

题目：国际货物多式联运定域损失情况下赔偿责任法律适用问题研究  
Study on Application of Law in respect of the Carrier's liability for loss/damage within the particular Leg during the International Multi-Modal Transportation

作者姓名：刘丹  
Name: Liu Dan

单位：北京观韬中茂（大连）律师事务所  
Law Firm: Guantao Law Firm Dalian Office

摘要：本文以我国《民法典》和《海商法》中关于多式联运定域损失情况下赔偿责任和责任限额法律规定为依据，分析了定域损失情况下多式联运经营人赔偿责任的法律适用困境，提出我国法律应明确在多式联运定域损失情况下，多式联运经营人的赔偿责任和责任限额应适用我国调整特定运输区段的相关法律。

Abstract: In light of the relevant provisions of the Chinese Civil Code and Chinese Maritime Law in respect of the liability and limitation of liability for cargo loss/damage within a particular leg of the multi-modal transportation, by analyzing the difficulties in application of law in respect of the multi-modal operator's liabilities for loss/damage within a particular leg of the multi-modal transportation, it is suggested that the relevant laws/regulations shall clearly stipulate that when the loss/damage occurs within the particular leg of multi-modal transportation, the multi-modal operator's liability and limitation of liability for loss/damage shall be governed by the relevant Chinese law which is applicable to such particular leg.

关键词：多式联运 定域损失 赔偿责任 责任限额 调整特定区段的法律

Keywords: multi-modal transportation; loss/damage within the particular leg of multi-modal transportation; compensation liability; limitation of liability; law applicable to the particular leg of the multi-modal transportation

## 一、引言

多式联运，英文通常表述为“multimodal transport”，从字面理解为采用多种运输方式的运输。

我国《海商法》第 102 条将多式联运合同定义为“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”。《联合国国际货物多式联运公约》在第 1 条将国际多式联运合同定义为“以至少两种不同的运输方式，由多式联运经营人将货物从一国境内接管货物的地点运至另一国境内指定交付货物的地点”。

根据国际上的普遍理解，国际多式联运是涉及至少两种运输方式，且跨越至少两个国家的国际运输，如我们常见的跨国海陆联运、陆空联运等。国际多式联运经营人，则是与托运人订立多式联运合同，负责全程运输的人。随着国际贸易的加速发展，物流商在不断整合并根据客户需求提供一站式供应链服务，其往往会被认定为法律意义上的国际多式联运经营人。

国际多式联运经营人的责任制度是整个多式联运法律的核心和难点。国际社会一直在努力积极的推进国际多式联运法律制度的完善和统一。我国的多式联运产业以国际海运和空运为主，并结合了其他运输方式，因此，相关的法律和制度更应具有国际化视野，既要结合自身的特点，也要借鉴并吸取国际成熟的法律和制度。

## 二、国际多式联运经营人的责任制度介绍

### （一）国际公约或规则下的国际多式联运经营人的责任制度

国际多式联运领域至今仍未有统一生效的国际立法。

《联合国国际货物多式联运公约》虽然于1980年5月24日通过，但迄今仍未生效。《UNCTAD/ICC多式联运单据规则》（国际商会出版物第481号）由联合国贸易与发展会议（UNCTAD）及国际商会（ICC）联合工作小组起草，由国际商会通过并发布，于1992年1月1日起生效。该规则取代了国际商会于1975年制定的《ICC联合运输单据统一规则》（ICC出版物第298号）<sup>1</sup>。但该规则仅为示范规则，不具有强制性。2008年12月11日通过的《鹿特丹规则》<sup>2</sup>虽然创新了对多式联运领域的规定，但该公约也没有生效。

可见，国际立法层面至今仍未有统一的多式联运立法，各国家还是依据其加入的生效公约或国内法律来调整国际多式联运合同法律关系。

### （二）我国国际多式联运经营人的责任制度

《合同法》第十七章（运输合同）专门设第四节“多式联运合同”，但仅有五个条文（317-321条）。2020年5月28日，十三届全国人大三次会议表决通过了《民法典》，自2021年1月1日起施行。《民法典》第三编（合同）第二分编（典型合同）第十九章（运输合同）中第四节“多式联运合同”，基本沿用了《合同法》关于多式联运合同的上述五个条文的规定（838-842条），并未做实质性改动。《海商法》第四章（海上货物运输合同）中的第八节专门设立了“多式联运合同的特别规定”，也有五个条文（102-106条）。

