

海上货运合同 的法律问题研究

李勤昌 © 著



科学出版社

www.sciencep.com

海上货运合同的 法律问题研究

李勤昌 著

科学出版社

北 京

内 容 简 介

本书在作者长期研究、生产实践及教学实践经验基础上,对国际海上货物运输中使用的班轮运输合同、航次租船合同、定期租船合同、国际多式联运合同主要合同条款进行了逐条解析,对各种合同中涉及的经常性重要问题作出深入研究。在解析和研究中,充分考虑了相关的国际公约、我国《海商法》以及对国际航运影响较大的英国普通法,提出了实践中应当注意的问题和解决方法。

本书适合从事国际贸易、国际海运、国际货运代理的研究人员、教学人员及实务界人士参考与阅读。

图书在版编目(CIP)数据

海上货运合同的法律问题研究/李勤昌著. —北京:科学出版社,2009
ISBN 978-7-03-025879-3

I. 海… II. 李… III. 国际运输:海上运输:货物运输-运输合同-研究
IV. D996.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2009)第 196024 号

责任编辑:马 跃 / 责任校对:张小霞
责任印制:张克忠 / 封面设计:耕者设计工作室

科学出版社 出版

北京东黄城根北街 16 号

邮政编码:100717

<http://www.sciencep.com>

铭浩彩色印装有限公司 印刷

科学出版社发行 各地新华书店经销

*

2010 年 1 月第 一 版 开本:B5(720×1000)

2010 年 1 月第一次印刷 印张:13 1/4

印数:1—2 000 字数:260 000

定价:35.00 元

(如有印装质量问题,我社负责调换)

前 言

海上运输是国际贸易运输的最主要方式。在我国,随着对外贸易规模的逐年扩大、运输需求的不断增加,在航空国际货运能力有限及铁路运输局限的情况下,海上货物运输就显得尤为重要。

在国际上,尽管海上运输领域的立法相对统一,但各国也存在着差异。《海牙规则》、《海牙-维斯比规则》、《汉堡规则》为缔约国所广泛采用,也为某些非缔约国所借鉴,但是,在这些国际公约之外,仍然存在着不同的国内立法。特别是对国际海上运输影响较大的英国普通法及美国国内法,由于立法取向差异,对海上运输合同的某些法律问题持有不同的立场。我国《海商法》的制定也借鉴国际上不同法律体系的立法经验,考虑了各方面的利益,最终形成了具有中国特色的海事立法。

国际海上货物运输包括班轮、航次租船、定期租船、多式联运等多种运输方式,其在运营方式及当事人法律关系上存在诸多不同。海运民间组织为各种海运方式拟定了不同的合同范本,但人们在使用时,根据自己的需要,或对范本合同进行修改,或追加许多不同条款,使得国际海上货物运输合同条款繁多,解释困难,产生了许多纠纷。观察英国有关海事案件的判例,就可略见一斑。

因此,研究有关国际立法和主要国家的航运立法,弄懂常见的合同范本,对于保证国际航运顺利进行、维护承运方和货方的利益非常重要。

在本书中,作者依据长期研究及教学实践经验,对国际海上货物运输中使用的班轮运输合同、航次租船合同、定期租船合同、国际多式联运合同的主要合同条款进行了逐条解析,对各种合同中涉及的经常性重要问题作了深入研究。在解析和研究中,作者充分考虑了相关的国际公约、我国《海商法》以及对国际航运影响较大的英国普通法,提出了实践中应当注意的问题及其解决方法。

本书在撰写过程中参考了国内外部分专家学者的研究成果,在此表示衷心感谢。由于作者水平和占有资料有限,书中不当之处在所难免,一些理论上存在争议的问题也是一己之见,诚恳欢迎读者批评指正。

李勤昌

2009年10月于大连

目 录

前言

第 1 章 绪论	1
1.1 国际海上货运方式的新特征	1
1.2 国际租船市场及其新特征	5
1.3 国际海运合同的法律基础	8
第 2 章 班轮运输合同的法律问题	14
2.1 关于班轮运输合同的订立	14
2.2 关于承运人的权利义务	15
2.3 关于托运人的合同义务	22
2.4 提单及其功能的界定	23
2.5 提单的内容及条款的法律解释	37
2.6 提单运输合同属性的深入探讨	48
第 3 章 “金康” 航次租船合同	52
3.1 合同主体及其识别	52
3.2 船舶描述及其法律地位	53
3.3 履约时间及其法律地位	56
3.4 装卸港口及其法律地位	58
3.5 约定的货物及其法律地位	59
3.6 运费的有关问题	61
3.7 装卸时间计算的相关问题	62
3.8 货物留置权	71
3.9 租船合同提单的法律问题	74
第 4 章 “纽约土产” 租船合同	77
4.1 合同主体及其识别	77
4.2 船舶描述主要内容及法律地位	77
4.3 租期与转租的经济与法律意义	83
4.4 交船地点及其经济意义	85
4.5 航行区域与安全港口	88
4.6 出租人维持船舶义务	89
4.7 租金及其支付	92

