

GUOJI HUOYUN DAILI ZONGHE YEWU

国际货运代理 综合业务



李艳琴 主 编
刘 亚 宣玲玲 副主编
潘国强 主 审

大连海事大学出版社

国际货运代理综合业务

国际货运代理综合业务

李艳琴 主 编
刘 亚 宣玲玲 副主编
潘国强 主 审

大连海事大学出版社

© 李艳琴 2014

图书在版编目(CIP)数据

国际货运代理综合业务 / 李艳琴主编. —大连: 大连海事大学出版社, 2014. 2
ISBN 978-7-5632-2966-6

I. ①国… II. ①李… III. ①国际货运—货运代理 IV. ①F511.41

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2014)第 026957 号

大连海事大学出版社出版

地址:大连市凌海路1号 邮编:116026 电话:0411-84728394 传真:0411-84727996

<http://www.dmupress.com> E-mail:cbs@dmupress.com

大连住友彩色印刷有限公司印装

大连海事大学出版社发行

2014年2月第1版

2014年2月第1次印刷

幅面尺寸:185 mm × 260 mm

印张:16.25

字数:400千

印数:1~1000册

出版人:徐华东

责任编辑:姜建军 杨 森

责任校对:杨 洋 何 乔

封面设计:王 艳

版式设计:解瑶瑶

ISBN 978-7-5632-2966-6 定价:41.00 元

前 言

本教材的设计思路是以就业为导向,推行“工学结合、校企合作、双证融通”的人才培养模式,通过社会调研、教师下企业实践、邀请行业专家指导等方式对国际货运代理企业所涵盖的岗位群按照企业的业务流程进行划分,围绕业务员、操作员、单证员和客服等主要工作岗位的具体工作任务和岗位职业能力需求,确定本教材的学习内容,进行学习项目(情境)和工作任务设计,开发符合国际货运代理人才培养的课程教材。其主要职责在于培养学生具有开展国际货运代理业务,国际货运代理海运、空运进出口业务操作,国际货运进出口单证审核与制作等多种岗位职业能力。

为了充分体现任务引领、实践导向课程思想,教材在编写时,以国际货运代理工作过程为主线,将学习内容分解设计成若干项目,以项目为单位进行组织教学,通过对典型工作任务流程的描述,教师可以引领学生围绕每一个典型工作任务进行学习,学习该任务的技术理论和实践技能。

本教材由校企合作编写,在编写过程中,十分注重实务操作,以各环节的工作流程为主线、典型工作任务为驱动编写教材框架和学习内容,以便开展项目化教学和理实一体化教学。特聘请浙江双马国际货运有限公司副总经理刘亚作为副主编,负责对教材项目的学习目标、项目能力标准、项目任务导读和能力训练目标审核;通过大量的实例、计算、流程和图表帮助读者理解相关的理论知识、概念和业务操作程序与技术。

全书由浙江交通职业技术学院李艳琴老师撰写框架并主持全书的编写及统稿工作,浙江双马国际货运有限公司刘亚副总经理、浙江交通职业技术学院宣玲玲担任副主编,浙江交通职业技术学院运输管理学院副院长潘国强副教授担任主审。此外,新华货柜有限公司操作经理阮学飞也为本教材的编写提供了很大帮助,在此深表感谢。

在编写过程中,我们参考了许多著述和资料,特向这些作者表示由衷的感谢。由于编者水平有限,书中不妥之处在所难免,敬请同行作者和广大读者批评指正。

编 者

2013年10月

目 录

项目一 国际货运代理行业概述	1
任务一 国际货运代理行业认知	3
任务二 国际货运代理人法律地位和责任的确定	7
项目二 国际货运代理业务开发	17
任务一 国际海上货物运输概述	19
任务二 询价与报价	28
任务三 国际货运代理业务开发	38
项目三 国际海运出口代理业务操作	51
任务一 接单订舱	53
任务二 做箱与报关	72
任务三 提单确认及签发	87
项目四 国际海运进口代理业务操作	113
任务一 国际集装箱班轮运输进口货运流程	115
任务二 国际集装箱班轮运输进口代理业务操作	119
项目五 国际航空货物运输概述	126
任务一 国际航空货物运输基本概念	127
任务二 国际航空运输货物收运	135
任务三 国际航空运输特种货物收运	139
任务四 国际航空运输货物的到达和交付	147
项目六 国际航空货物运输代理业务操作	151
任务一 国际航空货运出口代理业务操作	153
任务二 填制货运单	163
任务三 航空货物运费计算	174
任务四 国际航空货运进口代理业务操作	185

