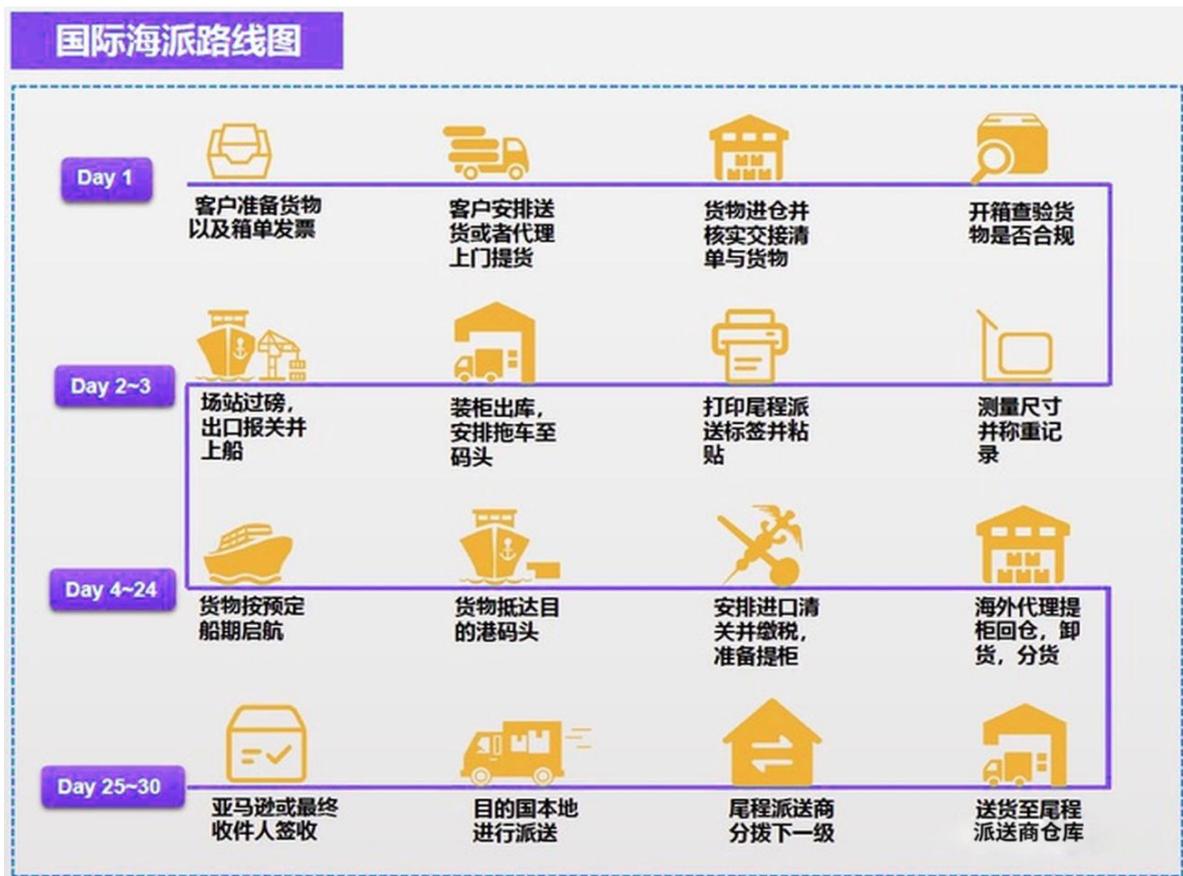


跨境电商与物流相融合，形成跨境电商物流，指在两个或两个以上国家之间进行的物流服务，是物流服务发展到高级阶段的一种表现形式。跨境物流服务涵盖范围广泛，包含内陆运输、报关清关、订舱安排海陆空运、仓储、派送等，其中各区段所涉法律关系可能包含内陆运输合同、海上（空运、陆运）货物运输合同、多式联运合同、货运代理合同、仓储合同等。相对于传统港到港物流服务，门到门的跨境电商全程物流如前因涉及环节多（见下图国际海派路线图），且多种法律关系交叉融合，因此在法院司法实践中争议较大。本案例集，主要以大成航运物流法律服务团队承办的相关案例，梳理法院同类型案件裁判思路，以期为航运物流企业在跨境全程物流合规提供参考。



案例 1: BJN 科技有限公司、GM 国际物流有限公司海上货运代理合同纠纷案

司法裁判要点归纳：货代公司接受委托办理内陆运输、海运、报关并包清关业务，如未约定具体交付时间，也应在合理期间内交付货物，超出合理时间，且代理企业无法证明未交付原因在于货物本身、委托人原因或海关监管等非货代本身操作所致，应对委托人遭受损失承担赔偿责任。

案由： 货运代理合同纠纷

裁判日期： 2022 年 04 月 14 日

原告： BJN 科技有限公司

被告： GM 国际物流有限公司

原告诉请：

BJN 公司向法院提出诉讼请求，请求判令： 1. GM 公司立即将货物运至 BJN 公司指定仓库，如 GM 公司不能把货物运至指定仓库，由 GM 公司赔偿 BJN 公司经济损失人民币 120000 元； 2. GM 公司退还 BJN 公司货运代理费用人民币 150500 元； 3. GM 公司赔偿 BJN 公司经济损失人民币 50000 元。审理过程中，BJN 公司将其诉讼请求变更为，请求判令： 1. GM 公司赔偿 BJN 公司货物损失人民币 326046 元（报关单金额 50161 美元，按照汇率 1: 6.5 折算）； 2. GM 公司退还 BJN 公司货运代理费用人民币 150500 元； 3. GM 公司赔偿 BJN 公司电池损坏、仓储费、季节销售损失等经济损失人民币 304177 元。

原告主张事实和理由： 2021 年 5 月，BJN 公司法定代表人杨**与 GM 公司法定代表人钱**通过微信聊天达成协议，BJN 公司委托 GM 公司就 103 辆电动车进行货运代理，货运目的地为荷兰的仓库，BJN 公司支付了 GM 公司货运代理费用（运费、海外清关的费用以及送货到仓库的费用）人民币 150500 元。案涉货物运输：提单号 23NGRT0173，成交方式 DDP，运输方式水路运输，开航日 2021 年 6 月 2 日，到港时间 2021 年 7 月 7 日，卸货港鹿特丹。截至起诉之日，案涉货物仍未运至指定仓库。因 GM 公司拖延时间，导致 BJN 公司货物错过了销售时机，GM 公司行为严重违约，GM 公司拖延交货的行为给 BJN 公司造成了极大的经济损失。故

诉至法院。

被告答辩： 1. BJN 公司诉讼主体不适格。案涉提单托运人、GM 公司费用确认单记载的客户名称、同 GM 公司就案涉业务进行沟通的均系 NZ 公司，BJN 公司作为委托人或货权主体均不适格。2. 本案未约定具体交货时间。案涉货物采用 DDP 模式，BJN 公司委托 GM 公司过程中未要求或明确告知应当交货的具体时间。根据惯常操作模式，GM 公司在货物清关后将货物立即运至 BJN 公司指定仓库即可。目前案涉货物因目的港海关原因尚未完成清关，GM 公司亦承诺会尽快落实清关事宜，但海外清关存在诸多不确定因素，并非 GM 公司可控制，故无法预估送货时间。3. BJN 公司主张的损失无依据。案涉货物正在清关中，尚未完全灭失，若货物清关成功，可运至 BJN 公司指定仓库或转卖第三方，则货物损失不成立；案涉货物订舱费、海运费等相关费用已实际发生，要求退还货运代理费用无依据；案涉货物为电动车，不存在销售季节要求；仓储费未实际发生，也无法证明其必要性，且货物运至收货人指定仓库后，收货人才有仓储义务；电池损失无法证明。综上，请求驳回 BJN 公司诉讼请求。

法院认定事实：

BJN 公司法定代表人杨**与 GM 公司法定代表人钱**在名为“GM-NZ 出货群 (7)”中沟通案涉业务事宜。钱**于 2021 年 7 月 6 日发送“NZ 荷兰仓费用”，该“NZ 荷兰仓费用”记载，顶部名称为 GM 国际物流 / QC 供应链，客户名称为“NZ”，条款 DDP，提单号 23GGRT0173，集装箱号 BURU6912970，装货港宁波，卸货港鹿特丹，开航日 2021 年 6 月 2 日，到港日 2021 年 7 月 7 日；费用总价为 23200 美元，包括国内运费、买单报关、海运费、保险费、ISF 费、运输费、清关费，合计人民币 150568 元；杨**就此向钱**询问是否可以人民币 150000，钱**表示需要人民币 150500 元。2021 年 7 月 8 日，BJN 公司向 GM 公司支付人民币 150500 元，用途为运费。GM 公司向 BJN 公司开具上述费用发票。案涉提单记载，提单号为 YF2107J014Z，23NGRT0173，托运人为 NZITAINDUSTRYCO. , LTD，船名航次为 BALPEACE / 2123W，起运港宁波，卸货港鹿特丹，集装箱号为 BURU6912970，40HQ，货物为 SCOTTER，103 件，CY / DOOR，运费预付，承运人浙江 JH 有限公司，签发日期 2021 年 6 月 5 日。案涉出口货物报关单记载，境内发货人、生产销售单位均为 BJN 公司，运输工具名称及航次号为 BALPEACE / 2123W，提运单号为 23NGRT0173，离境口岸宁波大榭港区，指运港荷兰鹿特丹，成交方式 FOB，集装箱号 BURU6912970，货物为电动车，103 辆，总价为 50161 美元。上述货物于 2021

年7月7日到港。2021年8月18日、9月16日，BJN公司、GM公司沟通案涉货物运输事宜未果。

审理过程中，BJN公司、GM公司确认案涉代理内容包括国内内陆运输、海运、双清完税并送到指定仓库等。NZ公司于2021年11月22日出具说明，记载NZ公司与GM公司就案涉货物无业务往来，未就货运代理事宜与GM公司进行商议。

