

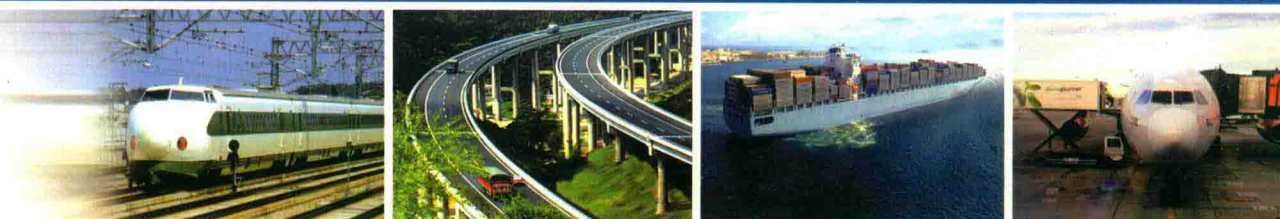
“十二五”国家重点图书出版规划项目

普通高等教育规划教材

GUOJI JIZHUANGXIANG DUOSHI LIANYUN
SHIWU FAGUI YU ANLI

国际集装箱多式联运 实务、法规与案例

第二版



杨志刚 邬丽君 汪媛媛 编著



人民交通出版社股份有限公司
China Communications Press Co., Ltd.

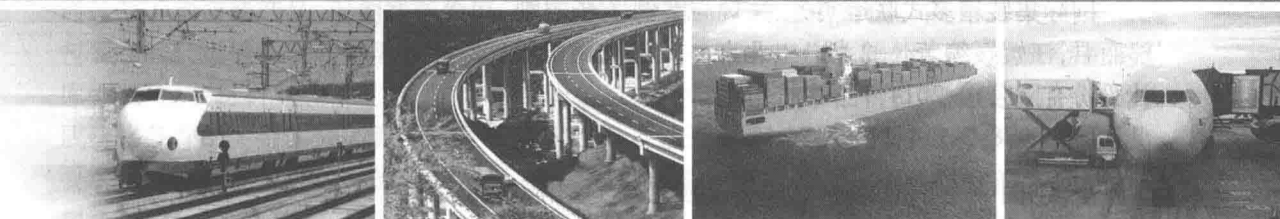
“十二五”国家重点图书出版规划项目
普通高等教育规划教材

GUOJI JIZHUANGXIANG DUOSHI LIANYUN
SHIWU FAGUI YU ANLI

国际集装箱多式联运

第二版

实务、法规与案例



杨志刚 邬丽君 汪媛媛 编著

人民交通出版社股份有限公司

内 容 提 要

根据国际集装箱多式联运的发展,本书在第一版的基础上进行部分内容调整与修改。经调整与修改的第二版书的内容,更能满足现行国际集装箱多式联运实务的运作与管理,以及在国际集装箱多式联运运作过程中当事人之间一旦产生责任纠纷涉及的法律与法规的适用。

本书内容主要包括国际集装箱多式联运与国际贸易;国际集装箱多式联运运输方式的组成与运输条款;国际集装箱多式联运提单条款的运用与保险理赔。经调整与修改后的本书除在基础理论框架结构上更加合理完善外,更为主要的是每一章前有案例导入及引导思路,章后有案例及解决案例的思考引导,使具体的实务内容与案例的解决、法律的适用更加贴近,更容易掌握本书的知识结构和内容。

本书可作为有关院校国际货物运输、交通运输管理、国际物流管理、国际贸易、货运与报关等专业学生的教材,也可满足从事相关集装箱多式联运行业的人员学习与工作参考之用。

图书在版编目(CIP)数据

国际集装箱多式联运实务、法规与案例 / 杨志刚, 郭丽君, 汪媛媛编著. —2 版. —北京: 人民交通出版社股份有限公司, 2014. 7

ISBN 978-7-114-11455-7

I. ①国… II. ①杨…②郭…③汪 III. ①国际运输—集装箱运输—联合运输—研究 IV. ①U169.6

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2014)第 118047 号

“十二五”国家重点图书出版规划项目

书 名: 国际集装箱多式联运实务、法规与案例(第二版)

