

货代综合辅导:国际货运代理的法律地位和责任划分 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/267/2021\\_2022\\_\\_E8\\_B4\\_A7\\_E4\\_BB\\_A3\\_E7\\_BB\\_BC\\_E5\\_c30\\_267440.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/267/2021_2022__E8_B4_A7_E4_BB_A3_E7_BB_BC_E5_c30_267440.htm) 货运代理，英文为freight forwarding，“是货主与承运人之间的中间人、经纪人和运输组织者。”在我国，国际货运代理是一种新兴的产业，“是处于国际贸易和国际货物运输之间的‘共生产业’或‘边缘产业’。”根据FIATA（国际货运代理协会联合会）的规定，货运代理是具有专门的知识，拥有自己的网络，根据客户的指示，并为客户的利益而揽取货物，保证安全、迅速、经济地运送货物并控制货物运输的全过程，被认为是国际货物运输的组织者和设计师。根据1995年6月6日经国务院批准，并于6月29日由外经贸部发布实施的《中华人民共和国国际货运代理业管理规定》，国际货运代理是指接受进出口货物收货人、发货人的委托以托运人的名义或以自己的名义，为托运人办理国际货物运输及相关业务并收取报酬的行业。1998年出台的《中华人民共和国国际货物运输代理业实施细则》第二条进一步明确了国际货运代理人可作为代理人或独立经营人从事经营活动。从以上规定我们可以看出，国际货运代理人可能以两种身份出现：一是作为客户（收货人或发货人）的代理人；一是作为契约当事人。而这两种法律地位的不同，导致其权利义务、法律责任有着巨大的差异。作为代理人，货运代理只收取佣金，实际上只是提供代理服务，其法律行为的后果由客户承担，其业务活动产生的风险相对较小。作为契约的当事人，货运代理收取差价，但却是“背对背”两个合同的当事人，其义务的完全履行往往要靠

另一方当事人（或者是货主或者是实际承运人），所以，在这种情况下，货运代理要面临巨大的风险。因此，国际货运代理人在业务活动中应明确自己处于什么样的法律地位，应当承担什么样的责任，并应根据法律的规定力争规避风险，或采取措施减少这些风险。由于“代理”一词在大陆法中具有特殊的含义，使人很容易误认为货运代理仅是货主的代理人。而且由于国际货运代理业务涉及到国际货物贸易、国际货物运输、国际支付、保险等诸多领域，极具复杂性，很难形成一个确定的标准来判定货运代理在一笔实际交易中是处于代理人还是当事人的法律地位，而准确地区分这两种法律地位又与货运代理公司应承担的法律责任密切相关。实践中，有些货运代理公司由于未能正确地理解自己的法律地位而导致巨大损失的案例很常见。本文拟结合国际货运代理实务，从法理上界分其法律地位并对其应承担的责任进行探讨。

一、国际货运代理人以委托人的名义为法律行为 在作为代理人的情形下，货运代理为委托人代为办理订舱、报关、报验，代办保险、租用仓库、代理签发提单等服务。因此，他应当严格遵循代理的有关法律规则。目前，我国有关代理的法律主要是《民法通则》、《合同法》。另外，与国际货代有关的还有《海商法》。根据《民法通则》关于代理的规定，当国际货运代理人以委托人（客户）的名义开展业务时，处于代理人的法律地位，其只能在委托人的授权范围内实施法律行为，其后果直接归属于委托人，代理人只对未履行代理职责并给委托人造成的损失承担责任。《民法通则》规定的代理，实际上是大陆法系的直接代理。在这种情况下，货运代理人应严格依照委托人的指示从事交易活动，特别是当委

