联 合 国 A/CN.9/WG.III/WP.33

大 会

Distr.: Limited
28 July 2003

Chinese
Original: English

联合国国际贸易法委员会
第三工作组（运输法）
第十二届会议
2003 年 10 月 6 日至 17 日，维也纳

运输法：编写[海上]货物运输文书草案

荷兰关于该文书适用于门到门运输的提案

秘书处的说明

在第三工作组（运输法）第十二届会议筹备期间，荷兰政府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。该提案的案文按照秘书处收到时的形式在本说明附件中转载。

目 录

	段次	页次
1. 情况概述	(a)-(i)	2
2. 贸易法委员会草案的一般适用范围	1-3	3
3. 其他运输公约的适用范围	4-9	4
4. 合同方法可能产生解释问题	10-15	4
5. 这个多式联运的问题有解决办法吗？	16-29	6
- 联网制度	16-17	6
- 统一制度	18-19	6
- “单一方式加其他方式”制度	20-29	7
附件 1.其他公约的特点	30-38	10
附件 2.替代《公路货运公约》第 1.1 条和第 2 条的草案	39-41	14

附 件

1. 情况概述

(a) 贸易法委员会草案的适用范围扩大到海上运程之前和/或之后的运输符合当前的做法：如今大多数海运合同包括门到门运输。因此，拟订一项新的只包含港至港运输的海运公约意义不大，只不过在现有公约中又增加一项海运公约而已。

(b) 在其他运输方式中也可以看到门到门运输的做法。有关这些其他方式的公约，特别是最新公约也反映了某种“单一方式加其他方式”法。

(c) 目前草案所拟订的“海上运输加其他方式”法，会产生公约冲突的问题，因为现有非海运公约的适用范围的规定普遍不够明晰：它们是涉及某种类型合同还是某种方式？

如果它们涉及某种类型合同，例如公路运输合同，那么可以认为它们不适用于海上门到门运输的非海运部分。如果它们涉及某种方式，那么可以认为它们的确适用于海上门到门运输的非海运部分。

特别是，该问题存在于《公路货运公约》方面。

(d) 贸易法委员会的草案为避免公约冲突而选择的解决办法，即加入第 4.2.1 和 4.2.2 条，在荷兰看来是可以接受的。这样的有限联网解决办法尽可能避免了与其他公约的冲突。然而，在免责问题上还有可能存在冲突。

(e) 多式联运的其他解决办法是（i）一个统一的多式联运公约，或（ii）一个全面联网（即包括免责问题）的多式联运公约。在荷兰看来，这些解决办法中的每一种都有很大的弊端。此外，只要现有单一方式公约的适用范围不明确，公约间的冲突问题不论在哪种解决办法下都得不到解决。

(f) 如果意识到使现有单一方式公约所规定的适用范围相一致对于上述针对多式联运的每一种长期解决办法都是必要的，那么另一个长期解决办法就显现出来：修改现有的单一方式公约，把运输范围扩大到自己的方式之前或之后的其他方式，并且在经过修改的各单一方式公约中加入一个相同的公约冲突规定。见 WP.29 第 133-137 段。

(g) 这种普遍的“单一方式加其他方式”法值得进一步关注和研究，因为它有可能打破目前在寻找多式联运问题解决办法上的僵局。这样的研究也许会得出“单一方式加其他方式”法完全符合托运人和承运人目前做法的结论。另外，它可以解决欧洲的“海上短程运输问题”。

(h) 假使这种普遍的“单一方式加其他方式”制度得到足够的支持，那么各公约所需的公约冲突条款可以包括商业当事方的选择，以便在不只一个公约适用于多式门到门联运的情况下对公约进行选择。

