

GUOJI HUOWU
DUOSHILIANYUN
FALU ZHIDU YANJIU

方友熙 著

国际货物多式联运 法律制度研究



中国商务出版社
CHINA COMMERCE AND TRADE PRESS

作·者·简·介

方友熙，男，1985年毕业于福州大学管理学院（原财经学院），后就学于福州大学法学院，获法律硕士。现为福建师范大学人民武装学院国际经济贸易系系主任，副教授。中国致公党福建省委会经济与科技专门委员会委员、福建省对外经济贸易学会理事。长期从事国际经济法学与中国对外贸易研究。

国际货物多式联运 法律制度研究

方友熙 著

中国商务出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

国际货物多式联运法律制度研究/方友熙著. —北京: 中国商务出版社, 2013. 9

ISBN 978-7-5103-0952-6

I. ①国… II. ①方… III. ①国际货运-多式联运-法规-研究 IV. ①D996. 1

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2013) 第 235257 号

国际货物多式联运法律制度研究

GUO JI HUO WU DUO SHI LIAN YUN FA LU ZHI DU YANG JIU

方友熙 著

出 版: 中国商务出版社

发 行: 北京中商图出版物发行有限责任公司

社 址: 北京市东城区安定门外大街东后巷 28 号

邮 编: 100710

电 话: 010—64269744 64218072 (编辑一室)

010—64266119 (发行部)

010—64263201 (零售、邮购)

网 址: www.cctpress.com

邮 箱: zhanggaoping@cctpress.com

照 排: 北京科事洁技术开发有限责任公司

印 刷: 北京市京华虎彩印刷有限公司

开 本: 787 毫米×1092 毫米 1/16

印 张: 16.5 字 数: 352 千字

版 次: 2013 年 11 月第 1 版 2013 年 11 月第 1 次印刷

书 号: ISBN 978-7-5103-0952-6

定 价: 50.00 元

版权专有 侵权必究 盗版侵权举报电话: 010—64515142

如所购图书发现有印、装质量问题, 请及时与本社出版部联系。电话: 010—64248236

内容摘要

本专著是以国际货物多式联运相关国际法律规则 and 我国国内相关法律、法规及规章等一系列法律制度为研究主体，运用比较、实证分析等方法，对国际多式联运法律制度进行剖析，并尝试对建立和完善我国国际多式联运法规体系提出意见和建议。

国际运输是国际贸易的纽带，而国际货物多式联运是国际运输的核心。国际贸易之所以能够发展到今天这样的规模和水平，国际多式联运的应用起着不可或缺的作用。遗憾的是，作为调整国际之间的多式联运法律因为各国利益、文化等方面的冲突无法实施，只能依靠单一的国际运输规则以及各国国内法进行调整，这显然问题多多。但是，中国作为世界最大的贸易国，没有统一的多式联运法律，而只有《合同法》《海商法》中的一些条文以及单式运输部门规章的规定，没有形成系统的法律规范。法律的价值具有可预见性，它能使当事人行为可以预见，同时有助于司法实践的公平公正。通过研究尚未实施的《国际货物多式联运公约》以及相关的国际国内法律规则，探索国际货运过程中复杂的法律关系以及存在问题，以资立法借鉴，理论意义和实践价值十分明显。正如 UNCTAD 所说的，“多式联运法律草案为各国、区域的立法提供重要模式。”^①

在我国，参与《海商法》研究者众多，研究成果十分丰富，而参与国际多式联运法律规则研究者则较之甚寡，主要原因在于国际多式联运的运输方式，跨不同法域，参与运输的主体法律关系复杂，当事人法律地位不清，管辖、诉讼和仲裁存在国际法律冲突，理清这些问题将是一个浩大的系统工程。在研究中，笔者试图从自己角度去探讨和思考一些问题，提出粗浅的不成熟的观点。

本研究分十章共十个专题，运用对比方法来分析讨论《国际货物多式联运公约》与国际单一运输法律、相关国家国内法，以及我国的多式联运法律制度；运用实证方法来剖析讨论一些争议的国际运输法律问题，以此提出一些新观点新思路。

第一章，中国多式联运与国际多式联运发展。舟楫之利，以济不通，致远以利天下。本章简要回顾、探讨了中国古代先进的运输历史，包括从原始社会到近代社会开展内河运输、运河运输、漕运、陆水联运、水海联运的发展过程。一方面历代

^① See: The Implementation of Multimodal Transport Rules. UNCTAD Documents UNCTAD/SDTE/TLB/2, 25 June 2001 and Add. 1, 9 October 2001.

