

国际多式联运经营人责任形式制度研究

郝晓钰

青岛大学法学院, 山东 青岛

收稿日期: 2023年12月27日; 录用日期: 2024年1月30日; 发布日期: 2024年2月19日

摘要

国际货物多式联运合同是包括海上运输在内的以多种方式对货物进行运输的一种合同。国际货物多式联运的发展极大地促进了我国经济的全面发展、加强了一带一路的建设并且极大地增强了我国与其他国家的友好往来, 使我国与国际社会的交往更加密切。在国际货物多式联运中经营人的责任形式是确定承运人承担货物损坏或者灭失的赔偿责任的重要前提。文章主要对国际社会中的三种责任形式进行了介绍, 其中重点介绍网状责任制与统一责任制并对其进行评析, 总结其优缺点。此外, 有关多式联运中经营人的责任形式的国际公约与各国的国内立法众多, 本文主要选取了联运单证统一规则与我国的海商法进行介绍, 最后指出国际货物多式联运的经营人的责任形式的相关规定对我国的影响。

关键词

多式联运经营人, 统一责任制, 网状责任制

Study on the Liability System of International Multimodal Transport Operators

Xiaoyu Hao

Faculty of Law, Qingdao University, Qingdao Shandong

Received: Dec. 27th, 2023; accepted: Jan. 30th, 2024; published: Feb. 19th, 2024

Abstract

A contract for the international multi-mode transport of goods is a contract for the transport of goods in a variety of ways, including by sea. The development of international multi-mode transportation of goods has greatly promoted the comprehensive development of our economy, strengthened the construction of One Belt and One Road and greatly enhanced friendly exchanges between our country and other countries, resulting in closer exchanges between our country and the international community. In the international multi-mode transport of goods, the liability form of

文章引用: 郝晓钰. 国际多式联运经营人责任形式制度研究[J]. 争议解决, 2024, 10(2): 871-875.

DOI: 10.12677/ds.2024.102118

the operator is an important prerequisite for determining the liability of the carrier for the damage or loss of the goods. This paper mainly introduces three forms of responsibility in the international community, especially the network responsibility system and the unified responsibility system, and analyzes them, and summarizes their advantages and disadvantages. In addition, there are many international conventions and domestic legislation about the liability of the operator in multi-mode transport. This paper mainly selects the Unified Rules of Documents for multi-mode transport and the Maritime Law of our country to introduce it. Finally, the article also points out the influence of the relevant provisions of the liability form of the operator of the international multi-mode transport of goods on our country.

Keywords

A Multi-Mode Transport Operator, Uniform System of Liability, Network Responsibility System

Copyright © 2024 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

1. 国际多式联运经营人责任形式概述

国际多式联运经营人的责任主要指多式联运的货物承运人在货物因各种原因发生损害时所应承担的责任。国际货物运输涉及到多个国家、需要多种运输方式，因此承运人无法顾全每一区段、每一种运输方式。在这种情况下多式联运的总体运输的承运人往往将货物全部或者部分地委托给他人运输，因此产生了区段承运人[1]。责任形式是经营人与各区段的承运人承担赔偿责任的前提，只有确定了责任形式才能更好地实现责任的承担与利益地的分配，更好地解决法律适用的问题。

1.1. 国际多式联运经营人的责任形式类型及评析

国际多式联运经营人的责任形式具体而言可以分为：统一责任制、责任分担制度以及网状责任制[2]。但目前责任分担制已基本不再适用，故本文重点在网状责任制与统一责任制上。网状责任制和统一责任制目前仍在国际社会上适用，网状责任制与统一责任制各有优缺点，但两者对于国际货物多式联运中相关主体责任承担上具有重要的指导与规范作用。

1.1.1. 责任分担制

责任分担制下多式联运经营人与各区段承运人都只对其完成运输的部分负责。但由于责任分担制的本质并非是多式联运的方式，而是各种单一运输方式的简单叠加，因此在国际货物多式联运中已基本不再适用责任分担制，本文不再对责任分担制做过多的介绍。

