

开展国际多式联运 促进对外贸易发展

顾奕鎔

(一)

对外贸易运输方式多种多样,较常用的有海洋运输、铁路运输、公路运输、航空运输、邮包运输和管道运输等。各种运输均有其优点:如海洋运输载重量大、航线不受轨道或道路的限制,铁路运输可以常年终日地进行定期的、有规律性的、准确的运输工作,航空运输在各种运输方式中速度最快,邮包运输则手续简便、可以通达凡是可通邮政的世界各地。但是不可否认的,这些运输方式亦各有其本身不足之处:如海洋运输速度较慢,铁路运输初建时投资较大,航空运输运费较高,邮包运输则仅适用于小量货物的运送。摆在国际运输界面前的课题是如何在各种运输方式的选用上扬长避短,以促进对外贸易的发展。针对这一课题,运输界出现了多种联合运输方式,如陆海联运、陆空联运、海空联运和陆空陆联运等等。但由一种运输方式把货物转到另一种运输方式的装卸转运工作仍较麻烦费时。自集装箱投入运输领域后,为联合运输的发展提供了极为有利的条件。国际运输向费用省、时间迅速和货损货差少的国际多式联运的方向逐步发展

联合国为促进世界贸易有条不紊地扩展,鼓励发展通畅、经济、高效率的多式联运,于1980年5月在日内瓦召开的84个贸发会议成员国会议上,一致通过了世界上第一个多式联运公约,其全称是《联合国国际货物多式联运公约》(United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods),以下为叙述便利,简称《公约》。

公约对国际多式联运下了一个定义:“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。”从这一定义中,说明了下列四个问题:

一、有一个多式联运合同。根据公约的解释,多式联运合同是指多式联运经营人凭以收取运费、负责完成或组织完成国际多式联运的合同。

二、至少要有两种不同的运输方式。为履行单一方式运输合同所进行的货物接送,不应视为国际多式联运。

三、有一个多式联运经营人(Multimodal Transport Operator)。他不是发货人的代理人或代表,也不是参加联运的承运人的代理人或代表,而是当事人(Principal),是一个独立的法律实体。他本人或通过其代表订立多式联运合同,并作为承运人对货主负有履行合同的义务。由于这种运输须在国际间以多种运输工具来完成,因此极少可能由一个经营人自己来承担全部运输。通常的作法是:在接受货主委托后,由其自己办理一部份工作,而将其余的工作再委托其他承运人来完成。国际上承办多式联运业务的都是一些规模较大的发货业者或称货运公司(Forwarder or Forwarding Company),如日本的通运株式会社和我国的对外贸易运输公司。它们与货主和各类运输公司都有密

切的业务关系，最具有有利条件承办多式联运。国际上称这种办理多式联运业务的企业为“无船承运人”(Non-vessel Operating Common Carrier)。

四、它是一种国际间的运输方式。接管货物的地点在一国境内，而交付货物的地点在另一国境内。

明确了多式联运的概念，需要再加以说明的是采用的运输方法。国际多式联运主要是采用货物成组化，特别是集装箱运输的方法，但是非成组的件杂货(Break-Bulk Cargo)是不是就不能运用多式联运方式呢？根据联合国贸发会议秘书处编印的“多种方式联运使用的现代化运输技术”中的附件解释：“在理论上多式联运也适用于非成组的件杂货。然而，由于件杂货在运输环节的每个交接点都有货物装卸活动，所以一个单独的经营人很难负责处理全部业务活动和签发全程运输单据。因此，货物成组运输在国际多式联运中的效用最好。而在多种成组运输方式中，集装箱运输的方法最适合国际多式联运，因为它最能防止货损和偷窃。”

(三)

一般来说，国际多式联运必须具备下列三个条件：

一、国际多式联运经营人对货主承担全程的运输责任

如上所述，国际多式联运经营人可以是实际承运人，也可以不是实际承运人。他接受货主委托后，可以将货物的搬运、贮存或运输的全部或一部份另外签订分包合同交予另一实际承运人办理。实际承运人按照分包合同的规定对多式联运经营人负责，与货主不发生任何直接的关系，多式联运经营人则需对货主承担全程的运输责任。通常的习惯把多式联运经营人称为总承运人，把接受总承运人的委托承担分段运输的实际承运人叫

