

国际货运代理实务

(联运·物流篇)

纪华民 编著

- 国际物流系统运作
- 国际物流运作基础
- 国际物流基本概念
- 国际货物仓储业务
- 国际货物多式联运经营
- 国际货物多式联运合同

大连海事大学出版社

国际货运代理实务

(联运·物流篇)

纪华民 编著

大连海事大学出版社

内 容 提 要

本书是作者继1999年11月出版的《国际货运代理实务(基础·海运篇)》和2001年8月出版的《国际货运代理实务(陆运·空运篇)》的第3册。主要内容为国际货物多式联运和国际物流运作。书中详细论述了国际货物多式联运基础理论,国际货物多式联运合同的订立和履行,经营国际货物联运的资格和条件,索赔与理赔及集装箱大陆桥运输业务和国际货物仓储业务。在国际物流内容中,主要介绍了国际物流的概念、性质和作用,国际物流及其影响因素,国际物流的战略目标、系统优化和系统运作等等。

本书在进行理论阐述的同时,特别注重了实践性和可操作性,可供从事国际货物多式联运业务、国际物流业务的有关人员使用和参考,亦可作为大学本科生和研究生教材。

图书在版编目(CIP)数据

国际货运代理实务.(联运·物流篇)/纪华民编著.—大连:大连海事大学出版社,2002.6
ISBN 7-5632-1563-8

I.国… II.纪… III.①国际运输:货物运输:联合运输-代理(经济)②物流-代理(经济) IV.F511.41

中国版本图书馆CIP数据核字(2002)第031681号

大连海事大学出版社出版

(大连市凌水桥 邮编 116026 电话 4728394 传真 4727996)

(<http://www.dmupress.com> E-mail:cbs@dmupress.com)

沈阳新华印刷厂印装 大连海事大学出版社发行

2002年6月第1版 2002年6月第1次印刷

开本:787mm×1092mm 1/16 印张:22.5

字数:562千 印数:0001~2000册

责任编辑:贾 玫 王在凤 封面设计:王 艳

定价:45.00元

目 录

第一章 国际货物多式联运合同.....	(1)
第一节 国际货物多式联运概述.....	(1)
第二节 国际多式联运合同的订立和履行.....	(16)
第二章 国际货物多式联运经营.....	(40)
第一节 经营国际多式联运的资格和条件.....	(40)
第二节 国际货物多式联运业务.....	(47)
第三节 国际货物多式联运的索赔与理赔.....	(63)
第四节 集装箱大陆桥运输业务.....	(70)
第三章 国际货物仓储业务.....	(92)
第一节 仓储业务概述.....	(92)
第二节 仓储保管合同.....	(104)
第三节 货物的入出库与保管业务.....	(125)
第四节 保税仓库.....	(147)
第四章 国际物流基本概念.....	(161)
第一节 物流的概念.....	(161)
第二节 国际物流及其影响因素.....	(180)
第三节 第三方物流.....	(189)
第五章 国际物流运作基础.....	(208)
第一节 国际物流战略目标.....	(208)
第二节 国际物流的系统优化.....	(229)
第三节 国际物流的战略联盟.....	(251)
第六章 国际物流系统运作.....	(269)
第一节 国际物流服务的营销与采购.....	(269)
第二节 国际物流项目作业系统设计.....	(287)
第三节 国际物流信息系统及其资源.....	(305)
第四节 国际物流的业务流程与成本控制.....	(328)
参考文献.....	(354)

第一章 国际货物多式联运合同

第一节 国际货物多式联运概述

一、国际多式联运的概念

(一)国际多式联运的定义及其特点

1. 国际多式联运的定义

随着国际贸易和运输技术的发展,传统的海、陆、空和江河等互不连贯的单一运输方式,已不能适应世界经济发展的需要。在集装箱运输的基础上,出现了一种新的运输方式,即国际集装箱货物多式联合运输,简称国际多式联运(International Multimodal Transport)。国际多式联运一般以集装箱为媒介,把货物海上运输、铁路运输、公路运输、航空运输和江河运输等传统的单一运输方式的运输有机地结合起来,组织为一体加以有效的综合利用,构成一个连贯的过程,来完成国际间的集装箱货物运输。

根据1973年国际商会制定的《1973年多式联运单证统一规则》的定义:“多式联运是指至少以两种不同的运输方式,将货物在一国内接管的地点,运至另一国内指定交付的目的地的货物运输。”

根据1980年5月联合国在日内瓦召开的国际多式联运公约第二期会议一致通过的《联合国国际多式联运公约》(United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods)的定义为:“国际多式联运是指按照多式联运合同,以至少两种不同的运输方式,由多式联运经营人将货物从一国内接管货物的地点运至另一国内指定交付货物的地点。为履行单一方式运输合同而进行的该合同所规定的货物接送业务,不应视为国际多式联运。”

2. 国际多式联运的特点

在联合国贸发会秘书处提交的《多种方式联运使用的现代化运输技术》报告中指出:国际多式联运的主要特征是“多式联运经营人和发货人之间的合同关系性质,构成了多式联运的特征。联运经营人以独立的法律实体,向发货人提供用一种以上的运输方式运输货物的单一合同”。

根据上述的定义和解释,结合国际上开展国际多式联运的实践,国际多式联运具有以下特点。

(1)发货人与多式联运经营人必须签订一个多式联运合同

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。该合同明确规定多式联运经营人作为承运人与托运人之间的权利、义务、责任、豁免的合同关系和多式联运的性质。

(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是订立多式联运合同的当事人,而且也是多式联运货物全程运输的组织人。无论多式联运经营人承担全程中部分区段的实际运输,还是不承担任何部分区段的实际运输,各区段的实际运输是通过多式联运经营人与实际承运人订立分运合同来完成

