换取已装船提单或由承运人或其代理人在收讫待运提单上填明实际装船日期及船名，使之成为已装船提单。集装箱运输提单有时将收讫待运提单与已装船提单同样使用。(详见第五章)。

## 2. 根据收货人抬头分类

(1) 指示提单 (Order B/L)。这种提单在收货人姓名栏内填写“托运人指示 (Order of shipper)”或“××银行指示 (Order of bank of X X)”、“收货人指示 (Order of consignee)”、“指示 (Order)”等字样，即表示根据托运人、××银行或收货人的指示交付货物。如未写明由谁指示，则作为根据托运人的指示交货。这种提单由托运人背书 (指抬头为托运人指示“或指示”时) 或由收货人背书 (指抬头为“收货人指示”时) 即可提货。这种提单也是一种可以转让的证券 (Negotiable document)，即这种提单的持有人可以用背书的方式把提单转让给别人 (背书方式将在下一节说明)，因此便于流通，也便于在流通过程中发生问题时根据背书顺序查找原因。

(2) 记名提单 (Straight B/L)，也叫做收货人抬头提单。即在提单的收货人姓名栏内填写明确的收货人名称，而不是写“或指示”字样。这种提单只有指定的收货人才能提货。在正常情况下，当收货人未接到提单时，也可以凭船公司通知单或提供担保提货。这种提单不具备流通性，即不可转让。当发生债务关系必须转让时，需要经过法定程序才能办理。这种提单只在运送一些贵重货物或我国的援外物资等运输时采用，一般贸易物资很少用这类提单。

(3) 不记名提单 (Blank B/L or Open B/L or Bearer B/L)。托运人在提单内没有指明任何收货人。这种提单转让不需要任何背书手续，仅凭提单交货，所以极为简便，但是一旦提单遗失，就容易引起纠纷。

## 3. 根据货物外表状况批注与否分类

(1) 清洁提单 (Clean B/L)，这是在货物交运时外表状况完好，承运人签发提单时未加任何影响到货物外表状态、件数、质量等有碍结汇的批注的提单。银行办理结汇时，都规定交清洁提单 (详见第四章大副批注与提单签发)。

(2) 不清洁提单 (Foul B/L或Unclean B/L)。这是由于承运人要对装船货物的表面状态负责，在托运人将货物交给船方时，遇有包装不牢、破损、渗漏、标志不清等现象时，船方在收货单上批注“××件包装破损”、“××桶渗漏”等有关情况，除非货方立即给予修补或换货，否则船方就可将收货单上的批注照样转记在提单上，这种提单便称为不清洁提单。这种提单，银行是不接受结汇的。所以有的货主为取得清洁提单以便结汇，往往向船方出具保函 (Letter of Indemnity)，保证这些破损货物如发生索赔时由保证人负责，从而让船方签发清洁提单。这种做法掩盖装船货物的事实真相，所以船方要慎重处理。联合国海上货物运输公约内对此作了规定，允许此类作法，但效力有一定范围限制 (见第四节)。

#### 4. 根据货物运输过程分类

(1) 直达提单 (Direct B/L)。即船舶从装货港装货后, 中途不经过换船而驶往目的港卸货, 这种情况下签发的提单称直达提单。

(2) 联运提单 (Through B/L)。当远洋运输船舶对所运的货物不能完成全程运输任务, 需要用其他运输工具接运时, 即产生联运 (包括海陆联运、江海联运或海空联运等), 这时承运人就要签发联运提单, 这种提单, 不管是哪一种方式的联运, 一般都签发船公司的联运提单。

(3) 转船提单 (Transshipment B/L)。当某货在装货港所装的船舶不直接驶往该货物的目的港, 而需要在其他一个或几个中途港换装另一船舶运往时, 就要签发转船提单。

联运提单和转船提单实质上差别不大, 船公司在签发上列两种提单后, 对货物负责全程运送, 所以货方不管交给谁转运, 如果发生了问题, 只找签发全程提单的承运人交涉。当然, 承运人和其他分程承运人之间的责任划分是按分程承运人所签发提单作为根据内部划分。有的提单条款内有注明“货物转装或运往××港口费用由船方负担, 风险由货方负担”, 这样按条款论, 全程承运人在货物离开他保管时, 就不再担负其他运程的风险责任, 但实际工作中收货人遇到问题, 仍是找签发提单的承运人交涉。由于提单条款相似, 全程承运人可以按提单条款转向其他各段运程承运人交涉。

除上述情况外, 尚有所谓“拼提单”和“分提单”, 前者是在两份装货单只签发一张提单时出现, 后者是在一张装货单分签几张提单时出现, 这些都为了便利货方而办理的, 在签发这种提单时应要求标志一致或声明由货方负担分票费用。

