

G UOJI JIZHUANGXIANG DUOSHI LIANYUN
SHIWU YU FAGUI

国际集装箱多式联运

实务与法规

杨志刚 王立坤 周鑫 编著



化学工业出版社

国际... 杨志刚 王立坤 周鑫 编著

国际集装箱多式联运

实务与法规

杨志刚 王立坤 周鑫 编著

ISBN 978-7-122-03313-7
2008.6
I 国... II ①杨... II ②王... II ③周...
集装箱多式联运... 交通... 中国...
CIP 数据 (2008) 第 103256 号

封面设计：王殿宇



化学工业出版社

· 北京 ·

本书较详尽地叙述了国际集装箱多式联运的基本理论、法规和操作实务,就国际多式联运经营人、国际贸易主要交易条件、集装箱多式联运提单、国际多式联运方式、国际多式联运法规、国际多式联运业务运作、国际多式联运货运事故处理、集装箱运输口岸管理等国际集装箱多式联运的全过程进行了深入浅出的论述,并结合相关案例进行了分析,是国内目前详细论述国际集装箱多式联运实务、法规的专著。

本书可作为国际货物运输、交通运输管理、国际多式联运、物流管理、对外贸易等专业学生的教材,也可供上述专业领域的从业人员参考之用。

图书在版编目(CIP)数据

国际集装箱多式联运实务与法规/杨志刚,王立坤,
周鑫编著. —北京:化学工业出版社,2008.6
ISBN 978-7-122-03343-7

I. 国… II. ①杨…②王…③周… III. ①国际运输-
集装箱运输-联合运输-交通运输管理②国际运输-集装
箱运输-联合运输-法规-中国 IV. U169.6 D922.296

中国版本图书馆CIP数据核字(2008)第103596号

责任编辑:董琳
责任校对:李林

装帧设计:王晓宇

出版发行:化学工业出版社(北京市东城区青年湖南街13号 邮政编码100011)
印刷:北京云浩印刷有限责任公司
装订:三河市宇新装订厂
850mm×1168mm 1/32 印张12¼ 字数386千字
2008年9月北京第1版第1次印刷

购书咨询:010-64518888(传真:010-64519686) 售后服务:010-64518899
网 址: <http://www.cip.com.cn>
凡购买本书,如有缺损质量问题,本社销售中心负责调换。

定 价:38.00元

版权所有 违者必究

前 言

国际集装箱运输是一种先进的现代化运输方式。与传统的件杂货运输相比,具有运输效率高、经济效益好及服务质量优等特点。尤其是经过近几十年的发展,随着集装箱运输技术的日臻完善,到20世纪80年代集装箱运输已经进入国际多式联运时代。基于集装箱运输的国际多式联运,由于有一个全程多式联运经营人,从而对货主而言,可以实现一次托运、一次计运费、一次通关等,在很大的程度上降低了物流运输成本,减少了单证手续,并保证了货物运输的质量,节约了货物运输时间。

国际集装箱多式联运在国际贸易、运输中具有重要的地位和独特的作用,具有操作性和实务性、较强的理论知识系统性,不仅需要国际贸易、国际货物运输等相关知识,还应具有经济、法律等学科知识,同时在一定程度上体现了客户服务思想。

《国际集装箱多式联运实务与法规》一书突破了过去一般书籍中就业务讲业务,就业务学业务的结构模式,而是将基础理论、实务操作应用和具体案例有机地联系起来,体现了理论与实务相结合,案例与法规相结合的特点,为学习国际集装箱多式联运相关的人员提供了很好的基础理论与实务框架。

本书对国际多式联运的相关概念、国际贸易相关内容、集装箱货物的交接方式、集装箱货物出口运输业务、集装箱货物进口运输业务、集装箱货物运费计算、集装箱码头业务运作、集装箱货物的装载方法、多式联运提单、联合国国际货物多式联运公约、铁路集装箱货物运输、公路集装箱货物运输、航空货物运输、多式联运货损事故处理、国际货运口岸管理的相关内容进行了介绍。本书章节分布清晰,结构合理,全书从基本概念到实务应用做了由浅入深的介绍,适合于初学者和从事多式联运相关领域的人员学习使用。

