

最新外事工作 管理规章制度全集



吉林电子出版社

联合运输单证统一规则^①

(国际商会第 298 号出版物 1973 年制订 1975 年修正)

导 言

单一运输方式的传统

由传统的单一运输方式运输货物,导致了每一种运输方式都有一种相应的运输单证。这种单证只适用于该种运输方式的运输。单证是在该种运输方式的起运地由这种运输的实际提供者签发的。这种运输方式的承运人对于货物在其照管下灭失或损害的责任,是根据只适用于这种运输方式的国际公约或国内法确定的。

上述每一种运输方式的运输单证,用来为货物的运输提供必要的资料,并且作为实际收到货物的收据和一项运输合同;同时,在该项单证采用可转让的方式签发时,还作为一项物权凭证,以符合商业和金融上的需要。

联运经营人

过去 10 年的运输发展导致了货物联运的大量增长,它常以“成组”形式,从起运地到最后目的地连续使用超过一种以上的运输方式。

这种“联运(combind transport)”(美国亦称为“intermodal transport”,在世界其他地区则称为“multimodal transport”),意味着要么签发一系列各种单一运输方式的运输单证(这从国际贸易观点看来,是效率不高的),要么代之以签发一种新的、从“起点到终点”全程运输单证。

这种新的运输单证即“联运单证”(combind transport document 简称 CT document)需要由这样的人签发,即他可以是这种运输或至少是其中一部分运输的实际提供者,或者也可以仅仅是由他人提供的全部或部分运输的承办人。

^① 随着集装箱运输的发展,国际运输传统中的“港到港”交换货物方式已向两国内陆延伸为“门到门”交接方式。长期以来惯用的单一的海运方式或陆海联运方式,已逐渐发展成为“从起点到终点”包括海、陆、空多种运输方式的联合运输。为适应国际多式联运发展的需要,国际商会于 1975 年在海运发达国家所草拟的《货运联运公约》的基础上修订了《联运单证统一规则》,对多式联运的含义、联运单证的签发人及其责任等作了具体规定。并规定货物在联合运输过程中任何地方发生灭失或损害,联运经营人均以“当事人”的身份直接对托运人负责。有关承运人对货损的赔偿,《规则》采用“网状责任制”,即在发生货损并确知货损发生阶段时,一般按该阶段所适用的国际公约或国内法的规定办理。该规则适用于当事人双方达成的协议。

但是，不管是作为运输的实际提供人或是作为运输的承办人，此种签发联运单证人（combined transport operators 简称 CTO——联运经营人）对托运人的关系是本人（principal）的关系，作为一个本人，他应对运输的妥善进行负责，作为一个本人，他还应对在整个联合运输过程中，无论在任何地方发生的灭失或损害承担责任。

联运单证的统一规则

在缺少一项如同现有各项公约适用于各个单一运输方式那样专门适用于联运的新的国际公约的情况下，为了防止不同的联运单证的多样性发展，造成业务上的倒退，作为一项主要措施，国际商会草拟了一套最起码的统一规则，用以管辖一项可以接受的和易于辨认的联运单证。通过将该规则列入商业合同，即列入由联运单证证明的联运合同，本规则便被赋予了法律效力。

适用范围

通过签发联运单证，而使国际商会规则适用，而且通过签发此项单证，联运经营人便对在整个联运过程中履行联运工作，承担全部责任和义务。

但是，由于本规则是通过商业合同适用的。

1. 灭失或损害的责任便必须受制于：

（1）相应的单一运输方式规则，当这种灭失或损害能归之于某一特定的运输阶段时（即规则十三），或者：

（2）国际商会规则，当灭失或损害是隐蔽的，即不能归之于某一特定运输阶段时（即规则十一和规则十二）。

2. 延迟交货责任，在订有适用于发生延迟的运输阶段的单一运输方式规则时（即规则十四），在所有情况下都必须根据单一运输方式的规则中关于延迟的规定办理。但是，本规则并不排除联运经营人自愿承担比上述规定者为大的责任和义务。

预 见

本规则也是有预见性的，因为它注意到必须在目的地交付货物前提交可转让的物权凭证，将被无需提交任何凭证而将货物交给该证所载明的收货人的不可转让的凭证所取代的增长趋势。并规定，签发的联运单证既可以是可转让的方式，也可以是不可转让的方式。

但是，本规则并不而且也的确不能对联运经营人的商业和金融上的地位作出法律规定。这一将任何特定的联运经营人签发的联运单证视为一个有价值的单证问题，要根据商业上的意愿来解决。

