

鹿特丹规则

The Rotterdam Rules

原著者

[美] 迈克尔·F. 斯特利 (Michael F. Sturley)

[日] 藤田友敬 (Tomotaka Fujita)

[荷] 杰吉安·范德尔·泽尔 (Gertjan van der Ziel)

翻译者 (以章节为序)

王彦 朱作贤 蒋跃川 于诗卉

荣璞珉 王欣 夏元军 袁绍春

初北平 司玉琢

司玉琢 审校



法律出版社
LAW PRESS · CHINA

图书在版编目(CIP)数据

鹿特丹规则 / (美) 斯特利等著; 蒋跃川等译. —北京: 法律出版社, 2014. 6

书名原文: The Rotterdam rules

ISBN 978-7-5118-6269-3

I. ①鹿… II. ①斯…②蒋… III. ①海上运输—国际运输—货物运输—国际公约—研究
IV. ①D993.5

中国版本图书馆CIP数据核字(2014)第066455号

The Rotterdam Rules by Michael F. Sturley, Tomotaka Fujita, Gertjan van der Ziel

Copyright © Thomson Reuters

This translation of *The Rotterdam Rules* is published
by arrangement with Sweet & Maxwell Ltd., London.

This edition is not for sale outside China.

鹿特丹规则

著者 [美] 迈克尔·F. 斯特利 [日] 藤田友敬 [荷] 杰吉安·范德尔·泽尔

译者 蒋跃川 初北平 王彦 等

审校者 司玉琢

责任编辑 吴 昉

装帧设计 凌点工作室

开本 720 毫米×960 毫米 1/16

版本 2014 年 6 月第 1 版

出版 法律出版社

总发行 中国法律图书有限公司

印刷 北京北苑印刷有限责任公司

印张 29.25 字数 470 千

印次 2014 年 6 月第 1 次印刷

编辑统筹 法律教育出版社

经销 新华书店

责任印制 沙 磊

法律出版社/北京市丰台区莲花池西里 7 号(100073)

电子邮件/info@lawpress.com.cn

网址/www.lawpress.com.cn

销售热线/010-63939792/9779

咨询电话/010-63939796

中国法律图书有限公司/北京市丰台区莲花池西里 7 号(100073)

全国各地中法图分、子公司电话:

第一法律书店/010-63939781/9782

重庆公司/023-65382816/2908

北京分公司/010-62534456

西安分公司/029-85388843

上海公司/021-62071010/1636

深圳公司/0755-83072995

书号: ISBN 978-7-5118-6269-3

定价: 69.00 元

(如有缺页或倒装, 中国法律图书有限公司负责退换)

序一

杰尼奇·塞科莱克*

海上货物运输中的风险和成本一直是货主、承运人与希望削减国际贸易壁垒的政府极为关注的问题。当代合理的合同惯例是承运人与货主能够有效管理该风险与成本的手段之一。然而,精心设计、利益平衡的法律制度是合理的合同惯例得以发展的必要前提,一方面,该法律制度赋予当事人必要的灵活性以调整他们之间的合同关系满足各自的商业需要;另一方面,又有效防止权利滥用、保护处于谈判劣势的当事人。能够较好地平衡当事人利益、更易于执行的运输合同往往能够规范运输作业的秩序,同时也能实现风险的合理分配——由最有能力控制风险者承担风险。

多年来,海上货物运输制度一直为人诟病:不合时宜,各自为营,与陆上运输制度相抵牾。经常提及的缺陷是现有的海上货物运输法律制度不适应涉及海上与陆上运输的门到门运输方式,也不适应电子商务的发展。然而,运输制度现代化的探索之路荆棘丛生。尤其是,由于货物运输中不同主体的利益各不相同,各国政府发现难以找到一个共同的方法实现运输制度的现代化。

建立一个崭新的运输法律制度的讨论肇始于联合国国际贸易法委员会。联合国国际贸易法委员会是一个世界性政府间国际组织,负责国际贸易法律的编撰工作,曾就富有争议的若干商法问题提出了切实可行的立法文本,工作成绩突出。该组织的合作传统、平衡与包容的工作风格使建立能够满足发展中国家与发达国家的利益的谈判体系成为可能,该谈判体系也便于充分考虑货主、承运人和运输作业中的其他利益相关者的利益需求。在收集实务难题和可能的解决方案的过程中,联合国国际贸易法委员会与国际海事委员会开展了富有成效的合作。

