

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_ti2020/329/2021_2022__E8_81_94_E5_90_88_E5_9B_BD_E6_c36_329911.htm 1 9 7 8 年 前 言

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。

【章名】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：①从托运人或代其行事的人；或者②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：①将货物交付收货人；或者②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③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：①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；②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的措施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 8 3 5 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作为所引起，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作为所引起，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。

第十条 承运人和实际承运人的赔偿责任

1. 如已将运输工作或部分运输工作委托实际承运人执行，则不论是否根据海上运输契约而有权如此，承运人仍应按照本公约规定对全程运输负责。就实际承运人从事的运输工作而言，承运人应对实际承运人及其在受雇的职务范围内行事的雇佣人和代理人的行为或不行为负责。2. 本公约关于承运人责任的所有规定，也适用于实际承运人对他所从事的运输的责任。如果对实际承运人的雇佣人或代理人提起诉讼，便适用第七条第2款、第3款和第八条第2款的规定。3. 承运人据以承担非由本公约所规定的义务，或放弃本公约所赋予的权利的任何特别协议，只有在实际承运人以书面明确同意时，才能对实际承运人发生影响。不论实际承运人已经同意与否，承运人仍受这种特别协议所规定的义务或弃权的约束。4. 如果承运人和实际承运人均须负责，则在其应负责的范围

内，他们负有连带责任。5. 从承运人、实际承运人及其雇用人和代理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。6. 本务规定毫不妨碍承运人和实际承运人之间的追偿权利。

第十一条 联运

1. 虽有第十条第1款各项规定，如果海上运输契约明确规定，该契约所载某一特定阶段的运输工作应由承运人以外的指定人员执行，则该契约亦可规定，就这一特定运输阶段而言，承运人对由于货物在实际承运人掌管之下发生的事故所引起的灭失，损坏或延期交付，不负赔偿责任。但是，如果不能在按照第二十一条第1款、第2款规定有权管辖的法院提起法律诉讼，则任何限定或免除这种赔偿责任的条款，均属无效。关于货物的灭失、损坏或延迟交付系由上述事故所引起一事，应由承运人负责举证。

2. 按照第十条第2款规定，实际承运人应对货物在他掌管期间所发生的事故而引起的灭失、损坏或延迟交付负责。

【章名】 第三章 托运人的责任

第十二条 一般规则

托运人对承运人或实际承运人所受损失或船舶所受损坏、不负赔偿责任，除非这种损失或损坏是由于托运人、托运人的雇用人或代理人的过失或疏忽所造成。托运人的任何雇用人或代理人对此项损失或损坏亦不负赔偿责任。除非该项损失或损坏是由他的过失或疏忽所造成。托运人的任何雇用人或代理人对此项损失或损坏亦不负赔偿责任。除非该项损失或损坏是由于他的过失或疏忽所造成。

第十三条 关于危险货物的特殊规则

1. 托运人必须以适宜的方式，在危险货物上制备危险标志或标签。

2. 当托运人将危险货物交与承运人或实际承运人时，托运人须将货物的危险性质和必要时所应采取的预防措施通知承运人和实际承运人。如果托运人未能通知，而承

运人或实际承运人也未从别处得知其危险性质，则：（1）托运人应对承运人或实际承运人因载运这类货物而造成的损失负赔偿责任；并且，（2）可以根据情况随时将该货卸下、销毁，或使之无害，而无须给予赔偿。3．如果在运输期间是在了解其危险性质的情况下接管货物的，任何人都不得援用本条第2款的规定。4．如果不适用或者不得援用本条第2款（2）项的规定，而危险货物对生命或财产造成实际危险时，可以根据情况需要，将其卸下、销毁，或使之无害；除有分摊共同海损义务或按第五条规定承运人负有赔偿责任外，无需给予赔偿。

【章名】第四章 运输单证第十四条 提单的签发1．当承运人或实际承运人接管货物时，他必须按照托运人的要求，为托运人签发提单。2．提单可由承运人授权的人签字。经载货船舶的船长签字的提单，视为代表承运人所签。3．提单上的签字，如不违反签发提单所在国法律，可以是手写、签字复印、打透花字、盖章、使用符号或任何其他机械或电子工具。

