

本书由北京市重点学科资助出版

## 第二届两岸三地海商法研讨交流会

# 海商法论丛

2008

中国政法大学海商法研究中心

主编 吴焕宁  
副主编 张丽英

中国商务出版社

# 目 录

## 专 论

|   |         |       |
|---|---------|-------|
| 关于《全程或部分海上货物运输国际公约》草案中的若干问题 .....       | 朱曾杰     | (1)   |
| 论国际海上货物运输公约对我国《海商法》的影响 .....            | 吴焕宁     | (15)  |
| 多元化世界的国际货物运输与一元化国际运输公约的努力 .....         | 张永坚     | (25)  |
| 论《联合国统一海上货物运输公约(草案)》中的权利转让 .....        | 李志文     | (34)  |
| 从 UNCITRAL 运输法草案看我国多式联运经营人责任制度之完善 ..... | 何丽新 陈琳  | (42)  |
| FOB 条件下提单之签发 .....                      | 邢海宝     | (56)  |
| 货运代理与提单交付 .....                         | 张姗姗     | (92)  |
| 国际海上货物退运合同纠纷研究 .....                    | 谢振衡     | (102) |
| 再论提单仲裁条款的效力 .....                       | 陈波      | (108) |
| 中国法下解决 SCOPIC 纠纷的理论与实践 .....            | 司玉琢 朱作贤 | (117) |
| 中国船舶保险条款的完善要点 .....                     | 初北平     | (134) |
| 海上保险的告知义务：经济学的思考 .....                  | 傅廷中 谷浩  | (145) |
| 论海上保险法的国际协调 .....                       | 谷浩      | (158) |
| 浅谈救助与打捞的定义和内涵——海商法修改有关问题 .....          | 李丹华     | (171) |
| 港口经营人责任限制问题再探讨 .....                    | 张辉      | (180) |
| 我国管辖海域船舶污染损害赔偿的责任限制问题研究 .....           | 韩立新     | (190) |
| 简论完善我国民用船舶登记查询制度 .....                  | 郭春风     | (200) |
| 大陆及台湾地区船舶优先权项目比较研究 .....                | 饶红元     | (207) |

## 港台专论

|                                     |     |       |
|-------------------------------------|-----|-------|
| 论载货证券之效力——兼述两岸海商法规定及实证案例之比较分析 ..... | 邱锦添 | (216) |
| 航海过失免责条款之理论与实践 .....                | 方凯弘 | (234) |

- 提单文义性的限制 ..... 刘宗荣 (255)  
在普通法系国家中关于记名提单及无单放货法律的最新发展

- ..... 李连君 王 芳 (267)  
货运代理的双重角色 ..... 梁景威 (277)  
海商仲裁与法院监督——台湾地区案例分析 ..... 詹骏鸿 (288)  
海商法上诉讼时效是否得以合意延长——从台湾地区“最高法院”

- 2006 年台上字第 1087 号判决谈起 ..... 王培苓 (293)

#### LIMITATION OF SHIOPWNERS' LIABILITY

- The 1976 Convention: The English and Hong Kong Experience ..... 杨培才 (305)  
The Dual Role of the Freight Forwarder ..... William Leung (309)

#### 研究生论坛

- 海运履约方之法律责任初探 ..... 吴 煦 (323)  
预约保险合同与其项下航次保单的关系 ..... 陈敬根 (333)  
船舶碰撞之管辖权和法律适用 ..... 颜厚广 (343)  
《海商法》第 87 和第 88 条研究 ..... 孟 雨 (369)  
欧盟竞争法规变化对班轮航运业的影响——以欧盟第 1419/2006 号  
条例为例 ..... 章晓卉 (379)

#### 案例研究

- 船东在油污应急行动中应注意的法律问题——“桐城”轮案件分析  
..... 赵劲松 朱保军 (391)

#### 海商法教学研究

- 网络对高校法学教学活动的影响——以海商法教学为例 ..... 张丽英 (400)  
论海商法教学案例的选取、加工及教学材料的研判 ..... 王炳蔚 (412)

#### 海外速递

- 国际会议信息 ..... (421)  
各国海商法最新信息 ..... (426)  
近期英国判例 ..... (449)  
近期美国判例 ..... (453)

# 货运代理的双重角色

梁景威<sup>①</sup>

香港昌钻照相机有限公司诉普及国际物流有限公司。

2005年10月5日由香港特别行政区高等法院石仲廉法官审理（判决收录在香港案例集[2005]第117页和美国海商法案例集[2005]第2864页）<sup>②</sup>

