

国家社会科学基金项目



GUOJI HUOWU YUNSHU FALÜ
TONGYI YANJIU

国际货物运输法律 统一研究

司玉琢◎主 编
韩立新◎副主编



北京师范大学出版集团
BEIJING NORMAL UNIVERSITY PUBLISHING GROUP
北京师范大学出版社

国家社会科学基金项目

辽宁省教育厅高校学术专著出版基金资助



GUOJI HUOWU YUNSHU FALÜ
TONGYI YANJIU

国际货物运输法律 统一研究

主 编◎司玉琢

副主编◎韩立新

撰稿人◎司玉琢

袁绍春

韩立新

朱作贤

蒋跃川

郭 萍

李志文

赵月林

尹伟民

邬先江



北京师范大学出版集团
BEIJING NORMAL UNIVERSITY PUBLISHING GROUP
北京师范大学出版社

图书在版编目(CIP) 数据

国际货物运输法律统一研究/司玉琢主编. —北京: 北京师范大学出版社, 2012.2

ISBN 978-7-303-13713-8

I. ①国… II. ①司… III. ①国际运输:货物运输—研究
IV. ①D996.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2011) 第 220872 号

营 销 中 心 电 话 010-58802181 58808006
北师大出版社高等教育分社网 <http://gaojiao.bnup.com.cn>
电 子 信 箱 beishida168@126.com

出版发行: 北京师范大学出版社 www.bnup.com.cn

北京新街口外大街 19 号

邮政编码: 100875

印 刷: 北京京师印务有限公司

经 销: 全国新华书店

开 本: 170 mm × 230 mm

印 张: 24

字 数: 485 千字

版 次: 2012 年 2 月第 1 版

印 次: 2012 年 2 月第 1 次印刷

定 价: 54.00 元

策划编辑: 李洪波 责任编辑: 李洪波

装帧设计: 毛 佳 美术编辑: 毛 佳

责任校对: 李 菡 责任印制: 李 啸

版权所有 侵权必究

反盗版、侵权举报电话: 010-58800697

北京读者服务部电话: 010-58808104

外埠邮购电话: 010-58808083

本书如有印装质量问题, 请与印制管理部联系调换。

印制管理部电话: 010-58800825

作者简介

- 司玉琢 大连海事大学前校长，海商法教授，博士生导师，国际海事委员会提名委员会委员，交通运输部法律专家咨询委员会委员，中国海事仲裁委员会顾问，中国海商法协会副主席。
- 韩立新 法学博士，大连海事大学法学院教授、博士生导师，国际海事法律研究中心主任、海商法系主任，中国海事仲裁委员会仲裁员，中国海商法协会常务理事、辽宁省法学会海商法研究会副秘书长，律师。
- 朱作贤 法学博士，大连海事大学法学院副教授、硕士生导师，国际海事法律研究中心海事法研究室主任，律师。
- 蒋跃川 法学博士，大连海事大学法学院副教授、硕士生导师，海商法系副主任、国际海事法律研究中心海商法研究室副主任，律师。
- 郭 萍 法学博士，大连海事大学法学院教授、博士生导师，海商法系副主任、国际海事法律研究中心海商法研究室主任，中国海事仲裁委员会仲裁员，中国海商法协会理事，辽宁省法学会国际法学研究会常务理事，大连市法学会常务理事，律师。
- 袁绍春 法学博士，大连海事大学法学院副教授、硕士生导师，国际海事法律研究中心海事争议处理研究室主任，律师。
- 李志文 法学博士，大连海事大学法学院副院长，教授、博士生导师，中国海商法协会理事，律师。
- 赵月林 法学博士，大连海事大学航海学院教授，硕士生导师，船长，律师。
- 尹伟民 法学博士，大连海事大学法学院副教授、硕士生导师。
- 邬先江 法学博士，宁波海事法院海商审判庭庭长。

序 言

本书是大连海事大学司玉琢教授主持的国家社科基金项目“国际货物运输法律统一研究”(编号为 03BFX053)的同名专著。该课题于 2009 年向全国社科规划办申请免于鉴定,并获得通过而结题。