1.1.2. 网状责任制

网状责任制是多式联运经营人对货物运输全程负责，各区段的承运人只需要对其承运部分负责的制度。在货物发生损害时，各区段承运人一般无需承担责任，但如果货物损害是由于各区段承运人或是其受雇人、代理人的过错造成的，则区段承运人需要承担因其侵权行为所造成的货物损失[3]。由此可见，网状责任制的优点是它可以最大程度上避免利益失衡，维护多式联运经济的发展。在网状责任制下，多式联运的经营人可就货物的损害向各区段的承运人进行追偿，这也在一定程度上保障了多式联运经营人的权益。但该制度也存在明显的缺点：首先，网状责任制在法律适用方面容易出现冲突或是法律空白。

这是因为托运人或收货方在与承运人签订多式联运合同之时无法精准预测货物发生损害的区间，也无法在国际公约与国内法的适用上做出最有利的选择。其次，该制度无法适用于货物的隐藏损失、货物的运输过程中形成的货物损失以及货物迟延交付造成损失等情形。这同样是因为卖方无法准确预见货物损害的发生区域。正是这种无法预见性使得卖方在风险的承担上出现不确定性，加大了运输的风险从而不利于维护卖方的合法权益。

1.1.3. 统一责任制

统一责任制与网状责任制在责任承担上是一致的，都是由多式联运经营人对货物的运输全程负责，各区段的承运人只需要对其承运部分承担责任。但其与统一责任制所不同的是：统一责任制的多式联运经营人和各区段承运人在责任的承担上是相同的，不论货物的损害发生在哪个区段都承担相同的责任。统一责任制也可以弥补网状责任制的缺点，即适用统一责任制可以很好地解决货物迟延交付、逐渐发生的损失以及货物隐藏损失责任承担的问题。统一责任制也有其缺点，主要表现在两方面：首先，在法律适用方面容易出现法律冲突。比如可能出现适用于多式联运的法律规定与适用于单一运输方式的法律规定相冲突。其次，多式联运经营人的利益难以保障。统一责任制下，多式联运的经营人在承担了责任后并不一定能向各区段的承运人进行追偿。这导致国际货物多式联运的经营人的合法权益在一定程度上得不到有效保护，降低多式联运经营人的运输积极性从而不利于多式联运经济贸易的发展。

1.2. 国际多式联运经营人责任形式的修正

责任分担制、网状责任制与统一责任制系多式联运经营人承担责任的三种形式，但目前责任分担制在当今国际多式联运合同中已经基本不再适用，而网状责任制与统一责任制在适用中也存在问题。因此人们对这两种责任形式进行了修改，形成了经修正的网状责任制以及经修正的统一责任制。

1.2.1. 经修正的网状责任制

网状责任制经修改后形成了经“修正的网状责任制”。相比于传统的网状责任制，修正后的网状责任制很好地解决了货物迟延交付、隐藏损失以及逐渐形成的损失责任承担上的问题。此制度降低了卖方风险承担的不确定性，减少了法律适用的冲突现象并在一定程度上弥补了法律的漏洞。但该制度并非十分完美，对其仍需进行修改以尽可能地减少此制度在适用上的问题，适应国际社会的发展趋势。

1.2.2. 经修正的统一责任制

经修正的统一责任制是一种介于网状责任制与统一责任制之间的责任形式，是一种混合责任制。相较于传统的统一责任制，修正后的统一责任制规定了多式联运的经营人与各区段承运人在责任承担上的责任限额，明确了多式联运承运人的具体责任。经修正的统一责任制缓和了各承运人在责任承担上差异和矛盾，较好地平衡了多式联运各方的利益与责任，适应了当今国际社会复杂的运输环境。

2. 国际多式联运经营人责任形式的法律规定

国际货物多式联运途径多个国家，关系到运输沿线各个国家的利益，因此各个国家对于国际货物式联运都有相关的国内法规定。各国依据本国的政治、经济、文化等因素规定了国际货物多式联运中的经营人责任，但因国家间的文化差异与价值观不同而导致有关国家制定的相关法律出现同一事项的法律规定不同甚至冲突的现象。为了更好地解决国际货物多式联运中经营人责任形式的法律冲突问题，也为了更好地促进国际货物多式联运的发展，相关国家召开国际会议共同商定国际公约对国际货物多式联运的经营人的责任形式进行规定。文章主要选取典型国际多式联运国际公约与我国的多式联运法律法规进行表述。