## 一、引言

货运代理业务的不断增长以及它们工作多样性的展开，是现代货物运输的显著事实。源于集装箱革命、内陆承运人和货柜码头所有人和海上承运人的多式联运的出现、世界航运市场上运力的长期过剩以及全球物流业快速和前所未有发展。货运代理已经适应了这个新的全球物流规则并且为承运人和他们的托运人提供一种有价值的服务，凸现了他们新的重要性。

尽管或许由于货运代理的客观利润，他们面临着一个两难的情况——它们将自己作为“合约人”还是“代理人”？有时，它们甚至轻率地应用了“承运人”这个名称。

## 二、货运代理的双重角色

传统上货运代理一直扮演着代理人的角色，它们为客户即托运人安排货物的装运。货运代理作为代理人安排运输，给付运费、保险费、包装费、关税等等，然后收取一定的费用，通常按整个支出的百分比计算。所有的开销将（或者应当）列明给他的客户——托运人。

有时，货运代理作为合同的合约人以其自身的名义来安排运输。而其中由托运人支付的费用是直接的运费。然后货运代理支付较低的费用给承运人，从而赚

① 作者为香港梁景威律师行律师（网址：[www.jwlw.com](http://www.jwlw.com)）。

② 香港干诺道中68号华懋广场二期11楼。原文是英文撰写并刊登在美国著名的“*Journal of Maritime Law and Commerce*《航运和商法期刊》第38册1卷（2007年1月份）第97–109页。本文是由梁景威律师事务所和曹琳（中国政法大学国际经济法方向硕士研究生）翻译，在商业诉讼案中扮演代表香港追讨方的出口商，昌钻照相机有限公司诉普及国际物流有限公司（以下简称“普及国际物流”），将在下文讨论。

取两笔费用的差价。货运代理常常把多个托运人的货物合并装入一个集装箱为其自身以及托运人节省费用。在这些情形下，货运代理对于托运人的责任常常是相当于一个承运人的责任。

无论是作为一个代理人还是合约人，货运代理（在商业上是正常的）通常极力尽可能地减少自己的责任。这常常导致十分混乱的贸易条款标准，在这种状况下出现两种相对立的角色以及相应的责任——代理人和合约人——在具体的合同中列出从而尝试定义货运代理的双重角色。

### 三、代理人还是合约人

无论货运代理作为一个代理人还是合约人订立合同将取决于个案的事实以及具体适用的法律。我们必须考虑货运代理和托运人交易的所有方面，包括但不限于合同、电话、信件、关税表、签发的提单（如果有的话），以往的交易等等。货运代理和第二承运人之间以及货运代理和托运人之间的信件、发货通知书和提单也一样重要。

仅仅由于一个货运代理签发一个具有“提单”名字的文件并不必然意味着货运代理就是承运人。货运代理也许已经签发了一份提单而海运承运人也签发了一份海运提单。然而，托运人和货运代理之间的合同也许已经明确规定后者仅作为代理人。此外，货运代理也许已经从托运人那得到了一份佣金或者从承运人那得到了一笔手续费而不是赚取运费的差价。

货运代理订约时是作为一个代理人还是作为一个合约人的意义在于，如果货运代理作为一个代理人，它将不对托运人和承运人之间的运输合同中任何条款的违反承担责任。如果货运代理作为一个合约人，那么它将承担责任。这种区分在无单放货时可能是十分重要的，因其是对运输合同严重的（或根本的）违反。

### 四、与确定货运代理合同角色种类相关的法律原则

在确定在提单项下谁是合约人，相关的原则如下：

首先，必须基于交易的事实来考核究竟某一个体是作为一个当事人还是合约人的身份来运作，这要视乎当事双方的意图，这个意图取决于在每个案例的合同条款的整体所作出的解释<sup>①</sup>。被告是合约人还是一个代理人决定取决于由合同的文本和相关情况的证据所形成的印象。<sup>②</sup>

---

<sup>①</sup> 例如：Bowstead & Reynolds on Agency (第 17 版) at § 1 – 032; Scrutton on Charterparties (第 20 版) 第 45 页、第 54 – 55 页；*Universal Marine v McKelvie* [1923] AC 492 (HL)。

<sup>②</sup> *Hair + Skin Trading v Norman Air Freight* [1974] 1 LLR 443, 445 per Bean J.

