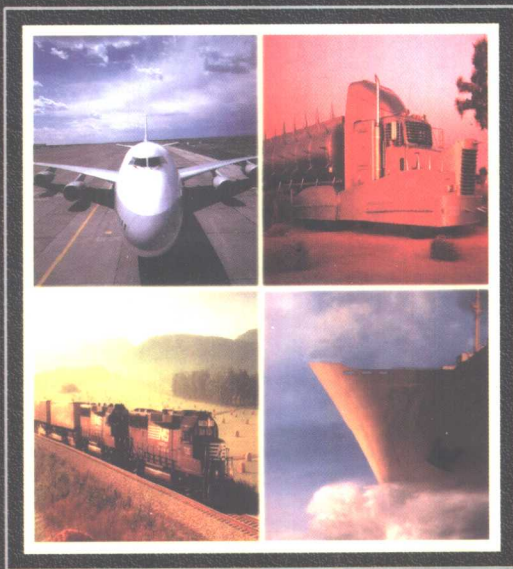


对外经济贸易大学
国际经济贸易学院

国际货物运输公约逐条解释

杨长春 编著



Article by Article Explanation to Conventions
on International Cargo Transportation

对外经济贸易大学出版社

国际货物运输公约

逐条解释

杨长春 编著

对外经济贸易大学出版社

(京)新登字 182 号

图书在版编目(CIP)数据

国际货物运输公约逐条解释/杨长春编著. —北京:对外经济贸易大学出版社,1999

ISBN 7-81000-930-3

I. 国… II. 杨… III. 国际运输:货物运输-国际条约-注释
IV. F511.6

中国版本图书馆 CIP 数据核字(1999)第 61726 号

© 1999 年 对外经济贸易大学出版社出版发行

版权所有 翻印必究

国际货物运输公约逐条解释

杨长春 编著

责任编辑 彭秀军

对外经济贸易大学出版社
北京惠新东街 12 号 邮政编码:100029

山东省莱芜市圣龙印务书刊有限责任公司印刷
新华书店北京发行所发行
开本:850×1168 1/32 15.75 印张 400 千字
1999 年 12 月北京第 1 版 2001 年 1 月第 2 次印刷

ISBN 7-81000-930-3/F·369

印数:3001—6000 册 定价:25.00 元

总 序

“科教兴国”战略是我们的立国之本,二十一世纪对人才的标准提出了更高的要求。在国际经济全球化趋势日趋明显的今天,从理论和实践上深入探讨国际经济、金融、贸易、保险等领域的规律,对于我们顺应历史潮流,把我们国家建设成为社会主义现代化强国具有重大的现实意义。我们深知,要把对外经济贸易大学建设成为国内外享有盛誉的一流大学,我们还需要进行长期不懈的努力。为了进一步加强师资队伍的培养和教材体系的建设。国际经济贸易学院制定了“211 工程”教材建设计划。其目的是使经贸大学在下一世纪初在一些重要的教学和研究领域处于国内的领先水平。

国际经济贸易学院“211 工程”重点学科教材建设包括六个知识模块。分别是国际贸易学、金融学、经济学、国际投资与跨国经营、保险学、对外贸易运输。我们认为,严格的管理制度是高质量教材的可靠保障。为此,国际经济贸易学院建立了严格的教材建设项目管理制度。项目的计划执行时间一般为两年。学院指定专门人员负责所有教材建设的协调工作,并选定子项目负责人负责每本教材编写的组织工作,使项目的组织管理井然有序。为了高水平、高质量地完成“211 工程”项目,国际经济贸易学院还制定了《“211 工程”教材建设执行规定》,对教材的编写提出了具体质量规范。此外,我院还制定了项目专家评审制度,即在项目执行期间和期末对项目的执行情况和结果进行评审和验收。项目组成员有义务回答专家的质询,解释专家的疑问,并按照专家的意见进行修改。这一制度的建立无疑会对项目执行的质量起到了监督和保证作用。

国际经济贸易学院 60% 以上的教师参与了“211”工程,其中

大部分是中青年教师,潜心科研、编好教材、为人师表已在经贸学院蔚然成风。这充分显示了国际经济贸易学院的勃勃生机。下一步,我们还要编写与教材相配套的参考资料、习题集和案例分析。计算机软件、光盘的设计与制作也已经提到建设日程上来。经贸学院将在近期内对主干课程加大投资力度,花大力气把配套资料搞好。

