



联合国国际贸易法委员会
第三工作组（运输法）
第十八届会议
2006年11月6日至17日，维也纳

运输法：拟订[全程或部分途程][海上]货物运输公约草案

承运人的身份—意大利和荷兰政府的起草提案

秘书处的说明*

为筹备第三工作组（运输法）第十八届会议，意大利和荷兰政府向秘书处提交了关于[全程或部分途程][海上]货物运输公约草案中承运人的身份的提案，该提案现列作本文件的附件。

附件中的文件按秘书处收到的原样转载。

* 本文件迟交与文件内容送交秘书处的日期有关。



附件

承运人的身份

1. 本提案的用意是要解决就承运人的身份而言尚不明确的与运输单证有关的实际问题。本文件力求考虑到各代表团在以前讨论第 40(3)条草案时所提出的意见¹。

2. 该提案的前提是，一项运输单证的证据作用要求该单证的任何持有人都必须能够从该单证本身来确定谁是承运人。原则上不应要求通过研究托运人与承运人之间的合同关系来发现谁是承运人。

3. 本提案所处理的第一个实际问题是单证正面内容不清楚的问题。这种正面内容可包括从法律上讲可以仅是承运人的代订人或其商标的某种名称。但是，重要的是单证上应对承运人作此**确定**²。因此，提议将第 38(e)条改写如下：

“(e) 被确定为承运人的人的名称和地址；”

4. 第二个实际问题是承运人是在单证的正面（通常是在签字框内）被确定的，而同一单证背面的少量印刷文字包括一项关于承运人的身份的条款或一项提及承运船只的船东即为承运人的光船租赁条款。对承运人身份的这两种指明往往是相互冲突的。由此产生的含糊不清问题可通过使单证正面的资料优先于背面的资料来解决。为此目的，建议采取以下措词：

“若一人在运输单证或电子记录的正面被确定为承运人，则该运输单证或电子记录的背面明指或暗指另一人为承运人的任何资料均不具法律效力。”

5. 第三个实际问题是从单证上可能无法充分明确谁是承运人。目前许多运输单证都不符合第 38(e)条草案的要求。大多数常见的例子是由船长（或其代理人）签署的单证。在这种情况下，很少说明船长是否是根据船东的授权或根据诸如定期租船人或航次租船人等其他人的授权进行签署的。在许多国家法域内，都制定了处理这一事项的判例法，有些法域可能也制定了法律条文。但是，国家一级的这些解决方法远未达到统一。为解决这一问题，目前的第 40(3)条草案采用一种可予反驳的推定，即注册船东即为承运人。但在以前的讨论中这一条文草案引起了若干批评性质疑。因此，提出了以下新的作出了更多修正的草案作为目前第 40(3)条草案的替代，从而可解决所提出的大多数关切：

“若运输单证或电子记录中未确定任何人为承运人或其中未载列承运人的名称和地址，但合同细节指明货物已装上所指定的船舶，则推定该船舶的注册船东即为承运人，除非证明在运输时该船舶处于光船租用之中并确定该光船承租人及指明其地址，在此情况下，该光船承租人被推定为承运人。”

¹ 见 A/CN.9/526 第 56-60 段和 A/CN.9/WG.III/WP.62 第 27-34 段。

² 这与国际商会《跟单信用证统一惯例 500》第 23(a)(-)和第 26(a)(-)条的要求相一致。但是，这些条款也接受承运船只的船长签署的提单，而无需确定承运人。

与其不然，船东可通过确定承运人并指明其地址来推翻成为承运人的推定。光船承租人可以同样方式推翻任何成为承运人的推定。”

6. 如果上一段中提议的草案可被接受，有必要就此拟定一项条文，大意是，对于予以反驳的推定，必须对一年的时效期加以延长。草案可以如下：

“若船东确定了光船承租人并提供了其地址，或其中任何人确定了承运人并提供了其地址，则第 69 条中提及的期限不应从提起针对注册船东或光船承租人的司法或仲裁程序之日起计算至从船东或光船承租人可能提供相关资料之日起已过去 90 天为止。”

7. 最后，作为行文措词上的事项，建议秘书处删除目前的第 40(3)条草案，代之以拟订新的一条放在目前的第 38 条和第 39 条之间，该新的一条如获得通过，将包括上文第 4、5 和 6 段所列草案。这新的一条的标题可以是：

“承运人的身份”
