



主编 ○ 陈 萍

集装箱班轮 运输业务与法律



大连海事大学出版社
DALIAN MARITIME UNIVERSITY PRESS

集装箱班轮 运输业务与法律

陈 萍	主 编
高 伟 吴淑爱 张 燕	副主编
杨志刚	主 审

大连海事大学出版社

© 陈 萍 2017

图书在版编目(CIP)数据

集装箱班轮运输业务与法律 / 陈萍主编. — 大连 :
大连海事大学出版社, 2017. 8
ISBN 978-7-5632-3535-3

I. ①集… II. ①陈… III. ①集装箱运输—班轮运输—基本知识②集装箱运输—班轮运输—法规—基本知识—中国 IV. ①U169.6②D922.296
中国版本图书馆 CIP 数据核字(2017)第 214635 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

2017年8月第1版

2017年8月第1次印刷

幅面尺寸:185 mm × 260 mm

印张:12.75

字数:305千

印数:1~1500册

出版人:徐华东

责任编辑:魏悦

装帧设计:解瑶瑶

责任校对:张冰

ISBN 978-7-5632-3535-3

定价:38.00元

前 言

毋庸置疑,集装箱运输是运输领域的一场革命,是交通运输现代化的重要标志。近年来,随着我国“互联网+”行动计划的推进,集装箱运输又将迎来一场新的变革。本书主要介绍的就是集装箱班轮运输方式下的实务操作及运输各当事方的主要权利和责任。清晰地了解集装箱班轮运输方式的传统业务操作流程及航运电商操作流程,明确不正规操作的法律后果及责任以防患于未然,这是编写本书的目的,也是本书最大的特点。为突出这一特点,本书围绕着集装箱班轮运输业务设计了七大模块,并为学习和掌握每一个模块列了五个板块:模块综述、知识要点、实训项目、法律思考和深度探讨。“模块综述”板块概述模块的内容,提出学习目标;“知识要点”板块详述模块内容的知识;“实训项目”板块模拟设计了实务操作流程中主要业务须完成的项目任务;“法律思考”板块则主要针对业务中的一些常见法律纠纷问题;“深度探讨”板块是对模块学习内容的延伸,主要包括:一是与模块学习内容密切相关但却不包括在模块明确要求的學習内容和目标中的问题;二是模块中目前最新最前沿的热点问题。

本书比较适于作为港航、集装箱运输、国际物流等专业的高等职业教育用书,也可以用于集装箱运输等相关企业的培训,普通高等教育的相关专业也可参考使用。

本书在编写过程中,中远货运公司的尉淑华女士、商船三井航运的陈宇女士等提出了很多宝贵意见,在此一并表示感谢!鉴于编者水平有限,恳请各位读者批评指正!谢谢!

编者

2017年7月

目 录

模块一 集装箱班轮运输基础知识	1
【模块综述】	1
【知识要点】	1
一、集装箱班轮运输	1
二、集装箱	3
三、集装箱货物	6
四、集装箱码头	6
五、集装箱船舶	7
六、集装箱班轮运输的主要当事方概述	7
七、集装箱班轮运输行业组织及班轮运输的管理制度	13
八、集装箱班轮货物运输的交接方式	17
【实训项目】	18
【法律思考】	19
【深度探讨】	20
模块二 集装箱班轮货物运输进出口业务	22
【模块综述】	22
【知识要点】	22
一、集装箱班轮运输业务中主要货运单证	22
二、集装箱班轮运输业务整箱出口货运流程	31
三、集装箱班轮运输业务整箱进口货运流程	49
四、集装箱班轮拼箱货进出口业务流程	52
五、集装箱班轮运输电子商务操作	53
【实训项目】	58
【法律思考】	59
【深度探讨】	59
模块三 集装箱提单	61
【模块综述】	61
【知识要点】	61

