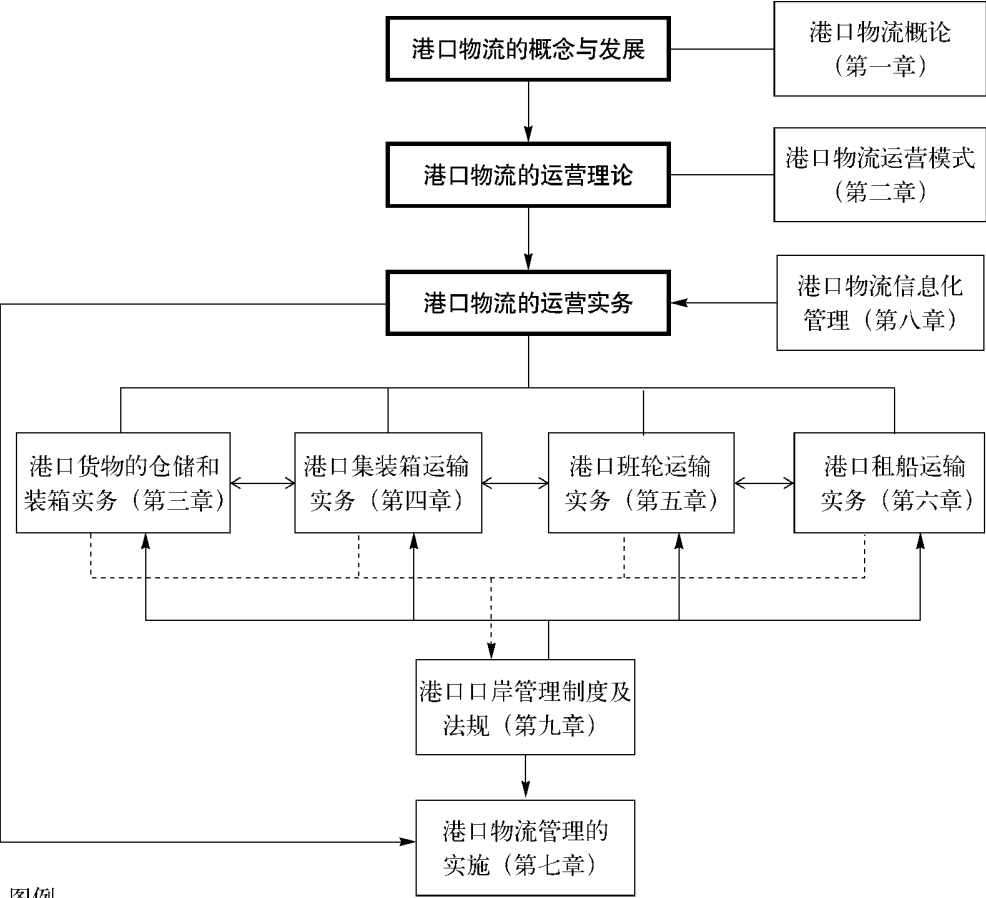


第四章

港口集装箱运输实务



图例：
——> 主要影响
——> 次要影响
- - -> 信息反馈

港口物流管理结构模型

知识目标

- 掌握集装箱运输的特点；
- 掌握集装箱进出口单证流转；
- 掌握集装箱在进出口业务中的流转程序；
- 了解集装箱码头的检查桥业务。

技能目标

- 能够根据具体的进出口业务说出主要单证的流转程序。

集装箱运输是将多种多样的杂货集装于具有统一长、宽、高规格的箱体内进行运输的方式。这些集装箱既可装船利用水路运输,也可通过铁路、公路运输;中途更换车船不必把货物取出,可以提高装卸效率;通过机械化操作,可减少繁重的体力劳动、降低货物的损失率、简化繁杂的手续、加快车船周转、降低运输成本。同时,集装箱运输可做到从发货人的仓库直接送到收货人的仓库,不必利用中转仓库,实现“门到门”的运输服务。

第一节 集装箱运输概述

由于普通散件杂货运输长期以来存在着装卸及运输效率低、时间长,货损、货差严重的问题,影响货运质量,且货运手续繁杂,影响工作效率,从而对货主、船公司及港口的经济效益产生了极为不利的负面影响。为解决采用普通货船运输散件杂货存在的问题,必然要采用集装箱运输。

一、集装箱运输的特点

集装箱运输具有高效率、高效益、高投资、高协作的特点。

(一) 高效率

集装箱装卸机械化程度很高,普通货船装卸,一般每小时为 35 t 左右,而集装箱装卸,每小时则为 400 t 左右。由于集装箱装卸效率很高、受气候影响小,船舶在港停留时间大大缩短,使船舶航次时间缩短、船舶周转加快、航行率大大提高,从而提高了船舶运输能力。在同等船舶艘数的情况下,集装箱运输可完成更大的运量,从而增加船公司的收入。

传统的运输方式具有装卸环节多、劳动强度大、装卸效率低、船舶周转慢等缺点,而集装箱运输完全改变了这种状况。

（二）高效益

首先,集装箱具有坚固、密封的特点,其本身就是一种极好的包装。使用集装箱可以简化货物包装,有的甚至无须包装,可大大节约包装费用。其次,由于集装箱的装卸基本上不受恶劣气候的影响,使船舶非生产性停泊时间缩短。又由于集装箱装卸效率高,装卸时间缩短,对船公司而言,可提高航行率,降低船舶运输成本;对港口而言,可以提高泊位通过能力,从而提高吞吐量,增加收入。另外,集装箱运输可减少被盗、沾湿、污损等引起的货损和货差,并且由于货损货差率的降低,减少了社会财富的浪费,也具有很大的社会效益。

（三）高投资

首先,船公司必须对船舶和集装箱进行巨额投资。根据有关资料表明,集装箱船每立方英尺的造价约为普通货船的 3.7~4 倍。集装箱的投资相当大,开展集装箱运输所需的高额投资,使得船公司的总成本中固定成本占有相当大的比例,高达 2/3 以上。其次,集装箱运输中的港口的投资也相当大。再次,为开展集装箱多式联运,还需有相应的内陆设施及内陆货运站等,为了配套建设,就需要兴建、扩建、改造或更新现有的公路、铁路、桥梁和涵洞等,这方面的投资更是惊人。

（四）高协作

集装箱运输系统包括海运、陆运、空运、港口、货运站以及与集装箱运输有关的海关、商检、船舶代理公司、货运代理公司等单位和部门。集装箱运输是一个复杂的运输系统工程,涉及面广、环节多、影响大。如果某一环节失误,必将影响全局,甚至导致运输生产停顿和中断。因此,要搞好整个运输系统各环节、各部门之间的高度协作。

由于集装箱运输在不同运输方式之间换装时,无须搬运箱内货物而只需换装集装箱,这就提高了换装作业效率,适于不同运输方式之间的联合运输。在换装转运时,海关及有关监管单位只需加封或验封转关放行,从而提高了运输效率。



多式联运

多式联运是指从装运地到目的地的运输过程中包含两种以上的运输方式——海、陆、空、内河等。《联合国国际货物多式联运公约》对国际多式联运所下的定义是:按照多式联运合同,以至少两种不同的运输方式,由多式联运经营人把货物从一国境内接运货物的地点运至另一国境内指定交付货物的地点。而我国《海商法》对于国内多式联运的规定是,必须有一种方式是海运。例如,从上海到南非的约翰内斯堡,经过了海运——从上海到德班,再经陆运——德班到约翰内斯堡;这才算是多式联运了。

二、集装箱货物装箱方式

根据集装箱货物装箱的数量和方式不同,集装箱货运可分为整箱和拼箱两种。

1. 整箱

整箱是指货方自行将货物装满整箱以后,以箱为单位托运的集装箱。这种情况通常在货主有足够货源装载一个或数个整箱时采用。除有些大货主自己置备集装箱外,一般都是向承运人或集装箱租赁公司租用一定的集装箱。空箱运到工厂或仓库后,在海关人员的监管下,货主把货装入箱内、加锁、铅封后交承运人并取得站场收据,最后凭收据换取提单或运单。

2. 拼箱

拼箱是指承运人(或代理人)接受货主托运的数量不足整箱的小票货运后,根据货类性质和目的地进行分类整理,把去往同一目的地的货集中到一定数量后拼装入箱。由于一个箱内有不同货主的货拼装在一起,所以叫拼箱。这种情况在货主托运数量不足装满整箱时采用。拼箱货的分类、整理、集中、装箱(拆箱)、交货等工作均在承运人码头、集装箱货运站或内陆集装箱转运站进行。

三、集装箱货物交接方式

集装箱货运分为整箱和拼箱两种,因此在交接方式上也有所不同。当前国际上的做法,大致有以下四类:

1. 整箱交,整箱接

货主在工厂或仓库把装满货后的整箱交给承运人,收货人在目的地以同样整箱接货,换言之,承运人以整箱为单位负责交接。货物的装箱和拆箱均由货主负责。

2. 拼箱交,拆箱接

货主将不足整箱的小票托运货物在集装箱货运站或内陆转运站交给承运人,由承运人负责拼箱和装箱运到目的地货运站或内陆转运站,由承运人负责拆箱,拆箱后,收货人凭单接货。货物的装箱和拆箱均由承运人负责。

3. 整箱交,拆箱接

货主在工厂或仓库把装满货后的整箱交给承运人,在目的地的集装箱货运站或内陆转运站由承运人负责拆箱后,各收货人凭单接货。

4. 拼箱交,整箱接

货主将不足整箱的小票托运货物在集装箱货运站或内陆转运站交给承运人。由承运人分类调整,把同一收货人的货集中拼装成整箱,运到目的地后,承运人以整

箱交,收货人以整箱接。

上述各种交接方式中,以“整箱交,整箱接”效果最好,也最能发挥集装箱的优越性。

四、集装箱货物交接地点

集装箱货物的交接,根据贸易条件所规定的交接地点的不同,一般分为以下几种:

(1) 门到门(door to door),是指从发货人工厂或仓库至收货人工厂或仓库。

(2) 门到场(door to CY),是指从发货人工厂或仓库至目的地或卸箱港的集装箱堆场。

(3) 门到站(door to CFS),是指从发货人工厂或仓库至目的地或卸箱港的集装箱货运站。

(4) 场到门(CY to door),是指从起运地或装箱港的集装箱堆场至收货人工厂或仓库。

(5) 场到场(CY to CY),是指从起运地或装箱港的堆场至目的地或卸箱港的集装箱堆场。

(6) 场到站(CY to CFS),是指从起运地或装箱港的集装箱堆场至目的地或卸箱港的集装箱货运站。

(7) 站到门(CFS to door),是指从起运地或装箱港的集装箱货运站至收货人工厂或仓库。

(8) 站到场(CFS to CY),是指从起运地或装箱港的集装箱货运站至目的地或卸箱港的集装箱堆场。

(9) 站到站(CFS to CFS),是指从起运地或装箱港的集装箱货运站至目的地或卸箱港的集装箱货运站。

由于集装箱在运输途中常受各种外力的作用和环境的影响,因此,集装箱的制造材料要有足够的刚度和强度,应尽量采用质量轻、强度高、耐用、维修保养费用低的材料,并且材料既价格低廉又便于取得。

五、集装箱的标记

为了便于对集装箱在流通和使用中识别和管理,便于单据编制和信息传输,所以国际标准化组织制定了集装箱标记,此标准即《集装箱的代号、识别和标记》[ISO 6346—1981(E)]。国际标准化组织规定的标记有必备标记和自选标记两类,每一类标记中又分识别标记和作业标记。具体来说,集装箱上必须有箱主代号、顺序号、核对号、集装箱尺寸及类型代号。

（一）必备标记

1. 识别标记

识别标记包括箱主代号、顺序号和核对数字。

(1) 箱主代号。国际标准化组织规定,箱主代号由四个大写的拉丁文字母表示,前三位由箱主自己规定,第四个字母一律用 U 表示。

(2) 顺序号又称箱号,由六位阿拉伯数字组成。如有数字不是六位时,则在有效数字前用“0”补足六位,如“053842”。

(3) 核对数字又称核对号,是用来对箱主代号和顺序号记录是否准确的依据。它位于箱号后,以一位阿拉伯数字加一个方框表示。

2. 作业标记

作业标记包括以下三个内容:

(1) 额定重量和自定重量标记。额定重量即集装箱总重,自重即集装箱空箱质量(或空箱重量),应以千克(kg)和磅(lb)同时表示。

(2) 空陆水联运集装箱标记。由于该集装箱的强度仅能堆码两层,因而国际标准化组织对该集装箱规定了特殊的标志,该标记为黑色,位于侧壁和端壁的左上角,并规定标记的最小尺寸为:高 127 mm,长 355 mm;字母标记的字体高度至少为 76 mm。

(3) 登箱顶触电警告标记。该标记为黄色底各色三角形,一般设在罐式集装箱和位于登箱箱顶的扶梯处,以警告登顶者有触电危险。

（二）自选标记

1. 识别标记

识别标记包括以下内容:

(1) 国家和地区代号,如我国用 CN,美国用 US。

(2) 尺寸和类型代号(箱型代码)。

2. 作业标记

作业标记主要包括以下内容:

(1) 超高标记。该标记为在黄色底上标出黑色数字和边框,此标记贴在集装箱每侧的左下角,距箱底约 0.6 m 处,同时贴在集装箱主要标记的下方。凡高度超过 2.6 m 的集装箱应贴上此标记。

(2) 国际铁路联盟标记。凡符合《国际铁路联盟条例》规定的集装箱,可以获得此标记。该标记是在欧洲铁路上运输集装箱的必要通行标记。

3. 通行标记

集装箱在运输过程中能顺利过境,箱上必须贴有按规定要求的各种通行标记,否则,必须办理烦琐的证明手续,延长集装箱的周转时间。集装箱上主要的通行标记有安全合格牌照、集装箱批准牌照、防虫处理板、检验合格证及国际铁路联盟标记等。

第二节 港口集装箱进出口业务

一、集装箱进口业务操作流程

1. 确认到港信息

收货人在收到全套正本提单以及相关单证(如电放副本、装箱单、发票和合同)后,及时和承运该票货物的船公司或其代理人取得联系,确定船舶到港时间、地点,如是转船的,应确认二程船船名,并确认好换单费、押箱费和换单的时间等。

2. 换单

凭背书的正本提单、电放或海运单去船公司或船舶代理部门换取提货单和设备交接单,与车队及仓库确认好提箱费、拆箱费、回空费和吊机费等。换单时要注意以下几点:

(1) 正本提单的背书有两种形式,如果提单上“收货人”栏显示“TO ORDER”,则由“SHIPPER”和收货人背书。如果“收货人”栏显示其真正的收货人,则由收货人背书即可。

(2) 如果是电放,则需提供船公司的书面电放确认、收货人电放保函和提单的复印件;如果是海运单,则需提供船公司的海运单书面确认、收货人海运单保函和提单的复印件。保函是由进口方出具给船舶代理方的一份请求放货的书面证明。其内容包括进口港、目的港、船名、航次、提单号、件重/尺寸及进口方签章。

(3) 换单时应仔细核对提单或电放副本与提货单上的集装箱箱号及封号是否一致。

(4) 提货单共分五联:到货通知书、白色提货单、交货记录联、蓝色费用账单联和红色费用账单联。

(5) 换取设备交接单后,工作人员应查实设备交接单上的船名航次、提箱地点、箱号、提单号是否正确,并且注明出场目的/状态、重箱拆箱、进场目的/状态及空箱/还箱等字样。

3. 报关

以换来的提货单中的白色提货单、交货记录联并附上报关单据前去报关。

报关所需的单据有:提货单中的白色提货单、交货记录联。海关放行后,在白色提货单、交货记录联上加盖放行章,发还给进口方作为提货的凭证。报关时还需要一些材料,如正本装箱单、正本发票、合同、进口报关单(一式两份)、正本报关委托协议书以及海关监管条件所涉及各类证件。

4. 检验检疫

法定检验的商品应在报关前办理检验检疫手续。如需商检,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、卫检,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,在报关单上盖放行章以便通关。

5. 办理提箱

检验检疫、海关通关后,根据海关盖放行章后的提货单以及船公司或其代理人签发的设备交接单到港区办理提箱手续。同时,码头收取相关费用,如港务港建费、港杂费。

6. 提货

所有提货手续办妥后,可通知事先联系好的堆场提货,须注意下述事项:

(1) 每次提货都应在提货单的交货记录联作好相应的记录。

(2) 尽快安排足够的车辆,将同一提单项下的所有集装箱及时拖离码头,以免产生转栈费、堆存费等额外费用。

(3) 提货过程中应与堆场的验箱员共同检查箱体是否有重大残损,如有,可要求港方在设备交接单上签残。

(4) 应在船公司规定的免费期内及时通关、拖箱、拆箱,最后将空箱返还给船公司指定的堆场,否则,会产生滞箱费。同时,在港区堆存时间超过其规定时,也会产生额外的转栈费、堆存费。

7. 处理滞箱费事宜

在空箱返还至指定堆场后,船公司计算客户用箱时间,如果超过免费期,则收取相应的滞箱费,同时,向船公司或船舶代理部门取回押箱费。

二、集装箱进口业务中码头的相关业务

在集装箱进口业务中,码头主要负责卸船、箱货的暂时堆存以及箱货的交付等,

另外,根据需要配合海关的查验等业务。全过程包括船到前的准备工作、卸船作业、卸船小结、进口集装箱整箱提运作业及进口集装箱拆箱作业。

(一) 船到前的准备工作

1. 收集进口资料

为确保集装箱船舶能及时靠泊和顺利卸货,船公司或船代部门应在规定的时间内以书面或者电子数据交换形式向码头提供船舶动态和相关的进口集装箱单证资料,以便为卸船工作作好充分的准备。

