



大会

Distr.: Limited
10 August 2006
Chinese
Original: English

联合国国际贸易法委员会

第三工作组（运输法）

第十八届会议

2006年11月6日至17日，维也纳

运输法：拟订[全程或部分途程][海上]货物运输公约草案

承运人的赔偿责任限制

秘书处的说明

在第三工作组（运输法）第十八届会议筹备期间，中国政府向秘书处提交了一份有关[全程或部分途程][海上]货物运输公约草案中承运人赔偿责任限制的文件，现列为本文附件。中国政府称，该案文的目的是通过把各代表团发表的意见和评述汇编成一份供工作组讨论的单一文件，促进工作组对承运人违反公约草案对其规定的义务情况下的赔偿责任限制这一议题的审议。

附件中的文件按秘书处收到的原样转载。



附件

一. 导言

1. 2002 年 9 月 16 日至 20 日在维也纳召开的第三工作组（运输法）第十届会议首次就承运人的赔偿责任限制问题展开了讨论（见 A/CN.9/525，第 65 至 70 段和第 81 至 92 段）。2004 年 5 月 3 日至 14 日在纽约举行的第三工作组（运输法）第十三届会议举行了关于承运人赔偿责任限制问题的第二轮讨论（见 A/CN.9/552，第 38 至 51 段（赔偿责任限制的基础）、第 25 至 31 段（对迟延造成的损失的责任）和第 51 至 62 段（赔偿责任限制权的丧失））。这次讨论之后，工作组请联合国国际贸易法委员会（贸易法委员会）秘书处起草一份关于修订已审议条款的计划。有关赔偿责任限制的各项条款的案文草案载于 A/CN.9/WG.III/WP.39 第 3 段和第 6 至 8 段。秘书处于 2005 年 11 月编写并提交了一份新的公约草案合并案文，并作为 A/CN.9/WG.III/WP.56 号文件印发。A/CN.9/WG.III/WP.56 中关于赔偿责任限制的条文在总体结构上与 A/CN.9/WG.III/WP.39 有一定的不同。A/CN.9/WG.III/WP.56 包含一个关于赔偿责任限制的独立的第 13 章，其中包括第 64 条草案：赔偿责任限制的基础（对应于 A/CN.9/WG.III/WP.39 中的第 18 条草案）、第 65 条草案：对迟延造成的损失的责任（对应于 A/CN.9/WG.III/WP.39 中的第 16(2)条草案）、第 66 条草案：赔偿责任限制权的丧失（对应于 A/CN.9/WG.III/WP.39 中的第 19 条草案）和第 104 条草案：对限额的修正（对应于 A/CN.9/WG.III/WP.39 中的第 18 条(之二)草案）。本文件是以 A/CN.9/WG.III/WP.56 中的公约草案案文为基础的。

2. 2005 年 11 月，中国代表团向所有感兴趣的代表团分发了关于承运人赔偿责任限制问题的非正式调查表。本文件的目的是促进工作组对这一议题的讨论。有五个代表团提交了它们对调查表的答复。本文件所载的案文并不一定反映中国代表团的看法，但体现了可能达成的妥协，工作组似宜对此加以考虑。

二. 第 13 章的核心条文

3. 公约草案第 13 章的核心条文是第 64 条草案：赔偿责任限制的基础。
4. 第 64 条草案第 1 款规定了赔偿责任限额。它采用了每件和每公斤的限额方法，并将已申报价值的货物和当事人之间存在其他协议的货物排除在外。
5. 第 64 条草案第 2 款包含两个备选案文，其中备选案文 A 意在对备选案文 B 加以澄清，实质内容并无变化。因此，案文虽然有些不同，但所涵盖的问题是相同的。这两个备选案文都规定了无法确定在哪个运输段发生灭失或损坏情况下的赔偿责任限制。
6. 第 64 条草案第 3 款从件数或货运单位方面规定了使用集装箱、货盘或其他类似运输工具时的责任赔偿限制。
7. 第 64 条草案第 4 款规定了记账单位，要求将国际货币基金组织定义的特别提款权用作记账单位。

