



联合国国际贸易法委员会
第三工作组（运输法）
第十一届会议
2003年3月24日至4月4日，纽约

贸易法委员会海上货物运输文书草案和其他运输公约

对照表

秘书处的说明

在预计将继续宣读 A/CN.9/WG.III/WP.21 号文件所载文书草案的第三工作组（运输法）第十一届会议的准备期间，Francesco Berlingieri 教授提交了贸易法委员会海上货物运输文书草案条文与其他运输公约条文对照表，供工作组参考。此案文是一份极为重要的参考文件。现按照秘书处收到时的形式在本说明附件中转载。



贸易法委员会海上货物运输文书草案和其他运输公约

对照表

目录

	页次
解释性说明.....	4
缩略语.....	5
第1章. 定义.....	6
第2章. 电子通信.....	12
第3章. 适用范围.....	13
A. 总则.....	13
B. 租船合同.....	15
第4章. 责任期.....	16
A. 总则.....	16
B. 海运之前或之后的运输.....	18
C. 运输和货代混合合同.....	20
第5章. 承运人的义务.....	24
第6章. 承运人的责任.....	25
6.1. 责任基础.....	25
6.2. 赔偿额的计算.....	29
6.3. 履约方的责任.....	30
6.4. 迟延.....	33
6.5. 绕航.....	34
6.6. 舱面货.....	35
6.7. 责任限制.....	37
6.8. 责任限制权的丧失.....	44

	页次
6.9. 灭失、损坏或迟延交付的通知	45
6.10. 非契约索赔	48
活动物	49
第 7 章. 托运人的义务	50
第 8 章. 运输单证和电子记录	55
8.1. 运输单证或电子记录的签发	55
8.2. 合同细节	57
8.3. 对合同细节中货物说明附加保留条款	59
8.4. 对合同细节中的缺漏	64
第 9 章. 运费	66
第 10 章. 向收货人交付货物	70
第 11 章. 控制权文书	76
第 12 章. 权利的转让	81
第 13 章. 诉权	82
第 14 章. 诉讼时效	83
第 15 章. 共同海损	87
第 16 章. 其他公约	88
第 17 章. 合同自由的限度	92
第... ¹ 章. 管辖权和仲裁	95

¹此章的编号，需在文书草案的讨论过程中确定。

解释性说明

以下对照表按各主题在《贸易法委员会海上货物运输文书草案初稿》中出现的顺序编排，一表一章，每章的标题是文书草案初稿相应各章的标题。

缩略语

文件:	贸易法委员会海上货物运输文书草案初稿
海牙- 维斯比规则:	经 1968 年和 1979 年议定书修正的 1924 年布鲁塞尔《统一提单若干法律规则国际公约》
汉堡规则:	1978 年《联合国海上货物运输公约》
多式联运公约:	1980 年 5 月 24 日日内瓦《联合国国际货物多式联运公约》
公路货运合同公约:	经 1978 年议定书修正的 1956 年《国际公路货物运输合同公约》
内河货运合同公约:	2000 年《布达佩斯内河货物运输合同公约》
1999 年铁路货运合同统一 规则- 铁路运输公约:	经 1999 年《修正议定书》修正的《国际铁路运输公约》附录所载《国际铁路货物运输合同统一规则》
华沙公约:	经 1955 年 9 月 28 日于海牙签署的议定书和经 1975 年 9 月 25 日于蒙特利尔签署的第 4 号议定书修正的 1929 年 10 月 12 日于华沙签署的《统一国际航空运输某些规则的公约》
蒙特利尔公约:	1999 年蒙特利尔《统一国际航空运输某些规则的公约》

第1章. 定义

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>第1条-定义</p> <p>在本文书中：</p> <p>1.1“<u>承运人</u>”系指与托运人订立运输合同的人。</p> <p>1.2“<u>收货人</u>”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。</p> <p>1.3“<u>发货人</u>”系指将货物交给承运人运输的人。</p> <p>1.4“<u>集装箱</u>”包括任何种类的集装箱、可运输罐式集装箱或框架集装箱、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。</p> <p>1.5“<u>运输合同</u>”系指承运人收取运费负责将货物全部或部分通过海路从一地运到另一地的合同。</p> <p>1.6“<u>合同细节</u>”系指与运输合同与运输单证或电子记录载</p>	<p>第1条</p> <p>本公约所用下列各词，涵义如下：</p> <p>(a)“<u>承运人</u>”包括与托运人订有运输合同的船舶所有人或租船人。</p> <p>(b)“<u>运输合同</u>”仅适用于以提单或任何类似的物权证件进行有关海上货物运输的合同；在租船合同下或根据租船合同所签发的提单或任何物权证件，在它们成为制约承运人与凭证持有人之间的关系准则时，也包括在内。</p> <p>(c)“<u>货物</u>”包括货物、制品、商品和任何种类的物品，但活牲畜以及在运输合同上载明装载于舱面上并且已经这样装运的货物除外。</p> <p>(d)“<u>船舶</u>”是指用于海上货物运输的任何船舶。</p> <p>(e)“<u>货物运输</u>”是指自货物装上船时起，至卸下</p>	<p>第1条-定义</p> <p>在本公约内：</p> <p>1.“<u>承运人</u>”是指其本人或以其名义与托运人订立海上货物运输合同的任何人。</p> <p>2.“<u>实际承运人</u>”是指受承运人委托执行货物运输或部分货物运输的任何人，包括受委托执行这项运输的其他任何人。</p> <p>3.“<u>托运人</u>”是指其本人或以其名义或代其与承运人订立海上货物运输合同的任何人或指其本人或以其名义或代其将货物实际交付给海上货物运输合同的承运人的任何人。</p> <p>4.“<u>收货人</u>”是指有权提取货物的人。</p> <p>5.“<u>货物</u>”包括活动物，凡货物拼装于集装箱、货盘或类似的运输器具内，或者货物是包装的，而这种运输器具或包装是由托运人提供的，则“<u>货物</u>”</p>	<p>第1条-定义</p> <p>本公约中：</p> <p>1.“<u>国际多式联运</u>”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内接管货物的地点运至另一国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交接业务，不应视为国际多式联运。</p> <p>2.“<u>多式联运经营人</u>”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，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。</p> <p>3.“<u>多式联运合同</u>”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</p>		<p>第3条-定义</p> <p>在本统一规则中，</p> <p>a)“<u>承运人</u>”系指根据本统一规则发货人与其订立了运输合同的合同承运人，或根据该合同应承担责任的后续承运人；</p> <p>b)“<u>替代承运人</u>”系指未与发货人订立运输合同，但 a)项中提及的承运人全部或部分委托其进行铁路运输的承运人；</p> <p>c)“<u>一般运输条款</u>”系指按每一缔约国有法律效力的一般条件或关税的形式，并因订立运输合同而成为合同的一个组成部分的承运人条件；</p> <p>d)“<u>协调联运单位</u>”系指用于协调联运的集装箱，可交换式车厢，半拖车或其他相当的货载单位。</p>	<p>第1条-定义</p> <p>本公约中，</p> <p>1.“<u>运输合同</u>”系指承运人按交付的运费承诺经由内河运送货物的任何种类的任何合同；</p> <p>2.“<u>承运人</u>”系指其本人或以其名义与托运人订立运输合同的任何人；</p> <p>3.“<u>实际承运人</u>”系指受承运人委托进行运输或部分此种运输的任何人，但不包括承运人的受雇人或代理人；</p> <p>4.“<u>托运人</u>”系指其本人或以其名义或代其与承运人订立运输合同的任何人；</p> <p>5.“<u>收货人</u>”系指有权提取货物的人；</p> <p>6.“<u>运输单证</u>”系指按提单或发货通知书的形式或按任何其他商业单据的形式开具的，可证明承运人接管或装载货物的单证；</p> <p>7.“<u>货物</u>”既不</p>		

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>明的与运输合同或所列货物有关的任何信息(包括条件、批注、签名和背书)。</p> <p>1.7“控制方”系指根据第 11.2 条有权行使控制权的人。</p> <p>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通信，可以籍此存取通信内容供此后援引使用。通信包括其产生、储存、发送和接收。</p> <p>1.9“电子记录”系指由承运人或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信息，它可以：</p> <p>(a)证明承运人或履约方收到了运输合同项下的货物，或</p> <p>(b)证明或包含某一个运输合同，或两者兼而有之。</p> <p>1.10“运费”系指根据运输合同对承运人运输</p>	<p>船时止的一段期间。</p>	<p>包括它们在内。</p> <p>6.“海上运输合同”是指承运人收取运费，据以承担由海上将货物从一港运至另一港的任何合同；但是，一个既包括海上运输，又包括某些其他方式运输的合同，则仅其有关海上运输的范围，才视为本公约所指的海上运输合同。</p> <p>7.“提单”是指一种用以证明海上运输合同和货物由承运人接管或装船，以及承运人据以保证交付货物的单证。单证中关于货物应交付指定收货人或按指示交付，或交付提单持有人的规定，即构成了这一保证。</p> <p>8.“书面”除其他方式外，包括电报和电传。</p>	<p>同。</p> <p>4.“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。</p> <p>5.“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。</p> <p>6.“收货人”是指有权提取货物的人。</p> <p>7.“货物”包括由发货人提供的任何集装箱、货盘或类似的装运工具或包装。</p> <p>8.“国际公约”是指各国之间用书面签订，并受国际法制约的国际协议。</p> <p>9.“强制性国家法律”是指任何有关货物运输的制定法，其规定不得用合同条款加以改变而不利于发货人。</p>			<p>包括被拖或被推船只，也不包括乘客的行李或车辆；货物放在集装箱、货盘或类似装运工具中拼装的，或货物有包装的，“货物”包括托运人提供的此种装运工具或包装；</p> <p>8.“以书面形式”，除非有关当事人另有商定，包括以电子、光学或类似通信手段传输信息，包括但不限于电报、传真、用户电报、电子邮件或电子数据交换，但此种信息须可为以后备查而存取。</p> <p>9.依照本公约适用的一国法律，系指该国的国际私法规则以外的有效力的法律规则。</p>		

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>货物应支付的报酬。</p> <p>1.11“货物”系指承运人或履约方收到待运的任何种类的制品、商品和物件，包括非由承运人或履约方或其代表提供的包装和任何设备与集装箱。</p> <p>1.12“持单人”系指：</p> <p>(a) 当时持有可转让的运输单证或对可转让电子记录拥有排它〔使用权〕〔控制权〕的人，和</p> <p>(b) 具备下列条件之一的人：</p> <p>(一)单证为凭指示单证的，单证指明其为托运人或收货人，或该人是单证的适当被背书人，或</p> <p>(二)单证为空白背书凭批示单证或无记名单证的，该人是单证的持有人，或</p> <p>(三)使用可转让电子记录的，该人根据第 2.4</p>			10. “书面”包括电报或电传。					

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>条能够证明其对该记录享有[使用权][控制权]。</p> <p>1.13“可转让电子记录”系指：</p> <p>(一)通过“凭指示”或“可转让”等声明或由管辖该[电子]记录的法律确认为具有相同效力的其他适当声明，表示货物已按托运人的指示交付运输，而且未明确声明其为“不得转让”或“不可转让的”的电子记录，以及</p> <p>(二)须受第2.4条中所指规则的约束的电子记录，该规则包括关于将该记录转让给其他持单人和该记录持有人能够证明其为此种持[单]人的方式的适当规定。</p> <p>1.14“可转让运输单证”系指通过“凭指示”或“可转让”或由管辖该单证的法律确认为具有相同效力的其他适当措词，</p>								

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>表示货物已按托运人的指示、收货人的指示、或向持单人交付运输，而且未明确声明其为“不得转让”或“不可转让的”运输单证。</p> <p>1.15“不可转让电子记录”系指不符合可转让电子记录条件的电子记录。</p> <p>1.16“不可转让运输单证”系指不符合可转让运输单证条件的运输单证。</p> <p>1.17“履约方”系指非承运人，该人应承运人的请求的¹或控制下，直接或间接地实际履行，[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[存储]的任何职责，而无论该人是否为运输合同的订约方、是否在该合同中指明或是否在该合同</p>								

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>项下负有法律责任。“履约方”一词不包括托运人或收货人雇用的任何人员，或托运人或收货人聘用人员(承运人除外)的雇员、代理人、承包人或分承包人。</p> <p>1.18“控制权”的含义见第 11.1 条。</p> <p>1.19“托运人”系指与承运人订立运输合同的人。</p> <p>1.20“运输单证”系指由承运人或履约方根据运输合同签发的单证，它：</p> <p>(a)证明承运人或履约方已收到运输合同项下的货物，</p> <p>(b)证明或载列运输合同，或两者兼而有之。</p>								

第 2 章. 电子通信

文书	海牙-维斯比规则 汉堡规则 多式联运公约 公路货运合同公约 1999年铁路货运合同统一规则-
----	--

	铁路运输公约 内河货运合同公约 华沙公约 蒙特利尔公约
<p style="text-align: center;">第 2 条-电子通信</p> <p>2.1 一项电子记录的签发和随后的使用得到承运人和托运人明示或默示同意的，根据本文书应载入或载于运输单证的任何内容均可通过电子通信而不是通过该运输单证加以记录或传送。</p> <p>2.2.1 可转让运输单证已签发的，而且承运人和持单人均同意以可转让电子纪录取代该单证的，</p> <p>(a) 持单人应向承运人交出该可转让运输单证，签发一份以上的，应交出所有单证；并且</p> <p>(b) 承运人应签发给持单人一份可转让电子纪录，其中包括一项关于为替代该可转让运输单证而签发该记录的声明，该可转让运输单证随即失去效力。</p> <p>2.2.2 可转让电子纪录已签发的，而且承运人和持单人均同意以可转让运输单证取代该电子纪录的，</p> <p>(a) 承运人应向持单人签发一份可转让运输单证，以取代该电子纪录，其中包括一项关于为取代该可转让电子纪录而签发该单证的声明；以及</p> <p>(b) 一旦进行这种替代，该电子纪录即失去效力。</p> <p>2.3 第 6.9.1、6.9.2、6.9.3、8.2.1(b)和(c)、10.2、10.4.2 条中规定的通知和确认，第 14.3 条中的声明以及第 8.3.1(c)中关于重量的约定，经发件人和收件人的明示或默示同意的，可使用电子通信作出，否则，必须采用书面形式。</p> <p>2.4 使用可转让电子记录，须遵守承运人与托运人或与第 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节中提及，并应包括下列方面的适当规定：</p> <p>(a) 该记录向下一持单人的转让，</p> <p>(b) 该记录的持有人能够证明其是该持单人的方式；以及</p> <p>(c) 以何种方式确认，</p> <p>(一) 已向收货人交货；或</p> <p>(二) 根据第 2.2.2 或 10.3.2(i)(b)条，该可转让电子记录业已失效。</p>	<p>其他任何公约均未有相应条款</p>

第 3 章. 适用范围

A. 总则

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999 年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
----	----------	------	--------	----------	-------------------------	----------	------	--------

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>第3条-适用范围</p> <p>3.1 在服从于第3.3.1条的前提下，本文书各条款适用于收货地点和交货地点在不同国家的一切运输合同，其条件是：</p> <p>(a) 在运输合同²或合同细节中指定的收货地点或装货港位于一缔约国境内，或</p> <p>(b) 在运输合同或合同细节中指定的交货地点或卸货港位于一缔约国境内，或</p> <p>(c) 实际交货的地点为运输合同或合同细节中指定的一个任选交货地点并且位于一缔约国境内，或]</p> <p>(d) [运输合同是在一缔约国内订立的或者合同细节声明运输单证或电子记录是在一缔约国内签发的，或]</p> <p>(e) 运输合同规定本文书的规定或任何赋予本文书法律效力的国家的法律管</p>	<p>第10条</p> <p>本公约各项规定应适用于两个不同国家的港口之间有关的<u>货物运输</u>³的每一份提单，如果：</p> <p>(a) 提单在一个缔约国签发，或</p> <p>(b) 从一个缔约国的港口起运，或</p> <p>(c) 提单载有的或由提单证明的契约的规定，该契约应受本公约的各项规则约束或应受本公约生效的任何国家的立法约束，不论船舶、承运人、托运人、收货人或任何其他有关人的国籍如何。</p> <p>每个缔约国应将本公约的各项规定适用于上述提单。</p> <p>本条不应妨碍缔约国将本公约的各项规定适用于不包括在前款中的提单。</p>	<p>第2条-适用范围</p> <p>2. 本公约的各项规定适用于两个不同国家间的<u>海上运输合同</u>⁴，如果：</p> <p>(a) 海上运输合同所规定的装货港位于一个缔约国内，或</p> <p>(b) 海上运输合同所规定的卸货港位于一个缔约国内，或</p> <p>(c) 海上运输合同所规定的备选卸货港之一为实际卸货港，并且该港位于一个缔约国内，或</p> <p>(d) 提单或证明海上运输合同的其他单证是在一个缔约国内签发的，或</p> <p>(e) 提单或证明海上运输合同的其他单证规定，本公约各项规定或实行本公约的任何国家的立法，应约束该合同。</p>	<p>第2条-适用范围</p> <p>本公约的各项规定适用于两国境内各地之间的所有<u>多式联运合同</u>⁵，如果：</p> <p>(a) 多式联运合同规定的多式联运经营人接管货物的地点是在一个缔约国境内；或者，</p> <p>(b) 多式联运合同规定的多式联运经营人交付货物的地点是在一个缔约国境内。</p>	<p>第1条-适用范围</p> <p>1. 以营运车辆进行公路货物运输的每一合同，不管缔约方住地和国籍，凡合同中规定的接管和交付货物的地点位于两个不同国家，其中至少有一个是缔约国者，本公约均适用之。</p> <p>2. 在本公约中，“车辆”是指在1949年9月19日公路交通公约第4条中所规定的机动车、拖挂车、拖车和半拖车。</p> <p>3. 本公约也适用于属本公约范围内而由国家或政府机构组织所从事的运输。</p> <p>4. 本公约不适用于：</p> <p>(a) 按照任何国际邮运公约条款而履行的运输；</p> <p>(b) 丧葬运送；</p> <p>(c) 家俱搬运。</p> <p>5. 除使本公约规</p>	<p>第1条-适用范围</p> <p>1. 本统一规则适用于接管货物的地点和指定的交货地点位于两个不同缔约国的，每一有报酬的铁路货物运输合同，而不考虑运输合同当事人的营业地和国籍。</p> <p>2. 本统一规则还适用于接管货物的地点和指定的交货地点位于两个不同国家，其中至少一国是缔约国，且合同当事人同意合同受本统一规则管辖的有报酬的铁路货物运输合同。</p> <p>3. 单式合同所涉国际运输作为跨境铁路运输的补充而包括一缔约国国内运输的公路运输或内河运输的，本统一规则适用。</p> <p>4. 单式合同所涉国际运输作为铁路运输的补充而包括海上运输或</p>	<p>第2条-适用范围</p> <p>1. 本公约适用于装货港或货物接管地和卸货港或货物交付地根据合同位于两个不同国家，且其中至少一个国家是本公约缔约国的任何<u>运输合同</u>⁶。合同规定可选择若干卸货港或交货地的，应以实际交付货物的地点作为卸货港或交货地。</p> <p>2. 运输合同的目的是在内河和适用海运条例的水域上不经转船运输货物的，根据第1款中阐明的条件，应适用本公约，除非：</p> <p>(a) 海运提单是依照适用的海商法签发的，或</p> <p>(b) 适用海运条例的水域内的航行距离更长。</p> <p>3. 本公约不分船籍、船舶注册地或船籍港，船舶是海洋航船还是内河航船，也不分承运人、托运人或收货人的国籍、住所、</p>	<p>第1条-适用范围</p> <p>1. 本公约适用于所有以航空器运送人员、行李或者货物而收取报酬的国际运输。本公约同样适用于航空运输企业以航空器履行的免费运输。</p> <p>2. 就本公约而言，“国际运输”系指根据当事人的约定，不论在运输中有无间断或者转运，其出发地点和目的地点是在两个当事国的领土内，或者在一个当事国的领土内，而在另一国的领土内有一个约定的经停地点的任何运输，即使该国为非当事国。就本公约而言，在一个当事国的领土内两个地点之间的运输，而在另一国的领土内没有约定的经停地点的，不是国际运输。</p> <p>3. 运输合同各方认为几个连续承运人履行的运输是一项单一的业务活动</p>	<p>第1条-适用范围</p> <p>1. 本公约适用于所有以航空器运送人员、行李或者货物而收取报酬的国际运输。本公约同样适用于航空运输企业以航空器履行的免费运输。</p> <p>2. 就本公约而言，“国际运输”系指根据当事人的约定，不论在运输中有无间断或者转运，其出发地点和目的地点是在两个当事国的领土内，或者在一个当事国的领土内，而在另一国的领土内有一个约定的经停地点的任何运输，即使该国为非当事国。就本公约而言，在一个当事国的领土</p>

²见第...页上第1.5条中的“运输合同”定义。

³见第...页上第1(e)条中的“货物运输”定义。

⁴见第...页上第1.6条中的“海上运输合同”定义。

⁵见第...页上第1.3条中的“多式联运合同”定义。

⁶见第...页上第1.1条中的“运输合同”定义。

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>辖该合同。</p> <p>3.2 本文书规定的适用不考虑船舶、承运人、履约各方、托运人、收货人或任何其他利害关系方的国籍。</p>		<p>2. 本公约各项规定的适用与船舶、承运人、实际承运人、托运人、收货人或任何其他有关人的国籍无关。</p>		<p>定不适用于缔约国的边境运输或授权在运输活动中公约的使用完全限于代表物权之运单的缔约国区域外，缔约国同意不以双边或多边的特殊协议来修改本公约的任何规定。</p>	<p>跨境内河运输的，本统一规则适用，但海上运输或内河运输须由本公约第 24 条第 1 款所规定的服务部门清单中列出的服务部门实施。</p> <p>5. 对于位于邻国境内的车站之间的运输，其基础设施由一个或数个只受其中一国管辖的基础设施管理人管理的，本统一规则不适用。</p>	<p>总部或居住地，一概适用。</p>	<p>的，无论其形式是以一个合同订立或者一系列合同订立，就本公约而言，应当视为一项不可分割的运输，并不因其中一个合同或者一系列合同完全在同一国领土内履行而丧失其国际性质。</p> <p>蒙特利尔议定书 第 14 条</p> <p>经 1900 年在海牙修正和本议定书修正的华沙公约适用于公约第 1 条规定的国际运输，但该条中提及的出发地点和目的地点必须在本议定书的两个缔约国的领土内，或在本议定书的一个缔约国领土内，而在另一国领土内有一约定的经停地点。</p> <p>第 2 条</p> <p>1 本公约适用于国家或者依法成立的公共机构在符合第 1 条规定的条件下履行的运输。</p> <p>2. 在邮件运输中，承运人仅根据适用于承运人和邮政当局之间关系的规则，对有关的邮政当局承担责任。</p> <p>3. 除本条第 2 款规</p>	<p>内两个地点之间的运输，而在另一国的领土内没有约定的经停地点的，不是国际运输。</p> <p>3. 运输合同各方认为几个连续承运人履行的运输是一项单一的业务活动的，无论其形式是以一个合同订立或者一系列合同订立，就本公约而言，应当视为一项不可分割的运输，并不因其中一个合同或者一系列合同完全在同一国领土内履行而丧失其国际性质。</p> <p>4. 本公约同样适用于第五章规定的运输，除非该章另有规定。</p>

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
							定外，本公约的规定不适用于邮件运输。	

B. 租船合同

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>第 3.3.1 条 本文书的规定不适用于租船合同，[包运合同、批量合同或类似的协议]。</p> <p>3.3.2 虽有第 3.3.1 条的规定，但可转让运输单证或可转让电子记录是根据租船合同[包运合同、批量合同或类似协议]签发的，在该单证或该电子记录调整承运人和租船人之间的持单人之间关系之时并在此调整范围内，本文书的规定适用于该单证或该电子记录所证明包含的合同。</p> <p>3.4 合同规定未来货物运输将分批装运的，在第 3.1、3.2 和 3.3 条规定的范围内，本文书的规定适用于每一批运输。</p>	<p>第 1 条(b)项 “运输合同”仅适用于以提单或任何类似的物权证件进行有关海上货物运输的合同；在租船合同下或根据租船合同所签发的提单或任何物权证件，在它们成为制约承运人与凭证持有人之间的关系准则时，也包括在内。</p> <p>第 5 条 本公约的规定，不适用于租船合同，但如果提单是根据租船合同签发的，则上述提单应符合本公约的规定。本公约中的任何规定，都不得妨碍在提单中加注有关共同海损的任何合法条款。</p>	<p>第 2 条 3. 本公约的各项规定不适用于租船合同。但是，如果提单是依据租船合同签发的，并约束承运人和不是租船人的提单持有人之间的关系，则本公约的各项规定适用于该提单。</p> <p>4. 如果合同规定，货物将在一个议定的期限内分批运输，本公约的各项规定适用于每批运输。但是，如果运输是按照租船合同进行的，则适用本条第 3 款的规定。</p>						

第 4 章. 责任期

A. 总则

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>第4条-责任期</p> <p>4.1.1. 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，自承运人或履约方[接受待]运货物时起直到货物交付给收货人时止。</p> <p>4.1.2. 接收货物的时间和地点系指运输合同约定的时间和地点，此种合同未就此作出任何明确约定的，系指符合行业习惯、做法或惯例的时间和地点。运输合同中没有任何此种规定或没有习惯、做法或惯例的，接收货物的时间和地点系指承运人或履约方实际接管该货物的时间和地点。</p> <p>4.1.3. 交付货物的时间和地点系指运输合同中约定的时间和地点，此种合同未就此作</p>	<p>第1条-(e)项</p> <p>“货物运输”是指自货物装上船起，至卸下船时止的一段期间。</p> <p>第2条</p> <p>除遵照第6条规定外，每个海上货物运输合同的承运人，对有关货物的装载、搬运、配载、运送、保管、照料和卸载，都应按照下列规定承担责任和义务，并享受权利和豁免。</p>	<p>第4条-责任期间</p> <p>1. 按照本公约，承运人对货物的责任期间包括在装货港，在运输途中以及在卸货港，货物在承运人掌管的全部期间。</p> <p>2. 就本条第1款而言，在下述起迄期间，承运人应视为已掌管货物：</p> <p>(a) 自承运人从以下各方接管货物时起：</p> <p>(i) 托运人或代其行事的人；或</p> <p>(ii) 根据装货港适用的法律或规章，货物必须交其装运的当局或其他第三方；</p> <p>(b) 至承运人将货物交付以下各方时止：</p> <p>(i) 将货物交付收货人；或</p> <p>(ii) 遇有收货人不向承运人提货时，则依照合同或卸货港适用的法律或特定的贸易惯例，将货物置于收货人支配之下；或</p> <p>(iii) 根据在卸货港适用的法律或规</p>	<p>第14条-责任期间</p> <p>1. 本公约所规定的多式联运经营人对于货物的责任期间，自其接管货物之时起到交付货物时为止。</p> <p>2. 就本条而言，在下述期间，货物视为在多式联运经营人掌管之下。</p> <p>(a) 自其从下列各方接管货物之时起：</p> <p>(i) 发货人或其代表；或者</p> <p>(ii) 根据接管地适用的法律或规章，货物必须交其装运的当局或其他第三方；</p> <p>(b) 到其将货物交给下列各方时为止：</p> <p>(i) 将货物交付给收货人；</p> <p>(ii) 如果收货人不向多式联运经营人提取货物，则按照多式联运合同或按照交货地点适用的法律或特定行业惯例，将货物置于收货人支配之下；或者</p>		<p>第23条-责任的依据</p> <p>1. 承运人应对从接管货物到交货期间因货物的全部或部分灭失或损坏而造成的损害或损失承担责任，并应对因超过运送期限而造成的损害或损失承担责任，而不论使用何种铁路基础设施。</p>	<p>第16条</p> <p>1. 承运人应对其接管货物后运输到交货期间因货物的灭失或损坏而造成的损害，或因交货延误而造成的损害承担责任，除非承运人能够证明损害是因尽责的承运人无法防止的情形和承运人无法避免其后果的情形所致。</p> <p>2. 对于因货物装船之前或货物卸船之后期间的货物灭失或损坏而造成的损害，承运人的责任应受运输合同所适用的国家的法律的管辖。</p>	<p>第18条</p> <p>2. 承运人应对货物的毁灭、遗失或损坏承担责任，但仅限于造成这种损坏的事故是发生在航空运输期间。</p> <p>4. 上款所指航空运输的意义，包括行李或货物在承运人保管下的期间，不论是在航空站内、在航空器上或在航空站外降落的任何地点。</p> <p>5. 航空运输的期间不包括在航空站以外的任何陆运、海运或河运。但是如果这种运输是为了履行空运合同，是为了装货、交货或转运，任何损失应该被认为是发生在航空运输期间发生事故的结果，除非有相反证据。</p>	<p>第18条-货物的损失</p> <p>3. 本条第1款所称的航空运输期间，系指货物处于承运人掌管之下的期间。</p> <p>4. 航空运输期间，不包括机场外履行的任何陆路、海上或者内水运输过程。但是，此种运输是在履行航空运输合同时为了装载、交付或者转运而办理的，在没有相反证明的情况下，所发生的任何损失推定为在航空运输期间发生的事件造成的损失。承运人未经托运人同意，以其他运输方式代替当事人各方在合同中约定采用航空运输方式的全部或者部分运输的，此项以其他方式履行的运输视为在航空运输期间。</p>

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>出任何明确约定的，系指符合行业习惯、做法或惯例的时间和地点。运输合同中没有任何此种具体规定或没有此习惯、做法或惯例的，交付货物的时间和地点系指从根据运输合同承运这些货物的最后船舶或运输工具上卸货的时间和地点。</p> <p>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，即根据交货地点适用的法律或条例，货物必须交给其而且收货人可向其提取货物的第三方，则此种移交将视为承运人根据第 4.1.3 条向收货人交付货物。</p>		<p>章将货物交给必须交付的当局或其他第三方。</p> <p>3. 在本条第 1 和第 2 款内提到的承运人或收货人，除指承运人和收货人外，还分别指承运人或收货人的受雇人或代理人。</p>	<p>(iii) 将货物交给根据交货地点适用的法律或规章必须向其交付的当局或其他第三方。</p> <p>3. 本条第 1 款和第 2 款所指的多式联运经营人，包括他的受雇人、代理人或为履行多式联运合同而使用其服务的任何其他人员；所指的发货人和收货人，也包括他们的受雇人或代理人。</p>					

