



---

联合国国际贸易法委员会  
第三工作组(运输法)  
第十二届会议  
2003年10月6日至17日, 维也纳

## 运输法: 拟定 [海上] 货物运输文书草案

### 美利坚合众国的提案

#### 秘书处的说明

在第三工作组(运输法)第十二届会议期间, 预计工作组将开始对基于秘书处的说明的 [海上] 货物运输文书草案(A/CN.9/WG.III/WP.32)进行二读。为准备这届会议, 美利坚合众国政府于 2003 年 7 月 11 日提交了关于文书草案十个方面的提案案文供工作组审议。现将该提案的案文按秘书处收到时的原样作为本说明附件予以转载。



## 附件

## 美利坚合众国的提案

## 目录

	段次	页次
导言 .....	1-4	3
一. 适用范围和履约方 .....	5-9	3
二. 海牙-维斯比赔偿限额/修订程序 .....	10-12	4
三. 免除赔偿责任、航运过失和举证责任 .....	13-17	5
四. 远洋班轮运输业务协定 .....	18-29	6
A. 何谓远洋班轮运输业务协定? .....	19-22	6
B. 文书草案第 17 章与第 3 章的规定的对比 .....	23-28	6
C. 建议 .....	29	7
五. 法院地的选择 .....	30-35	8
A. 一般规则 .....	30-33	8
B. 远洋班轮运输业务协定案一般规则的例外情形 .....	34-35	9
六. 保留条款 .....	36	10
七. 绕航 .....	37-38	10
八. 迟延 .....	39-40	10
九. 混合合同和托运人的代理人安排 .....	41	11
十. 托运人谎报 .....	42-43	11

## 导言

1. 美国欢迎贸易法委员会促进统一国际运输法的新举措。我们还感谢国际海事委员会在这一领域所做出的贡献。
2. 在第三工作组第九、第十和第十一届会议上，代表和观察员单独讨论了文书草案<sup>1</sup>的一些个别条款。这是一个非常有意义的过程，美国赞赏在这些讨论中为推动该项目所表达的所有建设性意见。然而，我们觉得，现在是承认有争议的问题无法单个解决的时候了。成功地完成目前的项目将需要进行商业妥协，受到影响的各行业只能实现各自总体目标的一部分。
3. 在美国，我们与受到影响的主要行业的代表进行了磋商，它们积极参与了谈判过程，以努力达成可以为所有受影响的利益方广泛接受的商业妥协。目前的提案就是以这一谈判过程的结果为基础，力求全面解决关键的有争议问题。我们相信，基于这一全面提案的公约将促进国际贸易的效率和统一性。
4. 本提案涵盖未来公约必须解决的十个关键问题，但是本提案应当被作为一个有机的整体来看待。它慎重平衡各种利益和权益。不过这并不意味着美国不愿意讨论本提案的个别方面，而只是意味着对本提案某一方面的改变可能都需要重新审议和修订其他的方面，这样才能维持各利益方之间的微妙平衡，我们认为，这种平衡对于完成急需的改革是十分必要的。每一个被涉及的主要商业利益方都已经作出重大让步，以达成本提案所表述的妥协立场。

### 一. 适用范围和履约方

5. 作为整个一揽子方案的一部分，美国支持以统一赔偿责任为基础在订约各方之间实行门到门制度，但有限分段赔偿责任除外。这意味着订约承运人对货权方的赔偿责任将总是根据文书自身的实质性赔偿责任条款(包括文书自身的责任限制条款和免责条款)来解决，除非适用分段责任原则，取代这些条款。为了提供最大程度的统一性，我们将尽量缩小分段制例外情形的适用范围。美国可以接受文书草案第 4.2.1 条所规定的狭窄的分段制例外情形。
6. 除了在订约承运人和货权方之间建立赔偿责任制度之外，文书还应当为“海运履约方”——即履行或承诺履行港到港运输段订约承运人义务的履约方——制订实质性赔偿责任规则。因此，海运履约方将包括海运承运人、支线承运人、港区作业装卸公司和海运港站经营人。
7. 对于其他履约方，文书不应当设立新的诉讼理由或预先阻止援用现有诉讼理由。例如，内陆承运人(例如卡车公司或铁路公司)的赔偿责任应当根据现行法律确定。在一些国家，这种法律可能是区域性单式公约，如《公路货运合同公约》，在其他一些国家，则可能是规范陆运的强制性或非强制性国内法，或一般适用的侵权法。在一些国家，货权方对内陆履约方不具有诉讼理由。当然，在这方面保持现状，将保留内陆履约方根据适用的国内法所享有的一切权利，

