



大会

Distr.: Limited
31 January 2003
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：编写[海上]货物运输文书草案

文书草案适用范围总论

秘书处的说明



目录

	段次	页次
导言.....	1-9	4
一. 业界现状和门到门制度的可取性.....	10-42	5
A. 目前有关的贸易惯例.....	12-16	6
B. 贸易现状：使用门到门合同的贸易重量和价值.....	17-19	7
C. 目前的海运合同.....	20-23	7
D. 现行门到门做法的范围.....	24-26	8
E. 业界对单独的门到门合同的企盼.....	27-34	9
F. 业界对不局限于适用赔偿责任制度的企盼.....	35-36	11
G. 业界不同参与者的立场.....	37-40	11
H. 对于门到门合同的现行安排.....	41	12
I. 合同制度或法律制度未加以解决的有关门到门合同的问题.....	42	12
二. 目前的制度和适用范围包括门到门的可行性，尤其是联网办法的可行性.....	43-110	13
A. 各项运输公约的适用范围和时间段.....	48-61	14
1. 文书草案.....	48-53	14
2. 《公路货运公约》.....	54-55	15
3. 《铁路货运公约——统一规则》.....	56-58	16
4. 《内河货运公约》.....	59	16
5. 《华沙公约》.....	60	16
6. 《蒙特利尔公约》.....	61	17
B. 在托运人或收货人针对门到门承运人提出索赔方面竞合公约的可能适用.....	62-71	17
1. 《公路货运公约》.....	62-64	17
2. 《铁路货运公约——统一规则》.....	65-68	18
3. 《内河货运公约》.....	69-70	18
4. 《华沙公约》和《蒙特利尔公约》.....	71	19
C. 在承运人赔偿责任、赔偿责任限额和诉讼时间以外问题上竞合公约的可能适用.....	72-105	19
1. 托运人就货物造成损害所负的义务和赔偿责任.....	73-78	19
2. 托运人提供资料的义务.....	79-84	20
3. 运输单证.....	85-89	21

4. 运费	90-92	22
5. 控制权	93-99	22
6. 交货	100-104	23
7. 权利的转让	105	24
D. 在门到门承运人对参与参与履约承运人提出追索诉讼方面竞合公约的可能适用	106-107	25
E. 在托运人或收货人对参与参与履约承运人提出索赔方面竞合公约的可能适用	108-110	25
三. 门到门运输全面包括在内和文书草案联网制度的优缺点	111-118	25
四. 非海上货运制度和海上货运制度之间的区别	119-124	27
五. 提议的解决办法	125-185	28
A. 作为公约还是作为示范规则?	126-129	28
B. 快轨法和慢轨法	130-131	29
C. 保留联网原则的选择方案	132-153	29
1. “单一方式加其他方式”法	133-137	29
2. 加拿大提案	138-149	30
(a) 选择方案 1	139-140	30
(b) 选择方案 2	141-143	31
(c) 选择方案 3	144-149	31
3. 瑞典提案	150-153	32
D. 意大利提案	154-158	32
E. 以对待履约方的方式为基础的选择方案	159-185	33
1. 选择方案 1—基本原则	166	34
2. 选择方案 1—对基本原则的评述	167-176	35
3. 选择方案 2—基本原则	177	36
4. 选择方案 2—对基本原则的评述	178-180	36
5. 选择方案 3—基本原则	181	37
6. 选择方案 3—对基本原则的评述	182-185	37

导言

1. 委员会在其 2001 年第三十四届会议上决定，有关运输法的工作范围应包括赔偿责任问题。委员会还决定，工作组审议工作最初应涵盖港到港运输业务；然而，工作组将可自行研究另外还涉及门到门运输业务或这些业务某些方面是否可取和可行，并视这些研究的结果，建议委员会适当扩大工作组的任务授权范围。¹
2. 运输法工作组第九届会议侧重于讨论根据文书草案（《海上货物运输文书》草案初稿），A/CN.9/WG.III/WP.21 承运人的责任期是否应局限于港到港运输业务，或如果运输合同还包括海运段前后的陆运段，则该文书草案是否应涵盖整个合同（即门到门概念）的问题。在交换完意见以后，工作组认为，宜在暂时假设该文书草案将涵盖门到门运输业务的工作前提下继续讨论该文书草案（A/CN.9/510，第 26-32 段）。
3. 委员会在其 2002 年第三十五届会议上经讨论后赞同该文书草案应涵盖门到门运输业务这个工作假设，但是在工作组审议了该文书草案的实质性条文并对这些条文在门到门运输方面的作用有了更为全面的了解以后，必须进一步审议该文书草案的适用范围。²
4. 工作组第十届会议由于时间不够，将文书草案中有关责任期的条款推迟到下一届会议审议（A/CN.9/525，第 29 段和第 123 段）。然而，工作组商定，秘书处将编写一份背景文件，尤其根据业界目前和将来的需求与做法，讨论港到港做法与门到门做法之间的长处和短处。
5. 因此，这份背景文件讨论文书草案若涉及门到门运输业务是否可取和可行的问题。
6. 本文件各处参考了下述国际文书：
 - (a) 1924 年布鲁塞尔《统一提单的若干法律规则的国际公约》及《签字议定书》（《海牙规则》）；
 - (b) 经 1968 年议定书和 1979 年议定书修订的 1924 年布鲁塞尔《统一提单的若干法律规则的国际公约》（《海牙—维斯比规则》）；
 - (c) 1978 年《联合国海上货物运输公约》（《汉堡规则》）；
 - (d) 1980 年 5 月 24 日日内瓦《联合国国际货物多式联运公约》（《多式联运公约》）；
 - (e) 经 1978 年议定书修订的 1956 年《国际货物公路运输合同公约》（《公路货运公约》）；
 - (f) 2000 年《布达佩斯内河货物运输合同公约》（《内河货运公约》）；

¹ 《大会正式记录，第五十六届会议，补编第 17 号》（A/56/17），第 35 段。

² 同上，《第五十七届会议，补编第 17 号》（A/57/17），第 224 段。

(g) 经 1999 年《修改议定书》修订的《国际铁路运输公约》附件 B《关于国际货物铁路运输合同的统一规则》（1999 年《国际铁路运输公约——铁路货物运输统一规则》）；

(h) 经 1955 年 9 月 28 日在海牙签署的议定书和 1975 年 9 月 25 日在蒙特利尔签署的第 4 号议定书修订的 1929 年 10 月 12 日在华沙签署的《统一国际航空运输某些规则的公约》（《华沙公约》）；及

(i) 1999 年《统一国际航空运输某些规则的公约》（《蒙特利尔公约》）。

7. 该文书草案目的在于管辖根据第 3.1 条收货地点和交货地点在不同国家而且满足某些其他条件的“运输合同”。第 1.5 条将“运输合同”界定为“承运人凭支付的运费承诺将货物全部或部分通过海路从一个地方运送到另一个地方的合同”。第 1.1 条还参照运输合同对“承运人”作了界定，第 1.19 条以类似的方式对“托运人”作了界定。

8. 因此，该文书草案采用了依照合同的做法。该文书草案适用于具备某些经济和业务特征的某种类型的合同。此类合同涉及全部或部分通过海路运送货物，根据目前的做法，通常要求进行门到门运输。这意味着，不仅可以通过航海船舶运送货物，而且还可以在海运段前后使用其他运输方式。由于海运段是适用本文书草案时的共同特征，本文书草案拟适用于门到门运输合同的做法被称之为“海运加其他运输方式”的做法。

9. 不论最后是否保持门到门做法，可以指出的是，遵照合同的做法与本文书草案拟议的门到门适用范围（其中的附属运输方式在某种程度上为原本单种运输方式的公约所涵盖）均并无独特之处。绝大多数现行国际运输公约都或多或少采用了遵照合同的做法，其中某些公约还适用于附属运输方式。例如，《华沙公约》和《蒙特利尔公约》都涉及提货和交货的辅助服务，《公路货运公约》处理公路运输工具装载于船舶或火车上的情形。《铁路运输公约》——《铁路货物运输统一规则》更为直截了当地要求对于由公路运输或内河运输补充铁路运输的情形适用铁路运输的规则，而《内河货运公约》则处理海运和内河运输相结合的情形。下文第一节审查了业界的现状和运输合同门到门制度的可取性，随后的第二节则更为详细地研究了其他这些国际运输公约的适用范围。下文讨论部分第三节指出了门到门做法尤其是网络制度的某些长处与短处。本文件第四节审查了货物非海运做法和海运做法的某些区别。最后，第五节载有工作组可加以审议的一般性办法和更为具体的解决办法。

一. 业界现状和门到门制度的可取性

10. 为了使工作组能够决定是否宜扩大本文书草案的范围使之涵盖门到门运输业务，有必要对业界的现行做法作某些背景介绍。本节下文载有这方面息息相关的九个具体问题：(1)海上货物运输中目前有关的贸易惯例；(2)海运贸易现状，尤其是以门到门合同为形式的贸易在重量和价值上所占比例；(3) 业界目前对待海运合同的做法；(4)现行贸易惯例在多大程度上采用门到门运输方式；(5)

业界在多大程度上要求对货物门到门运输采用同一合同；(6)业界所提要求超过赔偿责任制度达到什么程度，例如，业界是否要求将某些条文列入合同和单据；(7)在将该文书草案范围扩大至门到门运输这个问题上业界各方所持的立场；(8)对已经存在的门到门合同海运界现行做法是如何安排的；以及(9)合同制度或法律制度目前未涉及的有关门到门合同方面在业界产生的任何问题。

11. 本文件下文讨论了这些问题，并尽可能全面地提供有关这些问题的背景资料。然而，必须指出的是，目前掌握的用于论证这些问题的统计资料是很有限的。为提供有关这些问题的背景情况而获取的资料十分笼统，但其所依据的是有关业界现行做法的丰富经验。

A. 目前有关的贸易惯例

12. 目前的贸易惯例随所谓“散装”贸易和一般货物贸易而有所不同。散装贸易又可进一步分为“湿货”和“干货”散装贸易。一般货物贸易中的货物运输——除林木产品和钢铁的运输、使用特制货车/运车船进行的车辆运输以及大型专项货运³之外——几乎完全是集装箱运输，至少是在有能力处理此类集装箱的港口之间进行这种运输。湿货散装贸易主要是指石油及其衍生产品和化学品的运输。

13. 除了上述区别以外，还存在着冷冻品贸易或所谓“冷藏箱”贸易，此类贸易又可分为整船冷藏贸易和集装箱冷藏贸易，前者是船舶所有货仓的温度均实行控制，后者是温度控制局限于个别集装箱。本文件将整船贸易归为散装干货贸易类，而冷藏集装箱贸易则作为集装箱运输处理。

14. 一般而言，散装贸易是根据定期租船或按照航程租船的租船合同进行的。然后经常为根据租船合同承运的各种货物的运输签发提单。所运货物的性质通常决定了船舶对货物的责任期。因此，几乎毫无例外，船舶从装货到卸货期间对货物的责任期，在散装干货贸易中通常被称之为从“吊钩至吊钩”，在散装湿货贸易中则通常被称为从“船舶集流管至船舶集流管”。

15. 一般货物贸易——主要是集装箱贸易——绝大多数是根据提单或类似单据进行的，这些单据可否转让或流通不定。

16. 由于无需将货物从集装箱中卸出即可改换运输工具转移集装箱货物，所以集装箱贸易的惯例是在离开船边的某个地点收交所运输的货物。该地点可以是托运人的工厂或收货人的仓库，或内陆中转站或港区内的码头。因此，一般而言，门到门运输的可能性主要存在于集装箱贸易上。

³ 可以将大型专项货运称之为使用非标准方法将非标准包装的物品和材料运抵或运离非标准目的地。鉴于大型专项货运的性质，其时间性通常很强，如果材料在运抵其最终目的地时有所延误、不齐全或有所损坏，则整个大型专项货运就有可能遭受巨大损失。

B. 贸易现状：使用门到门合同的贸易重量和价值

17. 集装箱班轮营运人无法提供有关涉及门到门合同贸易重量和价值所占比例的精确资料。在他们看来，集装箱内商品的价值并不是一个关键的金额参数。实际上，班轮营运人通常无法了解货物的价值，此类信息也无必要公开告知承运人。从货方来看，货物价值等资料通常属于商业机密资料。另一方面，集装箱的重量是影响集装箱运货船装载和积载货物的一个重要因素，但不属于必须为其他用途而加以记录或整理的资料。

