



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]货物运输文书草案

适用范围与合同自由：芬兰代表团在第十五届会议上提交的资料

秘书处的说明

在2005年4月18日至28日于纽约举行的第三工作组（运输法）第十五届会议期间，芬兰代表团在[全程或部分途程][海上]货物运输文书草案适用范围与合同自由的讨论过程中非正式散发了本文附件一所载文件。芬兰代表团告知工作组，该案文将各国代表团的意见和看法汇集成一份文件，供工作组讨论，目的是为工作组审议适用范围和合同自由专题提供方便。除芬兰代表团收到的一些个别评论意见外，以下代表团发表了附件中所反映的评论意见：澳大利亚、中国、丹麦、希腊、意大利、日本、荷兰、新西兰、挪威、大韩民国、国际海运局（海运局）、波罗的海和国际海事理事会（海事理事会）及保赔协会国际集团（保赔协会）。

附件一中的文件按秘书处收到时的原样转载。



附件一

2005年4月12日. 《2005年4月报告》
Hannu Honka 教授

贸易法委员会文书草案. 适用范围和合同自由

根据讨论情况以及对2005年1月24日非正式调查表的答复编写的报告

1. 在第三工作组第十四届会议(2004年, 维也纳)上, 一个非正式起草小组讨论了有关哪些类别的交易应当归入[全程或部分途程]海上]货物运输文书草案的强制性范围的某些起草建议。非正式起草小组向工作组第十四届会议提出了关于文书草案适用范围的一系列新条文。该建议被称为《起草小组关于适用范围的报告》。贸易法委员会随后将这些新的条文转载于 A/CN.9/WG.III/WP.44, 作为“适用范围各条草案”。
2. 这几条草案不涉及《远洋班轮运输业务协定》问题, 按照 A/CN.9/WG.III/WP.44 所述将根据工作组在这方面的决定进行重新审议。此外, 有必要进一步审查第 88 和 89 条草案 (A/CN.9/WG.III/WP.32)。
3. 在第十四届会议之后, 芬兰代表团向其他代表团发送了日期为 2005 年 1 月 24 日的一份非正式调查表, 以便收集有关第十四届会议期间提出的新的条文的进一步意见, 并收集关于《远洋班轮运输业务协定》问题以及第 88 和 89 条草案的进一步评论意见。已经收到了澳大利亚、丹麦、希腊、意大利、荷兰、新西兰、挪威和大韩民国等国对该调查表的答复。海运局、海事理事会和保赔协会国际集团提供了答复。贸发会议提供了评论意见。还收到了 Stuart Beare 在 Anthony Diamond QC 阁下、Tomotaka Fujita 教授(日本) 和 Si Yuzhuo (中华人民共和国)协助下提供的答复。我非常感谢这些答复中所包含的所有建设性意见。
4. 以下**第一部分**重复了 A/CN.9/WG.III/WP.44 中的条文。在各条文下列入了对 2005 年 1 月 24 日调查表的答复摘要。**第二部分**报告了《远洋班轮运输业务协定》问题, 但是有一些新的进展以及关于如何在更大范围内处理这一问题的其他建议。**第三部分**涉及第 88 和 89 条。
5. 考虑到这些答复以及非正式接触和讨论, 据认为有必要提供一个还包含将《远洋班轮运输业务协定》作为总量合同处理的新办法的建议。该建议意在作为工作组在纽约的第十五届会议上的讨论基础。该建议被列入**第四部分**。
6. 下文略去了 A/CN.9/WG.III/WP.44 中对适用范围各条草案的评述。

第一部分. 适用范围- A/CN.9/WG.III/WP.44 中各条草案

7. **第 1 条**

- (a) “运输合同”系指承运人收取运费承诺将货物由一地运往另一地的合同。这一承诺必须规定经由海上运输, 并可以规定在海上运输之前或之后以其

他运输方式运输。[合同载有经由海上运输货物的选择办法的，只要货物实际经由海上运输，即应视为运输合同。]

“[(--)] “班轮运输业务”系指以下海上运输业务

- (一) 可以通过公布方式或其他方式向一般公众提供；和
- (二) 按已公布的时间表或航期在指定港口之间定期进行。]

