

国际货运代理实务

主 编 金乐闻
武素秋

对外经济贸易大学出版社

(京)新登字 182 号

图书在版编目(CIP)数据

国际货运代理实务/金乐闻,武素秋主编. —北京:对外经济贸易大学出版社,2000.4
ISBN 7-81000-946-X

I. 国… II. ①金…②武… III. 国际运输:货物运输-运输业务-代理(经济)
IV. F511.41

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2000)第 01587 号

© 2000 年 对外经济贸易大学出版社出版发行

版权所有 翻印必究

国际货运代理实务

金乐闻 武素秋 主编
责任编辑 王晶

对外经济贸易大学出版社
北京惠新东街 12 号 邮政编码:100029

山东省莱芜市圣龙印务书刊有限责任公司印刷
新华书店北京发行所发行
开本:787×1092 1/16 19 印张 486 千字
2000 年 4 月北京第 1 版 2001 年 7 月第 3 次印刷

ISBN 7-81000-946-X/F·375
印数:6001—11000 册 定价:25.00 元

前 言

随着改革开放的不断深化,我国在对外贸易方面取得了举世瞩目的可喜成绩,1997年我国的进出口总额已跃居世界十强之一。改革开放前我国从事对外贸易的企业仅百余家,现已达18万家之多,过去从事国际货物运输代理的仅有中国对外贸易运输公司一家,现已达1600余家。国际货运代理现已在我国形成一个新兴的服务行业并正在向物流业发展。由于该行业发展较快,其从业人员来自四面八方,不少业务人员并未受过专业培训,大都在摸索中前进。但该行业涉及的知识面较广,专业性也较强,稍有含糊,便会给货主造成重大的经济损失。因此,广大货代工作者急需可供其参阅的专业书籍。现不揣浅陋,特编撰此书,以供参考,但限于水平,讹谬之处,敬希批评指正。

金乐闻 武素秋

1999年10月1日

目 录

第一章 国际货运代理概述	(1)
一、国际货运代理行业的由来及其国际组织	(1)
二、我国国际货运代理的发展简况	(2)
三、我国目前货代企业的类型	(2)
四、《中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定》的要点和当前有待 解决的几个问题	(3)
五、我国货代的业务范围及今后的发展目标	(5)
六、货代与委托人的关系及其权利与义务	(7)
七、代理行为的法律依据及案例	(9)
八、提高从业人员的素养与公关揽货	(13)
思考练习题	(15)
第二章 我国对外贸易管理的主要政策	(17)
一、对进出口商品的配额管理	(17)
二、对进出口许可证的管理	(18)
三、对外汇的管理	(20)
四、出口退税	(21)
五、海关监管	(22)
思考练习题	(27)
第三章 货代从业人员应掌握的对外贸易基础知识	(29)
一、国际贸易的基本概念与分类	(29)
二、进出口贸易程序	(32)
三、贸易术语	(35)
四、进出口商品的检验	(40)
五、国际货物运输保险	(45)
六、国际结算的支付工具与支付方式	(52)
七、议付结汇	(60)
思考练习题	(62)
第四章 国际货物运输	(64)
一、概述	(64)
二、国际海上货物运输	(66)

三、铁路货物运输	(96)
四、国际航空货物运输	(100)
思考练习题	(106)
第五章 集装箱运输与国际多式联运	(108)
一、集装箱运输	(108)
二、国际多式联运	(122)
三、大陆桥运输	(129)
四、OCP 运输	(129)
思考练习题	(130)
第六章 仓储、商品保管、商品养护和对危险货物应注意的问题	(131)
一、仓储保管工作的特点	(131)
二、仓储保管的三个基本环节	(131)
三、商品保管	(133)
四、商品养护	(134)
五、对危险货物应注意的问题	(136)
思考练习题	(149)
第七章 出口单证的种类与制作	(150)
一、出口单证的分类	(150)
二、出口单证的制作及应注意的问题	(151)
思考练习题	(163)
第八章 附件(有关文件及各种单证格式)	(164)
一、中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定	(164)
二、中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定实施细则(试行)	(168)
三、《中华人民共和国合同法》摘录,第二十一章委托合同	(176)
四、中华人民共和国进口许可证	(178)
五、中华人民共和国出口许可证	(179)
六、出口收汇核销单	(180)
七、中华人民共和国海关出口退税单专用报关单	(181)
八、中华人民共和国海关进口货物报关单	(182)
九、中华人民共和国海关出口货物报关单	(183)
十、委托报关协议书(一般)	(184)
十一、转关运输货物准单	(185)
十二、中华人民共和国进出口商品检验证书, A、B	(186)
十三、产地证明书	(188)
十四、普惠制产地证书 Form A	(189)

