



公司法律简报

2007年8月22日(总第25期)

注重世界最普遍之法则。瀛海交通于今为盛，凡都邑钜阜，无一非商战之场，而华侨之流寓南洋者，生齿日益繁庶，按国际私法向据其人之本国法办理，如一遇相互之诉讼，彼执大同之成规，我守拘墟之旧习，利害相去不可以道里计。是编为振斯弊，凡能力之差异，买卖之规定，以及利率时效等项，悉采用普通之制，以均彼我而保公平。

原本后出最精确之法理。学术之精进由于学说者半，由于经验者半，推之法律，亦何莫不然？以故各国法律愈出后者最为世人注目，义取规随，自殊剽袭。良以学问乃世界所公，初非一国所独也。是遍关于法人及土地债务诸规，采用各国新制，既原于精确之法理，自无鏗枘之虞。

求最适于中国民情之法则。立宪国政治几无不同，而民情风俗一由于种族之观念，一由于宗教之支流，则不能强令一致，在泰西大陆尚如此区分，引其为亚欧礼教之殊？人事法缘于民情风俗而生，自不能强行规抚，致貽削趾就履之消。是编凡亲属婚姻继承等事，除与立宪相背酌量变通外，或本诸经义，或参诸道德，或取诸现行法制，务期整饬风纪，以维持数千年民彝于不蔽。

期于改进上最有利益之法则。文子有言：“君者盘也，民者水也，盘圆水圆，盘方水方。”是知匡时救弊，贵在转移，拘古牵文，无裨治理。中国法制历史大抵稗贩陈编，创制盖寡。即以私法而论，验之社交非无事例，征之条教，反失定衡，改进无从，遑谋统一？是编有鉴于斯，特设债权物权详细之区域，庶几循序渐进，冀收一道同风之益。

主 编：信利律师事务所 章琦律师

主编与投稿邮箱：zq@xinlilaw.com company-lawyer@sohu.com

编者的话：

《公司法律简报》重点介绍公司、外商投资、房产建筑、知识产权、WTO、劳动争议等领域法律动态，旨在传播法律知识，避免法律纠纷，促进共同发展，为中国的法制建设贡献自己的应有之力。

《公司法律简报》对有关法律问题进行的评述，并非本律师正式法律意见。如您需要得到全面的法律帮助并获取详实的法律意见，我们愿意为您提供周到的服务。您如果对《公司法律简报》有任何意见和建议，或对其中的话题感兴趣，请与本律师联系。

导 读

新法解读

- ❖ [物权法系列解读之十一：土地承包经营权物权化 让农民吃“定心丸”](#)
- ❖ [物权法系列解读之十二：对不动产实行统一登记](#)

法规释义

- ❖ [解读《中华人民共和国合同法》分则 第十七章运输合同](#)

劳动法研究

- ❖ [劳动合同的期限——《劳动合同法》解读之二](#)

章律师信箱

- ❖ [关于法院判决后执行的有效期](#)

联系律师

❖ 物权法系列解读之十一：土地承包经营权物权化 让农民吃“定心丸”

《物权法》高度重视农民利益的维护，以专门一章对土地承包经营权进行了规定。

从这一规定来看，与以往法律相比，有两个方面值得注意：

一是《物权法》第一次将土地承包经营权明确界定为物权。土地承包经营权长期以来被视为债权，此前的《农村土地承包法》虽然也是按照物权来设计土地承包经营权的，但是其毕竟没有对此加以明确。

承包经营权的物权化，具有十分重要的意义：

1、有利于保持权利的长期性和稳定性。根据物法定原则，《物权法》对土地承包经营权的规定具有强制性，当事人不能进行另外的约定。例如，《物权法》规定耕地的承包期为三十年，即便农村集体经济组织与农户之间约定为10年，该约定也没有法律效力，承包期应当按照三十年计算。这显然有利于稳定土地承包经营关系，使承包经营权确实成为长期稳定的权利。

2、赋予了土地承包经营权排他效力。《物权法》规定：“物权，是指权利人对特定的物享有直接支配和排他的权利”。所谓排他，就是说任何人都负有不得侵害的义务。如果他人对物权进行了侵害或者妨害，权利人有权行使物权请求权，无论加害人是否存在过错，都可以要求其返还财产、停止侵害、排除妨害、消除危险。土地承包经营权物权化，就意味着在发包人或者第三人对权利进行侵害的情况下，权利人可以直接主张物权请求权。而在造成实际损失的情况下，权利人不仅可以依据合同要求发包人承担违约责任，还有权要求第三人承担侵权责任。

3、为征收补偿提供了法律基础。在国家征收集体土地时，如果承包人只是享有债权，则其只能就地上附着物（如修建的水渠等设施）、青苗等获得补偿，而不能对自己丧失土

地承包经营权获得补偿。但是在土地承包经营权物权化后，承包权人就有权就土地要求补偿。正因如此，《物权法》规定：“征收集体所有的土地，应当支付土地补偿费、安置补助费、地上附着物补偿费等费用，并足额安排被征地农民的社会保障费用，维护被征地农民的合法权益，保障被征地农民的生活。”

4、促进土地流转。农村的现代化，固然需要通过提高集约化水平来实现，但是提高农业生产率是受到经营条件尤其是土地面积限制的，在我国人均耕地如此贫乏的情况下，无论如何提高集约化水平，也不可能实现农村的现代化。这就需要农地的适度集中以实现农业生产的规模化。而土地的适度集中和规模化经营，只能是通过农民自愿的交易来进行的。这就客观上要求进一步放开对农村土地的流转限制。如果把农村土地承包经营权作为债权，则其转让、转包需要经过发包人同意，这显然不利于农用地进行市场流转。而物权的转让，原则上无须获得他人同意或者通知，土地承包经营权的物权化，就为其流转“松绑”提供了法律上的依据，从而可以更有效地促进土地承包经营权的流转。

二是规定了土地承包期届满可以继续承包。《物权法》规定：“耕地的承包期为三十年。草地的承包期为三十年至五十年。林地的承包期为三十年至七十年；特殊林木的林地承包期，经国务院林业行政主管部门批准可以延长。”考虑到在农村实行土地承包经营制度是我国将长期坚持的一项基本制度，为了赋予农民长期而有保障的土地使用权，促进农业、农村经济发展和农村社会稳定，《物权法》规定承包期届满的情况下，“由土地承包经营权人按照国家规定继续承包”，这就为农民吃下了一颗“定心丸”。

相关法条：

第十一章 土地承包经营权

第一百二十四条 农村集体经济组织实行家庭承包经营为基础、统分结合的双层经营体制。

农民集体所有和国家所有由农民集体使用的耕地、林地、草地以及其他用于农业的土地，依法实行土地承包经营制度。

第一百二十五条 土地承包经营权人依法对其承包经营的耕地、林地、草地等享有占有、使用和收益的权利，有权从事种植业、林业、畜牧业等农业生产。

第一百二十六条 耕地的承包期为三十年。草地的承包期为三十年至五十年。林地的承包期为三十年至七十年；特殊林木的林地承包期，经国务院林业行政主管部门批准可以延长。

前款规定的承包期届满，由土地承包经营权人按照国家有关规定继续承包。

第一百二十七条 土地承包经营权自土地承包经营权合同生效时设立。

县级以上地方人民政府应当向土地承包经营权人发放土地承包经营权证、林权证、草原使用权证，并登记造册，确认土地承包经营权。

第一百二十八条 土地承包经营权人依照农村土地承包法的规定，有权将土地承包经营权采取转包、互换、转让等方式流转。流转的期限不得超过承包期的剩余期限。未经依法批准，不得将承包地用于非农建设。

第一百二十九条 土地承包经营权人将土地承包经营权互换、转让，当事人要求登记的，应当向县级以上地方人民政府申请土地承包经营权变更登记；未经登记，不得对抗善意第三人。

第一百三十条 承包期内发包人不得调整承包地。

因自然灾害严重毁损承包地等特殊情形，需要适当调整承包的耕地和草地的，应当依照农村土地承包法等法律规定办理。

第一百三十一条 承包期内发包人不得收回承包地。农村土地承包法等法律另有规定的，依照其规定。

第一百三十二条 承包地被征收的，土地承包经营权人有权依照本法第四十二条第二

款的规定获得相应补偿。

第一百三十三条 通过招标、拍卖、公开协商等方式承包荒地等农村土地，依照农村土地承包法等法律和国务院的有关规定，其土地承包经营权可以转让、入股、抵押或者以其他方式流转。

第一百三十四条 国家所有的农用地实行承包经营的，参照本法的有关规定。

❖ 物权法系列解读之十二：对不动产实行统一登记

登记应当在登记机关办理，但是长期以来，由于我们长期以来将登记作为行政机关的职权而不是一种公示方法，从而造成了登记机关与行政机关的设置与职能合一的问题。由于多个行政机关负责对不同的不动产加以管理，由此形成了多头登记的现象，如土地由土地管理部门管理，建设用地使用权登记也在土地管理部门进行；林木由林业管理部门管理，有关林木所有权的登记在林业管理部门进行；房屋由建设部门管理，产权登记也在该部门进行。但如果将登记作为公示方法对待，则原有的登记体制便显出许多的弊端。具体来说：

第一，过分扩张行政权力，不适当介入民事关系。由于登记部门与行政主管部门合一，登记部门在审核登记的过程中，不自觉的将登记作为一种行政管理的手段，对当事人的登记申请设置不合理的、甚至是超出了其职权范围的条件。例如，有的登记部门忽略了《合同法》中合同效力只能由人民法院审查的规定，对当事人之间变动不动产物权的合同的效力进行审查，以合同内容不真实、不合法为由拒绝办理登记。

第二，登记程序与登记规则不统一。每个主管部门都可能根据自身的需要建立不同的登记规则。例如，同样是不动产物权的转让，在土地管理部门办理的登记叫变更登记；而到房管局就叫移转登记。再如，在土地登记中，实地察看是必经程序；而房屋登记中，