“[(--)] “非班轮运输业务”系指不是班轮运输业务的任何海上运输业务。]

8. 所收到的大多数答复支持第 1(a) 条款案文。另一方面，在一个答复中认为“运输合同”的定义由于涵盖航次租船合同，因而过于宽泛，建议比照提及第 3(1) 条中列出的除外情形。而且据建议，具体措词应当更为准确，特别是应当强调托运人和承运人的义务的相互性，并在第二句中使用“合同”一词，而不是“承诺”一词，见第四部分第 1 条。将海运段条款分为两个单独条款（第 1 和第 2 条），据认为失去了国际性要求。据建议应在“海上运输”一语前面添加“国际”一词，见第四部分第 1 条。还提出了一些其他起草建议。

9. 不过，1(a) 中方括号中的句子有争议。例如有与会者认为，这一措词将明确前一句中的“必须规定经由海上运输”一语，因而建议保留该案文并去除方括号。而且据指出，如不列入方括号中的案文，则将在两种情况下适用国内法：一是合同载有对运输方式的选择，一是合同中完全没有提及运输方式。所收到的大多数意见支持在文书中保留方括号中的案文。

10. 有与会者提及赞成删去方括号中的全部案文的理由，即仅仅作为对该条文前一部分的解释，该案文显得多余。其措辞还可能产生混淆，因为不是任何实际海上运输都可以被允许作为适用文书的基础。相反，每项公约都应当有其所管辖的合同，以避免与其他公约产生重叠。

11. 据认为，拟议的“班轮运输业务”和“非班轮运输业务”的定义在原则上基本是妥当的，但是有与会者认为有必要进一步明确和详细规定这些定义。例如据认为，该定义应当比 A/CN.9/WG.III/WP.44 中的定义更为宽泛。还建议使用“班轮运输”一词以及“班轮运输业”一词。而且有与会者提出了对整个定义更为细致的措词，见第四部分第 1 条备选案文 2 和 3。有一种关切是，考虑到文书的适用范围，该定义可能不够精确。有一种意见认为，这些定义和第 3(2) 条之间有可能产生混淆。

12. 有一种意见明确反对列入“班轮运输业务”和“非班轮运输业务”的定义。该意见与第 3 条中所采取的办法有关。

13. 第 2 条

1. 在服从于第 3 至第 5 条的前提下，本文书适用于[合同规定的]收货地和[合同规定的]交货地不同国家以及[合同规定的]装货港和[合同规定的]卸货港在不同国家的运输合同，但需符合以下条件

- (a) [合同规定的]收货地[或[合同规定的]装货港]位于缔约国，或
- (b) [合同规定的]交货地[或[合同规定的]卸货港]位于缔约国，或

- (c) [实际交货地是[合同中规定的]可选择的交货地之一并位于缔约国，或]
- (d) 运输合同规定本文书或赋予本文书效力的任何国家的法律应管辖该合同。[提及[合同规定的]地方和港口系指运输合同中或合同细节中指明的地方和港口。]

[2. 本文书的适用不考虑船舶、承运人、各履约方、托运人、收货人或任何其他利害关系方的国籍。]

14. 所收到的大多数意见都支持关于海运段和整个运输都必须是国际性的要求，但是有一种意见指出，A/CN.9/WG.III/WP.44 中目前的措词并没有达成这一效果。另据建议，对于当事各方非正式改变合同安排中的收货地或交货地，文书应当在新的地点位于一缔约国的情况下适用。在这方面见第四部分第 2 条第 1 款的措词。不过也有意见认为，只要整个运输是国际性的，就应当足以适用文书。并且有一种意见认为，只需要海运段是国际性的，因为在大多数情况下整个运输也会是国际性的，而且文书就其性质来说主要是管海运的。

