



联合国国际贸易法委员会
第四十一届会议
2008年6月16日至7月3日，纽约

全程或者部分海上国际货物运输合同公约草案

政府和政府间组织意见汇编

增编

目录

	页次
二. 政府和国际组织收到的意见	2
A. 国家	2
12. 荷兰	2

* 本说明迟交是因为收到时间较晚。



二. 政府和国际组织收到的意见

A. 国家

12. 荷兰

[原文：英文]
[2008年5月19日]

(a) 总体评论意见

1. 荷兰政府高度赞赏贸易法委员会为达成一项新的海上国际货物运输合同公约所作的努力。当前几部公约可追溯至 1924、1968 和 1978 年，已经过时。此外，这些公约未涉及海上运输法的一些重要方面，没有处理某些疑难问题。

2. 因此，新公约草案的以下几点非常值得欢迎：

(一) 为海商法的现代化创造了条件，除其他以外，具体体现在公约草案：

(aa) 引进一个更加平衡的制度，处理承运人对货物灭失、损坏或者迟延交付所负的赔偿责任，

(bb) 适当考虑到现代海上运输合同经常是多式联运，且当今许多货物已集装箱化，并且

(cc) 规定了能够从法律上支持电子商务模式的迫切需要的规则，从而有利于货主、承运人和运输的其他相关当事人；

(二) 填补了当前国际海商法中的一些重要空白，如托运人义务、单证和控制权等新规则；

(三) 处理了特定问题领域，如承运人交付货物、承运人的识别、运输法中离岸价格卖主的地位和船方不负责装卸（及理舱）费用的法律后果。

3. 总体而言，公约草案为实质性改进国际海商法创造了条件，预计将促进世界贸易，因而值得全球予以接受。因此，在 2008 年 6 月/7 月举行的贸易法委员会第四十一届会议上，应当作出最大努力，以便达到特别是让不同地理区域的主要贸易国能够同意新公约的目的。如果情况表明为此目的需要就少数问题达成进一步的妥协，那么应当为此做出认真努力。

(b) 具体评论意见

4. 除上述总体评论意见之外，下面我们提出一些具有法律技术性质的具体评论意见，这些意见的目的并非要作重大的实质性修改，只是为了澄清或更好地表述工作组已经做出的决定。

第 1 条第 24 款. “货物”的定义

5. 关于本条，应当审查的是，把“集装箱”概念延伸至“公路和铁路货运车

辆”，在本条中是否适合。见下文我们关于“集装箱”定义的建议。

第 1 条第 26 款. “集装箱”的定义

6. 在 A/CN.9/WG.III/WP.102 中，荷兰建议将“集装箱”定义延伸至也包括“公路货运车辆”。此外，瑞典代表团也补充了该建议，以便将“铁路货运车辆”包括在内。关于这些建议的讨论反映在工作组最近一届会议报告的第 73-80 段（见 A/CN.9/645）。

7. 该报告第 76 段指出，总体而言，这两项建议获得广泛支持，据指出，如果核准这两项建议，起草小组应当就“集装箱”和“拖车”二词的使用对整个公约草案进行审查。经过继续讨论一致同意（见该报告第 82 段），工作组应当在审查完第 61 条草案第 2 款之后，再回头审议提议的对集装箱定义的修订。但是，工作组因忙于审查其他事项，没有再回头审议提议的对集装箱定义的修订，因此，没有就“集装箱”和“拖车”二词的使用对整个公约进行审查。

8. 由于上述程序，仅在第 26(1)(b)、28(3)和 61(2)条用“公路和铁路货运车辆”对“集装箱”一词作了补充，而完全没有对出现“集装箱”一词的其他条款进行审查。（“拖车”一词仅在经过适当调整的第 28(3)条提及。）

9. 因此，我们建议也应当对公约草案中包含“集装箱”一词的其他条款进行审查，以便评估将“集装箱”一词延伸至“公路和铁路货运车辆”在相关条款是否合适。经过审查，可以决定是将“集装箱”定义延伸至“公路和铁路货运车辆”，还是酌情在个别条款中使用后几个字。

第 15 条. 特别适用于海上船程的义务

10. (c)项当前案文很容易理解成“由承运人提供的载货集装箱”是船舶的内在组成部分。显然这并非本来的意图。因此，以下案文将更加完善：

“(c) 使货舱、~~和船舶所有其他载货处所~~—~~包括和~~由承运人提供的载货集装箱，适于且能安全接收、运输和保管货物，且保持此种状态。”