本书由上海海事大学杨志刚教授、王立坤、周鑫编著,吴文一和孙志强参与了编写。

编著者
2008年6月

目 录

第一章 国际多式联运绪论	1
第一节 国际多式联运的发展	1
第二节 国际多式联运的优点	4
第三节 国际多式联运基本条件	5
第四节 国际多式联运经营人应具备的条件	7
第五节 国际多式联运与国际物流	8
第二章 集装箱多式联运与国际贸易	12
第一节 集装箱运输与贸易价格条件	12
第二节 《跟单信用证统一惯例》有关条款及解释	19
案例一 FOB 条件下的货运代理人应否承担货物灭失的赔偿责任	40
案例二 CFR 条件下责任风险纠纷案	43
第三章 集装箱货物的交接方式	47
第一节 集装箱货物的流转程序	48
第二节 集装箱货物的交接方式	50
案例一 集装箱错运目的港损失赔偿	51
案例二 CY—CY 条款下的无单放货	55
第四章 集装箱货物出口运输业务	59
第一节 集装箱货物出口货程序和单证	59
第二节 船公司在集装箱出口货运中的业务	66
第三节 集装箱码头堆场在出口货运中的业务	69
第四节 集装箱货运站在出口货运中的业务	71
第五节 发货人在出口货运中的业务	72
第六节 集装箱场站收据的应用	74
案例一 集装箱灭失责任之确定	77
案例二 FCL 运输中隐藏损害处理问题初探	81
第五章 集装箱货物进口运输业务	84
第一节 船公司在进口货运中的业务	84
第二节 集装箱码头堆场在进口货运中的业务	86
第三节 集装箱货运站在进口货运中的业务	88

第四节	收货人在进口货运中的业务	90
第五节	集装箱交货记录的应用	92
案例	废铜进口案	95
第六章	集装箱货物运费计算	96
第一节	概述	96
第二节	集装箱货物运费基本结构	97
第三节	集装箱货物运费计算的基本方法	102
第四节	集装箱货物运费计收	105
第五节	集装箱货物运费计收有关的条款	106
案例一	运费预付条件下货代垫付运费案	110
案例二	货代作为代理人不承担支付运费义务	113
第七章	集装箱码头业务运作	120
第一节	集装箱码头应具备的基本条件	120
第二节	集装箱码头作业流程	121
案例	集装箱货物运输赔偿纠纷案	131
第八章	集装箱货物的装载方法	136
第一节	集装箱的选择与检查	136
第二节	集装箱货物装载的一般方法	137
第三节	特殊货物集装箱的装载要求	139
案例一	集装箱毒气泄漏案	144
案例二	二氧化硫脲自燃案	152
第九章	集装箱多式联运提单	156
第一节	提单概论	156
第二节	集装箱提单	170
第三节	多式联运提单	179
案例一	港至港海运接受联运提单争议案	191
案例二	海陆联运货物被无单担保提货案	194
第十章	联合国国际货物多式联运公约	198
第一节	多式联运公约总则	198
第二节	多式联运经营人的责任期限	203
第三节	多式联运经营人的赔偿责任	204
第四节	多式联运中发货人的赔偿责任	212
第五节	多式联运下的索赔与诉讼	216
第六节	多式联运下的海关事项	218