15. 在一个评论意见中，据认为应当在“运输合同”之前添加“所有”一词。

16. 在所收到的意见中总体都接受一种观点，即“合同规定的”一词是必要的，但是提出了一个问题，即除了起始部分或第 1 款的最后一句以外，其他地方是否也需要这样提及。另据认为，在提及收货地时“合同规定的”一词是不必要的，因为不可能在双方当事人之间没有约定的情况下预见这一地点。而且，“装货港”和“卸货港”也可能是不必要的，因为它们已包含在“收货地/交货地”中。另据指出，考虑到 2(1)(b)，2.1(c)可能是不必要的，因此应当删去 2(1)(c)。有一种意见认为，可以添加合同规定的转运地/港，以便扩大文书的适用范围。针对 2(1)(d)提出了一项保留，因为该条使得合同双方可以选择程序规则。

17. 在所收到的多项答复中，第 2 款被认为是不必要的，但是没有对这一意见作出进一步说明。支持保留第 2 款的意见提及《海牙-维斯比规则》X(c)条。该条意在确保任何缔约国都应适用这些规则，作为所有缔约国成文法的一部分，而不论准据法为何。而且保留第 2 款是必要的，以显示与《海牙-维斯比规则》相比，并未试图作出任何改变。这些意见认为，如果一项对应条文仍然是必要的，则这些意见意味着应当在文书中保留第 2 款。

18. 第 3 条

1. 本文书不适用于以下合同

- (a) 在服从于第 5 条的情况下，租船合同，而不论其是否在与班轮运输业务有关的情况下使用；和
- (b) 在服从于第 4 条的情况下，总量合同、包运合同以及规定今后分批运送货物而不论其是否在与班轮运输业务有关的情况下使用的类似合同；和
- (c) 在服从于第 2 款的情况下，非班轮运输业务中的其他合同。

2. 本文书适用于非班轮运输业务中承运人据以签发运输单证或电子记录的运输合同，该运输单证或电子记录可

(a) 证明承运人或履约方收到货物；和

(b) 证明或载有运输合同，但在租船合同或类似协定的各方当事人之间的关系中不适用。

19. 在所收到的意见中明确支持了第 1 款中的合同和运输业做法，而且事实上也明确支持单证做法（租船合同），但是提出了一些保留意见，并且关于细节上的意见各有不同。在两份答复中对第 3 条中的制度提出了异议，认为合同做法将足以解决这些问题。

20. 例如，关于对措词提出的保留意见，1(a)中的备选措词可以是“即使在与班轮运输业务有关的情况下使用的租船合同”，见**第四部分**第 3(1)(a)条。仅仅提及“租船合同”也被认为已经足够。没有提出有关界定租船合同的任何要求。不过在一份答复中，据指出运输合同包含了航次租船合同。因此应当明确说明并排除航次租船合同。

21. 在所收到的意见中有一些支持 1(b)中目前的措词。不过在一些答复中在“总量合同”的含义方面，该术语被认为有问题。其中一份答复认为“包运合同”一词与“总量合同”同义。“包运合同”也被理解为系指提单和(或)租船合同。据指出，如果按道理来说远洋班轮运输业务协定成为关于适用范围的总则的一部分，则需要对总量合同作出定义。有一份答复认为 1(b)中不必要提及“是否在与班轮运输业务有关的情况下”。

22. 在一份答复中，1(c)中对非班轮的否定式提及被认为是有问题的，应当参照第 1 条作出正面的界定。

23. 在一份答复中强调，在适用或不适用文书方面，一种特定运输形式可能产生问题，意指一次性运输，通常与诸如变压器、锅炉、游艇等大型或专用器材有关。不过据承认，这类运输形式可以归入第 89 条管辖。

24. **第四部分**中在措词方面与 3(1)(a)至(c)有关的关切，只要认为有一定可能性就已被考虑在内。

25. 在许多收到的答复中，第 3(2)条被认为是可以接受的，该条填补了由于第 3(1)条中的除外情形而有可能产生的“空档”。换句话说，接受第 3(2)条是为了处理需要纳入文书适用范围的情形。另一方面据指出，第 3、第 4 和第 5 条过于复杂，有些令人困惑。例如，第 3(1)(b)条和第 4 条中的提及放在一起读则不十分明确。据指出，第 3(2)条中试图涵盖的某种共同运输类别也不十分明确，特别是在美国以外的地区。为此有答复建议了一个替代解决办法，见**第四部分**第 3、第 4 和第 5 条（结尾）的备选案文 2。另一方面，一个非美国的来源指出，例如纯汽车运输将归入第 3(2)条。而且在一份答复中指出，第 3(2)条没有什么单独的含义。据指出，如果采用合同做法，而不是合同做法与运输业做法（以及单证做法）的混合，则第 3(2)条就是不必要的。