B. 海运之前或之后的运输 (多式联运/门到门运输)

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>第4条-责任期</p> <p>4.1.1. 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，自从承运人或履约方接受待运货物时起直到货物交付给收货人时止。</p> <p>4.2. 海上运输之前或之后的运输。</p> <p>如果造成索赔或纠纷的货物灭失、损害或延迟交付完全发生在下列任一期，即：</p> <p>(a) 自承运人或履约方收到货物时至货物装船时的期间；</p> <p>(b) 自货物卸离船舶时至货物交付给收货人时的期间；</p> <p>而且，在此灭失、损害或延迟交付发生时有一项国际公约的规定，</p> <p>(-) 依据其条文，该公约的规定在此期间适用于承运人根据运输合同进行的一切或</p>			<p>第1条-定义</p> <p>2. “多式联运经营人”是指其本人或通过其代表订立多式联运合同的任何人，他是事主，而不是发货人的代理人或代表或参加多式联运的承运人的代理人或代表，并且负有履行责任。</p> <p>3. “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。</p> <p>第3条-强制适用</p> <p>2. 本公约的任何规定不得影响发货人选择多式联运或分段运输的权利。</p> <p>第19条-确知货损发生阶段</p> <p>如果货物的灭失或损坏发生于多式联运的某一特定阶段，而对这一段适用的一项国际公约或强制性国家法律规定的赔偿限额高于适用第18条第1款至第3款所得出的赔偿限额，则多式联运经营</p>	<p>第2条</p> <p>1. 除适用14条规定外，当载货车上的货物没有从车辆上卸下，而其部分路程由海上、铁路、内河或航空接运，则本公约应依然适用于全程。如果经证明，在其它运输方式承运期间货物所发生的任何灭失、损坏或延迟交付不是由于公路承运人的行为或不行为所造成，而仅由于在其它运输方式承运期间和由于其它运输方式承运的原因而发生的某事件所造成，如果货物运输合同本身是根据该运输方式规定的条件由发货人和该其它运输方式的承运人所签订的，则公路承运人的责任不应由本公约确定，而应按照其它运输方式承运人责任的方式来确定。但如无所述条件，公路承运人的责任应由本公约确定。</p>	<p>第38条-关于铁路-海上运输的责任</p> <p>1. 在本公约第24条第1款提及的服务部门所办理的铁路-海上运输中，任何缔约国均可通过请求在本统一规则所适用的服务部门清单中列入适当说明的方式，在第23条规定的理由中添加入下述完全免责理由：</p> <p>a) 失火，但承运人须证明失火并非由其行为或违约所致，或证明并非船长、船员、引水员或承运人的雇员所致；</p> <p>b) 在海上营救或试图营救生命或财产；</p> <p>c) 舱面装载货物，但须取得发货人在发货通知书中给予的同意装载舱面货物，且货物并非放在货车中；</p> <p>d) 海上或可航行水域上的灾难、危险和事故。</p> <p>2. 承运人可援用第1款所提及的免责理由的情</p>	<p>第2条-适用范围</p> <p>2. 运输合同的目的是在内河和适用海运条例的水域上不经转船运输货物的，根据第1款中阐明的条件，应适用本公约，除非：</p> <p>(a) 海运提单是依照适用的海商法签发的，或</p> <p>(b) 适用海运条例的水域内的航行距离更长。</p>	<p>第18条</p> <p>5. 航空运输的期间不包括在航空站以外的任何陆地、海运或河运。但是如果这种运输是为了履行空运合同，是为了装货、交货或转运，任何损失应该被认为是发生在航空运输期间发生事故的结果，除非有相反证据。</p> <p>第30条</p> <p>1. 在由几个连续承运人办理并符合第1条第3款规定的运输中，接受旅客、行李或货物的每一个承运人应当受本公约规则的约束，并就其根据合同办理的运输区段作为运输合同的订约一方。</p> <p>2. 如果是这种性质的运输，旅客或他的代表只能对发生事故或延误的一段运输的承运人提出诉讼，除非有明文约定第一承运人应该负全程的责任。</p> <p>3. 至于行李或货物，乘客或发货</p>	<p>第38条-联合运输</p> <p>1. 部分采用航空运输，部分采用其他运输方式履行的联合运输，本公约的规定应当只适用于符合第1条规定的航空运输部分，但是第18条第4款另有规定的除外。</p> <p>2. 在航空运输部分遵守本公约规定的条件下，本公约不妨碍联合运输的各方当事人在航空运输凭证上列入有关其他运输方式的条件。</p>

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>任何活动，[不论是否需要签发任何具体单证以适用该国际公约]，以及</p> <p>(二)该公约的规定对承运人的责任、责任限制和诉讼时效作了明确规定，以及</p> <p>(三)该公约的规定根本不能通过任何私下合同背离或不能在损害托运人利益的情况下背离，则此种规定在上文(二)指明的强制性范围内，应优于本文书的规定。</p> <p>[4.2.2 第 4.2.1 条的适用无需考虑否则本应适用于运输合同的国内法。]</p>			<p>人对这种灭失或损坏的赔偿限额，应按照该公约或强制性国家法律予以确定。</p>	<p>2. 如果公路承运人同时也是其它运输方式的承运人，则他的责任也应按本条第 1 款规定来确定，但就其以公路承运人和其它运输方式承运人的身份应作为两个不同当事人看待。</p>	<p>形，仅限于承运人可证明，灭失、损坏或超过运送期限发生在从货物装船到货物卸船的海上航行期间。</p> <p>3. 承运人援用第 1 款所提及的免责理由时，如权利人证明灭失、损坏或超过运送期限是承运人、船长、船员、引水员或承运人的受雇人的过失所致，承运人仍应承担赔偿责任。</p> <p>4. 一条海运路线由若干依照本公约第 24 条第 1 款而列入服务部门清单的企业承办的，适用于该条路线的责任制度必须同样适用于所有这些企业。此外，应若干缔约国的请求这些企业已被列入该清单的，这些国家之间早先的协议必须涉及采用这一制度的问题。</p> <p>5. 应向秘书长通报依照第 1 和第 4 款采取的措施。这些措施至早自秘书长向其</p>		<p>人有向第一承运人提出诉讼的权利，有权提取行李或货物的乘客或收货人也有向最后承运人提出诉讼的权利，此外，每一方都可以对发生毁灭、遗失、损坏或延误的一段运输的承运人提出诉讼。这些承运人应该对乘客或对发货人或收货人负连带责任。</p> <p>第 30A 条</p> <p>本公约中的任何规定不得影响本公约规定的损害责任人是否对任何其他人有追索权的问题。</p> <p>第 31 条</p> <p>1. 对于一部分用航空运输，一部分用其他运输方式联合办理的运输，本公约的规定只适用于符合第 1 条规定的条件的航空运输部分。</p> <p>2. 在联合运输中，在航空运输部分遵守本公约的规定条件下，本公约并不妨碍各方在航空运输凭证上列入有关</p>	

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
					他会员国通报这些措施之日起三十天期限届满时生效。已在运途中的货物，不受此种措施的影响。		其他运输方式的条件。	

C. 运输和货代混合合同

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>第 4.3 条-运输和货代混合合同</p> <p>4.3.1 当事各方可在运输合同中明确约定，货物运输的某一部分或几个部分，由承运人作为代理人安排另一承运人或几个承运人运输。</p> <p>4.3.2 在此种情况下，承运人应以应有的谨慎选择其他承运人，按习惯和通常条款与该其他承运人订立合同，并采取一切合理措施使该其他承运人得以适当地履行合同。</p>		<p>第 11 条-联运</p> <p>1. 尽管有第 10 条第 1 款的规定，如海上运输合同明确规定，该合同包括的某一特定部分的运输由承运人以外的某一指定人履行，该合同也可以同时规定，承运人对这一部分运输期间货物在实际承运人掌管之下，因发生事故而造成的灭失、损坏或延迟交付不负责任。但是，如果不能按照第 21 条第 1 款或第 2 款规定在有管辖权的法院对实际承运人提起法律诉讼，则任何限制或豁免这种赔偿责任的规定均属无效。</p>	<p>第 3 条-强制适用</p> <p>2. 本公约的任何规定不得影响发货人选择多式联运或分段运输的权利。</p>	<p>第 34 条</p> <p>如受单一合同所制约的运输是由连续公路承运人履行，则其每一承运人为全部营运负责，鉴于其接受货物和运单，第二承运人和每个连续承运人即成为在运单条款中运输合同的当事人一方。</p> <p>第 35 条</p> <p>1. 从前一承运人处接受货物的承运人应给前一承运人载有日期和签字的收据。他应在第二份运单上登记他的名字和地址。如适用，他应在第二份运单和收据上列入第 8 条第 2 款规定的那种保留。</p>	<p>第 26 条-连续承运人</p> <p>如果受单式合同管辖的运输由数个承运人实施，则每一承运人仅凭按运单接管货物这一行为，即可依照该单证的规定成为运输合同的当事人，并应承担由此产生的义务。在此种情况下，每一承运人应对交货前的全程负责。</p> <p>第 49 条-结账</p> <p>1. 任何已在或本应在离开或抵达时收费或收取运输合同产生的其他费用的承运人，必须向有关的承运人支付其各自的费用。付费办法应由承运人协议确定。</p>		<p>第 30 条</p> <p>1. 在由几个连续承运人办理并符合第 1 条第 3 款规定的运输中，接受旅客、行李或货物的每一个承运人应当受本公约规则的约束，并就其根据合同办理的运输区段作为运输合同的订约一方。</p> <p>2. 如果是这种性质的运输，旅客或他的代表只能对发生事故或延误的一段运输的承运人提出诉讼，除非有明文约定第一承运人应该负全程的责任。</p> <p>3. 至于行李或货物，乘客或发货人有向第一承运人提出诉讼的权</p>	<p>第 36 条-连续运输</p> <p>1. 在由几个连续承运人履行的并属于第 1 条第 3 款规定的运输中，接受旅客、行李或者货物的每一个承运人应当受本公约规则的约束，而如果运输合同涉及运输中由其监管履行的区段，该承运人可视为该运输合同的订约方。</p> <p>2. 对于此种性质的运输，除明文约定第一承运人对全程运输承担责任外，旅客或者任何行使其索赔权利的人，只能对发生事故或者延误时履行该运输的承运人提起诉讼。</p> <p>3. 关于行李或者货物，旅客或者托运人有权对第一承运人提起诉讼，有权</p>

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
		<p>承运人应负举证责任，证明任何灭失、损坏或延迟交付是由上述这种事故造成的。</p> <p>2.按照第 10 条第 2 款的规定，实际承运人须对货物在他掌管期间因发生事故而造成的灭失、损坏或延迟交付负责。</p>		<p>2.第 9 条的规定应适用于连续承运人之间的关系。</p> <p>第 36 条</p> <p>除基于同一运输合同索赔的诉讼中提出的反索赔或抵销以外，有关灭失、损坏或延迟的责任的法律诉讼只可向第一承运人、最后承运人或在发生灭失、损坏或延迟的这一段运输中履行那段运输的承运人提起，一个诉讼可以同时向这些承运人的几个提起。</p> <p>第 37 条</p> <p>已根据本公约规定支付赔偿的承运人应有权从参加运输的其它承运人处享受取得该赔偿及其利息和由于索赔发生的所有费用，并遵守下列规定：</p> <p>(a)对灭失或损坏负责的承运人应单独负责赔偿，不管此赔偿是否由他或另一承运人支付；</p> <p>(b)当灭失或损坏是由二个或二个以上承运人的行</p>	<p>2.第 12 条还应适用于连续承运人之间的关系。</p> <p>第 50 条 追索权</p> <p>1.根据本统一规则已支付赔偿金的承运人，应依照下列规定对参加运输的承运人享有追索权：</p> <p>a)承运人造成灭失或损坏的，应对此负全部责任；</p> <p>b)灭失或损坏由数个承运人造成的，每个承运人对各自造成的灭失或损坏负责；责任无法分开的，依照 c)项在承运人中间分担赔偿金；</p> <p>c)无法证明灭失或损坏由哪个承运人造成的，在所有参加运输的承运人之间分担赔偿金，但可证明其未造成灭失或损坏的承运人除外；此种分担应按承运人各自的运费比例确定。</p> <p>2.承运人中的任何人破产时，应由其支付的未偿部分，应在所有</p>		<p>利，有权提取行李或货物的乘客或收货人也有向最后承运人提出诉讼的权利，此外，每一方都可以对发生毁灭、遗失、损坏或延误的一段运输的承运人提出诉讼。这些承运人应该对乘客或对发货人或收货人负连带责任。</p> <p>第 30A 条</p> <p>本公约中的任何规定不得影响本公约规定的损害责任人是否对任何其他人有追索权的问题。</p>	<p>接受交付的旅客或者收货人有权对最后承运人提起诉讼，旅客、托运人和收货人均可以对发生毁灭、遗失、损坏或者延误的运输区段的承运人提起诉讼。上述承运人应当对旅客、托运人或者收货人承担连带责任。</p>

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
				<p>为所造成时，每个承运人 应按其所负责部分按比例进行分担。赔偿责任无法按比例分担的，每个承运人按应支付给他的运费的比例承担责任；</p> <p>(c)如不能确定属于那个承运人的责任，灭失或损坏则应在上款(b)项规 定的所有承运人之间按比例分担赔偿。</p> <p>第 38 条</p> <p>如某一承运人无力偿还，应按支付给其它承运人的运费按比例在其它承运人中 分摊他应支付和支未付的赔偿部分。</p> <p>第 39 条</p> <p>1.如赔偿金是在诉讼通知书已递交给被告承运人并已给予法庭之后司法当局 所决定的，则根据第 37 及 38 条，被告承运人无权对提赔的承运人所提出的支付有效性提出争议。</p> <p>2.要提起诉讼而行使其追索权的承运人可向有关</p>	<p>其他参加运输的承运人之间按各自运费的比例分担。</p> <p>第 51 条-追索程序</p> <p>1.一承运人根据第 50 条对另一承运人行使追索权，如赔偿金已由法院或法庭裁定，且向后者适当发出程序通知后已为其提供介入程序的机会，则后者不得对前者的付款的有效性提出质疑。主诉受案法院或法庭应确定在多长时间 内准许发出此种程序通知和介入程序。</p> <p>2.行使追索权的承运人，必须在同一程序中对所有未与其达成和解的承运人提出索赔要求，否则即在其所提程序未包括的承运人的讼案中丧失其追索权。</p> <p>3.法院或法庭必须在同一判决中就向其提出的所有追索要求做出裁决。</p> <p>4.希望执行其追索权的承运人，</p>			

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
				<p>承运人之一常驻国家的或合同是通过有关承运人在该地的主要营业所或分支机构或代理订立的国家的有管辖权的法院或法庭提出索赔。所有有关承运人均可成为同一诉讼中的被告。</p> <p>3.第 31 条第 3、4 款的规定应适用于第 37 和 38 条所述的诉讼中下达的判决。</p> <p>4.第 32 条规定应适用于承运人之间的索赔。但时效期限应从确定按本公约的规定应付赔偿金的最终司法判决之日开始计算，或如无此种司法判决，则从实际支付之日开始计算。</p> <p>第 40 条 承运人应可自由商定第 37 和 38 条以外的其它规定。</p>	<p>可向下述国家的法院或法庭提起诉讼：参加运输的承运人中，一方的主要营业地或订立运输合同的机构或代理机构设在其境内。</p> <p>5.诉讼必须向数个承运人提起的，原告承运人有权从根据第 4 款有管辖权的法院或法庭中选择向其提起诉讼的法院或法庭。</p> <p>6.追索程序不得与运输合同规定的权利人提起的赔偿程序合并。</p> <p>第 52 条-追索协议 承运人可以在减损第 49 和 50 条的情况下订立协议。</p>			

第 5 章-承运人的义务

文书	海牙-维斯比规则
----	----------

文书	海牙-维斯比规则
<p style="text-align: center;">第 5 条-承运人的义务</p> <p>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。</p> <p>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 条前提下妥善地、谨慎地装载、搬移、积载、运输、保管、照料和卸载货物。</p> <p>5.2.2 合同当事方可约定由托运人、控制方或收货人履行或代其履行第 5.2.1 条中所提及的某些职能。此种约定必须在合同细节中提及。</p> <p>5.3 虽有第 5.1、5.2 和 5.4 条的规定，但如果货物已经或者有合理理由认为在承运人责任期内有可能对人身和财产构成威胁，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，或将货物卸下、销毁或使之不能为害，或采取其他合理的措施。</p> <p>5.4 承运人应当在开航之前、开始之时和航行之中谨慎处理：</p> <p>(a)使船舶适航[并保持]适航状态；</p> <p>(b)妥善地配备船员，装备船舶和配备供应品；</p> <p>(c)使货舱和其他载货处所包括由承运人提供的用于装载货物的集装箱，适于并能安全地收受、载运和保管货物[并且保持这种状态]。</p> <p>5.5 虽有第 5.1、5.2 和 5.4 条的规定，承运人仍可在海运时[或在通过内河水运时]牺牲货物，但是这种牺牲须是为共同安全或为保护同一海上航程中其他财产而合理作出的。</p>	<p style="text-align: center;">第 3 条</p> <p>1.承运人须在开航前和开航时克尽职责：</p> <p>(a)使船舶适于航行；</p> <p>(b)适当地配备船员、装备船舶和供应船舶；</p> <p>(c)使货舱、冷藏舱和该船其他载货处所能适宜和安全地收受、运送和保管货物。</p> <p>2.除遵照第 4 条规定外，承运人应适当和谨慎地装卸、搬运、积载、运送、保管、照料和卸载所运货物。</p>

第6章-承运人的责任

6.1. 责任基础

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>第6条-承运人的责任</p> <p>6.1 责任基础</p> <p>6.1.1 如果货物的灭失、损坏或迟延交付发生于第4条所界定的承运人责任期间,则承运人对此种灭失、损坏或者迟延交付造成的损失须负赔偿责任,除非承运人能证明该灭失、损坏或迟延交付既非其本人也非第6.3.2(a)条所指任何人的过失造成的。</p> <p>6.1.2 [虽有第6.1.1条的规定,承运人对于下列原因造成和产生的灭失、损坏或迟延不负责任:</p> <p>(a)船长、船员、引水员或承运人的其他受雇人在驾驶和管理期间船舶上的行为、疏忽或不履行义务;</p> <p>(b)船上发生的火灾,除非火灾系由承运人的过失或私谋所造成。]</p> <p>6.1.3 虽有第6.1.1条的规定,但承运人证明货物的灭失或损坏以及迟延交付是由于下列事项</p>	<p>第4条</p> <p>1.不论承运人或船舶,对于因不适航所引起的灭失或损坏,都不负责,除非造成的原因是由于承运人未按第3条第1款的规定,克尽职责;使船舶适航;保证适当地配备船员、装备和供应该船,以及使货舱、冷藏舱和该船的其他装货处所能适宜并安全地收受、运送和保管货物。凡由于船舶不适航所引起的灭失和损坏,对于已克尽职责的举证责任,应由根据本条规定要求免责的承运人或其他人承担。</p> <p>2.不论承运人或船舶,对由于下列原因引起或造成的灭失或损坏,都不负责:</p> <p>(a)船长、船员、引水员或承运人的雇佣人员,在航行或管理船舶中的行为、疏忽或不履行义务。</p>	<p>第5条-责任基础</p> <p>1.除非承运人证明他本人、其受雇人或代理人为避免该事故发生及其后果已采取了一切所能合理要求的措施,否则承运人应对因货物灭失或损坏或延迟交货所造成的损失负赔偿责任,如果引起该项灭失、损坏或延迟交付的事故,如同第4条所述,是在承运人掌管期间发生的。</p> <p>4.(a)承运人对下列各项负赔偿责任:</p> <p>(一)火灾所引起的货物的灭失、损坏或延迟交付,如果索赔人证明火灾是由承运人、其受雇人或代理人的过失或疏忽引起的;</p> <p>(二)经索赔人证明由于承运人、其受雇人或代理人在采取可以合理要求的扑灭火灾和避免或减轻其后果的一切措施中的过失或疏忽</p>	<p>第15条-多式联运经营人为他的受雇人、代理人和其他人所负的赔偿责任</p> <p>除按第21条的规定外,多式联运经营人应对他的受雇人或代理人在其受雇范围内行事时的行为或不行为为负赔偿责任,或对他为履行多式联运合同而使用其服务的任何其他人在履行合同的范围内行事时的行为或不行为为负赔偿责任,一如他本人的行为或不行为。</p> <p>第16条-赔偿责任的基础</p> <p>1.多式联运经营人对于货物的灭失、损坏和延迟交付所引起的损失,如果造成灭失、损坏或延迟交货的事故发生于第14条所规定的货物由其掌管期间,应负赔偿责任,除非多式联运经营人证明其本人、受雇人或代理人或第</p>	<p>第17条</p> <p>1.承运人应对自货物接管之时起到交付时止发生的全部或部分灭失和损坏以及货物交付中的任何延迟负责。</p> <p>2.但如果货物灭失、损坏或延迟是由于索赔人的错误行为或过失、是由于索赔人的指示而不是由于承运人的错误行为或过失、由于货物的固有缺陷或承运人不能避免的情况和承运人不能防止的结果所造成,承运人应免除责任。</p> <p>3.对由于为履行运输而使用之车辆的不良状况或由于承运人已租用其车辆的人或他的代理人或他的受雇人的错误行为或过失,承运人不应免除责任。</p> <p>4.遵照第18条第2至第5款,当货物的灭失或损坏是因下述一种或数种情况固有</p>	<p>第23条-责任基础</p> <p>1.承运人应对从接管货物到交货期间因货物的全部或部分灭失或损坏而造成的损害或损失承担责任,并应对因超过运送期限而造成的损害或损失承担责任,而不论使用何种铁路基础设施。</p> <p>2.灭失或损坏或超过转运期限是因权利人的过失、权利人给予的指令而不是承运人的过失、产品的固有缺陷(腐烂、损耗等)、或承运人无法避免和无法预防其后果的情况所造成的,应免除承运人的责任。</p> <p>3.灭失或损坏系是因下述一种或多种情形中的固有特殊风险所造成的,应免除承运人的责任:</p> <p>a)根据《一般运输条件》或经明确约定和在单上注明,用敞篷货</p>	<p>第16条-对灭失的责任</p> <p>1.承运人应对从其接管货物后运输到交货期间因货物的灭失或损坏而造成的损害,或因交货延误而造成的损害承担责任,除非承运人能够证明损害是因尽责的承运人无法防止的情形和承运人无法避免其后果的情形所致。</p> <p>2.对于因货物装船之前或货物卸船之后期间的货物灭失或损坏而造成的损害,承运人的责任应受运输合同所适用的国家的法律的管辖。</p> <p>第17条-受雇人和代理人</p> <p>1.对于承运人在履行运输合同期间利用其服务的受雇人和代理人的作为和不作为,只要受雇人和代理人是在其受雇和代理范围内行事,承运人即应如同对本人的作为或不作为</p>	<p>第10.3条</p> <p>在不违反本条第1款和第2款规定的情况下,对因承运人或者以其名义在货物收据或者在第5条第2款所指其他方法所保存的记录上载入的各项说明和陈述不符合规定、不正确或者不完全,给托运人或者托运人对之负责的任何其他人造成的一切损失,承运人应当对托运人承担赔偿责任。</p> <p>第18条</p> <p>2.对于因货物毁灭、遗失或者损坏而产生的损失,只要造成损失的事件是在航空运输期间发生的,承运人就应当承担责任。</p> <p>3.但是,承运人证明货物的毁灭、遗失或者损坏完全是由于下列一个或者几个原因造成的,承运人不承担责任:</p> <p>(a)货物的固有缺</p>	<p>第18条-货物损失</p> <p>1.对于因货物毁灭、遗失或者损坏而产生的损失,只要造成损失的事件是在航空运输期间发生的,承运人就应当承担责任。</p> <p>2.但是,承运人证明货物的毁灭、遗失或者损坏是由于下列一个或者几个原因造成的,在此范围内承运人不承担责任:</p> <p>(a)货物的固有缺陷、质量或者瑕疵;</p> <p>(b)承运人或者其受雇人、代理人以外的人包装货物的,货物包装不良;</p> <p>(c)战争行为或者武装冲突;</p> <p>(d)公共当局实施的与货物入境、出境或者过境有关的行为。</p> <p>3.本条第1款所称的航空运输期间,系指货物处于承运人掌管之下的期间。</p> <p>4.航空运输期</p>

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999 年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>之一造成的，在无相反的证据的情况下，应推定承运人或一参与履约方的过失并未造成或促成此种灭失、损坏或延迟交付。</p> <p>(一)[天灾]、战争、敌对行动、武装冲突、海盗行为、恐怖主义、暴乱和民变；</p> <p>(二) 检疫限制；政府、公共当局负责人或人员的干涉或妨碍[包括使用或根据法律程序进行的干预]；</p> <p>(三) 托运人、控制方或收货人的作为或不作为；</p> <p>(四) 罢工、关厂、停工或劳工管制；</p> <p>(五) 海上救助或试图救助人命或财产；</p> <p>(六) 由于货物固有品质、缺陷或瑕疵而造成的体积或重量的损耗或其他任何灭失或损害；</p> <p>(七) 包装或标记欠缺或存在缺陷；</p> <p>(八) 通过应有的谨慎而无法发现的潜在缺陷；</p> <p>(九) 由托运人、控制方或收货人本人或者由他人代表其对货物的搬移、装载、积载或卸载；</p>	<p>(b) 火灾，但由于承运人的实际过失或私谋所引起的除外。</p> <p>(c) 海上或其它可航水域的灾难、危险和意外事故。</p> <p>(d) 天灾。</p> <p>(e) 战争行为。</p> <p>(f) 公敌行为。</p> <p>(g) 君主、当权者或人民的扣留或管制，或依法扣押。</p> <p>(h) 检疫限制。</p> <p>(i) 托运人或货主、其代理人或代表的行为或不行为。</p> <p>(j) 不论由于任何原因所引起的局部或全面罢工、关厂或停止或限制劳工。</p> <p>(k) 暴动和骚乱。</p> <p>(l) 救助或企图救助海上人命或财产。</p> <p>(m) 由于货物的固有缺点、性质或缺陷引起的体积或重量亏损，或任何其它灭失或损坏。</p> <p>(n) 包装不善。</p> <p>(o) 唛头不清或不当。</p> <p>(p) 虽克尽职亦不能发现的潜在</p>	<p>所造成的货物的灭失、损坏或延迟交付。</p> <p>(b) 凡船上的火灾影响到货物时，如果索赔人或承运人要求，必须按照海运惯例，对火灾的起因和情况进行调查，并根据要求向承运人和索赔人提供一份调查人的报告。</p> <p>6. 除分摊共同海损外，承运人对因在海上采取救助人命的措施或救助财产的合理措施而造成的灭失、损坏或延迟交付不负赔偿责任。</p> <p>7. 如果货物的灭失、损坏或延迟交付是由承运人、其受雇人或代理人的过失或疏忽连同其他原因所引起的，承运人仅在归于他们的过失或疏忽所引起的灭失、损坏或延迟交付的范围内负赔偿责任，但承运人须证明不属于此种过失或疏忽所造成的灭失、损坏或延迟交付的</p>	<p>15 条所指的任何其他人为避免事故的发生及其后果已采取一切所能合理要求的措施。</p> <p>第 17 条-同时发生的原因</p> <p>如果货物的灭失、损坏或延迟交付是由于多式联运经营人、其受雇人或代理人或第 15 条所指的任何其他人的过失或疏忽与另一原因结合而产生，多式联运经营人仅对灭失、损坏或延迟交付可以归之于此种过失或疏忽的限度内负赔偿责任，但多式联运经营人必须证明不属于此种过失或疏忽的灭失、损坏或延迟交付的部分。</p>	<p>的特殊风险所引起的，承运人应予以免责：</p> <p>(a) 当已在运单中明确议定和规定使用无盖敞车；</p> <p>(b) 货物因其性质在无包装或未予妥善包装时易于损耗或损坏的，无包装或包装不良；</p> <p>(c) 由发货人、收货人或代表发货人或收货人所从事的货物搬运、装载、积载和卸载；</p> <p>(d) 特别是由于断裂、生锈、腐烂、干燥、渗漏、正常损耗或虫蛀特易造成全部灭失或部分灭失或损坏的某些货物的性质；</p> <p>(e) 包装上标志或号码不足或不当；</p> <p>(f) 承运活动物。</p> <p>5. 承运人根据本条对造成货物灭失、损坏或延迟的某些因素不负任何责任的，承运人仅对其根据本条应负责的、造成了灭失、损坏或延迟的那些因素负有责任。</p>	<p>车运输；装在协调联运装置中和装在封闭式公路车辆中用货车运输货物，不应视为用敞篷货车运输，但须视大气影响造成的货物损坏情况而定；如果用敞篷货车运输货物而发货人使用了遮盖物，则承运人应承担与在无遮盖物情况下用敞篷货车运输同样应负的责任，即使是根据《一般运输条件》并不用敞篷货车运输的货物，也是如此；</p> <p>b) 对于那些按其性质如不包装或包装不善则易于发生灭失或损坏的货物，未作包装或包装不善；</p> <p>c) 发货人装载货物或收货人卸载货物；</p> <p>d) 某些货物的性质使之特别容易全部或部分灭失或损坏，特别是因破碎、生锈、内部腐烂和自然腐烂、干燥或损耗而造成此种灭失或损坏；</p>	<p>一样承担责任。</p> <p>2. 运输是由实际承运人根据第 4 条进行的，承运人也应对实际承运人以及在其受雇和代理范围内行事的实际承运人的受雇人和代理人的作为和不作为负责。</p> <p>3. 对承运人或实际承运人的受雇人和代理人提起诉讼的，该受雇人和代理人在证明其是在受雇和代理范围内行事的的情况下，有权享有承运人或实际承运人根据本公约有权援引的抗辩权和责任限制。</p> <p>4. 由某一当局指定的且不可随意选定的引水员，不应视为第 1 款所指的受雇人或代理人。</p> <p>第 18 条-特殊免责</p> <p>1. 灭失、损坏或迟延是由下列情形或风险造成的，承运人和实际承运人应予以免责：</p> <p>(a) 托运人、收货人或有权处置货</p>	<p>陷、质量或者瑕疵；</p> <p>(b) 承运人或者其受雇人、代理人以外的人包装货物的，货物包装不良；</p> <p>(c) 战争行为或者武装冲突；</p> <p>(d) 公共当局实施的与货物入境、出境或者过境有关的行为。</p> <p>第 21 条</p> <p>1. 在旅客和行李运输中，如果承运人证明损失的发生是由于受害人的过失所引起或促成，法院可以按照它的法律规定，全部或部分免除承运人的责任。</p> <p>2. 在货物运输中，如果承运人证明，损失是由索赔人或者索赔人的过失或者其他不适当作为、不作为造成或者促成的，应当根据造成或者促成此种损失的过失或者其他不适当作为、不作为的程度，相应全部或者部分免除承运人对索赔人的责</p>	<p>间，不包括机场外履行的任何陆路、海上或者内水运输过程。但是，此种运输是在履行航空运输合同时为了装载、交付或者转运而办理的，在没有相反证明的情况下，所发生的任何损失推定为在航空运输期间发生的事件造成的损失。承运人未经托运人同意，以其他运输方式代替当事人各方在合同中约定采用航空运输方式的全部或部分运输的，此项以其他方式履行的运输视为在航空运输期间。</p>

