

高等学校教材

GUOJIZHUANGXIANGDUOSHI
LIANYUNSHIWUYUFAGUI

国际集装箱多式联运 实务与法规

■ 杨志刚 主编



人民交通出版社

高等学校教材

Guoji Jizhuangxiang Duoshilianyun

Shiwu Yu Fagui

国际集装箱多式联运
实务与法规

杨志刚 编著

人民交通出版社

内 容 提 要

近年来我国集装箱运输,特别是国际多式联运业务发展较快,但是有关专业书籍缺乏,本书是针对这一需要而编写。

本书内容较齐全,包括实务与法规两大方面,共计22章。本书主要内容有:国际多式联运;国际集装箱;集装箱码头;仓储管理业务;集装箱货物的装载方法与交接方式;集装箱多式联运与国际贸易;集装箱货物进出口运输业务;集装箱运费计算与基本结构;国际货物运输公约;海运提单;联合国国际货物多式联运公约;铁路、公路货物运输;航空货物运输;国际货运代理人;租箱业务;多式联运货物事故处理;国际多式联运与保险;国际多式联运下的法规等。

图书在版编目(CIP)数据

国际集装箱多式联运实务与法规 / 杨志刚编著. —北京:
人民交通出版社, 2001. 8

ISBN 7-114-04024-5

I. 国... II. 杨... III. ①国际运输:集装箱运输:联合运输—交通运输管理—中国②国际运输:集装箱运输:联合运输—法规—中国 IV. U169.6

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2001)第 054848 号

高等学校教材

国际集装箱多式联运实务与法规

杨志刚 编著

正文设计:孙立宁 责任校对:尹 静 责任印制:张 凯

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街10号 010 64216602)

各地新华书店经销

北京凯通印刷厂印刷

开本:850×1168 1/32 印张:18 字数:474千

2001年8月 第1版

2001年8月 第1版 第1次印刷

印数:0001~5000册 定价:30.00元

ISBN 7-114-04024-5

U·02936

前 言

新经济社会促进了人类知识更新速度的加快,同时,又对高等教育方式提出了不同以往的要求。以创新精神和实践能力培养为主要特征的素质教育,已成为我国高等教育的新要求,这种要求必然对我们现有的教学方法提出挑战,其中加快更新教学内容已成为一项非常紧迫的任务,而这中间首当其冲的便是教材。

以前,由于知识更新的速度本身较慢,而且又受到经费和学生人数的影响,上海海运学院教材更新周期较长。因此,对现有教材,特别是体现我院特色的专业教材的升级换代已迫在眉睫。我院有一些具有自己特色的专业,如航运管理、物流、船舶驾驶、轮机专业等,这些专业教材在其他院校已有的优秀教材中不可能涵盖,编写这些专业教材的工作只能由我院自己承担。组织出版具有在国内有一定影响的上海海运学院重点教材已成为提高我院教学质量的重要工作之一。

在我院领导的大力支持下,由学校授权教务处组织的学校教材建设委员会对学校教材建设进行了规划,并编制了重点教材出版“十五”计划。学校对计划内公开出版的系列重点教材予以一定的资助。

上海海运学院拥有一批非常优秀的、在行业内具有较大影响的专业教师队伍,其中不少教师所编著的教材在社会上已具有广泛的影响力。航运界也一直希望我院能够出版更多具有特色的专业教材,以促进我国航运事业的发展。

作为重点教材出版“十五”计划的第一年,经学校教材建设委员会审定,计划出版 12 本教材。在组织出版系列重点教材的过程中,我们注重教材的质量,特意选择我院有造诣的优秀教师编写这些教材,并统一由学校教材建设委员会组织对教材进行审定。因此,这些教材能体现我院学科研究的部分成果。