第十五条 提单的内容1．提单中必须载有下列事项：（1）货物的品类；识别货物所需的主要标志；对货物的危险性质的明确说明（如属适用）；包数或件数；货物重量或以其他方式表示的数量。上述全部资料均由托运人提供。（2）货物的外表状况；（3）承运人姓名及其主要营业所；（4）托运人姓名；（5）在由托运人指定收货人时的收货人姓名；（6）海上运输契约规定的装货港以及货物由承运人在装货港接管的日期；（7）海上运输契约规定的卸货港；（8）提单正本超过一份时的提单正本份数；（9）签发提单地点；（10）承运人或其代表的签字；（11）收货人应付运费金额，或者应由收货人支付

运费的其他说明；（1 2）第二十三条第 3 款所指声明；（1 3）在适用时，货物应在或可在舱面载运的声明；（1 4）经双方明确协议的货物在卸货港的交付日期或期限，以及（1 5）依照第六条第 4 款规定而商定的赔偿责任限度的提高。

2．货物装船后，如果托运人作此要求，承运人须为托运人签发“已装船”提单。“已装船”提单除载明本条第 1 款所规定的事项外，还须载明货物已经装上指定船舶和装船日期。如果承运人已在先前就某些货物签发提单或其他物权凭证，则经承运人要求，托运人须交还此项单证，换取“已装船”提单。承运人为了满足托运人对“已装船”提单的要求，可以修改任何先前签发的单证，如果修改后的单证载有“已装船”提单所需载有的全部情况。

3．提单中缺少本条规定的一项或几项内容，并不影响其作为提单的法律性质；但该提单须符合第一条第 7 款所规定的要求。

第十六条 提单：保留和证据效力

1．如果承运人或代其签发提单的其他人，得知或有合理根据怀疑提单中所载有关货物的品类、主要标志、包数或件数、重量或数量等项，并不能准确地代表其实际接管的货物，或者在签发“已装船”提单时，上述各项并不能准确地代表已经装船的货物，或者没有核对这些事项的适当手段，则承运人或上述其他人必须在提单中作出保留，说明这些不符之处、怀疑的根据或无适当核对手段等。

2．如果承运人或代其签发提单的其他人，未在提单中对货物的外表状况加以批注，便应视为已在提单中注明货物的外表状况良好。

3．除已就本条第 1 款所允许的事项在允许的范围内作出保留外：（1）该提单是其中所载货物由承运人接管，而如签发“已装船”提单时，则是由承运人装船的表面

证据；而且，（2）如果提单已经转让给正当地按照提单中所载货物情况行事的、包括收货人在内的第三方，则对承运人提出的与此相反的证据，便不予接受。4．如果提单未按第十五条第1款第（11）项规定载明运费，或者未以其他方式表明运费由收货人支付，或未载明由收货人支付在装货港的滞期费，则该提单便是运费或此种滞期费不是由收货人支付的表面证据。然而，当提单已被转让给正当地依据提单中未作此种记载而行事的、包括收货人在内的第三方时，对承运人提出的与此相反的证据，便不予接受。

第十七条 托运人的保证

1．托运人应被视为已就其为列入提单而向承运人提供的有关货物的品类、标志、件数、重量及数量的正确性，向承运人提出保证。托运人须就由于此种事项之不正确而造成的损失，给予承运人赔偿。即使托运人已将提单转让，托运人仍应负赔偿责任。承运人取得此种赔偿的权利，毫不足以限制其根据海上运输契约对托运人以外的任何人所负的赔偿责任。

2．托运人为就承运人或代其行事的人，未对由托运人提供作为载入提单之用的事项或货物的外表状况注有保留而签发提单所引起的损失，而据以向承运人提出赔偿的任何保函或协议，对包括受让提单的收货人在内的第三方，一概无效。

