



大会

Distr.: Limited
8 January 2002
Chinese
Original: English

联合国国际贸易法委员会
第三工作组（运输法）
第九届会议
2002年4月15日至26日，纽约

运输法

海上货物运输文书草案初稿

秘书处的说明

目录

	段 次	页 次
导言	1-24	3
附件：运输法文书草案	1	7
第1章：定义	2-23	7
第2章：电子通信	24-29	11
第3章：适用范围	30-45	12
第4章：责任期	46-58	14
第5章：承运人的义务	59-65	17
第6章：承运人的赔偿责任	66-111	18
第7章：托运人的义务	112-123	26
第8章：运输单证和电子记录	124-159	28
第9章：运费	---	36
第10章：向收货人交货	160-184	37
第11章：控制权	185-197	41
第12章：权利的转让	198-202	44
第13章：诉讼权	203-205	45



	段	次	页	次
第 14 章：诉讼时间	206-212		46	
第 15 章：共同海损	213		47	
第 16 章：其他公约	214		47	
第 17 章：合同自由的限度	215-220		48	

导言

1. 1996 年贸易法委员会第二十九届会议¹审议了一项建议：将审查国际海上货物运输领域现行惯例和法律列入其工作方案，以便确定有无必要在尚没有统一规则的方面制订这种规则，并使各种法律比现在更为统一。²
2. 在该届会议上，委员会得知，现行的国家法律和国际公约在像以下这样的问题上留下了很大空白：提单和海运单的作用、这些运输单证同货物买卖双方的权利和义务之间的关系以及向运输合同一方提供资金的实体的法律地位。一些国家对这些问题作出了规定，但是，由于这些规定大相径庭，而且有很多国家没有这样的规定，货物的自由流通受到妨碍，交易成本也因之增加。由于在货运方面越来越多运用电子通信手段，支离破碎和大相径庭的法律造成的后果更为严重，也产生了针对采用新技术造成的问题制订统一规定的需要。³
3. 因此，有人建议说，应该请秘书处不仅就这些困难问题征求各国政府的意见和建议，而且应特别征求代表国际海上货运领域各利益集团的有关政府间组织和非政府组织的意见和建议。据指出，对这些意见和建议进行的分析将使秘书处能够在以后的某届会议上提出一份报告，以使委员会可就采取正确的行动方针作出明达的决定。
4. 针对上述建议有若干保留意见。⁴其中一项保留意见是，由于涉及的问题很多而且复杂，会给秘书处有限的资源造成压力。所以，应优先审议已列入或拟列入委员会议程的其他议题。此外还说，由于仍然同时存在各种不同的管束海上货运的条约，而且加入 1978 年《联合国海上货物运输公约》(汉堡规则)的过程很慢，在现有条约外再增加一项新的条约不大可能使各种法律更为协调，甚至有可能增加各种法律不协调的危险。⁵
5. 还有人指出，任何工作如果包括对赔偿责任制度进行重新考虑，都可能使各国不愿加入《汉堡规则》，这样的结果将是很不幸的。据强调，如果要进行任何调查，其中不应包括对赔偿责任制度的调查。但是，有人针对以上意见指出，对赔偿责任制度进行审查并不是所建议的工作的主要目的；必须达到的目标是为各项条约没有充分解决或根本没有触及的问题提供现代的解决办法。
6. 委员会考虑到各种意见分歧，当时没有把对所建议问题的审议列入议程。尽管如此，委员会仍决定，秘书处应作为一个中心，就实际中产生的问题及其可行的解决办法收集资料、建议和意见。还一致认为这项信息收集工作应该广泛进行，除向政府收集外，还应向代表参与海上货运的商业部门的国际组织，如国际海事委员会(海事委员会)、国际商会、国际海运保险联合会(海运保险联合会)、国际货运承揽业协会联合会(货运承揽业协会联合会)、国际海运局(海运局)和国际港埠协会等机构收集。⁶
7. 1998 年委员会第三十一届会议听取了海事委员会发表的一项声明，声明表示，海事委员会欢迎邀请其与秘书处合作，征求参与国际货运的各部门的意见并为分析收集的

¹ 《大会正式记录，第五十一届会议，补编第 17 号》(A/51/17)。

² 同上，第 210 段。

³ 同上，第 211 段。

⁴ 同上，第 211-214 段。

⁵ 同上，第 213 段。

⁶ 同上，第 215 段。

资料进行筹备工作。据指出，上述分析工作将使委员会能够就正确的行动方针作出明达的决定。⁷会上人们对由海事委员会和秘书处进行这项探索性工作表示非常支持。委员会感谢海事委员会同意进行这一在国际上没有多少先例或根本没有任何先例的重要和意义深远的项目。⁸

8. 在 1999 年委员会第三十二届会议上，海事委员会的代表报告说，已指示海事委员会的一个工作组就国际运输法中的各种问题编写一份研究报告，以期查明所涉行业需要求得协调统一的方面。⁹在进行此项研究时，发现所涉行业对进行这一项目极感兴趣，并愿意为进行此项工作提供技术和法律知识。根据此种有利的反应并根据海事委员会工作组的初步研究结果，运输法方面的进一步协调统一会大大有利于国际贸易。海事委员会工作组找出了一系列在目前各项统一文书中尚未列入的问题。有些问题在国家法律中有了规定，但国际上尚未协调统一。从电子商务的角度来评估，此种缺乏协调的局面尤为突出。还报告说，海事委员会工作组确定了国际贸易和货物运输中所涉的各类合同(例如销售合同、运输合同、保险合同、信用证、货物转运合同以及许多其他附属合同)相互联系的许多接口。海事委员会工作组的意图是要弄清楚这些接口的性质和功能并进而收集和分析目前管束这些接口的规则。此项工作在稍后阶段将包括重新评估赔偿责任的原则，看其是否与货物运输方面更广泛的规则具有兼容性。

9. 在该届会议上，还报告说海事委员会工作组已向涵盖多种法律体系的海事委员会所有成员组织发出了一份调查问卷。海事委员会的意图是，在收到了对调查问卷的答复后，即成立一个国际小组委员会，分析有关的数据并为今后逐步协调统一国际货物运输法律的工作打下基础。委员会得到保证，海事委员会将在委员会编拟一项普遍认可的统一文书时向它提供协助。¹⁰

10. 在该届会议上，委员会还对海事委员会按照请求提供合作的表现表示赞赏，并请秘书处继续与海事委员会合作，共同进行资料收集和分析工作。委员会期待着在今后某届会议上收到一份报告，介绍该项研究的结果并提出对未来工作的建议。¹¹

11. 2000 年委员会第三十三届会议收到了秘书长关于运输法方面未来可进行的工作的报告(A/CN.9/476)，其中介绍了海事委员会与秘书处合作开展的工作的进展情况。委员会并听取了海事委员会代表的口头报告。据报告，海事委员会工作组与秘书处合作发起一项调查，向海事委员会各成员组织发出了涉及不同法律体系的调查问卷。另据指出，与此同时，举行了几次圆桌会议，以便就未来工作的特点与代表不同行业的国际组织进行讨论。这些会议表明所涉行业继续支持和关心这一项目。

12. 报告说，根据收到的对调查问卷的回复，海事委员会设立了一个国际小组委员会，以期分析资料并为今后协调国际货运领域的法律这一工作找到基础。另据报告，根据该行业迄今表现出的热情以及有关需进一步加以协调的法律领域的初步研究结果来看，这一项目可能最终转化成为一份能被普遍接受的统一协调文书。

13. 海事委员会小组委员会讨论期间有人指出，虽然提单仍在使用，特别是在需要可

⁷ 同上，《第五十三届会议，补编第 17 号》(A/53/17)，第 264 段。

⁸ 同上，第 266 段。

⁹ 同上，《第五十四届会议，补编第 17 号》(A/54/17)，第 413 段。

¹⁰ 同上，第 415 段。

¹¹ 同上，第 418 段。

转让单证的地方，但实际海上货物运输有时只是国际货物运输中较短的一段。在集装箱贸易中，甚至一份从港口到港口的提单也涉及在某地的收货和交货，而不直接涉及向海洋船只装货或从海洋船只上卸货。此外，在大多数情况下，不可能在船边接受交货。而且，如果使用不同的运输方式，适用于有关各种运输方式的强制性制度相互间也往往有漏洞。因此，人们建议，在制定涉及在承运人保管货物的整个期间运输合同各当事方之间关系的国际统一制度时，还应该考虑到与各当事方商定的作为运输工作一部分在装货前和卸货后发生的一些活动有关的问题，以及考虑使用不止一种运输方式的货运产生的种种问题。据指出，这一工作重点开始时认为放在审查管束运输国际协定以往没有包括的货物的法律方面，但现在越来越觉得，应扩大目前涉及面广的项目，以便包括制定一个最新的赔偿责任制度，以补充拟议的统一协调文书的条款。

14. 委员会讨论时，有一些发言表示，现在已到了海上货物运输积极取得协调统一的时候，国际货物运输方面日益的不协调令人关切，有必要对现代的合同和运输方式提供某种法律基础。另据指出，海上货物运输日益成为仓库到仓库作业的一部分，在寻求解决办法时应铭记这一点。有人表示同意一种工作观念，即超越赔偿责任问题，并以便利进出口作业的方式对待运输合同，其中包括买卖双方(可能有随后的其他买方)之间的关系以及商业交易当事方与供资者之间的关系。采取这种广泛的态度，就要求重新审查有关货物灭失或损害的赔偿责任规则。

15. 在 2000 年委员会第三十三届会议期间，秘书处同海事委员会联合于 2000 年 7 月 6 日在纽约举办了一次运输法讨论会。讨论会的目的是就国际货物运输特别是海上货物运输方面产生的问题收集想法和专家意见，查明委员会似宜考虑对运输法中的哪些问题着手进行未来的工作并尽可能提出可以采用的解决办法。它使范围广泛的有关组织，以及承运人和托运人行业机构的代表得以就运输法中可能需要改革的那些领域发表他们的看法。

16. 大多数发言者承认现行的国家法律和国际公约在象以下这样的问题上留下了很大空白：提单和海运单的作用、这些运输单证同货物买卖双方的权利和义务之间的关系以及向运输合同一方提供资金的实体的法律地位。会议普遍一致认为，多式联运发展和电子商务使用所造成的变化使得运输法制度有必要改革以便能管束所有运输合同，无论这种合同是适用于一种运输方式还是适用于多种运输方式，也无论合同是电子作成的合同还是书面合同。与会者提出了一些供在任何改革进程中考虑的问题，其中包括为所涉各方的作用、责任、义务和权利拟订更加确切的定义，并更加明确地界定何时认为交货发生；为处理不清楚货物在运输的哪一阶段灭失或损害的案件拟订规则；确定应当适用的赔偿责任制度的条款和赔偿责任的金额限制以及订立旨在预防欺诈性使用提单的规定。

17. 在该届会议上，委员会欢迎海事委员会和秘书处之间富有成果的合作。一些发言表示，筹备工作中必须要有有关组织，包括那些代表货主利益的组织的参与。委员会请秘书处继续同海事委员会积极合作，以期在委员会下一届会议上提出报告，查明运输法方面委员会今后可以讨论的一些问题。

18. 与会者赞赏地注意到，海事委员会的国际小组委员会邀请海事委员会的所有海事法协会成员参加，2000 年期间举行了四次会议审议未来运输法文书的范围和可能的实质性解决办法。其他一些非政府组织，其中包括货运承揽业协会联合会、波罗的海和国际海事理事会、国际商会、国际海运局、国际海运保险联合会和国际保障赔偿协会组织，作为观察员参加了这些会议。如海事委员会与秘书处协商后所规定的，小组委员会的任务是审议在运输法哪些目前尚不受国际赔偿责任制度管束的领域可以实现更大的国际统一；编拟一份旨在统一运输法的文书提纲；随后草拟拟纳入拟议文书的条

款，包括与赔偿责任有关的条款。此外，小组委员会应当审议该文书可能如何兼顾与海运有关的其他运输形式。在 2001 年 2 月 12 日至 16 日在新加坡举行的海事委员会主要国际会议上讨论了提纲文书草案和一份关于门到门问题的文件。据报告，根据在新加坡会议上的讨论，小组委员会将继续其工作，以期确定可能获得国际货物海运业同意的解决办法。

19. 2001 年委员会第三十四届会议收到了秘书长根据委员会该项请求而编写的一份报告(A/CN.9/497)。¹²

20. 委员会收到的这份报告概述了海事委员会国际小组委员会进行的讨论所提出的考虑和建议。没有介绍可能的法律解决办法的细节，因为小组委员会目前正在进行这项工作。该报告的目的是设法使委员会能够评估可能的解决办法的主要内容和范围并决定它希望如何着手进行这项工作。该报告所述将须由未来文书处理的问题包括：文书的适用范围、承运人的责任期、承运人的义务、承运人的赔偿责任、托运人的义务、运输单证、运费、向收货人交货、与货物有关的各当事方在运输期间的控制权、货物权利的转移、有权对承运人提出起诉的当事方、对承运人提出起诉的时效。

21. 该报告指出，秘书处遵照它于 1996 年从委员会获得的授权一直在进行的磋商表明，现在以一项可能具有国际条约性质的国际文书为目标开始工作是有利的，这个国际文书将使运输法现代化，考虑到包括电子商务在内的技术的最新发展，并消除委员会查明的国际海上货物运输中的法律困难。海事委员会对可行的法律解决办法的审议正在取得良好的进展，预期载有未来立法文书可行的解决办法草案以及备选案文和注解的初步案文可以在 2001 年 12 月之前编拟完成。

22. 经讨论，委员会决定设立一个工作组(拟称为“运输法工作组”)，以审议该项目。预期秘书处将为该工作组编写一份工作文件初稿，其中载有海事委员会正在编写的未来立法文书可能的解决办法的草案以及备选案文和注解。

23. 关于该项工作的范围，委员会经讨论后决定，拟提交工作组的工作文件应将赔偿责任问题列入在内。委员会还决定，该工作组的审议最初应在港口到港口运输业务的范围内；然而，该工作组可自行研究同时处理门到门运输业务或这些业务的某些方面是否可取和可行的问题，并根据这些研究的结果，向委员会建议适当延长工作组的任务授权。据指出，也应考虑到《联合国国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约》(1991 年，维也纳)中所包含的解决办法。会议还商定，将同参与运输法工作的有关政府间组织(例如贸发会议、欧洲经委会和联合国其他区域委员会、美洲国家组织(美洲组织))及国际非政府组织密切合作开展这项工作。

24. 本文件附件载有拟由 2002 年 4 月 15 日至 26 日在纽约举行的运输法工作组会议讨论的可能的解决办法草案。该草案涉及委员会曾建议该文书草案涉及的所有问题。但该草案并不涉及管辖权或仲裁问题，因为在就实质性解决办法达成某些结论之前考虑这些议题似乎时机尚不成熟。草案还考虑到了电子商务的需要，例如需要消除妨碍电子交易的障碍。事实上，草案旨在适用于所有运输合同，包括以电子方式订立的合同。为实现这一目标，该文书草案既在媒介物上也在技术上是中性的。这意味着它可适用于所有种类的系统，而不仅仅是以登记处为基础的系统。该文书草案意欲既适用于在封闭环境中运作的系统(例如内联网)，也适用于在开放环境中运作的系统(例如互联网)。

* * *

¹² 同上，《第五十五届会议，补编第 17 号(A/56/17)，第 319-345 段。

附件

运输法文书草案

1. 在本文件全文中，“汉堡规则”系指《1978 年联合国海上货物运输公约》；“海牙规则”系指 1924 年《统一提单若干法律规则国际公约》；“海牙—维斯比规则”系指经 1968 年 2 月 23 日关于修正 1924 年 8 月 25 日《统一提单若干法律规则布鲁塞尔国际公约》的议定书修正的《海牙公约》。

1. 定义

在本文中：

1.1 “承运人”系指与托运人订立运输合同的人。

2. 该定义遵循《海牙—维斯比规则》和《海牙规则》所规定的相同原则：承运人即订约人。承运人可代表本人和以本人的名义或通过雇员或作为其代表和以其名义行事的代理人订立合同。承运人一般通过这些人员履行其所有的职能。

1.2 “收货人”系指根据运输合同或运输单证或电子记录有权提取货物的人。

3. 该定义不包括根据运输合同以外的某些规定有权提取货物的人，例如被窃货物的真正货主。

1.3 “发货人”系指将货物交给承运人运输的人。

4. 发货人可包括托运人，即第 7.7 条所指人员或作为其代表或应其请求实际将货物交给承运人或参与履约方的其他人。还请参看第 7.7 条评注。

1.4 “集装箱”包括任何种类的集装箱、可运输罐式集装箱或平台、可交换式车厢，或用于并装货物的任何类似成组货载，以及附属于这种成组货载的任何设备。

1.5 “运输合同”系指承运人凭支付的运费据以承诺将货物全部或部分通过海路从一个地方运送到另一个地方的合同。

5. 该定义包括海上运输之前或随后的运输，如果这种运输被包括在同一合同中。

1.6 “合同细节”系指与运输合同或与运输单证或电子记录中所列货物(包括条件、标记法、签名和背书)有关的任何资料。

1.7 控制方系指根据第 11.2 条有权行使控制权的人。

1.8 “电子通信”系指以电子、光学或数字图象或以类似方式进行的并能使交流的资料可以检索以便可用于随后的参考的通信。通信包括产生、储存、发送和接收。

1.9 “电子记录”系指由承运人或参与履约方根据运输合同以电子通信方式发出的一条或多条电文中的资料。其作用是：

(a) 证明承运人或参与履约方收到了运输合同项下的货物，或

(b) 证明或载列运输合同，

或两者兼而有之。

这种电文包括承运人或参与履约方发出这种电文时同时或随后所附资料或与该电

子记录相链接的资料。

6. 该定义应涵盖每一种实际的和未来的系统。该定义尽可能地依照运输单证定义的内容。将在其发布后增添的资料在(例如按第 11.2(c)(三)条规定)列入在内是恰当的。该定义还将涵盖与电子记录有着逻辑联系的电子签字和也可附于电子记录或与其有逻辑联系的电子背书。

