



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

增编

目录

	页次
二. 评论意见汇编 .....	2
A. 国家 .....	2
2. 安哥拉、贝宁、布基纳法索、喀麦隆、刚果、科特迪瓦、刚果民主共和国、赤道几内亚、加蓬、加纳、几内亚、几内亚比绍、马里、毛里塔尼亚、尼日尔、尼日利亚、塞内加尔、多哥 .....	2



## 二. 评论意见汇编

### A. 国家

2. 安哥拉、贝宁、布基纳法索、喀麦隆、刚果、科特迪瓦、刚果民主共和国、赤道几内亚、加蓬、加纳、几内亚、几内亚比绍、马里、毛里塔尼亚、尼日尔、尼日利亚、塞内加尔、多哥

#### 西非和中非国家的评论意见

[原件：法文]  
[2008年4月8日]

1. 在审查了全程或部分海上国际货物运输合同公约草案以后，一些非洲国家表示，为捍卫其利益，有意向贸易法委员会大会表示共同立场。这些国家是安哥拉、贝宁、布基纳法索、喀麦隆、刚果、科特迪瓦、刚果民主共和国、赤道几内亚、加蓬、加纳、几内亚、几内亚比绍、马里、毛里塔尼亚、尼日尔、尼日利亚、塞内加尔和多哥。
2. 我们尤为关注其中五项条款，建议按照下文所述加以重新审查，目的是防止我们海事贸易的发展严重受阻。

#### 1. 第 14 条：具体义务

3. 第 14 条由两款组成。第 1 款回顾了海运承运人始终必须履行的传统义务，特别是装载、积载和卸载的义务，而且这些义务得到了草案第 12.3 条相关条文的正式确认；这就明确禁止承运人据以在装载后接收货物或在卸载前交付货物的任何条款。这意味着，对承运人所负责任规定的最低期限为装载前和卸载后的最近时段。
4. 因此，不难看出，第 14 条第 1 款所回顾的义务毫不“具体”，为此原因，第 14 条的标题不合适。
5. 另一方面，第 14 条第 2 款确定了的确“具体”的义务，从而构成了第 1 款所述原则的实际例外。然而，如果认识到，在国际海运实务中，货运合同为实际附合合同，就有理由担心，所设想的例外略经文字上的修改即可成为规则，只有在交付货物时才参与其中的收货人便会被迫承担其并不了解的义务或接受未经讨论的先决条件。
6. 此外，凡属于收货人根据国际销售合同进口货物的情况，就必须承认收货人以两种身份行事，在这类情况下，公约草案意在管辖的并非国际销售，而只是货物的运输。作为运输合同的一方当事人，收货人不应承担在其未参加时而给其规定的例外义务。其是否接受运输合同只应当以托运人代其订立和保证履行的普通承诺为依据。
7. 因此，第 14 条第 2 款无法成立，为此原因，提交这些评论意见的非洲国家请贸易法委员会大会删除该款。

## 2. 第 18 条：赔偿责任基础

8. 第 18 条述及承运人的赔偿责任。多数非洲国家批准《汉堡公约》时，在其实在法中除外规定已不复存在，而第 18 条确定了一个重新启用了这些除外规定的复合赔偿责任制度。本案文可能会损害对货物享有权利的当事人的法律地位，其通常可能造成的实际后果是，保险费随之增加，这将会明显反映在货物的价格上。这种滚雪球式的递增效应最终会影响到终极消费者，显然会在许多方面影响其购买力并因而影响我们的国民经济。

9. 这些除外规定不复存在几近一个世纪，考虑到航运业这一时期内在技术上的改进突飞猛进，新一代的船舶、集装箱船只和专门运输危险货物或极易腐货物的船舶层出不穷，重新启用这些除外规定似乎更加难以成立。

10. 如果无论情况如何变化，船舶所有人的赔偿责任与近 100 年前并无不同，则显然对用户不公平。世界海运秩序不应建立在类似于这些根本不利于合同平衡的规则的基础之上。

11. 出于这些客观原因，对所列的这些除外规定应加以重新考虑，因为其中多数规定如今已经无法成立。删除第 3 款必然要求对第 18 条加以重新调整。

12. 新的行文措辞内容大致如下：

### “第 18 条. 赔偿责任基础

1. 如果索赔人证明，货物灭失、损坏或者迟延交付，或者造成、促成了灭失、损坏或者迟延交付的事件或者情形是在第 4 章规定的承运人责任期间内发生的，承运人应当对货物灭失、损坏和迟延交付负赔偿责任。

2. 如果承运人证明，灭失、损坏或者迟延交付的原因或者原因之一不能归责于承运人本人的过失或者第 19 条述及的任何人的过失，承运人免除其根据本条第 1 款所负的全部或部分赔偿责任。

