



大会

Distr.: Limited
28 August 2006
Chinese
Original: English

联合国国际贸易法委员会

第三工作组（运输法）

第十八届会议

2006年11月6日至17日，维也纳

运输法：拟订[全程或部分途程][海上]货物运输公约草案

国际海运局、海事理事会和保赔协会国际集团就第十八届会议议程提出的
意见和提案

秘书处的说明*

为筹备第三工作组（运输法）第十八届会议，国际海运局、海事理事会和保赔协会国际集团向秘书处提交了本文件附件中的文件，其中载有它们就拟于本届会议期间讨论的关于[全程或部分途程][海上]货物运输公约草案中某些条文提出的意见和建议。

附件中的文件按秘书处收到时的原样转载。

* 本文件迟交与这些意见送交秘书处的日期有关。



附件

[全程或部分途程][海上]货物运输公约草案 (A/CN.9/WG.III/WP.56)

国际海运局、海事理事会和保赔协会国际集团

关于贸易法委员会第三工作组拟于 2006 年 11 月 6 日至 17 日在维也纳举行的第 18 届会议计划讨论的专题的意见和提案

1. 为协助工作组下届会议进行审议，国际海运局、海事理事会和保赔协会国际集团就计划进行讨论的下列专题提出以下意见：

- A. 管辖权和仲（第 16 和 17 章）
- B. 运输单证和电子运输记录（第 9 章）
- C. 迟延和关于托运人义务的未决事项（第 6 和 8 章）
- D. 赔偿责任的限制（第 13 和 21 章）
- E. 诉权和诉讼时效（第 14 和 15 章）

A. 管辖权和仲裁（第 16 和 17 章）

2. 公约草案不对纠纷的解决作硬性规定。《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》中未作出规定，并没有妨碍这些规则的广泛适用，也没有在原则或实践上造成任何困难。相反，《汉堡规则》中列入有关规定却作茧自缚，妨碍了这些规则的使用。这就是为什么人们坚决主张让商业当事人来确定哪一种纠纷解决安排最适合他们的具体需要。因此，可能有必要重申工作组的许多参与人提出并确认的一个观点，即货物运输合同从根据上来说是一个私法事项，而不是公法事项，在现代社会中，这些合同实际上都是在拥有同样谈判实力，而且几乎无一不是有保险的当事人之间订立的。

管辖权

3. 2005 年在维也纳举行的工作组第十六届会议上提出的一些建议虽然比《汉堡规则》中的规定宽松一些，但还是干涉了当事人的选择自由，造成了法律上的不确定性。

第 75 条草案 - 对承运人的诉讼

4. 有一点应当澄清，在适用第 83 和 84 条草案的情况下，这一条款草案不适用。

第 76 条草案 - 选择法院协议

5. 运输合同广泛使用排他性管辖权条款。这种条款可以为货权方和承运人提供统一性和法律确定性（这正是拟订国际公约的两个主要目的）。按目前的写法，除总量合同之外，第 76 条草案难以保证统一性和确定性，而且会助长索赔人挑选诉讼地的做法。另外，第 4 款准许一国在管辖权条款本来并不符合第 76 条草案的要求的情况下承认管辖权条款，而第 5 款则在已经有了第 4 款规定的情况下允许索赔人在第 75 条草案所指明的这些管辖区提起诉讼，因此，如果列入这个第 4 款和第 5 款，势必造成相竞管辖区之间的冲突，更多的诉讼以及所有相关的费用和延误也在所难免。

第 80 条草案 - 诉讼的集中和移送

6. 如果对订约承运人和海运履约方提起诉讼，这种情况就会更加复杂。如果一项排他性管辖权条款无法执行，就有可能要求订约承运人在一个他并未在运输合同中约定的管辖区为自己申辩，而这种做法是不合理的。

诉讼竞合

7. 未对出现多起索赔的情形作出竞合诉讼规定，在排他性管辖权条款未得到接受的情况下是一大缺陷。按现在的措词，在同一起事件造成涉及多式联运货物的索赔案中，托运人将被迫在几乎未对管辖区的数目作出任何限制的情况下为自己申辩。要求承运人在多个不同管辖区处理此种讼案，甚至可能要受各种不同的限制性制度的约束，将是不合情理的。费用会因此而大大增加，对各方当事人都不利，而且在承运人有权根据一种统括责任限制制度限制其赔偿责任的情况下，索赔的解决也会延误。因此，这个问题需要重新审议。