本修订规则，作为便利国际贸易及其金融的工具，对简化国际贸易手续作出了重要贡献。

总 则

规则一

1. 本规则适用于为从事及/或组织货物联运工作而签订的在本规则定义下的联运单证所证明的每一个合同。但是，即使与缔约双方按本规则规定进行货物联运的原来意图相反，上述货物是按照单一运输方式承运的，本规则仍应适用。

2. 这种联运单证的签发，对在此项单证中具有利益或今后获得利益的所有关系方给予并使其承担本规则所规定的权利、义务和答辩权。

3. 除了增加联运经营人的责任和义务以外，联运合同中或证明这种合同的联运单证上的任何条款，或任何条款的任何部分，凡是直接或间接背离本规则的，便在这些条款或其一部分与本规则相抵触的范围内，归于无效。这些条款或其一部分的无效，不应影响作为联运合同或联运单证的一部分的其他规定的有效性。

定 义

规则二 在本规则内：

1. 联运 (combined transport)：是指至少使用两种不同的运输方式，将货物从其在一国被掌管的地方，运到另一国指定交付目的地的运输。

2. 联运经营人 (CTO)：是指签发联运单证的人 (包括任何法人、公司或法律实体)。如果国内法规定，任何人在有权签发联运单证之前，须经授权或发照，则联运经营人只指这种经过授权或领照的人。

3. 联运单证 (CT document)：是指证明从事货物联运工作和/或组织货物联运工作合同的一种单证。单证正面应标有“可转让的联运单证，根据联运单证统一规则 (国际商会第 298 号出版物) 签发”，或“不可转让的联运单证，根据联运单证统一规则 (国际商会第 298 号出版物) 签发”字样。

4. 不同的运输方式：是指使用两种或两种以上的运输方式，如海运、内河、航空、铁路或公路等运输货物。

5. 交付：是指将货物交付给有权收货的人或者置于他的支配之下。

6. 法郎：是指含有纯度为千万之九百的黄金六十五点五毫克的单位。

可转让的单证

规则三 在以可转让的方式签发联运单证时：

1. 应制作为“凭指定”或“凭来人”；
2. 如果是“凭指定”，通过背书便应可以转让；
3. 如果是“凭来人”，无需通过背书即可转让；
4. 如已签发一套超过一份以上的正本，便应注明一套正本的份数；
5. 如已签发任何副本，每份副本都应标明：“不可转让的副本”字样；
6. 只能向联运经营人或其代表提取货物，并于必要时提交经过背书的联运单证；
7. 当签发了一套超过一份以上的正本联运单证时，如果联运经营人或其代表已经根据其中一份正本，善意地交付了货物，联运经营人便应被解除其交付货物的义务。

不可转让的单证

规则四 在以不可转让的方式签发联运提单时：

1. 应指明记名的收货人；
2. 如果联运经营人将货物交付不可转让单证上指明的收货人，或者由该收货人通知联运经营人交付由他授权接受货物的人，联运经营人便应被解除其交付货物的义务。

联运经营人的责任和义务

规则五

1. 从掌管货物时起至交付货物时止，负责从事和/或以他自己的名义组织货物联运工作，包括这种联运所需要的一切服务工作，并在本规则所规定的范围内，承担这种联运和这种服务工作的责任；
2. 对于他的代理人或雇佣人员的行为和不行为犹如这种行为和不行为是他自身的那样承担责任，如果这些代理人或雇佣人员是在他们职责内行事；
3. 对于他所使用的为其履行以联运单证作为证明的合同而提供服务的任何其他人的行为和不行为，承担责任；
4. 负责从事或组织为确保货物交付所必需的一切工作；
5. 对于从他掌管货物到交付货物期间发生的关于货物的灭失或损害，承担本规则规定范围内的责任，并负责支付本规则规定的有关这种灭失或损害的赔偿金。
6. 承担在规则十四规定范围内关于延迟交货的责任，并负责交付该规则所规定的赔偿金。

当事人的权利和义务

规则六 除本规则所特殊需要的资料外，当事人应在联运单证上载明他们一致认为商业上所需的项目。

规则七 在联运经营人接管货物之时，发货人应被视为已就他所提供的货物种类、标志、号码、数量、重量和/或体积等项目的正确性向联运经营人作出保证，而且，发货人应就联运经营人由于这些项目不准确或不充分而引起或造成的所有灭失、损坏和费用予以赔偿。联运经营人取得这种赔偿的权利，丝毫不应限制他根据联运单证对发货人以外的任何人的责任和义务。

