



联合国 大会



Distr:
GENERAL

A/CN.9/252
19 March 1984
CHINESE
ORIGINAL: ENGLISH

联合国国际贸易法委员会

第十七届会议

1984年6月25日—7月13日，纽约

国际装卸站经营人的责任

秘书长的报告

目 录

	<u>段 次</u>	<u>页 次</u>
导言.....	1 - 4	3
一. 统一规则适用范围.....	5 - 16	4
A. 统一规则与国际运输的关系.....	5 - 10	4
B. 应遵循统一规则的装卸站经营人和装卸 业务的种类.....	11 - 16	5
二. 开出单据.....	17 - 26	8
三. 责任标准.....	27 - 29	10
四. 延迟的赔偿责任.....	30 - 32	11
五. 赔偿责任之限度.....	33 - 39	11
六. 时效期间.....	40 - 41	13

	<u>段 次</u>	<u>页 次</u>
七. 货物的物权担保	42 - 44	14
八. 公约初步草案中未涉及的问题	45	15
九. 统一规则的形式和性质	46 - 47	16
十. 今后的工作	48 - 49	17
附件一: 主要国际运输公约的有关规定		18
附件二: 装卸站经营人公约初步草案文本		24

导 言

1. 国际贸易法委员会第十六届会议收到了秘书长关于国际货物运输方面最近一些发展情况的报告(A/CN.9/236)。¹ 报告除其他事项外,还叙述了国际统一私法学社(统一私法社)有关国际装卸站经营人责任方面的工作情况,并讨论了统一私法社研究组拟订的关于《国际装卸站经营人责任公约》初步草案。

2. 委员会审议该报告后决定将国际装卸站经营人的责任问题列入它的工作计划,请统一私法社将公约初步草案送交委员会审议,并委派一个工作组就这个问题起草统一规则。委员会将工作组的组成问题推迟到第十七届会议作出决定。请秘书处向委员会下届会议提交一份有关公约初步草案所提出重要问题的研究报告,并在该报告中考虑一下统一规则的范围是否可能扩大,以便包括运输中所没有涉及到的货物的储存及妥善保管问题。²

3. 统一私法社向委员会送交了统一私法社理事会1983年5月所通过的公约初步草案。³ 公约初步草案文本载于本报告附件二。本报告是应委员会要求编写的,讨论公约初步草案所提出的一些重要问题,这些问题在制订国际装卸站经营人责任统一规则时也许是值得考虑的。

4. 统一规则是否仅适用于直接有关国际运输的业务,在处理一些问题时最好考虑到各国际运输公约中所采取的做法。为便于参考,本报告附件一提供一份表格,概要列出各主要国际运输公约所采取的做法。

¹ 联合国国际贸易法委员会第十六届会议工作报告(1983年),《大会正式记录,第三十八届会议,补编第17号》(A/38/17),第109段。

² 同上,第115段。

³ 统一私法社理事会1983年5月第62届会议所通过的公约初步草案,名为“装卸站经营人公约初步草案”(UNIDROIT 1983, Study XLIV—文件24)。本报告以下部分将用“装卸站经营人”而不用“国际装卸站经营人”这一名词。

一. 统一规则适用范围

A. 统一规则与国际运输的关系

5. 之所以需要统一关于装卸站经营人责任的法律规则, 主要原因是为了弥补国际运输公约责任制度里存在的差异。⁴ 承运人对运输期间货物损失和损坏应负的责任遵循的法律规则在这些公约中是很一致的。但是非运输中间人对运输前和运输后以及运输期间货物的损失和损坏(经常在运输前和后损失和损坏)应负责任, 仍然遵循各国国家法律体系所规定的根本不同的法律制度。⁵ 因此认为这种责任最好也遵循统一的国际法律制度, 以便适当保护对货物有利益关系的人, 并有利于承运人, 多式运输经营人、货物转运人和类似实体向中间人提出追诉, 当前者对中间人保管的货物损失或损坏负有赔偿责任时。

6. 考虑到这些目标、统一私法学社公约初步草案起草人将其适用范围限于有关国际运输的装卸站经营人的业务(第2(b)条)。但有人怀疑这种限制是否可取, 还是装卸站经营人所有业务, 即使与国际运输或运输根本无关, 也均应遵循统一的国际法律制度。拟订公约初步草案的统一私法学社研究小组主张装卸站经营人的业务即使与国际运输无关, 也应遵循公约, 认为将规则适用范围限于国际运输业务, 在有些情况下将难于决定什么时候装卸站经营人的业务应遵循公约。例如, 客户可能将货物储存于装卸站, 因为他还未决定是否将其出口运往国外, 还是在国内出售。即使客户知道, 装卸站经营人未必知道。因此在这种情况下, 装卸站经营人不知道是否应该为履行本公约所规定的赔偿责任进行保险。⁶

7. 但是可以认为客户将货物储存于装卸站而不知道是否将其运往国外的情况可能不很多。只有在运输前将货物储存, 而不是在运输期间或运输后储存时才会出现这种情况。不论怎样, 如果统一规则适用范围限于有关国际运输装卸站经营

⁴ 见 A/CN.9/236, 第28—32段; 亦见关于装卸站经营人公约初步草案说明性报告(统一私法学社1983年, 研究报告XLI V—文件24)(下文简称“说明性报告”)第1, 9—10段)

⁵ 见 A/CN.9/236, 第22—27段。亦见拉姆伯格“海运装卸站的责任——一些初步意见”, 国际海事委员会, 文件, 1975年, II; 和D. 希尔为统一私法学社编写的关于仓储合同的初步草案(统一私法学社, 1976年, 研究报告XLI V—文件2)

⁶ 说明性报告, 第33段。

人的业务，就可能出现装卸站经营人不知道货物是否运往国外的情况，他得责成客户向他声明货物准备运往国外，否则装卸站经营人的业务将不遵循统一规则。只有在装卸站经营人知道或应该知道储存的货物是有关国际运输的情况下，该项业务才可能遵循统一规则。