第 79 条草案 - 临时或保全措施

8. 这个条文使船只扣押地法院（扣押地法院）有可能成为另一种选择，而且是一种难以预测的选择，那些试图规避第 75 条草案所列诉讼地的索赔人有可能利用此种管辖权。在早先的讨论中，工作组基本上持这样的观点（毫无疑问是由于考虑到由此产生的不确定性），即扣押地法院不应提供另一个关联因素。对这个问题的处理需从公约冲突条文入手，也就是说，在国际法允许的限度内，优先考虑本公约草案的管辖权规定，而不是 1952 年和 1999 年《扣船公约》关于管辖权/扣押地法院的规定。

仲裁

9. 以上所述涉及允许使用管辖权选择条款的好处，这一点同样适用于仲裁协定。长期以来海运当事人一直使用仲裁作为迅速、经济地解决纠纷的手段。因此，一些拥有经验和专门知识并且得到完善的法律框架支持的仲裁中心发展起

来。业界认为，在公约草案中加入一些规定，约束运输合同当事人选择某一仲裁地的自由，不但是限制性的和不必要的，而且也会造成不确定性。据认为，管辖权规定导致工作组第十六届会议审议了那些限制此种自由的范围的提议（见 A/CN.9/591，第 90 至 103 段），而船主为了规避这些管辖权规定有可能利用一种允许列入仲裁协定的不受限制的权利。其实，按照目前的做法从来没有出现过这方面的问题，而且那些通常倾向于使用管辖权的承运人，特别是在非散货贸易中使用管辖权的承运人，估计将会继续采用这种做法。替代安排可能在今后什么时候成为一种首选的共同办法，但不应因公约草案而行不通。

第 83 条草案

10. 根据这条规定，仲裁协定——并非公约草案非班轮运输（即不定期货轮运输）定义所指的仲裁协定，将受这一规则所指明的默认规定的限制，根据这一规定，即使已经存在仲裁协定，索赔人仍可选择司法程序。但是，行业种类之间的界限并不一定是很清楚的，有些船只的名称虽然是“班轮”，但不一定是按固定时间表营运，还有些船只的航运是一次性的临时航运，或者进行专门货物的运输，这些船只似乎也受此种制度的限制。因此，这一条文的确切含义并不清楚，有可能出现不同的解释。

11. 在固定航线上按固定时间表营运的班轮行业的立场，受有关班轮运输总量合同的建议的保护（见公约草案第 95 条草案）。这将使固定托运人能够与承运人就减损公约草案规定的办法达成协议，包括就解决纠纷的事项作出具体安排，当事人可以选择诉诸法院，也可以选择诉诸仲裁。对班轮业务总量合同这种办法的使用估计会因此而增多。

12. 相反，那些不在第 84 条草案范围之内的行业，则有可能在以同样的灵活性商定有约束力和可以强制执行的仲裁协定方面出现问题。

第 84 条草案 - 非班轮运输中的仲裁协议

13. 这一条款反映了在非班轮行业中以仲裁作为纠纷解决的首选办法的普遍做法。有必要确保第三方的利益同样受到协议的约束，但这主要是措词问题。

14. 不过还有一个悬而未决的问题。启首语中原来的措词提到“[管辖权或]仲裁协议”，但在最后草案中，方括号内的案文被拿掉后却没有作解释。尽管绝大多数租船合同都包含仲裁协议，但在有些情况下也使用诉讼的办法。因此，删去这段话，可能会对这种安排的排他性有影响。为了维持这一立场，建议作以下修正：

“第 84 条 - 非班轮运输中的纠纷解决协议

本公约中的任何规定概不影响运输合同中的仲裁或管辖权协定的执行……
[本条其余内容不变]”

B. 运输单证和电子运输记录 (第 9 章)

第 37 条草案 - 运输单证或电子运输记录的签发

15. 关于谁有权收取运输单证的问题，公约草案必须载列明确无误的规定。我们认为，托运人应当是有人收取运输单证的人，但是，这种规定应当仅仅是宣示性规则，也就是说，托运人可以要求承运人将运输单证交给另一人，即发货人/出卖人。在 FOB（船上交货）销售合同中，出卖人应当在销售合同中确保 FOB 买方/托运人与承运人就运输单证签发给出卖人或发货人达成一致。

