



Distr.: General
21 May 2001
Chinese
Original: English

联合国国际贸易法委员会
第三十三届会议
2001年6月25日至7月13日，维也纳
临时议程*项目10
运输法领域未来可能开展的工作

运输法领域未来可能开展的工作

秘书长的报告

目录

	段 次	页 次
一. 导言.....	1—20	2
二. 未来海上货物运输文书可能的工作范围和拟处理的问题.....	21—51	4
A. 定义.....	23	4
B. 适用范围.....	24—25	4
C. 责任期.....	26—27	5
D. 承运人的义务.....	28	5
E. 承运人的赔偿责任.....	29—32	5
F. 托运人的义务.....	33	6
G. 运输单据.....	34—37	6
H. 运费.....	38—40	6
I. 向收货人交货.....	41—42	6
J. 控制权.....	43—46	7
K. 权利的转移.....	47—48	7
L. 诉讼权.....	49	7
M. 时效.....	50	7
N. 管辖权和仲裁.....	51	8
三. 结论.....	52—55	8

* A/CN.9/482。

一. 导言

1. 在 1996 年联合国贸易法委员会(贸易法委员会)第二十九届会议通过《贸易法委员会电子商务示范法》之后审议电子商务领域未来工作时,¹ 委员会审议了一项建议:将审查国际海上货物运输领域现行惯例和法律列入其工作方案,以便确定有无必要在尚没有统一规则的方面制订这种规则,并使各种法律比现在更为统一。²

2. 有与会者在委员会上说,现行的国家法律和国际公约在像以下这样的问题上留下了很大空白:提单和海运单的作用、这些运输单据同货物买卖双方的权利和义务之间的关系以及向运输合同一方提供资金的实体的法律地位。一些国家对这些问题作出了规定,但是,由于这些规定大相径庭,而且有很多国家没有这样的规定,货物的自由流通受到妨碍,交易成本也因之增加。由于在货运方面越来越多运用电子通信手段,支离破碎和大相径庭的法律造成的后果更为严重,也产生了针对采用新技术造成的问题制订统一规定的需要(见 A/CN.9/476, 第 2 段)。

3. 因此,有人建议说,应该请秘书处不仅就这些困难问题征求各国政府的意见和建议,而且应特别征求代表国际海上货运领域各利益集团的有关政府间组织和非政府组织的意见和建议。对这些意见和建议进行的分析将使秘书处能够在以后的某届会议上提出一份报告,以使委员会可就采取正确的行动方针作出明达的决定(见 A/CN.9/476, 第 3 段)。

4. 针对上述建议有若干保留意见。其中一项保留意见是,由于涉及的问题很多而且复杂,会给秘书处有限的资源造成压力。所以,应优先审议已列入或拟列入委员会议程的其他议题。此外还说,由于仍然同时存在各种不同的管束海上货运的条约,而且加入 1978 年《联合国海上货物运输公约》(汉堡规则)³的过程很慢,在现有条约外再增加一项新的条约不大可能使各种法律更为协调,甚至有可能增加各种法律不协调的危险(见 A/CN.9/476, 第 4 段)。

5. 还有人指出,任何工作如果包括对赔偿责任制度进行重新考虑,都可能使各国不愿加入《汉堡规则》,这样的结果将是很不幸的。据强调,如果要进行任何调查,其中不应包括对赔偿责任制度的调查。但是,有人针对以上意见指出,对

赔偿责任制度进行审查并不是所建议的工作的主要目的;必须达到的目标是为各项条约没有充分解决或根本没有触及的问题提供现代的解决办法(见 A/CN.9/476, 第 5 段)。

6. 委员会考虑到各种意见分歧,当时没有把对所建议问题的审议列入议程。尽管如此,委员会仍决定,秘书处应作为一个中心,就实际问题及其可行的解决办法收集资料、建议和意见。这项信息收集工作应该广泛进行,除向政府收集外,还应向代表参与海上货运的商业部门的国际组织,如国际海事委员会(海事委员会)、国际商会、国际海运保险联合会(海运保险联合会)、国际货运承揽业协会联合会(货运承揽业协会联合会)、国际海运局(海运局)和国际港埠协会等机构收集(见 A/CN.9/476, 第 6 段)。