108	案例一	国际多式联运货物灭失赔偿案	222
808	案例二	国际货物多式联运合同无单放货案	227
	第十一章	铁路集装箱货物运输	232
86	第一节	铁路集装箱货源组织与条件	232
86	第二节	铁路集装箱办理站的职能	233
17	第三节	铁路集装箱的中转	234
87	第四节	铁路集装箱货运程序	235
87	第五节	铁路集装箱货物的交接责任	239
	第六节	国际铁路货运协定的主要内容	242
	案例	国际铁路联运货物灭失赔偿案	246
	第十二章	公路集装箱货物运输	252
	第一节	公路集装箱运输货源组织	252
	第二节	公路集装箱运输与多式联运	254
	第三节	国际公路货物运输公约和协定	256
	案例	货运代理人的法律定性及多式联运中集装箱货损区段的确定	263
	第十三章	航空货物运输	267
	第一节	集装箱运输对空运的要求	267
	第二节	我国民航关于国际空运的一般规定	268
	第三节	国际航空货运公约的主要内容	270
	第四节	国际航空货运业务运作	275
	案例一	危险货物航空运输损害赔偿案	314
	案例二	空运承运人对快件延误承担赔偿责任	317
	第十四章	多式联运货损事故处理	324
	第一节	提出索赔的原则	324
	第二节	海运货损事故处理	327
	第三节	水运货损事故处理	331
	第四节	铁路货运事故处理	333
	第五节	公路货运事故处理	336
	第六节	货运保险理赔	337
	案例一	多式联运经营人有权向托运人收取运费	341
	案例二	“安涛江”轮倒签提单侵权损害赔偿案	347
	第十五章	国际货运口岸管理	354
	第一节	海关对集装箱货物进出口管理	354

232	第二节	商检、动植检对集装箱货物的进出口管理	361
233	第三节	商检有关规定和要求	363
233	案例	异味集装箱污染红茶索赔案	364
	附录	.....	368
233	附录一	常用集装箱运输词汇 (英汉对照)	368
233	附录二	常用附加费名称 (英汉对照)	374
233	附录三	常用提单名称 (英汉对照)	375
	参考文献	.....	378
233	.....	各内要主由宝也益发源利国	廿六第
233	.....	案附部关死由利宝知利利国	附录
233	.....	解云附发源利宝案部公	章二十第
233	.....	案附部关死由利宝知利利国	廿一第
233	.....	案附部关死由利宝知利利国	廿二第
233	.....	案附部关死由利宝知利利国	廿三第
233	.....	案附部关死由利宝知利利国	附录
233	.....	案附部关死由利宝知利利国	附录
233	.....	案附部关死由利宝知利利国	章三十第
233	.....	案附部关死由利宝知利利国	廿一第
233	.....	案附部关死由利宝知利利国	廿二第
233	.....	案附部关死由利宝知利利国	廿三第
233	.....	案附部关死由利宝知利利国	廿四第
233	.....	案附部关死由利宝知利利国	附录
233	.....	案附部关死由利宝知利利国	附录
233	.....	案附部关死由利宝知利利国	章四十第
233	.....	案附部关死由利宝知利利国	廿一第
233	.....	案附部关死由利宝知利利国	廿二第
233	.....	案附部关死由利宝知利利国	廿三第
233	.....	案附部关死由利宝知利利国	廿四第
233	.....	案附部关死由利宝知利利国	廿五第
233	.....	案附部关死由利宝知利利国	廿六第
233	.....	案附部关死由利宝知利利国	附录
233	.....	案附部关死由利宝知利利国	附录
233	.....	案附部关死由利宝知利利国	章五十第
233	.....	案附部关死由利宝知利利国	附录

第一章 国际多式联运绪论

第一节 国际多式联运的发展

如果说，制铁业和蒸汽机的发明而带来蒸汽船、蒸汽机车的出现是第一次运输革命的标志，那么，内燃机的发明带来的汽车、飞机运输则是第二次革命的开始。如果将第一次、第二次运输革命所使用的运输方式结合起来，这一种运输是第三次运输革命，即国际多式联运。

然而，任何一种新运输方式的出现，都离不开科学技术的发展、贸易结构的变化、经济的发展、经营管理的变革，以及与社会服务。归纳起来，国际多式联运发展的主要因素有以下几种。

