

# 联合国 大会



FILE COPY



Distr.  
GENERAL

A/CN.9/385  
18 November 1993  
CHINESE  
ORIGINAL: ENGLISH

联合国国际贸易法委员会  
第二十七届会议  
1994年 5月31日至 6月17日, 纽约

## 联合国国际贸易 运输港站经营人赔偿责任公约

### 秘书处的说明\*

1. 《联合国国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约》于1991年 4月17日在奥地利维也纳由外交会议通过, 1991年 4月19日开放签署。该公约是根据联合国国际贸易法委员会(贸易法委员会)编写的草案而拟定的, 更早之前曾由国际统一私法学社(统法社)草拟出公约的初稿。

2. 该《公约》对运输港站的某一经营人(以下又简称为“港站经营人”或“经营人”)在发生货物灭失或损坏或交货延误时所应担负的赔偿责任, 规定了统一的法律架构。港站经营人是在货物运输之前、之中或之后经手处理货物的商定企业。他们的服务可以是由货物托运人、承运人或收货人委托, 签约承办。一般而言, 一个经营人承办以下一项或多项与运输有关的业务: 装货、卸货、堆存、积载、平舱、隔垫或绑扎。人们在实际活动中提到这些企业时所使用的词语各不相同, 例如, 其中包括: 仓储、储运、贮存、终点、港口、码头、装卸人、码头搬运或码头装卸公司、火车站或空运货物终点站。该《公约》的适用性主要视此种企业承办的与运输有关的服务来决定, 不论该企业是什么名称或叫法。

---

\* 本说明由联合国国际贸易法委员会(贸易法委员会)秘书处编写, 作为参考资料, 并非对此项《公约》的正式评论。

## A. 据以拟定《公约》的政策

### 需有强制性的赔偿责任规则

3. 根据许多国家的法律，各当事方原则上可自由采用合同手段议定港站经营人的赔偿责任。许多经营人即利用此种自由，在某一般合同条件中列入有关条款，在相当大程度上限制其对货物的赔偿责任。有些国家的法律规定，港站经营人限制其赔偿责任的自由受强制性约束。

4. 一般合同条件中出现的赔偿责任限制有：对例如经营人的注意义务标准的限制，免除或限制经营人对其雇用人员或代理人的行为的责任，对于确立经营人赔偿责任的具体事实，由索赔人承担举证责任，对控告经营人的法律行为规定较短的时效期，以及规定较低的赔偿金限额。此种赔偿金限额往往低到这种程度，对多数货物种类来说，可得到的最大限度的赔偿额只相当于实际损失的一小部分。

5. 这些形形色色的对赔偿责任的限制或免责引起人们深切的忧虑。人们认为原则上不宜把货物灭失或损坏的风险从港站经营人身上转移到货主身上，因港站经营人最有可能确保货物的安全，货主对于货物灭失或损坏的因由是无能为力的。赔偿责任的大量免除和限制在一段较长时间内将会起减少刺激的效果，难以促使港站经营人不断注意改进工作方法，避免货物的灭失或损坏。而且，由于货主很难了解发生损坏的因由，要求货主承担举证责任来确证经营人应负赔偿责任的事实，人们认为这是不妥当的，成为追索损害赔偿的一大障碍。

6. 如果某一运输线路上只有一个或少数几个经营人提供与运输有关的服务，则上述担心会变得更为严重。

### 国际公约留下的赔偿责任制度空白

7. 当货物付运人将货物交给某一港站经营人时，承运人的责任也许尚未开始；在目的地，当承运人把货物交给某一港站经营人时，承运人的责任可能已告终止，这通常发生在货物到达收货人手中之前或到达下一个承运人之前。通过一系列运输公约，承运人的责任在很大程度上已受到统一的强制性规则的制约，但也许仍有几段时间，处于运输中的货物不受强制性规定的管辖。责任制度中的这些空白，其负面后果是严重的，因为根据统计资料，货物的灭失或损坏，多数不是发生在实际运输过程中，而是发生在运输前或运输后的与运输有关的作业之

