



“十二五”职业教育国家规划教材  
经全国职业教育教材审定委员会审定

# 国际货运代理实务

(第3版)

■ 主编 张敏 周敢飞

 **北京理工大学出版社**  
BEIJING INSTITUTE OF TECHNOLOGY PRESS



“十二五”

经全国职业教育教材审定委员会审定

教材

# 国际货运

## 代理实务

(第3版)

主 编 张 敏 周敢飞

副主编 李 焱 陈红霞

 北京理工大学出版社

BEIJING INSTITUTE OF TECHNOLOGY PRESS

图书在版编目 (CIP) 数据

国际货运代理实务 / 张敏, 周敢飞主编. —3 版. —北京: 北京理工大学出版社, 2015. 1  
ISBN 978 - 7 - 5640 - 9530 - 7

I. ①国… II. ①张… ②周… III. ①国际货运 - 货运代理 - 高等职业教育 - 教材  
IV. ①F511.41

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2014) 第 179054 号

---

出版发行 / 北京理工大学出版社有限责任公司

社 址 / 北京市海淀区中关村南大街 5 号

邮 编 / 100081

电 话 / (010) 68914775 (总编室)

82562903 (教材售后服务热线)

68948351 (其他图书服务热线)

网 址 / <http://www.bitpress.com.cn>

经 销 / 全国各地新华书店

印 刷 / 三河市天利华印刷装订有限公司

开 本 / 787 毫米 × 1092 毫米 1/16

印 张 / 21.25

字 数 / 495 千字

版 次 / 2015 年 1 月第 3 版 2015 年 1 月第 1 次印刷

定 价 / 39.00 元

责任编辑 / 张正萌

文案编辑 / 张正萌

责任校对 / 周瑞红

责任印制 / 李志强

## 第3版前言

## REPRINT PREFACE ■

随着报关与国际货运代理及相关专业毕业生主要就业岗位群的扩大,需建立具有示范作用的国际货运代理主要岗位职业能力标准和以业务流程为主线的“国际货运代理实务”专业课程体系。编者本着突出理论到位、实践应用性强的编写原则,立足于体现“工作任务、行动领域、学习领域、学习情境”四个步骤的课程改革,对本教材进行了修订,并更新了书中的部分数据和历年的真题,增加了“国际货运代理与第三方物流实务”的相关内容。

本书再版有如下四个特点:

1. 风格创新。保持原有理论分析透彻、实际操作性的基础上,更加突出现行市场现行操作需要,突出满足学生从业资格考试需要。
2. 体例创新。在保留原来丰富的知识覆盖面的基础上,对篇章体例进行了整合,结构更加紧凑。把货运代理的相关单证集中,重点更加突出。
3. 内容创新。新增了货代公司对新人培训必备的港口、航线班轮公司等资料。在每章后面附有国际货运代理人资格考试真题演练,提示该章知识的备考点。
4. 知识更新。本书密切联系最新的学术动态和行业动态,新增了国际公约《鹿特丹规则》的内容介绍。书中各章节涉及的统计数据也进行了更新。

本教材于2013年8月被评为“十二五”职业教育国家规划教材立项选题,并于2014年8月经全国职业教育教材审定委员会审定并经教育部批准正式发布为“十二五”职业教育国家级规划教材。

本书由张敏（广州航海学院）、周敢飞（中远华南货运公司）担任主编。李森（江苏海事职业技术学院）、陈红霞（江苏海事职业技术学院）担任副主编。具体编写分工如下：第一章、第三章、第四章、第七章第一节、第八章由张敏编写；第二章由周敢飞编写；第五章、第七章第二节由陈红霞编写；第六章、第七章第三节由李森编写。

本书在编写过程中采用了大量书籍和资料，在此谨向有关作者及提供资料的公司和人员表示感谢！特别致谢为再版提供新资料的岑燕峰和对历年货代考试真题进行分类工作的兰进贵、冯忠建等同学。

