



联合国国际贸易法委员会
第三工作组（运输法）
第十九届会议
2007年4月16日至27日，纽约

运输法：拟订[全程或部分][海上]货物运输公约草案

托运人的义务：瑞典代表团的起草建议

秘书处的说明

在第三工作组（运输法）第十九届会议筹备期间，瑞典政府向秘书处提交了关于[全程或部分][海上]货物运输公约草案中迟延赔偿责任的文件，现列作本文件附件。瑞典代表团指出，该文件旨在通过提出有关迟延赔偿责任的某些条款的修订案文，推动工作组对这一议题的审议。瑞典代表团还进一步指出，附件中的修订案文和评注是根据工作组第十八届会议期间对托运人义务这一议题的审议情况以及与其他代表团之间的进一步非正式磋商编写的。工作组似宜在进一步审议公约草案中关于迟延赔偿责任的条款时对附件中的案文予以审议。



附件

[全程或部分][海上]货物运输公约草案中的迟延赔偿责任——可能的折衷解决方案

一. 引言

1. 工作组在第十八届会议上决定，应将“办法三”（如 A/CN.9/WG.III/WP.74 所述）中提出的对托运人或承运人迟延造成的纯经济损失或间接损坏承担赔偿责任的处理方法作为公约草案采用的最佳方法，但具体取决于工作组能否找到适当的方法以限制托运人对迟延造成的纯经济损失或间接损坏所承担的赔偿责任（A/CN.9/616，第 92、93 和 100 段）。在该届会议期间，瑞典代表团提出了关于这一问题的折衷解决方案。但有些代表团要求书面提交这一折衷提议。瑞典代表团接受了编写该提议的任务，以促进今后关于这一问题的辩论。该提议依据的是 A/CN.9/WG.III/WP.81 号文件中的公约草案合并案文。

二. 承运人对托运人造成的迟延承担的赔偿责任——因果关系问题

2. A/CN.9/WG.III/WP.74 第 14 段解释说，公约草案中有关迟延的规定意在使承运人永远不会因另一托运人的作为或不作为所造成的迟延而对某一托运人承担赔偿责任。例如，如果托运人 A 因船只在目的地港卸货迟延而向承运人索取赔偿，则在这种情况下，若承运人能够证明迟延并非由于承运人的过失所致，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。在此种情况下，不能将托运人 B 视为承运人对其负有责任的受雇人或承包人。

3. 但在第十八届会议上，有些代表团对按照公约草案，承运人将为一托运人造成的迟延而对在该船上运载货物的所有其他托运人承担赔偿责任表示关切（A/CN.9/616，第 103 段）。为了兼顾这些代表团的需要，可在第 18 条草案中增加一个新的第 3 款，说明对于因另一托运人的作为或不作为造成的灭失或损坏，承运人不承担赔偿责任。这一说明可以措辞如下：

第 18 条. 承运人为其他人承担的赔偿责任

1. 下列人的作为或不作为违背本公约规定的义务，承运人应承担赔偿责任：

(a) 任何履约方；和

(b) 直接或间接根据承运人的请求或者在承运人的监督或控制下行事，履行或承诺履行承运人在运输合同下的义务的任何其他人。

[2. 承运人仅对履约方或其他人在其合同、雇用或代理范围内的作为或不作为承担本条第 1 款规定的赔偿责任。]

3. 对于因另一托运人的作为或不作为造成的任何灭失或损坏，承运人不对托运人或收货人承担赔偿责任。

4. 在第 18 条草案中作此说明的提议所可能引起的关切是，第 17(1)条草案中已经载入了一项规则，其中规定，承运人证明灭失、损坏或迟延并非因承运人本人的过失或者第 18 条提及的承运人对其负责的任何人的过失而造成的，免除承运人的赔偿责任。但是，至少在有些法域存在着一种风险，即第 17 条可能被解释为承运人应对在船上运载货物的托运人承担赔偿责任，例如由于总体上未能建立防止此类迟延发生的制度而承担赔偿责任。在这种情况下，此种说明可能还是有益的。

