



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
14. 德国.....	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

14. 德国

[原文：英文]
[2008年5月26日]

(a) 总体评论意见

1. 联邦政府欢迎贸易法委员会为在国际一级统一运输法所作的努力。但德国感到遗憾的是，只有几周时间来审查贸易法委员会第三工作组（运输法）2008年1月通过并于2月底转交各会员国的这项全面而相当复杂的公约草案。不可能在规定时间内审查贸易法委员会草案的一切细节。因此，联邦政府建议，如果2008年6月举行的会议表明许多问题需要进一步的澄清，而且预计一些国家尤其是1924年《海牙规则》、1968年《维斯比规则》和1978年《汉堡规则》的缔约国将不会批准该公约，则应在2009年继续贸易法委员会内的审议工作。任何事情如果可能导致只有并非上述公约缔约国的国家批准该公约，并且只是在现有的法律制度之外增加另一种法律制度，则应予以避免，因为这将妨碍为促进运输法领域的国际统一而作的努力。

2. 联邦政府在下文中陈述其对公约草案某些条文的意见，认为这些条文应当加以改进。所提出的评论意见并不是详尽无遗的。联邦政府保留在贸易法委员会下一次会议上提出进一步建议的权利。

(b) 具体评论意见

第5条（一般适用范围）

3. 根据第5条和第1(1)条，公约不仅适用于海上运输合同，还适用于海上加其他运输方式的运输合同。联邦政府对在公约内确立特殊规则，将其适用于多式联运合同（即包括海上运输的多式联运合同）的一部分表示关切。这将导致多式联运合同法的支离破碎。

4. 德国还对关于包括海上运输的多式联运合同的那些条文的内容持保留意见。草案建议，公约的几乎所有条文都适用于此类多式联运合同。所规定的唯一例外情形是损坏发生地能够确定的情形。对于这些情形，第27条指出，损坏发生在陆上或者空中的，关于陆上或航空运输的其他国际公约的条文优先。但如下文所述，第27条由于其对国际公约条文的限制而无法令人满意。此外，第27条假定托运人可以证明损坏发生的地点。而在许多情况下，托运人是无法提供这一证据的。因此第27条意义不大。

5. 有鉴于此，必须假定公约的一般条文涵盖包括海上运输的多式联运合同。这种结果似乎不是很有说服力。对草案条文和其他货物运输公约如《公路货运公约》、《国际铁路运输公约》或《蒙特利尔公约》进行的比较表明，一方面，公约草案几乎只着眼于海上运输——这在第 18 条第 3 款及其免除赔偿责任的规定中尤其明显，另一方面，公约草案规定的承运人的赔偿责任远远低于上述其他公约。在公约草案中找不到根据，表明这些条文不仅适用于全程海上运输合同，还适用于对陆路段运输作了规定的合同。

第 12 条 (承运人的责任期间)

6. 根据第 3 款，一项条文作下述规定的即为无效：接收货物的时间是在根据运输合同开始最初装货之后，或者交付货物的时间是在根据运输合同完成最后卸货之前。反过来，该款可被解释为作如下规定的条文有效：在承运人或其受雇人或代理人保管货物但这些货物未装入运输工具的期间内，免除承运人的赔偿责任。联邦政府对于允许如此限制承运人的赔偿责任感到关切。没有理由改变以往的公约而规定一项具有国际约束力的规则，允许海上承运人免于对货物装上船舶之前和卸离船舶之后发生的损坏承担赔偿责任。最值得注意的是，鉴于公约草案引入了海运履约方的形象，这也令人有理由对该条文感到关切，因为根据第 20 条第 1 款，海运履约方只须承担对承运人规定的赔偿责任。免除承运人对装上船舶之前和卸离船舶之后发生的损坏所承担的赔偿责任的条款也将对海运履约方有利。因此，即便符合第 63 条规定的前提条件，承运人和海运履约方也不负赔偿责任。

7. 为了避免产生这种结果，德国建议第 12 条第 3 款措词如下：

“3. 为确定承运人的责任期间，各方当事人可以约定接收和交付货物的时间和地点，但运输合同条款作如下规定的即为无效：

“(a) 接收货物的时间是在承运人或第 19 条提及的任何人实际接收货物之后；或者

“(b) 交付货物的时间是在承运人或第 19 条提及的任何人实际交付货物之前。”

第 13 条 (超出运输合同范围的运输)

8. 根据第 13 条，可在单一运输单证中指出运输不仅由承运人进行，还由另一人进行。该条文的含义不清楚。联邦政府对此持基本保留意见，特别是在运输单证是可转让单证的情况下。所产生的问题是，持单人是否会遇到承运人之间商定的赔偿责任限制，持单人既可以要求承运人交付货物，又必须根据公约草案第 49 条向其提交单证。

第 20 条 (海运履约方的赔偿责任)

9. 根据第 20 条, 海运履约方承担的赔偿责任与承运人相同。第 1 条第 7 款规定, 内陆承运人仅在履行或者承诺履行其完全在港区范围内的服务时方为海运履约方。将该定义与履行服务的地点联系起来是不适当的, 因为适合航行的包装也可在内陆进行。此外, 设在港口的货运公司在越来越多地履行并非属于承运人义务范围的服务。这表明仅仅提及地点可能会产生定义问题。

第 22 条 (迟延)

