



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

各国政府和政府间组织的评论意见汇编

秘书处的说明

目录

	页次
一. 导言	2
二. 收到的各国政府和政府间组织的评论意见.....	2
A. 国家	2
1. 澳大利亚	2



一. 导言

1. 联合国国际贸易法委员会在第四十届会议（2007年6月25日至7月12日，维也纳，2007年12月10日至14日举行续会）上赞扬了第三工作组（运输法）的目标，即在2007年完成关于海上国际货物运输相关问题的公约草案拟定工作，以便在2008年将该公约草案提交委员会最后审定。¹
2. 工作组第21届会议（2008年1月14日至25日，维也纳）核准了全程或者部分海上货物运输合同公约草案。秘书长在2008年2月29日的一份普通照会中，向受邀以观察员身份出席委员会及其各工作组会议的各国政府和政府间组织转发了公约草案的案文（A/CN.9/645附件）和工作组该届会议的报告（A/CN.9/645）。
3. 本文件转载了秘书处收到的对全程或者部分海上货物运输合同公约草案的评论意见。秘书处在本文件印发后收到的评论意见将按收到的先后顺序，作为本文件的增编印发。

二. 收到的各国政府和政府间组织的评论意见

A. 国家

1. 澳大利亚

[原件：英文]
[2008年4月14日]

一. 对整个案文的一般性评论意见

4. 澳大利亚政府承认并感谢贸易法委员会秘书处、主席以及工作组为拟定全程或者部分海上国际货物运输合同公约草案所做的艰苦工作。澳大利亚政府积极出席了工作组的各届会议，承认为拟定一部可行的海上货物运输现代文书做出的努力。澳大利亚政府还非常感谢国际海事委员会为起草公约草案初稿所做的工作。
5. 澳大利亚政府虽然承认为拟定公约草案而开展的一切工作，但对案文感到诸多关切。澳大利亚政府欢迎秘书处为在2008年6月召开委员会会议之前表达这些关切所提供的机会。
6. 澳大利亚对案文有三个总的关切和一些具体关切。这三个总的关切是：文书的复杂性；认为案文可能会有利于承运人，而损害小托运人的利益；通过批量合同方面的规定，从一个强制性的赔偿责任制度转变为一个以合同自由为基础的制度。具体关切则是对具体条文的关切。

¹ 《大会正式记录，第六十二届会议，补编第17号》（A/62/17 (Part I)），第183-184段。

7. 文书的复杂性。在起草一部新的国际文书时，新措词和经过改进的措词必然会导致法律上的变化，从而造成解释上的不确定性。澳大利亚认为，目前的案文与现行国际法差别太大，并且过于复杂，因此很可能会造成历时长、花费高的诉讼。由于这种诉讼将在国内提起，因此仍有可能因不同国家对条文解释的不同而损害国际法的统一性。

8. 文书的平衡性。澳大利亚政府认为，公约草案可能会被理解为更注重承运人的利益，而不是公平兼顾托运人和承运人的利益。虽然有些托运人具有充分的谈判能力，能够缔结公平的合同，但澳大利亚主要关切的是公约草案会对中小托运人产生什么影响。

9. 批量合同除外。澳大利亚政府一贯对第 82 条和第 1 条中批量合同的定义表示关切。澳大利亚政府认为，目前的案文所允许的强制性制度豁免范围太宽。绝大多数海上货物运输合同都有可能以一种属于“批量合同”定义范围的方式起草。因此，承运人的许多基本义务以及诸如赔偿责任限额等规定可能会被减损，而且我们认为这种减损将会非常广泛。澳大利亚政府尤其对这种广泛豁免对小托运人产生的影响感到关切。澳大利亚政府还注意到，目前的案文等于是破坏了一个长期的国际强制性赔偿责任制度，并认为这种豁免可能会增加托运人支付的货物保险费。

二. 对具体条文的评论意见

第 1 条. 定义

1. “运输合同”

10. 该定义比以往公约中的定义范围要广，因为它适用于部分通过海上运输的货物。第二句要求合同“就海上运输作出约定”，这可能会在技术上排除未明确说明所用运输方式的合同。另一方面，公约草案没有对拟通过海上运输的货物提出实际要求。从理论上讲，只要运输合同约定对货物进行海上运输，那么公约草案就适用，即便实际上并未以这种方式运输货物。这在有些法域可能会产生问题。

