

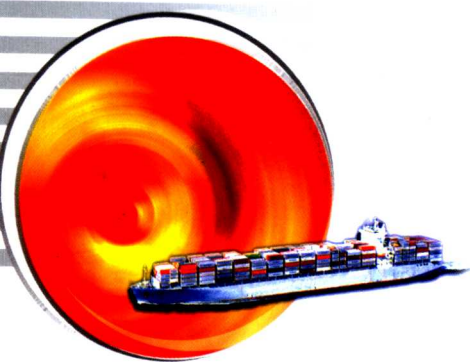
► 国际货运代理与法律系列丛书



中国国际货运代理协会

國際貨運代理法

□ 杨运涛 丁丁 等译



4

人民交通出版社

D912.290.4

L007

► 国际货运代理与法律系列丛书

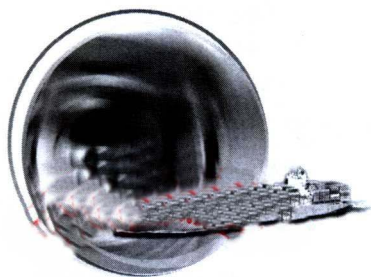
CIFA 中国国际货运代理协会

國際貨運代理法

□ 杨运涛 丁丁 魏秀云 管川云 刘洋 译



□ 杨运涛 统稿



人民交通出版社

内 容 提 要

该书就国际货运代理的职能、有关法律作了阐述,并就联合国贸发会的多式联运单证及多式联运运单进行了详细的说明。使读者了解货运代理在国际货物运输中的重要作用和法律职能。对专业人员有一定的学习参考价值。

国际货运代理与法律系列丛书

国际货运代理法

Guoji Huoyun Dailifa

雅恩·拉姆伯格

杨运涛 丁丁等译

正文设计:孙立宁 责任校对:戴瑞萍 责任印制:杨柏力

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街10号 010 64299025)

各地新华书店经销

北京鑫正大印刷有限公司印刷

开本:850×1168 1/32 印张:3.875 字数:93千

2003年7月 第1版

2003年7月 第1版第1次印刷

印数:0001—3000册 定价:15.00元

统一书号:15114·0693

国际货运代理法

雅恩·拉姆伯格
斯德哥尔摩大学法学教授

版权人:雅恩·拉姆伯格 2000 年 8 月

出版商:国际货运代理协会联合会 (FIATA)

Baumackerstrasse 24

CH - 8050 苏黎士

瑞士

版权所有

未经出版人书面许可,不得以任何形式翻印本书的任何部分。

序

如果从法律角度考察国际货运代理,我们有时会有这样的印象:为了符合其不同服务领域的法律环境,国际货运代理会向变色龙一样改变自己的颜色。有鉴于此,为了恰当评价其法律属性,我们有必要在准确的法律背景下观察国际货运代理的不同职能。特别需要说明的是,很难区分国际货运代理的两种职能:一是作为代理和中介的职能;二是在某个运输模式或不同运输模式的合并下,作为受合同约束的经营者和当事人,国际货运代理按合同规定承担点到点的货物运输的职能。在后一种情形下,国际货运代理可能希望作为多式联运经营人出现,如此一来,国际货运代理协会联合会(以下简称“FIATA”)多式联运提单(FIATA Multimodal transport Document—FBL)成为他提供此类服务的正确工具。事实上,难以分清的困境也是货运代理乐于把自己看成是“法律上的 PIMPERNEL 史密斯”——当他的客户四处找寻承运人时,他却规避承运人的身份:

“他们到这儿找他,他们到那儿找他,
那些法国佬四处在找他。
他上了天堂,还是下了地狱
——该死的 PIMPERNEL 藏到了哪里?”

