

普通高等教育规划教材

GUOJI HUOYUN DAILI
SHIWU FAGUI YU ANLI

国际货运代理

第二版

实务、法规与案例



杨志刚 程晓雯 朱晓靖 编著



人民交通出版社股份有限公司
China Communications Press Co., Ltd.

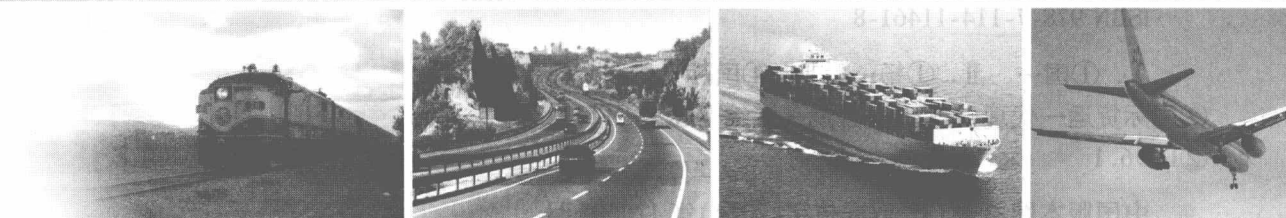
普通高等教育规划教材

GUOJI HUOYUN DAILI
SHIWU FAGUI YU ANLI

国际货运代理

第二版

实务、法规与案例



杨志刚 程晓雯 朱晓靖 编著

人民交通出版社股份有限公司

内 容 提 要

本书对第一版的部分内容进行了修改与调整,书中详尽论述了国际货运代理业的基本理论、法规和操作实务,就国际货运代理人、国际贸易主要交易条件、进出口货运单证、国际海上货物运输、航空货运、货运财务与费收、口岸管理等国际货运代理业务的全部过程,并结合相关案例进行了分析,是国内少有的详细论述国际货运代理实务、法规的专著。

本书可作为国际货物运输、交通运输管理、物流管理、对外贸易等专业本科院校学生的专业教材,也可供上述专业领域的从业人员参考。

图书在版编目(CIP)数据

国际货运代理实务、法规与案例 / 杨志刚,程晓雯,朱晓靖编著. —2 版. —北京:人民交通出版社股份有限公司,2014.7

ISBN 978-7-114-11461-8

I. ①国… II. ①杨… III. ①国际货运—货运代理
②国际货运—代理(法律)—法规—汇编 IV. ①F511.41
②D996.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2014)第 120605 号

普通高等教育规划教材

书 名: 国际货运代理实务、法规与案例(第二版)

著 作 者: 杨志刚 程晓雯 朱晓靖

责任编辑: 富砚博

出版发行: 人民交通出版社股份有限公司

地 址: (100011)北京市朝阳区安定门外外馆斜街3号

网 址: <http://www.chinasybook.com>

销售电话: (010)64981400,59757915

总 经 销: 北京交实文化发展有限公司

印 刷: 北京鑫正大印刷有限公司

开 本: 787×1092 16

印 张: 24

字 数: 600 千

版 次: 2006 年 7 月 第 1 版

2014 年 7 月 第 2 版

印 次: 2014 年 7 月 第 2 版 第 1 次印刷

书 号: ISBN 978-7-114-11461-8

印 数: 0001~3000 册

定 价: 72.00 元

(有印刷、装订质量问题的图书由本公司负责调换)



前 言 QIANYAN



随着现代物流业的发展,国际货运代理人所从事的业务范围已超越了传统单一代理这一概念,越来越多的国际货运代理人在国际贸易、国际货物运输中起着重要的作用,并开始向无船承运人、第三方物流经营人方向发展。国际货运代理人目前所从事的业务活动已成为现代物流活动中一个重要的组成部分。

