

Guoji Duoshi
Lianyun
Falü Guanxi
Yanjiu

国际多式联运法律关系研究

© 杨运涛 著



人民交通出版社
China Communications Press

Guojì Duoshì
Lianyún
Fǎlǜ-Guānxi
Yánjiū

国际多式联运法律关系的研究



国际多式联运法律关系研究

◎ 杨运涛 著

人民交通出版社



内 容 提 要

本书是在作者博士论文基础上补充修改完成的。其主要内容包括:国际货物多式联运的商务范围与法律界定,多式联运立法渊源及国际上多式联运立法统一活动的尝试,多式联运的法律关系,多式联运纠纷中的举证规则,多式联运单证,以及立法现状与未来立法建议等。

本书可供从事国际多式联运及其立法研究工作的相关人员参考使用。

图书在版编目(CIP)数据

国际多式联运法律关系研究/杨运涛著. —北京:
人民交通出版社, 2006.10
ISBN 7-114-06217-6

I. 国... II. 杨... III. 国际运输: 联合运输: 货物运输-法规-研究 IV. D996.1

中国版本图书馆CIP数据核字(2006)第125476号

书 名: 国际多式联运法律关系研究

著 者: 杨运涛

责任编辑: 钱悦良

出版发行: 人民交通出版社

地 址: (100011)北京市朝阳区安定门外使馆斜街3号

网 址: <http://www.chinasybook.com>(中国水运图书馆)

销售电话: (010)64981400,64960094

总 经 销: 北京中交盛世书刊有限公司

经 销: 人民交通出版社交实书店

印 刷: 北京鑫正大印刷有限公司

开 本: 850×1168 1/32

印 张: 14

字 数: 317 千

版 次: 2006年10月第1版

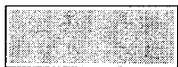
印 次: 2006年10月第1次印刷

书 号: ISBN 7-114-06217-6

印 数: 0001—3000册

定 价: 40.00元

(如有印刷、装订质量问题的图书由本社负责调换)



序 言 1

20世纪60年代海运集装箱化是运输业的一场革命,不仅使传统件杂货班轮运输逐步让位于集装箱运输,而且使港口到港口的运输很快延伸为门到门服务,国际多式联运应运而生。由于其具有安全快捷、手续简便、结汇及时和责任清晰等优点,不仅受到了广大货主的青睐。而且航运公司、铁路运输公司、公路运输公司以及货运代理都把它当作为货主扩大增值服务、提高服务水平的重要手段。因此,国际多式联运自诞生以来发展势头迅猛,极大地促进了国际贸易的飞速发展。

我国的集装箱多式联运业务起步较晚。1980年中日两国之间的挂衣箱运输(买方集运)使中国外运成为开创国际多式联运的首家国内企业。经过20多年的发展,我国在多式联运业务方面取得了长足的进展,特别是在交通基础设施建设、多式联运方式的多样性、运输网络布局和运输法律法规等方面,成效显著。第三方物流的诞生,给国际多式联运带来了新的变革,国际多式联运与现代物流的融合发展,是国际贸易对运输行业的时代要求,也是我国运输业全面融入全球运输市场的重要途径。

从全球范围看,目前还有多种因素制约着国际多式联运的发展:交通基础设施和技术、运输安全、运输成本构成、贸易与运输便利措施(海关程序和单证标准化等)、统一的法律框架和市场准入。其中,国际运输法律体系的极度不和谐性,增大了国际贸易的不可预见性和解决法律争议成本。在我国,为促进国际多式联运的进一步发展,除了要完善交通基础设施(特别是铁路运输设施)以外,编纂现行的运输法律法规,构建和谐统一的运输法律体系已经迫在眉睫。

我高兴地看到杨运涛同志经过多年的努力,在其博士论文基础上撰写了《国际多式联运法律关系研究》一书。该书不仅是他多年研究成果的体现,也是他在货运行业多年业务经验和处理相关法律纠纷经验的总结。该书对国际多式联运的商务范围和法律内涵给予了明确界定;回顾了1980年联合国国际多式联运公约的起草背景并总结其失败教训;从法理和诉讼程序两个角度重点分析了国际多式联运当事人货方、经营人和实际承运人三者之间的法律关系;总结了多式联运提单的五项特征和使用多式联运提单的优势;分析了多式联运中各方当事人对多式联运法规的不同利益需求;介绍并分析了我国目前多式联运的立法情况以及不同位阶法律规范之间的冲突,提出了相关立法建议;评述了UNCITRAL运输法公约草案的主要内容。

该书的出版,不仅丰富了我国运输法律的学术研究,提供了大量最新国外立法与司法实践信息,还为促进我国完善运输法律立法体系、积极参与国际组织立法活动提供了可资参考的研究成果。书中所介绍的国内外典型案例,也将有助于运输行业的广大从业人员增长法律知识和风险防范意识。为此,我非常高兴向大家推荐这本书,并衷心希望各位同行朋友能从中获益,为促进我国国际多式联运及其立法再上新台阶共同努力!