只是必要时才进行实地察看。

第三，不利于当事人办理和查阅登记，增加了交易成本，损害了交易安全。一方面，不同的登记主管部门之间争登记管辖权的现象仍然存在，例如，对于商品房预售登记，按照有关规章，不仅要到建设部门登记，甚至还要到土地管理部门再登记一遍。同一事项要到两个部门分别登记两次，人为增加了不必要的交易成本。另一方面，登记旨在对物权及其负担加以公示，从而维护交易安全、节约交易成本，但是多头登记就迫使当事人要分别到不同的部门去查阅登记。例如，要买一套商品房，不仅要到房管局查阅登记，看是否对房屋进行了抵押；还要到土地局看土地上是否有抵押。这种做法不仅增加了当事人的交易成本，而且为恶意隐瞒房屋已经办理抵押、实施欺诈，大开方便之门。

为了克服这些消极因素，上海、深圳、广州等地已经逐渐将房地登记合一，为不动产登记制度的统一提供了经验。

《物权法》明确将登记作为物权的公示方法来对待，大大淡化了其行政管理手段的色彩；同时《物权法》对登记机关的审查义务、登记错误的赔偿责任，异议登记、更正登记以及预告登记等主要登记类型，都进行了比较明确的规定。尤其是《物权法》明确强调“国家对不动产实行统一登记制度。统一登记的范围、登记机构和登记办法，由法律、行政法规规定。”在法律、行政法规对不动产统一登记的范围、登记机构和登记办法作出规定前，《物权法》授权地方性法规依照《物权法》的有关规定作出规定。这就为登记制度的统一奠定了法律基础。

登记制度的统一，有利于减轻人民群众负担，简化办事程序，降低登记成本，提高登记效率，这对于维护房地产市场健康发展具有重要意义。

相关法条：

第二章第一节不动产登记

第九条 不动产物权的设立、变更、转让和消灭，经依法登记，发生法律效力；未经登记，不发生效力，但法律另有规定的除外。

依法属于国家所有的自然资源，所有权可以不登记。

第十条 不动产登记，由不动产所在地的登记机构办理。

国家对不动产实行统一登记制度。统一登记的范围、登记机构和登记办法，由法律、行政法规规定。

第十一条 当事人申请登记，应当根据不同登记事项提供权属证明和不动产界址、面积等必要材料。

第十二条 登记机构应当履行下列职责：

- （一）查验申请人提供的权属证明和其他必要材料；
- （二）就有关登记事项询问申请人；
- （三）如实、及时登记有关事项；
- （四）法律、行政法规规定的其他职责。

申请登记的不动产的有关情况需要进一步证明的，登记机构可以要求申请人补充材料，必要时可以实地查看。

第十三条 登记机构不得有下列行为：

- （一）要求对不动产进行评估；
- （二）以年检等名义进行重复登记；
- （三）超出登记职责范围的其他行为。

第十四条 不动产物权的设立、变更、转让和消灭，依照法律规定应当登记的，自记载于不动产登记簿时发生法律效力。

第十五条 当事人之间订立有关设立、变更、转让和消灭不动产物权的合同，除法律另有规定或者合同另有约定外，自合同成立时生效；未办理物权登记的，不影响合同效

力。

第十六条 不动产登记簿是物权归属和内容的根据。不动产登记簿由登记机构管理。

第十七条 不动产权属证书是权利人享有该不动产物权的证明。不动产权属证书记载的事项，应当与不动产登记簿一致；记载不一致的，除有证据证明不动产登记簿确有错误外，以不动产登记簿为准。

第十八条 权利人、利害关系人可以申请查询、复制登记资料，登记机构应当提供。

第十九条 权利人、利害关系人认为不动产登记簿记载的事项错误的，可以申请更正登记。不动产登记簿记载的权利人书面同意更正或者有证据证明登记确有错误的，登记机构应当予以更正。

不动产登记簿记载的权利人不同意更正的，利害关系人可以申请异议登记。登记机构予以异议登记的，申请人在异议登记之日起十五日内不起诉，异议登记失效。异议登记不当，造成权利人损害的，权利人可以向申请人请求损害赔偿。

第二十条 当事人签订买卖房屋或者其他不动产物权的协议，为保障将来实现物权，按照约定可以向登记机构申请预告登记。预告登记后，未经预告登记的权利人同意，处分该不动产的，不发生物权效力。

预告登记后，债权消灭或者自能够进行不动产登记之日起三个月内未申请登记的，预告登记失效。

第二十一条 当事人提供虚假材料申请登记，给他人造成损害的，应当承担赔偿责任。因登记错误，给他人造成损害的，登记机构应当承担赔偿责任。登记机构赔偿后，可以向造成登记错误的人追偿。

第二十二条 不动产登记费按件收取，不得按照不动产的面积、体积或者价款的比例收取。具体收费标准由国务院有关部门会同价格主管部门规定。

❖ 解读《中华人民共和国合同法》分则 第十七章运输合同

本章共四节，三十四条。

在综合各专门运输法的规定和借鉴国际公约、各国运输合同立法中的有益经验的基础上，规定了本章的运输合同。本章分为四节：第一节一般规定。主要规定了运输合同的一般规则；第二节客运合同，主要规定了客运合同的主要内容；第三节货运合同，主要规定了货运合同的主要内容；第四节多式联运合同，主要规定了多式联运合同的特殊内容。

第一节 一般规定第二百八十八条 运输合同是承运人将旅客或者货物从起运地点运到约定地点，旅客、托运人或者收货人支付票款或者运输费用的合同。

「释义」本条是对运输合同含义的规定。

运输合同的定义包含了以下几方面的内容：

1. 运输合同的主体是承运人和旅客、托运人。根据运输合同是双务合同的特性，当事人一方是享受收取运费或者票款权利承担运送义务的承运人，另一方是享受运送权利并支付运费的旅客和托运人，双方当事人的数目视具体合同关系而定。在运输合同中，承运人作为一方当事人，可以是一人或者为数人，如在相继运输中承运人可分为缔约承运人和实际承运人，在多式联运合同中有多式联运经营人和各区段承运人。承运人多为法人或者组织，但也可以是个人。托运人是指与承运人订立货物运输合同的一方当事人。在旅客运输合同中，旅客具有双重身份，其是运输合同的一方当事人，又是运输合同权利义务所指向的对象。

2. 运输合同中的托运人有时就是收货人，但是在多数情况下，另有收货人，此时，收货人不是运输合同的一方当事人。外国和国际公约一般都规定，货物送达目的地后，

承运人有通知收货人的义务，经收货人请求交付后，取得托运人因运输合同所产生的权利。在存在收货人的情况下，托运人与承运人订立运输合同是为了收货人的利益，承运人应当依照运输合同向收货人交付，但收货人的权利产生于请求交付之时，而非运输合同订立时，收货人是运输合同的第三人，也是运输合同中重要的关系人。

3. 运输合同是承运人将旅客或者货物运输到约定地点。由此可见运输合同的客体是承运人运送行为，不是货物和旅客。

4. 在运输合同中，承运人的义务是将旅客或者货物运输到约定地点，权利是收票款或者运费；而旅客、托运人的权利和义务与其对应，权利是要求承运人将其运输到约定地点，义务是向承运人支付票款或者运费。

第二百八十九条 从事公共运输的承运人不得拒绝旅客、托运人通常、合理的运输要求。

「释义」本条是对公共运输的承运人不得拒绝运输的规定。

公共运输包括班轮、班机和班车运输，还包括其他以对外公布的固定路线、固定时间、固定价格进行商业性运输的运输行为。公共运输一般具有以下特征：

1. 在运输中，对公共运输的承运人要比一般承运人的要求高些。在国外对公共运输行为一般都有专门的行政性文件进行规范，这些行政性文件对旅客或者托运人的利益都作了较为有利的保护。

2. 公共运输的承运人的运输行为除了具有商业性的一面外，还由于其是面向社会大众（包括广大旅客和托运人）的运输，具有公益性的一面，例如从事铁路旅客运输的承运人就是属于公用事业单位。

3. 从事公共运输的承运人一般都对自己的运输制定了固定的路线、固定的时间、固定的价格，这是公共运输最为显著的特征，从合同法的意义上讲，从事公共运输的承运人与旅客或者托运人之间的合同的内容确定化了。这种合同的基本内容不是由具体合同

当事人双方协商确定的，而是由公共运输的承运人单方制定的，当然公共运输的承运人对外公布的固定的价格不是随便制定的，而是在遵守有关法律的前提下，考虑到中国的实际收入状况而制定的，并且还要经过主管部门的同意。

4. 从事公共运输的承运人与旅客或者托运人之间的运输合同的形式一般都是格式化的。公共运输合同的格式化产生的原因是由于公共运输的承运人一般都具有垄断性质，以及运输事务的频繁发生。这就决定了具体合同双方协商在事实上的不可能。但是只有公平合理的，并且依照法律的具体规定而产生的格式化合同才更符合旅客或者托运人的利益。为了防止公共运输合同内容的不平等，保护和促进运输经济的发展，公共运输合同一般都要经过国家运输主管部门的审查批准。所以一般来说对于从事公共运输的承运人，我国的国务院或者行政主管部门都制定了行政法规或者行政规章等加以规范，例如我国的政府部门制定的《公路货物运输合同实施细则》、《航空货物运输合同实施细则》等都对公共运输行为作了一定的规范。

从事公共运输的承运人不得拒绝旅客、托运人通常的、合理的运输要求，但在运输工具已满载的情况下，从事公共运输的承运人可以拒绝旅客的乘坐要求。由于不可抗力导致不能正常运输的情况下，从事公共运输的承运人也可以拒绝旅客或者托运人要求按时到达目的地的要求。

第二百九十条 承运人应当在约定期间或者合理期间内将旅客、货物安全运输到约定地点。

「释义」本条是对承运人应当按照约定时间安全运输的规定。按照约定时间进行安全运输是承运人的一项主要义务。运输合同是承运人与旅客或者托运人就运输事宜所作的一致意思表示。合同中一般对运输时间、到达地点和运输的安全作了约定，承运人应当按合同中的约定进行运输，否则就要承担违约责任。

本条要求承运人按照约定时间进行安全运输的规定包含了三层意思：

1. 承运人应当在约定的期间内或者合理的期间内进行运输。承运人应当在约定或者合理的期间内，承运人应当将旅客或者托运人托运的货物运到目的地。如果由于承运人的原因造成旅客或者货物不能按时到达目的地的，承运人就要承担运输迟延的违约责任。

