

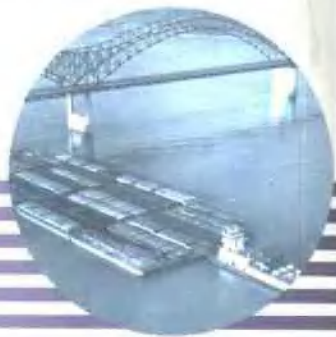


联合国贸易和发展会议秘书处 编

# 现行国际多式联运法规概览

—— 多式联运规则的实施

朱曾杰 梁宏 徐步 译



人民交通出版社

# 现行国际多式联运法规概览

## ——多式联运规则的实施

联合国贸易和发展会议秘书处 编

朱曾杰 梁宏 徐步 译

人民交通出版社

Xianxing Guoji Duoshilianyun Fagui Gailan

现行国际多式联运法规概览

——多式联运规则的实施

联合国贸易和发展会议秘书处 编

朱曾杰 梁宏 徐步 译

正文设计:孙立宁 责任校对:刘高彤 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

北京平谷大华山印刷厂印刷

开本: 850×1168 1/32 印张:8.875 字数:232千

2002年5月 第1版

2002年5月 第1版 第1次印刷

印数: 0001—4000册 定价: 20.00元

统一书号:15114·0585

# 前 言

海运集装箱化运输革命于20世纪60年代开创以来,已取得辉煌成果。不但使经济发达国家之间、发达国家与发展中国家之间的传统件杂货班轮运输已全部让位于集装箱运输,而且发展中国家之间的件杂货班轮也日益减少而日薄西山了。集装箱运输将港口到港口的运输很快延伸到门到门运输,因而多式联运就应运而生。国际多式联运一开始就强烈呼唤多式联运法规的国际统一,但是30多年来,这个领域的国际统一仍迈不开大步。《1980年联合国国际货物多式联运公约》,因批准和参加国仅为生效数的1/3而迄今未生效。国际商会制定了《1973年联合运输单证统一规则》,后来又被《1991年联合国贸易和发展会议/国际商会多式联运单证规则》所替代。世界主要集装箱班轮公司都将上述规则纳入了它们的提单条款,可以说,在商业多式联运活动方面,确实存在国际统一的规则。但是,这种规则在合同条款与国际公约或国内法的强制性规定不一致时归于无效,因而仍未能达到联运法规的国际统一。90年代以来,不少国家、地区为了发展多式联运积极制定了有关法律、规则或协议。但由于它们或以《1980年联合国国际货物·多式联运公约》为依据,或以《1991年联合国贸易和发展会议/国际商会多式联运单证规则》为依据,产生了各种歧异,引发了负面影响。联合国贸易和发展会议秘书处编制了《关于多式联运规则的实施》的报告,对多式联运的历史、多式联运法规统一活动的尝试、地区和各国有关多式联运的法规和协议和最终的结论等作了丰富和有益的评述和探讨,并提供了大量的信息。这对从事集装箱运输、多式联运工作的海、陆、空运输企业、货运代理企业、国际贸易公司、经贸企业、保险公司、商事律师等有重要参考价值,对海运、经贸院校法律系及科研机构也有参考价值。又本

书附件一一介绍了贸发会议于2001年11月26~27日在日内瓦召开的多式联运专家组会议审议秘书处报告所通过的结论和建议,以及专家组主席对会议情况的总结,可为跟踪多式联运法规国际统一活动提供参考。

译文虽经细致审校,但难免有不妥之处,请予指教。

译 者

2001年12月11日

# 目 录

引言(1~3段) .....	1
<b>第一章 多式联运概述(4~46段) .....</b>	<b>2</b>
一、什么是多式联运(4~6段) .....	2
二、背景(7~10段) .....	3
三、适用于单一运输方式的国际公约(11~15段) .....	4
四、达成国际统一的尝试(16~40段) .....	7
(一)1980年联合国国际货物多式联运公约(18~28段) .....	8
(二)联合国贸易和发展会议/国际商会(UNCTAD/ICC) 多式联运单证规则(29~40段) .....	10
五、其他组织的相关活动(41~46段) .....	14
<b>第二章 地区性法规(47~122段) .....</b>	<b>18</b>
一、安第斯共同体(47~69段) .....	18
二、MERCOSUR(70~88段) .....	23
三、ALADI(89~105段) .....	26
四、东南亚国家联盟(ASEAN)关于多式联运的框架协议 草案(106~122段) .....	29
<b>第三章 各国法规(123~245段) .....</b>	<b>33</b>
一、阿根廷(123~142段) .....	33
二、奥地利(143~144段) .....	36
三、巴西(145~158段) .....	36
四、中国(159~194段) .....	38
五、哥伦比亚(195段) .....	46
六、厄瓜多尔(196段) .....	46
七、埃及(197段) .....	46

