



大会

Distr.: General
31 March 2000
Chinese
Original: English

联合国国际贸易法委员会
第三十三届会议
2000 年 6 月 12 日至 7 月 7 日，纽约

运输法：未来可进行的工作

秘书长的报告

目 录

	段 次	页 次
一. 导言	1—11	2
二. 国际海事委员会工作的进展情况	12—14	3
三. 问题和可能的解决办法审议阶段概览	15—52	3
A. 货物检查和运输单据中的货物说明	17—23	3
B. 运输单据	24—31	4
C. 承运人的权利	32—39	5
D. 托运人、中间持货人和收货人的义务	40—43	5
E. 在目的地提交和接收货物	44—50	6
F. 处置权和向承运人发布指令的权利	51—52	7
四. 结论	53—57	7

一. 导言

1. 在 1996 年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联合国贸易法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. 有人在委员会上讲,现有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、及其同向运输合同一方提供资金的实体的法律地位之间的关系。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。

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。

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理海上货运的条约,而且加入 1978 年《联合国海上货物运输公约》(汉堡规则)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。

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。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。

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、国际商会、国际海运保险联合会、国际货运承揽业协会联合会、国际海运公会和国际港埠协会等机构收集。

7. 委员会 1998 年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。上述分析工作将使贸易法委员会能够就正确的行动方针作出明达的决定。³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。

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求得协调统一的方面。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制约这些接口的规则。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规则的较广泛方面具有兼容性。⁵

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，海事委员会将为编拟一项普遍认可的统一文书而向它提供协助。⁶

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。⁷

11. 本报告的目的是，向委员会通报自委员会第三十二届会议以来海事委员会同委员会秘书处合作迄今进行的工作。所提供的资料旨在方便委员会就今后可能开展的任何工作的性质和范围作出决定。

二. 国际海事委员会工作的进展情况

12. 海事委员会同贸易法委员会秘书处合作就实际存在的问题和可能的解决办法进行了广泛的意见和建议调查。海事委员会执行理事会设立了一个指导委员会以审议这一项目。指导委员会1998年4月29日印发了一份报告，⁸在该报告中，指导委员会概述了应由一工作组进行的工作。因此随后设立了一国际工作组；该工作组研究了指导委员会报告中所概述的问题，并编制了一个调查表，于1999年5月送交所有国家海事法律协会。

13. 调查表涉及下列问题：(a)货物检查和运输单据中的货物说明；(b)运输单据（除了货物说明以外，运输单据中的日期、签字和说明）；(c)承运人的权利（运费、空舱费、滞期费、其他变更和留置权）；(d)托运人中间持货人和收货人的义务；(e)目的地交货和收货；(f)“处理”权。

14. 海事委员会执行理事会设立了一个运输法问题国际小组委员会，邀请了所有国家海事法律协会和有关贸易和海运的各国际组织的代表团参加。该国际小组委员会于2000年1月27日和28日在伦敦召开了会议；计划于2000年4月6日和7日将再次在伦敦召开会议，2000年7月7日和8日将在纽约召开会议。从该项目一开始，就以圆桌会议和双边会议形式同业内的不同部

门进行了磋商。

三. 问题和可能的解决办法审议阶段概览

15. 国际小组委员会在其第一次会议上讨论了上文第12段中谈及的6个问题。请国际法律小组委员会在其职权范围内拟订一项旨在使运输法统一的文书纲要。第一次会议明确了此种文书可解决的问题。

16. 下文各段概述国际小组委员会关于法律状况的第一次会议审查的关于国际小组委员会第一次会议商定由工作组提出的供小组委员会第二次会议讨论的6个议题和可能的解决办法的资料。下文各段所提及的国家系指对调查表作了答复的法律协会的国家和其他组织的成员国。对调查表的答复可在海事委员会的网址(www.comitemaritime.org)上查到。