本书在编写上力求内容满足实务需求,强调货代工作特色,以能力为本位,真正做到在教学上达到知识目标和学习要求,在应用上达到操作与管理人才的目标。

本书的第一个特点是章节体例合理,内容上注重实用,每一章节配备相应的案例用于实务运作中出现问题的风险和解决。

本书的第二个特点是将理论知识与业务环节、风险防范平衡到作为一个货运代理人员应该做什么,做好什么?一旦出现责任纠纷如何用实际的知识做到风险的防范。

本书的第三个亮点是将与货代行业相关的知识框架真正做到内容新颖简明,重点突出,强调理论知识、工作业务手段、案例分析相结合,以全新的货代理念从事国际货运代理业。

本书的第四个亮点是将现代物流流通服务和提高业务附加值为主的物流服务,提高到一个新的层面,打破传统的货代行业,使新的货代业融入到物流体系中去,不断创新业务,扩大业务范围,发展第三方物流服务,突出有个性、有特色,从根本上整合现有资源,改变经营模式。

作 者

2014年5月



目 录 MULU



第一章 国际货运代理人	1
内容简介	1
案例导入 买卖与委托代理关系不清致损案	1
引导思路	3
第一节 国际货运代理人的发展及其性质	3
第二节 国际货运代理人基本概念	6
第三节 国际货运代理人法律地位和责任	7
第四节 国际货运代理合同的法律性质	10
第五节 国际货运代理人的管理	10
第六节 国际货运代理人责任保险	12
第七节 无船承运人	13
第八节 国际货运代理人充当第三方物流经营人的定位	15
第九节 第三方物流经营人充当承运人责任的认定	16
第十节 国际货运代理人集拼箱业务运作	18
案例一 代理合同争议案	20
案例思考引导	22
案例二 货代出具保函承担连带责任案	22
案例思考引导	24
案例三 货代越权出具保函案	24
案例思考引导	28
第二章 国际海上集装箱货运业务	29
内容简介	29
案例导入 H - B/L、S - B/L 当事人赔偿责任确定案	29
引导思路	31
第一节 集装箱货物的集散与交接方式	32
第二节 集装箱进出口货运程序和单证	34
第三节 海运集装箱出口货运业务	38
第四节 海运集装箱进口货运业	43
第五节 海运集装箱支线运输业务	48
第六节 场站收据签收与应用	53
第七节 交货记录签收与应用	58

第八节 设备交接单签收与应用	61
第九节 OCP、MLB、IPI 运输	64
第十节 内陆点运输要点	66
案例一 提单名称纠纷案	71
案例思考引导	74
案例二 第三方物流经营人充当承运人案	74
案例思考引导	75
第三章 提单实务运作与法规	76
内容简介	76
案例导入 整箱交货提单与拼箱交货提单内涵不清案	76
引导思路	77
第一节 班轮货运程序	77
第二节 提单运输法规	81
第三节 提单操作规范	90
第四节 主要单证操作要点	101
案例一 托运人未正确申报危险品致损案	114
案例思考引导	119
案例二 托运人认定案	119
案例思考引导	121
第四章 国际空运实务运作与法规	122
内容简介	122
案例导入 空运货物错误交付案	122
引导思路	126
第一节 国际空运实务概述	126
第二节 国际空运市场之要素	129
第三节 国际空运组织有关当事人	130
第四节 我国民航关于国际空运的一般规定	131
第五节 国际空运公约的主要内容	133
第六节 国际空运业务运作	137
案例一 空运分运单下的货损索赔案	164
案例思考引导	167
案例二 空运丧失货权受损案	167
案例思考引导	168
第五章 公路货运实务运作与法规	169
内容简介	169
案例导入 公路运输爆炸案	169
引导思路	169
第一节 公路零担货运业务	169

第二节 公路集装箱货物运输	174
第三节 公路货物运输公约和协定	178
案例 集装箱车倾覆案	183
案例思考引导	185
第六章 铁路货运实务运作与法规	186
内容简介	186
案例导入 铁路运输货物被盗承运人承担责任案	186
引导思路	189
第一节 铁路货运实务运作	189
第二节 铁路集装箱货运业务程序	193
第三节 《国际铁路货物联合运输协定》的主要内容	196
案例一 国际铁路货运代理合同纠纷案	199
案例思考引导	206
案例二 铁路运输欠费引发留置货物纠纷案	206
案例思考引导	208
第七章 货运财务与费收	209
内容简介	209
案例导入 货代留置核销单和反诉运费案	209
引导思路	211
第一节 货运费收科目	211
第二节 代算代收代付	215
第三节 班轮运费代收	218
第四节 租船运费计收	221
第五节 集装箱费用计收	224
案例 货运代理垫付海运费案	230
案例思考引导	231
第八章 航次租船实务运作	232
内容简介	232
案例导入 A 航运公司与 B 进出口公司滞期费纠纷案	232
引导思路	233
第一节 航次租船实务管理	233
第二节 航次租船合同术语理解与应用	257
第三节 期租船实务管理	277
第四节 期租船合同要点	293
案例一 租金及在卸货港留置货物期间的滞期费纠纷案	296
案例思考引导	300
案例二 “官海 88” 轮期租船合同纠纷案	300
案例思考引导	303

