



恩得利

物流團隊:海空進/出口報關、陸/海/空運攬貨運輸、保險鑑介、全球快遞運送。

營業專長:費用最便宜、速度最快、文件最精美、服務最親切!

台中市忠明南路 1151 號 電話:04-2262 0983 傳真:04-2262 5619 E/M:leisureinn_tw@yahoo.com.tw

伍. 跨國運輸工具選定及裝船文件內容簡介.

第一:明瞭海洋運送人責任.

於國際貿易中貨物的運輸,其運輸工具需跨越不同的國別,而於不同的國家中,其對運輸工具的管轄法規亦不相同,所以其適用性需以其行為發生地的法管國之法律為優先適用.於本國法律中對於海洋運送人的法律責任重要者規定如下:

依據海商法第118條 有關載貨證券發給人責任中規定,載貨證券之發給人,對於依載貨證券所記載應為之行為均應負責.

前項發給人對於貨物之各連續運送人之行為,應負保證之責,但各連續運送人僅對於自己航程中所發生之毀損滅失及遲到負其責任.

海洋運送人不須要負責任之事由.依據海商法第113條到第117條之免責條款如下:

第113條.

列事由所發生之毀損或滅失,運送人或船舶所有人不負賠償責任.

- 一. 船長. 海員. 引水人. 或運送人之受僱人, 因航行或管理船舶之行為而有過失者.
- 二. 海上或航路上之危險或意外事故.
- 三. 失火.
- 四. 天災.
- 五. 戰爭.
- 六. 暴動.
- 七. 公共敵人之行為.
- 八. 依法之拘捕. 扣押. 管制. 徵用或沒收.
- 九. 檢疫限制.
- 十. 罷工或其他勞動事故.
- 十一. 救助或意圖救助海上人命或財產.
- 十二. 包裝不固.
- 十三. 標誌不清或不符.
- 十四. 因貨物之瑕疵, 變質或病態所致分量. 重量之耗損毀損或滅失.

- 十五. 貨物所有人. 託運人或其代理人之行為或不行為.
- 十六. 船舶雖經注意仍不能發現之隱有瑕疵.
- 十七. 非由於運送人或船舶所有人之故意或重大過失, 或其代理人. 受僱人之過失所發生之毀損或滅失.

第114條:

託運人於託運時, 故意虛報貨物之性質或價值, 運送人或船舶所有人對於其貨物之毀損或滅失, 不負賠償責任. 除貨物之性質. 價值於裝載前已經託運人聲明, 並註明於載貨證券者外, 運送人或船舶所有人對於貨物之毀損滅失, 其賠償責任, 以每件不超過三千元為限.

第115條:

