



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

国际公路运输联盟关于公约草案第 1(7)条、第 26 条和第 90 条的提案

秘书处的说明*

为筹备第三工作组（运输法）第十九届会议，国际公路运输联盟向秘书处提交了关于[全程或部分][海上]货物运输公约草案第 1(7)条、第 26 条和第 90 条的提案，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。

* 本文件迟交与提案送交秘书处的日期有关。



附件

国际公路运输联盟提交的关于[全程或部分][海上]货物运输公约草案 (A/CN.9/WG.III/WP.81) 第 1(7)条、第 26 条和第 90 条的提案

第 1(7)条

1. 国际公路运输联盟赞同美利坚合众国在其 A/CN.9/WG.III/WP.84 号文件附件中所表达的意见，其中认为，铁路承运人不应被视为“海运履约方”。

除上述意见之外，国际公路运输联盟建议，在港口区进行服务的公路承运人与铁路承运人一样，也不应被视为“海运履约方”，理由与美国所指出的相同。可对美国提出的案文稍加改动，添入公路承运人，因而行文如下：

“铁路或公路承运人在货物到达装货港之后或在货物离开卸货港之前即使履行了属于承运人责任的服务，也仍是非海运履约方。”

第 26 条

2. 国际公路运输联盟建议删除第 26 条(a)项的备选案文 B，有以下两个原因：

- 如果“其他国际文书”是强制性适用的，那么假如该文书的适用取决于托运人是否就运输的非海运部分与承运人订有单独和直接的合同这一条件，这种强制性适用就会受到阻碍；
- 支持托运人是否就运输的非海运部分与承运人订有单独和直接的合同这一条件，还会与第 26 条(c)项相冲突。该条款规定，“完全不能背离或不能在损害托运人利益的情况下通过订立合同背离”其他国际文书的强制性规定。

第 90 条(b)项

3. 该条规定是受《海牙规则》和《海牙—维斯比规则》第 6 条规定的影响制订的，已经引起了在英吉利海峡和北海运营的一些海运履约方的滥用问题。据这些海运履约方称，对集装箱或公路交通工具的运输虽然在过去 50 年中逐渐普遍，但集装箱或公路交通工具仍被视为“非正常运货”，赔偿额最高为每个单位 666,67 个特别提款权，以集装箱或公路运输工具为一个单位。虽然运输单证提及了件数或具体的重量，但海运履约方认为这是无关紧要的。为了避免这类滥用现象通过贸易法委员会现今提出的文书蔓延，国际公路运输联盟建议在(b)项结尾添加以下语句：

“集装箱或公路交通工具，由船舶运输且船舶具有进行此种运输的完全或部分装备的，不可视为‘非正常商业运货’。”