八、德国(198 ~ 214 段).....	47
九、印度(215 ~ 229 段).....	50
十、墨西哥(230 ~ 234 段).....	53
十一、荷兰(235 ~ 244 段).....	54
十二、巴拉圭(245 段).....	56
第四章 总结和结论(246 ~ 254 段).....	57
多式联运规则的实施(英文).....	61
附录一 2001 年 11 月 26 ~ 27 日日内瓦多式联运专家组会议 主席的总结(中英文).....	145
附录二 多式联运特别专家组会议通过的结论与建议 (中英文).....	155
附录三 1973 年多式联运单证统一规则(中英文).....	159
附录四 1980 年联合国国际货物多式联运公约(中英文).....	184
附录五 1991 年联合国贸易和发展会议/国际商会多式联运 单证规则(中英文).....	234
附录六 国际公约、地区性及各国关于多式联运的法规对照表 (英文).....	248
后记.....	277

# 引 言

1. 在 2000 年 2 月于曼谷召开的联合国贸易和发展会议 (UNCTAD) 第十次会议上通过的行动计划 (TD/386) 第 152 段指出: “在与其他相关国际组织紧密合作的情况下, UNCTAD 应继续承担关于多式联运规则的实施的研究。”

2. 为了准备上述研究, 秘书处对现行的适用于货物多式联运的规则和法律进行了调查。UNCTAD 的所有成员国都收到了一份口头通知 (2000 年 4 月 14 日), 被要求提供他们国家的法律/规则给秘书处, 并且如果有, 还包括其他相关的信息和在实践中使用的单证。本文件试图概述现行的调整多式联运的法律和规则。它是对从响应口头通知的政府处收集到的信息和秘书处通过其他途径从各国和地区组织获得的文件的反映。

3. 本报告试图提供一个关于在国家 and 地区层次上制定的各种法律的性质和基础的清晰画面, 并为本主题提供一般背景, 包括与现行实践相联系的问题和先前为货物多式联运提供统一的国际法律框架的尝试。从本报告中可以看出, 长期期望的调整国际货物多式联运的法律的统一还没有达到。本主题仍将受到各种国际和政府间组织及各国政府的关注。寻求这个重要区域的法律统一将继续并且将会在优先的基础上在全球性论坛进行讨论。



# 第一章 多式联运概述

## 一、什么是多式联运

4. “国际多式联运”的最权威的定义是在《1980年联合国国际货物多式联运公约》(以下简称为《MT公约》)的第1条(1)中规定的。内容如下:

“‘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境内接管货物的地点运至另一国境内指定交付货物的地点……”

5. 这个定义应与《MT公约》的第1条(2)规定的“多式联运经营人”(MTO)的定义联系起来看。该条规定:

“‘多式联运经营人’是指其本人或通过其代其行事的他人订立多式联运合同的任何人;他是当事人,而不是发货人的代理人 and 参加多式联运的承运人的代理人或代表他们行事,他承担履行合同的责任。”

6. 由此可以看出,多式联运的主要特征是:使用至少两种运输方式运输货物;根据一个合同;一张单证;一个负责方(MTO)负责整个运输,该负责方可以将一些或全部运输方式的履行转包给其他承运人。<sup>①</sup>“联合运输”和“多式联运”两词经常被互换使用来

---

<sup>①</sup> 联合国欧洲经济委员会(UN/ECE)发布的用在多式联运与相关领域的词汇表将“多式联运”定义为“使用至少两种运输方式的货物运输”。该词汇表是为三个政府间组织的工作准备的,三个组织是欧洲共同体、欧洲运输部长理事会(ECMT)和UN/ECE。但是它规定“定义在它们严格的意义上不适用于相关的参考文件已经存在的法律和统计领域。”见文件:TRANS/WP.24/2000/1。

