

# “一带一路”背景下我国国际多式联运 责任制度的完善

周 灵, 刘水林

(上海财经大学 法学院, 上海 200433)

**摘 要:** 目前我国有关多式联运责任的法律制度分别规定于《海商法》与《合同法》中, 两部法律中相关责任制度的规定不仅没有专门的归责原则条款, 且在货损不定域情况下, 两部法律的规定适用的法律规则也不同。鉴于我国《海商法》正拟修订, 为应对多式联运发展的需要, 顺应国际多式联运责任制度的法律发展趋势, 建议修改后的《海商法》在多式联运责任制度上, 应将原有的“修正的网状责任制”修改为“最小的网状责任制”, 以扩大《海商法》的适用范围, 便于在“一带一路”背景下, 增强我国运输法律的区域性影响力; 而《合同法》的相关内容修改, 主要针对在货损不定域下, 加入统一的多式联运经营人赔偿责任限额的规定。

**关键词:** 国际多式联运; 责任制度; 《海商法》; “一带一路”

**中图分类号:** D923.99   **文献标识码:** A   **文章编号:** 1009-0150(2019)05-0053-12

## 一、引 言

在“一带一路”倡议的实施中, 交通运输业是其中最基础和最具支撑性的一环。在法治社会中相关法律制度的建立和完善, 是促进这一行业发展的制度基础。而要连接“陆上经济带”和“海上丝绸之路”, 海陆联运的多式联运由于其运输体量大、便捷, 使其成为最为理想的一种运输组织形式。促进多式联运发展有可能上升为国家战略<sup>①</sup>。与之相应, 完善我国多式联运的相关法律制度对于“一带一路”倡议的实施具有重要意义。

近年来, 法学界对相关法律问题进行了研究, 就目前法学界的研究来看, 主要有两种研究范式, 即公法范式(主要涉及多式联运的产业准入政策)和私法范式。其中私法范式在对相关法律问题和法律制度研究中, 针对我国现有的多式联运立法“二元”分治, 责任划分不明晰, 运输的当事方对于责任后果缺乏可预见性等问题, 多数学者主张将我国现有的多式联运责任制度法律渊源——《海商法》与《合同法》各自适用的多式联运类型合并, 以单行法的形式来构建多式联运的法律框架, 在新的单行法下, 统一制定多式联运的法律制度条款。<sup>②</sup>有些学者则走得更远, 希望制订一部统一国际多式联运和国内多式联运的单行法, 采用一般性法典的总则和

收稿日期: 2019-04-12

基金项目: 上海市教委“晨光计划”项目“现代多式联运中组织结构整合问题研究”(12CGB17)。

作者简介: 周 灵(1981—), 女, 广东茂名, 上海财经大学法学院博士研究生, 上海海事职业技术学院讲师;

刘水林(1963—), 男, 上海财经大学法学院教授、博士生导师。

<sup>①</sup>参见汪鸣:《我国多式联运现状与发展趋势》,《中国物流与采购》2016年第23期。

<sup>②</sup>参见胡正良、孙思琪:《海商法基础理论的内涵、研究现状与研究意义》,《中国海商法研究》2017年第1期。

分则结构,总则规定立法目的、适用范围、监管机关、市场准入等事项,分则部分重点对多式联运相关法律制度作出详细规定。这样一来,既体现了私法为主,又兼顾了一部分公法职能。<sup>①</sup>

总体而言,既有研究注重于从较宏观层面构建多式联运法律制度体系,而对在多式联运法律制度中处于最为核心的责任制度相对缺乏深入细致的研究,这从交通运输部在2018年11月5日于其官网发布的关于《中华人民共和国海商法(修订征求意见稿)》(以下简称《意见稿》)便不难窥见。此次修改涉及海运制度,旨在促进航运事业并推进“一带一路”倡议和“交通强国”战略的实施。但《意见稿》并未体现对国际多式联运责任制度的实质性修订内容。<sup>②</sup>就我国目前国际多式联运责任制度的规定而言,20多年的司法和实践说明其规定的滞后性和不合理性,需要通过法律的修改和完善来积极回应。

基于此,为应对“一带一路”国家战略的实施需要,使我国相关法律科学化、合理化,以便更好地在区域性法律实践中发挥示范和主导作用,在《海商法》修订之际,本文围绕多式联运法律制度中的核心制度——多式联运责任制度,在对我国目前法律规定存在的不足进行分析的基础上,通过对相关国际公约和一些国家相关法律制度的比较研究,就我国未来国际多式联运立法模式选择及主要责任制度的设计提出一些看法。

## 二、我国国际多式联运责任制度存在的问题与成因

我国关于国际货物多式联运责任制度的法律渊源,主要体现于1993年的《海商法》和1999年的《合同法》,除此之外,目前并没有制订国际货物多式联运的专门法。下面将从两部法律对多式联运的定义及有关责任制度的规定说明其存在的问题并分析其成因。

### (一) 二元的责任规则

国际公约和其他国际立法对多式联运的定义是明确和一致的,<sup>③</sup>即两种或两种以上不同运输方式的联合运输被称为多式联运。目前,我国理论界和实务界对这一概念的理解也与之相同,但是,在我国多式联运责任制度的有关法律规范中却并非如此,如《海商法》和《合同法》的相关规定就是分别适用于包含海运的多式联运和不包含海运的其他多式联运,这种人为割裂的制度设计,使得两部法律对“多式联运合同”的定义作出了不同的规定,同时也导致多式联运业务中由于运输组合形式不同而需要适用不同的法律。