1.10 “运费”系指根据运输合同对承运人运输货物支付的报酬。

1.11 “货物”系指承运人或参与履约方收到的拟运输的任何任何货物、商品和物件，并包括不是由承运人或参与履约方或其代表提供的包装和任何设备与集装箱。

7. 该条文大部分涵盖了《海牙—维斯比规则》和《汉堡规则》中对“货物”的定义。甲板货物运输见第 6.6 条，活动物运输见第 17.2(a)条。

1.12 “持单人”系指以下人士：

(a) 暂时拥有可转让的运输单证或独家[检索][控制]可转让的电子记录，和

(b) 具备下列条件中的任何一个：

(一) 如果该单证为订货单，而此人在其中被认定为托运人或收货人，或是该单证的适当被背书人，或

(二) 如果该单证为空白背书订货单或无记名单证，而此人是这类单证的持有人，或

(三) 如果使用了可转让的电子记录，而此人根据第 2.4 条能够证明其可[检索][控制]这种记录。

8. 该定义可包括托运人、收货人、和任何可能的中间持单人。这些人中任何人的以本人名义行事的代理均可作为持单人。(a)款是否应要求持单人“合法”拥有可转让运输单证，这是可以考虑的。然而，使用“合法”一词而不具体说明何为“合法”拥有可能会促使人们适用国内法，从而有损于统一性。具体说明何为“合法”拥有会大大扩展本文书草案的范围。不管怎样，b(一)款主要是处理对订货单的基本关切。就无记名单证而言，一般认为在实务中没有需要在此处处理的任何实际问题。如果确实存在实际问题，也无关不法行为者手中的无记名单证(此问题有其他补救方法)，而是与通过不法行为者索偿的善意购买者的手中的单证有关。一般认为这种善意购买者理应得到保护，因此选择使用无记名单证者应认识到这种风险。

9. 人们相信，b(三)款不仅充分涵盖了以登记为基础的系统，而且还充分涵盖了和其他技术一起同时使用 PDF 格式的系统、可通过口令或其他安全安排检索承运人数据库的系统、以及其他系统。

10. 括号中的措词为备选案文，应根据现实发展情况在其中作出选择。“检索”一词可能技术味太浓，而“控制”一词则法律味太浓。

1.13 “可转让的电子记录”系指具有下列作用的电子记录：

(一) 通过“凭指示”或“可转让”等声明或管辖该记录的法律确认具有相同效力的其他适当声明，表示已按托运人的指示或收货人的指示发运了货物，而且未明确声明其为“禁止转让的”或“不可转让的”，以及

(二) 须受第 2.4 条中所指规则的约束，其中载有与将该记录转让给其他持单人有关的充分的规定和该记录持有人能够证明其为此种持有人的方式。

11. “所指”一词确保各当事方可只要通过提及的办法就可载列可适用其系统的规则汇编(如果有的话),而不必载列可适用程序的全部案文。

1.14 “可转让运输单证”系指这样一种运输单证,即其中通过“凭指示”或“可转让”或管辖该单证的法律确认具有相同效力的其他适当措词,表示已按托运人的指示、收货人的指示、或持单人的要求发运了货物,而且未明确声明其为“禁止转让的”或“不可转让的”。

12. 该定义的目的是提供一些提示以便通过审查某项可转让运输单证的正面来认定该可转让运输单证。进一步提示已载于下文第 1.20 条中的“运输单证”的定义中。关于根据这种单证交货的规则载于第 10.3.2 条。关于这种单证的转让规则载于第 12.1 条。这两方面的规则都依赖于第 1.12 条中的“持单人”的定义。

13. 已对“negotiable”(可转让的,可流通的)一词的使用作了很多的讨论,确定在一些国家中,当应用于提单时,使用该词从技术上讲是不正确的。不妨考虑使用“transferable”(可让与的,可转让的)一词,该词较为中性。本文书草案中使用了“negotiable”一词,理由是即使该词在一些法律制度中是不确切的,但是其在国际上却是被充分理解的(例如《海牙规则》第六条中使用了“non-negotiable”(禁止转让的,不可转让的)一词就是证明),而改变术语可能会使人以为有改变实质内容的意图。

1.15 不可转让电子记录系指无资格成为可转让电子记录电子记录。

1.16 “不可转让的运输单证”系指无资格成为可转让的运输单证的运输单证。

1.17 “参与履约方”系指承运人以外亲自履行[或未能全部或部分履行]承运人在运输合同项下对货物运输、装卸、保管或储藏的任何职责的人员,具体范围指该人员系按承运人的请求或在承运人的监督或控制下直接或间接地行事,而无论该人员是否为运输合同的订约方、是否在该合同中被确认或是否负有合同项下的法律责任。“参与履约方”这一用语不包括托运人或收货人雇用的任何人员,或托运人或收货人雇用人员(承运人以外)的雇员、代理人、承包人或分包人。

14. 对“参与履约方”的定义存在着范围广泛的意见。在意见范围的一个极端,一些人赞成把履行运输合同项下承运人的任何职责的人员都包括在内,只要其是直接或间接地为承运人工作的。有人认为,这样一个广泛的定义将把货物发生损失或损坏时可能成为侵权行为、委托或其他非合同诉讼的被告的人员包括在本文书草案的范围内。这样,通过减少可在本文书之外提起的诉讼的数目就可实现更大程度的统一性。这样一个广泛的定义草案可在第一句的开头使用如下措词:“履行,承诺履行,或努力争取履行,运输合同项下订约承运人的任何职责的人员,具体范围指……”。

15. 在意见范围的另一个极端,一些人主张完全排除“参与履约方”定义。他们认为,这一定义没有必要,因为在本文书草案的实质性规则下,所界定的“参与履约方”应是不相干的。有人认为,本文书草案应仅约束托运人和承运人之间的关系,而不应约束托运人与由承运人直接或间接雇用的人之间的关系。

16. 在上述两极意见之间存在着各种可能的中间立场。在讨论中最常提及的两种意见是:本案文所代表的较具限制性的定义;和可能起草的以如下措词作为第一句开头的包括面较广的定义:“承运人以外履行或承诺履行运输合同项下承运人对货物的运输、装卸、保管或储藏的任何职责的人员,具体范围指……”

17. 上述两种中间立场都把“参与履约方”的定义限制在参与承运人的核心职责——货物的运输、装卸、保管或储藏——的人员范围内。从而,使例如海运承运人、内陆

承运人、搬运工人、港站经营人等被包括在“参与履约方”的两个定义中的任何一个之内。而负责警卫集装箱堆场的保安公司、仅负责代表承运人编制单证的中间人、和代表承运人负责修理船舶(从而确保适航)的修船厂则不包括在上述两个定义中的任何一个之内。

18. 这两个定义之间的差别在于如何对待中间承包人。举一个假设的基本例子可清楚地说明这种区别。例如,如果某一非经营船舶的承运人立约将货物从某个国家的某个港口(例如鹿特丹)运到另一个国家的某个内陆城市(例如渥太华),其就有资格成为“承运人”。假设该非经营船舶的承运人然后与某一海运承运人订约将货物从鹿特丹运到加拿大某一港口,并与一家汽车运输公司订约进行内陆运输。如果该海运承运人安排属于另一个海运承运人的但已期租给该海运承运人的船舶运输货物,并由独立的搬运人从事该船上货物的装卸,那么,根据包括面较大的那一定义,上述两个海运承运人和两地的搬运人均属于参与履约方,但是根据本案文所代表的较具限制性的定义,仅第二个海运承运人和搬运人属于参与履约方。虽然第一个海运承运人“承诺实施”海运,但它并未“亲身”实施海运。同样,如果上述汽车运输公司分承包给一个自己拥有卡车的司机将货物从加拿大港口运到渥太华,那么,根据包括面较大的那一定义,该汽车运输公司和该卡车车主司机均属于参与履约方,但是根据较具限制性的那一定义,只有该卡车车主司机属于履行方。虽然汽车运输公司“承诺实施”内陆运输,但它并未“亲身”实施内陆运输。

19. 此处讨论的所有可能性都假设了一种功能性定义,这取决于某个人是否履行运输合同项下承运人的某些职责,而不问任何合同手续。根据本案文所代表的较具限制性的定义,若干单独的合同可能存在于承运人和某一参与履约方之间。在包括面较大的那一定义中,“参与履约方”这一类别不仅包括承运人的直接分包人而且还包括履行合同纠纷一案的一整串附属人员(即分包人的分包人以及后者的分包人等等,一连串下去直到亲自实施承运人职责的一方)。

20. 定义中的第二句系澄清以下问题,即“参与履约方”仅指直接或间接为订约承运人工作的人员。如果发货人或收货人的雇员或代理人履行本应是运输合同项下承运人的职责,那么,该雇员或代理人则不会因此而成为“参与履约方”。

21. “或未能全部或部分地履行”这一短语被列入括号内,因为工作组可能会认为该短语没有必要。的确,可以认为未能履行其有义务履行的某项任务的人已被包括在“……亲身履行的人”这一短语中。反之,也可以认为未能履行某项任务的人没有“亲身履行”,因此可以认为,括号中的措词是必要的,因为这可确保一个人无论是完美地履行其职责、较差地履行其职责、还是根本未能履行其职责,均被作为“参与履约方”对待。

1.18 “控制权”的含义见第 11.1 条。

1.19 “托运人”系指与承运人订立运输合同的人。

22. 该定义系“承运人”定义的翻版。托运人系代表本人和以本人的名义或通过作为其代表和以其名义行事的雇员或代理人订立合同的订约人。托运人一般通过这类人员履行其所有的职能。正如在许多离岸价销售中的情况那样,托运人和收货人可以是同一个人。另见对第 7.7 条的评注。

1.20 “运输单证”系指由某一承运人或某一参与履约方根据运输合同开具的单证,其作用是:

(a) 证明某一承运人或某一参与履约方收到了运输合同项下的货物,或

(b) 证明或载列运输合同，

或两者兼而有之。

23. 该定义应被视为第 1.14 条和第 1.16 条中的“可转让运输单证”和“不可转让运输单证”的定义的初步定义。(a)款将包括对租船人开出的并仍由其拥有但并不证明或载列运输合同，而仅起到一种收据的作用的提单，以及在运输之前或转运期间开出的某些种类的收据。(b)款将包括名符其实的提单以及运单。

2. 电子通信

2.1 根据本文书应载入或载于一运输单证的任何内容都可利用电子通信来记录或传送，而不通过该运输单证的手段，但一项电子记录的发出和随后被使用必须得承运人和托运人明示或默示的同意。

24. 此条款规定了为本文书草案的目的电子通信和纸面通信等同的一般原则。此外，其强调的是当事人应同意进行电子通信。

25. 据认为，没有必要还提及以后的持单人。持单人通过接受电子记录的传递同意使用电子程序；否则，其就不可能成为持单人。

2.2.1 如果已发出一份可转让的运输单证，而承运人和持单人同意用一份可转让的电子纪录来取代该单证，

(a) 持单人应向承运人交出该可转让的运输单证，如果已发出一份以上的，应交出所有单证；并且

(b) 承运人应发给持单人一份可转让的电子纪录，其中包括一项声明，指出其是替代该可转让运输单证而发出的，

于是该可转让运输单证即行失效。

2.2.2 如果已发出了一份可转让的电子纪录，而承运人和持单人都同意用一份可转让的运输单证来替代该电子纪录，

(a) 承运人应发给持单人一份可转让运输单证，以替代该电子纪录，其中包括一项声明，指出其是为替代该可转让电子纪录而发出的；以及

(b) 在这种替代后，该电子纪录即行失效。

26. 据预料，在某一段时期内，需要有一项关于纸面单证和其对应的电子单证之间互相转换的规定。本条提出了一项替换规则，并规定如进行替换，两种单证不得同时流通。

2.3 第 6.9.1、6.9.2、6.9.3、8.2.1(b)和(c)、10.2、10.4.2、14.3 条中的宣言以及 8.3.1(c) 中关于重量的协定中提到的通知和确认可使用电子通信作出，但使用这种手段必须得到发件方和收件方明示或暗示的同意。否则，其必须使用书面。

27. 本条规定，如果通信各方都同意，本文书草案所具体规定的所有函件都可采取电子形式。

2.4 使用可转让电子记录须按照承运人和托运人或第 2.2.1 条提及的持单人之间约定的程序规则。该程序规则应在合同细则中予以提及，并应对以下内容有充分的规定：

(a) 将该记录再转给另一名持单人，

(b) 该记录的持有人以什么方式能证明其是该持单人；以及

(c) 以何种方式来确认，

(一) 已向收货人交货；或

(二) 根据第 2.2.2 或 10.3.2(i)(b) 条，该可转让电子记录已失效。

28. 为了使纸面可转让单证和电子可转让记录之间具有同等效力，关于使用此种记录的议定规则须载有关于该记录典型的“所有权文据”功能的规定。在(a)款中，已明确，规则应规定“电子背书”，在(b)款中，已明确，规则应规定纸面所有权文据的识别功能与电子形式等同。（还参看第 1.13 条中对“持单人”的定义）。在(c)款中规定，议定规则中还应指明以何种方式来确认一项记录已经期满。

29. 本条款中“提及”一词确保当事各方简单地通过提及的办法将适用其制度的议定规则列入，而不必将适用程序的全文列入。

3. 适用范围

3.1 在服从于第 3.3.1 条的前提下，本文书各条款适用于所有收货地点和交货地点在不同国家的运输合同，其条件是：

(a) 在运输合同或合同细则中规定的收货地点[或装货港]位于一缔约国内，或

(b) 在运输合同或合同细则中规定的交货地点[或卸货港]位于一缔约国内，或

(c) [交货的实际地点为运输合同或合同细则中规定的一个任选交货地点并且位于一缔约国，或]

(d) [运输合同是在一缔约国内订立的或者合同细则写明运输单证或电子记录是在一缔约国内签发的，或]

(e) 运输合同规定，合同受本文书的规定或任何执行这些规定的国家法律管辖。

30. 从历史上来讲，运输公约的适用一直与签发具体类型的运输单证相联系，如提单。随着时间的推移，提单已越来越多地被其他常常是不可转让的单证所替代。此外，随着电子商务的发展，可以预料的是，传统的单证，或许甚至是本文书草案所定义的电子记录，也将变得过时。因此在确定本文书草案的适用范围时，没有涉及到是否签发或应该签发（任何类型的）的一项运输单证。

31. 对于是否可在条款(a)中将装货港列为一个可适用本文书草案的地方存在着意见分歧。对于港口到港口的运输，大家同意，装货港应适用本文书草案，但装货港已被列为收货地点。对门到门的运输，如果装货港和收货地点在同一国家内，则没有必要对两个地方都多加以提及。对于装货港和收货地点在不同国家的门到门的运输，有些人反对说，装货港的确定基本上是一个随机因素，和合同的全面（即门到门）履行没有必然的联系，因此不应将其列入(a)款内。不过也可以争辩说，装货港的确定如果其“在运输合同或合同细则已有具体规定”就不是一个随机因素。相反，装货港的具体地点是一项以海运为主的合同的基本方面，因此应列入一项以海运为主的公约之中。此外，将装货港列入(a)款中，将扩大本文书草案的适用范围，并做到更大的统一。

32. 就(b)款关于是否应将卸货港列入在内的讨论重复了(a)款关于是否应将装货港列入的讨论。

33. 对于是否应将(c)款列入意见有分歧。一些人反对说，在承运人收到货物时可能不

能肯定本文书草案是否适用。还有意见分歧的是，是否应将(d)款列入在内。(d)款可能使人有点不能肯定运输合同是在何地订立的或电子记录是在何地发出的。

34. (e)款符合海牙维斯比规则的第十条的规定，但是人们也表示关心，(e)款可能产生原来没有设想的后果。有些人担心，例如，一项租船合同可能会有一项选择法律的条款，要求适用一个已批准本文书草案的国家的法律，这可能产生的影响是不仅会使该租船合同服从于本文书草案，而且还会使租船合同中不符合本文书草案的具体条款失效，尽管当事人明确同意这些不符合规定的条款。大家同意，这种结果是不可取的，但是表示怀疑，按照(e)款目前的措辞不大会产生这种结果。

35. 人们还提出疑问，如果一个国家已经根据本文书草案制订了一项并不完全符合本文书草案的国家法律，那么法院怎样来适用(e)款中关于“执行这些条款的任何国家的法律”的说法。

3.2 本文书的各规定的适用不考虑船舶、承运人、履约各方、托运人、收货人或其他任何有关方的国籍。

36. 为了避免产生任何怀疑，本规定列出了某些在其他情况下本来可能被认为对确定是否适用本文书草案有关，但是却被明确规定为无关的因素。

3.3.1 本文书规定不适用于租船合同，[租船契约、大批量合同或类似的协议]。

37. 根据第 3.1 条本文书草案的广泛适用性意味着应作出某些例外。一些合同可以作为“运输合同”，但是既没有必要，也不应该对其适用强制性法律。此外，本文书草案的某些规定可能不适宜适用于某些运输合同。例如长期以来一直把租船合同排除在强制法以外。人们广泛支持同样地把租船契约、大批量合同、拖船合同和类似的协定排除在外。但是对于是否应对“租船合同”一用语做定义以及在多大程度上也应将其其他类似的合同排除在外存在着不同看法。

38. 为租船合同下定义所作的努力长期以来导致了一些讨论。以往的公约中没有定义并没有在实务中造成巨大的困难，有些人争辩说，在贸易实务正在发生迅速变化的时候，试图下定义可能会有风险。其他人感到，有必要下一个定义，因为在文书草案中排除租船合同已变得更为重要。

39. 如果最后作结论认为有必要下定义，那么宜采用以下的说法：“[使用]〔调拨〕〔提供〕一艘船舶，或船舶的一部分用于运送货物的合同，不管是按时间算还是按航程算，比如租船合同，或箱位租用或舱位租用。”方括号内的用语，“[使用][调拨][提供]”供作选择。应从这三个用语中选择一个。

40. 关于排除其他类似合同的问题没有得到解决。虽然人们普遍支持这样的建议，一些类似租船合同的合同应受到与租船合同同样的对待，但是仍不清楚应将这种排除扩大到多大范围。在协商的过程中较晚的时候才最初提到拖船合同，因此这种合同仅在这里的评论中提到，而没有在草案案文中提到。

41. 一项建议要求将对租船合同的待遇扩大到租船合同的现代版本，例如箱位租船和舱位租船，但是要承认对于老练的当事人之间谈判达成不那么很像传统租船契约的合同，例如包运合同和大批量合同，有一种不同种类的契约自由。提出的建议说包运合同和大批量合同作为一项缺省规则应服从于文书草案，但是这些合同的缔约方应有自由背离本文书草案的条款。然而这些背离只应对合同的直接当事人有约束力，根据这些合同签发的运输单证在被传给不受原当事人协议约束的第三方时仍需要遵守本文书草案的条款。