18. 综上所述，由美利坚合众国运输部海运局收集并作为“美国对外水运统计数字”⁴予以公布的数据可能是尤为可靠的资料来源。这些数据显示，集装箱班轮业所运货物的价值占美国 2001 年所有对外水运货物价值的 68%，即在价值 7,200 亿美元的总额中占 4,900 亿美元。而且，据估计，美国集装箱贸易至少有 75%-80% 属于门到门运输。从全球的角度来看，2000 年世界港口集装箱货运吞吐量达 2.253 亿个次，⁵这主要是亚洲、欧洲、北美之间的运输，然而，所有各区域运输量都很大。预计从 1997-2006 年世界海运贸易将翻一番，达到约 10 亿吨，⁶此类绝大多数集装箱货物都涉及门到门运输的多式联运。

19. 据估计，散装干货的总吨位（很少使用门到门运输方式）大约为集装箱货物（经常使用门到门运输方式）吨位的两倍。然而，使用集装箱运载的货物总价值远远高于散装干货的价值。造成这种结果的一个原因是，使用集装箱运载的贵重消费物品比例较高。据认为，集装箱货物运费与重量的比例大约为散装干货的 15 倍。

C. 目前的海运合同

20. 海上货物运输目前使用的合同取决于所涉具体贸易。尽管散装贸易主要是采用吊钩至吊钩或集流管至集流管的合同，但在一般货物贸易中，吊钩至吊钩的提单已几乎绝迹（已提及的非集装箱货运商品除外）。这种情况所反映的现实是，在集装箱贸易方面，承运人是在远离船边的地点收交货物的。因此，集装箱贸易不是使用港到港提单方法就是使用门到门提单方法进行的，或这两种方法结合并用的。事实上，使用港到港方法收交货物是在通常称为“集装箱堆放场”的港区内集装箱码头进行的。严格地说，应将此类货物的收交称为“码头至码头”收交，实际上，有些承运人已明确接受对往返于这两点之间的运输负责。

21. 货物的收交也可以在接近港口或远离港口的内陆某处进行。可将该内陆某处称之为“集装箱货运站”。此类集装箱货运站通常也称作“中转站”，或更具体地称作为“内陆集装箱中转站”。许多集装箱货运站和内陆集装箱中转站

⁴ 以电子形式公布在 <http://www.marad.dot.gov/marad-statistics>。

⁵ 《国际集装箱货运年鉴》。

⁶ 贸发会议 1997 年《海运述评》，第 13 页。

都设有报关设施，经营这些报关设施的通常是承运人或其分包商，而不是货方。

22. 中转站至中转站运输不同于门到门运输。门到门运输中所涉“门”不属于承运人，而属于货方。例如，在运出货物方面，货物可在生产点——托运人的“门”——交给承运人；在运进货物方面，承运人可在仓库或甚至某个配送点——交货人的“门”——交付货物。在这种结构内，还可能存在着各种组合，例如港到门和门到港运送方式，所有这些都已列入下文第 24-26 段关于门到门一般类的讨论。

23. 注意到中转站至中转站运输与门到门运输之间的区别十分重要。由于中转站至中转站运输涉及的是承运人而不是货方，所以新文书如若规定中转站至中转站的适用范围，发货人将无法在同一个合同下达成其集装箱门到门运输的订约。

D. 现行门到门做法的范围

24. 现行海运贸易惯例中有关门到门做法的范围主要是针对集装箱贸易。下文所讨论的数字将包括纯属门到门运输的方式，以及上文第 22 段所述门到港和港到门的变化方式。然而，由于贸易通道的方式不一，因此很难一概而论。此外，不同承运人提供的数字不一。有些承运人将其业务范围扩大至货代和物流服务领域，签发的门到门提单比例较高。其他一些承运人满足于集中提供港到港服务，而将内陆运输交由货方及其货运代理人和物流供应商处理。

25. 在 2000 年全世界运送的 6,000 万个集装箱中，集装箱班轮营运人使用多式联运方法运送了其中的 50%。有些国家的比例更高：例如，在美利坚合众国，75%-80%的集装箱采用多式联运方式运送。集装箱班轮营运人所提供的这些数字彼此有所不同。因此，据一家主要的班轮营运人估计，多式联运在全世界所占比例为 25%，而美国等其他地理区域所占比例估计为 40%-50%。在亚洲贸易中，班轮营运人主要使用港到港运营方式；这同样适用于澳洲、印度次大陆、非洲和拉丁美洲的贸易。欧洲比较复杂。在联合王国，门到门运输占 50%，尤其是在运进货物方面，而在德国、奥地利和瑞士，集装箱班轮营运人运送方式中门到门所占比例下降至约 25%。

26. 如果完全从集装箱班轮营运人的角度来考虑问题，货运代理人就可能会减少集装箱贸易中门到门所占的估计比例，但如果从最终客户的角度来看这个问题，货运代理人实际上就会大大增加这一比例。当货运代理人作为非经营船舶承运人时，几乎总是会采用门到门的合同。因此，如果从货方的角度而不是从集装箱班轮营运人的角度来看，门到门运输所占比例高得多。在许多情形下，集装箱班轮营运人是替非经营船舶承运人进行港到港货物运输的，而非经营船舶承运人则同货主订立门到门合同。

E. 业界对单独的门到门合同的企盼

27. 业界对运输全程使用单独一份门到门合同的企盼问题不是取决于单独一份合同的构想简明整洁，而是依赖于市场各种力量的相互作用。是否由海运承运人或其客户经营内陆运输主要取决于两个问题：客户要求的服务及索要的价格。例如，要求随时准备好空集装箱用于装货的大宗托运人不会同侧重于港到港业务的承运人订约，如果某个商人相信使用自己的承包人安排进行内陆运输更为便宜，则他也不会同承运人订立运输合同。出于这种原因，大宗托运人会要求承运人对门到门运输展开竞标，以便按运输区段对费用估算逐一分类。

28. 因此，十多年以来都是根据所谓“联运”提单进行集装箱贸易的，此类提单可用于港到港运输和门到门运输。COMBICONBILL 表格⁷这一由波罗地海国际海事理事会（海事理事会）最初于 1971 年通过并于 1995 年修订的联运提单即是一个示例，它有助于说明许多集装箱班轮营运人使用的表格类型。

29. 在 COMBICONBILL 表格下，承运人根据第 9、10 和 11 条承认所承担的责任。第 9 条规定：

“（1）承运人自收到货物并由其照管直至交货之前对货物发生的灭失或毁损负有赔偿责任。

“（2）承运人为履行以提单为凭证的运输合同而利用任何其他人服务的，对该任何其他人的作为和不作为负有责任。

“（3）然而，如果此类灭失或毁损由于下述情况造成，则承运人免于对所发生的任何灭失或毁损承担赔偿责任：

（a）商人的不法行为或失职。

（b）遵照有权发布指示者所发布的指示。

（c）对于因为货物性质而如果不加包装或包装不妥即可能发生损耗或毁损的货物，货物无包装或包装有缺陷。

（d）货物的搬运、装载、积载或卸载是由商人或替商人所进行的。

（e）货物的固有缺陷。

（f）货物、包装外表或单位货载标记或编号不足或不当。

（g）无论出于何种原因的局部或全面罢工、关闭、停工或劳动力受到限制。

（h）承运人无法避免的任何原因或事件及其虽做到合理谨慎而仍无法预防的附带后果。”

30. 第 10(3)条将货物灭失或毁损的赔偿额限定为货物毛重每公斤两个特别提款权（SDR）（美国的贸易除外，根据第 24 条，赔偿限额为每公斤 500 美元）。

⁷ 以电子形式公布在 <http://www.bimco.dk/BIMCO%20Documents/bl.asp>。

31. 第 11 条然后提出了关于任何灭失或毁损被认定发生在某一具体运输段的典型“网络”原则，如果承运人和货方就该运输段单独订立了一份合同，则适用于该合同的任何强制性公约或国内法将获得优先。关于海上货物运输，如果根据第 11(1)条无法适用任何强制性国际公约或国内法，则将适用《海牙—维斯比规则》。该条款的措词如下：

“(1) 无论本提单第 9 和 10 条作出什么规定，如果能够证明的确发生了灭失或毁损，在关于承运人的赔偿责任方面，承运人和商人有权要求根据任何国际公约或国内法所载条文确定此类赔偿责任，其条件是：

- (a) 这些条文不得以私人合同的方式加以违反，给求偿人造成损害，以及
- (b) 如果商人与承运人已就发生灭失或毁损的特定运输段直接订立了单独合同，并且已收到作为其证据如果适用此类国际公约或国内法即须加以签发的任何具体单据，则这些条文可予以适用。

“(2) 如果根据第 11(1)条的规定，不存在适用于海运的任何强制性法律，应根据由 1968 年 2 月 23 日在布鲁塞尔签署的议定书修订的 1924 年《国际布鲁塞尔公约》——《海牙—维斯比规则》确定承运人就海运所承担的任何赔偿责任。……”

32. 自从联合国贸易和发展会议/国际商会 1992 年提出《多式联运单证规则》（贸发会议/国际商会规则）以来，海事理事会已制定了一种新型的多式联运提单，该提单的商号名称为 MULTIDOC 95⁸。这份表格如同 COMBICONBILL 一样规定，多式联运经营人自照管货物至交货之前对货物负责，但这份表格对赔偿责任的范围作了不同的规定。MULTIDOC 95 第 10(b)条规定：

“在不违反第 11 和 12 条所述抗辩的情况下，如果造成灭失、毁损或延迟交付的情况发生在如第 10(a)条所界定由多式联运经营人掌管货物期间，多式联运经营人应该对货物的灭失或毁损以及延迟交付负有赔偿责任，但多式联运经营人证明并非因为其本人、其雇员或代理人或第 10(c)条所涉其他任何人的过失或失职造成或促成灭失、损害或延迟交付的情形除外。……”

第 11 条接着对水运期间发生的灭失或毁损适用《海牙—维斯比规则》。第 12 条规定应适用海牙—维斯比关于赔偿责任限额的规定，但适用《美利坚合众国海上货物运输法》的情形除外。

33. 货运代理人或物流供应商越来越倾向于以自己的名义签发门到门提单，并由此作为非经营船舶的承运人。非经营船舶承运人经常使用国际货运承揽业协会联合会的多式联运提单表格订立合同。该表格还体现了贸发会议/国际商会 1992 年规则及“网络”原则。非经营船舶承运人由此可采用集装箱班轮营运人的港到港（或门到门）提单，非经营船舶承运人或其附属公司在该提单下既是托运人，又是收货人。

⁸ 以电子形式公布在 <http://www.bimco.dk/BIMCO%20Documents/bl.asp>。

34. 总而言之，运输业为满足对门到门运输的巨大需求，制作了各种合同表格，而且这些表格经常得到使用。尽管无法确切地以数量来表示托运人究竟有多少次要求使用单独的门到门合同，但据悉至少大多数情况下都是如此。

F. 业界对不局限于适用赔偿责任制度的企盼

35. 货方对承运人的不只局限于要求适用赔偿责任制度在全世界已经蔚然成风。货方尤其要求订立切实可行的商业条文，其内容包括服务次数、直运港口（即无中间转运）、可供使用的空集装箱、对延迟交付的惩处和费率保证。在美洲、欧洲、亚洲等某些国家，此类安排主要体现在所谓“运输服务合同”上。运输服务合同的另一个好处是，此类合同所商定的费率对各当事方是保密的。运输服务合同的使用似有增无减：例如，据认为，美国约 80-85% 的集装箱运输是根据此类安排进行的。

36. 在世界其他地方，托运人与承运人之间的协议形式不一，一般不很正式。此类合同常常称作为“远洋运输合同”。从总体上看，世界各地均日益趋向于使用远洋运输合同，此类合同侧重于服务次数、价格、及时性及类似条件的条文等商业内容。

G. 业界不同参与者的立场⁹

37. 日益趋向于使用远洋运输合同这种状况表明货方和承运人都认为使用此类合同是有好处的，这种好处尤其体现在稳定了各当事方之间的关系。但是，在其他问题上，各当事方仍存在着意见分歧。某些大宗多国托运人向承运人施加压力，迫使其更改标准提单条款。这些要求常常集中在下列方面：

(a) 包装限额（目前为每包装 666.67SDR，即一般为每公斤 2 SDR；在美国贸易中，每包装或每单位 500 美元）；及

(b) 《海牙规则》的抗辩，尤其是对船舶航行或管理上失误的抗辩。

38. 货方要求将赔偿责任的限额增加至最高达货物的全部价值，并且要求承运人承认对由于承运人或其分包商过失而造成的任何灭失或毁损负有赔偿责任。一般而言，承运人对这些要求是加以抵制的。如果要满足这些要求，承运人就不得不购买额外的赔偿责任保险，然后设法将这些保险的费用转嫁给托运人。托运人可能会愿意负担此类费用，这是因为在管理手续上带来的便利和有可能节省的费用会超过此类付出。

