

论定域损失多式联运经营人赔偿责任的法律适用

文/徐春龙 周茜^①

摘要：定域损失多式联运经营人赔偿责任的法律适用在司法实践中一直存在争议。以 18 宗包含海运区段的涉外多式联运定域损失索赔案件为切入点，梳理定域损失发生时多式联运经营人赔偿责任和责任限额的法律适用差异，提出以下观点：《中华人民共和国海商法》第 105 条关于网状责任制的规定不具有强制适用性，其仅在将中国法律作为多式联运合同的准据法时才发挥实体法律适用规则的功能，并可指向域外实体法的适用。定域损失发生时，除中国作为缔约国参加的国际公约（条约）强制适用或者调整定域损失区段运输方式的第三国强制性规定（公共政策）为中国互惠承认外，应优先贯彻当事人意思自治原则，由当事人合意选择多式联运纠纷的准据法，当事人未明示选择的，依最密切联系原则确定多式联运合同适用的准据法。将中国法律作为准据法后，定域损失发生时，当事人有权再次明示选择定域损失的区段法律；当事人未选择区段法律且该运输区段跨域的，依最密切联系原则确定区段法律。将其他国家法律作为准据法后，应根据该国法律认定多式联运经营人的赔偿责任。

关键词：多式联运；网状责任制；定域损失；意思自治；最密切联系原则

《中华人民共和国海商法》（简称《海商法》）第 102 条第 1 款规定：“本法所称多式联运合同是指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。”如货物在此类多式联运合同履行过程中灭失或损坏，托运人（货方）往往在中国法院依据《海商法》第 103 条、第 104 条等规定起诉多式联运经营人。此类诉讼中，如在事实层面已查明货物的灭失、损坏发生于某一个可确定的运输区段^②，那么在法律层面最主要的争议就是确定多式联运经营人的赔偿责任和赔偿限额应当适用的法律。司法实践中，对该问题的认知并不统一，有探讨之必要。

一、样本分析：多式联运定域损失法律适用的“差异化”

^① 徐春龙，广州海事法院珠海法庭庭长；周茜，广州海事法院海事庭法官助理。

^② 为行文简洁，发生于某一个可确定的运输区段的货物的灭失、损坏简称定域损失。

笔者选取了中国各海事法院自 2008 年至 2020 年审理的 18 个^①典型案例（系列案视为 1 宗，详见表 1），梳理分析了多式联运发生定域损失时有关多式联运经营人赔偿责任的法律适用问题。

表 1 多式联运定域损失法律适用典型案例

编号	案件及案号
1	北京和风国际物流有限公司案 一审：（2008）津海法商初字第 507 号；二审：（2009）津高民四终字第 574 号；再审：（2011）民申字第 417 号（驳回再审裁定）
2	泛亚班拿国际运输代理（中国）有限公司案 一审：（2011）沪海法商初字第 1201 号；二审：（2012）沪高民四（海）终字第 94 号；再审：（2014）民申字第 1188 号（驳回再审裁定）
3	江苏苏迈克斯国际货运有限公司案 一审：（2014）沪海法商初字第 239 号；二审：（2015）沪高民四（海）终字第 18 号
4	上海浦东幸运船务有限公司案 一审：（2015）津海法商初字第 685 号；二审：（2016）津民终 200 号
5	上海新世洋供应链管理股份有限公司、韩进海运有限公司案 一审：（2015）沪海法商初字第 2266 号；二审：（2016）沪民终 321 号
6	中国远洋物流有限公司案 一审：（2015）津海法商初字第 142-144 号；二审：（2016）津民终 89-91 号
7	环球物流集装箱班轮有限公司案 一审：（2015）广海法初字第 980 号；二审：（2017）粤民终 14 号
8	青岛航美国际物流有限公司（作为被告）案 一审：（2016）沪 72 民初 2556 号；二审：（2017）沪民终 305 号
9	江苏亚东朗升国际物流有限公司案 一审：（2017）沪 72 民初 1770 号
10	中海集团物流有限公司案 一审：（2017）沪 72 民初 1812 号
11	深圳市嘉驰信国际货运代理有限公司案 一审：（2018）粤 72 民初 372 号
12	中远海运集装箱运输有限公司案 一审：（2016）沪 72 民初 288 号；二审：（2018）沪民终 140 号（准许撤回上诉）
13	新加坡长荣海运股份有限公司案 一审：（2013）沪海法商初字第 1633 号；二审：（2015）沪高民四（海）终字第 55 号；再审：（2018）最高法民再 196 号
14	利胜地中海航运（上海）有限公司案 一审：（2018）浙 72 民初 1376 号；二审：（2019）浙民终 841 号（按撤诉处理）
15	深圳浩航船务代理有限公司案。 一审：（2019）粤 72 民初 957 号。

^① 系列案视为 1 宗。

16	青岛航美国际物流有限公司（作为被告）案 一审：（2016）闽 72 民初 823 号；二审：（2018）闽民终字第 1417 号；重审：（2019）闽 72 民初 972 号
17	马士基航运有限公司、上海奥南国际物流有限公司案 ^① 一审：（2018）沪 72 民初 929 号；二审：（2018）沪民终 405 号
18	深圳市中创国际物流有限公司案 一审：（2020）粤 72 民初 399 号

按照定域损失发生的区段划分，在 18 个案件中，海运区段有 4 个案件^②，均发生于域外；陆路运输区段有 14 个案件^③，其中 2 个案件发生于中国域内，12 个案件发生于域外。按照是否选择准据法划分，在 18 个案件中，16 个案件的当事人均合意选择了中国法律作为准据法；当事人未合意选择中国法律作为准据法的 4 号、5 号案件，法院均依据最密切联系原则将中国法律作为准据法。在此基础上，各案在定域损失的法律适用层面存在如下主要差异。

一是对《海商法》第 105 条的性质的认知存在差异。在 5 号、13 号、16 号、17 号、18 号案件中，法院认为《海商法》第 105 条规定的区段法律可指向域外法适用^④；14 号案件中，法院认为《海商法》第 105 条为冲突规范；其他案件中，法院认为《海商法》第 105 条属于中国法律在被作为多式联运合同准据法后的“国内法适用规则”，对域外定域损失所涉的多式联运经营人的赔偿责任和责任限额，应适用了中国调整不同运输区段的相关法律。二是对于“区段法律”是否强制适用的认知存在差异。13 号案件中，对于发生于墨西哥陆运区段的货损索赔，最高人民法院适用的法律为墨西哥法律，再审判决的判决理由为：“本案适用墨西哥法律的依据是《中华人民共和国海商法》第一百零五条的规定，而不是各方当事人之间的约定……”该判决生效后，14 号、16 号、17 号案件均采取类似处理方式，但在裁判文书中并未载明“某区段法律的适用不是各方当事人的约定”的语词，似是认为《海商法》第 105 条中的区段法律具有强制适用性。18 号案件有所突破，在确定中国法律作为多式联运合同准据法后，对发生于美国亚特兰大陆运区段的定域损失，允许当事人合意选择区段法律，并以当事人意思自治为由排除了货损陆运区段的美国亚特兰大调整陆路运输的有关法律规定的适用。而在判决时间早于