* 联合国国际贸易法委员会秘书长,2001~2008年期间担任联合国法律事务厅国际贸易法司司长。

联合国国际贸易法委员会运输法工作组的谈判最终促成了《鹿特丹规则》。该工作组系一个政府间工作组,由联合国国际贸易委员会中的60个成员国组成,广泛代表了世界所有地区、世界主要法律传统与不同层次的经济水平。另外,工作组还欢迎众多政府、政府间组织和代表海上货物运输各个行业的国际协会作为观察员积极参与讨论。2008年夏,联合国国际贸易法委员会全体会议上进行最后一轮谈判。总计116个国家政府、8个政府间组织和21个国际行业协会参与了讨论。

联合国国际贸易法委员会的谈判具有全面性,提出的解决方案富有合理性,妥协后的公约文本体现利益平衡性,因而2008年12月11日举行的联合国大会未经实质性辩论即一致通过了该公约。应荷兰政府邀请,联合国大会同意于2009年9月23日在鹿特丹举行开放签字仪式,故该公约被称为《鹿特丹规则》。

《鹿特丹规则》是一个别具匠心的法律文件。洞悉《鹿特丹规则》的重大影响,领会其赋予缔约国的各种可能性符合海上货物运输所有参与方的利益。本书作者不仅是海商法领域的知名专家,同时也是代表各自政府的谈判人员,无论是在公约的概念构思还是在条文起草方面都厥功甚伟。因此,他们是撰写本书的理想人选。本书对《鹿特丹规则》进行了全面而清晰的解读。为直观展现典型情形下《鹿特丹规则》的运行方式,本书作者在评论《鹿特丹规则》时加入了大量实用的示例,更加便于阅读。无论是律师还是需要运输作业中作出商业决策的其他人士必定会对这种生动的解读方法赞赏有加。

序二

拉斐尔·伊列斯卡斯*

本书作者都曾代表各自国家参与联合国国际贸易法委员会工作组协商、起草《鹿特丹规则》的工作。同时他们也是委员会会议代表(2008年于纽约举行第41届会议),会议向联合国大会提议批准该公约的最终文本。

从我们在联合国国际贸易法委员会开始工作到结束8年过去了,这8年中,我们从参与该项任务的众多人士那里学到了丰富的知识。本书的作者来自不同代表团。历届会议中,美国代表团人数最多,通常超过10人,包括外交官、私营部门顾问与学者,其中,迈克尔·斯特利(Michael Sturley)是所有国际运输法问题的发言人。恰恰相反,日本代表团仅有藤田友敬(Tomotaka Fujita)一人构成,他不仅是公约的主要磋商者,还经常是起草者、推动者甚至必要时还是折中方案的撰写者。相比之下,荷兰代表团更接近于日本代表团:谈判期间杰吉安·范德尔·泽尔(Gertjan van der Ziel)担当荷兰政府立场的主要发言人和拥护者角色。

他们能言善辩,对会议文件了如指掌。他们立场坚定,引证丰富,侃侃而谈,也能欣然采纳折中的平衡方案。他们积极推动本公约的通过,敦促各代表团就《鹿特丹规则》达成共识。虽然来自不同区域,但他们极为相似的知识背景——海商法功底深厚、与货物运输法律实践关联紧密——有力地推动了公约的通过。

本书作者和工作组其他代表团多年的工作成果代表了各方共识,也是《鹿特丹规则》的根基。现在这一共识正转向政治领域,送达各国政府和议会以使本公约得以批准、生效。《鹿特丹规则》之所以具有众多优点,离不开本书作者最初的精巧构思,现在要使之发挥作用需要政府机构积

* 马德里卡洛斯三世大学商法教授;2008年担任联合国国际贸易法委员会第41届会议主席;2002~2008年担任第三工作组(运输法)主席。

极践行该公约的各项规定。公约文本的价值理应得到充分重视。

此处需要特别提及两个重要价值。第一个价值是这部统一的法律最终形式为一部综合各种运输合同制度的海上运输公约。在合同定义与执行方面,这部新公约具有内容完整、结构有序的特点。过去的海上运输公约成功解决了单一但复杂的承运人责任问题。相反,《鹿特丹规则》视野更为开阔,全面反映了海商业务实践的多样性:涉及了约定全程或者部分海上国际货物运输的合同问题。这意味着公约范围至少是双层的——既包括全程海上运输合同规范,又包括部分海上运输合同规范。除此之外是业界所熟悉的批量合同。因此,可以断言,2008年《鹿特丹规则》将规制三个不同的海上运输合同作为基本目标。公约的调整方法与合同本身一样广泛,并不偏袒或局限于合同的某些特点,而旨在超出狭隘的法律制度覆盖更为广泛的范围。公约的最大特色包括当事人的定义、义务、责任、运输单证、履行、电子单证和控制方的有关权利、诉讼时效、管辖与仲裁。这一完整或接近完整的合同制度是《鹿特丹规则》以合同方法实现行业秩序的核心组成部分。

