

新型国际海上货运代理相关法律问题研究

宁波海事法院课题组*

摘 要：国际海上货运代理是国际贸易以及国际货物运输中一个非常主要的主体，海上货运代理合同纠纷也海事法院审理的主要案件类型之一。近年来，随着国际贸易市场的发展和货运代理供求关系的变化，更多的货代企业选择为客户提供更全面更便捷的代理服务，这就导致在审判实务中，需要更清晰地界定海上货运代理合同项下双方当事人之间是单纯的代理合同，还是名为代理实为运输合同的法律关系，更准确地适用与之对应的法律规定，继而更公平合理地判定双方当事人需要承担的相应的法律责任。本文由实务中的司法案例入手，分析国际海上货运代理不同身份类型的识别标准，探讨如何根据其各自的法律地位确定具体的权利、义务和责任，并结合实务中存在的问题，从如何规避法律风险的角度提出法律层面和实操层面的意见和建议。

关键词：国际海上货运代理；身份界定；权责分析；风险规避

引 言

随着我国“一带一路”建设的不断深入，国际贸易往来日益密切，2018年，全国进出口贸易总值首次突破30万亿大关，2019年，外贸

* 课题组主持人：吴勇奇，宁波海事法院审委会原专委；成员：胡世新、张东峰、张帆、夏蕾。

发展呈现稳中提质的态势，货物贸易进出口总值 31.54 万亿元人民币，同比增长 3.4%。在进出口贸易高度发达的今天，国际海上货运代理在连接贸易以及运输中所起到的作用愈来愈重要，代理人所能从事的服务内容越来越多，也越来越趋于专业化和系统化，虽然其名称仍然是“货运代理人”，但是与最初的货运代理人，在服务内容及服务责任上等均已有所不同，现实中复杂多样的货运代理合同引发的诉讼给司法实务带来不小的挑战。

一、问题的提出

（一）现实状况

为适应市场需求，国际海上货运代理业务已从最初的订舱、报关、拖箱、装箱等业务逐渐发展为可以为货方提供从起运港提货为目的港交货的包括运输等在内的“一站式”服务。笔者经过走访调研在义乌国际商贸城经营货代业务的公司发现，绝大部分货代公司已经由传统的出运代理或进口代理模式转由经营从业者称之为“专线”的业务，即从业者拥有相对固定的货物运输途径，在相对的固定的目的港能够办理进口报关提货等全部业务，为出口方提供“双清关”（即进出口清关）“门到门”（即货物从出口货方直接到目的港货方）的服务，货主只需委托这样的货代公司，提供发货地和收货地或收货人即可，至于货物的运输、清关等等均由货代公司负责。

如此经营模式，源于日益激烈的行业竞争，货代公司利用发挥其本身或联合他人的资源优势，抢占市场份额甚至占绝对或专线垄断地

位，以获取更多利润和话语权。但同时，也意味着需要承担更大市场风险和法律责任。而且，我国对于类似的无船承运人和多式联运经营有相对于普通货代而言有较高的资质要求，因此普通货代从业也是为了规避资质要求而选择“专线”，目前来看，个人、公司，有无资质，都在挤向这一领域，鱼龙混杂，也导致市场的混乱，为某些不当行为提供便利，也让合法权益得不到有效保护，如何在法律规定不明确、不系统，甚至空白的现状下，正确地识别此类国际海上货运代理的身份？相对公正合理地界定国际海上货运代理权责？进一步规范相关行业操作，保护各方利益，以促进国际海上货运代理行业健康持续有序地发展，成为亟待研究的课题。

（二）司法案例¹

甲系长期旅居西班牙经商的华侨，因需要从国内进口袜子，经人介绍与自称系乙公司员工的丙相识并提出委托出运的要约，丙接向委托并向甲口头承诺，其负责将甲在国内订购的货物从工厂出运至甲在西班牙的仓库，所有费用（包括各类运费）待甲在西班牙仓库收到货物后一并结算。随后，丙以乙公司（货代公司）的名义安排车辆完成国内的陆上运输、出口报关并装船出运，根据甲的指示完成提单交付。货物运抵希腊的比雷埃夫斯港（PIRAEUS），由国外的丁公司（系丙在国外的亲友设立控制）完成卸货港至甲在西班牙仓库的清关、港口提货、内陆运输、凭密码结算运输费用等一系列行为。最后，甲因未收到货物要求丙赔偿，丙随即提交证据证明货物已运抵目的港，并向