3. 如果根据本条免除承运人的部分赔偿责任，承运人便只应当对归责于其根据本条负有赔偿责任的事件或情形的灭失、损坏或者迟延交付的部分负有赔偿责任。”

## 3. 第 38 条：合同事项

13. 本条实际上关系到运输单证必须包含的各种事项。此处所涉的合同条文对确保具有以下方面的充足信息至关重要：货物的性质、有意执行合同的当事人的身份和执行合同的必要手段。但就其目前的行文措辞来看，第 38 条很不全面，只涉及货物和承运人，尤其未提及关于交付和运输手段的信息，但这些方面至关重要。

14. 因此，我们建议，对目前所列的除外规定作如下补充：船舶名称、收货人名称和地址、交付日期（即便只是近似日期）及装货港和卸货港。

15. 补充后的第 38 条案文的内容大致如下：

“第 38 条. 合同事项

1. 第 37 条述及的运输单证或者电子运输记录中的合同事项应当包括由托运人提供的下列信息：

- (a) 适合于运输的货名；
- (b) 识别货物所必需的主标志；
- (c) 货物包数、件数或者数量；
- (d) 货物重量（如果已由托运人提供）；和
- (e) 收货人名称和地址。

2. 第 37 条述及的运输单证或者电子运输记录中的合同事项还应当包括：

- (a) 承运人或者履约方收到待运货物时货物表面状况的说明；
- (b) 承运人名称和地址；
- (c) 船舶名称；
- (d) 装货港和卸货港；
- (e) 承运人或者履约方收到货物日期、货物装船日期、运输单证或者电子运输记录签发日期；
- (f) 交付近似日期；和
- (g) 运输单证可转让，且签发一份以上正本的，可转让运输单证的正本份数。

3. 就本条而言，本条第 2 款(a)项中“货物表面状况”一词是指在下述基础上确定的货物状况：

- (a) 货物由托运人交付给承运人或者履约方时对所装载货物进行的合理外部检验；和
- (b) 承运人或者履约方在签发运输单证或者电子运输记录之前实际进行的任何进一步检验。”

**4. 第 65 条：诉讼时效的延长**

16. 第 65 条正式禁止诉讼时效的中止或中断，此类中止或中断会削弱索赔人的法律地位。由此直接产生的实际后果无疑将会影响保险公司的态度，其主要原因是，目前的行文措辞规定，诉讼时效的任何延长完全取决于海运承运人的商誉。在实务中，代位行使受保当事人权利的保险公司的确能够争取到这类延长，但如果这类延长是因为诉讼程序法机制本身所规定的客观事件所致则更为公平。

17. 因此，如果在不对诉讼时效的特征作任何修改情况下删除第 65 条第一部分，对海运用户便更为公平，而且还同所有法律体系均相符合。

18. 修改后的第 65 条的内容大致如下：

“第 65 条. 诉讼时效的延长

被索赔人可在时效期间的任何时间，通过向索赔人声明而延长该时效期间。该时效期间可以经再次声明或者多次声明进一步延长。”

## 5. 第 92 条：保留

19. 公约草案第 92 条排除了一切保留；各国别无选择，只能接受或拒绝接受该案文——属于“要么是要么不是”的情况。选择这种立法政策的原因不难理解，也就是希望尽可能扩大公约的适用范围。但为了确保在各种法律体系之间取得适当的平衡，应当考虑到其他关切，而不应当顾此失彼。

20. 将公约草案适用于门到门业务可能会给许多国家造成严重的法律后果，包括在多数情况下使索赔人举证责任加重，而小型营运人，尤其是运输中间人就会被大型营运人挤走。

21. 此外，“海运之前或之后的运输”的适用规则所具有的“革命”性质可能会给这些规则的执行造成难以解决的法律问题。国际公路运输联盟代表 2006 年 11 月在第三工作组维也纳会议上所作的措辞强烈的声明即为这一难题的生动体现，公约草案第 27 条的措辞方式无法消除既有的关切。

22. 出于上述原因，我们认为，应当允许不愿意使今后公约有关运输前和运输后的规则对本国适用的国家声明这些规则对其将不予适用。而那些对接受适用这些规则毫无问题的国家当然可以批准现行案文。

23. 这类保留在海运业并不陌生。实际上，这类保留出现在许多公约之中——例如，1974 年 12 月 13 日在雅典通过的《海上旅客及其行李运输公约》（参见第 22 条“关于不适用的声明”）和 1976 年 11 月 19 日在伦敦通过的《海事索赔责任限制公约》（参见第 18 条“保留”）。

24. 对第 92 条应改拟如下：

“第 92 条. 保留

1. 在签署、批准、接受、核准或者加入时，任何国家均可保留排除适用本公约第 27 条和有关海运前或海运后运输的任何其他条文的权利。

2. 不准许对本公约作出其他任何保留。”