按照《海商法》第102条关于“多式联运合同”的定义<sup>④</sup>,多式联运并不是一般意义上两种或者两种以上不同运输方式联合的类型,而是特指全程运输中有一程为海运,即必须有海上运输方式的参与,这种限定组合的多式联运才能适用该法的规定。这一规定是基于《海商法》的海运属性,该法在篇章结构上将“关于多式联运合同的特别规定”作为一节置于“海上货物运输合同”这一章中,用于规范在合同类型上包括海运的多式联运(简称“海运+”多式联运),旨在对与海运有关的多式联运这一特殊的运输组织形式在责任制度方面予以特别规定。且《海商法》

<sup>①</sup>参见李志文、吕琪:《“一带一路”战略下对我国多式联运立法建构的思考》,《法学杂志》2016年第4期;张丝路、李志文:《“一带一路”战略下多式联运运输规则研究——以〈鹿特丹规则〉为借鉴》,《兰州学刊》2017年第6期。

<sup>②</sup>《海商法》第四章第八节为关于多式联运合同的特别规定,而此次《意见稿》第四章的“修改要点”中并没有涉及多式联运的修改建议。《意见稿》第四章第八节关于多式联运合同的特别规定中,除了个别措辞的变化,在条款数量和责任制度的实体内容上均没有作出修订。

<sup>③</sup>如1980年《联合国国际货物多式联运公约》,以及国际商会制订的两部多式联运单证规则:1975年《联运单证统一规则》和1992年《多式联运单证规则》,这两个规则在性质上不同于国际公约,属于示范法。

<sup>④</sup>《海商法》第102条:本法所称多式联运合同,是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。

强调的海上运输方式特指国际海上运输,其不适用我国国内沿海货物运输,因而其实质是“国际海运+”多式联运;而《合同法》在分则部分将多式联运合同归类在运输合同一章中,将多式联运合同视为特殊的货运合同形式予以规定,并在第317条中对多式联运经营人的全程运输责任加以明确,即多式联运经营人负责履行或者组织履行合同责任,并对全程运输负责。由于在法律适用上,特别法优先于一般法,虽然《合同法》中的多式联运为通常意义上的类型,但在多式联运包括海上运输区段时,《海商法》作为特别法优先适用,从而排除了《合同法》的适用,致使《合同法》仅适用于由航空铁路公路运输组合的多式联运类型(简称“非海运+”多式联运),由于实践中包括对我国国内沿海货物运输,因而,其实质是适用于“非国际海运+”多式联运。

可见,由于我国对多式联运缺乏单行法的规定,对多式联运中发生的损害纠纷分别适用《合同法》和《海商法》,致使多式联运被分为“国际海运+”和“非国际海运+”两种类型,且分别采取不同的责任制度,这就不可避免地产生不公正的裁判结果。另外,这一问题的产生,也与两部法律中对“多式联运”和“多式联运经营人”这两个基本范畴缺乏明确的界定有关。《海商法》虽然对多式联运和多式联运经营人两个概念予以规定,但囿于其规范主要与国际海运有关,以及满足对国际海运实践发展的规范要求,其外延仅包含国际海上运输的多式联运。而《合同法》虽在颁布前的讨论磋商阶段形成的建议草案中,曾专设两个法律条款对多式联运和多式联运经营人的概念分别予以界定,但在最终颁布时被删除了。<sup>①</sup>因而,其有关责任制的规定比较粗糙,这主要受到《合同法》起草期间的产业发展背景的限制,这一时期以集装箱运输作为媒介的多式联运,作为新型的运输组织形式,其发展在我国还处于起步阶段,其名称和相关概念的内涵和外延都亟需理论界的深入研究和界定,所以并没有一个明确的概念界定。但是经过大约20年的实践和理论发展,现今对这两个基本范畴的界定已到了必须明确的时候,这也是完善我国国际多式联运责任制度的前提条件。

## (二) 差别的责任制形式

责任制度形式是多式联运责任制度的核心,在多式联运的法律关系中,存在全程运输承运人即多式联运经营人和区段运输承运人两个以承运人身份出现的当事人,因为单式运输法规中并不存在承运人的责任制形式一说,所以也成为多式联运特有的法律制度内容。典型的多式联运经营人责任制形式可以分为网状责任制与统一责任制两类,两种责任制形式在实践推动下互相渗透,如今形成了各自的修正类型。<sup>②</sup>

《海商法》适用于“海运+”多式联运,其第105条明确了在发生可定域货损时,即货损发生可以认定是在某一特定的运输区段,则采用网状责任制,多式联运经营人适用调整该货损区段的单式运输法规。而对于不可定域货损,即货损发生无法认定是在某一特定的运输区段,多式联运经营人应适用本法海上货物运输合同一章中海运承运人的赔偿责任及责任限额的规定。这种在货损不定域时的统一适用规定,体现了对上述网状责任制的修正,换句话说,《海商法》采用了“修正的网状责任制”;《合同法》的规定与《海商法》类似,也采用了“修正的网状责任制”。<sup>③</sup>规定了当货损可定域时,应适用货损区段的法规;两法的区别在于,当面临不可定域货损时,《合同法》规定适用该法第十七章运输合同的规定,而不是适用《海商法》关于海上运输承运人

<sup>①</sup>贺万忠、赵萍:《多式联运经营人货物损害赔偿限制规则的构建——兼评我国〈合同法〉与〈海商法〉的相应规定》,《河北法学》2004年第3期。

<sup>②</sup>胡美芬、王义源:《远洋运输业务》,人民交通出版社2006年版,第159页。

<sup>③</sup>参见《合同法》第321条:如果货损货差货物灭失发生在多式联运全程运输的某个具体的运输区段,那么多式联运经营人的赔偿责任及限额,适用调整该具体运输区段的法律规定;若货损货差货物灭失发生于何种运输区段无法确定,适用本章即运输合同一章的规定承担赔偿责任。