^① 该案是青岛航美国际物流有限公司在作为 8 号案件多式联运经营人被判决承担赔偿责任后提起的另一起诉讼。

^② 2 号案件涉及到装港码头对货物的操作应被识别为发生在海运区段还是陆运区段的争议。根据生效裁判，将该案定域损失区段作为海运区段统计。

^③ 1 号案件涉及货物被运抵码头后多式联运经营人不继续运输货物的行为属于发生在海运区段还是陆运区段的识别。根据生效裁判，将该案所涉的定域损失区段作为陆运区段统计。

^④ 5 号案件中，一审在确定中国法律为准据法后，法院并非直接适用中国法律来确定多式联运经营人的赔偿责任和赔偿限额，而是以当事人举证不充分为由否定适用加拿大法律。二审以举证问题及收货人主张的货损金额没有超过加拿大铁路运输区段约定的承运人责任限额为由维持了一审判决结果。据此可推知，法院在该案中认为《海商法》第 105 条中的区段法律可指向域外法。

上述 5 个案件的 12 号案件中，法院对陆运区段货损所涉的责任认定、责任承担方式等选择适用了当事人合意选择的希腊法，并在考察希腊法律的情况下，优先适用了《国际铁路运输公约》（*Convention Concerning International Carriage by Rail*，简称 COTIF）及其附件《国际铁路货物运输合同统一规则》（*Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail*，简称 CIM）；对于其他争议选择适用中国法律。该案中法院对于法律适用的理由为“庭审中，原、被告对于涉案货物铁路运输区段的责任认定，责任承担方式等选择适用希腊法律，其余争议问题选择适用中华人民共和国法律，本院对原、被告的选择予以尊重”。该表述无法确知当事人是先合意选择中国法律作为准据法，再依据《海商法》第 105 条规定对赔偿责任和责任限额问题进行再次合意选择适用希腊法律，还是法院允许当事人通过意思自治对全部争议问题分割适用不同的法律^①。三是对于“赔偿责任”是否包含诉讼时效的认知存在差异。在 18 个案件中，涉及到诉讼时效的有 3 个案件。对于诉讼时效是否被《海商法》第 105 条中的“赔偿责任”所涵摄，13 号案件持否定观点，7 号案件和 11 号案件持肯定观点^②。

二、规则探究：以《海商法》第 105 条为中心

对于多式联运经营人的赔偿责任，目前主要有两种立法模式，网状责任制（*network liability system*）和统一责任制（*uniform liability system*）。网状责任制的基本立场可称为“结合理论”，即将多式联运合同视为由多个单式运输合同组合而成的合同，其实质是将各个单式运输区段独立出来，分别确定应适用的规则。^[1]统一责任制的基本立场可称为“特殊性理论”或者“独立合同理论”，即将多式联运合同视为由各个单式运输无缝衔接而成的独立运输方式。^[2]³⁰为促进多式联运立法的发展，在两种责任制度的基础上，又演变出“经修正的网状责任制”（*modified network system*）和“经修正的统一责任制”（*modified uniform system*）。通常认为，《1991 年联合国贸易和发展会议 / 国际商会多式联运单证规则》（*UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents, 1991*）是“经

^① 该案为 2018 年全国海事审判典型案例。法院提炼的裁判要旨为：在涉外多式联运合同法律关系下，应首先依照《中华人民共和国涉外民事法律关系适用法》（简称《法律适用法》）的规定或当事人的选择，确定准据法；再根据准据法中关于多式联运合同是否采用“网状责任制”的规定，确定调整某一区段责任的具体法律规定，并允许当事人对多式联运中某一区段的法律适用作出选择。从该表述看，该案是在确定中国法律作为准据法的基础上，允许当事人对区段法律进行再次选择。

^② 持有 7 号和 11 号案件观点的案例还包括安达保险有限公司与上海攀海物流有限公司、泉州安通物流有限公司海上货物运输合同纠纷案[一审：（2016）沪 72 民初 1462 号；二审：（2016）沪民终 424 号]，该案货损发生于海运区段的海口港。一审和二审法院均根据原《中华人民共和国合同法》第 321 条[后被吸纳进《中华人民共和国民法典》（简称《民法典》）第 842 条]“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”的规定，认定涉案货损发生在海运区段，托运人就沿海货物运输合同向承运人要求赔偿的请求权，时效期间为 1 年，自承运人交付或者应当交付货物之日起计算，判决安达保险起诉超过了法定诉讼时效。

修正的网状责任制”的代表性规则,《1980 年联合国国际货物多式联运公约》(*United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, 1980*)则采用了“经修正的统一责任制”模式。除此之外,旨在调整含海运在内的多式联运合同的《联合国全程或部分海上国际货物运输合同公约》(*United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, 简称《鹿特丹规则》)在网状责任制的基础上,采用了“有限网状责任制”(Limited Network System)^①。[3]2216

(一)《海商法》第 105 条规定的多式联运经营人责任制度属于纯粹网状责任制

《海商法》对于多式联运经营人的责任制度采取网状责任制,其具体规则为《海商法》第 105 条和第 106 条。有学者认为,《海商法》第 105 条是关于多式联运经营人的纯粹网状责任制的规定,《海商法》第 106 条是对第 105 条的补充和修正。综合两个条文的规定来看,《海商法》对多式联运经营人的责任,规定的是一种“经修正的网状责任制”。^{[4]190-192}《海商法》第 105 条是对定域损失时多式联运经营人的赔偿责任和责任限额的规定,主要借鉴了《1973 年多式联运单证统一规则》(*Uniform Rules for a Combined Transport Document, 1973*)中规则 13^②以及《1991 年联合国贸易和发展会议 / 国际商

