

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

国际货物多式联运经营人责任规则分析

刘玲

(西南政法大学 国际法学院, 重庆 401120)

摘要:国际货物多式联运在中国扩大对外开放中发挥着极其重要的作用。其中,多式联运经营人责任问题则是多式联运的重点和难点所在。目前,现存的国际货物多式联运统一规则,有些因批准加入国家数量未达到生效的要求而迟迟未生效,有些又属于自愿适用的规则且与当前国际经济发展水平不完全适应。除了《中华人民共和国合同法》和《中华人民共和国海商法》中的几个条款对多式联运有所规范外,可以说,在多式联运法律规则领域,中国的立法还很不完整。不仅如此,中国法律仅有的这几个条款对多式联运经营人责任的调整还出现了完全相反的效果。有鉴于此,中国亟需完善多式联运经营人责任相关规则,为中国不断扩大的国际贸易流通保驾护航。

关键词:多式联运;经营人责任;货物运输;责任规则

中图分类号:D996.19 **文献标志码:**A **文章编号:**2096-028X(2020)02-0083-06

An analysis of the liability rules for international multimodal transport operators

LIU Ling

(School of International Law, South West University of Political Science and Law, Chongqing 401120, China)

Abstract: International multimodal transport of goods, as a special mode of transport, plays an important role in China's opening to the outside world. The liability of multimodal transport operator has always been the key and difficult point of multimodal transport. At present, some of the existing uniform rules of international multimodal transport of goods have not come into force due to the fact that the number of countries that have ratified the entry into force has not met the requirements, where as some others are voluntarily applicable and are not fully compatible with the current level of international economic development. Meanwhile, there are no complete multimodal transport rules in China except for a few clauses in the *Contract Law of the People's Republic of China* and the *Maritime Code of the People's Republic of China*, and the adjustment of these clauses for multimodal transport operator's liability are completely opposite effects. In view of this, it is urgent for China to improve the relevant rules of multimodal transport operator's liability, so as to protect the ever-expanding international trade.

Key words: multimodal transport; the liability of the operator; transport of goods; liability rules

一、案例

2015年3月,F公司向S公司采购一批液晶显示面板,S公司作为托运人与Z公司签订运输合同,约定先经海运从马来西亚巴生港将货物运至希腊比雷埃夫斯港,再经铁路运至斯洛伐克尼特拉。Z公司签发了已装船清洁联运海运单。当货物行至位于希腊境内的铁路运输区段时,发生火车脱轨造成货损。H公司作为涉案货物保险人,在对S公司进行

保险赔偿后,遂以该笔保险赔偿金为标的向Z公司追偿。Z公司以火车脱轨系事故发生时当地持续暴雨引发地质塌陷所致,属于承运人免责事由进行抗辩,并认为其主张的理由即便不属于免责事由范围,也应依法享有承运人赔偿责任限制。

审理该案的上海海事法院认为,H公司为日本公司,涉案合同约定运输目的地为斯洛伐克,事故发生地在希腊,故将该案定性为允许当事人自由选择

收稿日期:2019-12-17

作者简介:刘玲(1987-),女,四川内江人,西南政法大学国际法学院国际法专业博士研究生,重庆市九龙坡区民政局干部,E-mail:499530289@qq.com。

适用法律的涉外民商事纠纷。审理过程中,双方选择将希腊法律适用于本案事发运输区段的责任认定和责任承担方式。

法院查明,希腊是《国际铁路运输公约》(Convention concerning International Carriage by Rail)的缔约国,且在加入时未提出任何保留,故在希腊该公约应优先适用。根据《国际铁路运输公约》第23.2条,若货物的毁损、灭失或延迟交付是由于承运人无法避免并阻止的原因所造成的,承运人无须承担赔偿责任。法院认为,事发前,事故区域虽持续降雨,但与该地区历史降水数据相比,事故发生时段降水量只处于历史中上水平,属于正常降水。列车脱轨的直接原因并非由雨水直接冲击造成,而是事故区域因常年频繁降雨,土壤受到长久侵蚀而逐渐造成地层塌陷所致,地层发生塌陷的具体时间是无法人为预测和控制的,且无证据证明是否可通过适当的铁路养护来准确预计、控制或绝对避免此种地质变化。最终,上海海事法院依据《国际铁路运输公约》第23.2条的规定,判决Z公司不承担赔偿责任。对于该判决,H公司表示不服,又将该案上诉至上海市高级人民法院,后于二审程序中撤回上诉。^[1]