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>(h) 承运人或履约方在货物对人身、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；</p> <p>[(十一) 海上或其他可航水域的风险、危险和事故；]</p> <p>6.1.4 [如果货物的灭失、损坏或迟延交付，部分是由于承运人可免责的事项造成的，部分是由于承运人须负责的事项造成的，除非承运人能够证明具体一部分损失是由其可免责的事项造成的并以此为限，否则承运人对所有灭失、损坏或迟延交付负赔偿责任，]</p> <p>[如果货物的灭失、损坏或迟延交付，部分是由于承运人可免责的事项造成的，是由于承运人须负责的事项造成的，则承运人</p> <p>(a) 对于经寻求赔偿的当事方证明是由承运人须负责的一个或多个事项造成的灭失、损坏或迟延交付，应在此范围内负赔偿责任；及</p> <p>(b) 对于因承运人可以免责的一个或</p>	<p>缺点。</p> <p>(q) 非由于承运人的实际过失或私谋，或者承运人的代理人，或雇佣人员的过失或疏忽所引起的其它任何原因；但是要求援用这条免责权的人应负责举证，证明有关的灭失或损坏既非由于承运人的实际过失或私谋，亦非承运人的代理人或雇佣人员的过失或疏忽所造成。</p>	<p>数额。</p>		<p>第 18 条</p> <p>1. 对第 17 条第 2 款所述原因之一所引起的灭失、损坏或延迟，承运人应负责举证责任。</p> <p>2. 当承运人确定根据案情灭失或损坏可归因于第 17 条第 4 款所述的一种或一种以上的特殊风险时，即应推定就是这样引起的。但索赔人有权证明灭失或损坏事实上并非全部或部分归因于这些风险之一。</p> <p>3. 如任何运货异常短缺或灭失，此种推定不应适用于第 17 条第 4 款 (a) 项所述情况。</p> <p>4. 如货物由装有特殊设备以便保护货物不受热、冷、温度变化或空气湿度影响的汽车承运，除非承运人证明他对这种设备的选择、维修和使用的情况均已采取理应采取的一切措施并已按给予他的特别指示行事，否则承运人</p>	<p>e) 包装上的说明或标号不规则、不正确或不完整；</p> <p>f) 运输活动物；</p> <p>(g) 根据发货人与承运人之间达成的并载于运单上的可适用的规定或协议必须由押送人押送的运输，但灭失或损坏须是押送人试图避免的风险所致。</p> <p>第 24 条-铁路车辆作为货物运输时的责任</p> <p>1. 在靠本身车轮运转并将其作为货物发运的铁路车辆的运输中，承运人应对自接管运输之时至交货时止发生的车辆或其可拆卸零部件的灭失或损坏造成的损失或对超过转运期限造成的损失或损害承担责任，除非承运人证明灭失或损坏不是由其过失造成的。</p> <p>2. 对于车辆两侧未标明或货物清单上未提及的附属物体的灭失造成的损失或损</p>	<p>物的人的作为或不作为；</p> <p>(b) 由托运人、收货人或代表该托运人或收货人行事的第三方当事人搬运、装载、积载或卸载货物；</p> <p>(c) 在舱面上或敞篷车辆中运输货物，而这种运输或者已经与托运人约定，或者符合特殊贸易惯例，或者是已在实施的条例所要求的；</p> <p>(d) 货物的性质使之特别容易全部或部分灭失或损坏，特别是因破碎、生锈、腐烂、干燥、渗漏、正常损耗（按体积和重量计算）或虫蛀而造成此种灭失或损坏；</p> <p>(e) 对于那些按其性质如果不包装或包装不善则易于发生灭失或损坏的货物，未予包装或包装不善；</p> <p>(f) 货物上的标识不充分或不适当；</p> <p>(g) 内河航道上</p>	<p>任。</p>	

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999 年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>多个事项造成的灭失、损坏或延迟交货不负责任。如果不存在据以确定全部责任分摊比例的证据，则承运人对全部灭失、损坏或延迟交货承担一半责任。]</p>				<p>无权要求享受第 17 条第 4 款(d)项规定的利益。</p> <p>5. 除非承运人证明他已根据情况采取了一般理应采取的所有措施和并按给予他的特别指示行事，否则承运人无权要求享受第 17 条第 4 款(f)项规定的利益。</p>	<p>害，承运人不承担责任。</p> <p>第 25 条-举证责任</p> <p>1. 证明灭失、损坏或超过转运期限是第 23 条第 2 款确定的原因之一所致的举证责任，应由承运人承担。</p> <p>2. 如果承运人确信，考虑到某一特定案子的情况，有可能因第 23 条第 3 款所指的特定风险中的一个或多个风险而发生灭失或损坏，则应推定灭失或损坏确已这样发生。但权利人应有权证明灭失或损坏不能全部或部分地归因于这些风险之一。</p> <p>3. 灭失的量特大或遗失整件货物的，根据第 2 款作出的推定不适用于第 23 条第 3 款 a) 目中规定的情形。</p>	<p>的救援或救难行动或试图救援或救难行动；</p> <p>(h) 运输活动物，除非承运人未采取运输合同中约定的措施或未遵守其中约定的指示。</p> <p>2. 根据案情灭失或损坏可归因于本条第 1 款所列情形或风险中的一个或多个情形或风险的，应推定该灭失或损坏是由这种情形或风险造成。经受损害当事人证明遭受的损失不是或并不完全是本条第 1 款所列情形或风险之一造成的，上述推定不适用。</p> <p>第 22 条-抗辩权和责任限制的适用</p> <p>本公约或运输合同中规定的责任的免除和限制适用于就运输合同所涵盖的货物的灭失、损坏或迟延交付提起的任何诉讼，无论诉讼根据的是合同、侵权行为还是某些其他法律上的理由。</p>		

6.2. 赔偿额的计算

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>6.2 赔偿额的计算</p> <p>6.2.1 承运人对货物的灭失或损坏负有责任的，应参照运输合同中规定的交货地和交货时货物的价值计算应支付的赔偿额。</p> <p>6.2.2 货物的价值应根据商品交易所的价格确定，没有此种价格的，应根据其市场价格确定，没有商品交易所价格或市场价格的，应参照交货地同种类和同质量货物的通常价值确定。</p> <p>6.2.3 货物发生灭失或损坏的，除第 6.4 条另有规定外，承运人不应对超出第 6.2.1 和第 6.2.2 条所规定的任何赔偿额负有责任。</p>	<p>第 4.5 条</p> <p>(b)全部赔偿金额应参照货物根据契约从船上卸下或应卸下的当地当时的价值计算。</p> <p>货物价值应按照商品交易所价格确定，或者如无此种价格时，则按现行市场价格确定，或者如既无商品交易所价格又无现行市场价格时，则参照同类同质货物的正常价值确定。</p>			<p>第 23 条</p> <p>1. 根据本公约的规定承运人应负责赔偿货物的全部和部分灭失的，这种赔偿应参照货物接运地点和时间的货物价值进行计算。</p> <p>2. 货物的价值，应根据商品交易所价格确定，无此种价格时则根据当时的市价确定，既无商品交易所价格又无当时市价时，则参照同类同质货物的通常货价确定。</p>		<p>第 19 条-赔偿额的计算</p> <p>1. 承运人对货物的全部灭失负有责任的，该承运人应支付的赔偿额应与运输合同规定的交货地和交货日的货物的价值相等。将货物交付给货物的权利人以外的人，应视为货物灭失。</p> <p>2. 货物部分灭失或损坏的，承运人只按价值对损失部分承担责任。</p> <p>3. 货物的价值应根据商品交易所价格，或无此种价格则根据其市价，无商品交易所价格或市价的，应参照交货地点的同类同质货物的通常货价决定。</p> <p>4. 对于因其性质而在运输过程中易于正常损耗的货物，无论运输期长短，承运人仅对超过正常损耗（按体积或重量计算）的部分承担责任，正常损耗由运输合同</p>		

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
						的当事方确定，无此种合同的，按目的地的条例或既定惯例确定。 5.本条规定不应影响由运输合同规定的，或在无这方面的特别协议时由适用的本国条例或惯例规定的承运人对于运费的权利。		

6.3. 履约方的责任

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>6.3 履约方的责任</p> <p>6.3.1(a)履约方受本文书规定的有关承运人的义务和责任的约束，并有权(一)在其掌管货物的期间内；和(二)在其参与履行运输合同中期待的任何活动的其他任何时间内，享有本文书规定的有关承运人的权利和免责。</p> <p>(b)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的，或同意其对迟延交付，或货物的灭失或损坏或与货物有关的损失或损坏所承担</p>		<p>第 10 条-承运人和实际承运人的赔偿责任</p> <p>1.如果将运输或部分运输委托给实际承运人执行，不管根据海上运输合同是否有权这样做，承运人仍须按照本公约的规定对全部运输负责。对于实际承运人所履行的运输，承运人应对实际承运人及其受雇人和代理人在其受雇范围内行事的行为或不行为负责。</p> <p>2.本公约对承运</p>	<p>第 20 条-非合同赔偿责任</p> <p>2.如果由于货物灭失、损坏或延迟交付造成损失而对多式联运经营人的受雇人或代理人、或对联运人为履行多式联运合同而使用其服务的其他人提起诉讼，该受雇人或代理人如能证明他是在受雇范围内行事，则该受雇人、代理人或其他人应有权援用多式联运经营人按本公约有权援用的辩护理由和赔偿责任</p>		<p>第 27 条-替代承运人</p> <p>1.承运人将运输的进行全部或部分委托给替代承运人的，不论这样做是否符合运输合同规定的权利，承运人仍应对整个运输过程承担责任。</p> <p>2.本《统一规则》中关于承运人责任的所有规定也适用于替代承运人对其进行的运输承担的责任。如果对替代承运人的受雇人和替代承运人利用其服务进行运</p>	<p>第 4 条-实际承运人</p> <p>1.承运人与实际承运人订立的符合第 1 条第 1 款所述定义合同，构成本公约所指的运输合同。就此种合同而言，本公约中关于托运人的所有规定适用于承运人，关于承运人的所有规定则适用于实际承运人。</p> <p>2.将运输或部分运输委托给实际承运人执行的，不论根据运输合同是否有权这样</p>	<p>第 30 条</p> <p>1.在运输是由几个连续承运人办理的并符合第 1 条第 3 款所规定的定义情况下，接受旅客、行李或货物的每一个承运人均应受本公约规定的约束，并在合同中由其办理的一段运输的范围内，作为运输合同的订约一方。</p> <p>2.如果是这种性质的运输，旅客或他的代表只能对发生事故或延误的一段运输的承运人提出诉</p>	<p>第 39 条-缔约承运人-实际承运人</p> <p>一方当事人（以下简称“缔约承运人”）本人与旅客、托运人或者与以旅客或者托运人名义行事的人订立受本公约约束的运输合同，而另一当事人（以下简称“实际承运人”）根据缔约承运人的授权，履行全部或者部分运输，但就该部分运输而言该另一当事人又不是本公约所指的连续承运人的，适用</p>

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>的赔偿责任高于第 6.4.2、第 6.6.4 和第 6.7 条所规定的限额的，履约方不受该协议的约束，除非履约方明确同意接受这类责任或这类限额。</p> <p>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责</p> <p>(一)任何履约方，以及</p> <p>(二)其他任何根据承运人的请求或在承运人的监督或控制下，直接或间接地履行或负责履行运输合同下承运人任何职责的人，包括履约方的分包商和代理人，就如同这种作为或不作为系其本人所为。承运人仅对履约方或其他人的在其合同、雇用或代理范围内的作为或不作为承担本条规定的责任。</p> <p>(b)在服从第 6.3.3 条的前提下，如果履约方将承运人根据运输合同的任何职责委托任何其他履行，包括其分包商、雇员和代理人，则应对该任何</p>		<p>人责任的所有规定也适用于实际承运人对其所履行的运输的责任。如果对实际承运人的受雇人或代理人提起诉讼，应适用第 7 条第 2 款、第 3 款和第 8 条第 2 款的规定。</p> <p>3. 承运人据以承担本公约所未规定的义务或放弃本公约所赋予的权利的任何特别协议，只有在实际承运人书面明确表示同意时，才能对其发生影响。不论实际承运人是否已经同意，承运人仍受这种特别协议所导致的义务或弃权的约束。</p> <p>4. 如果承运人和实际承运人都有责任，则在此责任范围内，他们应负连带责任。</p> <p>5. 从承运人、实际承运人和他们的受雇人和代理人取得的赔偿金额总数，不得超过本公约所规定的责任限额。</p> <p>6. 本条规定不妨碍承运人和实际</p>	<p>任限制。</p> <p>3.除按第21条的规定外，向多式联运经营者、受雇人、代理人或为履行多式联运合同而使用其服务的其他人取得的赔偿总额，不得超过本公约所规定的赔偿限额。</p>		<p>输的其他人提起诉讼，第 36 条和第 41 条应予适用。</p> <p>3.任何关于承运人承担本《统一规则》未规定的义务或放弃本《统一规则》赋予的权利的特别协议，未经替代承运人明确地以书面方式表示接受的，对其不具任何效力。无论替代承运人是否已接受，承运人均受由此种特别协议产生的义务或弃权的约束。</p> <p>4. 承运人和替代承运人均负有责任的，承运人和替代承运人应在此责任范围内，负连带责任。</p> <p>5. 承运人及其替代承运人和受雇人以及利用其服务进行运输的其他人的应付赔偿总金额不应超过本《统一规则》中规定的限额。</p> <p>6. 本条不应妨碍承运人与替代承运人之间可能存在的追索权。</p>	<p>做，承运人仍须按照本公约的规定对全部运输负责。本公约对承运人责任的所有规定也适用于实际承运人对其所履行的运输的责任。</p> <p>3. 承运人在将运输或其中一部分的履行委托给实际承运人时，在任何情况下均应通知托运人。</p> <p>4. 与托运人或收货人订立的、根据本公约的规定扩大承运人的职责的任何协议，只在实际承运人明确地以书面方式表示同意的范围内对该实际承运人有影响。实际承运人可援用承运人根据运输合同可援用的所有抗辩。</p> <p>5. 承运人和实际承运人均负有责任的，应承担连带责任。本条规定概不影响承运人与实际承运人之间的任何追索权。</p>	<p>讼，除非有明文约定第一承运人应该负全程的责任。</p> <p>3. 至于行李或货物，旅客或托运人有向第一承运人提出诉讼的权利，有权提取行李或货物的旅客或收货人也有向最后承运人提出诉讼的权利。此外，托运人或收货人都可以对发生毁灭、遗失、损坏或延误的一段运输的承运人提出诉讼。这些承运人应该对旅客或者对托运人或收货人负连带责任。</p> <p>第 30A 条</p> <p>本公约的任何规定均不应妨碍根据本公约的规定对损失负有责任的人是否对任何其他他人享有追索权的问题。</p>	<p>本章的规定。在没有相反证据时，此种授权应当被推定为是存在的。</p> <p>第 40 条-缔约承运人和实际承运人各自的责任</p> <p>如果实际承运人履行全部或者部分运输，而根据第 39 条所指的合同，该运输是受本公约约束的，则除本章另有规定外，缔约承运人和实际承运人都应当受本公约规则的约束，缔约承运人对合同中考虑到的全部运输负责，实际承运人只对其履行的运输负责。</p> <p>第 41 条-相互责任</p> <p>1. 实际承运人的作为和不作为，实际承运人的受雇人、代理人在受雇、代理范围内的作为和不作为，关系到实际承运人履行的运输的，也应当视为缔约承运人的作为和不作为。</p> <p>2. 缔约承运人的作为和不作为，</p>

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999 年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>其他人的作为和不作为负责，就如同这类作为或不作为系其本人所为。履约方仅对相关人士在其合同、雇用的范围内的作为或不作为承担本条文规定的责任。</p> <p>6.3.3 对第 6.3.2 条提及的承运人以外的任何人提起诉讼，该人能够证明其系在其合同、雇用或代理的范围内行事的，应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。</p> <p>6.3.4 对货物的灭失、损坏或迟延交付负有责任者不止一人的，此等人应承担连带责任，但以第 6.4、6.6 和 6.7 条所规定的限额为限。</p> <p>6.3.5 在不影响第 6.8 条规定的情况下，所有此等人的累计赔偿责任不应超过本文书所规定的赔偿责任总限额。</p>		<p>承运人之间的任何追索权。</p>						<p>缔约承运人的受雇人、代理人在受雇、代理范围内的作为和不作为，关系到实际承运人履行的运输的，也应当视为实际承运人的作为和不作为。但是，实际承运人承担的责任不因此种作为或者不作为而超过第 21 条、第 22 条、第 23 条和第 24 条所指的数额。任何有关缔约承运人承担本公约未规定的义务或者放弃本公约赋予的权利或者抗辩理由的特别协议，或者任何有关第 22 条考虑到的在目的地交付时利益的特别声明，除经过实际承运人同意外，均不得影响实际承运人。</p>

6.4. 迟延

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>6.4 迟延</p> <p>6.4.1 未在明确约定的时间内[,或者无此类约定时、未能在一个谨慎的承运人考虑了合同条款、运输特点以及航行情况后被合理期待的时间内]在运输合同所规定的目的地交付货物,为迟延交付。</p> <p>6.4.2 如果迟延交货造成的损失并非因所运送货物的灭失或损坏而产生,因而在第 6.2 条所调整的范围,则对这类损失的赔偿限额为[被迟延交付货物应付运费的....倍]。根据本条及第 6.7.1 条的赔偿总额不得超过相应货物全损时根据第 6.7.1 条确定的限额。</p>		<p>第 5 条-责任基础</p> <p>2.如果货物未能在明确约定的时间内,或虽无此项约定,但未能在考虑到实际情况对一个勤勉的承运人所能合理要求的时间内,在海上运输合同所规定的卸货港交货,即为延迟交付。</p>	<p>第16条-赔偿责 任的基础</p> <p>2.如果货物未在明确约定的时间内交付,或者如无此种协议,未在按照具体情况对一个勤勉的多式联运经营人所能合理要求的时间内交付,即为延迟交货。</p> <p>3.如果货物未在按照本条第2款确定的交货日期届满后连续90日内交付,索赔人即可认为这批货物已灭失。</p>	<p>第 19 条</p> <p>当货物未能在议定的时效期限内交付,或虽无此种议定时效期限,但考虑到实际情况后的实际运输期限,特别是在部分运输情况下按正常方式拼装全部货物所需要的时间,超过了允许一个勤勉承运人的合理的时间,即应认为延迟交付发生。</p> <p>第 20 条</p> <p>1.在议定期限届满后三十天内或如无议定期限,从承运人接管货物时起六十天之内货物未交付的事实应视为货物灭失的最终证据,有权提出索赔的人可视货物已经灭失。</p> <p>2.有权索赔人在收到对货物遗失的赔偿金时,可以书面方式要求,赔偿金支付后一年期间如找到货物,应立即通知他。对他的此种要求应给予书面确认。</p>	<p>第 16 条-运送 期限</p> <p>1.发货人和承运人之间应约定运送期限。无此种约定的,运送期限不得超过由适用第 2 款至第 4 款所产生的期限。</p> <p>2.在不违反第 3 款和第 4 款的情况下,最长运送期限应规定如下:</p> <p>(a) 整车运货 - 货运期 12 小时, - 每 400 公里或其零数, 运输期限 24 小时;</p> <p>b) 不足整车运货 - 货运期限 24 小时, - 每 200 公里或其零数, 运输期限 24 小时。</p> <p>距离应按约定路线计算,无此种约定的,尽量按最短的路线计算。</p> <p>3.承运人可在下列情况下对已规定的运送期限确定额外转送期限:</p> <p>a) 以下列方式进行的运货</p>	<p>第 5 条-交货 时间</p> <p>承运人应在运输合同约定的时限内交付货物,未约定时限的,应在可合理要求尽负责承运人做到的时限内交付货物,同时考虑到航程和无障碍航行的情况。</p>	<p>第 19 条</p> <p>承运人对旅客、行李或货物在航空运输过程中因延误而造成的损失承担责任。</p> <p>第 20 条</p> <p>在运输旅客和行李的过程中以及在货物运输延误造成损失的情况下,如果承运人证明自己、其受雇人和代理人为了避免损失的发生,已经采取一切可合理要求的措施或者不可能采取此种措施的,承运人不对因延误引起的损失承担责任。</p>	<p>第 19 条-延误</p> <p>旅客、行李或者货物在航空运输中因延误引起的损失,承运人应当承担责任。但是,承运人证明本人及其受雇人和代理人为了避免损失的发生,已经采取一切可合理要求的措施或者不可能采取此种措施的,承运人不对因延误引起的损失承担责任。</p>

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
				<p>3. 在接到此种通知书后三十天之内，交付运单上注明的应付费用并退还其收到的赔偿金（减去其中包括的任何费用）后，上述有权索赔人可要求将货物交付给他，但不妨碍根据第 23 条以及酌情根据第 26 条就交货延迟提出任何索赔。</p> <p>4. 如无第 2 款提及的要求或在第 3 款所述三十天期间无任何指示或在赔款支付超过一年后货物仍未找到，承运人有权根据货物所在地的法律处理该货物。</p>	<p>- 经由不同轨距的铁路线的货运，</p> <p>- 经由海路或内河航道的货运，</p> <p>- 无铁路线时经由公路的货运；</p> <p>b) 非常情况致使交通量异常增加或运营异常困难。</p> <p>额外运送期的期限必须列入《一般运输条件》。</p> <p>4. 运送期限应自接管货物之后启算；停留不是承运人的过失引起的，运送期限应按停留期延长。运送期内不计算星期日和法定节假日。</p>			

6.5. 绕航

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>6.5-绕航</p> <p>(a) 承运人对因海上救助或试图救助人命或财产而发生的绕航或其他任何合理绕航所造成的灭失、损坏或迟延交付不负责任。</p> <p>(b) 绕航本身按国内法即构成违反承运</p>	<p>第 4 条</p> <p>4. 为救助或企图救助海上人命或财产而发生的绕航，或任何合理绕航，都不能作为破坏或违反本公约或运输合同的行为；承运人对由此而引起的</p>	<p>第 5 条-责任基础</p> <p>6. 除分摊共同海损外，承运人对因在海上采取救助人命的措施或救助财产的合理措施而造成的灭失、损坏或延迟交付不负赔偿责任。</p>						

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
人义务的，此类违反仅在与本文书规定的违反情形一致时有效。	任何灭失或损害，概不负责。							

6.6. 舱面货

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>6.6 舱面货</p> <p>6.6.1 只有在下述情况下货物可以装载于舱面或舱面以上运输： (一)此类运输系合同适用法律或行政法规所要求，或者 (二)货物装载于集装箱之内并置于甲板上或集装箱之上，而此甲板系专门适用于运载此类集装箱，或 (三)不属于本条第(一)款或(二)款规定的情形的，货物装载舱面运输系依照运输合同或符合行业习俗、惯例和做法或参照该行业的其他惯例或做法。</p> <p>6.6.2 根据第 6.6.1(一)和(二)条载运货物的，承运人对于因在舱面载运货物的特殊风险造成的货物灭失或损坏或迟延交付不负责任。根据第 6.6.1(三)条在</p>	<p>第 1 条</p> <p>c) “货物”包括货物、制品、商品和任何种类的物品，但活牲畜以及在运输合同上载明装载于舱面上并且已经这样装运的货物除外。</p>	<p>第 9 条-舱面货</p> <p>1.承运人只有按照同托运人的协议或符合特定的贸易惯例，或依据法规的规章的要求，才有权在舱面上载运货物。</p> <p>2.如果承运人和托运人议定，货物应该或可以在舱面上载运，承运人必须在提单或证明海上运输合同的其他单证上载列相应说明。如无此项说明，承运人有责任证明，曾经达成在舱面上载运的协议。但承运人无权援引这种协议对抗包括以诚信方式获得提单的收货人在内的第三方。</p> <p>3.如违反本条第 1 款的规定将货物载运在舱面上，</p>						

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>甲板或甲板以上载运货物的，承运人根据本文书的条款对这类货物的灭失或损坏或迟延交付负有责任，而不论其是否实际载于甲板或甲板以上。在第 6.6.1 条允许的情形以外的其他情形下在舱面载运货物的，承运人仍应对完全由于货物载于舱面而造成的货物灭失或损坏或迟延交付负责，而无须考虑第 6.1 条的规定。</p> <p>6.6.3 根据第 6.6.1(三)条载运货物的，必须在合同细节中载明此特定货物装载于舱面的事实。否则，承运人将负有举证责任证明该舱面运输符合第 6.6.1(三)条的规定，可转让运输单证或可转让电子记录已签发的，承运人无权援用该条规定对抗善意取得此类可转让运输单证或电子记录的第三方。</p> <p>6.6.4 承运人根据第 6.6 条对舱面货物的灭失或损坏或迟延交付负有责任的，其赔偿责任以第 6.4 和 6.7 条所规定的限</p>		<p>或承运人不能按照本条第 2 款援引在舱面上载运的协议，尽管有第 5 条第 1 款的规定，承运人仍须对仅由于在舱面上载运而造成的货物灭失或损坏以及延迟交付赔偿责任，而其赔偿责任的限额，视情况分别按照本公约第 6 条或第 8 条的规定确定。</p> <p>4. 违反将货物装载在舱内的明文协议而将货物装载在舱面，应视为第 8 条含义内的承运人的一种行为或不行为。</p>						

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
额为限；然而，承运人和托运人明确约定货物应装载于舱内的，承运人无权对完全由于货物装载于舱面而产生的任何灭失或损坏享受责任限制。								

6.7. 责任限制

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>6.7 责任限制</p> <p>6.7.1 在服从于第6.4.2条的前提下，承运人对货物或与货物有关的灭失或损坏或有关的损失或损坏的赔偿责任限额，按照货物的件数或者其他货运单位计算，每件或每个其他货运单位[... ..]个记帐单位，或按照灭失或损坏货物的毛重计算，每公斤[.....]个记帐单位，以二者中赔偿限额较高者为准，但是托运人在货物装运前已申报其性质和价值并在合同细节中载明的，[或承运人与托运人已另行约定高于本条所规定赔偿责任限额的]除外。</p>	<p>第4条</p> <p>5.a)除非在装货前，托运人已声明该货物的性质和价值，并载入提单，否则，在任何情况下，承运人或船舶对货物所遭受的或有关的任何灭失或损坏，每件或每单位的金额超过<u>666.67记帐单位</u>的部分，<u>或按灭失或损坏的货物每公斤毛重超过2个记帐单位</u>的部分，均不负责任，两者以较高的金额为准。</p> <p>b)全部赔偿金额应参照货物根据契约从船上卸下或应卸下的当地当时的价值计算。</p>	<p>第6条-责任限额</p> <p>1.(a)按照第5条规定，承运人对货物灭失或损坏造成的损失所负的赔偿责任，以灭失或损坏的货物每件或每个其他货运单位<u>相当于835记帐单位或毛重每公斤2.5记帐单位</u>的数额为限，两者中以较高的数额为准。</p> <p>(b)按照第5条规定，承运人对延迟交付的赔偿责任，以相当于该延迟交付货物应支付运费的2.5倍的数额时为限，但不得超过海上货物运输合同规定的应付运费总额。</p>	<p>第18条-赔偿责任限制</p> <p>1.如果多式联运经营人根据第16条对货物的灭失或损坏造成的损失负赔偿责任，其赔偿责任按灭失或损坏的货物的<u>每包或其他货运单位计不得超过920记帐单位，或按毛重每公斤计不得超过2.75记帐单位</u>，以较高者为准。</p> <p>2.根据本条第1款计算较高限额时，适用下列规则：</p> <p>(a)如果货物是用集装箱、货盘或类似的装运工具拼装，经多式联运单据列明装</p>	<p>第23条</p> <p>3.但短缺的赔偿额按毛重<u>每公斤计不得超过8.33记帐单位</u>。</p> <p>4.此外，货物全部灭失的，运输费用、关税和有关货物运输发生的其它费用应全部退还；货物部分灭失的，按遭受灭失部分的比例退还，但不另付损失费。</p> <p>5.在延迟情况下，如索赔人证明损坏是由此引起的，承运人应支付不超过运输费用的损失费。</p> <p>6.只有在货物的价值或交货的优惠利息已根据第24条和第26条作申报时，才可索</p>	<p>第30条-对灭失的赔偿</p> <p>2.短缺毛重的赔偿额不应超过<u>每公斤17记帐单位</u>。</p> <p>3.对于靠本身车轮运转并作为货物发运的铁路车辆、协调联运装置或其可拆卸零部件的灭失，赔偿额应限于该车辆、协调联运装置或其可拆卸零部件灭失日和灭失地的通常价值，其他一切损坏均不包括在内。灭失日或灭失地无法查明的，赔偿额应限于承运人接管车辆之日当地的通常价值。</p> <p>4.此外，承运人</p>	<p>第20条-最高赔偿责任限额</p> <p>1.在不违反第21条和本条第4款的情况下，不论对承运人提起的诉讼如何，承运人在任何情况下均不对超过运输单证上规定的灭失或损坏货物<u>每件或每其他装载单位为666.67记帐单位或重量每公斤2记帐单位</u>（两者中以较高者为准）的数额承担赔偿责任。包件或其他装载单位是集装箱的，以及运输单证中未提及集装箱中拼装的任何包件或装载单位的，则未载货集装箱按1,500记</p>	<p>第22条</p> <p>2.(b)在货物运输中，承运人的责任以<u>每公斤17特别提款权为限</u>，除非托运人在向承运人交运包件时，特别声明在目的地点交付时的利益，并在必要时支付附加费。在此种情况下，除非承运人证明托运人声明的金额高于在目的地点交付时托运人的实际利益，否则，承运人在声明金额范围内承担责任。</p> <p>5.本条所述以法朗计算的数额，应视为相当于含有千分之九百纯度的六十五点五毫克的黄金的货</p>	<p>第22条-涉及延误、行李和货物的赔偿责任限额</p> <p>3.在货物运输中造成毁灭、遗失、损坏或者延误的，承运人的责任以<u>每公斤17特别提款权为限</u>，除非托运人在向承运人交运包件时，特别声明在目的地点交付时的利益，并在必要时支付附加费。在此种情况下，除承运人证明托运人声明的金额高于在目的地点交付时托运人的实际利益外，承运人在声明金额范围内承担责任。</p> <p>4.货物的一部分或者货物中任何</p>

