

Alexander von Ziegler Johan Schelin Stefano Zunarelli

The Rotterdam Rules 2008

Commentary to the United Nations Convention
on
Contracts for the International Carriage
of
Goods Wholly or Partly by Sea

2008 年鹿特丹规则

[瑞士]亚历山大·凡·基格勒 [瑞典]约翰·斯蔡林 [意大利]斯蒂佛诺·祖纳若礼 主编
郭萍 李莹莹等译 单红军 审校



法律出版社
LAW PRESS · CHINA

2008 年鹿特丹规则

——有关联合国全程或部分海上货物
国际运输合同公约的评论

原著者（主编）

[瑞士] 亚历山大·凡·基格勒

[瑞典] 约翰·斯蔡林

[意大利] 斯蒂佛诺·祖纳若礼

郭萍 李莹莹 等 译

单红军 审校



法律出版社
LAW PRESS · CHINA

图书在版编目(CIP)数据

2008年鹿特丹规则 / (瑞士) 亚历山大·凡·基格勒,
(瑞典) 约翰·斯蔡林, (意) 斯蒂佛诺·祖纳若礼主编;
郭萍等译. —北京: 法律出版社, 2016.2

ISBN 978-7-5118-9181-5

I. ①2… II. ①亚…②约…③斯…④郭… III. ①

国际航运公约—研究 IV. ①D993.5

中国版本图书馆CIP数据核字(2016)第035805号

2008年鹿特丹规则

主 编 (瑞士) 亚历山大·凡·基格勒, (瑞典) 约翰·斯蔡林, (意) 斯蒂佛诺·祖纳若礼
译 者 郭 萍 李莹莹等
审 校 者 单红军
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 2016年7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 中煤(北京)印务有限公司

印张 24 字数 430千

印次 2016年7月第1次印刷

编辑统筹 法律教育出版分社

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 978-7-5118-9181-5

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)

The Rotterdam Rules 2008:
Commentary to the United Nations Convention on Contracts
for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea

By Alexander von Ziegler, Johan schelin and Stefano zunarelli

This is a translation of *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, by Alexander von Ziegler, Johan schelin and Stefano zunarelli, published and sold by Law Press China, by permission of Kluwer Law International, Alphen aan den Rijn, The Netherlands, the owner of all rights to publish and sell same.

《2008年鹿特丹规则》是上述英文原著的中文翻译作品。

英文原著的作者是：(瑞士)亚历山大·凡·基格勒、(瑞典)约翰·斯蔡林、(意大利)斯蒂佛诺·祖纳若礼。

本中译本经英文原著的出版发行权利人位于莱茵河畔阿尔芬的荷兰威科法律国际许可，由法律出版社出版发行。

著作权合同登记号

图字：01-2015-0623

本书由大连市人民政府资助出版

The published book is sponsored
by the Dalian Municipal Government

主编序语

本书作者尽管来自不同国家和不同法律背景,但是共同拥有一项重要的特点——在过去的10年中均参与过《联合国全程或部分海上货物国际运输合同公约》,现称为《鹿特丹规则》的制定工作。

本研究项目始于多年前就海上运输新的公约征集相关意见和建议之时。编者之一的亚历山大·凡·基格勒先生(Alexander von Ziegler)时任国际海事委员会(CMI)秘书长并且有条件处理相关的协调工作。专家组成员[从一开始就包括约翰·斯蔡林先生(Johan Schelin)和斯蒂佛诺·祖纳若礼先生(Stefano Zunarelli)]聚集一堂,共同探讨能够起草一部有关海上运输的综合性、国际性文本。

在整个过程中,这是一个多么难得的机会能够让这些世界知名的专家齐聚并开展紧密合作。在联合国国际贸易法律委员会(UNCITRAL)总部维也纳以及联合国总部纽约,专家们进行了长达数周的饶有兴趣的协商和充满挑战性的意见交换。在共同的工作和奉献中,这些专家们确立了有效的工作关系,甚至很多人因此建立起持久的友谊。

正是由于数位专家的参与以及念及友情的存在,进而迸发出一个很好的创意,就是能够组建一个专家组,并在《鹿特丹规则》制定工作最终完成之后,出版一部有关该公约的评论专著。该著作在公约生效后,有助于律师以及有兴趣的其他读者能够更加了解新公约各项规定事项并能够理解公约每个条款如何适用。