一、提单的概念、功能和分类	61
二、有关提单的国际公约和我国海商法的规定	65
三、集装箱班轮运输提单的正面所载事项	73
四、集装箱班轮运输提单背面的主要条款	75
五、实务中提单的缮制和签发应注意的问题	77
【实训项目】	85
【法律思考】	89
【深度探讨】	91
模块四 集装箱班轮运输运费的计算	96
【模块综述】	96
【知识要点】	96
一、运费和运价	96
二、班轮运价的特点	98
三、班轮运费的结构	98
四、班轮运费的计费标准	101
五、集装箱班轮运输运费的计算方法	101
【实训项目】	103
【法律思考】	104
【深度探讨】	105
模块五 集装箱管理	107
【模块综述】	107
【知识要点】	107
一、集装箱的管理概述	107
二、集装箱跟踪管理系统	107
三、集装箱码头箱务管理	108
四、租箱业务	110
【实训项目】	115
【法律思考】	116
【深度探讨】	116
模块六 集装箱班轮运输美国航线的特殊操作	119
【模块综述】	119
【知识要点】	119
一、FMC	119
二、服务合同和运价本	123
三、美国航线操作注意事项	130

【实训项目】	136
【法律思考】	138
【深度探讨】	138
模块七 集装箱班轮运输货运事故的处理	139
【模块综述】	139
【知识要点】	139
一、货运事故的原因及现场处理	139
二、确认货运事故的责任方	140
三、索赔	141
四、理赔	144
【实训项目】	146
【法律思考】	147
【深度探讨】	148
附录一 中华人民共和国海商法(节录)	149
附录二 中远海运(COSCO SHIPPING)集装箱提单背面条款(中文译文)	157
附录三 关于统一提单若干法律规定的国际公约	165
附录四 全程或者部分海上国际货物运输合同公约	169

模块一 集装箱班轮运输基础知识

【模块综述】

集装箱班轮运输是国际海上货物运输的重要营运方式。集装箱班轮运输基础模块的主要内容包括八大知识要点:集装箱班轮运输的定义、特点;集装箱;集装箱货物;集装箱码头;集装箱船舶;集装箱班轮运输的主要当事方;集装箱班轮运输的行业组织和班轮运输管理制度;集装箱班轮运输货物的交接方式。通过本模块的学习,要求掌握集装箱班轮运输的特点、集装箱的定义、整箱货和拼箱货的区别、集装箱班轮运输货物的交接方式;熟悉常见标准集装箱的技术规范、集装箱码头堆场和集装箱货运站的主要作用与船期表的构成。

【知识要点】

一、集装箱班轮运输

国际海上货物运输的营运方式主要有两大类:班轮运输和租船运输。租船运输与班轮运输的业务操作差异较大,主要受制于租船运输合同条款的具体规定。本书介绍的是班轮运输的营运方式,对租船运输方式不做赘述。

1. 班轮运输和集装箱班轮运输

班轮运输(Liner Shipping)又称定期船运输,是指船舶按事先制定的船期表,在特定的航线上,以既定的挂靠顺序,经常地从事航线上各港口间的船舶运输。

班轮运输又可进一步分为两种形式:一种是定线定期班轮运输(又称核心班轮),即船舶严格按照船期表运行,到离港口的时间是固定不变的。这是班轮运输的主要形式。另一种是定线但不一定定期,虽有船期表,但船舶到离港口的时间可有一定的伸缩性;也有固定的始发港和终到港,但中途挂靠港则视货源情况可能有所增减。这就是所谓定线不严格定期的班轮运输。

自20世纪60年代后半期起,随着集装箱运输的发展,班轮运输又进一步分化为传统的杂货船班轮运输和集装箱船班轮运输。由于使用集装箱船运输具有快速、装卸方便、装卸作业全部机械化、装卸效率高、货运质量高、便于开展联运等优点,越来越多的集装箱船班轮运输已逐渐取代了传统的杂货船班轮运输。所以,本书直接介绍集装箱班轮运输。

集装箱班轮运输即以集装箱为运输单元的班轮运输。

2. 集装箱班轮运输的特点

为了保证班轮运输能够做到严格按照事先制定的船期表运行的需要,集装箱班轮运输的货运程序具有区别于其他营运方式的基本特点,除具有班轮运输特有的定船期、定航线、定始发港、定中途挂靠港、定终到港和在一定时期内定运价这“六定”外,还有以下特点:

(1) 集装箱班轮运输的承运人和货主之间在货物装船之前不书面签订运输合同,而是在货物装船后,由船公司或其代理人签发提单,其上有详细的有关承运人、托运人或收货人的责任、权利和义务条款,并以此为依据处理运输中有关的问题。

