



联合国国际贸易法委员会

第三工作组（运输法）

第十七届会议

2006 年 4 月 3 日至 13 日，纽约

运输法：拟订[全程或部分途程][海上]货物运输公约草案

总量合同：国际海事委员会提交的供工作组参考的文件

秘书处的说明*

工作组在其第十六届会议上一致认为，为了进一步加快 [全程或部分途程][海上]货物运输公约草案的拟定工作，应当编写一份关于在公约草案中对总量合同所作处理的解释性文件，以进一步说明这些条文的法律意义和实际意义。根据关于请国际海事委员会（海事委员会）协助编写这一文件的建议，海事委员会表示愿意在这方面提供协助（见 A/CN.9/591，第 244 段）。

* 本文件迟交是由于提案传发至秘书处的日期较晚所致。



附件

总量合同

一. 导言

1. 在工作组第十六届会议上广泛支持编写一份关于在公约草案中对总量合同所作处理的解释性文件，以进一步说明其法律意义和实际意义。会上还建议请国际海事委员会（海事委员会）协助编写这一文件（见 A/CN.9/591，第 244 段）。兹根据这一请求提交本文件。

2. 我们以 A/CN.9/WG.III/WP.56 号文件中所载的公约草案为基础，但也看到并考虑了拟作为第十七届会议工作文件出版的编号为 A/CN.9/WG.III/WP.61 的芬兰的最后建议草案，该建议草案提出了第 1(b)和(c)、第 8、第 9、第 10、第 20、第 94、第 95 和第 96 条草案的备选案文。

“总量合同”的定义

3. A/CN.9/WG.III/WP.56 中所载的公约草案第 1(b)条将“总量合同”定义为：

“规定在商定的时期内分批运送指定数量的货物的合同。数量的指定可以包括最低数量、最高数量或某个数量区间。”

A/CN.9/WG.III/WP.61 提议将该定义的开头部分修订如下：

“规定……指定数量货物的运输合同”。

背景和现行国际规定

4. 规定在商定时期内分批运送指定数量货物的总量合同概念在散装干货和石油贸易中早已确立，在这两个领域，总量合同经常被描述为包运合同或吨位合同。例如，希望能保证满足其吨位要求并对运费风险加以管理的船上交货买方经常在长期销售合同下共同使用总量合同。1982 年，波罗的海国际海事理事会为散装干货运输发布了代号为 VOLCOA 的标准包运总量合同，¹该合同反映了贸易中经常使用的术语。这种格式规定了合同的商定时期、运送总量和每批装运数量。它还规定，该合同下的每一次航行都要按所附标准格式符合航次租船合同的条件和条款。国际独立油轮船东协会于 1980 年发布了代号为 INTERCOA 80 的标准格式油轮包运合同（为波罗的海国际海事理事会所采用），其中规定了商定的合同期限、每年运送的数量和每批装运数量。每一次航行都要遵照 INTERTANKVOY 76 格式中的租船合同条款实施。所载条款与 VOLCOA 和 INTERCOA 格式中的条款类似的总量合同不属于《海牙规则》、《海牙-维斯比规则》和《汉堡规则》的适用范围，因此它们目前不受国际强制制度的约束。根据第 9(3)条草案（下文第 8 段将对该条予以审议），A/CN.9/WG.III/WP.56 所载的公约草案并没有改变当前这种状况（见 A/CN.9/572，第 89 段）。

¹ 2004 年修订并作为代号为 GENCOA 的散装干货标准包运合同重新发布。

55. 不过，按照总量合同进行的单次运输目前可能需要遵守强制制度。《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》第五条规定，“如果提单是根据租船合同签发的，则这些提单应符合本公约的规定。”同样，《汉堡规则》第 2(3)条规定，“如果提单是依据租船合同签发的，并约束承运人和不是租船人的提单持有人之间的关系，则本公约的各项规定适用于该提单。”此外，《汉堡规则》第 2(4)条规定，“如果合同规定，货物将在一个商定的期限内分批运输，则本公约的各项规定适用于每批运输。”因此，《海牙规则》、《海牙-维斯比规则》或《汉堡规则》（视情况而定）可能适用于依据总量合同下每次航行所适用的租船合同或直接依据总量合同本身签发的提单。