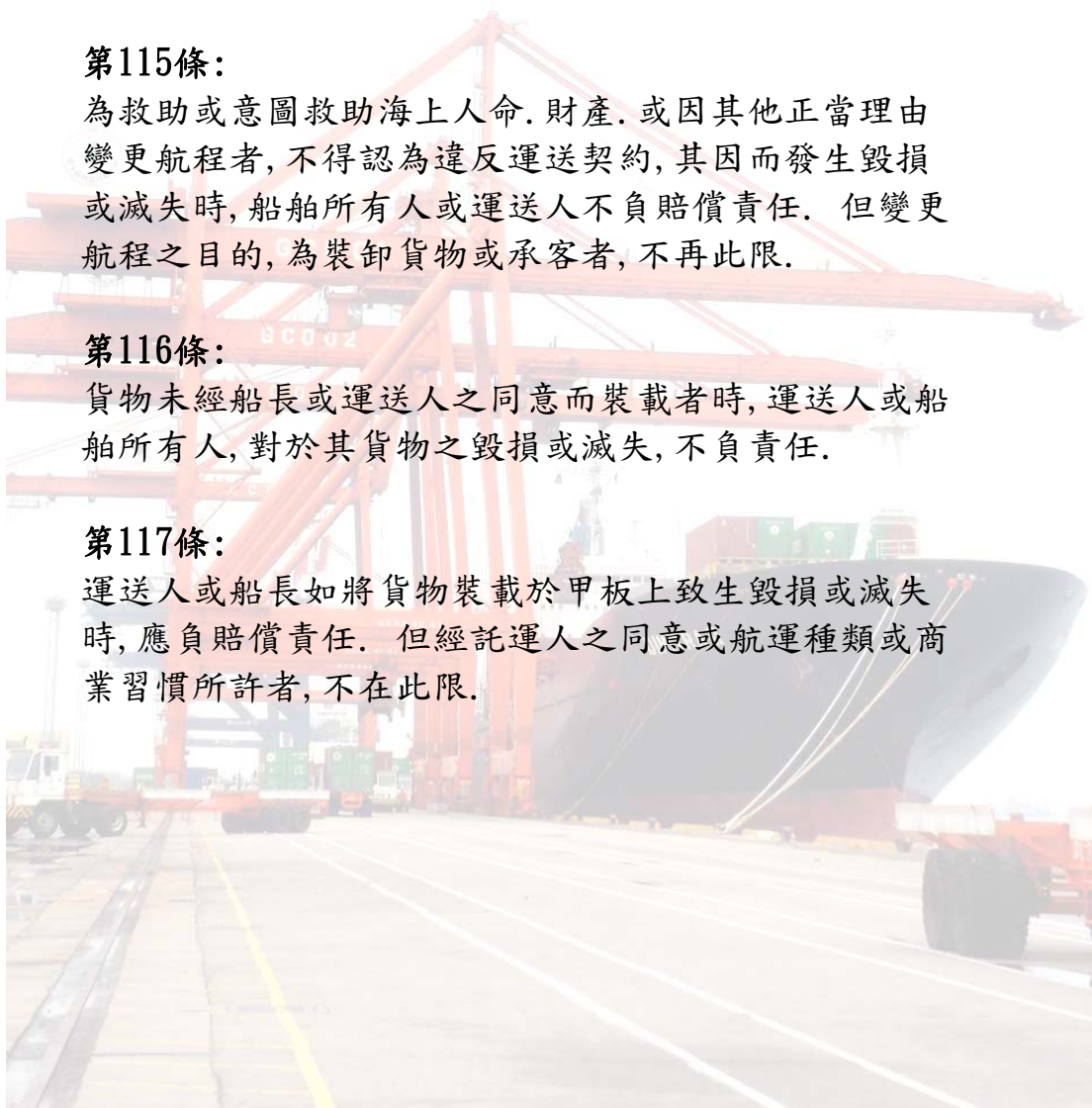
為救助或意圖救助海上人命. 財產. 或因其他正當理由變更航程者, 不得認為違反運送契約, 其因而發生毀損或滅失時, 船舶所有人或運送人不負賠償責任. 但變更航程之目的, 為裝卸貨物或承客者, 不再此限.

第116條:

貨物未經船長或運送人之同意而裝載者時, 運送人或船舶所有人, 對於其貨物之毀損或滅失, 不負責任.

第117條:

運送人或船長如將貨物裝載於甲板上致生毀損或滅失時, 應負賠償責任. 但經託運人之同意或航運種類或商業習慣所許者, 不在此限.



第二:認識海洋(空運)運送人所簽發的貨運單據.

可以運送人種類的不同區分為海洋運送人及空運運送人兩類

a. 海洋運送人所簽發的貨運單據計有

- 「海洋提單」;
- 「貨物承攬業收據」;
- 「貨物承攬業證明書」;
- 「承攬運送業協會國際聯盟聯合運送提單」

b. 空運運送人所簽發的貨運單據為

- 「空運主提單」;
- 「空運副提單」

等類,其義意介紹如下,報關行之進口理單人員,可於協助廠商開發信用狀或挑選運送單據規範時引用.

a. 海洋運送人所簽發的貨運單據計有

- 「海洋提單」
- 「貨物承攬業收據」
- 「貨物承攬業證明書」
- 「承攬運送業協會國際聯盟聯合運送提單」

其定義說明如下:

i. 所謂「海洋提單」.

