



大会

Distr.: General
14 April 2008
Chinese
Original: Arabic

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. 从政府和国际组织收到的意见.....	2
A. 国家.....	2
11. 约旦.....	2



二. 从政府和国际组织收到的意见

A. 国家

11. 约旦

[原件：阿拉伯文]
[2008 年 4 月 14 日]

(a) 对具体条文的意见

第 1 条

1. 鉴于事实上公约讨论的是全程或部分海上国际运输，有必要添加“部分”的定义，以及与其他运输方式的关系。
2. 定义：在定义表中添加“危险货物”这一术语的定义如下：
“根据《国际危险货物海运规则》或公约缔约国按照国际通行规则发布的商定分类表列为危险类的货物”。
3. 定义：在定义表中添加“接收”这一术语的定义如下：
“接收：履约方或其代表及其企业接收货物以按照运输条款运送”。
4. 第 1 条第 2 款使用并定义了“批量合同”这一术语，但与批量合同相对的是什么合同？不属于批量合同的合同用什么术语表示？
5. 定义：第 5 款，承运人：“是指与托运人订立运输合同的人”。对该定义有必要补充如下：
“承运人：是指负责将货物从一地运输到另一地并收取费用的人，是运输合同的当事人之一”。
6. 定义：第 6(a)款中履约方的概念和同一条第 7 款中的海运履约方有混淆之处，因为在港口范围内履行这些职责的是港口，所依据的是管辖其作业的法律和条例，而非代表承运行事。
7. 根据第 1 条第 7 款所载的定义，海运履约方无权以承运人的名义签发运输单证，因为只有承运人才能签发运输单证，这与第 1 条第 14(b)款的内容相矛盾。必须加以更正。
8. 定义：第 8 款，托运人：建议修改如下：
“托运人：将货物送交承运人以便从一地运输到另一地的人，是运输合同的当事人之一”。
9. 在第 1 条第 9 款中提及单证托运人以及其后并未阐述其任务和义务的内容是毫无益处的。

10. 定义：第 14(a)款，运输单证“证明承运人或者履约方收到了运输合同下的货物”。较好的措词是：“证明承运人或者履约方收到了作为运输合同标的的货物”。
11. 定义：修改第 1 条第 14 款，添加(c)项如下，并对第 18 条作同样的修改：

“ (c) 证明收货人何时收到货物或者货物何时交付收货人”。
12. 定义：第 16 款，不可转让运输单证：“不是可转让运输单证的运输单证”。建议修改如下：

“不可转让运输单证：在不允许其他人接收货物的情况下注明单一收货人名称的运输单证”。
13. 第 1 条第 25 款中“船舶”的定义没有对“船只”进行限定。在定义中添加“适于航海的”一词较为准确：“船舶是指用于货物运输的任何适于航海的船只”。这与第 15(a)条的措词一致。

第 2 条

14. 第 2 条. 本公约的解释，内容如下：

“在解释本公约时，应当考虑本公约的国际性、促进公约适用的统一和在国际贸易中遵守诚信的需要。”
15. 第 2 条若修改如下，会在语言上更为准确，也是更为常用的措词：

“在解释本公约时，应当考虑本公约的国际性、促进公约统一适用的必要性和国际贸易中的诚信原则。”

第 3 条

16. 在第 3 条结尾处添加“或者收发人曾经使用电子通信的”一语，使其内容如下：

“第 20 条第 2 款、第 24 条第 1 款至第 3 款、第 38 条第 1 款(b)项、(c)项和(d)项、第 42 条第 4 款(b)项、第 46 条、第 50 条第 3 款、第 53 条第 1 款(b)项、第 61 条第 1 款、第 65 条、第 68 条、第 82 条第 2 款和第 5 款述及的通知、确认、同意、约定、声明和其他通信应当采用书面形式。经收发人同意或者收发人曾经使用电子通信的，可以为此目的使用电子通信。”

第 4 条

17. 第 4 条. 抗辩和赔偿责任限制的适用不明确，需要重新草拟。

第 6 条

18. 第 6 条. 特定除外情形。没有理由将租赁的船舶排除在本公约适用范围之外，特别是如果这些船舶是承运人本身出租的。将租船合同排除在制度之外是危险的。

第 12 条

19. 第 12 条第 2(b)款。承运人的责任期间在承运人将货物交给当局或者其他第三方之时结束。如果这样措词，就不能由港口交付货物，因为在许多情形下承运人的责任期间仍会延续：例如，以虚假地址抵达的危险货物、已经卸载但因为没有单独证明文件，商标和号码混在一起而仍由承运人保管的货物、转船的货物、或运回港口的为承运人所有的空集装箱。