三. 限制托运人对迟延承担的赔偿责任

5. 在工作组第十八届会议上，有些代表团对托运人承担赔偿责任的风险可能很高表示关切，特别是就纯经济损失而言（A/CN.9/616，第 105 和 106 段）。限制这一风险的一种方法是限定托运人对因违背第 27 条草案、第 29 条草案和第 31 条第 1 款草案规定的义务而导致的纯迟延所造成的经济损失承担赔偿责任的最高额。这将增加纯迟延情况下所承担风险的可预测性，并因此而使其更具可保性。对于因托运人违背第 31 条第 2 款草案和第 32 条草案规定的其在信息准确性和危险货物方面的义务而造成的经济损失，托运人仍应承担全部赔偿责任，无论是否存在纯迟延的问题。之所以不限定由于违背这些义务而承担的赔偿责任的最高额，是因为这些义务被视为对承运人至关重要，因此不履行这些义务的托运人不应受到赔偿责任限制保护。托运人如果违背了 27 条草案、第 29 条草案和第 31 条第 1 款草案规定的其各项义务，也应对由于船只或其他货物实际损坏或人身伤害所造成的间接损失承担全部赔偿责任。关于对船只或其他货物实际损坏或人身伤害的赔偿责任，根据《海牙-维斯比规则》和《汉堡规则》，托运人目前已经承担了无限赔偿责任，而且这在实践中似乎并未引起任何问题。

6. 如果认为应当限制托运人对纯迟延承担的赔偿责任，则必须确保该限额不适用于对因公约草案范围之外的租船合同或其他运输合同导致的船只扣押而承担的支付滞期费或损坏赔偿金的义务。

7. 实践证明，很难将限额与货物的重量或价值或者运费挂钩。这些因素中无一与风险相对应。例如，运输废弃物的托运人可能会与运输电子设备的托运人造成同样的损坏。因此，可取的做法似乎是确定一个固定数额来作为限额。这种赔偿责任还可作为一种责任因素而很容易地纳入货物保险。关于最高限额，总体目标应当是：限额应确保托运人在通常情况下承担全部责任，同时又保护他们避免在特殊情况下承担过多的风险，以便使赔偿责任具有可保性。如果确定 500,000 个特别提款权的限额，则可根据每个集装箱的平均运费在 1,500 美元至 3,000 美元之间这一点，对其他托运人的大约 260 至 320 次针对全部运费的索赔进行投保。关于确定这种限额的条文可以措辞如下：

第 30 条之三. 限制托运人对迟延造成的损失赔偿责任

1. 对于迟延造成的经济损失，除由于船只或其他货物灭失或损坏或人身伤害造成的损失外，托运人因违背本章（第 31 条第 2 款和第 32 条除

外) 对其规定的义务而承担的赔偿责任, 限于每次事故[500,000]个特别提款权。

2. 第 1 款不适用于对因公约草案范围之外的租船合同或其他运输合同导致的船只扣押而承担的支付滞期费或损坏赔偿金的义务。

四. 关于因果关系的一般性规定

8. 有些代表团还在第十八届会议上指出, 可能需要列入一项关于迟延赔偿责任情况下因果关系的更加一般性的条文, 以保证国内法中关于这一事项的一般原则不会受到影响(A/CN.9/616, 第 107 段和 108 段)。另一些代表团认为这种条文并无必要, 因为在公约草案未作规定的情况下, 应自动适用国内法。不过, 可以指出的是, 只在第 8 章规定托运人的赔偿责任, 可能会导致国内法确立的因果关系原则受到削弱。从承运人方面来看, 关于因果关系的条文必须仅限于因迟延而承担的赔偿责任。否则这种条文将与货物灭失或损坏情况下承运人可以将赔偿责任限于货物价值的权利相抵触。一种可能的解决办法是, 工作组不妨考虑在第 22 条草案中增加一个新条款(第 4 款)。该条的内容如下:

第 22 条. 赔偿额的计算

1. 除第 62 条另有规定外, 承运人对货物灭失或损坏应支付的赔偿额, 参照货物在第 11 条确定的交货地和交货时的价值计算。

2. 货物的价值根据商品交易价格确定, 无此种价格的, 根据其市场价格确定, 既无商品交易价格又无市场价格的, 参照交货地同种类和同品质货物的通常价格确定。

3. 货物发生灭失或损坏的, 承运人对超出本条第 1 款和第 2 款所规定的赔偿额不负任何赔偿责任, 除非承运人和托运人在第 19 章规定的限度内约定了赔偿额的不同计算方法。

4. 除第 63 条另有规定外, 迟延交付货物所造成的经济损失按照所适用的国内法确立的规则和原则计算。

9. 关于计算因托运人过失而造成的损失的相关条文应当成为第 8 章“托运人义务”中的一个新条文。但该条文不应仅限于迟延造成的经济损失, 而应适用于各种灭失和损坏。该条文可采用如下写法:

第 30 条之二. 赔偿额的计算

除第 30 条之三另有规定外, 因违反本章对托运人规定的任何义务而造成的灭失或损坏的赔偿额, 按照所适用的国内法确立的规则和原则计算。