描述使用至少两种运输方式的货物运输。<sup>②</sup>

## 二、背 景

7. 20 世纪 60 年代,集装箱化和其他货物成组的方法等新运输技术的发展也产生了修改商业的、传统的运输法律手段的需要。装在集装箱内的货物可以用不同的运输工具运输,例如用船舶、铁路货车、公路交通工具或航空器,从起运地运到目的地,并且当从一种运输工具转移到另一种运输方式时不需要开箱分类或验证。渐渐地,越来越多的经营人对一个运输合同下的整个运输链负责。在发生多式联运货物灭失、损坏的情况下,托运人/收货人只需要向对全部运输负责的经营人追索即可,而不需要向涉及的几个单一运输方式的承运人追索。这就需要—个货物多式联运的国际法律框架。

8. 尽管有各种建立调整多式联运的统一法律框架的尝试,<sup>③</sup>但还没有这样的国际统一机制生效。《MT 公约》尚未能吸引足够的批准国家而生效。《联合国贸易和发展会议/国际商会(UNCTAD/ICC)多式联运单证规则》于 1992 年 1 月生效,但是没有法律效力。它们是并入多式联运单证的标准合同条款。该规则在性质上是合同性的,一旦与强制法发生冲突就没有任何效力。

9. 在货物多式联运缺乏广泛接受的国际法律框架的情况下,各个政府和地区政府间组织<sup>④</sup>开始制定法律来克服不确定性和

---

<sup>②</sup> “多式联运”被定义为“装载在同一个运载器具或公路交通工具中,使用连续的至少两种运输方式,并且在改变运输方式时不处置货物本身使货物产生位移。”“联合运输”被定义为“在多式联运中,欧洲路程的主要部分是铁路、内陆和水路或海上运输,并且任何开始的和最后的由公路运输的区段尽可能地短。”见文件:TRANS/WP.24/2000/1。

<sup>③</sup> 参见第 16~40 段。

<sup>④</sup> 参见第 II 和 III 章。

现存的问题。有人已经表达了这样的关注,即单个的和可能有分歧的法律手段的激增将增加现存的有关多式联运法律制度的混乱和不确定性。

10. 多式联运是由若干单一运输区段组成的,如海上、公路、铁路或航空。每一单一运输区段都是由强制性的国际公约或国内法调整的。

### 三、适用于单一运输方式的国际公约

11. 适用于单一运输方式的国际公约包括:

#### 海上运输:

——1924年关于统一提单若干法律规定的国际公约(《海牙规则》);

——1968年修订统一提单若干法律规定的国际公约的议定书(《海牙/维斯比规则》);

——1979年修订经1968年议定书修订的1924年关于统一提单若干法律规定的国际公约的议定书;

——1978年联合国海上货物运输公约(《汉堡规则》)。

#### 公路运输:

——1956年关于国际公路货物运输合同的公约(CMR)。

#### 铁路运输:

——1980年5月关于国际铁路运输的公约(COTIF)附录B关于国际铁路货物运输合同的统一规则(CIM);

——1999年修订CIM-COTIF的议定书。

#### 航空运输:

——1929年统一有关国际航空运输若干规则的公约;

——1955年海牙议定书;

——1975年蒙特利尔第四号议定书;

——1999年蒙特利尔公约。

12. 产生的问题是,这些适用于单一运输方式的强制性公约

影响涉及一种以上运输方式的合同的程度如何。<sup>5</sup> 要注意,有些单一运输方式的公约也把它们适用范围扩展到多式联运。<sup>6</sup> 例如 CMR(第 2 条)、CIM(第 2 条)和蒙特利尔公约,特别包括了处理超过一种方式运输货物的规定。在任何情况下,当没有适用于多式联运的统一责任制时,每个运输区段的责任由相关的单一运输方式公约或国内法来决定,而它们是采取不同的手段来处理诸如责任问题等事项的。因此,多式联运经营人对货物灭失或损坏的责任,可能根据灭失发生的区段的不同而不同。如果灭失或损坏发生的区段不能确定或损失是在整个运输过程中慢慢发生的,这个问题将变得更加复杂。