(2) 除承运批量较大的货物有时根据协议可允许托运人在船边交货和收货人在船边提货外,通常都要求托运人将集装箱货物送至承运人指定的码头堆场或货运站,将货物卸至码头堆场或货运站后收货人到码头堆场提取整箱货物或到货运站提取拼箱货物。

(3) 集装箱班轮运输的承运人负责包括装船、卸船和理舱作业在内的作业,并负担其全部费用,即所有装、卸船费和理舱费均已计入班轮费率表所规定的费率中,不另行计收。

(4) 集装箱班轮运输的承运人与货主之间不规定货物的装卸时间,也不计算滞期费和速遣费,仅约定托运人或收货人须按照船舶的装卸速度交货或提取货物,否则应赔偿船方因降低装卸速度或中断装卸作业所造成的损失。

知识链接:船期表

班轮船期表(Liner Schedule)是由班轮公司制定并按时对外公布的,是班轮运输营运组织工作的一项重要内容。班轮船期表的主要内容包括:航线、船名、航次编号、始发港、中途港、终点港,到达和驶离各港口的时间,其他有关注意事项等。

班轮公司的船期表可以通过报刊查看,如《航运交易公报》(Shipping Exchange Bulletin)、《中国航务周刊》(China Shipping Gazette)等,也可以通过航运企业的官方网站来查询。参看以下船期表格式。



中远海运集装箱运输有限公司青岛分部

2017 年 7 月份集装箱班轮船期表

公司地址: 青岛市香港中路 61 号乙远洋大厦 9 楼 邮编: 266071

传真: (0532)80883888 网址: WWW. COSFREQD. COM

中远集运语音自助系统: 4008108108

本船期表仅作参考,如有变动,请按订舱确认为准。

●PANASIA 青岛关西航线 TAO KANSAI SERVICE CJ3				截港时间:周五 16:00		
				截关时间:周五 22:00		
船 名	航次	IRIS-2 代码	开舱时间	青岛	大阪	神户
				TAO06	OSAKA	KOBE
				SAT (4:00)	MON (8:00)	MON (22:00)
中外运名古屋 SINOTRANS NAGOYA	1726E	CJ3-R15-184-E	6 月 17 日	7 月 1 日	7 月 3 日	7 月 4 日
中外运名古屋 SINOTRANS NAGOYA	1727E	CJ3-R15-185-E	6 月 24 日	7 月 8 日	7 月 10 日	7 月 10 日
中外运名古屋 SINOTRANS NAGOYA	1728E	CJ3-R15-186-E	7 月 1 日	7 月 15 日	7 月 17 日	7 月 17 日
中外运名古屋 SINOTRANS NAGOYA	1729E	CJ3-R15-187-E	7 月 8 日	7 月 22 日	7 月 24 日	7 月 24 日
中外运名古屋 SINOTRANS NAGOYA	1730E	CJ3-R15-188-E	7 月 15 日	7 月 29 日	7 月 31 日	7 月 31 日

3. 集装箱班轮运输的优点

(1)能及时、迅速地将货物发送和运达目的港。由于班轮运输是按照预先公布的船期和在固定的航线上营运的,而且船舶的航速也较快,所以能够及时而且迅速地将货物发送和运达至目的港。这一点对货主来说是非常有利的,并且能预知货物运抵目的港的时间,这样能保障市场对货物的需要,减少资金的积压,加速资金的周转。

(2)集装箱班轮运输的在港装卸多采用现代化的装卸桥或龙门起重机进行作业,能提高货物装卸效率,缩短船舶在港时间。

(3)特别适应零星小批量的件杂货对运输的需要。因为班轮船舶是经常在固定航线上有规则地从事运输的,所以即使是零星小批货物,货主也能随时向船公司托运,而不需要集中成大批量的货物后再交付运输。这样,货主能节省货物等待集中的时间和仓储费用。

(4)能满足各种货物对运输的要求,并能很好地保证货运质量,减少货损货差。由于集装箱班轮运输的船舶技术性能好、设备齐全、船员业务水平较高,又能提供遍布世界各港口的便利运输,所以能满足货主对货物运输的各种要求。

(5)用集装箱来装运货物,节省包装用料,减少营运费用,降低运输成本。

(6)集装箱班轮运输使用的船舶多为1 000 TEU以上、设计船速在24节以上的大型先进的船舶,能够加快货运速度,缩短货运时间。

(7)先进的集装箱班轮运输船舶还能节约劳动力,改善劳动条件。

二、集装箱

(一) 集装箱的定义

集装箱(Container)又称“货柜”“货箱”。各国对集装箱的定义各不相同。根据《国际标准化组织104技术委员会》(ISO-TC104)在《集装箱名词术语》中的定义如下:

“集装箱是一种容器:

- (1)具有足够的强度,可长期反复地使用;
- (2)适于一种或多种运输方式运送,途中转运时,箱内货物不需换装;
- (3)具有快速装卸和搬运的装置,特别便于从一种运输方式转移到另一种运输方式;
- (4)便于货物装满和卸空;
- (5)具有 1 m^3 及 1 m^3 以上的容积。

集装箱这一术语的含义不包括车辆和一般包装。”

我国国家标准GB1992-85《集装箱名词术语》中全面引用ISO的定义。

(二) 集装箱的标准

集装箱标准化不仅能提高集装箱作为共同运输单元在海、陆、空运输中的通用性和互换性,而且能提高集装箱运输的安全性和经济性,促进国际集装箱多式联运的发展。

集装箱的标准有国际标准、国家标准、地区标准和公司标准之分。我们重点掌握国际标准的集装箱。

ISO先后制订并推荐了三个系列的集装箱标准方案,即系列1、系列2和系列3。后来在ISO-TC104第八、九次会议上将系列2和系列3降低为技术报告,只保留了系列1的标准方案。系列1规定的集装箱的外部尺寸、公差和总重见表1-1。至于集装箱内部尺寸,ISO

无明确规定。因此各箱公司都有自己的标准,COSCO 集装箱常用技术规范(COSCO Container Technical Data)见表 1-2 和表 1-3。

表 1-1 国际标准集装箱现行箱型系列表

集装箱 箱型	长度(L)				宽度(W)				高度(H)				总重	
	mm	公差 mm	ft in	公差 in	mm	公差 mm	ft	公差 in	mm	公差 mm	ft in	公差 in	kg	lb
1AA	12192	0 -10	40	0 -3/8	2438	0 -5	8	0 -3/16	2591	0 -5	8 6	0 -3/16	30480	67200
1A	12192	0 -10	40	-3/8	2438	0 -5	8	0 -3/16	2438		8		30480	67200
1AX	12192	- -10	40	0 -3/8	2438	0 -5	8	0 -3/16	<2438		<8		30480	67200
1BB	915	0 -10	29 11 1/4	0 -3/8	2438	0 -5	8	0 -3/16	2591	0 -5	8 6	0 3/16	25400	56000
1B	915	0 -10	29 11 1/4	0 -3/8	2438	0 -5	8	0 -3/16	2438	0 -5	8	0 3/16	25400	56000
1BX	9125	0 -10	29 11 1/4	0 -3/8	2438	0 -5	<8	0 -3/16	<2438		<8		25400	56000
1CC	6058	0 -6	19 10 1/2	0 -1/4	2438	0 -5	8	0 -3/16	2591	0 -5	8 6	0 -3/16	24000	52920
1C	6058	0 -6	19 10 1/2	0 -1/4	2438	0 -5	8	0 -3/16	2438	0 -5	8 6	0 -3/16	24000	52920
1XC	6058	0 -6	19 10 1/2	0 -1/4	2433	0 -5	8	0 -3/16	2438		<8		24000	52920
1D	2991	0 -5	9 9 3/4	0 -3/16	2438	0 -5	8	0 -3/16	2438	0 -5	8 6	0 -3/16	10160	22400
1DX	2991	0 -5	9 9 3/4	0 -3/16	2438	0 -5	8	0 -3/16	2438	0 -5	<8		10160	22400
1AAA	12192	0 -10	40	0 -3/8	2438	0 -5	8	0 -3/16	2896	0 -5	9 6	0 -3/16	30480	67200
1BBB	9125	0 -10	29 11 1/4	0 -3/8	2438	0 -5	8	0 -3/16	2896	0 -5	9 6	0 -3/16	25400	56000

表 1-2 箱体内部尺寸(Internal Dimensions)