42. 如果最后作出结论认为，必须对这些附加的用语加以定义，那么宜采用以下的说法：“大批量合同系指一名或多名托运人与一名或多名承运人之间的书面合同，在该合同中托运人同意在一段固定的时期内提供某一批量或某一部分的货物，而承运人同意某一运费率或运费率表以及服务水平。拖船合同是指拖运或推运浮动物体的合同，不管是根据时间还是根据航程。”

43. 一些人认为，有必要强调，在作为一个法律问题不适用本文书草案的情况下，当事人仍可以将本文书草案的条款作为一项合同问题写入其协议中。这种列入合同可以是全部的（把整个文书草案都列入），也可以是部分的（把本文书草案中选定一些规定纳入）。

3.3.2 尽管有第 **3.3.1** 条的规定，如果一项可转让运输单证或可转让电子记录是根据一项租船合同【包运合同、大批量合同或类似协议】而发出的，那么本文书的各条款即适用于该单证或该电子记录作为证据的合同或所载的合同，时间从该单证或电子记录管辖承运人和租船人之外的持单人之间关系的时候开始并以此程度为限。

44. 本规定是否列入带括号的用语将取决于第 **3.3.1** 条中是否列入类似的带括号的用语。如果列入了带括号的用语，对该条末了的“租船人”这一提法将需要重新起草。将大批量合同列入这一规定会使第 **3.4** 条变得没有必要。

3.4 如果一项合同规定今后以一系列装运来运输货物的话，则在第 **3.1**、**3.2** 和 **3.3** 条规定的范围内本文书各条款适用于每一次装运。

45. 本条款可能有必要根据第 **3.3.1** 条的评注中所讨论问题的决议进行修改或删除。

4. 责任期

4.4.1 在服从于第 **4.3** 条的规定的的前提下，承运人根据本文书对货物的责任期从承运人或履约方收到运输货物的时间起直到货物交给收货人的时间为止。

4.1.2 收货时间和地点系为运输合同约定的时间和地点，或如果该合同有关收货的任何具体规定未能得到执行，那就指符合行业习惯或惯例的时间和地点。如果运输合同中没有任何这样的规定或没有这样的习惯或惯例，则收货时间和地点就为承运人或履约一方实际接管该货物的时间和地点。××××

46. 由于其法律后果，因此对承运人责任期的开始和结束应作出尽量确切的规定。

47. 该规定强调，收货主要是一个合同问题。例如：如果已商定，在“通过船舶的油集管”时，承运人就算收到一船石油，那么承运人对该石油的责任就从该地点和时间点开始。当然，约定的向承运人交货的地点和时间与货物实际被接管常常不谋而合。但是也会不一样，在此种情况下，以约定的时间和地点为准。如果对收货时间和地点没有达成明示的或默示的协议，但是存在着某些行业习惯或惯例，包括收货地点的某些习惯或惯例，那么应适用此种习惯或惯例。如果没有协议、习惯或惯例可适用，那么就应适用一条笼统的后备规定。在这种情况下，承运人实际接管货物就是收货的有关时间和地点。

4.1.3 交货时间和地点即为运输合同中约定的时间和地点，或者如果该合同中有关交货的任何具体规定没有得到执行，即为符合行业习惯或惯例的时间和地点。如果运输合同中没有任何此类具体规定，也没有此类习惯或惯例，那么交货时间和地点即为根据运输合同运输这些货物的最后的船只或车辆上卸下货物的时间和地点。

48. 第 4.1.2 和 4.1.3 条一起确保了在约定进行吊钩到吊钩运输时（散装贸易经常是这种情况），承运人的责任不延伸到吊钩以后。

4.1.4 如果要求承运人在交货地点将货物交给当局或其他第三方，根据交货地点适用的法律或规定，货物必须交给这些人，收货人可向这些人提取这些货物，那么，这种移交就将视为是承运人根据第 4.1.3 条向收货人交货。

[4.2.1 在海上运输之前或以后的运输

如果造成索赔或争端的货物丢失、损坏或延误系完全是在以下任何一个期间内发生的：

- (a) 从承运人或履约一方收到货物的时间开始到将其装到船上的时间为止；
- (b) 从货物从船上卸下的时间到货物交付给收货人的时间为止；

而且在这种丢失、损坏或延误时有一项国际公约的规定

(一) 根据其条款在该期间适用于承运人根据运输合同所进行的所有或任何活动，[不管是否需要签发任何具体单证以便可适用该国际公约]，以及

(二) 对承运人的赔偿责任、赔偿责任的限制和起诉时间有具体规定，以及

(三) 不能通过任何私人合同加以违背或违背会损害到托运人，

在上文(三)指出的强制性范围内应以这种规定为准，而不是以本文书的规定为准。

[4.2.2 第 4.2.1 条的适用不管在其他方面应适用于运输合同的国内法。]

49. 大多数海运合同都包括陆运，不管其是在海运阶段以前或是以后发生的，或者在两种情况下都发生。因此有必要对本文书草案与一些（特别是欧洲）国家内可能适用的管辖内陆运输的公约之间的关系作出规定。本条探讨的就是该问题，并规定成立一个网络系统，应尽可能地小。只有在作为内陆运输的强制性法律的一项公约适用于海运合同的内陆阶段时才可以替代本文书草案，很清楚的是，有关的丢失和损坏仅仅发生在内陆运输过程之中。这就意味着，如果在运输的一个以上阶段内发生损坏或者不能证明丢失或损坏发生在什么地方，那么在整个从门到门的运输期间将以本文书草案为准。

50. 本文书草案允许执行草案的各国通过给今后任何的国际公约以强制性地位将其全部的或部分地从内陆运输中排除，不管是对于某一具体的内陆运输形式，还是任何包括这种运输的海运合同的内陆部分。也可以争辩说，应以缔约国关于内陆运输的国内法的规定为准，而不以本文书草案的相应规定为准，但是这将进一步限制本文书草案的统一适用性。

51. 该网络系统的实质是强制性地适用于内陆运输的规定直接适用于承运人为一方和托运人或收货人为另一方之间的合同关系。如果承运人将内陆运输加以分报，那么规定也适用于承运人与分包承运人之间的关系。但是对于第一种关系，本文书草案的规定可以作为强制性适用于内陆运输的规定的补充；而在承运人和分包承运人之间，仅适用内陆运输的规定（必要时由任何适用的国内法作为补充）。如果第三方根据第 6.3.1 条的规定对履约一方提出货物索赔要求，那么该方对索赔人的赔偿责任与承运人相同，即根据本文书草案的规定，但须服从管辖该运输内陆段的强制性规定。

52. 还应指出的是，拟议的有限网络系统只适用于与承运人赔偿责任（包括限制和诉讼时间）直接有关的规定。其他不直接影响到赔偿责任的公约中的规定，如管辖权规定，不应受到影响。此外其他许多强制性适用于内陆运输的法律规定不应被本文书草

案所替代，因为这些规定具体针对的是内陆运输，而不是涉及到海上运输的合同。可以提供两个例子。第一个例子是，“1956 年国际货物公路运输合同公约”（“公路货运公约”）关于发货通知书的要求。这种要求可以适用于承运人和分包承运人之间，但是将其适用于本文书草案管辖的主运输合同就会与本文书草案对整个运程所要求的单证（或电子记录）不符。第二个例子是，“公路货运公约”关于有权给承运人下达指示的权利的规定（第 12-14 条）。这些规定也只能适用于承运人和分包承运人之间的关系（在这种关系中承运人是“发货人”）：对于主运输合同来说，必须适用本文书草案的第 11 章。

53. 要适用这一有限的网络系统，损坏必须发生在运输以前或运输期间。在这一方面可以在造成损坏的地点、发生损坏的地点以及发现损坏的地点之间作一选择。发现时间常常是在交货之后，因此不会产生一种平衡的结果。造成损坏的地点可能是在航程开始之前，例如因托运人没有将货物在集装箱内装好而造成的损坏。对于造成损坏的地点最强烈的反对意见是，必须先解决根据适用法律的适当因果关系问题然后才能确定是否应适用本文书草案的规定或另一项公约的规定。发生损坏的地点是一个明摆的事实，通常比较容易确定并可望产生公正的结果。因此在网络系统范围内建议将发生地作为适当的选择，第 4.2.1 条也是这么规定的。

54. 据设想，第 4.2.2 条应使第 4.2.1 条成为强制性条款，不管运输合同受何种法律管辖（如根据契约债务法律适用罗马公约第 7.2 条）。可以从新加坡到比利时安特卫普的一项运输合同为例，根据该合同货物将经过荷兰卸货港鹿特丹运送，在这之后由陆上运输。该合同受新加坡法律管辖，不管这是当事各方明示的选择，还是通过实施冲突法的其他原则。在一个遵守本文书草案的国家法庭上，在该国也采用的有关公路运输的一项国际公约的强制性规定适用于该运程内陆段的范围内，新加坡法律将被替代。

55. 第 4.2.1(-) 括号内的用语反映了 1980 年国际铁路运输公约（铁路运输公约）所规定的情况，在这种情况下，该公约的是否适用与是否签发了铁路运单挂钩。

4.3 运输和货代混合合同

4.3.1 当事各方在运输合同中可明确同意，对于货物运输的具体某一部分或几个部分，承运人作为代理人将按排由另一个承运人或几个承运人进行运输。

4.3.2 在这种情况下，承运人应努力选择其他承运人，并以该其他承运人按照通常的和正常的条件签订一项合同，并采取合理和必须的一切措施使该其他承运人能按合同很好地履约。

56. 这是一些规定当事各方可就某些问题“明确同意”的条款中的第一条。该用语意味的东西不止是在一份运输单证（或其相应的电子单证）背面附属细则中的标准条件内有一项预先印好的条款。确切地说，应该有所指明，该问题是当事各方讨论的内容，各方事实上对此表示同意。至少说，在运输单证或电子记录上应单独说明一项已（同时根据本条和使用同一词语的其他条款）明确同意的条件。例如，关于提高价值以避免现行公约对于包装的限制的声明，通常在提单正面的一单独方框内加以标出。在这种情况下，类似的处理办法也会是合适的。

57. 这些混合合同在班轮运输中是司空见惯的。然而，对于它们的法律性质并不总是很好地被理解，而且在实践中会产生一些模棱两可的情况。它们可以指一种联运人的安排。适用这些安排的情况是，一名承运人用其自己控制的船舶只能完成航程的一部分，已与托运人商定将其他部分交给与其可能有安排的其他承运人来执行。有时该联

运人可能是一名内陆承运人。

58. 第 4.3.1 条旨在阐明这一类合同完全是合法。如果签发了一份运输单证或电子记录，该单证或记录必须反映出这一混合的性质，以保护依据该单证或记录内容的第三方。第 4.3.2 条对承运人作为代理行事时规定了一些基本义务，旨在保护托运人和/或收货人。

5. 承运人的义务

5.1 在服从于本文书规定的前提下并按照运输合同的条款，承运人应将货物运到目的地并将其交给收货人。

59. 本条款阐明了承运人的基本义务。提到本文书的各项规定表明合同的条款并不是单独存在的。

5.2.1 承运人应在第 4.1 条规定的责任期间并在服从于第 4.2 条前提下妥然和仔细地装载、装卸、储存、运输、保管、照管和卸下货物。

5.2.2 合同当事方可同意，第 5.2.1 条中所提及的某些 职能应由托运人、控制方或收货人履行或代其履行。在合同细则中须提及这样一项协议。

5.3 尽管第 5.1、5.2 和 5.4 条已有规定，但如果货物对人身和财产构成威胁或在承运人责任期内很有可能威胁到人身和财产，或对环境构成非法的或不能接受的威胁，承运人可拒绝装载货物，或卸下、销毁货物或使货物变得无害，或采取其他合理的措施，。

5.4 承运人在海运之前、开始时[和期间]有义务尽力：

(a) 使船舶适航[并保持适航]；

(b) 为船舶提供适当的人员、设备和供应；

(c) 使运送货物的船舶的货舱和其他所有部分，包括承运人提供来运输货物的集装箱，适于接受运输和保存货物和确保安全，（并且保持这种状态）。

5.5 尽管第 5.1、5.2 和 5.4 条已有规定，承运人在海运时（或者通过内河水运时）可以牺牲货物，其条件是这种牺牲的作出对于共同的安全或保存共同事业所涉及的其他财产是合理的。

60. 上述规定阐明了承运人作为积极义务的责任，在效力上类似于海牙和海牙维斯比规则第二和三.1 条。有一部分意见认为，以下第 6.1 条一般的赔偿责任制度使这样一条积极规定变得没有必要，但是大多数意见赞成保留这样一条规定。规定不仅明确了承运人的义务对运输的义务，而且以明确了其对船舶的义务，这是符合其对安全和保护环境的公法义务的。将这一条规定列入在内还会维护许多现行案例法的利益。

61. 关于第 5.4 条，方括号中的用词“和在期间”“并且保持”，如果插入在内的话，就会使适航的义务继续存在于整个航程之中，在海牙和海牙维斯比规则中情况并如此。这一修改得到支持的根据是，如果将该法律作其他陈述的话似乎就会和国际安全管理法规以及安全航运的要求有点不一致。然而有些人认为，如果船舶在航行期间变得不适于航行，对事情加以纠正的义务根据情况有可能是已载于第 5.2.1 条中照管货物的义务的一部分；如果航行失误的抗辩被取消（关于这一点请参看下文），情况特别如此。也有人说，持续的责任可能使会承运人在海上时承担严格有时是不可行的责任，因此

会大大扩大其责任范围；这也要求产生新的案例法以明确其含义和意义。

62. 关于集装箱，应铭记第 1.4 条中广泛的定义。

63. 第 5.2.2 条旨在为船方不负担装卸费用的条款和类似情况作出规定，这种情况在班轮运输中是罕见的，但是在租船运输中却是常见的。本文书草案适用于根据租船合同签发的可转让运输单证，这使这一规定成为可取的。

64. 第 5.5 条中关于牺牲的规定仅限于海（或水）运，因为为保存共同的事业而作出牺牲的概念是一个海事概念，与共同海损相联系。有人表示了这样的意见，在文书草案中没有必要讨论这一点。

65. 已经提出了一项关于具体规定的建议，要求冷藏运输业的承运人根据要求提供温度的数据。据认为对于这样一个一般性的文书来说这一点太具体了。如果认为合适的话，对此可结合第 6.9.4 条一起进行审议。

6. 承运人的赔偿责任

6.1 责任的根据

6.1.1 承运人对于货物的损失或损坏以及延迟交货所造成的损失，如造成损失、损坏或延迟的事件发生于第 4 条所界定的承运人责任期间，须负赔偿责任，除非承运人能证明该损失、损坏或延迟并非由于其过失或第 6.3.2(a) 条所指的任何人的过失而造成的或促成的。

66. 本条文系赔偿责任的基本规则。其总的结果是与《汉堡规则》第 5.1 条的结果类似，所用方法也与《海牙规则》第四.2(q) 条类似。然而，实际措词与上述两条并不相同。

67. 《汉堡规则》要求承运人能证明本人、其受雇人或代理人为避免该事件发生及其后果曾采取一切合理和必要的措施。《海牙规则》第四.2(q) 条要求承运人能够证明，并非是承运人的实际过失或不知情，也不是承运人的受雇人的代理人的过失或疏忽促成了这种损失或损坏。本条所指的系承运人本人或代行承运人职责者的过失，对后者系因提及第 6.3 条而列入的。

68. 关于承运人对延误所负责任问题的规定和评注见第 6.4 条。

6.1.2 [尽管第 6.1.1 条作了规定，承运人对于下列原因造成的损失、损坏或延误不负责任

(a) 船长、船员、引水员或承运人的其他受雇人在船舶航行或管理上的行为、过失或失职；

(b) 船上发生的火灾，除非火灾系由承运人的过失或知情所造成。]

69. 这是海牙和海牙-维斯比规则中所载关于承运人传统除外规定中的头两条规定。对保留这两条中任何一条都存在着强烈的反对意见。关于(a)款，很少有人支持“管理”这一成份，该成份只会造成在船舶的管理与承运人对照管和运送货物的正常义务之间的区别上产生纠纷。然而，有些人赞成笼统的除外规定，其依据是，如果删除该规定，则对分摊海运风险的现行做法上将作很大的修改，这当然会影响到保险上的做法。由于该除外规定系对疏忽的直接免责，因此无法将其作为下文第 6.1.3 条所载经修改的“推定”制度的一部分予以保留：该除外规定要么是作为免责规定，要么就予以删除。

因此，此处将此除外原封不动予以保留，以明确这一立场。

70. 还有人认为，即使删除这一除外，仍应保留对“强制性引水员在船舶领航方面的作为、疏忽或失职”的除外规定，理由是，在该除外规定所涵盖的情形下承运人有理由对要其担负责任感到委屈。这一种除外最自然的会是一种真正的免责。或者可将其列入下文所述的推定制度中，尽管根据其措词，该除外规定所涉及的系并非由承运人的疏忽而造成的损失，因此将其列入推定制度略为不妥。

71. 关于(b)款，海牙和海牙-维斯比规则不仅减少了承运人对火灾可能承担责任的情形（要求承运人必须有实际过失或知情，并且多半还有某种形式的管理失误），而且还可被视为对索赔人规定了举证责任。汉堡规则似未要求管理上的失误，但明确规定索赔人有举证责任。上述条文遵循了海牙和海牙-维斯比规则。然而，对关于火灾的除外规定作了修改，以明确火灾必须发生在承运船舶上：海牙和海牙-维斯比规则的措词都没有这方面的表示。

72. 认为该除外规定有理通常的理由是，火灾事故举证很难，鉴于这种看法，在此以海牙和海牙-维斯比规则的形式保留了此项除外。然而，让该除外规定成为直接免责规定则毫无必要：可根据要求将“船上的火灾”一词置于下文所述“推定”制度下对海牙和海牙-维斯比规则其余除外风险所列的事件之中。为此就有必要取消对承运人实际过失或知情的限制。其结果将与汉堡规则造成的结果类似，原因在于第 6.3.2 条的协同效果，根据该条的规定，承运人对在其管制下行使其职责的人的行为负责。索赔人的举证责任不会因此而增加。