有时还会遇到与我国无直接贸易关系的国家进口我国货物, 或某些外汇分区使用的国家, 由于外汇限制而仍需进口我国货物时, 要求将提单在中途港换成其他的提单, 这种需要改换的提单称为“换提单”。

最后还有租船合同下的提单, 将在下一章介绍。

### 第三节 提单内容

各国海商法或者有关法规, 大都规定提单应说明的内容。另外, 如前述国际上有了“海牙规则”以后, 各缔约国都遵守该“规则”规定的内容。所以这些国家的各航运公司虽都有自己的提单格式和文字条款, 但均遵守“海牙规则”的规定, 基本上都是大同小异, 差别不大。

我国远洋运输公司根据我国独立自主的方针和适当考虑国际航运习惯, 制订了中国远洋运输公司提单 (样本如附录2-1)。其内容简要介绍如下。

#### 一、提单正面内容

##### 1. 托运人 (Shipper) :

提单是处理承、托人双方权利和义务的依据, 首先写明托运人名称, 这就明确了当事人的一方, 使提单的签发、转让等明确托运人是谁, 为以后处理与保函或装货批注有关货运事故责任时所不可少的因素之一。

##### 2. 收货人 (Consignee) :

此项如填写具体的收货人姓名、单位、公司名称, 即成为记名提单。它不经过一定的法律手续是不能转让的, 只有该收货人有权提取货物, 我国一般援外物资及进口物资都在此栏



内填明收货人名称。

如果在此栏内填写“指示”、“托运人指示”“×××指示”，即成为指示提单。指示提单可以通过背书方式进行转让，我国出口的贸易物资，大多是以指示提单形式签发。

背书 (Endorsment) 有各种不同情况，如收货人栏内仅填写“指示”字样，则提单持有人在提单背面签字后 (即背书) 就可提货；如收货人栏内填写“托运人指示 (Order of Shipper)”或“中国银行指示 (Order of Bank of China)”，则经托运人或中国银行在提单背面签字后即可提货；如果提单需要进行转让，应按下述形式背书：

Deliver to the order of Rolter	(由 Rolter 该人指示)
For BANK OF CHINA	(最初背书人签字)
<u>Changaching</u>	
AUTHORISED SIGNATURE	
Deliver to the order of Smalder	(由 Smalder 该人指示)
Signature of Rolter	
<u>Rolter</u>	(由第二次背书人签字)
Signature of Smalder	(由 Smalder 签字提货)
<u>Smalder</u>	

说明：(1) 由中国银行转让给 Rolter 以后，如果 Rolter 不再转让，就可以由 Rolter 签字提货。

(2) 如 Rolter 还需继续转让给 Smalder 则 Rolter 按上述继续背书。

(3) 如 Smalder 不再转让，则由 Smalder 本人签字提货，也可再背书继续转让给别人。

提单的流通与转让只有在资本主义国家中贸易商为谋求利润进行商品交易时才使用。所以我国只有在出口的贸易物资中才签发这类提单。

### 3. 通知 (Notify) :

在记名提单中因已载明具体的收货人姓名或单位、公司名称，此项内容就没有必要填写。但对指示提单来说，因没有载明收货人姓名或单位、公司名称，卸货港代理公司就无法联系。为了使收货人在卸货港尽快提取货物或船方代理人便于处理有关交付货物的各种问题，发货人应在此栏填写通知人的姓名或单位、公司名称。通常通知人即为预定的收货人或收货人委托的公司、银行，但也不一定就是提单的合法持有人。

此外，尚应明确，尽管提单写明了通知人的姓名和地址，轮船公司并没有义务将到船日期逐一分别通知，一般由代理公司登报通告船舶到港日期即可。故此栏实际上是供船方在卸货港交付货物时的一项参考资料。只有在此栏中注明“To be notified”时，轮船公司才有必须个别通知的义务，但实际工作中船公司极少接受这种要求。

### 4. 船名 (vessel) :

说明提单内载明的货物由该船运输，这就明确了执行运输任务的具体对象，承运人如果不经货方同意对提单内的货物改变船舶运输，如货物一旦因此发生损坏、灭失，承运人就要负担相应的责任。

### 5. 航次 (Voyage) :

航次数除作为船舶公司营运管理船舶使用的资料外，在提单中实际上能起到查对船舶开航日期的作用 (可与航海日志或其他营运资料核对)。

### 6. 装货港 (Port of loading) :

表明该提单内载明的货物的装货港。是计算运费和估算该货预计到达目的港日期的基础，也是国际贸易中判断此种货物在该港何时装船的证明资料之一。