由于编者水平有限，错误之处敬请读者批评指正。

编 者

# 目 录

# CONTENTS

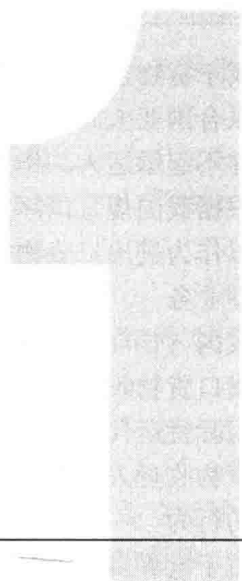
|                              |       |
|------------------------------|-------|
| 第1章 国际货运代理业务综述 .....         | (1)   |
| 1.1 国际货运代理的基本概念 .....        | (1)   |
| 1.2 国际货运代理的性质 .....          | (4)   |
| 1.3 国际货运代理人与无船承运人的识别 .....   | (6)   |
| 1.4 国际货运代理业务概述 .....         | (9)   |
| 1.5 国际货运代理业务基础知识体系 .....     | (13)  |
| 1.6 国际货运代理在贸易和运输流程中的作用 ..... | (20)  |
| 1.7 国际货运代理与第三方物流实务 .....     | (23)  |
| 1.8 真题演练：货代资格考试相关真题 .....    | (27)  |
| 第2章 国际集装箱班轮货运代理业务 .....      | (46)  |
| 2.1 集装箱班轮货运代理业务概述 .....      | (46)  |
| 2.2 国际海上运输航线、港口、班轮公司 .....   | (52)  |
| 2.3 国际集装箱班轮运输组织 .....        | (62)  |
| 2.4 班轮集装箱整箱货货运代理的工作流程 .....  | (65)  |
| 2.5 拼箱货进出口货运程序 .....         | (78)  |
| 2.6 集装箱的发放和交接程序 .....        | (81)  |
| 2.7 整箱出口退关、漏装处理 .....        | (83)  |
| 2.8 真题演练：海运货代代理业务 .....      | (85)  |
| 第3章 国际危险货物运输业务 .....         | (107) |
| 3.1 国际海运危险货物规则概述 .....       | (107) |
| 3.2 危险货物运输业务代理 .....         | (108) |
| 3.3 托运危险品的单证 .....           | (110) |
| 3.4 真题演练：国际危险货物运输业务 .....    | (111) |
| 第4章 国际货运代理与租船业务 .....        | (113) |
| 4.1 租船经纪人业务 .....            | (113) |
| 4.2 租船运输概述 .....             | (118) |

|             |                                    |              |
|-------------|------------------------------------|--------------|
| 4.3         | 航次租船运输 .....                       | (123)        |
| 4.4         | 定期租船运输 .....                       | (131)        |
| 4.5         | 真题演练：国际货运代理与租船业务 .....             | (136)        |
| <b>第5章</b>  | <b>航空货运代理理论与实务 .....</b>           | <b>(140)</b> |
| 5.1         | 国际航空货物运输概述 .....                   | (140)        |
| 5.2         | 航空运价与运费 .....                      | (155)        |
| 5.3         | 不正常运输、变更运输及责任与赔偿 .....             | (167)        |
| 5.4         | 真题演练：航空货运代理 .....                  | (173)        |
| <b>第6章</b>  | <b>国际多式联运理论与实务 .....</b>           | <b>(189)</b> |
| 6.1         | 国际多式联运概述 .....                     | (189)        |
| 6.2         | 国际货物多式联运实务 .....                   | (203)        |
| 6.3         | 真题演练：国际多式联运 .....                  | (217)        |
| <b>第7章</b>  | <b>国际货运单证及单证业务 .....</b>           | <b>(227)</b> |
| 7.1         | 提单及提单业务 .....                      | (227)        |
| 7.2         | 航空货运单 .....                        | (247)        |
| 7.3         | 多式联运单据与单证业务 .....                  | (255)        |
| 7.4         | 真题演练：国际货运单证 .....                  | (265)        |
| <b>第8章</b>  | <b>国际货物报关与报检代理实务 .....</b>         | <b>(268)</b> |
| 8.1         | 国际货物报关代理知识概述 .....                 | (268)        |
| 8.2         | 国际货物检验检疫代理实务 .....                 | (274)        |
| 8.3         | 其他对外贸易管制 .....                     | (277)        |
| 8.4         | 真题演练：国际货物报关与报检 .....               | (281)        |
| <b>第9章</b>  | <b>国际货运代理业务纠纷处理及货运代理法律责任 .....</b> | <b>(284)</b> |
| 9.1         | 货运事故处理 .....                       | (284)        |
| 9.2         | 货运保险理赔 .....                       | (291)        |
| 9.3         | 国际货运代理的责任 .....                    | (294)        |
| 9.4         | 调整国际货运代理法律关系的法律 .....              | (300)        |
| 9.5         | 货运代理业务经营风险及防范对策 .....              | (301)        |
| 9.6         | 真题演练：国际货运代理业务纠纷处理及货运代理法律责任 .....   | (307)        |
| <b>附录1</b>  | <b>常用货运业务缩略语（英汉对照） .....</b>       | <b>(311)</b> |
| <b>附录2</b>  | <b>常用附加费名称（英汉对照） .....</b>         | <b>(328)</b> |
| <b>附录3</b>  | <b>常用提单名称（英汉对照） .....</b>          | <b>(329)</b> |
| <b>参考文献</b> | <b>.....</b>                       | <b>(331)</b> |



# 第1章

## 国际货运代理业务综述



### 教学目的

从国际货运代理的概念、性质入手，了解国际货运代理在各种业务中的身份和地位，以及国际货运代理业务在国际贸易和运输中的作用，即如何在进出口业务履行中发挥纽带及服务作用。了解国际货运代理业务广泛涉及的外贸、口岸管理、保险、运输等知识体系，为后面各章货运代理具体业务的学习打下基础。