2. 承运人在运输过程中，应当保证旅客或者货物的安全。安全运输就是承运人要确保被运输的旅客和货物以及所使用的运输设备完好无损。

3. 承运人应当将旅客、货物运到约定的地点。如果承运人不按合同约定的地点运输，将旅客或者货物错运到另一个地点，如运输合同中约定承运人应当将旅客或者货物运到上海，承运人却将旅客或者货物运到了南京，承运人就应当承担违约责任。

第二百九十一条 承运人应当按照约定的或者通常的运输路线将旅客、货物运输到约定地点。

「释义」本条是对承运人按照约定或者通常运输路线进行运输的规定。

运输合同是从起运地点到目的地的位移，所以承运人运输时都要按照一定的运输路线进行运输。在运输中，当事人应当按照合同约定的路线进行运输，否则就要承担违约责任。如果当事人没有约定的，承运人应当按通常的运输路线进行运输，不得无故绕行。在有的情况下，承运人不按通常的运输路线运输，进行合理的绕行也是准许的，一般不按违约处理。包括以下几种情况：

1. 由于运输合同中列明的一些具体的事由出现而发生的绕行。例如合同中明确约定，在出现风暴的情况下，航空承运人可以绕行。

2. 法律规定的情形下，承运人也可以绕行。例如《中华人民共和国海商法》第四十九条第二款规定，船舶在海上为救助或者企图救助人命或财产而发生的绕航或者其他合理绕航，不属于违反前款规定的行为。

3. 在运输中遇到危险，为了运输工具、旅客或者货物的安全，承运人也可不按通常的运输路线进行运输，可以进行绕行。即使这种危险是运输前承运人没有做到谨慎处理

使运输工具处于适运的状态所致，承运人运输必须绕行，这种绕行也是合理的。

4. 因不可抗力的原因致使承运人不能按照通常的运输路线进行运输的，承运人也可以合理绕行。

第二百九十二条 旅客、托运人或者收货人应当支付票款或者运输费用。承运人未按照约定路线或者通常路线运输增加票款或者运输费用的，旅客、托运人或者收货人可以拒绝支付增加部分的票款或者运输费用。

「释义」本条是对旅客、托运人或者收货人支付票款或者运输费用的规定。

支付票款或者运费是旅客、托运人或者收货人的主要的义务。在旅客运输合同中，旅客支付票款的义务一般是在购买旅客运输票证时履行，旅客没有支付票款一般是不能取得运输票证的。

如果在运输单证中没有载明应由收货人支付运费，收货人一般可以拒绝支付运费。按运费的支付时间可以分为“运费预付”和“运费到付”两种。“运费预付”是指承运人在签发单据之前就已经收到运费。这种支付方式是受承运人欢迎的，因为他们无需承担运费的风险，但不可抗力灭失的除外，“运费到付”就是在货物到达目的地后，承运人才能收到运费。这种支付方式对于承运人来讲，承担的风险比较大，但是这种支付方式在运输中时常出现，

本条规定旅客、托运人或者收货人有向承运人支付票款或者运费的义务，同时也规定，承运人未按照约定路线或者合理路线运输而增加票款或者运费的，旅客、托运人或者收货人可以拒绝支付增加部分的票款或者运费。

第二节 客运合同第二百九十三条 客运合同自承运人向旅客交付客票时成立，但当事人另有约定或者另有交易习惯的除外。

「释义」本条是对旅客运输合同的成立时间所作的规定。

旅客运输合同作为民事合同的一种，其订立和成立与其他民事合同的订立和成立有

相同的地方，但是旅客运输合同的订立和成立时间上也有其特殊的地方。这主要体现在以下几个方面：

1. 从合同行为主体方面来看，在旅客运输合同中，运输部门一般具有独占的地位，制作并发布标准合同，其相对人是社会中不特定的大众，任何人都可以按这些企业发布的标准合同确立合同关系。但是旅客运输领域中还有一个特殊情况的存在，即旅客运输供求关系所造成的运力与运量的矛盾总是存在的。在运力大于运量的情况下，承运人不应拒绝也不会拒绝旅客。如果在运力小于运量的情况下，承运人就可能满足不了所有旅客的要求。

2. 从运输合同的内容来看，承运人所制作公布的客票、价目表和班次时刻表等间接或者直接地构成合同内容，但是否构成合同的内容，是以合同是否成立为界限，在旅客购票以前，即合同成立以前，这些内容的性质仅在于说明承运人的运输能力、运输安排、价格等实际情况，对承运人法定资格、经营范围、经营行为能力的公示，此时上述内容还不构成具体运输合同的内容，只有在旅客向承运人交付票款，取得客票后，合同才成立，上述内容也才成为运输合同的内容。

3. 旅客运输合同一般在旅客取得客票时，合同成立。在旅客运输合同中，一般合同一成立，旅客就已履行了其主要的义务，即支付票款的义务。

第二百九十四条 旅客应当持有效客票乘运。旅客无票乘运、超程乘运、越级乘运或者持失效客票乘运的，应当补交票款，承运人可以按照规定加收票款。旅客不交付票款的，承运人可以拒绝运输。

「释义」本条是对旅客应当持有效客票乘运义务的规定。

客票是旅客运输合同的证明，旅客持有的客票一般也就意味着其与承运人之间有运输关系的存在，旅客凭客票就可以要求承运人履行运输的义务。但是在旅客运输中常常出现旅客无票进行乘运、越级乘运、超程乘运或者持已经失效的客票进行乘运的现象。

根据本条的规定，可以看出，承运人对旅客这种行为的处理可以分为两个层次。首先，旅客无票乘运、超程乘运、越级乘运或者持失效客票乘运的，应当向承运人补交票款。同时根据本条的规定承运人或者有关主管部门有权颁布规定，旅客无票乘运、超程乘运、越级乘运或者持失效客票乘运的，承运人可以按规定加收票款。补足票款是乘客的义务，所以本条用了“应当”，至于是否按规定向乘客加收票款，则由承运人自己酌情处理，所以用了“可以”二字。其次，旅客不交付票款的，承运人可以拒绝运输。这里的拒绝运输是指承运人有权在适当的地点令其离开运输工具。当然在旅客拒不交付票款，承运人在适当地点令其离开运输工具后，承运人仍有权向旅客追偿。

第二百九十五条 旅客因自己的原因不能按照客票记载的时间乘坐的，应当在约定的时间内办理退票或者变更手续。逾期办理的，承运人可以不退票款，并不再承担运输义务。

「释义」本条是对旅客办理退票或者变更乘运手续的规定。

客票是旅客运输合同的凭证，在客票上通常都载明了航次或者车次、运输开始的时间、客位的等级和票价等内容。承运人应当按照客票载明的时间进行乘运，并且要保证旅客在载明的时间内到达目的地。但是旅客自己也应当在客票载明的时间内乘坐。如果旅客因自己的原因不能按照客票记载的时间进行乘坐的，承运人或者有关部门的规定一般都允许旅客在一定的时间内退票或者变更客票。也即是说，在客票载明的乘坐时间前，承运人或者有关部门规定一般都给予了旅客单方解除运输合同或者单方变更运输合同的权利，但是这种权利是有时间限制的，如果旅客在约定的时间内不办理退票或者变更手续，则超过该时间后，承运人可以不退票款，并且也不再承担运输旅客的义务。

对于本条的规定需要注意的是，本条的规定只适用于由于旅客自己的原因不能按照客票载明的时间乘坐的情形。如果旅客不能按照客票的时间乘坐的原因是由于承运人造成的，则根据本节第二百九十九条的规定，旅客可以要求承运人安排改乘其他班次或者退

票。此时对于旅客要求退票的，承运人应当全额退还票款。

第二百九十六条 旅客在运输中应当按照约定的限量携带行李。超过限量携带行李的，应当办理托运手续。

「释义」本条是对旅客应当按照约定的限量携带行李的规定。

旅客运输合同中，承运人的主要义务是将旅客从起运地运到目的地，而不是为了专门运输行李。但是为了旅客乘运途中的方便，承运人或者有关部门一般也允许旅客随身携带一定数量的行李。到底旅客在乘运过程中可以随身携带多少数量的行李，旅客与承运人一般在运输合同中都有约定。例如在航空旅客运输中，航空承运人一般规定每位旅客随身携带的行李重量不得超过一定的公斤数。对于旅客超过约定随身携带行李数量的行李应当怎么办？在运输实践当中的一般做法是承运人要求旅客办理托运的手续，如果旅客拒不办理托运手续，一定要随身携带的，承运人可以拒绝运输。对于旅客托运的行李应当按照货物运输合同的规定进行处理。

第二百九十七条 旅客不得随身携带或者在行李中夹带易燃、易爆、有毒、有腐蚀性、有放射性以及有可能危及运输工具上人身和财产安全的危险物品或者其他违禁物品。

旅客违反前款规定的，承运人可以将违禁物品卸下、销毁或者送交有关部门。旅客坚持携带或者夹带违禁物品的，承运人应当拒绝运输。

「释义」本条是对旅客携带违禁物品或者危险物品的规定。

安全对于旅客运输有着特别重要的意义。本条是对旅客规定的强制性义务，旅客不得违反。

在旅客运输中，旅客在登上运输工具之前，承运人一般都要对旅客进行安全检查，以防止旅客把危险物品或者违禁物品带上运输工具。但是在有的情况下，还是有旅客违反本条第一款的规定把危险物品或者违禁物品带上了运输工具，对于此种情况应当如何处理？根据本条第二款的规定，旅客违反前款规定的，承运人可以将危险物品或者违禁

物品卸下、销毁或者送交有关部门。本条第二款还规定，如果旅客坚持要携带或者夹带违禁物品的，承运人应当拒绝运输。这里用的是“应当”二字，与本章第二百零八条的货物运输安全的规定不一样，这主要是在旅客运输中，对人身安全的保护要采取更为严格的措施。