73. 当然可以认为不需要任何特别的除外规定，可在第 6.1.1 条的一般性规则下处理火灾问题。

6.1.3 尽管第 6.1.1 条作了规定，但如果承运人证明货物的损失或损坏以及延误交货是由于下述一事件造成的，如果没有相反的证据，则就可推定承运人或一参与履约方的过失并未造成或促成该损失、损坏或延误。

74. 该条文对海牙和海牙-维斯比规则在绝大多数余下除外风险的规定作了大量修改（但在某些方面又作了补充）：特别是这些除外风险在此处仅仅是作为推定而出现的。磋商结果表明，对究竟应该将传统的除外风险作为免责予以保留还是（在可能的范围内）让其仅作为推定，存在着意见分歧。第二种做法的依据是，某些事件所代表的是承运人没错的情形；如果承运人能够对这类事件予以证明，则有理由推翻举证责任。

75. 然而，有一种观点认为应保留所有除外风险作为真正的免责，即，免除赔偿责任，而不论是否有航行失误的除外。当然，航行失误的除外只是针对航行失误有效，为此原因，在上文第 6.1.2 条中将其作为直接免责而予以保留。

76. 另一种观点认为，由于通常将绝大多数除外规定解释为不适用于属于承运人疏忽的情形，这两种做法在实际上没有很大的区别。

77. 然而，另一种很不同的做法是，应完全删除除外规定，这是因为关于赔偿责任的一般性原则已涵盖了这些除外规定所涉事件。有人反对这种做法，其理由是，在某些国家，不熟悉海事法的法官可能会将完全删除该目录视为有意修改法律。据称，即使某些国家并不需要该清单，但在另一些国家，其还是有用的，而且对不需要它的国家也不会有任何害处。

78. 本评注为说明起见而将有关事项称为“除外”，尽管将至少在这些事项理论上作为免责，还是仅仅作为提出推定的事件之间显然是有相当大区别的。因此，以下是对

构成立足于推定的制度部分的除外（其中大多数而不是全部属于传统的除外）重新进行阐述。根据在磋商期间经常提出的一种看法，已将这些除外大致按照其在海牙和海牙-维斯比规则中为人所熟悉的次序而予以列出。之所以保留这些除外，部分原因是这些除外自 1924 年以来这几十年里已产生了许多弥足珍贵的案例法。

79. 上文曾提到，通常将许多除外解释为仅适用于承运人遭受除外风险并非因疏忽所致的情形。但至少在某些法域中，起码有其他两种除外的具体定义所用措词要求承运人一方没有任何疏忽。这些除外情况系天灾和海难。目前至少在某些法域中，为确定这些除外风险，承运人有必要通过抗辩证明其处于有关情形并非因为疏忽。天灾和海难均可被界定为并非承运人疏忽而产生的行为，而且无法合理地加以防止。不援用无过失而为“推定”制度给这两种除外情形下定义并非轻而易举。可能必须逐步提出新的定义，仅仅是指可提出（可予反驳的）不负责任之推定的严重外部事件。在某些法域中，这可能涉及到将不再使用现行案例法。为此原因，将这两种除外风险列于未了的括号内。将这两种风险放在立足于推定的制度中并不合适，似宜在第 6.1.1 条基本规则下处理可能造成这两种风险的情形。

(一) [天灾]、战争、敌对行动、武装冲突、海盗行为、恐怖主义、骚乱和平民暴乱；

80. 这些基本上属于传统的除外情况，但为了扩大“战争”这一词的范围，添入了“敌对行动、武装冲突、海盗行为和恐怖主义”，因为目前这一词可以解释为涵盖上述其他某些事项，也可以不这么解释。当然需要对这些情况进行解释。将“天灾”置于括号内是因为，虽然其属于传统的除外情况，但对该情况的定义通常要提及不存在疏忽的情况，这就是说，如上文所述，对其不宜设立推定。

(二) 检疫上的限制；政府、公共权力机构负责人或人员进行的干预或设置的障碍[包括使用或根据法律程序进行的干预]；

81. 这是旧的“政府的扣押”除外情况的遗留。对“公共权力机构”这一词在不同国家的涵盖范围如何或许还有疑问。因此，谨慎的做法是保留提及司法约束的说法。

(三) 托运人、控制方或收货人的作为或不作为；

82. “控制方”的定义载于第 1.7 条。

(四) 罢工、关厂、停工或劳工管制；

(五) 在海上拯救或试图拯救生命或财产；

(六) 由于货物内在质量、缺陷或瑕疵而造成的体积或重量的损耗或其他任何损失或损害；

(七) 包装或标记不够或有缺陷的状况；

83. 海牙规则英文本使用了“不够或不充分”等词（法文“imperfection”）。“有缺陷的状况”这几个词可以更明确地表明该条文所涉标记属于易褪色、被雨水冲掉等。

(八) 通过应有的谨慎而无法发现的潜在缺陷。

84. 该海牙规则除外情况的含义不够清楚是众所周知的。该除外情况尤其未指明缺陷存在于何处，究竟是船舶、货物的缺陷还是岸上设备的缺陷。在某些法域中，依赖这种除外情况可能会具有与举证责任有关的好处。为澄清这一问题，可使用船舶、船舶仪器和设备的提法。

(九) 由或替托运人、控制方或收货人搬运货物、装货、储存货物或卸货；

85. 这一新条文所针对的是第 5.2.2 条允许由这些当事方履行职能的情形。

(十) 承运人或参与履约一方在货物对人身、财产或环境造成危害或被牺牲时根据第 5.3 和 5.5 条赋予之权力的作为；

[(十一) 海洋或其他可航水道的风险、危险和事故；]

86. 如果将这些除外情形作为免责情形予以保留，则应将该条文作为除外情形(三)复原至接近其最初的位置。然而，如果使用推定的方法，则鉴于上文所载之理由，是否能有效地保留这一除外情形令人值得怀疑。

87. 上文绝大多数除外情形都与海运有关。是否应提出进一步的除外情形，以涵盖陆运的典型事故，或第 6.1.1 条的一般性规定是否就足以处理这些除外情形值得考虑。

6.1.4 [如果造成损失、损坏或延迟交货的部分原因系承运人不予承担责任的事件，另外部分原因系承运人负有责任的事件，则承运人对所有损失、损坏或延迟交货都负有责任，除非承运人能够证明具体一部分损失是由其不承担责任的事件造成的，但以此程度为限。]

[如果造成损失、损坏或延迟交货的部分原因系承运人不负责任的事件所致，另外部分原因系承运人负有责任的事件所致，则承运人

(a) 对造成的损失、损坏或延迟交货负有责任，但以就损失、损坏或延迟交货寻求赔偿的当事方能够证明这些损失、损坏或延迟交货系承运人负有责任的一个或多个事件所致的程度为限；及

(b) 对损失、损坏或延迟交货不负责任，但以承运人能够证明损失、损坏或延迟交货系承运人不承担责任的一个或多个事件所致。

如果不存在据以确定分摊所有责任的证据，则承运人对所造成的半数损失、损坏或延迟交货负有责任。]

88. 这些备选条文所涉及的是造成损坏的并合原因和连续原因，并其适用不论第 6.1.2 和第 6.1.3 条的任何条文是否被采用：即使第 6.1.1 条构成唯一的赔偿责任制度，仍然需要该条文。

89. 第一个备选案文想要达到的效果与汉堡规则第 5.7 条（以及许多国家的现行法律）相同，但措词力求简化并明确举证责任所在。

90. 第二个备选案文旨在提出一种分担举证责任的全新做法，而且各当事方均承担在某些方面说服无效的风险。磋商结果表明这种新做法得到了一些支持。最为重要的是，第二种备选案文将减轻承运人必须提出相反证明的责任。一些代表和行业代表声称，与第一种备选案文情况相似的现行制度的实际效果是凡损失或损坏有多种原因造成就让承运人承担所有赔偿责任。

91. 第二个备选案文末尾最后一句系针对缺乏充足证据之罕见情形的后备条文。该后备条文旨在作为法院就分摊损失完全无能为力时的最后解决办法。根据第一个备选案文，该条文是不必要的。第一个备选案文下的这一后备规则规定在承运人无法行使其举证责任时由承运人负有全部赔偿责任。

6.2 赔偿额的计算

6.2.1 如果承运人对货物的损失或损坏负有责任，应根据运输合同参照在交货地点和

交货时间这类货物的价格计算应支付的赔偿额。

6.2.2 应根据商品的交易所价格确定货物的价值，或如没有商品交易所价格则根据其市场价确定货物价值，如果没有商品的交易所价格或市场价格，则应参照交货地点同样种类与质量的货物的正常价值确定这些货物的价值。

6.2.3 如果给货物造成损失或损坏，除第 **6.4** 条另有规定外，承运人不应对支付超出第 **6.2.1** 和第 **6.2.2** 条所规定的任何赔偿额负有责任。

92. 这一则条文所遵循的原则显然反映在海牙和海牙-维斯比规则第四.5(b)条。该条文澄清了据信为海牙-维斯比措词的意图，即，将货物价值的减少列入在内，并将间接损害排除在外。第 **6.4** 条涉及因延迟造成的损失或损坏。

6.3 参与履约一方的赔偿责任

6.3.1(a) 参与履约一方需遵照本文书规定承运人必须承担的责任和赔偿责任，并有权在下述时间内享有本文书所规定的承运人的权利和豁免权(一)在其对货物监管期间；和(二)在其他任何时间内，但以其参与执行运输合同所设想的任何活动的范围为限。

(b) 如果承运人同意承担根据本文书承运人必须承担之责任以外的责任，或同意其对交货延迟，或货物的损失或损坏或与货物有关的损失或损坏所承担的赔偿责任高于第 **6.4.2**、第 **6.6.4** 和第 **6.7** 条所规定的限额，则参与履约一方不受该协议的约束，除非参与履约一方明确同意接受这类责任或这类限额。

93. 根据(a)款，“参与履约一方”——根据运输合同履行承运人核心义务的人——必须承担赔偿责任。该条文未对参与履约一方赔偿责任的范围作出界定。其责任范围由其他条文予以确定。尤其是，第 **4.2** 条对赔偿责任的范围作出了部分规定，该条确定了还适用于各参与履约方（例如内陆承运人）的“网络”系统。

94. 在参与履约一方的赔偿责任和承运人的赔偿责任之间作出区分十分重要。承运人（在不违反本文书草案规定的情况下）根据运输合同在第 **4.1** 条所规定的整个责任期间负有责任。而参与履约的承运人则根据运输合同不负有责任，并且根据本文书草案对过失罪不负有责任。作为免除对过失罪所承担的责任的条件，参与履约的承运人在其对货物监护期间或在其他情况下参与执行运输合同期间承担本文书草案规定的责任。货物索赔方有义务证明发生这种的损失或损坏的情况足以迫使相关参与履约一方承担赔偿责任。

95. (b)款规定，各参与履约方都有权自行确定其赔偿责任。承运人同意承担更大的赔偿责任（据推定仅承运人因作这类同意的表示而得到了补偿）对未作相同同意表示的参与履约方不具有约束力。因此，参与履约一方如果本人未明确作出相反的同意表示，则可以放心地依照本文书草案的条款行事。

96. 有意见认为，应删除本条，本条草案下的索赔只应针对与托运人订有合同的承运人。然而，根据不同的看法，应在本文书下对参与履约一方单独作出定义，其赔偿责任应限于其履行的一部分运输。

97. “参与履约方”的定义反映了对该条文的主要争论。主张扩大赔偿责任制度范围的人赞成“参与履约方”的定义所包括的内容多一些，而主张缩小赔偿责任制度范围的人则赞成所作定义更具限制性。第 **1.1.7** 条评注部分所载基本为假设的范例再次作了有益的说明。那些主张扩大赔偿责任制度范围的人声称，在载重汽车运输公司将其义务分包给独立驾驶自有车者之后，如果该驾驶自有载重汽车者。因疏忽而使货物受损，

则该载重汽车运输公司应对货物索赔者负有直接的赔偿责任。载重汽车运输公司根据其合同对承运人负有赔偿责任，因此，货物索赔者可间接地找载重汽车运输公司（出于某种原因无法对承运人提起诉讼的情况除外）。在许多法域中，载重汽车运输公司还就过失罪对货物索赔者直接负有赔偿责任。根据本文书草案就直接诉讼作出规定，将有助于简化程序，更好地保护货物索赔者的权益，并提高一致性。主张缩小赔偿责任制度范围者声称，将其义务分包给独立驾驶自用车者的载重汽车运输公司根据本文书草案不应负有赔偿责任。就驾驶自有载重汽车者因疏忽而造成的损害要求索偿的收货人应只能从订立运输合同的非交通工具营运承运人或从疏忽行事的驾驶自有车者处获得赔偿。对将货物交付给疏忽行事的驾驶自有车者的载重汽车运输公司进行保护也就是保护其与承运人的分包合同的独立性。

6.3.2(a) 在服从第 6.3.3 条的前提下，承运人对下述各方的作为和不作为负有责任

(一) 任何参与履约方，以及

(二) 其他任何人，包括根据运输合同履行或承诺履行承运人任何职责的参与履约方的分包商和代理人，但以该个人是直接或间接根据承运人的请求或在承运人的监督或管制下行事的范围为限，

如同这种作为或不作为系其自己所为。承运人只有在参与履约方或其他人的作为或不作为系在其合同、雇用或代理范围内的情况下方可根据本条款负有责任。

(b) 在服从第 6.3.3 条的前提下，参与履约一方对经其授权根据运输合同履行承运人任何职责的人，包括其分包商、雇员和代理人的作为和不作为负责，如同这类作为或不作为系其本人所为。参与履约方只有在相关人士的作为或不作为系在其合同、雇用的范围内的情况下方可根据本条文负有责任。

98. 第 6.3.2 条确认，承运人对其所有下属（当其根据不同情况在其合同、就业或代理的范围内行事时）的作为和不作为负有责任。参与履约方同样对其所有下属的作为和不作为负有责任。

6.3.3 如果对第 6.3.2 条提及的除承运人以外的任何人提起诉讼，该人如果能够证明其系在其合同、雇用或代理的范围内行事，则享有本文书项下承运人享有的抗辩权以及责任限制等权利。

6.3.4 如果对货物的损失、损坏或延迟交付负有责任者不止一人，其负有共同的赔偿责任，但以第 6.4、6.6 和 6.7 条所规定的限额为限。

6.3.5 在不影响第 6.8 条规定的情况下，所有这类人的总的赔偿责任不应超过本文书所规定的赔偿责任的总限额。

6.4 延迟

6.4.1 下述情况属于延迟交货：未在明确商定的任何时间内在运输合同所规定的目的地交付货物[或，如未订立这类协议，则在顾及合同条款、运输特点以及航行具体情况等因素下有合理理由期望认真的承运人能达到的时限内]。

99. 以上条款的第一部分得到了广泛支持；对置于括号内的第二部分较有争议。“合同条款”这一词对承运人明确不保证抵达时间的种种情形作了规定。

6.4.2 如果延迟交货造成的损失并非因所运送货物的损失或损坏所产生，并因此不在第 6.2 条所涵盖的范围以内，则对这类损失应予支付的赔偿额限制在相当于[……乘以

被延迟货物应付运费]的数额。根据本条文及第 6.7.1 条应支付的总额不应超过第 6.7.1 条对有关货物全损确定的限额。

100. 第 6.7.1 条的一般性限制载有在延迟造成货物损失或损坏的情况下有关损害的限度。本条文就延迟造成的其他损失创设了一个特别限制。这种损失可被称为“经济”或“非有形”损失，有时称作为“间接”损失。但这些用语都没有统一的含义：所有的损失都是经济损失，损失本身并非是无形的，各法律制度在“间接损失”这一词的含义上看法并不一致。因此，提出上述行文措词不失为明智之举。

101. 关于全额，汉堡规则规定，承运人对延迟交货所承担的赔偿责任限制在相当于延迟货物运费应付款 2.5 倍的全额，但不得超过合同规定的应付运费总额。澳大利亚的法律系另外一例，该法律规定，应付款为损失实际全额的最低款、或延迟货物海运费应付款的 2.5 倍；或有关托运人根据相关运输合同而托运的所有货物海运费应付款总额。

102. 第二句确保了不会因本条文的实施而超出对第 6.7.1 条中所载全额的总的限额。

6.5 偏差

(a) 承运人对由于在海上拯救或试图拯救生命或财产而出现的偏航或其他任何合理的偏航所造成的损失、损坏或延迟交付不负责任。

(b) 如果根据国内法偏航本身即构成违反承运人的义务，这类违反仅具有与本文书条文相符的效果。

103. 本条文的目的是确保本文书草案不会被地理偏航或其他形式的偏航所取代。某些法律制度规定，如果承运人存在着可被称之为偏航的违约情况，则认为除外规定，尤其是海牙和（可能还有）海牙-维斯比规定中对包装或单位的限制即被取代。本条文的目的是确保不再会出现这种情况：如海牙-维斯比规则一样，本文书草案（在第 6.8 条中）载有其自己关于丧失限制权的规定。

6.6 舱面货物

6.6.1 只有在下述情况下可以在甲板或甲板以上运送货物

- (一) 这类运送适用法律或行政规则或条例所要求，
- (二) 通过集装箱运送货物，而使用的甲板系为运送这类集装箱所特别安装，或
- (三) 关于本条第(一)款或(二)款未予涵盖的情形，甲板运送应依照运输合同或贸易习俗、惯例和做法或参照有关贸易的其他惯例或做法。

6.6.2 如果依照第 6.6.1(一)和(三)条运送货物，则承运人对甲板运送货物所涉特别风险而造成的货物损失或损坏或延迟交付不负责任。如果根据第 6.6.1(二)条在甲板或甲板以上运送货物，则承运人根据本文书的条款对这类货物的损失或损坏或延迟交付负有责任，而不论其是否在甲板或甲板以上运送的。如果在第 6.6.1 条允许的情形以外的其他情形通过甲板运送货物，则承运人对纯粹因通过甲板运送货物而造成的货物损失或损坏或延迟交付负有责任，而不论第 6.1 条如何规定。

6.6.3 如果根据第 6.6.1(三)条运送货物，则必须将使用甲板运送特定货物的事实列入合同细则中。如未将该事实列入合同细则，则承运人有责任证明甲板运送系依照第 6.6.1(三)条，如果签发了可转让运输单证或可转让电子记录，承运人则无权对本着诚信获得