国际贸易随着“一带一路”倡议的推进而愈加繁荣,对多式联运的需求和依赖也在不断增长。该案可以清楚地表明多式联运经营人责任问题在国际贸易中的重要性,事实上,大多数国际货物多式联运合同纠纷往往都是因多式联运经营人责任问题所引起的。

二、国际货物多式联运经营人责任规则内涵

国际货物多式联运是一种基于国际多式联运合同的特殊运输。在广义上对它的定义为“按照多式联运合同,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。”^[2]²³³1980年《联合国国际货物多式联运公约》(简称《1980年公约》)亦对国际货物多式联运采用此定义。在狭义上,则是指多式联运经营人,以至少两种不同的运输方式,其中一种必须是海上运输方式,将货物从一国境内接管地运至另一国境内指定交付地的运输。笔者主要讨论的是广义上的多式联运。

(一) 国际货物多式联运所包含的法律关系

国际货物多式联运较之于一般意义上的运输具有更复杂的法律关系,其复杂性主要表现为它是一个涉及多方、多重合同关系的法律关系网络。该网

络以多式联运经营人与货物利益方签订的国际货物多式联运合同为基础,同时兼有与各区段承运人订立的若干单式运输合同,以及为方便运输,而与货物处理服务提供方订立的货物处理服务合同等多重合同关系共同组成。各当事人仅对与其订立合同的相对方负责,即多式联运经营人向货物利益方就整个运输全程负总责;各区段承运人及货物处理服务提供方,仅就其各自提供的区段运输或服务向多式联运经营人负责。

(二) 国际货物多式联运经营人责任实质

虽然参与国际货物多式联运的当事方数量众多,其法律关系呈现出复杂的网络化特征,但其责任本质归结起来不外乎两个方面,一是货物发生毁损、灭失或延迟交付时,多式联运经营人应依据国际货物多式联运合同这种外部关系对货物利益方承担的赔偿责任;二是承担赔偿责任后,依据相关单式运输公约或国内法,多式联运经营人向负有责任的区段承运人或货物处理服务提供方所行使的对内追偿权。简言之,即国际货物多式联运经营人的外部责任(简称外部责任)和内部追偿权利(简称内部追偿权)。自20世纪50年代,集装箱产生且在国际贸易中得以大量使用,促进了多式联运的发展。如何规范多式联运经营人责任,实现外部责任和内部追偿权的平衡?国际社会一直致力于对此进行研究和探索。

由于国际货物多式联运途经多国且里程长,又同时整合多种运输方式,沿途发生货物毁损或灭失(统称货损)在所难免,既可能发生能确定是某一区段的货损(简称定域货损),又可能发生无法确定是哪一区段的货损(简称非定域货损)。在定域货损情况下,通常适用可以较好平衡外部责任和内部追偿权的相关单式运输公约或国内法,而在非定域货损情形下,认定和划分多式联运经营人责任则比定域货损情况下更为复杂。

学理上,关于国际货物多式联运经营人责任规则的学说主要有两类:一类是上位结构理论,另一类是下位结构理论,相对应的则是统一责任体制和网状责任体制。^[3]统一责任体制建立在上位结构理论基础之上,在该责任体制下,责任基础、责任形式、责任限额等责任内容因受同一规范调整而始终保持统一,因此,各当事人也能对存在的运输风险、赔偿责任、责任限额等具有较高程度的预见,然而统一责任体制却与各单式运输公约或国内法责任规则难以协调,从而无法保障外部责任和对内追偿权的平衡。

统一责任制在理论上包含纯粹统一责任制和修正统一责任制。纯粹统一责任制对各区段单式运输公约或国内法是完全忽略的,责任自始至终只受到多式联运规则的调整。在修正统一责任制下,当发生定域货损时,如满足一定条件,即可适用有关国际公约或国内法的相关规定,因而也比纯粹统一责任制更能兼顾与各单式运输公约或国内法的关系。

根据下位结构理论建立的是网状责任制,在该责任制下,多式联运经营人责任受各区段单式运输公约或国内法的规定调整,即运输区段的变化也随之引起多式联运经营人责任的变化。^{[2]491-492}这种责任制一方面较好兼顾了与单式运输公约和国内法的关系,另一方面却极大牺牲了多式联运各当事人对运输风险和责任的可预见性。同样的,网状责任制在理论上包括纯粹网状责任制和修正网状责任制两种类型。依据纯粹网状责任制,要么在定域货损情况下适用该区段国际公约或国内法,要么在非定域货损时,适用当事人的约定或共同选择的国内法。在修正网状责任制下,发生非定域货损时,则借鉴统一责任制的模式适用统一的责任规则。