		20'	40'	HC
干货箱(Dry)	L	5 890 mm	12 029 mm	12 029 mm
	W	2 350 mm	2 350 mm	2 352 mm
	H	2 390 mm	2 390 mm	2 698 mm
冷藏箱(Reefer)	L	5 435 mm	11 552 mm	11 558 mm
	W	2 286 mm	2 266 mm	2 286 mm
	H	2 245 mm	2 200 mm	2 505 mm
开顶箱(Open Top)	L	5 900 mm	12 025 mm	/
	W	2 330 mm	2 330 mm	/
	H	2 337 mm	2 337 mm	/
框架箱(Flat Rack)	L	5 628 mm	11 762 mm	/
	W	2 178 mm	2 178 mm	/
	H	2 159 mm	1 986 mm	/

表 1-3 箱体内容积及载重量 (Capacity and Payload)

	干货箱 (Dry)		冷藏箱 (Reefer)		开顶箱 (Open Top)		框架箱 (Flat Rack)	
	Cu	P	Cu	P	Cu	P	Cu	P
20'	33.1m ³	21 740kg	27.5m ³	21 135kg	32.6m ³	21 740kg	/	27 800kg
40'	67.7m ³	26 630kg	58.7m ³	26 580kg	56.8m ³	26 410kg	/	40 250kg
HC	76.3m ³	26 600kg	66.1m ³	26 380kg	/	/	/	/

除标准箱外,国际上还存在着许多非标准箱。1991 年 5 月,ISO - TC104 在首尔召开的第 16 次会议上又通过了两种超高箱型,即:1AAA (8'×9.6'×40')和 1BBB(8'×9.6'×30')。

(三) 集装箱的种类

1. 按照用途划分

(1) 杂货集装箱 (Dry Cargo Container/General Purpose Container, DR/GP), 又称干货箱、普通箱、通用箱。

这种箱占世界集装箱拥有量的 70% ~ 80%, 适合于一般杂货运输。

(2) 散货集装箱 (Solid Bulk Container)。这种集装箱的箱顶一般开有 2 ~ 3 个装货口, 适合运输散货; 或者箱底做成漏斗形; 也有利用箱门 (上下) 卸货的情况。

(3) 保温集装箱 (Insulated Container) 又可细分为冷藏集装箱、通风集装箱、隔热集装箱。

冷藏集装箱 (Reefer Container/Refrigerated Container, RF): 能在 - 28℃ ~ 26℃ 随意调整温度, 以适应商品的特殊需要。这种箱子适合运输黄油、巧克力、冷冻鱼肉、炼乳、水果等物品。

通风集装箱 (Ventilated Container): 侧壁或端壁和箱门上设有 4 ~ 6 个通风孔, 适于运输短途的蔬菜、水果等不需冷冻而需呼吸的货物。

隔热集装箱 (Insulated Produce Container): 干冰制冷, 防止温度上升, 用于运输保鲜的水果、蔬菜。

(4) 罐式集装箱 (Tank Container/Liquid Bulk Container) 适于运输酒类、油类、液体食品及化学品等液体货。

(5) 敞顶集装箱 (Open Top Container) 无集装箱顶板或做成可折叠式顶板, 适于装运重大件货。

(6) 框架集装箱 (Plat Rack Container) 无集装箱侧壁板, 甚至无端门和前壁板, 适于装运不规则的大件货。

(7) 平台集装箱 (Plat Container) 只有集装箱底板和角件。

(8) 服装集装箱 (Garment Container), 又称挂式集装箱, 内有吊挂服装的横杆和绳扣。

(9) 动物集装箱 (Live Stock Container) 专门用于运输动物。

(10) 汽车集装箱 (Car Container) 专门用于运输汽车。

2. 按照材质划分

按照材质划分, 集装箱可分为钢制集装箱、铝制集装箱和玻璃钢制集装箱等。

3. ISO 分类

(1) 杂货箱: 代号为 00 - 09, 50 - 53, 56 - 59。

- (2)保温箱:代号为 20-49(其中 30-49 是冷藏箱)。
- (3)罐式箱:代号为 70-79。
- (4)散货箱:代号为 80-84。
- (5)平台箱:代号为 60。
- (6)框架箱:代号为 54,55,61-69。
- (7)航空箱:代号为 90-99。

三、集装箱货物

(1)按照是否适合集装箱运输,集装箱货物(Container Cargo)可以划分为:最适合集装箱化的货物、适合集装箱化的货物、边缘或临界集装箱化的货物和不适合集装箱化的货物四类。