8. 第 65 条草案“对迟延造成的损失赔偿责任”中有两个备选案文。备选案文 A 也是为了对备选案文 B 加以澄清，实质内容不变。
9. 第 13 章的最后一个条文是第 66 条草案“赔偿责任限制权的丧失”。
10. 第 66 条草案第 1 款规定了对货物灭失或损坏，以及违背公约草案规定的承运人义务所承担的赔偿责任的限制权可能丧失的情况。
11. 第 66 条草案第 2 款规定了对延迟交付造成的损失所承担的赔偿责任的限制权可能丧失的情况。
12. 与本报告有关的最后一项条文是第 104 条草案“对限额的修正”。
13. 第 104 条草案是秘书处应工作组的请求起草的，其中参考了《雅典公约 2002 年议定书》和《联合国国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约》。

三. 第 64 条草案：赔偿责任限制的基础

第 1 款：违背公约草案规定的承运人义务

14. 在工作组第十三届会议上，有些代表建议增加《海牙规则》第 4(5)条中的“与货物有关的”等词，从而使本款适用于包括交付有误或提单中货物的陈述有误在内的情形。对这一问题的讨论结果是在本款和其他款项中增加置于方括号内的“与货物有关的”等词，供工作组今后审查和讨论（见 A/CN.9/552 第 41 至 44 段）。A/CN.9/WG.III/WP.56 将“货物[或与货物有关的]灭失或损坏”整个短语替换为“违反本公约对其规定的义务”。在对非正式调查表的答复中，有些代表团反对使用“违反本公约对其规定的义务”等词，认为这扩大了承运人的赔偿责任限制范围。对非正式调查表作出答复的另一些代表团认为，工作组应首先讨论除第 6 和第 7 章规定的赔偿责任外，承运人还有哪些赔偿责任应可加以限制。例如，在货物交付有误、未经出示可转让运输单证而交付或运输单证陈述有误的情况下，承运人似乎也可限制赔偿责任。只用“货物的灭失或损坏”似乎不可能涵盖上述情况。因此，认为承运人无权限制其赔偿责任可能不合情理，因为在承运人做出上述行为的时候，也许根本不存在“意图”或“知晓”的问题。因此，正确的方法可能是使用适当的措辞，将上述情况包括在第 64 条草案所涵盖的责任限制范围内。如果承运人的行为是在“有意”或“知晓”的情况下实施的，则承运人是否应丧失赔偿责任限制权应当根据第 66 条草案来断定。

15. 基于上述讨论，工作组似宜考虑：

- (1) 除第 6 和第 7 章规定的赔偿责任外，承运人还有哪些赔偿责任应可加以限制？第 64 条草案所涵盖的赔偿责任限制是否应包括货物交付有误、未经出示可转让运输单证而交付或运输单证陈述有误的情况？
- (2) 如果工作组认为赔偿责任限制应包括上述情形，那么哪种措辞可以准确反映工作组的意图，是“货物[或与货物有关的]灭失或损坏”，还是“[违反本公约对其规定的义务]”？

第 1 款：赔偿责任限额

16. 在工作组第十三届会议上，代表们认为讨论赔偿责任限额的时机尚未成熟，因此没有讨论公约应当采用的赔偿责任限额（见 A/CN.9/552 第 39 段）。第十三届会议之后，秘书处应工作组的请求，根据一些国家提供的初步信息，于 2005 年 12 月编写了一份承运人赔偿责任限额对照表(A/CN.9/WG.III/WP.53)。在对非正式调查表的答复中，有些代表团建议采用《海牙—维斯比规则》中的赔偿责任限额，另一些代表团则建议采用《汉堡规则》中的赔偿责任限额。还有一个代表团建议大幅度提高赔偿责任限额，认为对《海事赔偿责任限制公约》加以修正的《1996 年议定书》已经大大增加了《1976 年公约》所规定的限额。

