

# 《国内集装箱多式联运运单标准》

(征求意见稿)

## 编制说明

中国铁道科学研究院  
交通运输部科学研究院  
交通运输部规划研究院  
交通部公路科学研究院

2017年7月

# 目 录

1. 工作简况 .....	1
2. 标准编制原则 .....	4
3. 标准主要内容说明 .....	7
4. 预期的经济效果、社会效果及环境效果分析 .....	26
5. 采用国际标准和国外先进性标准的一致性程度 .....	26
6. 与有关的现行法律、法规和强制性标准的关系 .....	26
7. 重大分歧意见的处理经过和依据 .....	27
8. 贯彻标准的要求和措施建议 .....	27
9. 其他应予说明的事项 .....	29
附件 1: 水陆联运货物运单 .....	29
附件 2: 铁路快运运单 (货票) .....	31
附件 3: 水路货物运输合同 (集装箱) .....	33
附件 4: 海上国际集装箱货物交付单证附件 .....	34
附件 5: 《合同法》第四节多式联运合同 .....	38

# 1. 工作简况

## 1.1 任务来源

2016年8月17日《交通运输部关于下达2016年交通运输标准化计划的通知》（交科技函〔2016〕506号）下达了制定“国内集装箱多式联运运单标准”行业标准的工作计划（计划编号：JT 2016-14）。

标准性质：推荐性行业标准；

主管部门：交通运输部；

归口单位：综合交通运输标准化技术委员会；

起草单位：中国铁道科学研究院、交通运输部科学研究院、交通运输部规划研究院、交通部公路科学研究院；

完成时间：2017年。

## 1.2 目的和意义

多式联运作为集约高效的现代化运输组织模式，产生于1960年左右，并在1980年后随着集装箱技术的成熟开始快速发展。欧美发达国家自上世纪八十年代以来，通过各种政策措施大力发展多式联运，尤其是跨入二十一世纪后均把多式联运作为交通运输系统优化的主导战略，目前已经形成了发展形式多样、设施装备先进、标准体系完善、运输组织顺畅、政策保障有力的多式联运推进体系，多式联运比例不断增长且发展势头强劲。西方发达国家铁水联运比例高达20%，如德国汉堡港铁路集疏运比重高达30%，荷兰鹿特丹港铁路集疏运比重高达13%。随着双层集装箱运输的出现，集装箱运量逐渐超过挂车的运量，在美国东西南海岸等地逐步形成以铁

路为主和公路为辅的多式联运模式，1990年，集装箱运输中，大约有44%是多式联运运量；到2000年，多式联运中集装箱运量已经占到69%；2015年，比例已经达到89%。

近几年来，国家出台一系列政策措施指引我国多式联运发展，多式联运提升至历史未有的高度。2013年6月，交通运输部发布《关于交通运输推进物流业健康发展的指导意见》，将多式联运作为行业发展的重中之重。2014年出台的《物流业发展中长期规划(2014-2020)》，多式联运作为物流业发展的十二项重点工程之首。2015年6月，国家发改委与交通运输部联合下发了《关于开展多式联运示范工程的通知》，鼓励发展海铁、铁水、陆空联运等多种形式。2016年，交通部审议并原则通过《关于促进多式联运发展的若干意见》，推动多式联运进一步发展。

集装箱多式联运特点表现在：集装箱适用于水路、公路、铁路等运输方式，以集装箱为运输单元的多式联运可以提高运输效率，实现门到门运输，在运输中不需要换装，可以减少中间环节及换装可能带来的货物损坏。目前，我国交通正处于从单一运输向多式联运方式转变时期，多式联运刚处于初级阶段，发展形式总体单一、覆盖面小，专业化、组织化水平低，一体化运行不畅，同时面临政策、法规、标准、技术等障碍。随着国家“一带一路”、“长江经济带”、“走出去”战略的实施，各种运输方式不断加强合作，国内多式联运必将步入新的发展阶段。经过几十年的发展，我国集装箱多式联运发展已初具规模，目前我国港口集装箱多式联运主要形态是公水联运为主，约占集装箱港口集疏运量的84%；其次是水水联运，约占14%；铁水联运仅占2%左右。但与西方发达国家相比，仍处在初级阶段。

近年来，我国集装箱多式联运形成了相对完善的内陆集疏运网络和比较正规化、现代化、国际化的多式联运经营管理系统，但存在联运标准缺少规范化、基础设施不配套、信息交换不顺畅等问题。提高转运效率的基础之一是联运标准规范化，运单正是重要的环节。本标准重在界定运单性质、格式、信息内容等，本标准的制定有利于国内集装箱货物运单实行标准化管理；推行统一的运单格式；建立明确集装

箱多式联运货物多式联运经营人与承运人等承运、交付责任期限。

### 1.3 工作过程

课题组先后到中铁集装箱运输有限责任公司单证中心、中国远洋运输(集团)总公司、中铁国际多式联运有限公司、国家交通运输物流公共信息平台、公路科学研究院等多式联运企业和科研单位进行了调研，就国内单一运输方式（公路、水运、铁路）运输集装箱的现状、多式联运业务流程、多式联运运单功能和信息等进行了有针对性的调研，在研究分析的基础上，形成了标准草案。具体工作过程如下：

2016年4月，交通运输部科技司组织召开综合交通运输相关标准研究及制定的立项审查会，确定由中国铁道科学研究院牵头，交通部科学研究院、交通部规划研究院等单位共同承担本标准的研究工作。

2016年9月，课题组编写了标准研究工作大纲，并召开研究大纲的专家咨询会。

2016年10-12月，课题组通过深入调研和对国内外相关文献研究，完成了标准研究报告初稿。

2017年1-4月，课题组根据标准研究成果，整理形成标准草案，并咨询了部分行业专家的意见。

2017年5月，课题组通过召开研讨会，补充调研，进一步修改了标准内容，计划于5月19日前形成标准征求意见稿。

2017年6月，交通部科技司标准处对标准征求意见稿和编制说明进行质询，沟通交流提出相关修改建议，要求增加国内集装箱多式联运运单背面内容，排除法律法规要求。

2017年7月，根据交通部科技司标准处意见，与中铁集装箱公司、哈尔滨铁路局等专业人员沟通运单操作流程相关事项，系统学习和梳理国际铁路联运货协/约定，货协/货约统一运单内容等，于7月20日提交“国内集装箱多式联运运单征求意

见稿”和“国内集装箱多式联运运单编制说明”。

## 2. 标准编制原则

### 2.1 标准编制原则

(1) 从多式联运系统角度出发，梳理、研究国际与国内相关法律法规，分析多式联运运单在多式联运系统中所处的位置和作用、功能；

(2) 结合多式联运系统下多式联运经营人与各承运人（铁路、公路、水路）业务流程、模式，分析现有单一运输方式运单的结构和内容，提出多式联运系统下集装箱多式联运运单信息内容和格式，旨在规范国内多式联运运单内容和格式，并能在实际应用中逐步得到应用推广；