4.8	还船的相关问题	98
4.9	租金的起算及解约条款	104
4.10	船舶的使用与赔偿	109
4.11	货物装卸的相关问题	115
4.12	提单签发的复杂性分析	117
4.13	停租的法律性质及解释原则	119
4.14	免责的明示与默示	125
4.15	双向的特定留置权	129
4.16	国际海事仲裁	135
4.17	一般性免责权利的保护	138
4.18	最后航次——一个英国经典案例分析	149
第5章	国际多式联运合同	155
5.1	国际多式联运及其特征分析	155
5.2	多式联运经营人的法律地位	157
5.3	多式联运单据	167
5.4	国际货物多式联运合同特征	170
第6章	海上货物运输索赔	172
6.1	海上货运索赔及其法律原则	172
6.2	海上货运事故理赔及其法律原则	178
6.3	国际多式联运中的货物索赔	185
6.4	海上货物索赔的若干法律问题	187
参考文献		206

第 1 章 绪 论

国际海上货物运输方式，总体上说，可分为定期船运输和不定期船运输。定期船运输也称为班轮运输，类似陆上城市的公共汽车客运，它是在固定航线上向广大中小货主提供公共货运服务的一种运输方式。从服务对象上说，班轮运输也称为公共运输，有鉴于此，为保护广大货主利益，各国都对班轮运输颁布了特别法律。不定期船运输也称为租船运输（tramp），它与定期船运输相比，在服务对象、运输方式、运费收取和适用法律等方面都是不同的。不定期船运输是指按照租船合同（charter party）或其他运输合同（如包运合同）对任一航线上的货物进行运输的海运形式。它没有既定的船期表，也没有固定的航线，而是根据市场上的货运需求组织货物运输，特别是整船大宗货物运输。从运输量上说，国际租船运输是国际海上货物运输中最主要的方式，它包括航次租船运输、定期租船运输和光船租赁三种主要方式。研究国际海上货运合同，主要是研究货运方式、合同条款、违约责任和适用法律。

1.1 国际海上货运方式的新特征

1.1.1 班轮运输方式的新发展

传统上，人们对于班轮运输方式的理解是，班轮运输是在固定的航线及固定的港口顺序上按固定的船期及固定的运费率从事货物运输的一种运输形式。它是传统海上件杂货运输的主要形式，所以也被称为件杂货运输。由于班轮运输合同常以提单作为表现形式，因此又被称为提单运输。对于班轮运输的主要特点，人们总结为以下几点：

第一，按固定的船期表运行。如同航空客运班期表和铁路客运班期表一样，在班轮运输船期表中，承运人经营的航线是固定的，船舶在航线上反复挂靠固定的港口，这些港口称为基本港。尽管理论上承运人对于特殊的货物通过加收直航附加费可以加挂非基本港口，但因为这种做法会影响船舶挂靠基本港的运行时间，从而影响基本港口货主的及时交货义务或及时收货的权利，进而损害承运人的形象，并可能使承运人承担基本港运输合同违约责任，实践中很少有班轮船舶加挂非基本港口的现象。船期表中当然也公布了各航线上每一艘船舶挂靠各个港口的预计时间，该时间是货主决定是否选择订舱委托的重要依据之一。

第二,按固定的费率收取运费。由于班轮运输的公共服务性质,班轮承运人很难与广大的货主就每一票托运的货物商谈具体运价。所以,各班轮公司都会根据对市场运力供求状况的预测以及竞争状况,制定在一定时期内的固定运费表,列明到各基本港的不同等级货物的运费率。对于短期内影响运输成本的因素,承运人通过加收附加费和运费折扣的形式进行调整。对于经常性的、托运量大的货主,承运人也通过运费折扣的方式予以照顾。

第三,承运人负责货物装卸。由于件杂货票多、货杂,在收货、配载、装卸等业务环节需要统一调配,所以无法像大宗货物那样可以由货主负责装卸,只能由班轮公司负责装卸。班轮公司除承担货物装卸责任外,也将货物装卸费用包含在运费中。这一特征即便是集装箱运输也是具有的。