的责任制度。这其中还包括适用货运合同一节中第311条关于承运人的免责条款<sup>①</sup>和第312条关于具体的货损赔偿额评定依据的条款。<sup>②</sup>

另外,两部法律虽均采用了“修正的网状责任制”,但是在平衡多式联运经营人和货方两个当事人之间的利益方面,主要体现于责任和风险的分担方面也存在不小差异。<sup>③</sup>由于其他单一运输方式的国际公约规定的承运人赔偿责任限额都高于海运公约,而我国《海商法》采纳了海运公约中《海牙-维斯比规则》的责任限额规定,即按每件或每单位666.67SDR或每千克2SDR,以高者为准的双重责任限额,并且《海商法》还规定了在发生不可定域货损的情况下,多式联运经营人的赔偿责任统一适用海运的规定。所以一旦货损可定域,多式联运经营人就会承担与不可定域情况下相比,至少一致或者更高的赔偿数额;而货方在多式联运全程运输中对货物没有控制权,想要通过举证来确定货损发生的具体区段,从而得以适用更高的承运人赔偿责任限额显得非常困难,同时也并不切合业务实际。

《合同法》对于不可定域货损统一适用《合同法》的规定,而这些规定包括运输合同一章第311条、第312条的严格责任,以及《合同法》总则部分有关货物损害赔偿赔偿责任第113条<sup>④</sup>和第114条<sup>⑤</sup>的规定,这两个条款的规定应用到多式联运领域可以表述为:在发生不定域货损时,多式联运经营人既对货物的直接损失承担责任,又对由于货损的发生所引起的间接损失承担责任。这种规定实则与运输法的价值目标之一——给予承运人赔偿责任限制的权利,以保护公共承运人的长远发展这一原则相悖。其结果实际上导致在货损不定域情况下,大幅度加重了多式联运经营人的赔偿责任,而要摆脱这样苛刻的责任条款,则需货损可定域,即需多式联运经营人举证说明货损的领域。这时其赔偿额将远低于货损不定域情况下适用《合同法》的一般赔偿责任条款所承担的赔偿额。

从上述分析可以看出,适用《海商法》中有关多式联运合同的特别条款,货方可获得的赔偿额,在货损定域情况下要高于货损不定域的情况;而适用《合同法》有关多式联运合同的法律条款,货方可获得的赔偿额,在货损定域情况下要远低于货损不定域的情况。由于多式联运经营人在货损不定域情况下承担赔偿责任额在两部法律中的规定相反,因此无从判定两部法律在保护多式联运经营人或是货方问题上的价值倾向。而在业务实践中货损的可定域与不定域的比例难以确定<sup>⑥</sup>,因而,在价值不明的情况下,给司法实践中应如何确定可定域与不定域货损比例造成一定困难。

①参见《合同法》第311条:承运人对运输过程中货物的毁损、灭失承担损害赔偿责任,但承运人证明货物的毁损、灭失是因不可抗力、货物本身的自然性质或者合理损耗以及托运人、收货人的过错造成的,不承担损害赔偿责任。

②参见《合同法》第312条:货物的毁损、灭失的赔偿额,当事人有约定的,按照其约定;没有约定或者约定不明确,依照本法第六十一条的规定仍不能确定的,按照交付或者应当交付时货物到达地的市场价格计算。法律、行政法规对赔偿额的计算方法和赔偿限额另有规定的,依照其规定。

③张长青、郑翔:《运输合同法》,清华大学出版社、北京交通大学出版社2005年版,第250页。

④参见《合同法》第113条:当事人一方不履行合同义务或者履行合同义务不符合约定,给对方造成损失的,损失赔偿额应当相当于因违约所造成的损失,包括合同履行后可以获得的利益,但不得超过违反合同一方订立合同时预见到或者应当预见到的因违反合同可能造成的损失。

⑤参见《合同法》第114条:当事人可以约定一方违约时应当根据违约情况向对方支付一定数额的违约金,也可以约定因违约产生的损失赔偿额的计算方法。约定的违约金低于造成的损失的,当事人可以请求人民法院或者仲裁机构予以增加;约定的违约金过分高于所造成的损失的,当事人可以请求人民法院或者仲裁机构予以适当减少。当事人迟延履行约定违约金的,违约方支付违约金后,还应当履行债务。

⑥M.G.Graham, The Economic and Commercial Implication of the Multimodal Convention in Multimodal Transport. Papers of One Day Seminar on Faculty of Held at Southampton University, 1980.

### (三) 不同的归责原则

归责原则是承担责任的基础,对于多式联运经营人承担责任的归责原则,虽然两部法律都没有专门的规定,但从其责任制度的相关规定看,两部法律的归责原则有所不同。

就两部法律的相关责任制度的规定看,由于均采用“修正的网状责任制”,因此,在发生可定域货损时,它们的归责原则基本相同,都规定应当依照调整该具体区段的法律规定。但在发生不定域货损时,他们的归责原则却不相同。《海商法》规定统一适用《海商法》中海运承运人的归责原则,即采取不完全的过失责任原则归责。而《合同法》规定按照一般货运合同的归责原则,即采取严格责任原则。由此可见,按合同法的归责原则,多式联运经营人承担的责任较重。

## 三、我国多式联运的立法模式选择

多式联运责任制度与有关多式联运的立法模式有关,因此,建立和完善多式联运责任制度,首先取决于多式联运立法模式的选择,下面通过比较分析几种国际多式联运的立法模式,然后结合中国现实确立中国的立法模式选择。

### (一) 可供借鉴的两种立法模式

在国际多式联运发展的过程中,一些多式联运发达国家利用其在一些国际组织规则制定中的话语权,主导制定了相关规则。由于主要国家的地理条件和法律传统差异,主要形成了两种规范多式联运的立法模式:

#### 1. 传统的单一立法模式

该模式的典型是1980年颁布的《多式联运公约》,作为国际多式联运统一立法的标杆,虽然至今未生效,但其条款全面,且适用于无论哪种运输方式组合的多式联运的特点,使得在多式联运法律关系的法律适用问题上,不存在适用不能的情况,且操作指引明确,易于为当事方接受。公约全方面规范了多式联运经营人责任制度的各个方面,从责任期间、责任基础、责任形式以及责任限制,再到合约冲突的解决、索赔通知以及诉讼时效等方面均加以立法条款规范,其中高超的立法技术也可见一斑。如果借鉴这一立法模式,意味着需要通过立法把我国目前零散的多式联运的法律、法规在多式联运的主题下,组合归并于统一的法律文件中,主要是将我国《海商法》与《合同法》各自适用的多式联运的法律规则合并在新的单行法下,统一制定多式联运的法律制度条款。我国学界有学者持这一观点,且对于一部多式联运统一单行法的出台期待很高<sup>①</sup>。

#### 2. 创新的“海运+”立法模式

该模式体现于2008年颁布的《鹿特丹规则》,从严格意义上来说,这是一部国际海运条约,其大量实体法内容的条款规定均针对海上货物运输的承运人及其相关方,但公约用为数不多的条款规定了解决“海运+”多式联运法律冲突,不过这些规定带有明显的适用公约海运承运人责任制度的倾向<sup>②</sup>。因此,《鹿特丹规则》的这一立法模式,被学者称为海运公约的“上岸”。<sup>③</sup>其立足于海上运输,沿袭了之前三大国际海上运输公约的发展成果,并且向前迈进了一大步,试

<sup>①</sup>胡正良、孙思琪:《海商法基础理论的内涵、研究现状与研究意义》,《中国海商法研究》2017年第1期;李志文、吕琪:《“一带一路”战略下对我国多式联运立法建构的思考》,《法学杂志》2016年第4期;张丝路、李志文:《“一带一路”战略下多式联运运输规则研究——以〈鹿特丹规则〉为借鉴》,《兰州学刊》2017年第6期。

<sup>②</sup>韩立新:《〈鹿特丹规则〉研究》,大连海事大学出版社2009年版,第150-151页。

<sup>③</sup>吕鸣:《论国际货物运输公约的冲突——以〈鹿特丹规则〉“上岸”为背景》,《国际贸易问题》2011年第9期。

图将海上运输之前或之后的运输区段的法律适用纳入统一的法律框架中,由公约的条款指引,为“海运+”多式联运中的法律适用指明方向,从而在国际货物多式联运领域内发挥类似统一冲突法的功能,在一定程度上填补没有生效的《多式联运公约》的空白,<sup>①</sup>这也代表着国际货物多式联运领域国际统一规范的最新创新。<sup>②</sup>这一立法模式和我国《海商法》类似,都在专门的海运规范中列出一部分条款,用以规范包括海上运输区段的多式联运。《鹿特丹规则》为联合国贸易法委员会(UNCITRAL)与国际海事委员会(CMI)合作的成果,自然摆脱不了欧洲和美国两大航贸主体相关法律话语权的掣肘。<sup>③</sup>在对“海运+”多式联运的法律责任制上采用了“最小的网状责任制”,其实质是融合欧盟的网状责任制与美国的统一责任制的混合责任制。美国由于漫长的东西海岸线和横跨大陆的公路和铁路运输线所决定的运输业构成特征,在多式联运经营人的责任形式上更多倾向于适用统一责任制。而欧洲大陆由于国家数量众多,且一体化趋势较为明显,地区性内陆运输公约缔结较早,相对其他地区而言更加成熟,这些因素使得这一地区的多式联运规范以网状责任制为主。因此,两大航贸主体各自鲜明的地缘运输发展历史,选择不同的责任形式也就显得不足为奇。而《鹿特丹规则》这种创造性地融合两种责任制度形成的创新“海运+”立法模式,虽说是大国话语权在国际立法中博弈的结果,但在制度上吸纳两大航贸主体各自责任制度的优点,使之更为合理。

## (二)我国立法模式选择的理性思考

由于国际多式联运横跨不同国家,因此,一国多式联运立法模式及相关责任制度的选择,不仅与一国或地区的地理条件和民事法律传统有关,且与该国立法时的其他国家,以及相关国际法有关。

就多式联运责任制度的相关国外和国际立法看,以美国为例,作为判例法国家,由于美国的多式联运司法判例中大量的多式联运案例都涉及海运区段,且相当数量的多式联运经营人从海运承运人的身份转化而来,并且在多式联运合同下签发了多式联运提单,这种单证可以看作提单和多式联运单证的结合体。这种单据上的法律适用条款,通常会将海上运输的承运人责任制度延伸适用于非海上运输,从而将海运规范统一适用于多式联运的全程运输中。<sup>④</sup>而在国际统一立法领域,由于1980年多式联运公约一直未能生效,国际货运界又重新回到海运公约领域,寻找国际多式联运的统一运输法解决方案,但这不应被视为一种倒退,而应该被解读为一种理性的回归。那些大而不当的公约如果不能解决运输实践中所面临的问题,那么转而寻求一种折中的方案则更具可行性。

就我国现实的地理条件、运输业现状和相关法律制度看,目前由于远距离(包括国际和区域辽阔国家的国内)的大宗商业运输多采用集装箱方式的多式联运,在这种运输组织形式的构成中,海上运输区段仍然占据了绝大部分,因此,相关责任制度受海运的责任制度影响较大。在地理条件和开展航运的区域布局上我国与美国较为相似,内陆运输也多以铁路和公路为主,在责任制的采用和实施方面可以借鉴美国的统一责任制模式。但是,由于我国是以成文法作为法律适用依据的大陆法系国家,所以在立法模式上借鉴美国有关多式联运责任制度的成文法结合判例法的模式尚有困难。因此,在模式选择上可参照《鹿特丹规则》的立法模式。如果参照

