

2006年考试大整理辅导复习资料(二十) PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/30/2021_2022_2006_E5_B9_B4_E8_80_83_c27_30761.htm

集装箱运输（三）集装箱运输费用有几种不同的计收方法：有的按每运费吨加收附加费；有的按包厢费率，在包厢费率中有的不论货种和箱容利用程度的，有的则规定最低的箱容数，有的还规定所装货物的等级线，装运货物超过规定等级的按实际等级计费，低于规定等级的按规定等级计收；有的经营集装箱运输的船公司还有最低运费的规定。拼装货最低运费的规定与班轮运输中的规定基本相同，对整箱货如由货主自行装箱而箱内所装货物未达规定的最低计费标准时，其亏仓损失由货主负担。各船公司都分别按重量吨和尺码吨给不同类型和用途的标准时，其亏仓损失由货主承担。各船公司都分别按重量吨和尺码吨给不同类型和用途的集装箱规定有最低的装箱吨数，并以两者中高者作为装箱货物的最低运费吨。因此，在实际操作中，提高集装箱积载技术，充分利用集装箱容积空间以节省运输费用，是至关重要的。来源：www.examda.com 国际多式联运

国际多式联运（international multimodal transport；international combined transport）是伴随集装箱运输的发生和发展而发展起来的。为了促进国际多式联运的发展，国际商会于1975年颁布了《联合运输单据统一规则》（国际商会第298号出版物）。对多式联运单据作了认可的规定，并明确指出，如信用证无特殊规定，银行可接受多式联运经营人所签发的多式联运单据，从而为多式联运的发展提供了有利条件。1980年9月在日内瓦召开的国际货物多式联运公约会议上经参加会议

的84个贸发会议成员国讨论并一致通过产生了《联合国国际货物多式联运公约》（United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods）。对多式联运经营人、发货人的责任，索赔和诉讼，多式联运单据以公约的适用范围和有关国家的管理权限等均作了详细规定。该公约对国际多式联运作了如下定义：“国际多式联运是按照多式联运合同以至少两种不同的运输方式，由多式联运经营人将货物从一国境内接收货物的地点运至另一国境内指定交付货物的地点”。按上述定义，构成国际多式联运需同时具备以下6个条件：1、必须有一个多式联运合同；2、必须使用一份包括全程的多式联运单据（multimodal transport documents）；3、必须至少是两种不同运输方式的连贯运输；4、必须是国际间的货物运输；5、必须由一个多式联运经营人（multimodal transport operator，简称MTO）对全程运输总负责；6、必须是全程单一的运费费率（single factor rate）。国际多式联运一般都利用集装箱进行运输，这有利于不同运输方式之间的交接与连贯运输。当发货人向多式联运经营人将货物托运后，无论经过几种运输方式，均由多式联运经营人负责安排运输，并同意向发货人负责，这就给发货人和收货人提供了许多方便。国际多式联运经营人可以是实际承运人，也可以不是，而是将运输工具再委托别的承运人或分段委托给分承运人来完成。因此，这种联运经营人常被称为“无船承运人”（non-vessel operating common，简称NOCC）。货主只需办理一次委托，支付一笔费用，手续十分简便。所以，国际多式联运方式的优越性是多方面的。100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问