7. 1998 年委员会第三十一届会议听取了海事委员会发表的一项声明,声明表示,海事委员会欢迎邀请其与秘书处合作,征求参与国际货运的各部门的意见并为分析收集的资料进行筹备工作。上述分析工作将使委员会能够就正确的行动方针作出明达的决定。⁴会上人们对由海事委员会和委员会秘书处进行这项探索性工作表示非常支持。委员会感谢海事委员会同意进行这一在国际上没有什么先例或根本没有任何先例的重要和意义深远的项目。⁵

8. 在 1999 年委员会第三十二届会议上,海事委员会的代表报告说,已指示海事委员会的一个工作组就国际运输法中的各种问题编写一份研究报告,以期查明所涉行业需要得协调统一的方面。在进行此项研究时,发现所涉行业对进行这一项目极感兴趣,并愿意为进行此项工作提供技术和法律知识。根据此种有利的反应并根据海事委员会工作组的初步研究结果,运输法方面的进一步协调统一会大大有利于国际贸易。工作组找出了一系列在目前各项统一文书中尚未列入的问题。有些问题在国家法律中有了规定,但国际上尚未协调统一。从电子商务的角度来评估,此种缺乏协调的局面尤为突出。还报告说,该工作组确定了国际贸易和货物运输中所涉的各类合同(例如销售合同、运输合同、保险合同、信用证、货物转运合同以及许多其他附属合同)相互联系的许多接口。工作组的意图是要弄清楚这些接口的性质和功能并进而收集和分析目前管束这些接口的规则。此项工作在稍后阶段将包括

重新评估赔偿责任的原则，看其是否与货物运输方面更广泛的规则具有兼容性。⁶

9. 还报告说，海事委员会工作组已向包容了多种法律体系的所有海事委员会成员组织发出了一份调查问卷。海事委员会的意图是，在收到了对调查问卷的答复后，即成立一个国际小组委员会，分析有关的数据并为今后逐步协调统一国际货物运输法律的工作打下基础。委员会得到保证，海事委员会将在委员会编拟一项普遍认可的统一文书时向它提供协助。⁷

10. 委员会第三十二届会议对海事委员会按照请求提供合作的表现表示赞赏，并请秘书处继续与海事委员会合作，共同进行资料收集和分析工作。委员会期待着在今后某届会议上收到一份报告，介绍该项研究的结果并提出对未来工作的建议。⁸

11. 2000 年委员会第三十三届会议收到了秘书长关于运输法方面未来可进行的工作的报告（A/CN.9/476），其中介绍了海事委员会与委员会秘书处合作开展的工作的进展情况。委员会并听取了海事委员会代表的口头报告。据报告，海事委员会工作组与委员会秘书处合作发起一项调查，向海事委员会各成员组织发出了涉及不同法律体系的调查问卷。与此同时，举行了几次圆桌会议，以便就未来工作的特点与代表不同行业的国际组织进行讨论。这些会议表明所涉行业继续支持和关心这一项目。

12. 收到调查问卷的回复后，海事委员会设立了一个国际小组委员会，以期分析资料并为今后协调国际货运领域的法律这一工作找到基础。据报告，根据该行业迄今表现出的热情以及有关需进一步加以协调的法律领域的初步研究结果来看，这一项目可能最终转化成为一份能被普遍接受的统一协调文书。

13. 海事委员会小组委员会讨论期间有人指出，虽然提单仍在使用，特别是在需要可转让单据的地方，但实际海上货物运输有时只是国际货物运输中较短的一段。在集装箱贸易中，甚至一份从港口到港口的提单也涉及在某地的收货和交货，而不直接涉及向海洋船只装货或从海洋船只上卸货。此外，在大多数情况下，不可能在船边接受交货。而且，如果使用不同的运输方式，适用于有关各种运输方式的强制性制度相互间也往

往有漏洞。因此，人们建议，在制定涉及在承运人保管货物的整个期间运输合同各当事方之间关系的国际统一制度时，还应该考虑到与各当事方商定的作为运输工作一部分在装货前和卸货后发生的一些活动有关的问题，以及考虑使用不止一种运输方式的货运产生的种种问题。此外，虽然这一工作重点开始时认为放在审查管束运输国际协定以往没有包括的货物的法律方面，但现在越来越觉得，应扩大目前涉及面广泛的项目，以便包括制定一个最新的赔偿责任制度，以补充拟议的统一协调文书的条款。