国际货运代理人源于英文“the freight forwarder”一词。“freight”本义是指运输的货物(goods transported)；“forward”作为动词，具有发送、转运之意；“forwarder”是指传递东西的人或代运人、转运商。因此，“the freight forwarder”本义是指为他人安排货物运输的人，在运输领域应被称为运输业者、运输行、转运公司等。

随着国际贸易结构的精密化和国际货物运输方式的多样化，国际货运代理业逐渐形成并渗透至国际贸易、国际运输的每一个领域，成为国际贸易、运输中不可缺少的重要组成部分。

国际货运代理业是社会经济部门中一个独立的行业，它涉及运输、保险、银行、海关、商检、卫生检疫、仓储等诸多社会部门和机构，但却不能为上述任何部门和机构所涵盖。国际货运代理业在海上货物运输中一直处于重要地位，随着集装箱及多式联运的发展，这种重要性已经达到了前所未有的高度。

### 1.1 国际货运代理的基本概念

国际货运代理，可以从国际货运代理人和国际货运代理企业两个角度来理解。

#### 1.1.1 国际货运代理人的含义

国际货运代理人一词，国际上虽然没有统一、公认的定义，但在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。

根据国际货运代理协会联合会(FIATA)的有关文件，货运代理人的定义是：根据客户的指示，为客户的利益而承揽货物运输的人，其本身并不是承运人。货运代理人也可以依据这些条件，从事与运输合同有关的活动，如储货、报关、验收、收款等。国际货运代理人本



质上属于货物运输关系人的代理人,是联系发货人、收货人和承运人的货物运输中介人。

联合国亚太经合组织对货运代理人的解释是:货运代理人代表其客户揽取货物运输,而本人并不起承运人的作用。

根据我国规范国际货运代理的部门规章《国际货运代理业管理规定》: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,从事国际货物运输代理业务。

我国《国际货运代理业管理规定实施细则》的定义是:国际货物运输代理企业可以作为进出口货物收货人、发货人的代理人,也可作为独立经营人从事国际货代业务。

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,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和服务费的行为。

由于世界多数国家都允许国际货物运输代理企业接受承运人的委托,代为办理国际货物运输及相关业务,我国有关公路、铁路、水上(国际海上运输除外)、航空运输和多式联运的法规和规章,都允许货物运输代理企业代理承运人承揽货物,办理相关运输手续。事实上我国许多国际货物运输代理企业也都取得了经营国际铁路运输、国际航空运输销售代理业务的资格。

### 1.1.2 国际货运代理企业

国际货运代理业是随着国际经济贸易的发展、国际运输方式的变革、信息技术的进步发展起来的一个相对年轻的行业,在社会产业结构中属于第三产业,性质上属于服务业。

#### 1. 国际货运代理企业的含义

国际货物运输代理企业(简称国际货运代理企业)是指接受进出口货物发货人、收货人或承运人的委托,以委托人的名义或者以自己的名义,为委托人办理国际货物运输及相关业务并收取服务报酬的法人企业。

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、发货人或其代理人的委托,以委托人的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者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。

外商投资国际货运代理企业是指外国投资者以中外合资、中外合作或外商独资的形式设立的接受进出口货物收货人、发货人的委托,以委托人的名义或以自己的名义,为委托人办理国际货物运输及相关业务并收取服务报酬的外商投资企业。

#### 2. 国际货运代理企业的名称和组织形式

国际货运代理企业必须依法取得中华人民共和国企业法人资格,国际货运代理企业的名称、标志应当符合国家法律法规的有关规定,符合其业务性质、范围,并能表明行业特点,其名称应当含有“货运代理”“运输服务”“集运”或“物流”等相关字样。根据2005年商务部和国家工商行政管理总局《关于国际货物运输代理企业登记和管理有关问题的通知》

精神,取消国际货运代理企业经营资格审批以后,新成立的以国际货运代理为主要业务的企业,其名称中必须体现“国际货运代理企业”类似字样。

目前,我国国际货运代理企业的组织形式是以有限责任公司或股份有限公司为主。随着新《公司法》的实施,一人公司将大量设立,一人独资企业等其他组织形式的国际货运代理企业将逐渐增多。

### 3. 国际货运代理企业的分类

国际货运代理企业可以从不同的角度进行分类,为了更好地了解其行业特点和业务内容,以企业的成立背景和经营特点为标准,可以分为以下几种类型。

#### 1) 以对外货易运输企业为背景的国际货运代理企业

这类国际货运代理企业主要是指中国对外贸易运输(集团)公司及其分公司、子公司、控股公司、合资公司。以海、陆、空国际货运代理业务为主,集海上运输、航空运输、航空快递、铁路运输、国际多式联运、汽车运输、仓储、船舶经营和管理、船舶租赁、船务代理、综合物流于一体。它的特点是一业为主,多种经营,经营范围较宽,业务网络发达,实力雄厚,人力资源丰富,综合市场竞争能力较强。