统治者为了国内生产和战争需要,开展远海国际贸易从中获利,另一方面对国际航运的进步也做出了贡献。英国工业革命改变了人们的行为模式,内燃机和蒸汽机的发明使得造船业以及相关行业得以进步,为近代远洋运输打下基础。集装箱的出现彻底改变了运输方式和效能,使承运人能够迅速而安全利用国际多式联运方式运输货物。运输业的发展带动了制造业和商品服务贸易的发展,从而形成良性循环。但是,也带来一系列问题,如国际运输规范不统一、各国国内法冲突、单一国际运输规范的适用障碍。本章后半部分主要分析了多式联运的一些基本理论,对我国多式联运合同的基本定义加以评述。

第二章,国际多式联运参与人的法律关系。本章是本专著主要探讨的内容之一。国际多式联运不同于一般的运输,主要特点是参与运输的当事人众多,法律关系复杂,有的当事人的法律地位不清。本章重点讨论了多式联运经营人与代理人关系,多式联运无船承运人法律地位,多式联运经营人与货运代理人的关系,港站经营人的识别、责任制度以及行为性质。最后结合我国《合同法》《海商法》的相关规定进行比较分析。

第三章,国际多式联运经营人的责任。本章分为三个内容进行讨论,分别是国际多式联运经营人的责任期间、经营人责任追偿与经营人责任抗辩。第一部分是在国际单一运输法律责任期间讨论的基础上,进一步探讨了国际多式联运经营人责任点的识别,责任点是划分责任和进行责任追偿的基础。本章运用两个实际案例来讨论责任点和提单上责任的认定问题。第二部分分析了国际多式联运经营人过错责任以及经营人责任追偿的原因、条件、法律适用、诉讼等问题;分析了多式联运经营人与其他当事人追偿的法律关系。第三部分主要分析了多式联运经营人的抗辩原因、依据和相对方的责任问题,分析了多式联运中的保函性质问题,提出以保函动机来识别保函的法律效力。

第四章,国际多式联运经营人的责任形式。本章论述了国际多式联运责任制形式的演化过程,剖析了责任分担制(Dispersion of Liability)、网状责任制(Network Liability System)、统一责任制(Uniform Liability System)、修正性的网状责任制(Modified Network Liability System)、修正性的统一责任制(Modified Uniform Liability System)在多式联运方式下的优点和不足,提出了采用修正性的统一责任制形式比较适用国际多式联运责任形式。

第五章,国际多式联运提单下的诉权分析。国际运输是国际贸易的纽带,而提单是国际运输的纽带,多式联运复杂的法律关系通过提单加以链接。权利人要行使权利请求权,就要理清提单下的诉的问题。本章详细分析了多式联运参加人的诉权。多式联运提单项下的诉权是一个非常复杂的问题,涉及运输过程多方面的参与人,形成了多层次重叠的法律关系,无论是相对权还是绝对权的实现均需要借助请求权即诉权的行使,一方行使诉权与另一方承担责任是不可分的,行为的多重性产生诉权的多重性。

第六章,国际多式联运提单权能分析。在第五章单独分析提单诉权的基础上,本章进一步分析了提单下的其他权能。共分五专项展开讨论:多式联运提单的占有

权、多式联运提单的证明性与合同性、多式联运提单的债权性、多式联运单证（提单）提货凭证与证据效力、多式联运单证（提单）的电子数据交换功能等。多式联运项下的提单与其他单一运输方式的提单具有不一样的法律特性，因此，提单下的权能也不同。学界和司法界对此认知不一，但不管怎样，多式联运提单是在多程流转中形成的独特的表现形式，在认定提单权能时，不得不考虑其内在法律关系。

第七章，国际多式联运中的喜马拉雅条款问题。喜马拉雅条款是关于第三人利益的条款，国际多式联运合同中通常涉及第三人的利益，本章通过分析利益第三人在多式联运中的法律地位、喜马拉雅条款内在本质属性，认为将喜马拉雅条款引入国际多式联运合同，是为了保护第三人免受侵权之诉，且多式联运第三人是履行国际运输业务的当事人，即实际承运人，承担着多式联运经营人的责任和风险，具有合同当事人的法律特性，利益第三人合同不是合同相对性的例外。