第二个价值是公约所实现的海商法的现代化。这一价值部分体现为公约认可了“电子单证”并引入了“控制权”的概念,该内容前文已经提及。《鹿特丹规则》的其他许多特色规定就海上运输冲突提出了新型解决方案。本书的编写具有权威性,必定有利于推动学术领域和政治领域就新公约达成共识。

前 言

十多年来,我们一直致力于(至少)部分海上运输法律制度的现代化,本书即脱胎于此。联合国国际贸易法委员会邀请国际海事委员会承担本项目的准备工作之时,我们每一个人都积极参与国际海事委员会的工作,最终形成了《鹿特丹规则》。联合国国际贸易法委员会工作组开始商讨新公约之时,我们又是各自国家代表团的发言人。联合国国际贸易法委员会秘书长就该公约组建专家组之时,我们每一位又竭尽所能、勤力勤勉地为此奉献自己力量。因而,《鹿特丹规则》的每一次重大讨论都有我们的身影,每一次重大决定也有我们的声音。所有这些经历在本书中都有反映。

过去的10年中,许多人为《鹿特丹规则》的诞生作出了卓越贡献,因而可以说他们也为本书的问世贡献了力量。限于篇幅我们不能一一列举他们的名字,但我们要提及付出巨大努力的部分人士。我们当然要感谢所有参与联合国国际贸易法委员会和国际海事委员会讨论的所有代表和观察员。国际海事委员会最初的工作组以及随后的国际分委员会,在经验丰富的斯图亚特·比尔(Stuart Beare)先生的切实领导下,发现了《鹿特丹规则》最终解决的主要问题,同时提出了解决方案,确定了随后讨论工作的方向。早年间的专家高层讨论使我们受益匪浅,在编写本书的过程中我们也融合了从中获得的真知灼见。

工作组举行的正式会议用时共计25周,另外闭会期间的讨论也占用了大量时间。7年间,我们和联合国国际贸易法委员会的同事在一起的时间比和我们大学同事在一起时间还要多。在拉斐尔·伊列斯卡斯(Rafael Illescas)的睿智、耐心领导下,我们从众多代表和观察员那里学到了丰富的知识。他们来自于世界各地,经历不同,观点各异,见长于不同领域。他们不仅为《鹿特丹规则》的诞生做出了卓越贡献,同时也推动了我们这一学科各个领域的理解。

我们尤其要感谢我们各自国家代表团的其他成员——包括随同我们

在纽约和维也纳参加正式会议的成员,也包括在国内筹备性会议上广泛参与讨论的其他人员。某些筹备性会议比随后的正式会议讨论得还要热烈。

整个过程中,联合国国际贸易法委员会秘书处不吝提供专业知识和指导以顺利、高效推进谈判的进行。整个谈判期间,杰尼奇·塞科莱克(Jernej Sekolec)担任联合国国际贸易法委员会的秘书,他的智慧、经验与支持对于项目的成功至关重要。事实上,他在升任秘书之前也积极参与了国际海事委员会的工作。在联合国国际贸易法委员会讨论期间,凯特·兰南(Kate Lannan)担任第三工作组的秘书,工作出色。我们相信她的努力、耐心与幽默至少为我们节省了2年的时间。乔斯·安其罗·埃斯特里拉·法利亚(Jose Angelo Estrella Faria)在秘书处工作期间也表现异常出色。

在写作过程中,我们感谢来自我们国内机构的支持,感谢我们在《鹿特丹规则》多次专题研讨会上收集的真知灼见,感谢斯威特麦克斯韦尔出版公司(Sweet & Maxwell)的编辑团队帮助我们在预定日期内完成手稿付出的耐心。但最为重要的是,我们要彼此感谢对方。有的作者写书的时候不想亲力亲为而请他人捉刀代笔,为此感谢这些“合作者”,但我们并非如此。为完成初稿,虽然我们对本书章节进行了分工,但截至最终手稿,我们每一位都亲切实切完成了每一章节。我们每一位都坚信其他两位作者的努力对自己的工作有极大的帮助。