13. 这样,运输法的最大缺点被认为是:“调整不同运输方式的规则之间有很大的区别。不同的责任基础、不同的责任限制、具有不同的法律价值的不同单证、不同的诉讼时效。当单一运输方式仍处于支配地位时,可能可以说这种特殊性不构成这样一种难以解决的问题,但是当试图将不同的运输方式和它们不同的法律制度合并为由一个合同控制的一项运输操作时,它的缺点就变得

---

5. 参见 Ramberg J.《关于多式联运单证的 UNCTAD/ICC 规则:起源和内容》,Simposio Marítimo: El Transporte Multimodal Internacional y su Impacto en las Actividades del Transporte Marítimo. 国际商会,1992 年 4 月 2~3 日巴塞罗那。也见 Mankabady S.,《货物多式联运公约:对单一运输方式公约的挑战》,《国际法和比较法季刊》,1983 年 1 月第 32 卷第 123~124 页。

6. 在伦敦举行的一个研讨会上,联合国法律委员会的 Faber D. 在总结他的发言时说:“多式联运行业进行了大量的投资来改进其服务。这是一个非常复杂的行业,但是它的法律基础框架不是这样的。现在大量的可能适用于任何合同的运输公约。这意味着大量的可以更好地用于商业的钱被花费在法律争议上,来决定是适用合同条款还是公约(如果是公约,是哪个公约)来调整合同当事人的关系。最好的解决问题的办法是废止所有的单一公约并引入一个调整所有运输合同(不管是通过什么运输手段和是单一运输方式或多种运输方式)的公约。这可能意味着当建立先例来架构这样一个公约时,在短期内法律费用的增加,但是从长远来说它将消除许多现存的问题并且节省费用。”这个问题是 1994 年 12 月 5~7 日在伦敦丘吉尔 Inter-Continental 的多式联运法律研讨会上提出的。

非常明显。”<sup>①</sup>

14. 这些不同同样被欧洲共同体委员会作为便利贸易领域的一个主要障碍提出。一封给世界贸易组织货物贸易委员会的信上指出：

“当前安排的结果是，一个拼凑的制度不能利用基于 IT 的现代通讯系统和实践，阻碍了多式联运运单/运输单证的引进和使用，并且这不能完全反映在不同的运输方式中使用集装化运输的增长，使得特定方式的责任安排不适当。在货物灭失或损坏的情况下，这造成了灭失/损坏的时间的不确定、运输方式和承运人的识别的不确定、责任适用的法律制度和它的影响的不确定性。”<sup>②</sup>

15. 再者，欧洲委员会的近期研究<sup>③</sup>用下面的一段话描述了当前的法律框架：

“现行的、决定承运人责任的法律框架由意图调整单一方式运输的国际公约、各国国内法和标准条款合同混合组成。……由于每一个多种运输方式交易是由单一运输方式区段组成，因此有一些强制性的国际责任制度将可能适用，当然这取决于它们的适用范围和灭失或损坏发生的运输区段。相应地，可能有两种不同的制度适用于同一个请求或只有当灭失或损坏发生的运输区段清楚时才能识别适用的制度。当灭失或损坏发生的运输区段不能确定时，如灭失或损坏是渐进地发生的或是在运输的辅助服务过程中（价值增加）发生的，承运人的责任经常决定于国内法和/或合同的约定。结果是适用的责任规则和承运人责任的程度和范围在案与案之间有很大的不同并且不可预知。迟延交付的责任和货物灭失或损坏的责任不是总是由同一个规则来调整的。”

---

① 参见 De Wit R. 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。

② 参见关于影响边境货物贸易的运送之物的物理移动（运输）和支付、保险和其他财经问题的事项，G/C/W/133，1998 年 12 月 2 日，第 3 页。

③ “国际运输和承运人的责任”，1999 年 6 月，第 一部分。

#### 四、达成国际统一的尝试

16. 已经证明,建立可以被广泛接受的多式联运法律框架是一项艰巨的任务。第一次尝试可以追溯到 30 年代,是在国际统一私法学会(UNIDROIT)主持下进行的。通过 UNIDROIT 的工作,1963 年经其理事会批准,拟订了《国际货物联运公约草案》<sup>10</sup>,其后又经专家委员会修订。随后,国际海事委员会(CMI)于 1969 年草拟和通过了一项《联运公约草案》——《东京规则》。1970 年在联合国欧洲经济委员会(UN/ECE)内陆运输委员会的主持下,将上述两个公约草案合并为一个文本,称为《罗马草案》。后又经 UN/ECE 和政府间海事协商组织(IMCO)在 1970~1971 年间多次召开会议审议,修订成《国际货物多式联运公约草案》,并以法语“货物多式联运”的缩写称之为“TCM 草案”。TCM 草案一直处于起草阶段,但是,其规定却在之后的标准格式提单(例如波罗的海国际航运公会的多式联运提单(COMBICONBILL))和《国际商会多式联运单证统一规则》<sup>11</sup>中得以反映。

