



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：拟定[全程或部分途程][海上]货物运输公约草案

托运人对迟延承担的赔偿责任：瑞典政府提交工作组参考的文件

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，瑞典政府向秘书处提交了对[全程或部分途程][海上]货物运输公约草案中有关托运人对迟延的赔偿责任的文件，现列作本文件的附件。瑞典代表团告知，文件的目的是按照工作组第十七届会议对托运人就迟延承担赔偿责任这一议题的审议情况(见 A/CN.9/594，第 199 至 207 段)，为工作组第十八届会议该议题审议提供方便。

附件中的文件按秘书处收到的原样转载。

\* 本文件迟交与文件内容送交秘书处的日期有关。



## 附件

**海上货物运输公约草案中托运人对迟延承担的赔偿责任——风险和后果研究****一. 导言**

1. 在负责运输法的第三工作组 2006 年 4 月 3 日至 13 日于纽约举行的第十七届会议期间，与会者讨论了公约草案是否应列入有关托运人对迟延承担赔偿责任的条文的问题（见 A/CN.9/594，第 199 至 207 段）。一些代表团要求研究把对迟延承担赔偿责任列入公约草案的风险和后果。瑞典政府同意编拟此种研究报告。

2. 本研究报告第二部分载有《海牙-维斯比规则》和《汉堡规则》有关承运人对迟延承担赔偿责任的条例。第三和第四部分分别载有对公约草案有关承运人和托运人在迟延上承担赔偿责任的条例的说明。事实证明还有必要把承运人对迟延所承担的赔偿责任考虑在内，其原因是将其列入公约草案在某种程度上影响了托运人所实际承担的责任。第五和第六部分概要阐述并分析了在就迟延承担赔偿责任问题上可能存在的某些风险。第七部分载有就承运人和托运人对迟延所承担的赔偿责任能否保险而进行的研究。最后，第八部分说明并分析了在规范对迟延所承担的赔偿责任上可采取的各种不同做法。

**二. 《海牙-维斯比规则》和《汉堡规则》**

3. 《海牙-维斯比规则》未列入有关承运人对迟延承担赔偿责任的任何条文。因此，只有在一国法律规定了承运人的此种赔偿责任或运输合同中的承运人同意在某一时间内交付货物的情况下，承运人才承担对迟延的赔偿责任。《汉堡规则》列入了以第 5 条中的过失为依据承运人对迟延承担的赔偿责任。该赔偿责任限于迟延货物应付运费的 2.5 倍（第 6(1)(b)条）。

4. 根据《海牙-维斯比规则》和《汉堡规则》，托运人对由于本人的过失而造成的灭失，包括因迟延而造成的灭失负有赔偿责任（见《海牙规则》第 4(3)条和《汉堡规则》第 12 条）。此外，托运人对由于本人提供的不准确信息而造成的灭失承担严格的赔偿责任（见《海牙规则》第 3(5)条和《汉堡规则》第 17(1)条）。此种灭失可包括迟延。根据《汉堡规则》第 13(2)(a)条，托运人还有义务向承运人介绍危险货物并给这些货物相应地加上标识和标签。托运人对违反其向承运人通报的义务而造成的灭失、损害或迟延负有严格的赔偿责任。此外，托运人在这些条文下所负的赔偿责任为无限责任。

**三. 公约草案中有关承运人对迟延所承担的赔偿责任**

5. 公约草案第 22 条草案对迟延交付作了界定。根据该条文，“在明确约定的时间内，或者无此类约定时，在考虑到合同条款、运输特点以及航程或运途情形后对勤勉的承运人合理期待的时间内，未能在运输合同所规定的目的地交付