中。

### 协调和更新立法的必要性

8. 各国法律中关于港站经营人赔偿责任的规定大有差异，其出处和内容都是如此。这种规定也许载于民法或商法之内，也许载入管辖货物存放或委托保管的其他法律文本之内。关于赔偿责任的标准，也有宽严不一致的问题，有的法制规定，港站经营人应对货物严格负责，只规定极窄的免责范围，只有在此种范围内的事实得到确证之后，才能免除责任。另一些国家的法律规定，经营应承担疏忽行为的责任，就是说，如果对货物的作业不给予合理的注意，则应对损失承担责任。再一个差异涉及确立经营人赔偿责任的举证责任。按照许多国家的法律制度，只要求索赔人提出少量证据即可推定经营人责任，然后须由经营人拿出可以免除责任的事实证据。但是，也有一些法律制度规定由索赔人提出证据来确立经营人的责任。各国规定的赔偿金限额也不一致。按照有些法律制度，经营人的赔偿并无任何限额，另一些法律制度则规定限额。另外，在法律时效方面也有差异。有些法律制度规定的时效很长，在这些差异之外，还有一个复杂问题是，在有些法律制度中，经营人的赔偿责任视所提供的服务的性质不同而受到不同规则的管辖。例如，货物存放于经营人的仓库和把货物装载到船上就有两套不同的规则来管辖。

9. 这些法律差异往往引起一些问题，特别是有些承运人或需得到与运输有关的服务的其他人有时需与不同国家的港站经营人打交道。

10. 再者，许多国家的法律并不适应运输港站的现代化作业。例如，有些国家法律不能适用于集装箱和应用计算机的通信技术，或者不能妥当地处理危险货物问题。

### 《公约》的效果和惠益

11. 《公约》的编拟是为了在国际货物运输方面消除或缩小适用法律中的上述种种差异。所采用的解决方法同时考虑到货主、承运人和港站经营人的正当利益。

12. 该《公约》对货主带来的惠益是，它为获得经营人赔偿而规定了一套确定而平衡的法律制度。这对于货主来说是重要的，特别是，有时货物是在经营人手上被损坏或灭失的，亦即在承运人对货物负有责任之前或者在承运人对货物

的责任终止之后所发生。在这种情况下，港站经营人就是货主可以追索损害赔偿的唯一对象，如果诉诸并非强制性的本国法律，那么，货主能从港站经营人手中获得赔偿的可能性是有限的。

13. 该《公约》也对承运人带来益处，因有时货物是在港站经营人手里受到损坏的，而这期间承运人又是对货物承担责任的。根据强制性法律，承运人往往要对货主承担赔偿责任，在这种情况下，承运人即可根据《公约》规定的办法向港站经营人提出追索行动。

14. 通过《公约》而实现的赔偿责任规则的改进和协调也对港站经营人有益处。《公约》提供了与港站作业正在形成的惯例相适应的一套现代法律制度。与单据有关的规则既是宽松的又是统一的，这些规则允许经营人使用电子数据交换(EDI)手段。对港站经营人有利的其他规则还有对赔偿金确定了相当低的限额，以及经营人有权扣留货物来索取应偿付给经营人的费用和索赔款。

## B. 准备工作

15. 该《公约》起源于国际统一私法学社(统法社)就委托保管和仓储合同进行的研究，后来于1983年由统法社理事会通过了《运输港站经营人赔偿责任公约初稿》。<sup>1</sup>

16. 统法社与贸易法委员会达成协议，该公约初稿于1984年提交贸易法委员会，以便编写出该主题的统一规则。被分派承担编写统一规则任务的贸易法委员会国际合同惯例工作组为编拟统一规则先后举行了四届会议，<sup>2</sup>最后建议该统一规则以公约形式通过。《公约》草案转送所有各国和有关的国际组织征求意见。1989年，在对草案案文作出了一系列修改后，<sup>3</sup>贸易法委员会通过了《国

---

1 公约初稿及解释性报告载于统法社第四十四号研究报告(文件24号)出版，罗马，1983年9月。

2 A/CN.9/260(贸易法委员会年鉴，第十六卷，1985年)；A/CN.9/275(贸易法委员会年鉴，第十七卷，1986年)；A/CN.9/287(贸易法委员会年鉴，第十八卷，1987年)；A/CN.9/298(贸易法委员会年鉴，第十九卷，1988年)。

