

国际货物多式联运经营人责任的法律问题研究

王钰霖

宁波大学法学院, 浙江 宁波

收稿日期: 2025年4月2日; 录用日期: 2025年4月11日; 发布日期: 2025年5月16日

摘要

在国际贸易日益频繁、多式联运行业迅速发展的背景下, 我国多式联运经营人责任规范的完善对行业发展至关重要。本文通过分析我国多式联运经营人责任的立法现状, 发现存在归责原则矛盾、责任形式选用不当、责任范围规定不明确以及国内立法与国际脱节等问题。针对这些问题, 提出统一采用不完全过错原则、选用修订的统一责任制、完善迟延交付责任范围等完善建议, 旨在为我国多式联运合同经营人责任机制的完善提供参考, 助力相关法律法规的修订。

关键词

国际货物多式联运, 归责原则, 归责形式, 最小网状责任制, 责任范围

Legal Issues on Liability of International Multimodal Transport Operators

Yulin Wang

Law School, Ningbo University, Ningbo Zhejiang

Received: Apr. 2nd, 2025; accepted: Apr. 11th, 2025; published: May 16th, 2025

Abstract

In the context of increasingly frequent international trade and the rapid development of the multimodal transport industry, the improvement of the liability norms for multimodal transport operators in China is crucial for the development of the industry. This paper analyzes the legislative status of the liability of multimodal transport operators in China and finds that there are problems such as contradictions in the principle of liability attribution, inappropriate selection of liability forms, unclear definition of the scope of liability, and disconnection between domestic legislation and international regulations. In response to these problems, suggestions for improvement are put forward, including uniformly adopting the principle of incomplete fault, selecting the revised uniform

liability system, and improving the scope of liability for delayed delivery. The aim is to provide reference for the improvement of the liability mechanism for multimodal transport contract operators in China and facilitate the revision of relevant laws and regulations.

Keywords

International Multimodal Transport of Goods, Principle of Liability, Form of Liability, Minimal Network Liability System, Scope of Liability

Copyright © 2025 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. 引言

在多式联运行业迅速发展的背景下,为适应这一发展趋势,交通运输部于2016年12月发布了《交通运输部等十八个部门关于进一步鼓励开展多式联运工作的通知》(交运发〔2016〕232号)。该通知强调了多式联运作为跨国运输的主要方式,能够有效整合各种单一运输模式,提供综合化的运输服务,从而不仅提升了运输效率,也为托运人提供了更便利的选择。这种综合化的服务以及高效衔接各种独立的运输方式对当前和未来都具有重要意义。同时该通知也要求要从立法方面加强对多式联运的监管,积极开展立法研究论证,促进不同单式运输法之间的协调与衔接。2019年5月,交通运输部又发布了《交通运输部水运局关于全国政协十三届二次会议提案第0259号的会办意见》,该意见再次指出多式联运对国际运输具有重要意义,是促进多种单式运输方式的桥梁。可以看出,我国在国际货物多式联运也做了许多努力,但是由于种种原因效果依然不是很理想。而发展多式联运对深化综合交通运输体系,促进现代物流发展,推动实体经济增效,提升国民经济竞争力等具有重大现实意义。

通过对比我国《海商法》《民法典》与相关国际公约,剖析我国现有法律间存在的冲突,以及我国法律实践与国际实践在衔接方面的不足,对这些问题展开深入探讨,进而分析究竟是重新立法,还是完善现有法律,更有助于推动国内多式联运业的发展。

2. 我国多式联运经营人责任的立法现状

目前,我国尚未建立具有绝对法律效力的规章制度,以规范多式联运的发展。我国关于多式联运的法律规定主要分散在《海商法》和《民法典》两部主要法律中。前者着重规范“海运”模式下相关责任范畴,而后者则针对“其他运输”模式下的责任范畴进行了界定。此外,在我国与多式联运相关的法律法规中,除了在《海商法》和《民法典》这两部专门法律中有所涉及之外,在其他相关部门的规定和司法解释中也颇有涉及。这些内容分散在多个法律和条例中,并包括以下方面内容。

2.1. 相关法律现状

我国的核心法律文件是《海商法》,于1992年第七届全国人大常委第28次会议通过发布。多式联运的相关规定包含在该法的第4章第8节中。根据这一规定,多式联运合同必须涵盖海运这种运输方式。

《海商法》主要对包含海运的多式联运进行了具体定义,明确了经营人的相关权利和义务,并就此作出规范。指出经营人在整个运输过程中的责任期间和责任限额,同时也梳理了经营人和实际承运人之间存在的法律关系和互相之间的权利义务。《海商法》也明确了其所采用的是经修订的网状责任制。《海商