8. 关于统一规则是否只适用于装卸站经营人关于国际运输业务的问题，还应指出与运输无关或仅有细微关系的货物的储存，一般不涉及外国问题。这种情况应该没有各国法律制度存在规则差异的问题。这种交易可能仍然遵循本国法律，可能不需要对适用的法律规则进行国际协调。并且，试图统一也适用于装卸站经营人与运输无关或只与当地运输有关的业务的法律规则，可能遇到从事这种业务的装卸站经营人的反对以及一些国家的反对，可能不必要地影响各国接受有关国际运输业务的统一规则。

9. 如果统一规则的适用限于有关国际运输的业务，那么这些规则最好能对执行这些规则所需关系的程度和性质加以确定。有一种可能的办法是使这些规则只适用于装卸站经营人在货物由承运人从一国发货人处提走时和货物交另一国接受方时之间所进行的业务。因为这样做将包括承运人将对货物负责的时间，这种办法将保护承运人向装卸站经营人提出追索的权利。但是，根据这种办法，统一规则将不适用于装卸站经营人业务所遵循的法律规则最好能取得一致的情况，例如在国际运输货运开始前，妥善保管发货人的货物，和国际运输结束后由承运人将货物交与作为接受方代理人的装卸站经营人保管货物。

10. 公约初步草案适用于装卸站经营人“有关发货地和目的地属两个不同国家时的装运业务”（第2(b)条）。未进一步规定这种关系的程度和性质，这种做法在某些情况下可能产生公约是否适用的问题。

B. 应遵循统一规则的装卸站 经营人和装卸业务的种类

11. 可能考虑中间人所执行的哪几种业务应遵循统一规则。公约初步草案适用于装卸站经营人，即承运人以外在货物运输之前、运输期间和运输之后负责保管

货物，并负赔偿责任之人员（第1(1)条）。装卸站经营人从其掌管货物起直到将货物交给有权提取货物的人员期间对货物的妥善保管负有责任（第3(1)条）。在这基本责任期间，看来装卸站经营人对不论是在货物妥善保管期间还是装卸站经营人对货物进行与保管有关的其他作业期间货物所受的损失或损坏将负赔偿责任。此外，如果装卸站经营人承担基本责任期间之前或之后货物的装卸或贮存，他还将对执行这些业务期间所发生的损失或损坏负有责任（第3(2)条）。

12. 另一方面，看来公约初步草案并不适用于在运输之前，运输期间或运输之后装卸货物但妥善保管并不构成他工作一部分的中间人（如搬运工人）。

13. 这种办法用来作为制订一项统一的统一法律制度以包括运输之前、运输期间和运输之后任何时候执行的所有的装卸任务，不管这些业务是否有关妥善保管这一基本任务与将这一制度仅限于妥善保管两者之间的一种折衷办法。由于想尽最大可能弥补国际运输公约所留下的差异，并避免使装卸站经营人可以宣称损失和损坏发生于装卸期间而不是在保管期间而不实施公约。因此决定不要将公约初步草案的适用范围只限于妥善保管的业务。另一方面，目前要制订一项统一制度，包括所有装卸业务，不管是否与妥善保管有关被视为是不现实的，而一项统一的制度可能不适宜于所有业务。⁷

14. 一个有关的问题是统一法律规则是否应包括货物的妥善保管和货物转运人的辅助性业务（即为收货人或发货人安排货物运输和提供有关运输的其他服务的中间人）。在这方面，货物转运人在货物运输中是一个主要负责人，即以他本人名义对从收货地点到最终目的地的运输承担责任。⁸在货物转运人与仅仅为发货人安排运输，以发货人名义⁹或以他本人名义与承运人订立合同者之间应有所区别。

15. 货物转运人作为主要负责人，其活动在许多情况下将遵循一项联合运输文件，例如国际货运承揽业协会联合会所开出的联合运输提单，¹⁰该文件对开出文

⁷ 同上，第36和37段。

⁸ 见秘书长的报告：在运输法领域国际组织工作的调查（A/CN.9/172），第59—62段。

⁹ 同上，第54和55段。

¹⁰ 该文件经国际商会联合运输联合委员会通过，被认为是符合国际商会联合运输单据统一规则的。

件的货物转运人的责任在各国之间取得了一定程度的一致性。此外，货物转运人作为主要负责人，其活动可能遵循即将生效的《联合国国际多式联运公约》（1980）（多式联运公约）。¹¹ 因此，这些活动可能没有必要遵循统一规则。在这方面，应该注意到公约初步草案明确指出它不适用于承运人（第1(1)条），¹² 承运人的责任应遵循其他公约。¹³ 由于类似的原因，货物转运人作为主要负责人，以及其他类似经营人，例如多式联运经营人可能也不包括在统一规则之内。但是，在货物转运人负责货物期间，如果他作为主要负责人将货物存放于装卸站经营人处，则装卸站经营人的业务应遵循统一规则，以便维护货物转运人向装卸站经营人提出追索的权利。

16. 另一方面，如果货物转运人仅仅为发货人安排运输，他可能暂时将货物存放在他自己的处所。这种业务将不受其他国际运输公约所管辖。此外，在这种情况下，尽管货物的妥善保管不是货物转运人的主要任务，但保管和有关业务（如提货、交货）有时是货物转运人所进行的主要实质性的有形的任务（其他任务是行政性的，如安排运输和保险，编制和接受货运单据和出口结关），并且在此期间，货物可能遭受实际的损失或损坏。因此将货物转运人所进行的货物保管和有关业务包括在统一规则范围之内可能是合理的。

¹¹ TD/MT/CONF.16，可能出现的例外情况是，当运输完毕，货物转运人将货物置于其自己的场所，听候收货人处理，并通知收货人货物已运到，但一定时间之后，收货人未来提货，根据多式联运公约第14(2)(b)(ii)条，货物转运人的责任已告结束；在这种情况下，储存将受制于国家法律的规定。

¹² 亦见说明性报告，第24段。应该指出，根据一些法律制度规定，承运人卸货并将货物存放在其储存地区后，有权收货者经过一段相当时间不来提取货物，则承运人不再负有货物承运人的责任，而只负有受委托人的责任。可能会问由于公约初步草案第1(1)条“除承运人外”等字的规定，承运人在上述情况下的地位变为受委托人的地位是否将受制于该公约的规定。如果不是这样，可能考虑在这种情况下承运人是否应受制于适用于装卸站经营人的规定。