其次，如果某人以自己的名义无条件的签订一个合同，他将被认为是以个人名义亲自订立了合同，除非一个相反的意图明显地从文件中其他部分显现出来。<sup>①</sup>一般的，签字的方式将附带着不少的比重。<sup>②</sup>要对抗签名的重要性的证据必须重大和清楚。其必须没有任何晦涩或含糊地表明无条件签名的那个个体没有打算承担个人责任的意图。<sup>③</sup>

第三，为了决定合同承运人的身份，提单正面的声明通常比提单背面印制的条款具有更重的分量。<sup>④</sup>

第四，当事人描述自己的方法不存在结论性的。“代理”这个词不是有什么法宝的。它常常被用于商业事务，实际上是卖方和买方的关系。<sup>⑤</sup>事情的实质比形式更为重要。合同描述当事人为合约人或代理人并不是有决定性的。<sup>⑥</sup>

第五，事实上一个个体被称为“货运代理”是只有有限的关联性。要按照解释和合同的基本事实才可以决定究竟在任何某一次特定的运输中，货运代理是作为合约人还是代理人。原则上对于货运代理承担合同承运人的责任是没有异议的<sup>⑦</sup>。Scrutton<sup>⑧</sup>是这样阐明货运代理的地位的：

“货运代理是作为代理人还是合约人来订立合同将取决于他与托运人之间的合同以及相关的环境，特别是货运代理与实际承运人之间的关系。没有单个因素可以是决定性的，但是货运代理签发他自己的‘货代提单’，他通过一笔运费而得到报酬而不是以赚取佣金为基础，他以自己的名义订约一个留置权<sup>⑨</sup>，载货船归一个联营公司所有和由货运代理负责经营，该货运代理同意‘收集’而不是

<sup>①</sup> 见 Bowstead & Reynolds on Agency (第 17 版) § 9 – 037 (a); Scrutton on Charterparties (第 20 版) 第 45 页。

<sup>②</sup> 见 Gaskell on Bills of Lading: Law and Contracts § 3.10.

<sup>③</sup> *Internaut Shipping v Fercometal SARL* [2003] 2 All ER (Comm) 760 (CA), per Rix LJ at §§ 33, 34, 46, 47, 50 to 53; *The "Frost Express"* [1996] 2 LLR 375 (CA), per Evans LJ at 378 column 2, 379, 381 column 1; *Universal Steam Navigation v McKelvie* [1923] AC 492 (HL); *The "Starsin"* [2003] 2 WLR 711 (HL) §§ 7, 8, 128, 176.

<sup>④</sup> *The "Starsin"* [2003] 2 WLR 711 (HL), §§ 11, 15, 16 per Lord Bingham, § 45 and 47 per Lord Steyn, §§ 71 – 73, 75, 81 – 83, 85 per Lord Hoffmann, §§ 178, 188 per Lord Millett.

<sup>⑤</sup> Bowstead & Reynolds on Agency (第 17 版) at § 1 – 032, 引自 *Ex p. White, re Neville* (1871) LR 6 Ch. App 397 at 399) and at § 9 – 037 (b).

<sup>⑥</sup> Bowstead & Reynolds on Agency (第 17 版) at § 2 – 032; 同见于 *Electronika v Transped* [1986] 1 LLR 49, per Hobhouse J at 52 column 2.

<sup>⑦</sup> Bowstead & Reynolds on Agency (第 17 版) at § 9 – 024; *Electronika v Transped*, [1986] 1 LLR 49, per Hobhouse J at 50 column 2 and 52 column 2; *Hong Kong Hua Gang v Midway* [2000] 2 HKC 353 (CA) at 356C per Rogers JA.

<sup>⑧</sup> Scrutton on Charterparties (第 20 版)

<sup>⑨</sup> 提及 *Landauer & Co v Smits & Co*, [1921] 劳埃德报告 557, 第 572 页, 第 2 栏。

‘安排从托运人那收集货物’，该货运代理以自己作为一个‘运输，码头费和驳运费的订约者’，虽然没有任何驳船，但是所有这些都指明了货运代理是合约人而不是代理人。”

第六，货运代理赚取支出和回报之间的差价的可能性（同代理人的佣金相反）已在不止一个案例中被视为重要。<sup>①</sup>

第七，如果有事实表明某人订立合同时作为一个代理人，他仍然可被认为是以自己个人身份订立了合同（即把他自己的责任加在合约人身上）。问题在于他是否这样做，如果这样做了的话，他的责任的程度取决于从特定合同的种类和条款以及缔约环境所得出的当事人之间的意图。正如所有有关合同形成的事情一样，标准都是客观的。<sup>②</sup>