法院认为，本案系海上货运代理合同纠纷。案涉货物运输目的港为荷兰鹿特丹，本案具有涉外因素。本案BJN公司、GM公司均同意适用中华人民共和国法律，根据《中华人民共和国民事诉讼法》第三条的规定，本案适用中华人民共和国法律。根据双方的诉辩意见，对争议焦点归纳并评析如下：

BJN公司主体资格问题。《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》第三条规定“人民法院应根据书面合同约定的权利义务的性质，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，认定海上货运代理合同关系是否成立。”首先，从聊天往来可见，BJN公司而非NZ公司与GM公司就案涉货物事宜进行了多次沟通。其次，BJN公司向GM公司支付了案涉费用，GM公司亦向BJN公司而非NZ公司开具了案涉发票。再次，案涉出口报关单记载境内发货人、生产销售单位均为BJN公司。最后，NZ公司出具说明否认其与GM公司间就案涉业务存在代理合同关系。综上，BJN公司与GM公司间存在海上货运代理合同关系，有权向GM公司主张权利。GM公司辩称BJN公司主体不适格，但未提供充分证据佐证，不予采纳。

关于责任承担。GM公司接受BJN公司委托办理内陆运输、海运、报关，并包清关将货物交付至指定地点，双方间的货运代理合同关系，合法有效，双方均应依约履行。BJN公司已支付案涉业务费用，GM公司应在合理期间将案涉货物交付至指定地点，但货物出运已近一年，GM公司至今未依约交付案涉货物，且其明确表示无法预估送货时间，故其应对BJN公司遭受的损失承担赔偿责任。GM公司关于因案涉未约定送货时间故无需承担责任的辩称，不予采纳。GM公司虽辩称货物到达目的港后，因被海关监管尚未完成清关，导致无法交付货物，但未提供充分证据佐证，不予采纳。

关于损失金额。现已查明案涉出口报关单所载货物FOB总价为50161美元，GM公司应予

以赔偿；关于汇率，法院酌定按 BJV 公司起诉之日即 2021 年 10 月 18 日中国人民银行公布的美元对人民币汇率中间价 6.4300 折算，计人民币 322535.23 元。BJV 公司主张的代理费用损失人民币 150500 元，其已实际支付，亦属于其损失，应予支持。BJV 公司主张的电池损坏、仓储费、季节销售等损失，BJV 公司未提供充分证据佐证，且法院已支持案涉货物损失，故对该部分损失不予支持。

裁判结果：

一、被告 GM 国际物流有限公司于本判决生效之日起十日内赔偿原告 BJV 科技有限公司货物损失人民币 322535.23 元；

二、被告 GM 国际物流有限公司于本判决生效之日起十日内退还原告 BJV 科技有限公司费用人民币 150500 元；

三、驳回原告 BJV 科技有限公司的其他诉讼请求。

案例 2: ZL 国际物流有限公司、JYE 工艺品有限公司等海上货运代理合同纠纷案

司法裁判要点归纳:

1. 货代企业完成全程物流服务事项中产生的代理运费未经双方最终对账确认, 法院一般审核双方费用报价、费用本身真实性、合理性进行综合认定;
2. 关于全程物流货物迟延送达问题, 货代企业关于全程物流到门点时间的预估, 法院原则上不认为是对运输时效的承诺, 但仍然会考虑合理时间期限和损失情况综合认定。

案由: 货运代理合同纠纷

裁判日期: 2022 年 07 月 12 日

原告 (反诉被告): ZL 国际物流有限公司

被告 (反诉原告): JYE 工艺品有限公司

被告: 侯**, 男

原告诉请: ZL 公司向法院提出诉讼请求: 判令 JYE 公司、侯**支付代理运费 555950 元及其利息 (自起诉之日起至实际履行之日按同期全国银行间同业拆借中心公布的贷款市场报价利率计算)。

原告主张事实和理由: 2021 年 9 月起, JYE 公司委托 ZL 公司将 26 批货物代理出运至美国亚马逊 FBA 仓库。ZL 公司接受委托后即安排货物运输事宜 (对应提单号为 NBZL21101501 等 26 票)。经双方确认后, 26 票代理运费共计 555950 元。但 ZL 公司按约履行出运义务后, JYE 公司却迟迟未支付代理运费, 因侯**系 JYE 公司的唯一自然人股东, 应对 JYE 公司的债务承担连带责任, 故诉至法院。

被告答辩: JYE 公司、侯**辩称, 一、ZL 公司、JYE 公司之间存在海上货运代理合同、海上货物运输合同并存的法律关系; 二、双方约定的费用是包干费用, ZL 公司主张的费用计算有误, 经 JYE 公司核算尚未支付的费用应为 523182 元, ZL 公司给出的包干单价问题, 双方存在争议, 但重量没有问题, 双方未对运费进行核算、确认, 故对 ZL 公司主张的运费不予认可; 三、JYE 公司并非无故拒绝支付运费, 因 ZL 公司的过错导致 JYE 公司产生巨额损失, 双

方至今未达成一致意见，对于 ZL 公司主张的利息也不应支持。

JYE 公司向法院提出反诉请求：判令 ZL 公司赔偿损失 899369.5 元。庭审中，JYE 公司变更诉请为 1116811.5 元。事实及理由：JYE 公司委托 ZL 公司代理运出一批货物（合计 713 箱）至美国亚马逊 FBA 仓库，原约定于 2021 年 9 月 24 日前整单发出，ZL 公司承诺 45 天抵达。ZL 公司未经 JYE 公司同意，擅自拆分成数单并使用不同的船只发出，致使货物不能整批按时到达。因涉案货物是当季圣诞用品且需要搭配销售，ZL 公司拆分运输并严重逾期运抵的行为，致使 JYE 公司错过当季销售，造成严重的经济损失，包括仓储损失、亚马逊运输费用、客户索赔损失以及货物羁押、逾期收益、财务成本等巨额损失。JYE 公司曾就逾期送达问题多次与 ZL 公司协商，ZL 公司也曾多次承诺赔偿相应损失，但并未出具赔偿方案，径直选择诉讼，故 JYE 公司提起反诉。

ZL 公司辩称，一、ZL 公司并不存在代理过错，也从未对时效作出承诺，JYE 公司在 ZL 公司的各个报价基础上作出选择，涉案货物最终按照 JYE 公司选择的方式出运，不可归责于 ZL 公司；二、JYE 公司陈述的船舶延误问题，系因为船公司甩柜或中转所致，与 ZL 公司无关，关于货物没有收到的情况，据了解是由于 JYE 公司仓库未接收，并非因 ZL 公司原因造成；三、JYE 公司主张的损失缺乏真实性及合理性，且迟延的货物仅有货物编号 KJYLSA1211162 的 58 件、NBZL21102009 的 34 件，涉案货物为蜡烛不存在 JYE 公司所称的必须要搭配销售的情况。

法院认定事实：

2021 年 9 月起，JYE 公司经与 ZL 公司联系，委托其出运电子蜡烛灯至美国亚马逊 FBA 仓库及自有仓库，操作惯例为每次拟出运前由 ZL 公司按重量进行报价，并告知预计时间，如 2021 年 9 月 15 日，ZL 公司报价“KRB4、12.5 元 / KG；MDW2、16 元 / KG；FTW1、16 元 / KG；LAS1、12.5 元 / KG；KRB2、17 元 / KG；IND9、16 元 / KG；MQJ1、16 元 / KG”。同年 9 月 23 日，ZL 公司告知 JYE 公司“美森加班船 23 / KG”，JYE 公司回复“别人 22，加班船”，ZL 公司对此回应“好的，不涨就不涨”。同年 10 月 8 日，ZL 公司报价“美森正班船，美西 16 / KG、时效 20-25；美中 17 / KG、时效 22-27；美东 18 / KG、时效 25-30”。同年 10 月 14 日，ZL 公司报价“统配 17.5 / KG、18.5 / KG、19.5 / KG；美森 19 / KG、20 / KG、21 / KG”；JYE 公司对此回复“别人是 17、18、19，然后还有一个是 18、19、20，你一个要贵五毛钱、一个要贵一块钱，怎么回事啊”。同年 10 月 19 日，ZL 公司报价时询问“侯总，本周发货我安排美森的限时达哈，时效和正班船差不多，如果太晚了会有赔付，您看可以不？价格的话 27、28、29 这样”；JYE 公司对此予以拒绝。同年 10 月 20 日，案外人 YXD 供应链管理有限公司就货物出运向 ZL 公司报价为“正班价格 24.5 元、25.5 元、26.5 元”。

后 ZL 公司合计将 26 批 (1747 件) 货物代理出运至美国亚马逊 FBA 仓库及自有仓库, 其中部分批次货物存在迟延, 如编号 KJYLSA1211168 项下 270 件货物计划船期 9 月 24 日, 实际船期 10 月 13 日, 12 月 8 日送达美国亚马逊 FBA 仓库; 编号 KJYLSA1211162 项下 58 件货物计划船期 9 月 24 日, 实际船期 10 月 1 日, 次年 1 月 2 日送达美国亚马逊 FBA 仓库。因货物运输迟延, JYE 公司遭受亚马逊扣款 309.13 美元、801.85 美元、154.02 美元, 合计 1265 美元。JYE 公司于 2021 年 10 月 22 日工厂出货的 5 批货物, 报关件数为 437 件, 报关总价为 74944 美元。另查明, JYE 公司为一人有限责任公司, 侯**为该公司一人股东。

法院认为, 本案应系与多式联运合同有关的海事海商纠纷。JYE 公司委托 ZL 公司出运货物至美国亚马逊 FBA 仓库及自有仓库, 并按重量计算运费, 各方之间实际成立多式联运合同法律关系, 各方均应依约履行各自义务。本案争议焦点应为 ZL 公司主张运费金额的合理性以及 JYE 公司反诉的各项损失合理性问题。

