

无船承运人资质的重要性

产品名称	无船承运人资质的重要性
公司名称	北京鹏杰丰达商务咨询有限公司
价格	.00/个
规格参数	
公司地址	北京市通州区梨园镇日新路1号2082室（注册地址）
联系电话	010-58465806 18510343055

产品详情

没有“无船承运人”资质的货代出提单是否有效？将面临哪些处罚？

俗话说，道有道义，行有行规！

当今社会，开个车要有驾照这样的道理大家都懂，可是开货代揽货需要有无船承运人资格，这样的道理不仅有些货代不懂，可能有些出口企业也不太留意！

然而，没资质假装“不懂”这个道理的货代，以后日子不会好过了！

不懂这个行规，贸然和没有无船承运人资质的货代合作的外贸出口企业，也将会赔了运费又丢货！

先解释两个基本定义：

NOVCC：全称 Non-Vessel Operating Common Carrier，即无船承运人。

无船承运人：根据我国《海运条例》，无船承运人叫做无船承运业务经营者——指以承运人身份接受托运人（一般为货主）的运输委托，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（实际承运人）完成国际海上货物运输，承担承运人责任的人。

再看看两个有深刻教训意义案例：

案例一

某企业（姑且称之为“张三”）委托一家货代公司（姑且称之为“李四”）办理货物运输手续，李四最后向一家没有在交通部备案的无船承运人（姑且称之为“王五”）订舱。

结果货物在运输过程中发生了货损，张三向王五无船承运人索偿，法院会认定王五就是承运人——不管

你有没有NVOCC的资质，反正你可以享受承运人的一切抗辩。

然而这个王五通常是没有钱的，很可能就是个皮包公司，张三只能去责问李四

“你为什么向王五这样的三无公司订舱？你要承担责任！”

这个时候李四会说：“法院都认定王五是承运人了，而且你当初对提单也没提出过异议，我有什么责任？”

最后的结局是，王五没钱赔，李四没责任，张三胜诉了却拿不到钱。

没有“无船承运人”资质的货代出提单是否有效？将面临哪些处罚？

从世界范围而言，从事运输行业的货运代理公司数以万计，很多货代公司在从事货运代理业务的同时，也会自己签发提单，从事无船承运业务，因为大部分情况下，吃运费的差价远远比佣金赚的多。

很多这样的无船承运人是资金实力并不强的货代公司，这样的承运人一旦承运的货物出现问题，几乎没有什么赔偿能力，货主或者其他委托方的权益根本得不到保障。

没有“无船承运人”资质的货代出提单是否有效？将面临哪些处罚？

案例二

中国货主通过中国货代向英国货代（中国货代的海外代理）在英国订舱，货物是从英国运至中国，英国货代签发了多式联运提单。

结果发生了货损，中国货主以中国货代选了未在交通部备案的无船承运人为由，要求中国货代承担赔偿责任。

没有“无船承运人”资质的货代出提单是否有效？将面临哪些处罚？

看到这里有人不禁想问：英国货代在英国签提单的行为，受《中华人民共和国国际海运条例》的约束吗？

当然了，只要它运输的货物进出中国港口，就要受到《中华人民共和国国际海运条例》的约束。根据《中华人民共和国国际海运条例实施细则》，第三条规定：

无船承运业务涉及到在中国境内的揽货、交货、代理等行为，实际上等同于在中国内进行经营，必须受到《中华人民共和国国际海运条例》的约束。

外国的NVOCC无论是从中国港口往国外运货，还是要运货到中国港口来，都要受到《中华人民共和国国际海运条例》的约束。

还有人要问：中国货代选了未在交通部备案的无船承运人，要承担什么责任？

中国货代要对货损承担赔偿责任。这个答案是长期司法实践最终得出的结论，为什么呢？

没有“无船承运人”资质的货代出提单是否有效？将面临哪些处罚？

正是意识到了这样的风险，交通部在2001年制定出台了《中华人民共和国国际海运条例》，对包括无船承运人在内的经营国际船舶运输业务的企业进行了整顿。其中第七、八条是这样规定的：

第七条 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。

在中国境内经营无船承运业务，应当在中国境内依法设立企业法人。

第八条 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。

这两条里有几个关键词：“提单登记”“保证金”“中国境内设立企业法人”，可以看出，我国在立法上是倾向于保护中国货主的利益的。

这突出表现在，想在中国境内从事无船承运人业务，必须在中国设立企业、无船承运人要在交通部备案（提单登记），而要想备案，需要缴纳人民币80万保证金！

没有“无船承运人”资质的货代出提单是否有效？将面临哪些处罚？

在2012年通过了《最高人民法院关于审理海上货运代理纠纷案件若干问题的规定》，其中有条是这么规定的：

“第十一条 货运代理企业未尽谨慎义务，与未在我国交通主管部门办理提单登记的无船承运业务经营者订立海上货物运输合同，造成委托人损失的，应承担相应的赔偿责任。

第十二条 货运代理企业接受未在我国交通主管部门办理提单登记的无船承运业务经营者的委托签发提单，当事人主张由货运代理企业和无船承运业务经营者对提单项下的损失承担连带责任的，人民法院应予支持。”

所以，在这个案子里，中国货代肯定是要承担赔偿责任的。

最后再说句案外的话，谈到法院和交通部要“斩尽杀绝”，前面那两条还不是全部，第十四条才是最要命的，建立了法院和交通部的联动机制：

“第十四条 人民法院在案件审理过程中，发现不具有无船承运业务经营资格的货运代理企业违反《中华人民共和国国际海运条例》的规定，以自己的名义签发提单、海运单或者其他运输单证的，应当向有关交通主管部门发出司法建议，建议交通主管部门予以处罚。”

把这三条汇总一下，货代企业既不能与没备案的NVOCC“订立运输合同”，又不能“接受”没备案的NVOCC的“委托”。

法院发现货代没有备案就从事NVOCC业务的，不但不能置之不理，反而“应当”向交通部发司法建议书，通俗的讲就是“这有违规的，来处罚！”而《中华人民共和国国际海运条例》是这么规定的：

“第四十条 未办理提单登记、交纳保证金，擅自经营无船承运业务的，由国务院交通主管部门或者其授权的地方人民政府交通主管部门责令停止经营；有违法所得的，没收违法所得；

违法所得10万元以上的，处违法所得2倍以上5倍以下的罚款；

没有违法所得或者违法所得不足10万元的，处5万元以上20万元以下的罚款。”

直到今日，仍不鲜见有货代公司违规操作，不去备案就敢印制、签发自己的提单，以NVOCC的身份去揽货。

法院和交通部两面夹击下，可以预见的是，国内对航运市场的整顿力度会越来越强，没有在交通部备

案的NVOCC的市场会越来越小，无船承运人市场必将走向规范。