著 作 者: 杨志刚 郭丽君 汪媛媛

责任编辑: 黄兴娜

出版发行: 人民交通出版社股份有限公司

地 址: (100011)北京市朝阳区安定门外外馆斜街 3 号

网 址: <http://www.chinasybook.com>

销售电话: (010)64981400, 59757915

总 经 销: 北京交实文化发展有限公司

印 刷: 北京鑫正大印刷有限公司

开 本: 787 × 1092 1/16

印 张: 18

字 数: 416 千

版 次: 2006 年 7 月 第 1 版 2014 年 7 月 第 2 版

印 次: 2014 年 7 月 第 2 版 第 1 次印刷

书 号: ISBN 978-7-114-11455-7

印 数: 0001—3000 册

定 价: 54.00 元

(有印刷、装订质量问题的图书由本公司负责调换)



前言

QIANYAN



在世界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,就是在生产过程的合理措施达到一定程度时,货物流通过程成本会有所增加。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,如为装卸配备机械设备。增加了的价值就是流通成本,是构成价格条件的主要部分。而经济性却要求产品在流通过程中增加的价值越小越好。因此,要求尽量降低流通过程中的劳动消耗,最大限度地节省流通费用。流通过程的主要环节是包装、储存、运输、装卸,虽然每一环节都在进行不断改革,但只有在出现集装箱多式联运之后,才使流通过程发生了革命性的变化。

国际多式联运是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。运输途中换装运输工具时无需换箱、装箱,从而减少了中间环节。尽管货物经多次换装,但由于使用专业机械装卸,且又不涉及箱内的货物,因而,货损货差、货物被窃事故大为减少,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。

本书的第一个特点是在国际集装箱进出口业务运作上,增强了操作性和实用性,特别是涉及一线业务的实际应用,使学生在熟悉了这些进出口业务后,不仅了解每一个业务的环节,也掌握每一环节相应的单证运作。

本书的第二个特点是语言叙述尽量让同学能接受,能用简单的概念,简明扼要地阐述一些基本要点。本书在编写的时候,排除了不必要的一些相关内容,增加了一些与实务运作相关的、与教学相关的案例,这些案例与课程内容相贴切,具有参考性和实用性。

本书的第三个特点是照顾到一般基础理论,既突出教材重点,又与具体的内容相结合,符合培养本科院校学生知识结构的特点。

本书的亮点是内容具有前沿性、实用性、操作性,使学生能在掌握基础理论的基础上,可直接将其运用到实际业务中去。本书章节内容衔接紧密,要求学生掌握内容的程度恰当、实用。

作者

2014年5月



目 录 MULU



第一章 国际多式联运绪论	1
内容简介	1
案例导入 多式联运枢纽站场的布局规划和功能	1
引导思路	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	6
第五节 国际多式联运与国际物流	7
案例一 MLB 运输(小陆桥运输)	9
案例思考引导	10
案例二 影响多式联运货运需求的因素	10
案例思考引导	11
第二章 集装箱多式联运与国际贸易	12
内容简介	12
案例导入 有关货物内容描述之责任分析	12
引导思路	14
第一节 EXW 价格术语	15
第二节 FAS、FOB、FCA 价格术语应用	15
第三节 CIF、CFR、CIP、CPT 价格术语应用	19
第四节 DAF、DES、DEQ、DDU、DDP 价格术语	23
第五节 《跟单信用证统一惯例》有关条款及解释	24
案例一 价格术语的选择与运用	39
案例思考引导	40
案例二 如何深刻理解贸易术语的责任与费用划分	40
案例思考引导	42
案例三 FOB、CIF、CFR 价格术语风险转移	42
案例思考引导	42
第三章 集装箱货物的交接方式	43
内容简介	43
案例导入 CY—CY 条款下运输责任的确定	43