1、ZL 公司主张运费的合理金额。ZL 公司主张运费 555950 元, JYE 公司辩称经其核算应为 523182 元, 双方对于其中计费单价、报关费、查验费等存在争议, 结合庭审调查及 ZL 公司自认情况, 法院经核算, 货物编号 KJYCHI1210338、CLGJ21092327、CLGJ21092320、CLGJ21092322 应为 16、22、16、16, ZL 公司按照 16.5 / KG、23 / KG、16.5 / KG、17.5 / KG 计算有误, 结合货物重量, 应扣减 2659.5 元。关于其余各票货物, JYE 公司作为其抗辩意见而提出的计费单价, 并未提供任何证据印证其主张计费依据的合理性, 且 ZL 公司亦已就计费单价作出合理解释说明, 有微信聊天确认或上家代理的报价印证计费依据, ZL 公司主张费用中包含的报关费、查验费等亦系货物出运中产生的合理费用, 故综合前述核算, 法院认定 ZL 公司主张运费的合理金额应为 553290.5 元。ZL 公司主张的利息, 实际应系逾期付款违约金, 利率适当, 起算时间合理, 法院予以支持。因 JYE 公司系一人有限责任公司, ZL 公司主张依据《公司法》第六十三条规定由股东侯**对 JYE 公司债务承担连带责任, JYE 公司、侯**未举证证明公司财产独立于股东自己的财产, 故对 ZL 公司的前述诉请, 法院予以支持。

2、JYE 公司反诉的各项合理损失。JYE 公司主张因货物迟延导致货物无法按期销售, 且涉案货物为当季圣诞用品需搭配销售, 据此反诉主张因货物迟延产生的仓储费 491400 元、预期收益 30 万元、财务成本 10 万元、亚马逊扣款 7969.5 元, 并于庭审中明确因部分货物至今未收取, 主张货物灭失损失。

关于货物迟延问题, JYE 公司主张部分货物已超过约定时效, ZL 公司则辩称约定时效仅系预估的运输时间, 其并未就运输时间作出承诺。法院认为, 首先, 结合各方证据及航运实践, ZL 公司告知的运输时效系对运输时间的预估, 非系对运输时间的承诺, 而 ZL 公司询问是否

选取具备赔付功能的“限时达”项目时，亦可印证该运输时效为预估的合理期限事实；其次，JYE 公司据以主张的各项货物延迟损失，仓储费计算的租金标准高于其提供的仓库租赁合同约定的租金标准，且其租赁的仓库应系其原有的自有仓库，无法印证与本案损失的关联性；预期收益 30 万元、财务成本 10 万元，均未提供任何证据，证据及事实不足，无法认定存在该损失，亦无法证明因货物迟延导致该项损失产生；另一方面，考虑 JYE 公司委托 ZL 公司出运货物时对运输时间的紧迫要求，以及涉案部分货物的实际延期时间、对货物销售可能产生的影响，酌情认定由 ZL 公司赔偿 20000 元。关于亚马逊扣款 1265 美元，JYE 公司按 1:6.3 汇率折算 7969.5 元，JYE 公司均已在交涉过程中告知 ZL 公司，且已提供扣款凭据，予以支持。

关于货物部分灭失问题，结合法院查明的事实，NBZL21102009 货物项下有 23 件灭失、NBZL21102007 货物项下有 49 件灭失。结合该票货物报关数量 437 件、报关价值 74944 美元的事实，酌定按照 171.5 美元 / 件计损，经核算为 12348 美元，按照 1:6.3 的汇率折算为 77792.4 元。综上，ZL 公司作为涉案多式联运经营人，未能履行安全交付货物责任，理应赔偿因此给 JYE 公司造成的损失合计 105761.9 元。

裁判结果：

一、被告（反诉原告）JYE 公司应于本判决生效后十日内支付原告（反诉被告）ZL 公司运费 553290.5 元及利息（自 2022 年 1 月 14 日起按照同期全国银行间同业拆借中心公布的贷款市场报价利率计算至实际履行之日），被告侯**对前述债务承担连带责任；

二、原告（反诉被告）ZL 国际物流有限公司应于本判决生效后十日内赔偿原告（反诉原告）JYE 工艺品有限公司损失 105761.9 元；

三、上述第一、二项相抵后，被告（反诉原告）JYE 公司应于本判决生效后十日内支付原告（反诉被告）ZL 公司运费 447528.6 元及利息（自 2022 年 1 月 14 日起按同期全国银行间同业拆借中心公布贷款市场报价利率计算至实际履行之日），被告侯**对前述债务承担连带责任；

四、驳回原告（反诉被告）ZL 国际物流有限公司的其余本诉诉讼请求；

五、驳回被告（反诉原告）JYE 工艺品有限公司的其余反诉诉讼请求。

案例 3: JR 进出口有限公司、FC 国际货运代理有限公司海上货物运输合同纠纷案

司法裁判要点归纳：法院认可全程物流可约定责任限额。

律师提示：约定责任限额不得违反法定限额，如《海商法》规定的海上货物运输合同项下最低限额规定。

案由： 运输合同纠纷

裁判日期： 2023 年 03 月 29 日

原告： JR 进出口有限公司

被告： FC 国际货运代理有限公司

原告诉请：

JR 公司向法院提出诉讼请求： 1. 判令 FC 公司赔偿 JR 公司货款损失人民币 4388257.97 元 (按货值 612030.4 美元，以更改诉请确定当日 2022 年 10 月 25 日美元兑人民币汇率 1: 7.17 折算) 及其利息 (按照同期全国银行间同业拆借中心公布的贷款市场报价利率从起诉之日 2022 年 7 月 29 日起计算至实际支付之日止)； 2. 判令 FC 公司承担本案律师费 15 万元。

原告主张事实与理由： 2022 年 4 月，原、被告签订国际货物运输合同（以下简称《运输合同》）一份，约定 JR 公司委托 FC 公司办理货物国际运输及清关等全程运输，将货物交给 JR 公司指定的公司 / 门点为止；第 5.2 条就整柜海派事宜明确，除海关原因外造成的一切损失，FC 公司需按照成本（以中国 FOB 报关价为标准）全额赔偿给 JR 公司，且 JR 公司不支付此票所有包干费用；第 6.5 条明确货物到港后 30 个工作日内未找到货物判断为遗失；第 6.7 条约定任何一方因争议而产生的一切费用由败诉方承担。合作期间，JR 公司委托 FC 公司处理 5 票货物出运运输和清关事宜，合同协议号分别为 R1176、R1177、R1178、R1179 和 HK22018，对应箱号为 1362、1080、1160、7747、1879，货值总计 744621.4 美元，经查询集装箱流转记录五个箱子分别于 2022 年 5.22、5.1、5.26、5.31 和 6.29 到港。诉讼过程中，合同协议号 HK22018（对应箱号 1879）已清关送货，对应货值 132591 美元，据此减少相应诉讼请求。FC 公司至

今未向 JR 公司的收货人交付其余 4 票货物，货值 612030.4 美元。根据双方运输合同约定，货物到港后 30 个工作日未找到的应判定为遗失，FC 公司应按 FOB 报关价赔偿 JR 公司损失。

被告答辩：一、JR 公司货物涉嫌假冒商标被美国海关司法扣押，由此产生的损失 FC 公司不承担责任。JR 公司托运的货物中箱号为 7747、1080、1362 的三个箱子先后被美国海关查验发现存在涉嫌假冒商标侵权的问题，美国海关随即签发了拒绝入境表、扣押通知书、被扣押财产保管收据，要求 JR 公司提供采购订单、销售合同协议、付款证明、委托书以及实际制造商和美国买方之间的任何附加文件，并将上述侵权货物查扣。在扣押通知书中海关官员明确将违法行为描述为“疑似假冒商标”。FC 公司于 2022 年 5 月 19 日向 JR 公司发送美国海关的前述文件，要求其配合提供。JR 公司于 5 月 22 日向 FC 公司提供对应的“百吉 Badger”品牌授权文件，但该文件有效期至 2013 年，授权明显已经过期，显然不符合美国海关要求。JR 公司自知理亏无法提供品牌授权，随即不愿继续配合。此后，FC 公司多次通过邮件等方式向 JR 公司催讨材料并告知相应不利后果，但 JR 公司始终推诿扯皮，拒不提供。最终，美国海关签发了诉讼通知，告知涉案侵权商品的文件不足以证明入境权，该些商品必须在美国海关和边境保护局的监管下被遗弃、销毁或出口。FC 公司已经充分尽到相应的通知义务，拒不配合海关的过错在于 JR 公司。此外，依据《海商法》第五十一条第（五）款的规定，由于政府或者主管部门的行为、检疫限制或者司法扣押造成货物发生的灭失或者损坏，承运人不负赔偿责任，本案货物被海关扣押，故 FC 公司不承担责任。另一 1160 号集装箱内货物也涉嫌品牌侵权，为避免该货物被海关查扣造成损失扩大，故 FC 公司未将该票货物清关，并积极与 JR 公司沟通，希望其就下一步如何处理作出指示，但 JR 公司却无端指责 FC 公司侵吞货物，推诿责任拒不配合，由此还产生了高额的滞港费。综上，请求驳回 JR 公司的诉讼请求。

法院认定事实：

2022 年 4 月，原、被告签订《运输合同》一份，约定 JR 公司将货物清关手续及国际货物运输事宜委托 FC 公司办理，FC 公司同意按本合同约定接受 JR 公司的委托，服务期限从 2022 年 4 月 11 日起至 2024 年 4 月 10 日止；FC 公司向 JR 公司提供的服务包括出口订舱、报关、报验、装箱、配载、签发提单、文件交接以及办理美国进口的所有手续，直到把货物交给 JR 公司指定的公司 / 门点为止，送货完成后需要将 POD 或对方签收确认件提供给 JR 公司；JR 公司应将托运物品的正确信息资料（注明所托运货物的件数、重量、体积、目的港、装货日期、货物品名及特别要求条款）及时送交 FC 公司，在发运前 4 日内向 FC 公司提供有关出口报关文件，包括合同、发票、装箱单、商检证明、主被动许可证、报关单、核销文件、手册、报关单委托书及发运国和目的国规定之有关批文等合法、合格文件；FC 公司应按照海关规定如实申报出口货物，做到单货一致、单单一致，如有特别要求，双方签订补充协议另行约定；FC

