

陈 萍 主编
杨 赞 主审

国际货物运输

GUOJI HUOWU YUNSHU



大连海事大学出版社

国际货物运输

陈 萍 主编
杨 赞 主审

大连海事大学出版社

©陈 萍 2012

图书在版编目(CIP)数据

国际货物运输 / 陈萍主编. —大连 : 大连海事大学出版社, 2012. 2
ISBN 978-7-5632-2663-4

I. ①国… II. ①陈… III. ①国际货运—高等职业教育—教材 IV. ①F511.41

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2012)第 019818 号

大连海事大学出版社出版

地址:大连市凌海路1号 邮编:116026 电话:0411-84728394 传真:0411-84727996

<http://www.dmupress.com> E-mail:cbs@dmupress.com

大连华伟印刷有限公司印装 大连海事大学出版社发行

2012年2月第1版 2012年2月第1次印刷

幅面尺寸:185 mm×260 mm 印张:16.25

字数:402千 印数:1~1500册

责任编辑:陆梅 版式设计:小月

封面设计:王艳 责任校对:杨冠尧

ISBN 978-7-5632-2663-4 定价:31.00元

前 言

运输是贸易的桥梁,运输是物流最重要的环节之一。掌握国际货物运输的各种运输方式实务操作,是从事国际物流运输等相关业务的必要前提。本书主要介绍的就是国际海上货物运输、国际公路货物运输、国际铁路货物运输、国际航空货物运输及国际多式联运等各种运输方式下的实务操作及承运人或经营人的主要权利和责任。

熟悉各种国际货物运输方式的操作流程,清楚不正规操作的法律后果及责任以防患于未然是撰写本书的目的,也是本书最大的特点。为突出这一特点,本书在每一章后面增加了三个板块:实训项目、法律思考和深度探讨。“实训项目”板块模拟设计了实务操作流程中涉及的主要业务须完成的项目任务;“法律思考”板块则主要针对业务中的一些常见法律纠纷问题提出思考;“深度探讨”板块是对各章学习内容的延伸,主要包括与各章学习内容密切相关但却不包括在各章明确要求的学习内容和目标中的问题,以及各章中目前最新最前沿的热点问题。

本书适于国际物流、港航等专业的高等职业教育用书,也可以用于国际物流运输等相关企业的培训,普通高等教育的相关专业也可参考使用。

因作者水平有限,恳请各位读者批评指正!

陈 萍

2011年11月

目 录

第一章 国际货物运输概述	(1)
第一节 国际货物运输的主要方式.....	(1)
第二节 国际货物运输在现代物流中的地位和作用.....	(6)
第三节 国际货物运输的主要当事方.....	(7)
第四节 国际货运代理.....	(9)
[实训项目]	(16)
[法律思考]	(16)
[深度探讨]	(17)
第二章 国际海上货物运输	(18)
第一节 国际海上货物运输基础知识	(18)
第二节 集装箱班轮运输	(23)
第三节 租船运输	(54)
第四节 提单实务及相关的国际公约和我国海商法的规定	(67)
第五节 海运运费的计收	(85)
[实训项目]	(91)
[法律思考]	(95)
[深度探讨]	(99)
第三章 国际公路货物运输	(102)
第一节 公路货物运输基础知识.....	(102)
第二节 公路货物运输合同及公路货运单.....	(106)
第三节 公路危险货物运输和超限超载货物运输.....	(111)
第四节 公路货物运费的计收.....	(117)
[实训项目].....	(118)
[法律思考].....	(119)
[深度探讨].....	(119)
第四章 国际铁路货物运输	(120)
第一节 国际铁路货物运输的基础知识.....	(120)
第二节 国际铁路货物联运业务流程.....	(127)
第三节 国际铁路货物联运运单.....	(136)
第四节 国际铁路货物联运运费的计收.....	(141)
[实训项目].....	(147)
[法律思考].....	(148)
[深度探讨].....	(150)

第五章 国际航空货物运输	(154)
第一节 航空货物运输的基础知识.....	(154)
第二节 国际航空货物运输业务流程.....	(161)
第三节 航空货运单的主要内容及其缮制.....	(166)
第四节 国际航空货物运费的计算.....	(176)
第五节 国际航空货物运输的国际公约.....	(189)
[实训项目].....	(191)
[法律思考].....	(195)
[深度探讨].....	(200)
第六章 国际多式联运	(201)
第一节 国际多式联运的基础知识.....	(201)
第二节 国际多式联运业务.....	(208)
第三节 西伯利亚大陆桥运输业务.....	(214)
第四节 国际多式联运经营人的主要权利、义务和责任.....	(215)
[实训项目].....	(218)
[法律思考].....	(219)
[深度探讨].....	(220)
附录一 中华人民共和国海商法(节录)	(223)
附录二 中远(COSCO)集装箱提单背面条款(中文译文)	(233)
附录三 联合国国际货物多式联运公约	(242)