的，各区段的承运人对自己承担的区段负责，而多式联运经营人对全程运输负责。

(3)多式联运的货物必须是国际间运输的货物

多式联运经营人接管的货物必须是国际间运输的货物，即在国际多式联运方式下，货物运输必须是跨越国境的一种国际间的运输。这不仅有别于国内货物运输，更主要的是涉及到国际运输的法律适用问题。

(4)多式联运是使用两种或两种以上不同运输方式的运输

根据国际多式联运的定义，多式联运所指的至少两种以上的运输方式，可以是海陆、陆空、海空等，这与一般的海海、陆陆、空空联运有着本质区别。多式联运不仅仅是使用两种不同的运输方式，而且必须是不同运输方式下的连续运输。

(5)多式联运的费率为全程单一运费率

多式联运经营人在对发货人负责全程运输的基础上，制订一个货物从发运地至目的地全程单一的费率，并以包干形式一次向货主收取。这种全程单一费率通常包括全程各段运输费用的总和、经营管理费用以及合理利润。

(6)货物全程运输由多式联运经营人签发一份全程多式联运单据

多式联运全程运输单据是指证明多式联运合同、证明多式联运经营人已经接管货物并负责按照合同条款交付货物所签发的一种物权证据。它与传统的海运提单具有相同的作用，是一种物权证书和有价证券。根据《跟单信用证统一惯例》的规定，如信用证无特殊要求，银行可以接受多式联运经营人签发的这种联运单据。

(7)多式联运的货物主要是集装箱货物或是集装化的货物

货物集装箱化促进了多式联运的发展，而现代集装箱运输自产生时起就与多式联运紧密地联系在一起，使得国际多式联运具有集装箱运输的高效率、高质量、高投入、高新技术和系统性的特点。所以，国际多式联运的发展与集装箱运输系统的完善有着紧密关系。

(8)多式联运货物的接管、交付和各区段的衔接由多式联运经营人或其代理人完成

多式联运货物在起运地的接管、运输过程中各区段的衔接和货物在最终目的地交付，以及相关的运输服务，由多式联运经营人在各地的分支机构或其代表，或其委托的代理人完成。这些代理人对多式联运经营人负责。

(二)国际多式联运的主要类型及其与一般联运的区别

1. 国际多式联运的主要类型

国际多式联运所指的是至少两种运输方式进行联运的运输组织形式，例如，海陆联运、陆空联运和海空联运等。这与一般的陆陆联运、海海联运或空空联运等形式的联运有着本质的区别。众所周知，海、陆、空各种单一运输方式均有自身的优点与不足，而国际多式联运严格规定必须采用两种或两种以上的运输方式进行联运，所以，这种运输组织形式综合利用各种运输方式的优点，充分体现国际化、社会化运输的特点。目前，这种国际货物运输的新形式已在世界各主要国家和地区得到广泛的推广和应用，有代表性的组织形式有以下几种。

(1)海陆联运

国际海陆联运是国际多式联运的主要方式，又可分为船舶与汽车联运、船舶与火车联运两种。由于汽车的运费较高、经济运距较短，对于陆运距离长的货物运输，其竞争力不如船舶与火车联运，但是它可以实现门到门的运输；对长距离的陆上运输则主要采用海铁联运，这种组织形式多以航运公司或国际货运代理为主体，签发多式联运提单，例如，我国南方各

省通过深圳、香港口岸换装海运的陆海多式联运。距海运口岸较近的货物始发地多采用集装箱汽车运输的陆海联运，而距海运口岸较远的始发地多采用铁海联运；大陆桥运输则多采用铁海联运。实际上为了实现门到门的运输，则是陆海陆联运。

(2)海空联运

海空联运始于 20 世纪 60 年代加拿大航空公司，由于当时海空联运的运输体制不完善、需求量小，一直没有得到很好的发展。1980 年以后，海空联运才在很多地区流行起来。采用这种运输方式，运输时间比全程海运少，运输费用比全程空运便宜。60 年代开始，远东地区的货物由船舶运至美国西海岸，再通过航空运输至美国内地或东海岸或加拿大。前苏联航空公司开辟了经由西伯利亚至欧洲的航空线；80 年代，出现了经由香港、新加坡、泰国等至欧洲的航空线等。

海空联运又被称为空桥运输，在运输组织的方式上与陆桥运输不同，陆桥运输在整个货运输过程中使用的是同一个集装箱，不用换装；而空桥运输的货物通常要在航空港装入航空集装箱。不过，两者的目标是一致的，即以低费率提供可靠的运输服务。但是由于航空、海运的局限性，所谓海空联运很难离开陆运，这种联合运输方式确切地说，应该是陆-海-空-陆联运才能实现货物的门到门运输。

(3)江(河)海联运

江海联运或河海联运，是利用发达的内陆水系进行的国际集装箱联合运输。目前，许多国家都利用国内既有的内陆河运系统，因地制宜地开展江(河)海集装箱联运，如欧洲的莱茵河与多瑙河流域的国家，原西德于 1976 年开辟了莱茵河集装箱驳运。为了保证河运与海运的紧密衔接，莱茵河驳运公司开辟了到鹿特丹与安特卫普的定期航班。这种航班一方面保证了运输时间，另一方面又最大限度地缩短了集装箱在港口的停留时间，从而节省了运输费用。如果安排得当，集装箱随即可被装上大西洋航线的集装箱船舶。这样江河运输时间长的劣势可通过合理安排而减小，并且河运运价较低，因而莱茵河的集装箱驳运已成为欧洲多式联运的重要环节。

近年来，我国长江沿岸的集装箱货物通过上海或上海附近的口岸由太平洋航线运往世界各地，珠江下游中小城市的集装箱通过深圳、香港、珠海口岸由太平洋航线运往世界各地的货运量都在逐年增加，从而拉动了长江中下游、珠江下游地区的经济发展。我们深信，这些地区的江海联运将会得到迅速发展。当然这样的多式联运确切地说，在大多数情况下，应当是江(河)海陆的多式联运。