#### 2) 以实际承运人企业为背景的国际货运代理企业

这类国际货运代理企业主要是指由公路、铁路、海上、航空运输部门或企业投资或控股的国际货运代理企业,如中国铁路对外服务总公司、中国外轮代理总公司、中远国际货运代理有限公司、中国民航客货运输销售代理公司等。它的特点是专业化经营,与实际承运人关系密切,运价优势明显,运输信息灵通,方便货主,在特定的运输方式下市场竞争力较强。

#### 3) 以外贸、工贸公司为背景的国际货运代理企业

这类国际货运代理企业主要是指由各专业外贸公司或大型工贸公司投资或控股的国际货运代理企业,如五矿国际货运公司、中化国际仓储运输公司、中粮国际仓储运输公司、中机国际仓储运输公司、中成国际运输公司、长城国际运输代理有限公司等。它的特点是货源相对稳定,处理货物和单据的经验丰富,对某些类型货物的运输代理竞争优势较强,但多数规模不大,服务功能不够全面,服务网络不够发达。

#### 4) 以仓储、包装企业为背景的国际货运代理企业

这类国际货运代理企业主要是指由仓储、包装企业投资、控股的国际货运代理企业或增加经营范围后的国际货运代理企业,如北京市友谊包装运输公司、天津宏达国际货运代理有限公司、中储国际货运代理公司等。它的特点是凭借仓储优势揽取货源,深得货主信任,对于特种物品的运输代理经验丰富,但多数规模较小,服务网点较少,综合服务能力不强。

#### 5) 以港口、航道、机场企业为背景的国际货运代理企业

这类国际货运代理企业主要是指由港口、航道、机场企业投资、控股的国际货运代理企业,如上海集装箱码头有限公司、天津振华国际货运有限公司等。这类国际货运代理企业的特点是与港口、机场企业关系密切,港口、场站作业经验丰富,对集装箱货物运输代理具有竞争优势,人员素质、管理水平较高,但是服务内容较为单一,缺乏服务网络。

#### 6) 以境外国际运输、运输代理企业为背景的国际货运代理企业

这类国际货运代理企业主要是指境外国际运输、运输代理企业以合资、合作方式在中国境内设立的外商投资国际货运代理企业。它的特点是国际业务网络较为发达,信息化程度、人员素质、管理水平高,服务质量好。

### 7) 其他背景的国际货运代理企业

这类国际货运代理企业主要是指由其他投资者投资或控股的国际货运代理企业。它的投资主体多样,经营规模、经营范围不一,人员素质、管理水平、服务质量参差不齐。有的实力雄厚,业务范围广泛,服务网络较为发达,信息化程度、人员素质、管理水平较高,服务质量较好,如天津大田航空服务代理公司、北京市外国企业服务总公司等;有的规模较小,服务内容单一,人员素质、管理水平不高,服务质量一般。

### 4. 对国际货运代理企业的监督管理

我国对国际货运代理的监督管理分为政府主管部门监管和行业自律。

我国由商务部负责对国际货物运输代理业进行监督管理,制定国际货运与现代物流发展战略,建立国际货运与现代物流公共信息服务体系,鼓励国际货运代理企业开拓国际市场。

国内的行业自律组织是中国国际货运代理协会和各地方国际货运代理协会,由各从事国际货运代理业务的公司和企业组成,其作用是加强行业自律,制定国际货运代理提单范本,规范责任保险范围,制订标准交易条件,维护行业经营秩序,维护会员企业合法权益。各地方国际货运代理协会接受中国国际货运代理协会业务指导,并接受商务部监管。

## 1.2 国际货运代理的性质

从上述定义可以看出国际货运代理人的法律地位的复杂性,如何理解国际货运代理作为代理人和作为独立经营人的性质?不少教材称货运代理人的角色从“代理人”逐步向“经营人”或“承运人”的角色发展;而关于代理人,则称“虽然也以独立经营人的身份从事仓储、短途运输,甚至以承运人的身份出具运单、提单,但其本质还是货物运输的代理人”等等,这些说法从本质上混淆了代理人与当事人的法律地位和责任。即,以独立经营人身份从事业务或以承运人身份出具运单、提单,则其身份就不再是代理人了,应当承担当事人相应的责任。

那么关于代理人和当事人,有必要从民法基本原理上进行分析。

### 1.2.1 民事代理的含义

代理是一种依他人的独立行为而使被代理人(又称本人)直接取得其法律效果的制度。它使得自然人和经济组织借助于代理制度,克服个人能力、精力和地域限制,把民事活动和商业活动的范围扩大。

代理分为委托代理、法定代理和指定代理。委托代理是指由被代理人委托、授权而产生代理权的代理行为。委托代理的权限和权限大小受制于授权委托书的内容,没有授权委托的无代理权的行为,超过授权委托范围的超越代理权行为或者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,由行为人承担民事责任。