2.1. 国际公约对国际多式联运经营人责任形式的规定

国际货物多式联运的国际公约众多,《联运单证统一规则》便是其中的典型代表,其规定的责任形式为经修正的网状责任制。这一国际公约是在1973年由国际商会制定的,并于1975年进行了修改,但其至今未生效。联运单证统一规则在性质上属于民间规则,并不具有强制适用性[4]。尽管该公约未生效也不具有强制适用性,但由于当时缺乏生效的国际公约,因此该国际公约在国际货物多式联运中发挥着一定的指导作用同时也被大多数国家以及多式联运合同的当事人选择。《联运单证统一规则》进一步细分了经修正的统一责任制的责任形式,具体包括分为可以确定货物损害发生区间与无法确定损害区间两种责任的承担。经修正的网状责任制要求多式联运的经营人对运输全程负责,区段承运人对各运输区段负责。对于能确定货物损害的发生区间的,该公约主要对法律适用做出规定,即确定相关责任如何承担时依据该区段相应的国际公约或者国内法。对无法确定货物损害发生区段只规定了多式联运经营人的归责原则,即过错责任原则。

2.2. 中国法律对国际多式联运经营人责任的规定

我国并没有制定国际货物多式联运的专门的法律法规,与国际货物多式联运相关的内容主要规定于《海商法》、《民法典》以及目前已废止的《合同法》中。《海商法》对于国际多式联运经营人的责任形式采取的是经修正的网状责任制。但海商法中的多式联运是指以海上运输区域为主其他的运输方式为辅的运输方式,采取的是“海运+”的模式[4]。《民法典》中规定的多式联运只是将海上运输作为其中的一环,并不居于主导地位,我国的《民法典》与《海商法》中多式联运经营人的责任形式目的是一致的。《海商法》较之于《民法典》为特别法,因此在多式联运的法律适用上《海商法》是优于《民法典》。《海商法》对多式联运经营人的责任形式做出了明确且具体的规定,为我国国际货物多式联运的发展提供了法律指引。但《海商法》也存在如多式联运的经营人无需对货物的迟延交付承担责任等的规定,不利于维护买方的合法权益。为解决《海商法》规定内容的不足,交通运输部于2018年对海商法的修改意见中指出:应增加经营人对货物的迟延交付承担责任的规定以及增加多式联运的经营人与各区段的承运人承担连带责任的相关规定。时至今日,《海商法》已经实施了接近31年,其逐渐成为系统完备、内容完善的法律法规。但国际环境瞬息万变,我国还需紧跟国际趋势对相关的法律法规做出修改以便更好地促进多式联运贸易发展[5]。

3. 国际货物多式联运的经营人的责任形式制度对我国的影响

经济迅速发展、科技日新月异。目前我国的农业、工业以及新兴科技产业迅速发展,我国已成为世界上最大的发展中国家、世界第二大经济体。与多个国家相毗邻且拥有广阔的海岸线的地理优势使得我国路上贸易与海运事业都十分发达。海运成本较低并且运输量巨大,能极大地推动我国经济的发展,因此我国十分注重海运的发展并制定《中华人民共和国海商法》对海上货物运输的相关事项进行调整。

3.1. 极大地推动了我国经济的发展

多式联运的运输方式贯穿“路上丝绸之路”以及“海上丝绸之路”两条经济带,实现了我国与欧亚国家的经济往来,极大地推动了我国经济的发展。明确的责任形式是责任承担的前提,国际多式联运途径多个国家,因此在发生货物损害时如何确定多式联运承运人的责任是所有国家都需要考虑的一个问题。我国结合本国的具体国情并吸收借鉴国际多式联运的公约内容制定了具有“中国特色”的国际多式联运的法律法规,用以规范多式联运经营人的责任形式。而我国的相关法规也加快了我国经济的发展速度。我国是世界闻名的工业大国、制造业大国同时也是货物出口大国。国际多式联运经营人责任制度的相关规定很好地解决了货物损害时赔偿责任的分配问题,避免了国家间的利益失衡与法律冲突,使我国在与