案例三 船东定期租船合同败诉案的教训	303
案例思考引导	306
第九章 国际航运口岸管理法规	307
内容简介	307
案例导入 集装箱鉴定	307
引导思路	308
第一节 进出口货物的转关运输	308
第二节 特殊货物的通关条件	312
第三节 国际航行船舶的通关	314
第四节 海关对集装箱及其所载货物的监管	317
第五节 商检业务主要内容	322
案例一 商品质量分析案	335
案例思考引导	338
案例二 实际数量与合同数量不符案	338
案例思考引导	339
案例三 商品质量分析案	339
案例思考引导	345
附录一 世界主要港口名称(英汉对照)	346
附录二 常用货运业务缩略语(英汉对照)	355
附录三 常用附加费名称(英汉对照)	373
参考文献	374



第一章 国际货运代理人

内容简介

本章主要介绍了国际货运代理人的概念、性质,及在国际航运业务中的法律地位。重点讲述了国际货运代理人在国际航运和多式联运业务中的责任和重要作用。

案例导入 买卖与委托代理关系不清致损案

[基本案情]

某年11月12日,香港A公司(以下简称A)与天津B公司(以下简称B)签订了一份由B代理A出口甜菜粕的协议,双方约定:A负责联系外商,并按B的要求开立信用证,订舱配载,组织货源,负责出口货物的数量、质量、包装、交货期;B负责垫付货款、提供全套出口单据。双方还约定代理费人民币128 000元。同日,A与B又签订了一份售货合同,A为买方,B为卖方;供应甜菜粕5 000M/T,单价USD125M/T,FOB Dalian,总计USD625 000,装运口岸中国大连,目的地日本基本港,装运期限为次年1月10日前,付款条件为即期不可撤销信用证。同日,B与经A介绍的国内供货方大连C公司(以下简称C)签订了一份农副产品订购合同,C为供方,B为需方,收购甜菜粕5 000M/T,总金额折合人民币5 187 500元,次年1月10日前大连港交货,B收到外方信用证后10天内向C付清全部货款。

当年11月13日,中国银行天津分行通知B收到香港道亨银行开出的信用证,开证日为当年11月12日,有效期为次年1月20日,开证申请人为香港D公司(以下简称D),总金额USD625 000。B以此信用证向中国银行天津分行质押打包贷款500万元,并按A的要求分别于当年11月20日28日分两批汇付C货款共计5 175 000元。但在信用证规定的装运期内,A未能派船到达装运港接货,致使该信用证失效。

B为继续促成此笔业务,要求A重新开立信用证,并重新签订合同。直到此时A才告知B外商和国内货源地实际均是C自行联系的,未能按期派船实为C的责任,A仅作为中间商而已,要求B找C交涉。B只得找C,要求其洽商外商重新开立信用证,并执行原农副产品购销合同,继续履行供货责任。次年4月10日,B与C签订了一份代理出口协议书,其内容与前一年11月12日A、B两家签订的代理出口协议书基本一致,只是代理费一项规定为出口货物总值的3%。4月9日,中国银行天津分行通知B已收到香港恒生银行4月8日开出的第一份信用证,有效期为5月15日,开证申请人为日本E公司在香港的子公司(以下简称E);信用证规定装运港中国大连,目的港日本港口,装运期为4月30日,出口3 000M/T甜菜粕,USD128 M/T,FOB Dalian,总计USD345 600。4月28日中国银行天津分行通知B已收到