39. 另一方面则是承运人已根据目前使用的运输合同确定了若干尚未解决的主要问题。其中包括如下：

⁹ 关于业界代表对秘书处散发的调查表答复汇编和有关文书草案的范围以及第三工作组（运输法）关于其第十届会议（2002 年 9 月 16 日至 20 日，维也纳）工作情况报告附件一和附件二的其他评注（A/CN.9/525），另见 A/CN.9/WG.III/WP.28。另参见贸发会议秘书处最近的报告，“多式联运：一份国际法律文书的可行性”，UNCTAD/SDTETLB/2003/1，该报告摘要已作为 A/CN.9/WG.III/WP.30 提供给工作组参考。

(a) 根据现有合同或根据一般法律的规定，如果承运人在合同约定的目的地交付货物，货方没有义务收取货物。鉴于集装箱业务必须讲速度，货物权利方延迟收取货物通常会造成费用的增加并带来不便。因此，承运人认为有必要订立与文书草案第 10.1 和 10.3 条行文措词大致相同的条文。

(b) 承运人对货物的权利目前是受提单的具体规定和可适用的国家法律管辖的。承运人认为，建立一种商定的国际制度管辖承运人能够对货物行使权利（包括在必要时出售货物的权利）的情形是有好处的。文书草案第 9.5 和 10.4 条涉及这些问题。

(c) 现行公约就货方对承运人所负义务，包括就货物造成的损害所负的赔偿责任，没有提供什么指导。拟定涉及这些问题的统一并且可以预测的条文意义的重大。

(d) 关于承运人享有的对货物的说明加以限定的权利，各法域规定不一，而且许多法域在这方面的规定并不明确。例如，承运人何时能够对提单的说明使用“托运人装载和记数”的陈述加以限制？答复常常是不明确的，提供明确的指导可以避免许多问题的发生。

(e) 目前关于法域的规定部分上取决于提单的内容和审理案件的法院所援用的法律。这可能会造成冲突。欢迎在文书草案中添加有关法域的条文。

40. 除了这些较为笼统的问题外，其他具体问题对某些市场的承运人也很重要。例如，在美国贸易中，限制赔偿责任的权利对承运人具有特殊的意义。因此，对从事美国贸易的承运人来说，文书草案中载有明确界定何时可以打破关于包装限额的规则是很重要的。

H. 对于门到门合同的现行安排

41. 鉴于在不同的运输方式之间以及在同一种方式（例如海运）之内都存在着多种互有抵触的制度，运输界逐步制定出一套注重实效的解决办法（上文第 27-34 段介绍了其中某些解决办法）是不令人奇怪的。对这些注重实效的解决办法是否奏效存在着不同的看法。尽管缺乏统一性没有阻碍国际贸易的进行，但国际贸易制度中存在着人们普遍承认的缺陷，这些可通过使用一种统一的制度加以纠正（见上文第 37-40 段和下文第 42 段）。

I. 合同制度或法律制度未加以解决的有关门到门合同的问题

42. 上文 G 节概述了门到门合同现行使用上存在的某些主要问题，但所列的问题并不全面。例如，承运人和货方都一致认为，法律制度应该为电子商务的进一步发展提供便利，这可能还包括如果未签发任何（书面）文件，哪一方当事人应对运输期间的货物享有控制权的问题。这两方还一致认为，现行合同制度和法律制度不足以解决在提单和其他运输单证上存在的若干其他问题，其中包括与单证法律效力、单证所产生的权利以及如何转让这些权利有关的问题。

二. 目前的制度和适用范围包括门到门的可行性, 尤其是联网办法的可行性¹⁰

43. 通过新的国际公约实现适用范围包括门到门运输, 主要困难在于现已存在的有潜在冲突的国内法律和已在管辖着门到门运输各个区段的国际公约。其中的一些潜在冲突有可能通过创设新制度的办法加以解决: 设想一国批准新公约的决定将可能包括视情况而定决定取代《海牙规则》、《海牙—维斯比规则》或《汉堡规则》。¹¹不过, 现有的其它制度存在的问题更多, 对涉及门到门运输业务的可行性所作的任何审议都必须考虑到文书草案和其它现有制度之间可能存在的冲突。

44. 目前正在生效并且在全球范围内适用的一个非海上运输公约是(经 1955 年《海牙议定书》和 1975 年《蒙特利尔第四号议定书》修订的)关于航空运输的《华沙公约》。此外, 可能还要提及 1999 年《蒙特利尔公约》, 该公约也是关于航空运输的, 但尚未生效。不过, 应当指出的是, 把海上运输和航空运输结合起来并不是门到门运输的一种常见形式。

45. 还有许多关于公路、铁路和内陆水道运输的区域性公约。主要在欧洲适用的《公路货运公约》调整公路运输, 《铁路货运公约——统一规则》调整铁路运输, 《内河货运公约》调整内陆水道运输。南美有两个多式联运的制度(分别适用于安第斯共同体¹²和南锥体共同市场¹³), 亚洲东盟 10 个成员国不久也将签订《东盟多式联运框架协定》。此外, 一些国家已经制定了涉及一种或多种运输方式的国内立法。

46. 以下讨论将涉及到文书草案与其它五个公约之间的潜在冲突问题。《华沙公约》和《蒙特利尔公约》作为全球适用的非海上运输公约列入。列入主要在欧洲适用的运输公约是因为它们具有悠久的历史, 并对大量的国家产生了影响, 其中包括已经批准《公路货运公约》的许多非欧洲国家。

47. 在对可能的冲突进行分析时将首先叙述所讨论的每一文书的适用范围和适用的时间段。然后将从下列方面审议各公约之间可能的冲突: 首先, 在托运人或收货人对订约承运人(“门到门承运人”)的索赔方面; 其次, 在门到门承运人对所委托参与履行一段或多段运输的承运人(“参与参与履约承运人”)

¹⁰ 意大利代表团的 Berlingieri 教授编写了一份比较表格(A/CN.9/WGIII/WP.27)。该表比较了文书草案的规定与《海牙—维斯比规则》、《汉堡规则》和《多式联运公约》等其他海事文书以及《国际公路货物运输合同公约》、《内河货运公约》、1999 年《铁路货运公约——统一规则》、《华沙公约》和《蒙特利尔公约》等公路、铁路和航空运输领域的其他公约的规定。

¹¹ 鉴于存在这种可能性, 下文的脚注将对《海牙规则》、《海牙—维斯比规则》和《汉堡规则》以及《多式联运公约》的相关条款进行概述。

¹² 第 331 号决定, 多式联运。

¹³ 《南锥体共同市场缔约国之间的国际多式联运协定》, 第 15/94 号决定, 1994 年 12 月 17 日在欧鲁普雷图签署。

的追索诉讼方面；最后，在托运人或收货人对参与参与履约承运人的索赔方面。

A. 各项运输公约的适用范围和时间段

1. 文书草案

48. 根据第 3.1 条和第 4.1.1 条的规定，如果当事方签订了“运输合同”（限于全部或部分在海上履行的合同），其中规定收货地和交货地在不同的国家而其中之一位于一缔约国内，则文书草案的适用范围从承运人收到货物之时起，直到货物交付给收货人之时为止。如果运输合同规定文书草案的条款（或任何国家使条款生效的法律）适用于合同，文书草案的规定也将予以适用。¹⁴

49. 根据第 6.3.1 条和 6.3.3 条的规定，文书草案的条款（至少对承运人及其权利和豁免规定的责任和义务而言）适用于（第 1.17 条定义的）所有“参与履约方”，并因此适用于遭受托运人或收货人提出任何诉讼的所有次级承运人（但这一广泛的范围必须连同下一段讨论的第 4.2.1 条一并加以考虑），文书草案的

¹⁴ 根据第 10 条和第 1 条(c)款的规定，《海牙规则》的适用范围从货物装上船开始直到从船上卸下为止，即适用于吊钩到吊钩运输，但在任何缔约国签发了提单为限。赔偿责任问题以外的事项只做了有限程度的处理。

根据第 10 条和第 1 条(c)款的规定，《海牙—维斯比规则》的适用范围从货物装上船之时开始直到从船上卸下为止，即适用于吊钩到吊钩运输，但条件是“如果(a)提单在一个缔约国内签发，或者(b)运输从一个缔约国的港口开始，或者提单中所载的或提单所证明的合同规定本公约的规则”适用于合同，则应当就“两个不同国家港口之间的货物运输”签发提单。关于赔偿责任问题，《海牙—维斯比规则》只在有限程度上处理了赔偿责任问题以外的事项。

根据第 2 条、第 4 条和第 1 条的规定，《汉堡规则》适用于在装货港、在运输途中和在卸货港承运人掌管货物的全部期间，即适用于港到港运输，但条件是，当事各方已经签订了两个不同国家之间的海上运输合同（即使在合同涉及另一种运输方式的情况下也只限于海上运输段），其中装货港或卸货港位于一缔约国内或者提单证明海上运输合同的其它单证是在一个缔约国内签发的。在提单或者证明海上运输合同的其它单证规定公约的条款适用于合同的情况下，《汉堡规则》也应予以适用。注意《汉堡规则》在第 25.5 条列入了一个公约冲突条款：“本公约的各项规定不妨碍缔约国适用在本公约缔结之日已经生效的并强制性地适用于主要运输方式不是海上运输的货物运输合同的任何其它国际公约。本公约也适用于此种国际公约以后的各种修订或修改。”赔偿责任问题以外的事项得到了比《海牙—维斯比规则》稍多一点的关注。根据第 2 条、第 4 条和第 1 条的规定，《多式联运公约》适用于多式联运经营人掌管货物之时开始到货物交付为止的期间，并且适用于所有多式联运合同，即由一个多式联运合同规定的、至少两种不同的运输方式进行的运输的合同，但条件是，这种运输具有国际性，而且收货地或交货地位于缔约国内。第 1.1 条的多式联运定义明确排除了根据单一运输方式合同履行的接货和交货服务。此外，第 30.4 条规定，适用《公路货运公约》第 2 条的运输（即公路车辆运输由船舶或铁路承载）或适用 1970 年 2 月 17 日关于铁路货物运输的《伯尔尼公约》第二条的运输（即“所列举的”与铁路服务配套的公路或船运服务）将不被视为《多式联运公约》规定的多式联运。《多式联运公约》只在有限的程度上涉及承运人赔偿责任以外的规定。

条款不适用于缔约承运人对次级承运人的追索诉讼（除非这两个当事方的合同也是包括了海上货物运输的“运输合同”）。

50. 如果只是在货物装上船之前或从船上卸下之后发生了灭失、毁损或延迟，第 4.2.1 条则具体规定，其它适用公约的强制性条款将优先于文书草案的规定适用，但只限于其中规定承运人赔偿责任、赔偿责任限额和诉讼权的强制性规定。¹⁵

51. 第 4.2.1 条因此规定了最低限度的联网制度，以适应绝大多数海上运输合同都包括陆地运输段以及必须对这种关系做出规定的情况。只有在内陆运输的强制性法律公约适用于海上运输合同的内陆段，而且有关灭失或毁损显然完全发生于内陆运输过程之时，文书草案才会被取代。

52. 这种联网制度的实质是内陆运输的强制性适用规定直接适用于承运人为一方和托运人或收货人为另一方之间的合同关系。如果承运人把内陆段运输分包出去，那么这种强制性规定也适用于承运人与分包承运人之间的关系。但是对于第一种关系，文书草案的规定可以作为内陆运输的强制性适用规定的补充，而在承运人与分包承运人之间，仅适用内陆运输的规定（必要时由任何适用的国内法作为补充）。

53. 还应指出的是，文书草案中拟议的有限联网制度只适用于与承运人赔偿责任（包括限额和诉讼时间）直接有关的规定。其它公约中间影响到赔偿责任的规定，如管辖权规定，不应受到影响。此外，其它适用于内陆运输的许多强制性法律规定不应被文书草案所取代，因为这些规定具体针对的是内陆运输，而不是涉及海上运输的合同。例如，《国际公路货物运输合同公约》中关于发货通知书的要求可以在承运人与分包承运人之间适用，但如果把这些要求适用于文书草案所调整的主运输合同，就会出现与文书草案对全航程要求的单证（或电子记录）不一致的情况。

2. 《公路货运公约》

54. 《公路货运公约》第 1 条规定，公约适用于收货地点和交货地点位于两个不同国家而其中至少一个是缔约国时公路车辆收取报酬运送货物的每一项合同。

55. 第 2(1)条则规定，在载有货物的车辆其中部分路程通过海上、铁路、内陆水道或航空运载但货物不从车上卸下的情况下，公约也应予以适用，但下述情况除外，即经证明其它运输方式运输途中所发生的任何灭失、毁损或延迟不是由于公路承运人的作为或不作为所引起。