第八，如果代理人扮演合约人的角色，而这个合约人没有识别出代理人的话，除非另有协议，那么除被代理人外，这个代理人按道理也是合同的当事方。<sup>③</sup>同时，案例说明某人被称为代理人但却没有合约人的话，他自己将负有合同上责任，这是基于他是自己的合约/被代理人，尽管以上说法可能会被质疑，因为正确之诉讼原因可能应该为权利保证的违反。<sup>④</sup>

## 五、货运代理作为承运人

当货运代理在其签发的提单的正面明确表示其将成为合同承运人的意图时，那么货运代理将被认为是合同承运人。

在香港案件昌钻照相机有限公司诉普及国际物流有限公司（以下简称“普及国际物流”）<sup>⑤</sup> 中可以说明这个问题。该案是关于一批在中国制造并出口到法国的勒阿费尔港的“shrek”相机的错误交付问题。香港的出口商昌钻照相机有限公司与法国买方 HPI 订立合同，以 FOB（香港）价格销售 55,000 个相机。昌钻照相机有限公司 给 HPI 开出卖价为 143,815.00 美元的发票。合同下的付款条款是

---

① 见 *Elektronska*, [1986] 1 LLR 49, per Hobhouse J at 53 column 2; *Hong Kong Hua Gang v Midway* [2000] 2 HKC 353 (CA) at 356 F-H. 同见于 *Comalco Aluminium Ltd v Mogal Freight Services Pty Ltd*, 113 ALR at 697 line 35 to 700 line 25 [P30].

② Bowstead & Reynolds on Agency (第 17 版) at §§ 9-005, 9-036.

③ Bowstead & Reynolds on Agency (第 17 版) at §§ 9-016, 9-045; *Center Optical (Hong Kong) Ltd v Jardine Transport Services (China) Ltd*, [2001] 2 LLR 678 at § 42 per Stone J.

④ Bowstead & Reynolds on Agency (第 17 版) at §§ 9-019, 9-037, 9-081, 9-082, 9-085, 9-087, 9-088, 9-089.

⑤ 昌钻照相机有限公司诉普及国际物流有限公司 [2005]，香港特别行政区高等法院石仲廉法官，2005 年 9 月 5 日 同收录于 2005 美国海商法案例 2864；和欧洲运输案例集 [2006] XLI No.2 第 182 页以及香港案例选 [2005] 第 117 页。

“付款交单”。该出口商接着与一间在香港有办事处的国际货运代理——普及国际物流有限公司（以下简称“普及国际物流”）订立协议，由普及物流运送这批照相机从香港到法国勒阿费尔港。普及国际物流预定由三井 O.S.K. Lines (Asia) 有限责任公司（以下简称“三井亚洲”）来运输货物。三井亚洲给普及国际物流发送了一份预定确认函。这批相机被装在由三井亚洲运作的一艘名为“现代联邦 (Hyundai Federal)”船舶的一个集装箱里面。

关于这批货物的单据，三井 O.S.K Lines (以下简称“三井 O.S.K.”)，即三井亚洲的母公司，签发了一份不可转让运货单给普及国际物流（在这个单据上普及国际物流被称为“托运人”，由昌钻照相机有限公司经营），相应的普及国际物流也给昌钻照相机有限公司，签发了一份“凭指示”的货代提单，编号为 HKHKG61LEH18479，在这个提单中，昌钻照相机有限公司被注明为托运人，HPI 作为被通知方（以下简称“货代提单”）。

普及国际物流签发了一份总额为 HK \$ 3,050.00 的发票给昌钻照相机有限公司，其中包括装卸费 HK \$ 2,750，出口业务费和文件费。普及国际物流没有给昌钻照相机有限公司开具运费的发票。提单上标明为运费到付。由三井 Asia 给普及国际物流的收据中指明普及国际物流已为“现代联邦 (Hyundai Federal)”号船上装运的货物支付了运费 HK \$ 2,865。普及国际物流开出了一张发票给一间名为姆鲁德公司的法国公司，该法国公司为普及国际物流在法国代理（见下文）要求分得利润 US \$ 150.00。这是符合 2000 年 5 月 23 日普及国际物流和姆鲁德公司之间签订的合作协议的约定的。