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>6.7.2 使用集装箱载运货物的，合同细节中载明装于该集装箱内货物的件数或货运单位应视为前条所指的货物件数或货运单位。未载明的，则该集装箱中的货物视为一个货运单位。</p> <p>6.7.3 本条节所称计算单位系国际货币基金组织定义的特别提款权。本节所规定的特别提款权数额应根据缔约国本国货币在判决之日或当事人协议之日的价值折算成该国货币。缔约国系国际货币基金组织的成员国的，缔约国本国货币与特别提款权的换算按国际货币基金组织在上述折算和交易之日实行的折算方式计算。缔约国不是国际货币基金组织的成员国的，缔约国的本国货币对特别提款权的比价，按该国确定的方式计算。</p>	<p>货物价值应按照商品交易所价格确定，或者如无此种价格时，则按现行市场价格确定，或者如既无商品交易所价格又无现行市场价格时，则参照同类同质货物的正常价值确定。</p> <p>c)如果货物是用集装箱、托盘或类似的装运器具拼装时，提单中所载明的、装在这种装运器具中的件数或单位数，应视为就本款所指的件数或单位数；除上述情况外，应视为此种装运器具即是件或单位。</p> <p>d)本条所述的记帐单位是国际货币基金组织所规定的特别提款权。本款 a)项所述数额应按照一国货币在拟由受理案件的法院所在地的法律确定的日期的价值，折算成该国货币。凡属国际货币基金组织成员的国家，其以特别提款权表示的本国货币的价</p>	<p>(c)根据本款(a)和(b)项，承运人的总赔偿责任，在任何情况下都不得超过根据本款(a)项对货物全部灭失引起的赔偿责任所规定的限额。</p> <p>2.按照本条第1款(a)项规定，在计算较高数额时，应遵照下列规则：</p> <p>(a)当使用集装箱、货盘或类似运输器具拼装货物时，如果签发了提单，在提单中列明的，或在证明海上运输合同的任何其他单证中列明的，装在这种运输器具内的件数或其他货运单位数，即视为件数或货运单位数。除上述情况外，这种运输器具内的货物应视为一个货运单位。</p> <p>(b)当运输器具本身遭到灭失或损坏时，该运输器具如不属于承运人所有或提供，即视为一个单独的货运单位。</p> <p>3.记帐单位是指</p>	<p>在这种装运工具中的包数或货运单位数应视为计算限额的包数或货运单位数。否则，这种装运工具中的货物应视为一个货运单位。</p> <p>(b)如果装运工具本身灭失或损坏，而该装运工具并非为多式联运经营人所有或提供，则应视为一个单独的货运单位。</p> <p>3.虽有本条第1款和第2款的规定，国际多式联运如果根据合同不包括海上或内河运输，则多式联运经营人的赔偿责任按灭失或损坏货物毛重每公斤计不得超过8.33记帐单位。</p> <p>4.多式联运经营人根据第16条的规定对延迟交货造成损失所负的赔偿责任限额，相当于对延迟交付的货物应支付运费的两倍半，但不得超过多式联运合同规定的应付运费的总额。</p>	<p>赔较高赔偿额。</p> <p>7.本公约所述的记帐单位是国际货币基金组织所规定的特别提款权。第3款所述数额应按照受理案件的法院所在国货币在判决日或当事方协议的日期的价值，折算成该国货币。凡属国际货币基金组织成员的国家，其以特别提款权表示的本国货币的价值，应按照国际货币基金组织在上述日期对其业务和交易采用的现行定值方法计算。非属国际货币基金组织成员的国家，其以特别提款权表示的本国货币的价值，应按该国确定的方法计算。</p> <p>8.但是，凡不是国际货币基金组织成员而其本国法律又不准适用本条第7款规定的国家，可在批准或加入《公路货运合同公约议定书》时，或在其后任何时间，声明拟在其境内</p>	<p>必须退还运费、已付关税以及已支付的与运输灭失货物有关的其他金额，但根据货物税停付程序运输货物的消费税除外。</p> <p>第33条-对超过运送期限的赔偿</p> <p>1.灭失或损坏因超过运送期限而造成的，承运人必须支付赔偿金，赔偿额不超过运费的四倍。</p> <p>2.货物全部灭失的，不应在支付第30条规定的赔偿额之外再支付第1款规定的赔偿额。</p> <p>3.货物部分灭失的，第1款规定的赔偿额不应超过货物中未灭失部分运费的四倍。</p> <p>4.货物损坏不是因超过运送期限而造成的，应在第32条的规定之外，再酌情支付第1款规定的赔偿额。</p> <p>5.在任何情况下，第1款规定的赔偿额加上第30条和第32条规定的赔偿额所得总额均不得超过货</p>	<p>帐单位，而不是666.67记帐单位计价，而集装箱内所载货物则按25,000记帐单位计价。</p> <p>2.货物是用集装箱、货盘或类似的装运工具拼装的，经运输单证列明装在这种装运工具中或之上的包数或货运单位数应视为计算限额的包数或货运单位数。否则，这种装运工具中或之上的货物应视为一个货运单位。装运工具本身灭失或损坏，其并非为承运人所有或以其他方式提供的，该装运工具应视为一个单独的货运单位。</p> <p>3.损失系交货迟延造成的，承运人仅对不超过运费价值的数额承担责任。但根据第1款和本款第一句承担的赔偿责任的总额，不应超过根据第1款对引起赔偿责任的货物全部灭失确定的赔偿限额。</p>	<p>币单位。各项金额可换算为有关国家货币、取其整数。在进行司法程序时，各项金额与黄金以外的本国货币的换算应根据判决之日此种货币的黄金价值来计算。</p> <p>6.本公约中以特别提款权表示的各项金额，系指国际货币基金组织确定的特别提款权。在进行司法程序时，各项金额与各国货币的换算，应当按照判决当日用特别提款权表示的该项货币的价值计算。当事国是国际货币基金组织成员的，用特别提款权表示的其国家货币的价值，应当按照判决当日有效的、国际货币基金组织在其业务和交易中采用的计价方法计算。当事国不是国际货币基金组织成员的，用特别提款权表示的其国家货币的价值，应当按照该国所确定的办法</p>	<p>物件毁灭、遗失、损坏或者延误的，用以确定承运人赔偿责任限重的重量，仅为该“包件或数个包件”的总重量。但是，因货物一部分或者货物中某一物件的毁灭、遗失、损坏或者延误，影响同一份航空货运单、货物收据或者在未出具此两种凭证时按第4条第2款所指其他方法保存的记录所列的其他包件的价值的，确定承运人的赔偿责任限额时，该包件或者数个包件的总重量也应当考虑在内。</p> <p>5.经证明，损失是由于承运人、其受雇人或者代理人的故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为造成的，不适用本条第1款和第2款的规定；对于受雇人、代理人的此种作为或者不作为，还应当证明该受雇人、代理人是在受雇、</p>

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
	<p>值，应按照国际货币基金组织在上述日期对其业务和交易采用的现行定值方法计算。非属国际货币基金组织成员的国家，其以特别提款权表示的本国货币的价值，应按该国确定的方法计算。但是，凡不是国际货币基金组织成员而其本国法律又不准适用前几句的规定的国家，可在批准《1979年议定书》或加入该《议定书》时，或在其后任何时间，声明本公约规定的赔偿限额在该国领土适用时，应订定如下：</p> <p>一)关于本条第5款 a)项所述的666.67记帐单位这一数额，限额为10,000货币单位；</p> <p>二)关于本条第5款 a)项所述的2个记帐单位这一数额，限额为30货币单位；</p> <p>前一句所述的货币单位相当于纯</p>	<p>第26条中所述的记帐单位。</p> <p>4.承运人和托运人可以通过协议确定超过第1款规定的赔偿责任限额。</p> <p>第26条-记帐单位</p> <p>1.本公约第6条所指的记帐单位是国际货币基金组织所规定的特别提款权。第6条所述的数额应按在判决日或当事各方议定之日该国货币的价值换算为该国货币。凡属国际货币基金组织成员的本公约缔约国，以特别提款权表示的本国货币价值应按国际货币基金组织中上述日期进行营业和交易中应用的定值办法计算。非国际货币基金组织成员的本公约缔约国，以特别提款权表示的本国货币价值，应按该国确定的办法计算。</p> <p>2.但是，非国际货币基金组织成员国而且其法律又不允许应用本</p>	<p>5.根据本条第1款和第4款或第3款和第4款的规定，多式联运经营人赔偿责任的总和不得超过本条第1款或第3款所确定的货物全部灭失的赔偿责任限额。</p> <p>6.经多式联运经营人和发货人之间协议，多式联运单据中可规定超过本条第1款、第3款和第4款所定的赔偿限额。</p> <p>7.“记帐单位”是指第31条所述的记帐单位。</p> <p>第31条-记帐单位或货币单位及折算</p> <p>1.本公约第18条所述记帐单位是国际货币基金组织所规定的特别提款权。第18条所述数额应按照一国货币在判决日或裁决日或当事方协议的日期的价值，折算成该国货币。凡属国际货币基金组织成员的缔约国，其以特别提款权表示的本国货币的价</p>	<p>适用的本条第3款规定的赔偿限额为25货币单位。本款所述的货币单位相当于纯度为千分之九百的黄金10/31克折算。应按照有关国家的法律进行。</p> <p>9.本条第7款最后一句中所述的计算和本条第8款中所述的折算应以下述方式进行：以一国的本国货币表示本条第3款所述数额时，其实际价值应尽可能与本条第3款所述记帐单位表示的实际价值相等。各国在交存《公路货运合同公约议定书》第3条所述文书时，以及在计算方法或折算结果有改变时，应将按本条第7款确定的计算方法或按本条第8款所得的折算结果，相应地通知联合国秘书长。</p> <p>第24条</p> <p>发货人凭支付双方议定的附加费，可在运单上申报超过第23条</p>	<p>物全部灭失情况下支付的赔偿额。</p> <p>6.根据第16条第1款已通过协议确定运送期限的，第1款规定以外的赔偿形式亦可通过协议约定。在这种情况下，如果超过了第16条第2至第4款规定的运送期限，则货物的权利人或者可以按上述协议的规定索赔，或者可以按第1至第5款的规定索赔。</p>	<p>4.第1款所述最高赔偿责任限额不适用于下列情况：</p> <p>(a)货物或装运工具的性质和较高价值已在运输单证中明确规定，而承运人未对这些规定提出异议，或</p> <p>(b)各方当事人已明确约定较高的最高赔偿责任限额。</p> <p>5.就同一项灭失向承运人、实际承运人及其受雇人和代理人追偿的赔偿总额，应大致不超过本条规定的赔偿责任限额。</p> <p>第28条-记帐单位</p> <p>本公约第20条所指的记帐单位是国际货币基金组织所规定的特别提款权。第20条所述的数额应按在判决日或当事各方议定之日该国货币的价值换算为该国货币。凡属国际货币基金组织成员的本公约缔约国，以特别提款权表示</p>	<p>计算。但是，非国际货币基金组织成员并且其法律不允许适用第22条第2款(b)项规定的国家，可以在批准或加入或者其后的任何时候声明，在其领土内进行司法程序时，承运人的责任以每公斤250货币单位为限。此种货币单位相当于含有千分之九百纯度的六十五点五毫克的黄金。该项金额可换算为有关国家货币，取其整数。该项金额与国家货币的换算，应当按照该有关国家的法律进行。</p>	<p>代理范围内行事。</p> <p>6.第21条和本条规定的限额不妨碍法院按照其法律另外加判全部或者一部分法院费用及原告所产生的其他诉讼费用，包括利息。判给的赔偿金额，不含法院费用及其他诉讼费用，不超过承运人在造成损失的事情发生后六个月内或者已过六个月而在起诉以前已书面向原告提出的金额的，不适用上述规定。</p> <p>第23条-货币单位的换算</p> <p>1.本公约中以特别提款权表示的各项金额，系指国际货币基金组织确定的特别提款权。在进行司法程序时，各项金额与各国货币的换算，应当按照判决日所用特别提款权表示的该项货币的价值计算。当事国是国际货币基金组织成员的，用特别提款权表示</p>

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999 年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
	<p>度为千分之九百的黄金 65.5 毫克。该句中所述数额应按照有关国家的法律折算成该国货币。前几句所述的计算和换算，应尽可能使以该国货币表示的数额与本条第 5 款 a) 项内以记帐单位表示的数额的实际价值相同。</p> <p>各国在交存其对《1979 年议定书》的批准书或加入书时，或在计算方法或折算结果有改变时，应将计算方法或折算结果，相应地通知保管人。</p> <p>(f) 本款(a)项所提到的声明，如载入提单时，应作为初步证据，但对承运人不具有约束力或最终效力。</p> <p>(g) 承运人、船长或承运人的代理人 和 托运人之间经协议，可以另外规定有别于本款(a)项规定的最高金额，但这样规定的最高金额不得低于(a)项所列的最高金额。</p>	<p>条款第 1 款规定的国家，可以在签字时，或在批准、接受、认可或加入时，或在其后的任何时候，声明本公约规定的责任限额在该国领土内适用时，应确定为：</p> <p>货物每件或其他货运单位 12,500 货币单位，或货物毛重每公斤 37.5 货币单位。</p> <p>3. 本条第 2 款所指的货币单位等于纯度为千分之九百的六十五点五毫克黄金。将第 2 款所指的数额换算成国家货币时，应按该国法律规定办理。</p> <p>4. 本条第 1 款最后一句所述的计算及本条第 3 款所述的换算，应尽可能使以缔约国货币表示的数额与在第 6 条内以记帐单位表示的数额的实际价值相同。缔约国在签字时或在交存其批准书、接受书、认可书和加入书时，或在利用本条第 2 款</p>	<p>值，应按照国际货币基金组织在上述日期对其业务和交易采用的现行定值方法计算。非属国际货币基金组织成员的缔约国，其以特别提款权表示的本国货币的价值，应按该国确定的方法计算。</p> <p>2. 但是，凡不是国际货币基金组织成员而其本国法律又不准适用本条第 1 款规定的国家，可在签署、批准、接受、认可或加入时，或在其后任何时间，声明本公约规定的赔偿限额在该国领土适用时，应订定如下：关于第 18 条第 1 款所规定的限额，按货物的每包或其他货运单位计不超过 13,750 货币单位，或按毛重每公斤计不超过 41.25 货币单位；关于第 18 条第 3 款所规定的限额，不超过 124 货币单位。</p> <p>3. 本条第 2 款所述的货币单位相</p>	<p>第 3 款所规定的限额的货物价值。在此情况下，申报的金额应代替该限额。</p> <p>第 25 条</p> <p>1. 如果货物损坏，承运人应对货物降低价值的该部分金额负责，其计算则参照第 23 条第 1、2 和 4 款确定的货物价值。</p> <p>2. 但赔偿不得超过：</p> <p>(a) 整批货物损坏的，按全部灭失支付的金额；</p> <p>(b) 只是部分货物损坏的，按部分灭失支付的金额。</p> <p>第 26 条</p> <p>1. 如果货物灭失或损坏或超过议定期限，则发货人凭支付议定的附加费，可以用在运单中列入此笔金额的方式来确定交货时的优惠利息额。</p> <p>2. 不论在第 23、24 和 25 条中关于赔偿如何规定，交货优惠利息一经申报，即可索赔业已证明的额外灭失或损坏的</p>		<p>应按国际货币基金组织在上述日期进行营业和交易时应用的定值办法计算。</p>		<p>的其国家货币的价值，应当按照判决当日有效的国际货币基金组织在其业务和交易中采用的计价方法进行计算。当事国不是国际货币基金组织成员的，用特别提款权表示的其国家货币的价值，应当按照该国所确定的办法计算。</p> <p>2. 但是，非国际货币基金组织成员并且其法律不允许适用本条第 1 款规定的国家，可以在批准、加入或者其后的任何时候声明，在其领土内进行司法程序时，就第 21 条而言，承运人对每名旅客的责任以 1,500,000 货币单位为限；就第 22 条第 1 款而言，承运人对每名旅客的责任以 62,500 货币单位为限；就第 22 条第 2 款而言，承运人对每名旅客的责任以 15,000 货币单位为限；就第 22</p>

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
	(h)如托运人在提单中故意谎报货物性质或价值,则在任何情况下,承运人或船舶对货物或与货物有关的灭失或损害概不负责任。	所规定的选择时,以及在计算方法或换算结果有改变时,必须视情况,将依照本条第1款确定的计算方法或本条第3款所述的换算结果,通知公约保管人。	等于纯度为千分之九百的黄金65.5毫克。本条第2款所述数额应按照有关国家的法律折算成该国货币。 4.按本条第1款最后一句的规定进行计算,和按本条第3款的规定进行折算,以一缔约国的本国货币表示第18条所述数额时,其实际价值应尽可能与第18条所述记帐单位表示的实际价值相等。 5.缔约国在签署时,或在交存其批准书、接受书、认可书或加入书时,或按本条第2款的规定作出选择时,以及在计算方法或折算结果有改变时,应将按本条第1款最后一句所确定的计算方法或按本条第3款所得的折算结果,相应地通知保管人。	赔偿金,以申报利息总额为限。 第27条 1.索赔人应有权索赔应付赔偿金的利息。按年利率百分之五计算的利息应从向承运人书面提出索赔之日起,或未提出索赔则从法律诉讼之日起计算。 2.计算赔偿额如果不是按索赔国的货币来表示时,则应按照赔偿支付地当天所采用的汇率来换算。				条第3款而言,承运人的责任以每公斤250货币单位为限。此种货币单位相当于含有千分之九百纯度的六十五点五毫克的黄金。各项金额可换算为有关国家货币,取其整数。各项金额与国家货币的换算,应当按照该有关国家的法律进行。 3.本条第1款最后一句所称的计算,以及本条第2款所称的换算方法,应当使以当事国货币计算的第21条和第22条的数额的价值与根据本条第1款前三句计算的真实价值尽可能相同。当事国在交存对本公约的批准书、接受书、核准书或者加入书时,应当将根据本条第1款进行的计算方法或者根据本条第2款所得的换算结果通知保存人,该计算方法或者换算结果发生变化时亦同。

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999 年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
								<p>第 24 条-限额的复审</p> <p>1.在不妨碍本公约第 25 条规定的条件下,并依据本条第 2 款的规定,保存人应当对第 21 条、第 22 条和第 23 条规定的责任限额每隔五年进行一次复审,第一次复审应当在本公约生效之日起第五年的年终进行,本公约在其开放签署之日起五年内未生效的,第一次复审应当在本公约生效的第一年内进行,复审时应当参考与上一次修订以来或者就第一次而言本公约生效之日以来累积的通货膨胀率相应的通货膨胀因素。用以确定通货膨胀因素的通货膨胀率,应当是构成第 23 条第 1 款所指特别提款权的货币的发行国消费品价格指数年涨跌比率的加权平均数。</p> <p>2.前款所指的复审结果表明通货</p>

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
								<p>膨胀因素已经超过百分之十的，保存人应当将责任限额的修订通知当事国。该项修订应当在通知当事国六个月后生效。在将该项修订通知当事国后的三个月内，多数当事国登记其反对意见的，修订不得生效，保存人应当将此事提交当事国会议。保存人应当将修订的生效立即通知所有当事国。</p> <p>3.尽管有本条第1款的规定，三分之一的当事国表示希望进行本条第2款所指的程序，并且第1款所指通货膨胀因素自上一次修订之日起，或者在未曾修订过的情形下自本公约生效之日起，已经超过百分之三十的，应当在任何时候进行该程序。其后的依照本条第1款规定程序的复审每隔五年进行一次，自依照本款进行的复审之日起第</p>

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
								五年的年终开始。

6.8. 责任限制权的丧失

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>6.8 责任限制权的丧失 索赔人能够证明货物或者与货物有关的迟延交付、灭失或损坏是由于责任限制请求人的故意或明知可能造成损失而轻率地作为或不作为所造成的，承运人或第 6.3.2 条提及的任何人士无权根据本文书第 6.4.2、6.6.4 和 6.7 条，[或根据运输合同]的规定限制其赔偿责任。</p>	<p>第 4.5 条 (e)如经证实损失是由于承运人蓄意造成损失而作出的行为或不行为或明知可能会产生损失但仍不顾后果而作出的行为或不行为产生的，则承运人或船舶无权享受本款所规定的责任限制权。</p>	<p>第 8 条-责任限制权利的丧失 1. 如经证明灭失、损坏或延迟交付是由承运人有意造成这种灭失、损坏或延迟交付作出的行为或不行为，或由承运人明知可能会产生这种灭失、损坏或延迟交付而仍不顾后果作出的行为或不行为产生的，则承运人无权享受第 6 条所规定的责任限制的利益。 2. 尽管有第 7 条第 2 款的规定，如经证明灭失、损坏或延迟交付是由该受雇人或代理人有意造成这种灭失、损坏或延迟交付作出的行为或不行为，或由该受雇人或代理人明知可能会产生这种灭失、损坏或延</p>	<p>第 21 条-赔偿责任限制权利的丧失 1. 如经证明，货物的灭失、损坏或延迟交付是由于多式联运经营人有意造成或明知可能造成而毫不注意的行为或不行为所引起，则多式联运经营人无权享受本公约所规定的赔偿责任限制的利益。 2. 虽有第 20 条第 (2) 款的规定，如经证明，货物的灭失、损坏或延迟交付是由于多式联运经营人的受雇人或代理人或为履行多式联运合同而使用其服务的其他人有意造成或明知可能造成而毫不注意的行为或不行为所引起，则该受雇人、代理人或其他人无权</p>	<p>第 29 条 1. 如损坏是由承运人的故意不当行为或根据受理该案的法院或法庭的法律认为相当于故意不当行为的承运人的过失所引起，则承运人无权援引免除或限制其的责任或推卸举证责任的本章的规定。 2. 如果故意不当行为或过失是由承运人的代理人或受雇人或由其用于提供运输服务的其他人所作，当这些代理人、受雇人或其他人是在其受雇范围内行事时，则同样规定应予适用。再者，在这种情况下，该代理人、受雇人或其他人无权就其个人责任援引第 1 款所述本章的规定。</p>	<p>第 36 条-责任限制援引权的丧失 灭失或损坏经证明是由承运人故意造成此种灭失或损坏或明知可能会造成此种灭失或损坏但仍轻率作为或不作为所造成的，第 15 条第 3 款、第 19 条第 6 和第 7 款、第 30 条和第 32 至第 35 条规定的赔偿责任限制不适用。</p>	<p>第 21 条-责任限制权的丧失 1. 损失经证实是由于承运人或实际承运人本人故意造成此种损失或明知会导致此种损失而仍轻率地作为或不作为所造成的，该承运人或实际承运人无权享有本公约或运输合同中规定的抗辩权和责任限制。 2. 同样，损失经证实是由于代表承运人或实际承运人行事的受雇人和代理人以第 1 款所述方式造成的，该受雇人和代理人也无权享有本公约或运输合同中规定的抗辩权和责任限制。</p>	<p>第 25 条 在旅客和行李的运输中，损失经证明是由于承运人、其受雇人或代理人的故意造成损失或明知可能造成损失而仍轻率地作为或不作为所造成的，第 22 条规定的赔偿责任限制不适用；对于受雇人或代理人的此种作为或不作为，还须证明该受雇人或代理人是在其受雇或代理范围内行事。</p>	<p>第 22 条-涉及延误、行李和货物的赔偿责任限制 5. 经证明，损失是由于承运人、其受雇人或代理人的故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为造成的，不适用本条第 1 款和第 2 款的规定；对于受雇人、代理人的此种作为或者不作为，还应当证明该受雇人、代理人是在受雇、代理范围内行事。</p>

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999 年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
		迟交付而仍不顾后果作出的行为或不行为产生的，则承运人的受雇人或代理人无权享受第 6 条所规定的责任限额的利益。	享受本公约所规定的赔偿责任限制的利益。					

6.9. 灭失、损坏或迟延交付的通知

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999 年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>6.9 灭失、损坏或迟延交付的通知</p> <p>6.9.1 如无相反证据，可推定承运人已按照合同细节中有关货物的记载交付了货物，除非在交货前或交货时或在灭失或损坏不明明显的情况下在交货后三个工作日内将载明此种货物或与货物有关的灭失或损坏状况的通知交给承运人或实际交付货物的履约方。收货人和承运人或索赔的履约方对货物进行过联合检验的，无须就联合检验所查明的灭失或损坏提交这类通知。</p> <p>6.9.2 除非这类损失的通知在交货后连续 21 天内交给被索赔人，否则无须</p>	<p>第 3 条</p> <p>6. 在将货物移交给根据运输合同有权收货的人之前或当时，除非在卸货港将货物的灭失和损害的一般情况，已用书面通知承运人或其代理人，或者，如果灭失或损坏不明显，则这种通知是于交付货物之日起的三天内提交的，则这种移交应作为承运人已按照提单规定交付货物的初步证据。如果货物状况在收受时已经进行联合检验或检查，就无须再提交书面通知。</p>	<p>第 19 条-灭失、损坏或延迟交付的通知</p> <p>1. 除非收货人在不迟于货物移交给他的之日后第一个工作日内将灭失或损坏的书面通知送交承运人，叙明灭失或损坏的一般性质，否则此种移交应作为承运人所述货物的初步证据或如未签发这种单证，则应作为完好无损地交付货物的初步证据。</p> <p>2. 遇有不明显的灭失或损坏时，在货物交付收货人之日后连续 15 天内未送交书面通知，则本条第 1 款的规定相应</p>	<p>第 24 条灭失、损坏或延迟交付的通知</p> <p>1. 除非收货人在不迟于货物交给他的次一工作日，将说明此种灭失或损坏的一般性质的灭失或损坏书面通知送交多式联运经营人，否则，此种货物的交付即为多式联运经营人据所载明的货物的初步证据。</p> <p>2. 在灭失或损坏不明显时，如果在货物交付收货人之日后连续六日内未提出书面通知，则本条第 1 款的规定相应适用。</p> <p>3. 如果货物的状况在交付收货人</p>	<p>第 30 条</p> <p>1. 如果收货人接管货物时未与承运人及时检验货物状况，或如有明显的灭失或损坏，在不迟于交货的时候，如灭失或损坏不明显，在交货后七日内（星期日和例假日除外），未向承运人提出保留，说明灭失或损坏的一般性质，则接收货物的事实应作为其收到运单上所载明的货物的初步证据。如货物灭失或损坏不明显，则所述保留应用书面作出。</p> <p>2. 当货物的状况已经收货人和承运人及时检验，只有在灭失或损</p>	<p>第 44 条-可对承运人提起诉讼的人</p> <p>2. 收货人提起诉讼的权利，自收货人根据第 18 条第 5 款指定的人持有运单，接受货物或依照第 17 条第 3 款行使其权利之时起即告消灭。</p>	<p>第 23 条-损失通知</p> <p>1. 收货人未提保留意见即接受货物，是承运人按货物交其运输时的同样状况和数量交付货物的初步证据。</p> <p>2. 承运人和收货人可要求在双方当事人在场的情况下在交货时查验货物的状况和数量。</p> <p>3. 货物的灭失或损坏明显的，收货人的任何保留意见至迟必须在交货时以书面形式提出，其中具体说明损坏的一般性质，除非收货人和承运人已共同查验货物的状况。</p> <p>4. 货物的灭失或</p>	<p>第 26 条</p> <p>1. 收件人在收取行李或货物时未提出异议，是行李或货物已完好交付并与运输凭证相符的初步证据。</p> <p>2. 如有损坏情况，收件人必须在发现损坏后立即向承运人提出异议，如果是行李，至迟必须在行李收到后七天内提出异议，如果是货物，至迟必须在货物收到后十四天内提出异议。如果有延误，至迟必须在行李或货物交由收件人支配之日起二十一天内提出异议。</p> <p>3. 任何异议必须写在运输凭证上</p>	<p>第 31 条-异议的及时提出</p> <p>1. 有权提取托运行李或者货物的人收受托运行李或者货物而未提出异议，是托运行李或者货物已经在良好状况下并在与运输凭证或者第 3 条第 2 款和第 4 条第 2 款所指其他方法保存的记录相符的情况下交付的初步证据。</p> <p>2. 发生损失的，有权提取托运行李或者货物的人必须在发现损失后立即向承运人提出异议，并且，托运行李发生损失的，至迟自收到托运行李之日起七日内提出，货物发生损</p>

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999 年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>根据第 6.4 条承担任何赔偿责任。</p> <p>6.9.3 向交付货物的履约方提交本章所指的通知，其效力等同于将该通知交给承运人，向承运人提交通知，其效力等同于把通知交给交付货物的履约方。</p> <p>6.9.4 关于任何实际的或可能面临的灭失或损坏，索赔或纠纷的当事方须为检查和清点货物相互提供一切合理的便利。</p>		<p>地适用。</p> <p>3.如货物的状况在交付收货人时，已经由当事各方联合检查或检验，即无需就检查或检验中所查明的灭失或损坏送交书面通知。</p> <p>4.遇有任何实际的或意料到的灭失或损失时，承运人和收货人必须为检验和清点货物相互提供一切合理的便利。</p> <p>5.除非在货物交给收货人之日后连续 60 天之内书面通知承运人，否则对延迟交付造成的损失不予赔偿。</p> <p>6.如果货物由实际承运人交付，根据本条送给他的任何通知具有如同送交承运人的同等效力，同样，送交承运人的任何通知具有如同送交实际承运人的同等效力。</p> <p>7.除非承运人或实际承运人不迟于灭失或损坏事故发生后或依照第 4 条第 2 款在</p>	<p>时已由当事各方或其授权在交货地的代表联合调查或检验，则无须就调查或检验所证实的灭失或损坏送交书面通知。</p> <p>4.遇有任何实际的或料想会发生的灭失或损坏时，多式联运经营人和收货人必须为检验和清点货物相互提供一切合理的便利。</p> <p>5.除非在货物交付收货人之日后连续 60 日内，或者在收货人得到货物已按照第 14 条第 2 款(b)项(一)目或(二)目的规定作了交付的通知之日后连续 60 日内，向多式联运经营人送交书面通知，否则对延迟交货所造成的损失无须给予赔偿。</p> <p>6.除非多式联运经营人在不迟于灭失或损坏发生后连续 90 日内，或在按照第 14 条第 2 款(b)项的规定交付货物后连续 90 日内，以其较迟者</p>	<p>坏不明显而且收货人在检验之日起七日内（星期日和例假日除外）已向承运人及时提出书面保留的情况下，方可采纳与该检验结果相反的证据。</p> <p>3.除非自货物交由收货人处理时起二十一天内已向承运人提出书面保留，否则交货延迟不予赔偿。</p> <p>4.在计算本条规定的时效期限时，根据实际情况，交货日或检验日或将货物交由收货人处理之日，不应包括在时效期限内。</p> <p>5.承运人和收货人应相互为进行必需的调查和检验提供各种合理的便利。</p>		<p>损坏不明显的，收货人的保留意见至迟必须在交货后连续 7 天内以书面形式告知，其中具体说明损坏的一般性质；在此种情况下，受损害方应证明损失是在承运人掌管货物期间造成的。</p> <p>5.除非收货人可证明其是在交货后连续 21 天内向承运人发出了迟延通知而且通知送达了承运人，否则不应为交货延迟造成的损失支付任何赔偿。</p>	<p>或另以书面通知提出并在上述期限内发出。</p> <p>4.除承运人一方有欺诈行为之外，未在上述期限内提出异议的，不得向承运人起诉。</p>	<p>失的，至迟自收到货物之日起十四日内提出。发生延误的，必须至迟自行李或者货物交付收件人处置之日起二十一日内提出异议。</p> <p>3.任何异议均必须在前款规定的期间内以书面形式提出或者发出。</p> <p>4.除承运人一方有欺诈外，在前款规定的期间内未提出异议的，不得向承运人提起诉讼。</p>

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
		<p>货物交付后连续90天之内，以较后发生日期为准，将灭失或损坏的书面通知送交托运人，叙明此种灭失或损坏的一般性质，否则，未提交这种通知即为承运人或实际承运人没有因为托运人或其受雇人或代理人的过失或疏忽而遭受灭失或损坏的初步证据。</p> <p>8.就本条而言，通知送交给代表承运人或实际承运人行事的人，包括船长或主管船舶的高级船员，或送交代表托运行事的人，即应分别视为已经送交承运人、实际承运人或托运人。</p>	<p>为准，将说明此种灭失或损坏的一般性质的灭失或损坏书面通知送交发货人，否则，未送交这种通知即为多式联运经营人未由于发货人、其受雇人或代理人的过失或疏忽而遭受任何灭失或损失的初步证据。</p> <p>7.如果本条第2款、第5款和第6款中规定的任何通知期限的届满日在不是交货地点的工作日，则该期限应顺延至次一工作日为止。</p> <p>8.就本条而言，向多式联运经营人的代表送交通知，包括向其向在交货地点使用其服务的人或向发货人的代表送交通知，应分别视为向多式联运经营人或发货人送交通知。</p>					