第 38 条草案 - 合同细节

16. 应当列入有关要求提供托运人名称和地址的条文。

第 40 条草案 - 合同细节中缺少规定的内容

17. 第 40 (3)条草案应当删除。我们反对下述看法：如果运输单证或电子记录没有清楚地指明或根本没有提及承运人的身份，即应推定登记船主是承运人。登记船主可能是一家金融机构但并不参与船只的营运或业务。另外，在一项涉及门到门运输的文书中，这一推定也是妥当的，因为未指明身份的承运人很可能是无船经营人。同样，将光船租船人推定为承运人，这种可能性也令我们感到不妥当和不公平，因为船只往往是根据管理合同营运的，而在这种合同中，登记船主和任何光船租船人与船只的日常营运业务几乎没有任何关系。

18. 在索赔人是不相关的第三方的各项国际污染责任和赔偿公约中，责任的划分是一个特点，但这一点对货物的合同运输所涉及的各方并不适合。托运人理应查明订约承运人的身份，而不应要求取得提单的当事人比托运人了解更多的情况，根据第 38 (1) (e)条草案，后者是了解运输单证或电子运输记录所载明的承运人的名称和地址的。在非正式协商过程中，大多数与会代表在论及这一问题时都反对第 40 (3)条草案。

第 41 条草案 - 对合同细节中货物说明附加保留条款

19. 除了下面提出的技术性较强的意见之外，第 41 (a)和(c)条草案还是可以接受的。但是，第 41 (b)条草案读起来费解，不但不清楚而且有重复之处。第 41 条草案的标题涵盖了(a)和(b)项，但为什么(b)项的后半部重复了第 41 条草案标题已经明确的内容，则似乎不大清楚。只要删除(b)项的后半部，也就是删除“承运人可包括……”之后的所有词语，似可解决这一问题。

20. 第 41 (a) (-)草案中的“承运人可以证明其”这段词语似乎与第 42 (c)条草案中的举证责任规则有矛盾，根据后者，凡声称承运人未善意行事的当事人应当证明这一点。

21. 为了克服上述问题，我们对第 41 条草案提出以下订正案文：

“第 41 条 - 在合同细节中对货物说明和货物重量提出保留

善意的承运人可以在签发运输单证或电子运输记录时对第 38 (1) (a)条、第 38 (1) (b)条或第 38 (1) (c)条中提到的信息作出保留，以表明承运人对于托运人所提供的信息的准确性不负责任：

(a) 对于非集装箱货物

- (一) 承运人无法以合理手段核对托运人提供的信息的，承运人可以在合同细节中作如此说明，指明其所提及的信息，或
- (二) 托运人有理由认为托运人提供的信息不准确的，承运人可以加入一个限制条款，说明其有理由认为准确无误的信息。

(b) 对于集装箱货物

- (一) 除非承运人[或履约方]在签发运输单证或电子运输记录之前对集装箱内的货物进行过实际检查或以其他方式实际了解集装箱内货物的情况，但在这种情况下，如果承运人有合理的理由认为托运人提供的有关集装箱内货物的情况不准确，承运人可以加入一条保留条款。
- (二) 承运人可以在下列情况下对货物重量或集装箱及其装货重量的任何说明作出保留，明确声明承运人未对集装箱过磅：
 - ~~1.~~ 承运人能够证明承运人或履约方均未曾对集装箱过磅，且托运人和承运人未在运货之前约定对集装箱过磅并将其重量写入合同细节，或
 - ~~2.~~ 承运人能够证明没有合理的手段核对集装箱的重量。”

第 43 条草案 - 初步证据和最终证据

22. 不可转让单证成为最终证据，是不合适的，因为只有可转让单证才能成为最终证据，也就是说货物的第三方买受人在取得货物时可以依赖可转让单证上的条款。因此应当删除备选案文 A 和 B。

第 44 条草案 - 保留条款的证据效力

23. 脚注 154 中提出，是否完好无损地交付集装箱的问题在法律上具有一定重要性，这一提议将会造成许多不确定性和纠纷。另外，备选案文似乎把单证赔偿责任和货物赔偿责任混为一谈。因此，出于这些考虑，脚注 154 中提出的备选案文是不能接受的。