A. 货物检查和运输单据中的货物说明

17. 当承运人或实际承运人接管货物时，承运人必须根据托运人的要求，向托运人签发一货运提单，货运提单除其他事项外，应说明货物的一般性质、辨明货物的主要标记、货物危险性质的明确说明、包（捆）或件数、货物的重量或标明的数量（所有此种由托运人提供的细节）和货物的明显状况（见《统一提单的若干法律规则的国际公约》（海牙规则），第3条第3款(b)项；经1968年布鲁塞尔议定书修订的海牙规则（海牙-维斯比规则）第3条第3款(b)和(c)项；1978年联合国海上货物运输公约（汉堡规则）第15条第1款(a)和(b)项）。

18. 出现的问题是，承运人检查运输货物的责任程度，特别是在实际检查可能并非实际合理或经济上可行的情况下，例如运输散装货、集装箱货、许许多多小件物品运输、货在装载港没有过磅设施的情况。另一个问题是运输单据所提供的详情在多大程度上应成为该情况的表面证据，特别是在托运人以电子手段提供此种情况的情况下。

19. 对海事委员会调查表的回答显示对这一问题的看法相当一致。由外观视觉检查确定货物是否处于“明显”完好状态（在澳大利亚、加拿大、

中国、匈牙利、意大利、日本、荷兰、新西兰、挪威、西班牙、土耳其、大不列颠及北爱尔兰联合王国和美利坚合众国），而无须干预包装（在加拿大），在某些法律制度中规定还同时考虑到其他一些因素，例如重量（在澳大利亚和日本）、噪音和气味（在日本）和大副的收据（在新西兰）。在波兰，监测是一种程序监测：据认为，承运人（尽管保持应有的注意），除了提单中说明的以外，并不知道运输的货物的情况。在印度尼西亚，看来该词被理解为意指承运人收到的货物处于完好状态，对货物的状况“进行了检查和再检查”。

20. （在阿根廷、澳大利亚、印度尼西亚、荷兰、挪威、联合王国和美国）如果货物装在集装箱内并经托运人包装，（在意大利和荷兰）除了重量和检验报告以外，（在中国）对散装货物，（在荷兰）对一般的包装货物，（在挪威）对技术货物，（在意大利和荷兰）如果清点货物不经济或者（在美国）没有过磅设施，承运人便没有检验托运人提供的详细情况的适当手段。

21. 一般认为，（在澳大利亚、加拿大、荷兰、挪威、西班牙和美国），如果提单中所提供的资料明显不正确，或（在澳大利亚、加拿大、挪威、西班牙和美国）如果有理由认为所提供的资料不正确，承运人可拒绝提单中包括这种资料。然而，在意大利，承运人只可拒绝在提单中包括实际上已发现不正确的资料。

22. 在国际小组委员会第一次会议上，人们一致认为，如果承运人有适当的理由怀疑托运人提供的资料与货物不实时，承运人如果有适当的手段，便有义务核查托运人提供的资料。因此，承运人只有在没有适当的手段检查托运人所提供的资料时，才有理由去除原来必要的资料。

23. 国际小组委员会审议的其他问题包括承运人可通过下列办法保护自己的情况：在运输单据中略去对不能加以核实的货物的说明（例如，插入像“据说载有”和“托运人说出的重量和计数”）这样的条款；运输单据中限制条款的作用；在考虑到在集装箱运输情况下，此种条款的实际影响情况下拟订有关此种条款的使用和作用的统一规定的可取性。

B. 运输单据

24. 虽然汉堡规则第 16 条列举了提单中需要载有的某些最低限度资料，但在汉堡—维斯比规则下对这一问题基本没有作什么规定，特别是，汉堡—维斯比规则没有提及提单的日期和签字或确认承运人的方法。因此，提单的内容和提供资料的疏漏或不准确的后果基本上留待国内法去解决。