做分承运人。

多式联运的一致做法是经营人(总承运人)对货主负从接受货物到交付货物为止的全程责任，但对全程责任的范围和赔偿限额却有三种不同的做法。它们是：

(1) 统一责任制

(Uniform Liability System)

统一责任制下总承运人的责任范围(权利、义务、责任、豁免等)，由总承运人与货主共同商定，不分区段采用一个一致的原则；赔偿限额也是如此，不分区段包括隐蔽损失一律按一个限额赔付。(隐蔽损失是指找不到明显区段责任的货物残损或灭失)

(2) 分段责任制或称网状责任制

(Network Liability System)

网状责任制下总承运人是按各区段已存在的不同的国际法或国内法的规定承担责任，对隐蔽损失则由总承运人与货主双方商订一个原则来处理。赔偿限额也是按各区段国际法或国内法规定的限额赔付。一般的原则是如参加国际公约就按公约规定的限额，否则就按国内规定限额赔付。

(3) 修正的统一责任制

(Revised Uniform Liability System)

修正的统一责任制是统一责任制与网状责任制相混合的责任制，又称为混合责任制。也就是在责任范围方面与统一责任制相同，而在赔偿限额方面与分段责任制相同。

二、使用全程的联运提单

(Combined Bill of Lading)

按公约规定：多式联运经营人接管货物时，应签发一项多式联运单据，该单据应依发货人的选择，成为可转让单据或不可转让单据。在1974年修订的国际商会“跟单信用证统一惯例”(即290小册子)第二十三条中规定：“如信用证需要联合运输单据(即指使用至少两种不同运输方式自接管货物的

地点运至指定交货地点的货运单据)或规定联合运输,但均未指定所需单据形式及/或该项单据的开立人,银行当按照所提交的该项单据予以接受。”

由于上述规定,在作法上就比较灵活。单据形式如未事先指定,则可以是“联运单据”(Multimodal Transport Document),也可以是“联运提单”;既可以是可转让的,也可以是不可转让的,只要是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即可。这种单据包括全程运输,可为银行所接受,国际间的贸易就可顺利进行。

三、实行全程的单一的运费费率

(Single Factor Rate)

制定一个从发运地到目的地的单一联运费率,是多式联运三大特点之一。它便于货主事先核算运输成本,选择合理运输路线,也简化了结算运费的手续。这一单一联运费率制订的基本原则是既要把全程各段的运杂费用和合法利润包括在内,又要具有竞争能力,因此必须充分调查和精打细算。一般应包括运输成本、经营管理费和合法利润。其中运输成本一项要随不同的交货条件、不同的运输路线和方式来计算,是比较复杂的。经营管理费用主要包括通讯、制单等手续费,可分别加在不同区段的运输成本之中。但联运费率中不应包括报关手续费、申请监管运输(即保税运输)手续费,需单独开列。因为这一部分费用由谁来承担,要根据不同的交货条件决定,不是一律向委托人收取的。

国际多式联运具有上述三个特点,由此可看出国际多式联运的优越性主要表现在下列各方面:

(1)安全准确

多式联运中货物要经过多段运输和多次装卸,采用集装箱运输后,可较好地保证货物安全。集装箱容积有一定限度,各批货物

分隔分票清楚,便于准确交货。

(2)手续简便

不管路程多么遥远,沿途手续多么复杂,货主只要办理一次委托,支付一笔费用,取得一张单据即可。一旦发生问题,由于总承运人负全程运输责任,只要找一个头即可解决问题,大大方便了货主。

(3)节省费用

当使用集装箱时,外包装可大大简化。货物装上第一程运输工具后即可取得联运单据进行结汇,减少利息支出,加速资金周转。

(4)合理运输

货主可利用总承运人经过选择而建立起来的最佳联运路线,缩短运输里程,组织合理运输,使运输成本降低,全程运输时间大大缩短。

(四)