3．除非承运人或代其行事的人出于对信赖提单中所载货物情况的、包括收货人在内的第三方进行欺诈，而不将本条第2款所述保留载入，此种保函或协议，针对托运人而言，便属有效。在发生欺诈的情况下，如果未予列入的保留，乃是关于由托运人提供以备载入提单的事项，承运人便无权根据本条第1款自托运人取得赔偿。

4．在本条第3款所述意欲欺诈的情况下，承运人应对信赖其所发提单中所

载货物情况的、包括收货人在内的第三方所受任何损失，负赔偿责任，而不能享受本公约中规定的责任限度的利益。第十八条 提单以外的单据如果承运人签发提单以外的单证用以证明收到交运的货物，这种单证就是订立海上运输契约和由承运人接管该单证中所载货物的表面证据。【章名】第五章 索赔和诉讼第十九条 灭失、损坏或延迟交付的通知 1. 除非收货人已在不迟于其接受货物的下一工作日，将写明灭失或损坏的一般性质的灭失或损坏通知书送交承运人，这种交接便是承运人已按运输单证所载交付货物，而在未签发此种单证时，则是以良好状态交付货物的表面证据。2. 如果灭失或损坏不是显而易见，且在货物交付收货人之日以后连续十五日内未曾提出书面通知，则应据以适用本条第1款的规定。3. 如果货物的状况在其被交付收货人之时已经当事各方联合检查或检验，便无需就调查或检验时查明的灭失或损坏，送交书面通知。4. 遇有任何实际的或预料可能发生的灭失或损坏时，承运人和收货人须为检验和清点货物而相互提供一切合理的便利。5. 除非在将货物交付收货人之日以后连续六十天之内，已将书面通知送交承运人，对因延迟交付所造成的损失，便不应予以赔偿。如果货物已由实际承运人交付，则根据本条规定送交的任何通知，具有犹如送交承运人的通知的同等效力；。7. 除承运人或实际承运人已在 不迟于灭失或损坏发生之后，或依照第四条第2款在货物交付之后（以较迟发生者为准），连续九十天之内，将载明灭失或损坏一般性质的灭失或损坏通知，以书面送交托运人外，凡是未能提交此种通知时，便是承运人或实际承运人并未由于托运人、其雇佣人或代理人的过失或疏忽而遭受灭失或损

坏的表面证据。8. 就本条而言，凡是已将通知送交代表承运人或实际承运人行事的人，包括船长或该船主管人员，或已送交代表托运人行事的人，便视为已经分别送交承运人、实际承运人或托运人。

第二十条 诉讼时效

1. 根据本公约而提出的关于货物运输的任何诉讼，如果在两年之内尚未提出或未提付仲裁，即失去时效。

2. 时效期限自承运人交付货物或交付部分货物之日起算，而在未交付货物时，则自应交付货物的最后一日起算。

3. 时效期限起算的当日，不包括在期限之内。

4. 被要求赔偿的人，可在时效期限之内的任何时间向索赔人提出书面声明，延长时效期限。该期限可以通过再次声明而进一步延长。

5. 由负有赔偿的人提起的要求清偿的诉讼，如果是在提起诉讼所在国法律所许可的时间之内提出，即便是在上述各款规定的时效期限届满之后，亦可进行。但是，所许可的时间，自提起此种诉讼之人已经处理其索赔案件，或已接到向其本人送交的起诉传票之日起算，不得少于九十天。

第二十一条 管辖权

1. 对于与根据本公约载运货物有关的法律诉讼，原告可以自行选定在此种法院提出，即根据该法院所在国家的法律有权进行管辖，而且下列地点之一，是在其管辖范围之内：（1）被告的主要营业所，而在无主要营业所时，则为其通常住所；或者（2）契约订立地，而契约是通过被告在该地的营业所、分支或代理机构订立；或者（3）装货港或卸货港；或者（4）海上运输契约中为此目的而指定的任何其他地点。