一、货物流通过程的变化

在经济高速发展的时代里，任何一个国家所面临和关心的主要问题是如何降低单位生产成本，提高经济效能，扩大销售市场，使商品生产多样化，满足市场的需要。经过相当一段时间的努力，许多工业发达国家首先实现了这一目标，但随之又出现了另一个问题，就是在生产过程中的合理措施已达到一定程度时，货物流通过程怎么办。社会产品从生产领域到消费领域必须经过流通领域，没有流通过程，便不会实现社会产品的使用价值。流通过程不创造新产品，但创造新价值，而且，最终又增加了产品的价值。因为，不论是产品的包装、储存、运输和装卸都要消费劳动，要有人来完成这一工作。此外，还要有资金建造仓库，购置包装材料和运输工具，如装卸配备机械设备。增加了的价值就是流通成本，是构成价格条件的主要部分。而经济却要求产品在流通过程中增加的价值越小越好。因此，要求尽量将流通过程中的劳动消耗减少，最大限度地降低流通过程费用。流通过程的主要环节是包装、储存、运输、装卸，虽然每一环节都不断在进行改革，但只有在出现集装箱的多式联运之后，才使流通的过程发生了革命性的变化。

二、货物运输方式的变化

集装箱运输的产生不仅对运输业本身，而且对于与运输业有关的其

他工业部门也带来了很大的变化。它不仅能给货主节省包装费、运费、保险费，还能大大缩短货物装卸时间，提高运输工具的周转率。追溯集装箱运输的发展历史可以发现，世界各国对集装箱的使用，首先都是从铁路、公路运输开始的。

19 世纪，美国铁路运输曾用集装箱装载木材；英国铁路也使用过集装箱。

20 世纪初期，欧洲一些资本主义国家之间的贸易发展很快，货运量迅速增加，随之，铁路运输得到了较快的发展。为了适应当时的需要，1931 年在法国巴黎成立了集装箱运输的国际组织——国际集装箱协会（RIC）。负责研究和制定集装箱的规格、标准等工作。同时又通过各种手段出版刊物，组织讲演，举办展览会等，对集装箱运输进行广泛的宣传，国际集装箱协会还负责出版名为《集装箱》的杂志。

1956 年 4 月，美国的泛大西洋船公司将一艘 T-2 型油轮进行改装，在甲板上设置了一个装载集装箱的平台，一次能装载 16 个集装箱。经改装后的 T-2 型油轮“马科斯顿”号航行于纽约—休斯敦航线，经过三个月的试运，该船经济效益显著，每吨货物的装卸费用从原来的 5.83 美元下降到 0.5 美元，仅相当于原来装卸费用的 1/11。由于在试运中获得这样好的成绩，泛大西洋船公司决心以更加完美的方式从事集装箱运输。1957 年 10 月，它又将一艘 C-2 型货轮改造成吊装式集装箱船“盖脱威城”号，航行于纽约—休斯敦航线，这是世界上第一艘开展海上运输的集装箱船。接着，该公司又将另一艘 C-2 货轮改造成一艘滚装船（Roll On—Roll Off），航行于波多黎各航线上。1960 年 4 月，当集装箱运输的优越性被充分认识后，泛大西洋船公司为了更明确集装箱具有联运的特点，将公司改名为海陆公司（Sea-Land）。

海上集装箱运输的发展，带来了西伯利亚大陆桥、美国小陆桥、微桥运输的发展，从而迫使船公司从根本上改变了自己对传统运输方式的看法。集装箱运输由海上向两端陆上延伸发展到国际多式联运，最终实现门到门运输。

在集装箱运输发展同时，科学技术突飞猛进，电子计算机技术被广泛应用于运输的各个领域。目前，世界上许多船公司积极开展计算机管理，建立计算机国际联机网络。通过这种国际联机化，可随时掌握集装