作为在联合国国际贸易法律委员会第三工作组工作期间结下深厚友谊的象征——我们惊奇地注意到很多专家都是自发的,毫不犹豫地参与了本著作的编写工作。在本书的写作过程中,与每一位编者的合作都是相当令人愉快的事情。

事实上,我们所有人都将受益于这些编者们的睿智和才识,我们也愿意与各位读者一同分享这些成果。

本书的主编和所有作者都希望《鹿特丹规则评论》一书,能够帮助那些对国际海上运输感兴趣的读者,加深对新的《鹿特丹规则》的理解。本书的所有参编

人员都相信《鹿特丹规则》并不会仅仅局限于特定地域,而是应当作为唯一的统领海上运输合同并在全球范围内适用的一部成功力作。也只有这个新公约在全球范围内得以普遍适用,才不枉国际贸易和海事界联手完成的这一胜利果实,而这也正是本书所要实现的明确目标。

2009年8月于苏黎世、斯德格尔蒙、博洛尼亚¹

亚历山大·凡·基格勒

约翰·斯蔡林

斯蒂佛诺·祖纳若礼

¹ 2009年9月23日《鹿特丹规则》在荷兰鹿特丹港举行签字仪式,开放供各成员国签署。此书完成时间先于公约签字日期。——译者说明

序 言

杰尼·瑟克莱克*

有关调整海上货物运输的机制长期以来一直饱受批评,例如内容过时;体系支离破碎;与其他相关运输机制不能协调,导致无法预测的后果;或者对合同的当代发展实践构成障碍等。《汉堡规则》在1978年诞生之日就力图改变这一现象,但是在其生效之时,已经落入无法能够被广泛接受现实。显而易见《汉堡规则》并没有涉及现代海上运输的一些重要事项。同时人们意识到现有机制,不论是基于《海牙规则》、《海牙—维斯比规则》,还是《汉堡规则》,都不能完全满足现代贸易实践的发展需要,例如无法满足包括海上货物运输在内的,作为广泛意义上门到门商业运输的需求,也不能满足电子商务的需求。然而,长期以来这些久为人们诟病的意见和批评并没有形成一股合力,从而找到一个可行方案来改变这一现状。

影响法律机制变革进程的其中一个原因就是,缺乏一项能够赢得众多拥护者的与海上货物运输有关的法律机制,而且与海上运输有关的利益方很难就此达成共识。这些最直接的利益方除了包括与托运人订立运输合同的海运承运人以外,还包括实际履行全部或部分海上运输的其他海运承运人以及在港口区域完成特定服务的其他当事方,如经营仓库、码头以及装卸业务的公司等。此外这些利益方还包括在海运前或海运后通过订立合同或分合同履行运输服务的其他陆地承运人。此外,运输机制还十分明显地涉及货物进出口方的风险和买卖合同的履行,以及对该交易行为提供银行融资业务的风险和利益。有时还会涉及货运代理人、货物保险人、责任保险人所代表的或与之交易的相关利益方的利益。然而,实践中这些企业看起来对于运输机制如何影响其所代表的市场地位存在各自不同的想法。

* 自2001年2月至2008年7月,任联合国国际贸易法委员会秘书,联合国法律事务办公室国际贸易法负责人。

各国政府已经意识到这种令人无法满意的现状已经出现,但是感觉很难能够通过一个共同途径予以解决,因为上述问题异常复杂并且不同利益方之间难以达成解决问题方案的共识。有意思的是,责任机制一直被认为是最主要的问题,而且对此尚没有达成任何有预见性的协议。然而当责任机制以外的其他事项成为主要问题时,就完全有可能对预期达成的妥协和有效解决方式进行有意义的探讨。

联合国国际贸易法律委员会,作为全球性质的政府间国际组织,在商事法律一些重要的和有争议的领域,具有丰富的立法经验。因此当一些国家政府对这些问题存在争议时,丝毫不令人奇怪的就是联合国国际贸易法律委员会承担起重任。联合国国际贸易法律委员会一直以来都保留着友好合作的氛围,通过并包括协商在内的多种工作方法便利各方意见的充分表达,从而能够满足发展中国家和发达国家之间的利益平衡以及能够考虑业界不同利益方的广泛需求。联合国国际贸易法律委员会最早涉及上述问题的关注始于对电子商务问题的讨论。¹ 在相关讨论中,大家意识到在海上货物运输中,日益增长的电子商务实践与各自独立的并且显得过时的一些法律机制之间存在冲突。特别是各国国内法和国际条约对于一些事项的规定存在空白,例如提单和海运单的功能,货物进出口方之间权利义务条款与这些单证的关系,以及为买卖合同提供财务安排的企业的权利义务与这些单证的关系等,需要注意的是这些买卖合同是订立运输合同的基础。这些不足不但增加了交易成本,而且对于跨越国境的货物流动构成很大障碍。