第二百九十八条 承运人应当向旅客及时告知有关不能正常运输的重要事由和安全运输应当注意的事项。

「释义」本条是对承运人应当履行向旅客告知重要事项义务的规定。

在旅客运输中，常常会出现一些异常情况导致运输行为不能正常进行，例如发生不可抗力致使承运人不能将旅客按时运到目的地；还比如在运输途中，运输工具突然发生故障，致使运输行为不能进行等，这里的不可抗力、运输工具发生故障就是运输不能进行的重要事由。在这些不能正常运输的重要事由当中，有的是承运人的过错造成的，有的则不是承运人的过错造成的，而是由于不可抗力、意外事件或者第三人的原因造成的，不管承运人对此是否有过错，承运人都应当及时向旅客告知这些不能正常运输的重要事由。本条之所以对承运人要如此要求，一是为了使旅客自己及时采取措施以避免不能正常运输给自己造成损失，例如在不能按时到达目的地的情况下，旅客一旦知道了迟延运输的原因后，如果认为迟延到达可能对自己造成重大损失的，他就可以变更客票改其他班次到达目的地；二是可以让旅客知道不能正常运输的原因，以避免造成混乱和无端的猜疑。

承运人除了应当向旅客及时告知有关不能正常运输的重要事由外，根据本条的要求还应当向旅客及时告知安全运输应当注意的事项。正如前所述运输活动是一项比较危险的活动，保证运输的安全是承运人最大的义务。旅客作为一个个体，对于运输当中的安全乘运知识可能了解不多，为了让旅客安全乘坐，安全到达目的地，作为具有这方面专业知识的承运人就应当向旅客及时告知安全运输应当注意的事项。如果由于承运人的过

错没有告知旅客安全运输应当注意的事项，造成旅客的人身或者财产损害的，承运人应当负赔偿责任。

第二百九十九条 承运人应当按照客票载明的时间和班次运输旅客。承运人迟延运输的，应当根据旅客的要求安排改乘其他班次或者退票。

「释义」本条是关于承运人迟延运输的规定。

客票是承运人与旅客之间订立运输合同的凭证，同时客票上也对合同的很多内容作了记载，如运输时间、运输的班次等，旅客购买了客票后，旅客运输合同也就成立。承运人按照客票记载的时间和班次对旅客进行运输是其义务，否则就是对运输合同的违反。

本条规定，承运人迟延运输的，应当根据旅客的要求安排改乘其他班次或者退票。这里的迟延运输包括由于承运人的责任造成的，也包括其他原因造成的运输迟延。不可抗力虽然不是承运人造成的，但考虑到旅客在突然降临的自然灾害面前被迫停止乘运，虽然不是承运人造成的，承运人也不能把旅客放在旅途中撒手不管。在承运人迟延运输的情况下，如何处理的选择权在旅客手中。根据本条的规定，旅客可以要求退票。如果旅客还要求继续乘坐运输工具的，承运人应当根据旅客的要求安排旅客改乘其他班次以到达目的地。

第三百条 承运人擅自变更运输工具而降低服务标准的，应当根据旅客的要求退票或者减收票款；提高服务标准的，不应当加收票款。

「释义」本条是对承运人擅自变更运输工具的规定。

在旅客运输中，承运人应当按照旅客运输合同约定的运输工具进行运输。但是有的承运人在运输过程中却擅自变更了运输工具，承运人这种擅自变更运输工具的行为，没有经过旅客的同意，违背了旅客的意志，是对运输合同的违反，有时会对旅客的利益造成损害。承运人擅自变更运输工具降低服务标准的行为实质上是对旅客要求按合同的约定获得相应服务权利的伤害，所以在这种情况下，应当尊重旅客的选择权，旅客要求退

票的，承运人应当退还旅客的全部票款；旅客要求减收票款的，承运人应当按照旅客的要求减收票款。但是在有的情况下，承运人擅自变更了运输工具后，反倒提高了对旅客的服务标准，例如在汽车运输中，承运人在合同中承诺用一般的公共汽车进行运输，但在实际运输中，却用豪华客车进行了运输，这无疑提高了对旅客的服务标准。在这种情况下，承运人是否可以加收票款？虽然承运人变更运输工具的行为提高了旅客的服务标准，但是承运人是擅自变更运输工具的行为，没有经过旅客的同意，所以即使提高了服务标准，承运人也不应当加收旅客的票款。

第三百零一条 承运人在运输过程中，应当尽力救助患有急病、分娩、遇险的旅客。

「释义」本条是对承运人对旅客应当尽救助义务的规定。

承运人应当将旅客安全运输到约定地点。安全运输不但包含了承运人本身要采取措施保证旅客的安全，在运输过程中，对于患有急病、分娩、遇险的旅客，承运人还应当尽力救助。虽然旅客的这些情况大多不是由承运人的原因造成的，但是作为承运人，如果其有能力对旅客的急病、分娩等情况采取救助，而对旅客的安危采取不闻不问的态度，这是有悖于一般的善良道德风俗的，也是与合同的基本原则——诚实信用原则是相违背的。所以本条规定，承运人在运输过程中，应当对患有急病、分娩、遇险的旅客尽力采取措施救助。这是承运人在运输过程所应承担的道德义务，也是法律规定的法定义务。如果未尽此义务，要承担责任。

第三百零二条 承运人应当对运输过程中旅客的伤亡承担赔偿责任，但伤亡是旅客自身健康原因造成的或者承运人证明伤亡是旅客故意、重大过失造成的除外。

前款规定适用于按照规定免票、持优待票或者经承运人许可搭乘的无票旅客。

「释义」本条是对旅客运输中承运人对旅客人身伤亡应负责任的规定。

本条规定，承运人应当对运输过程中旅客的伤亡承担赔偿责任。在旅客运输活动中，应当实行无过错责任制度，即承运人即使在没有过错的情况下，也应当承担损害赔偿责

任。这是基于以下几点原因：

1. 在整个旅客运输活动中，旅客所受到的大多数损害，一般都与承运人的运输行为有关，或者由承运人的作为或不作为造成，或者由承运人未尽管理职责而间接造成。在有些情况下，并不是承运人违约或者侵权造成旅客伤害，如旅客乘火车旅行途中被车外人掷石头击伤。此时承运人仍应当承担赔偿责任，这是法律保护旅客人身安全利益，而赋予承运人的一项责任或义务。

2. 在旅客运输中，应当强调对旅客人身生命的特别保护，而对承运人实行无过错责任制度，可以有效地保护旅客的人身安全，促使承运人采取各种措施以保护旅客的安全。

3. 在现代运输业中，运输活动的公用性和独占特点以及国家的全面干预，要求承运人实行无过错责任制度。同时由于运输保险业的发展，运输风险大为分散，这就为承运人实行无过错责任制度奠定的基础。

4. 各国运输法对承运人责任制度的规定各不相同，但在现代经济条件下，无过错责任制度已成为旅客运输合同中的基本取向。究其原因，仍在于前面所述的国家对旅客运输行为的严格管理，承运人的独占性和公用性以及由此产生的国家对旅客的严加保护。

法律在对旅客实行严格保护的同时，也应当充分保护承运人的利益。本条规定了在两种情况下，承运人可以免除责任：

1. 旅客的故意或者重大过失。如旅客自己寻短见从火车上跳车自杀的，承运人就不承担赔偿责任。但是这里需要注意的是只有旅客有重大过失的情况下，承运人才可以免责。如果旅客对伤亡的造成只有一般过失，承运人仍应当负赔偿责任。但需要注意的是免责事由应当由承运人举证。

2. 旅客自身健康原因造成的伤亡。如旅客在运输途中突发重病而死亡的。

本条第二款还规定，对于按照规定免票、持优待票或者经承运人许可搭乘的无票旅客也应当适用于本条第一款的规定。

第三百零三条 在运输过程中旅客自带物品毁损、灭失，承运人有过错的，应当承担
损害赔偿责任。

旅客托运的行李毁损、灭失的，适用货物运输的有关规定。

「释义」本条是对承运人对旅客自带物品毁损、灭失应负赔偿责任的规定。

在旅客运输中，旅客一般都随身携带了一些物品，对于这些物品，承运人也应当尽足够的责任和义务保证物品的安全，如果由于承运人原因造成了旅客的自带物品毁损灭失的，承运人应当负赔偿责任。本条中对承运人实行的是过错责任原则，也就是说，在发生旅客自带物品毁损、灭失的情况下，承运人对自带物品的毁损、灭失有过错的，才承担责任。旅客自己随身携带行李，所以其也应当尽足够的注意保护这些物品。

本条第二款还规定，旅客托运的行李毁损、灭失的，适用货物运输的有关规定。这是因为托运的行李不是旅客随身携带的，其从实质上讲，是货物运输合同，所以应当适用货物运输的有关规定。即适用本章第三节货物运输合同的有关规定。

第三节 货运合同第三百零四条 托运人办理货物运输，应当向承运人准确表明收货
人的名称或者姓名或者凭指示的收货人，货物的名称、性质、重量、数量，收货地点等
有关货物运输的必要情况。

因托运人申报不实或者遗漏重要情况，造成承运人损失的，托运人应当承担损害赔
偿责任。

「释义」本条是对托运人如实申报情况义务的规定。

在承运人托运货物之前，往往需要托运人在办理货物运输之时向承运人准确地表明一些运输当中必要的情况，以便于承运人准确、安全地进行运输。

根据本条第一款的规定，托运人办理货物运输，一般应当向承运人准确表明以下内
容：

1. 收货人的名称或者姓名或者凭指示的收货人。这在货物运输合同中是很重要的，因为在运输合同中签订合同的一方托运人很多时候不是货物的接受方，接收方往往是与承运人并不相识的第三方，为了便于承运人及时交货，就需要托运人在运输开始之前向承运人在运单上或者以其他方式表明收货人的名称或者姓名。本条还规定，托运人在有的情况下，还应当向承运人表明“凭指示的收货人”的意思。这主要是针对在海上货物运输的情况下，托运人在交付货物进行运输时，还没有确定货物给谁时，就在提单上写明“凭指示交付”的字样，也就是承运人凭托运人的指示交付或者提单持有人的指示交付货物。

2. 收货地点。这对承运人的正确运输也是非常重要的，如果承运人不知道收货人的收货地点，也就无法在某个确定的地点进行交付货物，也就无法完成运输任务。3. 货物的名称、性质、重量、数量等内容。这里货物的性质是指货物的属性。除了上面列举的各种情况外，托运人还应当向承运人准确提供货物运输必要的其他情况，如货物的表面情况、包装情况等。