三、现有国际货物多式联运经营人责任规则及评析

现行关于国际货物多式联运经营人责任的统一规则主要存在于国际商会1973年制定,并于1975年修改的《联合运输单证统一规则》(简称《1975年统一规则》)^①、《1980年公约》^②及1991年《联合国贸易和发展会议/国际商会多式联运单证规则》(简称《1991年单证规则》)^③中。另外,2008年《联合国全程或部分海上国际货物运输合同公约》(简称《鹿特丹规则》)^④虽不属于笔者所讨论的广义多式联运规则,但是,当在“海运+其他”的运输模式下,该规则可作为调整多式联运的多式联运规则,当不存在其他运输方式而仅有海上运输时,该规则即作为纯粹的海运公约。为更全面地分析国际货物多式联运经营人责任规则,笔者将其一并纳入讨论。

在中国,关于多式联运的立法目前还不完善,仅

在《中华人民共和国海商法》(简称《海商法》)和《中华人民共和国合同法》(简称《合同法》)中存在一些不够完整的规定。

(一)国际货物多式联运经营人责任统一规则及评析

1. 多式联运经营人责任基础

在《1975年统一规则》中,规则5第(e)项及规则12分别规定了多式联运经营人的责任及可援引的免责事由。可见,该规则采用了过错推定责任的责任基础。《1991年单证规则》在责任基础上,继承了《1975年统一规则》的规定而同样采用过错推定责任。《1980年公约》第16条第1款规定了多式联运经营人的责任,在责任基础上采用的仍是过错推定责任。

2. 多式联运经营人责任形式

《1975年统一规则》在责任形式上采用修正网状责任制,该规则在适用范围条款(a)中规定,当发生定域货损时,必须受单一方式的运输规则调整;当发生非定域货损时,必须受本规则的制约。如前分析,其优势主要体现在当发生定域货损时,多式联运经营人外部责任和内部追偿权更能实现平衡,也利于缓和其与多式联运规则的冲突。而对于非定域货损,《1975年统一规则》则运用“包涵所有”条款来替代纯粹网状责任形式下,由合同当事人自行约定解决方案或共同选择适用法律的做法,故原则上并不比纯粹网状责任制有更大的可预见性。^{[2]492-494}

《1980年公约》开创了采用修正统一责任体制的先河,其中,第19条准许有条件地适用国际单式运输公约或国内法责任限额,除此之外的责任内容仍然适用公约的规定。^[4]通过此规定可以最大程度排除其他国际单式运输公约或国内法适用的可能,不难看出,该责任制同时也兼具网状责任体制的某些特征,具体体现在定域货损情形下,对单式运输公约或国内法某些规定的有条件适用。

《1991年单证规则》继承了《1980年公约》采用的责任形式。其中,规则6.4规定发生定域货损时适用国际公约或国内法的条件,不过该规则规定的

① 《1975年统一规则》是由国际商会在1973年制定,后于1975年进行修订的供当事人在多式联运合同中自愿采纳的规则。

② 《1980年公约》是1980年5月24日在日内瓦举行的联合国国际联运会议第二次会议上,经与会的84个贸发会议成员国一致通过的。这是世界上第一个关于多式联运的国际统一立法,制定时规定需有30个国家批准加入才能生效,该公约至今仍处于未生效状态。

③ 《1991年单证规则》是1991年由联合国贸易和发展会议与国际商会在《1975年统一规则》基础上,参考《1980年公约》共同制定的,供当事人自愿采纳的多式联运规则。

④ 2008年12月联合国大会通过了《鹿特丹规则》,以“海运+其他”的模式,将其调整范围扩大至海上运输以外的范围。

此种适用条件比《1980 年公约》规定的更宽泛,即只要满足单式运输公约或国内法规定了不同于该规则的另一责任限额这一条件,则该限额标准就可在定域货损情况下得以适用;而《1980 年公约》要求必须是国际公约或国内法所规定的责任限额比该公约更高时,国际公约或国内法规定的此种更高的限额标准才有被适用的可能。因此,当发生定域货损时,《1991 年单证规则》在责任限额上更容易导致单式运输公约或国内法的适用,也更能避免在责任限额上与单式运输公约或国内法的冲突,亦更利于实现外部责任和内部追偿权的平衡。但是,《1980 年公约》明确了一个可以预知的责任限额底线,因此,与《1991 年单证规则》相比,更能预见运输责任及风险。