6.10. 非契约索赔

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>6.10-非合同性索赔</p> <p>就货物运输合同所涉及的货物或与该货物有关的灭失或损坏而对承运人或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承运人的义务，而不论该诉讼是基于合同、侵权还是基于其他理由。</p>	<p>第4条之二</p> <p>1. 本公约规定的抗辩和责任限制，应适用于就运输合同所涉及的有关货物的灭失或损坏对承运人所提起的任何诉讼，不论该诉讼是以合同为根据还是以侵权行为为根据。</p>	<p>第7条-对非合同索赔的适用</p> <p>1. 本公约规定的各项抗辩和责任限制，适用于就海上运输合同所涉及的货物的灭失或损坏以及延迟交付对承运人提起的任何诉讼，不论这种诉讼是根据合同、侵权行为或其他。</p> <p>2. 如果这种诉讼是对承运人的受雇人或代理人提起的，而该受雇人或代理人能证明他是在受雇职务范围内行事的，则有权利用承运人根据本公约有权援引的抗辩和责任限制。</p> <p>3. 除第8条规定的情况外，从承运人和本条第2款所指的任何人取得的赔偿金额的总数，不得超过本公约所规定的责任限额。</p>	<p>第20条-非合同赔偿责任</p> <p>1. 本公约规定的辩护理由和赔偿责任限制，应适用于因货物灭失、损坏或延迟交付造成损失而对多式联运经营人提起的任何诉讼，不论这种诉讼是根据合同、侵权行为或其他。</p>	<p>第28条</p> <p>1. 根据适用的法律，本公约管辖的运输所引起的灭失、损坏或延迟如导致合同以外的索赔，承运人可援引本公约中免除其责任或确定、限制赔偿金的规定。</p> <p>2. 当承运人按第3条的规定，为其承担责任的人之一对货物的灭失、损坏或延迟的合同外责任出现争议时，该人也可援引本公约中免除承运人责任或确定、限制赔偿金的规定。</p>	<p>第41条-其他诉讼</p> <p>1. 在适用的本《统一规则》所有讼案中，无论以何种理由对承运人提起任何有关赔偿责任的诉讼，均须符合本《统一规则》规定的条件和限制。</p> <p>2. 对承运人根据第40条为其承担责任的受雇人或其他人提起的任何诉讼，同样适用这一规定。</p>	<p>第22条-抗辩权和赔偿责任限制的适用</p> <p>本公约或运输合同规定的抗辩权和赔偿责任限制，适用于就运输合同涵盖的货物的灭失、损坏或延迟交付提起的任何诉讼，不论这种诉讼是根据合同、侵权行为或其他理由。</p>	<p>第24条</p> <p>1. 在旅客和行李运输中，一切有关损失的诉讼，不论其根据如何，均只能按照本公约所列条件和限额提出，但不影响何人有权提出诉讼及其各自享有何种权利的问题。</p>	<p>第29条-索赔的根据</p> <p>在旅客、行李和货物运输中，有关损害赔偿的诉讼，不论其根据如何，是根据本公约、根据合同、根据侵权，还是根据其他任何理由，只能依照本公约规定的条件和责任限额提起，但是不妨碍确定谁有权提起诉讼以及他们各自的权利。在任何此类诉讼中，均不得判给惩罚性、惩戒性或者任何其他非补偿性的损害赔偿。</p>

活动物

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>17-合同自由的限度</p> <p>17.2 虽有本文书第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灭失或损坏的赔偿责任，如果</p> <p>(a)货物是活动物，或</p> <p>(b)货物的性质或状况或运输所基于的情况以及条件使之有理由达成一项特别的协议，但是以不涉及到正常贸易过程中所进行的正常商业货运，而且对该货物的运输未签发、将来也不将签发可转让运输单证或可转让电子记录为前提条件。</p>	<p>第1条</p> <p>c) “货物”包括货物、制品、商品和任何种类的物品，但活牲畜以及在运输合同上载明装载于舱面上并且已经这样装运的货物除外。</p>	<p>第5条-责任基础</p> <p>5.关于活动物，承运人对此类运输固有的任何特殊风险所造成的灭失、损伤或延迟交付不负赔偿责任。如果承运人证明他是按照托运人给他的关于动物的任何特别指示行事的，并证明根据实际情况，灭失、损伤或延迟交付可以归于这种风险时，则应推定灭失、损伤或延迟交付就是这样引起的，除非证明灭失、损伤或延迟交付的全部或部分是由承运人、其受雇人或代理人的过失或疏忽所造成的。</p>						

第7章. 托运人的义务

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>第7条-托运人的义务</p> <p>7.1 托运人应按照运输合同的规定交付备受待运的货物,并使货物的状况能承受预定运输,包括对货物的装载、搬移、积载、绑扎及加固和卸载,且其状态不会造成伤害或损坏。交付的货物载于托运人装好的集装箱或拖车之内或之上的,托运人必须对集装箱或拖车之内或之上的货物进行积载、绑扎和加固,使货物能够承受预定的运输,包括对集装箱或拖车的装载、搬移和卸载,且其不会造成伤害或损坏。</p> <p>7.2 承运人应根据托运人的请求向其提供承运人所知晓的信息和指示,而该信息和指</p>	<p>第3(5)条</p> <p>托运人应被视为已在装船时向承运人保证,由他提供的唛头、号码、数量和重量均正确无误;并应赔偿给承运人由于这些项目不正确所引起或导致的一切灭失、损坏和费用。承运人对这种赔偿的权利,并不减轻其根据运输合同对托运人以外的任何人所承担的责任和义务。</p> <p>第4(3)条</p> <p>对于任何非因托运人、托运人的代理人或其雇佣人员的行为、过失或疏忽所引起的使承运人或船舶遭受的灭失或损坏,托运人不承担责任。</p> <p>第4(6)条</p> <p>承运人、船长或承运人的代理人对于事先不知性质而装载的具有易燃、爆炸或危险性的货物,可在卸货前的任何时候将其卸在任何地点,或将其</p>	<p>第12条-一般规则</p> <p>托运人对承运人或实际承运人所遭受的损失或船舶所遭受的损坏不负赔偿责任,除非这种损失或损坏是由托运人、其受雇人或代理人的过失或疏忽所造成。托运人的任何受雇人或代理人对这种损失或损坏也不负责任,除非这种损失或损坏是由他自己的过失或疏忽所造成。</p> <p>第13条-关于危险货物的特殊规则</p> <p>1. 托运人必须以适当的方式在危险货物上加上危险的标志或标签。</p> <p>2. 当托运人将危险货物交给承运人或实际承运人时,托运人必须告知货物的危险性,必要时并告知应采取的预防措施。如果托运人没有这样做,而且该承运人或</p>	<p>第12条-发货人的保证</p> <p>1. 多式联运经营人接管货物时,发货人应视为已向多式联运经营人保证,他在多式联运单据中所提供的货物品类、标志、件数、重量和数量,如属危险货物,其危险性等事项,概属准确无误。</p> <p>2. 发货人必须赔偿多式联运经营人因本条第1款所指各事项的不准确或不当而造成的损失。即使发货人已将多式联运单据转让,仍须负赔偿责任。多式联运经营人取得这种赔偿的权利,并不限制他按照多式联运合同对发货人以外的其他任何人应负的赔偿责任。</p> <p>第22条-通则</p> <p>如果多式联运经营人遭受的损失是由于发货人的过失或疏忽、或者他的受雇人或</p>	<p>第7条</p> <p>1. 发货人应对由于下列事项不确切或不当致使承运人所遭受的所有费用、灭失和损坏负责:</p> <p>(a) 在第6条第1款(b)(d)(e)(f)(g)(h)和(j)项所列事项;</p> <p>(b) 第6条第2款所列事项;</p> <p>(c) 发货人为使运单签发或目的在于将其列入运单而给予的任何其它事项或指示。</p> <p>2. 如果应发货人要求,承运人将本条第1款所述事项列入运单,除非有相反证明,则承运人应被视为他已代表发货人如此办理。</p> <p>3. 如果运单未包含第6条第1款(k)项所列的说明,承运人应对由于有权处置货物者的不行为所造成的所有费用、灭失和损坏负责。</p> <p>第10条</p> <p>除非承运人接管</p>	<p>第8条-对运单上证明细节的责任</p> <p>1. 发货人应对因下述原因承运人遭受的所有费用、损失或损坏负责:</p> <p>a) 发货人在运单上注明的各条目不规范、不正确、不完整,或超出规定的空白,或</p> <p>b) 发货人略去《危险货物运输条例》规定填写的条目。</p> <p>2. 承运人应发货人的请求在运单上注明条目的,除非有相反证明,否则应视为其代表发货人已这样做了。</p> <p>3. 运单未载列第7条第1款p)项所规定的声明的,承运人应对因权利人的此种省略而造成的一切费用、损失或损坏负责。</p> <p>第9条-危险货物</p> <p>发货人未按《危险货物运输条例》的规定填写条目的,承运人可视情况需要随</p>	<p>第6条-托运人的义务</p> <p>1. 托运人须支付按运输合同应付款额。</p> <p>2. 托运人应在交出货物之前以书面方式向承运人提供关于待运货物的下述细节:</p> <p>(a) 货物尺寸、数目、重量和积载系数;</p> <p>(b) 识别货物的必要标识;</p> <p>(c) 货物的性质、特点和属性;</p> <p>(d) 关于适用于货物的海关或行政条例的指令;和</p> <p>(e) 其他应在运输单证上注明的必要细节。托运人还应在交运货物时把所有要求提供的相应单证交给承运人。</p> <p>3. 托运人将根据货物性质的要求,在考虑到约定的运输方式的情况下包装货物,以防从承运人接管货物到交付货物期间货物灭失或损坏并确保其不给船舶或其他货物造成损害。</p>	<p>第10条</p> <p>1. 对托运人或以其名义在航空货运单上填写的关于货物的各项说明和声明的正确性,或者对托运人或以其名义提供给承运人载入货物收据或第5条第2款所指其他方法所保存的记录关于货物的各项说明和声明的正确性,托运人应承担责任。</p> <p>2. 对于因托运人或以其名义所提供的各项说明和声明不合规定、不正确或不完备而使承运人或承运人对之负责的任何他人遭受的一切损害,托运人应承担责任。</p> <p>3. 在遵循本条第1款和第2款规定的条件下,对于因承运人或以其名义在货物收据或者在第5条第2款所指其他方法所保存的记录上载入的各项说明和声明不合规定、不正确或不</p>	<p>第10条-对凭证说明的责任</p> <p>1. 对托运人或者以其名义在航空货运单上载入的关于货物的各项说明和陈述的正确性,或者对托运人或者以其名义提供给承运人载入货物收据或者载入第4条第2款所指其他方法所保存记录关于货物的各项说明和陈述的正确性,托运人应当负责。以托托人名义行事的人同时也是承运人的代理人的,同样适用上述规定。</p> <p>2. 对因托运人或者以其名义所提供的各项说明和陈述不符合规定、不正确或者不完全,给承运人或者承运人对之负责的任何其他人造成的一切损失,托运人应当对承运人承担赔偿责任。</p> <p>3. 除本条第1款和第2款规定之外,对因承运人或者以其名义在货物收据或者在第4条第2款所指其他方法所保存的记录上载入的各项说明和陈述不符合</p>

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>示对托运人遵守第 7.1 条规定的义务具有合理的必要性或重要性。</p> <p>7.3 为了以下目的，托运人应向承运人提供合理必要的信息、指示和单证：</p> <p>(a) 货物的搬运和运输，包括承运人或履约方应采取的预防措施；</p> <p>(b) 遵守当局关于预定运输的规则、条例及其他要求，包括与货物有关的报批、申请和许可证；</p> <p>(c) 拟定合同细节并签发运输单证或电子记录，包括第 8.2.1(b) 和 (c) 条中提到的细节、合同细节中指明为托运人的名称、收货人或指示人的名称，除非托运人有合理理由推定承运人已经知道上述信息。</p> <p>7.4 托运人和承运人根据第 7.2</p>	<p>销毁，或使之无害，而不予赔偿；该项货物的托运人，应对由于装载该项货物而直接或间接引起的一切损害或费用负责。如果承运人知道该项货物的性质，并已同意装载，则在该项货物对船舶或货载发生危险时，亦得同样将该项货物卸在任何地点，或将其销毁，或使之无害，而不负赔偿责任，但如发生共同海损不在此限。</p>	<p>实际承运人又未从其他方面得知货物的危险特性，则：</p> <p>(a) 托运人对承运人和任何实际承运人因载运这种货物而造成的损失负赔偿责任，并且</p> <p>(b) 根据情况需要，可以随时将货物卸下，销毁或使之无害，而不予赔偿。</p> <p>3. 任何人如在运输期间，明知货物的危险特性而加以接管，则不得援引本条第 2 款的规定。</p> <p>4. 如果本条第 2 款 (b) 项的规定不适用或不能援引，而危险货物对生命或财产造成实际危险时，可视情况需要，将货物卸下、销毁或使之无害，而不予赔偿，但共同海损分摊的义务或按照第 5 条规定承运人应负的赔偿责任除外。</p> <p>第 17 条-托运人的保证</p> <p>1. 托运人应视为已向承运人保</p>	<p>代理人在其受雇范围内行事时的过失或疏忽所造成，发货人对这种损失应负赔偿责任。如果损失是由于发货人的受雇人或代理人本身的过失或疏忽所造成，该受雇人或代理人对这种损失应负赔偿责任。</p> <p>第 23 条-危险货物的特殊规则</p> <p>1. 发货人应以合适的方式在危险货物上加明危险标志或标签。</p> <p>2. 发货人将危险货物交给多式联运经营人或其任何代表时，应告知货物的危险特性，必要时并告知应采取的预防措施。如果未经发货人告知而多式联运经营人又无从得知货物的危险特性，则：</p> <p>(a) 发货人对多式联运经营人由于载运这类货物而遭受的一切损失应负赔偿责任；</p> <p>(b) 视情况需要，可随时将货物卸下，销毁或使其无害而无须给予</p>	<p>货物时其包装不良是明显的或承运人知道其缺陷却未对此作出保留，否则发货人应对人员、设备或其他货物遭受损害以及货物包装不良引起的任何费用而向承运人负赔偿责任，他仅应对本条中造成灭失、损坏或延迟他应负责范围内的那些因素负责。</p> <p>第 11 条</p> <p>1. 为在交付货物前办妥海关或其他手续，发货人应在运单后随附必需单证或将其交承运人支配和提供承运人所需全部情况。</p> <p>2. 承运人无责任调查这些单证和情况是否准确或适当。除非是由于承运人的错误行为或过失，对由于这些单证和情况的短缺或不正规所引起的损坏，发货人应向承运人负责。</p> <p>第 22 条</p> <p>1. 当发货人把有危险性货物交付给承运人时，他</p>	<p>时卸货或销毁货物，或使其无害，而无须支付赔偿金，除非其接货时认识到货物的危险性。</p> <p>第 13 条-装货卸货</p> <p>1. 发货人和承运人应约定由谁负责装货卸货。无此种约定的，包装部分的装卸由承运人负责，整车货载由发货人负责，交货后的卸载由收货人负责。</p> <p>2. 发货人应对由其进行的有缺陷装载的一切后果负责；并特别必须赔偿承运人因此而遭受的损失或损坏。有缺陷装载的举证责任应由承运人承担。</p> <p>第 14 条-包装</p> <p>发货人应对承运人承担因货物无包装或有缺陷而造成的任何损失、损坏和费用，除非此缺陷在其接管货物时显然为其所知，且其未就此提出交涉。</p>	<p>根据约定的运输条件，托运人还应依照适用的国际或国内条例，或在无此种条例时依照内河航行公认的规则和惯例提供适当的标识。</p> <p>4. 在不违反承运人承担的义务的情况下，托运人应依照内河航行惯例装载和积载货物并加固货物，除非运输合同另有规定。</p> <p>第 7 条-危险货物和污染性货物</p> <p>1. 运输涉及危险货物或污染性货物的托运人应在交运货物之前，除第 6 条第 2 款提及的细节之外，以书面方式清楚地向承运人说明货物的危险和固有的污染风险，并说明应采取的防范措施。</p> <p>2. 危险货物或污染性货物的运输要求取得批准的，托运人至迟应在交运货物时提供必要的批件。</p> <p>3. 继续运输、卸装或交付危险货</p>	<p>完备而使托运人或托运人对之负责的任何他人遭受的一切损害，承运人应承担全部责任。</p> <p>第 16 条</p> <p>1. 托运人必须提供各种必需的资料和证件，以便在货物交付收货人以前完成海关、税务或公安手续。除非由于承运人、受雇人或其代理人的过失，这种资料或证件的缺乏、不足或不合规定所造成的任何损失，应该由托运人对承运人负责。</p> <p>2. 承运人没有检查这种资料或证件是否正确或完备的义务。</p>	<p>规定、不正确或者不完全，给托运人或者托运人对之负责的任何其他人造成的一切损失，承运人应当对托运人承担赔偿责任。</p>

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>和 7.3 条相互提供信息、指示和单证，必须做到及时、准确和完整。</p> <p>7.5 托运人或承运人未遵守第 7.2、7.3 和 7.4 条规定的相应义务而造成任何灭失或损害的托运人或承运人应向对方、收货人和控制方承担赔偿责任。</p> <p>7.6 托运人对因货物以及违反第 7.1 条规定的义务而造成的任何灭失、损害或伤害，应向承运人负赔偿责任，除非托运人能够证明此种灭失或损害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的后果所致。</p> <p>7.7 合同细节中指明为“托运人”的人如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</p>		<p>证，由他提供列入提单的有关货物的品类、标志、件数、重量和数量等项目正确无误。托运人必须赔偿承运人因为这些项目的不正确而导致的损失。托运人即使已将提单转让，仍须负赔偿责任。承运人对这种赔偿的权利，绝不减轻他按照海上运输合同对托运人以外的任何人所负的赔偿责任。</p> <p>2. 任何保函或协议，据此托运人保证赔偿承运人由于承运人或其代表未就托运人提供列入提单的项目或货物的外表状况批注保留而签发提单所引起的损失，对包括收货人在内的受让提单的任何第三方，均属无效。</p> <p>3. 这种保函或协议对托运人有效，除非承运人或其代表不批注本条第 2 款所指的保留是有意诈骗，相信提单上</p>	<p>赔偿。</p> <p>3. 任何人如果在多式联运期间接管货物时已得知货物的危险特性，则不得援用本条第 2 款的规定。</p> <p>4. 如果本条第 2 款 (b) 项的规定不适用或不得援用，而危险货物对生命或财产造成实际危险，可视情况需要将货物卸下、销毁或使其无害，除有分摊共同海损的义务、或根据第 16 条的规定多式联运经营人应负赔偿责任之外，无须给予赔偿。</p>	<p>应将危险的确切性质通知承运人和如有必要时指出应采取的预防措施。如此种情况并未列入运单，发货人或收货人可通过一些其它方式负责举证证明承运人了解由该货物运输所造成危险的确切性质。</p> <p>2. 在本条第 1 款所述情况下，承运人不知道货物的危险性质，则危险货物可能随时随地由承运人卸载、销毁或使之无害而无需给予赔偿；再者，发货人应对交运或运输此种货物引起的所有费用、灭失或损坏负责。</p>		<p>物或污染性货物因未办理行政批准手段而无法进行的，托运人应承担承运人因把货物运回可卸装和交付或处置货物的装货港或较近处而引起的费用。</p> <p>4. 对生命、财产或环境会立即造成危险的，承运人有权卸载货物，使其无害，或在此种措施与货物造成的危险并非不相称的条件下，将货物销毁，即使在货物被接管之前，承运人已通过其他手段知晓或了解到货物固有的危险或污染风险的性质。</p> <p>5. 承运人有权采取上文第 3 或 4 款中提及的措施的，可以要求赔偿损失。</p> <p>第 8 条-托运人的责任</p> <p>1. 即使过失不能归咎于托运人，托运人仍应因下述事实而对承运人或实际承运人遭受的一切损害和费用承担责</p>		

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>托运人，该人仍应：(a)承担本章和第 11.5 条对托运人规定的职责和赔偿责任；(b)有权享有本章和第 13 章规定的托运人的权利和豁免。</p> <p>7.8 托运人应对任何受其委托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责，就如同该作为或不作为系托运人本人的作为或不作为，此类人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。本条款中规定的责任，仅在有关人员作为或不作为系在该人的合同、雇用或代理范围之内时才适用于托运人。</p>		<p>对货物的描述而行使的包括收货人在内的第三方，在后面这种情况下，如未批注的保留与由托运人提供列入提单的项目有关，承运人就无权按照本条第 1 款规定，要求托运人给予赔偿。</p> <p>4.如属本条第 3 款所指的有意诈骗，承运人不得享受本公约所规定的责任限额的利益，并且对由于相信提单上所载货物的描述而行使的包括收货人在内的第三方所遭受的损失负赔偿责任。</p>				<p>任：</p> <p>(a)第 6 条第 2 款或第 7 条第 1 款中提及的细节或资料缺失、不准确或不完整；</p> <p>(b)危险货物或污染性货物未依照适用的国际或国内条例或在无此种条例时未依照内河航行方面的公认规则和惯例打上标记或标识；</p> <p>(c)必备辅助单据缺失、不准确或不完整。</p> <p>经证明过失归咎于承运人本人、其受雇人或代理人的，承运人不能追究托运人的责任。此规定对实际承运人同样适用。</p> <p>2.对于托运人为执行任务和履行第 6 和 7 条提及的义务而利用其服务的人的作为和不作为，只要此人是在其雇用范围之内行事，则托运人应将此种作为或不作为当作本人的作为或不作为负责。</p>		

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
						<p>第9条-承运人终止运输合同</p> <p>1. 托运人未能履行第6条第2款或第7条第1和2款中阐明的义务的，承运人可终止运输合同。</p> <p>2. 承运人使用其终止权的，可在托运人承担费用的情况下卸载货物，并可选择要求支付以下任何款项：</p> <p>(a) 约定运费的三分之一；或</p> <p>(b) 除任何滞期费外，一笔相当于所涉费用数额和损失额的赔偿金，运程已开始的，另加一笔已开始运程部分的适当比例的运费。</p>		

第8章 运输单证和电子记录

8.1 运输单证或电子记录的签发

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>8.运输单证和电子记录</p> <p>8.1 运输单证或电子记录的签发</p> <p>货物一经向承运人或履约方交付，</p> <p>(一)发货人有权获得可证明承运人或履约方收到货物的运输单证或经承运人同意使用的电子记录；</p> <p>(二)托运人，或经托运人向承运人申明，第7.7条中提到的人，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已经明示或默示约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。承运人和托运人根据第2.1条约定使用电子记录的，托运人有权从承运人处取得可转</p>	<p>第3条</p> <p>3.承运人或船长或承运人的代理人在收受货物归其照管后，经托运人的请求，应向托运人签发提单，其上载明下列各项：</p> <p>a)与开始装货前由托运人书面提供者相同的、为辨认货物所需的主要唛头，如果这项唛头是以印戳或其他方式标示在不带包装的货物上，或在其中装有货物的箱子或包装物上，该项唛头通常应在航程终了时仍能保持清晰可认。</p> <p>b)托运人用书面提供的包数或件数，或数量，或重量，视情况而定。</p> <p>c)货物的表面状况。</p> <p>但是，承运人、船长或承运人的代理人，不一定必须将任何货物的唛头、号码、</p>	<p>第14条-提单的签发</p> <p>1.当承运人或实际承运人接管货物时，应托运人要求，承运人必须给托运人签发提单。</p> <p>2.提单可以由承运人授权的人签字。提单由载运货物船舶的船长签字应视为代表承运人签字。</p> <p>3.提单上的签字可以用手写、印摹、打孔、盖章、符号或如不违反提单签发地所在国国家的法律，用任何其他机械的或电子的方法。</p> <p>第15条-提单的内容</p> <p>2.货物装船后，如果托运人这样要求，承运人必须给托运人签发“已装船”提单。除本条第1款所规定的项目外，该提单还必须说明货物已装上一艘或数艘指定的船舶，以及</p>	<p>第5条-多式联运单据的签发</p> <p>1.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，或为可转让单据或为不可转让单据。</p> <p>2.多式联运单据应由多式联运经营人或经他授权的人签字。</p> <p>3.多式联运单据上的签字，如不违背签发多式联运单据所在国的法律，可以是手签、手签笔迹的复印、打透花字、盖章、符号、或用任何其他机械或电子仪器打出。</p> <p>4.经发货人同意，可以用任何机械或其他保存第8条所规定的多式联运单据的方式，签发不可转让的多式联运单据。在这种情况下，多式联运经营人在接管货物</p>	<p>第4条</p> <p>运输合同应以签发运单来确认。无运单、运单不正规或丢失不影响运输合同的成立或有效性，仍受本公约规定所制约。</p> <p>第5条</p> <p>1.运单应在有发货人和承运人签字的三份正本上签发，这些签字可以是印刷的或如运单签发国的法律允许，可由发货人和承运人以盖章代替。第一份应交给发货人，第二份应随附货物，第三份应由承运人留存。</p> <p>2.当待运货物装在不同车内或分成不同种类或不同批数货物时，发货人或承运人有权要求对所使用的每辆车、每种货或每批货分别签发运单。</p>	<p>第6条-运输合同</p> <p>2.运输合同必须经由符合统一示范的运单的确证，但是，运单的缺失、不规范或遗失并不影响运输合同的存在或有效性，运输合同依然受本统一规则的管辖。</p> <p>3.运单应由发货人和承运人签署。签名可以用印章、记帐机签印或任何其他适当方式替代。</p> <p>4.承运人必须以适当方式在运单的副本上证明接管货物，并将该副本退还发货人。</p> <p>5.运单不具有提单的效力。</p> <p>6.每批运货均须签发运单。发货人与承运人之间无相反协议的，运单不得与一车以上的货载有关。</p> <p>7.对于进入欧洲共同体海关边境或适用共同过境程序的边境的运</p>	<p>第11条-性质和内容</p> <p>1.就本公约所管辖的每一运输而言，承运人应签发运输单证；只有当托运人提出此种请求时，而且如果在装货之前或者在为运输而接管货物之前达成了此种协议，承运人方可签发提单。没有运输单证或单证不完整，并不影响运输合同的有效性。</p> <p>2.运输单证的正本必须由承运人、船长或由承运人授权的人签署。承运人可以要求托运人会签正本或副本。签名可以是手签、传真打印、打孔、盖印、符号、或用机械或电子方式做成，但须不为运输单证签发国的法律所禁止。</p>	<p>第5条</p> <p>1.运输货物应出具航空货运单。</p> <p>2.经托运人同意，可以用能够保持运输记录的任何其他方法代替出具航空货运单。在采用这种其他方法时，如托运人要求，承运人应向托运人开具货物收据，以便识别货物并获得此种其他方法所保存的记录资料。</p> <p>3.如在转运地点和目的地，不能使用本条第2款所述保存运输记录的其他方法，承运人无权拒绝收运货物。</p> <p>第6条</p> <p>1.托运人应填制航空货运单正本一式三份。</p> <p>2.第一份注明“交承运人”，由托运人签字。第二份注明“交收货人”，由托运人和承运人签字。第三份由承运人在接受货物</p>	<p>第4条-货物</p> <p>1.就货物运输而言，应当出具航空货运单。</p> <p>2.任何保存将要履行的运输的记录的其他方法都可以用来代替出具航空货运单。采用此种其他方法的，承运人应当应托运人的要求，向托运人出具货物收据，以便识别货物并能获得此种其他方法所保存记录中的内容。</p>

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>让的电子记录，除非他们已经约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电子记录。</p> <p>8.2 合同细节</p> <p>8.2.3 签名</p> <p>(a) 运输单证应由承运人或经其授权的人签名。</p> <p>(b) 电子记录应通过承运人或经其授权的人的电子签名加以认证。本款所称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数据形式的数字，此种数据用来识别与电子记录有关的签名人并表明电子记录的签发系经承运人的授权。</p>	<p>数量或重量表明或标示在提单上，如果他有合理根据怀疑提单不能正确代表实际收到的货物，或无适当方法进行核对的话。</p> <p>7. 货物装船后，如果托运人要求，签发“已装船”提单，承运人、船长或承运人的代理人发给托运人的提单，应为“已装船”提单，如果托运人事先已取得这种货物的物权单据，应交还这种单据，换取“已装船”提单。但是，也可以根据承运人的决定，在装货港由承运人、船长或其代理人在上述物权单据上注明装货船名和装船日期。经过这样注明的上述单据，如果载有第3条第3款所指项目，即应成为本条所指的“已装船”提单。</p>	<p>一个或数个装货日期。如果承运人先前已向托运人签发过关于该批货物的任何部分的提单或其他物权单证，经承运人要求，托运人必须交回这种单证以换取“已装船”提单。承运人为了满足托运人对“已装船”提单的要求，可以修改任何先前签发的单证，但经修改后的单证应包括“已装船”提单所需载有的全部项目。</p> <p>3. 提单缺少本条所规定的一项或多项，不影响该单证作为提单的法律性质，但该单证必须符合第一条第7款规定的要求。</p> <p>第18条-提单以外的单证</p> <p>如果承运人签发提单以外的单证以证明收到待运的货物，该单证就是订立海上运输合同和承运人接管该单证中所述货物的初步证据。</p>	<p>后，应交给发货人一份可以阅读的单据，载有用此种方式记录的所有事项，就本公约而言，这份单据应视为多式联运单据。</p>		<p>输，每批货运必须附有符合第7条要求的运单。</p> <p>8. 承运人国际协会必须与在缔约国拥有海关事项管辖权的消费者国际协会和机构以及任何有权颁布其海关条例的政府间区域经济一体化组织协商制定统一的示范运单。</p> <p>9. 运单及其副本可以用能转换成可读书面符号的电子数据登记形式制成。数据登记和处理所使用的程序，从功能上说必须是等同的，特别是就这些数据所代表的运单的证据价值而言。</p>		<p>后签字，交给托运人。</p> <p>3. 承运人和托运人的签字可以印就或用戳记代替。</p> <p>4. 如果承运人根据托运人的请求，填制航空货运单，在没有相反的证据时，应作为代托运人填制。</p> <p>第7条</p> <p>如果货物不止一件时：</p> <p>1. 承运人有权要求托运人分别填制航空货运单；</p> <p>2. 如使用第5条第2款所指其他方法，托运人有权要求承运人分别出具收据。</p>	