托运人申报不实或者遗漏重要的情况（这里的“申报不实”是指托运人所提供的情況与实际情况不符合；这里的“遗漏重要情况”是指托运人应当向承运人提供一些有关运输的重要情况，却没有提供），往往会造成两种结果。第一种结果是因为托运人的申报不实或者遗漏重要情况给承运人造成损失，例如托运人把五吨重的货物误报为三吨，承运人的起重机负荷仅为三吨，造成机毁货损，损及承运人船舶。对于这种情况，应当如何处理？本条第二款规定，因托运人申报不实或者遗漏重要情况，造成承运人损失的，托运人应当承担损害赔偿责任。第二种结果是因为托运人申报不实或者遗漏重要情况，致使承运人按照托运人申报的情况进行运输，结果给托运人造成损失。对于这种情况，应当如何处理？向承运人准确、全面地表明运输必要的情况是托运人的义务，如果因为托运人不履行这项义务或者履行这项义务不符合合同的约定给自己造成损失的，证明托

运人对损失的产生是有过错的，所以理应由托运人自己承担损失，承运人可以不负任何责任。

第三百零五条 货物运输需要办理审批、检验等手续的，托运人应当将办理完有关手续的文件提交承运人。

「释义」本条是对托运人托运货物必须办理某些手续的规定。

货物的运输往往会涉及各种手续，如国际货物运输合同，就必须向海关办理出口货物的报关，同时还必须为出口的货物办妥检疫、检验等手续；有些货物的运输还必须经过有关政府主管部门审批和同意。货物运输中所涉及到的各种手续是运输所必须的，如果没有这些手续，承运人不能进行正常运输。所以在运输前，承运人一般都要求托运人办理这些手续，并且应当将办理完这些手续的文件提交给承运人，以便于承运人运输。

本条对托运人应当办理的手续列举了审批、检验两种，但是托运人在货物运输前应当办理的手续不限于这两种，一般还包括检疫、港口准入等，在危险品的运输时，还包括危险品运输的许可手续。托运人一般应当在承运人进行货物运输前向承运人及时提供这些手续，如果不及时向承运人提供这些手续，就有可能造成运输的迟延，或者对承运人造成损失。对于托运人没有向承运人提供这些手续或者提供的手续不完备或者没有及时提供这些手续，给承运人造成损失的，托运人应当赔偿损失。

第三百零六条 托运人应当按照约定的方式包装货物。对包装方式没有约定或者约定不明确的，适用本法第一百五十六条的规定。

托运人违反前款规定的，承运人可以拒绝运输。

「释义」本条是对托运人应当对货物履行包装义务的规定。

在货物运输中，对货物进行包装是很重要的。提出货物包装要求的一般是承运人或者主管运输的部门，运输合同的当事人一般在运输合同对包装的方式或者具体也会作出约定。

对于托运人应当依据什么标准对货物进行包装，本条规定得比较详细。运输合同的当事人对货物的包装标准可以进行约定，但是当事人对包装的约定不得违反国家对包装标准的强制性规定，在当事人对包装约定的标准不违反国家规定的强制性标准的情况下，托运人应当按照约定的包装标准对货物进行包装。但有时托运人与承运人对包装的方式并没有进行约定或者虽有约定但约定不清，在这种情况下，本条第一款规定，适用本法第一百五十六条的规定。本法第一百五十六条规定，出卖人应当按照约定的包装方式交付标的物。对包装方式没有约定或者约定不明确，依照本法第六十一条的规定仍不能确定的，应当按照通用的方式包装，没有通用方式的，应当采取足以保护标的物的包装方式。

按照本条第二款的规定，如果按照规定货物需要包装，而托运人违反本条第一款的规定没有进行包装的或者包装不符合约定或者运输安全需要的，承运人可以拒绝运输，对于因此给托运人造成的损失，承运人不负赔偿责任；对于因此给承运人造成损失的，托运人应当向承运人赔偿损失。

第三百零七条 托运人托运易燃、易爆、有毒、有腐蚀性、有放射性等危险物品的，应当按照国家有关危险物品运输的规定对危险物品妥善包装，作出危险物标志和标签，并将有关危险物品的名称、性质和防范措施的书面材料提交承运人。

托运人违反前款规定的，承运人可以拒绝运输，也可以采取相应措施以避免损失的发生，因此产生的费用由托运人承担。

「释义」本条是对运输危险货物的规定。

在货物运输中，托运人往往会托运一些易燃、易爆、有毒、有腐蚀性的、有放射性等危险物品。在运输这些危险物品时往往就会涉及安全问题，如果在运输过程中对这些危险物品不进行妥善处理，就有可能对货物、运输工具等财产或者人身安全造成极大的威胁，所以对危险物品的安全运输作出强制性规定就显得极为重要。本条正是在借鉴各

专门运输法规定的基础上对危险货物的运输作出的规定，在本条第一款的规定中，对托运人规定了三项义务：

1. 对危险物品进行妥善包装。这里的妥善包装应当按照有关危险物品运输的规定进行，这些规定在国务院的行政法规或者运输主管部门的规章中基本上都有规定，例如国务院制定的《公路货物运输合同实施细则》、《铁路货物运输合同实施细则》、《水路货物运输合同实施细则》等。海上危险货物运输的包装则应符合联合国国际海事组织所颁布的危险品运输规则的有关规定。

2. 托运人应当在危险物品上作出标志和标签。例如在易爆的物品上标上“危险物品，请注意”的标签；在易燃的物品上贴上“火”的标志。在危险物品上作出标志和标签的目的是为了便于人们识别、提请人们注意，也是为了承运人进行安全运输。

3. 托运人还应当将有关危险物品的名称、性质和防范措施的书面材料提交承运人。要求托运人提供这些材料的目的是为承运人采取措施进行安全运输，同时也是为了让承运人了解危险物品后，决定是否进行运输。托运人不得将危险物品报成非危险物品的名称，否则就要承担责任。

本条第二款规定，如果托运人没有对危险物品妥善进行包装或者没有对危险物作出标志和标签或者没有将有关危险物品的名称、性质和防范措施的书面材料及时提交承运人的，承运人可以拒绝进行运输；如果是在运输过程中发现了托运人托运的是危险物品的，承运人也可以采取各种措施避免损失的发生，这些措施包括承运人可以在任何地点、任何时间根据情况将货物卸下、销毁或者使之不能为害。如果因为承运人采取的措施对托运人造成损失的，承运人可以不负赔偿责任。但如果因此而给承运人造成损失的，托运人应当向承运人负赔偿责任，同时承运人因为采取措施而产生的各种费用也应当由托运人承担。这里需要强调的是，即使托运人没有违反本条第一款规定的义务，承运人也知道危险物品的性质并且同意运输的，但在运输过程中该危险货物对于运输工具、人员

的安全和其他货物造成危险时，承运人仍可以采取各种相应的措施以避免损失的发生。

在这种情况下即使给托运人造成损失的，承运人也可以不承担损害赔偿责任。

第三百零八条 在承运人将货物交付收货人之前，托运人可以要求承运人中止运输、返还货物、变更到达地或者将货物交给其他收货人，但应当赔偿承运人因此受到的损失。

「释义」本条是对托运人变更或者解除运输合同权利的规定。

所谓托运人的变更或者解除权，就是货物运输合同成立后，托运人有权变更或者解除合同，这种变更或者解除可以不经承运人同意，承运人也无权过问相对方变更和解除合同的原因，只要托运人提出变更或者解除合同，均应予以变更或者解除。本条规定，在承运人将货物交付收货人之前，托运人可以请求承运人中止运输、返还货物、变更到达地或者将货物交给其他收货人。但是如果因为单方变更或者解除合同给承运人造成损失的，托运人或者提货凭证持有人应当赔偿损失，并且还要承担因变更或者解除合同而产生的各种费用。

对于理解本条还需要注意以下几点：1. 如果托运人或者提单持有人的指示不能执行的，承运人应当立即通知托运人或者提单持有人。2. 托运人或者提单持有人的这种单方变更或者解除权只能在货物交付收货人之前行使，如果货物已经交付给收货人，则托运人或者提单持有人的这种变更或者解除权即告终止。但是收货人拒绝接受货物的，或者承运人无法同收货人联系的，托运人或者提单持有人可以恢复行使这种权利。3. 本条的单方变更或者解除权只能由托运人或者提单持有人享有，承运人在运输合同成立后，不得单方变更或者解除合同，除非对方严重违约或者发生不可抗力。

第三百零九条 货物运输到达后，承运人知道收货人的，应当及时通知收货人，收货人应当及时提货。收货人逾期提货的，应当向承运人支付保管费等费用。

「释义」本条是对提货的规定。

承运人将货物安全运到目的地后，还应当按照约定将货物交付于收货人，这是承运

人的一项主要义务。承运人将货物安全运到目的地后，如果知道收货人的，应当及时通知收货人，以便于收货人及时提货。但是在有的情况下，货物到达目的地后，承运人并不知道收货人是谁，而托运人又没有及时告知承运人，在此时，承运人就没有及时通知收货人的义务。在货物到达目的地后，如果承运人不知道收货人是谁时，承运人应当通知托运人在合理期限内就运输的货物的处分作出指示。

一旦收货人接到承运人的通知，应当及时提货。这是收货人的主要义务。如果收货人在收到承运人的提货通知后的规定时间内或者没有规定时间而在合理时间内没有提取货物，而逾期提货的，应当向承运人支付逾期的保管费用，如果因为逾期提货给承运人造成损失的，收货人应当承担损失。如果在逾期期间，货物因发生不可抗力而毁损灭失的，承运人不负赔偿责任。收货人提货时，应当将提单或者其他提货凭证交还给承运人，承运人一般也只有收货人出示了提货凭证后，才能向收货人交付货物。如果按照运输合同的规定或者提货凭证的规定，应当由收货人交付全部或者部分运费的，收货人还应当向承运人履行交付运费的义务后，才有权利提取货物。

第三百一十条 收货人提货时应当按照约定的期限检验货物。对检验货物的期限没有约定或者约定不明确，依照本法第六十一条的规定仍不能确定的，应当在合理期限内检验货物。收货人在约定的期限或者合理期限内对货物的数量、毁损等未提出异议的，视为承运人已经按照运输单证的记载交付的初步证据。