规则八 发货人应遵守国内法或国际公约中关于承运危险性货物的强制性规则，并应在任何情况下，在联运经营人掌管危险性货物之前，将危险性货物的确切性质，书面通知联运经营人，并在必要时说明其防范措施。如果发货人未能提供这些资料，联运经营人也不了解货物的危险性质和必要的防范措施，则在任何时候，如果它们被视为危及生命和财产，便可根据情况的需要，将其在任何地方卸载、销毁，或使之无害，而无需赔偿，而且发货人应对立于此种货物之被掌管、运送或由于附带的服务工作而引起的一切灭失、损害、延迟交货或费用，承担责任。

关于联运经营人知悉承运该项货物所造成的危险的确切性质一事的举证责任，应由有权提取货物的人承担。

规则九 联运经营人应在联运单证上至少将他所掌管并对之承担责任的货物的数量和/或重量，以及/或体积和/或标志加以清晰标示。

除本规则第一款另有规定外，如果联运经营人有合理根据怀疑，联运单证上所载关于货物的种类、标志、件数、数量、重量和/或体积等项目，并不确切地代表实际掌管的货物，或者，如果他不具备检查这些项目的合理手段，联运经营人便有权在联运单证上作出保留批注，但应指明这种保留所指的具体事项。

联运单证应是联运经营人按照单证所述掌管货物的初步证据。当联运单证是以可转让的方式签发，并已转移给善意行事的第三方时，与此相反的证据，便不能被承认。

规则十 除已根据规则十五的规定作为灭失处理的货物之外，除非根据联运单证有权提货的人，在货物交他掌管之时或之前（如这种灭失或损害并不明显，则在此后连续七日内），将说明灭失或损害的一般性质的灭失或损害通知，在交付地点书面送交联运经营人或他的代表，这种交付便应作为联运经营人已按照联运单据所述交付货物的初步证据。

对灭失或损害的赔偿责任

A. 适用于不知灭失或损害而发生的运输阶段时的规则：

规则十一 根据规则五之5的规定，联运经营人应对货物的灭失或损害负责赔偿，但却不知道这种灭失或损害发生的运输阶段时：

1. 其赔偿金额应当参照货物交付收货人当时当地的价值计算，或者根据运输合同规定货物应当交付时的当时当地价值计算。

2. 货物价值应当根据现时商品交易所的价格确定；如无此项价格，则应根据现时市场价格确定；如果既无商品交易所价格，又无视时市场价格时，则应参照同种类同质量的正常价值的确定。

3. 赔偿金额不得超过灭失或损害的货物毛重每千克三十法郎，除非经联运经营人同意，发货人已就货物申报较高的价值，并已将此价值在联运单证上注明。在这种情况下，这种较高的价值便应是赔偿金额的限额。

但是，在任何情况下，联运经营人的赔偿金额都不应超过有权提出索赔的人的实际损失。

规则十二 如果不知道灭失或损害发生的运输阶段，而造成这种灭失或损害是由于下列原因造成时，联运经营人便不应根据规则五之5的规定负责赔偿：

1. 发货人或收货人，或者除联运经营人以外代表发货人或收货人行事的人，或者联运经营人所由接管货物的人的行为或不行为；

2. 包装或标志欠缺或不当；

3. 发货人或收货人，或代表发货人或收货人行事的任何人对货物的搬运、装载、积载或卸载；

4. 货物的潜在缺陷；

5. 罢工、关厂、停工或限制工作，其后果是联运经营人虽已采取合理的谨慎措施亦也无法避免者；

6. 联运经营人所无法避免的任何原因或事故，而且其后果是联运经营人虽已采取合理的谨慎措施亦无法防止者；

7. 核事故，如果根据适用的国际公约或者管辖核能责任的国内法，核装置的经营人或代他行事的人应对这种损坏负责者。

对灭失或损害是由于上述一种或多种原因或事故所引起一事，应由联运经营人负举证之责。

当联运经营人根据事故的情况断定灭失或损害可以归之于上述2至4的一种或多种原因或事故所引起时，便应推定灭失或损害就是如此造成的。但是，索赔人也有权证明事实上灭失或损害并非全部或部分地由上述一种或多种原因或事故所造成。

B. 适用于知道灭失或损害发生的运输阶段时的规则：

规则十三 当联运经营人根据规则五之5的规定应对货物灭失或损害负责赔偿，并且知道这种灭失或损害而发生的运输阶段时，联运经营人关于这种灭失或损害的责任应决定于：

1. 国际公约或国内法的规定，这些规定：

(1) 在商业合同中不得与其背离，从而损害索赔人的利益，而且：

(2) 在下列情况下应被适用：如果索赔人已与联运经营人就发生灭失或损害的特定

运输阶段订有单独的直接的合同，并已收到为使这种国际公约或国内法适用而必须签发的任何特定单证作为凭证，或者：

2. 在灭失或损害发生时所使用的货物运输方式有关的任何国际公约中的规定，只要：

(1) 因有本规则十三之1所载的规定，其他国际公约或国内法将不适用，而且：

(2) 在联运单证上明确表示，载入这个公约的所有规定，将管辖这种运输方式的货物运输；而在这种运输方式是海运时，这些规定便应适用于无论是在舱面或舱内装运的所有货物，或者：