第四,运输合同表现形式复杂。由于班轮运输的公共性,班轮运输合同无法由单一的合同形式完整表示,而是由托运单(订舱单)、船期表、运价表和提单共同构成。在考察承运人和托运人或收货人的各自义务时,必须对上述文件进行综合考察。

第五,班轮运输市场相对垄断。为了保证航线上的船期准确和班轮密度,班轮公司需要投入巨额资金建造、购买或租入现代化的高质量船舶;为了保证充足稳定的货源,班轮公司需要在各个航线上的基本港建立揽货网络。这些巨额资金投入后就变为班轮公司的沉淀成本,在市场转坏时很难抽出资金,所以班轮公司需要有承担市场风险的能力。这些因素导致了目前国际海上货物班轮运输市场的垄断局面,世界主要货物班轮运输航线由十几家大的班轮公司所占有,广大货主在运价的谈判上处于不利地位。

但是,随着国际货物贸易商品构成的改变和运输技术的进步,传统的件杂货运输方式逐步被集装箱运输取代。面对这样的现实,传统的件杂货运输班轮越来越呈现出“去班轮化”的特点,其表现为,在它们的运输中很难再见到固定的船期表,随之其固定航线、固定港口的特征也越来越弱化。就固定运费的特点而言,传统件杂货运输的运费率也越来越市场化,由运力的供求关系来调节,运费的高低表现为“随行就市”。以上两点是近些年来传统件杂货班轮运输的明显变化,对此托运人必须加以注意。

谈起现在的班轮运输,更多是指集装箱的班轮运输,它在运输方式上具有班轮运输的全部特征。与传统件杂货班轮运输不同的是,现在的班轮运输在业务操作层面上发生了变化,随之单证使用也有所不同。总之,我们应当注意到航运实务发生的变化,对班轮运输方式的理解与把握必须作出调整。

1.1.2 航次租船合同的主要特征

在不定期船运输市场上,最常见的运输方式是航次租船运输。航次租船的承

运人可以是船舶的所有人 (shipowner), 或是接受船舶所有人委托专门从事船舶经营的船舶经营人 (ship operator), 也有很大一部分是期租租船人或是光船租赁人, 他们以期租 (time charter) 形式或者光船租赁形式 (bare boat charter) 租进船舶, 然后进行航次租船经营活动。由于不像班轮运输那样固定, 航次租船中的承运人需要对全球的货运市场具有丰富的知识和信息来源, 以便最大限度地保证船舶每一航次都能满载, 保证对下一航次安排具有计划性, 以避免过多的空驶航程。

航次租船 (voyage charter), 简称程租船, 它是由出租人负责提供船舶, 在承租人 (charterer) 指定的港口间进行一次或多次货物运输的租船运输方式。航次租船中的船舶出租人可以是船舶所有人, 也可能是期租租船人或是光船租船人, 他们以二船东身份从事船舶出租业务。

航次租船具有以下特点:

第一, 航次租船形式下, 船舶的营运调度由船舶出租人负责, 船舶的固定成本及所有航次的营运成本, 包括燃料费、港口使费等, 也都由出租人负责。承租人负责按照运输合同提供约定货物, 支付运费及相关费用。

第二, 双方需要对装卸速度、装卸时间如何起算及滞期费和速遣费进行约定。航次租船的“租期”价值, 即完成航次运输任务所需要的时间价值, 因为承租人已支付了运费, 由出租人承担。“租期”的长短取决于完成一个或几个航次所需要的时间, 航次结束, “租期”即终止。因此, 船舶出租人最关心的是时间, 航次所用时间越短, 对自己越有利。所以, 在订立租船合同时, 出租人和承租人会对上述问题进行严格约定。

第三, 各航次运费由合同双方自由约定。航次租船的“租金”称做运费 (freight), 它通常是根据航次的航程远近、航线特点 (如港口状况、下航次货载的便利程度及航线风险等) 及货物的批量大小、市场竞争状态等因素确定。运费的计费单位通常为货物重量或体积, 也有的实行包干运费 (freight in lump sum), 即规定租用船舶一个航次的总运价。

值得提及的是, 国际海运中还存在一种包运合同 (contract of afreightment, COA)。严格地说, 包运合同不在航次租船范畴, 但因包运合同最终是通过航次租船形式完成的, 故在此一并论述。包运合同是指承运人承诺将一批货物分期分批包运至指定目的港, 而由货主 (托运人或收货人) 支付运费的合同。