香港恒生银行4月25日开出的第二份信用证,除有效期为6月15日,装运期为5月31日,出口1500M/T甜菜粕,USD128 M/T,FOB Dalian,总计USD172 800外,其余内容与第一份信用证一致。4月21日,C在大连港发运第一批甜菜粕2 991 002吨至日本横滨,总金额USD382 848.25。5月31日,C在大连港发运第二批甜菜粕1 436 863吨至日本横滨,总金额USD183 918。至此,B共计出口甜菜粕4 427 865吨,收汇USD566 766.25;未出口572 135吨,未收回货款折合人民币593 055元。

始料不及的是,从4月、5月份执行出口合同开始,甜菜粕国际市场行情一路下跌,B为避免损失,多次要求C尽快备货出运,或者返还货款;C则以甜菜粕行情不好为借口,拖延时日。至12月4日,在B一再强烈要求下,A、B、C三方在天津进行会谈,拟定了会谈纪要:约定在2个月内将剩余572 135吨甜菜粕销出,否则由C归还货款593 055元;B、C都在纪要上签了字,但A拒绝在纪要上签字。2个月期限届满后,C既未备货出运,也未还款,并对B的电话、传真不予置理。B为解决剩余货物的遗留问题,多方联系客户以便将货物销出,并先后两次安排有意购买甜菜粕的客户到C处看货,C均以种种理由推诿,不予接待。与此同时,C开始转移资产,逃避责任,包括将新近购置的办公楼置于个人名下等。又过了几个月,B只得通过公安机关对C法定代理人进行调查;最后索回货款10万元,余款至今无法追回;而A也撤走了在天津的办事处,香港总部的地址也已改换,无法联系。

[法理分析]

对本案应弄清以下两个问题:

- (1) A、B之间,B、C之间究竟是委托代理关系,还是买卖关系。
- (2) 如何确定A、C的违约责任。

委托代理的法律关系主体应包括三方:委托人、代理人、第三人。委托人和代理人之间的法律关系是内部关系;而以委托人和代理人一方,第三人为另一方的法律关系是外部关系。本案第一年11月12日,A与B同时签订了代理出口协议书和售货合同。在第一个代理出口合同中,A为委托人,B为代理人;而在第二个售货合同中,B为卖方,本应由第三方作为买方,而A却又作为买方出现在其中。这就形成了A委托B与自己签订合同(即自己与自己签订合同)的情况,而依据《中华人民共和国合同法》原则,这种合同是不能成立的。因此,A、B签订的代理出口协议书应认定为无效,对双方签订的售货合同应认定有效。这也与A公司承认的其实际上是中间商的事实相一致。

根据B、C于第一年11月12日签订的农副产品订购合同及第二年4月10日签订的代理出口协议书,并将本案的外商E(出口货物的实际买方)是由C自行联系并指定的事实考虑进去(虽然B未与E签订出口合同,但已经履行了供货义务),可以确定B、C之间是委托代理关系。至于由C指定的外商开证,B以此信用证质押打包贷款,并与C签订购销合同和预付货款的做法,是目前国有专业外贸公司普遍存在的,介于收购制与代理制之间的一种不规范形式,这也正是风险与隐患之所在。

由此可见,A的违约责任是基于买卖关系下的买方违约责任,即未在合同、信用证规定的装运期内履行FOB价格术语下的买方租船订舱及派船义务,致使信用证失效。如果考虑到B在该买卖合同项下信用证失效后并未要求A继续履行合同,则可以认为B事实上行使了解除合同的权利,在此情况下,B可以对A根本违反合同提出赔偿。而对C违约责任的确

定,应包括两部分:其一是依据农副产品购销合同(即买卖关系)卖方未能供应合同项下全部货物而产生的违约责任;其二是依据代理出口协议(即委托代理关系)委托方未向代理方支付代理费而产生的违约责任,B可分别向他们提出赔偿要求。当然,行使对上述违约的法律救济是以正常的商业行为关系为前提的。如果对方的信誉、资产状况都存在严重问题,任何救济手段都难以奏效。

纵观本案,不难总结出B在这项业务操作中有下列失误之处:

(1)缺乏法律意识。对买卖与委托代理两种法律关系认识不清。因而出现在上述签订合同时的混淆与错误,无疑会造成大的经济损失。

(2)成交心切。未能弄清外商与国内委托人的身份关系,更未进一步审查外商与委托人的资信情况。在外商违约,信用证失效时,只能被动地接受违约方的安排,另行与国内委托方重新签订代理合同,并等待国外实际买方重新开立信用证,造成资金已付而出口成交期却不能确定的局面。

(3)资金管理松散。在对贸易伙伴未作任何资信调查及未要求对方提供充分有效的担保时却以信用证作打包贷款,付出巨额资金。B将货款分批打入C账户后,都是由C自行赴产地收货,并自行从装运港发运货物。B从未看货,也从未得到C应提供的货物入库单等能证明货权的有效凭证,从而造成剩余的约57.3万吨货物被C倒卖,而货款无法收回的损失。

所幸的是本案只涉及小部分货物未出运。但不难设想,如果C与外商恶意串通不履行合约,则B的上述失误将会造成更大的经济损失。

引导思路

1. 委托代理合同的关系成立应具备什么条件?
2. 买卖合同的成立主要条件是什么? 当事人的法律关系如何确立?

第一节 国际货运代理人的发展及其性质

随着国际贸易、运输方式的发展,国际货运业务涉及的面越来越广,头绪众多,情况复杂,致使贸易、运输的当事人都无足够能力亲自处理、经营每一项具体的业务,大量的业务需要委托代理人代为办理。为了适应这种业务发展的需要,人们曾设想国际贸易、运输由某一代理人或贸易、运输的经营人在完成货物贸易并组织完成货物运输时采用一次托运、一次保险、一张单证、一次计费、一次报关的方法,以求快、省、便。在这种要求下,近几十年来国际货运代理业务如同其他代理业务一样迅速发展。

从目前已开展的业务看,国际货运代理人的基本特征还是接受委托人的委托或授权,代办各种因贸易、运输需要服务的业务,并收取一定的报酬。至今,国际货运代理人业务已渗透至国际贸易、运输内的每一领域,成为国际贸易、运输中不可缺少的一个重要组成部分。

我国国际货运代理业是在改革开放的政策下迅速发展起来的。10多年来,国家逐步下放外贸经营权,但由国家主管部门统一管理、监督、代办这一做法依然没变。目前的外贸体制,除外贸部门及所属专业进出口公司外,虽有一些地方企业可直接进入国际市场,但有关外贸政策的制定和执行,以及对货物进出口的管理、监督,仍由外贸部门负责。随着国际



货物运输方式的变化和外贸的成交需要,外运系统根据国际上有关无船承运人的形式,发展运输业务,在国外设立众多货运代理机构,通过这些代理机构为其进行揽货、货物中转、签发提单、代收运费等,使货运代理业务又有了进一步发展。近年来,铁路运输部门、水运部门开始参与货运代理业务,并由陆上向海上延伸,或由海上向陆上延伸。

从国际货运代理人的基本性质看,国际货运代理人主要是接受委托方的委托,就有关货物运输、仓储、保险,以及对货物零星加工等业务提供服务的机构,管理国际货物的运输、中转、装卸、仓储等事宜。一方面,他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;而对货物托运人来说,他又是货物的承运人。目前,相当部分的货运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、空在内的货物运输手续。另一方面,国际货运代理人系社会产业结构中的第三产业,是科学技术、国际贸易结构、国际运输方式发展产生的结果。因为在社会信息高度发展的趋势下,由于信息不受任何行业、区域、国界的限制,只要掌握信息,便能为委托方提供所需的优质服务,即使不拥有硬件(运输工具、仓库等),也可通过软件(经营管理)来控制硬件。如外贸运输系统成立无船承运人公司开展国际多式联运业务,在自己掌握货源的基础上揽货。船公司也成立货运公司,为其揽货服务。传统的装卸公司、运输部门、仓储业者等也纷纷摆脱其局限性,转向或参与运输服务,并有效地使用自己所拥有的设施和条件,从中获取“附加价值”或“附加效益”。

综上所述,国际货运代理人业务发展有一个历史过程,但被人们认识、接受、广泛应用也仅是近几十年的事。归纳起来,国际货运代理人所从事的业务主要有:

一、为发货人服务

货运代理代替发货人承担在各种不同阶段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) 选择可靠、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(尺码)。
- (5) 办理货物的保险。
- (6) 办理货物的拼装。
- (7) 装运前或在目的地分拨货物之前,将货物存仓(如果需要的话)。
- (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、税收等。
- (10) 办理有关货物运输的任何外汇交易。
- (11) 从承运人那里取得各种签署的提单,并把它们交给发货人。
- (12) 通过与承运人和货运代理在国外的代理联系,监督货物运输的进程,并使托运人知道货物的去向。

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,他不仅代表客户,而且也代表海关当局。事实上,在许多国家里,他得到了这些当局的许可,办理海关手续,并对海

关负责,负责在法定的单证中申报货物确切的金额、数量和品名,以使政府在这些方面的收入不受损失。

三、为承运人服务

货运代理及时向承运人订好足够的舱位,议定对承运人和发货人均公平合理的费率,安排在适当的时间里交货,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

货运代理在空运业务上,充当航空公司的代理。在国际航空运输协会以空运货物为目的而制定的规则上,他被指定为国际航空协会的代理。

在这种关系上,他利用航空公司的服务手段为货主服务,并由航空公司付给佣金。同时,作为一个货运代理,他通过提供适用于空运的服务方法继续为发货人或收货人的利益服务。

五、为班轮公司服务

货运代理与班轮公司的关系随业务的不同而不同。在一些服务于欧洲国家的商业航线上,班轮公司已承认货运代理的有益作用,并付给货运代理一定的佣金。近几年来,由货运代理提供的拼箱服务,即拼箱货的集运服务已建立了其与班轮公司及其他承运人(如铁路)之间的一个较为密切的联系,然而一些国家却拒绝给货运代理支付佣金,所以他们正在世界范围内争取承认对其支付佣金的这一要求。

六、提供拼箱服务

随着国际贸易中集装箱运输的增长,引进了集运和拼箱服务。在这种服务中,货运代理担负起一个委托人的作用。集运或拼箱基本含义是把各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,作为一个整件集运的货物发运给目的地的货运代理的代理,并通过他把单票货物交给各个收货人。货运代理将签发的提单,或其他类似的收据交给每一票货的发货人,货运代理的代理在目的地凭出示的提单交货给收货人。

集拼货的发货人或收货人不直接与承运人联系。对于承运人来说,货运代理是发货人,而在目的地的货运代理的代理是收货人。因此,承担集运货物的承运人给货运代理签发的是全程提单或货运单。如果发货人、收货人有特殊要求的话,货运代理也可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

在货运代理所起的作用上,随着集装箱化的更深远影响使得货运代理介入了多式联运,这时,货运代理充当了主要承运人。并且承担或组织在一个单一合同下通过各种运输方式,进行“门到门”的货物运输,他可以以当事人的身份与其他承运人或其他服务的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,不会对发货人的义务和在多式联运过程中其对货损及灭失所承担的责任。在货运代理作为多式联运



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,并对其客户承担一个更高水平的责任。

第二节 国际货运代理人基本概念

一、国际货运代理的定义

国际货运代理人一词,国际上虽没有公认的、统一的定义,但一些权威机构和工具书以及一些“标准交易条件”中都有一定的解释。

联合国亚太经合组织对此的解释是:“货运代理人代表其客户取得运输,而本人并不起承运人的作用”。

国际货运代理协会联合会对国际货运代理人的定义是:国际货运代理人是根据客户的指示,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(也含寄存)、报关、验收、收款。

国外工具书所称国际货运代理人是指:其业务为接收货物。以仓储、包装、整车货装运、交货方式,把不够整车、整船货或小船货集成整车整船货,由此从低运费中获利。即货运代理人——公司或个人,其业务是为他人接收货物并海运。对于“The Freight Forwarder”一词,目前国内的译法有“货运代理”、“货物运输行”、“货运代理人”、“货运传送人”等。国外对其的理解也不一致,如有“关税代理人”、“清点代理人”、“关税经营人”、“海运代理人”等。虽然译法不同,但实际上是表达同一概念。