第八章，国际多式联运经营人责任限制。责任限制是国际货运法律关系中的一种特殊的赔偿制度，不同法系国家的责任限制理论也不相同。本章运用责任限制理论，讨论了多式联运经营人责任限制主体、不同国际运输法的责任限制内容、多式联运经营人赔偿责任限制权利丧失的条件原因等。由于各国法律制度差异性，《国际多式联运公约》没有明确规定责任限制的权利主体范围，对于多式联运经营人责任限制标准，《国际多式联运公约》既规定了双重标准的赔偿方法，又规定了单一标准赔偿方法。

第九章，国际多式联运管辖、诉讼索赔与仲裁。本章第一部分讨论了国际多式联运的索赔与诉讼问题，重点讨论索赔通知、货物交付界定以及诉讼时效问题。第二部分关于国际多式联运的管辖权。主要讨论了多式联运管辖地的选择、多式联运公约管辖地与各国规定协调、索赔发生后协议管辖问题、判决效力等问题。第三部分讨论了国际多式联运的仲裁，运用国际仲裁理论，分析国际多式联运仲裁的内容。实践中，提单上广泛规定管辖权的条款，以承运人自行决定管辖地法院，由于多式联运提单的流转性，在提单上规定管辖条款容易带来仲裁困难。为了解决这一问题，《国际多式联运公约》规定了即使在多式联运单据上规定了仲裁权条款也是无效的，这是对仲裁管辖权的限制。

第十章，中国国际多式联运规则评价与展望。本章在前面各章有关国际多式联运法律规则、多式联运案例分析的基础上，详细分析了我国国际多式联运公约的法律制度，包括《海商法》的5个条文，《合同法》的5个条文，以及《国际海运条例》《国际集装箱多式联运管理规则》《国际货物运输代理业管理规定》《水路货物运输合同实施细则》的优势与不足，论述建立我国国际多式联运法律规则的客观必然性，提出了吸收国际单一运输法律、《国际多式联运公约》以及《鹿特丹规则》的精神，以《国际集装箱多式联运管理规则》为基础，建立国际多式联运的法规框架体系。

目 录

| | |
|----------------------------|---------|
| 第一章 国际多式联运发展概述 | (1) |
| 第一节 中国古代贸易的多式运输 | (1) |
| 第二节 国际多式联运的产生及发展 | (4) |
| 第三节 国际多式联运基本理论 | (8) |
| 第二章 国际多式联运参与人的法律关系 | (18) |
| 第一节 法律关系概述 | (18) |
| 第二节 托运人和发货人 | (19) |
| 第三节 国际多式联运经营人 | (29) |
| 第四节 港站经营人 | (37) |
| 第五节 我国关于国际多式联运经营人的规定 | (42) |
| 第三章 国际多式联运的责任制度 | (46) |
| 第一节 国际多式联运经营人责任期间 | (46) |
| 第二节 国际多式联运经营人责任追偿 | (57) |
| 第三节 多式联运经营人责任的抗辩 | (73) |
| 第四章 国际多式联运经营人责任形式 | (84) |
| 第一节 多式联运经营人责任形式演化与分析 | (84) |
| 第二节 责任形式的案例与理论结合分析 | (94) |
| 第五章 国际多式联运提单项下的诉权 | (97) |
| 第一节 诉权理论概述 | (97) |
| 第二节 国际多式联运提单下诉权 | (100) |
| 第三节 发货人或托运人的诉权 | (104) |
| 第四节 多式联运经营人的诉权 | (110) |
| 第五节 多式联运参加人的诉权 | (112) |

| | |
|------------------------------------|-------|
| 第六章 国际多式联运提单的权能 | (116) |
| 第一节 多式联运提单占有权 | (116) |
| 第二节 多式联运提单的证明性与合同性 | (122) |
| 第三节 多式联运提单的债权性 | (128) |
| 第四节 多式联运单证提货凭证与证据效力 | (131) |
| 第五节 多式联运单证的电子数据交换功能 | (138) |
| 第七章 国际多式联运中喜马拉雅条款问题 | (147) |
| 第一节 利益第三人是履行基本合同的桥梁 | (147) |
| 第二节 利益第三人是喜马拉雅条款的属意第三人 | (152) |
| 第三节 利益第三人具有合同当事人的地位 | (155) |
| 第四节 多式联运中利益第三人的法律特性 | (158) |
| 第八章 国际多式联运经营人责任限制 | (162) |
| 第一节 责任限制理论 | (162) |
| 第二节 国际多式联运的责任限制 | (167) |
| 第九章 国际多式联运管辖、诉讼索赔与仲裁 | (174) |
| 第一节 国际多式联运的管辖权 | (174) |
| 第二节 国际多式联运的索赔与诉讼时效 | (179) |
| 第三节 国际多式联运的仲裁讨论 | (185) |
| 第十章 中国国际多式联运法律规则评价与展望 | (194) |
| 第一节 我国国际多式联运法律规则的评价 | (194) |
| 第二节 建立我国国际多式联运法律规则的客观必然性 | (201) |
| 第三节 建立我国国际多式联运法律制度的展望 | (211) |
| 附录 | (218) |
| 附录 1 《联合国国际货物多式联运公约》 | (218) |
| 附录 2 《中华人民共和国海商法》第 102~106 条 | (233) |
| 附录 3 《中华人民共和国合同法》第 317~321 条 | (233) |
| 附录 4 《国际集装箱多式联运管理规则》 | (234) |