¹³ 按照第14条，公约初步草案将服从有关国际货物运输的其他国际公约。

二. 开出单据

17. 装卸站经营人对他所负责的货物是否应有责任开出单据, 如有, 则单据的性质和内容的问题应予以考虑。在这方面, 目前的做法各不相同。有些地方, 单据不是由装卸站经营人开出的。有些地区开出单据, 但其内容、性质和开出的时间有很大差异。¹⁴

18. 有人认为除货物运输的各项单据外还需要国际装卸业务的单据, 对货物迅速运转可能是不必要的障碍。¹⁵ 另一方面, 还有人认为如果没有单据证明货物已经实际上有人照管, 那么规定装卸站经营人的责任制度也是没有价值的。¹⁶ 另外, 有一份单据作为装卸站经营人照管货物的收据, 在货物受到损失或损坏, 需提出索赔要求时可能有用。如果要就货物取得货款, 有一份单据也可能是有用的。特别在国际贸易中, 卖方将货物运往外国仓库, 然后由卖方或买方就货物取得货款, 这种情况也是常有的。

19. 公约初步草案起草人决定要求装卸站经营人只是在顾主提出要求时才开出单据(第4(1)条), 因为是否需要单据, 因情况而异。¹⁷

20. 关于单据是否应该可以流通, 拟订公约初步草案的统法社研究小组对商业上是否需要流通单据, 不很明确。文本规定如果当事各方同意, 可适用的法律许可, 则单据可以进行流通(第4(4)条)。¹⁸

21. 不同意要求装卸站经营人开出可流通单据的论据如下: 很多情况下单据不一定需要流通。有些情况下有了可流通的运输单据可能就不需要装卸站经营人可流通单据。利用可流通的运输单据进行欺诈的问题越来越严重, 如果广泛地开出装卸站经营人可流通单据可能使这问题更加严重。如果同一批货物有两种单据同时有效, 则可能会产生困难。越来越多的人认为由于现代国际运输速度很快, 可

¹⁴ 说明性报告, 第41段。

¹⁵ 同上, 第40段。

¹⁶ 同上, 第41段。

¹⁷ 同上, 第42段。

¹⁸ 统一私法学社列入这规定只是为了促使就流通问题开展讨论, 因拟订公约初步草案的统一私法学社认为它没有充分资料就该问题作出决定(同上, 第46段)。

流通运输单据及其所涉费用、时间和风险都是没有必要的，而一般比较愿意用非流通单据。¹⁹ 有些情况下，可流通单据可能使货物不能从装卸站运出。例如，储存在一起的货物需在不同时间发给不同的收货人。如果是非流通单据，则可根据单据开给的当事方的命令发货。

22. 另一方面，为了适应客户需要或要求一份可流通单据的情况，在客户提出要求时，最好由装卸站经营人开出一份可流通单据（比较公约初步草案第4(4)条）。

23. 如果统一规则拟就可流通单据作出规定，最好列入有关单据流通所产生的各种问题的规定，例如信赖单据中对货物错误说明的单据受让人的信誉问题以及调整具有信誉的受让人的权利与运输单据中有权接受货物者的权利。

24. 如装卸站经营人必须开出单据，统一规则最好就他必须开出单据的时限作出规定。如果在所有情况下装卸站经营人都必须开出单据，则时限可从他掌管货物的时间开始。公约初步草案未就单据必须开出的时限作出规定。

25. 还可以考虑对装卸站经营人未能在许可的时间里开出单据是由统一规则作出制裁的规定为好，还是由现行的国家法律来作出规定。可能采取的制裁措施可以包括对客户由于装卸站经营人未能开出单据而蒙受的损失付给赔偿金，或假设装卸站经营人收到的货物是完好的，或按客户所提出的索赔要求进行赔偿。公约初步草案对装卸站经营人未能开出单据未作出制裁的规定。

26. 至于单据的内容，公约初步草案要求单据注明日期，确认已收到货物并说明装卸站经营人开始掌管货物的日期（第4(1)条）。单据本身不需说明货物的数量或完好状况；但所掌管货物的描述如有任何项目不准确或不适当，则必需指明，因可通过适当的检查方法予以查明（第4(2)条）。该单据具有提供表面证据的效力（第4(3)条）。可以考虑该单据是否还应该说明货物的数量、完好状况和其他有关细节，因这些内容装卸站经营人可适当予以查明。如果用集装箱运输，装卸站经营人经常无法检查储存在他那里的集装箱内的货物。因此，在这种情况下，他的责任可能只限于说明集装箱的完好状况。

¹⁹ 见秘书长的报告：协调工作：国际运输单据（A/CN.9/225），第68—76段。关于使用非流通海运运货单代替可流通提货单问题的解决办法以及与之有关的简化的单据和自动资料处理和其他技术作用问题，见同上，第74至76段。

三. 责任标准

27. 装卸站经营人的责任标准, 可施行各种不同的办法。如果装卸站经营人的业务是有关运输的, 一个办法就是对装卸站经营人施行与有关运输业务所遵循的标准相同的责任标准。尽管这种办法有利于承运人对装卸站经营人行使追索权, 但对装卸站经营人可能实施不同的责任标准, 因其业务涉及不同形式的运输。此外, 如果采用两种以上方式进行运输时, 将难于施行这种办法。

28. 另一种办法是规定一种单一的责任标准以适用于统一规则所包括的装卸站经营人的各种业务, 不管是否涉及一种特别的运输方式。这一办法的好处是统一标准。公约初步草案采取的就是这种办法。遵照《联合国海上货物运输公约》1978年, (汉堡) (“汉堡规则”)²⁰的规定和《多式联运公约》, 采取这一标准被认为是有点缺点的(见附件一)。

29. 以下考虑可能涉及这一标准合适还是其他标准合适的问题。首先, 断定有关货物损失或损坏情况的证据和方法可能是装卸站经营人责任以内的事。因此, 与其要求索赔人证明损失或损坏是装卸站经营人的过错所造成, 倒不如最好由装卸站经营人自己证明损失或损坏不是他的责任。其次, 假定的责任标准是现行大多数主要的国际运输公约中所采用的最低标准(包括尚未生效的公约)(见附件一)。如果统一规则拟采用比这更低的标准, 就不能充分保证承运人对装卸站经营人的追索权。²¹ 第三, 由于除海运外的有些运输方式, 承运人通常将货物储存于其自己的处所而不雇请装卸站经营人, 因此, 统一规则将更经常适用于有关海运或多式联运的装卸站经营人业务, 而较少用于其他运输方式的业务。因此, 装卸站经营人业务所遵循的统一规则中最好采用与适用于海运和多式联运的业务相同的标准。也是由于这一原因, 为了确保承运人对装卸站经营人的追索权, 采用比假定过错更

