



**THE LAW OF TRANSPORT OPERATORS
IN INTERNATIONAL TRADE**

国际贸易运输经营人 法律与实务

[瑞典] 雅恩·拉姆伯格 (JAN RAMBERG) ◎ 著

杨运涛 丁丁 王宁 ◎ 译



中国商务出版社
CHINA COMMERCE AND TRADE PRESS

**The law of Transport Operators
in International Trade**

国际贸易运输经营人法律与实务

[瑞典] 雅恩·拉姆伯格 (JAN RAMBERG) ◎ 著

杨运涛 丁丁 王宁 ◎ 译

中国商务出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

国际贸易运输经营人法律与实务 = The Law of
Transport Operators in International Trade/
(瑞典) 拉姆伯格著; 杨运涛, 丁丁, 王宁译. —北京:
中国商务出版社, 2011. 4
ISBN 978-7-5103-0436-1

I. ①国… II. ①拉… ②杨… ③丁… ④王…
III. ①国际贸易—货物运输—国际法—研究 IV. ①D996

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2011) 第 057079 号

版权出让方: NORSTEDTS JURIDK
京版权登记号 图字: 01-2010-8116 号

国际贸易运输经营人法律与实务

The Law of Transport Operators in International Trade
[瑞典] 雅恩·拉姆伯格 (JAN RAMBERG) 著
杨运涛 丁丁 王宁 译

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 (编辑室)
010—64266119 (发行部)
010—64263201 (零售、邮购)
网 址: www.cctpress.com
邮 箱: cctp@cctpress.com
照 排: 金奥都图文工作室排版
印 刷: 北京密兴印刷有限公司
开 本: 787 毫米×980 毫米 1/16
印 张: 14.5 字 数: 248 千字
版 次: 2011 年 4 月第 1 版 2011 年 4 月第 1 次印刷

书 号: ISBN 978-7-5103-0436-1

定 价: 30.00 元

版权专有 侵权必究

举报电话: (010) 64242964

译 序

本书原著（英文版）作者瑞典斯德哥尔摩大学终身教授雅恩·拉姆伯格教授（Professor Jan Ramberg）是国际著名的贸易法和运输法专家。他在担任国际商会（ICC）银行工作委员会和法律工作委员会主席期间，主持制定了国际多式联运提单，指导帮助制定了 FIATA 提单，为规范国际运输单证、便捷银行流转程序、促进国际贸易的发展做出了杰出贡献。因其学跨国际贸易和运输多个领域，不仅具有深厚的理论造诣，同时还有丰富的立法实践经验，在联合国贸易和发展会议、国际商会、联合国国际贸易法委员会、国际海事委员会等多个国际组织享有极高的知名度。我和他第一次见面是在 1998 年的 FIATA 年会上。他渊博的学识，特别是对年轻人的热情扶持，让我一直在崇敬之余有着深深的感激。在我撰写博士论文《国际多式联运法律关系研究》期间，也得到了雅恩·拉姆伯格教授多次悉心指导。2003 年，在他的指导下，我翻译了他的专著《国际货运代理法》，向中国读者第一次介绍了他多年来在国际货运代理法律方面的研究成果。

本书（英文版）是 2007 年 FIATA 年会上雅恩·拉姆伯格教授送给我的刚刚出版的新著。正如教授在前言中所述，他是站在贸易的角度介绍货物运输法律，希望探求一种新的方法来连接国际货物买卖和运输。该书的研究视角独特，将国际贸易、运输及其相关法律作为一个整体的研究方法在目前法学研究领域尚属领先。该书英文版本出版之际，恰逢全球航运界、贸易界热烈探讨《联合国全程或部分海上国际货物运输合同公约（草案）》。对于新世纪国际贸易和航运的利益平衡、统一和发展，特别是如何在运输公约中加进贸易法调整的内容，如托运人的中途停运权等，雅恩·拉姆伯格教授在本书中都有着深刻的阐述。正因为如此，当我阅读英文版时，自身受益之余，也希望更多的中国读者能分享本书的研究成果。因种种原因，本书的中文版直至今日才翻译完成。虽然中文版迟到了近三年，但其中以贸易为核心的立法理念仍是新鲜和独到的，对读者理解旨在“进行国际贸易法律的协调和统一，对国际贸易的顺利进行……做出积极贡献”的《联合国全程或部分海上国际货物运输合同公约（草案）》仍具有极大的帮助，同时也有利于促进对我国