代理分为狭义代理和广义代理。所谓狭义代理,指代理人以被代理人名义从事法律行为,而使其法律效果直接归属被代理人。所谓广义代理,指代理人以被代理人名义或以自己的名义,代被代理人从事法律行为,而使所产生的法律后果直接或间接归属于被代理人。代理概念还可分为直接代理与间接代理。直接代理即是狭义代理。间接代理,指代理人以自己的名义从事法律行为,而使其法律后果间接地归属于被代理人。而广义代理中既包括直接代

理,也包括间接代理。

可见,代理制度的核心是——为被代理人从事的民事法律行为,后果直接归属于被代理人。大陆法系代理法在确定谁与第三人订立合同时,一般采用严格的“名义原则”,即代理人究竟是以被代理人的名义,还是以自己的名义与第三人订立合同。在名义原则的基础上,多数大陆法系代理法把代理关系分为直接代理与间接代理。

我国《民法通则》中代理的定义为:代理是代理人在代理权范围内,以被代理人的名义独立与第三人的法律行为,采取的是直接代理概念,又称狭义的代理。我国《合同法》第402条和第403条的规定,在一定程度上承认了间接代理。即,我国的代理制度既有直接代理也有间接代理的规定。在我国,判断行为人是代理人或当事人(实务称独立经营人)的地位,不以其行为是否以自己的名义为唯一标准。

#### ■ 链接 1-1 我国代理制度的法律规定

我国《民法通则》第63条:“代理人在代理权限内,以被代理人的名义实施的民事法律行为,被代理人对代理人的代理行为,承担民事责任。”

我国《合同法》第402条:“受托人以自己的名义,在委托人的授权范围内与第三人订立的合同,第三人在订立合同时知道受托人与委托人之间的代理关系的,该合同直接约束委托人和第三人,但有确切证据证明该合同只约束受托人和第三人的除外。”

第403条:“受托人以自己的名义与第三人订立合同时,第三人不知道受托人与委托人之间的代理关系的,受托人因第三人的原因对委托人不履行义务,受托人应当向委托人披露第三人,委托人因此可以行使受托人对第三人的权利,但第三人与受托人订立合同时如果知道该委托人就不会订立合同的除外。”

受托人因委托人的原因对第三人不履行义务,受托人应当向第三人披露委托人,第三人因此可以选择受托人或者委托人作为相对人主张权利,但第三人不得变更选定的相对人。

委托人行使受托人对第三人的权利的,第三人可以向委托人主张其对受托人的抗辩。第三人选定委托人作为其相对人的,委托人可以向第三人主张其对受托人的抗辩以及受托人对第三人的抗辩。”

### 1.2.2 国际货运代理的含义与民法代理的关系

英美法系与大陆法系两大法系关于代理制度的细微区别:英美法系对代理制度的规定较清晰,仅存在被代理人和代理人之分;大陆法系的间接代理制度,似乎在英美代理制度中,在代理人和被代理人之间介入“中间人”。间接代理制度中涉及间接代理人(以自己的名义代表委托人开展业务的代理)及该代理人签订的所谓的间接代理合同。该合同的本质特征是一个代理人兼有当事人和代理人的双重身份。对他的客户来说,他是代理人,履行客户委托的义务;根据与承运人签订的合同,他又是运输合同的当事人,作为当事人,货运代理人有权同承运人签订运输合同,并要求承运人履行所签订的运输合同。正是因为英美法系与大陆法系关于代理制度的细微区别,而法律中又无法找到与中间人相对应的概念,所以,容易造成理解上的差异。

大陆法系的间接代理制度体现在国际货运代理制度的立法上。大陆法系出现了代表委托人、却以自己的名义与承运人签订运输合同,具有佣金代理人性质的国际货运代理人制度。

国际货运代理人不仅仅是纯粹的代理人,而且还有可能扮演当事人的角色。国际货运代理人是一种中间人性质的运输业者,他既代表货方,保护货方利益,又协调承运人进行承运工作。因此,学术界和业务界曾一度认为国际货运代理在性质上有别于民事代理,有其特殊性,故有虽然充当了当事人角色但还是应该认定为代理人之说。而所谓的“货物中间人”,其法律的性质应依国际货运代理在实际业务中所起的作用而定。应该承担独立责任的时候,不能以代理人为由逃避责任。

### 1.2.3 货运代理性质的区分标准

国际货运代理人的上述这两种身份所承担的责任差异很大,关系到国际货运代理人及其相关各方的权益。作为代理人,国际货运代理人仅需要在安排客户货物运输时,做到合理谨慎,而作为当事人的国际货运代理人有责任将客户的货物运送到目的地,其行为远远超出了合理谨慎的要求。所以,法律上要求首先把国际货运代理人充当纯粹代理人和充当当事人两种情况区别开来。

一个国家商业越发达,其国际货运代理人的地位越多样、琐碎、难以把握。国际货运代理人的法律地位及其相应的权利与义务在一国乃至全世界都是一个难以解决的问题,有人称在21世纪,最令货运代理人头疼的法律问题是区分当事人和代理人身份的问题。最终其法律地位将由所属国家的法律决定,而且还要考虑货运代理人的实际业务操作。