包运合同与航次租船有所不同, 它适用于大批货物的运输。合同中只规定货物品种和数量、装卸港口、装卸速度、承运期限和运费或具体的航次数。但它一般不限制具体的船舶, 承包人可以选择合适的船舶来运送这些货物。承包人可以是船东, 也可以是期租租船人或是货运公司。货运公司靠在租船市场上租船完成

承包任务。承包人必须将每一航次使用的具体船舶事先通知货方。包运合同类似连续单航次租船,但区别在于承包人可以使用不同的船舶来运输。它的优点是,承运人能在一定时期内获得充分的货源,对托运人或收货人来说,也具有舱位确定、运价低廉等好处。

航次租船合同(voyage charter party)是关于航次租船运输方式的运输协议。由于海上运输的复杂性和航次租船的特点,合同的内容较多。为规范和方便合同的订立,国际上一些民间商业机构组织制定了多种标准租船合同格式,也称格式合同,这些标准合同经过历年的修订又有不同的版本。

目前,世界上最常用的航次租船合同格式为《统一杂货租船合同》(Uniform General Charter),租约代号为“金康”(GENCON)。此格式由国际著名船舶所有人组织“波罗的海国际航运公会”(Baltic and International Maritime Conference, BIMCO)制定,并经过1922年、1976年和1994年三次修订。但是世界上仍有许多人在使用1976年的格式。早期的“金康”格式合同比较明显地维护船舶出租人的利益,但如今BIMCO的态度也有所改变,一方面是因为如今许多船东也经常租船使用,另一方面是因为它也要考虑格式合同被接受的广泛性。拟定人在拟定格式合同后会主动与代表租船人的商业机构反复磋商,互相让步。因此,不能再说BIMCO的格式合同就是偏袒船东的了。如今,BIMCO所制定的“金康”合同在世界上的使用相当广泛。

此外,还有许多商会编制的适用于不同商品运输的格式合同。例如,适用于粮食运输的Baltimore Form 'C', Berth Grain Charter Party 1976、Southgrain、Norgrain、Australian Wheat Charter Party,租约代号为“AUSTWHEAT”;适用于食糖运输的Sugar Charter Party, 1977;适于装运矿砂的C (Ore) 7、Ore-voy;适用于化肥运输的Ferticon、Fertivoy;适用于煤炭运输的Medcon、Welcon等几十种。

选择使用标准合同时,需要根据航次的具体情况对标准合同进行修改或追加一些条款,一些未明确事项还需要根据有关法律或国际惯例对合同作出解释。因此,欲制定和解释一份完整的航次租船合同,需要掌握丰富的法律及航运知识,掌握航次租船合同的主要内容及其制定方法和注意事项,这也是本书重点要研究的内容。

1.1.3 定期租船合同的主要特征

定期租船与定期船运输不同,它是不定期船运输方式中的一种船舶租用方式。承租人租用船舶的目的可能是为了完成自己的航次运输任务,也可以是为了以二船东身份航次转租船舶,赚取市场差价。定期租船(time charter)简称期租船,它是船舶出租人向承租人提供约定的配备船员的船舶,由承租人在约定的

期间内调度、使用并支付租金的船舶租用方式。

定期租船与其他租船方式相比具有以下特点：

第一，出租人负责配备船员并承担工资、津贴、伙食等相关费用；负责船舶航行及内务管理事务并支付相关费用。

第二，出租人负责保持船级，保证船舶适航，并承担为此所进行的维修保养，日用品、备件和物料、各种润滑油、淡水的供应，以及为满足港口国检查所需的各项准备工作等。

第三，承租人负责船舶的日常调度营运，支付航次变动成本，包括燃料费、港口使用费、运河费、货物装卸费及航次其他费用。

第四，租金按船舶装载能力和租用时间计算，并定期支付。

定期租船合同一般都以书面形式订立。我国《海商法》也要求定期租船合同应以书面形式订立。定期租船合同通常是在双方选定的标准租船合同基础上，对标准合同中所列条款按双方意图进行适当的修改、增删而达成的。同航次租船合同一样，为方便、统一，国际上一些商业组织制定了一些定期租船合同标准格式，供船舶出租人和承租人选用。

目前，常用的定期租船标准合同为《定期租船合同》(Time Charter)。该合同目前的版本代号为“NYPE’93”。它是由美国纽约土产交易所(New York Produce Exchange, NYPE)于1913年制定的，所以常被称为“纽约土产格式”。该格式合同此后经过1921年、1931年、1946年、1981年和1993年五次修订。此格式经过美国政府批准，故又称为“政府格式”。现在常采用的有1946年和1993年格式。该格式合同被认为是比较公平的期租合同，所以在当今国际租船市场上被广泛采用。此外，根据运输对象的不同，不同的民间机构还制定了许多其他格式合同。

