

# 海运知识首页目录

海运知识首页目录.....	1
船公司在出口货运中的业务.....	2
海上运输经营方式.....	5
海洋运输及收费知识.....	6
货代理论知识.....	10
美线航运知识汇集.....	22
无船承运人的责任问题.....	25

## 船公司在出口货运中的业务

在集装箱运输中，目前船公司仍占主要地位，因此，船公司作为国际集装箱运输的中枢，如何做好集装箱的配备、掌握货源情况，在各港口之间合理调配集装箱，接受订舱，并以集装箱码头堆场、货运站作为自己的代理人向发货人提供各种服务是极为重要的。从某种意义上说，集装箱能否顺利进行，可以说依赖于船公司的经营方式。

在集装箱出口货运业务中，船公司的主要业务有：

1. 掌握待运的货源船公司通常采用下述两种方法掌握待运的货源情况，并据以部署空集装箱的计划：暂定订舱--所谓暂定订舱是在船舶到港前 30 天左右提出，由于掌握货源的时间较早，所以对这些货物能否装载到预定的船上，以及这些货物最终托运的数量是否准确，都难以确定。

确定订舱--所谓确定订舱通常在船舶到港前 7-10 天提出，一般都能确定具体的船名、装船的日期。

### 2. 配备集装箱

集装箱运输无论使用哪一种运输方式，且采用集装箱装载货物这一点是不能改变的。因此，在进行集装箱运输之前，首先要配备集装箱，特别是在采用集装箱专用船运输时，由于这种船舶的特殊结构，只能装载集装箱运输，为此，经营集装箱专用船舶的船公司，需要配备适合专用船装载、运输的集装箱。当然，在实际业务中并不是所有的集装箱都有船公司负责配备，有的货主自己也配有集装箱。此外，还有专门供出租使用的集装箱租赁公司。要有效的利用船舶的载箱能力，船公司应配备最低数量的集装箱，在进行特殊货物运输时，还应配备特殊的集装箱。

### 3. 接受托运

发货人或货物托运人根据贸易合同，信用证有关条款的规定，在货物装运期限前向船公司或其他代理人以口头或书面形式提出订舱。船公司根据所托运的运输要求和配备集装箱的情况，决定是否接受这些货物的托运申请。船公司或其代理在订舱单上签署后，则表示已同意接受该货物的运输，船公司接受托运时，一般应了解下述情况：

- (1)订舱的货物详细情况；
- (2)运输要求；
- (3)装卸港、交接货地点；
- (4)由谁负责安排内陆运输；
- (5)有关集装箱的种类、规格等。

#### 4. 接受货物

(1) 集装箱运输下，船公司接受货物的地点有：

①集装箱码头堆场。在集装箱码头堆场接受的货物一般都是由发货人或集装箱货运站负责装箱并运至码头堆场的整箱货。

②集装箱货运站。集装箱货运站在作为船公司的代理时接受非整箱货运输。

③发货人工厂或仓库。在由船公司负责安排内陆运输时，则在发货人工厂或仓库接受整箱货运输。

(2) 在上述三种接受方式中，船公司都要了解到：

①是否需要借用空集装箱；

②所需集装箱的数量及种类；

②领取空箱的时间、地点；

④由谁负责安排内陆运输；

⑤货物具体的装箱地点；

⑧有关特殊事项。

## 5. 装船

通过各种方式接受的货物，按堆场计划在场内堆存，待船舶靠泊后即可装船。装船的一切工作均由码头堆场负责进行。

## 6. 制送主要的装船单证

为了能及时向收货人发出装船通知，以及能使目的港集装箱码头堆场编制卸船计划和有关内陆运输等工作的需要，在集装箱货物装船离港后，船公司或其代理即行缮制有关装船单证，从速送至卸船港。通常，由装船港船公司代理缮制和寄送的单据有：

(1)提单副本或场站收据副本；

(2)集装箱号码单；

(3)货物舱单；

(4)集装箱装箱单；

(5)积载图；

(6)装船货物残损报告；

(7)特殊货物表等。

## 海上运输经营方式

当前国际上普遍采用的远洋船舶的运营方式可分为两大类，即班轮运输和租船运输。

1、班轮运输又称定期船运输。是指船舶按事先制定的船期表(时间表)在特定的航线上，以既定的挂靠港口顺序，经常地从事航线上各港间的船舶运输。班轮运输又可分为两种形式：

(1)一种是定线定期班轮即核心班轮,是指船舶严格按照预先公布的船期表运行,到离港口的时间是固定不变的也就是所谓真正的定线定期班轮运输。这是班轮运输的主要形式。

(2)另一种是定线不定期。是指虽有船期表，但船舶到离港口的时间有一定的伸缩性；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。

2、租船运输又称不定期船运输，是相对于班轮运输，即定期船运输而言的另一种远洋船舶的运营方式。它和班轮运输不同，没有事先制定的船期表、航线、挂靠港口也不固定，具有漂泊流浪的特点。

# 海洋运输及收费知识

海洋运输是国际贸易中最主要的运输方式，国际贸易总运量中的三分之二以上，我国绝大部分进出口货物，都是通过海洋运输方式运输的。海洋运输的运量大，运费低，航道四通八达，是其优势所在。但速度慢，航行风险大，航行日期不易准确，是其不足之处。

按照船舶的经营方式，海洋运输可分为班轮运输和租船运输。

## A. 班轮运输

a. 班轮运输的特点：（1）班轮运输有固定的船期、航线、停靠港口和相对固定的运费率；（2）班轮运费中包括装卸费，故班轮的港口装卸由船方负责；（3）班轮承运货物的数量比较灵活，货主按需订舱，特别适合于一般件杂货和集装箱货物的运输。