8.2 合同细节

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>8.2-合同细节</p> <p>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节必须包括：</p> <p>(a)货物说明；</p> <p>(b)承运人或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；</p> <p>(c)(一)包数、件数或数量，以及</p> <p>(二)承运人或履约方收到货物之前由托运人提供的重量；</p> <p>(d)承运人或履约方收到待运货物时货物的表面状况说明；</p> <p>(e)承运人的名称和地址；</p> <p>(f)日期：</p> <p>(一)承运人或履约方收到货物的日期，或</p> <p>(二)货物装船日期，或</p> <p>(三)运输单证或电子记录的签发日期。</p> <p>8.2.2 第 8.2.1 条</p>	<p>第 3 条</p> <p>3. 承运人或船长或承运人的代理人在收受货物归其照管后，经托运人的请求，应向托运人签发提单，其上载明下列各项：</p> <p>(a)与开始装货前由托运人书面提供者相同的、为辨认货物所需的主要唛头，如果这项唛头是以印戳或其他方式标示在不带包装的货物上，或在其中装有货物的箱子或包装物上，该项唛头通常应在航程终了时仍能保持清晰可认。</p> <p>(b)托运人用书面提供的包数或件数，或数量，或重量，视情况而定。</p> <p>(c)货物的表面状况。</p> <p>但是，承运人、船长或承运人的代理人，不一定必须将任何货物的唛头、号码、数量或重量表明</p>	<p>第 15 条-提单的内容</p> <p>1. 除其他事项外，提单必须包括下列项目：</p> <p>(a)货物的品类，辨认货物必需的主要标志，如属危险品，对货物的危险特性所作的明确说明，包数或件数及货物的重量或以其他方式表示的数量等，所有这些项目均由托运人提供；</p> <p>(b)货物的外表状况；</p> <p>(c)承运人的名称和主要营业所；</p> <p>(d)托运人的名称；</p> <p>(e)如托运人指定收货人时，收货人的名称；</p> <p>(f)海上运输合同规定的装货港及承运人在装货港接管货物的日期；</p> <p>(g)海上运输合同规定的卸货港；</p> <p>(h)如提单正本超过一份，列明提单正本的份数；</p> <p>(i)提单的签发地</p>	<p>第 8 条-多式联运单据的内容</p> <p>1. 多式联运单据应当载明下列事项：</p> <p>(a)货物品类、识别货物所必需的主要标志、如属危险货物，其危险特性的明确声明、包数或件数、货物的毛重或其他方式表示的数量等，所有这些事项均由发货人提供；</p> <p>(b)货物外表状况；</p> <p>(c)多式联运经营人的名称和主要营业所；</p> <p>(d)发货人名称；</p> <p>(e)如经发货人指定收货人，收货人的名称；</p> <p>(f)多式联运经营人接管货物的地点和日期；</p> <p>(g)交货地点；</p> <p>(h)如经双方明确协议，在交付地点交货的日期或期间；</p> <p>(i)表示该多式联运单据为可转让或不可转让的声明；</p>	<p>第 6 条</p> <p>1. 运单应包括下列事项：</p> <p>(a)运单签发日期和地点；</p> <p>(b)发货人名称和地址；</p> <p>(c)承运人名称和地址；</p> <p>(d)货物接管的地点及日期和指定的交付地点；</p> <p>(e)收货人名称和地址；</p> <p>(f)一般常用的货物品名和包装方法，如属危险货物，说明通常认可的性能；</p> <p>(g)件数和其特殊标志和号码；</p> <p>(h)货物毛重或以其它方式表示的数量；</p> <p>(i)与运输有关的费用(运输费用、附加费用、关税和从签订合同到交货期间发生的其它费用)；</p> <p>(j)办理海关和其它手续所必须的通知；</p> <p>(k)不管有任何相反条款，该运输必须遵照本公约各项规定的说</p>	<p>第 7 条-运单的内容</p> <p>1. 运单必须载明以下细节：</p> <p>a) 运单的签发地点和日期；</p> <p>b) 发货人的姓名和地址；</p> <p>c) 订立运输合同的承运人的姓名和地址；</p> <p>d) 货物实际移交给某人，且该人并非 c)项中所提及者时，该人的姓名和地址；</p> <p>e) 货物接管地和日期；</p> <p>f) 交货地；</p> <p>g) 收货人的姓名和地址；</p> <p>h) 关于货物性质和包装方法的说明，如系危险货物，按《危险货物国际铁路运输条例》(危险货物运输条例)的规定作出说明；</p> <p>i) 件数和非整车货运货识别的必要特别标识和号码；</p> <p>j) 整车货运输的车厢数；</p> <p>k) 作为货物交运的靠自身车轮运</p>	<p>第 11 条-性质和内容</p> <p>5. 运输单证除其名称之外还应载列下述细节：</p> <p>(a) 承运人和托运人姓名、地址、总部或居住地；</p> <p>(b) 货物的收货人；</p> <p>(c) 货物已装船的，船名和船数，或在运输单证的细节中注明承运人虽已接管货物但货物尚未装船；</p> <p>(d) 装货港或货物接管地和卸货港或交货地；</p> <p>(e) 货物种类通称及其包装方法，如系危险货物或污染性货物，以符合现行要求的名称为准，否则以通称为准；</p> <p>(f) 为运输目的而装船或接管的货物的大小、数目或重量以及识别标记；</p> <p>(g) 凡适用的，关于货物应当或可以在舱面或在敞舱式船上运输的声明；</p>	<p>第 8 条</p> <p>航空货运单和货物收据上应载有：</p> <p>(a) 始发地点和目的地；</p> <p>(b) 如始发地点和目的地在同一缔约国领土内，而在另一个国家领土内有一个或数个约定的经停地点时，至少一个此种经停地点；</p> <p>(c) 货物重量。</p> <p>第 9 条</p> <p>不符合第 5 条至第 8 条的规定，不影响运输合同的存在和有效，运输合同仍受本公约规则的约束，包括有关的责任限制的规定。</p>	<p>第 5 条-航空货运单或者货物收据的内容</p> <p>航空货运单或者货物收据应当包括：</p> <p>(a) 对出发地点和目的地点的标示；</p> <p>(b) 出发地点和目的地点是在一个当事国的领土内，而在另一国的领土内有一个或者几个约定的经停地点的，至少对其中一个此种经停地点的标示；</p> <p>(c) 对货物重量的标示。</p>

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>中的“货物表面状况”一词，是指在上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履约方时所包装的货物进行的外部检查； (b) 承运人或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。</p> <p>8.2.3 签名 (a) 运输单证应由承运人或经其授权的人签名。 (b) 电子记录应通过承运人或经其授权的人的电子签名加以认证。本款所称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电子记录的签发系经承运人的授权。</p>	<p>或标示在提单上，如果他有合理根据怀疑提单不能正确代表实际收到的货物，或无适当方法进行核对的话。</p>	<p>点： (j) 承运人或其代表的签字； (k) 收货人应付运费金额或由收货人支付运费的其他说明； (l) 第 23 条第 3 款所提到的声明； (m) 如属舱面货，货物应该或可以装在舱面上运输的声明； (n) 如经双方明确协议，应列明货物在卸货港交付的日期或期限； 和 (o) 按照第 6 条第 4 款规定，协议的任何增加的赔偿责任限额。</p>	<p>(j) 多式联运单据的签发地点和日期； (k) 多式联运经营人或经其授权的人的签字； (l) 如经双方明确协议，每种运输方式的运费；或者应由收货人支付的运费，包括用以支付的货币；或者关于运费由收货人支付的其他说明； (m) 如在签发多式联运单据时已经确知，预期经过的路线、运输方式和转运地点； (n) 第 28 条第 3 款所指的声明； (o) 如不违背签发多式联运单据所在国的法律，双方同意列入多式联运单据的任何其他事项。</p> <p>2. 多式联运单据缺少本条第 1 款所指事项中的一项或数项，并不影响该单据作为多式联运单据的法律性质，但该单据必须符合第 1 条第 4 款所规定的要求。</p>	<p>明。 2. 如可适用，运单也应包括下列事项： (a) 不允许转运的说明； (b) 发货人负责支付的费用； (c) “现款交货”费用的金额； (d) 货物价值和交货优惠利息金额的声明； (e) 发货人关于货物保险所给予承运人的指示； (f) 议定的履行运输的时效期限； (g) 交付承运人的单据清单。</p> <p>3. 缔约国可在运单上列上它们认为有用的其它事项。</p>	<p>行的铁路车辆的数目； 1) 此外，在协调联运单位中，对其进行识别的必要类别、数目或其他特征； m) 以其他方式表示的货物总质量或数量； n) 海关或其他行政当局要求出具的单证的详细清单，此等单证或附在运单上，或听凭承运人的处置押在适当指定的当局或合同中指定的机构的办事处； o) 收货人必须支付的与运输有关的费用（运费、杂费、关税、及交货之前因订立合同而产生的其他费用）以及关于收货人应付费用的任何其他声明； p) 关于即使有任何相反条款运输仍受本统一规则管辖的声明； 2. 凡适用的，运单还必须载列以下细节： a) 在由连续承运人进行运输的情况下，当其同意</p>	<p>(h) 关于运费的商定条文； (i) 关于运单，具体说明运单应为正本还是副本；关于提单，正本份数； (j) 签发地和日期。</p> <p>本公约第 1 条第 6 款所指运输单证的法律性质不因缺少本款所提及细节的一项或几项而受影响。</p>		

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>8.2.4 合同细节中缺少规定的内容</p> <p>合同细节中缺少第 8.2.1 条中提到的一项或几项内容或者此一项或多项内容不准确，本身并不影响运输单证或电子记录的法律性质或有效性。</p>					<p>运单中的此条内容时，必须交付货物的承运人；</p> <p>b) 发货人保证支付的费用；</p> <p>c) 交货付费的现金额；</p> <p>d) 关于货物价值和代表交货时的特殊权益的数款的声明；</p> <p>e) 约定的运送期限；</p> <p>f) 约定路线；</p> <p>g) 第 1 款 n) 项中未提及的交给承运人的单证清单；</p> <p>h) 发货人就其在货车上加贴的封条的数目和说明所做的解释。</p> <p>3. 合同各方可在运单上加上其认为有用的任何其他细节。</p>			

8.3. 对合同细节中货物说明附加保留条款

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>8.3-对合同细节中货物说明附加保留条款</p> <p>8.3.1 在下列情况下，善意的承运人可以在签发运输单证</p>	<p>第 3 条</p> <p>但是，承运人、船长或承运人的代理人，不一定必须将任何货物的唛头、号码、数量或重量表明</p>	<p>第 16 条-提单：保留和证据效力</p> <p>1. 如果承运人或其他人确知或有合理的根据怀疑提单所载有关货</p>	<p>第 9 条-多式联运单据中的保留</p> <p>1. 如果多式联运经营人或其代表知道、或有合理的根据怀疑多式联运单据所列货物的品</p>	<p>第 8 条</p> <p>1. 当接管货物时，承运人应核对：</p> <p>(a) 在运单中对件数及其标志和号码申报的准确</p>	<p>第 11 条-检查</p> <p>1. 承运人有权随时检查运输状况和运货是否符合发货人在运单中提出的要求。检查涉及运货内容</p>	<p>第 11 条-性质和内容</p> <p>3. 除非有相反的证据，否则运输单证应是订立运输合同、运输合同内容和承运人接管货物</p>	<p>第 11 条</p> <p>1. 航空货运单或货物收据是订立合同、接受货物和所列承运条件的证明。</p>	<p>第 11 条-凭证的证据价值</p> <p>1. 航空货运单或者货物收据是订立合同、接受货物和所列运输条件的初步证据。</p>

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>或电子记录时加入适当条款,对第8.2.1(b)或8.2.1(c)条中提到的信息做出保留,以表明承运人对托运人提供的信息的准确性不负责任:</p> <p>(a)对于非集装箱货物:</p> <p>(一)如果承运人可以证明其无合理手段核对托运人提供的信息的,承运人可以在合同细节中加入一条适当的保留条款,或</p> <p>(二)如果承运人有理由认为托运人提供的信息不准确的,承运人可以[加入一个条款],提供其有理由认为准确无误的信息。</p> <p>(b)对于用密封集装箱交付给承运人的货物,除非承运人或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货物</p>	<p>或标示在提单上,如果他有合理根据怀疑提单不能正确代表实际收到的货物,或无适当方法进行核对的话。</p> <p>4.依照第3款(a)、(b)、(c)项所载内容的这样一张提单,应作为承运人收到该提单中所载货物的初步证据。但是,如提单已转让给诚信行事的第三方,不得接受相反的证据。</p>	<p>物的品类、主要标志,包数或件数、重量或数量等项目没有准确地表示实际接管的货物,或在签发“已装船”提单的情况下,没有准确地表示已实际装船的货物,或者他无适当的方法来核对这些项目,则承运人或该其他人必须在提单上作出保留,注明不符之处、怀疑根据、或无适当的核对方法。</p> <p>2.如果承运人或代他签发提单的其他人未在提单上批注货物的外表状况,则应视为他已在提单上注明货物的外表状况良好。</p> <p>3.除按本条第1款规定就有关项目和其范围作出许可在保留以外:</p> <p>(a)提单是承运人接管,或如签发“已装船”提单时,装载提单所述货物的初步证据;</p> <p>(b)如果提单已转让给相信提单上</p>	<p>类、主要标志、包数或件数、重量或数量等事项没有准确地表明实际接管货物的状况,或无适当方法进行核对,则该多式联运经营人或其代表应在多式联运单据上作出保留,注明不符之处、怀疑的根据、或无适当核对方法。</p> <p>2.如果多式联运经营人或其代表未在多式联运单据上对货物的外表状况加以批注,则应视为他已在多式联运单据上注明货物的外表状况良好。</p>	<p>性;</p> <p>(b)货物的外表状况及其包装。</p> <p>2.当承运人对本条第1款(a)项所述的准确性无合理的核对方法时,他应将他的保留条件连同其理由记入运单。同样,他应对货物外表状况及其包装所作出的任何保留说明理由。除非发货人在运单上明确同意受此种保留所制约,否则此种保留对发货人不应有约束力。</p> <p>3.发货人应有权要求承运人核对货物的毛重或以其他方式表示的数量。他也可要求对货物的内容进行核对。承运人应有权对此种核对产生的费用提出索赔。核对结果应记入运单中。</p> <p>第9条</p> <p>1.运单应是运输合同成立、合同条件和承运人收到货物的初步证据。</p> <p>2.如运单中未包含承运人的特殊</p>	<p>的,应尽可能在权利人在场的情况下进行检查;无法做到这一点的,承运人应要求有两名独立证人在场,除非检查进行地所在国的法律和规则另有规定。</p> <p>2.运货不符合运单要求的,或未遵守附条件接受的运货规定的,必须在随货运单的副本上注明检查结果,运单仍在承运人手中的,还必须在运单副本上注明。在此种情况下,凡是未立即支付的检查费用,均应以货抵费。</p> <p>3.发货人装货时,有权要求承运人检查货物及其包装的状况以及运单上关于件数、标记和数目以及货物毛重或以其他方式表示的货物数量的说明的准确性。只有当承运人掌握适当检查手段时,方有义务进行检查。承运人可以要求支付检查费用。检查结</p>	<p>的初步证据。特别是,运输单证应为推定货物已按运输单证上的说明接管交运提供依据。</p> <p>4.运输单证是提单的,仅凭运输单证即可确定承运人与收货人之间的关系。运输合同的条件可进而确定承运人与托运人之间的关系。</p> <p>第12条-运输单证中的保留意见</p> <p>1.承运人有权在运输单证中就以下方面列入保留意见:</p> <p>(a)货物的尺寸、数目或重量,条件是,承运人有理由怀疑托运人提供的细节不实,或承运人无合理手段核对此种细节,特别是因为货物是在承运人不在场的情况下点数、测量或称重,或者因为未经明示同意即用船舶吃水线测量法确定尺寸或重量;</p> <p>(b)识别标记不清楚,而且未牢固地贴在货物本身之上,货物有包装的,未牢固地</p>	<p>2.航空货运单或货物收据中关于货物重量、尺寸和包装以及件数的说明,都是所述事实的初步证据。除经过承运人在托运人在场时查对并在航空货运单中注明经过查对的说明之外,或者除了关于货物外表状况的说明之外,关于货物的数量、体积及状况的说明不构成不利于承运人的证据。</p>	<p>2.航空货运单上或者货物收据上关于货物的重量、尺寸和包装以及包件件数的任何陈述是所述事实的初步证据;除经过承运人在托运人在场时查对并在航空货运单上或者货物收据上注明经过如此查对或者其为关于货物外表状况的陈述外,航空货运单上或者货物收据上关于货物的数量、体积和状况的陈述不能构成不利于承运人的证据。</p>

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>的情况，否则，承运人可以在合同细节中就下述事项加入适当的保留条款：</p> <p>(一)集装箱内货物的标记，或</p> <p>(二)集装箱内货物的包数、件数或数量，</p> <p>(c)对于用密封集装箱交付给承运人或履约方的货物，承运人可以在下列情况下对货物重量或集装箱及其装货重量的任何说明作出保留，明确声明承运人未对集装箱过磅：</p> <p>(一)承运人能够证明承运人或履约方均未曾对集装箱过磅，且</p> <p>(二)托运人和承运人未在运货之前约定对集装箱过磅并将其重量写入合同细节。</p> <p>8.3.2 合理的核对手段</p> <p>为第 8.3.1 条之目的：</p> <p>(a)“合理的核对</p>		<p>有关货物的描述而照此行事的包括收货人在内的第三方，则承运人提出与此相反的证据不予接受。</p> <p>4.如果提单未按照第 15 条第 1 款 (h) 项的规定载明运费或以其他方式说明运费由收货人支付或未载明在装货港发生的滞期费由收货人支付，则该提单是收货人不支付运费或滞期费的初步证据。如果提单已转让给相信提单上无任何此种说明而照此行事的包括收货人在内的第三方，则承运人提出的与此相反的证据不予接受。</p>		<p>保留条件，除非有相反证明，则应认为当承运人接管货物时，货物和包装外表状况良好，件数、标志和号码与在运单中的说明相符。</p>	<p>果应在运单上注明。</p> <p>第 12 条-运单的证据价值</p> <p>1.运单应是运输合同的订立和条件以及承运人接管货物的初步证据。</p> <p>2.承运人已装载货物的，运单应是运单上注明货物及其包装状况的初步证据，未有此种注明的，则应是承运人接管货物之时货物表面状况良好的初步证据，也是运单上关于件数、标记和数目以及货物毛重或以其他方式表示的货物数量的说明准确无误的初步证据。</p> <p>3.发货人已装载货物的，运单应是运单上注明货物及其包装状况的初步证据，未有此种注明的，则应是货物表面状况良好和第 2 款所提及说明准确无误的初步证据，但仅限于承运人已检查货物并在运单上记录其点货检查</p>	<p>贴在容器或包装上；</p> <p>(c)货物的表面状况。</p> <p>2.承运人未能注意到货物的表面状况或未就此注明保留意见的，应认为该承运人其已在运输单证中注意到货物处于表面良好状况。</p> <p>3.货物按运输单让中列出的细节置于集装箱内或船舱内并由承运人及其雇员或代理人以外的其他人打上封印，而且无论是集装箱还是封印抵达卸货港，或交货地点时均未损坏或破裂，即应推定货物的来失或损害未在运输期间发生。</p>		

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>手段”不但必须实际可行，而且必须在商业上合理；</p> <p>(b)承运人在下述情况下签发运输单证或电子记录即为“善意”行事：</p> <p>(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本质上有假或有误的，</p> <p>(二)承运人虽认为运输单证或电子记录中的实质性声明可能有假或有误，但并非故意不确定该实质性声明是否有假或有误。</p> <p>(c)承运人在签发运输单证或电子记录时是否善意行事，由声称承运人未善意行事的当事人承担举证责任。</p> <p>8.3.3 初步证据和最终证据</p> <p>除第 8.3.4 条另有规定外，证明收到货物的运输单证或电子记录系：</p>					<p>结果的情形。</p> <p>4.但是，运单上载列合理保留意见的，此种运单不是初步证据。提出保留意见的理由包括，承运人没有用来检查货物是否符合运单上的要求的适当手段。</p>			

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>(a) 承运人收到合同细节中所说明的货物的初步证据；和</p> <p>(b) 承运人收到合同细节中所说明的货物的最终证据，条件是</p> <p>[(一)可转让运输单证或可转让电子记录已转给善意的第三方[或</p> <p>(二)善意行事的人已支付货价或以其他方式改变了其对合同细节中货物说明的依赖状况]。</p> <p>8.3.4 保留条款的效力</p> <p>合同细节载有一项符合第8.3.1条的要求的保留条款的，在该条款对货物说明所作保留的范围内，运输单证不构成第8.3.3条所规定的初步证据或最终证据。</p>								

8.4. 对合同细节中的缺漏

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>8.4-合同细节的缺漏</p> <p>8.4.1-日期 合同细节包含日期但未指明其意义的：</p> <p>(a)对于合同细节注明货物已装船的情形，该日期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</p> <p>(b)对于合同细节未注明货物已装船的情形，该日期应视为承运人或履约方收到货物的日期。</p> <p>8.4.2 未指明承运人 合同细节未指明承运人但注明货物已装上指定船只的，应推定注册船东为承运人。注册船东能够证明运输货物时该船舶处于光船租用之中，运输合同的义务因而转移至指明的光船承租人的，注册船东可以推翻这一推</p>		<p>第 15 条-提单的内容</p> <p>3.提单缺少本条所规定的一项或多项，不影响该单证作为提单的法律性质，但该单证必须符合第 1 条第 7 款规定的要求。</p>	<p>第 8 条-多式联运单据的内容</p> <p>2.多式联运单据缺少本条第 1 款所指事项中的一项或数项，并不影响该单据作为多式联运单据的法律性质，但该单据必须符合第 1 条第 4 款所规定的要求。</p>	<p>第 4 条</p> <p>运输合同应以签发运单来确认。无运单、运单不正规或丢失不影响运输合同的成立或有效性，仍受本公约规定所制约。</p>	<p>第 6 条-运输合同</p> <p>2.运输合同必须经由符合统一示范的运单的确证。但是，运单的缺失、不规范或并遗失不影响合同的存在或有效性，运输合同依然受本统一规则的管辖。</p>	<p>第 11 条-性质和内容</p> <p>1.就本公约所管辖的每一运输而言，承运人应签发运输单证；只有当托运人提出此种请求时，而且如果在装货之前或者在为运输而接管货物之前达成了此种协议，承运人方可签发提单。没有运输单证或单证不完整，并不影响运输合同的有效性。</p>	<p>第 9 条</p> <p>不符合第 5 条至第 8 条的规定，不影响运输合同的存在或有效，运输合同仍受本公约规则的约束，包括关于责任限制的规定。</p>	<p>第 9 条-未遵守凭证的规定</p> <p>未遵守第 4 条至第 8 条的规定，不影响运输合同的存在或有效，该运输合同仍应当受本公约规则的约束，包括有关责任限制规则的约束。</p>

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>定。注册船东根据本条推翻其为承运人的推定的，应以推定注册船东是承运人的同样方式，推定运输货物时的光船承租人为承运人。]</p> <p>8.4.3 表面状况 合同细节未说明承运人或履约方从托运人处收到货物时货物表面状况的，根据第8.3.3条，运输单证或电子记录应视情况分别构成托运人将货物交付给承运人或履约方时货物表面状况良好的初步证据或最终证据。</p>								

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>第9条-运费</p> <p>9.1(a)运费是在第4.1.3条规定的时间和地点向收货人交货时挣得的，除非各方约定全部和部分运费可在此之前挣得。</p> <p>(b)除非另有约定，运费挣得之前货物灭失的，无须就灭失货物支付任何运费。</p> <p>9.2(a)运费应在挣得之时支付，除非各方已约定全部或部分运费在此之前或在此之后支付。</p> <p>(b)运费挣得后货物灭失、损坏或因其他原因未按运输合同的规定交付给收货人的，仍应支付运费，不论此种灭失、损坏或未交货的原因如何。</p> <p>(c)除非另有约定，运费的支付不得因托运人或收货人可能对承运人提</p>		<p>第16条-提单：保留和证据效力</p> <p>4.如果提单未按照第15条第1款(h)项的规定载明运费或以其他方式说明运费由收货人支付或未载明在装货港发生的滞期费由收货人支付，则该提单是收货人不支付运费或滞期费的初步证据。如果提单已转让给相信提单上无任何此种说明而照此行事的包括收货人在内的第三方，则承运人提出的与此相反的证据不予接受。</p>			<p>第10条-付费</p> <p>1.除非发货人与承运人另有约定，各项费用（运费、杂费、关税以及从订立合同到交货期间产生的其他费用）均应由发货人支付。</p> <p>2.如果根据发货人与承运人之间的约定应由收货人支付费用，而收货人既没有取得运单，也没有依照第17条第3款主张其权利或依照第18条修改运输合同，则发货人仍应负责付费。</p>			

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>出的反请求而被冲抵、扣减或折扣，[该反请求的债务或金额尚未商定或确定]。</p> <p>9.3(a)除非另有约定，托运人有义务支付运费以及与货物运输有关的其他费用。</p> <p>(b)运输合同规定托运人或合同细节中指明为托运人的其他任何人的赔偿责任在特定事件发生之时或在特定时间之后将全部或部分终止的，此类终止对下述情形无效：</p> <p>(一) 托运人或第7.7条中提及的人根据第7章承担的任何赔偿责任；或</p> <p>(二) 根据运输合同应支付给承运人的任何款项，但承运人根据第9.5条或其他规定对支付该款项已有适当担保的，在此担保的范围内除。</p> <p>(三) 此类终止与</p>								

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>第 12.4 条的规定有冲突的除外。</p> <p>9.4(a) 运输单证或电子记录内的合同细节载有“运费已预付”的声明或类似性质声明的，持单人和收货人均不承担支付运费的责任。持单人或收货人也是托运人的，此项规定不适用。</p> <p>(b) 运输单证或电子记录内的合同细节载有“运费到付”的声明或类似性质声明的，该项声明系提示收货人其可能须承担支付运费的责任。</p> <p>9.5(a)[尽管有相反的协议，]如果根据运输合同所适用的国内法收货人有责任支付下述款项，在此范围内，承运人有权滞留货物，直至下列款项付讫或已为此种付款提供适当担保：</p> <p>(一) 运输、空舱</p>								

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>费、滞期费、滞留损失费以及承运人为该货物垫付的一切其他应偿费用，</p> <p>(二)根据运输合同应向承运人支付的任何损害赔偿，</p> <p>(三)应向承运人支付的有关该货物的共同海损分摊款。</p> <p>(b)本条(a)款所提及的款项未付讫或未完全付讫的，承运人有权(根据适用的国内法可能规定的任何程序)出售该货物并从该出售的所得中清偿应付给其的金额(包括行使此求偿权所产生的费用)。清偿后该出售收益如有余额应交给收货人。</p>								

第10章 – 向收货人交付货物

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>第 10 条-向收货人交付货物</p> <p>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接收交付的货物。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，该承运人或履约方针对该货物将作为收货人的代理人行事，但是对这些货物灭失或损坏不负任何责任，除非灭失或损坏是由于承运人本人的故意或明知可能会造成这种灭失或损坏而轻率地作为或不作为造成的。</p> <p>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常的方式确认承运人或履约方已交付货物。</p> <p>10.3.1 可转让运输单证或可转让电子记录未签发的：</p> <p>(一)控制方应在货物到达目的地之前或到达之时将收货人的名称告知承运人。</p> <p>(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件后将货物交给收货人。</p> <p>10.3.2 可转让运输单</p>				<p>第 13 条</p> <p>1.当货物到达指定的交货地点后，收货人有权凭收据要求承运人将第二份运单和货物交给他。如果货物灭失已成立或在第 19 条规定的期限届满后货物并未到达，收货人对承运人有权以其自己名义享受运输合同产生的任何权利。</p> <p>2.援引本条第 1 款所授权利的收货人应支付运单中所应支付的费用，但就此事如有争执，除非收货人已担保，否则不应要求承运人交付货物。</p> <p>第 14 条</p> <p>1.如果由于某种原因或者根据运单规定的条件，在货物到达指定交货地点前执行合同已经或成为不可能，承运人应按第 12 条规定从有权处置货物者处取得指示。</p> <p>2.但是，如果情况允许按不同于运单规定的条件进行运输和如果</p>	<p>第 17 条-交货</p> <p>1.承运人必须凭运输合同规定的应付款额的收据和付款单在指定交货地点向收货人交付运单和货物。</p> <p>2.根据目的地有效的规定出现下列情况的，等同于向收货人交货：</p> <p>a)在无须承运人监督的情况下，已在海关或入市税征收所的办公场所或仓库向海关或入市税征收所交付了货物；</p> <p>b)货物已交存承运人、货运代理人或公共仓库存储。</p> <p>3.货物抵达目的地之后，收货人可要求承运人向其交付运单和货物。货物灭失得到确定的，或货物未在第 29 条第 1 款规定的到期日之前到达的，收货人可根据运输合同以其本人的名义向承运人主张其权利。</p> <p>4.只要权利人为了查明声称的灭</p>	<p>第 10 条-货物的交付</p> <p>1.虽有第 6 条第 1 款对托运人规定的义务，但收货人在货物到达交货地点之后要求交货时，应根据运输合同对运费和货物的其他应收费费用负有责任，并应对其在任何共同海损中的分摊部分负有责任。没有运输单证的，或尚未提供此种单证的，在收货人与托运人约定的运费与市场惯例相符的情况下，收货人应对该运费负有责任。</p> <p>2.根据运输合同或特定贸易惯例或卸货港适用的法规将货物交给收货人处置，应视为交货。按强制要求将货物交给某一当局或第三方，也应视为交货。</p> <p>第 13 条-提单</p> <p>1.提单的原件应是以收货人的名义签发的所有权利凭证，可以是凭指示提单或凭持票人提单。</p>	<p>第 13 条</p> <p>1.除托运人已经根据第 12 条行使其权利外，收货人于货物到达目的地，并在缴付应付款项和履行运输条件后，有权要求承运人向其交付货物。</p> <p>2.除另有约定外，承运人应当负责在货物到达后立即通知收货人。</p> <p>3.承运人承认货物已经遗失，或者货物在应当到达之日起七日后仍未到达的，收货人有权向承运人行使运输合同所赋予的权利。</p> <p>第 14 条</p> <p>托运人和收货人在履行运输合同规定的义务的条件下，无论为本人或者他人的利益，可以分别以本人的名义行使第 12 条和第 13 条赋予的所有权利。</p> <p>第 15 条</p> <p>1.第 12 条、第 13 条和第 14 条不影响托运人同收货人之间的相</p>	<p>第 13 条-货物的交付</p> <p>1.除托运人已经根据第 12 条行使其权利外，收货人于货物到达目的地，并在缴付应付款项和履行运输条件后，有权要求承运人向其交付货物。</p> <p>2.除另有约定外，承运人应当负责在货物到达后立即通知收货人。</p> <p>3.承运人承认货物已经遗失，或者货物在应当到达之日起七日后仍未到达的，收货人有权向承运人行使运输合同所赋予的权利。</p> <p>第 14 条-托运人和收货人权利的行使</p> <p>托运人和收货人在履行运输合同规定的义务的条件下，无论为本人或者他人的利益，可以分别以本人的名义行使第 12 条和第 13 条赋予的所有权利。</p>