船公司或船代部门向码头提供的进口资料有进口舱单、进口船图、危险品货物装箱清单、冷藏箱、特种箱、超限箱、集装箱残损清单等资料。现行操作中,进口舱单和进口船图都以电子数据交换形式完成。其中,进口船图信息包括箱号、箱型、重/空箱、始发港、装货港、卸货港、中转港、目的地、是否有危险品或冷藏箱的温度要求等。

2. 制订靠泊计划

港口计划部门根据船公司或船代部门不同时期发过来的船期,制订月度计划和近期计划,在收到船公司或船代部门发来的预计抵港时间后,应及时通知码头。码头根据该计划合理安排泊位和相应的机械设备,尽早准备进口、靠泊所需的相关资料。

3. 编制卸船计划

码头在收到相关的进口卸船资料后,根据潮汐资料并结合船图编制卸船计划或称卸船顺序单制订出计划靠泊方向。该计划是按照集装箱的船箱位编制的,编制原则是由后往前、由上到下、由里向外逐层编制。为尽量缩短船舶在港停留时间,码头堆场必须制订进口卸船计划。集装箱船的卸船作业和装船作业往往是同时进行的,因此,该计划必须同时考虑装船计划。

4. 堆场计划

进口箱在卸船后如何在后方堆场堆存将直接影响卸船速度和货主提箱,在制订该计划时必须充分考虑进口箱量、箱型、危险品、空/重箱、是否为中转箱、是否为超限箱。若为空箱,还必须考虑箱主,以方便箱主提取空箱。

工作人员在编制堆场计划时,需要考虑以下几点:

(1) 分箱型堆放。

(2) 空箱、重箱分开堆放。

(3) 中转箱单独堆放。

(4) 特种箱单独堆放,如冷藏箱应堆放在冷藏箱场地、危险品应放在危险品场地、超长超宽箱也应择地堆放。

(5) 箱主不同的应分开堆放。

（二）卸船作业

在卸船作业开始前,码头控制中心需对卸船计划进行核实,核实无误后,将卸船计划和船图打印出来分发给船边验箱员、船舶指挥员、堆场指挥员以及理货员。

1. 卸船作业前的准备工作

卸船作业前,装卸工人必须先上船拆除集装箱的绑扎索具,如发现箱体有残损,应及时和验箱员、理货员一道向船方提出,进行共同检查并做好现场记录工作,在卸船结束后交大副签字。

2. 卸船

卸船作业准备好后,码头控制中心在系统上(利用计算机和无线电技术)发送操作指令给相应的作业人员。桥吊驾驶员按指令将相应的集装箱卸至船边的集装箱拖车上,卸完后向控制中心确认。同时,拖车上的电子设备也会收到相应指令,将卸下来的集装箱运至指定的场地。

在集装箱卸到集卡车的同时,船边的验箱员和理货员按照卸船顺序单核对已卸下来的箱子的箱号、箱况、铅封是否完整。如重箱箱号或铅封与原卸船计划不同,验箱员应会同理货员向船方提出并请船方确认。对缺失铅封的箱子,理货员应加施理货铅封,对有残损的箱子,应作好批注。最后,上述各种情况都应体现在卸船结束的报告中。

3. 堆场收箱

拖车在接收到箱子后,运到指定场地,龙门吊的无线电终端也会收到指令,将拖车上的箱子卸到指定位置,同时向控制中心确认箱位和箱号。

（三）卸船小结

卸船结束后,应将实际卸下来的箱号和进口船图、进口舱单进行核对,如发现箱号有出入,应进行实地核箱,确保溢短的准确。卸船小结的内容有船名、航次、卸箱量、靠离泊时间、开工完工时间、桥吊作业路数、溢短清单、残损清单、危险品清单、特种箱和超限箱等。

（四）进口集装箱整箱提运作业

为了使集装箱码头的卸船工作能顺利进行,防止进口货物在码头堆场的积压,同时不使集装箱闲置,加速箱周转,在集装箱运输中,一般都由船公司先向收货人发出提货通知。收货人接到提货通知后,凭正本提单到船公司换取提货单,随附费用账单和交货记录两联,并付清运费和附加费。收货人持上述单证随进口货物报关单向海关报关。海关在提货单上加盖“放行章”放行后,收货人凭提货单、费用账单和交货记录下联到码头办理提货手续。

1. 申请

收货人要求进口集装箱整箱提运的,应在提运作业前一天持提货单、费用账单和交货记录三联到集装箱码头受理台办理整箱提运作业申请手续。

码头受理台工作人员检查申请人的提货单,并按箱号查询,核对无误后,即由申请人填写整箱提运作业申请单,一式六联。

码头受理台工作人员收下申请人的凭证单据,受理提箱计划,同时输入计算机,并将整箱提运作业申请单的申请人联交申请人,指示申请人在约定时间内凭单提箱。所填申请单一联留底,其余几联分交计划部、控制室、检查口和外轮理货,计划部门凭申请单安排昼夜作业计划。

如果采用计算机管理,可以直接在系统中受理计划,同时,打印提箱凭证交申请人作为提箱文件。提箱凭证的内容主要有船名、航次、箱号、堆场位置和作业时间等。

2. 移箱

控制室场地工作人员根据整箱提运作业申请单上标明的堆场箱位,编制集装箱移动指令,根据需要一式数联,部分交堆场工作人员,部分交检查口工作人员使用。堆场工作人员根据集装箱移动指令指挥轮胎吊和集卡车将集装箱移至发箱区。

3. 提箱

在整箱提运的当日,货主或内陆承运人将整箱提运作业申请单、提箱凭证和设备交接单等提箱文件交进场检查口工作人员验收。确认无误后,检查口工作人员通过电脑,打印重箱提箱小票交集卡车司机进入指定堆场提箱。重箱提箱小票上的内容主要有船名、航次、箱号、堆场位置、作业时间和集卡车号等。

集卡车司机进入指定堆场后,将提箱小票交堆场工作人员,核对无误后,堆场工作人员指挥轮胎吊司机按提箱小票所指定的箱号发箱,在“提箱小票”上签字后交还给集卡车司机,并在自己的一份申请单上销账。

在集装箱装集卡车后,集卡车司机将集卡车驶至出场检查口,将堆场工作人员签字过的提箱小票交出场检查口工作人员,工作人员核对箱号、车号后,将提箱出场小票留下,打印出场“门票”同意集卡车出码头。

(五) 进口集装箱拆箱作业

进口集装箱拆箱作业可分为:拆箱准备、集装箱进货运站、拆箱交接、收费、制单和送单。

1. 拆箱准备

码头受理台工作人员根据进口卸船资料,编制进口集装箱拆箱计划申请单,根

据需要一式数联送交下列部门:计划部门,用以编制昼夜作业计划;控制室;货运站;海关及外轮理货。

控制室堆场工作人员根据拆箱计划申请单,编制集装箱移动指令,根据需要一式数联,部分交堆场工作人员,部分交货运站工作人员使用。堆场工作人员根据集装箱移动指令指挥轮胎吊和集卡车将集装箱移至拆箱区。

货运站根据拆箱计划申请单以及进口集装箱舱单,按货物流向布置拆箱的具体要求。

2. 集装箱进货运站

堆场工作人员根据拆箱计划申请单及控制室的移动指令指挥轮胎吊和集卡车将集装箱移入货运站。货运站工作人员核对箱号、检查铅封完好后,在移动指令上签收。

移动完毕后,堆场工作人员将拆箱计划申请单和经货运站工作人员签收的移动指令交控制室堆场工作人员。

3. 拆箱交接

货运站拆箱的要求,必须一箱一清、拆完为止,并在做好箱内清扫工作后关好箱门。拆箱作业时,货运站理货员应与外轮理货员做好交接工作,交点货物的件数,验明包装和残损。

拆箱作业完毕,货运站理货员还应按船名、航次分别缮制“拆箱日报表”和“残损溢短报告”,并会同外轮理货员签字,然后货运站理货员在外轮拆箱理货单上签字。

如果拆箱过程中发现箱残损或导致箱体坏损,应立即停止作业,并及时通知外轮理货员确认,做好设备交接单签证。

4. 收费

码头堆场在将集装箱交付收货人前,应先审查该箱是否发生过搬运费、保管费或滞期费。如发生了这些费用,则在集装箱交收货人之前,收货人必须付清有关费用。

进口集装箱在码头产生的费用主要有装卸费、中转包干费、搬移费、船上翻路费、堆存费、过磅费和清洗费等。

5. 制单和送单

货运站理货员将拆箱日报表和残损溢短报告交货运站工作人员,工作人员将上述单证留一份存档,其余交单证管理员签收。

单证管理员将拆箱日报表留一份存档,其余分交箱务管理员,费收、集装箱公司和船公司;残损溢短报告一份交集装箱公司,一份交商务理赔。

三、集装箱出口业务操作流程

1. 接受货主询价

(1) 海运费询价:根据货主提供的出口信息提供海运到付或预付的价格,需掌握各船公司的船期、海运价格等。

(2) 陆运费询价:内陆运输的询价包括拖运费、提箱费、装箱费、进港费和报关费等。

2. 接单(接受货主委托)

接受货主委托后(一般为传真件)需明确的重点信息包括船期、件数、箱型、箱量、毛重、体积、付费条款、货主联系方式和装箱情况等。

3. 订舱

(1) 缮制委托书(十联单):制单时应最大程度保证最终提单上的信息与原始托单的信息一致。

(2) 书面订舱时,在订舱前盖好订舱章到船公司取得订舱确认。对于电子订舱,将订舱信息按照船公司的标准电子订舱格式生成的电子订舱信息,发送至船公司,并取得电子或者书面的订舱确认回执。

4. 装箱

(1) “门到门”缮制装箱单并注明装箱时间、船名、航次、订舱单号、中转港、目的港、毛重、件数、体积、装箱点、联系人和联系电话等,在港区或船公司公布了该船名、航次的开始进箱时间后,在该航次截关前安排进港。

(2) 内装是将需要装箱的货物直接送往港区仓库,在港区集装箱货运站按照装箱单装箱,然后根据该船名、航次和中转港按要求安排进港。

(3) 如果在装箱过程中发现货物与装箱单内容有出入,应更正装箱单内容使其与实际装箱内容一致。国内比较普遍的做法是根据装箱单来装箱,而不是在装完箱后根据实际装箱情况缮制装箱单。

5. 报关

(1) 提供出口货物报关所需资料,如商检证明、原产地证明、商标授权、商标品名、核销单和商会核价章等。

(2) 填妥报关单,须准确填写船名、航次、提单号、装箱清单、发票、毛重、净重、件数、包装种类、货物价值和体积等。

(3) 显示报关单中货物的“中文品名”,对照海关编码大全,查阅商品编码,审核两者是否相符,按编码确定计量单位,并根据海关监管条件检查所缺的报关要件。

(4) 备妥报关委托书、报关单、手册、发票、装箱单、核销单和配舱回单(十联单第五联以后)等,于截关前通关。

(5) 凡是上航次退关改配、在本航次仍有出运需要的,应重新报关。

6. 集装箱装船

出口集装箱进港后,按照堆场计划进行堆放。在通关后,由船公司和码头共同对出口集装箱进行配载,确定出口集装箱在装船时的位置。

7. 提单确认和修改、签单

根据货主的提单确认件确认提单的内容以及提单的发放形式(如电放、异地放单、分单和并单等),查看每张正本提单是否全都盖了签单章。

8. 航次费用结算

(1) 海运费:分为预付和到付。

(2) 陆运费:包括订舱费、报关费(包括返关之前已经报关的费用)、托运费及其他费用(如商检、动植物检、快递费、提单/舱单更改费用)。

9. 提单、发票发放

(1) 货主自来取件的,需签收。

(2) 通过快递送达的,应在“名址单”上标明诸如提单号、发票号、核销单号、许可证号和配额号等要素以备日后查证。

10. 费用清算和退税

船公司与无船承运人或货主等进行的航次费用的清算可根据它们之间的协议进行,如月结方式或者付款买单等。对于有些国家规定可以退税的货物,货主应及时根据核销退税单进行退税。

海关退税有问题的,需更改并提供如下资料:

(1) 报关数据正确、舱单不正确的,包括:经预录后海关返还的报关单复印件;场站收据复印件十联单的第七联,即黄联;提单正本复印件两张;装箱单复印件;更正单(三联、正本)。

(2) 短装(多报少出)、溢装(少报多出),包括:船开5天(工作日)内没能及时更正的,先交纳一定数量的罚款,再由货主重新提供发票、装箱单、报关单和提单副本复印件(加盖提单副本确认章);船开5天(工作日)内更改的,货主需提供提单副本复印件(加盖提单副本确认章)、正本正确的报关单、正本正确的发票及装箱单。

四、集装箱出口业务中码头的相关业务

(一) 船舶到港前的业务

出口集装箱在船舶到港前,都已进港待运。港区在集装箱进港之时已根据书面

的装箱或者电子数据交换形式的装箱单,掌握了集装箱的一些具体信息,如货名、箱重和中转港等。集装箱进港也是托运人货交承运人的过程,因此,集装箱在此的交接过程非常重要。

1. 拼箱货进港

从成本的角度来看,货主在出运一些体积较小和(或)重量较轻、不宜整箱运输的货物时,应选择在货运站作拼箱运输。货运站根据托运人的订舱情况,将同一目的地货物统一安排拼装入同一集装箱。货物装箱后,运至码头堆场准备装船。

2. 整箱货进港

整箱货一般由托运人在船公司的指示下,到指定的空箱集装箱堆场,将空箱拖运至仓库或者工厂直接装箱。装箱后,再将重箱拖运至码头准备装船。

(二) 货物进场管理

工作人员对货物进场一定要严格管理,完成相关的检查、登记等流程,保证各项工作有序进行。

(1) 所有集装箱在进场时都应该进行箱体检查。

(2) 集装箱码头对所有需要进出码头提箱、进箱的集卡车都必须进行登记注册,并将注册的编号标记在集卡车醒目的位置。目的在于:首先,对龙门吊在对集装箱吊上、吊下时,可准确地按照系统指令将集装箱与集卡车对号入座,避免误操作;其次,降低集装箱被盗概率,降低一些不法分子在得到遗失的单证或者制造假的单证将集装箱提走的可能性。

(3) 对于一些有电子数据交换预录的港口,在进港前将相关信息输入预进港计算机,在进港时输入箱号后自动显示该箱的详细信息。

(4) 集装箱在港区堆场堆放的方向对装船效率有一定的影响。由于集装箱船隔栅、导槽等结构的限制,以及绑扎的要求和海上航行的集装箱和货物的安全,箱门的方向在船上的方位往往是固定的。因此,在进港时,箱区里的箱门方向都是一致的,所以对有些集卡车上的箱子有必要调整箱门。

(5) 出口重箱的进场期限。为了确保装船作业能顺利进行,同时船公司也从箱子的有效管理方面考虑,一般与码头一起规定每航次出口箱进场的截止期限,即截关时间(一般为船到前的 24 h)。如果出口箱到港区时超过规定的期限,码头或者船公司可以根据实际情况决定是否同意进场。

(三) 装船作业流程

集装箱出口装船,无论是整箱、拼箱还是空箱,一般都须先进入码头堆场等待装船。但有时也有特例,如某些不能在堆场存放的危险品箱可直接运到船边进行装船。码头配载计划员应根据事先掌握的出口箱货情况,进行船舶的预配载和实配载

工作。编制船舶的配载船图,交控制室作为指挥装船作业的依据。

1. 编制配载图

配载图是集装箱码头根据船公司或船代的预配图,并按照船舶既定的技术规范和码头作业特点而编制的航次出口箱在船舶上的具体船箱位的计划。配载图应满足船舶安全和货物安全要求,同时也要兼顾码头作业要求,从而更好地保证船期,充分发挥码头的作业效率。

2. 确认船图

在出口船图配好后,码头配载计划员应和船公司的配载员一起检查船图,保证配载正确、作业均衡,在本港倒箱的位置正确。客户要在船开前改港的,中转港/目的港和箱子的贝位(箱在舱中的位置)要作相应的调整。码头配载计划员检查无误后,再提交船舶的大副审核,大副应结合船舶的稳定性、压载情况、绑扎要求、堆垛重量以及每一列的上下重量分布情况进行审核,必要时要作相应的调整,确认无误后方可安排装船。

3. 装船

船图确认好后,将出口船图分发给相关方,如外轮理货员、船边控制员和现场控制员等;然后在系统上向作业点发送作业指令,向堆场发送发箱指令,向桥吊发送装船指令。发箱时,堆场控制员核对箱号无误后,指挥场地机械发箱,并在装船顺序单上作注销记录。

4. 船边验箱及装船

集卡车或其他平面运输机械将集装箱运至码头前沿,船边验箱员在船边按顺序号核对箱号,并检查集装箱的外表状况和铅封。如发现有残损,应立即会同外轮理货员编制设备交接单,双方签字后,各持一份。