上述讨论并没有立即形成一个能够解决问题并达成共识的方案。一些代表们提出质疑,特别指出有关新的立法工作可能意味着重新考虑一个责任机制问题。那些希望尽快看到工作进展的代表们则对此提出不同意见,认为重新考虑责任机制不应当成为未来工作的主要障碍,而是有必要对现有公约未能解决的问题开展相关工作,以便能够建立一个更具综合性、更具现代化的解决方式。基于上述争论,各方无法得出明确的结论,因此联合国国际贸易法律委员会要求其秘书处能够收集实践中与上述问题有关的信息、意见和建议以及可能解决这些问题的途径。根据联合国国际贸易法律委员会一贯工作方式,该组织开展了广泛的信息收集工作,一些国家政府,包括那些与海上货物运输有关的代表商事利

1 详见联合国国际贸易法律委员会关于国际贸易法第29次会议的报告(1996年5月28日至6月14日在纽约召开)。大会第51次会议官方记录(参见Suppl. No. 17 A/51/17文件),第210-215段内容。这些争论都是基于有关电子数据交换工作组第30次会议报告内容产生(1996年2月26日至3月8日在维也纳举行)(该工作组事后被重新命名为“电子商务工作组”),参见Doc. A/CN.9/421文件,第104-108段内容。

益的一些国际组织也参与其中。联合国国际贸易法律委员会秘书处与国际海事委员会在有关国际货物运输涉及的相关观点以及着手准备分析上述信息方面,进行了有益的卓有成效的合作。联合国国际贸易法律委员会各国家政府成员也表示欢迎由国际海事委员会和联合国国际贸易法律委员会秘书处共同完成此项研究工作并且对国际海事委员会能够愿意进行相关的合作表示感谢。²

在1999年,国际海事委员会参加了联合国国际贸易法律委员会年会并且在会议上作了一个报告,表明国际海事委员会已经成立了一个工作小组着手在更为广泛的领域进行国际运输法的研究,以便于满足涉及国际运输的各个行业能够达到一定程度的统一或和谐的目标。³ 国际海事委员会成立的这一工作组从成立伊始就克服了旧有模式,因为涉及的相关行业对此都表示出浓厚的兴趣而且都表示可以在相关领域提供技术上和法律上的支持,以考虑找到可能的解决方案。通过国际海事委员会工作组的前期准备工作,可以看出在运输法领域取得协调一致目标的可能性是完全存在的。工作组首先确认了现有国际条约框架下未能涵盖的一些问题,例如尽管电子商务日益发挥着重要作用,但缺乏有关电子商务的协调机制。基于上述背景以及工作组活动的开展,越来越多的国家开始接受这样的理念,即应该将重新评价责任原则和确定可能协调这些责任原则的新的解决方案纳入联合国国际贸易法律委员会工作日程中。⁴

2000年联合国国际贸易法律委员会再次探讨这些议题。⁵ 国际海事委员会同时成立了一个国际分委员会以便于对讨论议题进行评估工作。国际海事委员会国际分委员会为此先后召开了多次会议,国际海事委员会所有会员均被邀请参加会议。此外联合国国际贸易法律委员会以及其他一些国际组织,如国际商会(ICC)、国际货运代理人协会联合会(FIATA)、国际航运公会(ICS)、波罗的海国际航运公会(BIMCO)、海上保险国际联盟(IUM)以及国际保赔协会集团(P&I Club)等也作为观察员出席这些会议。会议形成的一项卓有成效的共识就是,如果能够建立一个统一的国际运输机制,那么作为运输环节中不可分割的装船前和卸船后发生的运输,与现有适用于不同运输方式的强制性国际法律机制之间存在哪些差异和不同要进行评估。联合国国际贸易法律委员会接受了这些意见。一些国家代表团也表示在其国内通过海上

2 参见联合国有关国际贸易法律委员会第31次会议工作报告(在1998年6月1日-12日在纽约召开),大会第53次会议官方记录(Suppl. no. 17 A/53/17),第260-267段内容。