引导思路	44
第一节 集装箱货物的流转程序	44
第二节 集装箱货物的交接方式	46
案例一 CY—CY 条款下的无单放货	47
案例思考引导	48
案例二 L/C CFS—CFS、B/L CY—CY 运输条款的应用	48
案例思考引导	51
第四章 集装箱货物出口运输业务	52
内容简介	52
案例导入 违反运输指示赔偿责任确定	52
引导思路	52
第一节 集装箱货物出口货程序和单证	52
第二节 船公司在集装箱出口货运中的业务	58
第三节 集装箱码头堆场在出口货运中的业务	60
第四节 集装箱货运站在出口货运中的业务	61
第五节 发货人在出口货运中的业务	63
第六节 《集装箱场站收据》的应用	64
案例一 集装箱班轮甩货倒签提单	66
案例思考引导	71
案例二 提单货物名称与包装上的名称不符	71
案例思考引导	74
第五章 集装箱货物进口运输业务	75
内容简介	75
案例导入 FCL 提单与 LCL 提单内涵不清案	75
引导思路	76
第一节 船公司在进口货运中的业务	76
第二节 集装箱码头堆场在进口货运中的业务	78
第三节 集装箱货运站在进口货运中的业务	80
第四节 收货人在进口货运中的业务	81
第五节 《集装箱交货记录》的应用	82
案例一 提单签发人的法律地位如何确定?	84
案例思考引导	85
案例二 集装箱错运目的港损失赔偿案	85
案例思考引导	87
案例三 出口货物回运案	87
案例思考引导	88
第六章 集装箱货物运费计算	89
内容简介	89

案例导入 谁是此案运费的支付人	89
引导思路	89
第一节 概述	89
第二节 集装箱货物运费基本结构	90
第三节 集装箱货物运费计算的基本方法	92
第四节 集装箱货物运费计收	94
第五节 集装箱货物运费计收的有关条款	95
案例一 货代作为代理人不承担支付运费义务案	98
案例思考引导	103
案例二 运费预付条件下货代垫付运费案	103
案例思考引导	103
第七章 集装箱货物的装载方法	104
内容简介	104
案例导入 茶叶装载集装箱串味案	104
引导思路	104
第一节 集装箱的选择与检查	104
第二节 集装箱货物装载的一般方法	105
第三节 特殊货物集装箱的装载要求	106
案例一 如何正确处理集装箱货损事故	110
案例思考引导	113
案例二 危险货物装载运输的责任问题	113
案例思考引导	116
第八章 集装箱多式联运提单	117
内容简介	117
案例导入 HB/L—OB/L 当事人赔偿责任确定	117
引导思路	119
第一节 提单概论	119
第二节 集装箱提单	130
第三节 多式联运提单	136
第四节 鹿特丹规则	145
第五节 提单操作规范	149
案例一 海陆联运货物被无单担保提货案	161
案例思考引导	161
案例二 装载在甲板上货物损失的纠纷案	161
案例思考引导	167
案例三 运输公司倒签提单损害赔偿纠纷案	167
案例思考引导	169
案例四 出具保函换取清洁提单被收货人追诉造成损失索赔纠纷案	169

案例思考引导	171
第九章 铁路集装箱货物运输	172
内容简介	172
案例导入 国际铁路联运货物灭失赔偿案	172
引导思路	175
第一节 铁路集装箱货源组织与条件	175
第二节 铁路集装箱办理站的职能	176
第三节 铁路集装箱的中转	177
第四节 铁路集装箱货运程序	178
第五节 铁路集装箱货物的交接责任	181
第六节 国际铁路货运协定的主要内容	183
案例 代办国际铁路货物联运合同货物灭失代位索赔案	186
案例思考引导	187
第十章 公路集装箱货物运输	188
内容简介	188
案例导入 集装箱运输倾覆案	188
引导思路	188
第一节 公路集装箱运输货源组织	189
第二节 公路集装箱运输与多式联运	190
第三节 国际公路货物运输合同公约	192
案例 公路当事人责任划分	197
案例思考引导	197
第十一章 航空货物运输	198
内容简介	198
案例导入 空运货物错误交付案	198
引导思路	198
第一节 我国民航关于国际空运的一般规定	198
第二节 国际航空货运公约的主要内容	200
第三节 国际航空货运业务运作	204
案例 空运承运人对快件延误承担赔偿责任	227
案例思考引导	227
第十二章 集装箱箱务运营管理	228
内容简介	228
案例导入 租箱合同中的租金支付	228
引导思路	228
第一节 国际集装箱租赁方式	228
第二节 集装箱租箱协议	230
第三节 超期集装箱和超期管理	233