(i) 由于“单一方式加其他方式”制度的想法作为多式联运的一个普遍解决办法需要进一步研究，因此，在目前阶段，没有对第 4.2.1 和第 4.2.2 条的替代条款。荷兰认为，一个普遍的“单一方式加其他方式”制度不排除 WP.29 第 138-185 段提到的任何建议。因此，如果这些建议中的一个被采纳，在最终认为一个普遍的“单一方式加其他方式”制度比较可取的情况下，可在以后阶段对贸易法委员会的草案进行调整（例如通过附加议定书）而不影响该采纳的建议。

2. 贸易法委员会草案的一般适用范围

1. 贸易法委员会的草案适用于（收货地点和交货地点在不同国家的）运输合同，参见第 3.1 条。这样的“运输合同”被定义为“承运人……负责将货物全部或部分通过海路从一地运到另一地的合同”（第 1.5 条）。“承运人”被定义为订立运输合同的人，参见第 1.1 条。

2. 由此看来，可以断定贸易法委员会的草案采用的是合同方法。它适用于某种有特定经济和业务特点的合同。这类合同是海运合同，如今海运合同即使不是在大多数情况下也是在许多情况下与门到门运输有关。这意味着货物不仅用海运船只运输，而且还使用其他运输方式，这些其他运输方式在海运船只运输之前或之后的运输中使用。这样的适用范围可以被称作是“海运方式加其他方式”。

3. 另外，必须意识到贸易法委员会的草案不仅涉及责任问题。它还涉及上述“运输合同”中各当事方的权利和义务，这大大拓宽了它的范围，而不仅仅局限于对货物的损失、损坏和延误的责任。

3. 其他运输公约[1]的适用范围

4. 在附件 1 中与其他公约作了简短的对比。下面第 5-9 段概括介绍了这些公约。

5. 附件 1 中提到的所有运输公约适用于某一种类型的运输合同。就像贸易法委员会的草案一样，它们遵循合同方法的原则。不过，其适用范围的规定可能会在实施中引起解释问题。参见第 10 段。

6. 在各单一方式公约中，通过提及一种运输方式来界定运输合同，但除了海上运输和公路运输公约外，它们可以在有限的范围内包括另一种运输方式。最明显的例子是：

- 《蒙特利尔公约》包含接送货物服务（没有明确的地域限制）以及某种有条件的公路运输，不管这样的公路运输是国内的还是国际的。

- 1999 年《铁路货运公约——统一规则》包含“列出的”海上和内陆航运服务，不管这些服务是国内的还是国际的，以及没有列出的国内公路运输和内陆航运。

7. 《汉堡规则》允许其他公约适用于海上运输，条件是这样的海上运输不是主要的运输方式。值得注意的是，这样的公约冲突规定没有在随后的其他公约中采用。

8. 公路、铁路和航空运输公约还涉及承运人对货物损失、损坏或延误所负责任以外的其他合同问题。

9. 从附件 1 中所作的比较可以得出结论说，贸易法委员会草案适用范围的主要特点在某种程度上已经包含在非海上运输公约中，这些特点即“合同方法”、“单一方式加其他方式”制度和包括承运人责任问题以外的其他合同问题。

与贸易法委员会草案的主要区别在于，非海上运输公约进一步阐述了这些特点。

4. 合同方法可能产生解释问题

10. 必须认识到单一方式运输公约的适用范围规定可能被解释为该范围还包括

[1] 本文件中提及的国际文书与 WP.29 第 5 段列出的文书相同。

根据多式联运合同通过“常规方式”进行的国际运输。显著的例子是在航空或海上运输之前或之后进行的国际公路运输。《公路货运公约》第 1.1 条可能被解释为《公路货运公约》适用于这样的之前或之后运输。在 WP.29 的第 62 和第 63 段末尾提到了赞同这种解释的“有力”论据，WP.29 的第 115 段和第 116 段进一步阐述了这样的论据。这一解释的结果是不只一个运输公约可以适用于某个多式联运合同。