货物的，为迟延交付。”这就意味着，如果运输协议当事方明确约定在某段时间内交付货物，则承运人对该义务负有严格的赔偿责任。（如第 94 条草案所述，此处的推定是承运人所承担的赔偿责任可能比公约草案中所规定的更为严格）。在其他所有情形中，承运人对由于其过失而造成的迟延承担赔偿责任。根据第 17(1)条草案，托运人必须初步推定承运人违约，即未在合理的时间内交付货物，灭失系迟延所致。无法断言承运人对交付时间作出保证的，根据第 17 条草案第(2)和(3)款，承运人如能证明根据具体航行的特殊情况有必要延长航程即可驳回索赔要求。

6. 第 65 条草案对迟延交付货物而应支付的赔偿额作了规定。A/CN.9/WG.III/WP.56 中所载公约草案列有两份备选案文，不过这两份备选案文的实质内容均为对迟延造成的间接损失的赔偿额限于被迟延交付货物应付运费的一倍。对迟延造成的货物的实际灭失或损害的赔偿额按照有关货物灭失或损害赔偿责任的—般规则加以计算。这就意味着，根据第 23 条草案，将参照交付地点和交付时间货物的价值计算赔偿额。此外，承运人有权将赔偿额限定在灭失或损害货物每一整件或每一公斤毛重的某一数额。

7. 迟延造成对货物的直接灭失或损害的以及停止生产等间接灭失的，托运人或收货人可以就全部灭失索取赔偿，但须服从第 64 和 65 条草案中的限制条款。不过对于灭失总额超过第 64 条草案所规定的限额的情形，托运人或收货人就间接灭失所索取的赔偿额不得超过运费的一倍。对于全部灭失的情形，第 64 条草案中的限额将构成绝对限额。

8. 除第 17 条草案中有关迟延的赔偿责任外，根据第 27 条草案中的分段制原则，承运人将按照其他强制性运输公约的规定就迟延对托运人负有赔偿责任。此处一个典型的范例为，货物根据经 1978 年议定书修订的 1956 年《国际货物公路运输合同公约》（《公路货运公约》）经由公路或根据《国际铁路货物运输公约》附录所载经 1999 年《修订议定书》修正的《国际铁路货物运输合同统一规则》（《国际铁路运输公约/铁路货运合同统一规则》）经由铁路从鹿特丹的卸货港运至德国柏林。如果这个运输段上发生迟延，根据《公路货运公约》，承运人对迟延承担的赔偿责任限于运费的一倍，而根据《国际铁路运输公约/铁路货运合同统一规则》的规定，其所承担的赔偿责任为运费的四倍。

#### 四. 公约草案中托运人对迟延承担赔偿责任

9. 根据第 28 条草案和第 30 条草案，托运人交付的货物必须处于备妥待运状态，并且托运人必须向承运人提供某些信息、指示和单证。第 31 条草案对由于违反这些义务而造成的迟延的赔偿责任作了规定。在第三工作组第十六届会议期间决定，对于违反这些义务的赔偿责任应当以过失作为依据并负有一般举证责任（见 A/CN.9/591 第 138 段）。只有在运输危险货物的情况下托运人方对因未向承运人通报货物的危险性质或因未对这些货物加上标识和标签而造成的迟延负有严格赔偿责任（见第 33 条草案）。另外还决定，托运人对由于向承运人实际提供的信息和指示不准确而造成的灭失或损害承担严格赔偿责任（见 A/CN.9/591 第 148 至 150 段）。

10. 公约现草案中有关托运人的赔偿责任为无限赔偿责任。这就意味着，托运人一旦被认定承担赔偿责任则就必须对承运人遭受的任何直接和间接灭失支付赔偿。只能根据各国法律中有关因果关系的一般原则对此种赔偿加以限制。

## 五. 目前有关承运人对迟延承担赔偿责任的规定草案的影响——可能存在的风险情形

11. 关于承运人对迟延承担的赔偿责任，有可能存在四种风险。第一种风险是，由于第 17(3)条草案中列举的风暴、战争等具有不可抗力性质的某些纯属外部的原因而造成船舶的迟延。此处承运人的行动与托运人所遭受的灭失之间没有任何因果关系，因此，承运人在此种情形下不承担赔偿责任。