2. （1）虽有本规前述规定，如果载货船舶或属于该同一船舶所有人的任何其他船舶，在一个缔约国的任何港口或地点依照适用于该国的法律或国际法的规则而被扣，便可向该港口或地点所在

法院提起诉讼。但是，在这种情况下，经被告请求，原告须将诉讼转移到他所选定的本条第 1 款所述管辖法院之一，以作出对索赔的决定。而在诉讼转移之前，被告必须提供足够的保证，以偿付日后可能判归原告的赔偿金额。（2）一切有关担保是否足够等问题，应由扣留港口或地点的法院裁定。

3. 根据本公约而提起的有关货物运输的任何法律诉讼，不得在本条第 2 款所未规定的地点提出。本款上述规定并不妨碍缔约国采取临时性或保护性措施的管辖权。

4. （1）如已向根据本条第 1 款或第 2 款而有管辖权的法院提起诉讼，或已由此种法院作出判决，则除非受理第一次诉讼的法院的判决不能在提起新的诉讼的国家执行，相同当事人之间不得就同一案情提起新的诉讼。（2）就本条而言，为了求得判决的执行而采取的措施，不应视为提起新的诉讼。（3）就本条而言，诉讼转移到同一国家的另一法院，或者依照本条第 2 款第（1）项转移到另一国家的法院时，不应视为提起新的诉讼。

5. 虽有上述各款规定，在根据海上运输契约提出索赔之后，当事各方达成的关于索赔人可以提起诉讼地点的协议，仍属有效。

第二十二条 仲裁

1. 根据本条规定，当事各方可用以书面证明的协议规定，凡是关于按本公约运输货物所发生的争议，都应提付仲裁。

2. 如果租船契约中载有应将该租约所引起的争议提付仲裁的条款，而根据租船契约签发的提单并未载有一项特别注解，规定该条款对提单持有人具有约束力，则承运人不得援用该条款以对抗正当地取得提单的人。

3. 仲裁案件可由索赔人决定，在下列地点之一提起：（1）一个国家的某一地方，而在该国境内设有：

①被告的主要营业所，而如无主要营业所，则为其通常住

所；或者②契约订立地，而契约是通过被告在该地的营业所、分支或代理机构订立；或者③装货港或卸货港；或者（2）仲裁条款或协议中为此目的而指定的任何地点。4. 仲裁员或仲裁庭应当适用本公约各项规则。5. 本条第3款、第4款的规定，视为每一仲裁条款或协议的一部分；仲裁条款或协议中凡是与此相抵触的任何规定，概属无效。6. 本条规定，不影响当事各方在根据海上运输契约提出索赔之后订立的有关仲裁协议的效力。

【章名】第六章 补充规定第二十三条 契约条款

1. 海上运输契约中或作为海上运输契约证明的提单或任何其他单证中的任何条款，在其直接或间接背离本公约规定的范围内，概属无效。此种条款之无效，并不影响以其作为部分内容的该契约或单证的其他规定的效力。将货物的保险利益转让与承运人的条款，或任何类似条款，概属无效。

2. 虽有本条第1款的规定，承运人仍可增加其根据本公约所承担的责任和义务。

3. 在签发提单或作为海上运输契约证明的任何其他单证时，其中必须载有一项声明，说明该项运输应当遵守本公约各项规定；凡是与此相背离的有损于托运人或收货人的条款，概属无效。

4. 如果有关货物的索赔人由于根据本条而无效的条款，或由于未载有本条第3款所述声明而遭受损失，则承运人必须按照本公约规定，就货物的灭失或损坏以及延迟交付等项，在赔偿索赔人所需限度之内，支付赔偿金。此外，承运人还须赔偿索赔人为行使其权利而发生的费用。但援用上述规定的起诉费用，应根据诉讼所在国法律办理。