26. 第 4 条

合同规定今后分批运送货物的，根据第 2、第 3(1)(a)、第 3(1)(c)和第 3(2)条中载列的规则，本文书适用于每批货运。

27. 框架合同下的单个航次根据第 4 条中的规定属于亦可不属于本文书管辖。即使答复中建议在具体措词中应加以澄清，如“本文书对每批货运的适用受第 2、第 3(1)(a)条规范”等等，这在所收到的意见中也已经被普遍接受。

28. 不过应当补充一点，如果总量合同得到界定，并且远洋班轮运输业务协定成为总量合同的一部分，则第 4 条需要重新拟定。

29. 第 5 条

运输单证或电子记录系根据租船合同或第 3(1)(c)条规定的合同签发的，此种运输单证或电子记录应符合本文书的规定，而且本文书的规定适用于该运输单证或该电子记录所证明的合同，适用从该合同管辖承运人与有资格享有运输合同规定的权利的人之间的关系之时开始，条件是该人不是租船人或第 3(1)(c)条所规定的合同的当事人。

30. 在所收到的意见中一致认为应通过文书的强制性条款提供对第三方（不是承租人或第 3(1)(c)条所规定的合同的当事人）的保护，甚至在由于与原始合同和原始订约各方有关的除外情形条款导致文书不适用的情况下也应当如此。

31. 对于如何规范这种保护，意见仍然不一。大部分答复接受了 A/CN.9/WG.III/WP.44 中的措词，但是有些答复认为不能令人满意。例如对时间因素的提及（“……自……时起”等）被认为对于非转让单据是不可接受的。而且“享有……的权利的人”以及对“合同的当事人”的提及被认为过于模糊。另据建议，时间因素是不必要的，应予删去，这样一来措词就变得可以接受。一种意见认为，“此种运输单证或电子记录应符合本文书的规定”一语过于冗长。而且应当明确规定第三方为发货人、收货人、控制方、持单人和第 31 条中提及的人。

32. 在第四部分第 5 条非单证替代做法中进一步审查了上述意见。

33. 在 2004 年于维也纳举行的工作组第十四届会议上，讨论了为了强制性保护第三方而不要求运输单证或电子记录的备选做法，但是这一备选做法没有得到明确的大多数支持。因此第 5 条被列入提案，现载于 A/CN.9/WG.III/WP.44 中。在其中一份答复中还论及另一种备选做法，即对第三方的保护应当指明该第三方，而不是规定要求有运输单证或电子记录。这一无运输单证或电子记录的替代做法仍然得到坚持，见第四部分第 5 条非单证替代做法。

第二部分. 远洋班轮运输业务协定问题

34. A/CN.9/WG.III/WP.42 中的美国提案载有远洋班轮运输业务协定条文的措词。

35. 大多数收到的答复都谨慎地支持在文书中列入远洋班轮运输业务协定之类的条文。不过有答复中强调，文书中的条文应当防止订立远洋班轮运输业务协定类型的合同，导致文书在直接缔约方之间成为非强制性的，从而滥用这些条文。有一种意见指出，某一交易的相当一部分可能是建立在服务协议基础上的。非强制性做法在具有同等讨价还价能力的双方当事人之间可能没问题，但是对于较小的托运人来说就有问题。这种意见认为，如 A/CN.9/WG.III/WP.34 中的做法被接受，则较小的托运人将得不到妥当的保护。总之，适用范围条款与实质性条款密切相关。

36. 大多数所收到的答复都支持一项单独的远洋班轮运输业务协定条款，但是也有意见认为远洋班轮运输业务协定实际是总量合同，因此应当作为适用范围总则的一部分加以规范。后一种办法将导致在 A/CN.9/WG.III/WP.44 中的措词上作一些改动。下文**第四部分**中重新审查了 A/CN.9/WG.III/WP.44 中的措词。