¹⁵ 见 A/CN.9/WG.III/WP.21，第 49-55 段。另见 A/CN.9/WG.III/WP.25 所载的意大利提案。

3. 《铁路货运公约——统一规则》

56. 1980 年《铁路货运公约——统一规则》第 1.1 条规定，统一规则适用于为途经至少两个国家领土且只利用《铁路货运公约——统一规则》第 3 条和第 10 条所载清单中列出的路线和服务的运程而签发的所有直达运单的货物运输。1980 年《铁路货运公约——统一规则》第 2.2 条规定，《铁路货运公约——统一规则》还可以适用于除铁路服务以外还利用陆路和海上服务以及内陆水道的国际直达运输。《铁路货运公约——统一规则》第 48 条规定了有关铁路—海上运输的特别赔偿责任规则。

57. 1999 年《铁路货运公约——统一规则》（尚未生效）第 1.1 条规定，统一规则适用于收货地点和指定交货地点位于两个不同成员国情况下的所有铁路货物运输合同。第 1.4 条规定，在作为单一方式运输合同标的的国际运输把海上运输或内陆水道跨越国界运输作为铁路运输的一种补充时，如果海上运输或内陆水道运输是利用公约第 24.1 条规定的服务清单中列举的服务进行的，统一规则应予适用。就 1999 年《铁路货运公约——统一规则》适用于作为国际铁路运输补充并且已列入运输合同之中的国内公路或内陆水道运输而言，这种列举没有必要。

58. 签发运单不再是 1999 年《铁路货运公约——统一规则》规定的统一规则予以适用的一个条件。第 6.2 条明确规定，运单的缺乏、不规范或丢失不影响合同的存在和有效性。

4. 《内河货运公约》

59. 《内河货运公约》第 1 条把运输合同界定为承运人据以承诺通过内陆水道运送货物的合同。第 2(2)条规定，当同一艘船在不转船的情况下进行海上和内陆水道运输时，除已签发“海运提单”或海运航程距离大于内陆水道航程距离之外，也适用《内河货运公约》。

5. 《华沙公约》

60. 《华沙公约》第 1.1 条规定，公约适用于所有以航空器运送旅客、行李或货物而收取报酬的国际运输，以及航空运输企业办理的免费运输。第 1.2 条则规定，国际运输系指出发地和目的地位于两个缔约国领土的运输，“不论在运输中是否有间断或转运”。与《公路货运公约》的规定相反，《华沙公约》对不同运输方式的运输做出了明确的规定，其第 31.1 条规定：

“对于一部分用航空运输而另一部分用其它运输方式联合办理的运输，以第 18 条第 4 款为准，本公约的规定只适用于符合第 1 条规定条件的航空运输部分。”

6. 《蒙特利尔公约》

61. 《蒙特利尔公约》并未对《华沙公约》体系做实质性的修改：第 1.1 条和第 1.2 条完全相同，《华沙公约》的第 31.1 条变成了《蒙特利尔公约》的第 38.1 条。不过，比较新颖的内容是认可现有做法的法律上的假设，即至少在欧洲，（当事方之间的协议打算由航空方式进行的）许多航空货物运输事实上是通过公路完成的。第 18.4 条规定，未经发货人同意进行的这种运输应被视为属于航空运输段之内。

B. 在托运人或收货人针对门到门承运人提出索赔方面竞合公约的可能适用

1. 《公路货运公约》

62. 可以认为，文书草案规定的门到门运输合同将不受《公路货运公约》的约束，因为它不是“公路运输货物合同”，而且收货地和交货地也与具体的公路运输合同没有联系，而是与门到门合同有联系。收货发生在承运人（或参与参与履约承运人）接受货物的地点和时间。交货发生在承运人（或参与参与履约承运人）向收货人交付货物的时间和地点。如果存在着两个分别位于海运段前后的公路段，则收货和交货就不会与同一公路段发生联系。如果只存在一个公路段，例如在海运段之前的公路段，则交货与公路运输完全没有关系。然而，还有人十分坚决地认为，门到门货物运输的公路段须受《公路货运公约》的约束（见下文第 115 和 116 段）。

63. 还可以认为，《公路货运公约》第 1(1)条中提到收货地点和交货地点不应理解为提到合同具体规定承运人以国际公路承运人的身份收货和交货的地点。如果公路运输之后是海运，则在公路运输结束时不存在交货问题，因为货物在最后目的地向收货人交付之前仍然属于承运人掌管。例如，在从慕尼黑到蒙特利尔经由鹿特丹的门到门合同中，鹿特丹不能被称之为该主运输合同规定的交货地点。只有根据门到门承运人与办理公路运输的参与参与履约承运人之间的分包合同，该地点才会是交货地点。因此，该分包合同将受《公路货运公约》的约束，但门到门主合同将并非如此。不过，也有人对此再次表示了强烈的反对意见（见下文第 115 和 116 段）。

64. 如果相反的意见占上风，就有必要确定文书草案第 4.2.1 条所做的规定是否会避免冲突。据认为，这很可能不能避免冲突，因为：

(a) 就部分在公路段和部分在海上发生的灭失、毁损或延迟而言，尽管举证责任无论如何将会由索赔人承担，但《公路货运公约》将不会优先于文书草案适用；

(b) 就公路车辆上的海运货物的灭失、毁损或延迟而言，《公路货运公约》和文书草案的规定存在冲突：依照《公路货运公约》第 2(1)条的规定，其条款只在灭失、毁损或延迟发生在其它运输方式运输期间并且不是由公路承运人的作为或不作为所引起的情况下才不适用，而文书草案第 4.2.1 条则规定，将适用文书草案的条款；

(c) 《公路货运公约》包括了适用文书草案第 4.2.1 条的承运人赔偿责任、赔偿责任限额和诉讼时间以外的强制性规定（见下文第 74、80、86、96 和 101 段）。

2. 《铁路货运公约——统一规则》

65. 目前生效的 1980 年版《铁路货运公约——统一规则》仅适用于铁路所订立的、由直达运单所包括的运输合同（第 1 条）。由于运单不是根据门到门主运输合同签发，因此，1980 年《铁路货运公约——统一规则》的规定不适用于文书草案所包括的门到门运输合同，因此可以想像不会存在任何冲突。

66. 相反，1999 年版《铁路货运公约——统一规则》则作了与《公路货运公约》（第 4 条）类似的规定（第 6.2 条），即运单的缺乏、不规范或丢失影响合同的成立或有效性，而且合同仍然受《铁路货运公约——统一规则》的约束。因此，如果该运输的其中一段由铁路在位于《铁路货运公约——统一规则》两个不同缔约国的地点直接进行，则必须确定 1999 年版的《铁路货运公约——统一规则》是否适用于文书草案所包括的门到门主运输合同。1999 年《铁路货运公约——统一规则》的相关条款是第 1.4 条，其中规定：

“在作为单一方式运输合同标的的国际运输把海上运输或内陆水道越界运输作为铁路运输的一种补充时，如果海上运输或内陆水道运输是利用公约第 24.1 条规定的服务清单中列举的服务进行的，统一规则应予适用。”

67. 因此，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，这一条件把合同是在发货人与铁路直接订立的这一事实加以具体化，因此，在订约承运人不是铁路的情况下，则不适用《铁路货运公约——统一规则》。因此，可以想像，文书草案与《铁路货运公约——统一规则》之间只在文书草案第 1.1 条所界定的门到门“承运人”是铁路的情况下存在潜在冲突。

68. 即使出现这种不大可能发生的情形，《铁路货运公约——统一规则》第 24.1 条规定的服务清单也有必要包括海上运输，以便文书草案与《铁路货运公约——统一规则》竞相包括门到门主合同。

3. 《内河货运公约》

69. 不同运输方式进行的运输，具体地讲，通过内陆水道和海运进行的运输，只在其由同一艘船舶在不转船的情况下进行时，才会根据《内河货运公约》加以调整。第 2(2)条规定，在这种情况下，《内河货运公约》只不适用于已经签发“海运提单”或者海运航程距离大于内陆水道航程距离的情况。因此，因为通常情况下，上述两个条件都适合于文书草案所规定的门到门运输，所以《内河货运公约》一般不会适用于主运输合同。

70. 对从海运船只向内陆水道船只或者相反方向转运货物的海上和内陆水道运输合同的情况未做具体规定。据认为，《内河货运公约》第 1(1)条关于“运输合同”的定义并未包括这种合同，该条只提到承运人承诺通过内陆水道运送货

物的合同。如果这一观点正确,《内河货运公约》将再次只适用于门到门承运人和进行内陆水道运输的承运人之间的分包合同关系。

4. 《华沙公约》和《蒙特利尔公约》

71. 《华沙公约》第 31.1 条和《蒙特利尔公约》第 38.1 条中提到的“联合运输”必须是根据同一项合同进行的两种不同方式的运输。然而,就航空运输而言,唯一要求是该项运输属于第一条规定的范围,即出发地和目的地位于两个缔约方(或《蒙特利尔公约》规定的缔约国)的领土内。由于上述地点是航空运输的出发地和目的地,因此,《华沙公约》将适用于海运承运人订立的门到门主合同的航空段(当然假定航空运输在两个缔约方之间进行)。根据 1999 年新的《蒙特利尔公约》也会出现同样的情况。

C. 在承运人赔偿责任、赔偿责任限额和诉讼时间以外问题上竞合公约的可能适用

72. 根据文书草案第 4.2.1 条规定,联网制度限于承运人的赔偿责任、赔偿责任限额和诉讼时间问题。在文书草案所包括的所有其它领域,不管其它适用的公约是否存在任何不同的规定,均适用文书草案的规定。下文对其它运输公约中的这种条款进行了并非详尽无遗的审查。这种审查将包括与下列有关的条款:(1)托运人就货物造成的损害所负的义务和赔偿责任;(2)托运人提供资料的义务;(3)运输单证;(4)运费;(5)控制权;(6)交货;(7)权利的转让。当然,如果另一运输公约被认为应适用于文书草案所包括的门到门运输合同,这种审查将具有实质意义。

1. 托运人就货物造成损害所负的义务和赔偿责任

73. 文书草案第 7.1 条要求托运人交付待运的货物,而货物的状况应能承受预定的运输。第 7.6 条规定,托运人对因货物造成的任何损失、损坏或伤害和违反第 7.1 条为其规定的义务而向承运人负赔偿责任,除非托运人证明此种损失或损坏是因尽责的托运人无法避免且无法防止其后果的事件或情形所致。

74. 《公路货运公约》有两处不同的规定,一处一般地涉及了货物的包装缺陷问题(第 10 条),一处是关于托运人未能说明性质及其应当采取的预防措施的危险货物的规定(第 22 条)。如果货物的缺陷或危险性质不为承运人所知,托运人应当承担赔偿责任。

75. 《铁路货运公约——统一规则》第 14 条规定,发货人就由于无包装或包装缺陷所造成的任何损失、损坏和费用向承运人承担赔偿责任,除非该缺陷非常明显而且承运人未提出任何保留意见。

76. 如同《公路货运公约》一样,《内河货运公约》已为托运人规定了两种单独的义务。第一项义务涉及所有货物,大意是,如果货物的性质有此要求,托运人必须适当加以包装和标注货物(第 6.3 条)。第二项义务大意是,如果运送

危险或污染货物，托运人必须告知承运人货物潜在的污染危险或风险以及应当采取的预防措施。《内河货运公约》第 8.1 条则规定，托运人对不提供有关危险货物的资料向承运人承担严格赔偿责任。对违反适当包装或标注货物的一般义务则未做任何规定，但据认为，违反这一义务将必须承担类似的赔偿责任。

77. 《华沙公约》和《蒙特利尔公约》对不当包装或标注货物所造成的损害未做具体规定。

78. 总之，文书草案对托运人在货物状况方面规定的义务和赔偿责任与其它运输公约的规定不同，似乎不存在竞相适用的问题。然而，比如说，如果上文第 62 和第 63 段对《公路货运公约》的适用问题所作的分析经证明不准确，则有可能得出相反的结论（见下文第 115 和 116 段）。

2. 托运人提供资料的义务

79. 文书草案第 7.3 条要求托运人向承运人提供为以下目的所必要且合理的资料、指示和单证：(a)装卸和运送货物；(b)遵守预定进行的运输方面的规则和条例；以及(c)拟订合同细则和签发运输单证。第 7.5 条规定，托运人对不遵守上述义务所造成的任何灭失或毁损承担赔偿责任。

