

联合国海上货物运输公约 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/32/2021_2022__E8_81_94_E5_90_88_E5_9B_BD_E6_c27_32269.htm 颁布日期：1978-03-31 执行日期：1978-03-31

本公约各缔约国，认识到通过协议确定一些关于海上货物运输的规则的需要，决定为此目的而缔结一项公约，并已协议如下：第一章 总则 第一条 定义在本公约中：1. “承运人”，是指由其本人或以其名义与托运人订立海上货物运输契约的任何人；2. “实际承运人”，是指受承运人委托从事货物运输或部分货物运输的任何人，包括受托从事此项工作的任何其他人员；3. “托运人”，是指由其本人或以其名义或代其与承运人订立海上货物运输契约的任何人，或是由其本人或以其名义或代其将海上货物运输契约所载货物实际提交承运人的任何人；4. “收货人”，是指有权提取货物的人；5. “货物”，包括活动物；如果货物是用集装箱、货盘或类似装运工具集装，或者货物带有包装，而此种装运工具或包装系由托运人提供，则“货物”应包括这些装运工具或包装。6. “海上运输契约”，是指承运人收取运费据以将货物从一个港口运往另一港口的契约；但是，对于既包括海上运输又包括某些其他运输方式的契约而言，只有在其涉及海上运输时，才应视为本公约所指的海上运输契约。7. “提单”，是指用以证明海上运输契约和由承运人接管或装载货物，以及承运人保证据以交付货物的单证。单证中关于货物应按记名人的指示或者不记名人的指示交付，或者交付给提单持有人的规定，便是这一保证。8. “书面”，除其他方式外，包括电报和电传。 第二条 适用范围 1. 本公约各

项规定，适用于在两个不同国家之间的所有海上运输契约，如果：（1）海上运输契约规定的装货港位于一个缔约国之内；或者（2）海上运输契约规定的卸货港位于一个缔约国之内；或者（3）海上运输契约规定的备选卸货港之一是实际卸货港，并位于一个缔约国之内；或者（4）提单或作为海上运输契约证明的其他单证，是在一个缔约国之内签发；或者（5）提单或作为海上运输契约证明的其他单证规定，本公约各项规定或者使其生效的任何国家立法，应对该契约加以管辖。

2.本公约各项规定，对船舶、承运人，实际承运人、托运人、收货人或任何其他有关的人，不论其国籍如何，一律适用。

3.本公约各项规定不适用于租船契约，但是，如果提单是根据租船契约签发，并对承运人和非属承租人的提单持有人之间的关系加以制约，则本公约各项规定应适用于此种提单。

4.如果契约规定，今后的货载将在一个议定期间内分批运输，则本公约的规定应适用于每一批货载。但如运输系根据租船契约进行，则应适用本条第3款规定。

第三条 对本约的解释

在解释或适用本公约各项规定时，应注意本公约的国际性质和促进统一的需要。

第二章 承运人的责任

第四条 责任期限

1.按照本公约，承运人对货物的责任期限，包括货物在装货港、运输途中和卸货港处于承运人掌握管理之下的期间。

2.就本条第1款而言，在下述期间，承运人应被视为已经掌管货物：（1）自承运人从下述各方接管货物时起：从托运人或代其行事的人；或者根据装货港适用的法律或规章，从须将货物交其发运的当局或其他第三方接管时起。（2）直至他按下列方式交付货物之时为止：将货物交付收货人；或者如果收货人不向承运人提货，则依照契

约或在卸货港适用的法律或特定商业习惯，将货物置于收货人支配之下；或者 根据卸货港适用的法律或规章，将货物交付所需交付的当局或其他第三方。 3.本条第1、2款所述承运人或收货人，除他们本人之外，还包括承运人或收货人的雇佣人或代理人。 第五条 责任基础 1.除非承运人证明，其本人及其雇佣人和代理人已为避免事故的发生及其后果而采取一切所能合理要求的措施，承运人对由于货物的灭失、损坏以及延迟交付所造成的损失，便应负赔偿责任，如果引起该项灭失、损坏或延迟交付的事故，如第四条所述，是在他掌管货物期间发生。 2.如果货物未在明确约定的时间内，或者在没有这种约定时，未在按照具体情况对一个勤勉的承运人所能合理要求的时间内，在海上运输契约规定的卸货港交付，便是延迟交货。 3.如果有本条第二款规定的交付时间届满之后连续六十天之内，尚未根据第四条要求交付货物，则有权对货物的灭失提出索赔的人，可以视为货物已经灭失。 4.（1）承运人应对下列事项负赔偿责任： 由火灾所引起的货物灭失、损坏或延迟交付，如果索赔人证明，火灾是由于承运人、其雇佣人或代理人的过失或疏忽所造成； 经索赔人证明，由于承运人、其雇佣人或代理人在可能合理的要求他采取灭火以及避免或减轻其后果的一切措施方面的过失或疏忽所造成的货物的灭失、损坏或延迟交付。（2）凡在船上发生火灾影响货物时，如果索赔人或承运人要求，便应根据航运惯例，对火灾的起因和情况进行检验，并根据要求，向索赔人和承运人提交检验人报告。 5.关于活动物，如果其灭失、损害或延迟交付起因于这类运输所固有的任何特殊风险，承运人便不负赔偿责任。如果承运人证明，他是按照托

