

《多式联运助力“一带一路”战略的法律思考》

法国巴黎上诉法院注册律师 蔡剑茹¹

摘要：“一带一路”战略不仅对我国也对邻国的文化、旅游、贸易、金融、交通、基建等行业起到重要促进作用。多式联运体系建设将全方位融入“一带一路”战略当中。由此在司法领域产生的影响是什么呢？如何面临跨境因素越来越多的案件？多式联运助力它实施的同时，也会遇到新的挑战。

关键词：“一带一路”战略、多式联运、现行立法、法律适用

尊敬的女士们、先生们，线上和线下的各位嘉宾：

大家好！很感谢中国海商法协会的邀请。感谢这次国际海商法论坛能在全球疫情的背景下，创造契机，为世界各地的专家、学者提供交流的平台。

参会的大多是海商法专家、前辈，回想我第一次与中国海商法协会的亲密接触是在2012年，作为志愿者参加中国海商法协会承办的CMI北京会议。今天，我抱着学习和交流的态度，同大家一起探讨航运法治建设。

我将结合本人在法国巴黎索邦第一大学完成的《多式联运的中欧法律比较》博士论文以及近年来的工作体会，谈谈“一带一路”的法治立意。

“一带一路”战略从2013年的提出，到2014年付诸实施至今，引来各方广泛关注和热议。它不仅对我国也对邻国的文化、旅游、贸易、金融、交通、基建等行业起到重要促进作用。那么“一带一路”在司法领域产生的影响又是什么呢？

一、引言

首先，我们来谈一谈，“一带一路”在文化差异背景下的不同理解。

中国的“一带一路”战略最初在法国的报道并不多，中国政府在2014年3月份宣告斥资400亿美元将“一带一路”战略付诸实施，随即《世界报》于2015年3月29号在

¹ 作者：法国巴黎上诉法院注册律师。2018年获得法国巴黎索邦第一大学博士学位。同时具有浙江大学学士及法国埃克斯马赛大学硕士学位。

经济版专门对此做了介绍和评论，认为中国为这一战略设想多年，是“中国版的马歇尔计划”甚至提出这是否是中国追寻海市蜃楼。随着近几年这一战略的进一步落实，人们的看法在改观。欧盟甚至于2021年7月12日提出针对性方案“全球互连的欧洲”也就是欧洲连接全球基础设施的计划，以抗衡中国的“一带一路”战略²。

“一带一路”译为英文“One Belt, One Road”，再译成法语就成了« une ceinture, une route »³。« ceinture »一词在法语中最常用的意思是指“皮带”“腰带”。当然“一带一路”的“带”不是皮带的“带”而是“地带”的带，是指沿着丝绸之路而形成的经济带，是指“区域”zone的意思，我们经常说工业区(zone industriel)、经济区(zone économique)，用的都是这个词，那么为什么没有翻译成 une zone, une route，原来法国人也用ceinture来形容“环绕”、“围绕”、“群”的意思，小行星带(une ceinture d’astéroïdes)，用ceinture来形容小行星带。有趣的是在法语中也用勒紧裤腰带来比喻度过困难时期的说法。当然中国三十多年的改革开放，让大部分城市和地区都不再需要勒紧裤腰带解决温饱问题，但或许可以用“带”形象地比喻，由丝绸之路经济带而连接起来的亚太地区及欧洲之间的紧密合作的关系。语言的魅力就在于此。举“带”这个例子的目的是想说，文化差异和语言障碍，必然会带来一些麻烦和误解。定义本身就需要明晰。

二、中国关于多式联运现行法及存在的问题

“一带一路”战略勾画出多条经济走廊和区域一体化战略，广大中西部地区由原来的“内陆腹地”变成现在的“开放前沿”，而沿海城市如大连、宁波、上海等将海上、陆上、空中、综合交通枢纽、多式联运体系建设都积极全方位融入国家“一带一路”战略当中。物流大通道建设为多式联运发展带来新机遇。而加快铁路场站与公路、港口、机场的配套衔接，互联互通，简化手续降低物流成本，港口和内陆，城市与城市拓宽合作范围，助力“一带一路”战略实施。