11. 如上述案文可以接受，则必须相应地重新拟订第 18 条第 5 款(a)项。

12. 与本项有关的第二个问题是，必须对本条款进行审查，看“集装箱”延伸至“公路和铁路货运车辆”在本规定中是否合适。见上文第 9 段我们关于“集装箱”定义的建议。

第 18 条. 赔偿责任基础—第 5(a)款

13. 如第 15(c)条“包括”一词改为“和”，则必须对本规定作类似修改。

14. 与本项相关的第二个问题是，必须对本条款进行审查，看“集装箱”延伸至“公路和铁路货运车辆”在本规定中是否合适。见上文第 9 段我们关于“集装箱”定义的建议。

第 42 条. 对合同事项中货物相关信息作出保留—第 3 款

15. 在本规定的前导句中，“集装箱”一词使用了两次。因此，必须对其进行审查，看“集装箱”延伸至“公路和铁路货运车辆”在本规定中是否合适。见上文第 9 段我们关于“集装箱”一词的建议。

第 42 条. 对合同事项中货物相关信息作出保留—第 4 款

16. 在第 42(4)（前导句）、(a)(i)、(b)(i)和(b)(ii)条中，“集装箱”一词使用了五次。因此，必须对其进行审议，看“集装箱”延伸至“公路和铁路货运车辆”在这些规定中是否合适。见上文第 9 段我们关于“集装箱”定义的建议。

第 43 条. 合同事项的证据效力—第(c)(ii)款

17. 由于本项两次使用“集装箱”一词，必须对其进行审查，看“集装箱”延伸至“公路和铁路货运车辆”在本规定中是否合适。见上文第 9 段我们关于“集装箱”定义的建议。

第 49 条. 签发可转让运输单证时的交付

18. 整个第 49 条草案隐含两项基本法律原则。第一是持有可转让单证的人是在货物到达目的地后对货物拥有合法权利的人，第二是货物能否交付归根结底是货方的责任。因此，考虑到已经形成的似乎忽视这些基本法律原则的做法，第 49 条意在鼓励可转让单证持有人及时将自身情况告知承运人。此外，本条还规定在持有人没有告知自身情况时，承运人有义务作出合理努力确定持有人。

19. 在签发可转让运输单证情况下控制方始终是持有人，因此本条(d)款改成以下内容可能更加清晰：

“货物无法交付是因为承运人不知道持有人的名称或地址，且承运人经合理努力无法确定持有人因而不能请求发出交付指示的，或者持有人接到了到货通知而未在货物到达目的地后在第 45 条述及的时间或者期限内向承运人主张提取货物的，承运人应当通知控制方，控制方应当就货物的交付发出指示。承运人经合理努力无法确定控制方的，承运人应当通知托运人，托运人应当就货物的交付发出指示。承运人经合理努力无法确定控制方或者托运人的，承运人应当通知单证托运人，单证托运人应当就货物的交付发出指示。”

20. 上文建议的草案不是为了对现在的草案作任何实质性改变。如果上述草案可以接受，则另一处相应的重新拟订是删除(e)项第一行中“控制方”几个字。

第 50 条. 货物仍未交付—第 1(b)款

21. 如果与第 49 条有关的建议获得接受，则应当对第 50(1)(b)条作相应的修

订，因为在签发不止一份可转让运输单证原件情况下，并非所有持有人都一定是控制方。因此，应当在第 1(b)款插入“持有人”一词，这样本条款改成：

“(b) 持有人、控制方、托运人或者单证托运人无法被找到，或者未根据第 47 条、第 48 条和第 49 条向承运人发出适当指示。”

第 50 条. 货物仍未交付—第 2(b)款

22. 本项有一处提到集装箱，因此必须对其进行审查，看“集装箱”延伸至“公路和铁路货运车辆”在本规定中是否合适。见上文第 9 段我们关于“集装箱”定义的建议。

第 53 条. 控制方的识别和控制权的转让

23. 在 A/CN.9/WG.III/WP.81 中，曾在本条插入一个新的第 2 款。但是，忽略了对第 1 款前导句作必要的相应调整。因此，第 1 款前导句也应将第 2 款排除在外。此外，考虑到第 1 款是主要规则，也许以下案文作为第 1 款的前导句更加合适：

“1. 除第 2、3 和 4 款述及的情形外：”