上海海运学院系列重点教材的出版不仅将对提高我院教学质

量起到重要作用,而且也必将在社会上,特别是航运界产生重要的影响。系列重点教材的出版是上海海运学院对社会知识的一种贡献。

在这里,我们要特别感谢编写这些教材的教师所付出的辛勤劳动,同时也感谢人民交通出版社对我院出版系列重点教材所给予的大力支持。

上海海运学院教务处处长

真虹教授

2001年8月

目 录

第一章 绪论	1
第一节 国际多式联运的发展过程.....	1
第二节 国际多式联运的优点.....	5
第三节 国际多式联运的基本条件.....	7
第四节 国际多式联运经营人应具备的条件.....	9
第五节 国际多式联运现状	10
第二章 我国的国际多式联运	22
第一节 概述	22
第二节 西伯利亚大陆桥集装箱运输	24
第三节 内陆公共点运输	38
第三章 国际集装箱	45
第一节 集装箱的定义	45
第二节 集装箱标准	47
第三节 集装箱种类	51
第四节 托盘运输	56
第四章 集装箱码头	63
第一节 集装箱码头应具备的基本条件	63
第二节 集装箱码头业务经营方式	65
第三节 集装箱码头业务作业流程	69
第四节 集装箱码头业务条款	84
第五节 运输港、站经营人赔偿责任	101
第六节 港口作业事故处理有关规定	111
第五章 仓储管理业务	116
第一节 仓储管理业务概述.....	116

第二节	仓储货运管理	120
第三节	仓储费用管理	129
第四节	仓储保管合同	133
第六章	集装箱货物的装载方法	141
第一节	集装箱的选择与检查	141
第二节	集装箱货物装载的一般方法	143
第三节	特殊货物的装载要求	145
第四节	船方对装载、运输集装箱的要求	151
第七章	集装箱货物的交接方式	156
第一节	集装箱货物的流转程序	157
第二节	集装箱货物的交接方式	159
第八章	集装箱多式联运与国际贸易	161
第一节	集装箱运输与贸易价格条件	161
第二节	跟单信用证与联合运输单据	169
第三节	《跟单信用证统一惯例》有关条款及解释	217
第九章	集装箱货物出口运输业务	241
第一节	集装箱货物出口货运程序和单证	241
第二节	船公司在出口货运中的业务	251
第三节	集装箱码头堆场在出口货运中的业务	253
第四节	集装箱货运站在出口货运中的业务	256
第五节	发货人在集装箱出口货运中的业务	257
第十章	集装箱货物进口运输业务	260
第一节	船公司在进口货运中的业务	260
第二节	集装箱码头堆场在进口货运中的业务	263
第三节	集装箱货运站在进口货运中的业务	266
第四节	收货人在进口货运中的业务	267
第五节	《集装箱设备交接单》的使用	269
第六节	《集装箱场站收据》的使用	272
第七节	《集装箱交货记录》的使用	275
第十一章	集装箱运费计算	280

第一节	概述	280
第二节	集装箱货物运费基本结构	282
第三节	运费计算的基本方法	288
第四节	集装箱运费计收	291
第五节	与集装箱运费计收有关的条款	293
第十二章	国际货物运输公约	299
第一节	约束提单的国际货运公约	299
第二节	国际航空货运公约	302
第三节	国际公路货运公约	304
第四节	国际铁路货运公约	305
第十三章	提单	308
第一节	概论	308
第二节	集装箱提单	325
第三节	多式联运提单	336
第四节	联运提单与多式联运提单的区别及应用	350
第十四章	联合国国际货物多式联运公约	355
第一节	多式联运公约的制订过程与指导思想	355
第二节	总则	358
第三节	多式联运经营人的责任期限	364
第四节	多式联运经营人的赔偿责任	366
第五节	发货人的赔偿责任	375
第六节	索赔与诉讼	380
第七节	管辖	383
第八节	仲裁	383
第九节	海关事项	384
第十五章	铁路集装箱货物运输与法规	390
第一节	铁路集装箱货源组织与条件	390
第二节	铁路集装箱办理站的职能	391
第三节	铁路集装箱的中转	392
第四节	铁路集装箱货运程序	394

第五节	铁路集装箱货物的交接责任·····	399
第六节	国际铁路货物运输的有关规章·····	402
第七节	国际铁路货运协定的主要内容·····	403
第十六章	公路集装箱货物运输 ·····	409
第一节	集装箱运输对公路的要求·····	409
第二节	公路集装箱运输货源组织·····	411
第三节	公路集装箱运输与多式联运·····	413
第四节	国际公路货物运输公约和协定·····	417
第十七章	航空货物运输 ·····	426
第一节	概述·····	426
第二节	国际航空运输组织及有关当事人·····	427
第三节	集装箱运输对空运的要求·····	429
第四节	我国民航关于国际空运的一般规定·····	430
第五节	国际航空货运公约的主要内容·····	433
第六节	契约承运人与实际承运人的关系·····	439
第七节	多式联运下的航空货物运输问题·····	440
第十八章	国际货运代理人 ·····	442
第一节	国际货运代理人的发展及其性质·····	442
第二节	国际货运代理人的基本概念·····	446
第三节	国际货运代理人的法律地位和责任·····	447
第四节	货运代理合同的法律性质·····	452
第五节	国际货运代理人的赔偿责任·····	453
第六节	国际货运代理人的管理·····	454
第七节	国际货运代理责任保险·····	457
第八节	无船承运人·····	459
第九节	第三方物流经营人之认定·····	462
第十节	第三方物流经营人责任之确定·····	466
第十一节	国际货运代理人充当第三方物流经营 人之定位·····	470
第十二节	第三方物流经营人充当承运人责任之	