^① 《鹿特丹规则》第 26 条(海上运输之前或之后的运输)规定:“如果货物灭失、损坏或造成迟延交付的事件或情形发生在承运人的责任期内,但发生的时间仅在货物装上船舶之前或仅在货物卸离船舶之后,本公约的规定不得优先于另一国际文书的下述条文,在此种灭失、损坏或造成迟延交付的事件或情形发生时:(a)根据该国际文书的规定,如果托运人已就发生货物灭失、损坏或造成货物迟延交付的事件或情形的特定运输阶段与承运人订有单独和直接的合同,本应适用于承运人全部活动或任何活动的条文;(b)就承运人的赔偿责任、赔偿责任限制或时效作了具体规定的条文;和(c)根据该文书,完全不能通过订立合同加以背离的条文,或不能在损害托运人利益的情况下通过订立合同加以背离的条文。”第 82 条(管辖其他运输方式货物运输的国际公约)规定:“本公约的规定概不影响适用在本公约生效时已生效的,规范承运人对货物灭失或者损坏的赔偿责任的下列国际公约,包括今后对此种公约的任何修正:(a)任何管辖航空货物运输的公约,此种公约根据其规定适用于运输合同的任何部分;(b)任何管辖公路货物运输的公约,此种公约根据其规定适用于车载公路货运车辆不卸货的货物运输;(c)任何管辖铁路货物运输的公约,此种公约根据其规定适用于补充铁路运输的海上货物运输;或者(d)任何管辖内河航道货物运输的公约,此种公约根据其规定适用于不在内河航道和海上转船的货物运输。”根据前述条文,《鹿特丹规则》构建的网状责任制可谓是“最小的网状责任制”。

^② 《1973 年多式联运单证统一规则》规则 13 规定:“根据规则 5 第(e)项,多式联运经营人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发生的运输区段时,多式联运经营人对这种灭失或损害的责任应取决于:(a)任何国际公约或国内法律的规定,而且:(i)不能通过民间合同而背离这些规定,损害索赔人的利益,而且,(ii)假如索赔人已与多式联运经营人就发生灭失或损害的特定运输区段单独签订直接的合同,并且收到为使这种国际公约或国内法律能够适用而必须签发的任何特定单证作为证明,这些规定本应适用;或者,(b)与发生灭失或损害时用于运输货物的运输方式所进行的运输有关的任何国际公约中的规定,条件是:(i)根据规则 13 第(a)项中的规定,其他国际公约或国内法律将不适用,而且,(ii)多式联运单证上明确规定,该公约中的所有规定,将制约此种运输方式所进行的货物运输;当此种运输方式是海上运输方式时,这些规定将适用于无论是在舱面还是在舱内装运的所有货物;或者,(c)联运经营人和任何分立合同的人签订的任何内河运输合同中的规定,条件是:(i)根据本条规则第(a)项,任何国际公约或国内法律均不适用;或者,不能根据本条规则第(b)项,通过明文规定而适用或本可使之能适用,而且,(ii)多式联运单证中明确规定应适用此种合同条款;或者,(d)规则 11 和规则 12 的规定,条件是上述第(a)、(b)和(c)项都不适用。在不违背规则 5 第(b)和(c)项的条件下,如果根据前款规定,多式联运经营人的责任应根据国际公约或国内法律确定。其责任的确定应视同此种国际公约或国内法律中规定的承运人。但是,当货物的灭失或损害是由于或归因于多式联运经营人自身职责范围内的作为或不作为,或其受雇人员或代理人以此种身份行事,而不是在运输过程中的作为或不作为造成的,则不得免除多式联运经营人的责任。”

会多式联运单证规则》第 6.4 条^①。但《海商法》第 105 条中的区段法律既不是上述规则 13 中的“不能通过民间合同而背离”的国际公约或国内法律，也不是上述第 6.4 条中的“国际公约或强制性的国家法律”，而是范围更为广泛的“调整该区段运输方式的有关法律规定”。因此，《海商法》第 105 条规定的网状责任制就成为了“纯粹网状责任制”或者“绝对网状责任制”。^{[5]122}

（二）《海商法》第 105 条不具有强制适用性

《海商法》第 105 条规定网状责任制的目的在于避免因为法律适用的不同，使多式联运经营人赔付货方定域损失后向区段承运人追索时遭受“责任差”风险，以促进多式联运的发展。那么，《海商法》第 105 条规定的网状责任制是否属于《法律适用法》第 4 条中的“强制性规定”？不适用网状责任制是否构成《法律适用法》第 5 条规定的“损害中华人民共和国社会公共利益”？

从《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）》（简称《法律适用法司法解释（一）》）第 8 条对《法律适用法》第 4 条“强制性规定”范围的解释来看，中国的强制性规定主要包括涉及劳动者权益保护的、食品或公共卫生安全的、环境安全的、外汇管制等金融安全的、反垄断、反倾销的法律规范以及应当认定为强制性规定的其他规范。《海商法》第 105 条规定的网状责任制，只是为多式联运经营人提供了一种防止发生“责任差”的制度选择，不属于《法律适用法》第 4 条规定的“强制性规定”，也不应属于《法律适用法》第 5 条规定的“损害中华人民共和国社会公共利益”的情形。

交通运输部 2019 年 12 月 30 日第 30 次部务会审议通过并于 2020 年 1 月 7 日提请国务院审议的《中华人民共和国海商法（修改送审稿）》（简称《送审稿》）第 51 条第 1 款规定：“除第八节^②另有规定外，本章规定应当适用于装货港或卸货港位于中华人民共和国境内的国际海上货物运输合同。”但是，一则《海商法》未正式修改，与《海商法》相关的现行司法解释也没有规定《海商法》第四章的规定具有强制适用性。二则即使《送审稿》最终获立法通过，第 51 条第 1 款的用词是“国际海上货物运输合同”，是否适用于多式联运合同的定域损失仍有探讨空间。《送审稿》呈请国务院后，司法部办公厅向有关学者和单位发出征求《送审稿》意见函。有学者结合《送审稿》的规定，对《海商

^① 《1991 年联合国贸易和发展会议 / 国际商会多式联运单证规则》第 6.4 条规定：“如果货物的灭失或损坏发生在多式联运中的某一特定区段，而适用于该区段的国际公约或强制性的国家法律规定了另一项责任限额，如同对这一特定区段订有单独的运输合同一样，则多式联运经营人对此种灭失或损坏的赔偿责任限制应当按照此种公约或强制性国家法律的规定计算。”

^② 《送审稿》中，《海商法》第四章第八节是“航次租船合同”。

法》第四章能否强制适用进行了深入论证，并得出该章不能强制适用的否定性结论。^[6] 笔者支持该观点。

《海商法》第 105 条规定于《海商法》第四章“海上货物运输合同”中，《海商法》中的冲突规范规定于《海商法》第十四章“涉外关系的法律适用”第 269 条至第 275 条中。从立法安排来看，《海商法》第 105 条与第 272 条“船舶优先权，适用受理案件的法院所在地法律”等冲突规范不同，其并不属于《海商法》规定的冲突规范，也不能直接确定多式联运定域损失发生时适用的区段法律。