法》第 50 条明确定义了延迟交付的法律概念及承运人应当承担的因延迟交付导致的经济损失情形，如国际多式联运中常见的圣诞节货期，托运人往往为国内圣诞节产品制造商，收货人通常是一些跨国大型零售商。如果因承运人的过失导致货物延期交付，结果错过了圣诞节销售季，那么在非免责事由下，承运人应该对因货物迟延交付而给发货人带来的财产经济损失承担赔偿责任。

在多式联运中涉及海上段时，海上运输路线的选择直接影响着法律适用问题，并导致合同双方的权利义务不同。航次租船合同与《海商法》第四章关于海上货物运输的规定存在差异，它们对合同双方权利义务的解释也有所不同。因此，在采用航次租船合同时，则不再适用于《海商法》第四章进行调整。也就是说，在采用航次租船合同这一模式时，一旦发生货损、灭失的情况，只能够和非海运区段的运输一样，适用于《民法典》中关于多式联运的规定[1]。

虽然同样采用海运+其他多式联运方式，却会存在不同的法律适用和结果[2]。这可能导致发货人在货损、灭失等情况下处于不利地位。因为发货人仅与多式联运经营人签订合同，对经营人后续采用何种运输方式并无控制权，也无法确定经营人在海运区段是否选择航次租船合同模式。由于不同的运输模式有着不同的法律适用，发货人也无法确定其拥有何种权利和义务。这造成了对发货人的不公平待遇[3]。

本文就《民法典》中的多式联运合同部分进行了研究，具体涉及第 17 章第 4 节的五条内容。这些条款并未明确对多式联运合同做出定义，而是指出多式联运经营者应当按照合同规定履行义务，并享有相关权利。此外，《民法典》采用的责任形式是经修订的网状责任制。在定域货物损坏或灭失时，多式联运经营者应当根据各区段运输方式的相关法律法规承担相应赔偿责任；而非定域货损或灭失时，则需要遵循《民法典》规定承担相应赔偿责任。其他多式运输方式设置了类似的立法规定[4]。通常情况下，多式联运需要适用与对应运输方法区域相关的法律条约。在铁路运输领域，例如，在中国境内，《中华人民共和国铁路法》(简称《铁路法》)适用于铁路运输相关部分，并要求按国家规定执行未被特别规定的部分将依据合同协议进行处理。该法还明确指出，在中国境内发生的任何铁路运输均适用该法律。

在航空运输区域，适用于《中华人民共和国民用航空法》(以下简称《民用航空法》)，《航空法》中规定：在多式运输中，本条款适用于其中的“航空运输”部分，但是对于责任限额等问题规定较为模糊。

在公路区域，则适用《汽车货物运输规则》，其第 2 条规定明确表示，中国境内任何运输形式下的任何经营性汽车运输需遵守本规定。但其在责任范围的划分上与多式联运法律存在着一定的冲突。

2.2. 部门规章及司法解释

多式联运涉及的规章和司法解释除了具体的法律外，还包括其他部门发布的文件。1995 年，对外贸易经济合作部曾颁布了《国际货物运输代理业管理规定》，重点针对当时不断增多的国际货运提出了相关规定。该规定旨在通过行政手段监管承担货运代理业务的企业准入、审批设立以及正当竞争等方面。然而，在该规范中并未明确界定承运人和托运人之间的法律关系。但在第二条中，对国际货运代理业务的性质进行了定义。其中指出双方订立国际货运服务合同的时候可以签订代理合同，也可以签订运输合同，具体的视情况而定。虽然立法上的这种规定不能够有效的在实践中区分合同的性质，但是能够帮助货运代理、承运人和经营人了解其可能存在的风险[5]。同时，《国际货物运输代理业管理规定》中第 17 条也明确指出货运代理可以从事仓储、拆装箱和多式联运等具体业务。

《关于审理海上货运代理纠纷案件若干问题的规定》(2012)，通常称为 2012 年货代司法解释，共包含 16 条规定。该司法解释对海运代理业务的相关规定进行了调整，澄清了委托人和货运代理之间可能存在的法律关系以及这些关系所涉及的要素。在第八条中，对实际承运人和契约托运人两个概念进行了区分，并详细阐明了它们各自的权利和义务。此外，在第十条中明确规定，在海运中货运代理适用推定过错责任原则。但需要指出的是，这些司法解释并未触及责任限制问题。

