

物流考试综合辅导:联运之经营人如何“负责” PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/467/2021\\_2022\\_\\_E7\\_89\\_A9\\_E6\\_B5\\_81\\_E8\\_80\\_83\\_E8\\_c67\\_467244.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/467/2021_2022__E7_89_A9_E6_B5_81_E8_80_83_E8_c67_467244.htm) 国际多式联运经营人责任形式的基本类型 责任分担制。也称分段责任制，是多式联运经营人对货主并不承担全程运输责任，仅对自己完成的区段货物运输负责，各区段的责任原则按该区段适用的法律予以确定。由于这种责任形式与多式联运的基本特征相矛盾，因此，只要多式联运经营人签发了全程多式联运单据，即使在多式联运单据中声称采取这种形式，也可能被法院判定此种约定无效而要求其承担全程运输责任。网状责任制。是指多式联运经营人尽管对全程运输负责，但对货运事故的赔偿原则仍按不同运输区段所适用的法律规定，当无法确定货运事故发生区段时则按海运法规或双方约定原则加以赔偿。目前，几乎所有的多式联运单据均采用这种赔偿形式。统一责任制。是指多式联运经营人对货主赔偿时不考虑各区段运输方式的种类及其所适用的法律，而是对全程运输按一个统一的原则并一律按一个约定的责任限额进行赔偿。由于现阶段各种运输方式采用不同的责任基础和责任限额，因而目前多式联运经营人签发的提单均未能采取此种责任形式。经修订的统一责任制。这是介于统一责任制与网状责任制之间的责任制，也称混合责任制。它在责任基础方面与统一责任制相同，在赔偿限额方面则与网状责任制相同。即：多式联运经营人对全程运输负责，各区段的实际承运人仅对自己完成区段的运输负责。无论货损发生在哪一区段，多式联运经营人和实际承运人都按公约规定的统一责任限额承担责

任。但如果货物的灭失、损坏发生于多式联运的某一特定区域，而对这一区段适用的一项国际公约或强制性国家法律规定的赔偿责任限额高于多式联运公约规定的赔偿责任限额时，多式联运经营人对这种灭失、损坏的赔偿应按照适用的国际公约或强制性国际法律予以确定。目前，《联合国国际货物多式联运公约》基本上采取这种责任形式。国际多式联运公约采用的责任形式在国际多式联运公约起草过程中，分歧最大的问题之一就是选择网状责任制还是统一责任制。一些发展中国家主张采用统一责任制，而发达国家则主张采用网状责任制。前者认为这一方面保证了货主的利益，简化货运事故的处理，也解决了整个运输过程中可能出现的“隐藏损害”（即货物发生损害，但又无法确定造成损害的区间和具体的责任人）的处理问题，是一种较为优越的责任制。后者认为统一责任制有其优越性但并不完善，实际上是行不通的。这是由于各国家及承运人早已接受不同的国际公约，如果再接受统一责任制的多式联运公约，则会出现不能同时履行对每一公约义务的情况，这会给实际运作带来极大问题。并且目前与集装箱运输相关的人（如保险人等）的赔偿责任都是建立在单一运输法规的责任规定之上的，改为统一标准会给这些行业带来混乱。为此，分歧双方都作了让步，最后通过的国际多式联运公约采用了经修订的统一责任制。这种特殊规定，在多式联运中出现了两层赔偿关系，第一层首先是多式联运经营人与货主间的赔偿关系。第二层赔偿关系是多式联运经营人与各区段实际承运人之间的赔偿责任。对于这一责任，公约中并没作出任何规定，只能按目前各区段适用的法律处理。再者，想要使各种方式的实际承运人接受统一

的责任限额也是很困难的。因此，经修订的统一责任制在目前确实难以实行。公约中出现的这种责任制问题在近期内也很难解决，只有当其他单一方式的运输公约、法律作出调整或出台新的规定后才能逐渐解决。这也是国际多式联运公约至今仍未正式生效的主要原因之一。100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 [www.100test.com](http://www.100test.com)