



大会

Distr.: Limited
13 December 2002
Chinese
Original: English

联合国国际贸易法委员会

第三工作组（运输法）

第十一届会议

2003 年 3 月 24 日至 4 月 4 日，纽约

运输法：拟订[海上]货物运输文书草案

意大利的提案

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）第十一届会议，意大利政府于 2002 年 10 月 25 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。本说明的附件按秘书处收到的形式转载该提案的案文。



附件

意大利关于该文书适用于门到门运输的提案

1. 首先应当考虑的问题是，把门到门运输文书和港到港运输文书真的当作两种办法来选择，这种做法是否妥当。如果港到港运输文书也有取得业界支持的可能，则此种做法并无不妥之处。但是，人们觉得情况可能并非如此，只有当新的文书确实能够解决现代运输的现实问题时，业界的某些方面（如船东、理赔协会、保险人）才有可能愿意告别形式虽旧，但却久经考验的安稳可靠的制度，例如，《海牙-维斯比规则》制度。而现实情况是门到门的集装箱运输。

现在需要的，是采用一套在整个门到门运输过程中适用于托运人与承运人之间关系的规则，以确保合同管辖规则的确定性。

需要此种规则的运输方式是公路和/或铁路运输之前和/或之后的海上集装箱运输：即从托运人的门到收货人的门的运输。因此，此类运输是多式联运的一个特殊类别。

理想的办法是制定一套适用于整个运输过程统一的规则，而不是建立一种网络系统，就是范围有限的网络系统也不好，因为网络系统会产生不确定性。然而，文书应当只适用于托运人与承运人之间的合同，而承运人对履约承运人的任何追索诉讼仍应受适用于某些运输方式的具体规则的管辖，它可以是海上运输，公路运输也可以是铁路运输。托运人对履约承运人的索赔也不能适用文书，因为那样也会引起不确定性，只是情况有所不同罢了：此种情况下的不确定性会影响履约承运人，因为履约承运人并非承运人与托运人之间合同的当事人，往往连这种合同适用什么规则都不清楚。

而且，如果文书适用于托运人对履约承运人的索赔，可能会在该文书与履约承运人实施运输所适用的运输公约之间引起冲突。

这就要求对“履约方”的定义加以限制，将其限于履约承运人以外的人员，增添“履约承运人”的定义。

为了作出上述更改，在目前的定义中，不妨在“履约人系指承运人以外的人”中的“承运人”之后添加“和履约承运人”，同时添加以下新的定义：

“履约承运人”系指应承运人的请求全部或部分进行海上或[另一方式][铁路或公路]货物运输的人。

但是，为了避免托运人可能对履约承运人提起侵权诉讼，应当规定，托运人对履约承运人提起的诉讼，应当受承运人对履约承运人提起诉讼时应适用的规则的管辖。如果接受这一原则，当然就有必要弄清可用什么法律手段来取得这一结果：例如，托运人用法定代位求偿法对履约承运人行使承运人的权利。

2. 为了确定这一办法是否可行，有必要明确这样一点：适用于非海运方式的公约的规定是否直接适用于目前所审议的门到门运输，并因此而适用《维也纳条约法公约》第 30 条。关于这问题，即使并非完全是欧洲的问题，也主要是欧

洲的问题，因为这里已经有适用于公路运输（公路货运合同公约¹）、铁路运输（铁路运输公约-铁路货运统一规则²）和内河运输（内河货运合同公约³）的公约。

2.1 《公路货运合同公约》

《公路货运合同公约》第 1 条规则，当收货地点和交货地点位于两个不同的国家而且其中至少一方是缔约国时，作为奖励，本公约将适用于公路车辆货物运输的每一项合同。

因此，据认为，象文书草案第 4.2.1 条所提及的门到门合同将不受《公路货运合同公约》的管辖，这是因为，第一，这种合同不属于“公路货运合同”，第二，收货地点和交货地点与某一具体公路运输合同无关，而与门到门合同有关：实际上，收货地点和时间就是承运人（或履约承运人）承接货物的时间和地点，而交货的时间和地点就是承运人（或履约承运人）将货物交给收货人的时间和地点。如果有两段公路路程，一段在海运之前，另一段在海运之后，那么，接货和交货与同一公路运段无关；如果仅有一段公路路程，例如海运之前的公路运段，则交货与公路运输完全无关。

《公路货运合同公约》第 1(1)条中提及收货地点和交货地点，也不可解释为是指合同中规定的由承运人以国际公路承运人身份收货和交货的地点。事实上，公路运输之后是海上运输，公路运输结束时并没有任何交付，因为在最后目的地将货物交给收货人之前货物仍在承运人的保管之下。在从苏黎世经热那亚到纽约的门到门合同中，热那亚不能算作该合同规定的交货地。只有在涉及承运人与进行了公路运输的履约承运人之间的合同时，热那亚才会成为交货地。因此，该合同受《公路货运合同公约》的管辖，而门到门合同则不受此其管辖。