《鹿特丹规则》第 26 条的标题,开门见山地表明其突破了传统海运公约的适用局限,使得包含海运在内的国际多式联运有了适用该规则的可能。^[5]《鹿特丹规则》规定,在海运区段外,发生定域货损时,只有在赔偿责任、责任限额和时效此三方面满足相关条件才具备适用其他单式运输公约的条件。值得注意的是,不同于前述三个多式联运统一规则,《鹿特丹规则》在此排除了相关国内法的适用,这可在一定程度上提高国际货物多式联运当事方对责任的预见性,并减少为知晓运输沿线国家国内法的相关规定而给多式联运造成的高昂成本。^[6]此种责任形式也被形象地称为最小网状责任制,之所以最小,一是因其将国际单式运输公约的适用可能性降至最低,即只在赔偿责任、责任限额和时效三个方面且还需满足一定条件时才适用,^[7]这也有别于《1975 年统一规则》的修正网状责任制,对国际单

式运输公约的适用范围不加限制,即对赔偿责任的所有问题,都可适用;二是因《鹿特丹规则》完全排除了国内法的适用,使得网状变得最小,而大大增加《鹿特丹规则》被适用的几率。

3. 多式联运经营人责任限额

《1975 年统一规则》规则 11 第(c)项,规定了定域货损情况下几乎比所有单式运输公约都更低的责任限额标准。在发生定域货损时,由于其采用的网状责任制最终会导致相应单式运输公约或国内法的适用,而在货损发生前,根本无法预知货损发生区段,也就无从知晓责任限额标准,这给国际货物多式联运各方当事人对运输风险的评估和运输保险的安排造成极大的困难和不确定性。

在责任限额上,《1980 年公约》第 18 条第 1 款和第 3 款分别规定了两种标准,区分的依据是是否含有水路(海上或内河)运输,这是该公约的一大亮点。《1980 年公约》虽至今还未生效,但其作为世界首部关于国际货物多式联运统一立法的地位不容否认,其以修正统一责任制建立了一套比较完备的规则和立法示范,为各国国内多式联运立法提供了参考。并且,在责任限额上还为多式联运经营人提供了一个明确的责任限额底线,有利于当事人更准确地预估运输风险并合理安排运输保险。

在责任限额上,《1991 年单证规则》同样依据是否包括水路运输设定了不同的限额标准。规则 6.1 对包括水路运输的责任限额规定却忽略了通胀等经济因素,其设定的限额标准不仅没有比 11 年前的《1980 年公约》有所提高,反而还更低。规则 6.3 明确了在不包括水路运输的情况下,与《1980 年公约》在同等状况下相同的限额标准。

表 1 国际货物多式联运经营人责任统一规则表

名称	经营人责任基础	经营人责任形式	经营人赔偿责任限额
《1975 年统一规则》	过错推定责任	修正网状责任制	不定域货损:每千克不超 30 金法郎,除非已申报较高价值; 定域货损:依据国际公约或国内法,若不能适用则用本规则
《1980 年公约》	过错推定责任	修正统一责任制	包括海上或内河运输:灭失或损坏每件或其他货运单位不超 920SDR 或毛重每公斤不超 2.75SDR; 不包括海上或内河运输:灭失或损坏毛重每公斤不超 8.33SDR
《1991 年单证规则》	过错推定责任	修正统一责任制	包括海上或内河运输:除非事先申明及标注否则灭失或损坏不得超 每件或每单位 666.67SDR 或毛重每公斤 2SDR,以高者为准; 不包括海上或内河运输:不超灭失或损坏货物毛重每公斤 8.33SDR
《鹿特丹规则》	过错推定责任	最小网状责任制	不超过每件或每其他货运单位 875SDR 或毛重每公斤 3SDR,以高者 为准。但货物价值已由托运人申报且在合同事项中载明或委托双方 已另行约定高于该赔偿责任限额的除外

(二) 中国多式联运经营人责任规则及评析

1. 《合同法》

《合同法》在分则部分单独为多式联运设置了

一节,不过仅有寥寥 5 条。综合其第 311 条、第 321 条、第 113 条、第 312 条四个条款不难看出,对多式联运经营人责任的调整略显严格,特别是在非定