²⁰ A/CONF.89/13(《联合国海上货物运输会议的正式记录》, 联合国出版物, 出售品编号: E.80.VIII.1)。

²¹ 可由以下事例说明: 根据假定的过错, 承运人对发货人负有责任(例如按《汉堡规则》或《多式联运公约》)。货物在装卸站经营人掌管但在承运人对货物负有责任期间受到损坏。对装卸站经营人适用的责任标准是一般的疏忽, 必须由索赔人予以证明。在这种情况下承运人根据其更严格的责任标准, 应对发货人或收货人负有责任, 但对装卸站经营人的追索诉讼可能会败诉, 因为他不能证明装卸站经营人确实疏忽。

严格的标准可能太过分。 承运人将主要受统一规则的制约。

四. 延迟的赔偿责任

30. 应该考虑统一规则是否应涉及装卸站经营人对延迟交出货物应负的赔偿责任。 公约初步草案未涉及装卸站经营人延迟的责任, 因为延迟的问题主要与货物的运输有关, 而与静止的货物, 例如储存于装卸站的货物无关。²² 另一方面, 统一规则不管怎样涉及的业务包括与货物运输有关的业务; 因此, 延迟的问题无论从收货人还是从承运人的观点来看, 可能都是有关的。 装卸站经营人延迟(向承运人或向收货人)交货, 运输中的收货人将受到影响, 正如由于运输中的延迟而受影响一样。 根据国际运输公约, 承运人应对延迟交货负有责任, 即使是装卸站经营人延迟, 承运人也应负有责任。 因此, 如果承运人对延迟负有责任, 从他对装卸站经营人提出追索的观点来看, 装卸站经营人延迟的问题可能与承运人有关。

31. 但是公约初步草案确有规定, 在收货人提出要求后60天内, 如果装卸站经营人不交付货物, 则可作为货物丢失处理(第6(2)条)。²³ 这样索赔人显然可以作出选择, 是遵循公约及其责任限度提出货物丢失的索赔要求, 还是根据国家法律提出延迟的索赔要求。

32. 如果统一规则不涉及延迟问题, 则应遵循国家法律的其他规则, 根据规则装卸站经营人对重大损坏的赔偿责任可能是很大的, 或者也许是一般情况, 规则可能严格限制装卸站经营人延迟的责任, 因而不利于收货人进行追偿和承运人进行追索。 因此可能考虑统一规则是否应对装卸站经营人延迟交付货物所应负的责任作出规定, 是否应对这一责任规定财务上的限度。²⁴

五. 赔偿责任之限度

33. 统一私法学社研究组的一些成员认为公约初步草案有一个特点使装卸站经

²² 说明性报告, 第55段。

²³ 与《汉堡规则》第5(3)条相类似。

²⁴ 见《汉堡规则》, 第6(1)(b)条; 《多式公约》, 第18(4)条。

营人想同意公约中的较高责任标准，即很难突破的责任限度。²⁵ 公约初步草案中的限度为每公斤 2.75 记帐单位（第 7 条）。²⁶

34. 假设统一规则要对货物损失或损坏的赔偿责任作出财务限度的规定，则应考虑公约初步草案所采用的限度是否适合，还是应采用其他限度。例如，应该指出该限度低于一些国家运输公约中所规定的限度（见附件一）。公约初步草案采用《多式联运公约》中所规定的限度²⁷ 因为该限度被视为国际社会意愿的最新体现。²⁸ 采用这一限度的另一理由是运输中货物由一实体妥善保管，而该实体非承运人，也非类似实体（如多式联运经营人或作为主要负责人的货物转运人），经常在海运或多式联运之前，期间或之后产生这种货物保管的问题。因此最好将装卸站经营人的责任限度规定在这些运输方式将遵循的限度。采用 2.75 记帐单位将使承运人根据《多式联运公约》，以及根据《汉堡规则》和《关于统一某些提单规则的国际公约》（《海牙规则》）（根据原公约及修正的公约）可以向装卸站经营人得到全额赔偿，这些公约对赔偿责任规定较低的限度。

35. 正如承运人根据《汉堡规则》和多式联运经营人根据《多式联运公约》一样，²⁹ 装卸站经营人根据公约初步草案可以同意较高的限度（第 7(3) 条）。装卸站经营人能同意将其限度提高到承运人所受制的限度将保护承运人能向装卸站经营人的追索诉讼中能到全额赔偿。但有人认为这样将使装卸站经营人对统一规则不太感兴趣，因为他们可能受海运公司的压力，要他们同意较高限度。³⁰

²⁵ 说明性报告，第 13 段。

²⁶ 公约初步草案根据国际贸易法委员会第十五届会议建议（联合国国际贸易法委员会第十五届会议工作报告，《大会正式记录，第三十七届会议，补编第 17 号》（A/37/17），第 63 段）编入了记帐单位条款（规定记帐单位为国际货币基金的特别提款权）（第 13 条）和修改赔偿责任限度的简便程序（Y 条）。记帐单位条款以及委员会建议的修改赔偿责任限度的两项备选条款（即简便修改程序和根据价格指数的变化进行修改）也是由联大建议用于有关赔偿责任限度规定的国际公约（1983 年 12 月 16 日第 37/107 号决议）。

²⁷ 《多式联运公约》，第 18(1) 条。

²⁸ 说明性报告，第 59 段。

²⁹ 《汉堡规则》，第 6(4) 条；《多式联运公约》，第 18(6) 条。

³⁰ 说明性报告，第 60 段。

36. 应考虑责任限度是否可以突破, 如果可以, 则在什么情况下突破的问题。公约初步草案规定如果损失或损坏“出于装卸站经营人有意造成这种损失或损坏的行为或不行为, 或出于他对可能造成的损失或损坏的情况粗心大意和有所了解的行为或不行为”, 则装卸站经营人应负全部赔偿责任(第9(1)条)。