<sup>1</sup> 本提案凡提到“文书草案”之处，都是指 A/CN.9/WG.III/WP.21 所附的运输法文书草案。

使之能够依据喜马拉雅条款要求享有文书对订约承运人规定的权利。文书既不应增加，也不应当减少这些现有权利。

8. 为体现本提案有关履约方的建议，美国支持采纳文书草案评注第 16 段中提出的履约方定义。第 1.17 条中的定义要求“实际”处理货物，限制过严。用一个略为宽泛的定义指“履行或承诺履行”订约承运人义务的一方，可能更合适。一方承诺执行部分运输而完全没有执行，其地位不应比试图善意执行但草率行事的处境相近的一方更有利。而且，即使对该定义加以限制的动机是基于避免对未实际处理货物的内陆履约方规定赔偿责任的愿望，这一关切已经在我们的提案中得到考虑，即可以将所有内陆履约方排除在文书的赔偿责任条款之外。

9. **建议：**为体现本提案的这一方面，文书草案第 1.17 条应当按照评注第 16 段的思路修订。应当另加一项定义，明确哪些履约方是“海运”履约方。应当修订文书草案第 6.3.1 和第 6.3.2(b) 条，使文书只针对海运履约方设立一项直接的诉讼理由，应当订正文书草案第 6.3.3 条，使喜马拉雅条款提供的自动保护只扩展至承担文书规定的赔偿责任的海运履约方。

## 二. 海牙-维斯比赔偿限额/修订程序

10. 任何新的货物赔偿责任文书的基本要素都是赔偿限额。目前，第 6.7.1 条尚未完成；它没有确定适用的限额，而是留出空白，待以后填写数字。作为一揽子方案的一部分，美国支持按照《海牙-维斯比规则》中确定的件数和重量限额（即每件 666.67 个特别提款权或每公斤两个特别提款权）完成第 6.7.1 条。我们认为，目前的海牙-维斯比限额是一种公平的利益平衡。托运人获得合理的理赔保护，因为绝大多数索赔都在海牙-维斯比的限额范围之内。<sup>2</sup>承运人获得投保和进行风险计算所需要的合理预期值。

11. 然而，为确保新的文书不会在数年后过时，美国建议，文书还应当包括一个可以用来更新文书中的赔偿限额的程序。作为一揽子方案的一部分，美国支持具有以下特征的一种程序：(一)自文书生效或限额最后一次调整之后，七年内无须对限额加以调整；(二)必须有多数文书缔约方提交有关调整的提案，供所有缔约方审议，方可审议任何改动；(三)调整限额需要有三分之二的文书缔约方表决同意；(四)任何单次调整对现行限额的增减不得超过 21%，并且限额的累计增加总额不得超过初始限额的 100%；(五)任何调整在核准调整的表决日一年之后生效。

12. 在新的文书中纳入上述修订程序，将使文书始终是一份“活的”文书，从而将避免今后仅仅为了更新赔偿限额就必须重新谈判一项全新条约的麻烦。但是所提议的程序不是规定限额的自动调整，而是通过使限额在至少八年期内保

<sup>2</sup> 不仅绝大多数索赔都在海牙-维斯比限额之内，而且平均索赔额也大大低于海牙-维斯比限额。2001 年(最近可获数据年)，出入美国的货物平均价值为每公斤 0.44 特别提款权。而且，所谓的“集装箱条款”(文书草案第 6.7.2 条进一步体现了这一条款)实际上确保了在集装箱运输中，除了最特殊的“包件”之外，所有包件的价值都低于 666.67 特别提款权。

持不变而提供可预测性。它要求不光是几个缔约方提出更新限额的提案，而且要求获得三分之二的票数才能通过修订案。而且，这种程序对可以采纳的限额百分比变动幅度设定了上限。我们认为，这种程序是解决今后可以适用的承运人赔偿限额的问题的一个平衡方法。

### 三. 免除赔偿责任、航运过失和举证责任

13. 作为一揽子方案的一部分，美国支持基本上按目前《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》中的写法，保留现载于《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》第4(2)条中的几乎全部的承运人免责条款。唯一应当删去的免责条款是现载于《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》第4(2)(a)条(和文书草案第6.1.2(a)条)中的航运过失抗辩理由。我们还支持重新拟定现载于《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》第4(2)(b)条中的火灾抗辩理由，以确保适用范围从(《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》中的)“吊钩到吊钩”扩展到(新文书中的)“门到门”，不会扩大火灾抗辩理由的实质内容。