在 2001 年 9 月 5 日左右集装箱到达法国勒阿费尔港后，2001 年 9 月 10 这批照相机就在买方 HPI 没有出示正本提单的情况下，通过一个名叫姆鲁德公司的法国公司（见上文）提走货物的。该姆鲁德公司同普及国际物流在事发之前于 2005 年 5 月 23 日订有一份“合作协议”。该合作协议约定合同当事人双方“所有运输从港口到港口的利润和亏损均摊”，合同进一步约定当事人双方应承担关于“提交需要的单据，收取运费和支出”的全部责任。对于姆鲁德公司无单放货给 HPI 这一点是没有争议的。HPI 作为被公认的买主，拒绝支付从姆鲁德公司那所得到货物的价款。因此，昌钻照相机有限公司依照其与普及国际物流之间订立的被称为运输合同起诉普及国际物流。其请求主要是 US \$ 143,815，其中包括昌钻照相机有限公司和 HPI 之间相机买卖的发票价值，买卖合同以及相应的费用和利息。

在昌钻照相机有限公司和普及国际物流之间的运输是基于“运费到付”。提单上标明交货申请应向普及国际物流在法国当地的代理姆鲁德公司提出。提单由普及国际物流无条件的签发。提单是印在以普及国际物流的名字为开头一个表格里，同时还印有“通过提单”。箱子上的接收地址和目的地都已填写好。箱子右

上角的提单上写有普及国际物流的地址和以下内容：

“我们据此证明从上述托运人那接收装船表面状况良好的货物，货物以下详细信息依照收货人的指示为不可撤销运输。这些直达的提单必须及时地交付签署以交换货物。”

在提单正面签名的方式和所有其他的指示表明普及国际物流是合同承运人。普及国际物流无条件的签署了提单。他们没有写明“作为代理人”。

提单的背面分成两部分：背面的首十一条款主要对一系列的术语作定义。占大部分的其他条款在抬头为“合同的条件”中出现。分辨这两组条款第一个部分将名为“要点”，第二部分将名为“条件”。提单背面左上角第一部分接下来的条款可能与普及国际物流的角色有关：

(1) 第2点关于“顾客”的定义：包括“与公司有任何商业关系的人…关于服务或为了他们的利益来…运送…货物。”这点指出托运人和普及国际物流之间的关系以及在这个关系之下普及国际物流的责任延长至交付。但它并没有说明普及国际物流的作用仅限于安排运输和交付。

(2) 在第6点中，“国际货运代理”是指包括“利用整个或任何一部分运输过程，从接收地到目的地的行为和服务来…运输…货物，公共承运人的服务…”这与包括运送到目的地的运输是一致的（而不仅指海上运输）。“或者运输的任何部分”表明普及国际物流可以让承运人负责一部分运输同时自己负责另外一部分运输。

(3) 第10点（这一点是普及国际物流着重依据的，见下文）规定“交易的条件将适用于…所有人…那些与公司发生商业上往来（原文如此）的人”。它同时指明“本公司是一个私人的货运代理人和（或）运送代理人”的通知已经给出。“所有与公司发生的交易和签订的合同并入公司随函附上的印制的条款，公司不承担任何公共承运人的责任。”它并没有说明普及国际物流仅仅作为一个代理人。“货运转运商”和“货运代理”术语的使用同普及国际物流作为合约人签订合同是不一致的。同时，尽管普及国际物流说他们不是“公共承运人”，但这与他们同一个合同承运人的行为是不一致的。<sup>①</sup>

(4) 第11点：“Allgemeine Deutsche Spediteurbeningenungen (ADSP) 西德、英国货运代理公司研究会、德国货运代理组织和（或）英国的协会他们的最新版本关于这个职位的一般情况的定义，货运转运商/运输代理人的权利和责任将予以适用。”

---

<sup>①</sup> 一个“普通的承运人”坚持以一个合理的价格而运输，只要他还有空间装下所有人的货物，而不会关心谁把货物交给他运输：Halsbury's Laws of England, volume 5 (1) (第四版) § 402 第310页。作为一个缔约承运人而不是一个“普通承运人”将是可能的。

接下来从提单背面在“合同条件”下提出的条件中产生的或与之相关的问题或条款：

(1) 第3条，标题为“代理人的合同地位”（对此普及国际物流在前面提到的“运输代理人”的争论中投入了极大的信赖），在第一段说明“代理人不是承运人（公共的或私人的，实际的或缔约的），而可能以其独立的判断力来拒绝为任何人提供服务。代理人签订货物运输合同。”在第二段说明“运输代理人主要的业务是作为代理人为了顾客的利益来通过海运和空运的方式安排从香港到海外目的地的货物运输。”第3条的第三段确认多种“辅助服务”，在这些服务中“同样代理人…为了顾客的利益安排辅助服务，包括…”。这些服务包括“运送货物到指定的地点，在那货物将被收货人或其他由客户或收货人指定的人来接收，同时注意这样的接收。”以及将货物在其接收之前储存于仓库。第3条的第四段说明“代理人有权独立的执行在已详细说明了的任何或所有的辅助服务。代理人不是专业的运输人，承运人，包装人，仓库工作人员，报关人或保险经纪人。”

