

海派跨境全程物流服务合同法律性质探析

北京大成（宁波）律师事务所 温莉 周宇晖

摘要：近年来随着国际贸易和跨境电商的发展，海派跨境物流案件在海商实务中频繁出现。当前法律对海派跨境全程物流服务合同并无相应规定，且该合同性质常为海事审判中当事人权利义务判定的关键，因此，对海派跨境全程物流服务合同性质的探析是具有必要性的。本文首先对海派跨境全程物流服务合同在内涵与外延上进行了界定；其次，由案例入手，对司法实践中的做法做出了归纳和总结；再次，从学理角度出发分析了其作为无名合同的种类和相应的法律适用方法；在此基础上，对有名化的必要性进行了分析并提出了定性建议，以期更好地平衡全程物流服务过程中各方权利义务，实现跨境电商的有序发展。

关键词：全程物流；混合合同；有名化

引言

跨境电商方兴未艾，尤其在新型冠状病毒肺炎疫情推动“宅经济”升温、为我国跨境电商带来需求热点¹的背景之下，跨境物流服务随之大量涌现。跨境物流是指在两个或两个以上国家之间进行的物流服务，是物流服务发展到高级阶段的一种表现形式。²跨境物流服务涵盖范围广泛，包含内陆运输、报关清关、订舱安排海陆空运、仓储、派送等，其中各区段所涉法律关系可能包含内陆运输合同、海上（空运、陆运）货物运输合同、多式联运合同、货运代理合同、仓储合同等。跨境全程物流所涉法律关系复杂，全程物流服务合同的法律性质我国法律尚无明确规定，司法实践也无统一做法。而对合同的不同定性会造成各方主体在权利义务、法律责任及责任承担方式、诉讼时效等方面的较大区别。因此，跨境物流服务合同的定性往往是案件的“必争之地”，对这一问题的梳理分析对实务中的纠纷

¹ 刘卜菲,杨宏玲,‘新冠疫情下我国跨境电商发展面临的机遇与挑战’(2020)8 中国商论 34,34.

² Seleuk Erengue S., Simpson N C., Asoo J Vakharia, ‘Integrated Production/Distribution Planning in Supply Chain: AnInvited Review’(1999) 115 European Journal of Operational Research 219. 转引自冀芳,张夏恒,‘跨境电子商务物流模式创新与发展趋势’(2015)6 中国流通经济 15.

解决尤为重要。基于此，本文从最常见的跨境物流模式之一——海派模式（跨境运输方式为海上运输）——入手，对跨境全程物流服务合同的定性问题予以探讨，希望对司法实践有所帮助。

一、海派跨境全程物流服务合同的界定

（一）物流服务合同的内涵

《物流服务合同准则》³将“物流服务合同”定义为：“平等主体的自然人、法人、其他组织之间，针对特定物流服务行为设立、变更、终止民事权利义务关系的协议”。许多研究物流的文献著作也给物流服务合同下过定义，例如：“对物流服务提供方提供物流服务，物流服务需求方支付费用的合同”⁴；“专业物流服务企业按照与物流需求企业所达成的，在特定的时间段内，由专业物流服务企业向物流需求企业提供系列化的物流服务而物流需求企业支付报酬的协议”⁵。

（二）物流服务合同的外延⁶

物流服务行为是物流服务合同的客体，其外延也是概念界定的重要内容。

首先，物流服务合同应包含两项或两项以上物流服务。物流服务主要包括包装、装卸搬运、储存保管、运输、流通加工、配送及信息服务等内容，涉及委托代理、仓储、承揽、技术咨询服务等多种法律关系，具有综合性和系统性。单一的一项服务是不是物流服务，关于此的要约承诺也不构成物流服务合同。

其次，物流服务合同应包含运输服务。根据《物流术语》（2006）⁷的定义，物流指物品从供应地向接收地的实体流动过程。由此可见，运输是物流的核心环节，缺少运输服务，实体流动的位移将无法实现。因此，没有运输服务内容的合同不是物流服务合同。

³ 全国物流标准化技术委员会提出并归口，经国家标准化管理委员会批准，标准编号：GB/T30333-2013，2013年12月31日发布，2014年7月1日实施。

⁴ 陈喜燕，‘论我国现行法律制度下物流服务合同的法律适用’（2016）37上海海事大学学报 98, 99.