(3) 在推荐的纸质运单同时，兼顾未来多式联运电子化流转需要。

### 2.2 标准编制依据

在制定标准过程中，本标准课题组严格遵循标准化法律、法规、规范的规定，作为本标准起草的主要依据有：

《中华人民共和国标准化法》、《中华人民共和国标准化法实施条例》、《国家标准管理办法》等法律、法规；

《多式联运单证统一规则》（1973年）；

《货物多式联运公约》（1980年）；

《多式联运单证规则》（1991年）；

《国际集装箱多式联运管理规则》（1997年）；

《国际铁路货物联运协定》（2015年7月1日）；

《国际货约/国际货协运单指导手册》（2015年7月1日）；

《海商法》（1992年）；

《合同法》（2017年）；

《铁路法》（2015年）；

《标准化工作导则第1部分：标准的结构和编写》 GB/T 1.1-2009；

《多式联运术语》（JT/T 1092-2016）

《集装箱运输术语》 GB/T 17271-1998；

《海上国际集装箱货物交付单证》 GB/T 18156-2000；

《单证标准编制规则》 GB/T 17298-2009；

《铁路货物运单和货票填制办法》；

《交通部水路货物运输规则》（2000年）（已失效）；

《国内水路集装箱货物运输规则》（1996年）（已失效）；

《汽车货物运输规则》（2000年）（已失效）。

## 2.3 标准编制考虑的因素

### （1）注重与单一运输方式相关规章制度的衔接

本标准制定主要目的是统一国内集装箱多式联运运单，解决各种运输方式（公路、水路、铁路）联运效率不高问题，实现“无缝衔接”、“一单到底”等目的。现行有效的相关的规章制度主要有《铁路货物运输规则》、《国内国内水路集装箱货物运输规则》，以及《海上国际集装箱货物交付单证》（GB/T 18156-2000）；《铁路货物

运单和货票填制办法》等，在基本内容上具有很多的相似性，如收发货人信息，货物信息，托运人、承运人记载事项，费用，收、发、承运信息等，但也存在一定的差异性，如概念上差异、责任条款和期限差异、运到时限、保价与保险等。因此，本标准可以看成是单一运输方式运单的有效合并和调整。

## **(2) 注重与国家法律的衔接**

在前文中已提到，与国内多式联运相关的法律主要有《海商法》、《合同法》，《海商法》适用范围海上货物运输，但有关海上货物运输合同的规定，不适用于中华人民共和国港口之间的海上货物运输。因此，严格意义角度，仅有《合同法》第十七章第四节“多式联运合同”五条规定适用于国内集装箱多式联运规定。因此，在本标准制定过程中，研究分析了国际多式联运和我国国际多式联运相关法律、规章制度规定，旨在研究提出的国内集装箱多式联运运单具有一定的适用性、可行性和兼容性、实用性。

## **(3) 反映、优化集装箱多式联运作业和管理流程**

以集装箱运输为基础的多式联运，在现代物流中已越来越呈现其独特的优势，并且发挥着更大的作用。原来运输承运人需要在货物的中转换装点分别与各部门逐项办理托运手续，而在实现了真正意义上多式联运以后，联运经营人只需在集装箱运输起点所属的机构办理全程托运手续，即只需办理一次托运手续便可以实现全程运输。

综上所述，本标准制定结合国际、国内相关法律法规要求，结合单一运输方式运单管理现状和要求，集装箱多式联运业务流程，对单一运输方式（铁路、公路、水运）运单合并和调整，提升运转效率，促进集装箱多式联运发展。



## 3. 标准主要内容说明

### 3.1 研究内容阐述

#### 3.1.1 关于多式联运的理论认识

通过梳理国内外相关法律法规、案例、学术观点等，目前关于多式联运理论认识大致归结为三种观点，主要体现在对多式联运本质特征上的认识差异。

第一种观点将不同运输方式视为多式联运本质特征，两种及两种以上运输方式即为多式联运，只要发生两种及以上多式联运即可认为是多式联运，对多式联运经营人、合同未做出规定，我们称之为“客观派”，是最广泛意义上的多式联运，也是最为初级阶段的多式联运，在现有的法律法规中体现在《货物多式联运术语》、《联合运输统一单证规则》中；

第二种观点将多式联运合同、多式联运经营人作为本质特征，强调多式联运经营人是第一位的，多式联运经营人在多式联运中的组织协调作用，突出多式联运全程是由多式联运经营人来调度指挥的，如《联合国国际货物多式联运公约》，不管实际有没有发生两种及以上运输方式，只要是多式联运经营人组织协调的，即是多式联运，我们称之为“主观派”，此种说法有失偏颇；

第三种观点，将多式联运合同、多式联运经营人、两种及以上运输方式作为多式联运本质特征，即采用两种及以上运输方式，多式联运经营人对全程运输进行协调组织，承担全程运输责任，是多式联运，是上述两种观点统一，即最为严格意义上的多式联运；并且多式联运经营人身份的取得是有一定条件的。

我们认为多式联运不是简单运输方式的叠加，而是运输效率目的提高，运输时间和成本的节约，实现合理化运输的一种有效运输模式，这就需要多式联运的经营人来实现一次托运、一次付费、一单到底、全程运输。因此，第三种观点更为全面

和严谨，多式联运主要要素有：（1）多式联运合同；（2）多式联运经营人；（3）两种及以上运输方式。

### 3.1.2 多式联运法律关系

多式联运这种运输模式衍生出众多的法律关系，主要涉及两层法律关系，第一层法律关系是多式联运合同，货主与多式联运经营人之间签订的，实现一次托运、一次付费，当事人主要是货主和多式联运经营人；第二层关系是运输合同，是多式联运经营人与各区段责任人签订的运输合同，当事人主要是多式联运经营人、各区段承运人。第一层法律关系，多式联运经营人作为承运人的身份出现；第二层法律关系，多式联运经营人作为托运人身份出现，负责组织协调各区段间运输。

### 3.1.3 多式联运系统概念

理解多式联运、多式联运合同、多式联运经营人必须通过系统或全局的方式进行理解。因此有必要对多式联运运输系统进行构建，明确构成系统的各概念层次和关系，进而确定各概念的准确含义。

根据对多式联运理论认识和主要法律关系分析，多式联运系统包括设备和技术两个层次，第一层次为设备层，运用两种及以上运输方式的组合，用集装箱等集装化器具及装卸设施设备实现两种运输方式之间的无缝衔接；另一个层次为技术层次，是运输流程和运输组织的衔接，通过多式联运经营人身份转换，在货物多式联运合同和货物运输合同之间建立联系，即多式联运经营人作为承运人与货主签订多式联运合同，多式联运经营人作为托运人与各区段承运人之间签订货物运输合同，组织或衔接多式联运运输组织。具体见图 1。从图中可以看出，目前分区段承运人拥有自己的运单，本研究的任务是把多份运单组合成为一份具有现实可能性的货物多式联运运单。