■ **链接 1-2** 区别货运代理人身份至少应考虑以下因素:

- (1) 是否有强制法的规定或习惯做法。
- (2) 是否签发了自己的全程运输单证。
- (3) 是否持有客户据以要求实际承运人履行运输合同的单证。
- (4) 是收取基于运输费用计算的佣金,还是赚取所付运费与向客户收费之间的差价。
- (5) 是否与客户以前有过交易。

上述标准仅为区别货运代理人身份之参考,判定货运代理人法律地位还要依个案事实,以及相关法院对具体合同的解释。

## 1.3 国际货运代理人与无船承运人的识别

### 1.3.1 国际货运代理人与无船承运人的关系

实践中,国际货运代理人作为纯粹代理人 and 当事人身份混同,突出表现为货运代理与无船承运人的关系上。

对无船承运人最早规定于 FMC 的 General Order 4: 在美国 FMC 的管辖下,不经营运输船舶而作为海洋公共承运人,称为 Non-vessel Operating Common Carrier by Water, 简称 NVOCC, 由美国联邦海事委员会在 1961 年创设。1984 年美国《航运法》对无船承运人的规范被上升为法律。我国《国际海运条例》对无船承运业务定义为: 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, 签收自己的提单, 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。



《国际海运条例》出台前,我国没有无船承运人的概念,通常将除船公司之外的海上运输货运业务统称为货运代理业务,但货运代理人事实上承担了作为运输当事人即无船承运人时的权利义务。从这个角度看,无船承运业务是国际货运代理的独立经营人业务,无船承运人是从国际货运代理的双重身份中独立出来的所谓独立国际海运经营人。在《国际海运条例》设立无船承运人制度之前,无船承运业务实际是由货运代理人从事的独立国际海运经营人业务,新的行政立法不过是把货运代理原有的业务进行经营主体的重新认定和变更行政管理主体。

无船承运人和货运代理人在主体上的混同以及业务操作上的相似性,加上有的货运代理公司为了规避大于代理人责任的承运人的责任,而在操作中故意混淆这两种业务,导致了一旦发生纠纷,法院在识别其法律身份时异常困难,司法的不确定性反过来又使得从业者认识上更加混乱。

### 1.3.2 识别国际货运代理人与无船承运人的方法

司法实践中,涉及货运代理公司身份的诉讼主要有两种类型:① 托运人或提单持有人在发生货损、货差、无单放货或延迟交付后,以货运代理公司为被告提出索赔;② 货运代理公司作为原告向托运人主张运杂费。在这两类案件中,货运代理公司的法律身份一般都会成为案件的焦点问题。货运代理公司向托运人主张运费时,往往自称为无船承运人,托运人则认为其应为货运代理人,无权主张运费;在托运人或提单持有人向货运代理公司索赔货物损失时,通常将货运代理公司视为无船承运人,而货运代理公司则认为自己为货运代理人。

目前达成共识的有如下几种识别货运代理人与无船承运人的方法。

#### 1. 合同的约定

这里所称的合同是指当事人签订的书面合同,而非提单或者其他运输单证所证明的合同。书面合同是判断当事人之间合同关系性质的重要依据,也是识别货运代理人和无船承运人最直接的标准。如果委托人(托运人)与货运代理公司之间订有书面合同(协议),则通常根据合同的名称和内容判断该合同属于运输合同或者代理合同,进一步判断货运代理公司的法律身份(货运代理人或无船承运人)。如果合同的名称与合同的内容不一致(如合同的名称为运输合同,而合同的内容中没有运输合同的基本条款),则以合同的内容为准。

#### 2. 是否签发无船承运人提单

通过提单识别无船承运人,一是看提单格式。在货运代理公司使用自身格式的无船承运人提单(提单抬头印制了货运代理公司名称)的情形下,一般应认定其为无船承运人;反之,在货运代理公司没有使用自身格式的无船承运人提单,而是由船公司签发船东提单的情形下,则船公司为承运人,货运代理公司一般为代理人。二是看提单的签署。一般而言,船东提单以船公司为抬头,由船舶代理人代签。船舶代理人的签署或表明其所代理的船公司,或仅表示“代表承运人”或“代表船长”(For and on behalf of the carrier/master)。无船承运人提单通常由货运代理公司自己签署,其签署应与抬头一致,即表明“作为承运人”(As carrier)。然而,现实中往往并非如此。绝大多数货运代理公司即使使用其无船承运人提单,在签署时仍然表示其“作为代理人”(As agent 或 As agent for the carrier)。这是一种“浑水摸鱼”的心态,具有很大的迷惑性,可能因抬头与签署不一致而被认为以签署为准。根据提单识别承运人的主流意见认为:在提单抬头与签署不一致的情况下,应当以签署为准。假

