

《鹿特丹规则》背景下 多式联运合同适用之法律冲突

王旭庸

(大连海事大学, 辽宁大连 116026)

摘要:《鹿特丹规则》以“海运+其他”的立法模式对多式联运合同进行了规定,但是其适用存在局限性,2 国际公约,对货物运输的所有基本运输方式进行调整,从而解决多式联运合同在适用法律上的问题。

关键词:多式联运;鹿特丹规则;法律适用;法律冲突

中图分类号: D92 **文献标识码:** A **文章编号:** 1006—7973 (2021) 11—0033—03

《鹿特丹规则》是编纂统一的多式联运法规的又一次尝试。《鹿特丹规则》意图通过只调整包括国际海运区段的多式联运合同,来对多式联运合同进行约束,但是这种方法难免存在一些问题:《鹿特丹规则》对多式联运的这一规定是否是正确的解决办法?这项规定在多大程度上影响了特定国家对《鹿特丹规则》的接受?其能否解决与单式运输公约的法律冲突问题?

由于《鹿特丹规则》调整的多式联运必须包含海运区段,因而其不能被视为真正意义上的多式联运公约,但是多式联运经常包括海运区段,因此《鹿特丹规则》仍然可以发挥非常重要的作用。

1 《鹿特丹规则》适用多式联运产生的法律冲突之应对

1.1 最小网状责任制

统一多式联运法规需要解决的最重要的问题就是法律冲突问题,而解决规范多式联运的法律与现存单式运输公约或国内法之间的法律冲突的方法有两种:一是采用统一赔偿责任制度;二是采用网状赔偿责任制度。1980年《联合国国际货物多式联运公约》所采用的统一责任制,由于与目前商业中当事方的做法相去甚远,已被抛弃。《鹿特丹规则》而是采用了所谓的“最小网状责任制”。根据这一制度,多式联运经营人对多式联运中每一运输区段发生的损害的赔偿责任,由调整该区段运输方式的规则进行规定。但是,如果无法确定损坏发生在哪一运输区段(非定域货损),或者如果损坏是在运输过程中由一种以上的运输方式造成的,则适用《鹿特丹规则》的统一规定。

《鹿特丹规则》第26条规定了最小网状责任制,从该条规定可以看出,《鹿特丹规则》在承运人责任方面采取了定域货损和非定域货损这一损害分类标准,但其具有其特殊性。《鹿特丹规则》采取的网状责任制,是一种“最小”的网状责任制。该规则强制适用于从货物装船至卸船这一期间,但对于承运人责任期间的非海运区段,如存在满足条文(a)(b)(c)中条件的其他国际公约或地区性条约,则适用该国际条约;如不存在这种国际公约或地区性条约,则仍适用《鹿特丹规则》。“最小”一词的含义是将适用于非国际海运区段的国际公约和地区性条约的适用限制到最低的程度,以保障通过该规则的适用促进各种运输方式法律制度的统一。

采用最小网状责任制的缺点是其不可预测性。在订立运输合同时,由于无法预知货损发生在哪一运输区段,运输合同的当事人便无法得知承运人对货物灭失、损坏或迟延交付的赔偿责任、承运人的赔偿责任限额以及与承运人的赔偿责任有关的其他事项应该适用何种法律。因此,他们将无法预测签订运输合同的风险。

1.2 第26条对法律冲突之应对

该条款从“消极”方面规定了《鹿特丹规则》和单式运输公约之间的关系,指出了何时不适用《鹿特丹规则》,损坏发生的时间和地点是确定适用何种法律的关键。

货物的灭失、损坏或者迟延交付发生在海运区段之前或之后时,应优先适用调整该区段的国际公约或地区性条约;如果没有此种适用的条约,则适用本公约的规定,将国内法的适用予以排除。只有当损害仅发生在货

物装船之前或仅发生在卸货之后,单式运输公约才适用。同时,必须确定在装货之前或卸货之后发生的特定运输区段是否受国际公约的调整。例如,如果货物是用机动车辆运输到港口的,并且在这一阶段出现了货物损坏,只有在《国际公路货物运输合同公约》适用于该机动车运输合同的情况下,承运人的赔偿责任才能根据《国际公路货物运输合同公约》的规定来确定。在上述的例子中,如果将货物装载到机动车辆上的地点和从该车辆上卸下货物的地点在同一国家,那么该机动车运输合同将不受《国际公路货物运输合同公约》的调整,而是要受相关国内法的调整。然而,《鹿特丹规则》将国内法的适用进行了排除。因此,在这种情况下,承运人将根据《鹿特丹规则》对公路区段造成的损害承担责任,而不是适用一国的国内法。如果装货地点和交货地点位于两个不同的国家,其中至少有一个国家是《国际公路货物运输合同公约》的缔约国,则承运人的赔偿责任应适用本公约。