公司必须严格按照中国及过境货地区、到达国或地区政府的各项法律、法规和海关法及本合同的有关规定，开展货物包干运输；整柜海派货物的货损或丢失赔付标准为：由于美国海关扣关没收，FC 公司按 40 元 / KG 的标准赔偿 JR 公司，同时 JR 公司不支付此票所有包干费用，若产生本协议 3.6 条款所衍生的查验或清关等相关处理费用，则由 FC 公司承担；除海关原因外造成的其他一切损失，FC 公司需按照 JR 公司成本价（以中国 FOB 报关价为标准）全额赔偿给 JR 公司，同时 JR 公司不支付此票所有包干费用，包干费为 JR 公司指定提货点至送货点之间所产生的一系列费用总和（如海运费、关税、国内外拖车费、保费、查验费等）；特别申明如因侵权问题,FC 公司不承担任何责任并且保留追究发件人因此给 FC 公司带来的损失的赔偿；由于 FC 公司违反本合同或失职造成的问题由 FC 公司负责，由 FC 公司操作错误造成的问题由 FC 公司负责，FC 公司不得以上述情况为由，扣押 JR 公司核销单据及货物；JR 公司有义务协助 FC 公司对于海关要求提供品牌授权或认证等相关文件，如因 JR 公司提供不了相应文件，以及提供的清关文件与实际不符，产生的风险责任及费用需由 JR 公司承担，因 FC 公司清关失误产生的风险和费用由其承担；货物到港后超过 30 个工作日未找到货物判定为遗失；任何一方因争议而产生的一切费用由败诉方承担等。

2022 年 2 月 24 日，JR 公司向 FC 公司发送 R1176 号出口货运委托书，FC 公司于 3 月 6 日签发 CSHSE2022887 号提单，载明托运人为 JR 公司，收货人 KL 公司，船名航次“OneHawkV”，装运港中国上海，卸货港美国查尔斯顿港，一个 40 呎高柜集装箱，箱号 1362，品名为涤纶针织衫、套头衫，865 件，重量 11330 公斤。该批货物出口报关 FOB 价值为 114544.8 美元。

2022 年 3 月 15 日，JR 公司向 FC 公司发送 R1177 号出口货运委托书，FC 公司于 3 月 22 日签发 CNLF058953 号提单，载明托运人为 JR 公司，收货人 KL 公司，船名航次“BeijingV”，装运港中国上海，卸货港美国查尔斯顿港，一个 40 呎高柜集装箱，箱号 1080，品名为涤纶针织 T 恤、套头衫等，976 件，重量 11761 公斤。该批货物出口报关 FOB 价值为 152589.6 美元。

2022 年 3 月 23 日，JR 公司向 FC 公司发送 R1178 号出口货运委托书，FC 公司于 3 月 25 日签发 NGB22040246 号提单，载明托运人为 JR 公司，收货人 BadgerSportsmeatInc.，船名航次“CMACGMPegasusV”，装运港中国宁波，卸货港美国查尔斯顿港，一个 40 呎高柜集装箱，箱号 1160，品名为涤纶针织 T 恤、套头衫，844 件，重量 11128 公斤。该批货物出口报关 FOB 价值为 172444.8 美元。

2022 年 4 月 12 日，JR 公司向 FC 公司发送 R1179 号出口货运委托书，FC 公司于 4 月 23 日签发 NGB22042045 号提单，载明托运人为 JR 公司，收货人 BadgerSportsmeatInc.，船名航次“CMACGMGangesV”，装运港中国宁波，卸货港美国查尔斯顿港，一个 40 呎高柜集装箱，

箱号 7747，品名为涤纶针织 T 恤、套头衫等，1166 件，重量 12777 公斤。该批货物出口报关 FOB 价值为 172451.2 美元，

上述四票货物中国 FOB 出口报关总价 612030.4 美元，总重量 46996 公斤。根据集装箱流转记录显示，该 4 票货物分别于 2022 年 5 月 22 日、5 月 1 日、5 月 26 日、5 月 31 日到达美国目的港查尔斯顿，但至今均未交付给 JR 公司指定的收货人。

2022 年 5 月，FC 公司业务员斯春忆称已到港的部分集装箱被美国海关查验，要求 JR 公司提供：1. 采购订单、销售合同协议、付款证明、授权委托书，2. 按正确的进口商品、正确的价格更新箱单和发票，要求所有的进口报关的金额要和最终的合同价格一致，并让 JR 公司和美国收货人处说一下，万一海关还来问收货人清关金额，一定要说是 10 万美元，销售合同要写明货值 7 万美元、运费 1 万美元、税金 3 万美元。JR 公司员工冯*于 5 月 19 日 0758 时回复“这个原始发票报关有提交的，金额我这边不方便更改”。

6 月 7 日，冯*发送邮件致 FC 公司，称 FC 公司包干运输的“百吉”商标产品授权之事，JR 公司已多次告知，百吉公司下订单（授权）给 JR 公司美国公司，JR 公司美国公司下单（授权）指定的服装出口的生产厂家，完全可以办理，并可根据 FC 公司要求提供授权文件，JR 公司只要美国接收货物的收条 POD 即可，希望尽快处理好送货事宜。FC 公司则回复邮件称，JR 公司的美国公司即 KL 公司一直无法提供“百吉”品牌授权相关资料，涉嫌侵权，5 月 19 日已经告知 JR 公司所需资料，但 JR 公司一直未能提供，要求三日内提供上述文件。6 月 13 日，JR 公司发送邮件，要求 FC 公司先行提供真实的全套关联的美国清关文件，之后再讨论需要 JR 公司提供什么帮助，以防止 JR 公司在无意中参与不合法行为。因案涉 4 票货物一直未能送达收货人，2022 年 7 月 29 日，JR 公司向法院提起本案诉讼，并为此支付律师费 15 万元。

本案审理过程中，JR 公司员工冯*于 10 月 12 日 1512 时发送微信至 FC 公司称，现在发现的问题在于国内报关是按 JR 公司提供的正确资料报的，但 FC 公司给到美国那边的舱单信息及 ISF 除了装柜数据对的上以外，其他的都改成 FC 公司那边的进口商、出口商、包括生产工厂，这样的话，中国出口报关和美国海关接收到的就完全对不上了。当日 1532 时，冯*让 FC 公司“你先确认下，这些是否还能修改，如果可以改，我这边再联系我们美国的清关代理。”

法院认为，本案系海上货物运输合同纠纷。JR 公司与 FC 公司签订的国际货物运输合同系双方真实意思表示，且不违反法律和行政法规强制性规定，合法有效，双方均应按约履行。本案货物由中国运往美国，具涉外因素；因本案原、被告主体、货物始发港均在中国，且原、被告双方均援引中国法律支持其起诉与抗辩，故本案适用中国法。

《运输合同》约定，案涉运输货物遗失件的认定标准为，货物到港后超过 30 个工作日未找到货物判定为遗失；任何一方因争议而产生的一切费用（包括但不限于律师费、差旅费、诉讼费等）由败诉方承担。案涉 1362、1080、1160、7747 四个集装箱均于 2022 年 5 月运抵目的港，但直至 JR 公司提起本案诉讼的 7 月 29 日仍未能交付给收货人，超出了 30 个工作日，应当认定为遗失，FC 公司应当按照合同的约定对货物损失及律师费进行赔偿。虽然《运输合同》特别申明如因侵权问题，FC 公司不承担任何责任，但根据前述证据与事实的认定，FC 公司不能提供美国海关出具的公文书的公证认证件，不能证明案涉货物系 FC 公司美国海关因涉嫌侵犯知识产权而扣押；且根据海商法的规定，该法关于承运人免责的规定，不影响承运人在该法规定的承运人责任和义务之外，增加其责任和义务，故 FC 公司关于其有权援引《运输合同》及我国海商法第五十一条第（五）款的规定，对由于海关扣押造成货物发生的灭失或者损坏不负赔偿责任的抗辩，证据与理由不足，法院不予采信。

关于 FC 公司的货物损失赔偿数额，《运输合同》约定整柜海派货物的货损或丢失赔付标准有两种，一是因 FC 公司清关失误产生的风险和费用由其承担，由于美国海关扣关没收，FC 公司按 40 元 / KG 的标准赔偿 JR 公司，同时 JR 公司不支付此票所有包干费用，且查验或清关等相关处理费用均由 FC 公司承担；二是除海关原因外造成的其他一切损失，FC 公司需按照 JR 公司成本价（以中国 FOB 报关价为标准）全额赔偿给 JR 公司，同时 JR 公司不支付此票所有包干费用，包干费为 JR 公司指定提货点至送货点之间所产生的一系列费用总和（如海运费、关税、国内外拖车费、保费、查验费等）。案涉运输货物亦分为二种情况：第一种情况为 7747、1080、1362 号三个集装箱，无论是 JR 公司所主张的是 FC 公司低报价格导致被海关扣留，还是 FC 公司所主张的是涉嫌品牌侵权被海关扣留，双方围绕 JR 公司是否需配合 FC 公司再出一套报关资料，FC 公司是否应先提供全套的美国海关报关材料以防止 JR 公司无意中被卷入不合法行为等产生争议，但双方对于货物出现问题是由于海关原因这一点并无异议，应适用 40 元 / 公斤的赔偿限额，该 3 个集装箱货物总重量 35868 公斤，赔偿限额为 1434720 元。第二种情况为 1160 号箱，据 FC 公司自认因避免被海关查扣造成货物灭失、损失扩大以及清关公司信誉受损，该货物目前未报关，既然尚未报关也就说明不是海关原因，故该票货物应按出口 FOB 报关价值赔偿，即 172444.8 美元（按原告更改诉请确定当日 2022 年 10 月 25 日美元兑人民币汇率 1: 7.17 折人民币 1236429 元）。FC 公司共须赔偿上述两项损失共计 2671149 元，且无权收取该 4 票运输的所有包干费用。JR 公司要求支付上述赔偿款项自起诉之日起至实际履行日止按同期全国银行间同业拆借中心公布的贷款市场报价利率计算的利息，亦合法有理，应予保护。