因此，《海商法》第 105 条既不具备强制适用性，也不属于冲突规范，只能在中国法律作为涉外多式联运纠纷准据法的前提下才有适用空间。

（三）《海商法》第 105 条具有实体法律适用规则功能并可指向域外法适用

对于定域损失发生时多式联运经营人的责任，《德国商法典》第 452a 条^①的规定类似《海商法》第 105 条。德国学者哈滕施泰因（Hartenstein）认为，第 452a 条如果可以指引外国法的适用，就具有冲突法的性质，可以使整体上适用德国法的多式运输合同，在特定运输区段上适用其他国家的法律，此种冲突法二次适用的方式与国际私法追求法律适用及判决统一的原则相悖。他指出，当案件具有涉外因素时，德国法院根据《罗马规则 I》或者《民法施行法》确定的准据法仅指实体法，不包括冲突法，明确排除反致及转致。因此，只有当多式联运合同没有涉外因素时，才能适用第 452a 条指引外国法适用。贝斯道（Basedow）认为，第 452a 条属于实体性规范，是关于国内法实体性规范如何适用的规则，不是冲突规范或者国际私法规范。曼考斯基（Mankowski）认为，第 452a 条是法律适用规则，只能指引不同部分的德国法适用（包含德国加入的公约），但是不能指引外国法适用。^{[5]123} 2018 年通过的《日本商法典》第 578 条第 1 款规定：“将陆上运输、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的规定确定。”有观点认为，应当将《海商法》第 105 条的纯粹网状责任制解释成为“最小网状责任制”，明确即使定域损失发生于域外，《海商法》第 105 条仍被定性为国内实体法律适用规则。^{[5]125, [7]}

笔者选取的案例中，裁判时间在 2019 年 6 月之前的大部分民事判决亦持前述观点。但笔者对该观点不予认同。第一，《海商法》第 105 条未采用类似《日本商法典》第 578

^① 《德国商法典》第 452a 条规定：“如果经证明，灭失、损害或导致延迟交货的事件发生在某一确定的运输区段，承运人的责任应按调整该区段运输合同的法律规定确定。即如果损坏、灭失或者迟延是发生在特定运输区段，则承运人的责任按照货方与多式联运经营人单独就该区段签订运输合同时应运用的法律确定。”

条第1款将区段法律限于本国法律的立法语句，因此无法得出中国实行的是“最小网状责任制”的结论。第二，最高人民法院民法典贯彻实施工作领导小组解读《民法典》第842条^①时，也认为域外区段发生的货物毁损或灭失，可指向域外法的适用。^{[3]2224-2225}第三，“最小网状责任制”的观点与目前司法实践不符。在案件审判层面，最高人民法院在（2018）最高法民再196号民事判决书中明确认定《海商法》第105条可指向域外法的适用。在司法审判指导文件层面，2021年12月31日发布的《全国法院涉外商事海事审判工作座谈会会议纪要》第68条关于涉外多式联运合同经营人的“网状责任制”规定：“具有涉外因素的多式联运合同，当事人可以协议选择多式联运合同适用的法律；当事人没有选择的，适用最密切联系原则确定适用法律。当事人就多式联运合同协议选择适用或者根据最密切联系原则适用中华人民共和国法律，但货物灭失或者损坏发生在外国某一运输区段的，人民法院应当根据海商法第一百零五条的规定，适用该国调整该区段运输方式的有关法律规定，确定多式联运经营人的赔偿责任和责任限额，不能直接根据中华人民共和国有关调整该区段运输方式的法律予以确定；有关诉讼时效的认定，仍应当适用中华人民共和国相关法律规定。”因此，在确定中国法律为涉外多式联运合同准据法后，如果当事人未能选择区段法律^②，由于货损发生的地理空间的差异，《海商法》第105条将分别发挥域内实体法律和域外实体法律适用规则的功能。有学者认为，《海商法》第105条中的区段法律，是指引起货物灭失或者损坏的原因事实所发生的特定运输区段所适用的国内法或者国际条约，而不是指其他国家（如法院所在国或者合同订立地所在国）调整该区段运输方式的法律。^{[4]191}对此，笔者赞同其所称区段法律并不局限于定域损失区段的域内法，范围上亦可包含国际公约的观点。但笔者进一步认为，在《海商法》第105条发挥域外实体法律适用规则功能时，如无禁止性规定，可参照国际私法的意思自治原则，允许当事人选择适用的区段法律，该区段法律的范围既可以包含定域损失区段的域内法或者国际条约，还可包括其他国家的法律（包括但不限于法院所在国或者合同订立地所在国法律）。

（四）多式联运经营人的网状责任制不适用于诉讼时效

对于《海商法》第105条中的“赔偿责任”是否包含诉讼时效，相关司法裁判的认识并不一致。（2018）最高法民再196号民事判决书认为，《海商法》第105条不涉及诉讼

^① 《民法典》第842条与《海商法》第105条内容类似。第842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，依照本章规定承担赔偿责任。”

^② 当事人可以合意选择区段法律的论述见下文。

时效,难以将该条规定的“赔偿责任”扩大解释为涵盖诉讼时效。另从法源上考察,在《海商法》颁布前,《1973年多式联运单证统一规则》《1980年联合国国际货物多式联运公约》《1991年联合国贸易和发展会议/国际商会多式联运单证规则》均规定了单独的诉讼时效条款,其所规定的多式联运经营人的责任形式主要针对赔偿责任限额,并不涵盖诉讼时效。鉴于《海商法》第105条规定的多式联运经营人“网状责任制”有其明确适用事项(赔偿责任和责任限额),在案件审理中尚不宜将该“网状责任制”扩大解释适用于诉讼时效。该判决从文义解释、体系解释以及立法解释层面得出《海商法》第105条中的“赔偿责任”不包含诉讼时效的结论,具有合理性。但司法实践中亦有判决根据《海商法》第105条确定诉讼时效应适用的区段法律^①。笔者认为,在《1973年多式联运单证统一规则》规则19^②、《1980年联合国国际货物多式联运公约》第25条^③、《1991年联合国贸易和发展会议/国际商会多式联运单证规则》第10条^④均规定了多式联运诉讼时效条款的情况下,应当将区段法律的适用范围拓展至诉讼时效^⑤。

三、实践应对:区分不同情形,准确适用多式联运定域损失的法律

虽然交通运输部已经启动了对于《海商法》的修改工作,但是《海商法》至今并未正式修改。而伴随着“一带一路”倡议的深入推进,多式联运作为一种被广泛运用的运输模式得到迅速发展,由此引发的在中国诉讼的多式联运定域损失纠纷也将日益增多。如何确定货方与多式联运经营人的权利义务,是中国法院必须面临的时代课题。基于目前的立法现状,根据《全国法院涉外商事海事审判工作座谈会会议纪要》第68条规定以及新近海事审判实践,笔者认为,可参照国际私法领域的有关法律适用原则,构建以当事人意思自治为主、以最密切联系原则为辅的多式联运定域损失法律适用机制。