域货损情况下,多式联运经营人的赔偿额依约定或货损的实际价值,再加上货物利益方在合同履行完毕后预期可获的利益。简言之,在非定域货损情形下,赔偿责任除了含有直接损失还有间接损失。事实上,几乎没有哪一部单式运输公约或国内运输立法规定运输合同的货损赔偿是包括货物利益方间接损失的。这不仅会打击多式联运经营人的运输积极性,还会导致其在非定域货损情况下,为规避可能承担的巨额赔偿而想方设法制造可以证明货损发生在特定区段的证据,从而达到将货损判定为定域货损而适用更低赔偿标准的目的。

2.《海商法》

《海商法》关于多式联运的规则体现在第102条至第106条,不过调整范围仅局限于必须包含海上运输区段的多式联运,即狭义的多式联运;而《合同法》并未作此限制,只要满足两种及以上不同运输方式相结合的条件即可。因此,《合同法》的调整范围大于《海商法》。

根据《海商法》第105条、第106条,再加上第四章明确其不适用于中国港口之间的海上货物运输的限制^①,那么受其调整的多式联运必然包含不完全在中国境内的海运区段,定域货损情况下,适用的法律就可能是相关国际单式运输公约或他国国内法。该法第56条又规定了较低的责任限额标准,实践中,不排除多式联运经营人可能会隐匿能够判定货损出现在特定区段的相关证据,致使货损被认定为可适用《海商法》的非定域货损,从而按照较低的限额标准进行赔偿。

另外,在“海运+其他”的多式联运情况下,其中,海上运输区段以何种合同模式组织运输,也会直接影响法律的适用。综合《海商法》第四章规范的海上货物运输合同规则来看,由于航次租船合同与《海商法》第四章的规定不构成一般规定与特别规定的关系,那么,如果海上运输区段以航次租船合同模式组织时,此种多式联运合同将不再适用《海商法》第四章的调整,只能如同没有海运区段的多式联运一样,适用《合同法》的多式联运合同规定。^{[8]3-11}这会造成,同样在“海运+其他”的多式联运中,海运区段运输组织模式(运输合同)的差异会

导致法律适用上的差别进而产生不同的法律结果。这种情况下,对于货物利益方而言,其与多式联运经营人签订多式联运合同后,多式联运经营人再与海运区段具体承运人签订运输合同,具体以哪种合同模式组织海上运输,则由多式联运经营人和海运区段具体承运人决定,所选择的合同模式的差异最终会引起法律适用的不同,而给货物利益方带来权利义务上的差别,这对不参与选择海运区段运输合同模式的多式联运货物利益方来说可能会带来不公平。

综上,《海商法》和《合同法》虽采用相同的责任体制,在实际效果上二者出现的结果却截然相反。前者对多式联运经营人来说,发生非定域货损比定域货损更为有利;而适用后者,结果却正好相反。^[9]同时,在“海运+其他”的多式联运下,因组织海上运输区段的运输合同模式的差异,亦会造成法律适用结果的不同。因此,在分别适用这两部法律对多式联运进行调整的情况下,给多式联运各方当事人在权益、责任和风险等方面造成的如此悬殊差异,势必会增加运输实践中发生矛盾纠纷的频率和可能性,阻碍中国货物多式联运的发展,也不利于相关法律规则的适用和构建。虽然,中国已于2018年11月向全社会正式公布了《海商法(修订征求意见稿)》,不过对于多式联运规则的改动不大。除了将迟延交付纳入责任范围,并有条件地明确其与海运实际承运人的连带责任外,并未对多式联运经营人责任产生实质改变。

四、对完善中国多式联运经营人责任规则的建议

党的十九大报告明确强调,中国要加强并扩大对外开放^②。同时,西部陆海新通道建设也已上升为国家战略,并成为加速陆海联动,形成东西互济开放格局的重要抓手。在此背景下,如何为中国国际货物多式联运提供法律和规则保障,使其能充分发挥在国际贸易中的通道和辐射作用,助力中国扩大对外开放,是当下所面临的不容忽视的问题。

(一)统一性与可预见性并重

统一性要求不管货物灭失或损坏发生在哪一区段,多式联运法律关系始终受特定法律的统一支配;

^① 中国已于2018年11月公布《海商法(修订征求意见稿)》,新增国内水路货物运输合同章节,将位于中国港口之间的水路货物运输合同纳入《海商法》调整。

^② 习近平总书记在十九大报告中指出:“要以‘一带一路’建设为重点,坚持引进来和走出去并重,遵循共商共建共享原则,加强创新能力开放合作,形成陆海内外联动、东西双向互济的开放格局。”