值得一提的是,经贸学院在“211”工程的资金筹措方面,突破了等靠上级拨款的传统,发挥各方面优势,通过多种渠道筹集资金,投入到经贸学院在“211”工程的建设项目上。这种开拓性思路也是对把教育办成产业进行了有益的探索。

在教材的评审过程中,我们聘请了多位校内外专家,对教材的质量进行了严格的把关,在此表示诚挚的谢意。

对外经济贸易大学
国际经济贸易学院院长
林桂军
1999年7月于北京

前 言

国际贸易惯例、法律、规则和公约是长期国际贸易业务实践的产物,但它们一旦形成和出现,又反过来对国际贸易业务实践产生深刻的影响,对国际贸易业务的进行和发展起着一定的指导和制约作用。

国际贸易运输领域的情况也是如此。在长期的国际运输实践中,数百个规则和公约应运而生。其中海运规则和公约最多。这不仅是因为海上运输承担着国际贸易总运量中 $2/3$ 的运输任务,而且从历史上看,国际贸易主要是从海上贸易发展起来的,且许多贸易法则都以海商法为渊源。故本书将海运作为重点。另外,这些规则和公约既然是历史发展的产物,那么,它们的内容就不会是一成不变的,随着国际贸易和国际运输的演变和发展,也将不断发生相应的变动和修改。相信读者能从本书的分析中看到运输公约演进中的一些具有规律性的东西。公路和航空运输方式中,各有一个具有代表性的公约被选入,而国际铁路运输主要由国际铁路货物运输协定规范,故未列入本书。因为国际协定属于政府间的行为,不属于国际公约范畴。另外,国际多式联运是现代运输方式的代表,因此联合国的国际货物多式联运公约被选入。本书共分七篇。附录部分所收集的内容都是我们可能要直接面对的一些国际运输方面的准则,如 1999 年 10 月 1 日将正式实施的新《合同法》中的“运输合同”部分。

做这项工作主要是为了满足两个需要。一是实践的需要。提单与货运单上(一般是英文)的许多条款都是参照这些国际公约制定的,而许多业务员读不懂提单或货运单上的条款,因此也就不完

全清楚承运人与托运人之间的权利与义务关系。在出现了争议和纠纷之后不知道如何以法律为依据和以什么法律条款为依据来维护和争取自己的利益。而国际贸易中的纠纷 90%都产生于运输环节。二是学习的需要。笔者早就有为国际运输和国际贸易以及国际经济法专业的在校学生提供一份这样的教材和学习资料的动机。在学习国际运输和其他国际贸易实务课程时,本书可作为参考阅读材料。另外,这直接就是一本学习运输法律英语的好教材。一些做运输法律翻译工作的人员也可以将它当成工具书。

本书采取中英条文对照,一是方便阅读,注重法律条文的应用性,二是能帮助读者准确地把握公约条文;对条文逐条解释,以便完整掌握;只对实质性条款(《汉堡规则》除外)进行解释,是只强调应用、压缩篇幅之举;而附加案例,则是为了增加阅读和学习的兴趣,加深理解。

需要特别说明的是:本书的体例在一些地方出现了不一致的情况。如在“简介”上,有的公约内容太多,就不再介绍内容。有的显得简单,的确是因为查不到有关资料,希望读者谅解。《华沙公约》与《海牙议定书》共用一个“简介”。对于有些一目了然、非常通俗易懂的条款,就未做解释。对于一些意义密切相关的款项,则结合在一起解释,而非逐条逐项解释。在“条”的排列上,如果后面有此条的条名,则单独排列;如果没有条名,则与后面的内容一起排列,以节省篇幅。对于公约的结构,有的称“章”、有的叫“节”、还有的为“部分”,这完全是尊重各公约的英文原文的结果。在“条”的标号上,我们用中文,如“第一条”,而“条”以下的“款”和“项”的标号,我们则尊重原文,以便对照阅读,如第2款(c)项。而附录中的《中华人民共和国海商法》则无论是“条”还是“款”的标号都用中文,是为维护国内法的严肃性而保持了它的原状。对于航空方面的《海牙议定书》,由于它对《华沙公约》的实质性修改不多,加上条款之间的关系密切,所以采用了对比的方式对不同点进行了归纳。对于有些相同的内容在前面的公约中解释过的,在后面的公约中就不再