中国外运(集团)总公司总裁

2006年7月18日

序 言 2

众所周知,航运业历史悠久,可以说是世界上最早兴起的国际性行业,其中所蕴含的国际层面的知识之广博不言而喻。

经过多年的努力,我所著的书籍有 20 来本。这 20 来本书涉及了方方面面的航运知识。然而,鉴于航运业的博大精深,还存在很多我所触碰不到与不敢落笔的领域,正如“多式联运”。

“多式联运”是一个复杂的领域,很多时候会与许多国际公约及各国的政治因素扯上关系。很少人可以精通这方面的知识,导致专门针对这个领域的书籍不多,这也包括西方国家,特别是英美两国。即使有,能称得上“好书”的也寥寥无几。

中国的航运与外贸的重要性是人所皆知的,在这个重要的范畴没有一本或者多本好书的话,是令我感到遗憾的,但正如我所讲的,这是我没有办法有所贡献的。现在看到这本新书——《国际多式联运法律关系研究》后感到欣慰,因为我深信这本书是可以填补这方面的空白。而且这本书的内容体现了该行业在国际上的最新发展,可以说是理论结合实际典范。

本书作者杨运涛先生是十分恰当与称职的人选。当然,我知道要完成一本严肃与专业的书籍是十分不容易的。特别是,我知道杨先生在他岗位的工作已经是十分繁重。不过我可以肯定的是杨先生完成这本书所感受到的收获与可以与同胞分享他所累积的知识与经验,心里的愉快是其他事情所无法比拟的,这一方面我也经历过。

能够得到杨运涛先生的邀请来为本书作序,我十分愿意并感到非常荣幸。

杨良宜

2006 年 6 月



作者简介

杨运涛 男 1966年5月吉林长春出生

1988年获吉林大学法律系国际法学士学位

1999年获对外经济贸易大学法学院国际经济法硕士学位

2006年获对外经济贸易大学法学院国际经济法博士学位

工作经历

1988~1996年在中国外运总公司港口业务部工作

1996~2002年担任中国外运总公司法律部总经理。1999年获国家经贸委、司法部和商务部联合颁发“企业法律顾问资格和执业证书”

2002年7月至今担任中国外运(香港)集团有限公司董事副总裁,兼任中国外运股份有限公司非执行董事

社会兼职

1996年至2002年曾任中国海商法协会常务理事、副秘书长;兼任防止海运欺诈专业委员会副主任委员

1998年至今被聘为中国海事仲裁委员会委员、仲裁员、中国海事仲裁委员会仲裁员资格评审委员会委员

1998年至今任北京国际经济法学会委员、常务理事

1998年至今被聘为国际货运代理协会联合会(FIATA)法律事务顾问团(ABLM)委员、国际多式联运顾问委员会(MIT)委员

2002年10月至今任香港海商法协会执行委员

2005年5月至今任中国国际经济法学会常务理事

2005年10月起至今成为联合国贸发会(UNCTAD)下设“国际多式联运协会”(IMTA)会员

主要学术成果

专业论文

1998年法律硕士学位论文《国际货运代理法律地位研究》

1999年《海商法通讯》中《防止海运欺诈及其法律风险》

2001年3月《国际商报》中《论无船承运人的法律地位》

2001年《海商法通讯》中《物流浪潮中的法律思考》

2003年《海商法通讯》中《国际海运条例评述》、《运输法框架公约草案与货运代理业》;FIATA网站上发表Comments on China New Regulation on Maritime Transportation.《中国海商法2003年年刊》中与王淑敏教授合作《中国国际货运代理协会标准交易条款中的若干法律问题》

