



---

联合国国际贸易法委员会  
第三工作组（运输法）  
第十九届会议  
2007年4月16日至27日，纽约

运输法：拟定[全程或部分][海上]货物运输公约草案

丹麦、挪威和芬兰代表团对有关合同事项的第 37 (1)(a)条草案的建议

秘书处的说明

为筹备第三工作组（运输法）第十九届会议，丹麦、挪威和芬兰政府向秘书处提交了关于[全程或部分][海上]货物运输公约草案中有关合同事项的第 37 (1)(a)条草案的建议，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。



## 附件

### 合同事项

1. 根据第 37 (1)(a)条草案，承运人有义务列入托运人所提供的“货物记载”。但假如承运人没有实际可行或在商业上合理的手段核对信息是否准确，为了保护自己，可在单证上加一条保留说明（见第 41 (2)(a)条草案）。在任何情况下，承运人都必须列入托运人提供的信息。公约草案对托运人可要求列入运输单证的信息量、信息性质、说明等并没有加以限定。这是以前没有过的，与《海牙规则》、《海牙-维斯比规则》和《汉堡规则》的相应条款不同。

2. 在实务中，托运人越来越多地倾向于提供冗长而详细的货物技术说明，要求将其列入运输单证。公约草案必须对托运人可要求列入运输单证的信息的长度、性质和详细程度加以限定。如果不作此类限定，则承运人就有义务在实际可行和商业上合理的情况下，对托运人提供的所有此类信息进行合理的核对（见第 41 (2)(a)条草案）。如果要在运输单证上列入大量信息或某一性质的信息，则核对是否实际上可行或在商业上合理往往因人的看法而异，也因此会引起纠纷。如果允许在运输单证上列入过多过细的细目，则承运人遵守义务对这些细目进行合理核对就会变得困难和繁琐得多。一种因素是一连读几页信息会增加不确定感，另一种因素是容易发展成列入的细目与运输合同关系不大或甚至没有关系因而不为承运人所熟悉。此外，还可能对适用于承运人的合理性标准产生不利影响。

3. 为了解决上述问题，建议对案文作如下修正：

第 37 (1)(a)条草案应改为：“货物的一般性记载；”。

本建议的依据是 UCP 600（《跟单信用证统一惯例》（第六次修订版））第 14 (e) 条的措词，因而确保了运输单证在国际贸易中仍能满足目的。本建议也颇类似于《汉堡规则》中第 15 (1)(a)条的解决办法，该条所提的是“货物的一般性质”。