在当前国际贸易竞争日益激烈,运输技术精益求精的新形势下,国际多式联运正以其手续简便、安全准确、合理运输、迅速省费等优点而深受国际贸易界的欢迎,具有良好的发展前途。

国际商会为了适应现代化运输的需要,于1980年增订了两个国际贸易术语:一是交至承运人……指定地点条件(Free Carrier……Named Point)。这与一般FOB条件的基本原则相同,区别在于风险划分在货交至承运人时,并将单据交给买方。二是运费和保险费付至……条件(Freight or Carriage and Insurance Paid to……)。这与CIF条件类似,区别在于风险划分在货物交给第一承运人时,而且保险险别不仅限于一般海洋运输险别(如平安险、水渍险等),而是买卖双方根据具体情况商定。

国际商会又修订了一个国际贸易术语,即“运费付至……条件”(Freight or

Carriage Paid to.....)。这与C&F条件类似,但风险划分在货交第一承运人时,保险由买方自理。

以上三个贸易术语可适用于任何运输方式,特别适合于国际多式货物联运。三个贸易术语都是象征性交货——凭单据交货,对买卖双方进行交易提供方便的条件。卖方将货物交与第一承运人后取得承运单据交予买方,即视为履行交货责任,向买方收取货款。使用上述贸易术语,交货地点非常灵活,可根据双方议定的任何地点,既可以是买方的工厂、仓库,也可以是码头、车站或其他地点。如集装箱货运站(CFS——Container Freight Station)、集装箱堆场(CY——Container Yard),只要通过电讯,无延迟地通知买方货物已交由第一承运人保管。进出口货物如采用多式联运时,成交时即可选用上述贸易术语。如果成交仍用FOB、C&F或CIF贸易术语签订合同,为便于选用多式联运,不必临时要求对方修改合同或信用证,在合同中可证明下列有关条件:

(1)货物的“装运口岸”应订为中国港口或中国内陆城市。

(2)装运条件和付款条件应订为海运或多式联运,由卖方选择,凭海运提单或多式联运单据结汇;或要求买方开证时,加上“××公司多式联运单据代替提单可以接受”的字样,以便于顺利结汇。

(3)合同中要规定在买方开证时,要注明上述两个条款。

中国对外贸易运输公司对下列路线,已开办国际多式联运:

(1)我国内地——我国港口——日本港

口或内地;

(2)我国内地——我国港口——肯尼亚的蒙巴萨港——乌干达内陆城市;

(3)我国内地——上海/新港——科威特——伊拉克巴格达;

(4)我国内地——我国港口——汉堡——西德及北欧内陆城市;

(5)我国内地——我国港口——比利时安特卫普港——西欧内陆城市;

(6)我国内地——我沿海港口(包括香港)——美国西岸港口——美国内陆城市;

(7)黑龙江/吉林——图门站——朝鲜清津港——日本港口或内地城市及其相反方向。

国内可以办理此项业务的地区有:

(1)上海、苏州、无锡、常州、南京、杭州及其周围地区;

(2)天津、塘沽新港、唐山、石家庄、郑州、西安、太原、咸阳、呼和浩特;

(3)广州、黄埔、长沙、江岸、厦门;

(4)青岛、济南及其周围地区;

(5)大连、沈阳、辽阳、抚顺、鞍山、本溪、哈尔滨、长春、吉林、牡丹江、丹东等地区。

采用集装箱方式办理多式联运,需考虑货价或货物性质是否适宜装集装箱,装运港与目的港有无集装箱航线,有无装卸及拖运集装箱的机械设备,公路沿途桥梁的负荷能力和装箱点或起运点能否办理海关手续。

为了我国对外贸易的发展,建议大力开展国际多式联运,各方面主动配合,使买卖双方都感到方便。预计不久的将来,将出现国际多式联运蓬勃发展和对外贸易欣欣向荣的大好局面。