



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评述汇编

增编

目录

	页次
二. 评述汇编 .....	2
A. 国家 .....	2
5. 法国 .....	2



## 二. 评述汇编

### A. 国家

#### 5. 法国

[原件：法文]  
[2008年4月15日]

#### 一般性评述

1. 作为对公约草案的一般性评述，法国政府注意到，公约草案随之带来海运法的改变，其总量合同可能大大扩大有关承运人责任的合同自由的范围。
2. 考虑到澳大利亚和法国已在书面评述中表示其态度，并且已就该主题进行了长时间的讨论，法国在此仅限于指出，第 83 条草案的最新版提出了有益的保障措施。
3. 因此，在对法国和其他许多成员国利益攸关的问题上，就工作组达成的折中意见的任何内容提出质疑都是不可取的。
4. 此外，法国政府还想就技术性问题发表一些看法。

#### 第 13 条

5. 关于非海运运输，第 13 条存在一些严重的缺陷，该条允许承运人只承担作为代理人的责任，从而允许其通过合同的手段逃避承担作为承运人的责任。
  - 就原则而言，该条背离了公约的多式联运性质。公约这方面的规定很正确，承运人的责任方式应当随所用运输的方式而变。
  - 此外，虽然公约界定了承运人的责任，但其中没有任何一项条文涉及代理人的责任，这样就使代理人不受法律的限制——除非根据各国的法律受到限制，而各国法律的相关条文当然是不尽一致的。
  - 最后，本条的措辞反映了各方在工作组中发表的相互对立的看法，这些看法实际上并没有得到协调统一。因此，本条含义不清，可能会引起争议。
6. 出于所有这些理由，完全应当删除第 13 条。

#### 第 14 条

7. 在第 14 条第 2 款中，如果进一步确认目前所设想的条款的效力，就会大有益处，因为难以设想可以废除与“纯”班轮运输有关的条款，在班轮运输中，搬移业务是由承运人而不是由托运人负责进行的。

## 第 26 条

8. 定义部分和第 62 条草案维护了对公路货运车辆和集装箱一视同仁的原则，这样做是正确的，然而不应将此视为一条绝对的规则，而是应当加以灵活应用，例如在确定赔偿责任最高限额时就应当灵活一些：在这种情况下，不应把拖车视为只装载了一件货物，因为其装载的货物可能不止一件。

9. 另一方面，对于第 26 条主要涉及的公路货运车辆的舱面运输应当持谨慎态度。卡车对其装载的货物的保护不及集装箱，因为集装箱密不透风，通常更为坚固。因此，草案中以前所设想的这些条文在这方面似乎既合理，又兼顾了各方（参见第 26 条 c）。

## 第 27 条

10. 关于对运输业务中非海运部分适用国家强制性法律的第 27 条之二，法国认为重新讨论上届会议已经决定的删除内容的时机并不合适。首先，工作组内部已经商定，删除的内容属于范围更宽的折中意见的一部分，其中尤其包括提高赔偿责任的最高限额。其次，这一条文有违公约力图实现的法律统一的目的，因此基本上不可取。

## 第九章

11. 关于第九章，法国代表团十分希望审议未出示提单而交付货物情况下的担保函问题。普遍使用担保函是否的确符合目前所设想的条文？