世界各国进行国际货物多式联运贸易时没有后顾之忧。此外,国际多式联运经营人的责任形式也促进了“一带一路”经济建设的[6]。“一带一路”是我国倡导并带头进行的一项经济发展方案。“一带一路”中的“一带”指的是丝绸之路经济带,其运输方式主要为国际班列,故多为陆上运输方式;而“一路”指的就是21世纪海上丝绸之路而海运就是海上丝绸之路发展最重要的运输方式。一带一路经济带的运输方式中既涉及到陆上运输也涉及到海上运输,而国际货物多式联运也成为一带一路贸易的重要运输方式。国际货物多式联运中经营人的责任形式制度对归责原则以及责任限额和法律适用都做出了明确且具体的规定,极大避免了国家间的摩擦并促进了一带一路经济建设的发展。

3.2. 增强了中国与国际社会的联系

习总书记讲到:“这个世界,各国相互联系、相互依存的程度空前加深,人类生活在同一个地球村里,生活在历史和现实交汇的同一个时空里,越来越成为你中有我、我中有你的命运共同体。”多式联运运营人责任制度可在一定程度上促进我国与沿线国家的交流并且避免文化摩擦与利益冲突。该制度不仅有利于我国与已经建立友好关系的国家合作共赢、共同发展;而且可以帮助我国扩展友谊圈。帮助我国与尚未建立友好关系的国家间进行商谈,因双方发互惠互利的意图而建立友好关系,加强我国与其他国家的文化交流与经济发展。国际货物多式联运的路线纷繁复杂,沿线国家既有发达国家也有发展中国家,其中也包括一些比较贫穷和落后的国家。为实现我国国际货物多式联运的发展也为帮助落后国家经济进步,我国主动为沿线的一些落后国家修建铁路。此举不仅改善了当地居民的生活水平而且促进了这些国家与周边国家的贸易往来,为构建“人类命运共同体”奉献中国智慧与中国力量。国际货物多式联运的发展拓宽了我国的国际市场,促进了我国的经济发展同时提高了我国的国际地位和、增强了我国在国际社会中的话语权。在经济迅速发展的时代,我国需要不断完善多式联运经营人的责任形式的法律法规,为本国在国际贸易往来中稳步前进保驾护航。国际货物多式联运制度密切了中国与国际社会的联系,增强了中国的国际影响力同时也将我国的大国风范展现地淋漓尽致。

4. 结语

随着时代与科技的发展,国际多式联运越来越被大多数国家所采取。国际货物多式联运经营人的责任形式为经营人与各区段承运人承担责任提供了基础与保障。相关的国际公约与各国国内法对于责任形式都作出了相关的规定,我国《民法典》与《海商法》也对多式联运的经营人的责任形式进行了规定。但当今世界科技飞速发展,铁路运输、海运、空运、管道运输等运输方式不断进步;且世界各国的联系越来越密切,参与国际货物多式联运的国家也逐渐增多。为适应世界经济的发展,国际货物多式联运的规定也需要不断地修改与完善。我国对于国际货物多式联运的责任形式的规定也逐渐无法适应日益复杂的国际货物运输环境,因此需要对《海商法》以及《民法典》中的多式联运的相关内容进行相应的修改,尽可能出台专门规定多式联运的法律法规,为我国多式联运的发展提供法律指引。

参考文献

- [1] 刘玲. 国际多式联运经营人责任规则分析[J]. 中国海商法研究, 2020, 31(2): 83-88.
- [2] 司玉琢. 海商法[M]. 第4版. 北京: 法律出版社, 2013: 177-179.
- [3] 俞旭明, 李根. 海上法中多式联运经营人“网状责任制”的法律适用问题[J]. 世界海运, 2023, 46(1): 34-39.
- [4] 曹宇欣. 国际多式联运经营人赔偿责任形式的演变[J]. 水运管理, 2021, 43(4): 25-26+31.
- [5] 韩笑. 我国多式联运经营人责任制度的完善[D]: [硕士学位论文]. 北京: 首都经济贸易大学, 2019.
- [6] 钱佳琦. 国际货物多式联运经营人责任制度研究[D]: [硕士学位论文]. 延吉: 延边大学, 2022.