2.3. 国内立法与国际脱节

在国际货物多式联运体系中，国际合作至关重要。但我国在参与国际合作时，在多式联运经营人责任规则方面，面临着一系列差异。

首先是国内法与国际规则衔接问题上，我国《海商法》与《联合国国际货物多式联运公约》责任制度存在差异。前者采用不完全过失责任制，后者采用推定过失责任制。这导致运输纠纷发生时，法律适用和责任认定标准不一，增加了法律风险。此外，《海商法》实施近 30 年，未能及时跟进跨境电商、冷链运输等新兴业务发展，对新运输风险缺乏规范，难以满足多样化的运输需求[6]。

其次我国法律与他国法律存在冲突。国际货物多式联运涉及多个国家，国内立法与他国立法在责任规则上的差异，引发了法律适用和管辖权冲突。在确定赔偿责任和限额时，各国规定不同，导致纠纷解决时法律选择困难。同时，多个国家可能同时主张管辖权，造成司法资源浪费，提高纠纷解决成本。

最后受各国法律体系和实践习惯影响，我国多式联运经营人责任认定标准与各国难以统一，同样的事故在我国与其他国家处理结果可能不同，影响国际多式联运市场的公平竞争。另外，国内立法与他国立法在货物损失赔偿标准上存在差异，有的依据实际价值，有的设置赔偿限额，既给国际合作带来阻碍，也增加了经营人的运营风险与成本。

3. 我国多式联运经营人责任制度存在的问题

3.1. 归责原则矛盾

关于多式联运经营人的归责原则存在一些矛盾和问题。首先，我国的《海商法》采用了不完全过错原则作为归责原则，主要是出于早期航海运输业发展不健全、技术不完善以及为了与国际统一归责原则相适应的考虑。然而，随着经济社会的发展和航海科技的进步，《鹿特丹规则》的出现标志着国际上的归责原则已经逐渐向完全过错原则过渡。在国内单式运输中，根据《民法典》合同编的规定，实行无过错责任制，没有免责事由[7]。这导致了多式联运中存在不同归责原则的选择矛盾，使得经营人难以确定应该采用哪种归责原则来确定责任。此外，不同的归责原则也会导致经营人的举证责任和所承担的责任限额产生矛盾，进一步加剧了问题的复杂性。因此，需要对多式联运经营人的责任制度进行完善，统一采用不完全过错原则，并选用修订的统一责任制，以及完善迟延交付的责任范围，以解决现有的矛盾和问题。

3.2. 责任形式选用不当

在国际社会中，单一责任制因其偏向经营人利益而被摒弃。纯粹的统一责任制无法解决国际公约冲突，而纯粹的网状责任制虽能缓解冲突但存在法律适用问题。修订后的网状责任制和统一责任制也存在問題。我国《海商法》和《民法典》规定了多式联运责任形式，以海运区段为主，无法确认时由其他运输区段补充。这两部法律都确立了网状责任制，有利于统一经营人和区段承运人的赔偿责任，并且促进了统一经营者与各个区段承运人之间的协调[8]。

目前我国采用修正网状责任制作为国际货物多式联运合同的责任机制。这一选择受到了国际上以及多数国家的广泛认可。我们之所以选择采用修正网状责任制，是因为我国的多式联运行业处于初步发展阶段。该体系能够确保经营者和区段承运人负有统一的责任，从而有利于鼓励他们接受多式联运发展方式。虽然当前来看，这种责任制适合我国的情况，但由于我国属于世界上发展速度较快的国家之一，这种体系本身存在着分散责任的缺陷，在未来的发展中可能会成为限制我国多式联运进程的因素[9] [10]。

3.3. 责任范围规定不明确

我国现行法律在多式联运方面存在一个问题，就是对于可能发生的货物“灭失”和“损坏”的责任范围缺乏明确规定，这导致了实践中出现了一系列问题。具体而言，《海商法》和《民法典》对货物“灭失”和“损坏”的解释不够清晰，给法律实践带来了双方当事人在界定货物属于损坏还是灭失时产生分歧的情况。此外，我国立法机关对迟延交付所涉及的法律责任也没有统一规定，这导致在制定法律规定时产生了争议，各方意见无法达成一致。此外，《海商法》中对迟延交付的责任范围规定不明确，导致在实际多式联运纠纷中对迟延交付是否属于责任范畴产生争议。这些问题导致在司法实践中，法官对法条有自由裁量权，可能出现判例不统一的情况，影响当事人对索赔金额和赔偿限额的判断。

在司法实践中，我国的法律对于迟延交付的责任范围规定并不清晰。具体而言，在立法规范中，“损失”一词到底指的是实际造成的经济损失，还是既包括实际损失又包含了可期待的利益损失等尚未有明确界定。这些问题需要得到更进一步的明确和约束。因此，目前我国法律关于多式联运中责任范围规定存在一些问题，必须进行更为深入的修订和完善工作。

