



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
17. 埃及.....	2

* 本说明迟交是因为收到的时间较晚。



二. 从政府和政府间组织收到的意见

A. 国家

17. 埃及

[原文：阿拉伯文]
[2008年6月10日]

(a) 草案总体上积极的方面

1. 公约草案的意图是不仅适用于包括海上运输段的多式联运业务，也适用于完全通过海上进行的单式运输。公约草案还力求更新海洋运输法，顾及电子贸易的需要和信息科学的发展，同时保障船舶运输的技术进步。
2. 拟订公约草案是出于一个共同愿望：即改进多式联运，维护海上业务的安全。公约草案旨在通过货物灭失、损坏或迟延交付等问题，从实质和履约（或者更准确地说，是不履约）角度处理海上运输合同的各个方面。
3. 为此，公约草案力求强调各方当事人的义务和对履行海上货物运输合同表现出的更大兴趣。公约草案还力求实现托运人和承运人的利益平衡，在这方面，草案在无损托运人利益的情况下强调了承运人的义务。
4. 公约草案强调了承运人在整个航程中使船舶处于并且保持适航状态的义务。它规定承运人依照事实对货物灭失、损坏或迟延交付承担赔偿责任，如能证明承运人没有过失或者发生了草案第 18 条规定的免责情形，则可免除承运人的赔偿责任，但航行失误或火灾除外。因此，公约草案与海洋法的特殊性以及保护托运人利益的做法相一致。

(b) 相互重叠的定义

5. 公约草案第 1 条第 6 款(a)项规定：“履约方”是指承运人以外的，履行或者承诺履行承运人在运输合同下有关货物接收、装载、操作、积载、运输、照料、卸载或者交付的任何义务的人，以该人直接或者间接在承运人的要求、监督或者控制下行事为限。
6. 公约草案第 1 条第 7 款规定：“海运履约方”是指凡在货物到达船舶装货港至货物离开船舶卸货港期间履行或者承诺履行承运人任何义务的履约方。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。
7. 第 6 款(a)项中履约方的概念与同一条第 7 款中海运履约方的概念重叠，因为港口是按照管辖其活动的法律和条例在港区范围内扮演这两种角色，而不是代承运人行事。

(c) 与草案未涉及的问题有关的提议

8. 草案没有涉及管辖法院的权力问题。如果各代表团不能就这些权力或仲裁达成一致，则以《联合国海上货物运输公约》（汉堡规则）采用的方式提及与这些权力或仲裁有关的规则，可能比较可取。

9. 承运人在货物灭失或损坏情况下所负赔偿责任的限额是以货物价值为基础的，最高数额取决于货物重量或件数，以较高者为准，但已申报价值的货物除外。在这方面，似宜按照 1978 年《汉堡规则》的做法设定一个更高限额。

(d) 需要改正的不一致之处

10. 第 1 条第 7 款和第 15 款(b)项：

第 1 条第 7 款规定：“海运履约方”是指凡在货物到达船舶装货港至货物离开船舶卸货港期间履行或者承诺履行承运人任何义务的履约方。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。

观点：按照第 7 款的定义，海运履约方无权代表承运人签发运输单证，因为只有承运人才可签发运输单证，这与第 15 款(b)项的规定相反。因此必须加以改正。

(e) 提议删除的某些条款

11. 草案第 1 条第 6 款(a)项规定：“履约方”是指承运人以外的，履行或者承诺履行承运人在运输合同下有关货物接收、装载、操作、积载、运输、照料、卸载或者交付的任何义务的人，以该人直接或者间接在承运人的要求、监督或者控制下行事为限。

12. 草案第 1 条第 6 款(b)项规定：

“履约方”不包括不由承运人，而由托运人、单证托运人、控制方或者收货人直接或者间接委托的任何人。

观点：删除第 6 款(b)项，只保留第 6 款(a)项。

13. 第 36 条没有理由保留，因为它使问题更加复杂。

14. 第 47 条(b)款：不应给承运人辩称其不知托运人地址的机会。如果承运人对该款提及的各方地址一概不知的话，那么谁知道呢？不过，更重要的是，该款没有说明货物应如何处理，特别是在这些货物由于其性质、规格或危险性而无法处置的情况下。我们认为应当删除第 47 条，因为它与埃及法律相抵触，埃及法律规定：不能做出不签发运输单证或电子运输记录的约定。

15. 第 54 条：删除(b)项。

(f) 需要解释的条款

16. 公约草案关于批量合同的第 1 条第 2 款规定：“批量合同”是指在约定期间内分批装运约定总量货物的运输合同。货物总量可以是最低数量、最高数量或者一定范围的数量。