裁判结果：

一、被告 FC 国际货运代理有限公司于本判决生效后十日内赔偿原告 JR 进出口有限公司货物损失 2671149 元及相应利息 (以 2671149 元为基数, 自 2022 年 7 月 29 日起按同期全国银行间同业拆借中心公布的贷款市场报价利率计算至实际履行之日止) ;

二、被告 FC 公司于判决生效后十日内支付原告 JR 公司为实现债权支付的律师费 15 万元。

三、驳回原告 JR 进出口有限公司的其余诉讼请求。

案例 4: WL 商贸有限公司与 BY 国际货运代理有限公司、DW 国际货运代理（上海）有限公司、DW 国际货运代理（上海）有限公司宁波分公司海上、通海水域货物运输合同纠纷案

司法裁判要点归纳:

1. 关于业务范围是“门至门”服务，即使双方协议名称为代理合同，法院仍然需要根据协议内容和实际履行确定合同性质，并认定双方之间实际存在融合了海上货物运输及装、卸 两港货运代理的复合合同；
2. 关于出口美国货物，货主要求进行货值低报，在此前提下货代进一步低报货值导致的货物被海关查验扣押导致的损失，法院综合判断各方因素判定货主与货代比例责任。

案 由： 海运欺诈纠纷

裁判日期： 2022 年 03 月 24 日

原告： WL 商贸有限公司

被告： BY 国际货运代理有限公司

被告： DW 国际货运代理（上海）有限公司

被告： DW 国际货运代理（上海）有限公司宁波分公司

原告诉请：

原告 DW 公司向法院提出诉讼请求： 1.判令三被告共同赔偿 WL 公司货款损失人民币 5397208.93 元； 2.判令三被告向 WL 公司返还被侵占的税款 502051.48 美元； 3.判令三被告承担本案的所有诉讼费用。

原告主张事实和理由： WL 公司与 BY 公司自 2013 年起即建立国际货运代理服务合作关系。每次安排货物出口前，先由 WL 公司向 BY 公司发出商业发票和装箱单，再由 BY 公司向 WL 公司发出代理运费清单以结算。WL 公司向 BY 公司支付代理运费后，BY 公司向 WL 公司开具相应发票，并经由 DW 公司和 DW 宁波分公司以及 DW 公司的美国合作公司 DW 美国公司办理远洋运输和报关、清关业务。三被告在办理报关、清关时，通过篡改货物名称、低报货物价值以偷逃关税并占为己有，总金额累计为 502051.48 美元。由于三被告的偷逃税款金额巨大，导致作为发货人的 WL 公司及其合作公司收货人 WL 美国公司被列入美国海关黑名单，无

法继续进行正常贸易，并导致 WL 公司价值人民币 5397208.93 元的货物被美国海关查扣。WL 公司认为，三被告的欺诈行为严重侵犯其合法权益，致使其遭受巨大损失、公司陷入经营困难，为维护自身合法权益，遂起诉。

被告答辩：

被告 BY 公司答辩称：一、WL 公司诉请被美国海关查扣的货物之货款损失无事实依据。1. 查扣货物绝大多数已退运回中国港口，且 WL 公司也提走了大多数货物；2. 根据美国海关文件，相关货物被查扣的原因在于 WL 公司巨幅低报货值、WL 公司与收货人之间系关联公司的关联交易；3. 货物被查扣，BY 公司告知 WL 公司后，WL 公司未及时处理货物（如及时指示退运等）以履行减损义务。二、关于 WL 公司诉请返还侵占的税款，1. BY 公司在每票货物出运后即向 WL 公司发送帐单，WL 公司也对每票费用予以确认；2. 相关税款是货物出口至美国应向美国海关支付的进口关税，即使存在低报货值、伪报货名以偷逃关税，受害者是美国海关，WL 公司不存在税款损失。

被告 DW 公司、DW 宁波分公司答辩称：1. DW 两被告接受 BY 公司的委托进行装、卸货港的清关、内陆拖车运输及订舱运输等，是门至门的全程操作，前述业务所需的货物信息资料及文件均由 BY 公司提供，相关费用与 BY 公司直接结算，与 WL 公司不存在事实上的联系，也不存在法律上的联系；2. 关于 WL 公司诉请的查扣货物之货款损失，同意 BY 公司的答辩意见，并补充，货物被查扣后 DW 公司及时将相关信息和材料提交 BY 公司，其后货物退运也听从 BY 公司的指示；3. 基于第 1 项所述事实，DW 两被告在报关、退运等业务操作中无任何过错，也无任何侵占税款的行为；4. 根据 WL 公司证据，其对低报货值是知晓并认可的。

法院认定事实：

WL 公司、BY 公司自 2016 年初即有业务往来，2017 年 6 月，双方正式签订《进出口货运委托代理合同》，约定，WL 公司（甲方）委托 BY 公司（乙方）作为代理人代理货物出口的配舱、装船、进栈、报关等一系列货运代理工作，甲方同意将其揽取的或其生产的货物委托乙方代理安排运输（第二条）；运费按双方确认（甲方可以在委托书上标明）或甲方得到船公司的确认价（应随附优惠协议号或确认件）执行，但仍应履行本协议第十条的规定（第四条）；五.1 甲方每月 25 日前结算上月甲方所有账单费用并到账，如甲方不能按协议时间准时付费应与乙方协商并在许可约定的日期内付款到账，否则乙方将结算方式改为见款放单。如甲方要求退回全部核销退税单、运单，必须结清迄今为止在乙方发生的全部费用并到账。2. 甲方应及时确认乙方结算清单，若于收到结算清单后七日内未予书面回复确认的，视为对费用之确认；甲方应按照乙方提供的费率或其他计费依据向乙方支付应由甲方承担的费用，双方另有约定的除外。若甲方拖欠费用，乙方有权（2）可以延迟签发包括提单等运输单证，直至费用付清，（4）

有权滞留本协议下业务中所产生的单证，包括但不限于提单、外汇核销单等，不论该提单是否运费已经支付，乙方均有留置权，（5）有权于所签发的当次提单上加以相应批注，（6）通知目的港代理延缓交付货物，同时甲方对于拖欠的费用应当向乙方支付日万分之五的利息（第七条）；甲方委托乙方代理报关、报验，应在乙方要求的时间之前，根据不同货物的性质和各有关部门的监管或检验规定，提供所必需的有关文件，依贸易性质不同可包括合同、发票、商检证书、许可证、核销文件、报关单、手册、装箱单及有关批文等，并对其内容的真实性及一致性负责（第九条）；甲方委托乙方代办货物装箱的，甲方应当及时送货至指定地点交乙方委托的装箱人装箱，并事先告知有关货物的详细状况，甲方自行监装的，则因装箱不当所产生的风险和责任由甲方自行承担（第十条）；本协议有效期至2018年12月30日，合同期满如双方继续发生业务合作视同自动续约三年等。

2016年至2021年，WL公司与BY公司间共发生400余票（按集装箱计）业务，BY公司负责装、卸两港的内陆拖卡接送货、报关、定舱等门至门全程事务的操作及联系。每票业务发生后，BY公司向WL公司发出费用确认单，分条目列明装货港货代业务的相关费用（如报关费、拖卡费等人民币费用）、海运费、目的港DDP（完税交货）费用（如关税-duty、报关费-customs、车架费、滞箱费等），WL公司审核后，BY公司就所收费用向WL公司开具发票，WL公司付款。BY公司接受每票业务委托后，将除装货港的内陆拖卡接货、出口报关事务外的其他事务全部委托给DW公司（通过DW宁波分公司）操作，业务完成后，DW公司向BY公司开具账单和发票，BY公司付款。各票业务操作中，DW公司签发以WL公司为托运人的提单给BY公司，BY公司从未将DW公司提单给WL公司（包括电子信息传输），BY公司拟制自己名义的提单信息以电子方式告知WL公司，WL公司与DW公司之间未发生任何直接的信息、人员、金融上的连系。

在货物进出口环节，WL公司向BY公司提供装箱单、商业发票等出口报关材料（以WL公司的名义），并以WL香港公司的名义提供装箱单、商业发票等进口（美国）报关材料。DW美国公司以BY公司提供的报关资料进行美国进口申报，完成申报后将报关单（税单）提交BY公司，据实向BY公司收取税款（duty）及报关手续费（customs）（手续费标准每票约100美元）。涉案纠纷（WL公司货物被美国海关扣留）发生前，BY公司从未将美国进口报关单（税单）向WL公司提供或披露。

前述业务中，2020年11月3日开航的一票货物（DW公司提单记载订舱号为177UNDNDN30067A、货代提单号为SNGBS0016466、集装箱号为BMOU4417946），DW美国公司于2020年11月10日作进口申报（申报编号为8sy-0031154-8、进口日期2020年11月15日、申报货值6120美元、关税195.84美元、其他费用34.88美元），BY公司向DW

