



大会

Distr.: Limited
28 September 2004
Chinese
Original: English

联合国国际贸易法委员会

第三工作组（运输法）

第十四届会议

2004 年 11 月 29 日至 12 月 10 日，维也纳

运输法：拟订[海上]货物运输文书草案

贸发会议秘书处的评论

秘书处的说明

秘书处于 2004 年 9 月 21 日收到联合国贸易和发展会议的评论。这些评论按照秘书处收到时的原样转载于附件一。



附件一

贸发会议秘书处关于文书草案第 14 条下承运人赔偿责任的评论

导言

1. 文书草案第 14 条涉及承运人对于货物灭失、损坏或迟延交付的责任。就是说，该条文确立了在何种情形下承运人应当对货物的灭失、损坏或迟延交付承担责任以及在何种情形下承运人应当免除这类责任的规则，包括举证责任规则。承运人不承担责任的损失需要由货主自负。因此，第 14 条在文书草案中对于承运人和货主之间总的赔偿责任规范和风险分摊制度起着关键性作用。
2. 第 14 条（原第 6.1 条）案文经历了若干修订尝试，其最新一稿反映在 WP.36 中。已经作出努力以进一步明确案文，特别是国际海事委员会在温哥华举行的年会上拟定了改进后的草案。
3. 以下评论突出了一些与第 14 条所规范的问题有关的中心考虑，以方便工作组进一步讨论。这些评论应当结合贸发会议秘书处所提交的与原第 6.1 条有关的实质性评论一并考虑（见 WP. 21/Add.1，附件二，第 55-64 段）。

一. 赔偿责任基础和“除外风险”列表

4. 第 14(1)条确立了承运人责任的一般规则。如果认为有必要在第 14(2)条中增列除外情况/风险/事件（“除外风险”），以补充这一一般性规则，则所列出的“除外风险”的内容和措词值得仔细考虑。
5. 在《海牙-维斯比规则》中，第四条 r.2(a)-(q)项列举了相关的除外情况。其中两项免责——第四条 r.2(a)和(b)项中的所谓航海过失和火灾免责，承运人可以在其雇用人员有过失的情况下援引适用。其他免责（第四条 r.2(c)-(q)项）是在承运人履行其义务的前提下，反映了通常不涉及承运人的过失的情形（诸如承运人所无法控制的事件、托运人的作为或不作为、货物的瑕疵或内在缺陷等）。
6. 第 14(2)条列举了一系列“除外风险”，除文字略有变化外，与《海牙-维斯比规则》第四条 r.2(a)-(q)项一致。文书草案中是否应当纳入一项火灾免责（以及目前删去的航海过失免责），可能的话，作为单独的规定列入第 22 条，仍有待讨论¹。
7. 第 14(2)条(h)和(i)项规定了一些《海牙-维斯比规则》中所不包含的新的免责情形，因此值得特别注意。第 14(2)条(h)和(i)项需要结合第 11(2)、12、13(2)条草案加以审议，这几条如获采纳，将为承运人提供一些新的权利。在对这些条文未作出最终决定之前，第 14(2)条(h)和(i)项也需要置于方括号中。

¹ 见 WP.36 第 9 段。

1. 第 14(2)(h)条

8. 这一条文是置于方括号中的第 11(2)条引出的自然结果，后者称，当事人可以约定，承运人某些与货物的保管、搬移和运输有关的义务应由托运人履行或由承运人代表托运人履行。正如贸发会议秘书处对原条文（第 5.2.2 和 6.1.3(u) 条）的评论²中所指出的，这种做法造成对于定式合同（即以承运人的标准条款订立、通常载于运输单据中并不可谈判的合同）的关切。对于这类合同，承运人可以通过在运输单据中纳入一项条款而单方面决定将货物的保管责任（例如装载、积载和卸载等）交给托运人/收货人。而且，根据所拟定的第 14(2)(h) 条，承运人也将免除由于其自己的代理或雇员或任何履约方在“代表托运人”搬移货物时的过失而造成的货物损失的赔偿责任。

2. 第 14(2)(i)条

9. 这一“除外风险”与第 12 和 13(2)条规定的承运人的权利（见 WP.32）一致。因此，在考虑是否应当按照第 14(2)(i)条所提议的免除承运人责任时，应当结合这两条进行考虑。

(a) 根据第 12 条备选案文 A，承运人有权拒绝承运或在必要时销毁那些“有合理理由认为……有可能对人身或财产构成威胁，或对环境构成非法的或不能接受的威胁”的货物。“尽管”有第 10、11 和 13(1)条的规定，即尽管承运人在运输和保管货物以及船舶适航方面有义务，但是承运人有广泛的权利。实际上这意味着即使在过失所致的船舶不适航导致发生由货物带来的（潜在）危险的情况下，承运人也将免责。

承运人根据这一条所享有的权利与《海牙-维斯比规则》第四条 r.6 项所规定的权利相差很大。正如贸发会议秘书处在对原提案（第 5.3 条³）的评论中业已指出的，该条文草案的若干方面都引起关切。这些包括赋予承运人的酌处权范围、承运人的权利不应当以承运人履行其主要义务（特别是适航义务）为前提以及在承运人同意的情况下运输危险货物时缺乏针对承运人无理赔要求或行为的保障措施。