## b. 班轮运费。

班轮运费由班轮运价表规定，包括基本运费和各种附加费。基本运费分成两大类：一类是传统的件杂货运费；一类是集装箱包箱费率。

（1）件杂货运费基本上按每个运费吨作计费单位。按毛重计时，运费吨为公吨，在运价表内以“W”表示。按体积计时，运费吨为立方米，在运价表内以“M”表示。运价以“W/M”表示时，即按货物毛重（公吨数）或体积（立方米数），从高计费。按运费吨计价的货物一般分为20个等级，第1级货物运费率最低，第20级货物运费率最高。

件杂货也有按商品价格或件数计收运费的。大宗低值货物，可由船、货双方议定运价。

（2）集装箱包箱费率有三种方式①FAK包箱费率（Freight for All Kinds），即不分货物种类，按每个集装箱收取的费率（见表21-1）。②FCS包箱费率（Freight for Class）。

即按货物等级制定的包箱费率(见表 21-2)、③ FCB 包箱费率(Freisht for Class & Basis),  
即按货物等级及不同类型的计价标准制定的费率。

表 21-1 中国—新加坡航线集装箱资由衷 (FAk)

装港	货物	CFS/CFS	CFS/CY	CY/CY
Port of Loading	Commodity	W/M	20' /40'	20' /40'
黄埔 Huangpu	general cargo (普通货)	47.50	830/1510	750/1350
	semi-hazardous cargo (半危货)	62.50	1130/2050	1050/1890
	hazardous cargo (全危货)	77.50	1430/2590	1350/2430
	refrigerated cargo (冷冻货)		2080/3460	2000/3300
等级	CFS/CFS		CFS/CY	CY/CY
Class	W	M	20' /40'	20' /40'
1-7	81	57	1370/2490	1250/2250
8-10	86	61	1470/2670	1350/2430
11-15	92	64	1570/2850	1450/2610
16-20	104	74	1770/3210	1650/2970

chemical non-hazardous (化学非危险品)	92	65	1570/2850	1450/2610
semi-hazardous cargo (半危险品)	98	70	1670/3030	1550/2790
hazardous cargo (全危险品)				
refrigerated cargo (冷冻货)				

以上集装箱包箱费率计算表中，分别订有 20 英尺和 40 英尺包箱费率，如果货物拼箱装运，即未装满一个集装箱的货物，FAK 和 FCS 方式按 W / M 方式列出基本运费，FCB 则按不同类别的计价标准，列出基本运费。

班轮运费中的附加费名目繁多，其中包括：超长附加费、超重附加费、选择卸货港附加费、变更卸货港附加费、燃油附加费、港口拥挤附加费、绕航附加费、转船附加费和直航附加费等。

集装箱运输费用中，除上述海运运费外，还需包括有关的服务费和设备使用费。

此外，班轮公司对不同商品混装在同一包装内，按其中收费较高者计收运费。同一票商品，如包装不同，其计费等级和标准也不同，如托运人未按不同包装分别列明毛重和体积，则全票货物按收费较高者计收运费、同一提单内有两种以上不同货名，如托运人未分别列明毛重和体积，亦从高计费。

## B. 租船运输

租船指包租整船。租船费用较班轮低廉，且可选择直达航线，故大宗货物一般采用租船运输。租船方式主要有定程租船和定期租船两种。

1. 定程租船。定程租船 (Voyage Charter) 是以航程为基础的租船方式，又称程租船。船方必须按租船合同规定的航程完成货物运输任务，并负责船舶的运营管理及其在航行中的各项费用开支。程租船的运费一般按货物装运数量计算，也有按航次包租金额计算。

租船双方的权利和义务，由租船合同（Charter Party）规定。程租船方式中，合同应明确船方是否负担货物在港口的装卸费用。如果船方不负担装卸，则应在合同中规定装卸期限或装卸率，以及与之相应的滞期费和速遣费。如租方未能在限期内完成装卸作业。为了补偿船方由此而造成延迟开航的损失，应向船方支付一定的罚金，即滞期费。如租方提前完成装卸作业则由船方向租方支付一定的奖金，称为速遣费。通常速遣费为滞期费的一半。

2. 定期租船。定期租船（Time Charter）是按一定时间租用船舶进行运输的方式，又称期租船、船方应在合同规定的租赁期内提供适航的船舶，并负担为保持适航的有关费用。租船人在此期尚可在规定航区内自行调度支配船舶，但应负责燃料费、港口费和装卸费等运营过程中的各项开支。

# 货代理论知识

## 货运代理基本概念

1、国际货运代理协会联合会定义是：根据客户的指示，为客户的利益而揽取货物的人，其本人并非承运人。货代也可以这些条件，从事与运送合同有关的活动，如储货、报关、验收、收款。

2、我国国际货运代理业管理规定实施细则的定义是：国际货物运输代理企业可以作为进出口货物收货人、发货人的代理人，也可作为独立经营人从事国际货代业务。

国际货代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，以委托人或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，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和服务费的行为。

## 货代的服务对象

从国际货运代理人的基本性质看，货代主要是接受委托方的委托，就有关货物运输、转运、仓储、装卸等事宜。一方面它与货物托运人订立运输合同，同时他又与运输部门签订合同，对货物托运人来说，他又是货物的承运人。目前，相当部分的货物代理人掌握各种运输工具和储存货物的库场，在经营其业务时办理包括海陆空在内的货物运输。国际货代所从事的业务主要有：