37. A/CN.9/WG.III/WP.42 中的远洋班轮运输业务协定定义基本被接受，但是有一些意见认为，该定义的某些方面仍然不够明确(提及了“本文书所没有强制要求的”一语)。

38. 在所收到的意见中对第三方的同意提出了保留。另据指出，远洋班轮运输业务协定根本不可接受，这些问题应当在总量合同的基础上进行处理。而且一旦删去了一项独立的备选案文，并且远洋班轮运输业务协定成为修正后的总量合同条款的一部分，则精确定义的问题将可能失去其意义。

39. 所收到的意见认为，一项独立的远洋班轮运输业务协定条文对于涉及总量合同的更为一般的条文具有优先效力。但是意见中强调，如果发生这类抵触，这将是起草不成功的一个标志。

40. 第三方的地位应当加以协调，以便使 A/CN.9/WG.III/WP.44 中的第 5 条和远洋班轮运输业务协定有关第三方地位的具体条款相一致（A/CN.9/WG.III/WP.42 中所述有第三方的同意的情况除外）。

第三部分. 第 88 和第 89 条（指 A/CN.9/WG.III/WP.32 中的编号）

41. 在所收到的意见中，关于第 88 和第 89 条的位置安排意见不一。一些答复支持挪动这两条，使之成为适用范围条款的一部分，一些答复认为，A/CN.9/WG.III/WP.32 中的位置安排是妥当的，而一些答复不认为这一问题有任何特别的重要性。

42. 在所收到的意见中，第 88 条的单向强制性质得到大多数的支持，但是一些答复中也支持双向强制性质的意见。

43. 一份答复认为，在单向做法中，应当确保约定的一当事人赔偿责任的增加不得导致另一当事人赔偿责任的强制性限额的减少。一种意见认为第 88 条的措词不能令人满意，另一项建议见**第四部分**第 88 条备选案文 2。

44. 赞成双向强制性质做法的理由是，自《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》以来市场情况已经发生了巨大变化。据称现在的托运人拥有与承运人一样的影响运输安排的商业能力，有时甚至比承运人的影响更大。

45. 正如 A/CN.9/WG.III/WP.32 第 88 条置于方括号中的内容一样，第四部分中也保留了两种不同意见。

46. 在许多答复中根本没有涉及关于可以增加哪一方的赔偿责任的规定问题，但有一项建议是，赔偿责任的增加不应如第 2 款（A/CN.9/WG.III/WP.32）所规定的那样，包括履约方。还有进一步规定指出，第 88 条不应涵盖非海运履约方，见第四部分第 88 条。另据指出，对承运人义务的修改，而不仅仅是对其责任的修改，应当加以规范。据指出，第 88.1 条不应提及托运人、控制方或收货人。对于这些人，应当逐条明确这种强制性质。一种意见认为，第 88.2 条是不必要的。

47. 所收到的意见认为 A/CN.9/WG.III/WP.32 中的第 89 条基本上可以接受，但提出了一些改动建议。一种意见指出，目前的案文根本不合理，对于活动物来说，《汉堡规则》第 5.5 条更令人可以接受，而关于特殊货物的条文应当作出具体规定，并移至“适用范围”部分。在灭失或损坏是由于疏忽所导致的情况下的免责除外情形应当移至起始部分，以便其同时适用于活动物和特殊货物。而且在一份答复中倾向于《海牙-维斯比规则》中所允许的更宽泛的排除情形。

第四部分. 作为进一步讨论基础的案文建议

48. 在所收到的答复中针对一系列有关适用范围和合同自由的问题没有形成一致意见。不过，在许多问题上的差异更多与措词而不是与实质内容有关。为了解决这些问题，下文提出了一项建议。该建议意在为工作组第十五届会议的讨论提供一个基础。

49. 以下建议与 A/CN.9/WG.III/WP.44 中的适用范围条款草案的不同之处，其文字以楷体标明。根据讨论结果和所收到的答复提出了不同的备选案文，这些备选案文提供了建设性的案文建议。只列入了新的评述。A/CN.9/WG.III/WP.44 中的评述不予重复。

