



大会

Distr.: Limited
14 March 2007
Chinese
Original: English

联合国国际贸易法委员会
第三工作组（运输法）
第十九届会议
2007年4月16日至27日，纽约

运输法：拟定[全程或部分][海上]货物运输公约草案

国际海运局（海运局）、海事理事会和保赔协会国际集团
关于公约草案的评论意见

秘书处的说明

为筹备第三工作组（运输法）第十九届会议，国际海运局（海运局）、海事理事会和保赔协会国际集团向秘书处提交了现列作本文件附件的文件，其中载有它们关于拟在本届会议期间讨论的[全程或部分][海上]货物运输公约草案（A/CN.9/WG.III/WP.81）的评论意见。

附件中的文件按秘书处收到的原样转载。



附件

国际海运局（海运局）、海事理事会和保赔协会国际集团关于公约草案 (A/CN.9/WG.III/WP.81) 的评论意见

导言

国际海运局（海运局）、海事理事会和保赔协会国际集团（统称为“我们”）就贸易法委员会 A/CN.9/WG.III/WP.81 号文件中所载的[全程或部分][海上]货物运输公约草案提出了如下评论意见。

第 6 条草案 – 特定除外情形

第 6(1)(b)条草案

删除“合同”，替换为“其他合同安排……”。

第 6(2)(a)条草案

将“使用船舶或其中任何舱位的合同”替换为“使用船舶或其中任何舱位的其他合同安排”。删除“而不论此种使用船舶或其中任何舱位的合同是否为租船合同”。

理由：上述修正建议是为了澄清案文。

第 12 条草案 – 运输合同未涵盖的运输

强烈赞成第一组方括号中的措辞。

理由：承运人似宜为托运人关于海上运输之前或之后的运输请求提供协助。提供这种服务的最有效方法是使用联运单证，但在这种情况下，承运人应只充当托运人在海上运输之前或之后阶段的代理人，以便将风险和责任留给托运人。这种做法非常普遍，保证了在适当划分风险的情况下顺利完成国际贸易。如果选择第二组方括号中的措辞，则许多承运人可能不同意以代理人身份安排海运之前或之后的运输，而只愿订立全程联运合同。因此第二组方括号中的措辞降低了灵活性，对承运人和托运人都无益处。

第 17 条草案 – 赔偿责任基础

第 26 条草案 – 海上运输之前或之后的运输

应将这两条中出现的所有“event or circumstance（事件或情形）”替换为“occurrence（事件）”。

理由：“circumstance”一词的范围过于宽泛，对于这两条的意图来说不够适当，而同时使用“event”和“circumstance”这两个词既无必要，又显多余。“occurrence”更符合条款的含义和意图，应当取代当前措辞。

第 18 条草案 – 承运人为其他人承担的赔偿责任**第 18(2)条草案 – 去掉方括号。**

理由：原则上讲，应将承运人为其代理人、受雇人和分合同人的行为承担的赔偿责任限于当事人在其雇用、合同或职责范围内行事的情形。另见下文第 19 条草案下的建议。

第 19 条草案 – 海运履约方的赔偿责任

第 19(4)条草案 – 我们赞成该条背后的原则， 但认为更适当的做法是将其放在独立的一条中， 并应扩大其范围， 将履行本公约下承运人义务的各类当事人都包括在内。

理由：在承运人和海运履约方的受雇人、代理人和分合同人被直接提起公约草案所规定的诉讼时， 应向其提供承运人在违背其合同义务或职责情况下根据本公约享有的权利、抗辩和赔偿责任限制方面的充分保护（“喜马拉雅”条款）。该款草案维护了这项原则， 但由于其涵盖的当事人范围比标题所列（海运履约方）要广（这一点是正确的）， 因此将其列为单独的一条比较适当。