解释。这也许是前面的公约的解释显得具体一些的原因。

姜向阳等同志为本书的出版做了许多工作。在此表示感谢！资深专家严启明先生和张锡嘏教授提供了很多有益帮助，在此一并向二位长者致敬。

限于水平，错误一定不少，这本小册子以后还将修订。我深知同道高手如林，故在此对各种宝贵批评与意见预致谢意。

对国际公约进行逐条解释，这是过去没有人做过的工作，的确是一种尝试。而做这样的工作，勇气要大于能力，他需要是一位多面手：法律英语要好，法律基础要强；他不仅需要具有广博的国际运输理论与实务知识和经验，更需要全面的国际经济贸易方面的学问，尤其是在国际经济贸易方面的知识，一定要宽厚，既要知道过去的情况，又要知道现在的发展与变化。我虽与国际经贸理论和实务打了 20 年的交道，但完稿时仍然觉得自己的勇气大于自己的能力。

杨长春
1999 年 1 月
于香港南峰阁



作者简介

杨长春博士 现任对外经济贸易大学副教授，国际运输学系主任，主讲《国际海上货物运输》等8门课程，出版了《国际货物运输实务》、《营销战》、《集装箱与多式联运》、《对外开放与中西部》等20余部著作，发表论文100多篇。先后出访美国、加拿大、英国、法国、比利时、卢森堡等国家。曾任中达进出口公司副总经理。1996年被评为“北京市优秀青年骨干教师”，1997年被授予“北京市优秀教师”称号，1998年摘取“霍英东教学奖”。

责任编辑：彭秀军

版式设计：马洪力

封面设计：



对外经济贸易大学系列教材

对外贸易运输部分

国际货物运输公约逐条解释

杨长春

国际陆空货物运输

叶梅 许明月

物流管理

王晓东 胡瑞娟

采购学

张家瑾

ISBN 7-81000-930-3



9 787810 009300 >

ISBN 7-81000-930-3/F·369

定 价：25.00 元



目 录

第一篇

统一提单的若干法律规则的国际公约…………… (1)

第二篇

修改一九二四年八月二十五日在布鲁塞尔签订的
统一提单的若干法律规则的国际公约的议定书 …… (55)

第三篇

一九七八年联合国海上货物运输公约 …… (95)

第四篇

统一有关国际航空运输某些规则的公约…………… (213)

第五篇

修订一九二九年十月十二日在华沙签订的统一
有关国际航空运输某些规则的公约的议定书…………… (263)

第六篇

国际公路货物运输合同公约.....	(287)
-------------------	-------

第七篇

联合国国际货物多式联运公约.....	(345)
附录一 中华人民共和国海商法(节选).....	(423)
附录二 中华人民共和国合同法(节选).....	(459)
附录三 海运单与海运单统一规则.....	(464)
附录四 电子提单及其法则.....	(473)
附录五 梅休食品公司诉海外集装箱有限公司一案.....	(479)
附录六 “新南海”轮货损争议案调解书(中英文对照).....	(482)
附录七 联运经营人的赔偿责任制.....	(488)

第 一 篇

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE
UNIFICATION OF CERTAIN RULES OF
LAW RELATING TO BILLS OF LADING

统一提单的若干法律规则的国际公约

【简介】

《统一提单的若干法律规则的国际公约》简称《海牙规则》，1924年8月25日在布鲁塞尔由26个国家签订。这20个国家是：德国、阿根廷、比利时、智利、古巴、丹麦、西班牙、爱沙尼亚、美国、芬兰、法国、大不列颠、匈牙利、意大利、日本、拉脱维亚、墨西哥、挪威、荷兰、秘鲁、波兰、葡萄牙、罗马尼亚、塞尔维亚—克罗地亚—斯洛文尼亚王国、瑞典和乌拉圭。本公约于1931年6月2日起生效，至今已有80多个国家和地区予以承认和采用。

《海牙规则》是海上运输方面一个十分重要的国际公约。70多年来许多航运公司都在其所制定的提单中规定采用《海牙规则》，据以确定承运人在货物装船、收受、配载、承运、保管、照料及卸载过程中所承担的责任与义务，以及其应享受的权利与豁免。

一、制定《海牙规则》的历史背景及过程

19世纪末叶，英国拥有强大的海上商船队，航运资本家拥有雄厚的实力，以英国航运资本为代表的船舶所有人，利用当时英国立法上的“契约自由原则”，各自制定海运提单条款，并在提单中任意规定许多免责条款，其结果几乎使货主承担货物在海上运输过程中的一切风险，这便引起了当时贸易界的强烈不满；同时，提单是一种可转让的权利凭证，但收货人、银行或受让人往往并无审查提单条款的实际机会，而且提单中所载的复杂繁多的免责条款，也影响到提单的自由转让。这些情况的存在，不仅妨碍了各国之间的贸易发展，也给世界航运业带来了不利影响。