14. 文书中的各项抗辩理由应可免除承运人的赔偿责任，而不是仅仅作为承运人无过失的推定。实践中这两种方法之间并无实际差别。即使根据《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》中的免责制度，如果货权方可以证明承运人的过失，承运人仍然会失去依靠免责条款的权利。因此，免责制度在实践中只是作为一种推定制度来运作的。尽管如此，我们还是倾向于保留所列各项承运人抗辩理由，将其作为赔偿责任的例外情形，以便在适用抗辩时有更大的可预测性和统一性，因为大量的判例法已经在以这些抗辩理由免除承运人赔偿责任的现行货物赔偿责任条约的范围内发展起来。

15. 尽管美国支持取消航运过失抗辩理由，但我们认为，这一改变会导致与现行举证责任分担办法产生矛盾。根据文书草案第6.1.4条中与许多国家现行法律一致的第一种分担办法(评注第89段对此作了解释)，取消航运过失抗辩理由很可能产生意外的效果，在有可能以航运过失作为抗辩理由的任何情况下剥夺承运人的各项法定抗辩理由。关于第6.1.4条中的第二种备选案文，评注第90-91段做了进一步解释，该案文纠正了上述问题。而且，对于处理承运人部分过失情况以及难以确定承运人过失程度和可适用的免责规定的情形，第二种备选案文提供的办法更平衡、更可行。

16. **建议：**为了体现本提案的这一方面，文书草案第6.1.2和第6.1.3条应当用一则内容基本上与《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》第4(2)(c)-(q)条相同的案文来取代。此外，第6.1.4条应当按照第二种备选案文的思路重新拟定。最后，火灾抗辩理由应当基本上按下述写法纳入：

对于海运承运人所提供的船舶发生火灾的情形，海运承运人或船舶均不对船上发生火灾所造成的灭失或毁损承担责任，除非火灾是因海运承运人的过失或暗中参与所致。承运人对船上发生火灾所造成的灭失或毁损不承担责任，除非火灾是因承运人的实际过失或暗中参与所致。

17. 本条引入“海运承运人”这一术语，可以将其定义为“拥有、经营或租用海上货物运输所使用的船舶的履约方”。

#### 四. 远洋班轮运输业务协定

18. 在美国(而且我们认为在世界其他地区也是如此)，一个关键的问题是，文书应如何对待某些在托运人和承运人之间谈判达成的用于远洋班轮运输业务的专门化、客户化协定。美国认为，作为全面一揽子办法的一部分，这种我们称之为远洋班轮运输业务协定的协定应当包括在文书范围之内，除非远洋班轮运输业务协定的当事人明确同意全部或部分偏离文书。但是，偏离文书的决定将只对此种协定的当事人具有约束力。关于是否从文书规定的赔偿责任限额向下偏离的问题，无论是在美国国内还是在国际上都有不同的看法。尽管如此，美国认为，远洋班轮运输业务协定当事人应当能够偏离文书的任何条款。

##### A. 何谓远洋班轮运输业务协定？

19. 自 1984 年和 1998 年美国改革远洋班轮业的管理制度、允许以竞争方式谈判订立远洋班轮运输业务合同以来，在多种国际贸易中，远洋班轮运输业务协定的使用有了发展。目前，在多条国际贸易航线上，大量的班轮货物都是根据此种协定运送的。

20. 远洋班轮运输业务协定只用于班轮运输业务，不用于与散装货、油轮货、新型散装货或其他非班轮货物运输业务有关的私人运输或工业运输。因此，它们不同于非班轮运输业务所使用的租船合同和批量合同(文书第 3 章提及)。

21. 各行业均十分熟悉“班轮运输业务”一词。班轮业务是按照多个已指定的港口之间既定的定期贸易方式运送普通货物所使用的方式。与非公共运输安排不同的是，班轮按公开的时间表航行，定期停靠港口，而不论是否运载货物。一般来说，班轮运输业务在广告上登出，只要货物适合利用承运人提供的航船和服务运送，所有客户都可以利用班轮运输业务。