| | |
|---------------------|-------|
| 研究涉及国内外主要法律文献 | (241) |
| (一) 国内法部分 | (241) |
| (二) 国际法部分 | (241) |
| 参考文献 | (243) |
| (一) 著作部分 | (243) |
| (二) 期刊部分 | (248) |
| (三) 外文部分 | (251) |

第一章 国际多式联运发展概述

人类生存和发展与运输分不开。在中国，从远古时代开始水上运输，随着社会变化，各种类型的运输如内河运输、运河运输，以及之后的陆水联运、河海联运等方式应运而生，运输带给人们越来越多的利益，它加深了人们之间的沟通与交流，加强了国家利益的扩张与延伸。近代科学技术的进步，催生了国际多式联运，同时也形成了许多国际多式联运规则的理论基础。

第一节 中国古代贸易的多式运输

一、古代多式运输的起源

人类社会实践，促进科技的发展，翻开中国历史文献记录，都说明这一理论。《山海经·海内经》说：“帝俊生禹号，禹号生淫梁，淫梁生番禺，是始为舟。”^①舟的产生以利于行。由于人们生产生活的需要，遇山开路，遇水刻木为舟以解决活动中问题。《易经·系辞下》说：黄帝、尧、舜剡（注：kū）木为舟，剡（注：yǎn）木为楫，舟楫之利，以济不通，致远以利天下，盖取诸涣。黄帝时期，舟楫广泛使用，舟可以济不通，可以进行部落之间的原始产品交换，达到互惠互利。《史记》循吏列传说：秋冬则劝民山采，春夏以水各得其便，民皆乐其生。秋冬两季人们进山采伐林木，春夏时节利用上涨的河水把木材运出山外，以谋取生路。人类生存离不开水，从古代村落的遗址发现古人皆依山傍水居住，水维系人类繁衍，山保障生产生活。舟的发明使用，扩展了人类生存空间，促进社会发展，故致远以利天下。

随着社会财富不断增加，造船技术的提升，舟船运用不仅用于产品的贸易，也用于各国的战争。《左传》说：夏，楚子为舟师以伐吴。《太公六韬》载：武王伐殷，先出于河。吕尚为后将，以四十七艘船济于河。武王部队由陕西渭河入于黄河，顺流东下，经晋豫间河段，直抵商都附近的牧野。把舟船用于军队运输参与战争，舟的作用进一步扩大。

战国时期，由于农业和手工业的发展，农产品和手工业品大都通过船舶运输进行交流，西汉“文景之治”时期，政治、经济、军事、文化、交通迅速发展，开辟了“海上丝绸之路”和“陆上丝绸之路”，国际贸易几乎遍及亚洲各国。

^① 徐客：《图解山海经》，南海出版社，2007年版，第568页。

古罗马的百里内在他的《博物志》说：罗马人通过印度航商，用珍珠在斯里兰卡与中国商船交换丝绸。^①

二、封建社会时期的多式运输

公元前2世纪，汉武帝开辟一条国际远洋航线：“徐闻、合浦南海道，中一斯里兰卡。”^② 开启了中华帝国与印度洋沿岸国家的贸易。将商品卖给国外不仅是为了贸易，也体现中华帝国的国际影响。

“汉代楼船的出现是我国古代造船技术初步成熟的标志。”^③ 汉代楼船是汉代水军的代名词，因在战船上建起高楼而成名，它是汉代重要的战船型号。其实楼船早在秦代就出现了，只是到了汉代规模更大技术水平更高，体现在战船上使用尾舵和效率更高的推进工具橹，这说明造船技术已经成熟，具有发展近海与远洋贸易的基础条件。