(2) 第6条是说代理人将不是一个以遵循各种国际惯例为目的的承运人，尽管它是以自己的名义同别人签订合同。同时代理人并不“达成或企图达成任何运输合同（海外的或当地的），也不作为合约人储存，包装或实施其他处理货物的方法。”

(3) 第21条：“除非有客户明确的书面指示，代理人将安排货物仅仅交付给在提单正面指明的收货人或收货人授权的一方当事人。”

与普及国际物流的合同角色（除了提单上的条款以外）相关的环境同样包括在2000年5月30日普及国际物流和姆鲁德公司之间存在一个合作协议的事实（尽管这个协议没有授权普及国际物流代表姆鲁德公司同托运人缔结协议。），合作协议的第1条第6款为：“合同当事方所有港至港运输利润和亏损均分。”

普及国际物流的主要抗辩理由是普及国际物流在整个的状况中不是一个合同承运人。普及国际物流认为其承担的义务仅限于安排货物的运输，而在这样一个运输的安排下，普及国际物流参与到了实际海上承运人当中，实际上对货物从香港海运到法国勒阿费尔港负责。在真实解释当事方关系中，正如普及国际物流提出的，普及国际物流实际上也许负有没有在选择一个胜任的承运人时履行其合理注意和技能的义务。但那不是案子争论的焦点，而（普及国际物流声称）事实是普及国际物流对原告不负有作为实际承运人的义务。普及国际物流提出它签发了一张名为“提单”的文件表示“一个完全中立的考虑”，一般的规则是一个货运代理签发的“提单”从技术上来说并不是一个提单，如Scrutton叙述的：

“一个货运代理提单仅仅代表其安排运输的资格，它并不是一个提单，但至多是货物的收据以及一项代表托运人缔结运输合同的授权。它不是一个代表所有

权的凭证，也不受 1992 年《海上货物运输法》的调整，它也不大可能被认为在一个 CIF 合同下的一个有效的支付的手段”。<sup>①</sup>

Tetley 也有类似的叙述：

“仅仅因为货运代理签发了一张名为‘提单’的文件，并不必然的意味着货运代理是一个承运人。在 Zima 公司诉 Roman Pazinskt 案中<sup>②</sup>，货运代理签发了一张提单，海运承运人也签发了一张海运提单，然而，承运人和货运代理之间的合同明文规定后者仅仅为代理人。<sup>③</sup>”

基于这些学者的观点，普及国际物流认为货运代理可能扮演不同的角色这一事实来解释合同文件的设立能起到达到不止一个目的的作用。在一些情况下，货运代理可能是合同承运人，来负责所有或部分运输。货运代理企图利用灵活的合同文件这一事实不能意味着文件可以证明当事方没有意图表达的一个合同，因为他们能在一个不同的事实环境下被用作另一个目的。<sup>④</sup>

普及国际物流接着认为所有的合同环境都指出不论昌钻照相机有限公司还是普及国际物流都没有意图让普及国际物流承担合同承运人的义务：如在昌钻照相机有限公司和 HPI 之间的货物买卖合同是按 FOB 条款；昌钻照相机有限公司在合同项下的交货义务仅限于交付货物到 HPI 指明的船舶上；从香港到法国运输货物的合同是为了 HPI 的利益。普及国际物流接着说明道，根据事实，作为一个 FOB 项下的卖方，昌钻照相机有限公司的参与度是最小的，应当推论出 HPI（法国买方）指定姆鲁德公司作为一个货运代理来安排运输。同样的，姆鲁德公司也已通知 HPI 其与普及国际物流之间的合作协议。普及国际物流认为昌钻照相机有限公司并没有选择普及国际物流作为货运代理，HPI 要求昌钻照相机有限公司同普及国际物流联系以安排货物从香港运送出发。普及国际物流作为一个货运代理的介入就昌钻照相机有限公司而言，除去了任何要求为了作为他们 FOB 价格下的买方 HPI 的利益来做出装船的安排。

普及国际物流同样认为在某种程度上完全是昌钻照相机有限公司订立任何一个货运合同，昌钻照相机有限公司已经要打算同“现代联邦（Hyundai Federal）”船舶的所有者缔结合同，而不是与普及国际物流。因为：第一，一个直接的与船东的合同关系将给予昌钻照相机有限公司对货物更多的有效权限；第二，如果同船东签订运输合同，将给予其一个直接的合同权利，使得其能在货物损失或损坏

---

① Scrutton on Charterparties (第 20 版) 第 376 页

② 493 F. Supp. 268, 1980 AMC 1552 (S. D. N. Y. 1980)

③ Tetley on Marine Cargo Claims (第 3 版), 第 693 页

④ 见 *The Maheno* [1973] 1 LLR 81.