定如此,则货运代理公司可以在使用其无船承运人提单的情况下也能轻易地逃避无船承运人的责任。因此,目前法院新的观点认为:在识别无船承运人的场合,传统的“签署优于格式”的观点不能适用,而应当反其道而行——在签署与格式(抬头)不一致的情况下,以格式为准,因为所谓的 Carrier 其实并不存在。船公司没有使用自己的提单格式,也没有授权货运代理公司签发提单,船公司就不能被认定为所谓的 Carrier。在没有船公司授权的情况下,货运代理公司很难为其自称的“代理”身份进行有效抗辩;而在船公司授权货运代理公司签发提单的极少数情况下,货运代理公司的身份变为船舶代理人,其使用的提单格式应为船东提单,而非无船承运人提单。

### 3. 收取报酬的形式

目前货运代理公司取得报酬的主要形式为包干费用,即由货主一次性向货运代理公司支付包括货物运费和货运代理公司利润在内的费用。货运代理公司在收取货主支付的费用之后(或之前),向船公司支付较低的运费,其中差额为货运代理公司的利润。这种收费方式,也常常被当事人(一般为货主)引以为判断货运代理公司法律身份的理由:收取运费是承运人的权利,货运代理公司收取运费,可以表明其承运人的身份。

### ■ 链接 1-3 案例

原告李××诉被告A公司海上货物运输合同纠纷案[一审案号:(2005)广海法初字第××号;二审案号:(2005)粤高法民四终字第×××号]。李××委托A公司将一批货物运至委内瑞拉,A公司告知李××有不同的船公司选择并说明各自的运价。李××选定了船公司并向A公司支付了海运费。广州海事法院认为:A公司与李××约定并收取了全程运费而非代理费,应视A公司自为运输,认定A公司为承运人。广东省高级人民法院二审认为:我国法律没有明确规定代理报酬的形式。代理报酬形式不单仅限于代理佣金这一单一形式,运费差价亦可作为代理报酬。A公司收取海运费这一事实并不足以认定A公司与李××之间成立运输合同关系。

### 4. 其他方法

在委托人与货运代理公司之间不存在书面合同、货运代理公司也没有签发自己格式的无船承运人提单的情况下,识别货运代理公司的身份,首先需要从货运代理公司对委托人的询价答复、托运单或者委托书的内容、船公司签发给货运代理公司的提单等方面综合考虑。一般而言,如果委托人指定了船公司,或者货运代理公司在答复委托人的询价时披露船公司,并且(或者)提供多家船公司供委托人选择,托运单或者委托书记载了船名或以其他方式表明了货运代理公司的代理人身份,船公司签发给货运代理公司的提单记载的托运人是委托人,则应当认为货运代理公司披露了承运人,并且明示或者暗示其代理人的身份;反之,如果货运代理公司在相关文件中没有披露承运人,也没有表明其代理人的身份,而且,船公司签发的提单中记载的托运人是货运代理公司,则一般应认定货运代理公司为无船承运人。

具有无船承运人资格的货运代理公司,同时具有“国际海运业运输专用发票”和“国际货物运输代理业专用发票”。按规定,两种发票应分别对应两种不同性质的业务。但是,货运代理公司在日常操作中并没有严格按照规定要求根据提供服务的不同类型开具相应的发票。除非委托人特别要求,货运代理公司通常出具货运代理发票。因此,货运代理发票不足以成为判断货运代理身份的依据。



当依据上述因素仍不足以做出判断时,还可以参考其他因素。其他因素包括委托人与货运代理公司之间的往来函件、双方的交易历史、货运代理公司的参与程度等。

## 1.4 国际货运代理业务概述

### 1.4.1 国际货运代理业务的起源

航运科技的进步以及航贸一体时代的结束,使得航运与外贸分离成两个彼此独立的部门,并通过提高专业化程度来实现利益的最大化。随着航运和外贸两部门分工日益精细,两部门出现了信息不对称、专业知识垄断的局面,而两部门又没必要为跨越这种行业界限而付出成本,因此,国际货运代理人应运而生。

国际货运代理人作为促进贸易和航运两个行业交易的中间人,在贸易合同的履行和运输合同的履行中起到了纽带作用,为船货双方节省了获取对方专业知识和交易信息的成本。

国际货运代理也随着外贸和海上货物运输量的日益增加而发展。无论是货物进出口贸易,还是海上运输,涉及的环节多,业务范围广,任何一个货主或船公司都很难亲力亲为。而且限于人力和物力,也不可能在世界范围内广设分支机构,国际货运代理就是适应这种需要而产生的代理行业,他们接受委托人的委托,代办各种运输业务并按提供的劳务收取一定的报酬,即代理费、佣金或手续费。国际货运代理业随着国际贸易和运输业的发展而迅速发展起来,当前,货运代理行业已渗透到运输领域的各个角落,成为外贸和运输业不可缺少的组成部分。