12. 第二种风险是，迟延是由承运人造成的。此处的问题是承运人是否承担赔偿责任将取决于能否断定承运人已对交付时间作出保证或迟延是否因承运人的过失所致。目前的标准做法看来是承运人从未保证货物在某个时间内交付，即承运人从未对迟延承担严格赔偿责任。市场上目前使用的运输单证通常会明确规定应将交付时间视为估计时间。其原因是，通常没有必要设定准确时间。对于价值较低的大宗货物，托运人通常会使用海运。专门制造的电子设备等价值较高的货物通常使用空运，因为这些货物的交付日期通常十分重要。为了查明在对交付时间未明确约定的情形下承运人是否有过失，法院必须对约定运输通常所需时间与此种运输实际所花时间加以比较。此处必须指出的是，如同运输单证中所示的交付时间，不得将时间表中所列信息视为准确信息。除此之外，法院必须考虑到运输的特点和个别运程的其他情况。这就意味着，当值船长由于天气恶劣决定降低航速的或码头交通拥挤的，承运人将不对由此造成的任何迟延承担赔偿责任。

13. 第三种风险是，迟延是托运人所造成的，举例说，托运人未提供清关所必须的单证。第 17(3)(h)条草案明确规定，在与此类似的情况下，免除承运人就任何迟延而对托运人承担的赔偿责任。

14. 第四种风险是，延迟交付是由于另一托运人的作为或不作为所致。这方面的一个范例是，托运人因船只在目的地港卸货迟延而向承运人索取赔偿。根据第 17(1)条草案，承运人如果能够证明迟延并非因承运人的过失所致，而是由于托运人 B 未提交所需单证，则可免除承运人的赔偿责任。但在此种情况下无法将托运人 B 视为承运人对其负有责任的受雇人或承包人。

15. 此处得出的结论是，承运人在迟延赔偿责任方面所承担的风险十分有限。船只即便迟延也并非意味着所有货物的交付都将自动迟延这一事实也突出强调了这一点。举例说，船只推迟两天抵达港口的，尽管由于船只迟延抵达，部分货物本应在港站存放四天等待用卡车运往最后内陆目的地，承运人仍然能够按时在最后目的地交货。另一方面，在某些情况下，由于在前几个运输段期间发生的迟延而必须存放转运中的货物，在最终目的地迟延交付的风险可能会增加。同样，第 27 条草案中的分段制原则令承运人承担的对迟延的赔偿责任在实践中相当有限，其原因是此种赔偿责任通常仅涉及一些集装箱，因为在装有集装箱的船只卸货以后，将会把船上的货物分装在若干卡车和火车上运送。

16. 除了对迟延所承担的赔偿责任的风险相当有限这一事实之外，承运人目前还有权把赔偿额限定在迟延货物应付运费的一倍以内。这就意味着，假设从哥德堡至纽约的航程发生了最糟的一种情况，即装有 7,000 个集装箱的船只被扣，并造成所有货物均迟延交付，则承运人就必须支付总额为 20,650,000 美元的赔款，其依据是 20 英尺的集装箱的运费为 2,950 美元。此外，如果发生全部灭失的情形，将把迟延造成的灭失视为货物实际损失的一部分，这就意味着，除实际灭失的赔偿外，托运人不得再另行索取任何赔偿。换言之，此处实际灭失的限额即构成绝对限额。

## 六. 目前有关托运人对迟延承担赔偿责任的规定草案的影响——可能存在的风险情形

17. 关于托运人对迟延所承担的赔偿责任，可能存在值得加以考虑的两种风险。第一种情形是，托运人无法在装货港交付备妥待运的货物。在班轮运输中，这将造成属于某个托运人的集装箱尚未装上船船只就开走的情况。在散装运输中，托运人可能必须对滞期等承担赔偿责任，但这已超出了公约草案的范围。