11．这种解释对不对是毫无疑问的。它的存在和结果导致贸易法委员会的草案和其他单一方式公约的适用范围会发生重叠。因此，可能产生公约冲突问题。为了避免这样的冲突（冲突由其他运输公约的适用范围规定不明确引起），贸易法委员会的草案引入了第 4.2 条。该条规定其他运输公约有关承运人责任的规定优先。

12．然而，该第 4.2 条，特意只局限于与承运人的责任有关的事项。它不涉及各项公约与责任之外的其他事项有关的规定之间可能产生的冲突。关于这些“非责任”事项，一次运输的不同部分受相互冲突的条款约束是不可思议的。例如，如果为门对门运输签发了一份流通单据，那么一旦公路运输部分开始，是否该单据就变成了不可流通的呢？如果情况就是这样，那么国际销售合同的买方和卖方都会感到不安。另一个例子是：根据《公路货运公约》，发货人和收货人的指示权与签发的单据（的某个副本）相联系，在这一点上《公路货运公约》制度与贸易法委员会草案中的有关提议大相径庭。

在这些其他的合同事项方面，贸易法委员会的草案反映了海上运输合同的法律、习惯和惯例。这些法律、习惯和惯例可能与其他单一方式公约中的不同，在许多情况下的确如此。事实上，所有单一方式运输公约都反映出其方式固有的特定习惯和惯例。

13．因此，如果第 4.2 条被扩大并且规定对于海上运输的内陆部分，内陆运输公约的所有规定绝对优先，那么在承运人对货物的损失、损坏或延误所负责任之外各当事方权利和义务方面会产生许多混乱。仅就有关承运人责任的规定而言，联网制度是可行的。但在涉及承运人的责任之外的其他合同事项的规定方面，必须作出选择：对于整个多式联运合同，要么应该适用一个公约的这类规定，要么应该适用另一个公约的这类规定。

14．由于贸易法委员会草案涉及海上运输合同并且其“承运人不承担责任”条

款反映了海外贸易的法律、习惯和惯例，它没有其他选择，只能规定其“承运人不承担责任”条款优先于根据其条款可能适用于海上承运人在陆上的活动的任何其他运输公约的相应条款。

15．因此，尽管意识到根据 WP.29 第 115 段和第 116 段提到的解释，无法完全排除公约冲突的可能性，但鉴于任何运输公约必须反映具体运输方式的习惯和惯例以获得商界的足够认可，荷兰认为这类可能无法避免的冲突也是可以容忍的。然而，最终的政策目标应是为多式联运合同不可能发生公约冲突的情形拿出一个持久的解决办法。

5． 这个多式联运的问题有解决办法吗？

16．到目前为止，对多式联运问题的解决办法重点始终放在联网制度和/或统一制度上。

联网制度的主要优点是，据说通过自动适应相关运输方式的特性，它不会与任何现有的单一方式制度发生抵触。不过，缺点是（一）它提供的是拼凑的东西，因此对托运人来说有不可预见性，（二）并非总是可以把责任归于某种运输方式，结果是还需要一种剩余责任制度，以及（三）不同运输方式之间有可能存在缺漏。

17．必须提出的是，在联网制度范围内，没有十分注意上面提到的“其他合同事项”问题。其重点始终放在承运人对货物损害的责任上。荷兰认为，在一个完整的联网制度可以适当地适用于多式联运合同之前，最重要的是必须（至少满足）两个法律条件：

(a) 调整各单一方式公约的适用范围规定以明确该公约适用于某种运输方式而不是某类合同；以及

(b) 在各单一方式公约中加入适当的公约冲突规定（规定可能很复杂）以避免有关单一方式公约的各种“承运人不承担责任”规定之间的冲突。

18．目前联网制度的替代办法是统一制度。1980 年《多式联运公约》规定了这样的统一制度。其主要优点是易于执行并且结果有可预见性。然而，1980 年的《多式联运公约》没有生效，大概是因为其规定严重偏离了有关商业当事方的惯例。