1. (2019)浙72民初699号，(2020)浙民终250号

甲披露丁公司，甲与丁公司联系未果。最终甲以海上货运代理合同纠纷诉至法院，要求乙、丙、丁共同赔偿其货物损失。

丁未应诉。乙辩称其已完成全部出口代理事项，且与甲之间不存在合同关系，其系接受丁公司的委托办理该票货物在国内的货运出口代理业务。丙辩称其作为乙公司的员工系职务行为，个人不承担责任。纠纷的争议焦虑点在于，甲、乙、丙、丁各自的身份界定，其相互之间的法律关系及权责认定。

案经二级法院审理查明后判定，甲与丙之间系海上货运代理合同；因丙、乙之间不存在劳动关系，丙的行为并非职务行为，甲、乙之间不存在直接的法律关系，乙系接受丙的委托从事甲出口货物的国内出口代理，其已完成了相应的代理事项；甲、丁之间不存在直接的合同关系，丁亦系受丙的委托国外的进口代理事项；综上，丙接受甲的委托，组织负责货物出口的全部事宜，其应对货物的全程安全负责，现两在合同履行过程中存在过错，故应承担货物损失的赔偿责任，乙、丁对甲不负赔偿责任。

本案在处理过程中，对丙的行为及地位如何定性，究竟是全程运输承运人、外货代理、货物出口运输代理还是中间人，争议较大，最终通过向行业协会调研，了解行业习惯后定性为国际货运代理，丙就是总代理人。

二、国际海上货运代理的身份界定

司法实践中，正确辨析和识别货运代理的身份往往是案件最终法律关系认定、责任承担判定和适用法律规定关键所在，身份的界定是

否准确决定了案件的处理是否公正。传统货代通常只是单纯作为某一或某类事项代理人进行相关的服务活动，如报关、订舱辅助性事务等，其不对货物及运输负责，因此相对而言法律关系较为简单明晰。但传统的国际海上货运代理人为了满足自身的发展需求，不再满足于仅作为代理人提供一些辅助性服务，而是不断扩展自己的经营范围，直接承担起货运合同当事人的责任。随着集装箱运输诞生，使得港口到港口的运输很快延伸为工厂装运的上门服务，国际多式联运应运而生，其不仅可以弥补单一的运输方式所带来的运输局限性，更凸显了国际海上货运代理安排拼装货物、组织货物运输职能的重要性，与此同时也带来了国际海上货运代理人身份的变化。

一直以来，我国的国际海上货运代理身份界定，主要依据《民法通则》、《合同法》及《海商法》等，但其中涉及代理制度的法律规定内容相对简单，对现实中复杂的国际海上货运代理案件缺乏实际的可操作性。2012年，最高人民法院《关于审理海上货运代理纠纷案件若干问题的规定》(以下简称《货代司法解释》)出台，为实务中国际海上货运代理的身份界定以及代理人与委托人之间的法律关系判定作出了相对细化的规则。综合相关法律规定及司法解释，笔者认为在界定国际海上货运代理的身份究竟属于代理人还是当事人时，应当依次综合考虑以下各方面因素。

(一) 合同的约定

《货代司法解释》在第3条中规定，应充分理解和遵从当事人的意思表示。委托代理法律关系以及货物运输法律关系在本质上都属于

民商事法律关系，实务中在进行货运代理人身份的判定时，应充分尊重当事人的意思自治，最大限度地理解和还原双方在订立合同时的真实意思表示，结合合同约定的权利义务，综合判定国际海上货运代理是否符合《海商法》中关于承运人的内涵界定。

（二）提单等运输单证的签发情况

根据提单、海运单等运输单证的签发情况来判断国际海上货运代理是否属于承运人。实践中一般是根据运输单证签单人一栏内的内容来识别，特别是与格式提单的抬头主体不一致时，应以运输单证签单人一栏内的内容为主要依据。依据《货代司法解释》第4条的有关规定，如果国际海上货运代理人在行为过程中是以自己的名义签发了运输单证，或者虽然以承运人代理人名义但是没有代理权限证明的，那么就应属于运输合同的承运人，应当承担相应的义务和责任。即使国际海上货运代理人自称是承运人的代理人，但是没有有力证据证明其代理人身份时，也可以认定为承运人（即无船承运人）承担货物运输合同当事人的义务和责任，而无船承运人还需要有相应的资质要求，要在商务部备案并提供担保金，故无船承运人并不宜轻易认定。（无船承运人更多是为了解决拼箱问题）

（三）其他具体情况

如有关货运代理相关的费用报酬的支付方式、当事双方之间以往的交易情况、交易的实际履行情况、开具发票的情况等等。《货代司法解释》第3条也将这些内容纳入了法院判定海上货运代理人身份时的衡量标准中。但在实践业务操作中，国际海上货运代理的习惯做法