22. 为了在文书中界定哪些合同算作远洋班轮运输业务协定，这些合同应当具有以下特征：(1)是当事人以书面方式(或相当的电子手段)商定的，而不是根据承运人或履约方收取货物时签发的提单或运输单证商定的；(2)用于班轮运输业务；(3)涉及文书未另行要求承运人作出的承运人服务承诺(例如，承运人妥善收取、装载、积载、搬运和交付货物的义务)；(4)托运人同意交付一批货物，分批运送(即合同包括不止一次运送)；(5)托运人和承运人按数量和服务承诺议定费率和费用。

##### B. 文书草案第 17 章与第 3 章的规定的对比

23. 美国认为，作为一般事项，所有根据远洋班轮运输业务协定进行的运输都应受文书的管辖，除非当事人具体商定全部或部分偏离文书的条款。这将确保大多数根据远洋班轮运输业务协定进行的运输受文书的管辖，除非订约各方明

确商定偏离。任何偏离文书条款的协定，只应对远洋班轮运输业务协定的当事人具有约束力。因此，在为基于远洋班轮运输业务协定的运输签发提单或其他运输单证时，该提单或运输单证的任何当事人或持有人，只要同时不是该规定的当事人，将不受任何偏离文书的协定的约束。

24. 允许各方当事人商定专门条款，可以提高效率，促进更适合国际商业具体需要的业务。近二十年的经验表明，在基本运输条款的谈判权方面，不会对承运业或托运业造成特别的不利。相反，远洋班轮运输业务协定的当事人经常根据各方当事人的商业需要为涉及客户化的运输关系而订立此种合同。

25. 如果在第 3 章中论及远洋班轮运输业务协定，而在第 3.3.1 条中又将其排除在文书的范围之外，那么成千上万的班轮托运人和数量庞大的货物将被置于文书的范围之外，除非当事人订立合同，作为私人合同事项成功地适用文书。美国坚决反对这种做法。我们认为，文书应当是自动适用于根据远洋班轮运输业务协定在托运人与承运人之间进行的门到门运输的规范。但是，如果商业上需要的话，商业当事人应当自由确立其认为适当的运输安排，其中包括就偏离文书达成协议。

26. 对于这一条款可能对规模较小的托运人不公平，已经表示了关切。实际上，就小托运人订立和商定班轮费率和服务条款的能力而言，情况并非如此。此外，如果任何托运人不满意远洋班轮运输业务协定谈判的结果，它可以选择不订立这种合同，而根据通常由班轮承运人提供的标准价目表或费率运送货物，或将货物交给其他有竞争力的承运人运送。能够利用此种标准费率和经常出现的其他有竞争力的机会，是班轮运输与其他形式的海洋运输的又一个不同之处。

27. 值得注意的是，文书与涉及旅客和行李的条约不同，后者主要同承运人和消费者有关，而前者则几乎完全涉及熟悉各种国际交易要求的企业。货物的购买人和销售人需要具有基本的商务知识才能处理各种订货单和销售协议、物流安排、产权转让、包装、关税、担保、信用证以及其他金融单据、保证书和保险。在其需要的时候，这些当事人还应当能够谈判特别赔偿责任条款，将其作为特定运输业务合同安排的一部分。

28. 最后，美国法律有效地防止无船经营公共承运人与其客户订立远洋班轮运输业务协定类型的协定，鉴于由此产生的问题，我们愿意处理由这些利益方提出的某些关切，以免使无船经营公共承运人处于过度不利的地位。特别是，如果列入一个条款，禁止海运承运人在赔偿责任限额低于文书规定的标准的情况下与无船经营公共承运人订立远洋班轮运输业务协定，那将是一种可以接受的做法。

### C. 建议

29. 为了体现本提案的这一方面，应当修改第 17 条，允许远洋班轮运输业务协定当事人按上文说明的方式自由修改文书的赔偿责任条款。另外，应当在文书中对“远洋班轮运输业务协定”一词界定如下：

- (a) “远洋班轮运输业务协定”是一个或多个托运人与一个或多个承运人之间的书面(或电子格式)合同,而不是承运人或履约方收取货物时签发的提单或其他运输单证,承运人在合同中同意就海上运输(也可包括内陆运输及相关业务)作出有效的服务承诺,用远洋班轮运输业务所使用的船舶分批运送最低限量的货物,托运人则同意为此而支付议定的运价并交付最低限量的货物。
- (b) 就(a)款而言,“有效的服务承诺”是指本文未另行强制要求承运人履行的服务承诺或义务。
- (c) 就(a)款而言,“班轮运输业务”是指按多个已指明的港口之间的既定和定期贸易方式,利用普通货物运输船舶,在广告登出的海洋货物运输业务。
- (d) 远洋班轮运输业务协定不包括船舶租约或班轮上船舶舱位或容积的租约。