第四节 集装箱的空箱调运方案	236
案例一 集装箱空箱调运	238
案例思考引导	242
案例二 租箱合同期内灭失集装箱的租金支付问题	242
案例思考引导	242
第十三章 集装箱多式联运货损事故处理	243
内容简介	243
案例导入 如何确定国际集装箱多式联运过程中有关人员的责任	243
引导思路	244
第一节 提出索赔的原则	244
第二节 海运货损事故处理	246
第三节 水运货损事故处理	249
第四节 铁路货运事故处理	250
第五节 公路货运事故处理	252
第六节 货运保险理赔	253
案例一 承运人行使留置权的风险与对策	256
案例思考引导	258
案例二 海上货物运输合同货损赔偿纠纷案	258
案例思考引导	262
案例三 集装箱运输中保险问题	262
案例思考引导	265
附录一 常用集装箱运输词汇(英汉对照)	266
附录二 常用提单名称(中英对照)	273
参考文献	275



第一章 国际多式联运绪论

内容简介

本章主要介绍了国际多式联运以集装箱为运输单元将不同的运输方式有机地结合在一起,构成连续的综合性一体化运输。重点说明国际多式联运可提高运输水平、实现合理化运输、改善不同运输方式的衔接工作,使不同的运输经营者可共同参与多式联运,使经营业务范围不断扩展,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。

案例导入 多式联运枢纽站场的布局规划和功能

公路、铁路、内河枢纽站场是集装箱一体化运输系统中重要的中转作业基地,是沿海干线港口向腹地延伸的后方库场。它集多种作业功能于一体,既是内地客户办理进出口业务“内陆口岸”,也是集装箱交接并划分风险责任的重要场所,又是运输各当事人以及与之相关业务部门进行交接和为之监管服务的中介场所。加强内陆枢纽站场的合理规划和建设,增强港口的集疏运能力,将为集装箱由沿海干线港向内陆中西部地区延伸,推进集装箱一体化运输的发展,创造十分有利的条件。为更好地发挥其在集装箱一体化运输中的中转、衔接及物流服务等功能,相关船公司、货代、站场经营者不断改进服务方法、提高服务水平,加强揽货,为货主提供方便。同时,主管部门施行政策引导,健全法规,加强行业管理,制定和统一技术标准与作业规范。

在站场布局规划及选址方面应考虑的主要因素是要从综合运输网的统筹规划与发展出发,充分考虑公、铁、水、空各类站场之间的合理布局分工和相互衔接配合,既考虑其间合理的经济运距,又考虑对货源的吸引和辐射范围。要坚持可持续发展原则,既立足当前需要,又考虑未来发展既满足经济发达地区的运输需求,也兼顾不同地区未来迅速开发资源和开展对外发展的需要;既考虑目前区域中心分布的现状,又考虑随着城市化进程加快对区域性运输枢纽的需求,以及未来运输技术、多式联运的发展变化趋势。

引导思路

1. 枢纽站场在多式联运中的功能是什么?
2. 枢纽站场规划的合理性主要是什么?

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,那么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社会服务。归纳起来,国际多式联运发展的主要因素有:

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,如为装卸配备机械设备。增加了的价值就是流通成本,是构成价格条件的主要部分。而经济性却要求产品在流通过程中增加的价值越小越好。因此,要求尽量降低流通过程中的劳动消耗,最大限度地节省流通费用。流通过程的主要环节是包装、储存、运输、装卸,虽然每一环节都在进行不断改革,但只有在出现集装箱多式联运之后,才使流通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用、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,美国泛大西洋船公司将一艘T—2型油船进行改装,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型油船“马科斯顿”号航行于纽约—休斯敦航线,经过3个月的试运行,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。由于在试运行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,美国泛大西洋船公司又将一艘C—2型货船改装成吊装式集装箱船“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 货船改装成一艘滚装船(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)。

继海陆公司稍后,美国的马托松公司在太平洋地区也开始进行集装箱运输。马托松公司是航行于美国国内航线的公司,主要经营美国太平洋沿岸—夏威夷航线的集装箱化运输。马托松公司首先在货船“马祥”号的甲板上装载 8 英尺×8 英尺×24 英尺的集装箱进行试运,航行于圣弗兰西斯科(旧金山)—夏威夷航线,一举获得成功。而后,马托松公司又于 1967 年 9 月用全集装箱船“夏威夷殖民者”开启了日本—北美太平洋航线。