《民法典》和《海商法》就多式联运合同的规定过于简单，对多式联运经营人的归责原则、调整货损发生在特定区段运输的适用法律、承运人的责任机制等问题并没有明确的规定，在实务中存在较多争议。

随着物流产业的发展，物流商趋于提供一体化的物流整合服务，即“门到门”运输，因此，多式联运的运输安排更为普遍，由此也产生了大量多式联运合同纠纷。国际和国内立法的缺失和不完善造成了法院在处理国际多式联运合同纠纷过程中适用法律混乱、判决结果并不统一的局面。因此，目前亟需完善和统一国内立法，以便适应飞速发展的多式联运物流业的发展，从而更有效

---

<sup>1</sup> The Uniform Rules for a Combined Transport Document, 首次由 ICC 在 1973 年发布于第 273 号文件上。ICC 管理委员会于 1975 年 6 月采纳了修改版本，修改内容为了克服多式联运经营人迟延交付责任的适用困境问题。

<sup>2</sup> United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, 2008 年 12 月 11 日，在纽约举行的联合国大会上正式得到通过，并且大会决定在 2009 年 9 月 23 日于荷兰鹿特丹举行签字仪式，开放供成员国签署，因而该公约又被命名为《鹿特丹规则》。

的调整因此产生的各种法律纠纷。

### 三、提出问题 – 在定域损失情况下国际多式联运经营人责任的法律适用困境

文中所指的定域损失是货物的毁损、灭失可以确定发生在国际多式联运某一运输区段的情况。

#### （一）我国相关法律规定的性质和争议

根据《海商法》第 105 条和《民法典》第 842 条的规定，货物的毁损、灭失发生于多式联运的某一运输区段的，多式联运经营人的赔偿责任和责任限额，适用调整该区段运输方式的有关法律规定（以下简称“该条款”）。适用该条款规定的前提是法院已经根据冲突规范或根据当事人的选择确认了多式联运合同的准据法是我国法律。

最高人民法院民事审判第四庭于 2008 年 12 月发布的《涉外商事海事审判实务问题解答》（“《问题解答》”）第 127 条对国际多式联运合同纠纷应如何适用法律的解答为：依照《海商法》的规定，国际多式联运的货物发生灭失或者损害的，多式联运经营人的赔偿责任和责任限额，适用调整该区段运输方式的有关国家或者地区的法律。该有关法律无法查明或者没有规定的，适用我国参加的国际公约和我国的相关法律。因此，根据最高人民法院的理解，《问题解答》中的“有关国家或地区的法律”并不是指我国法律。但该《问题解答》并没有明确如何识别和认定“有关国家或地区的法律”。

对于该条款的性质，有学者认为该条款是冲突规范。冲突规范是指处理涉外民事关系时，存有两个或两个以上的国家的民法根据有关的连结因素都可能适用该民事关系的情况下，指定适用其中哪一国家法律作为准据法的规范。<sup>[1]</sup>显然，在货物灭失、损坏发生的运输区段位于国外时，该条款看似具有冲突规范的功能，即将多式联运经营人的赔偿责任和责任限额的法律适用指向了适用调整该运输区段的外国法律。但该条款并没有满足冲突规范的构成要件。冲突规范由“范围”和“系属”两个部分组成。“系属”中一个很重要的部分“连结点”，是用于确定国际民商事法律关系应当适用什么法律依据。连结点是把冲突规范“范围”中的法律关系或法律问题与特定地域的法律联系起来的桥梁或纽带。<sup>[2]</sup>传统的“连结点”包括物之所在地、法院地、住所地、合同订立地、侵权所在地等；当代更为灵活的“连结点”还包括当事人合意选择地、最密切联系地等。但该条款“适用调整该区段运输方式的有关法律规定”并没有通常意义上冲突规范的“连结点”，即不具有能够确定的事实因素。仅凭该规定并不能排除有两个以上国家法律调整某个运输区段的可能性，正因为其表述含糊不清，司法实践中对“调整该区段运输方式的有关法律规定”存在不同的理解和认定。