	认定	476
	第十三节 国际货运代理人集拼箱业务	481
	第十四节 物流当事人赔偿责任确定	486
第十九章	租箱业务	491
	第一节 租箱业务的发展和作用	491
	第二节 集装箱租赁方式	492
	第三节 租箱合同主要条款	494
第二十章	多式联运货损事故处理	503
	第一节 提出索赔的原则	503
	第二节 海运货损事故处理	506
	第三节 水运货损事故处理	511
	第四节 铁路货损事故处理	514
	第五节 公路货损事故处理	516
	第六节 保险理赔	518
第二十一章	国际多式联运与保险	523
	第一节 概述	523
	第二节 集装箱保险条款	526
	第三节 保赔协会集装箱赔偿范围	530
	第四节 集装箱损失及多式联运责任	532
	第五节 集装箱货物保险应注意的问题	534
第二十二章	国际多式联运下其他法规	539
	第一节 概述	539
	第二节 我国进出口集装箱和所装货物监管办法	540
	第三节 我国进出境货运监管	543
	第四节 1972 年国际集装箱海关公约	548
	第五节 我国海关对用于运输海关加封货物的 国际集装箱核发批准牌照的管理办法	549
	第六节 国际集装箱运输方面的海关公约	550
	第七节 《TIR 公约》的主要内容	554
	第八节 国际公路运输手册使用规则	556

第九节 我国国际集装箱运输动植物检疫规定和 要求·····	558
第十节 商检有关规定和要求·····	560
第十一节 进出境集装箱卫生检疫管理·····	562

第一章 绪 论

第一节 国际多式联运的发展过程

可以这样认为,制铁业和蒸汽机的发明带来的蒸汽船、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、飞机的出现则是第二次运输革命的开始。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,可以说,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,以及为社会服务。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,无论是产品的包装、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,要求尽量节省流通过程中的劳动消耗,最大限度地降低流通费用。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。

但在1931~1939年间,由于公路运输的迅速发展,铁路运输的地位相对下降。随之,在两种运输方式之间展开了激烈的竞争,以致于在进行铁路与公路的集装箱联运时,两者不能相互配合。所以,当时集装箱运输的经济效果并不理想,集装箱运输的优越性未能充分体现出来,其发展受到很大限制。

20世纪50年代,受到迅速发展的公路运输冲击的美国铁路,采用了将载有集装箱的半挂车装载到平车上的驮背运输,实现了汽车门到门运输。这是公路和铁路集装箱联运的开始。在短短的10年时间里,使用该种运输方式使货运量增加了6倍,充分显示

出其优越性。随着战后各国经济的恢复和繁荣,工业得到了飞跃的发展,国际贸易量大幅度提高,集装箱运输方式也被应用到海运、空运。工业发达国家的运输业经营者,争先试运集装箱,但比较正规的集装箱运输,以及国际多式联运还是在 20 世纪 50 年代后期开展起来的。

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——休斯顿航线,经过 3 个月的试运,该船经济效益显著,货物的装卸费用从原来的 5.83 美元/吨下降到 0.5 美元/吨,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 型货轮改装成吊装式集装箱船“盖脱威城”号,航行于纽约——休斯顿航线,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)。

海陆公司除了将集装箱船用于商业运输外,还利用集装箱船运量大、高速的特点,从 1956 年 6 月开始,承担了美国政府每年从奥克兰至那坝地区之间,高达 1380 美元的军事物资运输。同年末,又增加了由美国向南越、菲律宾等远东地区运输价值达 620 万美元的军事物资,这两项军事物资的运输,使海陆公司获得了巨额利润。

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' × 8' × 24' 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。尔后,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,进入了所谓产品“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,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—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着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,但由于使用专业机械装卸,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。