是采用“包干费用”的形式统一收取一定金额，即由代理人一并垫付包括运费在内的全部费用，因而不能将如何取得费用报酬作为判定国际海上货运代理身份的重要决定性因素，其他的因素也是如此。

除此之外，如果不能判定国际海上货运代理的身份属于货物运输合同当事人，可以首先判定其身份属于代理人。然后再根据货运代理人的具体行为内容以及所涉及的我国相关法律法规，判定货方与国际海上货运代理之间成立仓储、运输等法律关系，承认在国际海上货运代理合同的基础上，根据实际的交易情况，补充成立仓储合同或者货物运输合同等其他合同。²《货代司法解释》第2条也就代理人与委托人成立多种不同法律关系的情形作出了规定。

综上，要界定国际海上货运代理的身份是委托代理人还是运输合同当事人，应首先判断合同双方所缔结协议的本质属性，之后再具体身份界定。如果仍然难以识别，先推定国际海上货运代理人与委托人之间成立国际海上货运代理合同关系。

三、国际海上货运代理的权责梳理

对法律关系进行分析判断，并对委托代理人的身份进行法律上的界定，目的是在司法实务中准确地分配合同双方权责。“新型”国际海上货运代理（以下简称“新型”货代）一般兼具双重或者多重身份，更多地充当了“中间人”和“组织者”的角色，一方面其接受货物利益方委托，作为代理人协调订舱、报关、出运等事项，另一方面其又以托运人的身份，与承运人之间构成运输合同关系。“新型”货代与无船承运

2.法理依据为大陆法系德国商法典中的介入权理论，判断国际海上货运代理人是否行使了介入权或者拟制介入来实际上承担了承运人或者其他当事人的义务及责任。

人、多式联运经营人部分业务范围、业务操作流程较为相似，但两者是不同的法律概念，在国际贸易环节中担当着两类不同的法律角色，有着不同的法律地位。

下面以较为常见的无船承运人型、多式联运经营人型为例进行权责梳理。

（一）无船承运人型

无船承运人型货代与无船承运人在国际贸易中是不同的两种经营主体，但两者之间存在较多的共通点，如。

1.主要权利义务

多式联运经营人作为契约承运人时，其拥有一般承运人所普遍具有的权利，包括向托运人收取运费及滞期费、亏舱费以及保管费等各项相关报酬的权利，当负有支付相关费用义务的托运人未支付相关费用时在合理的限度内行使对于合同项下货物的留置权；作为托运人时，其享有合同项下的货物安全完好按时送抵到目的港权利，在合同项下货物遭受损失以及发生迟延时要求其赔付损失权利，以及在向货方支付了赔偿之后，向造成货损的区段实际承运人进行追偿和索赔的权利。

多式承运经营人作为契约承运人时，其主要义务包括签发多式联运单证的义务、交货义务以及《海牙规则》、《鹿特丹规则》以及《海商法》相关内容规定的其他义务，主要有船舶适航、管货义务等，但由于无船承运人型国际海上货运代理不能够实际经营和控制船舶及合同项下货物，这些义务事实上只能依赖于实际承运人来履行。另一方面，作为托运人时应当向货物的实际承运人履行有关托运人的义务。

2. 免责事由

不同于海运承运人的免责事由，《国际多式联运公约》中并没有涉及到多式联运经营人免责事由。《多式联运单证规则》基本借鉴了公约的内容，有所差异的是其规定了海上运输的驾驶、管理船舶以及火灾免责两项免责事由。《鹿特丹规则》第 17 条规定了可能涉及到海上运输方式在内的十五项免责事由，但没有涉及航海过失免责及火灾免责。我国《海商法》没有涉及到多式联运经营人免责事由的内容，是否可以援引其他章节中海上运输承运人的免责也没有具体明确。笔者认为，从公平合理保护行业持续发展的角度，涉及海上运输区段的部分应可以援引其他章节中关于免责的规定，即《海商法》赋予承运人的十二项免责。

3. 责任承担

我国《海商法》中第 104 条、105 条及 106 条明确了多式联运经营人的责任制度，即在货损的具体运输区间能够明确地界定的时候，有关其赔偿责任和限额应当依照该区段法律内容。当不能明确界定货损发生的具体运输区段的时候，无论实际负责运输的承运人如何，对货物享有权利的主体都可以直接向国际海上货运代理提出请求，要求其负担作为多式联运经营人应当负责的赔偿。国际海上货运代理应该按照有关海运承运人的赔偿责任和赔偿限额向货物的托运人加以赔偿。