2. “批量合同”

11. 目前的定义太宽，会导致不属公约规定范围的合同太多。该定义损害了国际法的统一性，使得每次装运都可以是特殊的装运。澳大利亚政府希望将豁免范围仅限于谈判能力相当的当事人通过单独协商达成真正的批量合同的那些情况。

12. 批量合同这一定义的显著之处在于，无论是从双方当事人的承诺期限、装运次数还是从所运输的数量来讲，都缺乏限制。“约定总量”一语没有特定的法律含义，在其用意方面没有给当事人并最终给法院提供任何指导。例如，从法律的角度完全可以设想，把两个集装箱放在一年内运输，就可以适用批量合

同，从而规避许多强制性的赔偿责任条文。

13. 如今，在关于不同运输方式的所有国际公约中，可以发现措词非常相似的一种强制性赔偿责任制度。公约草案是唯一一份所包含的条文为合同自由留出了相当余地的文书。澳大利亚政府认为，通过批量合同机制，从一个基本上是强制性的制度转变为一个在很大程度上属于减损性的制度，这是一个重大变化。我们感到关切的是，目前的豁免范围太广，可能会破坏长期的国际强制性赔偿责任制度，而且这种豁免可能会增加托运人的保险费。

14. 该条文应予删除。如果不可能删除，则澳大利亚政府提议采用以下备选案文：

“批量合同”是指规定在不低于一年的指定时期内，分 5 批或者更多批运送至少 500 个集装箱货物（或相应的计费吨）的合同。

15. 澳大利亚政府倾向于这一案文，因为它很确定，要求必须有合理数量的运输货物才能减损强制性赔偿责任条文，从而对中小托运人予以保护。

第 2 章. 适用范围

第 5 条. 一般适用范围

16. 澳大利亚政府支持第 5 条的目标，即实现对货物以及可转让或不可转让运输单证的广泛覆盖。但澳大利亚政府注意到，第 5 条强调的是运输合同所载的内容，这与运输货物时实际发生的情况可能相同，也可能不同。从理论上讲，合同可指明位于不同国家的装货港和卸货港并因此适用公约，但事实上却不要装货或卸货是在这些指定港口实际进行的。或者，如果运输合同没有提及第 5(1)(a)-(d)条所列的任何地点或港口，那么就有可能对案文作出公约不适用的解释，即便货物实际上是以本来符合公约要求的方式进行海上运输的。换言之，所强调的是运输合同中载明的内容，而不是实际情况。这与以往的制度不同，以往的制度均适用于海运段，而无论合同事项中规定的是什么。

17. 对这项条文的一种关切是，从理论上讲，它为不择手段的当事人提供了机会，使他们可以用规避公约的方式起草运输合同，或者在不应适用公约的情况下适用公约。但为明确起见，我们倾向于对第 5 条加以修正。

18. 澳大利亚政府提议采用以下备选案文：

1. 除第 6 条另有规定外，本公约适用于在两个不同缔约国之间进行海上运输的所有合同，条件是：

- (a) 海上运输合同中约定的装货港位于一缔约国，或
- (b) 海上运输合同中约定的卸货港位于一缔约国，或
- (c) 海上运输合同中约定的可任意选择的卸货港之一是实际卸货港，并且该港口位于一缔约国，或
- (d) 证明或包含海上运输合同的运输单证或其他单证是在一缔约国签发的，或

(e) 证明或包含海上运输合同的运输单证或其他单证规定，该合同受本公约条文或赋予这些条文效力的任何国家立法管辖。

2. 本公约的适用不考虑船舶、承运人、履约方、托运人、收货人或者其他任何利益方的国籍。

3. 尽管有第(1)款的规定，但货物运输不同于运输合同所述之运输的，以及实际发生的国际海上运输本可符合第(1)款的，适用本公约。

19. 作为另一种建议，澳大利亚政府也可支持删除“运输合同约定”等词。

第 12 条. 承运人的责任期间

20. 澳大利亚政府以前就曾对第 12(3)条表示关切，理由是它可能会导致所覆盖的期间是钩至钩，从而对托运人的保护可能低于澳大利亚的现行法律所提供的保护。这项条文会使承运人将其责任期间限于钩至钩，而排除了这一期间之外的全部责任，包括货物在码头、在搬运人手中时的责任等。第 12(3)条普遍适用于普遍的运输合同，而不仅限于批量合同。