3 贸易法委员会的讨论情况请参阅文件A/44/17(贸易法委员会年鉴，第二十二卷，1989年)，第11至225段。

际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案》。联合国大会根据贸易法委员会的建议，决定召开一次外交会议来缔结该《公约》。

17. 联合国国际贸易运输港站经营人赔偿责任会议于1991年4月2日至19日在奥地利维也纳举行。48个国家的代表出席了该会议，同时还有对此问题感兴趣的政府间组织和国际非政府组织的代表。会议深入审查了所有问题，包括贸易法委员会在准备工作期间曾经考虑过但没有接纳的意见。《公约》于1991年4月17日获得通过<sup>4</sup>在签署《公约》的截止日期，即1992年4月30日，已有下述国家签署了《公约》：法国、墨西哥、菲律宾、西班牙和美利坚合众国。

### C. 《公约》的显著特点

#### 定义

18. 为适用该《公约》，履行与运输有关的服务的人必须属于“运输港站经营人”定义范围之内。第1条(a)项对运输港站经营人所下的定义是“在其业务过程中，于其控制下的某一区域内在其有权出入或使用的某一区域内，负责接管国际运输的货物，以便对这些货物从事或安排从事与运输有关的服务的人。但是，凡属根据适用于货运的法律规则身为承运人的人，不视为经营人”。

19. “在其业务过程中”。与运输有关的服务只有当它构成一项商业活动时，《公约》才可适用。这并不是说，与运输有关的某项服务必须是需付给费用的。例如，在某些港站，在目的地地点的短期存放可能是“免费的”，只是在第二天或第三天之后才开始计算应收取的费用。

20. “国际运输中的货物”。与运输有关的服务所涉的货物如果是国内运输的货物，则本《公约》不适用。为使适用范围有足够的明确性，第1条(c)项规定，启运地和目的地必须是在经营人接管货物时已“确定”其位于两个不同国家者。

21. “与运输有关的服务”。该《公约》在第1条(d)项内列举了一些属于《公约》管辖范围内的、与运输有关的服务。所列举的例子（堆存、仓储、装货、卸货、积载、平舱、隔垫和绑扎）表列，那些服务只包括对货物的移动处

---

4 该次外交会议的文件已汇编作为联合国出版物出版，文号为A/CONF.152/14。

理，并不包括工业加工，例如货物的重新包装或清洁处理，或金融或商业服务。

22. “在其控制下或有权出入或使用的区域”。在贸易法委员会工作组准备工作的早期阶段，曾考虑认为，只有当保管货物成为经营人所提供服务的一部分时，《公约》草案才应适用。那样做将会把例如码头装卸公司的业务排除在外，那些公司的业务只局限于货物的装卸，并不保管货物。为了更清楚地阐明这一方针，工作组在定义中列入了一条标准，即经营人应是“在其控制下的某一区域或在其有权出入或使用的某一区域内”从事服务。《公约》草案的适用范围后来又扩大，包括了各种各样与运输有关的服务，即使其中并不涉及货物的保管。根据扩大的适用范围，关于从事服务的所在区域的标准也有了更广的含义。例如，它意味着，在船体内对货物的积载或平舱可认为是在经营人有权出入的一个区域内从事有服务；码头是经营人移动货物的地方，是由多个企业共同使用的，因而是经营人有权使用的一个区域；而经营人的仓库则是在其控制下的一个区域。

23. “凡属根据适用于货运的法律规则身为承运人的人，不视为经营人”。对于从事与运输有关的服务的同时，按有关货运的法律规定，他又是负责运输货物的人，并不属于《公约》的适用范围。例如，如果某一项海上货运受《汉堡规则》管辖，在起航之前，承运人在装货港口接管和存放货物或者在货物到达卸货港时将货物保存一段时间，在这种情况下，将由《汉堡规则》而不是由该《公约》来处理承运人对其在港口保存货物而发生的赔偿责任。