二. A/CN.9/WG.III/WP.56 和 A/CN.9/WG.III/WP.61

除外情形

6. A/CN.9/WG.III/WP.56 中的第 9(1)(d)条草案规定，公约草案不适用于第 9(3)条草案规定以外的总量合同。A/CN.9/WG.III/WP.61 区分了班轮运输和非班轮运输。A/CN.9/WG.III/WP.61 所载的第 9(2)(a)条草案规定，根据第 9(2)(b)条草案，公约草案不适用于非班轮运输的运输合同。因此，非班轮运输的总量合同被排除在公约草案的适用范围之外，除非有第 9(2)(b)条草案规定的情况。在班轮运输方面，A/CN.9/WG.III/WP.61 中的第 9(1)条草案只排除了下列合同：

“(a) 租船合同，以及(b)关于使用船舶或船舶中任何舱位的合同，无论这些合同是否是租船合同。”

班轮运输中的总量合同被认为是不在这一排除之列的运输合同，因此仍在公约草案的适用范围之内（见 A/CN.9/WG.III/WP.61，第 31 段）。

7. A/CN.9/WG.III/WP.56 和 A/CN.9/WG.III/WP.61 所载公约草案的第 10 条草案在可以笼统称为第三方的方面都打算保持现有的立场，至少是保持《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》的立场（见 A/CN.9/572，第 96 段，A/CN.9/WG.III/WP.61，第 37 段）。不过，应当指出的是，A/CN.9/WG.III/WP.56 中第 10 条草案是一项类似于《汉堡规则》第 2(3)条的条文。第 10 条草案在提单方面保持了上述第 5 段的立场，但将强制制度的适用范围扩大到不可转让的运输单证和电子运输记录。

8. A/CN.9/WG.III/WP.56 第 9(3)(a) 条草案规定，公约草案适用于对总量合同下的每批装运加以规范的条款（在第 8、第 9 和第 10 条草案规定的范围内），这与《汉堡规则》第 2(4)条类似。第 9(3)(b)条草案从表面上看似乎更进一步，规定公约草案适用于总量合同本身的条款，但其适用范围仅限于总量合同条款对总量合同下的装运加以规范的情况。A/CN.9/576 第 65 段对该条文的意图作了解释。A/CN.9/WG.III/WP.61 第 24 段提到了起草 A/CN.9/WG.III/WP.56 中的第 9 条草案时所产生的问题，并进一步评论说，A/CN.9/WG.III/WP.61 中第 9 条草案的拟议案文旨在让人更清楚地理解公约适用范围的除外情形。A/CN.9/WG.III/WP.61 第 29 段解释了第 9(2)(b)条草案除外情形中的例外后面的意图。

9. 上文所述将非班轮运输中的总量合同排除在公约草案适用范围之外的情形同样适用于除散装干货和石油贸易以外的贸易中的总量合同。不过，在有些贸易中，可能会用到《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》或许并不适用的海运货单或其他不可转让运输单证。目前，根据《汉堡规则》第 2(3)和(4)条，无论是总量合同本身还是总量合同规定的装运，在有些贸易中可能都不属于强制制度的范围。但是，如上文第 7 段所述，公约草案已将不可转让的运输单证和电子运输记录也包括在其适用范围之内。

服务合同

10. 关于班轮运输，工作组的许多讨论都将重点放在对服务合同和类似安排的处理上。A/CN.9/WG.III/WP.56 和 A/CN.9/WG.III/WP.61 中的公约草案都没有使用服务合同一词，也没有给出其定义。但 1984 年《美国航运法》（后经 1998 年《海洋运输改革法》修正）在第 3(19)节中给出了“服务合同”的定义，它系指：

“一个或一个以上托运人与单个海运公共承运人签订的除提单或收据以外的书面合同，或者海运公共承运人之间的协定，托运人承诺在某一规定期间内提供一定数量或比例的货物，海运公共承运人或协定则承诺按照某种运费率或运费率表提供指定水平的服务，如有保证的舱位、过境时间、港口轮换或类似服务。合同还可详细规定关于任何一方不履约的条款。”

《美国航运法》还对“公共承运人”和“海运公共承运人”进行了定义。²由于“规定的时期”意味着分批运货，因此上述定义的服务合同被认为是在公约草案第 1(b)条给出的总量合同的定义范围之内。

11. 对于《美国航运法》确立的出入美国的运输管理制度的解释不属于本文的讨论范围。A/CN.9/WG.III/WP.34 所载的美利坚合众国提案第 19 和第 20 段简单提到了这一点。在实践中，我们认为，在往来于美国的班轮贸易中，总量合同几乎总在服务合同的定义范围之内。在美国以外的地方，我们认为，一般只在托运人希望保证舱位或定期服务的情况下才会在班轮贸易中签订总量合同。在往来于美国的班轮贸易中，属于《美国航运法》定义范围内的服务合同所规定的运费率可能会超出承运人公布的价目表中所列的费率范围。因此有必要签订服务合同来获得这种商业利益。在美国以外，可以通过直接签订费率协议来实现这一点。