最后,我们要特别感谢我们的家人。我们参加联合国国际贸易法委员会和国际海事委员会会议期间,他们忍受离别之苦。还要特别感谢我们国内的同事,他们惠允我们相机揣测他们讨论、起草一个重大多边公约的期望和要求。

既然磋商与起草已经完成,公约也已签署,很容易认为我们的工作已大功告成。相反,我们认为这仅仅是万里长征的第一步。我们没有把《鹿特丹规则》的草拟作为学术的演练,而是诚挚地致力于一个法律制度的现代化。本公约在世界范围内生效并适当适用之时,才是我们的工作大功告成之日。

公约的谈判与草拟已经成为历史,摆着我们面前的还有很多任务,要圆满完成这些任务,要求批准该公约的决策者、公约生效后的适用者、公约调整的行为主体、商事主体的代表和顾问更为广泛地理解、领会《鹿特丹规则》。

我们已经注意到由于对公约内容不熟悉、公约的先进之处不了解而

出现了反对观点。在信息缺位的情况下,讨论《鹿特丹规则》及其基本政策将是徒劳无益的。

这一新法律制度的成功推行有赖于正确理解《鹿特丹规则》的内容和意图。鉴于《鹿特丹规则》的调整对象具有复杂性,毫无疑问它也是一个复杂的公约。然而,更为广泛的认同源于更为深入的理解,如此公约才能获得成功。我们必须为实现这一目标而努力,本书就是这项努力的一部分。

迈克尔·F.斯特利(Michael F. Sturley)

得克萨斯州 奥斯汀市

藤田友敬(Tomotaka Fujita)

日本 东京

杰吉安·范德尔·泽尔(Gertjan van der Ziel)

荷兰 鹿特丹

2010年11月

目 录

	段落编码	页码
第一章 《鹿特丹规则》的简介与历史背景	1.001	1
A. 统一性	1.008	2
B. 《鹿特丹规则》的实用主义目标	1.015	4
1. 满足业界的商业需求	1.016	4
2. 法律的更新与现代化	1.019	5
3. 调整范围更广	1.022	6
4. 公约的演进	1.027	8
C. 以前的海上货物运输法律制度	1.032	9
1. 19世纪海上货物运输的法律规制	1.033	9
2. 《海牙规则》	1.035	10
3. 《维斯比修正案》	1.036	11
4. 《汉堡规则》	1.042	13
D. 国际海事委员会开展的《鹿特丹规则》先期工作	1.047	14
E. 贸法会开展的《鹿特丹规则》磋商工作	1.055	17
1. 《公约草案》的一读工作	1.057	17
2. 《公约草案》的二读工作	1.059	18
3. 《公约草案》的三读工作	1.065	20
F. 《鹿特丹规则》最终通过	1.067	21
第二章 适用范围	2.001	23
A. 从《海牙规则》到《维斯比规则》再到 《汉堡规则》:单证方法和合同方法的发展	2.003	24
B. “运输方式”的引入	2.010	26
C. 单证、合同和运输方法的优势与不足	2.012	27
1. 单证方法	2.013	27
2. 合同方法	2.014	28
3. 运输方式	2.016	29

2 鹿特丹规则

	段落编码	页码
D. 《鹿特丹规则》综合运用单证、合同和运输方式	2.020	30
E. 一般适用范围:合同方法下的广泛覆盖	2.023	31
1. 合同方法	2.024	31
2. 国际性要求	2.035	35
3. 与缔约国存在关联	2.041	37
F. 使用单证和运输方法限制适用范围:一般规则的除外情形和除外情形的若干例外	2.045	39
1. 租船合同的除外适用	2.047	40
2. 定义班轮运输与非班轮运输	2.053	42
3. 除外交易中第三方的地位	2.055	43
G. 当事人国籍或船籍	2.058	45
第三章 电子商务的概念与电子运输记录	3.001	46
A. 功能对等	3.002	46
1. 起源	3.003	46
2. 两种方法	3.004	47
3. 电子单证与纸质单证的等同方法	3.008	48
4. 权利转让方法	3.014	49
B. 电子通信的一般规定	3.017	50
1. 《鹿特丹规则》的规定	3.018	50
2. 其他相关的一般规定	3.023	51
C. 电子运输记录	3.028	53
1. 电子运输记录的使用和效力	3.028	53
2. 可转让电子运输记录的使用程序	3.033	54
3. 可转让运输单证或可转让电子运输记录的替换	3.041	56
第四章 多式联运的若干问题	4.001	58
A. 由“港到港”到“门到门”	4.001	58
1. 先前的海上运输公约	4.001	58
2. 贸法会的协商	4.004	59
3. 最终文本	4.006	60
运输合同与“海运+其他”	4.006	60