19．公约冲突的问题也关系到 1980 年的《多式联运公约》。WP.29 第 115 段和第 116 段提到的对单一方式运输公约适用范围的解释，也与 1980 年《多式联运公约》中规定的合同方法产生了冲突。如果 1980 年《多式联运公约》与单一方式运输公约适当共存，那么也需要对单一方式公约的适用范围规定进行调整。必须明确指出这些公约的范围局限于某种单一方式运输的合同，当“它们自己的”方式是多式联运合同所涉及的运输的一部分时，这些公约不适用于这种方式。

20．根据第 17 和第 19 段，可以得出结论说，如果不对所有单一方式运输公约的适用范围规定进行全面的、协调一致的调整，那么多式联运的问题就无法解决。

21．一旦意识到多式联运问题的解决需要（协调地）修订单一方式运输公约，那么就可以考虑除联网制度或统一责任制度以外的其他选择作为多式联运问题的一种解决办法。

22．这类其他选择办法中的一个是 WP.29 的第 133-137 段中提到的普遍的“单一方式加其他方式”法。这种方法阐述了最新的运输公约的趋势，把它的范围扩大到补充以其他方式的运输。参见上文第 6 段。这样的扩大不应局限于用其他方式进行国内运输，或只用一种方式进行有条件的运输，而是应扩大在有关的运输公约“自己”的方式之前或之后的任何其他运输类型。例如，应使《公路货运公约》不仅可能适用于通过公路进行的国际货运、而且还可适用于这些货物随后通过铁路运输并且铁路运输跨越国界的情况。对于 1999 年《铁路货运公约——统一规则》也应该提供这样的可能性：该公约也应把范围扩大，补充以国际公路运输。如果采用这种方式，那么两项公约同样可以适用于同一宗货物运输。事实上哪一项公约应适用于这类情况，这要看两项公约中将包含的公约冲突规定。原则上这样的冲突规定在两项公约中是相同的。

23．对多式联运问题的这一替代解决办法也符合目前的趋势，即几乎任何一个单一方式承运人都会提供以其自己的运输方式以外的方式到目的地的运输。他提供这样的运输仅仅是因为他的客户要求这样做。这些承运人中的大多数都更愿意在他们习惯采用的并且他们和他们的保险人了如指掌的条件下这样做。因此，公约冲突条款最好是规定在不只一项公约可能适用的情况下，运输合同当事方要作出选择。如果允许商业当事方作出选择，那么可以预计在实践中，很难明确地在可能适用的公约间作出选择。例如，如果发货人向欧洲铁路承运人

询价，他将得到一个在该铁路承运人（及其保险人）所熟悉的条件，即《铁路货运公约——统一规则》条件下报出的价格。如果他向欧洲公路承运人询价，他将得到一个在该公路承运人缔约时通常采用的条件，即根据《公路货运公约》条件报出的价格。在这两种情况下都涉及一个合同和一套条件，这是任何多式联运制度的最终目标。转运商也许能提供两套规则，理论上讲甚至可以报出不同的价格。

24．这样的“单一方式加其他方式”制度把联网制度和统一制度的优点结合了起来，因为它的长处是适用已被广泛接受的几套规则。并且它避免了联网制度的缺点：复杂的拼凑、剩余责任，不同方式之间可能的缺漏。它的一个不利之处是：必须修订现有的单一方式公约，最好是统一修订。但这个不利之处也是统一制度和联网制度所共有的。

25．显然，如果根据第 22 和第 23 段的建议扩大各单一方式公约的适用范围，那么经过这样修订的各项公约必须包含一个公约冲突条款，以便当事方的选择得到尊重。换言之，各单一方式公约应允许这样的情况，即如果当事方选择根据其条款适用的另一项公约的话，那么该单一方式公约不适用于运输合同。

26．作为一个例子，在附件 2 的第 40 段提供了这样的公约冲突条款草案。（关于这点，值得注意的是《汉堡规则》第 25.4 条已经考虑到了另一项公约可以适用于多式联运的海上部分的情况）。