<sup>①</sup>张文广:《海运承运人制度研究》,社会科学文献出版社2012年版,第252页。

<sup>②</sup>虽然1980年《联合国国际货物多式联运公约》是专门针对国际货物多式联运而颁布的公约,但由于采用的责任形式为修正的统一责任制,其功能类似于统一实体法公约,与《鹿特丹规则》不同。

<sup>③</sup>对于中国而言,其所主张的各项要求,基本都没有受到重视。参见张文广:《海运承运人制度研究》,社会科学文献出版社2012年版,第271页。

<sup>④</sup>Attilio M. Costabel, The “Himalaya” Clause Crosses Privity’s Far Frontier, 36 J. Mar. L. & Com. 217, (2005): 232.

这一模式,《海商法》中多式联运一节将予以保留,只需通过修订使之更详细和全面即可。当然,对于《鹿特丹规则》创设的众多法律概念如履约方的概念,也可加以借鉴并吸收到其他相关多式联运的法律中。

具体落实到我国多式联运责任制度相关法律的修订上,基于我国的多式联运立法中,已经将包括海运区段的类型与不包括海运的其他类型分成两类分别适用《海商法》和《合同法》并加以调整。正如雅恩·拉姆伯格教授所说:由于不同运输方式下的法律规则存在相当的差异,所以选择远非易事,<sup>①</sup>例如,如果多式联运没有涉及海运,则不宜选择特别适用于海运的规则;相反,如果海运占据优势,则不宜选择适用于陆地和空中运输的规则。我国这一调整格局的形成时期虽然是在20多年前,但在《鹿特丹规则》已颁布出台的当下,这种调整格局与国际最新的运输法已经实现了接轨,所以并不建议在立法调整上单独出台一部专门法来进行规范,而是保留现有两个法规中关于多式联运的规定,然后在这一基础上,对各自条款作出修订和增补。对于明显不符合业务实践惯例和不具备操作性的条款作出删除和修订,对于更适合我国多式联运司法和商事实践的内容予以吸收和融合。

总体来看,我国《海商法》与《鹿特丹规则》同为海上运输的法律,又同样对“海运+”类型的多式联运作出特别规定。在我国《海商法》修订已于2018年年底提上议事日程的背景下,《海商法》面临着如何修改以顺应潮流及增强其适用,使之成为发展多式联运的助推器,进而扩大本国运输法律的区域影响力的难题。《鹿特丹规则》提供的立法思路,十分契合目前以《海商法》修订为契机的我国多式联运立法修改的时代背景。

#### 四、完善我国国际多式联运责任制度的建议

上述对多式联运法律的立法模式选择的分析说明,修订我国《海商法》,使之现代化、合理化,以回应时代需求,并能够成为丝绸之路经济带国家的示范法,进而能够主导这一地区的海商立法,从而保障这一“一带一路”倡议的实施<sup>②</sup>。如今在国际多式联运领域,运输实践、航运政策和相关的国际立法都发生了重大改变的背景下,我国现有的多式联运法律制度的不合理性已经凸显,其主要问题上述分析中已经述及,其中以下几点联运责任制的完善是现阶段《海商法》修订亟待思考和解决的。

##### (一)明确责任制度建立的价值目标

任何法律都是多方利益博弈的结果,是竞争的利益博弈形成的均衡,这种均衡意味着每个人得到了自己所得到的,从经济角度讲就是帕累托效率,从法律角度讲就是公平。因此,任何法律从一定意义上讲都是通过对法律关系主体间利益的平衡,促进社会经济的发展。作为现代经济纽带的运输领域的法律制度——多式联运责任制度更加应凸显促进社会经济发展之价值。之所以如此,是因为多式联运作为一种运输组织形式,其产生本身就是为了节约交易费用,提高运输效率的结果。<sup>③</sup>从整个社会讲,其提高效率带来的好处大于风险造成的损害,货方在运输效率提高中获得了好处。因此,多式联运成为当今各国以法促进的运输组织形式。因而,在多式联运的法律对相关主体的利益平衡中因考虑到多式联运带来的好处多由货方获得,而风险按传统法的归责原则却多由经营者承担,所以,在责任制度中应对多式联运经营者有一

<sup>①</sup> [瑞典]雅恩·拉姆伯格:《货运代理法》,杨运涛、丁丁等译,人民交通出版社2003年版,第16页。

<sup>②</sup> 胡正良、孙思琪:《我国〈海商法〉修改的基本问题与要点建议》,《国际法研究》2017年第4期。

<sup>③</sup> 多式联运相对单式运输来讲,不仅节约了不同单式运输方式转化中货方要把货物交由不同运输经营者而发生的因货物交接产生的费用,而且可以节约货方与不同运输经营者间多方缔约的费用,从而有利于缩短运输时间,提高运输效率。

定的倾斜,以促进多式联运的发展。这已体现于国外发达国家和国际组织在有关多式联运的相关法律规定中,特别表现在责任制度中,且在平衡货方和多式联运经营人之间利益时越来越朝着有利于多式联运经营人的方向努力。