17. 阿拉伯工作组提出的问题与该款阐述和定义的“批量合同”有关，即：与批量合同相反的是什么合同？换言之，使用什么术语来指称批量合同之外的合同？

18. 关于特定除外情形的第 6 条：我们不理解为什么将租用船舶尤其是从承运人处租用的船舶排除在本公约适用范围之外。将租船合同排除在管理范围之外是一种极其危险的做法。

19. 第 12 条第 2 款(b)项：按照该条文的当前措词，承运人的责任在将货物交给某当局或者其他第三方时终止。这对港口来说是不可接受的，因为承运人在很多情况下仍然负有义务，例如危险货物抵达错误地址；由于缺乏可用于分类的单证所导致的标识和编码混乱，已卸货物仍由承运人照料；转船过程中卸下货物或者空集装箱返回港口并归承运人所有等等。

20. 第 12 条所规定的责任期间有几个缺口，适用起来比其他公约困难。较好的做法是采用《汉堡规则》中关于责任期间的条文。

21. 公约草案第 13 条与超出运输合同范围的运输有关，该条难以理解，需要进一步阐述，并采用更加精确的措词。例如，如果承运人不负有运输货物的义务因而其责任期间不同于运输合同期间的話，如何能允许承运人签发不为运输合同所涵盖的运输单证？

22. 第 14 条第 1 款：根据该款，承运人承担港口的职责。这一案文不现实，也不可接受，因为船上运输的很大一部分货物是存储货物，无法立即交付。根据该条第 2 款，港口的职责被取消，托运人和承运人通过约定即可承担这一职责。这在承运人拥有和管理港口的情况下也许可以理解，但这种情况较少。此外，该条与关于卸货、运输或装货期间责任的国际规则不一致。可在第 14 条第 1 款中的“积载”一词之后添加“打上区别于其他货物的标记”一语，添加后内容如下：

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、操作和积载货物、打上区别于其他货物的标记以及运输、保管、照料、卸载和交付货物。

23. 第 14 条：应将第 2 款的案文修订如下：承运人与托运人可以约定在托运人、单证托运人或者收货人同意后由其……。

24. 第 15 条：这一条件只适用于航程开始时。公约草案没有明确规定应当进行怎样的谨慎处理，第 15 条是这方面的一个例子。

25. 关于责任基础的第 18 条：有关货物灭失或损坏的(m)项（海上救助或者试图救助财产的合理措施）过于概括。例如，如果灭失或损坏的货物是海上试图救助货物的两倍，那么应该怎么办？
26. 第 18 条与权利转让原则也不一致，因为法律上的转让要求具备特定条件，而该条中并不存在这些条件，因此，由于权利转让这一法律术语并非本公约所要表达的含义，从而造成了解释上的冲突。故此应将该术语替换为另一术语，以避免混淆和模糊。法律上的权利转让和背书有所不同。
27. 此外，民法包含的转让规则与贸易法最初包含的背书规则不同，其效果也不相同。该条混淆了权利转让与背书的概念。
28. 需要根据运输合同加以研究和澄清。
29. 第 73 条表明：为了保护货物所有人的权利和其他权利，有必要加入本公约，因为本公约在取消国家法院采取临时或保护性措施的管辖权方面做出了明确规定。
30. 第 79 条为仲裁留出了很大余地。

(g) 需要修订的条款

31. 定义：公约草案第 1 条第 5 款规定如下：
“承运人”是指与托运人订立运输合同的人。
观点：收取费用，承诺将货物从一地运至另一地并且是合同一方当事人的人。
32. 第 1 条第 8 款规定如下：
“托运人”是指与承运人订立运输合同的人。
观点：承诺将货物交由承运人从一地运至另一地并交给收货人以及订立运输合同的人。
33. 公约草案第 1 条第 9 款规定如下：
“单证托运人”是指托运人以外的，同意在运输单证或者电子运输记录中记名为“托运人”的人。
观点：提及单证托运人却不规定其职责和义务没有什么实际益处。
34. 在第 1 条中的各项定义中添加“危险货物”的如下定义：
“危险货物”：按照《国际危险货物海运规则》归为危险一类的货物或者公约缔约国作为既定国际规则的一部分而采用的公认分类。
35. 在第 1 条中的各项定义中添加“收到”的定义。
观点：承运人或其代表收到货物并承诺根据运输合同条件交付货物。