⁵ 赵云海，‘浅析第三方物流合同’（2007）1理论探索 158, 159页.

⁶ 陈喜燕，石科，‘关于物流服务合同法律关系的再思考’（2018）39上海海事大学学报 97, 98-99.

⁷ 由全国物流标准化技术委员会和全国物流信息管理标准化技术委员会提出并归口，标准编号：GB/T 18354—2006，2006年12月4日发布，2007年5月1日实施。

（三）海派跨境全程物流服务合同的概念

综合前述关于物流服务合同内涵和外延的论述，可以得出物流服务合同本质在于两方面：一是提供了物流服务，如报关、清关、订舱等，二是从事运输服务，包含海陆空运。跨境全程物流服务为跨越国境且海运为国际运输模式的全程物流服务，因此，跨境全程物流服务合同本质上属于物流服务合同。相较于物流服务，跨境全程物流的核心在于跨境和全程，即从起运港发货人仓库货物装柜至目的港清关提货送至仓库甚至派送到收货人的门到门物流服务。而海派跨境全程物流服务合同则在此基础上多了“国际海上货物运输”这一特点。由此，笔者认为可将海派跨境全程物流服务合同的概念界定为：物流服务商与物流需求者之间订立的，由物流服务商向物流需求者提供的包括国际海上货物运输在内的门到门物流服务的有偿合同。⁸

（四）海派跨境全程物流服务合同的本质：委托代理还是运输？

一方面，如前基于海运的跨境全程物流服务的内容界定，服务是其核心要点，即从事的是代理服务事项而非物流本身，基于该点一般实践中被认定为海上货运代理合同相对合理。我国法律上并没有明确规定海上货运代理合同作为有名合同，司法实践中一般参考委托合同确定权责。基于海上货运代理合同本身的特殊性，《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《货代规定》）的第一条专门列举了基于处理海上货运代理事务产生的纠纷类型：“（一）因提供订舱、报关、报检、报验、保险服务所发生的纠纷；（二）因提供货物的包装、监装、监卸、集装箱装拆箱、分拨、中转服务所发生的纠纷；（三）因缮制、交付有关单证、费用结算所发生的纠纷；（四）因提供仓储、陆路运输服务所发生的纠纷；（五）因处理其他海上货运代理事务所发生的纠纷。”同时，因海上货运代理合同所涉事项较多，最终是否可以认定成立海上货运代理合同关系，根据《货代规定》第三条规定，需要根据书面合同约定的权利义务的的性质并综合考虑货运代理企业取得报酬的名义和方式、开具发票的种类和收费项目、当事人之间的交易习惯以及合同实际履行的其他情况予以认定。即海上货运代理事项下

⁸ 吴蕊, ‘跨境电商中的第三方物流法律问题研究’ (2016) 天津财经大学 11.

到底成立的是委托代理、运输还是仓储等纠纷，实践中仍需多方考量。

另一方面，运输服务是跨境全程物流服务的核心环节，因此海派跨境物流服务合同与海上货物运输合同尤其是其中的多式联运合同密切关联。《中华人民共和国海商法》第四十一条规定，海上货物运输合同，是指承运人收取运费，负责将托运人托运的货物经海路由一港运至另一港的合同。而多式联运合同，根据《海商法》第一百零二条，指多式联运经营人以两种以上的不同运输方式，其中一种是海上运输方式，负责将货物从接收地运至目的地交付收货人，并收取全程运费的合同。相对于仅海运这一运输方式的海上货物运输合同，多式联运合同采取了两种以上的不同运输方式。即由于跨境全程物流本身因涉及多种运输方式，存在被认定为多式联运的可能性。

二、对海派跨境全程物流服务合同性质的司法认定

笔者多年处理航运贸易领域法律事务，为物流企业客户最常审核的合同类型即货运代理服务合同。随着跨境电商的蓬勃发展，物流企业客户近年来的咨询核心聚焦于合同主体角色上。跨境电商货主在签署协议时明确要求物流企业作为全程物流承运人角色签署协议，而此必然涉及到全程运输和代理服务价格的包价、全程物流时效规制以及货损货差货物灭失之后的直接索赔对象等问题。站在物流企业一方，笔者一般不建议物流企业作为承运人角色签署合同并据此开展业务，而通常建议他们将自己的角色固定为委托代理人。然而，合同固定本身只是一个方面，并不能将其作为确定物流企业身份或给跨境全程物流服务合同定性的唯一根据。在实践中，如实际履行与合同约定出入较大，甚至根本未签署正式的书面合同（实践中大多数的物流操作如此），此种情况下的跨境全程物流服务合同的性质该如何认定呢？司法实践中各海事法院及其上级法院对对这一问题的判决和认定存在较大差异，本文经案例查阅与整理后综合分析如下：