十五、保险单	(190)
十六、商业汇票, A、B	(191)
十七、商业发票	(193)
十八、海关发票	(194)
十九、装箱单	(195)
二十、寄单声明	(196)
二十一、装船通知	(197)
二十二、船长收据	(198)
二十三、受益人证明	(199)
二十四、航程证明	(200)
二十五、寄样证明	(201)
二十六、贷记通知	(202)
二十七、借记通知	(203)
二十八、海运出口货物代运委托单, A、B、C	(204)
二十九、订舱单	(207)
三十、装货单	(208)
三十一、收货单	(209)
三十二、集装箱托运单	(210)
三十三、集装箱装运单	(211)
三十四、集装箱场站收据	(212)
三十五、集装箱装箱单	(213)
三十六、直达或转船海运提单	(214)
三十七、集装箱联运提单	(215)
三十八、提货单, A、B	(216)
三十九、设备交接单, A、B	(218)
四十、铁路运单	(220)
四十一、承运货物收据	(221)
四十二、国际空运货物托运单	(222)
四十三、航空主运单	(223)
四十四、航空分运单	(224)
四十五、信开信用证, A	(225)
四十五、电开信用证, B	(226)
四十六、航次租船合同(金康格式)	(230)
四十七、期租船合同(SINOTIME 格式)	(236)
四十八、进口订舱联系单	(244)
四十九、海牙规则	(245)
五十、维斯比规则	(250)
五十一、汉堡规则	(254)
五十二、中华人民共和国海商法	(266)

第一章 国际货运代理概述

一、国际货运代理行业的由来及其国际组织

国际货物买卖大都远隔重洋,买卖双方必须借助海、陆、空等不同的运输方式和不同的交通工具才能实现货物的流动。货主为了货物的安全、运输便捷、节省费用、降低成本,便要广泛收集交通运输方面的信息,方能选择到最佳的运输方式、最新的运输工具、最好的承运人和支付最便宜的费用。但事实上绝大多数单纯经营国际贸易的货主,限于人力、物力,很难做到,而且往往由于对某一环节的疏漏或不谙办理有关的手续,而事倍功半,甚至造成某种经济损失。于是早在 13 世纪(也有说是 14 世纪),国际货运代理行业便应运而生,它们在长期实践中积累了丰富的代理经验,熟悉运输业务,了解不同交通工具的载货特点,掌握各条运输路线的动态,通晓有关的规章制度,精通办理各种手续,深谙计算各种费用的门道,并与海关、商检、港口、码头、船公司、车站、机场、银行、仓库等部门有着经常不断的联系和业务上的密切关系,因而具有接受货主委托,代办各种货物国际运输的有利条件,它们想货主之所想,急货主之所急,能收事半功倍之效,往往要比货主亲自办理更为有效和方便。因此,它们既能为货主提供周到的服务,使货物安全、迅速、廉价、及时地运达目的地,又能为承运人源源不断地揽来大批货载。由此可见国际货运代理行业并非自今日始,早在数百年前就逐渐成为货主与承运人之间不可缺少的中介。因此,在国际上被人们誉为“国际贸易运输的设计师和执行人”。

国际货运代理不仅仅是中介性的服务行业,而且还是一个世界性的行业。它的国际组织叫“国际货运代理协会联合会”(International Federation of Freight Forwarders Association),简称“菲亚塔”(菲亚塔是“FIATA”的译音,而 FIATA 是法文 *Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés* 的缩写,而不是上述英文的缩写)。该组织成立于 1926 年 5 月 31 日,现有 130 个国家和地区的 35 000 余家国际货运代理企业加入该会,我国外运公司于 1985 年加入该会。菲亚塔的总部设在瑞士的首都伯尔尼,由两年一届的全会选出的常委会主持日常工作。常委会下设:公共关系、运输和研究中心、法律单据和保险、铁路运输、公路运输、航空运输、海运和多种运输、海关、职业训练、统计等 10 个技术委员会,负责研究、指导、协调和解决国际货运代理业务中所发生的问题。