36. 由于公约提到了全程或者部分[海上]国际[货物]运输，有必要添加部分运输的定义及其与其他运输方式之间的联系。

37. 公约草案第 1 条第 17 款规定：“不可转让运输单证”是指不是可转让运输单证的运输单证。

38. 约旦提议将其修订如下：不可转让运输单证是指列明单一收货人名称的运输单证，除该收货人外其他任何人不得接收货物。

39. 埃及提议将其修订如下：“运输单证”是指列明单一收货人名称的单证。

40. 公约草案第 1 条第 25 款规定：“船舶”是指用于海上货物运输的任何船只。

观点：该定义下的“船只”一词过于概括。应当提高其准确度，添加“适航”一词，修订后该定义如下：“船舶”是指用于货物运输的任何适航船只。第 15 条(a)项为此提供了支持，其中规定：

第 15 条. 特别适用于海上航程的义务

承运人必须在开航前、开航当时和海上航程中谨慎处理：

(a) 使船舶处于且保持适航状态。

41. 公约草案第 2 条（本公约的解释）规定：

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。

观点：使用公认术语、措词更为准确的案文是：

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国际贸易诚信原则的需要。

42. 公约草案关于形式要求的第 3 条规定：

第 20 条第 3 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 51 条第 3 款、第 54 条第 1 款、第 62 条第 1 款、第 66 条、第 69 条以及第 83 条第 1 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。经收发人同意的，可以为此目的使用电子通信。

观点：添加“或者双方以前使用过”一语，之后该条内容如下：

43. 第 20 条第 3 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 51 条第 3 款、第 54 条第 1 款、第 62 条第 1 款、第 66 条、第 69 条以及第 83 条第 1 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。经收发人同意或者双方以前使用过电子通信的，可以为此目的使用电子通信。

44. 关于适用抗辩和赔偿责任限制的第 4 条需要重新拟定，因为该条不清楚。在关于合同事项的第 38 条中添加下述第 1 款(e)项：

对危险货物的充分描述。

45. 在公约第 14 条第 1 款的“积载”一词之后添加“打上区别于其他货物的标记”一语，添加后内容如下：

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、操作和积载货物、打上区别于其他货物的标记以及运输、保管、照料、卸载和交付货物。

46. 在公约草案关于可能形成危险的货物的第 16 条末尾添加“但前提是要说明承运人必须采取此类措施的原因，而且主管当局没有采取对货物危害较小的措施”一语。

47. 公约草案第 1 条第 15 款规定：

15. “运输单证”是指由承运人或者履约方在运输合同下签发的单证，该单证满足下列一项或者两项条件：

- (a) 证明承运人或者履约方收到了运输合同下的货物；
- (b) 证明或者包含一项运输合同。

添加第三项(c)项，案文如下：

- (c) 承诺向收货人或持单人交付货物。

48. 关于赔偿责任基础的第 18 条：最好将第 4 和第 5 款合并。没有必要将这两款分开，因为它们所包含的除外情形相同。

49. 根据第 20 条第 1 款(a)项，海运履约方还有将货物运至另一国的义务，这有悖于第 1 条第 7 款的定义，根据该定义，海运履约方的职责范围仅限于港口内。因此需要改正。

50. 在关于连带赔偿责任的第 21 条中，第 1 款规定：承运人……的，其赔偿责任为连带责任……。在阿拉伯文案文中对连带赔偿责任使用法律认可的术语会更加准确。因此应在“jama`iyah”和“fardiyah”之后添加“tadhamuniyah”一词。¹添加内容如下的第 3 款：货物不具有相应价值的，其价值应由管辖法院立即指定的专家确定。

51. 关于赔偿额计算的第 23 条：在货物交付时的价格和购买时的价格之间存在差异，特别是在交付时间较长的情况下。最好使用“以最高价格为准”这一限定语，以便对货主予以补偿，因为购买价格可能大大高于交付时的价格，这样迟延交付或者由于并无说服力的商业原因而改变航行路线将会使货主蒙受损失。

52. 第 29 条和第 30 条：删除这两条中的“合理”一词，因为它削弱了案文。

53. 第 37 条：没有运输单证是不可能装运货物的。最好将该条修订如下：

托运人在将货物向承运人或履约方交付运输时，有权自行选择从承运人处获得：

¹ 英文译者注：所提议的修改不影响英文案文。

(a) 不可转让运输单证，或者根据第 8 条(a)项获得不可转让电子运输记录；或

(b) 可转让运输单证，或者根据第 8 条(a)项获得可转让电子运输记录。

54. 第 38 条：除了所提及的信息外，该条还应在合同事项中添加下述内容，从而提及与单证份数和正本份数有关的信息，以及单证系根据公约规定签发的说明：

- 托运人名称和地址；
- 装运港和卸货港；
- 货物价值；
- 运费和运费支付地点；
- 货物交付地点；
- 对危险货物的充分描述；
- 货物保险公司的名称以及保险合同份数和日期；
- 合同当事人签订的不违反公约规定的协议；
- 单证正本份数。