公司提供用以报关的商业发票记载货值为 6120 美元、HS 编码为 4420100000。2020 年 11 月 25 日，美国海关电邮 DW 美国公司，称，“经审核报关文件，未发现对货物的具体描述，所有发票都仅写明是木制品吗？这是第一个问题。第二个问题是货物价值。本票货物的价值是 212780 美元，却申报为 6120 美元，请修改、申报正确货值，并提交货物图片及说明性信息。由于申报文件材料不一致，在如实修正申报前我会留住货物不予放行”。次日，DW 公司将 DW 美国公司的邮件、转发的海关邮件发送给 BY 公司。BY 公司、DW 公司、WL 公司之间反复沟通联系，WL 公司向 BY 公司、DW 公司补充提交了采购单、付款单、形式发票、对拒绝通关信的回复等，期间 2020 年 12 月 8 日 WL 美国公司致 DW 公司、BY 公司的邮件及附件中可确定 WL 公司知道前述美国海关拒绝进关的相关信息。2020 年 11 月 30 日，美国海关又致 DW 美国公司，称“经进一步研究及他们对我之前邮件的回复，我不得不进一步调查。看起来你的客户一直在申报中规避贸易救济税，一是货值被严重低估，二是故意对商品进行错误分类以规避贸易救济税第 321 条款。以下申报单及本次扣留的申报均需将分类改为 9403.60.8081（适用于其他木制家具），9903.88.03 类也适用 25%的贸易救济税率。这是纠正的一次机会、一份邮件，否则，我的团队将对下列申报（如 8sy-00068569、00072595、00073908、00075002）进行评级并启动全面的前溯五年的海关监管审计，因为这是明显的诈骗事件。请让你的客户制作并提交装运前的原始文件，包括实际采购订单、付款通知、以下申报交易所涉贸易合同、证明已付款的银行交易记录。如电话中所讨论的，对 8sy-0031154-8 申报我已予以暂留待正确申报，出于礼貌，如你的客户提交真实、真正的相关文件以证明所有权并支付到期税款，我们将对其放行。如你的客户配合合作，前述提及的其他申报可通过提前披露另行处理”。2021 年 1 月 25 日，美国海关对 8sy-0031154-8 项下货物出具扣留通知及保管收据，内述扣留原因为“（进口人）的申报权利”（Right to make entry）。2020 年 12 月 3 日美国海关就另一票货物的申报予以怀疑，电邮 DW 美国公司要求提供收货人可以联系的信息，要求提醒收货人还有 11 个货柜在海上运输。12 月 12 日海关电邮称将货物（12 月 3 日邮件所称）送检，2021 年 1 月 27 日电邮称“遗憾的是，我们不能确定这票货物的可接受性。请提供以下信息，否则这票货物将不被允许进入美国商业流通，信息须在明天 2021 年 1 月 26 日下班提交。如未在规定时间内提交，你将收到放弃货物或另行出口退运回中国的指示，所有后续货物也同样处理。WL 美国公司（即收货人）与 WL 上海公司（托运人，即原告 WL 公司）是一个同一联系的主体，因此应被视为一家公司，你需要提交收货人向托运人购货的原始订购单，形式发票是不可接受的”。2021 年 1 月 29 日，美国海关电邮告知货物如需通关，应每票提供 20 万美元的海关事务担保（single transaction bond）。DW 美国公司当即电邮询问，称，据悉有一票货物被海关（CBP-customs and border protection）扣留，请告知是否要求我提交网上申报系统已上传资料之外的其他材料；请确认这次扣留是否是暂停待检，如是，请告知我谁是检查方以便我

联系安排。次日，美国海关电邮确认，不是暂停待检，扣留系为迫使收货人提供 20 万美元的海关事务担保(由收货人向指定公司购买的用以支付海关费用如关税等的担保)。2021 年 3 月 15 日，美国海关出具行动通知(notice of action)，以提供的文件不充分且违反了 19 usc 1484 条及 19 cfr151.16 项规定为由，已对报关编号 8sy-0031154-8 的货物拒绝进关，要求书面通知进口商是否选择弃货、销毁、出口或对海关作出的拒绝进关提出异议。继 8sy-0031154-8 后，美国海关陆续扣留了 WL 公司 30 余票货物，并对 WL 公司 5 年间的贸易报关进行核查，将 WL 公司列入黑名单。2021 年 3 月起，WL 公司、BY 公司、DW 公司联系、沟通、确定、操作被扣货物的退运事宜，WL 公司按 BY 公司要求向 BY 公司、DW 公司出具了货物退运保函，货物陆续退运回国。2021 年 8 月 6 日，三方就货物退运事宜协商签订备忘录，内述“WL 公司(甲方)委托 BY 公司(乙方)通过 DW 公司(丙方)出运至美国的 26 个集装箱被美国海关查扣导致退运，鉴于其中 19 个集装箱已退回起运港宁波并滞留至今无法提货，导致相关费用不断增加，为避免损失进一步扩大，达成如下协议：1.本备忘录签署后，三方通力协作，积极安排 19 个已退运回宁波港的集装箱提货还箱工作。2.为避免争议，三方先行搁置有争议的事实和有争议的费用(包括但不限于目的港清关时货值低报的事实以及货物长时间被滞留在码头所产生的船公司用箱费及码头费等争议的费用)。由丙方给予乙方，并通过乙方给予甲方退运所需要的单证、材料。办理提货所需支付的必要费用，包括常规船公司换单费，宁波码头所需港杂港建费用，集装箱到宁波港后未提箱期间所造成的用箱费暂由提货方甲方先行支付。对于争议的费用和甲方提货所支出的费用，如有异议，在甲方提货后，各方均另行通过诉讼方式解决。3.乙方作为甲方的代理人应积极配合甲方，就提货事宜与丙方进行沟通，并协助甲方尽快办理退运相关手续”。8 月 25 日，WL 公司致邮 BY 公司称，全部滞留的货柜货款都是付清的，没有人愿意承担更大的损失，但是多次提醒海关的特殊名单等等处罚措施，对清关提货帮助不大，公司资金周转非常困难，无力承担这些高额费用并没有放弃提货。各方当事人庭审中确认(WL 公司证 9-2 清单)，至 2021 年 11 月 2 日，共有 33 票货物被美国海关扣留或拒绝进关，其中有 2 票(WL 公司编号 20wsc535、411-4)由其它公司代理出运及报关，另外 31 票由 BY 公司-DW 公司办理运输、货代事宜(有 1 票 WL 公司编号 20wsc542 的货物在印度尼西亚装箱出运，2021 年 4 月 12 日到达美国目的港)。该 31 票货物中有 3 票(WL 公司编号 20wsc625-3、-4，20wsc572)在中国出口报关时取消放行而未实际出运，已出运的货物中有 20 票已退运回国(其中 19 票退运至宁波港，20wsc618 退运至青岛港)，WL 公司已提取了其中 8 票货物(包括 3 票中国取消放行货物)，另有 6 票货物仍在美国扣留(WL 公司编号 20wsc324-1、21wsc002、20wsc411-5、-6、21wsc003、20wsc625-1)。对于 19 票已退运回宁波的货物在美国港口产生的滞箱费、堆存费、退运海运费，DW 公司以 BY 公司为委托人、WL 公司是担保人为由提出诉讼索赔[案号:宁波海事法院(2021)浙 72 民初 1911 号，

以下简称 1911 号案]。BY 公司以 WL 公司自 2020 年 9 月起即拖欠其运费、代理费为由，向 WL 公司提出诉讼索赔[案号:宁波海事法院 (2021) 浙 72 民初 620 号, 以下简称 620 号案],WL 公司以 BY 公司海运欺诈 (侵吞相关税款, 在美国进口申报中更改货名、低报货值) 致其 30 余票货物被美国海关扣留造成巨大损失为由, 辩称行使不安抗辩权。

案涉纠纷发生后, WL 公司向 BY 公司索要了 2016 年至 2020 年所涉业务在美国进口的报关资料 (WL 公司证 8), 并委托美国律师就美国海关对 WL 公司 5 年进口报关核查事宜进行调查, 经庭审调查及核实, 证 8 所涉业务 401 个货柜 (同期业务总量为 442 个货柜), 美国海关收取的关税 (duty) 总额为 151123.72 美元, BY 公司向 WL 公司实收的关税总额为 653175.2 美元, 两者差额为 502051.48 美元。关于出口申报, WL 公司确认在货物出口申报时绝大多数低报 (货物报关价值低于采购价), 低报的金额约为 20-30%。关于美国进口申报, 经对证 8 资料核实, 已提供美国进口税单的 340 票中, 有 150 票更改了货名 (对比 WL 公司提供的 WL 香港公司的报关资料、信息及 DW 公司实际申报所依据的报关资料、信息及税单记载)、307 票调低了货物价值, 同时更改货名及调低货值的有 147 票。涉案第一票被美国海关扣留的货物 (申报编号为 8sy-0031154-8, WL 公司编号 20wsc324-1) 即同时存在更改货名和低报货值。BY 公司庭审中也确认在美国进口报关时有更改货名、低报货值 (在 WL 公司提供的申报材料的基础上) 现象。

WL 公司确认其与目的港收货人 WL 美国公司、WL 香港公司均系关联公司, 三者间不存在真实、真正的贸易关系。BY 公司、DW 公司也均确认其与美国的相应代理 BY 美国公司、DW 美国公司也均系集团内的关联公司。

法院认为, 案涉纠纷的业务、事实及相关费用绝大多数发生在 2021 年前, 引发纠纷的事实 (美国海关首次扣货) 也发生在 2020 年 11 月份, 但纠纷的持续发展却跨越 2020 年至今, 且 BY 公司与 WL 公司之间的合同的约定有效期为 2021 年 12 月 31 日。故根据《最高人民法院关于适用<中华人民共和国民法典>时间效力的若干规定》第一条第三款的规定, 本案应适用《民法典》的规定。

WL 公司、BY 公司 2017 年 6 月签订的协议虽名为“进出口货运委托代理合同”, 但根据其内容 (合同第四条), 特别是实际履行情况 (BY 公司未将他人签发的运输单证提交或告知 WL 公司, 而是制作和通知 WL 公司自己是承运人的材料和信息; BY 公司与 WL 公司直接结算; WL 公司与 BY 公司的下家 DW 公司在案涉纠纷前无任何直接联系; 双方陈述业务范围是“门至门”服务等), 双方之间实际存在融合了海上货物运输及装、卸两港货运代理的复合合同。该合同合法有效, 双方均应依法履行。案涉纠纷发生在货代环节。BY 公司与 DW 公司