可预见性要求规则能达到让当事人能合理预见其行为结果,并能以此评估其行为风险,以便提前采取相应的风险转移措施的目的。^{[8]51-52}在《合同法》和《海商法》中,由于修正网状责任体制的采用,使得多式联运经营人责任是随着运输区段的改变而进行改变的,表现出统一性和可预见性的同时缺乏,再叠加由这两部法律对该领域进行分治的局面,所造成的结果迥异,更加剧了这种统一性的缺失。因此,中国应在统一性和可预见性上着力,在构建多式联运经营人责任规则时兼顾统一性和可预见性。

(二)合理兼顾效益和公平

效益是以最低的成本取得最高的产出,或以既定的投入组合达到最高水平的产出。^[10]而公平则更关注他人、群体和社会的利益。法律所追求的公平价值即是要让权利与义务在法律主体之间得以公平分配,并最终实现社会公平。^[11]《海商法》和《合同法》却分别诠释了各自对效益或公平的过分极端追求。出于对海上运输风险特殊性的考虑和对航海职业共同体的维护,《海商法》规定了几乎比所有单式运输公约或国内法都更低的承运人责任限额,表现得过于偏重效益价值,一定程度上在保护海运承运人利益的同时却漠视了货物利益方的权利。而《合同法》站在了另一个极端,其作为民事领域的重要法律,又淋漓尽致地彰显了极具民事法律色彩的公平价值,将责任范围扩大至间接损失,这是任何国际

运输公约或国内运输立法都没有的。事实上,不管是过分重视效益价值还是公平价值,对于多式联运这一特殊运输方式都是不切实际的。

(三)制定专门的多式联运法律

事实上,因为多式联运在中国由《海商法》和《合同法》这两部分别属于不同法律部门的法律所共同调整,由于它们各自追求的价值各异,并呈现出对效益价值或公平价值的过分偏重,致使对多式联运经营人责任的调整,最终出现完全相反的效果。要解决这一状况,根本途径还在于应制定中国统一的专门的多式联运规则。在当前“一带一路”建设背景下,中国没有一部专门的法律对国际贸易中被频繁使用的多式联运进行规范,这不仅与中国贸易大国和运输强国的地位不相匹配,而且也不利于中国当前运输物流业的发展和持续扩大的对外开放。放眼周边与中国贸易往来频繁的国家或地区,大多对此有专门的立法^①。^[12]因此,中国也应加快在该领域进行专门立法的步伐,构建科学、合理、专业的多式联运经营人责任规则。例如,在责任形式上,不妨借鉴《1980年公约》的修正统一责任体制,给各方当事人提供一个可预见的最基本的责任限额底线。对于责任限额的具体数额,可综合参考现存的各单式运输公约和国内法的规定,结合当下社会经济发展水平,兼顾效益和公平确定具体数额。

参考文献:

- [1] 最高人民法院. 2018年全国海事审判典型案例[EB/OL]. (2019-09-11)[2019-11-12]. <http://courttapp.chinacourt.org/zixun-xiangqing-183862.html>.
- [2] NASSERI K. The multimodal convention[J]. Journal of Maritime Law and Commerce, 1988(19).
- [3] 贺万忠. 国际货物多式联运经营人责任体制评析——兼论我国相应立法[J]. 国际经济法论丛, 2002(2): 488-525.
- [4] 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.
- [5] 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(3): 9-14.
- [6] 张丝路, 李志文. “一带一路”战略下多式联运运输规则研究——以《鹿特丹规则》为借鉴[J]. 兰州学刊, 2017(6): 147-157.
- [7] 徐玉梅, 杜鹃. “一带一路”战略下我国与沿线国家国际多式联运经营人责任协调探析——以“最小网状责任形式”为视角[J]. 学习与探索, 2017(8): 70-77.
- [8] 司玉琢. 航次租船合同的立法反思——以《海商法》修改为契机[J]. 中国海商法研究, 2019, 30(4).
- [9] 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, 22(3): 48-52.
- [10] 罗伯特·考特, 托马斯·尤伦. 法和经济学[M]. 上海: 上海三联书店, 1995: 24.
- [11] 邵斌, 刘作翔. 法与公平论[M]. 西安: 西北大学出版社, 1995: 85.
- [12] 王威, 关正义. 《鹿特丹规则》背景下《东盟多式联运框架协议》问题研究——与中国海运立法比较[J]. 东南亚纵横, 2011(5): 41-45.

① 如泰国有《多式联运法案》、印度制定了《货物多式联运法》、东盟国家签订了《东盟多式联运框架协议》等。