船舶指挥员指挥桥吊将集装箱吊至指定的船箱位,外轮理货员记录下集装箱的实际船箱位。在装船完毕后,船长在码头装卸作业签证上签字,表示船方确认集装箱已装船。

5. 装船结束工作

工班结束后,船边验箱员将装船顺序单等单证交船舶指挥员汇总,由船舶指挥员和外轮理货员办理交接手续。双方核对本工班所装船的箱数、箱号以及残损单(设备交接单)的份数,核对无误后,各自在对方的装船顺序单上签字。然后,船舶指挥员与下一工班的船舶指挥员进行现场交接。

装船结束后,理货员应该将实际装船的资料发给船公司,如集装箱的装船位置、

开工完工时间、实际理货的箱型数量、残损情况、日班夜班工班数量和工时等,这些不仅可以使船公司掌握箱子的动态、装船情况,也是计算航次费用的依据。

第三节 集装箱进出口单证流转

集装箱运输的效率和效益在很大程度上取决于速度。鉴于集装箱船的航速及其他运输工具的运行速度的提高有一定的限度,因此,缩短集装箱货物在港站的停留时间就显得十分重要。在集装箱运输的港站以及与货代、船代、运输公司、银行、保险、监管等部门的业务活动中,围绕着集装箱的验收、提取、装卸、堆存、装箱、拆箱、费收和一关三检等,存在着错综复杂的作业环节,也伴随着众多的单证的处理要求。因此,了解集装箱运输的有关单证及其流转流程,对提高集装箱运输的效率有着十分重要的意义。

一、集装箱码头使用的主要单证

单证是指在进出口业务中应用的单据和证书,凭借这种文件可处理货物的交付、运输、保险、商检和结汇等,它是信息的载体。一般来说,集装箱运输的单证涉及三个方面:第一是船公司、代理与货主,主要包括外贸运输合同及说明、订舱及确认、到货通知、报关、费收、中转及提单等信息;第二是港口及腹地集疏运(公路、铁路和内河运输等),主要包括拆装箱、空箱调运、场地申请、运输订单、计划及实际的集装箱交接信息等;第三是本港、开来港及下一挂港,主要包括船期及直接影响装卸效率的船图、舱单、装载指示等信息以及海关等国家行政管理部门。

目前,我国港口集装箱码头使用的主要单证有以下几种:

1. 设备交接单

设备交接单是集装箱进出港区、场站时,用箱人、运箱人与管箱人及其代理人之间交接集装箱的凭证。设备交接单共六联,进场和出场各三联,分别为管箱人(船公司、船代)联;码头/堆场联;用箱人/运箱人联。

设备交接单流转程序:

(1) 用箱人申请用箱。

(2) 由管箱单位开具设备交接单交用箱人、运箱人。

(3) 由用箱人、运箱人到码头、堆场提箱送收箱地(或到发箱地提箱送码头、堆场),经办人员核单并查验箱体后,双方签字交接,留管箱单位留底联和码头/堆场联,将用箱人联、运箱人联退还用箱人、运箱人。

(4) 码头、堆场经办人员将管箱单位联退管箱单位。

2. 装箱单

装箱单是详细记载每个集装箱内所载货物名称、数量及箱内货物积载情况的单证,是向承运人提供箱内所载货物的明细清单。装箱单上详细记载了每个集装箱的船名、航次、起运港、卸货港、目的港、货物名称、数量、重量、提单号、发货人、收货人、件数、体积及装箱地点。装箱单由负责货物装箱的集装箱货运站仓库或工厂仓库缮制。装箱单向承运人提供了箱内所装货物的明细清单,同时也为船舶的配载提供了依据,装箱单上记载的集装箱重量是计算船舶吃水和稳定性的基本数据。

装箱单上所记载的货运资料必须和场站收据上所记载的内容一致。装箱单的记载是否正确,与集装箱货物运输的安全关系密切。对于集装箱码头而言,装箱单主要用于出口业务中。

集装箱装箱单的主要作用有:

- (1) 在装货地点作为向海关申报货物出口的代用单据。
- (2) 作为发货人、集装箱货运站与集装箱码头堆场之间货物的交接单。
- (3) 作为向承运人通知集装箱内所装货物的明细表。
- (4) 在进口国、途经国作为办理保税运输手续的单据之一。
- (5) 单据上所记载的货物与集装箱的总重量是计算船舶吃水差、稳定性的基本数据。为了提高中转港的准确性,现各大船公司在装箱单上都盖有各自的确认章,显示中转港的代码或全称。

3. 交货记录

交货记录是集装箱码头堆场或集装箱货运站在向收货人交付货物时,用以证明双方已完成货物的交接并记录交接状态的单证,用以证明集装箱已实际卸下或装船的凭证。交货记录是集装箱进口业务的主要单证之一。

交货记录一共有五联,第一联称提货单,此联由港方留存;第二联称费用账单,此联由收货人留存;第三联也是费用账单,此联由港方留存;第四联、第五联均称交货记录,收货人提货时需在此两联上盖章,第四联由港区留存,第五联由港区转船代留存。

对承运人来说,交货记录的签发即表明向码头下达同意交货的指令;对收货人来说,得到交货记录即表明已具备向码头提货的条件。交货记录的签发是承运人责任终止、收货人责任开始的标志。

集装箱码头与收货人在进行货物交接前,应仔细核查以下各方面内容:

- (1) 提货单与舱单是否相符,单货是否相符。
- (2) 提货单上各项手续是否齐全,应盖有收货人章、海关放行章、检验检疫章和船代章。

(3) 收货人是否已付清有关的费用,应盖有外理受理章、港区费用结算章(货代托收章或码头现收章)。

(4) 提箱完毕后,双方人员应在交货记录上办理交接,直至提完,由港区留底。

4. 场站收据

场站收据又称码头收据,是集装箱码头的重要运输单据。码头在收到场站收据并签字后,在法律责任上,表明码头对所收到的货物开始负有责任。码头与承运人、托运人之间如发生责任纠纷,场站收据是解决纠纷的原始凭证之一。

场站收据标准格式一般是一式十联,分别为:

- (1) 货方留底(白联)。
- (2) 集装箱货物托运单(白联)。
- (3) 运费通知一(白联)。
- (4) 运费通知二(白联)。
- (5) 装货单——场站收据副本(白联)。
- (6) 场站收据副本——大副联(粉红色联)。
- (7) 场站收据(淡黄色联)。
- (8) 货代留底(白联)。
- (9) 配舱回单一(白联)。
- (10) 配舱回单二(白联)。

第五、第六和第七联送码头。送码头前,托运人必须到海关进行出口申报,经海关审核同意后,在第五联上加盖放行章。码头根据海关的放行给予放行配船。

由于海运集装箱业务的特点,场站收据的流转过程大致如下:

(1) 发货人/货代制单后留下第一联,即货主留存联,将其余九联送交船代订舱签单。

(2) 船代留下第二、第三、第四联,在第五联装货单上盖章确认订舱,将余下的几联退给货代。第八联货代留底,第九、第十联由货代退给托运人作配舱回单。

(3) 货代在第五、第六和第七联填上箱号、数量,附相关证件到海关报关。

(4) 海关审核认可后,在第五联装货单上加盖海关放行章,将第五、第六和第七联还给货代。

(5) 货代在港区配载配船前,持第五、第六和第七联办理放行手续,配载签收后,在第七联盖章后交还货代,港区留存第五、第六联。

(6) 配载员在制作预配签单后连同第六联,在装船前交外理,港区留第五联。

(7) 外理校核预配清单无误后,连同第六联交船上大副。

5. 危险货物装箱证明书

危险货物装箱证明书是危险品集装箱装箱时,由装货人填制证明危险品货物正

常装箱的凭证。危险品集装箱进入码头时,承运人(集卡车司机)除提交正常的单证外,须随附装箱证明书,内容包括船名、航次、目的港、箱号、危险货物品名、联合国编号、危险货物类别、包装和件数等。

6. 危险货物申报单

危险货物申报单是在船舶到港前,由代理送至码头的关于进出口危险货物的专用单证,分别为船舶载运危险货物申报单和危险货物安全适运申报单,批单码头将对照船图中列明的危险品箱进行审核,确认实际进出口的危险品箱与申报单中载明的信息是否一致。

7. 温控箱商检证书

出口温控箱在进码头前,须由申请人(货主或货代)向码头受理台递交由中华人民共和国国家质量监督检验检疫局签发的集装箱检验检疫结果单。此单记载了该集装箱的船名、航次、箱号和货物名称等信息,申请人同时填制温控箱巡查记录,作为温控箱进场申请。

8. 进口舱单

进口舱单是一份列明船舶实际载运货物的汇总清单,内容包括船名、航次、提单号、重量、体积、箱号、箱型、铅封号和危险品类别等。进口舱单一般由船公司或其代理人在船舶到港前送集装箱码头,作为进口货物的原始资料之一。现在,一些船公司或其代理人已通过电子数据交换形式将舱单与船图一起送至码头。

9. 船图

船图一般由总图、贝位图和特种箱清单等部分组成。贝位图是船图的核心部分,按船舶贝位顺序记录了船舶所载集装箱的实际船箱位和主要箱信息。如果是特种箱,还标有相应的特种信息,如温控箱标有设定温度、危险品箱标有危险品等级等。目前,在实际使用中,船图已由书面转为电子数据交换形式传送。在船舶进港前,代理方必须将船图和舱单一同以书面或电子数据交换方式送至码头。

10. 海关退关箱出卡口证明

海关退关箱出卡口证明是海关开具的允许出口集装箱从检查桥(卡口)提出的凭证。证明上载有船名、航次、箱号和提单号等信息,还盖有海关盖验讫章。码头核实无误后放箱。

11. 装卸船顺序单

装卸船顺序单是码头根据进出口集装箱的资料为进行装卸船作业而使用的单证。目前,随着无线终端的完善,码头基本实现无纸化,装卸船的作业顺序将由计算机发送显示在手持终端上。

12. 移箱指令

移箱指令是码头内部集装箱转堆、移动的作业指令和根据,是码头进行箱务管理的主要工作单证之一,目前也基本实现无纸化。

13. 计数单

计数单是装卸船作业完成后,内理、外理之间进行交接用以证明集装箱已实际卸下或装船的凭证。

14. 温控箱巡查记录

温控箱巡查记录是温控集装箱在出口进场前,由货主或货代填具的用以向码头申请进场的单证,写明集装箱号、船名、航次、提单号、联系单位和设定温度等信息,在集装箱进入码头后,码头对堆场内的温控箱根据不同季节的要求进行巡查管理,并将巡查温度记录在计算机中。

15. 行车指南

行车指南是码头给进港区作业的承运人(集卡车司机)的单证,单证上主要显示集卡车进箱、提箱的箱号及堆场位置,作为外集卡车司机进提集装箱的指南。

16. 受理凭条

受理凭条是码头受理台在申请人(货主、货代或集卡车司机)完成集装箱的各项作业申请后所出具的联系单,申请人可以凭此受理凭条和相关单证,到检查桥进行具体的进提箱操作。

17. 进出口货物海关申报单

凡进口的集装箱货物直接运往内地设有海关的地点,应由口岸货运代理向海关申请办理转运(转点)手续,口岸海关将有关申报单证转交承运人负责代交内陆海关,由内陆海关查验放行。凡出口的集装箱货物,如果是在内地设有海关的地点装箱的,则应由当地发货人或货运代理向海关申报,由海关将有关申报单证转交承运人负责带给出境地海关凭以监督装船。

进出口货物海关申报单的主要内容包括以下几点:

- (1) 发货人的名称和地址。
- (2) 收货人的名称和地址。
- (3) 交货人地点、装货地点。
- (4) 途经中转地点。
- (5) 运输方式。
- (6) 装箱日期、箱量、填表日期、份数。
- (7) 单证申报人名称、地址。

- (8) 有关货物情况(货名、件数、标志、种类、包装和货运单位)。
- (9) 海关、单证申请人签署。
- (10) 有关备注、附件说明。

在集装箱运输方式下,除为满足其运输特点需要制订一些单证外,许多单证仍使用普通货物运输方式的单证,在此不一一说明。

二、集装箱码头进口单证流转流程

我国港口集装箱码头进口单证流转流程如图 4-1 所示。

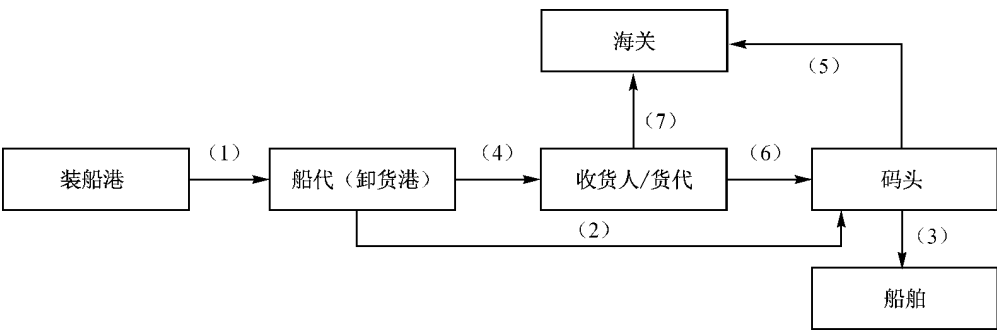


图 4-1 我国港口集装箱码头进口单证流转流程

图中代号与各自所代表的单证的关系如下:

- (1) 代表实际配载图、舱单和特种箱清单等。
- (2) 代表同上,船代同时提供海关舱单。
- (3) 代表卸船顺序单、进口船图,卸船后,外理提供外理计数单。
- (4) 代表到货通知书(提单换提货单)。
- (5) 代表堆存信息、查验监管等。
- (6) 代表设备交接单、提货单。
- (7) 代表进口货物海关申报单。

三、集装箱码头出口单证流转流程

我国港口集装箱码头出口单证流转流程如图 4-2 所示。

我国各港口有各港口的实际情况,在实际生产过程中,各港口都有适合本港特点的一套单证和流程。

图中代号与各自所代表的单证的关系如下:

- (1) 代表货物委托书、委托报关书。
- (2) 代表订舱单:船公司或代理在接受发货人或其代理人订舱时,根据其口头

或书面申请货物托运情况用以安排货物运输的单证。

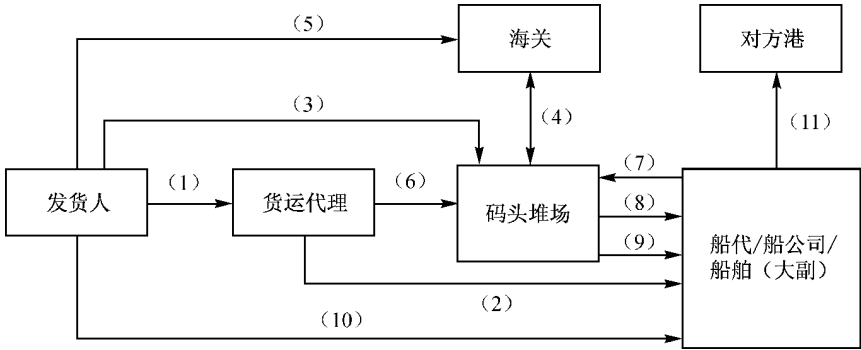


图 4-2 我国港口集装箱码头出口单证流转流程

- (3) 代表设备交接单、装箱单。
- (4) 代表堆存信息/查验、监管信息。
- (5) 代表货代/发货人—海关：装货单(D/R 第五联)、商业发票、出口许可证和商品说明书等。
- (6) 代表装货单、大副收据、场站收据(D/R)。
- (7) 代表船代/船公司—码头：预配清单、预配船图、危险品清单、温控箱清单和危险品货物积载申报单等。
- (8) 代表码头—船舶：配载图、装船顺序单。
- (9) 代表码头外理—船代：外理计数单、实际积载图。
- (10) 代表发货人/货代/船代：场站收据换提单。
- (11) 代表实际积载图、舱单、危险品清单、温控箱清单和残损箱清单等。

第四节 集装箱码头的检查桥业务

检查桥是公路集装箱进出港区的门户，主要负责公路集装箱的信息录入和箱体检查方面的工作，并对相关单证进行审核与交接，是码头与内陆承运人进行集装箱设备交接的重要环节。在这里，集卡车司机与码头进行提箱或者进港业务的交接。码头向集卡车司机打印行车指南，即向集卡车司机指明：到指定箱区提箱或者将车上的集装箱运到指定箱区；同时，向控制中心发出作业指令，安排吊机放箱或者提箱。

一、集装箱检查桥的主要作用

集装箱检查桥的作用可归纳为以下五项：

- (1) 交接集装箱式货物。
- (2) 检查集装箱铅封是否完好，有问题时应在这里采取措施，明确责任。
- (3) 设有地秤为集装箱衡重。
- (4) 交接有关货物的各种单证。
- (5) 检查出门的车辆是否符合公路规则。

二、检查桥业务的主要内容

检查桥业务包括箱体检查、重箱进场、空箱进场、重箱出场、空箱出场、单证审查和整理、场地核箱和特种箱操作等。

1. 箱体检查

检查桥的验箱员与集卡车司机一起对所有需要进港区和一些出港区的集装箱箱体进行检验，并进行相关记录。对进港区的集装箱而言，验箱员需认真核对箱号、尺寸/类型、铅封号、危险品标志、集卡车号以及箱状况。