托人的指示与货运代理实践不一致时，一定要得到委托人的明确的、书面的指示，特别要注意既不能越权代理，不能在未取得客户同意的情况下想当然地安排与货运代理业务有关的服务，例如在无客户授权的情况下进行运输服务或代垫运费，否则很可能招致客户或其他人的索赔；也不能进行双方代理，例如在作为货主的代理时又代表船东签发提单，或在从货主取得佣金的同时又从船公司处获得揽货佣金，只能代理一个当事人。在代理运输危险货物时，由于各国法律对危险货物有很多管制且可能对人身、财产、环境造成巨大的损害，因此必须保证发货人披露了关于危险货物的足够信息，并且应当在合同中订明，如委托人未对危险货物作说明或说明不清，所造成的损失应当由委托人承担。而且，货运代理也应当把货物的危险性及防范措施书面告知实际承运人，必须确保单证的完善，以及货物的妥善包装、标识、装运、牢固、公告和正确的运输路线。另外，不能既赚取代理佣金又想吃掉运费差价，否则可能会被认为是当事人而承担两个合同项下的责任。以下用几个案例说明货运代理作为代理人时的地位及责任。案例1：某货运代理公司接受某货主委托办理出口货物运输事宜。货物抵达目的地前，货运代理得到货主电话要求（后来否认）后，指示外代公司凭提单传真件和银行保函放货，外代在通知船公司时忽略了要求银行保函这一重要条件，造成国外收货人提货后不付款，货主损失惨重诉至法院。一审法院认为，见正本提单放货是船公司及其代理的行业惯例和法定义务，无单放货与货运代理的指示没有因果关系，但二审法院认为，货运代理作为原告的代理，擅自指示外代公司、船公司无单放货，而货主的损失与此指示

有直接因果关系，应赔偿货主的全部损失。在此案中，货主的指示实际上是不符合船公司见正本提单方可放货的货运实践的，作为代理人，货运代理应当取得货主的书面授权，使其行为后果归属于货主，以避免本不应该承担的责任。

案例2：某外运租船公司与山西某货主签定“煤炭运输协议”，同时，外运又以货主代理的身份与某船公司签定一份与前述运输协议完全一致的租船合同，只是运费差0.1美元/吨。海事仲裁委员会在审理船公司与货主的租船合同纠纷时判定外运公司没有得到货主的明确授权，无权代理，应为独立的合同当事人，即货运代理同时签定了两个背对背的合同，应分别承担两个合同中的当事人义务。

案例3：某货主委托某货运代理公司进行上海到香港的出口运输，货运代理公司未经授权签发了某提单抬头人的提单。同时又以提单抬头人的名义委托某船公司实际承运。该船公司向该货运代理签发了自上海到南美某港口的提单。这样该货主虽手持提单却已经丧失了货物的控制权，法院判决货运代理公司双重代理违法，赔偿货主的全部损失。

本案中，货运代理首先接受了货主的委托，成为货主的代理人；接着签发了某提单抬头人的提单同时又以提单抬头人的名义委托某船公司实际承运，如果提单抬头人追认该货运代理的行为，则提单抬头人在本案中为无船承运人，货运代理为提单抬头人的代理。由此可见，本案中，货运代理同时代表了一个运输合同的双方，即货主和承运人某提单抬头人，这违反了《民法通则》关于禁止双方代理的规定。因此，在具体的业务中，货运代理要么代理货主，要么代理承运人，绝不能同时代理，否则很可能承担不利的法律后果。

## 二、国际货运代理人以自己的名义为法律行为

当货运代理人以自己的名义为法律行为时，有可能处于两种不同的法律地位。在这种情况下，货运代理可能是代理人，也可能是契约当事人。此时，我们不能用大陆法关于间接代理（即行纪）的理论来理解。（1）作为委托人的代理人