1.2 国际租船市场及其新特征

船舶的租用活动需要在租船市场上实现。租船市场也称海运交易市场，它是船舶的需求方即船舶承租人，和船舶的供给方即船舶出租人，洽商租船事宜的场所。目前，人们通常认为国际上的租船市场主要有伦敦租船市场、纽约租船市场、东京租船市场、香港租船市场、奥斯陆租船市场、汉堡租船市场及鹿特丹租船市场等。但是，当我们置身国际租船市场之后就会发现，除伦敦租船市场外，我们根本找不到传统意义上的租船市场，即找不到有固定交易地点的有形市场。事实上，随着现代通信技术的突飞猛进，现代国际租船市场更多的已经表现为由互联网支持的网上市场。通过互联网，托运人在网上发布货物信息，承运人在互联网上发布运力信息，承托双方在网上达成交易。这是当今国际租船市场的最新

特征。

1.2.1 备受瞩目的伦敦租船市场

伦敦租船市场是国际租船市场中历史最悠久、情报量和成交量最大的租船市场,在世界租船市场上处于中心地位。世界上许多国家的航运报刊对该市场的“波罗的海”租船市场动态每天都有详细报道。

作为工业革命的发源地,西欧的航海业在历史上曾经非常辉煌。伦敦处在受人瞩目的大西洋运输要冲,贸易和海运活动非常活跃。大约在1750年,人们经常聚集在一个名叫“弗吉尼亚和波罗的海”(The Virginia and Baltic)的咖啡馆,传播、交流贸易和海运信息。1810年,该咖啡馆改名为“波罗的海”,继续作为传播、交流海商信息的场所。1869年,苏伊士运河通航后,“波罗的海”取得了以不定期船为主的航运交易所的地位,这一地位一直保持到今天。

“波罗的海海运交易所”(The Baltic Exchange)的租船交易在每天上午9:30~10:00进行。早期,诸多登记会员作为船东或货主的经纪人带着各自的船舶或货物信息,来到交易所交易大厅自由洽商租船交易。这些经纪人对业务十分精通,各种货物在此都能找到相应的船舶。

交易所本身如同商品交易所,只负责组织制定交易规则。各进厅交易成员都严格遵守“言而有信”(a man's word is his bond)原则,他们之间的谈话就是合同的依据。洽谈中,双方可随时将洽商要点记在笔记本上,而书面合同一般都是事后才签署的。

如今通信手段已相当发达,因特网几乎可覆盖世界任何角落。因此,各会员不一定要亲自到大厅内,而是在自己的办公室通过互联网络就可参加交易所的交易活动。

交易所进行的交易是公开的。交易所根据当天的交易情况负责编制交易动态,并编制“波罗的海”运价指数,向世界各地的货主、船东传播,为他们研究世界航运动态提供依据。如今“波罗的海”运价指数已成为反映世界干散货市场和油轮市场的晴雨表,受到航运界的时刻关注。

1.2.2 互联网是国际租船市场的主要构成方式

除伦敦租船市场外(互联网交易也是伦敦租船市场的主要交易方式),国际租船市场更多的表现为以互联网支持的网上交易市场。这些交易行为呈现出区域集中的特点,分别形成了纽约、西北欧、远东及东南亚租船市场。

纽约租船市场是伦敦市场之外又一重要的国际性租船市场。它是随着第二次世界大战之后美国世界经济中心地位的确立,而由地方性市场演变而成的世界性租船市场。纽约是美国、加拿大和阿根廷谷物出口商、美国煤炭出口商和南美、

澳大利亚、非洲等地向日本、美国、欧洲出口铁矿石的大出口商汇集的地方。由于纽约的世界金融中心地位,这里也聚集了希腊、瑞典等地的大船东,为纽约租船市场的发育提供了有利条件。第二次世界大战以后,到纽约市场揽货和租船的订单日益增多,使这里聚集了很多有经验和实力的经纪人。现代电信技术、互联网技术使纽约市场和世界其他租船市场形成了完整的网络。因为时差的关系,在伦敦没完成的交易可以直接流向纽约市场完成。同样,纽约市场没来得及完成的交易又可以流向伦敦市场来完成。