由于采用 FIATA 多式联运提单(FBL),货运代理迈出了法律的丛林,明确了自己的身份,即他们承担承运人的责任。但是,本书将会向读者证明,如此的转化绝非易事。

我衷心感谢那些在实务和管理层面积极参与推动这一转变的所有人士,其中,我要特别感谢 FIATA 的两位前任主席,他们在促进 FIATA 编制和推介多式联运提单的工作中起到了至关重要的

作用。我还要感谢 CURT STIERNLOF 先生,他积极支持与联合国贸易与发展委员会/国际商会的合作,才有新的多式联运提单的诞生。在所有帮助我缮制最初的多式联运提单的人当中,我要特别向下列人士表示诚挚的谢意:斯堪地那维亚货运集团的前总裁本格特·托勒奈尔先生、FIATA 司法委员会主席沃纳·史密特·洛斯伯格博士。

因为曾担任过斯堪的纳维亚集团和斯堪的纳维亚迅捷集团的主席,所以我有机会密切关注货运代理服务的演进过程,过去的经历大大有助于我理解货运代理在国际运输中的重要作用和复杂的法律职能。没有这些内部的信息,我的研究无从谈起。

雅恩·拉姆伯格
于斯德哥尔摩
2002 年 7 月

前 言

感谢全球化和电子商务的发展,这个世界变得越来越小。

时至今日,快捷和便利的交通运输系统确保有形贸易的持续增长——即使是与那些处于国际市场之外的国家间的贸易亦是如此。

考虑到数目繁杂的法律、规则、语言和传统,国际货运代理协会联合会(FIATA)决定展开的是一项艰巨的任务,即将货物运输置于规范的监控之下。

我们必须感谢雅恩·拉姆伯格教授,他同意修订以前的专著《国际货运代理法》。在该书中,除了国际货运代理协会联合会多式联运提单外,他还探讨了多式联运运单,该示范文本已在 1997 年完成。

《国际货运代理法》的出版,为国际货运代理协会联合会提供了新的重要工具,有助于 FIATA 实现其一贯追求的目标——推动和增进国际货物运输方面的规则的统一。

国际货运代理协会联合会向雅恩·拉姆伯格教授致以诚挚的谢意!

阿尔多·达·罗斯(ALDO DA ROS)

国际货运代理协会联合会主席

目 录

1 货运代理的商业职能	1
1.1 “处在边缘”的货运代理	1
1.2 作为代理人的货运代理	1
1.3 转运与中转	2
1.4 仓储	2
1.5 运输中的辅助服务	3
1.6 集中托运和货运代理运价表	3
2 国际货运代理的法律分类	5
2.1 职务合同	5
2.2 货运代理从代理向当事人的转化	5
2.3 货运代理的国际规则	6
2.4 作为承运人的货运代理	7
2.5 作为多式联运人和物流服务商的货运代理	8
2.6 未来的发展	11
3 联合国贸发会/国际商会多式联运单证规则	16
3.1 多式联运法的复杂性	16
3.2 联合国贸发会/国际商会规则的基本原则	18
4 1992 年 FIATA 多式联运提单	25
4.1 FIATA 多式联运提单的初创	25
4.2 提单规定的责任的主要特征	26
4.3 FIATA 提单的商业用途与货运代理标准 交易条件的联系	27
4.4 FIATA 多式联运提单的责任保险	28
4.5 FIATA 提单与国际贸易术语解释通则 2000 版之比较	29

4.6	FIATA 提单在信用证贸易中的应用	29
4.7	关于 FIATA 提单定义和 19 个条款的评述	30
5	1997 年 FIATA 不可转让多式联运运单	49
5.1	使用 FIATA 多式联运运单意图	49
5.2	FIATA 提单 FBL 与 FIATA 运单 FWB 的区别	50
5.3	关于 FWB 条款与 FBL 相关条款差异的评述	51
6	1996 年 FIATA 货运代理服务示范法	57
附件一	FIATA 多式联运提单(1992 版)	61
附件二	1991 年联合国贸易和发展会议/国际商会 多式联运单证规则	70
附件三	联合国国际贸易货物多式联运公约	76
附件四	FIATA 多式联运运单(1997 版)	94
附件五	FIATA 国际货运代理业示范法	104
附件六	联运保赔协会承保范围的解释	111

1 货运代理的商业职能

1.1 “处在边缘”的货运代理

在某种意义上,货运代理的传统职能是国内性的。他的活动发生在其本国的进出口流程中。作为客户报关代理,他为进口货物办理清关事宜;另一方面,他也为出口货物办理清关、订船等事务。如果需要海运,货运代理将向海运公司订船或订舱,此时他可能是代表出口商的利益,也可能是代表进口商;究竟代表哪一方的利益,要看买卖合同中的交易条件是如何规定的。传统的惯例是,出口采用离岸价格术语,此种情况被称为“离岸价格下的货运代理”(德语: FOB SPEDITION)。在法国和美国等国家,作为报关代理的货运代理需要取得许可。