第一章 国际货物运输概述

第一节 国际货物运输的主要方式

国际货物的运输方式包括水路货物运输、公路货物运输、铁路货物运输、航空货物运输、邮政运输、管道运输及由两种或两种以上运输方式组成的多式联运。

一、水路货物运输

水路货物运输是指利用船舶、排筏和其他浮运工具,在江、河、湖泊等天然或人工水道及海洋上运送货物的一种运输方式。

水路货物运输包括海上货物运输和内河运输。海上货物运输又可分为国际海上货物运输和沿海货物运输。

国际海上货物运输,习惯称为远洋运输或国际航运,是指以船舶为工具,从事跨越海洋运送货物的运输,即国与国之间的海洋运输。国际海上货物运输,在我国实际工作中又有“远洋”和“近洋”之分。前者是指我国与其他国家或地区之间,经过一个或整个大洋的海上运输,如我国至非洲、欧洲、美洲等地区的运输;后者是指我国与其他国家或地区间,只经过沿海或大洋的部分水域的海上运输,如我国与朝鲜半岛、日本及东南亚各国的运输。这种区分主要以船舶航程的长短和周转的快慢为依据。

沿海货物运输是指利用船舶在我国沿海区域各港之间的运输。其范围自辽宁的鸭绿江起,至广西壮族自治区的北仑河口止的大陆沿海,以及我国所属的诸岛屿沿海及其与大陆间全部水域内的运输。

内河运输是指利用船舶、排筏和其他浮运工具,在江、河、湖泊等天然人工水道上从事的运输。

水路货物运输具有以下特点:

①船舶沿水浮动运行,可实现大吨位运输,运量大;
②可以利用天然水道,线路投资少,且节省土地资源,降低运输成本,因而水路货物运输的运价较低;

③江、河、湖、海相互贯通,沿水道可以实现长距离运输。

但水路货物运输也存在着缺点,即:

- ①船舶平均航速较低;
- ②船舶航行受气候条件影响较大,如在冬季常存在断航之虞;
- ③可达性较差,如果托运人或收货人不在航道上,就要依靠汽车或铁路运输进行转运;
- ④同其他运输方式相比,水运(尤其海上货物运输)对货物的载运和搬运有更高的要求。

二、铁路货物运输

铁路货物运输是指利用机车、车辆等技术设备沿铺设轨道运行的运输货物方式。按两根

钢轨的距离不同,铁路运输可分为三种类型:轨距为 1 435 mm 的称为标准轨距铁路运输;轨距大于 1 435 mm 的称为宽轨距铁路运输;轨距小于 1 435 mm 的称为窄轨距铁路运输。国际上多数国家采用标准轨距。

铁路货物运输具有以下特点:

- ①运输能力大,适合于大批量商品的长距离运输;
- ②单车装载量大,加上多种类型的车辆,使它几乎能承运任何商品,几乎可以不受重量和容积的限制;
- ③车速较高,平均车速在各种运输方式中排在第二位,仅次于航空运输;
- ④铁路货物运输受气候条件和自然条件影响较小,在运输的经常性方面有优势;
- ⑤铁路货物运输可以方便地实现集装箱运输及多式联运。

铁路货物运输也具有以下缺点:

- ①由于铁路线是专用的,其固定成本很高,原始投资较大,建设周期长;
- ②铁路按列车组织运行,在运输过程中需要有列车的编组、解体和中转改编等作业环节,占用时间较长,因而增加了货物的在途时间;
- ③铁路运输中的货损率比较高,而且由于装卸次数多,货物毁损或丢失事件也比其他运输方式多;
- ④不能实现“门到门”运输,通常要依靠其他运输方式配合,才能完成运输任务,除非托运人和收货人均有铁路支线。

三、公路货物运输

公路货物运输有广义和狭义之分。从广义来说,公路运输指利用一定载运工具(汽车、拖拉机、人力车等)沿公路实现货物空间位移。从狭义来讲,公路运输就指汽车运输。现代公路运输主要指汽车运输。

汽车货物运输是一种机动灵活、简捷方便的运输方式。在短途货物集散转运上,它比铁路、航空运输具有更大的优越性,尤其在实现“门到门”的运输和物流配送中,其重要性更为显著。尽管其他各种运输方式各有特点和优势,但或多或少都要依赖公路运输来完成最终两端的运输任务。例如铁路车站、水运港口码头和航空机场的货物集疏运输都离不开公路运输。