80. 根据《公路货运公约》第 7.1 条的规定，发送人由于其依照第 6 条提供的细节不准确而对承运人由此遭受的所有费用、损失或损坏承担责任。第 11 条规定，发送人必须在运单上附上报关或其它手续所需的单证，并且就由于不履行这一义务所造成的任何灭失或毁损向承运人承担赔偿责任。

81. 《铁路货运公约——统一规则》与《公路货运公约》有着类似的规定。第 8.1 条规定，发货人对承运人由于发货人在运单中填写内容不完全或不正确或由于发货人忽略《国际铁路货物运输规章》规定的填写内容而遭受的所有费用、灭失或毁损承担责任。

82. 《内河货运公约》第 6.2 条要求托运人向承运人提供有关货物的细节和关于适用于货物的海关或行政条例的指示，以及有关货物危险性质的资料。第 8 条则规定，托运人对于承运人因托运人不履行这一义务而遭受的所有毁损和费用承担严格责任。

83. 《华沙公约》和《蒙特利尔公约》的第 10(1)条都规定，托运人对于在航空货运单上所填关于货物的各项说明和声明的正确性承担责任，但对于《公路货运公约》的相应条款而言，这并不意味着有提供这种说明或声明的义务。第 10(2)条则规定，发货人必须对承运人或承运人所负责的任何其他人由于发货人提供的资料不规范、不正确或不完整而遭受的所有损失给予承运人赔偿。

84. 尽管文书草案的规定与其他运输公约的规定之间差异可能并不很大，但规定并不是完全一样的。工作组似宜对是否在托运人的义务方面实现绝对统一进行讨论。在这一方面，工作组可以考虑第 4.2.1 条中就承运人的赔偿责任、赔偿责任限额和诉讼时间所设想的类似解决办法。

3. 运输单证

85. 虽然文书草案所调整的运输单证和电子记录包括门到门全程运输，但所讨论的单一方式运输公约所调整的运输单证作为一般规则都只包括该特定运输方式所进行的运输段。其结果似乎是不可能产生冲突，因为，每一单种方式公约将继续支配作为分包商承包特定海上运输段运输的分包人所签发的单证。

86. 如果如前所述（见上文第 62 和 63 段），《公路货运公约》仅适用于公路承运人所订立的分包合同，则根据《公路货运公约》的规定，就不会出现这一问题，但即使情况不是这样，而且《公路货运公约》被认为适用于门到门主运输合同，也仍然不会出现单证冲突的问题。诚然，如果托运人要求签发根据《公路货运公约》第 4 条规定的运单，该运单就有可能与门到门主运输合同相冲突，而且如果运单根据门到门运输总合同签发，它可能使该主合同的目的落空。然而，事实上，涉及海上运输段的门到门运输合同的托运人不可能提出这样的要求。运单只可能包括海上运输段之前或之后的公路运输段。在海上运输段之前的公路运输段结束之时，托运人既没有权利接收货物，这样做也不符合托运人的利益，因此，托运人不会为这一特定的公路段要求签发运单。在海运之后的公路运输段开始之时，不可能获得签发的运单，因为托运人并不拥有签发这种运单所要求的对货物的占有权。当然，《公路货运公约》的规定，其中包括关于运单的规定，在门到门承运人与公路承运人之间的分包合同方面将继续充分适用。然而，也有人认为，虽然上述分析基本正确，但也可以设想存在这样一种情况，例如，从慕尼黑经由鹿特丹到蒙特利尔的门到门合同可能涉及公路承运人签发运单的情况。

87. 《铁路货运公约——统一规则》的立场类似于《公路货运公约》。门到门承运人将签发包括门到门全程运输的运输单证，而不是《铁路货运公约——统一规则》第 6 条规定的铁路段运输的运单。然而，这一规定也有实际的目的。如果铁路段运输在海运段运输之前发生，在铁路段运输结束时，门到门承运人就不承担向发货人交付货物的义务，而是将其运往最终目的地。如果铁路段运输在海运段运输之后发生，承运人就不会在铁路段运输开始之时向发货人收取货物。因此，门到门承运人为铁路段运输签发单独的运单不存在任何的法律和实际基础。然而，在门到门承运人与铁路之间仍需为铁路段的分包运输签发运单。

88. 依照《内河货运公约》的规定，必须把以下运输区别开来：(1)用海运船只并且随后用另一完成内陆水道运输的船只转船进行的货物运输；以及(2)海上和内陆水道无转船情况下的货物运输。就转船而言，《内河货运公约》关于运输单证的规定将适用于门到门承运人与内陆水道承运人之间的分包合同，而文书草案的规定将适用于门到门承运人就全程运输签发运输单证或电子记录。就不存在转船的情况而言，则只适用文书草案的规定。据认为，《内河货运公约》第 2(1)(a)条提到“海运提单”必须解释为包括就海运货物运输所签发的任何运输单证。

89. 由于就《公路货运公约》所述的原因，以及由于《华沙公约》和《蒙特利尔公约》关于签发运输单证的规定并不是强制性的，托运人通过同意订立门到门合同而默示放弃为单一运输段取得单独单证的权利。¹⁶

4. 运费

90. 无论《公路货运公约》还是《华沙公约》和《蒙特利尔公约》都未对运费做出规定。

91. 《铁路货运公约——统一规则》第 10.1 条规定，除非另行商定，否则，费用（运输费、附带费用、关税和发生的其它费用）必须由发货人支付。第 10.2 条则规定，如果费用应由收货人支付，但收货人尚未取得对运单的占有，也未主张提取货物的权利，则发货人仍然负有支付运费的义务。文书草案的规定似乎与《铁路货运公约——统一规则》的规定不存在冲突。

92. 《内河货运公约》第 6.1 条仅规定，托运人必须支付根据合同到期应付的金额。因此，也想像不出有何种冲突。

5. 控制权

93. 文书草案第 11 章较为详细地论述了货物控制权问题。“控制权”被界定为按运输合同规定在承运人责任期内就货物向承运人发出指示的权利。第 11.1 条详细说明了可能发出的一些指示。第 11.2 条则根据是否已签发了可转让的运输单证或可转让的电子记录而规定了关于明确控制方身份以及关于控制权转让的规则。接下来的第 11.3 条则对承运人执行控制方的指示的义务及其限度做出了规定。第 11.4 条涉及在控制方指示的地点交付货物的效力，第 11.5 条则涉及承运人有权从控制方获得指示。最后，第 11.6 条具体规定了前面哪些条款可以通过协议加以变更，从而暗示除此之外的条款都是强制性的。

94. 由于一些单一方式运输公约都载有关于托运人或其它控制方有权向承运人发出指示的规定，因此，必须就此对是否可能出现文书草案与上述公约竞相适用的问题进行审查。

95. 为了使有权行使控制权的人可以援引任何单一方式运输公约而不是文书草案的规定，其有必要证明在行使控制权之时存在着某一运输公约适用的条件。这将要求证明货物处于公路承运人、铁路承运人、航空承运人或内河航行承运人掌管之中。

96. 根据《公路货运公约》第 12(5)(a)条的规定，行使该公约规定的、称之为“处分权”的控制权，需要发货人或收货人出示第一份运单。正如上文第 86 段所讨论的，就全程门到门运输而言，无论发送人还是收货人均不可能持有运

¹⁶ 事实上，两项公约的第 4 条都在第 1 款首先规定应交付航空货运单，然后在第 2 款中规定，任何其它方式凡可保存拟进行的运输的记录，都可以代替交付航空货运单，但《华沙公约》规定这样做必须经过发货人的同意。

单。因此，《公路货运公约》的规定不可能适用于门到门主运输段，它很可能只适用于门到门承运人和公路承运人之间的分包合同。

97. 根据《铁路货运公约——统一规则》的规定，行使“处分权”需根据 19.1 条的规定出示运单副本。对《公路货运公约》可以再次做出同样的分析。

98. 《内河货运公约》第 14 条授予托运人对货物的处分权，这种权利在货物到达目的地之后直至收货人要求交货时止。根据第 15 条的规定，对货物行使处分的先决条件是托运人或收货人：(a)在已经签发提单的情况下提交所有提单正本，或者提交可能已经签发的其它运输单据；(b)向承运人支付所有费用和损害赔偿；以及(c)在货物抵达合同规定的交货地之前卸货的情况下支付合同规定的运费。同样，就《内河货运公约》而言，由于上文关于运输单证一节所述的理由（见第 88 段），可以想见，如果内陆水道承运人是分包订约人，也不会与文书草案发生冲突。

99. 在承担支付承运人所发生的任何费用的义务情况下，《华沙公约》和《蒙特利尔公约》第 12(1)条都赋予了发货人以十分广泛的货物处分权。然而，如果航空承运人是分包订约人，则门到门承运人将是《华沙公约》和《蒙特利尔公约》规定的“发货人”。由于最初的托运人不会是“发货人”，所以不会出现与文书草案和门到门全程运输合同发生冲突的问题，《华沙公约》和《蒙特利尔公约》的规定将适用于门到门承运人与航空承运人之间的分包合同。

6. 交货

100. 文书草案对交货做了明确规定。第 10.1 条规定，如果在货物运抵目的地之后，收货人行使其根据运输合同所规定的任何权力，则收货人有义务接受交货。如果收货人仍将货物留在承运人掌管之中，承运人将充当收货人的代理人。第 10.2 条规定，收货人应当根据交货的承运人或参与履约方的请求，以目的地习惯的方式确认交货。第 10.3.1 条对没有签发可转让运输单证或可转让电子记录情况下的交货做了规定，并且规定，控制方应当在货物到达目的地前或到达时将收货人的姓名告知承运人，承运人应在收货人出示适当的身份证明后交付货物。第 10.3.2(a)条对已签发可转让运输单证或电子记录的情况下的交付做了规定。它规定，交货凭提交一份运输单证正本或者在已签发可转让电子记录的情况下在其持有人表明是实际持有人之后进行。第 10.3.2(b)–(e)条规定了持单人不要交货的情形，以及承运人在收到控制方或托运人的指示后交货以及承运人不提交可转让运输单证或在未表明可转让电子单证的持单人是实际持单人的情况下交货的后果。第 10.4.1 条则规定了承运人在货物到达目的地后收货人不接收货物或者承运人未得到向收货人交货的许可情况下的权利。最后，第 10.4.2 条和 10.4.3 条对此又做了补充规定。

101. 根据《公路货运公约》第 13(1)条的规定，收货人有权凭提交第一份运单接收货物。由于上述同样的原因，就处分权而言（见上文第 96 段），这一规定不能适用于全程门到门运输。然而，在两种情形下，也可以不出示第一份运单就交付货物。第 15(1)条规定，当货物到达目的地后，如果情况不允许交货，承运人必须要求发货人发出指示。这似乎意味着，发货人可以在不持有第一份运单

的情况下发出指示。该条还进一步规定，如果收货人拒收货物，发货人有权在不必出示第一份运单的情况下处置货物。不过，《公路货运公约》的规定不会与文书草案的规定竞相适用于全程门到门运输合同，因为海运之前或之后公路段的发货人是把公路运输业务分包出去的门到门承运人，而不是收货人。因此，文书草案将适用于全程门到门运输，而《公路货运公约》则只适用于公路段分包合同。不过，如果第 62 和 63 段对《公路货运公约》所作的分析被认为不准确，就有可能再次得出相反的结论（见下文第 115 和 116 段）。

102. 根据《铁路货运公约——统一规则》第 17 条的规定，运单中指定的收货人似乎有权不提交运单副本就接收货物。然后，这似乎不会引起与文书草案的潜在冲突，因为就海上运输之前的铁路段运输而言，收货人将是门到门承运人或其代理人，运单中的指定收货人不是门到门承运人本身，就是承运人在铁路段运输终止地的代理人。海运段之后的铁路段运输也会出现类似的情形。因此，《铁路货运公约——统一规则》将适用于铁路段分包合同，而文书草案将适用于全程门到门合同。

103. 根据《内河货运公约》第 13(2)条的规定，如果已经签发了提单，必须凭一份提单正本才能交货。因此，只要内陆水道承运人是分包承运人，它所签发的提单就会由门到门承运人持有，而门到门承运人将是托运人。签发不可转让运输单证将会出现类似的情形，因为根据第 11(5)(b)条的规定，运输单证必须指明收货人，而收货人将是门到门承运人或其代理人。因此，《内河货运公约》的规定与文书草案的规定不会发生冲突，文书草案将适用于全程门到门运输合同。