箱的动态和盘存管理，从而大幅度提高货箱管理的效率。同时，通过电子计算机处理订舱业务和编制各种货运单证，从而实现海上运输、集装箱维修保养和内陆运输控制的一体化管理。无疑，科学技术的这一发展，又使传统的交通运输方式得以改变，经济效益得到提高，从而进一步促进了国际多式联运的发展。

三、货物贸易结构的变化

第二次石油危机后，世界经济贸易结构发生了很大的变化，发达国家的工业品出口结构更趋高级化，且经济基础重心由重工业、化工业转向电子技术为代表的高、精尖产品，所谓进入了产品“轻、薄、短、小、精加软件的时代”。在这种情况下，为避免贸易摩擦，实现进出口贸易的平衡，巩固自己的竞争地位，发达国家的生产商先后在销售地建造自己的生产、加工、销售等基地。与此同时，发展中国家为了摆脱发达国家的控制，避免失去国际市场，努力发展本国经济，向工业化目标发展，从单纯的出口原材料变为在本国加工，制成半成品或成品。这样做，一方面满足本国的需求，以取代从发达国家的日用品进出口，另一方面则用于出口，获得外汇。制成品贸易的发展，适箱货源的不断增加，为集装箱的多式联运创造了条件。

由于这种经济贸易结构的变化，原材料的海运量下降，加之部分具有较高价值的产品改由航空运输，给海运业带来很大影响。船舶吨位过剩，船、货比例失调，航运市场竞争日趋激烈。为了在竞争中求生存、发展，航运业面临了对传统运输方式的改革，开始进入铁路、公路、航空非海运领域，即所谓“登陆上天”。在科学技术和世界经济贸易结构发展的同时，社会产业结构中第三产业的比重不断增加，运输业的各种经纪人业务迅速发展，也就是出现了服务社会化的趋势。在信息社会高度发展的情况下，信息不受任何行业、区域、国界的限制，只要掌握信息，能提供货主所需要的优质服务，即使不拥有硬件（运输工具），也可以通过软件（信息、市场经营）控制硬件。因而，在国际多式联运下，无船承运人，国际货运代理人等不断涌现。

四、经营方式的变化

国际多式联运业务开展之前，各种运输方式经营者各自为政，自成体系。因而其经营的范围十分有限。但一进入国际多式联运业务，

其经营范围可大大扩展，并可最大限度利用自己所拥有的设备、设施。对其他行业者来说，则可避免不必要的重复投资。可以这样认为，由于开展了国际多式联运，打破了行业界限，各承运人可选择最佳运输方式、路线，组织合理运输，提高运输组织水平，协调各种运输方式的衔接。这样做的目的是在提高运输效率的情况下，保证降低运输成本。

通过国际多式联运，提供优质服务，方便了货主。货主只要指定交货地点，运输经营人在条件许可下将各种运输方式组合起来，设定最佳运输路线，提供统一货运单证、统一责任限制、统一费率。因而，货主对多式联运的要求日益高涨，并与国际运输业者一起极力促进国际多式联运发展。

第二节 国际多式联运的优点

国际多式联运通常以集装箱为运输单元，将不同的运输方式有机地组合在一起，构成连续的综合性的一体化货物运输。1980年5月于日内瓦通过的《联合国国际货物多式联运公约》（以下简称多式联运公约）规定：“国际多式联运系指由多式联运经营人按照多式联运合同，以至少两种不同的运输方式，将货物从一国境内接管货物的地点运至另一国境内指定地点交货的运输方式。”这里所指的至少两种以上的运输方式可以是海陆、陆空、海空等，这与一般海海、陆陆、空空的联运在着本质的区别，后者虽是联运，但仍是同一种运输工具之间的运输方式，不属完整的国际多式联运。