21. 澳大利亚政府支持删除第 12(3)条。

第 13 条. 超出运输合同范围的运输

22. 澳大利亚政府认识到签单一运输合同实际上对托运人有利，但对第 13 条的措词感到关切。目前的措词是“……，承运人可以同意签发包含运输合同未涵盖的特定运输的单一运输单证或者电子运输记录”，这将允许运输单证和运输合同所指的是不同的运输方式。这可能会与第 43 条相冲突，该条规定，运输单证是承运人收到货物的初步证据。

23. 澳大利亚政府可支持删除第 13 条。

第 14 条. 具体义务

24. 澳大利亚政府对第 14(2)条感到关切。该条将合同自由条文的范围扩大到以前一直是承运人传统责任的情况。这对谈判能力相当的当事人或散装运输来说不会产生什么问题，但可能会给班轮运输中的小托运人带来问题。

25. 未明确说明在让单证托运人或收货人除其他外对卸货负责之前必须征得其同意，这在收货人没有必要设备或技能来履行卸货义务的情况下可能会产生实际问题。

26. 澳大利亚政府可支持删除第 14(2)条。

第 15 条. 特别适用于海上航程的义务

27. 澳大利亚政府欢迎规定谨慎义务是一项持续性义务的决定。

第 17 条. 海上航程期间牺牲货物

28. 澳大利亚政府对于将该条列入案文感到关切。它对托运人的保护程度低于现行国际法。

29. 澳大利亚政府关切的是，“虽有第 11 条、第 14 条和第 15 条规定”一语可能会被认为是指：即便危险是由疏忽导致的不适航所造成，承运人也可牺牲货物。

30. 澳大利亚政府首先支持删除第 17 条。或者，澳大利亚政府也可支持删除“虽有第 11 条、第 14 条和第 15 条规定”一语。

第 18 条. 赔偿责任基础

31. 第 18 条是公约草案的关键条文之一。该条偏离了以前的制度，澳大利亚政府对现在改由索赔人承担举证责任感到关切。澳大利亚政府知道，负有举证责任的当事人必须提交支持其主张的证据。但托运人按照该条履行举证责任的难度可能大于按现行法律履行这一责任。关于货物灭失原因的证据通常很难获得，特别是对收货人或托运人而言，因为他们无法了解所有（或者任何）相关事实。

32. 以前的制度（《海牙规则》、《海牙-维斯比议定书》和《汉堡规则》）规定，一旦货物索赔人确定发生了灭失，则关于灭失实际原因的举证责任由承运人承担。这里的依据是，承运人比托运人更易了解在承运人保管货物期间发生了什么。如果造成灭失或损坏的原因不止一个，则按照这些制度，承运人有责任证明某一部分的灭失在多大程度上是由某一特定原因造成的。目前的案文改变了这一点，将部分举证责任加于托运人。例如，第 18(5)(a)条规定：

5. 虽有本条第 3 款规定，在下列情况下，承运人还应当对灭失、损坏或者迟延交付的全部或者部分负赔偿责任：

(a) 索赔人证明，造成或者可能造成，促成或者可能促成灭失、损坏或者迟延交付的原因是：

(i) 船舶不适航；

(ii) 配备船员、装备船舶和补给供应品不当；或者

(iii) 货舱或者船舶的其他载货处所（包括由承运人提供的载货集装箱）不适于且不能安全接收、运输和保管货物；……

33. 澳大利亚政府认为，托运人（即此种情况下的索赔人）将难以证明不适航、配备船员、装备船舶和补给供应品不当或者货舱不适于运输货物。关于赔偿责任分配的一般规则的这种变化预计会对大量货物索赔产生影响，并在造成灭失或损坏的原因不止一个而且促成原因之一是疏忽所导致的船舶不适航情况下，使托运人处于不利地位。在这些情况下，托运人将承担不适航在多大程度上造成了灭失的举证责任。