(一) 尊重当事人选择法律的意思自治

^① 如7号和11号案件。

^② 《1973年多式联运单证统一规则》规则19规定:“如果诉讼未在下列时间后九个月内提出,多式联运经营人应被解除其根据本规则承担的一切责任:(i)货物交付之日,或者(ii)货物本应交付之日,或者(iii)按照规则15的规定,在没有相反证据的情况下,因不能交付而赋予有权提取货物的人视货物已经灭失的权利之日。”

^③ 《1980年联合国国际货物多式联运公约》第25条规定:“1.根据本公约有关国际多式联运的任何诉讼,如果在两年期间内没有提起诉讼或交付仲裁,即失去时效。但是,如果在货物交付之日后六个月内,或者,如果货物未能交付,在本应付之日后六个月内,没有提出说明索赔的性质和主要事项的书面索赔通知,则在此期限届满后即失去诉讼时效。2.时效期间自多式联运经营人交付货物或部分货物之日的次日起算,或者如果货物未交付,则自货物本应交付的最后一日次日起算。3.接到索赔要求的人可在时效期间的任何时候向索赔人提出延长时效期间的书面声明。此种期间可通过另一次声明或多次声明,再度延长。4.如果另一适用的国际公约有相反规定,根据本公约被认定负有赔偿责任的人,即使在上述各款规定的时效期间届满后,仍可在起诉地国家法律所许可的期限内提起追偿诉讼,但所许可的限期,自提起此种追偿诉讼的人已解决对其提出的索赔,或在对其本人的诉讼中接到诉讼传票之日起算,不得少于九十日。”

^④ 《1991年联合国贸易和发展会议/国际商会多式联运单证规则》第10条规定:“除另有明确协议外,除非在九个月内提起诉讼,多式联运经营人应当被解除按本规则规定的赔偿责任。上述时限从货物交付之日或货物应当交付之日起算,或者按照规则5.3规定,由于未交付货物,收货人有权视为货物灭失之日起算。”

^⑤ 限于篇幅,笔者对于诉讼时效应纳入区段法律适用范围仅作结论性表述,不作深入分析。

意思自治原则是国际私法中确定准据法的一项重要原则，其核心是冲突规则赋予当事人合意选择适用于他们之间法律关系的准据法的权利。^[8]¹⁹¹ 在具有涉外因素的合同中，当事人合意选择准据法的现象尤为普遍。2015 年海牙国际私法会议通过的《国际商事合同法律选择原则》（简称《法律选择原则》）集中体现了当事人意思自治在商事合同中的扩大化现象，主要表现在两个方面。第一，对当事人选择解纷规则的限制不断缩小。允许合同当事人进行部分或者多重选择^①；允许当事人随时作出或者变更选择，但不能有损于合同效力或者第三方权利^②；允许当事人自主决定是否排除反致^③。第二，当事人选择准据法的范围扩大化。将准据法范畴扩展至国际、跨国家或区域范围内作为一套中性、平衡规则被普遍接受的法律规则。虽然《法律选择原则》仅是示范法，但是其加强当事人意思自治、确保国际商事交易当事人所选择的法律在不违反明确界定限制的情况下有最广泛适用范围的目标应予以尊重。^[9]当然，在涉外商事合同的法律适用层面，当事人合意选法的意思自治并非完全自主、自由，需受到受诉法院地的强制性规定、社会公共利益、禁止法律规避原则等因素的合理限制。从多式联运定域损失的法律适用来看，当事人选择了多式联运合同适用的准据法后，如该准据法对多式联运经营人的责任采取网状责任制，可能会发生域外法的适用。鉴于当事人是纠纷的当事人，除特殊情况外，当事人有权自主选择处理彼此权利义务的实体规则。因此，应充分尊重当事人的意思自治，在多式联运定域损失的法律适用层面体现在两方面：一是当事人合意选择多式联运纠纷整体适用的准据法层面；二是准据法对多式联运经营人的赔偿责任和责任限额采取网状责任制时当事人能否再次选择区段法律层面。前述当事人在两个层面合意选法的过程中，均需考量两个共性问题：意思自治是否受限以及选法协议的效力。

1. 当事人选法意思自治受限的情形

多式联运定域损失发生时，《海商法》不具备强制适用性。因此，《海商法》第 105 条关于网状责任制的规定不影响当事人选择准据法的意思自治。但当多式联运定域损失发生于域外某一运输区段时，则需要考虑的是第三国强制性规定或者国际公约是否会限制当事人选择法律的意思自治。

首先，第三国的强制性规定（含公共政策）对当事人意思自治的影响。中国只规定了其强制性规定排除当事人意思自治，并未规定第三国强制性规定能否排除当事人意思

^① 参见《法律选择原则》第 2 条第 2 款。

^② 参见《法律选择原则》第 2 条第 3 款。

^③ 《法律选择原则》第 8 条（排除反致）规定：“法律选择不涉及当事人所选择法律的国际私法规则，除非当事人另有明确约定。”

自治。从世界范围看，除美国外，其他国家通常仅仅将能够适用公共政策的国家的范围限制在法院地国。^[10]笔者认为，无论当事人是否达成选择法律的合意，均应由受诉法院依照受诉法院地法来判定是否适用第三国的强制性规定。在中国尚未为第三国强制性规定明确立法之时，司法实践中，可考虑秉持互惠的原则，考虑第三国强制性规定对当事人意思自治的限制。^[11]在对互惠原则的把握上，因为涉及对当事人意思自治原则的限制，宜采取“事实互惠”的标准认定是否存在“互惠”，而不采取“推定互惠”标准。当然，如果中国与第三国已缔结条约并明确约定定域损失发生时，尊重彼此有关多式联运经营人的赔偿责任和责任限额的强制性规定，则应依条约规定执行。

