

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

仍不应被忽视的《国际货物多式联运公约》

张永坚

(大连海事大学 法学院 辽宁 大连 116026)

摘要:与蓬勃发展的国际货物多式联运形成强烈反差的是,当今世界尚没有一部已生效或被普遍接受的调整这种运输模式的国际运输公约。现有的《国际货物多式联运公约》和《鹿特丹规则》这两部公约,前者一直被国际社会长期搁置而没有生效;后者能否生效的前景仍不明朗。然而,继续探寻有效调整多式联运的法律制度是现实的需要。为此,在继续关注和研究《鹿特丹规则》的同时,仍不应忽视对《国际货物多式联运公约》的研究,并关注它所能提供的重要启示。

关键词:多式联运;多式联运赔偿责任;统一责任制;网状责任制

中图分类号:DF961.9 **文献标志码:**A **文章编号:**2096-028X(2018)04-0081-06

The Multimodal Transport Convention should not be overlooked

ZHANG Yong-jian

(Law School, Dalian Maritime University, Dalian 116026, China)

Abstract: In contrast to the vigorous development of international multimodal transport of goods, there is no international convention in force to regulate this mode of transport. The two existing conventions, the *Multimodal Transport Convention* and the *Rotterdam Rules*, have not entered into force; and their prospects remain uncertain. It is a realistic need to continue to explore the legal system of adjusting multimodal transport. In this regard, while we continue to pay attention to and study the *Rotterdam Rules*, we should not ignore the study of the *Multimodal Transport Convention* and the important implications it can provide.

Key words: multimodal transport; multimodal liability; uniform liability system; network liability system

如今,已经在全球被广泛应用的国际货物多式联运仍在蓬勃发展,与此形成强烈反差的是,当今世界尚没有一部已经生效的或者被普遍全盘采纳的调整这种运输模式的国际运输公约。虽然国际社会一直在不懈地努力^①,但在各国之间,调整这种运输模式法律制度不统一的状况始终没有改变。即使在中国,也没有一部调整多式联运的专门法律,相关法律规定目前分布在两部不同的法律之中^②。

《鹿特丹规则》的适用范围是“海运+其他”^③。

据此,除了调整海上货物运输合同的关系,这个公约也调整包含海运区段在内的国际货物多式联运的合同关系。这种调整范围,既有别于其他已经生效的各海运公约,又不同于尚未生效的《1980年联合国国际货物多式联运公约》(简称《多式联运公约》),这使它成为了一部有条件的,即须含海运因素的国际货物多式联运公约。《鹿特丹规则》对国际货物多式联运实行的是严格的统一责任制和差别待遇原则下网状责任制相结合的责任制原则,并且排除国

收稿日期:2018-10-17

作者简介:张永坚(1951-),男,天津人,大连海事大学法学院特聘教授、博士生导师, E-mail: zyjsea@163.com。

① 参见胡正良《国际海事条约集》第六卷,大连海事大学出版社1994年出版,第33-34页,以及《1973年多式联运单证统一规则》的引言、第40页,《1980年联合国国际货物多式联运公约》的前言,《鹿特丹规则》的前言等部分的说明。

② 参见《中华人民共和国海商法》第四章第八节和《中华人民共和国合同法》第十七章第四节之规定。

③ 参见《鹿特丹规则》第1条定义中关于“1、运输合同”之规定,以及司玉琢、韩立新:《鹿特丹规则研究》,大连海事大学出版社2009年出版,第20页。

内法的适用^①。对此规定存在各种不同意见,无论是学界还是业界,至今仍未找到合理的和能够被广泛接受和认可的解决方案。而且,对《鹿特丹规则》的总体评价也远未取得一致。

对调整多式联运的法律制度进行探讨,寻找可以被国际社会普遍接受的统一国际货物运输多式联运法律制度的有效途径,是深入开展这种业务模式的现实需要。对此,国际社会在继续关注和研究《鹿特丹规则》的同时,仍不应忽视对《多式联运公约》的研究。

需要说明的是,关于制定《多式联运公约》的历史背景,以及对该公约条款的评述,笔者已另有专述^②。该文旨在分析这一公约长期被搁置而未能生效的原因,及其对国际多式联运立法所提供的一些启示,希望引起大家对此问题的重视和讨论,以促进对国际多式联运法律制度的研究。