1.2 作为代理人的货运代理

传统上,货运代理不作为承运人承担责任。他只是作为托运人的代理或承运人的代理将托运人和承运人联系起来。在许多情况下,他同时以托运人的代理和承运人的代理行事,有时,这种特殊的身份使其处境尴尬,因为,他可能从托运人和承运人处得到彼此矛盾的指令。常见的情形是较大的货运代理公司愿意担任航线承运人的代理,或者,如果是航空运输的方式,他们被称为“国际航空运输协会(IATA)代理”。如果货运代理是担任某家班轮运输公司(a liner shipping company)的代理,他的身份往往具有排它性。除非托运人另有指示,货运代理应将其得到的所有货物交其所代表的航运公司承运。如果是航空运输的情况下,货运代理得到国际航空运输代理的任命本身不得限制该货运代理只得将货物交由

其代理的航空公司承运。货运代理行使代理人的传统职能,此方面的论证可以参见英国的案例:Jones v. General Express。在该案中,洛拉特法官曾作过如此的说明:货运代理是“愿意为你把货物运到世界最偏远角落之人。他们不打算运送你,也没有利用其代理或其当事人运送你。他们只是简单地找到人为他们做事。一旦货运代理合理谨慎地选出此人,就可视为已履行合同义务”。

1.3 转运与中转

如前所述,传统货运代理在其本国完成其职能。当货物需转运(transshipment)第三国时,货运代理协助将货物从一种运输方式转为另一种运输方式。这一过程可能需要货运代理不仅安排下一步的运输,而且采取具体的步骤——将货物从一种运输工具上卸载下来,然后装载到另一种运输工具上。当然,这些具体的事务通常由码头装卸公司承担:它们或者是独立的一方合同当事人,与托运人直接订立合同;更常见的情况是,通过作为代理人的货运代理得到合同。中转(on-carriage)货物的情形也是如此。货运代理仍是在本国境内实现自身的职能。在某些场合,货运代理利用自己的运输工具为客户提供本地分运的服务,并承担承运人的义务。然而,多数货运代理公司——至少传统如此——在货运的目的地没有属于自己的运输设备,无法为货物的下一步运输提供服务。

1.4 仓储

货运代理还有一项职能:在货物出口之前和货物在目的地进口之后提供仓储服务。传统上,此类服务发生在出口码头和目的地港口。在提供仓储服务的时候,货运代理也可以建有自己的仓储设施,或者也可以担任他人的代理,从独立的合同方处批发仓储服务。有时,货运代理彼此合作,力求更好地控制货物。在机场此种协作服务类型比较常见。一旦货运代理经营自己的仓库,他所能提供的服务可以扩展到更加复杂的分拨服务阶段,即他从客户那里得到指令,直接将客户存在仓库的货物运送给单个的买主。

如此一来,货运代理事实上能够满足客户全部的仓储需求,并为客户的利益提供分拨的服务。货运代理和客户之间通常为此目的订立长期的服务合同。

1.5 运输中的辅助服务

在提供前述服务的时候,货运代理将控制货物的运输流向,因此,他能够很自然地提供其他运输辅助服务,例如:

- 为客户的利益考虑,安排货运保险事宜;
- 协助客户准备必要的进出口文件;
- 根据“收款付货”约定,替客户收取费用并提供相关服务;
- 针对与运输和分拨有关的事务,向客户提供建议。

1.6 集中托运(Cargo consolidation)和货运代理运价表(Freight Forwarder tariffs)

在欧洲,很长一段时间以来,货运代理是货物集中托运商,最初用于铁路运输(德文原词是“Sammerladung”)。集中托运也叫作拼箱运输,它是指,将多个托运人分别提供的货物集中起来交付运输(consolidating),然后在目的地再将货物分别运交给(distributing)不同的收货人。因此,集中的货物将存在一个运输器具(transportation unit)内,例如,在铁路运输的情形下,将货物集中放置在一个车皮内。虽然货运代理与不同的托运人/收货人订有不同的合同,但它与铁路公司为全部货物签订一份运输合同,他要按照确定的运价表为随后的运输支付运费(德文的表述是“Spedition zu festen Spesen”)。集中托运使得处于不同国家的货运代理面临两个选择:彼此合作;或者扩展自己的机构,设立海外子公司。为了提供集中托运的服务,货运代理必须将服务拓展到国外,国际货运代理应运而生,其服务有别于内国货运代理。为了将货运代理服务扩大到世界范围,货运代理的国际合作通常是必要的。只有非常大型的货运代理公司才能在自己的组织内部实现集中托运和分拨的职能。