如果将该条款视为冲突规范，对不同运输方式的区段进行定性则属于国际私法中的识别问题。识别就是通过对案件有关事实进行定性或分类，把它归入特定的法律范畴，从而确定应援引哪一冲突规范的法律认识过程。如国际多式联运中包含跨境的内陆运输，但损失发生在某一国家内的内陆运输区段，是否将该内陆运输识别为国际运输（由于整个内陆运输为跨境运输）还是将其识别为国内运输（由于货损仅发生在一个国家内），对于适用法律至关重要。有学者认为尽管国际多式联运合同的履行通过不同运输方式完成，但各个不同运输方式的区段不能视为独立的运输合同。因此，无论某一运输方式的区段是否完全在一国境内完成，都不得将区段视为该国的国内运输。<sup>[3]</sup>通过立法明文规定识别依据的国家不多，识别主要还是依据法官的自由裁量，由此也带来了大量争议和不确定性。

在“（2016）粤 03 民终 10255 号”案件中，涉案货物从深圳先经陆路运输到香港机场，随后经空运到荷兰阿姆斯特丹机场，再经陆路运输运往目的地斯洛伐克。货物在荷兰清关后，在运往斯洛伐克的陆路运输过程中，在德国境内运输卡车被撬，货物丢失。一审法院、二审法院以及再审法院均认为多式联运合同适用中国法律。但对于多式联运经营人的赔偿责任，法院认为因中国并未加入《国际公路货物运输合同公约》，当事各方也并未特别约定适用《国际公路货物运输合同公约》，因此并没有支持多式联运经营人主张依据《合同法》第 321 条<sup>3</sup>规定适用《国际公路货物运输合同公约》的主张。在该案例中，法院并没有识别该陆路运输是国内还是国际运输，也没有主动查明并确认“调整该区段运输方式的有关法律规定”，而是依据当事人的主张认为中国没有批准加入《国际公路货物运输合同公约》，当事人也没有约定适用该公约，因此排除适用《国际公路货物运输合同公约》，而适用了中国法律。笔者认为该案涉及欧洲多个国家的内陆运输，由于“调整该区段运输方式的有关法律规定”并没有可以确定的事实“连结点”，法院认定并查明相关外国法律无从下手，难度较大，法院因此回避了该问题，而直接适用了我国调整该区段的法律规定。

从上述分析可见，我国《海商法》第 105 条和《民法典》第 842 条的规定并非严格意义上的冲突规范，该条款没有明确用以确定准据法的事实“连结点”。而且如果基于冲突条款的性质，法官还需要对复杂的跨境运输区段进行识别从而确定适用的法律，这必然会造成司法裁判混乱，缺乏统一性。

## （二）外国法院对国际多式联运定域损失情况下适用法律存在不确定性

即使将该条款视为冲突规范并通过该条款确定了准据法，我国法院如何查明该准据法下多式联运经营人责任的法律适用也并非一目了然的问题。笔者认为，适用一个国家的准据法，除了其加入的国际公约<sup>4</sup>和国内法律的条文规定，还应当查明该国家法院的司法审判实践和权威判例。

国际上对于调整跨境单一运输方式存在不同的国际公约和规则。每个国家和地区加入的公约和规则不同，而且每个公约和规则的适用条件和范围也并不相同。目前调整不同运输方式的主要公约有：《国际公路货物运输合同公约》（CMR<sup>5</sup>）、《国际铁路货物运输公约》（COTIF-CIM<sup>6</sup>）、《布达佩斯内河货物运输合同公约》（CMNI<sup>7</sup>）、《海牙规则》（Hague Rules<sup>8</sup>）、《海牙维斯比规则》（Hague-Visby Rules<sup>9</sup>）、《华沙公约》（Warsaw Convention<sup>10</sup>）、《蒙特利尔公约》（Montreal

<sup>3</sup> 《合同法》第 321 条规定“货物的毁损、灭失发生于多式联运的某一运输区段的，多式联运经营人的赔偿责任和责任限额，适用调整该区段运输方式的有关法律规定。货物毁损、灭失发生的运输区段不能确定的，依照本章规定承担损害赔偿责任”。

<sup>4</sup> 目前学术界对于国际条约作为准据法基本持肯定态度。

<sup>5</sup> The Conventions on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, 1956 年在日内瓦签订，1961 年生效，目前已有 45 个签约国，主要是欧洲国家。

<sup>6</sup> The Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 as amended by Protocol of Modification of 3 June 1999 (Vilnius Protocol) - Appendix B: Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail (CIM), 目前已有 50 个国家或组织批准加入 Vilnius Protocol, 主要是欧洲国家。

<sup>7</sup> The Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway of 22 June 2001.