20. 第 12 条中的责任期间存在几处间断，而且如果没有其他公约很难适用。最好以《汉堡规则》中关于责任期间的条文为基础。

第 13 条

21. 公约中关于运输合同范围之外的运输的第 13 条难以理解，有必要使之更加清楚明确。怎么能允许承运人签发运输合同未涵盖的运输单证，且不因此承担运输该货物的义务，但却对其适用运输合同的责任期间呢？

第 14 条

22. 第 1 款。该款使承运人承担了港口的任务。该案文既不切实际也不能令人接受，因为通过海上运输的大部分货物是存放起来而非直接交付的。

23. 第 2 款。该款让托运人和承运人仅仅通过他们之间的约定来承担港口的职责，从而排除了港口的作用。如果港口由承运人所有并管理，这或许是可以理解的，但这种情形较为少见。

24. 在公约第 14 条第 1 款中“积载”之后添加“为区别于其他货物而标记”一语，修改如下：

“1. 在第 12 条规定的责任期间内，除第 27 条另有规定外，承运人应当妥善而谨慎地接收、装载、操作、积载、为区别于其他货物而标记、运输、保管、照料、卸载并且交付货物。”

25. 第 14 条与关于卸载、运输和装运期间责任的国际规则有出入。

第 15 条

26. 这一条件仅适用于开航当时。

27. 本公约没有界定根据诸如第 15 条所采取的应有的谨慎的性质。

第 16 条

28. 在公约关于可能形成危险的货物的第 16 条结尾添加以下语句：“条件是草拟一项声明，其中说明促使承运人采取此种措施的原因，以及没有采取对货物危害性更小的措施的原因，只要这是主管当局的做法”。

第 18 条

29. 赔偿责任基础，关于货物灭失或损坏的第 3(m)项（“海上救助或者试图救助财产的合理措施”）。该项太过宽泛：为什么货物的灭失或损坏要因为海上试图救助货物的努力而一笔勾销？

30. 赔偿责任基础。第 4 和第 5 款应当作为单一个问题列入：没有必要将其分开，因为这两款所述的是同一种排除情况。

第 20 条

31. 第 1 款(a)项。该项使海运履约方承担了向另一国运输的额外义务，与第 1 条第 7 款中海运履约方的定义相悖，该定义将海运履约方的活动局限于港口范围内。应当对此加以更正。

第 21 条

32. 第 1 款：“承运人...其赔偿责任为连带责任”：阿拉伯文的案文须作更正，使用法律用语：“其赔偿责任为连带责任”。

33. 在公约关于连带赔偿责任的第 21 条第 1 款中“joint and several”后添加“liability”，行文如下：

“1. 对于货物灭失、损坏或者迟延交付，承运人和一个或者数个海运履约方均负有赔偿责任的，其赔偿责任为连带责任，但仅限于本公约所规定的限额。”

第 22 条

34. 第 22 条可有各种解释，可能会引发许多歧见。

第 23 条

35. 赔偿额的计算。交货时的价格和购买时的价格不同，特别是在交付时间拖延的情况下。最好将其局限于救济货主损失的任何一个较可取的条款，因为购买时的价格比交货时的价格高很多，而且由于迟延交货或因并不紧迫的商业原因改变航行路线而使货主遭受损失。

第 27 条

36. 海上运输之前或者之后的运输。该条需要加以澄清。

第 29 和 30 条

37. 删去“合理”一词，因其弱化了案文。

第 36 条

38. 提及这一点毫无益处，因为它唯一的作用是将问题复杂化。

第 37 条

39. 不可能允许在没有运输单证的情况下载运货物，最好对该条进行修改或将其删除。

40. 除了所提及的信息之外，该条还应当提及关于单证号码的信息和原件的份数，以及下列信息：说明该单证是依据本公约各项条款签发的、保险公司的名称、保险合同的号码和日期，以及合同当事人为了不违反公约或有关的国内法的规定而商定的内容。

第 38 条

41. 在第 38 条“合同事项”第 1 款中添加(e)项，内容如下：

(e) 对危险货物担保人的描述。

第 39 条

42. 第 39 条第 3 款需要重新研究，因为惯例是，签约人是承运人，举证责任归于提起争议的人。

第 41 条

43. 第 41 条第 2 款所载的规定不明确，因为“未载明其含义”一语很模糊。

第 42 条

44. 对合同事项中货物相关信息作出保留。第 1(a)款：惯例是，承运人只有在了解合同事项中货物相关信息不真实时，才应对其作出保留。但承运人应当首先请托运人更正信息，使其与货物相符。最好就反映货物情况的保留问题拟订一条一般性的规则。

第 43 条

45. 合同事项的证据效力。(c)(ii)款：不可能允许承运人运输集装箱而又排除集装箱封条的识别号，因为这恰恰破坏了作业的依据，这种干涉还为替换和走私货物、运输违禁物品或危险物品打开了方便之门。经验证明了这一点，而且约旦法院目前仍然收到一些案件，正是由此引发的。