一、统一化、简单化

所谓统一化、简单化，主要表现为在国际多式联运方式下，货物运程不管有多远，不论由几种运输方式共同完成对货物的运输，且不论运输途中对货物经过多少转换，所有一切运输事项均由多式联运经营人负责办理。而货主只需要办理一次托运、订立一份运输合同、一次支付费用、一次保险。一旦在运输过程中发生货物灭失或损害时，由多式联运经营人对全程运输负责，而每一运输区段的承运人对自己运输区段的货物损害承担责任。这种做法丝毫不会影响多式联运经营人对每一运输区段实际承运人的任何追偿权利。

二、减少中间环节、缩短货物运输时间，降低货损货差事故、提高货运质量

多式联运系通过集装箱为运输单元进行直达运输。货物在发货人工厂或仓库装箱后，可直接运送至收货人的工厂或仓库。运输途中换装时无须换箱、装箱，从而减少了中间环节。尽管货物经多次换装，但由于使用专业机构装卸，且又不涉及箱内的货物，因而，货损货差事故，货物被窃大为减少，从而在一定程度上提高了货运质量。此外，由于各个运输环节的各种运输工具之间配合密切、衔接紧凑，货物所到之处中转迅速及时、大大减少货物停留时间，因此，从根本上保证了货物安全、迅速、准确、及时地运抵目的地。

三、降低运输成本，节省运杂费用

由于多式联运可实行门到门运输，因此，对货主来说，在将货交由第一承运人后即可取得货运单证，并据以结汇。结汇时间提前，不仅有利于加速货物资金的周转，而且减少了利息的支出。又由于货物装载集装箱运输，从某种意义上说可节省货物的包装费用和保险费用。此外，多式联运可采用一张货运单证，统一费率，因而就简化了制单和结算手续，节省了人力、物力。

四、提高运输组织水平，实现合理化运输

多式联运可提高运输组织水平，实现合理化运输，改善不同运输方式间的衔接工作。在国际多式联运开展之前，各种运输方式的经营人各自为政、自成体系。因而，其经营的业务范围受到限制，货运量相应也是有限的。但一旦由不同的运输业者共同参与多式联运，经营的业务范围可大大扩展，并且可以最大限度地发挥其现有设备的作用，选择最佳运输路线，组织合理运输。

第三节 国际多式联运基本条件

多式联运是将不同的运输方式组合成综合性的一体化运输，通过一次托运、一次计费、一张单证、一次保险，由各运输区段的承运人共同完成货物的全程运输，即将全程运输作为一个完整的单一运输过程来安

排。尽管已通过的多式联运公约至今没有生效，但多式联运应具备的基本条件是不变的。根据多式联运公约的规定和现行的多式联运业务特点，多式联运应具备的条件如下。

(1) 货物在全程运输过程中无论使用多少种运输方式，作为负责全程运输的多式联运经营人必须与发货人订立多式联运合同。因为，该运输合同是多式联运经营人与发货人之间权利、义务、责任、豁免的合同关系和运输性质的确定，也是区别多式联运与一般货物运输方式的主要依据。

(2) 多式联运经营人必须对全程运输负责。因为，多式联运经营人不仅仅是订立多式联运合同的当事人，也是多式联运单证的签发人。自然，在多式联运经营人履行多式联运合同所规定的运输责任的同时，可将全部或部分运输委托他人（分运承运人）完成，并订立分运合同，但分运合同的承运人与发货人之间不存在任何合同关系。

(3) 多式联运经营人接管的货物必须是国际间的货物运输，这不仅有别于国内货物运输，主要还涉及国际运输法规的适用问题。

(4) 多式联运不仅仅是使用两种不同的运输方式，而且必须是在不同运输方式下的连续运输。

(5) 货物全程运输由多式联运经营人签发一张多式联运单证，而且应满足不同运输方式的需要，并计收全程运费。

从上述多式联运应具备的基本条件看，凡是根据多式联运合同所进行的多式联运必须具备上述条件。多式联运经营人作为订立多式联运合同的一方，以至少两种运输方式组织运输并履行合同责任。但事实上，多式联运下的多式联运合同并非是独一无二的。因为，除了多式联运经营人承担部分运输外，更多的运输由他人来完成并与多式联运经营人订立分运合同。此外，现行的国际货运公约对联运的条件做了不同的规定。