50. 第 1 条

(a) “运输合同”系指承运人得到[支付]运费[的承诺]后负责将货物从一地运到另一地的合同。这一[承诺][合同]必须规定经由[国际]海上运输，并可以规定在海上运输之前或之后以其他运输方式运输。[合同载有经由海上运输货物的选择办法的，只要货物实际经由海上运输，即应视为运输合同。]

(x) “总量合同”系指规定在商定的时期内[经由海上]分批运送所规定的[最低]数量的货物的合同。

51. 评述：在 1(a)中部分根据所收到的答复列入了措词上的一些备选案文。为了避免在 A/CN.9/WG.III/WP.44 中的第 3 条中就对不同合同种类的提及造成混

淆，并且为了将服务合同（远洋班轮运输业务协定）纳入适用范围总则，据认为有必要在第 1 条中添加“总量合同”的定义。这一定义将明确第 3 条。

52. 备选案文 1 - A/CN.9/WG.III/WP.44：

(xx) “班轮运输业务”系指以下海上运输业务

- (一) 可以通过公布方式或其他方式向一般公众提供；和
- (二) 按已公布的时间表或航期在指定港口之间定期进行。

[(xxx) “非班轮运输业务”系指不是班轮运输业务的任何海上运输业务。]

备选案文 2：

(xx) “班轮运输业务”系指受本文书管辖的以下运输业务：

- (一) 通过公布方式或类似方式向一般公众提供；和
- (二) 包括由按可以公开获得的时间表或航期在指定港口之间定期航行的船只进行的运输

(xxx) “非班轮运输业务”系指不是班轮运输业务的任何海上运输业务。

备选案文 3

(xx) “班轮运输业务”系指受本文书管辖的以下运输业务：

- (一) 可以提供给公众并向公众作了推介；和
- (二) 按公布的时间表或航期在指定港口之间定期进行。

53. 评述：运输业做法使得有必要审议“班轮运输业务”（“班轮运输业”、“班轮运输”）的定义。备选案文 2 和 3 重复了答复中或通过其他方式提出的措词建议。非班轮运输业务的定义可能不需要。如删除可能意味着至少在第 3 条的行文中做出某些措词上的调整。

54. 第 2 条

1. 在服从于第 3 至第 5 条的前提下，本文书适用于[合同规定的]收货地和[合同规定的]交货地不同国家以及[合同规定的]装货港和[合同规定的]卸货港在不同国家的[所有]运输合同，但需符合以下条件

- (a) [合同规定的]收货地[或[合同规定的]装货港]位于缔约国，或
- (b) [合同规定的]交货地[或[合同规定的]卸货港]位于缔约国，或
- (c) [实际交货地是[合同中规定的]可选择的交货地之一并位于缔约国，或]
- (d) 运输合同规定本文书或赋予本文书效力的任何国家的法律应管辖该合同。[提及[合同规定的]地方和港口系指运输合同中或合同细节中指明的地方和港口。][提及合同规定的地方和港口系指运输合同中或合同细节中指明或合同双方另行约定的地方和港口。]

2. 本文书的适用不考虑船舶、承运人、履约方、托运人、收货人或任何其他利益方的国籍。

55. 评述：添加“所有”是根据所提出的一项建议作出的，添加该词是为了看一看是否有人支持这一添加。第 1 款结尾的替代措词（以楷体标明）是根据所收到的一份答复拟定的，意在涵盖当事人对原先约定的地点或港口的任何随后改动。第 2 款中的方括号已经去除，因此该案文应当列入文书中。

56. 第 3、第 4 和第 5 条的备选案文 1：

第 3 条

1. 本文书不适用于以下合同：

(a) 在服从于第 5 条的情况下，租船合同，**[即使其是在与[班轮运输业务][和船主与运营商就使用全部或部分船只所达成的协议]有关的情况下使用]**；

(b) 在服从于第 4 和第 5 条的情况下，总量合同；或

(c) 在服从于第 2 款的情况下，**[非班轮运输业务中][不是用于班轮运输业务]的其他合同。**

2. **[虽有第 1(c)款的规定，]本文书适用于[非班轮运输业务中][不是用于班轮运输业务的]承运人据以签发运输单证或电子记录的运输合同，该运输单证或电子记录可**