一、对《多式联运公约》的总体评价

《多式联运公约》于1980年5月24日在日内瓦召开的由联合国贸发会84个成员国参加的国际货物多式联运会议的大会上正式通过。该公约是继《班轮行动守则公约》和《汉堡规则》之后,在联合国贸发会成员国的共同努力下,历经了多年的研究和起草过程才得以问世又一部重要的国际货物运输公约。该公约是世界上第一个旨在统一国际货物多式联运合同法律规定的国际公约。

该公约可适用于不同运输方式以各种排列组合的形式所开展的国际货物的多式联运,而且不论其中是否包含了海运区段。因此,这个多式联运公约并不是只针对海运或者必须含有海运区段在内的国际多式联运所制定的^③。

该公约对多式联运经营人的赔偿责任所实行的是经修正的统一责任制^④;其归责原则是以推定过失或疏忽原则为基础的^⑤,这与国际海运公约中《汉堡规则》对承运人所实行的归责原则相类似^⑥。在关于联运经营人的赔偿责任限制的具体条文中,该公约专门考虑了水运区段的因素,对包含海上或内河运输的情况作出了一般规定^⑦,对不包含海上或

内河运输的情况作出了特别规定^⑧。

根据该公约第36条第1款的规定,公约在得到30个国家批准或加入后12个月开始生效。如今,时间过去了近四十年,该公约仍然没有达到它所规定的生效条件。而且现今当人们在研究和探寻如何建立和完善国际货物多式联运法律制度以及从多式联运的角度讨论和评价《鹿特丹规则》时,已经很少再注意和提及该公约。它似乎已经被遗忘和搁置。

纵然如此,该公约所产生的影响仍然深远。在国际多式联运的立法领域,它为国际社会留下了许多宝贵的启示和值得认真反思的正反两方面的经验,对当今世界广泛开展的国际货物多式联运仍然具有很强的指导作用和参考价值,对各国的相关立法和之后的国际公约的制定有重要的借鉴意义。因此,在继续探索如何发展和完善国际货物多式联运法律制度的进程中,该公约仍不应被国际和国内的立法所忽视。

二、《多式联运公约》创立的经营人责任体系

多式联运需要涉及种类不同的运输方式和经历不同的运输区段;国际多式联运还要在由不同国家或地区的法律所调整和管辖的区域范围内运行。因为调整不同运输方式和区段的法律制度,以及不同国家和地区的法律制度之间存在着差异,所以确定多式联运经营人的责任制度体系,便成为开展多式联运和确定多式联运合同关系时需要考虑的核心问题。

多式联运经营人的责任制度体系涉及到经营人的责任制基础和责任制形式两个方面。该公约创立和设定了调整国际多式联运合同的法律架构,确立了作为这一法律架构核心的经营人的责任制度体系,同时还明确规定了这一法律制度所应当包括的主要内容。这就从法律的结构和体例方面,使国际社会在进行有关调整多式联运合同的立法时,有一个可供借鉴和参考的先例及样板。

该公约对多式联运经营人的责任制形式,采取的是经修正的统一责任制原则;对经营人的责任制基础,实行的是推定过失责任制和完全过失责任制

① 参见《鹿特丹规则》第26条和第82条之规定。

② 参见张永坚《国际海运公约》,法律出版社2018年出版,第335-379页。

③ 参见《多式联运公约》第1条定义“1.‘国际多式联运’”之规定。

④ 参见《多式联运公约》第18条“赔偿责任限制”和第19条“发生区段确定的货损”之规定。

⑤ 参见《多式联运公约》前言“同意以下基本原则”中的(d)项,以及第16条“赔偿责任基础”之规定。

⑥ 参见《汉堡规则》第5条“责任基础”第1款之规定。

⑦ 参见《多式联运公约》第18条“赔偿责任限制”第1款、第2款之规定。

⑧ 参见《多式联运公约》第18条“赔偿责任限制”第3款之规定。

原则;对于经营人的赔偿责任限制,按照合同是否包括水上运输,规定了两种不同的责任限额标准^①,这两种标准都是统一适用于多式联运运输全程的责任限额标准。同时,该公约还按照“就高不就低”的原则,规定了应适用其他公约或法律对货损发生确定区段所规定的责任限额的特例^②。据此,该公约对多式联运经营人采用的是比较严格的经修正的统一责任制。另外,对于因货物延迟交付而产生的损失的赔偿责任,公约规定与《汉堡规则》相似^③。

《多式联运公约》中的许多规定,在很大程度上参照和借鉴了作为海运公约的《汉堡规则》。而且,该公约还专门对含有水上运输的多式联运的责任限制作出了规定。公约的这种制度选择和结构设计,正是顾及到水运在国际货物多式联运中的地位而作出的安排。