37. 只有在承运人故意胡作非为或粗心大意的情况下, 《汉堡规则》和《多式联运公约》所规定的赔偿责任限度才可以突破。³¹ 有人赞成这种办法, 认为一般来说保险承运人宁愿采用难于突破的限度, 因为这样他们就可以准确地估计他们承担的风险并计算合理的保险金。这就是说采用比较不容易突破的限度, 得到的保险金稍低于采用容易突破的限度得到的保险金。还有人认为比较不容易突破的限度使装卸站经营人愿意接受一种比他们所习惯的更严格的责任标准。³²

38. 有关责任限度问题, 还可以提出, 除每公斤限度外, 统一规则是否应规定每件事总的责任限度。这种限度最好包括极度损坏的情况(如火灾或爆炸所造成), 对这种情况很难进行保险, 或保险费用太大。如果采用这一办法, 在根据每公斤限度他们有权得到的损坏赔偿金总额超过最高限额时统一规则最好规定一种在索赔人之间分配可得到的赔偿金的办法。

39. 还应考虑统一规则, 作为一项备用方案, 是否应象《汉堡规则》和《多式联运公约》那样列入一项每件货物的限度。³³ 反对列入每件限度的理由是货物可能以件的形式运到装卸站, 然后打开再运往各目的地。³⁴

六. 时效期间

40. 根据公约初步草案提出起诉的时效期间是从装卸站经营人交付货物之日起

³¹ 《汉堡规则》, 第8条(也见《联合国海上货物运输会议的正式记录》, 联合国出版物, 出售品编号: E.80.VIII.1, 第二部分, 第一委员会简要记录, 第34次会议, 第24段); 《多式联运公约》, 第21条。

³² 说明性报告, 第62段。

³³ 《汉堡规则》, 第6(1)条; 《多式联运公约》, 第18(1)条。

³⁴ 说明性报告, 第58段。

或从货物作为遗失之时起两年(见以上第31段)(第11条)。要确定这一限期是否恰当,最好考虑一下这段时间相当于《汉堡规则》和《多式联运公约》所规定的必须对承运人提出起诉的期限,比其他国际运输公约所规定的限期长些(见附件一)。但应该指出对装卸站经营人提出起诉实行两年的期限在有些情况下可能阻止承运人或多式联运经营人对装卸站经营人提出追索诉讼。例如,在运输期间,装卸站经营人把货物交给承运人或多式联运经营人时,代表货物利益者向承运人或多式联运经营人提出起诉的限期将从运输结束时开始;承运人或多式联运经营人对装卸站经营人提出追索的限期将开始得早些,即从装卸站经营人将货物交给承运人或多式联运经营人时开始。在两种诉讼受制于同一限期的情况下,向承运人或多式联运经营人提出起诉之前,向装卸站经营人提出追索的诉讼将会受到阻止。应该考虑统一规则中的限期是否应包括一项有效保护承运人或多式联运经营人提出追索诉讼的规定。

41. 公约初步草案没有涉及限期中断或暂停或其他有关问题。³⁵ 例如,根据有些法律体系,如果统一规则未就这些问题作出规定,则可应用国家法律的规定。根据另一些法律体系,统一规则未作规定者则意味着限期不得中断或暂停,尽管有国家法律规定。为在适用限期方面统一起见,统一规则最好或者就限期的问题作出详细规定,或者规定有关的问题应根据国家法律规定予以解决。

七. 货物的物权担保

42. 公约初步草案给予装卸站经营人对所掌管货物的物权担保,包括有权保留和销售货物以清偿他的费用和其他有关货物的索赔(第5条)。

43. 如果装卸站经营人行使此项权利,则可能与有权接受货物者的权利发生冲突或干预。应考虑这样做是否合适。例如,承运人向其聘请的装卸站经营人支

³⁵ 为确定这些问题,见《国际销售货物时效期间公约》(纽约,1974年)(A/CONF.63/15)(《联合国国际销售货物的时效(限制)问题会议正式记录》,联合国出版物,出售品编号:E.74.V.8)。

付费用前，装卸站经营人保留该项货物，则承运人应对有权接受货物者承担损害赔偿之责任。这样可能对该人是充分的保护。但是，当装卸站经营人销售货物以清偿他对承运人未付费用的索偿时，承运人支付损害赔偿之责任对有权接受货物者不一定是充分的保护。另一方面，如果有权接受货物者所聘请的或充当其代理人的装卸站经营人行使保留和销售货物的权利，则他应承受保留或销售的后果，因为装卸站经营人导致这种诉讼的索赔要求（如不付储存费用）通常是该有权接受货物者自己的责任。此外，还应指出，不管怎样这种情况通常发生在承运人责任期限之外。

44. 有关此类矛盾，应该指出公约初步草案第14条规定，“有关国际货物运输的任何国际公约所规定的任何权利和责任，本公约不作修改。”另一办法就是将这些问题留待国家法律去解决。

八、公约初步草案中未涉及的问题

45. 除了统一规则是否应涉及装卸站经营人延迟交货应负之责任外，还有一些其他装卸站经营人经营业务与应负责任的问题，公约初步草案没有涉及。其中包括客户的责任，例如付给装卸站经营人费用的责任以及通知装卸站经营人危险货物的性质或指导他有关妥善保管的问题。公约初步草案也没有涉及装卸站经营人处置危险货物的权利问题。也没有谈到装卸站经营人未能按与客户所订合同接受货物进行妥善保管应负赔偿责任的问题。公约初步草案拟订人的意图是制订一份草案纲要，规定装卸站经营人的责任主要应遵循的一套最低限度规则。他们预期上述没有谈到的细节可在稍后阶段列入文本或者由有关商业组织所拟订的标准条件作出规定。³⁶ 在这方面，应该指出国际海事委员会在拟订一套装卸站经营人采用的标准条件。贸易法委员会秘书处在与国际海事委员会联系并通知它贸易法委员会第十六届会议就装卸站经营人责任这一议题所作出的决定。