3. 联运经营人和任何分程承运人缔结的任何内河运输合同中的规定，只要：

(1) 并无本规则十三之1所述国际公约或国内法可资适用，或者不能按照本规则十三之2所述，通过明文规定而适用或使之适用，而且

(2) 在联运单证上明确声明，这种合同条款应予适用，或者：

4. 本规则十一和规则十二的规定，如果上述1、2、3的规定不适用的话。

在不背离规则五之2和3的规定的情况下，当根据前款规定，联运经营人的责任应当根据国际公约或国内法的规定确定时，在该项责任应按任何这种国际公约或国内法所指的承运人那样，予以确定。但是，当货物的灭失或损害是由于或归之于联运经营人在其自身职责范围内的行为或不行为，或是他的雇佣人员或代理人以此种身份行事，而不是在从事运输工作中的行为或不行为所造成时，联运经营人便不得被解除其责任。

延迟责任

规则十四 联运经营人只有在知道延迟所由发生的运输阶段，并在国际公约或国内法对此所订赔偿责任范围之内，才有责任支付延迟赔偿金。该项国际公约或国内法的规定：

1. 在商业合同中不得与其背离，从而损害索赔人的利益；

2. 应适用于：如果索赔人已与作为该运输阶段经营人的联运经营人订有单独的直接的合同，并已收到为使这种国际公约或国内法得以适用而必须签发的任何特定单证作为凭证的话。

然而，这种赔偿金额不得超过该运输阶段的运费，但以这一限额不与任何适用的国际公约或国内法相抵触为限。

其他条款

规则十五 凡是未能在议定的并在联运单证中载明的时限届满后九十天内交付货物，或者，在未曾议定并载明这种时限的条件下，未能在对于勤勉完成联运工作所允许

的合理时间后九十天内交付货物者，除非能提出与此相反的证据，有权提取货物的人即有权将该项货物视为灭失。

规则十六 本规则所规定的答辩权和责任限度，应当适用于就货物灭失、损害或延迟而向联运经营人提出的任何诉讼，不论这种诉讼是根据合同还是根据侵权行为所提出。

规则十七 如经证明，灭失或损害是由联运经营人蓄意造成损害而作出的行为或不行为，或由联运经营人明知可能产生这种损害仍不顾其后果而作出的行为或不行为所产生，则该联运经营人便无权享受规则十一所规定的责任的限额的利益。

规则十八 本规则中的任何规定，都不应妨碍联运经营人在联运单证上列入条款，用以保护他的代理人或雇佣人员，或者是他所使用其为履行以联运单证作为凭证的合同而提供服务工作的任何其他人。但是，这种保护不得超过给予联运经营人本人的保护。

时 限

规则十九 除非诉讼是在下列期限后几个月内提出，联运经营人应被解除其在本规则中所规定的一切责任：

1. 货物交付之日，或者；
2. 货物应当交付之日，或者；
3. 按照本规则十五的规定，在未提出与此相反证据的情况下，不能交付货物，便赋予有权提取货物的人以将该货物视为灭失的权利之日。

海上旅客及其行李运输雅典公约

(1974年12月13日订于雅典)