为统一国际海上货物运输法律制度,联合国贸法会(UNCITRAL)委托国际海事委员会(CMI)起草了《运输法框架文件》(1999—2001),2001 年年底提交给联合国贸法会第三工作组作为工作文件,从最初的 2002 年 4 月 WP21 文书草案、2003 年的 WP32、2005 年 11 月的 WP56、2007 年 4 月的 WP81、2008 年 1 月的 WP101 到 2008 年 1 月 A/CN.9/645 文件中的《全部或部分海上国际货物运输合同公约草案》,联合国贸法会第三工作组先后召开了 21 届会议,完成了对该公约草案的三读任务。2008 年 7 月在联合国贸法会第四十一届大会上讨论通过了该公约草案,并提交联合国大会,联合国第 63 届大会 67 次会议于 2008 年 12 月 11 日最终通过了该公约,2009 年 9 月 23 日在荷兰鹿特丹举行了公开签字仪式,定名为《鹿特丹规则》。

著名海商法专家司玉琢教授,用了十年的时间,从国际海事委员会到联合国贸法会,全程参加了《鹿特丹规则》的制定与研讨,曾被商务部聘为中国政府代表团团长。鉴于该公约的起草制定对我国船货双方利益影响较大,2003 年,司玉琢教授组织人员申报国家社科基金项目“国际货物运输法律统一研究”并成功立项。2005 年又成功申请了交通部课题“联合国统一海上货物运输公约研究”,2009 年顺利结题。两个项目的主要目的是通过研究国际货物运输立法发展趋势,积极参与公约的制定,为我国政府代表团参加联合国贸法会运输法公约各届会议提供议案。项目研究期间,课题组为中国政府代表团提供了八个议案(被会议采纳三个)、六个对其他国家代表团议案的意见、一份赔偿责任限制问题单、一份关于公约草案的修改意见和一份关于发货人取得可转让运输单证问题的发言稿,这些文件为中国代表团在大会上发言、表明中国立场、赢得话语权,提供了理论支持,并得到联合国贸法会秘书处

的高度赞许，认为中国代表团在专家组会议中做出了“巨大贡献”。^①

本书是国家社科基金项目“国际货物运输法律统一研究”（编号为 03BFX053）研究成果之一，主要包括以下内容：（1）国际货物运输法律统一的必要性和发展趋势研究；（2）国际货物运输法统一模式研究；（3）国际货物运输承运人与海运履约方责任制度研究；（4）国际货物运输中控制权、权利转让与诉权问题研究；（5）《鹿特丹规则》对修改我国《海商法》的借鉴意义研究。

在研究内容及方法上，主要体现了以下特点。

第一，从历史的、经济的及法律的层面，对国际货物运输立法统一的必要性、可行性及其发展趋势进行分析。

第二，在研究内容方面，既有纵向的货物运输国际立法比较，又有横向的不同国家海商法立法比较，既有深层的法律理论分析，又有司法案例的支持。

第三，在研究联合国贸法会《鹿特丹规则》最新内容变化时，特别注重总结、提炼、借鉴、吸收《鹿特丹规则》在立法思想、价值取向、利益平衡、立法技术、法律构架、具体制度等各方面所体现出来的先进性，从而为完善我国水运法律、法规体系提供新视角、新思路、新方向，提出值得借鉴之处及法律修改、完善建议。

本课题研究成果对我国海商法学界、航运界、贸易界及海事司法实践了解、掌握最新货物运输国际立法动态、产生的影响具有重要参考价值，对完善相关立法具有重要借鉴意义。

本书撰写分工如下：

司玉琢，统稿、定稿；

韩立新，统稿，第二部分第六、七章；

朱作贤，第二部分第四、五章，第五部分；

蒋跃川，第一部分，第四部分第十一章，第五部分；

郭 萍，第一部分；

袁绍春，第二部分第九章，第十章；

李志文，第四部分第十二章；

赵月林，第二部分第八章；

尹伟民，第四部分第十三章；

邬先江，第四部分第十一章。

本书不当之处，敬请批评指正。

“国际货物运输法律统一研究”课题组

二〇一一年十月

^① 凯特·兰纳：《〈鹿特丹规则〉的构建》，载《中国海商法年刊》，2009（4）。

目 录

第一部分 国际货物运输法律统一的必要性和发展趋势研究

第一章 有关国际货物运输的国际立法现状	(3)
第一节 有关海上货物运输的国际公约现状	(3)
第二节 有关航空、铁路、公路及内河货物运输的国际公约现状	(14)
第三节 有关国际货物多式联运的国际立法现状	(36)
第二章 统一国际货物运输法律的必要性和可行性研究	(39)
第一节 本书中“统一国际货物运输法律”的含义	(39)
第二节 统一国际海上货物运输法律的必要性和可行性研究	(42)
第三节 统一国际货物多式联运法律的必要性和可行性研究	(48)
第四节 统一国际货物多式联运法律的模式研究	(51)
第三章 国际货物运输法律统一的趋势和对策研究	(54)
第一节 国际货物运输法律统一趋势研究	(54)
第二节 国际货物运输法律统一的对策研究	(57)