17. 如果公约草案采用《海牙—维斯比规则》中的赔偿责任限额，即每件为 666.67 个特别提款权或每公斤 2 个特别提款权，则将与大多数国家目前采用的赔偿责任限额相同，从而有助于公约的通过，因为它对现有制度产生的影响较小。但是，鉴于公约草案的任何修订都会根据通货膨胀等价格因素适当提高赔偿责任限额，因此按照《汉堡规则》的规定将其提高到每件 835 个特别提款权或每公斤 2.5 个特别提款权似乎是可行的。由于公约草案将是一项主要以海上运输为基础的国际运输公约，适当的方法似乎应是对以海上运输方式托运的货物的平均价值和货物灭失或损坏索赔进行调查，然后根据调查结果确定一个科学的赔偿责任限额。对非正式调查表作出答复的有些国家开展了类似的工作，它们得出的结论是，货物的平均价值以及绝大多数的索赔都低于每公斤 2 个或 2.5 个特别提款权的赔偿责任限额。中国对司法裁决进行的一定范围的调查表明，绝大多数索赔都低于每公斤 2 个特别提款权的赔偿责任限额。

18. 基于上述讨论，工作组似宜考虑：

在考虑到货物的平均价值和对货物灭失或损坏的索赔等因素之后，公约草案应规定一个什么样的赔偿责任限额？

第 2 款：无法确定发生地的灭失或损坏

19. 工作组在其第十二届会议上详细讨论了第 64 条草案第 2 款，结果赞成保留该条文的人和赞成删除该条文的人各占一半（见 A/CN.9/544 第 43 至 50 段）。工作组在其第 13 届会议上重申了这一观点，但未作详细讨论（见 A/CN.9/552 第 45 段）。在对非正式调查表的答复中，有一个代表团赞成保留这一条文，但大多数代表团建议将其删除，认为公约草案是一项实际上将主要针对海上运输外加其他运输段的国际公约。由于公约草案侧重的是海上运输，因此据认为，将该款列入公约草案并不合适。此外，赔偿责任限制不是一个孤立的问题，而是与赔偿责任的基础和赔偿责任限制权丧失的条件等问题密切相关。据认为，对每个运输段实行赔偿责任限制是不可行的。

20. 工作组还似宜注意到，《联合国国际货物多式联运公约》第 19 条规定，如果货物灭失或损坏所发生的多式联运阶段确定，则在适用于该运输阶段的国际公约或国家法律所规定的责任赔偿限额中，以较高者为准。这与公约草案第 27

条草案的原则相符。但《联合国国际货物多式联运公约》不包括关于无法确定发生地的灭失或损坏的任何条款。这种情况似乎应当适用该公约第 18 条规定的统一赔偿责任限额。公约草案似乎应采取一种类似的方法，将第 64 条草案第 1 款规定的赔偿责任限额适用于无法确定发生地的灭失或损坏。

21. 有关这一条文的一个备选案文没有任何实质性差别。备选案文 A 对备选案文 B 作了进一步澄清。

22. 基于上述讨论，工作组似宜考虑：

在全面衡量对无法确定发生地的灭失或损坏作出规定的利弊之后，是否应删除这一条文，从而对无法确定发生地的灭失或损坏适用第 64 条草案第 1 款的责任赔偿限额？

四. 第 65 条草案：对延迟造成的损失的责任

经济损失

23. 第 65 条草案包括两个备选案文。备选案文 A 旨在对备选案文 B 的内容加以澄清。在对非正式调查表的答复中，有一个代表团表示支持备选案文 A，认为该案文更加清楚。也有一些代表团支持备选案文 B，但建议将“间接损失”替换为“经济损失”。还有一个代表团建议区分不同类别的损失，认为工作组应当明确：市场价值的下降是一种经济损失，因此应适用赔偿责任限制，如运费[的一倍]。