18. 第二种情形是，已经装上船的货物造成船只的迟延。如果迟延是因为托运人未向承运人通报货物的危险性质或因未给这些货物加上标识或标签，托运人对由此造成的迟延承担严格赔偿责任。托运人还将对由于实际提交给承运人的不准确信息和单证而造成的迟延承担严格赔偿责任。在所有其他情形下，只有当托运人有过失时托运人才承担赔偿责任。此处一个典型实例为，如果发现属于一托运人的集装箱发生虫害，在对货物进行烟熏消毒之前，将下令全船不得进入卸货港。另一个实例是，如果有关某些集装箱中的货物的单证丢失，海关当局就会拒绝让船只卸货。此时承运人可能会遭受直接损失，例如烟熏消毒的费用、返回前一个港口卸下某些集装箱的费用、上船检查的费用等。不过，这些损失是托运人如今已经面临的风险。再者，在这种情况下，承运人遭受的直接损失看来大都十分有限。

19. 此处存在的巨大风险是其他货主因此而可能遭受的间接损失也许很大。但这不会增加承运人所承担的风险。如上所述，后者不对托运人的作为或不作为负责，因而不会对这些作为或不作为给其他托运人造成的损失承担赔偿责任。因此，承运人对托运人提起追索诉讼的风险极小。只有在迟延是由承运人和托运人共同造成而且承运人已向其他托运人支付全额赔偿的情况下，才有提起追索诉讼的余地。但在实践中由于第 17(4)条草案中有关分担的条款而不会出现此种情形。相反，实际的风险看来是，其他托运人对该托运人提起侵权诉讼。但此种风险是托运人无论如何都将面对的风险，而不论公约草案第 8 章对赔偿责任作何规定。

## 七. 保险范围

20. 可以推定，保赔保险协会（保赔协会）将对承运人就迟延承担的赔偿责任提供保险。毕竟承运人对由于迟延而造成的经济损失所承担的赔偿责任看来很

小，出现最糟情况的风险似乎就更小。1994年《斯堪的纳维亚海商法》中各国就承运人对迟延所承担的赔偿责任的规定迄今为止尚未形成任何判例法这一事实即为明证。如果的确发生最糟的情形，赔偿也将限定在一定数额之内。因此，可以推定将有关迟延的赔偿责任列在保赔保险项下的额外风险对保险费的影响极小，几乎可忽略不计。

21. 关于托运人就迟延对承运人承担赔偿责任风险的保险范围的情况较为复杂。通常，普通货物保险不包括任何责任风险。举例说，协会货物保险条款即作这样的规定。例如，在类似斯堪的纳维亚市场等某些市场，货物保险可将次要责任风险列入承保范围。举例说，如果货舱因货物受损而遭污染，托运人能够就清洗货舱的费用向保险公司追索一定的赔偿。纯经济损失绝不会列入保险范围。

22. 一家公司充当托运人，对它的普通责任保险是否包括此种风险也不确定。如上所示，此处，托运人将面临承运人所遭受的直接损失并在某些情况下还将面临其他托运人所遭受的损失等间接损失。但必须指出的是，就公约草案中所载规定而言，这些并非新的风险，而是如今已存在的风险。举例说，给船只造成损害的托运人还将承受不仅必须向承运人赔偿对船只造成的直接损害，而且还将赔偿运费损失等纯经济损失的风险。此外，托运人将面临因迟延增加其他托运人的费用而遭其起诉的风险。

## 八. 这个问题的其他解决办法及其影响

23. 从实际角度来看，公约草案对迟延所负赔偿责任的规范上似乎有三种可能的备选办法。一种备选办法是把对迟延的赔偿责任完全排除在公约草案范围以外，但由于提交不准确信息而造成的对迟延的赔偿责任除外（参见《汉堡规则》第3(5)条）。换言之，将删除所有提及迟延的内容。关于承运人对迟延所承担的赔偿责任，这实际上就意味着将把这个问题留给各国法律解决，并且将不会有统一的做法。对承运人在迟延上承担的赔偿责任若不加以规范就会造成公约草案与《公路货运公约》和《国际铁路运输公约/铁路货运合同统一规则》之间的不一致，而根据后者的规定承运人对迟延承担强制性赔偿责任。根据第27条草案通过的分段制原则，承运人将承担此种赔偿责任。不将订约承运人对迟延所承担的赔偿责任列入公约草案而可能产生的另一个后果是履约陆运承运人受到有关迟延的索赔机会就更大，其原因是这些承运人的业务通常受各国强制性赔偿责任的制度管辖，其中包括对迟延的赔偿责任。