之间的法律关系与前述 BY 公司-WL 公司间合同类似,是融合了海上货物运输与目的港货代的复合合同。

就双方 2016 年至 2020 年的业务, BY 公司未向 WL 公司提交在美国的进口报关单(税单), 向 WL 公司收取的税额是美国海关实收关税的四倍多。对多收 3 倍多的金额, BY 公司未予合理解释并证明(如双方明确约定), 收费数额也超出了《民法典》第九百二十一条规定的委托事务费用的合理范围。BY 公司的行为违反了《民法典》第五百零九条第二款的规定, 根据其情节(隐瞒美国海关税单、巨额多收)可以认定为欺诈。对多收税额, BY 公司依法应向 WL 公司返还, WL 公司诉请 BY 公司返还多收税款, 合法有理, 法院予以支持。

关于自 2020 年 11 月起 30 票货物被美国海关查扣的问题。法院认为, 美国海关查扣货物的理由主要为更改货名、货值低报、进出口人系同一关联公司; WL 公司对货物的首次低报(WL 香港公司名义的美国进口申报材料信息相对于采购价、中国出口申报信息)、特别是相关 WL 公司(WL 公司、WL 香港公司、WL 美国公司)在名称及实际上的关联性, 早已埋下并持续存在着引起海关怀疑、查验的风险。BY 公司在委托 DW 公司办理货物美国进口报关中的更改货名、第二次低报(进口申报材料及数额相对于 WL 公司提供的进口申报材料), 扩大了前述风险, 首票及至其后货物被查扣是风险暴发的必然结果。综合考量前述引致风险的因素、特别考虑到 BY 公司应有的专业素养和作为代理的商业道德要求, BY 公司应对该风险承担 60% 的责任, WL 公司承担 40% 的责任。30 票被查扣货物中有 6 票货物仍在美国未最终处理、退运回国的货物有部分尚未提取, 这些货物相关的费用仍在发生而不能确定, 故法院对与该 30 票货物相关的损失、费用及承担一事在本案中不予处理, 相关各方待 30 票货物终局处理确定后, 可另案诉讼解决。

DW 两被告既未参与多收税款事宜, 对 BY 公司的低报、更改货名行为也未参与或存在过错, 故 WL 公司主张 DW 公司、DW 宁波分公司与 BY 公司共同欺诈, 证据与理由均不充分, 其诉请 DW 公司、DW 宁波分公司承担责任, 无事实与法律依据, 法院不予支持。

裁判结果:

一、被告 BY 国际货运代理有限公司于本案判决生效后 10 日内向原告 WL 商贸有限公司返还多收税款 502051.48 美元;

二、驳回原告 WL 商贸有限公司的其他诉讼请求。

案例 5: ZZ 国际物流有限公司与 DZH 航运有限公司、LS 航运（上海）有限公司海上、通海水域货物运输合同纠纷案

司法裁判要点归纳:

1. 全程物流项下承担赔偿责任主体原则为承运人;
2. 对于可举证确认区段发生的货损事宜, 且可举证当地限额规定的, 可适用当地限额赔偿。

案 由: 海上、通海水域货物运输合同纠纷

裁判日期: 2019 年 05 月 31 日

原告: ZZ 国际物流有限公司

被告: DZH 航运有限公司; LS 航运（上海）有限公司; LS 航运（上海）有限公司宁波分公司; WJ 电子商务有限公司

原告诉请:

ZZ 公司向法院提出诉讼请求: 判令四被告连带赔偿原告 ZZ 公司损失人民币 1038126.92 元及该款自 2018 年 7 月 4 日起至实际支付之日止的利息; 判令四被告连带赔偿原告 ZZ 公司运费损失 1274.54 美元(按照 2017 年 3 月 1 日的美元兑人民币汇率 6.8798 折合人民币 8768.58 元) 及该款自 2018 年 7 月 4 日起至实际支付之日止按中国人民银行同期贷款利率计算的利息。

原告主张事实和理由: 2016 年 1 月, ZZ 公司作为无船承运人接受案外人 XS 公司委托, 办理一票货物出口运输, ZZ 公司签发编号为 SWAZN16011457 的无船承运人提单。ZZ 公司通过 WJ 公司向 DZH 公司订舱, 交由 DZH 公司实际承运, 由 DZH 公司签发编号为 MSCUYY454 的海运提单。LS 公司和 LS 宁波分公司亦参与了涉案货物运输。编号为 MSCUYY454 海运提单记载托运人为 TBL 公司, 承运人为 DZH 公司, 起运港为中国宁波, 卸货港为墨西哥的曼萨尼约, 交货地为墨西哥的墨西哥城, 责任期间为堆场至门(通过铁路+汽车), 船名为 CSAVT, 航次号为 604E, 货物为拉链 1229 箱、19869 公斤、24.27 立方米, 集装箱号为 FCIU761 的 20 尺货柜, 装船日期为 2016 年 1 月 28 日。WJ 公司向 ZZ 公司开具包括海运费等费用的对账单, ZZ 公司支付了相关费用。货物到达卸货港后因去向不明而灭失。DZH 公司未能依约完成运输

并交付货物，导致 ZZ 公司作为无船承运人无法依约向收货人交付货物。案外人 RB 公司接受涉案货物投保，因上述货物灭失，依据保单于 2017 年 3 月 1 日向收货人支付保险赔款 139294.88 美元后取得代位求偿权，在法院向 ZZ 公司提起诉讼，案号为 (2017) 浙 72 民初 734 号。法院于 2018 年 1 月 15 日作出民事判决，判令 ZZ 公司支付 RB 公司 139294.88 美元及相应利息；案件受理费人民币 13403 元，由 ZZ 公司负担。ZZ 公司不服提起上诉，浙江省高院作出 (2018) 浙民终 1**号民事判决，驳回上诉，维持原判；二审案件受理费人民币 13403 元，由 ZZ 公司负担。ZZ 公司无船承运涉案货物、货物数量、价值、货物灭失事实及 ZZ 公司的赔偿责任，均被上述生效判决所确认。经与 RB 公司协商，后者免除了 ZZ 公司债务中的利息部分。ZZ 公司于 2018 年 7 月 3 日支付 RB 公司人民币 971723.92 元，即 139294.88 美元按照 2017 年 3 月 1 日的美元兑人民币汇率 6.8798 折合人民币 958320.92 元加上一审案件受理费人民币 13403 元。ZZ 公司还支出了二审案件受理费人民币 13403 元以及律师费人民币 53000 元。ZZ 公司损失合计人民币 1038126.92 元。此外，ZZ 公司还支付运费 1274.54 美元。ZZ 公司认为，提单托运人 TBL 公司仅是 ZZ 公司安排并指示 DZH 公司记载于提单上，其权利和义务承受主体均为 ZZ 公司，ZZ 公司与 DZH 公司构成海上货物运输合同关系，因货物在 DZH 公司运输责任期间灭失导致 ZZ 公司损失，ZZ 公司有权向 DZH 公司主张赔偿。LS 公司、LS 宁波分公司、WJ 公司亦参与了涉案运输，应就该运输与 DZH 公司承担连带责任。

被告答辩:

DZH 公司辩称：一、提单记载的托运人及向 DZH 公司出具电放保函的主体均为 TBL 公司，ZZ 公司主体不适格，与涉案运输没有任何关系；二、即使 ZZ 公司主体适格，DZH 公司有权适用墨西哥《公路、桥梁和联邦汽车运输法律》享受责任限制，经计算，赔偿限额为 1222.14 美元；三、ZZ 公司增加的运费诉请已超过诉讼时效。综上，请求驳回 ZZ 公司的全部诉请。

LS 公司和 LS 宁波分公司辩称：该两公司未签发提单非本案适格被告。其余同 DZH 公司。

WJ 公司辩称：WJ 公司仅是涉案运输的货运代理人，不承担因货物运输导致的赔偿责任。

法院认定事实:

XS 公司为履行外贸订单，联系 ZZ 公司办理货物出运事宜，ZZ 公司作为无船承运人向 XS 公司签发了编号为 SWSZN157 的无船承运人提单。ZZ 公司委托 WJ 公司办理涉案集装箱出口代理业务，通过 WJ 公司向 DZH 公司订舱，交由 DZH 公司实际承运，由 DZH 公司签发编号为 MSCUYY454 的多式联运提单。该提单记载托运人为 TBL 公司，承运人为 DZH 公司，收货人和通知人均均为 Pan，起运港为宁波，卸货港为墨西哥曼萨尼约，交货地为墨西哥城，责任期

间为堆场至门(通过铁路+汽车),船名为CSAVT,航次号为604E,货物为拉链1229箱、19869公斤、24.27立方米,集装箱号为FCIU761的20尺货柜,装船日期为2016.1.28,运费预付。

涉案集装箱货物到港后进行陆运,被装载于卡车上自墨西哥Pantaco运至目的地,于2016年3月2日8时30分许在马里奥科林被抢劫。该卡车的司机丹尼尔随即向当地警方报案。

因上述货物灭失, RB公司作为涉案货物保险人依据保单于2017年3月1日向收货人支付保险赔款139294.88美元后取得代位求偿权,在法院向ZZ公司提起诉讼。法院于2018年1月15日作出民事判决,判令ZZ公司支付RB公司涉案货物保险赔款139294.88美元及相应利息。ZZ公司不服提起上诉,浙江省高级人民法院作出(2018)浙民终1**号民事判决,驳回上诉,维持原判。ZZ公司于2018年7月3日履行了生效判决,支付RB公司人民币971723.92元,并支付了一、二审案件受理费及律师费。此外,ZZ公司还向WJ公司支付运费1274.54美元。

另认定,墨西哥合众国《道路、桥梁和联邦汽车运输法》第1条规定“该法律的目的是规范道路和桥梁的建设、运营、开发、保养和维护,这是指下列章节的第一和第五部分。它们构成了主要的连通道路;以及联邦汽车服务的运营,辅助服务和在该道路上的运输”,第66条第5项规定“提供货物汽车运输服务的许可持有者,作为所运输的货物或产品的丢失和损毁的责任人,责任期间从收货起至交付到收货人,除下列情况:…5,当服务使用者没有申报货物的价值,责任将被限制在每吨墨西哥联邦区现行的15天的最低工资,若不足一吨则按比例”。2016年墨西哥的日最低工资为73.04比索,按照2016年3月2日汇率折合为4.09美元。