### 责任期

24. 经营人对货物所负责任自接管货物时开始，至其向有权提货的人交付货物或将货物交由该人处理之时为止（第3条）。“接管货物”概念应为经营人从事何种服务而定，还应考虑到这么一种情况，即经营人从事服务时，另一人（通常是承运人）仍负有对货物的责任。如经营人接手货物是为了存放于仓库内，则自他接管或控制货物之时起承担对货物的责任。但是，如果经营人一开头就从事诸如装货、卸货、积载、平舱、隔垫或绑扎等服务，则经营人从事这些服务时也许货物是在承运人的“责任”期限之内的。在从事这些服务的这段时间内，经营人也许不能认为经营人对货物担负了保管或充分控制的责任。在这种情况下，对货物的“掌管”也许应看作是自经营人实际拿到了货物时开始。

25. 同样，“向有权提货的人交付货物或将货物交由该人处理”这一概念的

含义也须视具体情况而定。如“交付”是从经营人仓库取出货物并将其交给承运人或收货人，则交付时间应为经营人放弃了对货物的监管或控制之时。如果经营人之服务只限于例如积载、平舱、隔垫或绑扎（他们经常进行此种服务，而在服务进行时，货物仍是在承运人的责任之下），则只要经营人完成了对货物的整理，经营人的责任期即告终止。

26. 将货物交“由有权提货的人处理”的概念，目的是允许经营人在履行了其全部义务时即可终止其根据《公约》所承担的责任，即使有权提货的人并未接管货物。为终止《公约》所规定的责任，必须按照合同或适用于当时情况的惯例，完成了将货物交给有权取货的人处理。

### 出具单据

27. 《公约》原则上交由经营人决定是否应出具一张单据，承认收到货物（第4条）。但是，如果客户要求得到一份单据，则经营人必须开出此单据。之所以采取这一处理办法，是为了照顾到各种港站作业的不同惯例。例如，如果作业只限于捆绑集装箱、货物的积载或平舱或垫舱，一般习惯上毋需开具单据。如果作业包括仓储在内，经营人一般都开具单据，确认收到货物。

28. 《公约》规定，单据“可以任何形式开具，但应能保存其中所载资料的记录”。又规定，签字可以是“手书签字、其传真或以任何其他手段作出的等效核证”。这一规定并没有条件限定，并不规定某一核证手段必须是适用法律所允许者。“等效核证”必须理解为要求所使用的方法须是视当时情况并按有关的惯例是充分可靠的核证。

29. 《公约》有多处提到通知和交货要求（第4(1)条；第5(3)(4)条；第11条(1)、(2)、(5)款；第12条(2)、(4)、(5)款）。第1条(e)和(f)项具体规定，一项通知或请求的“形式应提供其中所载资料的记录”。这一规定与关于经营人出具单据的形式的规定一样，都是仿照若干国际法规的相应案文而拟就，目的是清楚表明，一方面，根据《公约》发出的通知或请求不能以口头作出，另一方面，一项通知或请求既可以用书面形式发出，也可以采用电子数据交换(EDI)手段发送。由于EDI的应用要求双方都使用合宜而配套的设备，因此电子传送技术的应用首先必须有各当事方事先订立的协议。



### 赔偿责任依据

30. 《公约》规定了经营人对于货物灭失或损坏以及由于交货迟延而造成的损失负有赔偿责任（第5条）。“灭失”概念是否包括损失利润在内的问题交由适用法律解决。

31. 经营人根据《公约》所负赔偿责任是以推定过失或疏忽为原则依据。就是说，如索赔人确定了灭失或损坏是在经营人的责任期内发生者，即认定灭失或损坏是由经营人的过失所造成。经营人只有在下列情况下可以解除其赔偿责任，即如果他能证明，他、他的受雇人或代理人，或经营人为了履行与运输有关的服务而利用其服务的其他人，已采取一切所能合理要求的措施来防止灭失或损坏。

32. 有的人对推定负有责任的原则持保留意见，理由是，在有些港站，存放了货物的人有可能要来港站检查货物、取货样或让潜在买主观看货物，这样一来，港站经营人不可能对货物行使充分的控制。这样保留意见没有被接受，因大家认为，把过失行为的举证责任推给货主实际上往往意味着，货主不可能对扒窃、偷盗和管理不善等引起的损失确定责任。而且，要求经营人对货物作出妥善的监督安排是合情合理的，因此推定责任的原则是一种合宜的刺激手段。