104. 虽然《华沙公约》和《蒙特利尔公约》的第 13 条对此都未作明确规定，但收货人接收货物的权利取决于是否出示航空运单，《华沙公约》第 6 条和《蒙特利尔公约》第 7 条对此作了默示的规定，因为它们都规定，三份航空运单正本其中之一必须标注“交收货人”字样。如果航空承运人是分包承运人，航空运单的本三份正本将要交给门到门承运人，因此，《华沙公约》和《蒙特利尔公约》的规定将不适用于托运人，托运人将不会成为航空运输合同的当事方。同样，只有文书草案中关于交货的规则才适用于全程门到门运输。

7. 权利的转让

105. 看起来，文书草案第 12 章的规定和其它运输公约的规定不可能发生冲突。文书草案中关于签发可转让运输单证或可转让电子记录情形的规则所涉及的合同和当事方，不同于适用于其它单一方式运输公约的有关规则所涉及的合同和当事方。文书草案中没有关于不签发可转让运输单证或电子记录的情形的规则。相反，第 12.3 条规定，在这种情形下的权利转让应当根据运输合同所适用的国内法律进行，而这种法律明显地包括已经赋予法律效力的任何公约的规则。

D. 在门到门承运人对参与参与履约承运人提出追索诉讼方面竞合公约的可能适用

106. 只有在门到门承运人与海运以外方式的参与参与履约承运人之间的运输合同受文书草案支配的情况下，才有可能在这一方面发生冲突。然而，据认为，这种说法并不正确，因为第 6.3.1 条和第 6.3.3 条只支配参与履约方对托运人和收货人的赔偿责任。

107. 无论如何，让门到门承运人与参与参与履约承运人之间的合同受文书草案规定的约束将是不可取的。由于单一运输方式公约适用于各分包运输段，各公约之间将出现明显的冲突。此外，参与参与履约承运人可能完全不知道它同意的是属于受一套具体的统一规则约束的门到门合同范围内的运输服务。

E. 在托运人或收货人对参与参与履约承运人提出索赔方面竞合公约的可能适用

108. 托运人或收货人与参与参与履约承运人之间不存在任何合同关系。因此，托运人或收货人根据现有的单一方式运输公约向参与参与履约承运人提出索赔没有任何依据，除非有关公约做出这样的规定，或者可以提出侵权或违法诉讼。

109. 对于 1980 年《铁路货运公约——统一规则》（第 51 条）和 1999 年《铁路货运公约——统一规则》（第 41 条）来说，情况很可能就是这样，但对《公路货运公约》和《内河货运公约》则不是这样，因为它们与《海牙—维斯比规则》（第 4 条之二）和《海牙规则》（第 7 条）的规定类似，其规定仅适用于承运人的雇员和代理人，而不适用于独立订约人（《公路货运公约》第 28 条；《内河货运公约》第 17.3 和 22 条）。

110. 至于《华沙公约》和《蒙特利尔公约》，据认为，它们分别的第 24.2 条和第 29 条仅适用于针对航空承运人的诉讼，而无论这种诉讼是合同或侵权之诉还是其它诉讼，都只能根据公约的规定提出。这一观点得到了以下事实的确认，即对航空承运人的雇员或代理人提起的诉讼分别受两公约的第 25 条和第 30 条的制约。

三. 门到门运输全面包括在内和文书草案联网制度的优缺点

111. 门到门运输全面包括在内的总体好处当然在于这种方式使国际贸易发货人能够签约而以可预计的费用实现其集装箱的顺利而严丝合缝的门到门运输，不必考虑采用什么运输方式。尽管全球多式联运业务日益增加，但发货人更愿签一份合同，与一个当事方打交道，而不愿与各种承运人签订一系列合同。上文已经指出，与门到门制度关系最大的集装箱业务在海运业中不论就价值还是数量而言都占较大比例，在没有管辖门到门运输合同的统一规则的情况下，业界用自己的规则填补了空白。但一个统一和可预见的规则制度仍将大大降低就特定案件适用哪些合同条款或公约条款发生争讼所涉及的不确定性和费用。

112. 除上述门到门制度的总体好处之外，有人指出一些现有单种方式运输公约留有空白，公约草案填补了这些空白。例如，《公路货运公约》不适用于公路承运人没有收货的情况，该公约没有对“接收”加以界定。文书草案似乎填补了这些空白。此外，《公路货运公约》没有就延长诉讼期限作出规定，只是在第 32.3 条规定，这个问题应受法院地法管辖。文书草案却考虑到延长该期限（第 14.3 条）。不过，有人指出，不清楚《公路货运公约》的规定是否被视为强制性规定，从而存在着适用于整个运输合同这个方面的竞合规定。

113. 与此类似，有人指出诉讼权问题并非显然属于文书草案第 4.2.1 条的范围，文书草案和《公路货运公约》都对诉讼权问题作出规定。也许文书草案的规定将适用，但在某些方面似乎不够清楚。

114. 有人指出，文书草案第 4.2.1 条所规定的联网制度的一个缺点是，仍然必须确定灭失是在何时发生的，当然还有是在哪种运输方式期间发生的，以及是否有任何现行法律强制性地管辖这种情形。不过，应当指出，门到门运输单一文书的一个好处是，它提供了对运输过程中逐渐发生的毁损的解决办法，在确定了毁损发生在保管期间之后不必再查明造成毁损的原因。然而，在采用混合运输方式的情况下，例如渡船上的拖车因碰撞舱壁而受损，则这种清晰性可能会减弱。

115. 还有人对其不确定因素提出批评，因为不明确到底文书草案的适用范围在何处结束，以及其他单一方式公约的涵盖范围从何处开始。如上所述，有人指出由于《公路货运公约》仅涵盖公路货运合同，不涵盖海上货运合同，因此《公路货运公约》将不适用于文书草案所设想的整个门到门运输合同，即使在公路路段内。不过，尽管有上文第 62 和 63 段的论述，有人强烈认为，就《公路货运公约》是否管辖特定运输合同而言，陆运段运输发生在海运段之后或之前无关紧要。同样，有人指出在确定《公路货运公约》是否管辖运输合同时，陆运段与其他运输路段相比重要与否及远近如何也没什么关系。此外，还有人指出《公路货运公约》的范围并不仅限于完全经由公路甚至主要经由公路运输货物的合同，因为根据第 1.1 条，《公路货运公约》将适用于每一项“涉及公路的货物运输合同（楷体着重标注是后加的）”，而不是适用于每一项公路货物运输合同。

116. 此外，有论点认为如果以货物接收地为基础，《公路货运公约》不会与文书草案发生冲突，对此，据指出，这一点也不完全清楚。据认为，这是完全照字面解释“接收”一词，但在《公路货运公约》中，即使承运人实际上没有接收货物，也可能要承担责任。此外，还有人指出《公路货运公约》第 1.1 条是一个单方面的冲突规则，就“接收”而言，重要的是它标志着履约的开始，履约必须在一个国家开始而在另一个国家结束。

117. 有人指出，联网制度另一个潜在问题是，赔偿责任限额因适用的制度不同而不同。这些限额在海上运输和非海上运输之间差异很大：《公路货运公约》的限额是每公斤 8.33 特别提款权，《铁路运输公约》的限额是每公斤 17 特别提款权，《蒙特利尔公约》和《华沙公约》与此相同，而《汉堡—维斯比规则》的限额是每公斤仅仅 2 特别提款权或每件 666.67 特别提款权，《汉堡规则》的限

额是每公斤 2.5 特别提款权，或每件 835 特别提款权。虽然文书草案的限额尚未确定，以及海上运输的限额有可能提高，但尚不清楚赔偿责任限额将从传统的 2 特别提款权增加多少。¹⁷在这方面，工作组还想指出，必须提高既定的赔偿责任限额的下限，以便允许在人们愿意时将这种制度纳入单一运输方式分包合同。然而，这方面的一个障碍是，《公路货运公约》第 41 条规定，承运人的赔偿责任既不能提高也不能降低。不过，最终有些人将会指出，多式联运制度中各个运输阶段采用统一限额是不合适的，这个问题应留给国家和区域决策者处理。

118. 对采用门到门办法提出的另一个一般性问题是，人们担心这种制度是否与管辖销售合同等其他国际合同的制度相冲突。虽然有人认为文书草案的强制性方面涉及吊钩到吊钩范围是积极的，因为这与离岸价合同下的责任转移相符，但还是指出对涵盖范围扩展到门到门须小心谨慎。然后指出，涵盖范围扩展到门到门应与销售合同制度的改变相匹配。

四. 非海上货运制度和海上货运制度之间的区别

119. 对门到门办法提出的一项普遍批评是，这种办法可以看作将海运制度用于其他运输方式。

120. 非海上货运制度和海上货运制度之间的重要区别在于有关责任的证据和推定的某些方面。“特种风险”是导致推定发货人的过错的因素，这些因素是《公路货运公约》和《铁路运输公约》的特殊和重要特征。然而，可以认为文书草案规定了推定承运人疏忽的制度。

121. 此外，文书草案的某些方面显然不打算涵盖其他方式的辅助货物运输。例如，第 6.1.3(十一)条所规定承运人对海上风险的抗辩权显然不适用于其他运输方式。文书草案第 6.1.2(b)条所规定海运承运人对火灾的抗辩权也不轻易适用于非海上运输方式。

122. 同样，承运人对所使用运输工具的状况的责任也因运输方式而有很大不同。文书草案要求给予应有的谨慎使船舶适航（第 5.4 条），对于通过应有的谨慎而无法发现的潜在缺陷则免除承运人的责任（第 6.1.3(八)条），但基本义务仍几乎比合理地注意高出一级。相反，《公路货运公约》对于车辆的责任程度是最大程度地谨慎，而《蒙特利尔公约》规定空运承运人有严格的义务，比海运承运人拥有的抗辩权要少（第 18.1 条和第 18.2 条）。

123. 其他较普遍的问题可能是非海运制度的“行文风格”的差别。例如，文书草案非常详细，与不那么具体的新《汉堡规则》相比，更贴近《海牙规则》和《海牙—维斯比规则》的风格。非海运制度的趋势似乎是详细程度越来越低而不是越来越高，正如《蒙特利尔公约》和新近的《铁路运输公约》等那样。此

¹⁷ 不过，应当指出，在按件而不是按公斤计算时，低重量、高价值包件的赔偿责任限额可能高些。例如，如果膝上型电脑单个包装，按每公斤 8.33 特别提款权计算的赔偿责任限额肯定低于按每件 666.67 特别提款权计算的赔偿责任限额。

外，公约草案目前载有熟悉的而且也是争议较多的《海牙规则》中适航方面的应有谨慎义务（第 5.4(a) 条），以及除外条款（第 6.1.3 条），尽管这是作为推定无过失条款而不是作为免责条款而纳入文书草案的。这与 1950 年以来统一货运公约的努力形成对照，这种努力在很大程度上试图避免使用取自国内法的词汇或短语，以避免国内法院不自觉地按照已知的国内方式加以解释，从而阻碍这种统一货运公约的努力。

124. 上述讨论似乎表明，门到门办法包括文书草案所规定的联网制度的总体缺点在于，在某些情况下这种办法可能导致将海运文书适用于其他运输方式。不过，工作组通过对这些批评意见进行审查也许会发现，可以通过精心起草而减少其中多数问题，甚至所有问题。

五. 提议的解决办法

125. 下述各段概述供工作组考虑的各种选择方案。提议中的一些选择方案是较为一般性的建议，说明工作组可以采取哪一种办法，而另一些则是非常具体的起草办法。虽然下文在不同的标题下进行审议，但概述的各种选择方案并没有相互排斥的意思，也不意味着一定互不兼容。工作组不妨分开审议这些选择方案，也可合并起来共同审议。

A. 作为公约还是作为示范规则？

126. 可以通过一项公约、一项重申的声明或一套示范合同规则的方式引入新的国际海运制度。确保统一制度得到采用的最佳方式是制订一项国际公约。不过，近年来采用公约的方式收效有限，正如《多式联运公约》和《汉堡规则》取得的结果所证明的那样。

127. 还有人指出，草案越是详细，试图达成一致意见的国家数目越多，圆满结束一项国际公约谈判的可能性就越小。此外，公约可能被认为不够灵活，难以根据不断变化的新情况进行修改和调整。一些人指出，在区域一级比在全球一级更容易就一项国际公约达成一致。虽然情况也许如此，但在区域一级制定这一领域的制度只会增加现有的不确定性，并且肯定不能实现为全球海上货运制订一套统一和可预见的制度的目标。