项目七 国际货运事故处理·····	197
任务一 国际海上货运事故处理·····	198
任务二 国际航空货运事故处理·····	205
习题集·····	217
第一篇 国际货运代理概述·····	217
第二篇 国际海上货运代理理论与实务·····	221
第三篇 国际航空货运代理理论与实务·····	232
参考文献·····	251



项目一

国际货运代理行业概述

●项目学习目标

1. 熟悉国际货运代理业的概念、作用与发展；
2. 熟悉国际货运代理业的业务范围和经营方式；
3. 掌握国际货运代理企业法律地位及责任判定依据。

●项目能力标准

能力模块	能力要求
任务1： 国际货运代理行业认知	能够理解国际货运代理行业的概念、作用、业务范围及经营运作方式。
任务2： 国际货运代理企业 法律地位和责任确定	能够正确识别国际货运代理企业的法律地位和相应责任，准确履行委托合同，降低企业经营风险； 能够妥善、快速处理国际货运代理业务纠纷，稳定客户关系。

●项目任务导读

1988年7月某外运公司接受辽宁轻工的委托,为其在辽宁省某肠衣加工厂办理出口干肠衣口岸清关及订舱业务。鉴于当时秦皇岛无直达欧洲的货轮,每月只有一条到香港的班轮,因此,货运代理采用海运和陆海联运两种方式,将货物经香港中转运至目的港。1989年,货运代理在办理15批肠衣货物的运输过程中发生了以下纠纷。

肠衣加工厂于1989年9月填写了“海运出口货物代运委托单”，委托货运代理办理第15批干肠衣的运输。

第15批干肠衣通过海运方式出运。肠衣加工厂于1989年9月19日将50包干肠衣送至秦皇岛口岸仓库第16号库，货运代理为其办理了口岸清关和订舱业务。货物于9月22日进港，9月29日装入某运输公司的“风宁”号轮，次日驶离秦皇岛。10月5日，“风宁”号轮抵达香港。香港招商局将该批肠衣与马尾鬃配装于同一集装箱，载入“KAMAKURA”轮转运至安特卫普，11月16日抵达目的港。此批货物是由船代公司代船东签发的提单，提单中标明“经香港中转”字样。提单系清洁提单，并按照肠衣加工厂委托书的要求缮制，为记名提单，发货人为肠衣加工厂，收货人为比利时杜莱公司。

上述业务中，货运代理按照与船公司签订的合同，仅收取全部运费的5%佣金。收货人收到上述货物后，于11月20日申请检验。检验结果，肠衣严重被污染，全部肠衣不适合于原定的用途。货损发生后，杜莱公司分别于11月15日和11月20日以电传、信函通告货运代理，以后又几次赴秦皇岛面谈，请货运代理协助调查有关装运、保险等情况。货运代理给予了积极的配合，对上述货物的中转情况进行了解，为杜莱公司提供了有关承运部门、香港中转代理等情况，请杜莱公司根据提单向有关方面提出索赔，并十分遗憾地告诉杜莱公司的达曼先生，由于没有见到任何形式的委托，以上两笔货物均未投保。

1991年4月，杜莱公司正式向货运代理提出索赔，货物的索赔金额为103 509.76元德国马克（以下简称“马克”）。货运代理认为此事已超越货运代理的业务范围，况且提单时效已过，对此不予承担任何责任。于是再次请杜莱公司按照提单直接向过失方承运部门索赔，但杜莱公司仍坚持要与货运代理解决，彼此僵持不下。此后，杜莱公司提出仲裁解决，于是双方于9月10日达成仲裁协议。