该可转让运输单证或电子记录的第三方援用该条文。

6.6.4 如果承运人根据第 6.6 条对使用甲板运送的货物的损失或损坏或交货的延迟负有责任，则其赔偿责任仅限于第 6.4 和 6.7 条所规定范围；然而，如果承运人和托运人明确同意在甲板以下运送货物，承运人则无权将其对货物任何损失或损坏的赔偿责任局限于纯粹因甲板上运送货物而造成的损失或损害。

6.7 赔偿责任的限制

6.7.1 在服从于第 6.4.2 条的前提下，承运人对与货物的损失或损坏或有关的损失或损坏的赔偿责任局限在每包或其他货运单位[……]记帐单位或遭损失或损坏货物每公斤毛重[……]记帐单位，取数量较高者，托运人在托运前已对货物的性质和价值进行过申报并将其列入合同细则的情况除外，[或承运人与托运人就高于本条所规定赔偿责任限额的数额已有协议的情况除外。]

6.7.2 如果使用集装箱运送货物，在合同细则中列明包装在这类集装箱内的包或货运单位则被视为一揽子或货运单位。如果合同细则未予列明，则将这些集装箱中的货物视为一个航运单位。

6.7.3 本条所涉记帐单位系国际货币基金定义的特别提款权。本条提及的全额将根据在判决日或当事各方商定的日期该货币的价值折算成一国的本国货币。计算系国际货币基金成员国的一缔约国本国货币对特别提款权的比价所依据的是在该日期有效的国际货币基金对其业务和交易所使用的估价方法。非国际货币基金成员国的一缔约国的本国货币，对特别提款权的比价将按照该国确定的方式计算。

104. 据认为，在现阶段不宜将关于记帐单位的任何数字列入本文书草案。然而，有人支持将海牙-维斯比规则规定的限额作为今后讨论的起点这种观点。

105. 在本文书草案的最后条文中，拟列入类似《限制海事索赔赔偿责任公约 1996 年议定书》第 8 条的一则条文，就调整限额的加速修订程序作出规定。然而，最终商定列入第 6.7.1 条的限额水平将会影响到对加速修订程序的支持。

106. 将第 6.7.1 条的最后部分置于括号内是因为必须决定任何强制性规定究竟应是单方面的强制性规定，还是双方面的强制性规定，即是否应允许当事双方中任何一方增加各自的赔偿责任。

6.8 丧失限制赔偿责任的权利

如果索赔者能够证明货物的[延迟交付]、损失或损坏或与货物有关的损失或损坏是由于声称享有限制权者的个人作为或不作为所造成，而且其具有造成这类损失或损坏系蓄意而为或鲁莽行事并了解可能造成这类损失或损坏，则承运人或第 6.3.2 条提及的任何人士都无权根据本文书第[6.4.2,]、6.6.4 和 6.7 条，[或运送合同]所规定限制的其赔偿责任。

107. “打破”总的限制这种条文在国际公约中十分常见，而且与海牙-维斯比规则第四.5(e)条也是相符的。由于必须有个人过失，因此要求运输公司存在着某种形式的管理失误。但据认为，试图对此规定得更为详细是不适宜的。使用方括号表明，在延迟的情形中是否能打破这种限制值得考虑。适宜这样做的情形似有可能绝无仅有，而且可以指出，存在这样做的可能性会造成给保险带来困难。

6.9 损失、损坏或延误的通知

6.9.1 如不存在相反的证据，可推定承运人根据合同细则中对货物的说明交付了货物，除非在交货前或交货时或在损失或损坏不明显的情况下在交货后三个工作日内将指明货物损失或损坏一般性质的货物或与货物有关的损失或损坏的通知交给承运人或交付货物的参与履约方。对于由收货人和承运人或被提起索赔的参与履约方对货物进行联合检查中查明的损失或损害不需要这类通知。

6.9.2 根据第 6.4 条不应支付任何赔偿，除非在交货以后连续 21 天内将这类损失的通知交给被提起索赔的个人。

6.9.3 在将本章提及的通知交给交付货物的参与履约方时，其效力如同将该通知交给承运人一样，交给承运人的通知与交给交付货物的参与履约方的通知具有同等效力。

6.9.4 关于任何实际的或担心的损失或损坏，索赔或纠纷各当事方必须相互提供一切合理的便利，检查和清点货物。

108. 迅速发送通知实际上很重要。它使得各当事方能够立即对货物进行（最好是联合进行）调查并采取必要的措施，以便防止货物遭到进一步损坏。迅速发送通知本身系各当事方就彼此合理行事并尽可能将损坏加以限制的一般性义务的一部分。如果损坏不很明显，收货人必须有一定的期限进行检查。鉴于这类通知的目的，可将该期限限制在三天的合理范围内。

109. 根据空运法，对未发送适当通知的惩处是丧失索赔权。在海运方面，考虑到对于货物的实际损坏，这一惩处被视为过于严厉。根据本条文所借用的海牙规则，仅适用的假定是，根据运输单证中对货物的介绍适当地交付货物。这不适用于在遭受经济损失的情形下未给予适当的通知。关于延误交货索赔的任何通知都能够而且因此必须在短时期内发送。这类索赔通常只是一种估算。

110. 为了实用，第三段规定，可将有效的通知发送给将货物交付给收货人的参与履约的承运人。显然，在这种情形中，也可恰当地将通知发送给签约的承运人。

6.10 非合同性索赔

就运转合同所涉货物或与该货物有关的损失或损坏而对承运人或参与参与履约方提出的任何诉讼，均可适用本文书规定的抗辩和赔偿责任限制以及本文书规定的责任，而不论该诉讼所依据的是合同、侵权行为还是其他行为。

111. 工作组似宜审议本规定是否妥当。

7. 托运人的义务

7.1 托运人应在不违反运送合同规定的规定的情况下交付待运的货物，货物的状况应能承受预定的运输，包括货物的装载、搬运、理舱、加固和卸载，且不会造成伤害或损坏。如果把货物放在托运人装好的集装箱或拖车之内或之上交付，则托运人必须对集装箱或拖车之内或之上的货物进行理舱和加固，使货物能够承受预定的运输，包括集装箱或拖车的装载、搬运和卸载，且不会造成伤害或损坏。

112. 托运人的基本义务是按运输合同将货物交付给承运人，即按约定的地点和时间交付商定的货物。此外，托运人必须使货物达到适合预定航运的状况，即包装必须坚固、

危险货物必须有适当的标记和标识，温控货物必须以适合运送的温度交付，等等。为了防止事故，这一点对于托运人装载的集装箱和拖车特别重要，因为承运人在通常情况下并不查验其中的货物。

7.2 承运人应根据托运人的请求向其提供承运人所了解并对托运人遵守第 **7.1** 条规定的义务具有合理的必要性或重要性的资料 and 指示。

113. 这应当是一种双向责任。凡是不了解的情况托运人都应当要求提供，而承运人则应协助托运人履行其责任。少数人对此规定持批评观点，认为多此一举。

7.3 托运人应向承运人提供为以下目的所必要且合理的资料、指示和单证：

(a) 装卸和运送货物，包括承运人或参与履约方应采取防范措施；

(b) 遵守当局对拟议的运输的规则、条例及其他要求，包括与货物有关的归档、申请和许可证；

(c) 拟定合同细则并签发运输单证或电子记录，包括第 **8.2.1(b)** 和 (c) 条中提到的细则、合同细则中被指定为托运人的当事方的名称、收货人或订单的名称，除非托运人可以合理地假定此种情况已为运送人所知。

7.4 托运人和承运人根据第 **7.2** 和 **7.3** 条相互提供资料、指示和单证，必须做到及时、准确和完整。

114. 货物的安全和成功的运送在很大程度上取决于当事各方之间的合作。最重要的是，当事各方合理地要求提供的航行资料等等，必须是准确和完整的。每一当事方都必须能够依赖对方提供的资料，而无须对资料的准确性和完整性先做一番审查。另一点则涉及安全问题：资料不仅就客观意义而言是正确的，而且对已知的预期用途也是适宜的。不妨以下面的例子来说明：待运货物的说明在其他情况下本来无可挑剔，但如果被定性为危险货物，而且又无法从托运人提供的说明中看出其危险属性，则此种说明就不是准确和完整的说明。在信息社会中，通常没有时间和资金来核对信息的准确性或完整性。

7.5 托运人和承运人应对因己方未遵守第 **7.2**、**7.3** 和 **7.4** 条为其规定的义务而造成的任何损失或损坏而向对方、收货人和控制方承担赔偿责任。

115. 当事各方对提供错误的或不完整的资料承担严格的赔偿责任。原则上讲，任何一方都不能有任何借口不遵守这一义务。

7.6 托运人对因货物造成的任何损失、损坏或伤害和违反第 **7.1** 条为其规定的义务而向承运人负赔偿责任，除非托运人证明此种损失或损坏是因尽责的托运人无法避免的事件或情形所致或因尽责的托运人无法防止其后果所致。

116. 大多数人认为，托运人对货物造成的损坏（以及对未履行第 **7.1** 条为其规定的义务）的赔偿责任，应当以反向举证有错为基础。但是，少数人认为，应当维持《海牙—维斯比规则》第四.6 条和《汉堡规则》第 13 条中对危险货物造成的损坏的严格赔偿责任。大多数人的观点是，对普通货物和危险货物或污染性货物加以区分的做法已经过时。某些货物是否有危险性，需视情况而定。在某些情况下无害货物可以变成危险货物，而危险货物（就有毒或爆炸性货物而言）如果包装、搬运得当并放在适当船只中运送，则也可能是无害的。“危险”是一个相对概念。大多数人认为，托运人赔偿责任制度的关键应当是这样的：对于任何因货物的性质而造成的损坏，应当由托运人承担风险，对于任何因搬运或运送不当而造成的损坏，则应归入有关承运人赔偿责任的规则的范围。

117. 另一个问题是如何处理在航行期间可能危及人的生命、财产或环境的货物。一种可以考虑的做法是，船长（或实际负责货物的另一人）必须拥有在这种情况下处理此种货物的广泛的处置权，而无须顾忌赔偿责任。第 5.3 和 6.1.3(九)条对这一问题做了处理。至于运送这些货物是否经过承运人的同意（见海牙—维斯比规则）第 6 条规则第四条，在这些条款中无关紧要。《汉堡规则》第 13.4 条也不做这种区分。

7.7 如果在合同细则中被认定为“托运人”的人接受运输单证或电子记录，即使该人不是第 1.19 条中所定义的托运人，该人仍应：**(a)**承担本章和第 11.5 条对托运人规定的责任和赔偿责任；**(b)**有权享有本章和第 13 章规定的托运人的权利和豁免。

118. 应当参照承运人、托运人和发货人的定义以及第 8.1 条的规定阅读本条款。

119. 托运人和承运人被定义为运输合同的当事方。他们以此身份享有某些权利并承担某些赔偿责任。托运人的这种定义留下的问题是，如何处理以下各种人的地位：(1)船上交货型卖方；(2)并非托运人、但在运输单证中被当作托运人提及的代理人；(3)向承运人实际交付货物的人，但此人并不是(1)和(2)中提到的人。

120. 关于(3)，“发货人”的定义包括这种人。根据本条(第 7.7 条)或第 11.5 条，该人不负赔偿责任。他的唯一权利是依据第 8.1 条向实际接受其交货的承运人或履约承运人取得收据。

121. 船上交货型卖方通常遵守第 7.7 条的要求，因为他在凭证中被当作托运人提及，而且他接受这一文件。因此，船上交货型卖方将受本条规定的限制。此外，如果签发的是可转让的单证，则该卖方成为第一持单人并享有持单人的一切权利和赔偿责任，包括控制权。如果签发的是非可转让单证，则该船上交货型卖方依据第 13 条享有诉讼权和控制权，但船上交货型买方（既是收货人又是托运人）须向承运人发出此种通知。

122. 代理人并非（定义所指）托运人，但在单证中被作为托运人提及，此种情形只有当（定义所指）托运人以明示或暗示方式授权此种代理人为所谓的“单证上的托运人”时才会出现。如果此种代理人接受单证，则其地位与上述船上交货型卖方相同。他也可以另做打算，不接受单证。

7.8 托运人对其指定的任何履行本章为托运人规定的任何职责的人的作为和不作为负有责任，其中包括托运人的分包人、雇员、代理人以及任何其他应托运人的请求或在其监督、控制下直接或间接行事的人，如同此种作为或不作为为托运人本人所为。本条款对托运人规定的职责，仅限于有关者的作为或不作为系在该人的合同、雇用或代理范围之内的情形。

123. 本条款的实质内容以《布达佩斯公约》第 8.2 条为基础，但本草稿同第 6.3.2(b)条保持一致。

8. 运输单证和电子记录

8.1 签发运输单证或电子记录

在向承运人或参与履约方交付货物时，

(一) 发货人有权取得一份运输单证或经承运人同意取得一份可证明承运人或参与履约方收到货物的电子记录；

(二) 托运人，或第 7.7 条中提到的人经托运人向承运人指明后，有权从承运人处

取得适当的可转让运输单证，除非托运人和承运人以明示或暗示方式商定不使用可转让运输单证或依照行业的习惯、惯例或做法不使用此种单证。如果承运人和托运人根据第 2.1 条商定使用电子记录，则托运人有权从承运人处取得可转让的电子记录，除非他们商定不使用可转让电子记录或依照行业的习惯、惯例或做法不使用此种记录。

124. 第(一)款规定，第 1.3 条中定义的发货人有权取得一份确认已向承运人或参与履约方实际交付货物的收据。如果发货人不是托运人或第 7.7 条中提到的人，他可能需要有这样一份收据与任何这样的人打交道。

125. 第(二)款依循《海牙规则》和《汉堡规则》，要求承运人依索向托运人签发可转让的提单。对于是“托运人”（承运人的合同对应方）还是“发货人”（向承运人实际交付货物的人）有权取得根据本款签发的运输单证或电子记录，表达了不同的看法。在许多情况下，这两者是同一人，不会产生这一问题。但是，在船上交货的运货方式下，发货人支付运费记收货人-托运人的帐，这两者就不是同一人。如果发货人与托运人之间的关系破裂，两者都会要求取得根据第(2)款签发的运输单证或电子记录。一方面，把得到运输合同项下的控制权益的权利给予订立合同的托运人，似乎是合乎逻辑的。另一方面，把可转让运输单证交给托运人，又会损害发货人收取货款的能力。目前的案文采纳了前一种观点，但似宜对这个问题作进一步考虑。例如，有些人提出，除非根据第(一)款签发的收据已经交出，否则承运人不应根据第(二)款签发可转让运输单证或电子记录。另有些人认为，这个办法解决不了根本的问题；只会把问题的位置提前（并突出根据第(一)款签发的收据的重要性）。

126. 第(二)款还规定，托运人和承运人可以商定不使用可转让运输单证或电子记录。另外，该款说明，此种约定可以是默示的，从而使承运人得以提供托运人可能不要求出具可转让运输单证的服务。再者，在有些行业中，托运人请求提供可转让单证，是极不寻常的做法，或者可转让单证是无用的，比如在短途渡轮运输中。因此，如果行业的习惯、惯例或做法是不使用可转让单证，承运人就无需这样做（即使托运人要求提供此种单证）。

127. 特意使用“行业的”习惯、惯例或做法的提法，而不使用“运输单证或电子记录的签发地”的提法。运输单证或电子记录的签发地，常常难以了解，而且签发地也容易被篡改。可以选择一个远在他方的与合同无其他关联的机构签发运输单证或电子记录，目的仅仅是利用有利的习惯、惯例或做法。

8.2 合同细则

8.2.1 第 8.1 条所提及的运输单证或电子记录中的合同细则必须包括：

- (a) 货物说明；
- (b) 承运人或参与履约方收到货物之前由托运人提供的识别货物的必要标志；
- (c) (一) 包数、件数或数量，
 - (二) 在承运人或参与履约方收到货物前由托运人提供的重量；
- (d) 承运人或参与履约方收到发运货物时货物的表面状况说明；
- (e) 承运人的名称和地址；
- (f) 日期
 - (一) 承运人或参与履约方收到货物的日期，

(二) 货物装船日期，

(三) 运输单证或电子记录的签发日期。

128. 第 8.2.1(a)条提出了一条并未明确写入现行各项国际公约的要求，但它符合这一行业几乎普遍实行的做法。从实际考虑，在合同细则中包括货物说明，是符合当事双方的利益的。

129. 第 8.2.1(b)和(c)条基本符合大多数国家的现行法律和做法，也符合现行的国际制度。这些规定确实在一个方面改变了现行法律：承运人把托运人提供的资料包括在内的义务在承运人无法以合理手段核对这种资料时没有任何例外。按现行法律，如果承运人无任何合理手段核对此种资料的准确性，则（从理论上讲）承运人可以干脆将其从合同细则中略去。根据第 8.2.1(b)和(c)条，即使承运人无合理手段核对资料的准确性，他也必须把托运人提供的资料写入合同细则（但是，承运人可以用第 8.3 条规定的限定性条款来保护自己的权益）。

130. 第 8.2.1(b)条还略去了下述要求：“标记必须盖印在货物上或在打开货物时以其他方式清楚地显示出来，或标在装货物的箱子或覆盖物上，航运结束之前一般应保持可识别。”鉴于上文提到的改变（即承运人即使无合理的手段核对准确性也必须包括托运人提供的资料），如果承运人认为海运结束时标记可能不会看得清了，就允许承运人略去托运人提供的关于标记的资料，似乎不妥当。承运人的补救办法还是用第 8.3 条规定的限定条款来保护自身利益。因此，这一变化实际上不大可能产生什么影响。

131. 关于第 8.2.1(b)和(c)条，托运人必须在承运人收到货物之前以书面方式提供必要的资料；在承运人签发运输单证或电子记录之前提供资料是不够的。关于第 8.2.1(c)条，合同细则必须包括其中列出由托运人提供的所有资料（例如，件数和重量）；当承运人要求得到更全面的资料时，只包括其中列出的一个项目（例如，件数或重量），是不够的。