27．如果允许市场在某种限制下决定哪个公约制度应适用于某种多式联运，那么可以预计，最终，

- 对于国际航空运输（包括内陆运输之前和/或之后），选择将是《蒙特利尔公约》；

- 对于国际海上运输（包括内陆运输之前和/或之后），选择将是贸易法委员会的草案（一旦该公约生效）；

- 对于欧洲境内的运输（包括海上短程运输，例如跨北海或波罗的海的轮渡运输，到岛屿的国际运输等），选择将是《公路货运公约》或 1999 年《铁路货运公约——统一规则》；

- 对于其他区域运输，选择将是适合有关地区具体特殊情况的可能的区

域公约。

28．荷兰认为，普遍的“单一方式加其他方式”法，正如上文所指出的，作为多式联运问题的替代解决办法，值得进一步关注和研究。

如果研究的结果是“单一方式加其他方式”制度需要足够的支持，那么贸易法委员会草案的第 4.2 条应在以后的程序中被一个公约冲突条款所取代，该条款将考虑当事方选择的其他公约可适用于国际运输的海上部分。

29．采取可能的程序以实现一种“单一方式加其他方式”制度必然需要时间。这可能与贸易法委员会草案的紧迫性不符。因此，目前，一种普遍的“单一方式加其他方式”法似乎不能替代第 4.2.1 条和第 4.2.2 条。不过，荷兰认为，一种普遍的“单一方式加其他方式”法与 WP.29 的第 138-185 段提到的任何建议都不冲突。因此，采纳针对贸易法委员会草案的任何这类建议都不排除“单一方式加其他方式”制度，一旦它作为多式联运的普遍解决办法获得足够的支持，那么可以在以后阶段将其纳入贸易法委员会的草案。例如，以附加议定书的方式将其纳入。荷兰认为，该附加议定书的内容未必影响上述任何建议（如被采纳）。

附件 1

其他公约的特点

30. 《华沙公约》

根据其第 1.1 条，该公约不适用于合同，而是适用于一种运输方式："所有以航空器运送……货物……的国际运输……"。

但在接下来的第 2.1 条中"国际运输"被定义为"根据当事人的约定，……其出发地点和目的地点是在两个缔约国的领土内……的任何运输……"在第 5.2 条中说"缺少……航空货运单不影响运输合同的存在和有效性，运输合同同样受本公约规则的约束"。

因此《华沙公约》也适用于航空运输合同。

关于多式联运，根据第 31 条，《华沙公约》的规定只适用于航空运输部分，但明确允许在航空运输单据上列入有关其他运输方式的条件。

承运人的责任期是由他负责货物的期间。在一定限度内，这一期间被明确延伸到陆上运输：第 18.3 条包括一个假定，即如果发生以装货、交货或转运为目的的机场范围外的运输，那么任何损害都是航空运输期间发生的事故的结果。公约没有列出这样的"接送货物服务"的地域限制。

至于责任问题外的其他事项，《华沙公约》在第 12-14 条涉及到了发货人和收货人在运输期间处理货物的权利，包括提货的权利。

31. 《蒙特利尔公约》

该公约基本上没有改变《华沙公约》的制度。不过，新颖之处是关于必须认可现行做法的法律推定，即至少在欧洲，许多"航空货物运输"（当事方之间的协议打算采用航空运输）事实上是通过公路进行。第 18.4 条规定未经发货人同意的这样的运输被视为在航空运输期间。