### 一、为发货人服务

货代代替发货人承担在不同货物运输中的任何一项手续：

- 1、以最快最省的运输方式，安排合适的货物包装，选择货物的运输路线。
- 2、向客户建议仓储与分拨。
- 3、选的可靠、效率高的承运人，并负责缔结运输合同。
- 4、安排货物的计重和计量。
- 5、办理货物保险。
- 6、货物的拼装。
- 7、装运前或在目的地分拨货物之前把货物存仓。
- 8、安排货物到港口的运输，办理海关和有关单证的手续，并把货物交给承运人。
- 9、代表托运人/进口商承付运费、关税税收。
- 10、办理有关货物运输的任何外汇交易。
- 11、从承运那里取得各种签署的提单，并把他们交给发货人。
- 12、通过与承运人于货运代理在国外的代理联系，监督货物运输进程，并使托运人知道货物去向。

## 二、为海关服务

当货运代理作为海关代理办理有关进出口商品的海关手续时，它不仅代表他的客户，而且代表海关当局。事实上，在许多国家，他得到了这些当局的许可，办理海关手续，并对海

关负责，负责早发定的单证中，申报货物确切的金额、数量、品名，以使政府在这些方面不受损失。

### 三、为承运人服务

货运代理向承运人及时定舱，议定对发货人、承运人都公平合理的费用，安排适当时间交货，以及以发货人的名义解决和承运人的运费账目等问题。

### 四、为航空公司服务

货运代理在空运业上，充当航空公司的代理。在国际航空运输协会议空运货物为目的，而制定的规则上，它被指定为国际航空协会的代理。在这种关系上，它利用航空公司的货运手段为货主服务，并由航空公司付给佣金。同时，作为一个货运代理，它通过提供适于空运程度的服务方式，继续为发货人或收货人服务。

### 五、为班轮公司服务

运代理与班轮公司的关系，随业务的不同而不同，近几年来由货代提供的拼箱服务，即拼箱货的集运服务已建立了他们与班轮公司及其它承运人(如铁路)之间的较为密切的联系，然而一些国家却拒绝给货运代理支付佣金，所以他们世界范围内争取对佣金的要求。

### 六、提供拼箱服务

随着国际贸易中散装运输的增长，引进集运和拼箱的服务，在提供这种服务中，货代担负起委托人的作用。集运和拼箱的基本含义是：把一个出运地若干发货人发往另一个目的地的若干收货人的小件货物集中起来，作为一个整件运输的货物发往目的地的货代，并通过它把单票货物交各个给收货人。货代签发提单，即分提单或其他类似收据交给每票货的发货人；货代目的港的代理，凭初始的提单交给收货人。拼箱的收、发货人不直接与承运人联系，对承运人来说，货代是发货人，而货代在目的港的代理是收货人。因此，承运人给货代签发的

是全程提单或货运单。如果发货人或收货人有特殊要求的话，货代也可以在出运地和目的地从事提货和交付的服务，提供门到门的服务。

## 七、提供多式联运服务

在货代作用上，集装箱化的一个更深远的影响是他介入了多式联运这是他充当了主要承运人并承担了组织一个单一合同下，通过多种运输方式进行门到门的货物运输。它可以以当事人的身份，与其他承运人或其他服务提供者分别谈判并签约。但是，这些分拨合同不会影响多式联运合同的执行，也就是说，不会影响发货人的义务和在多式联运过程中，他对货损及灭失所承担的责任。在货代作为多式联运经营人时，通常需要提供包括所有运输和分拨过程的一个全面的“一揽子”服务，并对它的客户承担一个更高水平的责任。

## 货运代理的责任

### 1、基本责任

作为承运人完成货物运输并承担责任（由其签发货运单据，用自己掌握的运输，或委托他人完成货物运输，并收取运费）。

作为承运人完成货物运输不直接承担责任（由他人签发货运单据，使用掌握运输工具，或租用他人的运输工具，或租用他人的运输工具，或委托他人完成货物运输，并不直接承担责任）。

根据与委托方订立的协议或合同规定，或根据委托方指示进行业务活动时，货代应以通常的责任完成此项委托，尤其是在授权范围之内。

如实汇报一切重要事项。在委托办理业务中向委托方提供的情况、资料必须真实，如有任何隐瞒或提供的资料不实造成的损失，委托方有权向货运代理人追索并撤销代理合同或协议。

负保密义务。货运代理过程中所得到的资料向第三者泄漏。同时，也不得将代理权转让与他人。

## 2、责任期限

从接收货物时开始至目的地将货物交给收货人为止，或根据指示将货物置于收货人指示的地点业已作为完成并以履行合同中规定的交货义务。

## 3、对合同的责任

国际货运代理人应对自己因没有执行合同所造成的货物损失负赔偿责任。

## 4、对仓储的责任

货代在接受货物准备仓储时，应在收到货后给委托方收据或仓库证明，并在货物仓储期间尽其职责，根据货物的特性和包装，选择不同的储存方式。

## 5、权利

委托方应支付给货运代理人因货物的运送、保管、投保、保关、签证、办理单据等，以及为其提供其他服务而引起的一切费用，同时还因支付由于货运代理人不能控制的原因致使合同无法履行而产生的其它费用。如货物灭失或损坏系属于保险人承包范围之内，货运代理人赔偿后，从货物所有人那里取得代位求偿权，从其他责任人那里得到补偿或偿还。当货运代理人对货物全部赔偿后，有关货物的所有权便转为货运代理人所有。

## 6、除外责任

①由于委托方的疏忽或过失

②由于委托方或其他代理人在装卸、仓储或其他作业过程中的过失

③由于货物的自然特性或潜在缺陷

④由于货物的包装不牢固、标志不清

⑤由于货物送达地质不清、不完整、不准确

⑥由于对货物内容申述不清楚、不完整

⑦由于不可抗力、自然灾害、意外原因

但如能证明货物得灭失或损害是由货运代理人过失或疏忽所致，或带队该货物的灭失、损害应付赔偿责任。

货运代理的赔偿责任

货代协会一般条款队还规定的赔偿原则由两个方面：一是赔偿责任原则，二是赔偿责任限制。

一、赔偿责任原则

收货人在收到货物发现货物灭失或损害，并能证明该灭失或损害是由货运代理人过失造成，即向货代提出索赔，一般情况下，索赔通知的提出不超过货到后多少天，否则，就作为货代已完成交货义务。货代基本赔偿原则：