2. 国际多式联运与一般联运的区别

(1)概念不同

国际多式联运是在两国之间使用两种以上不同运输方式的联运，而一般联运是指同一种运输工具多家经营的两程或两程以上的运输衔接。例如，铁路转铁路的运输，通常称为国际铁路联运；船转船的运输，通常称为转船运输。全程运输仅使用一种运输方式，由于各实际运输企业业务范围的限制，货物全程运输要由多家企业采取分程(分段)接力方式完成，这种联运一般是同一运输方式下两程或两程以上运输的衔接，通常称为单一方式联运。多式联运是指两种或两种以上运输方式的联运，因而称之为“多式联运”。

(2)责任关系不同

国际多式联运经营人承担全程运输责任，需要组织国际间多种运输工具来完成货物运

输。因此，实际上往往是多式联运经营人在接受发货人托运后，自己承运一部分，而其余的由其他承运人进行运输。它与单一方式联运不同的是这些接受多式联运经营人委托的承运人，只是根据委托对多式联运经营人负责，并不与原货主发生直接的承托关系。因此，在实际业务中通常把多式联运经营人称为总承运人，把承担分段运输的承运人称为分承运人，而分承运人只对其本身承运的区段负责。

(3) 责任期间不同

国际多式联运的出现，从根本上改变了传统运输的交接界限。货物的交接地点突破了以往“港到港”或“站到站”界限而向两端延伸。多式联运经营人接管货物的地点可能在某个港口的货场，也可能在港口以外某个内陆地点的货主工厂、仓库或集装箱货运站；货物的交付地点也同样延伸至内陆某地、某站或某货运站。因此，多式联运经营人的承运责任也由传统的“钩至钩”或“站至站”扩大到“从货物被多式联运经营人接受掌管时起至在指定地点交货时止”的全程运输责任。货物在运输过程中不论其灭失、损坏发生在哪一运输区段，货主只要向多式联运经营人提出索赔要求，多式联运经营人就有责任查明情况统一处理或赔偿。

(三) 国际多式联运的发展及其客观条件

1. 国际多式联运的产生与发展

追溯集装箱联运的发展历史，有人认为第一次可能要算是发生在英格兰，霍赛·特莱威公司(HORSEHAY-TRAMWAY)在 1792 年用铁条箱将煤通过铁路运到附近的运河，在运河上这些两吨载重量的铁条箱用吊车转运到准备好的船上，这一运输过程就是现在的铁水联运方式。早期美国铁路运输界也开始试用集装箱，19 世纪 30 年代到 50 年代用木条箱盛放货物，并在这些箱子底部装上轮子，以供上下铁路平车运送，人们称为现代集装箱驮背运输(COFC)的先驱，也就是最早的公路铁路联运。但是这些美好的尝试由于种种条件的限制而没有得到迅速发展。

直到 20 世纪 50 年代，美国有关机构做出了不需要使用汽车运输许可证的规定，可以在铁路平车上驮背运送挂车，即把汽车拖带的挂车或带轮式集装箱装在铁路车辆上，运至中转地后，再用汽车拖走，这种运输方式既节约了装卸和保管费用，又减少了货损，实现了“门到门”运输。美国有关机构这一规定改变了长期以来严重制约“公铁”联运业务发展的规定，由此开始拓展了他们的驮背运输业务。这是公路与铁路联运的开始，并在短短 10 年时间里，使用这种运输方式的货运量增加了 6 倍，充分显示出其优越性。

20 世纪 60 年代，随着“大陆桥”运输通道的开通，海运集装箱开始由铁路大批量运送。所谓大陆桥运输是集装箱通过海运抵达港口之后，穿越大陆到达大陆彼岸，而后再由海运运抵目的地，例如，远东的货物穿越北美运往欧洲。大陆桥运输比通过巴拿马运河的全程海运节省了大量时间，这一运输方式公认由美国海陆公司(SEA - LAND)首创。20 世纪 70 年代陆桥运量随着更多的集装箱船进入市场及世界贸易局势的转变而稳步增长。当时，美国与原来第一大贸易伙伴欧洲的贸易量不断下降，而太平洋沿岸国家的出口量随其低廉的价格稳步上升。许多来自远东的货物从美国西海岸港口登陆，除一部分以西部城市为目的地，更多的运抵中西部和东部，有的甚至是欧洲，这些货物给陆桥运输带来了大量的集装箱运量。

随着海上集装箱运输、陆桥运输的发展，从港到港的单一运输方式逐步过渡到与铁路、公路、水运、航空等多种运输方式的联合，充分利用各种运输方式的优点，开展多式联运，为货主一票到底、全程负责的门到门运输。由于集装箱运输本身的特性和所具备的优点，大

大降低了多式联运经营人在全程运输过程中的风险。随着集装箱运输系统的建立,运输及有关法规的完善,从美国开始的多式联运,很快扩大到整个世界范围。到目前为止,各国都在不同程度上开展多式联运业务,而发达国家之间的集装箱运输已基本实现了多式联运。以美国为例,1993年班轮公会船舶全年承运到美国西海岸的1000多万吨货物中,50%为多式联运,如果再加上20%由货主安排内陆运输的OCP货物与转运货物,则多式联运货物比例多达70%。