《海商法》修订工作的深度思考。

在本书中文版本付梓之际，衷心感谢我的夫人丁丁教授和王宁、刘洋、管川云等各位同事在百忙之余承担翻译任务，衷心感谢中国商务出版社所给予的帮助与支持。译稿中的不当之处，敬请各位读者批评指正。

杨运涛

2011年2月

前 言

本书旨在从卖方和买方的角度全面介绍有关货物运输及其辅助服务的法律。目前运输法律的欠缺是明显的：主要针对单独的运输方式（单一方式），缺乏对联合运输及附加物流业务的适当规定。尤其是强制法与非强制法的混合适用——前者适用于运输方式，后者适用于辅助业务——导致了不必要的复杂性和不协调性。因而需要探求一种新的方法，使运输法律作为履行国际货物买卖合同所必需的链接，恰如其分地发挥作用。

我受惠于 Kurt Gronfors 教授针对货物与合同而非运输工具的开拓性的法律研究。此外，凭借丰富的实务经验和敏锐的洞察力，他在相继运输，多式联运，船员、代理人 and 分合同方的责任，承运人迟延交付责任，海运单和电子数据传输取代提单的实践等方面都进行过论述。因此，他所做出的贡献是我无穷无尽的动力源泉。

如果本书有助于感知现存问题、探求新方法，那么本书的目的就达到了。

尽管试图解释复杂的运输法律可能是一项徒劳的任务，尽管有时对于运输法律与国际货物买卖合同的联系会过于简单化，但是我将勉力为之。遗憾的是，卖方与买方试图充分利用承运人、货运代理人以及运输物流服务供应商的服务而做出的种种努力，并不总能得到合理的、功能健全的运输法律和相关商业实践的支持。

如果没有 Kristina Lövenheim 的鼎力协助，我将无法完成手稿。黎佳法律研究生院的 Christopher Goddard 帮助我修正了语言修辞方面的错误。Stiftelsen Fakultetslitteratur 及 Institutet för rättsvetenskaplig forskning 给予了我资金上的支持。我衷心地感谢他们！

斯德哥尔摩，2005 年 1 月

Jan Ramberg

缩 写

A. C.	上诉案件, 英国法报告
ADSp	德国货代标准交易条件
AfS	奥斯陆海商法期刊
Am. J. Comp. L.	美国比较法杂志
AMC	美国海事案件
BGH	德国联邦最高法院
BGHZ	德国联邦最高法院在民事程序方面的决定
BIFA	英国国际货代协会
BIMCO	波罗的海国际海事理事会
BT	运输公告
CA	上诉法院
CAD	凭单付款
CFR	成本加运费
CIF	成本、保险费加运费
CIFFA	加拿大国际货运代理商协会
CIP	运费、保险费支付到
Cir.	巡回
CISG	1980 年联合国国际货物销售合同公约
CMI	国际海事委员会
CMR	关于国际公路货物运输合同公约
COD	货到付款
COGSA	美国海上货物运输法
COTIF/CIM	关于国际铁路货物运输合同公约

CPT	运费支付到
D. H.	丹麦最高法院
DAF	边境交货
DDP	完税后交货
DDU	未完税交货
DEQ	码头交货
DES	船边交货
Dir. Mar.	意大利海商法
DMF	法国海商法期刊
E. C. E.	联合国欧洲经济理事会
E. E. C.	欧共体
ed.	编辑
EDI	电子数据交换
eds	编辑们
ETL	欧洲运输法
European Principles	欧洲合同法原则 I - III
EXW	工厂交货
F.	联邦报告
F. 2d	联邦报告第二系列
F. 3d	联邦报告第三系列
F. Supp	联邦报告增补系列
F. H.	芬兰最高法院
F. I. O.	船东不付装卸费
FBL	国际货运代理协会多式联运提单
FCA	货交承运人(指定地点)
FCR	国际货运代理协会收货凭证
FCT	国际货运代理协会运输凭证
FHD	芬兰最高法院案例