二、我国国际货运代理的发展简况

解放前我国沿海的一些国际通商港口都开设有私营的报关行和运输行,主要从事国际货运代理方面的业务。解放后,50年代初期,这些报关行和运输行还存在,当时的私营进出口公司(解放前俗称贸易行)都与报关行或运输行订有长期或临时的办理报关和国际货运的合同。但自1956年我国对私营工商业实行社会主义改造后,私营贸易行均与国营的进出口公司合营,报关行与运输行也均并入各地外运公司。从此各口岸的国际货运代理业务统一由外运公司独家经营,中国外轮代理公司代理外籍船公司向外运公司揽货,外运公司根据外贸各专业进出口公司的要求向外轮代理公司订舱,或向国际租船市场租船,以完成我国对外贸易的运输任务。这一局面相沿30余年,但自改革开放以后,我国对外贸易额不断增长,货运量不断扩大,运量与运力的矛盾日益突出。据统计60年代平均年进出口额为36.88亿美元,70年代平均年进出口额为134.23亿美元,80年代平均年进出口额为556.31亿美元,1990年至1998年,年平均进出口额为2264.07亿美元。随着对外贸易额的不断扩大,进出口的货运量也在日益增加,1978年全国进出口的货运量约为6000万吨,以后逐年增加,1998年全国进出口货运量已达3.9亿吨。国务院为了解决进出口货运量与运力不足的矛盾,于1984年11月颁布了《国务院关于改革我国国际海洋运输管理工作的通知》。在该通知中明确:中远、外代可向货主直接承揽部分货物,对外也可根据需要进行小量租船。从此,改变了由外运公司独家经营国际货运代理的局面。尽管如此,仍难适应对外贸易发展的需要,于是,1988年3月国务院又明文规定:“船舶运输、港口、装卸、货运代理网点设置要适应运输和方便用户的需要,在加强管理、统一对外的前提下,允许多家经营和互相兼营。”随之,我国经营国际货运代理的企业发展至100余家,这对开展竞争、方便货主、解决瓶颈问题的确起了很大的作用。1992年国务院为进一步深化改革又发布了《关于进一步改革国际海洋运输管理工作的通知》,在该通知中明确对国际货运代理业实行放开经营的政策,这对我国的国际货运代理业的迅速发展,改进服务质量,提高企业管理水平,起到了积极的作用。至1992年经批准的国际货运代理企业近400家,到1996年达1060家,1997年增至1360家,截至1998年底已达1600家(其中中外合资企业464家,占29%)。从而在我国形成了一个具有一定规模的国际货运代理行业。现在全国80%以上的进出口货物运输都是通过国际货运代理企业来进行的,其积极作用实为可观。

三、我国目前货代企业的类型

国际货运代理业务知识性较强,业务环节较多,涉及面较广,而且各个货代的业务重点又不尽相同,有的专门从事海运货代,有的专门从事陆运货代,有的专门从事空运货代,有的专门从事国际多式联运,有的侧重件杂货,有的侧重大宗货物,有的侧重集装箱,有的侧重仓储,有的则兼而有之。由此可见其业务上的复杂性和多样化,现根据它们的规模大小、经营特点和企业背景,大体上可分为以下五种类型。

(一)以外运公司为背景的货代企业

外运公司的资产约200亿元人民币,员工约6.4万人,拥有200万吨自营船队、汽车3000

多辆、160 个大中型仓库、60 座保税库、仓储总面积约 550 万平方米。在国内有 68 家全资子公司,508 家独立法人单位,238 家合资企业。在海外有 11 个代表处,67 家独资、合资企业。同世界上 150 多个国家和地区 400 多个货代、船代、租船经纪人、船公司有业务联系。它不仅承办海、陆、空、多式联运、报关、报验、仓储、中转、分拨等货代业务,还经营班轮、船代、航空快件、集装箱租赁、信息咨询等业务。是我国最大的、分支机构及其控股公司或合资企业遍布国内外各大港口城市的、专业化、网络化、规模化程度较高的国际货运代理。其经营特点是:一业为主,多元经营,资产雄厚,不断开拓国内外市场。

(二)以航运公司、航空公司和铁路为背景的货代企业

此类货代中具有代表性的有中远国际货运有限公司,中国外轮代理公司、中海集团控股的中海国际货运有限公司,天津海运集团控股的天海、天新、天富等货代公司,上海海运集团所属的上海海兴国际货运有限公司,山东省海丰国际货运集团所属的山东省海丰货运代理有限公司,中国民航客货运输销售代理公司,中国铁路对外服务总公司等。其经营特点是:可凭藉运价优势、灵通的运输信息,以方便货主,揽取货源。

(三)以外贸专业公司、工贸公司的报运部门为背景所组建的货代企业

如中粮、五矿、中成、中纺、中土畜、中艺、中机、中包、中化等系统的所属国际货运有限公司。其经营特点是:在货源、审核信用证、缮制货运单据和向银行办理议付结汇等方面较其他货代具有明显的优势。但规模都较小,服务功能欠完善,缺乏网络化的经营条件。

(四)以仓储业为背景的货代企业

这类货代中有天津渤海石油运输公司、上海国际展览运输有限公司、北京华协国际珍品货运服务公司等可资代表。其经营特点是:以其从事仓储业的丰富经验,在承办特种货物,如展品、珍品、超大、超重和保税货物等方面的代理独有专长,并能藉此揽取货源,深得货主信任。