自汉武帝开辟海陆两条“丝绸之路”后，中国丝绸大量销往中亚、西亚，而后进入欧洲。到了唐朝，由于各国遣唐使的朝贡，官方贸易和民间贸易极其繁荣。唐朝是当时世界上最先进、最发达、最开放的国家，先进的经济、政治制度和优秀文化通过海上贸易传播到世界。

北宋时期，漕运发达，据《宋史·河渠志》载：“汴水横亘中国，首承大河，漕行江湖，利尽南海，半天下之赋，并山泽百货，悉由此路而进。”^④ 宋代内河运输发达，宋代发明的指南针，并运用于航海，将宋代先进的手工业产品通过航海运输远销世界。宋代西洋航线最远到达欧洲南端的加的斯城（西班牙），通过远洋贸易，不仅将指南针技术而且将造纸术、制陶等先进技术传到国外。

元朝是当时世界上最强盛的超级大国，与东西方经济、文化的交流十分频繁和密切。元朝幅员辽阔，势力范围大，便于开展海外贸易，“适千里者如在户庭；之万里者如出邻家。”^⑤ 1289年元朝开会通河，“主要提供漕粮的江浙和需粮区的北京，都据海较近，在南方由江、浙下海洋，在北由海洋至京师，有便利的河道，又创行海运（由长江经上海到东海）。 ”^⑥ 元朝沿海海运业发达，“元朝在继续开挖运河，使京杭大运河全线通航外，又开辟了以海运为主的漕运路线，从海上最多时年运粮达360万石。”^⑦ 说明元代的水运、海运事业达到我国历史上最高峰。

明朝郑和七下西洋的目的是什么？一般认为“示富有”，炫耀中华文明成果；“耀兵”，展示先进的近代造船工业和航海技术，臣服对方；“营商”开展海外国际贸

① 房仲甫，李二和：《中国水运史》，新华出版社，2003年版，第90页。

② 同①，第88页。

③ 王崇焕：《中国古代交通》，商务印书馆，1996年版，第8页。

④ 曹家齐：《宋代交通管理制度研究》，河南大学出版社，2002年版，第2页。

⑤ 同①，第208页。

⑥ 李文治，江太新：《清代漕运》（修订版），社会科学文献出版社，2008年版，第6页。

⑦ 同③，第5页。

易。而史学家普遍从政治上来看待郑和的行为，认为“耀兵异域，示中国富强”^①“以扩大封建王朝的政治影响”^②“封建皇权至上的政治产物。”^③

笔者认为，元朝政府实际上更注重营商，许多历史事实说明这一点。例如：“就以胡椒来说，在苏门答腊每斤值银1两，在阿枝（今南印度的柯钦）值银1两2钱5分。”^④将胡椒运到中国出售时，“洪武末年运到中国来，每斤银20两，赢利近20倍。”^⑤明初以海运为主，河、陆兼运为辅，海运为军运，其余的为民运。15—17世纪，中国开始出现资本主义萌芽，东南沿海地区商品经济发达，丝绵和手工艺品大量通过海上贸易销往海外，虽然政府实行海禁，但是民间通过海上运输开展对外贸易。经济实惠和追求赢利为动机，促使郑和运用先进的船舶七下西洋。^⑥

在清政府宣布解除海禁后，1760—1764年英国以及其他国家的船舶集中在广州港从事航海贸易。据记载“英国商船年均贸易额为白银1449872两，其中广州的进口值为470286两，出口值为979586两，出口相当于进口的两倍。”^⑦远洋航运自解禁后进入繁盛期。据《厦门志》记载：参与远洋贸易的“初则获利数倍至数十倍不等，故有倾产而造船者。”到了1820年，“中国在东南亚的商船载重量为85200吨，当时英国的东印度公司平均来华船吨数平均每年21432吨，中国造的商船在东南亚从事远洋海上贸易吨位超过英国。”^⑧清朝时期商品经济比明朝发达，内河航运更加繁荣，由于对外开放，许多商品通过河海联运出口到世界各地。当时“内河通航里程已达五万多公里。”^⑨由于西方殖民者转口贸易，使中国的传统商品如茶叶、瓷器、丝绸、布匹从地区性的贸易变成世界性的贸易。到了17世纪，从东南沿海通往日本、菲律宾、印度尼西亚的海上贸易成为世界上最繁华的海上商路。