C. 迟延和关于托运人义务的未决事项 (第 6 和 8 章)

24. 在工作组第十七届会议上就托运人对迟延的赔偿责任作了广泛讨论并审议了一些选择办法(见 A/CN.9/594, 第 199 至 207 段)。虽然没有达成解决办法,但对于找出一种均衡解决办法的原则给予了大量支持,也就是说,要么公约草案规定承运人和托运人都对迟延负有责任,要么规定他们都不负有责任。

25. 除了迟延给货物或船只造成的实际灭失/或损坏的赔偿责任之外,对于任何不在当事人之间明文约定范围之内的迟延造成的赔偿责任,承运人仍然坚决反对。为此,我们完全支持 A/CN.9/WG.III/WP.69 号文件中提出的建议。

26. 如果 A/CN.9/WG.III/WP.69 得不到充分支持,而决定把迟延的赔偿责任问题留给国内法来处理,那么为了提供确定性和可预测性,就必须对托运人和承运人在国内法制度下可能承担的迟延赔偿责任作出某些限制,而且必须对散装贸易和班轮贸易作出区分。因此,公约草案应当载有以下内容:

1. 对于迟延给货物或船只造成实际损坏的情形,公约草案应当就承运人和托运人的赔偿责任和赔偿责任限额作出规定,具体规定按下文第 3 段所述。
2. 公约草案应当给予各国一项权利,使其能够按以下所述对承运人和托运人的赔偿责任分别作出规定:
 - 一. 承运人的赔偿责任应当限于货物的市场价值的损失以及迟延发生后与货物直接相关的类似损失。赔偿责任和赔偿限额应当按下文第 3 段写明;
 - 二. 托运人的赔偿责任应当是对于延误船只装货、启程、航行、抵达或卸货而直接造成的损失赔偿责任。赔偿责任和赔偿限额应当按下文第 3 段写明。
3. 托运人和承运人根据公约草案或根据国内法对迟延承担的赔偿责任,应当是托运人承担普通过失赔偿责任,赔偿限额可以以货物价值为限。承运人的赔偿责任应当参照公约草案的一般赔偿责任规则,赔偿限额是运费(即相当于被延迟交付货物应付运费一倍的等额)。

27. 如果决定在公约草案中对迟延的赔偿责任作出规定,而不是把这个问题留给国内法来处理,那么就应以上面提出的同样原则为基础拟订公约草案的规则,即规定托运人和承运人对迟延的有限赔偿责任,并规定双方的赔偿责任限额。

危险货物

28. 工作组在第十七届会议上决定,大大限制托运人根据第 30 (b)条草案提供信息的义务的范围,为此通过了 A/CN.9/WG.III/WP.69 (第 6 段)中的建议(见 A/CN.9/594 第 190 至 194 段)。考虑到这一变化,似乎有必要对托运人提供正确信息的严格责任作出规定。第 31 条草案第 2 款备选案文 A 和备选案文 B 中提

及第 30 (b)和(c)条草案的内容应当保留，而 A/CN.9/WG.III/WP.67 第 25 段中的建议不应采纳。

D. 赔偿责任的限制 (第 13 和 21 章)

第 64 条草案 - 赔偿限制的基础

29. 我们坚信应当在公约草案第 64 (1)条草案中列入海牙-维斯比限额。索赔经验表明，绝大多数索赔都在目前的赔偿水平范围之内（见 A/CN.9/WG.III/WP.34 脚注 2）。另外，采用海牙-维斯比限额将大大提高全世界范围所使用的平均限额水平。我们建议对第 64 条草案作出以下修正：

“在服从于第 65 条和第 66 条第 1 款的情况下，承运人对违反本公约对其规定的义务承担的赔偿责任限额按照货物的件数或者其他货运单位计算，每件或每个其他货运单位 666.67 个特别提款权，或按照灭失或损坏货物的毛重计算，每公斤 2 个特别提款权，以两者中赔偿限额较高者为准，**但是从价运费已约定并付讫的或者托运人在货物装运前已申报其性质和价值并在合同细节中载明的[或者承运人与托运人已另行约定高于本条所规定赔偿责任限额的除外]。**”

30. 是否列入后面方括号内的词语，取决于有关第 94 条草案的讨论的结果。

31. 极为重要的是，对于违反公约草案规定的承运人责任和义务所造成的所有赔偿责任都必须加以限制。我们猜想，第 64 条草案中所说的“对违反本公约对其规定的义务”，其用意正在于此。因此，交货出错和张冠李戴都构成了违反公约草案所规定的义务的情形，承运人可能要对此承担责任，但承运人也有权限制这种赔偿责任（当然除非是故意违反）。