10. 第 22 条的措词故意没有解决是否也需要考虑默示交付次数的问题。只要仍然不可能——迄今为止一直如此——商定默示安排即已足够, 则应删除该条文, 而承运人是否以及在多大程度上为迟延负责的问题应留给适用的国内法解决。

第 27 条 (海上运输之前或之后的运输)

11. 第 27 条为多式联运确立的规则规定, 如果损坏发生地已知, 则在特定情形下, 本公约的规定不得优先于其他国际文书。这项规定似乎不够。在损坏发生地已知的情况下, 适用于这一阶段运输的国内法也将适用。如果不修改草案的赔偿责任条文, 则一定会出现这种情况, 因为这些条文几乎专门针对的是海上运输。这从第 18 条和该条第 3 款规定的免除赔偿责任的理由来看尤其明显。损坏发生在既包括陆上运输也包括海上运输的一项运输业务之内陆部分的, 没有理由仅仅因为陆上运输发生在海上运输之前而不适用有关的国内法。

12. 此外, “不得优先”一语可能会被误解, 因为它可能表明第 27 条规范的是公约冲突, 而公约草案第 84 条才是旨在解决这一问题的条款。第 27 条不应作上述规定, 而应规定本公约“不适用于”(a)至(c)款所述的情形, 在这些情形下应适用所提及的各项公约的规定。

第 32 条 (拟定合同事项所需要的信息)

13. 如果所提供的用于拟定合同事项的信息不准确, 则托运人将承担无限——而且根据第 81 条第 2 款不能予以限制的——严格赔偿责任(第 32 条第 2 款)。同对承运人规定的赔偿责任规则(第 61 条及以后的条文)相比, 这种赔偿责任制度严重并且不合理地损害了托运人的地位。因此, 似乎至少需要删除第 81 条第 2 款中的“限制”一词, 并且通过这种做法, 允许运输合同的各方当事人约定对托运人赔偿责任的限制。

第 33 条 (危险货物的特殊规则)

14. 就第 32 条提出的评论意见经适当修改后也可适用于第 33 条所载的关于托运人在运输危险货物情况下对提供不正确信息承担赔偿责任的规则。

第 34 条 (单证托运人享有托运人的权利并承担其义务)

15. 见关于第 32 条和第 33 条的评论意见。联邦政府认为，规定单证托运人承担与合同托运人同样的责任，从而使单证托运人为托运人一方的不履约承担全部责任，这太过分了。关于托运人交货义务的条文清楚表明了这一点（第 28 条）。另外还应考虑到，这项条文将导致承运人和物流公司对法律咨询的大量需要，因为他们将需要把这一点的法律后果通知客户，尤其是在无限的连带赔偿责任方面。

第 36 条 (托运人赔偿责任的中止)

16. 第 36 条在托运人必须承担的赔偿责任方面规定的标准不合理地限制了托运人的权利。应当删除这项条文并且不增加任何替代条文。

第 40 条 (签名)

17. 根据第 40 条第 2 款，电子运输记录应当包含承运人或者代其行事的人的电子签名。该条文没有对电子签名提出任何具体要求。关于是否可以按照国内法对第 40 条含义内的电子签名提出更多具体要求，仍然不清楚。为了法律上的确定性，联邦政府建议作出关于存在这种可能性的说明。

第 45 条 (接受交货的义务)

18. 根据第 45 条，收货人有接受货物的义务。根据该条文的措词，这项义务还适用于货物明显损坏和收货人未要求交货的情况。这似乎太离谱了。收货人只应在要求交货时才有义务接受货物。

第 61 条 (赔偿责任限制)

19. 根据第 61 条，承运人对于违反本公约对其规定的义务所负赔偿责任的限额，除迟延交付外，为每件或者每个其他货运单位 875 个计算单位，或者按照货物的毛重计算，每公斤 3 个计算单位。这与其他运输法公约不同，因为承运人的赔偿责任总限额不仅适用于灭失或损坏的货物，还适用于承运人不提供运输工具、违背第 29 条规定的提供信息的义务或者在运输单证中提供了不正确的信息等情况。联邦政府对于赔偿责任限制范围的这种扩大持实质性保留意见。之所以有这种关切，还因为托运人在类似情况下承担强制性无限赔偿责任。

第 81 条 (一般规定)

20. 根据该条第 2 款，排除或者限制托运人、收货人、控制方或单证托运人义务的任何合同条款无效。联邦政府认为这项全面条文没有必要。若考虑到以下事实，则尤其如此：公约草案没有规定上述当事人的任何赔偿责任限额，却规

定了承运人的赔偿责任限额。运输合同的各方当事人应至少有权限制托运人的赔偿责任和与托运人地位等同的当事人的赔偿责任。

第 82 条 (批量合同的特别规则)

21. 规定批量合同下合同自由的规则与第 1 条第 2 款的定义有关。这一定义非常模糊。鉴于第 82 条的范围，似乎应当使该定义更为准确。

第 84 条 (管辖其他运输方式货物运输的国际公约)

22. 在第 84 条中，只有为陆上、内河航道或航空这几种单式货物运输制定的，并且在本公约生效时业已生效的公约才优先适用。将该条文限于已生效公约，范围太窄。实际上需要一项条文，赋予今后对现有公约加以修正的议定书以及关于陆上、内河航道和航空运输活动的新公约和关于多式联运合同的公约以优先权。由于公约草案的各项条文主要着眼于海上运输，因此应为有关其他运输方式的法律的进一步发展留下空间。