一项替代性提案第 12 条备选案文 B 与《海牙-维斯比规则》第四条 r.6 项的案文更为接近，但也为承运人提供了“不顾”其在第 10、11 和 13(1)条下的义务的权利。因此，与《海牙-维斯比规则》相反，承运人将有权甚至在例如船舶由于承运人过失而不适航的情况下抛弃危险货物而无需赔偿。

(b) 方括号中的第 13(2)条将为承运人提供广泛的牺牲货物的法定权利。这一权利未载于《海牙-维斯比规则》或任何其他海事赔偿责任公约，也不清楚这样一条约束性规则为何应当纳入文书草案所载一系列强制适用赔偿责任规则

² 见 WP.21/Add.1，附件二，第 49-50 和第 61 段。

³ 见 WP.21/Add.1，附件二，第 51-52 段。

中。应当指出，这样将产生牺牲货物的权利，而不论造成危险的原因，也“不顾”文书草案（第 10、11 和 13(1)条）所规定的承运人的主要义务。因此，似乎即使危险是由于同一船舶上所运载的其他货物所造成，或由于过失导致的船舶不适航所造成，承运人也仍然有权利抛弃货物而无须赔偿。

二. 举证责任的分配和在共同原因的情况下赔偿责任的分配

10. 关于第 14 条案文的许多讨论都是关于如何规范举证责任和在被共同原因的情况下赔偿责任的分配的问题。这些问题既重要又复杂。

1. 举证责任分配的重要性

11. 法定举证责任是一个技术性法律概念，是为了确定对一个重要的实际问题的答复，这个问题就是：**如双方当事人发生争议，谁需要举证？**这对于任何法律争议都是一个非常重要的问题，它可能影响争议的结果。在证据难以获取的情况下尤其如此。对一个特定问题或争议负有举证责任的一方当事人需要提供有关证据。如其无法提供，则将输掉争议，将不得不在有关问题上接受失败。因此，负有举证责任的一方将面临缺乏证据的风险。

12. 举证责任分配的实际重要性可以从近期英国一项关于一家仓储公司因保管货物灭失而产生的赔偿责任问题的裁定中得到说明⁴。根据有关合同，被告人仓储公司仅仅在有过失的情况下才负有责任。法院作出裁定时要考虑的中心问题是：哪一方当事人应当负有对过失的举证责任。**原告是否需要证明该公司有过失，或被告人公司是否需要证明其无过失？**对这一问题的回答对于索赔的结果至关重要，因为实际上并没有导致损失的原因的证据。因此，谁负有举证责任，谁就不得不承担损失。在这个案件中，法院裁定，为了公正起见并从常识考虑，被告人仓储公司负有举证责任：该公司更有能力解释所发生的事情，实际上也是应当提供解释的一方。由于该公司无法证明其无过失，法院裁定，该公司对主张的损失负有赔偿责任。

13. 对于由于海上货物运输所产生的损失，有关损失的原因的证据常常难以获得，对于货物的收货人或托运人尤其如此，他们可能无法了解任何有关事实。此外，货物在转运中的灭失、损坏或延误常常是由于多种因素所导致的，在这种情况下，关于不同的确认原因在多大程度上导致了一项损失的证据可能更难以寻找。在这个背景下，显然承运人和货主之间举证责任的分配规则对于在双方当事人之间的总体风险分配来说至关重要。

⁴ 《Euro Cellular (Distribution) Plc.诉 Danzas Ltd. T/A Danzas AEI Intercontinental 和另一方》[2004] 1 Lloyd's Rep. 521。在本文中，该裁定与货物运输无关这一点并不重要。

2. 《海牙规则》、《海牙-维斯比规则》和《汉堡规则》下的立场

14. 尽管在案文上有显著差别，根据《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》以及《汉堡规则》，一旦货物索赔人确立了一项损失，则承运人负有关于**导致损失的原因的举证责任**。这种做法得到普遍认可。在缺乏关于损失的原因的充分证据的情况下，承运人将承担（全部）损失。因此，承运人在发生无法解释的损失的情况下通常负有赔偿责任。在存在**多个原因**的情况下，除非承运人可以证明有**可以定量的损失部分完全是由于其应免责的原因所导致的**，否则承运人将承担全部损失。

3. 文书草案第 14 条中的举证责任以及共同原因所导致的损失的赔偿责任分配

15. 尽管对于第 14 条的最终结构、内容和案文，仍有一系列问题有待辩论，第 14(1)-(3)条修订案文（WP.36）建议，与损失**原因**有关的举证责任应由承运人承担。因此，承运人承担了缺乏证据的风险，在发生无法解释的损失时将负有赔偿责任。然而，由于第 14(1)-(3)条修订案文的一部分仍置于方括号中，在目前阶段，难以评价所提议的规定，特别是与第 14(4)条有关的规定的总体效果，该条涉及在损失是由于多个原因（例如不适航与海上风险）所造成的情况下的赔偿责任分配。