(1) 核对集卡车牌号、进港牌号是否与设备交接单上登记的内容相符。

(2) 核对集装箱箱号、箱型、尺寸和铅封号是否与设备交接单、装箱单等一些单证相符。

(3) 箱体是否有残损。箱体变形将会影响装卸船，集装箱的主要部件(如角件)变形将会影响龙门吊和桥吊的装卸，甚至不能进行装卸，箱体破损容易造成货物水渍等。对上述问题比较严重的箱体，验箱员应拒绝收箱。如果该集装箱一定要进港，验箱员必须与船公司取得联系，必要时船公司、集卡车司机与验箱员一起进行联合检验。

(4) 对于出口的危险品箱，应检验是否有危险货物标贴、标贴是否齐全、是否有危险品标志，同时，核对箱体上危险货物标贴的等级是否与受理凭条上注明的危险品等级相符。

(5) 若集装箱为温控箱等特种箱，应在装箱单或相关单证上作正确、明显的标志。检查冷藏箱的箱门、冷冻机、控制箱等外表的情况，箱体的预检测试(PTI)标贴，记录纸温度、设定温度与装箱单要求温度三者温度是否一致。冷藏箱在卸到冷藏箱区通电后，检查温度是否与单证所要求的相符。对检查中发现的异常情况必须进行详细记录。

(6) 超限箱、台架式、平台式集装箱要检查装载超高、超重、超长货物的捆扎状况，并将超限尺寸或重量在装箱单及相关单证上注明。

2. 重箱进场

重箱进场包括出口装船的重箱和中转出口的重箱(即转码头的重箱)。中转出口的重箱,是因为进口船舶所靠的码头与中转出口船舶所靠的码头不是同一个,因此,须借助陆路运输完成转码头的操作。

检查桥的工作人员在收到验箱员所批注的信息后,必须认真检查该批注和审核集卡车司机提供的文件、单证的有效性,测定集装箱的重量,然后对箱号、箱型、车牌号、箱状态、出口船名、航次、卸货港、中转港、提单号、货物件数和重量等信息进行核对。不同的港口其操作方法不同,一般出口重箱进场需持的单据也有所不同:有的是根据设备交接单,有的是根据装箱单,还有的是设备交接单、装箱单两者都需要。

温控箱、危险品箱、超限箱、温控箱作干货箱,以及提前进场、直装、延迟进场、退运进场均需提前预约进场,并在进场时提供预约受理凭条和危险货物集装箱装箱证明书等单证。转码头集装箱进场需持盖有海关放行章的舱单和设备交接单。

重箱若超过一定的重量,则不能进场;集装箱太重不仅容易对箱体结构造成损害,同时也会对港口的装卸机械埋下安全隐患。不同的港口根据自己港口机械的安全负荷有不同的规定,如有些重量设定限制标准为小箱 36.5 t、大箱 41 t。

中转出口的重箱进场时,集卡车司机凭盖有海关验讫章的集装箱转码头海关申报单及设备交接单到检查桥办理手续,检查桥输单员输入车号、箱号,码头操作系统会自动显示相关箱信息。若操作系统无显示,可凭司机提供的进口舱单(复印件),输入相关内容。如果集装箱转码头海关申报单上的船名/航次与舱单上的不符,以集装箱转码头海关申报单上的船名/航次为准。

进门手续完毕后,收下装箱单、设备交接单和预约受理凭条。

3. 空箱进场

空箱进场时需持船公司或船代签发的集装箱设备交接单,如果该空箱是重箱进口经过拆箱后,返回码头堆场堆存而已,则仅需将其箱号、箱型、集卡车号、箱状态和箱主等信息输入计算机。如果是空箱装船出口的话,则在进场之前,必须预先将计划通知码头,及时安排堆场场地和装卸机械,取得预约受理凭条。进场时,检查桥工作人员审核集卡车司机提供的集装箱设备交接单内容,并将箱号、箱型、集卡车号、箱状态、出口船名、航次、箱主、卸货港和目的港录入系统。

4. 重箱出场

重箱出场包括进口重箱、中转箱及退关箱出场。

进口重箱提箱需持有效提货单和设备交接单。提箱时,验箱员应严格审核提货单,如果海关放行章、检验检疫章等不齐、不清或不符,则不得提箱;如果代理公司与码头费用无托收协议,提箱人员应先到受理台办理预约,付清相关费用后再到检查

桥提箱。

退关重箱提箱时,需持设备交接单、预约受理凭条和退关箱出卡口证明。

5. 空箱出场

工作人员根据集装箱箱主的指令,接受驳箱车队的提箱申请,并提供作业受理凭条。出场时,集卡车司机须出具箱主或其代理签发的设备交接单及预约受理凭条,到检查桥提箱。

6. 单证审查和整理

检查桥所涉及的单证主要有设备交接单、装箱单、提货单、交货记录联和集装箱的残损记录。这些记录都是码头与内陆承运人进行集装箱设备交接时的原始资料,也是交接时对集装箱破损责任划分的原始证据。

7. 场地核箱

工作人员根据堆场控制中心提供的核箱单证进行场地核箱,并根据核箱实际情况进行箱位调整。需要核对的内容有集装箱箱号、箱型、尺寸是否与核箱单或电脑上的记录相符等。发现箱体有残损的,工作人员应在核箱结束后向堆场计划员反馈;场地有其他异常情况的(如有可疑人员、无关人员),应及时向检查桥反馈。核箱完毕后,工作人员应及时准确地进行相应调整。核箱中发现箱门开启、箱体残损、无危险品货物标贴或标贴不全等情况时,工作人员应作好书面记录并及时上报。

工作人员还应对所辖堆存场地实行动态管理,对已核集装箱堆存质量、外围集装箱堆存质量和场地附属设施巡查;检查冷藏箱的插头、电缆线、接插电源、箱体,以及通电、发动机运转状况是否正常;检查温度记录,并将冷藏箱在进场时的实际温度信息作相应的记录。

8. 特种箱操作

特种箱主要是危险品箱和冷藏箱。

(1) 高温季节应加强对危险货物集装箱的保护工作,若室外温度超过 30°C ,工作人员需对集装箱外表进行定期喷淋降温工作。喷淋时,要求箱体四周都喷到;如有异常情况,应及时与控制中心联系,必要时和船公司或货主联系。

(2) 冷藏箱在从集卡车卸下进入堆场接通电源后,工作人员应检查确认集装箱外部的冷冻机运行是否正常,有故障应立即根据实际情况及时对外联系处理或者进行修理。工作人员应定期检查温度并记录检查结果,仔细核对相关资料中的设定温度与在场温控箱所显示的设定温度、纸盘记录温度是否相符。对于在装船后或者卸船前发生机器故障的冷藏箱,工作人员应立即上船确认,确认后安排维修,同时作好相应的记录。

第五节 集装箱箱务管理业务

箱务管理即集装箱管理,是国际集装箱运输的一项十分重要的基础工作。它涉及港、航、路、站等诸多环节,以及国际集装箱的使用、租用、调运、保管、发放、交接、装卸、中转、堆存、装箱、拆箱、运输、检验、修理、清洗、熏蒸和租赁等业务。因此,集装箱管理是一项十分复杂的社会系统工程,并直接影响到国际集装箱运输的发展。

一、集装箱的发放和交接

(一) 集装箱的发放和交接的依据

集装箱的发放和交接应依据进口提货单、出口订舱单、场站收据以及这些文件内列明的集装箱交付条款而进行,制订集装箱设备交接单制度。从事集装箱业务的单位必须凭集装箱代理人签发的集装箱设备交接单办理集装箱的提箱(发箱)、交箱(还箱)、进场和出场等手续。

(二) 交接责任的划分

参加海上国际集装箱运输的企业,应对各自掌管期限内的集装箱和集装箱货物负责,加强各环节的管理,明确交接责任。承运人、港口应按下列规定办理集装箱的交接工作:

(1) 海上承运人与港口的交接由外轮理货公司代表海上承运人与港口在船边办理交接。

(2) 经水路集疏运的集装箱,水路承运人与港口在船边办理交接;在船驳直取作业时,由外轮理货公司代表海上承运人与水路承运人在船边办理交接;在国内中转的集装箱,由外轮理货公司代表水路承运人与港口在船边办理交接。

(3) 经公路集疏运的集装箱,港口、内陆中转站、货运站与公路承运人在其大门办理交接。

(4) 经铁路集疏运的集装箱,铁路承运人与托运人、收货人或受委托的港口、内陆中转站、货运站在集装箱装卸现场或双方商定的地点办理交接。

办理集装箱交接时,交接双方应当检查箱号、箱体和封志。重箱凭封志和箱体状况办理交接,空箱凭箱体状况办理交接。交接双方检查箱号、箱体和封志后,应作记录,并共同签字确认。

集装箱的发放、交接实行设备交接单制度,从事海上国际集装箱运输业务的各有关单位必须凭设备交接单办理集装箱发放、交接手续。托运人、收货人、内陆承运

人或从事集装箱业务的有关单位,不得将集装箱用于设备交接单规定外的用途,必须按规定的时间、地点交箱、还箱。

集装箱提离场站后,严禁随意套箱、换箱。凡需要套箱、换箱的,必须事先征得集装箱所有人同意,否则,套箱、换箱者应承担由此引起的责任和损失。

(三) 重箱交接

1. 交接标准

重箱交接标准包括:箱体完好,箱号清晰,封志完整无误,特种集装箱的机械、电器装置运转正常并符合进出口文件记载要求。

2. 出口重箱交箱进场的交接

出口重箱进入港口,托运人、内陆承运人凭场站收据、集装箱装箱单和设备交接单到指定港口交付重箱并办理进场集装箱交接。

港口凭场站收据、集装箱装箱单和设备交接单收取重箱并办理进场集装箱交接。

出口重箱凡有残损或船名、航次、提单号、目的港、箱号、封志号与场站收据、集装箱装箱单或设备交接单所列明内容不符者,港口应拒绝收箱。因拒绝收箱而产生的费用由责任方承担。

3. 进口重箱提箱出场的交接

进口重箱提离港区、堆场或中转站时,货方(或其代理人)、内陆(水路、公路、铁路)承运人应持海关放行的进口提货单到集装箱代理人指定的现场办事处办理集装箱发放手续。

集装箱代理人依据进口提货单、集装箱交付条款和集装箱运输经营人有关集装箱及集装箱设备使用或租用的规定,向货方(或其代理人)、内陆承运人签发出场集装箱设备交接单和进场集装箱设备交接单。

货方、内陆承运人凭出场集装箱设备交接单到指定地点提取重箱,并办理出场集装箱设备交接;凭进场集装箱设备交接单将拆空后的集装箱及集装箱设备交到集装箱代理人指定的地点,并办理进场集装箱设备交接。

(四) 空箱交接

1. 交接标准

空箱交换标准包括:箱体完好、水密、无漏光;箱内清洁、干燥、无味;箱号清晰;特种集装箱的机械、电器装置无异常;如果有异常情况,应在进(出)场集装箱设备交接单上注明。

2. 空箱的进场和出场交接

空箱提离港区、堆场、中转站时,提箱人(货方或其代理人)、内陆承运人应向集装箱代理人提出书面申请。集装箱代理人依据出口订舱单或出口集装箱预配清单向提箱人签发出场集装箱设备交接单或进场集装箱设备交接单。

货方或其代理人、内陆承运人凭出场集装箱设备交接单到指定地点提取空箱,办理出场集装箱设备交接;凭进场集装箱设备交接单到指定地点交付集装箱(重箱或空箱),并办理进场集装箱设备交接。

因检验、修理、清洗、熏蒸、退租、转租、堆存、回运和转运需要,空箱提离场站、中转站的,由托运人、收货人、内陆承运人或从事集装箱业务的有关单位向集装箱代理人提出书面申请,集装箱所有人依据有关协议,向托运人、收货人、内陆承运人或从事集装箱业务的有关单位签发出场(或进场)集装箱设备交接单。

(五) 收发箱地点应履行的手续

指定的收发箱地点,凭集装箱代理人签发的集装箱设备交接单受理集装箱的收发手续;凭出场集装箱设备交接单发放集装箱,并办理出场集装箱设备交接手续;凭进场集装箱设备交接单收取集装箱,并办理集装箱设备交接手续。

集装箱交接地点相关人员应认真仔细地对进出场集装箱进行检查和记录,认真填写集装箱设备交接单,如发现下列情况,均应在设备交接单上注明:

(1) 箱号及装载规范不明、不全,封志破损、脱落、丢失、无法辨认或无进出口文件记载。

(2) 擦伤、破洞或漏光,箱门无法开启。

(3) 焊缝爆裂。

(4) 凹损超内端 3 cm,凸损超角件外端面。

(5) 箱内污染或有虫害。

(6) 装过有毒、有害货物未经处理。

(7) 箱体外贴有前次危险品标志未经处理。

(8) 集装箱附属部件损坏或灭失。

(9) 特种集装箱机械、电器装置异常。

(10) 集装箱安全铭牌丢失。

除了认真记录外,集装箱交接地点还应将进出场集装箱的情况及时反馈给集装箱代理人,并积极配合集装箱代理人的工作,使集装箱代理人能够及时、准确地掌握集装箱的使用情况,及时安排好集装箱的调运、修理等工作。

二、集装箱的堆存与保管

集装箱进入场站后,场站应按双方协议规定,按照不同的海上承运人将空箱和

重箱分别堆放。空箱按完好箱和破损箱、污箱,自有箱和租箱分别堆放。

场站应对掌管期限内的集装箱和集装箱内的货物负责,如有损坏或灭失,由场站承担责任。未经海上承运人同意,场站不得以任何理由将其堆存的集装箱占用、改装或出租,否则,应负经济责任。

场站应根据中转箱发送的不同目的地,按船、票集中堆放,并严格按船公司或其代理人的中转计划安排中转。

(一) 重箱堆存与保管

集装箱港口为了避免集装箱在港内大量积压,一般规定各航班装运的重箱应在指定的进港开始时间和截止时间内将重箱运至港区内指定的场地堆存。船公司应与港口箱管部门密切配合,通知货方、内陆运输人将重箱及时运至港内,并做好集装箱设备交接工作。

(二) 空箱堆存与保管

1. 空箱进场操作

码头空箱进场有两种方式:空箱卸船进场和空箱通过检查口进场。空箱卸船进场前,码头堆场计划员必须安排空箱堆存计划。该计划安排的原则为:空箱根据箱尺码的不同以及箱型的不同,按不同的持箱人分开堆存,码头与船方必须在卸箱时办理设备交接单手续。

通过检查口进场的空箱主要有两种:一种为船公司指定的用于出口装船的空箱,另一种为进口重箱拆箱后返回码头。如为船公司指定用箱,则根据堆场计划员所作堆存计划及不同的尺码、不同的箱型,按出口船名、航次堆放;如为进口箱拆箱后返回码头堆场,则根据堆场计划员所作堆存计划与持箱人的不同分开堆放。空箱进检查口时,码头检查口与承运人必须办理交接手续。

2. 空箱出场操作

码头空箱出场主要有两种方式:空箱装船出场和空箱通过检查口出场。

(1) 空箱装船出场。装船出场的空箱主要有两种:一种为船公司指定用于出口装船的空箱,另一种为装驳船的空箱。码头箱务管理员应根据代理人出具的工作联系单、空箱装船清单或船公司提供的出口装船用箱指令安排装船用箱计划。码头配载计划员根据箱务管理员的用箱计划以及代理人提供的场站收据,结合船名、航次的配载情况,选择全部计划空箱或部分计划空箱配船。凡船在当航次未能装船的空箱,箱务管理员应作好记录,以备下一航次装船之用。

(2) 空箱通过检查口出场。空箱通过检查口出场主要有以下三种形式:

① “门到门”提空箱,主要是出口载货用空箱的提运。该空箱提运至装箱点进行装箱后,置箱即回运本码头准备装船出口。空箱“门到门”提离港区,货主或内陆

承运人应向集装箱代理人提出书面申请。集装箱代理人根据出口集装箱预配清单向货主或内陆承运人签发出场集装箱设备交接单和进场集装箱设备交接单。货主或内陆承运人凭出场集装箱设备交接单向码头堆场提取空箱。

② 单提空箱,是指将空箱提运至码头外的集装箱堆场。如船公司提空箱至港外堆场、提退租箱等。码头箱务管理员应根据船公司或其代理的空箱提运联系单发箱,联系单上一般应写明持箱人、承运车队和流向堆场等,并注明费用的结算方法。

③ 因检验、修理、清洗、熏蒸和转运等原因需向码头提空箱,货方或内陆承运人应向集装箱代理人提出书面申请,集装箱代理人根据委托关系或有关协议向货方或内陆承运人签发出场集装箱设备交接单和进场集装箱设备交接单。货方或内陆承运人凭出场集装箱设备交接单向码头堆场提取空箱,码头凭代理的工作联系单发箱。空箱出场时,码头应与船方或承运人做好集装箱设备交接单的交接手续。

三、集装箱灭失、损坏、逾期还箱的处理

(一) 集装箱灭失、损坏的处理

海上国际集装箱运输的各区段承运人以及港口、内陆中转站、货运站对其所管辖的集装箱和集装箱货物的灭失、损坏责任,交接前由交方承担、交接后由接方承担划分责任。但如果在交接后 180 天内,接方能提出证据证明交接后的集装箱、集装箱货物的灭失、损坏是由交方原因造成的,交方应按有关规定负赔偿责任。

除法律另有规定外,承运人与托运人应根据集装箱货物交接方式按下列规定对集装箱货物的灭失或损坏负责:

(1) 由承运人负责装箱、拆箱的货物,从承运人收到货物后至运达目的地交付收货人之前的期间内,箱内货物的灭失、损坏由承运人负责。

(2) 由托运人负责装箱的货物,从装箱托运交付后至交付收货人之前的期间内,如箱体完好、封志完整无误,箱内货物的灭失、损坏由托运人负责;如箱体损坏、封志破损,箱内货物的灭失、损坏由承运人负责。

(3) 由于托运人对集装箱货物申报不实或集装箱货物包装不当造成人员伤亡,并且使运输工具、货物自身或其他货物集装箱损坏的,由托运人负责。

(4) 由于装箱人或拆箱人的过失造成人员伤亡,并使运输工具、集装箱、集装箱货物损坏的,由装箱人或拆箱人负责。

(二) 逾期还箱的处理

船公司集装箱的属性通常分为自有箱和租箱两种。自有箱是船公司自己的集装箱,其一旦投入使用,就开始计算折旧成本;租箱是船公司向其他集装箱箱东租赁的集装箱,船公司须按日支付租金,一旦被超期使用,将使船公司增加额外成本。因

此,船公司必须加强对超期箱的管理,定期清理超期箱。船公司通常都有自己的集装箱跟踪系统,通过该系统,可以查出目前本公司所有集装箱的动态,从而可以查出超期箱的详细情况。通常船公司须每周清理一次超期箱,逐一核查集装箱超期的原因,然后同有关方联系,督促其将超期箱尽快回运。此外,船公司应制定超期使用费收取标准,采取措施,限令客户尽快归还超期箱。

收货人在超过免费使用期后归还空箱、船公司指定的货运站逾期拆箱以及发货人提取空箱后超过免费使用期将重箱运至码头堆场,均应按“集装箱超期使用费标准”向船公司支付集装箱超期使用费。集装箱超期使用费按中国银行当日的美元与人民币的兑换率计收人民币。

集装箱发生丢失和推定全损时的赔偿按“集装箱丢失和推定全损赔偿标准”赔偿。国内或国外付费人一律按美元计收。

上述使用的集装箱都是由船公司提供的,这种集装箱称为 COC(carrier's owner container)。实际中,还有可能是货主提供的用箱,主要有两种,即货主自有箱(shipper's owner container,SOC)和单程集装箱(one way container,OWC)。前者仅说明该集装箱系货主自己拥有,承运人在目的港将集装箱交收货人时,收货人是否连箱带货一起提取则根据收货人(买方)与发货人(卖方)订立的买卖合同而定。而后者则非常明确,收货人提货时必须连箱带货。因为买卖双方在订立合同时,卖方已将箱子作为货价的一部分一起出售给了买方,所以 OWC 意味着若买方买货,也同时包括买箱在内。现行的集装箱贸易、运输业务中,不少人将 SOC 与 OWC 视为同一概念去理解,从而造成买卖双方、承运人与托运人、承运人与收货人之间,就集装箱所有权、空集装箱由谁回运、如何既交货又交箱等方面产生不同看法并引起争执。根据实际经验,归纳收货人在应用 SOC 和 OWC 时的主要原则如下:

(1) 如有关出口单证上仅注明“SOC”字样,不一定明告买方(收货人)买货又买箱,如果提货时连箱带货,则存在空箱回运问题。

(2) 如有关出口单证上注明“SOC”和“OWC”字样,则明告买方(收货人)买货又买箱,提货时必须连箱带货,无须空箱回运。

(3) 如有关出口单证上注明“OWC”字样,则明告买方(收货人),提货必须连箱带货,无须空箱回运。

小案例

集装箱运输货损当事人赔偿责任的确定

A 公司(以下称发货人)将装载布料的六个集装箱委托一家国际货运代理公司(以下称货代)拖运到香港装船去西雅图港,集装箱在西雅图港卸船后再通过铁路运输抵交货地(底特律)。

该批出口布料由货代出具全程提单,提单记载装船港香港、卸船港西雅图、交货地底特律,运输条款 CY/CY,提单同时记载“由货主装载、计数”的批注。集装箱在香港装船后,船公司又签发了以货代为托运人的海运提单,提单记载装船港香港、卸船港西雅图,运输条款 CY/Y。集装箱在西雅图港卸船时,六个集装箱中有三个外表状况有较严重破损,货代在西雅图港的代理与船方代理对此破损作了记录,并由双方在破损记录上共同签署。三个集装箱在运抵底特律后,收货人开箱时发现外表有破损的集装箱内布料已严重受损,另有一集装箱尽管箱子外表状况良好,但箱内布料也不同程度受损,此后,收货人因货损与发货人、货代、船公司发生了争执。

本案中,对集装箱货损责任的确定,应根据有关国际货运条约、惯例,以及货代、船公司签发的提单所记载的运输条款。对发货人、货代以及船公司的责任,可以认定如下:

发货人的责任:在本案中,发货人不应承担责任。

货代的责任:在本案中,货代应对外表状况良好但箱内布料有损坏的集装箱负赔偿责任。

船公司的责任:在本案中,船公司应承担三个外表有较严重破损集装箱内的布料损坏赔偿。

第六节 集装箱货运站业务管理

集装箱货运站是集装箱运输发展的产物。集装箱货运站的主要业务就是集散货物,办理装箱、拆箱业务。

集装箱码头货运站和传统的件杂货码头的库场有很大的区别。杂货码头的库场与码头装卸有直接的联系,相当于集装箱码头的箱区堆场。而集装箱码头货运站主要负责集装箱的装箱业务和仓库内货物的储存及管理,规模比件杂货码头的库场要小,功能要少。集装箱码头货运站除了有完整的仓库外,还有一定面积的空箱拆箱区,以堆放需拆箱的集装箱及方便客户提货车辆的通行。

一、货运站仓储管理

货物在集装箱货运站仓库内按一定的形式和要求进行堆放储存,称为货物的堆码,也称堆垛、码垛。货物堆垛的好坏直接关系到货物和人身的安危,而且直接影响理货计数工作效率以及仓库的场地利用率。因此,货物的堆垛有以下要求:

(1) 码垛整齐牢固,成行成线,作到标准化。

(2) 成组货物定量上垛,能点清组数,不成组货物能点清件数。

(3) 按单堆码,标志朝外,箭头向上,重货不压轻货,木箱不压纸箱,残损箱另堆。

(4) 堆垛时应先里后外,先算后堆。

(5) 堆垛时要考虑出货的方便,不同票的货不相压,大票货不围小票货。

(6) 要根据不同的货物性质、包装形式堆成不同的垛型。

(7) 要注意有包装储运指示标志及危险品标志的货物应按其要求堆码,对危险品的堆码参照《国际海运危险货物规则》对危险品的隔离要求。

(8) 在每垛货物上醒目的位置拴挂货垛(桩脚)牌,并标明日期、委托货代、进仓编号(提单号)、货名、总件数、关号/件数、货位等。

货物进仓库后,集装箱货运站仓库就要开始对货物进行保管,承担货物的安全责任。为确保不发生货损、货差等事故,做好以下几项工作很有必要:

(1) 台账健全,定期盘点。仓库值班员要做到有货有账,货账相符;货物入库、出库及时登账或销账;根据实际情况定期盘点。

(2) 防盗。仓库值班员应尽职尽责,把好仓库大门,人员进出要登记,无关人员不得进出仓库。

(3) 做好防火、防汛和防台工作。仓库值班员应在明显的地方配备消防器材,清除火灾隐患,杜绝火种入库,不准在仓库内吸烟。明火作业必须按相关的安全操作规程进行,并配好灭火器。在台风季节、多雨季节,仓库值班员应做好仓库的安全保护工作,如发现仓库的外表结构出现破裂等不安全因素,应及时修理。

(4) 做好地脚货、超期货和危险品货物的管理。地脚货是指货物外包装破损而散漏出来的货物。仓库值班员需及时修复破包以减少地脚货,漏出的地脚货要及时清扫。对于无主货,应及时联系发货人;对于超期货,应及时和收发货人联系;如果超过一定时间,应根据海关的有关规定进行处理。

(5) 做好货物的整理。仓库值班员应定期对零散的货物进行归、并、转,使得堆垛整齐,提高货位的利用率。

二、集装箱的装箱、拆箱业务

(一) 集装箱装箱业务

1. 货物进仓

(1) 送货人将货物送至集装箱货运站仓库。仓库根据送货单所提供的委托代理、进仓编号、进仓件数、进仓货名、包装类型、送货单位及送货车号等信息进行受理,根据进仓货物情况及库内货位情况,合理安排进仓预定货位。

(2) 理货员根据收货记录要求及货物具体特性督促装卸工及铲车司机按有关

货运质量标准进行卸货作业,并填写收货记录。具体内容有实际货位、关号/件数、对应关货物尺寸、合计关号/合计件数,以及货物唛头、货号、货物残损记录及描述等。卸货结束后,理货员在收货记录上与送货人办理交接。

(3) 理货员应核查收货记录上的进仓件数及货物唛头和有关残损记录,确认无误后,将收货记录的回执联敲章或签字后交送货人。

(4) 仓库管理员根据货垛牌显示的进仓编号、总关数/总件数及对应货位等进行核查校对。

2. 货物装箱

(1) 理货员根据委托货代提供的预配清单、装箱单及集装箱设备交接单等单证信息安排出口装箱。

(2) 理货员及时安排驳移空箱到位,仔细核查该装箱单对应进仓编号货物的进仓件数、货号、唛头等与装箱单数据的一致性;按照清单要求进行出口货物配箱,并打印预配装箱单。其内容含船名、航次、提单号、中转港箱号/封号、进仓编号、应装件数、装箱要求等。理货员将预配装箱单、对应的收货记录及对应的铅封一一装订好,交调度员。

(3) 调度员根据装箱单证要求详细了解装箱货物的特性、货物的积载因素,及时安排装箱理货员及相关作业人员合理地进行装箱作业。

(4) 作业完毕后,理货员根据调度员反馈的交接单证进行核对,并整理归档。装箱完毕的集装箱,由业务员安排将出口重箱转移至集装箱码头的装船场地。

(二) 集装箱拆箱作业时的注意事项

(1) 理货员根据拆箱作业单证及有关要求进行拆箱作业时,理货员凭拆箱作业单及交货记录进行作业,并与外理在箱边交接计数。作业结束后,双方在外理计数单上签字交接。

(2) 退关箱拆箱时,理货员根据拆箱作业单进行拆箱作业。

(3) 对于拆箱进库的货物,随附收货记录。理货员应根据货物特性督促装卸工进行相关操作,并仔细清点关件数,详细填写收货记录,并填写货垛牌。具体内容有实际货位、关号/关件数、合计关号/总件数及货物唛头、货号、货物残损记录及描述等,并装订在每垛货物的左侧面上角。

(4) 理货员应配合仓库保管员进行核查。

(5) 拆箱车提时,理货员在作业结束后,与收货人在交货记录上办理交接。

本章小结

集装箱运输是将多种多样的杂货集装于具有统一长、宽、高规格的箱体内进行运输的方式。这些集装箱既可装船利用水路运输,也可通过铁路、公路运输,中途更

换车船不必把货物取出,可以提高装卸效率,通过机械化操作,可减少繁重的体力劳动、降低货物的损失率、简化繁杂的手续、加快车船周转、降低运输成本。同时,集装箱运输可做到从发货人的仓库直接送到收货人的仓库,不必利用中转仓库,实现“门到门”的运输服务。

由于普通散件杂货运输长期以来存在着装卸及运输效率低、时间长,货损、货差严重的问题,影响货运质量,且货运手续繁杂,影响工作效率,因此,对货主、船公司及港口的经济效益产生极为不利的负面影响。为解决采用普通货船运输散件杂货存在的问题,应采用集装箱运输。

本章从港口集装箱物流实务入手,首先介绍了港口集装箱进出口业务;其次,对集装箱进出口单证流转进行了介绍;随后又相继介绍了集装箱码头的检查桥业务、集装箱箱务管理业务及集装箱货运站业务管理。

思考题

- (1) 简述集装箱运输的特点。
- (2) 集装箱进口和出口业务中码头主要的相关业务有哪些?
- (3) 集装箱码头使用的主要单证有哪些?
- (4) 集装箱码头检查桥主要有哪些作用?
- (5) 集装箱码头检查桥主要的业务包括哪些内容?
- (6) 货运站对货物的堆垛有什么要求?

案例分析

集装箱进口操作实务

2009年2月,某市轻工进出口公司(以下简称A公司)从智利进口1 000 t纸板,进口港为天津新港,共计52个6.096 m(20 ft)集装箱。具体操作为:2009年2月8日,A公司接到出口方全套单据,其中包括正本海运提单(三正三副)、正本箱单、发票、合同等。通过提单中的装货港(圣安东尼奥)、卸货港(釜山)及提单签发人可以了解到以下信息:

(1) 此票货物为转船运输,必须凭一程正本提单换取二程提单传真件。

(2) 提单签发人表明此票货物由B船公司负责承运。知道上述信息,A公司就及时与B船公司天津代表处取得联系,并了解到船舶动态,该票货物于2月9日在釜山上二程船(PUSAN TIANJIN VESSEL/VOY: LING QUAN HE V. 0520W),并获悉,天津外轮代理公司作为该船的船舶代理,还要用二程提单的传真件去外代换取真正用于提货的提货单。

2月10日,A公司在B船公司天津代表处交纳换单费、押箱费后,换取了二程提单传真件与一份开予塘沽外代的保函(保函内容:B船公司正本提单已收回,请凭此保函放货;请协助放箱给收货人,并安排将空集装箱回运到指定堆场;押箱费用已向收货人收取,箱体追踪与外代无关)。2月11日,A公司携带二程传真件与保函到塘沽外代交纳换单费后换取了提货单,并马上将提货单第一、第三联与全套报关单据递予报关行报关,之后报关行通知A公司:

(1) 纸板需要做商检,要先去做商检登记。

(2) 舱单没有传送到海关计算机系统中,因此,无法预录报关单(教训一:换单前就应落实纸板是否需要监管,如需商检,就应提前携带报验单据去商检机构申请报验,然后将盖有商检登记在案章的报关单交与报关员。教训二:换单时,应与塘沽外代落实舱单是否传送给海关,并到海关舱单室确认)。

由于上述两点失误耽误了一些时间,以致报关员将报关单据递交海关申报后,直到海关下班还没有打印出税单,影响了通关速度。

2月12日上午,海关审单完毕并打印出税单交于A公司去开户行交税。完税后,将税单中海关留存联交于海关审核。下午,海关开出验货通知单。要求提16个6.096 m(20 ft)集装箱到指定地点开箱验货,并要求报关行出具保函放货,即打保放行(保函内容:由于海关验货需要先将集装箱从港内提至验货地点验货,因此,要求报关行保证先验货,如无任何问题再放行)。

2月13日上午,A公司携带有海关放行的提货单白联(打保放行)及相关报验单据办理三检。一般情况下,将所有单据(即报验单据,包括箱单、发票、合同、报关单)提交报验行,由其办理代报验,交纳一定费用后,由三检机构在提货单白联上盖商检、动植检、卫检放行章,三检手续办理完毕后,即可去所有货物的港区办理港务港杂,交纳港杂费用后,就可凭提货单白联提货。下午,A公司及时与港区有关部门联系摆箱事宜,将海关指定开验的16个6.096 m(20 ft)集装箱调至海关指定的地点依次摆开以便海关验货。海关验货放行后,A公司即将提货单白联交与事先联系好的仓库,预计2月14日上午就可将52个6.096 m(20 ft)集装箱全部提回仓库。

2月14日早晨,仓库来电,由于没有准备交接单,提箱车队不允许出港区(教训三:2月11日在塘沽外代换取提货单时,没有同时到箱管部门换取设备交接单,致使后来提货时发生困难)。上午A公司马上到塘沽外代换取设备交接单并交于仓库车队(教训四:由于2月10日,A公司带正本提单到B船公司天津代表处换取由釜山传来的二程提单传真件时,没有认真核对每一个集装箱号,提货单上有一个集装箱箱号有误,致使该集装箱没有及时从港区内提出,而产生了不必要的转栈堆存费用)。一直到2月19日,经过校对更正才将该箱提出。之后A公司及时安排汽车、铁路车皮将货物发往目的地。至此,该票货物进口操作基本结束。

问题

(1) 集装箱进口实务操作环节应该注意哪些问题?

(2) 通过本案例,应吸取什么样的经验教训以便在今后的进口操作中争取占据主动地位?