一、货运事故发生原因和区间判定

对于货损发生的时间，仲裁庭认为，虽然申诉人称达曼先生参观被上诉人仓库时曾发现肠衣与带有樟脑的马尾鬃同存一库，靠近堆存，但不足以证明本案两批货物的污染发生在货物储存于被上诉人仓库的期间。

仲裁庭注意到，被上诉人提供的2003年1月的铁路装车货物预配清单记载，58袋肠衣曾与467箱马尾鬃装入同一铁路车皮，然而该批肠衣由于在海运中未与马尾鬃装入同一集装箱而并没被污染。因此，认定第15批肠衣的污染发生在集装箱运输的过程中是合理的，这同申诉人提供的检验报告的结论也是一致的。

二、国际货运代理企业法定地位的判定

针对被诉人的法律地位和本案货损的责任，仲裁庭仔细审阅了双方当事人提交的证据材料，同时也注意到，当前国外、国内是否把承办货物运输的人作为承运人对待通常考虑以下几个因素，即：

1. 该人是以自己的名义还是以承运人的名义与托运人或货主签订货物运输合同；
2. 该人是否以自己的名义出具了运输单证；



3. 该人自己收取运费还是代承运人收取运费。

在第 15 批货物的运输中,是船代公司代承运人,即“KAMAKURA”轮的船东签发的海运提单。被上诉人仅是代托运人订舱,不是承运人。仲裁庭也未发现申诉人付给被上诉人的运费同被上诉人支付给承运人的运费有差别的证据。

三、仲裁结果

据此,仲裁庭做出如下裁决:

1. 驳回申诉人的索赔请求;
2. 本案仲裁费 9 138 马克和实际开支 1 500 美元由申诉人负担;
3. 本裁决为终局裁决。

四、案例启示

货运代理人在安排运输过程中,要明确自己的法律地位,是作为纯粹代理人安排运输,还是作为当事人负责运输,这样才好确定自己应作为或不应作为;如果不明确,往往会出现不该承诺的承诺了,不该做的也做了,这样必然容易发生事故,产生纠纷,承担一些本不应承担的责任。

任务思考

1. 在实践中,国际货运代理企业如何根据自身的法律地位进行业务经营?
2. 国际货运代理企业在负责安排或运输集装箱货物时应注意什么?

任务一

国际货运代理行业认知

一、国际货运代理行业起源与发展

国际货运代理行业是国际贸易和国际运输发展的直接结果。随着航运科技的发展,国际贸易的涉及地域不断扩大,贸易频繁度显著增加,贸易环节也日趋复杂。在此背景下,国际货运代理行业应运而生,作为国际贸易业和航运业两个行业的中间人,在贸易合同的履行和运输合同的履行中起到纽带作用,为船货双方节省了交易成本,提高了运输效率。

公元 10 世纪,欧洲大陆开始出现以报关行名义从事运输服务代理服务的货运代理人,并且随着海上贸易的扩大不断发展。公元 13 世纪,欧洲的一些咖啡馆里出现了根据贸易货主的

需要探听运输信息,选择承运人,组织安排货物运输,代为办理相关业务手续的人。公元16世纪,部分货运代理人已经开始向客户签发自己的提单、运单,出具自己的仓储收据。公元18世纪,出现了将数个托运人发往同一目的地的货物集中向承运人托运,并为客户办理货物投保手续的货运代理公司。

19世纪,轮船、火车的发明引发了交通运输业的革命。此后,海洋运输和铁路运输迅速发展,国际货运代理行业日益繁荣,逐步在国民经济发展中取得一定的地位,开始向专业化方向发展。欧洲各国和美国纷纷成立国际货运代理行业组织。1880年1月19日在德国莱比锡成功举行了第一次国家级的国际货运代理协会代表大会。1926年5月31日,16个国家的国际货运代理协会在奥地利维也纳成立了国际货运代理协会联合会(以下简称“FIATA”)这一非营利性的民间国际组织,以保障和提高国际货运代理在全球的利益。