24. 还应指出的是，门到门概念当下业已构成现代生产体系的重要部分，此种概念的一个关键内容是应及时交付货物。为减少成本，通常同时把零部件的生产外包，因为在物流链中必须最大限度地减少仓储。换言之，删除对迟延所承担的赔偿责任将在某种程度上损害公约草案由当代全球航运业和物流业的法律组成这一想法。

25. 关于托运人对迟延承担的赔偿责任，决定删除提及迟延的所有内容不会造成托运人根据公约草案对迟延不承担任何赔偿责任的结果。尽管第31条草案未

专门提及迟延，但在许多法域中，托运人仍会因为船只受损或未提交单证而继续对迟延承担赔偿责任。

26. 不管是否在第 31 条草案中列入提及迟延的内容，都有可能存在的一个问题是应对托运人的赔偿责任加以限制，如果加以限制的话，则应限制在哪一步。设定限制的一个好处是，不然如果船只为全损则承受的风险就会很大。届时托运人就必须对直接损失（船只和其他设备）以及间接损失（运费等）承担赔偿责任。

27. 第二种备选办法是，保留公约草案中承运人对迟延所承担的赔偿责任，但删除有关托运人义务的一章中专门提及迟延的内容。这样就使承运人承担统一的有限赔偿责任。如上所示，由于承运人不会因一托运人的行为而向其他托运人承担赔偿责任，因此这种做法对托运人没有影响。此种解决办法的好处在于，尽管在目的地交付货物系运输协议中所载的一项主要义务，但是对托运人向承运人交付货物和某些单证的义务不能等同观之。托运人的主要义务是支付运费。因此，较之于承运人对迟延所承担的赔偿责任，就托运人对迟延承担的赔偿责任在国际上力求统一似无必要。如上所示，此种删除不会产生托运人对迟延根本不承担赔偿责任的影响。托运人将仍然对船只受损或提交不准确信息而造成的迟延承担赔偿责任，同时可将有关其他迟延的赔偿责任留给各国法律处理。

28. 第三种备选办法是保留提及承运人以及托运人对迟延所承担的赔偿责任的所有内容。如果这样的话，可能有必要列入能够同时为承运人和托运人所接受的有关托运人赔偿责任的限额。确定此种限额并非易事，原因是在不同情况下损害的类型和数额可能差别很大。确定限额的一种方法是规定托运人对船只和其他设备的灭失和损害等直接灭失承担全部赔偿责任。关于其他直接或间接的经济损失，托运人将对同已装货物价值相等的损失承担赔偿责任。这种解决办法并不理想，其原因是价值很低的货物可能会与价值较高的货物一样造成相当大的损害，不过这种解决办法至少可以使装运大批量价值较高的货物的托运人必须承担更大的赔偿责任。把限额与已装船货物的价值，而不是与货物重量联系在一起所具备的一个好处是可避免制定特别提款权公式。以货物价值为基础的制度可能会令人回想起通常载于商事销售合同中的解决办法，即把应付的最高损害赔偿额同合同总金额，也就是同已售货物的价值联系在一起。迟延交付的限额可以为合同总金额的 15%或 30%。不过由于托运人所托运的数量有时很小，此处的限额应等同于货物的全部价值，而不是其部分价值。限额将有助于提高可预测性，并且在现有货物保险或公司赔偿责任保险中添加了赔偿责任的内容等可得以扩大托运人的保险范围。