3 参见联合国有关国际贸易法律委员会第32次会议工作报告(在1999年5月17日-6月4日在维也纳召开),大会第54次会议官方记录(Suppl. no. 17 A/54/17),第413-414段内容。

4 参见联合国有关国际贸易法律委员会第32次会议工作报告(在1999年5月17日-6月4日在维也纳召开),大会第54次会议官方记录(Suppl. no. 17 A/54/17),第417-418段内容。

5 参见秘书处关于“运输法未来可能进行的工作”的报告,Doc. A/CN.9/476,2000年3月31日。

运输完成的门至门运输日益增长,并且认为有必要从更为广泛的视角来重新审视有关货物灭失或损坏的责任规则。⁶

能够体现上述内容的一项重要事件就是在2000年7月由联合国国际贸易法律委员会秘书处协同国际海事委员会在纽约召开的研讨会。⁷研讨会召开之际,恰逢联合国国际贸易法律委员会第33届年会,因此各国政府享有一天的会议时间,就运输行业涉及的相关问题,以非官方的名义充分发表自己的观点。对此感兴趣的一些国际组织以及代表承运人和托运人利益的行业代表都充分发表了自己的观点和意见。大多数发言人都提及有关运输的各国法律与国际公约之见存在巨大差异,而且都共同表述了这样的观点:随着多式联运的发展以及电子商务的广泛使用,现行运输法机制应当进行改革以调整运输合同的方方面面,而不论采用哪一种运输方式,也不论合同是通过电子方式订立还是书面形式订立。一些发言人还提出有必要就当事方的作用、责任和权利,货物交付,货物发生灭失、损坏区段不明的案件,责任制度,责任限制等方面制定规则并明确予以界定。同时也有人指出在起草相关解决方案的同时要谨记避免海上欺诈的问题。联合国国际贸易法律委员会对来自各方的意见表示欢迎,同时要求秘书处就此准备一份报告以记录运输法中的相关争议问题,便于委员会开展将来的工作。

秘书处于2001年5月发表题为“运输法未来可能进行的工作”的报告。报告中还建议联合国国际贸易法律委员会,为了促使运输法律的现代化进程,是时候将已经完成的协商工作能够形成一份国际文书,而这份国际文书有可能成为一项国际条约;同时建议应当考虑技术上的最新发展,包括电子商务问题;并考虑减少国际海上货物运输方面存在的法律问题。秘书处在这份报告中还建议联合国国际贸易法律委员会能够考虑国际海事委员会,特别是其国际分委员会正在进行的工作情况以及该分委员会就未来制定的法律文本正在进行相关的起草准备工作以便解决运输法律中出现的问题。报告中还进一步建议,如果联合国国际贸易法律委员会能够决定,并尽可能在第二年就应当开始对未来制定国际文本的可行性、适用范围和内容等问题予以考虑并进行政府间协商。⁸

在2001年的年会上,尽管仍然存在不同的声音,但是联合国国际贸易法律委员会越来越确信应当投入一定的人力和物力,是时候开展国际文本的起草工

6 联合国有关国际贸易法律委员会第33次会议工作报告(在2000年6月12日-7月7日在纽约召开),大会第55次会议官方记录(Suppl. no. 17 A/55/17),第420-425段内容。

7 参见联合国有关国际贸易法律委员会第33次会议工作报告(在2000年6月12日-7月7日在纽约召开),大会第55次会议官方记录(Suppl. no. 17 A/55/17),第426段内容。

8 参见秘书处关于“运输法未来可能进行的工作”的报告,Doc. A/CN.9/497,2001年5月2日,第54-55段内容。

作,以便于能够从一个全新的、适用范围更广泛的视角看待海上货物运输法律问题。为实现这一目的,联合国国际贸易法律委员会成立了一个由各个成员国政府参与的工作组,其工作范围就是考虑进行相关的协商包括责任承担。此外,联合国国际贸易法律委员会决定该工作组首先考虑的问题应当是包含港至港在内的运输操作问题。然而又允许工作组可以自行决定是否在涉及门至门运输操作问题的必要性和可行性,或者与这些操作相关的事项,以及根据这些研究成果有向联合国国际贸易法律委员会进一步提出建议的权利,以便联合国国际贸易法律委员会将来能够确定是否进一步扩展工作组的研究范围。⁹