目前一些发达国家,海运船队、专用码头及内陆集疏运网络已配套形成了较为完善的集装箱综合运输系统,同时也不断地加强了多式联运的正规化、国际化和标准化的进程,制定并通过了与集装箱运输有关的国际公约、惯例、规则和国内法规,建立了全球性的分支机构、货运代理和多式联运经营网络。这一切为开展和发展多式联运创造了良好的硬、软件环境,逐步使集装箱运输实现多式联运。而发展中国家,由于各方面条件的限制,多式联运仍处于起步和发展阶段,但多式联运的吸引力必将加快这些国家发展多式联运的步伐。发展中国家经济的发展及世界范围内多式联运经营网络的改善,必将促进国际集装箱货物多式联运的发展。

2. 国际多式联运发展的客观条件

(1) 集装箱运输的发展是开展国际多式联运的先决条件

集装箱运输的出现改变了传统件杂货运输效率低、成本高、货损货差多的弊端,使各种形式运输工具之间的衔接配合有了保证,符合现代运输系统专业化、标准化的要求,为件杂货运输和装卸的机械化和自动化创造了条件。集装箱运输打破了传统的货物海上运输“港—港”交接方式,可以将装有集装箱的拖挂车拖到发货人的工厂、仓库装货,也可直接将装有货物的集装箱送到收货人在内陆地区的仓库或工厂交货,从而实现货物“门到门”的运输。

(2) 贸易结构的变化成为开展国际多式联运的物流条件

第二次石油危机后,世界经济贸易结构发生了很大的变化。制成品在世界贸易中的比例由20世纪60年代末的64.5%提高到90年代初的75%,到20世纪末达到80%左右。发达国家的工业品出口更趋向高级化,产业结构重心由重工业、化工工业转向以电子技术为代表的高、精、尖产品;而发展中国家也努力发展本国经济,从单纯的原材料出口变为在本国加工制成半成品或成品出口。制成品贸易的发展,使适箱货源不断增加,为开展国际多式联运提供了广阔的市场。

(3) 科学技术的发展是开展国际多式联运的技术条件

随着集装箱运输的发展,集装箱运输船舶不断更新,世界集装箱船队的规模迅速扩大,载箱能力不断增加,各国为适应集装箱运输的发展和实际需要,纷纷对港口投入巨额资金,改建、新建集装箱码头,装备了集装箱专用机械设备,使集装箱运输系统化的程度达到了新水平。随着管理和信息技术的进步,以及有关国际法规的日益完善和国际惯例的逐步形成,实现了管理方法的科学化、管理手段的现代化。随着电子计算机网络技术的发展,对集装箱运输的管理逐步实现了综合信息网络管理。

(4) 货主对运输服务的要求是多式联运发展的需求条件

由于国际多式联运是一种高效益的运输方式,具有安全、迅速、方便、节省、准确、合理的优点,能为货主带来巨大的经济效益,货主对多式联运的要求日益高涨;同时,近年来集装箱航运市场竞争激烈,各种运输方式的承运人不得不竞相改善运输服务质量来稳定货源,增强自己的竞争能力,而改善传统的经营方式,开展国际多式联运成为运输承运人和代理人

向货主提供优质服务的一种重要的手段。

(5) 电子商务的推广是开展国际多式联运的发展条件

以电子计算机和网络通信为基础的信息技术广泛应用于运输行业的各个领域，电子商务就是网络技术、电子技术、数据处理技术在商贸领域中应用的产物，是当代高新技术手段与商贸实务、营销策略相结合的结果。电子化和网络化环境彻底改变了传统的商业实务赖以生存的基础，形成了对传统营销策略和市场理念的巨大冲击和挑战。集装箱运输系统电子数据交换(EDI)、设备自动识别(AEI)和条码技术的应用使单证管理和集装箱盘存跟踪管理、货物海上和内陆运输动态查询以及运输控制的效率大幅度提高，已成为国际多式联运发展不可缺少的客观条件。

(四) 开展国际多式联运的意义

1. 对于货主的作用

(1) 简化了货运手续

按一般货物运输方式运输，发货人从国内的内陆运输开始，经过车站、港口或航空港，到收货人所在国的内陆运输，多次办理运输手续，多次签订合同，多次交费，极为繁杂。而多式联运运输方式，货主只需办理一次托运、订立一份运输合同、一次支付费用、一次保险，一票到底，由多式联运营人对全程运输负责，送货上门，可以实现“门到门”的运输。

(2) 缩短运输时间，提高了货运质量

多式联运是以集装箱为单元的直达运输，集装箱起着—个强度较大的外包装作用，货物在运输保管中不容易被盗；单件杂货装入箱内，采用大型机械装卸，大大减少了许多不必要的中间环节，使各运输环节和各种运输方式之间密切配合，货物中转迅速，从而大大缩短了货物运输时间，减少了货损货差的可能性，提高了货运质量。

(3) 节省了货主在运输方面的费用

采用多式联运这一运输方式，货主将货物交由第一承运人后，即可取得货运单证，并据以结汇，这不仅有利于加速资金的周转，还可以因为结汇时间缩短而减少利息支出。又由于采用集装箱运输，节省了货主在包装方面的费用；开展多式联运可以由经营人选择最佳运输路线，组织“门到门”运输，在减少库存费用和一般管理费用的同时，可以获得经营人提供的优惠运价。

(4) 多式联运方便了货主的索赔

倘若货物是由各种单一运输方式分段进行运输，一旦发生货损货差，货主必须先确定货损货差所发生的运输区段进而确定责任人，这容易造成相互推卸责任，引起过多的纠纷。而在多式联运中是由多式联运营人统一负责，一份运输合同，货主所涉及的合同关系人仅仅是多式联运营人，一旦发生货损货差仅向多式联运营人索赔即可。至于各区段承运人的责任由多式联运营人根据他们之间的合同关系处理。

2. 对于承运人的作用

(1) 促进了承运人之间相互协调配合

单一运输方式的承运人只负责安排某一种运输方式的运输，在各种运输方式的衔接过程中容易产生不协调、不配合而造成的混乱情况。而多式联运则是由多式联运营人负责，安排统一组织，合理组织各种运输方式的衔接和配合，可以做到选择最佳运输方式和运输路线，使公路、铁路、河运、海运、空运合理分流、合理分工，使车船、库场充分利用，更好地组