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>证或可转让电子记录已签发的，应适用下列规定：</p> <p>(a)(一)在不影响第10.1条规定的情况下，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交出可转让运输单证向该持单人交货。所签发的可转让运输单证不止一份正本的，只须交出一份正本即可，其他正本随即失效。</p> <p>(二)在不影响第10.1条规定的情况下，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单人，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。交货后该电子记录即告失效。</p> <p>(b)持单人在货物到达目的地后未要求承运人交货，承运人应相应地通知控制方，或者，在作出合理的努力后不能确定或找到控制方时，应通知托</p>				<p>承运人不能根据第12条规定在合理时间内从有权处置货物者处取得指示，他应采取他认为对有权处置货物者最有利的措施。</p> <p>第15条</p> <p>1.如果货物到达指定交付地点后的情况妨碍货物交付，承运人应要求发货人给予指示。如果收货人拒绝接货，发货人应有权处置货物而无需出示第一份运单。</p> <p>2.即使收货人已拒绝接货，但只要承运人未从发货人处收到相反的指示，收货人仍可要求交货。</p> <p>3.当收货人行使第12条第3款的权利而指示将货物交付另一人后发生交货受阻的情况，本条第1、2款应适用，一如该收货人是发货人，另一人是收货人。</p> <p>第16条</p> <p>1.除非要求得到指示和执行该项指示而发生的费用是由于承运人</p>	<p>失或损坏而要求进行的检查尚未进行，即使其已收到运单并已支付由运输合同产生的费用，该权利人仍可拒绝接受货物。</p> <p>5.在其他方面，应根据目的地点有效的规定交付货物。</p> <p>6.未事先收取送货费现款就交付货物的，承运人有义务向发货人支付最高为送货费现款数额的赔偿金，但承运人对收货人的追索权不受此影响。</p> <p>第21条-妨碍交货情形</p> <p>1.妨碍交货情形出现时，承运人必须毫不延迟地通知发货人并要求其给予指示，除非发货人已在运单上注明遇到妨碍交货情形货物物理所当然退回发货人的要求。</p> <p>2.在发货人给承运人的指示到达之前妨碍交货情形已不复存在的，应向收货人交付货物。此事必须立即通知发</p>	<p>2.在目的地点，只凭交出最初提交的提单原件交付货物；此后不能凭其他原件再要求交货。</p> <p>3.货物由承运人接管时，将提单交给有权提货的人，就获得对货物的权利而言，具有与交付货物相同的效力。</p> <p>4.如果提单已转让给依赖提单中的货物说明善意行事的包括收货人在内的第三方，则与第11条第3款和第12条第2款中所述推定相反的证明不具有可采性。</p>	<p>互关系，也不影响从托运人或者收货人获得权利的第三人之间的相互关系。</p> <p>2.第12条、第13条和第14条的规定，只能通过航空货运单或者货物收据上的明文规定予以变更。</p>	

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>运人。在这种情况下，控制方或托运人应就货物的交付向承运人发出指示。承运人在作出合理的努力后不能确定和找到控制方或托运人的，第7.7条提到的人应视为本款所指的托运人。</p> <p>(c)虽有本条(d)款的规定，承运人根据本条(b)款按照控制方或托运人的指示交货的，即应解除其根据运输合同（向持单人）交货的义务，而不论该可转让运输单证是否已经交给承运人，或根据可转让电子记录要求交货的人是否已根据第2.4条提及的程序规则证明其是持单人。</p> <p>(d)承运人在可转让运输单证未交给他的情况下或未经过上述(a)款规定的证明，即在目的地交付货物的，且持单人是在承运人已将货物交给收货人或交给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人之后才成为持单人的，该持单人仅在该可转让运输单证或可转让电子记录是根据这种交付之前作出的合同或</p>				<p>的错误行为或疏忽所引起，否则承运人应有权享受偿还该费用的权利。</p> <p>2.在第14条第1款和第15条所述的情况下，承运人可为有权处置货物者立即卸货，自此以后运输应视作终结。然后，承运人应代表有权处置货物者掌管货物。但承运人也可将货物委托给第三方掌管，在此种情况下，他除履行合理谨慎选择第三方的责任外，不负任何其它责任。在运单中应付的费用和所有其它费用应以货物担保。</p> <p>3.如果货物易腐或货物的状况证明如此、或当仓储费将超过货物的价值，承运人可出售货物而无需等待有权处置货物者的指示。在其它情况下，如果在合同期限届满后，承运人未从有权处置货物者处收到要求他合理执行的相</p>	<p>货人。</p> <p>3.收货人拒绝接受货物的，发货人即使无法出具运单副本也有权发出指示。</p> <p>4.妨碍交货情形是在收货人根据第18条第3至第5款修改运输合同之后出现的，承运人必须通知收货人。</p> <p>第22条-妨碍运输和交货情形的后果</p> <p>1.承运人应有权追偿由以下诸方面引起的费用：</p> <p>a)承运人请求给予指示；</p> <p>b)执行收到的指示；</p> <p>c)请求给予的指示事实上未送达承运人或未及时送达承运人；</p> <p>d)承运人事实上已在未请求给予指示的情况下根据第20条第1款作出决定，除非此种费用是由其过失造成的。特别是承运人可追偿对其所使用路线适用的运费，并应允许其使用此种路线适用的运送时限。</p>			

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>其他安排而转让的情况下，方可以取得该运输合同项下的权利，除非该持单人在其成为持单人时不了解，或无法合理地了解这种交付。</p> <p>(e)控制方或托运人未向承运人发出有关交货的适当指示的，在不影响承运人针对该控制方或托运人可能享有的其他任何救济的前提下，承运人有权行使第 10.4 条为其规定的权利。</p> <p>10.4.1(a) 如果货物到达了目的地，并且</p> <p>(一) 收货人未在第 4.1.3 条提及的时间和地点实际接管货物，在承运人或履约方和继受运输合同的收货人之间也没有缔结明示或默示的合同；或</p> <p>(二) 根据适用法律或规章不允许承运人向收货人交货，</p> <p>则承运人有权行使(b)款提及的权利和救济。</p> <p>(b)在(a)款特定的情况下，承运人有权行使下列部分或全部权利和救济，而风险和费用由可对货物主张权利的人承担：</p> <p>(一)将货物存放在任何合适的地方；</p>				<p>反的指示，他也可将货物出售。</p> <p>4.如果货物已按照本条被出售，在出售的货款中扣除由货方承担之费用后的余额应归有权处置货物者所支配。如果这些费用超过货款，承运人应有享受其差额的权利。</p> <p>5.出售货物的手续应由货物所在地的法律或习惯来确定。</p>	<p>2.在第 20 条第 2 款和第 21 条第 1 款所述的情况下，承运人可立即卸货，费用由货物的权利人承担。运输由此时起视为终结。此后承运人应代表货物的权利人掌管货物。但承运人可将这些货物委托给第三方，并仅对选择这样的第三方时做到合理的谨慎负责。根据运输合同应付的费用及其他所有费用仍应针对货物收取。</p> <p>3.货物的易腐性质或状况表明有必要的，或仓储费用大大超过货物价值的，承运人可着手出售货物，而不必等待货物的权利人的指示。在另一些情况下，如果承运人在一段合理的时间未从货物的权利人收到可合理地要求承运人执行的相反的指示，则该承运人也可着手出售该货物。</p> <p>4. 货物已出售</p>			

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>(二)货物装载于集装箱内的，可以拆箱，或承运人认为根据当时的情况需要合理采取的其他措施；或</p> <p>(三)根据货物当时所在地的惯例或法规的要求将货物出售。</p> <p>(c)货物根据(b)(二)款出售的，承运人可从出售的价款中扣除必要的金额，</p> <p>(一)以支付或偿还因货物而发生的任何费用；以及</p> <p>(二)向承运人支付或偿还第 9.5(a)条中提及的应付给承运人的其他任何款项。</p> <p>在服从于上述扣除的前提下，承运人应为可对货物主张权利的人的利益而代为保管货物出售的价款。</p> <p>10.4.2. 承运人只有先向合同细节中载明的货物到达目的地时应予通知的人（如有的话）或收货人或以其他方式向控制方或托运人发出货物已到达目的地的通知，才允许承运人行使第 10.4.1 项下的权利。</p> <p>10.4.3. 承运人或履约方行使第 10.4.1 条提及的权利，是作为可对货物主张权利的人的代理人行事，但对于这些货物的灭失或</p>					<p>的，出售所得款额扣除应对货物收取的费用之后应交由货物的权利人处置。出售所得款额低于这些费用的，发货人必须支付差额。</p> <p>5. 出售情况下的程序应根据货物所在地有效的法律和规定来确定或由该地的海关来确定。</p> <p>6. 发货人在出现妨碍运输或交货情形时未在一段合理的时间内给予指示的，以及无法按照第 2 和第 3 款消除妨碍运输或交货情形的，承运人可将货物退还给发货人，或在有理由时将货物销毁，费用由发货人承担。</p>			

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999 年铁路货运 合同统一规则- 铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
损坏不承担任何赔偿责任，除非这种灭失或损坏是由于[承运人个人故意或者明知可能造成这种灭失或损坏而轻率作为或不作为造成的]。								

第 11 章-控制权文书

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999 年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>第 11 条-控制权</p> <p>11.1 货物控制权是指根据运输合同在第 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。向承运人下达指示的权利包括：</p> <p>(一)不变更运输合同而就该货物下达指示或变更指示的权利；</p> <p>(二)在货物到达目的地之前请求交付货物的权利；</p> <p>(三)用其他任何人包括控制方替代收货人的权利；</p> <p>(四)与承运人就修改运输合同达成协议的权利。</p> <p>11.2(a) 未签发任何可转让运输单证或可转让电子记录的，适用下列规则：</p> <p>(一)托运人为控制方，除非托运人和收货人约定另一个人作为控制方，且托运人将此通知承运人。托运人和收货人可以约定收货人为控制方。</p> <p>(二)控制方有权将控制权转让给另一个人，此种转让后受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。</p> <p>(三)控制方根据第 11.1 条行使控制权时应出</p>				<p>第 12 条</p> <p>1. 发货人有权处置货物，特别是以要求承运人停止在途货物运输的方式来改变货物交付地点或将货物交付给非运单所指定的收货人。</p> <p>2. 当第二份运单交给收货人时或当收货人按第 13 条第 1 款行使其权利时，则该权利即告终止。自此以后，承运人应听从收货人的指示。</p> <p>3. 收货人有权自运单签发之时起处置货物，如果发货人在运单中注明有如此说明。</p> <p>4. 如果收货人在行使其处置货物的权利时，已指示将货物交给另一方，那末其他人无权再指定其他收货人。</p> <p>5. 行使处置权应遵照下列条件：</p> <p>(a) 发货人或在运单第 3 款所述情况下拟行使其权利的收货人出示上面已列明对承运</p>	<p>第 18 条-货物处置权</p> <p>1. 发货人应有权通过随后给予指示处置货物和修改运输合同。特别是他可以要求承运人</p> <p>a) 停止运输货物；</p> <p>b) 延迟交付货物；</p> <p>c) 将货物交付给运单上注明的收货人以外的收货人；</p> <p>d) 在运单上注明的目的地点以外的地点交货。</p> <p>2. 即使发货人持有运单副本，发货人修改运输合同的权利仍应在下列情况下消灭：</p> <p>a) 收货人已持有运单；</p> <p>b) 收货人已接受货物；</p> <p>c) 收货人已根据第 17 条第 3 款主张其权利；</p> <p>d) 收货人根据第 3 款有权给予指示；从此时起，承运人应遵守收货人的指示和指令。</p>	<p>第 14 条-处置权持有人</p> <p>1. 应授予托运人处置货物的权利；特别是托运人要求中断货物运输、更改交货地点、或向非运输单证指明的收货人交付货物。</p> <p>2. 收货人在货物到达预定交货地点之后要求交付货物，以及在下列情况下，托运人的处置权即不复存在：</p> <p>(a) 凭运单进行运输的，运单原件已交给收货人；</p> <p>(b) 凭提单进行运输的，托运人已放弃其持有的所有原件，将其交给另一人。</p> <p>3. 签发运单时，托运人可通过在运单上作适当说明的方式放弃其处置权，将其让与收货人。</p> <p>第 15 条-行使处置权的条件</p> <p>托运人或第 14 条第 2 和第 3 款所指情况下的收货人如希望行使其处置权，必须：</p>	<p>第 12 条</p> <p>1. 托运人在负责履行运输合同规定的全部义务的条件下，有权对货物进行处置，即可以在出发地机场或者目的地机场将货物提回，或者在途中经停时中止运输，或者要求在目的地点或者途中将货物交给非原指定的收货人，或者要求将货物运回出发地机场。托运人不得因行使此种处置权而使承运人或者其他托运人遭受损失，并必须偿付因行使此种权利而产生的费用。</p> <p>2. 托运人的指示不可能执行的，承运人必须立即通知托运人。</p> <p>3. 承运人按照托运人的指示处置货物，没有要求出示托运人所收执的那份航空货运单或者货物收据，给该份航空货运单或者货物收据的合法持有人造成损失的，</p>	<p>第 12 条-处置货物的权利</p> <p>1. 托运人在负责履行运输合同规定的全部义务的条件下，有权对货物进行处置，即可以在出发地机场或者目的地机场将货物提回，或者在途中经停时中止运输，或者要求在目的地点或者途中将货物交给非原指定的收货人，或者要求将货物运回出发地机场。托运人不得因行使此种处置权而使承运人或者其他托运人遭受损失，并必须偿付因行使此种权利而产生的费用。</p> <p>2. 托运人的指示不可能执行的，承运人必须立即通知托运人。</p> <p>3. 承运人按照托运人的指示处置货物，没有要求出示托运人所收执的那份航空货运单或者货物收据，给该份航空货运单或者货物收据的合法持有</p>

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>示适当的身份证件。</p> <p>(b)签发查转运运输单证的，适用下列规则：</p> <p>(一)持单人是唯一的控制方，所签发的可转让运输单证不止一份正本的，所有正本单证的持有人是唯一的控制方。</p> <p>(二)持单人有权根据第12.1条通过将该可转让运输单证转给另一个人转让控制权，此种转让后转让人即失去其控制权。所签发的单证不止一份的，须转让所有正本单证方可实现控制权的转让。</p> <p>(三)为了行使控制权，如经承运人要求，持单人应向承运人出示可转让运输单证。所签发的单证不止一份正本的，应出具所有正本。</p> <p>(四)持单人发出的第11.1(一)、(二)和(四)条所提及的任何指示根据第11.3条生效后，即应在可转让运输单证中作出说明。</p> <p>(c)当签发可转让电子记录的：</p> <p>(一)持单人为唯一的控制方并有权根据第2.4条提及的程序规则通过转可转让电子记录将控制权转给另</p>				<p>人的新指示的第一份运单并向承运人赔偿由于执行该指示所涉及的所有费用、灭失或损坏。</p> <p>(b)当指示到达执行人手中时执行该指示是可能的，同时既不干扰承运人的正常工作的进行，也不妨碍其他货物的发货人或收货人；</p> <p>(c)该指示并不造成货物的分票。</p> <p>6.由于本条第5款(b)项的规定，当承运人不能执行收到的指示时，他应立即通知向其下达该指示的人。</p> <p>7.承运人未执行按本条规定的条件中给予的指示，或已执行指示而未要求出示第一份运单，应对由此引起的任何灭失或损坏向有权提赔人负责。</p>		<p>(a)在使用提单的情况下，在货物到达预定交货地点之前提交所有原件；</p> <p>(b)在使用运输单证而不是提单的情况下，提交该运输单证，其中应载有给予承运人的新指示；</p> <p>(c)向承运人偿付因执行这些指示而引起的所有费用和损失费；</p> <p>(d)在货物未到达预定交货地点就卸载的情况下，支付全部约定运费，除非运输合同另有规定。</p>	<p>承运人应当承担责任，但是不妨碍承运人对托运人的追偿权。</p> <p>4.收货人的权利依照第13条规定开始时，托运人的权利即告终止。但是，收货人拒绝接受货物，或者无法同收货人联系的，托运人恢复其处置权。</p>	<p>人造成损失的，承运人应当承担责任，但是不妨碍承运人对托运人的追偿权。</p> <p>4.收货人的权利依照第13条规定开始时，托运人的权利即告终止。但是，收货人拒绝接受货物，或者无法同收货人联系的，托运人恢复其处置权。</p>

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999 年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>一人，此种转让后转让人即失去其控制权。</p> <p>(一)为了行使其控制权，如经承运人要求，持单人应按照第 2.4 条提及的程序规则证明其是持单人。</p> <p>(二)持单人发出的第 11.1(一)、(二)和(四)条所提及的任何指示根据第 11.3 条生效后，即应在电子记录中作出说明。</p> <p>(d)虽有第 12.4 条规定，非托运人或非第 7.7 条提及的人未行使控制权即转让控制权，应在此种转让后被解除运输合同或本文书对控制方规定的责任。</p> <p>11.3(a) 在服从于本条 (b) 款和 (c) 款的规定的的前提下，如果第 11.1(一)、(二)或(三)条提到的任何指示</p> <p>(一)在送达执行人时能够按指示中的条件合理地执行；</p> <p>(二)不妨碍承运人或履约方的正常运作；以及</p> <p>(三)不会对承运人、履约方或同一航次运输的其他货物的任何利益方造成任何额外的费用、损失或损害，</p> <p>则承运人应执行该指示。如果</p>								

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>有理由预期，本款第(一)、(二)和(三)项中的一项或多项条件无法满足，则承运人没有义务执行该指示。</p> <p>(b)在任何情况下，控制方均应赔偿承运人、履约方以及同一航次运输的其他货物的利益方因执行本条提及的任何指示而可能发生的任何额外费用、损失或损害。</p> <p>(c)如果承运人(一)有理由预期执行本条提及的一项指示将造成额外的费用、损失或损害；并且(二)仍然愿意执行该指示，则承运人有权按合理预期的额外费用、损失或损害的总额向控制方收取担保。</p> <p>11.4 根据第 11.1(二)条规定的指示交付货物应视为在目的地交货，第 10 条中有关此种交付的规定适用于此种货物。</p> <p>11.5 承运人在其保管货物期间如有取得第 7.3(a)条所提之外的信息、指示或单证的合理需要，应向控制方索取此种信息、指示或单证。承运人作出合理努力后不能确定和找到控制方的，或控制方无法向承运</p>								

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999 年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>人提供适当信息、指示或单证的，该项义务应由托运人或第 7.7 条提及的人承担。</p> <p>11.6 当事人可协议变更第 11.1(一)和(二)以及第 11.3 条的规定。当事人还可限制或排除第 11.2(a)条所提及的控制权的可转让性。签发运输单证或电子记录的，必须在合同细节中说明本款提及的任何协议。</p>								

第 12 章-权利的转让

<p style="text-align: center;">文书</p>	<p>海牙-维斯比规则</p> <p>汉堡规则</p> <p>多式联运公约</p> <p>公路货运合同公约</p> <p>1999 年铁路货运合同统一规则- 铁路运输公约</p> <p>内河货运合同公约</p> <p>华沙公约</p> <p>蒙特利尔公约</p>
<p style="text-align: center;">第 12 条-权利的转让</p> <p>12.1.1 签发可转让运输单证的，持单人有权以下列方式通过向他人转让此种单证转让其中包含的权利， (一)如果是指示单证，适当背书给该其他人或空白背书，或 (二)如果是记名单证或空白背书单证，无须背书，或 (三)如果是凭记名方指示开出的单证而且转让是在第一持单人与该记名方之间发生，无须背书。</p> <p>12.1.2 签发可转让电子记录的，持单人有权根据第 2.4 条提及的程序规则通过转让电子记录转让其中包含的权利，不论该电子记录是不记名开出的还是凭记名方指示开出的。</p> <p>12.2.1 在不影响第 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，不能仅仅因为持有单证而承担运输合同项下的任何责任。</p> <p>12.2.2 任何不是托运人但行使运输合同项下任何权利的持单人，应承担运输合同项下的任何责任，但以此种责任已载入可转让运输单证或可转让电子记录或可从其中查明为限。</p> <p>12.2.3 任何不是托运人的持单人， (一)根据第 2.2 条与承运人约定以可转让电子记录替代可转让运输单证或以可转让运输单证替代可转让电子记录，或 (二)根据第 12.1 条转让其权利， 就第 12.2.1 和 12.2.2 条而言，并不是行使运输合同项下的任何权利。</p> <p>12.3 未根据运输合同签发可转让运输单证或可转让电子记录的，该应根据适用于该运输合同的国内法有关权利转让的规定转让运输合同项下的权利。这种权利的转让可以通过电子通信方法进行。转让人或受让人未将此种转让通知承运人，则控制权的转让不能完成。</p> <p>12.4 未根据运输合同签发可转让运输单证或可转让电子记录的，则当该运输合同项下的权利转让包括被转让权利的相关责任或与之而来的责任的转移时，转让人和受让人应在此种责任方面负连带责任。</p>	<p style="text-align: center;">其他任何公约均未有相应条款</p>

第 13 章-诉权

文书	1999 年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约
<p style="text-align: center;">第 13 条-诉权</p> <p>13.1 在不影响第 13.2 和 13.3 条的情况下，只能有以下各方对承运人或履约方主张运输合同项下的权利：</p> <p>(一) 托运人，</p> <p>(二) 收货人，</p> <p>(三) 托运人或收货人已向其让与权利的任何第三方，视上述哪一方因违反运输合同而遭受损失或损害而定，</p> <p>(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。</p> <p>诉权通过上述让与或代位而发生转移的，承运人和履约方有权针对该第三人援引根据运输合同和本文书享有的所有抗辩理由和责任限制。</p> <p>13.2 签发可转让运输单证或可转让电子记录的，持单人有权向承运人或履约方主张运输合同项下的权利，而无须证明其本人遭受了损失或损害。该持单人本人未遭受损失或损害的，应视其代表遭受此种损失和损害的一方行事。</p> <p>13.3 签发可转让运输单证或可转让电子记录的，且索赔人是第 13.1 条提及的人之一但不是持单人的，除负举证责任证明其因违反运输合同而遭受损失或损害之外，该索赔人还必须证明持单人未遭受此种损失或损害。</p>	<p style="text-align: center;">第 43 条-索赔</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 与运输合同有关的索赔必须以书面形式向可能被起诉的承运人提出。 2. 索赔可由有权向承运人起诉的人提出。 3. 发货人提赔必须出具运单副本。发货人不能出具副本的，必须出具收货人的授权书或提供收货人已拒绝接受货物的证据。 4. 运单已交给收货人的，收货人提赔必须出具运单。 5. 运单、副本以及货物的权利人认为适合于与索赔要求一并提交的任何其他单证，必须以原件或作为复制件出具，承运人有要求的，复制件应酌情经过适当验证。 6. 理赔时，承运人可要求出具运单、副本或交货付现凭单的原件，以便对这些单证进行背书，表明已予理赔。 <p style="text-align: center;">第 44 条-可对承运人起诉的人</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 在不违反第 3 和第 4 款规定的情况下，下列人员可提起基于运输合同的诉讼： <ol style="list-style-type: none"> a) 发货人、直到收货人发生下述行为时为止： <ol style="list-style-type: none"> 1. 已持有运单； 2. 已接受货物；或 3. 已根据第 17 条第 3 款和第 18 条第 3 款主张其权利； b) 收货人，从其发生下述行为时起： <ol style="list-style-type: none"> 1. 已持有运单； 2. 已接受货物； 3. 已根据第 17 条第 3 款和第 18 条第 3 款主张其权利； <ol style="list-style-type: none"> 3. 根据运输合同支付的款额的追偿诉讼，只能由付款人提起。 4. 交货付现付款的诉讼只能由发货人提起。 5. 发货人起诉必须出具运单副本。发货人不能出具副本的，必须出具收货人的授权书或提供收货人已拒绝接受货物的证据。必要时发货人必须提供运单缺失证明。 6. 运单已交给收货人的，收货人起诉必须出具运单。 <p style="text-align: center;">第 45 条-可被起诉的承运人</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 在不违反第 3 和第 4 款规定的情况下，基于运输合同的诉讼，只能对第一承运人、最后承运人或出现诉讼程序引发事件的运段的负责承运人提起。 2. 在连续承运人履行运输的情况下，如果运单上经其同意注明某一必须交付货物的承运人，即使该承运人既未收到货物也未接到运单，也可根据第 1 款对其提起诉讼。 3. 根据运输合同支付的款额的追偿诉讼，可对收取了该款额的承运人或对该款额收取人所代表的承运人提起诉讼。 4. 交货付现付款方面的诉讼只能对已在发货地点接管货物的承运人提起。 5. 诉讼是在涉及基于同一运输合同的主要索赔的程序中以反索赔方式或除外方式提起的，对第 1 至第 4 款中确定的承运人以外的承运人提起此种诉讼。 6. 只要本《统一规则》适用于替代承运人，也可对替代承运人提起诉讼。 7. 原告可在几个承运人之间作出选择的，其选择权在其对其中一个承运人提起诉讼时即告消灭；原告可在一个或多个承运人与替代承运人之间作出选择的，同样适用。

第 14 章-诉讼时效

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999 年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>第 14 条-诉讼时效</p> <p>14.1 未在一年期限内提起司法或仲裁程序的，免除承运人对货物的所有责任。未在一年期限内提起司法或仲裁程序的，免除托运人在本文第七章项下的所有责任。</p> <p>14.2 第 14.1 条提到的期限自承运人完成有关货物的交付之日起算，没有交付货物的，自本应交付货物的最后一日起算。期限起算当日不包括在该期限内。</p> <p>14.3 被索赔人可在该期限内任何时候通过向索赔人声明而延长该期限。再次声明或多次声明，可进一步延长该期限。</p> <p>14.4 即使在第 14.1 条提及的期限届满以后，根据本文书被认定负有责任的人仍可提起赔偿诉讼，但该赔偿诉讼必须在以下期限内较晚的期限内提起</p> <p>(a) 诉讼所在国的法律所允许的时间；或</p> <p>(b) 提起赔偿诉讼的人自下列事件之一发生之日起 90 天内，</p> <p>(一) 已解决索赔；或</p> <p>(二) 已收到向其本人送</p>	<p>第 3 条第(6)款</p> <p>遵照第 6 款之二的规定，除非从货物交付之日或应交付之日起一年内提出诉讼，承运人和船舶在任何情况下都免除对于货物的任何责任。但是，诉讼事由提出后，如经当事方同意，该期限可以延长。</p> <p>第 6 款之二.即使在前款规定的年期限满后，如果在受理该案的法院的法律准许的时间内，仍可以对第三者提出赔偿诉讼。但是，准许的时间不得少于三个月，自提出这种赔偿诉讼的人已经解决了对他本人的索赔或者从起诉传票送达他本人之日起算。</p>	<p>第 20 条-诉讼时效</p> <p>1.按照本公约有关货物运输的任何诉讼，如果在两年内没有提出司法或仲裁程序，即失去时效。</p> <p>2.时效期限自承运人交付货物或部分货物之日开始，如未交付货物，则自货物应交付的最后一日开始。</p> <p>3.时效期限开始之日不计算在期限内。</p> <p>4.被要求赔偿的人，可以在时效期限内的任何时间，向索赔人提出书面说明，延长时效期限。该期限还可以用另一次或多次声明再度延长。</p> <p>5.如果诉讼是在起诉地所在国国家法律许可的时间内提起，负有赔偿责任的人即使在以上各款规定的时效期限届满后，仍可以提起追赔的诉讼。但是，所许可的</p>	<p>第 25 条-诉讼时效</p> <p>1.根据本公约有关国际多式联运的任何诉讼，如果在两年期间内没有提起诉讼或交付仲裁，即失去时效。但是，如果在货物交付之日后六个月内，或于货物未交付时，在应当交付之日后六个月内，没有提出书面索赔通知，说明索赔的性质和主要事项，则诉讼在此期限届满后即失去时效。</p> <p>2.时效期间自多式联运经营人交付货物或部分货物之日的次一日起算，如货物未交付，则自货物应当交付的最后一日的次一日起算。</p> <p>3.接到索赔要求的人可于时效期间内随时向索赔人提出书面声明，延长时效期间。此种期间可用另一次声明或多次声明，再度</p>	<p>第 32 条</p> <p>1.按照本公约运输所引起的诉讼，其时效期限是一年，但如是故意的不当行为，或根据受理案件的法院或法庭地的法律认为过失与故意的不当行为相同时，时效期限为三年。时效期限开始起算的时间是：</p> <p>(a) 如货物系部分灭失、损坏或交货延迟，自交货之日起算；</p> <p>(b) 如系全部灭失，以议定的交货期限届满后第三十天，或如无议定的交货期限，则从承运人接管货物之日起第六十天开始起算；</p> <p>(c) 在所有其它情况下，在运输合同订立后满期三个月时起算。</p> <p>2.时效期限开始之日不应计算在期限内。</p> <p>2.时效期限因提出书面索赔而中止，直至承运人</p>	<p>第 47 条-诉权的消灭</p> <p>1.货物的权利人接受了货物，则在部分灭失、损失或超过运送期的情况下，由运输合同产生的对承运人的所有诉权即告消灭。</p> <p>2.但是，在下列情况下诉权不应消灭：</p> <p>a) 部分灭失或损坏的，</p> <p>1.该灭失或损坏须是在货物的权利人接受货物之前根据第 42 条确定的；</p> <p>2.本应根据第 42 条进行的这种确定完全是由于承运人的过失而被忽视的；</p> <p>b) 对不明显的灭失或损坏的存在的确是在货物的权利人接受货物之后作出的，货物的权利人须</p> <p>1.在发现灭失或损坏后立即在不迟于接受货物后的七天内根据第 42 条提出确定请求，并且</p> <p>2.此外，还证明</p>	<p>第 24 条-诉讼时效</p> <p>1.凡由本公约管辖的合同引起的诉讼，均自货物交付给或本应交付给收货人之日起一年后失去时效。时效期限起算日不包括在该期限内。</p> <p>2.被起诉的人可在时效期限内随时以向受损方提出书面声明的方式，延长时效期限。再次声明或多次声明，可进一步延长该期限。</p> <p>3.时效期限的停算和中断，由适用于运输合同的法律管辖。在诉讼程序期间提出索赔要求，其目的在于确定对造成损坏的事件所引起的所有索赔的有限责任分配比例的。应中断时效期。</p> <p>4.即使在本条第 1 和第 2 款规定的时效期限届满之后，根据本公约被认定负有责任的人仍可提起任何追偿诉讼，但程序须在提起诉</p>	<p>第 29 条</p> <p>1.诉讼应该在航空器到达目的地之日起，或应该到达之日起，或从运输停止之日起两年内提出，否则就丧失追诉权。</p>	<p>第 35 条-诉讼时效</p> <p>1.自航空器到达目的地点之日、应当到达目的地点之日或者运输终止之日起两年期间内未提起诉讼的，丧失对损害赔偿的权利。</p> <p>2.上述期间的计算方法，依照案件受理法院的法律确定。</p>

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>达的起诉文件。 [14.5 船舶的注册船东推翻根据第 8.4.2 条认定其为承运人的推定，即使第 14.1 条提及的期限届满，仍可以对光船承租人提起诉讼，但此种诉讼必须在以下期限中较晚的期限内提起 (a)在诉讼所在国法律允许的的时间内；或 (b)自注册船东同时做到以下两点之日起 90 天内 (一)证明该船在运输时被光船租用；以及 (二)适当指明光船承租人的身份。]</p>		<p>时间，从提起索赔诉讼的人已解决了对他的赔偿或从针对他的起诉传票送达他本人之日起算，不得少于 90 天。</p>	<p>延长。 4.除非一项适用的国际公约另有相反规定，根据本公约负有赔偿责任的人即使在上述各款规定的时效期间届满后，仍可在起诉地国家法律所许可的限期内提起诉讼，要求追偿，而此项所许可的限期，自提起此项追偿诉讼的人已清偿索赔要求或接到对其本人的诉讼传票之日起算，不得少于 90 日。</p>	<p>以书面通知拒绝索赔并将所附单据退回之日为止。如索赔的一部分已承认，则时效期限仅应对有争议部分的索赔恢复计算。收到索赔或答复和退回单据的举证应由援引这些事实的当事人负责。时效期限的计算不应被具有同一标的的进一步主张所中止。 3.除上述的第 2 款的规定外，时效期限的延长应由受理案件的法院或法庭地的法律决定。该法律也应制约新的诉讼权利的产生。 4.时效已过的诉讼权利不可以通过反索赔或抵销的方式行使。</p>	<p>该灭失或损坏是接管货物时至交货时这一期间发生的； c)超过运送期限的，货物的权利人须在六天内主张了其第 45 条第 1 款所指承运人之一的权利； d)货物的权利人须证明灭失或损坏是由于故意造成此种灭失或损坏或明知可能导致此种灭失或损坏而轻率地作为或不作为所造成的。 3.货物已根据第 28 条重新发送的，在部分灭失情况下或在损坏情况下由以前的运输合同之一产生的诉权即应消灭，如同仅有一项单一运输合同。 第 48 条-诉讼时效 1.由运输合同引起的某项诉讼的时效期限应为一年。但是，下列诉讼的时效期限应为两年： a)追偿承运人向收货人收取的交货付现付款；</p>	<p>讼的人解决索赔或收到向其本人送达的诉讼文件之日起 90 天之内提起，或在诉讼所在国的法律规定的较长期限内提起。 5.因时间推移而失去时效的诉权，不得以反索赔或抵销方式行使。</p>		