从传统上讲,货运代理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,付运费、保险费、包装费、海关税等,然后收取费用(通常是整个费用的一个百分比),所有的成本开支由(或将由)客户承担。但近几年来,货运代理有时已经充当了合同的当事人,并且以货运代理人的名义来安排属于发货人或委托人的货物运输。尤其当货运代理执行多式联运合同时,作为货运代理的“标准交易条件”就不再适应了,它的契约义务受其所签发的多式联运提单条款的制约,此时货运代理已成为无船承运人,也将像承运人一样作为多式联运经营人,承担所负责运输货物的全部责任。

二、国际货运代理责任的分类与划分

目前,各国法律对货运代理所下的定义及其描述有所不同,但按其责任范围的大小,大体可归纳为三大类:

(1) 货运代理作为一个代理,仅对自己的错误和疏忽负责。

(2) 货运代理作为一个代理,不仅对自己的错误和疏忽负责,还应使货物完好地抵达目的地。这就意味着他承担承运人的责任和对第三者造成损失的责任。

(3) 货运代理的责任取决于合同的条文和自由选择运输工具等。

关于货运代理所承担的责任方面,还应注意:

(1) 货运代理原则上不承担延迟责任,但在充当承运人时必须承担,但其赔偿金额以1~2倍的运费为限。

(2)通常货运代理认为自己只是代理他人收取小额佣金,承担最小风险;如今货运代理应该承担更多的风险责任,并以此作为商业成功的代价。

(3)还有一些货运代理,从其某些业务经营实质看,实际上是被代理人而不是代理人。

第三节 国际货运代理人法律地位和责任

按一般法律概念去理解国际货运代理人的基本法律性质是较容易的,这种代理关系是由委托人和货运代理人两方组成的,因为代理关系的成立必须由一方提出委托,经另一方接受后才算正式成立,这种关系一经确定后,委托方与货运代理人之间的关系则成为委托与被委托的关系,有关双方的责任、义务则应根据双方订立的代理协议或代理合同办理。在办理业务过程中,货运代理人作为委托方的代表对委托方负责,但货运代理人所从事的业务活动仅限于授权范围内。从目前国际货运代理人所承办业务的做法看,对委托方所委托的业务,有的是由货运代理人自己承办,也有的以中间人的身份为委托方与第三方促成交易,事实上,这种货运代理人业已成为经纪人。因为,通常对货运代理人产生的关系有3种:

(1)委托方与货运代理人的关系,这种关系由委托协议或合同来确定。

(2)委托方与第三方的关系,此种关系由货运代理人与第三方订立的合同来确定。

(3)货运代理人与第三方的关系,此种关系由货运代理人与第三方订立的合同来确定。

上述第(3)种关系,根据有关法律的习惯做法是,一旦货运代理人与第三方发生关系时,可以不向第三方说明其代表的身份,因此,从第三方的角度看,此时的货运代理人的性质和地位有3种:

(1)货运代理人不公开委托人,而以自己的名义与第三方订立合同。此时货运代理人代表的是未公开的委托人。在这种情况下,第三方只能向货运代理人起诉。如证据确凿,并能说明货运代理人所代表的委托人,在这种情况下也可选择向委托人起诉。

(2)货运代理人说明自己的身份是委托方的代表,而并不说明委托方是谁,在与第三方订立的合同上说明“仅作为代表”的字样。此时,货运代理人代表的是隐名的委托人。在这种情况下,第三方只能向委托方起诉,对货运代理人来说,他不负个人责任,但如果货运代理人不愿意公开委托人是谁,那么第三方也可先向货运代理人起诉。

(3)货运代理人既公开他是代表委托人,又说明其委托人是谁,在订立的合同上加注“经×××授权”,同时又加注“仅以代表身份”的字样。

此时,有关责任纠纷处理可与上述第(2)种情况同样对待。

一、国际货运代理人基本职责

国际货运代理人在接受委托方的委托业务后,应根据与委托方订立的合同条款进行业务活动,并且承担如下职责:

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

(2)作为承运人完成货物运输但不直接承担责任(由他人签发货运单据,使用所掌握的



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)。

(3)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,货运代理人应以通常有的责任完成此项委托,尤其是在授权的范围内。如由于违反这一准则而造成的损失,货运代理人应向委托方负责。