(2)按集装箱货物在流通过程中的表现形态,集装箱货物有整箱货与拼箱货之分。

①整箱货(Full Container Cargo Load, FCL)

整箱货是指由发货人自行装箱并负责填写装箱单、场站收据,并由海关加封的货。在实际业务中,同一集装箱内装运一个发货人、一个收货人、同一个目的港(地)的货物均为整箱货。

②拼箱货(Less than Container Cargo Load, LCL)

拼箱货是指由集装箱货运站负责装箱,负责填写装箱单,并由海关加封的货物。在实际业务中,同一集装箱内装有两个或两个以上发货人和/或收货人且为同一卸货港的货物均为拼箱货。

四、集装箱码头

集装箱码头(Container Terminal)是集装箱运输中不可缺少的一个主要硬件。集装箱码头的经营者称之为港站经营人,港站经营人经常以船公司的雇佣人或独立合同人的身份进行业务活动。集装箱码头内一般有集装箱泊位、前沿、码头堆场、货运站、指挥中心、大门、维修车间和装卸机械等设施。其中下列三处地点值得特别注意,即码头堆场、货运站和大门。

1. 集装箱码头堆场

集装箱码头堆场(Container Yard, CY)是指办理集装箱重箱和空箱装卸、转运、保管、堆放和交接的场所。

目前中远所做的集装箱业务大多都是在 CY 接受和交付整箱货物,由承运人或 CY 的业务人员代表承运人清点箱数、检查箱子外表状况、核对箱号和铅封号,在场站收据上签字,表明承运人已接受了货物并对货物开始负责,或者在交货记录上签字,表明承运人已交付货物,责任终止。

2. 集装箱货运站

集装箱货运站(Container Freight Station, CFS)是指处理拼箱货的场所。出口拼箱货在 CFS 进行交接、配箱积载后,将箱子送往 CY;CY 交来的进口拼箱货,在 CFS 进行拆箱、理货、保管,最后拨交给各收货人。同时 CFS 也可按承运人的委托进行铅封和签发场站收据、交货记录等业务。

3. 大门

大门(Gate House)也称检查口、道口、检查桥、闸口。集装箱(包括重箱和空箱)进出大门时,均应向门卫提交设备交接单,门卫在设备交接单的基础上,应特别注意:

- (1)在交接集装箱和箱装货物时,确认交接事实和交付对象;
- (2)检查箱体和铅封状态,若有异常,应采取措施明确责任;
- (3)衡量箱货重量。

五、集装箱船舶

用于运输集装箱的船舶,依其营运方式,可分为以下几种。

1. 全集装箱船

全集装箱船(Full Container Ship)是指定期营运于世界各主要港口之间的大型(通常大于1 800 TEU)的、高速(通常大于24节)的集装箱船。按照集装箱货物的装卸方式不同,全集装箱船又可分为两种:

(1)吊装船(Lo/Lo Ship):由船机或岸边龙门起重机或装卸桥装卸货物,舱内装有特殊结构——格导装置。

(2)滚装船(Ro/Ro Ship):通过艀艏或舷侧跳板装卸货物,由底盘车、专用低身平板拖车或叉车载运集装箱。

2. 半集装箱船

半集装箱船(Semi-Container Ship)是指常规船舶的某些货舱(主要是中部适于积载集装箱的货舱)安装格导装置后,改装为集装箱专用舱的集装箱船。

3. 集装箱散货两用船

集装箱散货两用船(Container/Bulk Ship)舱内装有可拆式的格导装置,舱盖和甲板上设有集装箱锥形定位销,故舱内和甲板上均可装载集装箱货物。

4. 载驳船

载驳船(Barge Carrier Ship)装有专门的起重机,可载运100~500 t,通常为箱型的平底船或驳船。

六、集装箱班轮运输的主要当事方概述

(一) 集装箱班轮运输的主要当事方

1. 承运人

依照我国海商法第四十二条的规定:“承运人,是指本人或者委托他人以本人名义与托运人订立海上货物运输合同的人。”承运人(Carrier)是海上货物运输合同的一方当事人,负有承担履行海上货物运输合同的义务,并享有法律规定的权利。承运人通常意义上被称为船方或船公司,但也可能是船舶经营人或船舶承租人。