而新型货代负有将合同项下货物妥善交付的义务，只要在其接受委托的围内均为其责任期间，新型货代即使没有参与契约项下货物的

运输（包括多式联运），或者将部分区段转由给实际承运人负责，都必须为全程承担责任。如果期间货物遭受灭失或者损坏或者发生了迟延交付，无论货物是否实际处于新型货代的掌控之下，都要承担赔偿责任，除非其能证明自己没有过错或者具有免责事由。

对于实际负责执行运输合同、管理货物的区段承运人等其他第三人，新型货代还应当尽到合理谨慎选择及监督的义务，对于实际承运人及其代理人、受雇人的行为也应承担责任。

关于多式联运经营人在向托运人进行赔付之后如何向对货损负有责任的承运人进行追索的内容，我国法律虽无专门明确的规定，但在涉及海上运输区段时，能够适用《海商法》关于海运承运人的内容，即在已经对货方赔付之后，可以对实际有责任的人进行追索。

四、国际海上货运代理法律与实践完善建议

（一）法律层面

国际海上货运代理由于其在实践操作中存在多种类型的经营模式，不同的身份界定相对应不同的法律适用，故法律层面的完善建议仅针对几类“新型”货代所涉及到的主要法律制度。

1.我国现有相关法律规范内容存在交叉重叠甚至矛盾冲突，涉及规制海运区段多式联运经营人的内容，只有《海商法》五个条款，内容较少。然而与之相对应的是，现实中国际货运代理在国际贸易链中充当多式联运经营人的趋势日益明显，故亟待细化相关标准，以正确识别无船承运人型、多式联运经营人型等各种“新型”货代。建议对现有的《国际海运条例》、《货代管理规定实施细则》等相关规则中涉及

国际货运代理的内容进行整合统一，出台专门性法律规范，针对不同类型的国际海上货运代理分别做出具有差异性的权责规定，并加以细化。

2. 现有部分法律规定仍限定在针对传统国际海上货运代理，导致“新型”货代的部分权益保护缺乏明确规定。如《货代司法解释》第7条仅仅赋予了作为单纯代理人的国际海上货运代理在委托人未付清其垫付费用的情况下扣留其单据的权利，但无船承运人和多式联运经营人等“新型”货代同样可能面临托运人拖欠相关费用未付问题，是否有权扣留相关单据法律未予明确。从权责统一的角度来说，应当赋予“新型”货代与“传统”代理人相同的扣留单证权利。此外该条法律规定主要是依据双方合同的约定行使该权利，对于合同未约定时能够扣留的单证范围较小，建议将提单等运输单证归于国际海上货运代理可以扣留的范畴之内，不论合同是否有约定都可以扣留相关单证，保障其有关同时履行抗辩权利的完整性。

3. 建议进一步完善国际海上货运代理责任保险制度。为了更好的保障委托人等能够在发生货损时及时得到赔偿，分散国际海上货运代理企业的经营风险，同时，为了避免部分货运代理企业在未投保的情形下利用经营成本低等优势采取低收费造成货运代理企业间的不正当竞争，建议加强有关货运代理责任保险的立法，限制所有国际海上货运代理必须对其由于经营活动所承担的责任投保，并将该投保具体情况向社会及委托人等及时公开告知。

（二）实践操作层面

国际海上货运代理所提供的服务广泛、经营活动多样、经营环节诸多，必然导致所面临的风险众多，并且可能发生在其业务经营中的各个环节。在现有的法律框架以及市场操作模式下，如何有效降低和规避风险，是国际海上货运代理行业持续健康发展需要解决的问题。

1.从规避个体风险的角度

(1) 重视合同的约定

合同是判定双方之间的法律关系以及损失承担的重要依据，在现有法律规定与实践中精细分工的法律需求存在一定差距的时候，清晰完整的合同约定则显得尤为重要。司法实践中，不论是传统还是“新型”的货代模式，大量案件没有正式的书面合同，双方之间的约定往往通过电话、邮件、QQ、微信、短信等线上方式完成，不仅内容极为简要，且双方的主要权责约定不明。首先，合同中应载明合同订立双方的身份情况。货代行业大多是“熟人”业务，具体业务对接往往限于业务员层面，虽然业务员没有发生变动，但其代表的公司却有可能已经发生变化，一旦发生纠纷，货代公司则面临诉讼主体无法确定的不利局面。因此订立合同时，应注意书面文件形式的规范性，要加盖公司的专门印鉴，并保存好相关证据。其次，合同中应对双方的主要权利义务作出全面清晰的约定，这不仅有利于判定双方之间的法律关系和责任承担的依据，而且在“新型”货代模式下，代理人需要与各运输区段的实际承运人发生合同关系，明确约定各自应承担的责任及义务，能有效避免因权责不清引发的纠纷，也能有效避免或降低代理人因货物灭失或损坏需要承担的赔偿风险。再次，在权利义务明确的基