2004年交通部《航运周刊》上《多式联运与物流服务的发展》、《海商法通讯》上的《FIATA关于新运输法框架公约草案的基本观点》、《国际贸易中的运输单证》

2005年博士论文《国际多式联运法律关系研究》

专业著作

2002年6月合译著《货运代理法律指南》,人民交通出版社

2002年7月著《中国国际货运代理协会标准交易条款》,人民交通出版社

2003年1月翻译《国际货运代理法》,人民交通出版社

2005年参与总公司法律部编著的《中国外运法律论文集》和《国际货物运输、物流案例分析集》,国际商务出版社

2006年与罗开富、翟娟合作翻译《运输物流—过去、现在与未来》,人民交通出版社





目 录

前言	1
第一章 国际多式联运的商务范围与法律界定	8
1.1 1980年联合国《国际货物多式联运公约》对国际多式联运的界定	8
1.2 多式联运的四大特征	9
1.3 几个相似或相关的商务和法律概念之比较	10
1.4 现行立法中若干多式联运概念之比较	17
第二章 多式联运立法渊源及国际上统一立法活动的尝试	20
2.1 规范单一运输方式的国际公约	20
2.2 若干地区组织和国家的立法概况	22
2.3 国际上统一立法的各种尝试	24
2.4 1980年联合国《国际货物多式联运公约》至今未能生效原因探悉	39
第三章 多式联运法律关系解析	42
3.1 货方与多式联运经营人之间的法律关系——经营人的合约责任	42
3.2 多式联运经营人的追偿	81
3.3 货方向实际承运人的直接追偿	89
第四章 多式联运纠纷中的举证规则	118
4.1 举证规则概述	118
4.2 多式联运合同关系存在的举证	121



4.3	经营人接收货物状况的举证	127
4.4	货物到达目的地有关损坏或灭失的举证	137
4.5	迟延交付是货损的一种特定起因	141
4.6	货物损坏或灭失发生运输区段的确定	147
4.7	成功确立“初步证据”案件的结果	154
4.8	经营人的抗辩	156
4.9	货方的其他索赔理由	164
4.10	承运人责任的法定限制	170
4.11	小结	174
第五章	多式联运单证	178
5.1	多式联运提单的性质与功能	178
5.2	多式联运提单的内容	181
5.3	多式联运提单下收货人权利的法律渊源	182
5.4	签发多式联运提单的优势	183
第六章	立法现状分析与未来立法建议	185
6.1	多式联运中各方当事人对法规的不同利益需求	185
6.2	我国立法现状分析	194
6.3	对 UNCITRAL 新运输法公约草案的评述	213
附录	233
1.	简评 FIATA 对运输法草案的基本观点	233
2.	多式联运和物流服务的发展	241
3.	国际贸易中运输单证的作用	257
4.	China Moves to Adopt STC's	270
5.	Comments on Implementing Rules of Regulations of the People's Republic of China on International Maritime Transportation	288
6.	1975 年国际商会多式联运单证统一规则	301
7.	1980 年联合国国际货物多式联运公约	328
8.	1992 年联合国贸易和发展会议/国际商会多式联运单证	



规则	381
9. Implementation of Multimodal Transport Rules (Comparative Table)	395
结束语	422
参考文献	427
后记	434



前 言

一、本书的理论价值和实践意义

20世纪60年代,海洋运输的集装箱化和其他货物成组运输方法等新型运输技术的发明与应用,为国际货物多式联运^①(以下简称“国际多式联运”或“多式联运”)的诞生与发展提供了坚实的技术支持,传统的“港到港”运输方式很快延伸为“门到门”的国际货物多式联运。在国际货物多式联运服务模式下,托运人将货物交给国际多式联运经营人(以下简称“经营人”)后即由经营人负责将货物从起运地运送到目的地,经营人对运输合同下的运输全过程总负责,即“一份合同、一份单证、一个负责人、一次收费”。在货物发生灭失、损坏或延迟交付的情况下,托运人/收货人只需要向经营人索赔即可,而不需要向所涉及的各运输区段的实际承运人追索。在这种新型、复杂的多式联运法律关系中,由于实际参加合同履行的各方当事人已经远远超出多式联运合同的签约双方,再加上规范多式联运各个运输区段的若干国际公约或强制性国内法同时并存,在这种情况下,如何界定各方当事人的权利义务,传统的、以单一运输方式为立法规治对象的运输法律体系已经难以解决上述情形中的相关问题。

目前,国际运输法体系最大的缺点在于,调整不同运输方式的法律规则之间存在很大区别;不仅如此,即使在调整同一运输方式的法律体系内,各个国际公约和/或国内法的差别也非常大,例如,