<sup>8</sup> International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1924, 1924 年 8 月 25 日在比利时首都布鲁塞尔签订。

<sup>9</sup> The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol of 23 February 1968

<sup>10</sup> The Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929.

Convention<sup>11</sup>) 等。

在欧洲适用的公约中, 适用范围最常被讨论的是《国际公路货物运输合同公约》。《国际公路货物运输合同公约》主要调整跨境公路运输法律关系, 但并没有明确如何适用多式联运中的公路运输区段。因此, 《国际公路货物运输合同公约》是否能调整多式联运区段中的公路运输区段存在争议, 主要取决于不同成员国法院对《国际公路货物运输合同公约》适用范围的理解和适用。以英国的典型案件 *Quantum Corporation Inc. and others v. Plane Trucking Ltd and Air France*<sup>12</sup> 为例, 1998 年 9 月, 货物先从新加坡空运到巴黎, 然后从巴黎经过陆路和海上运输到爱尔兰都柏林。货物在英国陆路运输阶段被偷走。承运人主张适用空运单并入的标准格式条款, 根据该条款 11.7, 其责任限额为每公斤 17 个特别提款权。而货主则主张适用《国际公路货物运输合同公约》, 根据该公约承运人不能享受责任限额。该案的争议焦点是从巴黎到都柏林的运输区段应适用什么法律。一审法院认为《国际公路货物运输合同公约》适用于特定的合同而不是运输, 应把从新加坡到都柏林的运输作为整体看待, 因此巴黎到都柏林的运输并不符合《国际公路货物运输合同公约》的适用条件, 因此本案不适用《国际公路货物运输合同公约》。二审法院推翻了一审法院的判决, 认为《国际公路货物运输合同公约》适用于从巴黎到都柏林的内陆运输。一审法院和二审法院都从涉案运输的实际情况分析该跨境内陆运输是否符合特定公约的适用条件, 从而裁定适用哪个公约或法律。

在相似的两个案件中, 货物均在多式联运中的公路运输区段发生损坏, 同一家荷兰法院却对《国际公路货物运输合同公约》的适用范围有不同的理解。由于发生货损的公路运输区段在一个国家内, 并没有跨境, 所以在一个案件中, 法院认为该公路运输区段不符合《国际公路货物运输合同公约》的适用范围, 因此没有适用《国际公路货物运输合同公约》。而在另外一个案件中, 法院认为是否适用《国际公路货物运输合同公约》要看整个多式联运所跨越的地区, 即货物从自运输开始到交付给收货人已经跨越了不同国家, 因此, 该案件适用了《国际公路货物运输合同公约》。德国法院则不认为《国际公路货物运输合同公约》可以适用于多式联运中的不跨境的公路运输区段。即使对于多式联运中跨境的公路运输区段, 如果其不符合《国际公路货物运输合同公约》第 2 条中的滚装运输 (roll on, roll off), 德国法院也不认为可以适用《国际公路货物运输合同公约》。<sup>14</sup>

《国际铁路货物运输公约》, 《华沙公约》和《蒙特利尔公约》都对自身调整的运输区段进行了延伸。如果国际运输包含了某一成员国国内公路或内河运输, 其作为铁路运输的补充, 《国际铁路货物运输公约》也同样适用该国内公路或内河运输。《华沙公约》和《蒙特利尔公约》也延伸适用于机场外履行的任何陆路、海上或者内水运输过程, 前提是此种运输是在履行航空运输合同时为了装载、交付或者转运而办理的。不同的公约的适用范围显然有重合的部分: 如果某一区段既是《华沙公约》或《蒙特利尔公约》调整的范围, 也是《国际铁路货物运输公约》调整的范围, 法院应当适用哪个公约呢? 欧洲不同国家的法院采取的看法不同, 理论界也没有统一的观点。外国法院通常会分析特定运输环节是附属性质还是独立性质的。如果某一运输环节时间短, 主要为其他运输环节服务的, 则很可能被认为具有附属性质, 从而被其他运输环节吸收, 这就是国际上的吸收原则。如果某一运输环节是独立性质的, 不能被认为依附于任何其他运输环节, 则其就符合国际上的独立原则。在一个荷兰案例中, 法官认为仓储环节有几周时间, 已经足以作为单独的环节考虑, 因此适用了荷兰调整仓储的法律。对于某个环节是独立的还是依附于其他运输环节,

<sup>11</sup> Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, signed at Montreal on 28 May 1999.