20世纪50年代集装箱的出现促进了多式联运的发展，我们相信“一带一路”战略的实施将会在21世纪促成新一轮多式联运的发展。

那么，中国关于多式联运的现行法有哪些？存在哪些问题：

1、我国法律依据匮乏

目前，在我国开展货物多式联运仍面临许多实践及理论问题。相关法律依据较为匮乏。作为国内货物多式联运最重要依据的《合同法》相关具体规定仅有5个条文。涉及国际海上运输的多式联运则依据我国《海商法》调整，也只有5个条文。

² <https://www.consilium.europa.eu/fr/press/press-releases/2021/07/12/a-globally-connected-europe-council-approves-conclusions/>

³ 或者“Nouvelle route de la soie”新丝绸之路。

2021年1月1日开始实施的《民法典》重新录用了这些条文。

而在国际上，2008年12月11日，联合国大会通过了《联合国全程和部分海上国际货物运输合同公约》（以下简称《鹿特丹规则》），中国专家对其做了大量的学习和研究，但中国尚未加入该规则。

2、宁波案例再一次说明

2013年一起宁波法院审理的无单放货案件又打到了法国最高法院。中国的“无船公共承运人”的概念让法国人一头雾水，其实欧洲没有“公共承运人”的概念，而中国则是沿用美国的做法。“无船公共承运人”这一概念在美国最早使用。随后有菲律宾进行立法，其最主要特征是自己不拥有或不经营船舶，仅限于班轮运输，而不包括租船运输。租船运输属于私人运输，并不是公共运输。其实欧洲没有“公共承运人”的概念。

多式联运的法律界定、多式联运经营人的责任制度、多式联运纠纷的管辖及法律适用等方面缺乏相应的基础理论研究都会对案件的处理、纠纷的解决造成困难。

3、国际立法统一难

当然，法律的统一并不简单，尤其在商业方面，其中参与者都很清楚经济成本这一现实。语言的障碍，欧盟法律和国际法的干扰，各国的反应和分化，世界法律观念的多样性等很多困难。然而，海商法的国际统一是现实的，可能海事领域比其他领域更凸显。

相比较于CMI行业性非政府组织，OMI国际海事组织，作为联合国下属机构，总是因为它的速度受到批判。实现一个项目需要长达4年甚至更长的时间来完成。我亲眼目睹了让一百多个成员国的代表进行沟通并达成一致有多么的困难，因为语言不同，每一个项目的背后，都有着不同的文化、兴趣、不同的国家政策。让所有人一致统一或者多数票通过难度非常大。开句玩笑话，让那么多参会代表一致说“**Yes，同意**”是多么的困难。只有在全天会议后向他们提议“**来瓶啤酒吧**”才可能实现。因为很多参会代表带着自己的行李箱，长途跋涉，还穿着西装打着领带，开了一整天会，精疲力尽，如果这时有人建议“**来瓶啤酒**”绝对没有人反对。这也说明“**紧急需求**”所起的作用。那么多式联运的问题，什么时候才是紧急情况？“**一带一路**”战略涉及多个地区，甚至牵连到50多个国家，该是时候书写多式联运的立法新篇章。

三、法国的“多式联运相关法律的可借鉴性

“他山之石，可以攻玉”。针对国内立法存在的问题，我们可以通过了解和借鉴他国经验。

1、“多式联运”的不同表达

其实，多式联运不仅包括货物的运输也应包含旅客运输。自20世纪60年代各国法学家对多式联运的关注到国际上的立法，都只针对货物的多式联运，而且国际上与多式联运相关联的表述不一。多式联运，又称为“联合运输”、“复合运输”、“多式运输”、“混合运输”等⁴。