其次，国际公约对当事人意思自治的影响可区分为两种情形：第一种情形是多式联运定域损失纠纷由中国作为缔约国的某国际公约调整。在此情况下，除非该公约明确赋予当事人通过意思自治排除该公约适用的权利，否则当事人合意选法的权利应受到限制。因为中国作为缔约国，负有适用该国际公约的义务。第二种情形是定域损失引发的权利义务纠纷虽由某公约调整，但中国并非该公约缔约国。此种情况下，中国不负有适用该公约的义务，是否遵从该公约的规定，均不涉及中国的社会公共利益（公共政策）。该公约的相关规定在性质上类似于与中国不存在“互惠关系”的第三国的强制性规定，当事人合意选法的权利不应受到限制。虽然《1980 年联合国国际货物多式联运公约》第 19 条和《1991 年联合国贸易和发展会议 / 国际商会多式联运单证规则》第 6.4 条均规定了定域损失发生时多式联运经营人的责任限制应按照调整该区段运输方式的国际公约或强制性国家法律的规定计算。但是，《1980 年联合国国际货物多式联运公约》由于存在着多式联运经营人的责任基础参照《1978 年联合国海上货物运输公约》（简称《汉堡规则》）而不是《修改统一提单若干法律规定的国际公约议定书》（简称《海牙-维斯比规则》）、责任限额规定的过高、统一责任制给多式联运经营人向各运输区段承运人的追偿带来困难以及给不适用《国际公路货物运输合同公约》（Convention de Merchandises par Route，简称 CMR）、COTIF/CIM 的国家或地区的相关运输引进强制性的责任体制等原因，因而未能在主要航运国家中获得太多支持。^[12]同时，因为货方对该公约了解甚少，托运人/收货人包括他们的代理人对公约的核心内容即有利于货方的责任体系规定不甚了解，对公约的支持也不够。^[13]因此，该公约至今未能生效。中国法院在处理多式联运定域损失纠纷时，该公约规定的国际公约或第三国强制性国家法律的规定对于定域损失发生时多式联运经营人的赔偿责任和责任限额的确定并不具备当然约束力，仍需视中国是否加入定域货损的公约以及与第三国是否存在“互惠关系”来确定当事人是否可合意

选择定域损失赔偿责任和责任限额适用的法律。另外,《1991 年联合国贸易和发展会议 / 国际商会多式联运单证规则》在本质上是契约性的,其仅在当事人将该规则并入合同条款时才能发挥作用。因此,当事人在多式联运合同中未并入该规则时,该规则第 6.4 条不能限制当事人选择定域损失发生时确定多式联运经营人赔偿责任和责任限额的法律。

2. 当事人选法协议的有效性问题

根据《法律适用法》第 3 条以及《法律适用法司法解释(一)》第 6 条第 2 款的规定,当事人合意选择准据法,应以明示或推定明示的方式进行。对于选法协议的效力问题,存在着以当事人所选择的准据法、法院地法、依法院地国际私法规则所确定的准据法或当事人的属人法判断等多种观点。^[14]当事人选法协议是独立于当事人签订的合同的法律选择规则。当事人之间创设此种法律选择规则,只是表达希望适用某国法律确定彼此权利义务关系的意愿。意愿是否能够实现,还有赖于受诉法院对选法协议效力的认可。受诉地法院认可或否定选法协议的过程并非实体争议处理过程。在法院对当事人选法协议的效力予以确认之前,当事人所选之法还不能成为准据法,这一所选之法并不能被视为合同准据法而被作为判断选法协议效力的依据。^{[8]194}因此,在中国作为多式联运定域损失纠纷的受诉法院地时,应依据中国法律判断当事人选法协议的效力。在具体判断标准上,可以参照《民法典》关于判断合同是否有效的相关标准。当事人享有合意选法的意思自治且选法协议依照中国法律判断为有效时,将呈现以下两种情形。

第一种情形是当事人有效选择中国法律作为多式联运合同整体的准据法^①。基于对当事人意思自治的尊重,除非存在限制或排除当事人意思自治的特殊情形(中国是某一个调整定域损失发生时多式联运经营人赔偿责任和责任限额的国际公约的缔约国、中国认可第三国的强制性规定),《海商法》第 105 条指向的区段法律仍可为当事人合意选择的其他法律排除适用。主要理由如下。

第一,多式联运承运人责任体系制度的价值在于构建多式联运经营人和货物利益方之间公平分配风险的机制,使当事人能合理预见支配其责任程度的法律,以便其能计算行为的社会风险,并采取相应的转移风险的措施。^[15]《海商法》第 105 条的网状责任制是基于如下的法律适用假定:发生定域损失时,货方向多式联运经营人索赔时适用的区段法律是多式联运经营人后续向区段承运人索赔时所适用的法律。这样,就可以避免多

^① 依照下文所述的最密切联系原则确认或者当事人选择域外法而无法查明该域外法最终仍需适用中国法时,作同等情况对待,不再分别论述。

式联运经营人被货方索赔时“对外”承担的赔偿责任与其向区段承运人“对内”追索时产生“责任差”。但是，这种假定的“责任差”风险并不会必然发生。一方面是由于货方对多式联运经营人的索赔的基础法律关系是多式联运合同关系，而多式联运经营人向区段承运人索赔的基础既可能是多式联运合同关系^①，也可能是单纯的运输合同关系。而在多式联运经营人与区段承运人的法律关系项下，对于区段承运人责任期间发生的定域损失，双方可以协议选择适用其他法律。这样，前后相续的纠纷所适用的区段法律并不必然一致。举例而言，中国 A 货主委托中国 B 多式联运经营人以海陆联运方式将一票货自中国运往印度。B 为履行多式联运义务，委托新加坡的 C 负责海运区段、委托英国的 D 负责印度的陆运区段，A 与 B 未约定多式联运合同的准据法，但 B 与 C 的海运合同约定适用新加坡法、与 D 的印度陆运合同约定适用英国法。后货物在 D 承运的印度陆运区段发生货损，货主 A 在中国起诉 B，双方一致选择中国法律作为多式联运合同的准据法。此时，如果不允许当事人合意选择区段法律，根据《海商法》第 105 条的规定，对于发生于印度陆运区段的货损，则应适用印度法律确定 B 的赔偿责任和责任限额。中国法院判决 B 承担责任后，B 根据其于 D 的陆运合同在中国提起诉讼，D 应诉。此时关于 D 的赔偿责任和责任限额应适用双方约定的英国法而非网状责任制设定的印度法律。因此，即使英国法下 D 的赔偿责任限额远远小于中国法院根据印度法判定的 B 对 A 承担的赔偿责任，因为 B 与 D 之间存在陆运合同准据法的约定，B 也只能承受此种“责任差”。另一方面，如果多式联运经营人与区段承运人主体同一时，即前述假设案例中，如果 B 与 D 主体同一时，不存在对外承担责任后的对内追索问题。对于印度区段发生的定域损失，B 有权放弃适用印度法。

另外，如果中国法作为多式联运合同的准据法后，根据《海商法》第 105 条的规定适用域外的区段法律时，多式联运经营人的赔偿责任与责任限额会受到域外区段法律的查明以及适用等因素的影响，也有可能使《海商法》第 105 条设定的网状责任制落空。以笔者选取的定域损失发生于墨西哥陆运区段的一系列案件为例，8 号、13 号、14 号、16 号、17 号案件均涉及墨西哥陆运区段的货损^②。8 号案件中，对于墨西哥陆运区段货损，法院适用中国法律作为区段法律进行裁判。13 号、14 号、16 号案件对于墨西哥陆运区段货损均适用《墨西哥联邦道路桥梁和车辆运输法》。而案情与 16 号案件高度相似