<sup>12</sup> [2001] 3 Lloyd's Rep.133, [2002] 2 Lloyd's Rep. 25.

各国的法律似乎也没有明确的法律规定。对于如果损失发生在吊装、仓储、卸载或包装等可能被认定为具有依附性质的环节中，则对该环节性质的确定和适用法律则存在一定的不确定性。

在美国，多式联运中内陆或铁路运输区段适用哪个法律也引起了很大争论。在一个海运和铁路运输结合的多式联运案件中，美国最高法院裁决调整多式联运提单下进口运输过程中美国国内铁路运输区段的法律是 Carriage of Goods by Sea Act (COGSA) 1936，而不是 Carmack Amendment。该案的货主委托 K-Line 将货物从中国运往美国内陆城市。K-Line 委托 Union Pacific 负责铁路区段的运输。在铁路运输区段，火车脱轨造成货物受损。货主在美国起诉 K-Line 和 Union Pacific，主张由于货损发生在美国国内铁路运输区段，因此应适用 Carmack Amendment。美国最高法院最终认为该案并不符合 Carmack Amendment 的适用条件（需要在美国国内接收货物并签发了 Carmack-compliant B/L），因此适用了 Carriage of Goods by Sea Act (COGSA) 1936。<sup>[5]</sup>

设想在货物从中国运往美国内陆城市的多式联运过程中，货物在美国国内铁路运输过程中受损。货方在中国提起法律诉讼，中国法院将根据《民法典》和《海商法》适用调整美国国内铁路运输法律从而确定承运人的赔偿责任和责任限额。调整美国国内铁路运输的法律是 Carmack Amendment，但如果涉案运输并不符合该适用条件，我国法院是否仍应简单的适用该法律？还是应该综合考虑涉案区段运输所在的多式联运背景下，美国法律应如何适用法律？如果是以后者为准，则 Carmack Amendment 可能并不适用。另外，对于从美国出口的货物，在美国内陆运输过程中发生损坏是否仍不能适用 Carmack Amendment 仍存在争议，没有定论。

显然，“适用调整该区段运输方式的有关法律规定”不应仅限于有关国家或地区加入的国际公约和本国实体法的法律条文，而应该考虑该国司法实践中对特定运输区段的识别和适用法律的情况。如果仅将有关法律规定简单理解为国际条约和国内实体法律条文，则无法反映出调整特定运输区段的实际法律适用情况。在这种情况下，如果多式联运经营者承担责任后，向区段承运人追偿的过程中法院适用了不同的法律进行审理并确定了区段承运人的责任低于多式联运经营者向货方承担的责任，则无法有效的保护多式联运经营者，失去了该条款设立的目的和意义。

### （三） 我国法院查明外国法律的现实困境

2011年4月1日起实施的《涉外民事关系法律适用法》第10条规定：“涉外民事关系适用的外国法律，由人民法院、仲裁机构或者行政机关查明。当事人选择适用外国法律的，应当提供该国法律。不能查明外国法律或者该国法律没有规定的，适用中华人民共和国法律。”

2013年1月7日起实施的《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国涉外民事关系法律适用法〉若干问题的解释(一)》第17条规定：“人民法院通过由当事人提供、已对中华人民共和国生效的国际条约规定的途径、中外法律专家提供等合理途径仍不能获得外国法律的，可以认定为不能查明外国法律。”根据涉外民事关系法律适用法第十条第一款的规定，当事人应当提供外国法律，其在人民法院指定的合理期限内无正当理由未提供该外国法律的，可以认定为不能查明外国法律。

根据《民法典》和《海商法》的规定，对于货损损失发生国外特定区段的，应适用调整该区段的相关法律。这是法定选择外国法律，似乎并不是当事人选择适用外国法律的情况。因此，该外国法律应由人民法院、仲裁机构或者行政机关查明。但在司法实践中，法官能借助的平台有限，寻求外部机构意见也存在沟通机制不畅、反馈周期长、查明效果不理想等障碍，且在现阶段与法

院的审执效率相冲突，在法官面临大量办案压力与结案任务的现实情况下，再要求法官主动查明外国法几乎不可能。<sup>[6]</sup>

即使当事人提供法律，其形式通常限于法律意见书或法律条文，其证据形式往往存在瑕疵，例如法律意见书未经公证认证，或者法律意见书出具人身份未经确认和公证认证，引用的相关法律、案例无法查明，案例与涉案案情不符或案例之间存在冲突等，法官往往不能确信当事人提供的国外法的真实性及含义的准确性。