根据1973年《多式联运单证统一规则》的规定，联合运输是指至少以两种以上的运输方式，将货物从一国的接收地运往另一国的目的地的运输方式。而1980年《国际货物多式联运公约》中使用了多式联运这个词语。尽管1980年《国际货物多式联运公约》没有生效，但是多式联运还是逐渐广泛被人们所熟知。也就是我们所说的从集装箱技术上的概念向法律概念的转换。

2001年联合国欧洲经济委员会专门修订整理了一个文件将多个如UE、CEMT、CEE-ONU政府性国际间组织所使用的不同运输技术术语进行了归类。

在法国，针对多式联运的法律研讨会最具代表性的是1988年由埃克斯马赛大学海商法中心的创始人Pierre Bonassie先生发起。2010年埃克斯马赛大学海商法中心再次发起对《鹿特丹规则》的法律研讨会。这两次法律研讨会都对法国在交通运输法上的立法起到了关键影响。2008年法国对其七大港口进行改革建设，其中马赛港口建设和城市发展是最典型的成功例子，让“脏乱差”的马赛成功转型为2013年欧洲文化首都。

近年来，法国又加大对公路、铁路运输服务的提高。加大区间、国际间的合作。欧洲马可波罗计划2001年第一期2013年第二期，都是为了加大欧洲各国合作，使得公路、铁路和航海运输无缝隙衔接。法国马赛港的铁-海运输衔接技术相当成熟。2011年马赛港提出的Mourepiane联运站的建设方案⁵，使得集装箱货物到达马赛港后可以不需要码头搬运或装卸，实现从轮船到火车的无缝转运。

其实，我国《海商法》界定的多式联运为“国际海上货物运输+其他运输方式”，跟《鹿特丹规则》的定义一致，而在Pierre Bonassies先生看来，海运部分不必然为多式联运的组成成分⁶。

2、从法国国内现行立法来看法国如何解决法律适用问题

⁴ “Multimodal transport”、intermodal transport” “combined transport”.

⁵ L’exploitation d’un terminal de transport combiné dans le secteur de Mourepiane.

⁶ Bonqssies教授将其定义为 transport multimodal “transmaritime”.

法国现行法主要有：

(1) 1966年法 (La loi de 1966)

(2) 铁海运输：适用1924年CIM所做的规定。

(3) 陆海运输：CMR《国际货物公路运输合同公约》是在法国陆地和海上运输适用最广泛的。

(4) 除CIM和CMR之外，还有《华沙公约》第31条对国际航空运输做出规定。

基于这一系列的立法，2010年法国新颁布了交通运输法，对以上的法律规定进行了整合和修订。其实这也是法国实现以陆地运输为辐射，连接航海和航空，使得海陆空合作不分家的做法。

另外，法国海商法专家非常积极推动《鹿特丹规则》的生效。《鹿特丹规则》是第一个对承运人迟延交付货物的赔偿责任做出规定的国际公约，并且在第59条和第60条规定中提高了承运人对货物灭失、损害的赔偿责任限额(为每件875特别提款权或毛重每千克3特别提款权，以较高者为准；对迟延交付造成经济损失的赔偿责任限额相当于该迟延货物应付运费的2, 5倍)。也正是这一赔偿责任限额的提高，让很多国家对加入《鹿特丹规则》望而却步。

在货物多式联运与贸易实践中，普遍存在着货运代理人、无船承运人、多式联运经营人、船舶所有人、港站经营人等商事主体。承运人一方往往参与主体众多，因此身份认定较难。货物运输中的一项传统难题是主体身份界定。

这些商事主体在货物运输中发挥着不可替代的作用。随着集装箱的不断广泛使用，参与运输主体之间的分工亦在不断变换。承运人一方往往参与主体众多，因此主体身份界定成了关键。