与伦敦市场不同的是,纽约市场中没有专门用于进行交易的固定场所。该市场的交易完全是通过电信方式进行的。汉堡、鹿特丹、奥斯陆也是地方性的国际租船市场,这些市场是由于造船业、货物集散中心、世界性大港口等因素而发展起来的。这些市场的特点是,这里是船舶所有人汇集的地方,西北欧流向世界其他地方的货物多汇集到这里,因而该市场经营的货物大多是第三国运输货物。船东或他们的经纪人也经常到伦敦、纽约市场争取货载。当然,一些贸易商也到此市场寻找运力。

远东租船市场主要有东京市场和中国市场,东南亚租船市场主要有香港市场和新加坡市场。日本租船市场的发展与其经济类型有关。日本是世界经济大国,由于国内资源贫乏和对国外市场的依赖,日本的进出口量非常大,加上日本船队运力强大,造船业发达,东京又是世界性的金融中心,这些都为东京租船市场的发展提供了非常方便的条件。

中国租船市场发育较晚,它是在20世纪70年代末改革开放后才逐步建立起来的地方性市场。中国商船队的迅速扩大和进出口贸易量的不断增长,极大地促进了中国租船市场的形成和发展。香港租船市场是地方性的以船东为主的国际租船市场。它的形成有其历史原因。20世纪60年代以后,香港逐渐确立了其国际金融中心的地位,中国与东南亚各国(包括日本在内)的进出口贸易多以香港为转口中心。许多大船东以香港为基地发展起来,为这一地区的贸易提供运力。加之香港自由港地位和政府的鼓励政策,使香港逐渐确立了东南亚世界航运中心的地位。这里的电信业也非常发达,为租船市场提供着廉价的便利条件,因而这里聚集了一大批航运经纪人精英,每天为船东和货主提供服务。新加坡租船市场由于地理上和政策上的优势,同香港市场具有相同的特点。

如上所述,由于现代通信技术的进步以及互联网技术的普及,世界主要租船市场的表现形式正在发生变化,理解世界租船市场不能只局限在上述几个市场上。事实上,在国际租船业务中,除伦敦市场外,人们完全可以不必顾及什么市场,因为互联网已经基本覆盖全球每一个角落,换句话说,全球都是国际租船市场,在地球上任何地区都可以进行租船交易。

1.3 国际海运合同的法律基础

1.3.1 国际海上货物运输的法律环境

当今的国际经济活动都是在一定的法律框架之内进行的,国际货物运输也不例外。随着国际货物运输的不断发展,世界各国围绕着运输的立法也在不断完善,这使国际货物运输面临着复杂的法律环境。在研究国际货物运输时,我们必须很好地研究它所面临的法律环境。

国际海上货物运输法律制度由国际立法、国内立法和国际惯例三个层面构成。国际性的立法在国际海上货物运输法律制度中占有重要地位。比如,1924年《关于统一提单若干法律规定的国际公约》(简称《海牙规则》)、1968年修订《海牙规则》的《海牙-维斯比规则》、联合国制定的《1978年联合国海上货物运输公约》(简称《汉堡规则》)、《联合国国际货物多式联运公约》等。各国的国内立法,特别是主要运输大国和贸易大国的国内立法在国际货物运输法律制度中也占有重要地位,如英国1855年的《提单法》及1992年的《海上货物运输法》、美国1893年的《哈特法》以及1936年的《海上货物运输法》、我国的《海商法》和其他一些主要国家的有关货物运输立法等。除上述立法外,在国际货物运输中,特别是国际海上货物运输中,还存在着许多航运惯例,如国际航运公会等组织共同颁布的《1993年航次租船合同装卸时间解释规则》以及世界上许多港口存在的地方性习惯等,都可以成为国际海上货物运输合同的准则。

各国的法律制度存在着很大的差异,立法的目的也有所不同。比如,大家知道的以英美为代表的普通法(也称判例法),和以主要欧洲大陆国家为代表的大陆法(也称成文法)差异很大:英国运输立法倾向于保护承运人的利益,美国则倾向于保护货主的利益。在研究国际货物运输法律制度时应当注意研究不同法律制度之间的差异,以便更好地维护合同利益。例如,在诉讼中学会利用法律差异,可以进行择地诉讼(forum shopping),寻求利己的法律管辖。