### 赔偿责任限额

33. 《公约》对经营人的赔偿责任规定了两种不同的金额限制，视港站作业有关的运输方式的不同而异（第6条和第16条）。较低的限额适用于海上或内陆水运货物有关的港站作业，较高的限额则适用于其他港站作业；这一区分反映出海运或内陆水运的货物价值往往低于其他运输方式的货物。而且，所定较低限额接近于有关海上或内陆水道货物运输各公约所定的限额，因此，旨在对海运和内陆水运港站经营人与海运和内陆水运承运人同等看待。

34. 货物灭失或损坏的赔偿限额完全是以货物重量来作标准的。该《公约》并不另外定出按包装件或按其他运载单位计算的限额，如同《汉堡规则》和《海牙规则》那样。这就是说，货物包装件越轻越小，经营人的赔偿限额就越低于海运承运人的赔偿限额。《公约》不规定每件货物的限额，一个原因是想避免按件数或按其他单位计算限额时发生解释上的困难。

35. 对于因单一事件而对属于多个货主的货物造成损坏时的赔偿责任，《公约》并未规定一个总限额。例如，港站内发生的一场大火可造成经营人的广泛赔偿责任，尽管对每一索赔人的赔偿是有限额的。此种“灾难性”限额未被采



用，因单一的一个限额对于大港站来说有可能太低，而对小港站来说又不能真正起到限制赔偿责任的作用。并未能够找到合宜的标准来根据港站大小而规定不同的总限额。再者，大家认为，对于由此种灾难事件引起的赔偿责任，保险可以作为一种解决办法。

### 对非约定索赔的适用

36. 第7条第(2)和(3)款规定了经营人的受雇人、代理人或独立承包人所享有的抗辩和赔偿责任限额。这两款并不确立对那些采取法律行动的权利。如果根据适用法律存在有针对他们的法律行动权利时，这两款只规定那些人所得到的抗辩和赔偿责任限额。

37. 《公约》没有明文涉及经营人与客户订立的增大赔偿限额或放弃抗辩的协议是否对经营人的受雇人、代理人或独立承包人具有约束力的问题。

### 赔偿限额权利的丧失

38. 如经证明经营人或他的受雇人或代理人如同第8条所述，有轻率的行为或不行为时，则经营人丧失其享受赔偿限额的权利。但如果是经营人的独立承包人采取此种行为，则经营人并不丧失赔偿责任限额的利益。

39. 在编拟《公约》过程中，有人提议，如果经营人自己在行为上有所述的过失，则应丧失赔偿限额的利益，而如果出于他的受雇人或代理人的过失，则不应丧失该利益。但是，大多数人的意见是，经营人有责任监督他的受雇人和代理人，他应承担他们轻率行为的风险。

### 物权担保

40. 第10条赋予经营人以货物留置权以便索还他应得的债款，但该条本身并未确立变卖所扣留货物的权利。《公约》内所规定的售卖权只限于在扣押货物的所在国法律允许的范围内行使此种权利。

### 诉讼时效

41. 《公约》规定，对经营人提起诉讼以两年为限期（第12条），起草人的意图在于避免承运人很难或无法对经营人提出追索诉讼的情况。如果在两年时效期接近期满或期满之后承运人才被起诉或被判定承担责任，情况就是如此。第

12条第(5)款规定,即使两年时效期限届满之后,仍可向经营人提出索赔诉讼,但此种诉讼必须在对承运人提起的诉讼中承运人被判承担赔偿责任或已给付索赔之后90天内提起。

#### 最后条款

42. 尽管有关于允许对《公约》提出保留的提案,但仍决定不允许有任何保留(第21条)。

43. 人们期望《公约》能很快生效,这一点反映在第22条中,该条规定,只要有五个国家宣布加入,《公约》即开始生效。

如欲索取有关该《公约》的进一步资料,请按下列地址来函:

UNCITRAL Secretariat

Vienna International Centre

P.O. Box 500

A-1400 Vienna

Austria

Telex: 135612

Telefax: (43-1) 237485

Telephone: (43-1) 21131-4060