

## 21. 以 B/L 换 D/O

作为收货人或其货运代理人,付款赎单取得全套单据后,要查清该进口货物属于哪家船公司承运、哪家作为船舶代理、在哪儿可以换到供通关用的提货单。应提前与船公司或船舶代理部门联系,确定船到港时间、地点,如需转船,应确认二程船名;提前与船公司或船舶代理部门确认换单费、押箱费、换单的时间;提前联系好场站确认好提箱费、掏箱费、装车费、回空费等。

在收到船公司卸货港代理发出的到货通知书后,收货人即可凭正本提单和到货通知书办理提货手续,换取提货单(Delivery Order),办理进口清关手续后,凭以提取货物。提货单的格式如表 2-19 所示。

提货单格式

表 2-19

中国上海外轮代理公司  
CHINA OCEAN SHIPPING AGENCY SHANGHAI  
提 货 单  
DELIVERY ORDER

致: \_\_\_\_\_ 港区、场站

收货人: \_\_\_\_\_

下列货物已办妥手续,运费结清,准予交付收货人。

船名	航次	起运港	目的地		
提单号	交付条款		到付海运费		
卸货地点	到达日期	进库场日期		第一程运输	
标记与集装箱号	货名	集装箱数	件数	质量(KGS)	体积(m <sup>3</sup> )
请核对放货。					
中国外轮代理公司上海分公司					
年 月 日					
凡属法定检验,检疫的进口商品,必须向有关监督机构申报。					
收货人章 1	海关章 2	3		4	
5	6	7		8	



提货单的操作是以正本提单相交换的方式进行的,所以提货单是收货人提取货物的凭证,也是承运人同意交货的证明。在实际操作中,应注意以下事项:

(1)收货人是否在提单记载的目的港地提货,如果没有在提单记载的目的港交货,不能签发提货单。

(2)在到付运费情况下,收货人是否已支付清全部运费,提货单的签发表明同意放货,所以一定要将到付运费收取。

(3)正本提单一共有多少份。

(4)是凭 H—B/L 还是 M—B/L 签发提货单,当一票货物同时使用 H—B/L 和 M—B/L 时,对发货人来说,由于他持有的提单由无船承运人签发,因而无船承运人是正式承运人。但对无船承运人来说,船公司才是真正的承运人,他只能凭船公司签发的 M—B/L 签发提货单。

(5)正本提单上对货物、箱子有无批注,对箱号、关封号有无说明,一定要将提单上对货物、箱子的批注转到提货单上去。

(6)承运货物的船舶是否属自己代理的船公司的船舶,未经船公司书面授权而擅自签发提货单是错误的。

(7)如收货人没有交出正本提单,又要求签发提货单时,承运人是否已认可,或承运人对此有什么指示,没有正本提单,原则上不能签发提货单,否则必须得到承运人的认可。

(8)如收货人要求凭副本提单换提货单时,承运人是否在副本提单上盖章和提供经承运人认可的担保。

## 22. 进口报检

若是法检商品需要商检,则要在报关前,拿进口商检申请单(带公章)和两份报关单办理登记手续,并在报关单上盖商检登记在案章以便通关。验货手续在最终目的地办理。

如需动植检,也要在报关前拿箱单发票合同报关单去代报验机构申请报验,在报关单上盖章放行以便通关,验货手续可在通关后堆场进行。

海关通关放行后应去三检大厅办理三检。向大厅内的代理报验机构提供箱单、发票、合同报关单,由他们代理报验。报验后,可在大厅内统一窗口交费。并在白色提货单上盖三检放行章。

三检手续办理后,去港池大厅交港杂费。港杂费用结清后,港方将提货联退给提货人供提货用。

## 23. 进口报关

作为进口货物的收货人或其货运代理人,应注意:

(1)应确认货物的商品编码,然后查阅海关税则,确认进口税率、确认货物需要什么监管条件,如需作各种检验,则应在报关前向有关机构报验。

(2)换单时应催促船舶代理部门及时给海关传舱单,如有问题应与海关舱单室取得联系,确认舱单是否转到海关。

(3)当海关要求开箱查验货物时,应提前与场站取得联系,调配机力将所查箱子调至海关指定的场站(事先应与场站确认好调箱费、掏箱费)。

## 24. 委托重箱拖运

此项工作一般是由买卖合同中负责运输的一方来完成。货主可指定某家内陆运输承运人

完成重箱拖运事宜,同时还要看货主向船公司托运时与船代的协议上对内陆拖箱有无指定内陆承运人,如有规定,就必须按协议上的规定,找指定的内陆承运人。

值得注意的是,如果货物须在进境地以外的其他地点办理进口清关手续,属转关运输的话,应注意海关的相应监管要求。

#### 25. 重箱出 CY 交接

所有提货手续办妥后,可通知事先联系好的堆场提货。应注意的事项有:

(1) 首先应与港池调度室取得联系安排计划。

(2) 根据提箱的多少与堆场联系足够的车辆尽可能按港方要求的时间内提清,以免产生转栈堆存费。

(3) 提箱过程中应与堆场有关人员共同检查箱体是否有重大残破,如有,要求港方在设备交接单上签残。

交货记录(Delivery Record)是一式五联到货通知书中的一联。它是集装箱堆场货运站在向收货人交付货物时,用以证明双方已向进行货物交接和载明货物交接状态的单证。

作为正常的业务手续,交货记录应在收货人全部提取货物后才能签收,然后由堆场或货运站将交货记录整理,按月、分船交船代留底。但在实际业务中,堆场或货运站的工作人员凭与收货人的关系来签收交货记录,经常会出现货没有全部提走,但交货记录已签收;收货人出具拼箱货交货记录,却签收整箱货;A 收货人的货交由 B 提取,而 B 收货人的货却交由 A 提取的情况。

对堆场或货运站的工作人员来说,签收交货记录时应注意:

(1) CFS—CFS 或 CY—CFS 交接的货由货运站提取。

(2) DOOR—DOOR 或 CY—DOOR 交接的货由承运人安排提取。

(3) CY—CY 或 DOOR—CY 交接的货由收货人安排提取。

(4) CFS—CY 交接的货也由收货人安排提取。

(5) 同一张交货记录上的货分批提取时,只有等最后一批货提取完毕才能签收。

(6) 如 CY—CY 条款,但注明 CY—CY(LCL)字样,则在堆场拆箱交货。

(7) 如 CFS—CFS 条款,但注明 CFS—CFS(FCL)字样,则表明整箱提取。

(8) 如实际提货状况与单证记载不符,应做好货损报告,并会同有关方签字。

(9) 海关未在提货单上盖章的货,一定不可出堆场或货运站。

(10) 交货前应查核费用账单,收货人是否已全部支付货物在堆场或货运站发生的所有费用。

对收货人来说,签收交货记录时应注意:

(1) 如是凭 H—B/L 换取的提货单,则到无船承运人的代理人处办理提货手续,而不直接去船公司。

(2) 接受整箱货时,应检查箱子外表状况,以及箱号、关封号是否与单证记载相符,如有异议,则会同有关方做好记录。

(3) 接受拼箱货时,应检查货物外包装、唛头、数量等是否与单证记载相符,如有异议,或已发现有货损,则做好货损报告,并交有关方签认。

(4) 未提取货物或货物未全部提取完毕,不能签收交货记录。



(5)提货时发现箱损或货损,而又无法确认责任方或确定损害区段时,则不能将货提走,避免无法提出索赔。

#### 26. FCL 拆箱

整箱货运输下,拆箱工作是由收货人或其货运代理人完成的,承运人与收货人的责任划分是以集装箱货物出堆场大门为界,双方在集装箱外表状况良好、铅封完整下交接,作为承运人已经按照提单记载交付货物的表面证据。若收货人拆箱发现货损,应及时会同有关部门做好拆箱记录,以利于保险合同、买卖合同或运输合同下的索赔。而在拼箱货运输下,拆箱工作是由货运站完成的,双方按照货物的实际数量和外表状况进行交接。