FIATA	国际货运代理协会
FOB	船上交货
FWB	国际货运代理货代协会运单
Hague Rules	1924 年统一提单若干法律规则的布鲁塞尔公约 (海牙规则)
Hague Visby Rules	关于修订 1924 年统一提单若干法律规则的布鲁塞 尔公约的 1968 年议定书 (海牙 - 维斯比规则)
Hamburg Rules	1978 年联合国海上货物运输公约 (《汉堡规则》)
HGB	德国商法典
HL	英国国会上议院
ICC	国际商会
IDIT	国际运输协会 (位于鲁昂)
J. T.	斯德哥尔摩大学法律期刊
JBL	商业法律期刊
JMLC	海事商事法律期刊
KB	王座法院法庭 (英)
L. T.	泰晤士法律报告
L/C	信用证
LCL	拼箱货物
LI. L.	劳氏报告 (1919 - 1950 年)
Lloyd's Rep	劳氏报告 (1951 年以后)
LMCLQ	劳氏商事海事季刊
LOTT	西班牙 1987 年陆上运输管理法
MT Convention	1980 年联合国国际货物多式联运公约
MT	多式联运
MTO	多式联运经营人
N. D. Cal.	北加利福尼亚州
N. D.	斯堪的纳维亚海商法决议

N. J.	荷兰最高法院案件
NCFF	国家货运代理委员会（阿联酋）
NH	挪威最高法院
NJA	瑞典最高法院案件
NSAB	北欧货运代理人协会
NVOCC	无船公共承运人
NVO-MTOs	无船经营的多式联运经营人
OTT Convention	1991 年国际贸易运输港站经营人责任公约
publ.	出版物
QB	女王的王座法院
RabelsZ	比较国际私法拉贝尔期刊
Rt.	挪威法制报
S. D. Fla.	南佛罗里达州
Scand. Stud. L.	斯堪的纳维亚法学院
SDR	特别提款权
SH	瑞典高等法院
Simply	斯堪的纳维亚海商法学院的年度出版物
SMC	瑞典海商法
SøHa	哥本哈根海事和商业法院
SpV	货运保险
Sup. Ct.	高等法院
TCM	国际货物联运公约
THC	码头操作费
TO	运输经营人
TranspR	德国运输法
U. S.	美国高级法院案例
UCP500	国际商会信用证统一惯例（1993 年版）
ULR	统一法律评论

UNCITRAL	联合国国际贸易法委员会
UNCITRAL/ CMI Draft	联合国国际贸易法委员会/国际海事委员会海上货物运输法草案 (2004 版)
UNCTAD	联合国贸易和发展会议
UNIDROIT	国际统一私法协会
VersR	德国保险法
VO-MTOs	有船经营的多式联运经营人
WLR	法律周报
3PL	第三方物流
3PLS	第三方物流服务提供商
4PL	第四方物流
4PLS	第四方物流服务提供商

目 录

前 言	1
缩 写	1
1. 简 介	1
1.1 运输经营人的定义	1
1.2 租船合同下的风险分配	1
1.3 班轮贸易	2
1.4 铁路、公路、航空货物运输	2
1.5 集装箱运输与多种方式运输	3
1.6 承运人业务的扩展与作为契约承运人的货运代理	3
1.7 未特定化运输与分包合同	4
1.8 运输单据连接买卖合同	4
2. 运输经营人是否应受强制性法律的规制	6
3. 货运代理的法律分类	7
3.1 委托合同	7
3.2 货运代理从代理人到本人的转化	7
3.3 货运代理合同的国际规则	8
3.4 作为承运人的货运代理	9
3.5 作为多式联运人和物流服务商的货运代理	10
4. 统一多式联运的尝试	12
4.1 国际海事委员会《东京规则》与 FIATA 提单	12
4.2 国际货物联运公约 (TCM) 草案	12
4.3 航行过失与火灾抗辩是法律统一的阻碍	13
4.4 联合国贸易和发展会议/国际商会《多式联运单证统一规则》	13