14. 委员会讨论时，有一些发言表示，现在已到了海上货物运输积极取得协调统一的时候，国际货物运输方面日益的不协调令人关切，有必要对现代的合同和运输方式提供某种法律基础。此外，海上货物运输日益成为仓库到仓库作业的一部分，在寻求解决办法时应铭记这一点。有人表示同意这样一种工作观念，即超越赔偿责任问题，而以便利进出口作业的方式来对待运输合同，其中包括买卖双方（可能有随后的其他买方）之间的关系以及商业交易当事方与供资者之间的关系。采取这种广泛的态度，就要求重新审查有关货物灭失或损害的赔偿责任规则。

15. 一些区域组织，例如美洲国家组织和欧洲经济委员会（欧洲经委会）目前正在讨论运输法问题。这些组织已制定的文书有助于委员会的工作，而委员会拟订的普遍适用的文书也有助于这些组织的工作。欧洲经委会目前正在考虑是否承担关于货物多式联运统一规则的工作。有人表示关切的是，如果这项工作由一个并非全世界所有区域都参加的组织承担，将不利于建立一个普遍适用的制度。有人表示希望有关各组织协调其工作，避免重复，并提醒各国必须在行政方面协调各自在有关组织中代表的工作。

16. 在委员会第三十三届会议期间，秘书处同海事委员会联合于 2000 年 7 月 6 日在纽约举办了一次运输法讨论会。

17. 讨论会的目的是就国际货物运输特别是海上货物运输方面产生的问题收集想法和专家意见，并将其编入拟提交委员会 2001 年第三十四届会议的报告，查明委员会似宜考虑对运输法中的哪些问题着手进行未来的工作并尽可能提出可以采用的解决办法。

18. 讨论会的文件和辩论为更清晰地确定可能采取什么方法来解决应当成为委员会工作内容的运输法问题提供了宝贵的准备工作。它使范围广泛的有关组织,包括海事委员会和货运承揽业协会联合会以及承运人和托运人行业机构的代表得以就运输法中可能需要改革的那些领域发表他们的看法。

19. 大多数发言者承认现行的国家法律和国际公约在向以下这样的问题上留下了很大空白:提单和海运单的作用、这些运输单据同货物买卖双方的权利和义务之间的关系以及向运输合同一方提供资金的实体的法律地位。会议普遍一致认为,多式联运发展和电子商务使用所造成的变化使得运输法制度有必要改革以便能管束所有运输合同,无论这种合同是适用于一种运输方式还是适用于多种运输方式,也无论合同是电子作成的合同还是书面合同。与会者提出了一些供在任何改革进程中考虑的问题,其中包括为所涉各方的作用、责任、义务和权利拟订更加确切的定义,并更加明确地界定何时认为交货发生;为处理不清楚货物在运输的哪一阶段灭失或损害的案件拟订规则;确定应当适用的赔偿责任制度的条款和赔偿责任的金额限制以及订立旨在预防欺诈性使用提单的规定。

20. 委员会欢迎海事委员会和秘书处之间富有成果的合作。一些发言表示,筹备工作中必须有有关组织,包括那些代表货主利益的组织的参与。有人强调说,只有所有有关各方在筹备工作的所有各阶段进行合作,才有希望制定出一个既能获得广泛接受,又能在短期内实施的制度。委员会请秘书处继续同海事委员会积极合作,以期在委员会下一届会议上提出报告,查明运输法方面委员会今后可以讨论的一些问题,并尽可能提出可行的解决办法。本报告就是根据这项要求编写的。

二. 未来海上货物运输文书可能的工作范围和拟处理的问题

21. 海事委员会的国际小组委员会邀请海事委员会的所有海事法协会成员参加,2000年期间举行了四次会议审议未来运输法文书的范围和可能的实质性解决办法(1月27日和28日、4月6日和7日、7月7日和8日及10月12日和13日)。