(五)中外合资经营的货代企业

目前我国对外商投资国际货代行业尚有一定的限制,但为了引进先进的管理方式,加快与国际市场接轨,现已允许国外一些大船公司、大货代、大实业公司与国内的大外贸公司、大运输公司联合创办合资货代企业,这类货代已达 464 家,约占我国货代总数的 1/3。其经营特点是:资本雄厚,管理水平较高,服务质量较好。如上海泛成国际货运有限公司、大通国际运输公司、天津环发国际货代有限公司等,其经营业绩和服务质量均令业内人士瞩目。

四、《中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定》的要点和当前有待解决的几个问题

(一)《中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定》要点

随着国际货代行业的蓬勃兴起,与此同时也出现了不少非法货代,从中混水摸鱼,牟取暴

利。一些企业、外商、港商甚至个人未经国家主管机关——外经贸部主管部门的批准,也从事国际货运代理业务,他们采取非法手段,拉关系、抢货源、给高回扣,这些行为,不仅腐蚀了一些意志薄弱的干部,污染了社会风气,败坏了商业道德,而且扰乱了国际货运市场的正常经营秩序,增加了进出口商品的成本,使国家的外汇和税收大量流失。为了制止和改变这种混乱情况,使我国的国际货运代理行业走上依法可依的正常轨道,国务院于1995年6月6日批准《中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定》(以下简称“规定”)并由外经贸部于同年6月29日以第五号令发布施行(详见附件一和附件二“实施细则”)。

“规定”的颁布实施,标志着我国国际货运代理行业进入规范化、法制化的轨道,结束了长期以来无章可循、无法可依的局面,这对于促进国际货运代理市场健康有序的发展、保障从事进出口贸易的货主和货代企业的合法权益,进一步扩大我国对外贸易具有重大的意义。现将其要点简介如下:

“规定”共分6章28条。

1. 在第一章总则、第三章审批程序和第五章罚则的有关条文中明确了以下几个重要问题:

(1)界定了我国国际货运代理行业的法律地位、性质和作用,指明货运代理只接受货主的委托并代表货主的利益,选定适货、适航、适当的运输方式、运输工具、运输价格和承运人,以使货物能够安全运达目的地。

(2)将审批和监管国际货物运输代理企业的权力集中在外经贸部,其它任何部门都无权审批(第一章第4条)。

(3)地方外经贸主管部门(指省、直辖市和经济特区的外经贸主管部门)在外经贸部授权的范围内只有建议权,对申请企业进行初审后仍应报外经贸部批准(第三章第9条)。

(4)地方外经贸主管部门应负责对本区域内的国际货运代理企业实施监督管理。

(5)任何集体和个体未经外经贸部批准,不得以任何名义和形式(包括那些所谓的外国企业、外商投资企业代表处、办事处)从事国际货运代理业务(第五章第25条)。

这样一来既能解决了以往政出多门、只争审批权而忽略后续管理的问题,同时也制止了一些个人和单位非法从事国际货运代理业务的活动。

2. 在第二章中明确了设立国际货运代理企业应具备的条件:

(1)有从事国际货运代理业务的专业人员。

(2)有固定的营业场所和必要的设施。

(3)有稳定的进出口货源。

(4)经营海上货代的注册资本最低为500万人民币。

(5)经营航空货代的注册资本最低为300万人民币。

(6)经营陆运货代或国际快递的注册资本最低为200万人民币。

由此可见,从事国际货运代理企业不仅要有与其业务相适应的足够的专业人员,还要具有营运设施,不仅先要取得外经贸部的批准证书,还要在当地工商局和海关登记注册,这就从根本上取缔了一些地下的小货代和皮包公司。保障了收、发货人的利益,不致受骗上当,支付高价运费,造成经济损失。

3. 在“规定”的第四章中,除明确了国际货运代理业务范围外,为了保证国家税收,防止非法经营,还明确必须使用经税务机关核准的专用发票(见第20条)。

4. 在“规定”的第五章罚则的第 23 条中,明确了对于不公布收费标准,不向当地外经贸厅委报送上一年度经营情况者,外经贸部予以行政警告,限期改正,直至撤消批准证书。第 24 条明确了对于不按规定注册,不使用专用发票以及不正当竞争或出租、出借、转让批准证书和有关业务单证者,外经贸部予以警告,责令停业整顿直至撤消批准证书,工商行政管理部门、海关、税务机关并可依照有关法律、行政法规的规定予以处罚。第 26 条明确了构成犯罪的,依法追究刑事责任。

(二)当前我国货代业务中存在的问题

自 1995 年 6 月实施“规定”以来,经过三年多的清理整顿,全国先后共取缔了非法经营国际货代的企业 1000 余家,现正朝着公正、公平、公开、有序的竞争方向发展,但也还存在以下一些问题:

1. 就全国范围而言,合法货代企业的覆盖面还不够完善,在许多地市难以揽到一手货源,以致一些非法的、地下的货代得以趁机抢揽货源,哄抬运价,进行倒卖,屡禁不止。

2. 不少合法的货代企业规模较小,整体业务水平和服务质量不高,不少从业人员对国际货物运输、国际贸易惯例和国际贸易方面的法律、法规知之不多。

3. 主管机关对国际货运代理行业的管理,除颁布一系列政策、法令、法规外,具体的监督执行工作滞后,管理力量薄弱。货代同业之间既无互通信息、互相帮助的机制,又无互相监督、相互制约的自律行规,不少非法货代挂靠在合法货代名下,从事揽货、订舱,有的合法货代贪图眼前利益,搞变相承包,或出租转让经营权,有的倒卖、代开专用发票,也有的为非法货代代办订舱、报关等有关业务。对于这些隐蔽性极强的违法行为,政府主管部门很难挖掘和发现。各大口岸和一些城市虽先后成立了货代协会以协助政府规范货代行为,但限于各种客观因素,也是力不从心,致使许多工作难以落实到位。

五、我国货代的业务范围及今后的发展目标

(一)我国货代的业务范围

1. 根据《管理规定实施细则》第 22 条规定,国际货运代理企业的经营范围包括:

- (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。

2. 按照上述规定,在实务中货代可根据货主的委托提供以下某项或若干项服务。就出口方面而言,货代可提供的服务项目主要有:

(1)为出口商(发货人)选择运输路线、运输方式(海、陆、空、邮、多式联运)和适当的承运人,并争取优惠运价。

(2)为所选定的承运人揽货并办理订舱,如为集装箱运输,则办理订箱。

(3)从货主的存货地点提取货物送往指定的港、站。

(4)根据信用证条款和有关主管部门的规定缮制各种有关的单证。

(5)根据货主的委托,办理打包、存仓、报检(自1999年起已将商检、卫检、动植检合而为一)、保险、装箱理货等有关事宜。

(6)称重或打尺(视商品的情况而定)。

(7)货物集港(或集站)后办理报关并进行监装(指装船或拼箱货的装箱)。

(8)货交承运人后,凭大副收据换取已经签署的正本海运提单,并交付发货人,如为集装箱运输,于重箱交付承运人或拼箱交付货运站(CFS)后应取得场站收据(D/R),凭此换取集装箱提单或多式联运提单。

(9)办理议付结汇(根据委托而定)。

(10)支付运费和其他费用。

(11)根据委托安排货物转运(转运是指从国内始发地将货物转运至出境地)。

(12)记录货物残短或灭失情况(如发生灭失或残短)。

(13)协助发货人向有关责任方进行索赔。

(14)与委托方进行结算。

(15)提供货运信息、资料和咨询服务等。

就进口方面而言,货代可提供的服务项目主要有:

(1)向收货人通报有关的货物动态。

(2)接受并核查有关的运输单据。

(3)货物到达目的港(地)后办理接货、监卸。如为集装箱运输,整箱货办理接箱,如为拼箱货在货运站(CFS)办理提货等事宜。

(4)办理报关、纳税、结关。

(5)向承运人支付运费(如属到付运费)。

(6)根据委托安排存仓或转运(指从进境地将货物转运至指运地)或分拨。

(7)向收货人交付货物,并进行结算。

(8)必要时协助收货人向有关责任方办理索赔事宜。

就上述服务内容而言,货代企业的从业人员必须具备诸多方面的专业知识,方能为货主提供良好而又周到的服务,方能为企业源源不断地招来货源,否则,便会事与愿违。

(二)我国货代业今后的发展目标

今后我国货代业应向物流业的方向发展,据专家论断,物流将是21世纪最有发展前途的行业之一,我国的物流业尚在萌芽之中,物流这一名词对许多人来说还很陌生。那么,什么是物流(Logistics)?迄今理论界对物流尚无统一、完整的概念。但美国物流管理协会(Council of Logistics Management)对“物流”下的定义是:“物流是以满足消费者(货主)需求而进行的对原材料、中间库存、最终产品及相关信息从起始地到消费地的有效流动与存储的计划、实施和控制的过程”。根据这一定义,物流应包括四个部分,即:实质流动(指原材料流动)、实质存储

(指原材料的存储)、信息流动(指相关信息)和管理协调(指计划、实施和有效控制的过程)。也就是说,物流业必须能提供上述四个部分的服务。如只能向货主提供仓储、发送、运输分拨,这仅仅是第一层次的、也是初级的服务。第二层次的服务应能参与货主的订货处理、采购和生产计划。第三层次的服务应能帮助货主实现生产控制、质量控制和建立信息通讯系统。