在英美法系国家没有承揽运送人的称谓，而是统称为货运代理人。对于法国来讲这并非难题，因为法国不同于欧洲其它国家，他将 *commissonnaire* 和 *transitaire* 区分开来，而且以例举的方式严格区分这两个概念，为判案带来便利。我查找了很多资料，也询问了国际海事组织(OMI)法律工作组，对 *commissonnaire* 并没有相对应的准确的中文翻译。后来我通过多方途径，机缘巧合地找到了杨运涛先生在他所书写的两本书中有两次提及，仅2行字，提及 *commissionnaire de transport*，一次译为“契约承运人”，也被称为“纸面承运人”，另一本书则译为“货运承揽人”。(介于承运人和货运代理人之间。)根据法国的法律规定，*commisionnaire*它有权决定运输路线和方式；以自己名义签订合同。不披露货主；向货主承诺对全程运输负责。因此，他与多式联运经营人的法律性质相同。

另外，与中国的法院设置体系不同，法国设立专门的商事法院，处理海事案件的一审审理。我国法院法官有着国考和法考的双重考察选拔制度，而法国商事法院的法官在选拔上独具特色。他们都算“兼职”。因为在法国要想成为一名商事法官，首先他得是一名商人，经过行业协会的选举，才有资质去接受商业法院的相应训练，训练通过后成为商事法院的法官。这一传统从十一世纪就有了。商事法院诸多法官所具有的多重领域的商业背景，使得商事法院内部各个法庭各有所长，便于处理不同的商事案件。全法国有191个商事法院，仅22个法院规模较小，每个法院由25名左右法官。马赛商事法院还设有专门的交通运输庭。

因此，各国立法、法院系统、法律定义的不同，都可能影响到对多式联运产生的纠纷所做的责任分析和法院判决的不同。

四、展望

法国的海商法专家认为英国是典型的实用主义。因为在英国人看来，国际上对海上、陆地、航空三方面的单一立法已经相当成熟，主要各区段适用单一国际公约即可，或者即便非《鹿特丹规则》的缔约国的当事人只要愿意，便可选择适用《鹿特丹规则》。但问题是如何判断货物毁损或丢失发生在哪个阶段则是最大的困难，而且因此耗费的时间和金钱成本相当昂贵，这也是为什么法国专家积极倡导国际统一立法。

很遗憾大多立法和法治进程都是在重大事故之后，比如Erica案件。为什么1980公约未生效，《鹿特丹规则》则等待美国和中国的表态。或许只能说未达到迫切需求或者说尚未发生国际性重大事故，像MSC能在IMO获得通过也是继重大事故之后⁷。比如《1973年国际防止船舶污染公约》、1974年国际海上人命安全公约》。

“一带一路”战略带实施以来，这一问题更为凸显。2018年，中国最高人民法院国际商事专家委员会因“一带一路”而生。最高人民法院分别在广东省深圳市和陕西省西安市先后设立第一和第二国际商事法庭，受理当事人之间的跨境商事案件。中国因“一带一路”战略设立的国际商事法庭所获得的经验，或许能为国际统一立法提供新的启发。

以上是我个人的浅显看法，有不当之处恳请在坐的各位专家前辈批评指正，同时希望我的发言能起到抛砖引玉的作用，期待大家更精彩讲演！

⁷ 如同天津港爆炸事件让我们必然重新思考易燃易爆危险品的存放、运输管理的规定一样。

参考文献:

1. BONASSIES Pierre, SCAPEL, *Traité de droit maritime*, L.G.D.J, 3^e éd., 2016.
2. DELEBECQUE Philippe, *Droit maritime*, Dalloz, 14^e éd., 2021.
3. YANG Yuntao, Recherche juridique sur le transport international, 《国际多式联运法律关系研究》(Guoji duoshi lianyun falv guanxi yanjiu), China Communications Press, 2006.
4. SI Yuzhuo, *Droit maritime*, 《海商法》(Hai shang fa), Edition Law Press China, 法律出版社, 2^e éd., 2007.
5. SCAPEL, Livraison sans connaissance par le « delivery agent » : Qui est responsable ?, *DMF* n°757 avril 2014, p.320.