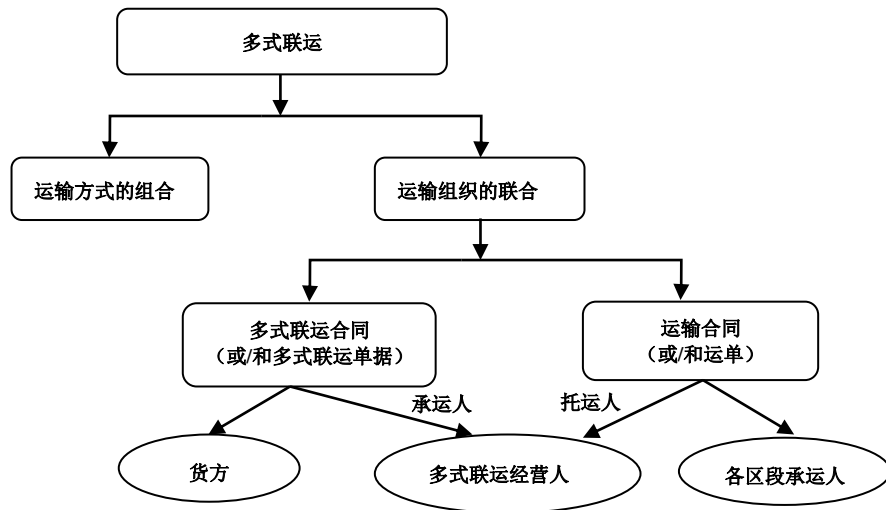


图 1 货物多式联运系统结构（概念）图

从图中可以看出，多式联运运输系统的特征是：

(1) 至少使用两种不同的运输方式（为了履行单一方式运输合同而进行的该合同所规定的货物接送业务，则不应视为多式联运）；

(2) 订有多式联运合同，多式联运经营人负责履行或者组织履行多式联运合同，一次托运、一次付费、一单到底、统一理赔、全程负责；

(3) 使用一份全程多式联运单证（提单）和多式联运运单。

多式联运经营人的特征是：

(1) 是一个独立的法律实体；

(2) 具有双重身份，对货方来说它是承运人，对实际承运人来说，它又是托运人，它一方面与货方签订多式联运合同，另一方面又与各区段承运人签订运输合同；

(3) 是总承运人对全程运输负责，对货物灭失、损坏、延迟交付等均承担责任。

### 3.1.4 集装箱多式联运相关术语与定义

基于上述多式联运系统分析，集装箱多式联运涉及集装箱多式联运、集装箱多式联运合同、集装箱多式联运经营人、集装箱多式联运运单等术语，具体定义表述如下。

#### 1.多式联运、多式联运合同、多式联运经营人概念解析

(1)《联合运输单证统一规则》(1973年国际商会制定，后于1975年修订)

a 联运：是指至少使用两种不同的运输方式，将货物从其在一国被掌管的地方，运到另一国指定交付的目的地运输。

b 多式联运合同： /

c 联运经营人：是指签发联运单证的人（包括任何法人、公司或法律实体）。如果国内法规定，任何人在有权签发联运单证之前，须经授权或发照，则联运经营人只指这种经过授权或领照的人。

d 联运单证：是指证明从事货物联运工作和 / 或组织货物联运工作合同的一种单证。

e “承运人”： /

f “发货人”： /

g “收货人”： /

h 不同的运输方式：是指使用两种或两种以上的运输方式，如海运、内河、航空、铁路或公路等运输货物。

(2)《联合国国际货物多式联运公约》(1980年5月24日在日内瓦召开的联合国贸易和发展会议全权代表会上通过)

a “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。为履行单一方式运输合同而进行的该合同所规定的货物接交业务，不应视为国际多式联运。

b “多式联运合同”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。

c “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，他是委托人（公约中使用的 *principal*，法律用语，作名词使用时有“委托人，主犯，主要责任人（或义务人），财产主体，信托主体事务，（债务、投资或基金）本金，第一被告，主债务人，祖传动产（指家族相传的物件）。摘自《英汉法律用语大辞典》法律出版社宋雷/主编），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，他承担履行合同的责任。

d “多式联运单证”是指证明多式联运合同和多式联运经营人接管货物并保证按照该合同条款交付货物的单证。

e “承运人”： /

f “发货人”是指其本人、或以其名义、或其代表同多式联运经营人订立多式联运合同的任何人，或指其本人、或以其名义、或其代表将货物实际交给多式联运经营人的任何人。

g “收货人”是指有权提取货物的人。

(3) 《多式联运单证规则》全称为《1991年联合国贸易和发展会议 / 国际商会多式联运单证规则》。

A 多式联运： /

b “多式联运合同”，是指以至少通过两种不同的运输方式运送货物合同。

c “多式联运经营人”（M T O）是指签订一项多式联运合同并以承运人身份承

担完成此项合同责任的任何人。

d “多式联运单证”是指证明多式联运合同的单证，该单证可以在适用法律的允许下，以电子数据交换信息取代，而且

(a) 以可转让方式签发，或者

(b) 表明记名收货人，以不可转让方式签发。

e “承运人”是指实际完成或承担完成此项运输或部分运输的人，不管他与多式联运经营人属于同一人。

f “托运人”是指与多式联运经营人签订多式联运合同的人。

g “收货人”是指有权从多式联运经营人接收货物的人。

#### **(4) 《海商法》**

a “多式联运”： /

b “多式联运合同”，是指多式联运经营人以两种以上的不同运输方式，其中一种是海上运输方式，负责将货物从接收地运至目的地交付收货人，并收取全程运费的合同。（第 102 条）

c “多式联运经营人”，是指本人或者委托他人以本人名义与托运人订立多式联运合同的人。多式联运经营人负责履行或者组织履行多式联运合同，并对全程运输负责。多式联运经营人与参加多式联运的各区段承运人，可以就多式联运合同的各区段运输，另以合同约定相互之间的责任。但是，此项合同不得影响多式联运经营人对全程运输所承担的责任。（第 104 条）

#### **(5) 《合同法》**

a “多式联运”： /

b 多式联运合同： /

c “多式联运经营人” 负责履行或者组织履行多式联运合同，对全程运输享有承运人的权利，承担承运人的义务。（第 317 条）

多式联运经营人可以与参加多式联运的各区段承运人就多式联运合同的各区段运输约定相互之间的责任，但该约定不影响多式联运经营人对全程运输承担的义务。（第 318 条）

多式联运经营人收到托运人交付的货物时，应当签发多式联运单据。按照托运人的要求，多式联运单据可以是可转让单据，也可以是不可转让单据。（第 319 条）

而我国《合同法》并对多式联运、多式联运合同、多式联运经营人术语定义未直接加以说明，而是通过在《合同法》分则的第十七章运输合同中使用“多式联运合同”这一节名称的方式显示其存在的。在这一节下的法条中使用了“多式联运经营人”术语，规定了多式联运经营人的法定权利和义务，确立了多式联运经营人在多式联运合同中的核心地位。我国《海商法》给出了多式联运合同和多式联运经营人的定义，主要内容与《合同法》基本一致。

### 3.1.5 国内集装箱多式联运相关术语和定义

#### （1）集装箱多式联运

按照多式联运合同，以两种或两种以上不同运输方式，由多式联运经营人负责将集装箱货物从起运地运至目的地。

#### （2）集装箱多式联运合同

多式联运经营人以承运人身份与托运人签订的，承担全程运输责任并收取全程运费的合同。

#### ◆ 集装箱多式联运合同托运人

与多式联运经营人签订集装箱多式联运合同的当事人。

#### ◆ 集装箱多式联运合同收货人

依据集装箱多式联运合同或者集装箱多式联运单据有权提取集装箱货物的人。

#### (3) 集装箱多式联运经营人

签订集装箱多式联运合同的当事人，并能签发多式联运单据。如果法律法规规定任何人在签发多式联运单据之前须经许可或批准，则多式联运经营人仅指经许可或批准的人。

#### (4) 集装箱多式联运运单

多式联运经营人作为托运人，与各区段承运人签订的，可在不同运输方式之间全程流转的，具有法律效力的一种凭证。

参考资料：单一运输方式对运单的内涵界定：《集装箱运输术语(GB/T17271-1998)》中3.4.12条将水路集装箱货物运单（*container transport document by water*）定义为承运人收取运费，负责将托运人托运的货物用集装箱运输方式，经水路由一港运至另一港的书面运输合同；3.4.13条将“铁路集装箱货物运单”（*railway consignment note*）是承运人和托运人之间为运输货物而签订的一种运输合同，在运输集装箱时，加盖集装箱运输专用章；3.4.16条将“汽车集装箱运单”（*container transport document by road*）承运人与托运人签订的运输合同，并作为核算运杂费的依据和记录车辆运行的凭证。交通运输行业标准《货物多式联运术语》（JT/T 1092-2016）对多式联运单（*intermodal transport waybill*）定义为“由多式联运承运人签发的，证明多式联运合同和货物由承运人接管，用于记录多式联运原始运输及服务约定，并可在不同运输方式之间流转的一种单证。”