1999年《合同法》颁布以后，对货运代理的业务活动将产生很大的影响。该法的很多规定对《民法通则》进行了完善。尤其是402条和403条，实际上是英美法关于隐名代理和不公开本人的代理的规定，为货运代理明确自己的法律地位提供了法律上的依据。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委托人的代理关系的，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。根据此规定，如第三人在订立合同时知道货主和货运代理之间的代理关系的，货运代理将不承担合同项下的责任。我认为，此处的“知道”，应理解为“知道或应当知道”为妥。此处的但书之规定，应属于在行纪合同的情况下。在此种情形下，货运代理要不承担合同项下的责任，应当提出证据证明第三人知情，或者由法院认定第三人知情。合同法第403条规定：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其权利，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。本条规定了委托人的介入权和第三人的选择权。但是，我们应当注意，委托人的介入权的行使应以第三人的承认为条件。例如，在货运代理实践中，当实际承运人不能按时派船装货，货主可以取代货运代理直接要求实际承运人履行原由货运代理与实际承运人之间签定的合同，但应当取得实际承运人的承认。对于第三人的选择权，实际上对于委托人和受托人二者只能选其一。例如，当货主不能如约支付运费，则实际承运人可以选择货主或者货运代理要求支付运费。当第三人选择货主时，则货运代理处于代理人的法律地位。（2）作为契约当事人从上述第402条、第403条我们可以看出，当国际货运代理人以自己的名义为法律行为时，在以下几种情况下，货运代理是当事人：一是在第402条“但书”的情形下；二是当委托人（如货主）行使介入权未获第三人的承认时；三是第三人（如实际承运人）选择货运代理主张权利时。在以上几种情形下，国际货运代理的责任和风险更大，特别是在签发多式联运提单的情况下，在业务活动中应当更加谨慎，应保证对运输全程的控制，对各个业务环节严格把关，保证各个实际承运人和代理尽职尽责。随着货运代理企业向现代物流企业的转变以及多式联运的发展，企业不仅要提供“门到门”的运输服务，而且还要提供个性化的信息服务和增值服务。在这种情况下，货代企业（或物流企业）处于当事人的法律地位。特别要指出的是，由于风险很大，货运代理应当投保责任险。另外，由于海

上运输是国际货物贸易的主要运输方式，因此无论是作为代理人还是契约当事人，货运代理都应特别注意遵守《海商法》。根据我国《海商法》第42条关于承运人和托运人的含义的规定，我们不难看出，国际货运代理既可以是海上货物运输合同的承运人，也可以是托运人。因此，《海商法》中第四章的关于承运人和托运人的责任规定对国际货运代理就非常重要。另外，货运代理还应当注意《合同法》和《海商法》之间的关系，二者在合同的订立、履行、责任期间、责任归责原则、赔偿责任、时效等诸多方面有很多不同。总的适用原则是，二者是普通法与特别法的关系，《海商法》已有规定的，应适用《海商法》的规定；没有规定的，可以补充适用《合同法》的规定。关于二者的关系问题，已有不少观点，在此不再赘述。实践中，判断货运代理是代理人还是当事人可以根据以下几个方面来综合考量：A、货运代理是否签发了自己的全程运输单证：如多式联运提单，如果签发了自己的提单，会被认为是当事人；B、在收取报酬方面，是收佣金还是赚取运费差价：如果货运代理报自己的运价而不向客户说明其费用的使用情况，那么货运代理通常应当承担契约承运人的责任，即将被认定为当事人；C、货运代理与客户以前的交易情况：这往往成为法院在具体案件中判断货运代理是代理人还是当事人的重要考虑因素。实践中，有些客户与货运代理有着长时间的合作关系，如果货运代理一直是当事人的身份，那么当某一次交易中处于代理人的法律地位时，出于保护第三人的信赖利益，法院往往会倾向于认定其是当事人。这时，货运代理就应当举证证明自己的代理人身份。反之亦然。由于作为当事人身份的风险较大，因此，

当货运代理是代理人时，一定要注意向相对人表明自己的代理身份。D、业务方式上，是集装箱拼装还是以托运人的名义代办进出口业务。另外，货运代理以自己的运输工具运送货物，与客户商定一揽子运价，都将是被视为当事人的初步证据。实践中，认定货运代理的法律地位，更多地是由仲裁机构或法院对个案进行具体的、综合地判断和分析。我国已经加入WTO，国内的货运代理企业面临严峻的挑战。在业务活动中，货运代理企业首先应当明确自己的法律地位。当货运代理是代理人时，其责任主要是履行代理的职责，其义务主要是“合理谨慎”，仅对因代理的过失给客户造成的损失承担责任，以及对第三人的选任和对第三人的指示承担责任。当货运代理是当事人时，要承担合同项下的责任，承担相应的风险。由于货运代理业务的复杂性和法律地位的多变性，正确地认识自己的身份，是正确地享有权利、承担义务的前提和基础。100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 [www.100test.com](http://www.100test.com)