由于早期英国殖民体系在世界范围内的建立,以及英国在世界海上货物运输的霸主地位,英国有关海上货物运输的法律,如1855年的《提单法》、现行的《海上货物运输法》等对国际海上货物运输有着极其重要的影响。伦敦仍然是当今重要的航运中心之一,也是解决航运纠纷的重要中心。如果我们去查看每一份有关的航运合同,就会发现大多数合同当事人会选择适用英国法律,或规定在伦敦仲裁。英国法院的有关判例或仲裁庭的仲裁结果成为世界其他国家法院或仲裁员判案的重要参考。因此,我们研究国际货物运输时就不能不去研究英国的有关法律制度,这也是为什么本书的有关章节中经常介绍英国法律立场的

原因。

国际上与运输有关的立法,特别是与国际航运有关的立法有许多,有的是关于运输合同的,如前面提到的《海牙规则》、《联合国国际海上货物运输公约》等;有的与运输合同无关,但却会影响到运输合同的履行,比如国际海事组织关于海上人命和船舶安全的《1974年国际海上人命安全公约》等。我们应当重点掌握有关运输合同的法律制度,掌握有关承运人和托运人的权利与义务、责任豁免、赔偿责任限制、运输合同当事人代理人的责任等法律规定,同时也应当了解一些其他相关的法律规定,以便更好地维护合同权利和履行合同义务。

1.3.2 运输代理人及其法律地位的甄别

随着运输实践的发展,国际货物运输中逐渐产生了运输代理人这一角色,他们为货主寻找合适的承运人,或为承运人承揽货物。这种代理人我们称之为“国际货物运输代理”。

各国逐渐建立了国际货物运输代理业管理制度,从运输代理公司的设立条件、业务范围、业务规范、合同义务到违规处罚,都制定了相应的法律、法规,实施管理,保障了国际货物运输代理业的有序、规范发展。我们必须加强对国际货物运输代理的概念、法律地位、业务范围及其操作方式等内容研究。

国际货物运输代理^①简称“国际货运代理”或“国际货代”,英文名称为 freight forwarder 或 forwarding agent。关于国际货物运输代理的定义,目前国际上还没有一个权威的统一界定。国际货运代理协会联合会(FIATA)的有关文件将货运代理定义为“根据客户的指示,并为客户的利益而揽取货物的人,其本人并非承运人”;《国际货运代理示范法》将货运代理定义为“与客户达成货运代理协议的人”,代理服务可以包括“各类与运输、拼装、积载、管理、包装或分拨相关的服务,以及相关的辅助和咨询服务,包括但不限于海关和财政业务、官方的货物申报、货物保险、取得有关货物的单证及支付相关费用等”。

《中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定实施细则》(2004年1月1日由中华人民共和国商务部颁发)第2条规定:“国际货物运输代理企业(以下简称国际货运代理企业)可以作为进出口货物收货人、发货人的代理人,也可以作为独立经营人,从事国际货运代理业务。国际货运代理企业作为代理人从事国际货运代理业务,是指国际货运代理企业接受进出口货物收货人、发货人或其代

^① “国际货物运输代理”这个概念在实践中通常被用来代指“国际货物运输代理人”,除特别说明,本书做法亦同。事实上,“国际货物运输代理”还有“国际货物运输代理业”的含义。

理人的委托,以委托人名义或者以自己的名义办理有关业务,收取代理费或佣金的行为。国际货运代理企业作为独立经营人从事国际货运代理业务,是指国际货运代理企业接受进出口货物收货人、发货人或其代理人的委托,签发运输单证、履行运输合同并收取运费以及服务费的行为。”

理解这一定义要把握定义的两个重要属性:其一,国际货物运输代理作为运输代理人向委托人提供运输服务。为货主(即进出口货物的发货人或收货人)提供服务的货运代理被称为“货方货物运输代理”;为承运人提供服务的被称为“承运人货物运输代理”。有时两者为同一人。其二,国际货物运输代理也可以作为独立经营人提供运输服务。此时,“代理”二字已经失去了法律上的代理意义。运输代理人 and 独立经营人的法律地位是截然不同的。国际货物运输代理的服务范围和服务地域限制构成了这一定义的外延。

准确界定国际货物运输代理的法律地位对于规范国际货物运输代理行为和归责代理行为法律后果十分必要。根据相关法律行为理论^①,结合我国法律规定,国际货物运输代理的“代理行为”(业务行为)可分为三种性质:委托性质、居间性质和独立经营性质。相应地,其法律地位也各不相同。

从事委托性质和居间性质的业务行为的国际货运代理人,在合同关系中,其法律地位是代理人性质,其经授权的代理行为的法律后果由委托人承担。例如,出口人委托国际货物运输代理安排货物的仓储、转运、加工整理、报关报验、装船前检验等事项,或者货运代理接受货方委托,向其提供船舶信息并帮助达成运输协议,只要货运代理人向第三人披露了委托人身份,委托人就应当承担该代理人行为的法律后果。