（一）分区段认定

《货代规定》第二条规定了分区段区分合同性质的定性方法。即司法实践中，许多法院倾向于通过判断纠纷所涉区段是仓储、运输还是代理报关、清关等环节，继而确定所涉案由为仓储合同纠纷、货物运输合同纠纷还是货运代理合同纠纷等。

如在（2017）沪 72 民初 2330 号一案中，因货主向物流企业主张的货损发生在海运区段，法院认为双方成立的是海上货物运输合同关系，并仅就海运区段认定物流企业作为承运人的责任。（2020）津 72 民初 652 号一案涉案货损发生在仓储暂存过程中，法院因而认定物流企业与货主之间成立港口货物仓储合同关系。

（2020）沪 72 民初 1694 号一案的法官认为，因物流企业依据与货主之间的货运代理合同诉请货主支付海运出口货物在起运港发生的港口码头费用，该案被认定为海上货运代理合同纠纷。即港口码头费用系基于物流服务中的货运代理业务所产生，因而定性为货运代理纠纷。

（二）根据费用收取、运输单证的签发、合同权利义务等整体综合认定

该种定性方法在司法实践中最为广泛适用，其法律依据为《货代规定》第三条，即“人民法院应根据书面合同约定的权利义务的性質，并综合考虑货运代理企业取得报酬的名义和方式、开具发票的种类和收费项目、当事人之间的交易习惯以及合同实际履行的其他情况，认定海上货运代理合同关系是否成立”。其中，合同权利义务约定、提单签发和费用收取是核心认定依据。

1. 签发提单的情形

（2017）津 72 民初 877 号一案，因物流企业出具抬头为该公司的提单且具有无船承运业务经营资格登记证，基于提单对海上货物运输合同的证明功能，双方被认定成立海上货物运输合同关系。

2. 未签发提单但收取费用系“运费”的情形

（2018）粤 72 民初 228 号一案，物流企业收取整个运输过程的运费，但因其并未向货主签发提单或多式联运提单，亦未曾表示过对货物运输承担类似承运人的责任，法院认定双方之间成立货运代理合同关系。而笔者最新接触到的 2021 年 5 月海事法院就（2020）浙 72 民初 1570 号一案做出的判决则持相反观点。该案物流企业既未签发提单亦未签署协议，法院考虑物流企业对催收费用自称“运费”以及其无法明确所称“运费”的费用构成和产生环节，同时结合涉案费用计费方式等因素，最终认定双方为国际多式联运合同关系，判令物流企业承担承运人的责任。

3. 既订立了货运代理合同又签发了提单的情形

（2019）浙 72 民初 1660 号一案，法院判决认为：“协议将国际运输合同中原属于承、托双方的权利义务通过代理协议予以分解和固化……这就使相关纠纷（特别是运输合同项下的纠纷）的处理存在两种依据和路径，一是依据运输合同，一是依据相对独立的各类代理协议，两种路径均合法有效”。即在代理合同与运输合同均符合的条件下认可主张权利方的案由选择权。

（三）分区段认定与综合认定相结合

除前述案例外，（2018）沪 72 民初 4165 号一案中，物流企业未签发提单，收取的合同价款分为海运费、国内港务码头通关费用、进口国港务码头通关费用和进口国内陆(河)运输费用四部分。法院认为货主委托物流企业处理与涉案货物从装运港接货到目的地交货有关的全程物流事务，该《物流运输服务合同》在类型上与《中华人民共和国合同法》（已废止）所规定的委托合同最相类似。同时认为，就运输环节而言，因单独收取海运费，该区段成立海上运输合同关系。法院认为，倘若将涉案《物流运输服务合同》作为一个整体的委托合同来看，《中华人民共和国合同法》（已废止）委托合同一章中没有海上货物运输的相关规定，且运输合同一章的规定相对于《中华人民共和国海商法》（以下简称《海商法》）而言，又属于一般法和特别法的关系，据此，涉案《物流运输服务合同》中涉及海上货物运输的部分仍应适用《海商法》的规定。最终，本案基于全程物流整体认定为委托合同，但海运区段部分又认定为海上货物运输合同，并在此基础上区分各方权责。