根据上述理念,物流业必须在规模化、网络化、信息化的基础上,从联系货主开始,中间要提供商品生产或加工地点、商品储存(保管)、装卸、包装、租船、订舱、配载、投保、制单、报检、报关、集港、疏港、运输、结汇、跟踪物流位置,直至物流到达指定目的地的最终用户手中等一系列服务。而我国目前绝大部分货代只能从事揽货、订舱、报关等传统的初级阶段工作。由此可见,物流业与货代业存在“质”的区别:货代与货主之间是短期关系和一次性交易行为;而物流业则要与货主建立长期关系,提供比货代更为广泛的服务。货代企业可以有千万家,而真正能够提供物流服务的却为数不是太多。

据报道目前全世界的跨国公司约 4.5 万家,它们控制了世界上的 1/3 生产,掌握世界上 70% 的对外投资和 2/3 的世界贸易,80% 以上的技术贸易。它们伸向全世界的触角就是物流业,物流业为其提供最佳的资源或原材料供应地、成品生产或半成品加工地、商品分拨配送或销售地。由于物流业不断增加服务深度,延伸流程长度,拓宽覆盖广度,从而对世界经济和国际贸易的发展起到了积极的推动作用。因此,我国货代业今后不能再无序竞争,分抢蛋糕。凡有条件的应急起直追,通过内地与口岸企业兼并、资产重组,向物流业目标奋进。与此同时,还应通过各种渠道积极培养一批精通物流专业的人才,以促使我国货代企业逐步向物流企业转变。

六、货代与委托人的关系及其权利与义务

委托人与货代之间是委托与被委托的关系。这种委托代理关系,必须由一方提出(书面),经另一方接受(书面)才能成立。长期的应签订协议或合同,委托方的要求(指示)和被委托方的义务应在协议或合同中做出明确的规定。临时的应由委托人填写委托申请单,一般都有印就的格式。

(一) 货代的义务与责任

通常货代应尽的义务或者说应承担的责任有:

1. 货代应按照协议或合同中的规定和委托人的指示,办理有关的委托事项。货代必须在委托人授权的范围内行事,否则,由此而产生的一切后果由代理人承担责任。
2. 货代应本着忠信、诚实的原则向委托人及时、如实地汇报一切重要事项。
3. 货代不得收受贿赂或图谋私利或与第三方串通损害委托人的利益。
4. 货代在代理期间或在代理协议(合同)终止后,不得将代理过程中所得到的商业情报或重要资料向第三方泄露。
5. 货代不得将委托人所授予的代理权委托他人行使,如在客观上确有此需要应事先征得委托人的同意。
6. 货代应对其本人及其雇员所造成的错误或疏漏承担责任,例如:
 - (1)未按照指示交付货物;

- (2) 办理保险时发生错保、漏保;
- (3) 报关有误或延迟;
- (4) 错发错运;
- (5) 未能按照必要的程序取得再出口货物的退税;
- (6) 未按规定收取收货人的货款就交付货物;
- (7) 在代理过程中造成第三方的财产灭失或损坏或人身伤亡;
- (8) 当货代作为缔约当事人时,应对其雇佣的承运人或分运代理人的行为或不行为负责;
- (9) 货代应如实向委托人申报帐目,如发生特殊开支或个别费用应事先征得委托人的同意。

(二) 货代的权利

通常货代应享有的权利有:

1. 收取因运送货物、保管储存货物而产生的一切费用。
2. 收取因办理投保、报关、报检、签证、银行结汇及其他服务而产生的费用。
3. 收取因不能控制的原因致使代理合同难以履行而产生的有关费用。
4. 收取委托人支付的佣金和承运人支付的订舱佣金。
5. 如委托人无理拒付或拖延支付其应付的费用,货代有权对货物行使留置权并有权以某种适当的方式出售货物以补偿其应收取的费用或以委托人留在货代手中的其他款项抵偿。

(三) 委托人的责任

委托人通常应承担的责任有:

1. 委托人除应按协议(合同)中规定的条款办事外,如对货代另有要求时,必须及时发出明确具体的指示,以便货代凭以执行。
2. 对于货代提出的征询意见应及时回答,如由于回答不及时或不当而造成某种损失时,委托人应承担赔偿责任。
3. 委托人应按规定支付代理佣金和其他有关费用。
4. 委托人通常应预付一笔业务备用金给货代,俟代理工作完毕后,由货代报帐,多退少补,如由于委托人的责任而使货代遭受经济损失时,应由委托人给予补偿。

(四) 委托人的权利

委托人通常享有的权利有:

1. 对于货代所提供的情况或资料不实,或货代故意隐瞒某一事实真相致使委托人遭受损失时,委托人有权向货代追索赔偿并撤销协议(合同)。
2. 如由于货代图谋私利或与第三方串通或接受贿赂或出卖委托人的机密而使委托人的利益遭受损害时,委托人有权向货代提出赔偿要求,或拒绝支付佣金或进行起诉。即使上述行为未使委托人遭受损失,委托人亦可行使上述权利。