#### 27. 委托空箱回运

收货人或其货运代理人自堆场提取重箱后,应在集装箱免费使用期内及时掏箱,以免产生滞箱费。

货物提清后,应从场站取回设备交接单证明箱体无残损,去船公司或船舶代理部门取回押箱费。

#### 28. 空箱回运交接

集装箱运输中,因为货物是连同集装箱一起办理交接的,所以集装箱堆场经营人须事先缮制集装箱设备交接单(出场);在整箱货的情况下,与收货人办理集装箱出借手续;而在拼箱货的情况下,则与集装箱货运站办理集装箱的交接。

由于集装箱的具体交接地点发生变化,双方对集装箱的交接责任并非以堆场大门为界。根据交通部《海上集装箱运输管理》规定,用箱人与箱主交接责任有4种情况:

- (1)船方与港方对箱子交接以船边为界。
- (2)堆场与公路对箱子交接以堆场大门为界。
- (3)堆场与铁路对箱子交接以装卸现场为界。
- (4)堆场与水路对箱子交接以码头边为界。

## 二、集装箱班轮拼箱货货运程序与主要业务单证

集装箱货运站是集装箱运输的产物,集装箱运输的主要特点之一就是船舶在港时间短,这就要求有足够的货源,一旦在卸船完毕后,即可装满船开航。集装箱货运站的主要业务就是集、散货物。集装箱货运站有两种类型,一种叫内陆港口型,另一种叫货源集散型。

在货物不足一箱时,一般都运至集装箱货运站,由集装箱货运站根据所托运的货物种类、性质、目的港,将其与其他货物一起拼装在集装箱内,并负责将已装货的集装箱运至码头堆场。

集装箱货运站在根据订舱单接收前来托运的货物时,应查明这些货物是否已订舱,如货物已订舱,货运站则要求货物托运人提供码头收据、出口许可证,然后检查货物的件数是否与码头收据记载相符,货物的包装是否正常,能否适合集装箱运输。如无异常情况,货运站即在场站收据上签字,反之则应在码头收据的备注栏内注明不正常的情况,然后再签字。如不正常的情况较严重,可能会影响以后的运输安全,则应同有关方联系决定是否接受这些货物。

集装箱货运站在进行货物装箱时,应从里到外的按货物装箱的顺序,制作集装箱装箱单。制作时必须准确、清楚。

货物装箱完毕后,集装箱货运站在海关监督之下加海关封志,并签发场站收据。同时,应

尽快与码头堆场取得联系,将已装货的集装箱运至码头堆场。

承办拼箱业务,即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,这种做法,我们称为集拼,国际上叫做 Consolidation,简称 Consol,承办者称为集拼箱经营人 Consolidator。在国内,集拼箱经营人大多由货运代理人、无船承运人或多式联运经营人充当。

承办集拼业务的企业必须具备如下条件:

- (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) 政府部门批准有权从事集拼业务并有权签发自己的 House B/L。

一方面,从事集拼业务的国际货运代理企业由于其签发了自己的提单(House B/L),故通常被货方视为承运人(集装箱运输下承运人的概念是指:凡有权签发提单,并对运输负有责任的人),如果只经营海运区段的拼箱业务,则是无船承运人。因此其特征主要有:不是国际贸易合同的当事人;在法律上有权订立运输合同;本人不拥有、不经营海上运输工具;因与货主订立运输合同而对货物运输负有责任;有权签发提单,并受该提单条款约束;具有双重身份,对货主而言,他是承运人,但对真正运输货物的集装箱班轮公司而言,他又是货物托运人。

另一方面,货代公司须将船公司或其代理人签发给他的海洋提单正本连同自签的各 House B/L 副本快邮寄其卸货港代理人,代理人在船到时向船方提供海运提单正本,提取该集装箱到自己的货运站(CFS)拆箱,通知 House B/L 中各个收货人持正本 House B/L 前来提货。