34. 关于第 18(3)条列举的例外情形，澳大利亚政府注意到例外范围被扩大。澳大利亚政府承认删除航行失误抗辩将会给承运人的利益带来更大的限制和风险，但支持这种删除。

35. 第 18(5)条中少了“适当装载的货物”一语，需要补上。

36. 第 18(6)条通过“承运人仅对……造成的那部分灭失……负赔偿责任”等词，引入了部分赔偿责任的概念。第 31(3)条也同样引入了部分赔偿责任概念。澳大利亚政府对这些条款感到关切，因为它们可能会给起诉的索赔人带来举证困难。除非可由承运人承担举证责任，否则澳大利亚政府支持删除第 18(6)条。

37. 第 18 条不适合承运人对托运人提出的索赔，例如针对危险货物提出的索赔。在危险货物和不适航都促成了承运人所遭受的灭失或损坏的情况下，现有案文对于由谁承担举证责任并未提供指导。只要提出了不适航的指控，就应由承运人承担举证责任，这似乎是公平的。因此，澳大利亚政府提议增加以下案文：

只要灭失或损坏是由不适航所造成的，则关于已作谨慎处理的举证责任应当按照本条主张免责的承运人或其他人承担。

第 22 条. 迟延

38. 澳大利亚政府赞成对迟延交付的赔偿金额加以限制，并且曾建议将我们国内法规定的现行方法作为一种可能的解决办法。但目前的条文不能令人满意，因为它提供的保护程度低于我国现行的国内法（国内法确实规定了对迟延所负赔偿责任的上限），并且将该问题完全交给了合同自由。

39. 澳大利亚政府支持删除第 22 条。

第 24(6)条. 发生灭失、损坏或者迟延时的通知

40. 澳大利亚政府特别支持第 24(6)条，因为该条文解决了澳大利亚在对温度敏感的货物方面所发现的实际问题。第 24(6)条应协助解决承运人所持有的温控货物的温度记录问题。

第 27 条. 海上运输之前或者之后的运输

41. 澳大利亚政府认为，在删除以前的第 62(2)条草案之后，需要对第 27 条的作用加以澄清。按照目前的措词，第 27 条的实际效果可能很小，因为托运人必须首先证明损坏发生的地点。只有在托运人能够证明这一点的情况下，第 27 条才有效。澳大利亚政府认为托运人通常很难证明损坏的确切发生地点，因此第 27 条将没有多少实际效果。

42. 澳大利亚政府支持增加案文，规定由承运人承担确定损坏发生地的举证责任。澳大利亚政府还支持案文澄清：如果承运人不能履行这种责任，则适用最高赔偿责任限额。将已删除的第 62(2)条草案备选案文 A 重新列入第 62 条，是

可以接受的做法：

虽有本条第 1 款规定，如果(a)承运人无法确定货物灭失或者损坏是在海上运输期间内发生还是在海上运输期间之前或者之后的运输期间内发生，并且(b)灭失或损坏若是在海上运输期间之前或者之后的运输期间内发生，则根据第 27 条将适用国际公约的规定，承运人对此种灭失或损坏所负的赔偿责任，受已经确定损失发生地情况下应当适用的任何国际公约管辖，或者根据本公约的赔偿责任限制条款确定，以两者中得出的较高限额为准。

第 30 条. 托运人提供信息、指示和文件的义务

43. 澳大利亚政府欢迎促进当事人之间信息交流和让当事人为其各自的行为负责的做法，并支持第 29 条和第 30 条的实质内容。第 29 条鼓励提供有关信息或指示：

如果有关货物正确操作和运输的信息处于被请求方的占有之下，或者有关货物正确操作和运输的指示是在被请求方能够合理提供的范围之内，且请求方无法以其他合理方式获取此种信息和指示，承运人和托运人应当就对对方提出的提供此种信息和指示的请求作出响应。