4. 我国多式联运合同经营人责任机制完善建议

4.1. 统一采用不完全过错原则

通常情况下，严格违约责任是指一方在违反合同后需承担相应的责任。在没有或缺乏相关法律规定或直接划定的免责事由的情况下，不论违约方是否具有过错或不适，都必须对违反合约承担主要责任。如若运用这种归责原则来规定对经营人的违约责任制度，主要有如下两种好处：首先是使多式联运合同经营人能够按照要求遵守协定，并按多式联运合同要求进行的落实，反之，若同意了合同经营人在多式联运合同无法完成时对其无权追究的过失发出抗议的申请，这会造成无法完整地保护多式联运所确定的链条关系，并会逐渐降低货方对经营人的信心和合理信任。同时也可避免因经营不善而使经营人承担连带赔偿责任，从而使得经营人能够获得一定程度上的经济补偿。

其次，进行严格的区分界定后，还能有效减少经营人与其他承运人之间的纠纷，并一定程度上降低货方在举证时遇到的困难，在严格的赔偿违约责任前，为了证明合同经营人需要承担违反协议的主要责任，足够的证据是必不可少的。例如，当货物在运输过程中发生损坏时，无需再次证实经营人在履行过程中是否存在主观过错。这是因为货物的损害和免责事由都属于客观存在的事实，因此比较容易判断和证明。相比之下，经营人的主观过失涉及某种内在的心理状态，必须证明某种外在行为与这一内心状态之间存在因果关系。就拿上海悦翔公司上诉上海胜狮公司海上货物合同纠纷这一案件¹来说，胜狮公司就由于没有提供证据表明货损发生原因是由于悦翔的捆扎加固错误所造成，最终在法院的判定结果中，判定胜狮公司败诉，缘由就是协议合同中所提及的过失或过错无法进行准确认定。鉴于多式联运基本上采用了封闭式的集装箱运输，因此货主很难在不直接参与运输的情况下确定货物损失是由经营者的主观过错导致的。从以上两种情况分析可知，有必要完善相关制度体系以加强对货主权利的保护，在完整的多式联运合同关系中进行改进。因此，需要在制度体系方面作出相应调整，从而进一步增强对于货主权益的保护，并满足实际需求[11]。

4.2. 选用修订的统一责任制

当前在我国《海商法》《民法典》当中规定的全部违约责任形式都是新修订的网状责任，在这种责任背景下，为了进一步判断产生损失之后多式联运合同经营人双方所需要承担的相关责任，就必须进一步明确货损产生的所在环节。但是一般在多式联运合同签订过程当中，合同双方很难精确预测出货损产

¹ 参见中华人民共和国最高人民法院(2016)最高法民再 58 号民事判决书。

生环节,所以也就无法进一步明确需要使用哪种国际公约以及相关强制性规定,更无法明确经营人需要承担的相关经营风险和赔偿责任。在新修订统一责任制当中,运输全程规定统一、清晰,这种情况下在签订联运合同的过程当中签订双方就能够明确自身需要承担的相关责任和相关限额,更加符合了可预见性原则。由于多式联运的发展背景,它有助于进一步解决在单一运输过程中常见的矛盾和冲突。修订后的统一责任制能够使运输方式更加规范化和简洁化。新的统一责任制不仅严格遵循统一性和可预见性原则,而且通过优化,可以尽可能地减少各种单一运输方式之间产生的矛盾与冲突。因此,针对这两种体制来看,统一责任制更适用于多式联运的发展。在实际应用中,这样的—个系统可以协调不同交通工具之间存在的差异,在整个物流网络中提供更高效、更经济、更环保以及更安全的服务[12]。

4.3. 完善迟延交付的责任范围

在修订的统一责任制下,不论货物损失发生在哪个环节,所有经营者都要承担相应责任,并且责任是统一的,对各环节表现出一致性。因此,在修改后的统一责任制背景下,需要明确货方和各区段上相关承运人需要承担的损害赔偿范围和责任限额。