24. 基于上述讨论，工作组似宜考虑：

备选案文 A 和 B 哪一个更清楚？如果选择备选案文 B，工作组似宜考虑将“间接损失”替换为“经济损失”，从而涵盖表现为市场价值下降的损失。

迟延造成的经济损失的赔偿限额

25. 在应当对迟延交付造成的经济损失设定什么样的赔偿责任限额这一问题上，对非正式调查表作出答复的大多数代表团建议按照《汉堡规则》的要求，采用相当于迟延货物应付运费 2.5 倍的赔偿责任限额，并赞成如下规则：即根据本条和第 64 条草案第 1 款所收到的赔偿总额不应超过按照第 64 条草案第 1 款计算的货物全部灭失的赔偿责任限额。但作出答复的代表团中，还有一个代表团认为，运费的一倍已经足够。据建议，应当根据进一步的调查来解决迟延造成的损失赔偿限额这一特定问题，对此应考虑许多因素，包括今后确认和对选定数额的接受问题。

26. 基于上述讨论，工作组似宜考虑：

迟延交付所造成的经济损失的赔偿责任限额应定为运费的 1 倍还是 2.5 倍？

除非另有约定

27. 关于“除非另有约定”这一措辞，对非正式调查表作出答复的有些代表团认为，本条的赔偿责任限额应当是强制性的，并且无需进行谈判。另一个代表团认为，本条规定的赔偿责任限额虽然是强制性的，却可以谈判，但根据第 20 章合同自由原则的精神，这一限额只能增加，不能降低。还有一个代表团认为，列入“除非另有约定”并无必要，因为可以本着第 20 章第 94 条草案所确立的原则的精神来得出正确的结论。据认为，在本条中加上“除非另有规定（约定？）”是多余的。

28. 基于上述讨论，工作组似宜考虑：

是否有必要保留“除非另有约定”这一措辞？

五. 第 66 条草案：赔偿责任限制权的丧失

29. 第 66 条草案规定了承运人丧失其赔偿责任限制权的条件。原来的一款条文分成了两款：分别规定了与货物灭失或损坏有关的和与迟延交付造成的损失有关的赔偿责任限制权丧失的情况。此外，在第 1 款中，用“违反承运人根据本公约承担的义务”取代了“[或与货物有关的]”这一短语，从而与第 64 条草案第 1 款的措辞保持一致。在对非正式调查表的答复中，各代表团对这一条文似乎没有重大的意见分歧。作出答复的代表团广泛支持通过一个单独的第 2 款来处理延迟交付的问题，它们对于赔偿责任限制丧失的条件似乎也很满意。

30. 只有一个代表团对以下情况表示担心：即在本条草案第 1 款的前半部分增加了“违反承运人根据本公约承担的义务”等词，后半部分却没有提及。据认为，本款前半部分和后半部分措辞的不一致可能会产生问题。例如，在运输单证陈述有误的情况下，承运人并非因为有意或轻率而造成货物灭失或损坏，或者知晓可能会造成灭失或损坏，但在这些情况下，承运人显然会丧失限制其赔偿责任的权利。

31. 基于上述讨论，工作组似宜考虑：

在第 1 款中加入“违反承运人根据本公约承担的义务”是否会导致可能产生该款适用问题的前半部分与后半部分措辞上的不一致？

六. 第 104 条草案：对限额的修正

第 1 款

32. 在对非正式表的答复中，有些代表团建议增加一条关于迟延造成的损失赔偿责任限额的修正程序规则。但作出答复的另一个代表团反对这一做法，认为运费本身是一个可变因素。

33. 基于上述讨论，工作组似宜考虑：

是否应在第 1 款中增加对第 65 条所规定的迟延交付造成的损失的责任赔偿限额的修正？

第 2 款

34. 在对非正式调查表的答复中，有些代表团提到，可以申请修正赔偿责任限额的国家数目——即总数的四分之一或一半——与公约生效所要求的批准国的数目是有关系的。如果后一个数目较高，则四分之一就足够了。如果后一个数目较低，则一半似乎更能令人接受。另外，据认为，可以考虑第二个条件，即规定申请修正赔偿责任限额的最低国家数目。

35. 基于上述讨论，工作组似宜考虑：

第 2 款要求的可以申请修正赔偿责任限额的适当的国家数目应是多少？是否应增加第二个条件，即规定申请修正赔偿责任限额的最低国家数目？