20世纪30年代以后,随着航空运输上的发展,各国出现了专门从事航空运输业务的货运代理人,向货主提供办理托运或提取货物服务,向航空公司提供揽货制单服务,并从事集中托运业务。

20世纪50年代以后,随着现代物流的快速发展,国际货运代理行业也进入高速发展时期,有实力的国际货运代理人开始向现代物流经营人转变,以其自身拥有的运力、仓储和代理网络开展现代物流服务,通过为客户提供全程的物流服务,从中获取更高的商业利润和 market 空间。

二、国际货运代理基本概念

1. 国际货运代理人

在我国,国际货运代理人一词来源于英文“International Forwarding Agent”,或者“International Freight Forwarder”,在当今行业领域中,简称“国际货代”或“货代”。这里的“人”特指企业法人,而非自然人。

2. 国际货运代理行业

1995年6月29日,我国原对外贸易经济合作部(简称外经贸部,现归属商务部)作为国际货运代理行业的主管部门,发布了《中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定》。规定中对国际货运代理业的定义为:国际货运代理行业是指接受进出口货物收货人、发货人的委托,以委托人或者自己的名义,为委托人办理国际货物运输及相关业务并收取服务报酬的行业。

3. 国际货运代理企业

我国商务部在2004年1月1日重新修订发布实施的《中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定实施细则》中,对“国际货运代理企业”的业务活动进行了以下界定。

“国际货运代理企业可以作为进出口货物的收货人、发货人的代理人,也可以作为独立经营人,从事国际货运代理业务。

国际货运代理企业作为代理人从事国际货运代理业务,是指国际货运代理企业接受进出口货物的收货人、发货人或其代理人的委托,以委托人的名义办理有关业务,收取代理费或佣金的行为。

国际货运代理企业作为独立经营人从事国际货运代理业务,是指国际货运代理企业接受进出口货物的收货人、发货人或其代理人的委托,签发运输单证、履行运输合同并收取运费以



及服务费的行为。”

综上所述,国际货运代理企业是指接受运输关系人的委托,为了运输关系人的利益,安排国际货物的运输,提供货物交运拼装交付服务及其他相关的服务,并收取相应报酬的企业。在本质上是“货物中间人”,属于货物运输关系人的代理人,是联系发货人、收货人和承运人的货物运输中介人。该行业隶属于交通运输业,属于运输辅助行业。

三、国际货运代理企业业务经营

《中华人民共和国国际货运代理管理规定实施细则》中,对国际货运代理企业的业务经营活动进行了界定:

“国际货运代理企业可以作为代理人或者独立经营人从事经营活动。其经营范围包括:

- (一)揽货、订舱(含租船、包机、包舱)、托运、仓储、包装;
- (二)货物的监装、监卸、集装箱装拆箱、分拨、中转及相关的短途运输服务;
- (三)报关、报检、报验、保险;
- (四)缮制签发有关单证、交付运费、结算及交付杂费;
- (五)国际展品、私人物品及过境货物运输代理;
- (六)国际多式联运、集运(含集装箱拼箱);
- (七)国际快递(不含私人信函);
- (八)咨询及其他国际货运代理业务。”

FIATA 在 2004 年对国际货运代理行业的服务作了如下定义:

“国际货运代理及物流服务”指的是所有和货物的运输相关的服务,以及货物的拼箱、储存、处理、包装或配送等相关的服务和上述服务相关的辅助性及咨询服务,其中包括但不限于海关和财政税务、货物的官方申报、安排货物的保险、代收或支付货物相关的款项及单证等服务。

国际货运代理服务还包括物流服务,即将现代信息和通信技术应用于货物的运输、处理和储存及实质上的整体供应链管理之中。所有这些服务,都可以国际客户的要求及具体的服务内容而量身定做,灵活运用。”

四、我国国际货运代理行业发展历史与现状

我国货运代理业于 1840 年鸦片战争后开始出现,但至新中国成立前的 100 多年间这一行业一直为帝国主义和资本主义国家的洋行所控制和垄断。

新中国成立之后至 1983 年之前,在计划经济体制下,我国国际货运代理业高度集中,全部由中国对外贸易运输总公司(简称“中外运公司”)及其分公司经营,处于垄断经营阶段。