#### ◆ 集装箱多式联运运单托运人

与各区段承运人签订运输合同的当事人，由集装箱多式联运经营人本人或者委托他人以本人名义担任。

#### ◆ 集装箱多式联运运单收货人



向各区段承运人提取集装箱货物的人，组织或衔接各区段承运人完成全程运输，由集装箱多式联运经营人本人或者委托他人以本人名义或者委托他人为本人收取。

### 3.1.6 多式联运运单本质特征

《国际货约》第 11 条第 3 款规定：“加盖戳记后的运单应为运输合同的证明”。《国际货协》第 8 条第 6 款规定：“运单在加盖戳记之后，即是运输合同的缔结凭证”。《铁路货物运输合同实施细则》（1986 年 11 月 8 日国务院批准，1986 年 12 月 1 日铁道部发布，根据 2011 年 1 月 8 日《国务院关于废止和修改部分行政法规的决定》修订）第 3 条规定：“托运人利用铁路运输货物，应与承运人签订货物运输合同”。第 4 条第 2 款规定：“零担货物和集装箱货物运输，以货物运单作为运输合同”。第 5 条规定：“零担货物和集装箱货物的运输合同，以承运人在托运人提出的货物运单上加盖车站日期戳后，合同即告成立”。但，1999 年《合同法》中第十七章运输合同第三节，使用的是货运合同的节名称，在本节下的第 310 条中出现了“运输单证”的术语，可见立法者对运输合同等同于运输单证是有疑问的。

我们在上述定义中给出了运单是一种具有法律效力的凭证，即需依据法律法规的规定和不同的流转模式判断出运单的属性，是运输合同还是运输合同的证明。最为最重要的一点，未来作多式联运能通过“多式联运法律”、“多式联运规则”等实现各区段承运人之间自动完成运输交接，即下一承运人作为收货人与上一承运人交接，那一定有托运人与下一承运人的约定在先，下一承运人同意作为收货人接货，运单是基于在先的合同而进行接续的，因此运单是运输合同的证明；若在现有模式下，多式联运经营人本人或其委托人等作为分区段运输的托运人和收货人，由其负责收货，并将货物交给下一承运人，运单本身就是多式联运经营人与各区段承运人之间签订的合同，因此运单可以看作运输合同。

为此，本标准中涉及的多式联运运单的法律性质，在国内实体法未有明确规定的情况下不能代替实体法做出规定，否则可能会出现效力不及和内容冲突的尴尬局面。考虑到标准的技术属性，尽量使用客观的描述性的语言。如，运单是记载着……

内容，一种具有法律效力的（书面或电子的）凭证。

### 3.1.7 国内集装箱多式联运业务流程分析

国内多式联运业务流程大致可分为两种情况，一是现实状态下业务流程，在目前尚无明确的法律法规明确多式联运相关定义、性质前提下，由多式联运经营人充当各区段托运人和收货人，负责将货物交给各区段承运人，货物运至指定交付地点后，由多式联运经营人本人或其委托人或委托他人确认收货，并将货物交至下一承运人，具体见图 2，即多式联运经营人需与不同承运人签订运输合同，在不同运输方式之间发挥组织或衔接作用。另一种是理想状态下业务流程，在未来相关法律法规完备前提下，各区段承运人成为一个综合交通运输整体，打破管理体制、运输规则上的界限，适用统一的运输法律法规，各承运人之间可自动交接流转，无需多式联运经营人多次充当托运人、收货人与各区段承运人进行交付，多式联运经营人只需在起运地、目的地进行交付、收货即可，具体见图 3。

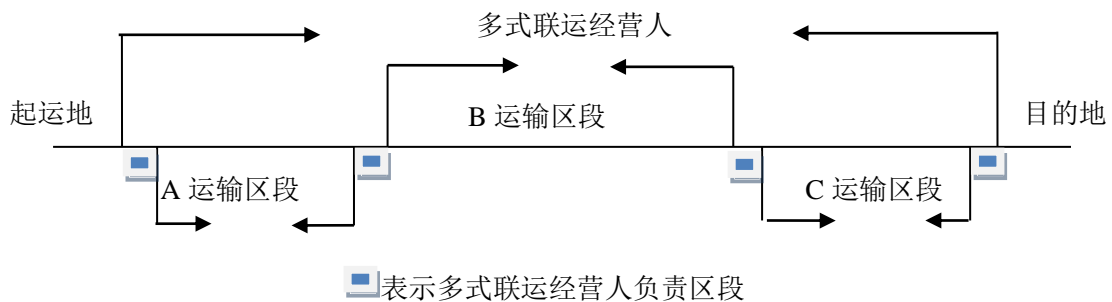


图 2 有多式联运经营人的集装箱多式联运业务流程

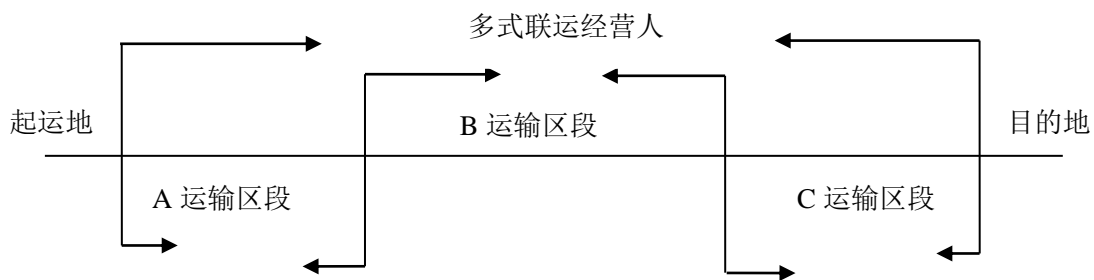


图 3 无多式联运经营人的集装箱多式联运业务流程

国内集装箱多式联运有别于国际集装箱多式联运，国际集装箱多式联运涉及多国法律法规，很难达成一致，形成共同的多式联运规则，而国内集装箱多式联运则需打通各种运输方式之间的运输规则、管理障碍，极有可能实现图 3 的状态。根据图 2 和图 3 可以看出，图 2 多式联运经营人承担全程运输，无论网状还是统一责任制度，图 3 承担的责任期限、责任风险要远远优于图 2；图 2 可以看作是现阶段情况下培育多式联运市场，发展多式联运经营人，图 3 可以看作是最为理想状态下，是国内多式联运发展最为高级阶段。

### 3.1.8 国内集装箱多式联运运单正面内容

#### (1) 国际多式联运单证主要内容和格式

多式联运单证是多式联运经营人、托运人、收货人甚至是实际承运人等当事人之间进行业务活动的凭证，是接受货物的收据和一定条件下交付的凭证，因此，多式联运单证不仅能证明多式运输合同及其内容，还要证明多式联运经营人接受货物时货物的相关情况。

多式联运单证有关货物记载的内容是否准确、清楚及完整，对保证货物正常交接、安全运输和划分责任具有重要意义。同样，由于多式联运要使用两种及两种以上的运输方式，因此多式联运单证内容也应当适应不同运输方式和集装箱运输方式的实际需要。