^① 本书研究范围仅限定在“国际”多式联运,即指发货地与收货地不在同一个国家的多式联运。



现行有效的、调整海上运输的国际公约就有三个,调整航空运输的国际公约有四个,更别说相关的区域国际组织的立法或国内法。适用不同的法律,对当事人和法官而言就意味着适用不同的归责原则和构建不同的法律责任基础、不同的责任范围和责任期间,不同的责任限制、认定具有不同法律价值的运输单证、不同的诉讼时效等。当货物运输为单一运输方式时,或许这种差异性尚不会经常构成某种难以解决的问题。但是,当我们试图将不同的运输方式和不同的法律制度合并为由一个多式联运合同控制的运输模式并加以操作时,法律体系之间存在差异的缺点就变得非常明显。随着国际组织和各个国家与地区对国际多式联运立法的不断加强,全球运输法律体系的冲突不仅没有得到缓解,这种“不统一”反而变得日益严重^②。

运输法律的纷繁复杂决定了承运人责任体系,特别是多式联运经营人责任体系的不确定性,严重阻碍着国际多式联运的快速发展。多年来,人们一直致力于在国际范围内统一运输法律的各种尝试,其成果主要体现在以下两个方面:国际商会(ICC)先后制定了两套国际多式联运单证统一规则(1975年与1992年),以示范法(Model Law)的形式,对多式联运业务实践予以指导与规范;联合国贸发会经过长达70年的酝酿磋商,最后于1980年推出了联合国《国际货物多式联运公约》,但终因至今尚未达到该公约所要求的批准国家数量而流产。所以,目前国际上还没有统一的、规范多式联运的国际公约,这与全球多式联运迅猛发展的商务实践极其不相称。因此,联合国国际贸易法律委员会(UNCITRAL)下设第三工作委员会(运输工作组)于1996年又委托国际海事委员会(CMI)开始起草新的“运输法公约草案”,以适应当今“门到门”运输的发展,并试图统一现行的国际运输法规。2003年,联合国贸发会秘书处通过其会员国渠道向全球散发了有关制定新运输公约

^② Ralph de Wit 著:《多式联运:承运人的责任和单证》,伦敦劳氏出版社,1995年,第7页。

的相关问题调查表,89%的反馈者表示对现行的运输法律体系不满,希望制定新的“门到门”运输公约。可以说,上述立法活动,再次反映了人们对统一运输立法的渴求。但是,经过3年多计17轮的会谈,现对许多重大原则性问题,各国代表以及各方利益集团仍然各执一词。所谓“重大原则性问题”涉及到(并不限于):新公约的适用范围(“港到港”还是“门到门”模式)、承运人的责任基础、网状责任制/统一责任制、契约自由原则、控制权以及管辖权与仲裁等,这些问题都有待谈判各方最后一揽子解决。作为贸易与航运大国,中国一直派代表出席各次讨论会,在各次会议上,我国代表都与其他国家的代表进行了有效的沟通和交流,发挥了积极、良好作用,通过亲历此类国际会议,我们也切实感受到国际多式联运立法理念的变化和实践的多样性及复杂性,这些对于完善国内立法和与国际立法趋势协同一致都是非常重要的。为此目的,必须加强对国际货物多式联运的核心问题——当事人之间的法律关系的研究。认真研究多式联运法律关系,包括总结1980年多式联运公约的失败教训,对于成功制定新的国际运输公约有着极其重要的借鉴意义。

我国在多式联运的立法与学术研究方面比较滞后。目前还没有专门的国际多式联运立法。按照通常的理解,1999年10月1日开始实施的《合同法》的相关条款原则上应适用于所有合同,也包括国际多式联运合同。然而,根据该法第八章第123条的规定:“其他法律对合同另有规定的,依照其规定。”这表明,涉及海上区段的货物多式联运合同由1993年《海商法》来调整。1997年《国际集装箱多式联运管理规则》仅仅是由交通部和铁道部为加强和控制国际集装箱货物多式联运而颁布的部门规章,而且,后来由于各种原因也没有真正贯彻执行。因此,它不属于《合同法》第123条中提到的“其他法律”的范畴。因为在铁路、公路或民用航空法律中没有涉及多式联运的规定,所以在我国,没有海上运输区段的多式联运将受《合同法》第十七章第四节的规范调整。

《海商法》第四章第八节为多式联运设定了5个条款,同样,





《合同法》第十七章第四节为多式联运也设定了区区 5 个条款。这样的立法结构存在以下问题：

第一,《海商法》第四章第八节有关多式联运的规定只有 5 个条款,在这部当时号称中国法律条款最多(共 278 条)的法律中所占的微小比重,与多式联运业务实践和法律关系的复杂程度是不相匹配的。同样地,有关多式联运合同法律条款在《合同法》(共 423 条)中的比重就更低。最关键的是,少得可怜的条款不可能对多式联运的法律关系及其当事人具体权利义务给予明确界定,无法有效解决实践中的具体而复杂的多式联运法律问题。