1984 年 11 月,国务院下达 152 号文件《国务院关于改革我国国际海洋运输管理工作的通知》,决定将我国海洋运输实行政企分开,引入竞争机制。文件第一次明确规定:“中远、外代可以承揽部分货物和少量租船,与货主建立直接承托运关系,外运可以经营部分船队和少量船舶代理业务”,该文件意味着我国货运代理业告别中外运独家垄断阶段,但事实上那时候中国国际货运代理市场依然处于寡头垄断阶段。

1988年7月,国务院口岸领导小组18号文件《关于改革我国国际海洋运输管理工作的补充通知》中更加明确地规定:“船舶代理和货运代理业务,实行多家经营和互相兼营。船代、货代业务的使用,分别由船公司、货主自主选择,任何部门不得进行行政干预与限制。”由此,我国的货运代理业引入竞争机制,进入全面开放阶段。

1990年7月13日,原对外经济贸易合作部发布《关于国际货物运输代理行业管理的若干规定》,凡具备条件的单位均可申请从事国际货运代理业务,并在第四条第一款规定:“国际货物运输代理是介于货主与承运人之间的中间人,是接受货主或承运人委托,在授权范围内办理国际货物运输业务的企业”,但第二款又规定:“国际货物运输代理企业除拥有为代理业务所必需的仓库及小型车队外,一般不经营运输工具,也不经营进出口商品”。结合第八条第四款的内容:“办理国际多式联运,并出具本公司或FIATA推荐使用的承运凭证”,可见,对于国际货运代理人从事承运人业务并未被禁止。

1995年,国务院颁布了《中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定》,1998年原对外经济贸易合作部发布了《中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定实施细则(试行)》,2004年1月商务部对该实施细则进行了修订。修改的内容为:“将原实施细则第六条,‘国际货运代理业务的申请人应当是与进出口贸易或国际货物运输有关、并有稳定货源的单位。符合以上条件的投资者应当在申请项目中占大股。’修改为:‘国际货代企业的股东可由企业法人、自然人或其他经济组织组成。与进出口贸易或国际货物运输有关、并拥有稳定货源的企业法人应当为大股东,且应在国际货代企业中控股。企业法人以外的股东不得在国际货代企业中控股。’这意味着我国允许自然人和其他经济组织投资设立货运代理行业,并赋予香港、澳门地区投资者同等待遇。”

为了维护国际货运代理市场秩序,促进我国国际货运代理业和现代物流的健康发展,商务部对1998年实施的、2004年1月1日修订的《国际货物运输代理业管理规定实施细则》进行了再次修订。2006年12月公开征求社会公众对《实施细则》修订稿的意见,新细则的发布时日可待。

1992年9月24日,第一家地方性货运代理协会——上海市货运代理协会成立。

2000年9月6日,中国国际货运代理协会(以下简称“CIFA”)成立,2001年9月成为FIATA的国家级会员,标志着我国政府对货运代理行业的管理进入了一个政府监管和行业自律并重的新阶段。

2004年5月19日,国务院下文取消了货运代理企业经营资格的行政审批,实行工商注册登记制度,进一步规范了政府主管部门和货运代理企业的行为,促进了我国货运代理行业的迅速发展,标志着我国货运代理行业已经进入健康、稳定发展的新的历史时期。



任务二

国际货运代理人法律地位和责任的确定

国际货运代理法律地位是指国际货运代理企业在从事业务经营活动时与他人发生的民事法律关系中所处的地位。从传统上讲,货运代理人通常是充当代理的角色。他们替发货人或货主安排货物的运输,代付运费、保险费、包装费、海关税等,然后收取费用,所有的成本开支由(或将由)客户承担。但目前,货运代理有时已经充当了合同的当事人,并且以货运代理人名义来安排发货人或委托人的货物运输,比如货代企业在从事无船承运业务,或者执行多式联运合同时,他已成为无船承运人或多式联运经营人,需要承担所负责运输货物的全部责任。