我国《海商法》、《合同法》以及 1973 年、1991 年有关多式联运的国际规则对此均未作出规定，而 1980 年《货物多式联运公约》第 8 条和《国际集装箱多式联运管理规则》第 14 条都有详细的规定。参照上述内容，多式联运单证通常应载明下列事项：

(1) 货物的品名、识别货物所必需的主要标志、对危险货物的危险特性的明确声明、包数或件数、货物的毛重或体积，所以这些事项由托运人提供：

- (2) 货物外表状况；
- (3) 多式联运经营人的名称和主要营业地；
- (4) 托运人的名称；
- (5) 收货人的名称和地址；
- (6) 接管货物的地点和日期；
- (7) 交货地点；
- (8) 交付地点交货的日期或期间，在双方有明确协议时；
- (9) 表示该多式联运单证为可转让或不可转让声明；
- (10) 多式联运单证的签发地、日期；
- (11) 可转让多式联运单证签发的正本份数；
- (12) 多式联运经营人或其授权人的签字；
- (13) 运费支付、币种及其他相关事项；如双方有明确协议，列明每种运输方式的运费或者应由收货人支付的运费，或者其他说明；
- (14) 预期经过的路线、运输方式和转运地点，如果在签发多式联运单证时已经确知；
- (15) 有关货物外表状况的声明与保留；
- (16) 双方统一列入多式联运单证的任何其他事项。

多式联运单证并非需要载明上述全部事项。根据 1980 年《货物多式联运公约》规定，如果多式联运单证缺少上述一项或者数项，不影响该单证作为多式联运单证的法律性质，只要其满足公约关于多式联运单证的界定。

目前，多式联运单证并没有统一的格式，实践中通常都是使用其事先印制的，

具有固定格式的单证。正面往往留有空白栏目，特别是那些与货物相关的信息或事项，由托运人填写或由多式联运经营人或其授权代理人根据托运人提供的有关托运文件及双方协议情况填写。

此外，一些国际规则还对多式联运单证正面需要记载的内容做出明确的规定，如“根据多式联运单证统一规则（国际商会第 298 号出版物）签发的可转让的多式联运单证”或者“根据多式联运单证统一规则（国际商会第 298 号出版物）签发的不可转让的多式联运单证”的字样，在多式联运单证的副本上应当载明“不可转让的副本”字样。

此外，根据 1991 年《多式联运单证规则》的规定，在可适用法律许可的情况下，可以以电子数据交换信息取代传统的书面单证。根据我国《合同法》规定，我国也允许使用电子单证，因此除书面形式的运输单证以外，多式联运单证也可以采用电子形式。

## **（2）国际铁路联运统一运单**

在国家“一带一路”战略的引导下，中欧间铁路集装箱运输发展迅猛。在亚欧大陆上存在两大国际铁路组织，铁路合作组织和国际铁路运输委员会，分别适用不同的规则，《国际货协》、《国际货约》，其成员国有相同的也有不同的，需要在波兰马拉舍维奇口岸更换单据，这给联运带来了不便。自 1956 至 1987 年，两大组织召开多次联席会议，但收获甚微。直至 2006 年，达成《欧亚联运多式联运的组织和运营问题协定》，并制定了国际货约/国际货协统一运单，是证明欧亚铁路联运运输合同缔结的文件。2011 年 12 月，我国正式发布《国际货约/国际货协运单指导手册》，对欧亚直通铁路运输运单的样式和内容及说明作了详尽的规定。其设计原则是国际货协运单和国际货约运单的简单合并，保留了国际货协运单原有的各栏内容，只是在次序上对部分栏目进行调整，同时新增了国际货协运单部分内容，以及与办理转运和发运手续相关的内容。具有特点：增加了填报的语言种类；统一了运送票据，并未改变各自的适用条款，即在国际货协/国际货约适用范围内采用时，统一运单仍

然作为各自的运单适用各自的规定；统一运单不改变《国际货约》和《国际货协》中关于责任、赔偿请求等相关规定。

### (3) 我国水陆联运及单一运输方式运单现状

#### ● 计划经济时期——水陆联运

我国水陆联运最早可追溯至 20 世纪 60 年代，1961 年由于铁路运输能力短缺、计划经济时期物资供应紧缺，交通部和铁道部联合发布《铁路和水路货物联运规则》，2003 年为适应市场经济要求，交通部和铁道部向各路局和港口发布《关于调整铁路和水路货物联运办理办法的通知》，2006 年该规则失效。托运人托运联运货物时，应当按批（从水路起运以装在同一船内为限）向起运站或起运港提出“水陆联运货物运单”，运单须随同货物递送至到达地点，交给收货人。货票分甲、乙、丙、丁四联，甲联报起运地铁路局或航运局财务部门；乙联随同货物至第一换装地点，报接运铁路局或航运局财务部门；但对于第 14 条所规定的在起运地实行一次收费以及中间区段委托到达地代收费用的货物，本联应作为铁路和水路之间的费用清算联，另由换装站或换装港加抄一份报接运的铁路局或航运局；丙联由发站或起运港存查；丁联随同货物递交到达地点，由到达站报所管局财务部门或由到达港存查。

**水陆联运运单内容：**托运人及收货人名称、地址和电话，货物基本信息，承运和发送信息，始发和终到信息，换装信息（地址、港（站）名、时间），费别，托运人和承运人记载事项，货物变更记载等。（见附件 1）

#### ● 铁路运单的内容和格式

铁路运单一律以目的地收货人作记名抬头，一式两份。正本随货物同行，到目的地交收货人作为提货通知；副本交托运人作为收到托运货物的收据。在货物尚未到达目的地之前，托运人可凭运单副本指示承运人停运，或将货物运给另一个收货人。

铁路运单只是运输合约和货物收据，不是物权凭证，但在托收或信用证支付方

式下，托运人可凭运单副本办理托收或议付。

2013 年铁路实现“政企分开”和货运组织改革，对国内铁路货物运单管理规章《铁路货物运单和货票填制办法》相关条款进行修订，对运单和货票格式和内容进行调整完善。目前，国内铁路运输使用的运单和货票分为两类，一类是运单和货票分开，即运单仅作为运输合同和领货凭证，货票作为运输凭证和报销凭证等；另一类，实现运单和货票合一，一式五联，将运输合同、领货凭证合到货票中，不再单独膳制运单。

非零散快运货物：运单：一式两联，正联为运输合同，副联为领货凭证；货票为一式四联，甲联为发站存查，乙联为发局存查，丙联为报销凭证，丁联为运输凭证。

零担快运货物：货物快运货票是承运人与托运人之间办理货物快运业务时签订的运输及物流服务合同和计费凭证，办理业务时，承、托双方在货票上签字（章）后合同即为生效。货物快运货票一式五联：甲联为办理站存查联，由填制货票的办理站留存，按规定装订保管；乙联为发送局存查联，由填制货票的办理站按规定随“运输进款收支报告”上报路局收入部门；丙联为收款凭证，由填制货票的办理站或办理点交给托运人；丁联为运输凭证到站存查联，随货物运送至到站，由收货人签字后，到站按规定装订保管；戊联为收货人存根联，与丁联一起随货物运送至到站后，由车站交货人签字后，交由收货人留存。

货物承运后，货物快运货票丁联与戊联应随货同行。交付货物时，丁联与戊联要对齐并重合一起，收货人和车站交货人签字或盖章确认。

**铁路运单内容：**运到期限，专用线名称，收发站（局），服务方式（门到站、站到门、门到门、站到站，取送货地址），托运人、收货人信息，货物信息（名称、件数、包装、价格、重量、施封号、标志等），托运人、承运人记载事项、交付日期戳，托运人、发站、承运、交货、收货确认签字（章）等（附件 2）。