此外,如果货物的灭失、损坏或造成迟延交付的事件发生在装船和卸船之间,则不适用单式运输公约,《鹿特丹规则》将强制适用于海运区段。然而,还有两种情况并不能适用26条。一是当货损无法确定发生在哪一区段时,尤其是集装箱运输过程中造成的损坏,因为在集装箱运输中,通常很难确定集装箱中的货物在哪一运输区段受损;二是当货物灭失或损害是渐次发生在不同的运输模式期间时(例如:集装箱冷却系统在公路运输区段发生故障,但在海运区段中导致了货物的变质。)此两种情况下应适用何种公约,学界尚无定论,但是根据联合国贸易委员会秘书处的说明,“如果货物灭失、损坏发生在一个区段以上或者无法确定发生在哪一个区段,则本公约将适用于整个门到门运输期间。”由此可见,第26条的立法意图是在无法确定损害发生在哪一运输区段时,适用《鹿特丹规则》。《鹿特丹规则》抛弃了统一责任制,这是一个正确的选择,尽管这一责任制度有一些优点,但它将不可避免地导致与单式运输公约之间的冲突,这也是导致1980年《联合国国际货物多式联运公约》失败的主要原因。考虑到这一点,《鹿特丹规则》的制定者决定不能重蹈覆辙。《鹿特丹规则》采用的最小网状责任制解决了承运人对非定域货损的责任问题,这是多式联运中最重要的问题,必须对解决这一问题给予积极的评价。

然而,《鹿特丹规则》第26条仅在与承运人赔偿责任有关的事项上规定了《鹿特丹规则》和单式运输公约之间的关系。同时,单式运输公约还规范其他问题,如运输单证、货物处置权等。第26条对其他公约得以适用的事项进行了限缩,将其限缩在承运人的责任、责任限制以及诉讼时效三个方面,其他事项仍将适用《鹿特丹规则》,而其他单式运输公约也可能会适用于这三个方面。因而第26条不能解决《鹿特丹规则》与其他单式运输公约在除承运人责任、责任限制、诉讼时效三个方面以外的其他方面发生的法律冲突。例如托运人在货物致损方面的义务、运输单证、运费、货物处置权等事项均可能产生法律冲突。

1.3 第82条对法律冲突之应对

《鹿特丹规则》第82条阐述了《鹿特丹规则》与单式运输公约之间关系的一般原则,由此可以注意到该条文只明确解决了与航空公约有关的冲突,而关于规范其他运输方式的公约,只采取了不太明确的解决办法。

虽然《鹿特丹规则》第26条得到了相当积极的评价,但其中与单式运输公约关系的一般规则却遭到了批评。这适用于《鹿特丹规则》与《国际公路货物运输合同公约》、铁路和内河公约的关系。《鹿特丹规则》的制定者采取了一个非常有争议的观点,即单式运输公约不适用于已经订立了规定使用两种以上运输方式的合同的情况。第82条是对《鹿特丹规则》与其他非海运公约适用冲突的一般性概括;而第26条则适用范围相对较窄,在相关非海运公约有具体规定时方排除《鹿特丹规则》的适用。《鹿特丹规则》第82条对单式运输公约优先适用的权利范围的规定并不是很广:其他单式运输公约中的规定如果与《鹿特丹规则》相冲突,这些规定只在与海运区段相关联的部分优先适用,而对于海运前后的公路、铁路、内河运输区段并不优先适用。因此,如果《鹿特丹规则》生效,规定公路运输和海上运输的运输合同将全部受《鹿特丹规则》调整。这将特别适用于与运输有关的单据、货物处置、无法履约、托运人责任等。《国际公路货物运输合同公约》将只适用于规定承运人对仅发生在公路区段上的货物灭失、损坏或迟延的赔偿责任。

对《国际公路货物运输合同公约》和其他单式运输公约(航空公约除外)的适用来说,《鹿特丹规则》的制定者做出了冒险的举动,即支持了可能是最具争议的一种观点。然而与其持相反意见的观点在许多欧洲国家