其他一些非政府组织作为观察员参加了这些会议,其中包括货运承揽业协会联合会、波罗的海和国际海事理事会、国际商会、国际海运局、国际海运保险联合会和国际保障赔偿协会组织。如海事委员会与委员会秘书处协商后所规定的,小组委员会的任务是审议在运输法哪些目前尚不受国际赔偿责任制度管束的领域可以实现更大的国际统一;编拟一份旨在统一运输法的文书提纲;随后草拟拟纳入拟议文书的条款,包括与赔偿责任有关的条款;此外小组委员会应当审议该文书可能如何兼顾与海运有关的其他运输形式。在2001年2月12日至16日在新加坡举行的海事委员会主要国际会议上讨论了提纲文书草案和一份关于门到门问题的文件;根据在新加坡会议上的讨论,小组委员会将继续其工作,以期确定可能获得国际货物海运业同意的解决办法。

22. 以下是上述新加坡会议前进行的讨论所提出的考虑和建议摘要。这里没有介绍可能的法律解决办法的细节,因为国际小组委员会目前正在进行这项工作以便考虑到在新加坡会议上发表的看法和其他看法。然而,下文的摘要应当能够使委员会评估可能的解决办法的主要内容和范围并决定它希望如何着手进行这一专题。

A. 定义

23. 据建议,未来的文书应当载列旨在为各实质性章节的运作提供便利的定义。某些定义,例如“履约承运人”一词的定义,在国际小组委员会和新加坡会议上引起了热烈的讨论。这些讨论涉及到基本规则,将在下文加以概述。

B. 适用范围

24. 应当专门有一章大体上以《汉堡规则》第2条为基础处理文书适用范围的问题。对这一章本身并无特别争议,但它的措词将取决于“责任期”问题,即提纲文书草案的地理范围的解决情况。这个关系密切的问题将在下文处理。

25. 现行国际制度排除按租船合同进行的运输。这种排除始自《统一提单的若干法律规则的国际公约》(海牙规则),自那以来基本上一直维持相同的形式。在国际小组委员会工作期间,有人质疑适用这种排除的范围应当有多大。现代的惯例远远超出了传统的租船合同。因此将有必要决定

这种传统的排除是否应当继续局限于传统的租船合同，还是应当扩大到其他运输合同，例如租船运货合同、货运量合同、服务合同和类似的协议。

C. 责任期

26. 任何文书必须解决“责任期”问题，即文书的地理范围。经 1968 年布鲁塞尔议定书修正的《海牙规则》(海牙—维斯比规则)和《汉堡规则》说明了根据现行法律可以采用的两种解决办法。前者适用范围是“索具到索具”，这意味着从货物装船之时起到货物卸船之时止这段时间负有责任。后者适用范围更大，是“港口到港口”，这意味着承运人在装货港接管货物时期、运输期间和在卸货港承担责任。第三种可能性将是进一步扩大责任期，将承运人掌管货物的任何时期都包括在内，不论是在港口地区、是在船上还是在其他地方。在这种情形下，它将涵盖的时间常常称为“门到门”。虽然门到门的范围受到了相当的支持，但必须进行更多的调查，以便考虑如此扩大范围将引起的所有后果。

27. 一旦基本的责任期问题得到解决，其他一些附属问题仍有待决定。这些问题中最突出的是承运人可以在多大程度上通过其合同的结构来限制他的责任期。例如，“联运”单的开单人可以在该单据所涵盖的一部分运输中承担承运人的责任，但对于运输的其他部分仅承担转运商的赔偿责任？

D. 承运人的义务

28. 据建议，应当有一章规定承运人总的义务。与承运人义务有关的有争议问题应当在提纲文书草案的其他部分涉及，包括专门处理责任期和专门处理承运人赔偿责任的章节。

E. 承运人的赔偿责任

29. 应当有一章处理大多数从业人员所认为的任何管束承运人与货物权益之间关系的法律制度中的核心问题，即在由承运人负责的货物灭失或损害时或者在交货迟延时，承运人应当在多大程度上赔偿货主。以过失为基础的制度看来受到相当的支持，与之相对的是更加严厉的赔偿责任