实训设计

集装箱运输进出口电子口岸报关实验

【实训目标】

(1) 掌握电子口岸使用的基本要求。

(2) 了解电子报关的流程。

【实训内容】

登录 www.chinaport.gov.cn, 进入中国电子口岸网站, 进入“客服专区”, 仔细阅读“业务指南”中的相关内容, 熟悉货物出口中单证的填写规范, 了解单证的流转程序。

【实训器材】

计算机, 接入互联网环境。

【实训步骤】

(1) 登录中国电子口岸网站。

(2) 分析集装箱运输进出口流程及单证的流转。

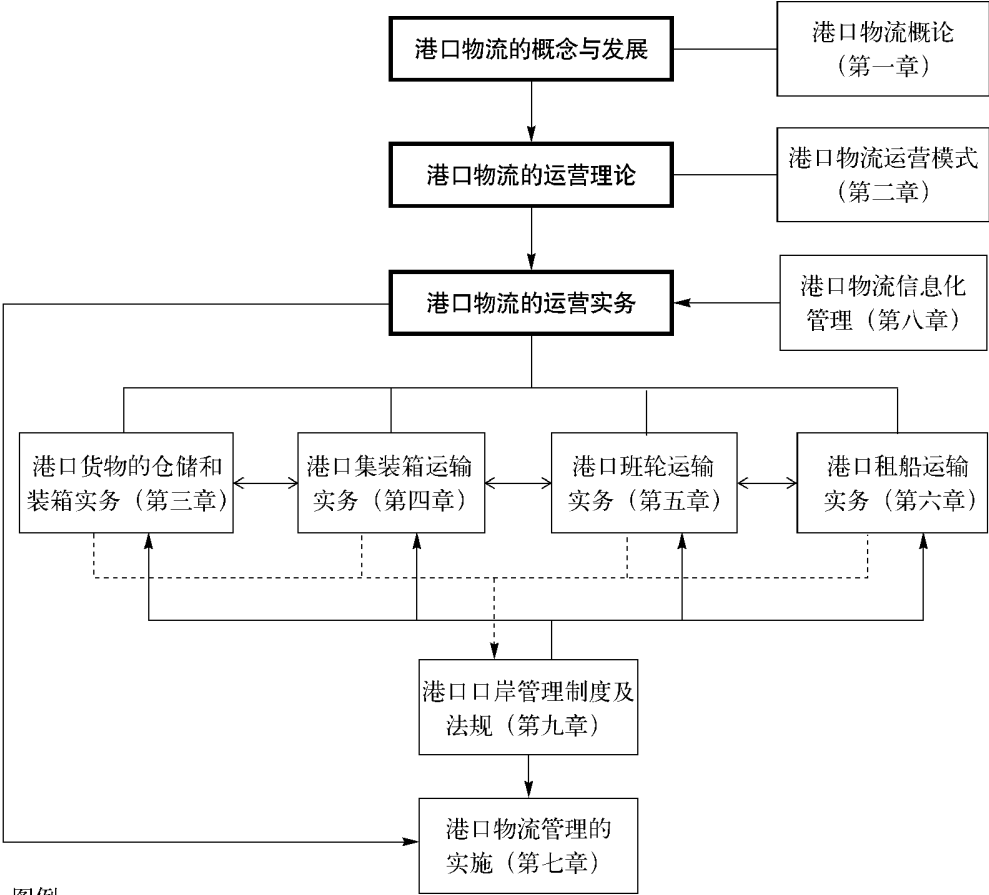
(3) 了解电子报关的流程。

【成果检验】

学生撰写相关报告和总结。

第五章

港口班轮运输实务



- 图例：
- > 主要影响
 - - -> 次要影响
 -> 信息反馈

港口物流管理结构模型

知识目标

- 了解班轮运输的概念；
- 熟悉班轮运输货运程序及单证流程；
- 掌握集装箱整箱货、拼箱货班轮出口货运程序及有关单证。

技能目标

- 能够根据基本的数据计算班轮运费；
- 熟悉班轮运输货运程序及单证流程。

国际海上运输与国际贸易是世界经济发展过程中紧密相连的有机统一体。在国际航海贸易的长期发展过程中,国际海上运输逐渐从航海贸易活动中分离出来,成为独立的经济活动部门。为了与国际贸易过程中出现的不同贸易方式和不同贸易货物运输相适应,国际海上船舶营运也出现了不同方式。船舶的营运方式可分为两大类:班轮运输(也称定期船运输)和租船运输(也称不定期船运输)。

第一节 班轮运输概述

一、班轮运输的基本概念

1. 班轮运输的含义

班轮运输是指船舶在固定的航线上和既定的港口间,按照事先制定的船期表(时间表)以及事先公布的费率收取运费,来从事客货运输业务的船舶营运方式。

早期的班轮运输是以传统的件杂货船班轮运输为主,但是自 20 世纪 60 年代起,由于集装箱运输具有传统海运方式没有的运输方便快捷、装卸效率高、货运质量好、便于开展国际多式联运等优点,世界各海运发达国家便纷纷开展集装箱船运输服务。从此,班轮运输在传统的件杂货船班轮运输的基础上,又进一步分化发展出集装箱船班轮运输,并逐渐取代传统的件杂货船班轮运输。

2. 开展班轮运输必须具备的条件

19 世纪以来,世界经济的迅速发展,大大促进了国际贸易的发展。特别是造船技术、航海技术的进步,国际主干航线的开辟和航线通航条件的改善(如苏伊士运河、巴拿马运河和基尔运河等通航水道的开挖航行),为开展国际班轮运输服务创造了坚实的物质条件。

(1) 开展班轮运输必须具备技术先进、设备性能齐全的船舶。由于造船技术的

迅速发展,特别是蒸汽机被广泛应用于船舶制造业,引发了海上运输技术的革命,使班轮运输服务能够满足不同货物对不同货载条件的要求,为班轮运输的发展创造了良好的技术条件。

(2) 开展班轮运输要有充足的货源条件。由于世界经济的发展,出现了社会化大生产,即大规模商品生产的出现。这又促进了国际分工和国际贸易的发展,在国际主要航线上出现充足而又稳定的货源,从而使国际海上运输营运方式从单一的、传统的不定期船运输,发展出与之并存的定期船运方式。多元化的国际海上船舶运输方式,为班轮运输的发展提供了必要的条件。

(3) 班轮运输船舶必须配备技术水平高、业务熟悉的合格船员。由于班轮运输航线长、挂靠港口多、海况复杂,而且装载的件杂货物品种杂、票数多,货物特性和包装形式差异大,因而对海上航行以及货物的积载保管和照料要求高。为避免因不谨慎造成货损货差事故,就需要有受过专业训练、货运技术和业务水平较高的船员来完成班轮运输服务的要求。

3. 班轮运输的特点

在科技进步以及国际分工和国际贸易迅速发展等因素的影响下,班轮运输从传统的、单一的不定期船运输中发展出来,成为具有自己基本特点的营运方式。

(1) 班轮运输是航线、港口、船期和费率相对固定的海上船舶运输方式。

(2) 以班轮条款划分装卸费用的分担,规定班轮运输的承运人负责装货、卸货、理货、绑扎、堆舱和平舱等作业,并分担其相应作业费用。其有关费用计入事先分布的班轮费率表所规定的费率中。

(3) 在班轮运输过程中,不以书面签订运输合同来约束承运人和托运人双方的权利和义务、责任和豁免,而是以船公司或其代理人签发的提单为依据来处理运输中有关的权利和义务等问题。

(4) 班轮运输中承托双方不规定货物的装卸时间,不计算滞期费和速遣费,只约定货主按船舶正常的装卸速度交付货物或提取货物,如果因货方原因造成的船方的装卸作业损失,货方应承担相应的损失。

二、班轮公会

(一) 班轮公会的含义

班轮公会也称航运公会,俗称水脚公会,是指两家或两家以上在同一航线上经营班轮运输的船公司,为避免相互间的恶性竞争、维护共同利益,通过在运价和其他经营活动方面签订协议而组成的国际航运垄断组织。

(二) 班轮公会的产生

海上船舶运输行业同其他行业相比,极富竞争性,特别是自从船舶营运方式中

出现了班轮运输以后,往往在同一条航线上同时存在几家甚至十几家的船公司经营班轮运输。在这种情况下,各船公司往往以降低运价的手段来开辟货源、争揽货载,从而造成班轮运输激烈的竞争局面,势必减少各个船公司的收入和动摇船公司的经营,甚至危及船公司的生存。因此,在 19 世纪后半叶,为了维护船公司的自身利益,避免造成无序经营而减少运费收入的不利局面,出现了同一航线上由经营班轮运输的船公司组成的以垄断航线经营谋求超额利润为目的的班轮公会组织。1875 年,由专门经营英国至印度各港口班轮航线的七家英国船公司,在印度加尔各答成立了世界上第一个班轮公会,即加尔各答班轮公会。从此以后,班轮公会组织得到迅速发展,在世界各航线上都有以垄断航线经营为目的的班轮公会成立。在国际间的主要航线上成立的这种航运垄断组织,其主要任务是:

(1) 对班轮公会内部,通过采取制定协议费率(公会费率)统一安排营运和统筹分配收入等措施,来限制和调节班轮公会内部会员相互间的恶性竞争。

(2) 对班轮公会外部,通过采取延期回扣制、合同费率制和安排“战斗船”等措施来防止和对付来自公会外部的竞争,从而达到垄断航线货源货载的目的。

班轮公会虽然最早由英国班轮公司创建,但其公会性质所具有的垄断性和排他性,是通过制定公会规则来表现出来的,即对要求加入公会的其他班轮公司进行种种条件限制,甚至拒绝其他班轮公司的自由加入,并采取延期回扣制、“战斗船”和差别待遇等作为对外竞争手段来排挤、打击其竞争对手,以达到垄断经营航线的目的。这类性质的、以欧洲船公司为主的班轮公会,称为“封闭式”公会。而与之相反,以维护货主利益为主的美国,却认为延期回扣制和“战斗船”的做法不利于班轮运输的健康发展,并于 1920 年和 1936 年制定《商船法》及相关法律、航运法规,明文规定禁止以延期回扣制、“战斗船”和差别待遇等方式来进行垄断经营。而且规定在进出美国的航线上不允许建立“封闭式”公会来妨碍自由竞争,所有班轮公会都必须是可以自由加入或自由退出的,并以合同费率制取代延期回扣制。这类性质的班轮公会则称为美国式的“开放式”公会。

(三) 班轮公会行动守则公约

20 世纪 60 年代,许多发展中国家为了发展民族经济,维护国家权益,不断在国际经济领域同发达国家进行斗争,强烈要求改变旧的经济体系,建立新的国际经济秩序。在国际航运领域,他们强烈反对发达国家垄断班轮公会、控制班轮运价,认为班轮公会制定班轮运价只有利于工业国而不利于原料出口国,有利于发达国家而不利于发展中国家,是极为不合理的。为了改变这种不合理的做法和不公平的现象,他们要求制定一个相应的国际公约来改变这种局面。根据这一要求,1972 年 4 月至 5 月间在智利的圣地亚哥召开的第三届联合国贸易和发展会议上,“七十七国集团”提出了一个《〈班轮公会行动守则公约〉草案》。贸易和发展会议经过 1973 年 10 月

和1974年3月的两届会议,于1974年4月6日在日内瓦制定并通过了《联合国班轮公会行动守则公约》。

《联合国班轮公会行动守则公约》(以下简称《守则公约》)分七个部分,共五十四条条文和一个附件,其主要内容为:

1. 制定公约的目标和原则

《守则公约》的基本目标是:“便利世界海洋货运的有秩序扩展,促进适应贸易需要的定期的和有效率的班轮服务;保证班轮航运的提供者和使用者的利益均衡。”为实现这个目标,应遵守的原则是:公会的各种办法不应应对任何国家的船东、托运人或对外贸易有任何歧视,公会与托运人组织、托运人代表和托运人就共同关心的事项进行有意义的协商。

2. 货载分配的准则

货载分配准则主要明确了在班轮公会服务的航线上,公会承揽的货载实行公摊制度,由贸易双方当事国会员航运公司各自承运40%,其余20%由第三国会员公司承运,这既维护了所有参加公会的航运公司在航次和货载安排上所应享有的权利,也维护了发展中国家船公司载运本国外贸货物的正当权利。这就是著名的4:4:2货载分配原则。

3. 忠诚信约

忠诚信约是托运人与班轮公会会员之间的协议,规定了托运人和班轮公会的权利和义务。作为忠诚托运人应将其掌握的货物运输全部交由班轮公会会员公司运输,而不得用规避、隐瞒或中间人的手法,违反忠诚信约,转移货物。如果违反约定,须按约定支付赔偿金或违约金,而班轮公会会员公司作为对忠诚信约的托运人的回报,将适用于该托运人的运费率规定在适用于其他托运人运费率的一定百分比之内。

4. 会籍

任何国家航运公司只要保证遵守公会协议,有能力(包括使用租船)在公会营运范围内长期经营班轮业务,便有权成为公会的正式会员。

5. 费率

《守则公约》对班轮运输运费率规定为:运费率应当在商业上可行的范围内,尽量确定在最低水平,同时应当使船东能有合理的盈利。对于运费率的调整问题,《守则公约》也相应作出规定:如果班轮公会要求全面提高运费率时,至少须在五个月前通知托运人或托运人组织。通知之内容应包括运费率提高的幅度,实行的日期以及提价的理由,以便托运人能有时间来考虑提价可能造成的影响和应采取的对策。《守

则公约》同时还规定,两次提高费率的间隔时间不得少于 10 个月。

6. 公会对外关系

公会应就运价本的变动、忠诚信约、改进服务和采用新技术等问题与托运人组织或代表进行充分协商。各国有关当局也可以参加协商,但无权对协商事项作出决定。公会航线上的国家和公会会员航运公司所属国家的有关当局,有权向公会索取公会协议,有关货载份额、航次权利的协议及其修正情况,以及年度报告等公会文件。

这份在国际航运领域具有重大意义的公约,在 1983 年 10 月 6 日正式生效。我国于 1980 年 9 月 23 日批准加入这一国际公约,但是由于我国的国际航运企业没有参加任何一个班轮公会,因此,我国不涉及履行《守则公约》条款的任何具体义务。

第二节 港口班轮运输业务办理规程

班轮运输是在定线、定港、定期和定价的基础上进行的海上船舶运输。其承运的货物批量小、货主多,挂靠港口多,船期紧,装卸作业繁忙,出现货损货差的情况较复杂。因此,班轮公司在船舶营运过程中,不但要在航线上的各个港口及航线腹地上设置相应的组织结构来从事班轮运输的揽货服务,为了班轮运输过程中货物能顺利装卸、交接及防止货损货差等货运事故的发生,还要在实践中建立一套与之相适应的货运程序。

一、揽货和订舱

班轮运输的货运程序是从揽货和订舱开始的。

1. 揽货

揽货是指从事班轮运输服务的船公司,为了在船舶营运中获得最好的经营效益而主动为货主服务、争取货源的经营行为。揽货情况如何直接影响到班轮运输船舶的营运能力,影响到船舶在载重量和舱容的利用上能否达到“满舱满载”的目的,从而影响到班轮公司的经营效益。因此,任何一家班轮公司都特别重视揽货工作。为了做好这方面的工作,班轮公司一般都会事先把船舶航线、船期表和船舶挂靠港口等信息通过媒体向社会公布,使所有货主了解公司经营班轮运输航线及船期情况以此争取货源。此外,为了拓展班轮运输的货源腹地,还要在航线两端和挂靠港口设置办事机构或委托代理机构来开拓货源渠道,进行揽货工作。

2. 订舱

订舱是托运人或其代理人向承运人(即班轮公司或其代理人)申请货物运输,承

运人对这种申请给予承诺的行为。与租船运输不同,在班轮运输过程中,承运人与托运人之间不需要签订运输合同来确定订舱行为的发生,而是以口头、函电或互联网的方式来进行预约。对这种预约,班轮公司只要给予承诺,在舱位登记簿上登记,就表明船公司与托运人之间已建立了有关货物运输的关系,可以开始进行货物装载和承运的一系列准备工作。

在国际贸易进出口货物中,与国际贸易货物运输有关的国际贸易价格为 CIF、CFR 和 FOB 价格条件。出口商在贸易过程中,总是力争以 CIF 或 CFR 价成交。在这样的价格条件下,出口商必须承担出口货物的托运工作,将贸易货物运交给国外的进口商,所以订舱工作大多由出口商在货物输出地或装货港办理。但是,如果是 FOB 价成交,则出口商不必承担订舱工作,而是由进口商在货物的输入地或卸货港办理,这样的订舱称为卸货地订舱。

二、装船与卸货

1. 装船

一般情况下,托运人办妥订舱及相关手续后,应将其托运的货物送到码头船边进行货物交接。如果船舶是在锚地或浮筒作业,托运人还应负责使用自己或租用的驳船将货物驳运到船边办理交接,然后将货物装到船上,这种装船方式通常称为直接装船或现装。适合这种装船方式的是一些特殊货物,如危险品、冷冻货、鲜活货、贵重货或者批量较大的同类货物。

但是,班轮运输所承运的普通件杂货物票数多、种类杂,货物性质各异,包装形态多样;这些货物又分属不同的托运人,卸货港也不同,货载条件也不一样。如果每位托运人都将自己的货物不按预先规定的先后次序、直接送到码头船边进行交接,势必会造成装货现场混乱,影响装船效率,延误船舶在港停泊时间,甚至出现货损货差事故。因此,对于班轮运输的普通货物,一般不采用直接装船而应采用集中装船的方式。

集中装船是指由班轮公司在各装货港的装船代理人,在指定地点接收托运人送来的货物,办理交接手续后,将货物进行适当的分类、集中并按货物的卸货次序进行装船。船公司指定交接货物的地点通常是码头仓库,也可以是装卸公司的仓库。当船舶到港靠泊后,即按大副编制的积载计划,有次序地将货物从仓库运至船边装船,这种装船方式又称为“仓库收货,集中装船”。

2. 卸货

卸货是指将船舶所承运的货物在卸货港从船上卸下,在船边交给收货人或其代理人并办理货物的交接手续。

对于普通的班轮运输货物,一般采用“集中卸货,仓库交付”的卸货方式,即由装卸公司作为船公司在卸货港的卸货代理人,准备库场,安排驳船和装卸工人,在船舶到港后,先将货物卸船至码头仓库,进行分票分类后再向收货人交付货物。但是,对于一些急需提取的特殊货物,如贵重货物、危险货物、冷冻货物、鲜活货物、批量较大的货物等,采取直接卸船方式能更快更好地方便收货人提货。