17. 原拟在 1972 年 UN/IMCO 集装箱会议上审议 TCM 草案并将之定稿,但由于多数发展中国家的疑虑,该国际会议建议作进一步研究,特别是在关于对发展中国家的经济影响及发展中国家的需要方面。UNCTAD 被建议负责此项工作。根据 1973 年 5 月贸易和发展理事局 96 第 XII 号决定,组建了政府间筹备组(IPG),并经深入调查,最后草拟了一项公约草案,促成《1980 年联合国国际货物多式联运公约》的制定。<sup>12</sup>

<sup>13</sup> 参见 UDI1963,ETXL.II.DOC.29。

<sup>10</sup> 国际商会统一规则作为第 273 号出版物,在 1973 年第一次发布,1975 年被略加修改以克服适用多式联运经营者迟延履行赔偿责任的实际困难(国际商会第 298 号出版物)。国际商会统一规则被视作避免多式联运操作中出現多种单证的重要措施。

<sup>12</sup> 更多信息,请见 1980 年 9 月 12 日 Selvig E. 教授(《1980 年联合国国际货物多式联运公约》外交大会主席一译者注)在英国南安普顿大学法学院研讨会上的报告:《多式联运公约的背景》;也请见 UNCTAD 的 TD/B/C.4/3/5/Rev.1,1991,《汉堡规则和多式联运公约生效后的经济和商业影响》第 39~45 段。

### (一) 1980 年联合国国际货物多式联运公约

18. 虽然这个公约尚未能吸引足够的国家批准而生效<sup>13</sup>,但是,公约的规定已显著地影响了一些国家/地区制定的此类法规。下面是公约的主要内容

19. 如果多式联运合同中载明的接管或交付货物的地点位于一个缔约国内(第 2 条),该公约适用于所有两国之间的多式联运合同<sup>14</sup>。尽管公约承认收货人有权选择多式联运或分段运输,公约的规定强制性地适用于按公约规定的所有多式联运合同(第 3 条)。

20. 多式联运经营人(MTO)<sup>15</sup>对货物灭失或损坏以及迟延交付的赔偿责任根据“推定过失或疏忽”原则确定。这就是说,如果造成货物灭失或损坏、迟延交付的事故发生在货物由 MTO 掌管期间,则 MTO 应当承担赔偿责任,除非 MTO 证明,他的受雇人、代理人或他为履行多式联运合同而使用其服务的任何其他人员,为避免事故的发生及其后果已采取一切所能合理要求的措施<sup>16</sup>。上述规定是按照汉堡规则第 5 条(1)的模式制定的。

21. 在确定 MTO 对货物的灭失、损坏的赔偿责任方面,问题的关键是如何在统一责任制(UNIFORM)或网状责任制(NETWORK)之间进行选择。按照“统一责任制”,不论货物的灭失、损坏发生在哪个运输区段,统一责任制度适用于整个多式联运。按照“网状责任制”,在已知货物损坏发生的运输区段时,MTO 的赔

---

<sup>13</sup> 多式联运公约应于 30 个国家批准或加入公约一年后生效。截至 2001 年 6 月 15 日,仅有下列国家批准或加入公约:布隆迪、智利、格鲁吉亚、黎巴嫩、马拉维、墨西哥、摩洛哥、卢旺达、塞内加尔和赞比亚。见 <http://untreaty.un.org/>。

<sup>14</sup> 参见第 II 和 III 章

<sup>15</sup> 多式联运合同,在第 1 条(3)中被定义为:“是指多式联运经营人凭以收取运费、负责履行或实现履行国际多式联运的合同。”