44. 不过，澳大利亚政府注意到，第 29 条对承运人和托运人的适用显著不同，并且认为，有些条文改变了公约草案在托运人和承运人之间的平衡，第 29 条和第 30 条就是这些条文的实例。澳大利亚政府尤其对违反同样义务的情况下承运人和托运人之间的差异感到关切：即承运人的赔偿责任有上限，托运人的赔偿责任却没有上限。如果承运人违反了第 29 条，其赔偿责任按第 61(1)条设定上限，而如果托运人违反了第 29 条，其赔偿责任却没有上限，并且不能设定上限。这方面的一个例子是：托运人对货物进行了错误申报（即便是善意的），结果导致船舶迟延，因为承运人无法遵守当地的港口规定。由于这种错误申报，托运人违反了第 30(b)条，结果致使托运人必须对所造成的船舶无法启程承担没有上限的赔偿责任。托运人可能不仅要为船舶被扣押所造成的损失承担赔偿责任，而且还要为同一条船上所载货物的其他托运人所提出的任何赔偿要求对承运人承担补偿责任。

45. 澳大利亚政府对托运人的赔偿责任仍然没有上限而承运人的赔偿责任却有上限感到关切，特别是因为托运人现在承担的举证义务多于以往制度所规定的义务。

第 36 条. 托运人赔偿责任的中止

46. 澳大利亚政府认为第 36 条不可接受，要求将其删除。

47. 总的来说，公约草案在打算给予当事人的合同自由方面非常慷慨。但在第 36 条中有一种不平衡的现象。当事人不能对托运人的赔偿任何时中止自由设定时限。这项条文与合同自由条文不一致，使托运人处于不利地位，应当删除。

第 49 条. 签发可转让运输单证或者可转让电子运输记录时的交付

48. 澳大利亚政府对第 49 条试图解决的承运人所面临的实际问题表示同情。货主在出现时没有提交必要的文件，或者根本没有出现，这对承运人来说确实是切实存在的实际问题。

49. 但是，第 49 条试图通过削弱可转让运输单证作为所有权凭证的作用来纠正这种情况。按照第 49 条所设想的制度，承运人可寻求获得“原始托运人”或“单证托运人”（例如到岸价卖方）的其他交付指示，这就取消了关于出示提单才能交货的要求。澳大利亚政府认为第 49(d)条会增加对依赖可转让单证所提供担保的银行和其他方进行欺诈并对之造成影响的风险。

50. 第 49(f)条规定的法定补偿将会给货物保险人带来问题。例如，在按到岸价进行的托运中，保险由卖方安排，保险单被转让给买方，同时托运风险也随之转移。如果卖方在不知情的情况下通过发出其他交付指示而对承运人进行了补偿，则这会对保险人可能已对承运人提起的任何追偿诉讼产生影响。结果将会导致货物索赔人失去一个就错误交付获得追偿的途径。

51. 此外，第 49(d)-(f)款的合并效力是从托运人（或单证托运人）处寻求其他交付指示的承运人将被免除对持有人承担的赔偿责任。但托运人已经对承运人进行了补偿。因此，最后结果是托运人对没有赔偿责任的一方当事人予以了补偿。这在法律上是不合理的，必须在最后案文中加以修正。

52. 澳大利亚政府认为第 49 条中的缺陷非常严重，需要修正有关各款项，以消除这些缺陷。除非对第 49 条进行修正，否则提单作为所有权凭证的作用在公约草案中将会丧失。

第 60 条. 持有人的赔偿责任

53. 澳大利亚政府支持删除第 60(1)条开头的“在不影响第 57 条规定的情况下”等词。

54. 澳大利亚政府对第 60(2)条的措词感到关切，因为存在一种风险，即随便行使运输合同规定的一项权利就可能会导致需要承担赔偿责任。第 60(2)条将给银行带来更多风险。实际上，可转让运输单证可能会在未经事先通知或同意的情况下被转让给银行。因此第 60(2)条的效力是将会增加银行或其他持有人的风险。

55. 澳大利亚政府希望第 59 条和第 60 条的行文能够表明：运输合同下的赔偿责任与该合同下的权利同时转让。这是一个复杂的法律领域，澳大利亚政府认为，如果要在公约草案中处理这一问题，那么也必须处理关于赔偿责任转让的其他复杂问题以及单证的第三方持有人是否受约束和转让人在哪些情形下可以免除义务等。