「释义」本条是对收货人检验货物的规定。

在货物运输合同中，承运人交付货物，收货人提货时，一个重要的问题就是收货人对货物的检验。

对于收货人的检验时间，如果运输合同对检验时间有约定的，根据本条的规定，收货人应当在约定的期限内对货物进行检验。如果对检验货物的时间没有约定或者约定不明确的，根据本条的规定，收货人应当在合理的期限内检验货物。这里的“合理的期限”

是一个弹性的规定，应当视实际情况确定具体的时间。对于货物的数量、较易发现的货物的毁损，收货人就应当在较短的时间内进行检验。例如如果货物是易腐烂变质的东西，则收货人就应当在极短的时间内对货物进行检验。如果货物的毁损不是立即就能发现的，则收货人对货物进行检验的时间就会长一些。

对于收货人未在约定的期间内或者未在合理的期间内对货物的数量、毁损等未提出异议的，只能视为承运人已经按照运输单证的记载交付的初步证据。本条中强调的初步证据，意味着收货人即使未在约定或者合理的期间内提出异议，但以后他仍可以提出据此进行异议和索赔的相反的证据，一旦有证据证明货物的毁损、灭失是发生在运输期间的，承运人仍应当赔偿。

第三百一十一条 承运人对运输过程中货物的毁损、灭失承担赔偿责任，但承运人证明货物的毁损、灭失是因不可抗力、货物本身的自然性质或者合理损耗以及托运人、收货人的过错造成的，不承担赔偿责任。

「释义」本条是对承运人对于货损责任的规定。

在货物运输中，承运人应当将货物安全运输到目的地。承运人应当对自接受货物时起至交付货物时止所发生的货物的毁损、灭失承担赔偿责任。这里的“毁损”是指搬运的货物因损坏而价值减少；“灭失”是指承运人无法将货物交付给收货人，既包括货物物质上的灭失，也包括占有的更新丧失及法律上不能回复占有的各种情形。运输行为是风险作业，同时在运输过程中损害的发生原因也是极其复杂的，法律在强调对托运人或者收货人利益保护的同时，也必须对承运人的利益作适当的保护，以体现公平的原则。法律对承运人的保护就体现在免责事由上。 本条规定了承运人可以免除赔偿责任的三种情况：

1. 不可抗力。根据本法第一百一十七条的规定，不可抗力是指当事人不能预见、不能避免并且不能克服的客观情况，包括地震、台风、洪水等自然灾害，也包括战争等社

会现象。第一百一十七条规定不可抗力是法定免责事由。

2. 货物本身的自然性质或者合理损耗。货物本身的自然性质，主要是指货物的物理属性和化学属性，例如运输的货物是气体，而气体的自然属性就是易挥发。如果由于挥发造成的损失，承运人就不承担损失。货物的合理损耗，主要是指一些货物在长时间的运输过程中，必然会有一部分损失，对于这一部分损失，承运人也不负赔偿责任。

3. 托运人、收货人的过错。这主要是指由于托运人或者收货人自身的原因造成的货物损失。根据本章的规定，主要是指以下几种情况：（1）由于托运人对货物包装的缺陷，而承运人在验收货物时又无从发现；（2）托运人自己装上运输工具的货物，加固材料不符合规定的条件或者违反装载规定，交付货物时，承运人无法从外部发现的；（3）押运人应当采取而未采取保证货物安全措施的；（4）收货人负责卸货造成的损失；（5）托运人应当如实申报，而没有如实申报造成损失，导致承运人没有采取相应的保护措施造成的等等。

承运人要免除赔偿责任的，其应当负举证责任。如果承运人自己不能证明有不可抗力、货物本身的自然性质或者合理损耗以及托运人、收货人的过错的情形存在，其就要承担损害赔偿责任。

第三百一十二条 货物的毁损、灭失的赔偿额，当事人有约定的，按照其约定；没有约定或者约定不明确，依照本法第六十一条的规定仍不能确定的，按照交付或者应当交付时货物到达地的市场价格计算。法律、行政法规对赔偿额的计算方法和赔偿限额另有规定的，依照其规定。

「释义」本条是对如何确定货物赔偿额的规定。

在货物发生毁损、灭失的情况下，应当如何确定货物的赔偿额？本条对如何确定损害赔偿额规定了四个原则：

1. 当事人对货物毁损、灭失的赔偿额有约定的，就应当按约定数额进行赔偿。当事人在合同中可能规定了一个总的赔偿数额，也有可能规定了一个赔偿额的计算方法。但在有的情况下，当事人办理了保价运输，这也实际上是对赔偿额的一种约定。但是要注意在保价运输的情况下，货物受损的赔偿。所谓保价运输就是承运人处理托运人、收货人提出赔偿要求的一种方式，即托运人在办理托运货物的手续时或者与承运人签订合同时，向承运人要求进行保价运输，声明货物的价格，并支付保价费。这实际上是当事人之间对货物损害赔偿额的一种约定。一般情况下，保价额相当于货物的价值。托运人办理保价运输的，承运人应当按照实际损失进行赔偿，但最高不得超过保价额。实际损失低于保价额的，按照实际损失进行赔偿。

2. 当事人对赔偿额没有约定或者约定不明确的，则承运人赔偿的数额应当依照本法第六十一条的规定进行确定。本法第六十一条规定，合同生效后，当事人就质量、价款或者报酬、履行地点等内容没有约定或者约定不明确的，可以协议补充；不能达成补充协议的，按照合同有关条款或者交易习惯确定。

3. 如果依照本法第六十一条的规定仍不能确定的，则按照交付或者应当交付时货物到达地的市场价格计算。本条之所以要规定此时以交付时或者应当交付时货物到达地的市场价格来计算货物的赔偿额，目的在于使托运人或者收货人获得假如货物安全及时到达并按合同交付时所获得的利益，有利于保护托运人或者收货人的利益。这里的“交付时”是指货物按时到达了目的地，但是货物有毁损的情况下，计算市场价格的起算时间：“应当交付时”是指货物没有按时到达，而货物有毁损的或者货物根本就灭失了，不存在了的情况下，市场价格的起算时间。

4. 法律、行政法规对赔偿额的计算方法和赔偿限额另有规定的，应当依照其规定进行赔偿。我国各专门法对承运人的赔偿责任范围基本上都作了规定，例如《中华人民共和国铁路法》第十七条第一款第二项规定，未按保价运输承运的，按照实际损失赔偿，

但最高不超过国务院铁路主管部门规定的赔偿限额。《中华人民共和国民用航空法》第一百二十条规定，国内航空运输承运人的赔偿责任限额由国务院民用航空主管部门制定，报国务院批准后颁布执行。第一百二十九条第二款规定，对托运行李或者货物的赔偿责任限额，每公斤为 17 计算单位。《中华人民共和国海商法》第五十六条规定，承运人对货物的灭失或者损坏的赔偿限额，按照货物件数或者其他货运单位计算，每件或者每个其他货运单位为 666.67 计算单位，或者按照货物毛重计算，每公斤为 2 计算单位，以二者中赔偿限额较高的为准。对于法律、行政法规的这些规定，应当在计算承运人的赔偿额时予以遵守。

对于本条需要注意的是，如果托运人在托运货物时自愿办理了货物运输保险的，在发生货物的毁损、灭失等保险事故时，得根据保险合同向保险人索赔。但保险人给付保险赔偿金后取得对承运人的赔偿金的代位求偿权。

第三百一十三条 两个以上承运人以同一运输方式联运的，与托运人订立合同的承运人应当对全程运输承担责任。损失发生在某一运输区段的，与托运人订立合同的承运人和该区段的承运人承担连带责任。

「释义」本条是对相继运输的规定。

所谓相继运输，就是多个承运人以同一种运输方式共同完成货物运输的一种运输方式。在相继运输中，托运人只与数个承运人当中的某一个承运人签订运输合同，在实践中，主要是与第一承运人签订运输合同。相继运输中，一方面，同一运输方式的运输路线分为不同的运输区段，而完成这一运输过程必须经过若干运输区段、由不同运输区段的承运人完成；另一方面，运输关系要求特定的货物运输从起点到终点具有连续性、不能中断、不可分割的特性。在运输活动中，普遍存在的转车、转机、转船就是典型的相继运输，其主要特征就是“一票到底”，利用人只要与第一承运人签订运输合同，就可以享受全程所有区段的运输。

相继运输所发生的特殊的运输合同关系，我国的《中华人民共和国海商法》和《中华人民共和国民用航空法》都作了详细规定。我国的《中华人民共和国民用航空法》规定了“连续运输”，根据《中华人民共和国民用航空法》第一百三十六条的规定，由几个航空运输承运人办理的运输，这些承运人共同作为运输合同的一方，除合同明确规定由缔约承运人须对全程运输负责外，各承运人只对自己履行的部分运输负责。

相继运输中，承运人的责任制度是立法其中的一个难点，也是一个重点。有的认为，应当规定在相继运输中，各承运人应当承担连带责任。有的认为，应当规定应当由签订运输合同的第一承运人对运输的全程负责。我们认为，在签订合同时，除非承运人明确与托运人约定，各承运人是一个合伙关系，否则托运人无从知道各承运人之间的关系，一旦发生责任，托运人一般也只找与之签订运输合同的承运人，由签订运输合同的承运人承担责任，有运输合同作为依据，可以便于索赔。从这个角度来讲，规定由与托运人签订合同的承运人应当对全程运输承担责任是比较合理的。签订合同的承运人对托运人承担责任后，其可以向其他承运人追偿。同时本条还规定，如果损失发生的区段是明确的，则与托运人订立合同的承运人和该区段的承运人承担连带责任。

第三百一十四条 货物在运输过程中因不可抗力灭失，未收取运费的，承运人不得要求支付运费；已收取运费的，托运人可以要求返还。

「释义」本条是对货物在运输过程中因不可抗力而灭失时，运费如何处理的规定。

在运输活动中，常常出现这样一种情况，即托运的货物在运输过程中因不可抗力灭失了，货物的这种灭失不是因为承运人的原因而造成的，也不是因为托运人、收货人的过错造成的。在这种情况下，对于货物灭失的风险根据本章第三百一十二条的规定，承运人不承担货物的损害赔偿责任，但是对于运费的支付风险应当如何处理呢？《中华人民共和国海商法》第九十条规定，船舶在装货港开航前，因不可抗力或者其他不能归责于承运人和托运人的原因致使合同不能履行的，双方均可以解除合同，并互相不负赔偿