第二部分 国际货物运输法统一模式研究

第四章 《联合国全程或部分海上国际货物运输合同公约》的由来	(67)
第一节 概 述	(67)
第二节 《鹿特丹规则》的起草动因	(67)
第三节 《鹿特丹规则》的起草过程	(69)
第五章 《鹿特丹规则》适用范围研究	(73)
第一节 《鹿特丹规则》的适用范围	(73)
第二节 确定公约适用合同范围的不同方法及利弊分析	(82)
第六章 承运人责任期间问题研究	(86)
第一节 承运人责任期间的含义及与相关概念的辨析	(86)
第二节 现行国际公约中承运人责任期间的规定及比较研究	(88)
第三节 国外立法中承运人责任期间的规定及其比较	(95)
第四节 《鹿特丹规则》中承运人责任期间的新确定	(98)
第五节 对我国《海商法》有关规定的借鉴	(121)
第七章 国际货物运输承运人责任形式研究	(123)
第一节 现有国际货物多式联运经营人责任形式之考察	(123)
第二节 《鹿特丹规则》下承运人责任形式之确定	(127)
第八章 《鹿特丹规则》与其他公约的协调	(153)
第一节 《鹿特丹规则》与其他有关国际海上货物运输公约之间的关系	(153)
第二节 《鹿特丹规则》与有关非海上国际货物运输公约之间的关系	(156)
第三节 《鹿特丹规则》与不涉及货物运输的一些国际法律文书 之间的关系	(178)

第三部分 国际货物运输承运人与海运履约方责任制度研究

第九章 承运人与履约方的识别	(182)
第一节 承运人的识别	(182)

第二节	海运履约方的识别	(197)
第三节	《鹿特丹规则》中的规定对完善我国《海商法》的借鉴意义	(208)
第十章	承运人与海运履约方的责任基础	(213)
第一节	《海牙-维斯比规则》、《汉堡规则》的规定	(213)
第二节	《鹿特丹规则》中承运人与海运履约方的责任基础	(218)
第三节	承运人与海运履约方责任的关系	(226)
第四节	《鹿特丹规则》中承运人与实际承运人责任制度的借鉴	(238)
第五节	喜马拉雅条款及其未来的发展趋势	(240)
 第四部分 国际货物运输中控制权、权利转让与诉权问题研究		
第十一章	国际货物运输中控制权研究	(251)
第一节	货物控制权的概念和性质	(251)
第二节	关于货物控制权的立法现状	(254)
第三节	在《鹿特丹规则》中引入控制权的原因和意义	(257)
第四节	《鹿特丹规则》中货物控制权制度的具体内容	(262)
第五节	对《鹿特丹规则》中有关控制权几个问题的评析	(271)
第六节	控制权制度对我国立法的影响及立法建议	(273)
第十二章	国际货物运输中权利转让法律问题研究	(280)
第一节	权利转让——一种运输法中的新制度	(280)
第二节	权利转让制度的基础分析	(283)
第三节	权利转让制度的立法模式及最新发展	(286)
第四节	对我国权利转让制度的立法、理论的实证分析	(293)
第五节	权利转让的构架——兼论我国对权利转让立法模式的选择	(295)
第十三章	国际货物运输中诉权问题研究	(312)
第一节	国际货物运输合同下诉权的界定	(312)
第二节	有关国家法律和国际公约对诉权规定的比较分析	(316)
第三节	国际海上货物运输合同下诉权的归属	(318)

第五部分 《鹿特丹规则》对修改我国《海商法》的借鉴意义研究

第十四章 《鹿特丹规则》的宏观解读	(333)
第一节 《鹿特丹规则》的基本特征	(333)
第二节 对《鹿特丹规则》的基本评价	(337)
第十五章 《鹿特丹规则》对修改《海商法》的重要借鉴	(339)
第一节 《海商法》第四章修改的必要性分析	(339)
第二节 借鉴《鹿特丹规则》的基本原则	(344)
第三节 《鹿特丹规则》重要制度变革分析及具体借鉴	(345)
参考文献	(370)