织宜水则水、宜陆则陆、宜空则空，充分发挥各种运输方式的整体功能。

(2)提高了各种运输工具的周转率

由于多式联运经营人是全程运输的组织者，他可以做到各环节与各种运输工具之间衔接紧凑、中转及时、停留时间短。例如，在 20 世纪 70 年代末，为了更好地进行陆桥运输，美国 APL 公司租用 UP&CNW 铁路公司的专用铁路车辆，从而在 1979 年引进了“航运铁路专列”的概念，这些专列的到发时刻与航运公司的船期挂钩。这样，航运公司在必要的时候就可以获得足够的车辆来运送集装箱，从而提高了船舶的周转率。

(3)降低运输成本，增强承运人的竞争力

多式联运采取了一张单证、一个经营人负责全程运输、统一费率，简化了制单和结算手续，节约了人力、物力，从而可以降低运输成本。多式联运全程运输中各区段的运输与衔接，是由多式联运经营人与各区段实际承运人订立的分运合同来实现的，多式联运经营人与这些承运人都订有长期的协议，这类协议以多式联运经营人保证托运一定数量的货物为基础，而对方则给予优惠运价或一定佣金；通过多式联运经营人对运输路线的合理选择和运输方式的合理使用，以及货运量的保证，也可以降低运输成本，提高承运人的利润，增强承运人的竞争力。

(4)多式联运扩大了承运人的业务范围

在多式联运开展以前，各种运输方式的承运人都是自成体系、独立经营的，因而其经营业务的范围在空间地域和运输形式上都受到了很大的限制，只能经营自己所拥有的运输工具抵达的地域的运输业务，货运量也因此受到了限制。由于多式联运的兴起，他们既可以作为多式联运分段运输的承运人，也可以发展成为多式联运的经营人，这样无论是船公司、铁路公司或汽车运输公司都可以摆脱单一运输方式的限制，拓展其经营业务范围，以至于扩大到全世界。除单一运输经营外，还可以开展与国际运输有关的仓储、港口、保险、金融等等行业，走出国门，跨向世界运输市场。

3. 对于社会的作用

(1)有利于提高社会效益

由于多式联运简化了运输手续，减少了中间环节，充分发挥了各种运输方式的作用，提高了运输效率，不仅取得货主、承运人自身的效益，而且加速了商品流通环节，将获得良好的社会效益。

(2)有利于挖掘运输潜力，提高运输效率

多式联运的开展，促使铁路运输组织直达列车，海河运输组织班轮运输，港口定泊位、定装卸工艺，航空运输定航线、定航班，使车、船、港、航紧密地协调配合，把多种运输方式的全程运输组织成统一的系统整体，可以大大提高运输效率。

(3)有利于形成以城市为中心、港站为枢纽的综合运输网络

城市是交通运输的枢纽，港站是联运网络的集结点，是货物的集散中心。许多与运输有关的企业通过联运可以进行横向联合，发展地区之间的联营与协作，形成商品流通网络，有利于商品经济的发展，为逐步形成相适应的综合运输体系创造条件。

(4)有利于物流业的发展

应当说，国际多式联运的发展是国际物流产生和发展的前提条件。只有国际多式联运的发展形成或达到一定的规模的时候，各种单一的运输方式组织成一个有机的运输系统才能实

现“门到门”的运输。在此基础上，拓展物流经营人的业务，提高服务质量，才有开展物流的可能性。

二、国际多式联运的法律适用

(一)国际货物多式联运的发展及其法律问题

国际货物多式联运虽然有许多优点，但也提出了许多新的法律问题。传统的国际货物运输是把整个货物运输过程分为三个不同的部分：把货物从内地运到装运港或装运机场；在装运港或装运机场经由海运或空运把货物运到目的港或目的地机场；在目的港或目的地机场把货物卸下，再利用陆运运往最后的到达地点。如果在不同运输阶段采用了不同的运输方式，就要适用不同的法律。例如，海运部分可能适用《海牙规则》或《海牙—维斯比规则》，或我国的《海商法》；空运部分可能适用《华沙公约》和《海牙议定书》，或我国的《航空法》；国际铁路部分则可能适用《国际货协》或《国际货约》；公路部分则可能适用《国际公路货物运输合同公约》等。但是，国际多式联运则把海、陆、空运输过程联结在一起，作为一个单一的运输过程来安排，而且货物在整个运输过程中都是密封在一个集装箱之内，如果货物发生灭失或损坏，往往很难确定究竟应当根据哪一项国际公约或法律来确定承运人的责任与义务，怎样确定赔偿金的问题，以及运输单证的性质等等。这些新的法律问题，归纳起来主要有以下几个方面。

1. 货物风险的划分

货物风险的划分包括在买卖双方当事人之间如何确定风险转移，在若干不同的承运人之间以及其多式联运经营人之间如何确定货物损失的分担。

2. 法律适用问题

对传统的单一运输方式，国际上已有相应的国际公约来调整有关当事人之间的关系。但在多式联运中，由于货物装在集装箱中运输，所以存在着货物的损失究竟发生在联运的哪一区段，托运人怎样索赔等问题。

3. 运输单据的性质

根据《海牙规则》和《维斯比规则》，海运提单不但是运输合同的证明，还可作为货物的权利凭证进行转让。但《华沙公约》和《国际货协》规定的航空运单和铁路运单虽然具有权利凭证的性质，但不能转让，且只起运输合同证明作用。当多式联运中包括海、陆、空运时，联运单据是否可以转让？