三、公约的重要影响和积极意义

《多式联运公约》是为了适应当时已经在兴起并迅速发展的国际货物多式联运的需要而制订的。公约在序言中表达了缔结本公约将有助于促进和深化国际社会对发展多式联运的关注、认识和理解。

尽管该公约创立的经修正的统一责任制的多式联运经营人责任体系并未被国际社会普遍接受,但是该公约为国际社会在探索多式联运法律制度的国际统一化方面提供了重要的参考,以及许多值得重视和总结的宝贵经验。

作为世界上首部多式联运公约,其制定的动机、目的,以及所遵循的一些原则,都是非常积极和合乎时宜的。公约针对多式联运所创设的一些用语、概念、原则,及其对多式联运法律制度所建立的框架结构等,对国际多式联运的开展和发展影响重大而深远。其中的许多规定为世界各国在其国际货物多式联运的业务实践所遵循或者被不同程度的采纳。该公约关于多式联运经营人赔偿责任的规定,以及该公约在立法中的一些技术细节,也为许多国家的相关立法所借鉴。

该公约的重要作用和影响还表现为,在酝酿、起草和最后通过该公约的过程中,有为数众多的国家长时间地参与其中。这相当于是一个较长期的国际社会学习、研究多式联运及其法律的过程,在客观上

起到了宣传、普及和推动这种运输模式发展的作用。这个过程加深了人们对这种运输模式的认识,促进了这种运输模式的推广应用,深化了国际社会对解决多式联运合同法律关系的研究和探索,并且促进和加快了各国相关立法的步伐。

另外,虽然该公约一直没有生效,但还是在一定程度上起到了示范法的作用,其中的一些规定和概念被实践所接受和采用,例如,公约对国际多式联运、多式联运经营人、多式联运合同、多式联运单证等的定义和规定等。尤其是公约对多式联运单证的签发、可转让和不可转让应使用的规则、单证的内容、保留、证据效力、发货人对单证上货物记载事项的保证义务等所作出的全面规定,在国际多式联运的实践中,起到了进一步“规范一种可被接受并易于辨认的多式联运单证”,“防止不同的多式联运单证向多样性发展的这种商业性退步”的可能的统一示范作用^④。

简化和规范货物的海关过境手续及便利货物的过境通行,是促使多式联运顺畅快捷和发挥其优势的重要环节和保障,这需要各国海关共同参与和支持。公约为此专题规定了海关事项及“海关过境”条款,并且还以附件的形式详细规定了“有关国际货物多式联运的海关事项条款”。这些条款具有很强的指导意义和可操作性,对各国的业务实践产生了明显的影响,起到了很好的引导作用;而且,公约这部分规定所遵循的原则和宗旨,实际上,已经基本为国际社会所接受和采纳。

此外,公约第4条规定了国家有权对多式联运业务实施管理;第32条订立了海关过境条款。这样的规定,使得该公约在其内容结构和立法技术上,打破了所谓私法公约不能列入公法条款的传统界限,为国际立法提供了一个公法和私法相融合的范例。

关于该公约的影响和积极意义,当然并不仅限于此,还可以根据国际运输实践和各国司法实践的积累,从不同角度,作出更加深入和全面的总结。

四、对影响公约生效因素的分析

该公约孕育了半个多世纪,经历了15年的起草过程,经由联合国大会通过,有67个国家的代表在最后文件上签了字。^[1-3]该公约,除了规定“对本公

① 该公约在第18条“赔偿责任限制”第3款中规定,明确地将海上运输和内河运输并列于水上运输。

② 参见《多式联运公约》第19条之规定。

③ 参见《多式联运公约》第16条第2款、第3款,第18条第4款、第5款,以及《汉堡规则》第5条第2款、第3款和第6条第1款(b)项和(c)项之规定。

④ 公约的这一作用,可参见《1973年多式联运单证统一规则》“引言”部分的说明。

约不得作出任何保留”和需要有30个国家的批准或加入,并没有再对公约生效附加任何其他限制性条件。尽管自该公约问世之后,国际多式联运又有了快速和长足的发展;然而该公约至今也没能达到生效的条件^①。这一事实非常值得国际社会认真反思。该公约一直没能生效的原因可能是多方面的。但是,其中至少存在着以下影响因素。