一、国际货运代理人作为代理人的权利义务及责任

(一) 民法代理的含义

代理是一种依他人的独立行为而使被代理人(又称本人)直接取得其法律效果的制度。使得自然人和经济组织借助于代理制度,克服个人能力、精力限制和地域限制,把民事活动和商业活动范围扩大。

代理分为委托代理、法定代理和指定代理。委托代理是指由被代理人委托、授权而产生代理权的代理行为。委托代理的权限和权限大小受制于授权委托书的内容,没有授权委托的无代理权的行为、超过授权委托范围的超越代理权行为或者代理权终止后的行为,只有经过被代理人的追认,被代理人才承担民事责任。未经过追认的行为,由行为人承担民事责任。

代理分为狭义代理和广义代理。所谓狭义代理,也称直接代理,指代理人以被代理人名义从事法律行为,而使其法律效果直接归属被代理人。所谓广义代理,指代理人以被代理人名义或自己名义,代被代理人从事法律行为,而使所产生的法律后果直接或间接归属于被代理人。代理人以自己名义从事法律行为,而使其法律后果间接地归属于被代理人的代理称之为间接代理。

可见,代理制度的核心是被代理人进行的民事法律行为,后果直接归属于被代理人。大陆法系代理法在确定谁与第三人订立合同时,一般采用严格的“名义原则”,即代理人究竟是以被代理人的名义,还是以自己的名义与第三人订立合同。在名义原则的基础上,多数大陆法系代理法把代理关系一分为二——直接代理与间接代理。

我国《民法通则》中关于代理的定义是:代理是代理人在代理权范围内,以被代理人的名义独立行使与第三人的法律行为。采取的是直接代理概念,又称狭义的代理。我国《合同法》

第四百零二条和第四百零三条的规定,在一定程度上承认了间接代理。即我国的代理制度既有直接代理也有间接代理的规定。因此在我国判断行为人是代理人或当事人(实务称独立经营者)的地位不以其行为是否以自己的名义为唯一标准。

(二) 国际货运代理人作为代理人的业务

作为纯粹代理人的货运代理人,与客户(委托人)之间签订是运输委托协议,二者之间是委托合同的法律关系,适用我国《合同法》有关委托合同之法律规定。其主要业务就是揽货、订舱(含租船、包机、包舱)、托运、仓储、包装;货物的监装、监卸,集装箱装拆箱、分拨、中转及相关的短途运输服务;报关、报检、报验、保险;缮制签发有关单证、交付运费、结算及交付杂费等。

(三) 国际货运代理作为代理人的权利

1. 以委托人的名义处理委托事务的权利;
2. 在委托人授权范围内自主处理委托事务的权利;
3. 要求委托人提交待运货物和相关运输单证、文件资料的权利;
4. 要求委托人预付、偿还处理委托事务费用的权利;
5. 要求委托人支付服务报酬的权利;
6. 要求委托人承受代理行为后果的权利;
7. 要求委托人赔偿损失的权利;
8. 解除委托代理合同的权利。

(四) 国际货运代理作为代理人的义务

1. 按照委托人的指示处理委托事务的义务;
2. 亲自处理委托人委托事务的义务;
3. 向委托人报告委托事务处理清矿的义务;
4. 披露委托人、第三人的义务;
5. 向委托人转交财产的义务;
6. 协助、保密义务。

(五) 国际货运代理人作为代理人的责任

货运代理人作为被代理人的代理时,在授权范围内,以被代理人的名义从事代理行为,所产生的法律后果由被代理人承担。在内部关系上,被代理人 and 货运代理之间是委托代理合同关系,货运代理人享有代理人的权利,承担代理人的义务。在外部关系上,货运代理人不是与他人所签合同的主体,不享有该合同的权利,也不承担该合同的义务。

对外所签合同的当事人为被代理人与实际承运人(或其他第三人)。当货物发生灭失或残损,货运代理人不承担责任;除非其本人有过失,被代理人可直接向负有责任的承运人或其他第三人索赔。但是当货运代理在货物运输安排上、文件或数据缮制上出现过错,造成损失的,则要承担相应的法律责任,受害人有权向货运代理人请求赔偿。所以,一旦发现文件或数据有错误,货运代理应立即通知有关方面,并尽可能地挽救由此造成的损失。