从事独立经营性质的业务行为的国际货物运输代理人,其业务行为的法律性质已经脱离了代理人的法律特性,此时的国际货物运输代理为自己利益计算,以自己的名义与货主或运输工具所有人订立运输合同(表现形式可以不同),在法律上就已经将自己置于独立缔约承运人或缔约托运人的法律地位上,并因此需要独立或连带承担承运人或托运人的法律责任。例如,国际货物运输代理独立从事国际多式联运业务、无船承运人业务就属此类。

实践中,国际货物运输代理从事的两类不同法律性质的业务活动的界限并非十分清楚,需要以一定的标准来判断。司法实践中常见的区分标准有:①运输单

^① 民法上,代理是指代理人在代理权限内,以被代理人的名义实施民事法律行为,被代理人对代理人的代理行为承担民事责任。大陆法系将代理分为直接代理和间接代理(近似地与之相对应,英美法系分为显名代理和隐名代理,我国《合同法》则将其分为委托、居间和行纪)。直接代理中,代理人以被代理人的名义实施民事法律行为,即代理人在与第三人的民事行为中披露被代理人的身份,代理人的代理行为法律后果由被代理人承担。间接代理中,代理人以自己的名义实施民事法律行为,代理人在与第三人的民事行为中可以披露也可以不披露被代理人的身份,但披露与不披露的法律后果不同。

据标准^①；②实际参与运输标准^②；③固定费用标准^③。

1.3.3 海运合同洽商中的法律问题

海运合同洽商一般要经过询盘、报盘、还盘、接受四个环节。询盘可由承运人或出租人发出，也可由托运人或承租人发出。承运人或出租人将自己的船舶主要规范、计划行走的航线（包括装卸港口范围）、船舶预计受载的时间、或者计划期租的租期和航行的范围交由经纪人，由经纪人向租船市场发布，寻找合适的托运人或租船人。托运人或承租人询盘时则是将货物的有关信息，包括货物品种、数量、装卸港、装运时间等交由其经纪人向租船市场发布，寻找合适的船舶。

按照合同法的规定，询盘可向多个人发出，对发盘人没有约束力。出租人或承租人在获得询盘信息后，经过比较分析，向询盘人发出明确、具体的成交条件，称为报盘，合同法中称为“要约”。根据合同法，报盘一般只能向一个人发出，报盘人受所报出条件的约束，并原则上不得中途更改或撤销。因此，报盘常带有有效期规定。

有的报盘带有条件限制，称为有条件的报盘，这种报盘的性质视同询盘。有条件的报盘多由承租人发出。这主要是由于贸易合同中有类似限制性规定，如“以发货人/收货人批准为准”（subject to the approval of shippers/receivers）；“以货物备好为准”（subject to stem, which means that the contract is conditional upon the charterers obtaining cargo for the agreed loading period, such failure to obtain it relieves both parties of their obligations conditionally agreed）；还有的报盘提出主要条件后，限制“以细节谈妥为准”（subject to details）。对这种限制，英国法律视为有条件的报盘，只要细节事后没有谈妥，合同就没有成立。

① FIATA 标准规则的第 7.1 部分中关于货代作为承运人出现的责任规定：货运代理……当其签发自己的运输单证，或以其他方式明示或默示地表示承担承运人的责任；《中华人民共和国国际海运条例》第 7 条第二款规定：前款所称无船承运业务，是指无船承运业务经营者以承运人身份接受托运人的货载，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完成国际海上货物运输，承担承运人责任的国际海上运输经营活动。

② 当根据运输单据仍无法明确货运代理在运输合同关系中的法律地位时，可以通过考查货运代理对货物运输过程的实际参与程度来确定。德国运输法（HGB）规定：货运代理组织集中不同来源的货物以同一运输工具进行运输时应被认定为承运人。NCBFAA（全美货代和经纪人联合会）标准条款：货运代理在占有货物的情况下，可以作为承运人、仓储人或包装人，从而对货物承担相应的责任。FIATA 标准规则的第 7.1 部分中规定：当货运代理运用其自己的运输工具实际从事运输时，其应作为运输合同当事人而承担责任。

③ 这条标准在各国司法实践中不被普遍接受。例如在我国，货运代理向货主收取包干费用形成了二者运输合同关系的主张不被法院采纳（太仓兴达制罐有限公司诉江苏中远国际货运有限公司太仓分公司货损纠纷案）。