最后， 我们建议在这一条款中列入一项类似于第 19(2)条草案的规定， 但应将范围扩大到将承运人、履约方和海运履约方都包括在内。

第 26 条草案 – 海上运输之前或之后的运输

第 26(1)条草案 – 应当删除该条草案中的“国内法”一词。

第 26(1)(a)条草案 – 备选案文 B 更可取， 但应删除方括号中的“国内法”一词。

理由：只有国际公约或文书中所载的规定才能优先于本公约草案中的条款， 因为这些规定容易并且便于查找。赋予国内法条文（无论是哪方面的条文， 也无论其内容如何）优先地位将会在承运人和托运人的赔偿责任范围方面造成很大的不确定性。第 26(1)(a)条草案的备选案文 B 较为可取， 因为该案文就取代公约草案所必须具备的条件设立了更加严格的标准， 并且引进了相关因素。

第 27 条草案 – 交付运输**第 27(2)条草案 – 交付运输**

我们建议支持删除第 27(2)条草案的方括号。

理由：在托运人同意实施第 14(2)条草案所列行为的情况下， 应当规定一项义务， 要求以公约草案在第 14(1)条草案中对承运人规定的同样谨慎来实施这些行为的。

第 32 条草案 – 关于危险货物的特别规则

第 32(a)条草案 – 我们赞成删除“运输此种货物”一语的方括号，并删除该款最后一句中的“未获通知”等词。

理由：在承运人并不知晓和同意的情况下在其船上装载危险货物，将会使承运人面临很大的灭失或损坏风险。因此在这些情况下向承运人提供最大限度的保护是完全合理的，而托运人应为装载和运输此种货物所造成的一切后果承担责任。

第 37 条草案 – 合同事项

第 37(1)(a)条草案 – “货物记载”规定可能会使托运人给出一份冗长而详尽的清单。因此我们考虑是否应在这里添加措辞，限制货物记载的长度。

第 38 条草案 – 指明承运人

第 38(2)条草案 – 我们强烈反对第 38(2)条中草案中提议的任何推定，因此备选案文 A 和 B 均应删除。

理由：在注册船东是船舶经营人以外的独立实体情况下，注册船东几乎对船舶的经营没有任何实际影响，而且事实上，注册船东通常是一个金融机构。业界认为，最适合查明订约承运人身份的是托运人，而不应要求取得提单的当事人比托运人了解更多的情况。由于第 37(2)(b)条草案目前载有一项托运人应说明承运人名称和地址的义务，并且在第 38(1)条草案中商定，运输单证中凡与此不一致的其他说明将不具备法律效力，因此以后出现的任何歧义由法院按照适用法处理比由公约草案处理更为适当。

第 41 条草案 – 合同事项中货物记载的保留条款

第 41 条草案对承运人而言具有很大的实际意义。承运人知道何时以及如何作出保留非常重要：为了避免这方面的任何不确定性，应在一定程度上重新安排第 41 条草案的结构，并且重新措辞。特别是，该条草案应当更清楚地说明应当作出保留的情况和可以作出保留的情况之间的区别。此外，从该条的结构安排可以看出，根据第 1 项作出的保留更多的是对托运人说明的一种“纠正”，而分别根据第 2 和第 3 项作出的保留则更多地具有权利“保留”的性质。我们建议该条对这一区别作出更加明确的说明。尤其是，“qualify”一词虽然在第 1 款中是适当的，但第 2 和第 3 款应使用“reservation”一词。第 41(1)(a)条草案也有些不明确，因为两次用到了“material”一词。这是否是有意而为之，如果是的话，为什么第 41(1)(b)条草案没有使用同样的措辞？另外，我们请求说明“重大虚假”和“虚假”之间的区别。

第 42 条草案 – 合同事项的证据效力

我们强烈反对第 42(b)(ii)条草案，因为其中提议将运输单证中各项说明所具备的最终证据效力不仅扩大到向收货人转让的一切不可转让运输单证和必须交出运输单证以便提货的情况，还扩大到海运货运单。

在商业实践中，第 42(c)条草案最后一句中提到的区分没有实际用处。

理由：原则上讲，如果货物的第三方买受人在取得货物时依赖的是可转让单证上的条款，则只有可转让单证才能成为最终证据。如果没有依赖运输单证上的说明，则没有理由使持有不可转让单证的收货人处于比托运人更有利的地位。虽然如此，公约草案还是应当力求灵活，承认当事人可以自由缔结商业上可行的条款。因此可以接受的一种折衷方案是，在当事人通过单证正面的声明作出约定的情况下，赋予不可转让单证中的说明以最终证据的效力。

