



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. 从政府和政府间组织收到的意见 .....	2
A. 国家 .....	2
10. 中国 .....	2

\* 本说明因需在提交之前译成英文而延交。



## 二. 从政府和政府间组织收到的意见

### A. 国家

#### 10. 中国

[原件：中文]  
[2008年4月15日]

##### (a) 关于第4章第15条(特别适用于海上航程的义务)

1. 该条规定：承运人必须在开航前、开航当时和海上航程中谨慎处理，使船舶处于并保持适航状态。该条规定使承运人的船舶适航义务扩展到整个航程，同时意味着，不论因何种原因造成的船舶不适航，承运人都有义务采取合理措施尽快使其恢复；如因承运人未尽快恢复船舶适航而造成货损，承运人应承担赔偿责任。

2. 中方认为，既然《公约》第14条第1款规定了承运人的管货义务，第18条规定了承运人的赔偿责任基础，在这种情况下，制定改变或扩展船舶适航期限的条款，就目前的航运发展状况而言，将大大加重承运人的负担，对承运人过于苛刻。中方建议，适航义务不应扩大到全航程，仍应限于开航前和开航当时。

##### (b) 关于第5章第18条(赔偿责任基础)

3. 该条第3款未规定“承运人航海过失免责”，即船长、船员驾驶船舶和管理船舶的过失责任，将大大加重承运人的责任，割裂了船货双方相对平衡的权利义务关系。《汉堡规则》取消了航海过失免责，实行推定过失责任制，力图在船货双方之间建立一种公平的权利义务关系，但由于实践中航运业并未发展到可以废止航海过失免责的程度，《汉堡规则》至今仍未发挥实质性的、广泛的效用。

4. 中方建议，应充分考虑到航运业风险特点，保留《海牙-维斯比规则》关于承运人航海过失免责的规定。

##### (c) 关于第6章第27条(海上运输之前或之后的运输)

5. 在《公约》第27条中增加多式联运中涉及海运以外的运输部分，在法律适用上应当优先适用调整货物灭失或者损坏发生区段的其他国际文件或者国内法。但是，包括中国在内的很多海运国家，没有参加有关铁路和公路运输的国际文件，铁路和公路运输由国内法调整。如果不包括国内法，结果将是适用《公约》的规定，而《公约》的规定是为了海上货物运输而设计，对于铁路和公路运输存在不适应性。

6. 中方建议，在《公约》第27条中“国际文书”之后加上“或者国内法”。

**(d) 关于第 7 章第 33 条 ( 危险货物的特别规则 )**

7. 《公约》第 33 条规定：“当货物因其本身性质或特性而已对或适度显现有可能对人身、财产或者环境形成危险时：(a) 托运人应当在发货人将货物交付给承运人或履约方之前，及时将货物危险性质或特性通知承运人。托运人未履行此项义务的，且承运人或履约方又无法以其他方式知道货物的危险性质或特性的，托运人应当就未发通知所导致的灭失或者损坏向承运人负赔偿责任”。

8. 在信息化极为发达的当今社会，如果对上述规定作严格解释，承运人几乎无法证明其“无法以其他方式知道货物危险性质或者特性”，从而几乎剥夺承运人追究托运人责任的可能性。在海运危险品不断增多、新产品不断出现的情况下，该规定将大大加重承运人的举证责任，并使承运人承担额外的核查费用而增加船舶营运成本。

9. 中方建议，将第 33 条第 1 款中“承运人或履约方无法以其他方式知道货物危险性或者特性的”删除，或者参照其他条款的措辞，将其修改为“承运人或履约方无法以其他合理方式知道货物危险性或者特性的”。

**(e) 关于第 9 章第 49 条 ( 签发可转让运输单证或可转让电子运输记录时的交付 )**

10. 鉴于实践中承运人无单放货现象普遍存在，《公约》试图解决无单放货问题，即：一旦提单迟于货物到达目的地或者由于其他原因提单持有人在货物到达目的地时未要求提货，承运人则有权依次寻求控制方、托运人与单证托运人的指示予以放货，这样的放货行为视为承运人已向提单持有人履行了交付货物的义务，承运人无需承担无单放货的责任。《公约》关于无单放货的立法思路是可取的，但《公约》的规定弱化了提单物权凭证的功能，有损提单的信用，使无单放货合法化。此规定容易造成收货人（控制方）恶意利用《公约》无单放货的规定，实施商业欺诈，使得收货人、持单人、银行以及承运人等有关方的利益置于不利或者不确定状态。

