

某外资保险公司与某外资货运公司多式联运货损纠纷

裁决要旨

案外人与被申请人签署了《物流服务协议》，约定被申请人为案外人提供全程物流服务。2016年11月24日，由被申请人负责运输的一票货物在加拿大公路运输段与一油罐车发生碰撞事故而导致火灾，货物发生全损。申请人作为货物保险人在向案外人进行赔付后，取得了代位求偿权。双方就被申请人是否承担货损赔偿责任以及是否有权主张责任限制产生争议。其中还涉及责任限制适用法律的查明问题。本案中，双方当事人均提交了相应的外国法律，即加拿大法律。申请人提交了加拿大法院的判例，认为只有当责任限额条款在运单中明确记载且构成承托双方的合意时，方才有可能适用，否则，承运人无权援引该责任限额的抗辩。被申请人提交了加拿大当地律师意见，认为其有权享受责任限制。仲裁庭认为，根据《中华人民共和国海商法》（以下简称“《海商法》”）第一百零五条的规定，赔偿责任限制问题应适用加拿大法律。双方均提供了加拿大法律的相关规定，仲裁庭经审阅双方材料，认为被申请人提供证据更具有证明力，采信了被申请人提供的加拿大当地律师的意见，即赔偿责任依据加拿大《<机动车辆法>的适用规则》（大不列颠哥伦比亚省法规 26/58），被申请人有权主张赔偿责任限制。

基本案情

案外人 YF 公司及其子公司与被申请人签署了《物流服务协议》，约定被申请人向 YF 公司及其子公司提供完整的门对门的物流服务，其中包括“从中国出口至欧洲、美国、日本韩国及其可能市场的空运与海运”和“需求的将来其他项目的物流运输服务”。《物流服务协议》约定的有效期自 2015 年 6 月 1 日起至 2017 年 12 月 31 日止。2016 年 10 月，YF 公司子公司 YFJQ 公司委托被申请人提供自上海港运输 72 件汽车用门内饰件货物至加拿大多伦多的运输服务。2016 年 10 月 14 日被申请人作为承运人 D 公司的代理签发了提单。提单记载卸货港为温哥华，交货地为多伦多。涉案货物实际由赫伯罗特公司从上海港经海运运输至加拿大温哥华，2016 年 11 月到港卸船后，赫伯罗特公司的代理人（位于不列颠哥伦比亚省）雇佣同样位于不列颠哥伦比亚省的 S 公司所属的卡车将涉案货物经公路从加拿大不列颠哥伦比亚省温哥华市运输到加拿大安大略省的多伦多市。2016 年 11 月 24 日，卡车运输途中在安大略省 11 号公路与一油罐车发生碰撞事故而导致火灾。经检验，涉案货物全损，货损金额为 50,019.28 美元。根据所提供的提单记载，受损货物总重为 3,960 千克。YF 公司向申请人投保了货物运输险，被保险人之一是 YFJQ 公司，承保运输包含从中国出口到全球的海上运输和卡车运输等，保险期间自 2016 年 5 月 1 日 00:00 时或在此之后起至解除条款解除时止。

起运/出发的运输。2019年6月17日，申请人根据保险合同向YFJQ公司赔付50,019.28美元。申请人依法取得代位求偿权。2019年11月22日，申请人及被保险人YFJQ公司委托律师向被申请人发送律师函，被申请人对该律师函的真实性无异议。申请人提出的仲裁请求如下：1. 请求裁决被申请人赔偿申请人经济损失50,019.28美元及其相应的利息（损失合人民币344,832.92元，按照2019年6月17日中国人民银行公布的汇率中间价1美元对人民币6.8940元计算。利息自2019年6月17日计算至被申请人实际支付之日为止，暂计至2020年7月10日为人民币15,367.00元，其中，2019年6月17日至2019年8月19日期间按照中国人民银行公布的同期贷款利率计算；2019年8月20日至2020年7月10日期间按照中国人民银行授权全国银行间同业拆借中心发布的利率计算）；2. 请求裁决被申请人承担本案的仲裁费用。

主要争议焦点及仲裁庭结论

本案主要争议焦点为被申请人是否享有责任限制及其适用的法律。申请人认为：根据我国《海商法》第四章的规定，被申请人作为承运人，应对全程运输承担责任，该法第四章强制适用，且任何减轻该章所规定的承运人责任的约定都属无效的。涉案《物流服务协议》第13条第4款约定“乙方在本合同下的赔偿责任不超过在本合同下收取的服务费”，明显违反了前述第四章的规定且内容前后矛盾，因此，前述该第4款无效。案涉协议约定适用中国法，被申请人无权援引加拿大法律下的承运人责任限额。即使适用加拿大法律，申请人提交的加拿大法院判例已经证明只有当责任限额条款在运单中明确记载且构成承托双方的合意时，方才有可能适用，否则，承运人无权援引该责任限额的抗辩。关于被申请人提交的加拿大律师的意见，该意见的出具人是否具有相应的法律资质尚有待被申请人进一步举证，该律师意见并未结合本案事实分析，仅是罗列了关于货物损失赔偿的相关法律规定，对于适用主体、适用范围、丧失限额的情形和构成均未有任何涉及；加拿大为判例法国家，但该意见并未提供任何判例对加拿大法律下的责任限额的适用作出整体性的论述，已有加拿大法院判例判决承运人无权责任限制，同时判决内容提及只有当此种限额明确约定为合同的一部分内容时，方才有机会适用，然而，该意见书对此只字不提，明显缺乏客观性；该意见从本质上来说，仅为一名外国律师的个人意见，且存在上述诸多瑕疵，因此无任何证明力可言。本案纠纷应适用中国法律，因此，该意见与本案也没有关联性。被申请人认为：即使被申请人就涉案货损被认定需要承担一定的赔偿责任，也应根据《物流服务协议》第13条第4点之约定，对于被申请人的赔偿责任，应以涉案货物单次运输的运费人民币24,159.65元为限，这是《物流服务协议》的约定。即使被申请人对涉案货损需负全责，根据我国多式联运有关的法律规