第二十四条 共同海损

1. 本公约中的任何规定，都不得妨碍海上运输契约或国内法中关于共同海损理算的规则的应用。

2. 除第二十条外，本公约关于

承运人对于货物的灭失或损坏的赔偿责任的规定，也适用于确定收货人可否拒绝在共同海损中的分摊，以及承运人就收货人所作此项分摊所付救助费用而给予收货人赔偿的责任。

第二十五条 其他公约 1. 本公约并不改变关于海上船舶所有人责任限制的国际公约或国内法中规定的关于承运人、实际承运人及其雇佣人或代理人的权利或义务。 2. 本公约第二十一条及第二十二条各项规定，对于在上述条款所涉及的问题上适用在本公约生效之日已经生效的多边公约的强制性条款，并无妨碍。但这须以争议完全是发生在其主要营业所位于此种公约缔约国的当事人之间为限。然而，本款规定并不影响对本公约第二十二条第4款的适用。 3. 对于核事故引起的损害，不应根据本公约规定而产生赔偿责任，如果核装置的操作人员根据下述情况而对此种损害负责：（1）根据1964年1月28日补充议定书修订的1960年7月29日《关于在核能领域中第三方责任的巴黎公约》，或者根据1963年5月21日《关于核损害民事责任问题的维也纳公约》，或者（2）根据对这种损害的赔偿责任加以规定的国内法。但这种法律在各方面都要和《巴黎公约》或《维也纳公约》同样有利于可能遭受损害的人。 4. 对于按照有关海上运送旅客及其行李的国际公约或国内法，由承运人负责的关于行李的灭失、损坏或延迟交付，不应根据本公约规定而产生赔偿责任。 5. 本公约各项规定，并不妨碍缔约国对任何其他国际公约即在本公约生效之日已生效、并且强制适用于其主要运输方式不是海运的货运契约的公约的适用。本款规定也适用于日后对此种国际公约的修订或修正。

第二十六条 结算单位 1. 本公约第六条所述结算单位，系国际货

币基金组织规定的特别提款权。第六条所述数额，应按判决之日或当事人协议之日该国货币价值，折成该国货币。凡属国际货币基金组织成员国的本公约缔约国，其以特别提款权表示的本国货币价值，应按国际货币基金组织在上述日期进行营业和交易时适用的现行定值办法计算。非属国际货币基金组织成员国的本公约缔约国，其以特别提款权表示的本国货币价值，应按该国确定的办法计算。2. 然而，凡非属国际货币基金组织成员而其法律又不准适用本条第1款规定的国家，可在其签字或批准、接受、认可或加入时，或在其后任何时间提出声明，在其境内所将适用的本公约规定的责任限度，应确定为：每件或一其它装运单位为12,500货币单位，或按该货毛重确定为每公斤37.5货币单位。3. 本条第2款所述货币单位，相当于纯度为千分之九百的黄金65.5毫克。将第2款所述数额折为国家货币时，应按该国法律规定办理。4. 在采用本条第1款最后一句所述计算方式，和本条第3款所述折算办法时，应能使第六条所述数额在以缔约国本国货币计算时，尽可能表示出这一数额按结算单位计算的是同一真实价值。缔约国须视情况将按本条第1款规定所采用的计算方式或本条第3款所述折算结果，在签字或交存其批准、接受、认可或加入文件，或按本条第2款规定作出选择时，以及凡是计算方式或折算结果发生变动时，通知上述文件保管人。【章名】第七章 最后条款第二十七条 保管兹指定联合国秘书长为本公约保管人。第二十八条 签字、批准、接受、认可、加入1. 本公约在1979年4月30日以前，在纽约联合国总部对所有国家开放，以供签字。2. 本公约须经签字国批准、接受或认可。3. 19