三、小结

人类通过社会实践不断丰富人们的知识，开拓人们视野，催生了人类各种欲

① 张廷玉：《明史》，卷三〇四，郑和传。

② 王宏钧：中国从先进到落后的三百年，载《中国史研究室》，1980年第1期。

③ 冯尔康：郑和下西洋再认识——兼论下西洋同封建专制政治的关系，载《南开史学》，1980年第2辑。

④ 马欢：《瀛涯胜览》（冯承钧校注本），商务印书馆，1935年版，第29、41页。

⑤ 韩振华：《论郑和下西洋的性质》，厦门大学出版社，1958年版，第1页。

⑥ 明宣德年间，明政府给日本贡使定价是每斤钞1贯，而同时支付给京师文武官员充作俸禄的规定却是每斤准钞50贯，这样一进一出，赢利就达50倍之巨。参见李金明：《海外交通与文化交流》，云南美术出版社，2006年版，第103页。

⑦ 房仲甫，李二和：《中国水运史》，新华出版社，2003年版，第292页。

⑧ 同上，第298页。

⑨ 许涤新、吴承明：《中国资本主义发展史》（第1卷）（精装），人民出版社，2003年版，第271页。

望，形成了区域文化差别。社会实践改变了人们的生产方式、消费方式和贸易方式。人类历史发展轨迹，在不同时代都打上运输的烙印，也就是说发展依靠运输，运输促进发展，人们通常所说的“火车一响黄金万两”，说明运输在民生中的重要性。远古时代中国舟楫的产生是基于生存的需要，舟可以济不通，舟可以致远以利天下，还能舟师以伐。科学技术的进步，舟的效能得到提高，人们根据不同的需要组成多种方式的运输，古代中国的河——陆联运便捷了人们生活和贸易。最体现中国多式联运的方式是漕运，漕运是古代由官方督管的水道运输，是我国历史上一项重要的航运制度，它是利用河道和海道调运公粮的一种专业运输。历代封建王朝将征收部分粮食经水路解运京师或其他指定地点，水路不通处辅以陆运，通常方式有河运、水陆递运和海运三种。历代漕运保证了京城和北方军民粮食需要，有利于沟通南北经济和文化交流，这种方式的优点是运输效率高，成本低。

在对外贸易方面，航运鼎盛时期的元朝、明朝政府，依靠强大的经济科技力量，开展对外交流，利用庞大的国际运输船队炫耀中华文明成果，展示先进的近代造船工业和航海技术，开展海外国际贸易，统一中华文明。^① 清朝时期商品经济比明朝更加发达，内河航运更加繁荣，许多商品通过陆、河、海联运出口到世界各地，促进国际贸易发展。

翻开中国经济发展史，有一条主线始终贯穿历史进程，那就是运输，它从部落贸易到全球贸易，从单一运输方式到多种运输方式，伴随着贸易成长。

第二节 国际多式联运的产生及发展

一、改变运输方式的条件——兰开夏托盘

近代运输的发展与工业革命分不开的。“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，那么这一种运输革命即是国际多式联运。”^② 国际多式联运的产生是基于集装箱运输的发展，集装箱运输是现代化运输的重要标志。英国工业革命给世界近代工业带来了历史性的变革，蒸汽机的发明催生了铁路运输，集装箱运输是适应于铁路运输业的发展而发展起来的。19世纪中期，英国和美国在铁路上开始用载货的容器装载煤和杂货。到了19世纪末期，为运输棉纱和棉布，英国的兰开夏使用了

^① 1516年，明正德帝派刘允到西藏邀请达赖喇嘛进京，他们队伍由100多艘船只组成。船只只载着粮食和茶叶，作为旅行费用开支。船队从北京出发，南行到仪真，来到长江，然后溯江而上，到达四川。当船队在漕运航行时，所有漕船为之阻滞。参见[美]黄仁宇：《明代的漕运》，新星出版社，2005年版，第203页。

^② 杨志刚，王立坤，周鑫：《国际集装箱多式联运实务、法规与案例》，人民交通出版社，2006年版，第1页。

一种带有活动框架的载货设备，被称为“兰开夏托盘”（Lancashire Flat），^①这是现代集装箱的雏形。20世纪初期，由于西方资本主义国家海外殖民地的扩张和国内经济的发展，货物运输量增加，铁路运输得到了较快发展，在英国铁路上出现了简单的集装箱运输，这种集装箱具有耐久性，可以反复使用，专门设计便于商品运送，利用它以一种或多种运输方式运输商品货物时无须中途更换装载，尤其有利于货物从一种运输方式转移到另一种运输方式。