第一部分

国际货物运输法律统一的 必要性和发展趋势研究

第一章

有关国际货物运输的国际立法现状

第一节 有关海上货物运输的国际公约现状

目前,在海运领域,共有三个生效的公约同时并存,即1924年《关于统一提单若干法律规定的国际公约》(简称《海牙规则》)、1968年《修订关于1924年统一提单若干法律规定的国际公约的议定书》(简称《海牙-维斯比规则》)和1978年《联合国海上货物运输公约》(简称《汉堡规则》)。现将各公约的主要内容介绍如下。

一、《海牙规则》

《海牙规则》于1924年8月25日在布鲁塞尔召开的共有26国代表出席的外交会议上获得通过,其全称为《关于统一提单若干法律规定的国际公约》(*International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading*)。该公约于1931年6月2日生效。国际上主要的海运国家和贸易国家,大多参加了该公约,如英国、美国、德国、日本、法国、挪威、丹麦、瑞典、荷兰、意大利、比利时、澳大利亚、西班牙、葡萄牙、新加坡等。截至2011年3月,先后有89个国家和地区批准和加入《海牙规则》(包括中国香港和澳门特别行政区)。^①我国虽然没有参加该公约,但我国《海商法》第四章主要是参照该公约及其1968年议定书(即《海牙-维斯比规则》)的内容制定的。

《海牙规则》的实质性条文共10条,主要规定了下列内容。

1. 规则的适用范围

这里的“适用范围”指广义的适用范围,包括规则适用于哪些运输合同、适用于哪些运输单证、适用于哪些船舶和货物,以及在什么期间内适用等。

^① 参见国际海事委员会官方网站,2011年3月21日访问。

《海牙规则》所适用的“运输合同”仅指“提单或者类似的权利凭证(document of title)所包含的合同”，因此，海运单等不具有权利凭证效力的运输单证所证明的合同不包括在内。当提单或者类似权利凭证是在租船合同下或者依据租船合同签发时，只有当该提单或者类似权利凭证已转让给非承租人的第三者持有人时，《海牙规则》的规定才在承运人和该持有人之间有效。

《海牙规则》适用的“船舶”是指“任何用于海上货物运输的船舶”。因此，非海上货物运输，如在江河上进行的内河运输，不适用《海牙规则》。

《海牙规则》适用的“货物”包括“货物、制品、商品和任何种类的物品”，但“活动物以及在运输合同上载明装载于舱面上并且已经这样装运的货物除外”。

《海牙规则》的适用期间为“从货物装上船时起至货物卸下船时止”的这一段期间。

《海牙规则》第10条规定：“本公约的各项规定，适用于在任何缔约国所签发的一切提单。”

此外，《海牙规则》第6条还规定，对于一些特殊的货物运输，当事人可自由地订立协议，而不适用《海牙规则》，但应满足下列条件：(1)该货物运输并非普通贸易过程中的一般商业性货物运输；(2)根据拟装运的货物的性质或状况，或者拟进行的运输的环境、条款和条件，有订立特别协议的需要；(3)尚未签发提单，或打算签发提单，而是签发一份明确注明“不可转让”字样的货物收据；(4)协议中的有关内容不得违反公共政策。

2. 承运人的义务

《海牙规则》规定了承运人的下列三项义务：

- (1)谨慎处理使船舶适航的义务(第3条第1款)；
- (2)妥善而谨慎地管理货物的义务(第3条第2款)；
- (3)在收到货物后向托运人签发提单的义务(第3条第3款)。

3. 提单的记载事项及其证据效力

《海牙规则》规定，承运人所签发的提单，应当记载下列事项：(1)货物的主标志；(2)货物的件数或者包数，或者数量或者重量；(3)货物的表面状况。该款同时规定，上述第(1)和第(2)项记载事项应由托运人书面提供给承运人；但是，如果承运人、船长或承运人的代理人有合理的根据怀疑任何标志、包件数、数量或重量不能确切代表其实际收到的货物，或者无合理方法进行核对时，便可不必将其记载在提单上。