本公约缔约国，

认识到通过协议确定有关海上旅客及其行李运输的某些规则，是可取的。

已决定为此目的而缔结一项公约，并已就此达成协议如下：

第一条 定义

在本公约中，下列各词具有就此赋予它们的含义：

1. (1) “承运人”，是指由他或以他的名义订立运输契约的人，不论该项运输契约是由他亲自承办，或是委由执行承运人进行；

(2) “执行承运人”，是指承运人以外实际经办该项运输的全部或一部的船舶所有人、承租人或经营人。

2. “运输契约”，是指承运人或以他的名义订立的海上旅客运输或者旅客及其行李运输的契约。

3. “船舶”，仅指海运船舶，而不包括气垫船。

4. “旅客”，是指船上载运的任何人，即：

(1) 根据运输契约而承运者，或者

(2) 经承运人同意，护送非属本公约所辖货物运输契约中所载车辆或活动物的任何人。

5. “行李”，是指根据运输契约由承运人运输的任何物件或车辆，但不包括：

(1) 根据租船合同、提单或主要是涉及货物运输的其他契约而运输的物件或车辆，以及

(2) 活动物。

6. “自带行李”，是指旅客在客舱中的行李，或是由他携带、保管或掌握的行李。除在适用本条第8款和本公约第八条的情况之外，自带行李包括旅客在其车内或车上的行李。

7. “行李的灭失或损坏”，包括在载运或本应载运行李的船舶到达后的合理时间内，由于未能将行李交还旅客而引起的财务损失，但不包括劳工纠纷所引起的延迟。

8. “运输”包括下列阶段：

(1) 旅客及其自带行李而言，是指旅客及（或）其自带行李在船上的期间，或者上下船期间，以及旅客及其自带行李由水路由岸到船或由船到岸的期间，如果这种运输费用已包括在客票价之内，或者为此项补助运输而使用的船舶已由承运人交与旅客使用。但是，对于旅客而言，“运输”一词不包括他在海运港站之内或码头之上，或在港口其他设施之内或之上的期间。

(2) 就自带行李而言，还包括旅客在海上港站之内或码头之上，或在港口其他设施之内或之上的期间，如果该项行李已由承运人或其雇佣人或代理人所接取，但尚未交还旅客。

(3) 就自带行李以外的其他行李而言，包括自承运人或其雇佣人或代理人在岸上或在船上收到行李之时起，至承运人或其雇佣人或代理人将行李交还之时为止的期间。

9. “国际运输”，是根据运输契约，其起运地和目的地处于不同国家之内，或是位于同一国家之内，而根据运输契约或所订航行路线，有一个中途港位于另一国家之内的任何一种运输。

10. “本组织”，是指政府间海事协商组织。

第二条 适用范围

1. 本组织应适用于任何国际运输，如果：

(1) 船舶悬挂本公约缔约国旗帜，或是在本公约国登记；或者

(2) 运输契约系在本公约缔约国订立；或者

(3) 按照运输契约，起运地或目的地位于本公约缔约国之内。

2. 虽有本条第1款的规定，但当根据关于以另一种运输方式运输旅客或行李的任何其他国际公约规定，这一运输应当遵守该公约规定的某项民事责任制度时，则在这些规定对海上运输强制适用的范围内，本公约便不得适用。

第三条 承运人的责任

1. 承运人应对由于旅客的伤亡和行李的灭失或损坏所造成的损失负责。如果造成上述损失的事故发生在运输期间，而且是由于承运人或其受雇的职责范围内行事的雇佣人或代理人的过失或疏忽所引起。

2. 对于造成灭失或损坏的事故乃系发生在运输期间，以及灭失或损坏的程度如何，应由索赔人负举证之责。

3. 如果旅客的伤亡或自带行李的灭失或损坏，乃是由于船舶失事、碰撞、搁浅、爆炸或火灾，或是船舶缺陷所引起，或与此相关，则除非提出反证，应推定承运人或其受雇的职责范围内行事的雇佣人或代理人，犯有过失或疏忽。对于其他行李的灭失或损坏，不论造成灭失或损坏的事故性质如何，除非提出反证，应当推定犯有上述过失或疏忽。在所有其他情况下，索赔人应对过失或疏忽负举证之责。

第四条 执行承运人

1. 如已将有关运输或其一部分委由执行承运人进行，承运人仍应依照本公约规定，对全部运输负责。此外，执行承运人对其所进行的那部分运输，应遵守本公约的规定，并有权享受本公约赋予的权利。

2. 对于由执行承运人所进行的运输，承运人应对执行承运人及其受雇的职责范围内行事的雇佣人和代理人的行为和不为负责。

3. 承运人拟以承担非由本公约所加予的义务，或放弃本公约所赋予的权利的任何协议，只有在执行承运人以书面明文同意时，才能对执行承运人发生影响。

4. 如果承运人和执行承运人都有责任，他们便应在这一限度内连带负责。

5. 本条规定丝毫不影响承运人执行承运人之间的任何追偿权利。

第五条 贵重物品

承运人对货币、可转让证券、黄金、银器、珠宝、装饰品、艺术品，或其他贵重物品的灭失或损害，不予负责，除非双方商定，为了安全保管起见，已将这种贵重物品交由承运人保存。在这种情况下，除已按照第十条第1款议定较高限额外，承运人应负责到第八条第3款规定的赔偿限额为止。

第六条 自身过失

如经承运人证明，旅客的伤亡或其行李的灭失或损坏乃是由于该旅客的过失或疏忽所造成或促成，受诉法院可以依照该法院的法律规定，全部或部分免除承运人的责任。

第七条 人身伤亡的责任限制

1. 承运人对每名旅客的伤亡所应承担的责任,在任何情况下,每次运输不得超过七十万法郎。如果依照受诉法院的法律,赔偿金是以分期付款方式支付,则与此项分期付款额等值的本金价值,不得超过上述限额。