但公路运输也有一定的局限性。如载重量小,不适宜装载重件、大件货物;不适宜走长途运输,运距短;车辆运行中震动较大,易造成货损货差事故;运输成本较水运和铁路运输高。

四、航空货物运输

1903年12月,美国莱特兄弟完成了首次飞行,实现了人类梦寐以求的翱翔蓝天的愿望。第一次世界大战后期,开始出现了航空运输。随着飞机设计和制造技术的提高,电子和信息技术的发展,航空运输的国际化日趋完善。1947年,负责处理国际民航事务的政府间组织——国际民航组织(International Civil Aviation Organization,简称 ICAO)正式成立,现有缔约国 185 个。此后,全世界航空运输事业得到了迅猛的发展。

我国的航空货物运输是在 1950 年之后才获得较大发展的。1998 年 8 月 18 日,东方航空公司和中远集团公司共同成立了中国第一家专业航空货运公司——中国航空货运有限公司,标志着中国航空货运发展到了一个新阶段。2002 年 1 月 1 日,中国国际航空公司货运公司成立。专业货运公司的成立,是航空货运发展的必然选择。

航空货物运输的特点概括如下:

(1)速度快。现代喷气式运输机,时速都在 900 km 上下,比海船快 20~30 倍,比火车快 5~10 倍。速度快是航空运输的最大优势和主要特点。

(2)灵活。飞机是在广阔的天空飞行,较之火车、汽车或船舶,受到线路制约的程度要小得多。飞机可以按班期飞行,也可以作不定期飞行;可以在固定航线上飞行,也可以在非固定航线上飞行。

(3)安全。飞机一般是在两点间作直线飞行,不受地面条件限制,运输速度又快,因此航空货物运输相对而言比较安全。

(4)货物空运的包装要求通常比其他运输方式要低。在空运时,用一张塑料薄膜包裹货盘货物并不少见,空中航行的平顺性和自动着陆系统减少了货损的可能性,因此,可以降低包装要求。

(5)载运能力低,单位运输成本高。因飞机的机舱容积和载重能力较小,因此,单位运输周转量的能耗较大,除此之外,机械维护及保养成本也较高。

(6)受气候条件限制。因飞行条件要求很高(保证安全),航空运输在一定程度上受到气候条件的限制,从而影响运输的准点性与正常性。

(7)可达性差。一般情况下,航空运输很难实现货物的“门到门”运输,必须借助其他运输工具(主要为汽车)转运。

五、邮政运输

世界各国的邮政业务均由国家办理,而且均兼办邮包运输业务。国际上,各国邮政之间订有协定和公约,通过这些协定和公约,使邮件包裹的传递畅通无阻,四通八达,形成全球性的邮政运输网,从而使国际邮政运输成为国际贸易中普遍采用的运输方式之一。

国际邮政运输(international parcel post transport),概括起来主要有以下几个特点。

1. 具有广泛的国际性

国际邮政运输是在各国平等互利、相互协作配合的基础上,遵照国际邮政公约和协定的规定进行,因此具有国际性。

2. 具有国际多式联运性质

国际邮政运输过程一般需要经过两个或两个以上国家的邮政局和两种或两种以上不同的运输方式的联合作业才能完成。但从邮政托运人角度来说,他只要向邮政局照章办理一次托运,一次付清足额邮资,并取得一张包裹收据(parcel post receipt),全部手续即告完成。至于邮件运送、交接、保管、传递等一切事宜均由各国邮政局负责办理。邮件运抵目的地,收件人即可凭邮政局到件通知和收据向邮政局提取邮件。所以,国际邮政运输就其性质而论,具有国际多式联运性质。

3. 具有“门到门”运输性质

各国邮政局如星斗密布于全国各地,邮件一般可在当地就近邮政局办理。邮件到达目的地后,收件人也可在当地就近邮政局提取邮件,甚至,邮政人员上门收取邮件和送邮件上门。

但国际邮政运输与其他运输方式毕竟不同。国际邮政运输主要任务是通过国际邮件的传递,沟通和加强各国人民之间的联系,促进相互间的政治、经济和文化的交流,这与国际贸易中的大宗货物运输在业务性质上是存在差别的。

国际邮政运输,按运输方法分为水陆路邮政运输和航空邮政运输;按邮件内容性质和经营

方式可分为函件和包裹两大类。国际邮政运输,对邮件重量和体积均有限制,如每件包裹重量不得超过 20 kg,长度不得超过 1 m。邮政运输只适宜运输重量轻、体积小的商品。

六、管道运输

管道运输(pipeline transportation)是指主要利用埋藏地下的运输管道,通过一定的压力差而完成的商品(多为液体货物和气体货物)运输的一种现代运输方式。

管道运输是一种特殊的运输方式,与普通货物运输形态完全不同。普通货物运输是货物随着运输工具的移动,被运送到目的地;而管道运输的运输工具本身就是管道,是固定不动的,只是货物本身在管道内移动。