1、如果货物交接地点的市价或时价与发票金额有差别，但又无法确定其差额，则按发票金额赔偿。

2、对古玩、无实际价值货物其他特殊价值的，不予赔偿。（除非作特殊声明并支付了相应费用）

3、队也依法生活诬蔑式的货物运费、海关税收，以及其它费用负责赔偿。但不赔偿进一步的损失。

4、货物的部分灭失或损害则按比例赔偿。

5、如货物在应交付日多少天内仍未交付，则构成延误交货，货代应赔偿因延误而可能引起的直接后果和合理费用。

## 二、赔偿责任限制

从现有的国际公约看，有的采用单一标准的赔偿方法，有的采用双重标准的赔偿方法，对国际货运代理人的赔偿方法也应同样如此，但实际做法不一，差异较大。

集装箱整箱流转过程：

- 1、发货人在自己工厂或仓库货装箱地点配置集装箱；
- 2、发货人在自己工厂或仓库货装箱地点配箱、装箱；
- 3、通过内陆运输，将集装箱货物运至集装箱码头；
- 4、根据堆场计划在对场内暂存集装箱货物，等待装船；
- 5、根据装船计划，将集装箱货物装上船舶；
- 6、通过海上运输，将集装箱货运地卸船港；
- 7、根据卸船计划，从船上卸下集装箱货物；
- 8、根据堆场计划在堆场内暂存集装箱货物，等待收货人前来提货；
- 9、通过内陆运输，将集装箱货物运至收货人工厂和仓库；

10、收货人在自己工厂和仓库掏箱地点掏箱；

11、集装箱空箱回运。

#### 集装箱拼箱流转过程

1、发货人自己负责将货物运至集装箱货运站

2、集装箱货运站负责备箱、配箱、装箱

3、集装箱货运站负责将装载的集装箱货物运至集装箱码头

4、根据堆场计划将集装箱暂存堆场，等待装船

5、根据装船计划，将集装箱货物装上船舶

6、通过海上运输，将集装箱货运地卸船港

7、根据卸船计划，从船上卸下集装箱货物

8、根据堆场计划在堆场内暂存集装箱货物，等待货运站前来提货

9、集装箱货运站掏箱交货

10、集装箱空箱回运

#### 海运集装箱出口业务

一、发货人在出口货运中的业务

1、订立贸易合同

2、备货

- 3、租船订舱
- 4、报关
- 5、货物装箱与托运
- 6、投保
- 7、支付运费和签发提单
- 8、向收货人（买方）发出装船通知

## 二、船公司在出口货运中的业务

- 1、掌握代运的货源
- 2、配备集装箱
- 3、接受托运
- 4、接受货物
- 5、装船
- 6、制送主要的装船单证

## 三、集装箱码头堆场在出口货运中的业务

- 1、集装箱的交接
- 2、制定堆场作业计划
- 3、集装箱的装船

4、对特殊集装箱的处理

5、与船公司的业务关系

#### 四、集装箱货运站出口货运业务

1、办理货物交接

2、积载装箱

3、制作装箱单

4、将装载的货箱运至码头堆场

#### 进口货运业务

##### 一、船公司在进口业务中的业务

1、做好卸船准备工作

2、制作并寄送有关单证

3、卸船与交货

4、提货单的签发

##### 二、集装箱码头堆场在进口货运中的工作

1、集装箱的卸船准备工作

2、卸船与堆放

3、交付

4、有关费用收取

5、制作交货报告和未交货报告

### 三、集装箱货运站在进口业务中的业务

1、做好交货准备

2、发出交货通知

3、从码头堆场领取载货的集装箱

4、拆箱交货

5、有关费用收取

6、制作交货报告和未交货报告

### 四、收货人在进口业务中的业务

1、订立贸易合同

2、租船订舱

3、申请开信用证

4、投保

5、取得有关装船单据

6、获取提货单

7、提取货物

## 8、索赔

# 美线航运知识汇集

美西、美东基本港

美国领土分布：加拿大西北部的阿拉斯加州和美国本土再加上夏威夷群岛，一共 50 个州。

美西：洛杉矶、长滩，西雅图、奥克兰等

美东：纽约、萨凡娜、巴尔地莫、迈阿密、休斯敦、诺福克、杰克逊维尔、查尔斯顿 等

各船东不同，挂靠的基本港不同，需要根据船期表了解清楚。

1. ALL WATER 与 MLB 的定义和区别：

MLB：船挂靠美西基本港之后经过大陆桥走陆运到各内陆点的运输模式。

ALL WATER：船走全水路挂靠美东基本港之后经过陆运或者是转运到各内陆点或者是其他非基本港口的运输模式

一般来讲：美东基本港的运费大概是美西基本港的 5/3 左右，如果在报价的时候不清楚可大致估计。基本运费大致为：40 ‘GPX75%=20’ GP，40 ‘GPX125%=40’ HQ

2. 美国线的限制。

到美国的货物在品名和重量上都有严格的限制，品名主要是和运价相联系，重量则主要关联当地的法规，一般来讲，到内陆点小柜不要超过 17 吨，大柜不要超过 19 吨，不同的州的具体要求也会有所差别，不过基本港的重量管制较为松懈，船东的要求多体现在提单的重量显示，但是为了稳妥起见，也应注意确认。

3. 不同船东的具体航行情况

(1) 目前有到美线的船东:

HANJIN, EVERGREEN、LT、NORASIA、MSC、CMA、ANL、CSCL、K ‘LINE、YANGMING、APL、  
COSCO

船期:

A. 美西: HANJIN (WED) /EVERGREEN (TUE/THU/FRI/SUN) /LT (SUN) /NORASIA (SUN)  
/MSC (SUN) /CMA (SUN) /ANL (SUN) /CSCL (MON) /K ‘LINE (WED) /YANGMING (WED) /APL  
(SAT) /COSCO (SAT)

B. 美东: HANJIN (THU/SUN) /EVERGREEN (TUE/THU/FRI/SUN) /LT (SAT) /MSC (WED)  
/APL (SAT) /COSCO (SAT)

C. 起运港挂靠码头: 岛内-EVERGREEN/LT/CSCL/APL,

岛外-HANJIN/NORASIA/MSC/CMA/K ‘LINE/YANGMING

(2) 代表船东的情况分析:

NORASIA: 市场上价位低, 只到美西基本港 (USWC), 运输模式为直航。

MSC: 市场上价位最低, 可挂靠美西基本港 (USWC) 和美东基本港 (USEC), 美西周天直航, 美东周三经过赤湾转航, 同时可提供通过 MLB 或者 ALL WATER 中转到各美国的内陆点, 但是服务不稳定, 尤其是在旺季的时候, 容易出现舱位和货柜的短缺问题。

LT: 在美国西岸和东岸的基本港的优势较少, 主要的优势体现在经 MLB 中转的各内陆点上, 服务比较稳定, 而且得到目的港客人的认可, 很多内陆点的运价比 MSC 更有竞争力, 全程大概 25 天左右可以到目的地。

HANJIN: 是服务一流的船东, 有比较稳定的船期保证和强大的目的港代理网络, 而且在美国的码头是属于 HANJIN, 这在很大程度上可以帮助客人在最短的时间内提货, 其周三的美西直航船最快, 内陆点的服务也更到位, 不过价位较高, 适宜出运货值比较高的产品, 如服装等。

APL: 其前身是美国国有船务公司, 现在为另一新加坡公司收购, 到 NEW YORK 走全水路最稳定, 最快, 26 天可走完全程, 到 SEATTLE 也是 12 天可以到, 是厦门最快的船东, 服务比较稳定, 虽然大部分的货物是经过香港, 但是一般不会出现其他船东那种在中转港甩柜的情况。

CSCL: 该公司正在投入越来越多的力量来发展美国航线并且也取得进展, 到美西基本港的速度已经有所提高, 13 天可以到, 而且船期更改为周一, 更有利于贸易商的操作. 美东的运价也比较适中, 不足的是内陆点的优势不明显, 运价偏高。

# 无船承运人的责任问题

无船承运人在整个外贸运输过程中，既是承运人又是托运人，其身份随不同的相对人而变化。无船承运人的出现，沟通了货主和远洋公共承运人之间的信息，活跃了外贸运输市场，在某种程度上降低了中小货主的运输成本。但是，另一方面无船承运人参与整个运输过程，阻断了货主托运人与远洋公共承运人之间的法律联系，可能增加货主托运人的风险。因此，明确有关承运人和无船承运人责任的规定实属必要。本章将对无船承运人与实际承运人的责任问题以及无船承运人承担责任的保障方面的法律问题作一详尽的探讨。

[关键词]: 无船承运人 连带责任 责任保险 责任来源 责任种类

## 一、无船承运人的责任

无船承运人是承运人，对于无船承运人责任的认定，一般是参照我国海商法第四章第二节规定的承运人的责任加以确定。我国海商法中承运人的责任制采用的是不完全过失责任制，如此一来远洋公共承运人享受的不完全过失责任制无船承运人也可以享受，此外还有若干的免责事由可以使无船承运人免于对货物的灭失、损害承担责任。不仅如此，无船承运人还享有承运人的收取运费、留置货物等权利。但是，承运人的法定义务方面，谨慎处理使船舶适航、合理速遣、不进行不合理绕航、妥善谨慎地管理货物等规定，是针对经营船舶的远洋公共承运人而言的，与无船承运人无关。此外，在免责条款中，航行过失、管船过失、船上火灾、海上救助等条款，也是针对远洋公共承运人的，无船承运人由于不实际拥有或经营船舶，就不可能进行上述活动。实际上，在运输契约的权利义务条款方面，无船承运人起的只是“二传手”的作用。因此，无船承运人的不完全过失责任制是以远洋公共承运人的行为为基础的，即远洋公共承运人对合同义务的履行和行为是否免责，决定无船承运人是否应承担运输责任或免责。综上所述，当无船承运人介入运输，承担承运人职责的时候，无船承运人承担的责任就是不完全过失责任，但是此时的不完全过失责任是以实际承运人的行为作为基础的。

在航运实务中，无船承运人往往与货运代理人密切相关，提供的运输服务通常超出承运人的范围，因为它首先是运输的组织者。在其安排的货物运输中，除海运过程中实际承运人的行为造成货物灭失、损坏、延迟交付它可享受不完全过失责任，其余的运输方式，无船承运人均应承担严格责任。

就无船承运人自身的行为而言，并不存在不完全过失责任一说，因为可以免责的过失皆与经营船舶有关，如航行过失、管船过失、谨慎处理仍未发现的船舶潜在缺陷等，无船承运人本身不经营船舶，自身行为完全与上述过失无关。因此，无船承运人如果在运输过程中，自身行为有过失而造成货物灭失、损坏，就应完全承担责任。例如，无船承运人与托运人串通倒签 **House** 提单，造成收货人损失，就应完全承担赔偿责任。

无船承运人作为托运人的责任应按照我国海商法第四章第三节之规定，承担严格责任，即对于远洋公共承运人，无船承运人在托运货物时，应当妥善包装，并向承运人保证，货物装船时所提供的货物的品名、标志、包装或者件数，重量或者体积的正确性。