第二,《海商法》所界定的多式联运必须包括海运,这是为了符合《海商法》的整体架构所做的特殊限制,这样一来,《海商法》所能调整的多式联运仅为实践中的多式联运的一部分。不涉及海运的多式联运只能依据《合同法》的一般原则进行处理。在货物隐蔽损坏的情况下,当灭失或损坏发生的运输区段不能确定时,该法第 311 条为多式联运经营人确立了严格责任制,这与国际上关于多式联运经营人责任基础的立法原则即“承运人推定过错责任制”不相符,也可以说,中国的多式联运经营人要比国外的经营人面临更重的法律责任。

第三,2002 年 1 月 1 日国务院颁布实施了《中华人民共和国国际海运条例》(以下简称《海运条例》),其中创制了“无船承运业务”的概念,从无船承运人的业务性质上看,他们不经营船舶、不实际从事运输操作的特点既与《海商法》中的“契约承运人”相似,又与多式联运业务的契约承运特点接近,如何与《海商法》和《合同法》相关规定协调,至今没有相关立法与司法解释。同时,无船承运业务与原外经贸部 1995 年 6 月颁布的《中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定》和 1998 年 1 月《中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定实施细则》中的“国际货运代理业务”内容相冲突。因此,如何界定“多式联运业务”、“无船承运业务”和“货运代理业务”的法律地位和其中法律关系的属性,对于统一我国运输立法、建设和谐完整的运输法律体系有着极其重要的意义。

在国际货物多式联运的学术研究方面,我国目前的研究几近空白。至今国内尚无一本关于国际货物多式联运法律研究的专著,仅有的论述可见于大连海事大学、上海海事大学和中国政法大学的“海商法”诸教材中,不仅内容少得可怜,而且不同程度地存在着错误。与此相比,国外学术界的相关专著与文章就比较丰富一些。无论如何,国内外的研究现状都与这一领域商务实践的飞速发展^③ 和实践对理论研究的需求之间存在着巨大落差。

二、本书的准备情况和本人的研究思路

自 1988 年本人加入我国最大的货运代理公司——中国外运集团总公司以来,一直从事外贸运输,特别是国家重点工程项目的货运工作和有关海商海事的法律工作,积累了一定的货运商务与司法实践经验。近年来,本人由于工作关系每年两次参加国际货运代理协会联合会(FIATA)3月的工作会议和10月的年会,并作为中国代表担任 FIATA 法律顾问委员会和多式联运委员会的委员;同时,还参加了国际海事委员会(CMI)关于联合国国际贸易法

^③ (1)参见交通部网站“2004年公路水路交通行业发展统计公报”,交通部综合规划司制作。2004年全国港口完成外贸货物吞吐量11.55亿吨,比上年增长18.9%,完成集装箱吞吐量6160万TEU,比上年增长26.6%。其中沿海港口完成外贸货物吞吐量10.56亿吨,增长19.4%,集装箱吞吐量完成5662万TEU,增长27.1%。综合性大型枢纽港发展进一步加快,2004年货物吞吐量超过亿吨的港口为8个。集装箱吞吐量超过100万TEU的码头有8个。2004年全国公路运输集装箱2087万TEU,货运量23660万吨,分别比上年增长25.5%和40.4%,全国水路运输集装箱1605万TEU,集装箱货运量15938万吨,分别比上年增长5.4%和6.2%。其中远洋运输集装箱1207.43万TEU,集装箱货运量11177.60万吨,分别比上年增长3.8%和5.6%。

(2)参见联合国贸易和发展会议2004年《海运回顾》,联合国贸发会议秘书处制作。世界经济产出2003年比2002年增长了2.6%,2004年同比增长3.5%。世界商品出口额的增长2004年为4%。世界海运贸易量达到创纪录61.7亿吨,增长率为3.7%。2004年初,世界商船队扩大到8.57亿载重吨,增长了1.5%。2003年全世界20个最大的集装箱港口的吞吐量达到1.449亿TEU。全球各主要集装箱航线运费率都达到了历史最好水平。集装箱生产首次超过了200万TEU,中国占这一产出的90%以上。亚洲国家是全世界海洋运输中的主要参与者,占集装箱船拥有总数的35.8%,集装箱船运营的45.7%,集装箱港口吞吐量的62.3%,集装箱船舶建造的83.2%和拆船的99%。