4.5 承诺履行 (undertake to perform) 作为多式联运经营人的标准	14
5. 国际公约下的承运人责任	16
5.1 运输法中的不一致性	16
5.2 海商法的特殊性	16
5.2.1 风险共担	16
5.2.2 《海牙规则》的妥协	17
5.2.3 航海过失抗辩与《汉堡规则》	20
5.3 非海上运输	22
5.4 多式联运	24
5.4.1 单一运输方式法律体制下的多式联运	24
5.4.2 1980 年《联合国国际货物多式联运公约》	25
5.5 赔偿限额	26
5.5.1 承运货物的平均价值评估	26
5.5.2 价值申报	27
5.5.3 单位和每千克限额	27
5.5.4 集装箱限额	27
5.5.5 非海上运输货物的每千克限额	28
5.5.6 世界通货膨胀造成的责任限额增加	28
5.6 延迟责任	29
5.6.1 海上承运人不愿意承担延迟责任	29
5.6.2 及时交付的利益声明	29
5.6.3 进一步的延迟转变成推定全损	30
5.6.4 延迟的责任限额	30
5.7 责任限额权利的丧失	31
5.7.1 合理性或可行性	31
5.7.2 归于承运人的不当行为	32
5.7.3 可引发责任限额权利丧失的行为的定义	34
5.7.4 在其雇佣范围内	35
6. 强制性法律和非强制性法律的混合	36
6.1 有关承运人的强制性法律规定	36
6.1.1 责任期间	36
6.1.2 所涉损失种类	37

6.1.3	不当交付 (misdelivery)	38
6.1.4	承运人和代理职责的混合	41
6.1.5	托运人责任	42
6.1.6	运费支付与调整	43
6.1.7	绕航、阻碍和不履行	44
6.1.8	共同海损	47
6.1.9	附加服务	48
6.2	有关货运代理业务的非强制性法律规定	50
6.2.1	货运代理人作为服务提供商	50
6.2.2	代理与否认承运人身份	52
6.2.3	承担契约承运人责任	56
6.3	1967 年国际统一私法协会关于国际货物运输的货运代理合同公约草案	57
6.4	关于货运代理合同标准交易条件的规定	60
6.5	1996 年 FIATA 《国际货运代理服务示范法》	61
6.6	货运代理仓储业务和 1991 年 OTT 公约	64
6.6.1	契约自由原则为主	64
6.6.2	有效保护的缺乏和对货物保险的需求	64
6.6.3	1991 年《国际贸易运输港站经营人责任公约》 (OTT 公约)	65
6.7	分拨业务与物流增值服务	66
7.	分合同方与刺破合同相对性的障碍	69
7.1	分合同方的使用	69
7.1.1	直达运输	69
7.1.2	多式联运	70
7.1.3	物流服务提供商	70
7.2	分合同方责任和承运人的代位责任	71
7.2.1	不同的方法	71
7.2.2	国际公约下的解决方法	72
7.2.3	承运人的识别	72
7.2.4	契约承运人和履约承运人的连带责任	73
7.3	对分合同方的保护性条款	75
7.3.1	喜马拉雅条款 (Himalaya clauses)	75