基于前述司法实践认定，就跨境全程物流服务合同的定性笔者总结如下：

第一，不对合同整体定性，纠纷发生在哪一服务区段就是哪一服务形成的合同纠纷。例如，对发生在仓储阶段、海运阶段的认定为仓储合同纠纷、海上货物运输合同纠纷，对发生在港口码头货运代理阶段的认定为货运代理合同并参照适用委托合同的相关规定。

第二，根据合同内容和履行予以整体认定。签发了运输单证但未签订货运代理合同的，认定为海上货物运输合同纠纷；签发了运输单证且订立了货运代理合同的，有判决认为同时成立运输合同关系和货运代理合同关系；收受运费但没签

发运输单证的，司法实践中观点不一。

第三，综合认定跨境物流服务合同为委托合同，同时承认单独收取海运费的阶段成立海上运输合同关系。但因合同中的海上货物运输内容在《中华人民共和国民法典》的委托合同一章中没有涉及，该区段仍应适用《海商法》。

三、对海派跨境全程物流服务合同性质的学理分析

我国法律没有对跨境物流服务合同予以定义并赋予特定名称，因此其属于无名合同。无名合同的分类在理论界尚存争议，根据王泽鉴先生的分法，无名合同可分为纯粹无名合同、合同联立、混合合同。纯粹无名合同是指合同内容不符合任一有名合同构成要件之合同。合同联立，指数个合同相互结合又不失其个性的状况，实际上是因交易活动而紧密结合的数个合同，包括单纯结合的联立合同、依存结合的联立合同、附条件结合的联立合同。混合合同是指合同由数个有名合同或无名合同的部分构成的合同，本质上是一个合同。跨境物流服务合同常包含货运代理合同、海上货物运输合同、仓储合同等，即其组成部分通常既包括有名合同又包括无名合同，同时基于各部分内容的连贯性、系统性以及经济目的的统一性，其应当属于混合合同。

混合合同分为主从复合型混合合同、类型结合合同、混合双务合同、类型融合合同四类。主从复合型混合合同，指双方当事人所提出的给付符合有名合同，但一方当事人尚附带有其他种类的从给付义务。类型结合合同，指一方当事人所负的数个给付义务属于不同的合同类型，彼此之间居于同值的地位，而对方当事人仅负单一的对待给付或不负任何对待给付的合同。混合双务合同，指双方当事人互负的给付分属于不同的合同类型的合同。类型融合合同，又称狭义的混合合同，指一个合同中所含构成部分同时属于不同的合同类型的合同⁹，即将分属于不同有名合同类型的主给付义务和对待给付义务融于一个合同之中，做出一个意思表示却包含了数个有名合同类型的内容¹⁰。在海派跨境全程物流服务合同中，物流企业提供或者委托第三方提供的包括内陆拖车、仓储、海运、报关清关、海外派送等一系列服务，分属于内陆运输合同、仓储合同、海上货物运输合同，以及货运代理合同等中物流企业对应负担的给付义务。而货主只向其委托从事全程

⁹ 崔建远，*合同法*（北京大学出版社 2012）23。

¹⁰ 鹿鹿，‘无名合同的类型分析’（2012）24 现代商业 274, 274。

物流服务的物流企业支付约定的费用，实践中一般称之为全包价或一口价。即货主委托物流企业将货物从起运港运至目的港仓库，物流企业自行安排或委托第三方落实各物流环节涉及到的上述各项服务，而与此对应的各阶段费用由货主按照全包价（包括完全报价即包税包清关等，也包括全包但不可预计的款项如第三方政府收取的税款、目的港额外费用等据实结算的情形）支付运费/代理费（不论以何种名义）以履行其对待给付义务。由此可见，双方订立的海派跨境全程物流服务合同应为类型结合型合同。在确定了合同具体属于哪一混合合同类型后，就能根据不同类型分别依吸收原则、结合原则、类推原则适用法律。吸收原则主要适用于主从复合型混合合同，结合原则可适用于混合双务合同、类型结合型合同，类推原则适用混合合同中的非有名合同部分。¹¹据前述分析，海派跨境全程物流服务合同属于类型结合型合同，因此，对这类合同在遵循当事人意思自治的前提下，主要适用结合原则，将合同各部分解构，分别适用相应的有名合同规定，有名合同未规定的部分，则采类推原则，适用最相类似的合同类型的法律规定。