運送人或代替或代表運送人之標名代理人,或船長或代替或代表船長之標名代理人.於收妥出口商所託運之貨物後,運送人或船長之任何簽字或確認,表明其為運送人或船長,為運送人或船長簽字或確認之代理人亦表明被代理人,即運送人或船長之名稱及身分,簽發出提貨單,且表明貨物業已接載或裝運於標名之船舶.裝載或裝運於標名之船舶一事,得以提單上預先印定措辭以表明貨物業已裝載於標名船舶或裝運於標名船舶;並於提單上之簽發日期明確表明貨物之裝載於船舶之日期為裝運日期,則此船運送業者於收到貨物後,所簽發之證明收到承攬託運貨物之正本「海洋提單」謂之.英譯為: OCEAN BILLS OF LADING, 簡稱 O B/L 或 B/L.

如簽發之正本超過一份,則包含所簽發全套提單中之任一正本均為有效之提貨證券,但其中一份經提示領貨後,其餘之正本份數即失效. ,

ii. 所謂「貨物承攬業收據」。

運送業者於收到貨物後，所簽發之證明收到承攬託運貨物之收據謂之。「貨物承攬業收據」英譯為：FORWARDER'S CARGO RECEIPT, 或 FORWARDER'S AGENTS RECEIPT, 簡稱 FCR, 這種收據為承攬業者和託運人間的契約，除非信用狀中允許，這收據並非信用狀中可接受的運送單據 (TRANSPORT DOCUMENTS), 交貨時不一定要收回此 FCR.

唯其裝運日期之認定，於 1974 年信用狀押匯統一慣例中，規定以「貨物」之「收到日期」為準，但於 1983 年的 UPC500 修正案中，並未有所規範，故對於裝運日期究竟以「收到日期」為準，或以 FCR、FCT 的「簽發日期」為準，宜於 L/C 上個別規定清楚。

iii. 所謂「貨物承攬業證明書」。

運送業者於收到貨物後，所簽發之證明收到承攬託運貨物之收據謂之。「貨物承攬業收據」英譯為：FORWARDER'S CERTIFICATE OF TRANSPORT, 或 FORWARDING AGENTS CERTIFICATE OF TRANSPORT, 簡稱 FCT, 這種收據為承攬業者和託運人間的契約，除非信用狀中允許，這收據並非信用狀中可接受的運送單據 (TRANSPORT DOCUMENTS), 因可以背書轉讓，所以交貨時一定要收回此 FCT.

唯其裝運日期之認定，於 1974 年信用狀押匯統一慣例中，規定以「貨物」之「收到日期」為準，但於 1983 年的 UPC500 修正案中，並未有所規範，故對於裝運日期究竟以「收到日期」為準，或以 FCR、FCT 的「簽發日期」為準，宜於 L/C 上個別規定清楚。

iv. 所謂「承攬運送業協會國際聯盟聯合運送提單」。

由 FIATA (承攬運送業協會國際聯盟) (FEDERATION INTERNATIONALE DES ASSOCIATIONS DE TRANSITAIRES ET ASSIMIL'ES; 英文: INTERNATIONAL FEDERATION OF FORWARDING AGENT'S ASSOCIATION), 所簽發之 COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING, 其表格中須蓋有「裝船戳記」(ON BOARD DATE: _____), 稱為「承攬運送業協會國際聯盟聯合運送提單」, 則此種提單簡稱為 FIATA FBL, 其為信用狀可接受之貨物運送單據 (TRANSPORT DOCUMENTS), 唯依 UPC500 號第 30 條之「承攬運送人」(FORWARDING AGENTS) 規定, 需於信用狀中開狀人授權可予接受時, 才可以接受。

b. 空運運送人所簽發的貨運單據為

「空運主提單」

「空運副提單」

定義說明如下：

a. 以提單的聯別功用區分。

所謂的「空運提單」. 空運因為速度快, 所以於貨物裝機後, 提單不能以海運提單的寄送方式, 寄交給國外之買方(收貨人), 所以空運提單計分為 3 份正本提單, 分別以不同顏色區分功用如下:

a-1. 黑色正本.(運輸業留存聯)

為空運提單簽發公司, 自行留存用, 於提單上會表示出 ORIGINAL FOR FORWARDER 字樣.

a-2. 藍色正本.(託運人留存聯)

為簽發給託運人, 為押匯或留存用途, 提單上會表示出 ORIGINAL FOR SHIPPER 字樣.

a-3. 紅色正本.(收貨人領貨聯).