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,从而实现对海上运输、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、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,以取代从发达国家进口日用品;另一方面利于出口,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前提下,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便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,货主对多式联运的需求日益高涨,并与国际运输业者一起极力促进国际多式联运的发展。

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、空空的联运有着本质的区别,后者虽是联运,但仍属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、支付一次费用、办理一次保险。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。运输途中换装时无需换箱、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、货物被窃事故大为减少,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,并据此结汇。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,经营的业务范围不但可大大扩展,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看,多式联运应具备的条件必须是:

(1) 货物在全程运输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,且必须是该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,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或不承担部分运输外,更多的运输由他人来完成,后者与前者订立分运合同。此外,现行的国际货运公约对联运的条件作了不同的规定,如:



凡符合下列条件的属《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货物运输。

凡符合下列条件的属《国际公路货物运输合同公约》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。

凡符合下列条件的属《国际铁路货物运输公约》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。

凡符合下列条件的属《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。因为,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,或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。”

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。因为作为多式联运经营人的基本条件是:

(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运输货物。

(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与多式联运所需要的、相适应的技术能力,对自己签发的多式联运单证确保其流通性,并作为有价值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和现在的格局及社会结构。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为下一个10年提出巨大的挑战,这一切必将对交通模式和要求产生重大影响。

一方面,全球化的概念不仅正在从多方面影响着海洋运输;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提供新的服务。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。如此全球化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,之所以成为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。运输商为了能够提供此类服务,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手中的高效低价流通和仓储进行决策、实施和控制的过程。

物流已经成为来自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,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。这意味着其中供货(通过生产或贸易)、仓储、运货至最后的销售4项基本功能需要以最佳方式来完成。生产与贸易程度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直到它们为客户所需(即:恰当的时间),运输过程把这些产品运送到需求它们的地方(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,企业需要一种有一定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3个相关的技术程序和3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3个成本因素之间的协调,使整个系统得到优化。因此,其重要性显然超过单个子系统的优化。又如运输,实际上这表示发货人针对物流系统有了选择的余地。有时,如果加工/仓储、管理过程中的低价位能弥补运输过程中的高价位,收货人甚至会选择高价位的运输。因此,如果整个系统效率得到提高,那么某一特殊模式或一些中、低效率也可能被人们接受。这种物流概念已经证明了其在降低运输、仓储、包装和其他相关费用中的不可缺少的作用,同时也对提高所送货物质量产生重要作用,而最终明显地影响相关企业的效率及竞争力。

二、班轮运输与物流服务

货方要求发展并销售物流概念。相反,物流企业却相对保守,倾向于把其所提供的服务限制到单一方式的服务。大规模提供多式联运物流服务都是最近的发展。随着这一发展的进行,不仅是以前单一运输商,而且还有涉及货物处理、仓储等运输公司包括货运商也都开始经营配送服务。这种多样化不仅是对变化的市场需求的一种要求,而且反映了船公司优化利用新的资金密集型的运输设备的需求。

但是,运输公司所采取的战略又不可能是单一的。主要分歧点在于人们已意识到港到港的集装箱运输已成为商品成本中的一部分,这迫使班轮公司把运输费用降到绝对最低点。面对这一挑战,物流界有着不同的反应,有的坚持采取港到港的运输,但在低价位的基础上,增大运输规模;有的则直接进入陆路运输,靠质量运输取胜。从根本上说,班轮运输面临两种选择,一种是集中发展港到港运输,以价格取胜;另一种是采取差异性战略,转向发展多式联运和物流服务。

同时,在信息系统、技术和卫星通信领域中,人们可以发现另一场革命,其已成为集装箱运输和多式联运的标志。精密的计算机管理、信息处理系统、电子数据转换(EDI)和互连网络的广泛应用,使有效的价格控制、设备优化利用和客户关系的改进成为可能。这些新的服务各类包括卫星数据转换、提货清单直接下载到客户的电脑上、电话查询货物状况、无需人力参与的电脑货物跟踪服务及发货人、承运人和收货人间的电脑直接连接以保证及时送货。