7.3.2 循环赔偿条款 (circular indemnity clauses)	76
7.3.3 运输合同项下谁是索赔方	77
8. 买卖合同与运输合同之关联	79
8.1 提单	79
8.2 海运单	82
8.3 电子提单	84
8.4 货运代理单据	87
8.5 运输中货物的停运权 (stoppage of goods in transit)	89
8.6 《国际贸易术语解释通则 2000》中 A3 和 A8 条款项下的卖方义务	90
8.6.1 《国际贸易术语解释通则 2000》的架构	90
8.6.2 运输和保险合同	91
8.6.3 单据	93
8.7 支付方式	95
8.7.1 赊销、合同保函、凭单付款和货到付款	95
8.7.2 未执行指示的责任	95
8.7.3 跟单信用证	97
8.8 货物进出口清关	105
8.8.1 《国际贸易术语解释通则 2000》下的 A2 和 B2 条款的义务	105
8.8.2 货物未能清关时的责任免除	105
9. 买卖合同和运输合同下风险的分配	107
9.1 《国际贸易术语解释通则 2000》A4/B4 和 A5/B5 对交付地点风险转移的规定	107
9.2 买卖合同下卖方责任和运输合同下承运人责任的不一致	112
9.3 货物保险	113
10. 运输经营人的保留权 (right of retention) 和担保权 (lien)	116
10.1 保留权	116
10.2 担保权	116
11. 索 赔	119
11.1 索赔通知	119

11.2	诉讼时效	121
11.3	争议解决	123
12.	传统方法的缺陷与出路	126
12.1	关注单一运输方式	126
12.2	运输物流	128
12.3	物流与货运代理	129
12.4	货物存储的特别规则	131
12.5	探求新方法	131
12.6	未来新的国际公约的主要内容	132
 附 录		
I	立法	135
	1980 年《联合国国际货物多式联运公约》(未生效)	135
II	规则	149
	1996 FIATA《国际货运代理服务示范法》	149
III	单据	160
	1. FIATA 提单一多式联运提单	161
	2. 班轮提单	162
	3. 1995 多式运单	164
	4. 金康(航次租船租约)	166
	5. 1939 巴尔的摩(期租船租约)	169
IV	标准交易条件	171
	1. 德国国际货运代理协会 2002 年标准交易条件	171
	2. 英国国际货运代理协会 2002 年标准交易条件 (英文, 电子版 www. bifa. org)	183
	3. 法国运输与物流企业协会 2001 年标准交易条件	184
	4. 北欧货运代理人协会 2000 年标准交易条件	192
参考文献		197
案例		208

1. 简介

1.1 运输经营人的定义

“多式联运”一词适用于运输经营人，它是指承运人使用两种或多种运输方式履行运输义务的运输方式。在本书中，多式联运经营人简称为 MTO (multimodal transport operator)。在没有规制多式联运的国际公约或国内立法的情况下^①，特定运输方式（单一运输方式）承运人适用的强制性法律无法约束 MTO。目前研究中所使用的“运输经营人” (transport operator) 一词，是指不以某种特定运输方式或者特定运输方式的组合来履行合同、而仅仅是承担货物点对点运输（非特定化运输）责任的承运人。这表明其既可能确实承担运输义务，也可能通过将另一方或多方当事人作为分合同方履行运输合同。

1.2 租船合同下的风险分配

依据海商法，有关货物运输的法律和惯例以往只关注货物在特定航程或特定期间的船舶运输。船舶所有人和租船人之间的约定通过航次租船合同和定期租船合同来证明。船舶所有人的主要义务在于合理谨慎地提供适航船舶，而随后对船舶的商业利用所产生的风险由租船人承担。租船合同下特有的风险分配原则体现了海上冒险的传统观念。这意味着原则上船舶一旦离港，即由租船人承担货物损坏或灭失的风险。在现行租船合同中，船舶所有人通常对船长和船员的行为免责，将其责任限制在其“本人”^② 缺乏合理谨慎的范围内。这意味着要使船舶所有人作为法律实体承担责任，必须存在归咎于其管理层人员的过失或疏忽，因此，仅船长和船员的过失或疏忽尚不充分。

^① 比如 CMR 和 COTIF/CIM 的规定。

^② 参见巴尔的摩租船合同（1974）第 13 条：“船东仅对船舶交付延迟、本期租合同期间的延迟以及货物灭失或损坏承担责任，前提是上述延迟或货损是由船东或其管理人员在准备适航船舶时缺乏合理谨慎或其本人或管理人员的作为、不作为和违约行为造成的。”