作为流体物质运输的主要方式,管道运输有其显著特点,主要表现在以下几个方面:

(1)高度专业化,适于运输气体和液体货物。管道运输主要担负单向、定向、量大的流体货物(如石油、天然气、煤浆、渠生化学制品原料等)运输。

(2)运量大。一条输油管线可以不断地完成输送任务,根据其管道的大小不同,其通常的运输量可达数百万吨,甚至过亿吨。

(3)占地少,运输迅捷。运输管道通常埋在地下,其占用土地很少,而且运输管道可以走捷径,缩短起讫点的运距。

(4)稳定性强,不受地面气候影响并可连续作业。管道运输受气候条件影响小,并很少出现机械故障,便于长期稳定运行。

(5)耗能低,效益高,成本低。管道运输能力大,单位能耗小;自动化程度高,占用劳动力少;货物在管道移动,对货物的损坏和损失都较小;运输的货物无须包装,节省包装费用;管道运输的经营管理也比较简单。

(6)永远是单方向运输,灵活性差。管道运输不如其他运输方式灵活,它不能随便扩展管线,缺乏伸缩性,只能为有限的地区和地区内的有限地点提供服务,并且也只能单向运输。对一般客户而言,管道运输要与其他运输方式(铁路运输或公路运输)配合才能完成。

管道运输就其铺设工程可分为架空管道、地面管道和地下管道,其中以地下管道应用最为普遍。视地形情况,一条管道也可以三者兼而有之。

管道运输就其地理范围可分为从油矿至聚油塔或炼油厂,称为原油管道(crude oil pipeline);从炼油厂至海港或集散中心,称为成品油管道(product oil pipeline);从海港至海上浮筒,称为系泊管道(buoy oil pipeline)。

管道运输就其运输对象又可分为液体管道(fluid pipeline)、气体管道(gas pipeline)、水浆管道(slurry pipeline)。

此外,管道运输与其他运输一样,也有干线和支线之分。

现代管道运输始于 19 世纪中叶,以 1865 年美国宾夕法尼亚州建成第一条原油输送管道为标志,而它的进一步发展则是在 20 世纪。随着第二次世界大战后石油工业的发展,管道运输进入了一个新阶段,各产油国竞相开始兴建石油及油气管道。

中国是世界上最早利用管道进行货物运输的国家之一,但其发展缓慢。1949 年以前,中国的长输管道几乎为零,直到 1958 年新疆克拉玛依油田开发后,才自行设计建造完成了克拉玛依—独山子炼油厂的两条平行输油管道(全长 300 km),它标志着中国的长输管道建设掀开新的一页。此后,我国相继建成了一定规模的大型油气长输干线管网。到目前为止,我国的大型油气长输干线管网主要有:

(1)原油管道输送系统

中国目前已建成四个具有一定规模的原油管道输送系统:一是1970年开始建设,集大庆、吉林、辽河三大油区的原油管道输送于一体,以东北输油管道和秦皇岛—北京输油管线为主体的东北地区大型原油管道输送系统,总长度约3 000 km;二是随着华北、胜利和中原油田的开发,1975年开始建设的以鲁宁线、东黄(复)线、东临(复)线为主体的华东地区大型原油管道输送系统,总长度约2 000 km;三是新疆油田管道输送系统,由克拉玛依油田分别到百口泉、独山子炼油厂和乌鲁木齐至火烧山油田,全长1 082 km;四是连接塔里木油区和吐哈油区的原油长输管线,全长1 137 km。

(2)天然气管道系统

中国已建成并投入商业运营的大型输气干线系统有四个:一是以四川气区为核心,连接各矿区和成都、重庆两大城市的四川环形管网;二是以中原油田为核心,连接沧州、济南、开封、郑州等城市的中原华北管网;三是以靖边气田为核心,连接北京、天津、西安、银川等城市的输送管网;四是从南海崖到香港的海底天然气输送管道。

(3)成品油管道

成品油管道的建设与原油管道和天然气管道相比,发展缓慢。我国的成品油消费量居世界第五位,但已建成的成品油管道仅有6条,总长1 850 km。

(4)其他管道

除输油(气)管道以外,中国还建成了少量的输送其他介质管道,如输卤水管道、输矿浆管道等。

七、国际多式联运

国际多式联运(international combined transportation)是指按照多式联运合同,以至少两种不同的运输方式,由多式联运经营人将货物从一国境内接管货物的地点运到另一国境内指定交付货物的地点。

国际多式联运的主要特点是:由多式联运经营人与托运人签订一个运输合同(one contract),实行运输全程一次托运(one contact)、一张单证(one document)、一次计费(one price)、一次保险(one insurance),并由多式联运经营人对全程负责,手续简便,方便货主。