### 1.4.2 国际货运代理的发展阶段

#### 1. 初期——传统国际货运代理人阶段

早期国际货运代理人经营的规模一般较小,最多在一两个国家设有办事处,也没有形成运输网络,所以货运代理人选择仅以代理人的身份安排货物运输,充当托运人或收货人的代理人,联系承托双方安排运输,而将运输风险留给他人,他们的客户根据货运代理人的指示在运输单证上以发货人或委托人的身份出现。客户可以要求承运人履行由货运代理人代表他与承运人签订的运输合同。这样,国际货运代理人的法律责任如同其他代理人一样是最低限度的。

在该阶段,国际货运代理人仅代表客户为货物办理保险;帮助客户履行进出口手续,如办理海关、商检、卫生检疫等;为客户办理货物装卸、理货、仓储等业务;对货物进行简单加工、包装;帮助客户交付货物、按照“交货付款”(cash on delivery, COD)条件收取相关费用;为客户提供运输和货物分拨方面的建议等。但上述业务范围仅限于为了安排货物运输而必须从事的附随义务。国际货运代理人一般不直接参与组织运输和实际运输工作,他们成为维系以发货人或收货人为客户和以各类承运人、海关、商检等部门为另一方之间关系的媒介和桥梁。

虽然该阶段许多货运代理人可以在一定范围内拥有必需的仓库、小型车队,但其根本目的是为了能够更好地履行货运代理责任和控制货物,也没有与客户签订除代理合同之外的其他任何合同,因而不是当事人。国际货运代理人不从事具体运输工作,一般不经营运输工具,也不经营进出口货物。

## 2. 发展阶段——货运代理人转化为“货运中间人”

国际货运代理人作为纯粹代理人从事传统货运代理业务,虽然有投资少、成本低、责任轻、风险小的优点,但获利少。随着经济的发展,生产效率需要进一步提高,客户要求越来越方便、快捷、简单的运输安排,要求权利义务进一步明确。传统国际货运代理人显然不能满足客户要求,例如,当客户货物遭到损坏或丢失时,传统国际货运代理人仅协助当事人向有关方面追偿,但并非其绝对的义务,客户的利益不利于被保护。纯粹代理人的角色也因此而逐渐不受客户的欢迎。与此同时,一种新的运输方式也在货运代理业的实践中不断发展,并极大地影响着货运代理人角色的转变。

随着铁路运输的发展,不少货运代理人已经开始使用铁路公司的车厢(the Railway Wagon)经营集拼货物(Cargo Consolidation)运输,即首先把不同客户的小批货物集中起来形成一个运输单位(即一个车厢),到达目的地后,再把集中起来的货物拆开交付给不同的收货人。在这种情况下,货运代理人开始公布自己的运费率。集拼货物运输方式的采用要求货运代理人必须同国外的公司联合,将其业务扩展到国外,从而建立自己的运输网络。此时,相对于国内货物运输代理人的国际货物运输代理人才真正形成。这种集拼货物运输方式具有新生事物的优点和旺盛的生命力,并迅速扩展到海运业和空运业。

自20世纪60年代开始,集装箱化运输已成为国际贸易的显著特征。集装箱的出现,使货物贸易一体化成为可能,从而显著提高了搬运与运输效率。货运代理人很快适应了这一变化,他们与船东签订整箱货(Full Container Load, FCL)运输协议,却与货方签订拼箱货(Less Container Load, LCL)运输合同,为其提供门到门服务。

国际货运代理人向新型运输方式经营转变过程中,其自身的法律地位也悄然发生变化。货运代理人经营集拼货物运输,成为集拼货物运输业者(Cargo Consolidator),其传统意义上仅充当代理人,而不是当事人的法律地位已经面临挑战。当国际货运代理人控制着大量的货物运输时,他可能租用大部分甚至全部的船舶或飞机舱位。尽管有些国际货运代理人仍坚持他们只是代理人,但从法律角度来看,由于他们已经不向托运人索要一定比例运费,然后再分别支付实际承运人,而是能够自己决定运费率而成为运输合同的一方,成为运输合同的当事人,从而完成由代理人向承运人的转变。

国际货运代理人成为运输合同的一方,承担运输合同项下的责任,但有时却仅充当代理人,辅助客户安排货物运输,具有混合身份。从该阶段国际货运代理人基本的性质来看,他主要是联系客户和承运人,提供有关货物运输、转运、仓储、保险,以及与货物运输有关的各种业务的服务机构。国际货运代理是一种中间人性质的运输业者,他既代表客户,保护客户的利益,又协调承运人进行承运工作,其本质就是“货物中间人”,在以发货人和收货人为一方,承运人为另一方的两者之间行事。这些中间人的特征都是在商业实践中发展起来的,它往往不符合法学理论中提出的关于代理的概念。

### 1.4.3 国际货运代理与第三方物流

#### 1. 物流基础概要

所谓物流(Logistics)是指物品从供应地向接收地的实体流动过程。根据实际需要,将运输、储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等基本功能实施有机结合。

现代物流的基本构成:储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理。