第 46 条草案 – 签发可转让运输单证或可转让电子运输记录时的交付

第 46(c)条草案 – 删除“在收到到货通知后”。

理由：我们记得曾经商定，不应设立在任何情况下均须发出到货通知的义务。实际上，后面的条款中也没有出现相应的义务。因此，该条中出现这项义务可能是一种疏忽，应当予以删除。

第 49 条草案 – 签发可转让运输单证或可转让电子运输记录时的交付

第 49(f)条草案 – 将“除主张提货权以外”改为“除主张提货或就未交付货物索赔的权利以外”。

理由：当前措辞虽排除了主张提货的权利，却没有排除就未能交付所造成的灭失或损坏进行索赔的权利。拟议的修改意在排除此种索赔。

第 49(g)条草案 – 应当删除这一条文。

理由：在根据第 49(a)至(d)款草案的规定交付货物后，承运人在交付方面应当不再承担任何进一步的义务——这一点具有很大的实际意义。善意取得运输单证的持有人可以取得其他权利，但没有主张提货的权利，也没有就未能交付货物所造成的灭失或损坏进行索赔的权利。第 49(f)条草案认可了这一原则，但在第 49(g)条中，仅仅由于在成为持有人时不了解此项交货就可以背离这项重要的原则，这一点令人费解。如果保留第 49(g)条，则可能会产生持有人在交货时将运输单证转让给善意行事的另一人从而重新恢复主张提货权的风险。

第 50 条草案 – 货物处于无法交付状态

第 50(5)条草案 – 应当对该条文加以修改，以便更明确地规定承运人的赔偿责任。

理由：承运人应当根据普通的过失赔偿责任原则承担责任，举证责任则由索赔人承担。这种赔偿责任不仅应与货物的保管有关，还应与承运人根据第 50(1)条草案采取的任何步骤有关。对于这一规则，应以一项特殊规则作为补充，规定对于因收货人没有收到货物而造成的货物损坏或其他灭失或损坏，承运人不承担赔偿责任，但条件是货物已经交给适当的港站部门、公共机构或者其他独立个人或部门照管。销毁或出售货物通常并不是真正的替代方法，因此应向承运人提供免于继续承担赔偿责任的其他办法。另一种办法是，可以提出一个更广

泛的交付概念，按照这一概念，货物如被交给上述适当机构即视为已经交付。比较第 11(3)条草案和第 55 条草案所载的原则。

第 54 条草案 – 承运人执行指示

第 54(4)条草案 – 去掉方括号。

理由：为了统一赔偿责任规则，比较可取的做法是在公约中处理本条所规定的赔偿责任，包括对迟延的赔偿责任，而不是将其留给国内法。

第 60 条草案 – 持有人的赔偿责任

第 60(2)条草案 – 第一组方括号中的文字更可取。

理由：这些措辞更加明确，在持有人的赔偿责任方面也更全面。此外，由于这些赔偿责任是实际载入运输单证或者可以从中查明的赔偿责任，因此相对于通过持有人或许并不知晓的本公约来规定其赔偿责任（第二组方括号中的措辞就属于这种情况）而言，这对持有人也更加公平。

第 12 章 – 权利转让

该章澄清了谁可向承运人发出货物交付指令的问题，并实现了一个非常有益的目的，即在全世界所适用的规则非常不同的一个领域统一了各国的法规。统一将会极大地推动国际贸易，因此我们支持这一章。

第 62 条草案 – 赔偿责任限制

第 62(1)条草案 – 应当谨记在承运人的赔偿责任方面已经商定的决定。特别是已经商定：(a)排除航海过失情形；(b)承运人应合理谨慎地保持船只在整个航程中的适航，而不是将这项义务仅限于航行开始时；(c)承运人应对迟延承担赔偿责任。从整体效果来看，所有这些修改彻底改变了赔偿责任制度，从而使承运人在大多数情况下都将承担赔偿责任。这将对船东及其承保人产生重大的经济影响，并在确定承运人的赔偿责任限额时具有很大的相关性。