## 二、无船承运人与实际承运人承担连带责任的问题

在实践中，由于无船承运人承担责任能力弱，偿付能力差，再加上我国海商法第六十三条的规定：“承运人与实际承运人都负有赔偿责任的，应当在此项责任范围内负连带责任。”一旦出现了货损货差，无论是否得当，货主往往将无船承运人与实际承运人一并诉之法院，尽管有时纯属是无船承运人的责任，最终承担责任的却往往是实际承运人。而且事实上，我国海商法第六十三条的规定也已成为许多案件的审判依据。

我国《海商法》在第四十二条中分别对承运人和实际承运人的定义做了规定，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。“实际承运人”是指接受承运人委托，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。我国海商法中的承运人是包括无船承运人的。因此，我们对《海商法》第六十三条也可以这样理解：当无船承运人与实际承运人都负有赔偿责任时，则两者应在此项责任范围内负连带责任。

所谓连带责任是两个以上的义务人根据法律或合同的约定，以清偿同一标的为内容的一种财产责任。其设定是为了使债权的实现不因一个或部分义务人无履行能力而受影响，实质上是充分保障债权人利益的一种特殊财产责任。关于连带责任的规定，在我国民法中主要属于民事责任中的侵权民事责任。如《民法通则》第 130 条规定：“二人以上共同侵权造成他人损害的，应当承担连带责任。”在违约的情况下，民法没有作明确的规定，只能散见于代理、合伙以及担保等规定之中。但也足以从中提炼出连带责任的基本要件。

连带责任大致可分为两种：一、连带责任人主债务人之间存在着主债之外的合同关系，但与主债有关，如保证合同、代理合同等，但有一点要注意，即连带责任人主债的发生是没有过错的。二、连带责任的义务人以共同的名义直接对外发生营业债务，或者有共同的侵权行为而产生债务，并由所有义务人共同承担由此引起的法律后果。

如对连带责任的要件作一总结，可得出这样一个结论：行为人对受害人所造成的损害后果，是基于同一种类的民事行为而发生的。也即债务人与债权人之间只有一个法律关系，或合同关系或侵权关系，不存在连带责任中各义务人与债权人分别构成侵权或违约的债权债务关系的情况。

在无船承运人参加运输的法律关系中，货主与无船承运人是合同关系，无船承运人与实际承运人是基于另一独立的合同关系。在有无船承运人参与的整个运输过程中，货物如果出现灭失、损坏或迟延交付，货主可以依据无船承运人违反海上货物运输合同的约定将之诉之法院，无船承运人也应当承担违约的民事责任。然而对于实际承运人，由于货主与它并不存在合同关系，也就不能以违约诉之，但可以侵权为诉由，行使救济权。这是因为，货物事实上是由实际承运人负责运送的，货损或迟延交付亦或是由实际承运人的责任所致。此时，无船承运人和实际承运人虽都对货主负有赔偿责任，但他们所负赔偿责任的基础不同，是基于违约或侵权不同的法律事实而产生，无船承运人和实际承运人对损失的产生没有主观上的共同故意或共同利益，与民法上通常所见的因共同侵权、担保等原因而产生的连带责任中主债当事人之间只有或侵权或违约一个法律关系有所区别。这样一来，针对货主的损害，让不同法律关系的当事人承担连带责任，法律依据是不充分的。况且，无船承运人与实际承运人之

间又是另一独立合同的双方当事人，也即独立订约人的关系。因此，他们是不存在承担连带责任的前提的。

那么，这样是否就表明中国海商法中关于连带责任的规定不全面？在无船承运人方面此项规定缺乏理论支持呢？其实，也不尽然，换个角度来看，无船承运人和实际承运人之一的履行债务能免除另一债务人对于债权人的债务，这与民法上的连带责任又有相通之处。这种多个债务人基于不同发生原因而产生的同一内容的给付，各负全部履行义务，并因债务人之一的履行而使全体债务归于消灭的债务，在民法学上称为不真正连带债务，它的对内效力可以表现为已履行债务的义务人有向最终应当负责的终局责任人追偿的权利。如果无船承运人先行赔付，而货物数量短缺、货物灭失、损坏或迟延交付确实发生在实际承运人运输期间，实际承运人就是应当负责的终局责任人，无船承运人有追偿的权利。笔者认为，基于《海商法》第六十三条的立法意图是旨在保护债权人权益的实现，因此，可以将该条款作扩大性的解释，亦即其中承运人与实际承运人承担的连带责任包括不真正连带债务。

### 三、无船承运人责任承担的保障

无船承运人所牵涉的问题中，最易引起争议，最让人们普遍关注的当属无船承运人的责任承担问题；这也是无船承运人所面临的诸多问题的根源。一方面，当无船承运人遇到货主或船东对其提出的高额索赔，有时甚至远远超出无船承运人的注册资本，令其资不抵债，苦不堪言。另一方面，也导致了一些无船承运人利用这一点对货主等善意第三人进行欺诈。这些无不扰乱了正常的航运管理秩序，令航运各界深恶痛绝。因此，提高无船承运人的清偿能力，解决无船承运人的资信问题，给各方当事人以保障无疑势在必行。笔者认为，无船承运人责任承担的保障可通过两种途径来实现：保证金制度和责任保险的方式。

#### （一）保证金制度

美国在无船承运人管理方面有严格的管理制度。根据美国 1998 年航运改革法（OSRA1998）的规定，国际货运代理人（Freight Forwarder）和无船承运人（NVOCC）均需向美国联邦海事委员会（FMC）申请取得经营许可证，并交纳保证金。保证金的数额

为：国际货代，50000 美元；无船承运人（法人），75000 美元；非法人分支机构，10000 美元；外国无船承运人，150000 美元。美国联邦海事委员会可以根据当事人对无船承运人的投诉，作出对无船承运人处罚或支付赔偿金的裁决，在该无船承运人拒不支付或无力支付的情况下，则在保证金中划拨。在美国，无论是罚款还是民事赔偿金均由 FMC 作出裁决，并由其从保证金中划拨。