<sup>16</sup> 第 1 条(2)将“MTO”定义为:“是指其本人或通过其代其行事的他人订立多式联运合同的任何人,他是当事人,而不是发货人的代理人和参加多式联运的承运人的代理人或代表他们行事,他承担履行合同的义务。”

<sup>17</sup> 第 16 条(1)。

偿责任决定于适用该运输区段的国际公约或国内法的规定。

22. 对于损坏发生的运输区段已知和不知的情况,公约都规定了 MTO 的统一责任制(第 16 条(1))。但是在已知损坏发生的运输区段时,如果适用于该区段的国际公约或强制适用的国内法规定的责任限额大于公约规定的责任限额,则应按该责任限额赔偿(第 19 条)。上述规定是不完全的“统一责任制”,被称为“经修正的网状责任制”。

23. MTO 的责任期间,包括自其接管货物之时起到交付货物时止由其掌管货物的全部期间(第 14 条)。MTO 也应对他的受雇人以及他为履行多式联运合同而使用其服务的任何其他人的作为或不作为负赔偿责任(第 15 条)。

24. MTO 对货物灭失或损坏的赔偿责任被限制为不超过按灭失或损坏的货物每件或其他货运单位 920 计算单位计算所得的数额,或按毛重每千克 2.75 计算单位计算所得的数额,以较高者为准。如果根据合同,多式联运不包括海上或内河运输,则货物灭失或损坏的赔偿限额应当提高到毛重每千克 8.33 计算单位(相当于国际公路运输公约 CMR 的责任限额),而无可选择的每件赔偿限额(第 18 条(1)和(3))。MTO 对货物迟延交付引起的损失的赔偿责任限制按运价计算,相当于迟延交付货物的 2.5 倍运费,但不超过多式联运合同规定的应付运费总额(第 18 条(4))。但是,如经证明,货物的灭失、损坏或迟延交付是由于 MTO 有意造成或明知可能造成而轻率地作为或不作为所引起,则 MTO 就无权享受其责任限制(第 21 条)。

25. 公约规定,为了避免有关国际多式联运的索赔丧失时效,法律程序必须在两年内提起。MTO 对分包合同人的追偿诉讼甚

---

\* 译者注:似应改为“经修正的统一责任制”(modified uniform liability system),因为公约的 MTO 责任基础是统一责任制,仅在已知损坏所发生区段的强制适用法规规定的责任限额高于公约规定时,才按该区段适用的责任限额计算,应当属统一责任制的修正,而非网状责任制的修正。



至可以在诉讼时效届满后提起,其条件是诉讼所在地国家的法律允许这样做,而且这样做也不违反应当适用的其他国际公约的规定(第 25 条)。

26. 公约包括很多关于单证的条款,覆盖可转让和不可转让的多式联运单证、它们的内容、保留和证据效力(第 5 条至第 10 条)。

27. 关于管辖权,公约给予索赔人提起有关国际多式联运索赔诉讼的广泛选择权。公约明确规定,原告可以在下列地点之一起诉:

- (a) 被告的主要营业所或住所;
- (b) 订立 MT 合同的地点;
- (c) 接管货物的地点或交付货物的地点;或者
- (d) MT 单证规定并载明的任何其他地点(第 26 条)。

28. 适应解决国际商业争议的发展,公约也承认以仲裁作为诉讼的一项替代程序。公约规定,当事人可以通过书面协议将有关本《公约》的争议交付仲裁。关于仲裁地点,索赔人的在管辖权方面的选择权也同样给予对仲裁地点的选择权(第 27 条)。

## (二) 联合国贸易和发展会议/国际商会(UNCTAD/ICC)多式联运单证规则

29. 在期待《1980 年联合国国际货物多式联运公约》生效期间,UNCTAD 航运委员会,根据 1986 年 11 月第 60(XII)号决议,指示秘书处与权威的官方机构和国际组织紧密合作,以《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》和现有的单证,例如 FBL(货运代理人协会国际联合会(FIATA)的提单)和《ICC 多式联运单证统一规则》为基础,研究草拟多式联运单证示范条款。按照上述决议,成立了 UNCTAD/ICC 联合工作组研究草拟一套新的多式联运单证规则。经过一系列的会议,联合工作组在 1991 年终于完成了《UNCTAD/ICC 多式联运单证规则》的起草工作,该规则于 1992 年 1 月 1 日起