盛行,接受这种相反的观点不可避免地会导致单式运输公约和《鹿特丹规则》之间的冲突。因此可以认为,造成各国批准《鹿特丹规则》的最大障碍就是各国对《鹿特丹规则》的批准是否会造成其对先前已批准公约的违反心存疑虑,这一点可能是《鹿特丹规则》失败的原因之一。反观《海牙规则》,其取得成功的原因就在于它只解决某些与提单有关的问题,条文少,涉及面窄,需要各国改变国内法律的地方少,也就易于被各国接受。

2 对调整多式联运的规定之展望

《鹿特丹规则》不仅试图取代《海牙-维斯比规则》和《汉堡规则》,还意图挽救失败的1980年《联合国国际货物多式联运公约》,成为全面规范海上运输以及将海上运输与非海上运输相结合的多式联运也加以包含进来的国际运输法典。这种法典化的立法模式虽然令人鼓舞,但却未必现实。

上述一些多式联运适用上的问题引发了一个未来国际上应如何调整多式联运的问题。有没有可能开始制定一项只调整多式联运的新的国际公约?我们应该回到使法律更具有可预测性的统一责任制上来吗?由于多式联运公约不可避免地会与单式运输公约相冲突,所以该公约不能规定统一责任制。看来国际社会应该致力于制定一项国际公约,对货物运输的所有基本运输方式进行调整。只有统一特定运输方式下的承运人赔偿责任规则,才能在多式联运中建立一个简单和可预测的承运人赔偿制度。法律的价值在于秩序,秩序来源于法律自身的确定性,即可预期性。法律的可预期性是支撑法治价值的一个极为关键的要素。同时,这也能消除追偿的问题。多式联运承运人对托运人的责任与区段承运人对托运人的责任相同

“法律的生命在于经验而非逻辑。”制定一个规范各种运输方式的国际公约的想法并不新鲜。由于利益相关方的多样性及他们不同的利益,这种想法在几十年内是可行的,似乎不是不可能实现的。与表象相反,单式运输公约(海运公约除外)在结构、主题和调整范围方面都非常相似,但在责任基础或责任限额等方面有许多重要的区别。尽管如此,个别公约中特定概念的适用并不是由特定运输方式的具体性质决定的,而仅仅是公约制定者任意决定的表现。因此,制定适用于每种运输方式的公约并非不可能。就海运而言,这将是困难的,

虽然很困难,但也不能想当然地认为其不可能实现。此外,可以设想在不同的运输方式之间留下某些区别,并运用选择权加入该国际公约的不同部分。与此同时还应注意的是,这种新的国际公约的调整范围应该相对狭窄,并涉及最重要的问题,以便更容易获得国际社会的接受。

3 结论

《鹿特丹规则》的未来并不确定,即使它生效,也不会取代目前的海运公约。考虑到多式联运的发展和不同方式运输的一体化,国际社会应努力制定统一(至少在一定程度上)规范不同方式运输的国际公约。这将确保承运人赔偿责任具有可预测性,并消除追偿的问题。然而,制定这样一项国际公约无疑需要很长时间。

参考文献:

- [1] 司玉琢,《鹿特丹规则》研究[M].大连海事大学出版社,2009
- [2] 司玉琢.海商法[M].北京:法律出版社,2018.
- [3] 韦经建.《鹿特丹规则》对于国际多式联运合同的适用[J].中国海商法年刊,2011,22(03):9-14.
- [4] 闻银玲.论鹿特丹规则对国际多式联运法律的统一[J].中国水运(下半月),2012,12(08):24-26.
- [5] 张湘兰,向力.《全程或者部分海上国际货物运输合同公约》对条约冲突的应对[J].武汉理工大学学报(社会科学版),2009,22(02):42-49.
- [6] 袁曾.《鹿特丹规则》下多式联运若干问题探讨[J].中国海商法年刊,2011,22(04):26-32.
- [7] 袁发强.海上货物运输实体法律统一化的冷静思考[J].华东政法大学学报,2010,{4}(06):116-123.
- [8] 张永坚.从《鹿特丹规则》看国际货物运输法律的统一[J].中国海商法研究,2012,23(03):6-12.
- [9] 陈琦.《鹿特丹规则》下非海运区段不优先适用国内法之利弊分析[J].中国海商法年刊,2009,20(03):15-20.