1. 日期

25. 目前运输单据注明日期要么是强制性的（在阿根廷、中国、朝鲜民主主义人民共和国、德国、印度尼西亚、黎巴嫩、荷兰、挪威、波兰、西班牙和土耳其），要么虽然不是强制性的，但是普遍共同的做法（在澳大利亚、加拿大、新西兰、联合王国和美国），通常是为了满足银行签发信用证的需要。

26. 适用日期是提单的签字日期（在朝鲜民主主义人民共和国、意大利、日本和荷兰），签发日期（在德国和波兰），收货或装货日期（在澳大利亚、加拿大、中国、意大利、日本、新西兰、挪威、土耳其、联合王国和美国）或在货物放在船上之后的 24 小时之内（在西班牙）。

27. 参加国际小组委员会第一次会议的大多数与会者认为，不应将日期看作是提单的一个必不可少的因素，没有注明日期的提单应被认为是有效的。然而，认为有一条统一的总的规定来说明提单中提到的日期的意义是有益的。还认为，国际小组委员会应审查签发载有不确切或不正确日期的提单的后果。

2. 签字

28. 提单的签字在一些国家是强制性的（如在阿根廷、中国、朝鲜民主主义人民共和国、匈牙利、意大利、日本、黎巴嫩、荷兰、挪威、波兰、西班牙和土耳其），如果没有规定需要签字（在澳大利亚、加拿大、德国、印度尼西亚、新西兰、联合王国和美国），提单是否签字可根据发货人的要求而定（或者因为银行签发信用证的要求一般在实践中是需要签字的（在澳大利亚、加拿大、新西兰、联合王国和美国））。

29. 有人建议国际小组委员会应特别注意没有代表明显的承运人在提单上签字授权的法律后

果，并考虑在运输单据上签字的可接受的手段。

3. 运输单据上除了货物说明以外的说明

30. 一些国家制度要求提单中载明承运人的名字（如在中国、德国、意大利、日本、黎巴嫩、挪威、波兰、西班牙和土耳其）和承运人（在中国、德国、黎巴嫩和挪威）或船长（在西班牙）的地址，或仅仅是承运人的住址（在意大利）或“名称”（在波兰）。其他制度没有这种要求（在阿根廷、澳大利亚、加拿大、匈牙利、印度尼西亚、荷兰、新西兰、联合王国和美国），虽然其中有些制度通常也指出承运人的名字。

31. 在这方面有人建议，国际小组委员会应考虑确认承运人的有关要素，考虑为确认承运人而在提单中有效地纳入租船合同条款的影响。

C. 承运人的权利

32. 国际小组委员会迄今审议的有关承运人权利的主要问题包括：赚得运费的时间和支付运费的时间；支付运费义务合同落空的影响；是否承运人有权扣留货物直到支付运费；是否承运人可行使货物留滞权；托运人在多大程度上可依靠责任终止条款以避免承担赔偿责任；是否承运人可向要求运费那样要求收取空舱费、滞期费和其他费用，或是否这些应取决于运输单据。

1. 运费

33. “运费预付”和“运费到付”的含义基本上有统一的解释，即“预付”是承运人无权向收货人要求收取运费，而“到付”意味着，承运人可向收货人要求收取运费（在阿根廷、加拿大、中国、朝鲜民主主义人民共和国、印度尼西亚、意大利、日本、荷兰、新西兰、挪威、西班牙、土耳其和美国）。在有关支付运费的责任做法上也有很大的统一一致性，即收货人承担支付运费的责任（在加拿大、德国、匈牙利、日本、黎巴嫩、波兰、挪威和土耳其），或初步推定责任由托运人承担（在加拿大、匈牙利、荷兰和美国），否则视合同条件而定（在阿根廷、澳大利亚、中国、意大利、日本、新西兰和西班牙）。中间持有人（在加拿大）可能或（在日本）不可能承担运费责任。