铁路集中托运可以毫不困难地将海运和空运包含进去。随着集装箱化运输的出现,集装箱成为便利的集中托运工具。原因是,40英尺20英尺的集装箱往往太大,单个托运人的货物无法填满它。因此,不同托运人的货物被集中起来,放在一个集装箱内。此种情形被称为“拼箱货”(LCL),区别于满载单个托运人/收货人货物的“整箱货”(FCL)。相比之下,货运代理安排拼箱货运输的职能更为重要。此时,货运代理往往与不同的集装箱公司有某种协议——尽管有时运输协会设置限制条件,阻止货运代理与运输公司签订一揽子运费协议(所谓“包干费率”—FLAT RATE)。如果货运代理能够控制相当数量的定期货物,他有时可以视情况而决定租用全部或部分轮船和航空器。然而,在某些国家的货运代理坚持认为,在集中托运时,货运代理的身份仍是代理人。从法律角度而言,这有一些困难。原因是,货运代理向客户收取费用与其付给承运人的费用并不相同,相反,他所收取的费用和他支付给实际承运人的运费之间有差距。

2 国际货运代理的法律分类

2.1 职务合同(mandatum)

传统罗马法中的职务合同内涵广泛,足以包括货运代理的全部职能,但是,尚需进一步的分类。就运输而言,可将货运代理的职能分为:

- 只作为客户或实际承运人的代理,根据具体情况而定;
- 契约承运人,承担承运人的义务,但是不亲自运输货物;
- 实际承运人。

2.2 货运代理从代理向当事人的转化

在商法领域,区分代理和当事人的问题众所周知。在英美法系,这一区分相对“直接”,而在欧洲大陆和斯堪地那维亚国家,由于当事人和代理人中间还有“中介地带”,所以,这一区分相对复杂,所谓“中介地带”是指“佣金代理”(commission agent),他为当事人利益考虑,以自己的名义对外行事。因为“佣金代理”以自己的名义对外,所以,他成为合同的一方当事人;同时,在与当事人的关系上,他得在对第三人的合同中考虑当事人的利益。

至此,佣金代理的重要特征在于,他是合同的“正式”当事人,而当事人却不是合同的“正式”当事人,但从合同中直接受益。“佣金代理”不可能凭借随后披露当事人而从他订立上述合同中解脱出来,这是一项重要的指标,帮助我们区分欧洲大陆和斯堪地那维亚国家的“佣金代理”和英美国家的未披露当事人的代理。

2.3 货运代理的国际规则

因为在货运代理领域缺乏可适用的强制性法律, 货运代理和客户之间的法律关系时常反映在格式条款中。在大多数国家, 上述格式条款由各个货运代理协会提供。在斯堪地那维亚国家, 采用北欧货运代理协会格式条款(“NSAB 2000”)是成为这些协会成员的必要条件。尽管格式条款是由货运代理和货运代理协会单方诠释, 未经与代表客户的顾问组织的磋商, 但是, NSAB 2000 和德国的 ADSp 2002 都是经由代表合同双方的组织合作达成的产物。因此, NSAB 2000 和德国的 ADSp 2002 都是所谓的“达成一致的文件”。如此一来, 法院和仲裁院有时也倾向于接受它们——即使在当事人订约时, 他们并未明示采纳这些格式条款。

由于存在大量不同的货运代理法律, 罗马国际统一私法协会(UNIDROIT)完成了一个国际公约的草案(又称为“1967 年国际统一私法协会草案”——“the 1967 UNIDROIT draft”)。该草案试图在不同的法律差异, 特别是德国法和法国法的差异间建起沟通的桥梁。作为代理和作为承运人的货运代理法律特征的区分表现为:

货运代理在以下三种情形下应承担承运人责任——

- a. 如货运代理已签署表明承运人责任的文件(法文为: “titre de commission”);
- b. 如果他是货物集中托运商; 和
- c. 如果他提供的运价是确定的。

相比之下, 法国法强调的是, 如果判断货运代理是否为“commissionnaire de transport”, 取决于他是否签发了“titre de commission”, 而德国法的判断准则是集中托运和固定的运价。为了实现在国际多式联运领域制定国际公约的目的, 1967 年国际统一私法协会草案被搁置起来, 等待进一步的发展, 目前, 还没有任何生效的货运代理国际法规范。