承运人接受托运人的委托后,有时并不是其亲自履行合同,而是委托他人来从事海上货物运输。这种接受承运人的委托,从事货物运输或者部分运输的人,包括接受转委托从事此项运输的其他人便是实际承运人。凡是实际进行海上货物运输,而未与托运人订立海上货物运输合同的人都可以称为实际承运人。

2. 托运人

依照我国海商法第四十二条的规定,托运人(Shipper)是指:

(1)本人或者委托他人以本人名义或者委托他人为本人与承运人订立海上货物运输合同的人;

(2)本人或者委托他人以本人名义或者委托他人为本人将货物交付与海上货物运输合同有关的承运人的人。

可见,托运人有两种情况:一种是与承运人订立海上货物运输合同的人;另一种是未与承运人订立海上货物运输合同,但将货物实际提交给承运人的人。后者主要是为了解决 FOB 价格条件下卖方的法律地位而规定的,即在 FOB 价格条件下,买方负责租船订舱,与承运人签订运输合同,但卖方负责将货物交付给承运人时,卖方仍然属托运人。

3. 运输代理

(1) 代理的含义及基本特征

代理是指代理人在代理权限内,以被代理人的名义实施民事法律行为。被代理人对代理人的代理行为,承担民事责任。

代理的基本特征如下:

一是代理是代理人根据被代理人的委托授权或代理权而进行的活动。代理人拥有代理权,是代理人代理行为有效的前提条件,是代理人活动的基础。代理权除法律或行政命令规定者外,主要是来自被代理人的委托授权,即委托代理。

二是代理人的代理活动必须以被代理人的名义进行。代理就是代替被代理人进行民事法律行为,而这种民事法律关系的主体是被代理人,以谁的名义参加民事活动就意味着谁是权利和义务的承担者,就意味着要承担相应的民事责任。因此,代理人必须以被代理人的名义进行民事法律行为。如果用他自己的名义从事活动,就不是代理行为,而是行纪活动。是否以被代理人的名义参加民事活动是代理的最重要的特征。

三是代理人在授权范围内独立地表达自己的意思。代理人在进行代理行为时,要以自己独立地做意思表示来反映被代理人的意志,完成被代理人委托的事宜。代理的这一特点,使其与传达人、居间人的行为区别开来。传达人只是把当事人的意思表示机械地传达给对方,传达人自己不作任何意思表示。居间人只是在当事人之间起媒介作用。促使意欲进行民事法律行为的双方达成协议,也无权在当事人之间的民事法律行为中表达自己的意思。

四是代理人的代理行为所产生的法律后果直接由被代理人负责。

(2) 运输代理的法律地位

运输代理(Transport Agent)是指从事运输业的代理。首先,运输代理是民法中的代理,具有代理的所有基本特征。但是,运输代理在国际货物运输中的法律地位有时又比较特殊。除作为代理受委托代理合同制约之外,在某些情况下,运输代理也会直接成为运输合同的当事人,这种情形主要存在于运输代理中的一种——货运代理身上。如海运运输中的集拼操作,货运代理通常都是接受货主的订舱,出具货运代理自己抬头的分提单用于货主的结汇,再以自己名义向船公司订舱,从船公司手中获取海运提单。出现了两套提单运作,两个运输合同,而货运代理是两个运输合同的直接当事人,只是在两个合同中的身份不同罢了。货运代理在何种情形下具有何种身份、应承担什么样的法律责任,本书将在下文(二)4 国际货运代理的法律责任中详细介绍。

(3) 运输代理的种类

①租船代理,又称租船经纪人(Shipping Broker):指以船舶为商业活动对象而进行船舶租赁业务的人。主要业务是在市场上为租船人寻找合适的运输船舶或为船东寻找货运对象,以中间人身份使租船人和船东双方达成租赁交易,从中赚取佣金。因此,根据它所代表的委托人身份的不同又分为租船代理人和船东代理人。

②船务代理(Shipping Agent):指接受承运人的委托,代办与船舶有关的一切业务的人。主要业务有船舶进出港、货运、供应及其他服务性工作等。船方的委托和代理人的接受以每船一次为限,称为航次代理;船方和代理人之间签订有长期代理协议,称为长期代理。

③货运代理(Freight Forwarder):指接受货主的委托,代表货主办理有关货物报关,交接、仓储、调拨、检验、包装、转运、订舱等业务的人。货运代理主要有订舱揽货代理、货物装卸代理、货物报关代理、报检代理、转运代理、理货代理、储存代理、集装箱代理等。货运代理按运输方式的不同可分为水上货运代理、公路货运代理、铁路货运代理和航空货运代理。