基础，例如《国际货物公路运输合同公约》⁹ 中的赔偿责任。尚有待进一步讨论赔偿责任条款应当具体到什么程度，承运人赔偿责任的任何豁免的性质是什么。

30. 此外，在关于承运人赔偿责任的这一章中还应当处理一些更加具体的附属问题。一个悬而未决的问题是当有两个和两个以上的原因共同造成灭失而承运人仅对这些原因中的一个或几个负责但不对所有这些原因负责时应当如何分配损害赔偿。一种办法是如《汉堡规则》第 5.7 条所示，让承运人完全承担证明分配损害赔偿金的责任。另一种办法是如美利坚合众国国会目前正在审议的对海上货物运输法令拟议修正案所示，使当事双方平均承担责任，如果任一方均不能履行其举证责任，则平等分摊损害赔偿金。

31. 再一个悬而未决的问题是承运人的代理商、雇员和独立承保人或者履行运输合同中规定的承运人任一义务的任何其他当事方在多大程度上对可能因其失职而造成的灭失或损害负赔偿责任。(在国际小组委员会早期工作中将这些当事方称为“履约承运人”，但这一用语的使用尚有待审查。)在成功援引“喜马拉雅条款”之前，某些国家常用的一种办法是使履约承运人承担完全赔偿责任(通常以侵权行为为基础)，不让他们享有承运人的限额和排除等好处。另一种可以大致看作为喜马拉雅条款目的的办法是不规定履约承运人的赔偿责任，但确保任何可能存在的赔偿责任将受制于承运人的限额和排除。第三种办法如对美国海上货物运输法令拟议修正案所示，使履约承运人(按与订约承运人相同的条件)承担统一的赔偿责任，并让他们享有承运人的限额和排除等好处。第四种办法将以“网络”为基础规定赔偿责任，根据这种办法，每一履约承运人将承担的赔偿责任将以该履约承运人为唯一承运人并与发货人直接订约时适用的法律制度为基础。这样，欧洲公路承运人可能会按《国际公路货物运输合同公约》负赔偿责任。

32. 又一个悬而未决的问题是承运人应当在多大程度上对交货迟延负赔偿责任以及承运人是否有任何依据可以限制他的赔偿责任。一种办法将是使承运人对任何无正当理由的迟延负赔偿责任。另一种替代办法是只有在当事方对交货时间订有具体协议时使货承运人对迟延负赔偿责任。

F. 托运人的义务

33. 根据现行国际制度，很少对托运人规定责任，托运人的义务——如果存在的话——没有得到很好的界定。在国际小组委员会工作期间，有人建议更确切地列出托运人的义务不无好处。

G. 运输单据

34. 在大多数情况下，承运人与货物权益之间的合同关系受提单和其他运输单据管束。但是，关于运输单据的规则往往没有得到很好的界定。现行国际公约管束某些核心条款(运输单据中必须列入的对货物的说明等)，但也忽略了许多重要的方面(例如运输单据是否必须注明日期和日期不明的后果)。在国际小组委员会工作期间，有人建议更充分地规定在这一领域适用的规则是有助益的。

35. 还必须解决一些不相关联的问题。例如，人们一致认为承运人经托运人要求必须开具运输单据。然而，不清楚的是可以称为“托运人”的当事方中谁有权提出这一要求——是订约托运人(受运输合同约束的当事方)、委托人(将货物交给承运人的当事方，可能代表订约托运行事)，还是某一其他当事方。同样，人们一致认为在运输单据中应当载列某些资料，但不清楚是否应对没有载列所需资料规定任何赔偿责任。

36. 再举一个例子。人们一致认为在某些情况下运输单据应当不仅仅是开单承运人收到该运输单据中所指的货物的初步证据，而且还是确凿证据。但不清楚的是应当如何界定这些情形。一种可能将是这条规则以已经妥善地向诚信行事的第三方转让的可转让运输单据为限。另一个可能性将是扩大这条规则的范围，以便保护已经凭借运输单据中对货物的描述支付了价值或以其他方式改变了他的地位的诚信行事的任何第三方。

37. 也许有关运输单据的最麻烦的一种问题涉及的是承运人限制他对运输单据中他没有核查的内容所负赔偿责任的能力。人们一致认为，在某些情形下承运人可以用诸如“据说含有”或“托运人的装载量和数量”等词语来修饰运输单据中的说明，但不清楚的是这些情形应当如何界定。一种可能性是大体上同某些国家的法律相一致，笼统地说它将承认这种修饰词语有效，基本上不