55. 第 39 条：最好将案文修订如下：

第 1 款：保持原样。

第 2 款：“合同事项中未按第 38 条第 2 款(b)项指明承运人名称并且货物已经装上指定船舶的，该船舶的登记所有人推定为承运人，应由索赔人提出相反证明。”

第 3 款：应当审查案文。签名人为承运人，举证责任由提出相反主张的任何人承担。

56. 关于对合同事项中货物相关信息作出保留的第 42 条：从根本上来讲，关于第 1 款，承运人的立场不应是在知道货物相关信息不准确的情况下对这些信息作出保留，而是应当首先请托运人更正这些信息，从而使其与货物相符。最好就适用于货物的各种保留规定一项一般规则。

57. 关于合同事项证据效力的第 43 条：关于(c)项第(二)目，承运人在运输集装箱时也不应排除集装箱封条的识别号，因为这将会损害运输基础并可能造成货物更换或走私或者由于因此提供的机会而导致运输禁运或危险物品。实际经验表明情况的确如此，而且约旦法院正出于所提及的这一原因而在审理若干案件。

58. 第 55 条：修订第 3 款，以提高交易稳定性，并使向承运人发出指示的人不必承担承运人可能为其他货物损坏作出的赔偿，这些货物的价值可能在几年之后才由法院判定。但在执行指示之前，承运人必须对包括赔偿在内的额外费用作出估计。因此提议将案文修订如下：

对于据合理预计承运人因执行指示而产生的所有额外费用或付款义务，如承运人提出要求的，控制方应当为之提供担保。

59. 第 57 条：该条允许在第 53 条第 1 款(b)项和(c)项基础上变更运输合同，特别是货物单证。这为以虚假名称走私和运输禁运及危险货物从而免除赔偿责任提供了机会。虽然在出现差错情况下可能允许变更，但也产生了一旦这些变更会防止货物交付则必须返还货物的责任。
60. 关于该条第 2 款：
- (a) 控制方对运输合同作出第 53 条所述内容以外的变更，可能会使货物无法交付，在这种情况下应当规定适用第 50 条。
- (b) 将第 3 行中的“应当在不可转让运输单证上记载或者并入不可转让电子运输记录中”一语改为“应当记入不可转让电子运输记录”，因为内容重复。
61. 第 62 条第 4 款：为公平起见（并为了与民事诉讼法规则相一致），删除“在判决日或者裁决日”等词，替换为“在起诉或案件提交仲裁之日”，因为货币价格在起诉日和判决日可能有所不同。
62. 关于第 4 款中的赔偿责任限额，规定了币值和特别提款权，而没有考虑权利持有人的损失。这也适用于第 63 条，因为在许多情况下，运费可能与货物价值无法相比。
63. 第 63 条：应当加以审查，以提高明确度。
64. 第 65 条和第 66 条：这两条与约旦国内法冲突，后者规定为一年。
65. 关于延长诉讼时效的第 66 条使被索赔人想延长期间就延长期间，想作出声明就作出声明，并且没有时间限制，这会造成索赔人无法继续诉讼。
66. 第 70 条第 2 款：不是合同签字人的个人不受该合同条款（权利和义务）的约束。因此，没有人会受当事人之间协议的约束，即便该协议属于法院的管辖范围。
67. 关于诉讼时效的第 13 章：将阿拉伯文案文中的“al-fatrah”一词改为“al-muddah”。²
68. 关于承认和执行的第 76 条：法官发布的是 judgement，而不是 decision。
69. 关于批量合同特别规则的第 83 条：应当调整该条在公约中的位置，因为其中包括实质性条文，将实质性条文放在一般规定之后是错误的，应当放在一般规定之前。因此我们认为应与批量合同有关的条文移至关于管辖权的第 14 章之前的实质性条文部分。
70. 关于活动物和某些其他货物特别规则的第 84 条：该条没有指出排除承运人的义务和不签发指明数量、类型、重量和目的地等内容的运输单证的原因。但更令人关切的是不应作此排除，并且应明确指出遵守了其他条件，例如来源国提供的免疫证明。

² 英文译者注：所提议的修改不影响英文文案。

71. 因此提议拟订这样一个条文放在关于批量合同的条款之后。
 72. 我们提议添加一项关于发现货物已获赔偿及其处置方法的条文。
-