责任。除合同另有约定外，运费已经支付的，承运人应当将运费退还给托运人；货物已经装船的，托运人应当承担装卸费用。本条的规定是在参考《中华人民共和国海商法》的规定和借鉴我国台湾地区“民法典”规定的基础上作出的，即货物在运输过程中因不可抗力灭失，未收取运费的，承运人不得请求支付运费。但是对于已经收取的运费，托运人是否可以请求返还？有的认为，已经收取运费的，由于承运人已经运输了一段时间，所以承运人可以不返还运费。有的认为，承运人未收取运费的，不但收取，对于已经收取的运费也应当予以返还。我们认为，托运人已经因货物的灭失而遭受了极大的损失，如果其还要负担运费，就意味着要承担双重损失，从公平和诚实信用的角度来讲，法律应当允许托运人请求承运人返还已支付的运费，使风险得以合理分担。所以本条规定，已收取的运费，托运人可以请求返还。

第三百一十五条 托运人或者收货人不支付运费、保管费以及其他运输费用的，承运人对相应的运输货物享有留置权，但当事人另有约定的除外。

「释义」本条是对承运人留置权的规定。

收取运费、保管费以及其他运输费用（例如承运人为托运人或者收货人垫付的报关费等）是承运人的主要权利。但是在托运人或者收货人不交付运费、保管费以及其他运输费用的，承运人可以采取什么措施保护自己的权利呢？对此本条明确规定，托运人或者收货人不支付运费、保管费以及其他运输费用的，承运人对相应的运输货物享有留置权。

承运人在行使留置权时，应当注意下列事项：

1. 除法律另有规定外，承运人可以自行留置货物，不必通过法定程序留置货物。
2. 本条所指的“相应的货物”留置货物包括两层含义：a. 对于可分的货物，承运人留置的货物应当合理和适当，其价值应包括未支付的运费、保管费及其他运输费用加上可能因诉讼产生的费用，而不能留置过多的货物。当然如果承运人根本就没有获得

任何费用，他也可以对全部货物行使留置权。b. 对于不可分的货物，承运人可以对全部货物进行留置，即使承运人已取得了大部分运费、保管费以及其他运输费用。

3. 本条还规定“但当事人另有约定的除外”，此句包含了两层意思：第一是指当事人如果在合同中约定即使在运费、保管费以及其他运输费用没有付清的情况下，承运人也不能留置货物的，承运人就不能留置货物。第二是指如果托运人或者收货人提供了适当的担保，则承运人也不能留置货物。

第三百一十六条 收货人不明或者收货人无正当理由拒绝受领货物的，依照本法第一百零一条的规定，承运人可以提存货物。

「释义」本条是对收货人不明或者收货人拒绝受领货物的情况下，如何处理的规定。

在实际运输业务中，常因贸易合同纠纷或者其他原因，造成承运人将货物运输到目的地后，无法向收货人交货的情况，在这时应当如何处理？本条规定，收货人不明或者收货人拒绝受领货物的，依照本法第一百零一条的规定，承运人可以提存货物。本条中的“收货人不明”既包括收货人下落不明，还包括在货物运输终止时，托运人并没有向承运人指明收货人是谁，而承运人向托运人通知请求其作出指示，而托运人逾期没有作出指示的情况，例如在海上货物运输中，托运人有时在提单上注明“凭指示交付”的字样，而没有具体写明收货人是谁。

对于本条应当注意以下几点：

1. 如果运输的货物不适于提存或者提存费用过高的，承运人应当可以依法拍卖或者变卖货物，然后提存所得的价款。例如货物是易于腐烂的食品，则承运人就不能直提存该食品。

2. 在货物被提存后，承运人应当及时通知托运人，在收货人明确的情况下，应当及时通知收货人。

3. 如果货物在提存后毁损、灭失的，则承运人不承担该货物毁损、灭失的风险。

4. 如果承运人应得的运费、保管费以及其他运输费用加上提存的费用没有付清的，承运人可以依照规定留置该货物，以该货物拍卖或者折价后，从中扣除运费和其他各种费用后，再提存剩余的价款或者没有被留置的相应货物。

第四节 第三百一十七条 多式联运经营人负责履行或者组织履行多式联运合同，对全程运输享有承运人的权利，承担承运人的义务。

「释义」本条是对多式联运经营人应当负责履行或者组织履行合同的规定。

本法所称的多式联运合同，是指多式联运经营人以两种以上的不同运输方式，负责将货物从接收地运至目的地交付收货人，并收取全程运费的合同。可见以两种以上的不同运输方式进行运输是多式联运合同区别于传统运输合同的最大特征。

在多式联运合同中，多式联运经营人是处于一个比较特殊的位置。本条所指的多式联运经营人，是指本人或者委托他人以本人名义与托运人订立多式联运合同的人。他是事主，而不是托运人的代理人或者代表人，也不是参加多式联运的各承运人的代理人或者代表人。从本条的规定可知，多式联运经营人要根据多式联运合同履行运输义务或者组织承运人履行运输义务。多式联运经营人可分为两种类型：第一种就是多式联运经营人自己拥有运输工具，并且直接参加了运输合同的履行。第二种就是多式联运经营人自己不拥有运输工具或者不经营运输工具，也不直接从事运输活动，而是在签订多式联运合同后，通过双边合同各运输方式承运人又单独签订各区段运输合同，组织其他承运人进行运输。但是不管多式联运经营人是属于哪一种情形，根据本条的规定，多式联运经营人都要对与之签订合同的托运人或者收货人承担全程运输的义务，同时根据本章的规定，多式联运经营人要承担全程运输所发生的责任和风险。当然他也享有作为全程运输承运人的权利，例如有向托运人或者收货人要求运输费用的权利等。

第三百一十八条 多式联运经营人可以与参加多式联运的各区段承运人就多式联运合同的各区段运输约定相互之间的责任，但该约定不影响多式联运经营人对全程运输承

担的义务。

「释义」本条是对多式联运合同中责任制度的规定。

多式联运应当规定什么样的责任制度？有的认为在多式联运中，应当实行分散责任制度，也就是说多式联运经营人无须对全程运输负责，有关责任由发生责任的区段上的实际承运人负责并适用该区段的相应法律。另一意见认为，多式联运运输中应当实行统一责任制度，即多式联运经营人对全程运输负责，多式联运经营人与实际承运人之间可另以合同约定相互之间的责任。分散责任制度不利于保护托运人或者收货人的利益，不利于托运人或者收货人索赔。同时托运人只与多式联运经营人签订合同，其一般不知道也不须知道货物的运输会由其他承运人来进行，从承担责任的依据上讲，在多式联运运输中实行统一责任制度更合理。并且《中华人民共和国海商法》第一百零二条规定，多式联运经营人与参加多式联运的各区段承运人，可以就多式联运合同的各区段运输，另以合同约定相互之间的责任。但是，此项合同不得影响多式联运经营人对全程运输所承担的责任。《联合国多式联运公约》第14条规定，本公约规定的多式联运经营人对于货物的责任期间，自接管货物之时起到交付货物时为止。所以本条规定，多式联运经营人可以与参加多式联运的各区段承运人就多式联运合同的各区段运输约定相互之间的责任，但该约定不影响多式联运经营人对全程运输承担的义务。也就是说，多式联运经营人对全程运输中所发生的责任对托运人或者收货人负全责，但是多式联运经营人可以与参加多式联运的各区段运输约定相互之间的责任，例如在一个海陆空的多式联运合同中，多式联运经营人与海上运输区段的承运人、陆路运输区段的承运人、航空运输区段的承运人分别对每一段的运输责任约定，在多式联运经营人对托运人或者收货人负全程的运输责任后，可以依据其与每一区段的运输承运人签订的合同，向其他承运人追偿。

第三百一十九条 多式联运经营人收到托运人交付的货物时，应当签发多式联运单据。按照托运人的要求，多式联运单据可以是可转让单据，也可以是不可转让单据。

「释义」本条是对多式联运单据的规定。

在多式联运中，当多式联运经营人收到托运人交付的货物时，应当向托运人签发多式联运单据。所谓多式联运单据就是证明多式联运合同存在及多式联运经营人接管货物并按合同条款提交货物的证据。多式联运单据应当由多式联运经营人或者经他授权的人签字，这种签字可以是手签、盖章，符号或者用任何其他机械或者电子仪器打出。

多式联运单据一般包括以下 15 项内容：1. 货物品类、标志、危险特征的声明、包数或者件数、重量；2. 货物的外表状况；3. 多式联运经营人的名称与主要营业地；4. 托运人名称；5. 收货人的名称；6. 多式联运经营人接管货物的时间、地点；7. 交货地点；8. 交货日期或者期间；9. 多式联运单据可转让或者不可转让的声明；10. 多式联运单据签发的时间、地点；11. 多式联运经营人或其授权人的签字；12. 每种运输方式的运费、用于支付的货币、运费由收货人支付的声明等；13. 航线、运输方式和转运地点；14. 关于多式联运遵守本公约的规定的声明；15. 双方商定的其他事项。但是以上一项或者多项内容的缺乏，不影响单据作为多式联运单据的性质。如果多式联运经营人知道或者有合理的根据怀疑多式联运单据所列的货物品类、标志、包数或者数量、重量等没有准确地表明实际接管货物的状况，或者无适当方法进行核对的，多式联运经营人应在多式联运单据上作出保留，注明不符合之处及怀疑根据或无适当核对方法。如果不加批注，则应视为已在多式联运单据上注明货物外表状况的良好。

根据本条的规定，多式联运单据依托运人的要求，可以是可转让的的单据，也可以是不可转让的单据。在实践中，只有单据的签发人（即多式联运经营人）承担全程责任时，多式联运单据才有可能作成为可转让的单据。此时，多式联运单据具有物权凭证的性质和作用。在作成可转让的多式联运单据时，应当列明按指示或者向持票人交付。如果是凭指示交付货物的单据，则该单据经背书才可转让；向持票人交付货物时，则该单据无须背书即可以转让。当签发一份以上可转让多式联运单据正本时，应当注明正本份