考虑这种词语是在什么情形下列入运输单据的。第二种可能性则与另外一些国家的法律大体相符，笼统地说它将把修饰性词语看作是以一种有关规则不许可的方式限制承运人赔偿责任的企图，因而无效。第三种折衷可能性是由对美国海上货物运输法令拟议修正案提出的，它将仅在仔细界定的情形下承认修饰性词语有效，以便同时保护货物的权益。

H. 运费

38. 在国际小组委员会工作期间，有人建议为了开列当事方的所有义务和权利，载列一章规定有关运费的缺省制度是可取的。这样一章应是非强制性的，因为当事方应能自行在其合同中规定运费的细节。拟涉及的传统问题应包括何时视为已经赚得运费和何时应当支付运费。此外，文书应当规定对运费不得抵消、扣减或打折。

39. 当销售合同约定应由托运人支付运费时(例如在成本、保险费加运费合同中)会产生一个具体问题。在这种情形下，收货人(和买方)将希望受到保护，不必在收货时发生运费费用。因此，文书可以规定，如果运输单据表明运费已经预付，承运人没有任何权利向收货人收取这笔运费(即使该笔运费实际上没有预付)。

40. 与运费有关的一个重要问题是在收货人不准备支付运费和与货物运输有关的费用时，承运人是否可以扣留货物。许多国家的法律规定有这种权利，许多合同也规定扣留的订约权利。这种权利常常称之为“留置权”，它在某些国家法律中包括当收货人破产时承运人对货物价值的优先权。如果文书能够明确地界定承运人对货主的基本扣留权即留置权，国际贸易的确定性将会大大增加。在这样做时，文书必须界定对哪些权利要求存在着留置权，承运人又必须采取哪些步骤以便在货物权益破产时获得财政安全即留置权特权。

I. 向收货人交货

41. 交货对于货物运输来说是一个关键概念。除了其他方面之外，它通常标志着运输合同的完成和承运人责任的终止。现行国际制度仅在有限的范围内处理交货问题。例如，根据《海牙—维斯比规则》，通知期和可以起诉期均自有关的货物

交付之时起，但这一用语没有得到界定。

42. 在国际小组委员会工作期间，有人建议更确切地界定“交货”一词及其后果将是有益的。

J. 控制权

43. 在货物处于承运人监管之下时，与货物有关的各当事方(例如托运人、任何担保权益的持有人和收货人)可能想就运输合同的履行向承运人下达具体的指示。反之，承运人则只想知道他应当从谁处获得指示以及在发生具体问题时可以与谁谈判运输合同的不同条款和收取额外费用。因此，据认为，新的文书应当载有一条关于转运期间控制权的规则。这样一来，海上运输将与适用于其他运输方式的大多数运输公约相一致，因为后者均载有关于控制权的特定规定。当然，这种规定应当采用依照海上运输特殊需要加以修改的格式。

44. 第一个问题是可能产生什么类型的控制权利，因而应当由文书的条款加以涵盖。指示承运人的这种权利可以包括要求停运货物和在货物抵达目的地之前交货。这项具体权利是销售合同中规定的一项法律附属品，目的是在买方面临财政问题而有可能损害销售合同时制止货物的转运。另一个例子是托运人已经将货物卖给了最初在运输合同中指定的收货人之外的一方因而想用该另一方取代收货人。除了这些情形外，还有其他一系列指示需要修改运输合同，例如改变目的地。

45. 与控制权有关的一个主要问题是确定这种控制权由托运人转移给另一当事方和最终转移给收货人的手段和时间。最简单的情形是当提单作为运输的证据时。在这种情形下，贸易法和国家法规定，为了使提单持有人能够向承运人发出指示，提单持有人必须出具一整套原始提单。这能避免原始提单之一的持有人凭借某一项具体权利而加以任何滥用(包括要求在目的地交货)。当出具的不是提单而是另一种运输单据时情形略微复杂。可以设想两种变式，它们均无获得明确的支持。一种解决办法将是沿用在其他运输公约中陈述的概念：如果出具的是海运单，要向承运人发出指示或以其他方式控制货物的当事方将必须向承运人出示这种单据。然而，有人认为，这将大大提高海运单现有形式的价值，因此控制