集拼业务票数越多,处理难度越大,有时其中一票货的数量发生变更往往牵涉整箱货的出运,所以在处理中要倍加审慎。

### 三、集装箱班轮货运其他业务单证

#### 1. 危险品清单(Dangerous Cargo List)

这是集装箱内装危险货物的汇总清单。危险货物的托运人在托运危险货物时,必须根据有关危险货物运输和保管的规章,如《国际危规》,事先向船公司或船公司的代理人提交危险品清单。

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》的类别、标贴、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。

为了安排危险货物载集装箱堆场的堆存位置和装船的需要,托运人在将危险货物移入集装箱堆场和货运站时,都须提交危险品清单,由堆场经营人汇总交船方。

此外,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。

#### 2. 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。

冷藏集装箱清单由装箱人缮制。它应记载的主要内容主要包括:船名;船籍;船长姓名;装货港开航日期;装货港;卸货港;集装箱号码;铅封号;规格;运输方式;提单号;件号;货物名称;货物重量;箱重;总重;要求温度和装船位置等。

托运人托运冷冻货物或冷藏货物时,都应要求承运人在运输和保管过程中,将冷藏集装箱的箱内温度控制在一定范围之内,并且要求承运人在运输和保管货物方面承担高于普通货物应注意的义务。托运人在托运这种货物时,向承运人和集装箱堆场提供冷藏集装箱清单,就是为了使承运人和集装箱堆场在货物的保管和温度的控制方面给予充分的注意。因此,托运人或集装箱货运站须逐箱地明细填列货物的名称和指定的温度范围等内容,交集装箱堆场,由堆场经营人汇总交船方。

### 3. 卸货报告(Outturn Report)

卸货报告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,按不同载货的船名,分船编制的表明交货状态的批注汇总清单。

在集装箱对场或货运站完成了整箱货或拼箱货的交付后,须及时汇集交货记录上所作的批注,缮制卸货报告交船公司。以后,如果收货人对货物的灭失或损坏提出索赔时,卸货报告就是船公司理赔的重要依据。

不过,有些船公司并不要求集装箱堆场或货运站提交这一单证,而以交货记录作为理赔的依据。

### 4. 待提集装箱(货物)报告(Report of Undelivered Container(Cargo))

待提集装箱(货物)报告是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能疏运的,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物的通知,以利疏港和加速集装箱的周转。

其实,集装箱堆场或货运站向船公司送交待提集装箱(货物)报告和船公司向收货人发出催提通知,只不过是尽快的疏运集装箱及货物和加快集装箱的周转而采取的必要措施之一,他们对此并不承担责任。事实上,在船公司向收货人发出的到货通知书中,通常都有关于提取货物的期限和对不按时提取的货物将按规定进行处理的规定。比如,在我国,对于到达上海港的集装箱货物,在到货通知书上就明确规定:“根据海关规定,货物到港(站)14天内未能及时向海关申报,由此引起的港口疏港所发生的费用等,由收货人承担。货物抵港三个月不提取,将作无主货处理。”

## 四、班轮货运特殊业务

### 1. 卸货地订舱

在国际贸易实践中,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进出口商,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)。卸货地订舱的货物在实践中也称为“指定货”(Buyer's Nominated Cargo)。

### 2. 加载

承运人签发装货单后,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。具体的截止时间,视各港口具体情况而定,一般为装船前 24h(根据我



国《海关法》的规定,出口货物的发货人除海关特准的外应当在装货的 24h 以前,向海关申报)。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”。“加载”通常是因紧急任务、特殊情况或信用证到期等原因造成的。一般,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,船方都会设法安排“加载”。但是,“加载”引起的货物通关问题,由货方承担。

### 3. 误卸

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(关于这一点,很可能被判无效)。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,船公司不承担任何责任。

### 4. 凭保函交付货物

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,以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,船公司会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连带责任。

无单放货,即无正本提单交付货物。按照我国《海商法》的规定,承运人应保证向提单载明的记名交付货物,或者按照指示人的指示交付货物,或者向提单持有人交付货物。无单放货是承运人违反了这一保证的违约行为,应当承担相应的法律后果。