数，收货人只有提交可转让多式联运单据时才能提取货物，多式联运经营人按其中一份正本交货后，即履行了交货人的义务；如果签发副本，则应当注明“不可转让副本”字样。如果多式联运经营人按托运人的要求签发了不可转让多式联运单据，则应当指明记名的收货人，多式联运承运人将货物交给不可转让单据所指定的记名收货人才算履行了交货的义务。

第三百二十条 因托运人托运货物时的过错造成多式联运经营人损失的，即使托运人已经转让多式联运单据，托运人仍然应当承担损害赔偿责任。

「释义」本条是对托运人应当向承运人承担过错责任的规定。

在多式联运中，托运人一般应当承担以下三方面的责任：

1. 保证责任。即在多式联运经营人接管货物时，发货人应视为已经向多式联运经营人保证他在多式联运单据中所提供的货物品类、标志、件数、重量、数量及危险特性的陈述的准确无误，并应对违反这项保证造成的损失负赔偿责任。

2. 对凡是因托运人或者其受雇人或者代理人在受雇范围内行事时的过失或者大意而给多式联运经营人造成损失的，托运人应当向多式联运经营人赔偿。

3. 运送危险物品的特殊责任。托运人将危险品交多式联运经营人时，应当告知多式联运经营人危险物品的危险特性，必要时应告之应采取的预防措施。否则其要对多式联运经营人因运送这类货物所遭受的损失负赔偿责任。

在多式联运中，即使托运人已经转让多式联运单据的，但如果托运人因自己的过错给多式联运经营人造成损失的，托运人仍然应当承担损害赔偿责任。也就是说托运人赔偿多式联运经营人的损失不受多式联运单据是否转让的影响，只要因托运人的过错造成多式联运经营人，不管多式联运单据在谁手中，多式联运经营人都可向托运人要求赔偿，而不能向持票人或者收货人要求赔偿。

第三百二十一条 货物的毁损、灭失发生于多式联运的某一运输区段的，多式联运经

营人的赔偿责任和责任限额，适用调整该区段运输方式的有关法律规定。货物毁损、灭失发生的运输区段不能确定的，依照本章规定承担损害赔偿责任。

「释义」本条是对多式联运经营人承担赔偿责任所适用法律的规定。

在传统的单一运输方式中，对于承运人的赔偿问题基本上都有专门的运输法或者行政法规作了规定。但在多式联运中，由于其最大的特点就是用不同的运输方式进行运输，而我国的各专门运输法或者行政法规对不同的运输方式中的赔偿责任和赔偿限额的规定是不相同的，所以就存在一个问题，即一旦货物发生毁损、灭失的，多式联运经营人根据什么法律或者行政法规承担赔偿责任和赔偿限额？

本条的规定确立了两个原则：

1. 如果货物发生毁损灭失的区段是确定的，多式联运经营人的赔偿责任和责任限额，适用调整该区段运输方式的有关法律的规定。该原则体现了目前国际通行的多式联运经营人的“网状责任制”。例如托运人与多式联运经营人签订了一项从北京至纽约的多式联运合同。全程运输分为三个区段，首先是从北京至天津的公路运输，其次是天津到旧金山的国际海运，最后是从旧金山到纽约的铁路运输，如果货物的毁损、灭失能够确定发生在中国的公路运输区段，则多式联运经营人的赔偿责任和责任限额就按中国的公路运输方面的法律或者行政法规进行办理；如果发生在国际海运区段则按《中华人民共和国海商法》的有关规定进行赔偿；如果发生在美国的铁路运输区段，就应按照美国的铁路法的规定进行办理。本条规定的网状制度的主要缺点是责任制度不确定，随发生损失的区段而定，事先难以把握。它的优点是多式联运经营人承担的赔偿责任与发生损坏区段承运人所负责任相同，使组织多式联运的经营人不承担不同责任的风险，便利了多式联运的组织工作和多式联运的发展。这也是国际上通行此项责任制度的主要原因。

2. 对于货物发生毁损、灭失的运输区段不能确定的，多式联运经营人应当依照本章的规定承担损害赔偿责任。在多式联运中，货损发生的运输区段有时不易查清，网状责

任制通常用“隐蔽损害一般原则”规定多式联运经营人的责任，即对这一类货损采用某项统一的规定的办法确定经营人的责任。本条规定，对于隐蔽货损，即货损发生区段不能确定时，多式联运经营人应当按照本章关于承运人赔偿责任和责任限额的规定负赔偿责任。

本条没有规定涉及多式联运经营人如何向各区段承运人追偿此项赔偿金额问题。在货损区段能够确定时，多式联运经营人可以向其承运人追偿。如果是隐蔽货损，除合同另有约定外，多式联运经营人是无法向任何人追偿的。因此，如果多式联运经营人要摆脱这种损失，唯一的办法就是通过与参加多式联运的各区段承运人之间订立的运输合同取得适当解决。对此本节第三百一十八条作了规定，即多式联运经营人可以与参加多式联运的各区段承运人约定相互之间的责任。

劳动法研究

❖ 劳动合同的期限——《劳动合同法》解读之二

劳动合同的期限分为三种，固定期限、无固定期限和以完成一定工作任务为期限。

一、固定期限的劳动合同

和过去相比，主要有三点变化：

1、3-6个月期限的劳动合同原先不设立试用期，现在3-6个月期限的劳动合同可以设立不超过1个月的试用期。

2、1-3年期限的劳动合同试用期从原先的3个月改为2个月。

3、增加规定了无固定期限劳动合同的试用期不得超过6个月。

二、无固定期限的劳动合同

无固定期限劳动合同和过去相比，变化更为巨大，主要体现在：

1、当劳动者在用人单位连续工作满 10 年的，原先规定是双方都要同意续订合同的，才能签订无固定期限合同。现在改为只要劳动者提出，用人单位就应当签订无固定期限劳动合同。

2、用人单位初次实行劳动合同制度或国有企业改制重新订立劳动合同时，劳动者在该用人单位连续工作满十年且距法定退休年龄不足十年的，只要劳动者提出续订要求，就应当订立无固定期限劳动合同。此项系新增加的内容。

3、连续订立 2 次固定期限劳动合同的，续订劳动合同的，应签订无固定期限合同。对于此条款特别是“续订劳动合同”的理解，尚有争议。一种理解是此时只要劳动者提出，就应当签订无固定期限合同。另一种理解是需要用人单位与劳动者双方同意续订劳动合同的，才签订无固定期限合同。两种理解的差异较大，笔者将有专文介绍，本文不再赘述。

4、规定用人单位超过一年仍不与劳动者订立书面劳动合同的，视为已订立无固定期限劳动合同。

三、以完成一定工作任务为期限

这类合同实践中数量较少，故和过去相比没有明显改变。

附《劳动合同法》相关条文：

第十二条 劳动合同分为固定期限劳动合同、无固定期限劳动合同和以完成一定工作任务为期限的劳动合同。

第十三条 固定期限劳动合同，是指用人单位与劳动者约定合同终止时间的劳动合同。

用人单位与劳动者协商一致，可以订立固定期限劳动合同。

第十四条 无固定期限劳动合同，是指用人单位与劳动者约定无确定终止时间的劳

动合同。

用人单位与劳动者协商一致，可以订立无固定期限劳动合同。有下列情形之一，劳动者提出或者同意续订、订立劳动合同的，除劳动者提出订立固定期限劳动合同外，应当订立无固定期限劳动合同：

（一）劳动者在该用人单位连续工作满十年的；

（二）用人单位初次实行劳动合同制度或者国有企业改制重新订立劳动合同时，劳动者在该用人单位连续工作满十年且距法定退休年龄不足十年的；

（三）连续订立二次固定期限劳动合同，且劳动者没有本法第三十九条和第四十条第一项、第二项规定的情形，续订劳动合同的。

用人单位自用工之日起满一年不与劳动者订立书面劳动合同的，视为用人单位与劳动者已订立无固定期限劳动合同。

第十五条 以完成一定工作任务为期限的劳动合同，是指用人单位与劳动者约定以某项工作的完成为合同期限的劳动合同。

用人单位与劳动者协商一致，可以订立以完成一定工作任务为期限的劳动合同。

第十九条 劳动合同期限三个月以上不满一年的，试用期不得超过一个月；劳动合同期限一年以上不满三年的，试用期不得超过二个月；三年以上固定期限和无固定期限的劳动合同，试用期不得超过六个月。

同一用人单位与同一劳动者只能约定一次试用期。

以完成一定工作任务为期限的劳动合同或者劳动合同期限不满三个月的，不得约定试用期。

试用期包含在劳动合同期限内。劳动合同仅约定试用期的，试用期不成立，该期限为劳动合同期限。

✉ 章律师信箱

❖ 关于法院判决后执行的有效期

在今年法院判决被告在 5 月底偿还我 7 万元，但到了期限他没用履行，我就到他家索要，不想看到他家碰到一些事情，一时拿不出，我有了一些怜悯，叫他过一段再还。可是，过后我想一想，法院判决书是不是有个有效期。请问章律师这判决书是否有期限，多长？谢谢。

根据你的情况，简要回答如下：

1、民事诉讼法第 291 条规定，“申请执行的期限，双方或者一方当事人是公民的为一年，双方是法人或者其他组织的为六个月。

前款规定的期限，从法律文书规定履行期间的最后一日起计算。”

2、因为你们属于自然人之间的债权债务，所以你可以在一年之内向法院申请强制执行。这里一年的起算点是从法院判决书规定的最后履行期限开始计算。

3、请注意，如果超过一年时间你就不能向法院申请强制执行了。

4、另外如果对方逾期拒不履行生效判决设定的法律义务的，你除了可以要求执行本金外，还可以要求对方按银行同期最高贷款利率的 2 倍支付迟延履行期间的债务利息。



联系律师：



信利律师事务所 北京 上海 广州

C & I PARTNERS 深圳 青岛 新加坡

章 琦 律师 法学硕士

上海分所：中国上海浦东南路 256 号华夏银行大厦 602 室 邮编：200120

电话：(8621)63518888-859 传真：(8621)63503008

手机：13817713185

E-mail: zq@xinlilaw.com

— END —