(a) 证明承运人或履约方收到货物；和

(b) 证明或载有运输合同，但在租船合同或类似协定的各方当事人之间的关系中不适用。

57. 第 3、第 4 和第 5 条的备选案文 2 见第 89 条之后下文第 85 段。

58. 评述：A/CN.9/WG.III/WP.44 中的结构得到保留，但是为了在适用范围总则中列入服务合同，并且为了消除诸如“包运合同”和“类似合同”等不明确的概念，做了进一步澄清工作。3(1)(a)中提及租船合同，并有关于规格说明的新的措词。方括号中的文字被建议作为新加文字，但是提及船主和运营商可能造成混淆，因为这类概念不一定具有共同的国际理解。

59. 考虑到第 1 条中的总量合同定义，没有必要在 3(1)(b)中作任何其他提及。

60. 如“非班轮运输业务”的定义由于不必要而被删除，则 3(1)(c)和 3(2)中的措词可能需要进行调整。

61. 第 3(2)条对于托运人和承运人之间的关系十分重要，因为根据第 5 条在任何情况下都会产生第三方强制性保护问题。有的答复中对 3(1)和 3(2)之间的关系提出了关切。因此，3(2)做了澄清工作，将第 1(c)款排除在外。A/CN.9/WG.III/WP.44 中 3(2)结尾的提及被置于方括号中，但是可以去掉方括号并保留案文。如第 2 款在原合同双方本已排除文书的适用的情况下不再重新纳入文书的适用，则将更为明确。“类似协议”这一措词可能需要具体说明。

62. 备选案文 A：

第 4 条(为了纳入总量合同/服务合同)

1. 在服从于第 88a 条的情况下，根据第 2、第 3.1(a)和(c)、第 3.2 和第 5 条中规定的规则，本文书适用于总量合同下的每批货运。

2. 在服从于第 88a 条的情况下，虽有第 3.1(b)条的规定，本文书适用于总量合同，只要本文书适用于总量合同下的单批货运。

备选案文 B：

第 4 条 (为了纳入总量合同/服务合同) [在服从于第 88a 条的情况下，]本文书适用于班轮运输业务中的总量合同，只要根据第 2 条该总量合同下的单批货运服从于本文书。

备选案文 C：

第 4 条 (为了纳入总量合同/服务合同) [1.][在服从于第 88a 条的情况下，]如总量合同[仅仅]涵盖班轮运输业务中的单批货运，则本文书[根据第 2 条]适用于总量合同和该总量合同下班轮运输业务中的每一批单批货运。

[2. 如合同规定了在一系列货运中今后的货物运输，并规定了单批货运不属于第 1 款的范围，则本文书根据第 2、第 3(1)(a)、第 3(1)(c)和第 3(2)条中规定的规则适用于每一批单批货运。]

关于备选案文 A、B 和 C 的评述背景

63. 在以前的正式和非正式讨论中，在处理一般意义上服务合同的地位问题时，显然单独的远洋班轮运输业务协定条文与其余适用范围条文的协调以及远洋班轮运输业务协定的定义都会带来问题。尽管有的答复赞同对远洋班轮运输业务协定采取单独条文，目前似乎更好的选择是接受以下事实，即远洋班轮运输业务协定仅仅是一种总量合同，而这类合同应当作为一般适用范围条文的一部分加以规范。第 1 条中对总量合同做了界定。在第 3.1(b)条中，就框架合同而言，总量合同被排除在文书之外，但必须服从于第 4 条。

备选案文 A

64. 第 4(1)条没有明确规定班轮运输业中框架合同的地位，而是首先从单批货运何时属于文书范围以及何时不属于的问题入手。有关提及应当明确，单批货运的地位取决于它们是否是通过班轮运输业务、租船合同等安排的。根据第 2 款，框架合同的地位取决于单批货运的地位。因此，如单批货运属于文书范围，则框架合同也属于文书范围。