时采取行动。这个行动的权利将包括提供一个物权性权利，它能提供比债权人的权利更有效安全性的来对抗货运代理公司。第三，如果与船东签订运输合同，由船东签发的提单在信用证下将是常常被接受的；而仅仅由货运代理签发的提单可能被拒绝。

普及国际物流认为，从昌钻照相机有限公司的买方 HPI 的观点来看，如果普及国际物流是一个合同承运人将存在一个明确的弊病。任何违反运输合同的行为将不得不处于 HPI 自身的管辖范围——法国之外，同时，在法国违反运输合同的行为将不可能行使逮捕船舶的权利来对抗船东。此外，普及国际物流认为在法国是普及国际物流还是 Moiround 将对任何内陆的运输费用负责是不清楚的。

因此普及国际物流得出结论周围环境强有力的指明当事人并没有打算让普及国际物流成为合同承运人。在某种程度上昌钻照相机有限公司和普及国际物流之间存在一个完全的合同关系，这种关系应该适当的描述为一种代理关系。正如一般原理，如果双方当事人同意这样一种关系存在于他们之间，那么代理关系将出现：“如果存在一个明确的协定，无论是否是合同性质的，在合约人和代理人之间，这个协议将组成合约人和代理人的关系，双方当事人的同意将包含于其间。”<sup>①</sup>

普及国际物流认为，这个同意所需的代理关系的形成不需要是明示的，但能从当事人双方的行为以及他们交易的环境中推断出来：“代理必须最终来源于当事人的同意，同意不需存在于合约人和代理人关系本身（事实上其存在可能被否认），但可能是一种事实状态，在这种状态之上法律对代理后果具有强制规定”。<sup>②</sup>

如普及国际物流认为，合同文件表述的文字强烈地支持了从周围环境显示出来的意图，提单中普及国际物流的角色在上述第 10 条和第 3 款中已明白的定义出来。

由于当事人双方意图是让普及国际物流仅仅作为一个货运代理，而不是一个合同承运人，正如 Scrutton 指出的<sup>③</sup>，“提单仅仅只是代表货物的收据而已”。普及国际物流处于自身的利益签发了收据以证实他们已经接受了货物，在提单的右上角写着“已经接受了货物”。这仅仅表明普及国际物流作为一个货运代理，已经接受了货物来安排运输。普及国际物流作为一个代理人签发提单已经是不必要的（实际上也是不适合的），因为作为一个货运代理在其能力范围内他们会出于自身的利益而行为。

<sup>①</sup> Bowstead & Reynolds on Agency (第 17 版) 陈述于第 2 - 007 段

<sup>②</sup> Branwhite v. Worcester Works Finance Ltd. [1969] 1 A.C. 552 at 587, per Lord Wilberforce.

<sup>③</sup> Scrutton on Charterparties (第 20 版) 第 376 页。

普及国际物流强调其在整个交易中从姆鲁德公司那得到的报酬仅为 US \$ 150 这一事实。普及国际物流在货物运输方面没有直接收取运费，而仅仅收取了作为一个货运代理的费用，即作为一个货运代理提供服务所包括一切的费用，大约为 HK \$ 185，包括集装箱费用和出口费用。

因此普及国际物流得出结论：在同海上承运人达成货运合同过程中，普及国际物流是作为昌钻照相机有限公司的代理人。普及国际物流可能已经从三井那以自己的名义作为托运人得到了一个海运单，正如许多关于货运代理的判例一样，作为代理人，在这样的案件中获得以自己名义作为托运人的提单，证据可以表明名义上的托运人事实上仅仅作为另一方的代理人，在这样的情况下，合同是同货运代理的合约人签订。<sup>①</sup>