79年4月30日以后，本公约应对所有非签字国的国家开放，以便加入。4. 批准、接受、认可和加入文件交存于联合国秘书长。第二十九条 保留对本公约不得作出保留。第三十条 生效1. 本公约自第二十份批准、接受、认可或加入文件交存之日起满一年后的次月第一日起生效。2. 对于在第二十份批准、接受、认可或加入文件交存之日以后成为本公约缔约国的每一个国家，本公约自该国交存相当的文件满一年后的次月第一日起生效。3. 每一缔约国应将本公约各项规定适用于本公约对该国生效之日或其后签订的海上运输契约。第三十一条 退出其他公约1. 凡是1924年8月25日在布鲁塞尔签订的统一提单某些规则的国际公约（1924年公约）的任何缔约国，在其成为本公约缔约国时，必须通知1924年公约的保管者比利时政府，退出该公约，声明此一退出自本公约对该国生效之日起生效。2. 本公约按第三十条第1款生效时，本公约的保管者须将生效日期和本公约对之生效的缔约国名单，通知1924年公约的保管者比利时政府。3. 本条第1款及第2款，相应地适用于1968年2月23日签署的、修订1924年8月25日在布鲁塞尔签订的统一提单某些规则的国际公约的议定书参加国。4. 虽有本公约第二条规定，就本条第1款而言，缔约国如果认为必要，可以推迟对1924年公约和经1968年议定书修订的1924年公约的退出，推迟期限自本公约生效时起最多为五年。对此，该缔约国应将其意图通知比利时政府。在此过渡时期，该缔约国须对其他缔约国适用本公约，而不得适用任何其他公约。第三十二条 修订和修正1. 经不少于三分之一的本公约缔约国要求，保管人应召开缔约国

会议，修订本公约。2. 凡在本公约修订案生效后交存的任何批准、接受、认可或加入文件，都视为适用于经修订或修正的本公约。

第三十三条 对限定数额和结算单位或货币单位的修订

1. 虽有第三十二条规定，仅只为了变更第六条和第二十六条第2款规定的数额，或者用其他单位代替第二十六条第1款和第3款规定的两个单位或其中之一而召开的会议，应由保管人根据本条第2款而召集。只有由于真实价值发生重大变化时，才应对数额作出变更。

2. 经不少于四分之一缔约国要求，保管人应召开修订会议。

3. 会议的任何决定均须由会议参加国的三分之二多数作出。修订案应由保管人通知所有缔约国，以便接受，并应通报所有签字国周知。

4. 会议通过的任何修订案，应于三分之二缔约国接受后一年的次月第一日起生效。接受修订案时，应将接受的正式文件交存保管人。

5. 修订案生效后，接受该修订案的缔约国，对于在修订案通过后六个月内未就其不受该修订案约束一事通知保管人的缔约国，有权适用经修订的本公约。

6. 凡在本公约修订案生效后交存的任何批准、接受、认可或加入文件，应视为适用经修订的本公约。

第三十四条 退出

1. 缔约国可在任何时日，向保管人送交书面通知，退出本公约。

2. 退出本公约，自保管人收到通知满一年后的次月第一日起生效。凡在通知中规定较长时间者，则退出本公约应自保管人收到通知后的这一较长期间届满时起生效。

1978年3月31日订于汉堡，正本共一份，其阿拉伯文，中文、英文、法文、俄文、西班牙文文本具有同等效力。下列全权代表经正式授权，已在本公约上签字，以昭信守。

【章名】 附件一：联合国海上运输会议通过的共同谅解现经共同谅解，

承运人根据本公约所承担的责任，以推定过失或疏忽的原则为基础，意即按照一般规律，应由承运人负举证之责。但在某些情况下，本公约规定却改变了这一规律。【章名】 附件二：联合国海上货物运输会议通过的决议联合国海上货物运输会议以感谢的心情注意到德意志联邦共和国盛情邀请在汉堡召开本届会议，注意到德意志联邦共和国政府和汉堡自由汉萨市为会议提供的便利，以及对与会者的盛情款待，对会议的成功颇多助益，特对德意志联邦共和国政府和人民表示感谢。既已根据联合国贸易和发展会议要求，在联合国国际贸易法委员会草拟的公约草案基础上通过了海上货物运输公约，特对联合国国际贸易法委员会和联合国贸易和发展会议在海上货物运输法规的简化和协调方面作出的卓越贡献，表示感谢。决定将会议通过的公约命名为《1978年联合国海上货物运输公约》，建议公约中所载规则称为《汉堡规则》。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