四、海派跨境全程物流服务合同的有名化趋势

如前，海派跨境物流服务合同本身无法归类为任一有名合同（如海上货物运输合同），亦无法归类为货运代理合同，其难以直接适用现有法律项下任何一项有名合同的法律规定，再加上对其法律性质的认定在司法实践中尚未形成统一做法，学理上亦无法给出一个完美的性质认定和法律适用方法，因此，给这一时代新宠“赋名”有其必要性，为大势所趋。

（一）海派跨境全程物流服务合同性质司法认定的局限性

对于司法实践中分区段认定性质，实则为混合合同适用结合原则的做法。结合原则将一个合同肢解为多个有名合同后分别适用不同规则，而不同规则制定的经济目的和追求的法律效果不同，因而很难将这些法律关系统一于一个无名合同之下。此种情况下，单独适用某一有名合同的规定很可能违背了整个无名合同订立时当事人的意思，即违背民法基本的意思自治原则。¹²另外，结合原则的适用

¹¹ 李克壮,‘无名合同研究’(2013) 河北大学 23-26.

¹² 蒋云凤,‘无名合同法律问题研究’(2010) 大连海事大学 29.

范围亦有限。例如，当纠纷发生于合同整体之上，如物流企业向货主张全包费用的支付，结合原则的解构方法可能不再奏效。那么，此时该如何定性合同从而进一步适用法律呢？司法实践目前倾向于通过合同内容和实际履行综合判断。

从前述案例中可以看出法院对海派跨境物流服务合同并未形成统一做法，甚至出现同案不同判。笔者认为，海派跨境物流所涉法律关系纷繁复杂，合同履行所涉环节步骤较多，若每一个案子都要通过具体分析内容与履行方面的细节来判定合同性质，会给司法审判和物流操作造成不确定性。这种不确定性，一方面不利于物流行业遵守和践行统一规则以及物流行业秩序的稳定，另一方面会削弱裁判结果的信服力和认可度，影响司法公信力和法律的严肃性。因此，笔者认为应当充分发挥法的预测、指引、评价等规范作用，通过对跨境全程物流服务合同进行立法，发挥法维护社会关系和社会秩序的社会作用。

（二）海派跨境全程物流服务合同的特殊性和广泛性

一方面，海派跨境全程物流服务合同具有显著的特殊性。其作为混合合同即使有一定的法律适用方法可循，也没有任何一种有名合同能完全涵盖物流服务合同的内容且平衡好货主和物流企业的利益，仍存在法律适用混乱和空白，这不利于行业人员了解、遵守、使用法律，不利于维护良好的经济秩序。例如，前文提到的（2020）沪72民初1694号一案，被告通过辩称合同关系为运输关系以主张过时效。又如，（2018）沪72民初4165号一案，原告在起诉状中诉称被告是涉案货物运输的全程承运人，庭审中则改称被告为全程物流服务经营人，以期排除《海商法》关于海上货物运输承运人免责事由及责任限制的适用。当物流服务合同的性质可以作为规避责任的工具而任意主张，若被认可，则有损实质公平正义。

另一方面，追随跨境电商和跨境全程物流服务的发展势头以及区域经济一体化大潮，跨境全程物流服务合同作为跨境物流应运而生的产物，其数量将持续大量增长。同时，物流服务，不仅包括海派方式，还包括空派、快递等多种方式，不仅存在于跨境物流中，还存在于国内物流中，即作为一大类的物流服务合同广泛存在于实践之中。在此种背景之下，将物流服务合同双方的权利、义务及责任以法律的形式固定下来，然后对“海派（及其他出口模式，如空派、铁派、卡车等）”、“跨境”、“全程”中需要特别规定的因素予以规定，能够降低交易成本，