减损

12. 对于依据 A/CN.9/WG.III/WP.56 第 9(3)(a)条受公约草案管辖的总量合同，或者对于依据 A/CN.9/WG.III/WP.61 中的规定因班轮运输总量合同不在第 9(1)条排

² 在普通法中，海运公共承运人承诺愿意为希望利用其服务的任何人进行有偿承运。公共承运人要受严格的法律制度约束，而这种法律制度往往为公共承运人所削弱，因为它们可以在现行强制制度所限制的范围内，通过合同来自由限制其责任。

除的合同之列而对其适用公约草案的总量合同，公约草案第 95 条规定了特别规则。如果没有第 95 条草案，则公约草案的强制性规定将适用于总量合同下的装运，或者按照 A/CN.9/WG.III/WP.61，将适用于总量合同本身。根据第 94 条，承运人和海运缔约方均不得减损这些规定。托运人根据第 94(2)条享有的自由还有待进一步审议。

13. 第 95 条草案规定了受公约草案强制性规定管辖的总量合同条款在什么条件下以及在多大程度上可以减损公约草案的强制性规定。工作组表示支持这项原则和第 95 条草案的总体结构（见 A/CN.9/576，第 82 段）。第 1(b)条草案中的总量合同定义和《美国航运法》中的服务合同定义都没有提到按合同装运的货物或集装箱的最低数量。因此，有人对以下问题表示了关切：装运次数少而且货物数量相对较小的服务合同由于不受强制制度的管辖，可能会通过主要框架合同下签订的次级服务合同，使不具备与承运人同等谈判能力的小托运人或非复杂托运人处于劣势。³但应当指出的是，任何托运人都不会被迫接受总量合同。根据第 37 条（第 37(b)条草案的规定除外），托运人始终有权从承运人处获得适当的可转让运输单证或电子运输记录。⁴而且，按照第 95 条减损强制性规定的自由不仅适用于属于《美国航运法》定义范围内的服务合同的总量合同，也适用于公约草案对其适用的、属于第 1(b)条定义范围内的总量合同。第 95 条草案可适用于往来于美国的贸易以外的贸易中所使用的或今后可能使用的总量合同。第 11 段提到了美国以外贸易的现行惯例。工作组将进一步审议总量合同可在哪些条件下减损公约草案的强制性条款（见 A/CN.9/576，第 85、89 和 99 段）。

14. A/CN.9/WG.III/WP.56 中的第 95(6)(b)条草案（A/CN.9/WG.III/WP.61 中的第 95(5)(b)条草案）规定，符合第 95(2)和(5)条草案（A/CN.9/WG.III/WP.61 中的第 95(1)、(2)和(4)条草案）中各项条件的减损，对于明确同意受总量合同条款约束的第三方具有约束力。因此对此类第三方的保护取决于第三方必须对哪些条款表明此类同意。工作组也将继续审议这一规定（见 A/CN.9/576，第 104 段）。

排他性选择法院协议

15. 受公约草案管辖的总量合同中与排他性选择法院协议（无论这种协议是否对第三方具有约束力）有关的特殊条款载于 A/CN.9/591 第 73 段所述的第 76(2)和(3)条。这些特殊条款已经为工作组第十六届会议所接受——尽管在根据第 76(3)条草案向第三方发出通知的问题上还有一些保留意见（见 A/CN.9/591，第 84 段）。

³ 大体见 A/CN.9/WG.III/WP.46 号文件所载的贸发会议评论、A/CN.9/572 第 100 段提到的关切和对这些关切的评论，以及 A/CN.9/591 第 244 段中的评论。

⁴ 工作组将在第十七届会议上对该条作进一步审议。

总结

16. 公约草案似乎要在总量合同问题上找到一个折衷办法。一方面，公约在基本上保持对于非班轮运输的当前立场的同时，将强制制度的范围扩大到班轮运输中的总量合同；另一方面，它又允许班轮运输总量合同中的各方可以根据某些保障条款，在一定程度上不受其强制性规定的约束，以便顾及某些行业的现行商业惯例和商业惯例今后可能的发展，并根据进一步的保障条款，使这种减损对第三方具有约束力。工作组将进一步审议这些保障条款。