如前所述,我国关于多式联运责任制度的法律渊源,分散于《海商法》和《合同法》两部法律中,由于两部法律价值定位不同,利益平衡中的考量因素不同,导致了对不同运输组合的多式联运发生的货损责任,因适用不同法律出现相反的两种适用结果。根据《海商法》有关多式联运合同的规定,货方可获得的赔偿在货损定域情况下要高于货损不定域的情况;而根据《合同法》有关多式联运合同的法律条款,货方可获得的赔偿额在货损定域情况下要远低于货损不定域的情况。可见,两部法律在平衡多式联运经营人和货方利益问题上价值倾向显然不同。

在多式联运业务实践中,货方希望根据合同法中违约救济的一般性原理,获得足以弥补损失的充分足额赔偿,以达到结果上的公平。但是如若只单纯考虑合同中的公平,在发生货损时,要求多式联运经营人没有限制的承担与货物实际损失相等的赔偿责任(直接损失),以及多式联运经营人在订约时可预见的间接损失,虽然可促使多式联运经营人注意以防止损害发生,似乎无可厚非。但超越合同本身,站在多式联运经营者和货方合作的立场看,货方获得了合作的好处,而合作中所产生的损害风险却让多式联运经营者单独承担,显然不甚公平。同时,对于多式联运经营人而言,虽然其可能并不参与某一具体区段的运输,但其追求利益最大化的内在动力,使其具有最大限度地降低损害发生,从而避免承担责任的激励。因而,按《合同法》的责任制度分担责任,在实践中不仅不切实际还可能被多式联运经营人抵制,从而不利于多式联运运输组织及运输方式的发展。而多式联运作为一种运输组织形式本身,其经营活动所面临的风险复杂性也远远高于单式运输。所以,平衡货方和多式联运经营人的利益关系,要考虑多式联运作为一种新的货方与多式联运经营者的合作形式,则需从合作的利益与损害风险的总体考虑责任分担,并以此确定责任制度的价值目标及构建责任制度。

## (二) 归责原则的确定

我国《海商法》和《合同法》对多式联运经营人的归责原则均没有专门规定,只对国际海运承运人的归责原则作出规定。从两法的规定看,均采用了与《海牙规则》相同的不完全过失责任原则,这主要依据法律中采用的多式联运责任形式就可推知。根据《海商法》采用的“修正的网状责任制”的规定,在货损可定域的情况下,多式联运经营人将依据调整货损区段的有关法律规定来确定归责原则,例如货损发生在海上运输区段,多式联运经营人将适用不完全过失责任制。同时,海运承运人对货方享有的所有免责抗辩,将同样适用于多式联运经营人。而在货损不可定域时,多式联运经营人将统一适用《海商法》的归责原则。由此可见,在“海运+”的多式联运中,如果适用我国《海商法》的规定,海运承运人的归责原则适用几率大大提高了;对于其他“非海运+”类型的多式联运,多式联运经营人的归责原则将依据《合同法》的规定,而《合同法》同样采用了“修正的网状责任制”,在货损可定域时,适用具体运输区段的法律确定多式联运经营人的归责原则;在货损不定域时,适用严格责任制。

在运输法领域,承运人的归责原则历来体现立法者的价值取向。单式运输公约中,国际海运公约采用的归责原则为推定的过错责任制,与其他单式运输公约大多采用的严格责任制相区别。这种归责原则又分成以《海牙规则》为典型代表的不完全过失责任制,和以最新的《鹿特丹规则》为代表的完全过失责任制<sup>①</sup>。而在国际多式联运统一立法中,1980年多式联运公约和

<sup>①</sup>余筱兰:《鹿特丹规则承运人制度研究——兼论对中国相关法律制度的影响》,中国政法大学出版社2015年版,第106-107页。



1992年单证规则,都明确规定了多式联运经营人采用推定的过错责任原则。通过上述比较可以看出,依据我国法律,在“海运+”和“非海运+”两类多式联运组合中,作为国际多式联运经营人,在货损可定域时,归责原则均按照货损区段确定;而在货损不定域时,两部法律指向适用不同的归责原则。这种立法上的割裂,完全可以通过对归责原则的明确规定来改善。《海商法》与《合同法》既然都设立了独立的“多式联运合同”一节,意味着承认这一类型运输合同的独特性,在对责任制度的立法完善上,可以将多式联运经营人在货损不定域时的归责原则,明确规定为推定的过错责任,同时暂时保留海运区段航海过失免责和火灾过失免责的责任基础,这样一来,可以尽可能地避免与海上运输公约中为承运人规定的责任基础之间的冲突,同时满足多式联运经营人向区段运输承运人追偿的需要。

### (三) 责任制形式的确定

责任制形式的确定一直是国际多式联运统一立法特有的焦点问题,从目前国际上的统一立法规范来看,存在着1980年《多式联运公约》采用的“修正的统一责任制”、国际商会单证规则采用的“修正的网状责任制”和《鹿特丹规则》采用的“有限的网状责任制”<sup>①</sup>三种责任形式。这些责任形式的采用,与统一立法的历史背景、法规的性质等因素有着密切的联系。以《鹿特丹规则》为例,与之前的海上货物运输合同公约不同的是,该公约不仅调整纯粹的海上货物运输合同,还调整以海上运输为主的多式联运合同,实际上已经相当于一个特定范围内的国际多式联运统一规则。而在该公约所调整的“海运+其他”类型的多式联运中,每种“其他”运输方式都存在各自生效并适用的单式运输公约,由此导致该公约与其他运输方式的公约在适用中存在明显的冲突。为解决这种适用冲突,该公约创新性的采用了“有限的网状责任制”(limited network system)(或称“最小的网状责任制”、“最低限度的网状责任制”),采用网状责任制的制度设计,同时又对其他运输方式公约的“网状适用”规定了种种限制,以尽可能地扩大公约的适用范围。我国《海商法》与《鹿特丹规则》所采用的责任形式有相似之处,因为性质上同属海上运输法规,适用上自然向海运区段倾斜<sup>②</sup>。