	段落编码	页码
承运人的责任期间	4.008	60
B. 最小网状责任原则	4.010	62
1. 网状责任制与统一责任制	4.010	62
2. 最小网状责任制与公约间的冲突	4.013	63
3. 最终稿:假设合同的模式	4.017	65
C. 实践中的最小网状责任制度	4.018	65
1. 仅适用于“确定地点的损失”	4.019	66
2. “假设合同”法	4.021	67
3. 国际文书	4.022	68
4. 调整承运人责任、责任限制和时效的强制性规定	4.024	68
D. 海运履约方和非海运履约方	4.025	69
1. 早期草案对履约方的宽泛规定	4.026	69
2. 海运履约方和非海运履约方之间的区别	4.028	70
E. 为避免公约间冲突的额外保障	4.031	71
1. 引言	4.031	71
2. 与航空运输国际公约之间的冲突	4.034	72
3. 与公路运输国际公约之间的冲突	4.039	73
4. 与《国际铁路运输公约》之间的冲突	4.043	75
5. 与《内河货物运输合同布达佩斯公约》的冲突	4.044	75
第五章 承运人的责任	5.001	77
A. 承运人在《海牙规则》、《海牙—维斯比规则》和《汉堡规则》下的责任	5.003	77
B. 承运人的义务	5.007	79
1. 履行合同的义务	5.008	80
2. 普遍适用的义务	5.015	82
3. 海运区段的特定义务	5.020	84
4. 承运人的责任期间	5.024	87
“门到门”期间	5.025	88
接收货物——承运人责任期间的开始	5.026	88
交付——承运人责任期间的终止	5.029	90
5. 承运人义务的例外	5.033	92

4 鹿特丹规则

	段落编码	页码
FIO 条款	5.034	92
危险货物	5.038	93
共同海损牺牲	5.040	95
C. 货物灭失或损坏的责任	5.042	95
1. 第 17 条的基本政策	5.043	96
除外风险的传统清单	5.044	96
免责与推定之争	5.046	97
2. 第 17 条的结构	5.049	98
3. 第 17 条第 1 款——索赔人初步证明其案件成立	5.057	100
4. 第 17 条第 2 款——承运人举证证明没有过错	5.065	103
5. 第 17 条第 3 款——抗辩理由清单	5.072	106
航海过失	5.076	108
火灾	5.078	108
救助	5.082	110
托运人的行为	5.083	111
托运人的义务	5.085	113
危险货物和共同海损	5.086	113
6. 第 17 条第 4 款——推翻承运人的抗辩理由	5.088	114
7. 第 17 条第 5 款——对不适航的处理	5.091	116
8. 第 17 条第 6 款——多种原因案件中的责任分摊	5.100	121
D. 对迟延交付的责任	5.110	125
1. 《海牙规则》、《海牙—维斯比规则》及 《汉堡规则》下对迟延的责任	5.112	125
2. 《鹿特丹规则》的关注焦点:经济损失/间接损害	5.114	127
3. 《鹿特丹规则》中迟延交付规定的演变过程	5.116	128
4. 承运人根据第 21 条应承担的迟延交付责任	5.119	129
E. 舱面货	5.124	131
1. 《海牙规则》、《海牙—维斯比规则》及 《汉堡规则》下的舱面载货	5.125	132
2. 《鹿特丹规则》下的舱面载货	5.128	133
3. 承运人对舱面货的责任	5.133	135
F. 履约方	5.139	138
1. 履约方的定义	5.144	139