绝大多数无单放货纠纷都或多或少地涉及到贸易合同的纠纷,甚至有不少贸易合同的当



事人是因贸易合同中犯有过失无法在贸易诉讼中胜诉,或根本就不找贸易伙伴解决问题,才转而以承运人无单放货为由进行海事诉讼的。无单放货的纠纷至今仍时有发生,且有愈演愈烈之势,要想真正解决无单放货的问题,不仅仅是法律界的问题,而且还涉及航运界的问题。解决无单放货的途径主要有两个<sup>①</sup>,一是使用电子提单,通过电子数据交换(Electric Data Interchange, EDI)来解决纸面提单晚于货物抵达的情况。二是使用海运单(Sea Waybill),因为海运单不具有物权凭证性质,承运人可以不用海运单交付货物,只要他能证明要求提取货物的人就是海运单载明的收货人,而收货人可以不凭海运单要求承运人交付货物,只要他能证明他本人就是海运单载明的收货人。

无单放货在航运实务中已司空见惯。究其原因,之一是单证迟延,由于现今集装箱运输的发展,货物在海上运输的时间比以往快了很多,而单证的流转速度并未因物流流转速度的加快而加快,所以往往是货物已经抵达目的港,而提单还在流转的过程中,近洋运输这种现象尤甚。因此,收货人往往凭保函向承运人要求提取货物,等到提单到手后再交还给承运人。除此以外,单证还可能因贸易原因修改提单或其他单证而迟延,因此延长了正常的提单流转速度。原因之二是贸易原因,收货人需提取货物出售后,才有可能支付货款。买方凭保函向承运人要求提取货物,在此之前,提单等单证始终在卖方手中。买方在将货物出售获得货款后,到银行付款赎单,然后再将其中的提单交还给承运人。这种做法依赖于买方的信用,一旦买方提货后不付款,则仍持有提单的卖方钱货两空,起诉国外的买方既不经济,也不方便,甚至可能找不到国外的买方,故而起诉承运人即成为其首选。面对此种诉讼,承运人在一般情况下胜诉的可能性不大。至此,卖方将其在贸易中的风险转移给了承运人。在以往无单放货纠纷中,属于第二种原因的较多。

无单放货的法律性质一直以来是海商法学界争论的热点问题。国内曾有3种观点:一为“侵权说”,认为无单放货行为是对正本提单合法持有人物权的侵犯;二为“违约说”,认为无单放货违反了运输合同约定的凭单交货的义务;三为“竞合说”,认为无单放货在法律同时符合违约和侵权的成立要件,构成违约责任和侵权责任的竞合。笔者赞同“违约说”,理由是,根据我国《海商法》第71条的规定,“……提单中载明的向记名人交付货物,或者按照指示人的指示交付货物,或者向提单持有人交付货物的条款,构成承运人据以交付货物的保证。”承运人无单放货正是违反了这一款的规定。

从司法实践看,正本提单持有人常以侵权之诉状告承运人,但如果无单放货行为没有给正本提单合法持有人造成损害,或者正本提单合法持有人所遭受的损失与无单放货行为之间无因果关系,则侵权的构成要件没有得到满足。在这种情况下,“侵权说”就失去了理论依据。而承运人违反合同的约定无单放货,无论是否给正本提单合法持有人造成实际损失,其行为本身已构成违约,则是显而易见的<sup>②</sup>。无论是从有利于国际贸易顺利开展上看,还是从法律规定<sup>③</sup>上看,将提单视为承运人与收货人或提单持有人之间的合同,更为合理,国际上一般将无单放

① Philip Yang, *Philip Yang on Shipping Practice*, Dalian Maritime University Press, 1995, pp223 - 224.

② 雷霆. 无正本提单放货的性质及其法律责任. 《中国海商法年刊》(2000年卷). 北京:人民交通出版社, 2000年10月第140页。

③ 我国海商法第78条第1款:“承运人同收货人、提单持有人之间的权利、义务关系,依据提单的规定确定。”