七、代理行为的法律依据及案例

在代理行为中如发生民事纠纷,应依何法律解决?在我国《民法通则》第四章第二节中对代理行为作了规定,因此,我们应对《民法通则》中有关的规定有所了解并应作为指导日常工作的准绳。

按照《民法通则》第63条规定,公民、法人都可以通过代理人实施民事法律行为。代理人在代理权限内,以被代理人(委托人或本人)的名义实施民事法律行为,被代理人对其代理人的代理行为应承担民事责任。这就是说,只要代理人是在代理权限内,以被代理人的名义同第三人签订合同,该合同的权利和义务均由被代理人承担。如事后合同出了问题,代理人不承担责任,其特点是:代理人必须以被代理人的名义行事,这在法律上称为直接代理。

至于间接代理,是指以代理人自己的名义为被代理人办理国际货物运输及相关业务而同第三者签订合同。在间接代理情况下,如发生问题,被代理人与第三者没有直接法律关系。换言之,代理人要以自己的名义所签订的合同承担民事责任。《中华人民共和国合同法》第二十二章“行纪合同”对行纪行为作了详细规定,行纪即是间接代理。

此外,《民法通则》对代理权的产生、无权代理、代理与第三人的责任以及代理的终止等有关问题都作了明文规定。例如,《民法通则》第66条规定:没有代理权(指根本未授权代理)、超越代理权(指代理人所实施的代理并不在其所获得的代理授权范围之内)或代理权终止后的行为,只有经过被代理人的追认,被代理人才承担民事责任;未经追认的行为,则由行为人承担民事责任。被代理人在面对无权代理行为时,既有追认的选择权也有拒绝的选择权,换言之,被代理人既可追认也可不追认。在无权代理人遭到被代理人拒绝追认时,如有异议,可以提出具有代理权的事实证明进行抗辩。另外,如本人知道他人以本人名义实施民事行为而未作过否认表示的,应视为同意。

当代理人不履行职责给被代理人造成损害的,应由代理人承担民事责任。如代理人与第三人串通,损害被代理人的利益的,应由代理人和第三人负连带责任。如果第三人明知行为人没有代理权或超越代理权或代理权已终止还与行为人实施民事行为给他人造成损害的,第三人和行为人负连带责任。

第67条规定,代理人知道被委托代理的事项违法而仍然进行代理活动的,或者被代理人知道代理人的代理行为违法而不表示反对的,由被代理人 and 代理人负连带责任。

另外,我国已于1999年10月1日实施了新的《中华人民共和国合同法》,在该法的第二十一章第396—413条中,对签订委托合同的委托人和被委托人双方之间的法律关系,做出明确规定,其内容与《民法通则》中的规定,基本上是一致的。新《合同法》的有关条款附后,必要时可进行查考和援用(见附件三)。

现根据上述法律和法规列举有关案例四则,以供参与,或可收举一反三之效。

案例一

A是广州市的一家货代,B是深圳的一家进口公司,C是湖南省的一家工业供销公司。

C于×年×月×日持B致A的信件,向A办理8吨化工原料进口的代理手续,并随函附有按CIF条件的进口合同副本一份,在该合同的副本上由B公司的业务员手书注明收货人名称、地址、电话、联系人及用卡车运至某地某库之字样。

事隔3个月后,货从国外运抵广州,于是A向C发出“进口到货通知书”,在通知书的注意事项第5条内注明货运内地加批加保由货代统一办理。

A于办好进口报关、纳税等事项后,以自己的名义委托广州市一家具有合法营运的车队(以下称承运人)将货物运往合同副本上指定的某地某库。不料货在运输途中由于驾驶员违章操作,导致与另一卡车相撞后造成车货俱毁。

事后,C以A转交他人运输,又未履行加保为由,向A提赔。

A以造成货损是承运人的责任而拒赔。双方经多次协商未果,最后C向法院起诉。

原告C称:我公司委托A办理货物到港后的一切手续,并将货物运至某地某库。双方既已确定委托运输关系,即受到法律保护。但被告方擅自转交第三者运输又未履行加保手续,结果导致货物灭失,理应负赔偿责任。

被告A称:该业务系根据B的信件而受理的,我们只与B建立了法律关系,原告只是这笔业务的收货人,我们之间没有法律关系。货物灭失的责任在承运人,原告在向B购买货物时,理应知道国内段的运输风险已转至自身,原告自己没有转移风险,又未委托他人代为转移,理应自行承担风险。

被告A称:“进口到货通知书”注意事项第5条规定:凡集装箱进口货物在港口拆箱转运内地的货物统一由我司代办加批加保手续。但该条不适用于本案。因广州人保的“特别条款”的加批加保并不包括CIF条款,CIF条款系在国外投保。

法院判决:

(1)原告C与B是购销关系,货到广州后货物所有权即归C所有。从广州究竟转运至何地B无权过问。

(2)C持B的信件与被告联系有关事宜,同被告填送“进口到货通知书”,办理委托运输,并将货物用卡车运往某市,应视为被告已接受原告的委托。

(3)被告接受委托后应负责将货物安全运抵目的地,货物在运输途中灭失,且不具备免责条件(指不是自然灾害或不可抗力事件),理应负责赔偿人民币345 943.43元。

应吸取的教训:

(1)A与B无法律关系。

A与B既无长期代理协议,又无逐笔代理合同,仅凭B的信件作为委托合同是站不住脚的,自然也得不到法律上的认定。因此货代在进行代理业务中应同委托人订立明确权利义务的代理合同以保护自己。

(2)本案中的C既未出具过委托函,也未自己投保国内运输险,但A却承担了没有代为转移风险的责任,也就是《进口到货通知书》上的第5条。事后声明广州人保对CIF到货不承担国内运输险,为时已晚。

(3)我国《民法通则》规定代理人不得以自己的名义进行代理的行为。本案中无任何人授权A即以自己的名义与承运人签订运输合同,既属违法,又扩大了自己的责任范围,结果被当作承运人追究责任是咎由自取。

案例二

某省某公司从国外进口150吨可可豆,计3 000包。货场于×年6月16日由华利轮运至上海,卸于九区,堆放在港区露天场地,下垫垫仓木板和草席,上盖双层油布。收货人于6月18

日书面委托上海某货运代理代办进口报关和铁路运输至某省某站某巧克力厂收货。货代接受委托后立即办妥报关、卫检、植检等有关的进口手续并先后 24 次向铁路部门申报车皮计划。由于铁路运力紧张,车皮计划一直未批。货代及时用电话向收货人通报了情况并建议改用水运。8 月 16 日收货人在电话中称请酌情处理。8 月 18 日可可豆装上了某省航运公司的驳船,于 29 日运抵某市后,经向当地商检局申请品质检验,检验结果这批可可豆严重霉变,失去使用价值,已无法加工成成品。

霉变原因:

(1)国内转运时间太长,6 月 16 日卸货后至 8 月 18 日才从上海转运内地。

(2)保管不善,露天存放,用双层油布遮盖不通风,又在多雨炎热季节以致受潮发热霉变,且超过对外索赔期,因此也无法向国外索赔。

收货人多次找货代交涉,要求赔偿,未果。遂于同年 11 月向某市中级人民法院起诉。

法院判决:

本案关键是查明造成霉变的原因和有关方应承担的责任。

(1)作为收货人来说,理应深谙该商品的特性。可可豆是易吸湿变质的商品,尤其在含水量超标和高温潮湿气候条件下更易霉变。因此收货人理应在货物到达口岸后立即向港口商检部门申请品质检验或委托代理申办,而是等到两个多月后货到该省时,才向当地商检局申办,为时已晚,以致无法确定这批可可豆到港时其含水量是否超标。

其次,货到港久久不能出运,既不派人员赴沪督运,又无函电催办,以致延误了决定改变运输方式的时间,而使货物在港存放时间过长导致霉变。因此收货人负有责任。

(3)作为货代来说,在多次申请车皮未果的情况下,仅用电话通知收货人,而无书面的通知形式,因而难以认定。

其次,货代理应具有一定的商品保管知识,对这批货物应随时关心和注意其品质变化情况并应及时提请港区职能部门采取措施。但该货代恰恰忽略了这方面的工作,因此对货物的严重霉变也负有一定的责任。

(3)扣除残值,双方各承担一半损失,即各负担人民币 14 万元。

教训:

(1)双方都缺乏商品商检知识和责任心;

(2)光用电话通知不具有法律效力,应辅以书面通知。

案例三

某年我某地 B 进出口公司与一新客户美商 W 公司按 CIF 旧金山成交一批出口货物,价值 160 817.87 美元,支付方式为 D/P 即期托收。货物出口前 B 公司委托货代 A 办理订舱发货。A 根据船期和航线向美国 S 班轮公司办妥委载并按时将货物装船发运,随后 A 及时将 S 船公司签发的已装船清洁提单交 B 公司。B 公司将所有货运单据和其出具的汇票委托银行向美国旧金山 W 公司按 D/P 方式收款。不料单据到达旧金山后 W 公司迟迟不去银行赎单。经 B 公司多次问 W 公司催询,起初 W 公司称经理赴欧洲度假,十日后返美,后又称经理在欧洲洽谈业务未回,几经周折时间已过去三个月。至此,B 公司已察觉情况不妙,于是求助于一家保理公司进行追讨。经保理公司了解 W 公司的经理已逃匿不见,货物已被 W 公司用伪造提单于 50 天前提走。于是 B 公司在万般无奈下便找货代 A 索赔。理由是:A 选择的承运人不当,故应