34. 普遍认为，完成了运输就已经赚得运费，除非合同另有规定（在阿根廷、澳大利亚、加拿大、中国、印度尼西亚、意大利、日本、荷兰、新西兰、挪威、土耳其、联合王国和美国）。同样，当赚得了运费（到达后）一般即应支付运费，除非合同另有规定（在阿根廷、澳大利亚、加拿大、中国、印度尼西亚、意大利、日本、荷兰、新西兰、挪威、土耳其、联合王国和美国）。

35. 航程受阻的影响各有不同：承运人可保留获得运费的权利（在意大利），或只在获得运费的情况下承运人才可保留获得运费的权利（在联合王国）；在取得的运费和整个运费的比例上有不同（在匈牙利、日本、挪威、西班牙和美国）；在冻结运费的义务方面有所不同，因此，如果在航程受阻之前已支付了运费，则承运人保留运费，如果没有支付运费，承运人则无权要求支付运费（在澳大利亚和新西兰）。

2. 空舱费、滞期费和其他费用

36. 托运人支付空舱费、滞期费和其他费用的责任视合同而定（在阿根廷、澳大利亚、加拿大、日本、新西兰、挪威和联合王国），虽然在意大利托运人对支付空舱费负有责任，在土耳其，如果不像支付运费那样支付空舱费和其他费用，承运人可拒绝交货。除了在印度尼西亚以外，责任中止条款一般是有效的（在澳大利亚、加拿大、中国、意大利、荷兰、挪威、西班牙、瑞典、土耳其、联合王国和美国）。

37. 除了合同另有规定以外，收货人看来应对支付空舱费、滞期费和其他费用负有责任（在澳大利亚、加拿大、日本、荷兰、新西兰、挪威和联合王国），虽然在挪威，收货人只对装货港的滞期费负有责任，提单中明确载有装货港滞期费的数额。

3. 留置权

38. 承运人拒绝交货直至得到运费的权利，除了有少数例外以外（在阿根廷），得到了广泛的承认（在澳大利亚、加拿大、中国、德国、匈牙利、印度尼西亚、意大利、日本、黎巴嫩、荷兰、新西兰、挪威、波兰、西班牙、土耳其、联合王国和美国）。承运人的权利是占有性的，一般来说，在交货之后这种权利便不再继续存在（在澳大利

亚、加拿大、新西兰、挪威、波兰、联合王国和美国），但有一些例外，（在阿根廷、德国、意大利和黎巴嫩），如果积极要求行使这种权利的话（在阿根廷和意大利）。

39. 虽然在日本可行使一般的留滞权，但并非一般地都是如此（在阿根廷、意大利、黎巴嫩、荷兰、西班牙和美国），或者除非在运输合同中明确规定，并非如此（在澳大利亚、加拿大、新西兰、挪威和联合王国）。

D. 托运人、中间持货人和收货人的义务

1. 托运人

40. 托运人必须装运可明确辨认的货物，并在运输单据中提供准确的货物说明（在阿根廷、澳大利亚、加拿大、德国、印度尼西亚、日本、荷兰、新西兰、挪威、联合王国和美国）。如果货物由托运人包装，托运人必须按货物的性质适当进行包装（在德国）；只有征得承运人的同意方可装运危险货物（在日本和德国，这一义务仅是通知承运人有危险货物）；视情况，遵守关于标志和包装危险货物的任何要求（在加拿大）；以运输单据商定的方式向承运人提交货物和除非另有商定在运输单据中写明，必须支付运费（在日本）。

2. 中间持货人

41. 对调查表的答复没有阐明中间持货人的义务。

3. 收货人

42. 收货人必须收取（在加拿大、中国、匈牙利、印度尼西亚、意大利、日本、荷兰、挪威、波兰、西班牙、联合王国和美国）并运走（在加拿大）货物、即使货物被损坏（在阿根廷、加拿大、荷兰、波兰、西班牙和联合王国），只要货物仍然可辨认（在加拿大和波兰），“保留其商业特性”（在澳大利亚、新西兰和联合王国），或除非“推定全损”（在美国）。收讫工作必须及时（在澳大利亚、加拿大、新西兰、波兰、联合王国和美国）和合作（在阿根廷、澳大利亚、意大利、荷兰、新西兰、挪威、波兰、西班牙、联合王国和