## ● 水运运单内容和格式

《交通部水路货物运输规则》（2000 年）对运输合同、运单等作了具体规定，第 58 条规定：运单是运输合同的证明，是承运人已经接收货物的收据。这表明运单不具有物权凭证功能。运单涵盖托运人、收货人和承运人基本信息，货物信息，运输费用及结算方式，船名、航班，起运港、中转港和到达港，货物交接的地点和时间，装船日期，运到时限，包装方式，识别标志，相关事项。运单一式六份，承运人、承运人的代理人、托运人、到达港港口经营人、收货人、承运人。（附件 3）

《国内水路集装箱货物运输规则》（1996 年）（已失效），指出集装箱运输合同是指承运人收取运费、负责将托运人托运的货物用集装箱运输的方式经水路由一港运至另一港的合同。明确托运人、承运人、收货人、装卸作业委托人、港口经营人的责任，并对“水水集装箱联运”做出相关规定。

## ● 公路运单内容和格式

1996 年，交通部发布《集装箱汽车运输规则》，规集装箱汽车运单格式和内容，及相应责任条款，但是，2007 年交通部发文 《关于废止 47 件交通规章的决定》，将该规则废止。

1997 年，交通部发布《道路货物运单使用和管理办法》，规定道路货物运单三种运单，其中乙种运单适用于集装箱汽车运输，并规定相应的合适和流转程序等。但是，随着 2005 年交通部出台《道路货物运输及站场管理规定》，《道路货物运单使用和管理办法》处于失效状态。

2000 年生效的《汽车货物运输规则》（交通部令 1999 年第 5 号），内容涉及合同签订、运单涵盖内容和推荐格式、保险与保价，运输责任划分等，该规则现处于失效状态。该规则将运输合同分为长期运输合同和一次性运输合同，其中运单内容上稍有差异，托运人、收货人和承运人基本信息，货物基本信息，运输起止地点，包装方式，运到时限，运输质量，装卸责任，货物价值、是否保价、保险，运输费



用及结算方式，违约责任，解决争议的方法。

### (3) 国内集装箱多式联运内容和格式

参考《铁路和水路货物联运规则》，《公路货物运输规则》、《水路货物运输规则》《铁路快运货票（与运单的统一）》，《海上国际集装箱货物交付单证》，《国内水路集装箱货物运输规则》等，结合国内集装箱多式联运业务流程，提出运单正面信息主要包括：

托运人信息，包括名称、住所、电子邮箱及电话，签字（盖章），记载事项；

- 收货人信息，包括名称、住所、收货地址、电子邮箱、电话及传真；

- 起运地、目的地信息；

- 货物信息，包括集装箱箱型、集装箱号、集装箱封号、货名，重量，体积，件数，包装，货物价格；

- 承运人信息，包括名称、住所、电子邮箱及电话；

- 施封信息；

- 接受和交付时间、地点，运到期限；

- 交接方式：托运人与承运人交接，承运人与承运人交接，承运人与收货人交接；

- 运输费用；

- 承运人承运、交付日期戳，经办人签章；

- 收货确认签字（章），日期；

- 运单基本信息，包括运单号，制单单位，制单人，制单地点和时间；

## 3.1.9 国内集装箱多式联运运单背面内容

### (1) 方法

**正向思维：**运单设计和应用的目的在于记载已发生和即将发生的事实，以及多式联运过程中发生的区段承运和不同运输方式承运人之间交接过程中的特殊事件；

**逆向排他：**由于相关多式联运法律法规、多式联运规则尚未出台，涉及的法律条款在本标准中均不涉及，避免在未来使用过程中发生冲突。

## **(2) 主要思路**

通过搜集、分析国内快递运单背面条款，单一运输方式运单条款，国际铁路联运货约/货协运单背面内容等，剔除相关法律条款，排除双方约定的事项、运输规则等；考虑多式联运运单特殊性，承担运输组织、协调、流转等功能，因此，运单背面主要是运输组织过程中的一些须知和商务记录等。

## **3.2 标准范围**

本标准规定了国内集装箱多式联运运单定义，格式，信息，操作流程。

本标准适用于国内集装箱多式联运运单的设计和应用。

## **3.3 术语和定义**

集装箱多式联运、集装箱多式联运合同、集装箱多式联运经营人、集装箱多式联运运单等主要要素给出定义。

## **3.3 运单格式**

给出运单格式的纸张要求、图文区尺寸、运单字体号，并进行相关说明。

## **3.4 运单信息**

- 托运人信息，包括名称、地址、电子邮箱及电话，签字（盖章），记载事项；
- 收货人信息，包括名称、地址、电子邮箱及电话；
- 货物及运输信息，包括起运地、目的地信息，运到期限，货物价格，货名，重量，体积，件数，包装，标志，集装箱号/封志号/箱型；交接方式、地点和时间

信息；计费重量；

- 承运人信息，包括名称、地址、电子邮箱及电话，记载事项；
- 核收费用和补收费用；
- 承运人承运、承运人交付、收货确认信息；
- 运单基本信息，包括运单号，制单单位，制单人，制单地点和时间
- 背面条款：托运人须知，收货人须知；商务记录。

### 3.5 操作流程

- 多式联运经营人与托运人（货主）签订集装箱多式联运合同。
- 多式联运经营人与各区段承运人商定运输合同。
- 多式联运经营人依据与各区段承运人商定运输合同填制集装箱多式联运运单。
- 承运人承运集装箱货物，按照多式联运经营人指定的集装箱货物接受地点和交付地点，以承运人承运集装箱货物日期戳作为承运期限的起始时间，以承运人将集装箱货物运送至指定的交付地点并确认货运通知收到时止。。
- 集装箱多式联运运单随集装箱货物全程流转，某个承运人将集装箱货物运送至指定交付地点，由下一区段承运人确认收货并开始下一区段承运。
- 各区段承运人按运单指示办理集装箱货物交接。
- 集装箱货物交付收货人，收货人即为多式联运经营人或委托他人以本人名义或者委托他人为本人收取。
- 特殊事项

**托运人记载事项：**托运人托运时记载集装箱货物状态描述；派人押运注明押运人姓名和证件名称；委托代封的集装箱应注明“委托承运人代封”；笨重货物应注明货物长、宽、高度等；集装箱运输变更信息；集装箱管理相关信息；及相关特殊要求。

**承运人记载事项：**承运人运输集装箱货物过程中记载运输合同变更，施封、启封记录，货物检查，不可抗力，运到期限的延长等。

**商务记录：**承运人运输集装箱货物运输过程中记载货损货差、灭失，票货分离等。

## 4. 预期的经济效果、社会效果及环境效果分析

本标准的制定有助于促进国内多式联运发展，提高运输组织效率，降低全社会物流成本，对多式联运经营人、托运人来讲能显著提升效率，减少企业成本；本标准的制定有助于促进铁路、公路、水运联合运输，发挥铁路、公路、水运的优势，促进铁路、水运等能耗低、社会环境友好的运输方式承担更多的运输，促进综合交通运输结构的优化和合理分工。