³⁶ 说明性报告，第20段。

九. 统一规则的形式和性质

46. 装卸站经营人责任所遵循的法律规则，目前有很大差异，这是由于各国国家法律的规定不同，以及由于装卸站经营人所使用的一般条件可能与现代商业条件下当事各方的利益不一致。通过一项公约或模式法律，在国家法律中作出一致的规定，并要求一般条件符合这些统一规则，则可以在这方面取得一致。即使统一规则是非强制性的（见以下第47段），但有一个正式的法律纲领，可能更加促使装卸站经营人遵守这些纲领。它还可使符合统一规则一般条件的规定具有法律效力。这样对装卸站经营人的客户和装卸站经营人本人都有好处，因为一般条件，尽管实质上是统一的，但可能违反国家法律的强制性规定，因为尽管根据这种统一的一般条件对装卸站经营人有利，但可能在一些法律体系中有被法院否定的危险。

47. 另一个问题是公约或模式法律中所载统一规则是否应适用于公约缔约国内或执行模式法律的国家内所有装卸站经营人。拟订公约初步草案的统一私法学社研究小组内有人认为如果统一规则强制性地适用于一国内所有的装卸站经营人，则各国可能很难对付专业利益集团不遵守公约文本而形成的压力。因此有人建议愿意这样做的国家可以将统一规则只适用于保证受其制约的装卸站经营人。赞成这种意见者认为根据这一办法有某些鼓励性措施可能使装卸站经营人愿意“选择”统一规则，例如一种较低的责任制度，对赔偿责任规定一个难于突破的限度，对储存在装卸站经营人处的货物有留置权以及符合于统一规则的一般条件被法院否定的可能性减少等等。但是，最后决定在目前阶段不要因列入一项“选择”条款而使公约初步草案复杂化，应该对统一规则文本最后应采取什么形式不抱任何偏见地提出统一规则。³⁷ 有人认为委员会可能也想推迟就统一规则应采取的最后形式作出决定，直等到受委托拟订公约文本草案的工作组最后完成其工作。到那时，委员会可能更可以根据该项目的发展情况就该问题作出决定。

³⁷ 同上，第13段。

十. 今后的工作

48. 关于拟订统一规则时应遵循的程序, 一个途径是受委派进行该工作的工作组, 考虑到有必要就对本研究报告所讨论的问题应采取的办法作出决定, 首先审查统一私法学社公约初步草案, 然后根据作出这种决定后可能要求秘书处拟订的草案, 着手拟订一套统一规则草案。

49. 关于委派担任该工作的工作组, 应该指出国际合同惯例工作组最近完成了关于国际商业仲裁的模式法律, 将于1984年第三季度开始有关装卸站经营人责任的工作。 预计该工作组可以迅速开始其工作, 也许在1985年期间完成一套统一规则草案。

附件一
主要国际运输公约的有关规定

公约名称	责任标准	对货物损失或损坏应负赔偿 责任之限度 (每公斤) *	时效期间
<u>海运</u>			
关于统一某些提单规则的国际公约 (1924) (“海牙规则”)	根据第3和4条的关税和豁免; 概括地说即适当照管的责任	(无每公斤限度) 每件或单位英币100镑 (第4(5)条)	1年 (第3(6)条)
经1968年2月23日布鲁塞尔议定书修正的海牙规则 (“海牙规则”)	与以上海牙规则基本相同	30法郎 (普恩加来) (第4(5)(a)条)	1年 (第3(6)条)

* 本栏提到的普恩加来法郎系纯度为千分之九百的黄金的10/31克。因此, 这些单位的相对值约为1芽月法郎=5普恩加来法郎。本表所列大多数公约, 不论公约本身, 还是议定书中均载有这些单位和特别提款权之间的比值, 一般来说, 1特别提款权=15普恩加来法郎或3芽月法郎。在这些条款不适用的情况下(例如某一国家为一公约缔约国, 但未参加载有该条款的议定书)关于将普恩加来法郎或芽月法郎换算成各国货币的方法, 没有国际协议。这就造成这些单位所表示的赔偿责任限度换算中的差异。

公约名称	责任标准	对货物损失或损坏应负赔偿责任之限度 (每公斤)	时效期间
修正经 1968 年 2 月 23 日议定书修正的 1924 年 8 月 25 日关于统一某些提单规则的公约的议定书 (1979) (尚未生效)	不能适用	2 个记账单位 (特别提款权) (非货币基金成员不能应用特别提款权条款者可将限度规定为 30 货币单位) (1 货币单位等于 1 普恩加来法郎) (第 2 条)	不能适用
1978 年联合国海上货物运输公约 (汉堡) (“汉堡规则”) (尚未生效)	承运人须负赔偿责任, 除非证明其本人, 其受雇人或代理人曾采取“一切合理措施避免该事件发生及其后果” (第 5(1)条)	2.5 记账单位 (特别提款权) (第 6(1)条) (非货币基金成员不能应用特别提款权条款者可将限度规定为 37.5 货币单位 (1 货币单位等于 1 普恩加来法郎) (第 26 条)	2 年 (第 20 条)
<u>空运</u> 关于统一有关国际航空运送的某些规则的公约 (1929 年) (“华沙公约”)	承运人须负赔偿责任 (第 18(1)条): (a) 除非证明其本人和其代理人已采取“一切必要措施避免损坏或证明他或他们没有可能采取这种措施” (第 20(1)条, 或 (b) 他证明损坏是	250 法郎 (普恩加来) (第 22(2)条)	2 年 (第 29 条)

<u>公约名称</u>	<u>责任标准</u>	<u>对货物损失或损坏应负赔偿 责任之限度 (每公斤)</u>	<u>时效期间</u>
经 1955 年 9 月 28 日海牙议定书修正的 华沙公约	由于领航疏忽, 驾驶或航行中的疏忽所造成, 并且在所有其他方面其本人和其代理人已采取一切必要措施避免损坏 (第 20(2)条)	250 法郎 (普恩加来) (第 22(2)条)	2 年 (第 29 条)
修正经 1955 年 9 月 28 日海牙议定书修正的 1929 年 10 月 1 日于华沙签订的关于统一有关国际航空运送的某些规则的公约的第 4 号蒙特利尔议定书 (1975 年) (尚未生效)	承运人须负赔偿责任, 除非证明毁坏, 损失或损坏纯系货物内部固有缺陷所致, 除承运人, 其受雇人或代理人以外的某人包装的缺陷, 战争或武装冲突行为或政府当局对出入或过境货物所采取的行动。 (第四条)	17 特别提款权 (非货币基金成员不能应用特别提款权条款者可将限度定为 250 货币单位 (1 货币单位等于 1 普恩加来法郎)) (第七条)	不能适用