早在20世纪50年代,美国铁路将载有集装箱的半挂车装载平车上进行驼背运输,开始了公路和铁路的联运。进入20世纪60年代,海陆的联运才发展起来。首先在美国,随后20年来在欧洲及亚洲一些地区得到推广,目前在国际上已普遍发展起来。中国的多式联运市场现在仍处于发展的初级阶段,与国际上的多式联运发展水平相距甚远。这一阶段的特点是参与者较少,且由几家国有的多式联运经营人,如中外运和中远等来经营。

从1973年天津、上海—神户、横滨第一次国际集装箱试运,到1979年中国外轮代理公司被允许经营货代业务、1987年中远货运部(后成立中远货运公司)的成立,中远的货代业务在全国范围内广泛开展起来,并且与铁路、公路和水运部门建立横向联合,先后与日本、美国、泰国、意大利等国运输公司签订了40多个国际多式联运协议。1986年签订了国内的海铁联运协议,与铁道部运输局共同开放办理国际集装箱海铁联运的铁路站40多处。1994年,中铁集装箱运输中心、中铁对外服务公司与香港九龙广州铁路公司、东方海外(OOCL)、马士基(Maersk)、中远集团(COSCO)合作,进行铁路集装箱联运。

目前,我国的国际多式联运航线(均为双向)主要有:

- 日本港口—日本内地；
- 美国港口—美国、加拿大内地；
- 澳大利亚、新西兰港口—澳大利亚、新西兰内地；
- 欧洲港口—欧洲内地；
- 地中海港口—地中海沿岸及欧洲内地；
- 波斯湾港口—中东内地；
- 东南亚地区港口—东南亚内地。

第二节 国际货物运输在现代物流中的地位和作用

众所周知,物流概念源于美国。现代物流泛指原材料、产成品及相关信息从起点至终点有效流动的全过程。它将运输、仓储、装卸、加工、整理、配送、信息等方面有机结合,形成完整的供应链,为用户提供多功能、一体化的综合性服务。国际货物运输在现代物流中具有非常重要的地位和作用。

一、国际货物运输在现代物流中的地位

1. 国际货物运输是发展现代物流的基础

在经济全球化的大背景下,生产要素的流动日益国际化。现代物流呈现出国际化、全球化、全程化等多种趋势。各种货物运输方式的综合成为现代物流企业的必然选择。物流离不开运输,现代物流离不开国际货物运输的支持。

2. 国际货物运输成本在现代物流成本中占有很大的比重

在实现物质流动的过程中,因为运输要征服空间,并充分利用时间,因此运输对资源的消耗非常大。1994年美国物流成本的运输开支为4250亿美元,占当年美国物流成本的58.2%。欧洲发达国家的运输成本也占到物流成本的1/3。考虑到我国的人工费用较为低廉,运输费用在我国物流成本中将排在第一位。

3. 国际货物运输是国际物流实现的必要条件

自然资源的分布和国际分工导致了国际贸易、国际经济技术合作。货物和商品的转移,带动了国际运输和国际物流的产生和发展。无论是出口商还是进口商,都希望找到一家国际物流公司为其提供稳定、可靠的物流服务。如果没有国际物流服务作为支撑,国际贸易将受到影响。在个性化、全程化的现代物流需求下,单一的运输方式无法满足用户的需要,只有依靠两种或两种以上的运输方式的协同运输,才能满足用户的需要。由于国际物流是在不同的国家之间进行的,因此国际物流具有运输距离长这一特征。距离长的特点,使国际物流对国际货物运输的设计、组织提出了较高的要求。

二、国际货物运输在现代物流中的作用

1. 国际货物运输能够实现商品的大范围的空间流动

物流主要包括保管、仓储、包装、运输、装卸、配送、流通加工、信息处理等活动。物流中“流”是最重要的活动,也是物流管理追求的目的。要使商品流动起来,运输是不可或缺的环节。现代物流条件下,要求运输活动由单一的传统运输方式向多种运输方式的综合转变,只有综合的国际货物运输才能实现货物大范围的空间位移。

2. 国际货物运输能够产生新的时空效应

国际货物运输能够在全球范围内实现物质的空间定位,能够较好地实现和创造物质的“场所效应”。同种物质由于其所处的空间场所不同,其使用价值的实现程度就会不同,产生的社会效益和经济效益也会不同。通过国际货物运输,可以将物质运输到场所效应最高的地方,最大程度地发挥物质的潜力,实现资源的最优配置,并最终达到“物尽其用”的目的。

3. 国际货物运输能够实现大范围物质的空间定位

物流是以最小的总费用,按用户的要求将物质从供应地向需要地转移的过程。在既定设施网络和信息能力的条件下,运输是从地理上给存货定位的一个物流作业领域。在国际货物运输的支持下,现代物流可以在全球范围内实现物质的及时、快速、准确到位的物流服务。工商企业在现代物流的支持下,可以实现企业生产经营的“零库存”。