第一,统一责任的制度形式并没有得到广泛认可。该公约对多式联运经营人责任制度的规定,采用的是比较严格的经修正的统一责任制原则。这种责任制具有简单、明确、单一和不用另行规定隐蔽性损失赔偿标准等优势,而且,对于多式联运这种运输模式而言,在理论上似乎是比较理想的责任制形式。但是,以这种责任制形式确定的赔偿责任限制的标准,在实施和适用过程中,必然要涉及到如何协调本法与调整其他各种单一运输方式法律中关于承运人责任的强制性规定之间关系的问题。统一责任制,看似简单和理想,但是实施起来难度很大,因此还不易被普遍接受和采纳。这或许是该公约没有得到广泛认可和一直未能生效的主要原因。

第二,公约规定的统一责任限额的标准难以被普遍接受。公约通过第18条、第19条按照三个层次规定了三种统一的赔偿责任限额的标准:第一赔偿责任的限额标准是含水运区段运输的赔偿责任限额。这一限额标准是920SDR/每件或每货运单位、2.75SDR/毛重公斤,比《维斯比规则》的限额提高了37.5%,比《汉堡规则》提高了10%,明显高于业界的预期。第二赔偿责任限额的标准是不含水上区段运输的责任赔偿限额。这一限额标准是8.33SDR/毛重公斤,相当于《国际公路货物运输合同公约》的限额标准。铁路运输在国际多式联运中的地位也非常重要,但是《多式联运公约》的这一责任限额的规定,却似乎没有考虑或体现铁路运输的因素,而且《国际公路货物运输合同公约》的影响范围还主要限于欧洲区域。第三赔偿责任限额的标准是第19条规定的关于“发生区段确定的货损”的规定。这一标准所遵循的是,按照“就高不就低”原则来确定发生区段确定的货损赔偿责任限额。即,如能确定

货损发生的运输区段,而该区段所适用的国际公约或国内法律规定了比本公约更高的责任限额时,则应该适用较高的限额。

公约所规定的以上三种限额标准中的任何一项,几乎都难以被普遍接受。公约所规定的这种统一赔偿责任限额的标准,可能成为了阻碍该公约生效的另一个原因。

第三,公约没有解决可能产生的双层赔偿责任关系的问题。尽管《多式联运公约》实行统一责任制,但是仍然无法避免实践中可能会出现该公约与适用于各区段运输公约或国内法的冲突问题。该公约没有规定多式联运经营人与各区段承运人之间的赔偿责任关系。这一缺陷不仅不利于对货方请求权利的保护,而且,可能会因多式联运经营人和各区段承运人之间责任承担不一致而产生纠纷,给他们之间的相互追偿带来困难。另外,该公约还可能将本不适用《国际公路货物运输合同公约》和《国际铁路货物运输公约》的国家或地区的相关运输,强制性地纳入其规定的赔偿责任制度体系。

第四,修正统一责任制所遵循的限制性原则值得推敲。公约以第19条关于“发生区段确定的货损”的规定对第18条所规定的同意赔偿责任限额的标准作出了限制性的修正。这一限制性修正所遵循的是赔偿责任限额“就高不就低”原则。本来公约规定的统一赔偿责任限制的标准已经明显高于国际社会的普遍预期,第19条的规定进一步提高了公约规定的统一赔偿责任的限制标准。这种对确定运输区段货损的责任限额采取选择性适用的合理性,以及国际社会对此能够接受的程度,是值得推敲的。

第五,不允许对公约作任何保留。制定公约是为了在各成员国之间统一其相关的法律规定。不允许保留是为了维护和保障公约的严肃性和权威性以及公约宗旨的实现。由于世界各国的情况不同,在特定时期内对同一个公约能够接受的程度也不同,因此一些公约在规上留有一定的弹性空间,允许缔约国对公约在一定的范围内作出有限的和有条件的保留,而该公约第35条作出了“对本公约不得作出任何保留”的严格规定。作为该领域内世界上首

^① 目前的签字及批准加入国共13个,分别是:布隆迪(Burundi),1998年9月4日加入(accession);智利(Chile),1981年7月9日签字(signature),1982年4月7日批准(ratification);格鲁吉亚(Georgia),1996年3月21日加入(accession);黎巴嫩(Lebanon),2001年6月1日加入(accession);利比里亚(Liberia),2005年9月16日加入(accession);马拉维(Malawi),1984年2月2日加入(accession);墨西哥(Mexico),1980年10月10日签字(signature),1982年2月11日批准(ratification);摩洛哥(Morocco),1980年11月25日签字(signature),1993年1月21日批准(ratification);挪威(Norway),1981年8月28日签字(signature);卢旺达(Rwanda),1987年9月15日加入(accession);塞内加尔(Senegal),1981年7月2日签字(signature),1984年10月25日批准(ratification);委内瑞拉玻利瓦尔共和国(Bolivarian Republic of Venezuela),1981年8月31日签字(signature);赞比亚(Zambia),1991年10月7日加入(accession)。