对货物损失或损坏应负赔偿
责任之限度 (每公斤) 时效期间

责任标准

公约名称

公路

国际公路货运契
约公约
(CMR)
(1956年)

承运人须负赔偿责任 (第17(1)条)
除非证明损失或损坏是由于索赔人的
疏忽或错误行为, 由于索赔人的指示,
而非承运人的疏忽或错误行为, 由
于货物内部固有的缺陷, 或由于“承
运人不能避免的情况及其不能防止的
后果” (第17(2)条); 或者除非证
明损失或损坏是由于一项已经列举的
特种风险 (第17(4)条) (一般都假
定损失或损坏是由于一种特种风险所
造成, 如果承运人确认是这样的话
(第18条)

25法郎 (芽月)
(第2,3(3)条)
1年, 如系
故意造成, 则
3年 (第32
条)

国际公路货运契
约公约议定书
(CMR)
(1978)

不能适用

8.33 记账单位 (特别提
款权) (非货币基金成员
不能应用特别提款权条款
者可将限度规定为25货
币单位 (1货币单位等于
1芽月法郎))
(第2条)

不能适用

<u>公约名称</u>	<u>责任标准</u>	<u>对货物损失或损坏应负赔偿 责任之限度(每公斤)</u>	<u>时效期间</u>
<u>铁路</u>			
关于国际铁路货运 的协定(SMGS) (1966年)	承运人须负赔偿责任,除非证 明损失或损坏是由于不能避免 的情况或不能防止的后果,或 者除非是由于其他已经列举的 情况(第22条)	货物价格或申报价格 (第24、25条)	9个月 (第30条)
关于国际铁路运输 的公约(CIM) (1970年)	基本上与以上国际公路货运契 约公约相同(第27、28条)	50法郎(芽月) (第31(1), 33条)	1年;如系 故意造成, 欺诈等则2 年(第47条)
关于铁路货运的国 际公约规定关于金 法郎换算方法的补 充条款(1977年)	(不能适用)	3法郎=1特别提款权	(不能适用)
1980年5月19 日国际铁路运输公 约附录B (尚未生效)	与以上关于铁路货运的国际 公约相同 (第36、37条)	17记账单位(特别提款权) (第40(2), 42条)(非货 币基金成员不能应用特别提款 权条款者,记账单位等于3芽 月法郎(第7条))	与关于铁路 货运的国际 公约相同 (第58条)

<u>公约名称</u>	<u>责任标准</u>	<u>对货物损失或损坏应负赔偿 责任之限度(每公斤)</u>	<u>时效期间</u>
<u>多式联运</u> 联合国国际多式联运公约(1980年) ("多式联运公约") (尚未生效)	基本上与以上汉堡规则 相同(第16条)	2.75 记账单位(特别提款 权)(第18(1)条)(非货币 基金成员不能应用特别提款 权条款者,可将限度规定为 41.25 货币单位(1货 币单位等于1普恩加来法郎)) (第31条)	2 年 (第25条)

附件二

装卸站业务公约初步草案文本

序言

本公约各缔约国

认识到一致确定一些有关装卸站经营人权利和责任，特别是有关赔偿责任的规则，是合乎需要的，

决定为此缔结一项公约，兹协议如下：

第1条

定义

为实施本公约：

1. “装卸站经营人”即行使承运人以外职能的任何人，他在货物运输之前、运输期间和运输之后负责妥善保管货物，并承担赔偿之责任，或者根据协议，或者从发货人、承运人、货物转运人或任何其他那里接管货物，以便将它们交给有权接受货物的任何人。

2. “货物”如果不由装卸站经营人提供的话，则包括任何集装箱、货盘、或类似运输或包装的物件。

第2条

实施范围

当装卸站经营人负责的业务属于以下情况者，则适用本公约：

- (a) 在缔约国领土内执行，及
- (b) 有关发货地和目的地处于两个不同国家的货物。

第3条

责任期限

1. 装卸站经营人从他掌管货物到将货物交给有权接受货物的人期间应负责妥善保管货物。
2. 如装卸站经营人在掌管货物之前或交出货物之后负责执行或受委托执行货物的卸货，装载或贮存，则其负责期限应延长以便也包括这种增加的业务。

第4条

开出单据

1. 装卸站经营人在合同另一方的要求下应开出一份注有日期的单据，确认已收到货物并说明其开始照管货物之日期。
2. 这种单据对所掌管货物的说明如有任何不确切或不恰当之处应予以指出，因为可以通过适当的检查方法予以确定。
3. 这种单据是妥善保管货物及按所述要求照管货物的合同的表面证据。
4. 装卸站经营人开出的单据，如当事双方同意，可适用的国家法律许可，应载有一项装卸站经营人凭交单交货的保证。单据中规定凭指定某人的订货单或向单据持有人交货即此项保证。
5. 本公约不阻止用任何机械或电子方法开出单据，如果这样做不违反开出单据所在地法律的话。

第5条

货物的物权担保

1. 装卸站经营人有权保留他所照管的货物以支付有关这些货物的费用和索赔要求，包括手续费和仓库租金。但本公约不影响提供装卸站经营人物权担保的任何合同安排在国家法律上的有效性。

2. 如果对要求赔偿的数额已提供足够保证金，或者如果已向双方同意的第三方，或向装卸站经营人根据本公约负责在其中执行业务的国家某一官方机构存有一笔相同数值的款额，则装卸站经营人无权保留他所照管的货物。

3. 装卸站经营人在及时发出适当通知后，可以出售他所保留的全部或部分货物，以便获得必要款额以清偿他的索赔要求。

第6条

赔偿责任之依据

1. 装卸站经营人对他根据本公约负责照管的货物所遭受的损失或损坏须负赔偿责任，除非证明其本人，其受雇人或代理人已采取一切必要措施避免造成损失或损坏及其后果。

2. 在有权提取货物的人提出要求后，连续60天内，如果装卸站经营人不交出货物，该人可以把货物作为丢失处理，有权对此提出索赔要求。

3. 如果装卸站经营人、其受雇人或代理人的过错或疏忽与其他原因结合在一起造成损失或损坏，假如装卸站经营人证明损失或损坏的数额不等于这种过错或疏忽所造成的损失和损坏，则装卸站经营人仅须负责赔偿其过错或疏忽所造成的那部分损失和损坏。