我国借鉴了美国联邦海事委员会的作法，在新出台的《国际海运条例》第七条中规定：“经营无船承运业务，应当向国务院交通主管部门办理提单登记，并交纳保证金。”第八条规定：“无船承运业务经营者应当在向国务院交通主管部门提出办理提单登记申请的同时，附送证明已经按照本条例的规定交纳保证金的相关材料。前款保证金金额为 80 万元人民币；每设立一个分支机构，增加保证金 20 万元人民币。保证金应当向中国境内的银行开立专门帐户交存。”

此外，《条例》还对保证金的用途作了明确的规定，其在第八条第三款中规定保证金用于无船承运人清偿因其不履行义务或者履行义务不当所产生的债务以及罚款。该规定明确限定了保证金的用途，其用途限于因经营无船承运业务所生的债务及罚款，不得用于其他用途。如某一公司既经营无船承运业务也经营货运代理等其他业务，对于无船承运业务以外的其他业务所产生的债务则不能用保证金来清偿。我国建立了保证金制度这一体制，既可以从一定程度上限制那些皮包公司性质的无船承运人进入航运市场，又可以给与无船承运人打交道的当事方以保障。在无船承运人破产或因其自身过错未能履行运输合同约定事项而造成当事人经济损失时，在无船承运人拒不承担或无力承担赔偿责任的情况下，交通主管部门可以应当事人的请求，从该无船承运人交纳的保证金中划拨，对请求人的经济损失予以补偿。但是，在司法实践中，有一点值得注意，交通主管部门在受理这种民事赔偿的请求时，必须以司法机关的终审结果为依据，来确认无船承运人是否承担赔偿责任和具体的赔偿数额。总得来说，《条例》建立的保证金制度既设定市场准入的条件，又建立了损害赔偿救济制度和承担行政责任制度，有利于防范和减少海运欺诈，保护当事人的合法权益，降低了有无船承运人参与的运输系统的风险，从某种意义上讲也提高了违规操作的成本。

## （二）责任保险

尽管保证金制度的实行，从某种程度上可以缓解托运人的顾虑，但是保证金制度毕竟是计划经济的产物，80万元的金额也很难达到防范化解责任风险、补偿和救济有关当事方利益的初衷，随着无船承运人责任险的条款、费率、理赔等一系列技术性问题的解决，推广建立责任保险制度比保证金制度应该更为有效，更易于被企业所接受。

### 1、概念

所谓的责任保险，又称第三者责任保险，是指一旦投保人因为事故或其他因素须对其索赔者（第三人）承担赔偿责任时，由保险人出面弥补的保险。换言之，投保人为避免其一旦因为事故发生而造成的任何风险而必须赔偿时，而与保险公司订立保险合同，称为责任保险。责任保险属于一项商业性的保险。

### 2、必要性

对于无船承运人来说，由于本身的财力因素，无法自力面对货物的索赔，而采用投保这类风险，即可获得保障。事实上，许多无船承运人因此而受益。如：某无船承运人签发了House提单承运了一批货物从新加坡运到伦敦，该提单符合信用证的要求。它把实际承运人签发的提单送到伦敦代理人处，并指示一定要凭无船承运人的提单换取海运提单。但该代理人由于过失在未收到无船承运人提单时已将海运提单发给收货人。收货人在提货后，拒付运费和价款。发货人向无船承运人起诉货物的价值，无船承运人随即通知其责任保险人赔偿。本案中，据保险公司调查，该无船承运人的伦敦代理人未按其委托人的指示行事确系偶然，即“疏忽和过失”，该责任保险人接受了索赔。该案中，也正是由于无船承运人投保了这种责任险，而使自己得免于破产之灾。目前，国内许多无船承运人和货代均已投保了此类责任险，例如向TT. Club（联运保赔协会）投保。

### 3、责任的来源

无船承运人投保责任险的来源大体可分以下三种：

#### （1）基于当事人所产生的责任

在海运提单（实际承运人签发的提单）中，无船承运人往往作为货物的托运人出现。此时，它将作为当事人而对实际承运人承担首要责任，即负责向实际承运人支付运费、安全返回集装箱、以及赔偿因误报装船货物的性质和数量而引起的损失等。此外，无船承运人将面临的其它风险还包括：迟延交付货物、错误交付货物、无单放货、造成第三人财产灭失或损害、造成第三人死亡或重伤、移货费用、检疫和防疫费用等诸如此类的风险。

#### （2）基于合同所产生的责任

随着全程提单的出现，作为多式联运经营人的无船承运人可能要对整个运输合同负责。无船承运人作为当事人，其应对货物运输承担责任，即从收到货物时起至货物交付时止。其应对货物的灭失或损害负责。当然，作为非多式联运经营人的无船承运人根据我国《海商法》第 60 条的规定，可以在合同中约定，货物在指定的实际承运人掌管期间发生的灭失、损害或者迟延交付，无船承运人不负赔偿责任，从而使其责任形式发生变化。此外，中国《海商法》的“多式联运合同的特别规定”中，除了对责任期间作出规定外，也作出了类似上述的规定，第 104 条规定作为多式联运经营人的无船承运人可以与参加多式联运的各区段承运人就多式联运合同的各区段运输另以合同约定相互之间的责任。

由此可见，无船承运人所承担的责任有很大一部分是这一类。

#### （3）基于共同海损的分摊而产生的责任

实践中，经常被人们忽略的事实是，作为合同一方的无船承运人常常面临装船的集装箱及其货物需要进行共同海损分摊的情形。作为实际承运人的托运人，无船承运人可能会在实际承运人声明共同海损之后被要求提供共同海损的协议书。如果无船承运人负责装箱，却未对货物投保共同海损险，那么除非无船承运人提供共同海损协议书，否则被留置的集装箱不