承运人所签发的包含上述记载事项的提单，应作为承运人已经收到其上所载货物的初步证据。

4. 承运人的免责事项

《海牙规则》规定了承运人的17项免责事项，包括：(1)船长、船员、引航员或承运人的雇佣人员，在航行或管理船舶中的行为、疏忽或不履行义务；(2)火灾，但由

于承运人的实际过失或私谋所引起的除外；(3)海上或其他能航水域的灾难、危险和意外事故；(4)天灾；(5)战争行为；(6)公敌行为；(7)君主、当权者或人民的扣留或管制，或依法扣押；(8)检疫限制；(9)托运人或货主、其代理人或代表的行为或不作为；(10)不论由于任何原因所引起的局部或全面罢工、关厂停止或限制工作；(11)暴动和骚乱；(12)救助或企图救助海上人命或财产；(13)由于货物的固有缺点、性质或缺陷引起的体积或重量亏损，或任何其他灭失或损坏；(14)包装不善；(15)标志不清或不当；(16)虽恪尽职责亦不能发现的潜在缺陷；(17)非由于承运人的实际过失或私谋，或者承运人的代理人，或雇佣人员的过失或疏忽所引起的其他任何原因；但是要求引用这条免责利益的人应负责举证，证明有关的灭失或损坏既非由于承运人的实际过失或私谋，亦非承运人的代理人或雇佣人员的过失或疏忽所造成。这些免责事项，与我国《海商法》第51条所规定的12项免责事项相比，虽然在数量和表述上有所不同，但实质上所包含的项目是基本一致的。

5. 承运人的单位赔偿限额

《海牙规则》第4条第5款规定：“不论是承运人或船舶，对货物或与货物有关的灭失或损害，于每包或每单位超过100英镑或与其等值的其他货币时，在任何情况下，都不负责。但托运人于货物装运前已将其性质或价值加以说明，并在提单上注明的，不在此限。该项声明如被载入提单，便应成为表面证据，但不应对承运人具有约束力或终结效力。经承运人、船长或承运人的代理人与托运人协议，得在本款所述数额之外另行确定一个最高数额，但此最高数额不得低于上述数额。如果托运人在提单上故意谎报货物的性质或价值，则无论是承运人或是船舶在任何情况下，对货物或与货物运输有关的灭失或损害，都不负责。”

6. 托运人的义务和责任

《海牙规则》中对托运人的义务规定的较少，主要有两项。

(1)正确申报货物信息的义务。《海牙规则》第3条第5款规定：“托运人应被视为已在货物装船时就他所提供货物的标志、包件数、数量和重量的正确性，向承运人提出保证，而且，托运人应对由于这种资料之不正确所引起或造成的一切灭失、损害或费用，向承运人进行赔偿。”

(2)在托运危险品时，应将危险品的品名、性质和特征通知承运人(第4条第6款)。

关于托运人对承运人的赔偿责任，《海牙规则》第4条第3款规定：“非由于托运人、其代理人或其受雇人员的行为、过失或疏忽所引起的承运人或船舶的灭失或损害，托运人概不负责。”这一款是对托运人责任基础的一般性规定，采用的是过错责任原则。而根据规则第3条第5款以及第4条第6款的规定，在托运人未正确申报货物信息，以及未将托运的危险品的性质和特征通知承运人，因而造成承运人或船舶的灭失或损害的，托运人应按照严格责任原则或者说无过错责任原则承担责任，即不论托运人对此是否有过错，托运人都应承担赔偿责任。

7. 灭失或损坏的通知、诉讼时效

关于灭失或损坏的通知,《海牙规则》第3条第6款规定:“根据运输合同有权提取货物的人,除非在卸货港将货物灭失或损害的一般情况,在货物移交他掌管之前或者当时(如果灭失或损害不明显,则在三天之内),已用书面通知承运人或其代理人,这种移交便应作为承运人已经按照提单规定交付货物的初步证据。如在收货时已对货物的状况进行联合检验或检查,便无需书面通知。”

收货人未提交灭失或损坏的通知,只是承运人已完好交货的初步证据,而不是最终证据。如果收货人通过其他证据证明货损在交付时即已存在,且是承运人应负责的原因所致,承运人仍然不能免除赔偿责任。

关于诉讼时效,《海牙规则》第3条第6款规定:“除自货物交付之日或本应交付之日起一年以内已经提起诉讼外,在任何情况下,承运人和船舶都将被免除其对灭失或损害的一切责任。”

8. 关于规则效力的规定

《海牙规则》第2条规定:“除第六条另有规定外,每一个海上货物运输合同的承运人,对该货物的装载、搬运、积载、运输、保管、照料和卸载,应当按照下列规定承担义务与责任,并享受权利与豁免。”该规定表明,《海牙规则》的规定应强制适用于符合其适用范围的每一个海上货物运输合同。

