联 合 国 A/CN.9/WG.III/WP.23

大 会

Distr.: Limited
21 August 2002*
Chinese
Original: English and French

联合国国际贸易法委员会
第三工作组（运输法）
第十届会议
2002 年 9 月 16 日至 20 日，维也纳

[海上]货物运输文书草案初稿

加拿大的提案

秘书处的说明

为筹备预计将继续审读 A/CN.9/WG.III/WP.21 号文件所载文书草案的第三工作组（运输法）第十届会议，加拿大政府于 2002 年 8 月 20 日提交了关于文书草案的范围和结构的提案案文，供工作组审议。本说明附件按秘书处收到的形式转载该提案的案文。

---

* 本文件的提交日期系秘书处收到提案的日期。

V. 02-57050 GH 300802 020902

附件. 加拿大的提案

1. 加拿大欢迎贸易法委员会采取此项新举措，促进在一个堪称头绪纷杂的法律领域中统一国际法的事业。我们还感谢国际海事委员会（海事委员会）不仅在本项主题上、而且还在国际海事法的许多其他领域中对这一事业作出的巨大贡献。

2. 我们还欢迎 2002 年 4 月在纽约举行的运输法工作组第九届会议的成果。该届会议是关于本项主题的第一次会议，因此辩论是初步性的，主要侧重于概念问题，尤其是文书草案的适用范围。如工作组此次会议的报告(A/CN.9/510)所述，会上达成了普遍共识，认为工作组的工作目的是要结束适用于海上货物运输多种赔偿责任制度并存的情况，调整海运法使之适合国际海运惯例的需要及现实。工作组相当重视本项目的“海事方面”，加拿大由衷地赞同这一做法。

3. 同时，工作组认识到，对于审查多式联运问题存在着相当大的兴趣和需要，因此，妥当的做法应当是一方面研究基于港到港原则的严格海事制度，另一方面则研究基于门到门原则的还延伸到陆路运输的制度，即“多式联运制度”，而无须在此阶段就未来文书的范围作出决定。

4. 对于这两种办法，有人支持，也有人反对。加拿大表示支持制定一项港到港文书，这并不是因为我们不承认门到门运输已成为普遍做法这一现实，而是因为我们坚信：

a) 海事委员会的最初目标是首先着重于恢复海运方式国际法的统一，这一目标是正确的，对尚未制订国际管理规则的领域（例如电子单据）采用统一的规则是非常重要的；

b) 这一目标不应因工作组的工作范围延伸至其他运输方式而被延误或损害；

c) 制定一项严格限于海运方式的新文书，会比一项还旨在管理其他运输方式的文书更有望被广泛采用，因为其他运输方式迄今在大多数国家仍由本国法律管辖，只有那些目前已适用其他运输方式的国际公约的国家除外，其中主要是欧洲国家。

5. 显然，那些支持延伸工作范围以便包括基于门到门原则的其他运输方式规则的人，同样相信这是工作组应采取的正确办法。他们认为，对于今日及明日的运输概念需要提出全新的办法，特别是在集装箱运输领域，从而增加未来文书的价值，不过新办法应首先从海运方面产生。

6. 因此，在我们看来，此时如将工作组的工作范围仅限于一种办法而将其他办法排除在外，并无任何好处。如果接受这一前提，工作组就必须找出缩小港到港办法与门到门办法之间的距离的途径。这显然是一个政策上难以两全的问题，因此，应在 9 月份会议上拿出充足的时间讨论这一问题，或许应在工作组继续审议各条款草案之前的会议上提前讨论，以期就工作组未来的工作方向达成共识。