132. 第 8.2.1(d)条确认了这一在《海牙规则》准备工作文件中明确表达并在其后的各项国际公约中进一步阐述的认识。一些国家的法院偏离了这一原则。

133. 第 8.2.1(e)条肯定了应在运输单证中指明承运人的观点。

134. 第 8.2.1(f)条为承运人提供了三个可写入合同细则的日期选择。

8.2.2 第 8.2.1 条中的“货物表面状况”一词，是指在下述检查的基础上确定的货物状况：

(a) 托运人把货物交付给承运人或参与履约方时所包装的货物进行的合理的外部检查；

(b) 承运人或参与履约方在签发运输单证或电子记录之前实际进行的任何额外检查。

135. 第 8.2.2 条中的“货物表面状况”一词包括客观和主观两个部分。根据第 8.2.2(a)条，除了在发货人把货物交付给承运人或参与履约方时对包装好的货物进行合理的外部检查所能发现的问题之外，承运人并无义务去检查货物。如果货物没有包装，则合同细则需对货物本身的状况作出说明。但是，如果货物已包装好，则状况说明主要涉及包装（除非能透过包装确定货物本身的状况）。特别是集装箱货物，如果托运人交付的是密封的集装箱，承运人在签发运输单证前又未将其打开，则状况说明极不可能

涉及货物本身。

136. 但是，根据第 8.2.2(b)条，如果承运人或参与履约方实际进行了更为彻底的检查（例如，检查货包的内容或打开密封的集装箱），则承运人对此种检查应能查出的一切问题负责。

8.2.3 签字

(a) 运输单证应由承运人或经其授权的人签名。

(b) 电子记录应用承运人或经其授权的人的电子签名认证。就本条规定而言，此种电子签名系指电子记录所包含或以其他方式与之有逻辑联系的电子形式的数据，此种数据用来识别与电子记录有关的签名人并表明承运人对电子记录的认可。

137. 第 8.2.3 条肯定了下述已无争议的观点：运输单证应当有签名，电子记录应当作相应的认证。电子签名的定义取自 2001 年《贸易法委员会电子签字示范法》，经过具体调整将其原意限定在本条规定的范围之内。

8.2.4 合同细则中略去必要的内容

第 8.2.1 条中提到的合同细则，缺少一项或几项或这些细则中的一项或多项不准确，本身并不影响运输单证或电子记录的法律性质或有效性。

138. 第 8.2.4 条肯定下述已无争议的观点，即运输单证或电子记录的有效性并不取决于是否把应列入的细节加以列入。例如，即使提单上理应有日期，但没有日期的提单还是有效的。第 8.2.4 条还延伸了这一并无争议的观点所依据的理念，进而规定运输单证或电子记录的有效性不取决于应当列入的合同细节的准确性。例如，根据这一延伸观念，即使提单的日期理应是准确无误的，但日期有误的提单依然有效。

139. 第 8.4.3 条涉及未遵守第 8.2.1(d)条所引起的后果。

8.3 对合同细则中的货物说明附加限制条件

8.3.1 对于下述情形，承运人可以在签发运输单证或电子记录时本着诚信用加入适当条件的办法对第 8.2.1(b)或 8.2.1(c)条中提到的资料加以限定，以表明承运人不对托运人提供的资料的准确性负有责任：

(a) 非集装箱货物

(一) 如果承运人可以证明他没有合理的手段核对托运人提供的资料，则承运人可以在合同细则中加入一项适当的限制条件，或

(二) 如果承运人有理由认为托运人提供的资料是不准确的，则承运人可以列入一项条件，提供他有理由认为准确无误的资料。

(b) 对用密封集装箱交付给承运人的货物，承运人可以在合同细则中就下述方面列入一项适当的限制条件：

(一) 集装箱内货物的标记，或

(二) 集装箱内货物的包数、件数或数量，除非承运人或参与履约方对集装箱内的货物进行过实际检查或以其他方式实际了解集装箱内的装货。

(c) 对于用密封集装箱交付给承运人或参与履约方的货物，承运人可以在下述情况下对货物重量或集装箱及其装货重量的任何说明附加条件，明确声明承运人未对集装箱过磅：

(一) 承运人能够证明承运人或参与履约方均未曾对集装箱过磅，且

(二) 托运人和承运人未在运货之前商定对集装箱过磅并将其重量写入合同细则。

140. 第 8.3.1 条与大多数国家的现行法律和惯例基本一致。尽管现行的法律一般都允许承运人为保护自己而在合同细则中略去对无法查对的货物的说明，但在实践中这种做法基本上没有意义。即使承运人无法核对货物说明，托运人一般仍要求提供载有货物说明的运输单证或电子记录，以便根据销售合同得到付款。因此，迫于商业压力，承运人其实无法利用现行法律所明确认可的这一种保护形式。加入限制性条件，反映出承运人试图重新获得保护。限制性条件的例子通常包括“据称载有”和“托运人申报的重量和数字”。其他一些限制条件也能发挥作用，视具体需要而定。

141. 第 8.3.1(a)和(b)条中提出的列入限制条件的标准，与《海牙规则》和《海牙—维斯比规则》第三.3 条以及《汉堡规则》第 16.1 条的但书中提出的标准基本相同，只是本条款去掉了《海牙规则》和《汉堡规则》中免除承运人下述责任的词语，即承运人有责任在有合理的理由怀疑托运人提供的资料未准确地说明货物情况时列入本来要求提供的资料。如果承运人有合理的理由怀疑托运人提供的资料未准确地说明货物情况，承运人有义务在有合理手段可以这样做时核对这种资料。因此，可免除承运人列入本来要求提供的资料的唯一情形，是没有合理的手段来查核资料。因此，合理怀疑这种例外情形是多余的。

142. 关于集装箱货物重量的限制条件造成特殊问题。在有些港口，对装有货物的集装箱过磅的设施根本不存在。在这种情况下，承运人要证明自己没有合理的手段核对托运人提供的重量资料，是轻而易举的事。不过，即使是在有过磅设施而是能够使用此种设施的港口，习惯做法通常是不经过磅即装载集装箱。有时，这样做是因为花时间在集装箱过磅会耽误船舶的启程时间（尤其是如果托运人在快要启航时才把集装箱交付给承运人的话）。这样做往往还是因为重量并无商业重要性，对集装箱过磅花费的时间和费用因不能带来任何商业益处而没有必要。但是，在有些情况下重量具有商业重要性，因此，应当允许收货人依赖运输单证中的重量说明，除非承运人事实上显然未对集装箱过磅。

143. 鉴于集装箱货物重量限制性条件所产生的这些特殊问题，第 8.3.1(c)条以独特的方式具体论及这一问题。该条款要求明确声明承运人事实上未对货物过磅。承运人只能在下述情况下列入此种声明：情况确凿（即承运人未对集装箱过磅）；承运人和托运人并未在运货之前以书面方式商定将对集装箱过磅并把重量列入合同细则，第 8.3.1(c) (二)条承认，在某些情况下集装箱的重量具有商业重要性，在这种情况下，托运人可以理直气壮地坚持要求在不加限制条件的情况下把重量列入运输单证。为了保护这种正当权益，托运人可以在运货之前订立一项明确的协议（例如，在货物订舱单中）。但是，如果没有事先订立此种协议，承运人即可假定集装箱的重量无商业重要性。然后，承运人即可不经过磅将集装箱装船，并对运输单证上列出的任何重量附加限制条件，而无须证明承运人无合理的手段核对托运人申报的重量。

144. 第 8.3.1(a)(二)条和第 8.3.1(b)条还承认，承运人也可在其认为托运人提供的资料不准确时提供准确的资料。

8.3.2 合理的核对手段

为第 8.3.1 条目的：

(a) “合理的核对手段”不但必须实际可行，而且必须在商业上合理；

(b) 承运人在下述情况下签发运输单证或电子记录即为“本着诚信”行事：

(一) 承运人并不实际了解运输单证或电子记录中的任何实质性声明严重弄虚作假，

(二) 承运人并非明知运输单证或电子记录中的实质性声明可能严重弄虚作假而故意不确定该实质性声明是否严重弄虚作假。

(c) 证明承运人在签发运输单证或电子记录时是否本着诚信行事的责任，由声称承运人未本着诚信行事的当事人承担。

145. 第 8.3.2(a)条明确了“合理的核对手段”的含义。举例来说，打开封好的集装箱或卸下集装箱验货，即使在某些情况下可能实际可行，但从商业上来说还是不合理。因此，总是允许承运人在签发运输单证或电子记录时对托运人用密封的集装箱发送的货物的说明附加限制条件，除非承运人可用某种实际可行而且商业上合理的手段来核对托运人提供的资料（这必须是除了打开集装箱以外的某种手段）。例如，如果托运人装填集装箱时承运人指派其代理人到场，由其在装货期间核对托运人提供的资料的准确性，则不允许承运人对货物说明附加限制条件。

146. 第 8.3.2(b)条明确了“诚信”的含义。第 8.3.2(c)条规定，证明缺乏诚信的责任应由声称承运人未本着诚信行事的当事人来承担。

8.3.3 初步证据和确凿证据

除非第 8.3.4 条另有规定，否则证明收到货物的运输单证或电子记录即为：

(a) 承运人收到合同细则中所说明的货物的初步证据；

(b) 承运人收到合同细则中所说明的货物的确凿证据，条件是

[(-)] 可转让运输单证或可转让电子记录已转给本着诚信行事的第三方[或

(二) 本着诚信行事的人已支付价值或以其他方式改变了其依赖合同细则中的货物说明的地位]。

147. 第 8.3.3(a)条只是确认这样一条普遍承认的规则，即：作为一般事项，可证明承运人收到货物的运输单证或电子记录是表明货物符合合同细则说明的初步证据。

148. 第 8.3.3(b)条确认，为了保护依赖于运输单证和电子记录中的说明的无辜第三方，在某些情况下，运输单证或电子记录不仅是初步证据，而且还是确凿证据。对第 8.3.3(b) (-)条普遍表示支持，认为它可保护可转让运输单证或电子记录的持有人。

149. 尽管如此，也有人表示支持第 8.3.3(b)(二)条，认为它可保护任何已支付价值或以其他方式改变其依赖于合同细则所载货物说明的地位本着诚信行事的人，而不论运输单证或电子记录是否可以转让。例如，如果船上交货型卖方由船上交货型买方负担运费安排运输，则买方为托运人。但是，承运人可以把不可转让运输单证签给卖方，而买方则可以依据运输单证中的货物说明向卖方支付购买货款。

8.3.4 限制条款的效力

如果合同细则载有一项符合第 8.3.1 条的要求的限制条款，则在该条款对货物说明所作限制范围内，运输单证不构成第 8.3.3 条所规定的初步证据或确凿证据。

150. 第 8.3.4 条只是说明了符合第 8.3.1 条的要求的限制条款的效力。加上限制条款，并非必然全部否定货物说明所具有的初步证据力或确凿证据力。例如，如果货物说明列出了运货的件数或说明了货物的标记，那么诸如“托运人申报的重量”之类的限制条款并不会影响货物说明的证据价值。

151. 根据这一规定，每项限制条款只要符合第 8.3.1 条的要求都依其措辞而具有效力。对于非集装箱货物，这一结论已被普遍接受，但对于承运人是否应对集装箱货物享有如此广泛的权利，则意见不一致。

152. 有些人认为，对于集装箱货物和非集装箱货物，商业上的要求有明显区别。就集装箱货物而言，承运人依赖限制条款推脱责任的典型论据是，承运人从托运人那里收到什么样的货物，就把它原封不动地交付给收货人：密闭集装箱（其中的内容无法查验）。有争议的是，一旦承运人交付的货物有出入（例如，集装箱受损，可能给货物造成损失或损坏，或者集装箱在航程中已被不适当地打开），权利的平衡就发生了倾斜。到了这种地步，承运人已无法再建立同样的保管链。此外，集装箱似乎也在承运人保管期间出了问题。收货人依赖于合同细则中的货物说明的权利也因此而加强。为了反映这些观点，不妨用下述草案修订目前的条款：

153. “如果合同细则包括一项限制条款，那么当该条款根据第 8.3.5 条‘具有效力’时，在该条款对货物说明所作限制的范围内，运输单证不构成第 8.3.3 条所规定的初步证据或确凿证据。”

154. 为此，似有必要加入一个新的条款即第 8.3.5 条，规定：

“对下述两种情形，合同细则中的限制条款为第 8.3.4 条之目的而具有效力：

(a) 对非集装箱货物，符合第 8.3.1 条要求的限制条款依其措辞而具有效力。

(b) 对放在密闭集装箱内运送的货物，符合第 8.3.1 条要求的限制条件依其措辞而具有效力，条件是：

(一) 承运人或参与履约方原封不动、完好无损地交付集装箱，但集装箱的损坏并非为造成货物的任何损失或损坏的原因的，不在此列；

(二) 没有证据表明在承运人或参与履约方收到集装箱后曾在交货前打开过集装箱，但以下情形不在此列：

(1) 为检查目的而打开集装箱，

(2) 检查时有适当见证，且

(3) 检查后重新适当地关上集装箱，如检查前集装箱加封的，则重新封上。

8.4 合同细则中的缺漏

8.4.1 日期

合同细则中列入日期但未指明其意义的，该日期：

(a) 在合同细则注明货物已装船的情形，应视为运输单证或电子记录中列明的所有货物的装船日期；或

(b) 在合同细则未注明货物已装船的情形，应视为承运人或参与履约方收到货物的日期。

155. 第 8.4.1 条具体规定了合同细则列入日期而未指明其意义所产生的后果。就“已装船”提单或类似的单证或电子记录而言，如果上面注明货物已经装船，则不明确的日期应视为货物装船的日期。相反，就“备运”提单或其他单证或电子记录而言，如果上面未注明货物已经装船，则不明确的日期应视为承运人或参与履约方收到货物的日期。

[8.4.2 未指明承运人

如果合同细则未指明承运人但注明货物已装上指定船只，则应推定承运人是该船的注册船主。如果注册船主能够证明运送货物时该船只被光船租用，则注册船主可以推翻这一推定，因为光船租赁把运送货物的契约责任转移给已指明的光船承租人。[如果注册船主根据本条推翻了他是承运人的推定，则应以推定注册船主是承运人的同样方式，推定运送货物时的光船承租人是承运人。]]

156. 本条款试图处理当某人准备根据第 13 章对承运人行使诉讼权而合同细则未按第 8.2.1(a)条的要求列明承运人的名称和地址时所遇到的问题。虽然已经对这个问题进行过大量的讨论，但还是有不少争议。关于涉及注册船主的任何推定是否可取，分歧极大。即使是支持本条款的人也认为，这个办法仍有疑问，不过在目前的情况下也找不出更好的办法了。

157. 本条款允许注册船主通过证明运货时船只被光船租用并适当指明光船承租人的方式来推翻上述推定。第 14.5 条论及对光船承租人提起诉讼的时效期限。

158. 根据本条最后一句话，应“以推定注册船主是承运人的同样方式推定光船承租人是承运人”。除其他含义之外，这是指光船承租人有权证明运货时还有其他光船租赁安排。第二种推定也许不是可以被普遍接受的，因为这种推定是无法反驳的，除非涉及到一名后继光船承租人。

159. 当涉及门到门运输时，本条款有可能使海运段的船主成为全部航程的“承运人”。由于提单可能是由不掌握任何运输工具的人签发的，这会使上述船主承担意想不到的赔偿责任。有人提出应当避免这种结果，免除船主对装船之前或卸船之后发生的损坏的责任。拟定这种保护性规定并非易事。如果规定每种运输工具的所有人是各自负责的运输段的承运人，那么一旦在货物从一种运输方式转为另一种运输方式期间发生损失或损坏，就有可能出现大量的问题。如果明确指明某些种类的运输工具，那么任何人都没有资格作部分运段的承运人。

8.4.3 表面状况

如果合同细则未说明在承运人或参与履约方从托运人处收到货物时货物的表面状况，则根据第 8.3.3 条，运输单证或电子记录即是证明托运人将货物交付给承运人或参与履约方时货物表面处于良好状况的初步证据或确凿证据，视情形而定。

9. 运费

9.1 (a) 运费是在按第 4.1.3 条提及的时间和地点向收货人交货时挣得的，除非各方同意运费全部和部分地是在较早的时间点挣得的。

(b) 除非另有协议，对于在货物的运费被挣得之前被丢失的任何货物不应付给运费。

9.2 (a) 运费在挣得后就应予以支付，除非各方已同意，运费全部或部分地在较早或较晚的时间点支付。

(b) 如果在挣得运费后货物被丢失、损坏或因其他原因而没有按运输合同的规定交付给收货人，那么仍然应该支付运费，不管这种丢失、损坏或未能交货的原因如何。

(c) 除非另有协定，对运费的支付不得因为托运人或收货人可能对承运人有反诉[对这种反诉的债务或金额还没有商定或确定]，而进行抵消、克扣或打折。

9.3 (a) 除非另有协议，托运人有义务支付运费以及运送货物附带的其他费用。

(b) 如果运输合同规定托运人或合同细则中确定为托运人的其他任何人的赔偿责任在发生某一事件或某一时间点以后将全部或部分地停止，那么对于以下的情况，这种停止无效：

(一) 对于托运人或第 7.7 条中提及的个人根据第 7 章所承担的任何赔偿责任；
或

(二) 对于任何根据运输合同应支付给承运人的金额，但如承运人根据第 9.5 条或其他对支付此种金额已有足够的担保，在此程度内应予以例外。

(三) 在其与第 12.4 条的规定相冲突的范围内。

9.4 (a) 如果运输单证或电子记录内的合同细则载有“运费已预付”的声明或一项类似性质的声明，那么持单人和收货人都不对支付运费负有责任。如果持单人或收货人也是托运人，此项规定不适用。

(b) 如果一份运输单证或一份电子记录中的合同细则载有“运费待收”的声明或一项类似性质的声明，该项声明就是通知收货人其可能对支付运费负有责任。

9.5 (a) [尽管有相反的协议，]如果按照适用于运输合同的国内法收货人对以下所提及的付款负有责任并在此范围内，承运人有权对货物加以留存直到下列款项付讫

(一) 运输、空舱费、滞期费、扣留的损失费以及承运人发生的有关该货物的其他所有可偿付费用，

(二) 根据运输合同应向承运人支付的任何损坏赔偿。

(三) 应向承运人支付的有关该货物共同海损的分摊款，

或已对这种支付提供了足够的担保。

(b) 如果本条(a)款所提及的款项未付讫或未完全付讫, 承运人则有权(根据适用国内法所规定的任何程序) 出售该货物并从该出售的所得中收回应付给其的金额(包括这种追索的费用)。这种出售收益所剩的任何余额应交给收货人。