二、高效率与高效益的单式集装箱运输

1931—1939年期间，由于公路运输的迅速发展，铁路运输地位相对下降，集装箱运输业务停滞不前。第二次世界大战后，运输领域发生了两极分化。一方面，以原材料为主的大宗货物因其标准、规格一致，装卸机械化、自动化程度高而出现高生产效率和良好的经济效益；另一方面，由于标准、规格参差不齐，以工业产品为主的件杂货，在货物装卸过程中机械化、自动化程度低，其生产效率和经济效益受到严重影响。由于高效率与高效益，集装箱运输深受货主和船公司的青睐，很快由北美、欧洲扩展到世界各主要航线。

19世纪美国第一个在铁路运输中使用集装箱。1957年10月，美国泛大西洋船公司将一艘货轮改装成吊装式集装箱船航行于纽约——休斯敦航线，这是第一艘开展海上运输的集装箱船，由于装箱运输方便了托运人和收货人，因此受到货主的欢迎。1966年4月，海陆运输公司又用改装的全集装箱船，开辟了纽约——欧洲的集装箱国际航线，揭开了国际集装箱运输的序幕。继海陆公司之后，美国的马托松公司也开展了美国太平洋沿岸至夏威夷航线的试运行，并于1967年9月开始了北美至日本太平洋航线的集装箱运输。随后在北美、欧洲和远东地区开始采用。

三、国际竞争催生了国际多式联运

1985年，新加坡政府控制的“东方海皇”航运公司和香港董浩云集团属下的东方海外集装箱公司开辟东行环球航线，投入大型集装箱船，这条新航线的特点是多家经营，节省投资；选择适当的港口停靠，使得环球周期显著缩短，进而提高竞争力。面对环球航线经营方式的兴起，美国海陆公司、总统航运公司积极推行多式联运为核心的经营战略，积极利用美国境内的公路、桥整顿内陆运输网，改进运输设备，公司同铁路部门签订长期的合同，提高运输效率。他们认为，“美国船公司在船舶运营成本上无法与亚洲等第三世界国家的船队抗衡，只有改善多式联运经营方式

^① 1801年，英国的安德森（James Anderson）博士提出了集装箱运输的设想。1830年，在英国铁路上首先出现了一种装煤的容器，接着出现了在铁路上使用容器来装运百杂货。1845年，英国铁路上开始出现全封闭的货运车厢，箱体采用铁木结构。这种车厢酷似现在的集装箱。19世纪的下半世纪，英国兰开夏郡出现一种带有活动框架的铁路托盘，用来运输棉纱和棉布，俗称“兰开夏托盘”（Lancashire Flat）。

才能保持自己的优势。陆上运输和海上运输是一个整体，不管海上运输能力多强，如果陆上运输能力弱，就会影响整个运输系统的竞争力。”^①

随着陆上集装箱运输和海上集装箱运输以及海陆联运的发展，海空联运方式开始出现，这种运输的特点是货运的速度快于全程海运，而货运价格却低于全程空运价格。马士基航运公司、日本海运公司与当时世界最大海空货运公司“飞虎”公司合作成立一家“海虎”公司，进行海空联运。“海虎”运输公司以英国希思机场为基地，在亚洲、英国、欧陆航线之间开辟海空联运业务，可以使得全程中的空运价格降低40%~60%。很显然，在全球国际货物运输方面，海空联运的优越性更加突出，比单纯海运和空运的时效具有更大的优势。

四、国际运输服务的提升——无船承运人^②

无船承运人也称 NVOCC，是由于激烈的国际竞争，使运输公司经营模式发生变化而形成的产物。竞争结果使得运输公司之间的合作与兼并已经相当普遍，其中主要的合作方式为共享舱位（vessel-sharing）和舱租赁（slot-charter），而长期合作的结果往往导致企业间的兼并，以进一步增强其国际竞争力。例如 SEALAND 与 MAERSK，P&O 与 NEDLLOYD 等，通过合作与兼并，集装箱班轮运输已基本覆盖了全球的航运服务，因此在提供多式联运服务方面，班轮公司往往扮演一个协调者和组织者的角色。除此之外，无船操作公共承运人通过其在全球的网络为客户提供全方位的多种服务，包括全程运价、联运提单、多种运输模式的协调和集成、信息跟踪与查询系统，以及拼箱集运和为货物提供附加值等操作。许多国际性的 NVOCC 宣称它们能够为客户提供“Onestop Shopping”的服务。在欧美等发达国家，更多的是由 NVOCC 扮演多式联运系统的组织者与协调者，然而 NVOCC 在全球的发展往往取决于不同国家对这一行业以及发展多式联运系统的态度。“多式联运系统在欧美的发展表明，政府需要进一步开放运输行业，其意义主要表现在打破行业内的垄断，鼓励竞争机制的建立和消除行业间的分离。”^③ 在欧洲，由于历史的原因，各个国家对于发展运输业存在着不同的态度，因而导致了整个欧洲范围内分散的运输系统，包括不同的技术标准、运价系统等。在其他发展中国家，多式联运系统的发展更是受到多方面因素的制约，包括运输系统中不足的基本建设，例如码头、公路、铁路等；落后的电子通信方式；还有管理中存在的瓶颈效应，例如在通关、检疫等方面繁琐