7. 我们认为可以作为可能共识的基础审查下列三种办法：

办法 1

8. 继续审议现行文书草案，包括第 4.2.1 条，但应增加一项保留意见，使缔约国能够决定是否实施该条款和管辖海洋运输之前或之后的货物运输的有关规则。

评注

a) 本办法有助于希望恢复海运方式法律统一性的国家增进这一目标并在其他运输方式中确立这一目标。同时，不采取这一目标的国家仍将属于新的海事制度的

一部分，今后可以撤消其保留意见并全面适用本文书。

b) 在批准文书时宣布保留意见，就不会分不清哪些缔约国适用文书的全部条文，哪些国家对文书适用于第 4.2.1 条中提到的内陆运输有保留意见。

办法 2

9. 继续审议现行文书草案，包括第 4.2.1 条，但在“国际公约”一词（第 4.2.1.b 款）之后添加“本国法律”一词。

评注

a) 本办法再一次向有意制定海运方式新制度、而把其他运输方式的规则留给本国法律处理的国家提供一个重要的信息。据认为，按照本办法，由于这方面的声明无案可查，将更难以在某一特定时期确定任何缔约国适用何种法律：是关于内陆运输的强制性国际公约，还是本国法律。

b) 如采用**办法** 1 和 2，可能还需就地点来确定的损坏的赔偿责任进一步拟订第 4.2.1 条。

办法 3

10. 修订现有文书草案使之确定：

第 1 章 第 2、第 3 和第 4 章共用的定义和所有条文；

第 2 章 关于海上货物运输（即港到港）的条文；

第 3 章 关于海上货物运输的条文**以及**海运之前和之后其他运输方式（即门到门）的条文。

这方面似乎有两种基本方式：

a) 统一制度—同样适用于涉及门到门货运的所有运输方式的单一制度；

b) 网络制度—与上面的 a)相同，但有一项附加条件，即当一项国际文书适用于某一海上货物运输合同的内陆运段而且灭失和损坏显然完全是在内陆运输过程中发生时，统一制度即不适用。

第 4 章 最后条款和保留意见，列入一项条文，规定可以对以下两章提出**明确保留意见**：

- **第 2 章**，针对那些希望实施适用于多式联运新文书（门到门制度）的国家；或
- **第 3 章**，针对那些希望实施仅适用海上货物运输新文书（港到港制度）的国家。

评注

这是一个比较扎实的办法，其目的在于：

a) 兼顾第 2 章和第 3 章中分别提出的港到港办法和门到门办法，在统一货物运输国际法律方面迈出重大的一步。实际上这是在单一项文书中包括两项单独的公约，同时分别载列这两章共有的条文。按此办法，哪些缔约国加入第 2 章规定的海事制度，哪些国家加入第 3 章规定的多式联运制度，一目了然。

b) 从长远来看有增进统一性的可能，因为只加入第 2 章的国家只要撤消其对第

3 章的保留意见即可加入第 3 章。这或许是办法 3 与办法 1 之间的一个关键差别，在办法 1 中，撤消这种保留意见可能因不同的政策考虑而变得复杂，可能需要就是否为配合第 4.2.1 条而通过一项内陆运输国际公约而作出决定。此外，虽然这些公约往往是区域性的，且数目有限，但无法预测今后是否会通过其他区域性公约。这些公约不太可能是统一的，因此，因第 4.2.1 条而将其纳入本文书，可能无助于推进货物运输国际统一性的事业。

11. 如果决定在第 3 章中采用“网络制度”，那么该章中的海事制度很有可能与第 2 章相同，海运方式的法律因此可以实现最广泛的统一性。照此设想，办法 3 可以简化如下：

第 1 章 第 2、第 3 和第 4 章共用的定义和所有条文；

第 2 章 关于海上货物运输（即港到港）的条文；

第 3 章 关于海运之前和之后的其他货运方式（即门到门）的条文。

第 4 章 最后条款和保留意见，针对那些希望只对海上货物运输（即港到港运输）实施新文书的国家列入一个允许对第 3 章提出明确保留意见的条文。

小结

12. 向工作组提交本提案的唯一目的是提出构想文件，而本文件中提出的问题却超出了构想文件的范围。不过我们希望，本文件能有助于审查工作组面临的各种政策选择，并促进在本届会议或 2003 年春季举行的下届会议上进行辩论，本着既能取得最广泛的支持、又能真正实现这一举措的最重要目标——结束海上货物运输多种赔偿责任制度并存的状况——的思路达成共识。