可能得以释放。这样，仓储费和租赁费将在共同海损理算期间和等待货主提供共同海损担保书或协议书的时间中不断增加。因此，在这样的情况下，无船承运人将陷入不得不参与共损分摊，否则可能被其客户诉之法院的困境之中。所以，这种责任来源也不能被忽视。

#### 4、责任险的种类

目前，我国的保险公司在无船承运人责任险方面尚属空白，而在国际上则很发达。比较有名的是 1968 年在伦敦成立的联运保赔协会（Through Transport Mutual Insurance Association,简称 TT. Club）无论从其规模，还是从其发展程度来看都是一流的。笔者将参考该协会的保险单之规定，结合国际上一些知名的保险公司有关无船承运人责任保险的规定系统概括如下：

##### （1）对客户的责任

无船承运人所关心的主要责任问题是对客户的责任问题。一般来讲，大多数索赔来自货物的灭失和损害，有时也包括诸如检验费、客户遭受的利润损失等附带性的损失。尽管无船承运人通常在其行业条件和单证中排除承担附带性损失，但在投保的责任险中也应将其包含在内。此外，如果无船承运人承诺以承担比通常责任还大的责任时，例如申明价格的贵重或保证运输货物的时间等，则其应对多赔付给客户的那一部分费用另行投保附加险，其目的是保护无船承运人因其所赔付的数额超过其根据标准条款所应承担的责任限制而造成的损失。

还有一种财物的损失，该损失是因被保险人未完全履行合同责任、合同义务所造成的客户之财产损失，例如：迟延交付、无单放货等。

##### （2）海关责任

无船承运人代表其客户对货物进行报关而违反海关法规时，可能应对此结果（例如，罚款、罚金、征收关税或销售税）负责。在此类损失中有的可以从客户那里得到赔偿，有的却不可以。此外，海关当局可能还要没收财产，包括货物或者无船承运人经营所需的设备。上

述风险应引起无船承运人的注意，并应寻求措施予以适当的保护。但是，此处值得注意的是，无船承运人的故意或草率行为不在保险人的承保范围内。如：无船承运人在报关时的误报，或向海关提供本应由他人负责的担保书或协议书，并由此遭受的损失等。

### （3）对第三人的责任

第三人向无船承运人提出的索赔大多分为两类：一类是第三人财产的灭失或损害，以及由此而产生的附带性损失。另一类是第三人的死亡、重伤或疾病。第三人责任的发生有时也是基于合同，例如，将房屋租赁给无船承运人的房主或将集装箱出租给无船承运人的出租人，可以依据合同或协议要求赔偿。如前所述，当提单载明无船承运人为货物的托运人时，其也可能面临第三人的索赔。这种托运人的地位，要求无船承运人不但对损害负责，而且还应当对因装船货物的性质而引起船东的索赔负责。基于上述理由，对无船承运人而言，其迫切的需求是投保包括由合同或侵权引起的第三人责任在内的险别。

### （4）其他费用

不管事故何时发生，均会在事故调查和不予赔偿而进行的抗辩过程中发生费用，诸如检验费、司法费和储存费。即使无船承运人对此事故不承担任何责任，单针对索赔进行抗辩所产生的费用却也很难从另一方得到补偿。此外，由于无船承运人所从事活动的性质决定了其可能出现的误运，从而发生不必要的转运费用等。

以上四种承保责任，是国际保险业中比较普遍的。在前述的 **TT. Club** 中还有一特色条款，即所谓的“自由裁量保险”(Discretionary Insurance)，系指被保险人在从事业务时，责任危险可以说是千变万化，往往所生的赔偿责任并未在保单的承保或不保的范围内，为了实务所需，该协会可以对该赔偿责任考虑裁量是否予以赔偿，以充分保障被保险人的利益。

## 5、相关问题

(1) 我国目前无任何一家保险公司开展无船承运人责任保险业务，中国人民保险公司正向中国保监会申请开展这一险种，也就是说目前情况下，在国内无船承运人还买不到无船承运人的责任保险。

(2) 在中国，目前也有部分无船承运人向国外的保险公司或互保协会投保了无船承运人的责任保险。如上海港码头货运公司(SCTFA)向香港联运保陪协会(TT.Club)投保了责任保险，但是这种保险是否能作为我国政府主管部门认可的财政责任保证呢？笔者认为答案是否定的。因为目前中国并未对外资开放责任保险，外国保险公司或互保协会不可能在中国成立分公司承揽无船承运人保险业务。这样一来，无船承运人就面临着在国内买不到责任保险，而在国外买的责任保险又得不到政府主管部门认可的问题。

## 6、一点建议

鉴于上述问题的发生，笔者建议在《中华人民共和国国际海运条例实施细则》中应当加入有关无船承运人的责任保险的内容，鼓励无船承运人积极参与投保此险种，以避免因无船承运人的资信能力所引起的纠纷。同时保监会亦应批准中国人民保险公司申请的无船承运人责任保险，并普及此险种以配合中国市场经济发展的需要，早日与国际市场接轨。此外，鉴于国家法律法规在规范市场秩序和经营者行为的同时，也应考虑降低经营者成本和提高其竞争力，我国政府主管部门也应有选择地认可国外保险公司或互保协会的无船承运人责任保险，赦免那些已向这些国外保险公司或互保协会投保了无船承运人责任保险的公司无须再向中国的保险公司购买额外的责任保险。再者，鉴于无船承运人队伍的不断壮大，也可以在中国设立一家无船承运人互保协会，以期改善我国无船承运人在经营活动中所产生的责任无处投保，无法降低风险的情况。