^① 姚亚山，王余卿，孙孝全：《中外交通发展现状与未来》，北京科学技术出版社，1987年版，第283页。

^② 无船承运人英文全称是 Non Vessel Operating Common Carrier，简称 NVOCC。无船承运人是指以承运人身份接受托运人的运载货物的委托，又以托运人身份委托实际承运人完成国际海上货物运输，为货主（托运人）设计方案路线开展全程运输，以自己的名义签发经过备案的无船承运人提单。

^③ 许明月，叶梅：《国际陆空货物运输》，对外经济贸易大学出版社，2003年版，第68~71页。

的操作规程和落后的运作方式。随着国际分工的进一步明细，国际贸易在发达国家和发展中国家不断扩展，但是发展中国家的运输企业往往缺乏为整个运输链服务的角色意识。

五、小结

利益是运输发展的原动力，不管是国家利益、社会利益还是个人利益，运输伴随利益成长。国际多式联运的产生和发展得益于世界科技的进步，其最主要的动因是贸易需求。国际货运商为了在竞争中处于领先地位，吸收同时代最先进的技术，并进行优化组合，由此带来可观的经济利益。制造业方面，商品生产效能的提高促进流通领域的变革，降低单位生产成本，提高劳动效率，把商品及时输送到世界市场既是厂家的需要也是货运商的目标，加速商品流通对任何一方都是有利的。发达国家利用运输业优势，提升物流水准。工业革命带来劳动生产率的提升，集装箱的出现和运用，改变了国际航运历史，是世界运输业的新革命，它打破了传统的运输方式，使多种运输方式得以有机的运用。

与传统的单一运输方式相比，国际多式联运具有无与伦比的优越性。它简化托运、结算及理赔手续，节省人力和有关费用，降低了运输成本，缩短货物运输时间，减少库存，降低货损货差事故，提高货运质量，实现运输合理化。但是由于国际多式联运的空间距离较长、中转环节较多，涉及国际运输的特点，货物毁损、灭失、迟延比单一的运输方式复杂。国际社会需要统一规则来规范复杂的多式联运行为，而1980年的《联合国国际货物多式联运公约》（United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, 1980）（以下简称《国际多式联运公约》），^①以及2008年的《联合国全程或部分海上国际货物运输合同公约》（United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea）（以下简称《鹿特丹规则》）^②尚未生效。我国关于多式联运的相关法律也不完善，有必要对国际货物多式联运的规则结合我国相关法律做进一步研究探讨，以期整合各类规范，建立完善的多式联运法律体系。

^① 1980年5月24日在日内瓦举行的联合国国际联运会议第二次会议上，经与会的84个贸发会议成员国一致通过的。《联合国国际货物多式联运公约》全文共40条和一个附件。该公约在结构上分为总则、单据、联运人的赔偿责任、发货人的赔偿责任、索赔和诉讼、补充规定、海关事项和最后条款等8个部分。到目前为止，该公约尚未获得实施，各国分歧很大，但是一些立法精神被有些国家采纳。

^② 2008年12月11日，在纽约举行的联合国大会上正式通过了《联合国全程或部分海上国际货物运输合同公约》，并决定于2009年9月23日在荷兰鹿特丹举行签字仪式，供成员国签署，又名《鹿特丹规则》。该规则不仅涉及包括海运在内的多式联运、在船货两方的权利义务之间寻求新的平衡点，而且还引入了如电子运输单据、批量合同、控制权、管辖权和仲裁的内容。由于各国航运能力和国家利益的需求不一，能否成为各国接收的国际性条约有待观察。但是比较完善的先进的国际运输法律条款值得立法借鉴。