2. 虽有本条第1款的规定,本公约任一缔约国的国家法律,仍可就身为该缔约国国民的承运人,规定一项较高的对每名旅客的赔偿责任限额。

第八条 行李灭失或损坏的责任限度

1. 承运人对自带行李的灭失或损坏所应承担的责任,在任何情况下,每一旅客每次运输不得超过一万二千五百法郎。

2. 承运人对车辆的灭失或损坏包括车上所载行李的灭失或损坏所应承担的责任,在任何情况下,每一车辆每次运输不得超过五万法郎。

3. 承运人对本条第1款及第2款所述以外的行李灭失或损坏所应承担的责任,在任何情况下,每名旅客每次运输不得超过一万八千法郎。

4. 承运人和旅客可以协议确定承运人责任的免赔额,即每一车辆的损失,不得超过一千七百五十法郎,其他行李的灭失或损坏,每名旅客不超过二百法郎。这一数额应自灭失或损坏数额中扣除。

第九条 货币单位及折算

1. 本公约中提及的法郎,是指一个含有纯度为千分之九百的黄金六十五点五毫克的单位。

2. 对第七条及第八条所述金额,应按判决之日或双方议定之日受诉法院所在国货币的官价,参照本条第1款所指单位折成该国货币。如无此种官价,应由有关国家主管当局决定何者应被视为本公约所指的官价。

第十条 责任限制的补充规定

1. 承运人和旅客可以明确地以书面商定高于第七条及第八条中规定的责任限制额。

2. 第七条及第八条规定的责任限额,不应包括损害赔偿金的利息和诉讼费用。

第十一条 承运人的雇佣人员的抗辩和责任限制

如已就本公约范围内的损失向承运人或执行承运人的雇佣人或代理人提起诉讼,则只要此种雇佣人或代理人能证明他是在受雇的职责范围内行事,便有权援用承运人或执行承运人根据本公约有权援用的抗辩和责任限制。

第十二条 赔偿总额

1. 在实施第七条和第八条的规定的责任限制时,此项责任限制应适用于任何一名旅客伤亡或其行李灭失或损坏所引起的所有索赔应得的赔偿总额。

2. 关于由执行承运人所进行的运输,其由承运人及执行承运人以及其在受雇的职责范围内行事的雇佣人及代理人所取得的赔偿总额,不得超过根据本公约规定所能从承

运人或执行承运人取得的最高金额。但是，上述任何人都不应承担超过适用于他的责任限制的赔偿数额。

3. 凡在承运人或执行承运人的雇佣人或代理人根据本公约第十一条有权享受第七条及第八条规定的责任限制时，从承运人或执行承运人以及从该雇佣人或代理人所取得的赔偿总额，不得超过上述责任限制数额。

第十三条 责任限制权利的丧失

1. 如经证明，损坏是由于承运人为蓄意造成这一损坏，或是明知可能造成这一损坏而轻率地采取的行为或不作为所引起，承运人便无权享受第七条及第八条以及第十一条第1款规定的责任限制的利益。

2. 如经证明，损坏是由于承运人或执行承运人的雇佣人或代理人为蓄意造成这一损坏，或是明知可能造成这一损坏而轻率地采取的行为或不作为所引起，该雇佣人或代理人便无权享受这种责任限制的利益。

第十四条 索赔的依据

除根据本公约之外，不得向承运人或执行承运人提出有关旅客伤亡或行李灭失或损坏赔偿的诉讼。

第十五条 行李灭失或损坏通知

1. 旅客应向承运人或其代理人提交下述书面通知：

(1) 在行李发生明显损坏时：

①对自带行李，应在旅客离船前或离船时提交；

②对所有其他行李，应在行李交还前或交还时提交。

(2) 在行李的损坏不明显或者行李发生灭失时，应在离船或交还之日起或本应交还之日起十五日内提交。

2. 如果旅客未能按本条办理，则除非提出反证，应推定他已完整无损地收到行李。

3. 如已在收受时对行李的情况进行联合检查或检验，便无需提交书面通知。

第十六条 诉讼时效

1. 在经过两年之后，对旅客伤亡或行李灭失或损坏引起的损失，便失去诉讼时效。

2. 时效期限应按下述方式计算：

(1) 就人身伤害事件而言，自旅客离船之日算起；

(2) 就发生在运输期间的旅客伤亡事件而言，自该旅客本应离船之日起算；就发生在运输期间的旅客人身伤害并导致旅客在离船之后死亡的事件而言，则应自死亡之日起算，但此期限自离船之日起不得超过三年；