《海牙规则》第3条第8款规定:“运输合同中的任何条款、约定或协议,凡是解除承运人或船舶对由于疏忽、过失或未履行本条规定的责任与义务而引起货物的或与货物有关的灭失或损害的责任,或以本公约规定以外的方式减轻这种责任的,都应作废并无效。有利于承运人保险利益的条款或类似条款,应视为免除承运人责任的条款。”这一条款是为了强调《海牙规则》第3条关于承运人义务和责任的各项规定在效力上的强制性。根据该规定,运输合同中或者提单上的任何企图减轻或者免除承运人责任的条款,都将视为无效条款。

《海牙规则》第5条规定:“承运人可以自由地全部或部分放弃本公约各条中规定的全部权利与豁免,或其中任何部分,或增加其所应承担的任何责任与义务。但是,这种放弃或增加,需在签发给托运人的提单上注明。本公约中的规定不适用于租船合同,但如提单是在船舶订有租船合同的情况下签发,便应符合本公约的规定。本公约中的任何规定,都不得被视为禁止在提单中加注有关共同海损的任何合法条款。”这一条的第一句,允许承运人在《海牙规则》所规定的法定的最低限度的义务和最高限度的权利之基础上,进一步增加其义务与责任,或者放弃其权利与豁免。这一条的最后一句是说,在提单上所列人的合法的共同海损理算条款(该条款一般说明在发生共同海损事故时应在哪里理算,以及使用哪一个共同海损理算规则进行理算),不应视为是试图减轻或者免除承运人责任的条款。

《海牙规则》第8条规定:“本规则中各条规定,都不影响有关海运船舶所有人责任限制的任何现行法令所规定的承运人的权利与义务。”根据该条规定,如果承运

人根据有关海事赔偿责任限制的法律主张责任限制的权利，并因而使承运人确实减轻了责任，不应将此视为是对《海牙规则》的违反。

二、《海牙-维斯比规则》

《海牙规则》在国际上取得了极大的成功，大部分海运国家及主要的贸易国家都相继加入了《海牙规则》。但到了 20 世纪 50 年代末期，随着运输技术的发展，尤其是集装箱运输技术的引入，《海牙规则》在许多地方已不能适应时代的要求。而通过几十年的实践运用，人们也发现，《海牙规则》中有不少条款订的并不明确，或者有些问题没有考虑到。另外，由于通货膨胀的影响，人们也普遍认为，100 英镑的赔偿限额过低。

国际海事委员会(CMI)在 1959 年于南斯拉夫里吉卡港举行的第 24 届国际海事委员会大会上，决定成立一个专门的委员会，负责《海牙规则》的修订工作。经过收集提案和拟定修正草案，1968 年 2 月 23 日，在比利时布鲁塞尔召开的第 12 届海洋法外交会议上，通过了修订《海牙规则》的一个议定书，全称为《修订关于统一提单若干法律规定的国际公约的议定书》(*Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading*)，简称《维斯比规则》(*Visby Rules*)。经该议定书修订后的《海牙规则》称为《海牙-维斯比规则》(*Hague-Visby Rules*)。该议定书于 1977 年 6 月 23 日生效。截至 2011 年 3 月，共有 30 个国家和地区批准和加入《维斯比规则》，还有 25 个国家和地区参加了《海牙-维斯比规则》的 1979 年议定书。^①

《海牙-维斯比规则》在以下这些方面对《海牙规则》进行了修改。

1. 提单的证据效力

《海牙规则》第 3 条第 4 款规定，提单是承运人已经收到其上所载货物的初步证据(*prima facie evidence*)。但是，当提单已转移至善意的第三人时，如果仍将提单视为初步证据，对善意的第三人显然是不公平的。因此，《海牙-维斯比规则》在《海牙规则》的上述规定之后，增加了下列规定：“但是，当该提单已被转让至善意行事的第三人时，与此相反的证据便不予接受。”这样，对持有提单的善意第三人而言，提单的记载就应视为是绝对证据(*conclusive evidence*)，承运人不得举出任何反证来推翻。

2. 诉讼时效

《海牙规则》只规定货物灭失或者损坏索赔的诉讼时效为 1 年。《海牙-维斯比规则》则在此基础上增加了下列两点规定。

(1) 允许双方当事人协议延长时效。《海牙-维斯比规则》规定：“……但是，在诉因发生以后，经当事方同意，这一期限可以延长。”

(2) 增加了追偿时效的规定。《海牙-维斯比规则》规定，在《海牙规则》第 3 条第

^① 参见国际海事委员会官方网站，2011 年 3 月 21 日访问。