第 44 条

46. 难道这一术语不是说明运费已付吗？

第 47 条

47. 第 47(b)条。不可能允许承运人申辩不知道托运人的地址。如果该款提及的每个人的地址都是未知的，那么谁知道？但更重要的是，该款没有提及货物要如何处理，特别是在货物由于其性质、规格或危险性而无法处分的情况下。

48. (d)款。从本条可知，货物已经在预期抵达的港口从船上卸载。货物最好留在这艘船上，以便在收货人地址不明的情况下运回发货地。

第 49 条

49. (e)、(f)、(g)、(h)等款含义模糊，需要加以澄清。

第 54 条

50. 第 2 款。承运人执行指示。删去“在任何情况下”一语。

第 56 条

51. 该条允许对运输合同进行变更，特别是第 52 条第 1(b)和(c)项提及的变更。这为利用假名称走私和运输违禁货物和危险货物打开了方便之门，赔偿责任也会因此而免除，因为，虽然变更在出现错误的情况下是可以接受的，但如果此类变更的结果造成货物无法交付，便会导致退回货物的责任。

第 59 条

52. 该条的授权允许一方当事人向另一方当事人转让，但若无受让人的允许如何进行转让？在电子登记中可看出这一问题的危险。

53. 该条违反了权利转让的原则，因为从法律上来说，转让所要求的某些条件并未在该条中涉及，而如果不按本公约所载明的含义使用权利转让的法律术语，就会造成某种解释上的矛盾，由于转让与经背书转让之间有区别，为了避免造成混乱，公约中不应使用其他任何术语。

54. 民法中的转让规定及其效力不同于原载于商法的关于经背书转让的规定。该条混淆了转让和经背书转让。

第 61 条

55. 显然“判决日或者裁决日”应改为“法律诉讼开始之日或案件提交仲裁之日”，这样是公平的，例如，在法律诉讼开始之日到判决日期间，价值可能会发生变化（而且这符合民事诉讼的原则）。

56. 赔偿责任限制。第 3 款规定了货币的价值和特别提款权，而没有考虑到权利持有人的损失。此外还有第 62 条所载的规定，因为在许多情形下运输费用与货物价值可能并不对等。

第 63 条

57. 需对第 63 条重新审查，使之更为明确。

第 64 和 65 条

58. 第 64 和 65 条与地方法律相冲突，地方法律规定的期限为 1 年。

第 65 条

59. 诉讼时效的延长。使被索赔人有权在此期间随时延长该时效期间。这一规定的结果是，索赔人无法将诉讼继续下去。

第 69 条

60. 第 2 款。不是合同签约方的人不可能受合同条款（权利和义务）的约束，因此当事人商定的条款不可能约束其他任何人，即使讨论的是法院管辖权问题。

第 70 条

61. 需要按照运输合同对第 70 条进行研究和澄清。

第 72 条

62. 第 72 条给人的印象是，必须加入本公约，货主和其他权利持有人才能得到保护，因为案文显然去除了国家法院采取临时措施或保护措施的权利。

第 79 条

63. 第 79 条拓宽了仲裁的范围。

第 82 条

64. 关于批量合同的特别规则。该条在公约中的位置必须调整，因为实际上这是属于公约实质内容的实质性条款，放在一般规定之后是不对的，应该放在一般性条款之前。

第 83 条

65. 关于活动物的特别规则。该条没有说明排除承运人义务的原因或者不签发载有数量、种类、重量、目的地等内容的运输单证的原因。但更重要的是，不应作此种排除，而且应当明确提及遵守其他义务，如要求有来源国签发的无疾病证明。

第 91 条

66. 第 91 条须经约旦议会核准。

(b) 一般意见

67. 本公约草案要求批准国退出第 18 章（最后条款）第 91 条所提及的其他国际公约及其衍生文书。如果约旦签署本公约，便需要与专门的主管当局仔细研究这一问题，以避免因退出这些公约而造成不良影响。

68. 需要评估法律上的影响：成为本公约签署国后是否需要修订某些法律和条例，如电子登记，因为约旦仍在研究电子登记的合法性和核准问题。我们的经验表明，这种登记的内容很容易造假和更改。公约草案第 2 条规定有必要据此行事。

69. 对承运人和托运人规定的义务应当明确，以确保明确区分托运人和收货人的身份，并确保在没有收货人的情况下将货物退回发货地，以避免利用假冒地址从一国向另一国走私和运输违禁货物或危险货物。

70. 可转让电子运输单证不符合约旦的银行法，不允许有可转让单证。

71. 称为提单的海上运输单证不是合同，而是合同存在的证据，提单上的条款显明了合同的存在，如果适用《汉堡规则》或《维斯比规则》，这些条款受每个国家惯例的规范，而该文书则没有明确说明适用任何条款。

72. 本公约没有关于运输许可证的任何规定，而运输许可证是订立运输合同的依据。