4. 国际货物运输能够实现现代物流各个环节的有机衔接

物流的各个环节原本在时间和空间上是相互分离的,没有运输活动,物流的各个活动无法连接成一条有效的物流供应链;物流各个环节彼此之间无法协调、互补,产生协同效应,现代物流就无法形成和发展。因此,国际货物运输是现代物流不可或缺的环节。一个完整的现代物流供应链需要靠运输这一条主线来将各个环节有机地串联起来。

5. 国际货物运输能够降低物流成本,缩短物质的在途时间

在对各种运输进行了统筹和优化后,铁路、公路、航空、水路、邮政、管道之间相互协调,相互加强,形成优势互补、连接贯通、分工合作的交通运输综合体,物质的运送时间大大缩短。物质的流动速度得到提高,物流的成本也将随之减少,企业将赢得宝贵的竞争时间,现代物流的服务水平将得到大幅度的提高。现代物流的宗旨是:以最快捷、最经济的优质服务满足消费者的物流需求。国际货物运输的开展将为现代物流的发展提供有力的支持。

第三节 国际货物运输的主要当事方

国际货物运输依据国际货物运输合同进行。国际货物运输的主要当事方包括以下三方。

一、承运人(carrier)

是指专门经营水上、铁路、公路、航空等货物运输业务的交通运输部门,如船公司、铁路运输公司、公路运输公司、航空公司等。它们一般都拥有大量的运输工具,为社会提供运输服务。

二、货主(merchant)

是指专门经营进出口商品业务的外贸部门或进出口商。他们为履行贸易合同,必须组织办理进出口商品的运输,是国际货物运输工作中的托运人(shipper)或收货人(consignee)。

三、运输代理(transport agent)

1. 代理的含义及基本特征

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。

代理的基本特征是:

一是代理是代理人根据被代理人的委托授权或代理权而进行的活动。代理权有否是代理人的代理行为是否有效的前提条件,是代理人活动的基础。代理权除法律或行政命令规定者

外,主要是来自被代理人的委托授权,即委托代理。

二是代理人的代理活动必须以被代理人的名义进行。代理就是代替被代理人进行民事法律行为,而这种民事法律关系的主体是被代理人,以谁的名义参加民事活动就意味着谁是权利和义务的承担者,就意味着要承担相应的民事责任。因此,代理人必须以被代理人的名义进行民事法律行为。如果以他自己的名义从事活动,就不是代理行为,而是行纪活动。是否以被代理人的名义参加民事活动是代理的最重要的特征。

三是代理人在授权范围内独立地表达自己的意思。代理人在进行代理行为时,要以自己独立的意思表示来反映被代理人的意志,完成被代理人委托的事宜。代理的这一特点,使其与传达人、居间人的行为区别开来。传达人只是把当事人的意思表示机械地传达给对方,传达人自己不作任何意思表示。居间人只是在当事人之间起媒介作用,促使意欲进行民事法律行为的双方达成协议,也无权在当事人之间的民事法律行为中表示自己的意思。

四是代理人的代理行为所产生的法律后果直接由被代理人负责。

2. 运输代理的法律地位

运输代理是从事运输业的代理。首先,运输代理是民法中的代理,具有代理的所有基本特征。但是,运输代理在国际货物运输中的法律地位有时又比较特殊,除作为代理受委托代理合同约定之外,在某些情况下,运输代理也会直接成为运输合同的当事人。这种情形主要存在于运输代理中的一种——货运代理身上,如海运运输中的集拼操作,货运代理通常都是接受货主的订舱,出具货运代理自己抬头的分提单用于货主的结汇,再以自己名义向船公司订舱,从船公司手中获取海运提单。在这一过程中,出现了两套提单运作,两个运输合同,而货运代理是两个运输合同的直接当事人,只是在两个合同中的身份不同罢了。货运代理在何种情形下具有何种身份,应承担什么样的法律责任,本书将在第一章第四节详细介绍。

3. 运输代理的种类

(1)租船代理。又称租船经纪人(shipping broker),指以船舶为商业活动对象而进行船舶租赁业务的人。主要业务是在市场上为租船人寻找合适的运输船舶或为船东寻找货运对象,以中间人身份使租船人和船东双方达成租赁交易,从中赚取佣金。因此,根据他所代表的委托人身份的不同又分为租船代理人和船东代理人。

(2)船务代理(shipping agent)。指接受承运人的委托,代办与船舶有关的一切业务的人。主要业务有船舶进出港、货运、供应及其他服务性工作等。船方的委托和代理人的接受以每船一次为限的,称为航次代理;船方和代理人之间签订有长期代理协议的,称为长期代理。