為簽發後隨貨物跟機, 到目的(機)場(站), 給提單之到貨通知人領取後, 交由收貨人持憑報關進口提貨用, 提擔上會表示出 ORIGINAL FOR CONSIGNEE 字樣.

b. 以併裝貨物情況區分。

空運貨物以其併裝運輸所簽發的提單之情況不同, 可分為「空運主提單」「空運副提單」兩類, 而這兩類中「空運副提單」需併附「空運主提單」, 換言之若以「空運副提單」簽發時, 則除了「空運副提單」號碼外, 併行的尚有「空運主提單」號碼. 反之若僅為以「空運主提單」簽發時, 則祇有「空運主提單」號碼, 而不會併隨有「空運副提單」號碼.

「空運主提單」「空運副提單」的定義如下.

- b-1. 空運運送人所簽發的貨運單據, 如為單一貨物一張提單時, 則該提單稱為「空運主提單」(MASTER AIRWAYS BILLS OF LADING);

b-2. 反之如為多筆貨物合併於同一張空運主提單運送時, 則該被併裝之貨物所屬的提單稱為「空運副提單」(HOUSE AIRWAYS BILLS OF LADING), 空運業者所簽發的副提單其號碼編列除副提單號碼(HOUSE NBR.)外尚會伴隨者主提單號碼(MASTER NBR.).

c. 空運提單路遊(ROUTE)記錄的表述方式.

舉例: 於空運提單上 如由美國達拉斯機場(DALLAS AIRPORT / TX.), 於8月1日起運, 到達台灣高雄小港機場(KAOHSIUNG AIRPORT/ TAIWAN), 中間運輸的路程:

為於台北8月1日起飛後, 會先以西北航空班機 NW1057 飛機, 航程運到洛杉磯(LOS ANGELES)後;

然後再於8月3日, 以國泰 CX063 飛機, 運達台灣中正機場(TAIPEI CKS AIRPORT/ TAIWAN);

然後再於8月5日, 自台灣中正機場(TAIPEI CKS AIRPORT/ TAIWAN), 以陸運卡車(TRUCK)方式, 運抵達高雄小港機場.

則於提單上, 會如此表示出全段航程資料如下.

FROM: DLS/LAX/NW1057/1

(DALLAS TX/LOS ANGELES CA/NW1057/1)

FROM: LAX/TPE/CX063/3

(LOS ANGELES CA/TAIPEI CKS/CX063/3)

FROM: TPE/KAO/TRUCK/5

(TAIPEI / KAOHSIUNG / TRUCK/ 5)



第三:提單的內容格式及逾期之認定.

在美國地區, 運送業者所簽發的提單, 於提單的背面均未詳細列出運送條款, 此種提單稱為「簡式提單」(SHORT FORM BILLS OF LADING).

相對稱的於歐洲地區國家, 運送業者所簽發的提單, 於提單的背面均詳細的列出運送條款, 此種提單稱為「正常詳式提單」(DETAILED FORM BILLS OF LADING).

除非信用狀有特別的不接受簡式提單條款外, 此類提單將為可接受的運送單據.

除非信用狀的內容中, 有規定於提單簽發後, 應於若干日內提示押匯外, 提單自簽發日起算二十一日內押匯, 超過此時間的提單, 就稱為「陳舊提單」(STALE BILLS OF LADING); 但於UPC500 號慣例中已規定信用狀中需明白表示貨物裝船後需於若干天內需押匯, 所以陳舊提單情況已不復存在.

另於海運的情況下, 若L/C規定的最晚裝船日, 則為海運提單之開航註記(ON BOARD NOTATION)上船舶開航日(ON BOARD DATE). 而空運的情況下則為提單的簽發日(ISSUE DATE).