法院认为,本案系具有涉外因素的海上货物运输合同纠纷。涉案货物出运港为宁波港,位于法院辖区范围内,故法院依法享有管辖权。关于本案的法律适用,ZZ公司、WJ公司认为应适用中国法,而DZH公司、LS公司、LS宁波分公司主张适用《中国海商法》(以下简称我国海商法)第一百零五条关于适用调整该区段运输方式的有关法律规定,适用墨西哥合众国法律。鉴于DZH公司等被告主张适用墨西哥合众国法律的依据系我国海商法的相关准据法规范条款,各方对本案整体适用我国法律均无异议,故根据《中国涉外民事关系法律适用法》第三条的规定,本案应适用中国法律及根据我国法律冲突规范所指定的外国准据法。

双方的争议焦点为:一、ZZ公司是否是适格的索赔主体及各被告是否应承担赔偿责任;二、DZH公司是否有权援引墨西哥合众国法律享受赔偿责任限制及具体赔偿金额。

一、ZZ公司是否是适格的索赔主体及各被告是否应承担赔偿责任

ZZ公司认为,提单托运人TBL公司仅是ZZ公司安排并指示DZH公司记载于提单上,其权利和义务承受主体均为ZZ公司,ZZ公司与DZH公司构成海上货物运输合同关系。DZH公

司辩称，提单记载的托运人及向 DZH 公司出具电放保函的主体均为 TBL 公司而非 ZZ 公司，ZZ 公司主体不适格，与涉案货物运输没有任何关系。法院认为，根据我国海商法第七十一条的规定，提单是用以证明海上货物运输合同和货物已经由承运人接收或者装船，以及承运人保证据以交付货物的单证。据此，提单仅是证明海上货物运输合同关系的初步证据。在本案中，TBL 公司虽记载为提单托运人并在提单背面背书后出具电放保函要求承运人办理电放事宜，但已有证据证明 TBL 公司已于 2004 年 2 月 27 日已吊销，该公司的法定代表人谢*同时也是 ZZ 公司的法定代表人，ZZ 公司安排并指示 DZH 公司将 TBL 公司记载于提单上，TBL 公司仅是名义上的托运人，在涉案货物运输中未产生实际损失，亦无权向承运人索赔。相反，ZZ 公司就涉案货物签发无船承运人提单，通过 WJ 公司向 DZH 公司订舱，并支付了涉案货物运输的运费，且已根据先前生效判决支付了涉案货物保险人相应货款损失后，向实际承运人 ZZ 公司主张相应损失，故与 DZH 公司构成海上货物运输合同关系的主体是 ZZ 公司，ZZ 公司的索赔主体适格。根据本案证据及事实，涉案货物运输系多式联运，承运人责任期间为堆场至门（通过铁路+汽车），涉案货物在运抵交货地墨西哥城的陆运途中被抢，根据我国海商法第一百零三条、第一百零四条的规定，DZH 公司作为承运人应当负赔偿责任。LS 公司、LS 宁波分公司未签发提单，WJ 公司仅系货物运输代理企业，与 ZZ 公司均不构成海上货物运输合同关系，因此，ZZ 公司以海上货物运输合同法律关系为基础主张 LS 公司、LS 宁波分公司、WJ 公司连带赔偿其货款损失等，证据和理由均不充分，法院不予支持。

二、DZH 公司是否有权援引墨西哥合众国法律享受赔偿责任限制及具体赔偿金额

根据我国海商法第一百零五条的规定，DZH 公司的赔偿责任和限额应适用调整该陆运区段的有关法律规定，即墨西哥合众国《道路、桥梁和联邦汽车运输法》。根据该法第 66 条第 5 项规定，“当服务使用者没有申报货物的价值，责任将被限制在每吨墨西哥联邦区现行的 15 天的最低工资，若不足一吨则按比例”。本案中，ZZ 公司未主张并证明其在货物装运前已申报货物价值并在提单中载明，故 DZH 公司有权援引该条规定确定赔偿限额。经查明，2016 年墨西哥的日最低工资为 4.09 美元，15 天的最低工资计 61.35 美元，涉案提单所载货物重量为 19.869 吨，故 DZH 公司可限制其赔偿责任金额为 1218.96 美元（按照起诉之日 2018 年 8 月 10 日的人民币兑美元汇率 6.8395 折合为人民币 8337 元）。根据我国海商法第五十五条关于货物赔偿额的相关规定，ZZ 公司诉请的运费损失亦应包含在货损赔偿责任限额内。因此，ZZ 公司另主张的运费损失法院不予保护，对该损失的主张是否超出诉讼时效，法院不再评述。ZZ 公司还主张由 DZH 公司承担先前案件的受理费和律师费，均无相应法律依据，法院均不予支持。ZZ 公司诉请的利息损失，法院自起诉之日起按中国人民银行同期贷款基准利率标准予以保护。

裁判结果：

一、被告 DZH 航运有限公司于本判决生效之日起十日内支付原告 ZZ 国际物流有限公司货款损失人民币 8337 元及该款自 2018 年 8 月 10 日起至本判决确定的履行之日止的利息；

二、驳回原告 ZZ 国际物流有限公司的其余诉讼请求。

案例 6: 跨境电商物流服务提供者对运输途中的货物损失承担承运人赔偿责任——广东某实业发展有限公司与某（宁波）物流科技有限公司、宁波某供应链科技有限公司国际货物多式联运合同纠纷案

审理法院： 宁波海事法院

案由： 多式联运合同纠纷（由海事法院受理）

基本案情

2020 年 11 月 10 日，广东某实业发展有限公司（以下简称实业公司）委托某（宁波）物流科技有限公司（以下简称宁波物流公司）、深圳某物流科技有限公司（以下简称深圳物流公司）由深圳出运两个集装箱货物至美国长滩港。其后，实业公司与两公司分别签订《海外仓储与物流服务合同》和《国际物流与海外仓储合同》，约定实业公司委托宁波物流公司为其提供中国出口至海外国家以及海外仓配、海外仓一件代发、卡车配送至 FBA 等其他仓库、国际货运代理、代理海外清关等；委托深圳物流公司代理宁波等口岸的海运、空运出口货物国际运输服务、海外仓储服务、目的国代理清关、拖车、拆箱、派送、仓储等物流仓储业务。两公司接受委托后，向案外人订舱，并由案外人签发了两份无船承运人电放提单，其所载托运人、收货人均非实业公司指示、收货人系两公司目的港代理。货物于同月 19 日装船出运，并于同月 30 日在海运过程中落海灭失。涉案委托业务发生期间，宁波某供应链科技有限公司（以下简称供应链公司）同时为宁波物流公司及深圳物流公司的唯一股东，合同履行过程中，两公司在电子邮箱后缀、网站、宣传标签、人员、经营业务上存在重合。实业公司主张两公司人格混同，应承担共同赔偿责任。实业公司向宁波海事法院提起诉讼，请求判令宁波物流公司、供应链公司连带赔偿实业公司货物损失及利息。

裁判结果

关于双方当事人之间的法律关系定性，一审法院认为，从涉案两票业务的实际履行情况看，宁波物流公司及深圳物流公司接受委托后并未向实业公司披露涉案两票货物的承运人，亦未提供关于其接受委托后及时报告了涉案货物的承运人及运输合同订立情况的反证。此外，宁波物

流公司及深圳物流公司自认涉案无船承运人提单所载托运人、收货人均非实业公司指示，其中收货人系宁波物流公司及深圳物流公司的目的港代理，且涉案两票货物均采用电放操作，因而不需要签发正本提单。因此，涉案合同的实际履行并不符合海上货运代理合同，即委托合同的特征。从合同约定看，关于《海外仓储与物流服务合同》，其第一条关于服务的定义“乙方提供优质的国际运输……服务”、第五条“如果使用乙方国际货运头程海运/空运服务的……”及第七条“客户尽量使用我司头程发货服务进入仓库”等约定，宁波物流公司亦提供海上货物运输服务（头程发货服务）；关于《国际物流与海外仓储合同》，其中亦未明确约定深证物流公司仅为货运代理人或仅提供代理服务，故有关双方的法律关系定性仍应结合具体业务履行情况认定。经综合审查涉案两份合同的约定，以及涉案两票业务的具体履行情况，即涉案货物由实业公司自起运港盐田码头交付后，由宁波物流公司、深圳物流公司负责货物的海运、到达目的港后的清关、提箱、拆箱、仓储及配送至收货人地址。一审法院认定本案的法律关系为包含了海运方式在内的国际货物多式联运合同关系与仓储等服务合同关系的混合。判决支持实业公司关于由宁波物流公司、供应链公司赔偿货物损失的诉请。

典型意义

近年来，随着亚马逊等跨境电商等业务兴起，新型跨境电商物流业务也蓬勃兴起，但纠纷也不断涌现。该类型业务的特点为，接受委托的一方收取包干费用，提供门到门全程运输服务，以及报关、仓储等运输附加服务。货物在海运阶段多采用拼箱出运，一般不签发提单等运输单据。货物到港清关后的尾程运输一般为快递、卡车派送等。对该类物流合同的法律关系性质认定，即属于运输合同还是海上货运代理合同，司法实践中存在不同的认识。本案中，法院明确了该类跨境电商物流合同的性质为国际货物多式联运合同与仓储合同、海上货运代理合同的混合。因涉案货损纠纷发生于海上运输环节，故本案应为国际货物多式联运合同纠纷，从而明确了各方的权利义务，为审理同类案件统一了裁判尺度。本案一审宣判后，双方均未提起上诉，两公司自动履行了判决义务，取得了较好的社会效果和法律效果。