^① 8 号案件和 17 号案件为关联案件，在 8 号案件中法院认为保险公司代位的玛伟贸易公司与航美公司之间成立的是多式联运合同关系。而在 17 号案件中，法院认为，在 8 号案件中被认定为多式联运经营人的航美公司与马士基公司也为多式联运合同关系，马士基公司为多式联运经营人。

^② 8 号、16 号、17 号案件涉及的是同一货主玛伟贸易公司委托出运的两票货物，8 号案件和 17 号案件指向同一票货物，海运起运港为上海；16 号案件的海运起运港为厦门。

的 17 号案件，法院虽然也认为墨西哥陆运区段货损可适用《墨西哥联邦道路桥梁和车辆运输法》，但却认为马士基公司未能举证证明墨西哥陆运承运人具备运输营运许可。因此，马士基公司不享有责任限制的权利，最终法院判令马士基公司需承担全额赔偿的法律责任^①。从前述案例来看，对于同一部域外法，由于法院的理解与适用不同，多式联运经营人的赔偿责任和责任限额会出现不确定性。而允许当事人在选择中国法律作为多式联运合同准据法后，再次合意选择较为熟悉的法律作为区域法律，可能有利于尊重当事人解决实体纠纷的真实意思表示。

司法实践中，由于多式联运定域损失发生时，货方通常直接依据与保险人的保险合同的约定向保险人索赔，保险人赔付货方取得法定代位求偿权后会对多式联运经营人发起定域损失索赔诉讼。如此类诉讼在中国进行，也涉及到保险人与多式联运经营人之间关于定域损失赔偿责任和责任限额的法律适用问题。笔者认为，即使货方与多式联运经营人之间存在选法协议，但在保险人代位货方提起的诉讼中，货方与多式联运经营人合意选择的法律并不对保险人当然具有约束力，保险人仍有权另行主张选择法律。但是，如果多式联运经营人与货方的合同中有效并入了《1991 年联合国贸易和发展会议 / 国际商会多式联运单证规则》作为合同条款，由于该规则第 6.4 条对于定域损失的法律适用已经有了明确约定（多式联运经营人的赔偿责任依照调整该区段运输方式的国际公约或强制性国家法律的规定计算），则除继受货方地位的保险人与多式联运经营人就定域损失的法律达成新的协议外，多式联运经营人的赔偿责任应当依照《1991 年联合国贸易和发展会议 / 国际商会多式联运单证规则》处理。

综上，多式联运合同相关当事人在订立以及履行多式联运合同时，应当充分认识到多式联运纠纷适用规则的不确定性。对于网状责任条款导致的法律适用的不确定性，亦在当事人合理的主观认知范围之内。^{[2]159}《海商法》第 105 条规定的网状责任制，只是为多式联运经营人提供一种制度保障，并不是冲突规范或者具有强制性的法律适用规则。在当事人选择中国法律作为多式联运合同准据法后，也应当允许其基于理性认知、对自身合法权益的考量合意选择定域损失所涉多式联运经营人赔偿责任和责任限额的区段法律。如果多式联运经营人希求得到网状责任制的保护，避免“责任差”风险，多式联运经营人可不与索赔方达成区段法律选法协议，而继续享有《海商法》第 105 条的网状责任制保障，适用该条指向的区段法律。

^① 13 号、14 号和 16 号案件的相关裁判文书中均未体现 17 号案件二审裁判文书中的“实际承运人承运货物时必须具备墨西哥主管机关授予的运输营运许可”的相关内容。

第二，从新近的司法实践看，中国法律作为多式联运准据法后，当事人不能再次选择定域损失适用的区段法律并非是唯一合理结论。对于 13 号案件中（2018）最高法民再 196 号民事判决书内“本案适用墨西哥法律的依据是《中华人民共和国海商法》第一百零五条的规定，而不是各方当事人之间的约定……”的措辞有两种解读。一是当事人选择中国法律作为多式联运合同准据法后，就墨西哥陆运区段发生的损失所涉的多式联运经营人的赔偿责任和责任限额，只能适用《海商法》第 105 条指向的“调整该区段运输方式的有关法律规定”即墨西哥法律。二是（2018）最高法民再 196 号民事判决书并未否定当事人有另行选择其他国家“调整该区段运输方式的有关法律规定”的权利。笔者认同第二种解读。因为该案中，双方当事人只选择了中国法律作为多式联运纠纷整体适用的准据法，在中国法律作为准据法后，未再对区段法律进行选择。此时，《海商法》第 105 条发挥域外实体法律适用规则功能后指向的法律就是墨西哥法律。但该判决并未对当事人可以合意选择区段法律作出否定性结论。而裁判于 13 号案件之前的 12 号案件以及裁判于 13 号案件之后的 18 号案件，均是尊重了当事人合意选法的意思自治，适用了当事人合意选择的区段法律确定多式联运经营人的赔偿责任和责任限额。

第二种情形是当事人有效选择其他国家法律作为多式联运合同的准据法。此时，《海商法》第 105 条没有适用空间，需根据查明的该国法律确定多式联运经营人的赔偿责任。如果当事人有效选择的外国法无法查明而需适用中国法，则有关多式联运经营人的赔偿责任和责任限额的认定同当事人有效选择中国法律为准据法时一致，无需赘述。如果定域损失被中国未作为缔约国的国际公约所调整，中国法院没有义务直接适用该国际公约，但可以将该公约视为其他国家国内法的组成部分，并根据该国法律对于该公约的适用规定决定如何适用该公约（10 号案件的做法）。当然，如果多式联运经营人与索赔方在合同中明确约定定域损失发生时适用域外区段国际公约的，即使中国不是该公约缔约国，但根据《法律适用法司法解释（一）》第 9 条的规定，如果该国际公约的适用不违反中国社会公共利益或法律、行政法规强制性规定的，可以根据该公约的内容确定当事人的权利义务关系，这也是尊重当事人意思自治的表现。

（二）发挥最密切联系原则确定多式联运准据法和区段法律的功能

最密切联系原则萌芽于萨维尼的“法律关系本座说”，因英美法的判例和学说而逐步成熟并发挥重要影响力。^[16]由于缺乏对最密切联系原则尤其是确定合同所涉最密切联系国家的硬性规则，最密切联系原则在具备实用性、灵活性的优点之时，也明显表现出了根据该原则确定适用法律的不确定性、不稳定性的一面，更容易滋生滥用受诉法院地