如果《公路货运合同公约》第 1 条所要求的条件得以实现，该公约将因此而适用于承运人与履约承运人之间的公路运输合同。该公约也适用于托运人和收货人向公路承运人提出的索赔。

2.2 《铁路货运统一规则》

《公路货运合同公约》适用于任何公路货运人，无论是否已签发发货通知书，而目前仍有效的 1980 年版《铁路货运统一规则》则仅适用于联运发货通知书（第 1 条）所涵盖的由铁路部门订立的运输合同。因此，其中的规定不适用于文书草案所涵盖的运输合同，从而也就想象不出会有任何冲突。承运人就铁

19.¹ 《国际货物公路运输合同公约》，1956 年，经《议定书》修正。

20.² 《国际货物铁路运输统一规则》，列为《国际铁路运输公约》附录，经 1999 年《修正议定书》修正。

21.³ 《布达佩斯内河货物运输合同公约》，2001 年。

路运输期间发生的灭失、损坏或延迟而向铁路部门提出的追索请求，当然应受《铁路货运统一规则》规定的管辖。

而 1999 年版《铁路货运统一规则》（第 6 § 2 条）则与《公路货运合同公约》（第 4 条）相近，规定发货通知书的不具备、不规范或遗失不应影响依然受《铁路货运统一规则》管辖的合同的的存在或效力。因此，有必要确定，1999 年版《铁路货运统一规则》是否适用于文书草案所涵盖的门到门运输合同，其中一段运程须是经由铁路在《铁路运输公约》的两个不同成员国境内的地点之间进行。《铁路运输公约》中与此相关的条款是第 1 § 4 条，其中规定：

当单一运输合同所涉的国际运输作为铁路运输的补充而包括海上运输或内河过境运输时，如果海上运输或内河运输是按本公约第 24 § 1 条规定的服务清单所列服务进行的，则应适用本统一规则。

因此，如前所述，第一个条件是海上运输必须是对铁路运输的一种“补充”。据认为，如果合同是在发货人与铁路部门之间订立的，此项条件即得以满足；因此，如果订约承运人不是铁路部门，《铁路货运统一规则》就不适用。只有当文书第 1.1 条中界定的“承运人”是铁路部门时，才能设想文书草案与《铁路货运统一规则》之间可能发生的冲突。

其实，即使是在这种极不可能出现的情况下，仍有必要将海上运输列入《铁路运输公约》第 24 § 1 条所规定的服务清单。

2.3 《内河货运合同公约》

对以不同方式进行的运输的管理，更具体而言，是包括内河和海上的运输，只适用于不转船的同一般船只的运输。第 2(2)条规定，在这种情况下适用《内河货运合同公约》，但已签发“海运提单”或海上运程大于内河运程的情形除外。因此，鉴于这两个条件一般都会成立，《内河货运合同公约》将不适用。对于海上和内河联运合同，由于货物从海船转到内河船只上或者相反，此种情形不予考虑。据认为，《内河货运合同公约》第 1(1)条中“运输合同”的定义未涵盖此类合同，其中提及的合同是承运人为进行内河货运而订立的合同。如果这一看法是正确的，则《内河货运合同公约》只适用于已订立门到门合同的人与从事内河运输的承运人之间的关系。

鉴于此，既然门到门运输的个别运段是受国际公约的管辖或者受分别适用于其中各段的法律的管辖，未来的文书适用于全球门到门运输，看来不会引起任何冲突。

3. 因此，第 4.2.1 条是不必要的，对于文书草案，当然也应根据文书适用于不同运输方式的情况来审查，以分清哪些条文适用于所有运输方式，哪些条文适用于海上运输。

第 6.3.3 条可用以下条文替代：

6.3.3-A. 承运人对履约承运人的追索诉讼，以及有权就货物的灭失、损坏或延迟提出索偿的人对履约承运人提起的任何诉讼，均应受适用于承运人与履约承运人之间合同的国际公约或本国法律的管辖。

6.3.3-B. 如果对承运人或履约方的受雇人或代理人提起诉讼，该受雇人或代理人能够证明其是在其合同、雇用或代理范围内行事的，享有本文书为承运人提供的抗辩权和赔偿责任限制。

6.3.3-C. 如果对履约承运人的受雇人或代理人提起诉讼，该受雇人或代理人能够证明其是在其合同、雇用或代理范围内行事的，享有所适用的国际公约或本国法律为履约承运人提供的抗辩权和赔偿责任限制。

第 6.3.4 条可修正如下：

6.3.4. 对货物的灭失、损坏或延迟交付负有责任者不止一人的，应负连带赔偿责任，但此种人的总赔偿额不得超过本文书或所适用的国际公约或本国法律规定的赔偿责任总限额，以最高者为准。