第 61 条. 赔偿责任限额

56. 第 61(1)条与以往的国际法有很大不同，因为赔偿责任限额现在适用于对承

运人提起的所有诉讼，而不只是那些针对货物灭失或损坏的诉讼。“承运人对违反其义务所负的赔偿责任”等词将适用于对承运人提起的侵权诉讼。澳大利亚政府认为这是一大变化，将会使托运人处于不利地位。例如，如果承运人由于疏忽而向海关提供了错误单证，导致托运人受到高额罚款或其他处罚，则承运人仍将承担有限的赔偿责任，即便货物可能并未灭失或损坏。澳大利亚政府还注意到，根据《海事赔偿责任限制公约》，承运人的赔偿责任有一个一般上限。该公约允许船主将其赔偿责任限制在对由于船舶原因而造成的一般性损坏进行赔偿。因此，法院能够判决承运人支付的赔偿数额受《海事赔偿责任限制公约》限制。

57. 澳大利亚政府注意到，赔偿责任限额从《汉堡规则》中规定的数额增加到“每件或者每个其他货运单位 875 个计算单位，或者每公斤 3 个计算单位”。问题是公约草案所涉及的不只是海上运输，因为现在它将适用于一些多式联运合同。第 61 条规定的数字远远低于其他非海事公约，这在损坏发生地不确定的情况下，可能会在有些多式联运运输合同中产生问题。

58. 澳大利亚政府关切的还有，批量合同豁免（见其他地方的讨论）通过使赔偿责任限额遵从合同自由，将会降低这些限额。

59. 因此，如果缩小批量合同例外范围，并且有一条规则规定，在损坏发生地不确定的情况下，适用可以适用的公路和铁路公约中较高的限额，则澳大利亚政府可支持一个较低数额，例如《汉堡规则》中规定的数额。

60. 澳大利亚政府还倾向于公约草案包含一个关于修改赔偿责任限额的机制。

61. 总的来说，澳大利亚政府对第 61 条感到严重关切。澳大利亚政府认为最起码应将“对于违反本公约对其规定的义务所负赔偿责任”一语改为“按照本公约所负赔偿责任”。《海牙-维斯比规则》中第 4 条之二的措词比较可取：

本公约所规定的抗辩和责任限制，应适用于运输合同所包含的货物灭失或损害对承运人提起任何诉讼，而不论诉讼是以合同或是以侵权行为为依据。

62. 此外，公约草案需要列入一项规则，规定在损坏发生地无法确定的情况下多式联运合同的情形。

第 69 条. 法院选择协议

63. 澳大利亚政府感到关切的是，第 69 条没有为收货人的利益提供保护。收货人最有可能提出关于货物灭失或损坏的任何索赔。但根据该条，收货人即使在不同同意排他性管辖权条款的情况下，也可能受其约束。这种做法没有良好的政策依据，预计第 69(2)(c)条尤其会导致许多关于澄清该条文含义的诉讼。

第 70 条. 对海运履约方的诉讼

64. 澳大利亚政府感到关切的是，该条连同第 73 条，可能会增加澳大利亚货物索赔人在单一地点同时起诉承运人和海事履约方的难度。索赔人若要同时起诉承运人和海事履约方，必须在既满足第 68 条又满足第 70 条的法院起诉。澳大

利亚政府不满意法律上的这种变化。

第 77 条. 仲裁协议

65. 澳大利亚政府还对第 77 条及其可能对收货人产生的效力感到关切。收货人即使不同意，可能也必须在选定地点进行仲裁，条件只是运输单证载有仲裁协议，而且收货人收到了及时适当的通知。澳大利亚政府不支持这项条文及其背后的政策。

第 82 条. 批量合同的特别规则

66. 托运人和收货人的主要不利之处在于有关批量合同的第 82 条的可能适用。澳大利亚政府已经在许多场合并已在 A/CN.9/WG.III/WP.88 号文件中最正式地表达了对第 82 条原先案文的关切。对目前的案文仍然持有这些关切。

67. 澳大利亚政府认为需要修订第 82 条和批量合同的定义，以解决这一问题。澳大利亚政府倾向于第 82(2)(b)条规定如下：

批量合同是(i)单独协商订立的，并且(ii)明确指出批量合同中载有背离内容的部分；

其他事项

68. 澳大利亚政府赞成列入增加赔偿责任限额的机制。