而且，根据本文前述分析，不同国家对多式联运合同适用法律本身就存在着不同观点和不确定性，很难说当事人提供的某个专家的意见或观点具有权威性和反映本国司法裁判规则，所以查明外国法律并不是一件直接和容易的事情。2019年11月29日，最高人民法院域外法查明平台在国际商事法庭网站上线启动，也是为了解决外国法律查明的难题，旨在为各级人民法院、诉讼案件当事人及代理律师等提供法律查明服务。虽然该平台的建立为外国法律查明提供了统一、有效的途径，但外国法律查明在每个案件中的标准如何，法官应如何根据具体案情确认查明法律的正确性和有效性等仍是司法实践需要解决的难题。

综合以上分析，即使能够确定损失发生的特定运输区段，要确定外国法院适用该区段运输的法律也并非易事。通过各种案例检索系统可查询的适用外国法律的多式联运案件很少。2019年12月9日检索到的以“多式联运合同纠纷”“法律适用”为检索条件的相关案例仅为8篇。<sup>[7]</sup>

在“（2014）甬海法商初字第639号”案件中，由于涉案货物灭失发生在墨西哥国内的陆路运输阶段，宁波海事法院适用了海商法第一百零五条的规定，认为承运人的赔偿责任和责任限额应适用调整该区段运输方式法律，即损失发生地的墨西哥法律。法院在这个案件中显然适用了“货物灭失或损害发生所在国家的法律”。<sup>13</sup>

在“（2018）最高法民再196号”案件中，涉案货物也是在墨西哥内的陆路运输阶段灭失，法院均认为关于涉案纠纷承运人责任及责任限制等应适用墨西哥当地陆路运输法律，即“货物灭失或损害发生所在国家的法律”。但对于查明墨西哥法律，一审法院通过各种途径试图查明墨西哥法律，但均未能查明。二审法院认为承运人提供的墨西哥法律相关章节并不足够，而且提供法律意见的专家资质和内容都没有得到核实。而最高人民法院综合了以下几项因素最终确定适用了墨西哥法律：①承运人在三次审理中分别提供了三个不同外国专家的意见，他们的意见基本一致；②承运人补充提供了完整的墨西哥法律条文和墨西哥法院案例；③对方没有就墨西哥意见和法律提出相反意见和相应依据。根据最高人民法院在该案中的意见，笔者认为对于多式联运定域损失赔偿责任的法律适用，查明外国法律尤为复杂和耗时。首先，当事人提供的外国法律意见一定要经过公证认证才能作为证据使用。但根据2019年修正的《最高人民法院关于民事诉讼证据的若干规定》，除了公文件和涉及身份关系的证据，其他证据已经不需要履行相关公证认证的证明手续，这是否意味着提供的法律意见也不需要公证认证。但如果需要证明出具相关法律意见专家的相关资质，就属于涉及身份关系的证据，仍需要履行公证认证手续。其次，提供一份外国法律意见可能仅是孤证，可能还需要其他的法律意见相互支持和印证。再次，即使对于单一国家的法律，不但要提供外国法律意见，还需要提供完整法律条文和相关案例，用以证明当地的司法审判规则和实践。最后，对方是否能提出相反的观点和依据也是考量因素。如果损失发生在欧盟或

<sup>13</sup>法院经审理认为，双方当事人均确认涉案货物采取多式联运方式，涉案货物系在运抵交货地的墨西哥合众国墨西哥城的陆运途中被盗抢，根据我国海商法的规定，承运人及即该多式联运的经营人应当负赔偿责任，但其赔偿责任和限额应适用调整该陆运区段的有关法律规定。对此，承运人提交了经公证、认证的法律意见书，该意见书及所附材料指出墨西哥法律关于承运人限额的规定和计算的限额。

联邦国家，其本国和区域法律规定和适用就更加纷繁复杂，这无疑给司法审判加大了难度，延长了诉讼时间，增加了各方诉讼成本，不利于高效诉讼。

正是因为查明外国法律难度大，虽然《民法典》和《海商法》均规定了货物灭失或损坏发生在区段运输的适用调整该区段运输方式的相关法律，但在司法实践中对确定调整该区段运输方式的法律取决于法官对案件的理解，真正能适用外国法律的案件很少。该条款实际并没有在司法审判实践中发挥到应有的作用。