(3) 就行李的灭失或损坏而言，自离船之日或本应离船之日（以较迟者为准）起算。

3. 受诉法院的法律应对中止或中断时效期限的依据加以管辖。但在任何情况下，

在自旅客离船之日或本应离船之日（以较迟者为准）起算为期三年之后，不得根据本公约提起诉讼。

4. 虽有本条第1款、第2款及第3款的规定，时效期限可以通过承运人的声明或在诉因发生后通过双方协议，予以延展。声明或协议应以书面作成。

第十七条 有效管辖权

1. 对于根据本公约而发生的诉讼，原告有权选择向下列法院之一提出，但该法院须在本公约缔约国内：

- (1) 被告的永久居住地或主要营业所所在地法院；或者
- (2) 运输契约规定的起运地或到达地法院；或者
- (3) 被告原籍或永久居住地所在国法院，如果被告在该国设有营业所并受其管辖；
- (4) 运输契约订立地所在国法院，如果被告在该国没有营业所并受其管辖。

2. 在造成的损坏事故发生后，双方可以协议将该项损坏的索赔案件提交任何法院或提付仲裁。

第十八条 契约条款的无效

在造成旅客伤亡或其行李灭失或损坏事故发生之前的任何契约条款，凡但旨在解除承运人对旅客承担的责任，或是规定一项比本公约所订者为低的责任限制（第八条第4款所规定者除外），以及旨在推卸承运人举证责任，或是具有限制第十七条第1款所订任选项效果的任何契约条款，概属无效。但这种条款的无效，不能使仍受本公约约束的运输契约归于无效。

第十九条 关于责任限制的其他公约

本公约不得改变关于海上船舶所有人责任限制的国际公约对承运人、执行承运人及其雇佣人或代理人所规定的权利的义务。

第二十条 核事故损害

对由于核事故所造成的损害，不得根据本公约而产生赔偿责任：

(1) 如果根据以1964年1月28日补充议定书修正的1960年7月29日关于在核能领域中第三方责任的巴黎公约，或根据1963年5月21日关于核损害民事责任的维也纳公约，核装置的操作者应对这一损害负责；或者

(2) 如果根据管辖这种损害责任的国内法，核装置的操作者应对这一损害负责，而这种法律在各方面都和巴黎公约或维也纳公约同样有利于可能遭受损害的人。

第二十一条 由公共当局从事的商业运输

本公约适用于由国家或公共当局从事以第一条含义中所指运输契约的商业运输。

第二十二条 不适用本公约的声明

1. 缔约国可在签署、批准、接受、认可或加入本公约时书面声明，在旅客和承运人同属该国国民时，不实施本公约。

2. 根据本公约第1款所作的声明,可在任何时间通过向本组织秘书长提交一项书面通知而予以撤销。

第二十三条 签字、批准和加入

1. 本公约截至1975年12月31日为止在本组织总部开放,以供签字,并在其后继续开放,以供加入。

2. 各国可以通过下列方式参加本公约:

- (1) 签字并对批准、接受或认可不作保留;
- (2) 签字而有待批准、接受或认可,随后予以批准、接受或认可;
- (3) 加入。

3. 批准、接受、认可或加入本公约,应向本组织秘书长交存相应的正式文件。

第二十四条 生效

1. 本公约自十个国家在公约上签字并对批准、接受或认可不作保留,或交存所需批准、接受、认可或交存文件之日第九十天起生效。

2. 对此后在本公约上签字并对批准、接受或认可不作保留,或交存其批准、接受、认可或加入文件的任何国家,本公约应自上述签字或交存文件之日第九十天起生效。

第二十五条 退出

1. 缔约国可在本公约对该国生效之日以后任何时日,退出本公约。

2. 退出本公约,应向本组织秘书长交存一项通知。秘书长应将收到退出通知及其交存日期,通知所有其他缔约国。

3. 退出本公约,应在交存退出通知后一年或该通知中所载较此为长的期限后生效。

第二十六条 修订及修正

1. 修订或修正本公约的会议,可由“海协”召开。

2. 经过不少于三分之一的缔约国要求,本组织应召开公约缔约国会议,修订或修正本公约。

3. 凡在依照本条召开的会议所通过的修正案生效后参加本公约的缔约国,应受经修正后的公约约束。

第二十七条 保管

1. 本公约应交由本组织秘书长保管。

2. 本组织秘书长应

(1) 将下述情况通知已签署或已加入本公约的所有国家:

- ①每一新的签署和每一文件交存事项及其日期;
- ②本公约生效日期;
- ③任何退出本公约事项及其生效日期。

(2) 将核证无误的本公约的副本分送所有签字国和已加入本公约的国家。

3. 本公约一经生效, 本组织秘书长即应依照联合国宪章第一百零二条规定, 将一份核证无误的本公约副本, 送交联合国秘书处登记并公布。

第二十八条 语言

本公约以英文和法文写成, 正本共一份, 两种文本具有同等效力。

本组织秘书长应备受俄文和西班牙文正式译本, 与经签署的正本一并保管。

以下具名者, 经正式授权, 特在本公约上签字, 以昭信守。

1974 年 12 月 13 日订于雅典。

截至 1993 年 12 月 31 日, 《雅典公约》的缔约国有: 阿根廷、阿拉伯也门、埃及、巴哈马、比利时、波兰、卢森堡、利比里亚、瑞士、俄罗斯、瓦努阿图、西班牙、希腊、汤加、英国、马拉维等 16 国。目前, 公约缔约国已增至 20 个国家。我国于 1994 年 5 月 30 日加入公约, 1994 年 8 月 30 日公约对我国生效。

海上旅客及其行李运输雅典公约的议定书

(1976 年 11 月 19 日订于伦敦)

本议定书缔约方,

作为 1974 年 12 月 13 日在雅典制定的海上旅客及其行李运输雅典公约的缔约方,
兹协议如下:

第一条

在本议定书中:

1. “公约”系指 1974 年海上旅客及其行李运输雅典公约。
2. “本组织”与公约中的含义相同。
3. “秘书长”系指本组织秘书长。

第二条

(一) 用下列文字取代公约第七条第 1 款;

1. 承运人对每位旅客的死亡或人身伤害的责任, 在任何情况下不得超过每次运输四万六千六百六十六个计算单位。如果按照受理法院的法律, 损害赔偿是以分期付款的方式偿付, 则这些支付的等值本金价值不得超过所述的限额。

(二) 用下列文字取代公约第八条;

1. 承运人对随身行李的灭失或损坏责任, 在任何情况下不得超过每位旅客每次运输八百三十三个计算单位。

2. 承运人对车辆包括车中或车上的所有行李的灭失或损坏的责任, 在任何情况下

不得超过每辆车每次运输三千三百三十三个计算单位。

3. 承运人对本条第1款和第2款所述者以外的行李的灭失或损坏的责任,在任何情况下不得超过每位旅客每次运输一千二百个计算单位。

4. 承运人和旅客可以商定,承运人的责任,对于每辆车的损坏,应有不超过一百一十七个计算单位的免赔额;对其他行李的灭失或损坏,应有不超过每位旅客十三个计算单位的免赔额;此种款项应从灭失或损坏中减除。

(三) 用下列条文取代公约第九条及其标题:

计算单位或货币单位和折算

1. 本公约所述“计算单位”为国际货币基金组织规定的特别提款权。应根据受理法院地国的国家货币在判决之日或当各当事方所同意的日期的价值,将第七条和第八条中所述的金额折算为该国的货币。凡属国际货币基金组织的会员国,特别提款权折合为该货币的价值,应根据国际货币基金组织在所述日期的业务和交易中实际使用的定值方法计算。非属国际货币基金组织会员国的国家,特别提款权折合为该货币的价值,应根据该当事国所确定的方式计算。

2. 但是,非属国际货币基金组织会员国而其法律不允许应用本条第1款规定的国家,在批准或加入本公约时,或在此后的任何时间,均可声明本公约所规定的适用于其领土的责任限额确定如下:

(a) 关于第七条第1款,七十万货币单位;

(b) 关于第八条第1款,一万二千五百货币单位;

(c) 关于第八条第2款,五万货币单位;

(d) 关于第八条第3款,一万八千货币单位;

(e) 关于第八条第4款,免赔额在车辆损坏时不超过一千七百五十货币单位,在其他行李灭失或损坏时不超过每位旅客二百货币单位。

本款所指的货币单位相当于六十五点五毫克含金量为千分之九百的黄金。本款确定的金额应依照有关国家法律折算为该货币。

3. 第1款末句中所述计算和第2款所述的折算,应尽可能使以该国货币表示的金额与第七条和第八条中以计算单位表示的金额具有相同的实际价值。各国在交存第三条所指的文件时,应将按第1款的计算方法或按第2款的折算结果通知保存人;在两者中任一者有变化时,也应通知保存人。

第三条 签署、批准和加入

1. 本议定书将开放供任何已签署或加入公约的国家和任何应邀参加了于1976年11月17日至19日在伦敦召开的修改1974年海上旅客及其行李运输雅典公约计算单位会议的国家签署。本议定书自1974年2月1日起至1977年12月31日止在本组织总部开放供签署。