## 五. 法院地的选择

### A. 一般规则

30. 作为全面一揽子办法的一部分,美国认为,文书应当将管辖索赔诉讼或索赔仲裁的可允许的法院限制在某些合理的地点。作为一般规则,可以基本上按《汉堡规则》中采用的做法来处理这一问题,但必须作两项主要修改。首先,《汉堡规则》把选择特定法院的权利给予了“原告”,使承运人(货损索赔中的潜在被告方)有可能作为原告提起诉讼,要求宣布不承担赔偿责任,从而预先阻止受损害的索赔人行使本应属于他的选择权。文书应当澄清,这一选择权是属于索赔人的。第二,应当将合理的法院界定为具有以下特点之一:

- (一) 承运人或履约方最初从发货人收取货物的地方,或者货物最初装上远洋船舶的港口;
- (二) 承运人或履约方依照第 4.1.3 或第 4.1.4 条交付货物的地方,或者货物从远洋船舶最后卸载的港口;
- (三) 被告的主要营业地或惯常居所;
- (四) 运输合同或其他协定中指明的地方。

31. 上文列出的法院地与《汉堡规则》列出的法院地有两大不同之处。除装货港和卸货港之外,收货地和交货地也包括在内。这一修改不过是承认文书有可能适用于门到门运输(对比之下,《汉堡规则》适用于港到港运输)。订约地也从上表中去掉。在当今电子订约时代,订约地通常难以确定,即使可以确定,通常也与交易无关。另外,如果有任何好处的话,订约地可以随意改变。

32. 如何确定相关的“地方”,以其作为货损索赔的适当法院,这个问题可以用若干种办法来处理。《汉堡规则》的做法是可以接受的(即找出一个恰好对所

提及的实际地点拥有管辖权的法院)。当然，这种办法给管辖法院程序的本国法律留有相当大的余地。

33. 对于文书的门到门适用范围及其有关履约方的规定，在拟订关于法院选择的条款时也要给予特别注意。我们认为，所列出的可接受的法院地只应适用于承运人与货权方之间的诉讼。这些列出的法院地可能不适合对履约方提起的诉讼。只要货物索赔人能够根据文书对履约方提出诉讼理由，就应允许原告在任何对被告拥有管辖权的法院提起诉讼。

## B. 远洋班轮运输业务协定案一般规则的例外情形

34. 虽然作为一般规则可以接受一种基本上与《汉堡规则》的做法相一致的办法，但在涉及远洋班轮运输业务协定的讼案中应当允许有两种例外情形(见上文第 4 部分)。首先，远洋班轮运输业务协定的当事人应当能够在它们之间(基于上文说明的理由)以书面方式就全部或部分偏离文书—包括法院地条款—达成具体的约定。因此，远洋班轮运输业务协定当事人可以约定他们之间的诉讼将在任何指定的法院进行(即使这一约定可能对第三方无约束力)。这种选择应当取代文书所提供的任何其他选择。在各方当事人知道不会转让运输单证的情况下(例如，货物从一家公司运到其海外分公司，或者承运人的合同对应方是收货人的运输)，这种选择自由对于第三方十分重要。

35. 其次，如果远洋班轮运输业务协定的当事人指定了货物索赔法院，我们认为，文书应当作出规定，在某些条件下允许将已选定法院的管辖权扩大到随后的第三方(如收货人或提单的随后持有人)，这样就可以在承运人与第三方之间的诉讼中约束双方。(在任何针对履约方的诉讼中，任何指定的法院对第三方均无约束力。)我们特别提议在下述条件下允许管辖权的这种扩大：

- (一) 远洋班轮运输业务协定的当事人必须在此种协定中明确同意将所选定的法院扩大适用于随后的当事人；
- (二) 必须以书面方式或电子方式向将受约束的随后当事人通知提起诉讼的地方(例如，在提单或在其他文件中)；
- (三) 远洋班轮运输业务协定当事人选择的地点必须是以下所列地点之一
  - (a) 承运人或履约方最初从发货人收取货物的地点，或者货物最初装上远洋货轮的港口，
  - (b) 承运人或履约方依照第 4.1.3 或第 4.1.4 条交付货物的地点，或者从远洋船舶最后卸载货物的港口，
  - (c) 根据有关的远洋班轮运输业务协定运送一批或多批货物的，被告的主要营业地或惯常居所；
- (四) 远洋班轮运输业务协定中选定的地点必须在已批准文书的国家。