## 5. 采用国际标准和国外先进性标准的一致性程度

本推荐性标准与相应的国际标准和国外先进性标准在编制目的、技术内容、文本结构等方面存在较大不同，因此本标准没有采用相应的国际标准和国外先进标准。

## 6. 与有关的现行法律、法规和强制性标准的关系

本标准与我国现行有关法律、法规和强制性国家标准不矛盾。

本标准是在结合铁路、水运、公路货物运输管理规章制度的基础上，综合考虑国内集装箱多式联运中铁路、公路和水路各运输运单特点和行业管理的需要，集装箱多式联运业务流程而制定的。本标准主要针对国内集装箱多式联运运单定义，格式和格式信息等方面作出规定，供相关企业参考。

本标准主要应用于国内集装箱多式联运的业务流程中，现行有效的铁路、公路和水运相关标准在各自运输方式中继续使用，本标准与现行行业标准不矛盾、不冲

突。

为了规范国内集装箱多式联运中的运输流程、组织、信息化等工作，对多式联运业务的行业管理起到起指导和规范作用，根据我国现行《中华人民共和国标准化法》对标准性质确定的要求，建议本标准性质定为推荐性行业标准

## **7. 重大分歧意见的处理经过和依据**

本标准尚未发生重大分歧意见。

## **8. 贯彻标准的要求和措施建议**

### **8.1 相关要求建议**

建议各级交通主管部门、相关监督管理部门及多式联运企业，在集装箱货物运输管理与具体业务操作中，积极采用本标准推荐的运单格式和内容。

本标准对集装箱多式联运过程中的运单的格式、信息和操作流程做出了统一规定，符合我国多式联运发展的实际需要，建议颁布后即实施。

### **8.2 相关措施建议**

#### **1.完善国内集装箱多式联运相关法律制度**

##### **(1) 加快国内多式联运立法**

在多式联运的立法方面我国还处于滞后的状态，相关规定散落于《海商法》和《合同法》，《铁路法》、《铁路货物运输规程》等行政法规、部门规章之中，目前国内还没有专门的多式联运立法法案。建议加快研究制定相关法律，如《综合交通运输促进法》、《多式联运法》，从法律层面明确多式联运系统相关术语，多式联运运

输方式和服务方式，多式联运经营人的市场主体地位、权利和责任以及各环节相关参与方的法律关系，建立完善市场进入和退出管理机制，建立和完善履约方制度及相关保险赔付制度等细则。同时处理好与既有铁路、公路、水路、航空等单一运输方式相关法律法规，如《铁路法》、《航空法》、《港口法》、《公路法》、《道路运输条例》等之间的统一、协调，避免法律规定的矛盾和冲突。

### **(2) 制定出台《国内集装箱多式联运规则》**

目前，铁路、公路、水运在运输规则方面主要存在安全管理、载重标准、运费结算、保险理赔等方面要求不统一，衔接协调性差；缺少多式联运市场服务方面规范标准和监督考核；价格机制不透明，结算模式差异性较大，如公路水路一般按照月付或季服等方式，而铁路则要求提前支付，加大了企业成本支出。因此，应出台集装箱多式联运规则，对集装货物联运运送条件、责任条款和责任期限、赔偿处理、联运运价率、清算等内容，为国内多式联运进一步发展奠定基础。

### **(3) 尽快制定出台相关标准**

为了促进《国内集装箱多式联运运单》标准的落地，应加紧制定颁发《货物多式联运分类与代码》、《多式联运转换信息和代码》、《多式联运经营人授权/许可实施细则》、《多式联运运单制单和流转要求》等，促进国内多式联运的发展。

另外，硬件上还要加快多式联运枢纽站场、技术装备、信息互联共享等重点领域标准的制修订和推广应用进程。同时，不同运输方式的运载单元、运载工具、超载限额等标准存在不协调的地方，且相关标准存在多头分散管理的现象，要推动多式联运全产业链各环节技术标准的衔接协调，提高标准的系统性、一致性。

## **2.加大对国内集装箱多式联运各项支持**

目前，我国国内集装箱多式联运尚处于培育期，党中央、国务院都高度重视多式联运发展工作，在《中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定》、《国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》、《物流业发展中长期规划（2014-2020年）》

等文件中均提出了发展多式联运的要求；《交通运输部等十八个部门关于进一步鼓励开展多式联运工作的通知》（交运发〔2016〕232号）、提出了18项具体任务要求，明确了到2020年力争实现多式联运货运量比2015年增长1.5倍的发展总目标。

（1）多式联运的发展离不开相关政策支持。一是鼓励铁路与公路、水运以及大客户、货代、物流企业建立起互利共赢的市场合作机制，实现优势互补，充分发挥铁路运输在多式联运中的骨干作用，形成促进多式联运大发展的生态圈。二是支持铁路货运企业通过投资、参股、联合、联盟等形式整合上下游资源，加快向多式联运经营人转变。三是要加强对多式联运发展的规划引导，优化通道和枢纽站场布局，统筹运用财政、金融、税收、土地等政策手段，支持多式联运经营人发展。

（2）资金支持。建立中央财政预算内资金支持多式联运发展的专项资金，重点支持多式联运枢纽站场建设改造、标准集装箱推广应用；出台节能减排资金用于支持多式联运组织模式创新的具体办法，通过联运税费减免或征收环境污染税，引导鼓励公路货物运输向铁路和水运转移，形成“铁路、水路在中间，公路在两端”的运输格局。

## 9. 其他应予说明的事项

无。

# 附件 1：水陆联运货物运单

附件二水陆联运货物运单  
 国家计划号  
 货物准予月日撤入  
 地点  
 指定于月日装车或船

## 水陆联运货物运单

托运人→起运站港→到达站港→收货人

经由站名及线名：\_\_\_\_\_

运单（）字第号

换装清单顺序号码：

车种	车号	标记载重	整车或零担	承运船名		第一转出船名		第二转出船名					
				航次		航次		航次					
				航线		航线		航线					
到站（局） 或起运池		到站（局）或 到达港		第一换 装地点	港名 站名	第二换 装地点	港名 站名	第三换 装地点	港名 站名				
托运人	名称	开户银行		换装站港日期戳		换装站港日期戳		换装站港日期戳					
	地址电话	帐号											
收货人	名称	开户银行											
	地址电话	帐号											
托运人 标记	货物 名称	包装	件数	货物重量的确定		计费重量		费率记载					
				托运人	承运人	铁路	水路	铁路			水路		
				千克	千克	千克	千克	运价号	费率	等级	费率（海）	等级	费率（江）



合计件数		合计重量		物分次搬入记载							费用项目			铁路	海运	江运	河运						
托运人 记载事项				月	日	时	货名	件数	重量	经办人 签章	承运时 核收	运费	公里	海里	公里	公里							
														装(卸)费									
															换装费								
运单提出时间年月日发货人(盖章)												港务费											
承运人 记载事项													合计										
														运费									
														装(卸)费									
货物变更 运输记载	受理站港	电报号	变更事项	费用处理	货物分次交付记载							交付时核 收	换装费										
					月	日	时	货名	件数	重量	经办人签章		港务费										
	处理站港日期戳		(经办人签章)											合计									
记录事项	编制站港	记录号码	内容摘要										货物于月日到达	货物交付日期戳									
													货物于月日到达										
													货物于月日到达										