在卸货过程中,由于同船装运的货物分属不同卸货港、不同收货人,有些货物的包装、标志、形态相似,有可能由于分票分类不详细、标志不清、单证填写不正确,致使船舶在较短的时间内将货物卸下时,发生误卸事故。也就是船舶在卸货过程中由于上述原因,有可能发生将本应在其他港口卸下的货物卸在本港,或本应在本港卸下的货物遗漏未卸的情况。一般情况下,前者称为溢卸,后者称为短卸,溢卸和短卸统称为误卸。

三、交付货物

交付货物是班轮运输中最后的一个程序。货物的具体情况不同,交付货物的方式也有所不同。

(一) 交付货物的基本手续

在班轮运输过程中,货物卸船后,船公司卸货港代理向收货人发出到货通知,要求收货人及时提取货物。在实际业务中,收货人接到到货通知后,应将提单交给船公司代理人办理货物交付手续。代理人在审核提单无误后,还要求收货人付清到付运费及其他相关费用(如班轮公司或其代理人垫付的保管费、搬运费以及海难救助费等),才能签发提货单给收货人。如果收货人没有付清所有费用,船公司代理人可对货物行使留置权,甚至在法院同意下进行拍卖的权利。

(二) 交付货物方式

班轮运输挂靠港口多、货物票数多、件数杂、货主多,决定了班轮运输要有多种交付货物方式,才能满足班轮运输服务的要求。班轮运输交付货物方式主要有以下几种:

1. 仓库交付货物

仓库交付货物也称仓库交货,是指先将货物集中从船舶上卸下来运至班轮公司或其卸货代理人的仓库,再由卸货代理人按票向收货人交付货物的方式。这是班轮运输中最基本的交付货物的方式。收货人凭提货单到卸货代理人码头仓库办理货物的交接手续,提出货物。班轮运输的大部分货物都在仓库交货。

2. 船边交付货物

船边交付货物也称船边交货,简称现提。这种交货方式主要适用于一些急提的

特殊货物,如贵重货物、冷冻货物和鲜活货物。收货人凭提单到船公司代理人处办理提货手续,再持提货单到码头船边直接办理交接手续,提取货物。

3. 货主选择或变更卸货港交付货物

这是班轮运输中的一种特殊的交付货物方式。

货主在租船订舱后,在货物装船时由于贸易情况的变化,尚未确定具体的卸货港。在这种情况下,货主一般有两个或两个以上待选卸货港,如在提单上卸货港一栏内写明“选择神户/横滨”(option Kobe/Yokohama)。待船开航后,再由货主根据情况在船舶抵达第一个待选卸货港前的 24 h 或 48 h 内,选定对自己最有利的卸货港,并通知船公司及其卸货港代理人,要求在选定卸货港卸货和交付货物。否则,船长有权在任何一个待选卸货港将货物卸下,并认为船公司已履行了运送货物的义务。

但是,在船舶航行过程中,货主认为根据贸易情况更改提单上所载明的卸货港,在其他港口卸货并交付货物对其更方便、有利,可以向船公司提出变更卸货港的申请。这种变更卸货港的申请必须在船舶抵达原定卸货港及变更的卸货港之前提出,并且变更的卸货港必须是在船舶航线计划挂靠港口范围之内。船舶因变更卸货港所发生的货物翻舱费、捣载费、装卸费以及变更卸货港产生的运费差额等费用,均应由收货人承担。

4. 凭保证书交付货物

在班轮运输中,正常情况下,收货人应凭正本提单办理提货手续。但由于许多原因,有时因提单邮寄延误而出现船舶已到港但提单未到;有时因提单遗失或被窃,收货人暂时还拿不到提单,造成船舶虽已到港而收货人尚未收到提单无法提货的情况。为了解决这类问题,一般情况下,收货人可按照一般航运惯例,向船公司或其代理人开具、提交保证书,据以交换提货单,然后持提货单提取货物。这种交付货物的方式称为凭保证书交付货物。

但是,由于国际航运中屡有诈骗活动的发生,采用凭保证书交付货物的方式存在着一定的风险性。因此,船公司或其代理人在使用保证书交付货物时,必须确认提货人是有权支配货物的人,并要求提货人提供可靠的银行担保或相应数额的保证金,承担班轮公司因不按提单交货可能产生的一切损失。

四、班轮运输业务流程

(一) 班轮运输的一般流过程

无论是在装货港还是在卸货港,班轮运输的各项货运业务都是和记载货物交接信息的货运单证联系在一起的。因此,货运业务流程也就是货运单证流程。现将班

轮运输业务及主要单证在装货港与卸货港之间的流转过过程说明如下:

(1) 托运人向船公司或其代理人提出货物托运申请,递交托运单,填写装货单;船公司或其代理人确认后,指定船名并核对装货单与托运单上的内容无误后,签发装货单,将留底联留下后,其余退还给托运人,并要求托运人将货物及时送至指定的码头仓库。

(2) 托运人持装货单及有关单证向商检、海关办理货物的出口报检、报关及检验、验关手续,检验、验关合格后货物准予装船运输。

(3) 船公司或其代理人根据装货单留底联编制装货清单分送港口有关部门(装卸公司、理货公司等)以及船舶;船舶大副依据装货清单制订货物积载图(计划)分送港口有关部门按计划装船。

(4) 托运人将通过检验、验关的货物送至港口指定的码头仓库准备装船。

(5) 装卸公司、理货公司和船上大副,根据装货清单货物积载图对货物进行装船作业,以及货物装船核实工作。

(6) 装货完毕后,大副核对装货单无误后,签发收货单给托运人。

(7) 托运人持收货单到船公司或其代理人处付清预付运费换取正本已装船提单,然后议付行再将提单等有关单证邮寄开证银行。

(8) 货物装完船后,船公司或其代理人即向海关办理船舶出口手续。

(9) 船舶出口报关通过后,船舶启航。

(10) 船公司或其代理人将出口载货清单交给船上,随船启航。

(11) 船公司或其代理人将有关货物单证等资料寄给船公司卸港代理人,以便船公司卸港代理人了解船舶动态,及时通知收货人船舶到港日期,作好提货的准备。

(12) 开证行收到议付行寄来的正本提单等有关单证后,通知收货人付清贷款,取回提单。

(13) 船公司卸港代理人根据装港船公司或其代理人寄来的货运单证,编制有关卸货单证送交卸货港有关部门,做好泊位安排及卸货准备工作。

(14) 船舶抵港后,船公司卸港代理人随即办理船舶进口报关的各项手续。

(15) 船公司卸港代理人办理船舶进关手续后,船舶靠泊开始卸货。

(16) 收货人向海关办理有关货物进口手续。

(17) 收货人持正本提单向船公司卸港代理人办理提货手续,换取提货单(D/O)。

(18) 收货人持提货单,到码头仓库或船边提取货物。

(二) 集装箱班轮的货运流程

集装箱班轮货运流程与传统班轮货运程序大体相同,所不同的是增加了空箱和重箱的发放、接受,以及装箱和拆箱作业、集装箱整箱货和拼箱货的交接方式和有关单证。集装箱班轮货运流程一般包括以下两种:

1. 集装箱整箱货货运流程

集装箱整箱货货运流程包括以下内容:

(1) 订舱或托运。根据贸易合同和信用证的有关条款规定,发货人应选择适当的航线和班轮,向船公司或其代理人申请订舱或托运,填制订舱单或托运单,以满足按时将集装箱货物运至目的地交付给收货人的要求。

(2) 接受托运申请。船公司或其代理人根据其航线、挂靠港口和船期等情况来考虑是否接受托运人的托运申请,如果接受申请,应以书面形式予以确认,订舱单即成为船货双方的订舱凭证。然后,船公司应着手编制订舱清单,送往集装箱码头堆场,作为办理空箱及货物交接的凭证。

(3) 发放空箱。船公司或其代理人确认托运人的托运申请后,即签发集装箱发放通知单及集装箱设备交接单交给托运人,由其持设备交接单向集装箱码头堆场提取空箱。在对集装箱及其附属设备的外表状况进行检查并确定其良好后,由集装箱堆场和集装箱使用人分别在设备交接单上签字,进行空箱交接,双方各执一份。

(4) 整箱货装箱及出口报关。托运人提取空箱后即自行进行装箱,制作装箱单及场站收据;然后,再分别向商检、海关报检、报关,检验及验关合格后,即可将整箱货运进集装箱码头堆场。

(5) 集装箱整箱货的交接签证。集装箱堆场对集装箱整箱货进行核对后,在场站收据上签收,交还托运人。

(6) 换取提单。托运人持场站收据向船公司或其代理人付清运费及其他费用,换取提单结汇。

(7) 装船启航。集装箱装卸作业区根据持装集装箱的流向和装船顺序编制集装箱积载计划,并将待装船的集装箱移至集装箱前方堆场,待船到港后,开始装船。

(8) 寄送有关货运单证。船公司或其代理人在船舶装货开航后,应将有关货运单证等资料邮寄给卸港船公司代理人,并随时通报船舶动态,以便卸港船公司代理人及时了解、掌握船舶抵港动态。

(9) 分送货运单证。卸港船公司代理人收到船舶有关货运单证后,即分送给卸港理货、装卸公司等单位,作好卸箱准备,并向收货人发出到货通知。

(10) 签发提货单。收货人向银行付款赎单后,即持正本提单到船公司代理人处支付运费及其他费用(在到付运费情况下),换取提货单,作好提货准备。

(11) 提货。收货人持提货单及其他报关单证到海关办理集装箱货物进口手续。经海关验关后在提货单上盖放行章,然后,收货人持提货单到集装箱装卸作业区办理手续,提取货物。

2. 集装箱拼箱货货运流程

集装箱拼箱货货运流程与整箱货货运流程大体相同,不同之处在于:拼箱货是

在货运站进行装箱、拆箱交接,而无须托运人提取重箱、空箱。其货运流程一般为:

(1) 订舱或托运。发货人签订贸易合同后,根据贸易合同的有关规定,选择适当的航线,向船公司或其代理人申请订舱或托运。

(2) 确认。船公司或其代理人根据其航线、港口、船期等情况,决定是否接受发货人的托运申请,如果接受托运人的申请,应以书面形式予以确认,然后编制订舱清单送往集装箱货运站,做好拼箱货的交接、装箱工作。

(3) 拼箱货装运交接。货运站接收分属不同货主的小批量货物,并签发场站收据给货主。在装箱前,向海关办理出口报关手续,在海关监管下将拼箱货拼装成整箱货,然后与集装箱堆场进行交接。

(4) 换取提单。托运人持集装箱货运站签发的场站收据向船公司或其代理人付清运费,换取提单。

(5) 装船。集装箱装卸作业区作出根据集装箱装载计划,将集装箱按顺序堆放在堆场,待船舶靠泊后依序装船。

(6) 卸船。集装箱码头根据有关货运单证编制卸船计划。

(7) 交付货物对集装箱进行卸货作业。集装箱货运站提取重箱后根据有关货运单证进行拆箱,将货物交给收货人。

第三节 港口班轮运输单证流转

班轮运输从揽货订舱开始,到装船、卸货和交付货物的整个过程中,直接参与班轮运输的主要有船方、货方和港方等相关单位。各单位之间所进行的业务是相互联系、相互衔接的,并承担各自的责任。另外,各单位所从事的班轮运输的整个过程都需要编制各种单证。这些单证既是货物在货方(包括托运人和收货人)与船方之间交接的证明,也是货方、船方和港方等单位之间从事业务工作的凭证,同时还是划分各自责任的必要依据。

这些班轮运输单证虽然种类繁多,有的受国际公约、国际航运惯例的约束,有的受各国国内法规和港口当局的限制,规定也不尽相同,但是主要单证是基本一致的,而且在国际航运中是通用的。现将班轮运输中常用的单证介绍如下:

一、在装货港编制使用的单证

1. 托运单

托运单(booking note, B/N)是指由托运人根据贸易合同和信用证的有关要求,向承运人或其代理人办理货物运输的书面凭证。

一般情况下,班轮运输中托运人向船公司或其代理人订舱的方式主要有口头、函电和互联网等方式。国际航运界的习惯做法是托运人(或其代理人)与船公司(或其代理人)以这些订舱方式约定所需的舱位后,再以书面的形式向船公司或其代理人提交托运单,加以确认。船公司或其代理人接受托运后,便对托运单进行编号并指定装运的船名和航次,将托运单留下,副本退还托运人留底备查。

2. 装货单

装货单(shipping order, S/O)由作为承运人的船公司或其代理人签章后,既作为货物办理托运的凭证,又作为通知船上接受承运货物装船的凭证。其主要表明货物运输合同已经生效,船货双方都应受到一定的约束。托运人拿到签章后的装货单,连同其他有关货物单证,再到海关办理出口货物报关手续。验关通过后,海关准予通关放行。因此,习惯上,装货单也称关单。在货物装船后,理货员根据理货计数单进行核对后,在装货单上填写实际装船数量、装舱位置和装船时间等内容。

3. 收货单

在普通班轮运输中,船公司与托运人之间的货物交接是在船舷吊钩下进行的,即船公司对货物承担责任是在货物装船时货物吊上吊钩那一刻开始的。而收货单作为船方已收到货物并已装船的货物收据,由船上大副签发给托运人,是划分承托双方责任的重要收据。托运人取得船上大副签发的收货单后,可向船公司或其代理人结清运费,换取正本已装船提单。

由于收货单是表明货物交接以及划分承托双方责任的重要凭证,因此,在货物装船时,船上大副要认真核对实际装船货物是否与装货单上记载的相符,作好装船记录。如果货物标志不清,或有水渍、油渍、污渍或数量(件数)短缺以及货物损坏等情况,船上大副在签发收货单时应如实地对这些情况加以批注(即“大副批注”),以证明货物原来已经存在缺陷或已经损坏。对于以后出现的货损货差,船公司不用承担任何责任。有了大副批注的收货单称为不清洁收货单;反之,没有大副批注的收货单称为清洁收货单。根据不清洁收货单签发的提单称为不清洁提单;反之,根据清洁收货单签发的提单称为清洁提单。不清洁提单将直接影响到托运人向银行结汇。

4. 提单

货物装船完毕,船上大副在核实装船货物后,即可签发收货单给托运人,托运人据此向船公司或其代理人付清运费,换取已装船提单,再持相关单证到议付行办理结汇手续。可以说,提单(bill of lading, B/L)是船公司或其代理人根据收货单签发给托运人,证明货物已经装船并保证在目的港交付货物的、可以转让的凭证。

提单既规定了承运人、托运人的权利和义务、责任和免责,所以具有运输合同的

作用,又是表明承运人收到货物并已装船运输的货物收据,以及提单持有人凭此提货或背书转让的物权凭证。

5. 装货清单

装货清单(loading list, L/L)是根据装货单,由船公司或其代理人将全船待装货物按卸货港和货物的性质归类,依船舶航次、航线挂靠港顺序排列而编制的汇总清单。

装货清单内容包括货单号码、货名、件数及包装、重量(毛重)、体积(尺码)以及备注说明等,是船上大副编制船舶积载图以及港口码头安排货物驳运、进出码头仓库、理货人员现场理货等的主要依据和业务单据。

6. 载货清单

载货清单(manifest, M/F)又称舱单,是货物装完船后,由船公司的代理根据船上大副的收据或提单,按照船舶挂靠港顺序逐步编制而成的经船长签认的船舶实际载运货物的明细表。

载货清单是海关对进出口船舶装载货物进行监督管理的国际上通用的一份十分重要的单证。在船舶办理进关、出关手续时,必须提交经船长签字确认的载货清单,作为海关对进口(出口)船舶装载货物进(出)国境实施监督管理的重要单据。其内容除应逐票列明货物的详细情况(包括提单号、标志和号数、货名、件数及包装、重量、尺码)外,还应记明货物的装卸港、船名、航次、船长以及开航日期等内容。

7. 危险货物清单

危险货物清单(dangerous cargo list)是专门列出船舶载运危险货物的明细表。

在国际上,很多国家为了确保船舶、货物、港口以及装卸、运输的安全,一般都规定船舶在装卸危险货物时,应由主管部门派员监督装卸,并在装完船后签发危险货物安全装载证书给船舶,这是船舶载运危险货物时必备的单证之一。此外,也要用红色和附加特别标志单独编制危险货物清单,清单记载的内容除装货单、载货清单所应记载的内容外,还特别注明危险货物性能和装船位置。

8. 货物积载图

货物装船前,船舶大副根据装货清单所列明的货物对装载要求以及船舶性能制作货物积载图。货物积载图主要是用图示的形式,形象地表示拟装载的每一票货物在货舱内计划装舱的具体位置,以便港口装卸公司、理货人员等有关方面可按积载图安排装船作业。因此,货物积载图不仅是货物装船的重要资料,也是船舶运输途中保管货物和船舶抵达目的港时进行卸货作业的重要依据。

二、在卸货港编制使用的单证

在卸货港,船方、代理方、港方和货方等有关方面进行船舶进口报关、卸货和理货作业,以及货物交接所使用的单证主要有过驳清单、卸货报告、货物残损单、货物溢短单和提货单等。