(3)货运代理(freight forwarder)。指接受货主的委托,代表货主办理有关货物报关、交接、仓储、调拨、检验、包装、转运、订舱等业务的人。主要有订舱揽货代理、货物装卸代理、货物报关代理、报检代理、转运代理、理货代理、储存代理、集装箱代理等。货运代理按运输方式的不同可分为水上货运代理、公路货运代理、铁路货运代理、航空货运代理。

(4)咨询代理(consultative agent)。指专门从事咨询工作,按委托人的需要,以提供有关国际贸易运输情况、情报、资料、数据和信息服务而收取一定报酬的人。

以上各类代理之间的业务往往互相交错,如不少船务代理也兼营货运代理,有些货运代理也兼营船务代理等。

第四节 国际货运代理

国际货运代理发展到今天,在促进本国和世界经济发展的过程中起着越来越重要的作用。他们不仅可以代货主操作所有进出口货运手续,而且还可以充当第三方物流经营人提供综合的、一体化的物流服务,简化国际贸易程序,降低物流成本。目前,我国企业名称中含有“货运代理”“运输服务”“物流”“仓储”“配送”“集运”等相关字样的公司,其实质大多都是货运代理。

一、国际货运代理的发展历史和现状

从公元 10 世纪起,国际货运代理开始出现。起初,国际货运代理作为进出口商的佣金代理,依附于货方进行各种经营管理。到了 16 世纪,已有相当数量的国际货运代理公司签发自己的提单、运单及仓储收据等。18 世纪,国际货运代理开始把几家托运人运往同一目的地的货物集中起来托运。到了 19 世纪的中后期,国际货运代理业已在海上货物运输和铁路货物运输中占有重要地位。

1926 年 5 月 31 日,16 个国家的国际级货运代理协会在奥地利首都维也纳成立了国际货运代理协会联合会,即 FIATA(Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés),标志着国际货运代理的国际合作进入了一个新时代。第二次世界大战后,随着国际航空货物运输的发展,各国出现了专门从事空运的代理,并开展了集运业务,现在世界上大约 80% 的空运货物由空运代理掌握。

20 世纪 50 年代,公路运输有了规模空前的发展,公路运输的国际货运代理队伍也随之壮大。

我国的国际货运代理业虽在鸦片战争后就已开始出现,但在新中国成立前一直被帝国主义和资本主义国家的洋行所控制和垄断。新中国成立后,在计划经济体制下,我国的国际货运代理业呈高度集中状态,一律由中国对外贸易运输总公司及其分公司经营。改革开放后,1984 年,中国远洋运输总公司开始经营国际货运代理业务,才开始打破了由中国对外贸易运输公司一家垄断的局面。之后,国际货运代理业在我国如雨后春笋般蓬勃发展起来。20 世纪后期,随着现代物流观念的深入人心,许多国际货运代理纷纷进化为第三方综合物流经营人。

二、国际货运代理的定义

各国对国际货运代理的称谓不尽相同,例如“通关代理行”“清关代理人”“报关代理人”“船货代理”等,而我国则称之为“国际货运代理”。虽然称谓不同,但实际上含义是相同的。

国际货运代理原为一种佣金代理,系指代表进出口商完成货物的装卸、存储、安排内地运输、收取货款等日常业务的代理机构。现为国际贸易和运输的基本联系机构,但至今国际上尚无一个可以普遍接受的定义。

国际货运代理协会联合会对货运代理下的定义是:“货运代理是根据客户的指示,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、报关、验收、收款。”

我国 1995 年发布的《中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定》中,对“国际货运代理业”作了如下定义:“是指接受进出口货物收货人、发货人的委托,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行业。”

由上述定义可以看出,国际货运代理的基本特点就是受委托人的委托或授权,代办各种国际贸易、运输所需要的服务。国际货运代理业是提供综合性服务的行业。在提供服务的过程中,既可以以委托人的名义,也可以以自己的名义为委托人服务。

三、国际货运代理的业务范围

《中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定》(以下简称《国际货运代理业务管理规定》)及其《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)》比较全面地概括了国际货运代理的业务范围。

国际货运代理企业可以作为代理人或者独立经营人从事经营活动。其经营范围包括:

- 揽货、订舱(含租船、包机、包舱)、托运、仓储、包装;
- 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;
- 报关、报检、报验、保险;
- 缮制签发有关单证、交付运费、结算及交付杂费;
- 国际展品、私人物品及过境货物运输代理;
- 国际多式联运、集运(含集装箱拼箱);
- 国际快递(不含私人信函);
- 咨询及其他国际货运代理业务。