注意事项：1、本运单应用钢笔、毛笔填写或加盖戳记代替，不得使用铅笔填写；2、粗粗内各栏由托运人填写。

# 附件 2：铁路快运运单（货票）

××铁路局

A 000000

发运日期 **货票**

客户代表号码  号码甲联办理站存查

发货地所在市		装车站		到达地所在市		卸车站		办理站		
托运人名称				联系人		电话		运到期限		
收货人名称				联系人		电话		始发车次		
货物名称	件数	包装	总重量 (kg)	总体积 (m³)	单件最大重量(kg)	单件最大长/宽/高(cm)	保价金额 (元)	计费重量 (kg)	集装化用具名称、数量、编号	
合计										
服务方式	<input type="checkbox"/> 站到站（装车站→卸车站） <input type="checkbox"/> 门到站（上门取货→卸车站） <input type="checkbox"/> 上门装车 <input type="checkbox"/> 站到门（装车站→送货上门） <input type="checkbox"/> 上门卸车 <input type="checkbox"/> 门到门（上门取货→送货上门） <input type="checkbox"/> 上门装车 <input type="checkbox"/> 上门卸车							费别	金额（元）	
	取货地址					取货地址至装车站里程(km)		费用合计		
	送货地址					卸车站至送货地址里程(km)		（大写）		
<input type="checkbox"/> 需要 增值税 专用发票	受票方名称								记事：	
	纳税人识别号									
	地址、电话									
	开户行及帐号									
托运人记载事项										

托运人签字（章）

车站接(交)货人签字（章）

制票人制票日期



### 附件 3：水路货物运输合同（集装箱）

承运人、实际承运人、托运人、收货人的有关权利、义务，适用《国内水路货物运输规则》

#### 水路货物运输合同（集装箱）

编号：

托运人	名称		承运人	名称	
	地址、电话			地址、电话	
实际承运人	名称		收货人	名称	
	地址、电话			地址、电话	
船名	航次	装船日期	运到日期	货物交接 地点和时间	接收
起运港	中转港		到达港		交付
箱量、尺寸、箱型		货物名称	重量（吨）	件数、包装	运输费用及其结算方式
其他约定					

- 说明：1. 本合同格式适用于单航次集装箱班轮运输合同事托运人（签章）承运人（签章）  
 2. 规格：长 19 厘米，宽 27 厘米年月日年月日

# 附件 4：海上国际集装箱货物交付单证附件

## 附录 B (标准的附录) 到货通知书

到货通知书格式见表 B1

表 B1

<b>到货通知书</b> <b>ARRIVAL NOTICE</b>			
收货人全称、电话、传真：		No.	
通知方全称、电话、传真：			
您单位下列进口货物即将抵港，请速凭正本提单或正本多式联运单据（背书）来我公司办理提货手续。			
船名	航次	起运地（港）	目的地（港）
提单号或多式联运单据号			
交付条款		到付费用	到达日期
件数		重量（kg）	体积（m <sup>3</sup> ）
集装箱数	20 英尺：40 英尺：其他：		
标志	集装箱号/封志号/箱型	货名（Description）	
<b>特此通知</b> 承运人或多式联运经营人 或其代理人专用章 我公司地址电话传真年月日			
<b>注意事项：</b> <ol style="list-style-type: none"><li>1. 提取么人行李或托带物品，除携带正本提单或多式联运单据外，尚需出示本人护照、海关私人行李进境申报单等。</li><li>2. 根据海关规定，货物到港（场、站）14 天内未能及时向海关申请，由此引起的海关滞报金，由收货人承担，货物抵港三个月不报关，将作无主货处理。</li><li>3. 货物运至提单所规定的地点后，收货人应在当地口岸规定时间内提货。因收货人或其代理人原因造成未能及时提取的集装箱超期使用费、港口疏港费用等，由收货人承担。</li><li>4. 收货人应在提货后 15 天内发出货损货差通知，否则将视为承运人或多式联运经营人完好无损交付货物的初步证据。</li><li>5. 将集装箱提离港口或场、站者，应向我司交付箱体押金。</li><li>6. 到货通知书所列到达日期系预报日期，不作为申报进境和计算滞箱费起算之日凭据。</li></ol>			

附录 C  
(标准的附录)  
到货通知书

提货单格式见表 C1、表 C2

表 C1

<b>提货单</b>			
<b>DELIVERY ORDER</b>			
致：港口装卸公司、场、站			
收货人全称、电话：		No.	
通知方全称、电话：			
下列货物已办妥手续、费用结清，准予交付收货人。			
船名	航次	起运地（港）	目的地（港）
提单号或多式联运单据号			
交付条款	到付费用	到达日期	卸货地点
进库场日期	件数	重量（kg）	体积（m <sup>3</sup> ）
集装箱数	20 英尺：40 英尺：其他：		
标志	集装箱号/封志号/箱型	货名（Description）	
<p>请核单交付货物</p> <p>承运人或多式联运经营人</p> <p>或其代理人专用章</p> <p>凡属法定检验、检疫的进口商品，必须向有关监督机构申报年月日</p>			
收货人章、经办人签字	海关章	检验、检疫章	
备注：			

附录 D  
(标准的附录)  
费用账单

费用账单一式两联，一联为港口装卸公司、场、站联见表 D1；另一联为收货人联见表 D2  
表 D1

<b>费用账单</b>							
<b>CHARGES DOCUMENT</b>							
致：港口装卸公司、场、站在 No.							
收货人或 通知方	全称		经办人		收货人开户		
	地址		电话		银行与账号		
船名		航次	起运地（港）		目的地（港）		
提单号或多式联运单据号							
交付条款		到付费用	到达日期		卸货地点		
进库场日期		件数	重量（kg）		体积（m <sup>2</sup> ）		
集装箱数	20 英尺：40 英尺：其他：						
标志		集装箱号/封志号/箱型			货名 (Description)		
项目	货物港物费	港口建设费	堆存费	装汽车费	装驳船费	拆箱费	其他费用
箱或计费吨							
单价							
金额							
合计（大写）							
收货人章	收款单位财务章	港口装卸公司、场、站 受理章		核算章	复核章	开单日期	

附录 E  
(标准的附录)  
交货记录

费用账单一式两联，一联为港口装卸公司、场、站联见表 E1；另一联为收货人联见表 E2  
表 E1

<b>提货单</b>								
<b>DELIVERY ORDER</b>								
致：港口装卸公司、场、站在					No.			
收货人或 通知方	全称		经办人		收货人开户			
	地址		电话		银行与账号			
船名		航次	起运地（港）		目的地（港）			
提单号或多式联运单据号								
交付条款		到付费用	到达日期		卸货地点			
进库场日期		件数	重量（kg）		体积（m <sup>3</sup> ）			
集装箱数	20 英尺：40 英尺：其他：							
标志		集装箱号/封志号/箱型			货名（Description）			
交货记录								
交货日期	集装箱号/箱型或货名	出库场数			操作过程	经手人签名		收货人章
		件数	包装	重量		发货员	提货人	
								年月日
								港口装卸公司、场、站章
								年月日
备注								



## 附件 5：《合同法》第四节多式联运合同

第三百一十七条多式联运经营人负责履行或者组织履行多式联运合同，对全程运输享有承运人的权利，承担承运人的义务。

第三百一十八条多式联运经营人可以与参加多式联运的各区段承运人就多式联运合同的各区段运输约定相互之间的责任，但该约定不影响多式联运经营人对全程运输承担的义务。

第三百一十九条多式联运经营人收到托运人交付的货物时，应当签发多式联运单据。按照托运人的要求，多式联运单据可以是可转让单据，也可以是不可转让单据。

第三百二十条因托运人托运货物时的过错造成多式联运经营人损失的，即使托运人已经转让多式联运单据，托运人仍然应当承担损害赔偿责任。

第三百二十一条货物的毁损、灭失发生于多式联运的某一运输区段的，多式联运经营人的赔偿责任和责任限额，适用调整该区段运输方式的有关法律规定。货物毁损、灭失发生的运输区段不能确定的，依照本章规定承担损害赔偿责任。