第7条

赔偿责任之限度

1. 装卸站经营人对第6条规定中货物损失或损坏所造成的损失应负赔偿责任之限度相当于每公斤（毛重）损失或损坏的货物为2.75记账单位。
2. 记账单位即第13条中提到的记账单位。
3. 装卸站经营人可以通过协议提高本条第1款所规定的赔偿责任限度。

第8条

非约定的赔偿责任

1. 本公约所规定的赔偿责任限度适用于因装卸站经营人责任范围内的任何行为或不行为造成货物损失或损坏而对装卸站经营人提出的起诉，不论起诉是根据合同、侵权行为或其他。
2. 如果对装卸站经营人的受雇人或代理人提出起诉，而如果该受雇人或代理人证明他是在他职业范围内行事，则有权利利用装卸站经营人根据本公约有权援引的辩护理由和赔偿责任限度。
3. 除第9条规定者外，从装卸站经营人和从本条第2款所提到的任何人取得补偿款额总数不得超过本公约所规定的赔偿责任限度。

第9条

丧失赔偿责任限度的权利

1. 如经证明损失或损坏出于装卸站经营人有意造成这种损失或损坏的行为或不行为，或者由于他粗心大意和明知可能造成这种损失或损坏，则装卸站经营人无

权享受第7条规定的赔偿责任限度。

2. 尽管有第8条第2款的规定，如经证明损失或损坏出于受雇人或代理人有意造成这种损失或损坏的行为或不行为，或者由于他粗心大意和明知可能造成这种损失或损坏，则该装卸站经营人的受雇人或代理人无权享受第7条所规定的赔偿责任限度。

第10条

损失或损坏通知

1. 除非在货物交付给有权接收者之日后的工作日内发给装卸站经营人损失或损坏的书面通知，具体说明这种损失或损坏的一般性质，这种交付是装卸站经营人开出单据中所述交货的表面证据。如不开出这种单据，则货物完好无损。

2. 损失或损坏不明显的情况下，如果在货物交付给有权接收者之日后连续15天内不发出书面通知，则本条第1款的规定相应适用。

3. 如果货物交付给有权接收者时其状况须经联合调查或检查，则在调查或检查期间，不需发出确定的损失或损坏书面通知。

4. 在实际发生或担心会发生损失或损坏的情况下，装卸站经营人和有权接收货物者必须相互给予适当的方便以便对货物进行检查和清点。

第11条

诉讼的限制

1. 如果在两年期间没有提出诉讼或仲裁程序，则不能再根据本公约提出诉讼。

2. 时效期间从装卸站经营人交付货物或部分货物之日开始，或者如果没有交付货物则于第6条第2款所提到期限的最后一天开始。

3. 时效期间开始之日不包括在期限之内。

4. 向之提出索赔要求者在时效期限内任何时间，可以书面向索赔人申请，延长该期限。该期限还可通过另一申请或多次申请进一步予以延长。

5. 假如不违反另一项可适用的国际公约的规定，即使上款规定的时效期限终止后，仍可向根据本公约负有赔偿责任者提出要求进行赔偿的追索诉讼，如果在提出诉讼程序的该国法律所许可的时间之内提出；但所许可的时间不得少于90天，起算时间从提出赔偿诉讼的人了结索赔事项之日或向其提出诉讼程序之日开始。

第12条

合同规定

1. 装卸站经营人为妥善保管货物所签订的合同，或证实这种合同的单据中的任何规定，如果直接或间接有损于本公约规定者均属无效。此项规定无效并不影响公约或单据中的其他规定。

2. 尽管有本条第1款的规定，但装卸站经营人仍可通过协议提高其根据本公约所承担的责任和义务。

第13条

记账单位和换算办法

1. 本公约第7条所提到的记账单位即国际货币基金所规定的特别提款权。第7条所提到的数额应按照判决之日或当事双方议定的日期以一国本国货币的价值予以表示。一缔约国同时也是国际货币基金成员国，其国内货币与特别提款权之间的比价应按照国际货币基金在该日为其业务和交易所采用的现行估价方法予以计算。缔约国若非国际货币基金成员国，其国内货币与特别提款权之间的比价则由该国决定的方式予以计算。

2. 第1款最后一句提到的计算方法是尽可能用缔约国货币来表示与第7条用记账单位表示的数额相等的实际价值。缔约国必须在签字之时或在交存其批准书、接受书、核准书或加入书之时，或在计算方法有变动时，将其计算方法通知保存国。

第14条

其他公约

本公约不修改任何有关国际货运的国际公约所规定的权利和义务。

第15条

1. 解释本公约时，应考虑到其具有国际性质，需要在实施中体现出统一性以及在国际贸易中具有信誉。

2. 本公约所涉事项有关的各种问题如公约未明确解决者，则按公约所依据的一般原则予以解决，如无这种原则，则按国际私法规则中可适用的法律予以解决。

Y 条

限制数额和记账单位的修改

1. 保存国应召开一次由各缔约国代表组成的委员会会议，以审议第7条数额的增减问题：

(a) 至少在___个缔约国的要求之下，或

(b) 本公约开放供签署之后或委员会上次会议之后经过5年。

2. 如果本公约开放供签署后经过5年以上才生效，则保存国应在公约生效后第一年内即召开委员会会议。

3. 修正案应由委员会以出席和参加投票的成员的〔 〕多数予以通过。

4. 按本条第3款通过的修正案应由保存国通知各缔约国。修正案经通知后满〔6〕个月应视为已被接受，除非在该期间有〔三分之一〕以上委员会通过修正案时的缔约国通知保存国不接受该修正案。根据本款被认为接受的修正案应在其被接受后〔12〕个月对所有缔约国生效。

5. 不同意修正案的缔约国，除非在修正案生效前至少一个月时间内声明退出本公约，否则仍应受其制约。这种退约应在修正案生效时生效。

6. 一项修正案经委员会通过，但供缔约国接受的〔6〕个月期限还未满，在这期间成为该公约缔约国的国家，如果修正案生效，应受制于该修正案。在该期间之后成为本公约缔约国的国家应受制于根据第4款所通过的任何修正案。