四、国际货运代理的法律地位和责任

国际货运代理的法律地位及其相应的责任、权利与义务在一国乃至全世界都是一个难以解决的问题。实际运作中将由有关国家法律体系的类型所决定,或以判例法为基础,或以国家的商法典为基础。国际货运代理处于代理人还是缔约当事人的法律地位,要根据具体事实和所属管辖权国家的法律而定。

1. 普通法系国家国际货运代理的法律地位

普通法系国家,因多采用判例法,各案在具体事实上的微小区别就可能导致一个截然不同的判决结果。国际货运代理法律地位的判定在普通法系国家难以给定一个统一标准,人们不得不在一个又一个具体的案例中寻求货运代理是以代理人的身份行事还是以当事人的身份行事。

我们以美国为例。根据美国法律的有关规定,国际货运代理可分为以下三种:

(1)受洲际《贸易法》第4章所调整,并根据该法第402条(1)款中的规定,国际货运代理是指“坚持面向广大公众(不同于快运、管道、铁路、卧车、汽车或水上承运人)提供财产运输服务,为取得报酬而在其通常业务过程中:(a)收集和集中或为收集和集中货物提供服务,装运、完成装运中的分散和分配货物任务或为此提供服务;(b)承担从收货地到目的地运输责任;(c)除了洲际商贸委员会的管辖权之外,根据该法第105章的第I、II或III分章,为任何一部分运输选用承运人。”这种国际货运代理具有双重身份,即:对于委托人来说,他是公共承运人,而对于实际承运人来说,他则是托运人。

(2)对于由联邦海事委员会管理的远洋货运代理的作用,1984年《航运法》第3条(19)款规定如下:“在美国‘远洋货运代理’是指这样的人员:(a)通过公共承运人从美国发送货物以及代表托运人为发送货物订舱或安排舱位;(b)处理文件或处理与发送货物有关的各项事务。”远洋货运代理明显地是代表托运行事,并由托运人支付报酬,承运人可正当地支付给持证的

远洋货运代理以经纪人佣金。与此同时,《航运法》禁止支付可能构成给托运人运费回扣的任何费用。远洋货运代理不承担公共承运人的责任。

(3)无船公共承运人,内陆业务受洲际商贸委员会管理,沿岸业务受联邦海事委员会管理。1984年《航运法》第3条(17)款对无船公共承运人作了规定:“‘无船公共承运人’是指并不经营提供远洋运输船舶业务的公共承运人,同时,他在与远洋公共承运人的关系中则是一位托运人。”如同国际货运代理,无船公共承运人亦具有双重身份,即:与托运人的关系中作为公共承运人,而在与实际承运人的关系中则为托运人。

2. 大陆法系国家国际货运代理的法律地位

在大陆法系国家,国际货运代理的法律地位及其相应的权利一般由商法典的规定来确定。就总体而言,它是建立在国际货运代理以其本人名义代表委托人开展业务的前提下,签订的此类合同,即所谓委托合同。因而,对委托人而言,他是代理人,属代理关系;对承运人而言,他是委托人,属当事人关系。但大陆法系国家对国际货运代理的法律地位的规定也存在很大差异,最典型的代表是法国和德国。

根据法国的法律,对国际货运代理所履行的职能赋予不同的名称,并以此区分国际货运代理作为“当事人”或作为“代理人”。例如“运输代理”,是以其自己的名义作为合同当事人的货运代理,其责任在法国《商法典》第97条至第99条中作了规定:这种代理“对结果负责”,不管其选择使用何种方式,他都要对托付给他的、由他照料的货物负责,并承担将货物送抵目的地之责任(无论是否由其本人的过失所引起,他都要对运输合同负责),如同任何其他承运人一样,提供适当的文件交付货物时,就要对由此所遭受的损失负责。又如“货物转运代理”则是公开以某委托人的名义行事的国际货运代理,其责任在法国《民法典》中由委托合同的条款加以规定。委托合同是三个当事人,即托运人、承运人和国际货运代理之间订立的默契,所以在从事实际运输中引起赔偿责任时,托运人可以控告国际货运代理,也可以控告承运人。从这个意义上讲,对实际运输过程中的责任,法国法律允许发货人在货运代理和承运人之间作出选择。

德国的法律就大不相同了。国际货运代理除非本人亲自执行运输,即为实际承运人,承担运输范围内的责任,否则不承担合理履行运输合同的责任。此外,国际货运代理只能代表托运人和承运人签订合同,他只对选择承运人的疏忽及其在履行职责中的疏忽行为负责,托运人对因未合理履行运输引起的损失只能向承运人追偿。

3. 我国国际货运代理的法律地位

我国对国际货运代理的法律地位唯一作出比较明确规定的就是《中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定实施细则》(以下简称《实施细则》)。

《实施细则》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者,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。”

可见,我国对国际货运代理的法律地位划分为两种:代理人和独立经营者(即当事人)。