32. 公约草案还必须列入一项权利，对国内法规定的迟延赔偿责任加以限制。关于迟延问题，提请注意我们在上文提出的意见。

33. 我们非常反对备选案文 A 和备选案文 B 中的第 64 (2)条草案，支持将其删除。任何运输合同，只要是在公约草案范围之内的，必然都包括一个海运段，而在绝大多数属于公约草案范围之内的运输中，海运段从时间和长度来看都是最重要的一段。在这种情况下，对隐瞒损害的情形适用海运段的赔偿责任和限制规则，是完全合乎逻辑的。当然在有些情况下海运段并非很重要，例如，从瑞典北部开始，经由跨越 Sound 的轮渡，然后抵达意大利南部的这段运输。我们认为，在几乎所有这些情形中，都有可能确定损害是在轮渡跨海期间发生的，还是在公路运输的某个阶段发生的。我们有疑问的是，如果像证据所表明的那样，绝大多数的索赔要求都是在海牙-维斯比限额的范围之内，那么备选案文 A 和备选案文 B 提出的建议是否真的会使求偿人受益。我们还担心，增加对隐瞒损害情形的赔偿责任，可能使海事承运人不愿意提供多式联运单证，从而导致保险费用的增加。在涉及较大数额的赔偿时，承运人都会竭尽全力查明损害是在何地发生的，以便向分承运人提出追索要求。备选案文 A 和备选案文 B 的基本依据是，大量的索赔要求都是针对隐瞒损害情形的，而这个理由是十分

令人怀疑的。仅凭这一条理由，备选案文 A 和备选案文 B 是不可能得到支持的。另外，这些建议将造成极大的不确定性。如果保留提到国内法的内容，则更是如此。

第 104 条草案 - 对限额的修正

34. 我们对在一项私法文书中采用默示修正程序是否妥当有疑问。但是，如果同意海牙-维斯比限额，默示修正程序就不会遭到反对。在这种情况下，我们将支持 A/CN.9/WG.III/WP.34（第二节）中的原则。

35. 第 104 (5)条草案是参照《雅典公约》拟订的，这一条文中载列的各项因素对于一项公法文书来说是适当的，因为公法文书主要是规范对生命的丧失和乘客人身伤害提出的索赔要求。但是，本公约草案主要涉及商业当事人的财产索赔要求。除了第 104 (5)条中列出的各种因素之外，我们认为，在根据一项修正限额的建议行事时，应当考虑到平均货物价值和运费费率。

36. 虽然我们并不反对把金钱价值的变化考虑在内，但我们还是要指出，这里涉及其他许多因素，如商品的种类和价值、许多消费品成本的实际价值下降以及包装和运输的普遍改进等。另外，初步研究表明，近年来运费的相对价值已经大幅度下降。

E. 诉权和诉讼时效 (第 14 和 15 章)

第 14 章 - 诉权

37. 我们十分怀疑是否有必要将这一章列入公约草案。这一章应当删除。在大多数法律制度中，诉权通常都是按一般规则加以规范的，要在这方面确定一套与国内法所适用的规则可能有所不同的特殊规则，即使不是完全不可能，也比较困难。

第 15 章 - 诉讼时效

第 69 条草案 - 诉讼时效

38. 我们支持保留第 69 条草案备选案文 A 目前提出的一年时效期限。令人难以理解是，有了迅捷的现代通信手段为什么还要延长这一期限。当今各国法律的趋势是缩短时效期限。我们还建议把第 69 条草案备选案文 A 的适用范围扩大，也可以包括针对海运履约方的诉讼，但我们认为这种时效期限应当限于针对订约承运人和海运履约方的诉讼。我们提出这一点，是因为考虑到公约草案并不就针对托运人的管辖权作出规定。正因为如此，对托运人提起诉讼程序，可能是一件更为复杂的任务，需要有更长的时效期，因此把这个问题留给国内法来处理更为妥当。

第 72 条草案 - 赔偿诉讼

39. 我们倾向于第 72 (b)条草案的备选案文 B。

第 74 条草案 - 对光船承租人的诉讼

40. 提请注意我们就第 40 条草案提出的意见。[