10. 向收货人交货

160. 在现行的海上运输公约中对交货这一问题只作了有限程度的探讨。本条对这一问题仅提供一些规则。本条不奢望试图解决有关交货问题的所有问题。

161. 主要的问题是货物到达目的地时常常没有什么人在那儿接收货物。特别是, 如果已签发了一份可转让运输单证或可转让电子记录时, 就会产生问题。提单制度的正常运作所根据的假定是, 在货物到达目的地时单证的持有人将该单证向承运人提示, 随后, 承运人凭所交出的单证将货物交给该持单人。然而, 当货物到达目的地时常常还没有得到可转让的单证。这种情况可能是有各种各样商业上的原因造成的, 例如货物供资安排的信贷期可能要比航程长, 或者是因目的地遥远或官僚机构的障碍。尽管这一点, 承运人在航程结束时必须能够处理该货物。承运人不应该被迫承担应继续保管货物而造成的额外费用和 risk。此外, 也可能出现的情况是, 在目的地得不到合适的仓储设施。如果在这种情况下承运人将货物交付给(还)没有持有该可转让单证的人, 那他就会承担 risk, 因为他在提单中所作的承诺是将货物交给该单证的持单人。另一方面, 持单人必须能够依靠一份可转让单证所提供的保障。该持单人也许已经为货物付了款或者已经为货物提供了资金以换取该单证上的一项保证。因此, 其理所当然地会将该可转让的运输单证看成是“货物的钥匙”。

162. 本条试图在这两种合法的利益之间达成一项平衡。他不给承运人规定有一项义务仅凭单证交付货物。现行惯例跟这两种义务都偏离很大, 因此不能使其成为强制性的义务。相反, 本条考虑到可转让运输单证的双重功能: 它既是一项名符其实的运输合同, 也是一份所有权文据。两种功能都需得到双方的尊重。以哪一种功能为主可取决于案例的具体情况。本条谨提供一些一般性的规则。

10.1 当货物到达目的地后, 根据运输合同行使其任何权利的收货人应在第 4.1.3 条提到的时间和地点收下交付的货物。如果收货人违反这一义务而将货物留给承运人或履约方保管, 该承运人或履约方对该货物将作为收货人的代理人行事, 但是对这些货物丢失或损坏不负任何赔偿责任, 除非丢失或损坏是由于承运人蓄意的个人行动或疏忽而造成的, 或明知可能会造成这种丢失或损坏而仍轻率采取的个人行动或疏忽造成的。

163. 根据第 5.1 条, 承运人有义务将货物交给收货人。没有列入一条对应的规定, 即收货人有义务收货, 这是因为根据现行惯例, 收货人不需要收货是可以接受的。只有在收货人行使根据运输合同所规定的任何权利时其才有义务这么做。如果收货人不作任何事情, 其也没有义务收货。还参看第 12.2 条。

164. 收货人有义务收货而不收货的后果是, 承运人事实上不再对货物的丢失或损坏承担责任。在没有义务收货时而没有收货的后果在第 10.3 和 10.4 条中进行了探讨。

10.2 应承运人或交付货物的履约方的请求, 收货人应以目的地惯用的方式确认承运人或履约方已交货。

165. 事实上, 许多承运人要求收货人提供某种形式的书面证据证明承运人已交货。此规定为这种惯例提供了法律根据。

166. 如果已签发一份可转让运输单证, 该单证的履行常常以该单证背面最近一位持单

人的签字为证。

10.3.1 如果没有签发可转让运输单证或可转让电子记录：

(一) 控制方应在货物到达目的地之前或到达时将收货人的姓名告知承运人。

(二) 承运人应在第 4.1.3 条所提及的时间和地点在收货人出示适当的身份证明后将货物交给收货人。

167. 适用本规定的情况是没有签发可转让单证或电子记录以及不管是按书面通信制度或者是按电子通信制度都没有使用单证。在这种情况下，运输合同没有双重功能。原则上来说，应由承运人与其签订合同的一方或控制方（如果其是签约方以外的别人）来保证可以交货。

10.3.2 如果已签发一份可转让的运输单证或可转让的电子记录，应适用下列规定：

(a) (一) 在不影响到第 10.1 条规定的情况下，一份可转让运输单证的持有人有权要求承运人在货物到达目的地后交货，在这种情况下承运人应在第 4.1.3 条所提及的时间和地点凭提交的可转让运输单证向该持单人交货。如果已签发的可转让运输单证的原件不止一份，那么交出一份种原件就够了，其他的原件即行失效。

(二) 在不影响到第 10.1 条规定的情况下，一份可转让电子记录的持有人有权在货物到达目的地后要求承运人交货，在这种情况下如果该持单人根据第 2.4 条提及的程序规则证明其是该电子记录的持有人，则承运人应在第 4.1.3 条提到的时间和地点向该持单人交货。在交货后该电子记录即行失效。

(b) 如果持单人在货物到达目的地后没有要求承运人交货，承运人应相应地通知控制方，或者，如果在作出合理的努力后不能确定或找到控制方时，则通知托运人。在这种情况下，控制方或托运人应给承运人发出交货的指示。如果承运人在作出合理的努力后不能确认和找到控制方或托运人，那么第 7.7 条提到的个人则被视为是本款目的的托运人。

(c) 尽管本条(d)款的规定，根据本条(b)款按照控制方或托运人的指示交货的承运人就不再有义务根据运输合同（向持单人）交货，不管是否已将该可转让运输单证交给了他，或者根据一份可转让的电子记录要求交货的人根据第 2.4 条提及的程序规则证明其是持单人。

(d) 如果承运人在目的地的交货是在可转让运输单证未交给承运人或没有上文第(a)(二)款所提及的证明的情况下进行的，那么一名在承运人已将货物交给收货人或根据该运输合同以外的任何合同或其他安排有权得到这些货物的个人后才取得单证的持单人，只有在以下情况才可以取得该运输合同项下的权利，即该可转让运输单证或可转让电子记录的转手是根据这种交货以前作出的合同或其他安排进行的，除非该持单人在其成为持单人时不知道，事先也不可能合理地知道这种交货。

(e) 如果控制方或托运人不给承运人提供有关交货的足够指示，承运人有权行使第 10.4 条规定的权利。但不影响承运人可以对该控制方或托运人可能提出的其他任何补偿要求。

168. 在介绍性评论中所提到的问题特别产生在已签发一份可转让单证和电子记录的情况。本条已对利益的平衡作了探讨。

169. 第 10.3.2(a)(一)条的第一句范围有限。根据现行惯例，没有行使运输合同规定的任何权利的持单人有权，但没有义务要求交货。此外，该款并不排除这样的可能性，持

单人以外的个人有权要求交货。其仅规定，如果持单人要求交货，承运人有义务交货，因此就必须解除其根据运输合同在目的地交货的义务。该规定没有解决货物在目的价值为负数的问题。

170. 此外，(一)款所遵循的通常惯例是该可转让单证得有持单人交给承运人。该惯例还保护了承运人，因为该单证明确了有权收货的个人。跟第 11.2(b)(三)条提及的提前交货的情况相反，交出一份原件就够了。在这一点时，其他任何原件即失效。

171. 第 10.3.2(a)(三)条对可转让电子记录来说是(一)条的翻版。根据一个电子通信系统，在交货时得不到可转让记录的一些原因可以予以去除。但是在有些情况下，例如如果信贷期延长到航运期以后，那么在任何电子商务体系中问题跟纸面提单系统的情况一样。

172. 在 2.4 条中规定适用于使用可转让电子记录合同规则必须规定持单人应以什么方式才能向承运人证明其身份。如果这些规则不作这些规定，那么任何可转让的单证，不管是电子形式的还是纸面形式的，就缺少一个基本的特征。后果必然是，该记录不可转让。

173. (b)到(e)款涉及的情况是持单人没有使用其权利取得交付的货物。这里，受到威胁的是提单制度是否能正常运行。当事人可能会选择遵循一种更有风险的方针。

174. 因为是货物方面决定不适当地注意可转让单证的合同功能，因此(b)款规定，如果一持单人不出现，承运人必须首先征求本款所提到的个人中的任何一人的指示。这些个人有义务给承运人适当的指示，除非一项有效的“责任中止条款”使这些人中的任何人免除这种义务。没有该项责任中止条款，这些人对于未给承运人适当的指示来处置货物可能承担赔偿责任。没有规定这些人当中任何人应该自己收货。在这里，没有任何适当的指示，承运人不得行使其根据第 10.4 条规定的权利：将货物储存并出售。事实上(b)款所遵循的是一种普遍的惯例，租船人在合同上有权向承运人发出交货指示。

175. (c)款规定了承运人执行按照前款所发指示的后果。在这种情况下，承运人被免除了其向收货人交货的一般性义务。为避免任何怀疑，承运人不得被免除运输合同为其规定的所有的义务，例如当货物被以破损状况交货时支付赔偿的义务。

176. 这种选择是不免除承运人的义务，但是其应有权从托运人或控制方得到适当的保障。然而，如果承运人不能得到适当的保障，这种选择仍然是可以修改的。

177. 在所有情况下一份可转让单证的持有人应该提高警惕而且在原则上在船舶到达后应采取步骤以便保护其安全。

178. (d)款对于承运人交货后可转让单证没有被交出的情况提出了一项规则，例如 (b)和(c)款的情况。首先，必须指出，在这种情况下，以(a)款的主要规则为准：“无罪”的第三方提单持有人仍然有权要求交货。(d)款的最后一部分再次确认了这一规则。这仍然是承运人的一个风险并且构成了整个第 10.3.2 条试图达到的平衡的一个基本组成部分。

179. 然而，一名持单人常常知道或应有理由已经知道没有出示可转让单证而交货的情况。在这种情况下，而且，如果他是在这种交货后成为持单人的，这就不再有任何理由来对其进行保护。在这种情况下，他只有在按照交货之前已经存在的合同或其他安排成为持单人的情况下才具有提单项下的权利（例如对货物损坏索赔的权利）。否则，该提单须视为失效。因此，这一规则涉及的是一些诚信案例，在这种案例中，提单在这一串出售人和购买人内部的转手被延误了。这不排除这样的可能，在交货以后该已

失效的提单项下的某些权利可被转让给第三方，但是这一点得通过具体协议来实施，而不是仅通过在提单上背书。

180. 但是有人争辩说，例如(b)和(c)款中这样的规定有可能助长欺骗行为。如果承运人不能找到持单人并从托运人处收到指示，（比如）托运人就可以能够通过指示向其他地方交货，从而将持有这些单证的银行的担保破坏掉，。如果不凭所持的单证就可以随便交货，那么银行担保的效力一般说来就会大大减少。

181. 另一方面，还可以说，在世界上许多地方，承运人简直不可能总是坚持要求在交货时把提单交出，把错误责任总是（或通常）推在在其他情况下交出货物的承运人头上，这没有反映了许多地方和情况下的交货现实。正确的办法是，收货人或被背书人应该保持警惕，争取在船舶到达时交货；将提单作为担保的银行必须为其自己的利益采取积极行动并保持警惕，注意其提单代表担保的船舶的到达并在到达时采取步骤。于是，有人提出，例如(b)跟(c)一类的规定有助于现代贸易。

182. (c)款提到了第 10.4 条规定的笼统的后备立场。

10.4.1(a) 如果货物到达了目的地并且

(一) 货物实际上不是由收货人在第 4.1.3 条提及的时间和地点接收的，而且在承运人或履约方和继承运输合同的收货人之间没有缔结明示或默示的合同；或

(二) 根据适用法律或规定不允许承运人向收货人交货，

那么承运人就有权行使(b)款所提及的权利和补救办法。

(b) 在(a)款说明的情况下，承运人有权行使以下的一些或所有权利和补救办法，风险和帐款由货物的权利人承担：

(一) 将货物存放在任何合适的地方；

(二) 如果货物包装存在集装箱内，则将货物打开包装，或对货物采取其他根据承运人的意见为情况所合理需要的行动；或

(三) 根据货物当时所在地方的惯例或法规的要求将货物出售。

(c) 如果货物根据(b)(三)款予以出售，承运人可从出售的收入中扣除必要的金额

(一) 以支付或偿还因为货物而发生的任何费用；以及

(二) 支付或偿还承运人在第 9.5(a)条中提及并应付给承运人的其他任何金额。

在这些扣除的前提下，承运人应将出售的收入为货物权利人的利益进行保管。

10.4.2. 只有在承运人通知任何在合同细则中明确为货物到达目的地的被通知人、收货人或控制方或托运人，货物已到达目的地之后，才允许承运人行使第 10.4.1 项下的权利。

10.4.3. 承运人或履约方在行使其第 10.4.1 条提及的权利时作为货物权利人的代理行事，但是对于这些货物的丢失或损坏不负担任何赔偿责任，除非这种丢失或损坏是由于[承运人蓄意的个人行为或疏忽，或者明知很可能会造成这种丢失或损坏仍轻率进行的个人行为或疏忽而造成的]。

183. 有时会有这样的情况，在目的地，承运人不能或没有权利交货。收货人也许不出现或拒绝交货，而托运人也不感兴趣，或者货物也许被扣押或因为其他原因法律阻止交货。在这类情况下，承运人常常得采取某些措施以便处理该货物。

184. 一般说来，该规定遵循了有关这一问题的各种国内法的规定。应给予承运人合理的行动自由，但是总应在合理的限度之内。如果承运人决定出售货物，适用的国内法可以规定某种形式的法庭监督。这种出售的净收入必须提供给承运人所代理的货物权利人。该个人无须非得是运输合同的一方，但是可能是货物的物主或保险人。

11. 控制权

185. 与其他运输公约情况不一样，控制权的问题在海事公约中没有得到探讨。按照提单制度形成的各种惯例可能是以往没有感到有紧迫需要的原因。今天，海运的情况已不一样了。在许多行业中使用可转让运输单证在迅速减少，或者已完全消失。此外，一种明确的可转让的控制权可以在发展电子商务系统时起到有益的作用，因为在电子商务中不使用本文书草案定义电子记录。

11.1 货物控制权意味着运输合同项下在第 **4.1.1** 条所规定的责任期内就这些货物向承运人下达指示的权利。这种向承运人下达指示的权利包括以下几种权利：

- (一) 就该货物下达或更改不构成对运输合同进行修改的指示；
- (二) 要求在货物到达目的地以前交货；
- (三) 用其他任何一个人，包括控制方，来替代收货人；
- (四) 与承运人就修改运输合同达成协议。

186. 本规定定义了控制权。它对构成修改运输合同的指示和不构成这种修改的指示加以区别。(一)款所涉及的是一项运输合同范围内‘正常’的指示，比如用某一种温度来运输货物。(二)和(三)款对于没有得到付款的出售人来说是很重要的，因为它可能仍保留对货物的权利或者希望行使其销售合同项下的中途停运权。(二)款可以使出售人阻止货物到达收货人管辖的地方，而(三)款使控制方能安排将货物交付给他自己、其代理人或一个新的买主。(四)款所强调的是，对于所有的实际目的，控制方在运输期间是承运人的对应方。本条规定控制方可以完全控制货物。

11.2 (a) 当不签发任何可转让运输文件或可转让电子记录时，适用下列规则：

- (一) 托运人是控制方，除非托运人或收货人同意另一个人作为控制方，而且托运人将此通知承运人。托运人和收货人可以同意收货人为控制方。
- (二) 控制方有权将控制权转让给另一个人，在这种转让以后，转让人即失去其控制权。转让人或受让人应将这种转让通知承运人。
- (三) 当控制方根据第 **11.1** 条行使控制权时，其应出示适当的身份证明。

(b) 当签发一项可转让运输单证时，适用下列规则：

- (一) 持单人，在签发的可转让运输单证原件不止一份时，所有原件的持有人是唯一的控制方。
- (二) 持单人有权根据第 **12.1** 条将该可转让运输单证转给另一个人从而转让控制权，在这种转让以后该转让人即失去其控制权。如果所签发该文件的原件不止一份，为了实现这种控制权的转让必须将所有原件都转手。
- (三) 为了行使控制权，如果承运人有此种要求，持单人应向承运人出示该可转让运输单证。如果签发的该单证原件不止一份，则应出示所有的原件。

(四) 任何由持单人发出的第 11.1(一)、(二)和(四)条所提及的指示在根据第 11.3 条生效后应在该可转让运输单证中声明。

(c) 当签发一份可转让电子记录时:

(一) 持单人是唯一的控制方并有权根据第 2.4 条提及的程序规则将该可转让电子记录转手从而将控制权转让给另一个人, 在这种转让后, 该转让人即失去其控制权。

(二) 为了行使其控制权, 如果承运人有此要求, 该持单人应按照第 2.4 条提及的程序规则证明其是该持单人。

(三) 持单人发出的第 11.1、(一)、(二)和(四)条所提及的任何指示在根据第 11.3 条生效后应在电子记录中声明。

(d) 尽管有第 12.4 条规定, 一个个人如果不是托运人或第 7.7 条提及的个人, 在没有行使控制权之前就将该权转让, 应在这种转让后即被免除该运输合同或本文书规定控制方应承担的责任。

187. (a)款适用于所有案例, 已签发一份可转让单证的情况例外。原则是, 托运人是控制方, 但是他可与收货人达成另外的协议。本款包括的第二条原则是控制方有权将其权利转让给第三方。

188. 与公路货运公约等的立场不同, 在这类公约中为了转让控制权, 必须转让该不可转让的公路发货通知的某一联, 而根据(a)款, 该单证不起任何作用。控制方在货物最后交货之前仍然控制货物。此外, 不存在货物一到达其交货地点控制权就从托运人自动转让给货主, 而海运货单统一规则所规定的却如此。如果有这种自动转让, 那么最通常的托运人给承运人的指示, 即在其收到托运人确认货款已经付讫之前不要交货, 可能成为无效。显然, 这会引起严重的和实际的关心。

189. 当签发了一份可转让运输单证以后, 适用(b)款。在这么规定该单证的持有人是唯一的控制方。如果通过背书将该可转让单证转手给另一方, 那么控制权也自动地被转让。此外, 如果持单人想要行使其控制权, 则适用提示规则。为了保护第三方持单人, 对于运输合同的任何修改须在该可转让单证上声明。

190. 如果该可转让单证在签发时有一份以上原件, 那就会产生麻烦情况。该规定所遵循的是现行的惯例, 只有持有整套原件才使持单人有权行使控制权。其后果是, 如果一个人交出了一份(或多份)原件, 并保留了一份或多份其他原件, 那么就没有人可控制该货物。

191. (d)款所遵循的是 12.1.2 条规定的原则。

11.3 (a) 在服从于本条(d)款和(c)款规定的前题下, 如果第 11.1(一)、(二)或(三)条提到的任何任何指示

(一) 在指示到达执行人手中时根据其条件是有理由可以执行的;