128. 《贸发会议/国际商会规则》于 1992 年 1 月开始生效，有人指出这些规则日益被普遍接受。这些规则将统一制度与联网制度合并在一起。其赔偿责任条款是统一的，事实上与《汉堡—维斯比规则》的责任条款非常类似。就赔偿责任限额而言，《贸发会议/国际商会规则》规定了一种联网制度：其他适用的强制性公约的或国内法的限额将予以适用。一种可能性是，可以通过一项涉及港到港货运的新海运公约，并将之与海运外任何辅助运输方式的示范合同规则结合起来。显然，示范规则而不是一项公约的通过要快于一项公约的通过和生效。如果将通过一项组合运输方式公约/示范规则与通过一项单一的门到门运输公约相比，情况大概也是如此。不过，通过合同规则而不是一项公约有一个明显缺

点，就是规则当然没有强制法的地位，因而采取统一做法的可能性较小。此外，这类合同规则可能与某些公约的强制性规定相冲突。

129. 仍在对多式联运制度进行研究。联合国欧洲经济委员会（欧洲经委会）正在研究是否有可能调和并统一多式联运的赔偿责任制度，而贸发会议则正在继续研究采用全面的多式联运制度是否可行。¹⁸解决目前不协调状况最干净利落的办法似乎是就一项广泛接受的多式联运公约达成一致意见，然而，旨在制订这样一项制度的努力迄今未取得成功。因此，另一个可能性大概是等待这些研究的结果，让海上国际货运暂时适用现有的海运公约连同贸发会议/国际商会关于辅助运输方式的规则和业界制订的其他合同制度。不过，这种做法无助于统一性和明确性，也没有表明实际上将要开始制订一项新的多式联运公约。这种选择方案看来确实没有吸引力，因为只是反映了业界的现状，而业界现状正日益迫切要求立即改进本领域的法律制度。

B. 快轨法和慢轨法

130. 对 2002 年秘书处发出的调查表作出答复的其中一个组织提出了另一种可以采取的办法。¹⁹所提出的选择方案是分两阶段处理改革货运法律制度问题。第一阶段是快轨法，就仅涉及海运段的新的港到港公约进行谈判。第二阶段是慢轨法，用来处理争议较多的问题，如陆运段的事项。还建议规定第二阶段慢轨法可由缔约国任选。

131. 这种选择方案的好处显然是，也许达成局限于港到港运输的快轨文书的速度较快。不过，并不保证通过这种文书的速度将快很多。此外，以这种方式推迟解决棘手的问题可能不足以解决对于业界来说已经非常迫切的问题，也不会实现人们所期望的协调统一。

C. 保留联网原则的选择方案

132. 文书草案第 4.2.1 条所列联网解决办法可能为门到门运输公约提供一种可行的方式，与此同时，文书草案所列的各种办法以及其他选择方案也是可能的。下述各节论述涉及联网制度的几种可能的选择方案。

1. “单一方式加其他方式”法

133. 提议的这种方法试图作为多式联运问题的长期解决办法，并与文书草案第 4.2.1 条所列的联网制度协调发挥作用。为了减少所意识到的文书草案范围与单一方式运输公约范围相冲突的不确定性，可以对每项单一方式运输公约规定的适用范围进行调整，以便澄清其适用于某一类合同，其定义以一种或多种运输方式为准加以确定。

¹⁸ 见贸发会议报告，“多式联运：制订一项国际法律文书的可行性”，见上文，注 9。

¹⁹ 见 A/CN.9/WG.III/WP.28，第 27 页。

134. 事实上，“海运加其他方式”方法可以推广至其他运输方式，在“海运加其他方式”方法中，提议的文书草案适用范围将包括完全或部分经由海运的门到门货物运输。实际上，每项单一方式公约将被扩展至包括该单一方式运输公约所管辖的特定运输方式之前或之后的任何其他运输方式。由于各种单一方式公约的适用范围相互交迭，“单一方式加其他方式”方法要求每项单一方式公约载有类似的公约冲突条款。

135. 扩大单一方式公约的适用范围将意味着多式联运可以由也许若干项公约中的一项加以管辖，所以需要当事方选择哪项公约适用于整个运输。在实践中，市场会对选择哪项公约作出调节。如果发货人要求一欧洲铁路承运人为多式联运报价，很可能收到按照该铁路承运人熟悉的条件即《铁路运输公约》提出的报价。同样，欧洲公路承运人可能按照《公路货运公约》的条件提出报价。为了提高清晰度，每项单一方式公约也必须包括一个公约冲突条款。

136. 这项总体方案的一个好处是一项合同和一组条件将适用于整个运输。此外，货运代理人可以提出衔接运输方式的替代成套规则，提出不同报价，从而随着时间推移逐渐由市场决定各项条件。

137. 全面采用“单一方式加其他方式”制度的缺点是，它要求修正现行的每项单一方式运输公约。此外，任何修改必须相互协调，并且必须包括一个类似的公约冲突条款。不可避免的是，这需要时间，并使有关文书草案的工作进度减慢。因此，即使工作组采用这种“单一方式加其他方式”制度，也必须暂时保留一个大意如第 4.2.1 条草案的规定。随后（例如通过补充议定书），可以用一项新的、考虑到其他公约适用于国际运输海运段情况的公约冲突条款取代第 4.2.1 条草案。

2. 加拿大提案

138. 在筹备 2002 年 9 月工作组第十届会议时，加拿大政府提出一个关于文书草案范围和结构的提案（A/CN.9/WG.III/WP.23）。考虑到工作组第九届会议就文书草案适用于门到门运输还是港到港运输进行的讨论，提出三个选择方案供选择。

(a) 选择方案 1

139. 第一个选择方案是继续审议现行文书草案，包括第 4.2.1 条草案，但增加一项保留条款，使缔约国能够决定是否实施该条和管辖海洋运输之前或之后货物运输的有关规则。

140. 本选择方案的好处之一是将可增进关于恢复海运方式法律统一性的目标，并在其他辅助运输方式中确立这种统一性。同时，不想采用门到门运输统一规则的缔约国仍可成为新的海运制度的组成部分，今后可以撤销其保留意见，在门到门基础上适用文书草案。本选择方案的另一个好处是，由于在批准文书时宣布有所保留，所以不会分不清哪些缔约国适用文书全部条文，哪些国家对文书适用于第 4.2.1 条中提到的内陆运输持有保留意见。

(b) 选择方案 2

141. 提出的第二个选择方案是继续审议现行文书草案，包括第 4.2.1 条草案，但在第 4.2.1 款草案中“国际公约”一词之后加入“或本国法律”一词。

142. 本选择方案的好处也是它将为确立海运期间的统一性留有余地，同时如果缔约国愿意，将辅助运输方式留给本国法律处理。本选择方案的一个缺点是，由于这方面的声明无案可查，将更难以确定在特定缔约国适用何种法律。

143. 还有人提出，如采用选择方案 1 和 2，可能还需要就未确定地点的损坏的赔偿责任进一步拟订第 4.2.1 条。

(c) 选择方案 3

144. 本提案中第三项选择方案是修订现有文书草案，确定为不同的四章。第 1 章将处理定义和第 2、3 和 4 章通用的所有条文。第 2 章将载有关于港到港海上货物运输的条文。

145. 第 3 章将载有关于海上货物运输以及海运之前或之后其他方式货物运输即门到门运输的条文。确立门到门涵盖范围可以有两种基本模式。第一种可能的模式是采用一种统一制度，它将确立对门到门运输所涉所有运输方式统一适用的单一制度。第二种可能的模式是采用一种联网制度，它与统一制度相同，但载有特别规定，当一项国际公约适用于某一海上货物运输合同的内陆段而且灭失或毁损显然完全是在该内陆段运输过程中发生时，这些规定将取代统一制度。

146. 第 4 章将载有最后条款和保留条款，其中包括一项条文，规定可以对第 2 章或第 3 章提出**明确的保留**：第 2 章，就那些希望对门到门运输实施多式联运新文书的国家而言；第 3 章，就那些仅希望对港到港海上货物运输实施新文书的国家而言。

147. 第三种选择方案同时兼顾了第 2 章和第 3 章分别所含的港到港和门到门办法，所以也有统一国际货物运输法律的好处。本选择方案的另一个好处是，哪些缔约国加入第 2 章规定的海运制度，哪些缔约国加入第 3 章规定的多式联运制度，一目了然。

148. 本选择方案还有一个好处，从长远来看将可增进统一的可能性，因为只加入第 2 章的缔约国只要撤销对第 3 章的保留意见即可加入第 3 章。与选择方案 1 所提供的制度相比，这可能是一项重要改进：在缔约国撤销其保留意见的情况下将可又增加一层统一的可能性，因为第 3 章的条文将自动适用。而且，对于撤销保留意见的缔约国是否已通过有关货物运输的其他区域性公约，第 3 章的自动适用条款将避免产生混淆。

149. 第三种选择方案还有一个潜在的好处，就是如果决定采用第 3 章中的联网制度（而不是统一制度），该章的海运制度即可能与第 2 章相同，海运方式的法律因此可以尽可能实现最广泛的统一性。此外，采用第 3 章的联网制度还可

以使第三个选择方案简化如下：第 1 章可以载有定义和第 2、3 和 4 章通用的所有条文；第 2 章可以载有关于海上货物运输即港到港运输的条文；第 3 章可以载有关于海运之前或之后其他辅助方式货物运输即门到门运输的条文；第 4 章则可以载有最后条款和保留条款，其中包括一项条文，规定那些希望只对港到港海上货运实施新文书的缔约国可以对第 3 章明确提出保留。

3. 瑞典提案

150. 如果工作组决定文书草案应涵盖门到门运输，瑞典提案(A/CN.9/WG.III/WP.26)即旨在使文书草案案文更好地适合现行国际公约以及现行强制性国内赔偿制度，特别是公路和铁路运输的赔偿责任制度。瑞典政府认为，文书草案的现有案文如果得以通过，将与《公路货运公约》和《铁路运输公约》造成冲突。据指出，在许多欧洲国家，文书草案中的赔偿责任制度也将与国内强制性赔偿责任制度相冲突，这些国内制度已根据《公路货运公约》和《铁路运输公约》所规定的现有制度进行调整。

151. 为了解决这些问题，瑞典政府建议修改第 3.1 条草案的案文，澄清文书草案只适用于运输协议是真正海上运输合同的情形，而不是全程中包括卡车或铁路货车在海运段由渡船运载的公路或铁路合同情形。据指出，按目前案文的措词，文书草案和《公路货运公约》或《铁路运输公约》将分别适用于后一种情况。瑞典政府认为，这种情况将造成公约之间发生冲突。

152. 在第 4.2.1 条草案中，建议纳入对国内赔偿制度的例外条款。这样做的理由是避免文书草案与国内强制性赔偿责任制度发生冲突。在实行《公路货运公约》和《铁路运输公约》的许多国家，这些运输方式的国内赔偿责任制度已经过调整，以适应相应的国际公约。如果第 4.2.1 条草案中现有的规则得以通过，可能要求这些国家对于公路和铁路货物运输制定第三种赔偿责任制度。第三种赔偿责任制度将不同于现有的赔偿责任，现有的赔偿责任制度(与文书草案不同)建立在严格的赔偿责任基础上。

153. 瑞典政府还建议，必须修改文书草案的赔偿责任制度，使之适应现行的公路和铁路货物运输制度，以便制订一项真正的多式联运公约。因此，瑞典政府建议修改文书草案中关于赔偿额如何计算的条文，以及列入关于损害发生地不明确的条款。为了保护货物托运人，建议承运人仅有权使用关于运输的国内或国际强制性赔偿责任制度中的最高限额。确定非常低的海运赔偿限额的理由据说在这种情况下不适用，损害发生地不明确的情形通常涉及的货物量相当少，并且一般是在交货地才发现。

D. 意大利提案

154. 在 2002 年 9 月工作组第十届会议之后，意大利政府提交了一份提案(A/CN.9/WG.III/WP.25)。意大利提出理想的解决办法是制订一套适用于整个运输过程的统一制度而不是联网制度，即使其适用范围有限，因为据说联网制度造成不确定性。不过，文书草案应仅适用于托运人和承运人之间的合同，而承运

人对参与参与履约承运人的追索诉讼应继续服从特定运输方式所适用的具体规则，不管是海上运输，还是公路或铁路运输。文书草案不应适用于托运人对参与参与履约承运人的索赔，因为这样也会导致不确定性，只是情况有所不同：此种情况下的不确定性将影响参与参与履约承运人，参与参与履约承运人甚至可能不知道承运人和托运人之间的合同适用何种规则，因为参与参与履约承运人不是合同的当事方。