委托人对货运代理征询有关业务或处理意见时,必须予以答复,对要求货运代理所做的工作亦应及时给予各种明确的指示。如因指示不及时或不当而造成损失,货运代理人不承担任何责任。凡因此项委托引起的一切费用(除另有约定),均应按合同的规定及时支付。

综上所述,货运代理人作为纯粹的代理人时,仅在因其过错给委托人造成损失时,才承担赔偿责任。

二、国际货运代理人作为无船承运人的权利、义务及责任

(一) 无船承运人概念

无船营运公共承运人(Non-Vessel Operating Common Carrier, NVOCC),不拥有远洋运输船舶,但以承运人的身份发布自己的运价,接受托运人的委托,签发自己的提单或其他运输单证,收取运费,并通过与船舶承运人签订运输合同,承担承运人责任,完成国际海上货物运输经营活动的经营者,是无船承运业务的经营主体。

无船营运公共承运人专门经营集装货运的揽货、装拆箱、内陆运输及经营中转站或内陆站业务,可以具备除船以外的实际运输工具,也可不具备。对真正的货主来讲,他是承运人,而对实际承运人来说,他又是托运人,通常无船营运公共承运人应受所在国法律制约,在政府有关部门登记。

国务院于2001年颁布、2002年1月1日生效的《中华人民共和国国际海运条例》中没有对“无船承运人”进行明确定义,但对“无船承运业务”进行了规定:“无船承运业务是指无船营运公共承运人(NVOCC)以承运人身份接受托运人的货载,签发自己的提单或者其他运输单证,向托运人收取运费,通过国际船舶运输经营者完成国际海上货物运输,承担承运人责任的国际海上运输经营活动。”

《中华人民共和国国际海运条例实施细则》进一步定义“无船承运业务,是指包括为完成该项业务围绕其所承运的货物开展的下列活动:

1. 以承运人身份与托运人订立国际货物运输合同;
2. 以承运人身份接收货物、交付货物;
3. 签发提单或者其他运输单证;
4. 收取运费及其他服务报酬;
5. 向国际船舶运输经营者或者其他运输方式经营者为所承运的货物订舱和办理托运;
6. 支付港到港运费或者其他运输费用;
7. 集装箱拆箱、拼箱业务;
8. 其他相关的业务。”

(二) 无船承运人的主要业务

作为当事人的无船承运人,与托运人之间所形成的是由提单证明的海上货物运输合同关系,适用我国《海商法》及国际公约有关提单运输的法律规定。其业务仅限于从事集装箱拼箱与集运的无船承运业务。是以自己的名义分别于货主和实际承运人订立运输合同,通常将多个货主提供的散装货集中拼装在一个集装箱中,与实际承运人洽订舱位。有时也会提供包装、

仓储、车辆运输、过驳、保险等辅助性业务。

(三) 无船承运人的权利

无船承运人作为本人,与托运人订立的是海上运输合同,合同中充当契约承运人,享有承运人如下权利:

1. 检查货物、文件权;
2. 拒绝运输权;
3. 收取运费、杂费权;
4. 取得赔偿权;
5. 货物留置权;
6. 货物提存权。

(四) 无船承运人的义务

1. 按时安全运送义务;
2. 运输路线运注意义务;
3. 到货通知义务;
4. 保管货物义务。

(五) 无船承运人的责任

1. 迟延运输的赔偿责任

我国的《海商法》规定:“货物未能在明确约定的时间内,在约定的目的地交付的,为迟延交付。除承运人不负赔偿责任的情形外,由于承运人的过失,致使货物因延迟交付而灭失或者损坏的,承运人应当负赔偿责任。除承运人不负赔偿责任的情形外,由于承运人的过失,致使货物因延迟交付而遭受经济损失的,即使货物没有灭失或者损坏,承运人仍然应当负赔偿责任。”