2.4 作为承运人的货运代理

一般而言,国际货物运输法律受强制法制约。从某种意义出发,国际货物运输法扎根于古老的“公共承运人”的概念,“公共承运人”受制于严格责任,极少有例外性规定(如,不可抗力、意外事故、战争、国内动乱、政府指令和类似事件)。最初,人们的注意力放在公共承运人的地位上,规避责任的可能性受到限制。随着合同自由原则的推广,承运人可以通过声明和减低责任赔偿的金钱限额来减轻责任。但是,在铁路运输中,因为多数情况下铁路由国家经营,所以,严格的公共承运人概念保留下来。这方面的例子可以参见关于铁路运输的国际公约(COTIF/CIM)。

随后出现了滥用合同自由原则的情况,最初的例子是美国1893年的哈特法案(Harter Act),该法案的基本原则又通过1924年海牙规则扩展到世界其他国家。国际陆路货物运输的发展使1956年公约(CMR)得以出台,该公约主要建立在较早的铁路运输公约CIM的基础上,但是降低了金钱赔偿的限度。空运领域的国际公约也清楚地立足于古老的严格公共承运人概念,但是,空运承运人承担的责任赔偿限额要高于其他运输形式下的承运人责任限度(例如,1929年华沙公约,今后可能由1999年蒙特利尔公约取代)。海上货物运输法——尽管是强制性的——但是海运承运人的地位比其他方式承运人的地位具有优势,特别是在驾驶或管理船舶过失和火灾的抗辩方面。同时,海运承运人的金钱赔偿责任限额低于其他方式承运人的责任限制。

某公司无论认为自己是货运代理人还是承运人,没有任何规定阻止货运代理公司履行承运人的职能,或者阻止运输公司提供货运代理服务。但是,我们遭遇的困难是,很难判断何时货运代理应当承担承运人责任。如果货运代理被视为履行承运人职能时,无论是订约承运人,还是实际承运人,他都无法规避关于承运人责任的强制性法律的制约。这一观点已经清楚地反映在《德国民法典》1998年的修订本中(见《德国民法典》HGB,第461条)。在多数

情况下,由于适用于特定运输模式的特定文件和程式,我们很容易区分作为代理的货运代理和作为承运人的货运代理。因此,提单、CIM 铁路运输文件、CMR 铁路运输文件、空运记录可以清楚显示谁承担承运人责任。不幸的是,运输文件不是都具有如此这般的确定性,比如,代理人可能简单地签上“为承运人”或“为当事人”的字样,但是没有指出承运人是谁。同样,在国际公路运输中,运输文件的流程不是永远清楚和前后呼应的。比如,某家公司提供从英格兰到欧洲大陆的公路/海上运输服务,如何看待这种服务的性质?我们很难总是准确把握。如果货运代理没有明示提供的是代理服务,按照某个适用的国际公路运输公约,如 CMR,很有可能他将承担承运人的责任风险。

2.5 作为多式联运人和物流服务商的货运代理(as multi-modal transport and logistics operator)

无论采用单一的运输方式(“单一方式运输”),还是多式联运(“合并方式运输”),如何区分作为代理的货运代理和作为承运人的货运代理问题仍然存在。正如我们已经看到的,适用于不同运输方式的规则从基础到责任限制都有所不同。因此,不同的合同只适用于从起始地到目的地的不同阶段(“分段式运输”),而运输方式的差异,又影响到不同阶段所依据的规则。另一方面,如果运输合同中的承运人将采用两种不同的运输方式,我们也有必要解决如下问题,即该承运人(“多式联运承运人”—MTO)的责任如何认定?采用损坏或灭失发生地的具体承运方式相关的承运人责任准则(此谓“网状责任制”);或者,原则上,确定承运人责任时不考虑具体责任地点或运输方式(此谓“统一责任制”。因本文篇幅所限,不可能对此问题展开较长篇幅的探讨。目前的立法和合同条款足以表明,在多式联运的方式下多采用网状责任制。当然,所谓“运输物流服务”的发展可能呼唤其他的解决办法(见下文的深入探讨——原书作者标注)。多式联运最早由国际统一私法协会提出,当时是上个世纪的三十年代。到六十年代晚期国际海商法委