

无船承运人与 货运代理的比较

虞 炯 范建光

摘 要: 无船承运人和货运代理人在国际贸易和国际航运业的发展中都发挥着重要的作用。但由于历史的原因,两者之间无论是在理论上还是在实践上都存在着许多容易混淆的地方。本文首先明确了货运代理和无船承运人的概念、法律意义及其经营范围,然后对两者之间的联系与区别作了阐述。

关键词: 国际海运条例;货运代理;无船承运人

中图分类号:F 252 **文献标识码:**A **文章编号:**1006-1894(2004)01-0068-03

2002 年 1 月 1 日,《中华人民共和国国际海运条例》(以下简称《海运条例》)正式施行,该条例首次对我国国际航运实践中存在的无船承运人的概念和经营范围作出了明确的规定,为规范其经营行为创立了必要的管理制度,为建立全国统一、公平竞争、规范有序的国际海运市场体系提供了法律保障。在此,笔者结合《中华人民共和国国际货运代理业管理规定》(以下简称《管理规定》)等相关条例和规定,就无船承运人概念的出台对无船承运人与货运代理关系的影响作一初步论述。

一、货运代理业务

货运代理(Freight Forwarder),国际货物代理协会联合会(FIATA)对其作出的定义是:“货运代理是根据客户的指示,为客户的利益而揽取货物的人,其本人并非承运人。货代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。”该定义明确指出货运代理人本身并不是承运人。而在 1995 年,对外贸易经济合作部发布的《管理规定》第二条中将货运代理定义为:“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。”从该定义可以看出,货运代理具有双重职能,他可以是单纯的委托代理人,又可以是合同当事人。当货运代理以自己的名义签发提单时,他就不再是代理人,而成为了合同的当事人。1998 年对外贸易经济合作部发布的《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《管理规定实施细则》)对货运代理的身份作了进一步的明确,《管理规定实施细则》的第二条规定:“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,以委托人的名义办理有关业务,收取代理费或佣金的行为。这与 FIATA 规定的货运代理人的性质和业务范围是一致的;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,以本人的名义签发运输单证、履行运输合同并收取运费以及服务费的行为。这一点已经超出了 FIATA 对货运代理人从事业务范围的规定。

由此可见,《管理规定》和《管理规定实施细则》实际上是对 FIATA 定义的货运代理的含义的扩大。从法律的角度来说,在接受委托人的委托后,如果货运代理以委托人的名义与第三方发生关系,属于直接代理,货运代理的身份是代理人;而当货运代理以自己的名义与第三人发生关系,则属于间接代理,货运代理的身份是当事人。

二、无船承运人业务

无船承运人(NVOCC),这一概念起源于美国。我国无船承运人的概念最早出现于国务院颁布实行的《海运条例》中,该条例第七条第二款规定:“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。”该定义指明了无船承运人的身份是承运人,这与 FIATA 规定的货运代理为非承运人的概念明显不同。2003 年 1 月国务院发布的《中华人民共和国海运条例实施细则》(以下简称《海运条例实施细则》)第三条第四款指出:“无船承运业务,是指《海运条例》第七条第二款规定的业务,包括为完成该项业务围绕其所承运的货物开展的下列活动:(1) 以承运人身份与托运人订立国际货物运输合同;(2) 以承运人身份接受货物、交付货物;(3) 签发提单或者其他运输单证;(4) 收取运费及其他服务报酬;……”。细则的出台进一步明确了无船承运人作为承运人的身份。对比《海运条例实施细则》中规定的无船承运人的性质和业务范围与《管理规定实施细则》中规定的货运代理作为独立经营人的性质和业务范围后可以发现,无船承运业务与间接代理业务相同:无船承运人在接受货主的委托后,是以自己的名义与第三方(实际承运人)发生关系的,是合同的一方当事人(如表 1)。