次出现的公约,在尚无先例可供借鉴的条件下,这一规定使该公约所实行经修正的统一责任制显得更加苛刻。这种严格的没有任何弹性空间的批准条件,可能也是致使一些国家迟疑批准和接受该公约的一个因素。

第六,《汉堡规则》的影响。该公约在对多式联运经营人赔偿责任基础的规定方面,基本参照和沿用了《汉堡规则》对承运人赔偿责任所实行的基本原则。两个公约在这方面的规定大体一致。此外,该公约中关于联运单证的规定以及公约的结构等诸多方面,也都可以看到借鉴了《汉堡规则》的明显痕迹。尽管《汉堡规则》已经生效,但是由它所创立的承运人的责任制度体系,并没有得到世界上多数海运国家的支持。如同在制定中受到《汉堡规则》深刻的影响一样,该公约在被接纳和批准方面同样也受到了国际社会对《汉堡规则》的态度的影响,亦即,该公约的响应者同样有限。

第七,多式联运合同的双方对公约都不够满意。公约是各方利益博弈和平衡的产物,然而它所调整的合同双方对这一成果都不满意。公约规定了强制适用的条件,试图以此改变国际多式联运实践中大家基本上选用国际商会制订的《1973年联运单证统一规则》的情况;并且,还希望以其所实行的统一责任制取代国际上普遍采用的网状责任制,以使该公约对各种组合形式的成组化联合运输统一适用。然而,在公约制定过程中,货方能够深度参与公约制定的能力还比较薄弱。虽然该公约尝试尽可能在原则上反映发展中国家的要求,但是他们在该公约的制定过程中,实质性的参与比较少,利益诉求表达的不够充分。货方反映,对该公约核心内容中有利于货方的责任体系的规定还缺乏了解;而承运人一方则认为,该公约并没有恰当地保护多式联运经营人的利益。作为各方最终妥协的产物,该公约既没有争取到货方的有力支持,也没有得到承运人一方的充分认可。

第八,立法时机尚不成熟。半个世纪前,国际多式联运虽然已经出现,并且已经显现出迅速发展的态势和强大的生命力,但是却远不如今天这样发达和普及,全行业还缺乏必要的实践和经验的积累。尽管这种新型运输模式的业务实践在客观上需要并呼吁尽快制定一部可供遵循的国际公约,但是有关国际多式联运的立法仍处在探索之中。即使在国际多式联运已经在全球普遍开展的今天,如何建立和完善调整一种独立、完整的新型商业运输模式的法

律制度,以及如何及在什么程度上争取实现世界各国关于国际多式联运法律规定的统一,仍在持续的探索、完善和发展中。

第九,《1991年多式联运单证规则》的使用。由于《多式联运公约》迟迟未能生效,为了应对现实需求,作为一种过渡性的替代安排,联合国贸发会与国际商会共同制定了《1991年多式联运单证规则》,并将这一民间性质的规则向全球的业界推荐。这一规则一经问世马上被广泛接受和采用,并行之有效。这一当初只是希望作为一项过渡性安排的规则,大大削弱了国际多式联运业务对公约的依赖和需求。这也成为了公约被长期搁置,迟迟不能生效,而且也没有进行修订的重要原因。

同时,这种状况也在提示人们应该从《多式联运公约》和《1991年多式联运单证规则》的对比中,去研究和找寻现时条件下,国际社会对于相关的多式联运法律规则可以接纳的条件、程度和要求。

五、公约对国际多式联运立法的启示

《多式联运公约》是国际社会在多式联运立法领域第一次有益的探索和实践,不但积累了许多宝贵的经验,而且也留下了不少重要的启示。多年来,通过世界各国相关的立法的实践,以及国际运输和司法的实践,人们对国际多式联运的法律制度有了更深入的思考,并且从各个角度对之持续地进行着总结。结合国际多式联运的实践,反思国际多式联运的立法,可以从对《多式联运公约》的研究中得到以下几点认识及启示。