	段落编码	页码
承运人以外的人	5.145	140
履行或承诺履行	5.146	140
承运人的义务	5.148	142
为承运人行事	5.150	143
2. 雇员作为履约方	5.152	144
3. 海运履约方	5.156	146
港到港间的作业	5.157	146
内陆承运人	5.160	148
4. 海运履约方的义务和责任	5.163	149
5. 转承责任	5.171	152
承运人对履约方的转承责任	5.172	152
海运履约方的转承责任	5.178	154
6. 公约所规定的抗辩理由和责任限制的扩大适用	5.179	155
历史发展	5.180	155
《鹿特丹规则》下的自动“喜马拉雅保护”	5.186	157
第4条对承运人的保护	5.188	158
第4条对第三方的保护	5.190	159
第4条对非海运履约方的排除	5.192	159
第4条对托运人的保护	5.194	160
合同对承运人义务或者责任限额的调整	5.195	161
G. 关于通知的规定	5.196	161
1. 《海牙规则》、《海牙—维斯比规则》及 《汉堡规则》关于通知的规定	5.197	162
2. 《鹿特丹规则》关于通知的规定	5.202	164
明显损害的通知	5.203	164
不明显损害的通知	5.204	164
推定的效力	5.205	165
联合检查	5.206	165
因迟延交付造成损失的通知	5.207	165
履约方	5.208	166
合理的便利	5.209	167
H. 损失的计算	5.210	167
I. 责任限制	5.217	170

6 鹿特丹规则

	段落编码	页码
1. 货物灭失或损坏的责任限额	5. 218	170
以件或单位为基础的限额	5. 221	171
以重量为基础的限额	5. 227	174
以件/单位为基础的限额与以重量为基础的 限额之间的相互关系	5. 229	174
声明了更高的价值	5. 230	175
2. 迟延交付的责任限额	5. 233	176
3. 限额标准	5. 235	177
以件/单位和重量为基础的限额的标准	5. 236	178
以件/单位为基础的限额与以重量为基础的 限额之间的关系	5. 240	179
迟延交付的限额标准	5. 244	181
对可以确定发生区段的损害的网状责任制	5. 245	182
发生区段不能确定的损害	5. 247	183
4. 责任限制的打破	5. 249	184
举证责任	5. 251	184
本人的过错	5. 252	185
故意或轻率的行为	5. 255	186
迟延交付案件中的故意或轻率行为	5. 256	187
绕航	5. 257	187
5. 《鹿特丹规则》规定的责任限制与赔偿责任 总限制之间的关系	5. 259	189
第六章 托运人的义务	6. 001	190
A. 托运人的一般性义务	6. 003	191
1. 托运人将货物交付运输的义务	6. 004	191
交付货物的一般性义务	6. 005	191
集装箱货	6. 007	193
2. FIO 条款下的各种行为	6. 008	193
3. 托运人提供信息、指示和文件的义务	6. 010	194
B. 托运人的责任基础	6. 017	196
1. 托运人承担责任的前提是违反义务： 第 30 条第 1 款	6. 018	196
2. 托运人对其作为或者不作为负责的其他方	6. 020	197

	段落编码	页码
3. 灭失或者损坏	6.023	198
承运人所遭受的灭失或者损坏	6.023	198
迟延引起的灭失或者损坏	6.024	199
4. 过错责任作为一般原则:第 30 条第 2 款	6.029	201
5. 多重原因	6.032	202
C. 提供拟定合同事项所需信息的义务	6.033	203
1. 有关提供准确信息义务的责任基础	6.033	203
2. 拟定合同事项所需要的信息	6.034	203
3. 保证所提供信息的准确性	6.038	204
4. 托运人的严重误述	6.042	206
D. 危险货物	6.043	206
1. 介绍	6.044	206
2. “危险货物”	6.049	207
3. 危险货条款所适用的情形	6.053	209
4. 第 32 条规定的义务	6.056	210
告知货物的危险性质或特性的义务	6.057	210
给危险货物做出标志和标识的义务	6.058	211
因果关系	6.060	211
E. 单证托运人的责任	6.062	213
F. 托运人义务一章的实际影响	6.068	215
第七章 运输单证	7.001	217
A. 术语	7.002	217
1. 运输单证和电子运输记录	7.003	217
2. 可转让、不可转让单证和记录	7.010	221
B. 承运人签发单证、记录的义务	7.015	222
1. 界定承运人义务的条件	7.015	222
2. 电子运输记录的使用	7.018	223
3. 单证和记录的种类	7.019	224
C. 单证或收据签发给何人	7.021	225
D. 合同事项	7.024	227
1. 由托运人提供的货物信息	7.026	227
2. 承运人提供的信息	7.030	229