#### 四、解决方法 – 适用我国调整特定区段的法律

##### （一） 对国际公约中的相关规定的沿用

《联合国国际货物多式联运公约》（以下简称《多式联运公约》）第 19 条规定，如果货物的灭失或损坏发生于多式联运的某一特定阶段，而对这一段适用的一项国际公约或强制性国内法规定的赔偿限额高于根据第 18 条第 1 款至第 3 款所计算的赔偿限额，则多式联运经营人对此种灭失或损坏的赔偿限额，应根据该国际公约或强制性国内法的规定予以确定。

1975《UNCTAD/ICC 多式运输单据规则》（以下简称《单据规则》）中的规则十三，当联运经营人根据《单据规则》应对货物的灭失或损害负责赔偿，并且知道这种灭失或损害而发生的运输阶段时，联运经营人关于这种灭失或损害的责任应决定于国际公约或国内法的规定。

《多式联运公约》或《单据规则》中并没有明确国内法是损失发生运输区段所在国家的法律，还是受理案件的管辖法院所在国家的法律，因此，很多国家在参照国际公约或规则制定国内法律时，往往照搬规定，并没有明确这一问题。

##### （二） 外国法律的相关规定以及司法界的主流观点

###### 1、 欧洲

在欧洲，仅有荷兰和德国法律对多式联运合同进行了专门的规定。在世界范围内，也仅有约 10 个国家（包括中国）的法律对多式联运合同进行了专门的规定。

德国商法典第 452 条规定，如果货物的运输是基于一个运输合同由多种运输方式进行的，并且，如果缔约方之间就运输的每个区段（包含一种运输方式或区段）订立了单独的合同，则这些合同中至少有两份合同将受不同的法律规定调整，除非下列特殊规定或适用的国际公约另有规定，否则合同应适用第一分章的规定。这也同样适用于运输的部分区段是海上运输的情况。452 条是一个总括的规定，规定了对于多式联运合同，应当适用德国商法典第四本书第一分章的规定。第 452a 条规定，如果能够证明灭失、损坏或导致交货迟延的事故发生在特定的运输区段，承运人的责任，如果不同于第一分章的规定，应适用调整该运输区段合同的法律规定。这一规定和我国《民法典》和《海商法》的规定相似。

德国大部分学者和法官认为第 452a 并不能指向另一个国家的法律：首先，德国法院在确定一个多式联运案件适用德国法律时，已经适用了国际私法/冲突规范。在确定了适用德国法后，再次根据损失发生的运输区段选择外国法违背了国际私法/冲突规范的规则，也不符合德国法律



的规定。其次，德国商法典第 452 条是实体规范，而不是国际私法/冲突规范；该条规定只能指向德国法律或德国加入的国际公约，而不能引起外国法律的适用。

荷兰民法典第 8:41 条规定，在多式联运合同中，运输的每个阶段适用调整该阶段的法律。如果损失发生在特定运输区段，那么将适用调整该区段的法律。荷兰司法实践中似乎和德国采取同样的观点，即调整该阶段的法律指荷兰加入的国际公约或荷兰法律。

## 2、日本

日本 2018 年 5 月通过了《商法》（有关运输/海商部分）的修改法案，修改法案自 2019 年 4 月起施行。其中第 578 条规定：“将路上运输、海上运输或者航空运输中两种以上的运输方式以同一合同进行承接的，导致货物灭失等的原因发生于各区段时，承运人的赔偿责任，依照各区段运输方式所适用的我国的法律法规或者我国缔结的国际公约规定确定”。<sup>[8]</sup>

该条款明确了在多式联运运输中，承运人就货物灭失等的赔偿责任，在造成货物灭失等原因发生于各运输区段的情况下，按照该区段运输方式所适用的日本法律法规或者日本缔结的国际公约规定确定。日本法律已经将调整特定运输区段的法律限定为日本法律。