迟延交付是指未能按合同规定履行相关内容而构成的违约形式。这种违约形式是否可视为独立违约、直接影响最终损害是否被纳入赔偿责任范围(例如与拒绝履行合同、瑕疵履行合同等行为相同)?本文认为,在迟延交付情况下产生的损失应受到补偿:首先,合同当事人在履行合同时,其并不在合同规定的违约行为范围内,但在联运合同下,经营人在规定日期内履行相关合同内容是基本要求之一。举例而言,若未能按约完成货物运输任务,导致交货延迟,则视为未能按时履约;此外,在未妥善履行合同义务的情况下可能导致违约行为;最终,经营人因违反合同条款而需要负担相应的违约责任。这些因素都必须考虑在内。针对这些情况,本人认为,对于多式联运合同经营人机制来说,整个联运过程不管是否涉及到海运区段,都同样需要遵守《民法典》当中的规定,明确指出在迟延交付情况下导致货主产生损失时经营人需要承担相关责任。但是要提前掌握迟延交付的损害赔偿范围。当前,在《海商法》等多个法律文件当中并未明确规定迟延交付当中是否涉及到可得利益,《民法典》当中也缺乏对多式联运迟延交付做出的特别规定。

基于上述情况,根据当前的多式联运经营人责任机制,有必要明确规定经营者所需承担的赔偿范围及相关货物责任。这包括因管理不善而导致的所有实际损失和可得利益、以及因交付迟延引起的实际经济损失。对这两种责任范围应当设立经营人的责任限额[13][14]。

5. 结语

本文主要以国际货物多式联运合同经营人责任机制为主要研究对象,着重剖析了四大国际公约与“中欧班列”主要途经国及我国在当前适用的国际货物多式联运合同经营人责任机制的相关理论和实践经验,结合责任机制中各个方面的共同特征、理论优势和不足之处及其实践应用情况加以总结,为构建具有中国特色的国际货物多式联运合同经营人责任机制提出一些个人的建议。

首先对于归责原则矛盾问题,建议统一采用不完全过错原则。严格责任制归责原则虽然具有一定的优势,但不符合目前我国航运业发展水平及多式联运方兴未艾的实际情况。在建立统一多式联运立法体系的基础上,统一采用不完全过错原则,并明确免责事由中的航运过失与管船过失,有利于进一步促进我国多式联运的发展。其次,关于我国国际货物多式联运责任机制中责任形式选用不当的问题,本文建议确立“修订后的统一责任制”作为主要的责任承担方式来作为责任机制的核心。相对于独立运输模式,多式联运更具有整体性和一致性。然而,目前的修正网状责任制存在“分割”的问题,在实际多式联运中,并未提供对经营者的赔偿范围和责任限额方面的预见性。因此,值得考虑采用修改后的统一责任制

形式以确保多式联运业务的一致性和最大程度上的可预测性。此外,就我国多式联运经营者责任范围内的迟延交付以及赔偿责任限额等问题而言,本文建议应进行更详尽的规定,并且主张引入实际承运人这一概念,从而在一定程度上协调货方、经营者、实际承运人之间的利益冲突。

参考文献

- [1] 杨洪皓,陈雅琪.多式联运法治保障视角下的承运人责任期间制度重构[J].水运管理,2024,46(5):19-24.
- [2] 吴静楠.《蒙特利尔公约》与其他国际货运公约的冲突与应对——以 Quantum Corporation v. PlaneTrucking 案为引子[J].黑龙江省政法管理干部学院学报,2019(6):110-114.
- [3] 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.
- [4] 刘丹.国际货物多式联运定域损失赔偿责任法律适用问题分析[J].世界海运,2021,44(11):28-36.
- [5] 张颖川.以服务为基础推动多式联运升级——访北京跨欧亚国际货运代理有限公司副总经理李娜[J].物流技术与应用,2018,23(11):108-110.
- [6] 张永坚.仍不应被忽视的《国际货物多式联运公约》[J].中国海商法研究,2018,29(4):81-86.
- [7] 韩立新,何赛.论现阶段国际铁路运单融资功能的实现——非物权凭证化方法的尝试[J].北京联合大学学报:人文社会科学版,2021,19(3):107-115.
- [8] 孙子媛.国际海上货运代理人身份界定及其权责研究[D]:[硕士学位论文].青岛:中国海洋大学,2015.
- [9] 董灵,王晓宇.网状责任制之下国际货物多式联运定域损失赔偿责任法律适用问题[J].世界海运,2024,47(3):50-55.
- [10] 张家勇,黄清新.多式联运经营人定域损失责任规范之重构[J].中国海商法研究,2023,34(4):63-73.
- [11] 徐春龙,周茜.论定域损失多式联运经营人赔偿责任的法律适用[J].中国海商法研究,2022,33(3):102-112.
- [12] 李玮,张改平.多式联运“一单制”实践探索[J].综合运输,2021,43(10):107-113.
- [13] 刘玲.国际货物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.
- [14] 鲁颖嘉.论国际货物多式联运经营人责任[J].中国高新区,2017(18):237.