



大会

Distr.: General  
11 June 2008  
Chinese  
Original: English

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
一. 从政府和政府间组织收到的意见.....	2
A. 国家.....	2
16. 英国.....	2

\* 本说明迟交是因为收到时间较晚。



## 二. 从政府和政府间组织收到的意见

### A. 国家

#### 16. 英国

[原文：英文]  
[2008年6月11日]

#### 导言

1. 英国政府非常感谢有机会就全程或者部分海上国际货物运输合同公约草案发表意见。
2. 英国政府欢迎并支持贸易法委员会和海事委员会开展工作，努力拟订一部文书，以取代现有海上运输公约，并就货物运输中发生风险事宜，在承运人和货主之间实行比现有文书规定更适合当前情况的交易安排。
3. 英国也欢迎和同意贸易法委员会关于文书应当引入管辖运输行业当前和预期发展情况的新规则的政策，如“门到门”运输和电子运输记录的使用。
4. 此外，英国还大力支持贸易法委员会和海事委员会的目标，主张新文书应当是超载以往，有可能实现各国海运法更大程度的协调，文书应当尽可能促成这方面的一致性。事实上，英国政府认为，案文能否实现上述目的，对于新的海上运输公约是否有生命力至关重要。
5. 最后，英国非常重视实现合理程度的法律确定性。这意味着拟订的案文条款足够清晰，可以表明草案的意图，并且案文可以在实践中切实发挥效力。英国认为，如果实行新公约的代价是增添复杂性和法律不确定性，令人无法接受，导致毫无必要、成本高昂以及也许没有结局定论的诉讼，那么新公约的所有潜在好处将无从实现。鉴于没有一个上诉法院能够就文书的解释作出有约束力的裁决，法律不确定性的后果可能会是不和谐状况长期存在。

#### 英国对整个案文的总体意见

6. 英国政府对公约草案所谓的商业平衡没有什么意见。认为增进承运人、托运人和货物运输合同影响的其他当事人的利益不属于英国政府职能的一部分。而且，在现阶段，英国认为，寻求作出改变是错误的，这种改变可能打乱已经就特定商业问题达成的妥协。
7. 另一方面，英国认为，解决技术法律问题很重要，这些问题如果现在不解决，可能妨碍公约的批准，或者在批准之后，可能妨碍公约在实践中有效运作，或者在以后带来困难、不确定性或不必要的法律费用开支。
8. 总体而言，英国认为，虽然公约草案案文无疑是复杂的并且在某些地方缺乏清晰性，但公约草案仍将在实践中较为有效地运作。但是，有两个主要方面

可能出现例外的问题，在委员会核准之前应当对这些方面的案文加以修正。英国认为，除非进行修正，否则这些问题从最坏方面讲可能成为批准的障碍，从最好方面讲，可能成为以后频繁发生争端和诉讼的根源。下面将简要讨论这两个方面。

#### **“运输合同”的定义**

9. 顾名思义，公约草案适用于“运输合同”（第 5 条）。“运输合同”界定为（第 1.1 条）意指“承运人收取运费，承诺将货物从一地运至另一地的合同。此种合同应当就海上运输作出约定，且可以对海上运输以外的其他运输方式作出约定”。

10. 这样，照案文的字面结构，适用公约的重要条件显然是合同明示或默示就海上运输货物作出约定。如不时有人指出的那样，许多合同因为合理的商业理由，没有确定运输方式，或者完全没有确定，或者提供几种选择。如果合同“没有规定具体方式”，那么一种观点认为，似乎公约将不适用，除非也许隐含着海上运输的要求。

11. 在各个阶段都有人提议添加一些词语，以表明允许海上运输的合同在货物实际经由海上运输情况下视为“运输合同”。这些提议迄今一直遭到拒绝。英国认为，若没有这些词语，只要合同允许全程或部分海上运输，公约将适用于以这类方式运输的货物。但是，公约在此问题上不明确。

12. 因此结果令人不满意。这种情况导致明显的可能性，即公约如获通过，其适用范围将不完整和不确定。第 5 条的要求更增加了这种可能性，即运输合同约定以下地点之一位于缔约国；即收货地、装货港、交货地或者卸货港。也就意味着，如果收货地和交货地均不在缔约国，且装货港和卸货港均没有在合同中约定，那么公约可能不适用，即使事实上实际装货港和卸货港在缔约国。

13. 英国认为，在委员会核准公约草案之前，必须修正“运输合同”的定义和第 5 条的条文，以明确地将实际装货港或卸货港在缔约国的所有海上运输纳入公约的范畴，并使法院有权不仅考虑到运输合同，而且考虑到货物的实际运输方式。

14. 英国认为，像公约适用范围这样重要的问题应当在现在解决，不能不适当地留到以后解决。

#### **第 9 章. 货物交付；第 11 章. 权利转让**

15. 公约草案载有关于“货物交付”的新的一章，但也是有问题的一章。本章的目的值得称赞，为种种问题提供法律解决办法，如在什么阶段收货人有义务接受货物的交付？如收货人违背这一义务，承运人可采取什么救济措施？承运人必须采取哪些步骤确保货物交付适当的人？如果没有收货人前来提取货物或如果可转让运输单证的持有人不提取货物或虽要求提取但没有或不能交出原始运输单证，承运人可采取什么救济措施？

16. 英国政府认为，本章可能产生的问题多于解决的问题，当前形式的内容远不能令人满意。特别是旨在解决没有出示提货单情况下交货问题的第 49 条，可能损害可转让运输单证作为所有权凭证的作用，而没有免除承运人承担赔偿责任的风险；可能为欺诈提供便利；仍将要求承运人在按控制方或托运人指示行事之前索取保证；最终，将对任何当事人都没有多少好处。

17. 普遍认为，可能需要对当前法律进行某种改革，以减轻长期存在的在不出示提货单情况下交付的问题。英国不反对进行这种改革。提议的第 49 条的缺点在于，本条除了使当前法律状况比目前更加复杂和不确定以外，没有实现别的目标。还有一个缺点是，本条如获通过，将妨碍对有关法律进行更加令人满意和更加全面的改革。最后，英国不能支持可能为欺诈提供便利的改革。

18. 英国认为，贸易法委员会需要就草案第 9 章所涉问题开展更多工作，才能提出一个更加完善的文本供通过。第 9 章应当作为进一步开展研究的基础。英国认为，本章条文的拟订还不够充分，本章如获通过，将影响公约草案的批准。

19. 关于权利转让的第 11 章，英国认为，当前的文本草案太过笼统，不足以实现确定性或国内法的协调统一。此外，本章不应当与公约其余部分服从相同的适用条件。如果要有利于未来的托运人、收货人和承运人，需要对本章作进一步澄清和修订。

## 结论

20. 英国非常感谢有机会就公约草案的案文发表意见。英国支持贸易法委员会的努力，认为公约草案有许多潜在好处，同时认为在委员会批准案文之前，需要对案文作几处重要的修正，即：

(a) 应当修改“运输合同”的定义，以便考虑到事实上货物是否经由海上运输；

(b) 关于货物交付的第 9 章和关于权利转让的第 11 章应当排除在公约之外，以便进一步研究。建议如果贸易法委员会在以后拟订单独的文书（公约还是示范法可以在以后决定）中处理货物交付、权利转让以及也许其他一些问题（如控制方的权利），将对整个航运和商业界有利。认为这样做比当前的案文更有可能促进国内法的协调一致。

21. 如果不接受以上建议，那么英国建议，作为备选办法，应当允许缔约国“选择不适用”这些章节，或者至少“选择不适用”第 9 章。