因此，普及国际物流认为它没有任何义务运输货物到目的地以及根据提单交付货物。

法庭针对普及国际物流的“货运代理”的观点的回答是从两个方面回答的。首先，货运代理签发的提单上的签名是不容置疑的，缺乏资格这点必须指明隐含的协议即提单背面表面不一致的条款必须认为是优先的。其次，货运代理签发的提单背面印着的小字（在这一情况下，事实上是字迹模糊的）在提单正面有清楚叙述的情况下将不具有说服力。法庭引用英国国会在上议院终审庭“Starsin”案<sup>②</sup>，当一个提单的正面包含谁是承运人的明确不含糊的陈述时，托运人期望依赖背面的细节条件以求发现它与谁订立合同这一点是难以接受的。

承运人的身份在提单正面显示与背面几乎难以看到的小字显示不一致，正如 Lord Steyn<sup>③</sup> 对这个问题进行评论时写道：

“问题是怎样的提出来的？对我来说只有一个原则性的答案。必须用客观的方法，由一个合理的人，他精通航运业，来看这个提单。这样一个合理的人的期望是决定性的。在我看来，他将着重于特别选择的文字，例如在签名上方出现的文字，而非印刷的标准格式条款。此外，对于提单正面与背面的条款，他无论如何将给予正面条款突出的效力，对此我毫无疑问。由于国际贸易交易的速度加快，

<sup>①</sup> 见 *Evergreen Marine Corp. v. Aldgate Warehouse* [2003] 2 Ll. Rep. 597 at 602; *Carrington Slipways Pty. Ltd. v. Patrick Operations Pty. Ltd.* (1991) 23 N.S.W.L.R. 745. 更值得一提的是，and noted in *Tetley's Marine Cargo Claims* (第 3 版) 第 694 页：“即使当货运代理作为托运人的代理人时，为了更快的为其当事人找到空仓，货运代理个人与承运人发生法律关系，这在一些地方是合理的习惯（例如伦敦货运市场）。在这样的案件中，当货物没有如期到达指定的装船地点时，承运人能从货运代理手中收回原不可能收回的运费。接下来货运代理可以从他的托运人或本人处得到补偿。”

<sup>②</sup> *The "Starsin"* [2003] 2 WLR 711 (English House of Lords)

<sup>③</sup> *The "Starsin"* [2003] 2 WLR 711 at 728

在签发提单的时候几乎没有时间去审查印刷得几乎不可阅读的条款的效力。为了找到谁是承运人，托运人的商业常识是在提单正面查找，特别是在签名的那一栏，而不是在提单背面最底部两栏条款中找。”

由于他们市场运作知识的优势，两位上诉法院的商事法官——Coleman J 和 Rix LJ——采纳了商业上的观点。在上诉法院的大多数人——Sir Andrew Morritt VC and Chadwick LJ——实际上给予提单背面的格式条款以突出的效力。“在我看来，如果后者的观点占主导的话将对国际贸易起到反作用……” Rix LJ 在 [2001] 劳埃德报告 437, 第 451 页中评述道，“商业的确定性和真正的诚实是通过给予提单正面更大效力来促进的”。

法庭在审判这个案子时，采纳了在“Starsin”的处理方法<sup>①</sup>，其结论为普及国际物流作为合约人签发给昌钻照相机有限公司的提单是一个“凭指示”的提单。这份提单所代表的货物在没有出示正本提单的情况下应该不交付给任何人，如果对货物的所有权缺乏正本提单的出示以及可替换的安全保障，那么将不可避免的承担责任。法庭更通过评论“如果不站在这个立场上，那么国际贸易所要求的国际货物运输将对确定度不再起作用”来强调其立场。

## 六、对货物所有者的启示

在货物所有人对货运代理提出错误交付的索赔要求时，不应该被提单背面条款的广泛性所吓怕。因为在无单放货的情况下，法院一般会想尽办法为货主取得公道和判处承运人和货运代理一起承担负责向货主赔偿货物单价款的责任。

## 七、对货运代理的启示

货运代理在准备他们的格式化提单时必须谨记这个判例，特别是货运代理人必须考虑提单的正面和背面的内容是否已足够地通知托运人，货运代理仅仅是作为一个代理人的地位。千万不要误认为货运代理可以任意签发的名为“提单”的文件与承运人签发的所有权凭证相同，而不需要理会由此所有伴随而来的责任。

代表原告昌钻照相机有限公司诉普及国际物流有限公司的案件判词全文收录在：

美国海商判例集（*American Maritime Case*）[2005] AMC 第 2864 – 2879 页；欧洲运输法律（*European Transport Law*）第 XLI 册 2 卷 2006 年第 182 – 195 页；及香港判例集（*Hong Kong Cases*）[2005] HKC 第 117 – 135 页

<sup>①</sup> [2003] 2 WLR 711.