法的倾向。因此，有观点认为，对于解决合同争议的准据法，最密切联系原则并没有适用的空间。出于应适用规则的确定性、可预见性以及法律适用上的便利，应通过冲突规则确定哪一国的任意性规范得以适用，进而解决与合同争议有关的问题。^{[2]153} 笔者对此并不赞同。因为多式联运天然具有主体复合性、空间跨地域性、运输方式多样性等特征，在关涉多式联运的公约尚未生效且当事人无法达成合意选法协议之时，宜采取最密切联系原则确定多式联运合同整体适用的法律。在最密切联系国家的选择上，应当充分考量体现多式联运经营合同权利义务履行特征的当事人居所（公司住所、注册地、经营地）、合同签订地、履行地（货物发送地、拟运送的目的地）等客观要素，合理确定最密切联系的国家。

如果依照最密切联系原则确定中国法为多式联运合同整体适用的准据法，由于《海商法》第 105 条关于定域损失区段法律的规定不具有强制性，法院可询问当事人是否合意选择区段法律。如当事人不选择区段法律或者就区段法律无法达成选法合意，再根据《海商法》第 105 条网状责任制的规定确定区段法律。如果依照最密切联系原则确定外国法为准据法，则根据外国法的规定认定多式联运经营人的赔偿责任。如依照最密切联系原则确定的外国法无法查明，则多式联运纠纷的准据法为中国法律，关于区段法律的确定过程同前，不再赘述。

（三）合理认定货损区段

对于货损区段的认定，较为复杂的情形在于货物损失发生的整体运输区段可以判断，但无法判断具体货损的原因事实或结果事实发生于同一运输方式的哪一段物理空间。比如中国多式联运经营人 A 承揽一票多式联运，托运人为美国 B 公司，货物从深圳出发，经陆路运输至香港，自香港装船运输至德国，货物在德国港口经过换箱操作，可证明货物状况良好。从德国通过公路运输至挪威途中，因德国和挪威之间某一段公路（可能还经过其他欧盟国家）在修路，货物被运抵挪威目的地后发现货损。如经过鉴定无法证明货损具体发生于公路运输中的哪一个国家，或者经鉴定证明货物是由多个国家的公路修理产生的道路不平共同致损。那么，前述损失是定域损失还是《海商法》第 106 条规定的“非定域损失”？从发生说层面看，前述问题涉及到对“区段”如何界定的问题，即是以某固定空间位置界定还是以“单一固定运输方式从事运输的整个跨域性空间”界定。从中国近年来在海运阶段的法律适用实践看，对于海运“区段”的界定，大多采取第二种认定方式，即区段是由“单一运输方式+可能跨域的空间”共同构成，笔者对此予以认同。因此，当事人选择中国法律为准据法，但未选择区段法律，而区段运输又跨越多

个国家（地区）时，需根据最密切联系原则确定《海商法》第 105 条指向的区段法律。此时，最密切联系的要素应与确定准据法的最密切要素有所区别，可以综合考量体现定域损失的当事人居所（公司住所、注册地、经营地）、索赔发生地、定域损失发生地、当事人已经合意选择的准据法等要素予以确定区段法律。比如，中国 G 货主委托中国多式联运经营人 H 经海陆联运自中国深圳将一票货物运输至 I 国内某内陆城市。涉案货物海运区段需经过中国、越南、新加坡、印度等海域。涉案货物在新加坡海运中转时发生货损。G 货主向 H 发起索赔，双方选择中国法为准据法，但未选择确定关于 H 的赔偿责任和责任限额的法律。根据前述法律适用过程，《海商法》第 105 条发挥国外实体法律适用规则功能。但是，对于新加坡海运中转阶段发生的货损，并不宜直接适用新加坡法律确定 H 的赔偿责任和责任限额，而应当综合考量 G 与 H 均为国内主体、双方均合意选择中国法为准据法、索赔在中国进行等因素，将中国法律作为区段法律。当然，如特定物理空间货损涉及两种不同区段运输方式的界定，可将相续的两个区段的相关法律规定一并纳入待适用法律范畴综合对比考察，以便最大可能地精准适用区段法律。

四、结语

《海商法》规定网状责任制的目的在于避免多式联运经营人遭受“责任差”损失，助力于多式联运有序发展。但此种保护属于多式联运经营人的自我处分范畴，《海商法》第 105 条不属于中国的强制性规定，也不涉及中国的社会公共利益，不具有强制适用性。在涉及定域损失的法律适用方面，多式联运经营人有权通过与货物利益方达成选法协议的方式选择放弃网状责任制的保护。在多式联运定域损失的法律适用层面，可参照国际私法尊重当事人意思自治的原则，将当事人意思自治贯穿于多式联运纠纷准据法选择、区段法律选择的全过程，同时充分发挥最密切联系原则的辅助性法律适用机制的功能。

参考文献:

- [1]HOEKS M.Multimodal transport law—the law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods[M].The Netherlands:Kluwer Law International, 2010:73.
- [2]张丝路.国际多式联运合同法律适用问题研究[D].大连：大连海事大学，2018.
- [3]最高人民法院民法典贯彻实施工作领导小组.中华人民共和国民法典合同编理解与适用（四）[M].人民法院出版社，2020.
- [4]司玉琢，张永坚，蒋跃川.中国海商法注释[M].北京大学出版社，2019.
- [5]张珠围.国际多式联运合同法律适用问题研究——以中国《海商法》第 105 条为中心[J].国际经济法学刊，2021（1）.

- [6]袁发强, 卢柏宜.《海商法》第四章“强制适用”之合理性探究[J].中国海商法研究, 2021, 32(1): 3-15.
- [7]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):34-35.
- [8]沈涓.法律选择协议效力的法律适用辩释[J].法学研究, 2015, 37(6).
- [9]联合国大会.《国际商事合同法律选择原则》秘书处的说明[EB/OL].[2021-10-06].<https://assets.hcch.net/upload/text40cn.pdf>.
- [10]SYMIONIDES S C.Codifying choice of law around the world:an international comparative analysis[M].New York:Oxford University Press, 2013:160.
- [11]申婷婷.国际私法中的强制性规则:源流、立法与实践[J].法学杂志, 2018, 39(8):126.
- [12]UNCTAD Secretariat.Multimodal transport:the feasibility of an international legal instrument[EB/OL].(2003-01-13) [2021-10-01].https://unctad.org/system/files/official-document/sdtetlb20031_en.pdf.
- [13]杨运涛.国际货物多式联运法律关系研究[D].北京:对外经济贸易大学, 2006: 22.
- [14]张丝路.评析《国际商事合同法律选择原则》对当事人意思自治的限制[J].甘肃政法学院学报, 2016(5):152.
- [15]贺万忠, 赵萍.多式联运经营人货物损害赔偿责任限制规则的构建——兼评我国《合同法》与《海商法》的相应规定[J].河北法学, 2004(3):52.
- [16]肖永平, 任明艳.最密切联系原则对传统冲突规范的突破及“硬化”处理[J].河南司法警官职业学院学报, 2003(3):15.