(二) 不会干扰承运人或履约一方的正常运作; 以及

(三) 不会对承运人、该履约方或任何在同一航次所运输的其他货物有利益关的个人造成任何额外的费用、损失或损坏,

那么承运人应执行该指示。如果有理由预期, 不能满足本款第(一)、(二)和(三)项中涉及的一项或多项条件, 那么承运人就没有义务来执行该指示。

(b) 在任何情况下，控制方应免除承运人、履约方、以及任何在同一航次所运输的其他货物有利益关系的个人承担因执行本条项下的任何指示而可能发生的任何额外费用、损失或损坏。

(c) 如果承运人

(一) 有理由预料，执行本条项下的一项指示将造成额外的费用、损失或损坏；以及

(二) 但是仍然愿意执行该指示，

那么承运人就有权按可合理预期的额外费用、损失或损坏的总额向控制方取得担保。

192. 在第 11.1 条中，对构成修改运输合同的指示和不构成修改的指示之间加以区别。在本条中，所加以区别的是承运人原则上必须执行的指示和应由承运人和控制方达成协议的指示。在这两条中，区分界线不一样。显然，运输合同的修改完全应经承运人和控制方协商同意。然而，这不适用于第 11.1(一)和(二)条所提及的两种修改，这两种修改原则上应由承运人执行。因为卖方要根据销售合同恢复对货物的控制权，例如当买方没有支付货款时，那么都可能需要这两种修改。

193. 为了使承运人有义务执行这种指示，其需要得到某种条件方面先例的保护。本条对这一些也作了探讨。其他运输公约包括了类似的保护。特别是，如果执行一项指示会影响其正常运作，承运人有权不执行该指示。这就意味着，绝不会迫使承运人停靠不是其正常航线所到的其他港口，或卸下有其他货物装在其上面的货物。此外，如果该指示会造成额外的费用，承运人也可不执行指示。

194. 有人发表看法认为，这些规定由于使控制方在承运人不同意指示的情况下具有一种权利，即修改在其他情况下会是合同条件的权利，因此可能会因要得到很小的好处而产生很大的不确定因素，人们还争辩说，对于控制权，海运不能与其他运输方式相比。反对意见认为，其他运输公约所规定的类似保障，并没有造成任何困难。此外，还提出的观点是，对于控制权不应削弱得太过份，因为其在海运发展电子商务中具有潜在的作用。

11.4 按照根据第 11.1(二)条的一项指示交付的货物被视为是在目的地交货，在第 10 条中规定的有关此种交货的条款适用于这种货物。

11.5 如果在承运人保管货物期间承运人合理地需要得到除第 7.3(a)条所提及的以外的信息、指示或单证，承运人应向控制方索取该信息、指示或单证。如果承运人在作出合理的努力后不能确定和找到该控制方，或控制方不能向承运人提供足够的信息、指示或单证，那么这么做的义务应由托运人或第 7.7 条提及的个人承担。

195. 该规定所涉及的问题是，一承运人在运输期间需要从货物的有关方得到指示。例如：货物不能如预期那样交货，为照管货物需要额外的指示，等。给承运人指示的主要个人是控制方，因为该方可被假定对货物有利益关系。提供指示的义务也适用于中间持单人，如果其是控制方的话。第 11.2(c)条规定这种中间持单人一旦不再是持单人时即被免除这种义务。

196. 然而，一个控制方可能并不总是存在或者并不总是为承运人所知。于是，义务就由托运人或第 7.7 条提及的个人承担。如果控制方决定不发出(合适的)指示，那么该方可能会因为不提供这种指示而对承运人负有责任。

11.6 经有关当事人协议可对第 11.1(一)和(二)以及 11.3 条的规定进行修改。当事各方还可以限制或排除第 11.2(a)(二)条所提及的控制权的可转让性。如果签发了一份运输单证或

一份电子记录，本款所提及的任何协议必须在合同细则中说明。

197. 此规定强调，控制权的这些基本要素并不是强制性法律的一部分。一个控制方可能有理由坚持认为其控制权是不可转让的。承运人可能希望排除在运输期间可能要求交货的可能性。然而也可参看对 12.3 条的评注。

12. 权利的转让

12.1.1 如果签发了一份可转让的运输单证，持单人就有权通过将该单证传给另一个人而将该单证中所包括的权利转让，其条件是，

(一) 如果一份指定人单证，被正式背书给其他这样的人或空白背书，或

(二) 如果一份无记名单证或空白背书的单证，没有背书，或

(三) 如果按一记名方的指示开出的单证而且这种转让是在第一持单人和该记名方之间发生的，没有经过背书。

12.1.2 如果发出了一份可转让电子记录，那么其持有人有权根据第 2.4 条提及的程序规则将该电子记录转手，从而将该电子记录所包括的权利转让，不管这种记录是空白抬头开出的还是由一记名方指定开出的。

12.2.1 在不有损于第 11.5 条规定的情况下，任何不是托运人并且不行使运输合同项下任何权利的持单人不仅仅因为成为持单人而承担运输合同项下的任何责任。

198. 一名中间持单人可能会承担的唯一义务是当该中间持单人为控制方时在运输过程中向承运人发出有关货物的指示。发出指示可以被视为有利于该中间持单人。根据第 11.3(c)条，该中间持单人一旦不再持单就被解除此义务。

12.2.2 任何不是托运人而行使运输合同项下的任何权利的持单人承担运输合同对其规定的任何责任，但以此种责任已列入可转让的运输单证或可转让的电子记录之中或可从中加以确定的程度为限。

199. 后来的持单人不允许挑挑检检。如果其行使任何权利，其也就自动承担一名后来持单人的所有责任。然而，此种责任必须首先是“根据运输合同给其规定的”。这意味着一名后来持单人不一定承担运输合同项下的所有责任。可能有某些责任仅仅是托运人的责任，比如第 7.1 条和 7.3 条项下的责任。此外，承运人和托运人也许已明示或默示地同意，有些责任仅是托运人的责任，比如在装货港所发生的滞期费。第二，一名后来的持单人必须能够根据可转让单证本身来确定存在这种责任。如果承运人和托运人已商定，某些本来是托运人的责任(也)应由一名后来的持单人承担，那么这可能就特别重要。

200. 可能有这样的情况，根据本条，后来的持单人所承担的责任也仍然是托运人的责任。在本条中未规定在这种情况下这种责任是否是连带的，而是留给运输合同的条款解决，以该可转让的运输单证为证。

12.2.3 任何持单人如果不是托运人并且

(一) 根据第 2.2 条与承运人商定用一份可转让的电子记录来替代一份可转让的运输单证或用一份可转让的运输单证来替代一份可转让的电子记录，或

(二) 根据第 12.1 条转让其权利，

并不是为第 12.2.1 和 12.2.2 条的目的行使运输合同项下的任何权利。

12.3 转让一份规定不签发任何可转让运输单证或可转让电子记录的运输合同项下的权利应根据适用于该运输合同的国内法有关权利转让的规定来实施。这种权利的转让可以通过电子通信方法来进行。转让人或受让人未将此种转让通知承运人，则控制权的转让就不能完成。

201. 人们认识到，一般来说，在任何国际文书中都没有必要明确地诉诸国内法。在本规定中这样做的目的是为了表明，没有使用一份单证，或者如果已签发了一份不可转让的单证，那么在该份单证不成为可转让单证的情况下，运输合同项下权利的转让也是可能的。此外，本规定包括了本文书草案缔约国的两项义务。第一是在其国内法中规定，一份运输合同项下权利的任何转让可以通过电子方式来进行。这被认为有利于在运输方面发展电子商务。商务界的当事人可以希望在不利用本文书草案定义的电子记录的情况下，而是仅仅依靠对一项控制权进行简单的电子转让来发展电子商务系统。第二个要求是规定没有将这种转让通知承运人，控制权的这种(电子)转让就不可能完成。于是，有可能(最后)产生一种情况，国家法可将所有权附加于控制权的一项(电子)转让，就像国内法将所有权附加于一份纸面可转让运输单证的转让一样。

12.4 如果按其规定没有签发可转让运输单证或可转让电子记录的一份运输合同项下的权利转让包括转让和被转让权利有关的或由此而产生的债务，则转让人和受让人对此种债务负有连带责任。

202. 第 12.3 条没有探讨(没有签发可转让单证的)运输合同项下的债务转让。然而，情况可能是，关于权利转让的国内法规定这种转让包括(或可以包括)与被转让权利有关的债务。规定转让人和受让人在这种情况下的责任是连带的，这是公平的，因为通常情况下承运人只能判断托运人作为运输合同的原当事方是否有清偿能力，而不能判断其他当事方的清偿能力。

13. 诉讼权

13.1 在不影响到第 13.2 和 13.3 条的情况下，只能有以下各方对承运人或履约一方提出运输合同项下的权利主张：

(一) 托运人，

(二) 收货人，

(三) 托运人或收货人已向其让与权利的第三方，这取决于上述两方中哪一方因违反运输合同而遭受损失或损害，

(四) 按照适用的国内法已通过代位取得运输合同项下权利的任何第三方，例如保险人。对上述通过让与或代位进行的任何诉讼权转手，承运人和履约方有权取得根据运输合同和本文书可以得到的针对该第三方的所有辩护和责任限制。

203. 本规定适用于任何运输合同、不管是否已签发一项单证或电子记录，如果已经签发，也不管这种单证或记录的性质。缔约的托运人和收货人只能维护属于其的那些权利，而且其对提出要求有足够的利益关系。这意味着，在货物丢失或损坏时，索赔人必须自己受到了损失或损害。如果另一个人，比如货主或保险人是有关的一方，则该其他人必须从缔约的托运人或收货人处取得诉讼权，或者如果可能的话，在运输合同以外对托运人提出权利要求。

13.2 如果签发了一份可转让运输单证或可转让电子记录，持单人就有权针对承运人或履约一方提出运输合同项下的权利要求，而不必证明其本身遭受了损失或损害。如果

该持单人本人没有遭受损失或损害，那么其将被视为代替遭受此种损失和损害的一方行事。

204. 情况似乎是，在许多法律制度下，提单项下的索赔人并不限于为自己的损失索赔。本条不规定只有这类持单人才有诉讼权。因此，需要第二句句以避免承运人得两次付款的可能性。

13.3 如果签发了一份可转让运输单证或可转让电子记录，而索赔人是第 **13.1** 条提及的人中的一人，而不是持单人，该索赔人除了有举证责任来证明由于违反运输合同其遭受了损失或损害外，还必须证明持单人没有遭受这种损失或损害。

205. 第 13.1 条提到的个人不应依靠一可转让单证持有人的合作，如果其是遭受损害的人，而不是该持单人。情况可能是，该持单人由于是出售人/托运人，已经收到了货物的全部购买价格，因此不再有兴趣提出索赔。或者还可能是，持单人由于是购买人/收货人，拒绝（被损坏的）货物并且不支付货款，在这种情况下出售人/托运人必须有权向承运人索赔。为了保护该持单人的地位以不丧失诉讼权，似乎公平的做法是，在这类案件中，索赔人得证明该持单人没有遭受损害。

14. 诉讼时间

14.1 如果在一年期限内没有提起司法或仲裁程序，承运人就被免除对货物的所有责任。如果在一年期限内没有提起司法或仲裁程序，托运人就被免除本文第六章项下的所有责任。

206. 本规定第一句句不是严格地按照了汉堡规则第 20.1 条和海牙和海牙维斯比规则的第 III.6 条第 4 款。第二句句反映了在新加坡会议上所发表的意见，认为根据第 7 章对托运人提起的诉讼也应服从于一条诉讼时间的规定。

207. 在此规定的时效期限按照了海牙和海牙—维斯比规则。根据汉堡规则，时效期限是两年。在新加坡会议上讨论这一问题的代表似乎相信，时效期限为一年就够了。

208. 为了避免含糊不清，本条明确了，在时效期限届满后，即视情况而定，免除承运人或托运人的所有责任。在期限届满后，潜在的索赔人丧失的是权利，而不仅仅是补偿。

14.2 第 14.1 条提到的期限开始之日为承运人根据第 4.1.3 或 4.1.4 条完成有关货物的交付之日，或者如果还没有交货，则为货物本应该交付的最后一天。期限开始之日不包括在该期限内。

209. 此规定大体上根据汉堡规则的第 20.2 和 20.3 条以及海牙和海牙—维斯比规则的第 III.6 条第 4 款。虽然定义“交货”在一些国家的法律制度内引起了一些问题，但是本文草案第 4 和 10 章的澄清应比现行法律更加清楚和更可以预测。

14.3 在该期限内任何时候被索赔的任何人可通过向索赔人声明而延长该期限。通过另一项声明或更多的声明可进一步延长该期限。

210. 本规定根据的是汉堡规则第 20.4 条和海牙—维斯比规则第 III.6 条第 4 款。

14.4 根据本文书应承担责任的个人即使是在第 14.1 条提及的期限届满以后，仍可以提起要求赔偿的诉讼，但该赔偿诉讼必须在以下期限中较晚的期限内提起

(a) 提起诉讼的所在国的法律所允许的时间；或

(b) 从提起赔偿诉讼的个人

(一) 已进行理赔；或

(二) 在针对其自己的诉讼中被送达传票
的那天开始起 90 天。

211. 本规定大部分根据汉堡规则第 20.5 条和海牙—维斯比规则第 III.6 条第 6 款。

[14.5 如果船舶的注册船东驳倒了认为其是第 8.4.2 条项下的承运人的推定，那么甚至
在第 14.1 条提及的期限到期以后还可以对光船的租船人提起诉讼，但这种诉讼必须在
以下期限中较晚的期限内提起

(a) 提起诉讼所在国家法律允许的时间；或

(b) 该注册船东同时做到以下两点的那天开始 90 天

(一) 证明该船在运输时间被光船租用；以及

(二) 能充分指明光船租船人的身份。]

212. 此规定针对的担心是在索赔人确定作为第 8.4.2 条项下“承运人”负有责任的光船
租船人的身份之前该时效期限可能已经到期。人们感到索赔人应得到与第 14.4 条项下
为提起要求赔偿的诉讼而进行的延长相似的延长。

15. 共同海损

15.1 本文书中任何内容都不阻止适用运输合同或国内法中关于共同海损理算的规定。

15.2 除了关于诉讼时间的规定为例外，本文书有关承运人对货物丢失或损坏的赔偿责
任的规定也决定了收货人是否可拒绝共同海损分摊以及承运人是否有责任就已作出的
任何此种分摊或任何已支付的救助费对收货人作赔偿。

213. 这种措辞是根据汉堡规则第 24 条。它反映了原则是，首先共同海损的理算必须进行，
共同海损的裁决必须确定，在此之后，才可考虑赔偿问题。

16. 其他公约

16.1 本文书不修改管辖（远洋）船舶作业责任限制的国际公约或国内法所规定的承运
人或履约方的权利或义务。

16.2 根据本文书的规定，对于根据任何有关海运旅客及其行李的公约或国内法承运人
应负责的任何行李的丢失或损坏或行李交付的延误都不产生赔偿责任。

16.3 根据本文书的规定，对于一件核事故造成的损害，如果核设施的操作人对这种损
害负有责任则不产生任何赔偿责任：

(a) 经 1964 年 1 月 28 日附加议定书修订的 1960 年 7 月 29 日关于在核能领域第
三方责任的巴黎公约或 1963 年 5 月 21 日关于核损害民事责任的维也纳公约，或

(b) 根据管辖此类损害赔偿责任的国内法，但是这种法律必须在所有方面跟巴黎
或维也纳公约一样有利于遭受损害的个人。

214. 这些规定所根据的是汉堡规则的第 25(1)、(3)和(4)条。在今后的阶段需要对其进

行更新。

17. 合同自由的限度

17.1 (a) 除非本文书另有规定，任何违背本文书规定的合同条款如果其旨在直接地或间接地排除、[或]限制[，或增加]对违反承运人，履约一方，托运人，控制方或收货人在本文书规定项下任何义务的责任或产生这样的影响，并且在这范围内，均为无效。

(b) [尽管有(a)款，承运人或履约一方可增加其本文书项下的责任和义务。]

(c) 任何将货物的保险利益让与给承运人的条款均为无效。

215. 海牙规则采取的单方面政策禁止承运人减少其赔偿责任，但承运人可增加其赔偿责任。对于托运人的赔偿责任没有明确的限制。海牙规则不允许违背其规定，这可包括禁止增加托运人的赔偿责任。但是增加承运人的赔偿责任是明确得到允许的。

216. 本条的主要目的是禁止将赔偿责任减少到低于文书草案规定的水平，但是应该指出，这一项一般性的规则不仅适用于承运人的赔偿责任，还适用于履约方、托运人、控制方和收货人的赔偿责任。

217. 方括号中的变体所涉及的是可能禁止赔偿责任和责任的不断增加。这可能会使文书草案以外任何增加赔偿责任（对任何一方或一方）成为不能执行。本文书草案载有各方责任的详细规则，对制止对责任作任何减少或增加的影响需要进行认真的分析。

218. 第 3.3 和 3.4 条的评注中确定的问题的解决将至少影响到本条的实际影响。由于在文书草案的适用范围内排除了传统的租船合同的现代版本(如箱位包租或舱位包租)、从量合同和拖船合同，因此将由更大的合同自由范围。这些问题的解决也可能要求对本条的案文进行修改。例如，如果接受建议将从量合同服从于本文书草案的条款(至少是作为一项缺省规则)但允许从量合同的当事方对本文书草案的条款进行减损(至少是在从量合同的直接当事方之间)，那么本条款将需要进行修改以反映出这样一个结论。

17.2 尽管本文书第 5 和 6 章的规定，承运人和任何履约方可通过运输合同的条款排除或限制其对货物丢失或损坏的赔偿责任，如果

(a) 货物是活动物，或

(b) 货物的性质或状况或进行运输的情况以及条件使之有理由达成一项特别的协议，但是这不涉及到贸易的正常过程中所进行的普通商业货运，而且对该货物的运输不签发也不将签发可转让运输单证或可转让电子记录。

219. 在海牙和海牙—维斯比规则中，货物的定义不包括活动物。然而，人们感到排除活动物只是为了承运人责任的目的才有理由。其他规定，如第 7 和第 11 章中论述的规定，与运输活动物有关。因此，探讨活动物更适宜的场合是在本规则中。

220. (b)款以简单的措辞涉及了海牙和海牙—维斯比规则第 VI 条很少被适用的免责可能。

* * *