## 六. 保留条款

36. 美国基本上支持文书草案第 8.3 条中确立的风险分担办法，但我们认为，在某些情况下，文书草案中关于集装箱货物的规定给潜在的货物索赔人带来过重的负担。出于评注第 151-152 段中解释的理由，在此种情况下，货物索赔人应当要求为集装箱货物提供比文书草案目前的规定更多的保护。为了以公平、合理的方式处理如何就托运人提供的货物说明作出合理推定的问题，应当按照评注第 153-154 段中提议的写法修改文书。

## 七. 绕航

37. 对于世界上大多数国家来说，绕航理论不会造成什么严重问题。不幸地是，在美国(而且可能在某些其他普通法法域内)这仍然是一个问题。虽然我们支持文书草案关于绕航的规定，但我们仍然认为应当修改案文，说明唯一能够追究承运人责任的绕航应当是“不合理的”绕航；而且这一概念只涉及(由承运人或履约方经营的)远洋船舶的航线。同样，案文应当更加明确这一点：如果发生“不合理的”绕航，承运人只根据第 6.8 条丧失其责任限制权。

38. **建议：**为了体现本提案的这一方面，应当对文书草案第 6.5 条修订如下：

- (a) 承运人对因海上救助或试图救助人命或财产的任何绕航或因其他任何合理绕航而造成的灭失、毁损或迟延交付不承担责任。
- (b) 绕航按照国内法或本文书承认的法律原则构成违反承运人义务的，该原则只在远洋船舶航线发生不合理绕航时适用。
- (c) 绕航构成违反承运人义务的，该违反只根据本文书的条款具有效力。特别是，绕航不剥夺承运人按照本文书的规定享有的权利，但不得超出第 6.8 条规定的范围。

## 八. 迟延

39. 美国支持文书草案第 6.4.1 条中关于迟延赔偿责任规定的写法，但认为应当去掉方括号内的词语。这是因为，我们认为迟延是一个商业问题，应当在当事人之间谈判；我们还认为，除非当事人另有明确约定，对迟延的赔偿应当限于对实际灭失或毁损的应付款额，同时不得超出文书草案第 6.7 条规定的一般责任限额。换句话说，对间接损害的补偿，只有在当事人明文约定的情况下才能准许。根据这一立场，还需将第 6.8 条中提及迟延的方括号内的词语删去。

40. **建议：**为了体现本提案的这一方面，应当删去第 6.4.1 条方括号内的词语以及第 6.8 条中提及迟延的方括号内的词语。第 6.4.2 条应当修订如下：

如果交付迟延造成灭失，而该灭失与运送的货物的实际灭失或毁损无关，则只有当承运人明确同意对迟延造成的此种灭失承担责任时，承运人才对此种灭失承担责任。

## 九. 混合合同和托运人的代理人安排

41. 美国基本上支持文书草案第 4.3 条中有关混合合同和托运人的代理人安排的规定，但我们认为有必要作一些修改和澄清。最重要的是，我们认为，当承运人不是作为“承运人”行事，而是作为托运人的代理人或收货人的代理人行事时，第 4.3.2 条只应作为缺省规则适用。当事人应能自由地明确约定承运人义务的范围，因此，我们希望在第 4.3.2 条开头处加入这样的词语：“除非另有明确约定”。

## 十. 托运人谎报

42. 取得对某一商品的准确说明，对安全、成功地运输货物至关重要。商品的性质和价值将影响承运人收取的费率、风险管理安排、实际安全、以及其他为确保成功运输货物而可能需要采取的措施。为此，我们认为，在不限文书中关于未适当提供必要资料的其他规定的情况下，应当有一个具体条文处理这一问题(例如，《海牙规则》第 4(5)条第三款)(《海牙-维斯比规则》第 4(5)(h)条))。这一条文应当申明，如果托运人故意在重大方面谎报货物的性质或价值，承运人对灭失或毁损不承担责任。

43. **建议：**为了体现本提案的这一方面，我们提议在第 6.1 条结尾处加上一个新的条款如下：

如果托运人在运输合同或运输单证中故意在重大方面谎报货物的性质或价值，承运人对货物交付迟延、货物灭失或货物毁损不承担责任，也不承担与货物有关的责任。