### （三） 对该条款进行修改的必要性

笔者认为该条款需要修改的必要性如下：（1）该条款并不具有冲突规范的构成要件“连结点”，其虽指向外国法律，但并没有明确用以确定外国法律的事实“连结点”，导致适用法律混乱；（2）如果指向的外国法律不包括外国法院的司法实践和案例，则可能导致判决多式联运经营人的责任和外国法院裁判区段承运人的责任不一致，并不能实现“网状责任制”的设立目的；（3）外国法律的适用本身具有不确定性，不同国家对于国际公约和规则的理解不同导致其适用公约和本国法律也存在争议和不确定性；（4）查明外国法律耗费时间和成本，增加法官办案的负担和各方当事人的诉讼成本，不利于提高诉讼效率、保护当事人权益。而且还会造成各地法院的判决不一致，导致司法不公正，当事人择地诉讼。（5）适用外国法律不利于当事人预测风险。如果有关法律指向外国法律，当事人在现实交易过程中了解外国法律比较困难，而且外国法律本身就非常复杂而且具有不确定性，因此当事人无法对多式联运经营人对在特定运输区段发生货损需要承担的责任进行预测。由于责任的不确定性，在安排商业责任保险时，也不利于当事人分担风险、控制成本、寻求最优保障。（6）借鉴国外法院对该条款的解释和做法。其他国家在定域损失情况下适用或倾向于适用本国法律。日本法律在这一点明确指向本国法。德国和荷兰法律司法界主流的观点认为适用特定运输区段的法律应指向本国实体法，而不是外国法律。

笔者认为应统一将《民法典》和《海商法》中关于适用特定运输区段的有关法律明确为我国法律，从而排除外国法律的适用。对国际多式联运定域损失法律适用的确定有助于当事人在交易过程中对多式联运经营人责任的预测，当事人还可以在多式联运合同中对承运人的责任及限额进行进一步的约定；多式联运经营人在确定其对委托人可能需要承担的责任后，也可在与区段经营人之间的合同中约定区段经营人的责任，从而保障其向区段经营人追偿的权利；这样也利于各方合理安排保险；指向国内法律也符合法律逻辑，即实体法不应再具有冲突规范的功能；如果进入诉讼程序，也避免了法院浪费大量的时间和资源查明外国法律。

如果将多式联运定域损失的赔偿责任指向我国法律的相关规定，为了构建与国际接轨的各区

段责任制度,避免多式联运经营人在向区段承运人追偿的损失数额之外对货损另作赔付,笔者认为还需要对我国单式运输方式中承运人责任制度进行系统的构建,对相关赔偿责任和责任限额的法律法规进行修改和完善。

## 五、结语

随着国际贸易的不断深化和供应链物流的一体化服务趋势,国家加速推进多式联运产业的创新和发展,法律界更应借此契机积极推动多式联运相关的法律制度的探索和完善。我国目前《民法典》和《海商法》中关于多式联运有相似的规定,但由于条款少、规定简单,在司法实践中引发了很多争议,亟待修改和完善。在国际多式联运定域损失的情况下,多式联运经营人的赔偿责任和责任限额将适用调整特定区段运输方式的相关法律,但该条款规定和性质并不明确,如何认定调整特定运输区段的外国法律,以及外国法院适用国际公约和本国法律本身具有不确定性,而且我国国情和法律决定查明外国法律确实存在较大困难。因此,为了有效调整多式联运合同关系,提高诉讼效率,降低诉讼成本,避免适用法律的不确定性,建议将调整特定区段运输方式的相关法律明确为我国调整特定区段运输方式的有关法律。

## 参考文献:

- 
- [1] 李双元, 欧福永. 国际司法[M]. 5. 北京: 北京大学出版社, 2020
  - [2] 李广辉, 国际司法[M]. 武汉: 武汉大学出版社, 2010
  - [3] 郭萍, 货物多式联运法律制度比较研究[M]. 大连: 大连海事大学, 2012
  - [4] Marian Hoeks. Multimodal Transport Law [C]// The Netherlands: Proefschriftmaken.nl, 2009
  - [5] Theodora Nikaki, Bringing Multimodal Transport Law into New Century: Is the Uniform Liability System the Way Forward[J]. Journal of Air Law and Commerce, 2013, 78(1): 69-119
  - [6] 胡建新、徐嘉婧、王连生、李书芹. 关于外国法查明及适用问题的调查分析 - 以宁波海事法院审判实践为例[J]. 中国海商法研究, 2019, 30(1):42-49
  - [7] 王淑梅. 海上货物运输合同纠纷案件裁判规则[M]. 北京: 法律出版社, 2021
  - [8] 张秀娟、李晓楠、梁赟、张永坚. 日本最新商法(有关运输/海商部分)和国际海上货物运输法[J]. 中国海商法研究, 2020, 31(1): 56-73