11. 而且，实践中可能产生以下问题：承运人在哪些情况下无单放货可不承担责任？如何掌握“依次”？货物到达目的港多长时间提单持有人未提货可视为提单持有人未要求提货？提单随货物转卖处在流通中，承运人如何能找到控制方？

12. 中方认为，现行第 50 条的规定既不能切实有效地帮助承运人解决可转让单证下持单人不来提货这一问题，同时与现在普遍遵循的国际贸易法律和惯例相差太大，会给国际贸易实践及国际贸易制度带来很大的不确定性和强烈的冲击。因此，必须谨慎从事，找到解决上述问题的方案。

**(f) 关于第 12 章第 61 条 ( 赔偿责任限额 )**

13. 《公约》第 61 条规定的单位赔偿责任限额为每件 875 提款权或每公斤 3 特别提款权，比目前适用最广泛的《海牙-维斯比规则》采用的标准（每件 666.67 特别提款权或每公斤 2 特别提款权）分别提高了 31%和 50%。

14. 中国作为世界上最大的海运贸易国家之一，长期的海运贸易（尤其是海上集装箱运输）实践证明，当前海运货物的平均价值仍未超过《海牙-维斯比规则》责任限制设定的水平。在目前和可以预见的将来的海上集装箱货物运输，《公约》第 61 条规定的单位赔偿责任限额将没有实际意义。

15. 作为承运人责任的一揽子考虑，鉴于目前《公约》在船舶适航、航海过失免责取消等方面大大加重了承运人的责任，在赔偿责任限额方面不宜规定太高而脱离实际需要，以免承运人与货方之间的利益平衡过度倾斜，防止《公约》出现《汉堡规则》的结果。

16. 中方建议，仍维持《海牙-维斯比规则》单位责任限制标准。即使采用高于《海牙-维斯比规则》的标准，也不能超过《汉堡规则》的标准，即每件 825 提款权或每公斤 2.5 特别提款权，以较高者为准。

**(g) 关于第 14 章第 69 条 ( 法院选择协议 )**

17. 《公约》第 69 条第 2 款，规定了排他性管辖权协议对非批量合同当事方的第三人生效的条件。这些条件中没有“第三人同意”一项，该规定不足以保护第三人的利益，而且与中国民事诉讼法律中关于协议管辖规定效力的基本原则相抵触。这一规定影响了收货人或者持单人根据公约进行择地诉讼的权利，而且运输单证或电子运输记录上的外国管辖权条款不便于当事人进行诉讼。此外，该款(d)项的规定将有损于《公约》促进海上货物运输纠纷解决方面管辖权的国际统一。

18. 鉴于《公约》关于批量合同本身对第三人生效的条件中，规定了“第三人明确同意”这一项（见第 82 条第 5 款），中方建议，《公约》第 69 条第 2 款应加上这一条件，与第 82 条关于批量合同的原则性规定相一致，即规定“该人明确同意受该协议的约束”，同时删除第 2 款(d)项。

**(h) 关于第 16 章第 82 条 ( 批量合同的特别规则 )**

19. 有关海上货物运输的国际公约的主要宗旨是设立承运人义务和责任的强制性规则，保护货方尤其是第三人收货人的利益，《公约》中批量合同的规定使得背离强制性规则合法化。因此，对这种背离应当严格加以限制，尤其是应当限定这种背离的有效性需建立在合同当事人协商一致的基础上。否则，将有损谈判地位与海上集装箱运输班轮公司相比悬殊的广大中小货主的利益，以及第三人收货人的利益。

20. 鉴于《公约》第 82 条第 2 款(b)项(ii)目的表述没有表明合同当事人协商一致的要求，中方建议，(b)项中“或者”一词应改为“和”。

**(i) 关于表述**

21. 《公约》体系庞大、内容复杂，很多表述抽象，可读性、易懂性不能令人满意。作为海上货物运输中船货双方的行为规则，而不仅仅是作为法院判案的依据，中方建议，《公约》的表述应尽可能直观、通俗易懂。

---