4. 承运人与货主的关系

在单一运输方式中，运输合同确定了承运人和货主之间的关系。而在多式联运中，有多式联运经营人和某一运输区段的承运人。当发生索赔案件时，发货人或收货人向谁索赔？赔偿额怎样确定？

(二)国际商会《联合运输单证统一规则》

为解决国际多式联运中诸多新的法律问题，给贸易界和运输当事人等有关方面提供一套新的适用的国际惯例，在缺乏国际统一公约之前，国际商会于1973年制定了《联合运输单证统一规则》(简称《统一规则》)(Uniform Rules for a Combined Transport Document)，经过1975年修改后颁布。这一规则对“多式联运”、“联运经营人”、“多式联运单证”和“不同的运输方式”等专门术语作了解释，并且对多式联运中当事人的权利、义务和责任等作了规定。

《统一规则》共设 11 部分，总计 19 条(规则 19)，简称国际商会 298 号出版物。作为商务惯例的民间规则，其适用不具有强制性。但是，在《联合国国际货物多式联运公约》尚未生效前，经常被国际货物多式联运合同的双方当事人协议选用，或作为联运提单的蓝本。我国某些公司的联运提单也曾根据它制定。该规则有以下主要内容。

1. 多式联运单证

多式联运单证(Combined Transport Document, 简称 CTD)是指证明履行货物多式联运和/或实现履行货物多式联运合同的一种单证，并在单证正面注明“按国际商会第 298 号出版物《多式联运单证统一规则》签发的可转让的(或不可转让的)多式联运单证”字样。多式联运单证必须由可能实际提供运输或至少部分运输的人签发，或者由可能只是安排其他人提供全部运输或部分运输的人签发。

在以可转让的方式签发多式联运单证时，应载明“凭指示”或“交于持有人”，如载明“凭指示”时，则可通过背书转让；如载明“交于持有人”，则无需通过背书交付即可转让。签发时，如签发一套超过一份以上正本，应注明一套正本的份数；如签发副本，则每一副本应注明“不予转让的副本”字样。凭提交经过背书的多式联运单证，向多式联运经营人或其代理人要求交货。

在以不可转让的方式签发多式联运单证时，应指明“记名收货人”。如果多式联运经营人将货物交给此种不可转让的单证上指明的收货人，或者按收货人给多式联运经营人的通知交给经收货人授权接管货物的人，多式联运经营人即被解除其交货的义务。

2. 多式联运经营人的义务和责任

联运经营人(Combined Transport Operator, 简称 CTO)是指签发多式联运单证的人，包括任何法人、公司或法律实体。如果国内法律规定，任何人须经授权或得到许可后才有权签发多式联运单证，则多式联运经营人仅指这种经授权或得到许可的人。

(1)从接管货物时起到交付货物时止，负责履行和/或以其自己名义设法履行货物多式联运，包括这种运输所必需的各种服务，并在本规则所规定的范围内，承担这种运输及服务义务。

(2)对其代理人或雇用人员在受雇范围行事的作为或不作为，如同对其自己的作为或不作为一样，承担义务。

(3)对其用来为履行多式联运单证证明的合同提供服务的其他任何人的作为或不作为，承担义务。

(4)负责履行或设法履行为确保交货所必需的一切事项。

(5)在本规则规定的范围内，对在其接管货物至交付货物期间所发生的货物的灭失或损害承担责任，并负责按本规则的规定对这种灭失或损害进行赔偿。

(6)在本规则所规定的迟延交付的范围内，承担迟延交货的责任，并负责按规则的规定进行赔偿。

3. 发货人和收货人的权利和义务

(1)在多式联运经营人接管货物时，发货人应被视为已向其保证所提供的货物品名、标志、号码、数量、重量和体积的准确性；否则，对由此引起或造成的一切灭失、损害和费用对多式联运经营人负赔偿责任。

(2)发货人应遵守国际公约或国内法律中关于危险货物运输的强制性规定，并应在多式联

运营人接受危险货物之前，将货物的确切危险性质书面通知多式联运运营人，并向其说明必要的、应采取的预防措施。否则，多式联运运营人由于缺乏资料，不知道货物的危险性质及应采取的必要预防措施，无论在什么时候，此类货物被认为构成对人命或财产的危害，便可在任何地点，根据情况需要卸下、销毁或变为无害，而无需赔偿。由于这种货物的接管、运输或任何附带的服务所引起的一切灭失、损害、迟延交付或费用，均应由发货人承担。

4. 赔偿责任

(1) 不知灭失或损害发生的运输区段时

①赔偿金额应参照此种货物在交付给收货人之时当地的价值，或者根据多式联运合同此种货物本应交付之时当地的价值进行计算。

②货物的价值应参照现时商品交易价格确定；如果没有此种价格，参照现时市场价格规定；或者参照同种类和同质量货物的正常价值确定。

③每千克遭受灭失或损害的货物的赔偿金额不得超过 30 法郎。除非经多式联运运营人同意，发货人已申报了较高的价值，并已在多式联运单证上注明，在这种情况下，赔偿限额为此种较高的价值。

④在任何情况下，多式联运运营人的赔偿金额不应超过有索赔权人的实际损失。但如因规则 12 列明的原因所引起的，则不负责赔偿。

(2) 知道灭失或损害发生的运输区段时

①多式联运运营人对这种灭失或损害的责任应取决于国际公约或国内法律的规定，而且能通过合同知道违背这些损害索赔人的利益。如果索赔人已与多式联运运营人就发生灭失或损害的特定运输区段单独签订直接的合同，并且收到为使这种国际公约或国内法律能够适用而必须签发的任何特定单证作为证明，这些规定应适用。

②在发生灭失或损害时适用于运输货物的运输方式所进行的运输有关的国际公约的规定时，其他国际公约或国内法律将不适用。在多式联运单证上应明确规定，该公约中的所有规定，将制约此种运输方式所进行的货物运输。