此外，《蒙特利尔公约》比《华沙公约》更广泛地涉及到了除责任问题以外的其他合同事项。

32. 《海牙-维斯比规则》

该公约的范围局限于海上运输合同。甚至它只适用于签发的文件构成这类合同凭证的情况。

该公约对责任问题以外的其他事项只做了有限程度的处理。

33. 《汉堡规则》

该公约适用于海上运输合同。如果合同涉及海上运输和用其他运输工具进行的运输，那么公约只适用于海上运输部分。

责任问题以外的其他事项多少得到了比在《海牙-维斯比规则》中更多的关注。

值得注意的是《汉堡规则》包括一个公约冲突条款，第 25.4 条写道：

“本公约各项规定不妨碍缔约国应用在本公约缔结之日已经生效的任何其他国际公约，而该公约是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。本规定也适用于此种国际公约以后的任何修订或修改。”

这一条款意味着假使适用另一项运输公约的合同包含一个海上运输部分，而这一海上运输部分不是该公约的主要运输方式，那么允许这另一个运输公约而不是《汉堡规则》适用于该海上部分。

34. 《公路货运公约》

该公约明确适用于“以营运车辆进行公路货物运输的每一合同……，凡合同中规定的接管和交付货物的地点位于两个不同国家……”

如果陆路运输工具不使用它的正常设施，即公路，而是为车辆上所装载的货物的运输使用另一种设施，例如船，从海上运送货物，或者火车，通过隧道运送货物，《公路货运公约》仍然适用，尽管使用了此种其他类型设施。不过，第 2 条为车辆使用此种其他设施从事的运输部分规定了一种特殊的规则。

像《海牙-维斯比规则》一样，《公路货运公约》没有提及陆路运输工具从事的运输部分之前或之后的任何运输。关于第 1.4 条（包含被排除在外的公路运输类型），《签署公路货运公约议定书》指出“以下署名人承诺谈判管辖合同……

和联合运输的公约。”

此外，它包含一些有关货物损失、损害或延误的责任以外的其他合同事项的条款。

35．1980 年《铁路货运公约——统一规则》

根据该公约第 1.1 条，“统一规则”（即 CIM 条款）适用于为途经至少两个国家领土且只利用 CIM 清单中列出的路线或服务的运程而签发的所有直达运单的货物运输，清单由国际铁路运输政府间组织(铁路运输组织)保存。包含各种合同细节的运单的存在是执行 CIM 条款的一个条件。

根据基本的 1980 年《铁路货运公约》第 2.2 条，CIM 条款“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”。这意味着 1980 年《铁路货运公约》的缔约国可以决定 CIM 条款是否应适用于货物的铁路运输部分之前或之后的其他运输方式。

另外，从 CIM 条款的第 1.2 条和第 48.1 条的规定来看，似乎它们国家政府也可以把航运公司列入上述 CIM 清单。因此，它们受该公约管辖，但对这样的航运公司可以要求一种特别制度，该制度包括《海牙-维斯比规则》的主要免责规定。一些航运公司利用了被列入 CIM 清单的潜在价值。

可以得出结论说，1980 年《铁路货运公约——统一规则》遵循的是严格的合同方法并且考虑了铁路加执行 CIM 条款的可能性。

此外，1980 年《铁路货运公约——统一规则》包含除承运人对货物损失、损坏或延误的责任以外的许多其他规定。

36．1999 年《铁路货运公约——统一规则》

该公约与它的前身有一些显著的区别。

首先，它也专门适用于国际铁路运输合同，但运单的存在不再是适用公约的条件。清单制度得以保留，但不再是为铁路公司，而只是为铁路运输之前或之后的海上和国际内陆水道服务，这些服务受公约条款管辖。对于此种海上服务，同样可适用一种特殊的制度，但海上承运人的免责数量大大减少了。

不过，该公约可以直接适用于多式联运。第 1.2 条写道：“单式合同所涉国际运输作为跨境铁路运输的补充而包括一缔约国国内运输的公路运输或内河运输的，本统一规则适用。”