2. 货物毁损、灭失的赔偿责任

我国《海商法》第46条规定:

(1) 承运人对集装箱货运的货物的责任期间,是指从装货港接收货物时起至卸货港交付货物时止,货物处于承运人掌管之下的全部期间。

(2) 承运人对非集装箱装运的货物的责任期间,是指从货物装上船时起至卸下船时止,货物处于承运人掌管之下的全部期间;但是,承运人与托运人可以就非集装箱货物运输下承运人的责任期间另作约定。

(3) 在承运人责任期间,货物发生灭失或损坏,除另有规定外,承运人应当负赔偿责任。

3. 承运人之间的连带责任

无船承运人与实际承运人对货物在运输途中所遭受的损失通常承担连带赔偿责任。

三、国际货运代理人作为多式联运经营人的责任

当今,有少数的国际货运代理人运用自身完善的国际网络和较强的运输组织能力开展国



际多式联运,并签发自己的多式联运提单。其身份便成了多式联运经营人,被看作是法律上的承运人。

根据1980年《联合国国际货物多式联运公约》(以下简称《多式联运公约》)的规定,国际多式联运是指按照多式联运合同,以至少2种不同的运输方式,由多式联运经营人将货物从一国境内接管货物的地点运到另一国境内指定交付货物的地点。“多式联运经营人”是指本人或通过其代表订立多式联运合同的任何人。

根据1980年联合国《多式联运公约》的规定,多式联运经营人对货物的责任期间,包括自接管货物之时起到交付货物时止由其掌管货物的全部期间,多式联运经营人也应对他的受雇人以及他为履行多式联运合同而使用其服务的任何其他人的作为或不作为负赔偿责任。他负有对发货人、收货人之货损货差的责任(延期交货的责任视提单条款而定),除非能证明他为避免货损货差或延期交货已采取了所有适当的措施。

我国有关多式联运的法律规定,原则上1999年的《合同法》的相关条款适用于所有合同,包括多式联运合同。然而,根据该法第8章第123条:“其他法律对合同另有规定的,依照其规定。”表明涉及海上区段的货物多式联运合同按照1993年《海商法》的规定调整。

根据我国的《海商法》,将多式联运合同定义为“多式联运经营人以两种以上的不同运输方式,其中一种是海上运输方式,负责将货物从接收地运至目的地交付收货人,并收取全程运费的合同。”有关多式联运经营人的责任基础采纳的是网状责任制,即“货物的灭失或者损坏发生于多式联运的某一运输区段,多式联运经营人的赔偿责任和赔偿限额,适用调整该区段运输方式的有关法律规定”;若灭失或损坏的运输区段不能确定,多式联运经营人的责任将由调整海上货物运输的承运人责任的规定来决定。

我国《海商法》规定多式联运经营人对货物的灭失或者损坏的责任限制为:每件或者每个其他运输单位666.67 SDR,或按照灭失或损坏的货物毛重,每公斤2 SDR,以两者中较高的为准;除非托运人已经申报货物的性质和价值,并在提单中载明,或者托运人和承运人已经另行约定更高的责任限额。对于迟延交付,我国的《海商法》规定货物交付期限为60天,多式联运经营人对迟延交付的赔偿限额为迟延交付货物的运费数额,但承运人的故意或者不作为而造成的迟延交付则不享受此限制。

四、国际货运代理人作为其他当事人的责任

(一) 以仓储经营者身份出现时的责任

在仓储活动中,仓储经营者与货物的存货人之间是通过订立仓储合同确立双方之间的权利和义务关系的,我国《合同法》对仓储合同做了专门的规定。货运代理在经营仓储业务的情况下,使用自己的仓库,签发仓单,收取仓储费用。此时,货运代理就是仓储保管人,是当事人,承担当事人的责任。《合同法》规定保管人验收货物后,如发生货物的品种、数量、质量不符合合同约定的情况,保管人应承担损害赔偿责任。

(二) 以第三方物流经营人身份出现时的责任

在货运代理作为第三方物流经营人的情况下,需要订立物流合同。国际物流合同是指国