础上约定违约责任，一方面可以对自身违约需要的承担的赔偿责任有准确的预期，另一方面能够对委托人产生约束，减少因虚报货物价值、货物因侵犯国外知识产权导致被扣押等情形，最终造成代理人承担不合理赔偿责任的风险。如，笔者走访的义乌一家国际货运代理有限公司的做法，货代公司收取“门到门”包干运费，运费计费标准以托运货物的价值三分之一作为参考，并事先约定货损赔偿金额以运费的三倍为限。同时，合同中对货物本身不存在侵权等事项由委托人作出承诺，约定由此造成的损失代理人免责。

（2）增强证据的搜集和保存意识

除合同外，还应注重其他相关证据的搜集保存，包括：遵循委托人的指示完成委托事项时，及时做好口头指示或电子指示的证据固定工作，以便涉诉后能提供证据证明自己是依照委托人的指示所为或不为；完成代理事务过程中，保留完整的垫付凭证及付款依据，向委托人主张费用的，保留催讨费用的相关证据，及时以书面形式与委托人进行对账结算，避免发生超出诉讼时效或账目不清的情形；作为无船承运人、多式联运人时，应注重搜集与承运人享有的抗辩事由相关的证据，以保障自身的合法权益。

（3）审慎选择合同相对方

首先要充分了解掌握托运人的相关信息，尽量避免与资信较差的委托人从事交易；其次要充分了解托运的货物信息与目的港所在国家的相关法律规定，对存在清关风险的货物，审慎接受委托；第三要充分了解实际承运人的资信情况，事先确定其是否具有实际履行承运义

务的能力，定约后及时关注货物运输情况，对突发状况的发生及时向托运人披露信息。

（4）注重跟踪货物的流转

“新型”货代虽然只是契约承运人，很多情况下对货物的控制权都需要依赖实际承运人，但代理人在货物运输期间也应积极主动及时地跟踪了解相关信息，避免因信息了解不及时、货物跟踪不到位而导致无谓的损失或者损失扩大的情形。首先，要对运输货物的装卸、港口泊位等进行充分的调查了解以及信息追踪，可以在目的港安排代理人，货物到港后积极行使对于合同项下货物的控制权，及时应对突发情况，采取补救措施，以免遭受实际承运人在目的港无单放货，同时针对卸货时货物发生毁损或灭失的情形及时收集固定证据并向实际承运人或者装卸合同的履约方主张权利。其次，在进口货物运输的代理过程中，及时留意运输货物的有关到达信息，预先做好安排，防止意外事件以及不必要的费用的产生。在发生收货人拒绝提货甚至弃货等情形时，及时妥善保留相关的证据材料，并尽可能采取合理措施降低损失，避免进行诉讼时由于举证不能所导致败诉情况的发生。

2.从规范行业管理的角度

货代行业市场需求量大，看似发展繁荣，但行业缺乏标准化、流程化的管理规范，特别是中小微货代企业为争得一席之地，运作混乱，业务水平良莠不齐，行业现状与国际货运代理行业的重要角色定位还存在较大的差距。

（1）合同条款格式化。针对国际海上货运代理人在不同的业务

中扮演的不同身份，根据相关法律法规以及司法解释，制订相应的格式化合同模版，尽可能使用国际化的标准术语，明确代理人与委托人、收货人、承运人之间的法律关系和责任承担。

（2）业务操作标准化。”新型”货代环节复杂，货代公司的服务水平和效率直接决定了国际海上货运代理作为运输的中间人的附加服务价值。因此应对每个环节进行研究、分析、改善，结合企业实际制定业务操作流程指导，根据标准化业务流程的实施设置具体工作岗位，设定相应的工作职责，固化工作模式和方法。

（3）员工管理规范化的。加强业务员的业务培训和管理，以书面形式聘任和解聘工作人员，避免员工在离职后个人继续以公司名义承接业务，最终导致公司承担相应法律后果的后果。优化人力成本管理，不以压缩工资收入作为成本降低的手段，而是通过高水平的管理获得更大的效益。

（4）信息管理和监督网络化。“新型”货代涉及与多个实际承运人之间的法律关系，以及多种不同的货物运输方式，需要在各转运地及目的港都设有代理，负责处理订舱、仓储、组织货物装卸、转运、收货等事宜，并且监督各实际承运人的行为。在当下互联网如此发达的情形下，可以进一步增强信息资源共享，建立全球化国际货运代理网络。