155. 而且，如果文书草案适用于托运人对参与参与履约承运人的索赔，还可能在该文书草案与参与参与履约承运人实施的运输所适用的运输公约之间引起冲突。

156. 根据这项提案，建议必须将“履约方”的定义限制为除参与参与履约承运人以外的人，并增添“参与参与履约承运人”的定义。为了作出这种修改，可以在“履约方系指承运人以外的人”中的“承运人”之后添加“和参与参与履约承运人”几个字，同时添加以下新的定义：

“参与参与履约承运人”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”。

157. 但是，为了避免托运人可能对参与参与履约承运人提起侵权诉讼，可以规定，托运人对参与参与履约承运人提起的诉讼须服从承运人对参与参与履约承运人提起诉讼时应适用的规则。如果接受这一原则，工作组不妨考虑可用什么法律手段来取得这一效果：例如，规定承运人用法定代位求偿法对参与参与履约承运人行使承运人的权利。

158. 按照上文第 62-71 段，意大利提案审查了其他运输公约(《公路货运公约》、《铁路运输公约》和《内河货运合同公约》)的规定，以便确定是否与文书草案发生冲突，得出的结论是否定的。

E. 以对待履约方的方式为基础的选择方案

159. 有人指出这套选择方案所依据的基本原则是，文书草案应是适用于运输合同当事方之间门到门运输的公约，即(文书草案第 1.1 条所界定的)“承运人”根据文书草案规定的统一条款(而不是在“联网制度”基础上)，在收货后(根据第 4.1.2 条草案所规定)到交货前(根据第 4.1.3 条草案所规定)期间(“门到门期间”)对运输合同的另一当事方负责。

160. 当前实现将门到门运输全面包括在内也许并不可行，这套选择方案建议，至少在运输合同直接当事方之间，文书草案应统一适用于门到门运输。如果新公约意在鼓励门到门运输尽可能适用一项统一制度，则尤其应当这样。使订约承运人从收货后到交货前这段期间按相同的条件承担责任，好处是为订约方提供了可预测性：至少货方知道，按照文书草案条件，其可以对承诺实施运输的当事方提起诉讼，而订约承运人也提前知道其将依据哪些条款对货方承担责任。

161. 据指出，联网赔偿责任制度的意图并非针对订约承运人实施该制度，而是提供了规则，以防新公约和现有单一方式公约之间发生冲突，如公路和铁路运输公约(《公路货运公约》、《铁路运输公约》)。就履约方的赔偿责任可能发生的冲突特别令人担心(例如，如果有关履约方可能是欧洲公路或铁路承运人的情形)。下文第 166-176 段和第 181-185 段对这个问题进行了讨论。另一个令人担心的潜在冲突是门到门运输订约承运人和单一方式运输承运人之间的安排。然而，这个问题似乎超出了本文书草案的范围，因为在缺少海运段的情况下，这种安排将不能称为“运输合同”。

162. 关于门到门运输订约承运人的赔偿责任，文书草案和《公路货运公约》或《铁路运输公约》之间不应产生冲突。尽管有人指出门到门运输各路段可能属于《公路货运公约》或《铁路运输公约》(或同属两项公约)的范畴，但是作为一个整体，门到门运输合同(按照第 1.5 条的定义，文书草案包括海运)一般不受《公路货运公约》或《铁路运输公约》管辖。

163. 而且，联网制度原则的适用也许不限于可能有冲突的单一方式运输公约。一些缔约国也许想继续对国内陆上运输采用国内法。在这种情况下，联网制度原则可能会使门到门运输各段适用何种法律的问题更加复杂。

164. 此外，虽然其他货物运输制度中以重量为基础的较高赔偿责任限额一般规定了比传统海运制度更高的补偿，但并不保证国内法也会这么做。事实上，一些本国法律也许允许陆运承运人通过合同回避所有赔偿责任。因此，如果并且只要第 4.2.1 条草案维持这样的本国法律，这种联网制度原则即可能允许订约承运人回避陆运段的所有责任，不给货主任何补偿。

165. 据指出下述选择方案也许提供了一种方式，以便(当灭失或毁损发生在适用规定较高限额的某种其他法律期间时)保留货物索赔人得到较高赔偿的可能性，但却不涉及在文书公约草案中纳入适用于运输合同当事方的强制性联网制度。

1. 选择方案 1—基本原则

166. 本选择方案 1 的基本原则如下：

(a) “履约方”(按照在文书草案第 1.17 条草案界定“履约方”之后，A/CN.9/WG.III/WP.21 号文件第 14 段所建议的广义定义)在下列时期内须承担文书草案对承运人所规定的职责和赔偿责任，并有权享有文书草案所规定的承运人权利和豁免：

- (一) 在其负责保管货物期间；以及
- (二) 在其参与实施运输合同所设想的任何活动的任何其他时间；

除非相关事件发生地所在的缔约国曾在批准文书草案时选择将相关履约方排除在外。

(b) 缔约国不得选择排除：

- (一) 海运承运人；

(二) 在海运的港到港期间负责保管货物的履约方；或

(三) 在海运的港到港期间参与实施运输合同所设想的任何活动的履约方。

(c) 对于：

(可能存在的)接货之后(根据第 4.1.2 条草案所规定)但货物到达装货港之前的期间(“门到港期间”)；以及

(可能存在的)货物离开卸货港之后但交货之前(根据第 4.1.3 条所规定)的期间(“港到门期间”)，

缔约国对于在其领土内履行运输合同，可以选择排除：

(一) 所有履约方；或

(二) 特定类别的履约方(例如，所有铁路承运人；所有汽运承运人；没有实际履行运输合同所规定的承运人对货物运输、装卸、保管或储藏等职责的所有履约方)；或

(三) 特定情况下特定类别的履约方(例如，受《公路货运公约》管辖的汽运承运人；或受适用于汽运承运人的特定国内法管辖的汽运承运人)。

(d) 文书草案预先制止对下列各方的所有其他诉讼理由(不管是依据合同、侵权行为还是其他)：(一)承运人，(二)受文书草案管辖的所有履约方(即有关缔约国没有选择排除的所有履约方)。如果一履约方不受文书草案管辖，其潜在赔偿责任受在文书草案不适用的情况下将适用的任何法律管辖。文书草案并不预先制止适用任何其他法律。

2. 选择方案 1—对基本原则的评述

167. 根据上文第 166 段中的原则 1(a)，推定所有履约方都受新公约管辖。这与一个基本观点相一致，即公约的适用范围应尽可能接近于“门到门”。然而，如果这个范围太大，原则 1(a)允许缔约国选择排除不希望受新公约管辖的内陆运输履约方。因此，除了政府非常想限制其适用的特殊情况，新公约将成为门到门运输公约。

168. 原则 1(b)和 1(c)澄清缔约国能够选择排除的各方。根据原则 1(b)，缔约国不得选择排除在港到港段营业的海运核心当事方。如果允许缩小涵盖范围，以至不包括港到港段的海运核心当事方，就标志着从目前的制度向后倒退。

169. 事实上，原则 1(b)确保至少海运承运人和在港口区营业者如装卸业者和运输港站经营人将完全受新公约管辖。

170. 根据原则 1(c)，缔约国可以选择排除其领土内的一些或所有履约方。选择出围的形式取决于缔约国决定选择出围的理由。例如，如果缔约国得出结论认为，根据现行法律，货物索赔人对履约方没有直接的诉讼理由，而过去不曾存在这样的诉讼理由，现在根据公约承认新的诉讼理由是不明智的，那么该国可以根据原则 1(c)(一)选择排除。这样，该国的履约方将不根据公约承担责任。

171. 或者，如果缔约国得出结论，不希望特定行业(例如铁路)受公约管辖，那么可以根据原则 1(c)(=)选择排除。该国的这个行业将继续像过去一样运营，公约对这个行业没有影响。

172. 如果一缔约国倾向使用目前文书草案第 1.17 条所载“履约方”的狭义定义，它也可以根据原则 1(c)(=)选择排除，使公约不适用于“没有实际履行运输合同所规定的承运人对货物运输、装卸、保管或储藏等职责的所有履约方”。

173. 最后，缔约国希望继续适用单一方式运输制度如《公路货运公约》或《铁路运输公约》的，还有希望继续适用其国内法的，可以根据原则 1(c)(=)择选入围。

174. 原则 1(d)澄清了选择入围的后果。根据原则 1(d)，某类履约方要么受公约管辖，要么不受公约管辖。受公约管辖的履约方将成为根据该制度必须作出的全面妥协的一部分。它们须承担公约所规定的赔偿责任，但受除外和限制条款的充分保护，包括自动的“喜马拉雅”²⁰保护条款。

175. 不受公约管辖的履约方将不参与这种妥协，公约对它们没有影响。它们不必承担公约规定的赔偿责任，也不受公约保护。它们的赔偿责任与当前法律下的赔偿责任相同。如果当前法律(或国内法，而不是公约)允许履约方要求得到喜马拉雅条款下的保护，公约不拒绝这种保护，但也不给予自动保护(如目前的公约草案第 6.3.3 条那样)。

176. 这种选择方案的缺点是不那么全面地包括门到门运输的制度所可能具有的：如果某些履约方不受公约的管辖，那么可以根据适用的任何其他法律对它们提起诉讼(除非公约禁止起诉所有履约方，如选择方案 2 所述)。其结果可能是各种不一致的赔偿责任制度相互重叠，令人困惑，诉讼多种多样。

3. 选择方案 2—基本原则

177. 选择方案 2 的基本原则是，货方就货物毁损提出的所有诉讼均须受文书草案条款管辖，并且只能对订约承运人提出。选择方案 2 没有选择入围条款。

4. 选择方案 2—对基本原则的评述

178. 这种选择方案使根据文书草案提起诉讼成为货方针对订约承运人的唯一补救手段。此外，它禁止货方对履约方提起诉讼(不管依据公约草案、合同、侵权行为还是其他行为)。然后由订约承运人向履约方提起可能属于也可能不属于文书范畴的诉讼。

²⁰ “自动‘喜马拉雅’保护”指文书草案第 6.3.3 条提供的那类保护，即履约方依惯例得到有效的喜马拉雅条款提供的保护而不必在提单中列入喜马拉雅条款。提单中的喜马拉雅条款将承运人在提单下享有的除外、限制、抗辩和豁免等好处扩展至指定的第三方。

179. 选择方案 2 所采用的方法有几个优点。首先，托运人是商业当事方，可以选择满足其货物毁损方面条件要求的订约承运人，而收货人也可以在买卖协议中规定同样的条件。其次，是由订约承运人提供服务，雇用分包商，因此订约承运人最适合处理索赔。其三，托运人一般不了解或不依赖具体的履约方。此外，这种方法使人们提前清楚将适用哪种赔偿责任制度以及谁将处理索赔和对解决诉讼负责，以便所有当事方可以据此制订计划。还有，选择方案 2 所采用的方法可以避免复杂的诉讼和多个被告。最后，这种选择方案提供了可预测性，当事方可以在了解解决纠纷将适用哪些规则的情况下谈判运输条款。

180. 选择方案 2 方法的缺点是，它将消除对实际造成毁损的履约方提出的诉讼(不管是依据文书草案、合同、侵权行为或其他行为)。如果订约承运人破产或仅有义务在对于货方不便的法域接受诉讼，那么货方就可能得不到真正的补救。此外，这将使货方收回的补偿限于文书草案所规定的赔偿责任限额，即使原可适用的另一种法律制度允许收回较高的补偿。

5. 选择方案 3—基本原则

181. 同选择方案 1 一样，选择方案 3 允许一国选择某些履约方排除在新公约范围之外。选择方案 3 的基本原则是，根据文书提案提起诉讼将是货方就门到门运输期间的货物毁损而可对承运人采用的唯一补救手段。此外，不得因这些毁损对履约方提出诉讼，除非一国在批准时表明它将保留适用的其他诉讼理由。(一国可以选择排除某些履约方，如选择方案 1 所述，见上文第 166-176 段)。

6. 选择方案 3—对基本原则的评述

182. 选择方案 3 综合了选择方案 1 和 2 的一些方面。它彻底改变选择方案 1 的缺省推定，将其扩展为包括下述推定(在选择方案 2 中是彻底禁止)：不允许货方对履约方提起诉讼。

183. 选择方案 3 的目的是使根据文书草案对订约承运人提出索赔成为一般规则。同样，其中的推定将成为禁止货方对履约方提出任何诉讼。一国可以选择不采用禁止条款，以允许根据国内法或多边协定对所有或某些履约方提起诉讼。

184. 选择方案 3 方法的优点是鼓励采用最大程度统一的制度，同时为陆运段适用其他法律的国家留有灵活性。

185. 然而，选择方案 3 的缺点是作为政策问题不赞成消除诉讼理由的国家可能也不希望公约含有赞成消除诉讼理由的推定。