凡符合下例条件属于汉堡规则下的货物联运：

- (1) 两种运输方式之间，其中之一必须是海运；
- (2) 所订立的合同是国际间的货物运输。

凡符合下例条件属于公路货运公约的货物联运：

- (1) 运输合同中规定的接管、交付货物的地点位于两个不同的国家；
- (2) 货物系由载荷车辆运输。

凡符合下列条件属铁路货运公约下的货物联运：

- (1) 运输方式之一在公约所规定的铁路线上运输；

(2) 另一运输方式为公约所规定的公路或海上运输。

凡符合下列条件属华沙公约下的货物联运：

根据有关订立的运输合同，不论运输过程中有无中断或转运，其出发地和目的地是在两个缔约国或非缔约国的主权、宗主权、委托统治权，或权力管辖下的领土内有一个约定的经停地点的任何运输。

事实上，任何现行国际货运公约缔约国的法律都强制规定，凡签订该公约范围内的运输合同应遵守公约所规定的义务，即该运输合同既要满足单一货运公约下的货物联运条件，又要符合多式联运公约范围内的要求，除非这两个公约所规定的责任、义务相同，否则公约之间的抵触难以避免。因此，作为订立多式联运合同的多式联运经营人，同时又作为某一运输区段的实际承运人时，首先应确定的是所订立的运输合同是否属于现行货运公约所适用的范围。

第四节 国际多式联运经营人应具备的条件

国际货运公约或货物运输合同一般都规定，承运人应是与发货人订有运输合同的人，或完成货物运输的人。然而，现行的国际货运公约对承运人的概念理解不一，在认识上没有统一。如海牙规则中的承运人是指参加运输的人，还是与发货人订立合同的人，或两者兼而有之。同样，因对华沙公约中所规定的承运人认识不一，由此制定了瓜达拉哈拉公约。多式联运作为不同运输方式间的组合，系由众多关系人组成，其法律关系十分复杂，其中主要关系有多式联运经营人与发货人之间的关系，以及与其受雇人、代理人之间的代理关系、承揽关系、侵权行为关系等。多式联运首先应调整上述关系人的法律关系，确定多式联运经营人的法律地位，从而平衡相互间的权利、义务和赔偿责任。已通过的多式联运公约和现行的多式联运业务对多式联运经营人概念理解为：“多式联运经营人是指本人或通过其代表与发货人订立多式联运合同的任何人，他是事主，而不是发货人的代理人或代表或参加多式联运的承运人的代理人或代表，并且负有履行合同的义务”。

可见，当多式联运经营人从发货人那里接管货物时起，即表明责任业已开始，货物在运输过程中的任何区段发生灭失或损害，多式联运经营人均以本人的身份直接承担赔偿责任，即使该货物的灭失或损害并非由多式联运经营人本人的过失所致。因此作为多式联运经营人的基本条

件如下。

(1) 多式联运经营人本人或其代表就多式联运的货物必须与发货人本人或其代表订立多式联运合同, 而且合同至少使用两种运输方式完成货物全程运输, 合同中的货物系国际间的货物。

(2) 从发货人或其代表那里接管货物时起即签发多式联运单证, 并对接管的货物开始负有责任。

(3) 承担多式联运合同规定的与运输和其他服务有关的责任, 并保证将货物交给多式联运单证的持有人或单证中指定的收货人。

(4) 对运输全过程中所发生的货物灭失或损害, 多式联运经营人首先对货物受损人负责, 并应具有足够的赔偿能力。当然, 这种规定或做法并不会影响多式联运经营人向造成实际货损的承运人行使的追偿权利。