美国）进行。如果货物被损坏的面目全非，收货人应提供一切必要的合作使承运人能够检查货物（在西班牙）。

43. 如果适当的货物持有人给予交货的指示，承运人必须接受这种指示（在澳大利亚、加拿大、中国、日本、新西兰、波兰、联合王国和美国），并必须在目的地向收货人交货（在阿根廷、澳大利亚、加拿大、印度尼西亚、意大利、荷兰、新西兰、波兰、土耳其、联合王国和美国）。如涉及冷藏设施，新西兰协会还要求增加提供（根据请求）关于货物在承运人保管期间温度记录资料的义务。

E. 在目的地提交和接收货物

44. 国际小组委员会审议的问题包括：在什么情况下收货人可拒绝接受提交货物；在这种情况下，承运人应采取的适当做法是什么；如果像实践中常常发生的那样，货物在运输单据之前到达，交货的适当程序是什么。

45. 承运人必须向有权接受交货的人提交货物。如果承运人交了货物而收货人没有出具提单，承运人应负随后产生的任何损失责任（在澳大利亚、德国、新西兰、西班牙、土耳其、联合王国和美国）。赔偿保证书是保证承运人不承担此种赔偿责任的单独的合同。在赔偿保证书项下的交货并不影响收货人向承运人提出赔偿要求的权利（在澳大利亚、加拿大、匈牙利、日本、荷兰、新西兰、挪威、西班牙、土耳其、联合王国和美国）。

46. 出席国际小组委员会第一次会议的大多数人支持明确规定收货人接受交货的义务。还指出，在上述情况下，承运人应有义务通知收货人货物已到。此外，还认为，如果收货人不接受交货，或没有任何收货人到目的地，或由于任何其他原因，承运人不能交货，承运人的合同对应方原则上应负财务责任，并必须说明如何处理货物。还建议，提单应有时间限制，以便超过期限，便不再有根据提单提出要求赔偿的任何权利。

47. 国际小组委员会还审查了如果收货人不到卸货港接受交货或拒绝接受交货，这时承运人应采取什么适当做法，以及在什么情况下承运人可处理货物的问题。

48. 在许多国家制度中存在着处理货物的权利（在阿根廷、加拿大、德国、匈牙利、印度尼西亚、意大利、日本、荷兰、新西兰、挪威和美国）。承运人可卸货上岸并通过海关处理货物（在新西兰），将货物存入仓库（在阿根廷、加拿大、中国、朝鲜民主主义人民共和国、匈牙利、印度尼西亚、意大利、日本、荷兰、新西兰、挪威、土耳其、联合王国和美国）。而某些国家制度则要求承运人将货物交存主管司法当局（在印度尼西亚、意大利、日本和西班牙）。

49. （在匈牙利、意大利和日本）立即向收货人（在日本）或向发货人（在匈牙利和意大利）发出通知（在德国、匈牙利、意大利和日本）。存储费加到货物上（在阿根廷和美国），由托运人负担（在加拿大、匈牙利和日本），或有收货人负担（在加拿大、中国、朝鲜民主主义人民共和国、荷兰、挪威、联合王国和美国），认为收货人已成为运输合同的一当事方（在荷兰），或认为收货人要求交货，或者拒此提出索赔要求（在澳大利亚、新西兰和联合王国）。

50. 在一定时间以后，承运人可出售或拍卖货物。这一期限在中国是 60 天，在匈牙利是 15 天，在日本是 14 天，在挪威是“合理的期限”，在西班牙是 20 天。出售货物根据是法院的授权（在中国、印度尼西亚、日本和荷兰）。如果收货人不予合作是经常性的，可出售货物（在新西兰），或者可随意拍卖货物（在日本）。