第一,国际多式联运的开展不依赖于某一公约的实施。多式联运离不开法律的支撑和调整,但是却并不依赖于某个公约的存在。《多式联运公约》始终没有生效,国际多式联运却一直在蓬勃地发展。现如今,多式联运已经成为全球范围内普遍开展的一种重要的货物运输模式,并由此推动了全世界的门到门运输。由此可见,市场需求是这种运输模式得以迅速发展的强大驱动力,而多式联运的发展并没有依赖于相关公约是否存在或生效。因为根据市场的需求,人们总能在调整这种运输关系方面找到有效的解决途径。尽管目前世界各国相关的法律仍然存在差异,没有统一;但是各国的国内法对国际多式联运一直发挥着明显而重要的调整作用。甚至可以设想,由于任何国际公约都会存在一定的局限性,即使将来有生效的国际多式联运公约存在,它仍然不可能完全排除国内法对它的补充和支撑作用。

第二,对隐蔽性损失赔偿责任的规定是多式联

运法律制度的一个核心问题。正是由于隐蔽性损失无法确定发生在哪一运输区段,因此明确规定隐蔽损失的赔偿责任及其限额,便成为调整国际多式联运法律制度时必须明确的问题。而在此规定中,参照什么运输方式的相关规定来确定隐蔽损失的赔偿标准,则是问题的关键所在。通常,在含有海运在内的国际货物多式联运的过程中,所占时间最长,面临的客观条件最复杂的,当属海上运输区段。因此,在包含水上运输区段在内的多式联运中,以海上运输法中的赔偿责任限额为参照来确定隐蔽性损失赔偿责任限制的标准,应当是容易被接受的。然而,现在世界上几部国际海运公约共存的事实,增加了确定这一赔偿责任限额标准的复杂性和难度。

第三,统一责任制因还没有被广泛接受而推行困难。虽然统一责任制可能是设计多式联运法律制度的比较理想的责任制形式;但是这种责任制形式却难以施行。这主要是由于调整各种单一运输方式的法律制度,无论是国际公约还是各国的相关法律,普遍不允许双方当事人协议降低法律所规定的承运人责任及其责任限额的标准。因此,从立法技术上讲,若实行“统一责任制”,理论上,只能依据“就高不就低”原则进行处理。实行统一责任,就相当于提高了多式联运经营人对其他责任和赔偿限额较低的运输方式及运输区段的承运人责任及其责任限额的标准,这样势必会增加多式联运经营人的责任压力,所以难以被其接受。

国际多式联运的业务实践表明,对隐蔽损失实行适当标准的统一责任限额,对发生区段确定损失实行该相关区段所适用的责任限额,这种经修正的网状责任制形式,是比较现实的和能够被普遍接受的多式联运经营人的责任制度形式。

参考文献:

- [1]张既义.海商法概论[M].北京:人民交通出版社,1983:95.
- [2]杨志刚.国际集装箱货物多式联运法规[M].上海:上海科学技术文献出版社,1991:52-61.
- [3]杨运涛.国际多式联运法律关系研究[M].北京:人民交通出版社,2006:24-36.

第四,调整国际货物多式联运的合同关系,离不开调整各单一方式运输合同法律制度的支持。迄今为止,世界上还没有一部已经生效的或者已经被普遍接受和采用的调整国际货物多式联运的国际公约。在全球普遍开展的国际货物多式联运的业务实践中,仍需要通过调整不同运输方式法律制度的衔接和协调,才能对这种运输模式所涉及的各种合同关系实行有效的调整。因此,不同运输方式领域的法律制度之间的配合适用,对于有效调整国际多式联运的合同关系,仍然是可行的和实际在发挥着作用的。有鉴于此,不断完善各种单一运输方式领域内的法律制度,促进各国相关法律规定的统一,对于建立和完善多式联运法律制度而言,也仍然是非常有意义的和必要的。对此,应该继续加强与国际社会的合作,继续加强研究。

第五,由联合国贸发会与国际商会共同制定的《1991年多式联运单证规则》一经推出,不但很快替代了原来一直在实践中被采用的由国际商会制定和推荐的《1973年多式联运单证统一规则》,而且还成为了《多式联运公约》被长期搁置、无法生效的重要因素。这一规则实际上已经成为了一种被普遍接受和采用的长效规则。这就提示人们在现时历史条件下,根据国际实践对于多式联运法律规定可以接纳的条件、程度和要求,以《多式联运公约》为基础,结合《1991年多式联运单证规则》成功经验,对它们进行必要的修改,使之上升为调整国际货物多式联运的国际公约,或许不失为一个统一国际多式联运立法的有效途径。在国际社会研究和探寻有效的统一国际多式联运立法方案时,这似乎也应该成为一个值得关注的重点。