当时，美国的航运资本势力还比较小，进出口商人的势力则较大，美国出口货物的运输大部分为英国轮船公司所把持；这些英国轮船公司所用的提单中载有许多免责条款，它们不符合美国进出口商的利益。美国联邦法院和某些州法院便以“违反公众行为准则”为理由，否认上述提单中免除船舶所有人或其雇佣人员的过失责任的条款的有效性，而只承认“合理的”免责条款。但是，提单中的免责条款是否“合理”，取决于法院的判断，普通商人很难根据提

单条款确定提单持有人的实际权利。

这种情况的存在,不利于贸易的发展,有鉴于此,“国际法改革和编纂协会”[1895年起改为“国际法协会”(International Law Association)],曾草拟过一些标准提单,但未得到广泛的应用。

为了维护美国进出口商的利益,限制英国船舶所有人在提单中任意规定免责条款的行径,美国在1893年通过了《哈特法》(Harter Act)。《哈特法》的主要内容是划清应负过失责任的范围,规定:如果船舶所有人已经尽到应尽的职责,使船舶适航,则船舶所有人对其在船舶航行或管理方面的过失所造成的损害或灭失,都不负责任。但对货物的装载、照料和交付等方面的过失,不能免除责任。《哈特法》规定的船舶所有人所应承担的责任的原则,基本上为日后的《海牙规则》所接受。

由于英国不愿对其“契约自由”原则加以限制,到第一次大战前后,提单的条款变得更为复杂,贸易界对提单规范化的要求更为迫切,而航运资本家仍竭力阻挠英国议会的立法措施,于是就有人主张制定一套性质与《约克—安特卫普规则》相似的规则,纳入提单。

为了缓和船方和提单中各利害关系人之间日益尖锐的矛盾,并有利于航运业的发展,国际法协会所属的“海上法委员会”(Maritime Law Committee)于1921年5月17日至20日在海牙召开了由各国航运资本家参加的会议,拟定了《海牙规则草案》。国际法协会建议有关的私人企业普遍采用这个规则,并希望在这方面已通过特别法规的国家使各规则符合《海牙规则草案》的规定。

1921年11月,船舶所有人国际会议建议各国船舶所有人自动采用《海牙规则草案》,并在必要时由海运国家的国际会议加以采用。当时有不少班轮公司采用了这些规则。但不久便可看出:为了保持提单的声望,以便有利于贸易的进行,有必要通过国际公约,使其适用范围更为广泛。海上法委员会于1922年10月9日至11日在伦敦举行会议,对《海牙规则草案》作了若干修改,准备将

来在一个正式的外交会议上进行讨论。此后,海上法国际会议于1922年10月17日至26日在布鲁塞尔举行会议,与会代表一致同意建议其本国政府将《统一提单的若干规则的公约草案》作为拟议中的公约的基础。这个公约草案又于1923年10月由上述海上法国际会议所指派的委员会进行修订,最后欧美主要航运国家于1924年8月25日在布鲁塞尔进一步召开会议,通过了《海牙规则草案》,签订了《统一提单的若干法律规则的国际公约》(International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading),对承运人的责任、义务、权利以及豁免作了规定,从而使提单下货方的利益在一定范围内获得了一些安全保障。

《海牙规则》规定了承运人最低限度的责任,制止了承运人在提单上滥列免责条款的不负责任的做法,在一定程度上调整了船方、货方之间的货运风险。

二、《海牙规则》的结构及主要内容

1924年的《海牙规则》,共有16个条款,其中第一条到第十条是实质性条款,主要包括以下几方面的内容:

1. 承运人最低限度的责任与义务:第三条第1、2、3款。
2. 托运人的责任与义务:第三条第5、6款。
3. 索赔通知和诉讼时效:第三条第6款。
4. 承运人应享受的免责范围,即免责条款:第四条第2款。
5. 承运人对货物灭失或损害的赔偿限额:第四条第5款。

《海牙规则》第十一条至第十六条是有关公约的批准、加入、退出和修改等的程序性条款。各国政府在采用《海牙规则》并据以制定国内法时,一般都是采用前十条实质性条款的规定。本章将结合《海牙规则》的具体条款,对上述主要内容加以介绍。

三、《海牙规则》的意义

自1924年制定《海牙规则》以来,至今已有70多年,承认和采用这一规则的国家 and 地区已达到80多个。虽然后来相继制定了