在2002年年末,联合国国际贸易法律委员会再一次考虑工作组的研究范围问题,并且批准了工作组提出要将起草的文本适用于门至门运输操作的设想。这一决定的做出,主要是考虑到一些代表团强烈建议在协调有关门至门运输的法律机制方面存在十分必要的现实需要,因为在实践中相当数量的运输,特别是集装箱货物运输采用门至门运输合同。¹⁰在工作组成立后的非正式磋商中,西班牙政府表示已经准备拟推举著名学者及律师——拉夫·伊莱克斯·奥提兹(Rafael Illescas Ortiz)教授担任该工作组主席候选人。随后在工作组历次会议上,伊莱克斯(Illescas)教授都被推举为工作组主席。伊莱克斯教授凭借着在运输法律领域的渊博学识和丰富的外交技能,自工作组第一届会议担任主席职务,一直担任这一职位直至2008年年初的最后一届工作组会议。在工作组最后一届会议上,工作组已经完成公约草案文本的全部制定工作并向联合国国际贸易法律委员会大会提交该公约草案。¹¹2008年夏天,根据日程安排,公约草案被提交给联合国国际贸易法律委员会全体会议进行最后一轮的实质磋商。此时恰逢联合国所谓的“西方及其他集团”(Western and other Group)有权提议联合国国际贸易法律委员会全体会议的主席候选人名单。伊莱克斯教授作为西班牙政府代表,毫不意外地被一致推选为联合国国际贸易法律委员会第41届大会的主席。副主席则由来自塞内加尔的阿玛多·凯恩·狄阿罗(Amadou Kane Diallo)先生,来自智利的瑞克多·萨多瓦·罗帕兹(Ricardo Sandoval López)先生以及来自日本的藤田友敬(Tomotaka Fujita)先生担任,大会报告人则由来自拉脱维亚的安尼塔·季克曼(Anita Zikmane)先生担任。在本次会议上,经过长达两个

⁹ 参见联合国国际贸易法律委员会第34次会议工作报告(在2001年6月25日-7月13日在维也纳召开),大会第56次会议官方记录(Suppl. no. 17 A/56/17),第337-345段内容。

¹⁰ 参见联合国国际贸易法律委员会第35次会议工作报告(在2002年6月17-28日在纽约召开),大会第57次会议官方记录(Suppl. no. 17 A/57/17),第223-224段内容。

¹¹ 参见第三工作组有关第21次会议工作报告(在2008年1月14日-25日在维也纳召开),Doc. A/CN.645;公约草案得到工作组批准并附在该工作报告的附件中。

星期的讨论,一些涉及运输领域的复杂问题得以解决,并最终达成共识同意将公约草案提交给联合国大会通过。¹²

联合国国际贸易法律委员会对公约草案条文的历次磋商和讨论均有记录,考虑到公约文本涉及解决方案的合理性以及文本体现出各方系经过认真协商并达成妥协的结果,使得联合国大会足以确信并在2008年12月11日召开的会议上一致同意批准通过该公约,而没有另外提出任何议题。大会还授权同意公约开放签字仪式将于2009年9月23日在荷兰鹿特丹港举行,并建议公约以《鹿特丹规则》命名。¹³

毫无疑问,尽管现有的机制对于解决现代运输实践中的相关问题已经显得无能为力是非常明显和突出的现象,但是《鹿特丹规则》在其正式生效以前还需要经过各方的仔细审视。如果秉承公共政策原则来认真审视公约条文,可以发现该公约是满足不同利益方并进行利益平衡的结果,公约鼓励并顺应货物买卖合同实践发展需要,帮助当事方采用更加理智的方式以促使风险的适当分配,并且公约为通过海上运输方式完成的货物买卖合同的财务安排途径提供便利。因此我坚信这些特点恰恰是公约所要努力寻求的目标。当然公约还有待于涉及海上货物运输的各利益方团体对公约的进一步评价或是否对公约存在商业上的兴趣。我相信这些评价将会取得积极的效果,因为这些利益方均无法否认公约是各方利益平衡的结果;也会感受到对于其各自法律地位问题,公约给予了更加明确的规定;公约为合同当事方可以通过合同来扩展该公约对整个运输环节的适用提供更多的可能;根据该公约,使用电子运输记录有了更加明确的法律基础,同时公约提供了相当灵活的方式预留部分余地以满足贸易实践发展过程中的不同需求。

本书是由非常熟悉公约自始至终磋商过程的各位专家学者撰写的,相信本书的内容对于需要了解新的公约机制的律师以及各国立法者都是不可或缺的佳作。

¹² 参见联合国国际贸易法律委员会第41次会议工作报告(在2008年6月16日-7月3日在纽约召开),大会第63次会议官方记录(suppl. no. 17 A/63/17);公约草案得到联合国国际贸易法律委员会批准并附在该工作报告的附件中。