从确保适当赔偿的角度来看，索赔经验表明，绝大多数索赔都在《海牙-维斯比规则》目前规定的赔偿责任限额以内（见 A/CN.9/WG.III/WP.34 脚注 2），而且尚未从中得出相反证据。不应忘记的是，公约草案包含了一种机制，即任何赔偿责任限额在被认为不足时，均可按照第 99 条草案中的默示修正程序提高该限额。这一机制具有很重要的实际意义。此外，如果货物具有很高的价值，则应鼓励托运人在提单中申报这一价值，以便适当调整运费。

另外，我们依然支持“从价”运费的概念。

第 62(2)条草案 – 将备选案文 A 和 B 替换为另一项条文，规定在损坏发生地不明确的情况下，应当适用公约草案中的赔偿责任规则和限额。

理由：属于公约草案范围内的任何运输合同都必然包括一个海运段，而在属于公约草案范围内的大多数运输中，海运段从时间和长度来看都是最重要的一

段。在这种情况下，对隐瞒损坏情形适用海运段的赔偿责任和限制规则是非常合乎逻辑的。对隐瞒损坏增加赔偿责任可能会使承运人不愿提供多式联运单证，并导致保险费用增加。

第 63 条草案 – 迟延造成的损失赔偿责任限制

公约草案案文应包括承运人和托运人对造成经济损失的迟延承担的赔偿责任，同时应适当限定每一方赔偿责任的最高额。

理由：在 2006 年于维也纳举行的工作组第 18 届会议上，工作组表示赞成瑞典在 A/CN.9/WG.III/WP.74 号文件中提出的第三种备选方案，即公约草案应分别列入托运人和承运人对迟延承担的赔偿责任的最高限额，但具体取决于能否就限制托运人赔偿责任的适当方法达成一致。业界强烈赞成这一备选方案，因为它代表着对当事人公平对待的原则，公约草案要想获得广泛支持，必须维护这一重要原则。关于赔偿责任最高限额，业界支持第 18 届会议上讨论的一项提议，即对承运人设定支付一倍运费的最高限额，而对托运人设定 500,000 美元的最高限额。此外，为了支持当事人的合同自由，各方当事人应当有权通过“除非另有约定”等词语来调整赔偿责任最高限额。

第 15 章 – 管辖

我们赞成作出一项修改，规定可以自由选择是否列入管辖一章。我们支持关于通过一项部分选择进入条文来实现这一点的提议，该条文将使那些纳入管辖条文的各国保留根据本国法律政策确定是否赋予有关任何合同的排他性法院选择协议以效力的权利，即部分选择进入。

第 16 章 – 仲裁

第 78 条草案 – 班轮运输中的仲裁协议

该条草案中应当包括一项同管辖一章第 70(3)条草案相类似的部分选择进入条文。

理由：2006 年在维也纳举行的工作组第 18 届会议商定，如果目前就管辖问题提出的方法针对的是班轮贸易，则在仲裁方面也应采用所提议的部分选择进入条文，以便在一个承认排他性法院选择协议的国家中，能够使指定的仲裁协议具有效力并得到同样的维护。此外，仲裁协议中规定的权利应当是一个双向过程，既允许承运人提起诉讼，也允许对承运人提起诉讼。

第 79 条草案 – 非班轮运输中的仲裁协议

仲裁条文显然排除了大宗贸易。但应当明确，租船合同中的管辖条款具有同租船合同仲裁条款相同的地位。

第 88 条草案 – 一般规定

第 1 款和第 2 款在范围上应当完全一致。

第 99 条草案 – 对责任限额的修正

赔偿责任限额默示修正程序是公约草案一个极其重要的方面，保证了公约草案的相关性，并保证其能够应对不断变化的形势。因此我们强烈支持这一程序。我们认为，该条草案各项规定的范围还应进一步扩大，将托运人的迟延赔偿责任限额也包括在内。