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

(5)负保密义务。货运代理人在代理协议或合同规定的有效期内,不得将代理过程中所得到的资料向第三者泄露。同时,也不得将代理权转让他人。

二、国际货运代理人责任期限

国际货运代理人在作为承运人运输货物时,其责任从接收货物时开始至目的地将货物交给收货人时止,或根据指示牌将货物置于收货人指定的地点作为完成并已履行合同中规定的交货义务。但货运代理人在货物运往或运抵目的地前或后有义务向收货人发出到货通知。如在发出到货通知一定时间后,收货人仍未前来提取货物,也可作为货运代理人履行合同中规定的交货义务。

货运代理人在由其掌管货物的责任期间,应按合同条款的规定,采取合适的方式照料和运输货物,并随时执行货物所有人的指示。如果在货运代理人不可能得到指示,而又必须采取行动的情况下,那么,此种执行是在货物所有人自行保险的情况下代表货物所有人进行工作。

三、国际货运代理人对合同的责任

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。如果货物的灭失、损害由他所委托的代理人在运输、装卸、交付、结关、仓储、单据的签发,以及其他方面的行为或疏忽所致,货运代理人不承担任何责任,即使其选择的代理人不称职,除非能证明他在选择代理上有失职行为。

如果货运代理人能证实货物的灭失、损害确由第三方的行为或疏忽造成时,货运代理人应将此种情况告知委托方;并采取合适的措施保护委托方的利益,同时应协助委托方向造成货物灭失或损害的责任方提出赔偿。

四、国际货运代理人对仓储的责任

货运代理人在接受货物并准备仓储时,应在收到货后给委托方开具货物收据或仓库证明;并且在货物仓储期间恪尽职守,根据货物的特性和包装,选择不同的储存方式。如对货物的仓储委托方有特殊要求或指示时,货运代理人也应一并给予执行。货运代理人对上述工作若已做到尽其职能后仍发生货物灭失或损害则不负任何责任,除非该货物的灭失或损害是由于货运代理人在选择货物的储存库场方面有不适当或缺陷时,或由于他在储存方面有过失或疏忽时。

五、国际货运代理人权利

委托方应支付给货运代理人因货物的运送、保管、投保、报关、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,同时还应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他费用。

委托方应在提货之前全部支付上述费用后,才可取得提货的权利;否则,货运代理人对货物享有留置权;并有权或以适当的方法将货物出售,以此来补偿所应收取的费用。

如货物的灭失或损害系属于保险人承保责任范围内的,货运代理人在赔偿后即从货物所有人那里取得代位求偿权,便可从其他责任方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。

六、国际货运代理人除外责任

如果货物的灭失损害是由下列原因所致,货运代理人对该灭失或损害不负责任:

- (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) 由于货物送达地址不清、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。

但如能证明货物的灭失或损害是由货运代理人的过失或疏忽所致,货运代理人对该货物的灭失、损害仍应负赔偿责任。

七、委托方责任

除按照代理协议或合同的规定履行其责任外,委托方对货运代理人还应及时给予各种明确的指示,以便货运代理人更好地完成所委托的业务。对货运代理人征询某一业务的处理意见时,委托方必须予以答复,对由于指示不及时或不当而造成工作上损失的,货运代理人不负任何责任。

对于因此项委托而引起的一切费用,除委托代理协议或合同另有规定外,都应按约定的规定及时支付。如果货物的丢失或损害系由于下列原因所致,该货物的灭失或损害则由委托方自行负责:

- (1) 对货物的内容申报不清楚、不完整。
- (2) 货物的包装不牢固,标志不清楚、不完整。
- (3) 由委托方自行处理货物的装卸、搬运。
- (4) 货物自然特性引起的。
- (5) 货损原因的发生属货运代理人无法预见、避免的。

由于上述原因所引起的共同海损分摊、救助费用,以及对第三者所造成的损害赔偿均由委托方负责。此外,委托方还应给予货运代理人在执行合同中有关指示:如货物在仓储期间有可能对生命财产或者周围环境造成威胁或损害时,委托方有责任及时予以转移。