F. 处置权和向承运人发布指令的权利

51. 运输合同的特点之一是承运人的合同对应方有处理货物的权利。这一权利特别包括要求承运人停止转运中的货物，改变交货地点、向运输单据中收货人所指定的收货人以外的另一收货人交货等权利。除了这些权利以外，还承认拥有此种权利的人也能同承运人重新谈判新的条件，虽然认为承运人在这种情况下有拒绝或接受此种合同变动的自由。虽然海事法领域的国际公约（海牙规则和汉堡规则）迄今还没有涉及这一问题，但是若干关于其他运输方式的文书已经涉及了这一问题，从而至少提供了可能进一步统一的基础。

52. 有的建议认为，国际小组委员会应考虑到当事方使用的运输合同文件证据的类型（例如提

单、海运单或类似提单和海运单的电子等效物）以及没有签发运输单据的情况，进一步研究货物处理权和向承运人发布指令的权利进行有效转让的时间问题。还有的建议，国际小组委员会应考虑某人为了行使货物处置权利和向承运人发布指令的权利，需要出示什么身份证明。

四. 结论

53. 如上所述，海事委员会同秘书处合作迄今开展的工作主要侧重于有关运输单据中的货物的检查和说明；运输单据的内容；承运人的权利；托运人、中间持货人和收货人的义务；目的地交货和收货；货物处置权；向承运人发布指令的权利。

54. 在开展这一工作过程中，发现虽然提单仍在使用，特别是在需要可转让单据的地方，但海上实际货物运输有时只是国际货物运输的零碎部分。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，而不直接涉及海洋船只的到达或从海洋船上卸货。此外，在大部分情况下，不可能在船边接受交货。而且，如果使用不同的运输方式，使用有关各种运输方式的强制性办法也往往各有不同。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有关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，以补充拟议的统一文书的条款。

55. 在这方面还应指出，在委员会第三十二届会议上，与会者也表达了类似的期望，与会者对超出承运人赔偿责任范围而且研讨国际货物运输中所涉各种合同的相互依存关系的研究项目表示了兴趣，认为有必要对现代的合同与运输惯例提供法律上的支持。据说，国际货物运输方面日益增大的不协调局面是引起关注的一个根源，为了对现代的合同与运输惯例提供某种法律依据，有必要把视线扩大到赔偿责任问题以外，如有必要，应重新考虑以前所采取的立场。此外，还认

为，未来在进行该法律领域的任何工作时均应仔细研究和考虑到各个区域在运输法方面所进行的活动。⁹

56. 经过国际小组委员会第一次会议确定了应考虑的问题并经初步讨论之后，一致认为，海事委员会工作组应起草一份文件，提出此种问题和可能的解决办法，在某些情况下，可提出备选办法，供国际小组委员会讨论。

57. 委员会似应注意到自从第三十二届会议以来取得的进展，委员会第三十二届会议请秘书处同海事委员会合作，就运输法未来工作方面可能考虑的问题收集和分析资料。委员会似应请秘书处继续同海事委员会合作以便在委员会下届会议上提出一份报告，确定委员会今后开展工作的方面应考虑的问题，并提出经海事委员会和秘书处协商过程中讨论过的可能的解决办法，酌情包括可能达成的结论和结合委员会第三十二届会议拟在 2000 年 7 月 6 日在纽约举行的关于海上法律讨论会上可能提出的建议。

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

⁴ 同上，第 266 段。

⁵ 《大会正式记录，第五十四届会议，补编第 17 号》(A/54/17)，第 413 段。

⁶ 同上，第 415 段。

⁷ 同上，第 418 段。

⁸ 《1998 年海事委员会年鉴》，第 108 页至 117 页。

⁹ 《大会正式记录，第五十四届会议，补编第 17 号》(A/54/17)，第 417 段。