从“一带一路”倡议提出的背景和交通强国建设需要的角度考量,借鉴《鹿特丹规则》的责任形式较为妥切。而我国目前有关多式联运责任制度,采用的是“修正的网状责任制”,在“海运+”和非“海运+”两类多式联运组合中,作为国际多式联运经营人,在货损可定域时,赔偿责任均按照货损区段法规确定;而在货损不定域时,《海商法》指向适用其海运承运人的赔偿责任规定,《合同法》则适用其运输合同的一般赔偿责任规定。与“修正的网状责任制”相比较,《鹿特丹规则》采用的“有限的网状责任制”的“有限”包括两方面:一是适用的责任类型有限,即网状责任制仅限于承运人的赔偿责任问题。除了《鹿特丹规则》第26条多式联运条款中明确列明的承运人责任制度和诉讼时效,公约的规定对其涉及的所有其他领域都适用,而不论在其他适用的公约制度下可能存在任何不同规定。二是适用的条件有限,即只有在一种情况下网状责任制才会起作用,即由于某项单式运输公约的覆盖范围被扩大解释,公约的赔偿责任条款与有关的单式运输公约的赔偿责任条款之间可能发生冲突时。

可以看出,《鹿特丹规则》对非海运公约的网状适用作出了非常严格的限定,以尽可能扩大本规则在海上运输之前或者之后的运输的适用机会。而对《合同法》中采用的“修正的网状责任制”则建议仍然保留,需要作出修改之处在于,在“多式联运合同”这一部分的规定中,加入专门的针对不可定域货损的赔偿责任限额的统一规定,以弥补《合同法》采用单式运输思路来解

① 韦经建:《〈鹿特丹规则〉对于国际多式联运合同的适用》,《中国海商法年刊》2011年第3期。

② 张丝路、李志文:《“一带一路”战略下多式联运运输规则研究——以〈鹿特丹规则〉为借鉴》,《兰州学刊》2017年第6期。

决多式联运法律适用冲突的不足。<sup>①</sup>同时鉴于运输法律的不断发展,承运人的赔偿责任限额呈现上升的趋势,《合同法》可以参照1980年多式联运公约的方式,规定如果本法规定的赔偿责任限额低于某一运输区段强制性适用的法律,则依照更高的限额执行。

另外,我国有关国际货物多式联运的立法对货物损害发生区段的认定应当以导致货物损害的事由发生地为标准。只有这样,才有可能使多式联运经营人以及多式联运合同以外的第三方,在赔偿责任限制权利与其在责任期间的注意义务相对等,也才有可能保持多式联运经营人对外补偿关系和维护内部补偿之间的关系平衡。

## 五、结 论

为回应“一带一路”倡议实施的需要,在《海商法》修订已于2018年年底提上议事日程的背景下,通过对于我国有关多式联运经营人责任制度相关法律规定存在的不足及成因的分析,以及对发达国家及国际组织相关多式联运经营人责任法律制度所取得的有益成就的借鉴,结合我国的地理条件和法律传统,在选择主要以修订《海商法》和对《合同法》一些条款作适当调适的基础上,我国修订后的多式联运法律责任制度应具有如表1所示的构架。

表1 修订后的我国多式联运责任制度的构架

相关法律	规范对象	归责原则	责任形式	责任限制
《海商法》	海运+	推定的过失责任制	最小的网状责任制	参照“最小的网状责任制”规定
《合同法》	非海运+	推定的过失责任制	修正的网状责任制	货损可定域时,适用货损区段的法规;不可定域时,本法特别作出统一规定

首先,在立法模式上,仍然沿袭现有的《海商法》与《合同法》并存的模式,由两者共同调整多式联运的法律关系。但鉴于我国国际多式联运中必然有较大比例为“海运+”形式的多式联运,<sup>②</sup>这一类型(其中“海运”包括国际海运和国内海运)的多式联运适宜由《海商法》来调整。《海商法》关于海运承运人责任制度的实体法规定,将为多式联运责任制度的确定提供支持,这既符合效率原则,也符合当今国际运输立法趋势。<sup>③</sup>而另外一小部分不包括海运的多式联运类型仍然由《合同法》调整。

其次,在归责原则上,建议两法同时采取推定的过错责任原则。增加专门规定多式联运经营人的归责原则条款,条款的规定可以参照这样的表述:如果货损、货物灭失发生在多式联运经营人的责任期间内,则推定多式联运经营人负有过失,应承担损害赔偿责任,除非多式联运经营人能够举证证明其本人或者其履约方没有过失。但在《鹿特丹规则》的生效前景不明朗的情势下,以及兼顾“一带一路”地区的航运发展水平,不宜过早取消承运人的航海过失免责,建议保留此项海运区段的免责条款,作为多式联运经营人归责原则的补充。

最后,在多式联运经营人责任制度的核心——责任制形式上,建议《海商法》采取最小的网状责任制,在区域性立法尚未形成之时,因为缺少非海运区段的强制性适用法,只能适用我国

<sup>①</sup>司法实践中,由于多式联运不包括国际海运,因而判定适用《合同法》,承运人承担不定域货损赔偿责任且赔偿额不享受责任限制。参见上海信达机械有限公司诉上海港复兴船务公司海上货物运输合同纠纷案,上海海事法院((2010)沪海法商初字第1221号)。

<sup>②</sup>因为多式联运属于一种运输组织形式的创新,属于运输服务而非运输方式的范畴,目前我国对多式联运的统计尚未形成统一的口径。

<sup>③</sup>我国《海商法》在制定时遵循五项具体原则:从我国贸易运输的实际出发;以当时同行的国际海事条约为基础;适当吸收国际航运惯例;借鉴有广泛影响的合同格式;适当考虑国际海事立法的发展趋势。参见司玉琢:《中华人民共和国海商法问答》,人民交通出版社1993年版,第2页。