这意味着 1990 年《铁路货运公约——统一规则》遵循的是“铁路加其他方式”原则，甚至更具强制性，但只针对国内公路或内河运输。

1990 年《铁路货运公约——统一规则》还包含与承运人责任有关的条款以外的许多其他条款。

37. 《布达佩斯公约》

该公约适用于通过内河进行货物的国际运输的合同，它不包含有关以其他方式运输的规定。

根据其性质，运输必须在船上进行，但不管是海运船只还是内陆航船，该公约同样适用。这种缺乏对船只类型的区分使得某种公约冲突条款成为必要。在第 2.2 条中规定如果国际货物运输，在不从内陆航船转入海运船只（反之亦然）的情况下，既在内陆水道上也在“海运条例适用的水域”进行，那么《布达佩斯公约》适用，除非（a）“根据适用的海洋法签发了一张海运提单，或者（b）在海运条例适用的水域航行的距离更远”。

公约还包含有关承运人对货物的损失、损坏或延误责任以外的其他合同方面的规定。

38. 1980 年《多式联运公约》

该公约明确适用于某些合同：必须是国际运输并且至少用两种不同的运输方式根据一个多式合同进行。在第 1.1 条中明确从多式联运的定义中排除了根据单一方式运输合同而进行的接送货物服务。

此外，第 30.4 条规定，适用《公路货运公约》第 2 条（使用船舶或火车的陆路运输工具）或 1970 年 2 月 17 日关于铁路货物运输的《波恩公约》第 2 条（补充铁路服务的“列入清单的”公路或航运服务）的运输将不被视为《多式联运公约》项下的多式联运。

《多式联运公约》对承运人责任以外的其他规定只做了有限程度的论述。

附件 2

对《公路货运公约》第 1.1 条和第 2 条的可能的替换，只是作为一个例子来说明单一方式加其他方式制度如何发挥作用。任何其他单一方式公约应做类似的修改，以使适用范围规定相一致并纳入一个相同的公约冲突条款。

定义条款

39. “运输合同系指承运人收取运费，负责通过[公路][陆路运输工具]将货物从一国某地运送到另一国某地的合同，并且可以包括在公路运输部分之前或之后通过其他 [方式][工具]进行的运输。如果装载货物的车辆通过海上、铁路、内陆水道或空中完成部分旅程并且货物没有从车上卸下，那么就本公约而言，这部分旅程被视为通过[公路][陆路运输工具]进行的运输。”

这一条款的要旨是运输（可以包括用另一种运输方式运载陆路运输工具的部分）的公路运输部分是国际的。使用其他运输方式的之前和/或之后运输部分可以是国内的或国际的。

适用范围条款

40. “本公约适用于各种运输合同，条件是

(a) 运输合同中指明的货物接收地位于一个缔约国，或者

(b) [运程的公路运输部分开始或结束的地点位于一个缔约国，或者]

(c) 运输合同中指明的货物交付地点位于一个缔约国，

[无须考虑运输合同当事方的居住地和国籍。]”

本条款接运输公约通常的适用范围条款之后。

公约冲突条款

41. “如果根据前述条款和制约运输合同当事方之间关系的另一个公约的相应条款，不只一个公约适用于运输合同，那么当事方必须在运输合同中指明哪个公约适用于他们的合同。当事方不得指明一个以上的公约全部或部分适用。

如果当事方在运输合同中已指明哪个公约适用于该合同，则根据其条款可以适用的任何其他公约不得适用于该运输合同。

如果当事方未在他们的运输合同中指明哪个公约适用于他们的合同，那么根据其条款适用于合同并且涉及货物最长运程部分的公约应适用于运输合同。不过，在这种情况下，该公约把承运人的责任限制在每千克或每件多少货币金额的任何条款不适用并且规定这类限额的任何合同条款无效。”

如果之前或之后的运输是国际运输，有可能不只一项公约声明其自身适用。那么由当事方来作出选择。认为承运人认可在其确定赔偿责任限额权利上的松动足以刺激作出此种选择。

显然，只有在所有可能适用的单一方式公约都包含这一条款的情况，下这样的选择制度才是可行的。