运人对有关该项动物所作的专门指示行事，并且证明，根据具体情况，灭失、损害或延迟交付可以归之于这种风险，便应推定灭失、损害或延迟交付乃是如此产生，除非提出证明，该项灭失、损害或延迟交付的全部或一部，是由于承运人、其雇佣人或代理人的过失或疏忽所引起。

6.除共同海损外，承运人对于海上救助人命或救助财产的合理措施所引起的货物灭失、损坏或延迟交付，不负赔偿责任。

7.如果货物的灭失、损坏或延迟交付是由于承运人，其雇佣人或代理人的过失或疏忽连同另一原因所引起，承运人只在能归之于这种过失或疏忽所引起的灭失、损坏或延迟交付的范围负责。但是，承运人应对不属于这种灭失、损坏或延迟交付的数额，提出证明。

第六条 责任限度

1. (1) 按照第五条规定，承运人对于货物的灭失或损坏的赔偿责任，以每件或每一其他装运单位的灭失或损坏货物赔偿相当于835结算单位或毛重每公斤相当于2.5结算单位的金额为限，二者之中以较高者为准。

(2) 按照第五条规定，承运人对延迟交付的赔偿责任，以相当于该项延迟交付货物应付运费的2.5倍金额为限，但不超过海上运输契约中规定的应付运费总额。

(3) 承运人根据本款(1)(2)两项所应承担的总赔偿责任，在任何情况下，都不得超过根据本款第(1)项对引起货物全部灭失的这种赔偿责任所确定的限度。

2.按照本条第1款规定，计算其中较高的金额时，适用下列规则：(1) 当以集装箱、货盘或类似的装运工具集装货物时，如已签发提单，则在提单中所载的，否则，在作为海上运输契约证明的其他单证中所载的，装在这种工具中的件数或其他装运单位数，即视为货物的件数或其他装运单位数。除上述情况之外，装在此种装运

工具中的货物，即视为一个装运单位。（2）如果装运工具本身遭到灭失或损坏，而该项装运工具非为承运人所有，或非由他以其他方式提供，便应将其视为一个单独的装运单位。

3. 结算单位是指第二十六条所述结算单位。4. 根据承运人和托运人之间的协议，可以确定高于第1款规定的赔偿责任限度。

第七条 对非契约性索赔的适用

1. 本公约所规定的抗辩和责任限度，适用于就海上运输契约所涉及的货物灭失或损坏以及延迟交付而对承运人提起的任何诉讼，不论其为根据契约还是根据侵权行为或其他原因所提起。

2. 如果这种诉讼是对承运人的雇佣人或代理人提起，而且该雇佣人或代理人证明，他是在其受雇的职务范围内行事，他便有权援用承运人根据本公约有权提出的抗辩和责任限度。

3. 除第八条规定者外，从承运人和本条第2款所指任何人取得的赔偿金额总数，不得超过本公约所规定的责任限度。

第八条 有限责任的权利的丧失

1. 如经证明，货物的灭失、损坏或延迟交付是由于承运人为蓄意造成这一灭失、损坏或延期交付，或是明知可能造成这一灭失、损坏或延迟交付，但却轻率地采取的行为或不为所引起，承运人便无权享受第六条规定的责任限度的利益。

2. 虽有第七条第2款规定，如经证明，货物的灭失、损坏或延迟交付是由于承运人的雇佣人或代理人为蓄意造成这一灭失、损坏或延迟交付，或是明知可能造成这一灭失、损坏或延迟交付，但却轻率地采取的行为或不为所引起，该承运人的雇佣人或代理人便无权享受第六条规定的责任限度的利益。

第九条 舱面货

1. 承运人只有在依据和托运人签订的协议或该特定贸易的习惯，或为法规或条款所要求时，才有权在舱面载运货物。

2. 如果承运人和托运人已经商定，应当或者

可以舱面载运货物，承运人便须在提单或其他作为海上运输契约证明的单证上作如是说明。如无此种说明，承运人便须证明，已就在舱面载运货物达成协议。但承运人无权援用此种协议以对抗正当取得提单的包括收货人在内的第三方。 3. 如果违反本条第1款的规定而在舱面载运货物，或者承运人不能按照本条第2款规定援用在舱面载货的协议，则虽有第五条第1款的规定，承运人对完全是由于舱面载货而造成的货物灭失或损坏以及延迟交付，应负赔偿责任。他所负责的程度，应分别按照本公约第六条或第八条的规定加以确定。 4. 违反在舱内载运的明文协议而在舱面载运货物者，视为第八条所述承运人的一种行为或不为。 100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com