减少争讼，降低司法成本，从而提升司法效率并促进物流行业的健康发展。

（三）海派跨境全程物流服务合同有名化的建议

从逻辑关系上来看，物流服务合同和海派跨境全程物流服务合同均包含核心运输环节和至少一项的其他物流服务环节，属于一般和特殊的关系，前者广泛存在于实践中而仍未有名化，即物流企业的法律地位实属不明。若将物流服务合同类型以法律的形式确定下来，将全程物流合同在此基础上予以特别规定，再增加跨境和海派两特别要素，如此，海派跨境全程物流服务合同自然随之有名化。

对于海派跨境全程物流服务合同，司法实践的认定多摇摆于委托代理合同和运输合同之间。从业务操作模式和法律适用来讲，笔者倾向于认为海派跨境全程物流服务偏运输本质，其与运输的区别在于其他服务部分的内容，物流服务合同亦是如此。从整体的合同实质性内容及前文所述的物流定义来看，运输是核心，其他服务是配合物流而进行的流程安排。同时，相较于货运代理，物流企业在提供海派跨境全程物流服务过程中涉及的重要环节更多，运营更复杂，收取的费用亦远高于单纯的货运代理费用。而货运代理人在司法实践中常被认定为委托代理人，承担较轻的义务和责任，若认定海派全程物流服务合同为货运代理合同并类推适用委托代理合同的规定，物流企业将仅承担委托代理人的义务和责任，恐不利于规制物流企业行为，不利于督促其尽责维系全程物流的顺利运行从而发挥其在全程物流中的重要作用。

若将物流企业的角色设定靠向承运人，不论在利益均衡还是行业发展上均有积极作用。一方面，明确物流企业在享受收取物流费用权利的情况下应相应地履行物流（包括运输）的义务与责任，对于整个物流商务链上的权利义务分配而言较为公平合理。另一方面，当物流企业需对物流过程中各运输和货运代理服务中存在的问题对外承担责任，物流企业将更加谨慎地委托第三方落实具体服务，从而有效避免实践中存在的物流企业虽收取全程费用，但一旦某一环节出现问题就以不存在代理过错为由回避处理而让货主直接与跨境第三方交涉处理或让货主自行向跨境第三方追责，如此情况下，不利于国内货主的权益保护，不利于跨境电商业务和物流服务的相辅相成与合作共赢。

由此，在物流服务合同的有名化过程中，物流企业的角色设定应主要参照承

运人，在此基础上对全程物流乃至跨境、海派等因素进一步予以规定。例如，规定全程物流企业履行承运人的义务、承担承运人的责任，并就实际承运人或者委托的第三方物流企业对货主造成的损失承担连带赔偿责任，同时享受承运人如海运承运人的法定责任限制权利。就诉讼时效和非运输流程，法律可在综合考量的基础上做出具体规定。

结论

传统货代已不能满足跨境电商和跨境物流的发展需要，跨境全程物流兴起。海派跨境全程物流作为最主要的跨境全程物流模式之一，本文以其为范本对其定性予以讨论。

司法实践中，海派跨境全程物流合同的性质无统一认定标准，存在较大的不确定性。学理上，笔者认为可归为类型结合型混合合同，在司法审判中可遵循结合原则和类推原则进行法律适用。但由于司法实践中适用的结合原则具有局限性，司法的不确定性不利于行为人对行为后果进行预判从而导致相关经济活动易生纠纷、交易和司法成本的增加，再加上物流服务公司广泛存在于实践中且其具有的特殊性致任一有名合同都无法涵盖其内容，将其有名化、以法律的形式对物流服务公司性质与内容予以针对性的规定，是大势所趋，对物流与贸易的发展均具有重要意义。鉴于海派跨境全程物流服务从属于物流服务且有一定特殊性，在前述基础上对这些特殊性予以特别规定，海派跨境全程物流服务公司法律性质的认定自然随之有法可依、于法有据。同理，空派、铁派、卡车等模式下的跨境全程物流服务的合同主体亦有明确法律可遵循和保障。

因笔者水平所限，对跨境物流的论述仅限于海派跨境全程物流一角，对全程物流服务合同的立法亦未能提出完善的构建方式和具体的权利义务安排。笔者将在此领域继续学习探究，以期对物流行业和司法实践有所助益。