16. 第 14(1)-(3)条案文草案或多或少(这取决于是否纳入目前方括号中的一些措词)而明确建议，承运人还将被要求证明承运人应免责的情形**在何种程度上导致了损失**。这与上文所提到的既有海事公约中所采取的做法是一致的。

17. 然而，规定赔偿责任应当按比例分配的第 14(4)条含有一些置于方括号中的文字，似乎反映了一种不同的做法，即实质上与原文书草案（WP.21⁵）第 6.1.4 条中所包含的第二种备选方案一致的做法。

18. 第 14(4)条第二句规定，在法院“**无法确定实际分配比例**”时，可以在承运人和货主之间按照 50/50 的比例分配赔偿责任。这意味着，在关于不同原因所导致的损失的**比例的证据不足以进行评估时**，承运人将只承担 50%的损失。因此，相比《海牙-维斯比规则》和《汉堡规则》，承运人**将不承担举证责任**，加以证明**可以定量的损失部分在多大程度上是由于承运人应免责的原因所导致的**。

19. 这一不同做法的实际后果意义重大。需要牢记的是，法院只能在所获取的争议双方所提交的证据的基础上才能作出裁定，包括关于赔偿责任分配的裁定。问题是如何处理争议的一方或双方当事人都无法获得证据的情况。在这种情况下，举证责任的作用是在双方当事人之间分配风险。《海牙-维斯比规则》中也是一样，法院根据所得到的证据分配赔偿责任。然而，根据《海牙-维斯比规则》，由于承运人负有举证责任，除非承运人可以证明**部分损失并非其过失所造成**，否则承运人将对全部损失负有赔偿责任（但有金额上的封顶）。相比之下，根据拟议的第 14(4)条，情况大不相同。在没有充分证据的情况下，承运人的最高赔偿额将限制在 50%的损失赔偿责任（但有金额上的封顶）。因此在

⁵ 贸发会议秘书处对这一条文的有关评论见 WP.21/Add.1，附件二，第 64 段。

实践中，承运人将只在有可能进一步减少其赔偿责任的情况下才有动力提交任何有关证据。实际上，货物索赔人将承担缺乏证据的风险。

20. 这一做法如何与上文提到的第 14(1)-(3)条中所反映的举证责任的做法进行协调，还不完全明确。在目前置于方括号中的文字被采用，承运人还被（明确）要求证明其应免责的情形在**多大程度上导致了损失**的情况下尤其如此。

21. 因此，似乎仍有待工作组审议的一个中心问题是，在损失是由于共同/多个原因所造成的情况下，文书草案是应当采取既有海事赔偿制度的做法，还是应当采取一种新的做法。实际上，问题是在关于损失原因的原因力的证据不充分的情况下，承运人是应当对全部损失承担赔偿责任（《海牙-维斯比规则》），还是作为另一种选择，承运人应当仅仅对 50%的损失负赔偿责任。

22. 据建议，关于举证责任和赔偿责任分配的一种新做法可能是合理的，特别是考虑到根据文书草案，《海牙-维斯比规则》第四条 r.2(a)项所载所谓的航海过失免责可能不适用于承运人。然而应当指出，尽管航海过失免责的适用性在一些情况下（例如在航海过失或管理船舶过失导致或部分导致损失的情况下）可能影响到货物索赔的结果，但第 14(4)条所提议的对赔偿责任分配一般规则做法的改变，则可能影响到数量多得多的大量货物索赔，即所有因过失所致的船舶不适航部分导致损失却无法获取有关比例证据情况下的货物索赔。

4. 承运人对货主的索赔

23. 应当强调，根据第 14 条，任何关于举证责任和共同原因所造成的损失的分配的裁定，都只与货物索赔有关，而与承运人就承运人的损失，例如第 30 条下由于运输危险货物而导致的船舶损害而向货主提出的索赔无关。目前，尚不清楚在危险货物和船舶不适航可能共同造成承运人损失的情况下，如何规范举证责任和赔偿责任分配。在实践中，承运人**遭受的**这类损失可能数额巨大（例如船舶灭失），因此举证责任和赔偿责任分配问题对于可能负有责任的货主来说利益攸关。根据《海牙-维斯比规则》，很明显，至少根据英国法，除非承运人可以证明其在不适航方面无过失（参见第四条 r.1 项）或证明有多少可定量的损失部分完全是由于在承运人不知悉/未经承运人同意的情况下运输危险货物所导致的，否则承运人不能向托运人提出赔偿要求（参见第四条 r.6 项）。

24. 目前，文书草案未纳入与《海牙-维斯比规则》第四条 r.1 项类似的规定，因此不清楚文书草案的立场是与《海牙-维斯比规则》相同，还是为了托运人对抗承运人的索赔要求，也需要证明部分导致损失的不适航是由于承运人的过失。工作组似宜考虑，是否应当在关于承运人的适航义务的第 13 条中纳入关于（与《海牙-维斯比规则》第四条 r.1 项类似的）举证责任的一项单独条文。