(5) 多式联运经营人应具备多式联运所需要的、相适应的技术能力, 对自己签发的多式联运单证能确保其流通性, 并作为有价证券在经济上有令人信服的担保程度。

第五节 国际多式联运与国际物流

一、运输与物流变化中的特点

技术的进步曾经并一直影响着世界经济、格局及社会结构。除了技术进步导致的新产品开发和改进外, 技术进步在很多情况下导致了经济活动组织上的重大变革。尤其, 劳动分工的发展带来了一个成品生产过程中分化出众多分离的经济活动(产品部件的生产)。交通运输成本的不断降低也带来了一系列新市场的出现。于是, 工业国家的公司产品中有一半以上正在由其他国家生产或在其他国家销售, 而同时这些制成品生产过程中所需的原材料或者半成品也有一半以上是从国外购得(或者通过国外分支机构购得)。相应地, 许多市场变成了跨国界的, 并且相互依赖, 而通过拥有或管理地理上分散但相互信赖的资产并在地区或全球范围内生产和营销的跨国公司将来可能会越来越多。这些生产和市场全球化的继续发展必将提出巨大的挑战, 这一切必将对生产交通的模式和要求产生重大影响。

一方面, 全球化的概念正在从多方面影响着海洋运输, 而另一方

面，海洋运输的发展也曾对全球化概念起了决定性的影响。从广义上讲，全球化深刻地改变了对运输及相关服务的需求，迫使所有的运输公司根据贸易界的需求增加新的服务。与此同时，海洋运输中的重要技术发展也为精细分工并为世界贸易发展提供了前提。而最初的原材料开发和产品制造间的分工也逐步发展成为国际间制成品的生产与销售的分工。今后，一个以美国品牌出售的产品很可能是由欧洲设计、而在远东由来自世界各地的部件组装而成。如此全球战略的目的主要是有效地利用劳动成本和生产投入的优势。这些之所以实现可能是因为那些体现在诸如多式联运、物资配送和物流概念中的运输技术及组织的新发展。而这些发展正是为了优化运输流通和货物配送过程，以减少库存。那些运输商为了能够提供此类服务，则必须与客户即发货人建立一种伙伴关系，对整个物流系统中的各个子系统实行控制。

美国物流管理委员会把物流定义为以满足客户需求，对原材料、流程清单、成品及有关信息从起点到消费者的高效低价流通和仓储进行决策、实施和控制的过程。

物流已经成为发达国家和发展中国家的货物全球化生产与销售过程中的一项重要的增值服务。它不仅改变了生产贸易和运输方式，而且对发货人和运输服务提供者都产生了影响。在评价物流服务对发展的影响时，我们有必要考察一下其中的基本的经济考虑。对于发货人或者任何贸易企业来说，以有竞争力的价格，在恰当的时间、地点提供恰当的货物是至关重要的。这意味着其中四项基本功能需要以最佳方式来完成：供货（通过生产或贸易）、仓储、运货至最后的销售。生产与贸易程序创造和配置这些为客户所需的商品（即：正确的产品），仓储程序将保存这些货物起到它们为客户所需（即：恰当的时间），运输过程把这些产品运送到需求他们的地方（即：合适的地方），销售过程则保证它们对用户有吸引力（即：有竞争力的价格）。为协调这些功能，企业则需要有精密度的信息管理系统，对订单，发运及其他有关货物流通的商业法律文书及货物流通本身及相关交易实行控制。

这些有关运输、仓储和配送的安排与相关信息管理一起构成企业的整个物流战略，并决定企业对运输和物流服务的需求。对于企业来说，牢记这一整体策略非常重要。因为它把三个相关的技术程序和三种开支即运输、加工/仓储、管理开支都归纳在物流下面。而这一物流策略的实施将带来三个成本因素之间的协调，使整个系统得到优化。因此，其