



联合国国际贸易法委员会

第三工作组（运输法）

第十六届会议

2005 年 11 月 28 日至 12 月 9 日，维也纳

运输法：拟定[全程或部分途程][海上]货物运输公约草案

美利坚合众国提出的关于在公约草案管辖权一章第 75 条草案中列入有关“港口”的提案

秘书处的说明

在第三工作组（运输法）第十六届会议上，工作组预期将依据秘书处的一份说明（A/CN.9/WG.III/WP.56），继续进行[全程或部分途程][海上]货物运输公约草案的二读。为了筹备召开该届会议，美利坚合众国政府于 2005 年 11 月 15 日提交了一项关于在公约草案管辖权一章第 75 条草案中列入有关“港口”的提案，供工作组审议。该提案案文作为本说明的附件按秘书处收到时的原样予以转载。

* 本文件的迟交是由于该提案提交秘书处的日期较晚。



附件

在第 75 条中列入有关“港口”的好处

1. 目前拟定的允许原告在装货港或卸货港对承运人提起诉讼的第 75(c)条被置于方括号中。美国认为，应当去除方括号并保留方括号中的文字。¹
2. 认识到与这一问题最为相关的背景情况十分重要。²对于传统的港到港运输，装货港即收货地，卸货港即交货地。因此，第 75(c)条一般来说不具相关性，因为第 75(b)条已经涵盖了这些地点。³只有在装货港与收货地不同或者卸货港与交货地不同的情况下，这一问题才显得重要。因此这一问题在门到门合同下十分重要（，在港到门和门到港合同下，重要性次之）。
3. 当双方订立门到门合同时，将装货港和卸货港作为可供选择的法院地符合双方利益。这对于货主的好处十分明显。如索赔人希望在一个港口起诉承运人，提供这一选择将是有好处的。如索赔人不希望在一个港口起诉承运人，则其可以作出另一种选择（在清单上列入港口将没有任何害处）。
4. 对承运人的好处不那么明显，但也是实际存在的。尽管承运人决不希望受到起诉（或者无法做到时，希望仅仅在法院地选择条款指定的地点受到起诉，参照上文脚注 2），但是承运人如果在索赔人的法域受到起诉，则承运人一般人愿意在货物经过的港口受到起诉，而不是在货运代理人接收或交付货物的一个内陆地点受到起诉。在第 75 条清单中列入有关港口，并不保证诉讼将在该港口提出，但是从第 75 条清单中排除有关港口将使得无法在该港口提起诉讼。在双方都希望在一个港口进行诉讼时，除非有关港口列在清单上，否则双方都可能受到约束，必须在一个内陆地点进行诉讼。
5. 双方当事人之所以常常希望在一个港口而不是在一个内陆地点进行诉讼，其背后有一系列实际原因。实际上，损坏更可能在一个港口发生，因为货物在装卸时更容易受到损坏。尽管货物可能在海上发生灭失（或在火车出轨或卡车相撞事故中受到损坏），但是货物损坏更多发生在装卸操作中。即使货物不在装卸期间发生情况，货物也更可能从（更可能是在一个港口地区的）仓库中被盗窃，而不是从公海或行驶中的卡车或火车上被盗窃。如货物在港口发生灭失

¹ 这与我们在 A/CN.9/WG.III/WP.34 第 30-31 段中提出的立场基本相同。在本文件中，我们更详细地解释我们的分析。

² 此外必须记住，只要可以完全执行排他性法院地选择条款，这一问题就基本不相关。根据美国的提案，总量合同中的法院地选择条款是可执行的，并且在特定条件下对第三方具有约束力。在这方面，第 75 条清单中列入哪些地点没有任何关系。（美国关于这一问题的提案最初是在 A/CN.9/WG.III/WP.34 第 34 和 35 段中提出的。A/CN.9/WG.III/WP.56 第 95 条载有经过修改的（折中）重复提法。A/CN.9/WG.III/WP.56 第 76 条（其目前写法为美国所反对）也涉及排他性法院地选择条款的可执行性问题。

³ 如第 75(b)条被限制在“合同规定的”地点，而第 75(c)条系指实际港口，则可能产生不一致之处。美国不反对修订第 75(c)条以涵盖合同规定的港口。实际上，目前使用的多式联运提单通常标明预定的装货港和卸货港。

或损坏，则在那里解决纠纷对于各方都更为方便，因为双方都更容易获取证人和其他证据。

6. 如货物在港口发生灭失或损坏，则履约方（如搬运公司或港口经营人）通常负有责任。因此货主将希望同时向负有合同义务的承运人和对其实际造成的损坏负有责任的履约方提出索赔。根据第 77 条，港口可能是索赔人可以对履约方提起诉讼的唯一地点。港口通常是索赔人可以针对双方提起单一诉讼的唯一地点。不过如果有关港口没有列入第 75 条的清单，则可能找不到可以提起单一诉讼的法院地，因此需要为解决一起单一纠纷提起多重诉讼。

7. 即使货主选择仅仅针对承运人提起单一诉讼，承运人也可能希望力争过失履约方共同承担或赔偿损失。承运人可以（利用该法院地法律规定的任何程序机制）将过失履约方列为其他被告或第三方被告，这样最为有效。在许多法律制度中，这只有在原法院对过失履约方拥有管辖权的情况下才有可能。而这在诉讼是在港口待审的情况下更有可能做到，但这种情况只有在港口被列入第 75 条清单的情况下，才有可能根据新的公约规定发生。

8. 即使履约方的可能的赔偿责任并不使该港口成为更具吸引力的法院地，在一个港口提起诉讼通常也是符合双方利益的。拥有海事案件专门知识的律师更有可能在一个港口或其附近执业，拥有海事问题专门知识的法官更可能在对港口拥有管辖权的法院坐审。当然，并不是世界上每一个港口都拥有与世界主要航运中心同样的海事方面的法律和审判专门人才。但这并不是这里要考虑的选择。即使某一港口的海事方面专门人才低于标准，也仍然要比内陆收货地或交货地的海事方面专门人才要强。

9. 最后，清单中省略有关港口可能影响到法院管理其自身诉讼案件的能力。在美国，不方便审理的法院原则允许法院在适当情况下将案件移交更适于就有关问题作出裁定的另一个法院。但是这一选择仅仅在更方便的法院拥有管辖权的情况下才可以，如港口没有列入第 75 条清单，则可能无法提供这一选择。