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999 年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
					<p>b)追偿承运人进行的出售所得收益;</p> <p>c)灭失或损坏是由于故意造成此种灭失或损坏或明知可能导致此种灭失或损坏而轻率地作为或不作为所造成;</p> <p>d)在第 28 条规定的情况下, 基于重新发货之前的运输合同之一。</p> <p>2.对下列诉讼计算时效期限:</p> <p>a)对全部灭失的赔偿, 从运送期届满后第三十天起算;</p> <p>b)对部分灭失、损坏或超过运送期限的赔偿, 从交付货物之日起的;</p> <p>c)所有其他情况, 从可行使诉权之日起算。</p> <p>时效期限的起算日不包括在期限内。</p> <p>3.根据第 43 条提出书面索赔要求, 时效期限应暂停计算, 直到承运人以书面通知方式表明其拒绝该索赔要求并退还随索赔要求书一并提交的其</p>			

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999 年铁路货运 合同统一规则- 铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
					<p>他单证之日为止。索赔要求中已有部分被接受的，应重新开始对索赔要求中仍有争议的部分计算时效期限。对索赔要求书的收到、答复以及单证的退还的举证责任，应由依赖这些事实的当事方承担。时效期限不因含有同一标的的进一步索赔而停算。</p> <p>4. 已失去时效的诉权，即使是以反索赔方式也不得进一步行使，或以除外方式依赖。</p> <p>5. 在其他方面，时效期限的停算和中断应受本国法律的管辖。</p>			

第 15 章-共同海损

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999 年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>第 15 条-共同海损</p> <p>15.1 本文书的任何规定不妨碍适用运输合同或国内法中关于共同海损理算的规定。</p> <p>15.2 除诉讼时效的规定外，本文书有关承运人对货物灭失或损坏的赔偿责任的规定也可用以确定收货人可否拒绝共同海损分摊，并用以确定承运人就已支付的任何此种分摊额或救助费对收货人的赔偿责任。</p>		<p>第 24 条-共同海损</p> <p>1. 本公约各条规定不妨碍海上运输合同或国家法律中关于共同海损理算的规定的适用。</p> <p>2. 除第 20 条外，本公约关于承运人对货物灭失或损坏的赔偿责任的规定，也决定收货人是否可以拒绝共同海损分摊和承运人对收货人已交付的任何此种分摊额或已支付的任何救助费的赔偿责任。</p>	<p>第 29 条-共同海损</p> <p>1. 本公约不得妨碍多式联运合同或国家法律中有关共同海损理算规定的适用。</p> <p>2. 除第 25 条外，本公约中有关多式联运经营人对货物的灭失或损坏应负赔偿责任的规定，也确定收货人是否可以拒绝共同海损的分摊，以及确定多式联运经营人对收货人已作的此种分摊或已支付的救助费用的赔偿责任。</p>			<p>第 26 条-共同海损</p> <p>本公约中的任何规定均不妨碍适用运输合同或本国法律中关于损害赔偿额和发生共同海损时应付分摊额的规定。</p>		

第 16 章-其他公约

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999 年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>第 16 条-其他公约</p> <p>16.1 本文书并不改变关于[海运]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。</p> <p>16.2 对于根据任何有关海上旅客及其行李运输的公约或国内法应由承运人负责的任何行李灭失或损坏或延迟交付，不产生本文书规定的赔偿责任。</p> <p>16.3 对于核事故造成的损害，核设施的经营人根据以下规定对这种损害负有责任的，不产生任何本文书规定的赔偿责任：</p> <p>(a)经 1964 年 1 月 28 日附加议定书修订的 1960 年 7 月 29 日关于核能领域第三方责任巴黎公约或 1963 年 5 月 21 日关于核损害民事责任维也纳公约，或</p> <p>(b)管辖此类损害</p>	<p>第 8 条</p> <p>本公约各条规定，都不影响有关海运船舶所有人责任限制的任何现行法令所规定的承运人的权利和义务。</p>	<p>第 25 条-其他公约</p> <p>1.本公约不改变有关海运船舶所有人责任限制的国际公约或国家法律中规定的承运人、实际承运人和他们的受雇人和代理人的权利或义务。</p> <p>2.本公约第 21 条和第 22 条的各项规定不妨碍在本公约缔结之日已生效的有关该两条所处理事项的任何其他多边公约的强制性规定的适用，但须争端完全发生在其主要营业所位于这种其他公约的缔约国内的当事方之间。但是，本款不影响本公约第 22 条第 4 款的适用。</p> <p>3.对核事故造成的损害，按本公约规定不发生赔偿责任，如果核装置操作人根据下列规定对该损害负赔偿责任：</p> <p>(a)根据经 1964 年 1 月 28 日补充议定书修订的 1960 年 7 月 29</p>	<p>第 4 条-多式联运的管理</p> <p>1.本公约不得影响任何有关运输业务管理的国际公约或国家法律的适用，或与之相抵触。</p> <p>2.本公约不得影响各国在国家一级管理多式联运业务和多式联运经营人的权利，包括就下列事项采取措施的权利：多式联运经营人、托运人、各国主管当局之间就运输条件进行协商，特别是在引用新技术开始新的运输业务之前进行协商；颁发多式联运经营人的许可证；参加运输；为了本国的经济和商业利益而采取一切其他措施。</p> <p>3.多式联运经营人应遵守其营业所在国所适用的法律和本公约的规定。</p> <p>第 30 条-其他公约</p> <p>1.本公约不改变国际公约及其修正案或国家法律</p>					<p>第 55 条-与其他华沙公约文书的关系</p> <p>在下列情况下，本公约应当优先于国际航空运输所适用的任何规则：</p> <p>1.该项国际航空运输在本公约当事国之间履行，而这些当事国同为下列条约的当事国：</p> <p>(a)1929 年 10 月 12 日在华沙签订的《统一国际航空运输某些规则的公约》（以下简称华沙公约）；</p> <p>(b)1955 年 9 月 28 日订于海牙的《修订 1929 年 10 月 12 日在华沙签订的统一国际航空运输某些规则的公约的议定书》（以下简称海牙议定书）；</p> <p>(c)1961 年 9 月 18 日在瓜达拉哈拉签订的《统一非缔约承运人所办国际航空运输某些规则以补充华沙公约的公约》（以下简称</p>

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>赔偿责任的国内法，但以该国内法在所有方面同巴黎公约或维也纳公约一样有利于可能遭受损害的人为条件。</p>		<p>日关于核能领域第三方赔偿责任的巴黎公约或者根据1963年5月21日关于核损害民事赔偿责任的维也纳公约，或</p> <p>(b)根据规定对这种损害赔偿的国家法律，但此种法律须在各方面都同巴黎公约或维也纳公约那样有利于可能遭受损害的人。</p> <p>4.如按照有关海上运送旅客及其行李的任何国际公约或国家法律，承运人对行李的任何灭失、损坏或延迟交付赔偿责任，则根据本公约规定不发生赔偿责任。</p> <p>5.本公约各项规定不妨碍缔约国应用在本公约缔结之日已经生效的任何其他国际公约，而该公约是强制性地适用于主要运输方式不是海上运输的货物运输合同。本规定也适用于此种国际公约以后的任何修订或修改。</p>	<p>为限制海运船舶和内河船舶所有人的赔偿责任而规定的权利或义务，这些国际公约为：1924年8月25日《统一关于海运船舶所有人赔偿责任限制的某些规则的布鲁塞尔国际公约》；1957年10月10日《关于海运船舶所有人赔偿责任限制的布鲁塞尔国际公约》；1976年11月19日《伦敦海事索赔责任限制公约》；以及1973年3月1日《关于内河船舶所有人赔偿责任限制的日内瓦公约》。</p> <p>2.如果发生争议的当事双方，其主要营业所均在其他国际公约的缔约国境内，则本公约第26和第27条的规定不得妨碍适用各该其他国际公约有关这两条所述事项的强制性规定。但是，本款不影响本公约第27条第3款的适用。</p> <p>3.根据本公约的</p>					<p>瓜达拉哈拉公约)；</p> <p>(d)1971年3月8日在危地马拉城签订的《修订经1955年9月28日订于海牙的议定书修正的1929年10月12日在华沙签订的统一国际航空运输某些规则的公约的议定书》(以下简称危地马拉城议定书)；</p> <p>(e)1975年9月25日在蒙特利尔签订的修订经海牙议定书或者经海牙议定书和危地马拉城议定书修正的华沙公约的第一号至第三号附加议定书以及蒙特利尔第四号议定书(以下简称各个蒙特利尔议定书)；或者</p> <p>2.该项国际航空运输在本公约的一个当事国领土内履行，而该当事国是上述(a)项至(e)项所指一个或者几个文件的当事国。</p>

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
		<p>第 31 条-退出其他公约</p> <p>1.在成为本公约缔约国时，凡是 1924 年 8 月 25 日在布鲁塞尔签订的关于统一提单若干规则的国际公约（1924 年公约）的缔约国，都必须通知作为 1924 年公约保管人的比利时政府退出该公约，并声明该退出自本公约对该国生效之日起生效。</p> <p>2.按照第 30 条第 1 款规定，本公约生效时，本公约的保管人必须将生效日期和本公约对其生效的缔约国国名，通知 1924 年公约的保管人比利时政府。</p> <p>3.条第 1 款和第 2 款的规定，对 1968 年 2 月 23 日签订的修改 1924 年 8 月 25 日在布鲁塞尔签订的关于统一提单若干规则的国际公约的议定书的缔约国相应适用。</p> <p>4.尽管有本公约</p>	<p>规定，对核事故引起的损害不负赔偿责任，如果根据下列公约或国家法律核装置经营者应对此种损害负责：</p> <p>(a)经 1964 年 1 月 28 日《补充议定书》修正的 1960 年 7 月 29 日《关于核能领域第三方赔偿责任的巴黎公约》，或 1963 年 5 月 21 日《关于核损害民事赔偿责任的维也纳公约》，或这些公约的修正案，或</p> <p>(b)国家法律中关于核损害赔偿的规定，如果这种法律在所有方面都和《巴黎公约》或《维也纳公约》同样有利于可能遭受核损害的人。</p> <p>4.货物运输，例如按照 1956 年 5 月 19 日《关于国际公路货物运输合同的日内瓦公约》第 2 条的规定进行，或按照 1970 年 2 月 7 日《伯尔尼铁路货物运输公约》第 2 条的规定进</p>					

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
		<p>第 2 条规定，就本条第 1 款而言，缔约国如果需要，可以推迟退出 1924 年公约和经过 1968 年议定书修改的 1924 年公约，推迟的最长期限为自本公约生效之日起五年，在这种情况下，它应把自己的意图通知比利时政府。在此过渡期间，该缔约国必须对其他缔约国适用本公约，而不适用任何其他公约。</p>	<p>行，而上述公约的缔约国必须对这种货物运输适用这种公约，则就本公约第 1 条第 1 款的含义而言，对这种运输公约的缔约国不应视为国际多式联运。</p>					

第 17 章-合同自由的限度

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999 年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>第 17 条-合同自由的限度</p> <p>17.1(a)除非本文书另有规定,任何偏离本文书规定的合同条款,其用意或效果是直接地或间接地排除、[或]限制[,或增加]承运人,履约方,托运人,控制方或收货人在违反本文书规定的任何义务时的责任的,在此范围内一概无效。</p> <p>(b)[虽有(a)款的规定,承运人或履约方可增加其在本文书项下的责任和义务。]</p> <p>(c)任何将货物的保险利益让与承运人的条款一概无效。</p> <p>17.2 虽有本文书第 5 和 6 章的规定,承运人和任何履约方仍可在下述条件下通过运输合同的条款排除或限制其对货物灭失或损坏的赔偿责任:</p> <p>(a)货物是活动物,或</p> <p>(b)货物的性质或状况或进行运输的情况和条件使之有理由达成一项特别协议,但须以不涉及正常贸易过程中</p>	<p>第 3 条第(8)款</p> <p>运输合同中的任何条款、约定或协议,凡是解除承运人或船舶对由于疏忽、过失或未履行本条规定的责任和义务,因而引起货物或关于货物的灭失或损害的责任的,或以不同于本公约的规定减轻这种责任的,则一律无效。有利于承运人的保险利益或类似的条款,应视为属于免除承运人责任的条款。</p> <p>第 5 条</p> <p>承运人可以自由地全部或部分放弃本公约中所规定的他的权利和豁免,或增加他所应承担的任何一项责任和义务。但是这种放弃或增加,须在签发给托运人的提单上注明。</p> <p>本公约的规定,不适用于租船合同,但如果提单是根据租船合同签发的,则上述提单应符合本公</p>	<p>第 23 条-合同条款</p> <p>1.海上运输合同、提单或证明海上运输合同的其他单证中的任何条款,在其直接或间接违背本公约规定的范围内,均属无效。这种条款的无效不影响作为该合同或单证的其他部分规定的效力。将货物的保险利益让给承运人的条款,或任何类似条款,均属无效。</p> <p>2.尽管有本条第 1 款的规定,承运人可以增加本公约中规定的他的责任和义务。</p> <p>3.在签发提单或证明海上运输合同的其他单证时,其中必须载有一项声明,说明该项运输遵守本公约的各项规定,任何背离本公约而有害于托运人或收货人的条款,均属无效。</p> <p>4.如有关货物的索赔人由于本条款使某项合同条</p>	<p>第 3 条-强制适用</p> <p>1.根据第 2 条受本公约制约的多式联运合同一经签订,本公约各项规定即应对这种合同强制适用。</p> <p>2.本公约的任何规定不得影响发运人选择多式联运或分段运输的权利。</p> <p>第 28 条-合同条款</p> <p>1.多式联运合同或多式联运单据内的任何条款,如果直接或间接违背本公约的规定,概属无效。此种条款的无效不影响以该条款构成其一部分的其他规定的效力。将货物的保险利益让与多式联运经营人的条款或任何类似条款,概属无效。</p> <p>2.虽有本条第 1 款的规定,经发运人同意,多式联运经营人仍可增加其按照本公约所负的责任和义务。</p>	<p>第 40 条</p> <p>承运人应有权在他们中间同意第 37 和 38 条以外的其它规定。</p> <p>第 41 条</p> <p>1.遵照第 40 条规定,直接或间接违背本公约的任何规定,概属无效。该规定的无效不涉及合同其它规定的无效。</p> <p>2.特别是给予承运人的保险利益或任何其它类似条款或任何转嫁举证责任的条款,均属无效。</p>	<p>第 5 条-强制性法律</p> <p>除非本《统一规则》另有规定,否则,无论是直接还是间接背离本《统一规则》的任何规定均属无效。此种规定的无效不应涉及运输合同中其他规定的无效。尽管如此,承运人承担的责任和义务仍可大于本《统一规则》所规定的责任和重于其中所规定的义务。</p>	<p>第 25 条-合同条款的无效</p> <p>1.在不违反第 20 条第 4 款的情况下,任何合同条款,凡意在排除、限制或增加承运人、实际承运人或其受雇人或代理人负有的本公约意义内的责任的,而且意在转移举证责任或缩短第 23 条和第 24 条所指的索赔期限或时效期限的,均属无效。任何让予有利于承运人的货物保险利益的条款,也属无效。</p> <p>2.虽有本条第 1 款的规定,在不妨碍第 21 条的情况下,仍允许在合同条款中具体指明承运人或实际承运人对下列原因造成的灭失不负责任:</p> <p>(a)船长、引水员或在航行期间或在推船型或拖船型船队的组成或解散过程中为船舶、推船或拖船提供服务的任何其他人员的作为</p>	<p>第 23 条</p> <p>1.任何旨在免除本公约规定的承运人责任或者降低本公约规定的责任限额的条款,均属无效,但是,此种条款的无效,不影响整个合同的效力,该合同仍受本公约规定的约束。</p> <p>2.本条第 1 款不适用于关于由所运输货物的固有缺陷、质量或瑕疵造成的灭失或损坏的规定。</p> <p>第 32 条</p> <p>合同中载列的任何条款和在损失发生前订立的任何特别协议,凡当事各方借以违背本公约的规则,无论是选择所适用的法律还是变更管辖权的规定,均不产生效力。但在不违反本公约的情况下,允许对货物运输制定仲裁条款,如果这种仲裁是在第 28 条第 1 款所规定的管辖区之一进行的话。</p>	<p>第 26 条-合同条款的无效</p> <p>任何旨在免除本公约规定的承运人责任或者降低本公约规定的责任限额的条款,均属无效,但是,此种条款的无效,不影响整个合同的效力,该合同仍受本公约规定的约束。</p> <p>第 27 条-合同自由</p> <p>本公约不妨碍承运人拒绝订立任何运输合同、放弃根据本公约能够获得任何抗辩理由或者制定同本公约规定不相抵触的条件。</p>

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
<p>进行的正常商业货运而且对该货物的运输未签发或不会签发可转让运输单证或可转让电子记录为条件。</p>	<p>约的规定。本公约中的任何规定，都不得妨碍在提单中加注有关共同海损的任何合法条款。</p> <p>第6条</p> <p>虽有前述各条规定，只要不违反公共秩序，承运人、船长或承运人的代理人得与托运人就承运人对任何特定货物应负的责任和应尽的义务，及其所享受的权利与豁免，或船舶适航的责任等，以任何条件，自由地订立任何协议。或就承运人雇佣人员或代理人在海运货物的装载、搬运、配载、运送、保管、照料和卸载方面应注意及谨慎的事项，自由订立任何协议。但在这种情况下，必须是未曾签发或将不签发提单，而且应将上述协议的条款载入不得转让并注明这种字样的收据内。这样订立的任何协议，都具有完</p>	<p>款成为无效或由于漏载本条第3款所指的声明而遭受损失时，为了给予索赔人赔偿，承运人必须按照本公约规定对货物的任何灭失或损坏以及延迟交付支付所要求的限额内的赔偿金。此外，承运人必须赔偿索赔人为行使其权利而产生的费用，但在援引上述规定的诉讼中所发生的费用，应按照国家法律确定。</p>	<p>3.多式联运单据应载有一项声明，说明国际多式联运必须遵守本公约的规定，背离本公约而使发货人或收货人受到损害的任何规定，概属无效。</p> <p>4.如果有有关货物索赔人由于根据本条而无效的条款，或由于漏载本条第3款所指的声明而遭受损失，多式联运经营人必须按照本公约的规定，就货物的灭失、损坏或延迟交付，给予索赔人以必要的赔偿。此外，多式联运经营人并须就索赔人为了行使其权利而引起的费用，给付赔偿，但援用下述规定所引起的诉讼费用，则应按照国家法律决定。</p>			<p>或不作为，但以承运人遵守第3条第3款对船务人员规定的义务为条件，除非该作为或不作为是由于故意造成损坏或明知可能造成此种损坏而仍轻率地行事所致；</p> <p>(b)船上失火或爆炸，而又无法证明该失火或爆炸是由于承运人或实际承运人或其受雇人或代理人的过失或是由于船舶的缺陷所致；</p> <p>(c)其船舶或其租借或租用的船舶启航之前即已存在着缺陷，但其须证明，即使履行应尽的职责也不可能查出该缺陷。</p>	<p>第33条</p> <p>除第5条第3款规定之外，本公约中的任何规定不妨碍承运人拒绝签订任何运输合同或制订同本公约条款不相抵触的规章。</p> <p>第34条</p> <p>第3至第8条关于运输凭证的规定，不适用于超出航空承运人正常业务范围在特殊情况下进行的运输。</p>	

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999 年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
	<p>全的法律效力。但本条规定不适用于依照普通贸易程序成交的一般商业货运，而仅在拟装运的财物的性质和状况，或据以进行运输的环境、条款和条件，有订立特别协议的合理需要时，才能适用。</p> <p>第 7 条</p> <p>本条约中的任何规定，都不妨碍承运人或托运人就承运人或船舶对海运船舶所载货物于装船以前或卸船以后所受灭失或损害，或与货物的保管、照料和搬运有关的灭失或损害所应承担的责任与义务，订立任何协议、规定、条件、保留或免责条款。</p>							

第 三 章-管辖权和仲裁

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
尚未列入条文		<p>第 21 条-管辖权</p> <p>1.按本公约规定在有关货物运输的司法程序中,原告可以选择在这样的法院提起诉讼,按照该法院所在国法律该法院有权管辖,并且下列地点之一位于该法院管辖范围:</p> <p>(a)被告的主要营业所,或如无主要营业所时,其通常住所;或</p> <p>(b)合同订立地,但该合同须是通过被告在该地的营业所、分支机构或代理机构订立的;或</p> <p>(c)装货港或卸货港;或</p> <p>(d)海上运输合同中为此目的指定的任何其他地点。</p> <p>2.(a)尽管有本条上述各项规定,如果载货船舶或属于同一船舶所有人的任何其他船舶,在一个缔约国的任何一个港口或地点,按照该国适用的法律规则和国际法</p>	<p>第 26 条-管辖</p> <p>1.在根据本公约进行的有关国际多式联运的司法程序中,原告可在他选择的法院提起诉讼,该法院按其所在国法律规定有权管辖,而且下列地点之一是在其管辖范围之内:</p> <p>(a)被告主要营业所,或者,如无主要营业所,被告的经常居所;或者</p> <p>(b)订立多式联运合同的地点,而且合同是通过被告在该地的营业所、分支或代理机构订立;或者</p> <p>(c)接管国际多式联运货物的地点或交付货物的地点;或者</p> <p>(d)多式联运合同中为此目的所指定并在多式联运单据中载明的任何其他地点。</p> <p>2.根据本公约有关国际多式联运的任何诉讼程序均不得在本条第 1 款所没有规定的地点进行。本</p>	<p>第 31 条</p> <p>1.在根据本公约中进行的由运输引起的法律程序中,原告可在双方协议指定的缔约国的任何法院或法庭提起,也可以在下列地点所属的国家的法院或法庭提起诉讼:</p> <p>(a)被告的通常住所或主要营业所、或者经手订立合同的分支机构或代理机构的所在地;或</p> <p>(b)承运人接管货物的地点或指定的交货地点。</p> <p>2.关于本条第 1 款所述索赔,如已向根据该款有管辖权的法院或法庭提起诉讼或此类法院或法庭已就此项索赔作出判决,除非受理第一次诉讼的法院或法庭的判决在提起新诉讼的国家不能执行,否则相同当事人之间不得基于相同理由提起新的诉讼。</p> <p>3.如果在本条第</p>	<p>第 46 条-法院地</p> <p>1.可向当事人协议指定的成员国的法院或法庭,或向以一国家的法院或法庭提起基于本《统一规则》的诉讼:</p> <p>a) 被告的住所或惯常居住地、其主要营业地、或订立运输合同的分支机构或代理机构位于其境内,或</p> <p>b) 承运人接管货物的地点或指定交货地点位于其境内。</p> <p>其他法院或法庭不得受理上述诉讼。</p> <p>2.即将向根据第 1 款有管辖权的法院或法庭提起基于本《统一规则》的诉讼的,或这样的法院或法庭已在这种诉讼中作出判决的,不可出于同样的理由在同样的当事人之间提起任何新的诉讼,除非受理第一诉讼的法院或法庭作出的判决在提起新的诉讼</p>		<p>第 28 条</p> <p>1.有关赔偿的诉讼,应按原告的选择,在一个缔约国的领土内,向承运人惯常住所地或其总管理处所在地或签订契约的机构所在地拥有管辖权的法院提出,或向目的地拥有管辖权的法院提出。</p> <p>2.程序问题应由受案法院的法律管辖。</p>	<p>第 33 条-管辖权</p> <p>1.损害赔偿诉讼必须在一个当事国的领土内,由原告选择,向承运人住所地、主要营业地或者订立合同的营业地的法院,或者向目的地点的法院提起。</p> <p>2.对于因旅客死亡或者伤害而产生的损失,诉讼可以向本条第 1 款所述的法院之一提起,或者在这样一个当事国领土内提起,即在发生事故时旅客的主要且永久居所在该国领土内,并且承运人使用自己的航空器或者根据商务协议使用另一承运人的航空器经营到达该国领土或者从该国领土始发的旅客航空运输业务,并且在该国领土内该承运人通过其本人或者与其有商务协议的另一承运人租赁或者所有的处所从事其旅客航空运输经</p>

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
		<p>规则被扣留，就可在该港口或该地点的法院提起诉讼。但是，在这种情况下，一经被告请求，原告必须将诉讼转移到由原告选择的本条第1款所指的管辖法院之一，以对索赔作出判决。但在诉讼转移之前，被告必须提供足够的保证金，以确保支付在诉讼中可能最后判给原告的金额。</p> <p>(b)一切有关保证金是否足够的问题，应由扣留港口或地点的法院裁定。</p> <p>3.按照本公约有关货物运输的一切法律诉讼，不得在本条第1或第2款没有规定的地点提起。本款的规定不妨碍缔约国采取临时性或保护性措施的管辖权。</p> <p>4.(a)如已在按本条第1或第2款规定有管辖权的法院提起诉讼，或已由这样的法院作出判决，相同当事方之间不</p>	<p>条各款并不妨碍各缔约国采取临时性或保护性措施的管辖权。</p> <p>3.虽有本条上述各项规定，如果当事双方在索赔发生之后达成协议，指定原告可以提起诉讼的地点，则该项协议有效。</p> <p>4.(a)如果已根据本条各项规定提起诉讼，或者对于该诉讼已作出判决，原当事人之间不得就同一理由提起新的诉讼，除非第一次诉讼的判决不能在提起新诉讼的国家中执行。</p> <p>(b)就本条而言，凡为使判决得以执行而采取措施，或者在同一国内将一项诉讼转移到另一法院，都不得视为提起新诉讼。</p> <p>第27条-仲裁</p> <p>1.除按本条各项规定外，当事各方可用书面载明的协议，规定将根据本公约发生的有关国际多式联运的任何争议交付仲裁。</p>	<p>1款所述的任何诉讼中，由一个缔约国的法院或法庭作出的判决在该国已经可以执行，一旦在任何其它缔约国办妥所需手续，该判决也可以在其中每一个缔约国执行。所需手续不应涉及拟重新开审案件的实质问题。</p> <p>4.本条第3款规定适用于审理后的判决、缺席判决和法院裁定所确认的和解，但不适用于临时判决或使全部或部分败诉的原告赔偿诉讼费用以外的损失的决定。</p> <p>5.对根据本公约进行的由运输引起的诉讼，不应向在缔约国之一有住所或营业所的任何缔约国国民要求费用担保。</p>	<p>的所在国不可执行。</p>			<p>营。</p> <p>3.就第2款而言，</p> <p>(a)“商务协议”系指承运人之间就其提供联营旅客航空运输业务而订立的协议，但代理协议除外；</p> <p>(b)“主要且永久居所”系指事故发生时旅客的那一个固定和永久的居住地。在此方面，旅客的国籍不得作为决定性的因素。</p> <p>4.诉讼程序适用案件受理法院的法律。</p> <p>第34条-仲裁</p> <p>1.在符合本条规定的条件下，货物运输合同的当事人可以约定，有关本公约中的承运人责任所发生的任何争议应当通过仲裁解决。此协议应当以书面形式订立。</p> <p>2.仲裁程序应当按照索赔人的选择，在第33条所指的其中一个管辖区内进行。</p> <p>3.仲裁员或者仲裁庭应当适用本公约的规定。</p>

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
		<p>得基于相同理由，提起新的诉讼，除非受理第一次诉讼的法院的判决在提起新诉讼地的国家不能执行；</p> <p>(b)就本条而言，为执行判决而采取措施，不应视为提起新的诉讼；</p> <p>(c)就本条而言，按照本条第 2 款 (a)项将诉讼转移到同一个国家的另一法院，或转移到另一个国家的法院，不应视为提起新的诉讼。</p> <p>5.尽管有以上各款的规定，在按照海上运输合同提出索赔之后，当事各方达成的指定索赔人可以提起诉讼的地点的协议应属有效。</p> <p>第 22 条-仲裁</p> <p>1.按照本条各项规定，当事各方可以用书面证明的协议规定，按照本公约可能发生的有关货物运输的任何争端应提交仲裁。</p> <p>2.如租船合同载</p>	<p>2.仲裁应依索赔人的选择，在下列地点之一提起：</p> <p>(a)下列各地所在国中任一地点：</p> <p>(一)被告的主要营业所，或者，如无主要营业所，被告的经常居所；或者</p> <p>(二)订立多式联运合同的地点，而且合同是通过被告在该地的营业所、分支或代理机构订立；或者</p> <p>(三)接管国际多式联运货物的地点或交付货物的地点；或者</p> <p>(b)仲裁条款或协议中为此目的所指定的任何其他地点。</p> <p>3.仲裁员或仲裁法庭应适用本公约的各项规定。</p> <p>4.本条第 2 款和第 3 款的规定应视为每项仲裁条款或协议的一部分，仲裁条款或协议中与之相抵触的任何规定，概属无效。</p> <p>5.当事双方在有关国际多式联运的索赔发生之后订立的仲裁协</p>					<p>4.本条第 2 款和第 3 款的规定应当视为每一仲裁条款或者仲裁协议的一部分，此种条款或者协议中与上述规定不一致的任何条款均属无效。</p>

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
		<p>有该合同引起的争端应提交仲裁的条款，而依据租船合同签发的提单并未特别注明此条款对提单持有人具有约束力，则承运人不得对相信提单的提单持有人援引该条款。</p> <p>3.原告可以选择在下列地点之一，提起仲裁程序：</p> <p>(a)一国的某一地点，该国领土内应有：</p> <p>(一)被告的主要营业所，或无主要营业所时，其通常住所；或</p> <p>(二)签订合同地，但该合同须是通过被告在该地的营业所、分支机构或代理机构订立的；或</p> <p>(三)装货港或卸货港；或</p> <p>(b)仲裁条款或协议中为此目的而指定的任何地点。</p> <p>4.仲裁员或仲裁庭应当适用本公约的各项规则。</p> <p>5.本条第3和第4款规定应视为每一仲裁条款或协</p>	<p>议，其效力不受本条规定的影</p>					

文书	海牙-维斯比规则	汉堡规则	多式联运公约	公路货运合同公约	1999年铁路货运合同统一规则-铁路运输公约	内河货运合同公约	华沙公约	蒙特利尔公约
		<p>议的一部分，仲裁条款或协议中与此两款不符的任何规定，均属无效。</p> <p>6.本条各款不影响按照海上运输合同提出索赔之后，当事各方所订立的有关仲裁协议的效力。</p>						