权应当属于托运人，直到货物最终在目的地交付给了收货人为止。

46. 统一文书应当进一步澄清准许承运人在实际执行指示前要求发出指示的当事方担保他的费用。

K. 权利的转移

47. 权利的转移问题在许多方面与上述控制权问题密切相关。为了确定谁拥有控制权，必须知道谁对货物拥有充分的权益。如果一第三方(即非运输合同的原始当事方)因他是可转让运输单据的持有人而声称对货物拥有权益(实践中往往会发生这种情况)，必须知道受可转让运输单据管束的权利应当如何转移。

48. 现行国际制度也未具体地涉及这个问题，而许多国家的国家法律尚不完备。在国际小组委员会工作期间，有人建议更确切地界定有关这个问题的规则将是有益的。由于书面单据为电子信函所取代，这项工作可能特别宝贵。当因为采用新的做法而更难依靠先前的做法时，具有健全确定的规则来为新的做法提供便利就更加重要。因此，有些规定将仅仅试图根据目前的情况重述公认的法律和惯例并将其编纂成法典。另一些规定将更具有创新性，而且也可能更具有争议性。对于每一项新规定，一般都需要明确地选择是否要将其列入拟订中的文书。

L. 诉讼权

49. 在某些法律制度中，要确定哪一当事方有权因灭失、损害或迟延而对承运人提出诉讼有时可能是一个难题。在国际小组委员会工作期间，有人建议更确切地界定有关这个问题的规则将是有益的。

M. 时效

50. 人们普遍认为只应当允许货物索偿人在一段有限的时间内就灭失、损害和迟延向承运人提出起诉。这段时间应当是一年(如《海牙/维斯比规则》所规定)还是两年(如《汉堡规则》所规定)，尚有待确定。

N. 管辖权和仲裁

51. 还将必须考虑拟拟订的文书是否应当以及应当怎样处理管辖权和仲裁问题。

三. 结论

52. 上面这一节概述了海事委员会就国际货物运输中造成困难和需要有现代解决办法的那些问题进行审议的情况，包括海事委员会新加坡会议上的讨论情况。与此同时，海事委员会运输法国际小组委员会继续在确定各种解决办法连同备选案文和备注，目的是提高国际海上货物运输及与此有关的作业的确性和可预测性。

53. 秘书处遵照它于 1996 年从委员会获得的授权一直在进行的磋商表明，现在以一项可能具有国际条约性质的国际文书为目标开始工作是有利的，这个国际文书将使运输法现代化，考虑到包括电子商务在内的技术的最新发展，并消除委员会查明的国际海上货物运输中的法律困难。海事委员会对可行的法律解决办法的审议正在取得良好的进展，预期载有未来立法文书可行的解决办法草案以及备选案文和注解的初步案文可以在 2001 年 12 月之前拟订完成。

54. 因此，委员会将有可能在 2002 年开始审议未来立法文书的可行性、范围和内容。一种可能性可以是将这项任务委托给一个政府间工作组。或者，委员会也可以决定自己在其 2002 年第三十五届会议上着手进行这项审议。是决定将这项任务委托给一个工作组还是最初应当由委员会自己审议这一事项可能取决于委员会在 2002 年是否能收到一份案文供该届会议最后确定。按照既定的惯例，除了委员会成员国之外，还将邀请其他有关国家和有关的政府间和国际非政府组织以观察员的身份积极参与讨论。预期海事委员会以及代表海上货物运输业和有关行业的其他组织将希望参与这些审议。

55. 如果委员会同意所提议的行动方针，它似宜请秘书处为 2002 年第二季度期间举行的贸易法委员会政府间届会编写必要的文件。

注

¹ 《大会正式记录，第五十一届会议，补编第 17 号》(A/51/17)。

² 同上，第 210 段。

³ 《联合国海上货物运输会议正式记录，1978 年 3 月 6 日至 31 日，汉堡》(联合国出版物，出售品编号：E.80.VIII.1)，A/CONF.89/13 号文件，附件一。

⁴ 《大会正式记录，第五十三届会议，补编第 17 号》(A/53/17)，第 264 段。

⁵ 同上，第 266 段。

⁶ 同上，《第五十四届会议，补编第 17 号》(A/54/17)，第 413 段。

⁷ 同上，第 415 段。

⁸ 同上，第 418 段。

⁹ 联合国，《条约汇编》，第 399 卷，第 5742 号。