④咨询代理(Consultative Agent):指专门从事咨询工作,按委托人的需要,以提供有关国际贸易运输情况、情报、资料、数据和信息服务而收取一定报酬的人。

以上各类代理之间的业务往往互相交错,如不少船务代理也兼营货运代理,有些货运代理也兼营船务代理等。在集装箱班轮运输中,国际货运代理和船务代理几乎都是不可或缺的。

(二) 国际货运代理

1. 国际货运代理的定义

各国对国际货运代理的称谓不尽相同,例如“通关代理行”“清关代理人”“报关代理人”“船货代理”等,而我国则称之为“国际货运代理”。虽然称谓不同,但实际上含义是相同的。

国际货运代理原为一种佣金代理,系指代表进出口商完成货物的装卸、存储、安排内地运输、收取货款等日常业务的代理机构,现为国际贸易和运输的基本联系机构,但至今国际上尚无一个可以普遍接受的定义。

国际货运代理协会联合会(International Federation of Freight Forwarders Associations, FI-ATA)对货运代理下的定义是:“货运代理是根据客户的指示,并为客户的利益而揽取货物运输的人,其本人并不是承运人,货运代理也可以依这些条件,从事与运送合同有关的活动,如储货、报关、验收、收款。”

我国1995年发布的《中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定》中对“国际货运代理业”做了如下定义:“国际货运代理业是指接受进出口货物收货人、发货人的委托,以委托人的名义或者以自己的名义,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。”

由上述定义可以看出,国际货运代理的基本特点就是受委托人的委托或授权,代办各种国际贸易、运输所需要的服务。国际货运代理业是提供综合性服务的行业。在提供服务的过程中,既可以以委托人的名义,也可以以自己的名义,为委托人服务。

2. 国际货运代理的业务范围

《中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定》及其实施细则(试行)比较全面地概括了国际货运代理的业务范围,具体内容如下。

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:

- (1) 揽货、订舱(含租船、包机、包舱)、托运、仓储、包装;
- (2) 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;
- (3) 报关、报检、报验、保险;
- (4) 缮制签发有关单证、交付运费、结算及交付杂费;
- (5) 国际展品、私人物品及过境货物运输代理;
- (6) 国际多式联运、集运(含集装箱拼箱);
- (7) 国际快递(不含私人信函);
- (8) 咨询及其他国际货运代理业务。

3. 国际货运代理的法律地位

国际货运代理的法律地位及其相应的责任、权利与义务在一国乃至全世界都是一个难以解决的问题,实际运作中将由有关国家法律体系的类型所决定,或以判例法为基础,或以国家的商法典为基础。国际货运代理处于代理人还是缔约当事人的法律地位,要根据具体事实和所属管辖权国家的法律而定。

我国对国际货运代理的法律地位唯一做出比较明确规定的就是《中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定实施细则》(以下简称《实施细则》)。

《实施细则》第二条规定:“国际货物运输代理企业(以下简称国际货运代理企业)可以作为进出口货物收货人、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收货人、发货人或其代理人的委托,以委托人名义或者以自己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。”

可见,我国对国际货运代理的法律地位划分了两种:代理人和独立经营人(即当事人)。

综上所述,尽管各个国家对国际货运代理的法律地位的判定有着不同的规定,但大体都可以把国际货运代理的法律地位划分为两大类:作为代理人身份和作为当事人身份。何时作为代理人身份?何时作为当事人身份?这要根据具体业务来区分,根据所属国法律来认定。概括起来有以下几个区分标准:

(1) 收入取得的方式

区分国际货运代理身份的一个重要标志,即从托运人那里取得的是佣金还是运费差价。国际货运代理如果从托运人那里得到的是佣金,或者从承运人那里得到的是经纪人佣金,则被视为代理人;反之若从不同的运费费率差价中获取利润,则被视为当事人。这里问题的关键是合同的规定,即国际货运代理与托运人之间的委托合同条款一定要写明,委托人要求国际货运代理从事的一切业务活动均属代理性质,收取的费用是代理佣金(而不是差价)。

(2) 提单签发的方式

通常国际货运代理签发自己的提单,会被视为承运人,即无船承运人,承担当事人的责任。