③联运运营人和任何分承运人签订的任何内河运输合同中的规定，应在多式联运单证中明确规定应适用此种合同条款，而无任何国际公约或国内法律可适用。

④当货物的灭失或损害是由于或归因于多式联运运营人自身职责范围内的作为或不作为，或其受雇人员或代理人以此种身份行事，现时不是在运输过程中的作为或不作为造成的，则不得免除多式联运运营人的责任。

5. 索赔与诉讼

(1)凡未能在议定的并在联运单证中载明的时限届满后 90 天内交付货物，或在未曾议定并载明这种时限的条件下，未能在对于勤勉完成联运工作所允许的合理时间后 90 天内交付货物者，除能提出与此相反的证据，有权提取货物的人即有权将该项货物视为灭失。

(2)如经证明，灭失或损害是由联运运营人蓄意造成损害而做出的行为或不行为，或由联运运营人明知可能产生这种损害仍不顾其后果而做出的行为或不行为所产生，则该联运运营人便无权享受本规则所规定的责任的限额的利益。

(3)如果诉讼未在下列期限后 9 个月内提出，多式联运运营人应被解除其根据本规则承担的一切责任：①货物交付之日；或者②货物当交付之日，或者③按照本规则的规定，在未提出与此相反证据的情况下，不能交付货物，便赋予有权提取货物的人以将货物视为灭失的权

利之日。

(三)《联合国国际货物多式联运公约》

1965年,国际海事协商委员会和国际统一私法协会开始草拟有关国际货物多式联运的公约。1969年3月14日至4月4日在东京召开的国际海事委员会第二十八届大会上,通过该委员会起草的公约草案,称为《东京规则》。在此基础上,原政府间海事协商组织和欧洲经济委员会于1971年在伦敦制定了修改后的公约草案(TCM),但由于广大发展中国家对该草案不满,未能按计划提交1972年11月联合国和原政府间海事协商组织召开的集装箱运输会议上审议通过。有鉴于此,1973年联合国贸易和发展会议设立政府间筹备组,负责公约起草,并强调在起草中要特别照顾到发展中国家的利益。该筹备组自1973年10月至1979年3月经过6次会议,以及1979年联合国贸易和发展会议全权代表会议,完成公约起草工作,并在1980年5月由84个成员国参加的联合国贸易和发展会议全权代表大会上通过了《联合国国际货物多式联运公约》(United Nations Convention On International Multimodal Transport of Goods)(以下简称《联运公约》)。我国代表团参加了该公约的起草工作,并与其他66个国家一起,在会议文件上签了字。该公约规定须有30个国家加入才能生效。由于《联运公约》侧重维护货主利益,因而遭到发达国家的反对,迄今只有少数国家加入,目前尚未生效。

《联运公约》由序言及8个部分组成,共40条。其主要内容如下:

1.《联运公约》的适用范围

本公约的各项规定适用于两国境内各地之间的所有多式联运合同,如果:

- (1)多式联运合同规定的多式联运经营人接管货物的地点是在一个缔约国境内。
- (2)多式联运合同规定的多式联运经营人交付货物的地点是在一个缔约国境内。

根据此规定,只要多式联运合同规定的多式联运经营人接管货物所在地点或交付货物所在地点在一个缔约国境内,本公约即适用。

2. 多式联运合同双方当事人的法律地位

多式联运合同的订约双方,一方称为发货人,另一方称为多式联运经营人(Multimodal transport operator)。按照国际货物多式联运公约第1条的规定,多式联运经营人是以“本人”(Principal)的身份同发货人签订多式联运合同的当事人,他不是发货人的代理人或代表,也不是参与多式联运的承运人的代理人或代表,他有履行整个多式联运合同的责任,并以“本人”的身份对联运的全程负责。因此,在发货人将货物交给多式联运经营人接管之后,不论货物在整个运输过程中的哪一个运输阶段发生灭失或损坏,多式联运经营人都要以“本人”的身份直接承担赔偿责任,而不能以其已把全程的某一运输阶段委托给其他运输分包人而不负责任。

3. 多式联运单据

(1)多式联运单据的性质与签发

根据《联运公约》的规定,多式联运经营人在接管货物时,应向发货人签发一项多式联运单据(Multimodal transport documents)。这种单据是证明多式联运合同及多式联运经营人接管货物并按合同条款提交货物的证据。这种单据依发货人的选择做成可转让单据或不可转让单据。实践中,只有单据的签发人承担全程责任时才有可能做成可转让单据。多式联运单据具有货物权利凭证的性质和作用,在做成可转让单据时应列明按指示或向持票人交付。凭指示交付,经背书方可转让;向持票人交付,无需背书即可转让。当签发一份以上可转让多

式联运单据正本时，应注明正本份数。收货人只有提交可转让多式联运单据才能提取货物。多式联运经营人按其中一份正本交货后，即履行了交货义务。如签发副本，则应注明“不可转让副本”字样。如签发不可转让多式联运单据，则应指明记名的收货人。多式联运承运人将货物交给不可转让单据所指明的记名收货人才算履行了交货义务。

(2)多式联运单据应当载明的内容

《联运公约》第8条规定了多式联运单据应当载明下列事项：①货物品类、识别货物所必需的主要标志，如属危险货物，其危险特性的明确声明，包数或件数，货物的毛重或以其他方式表示的数量等，所有这些事项均由发货人提供；②货物外表状况；③多式联运经营人的名称和主要营业所；④发货人名称；⑤如经发货人指定收货人，收货人的名称；⑥多式联运经营人接管货物的地点和日期；⑦交货地点；⑧如经双方明确协议，在交付地点交货的日期或期间；⑨表示该多式联运单据为可转让或不可转让的声明；⑩多式联运单据签发地点和日期；⑪多式联运经营人或经其授权的人的签字；⑫如经双方明确协议，每种运输方式的运费；或者应由收货人支付的运费，包括用以支付的货币；或者关于运费由收货人支付的其他说明；⑬如在签发多式联运单据时已经明知预期经过的路线、运输方式和转运地点；⑭关于多式联运遵守本公约规定的声明；⑮如不违背签发多式联运单据的法律，双方同意列入多式联运单据的任何其他事项。