定, 本案中被申请人作为多式联运经营人的赔偿责任和责任限额应根据损坏发生的运输区段所在地的相关法律确定, 本案中即加拿大道路运输法律, 被申请人已经提供相关法律, 其中规定的责任限额为每公斤 4.41 加元, 因此, 根据本案货物的重量算出了责任的赔偿上限是 17,463.6 加元, 被申请人的赔偿责任上限折合成美元是 12,936 美元。对于申请人提交的判决书, 没有任何地方支持申请人的观点。相反, 在该案中, 法官论述的焦点是承运人在未依法签发提单的情形下能否享受责任限制的问题, 如该判决书第[36]至[38]段所述, 货物实际交付后, 承运人才向托运人签发运单, 故认定为承运人未按照不列颠哥伦比亚省《机动车法案条例》第 37.39 条的要求签发运单, 所以承运人无权援引责任限制。但本案货物运输已经签发了相关提单, 且提单中本案也有责任限制条款, 即背面条款第 8.3.3 条所规定的“在非涉及美国的运输下承运人的赔偿责任限额为 2SDR/kg”。根据加拿大不列颠哥伦比亚省的法律, 承运人有权援引双方在运单上约定的责任限制或者当地法律规定的责任限制来确定赔偿责任。仲裁庭认为: 依据《海商法》第一百零五条的规定, 涉案货损发生于加拿大境内的公路运输区段, 赔偿责任限额适用加拿大法律关于公路运输责任限额的相关法律规定。对此, 申请人及被申请人双方均已提交加拿大的相关法律规定。申请人提交了证据 12 “CanLII 网站简介及在该网站下载的加拿大法院作出的判决书(含部分判决书内容的中译文)”, 被申请人提交了证据 2 “加拿大当地律师的邮件及相关法律条款和加拿大当地律师出具的法律意见书(经公证认证并附意见书的中文译本)”, 仲裁庭综合判断后, 确认被申请人的上述证据 2 的证明力, 即赔偿责任依据加拿大《<机动车辆法>的适用规则》(大不列颠哥伦比亚省法规 26/58)。本案没有证据表明托运人(被保险人)在货物托运时申报了货物价值, 被申请人根据大不列颠哥伦比亚省的法律规定可以主张赔偿责任限制。根据《<机动车辆法>的适用规则》(大不列颠哥伦比亚省法规 26/58) 第 37 分则第 10 条的规定, 涉案卡车运输的责任限额为每千克受损货物不超过 4.41 加元。涉案受损货物提单载明总重量为 3,960 千克, 因此被申请人的赔偿责任限额为 17,463.60 加元。已知涉案货物的损失金额是 50,019.28 美元, 因此, 被申请人的赔偿责任金额应以责任限额为限, 即为 17,463.60 加元。

典型意义

目前业界全程物流或多式联运较为普遍, 本案即为多式联运合同较为常见的货损代位求偿纠纷, 具有代表性, 尤其是其中的外国法查明及适用问题。涉外案件中, 外国法查明问题并不罕见。根据《中华人民共和国涉外民事关系法律适用法》第十条规定, 涉外民事关系适用的外国法律, 由人民法院、仲裁机构或者行政机关查明。当事人选择适用外国法律的, 应当提供该国法律。《中华人民共和国涉外民事关系法律适用法司法解释(二)》对外国法查明

责任、查明途径、查明程序、认定标准等进行了系统性规范。本案中仲裁庭查明并认定适用加拿大法律的过程具有一定的示范。首先，根据我国《海商法》的规定指向适用加拿大法律，后根据双方当事人提供的加拿大法律规定确认了相应的外国法律，并回应了本案焦点问题。随着一带一路战略进入高质量共建阶段，越来越多的中国企业走向海外，在此过程中往往会面临合规及争议解决问题，因此了解当地法律尤为重要。而企业熟悉掌握了解外国法的途径，无疑对保护自身合法利益有所帮助。对于相关法律从业者而言，无论是涉外律师，亦或是人民法院、仲裁机构，都应该注重提高查明及适用外国法的专业能力，保持开放兼容的态度，让我国企业，或是来华投资的外国企业，切实体会到我国司法实践的专业性及国际性，助力国际海事司法中心建造，打造面向全球的亚太仲裁中心。