¹³ 参见联合国大会63/122号决议。

简 目

引言	1
弗兰西斯科·白林吉尔	
第一章 总则	23
汉奴·洪卡	
第二章 适用范围	34
迈克尔·斯特雷	
第三章 电子运输记录	46
约瑟·安吉罗、伊斯崔拉·法瑞阿	
第四章 承运人的义务	62
菲利普·得利贝克	
第五章 承运人对灭失、损坏或延迟交付的赔偿责任	83
亚历山大·凡·基格勒	
第六章 有关特定运输阶段的补充条款	118
犹夫·林德·赖斯姆森	
第七章 托运人对承运人的义务	133
约翰·斯蔡林	
第八章 运输单证和电子运输记录	141
藤田友敬	
第九章 货物交付	165
戈坚·凡·得·基尔	
第十章 控制方的权利	191
斯蒂佛诺·祖纳若礼、蔡阿若·爱维斯	

2 目 录

第十一章 权利转让	207
斯蒂佛诺·祖纳若礼	
第十二章 赔偿责任限额	211
司玉琢、郭萍	
第十三章 时效	234
金仁显	
第十四章 管辖权	244
曼努·艾尔巴·富南德兹	
第十五章 仲裁	278
彻斯特·胡珀	
第十六章 合同条款的有效性	287
汉奴·洪卡	
第十七章 本公约不管辖的事项	303
汉奴·洪卡	
第十八章 最后条款	308
凯特·兰南	
第十九章 结语	318
拉弗·伊莱克斯·奥提兹	
附录 联合国全程或者部分海上国际货物运输合同公约	331
译后记	361

目 录

引言	1
1 统一运输法的现代路径	1
2 公约的体系框架	3
3 《鹿特丹规则》和现有法律体系	6
3.1 一般规定	6
3.2 订约承运人	7
3.3 履行海上运输的分承运人	13
3.4 其他海运履约方:码头经营人、装卸公司和其他港口企业	13
3.5 其他运输方式下的承运人	14
3.6 托运人	16
3.7 买方	18
3.8 收货人	19
3.9 保赔协会	20
3.10 货物保险人	21
3.11 银行	22
第一章 总则	23
1.1 概述	23
1.2 第1条 定义条款	24
1.3 第2条 本公约的解释	27
1.4 第3条 形式要求	27
1.5 第4条 抗辩和赔偿责任限制的适用	29
第二章 适用范围	34
2.1 概述	34
2.2 第5条 一般适用范围	35
2.2.1 条文概述	36
2.2.2 合同方式:“运输合同”	36

2 目 录

2.2.3	地理上的要求	38
2.2.4	国籍——一个不相干的因素	40
2.3	第6条 特定除外情形	41
2.3.1	条文概述	41
2.3.2	租船合同的排除	41
2.3.3	班轮运输和非班轮运输的定义	43
2.4	第7条 对某些当事人的适用	44
第三章 电子运输记录		46
3.1	概述	46
3.2	定义	50
3.2.1	第1条第17项:电子通信	50
3.2.2	第1条第18项:电子运输记录	51
3.2.3	第1条第19项:可转让电子运输记录	51
3.2.4	第1条第21项:签发可转让电子运输记录	52
3.2.5	第1条第22项:转让可转让电子运输记录	53
3.3	第8条 电子运输记录的使用和效力	54
3.3.1	本条款目的	54
3.3.2	制定可转让电子运输单证面临的法律挑战	54
3.4	第9条 可转让电子运输记录的使用程序	56
3.4.1	本条款目的	56
3.4.2	当事人意思自治的角色	58
3.4.3	可转让电子运输记录适用的程序	59
3.5	第10条 可转让运输单证或可转让电子运输记录的替换	61
3.5.1	本条款目的	61
3.5.2	多份正本单证	61
第四章 承运人的义务		62
4.1	概述	62
4.2	第11条 货物的运输和交付	66
4.3	第12条 承运人的责任期间	69
4.3.1	第12条第1款:管货之下的责任期间	70
4.3.2	第12条第2款:将货物交付给当局	70
4.3.3	第12条第3款:接收时间和交付时间的合同界定	71
4.4	第13条 具体义务	72
4.4.1	第13条第1款:照料货物的义务	72