多式联运单据缺少上述所指事项中的一项或数项，并不影响该单据作为多式联运单据的法律性质，但该单据必须符合“多式联运单据是指证明多式联运合同以及证明多式联运经营人接管货物并负责按照合同条款交付货物的单据”。

4. 多式联运经营人的赔偿责任

(1)责任期间

公约规定，多式联运经营人对货物的责任期间，是从其接管货物之时到交付货物时为止的整个期间承担责任。多式联运经营人从发货人或其代表接管货物时起，或者根据接管货物的地点适用的法律或规章，货物必须交其运输的当局或其他第三方。多式联运经营人交付货物是将货物交给收货人，或者收货人不向多式联运经营人提取货物，则按照多式联运合同或按照交货地点适用的法律或特定行业惯例，将货物置于收货人支配之下；或者根据交货地点的适用法律或规章向其交付当局或其他第三方。在上述期间，货物视为在多式联运经营人掌管之下。

(2)赔偿责任原则

公约对多式联运经营人的赔偿责任采取同《汉堡规则》一样的完全推定过失或疏忽原则，即多式联运经营人除非能证明他和他的受雇人或代理人已为避免损失事故发生及其后果已经采取了一切所能合理要求的措施，就推定多式联运经营人有疏忽或过失，就应对货物在其掌管期间所发生的灭失、损坏或延迟交货，负赔偿责任。

(3)赔偿责任限制

公约规定了多式联运经营人对货物的灭失或损坏所造成的损失，其赔偿责任为每件或其他每个货运单位不超过920特别提款权，或按货物毛重计算每千克不超过2.75特别提款权，以二者之中较高者为准。如果根据多式联运合同在多式联运中不包括海上或内河运输，则多式联运经营人对货物灭失或损坏的赔偿责任按毛重每千克8.33特别提款权。这是考虑到空运承运人和铁路、公路承运人对货损的赔偿责任应当高于海运责任人的责任限额。

多式联运经营人对延迟交货造成损失所负的赔偿责任限额，相当于延迟交付的货物应付运费的 2.5 倍，但不得超过多式联运合同规定的应付运费的总额。

公约还规定，如果能确知货物的灭失或损坏是发生于多式联运中的某一特定阶段，而对这一阶段适用的某项国际公约或强制性的国内法律所规定的赔偿限额高于该公约规定的赔偿限额时，则多式联运经营人对这种灭失或损坏的赔偿限额，应按照该公约或强制性的国内法律予以确定。

如经证明，货物的灭失、损坏或迟延交付系多式联运经营人的故意或者明知可能造成而轻率地作为或者不作为所引起，多式联运经营人便丧失了上述责任限制的权利。同样，当货物损害的索赔对多式联运经营人的受雇人、代理人或其为履行合同而使用的任何其他他人提起时，如他们上述作为或不作为，也丧失责任限制的权利。

5. 索赔与诉讼

(1) 通知义务

如果货物存在着明显的灭失或损坏，收货人应在收货的次一工作日将货损、灭失情况的书面通知送交多式联运经营人。否则，便是多式联运经营人交付多式联运单证所载明的货物的初步证据。如果货物的灭失或损坏不明显，则收货人应在收货后连续 6 日内提出书面通知。但是，在收货人收货时，当事人各方已对货物的状况进行了联合调查和检验，则无需就已经证实的货物灭失或损坏再提交书面通知。对于延迟交付货物造成损害的索赔，收货人应在收货后 60 天内向多式联运经营人提交书面通知；否则，多式联运经营人对延迟交货造成的损失不承担责任。

(2) 诉讼时效

《联运公约》第 25 条规定，有关国际多式联运的任何诉讼，其诉讼时效为两年，自货物交付之日起算；如果货物未交付，则自货物应当交付的最后一日的次一日起算。如果在两年期间内没有提起诉讼或提交仲裁，即丧失时效。

但值得注意的是公约规定，把提出索赔通知与时效问题联系在一起。如果在货物交付之日起 6 个月内或在货物未交付时，在应交付之日后 6 个月没有提出书面索赔通知，则诉讼在此期限届满后失去时效。诉讼时效可由受索赔人在索赔期间内向索赔人提出书面声明加以延长，而且可以多次声明，多次延长。合同双方可达成书面协议，将争议提交仲裁。

(四) 《1991 年联合国贸易和发展会议/国际商会多式联运单证规则》

由于《联运公约》迟迟未能生效，而且可能长时期不能得到足够多的国家批准而生效，为了解决多式联运中的法律问题，国际贸易法委员会转而和国际商会合作，于 1991 年起草制定了《多式联运单证规则》(UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Document)，并于 1992 年公布，作为标准合同条款供当事人自由选择适用。如果当事人选择适用该规则并将其纳入多式联运运输合同，该规则优先于合同中任何与规则不一致的规定，除非合同中的这些规定增加了多式联运经营人的责任和义务。

1. 多式联运单证

规则规定载入多式联运单证的资料应是多式联运经营人按照此种资料接管货物初步证据，除非已有相反的注明，例如“托运的重量，装载和计数”，“托运人装载的集装箱”或类似表述已在单证上以印就文本或批注做出。在多式联运单证已经转让或者等同的电子数据交换信息已经传输给收货人并经其接受，收货人又是善意信赖并据以行动的情况下，多式联运