《海商法》的规定,从而用形式上的网状责任制实现统一责任制的功能;而对于《合同法》则主张采用修正的网状责任制,只是与之前规定不同的是,在货损不可定域时,在“多式联运合同”这一部分的规定中加入多式联运经营人赔偿责任限额的规定,对此可参照1980年公约的方式,规定如果赔偿责任限额低于某一运输区段强制性适用的法律规定,则依照更高的限额执行。另外,多式联运经营人的责任限制是与其责任形式相伴相生的问题,在责任形式确定的前提下,责任限制的金额也随之确定下来。

#### 主要参考文献:

- [1] 贺万忠,赵萍. 多式联运经营人货物损害赔偿责任限制规则的构建——兼评我国《合同法》与《海商法》的相应规定[J]. *河北法学*, 2004, (3).
- [2] 胡美芬,王义源. 远洋运输业务[M]. 北京:人民交通出版社, 2006.
- [3] 胡正良,孙思琪. 海商法基础理论的内涵、研究现状与研究意义[J]. *中国海商法研究*, 2017, (1).
- [4] 李志文,吕琪. “一带一路”战略下对我国多式联运立法建构的思考[J]. *法学杂志*, 2016, (4).
- [5] 吕鸣. 论国际货物运输公约的冲突——以《鹿特丹规则》“上岸”为背景[J]. *国际贸易问题*, 2011, (9).
- [6] 司玉琢,韩立新. 《鹿特丹规则》研究[M]. 大连:大连海事大学出版社, 2009.
- [7] [瑞典]雅恩·拉姆伯格. 国际货运代理法[M]. 杨运涛、丁丁等译,北京:人民交通出版社, 2003.
- [8] 余筱兰. 鹿特丹规则承运人制度研究——兼论对中国相关法律制度的影响[M]. 北京:中国政法大学出版社, 2015.
- [9] 汪鸣. 我国多式联运现状与发展趋势[J]. *中国物流与采购*, 2016, (23).
- [10] 张丝路,李志文. “一带一路”战略下多式联运运输规则研究——以《鹿特丹规则》为借鉴[J]. *兰州学刊*, 2017, (10).
- [11] 张长青,郑翔. 运输合同法[M]. 北京:清华大学出版社、北京交通大学出版社, 2005.
- [12] 张文广. 海运承运人责任制度研究[M]. 北京:社会科学文献出版社, 2012.

## Improvement of China's International Multimodal Transport Liability System under the Background of “One Belt and One Road”

Zhou Ling, Liu Shuilin

(School of Law, Shanghai University of Finance and Economics, Shanghai 200433, China)

**Summary:** International multimodal transport is the link of international economy and trade. In the context of the “One Belt and One Road” initiative, the contemporary transport practice, especially the international multimodal transport thereof, being as the basic link of the implementation of the initiative, the legal system as its guarantee needs to be re-examined and improved accordingly. The rules of liability for damage in multimodal transport are the core of its legal system. Regarding the relevant laws of China's multimodal transport liability system, to study how to expand the scope of application and increase the application opportunities in transport practice, thereby enhancing its regional influence and consolidating the soft power of legal resources, and establishing a regional leading role in legal demonstration, research on macro regional perspectives is being urgently needed.

At present, China's legal system of international multimodal transport liability in our country is stipulated in Maritime Code and Contract Law respectively. The relevant liability system in these two Laws not only has no special provisions on the principle of liability, but also applies different legal rules in the case of indefinite cargo damage, and the application result of Contract Law is the strict liability system and higher standard of liability, which violates the carrier's principle of limitation of liability in the law of transport. In general, the problems are few number of legal clauses and a lack of operability. In view of the dualistic separation model adopted by China's international multimodal transport liability system (formulated in Contract Law and Maritime Code respectively) and the shortcomings of the specific regulations, and referring to the experience of international society in the construction of this system, in order to meet the needs of the development of multimodal transport and adapt to the legal development trend of the international multimodal transport liability system, this paper builds up the applicable and forward-looking liability system framework from two aspects, i.e. legislative mode selection and concrete system construction of China's international multimodal transport liability system.

Since Maritime Code has entered the legislative modification procedure on the current time, the existing adjustment on the legislative model of the dualistic separation model of Maritime Code and Contract Law remains unchanged. In terms of the content and provisions of the liability system construction, both Laws need to add special provisions on the imputation principle of the presumed fault liability system applicable to the multimodal transport operator. In terms of the provisions on the liability form of multimodal transport in Maritime Code, the original "Modified Network Liability System" should be modified to "Minimum Network Liability System". Therefore, at a time when regional legislation has not yet formed a climate, the lack of a mandatory application law for non-marine sections is equivalent to the mandatory application of the provisions of China's Maritime Law, thereby achieving the effect of a unified liability system with a formal network liability system.

On the other hand, if the regional integration legislation advances, when the cargo damage can be fixed, the purpose of enhancing the application of the regional legislation can be achieved. When the cargo damage is indefinite, the provisions of Maritime Law shall be directly applied to make full use of the regional advantages of China's transportation and port development, and thus enhance the international influence of China's Maritime Law, so as to expand the scope of application of Maritime Code, enhance the regional influence of China's transport law under the background of "One Belt and One Road", and further promote its role as a regional model law. The modification of relevant contents in Contract Law should be mainly aimed at adding a uniform limit of compensation liability for multimodal transport operators in case of indefinite cargo damage.

**Key words:** international multimodal transport; liability system; maritime code; One Belt and One Road

(责任编辑: 倪建文)