表 1 无船承运人出现后货运代理业务的划分

代理类型	与第三方的关系	货代的身份	适用规定	业务类型
直接代理	货代以货主的名义与船方发生关系	代理人	FIATA 的规定、《管理规定》、《管理规定实施细则》	纯粹的代理(公共货运代理人)
间接代理	货代以自己的名义与船方发生关系	当事人	《海运条例》 《海运条例实施细则》	无船承运人

三、无船承运人与货运代理的比较

从国际远洋运输特别是集装箱班轮运输的发展历史来看,无船承运人是由货运代理人

逐步发展演变而来的。无船承运人业务与货运代理业务存在非常密切的联系,无船承运人业务的出现是对货运代理业务的细分,是货运代理业务向高层次的发展。最初货运代理的业务范围只是替货主安排与货物运输有关的手续,如定舱、报关、办理保险等,并从中收取手续费及佣金。但随着国际航运贸易的发展,其业务范围逐渐拓展到可以安排全程运输,接受拼箱业务,甚至以“准承运人”的身份接受货主委托签发自己的提单,并赚取运费差价,正是这一点才引致了“无船承运人”的概念的出现。由于无船承运人脱胎于货运代理,因此两者存在着依附关系且业务范围不可避免地产生交叉重复,使得在实践中很难区分出两者,由此产生大量纠纷。

在海运条例颁布前,我国虽未有无船承运人的明确概念,但在实践中,货运代理企业除了扮演“代理”的角色外,还事实上充当着“无船承运人”。货运代理,顾名思义,是货主的代理人,应该代表货主的利益,站在货主的立场上,尽量替货主降低运费并提供可靠的服务;但真实情况是,货运代理往往会从自己的利益出发,说服货主和实际承运人达成一个双方都可以接受的价格,而其本身则赚取其中的运费差价;此外,货运代理的收入还包括货主支付的代理费及实际承运人支付的佣金。同时,在面对责任纠纷时,货代企业多选择将风险转嫁到货主或者实际承运人的头上,把自己作为承运人的责任转换为代理责任。《海运条例》的出现,对无船承运人的性质及业务范围作出了比较全面的规定,明确了无船承运人和货物代理人的经营界限和责任划分。

笔者认为,货运代理人和无船承运人的主要区别体现如下:

(1) 从法律意义来讲,货运代理仅仅是以代理人的身份接受托运人的委托,代货主办理定舱、报关等业务,其本身并不对货物的安全运输承担责任;而无船承运人是以承运人的身份接受货载,并以托运人的身份向实际承运人委托承运,他可以签发自己的提单,并对货物的安全运输负责。

(2) 从经营收入来说,货运代理是靠从实际承运人处得到的佣金和货主支付的代理费得以生存;而无船承运人的经营收入来自向托运人所收取的运费和向实际承运人所支付的运费的差额,而这一差额往往高于佣金和代理费之和。

(3) 从服务内容来看,货运代理在集装箱运输中,可提供保险、仓储、堆物和其他代理服务,并收取服务费;而无船承运人则可以接受外国公司的委托,经营外国公司在中国境内的无船承运业务,收取代理费。

因此,从一定意义上讲,《海运条例》和《海运条例实施细则》的颁布实际上是将无船承运人业务从货运代理业务中划分了出去,终止了货运代理业中直接代理和间接代理并存、货运代理兼具当事人和代理人双重身份的混乱状况。自此,传统的货运代理行业将出现如下的变化:货运代理企业从事的是一种纯粹的代理业务,即《管理规定实施细则》中制定的“国际货运代理企业作为代理人从事国际货运代理业务”,这也符合 FIATA 规定的货运代理的经营范围;而原先“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”的这一块,则演变为无船承运人业务

虽然《海运条例》并没有禁止取得货运代理资格的企业申请注册无船承运人业务,即一家公司可以既是无船承运人又是货运代理,但这家公司不可以在其作为无船承运人的任何货载上,再担当货运代理的角色,从实际承运人处来获得任何佣金。

(作者单位:上海对外贸易学院 上海市对外服务公司)