1. 过驳清单和卸货报告

船舶在卸货港锚地或浮筒进行驳船作业时,宜采用过驳清单(boat note, B/N)来记录船舶卸货、交接货物的实际情况,以划分各方的责任。

卸货报告(outturn report)是在不使用驳船作业时,用来证明卸货实际情况的单据。它是根据进口载货清单和卸货港卸货的实际情况重新记票汇总编制而成的,对所卸货物的外表状况、内容、残损和溢短等情况作详细批注,实际上是一份更为详细的进口载货清单。

2. 货物残损单和货物溢短单

货物残损单(broken & damaged cargo list)是卸货完毕后,理货长根据理货员在卸货过程中现场记录下来的货物各种残损情况(即货物的破损、水湿、汗湿、水渍、油渍和污染等)的记录进行汇总编制而成的,是表明货物残损情况的证明。

货物溢短单(overlanded & short landed cargo list)是在卸货时,理货员根据载货清单对每票货物所卸下的数量进行核对,如果数量不相符,说明该在本港卸下的货物发生了溢卸或短卸情况,卸完货后再由理货长根据此情况汇编而成,表明货物溢卸或短卸的单证。

货物残损单和货物溢短单只有经船长或大副签认才能有效,是收货人向船公司提出货损赔偿要求以及船公司处理收货人索赔要求的原始资料和依据。

3. 提货单

收货人在卸货港提取货物,不是凭提单直接提货,而是首先向卸货港船公司代理人提交正本提单,以换取船公司代理人签发提货单(delivery order, D/O),然后凭提货单前往码头仓库或船边提取货物。

三、集装箱整箱货、拼箱货主要货运单证

集装箱整箱货、拼箱货运输中的主要货运单证有:

1. 集装箱发放通知单

集装箱发放通知单(container release order)又称空箱提交单,是船公司或其代理人指示集装箱堆场将空箱及其附属设备发放给托运人的书面凭证。

2. 集装箱设备交接单

集装箱设备交接单(equipment receipt, E/R)是由船公司或其代理人签发给发货人,凭此到集装箱堆场或货运站领取重箱或送还空箱及其附属设备,以及分清交接责任的凭证。

3. 装箱单

装箱单(container load plan, CLP)是由装箱人按照货物装箱顺序列明装箱货物的名称、数量、尺码、重量、标志和其他货运资料的单证。其主要作用是报关时作为向海关提交的载货清单以及向承运人提供箱内所装货物的明细清单。装箱单既是集装箱码头编制装船和卸船计划的依据,也是船公司计算船舶吃水和稳定性的数据来源。

4. 场站收据

场站收据(dock receipt, D/R)是指集装箱堆场中货运站受船公司或其代理人的委托,在收到发货人的整箱货或拼箱货后,签发给发货人以证明已收到货物的凭证。它是收货人凭此向船公司或其代理人换取提单的依据。

第四节 班轮运价与运费

一、运价与运价本

班轮运费是指在班轮运输过程中,承运人为完成货物运输而向托运人收取的报酬。而计算班轮运费的费率,则称为班轮运价。由于班轮运输货物票数多、件数杂、分属不同货主,因此,在班轮运输过程中,必然要求班轮公司针对不同货物按照一定办法事先制定出不同的班轮运价,并以运价本的形式对外公布。

(一) 班轮运价本的种类

1. 按运价本的制定者来划分

按制定者的不同,运价本可以分为以下几种:

(1) 班轮公会运价本。它是指由班轮公会制定、运价较高,且所作的承运条件有利于船方的具有垄断性的运价本,为公会内的班轮公司所使用。

(2) 班轮公司运价本。它是指由班轮公司自行制定并单独进行调整或修改的运价本。在制定、使用班轮运价本的过程中,货方可以提出意见,但解释权 and 决定权仅在班轮公司。

(3) 货方运价本。它是指由货方制定、船方采用的运价本。一般来说,能够制

定运价本的大多都是掌握有相当大数量,并能保证常年提供稳定货源的较大的货主,如中外运公司。

(4) 双边运价本。它是指由船货双方共同协商制定、调整或修改并遵守执行的运价本。例如,《中外运公司第三号运价表》,是由作为货方的中国对外贸易运输公司与作为船方的一些侨资班轮公司商议制定的。

2. 按运价本的形式来划分

按形式不同,运价本可以分为以下两种:

(1) 单项费率运价本。单项费率运价本是将各种不同商品在不同航线上的基本费率同时列出,可直接查找出该商品在各条航线上各自的费率。

(2) 等级运价本。等级运价本是将全部商品划分成若干等级,每一等级的商品在不同航线或港口间都有一个基本费率。这种运价本都附有“商品分级表”和“等级费率表”,在计算运费时先从“商品分级表”中查出商品等级,再从“等级费率表”中找出该等级的费率,才能进行运费计算。

(二) 运价本的内容

一般而言,运价本由以下主要内容组成:

(1) 有关说明及规定,主要是说明运价本的适用范围、计价货币、计价单位及其他有关规定。

(2) 有关港口规定及条款,把一些国家或地区的港口规定列入运价表内。

(3) 商品分级表,说明各种商品的分类等级和计费标准。

(4) 航线费率表,主要说明各类等级货物在各条航线上的基本运费率。

(5) 附加费率表,说明各种附加费及其计收的标准。

(6) 冷藏货费率表及活牲畜费率表,说明各种冷藏货物和活牲畜的计费标准及费率。

二、计费标准

计费标准是指以容积、重量为计算运费的最基本的计费单位,也就是把货物分为容积货物和重量货物,按照其实际容积吨和重量吨来计算运费。计费标准主要有以下几种:

1. 按货物重量计算

按货物重量计算是指按商品的重量“W”(weight)来计算该种商品的运费。一般以“吨”为计算单位,有时也以“长吨”和“短吨”作为计算单位。

2. 按货物体积计算

按货物体积计算是指按货物的体积“M”(measurement)来计算运费。一般

以“1 m³”为计算单位,有时也以“40 ft³”作为计算单位。

3. 按货物毛重或体积计算

按货物毛重或体积计算是指该种货物应分别按其毛重或体积“W/M”作为计费吨,择大计算运费。

4. 按货物 FOB 价“ad. val”计算

按货物 FOB 价“ad. val”计算是指按照货物的 FOB 价格的一定百分比计算运费,即从价运费。按从价运费计算的一般都是高价货物。

5. 按货物重量、体积或 FOB 价格计算

按货物重量、体积或 FOB 价格(ad. val or W/M)计算是指该种商品应分别按其 FOB 价格的百分比和毛重、体积择大计算运费。

三、计费方法

(一) 班轮运费的构成

班轮运费是按照班轮运费表的规定计算,为垄断性价格。不同的班轮公司或不同的轮船公司有不同的运费表,但都是按照各种商品不同的积载系数、不同的性质和不同的价值结合不同的航线加以确定的。班轮运费是由基本运费和附加费(如果有规定的话)两个部分构成的。因此,一些港口只能查到基本费率,还不一定是实际计算运费的完整单价。

1. 基本运费

在班轮运输航线上船舶定期或经常挂靠的港口称为基本港(base port),而在班轮航线上基本港之间所制定的运价称为基本运价或基本费率,它是计收班轮运输基本运费的基础。根据基本运价计算的运费就是基本运费,是构成班轮运输全程运费的主要部分。

2. 附加费

附加费是班轮公司对承运的一些需要特殊处理的货物,或由于具体情况的变化而使运费增加,为了弥补损失而额外加收的费用。常见的附加费包括以下几种:

(1) 超重附加费,是指每件货物的毛重超过规定的重量时所增收的附加运费。这种超重货物在装卸、运输、积载等过程中会增加额外的营运支出,故班轮公司要加收超重附加费。

(2) 超长附加费,是指货物的长度超过规定的长度时所增收的附加运费。该附加费是按长度计算,长度越长则附加费率越高。

(3) 直航附加费,是指班轮公司应托运人的要求将其货物从装货港无须转船而直

接运抵某一非基本港时所增收的附加运费。一般情况下,托运人要求直航的货物数量要达到一定数量以上,船方才可以安排船舶直航非基本港,并按规定收取直航附加费。

(4) 转船附加费,是指货物需在中途基本港换装另一船舶转运至目的港而增加的附加费。

(5) 港口附加费,是指由于某些港口装卸效率低、费用高而增收的附加费。

(6) 燃油附加费,是指由于国际燃油价格上涨而增加了船舶的燃油费用支出,班轮公司为了补偿燃油费用的增加而增收的附加费。

(7) 港口拥挤附加费,是指由于港口拥挤而造成船舶抵港后需要长时间等泊,为了补偿因等泊而延误的船期所增收的附加费。该附加费变动性较大,即该费用随着港口拥挤程度的变化而调整。如港口恢复正常,即可取消。

班轮附加费因班轮运输的情况变化而不同,故名目繁多。除了以上各项附加费用外,还有绕航附加费、选卸货港附加费、变更卸货港附加费和冰冻附加费等。

(二) 班轮运费的计算方法

1. 计算公式

(1) 班轮运费是由基本运费和各项附加费组成的,其计算公式为:

$$F = F_b + \sum S \quad (5-1)$$

式中, F ——运费总额;

F_b ——基本运费额;

S ——某一项附加费。

(2) 基本运费是所运货物的计费吨(重量吨或容积吨)与基本运费率的乘积,即:

$$F_b = fQ \quad (5-2)$$

式中, f ——基本运费率;

Q ——计费吨。

(3) 附加费是各项附加费的总和。一般情况下,附加费按基本运费的一定百分比计算,即:

$$\begin{aligned} \sum S &= (S_1 + S_2 + \cdots + S_n) F_b \\ &= (S_1 + S_2 + \cdots + S_n) fQ \end{aligned} \quad (5-3)$$

式中, $S_1, S_2, \cdots, S_n$ 是各项附加费率。

(4) 运费总额的计算公式可列为:

$$\begin{aligned} F &= F_b + \sum S \\ &= fQ + (S_1 + S_2 + \cdots + S_n) fQ \\ &= (1 + S_1 + S_2 + \cdots + S_n) fQ \end{aligned} \quad (5-4)$$

2. 班轮运费的计算步骤

(1) 查明船舶载运货物的装货港和卸货港所属的航线,是否属于航线上的基本港,以及是否需要转船。

(2) 根据货物名称,从“商品分级表”中查出所属的等级及计费标准。

(3) 查找所属航线“等级费率表”,找出该等级商品的基本费率。

(4) 查出各项应收附加费的计费办法及费率。

(5) 列式计算。

【例 5-1】 从我国大连运往某港口一批货物,计收运费标准“W/M”,共 200 箱,每箱毛重 25 kg,每箱尺寸为长 49 cm、宽 32 cm、高 19 cm,基本运费率每运费吨 60 美元,特殊燃油附加费率为 5%,港口拥挤费率为 10%。计算 200 箱应付多少运费?

解 $W=25\text{ kg}=0.025\text{ 运费吨}$

$M=0.49\times0.32\times0.19=0.029\ 792\text{ 运费吨}$

因为 $M>W$

所以,采用 M 计算运费。

运费 = 基本运费 $\times$ (1 + 附加费率) $\times$ 运费吨

$$=60\times(1+5\%+10\%)\times(200\times0.029\ 792)$$

$$=411\text{ 美元}$$

答:200 箱应付运费 411 美元。

本章小结

班轮运输是指船舶在固定的航线上和既定的港口间,按照事先制定的船期表(时间表)以及事先公布的费率收取运费,从事客货运输业务的船舶营运方式。班轮公会也称航运公会,是指两家或两家以上在同一航线上经营班轮运输的船公司,为避免相互间的恶性竞争,维护共同利益,通过在运价和其他经营活动方面签订协议而组成的国际航运垄断组织。

班轮公司在船舶营运过程中,不但要在航线上的各个港口及航线腹地地上设置相应的组织结构来从事班轮运输的揽货服务,为了班轮运输过程中货物能顺利装卸、交接及防止货损货差等货运事故的发生,还要在实践中建立一套与之相适应的货运程序。无论在装货港还是在卸货港,班轮运输的各项货运业务都是和记载货物交接信息的货运单证联系在一起的。因此,货运业务流程也就是货运单证流程。

船方、货方和港方等各单位之间所进行的业务都需要编制各种单证。这些单证既是货物在货方(包括托运人和收货人)与船方之间交接的证明,也是货方、船方和港方等单位之间从事业务工作的凭证,以及划分各自责任的必要依据。这些单证种类繁多,有的受国际公约、国际航运惯例的约束,有的受各国国内法规和港口当局的

限制,但其主要单证是基本一致的,而且在国际航运中是通用的。

班轮运费是指在班轮运输过程中,承运人为完成货物运输而向托运人收取的报酬。而计算班轮运费的费率,则称为班轮运价。由于班轮运输货物票数多、件数杂、分属不同货主,因此,在班轮运输过程中,必然要求班轮公司针对不同货物按照一定办法事先制定出不同的班轮造价,并以运价本的形式对外公布。

思考题

- (1) 什么是班轮运输?
- (2) 什么是班轮公会? 其主要业务是什么?
- (3) 综述班轮运输的货运程序及其单证流程。
- (4) 综述集装箱整箱货、拼箱货货运流程。
- (5) 班轮运输应具备怎样的条件?
- (6) 班轮运输有哪些特征?
- (7) 班轮运价本的种类有哪些?

案例分析

欧委会架构后班轮公会时代框架

从2008年10月起,班轮公会在欧盟范围内就被视为非法。在经过了漫长的等待后,班轮公司和不定期船船东终于等来了欧委会指南草案的出台。欧委会正式表态称班轮行业往后必须更加公开公正,否则就将违反欧盟的《竞争法》。

欧洲班轮事务协会(ELAA)称该指南草案能够体现其成员为满足欧洲客户动态且不断提高的需求而力争提供稳定、可靠的班轮服务时遇到的种种实际需要。

欧委会出台了一份指南草案,为公会取消后班轮业的组织架构提供了指导。

欧盟第4056号条例曾赋予班轮公司享有《竞争法》下的豁免权,但从2005年12月起,欧盟废除了这一条例。此后,欧洲班轮事务协会就一直游说委员会竞争总司出台一部清晰的常识性指南。该指南却旗帜鲜明地支持信息公开。对此,欧委会表示信息公开是避免在《欧共同体条约》第81条下遭起诉的最佳方法。“与顾客分享的信息越多,你值得怀疑的地方就越少。”欧委会称。

欧盟的《竞争法》从2008年起首次适用于班轮行业。在香烟味弥漫的会议室里,班轮公司的头头脑脑们经过激烈讨论,最后共同议定出了货主最为关心的运价,往后这样的一幕将不会再出现了。欧委会已警告称:“召集只由承运人参加的讨论近期行业详细信息的会议将被视为违反《欧共同体条约》第81条的行为。”不过,同业公会性质的会议仍然是被许可的,只要会上不涉及秘密的议题。

对于班轮公司间信息互换的相关问题,指南仍未给出明确的答案。班轮公司希望他们能就货量方面的信息实现快速交换,也就是大约8周之后,但欧委会认为一年是普遍认可的时间分割点。如果数据被认作为“历史数据”,那就不再具备市场敏感度,因此,也就不违反欧盟的《竞争法》。欧委会表示:“在以往的案例中,欧委会认为超过一年时间的信息就可称为‘历史数据’。考虑到在某些行业中,超过一年的信息在一定程度上已经毫无用处,因此,在判定信息是‘历史的’还是‘近期的’方面可以稍微灵活一些。”

指南中还提到了信息交换频率的问题,但欧委会再一次没有给出确切的答案。“信息交换得越是频繁,竞争者就能越快作出反应。这为采取报复措施提供了便利,也从根本上削弱了推行《竞争法》的初衷。”欧委会还对班轮公司预测运量提出了警告。“在判定班轮公司间交换基于非公开信息的运量预期方面应当谨慎,即便这些预期只是以合计的形式出现。”

在不定期船租船方面,指南将一些组织视为“初期的相关利益共同体”。理论上,欧委会已同意将《竞争法》应用于不定期船租船领域。

欧委会似乎认为航运联营体并非一般意义上的“联合生产协议”。若欧委会对航运联营体的性质定义不改变,航运联营体肯定在《竞争法》下受到更多的审查。“原则上来说,大多数的航运联营体并不符合‘联合生产协议’的标准,因为它的主要目的是联合出售一种服务,而这种服务却是由联营体内的成员单独提供的。”

问题

- (1) 什么是班轮公会? 班轮公会的主要业务有哪些?
- (2) 班轮公会发展中遇到了哪些问题? 班轮公会变革中有哪些利益主体?
- (3) 如何看待班轮公会的变革?

实训设计

集装箱班轮运输运价备案实验

【实训目标】

熟练掌握班轮运费查询、备案的流程。

【实训内容】

登录上海航运交易所网站 www.sse.net.cn, 了解我国国际集装箱班轮运价备案相关法规, 熟悉运价报备的相关流程和办理手续。

【实训器材】

计算机, 接入互联网环境。

【实训步骤】

- (1) 登录上海航运交易所网站 www.sse.net.cn。

(2) 查阅我国国际集装箱班轮运价备案相关规定。

(3) 查阅上海航运交易所运价备案的相关流程,了解相关表格的填写,熟悉办理手续。

(4) 分析 2009 年上海航运交易所出口集装箱运价指数变化特点,结合宏观经济变化和相关政策调整,探讨变化原因。

【成果检验】

独立完成相关总结和报告。