备选案文 B

65. 在为筹备纽约会议而进行的讨论中提出了备选案文 B。这是为了简化措词，但同时保留与备选案文 A 和 C 相同的结构思路。

备选案文 C

66. 第 4(1)条是与总量合同有关的条款的一部分。由于一般规则被列入第 3(1)条但同时必须服从于第 4 条，有一种可能性是在第 4(1)条中规定用于班轮运输业的总量合同的地位。可能有必要按照与备选案文 B 相同的方式提及第 2 条以澄清适用问题。在框架总量合同方面提及班轮运输业务是备选案文 C 的关键，而在备选案文 A 中单批货运的地位具有决定性意义，因为在这个基础上将决定框架总量合同的地位。

67. 应当指出，已经被纳入 A/CN.9/WG.III/WP.32 中的文书上一版的备选案文 C 中的第 4(2)条取自《汉堡规则》第 2(4)条，但是《汉堡规则》还提及了“一段约定的期限”，这在本文中并没有使用。

68. 第 4(1)条中的“仅仅”一词表明可能有必要从文书中排除混合框架总量合同，在这种合同中，单批货运可能被固定在班轮运输业务中，也可能是以航次租船合同等形式为基础。这一问题可能仅仅是理论上的。如果这种混合框架合同不成为问题，则备选案文 C 中 4(2)就可能是不必要的。

第 4 条的非强制性范围

69. 由于第 4 条，第 88a 条减损了文书第 88 条中的强制性质。第 88a 条使得文书对于属于文书范围的总量合同下的单批货运成为非强制性的，条件是第 88a 条中的前提条件得到满足。框架总量合同在非强制性意义上也属于文书范围。

70. 文书中的一些条文具有十分重要的意义，甚至在第 88a 条适用的情况下也不能够减损。因此即使是在第 88a 条适用的情况下，承运人的适航义务和托运人的许多义务也仍然可以是强制性的。这类绝对强制性条文需要进一步详细讨论。

71. 第 5 条/单证式备选案文

运输单证或电子记录系根据租船合同或第 3(1)(c)条规定的合同签发的，则 [此种运输单证或电子记录应符合本文书的规定，而且]本文书的规定适用于该运输单证或该电子记录所证明的合同，[适用从该合同管辖]承运人与[有资格享有运输合同规定的权利的人][发货人、收货人、控制方、持单人或第 31 条中提及的人]之间的关系[之时开始]，条件是该人不是租船人或第 3(1)(c)条所规定的合同的当事人。

72. 评述：使用方括号是为了显示答复中提及的关键问题，即时间因素和应当保护的人以及详细的澄清。

73. 第 5 条/非单证式备选案文

虽有第 3 条第 1 款的规定，本文书的规定在承运人与发货人、收货人、控制方、持单人、第 31 条中提及的人或被通知方之间适用，条件是后一类人不是托运人，或者没有同意第 3 条第 1 款中所述合同的条款。

74. 评述：这一备选案文在于维也纳举行的工作组第十四届会议上作了讨论，在对 2005 年 1 月 24 日非正式调查表的一份答复中有所提及。

75. 备选案文 1 (第 88 条) :

第 88 条

1. 除非本文书另有规定，任何减损本文书规定的合同条款，其用意或效果是直接地或间接地排除、[或]限制[，或增加]承运人、[海运]履约方[、托运人、控制方或收货人]在违反[本文书规定的]任何义务时的责任的，在此范围内一概无效。

[2. 虽有第 1 款的规定，承运人或[海运]履约方可增加其在本文书项下的责任和义务。]

3. 任何将货物的保险利益让与承运人的条款一概无效。

76. 评述：在所收到的答复中，大多数意见而不是一致意见认为，文书应当纳入一个单向强制性制度，意即增加第 88.1 条中所述的人的责任在合同上是接受的。双向强制性制度得到一些支持。就第 88 条应当涵盖哪些人问题采用了方括号。还提出应当对海运履约方加以澄清。

77. 备选案文 2 (第 88 条) :

第 88 条

除非本文书另有规定，运输合同中下列内容的条款一概无效：

(a) 直接或间接减少或减轻承运人或海运履约方在本文书下承担的义务和责任；

(b) 直接或间接增加货主在本文书下承担的义务和责任；

(c) 将货物的保险收益转让给承运人或一履约方。前款中提及的货主包括托运人、发货人、控制方、运输单证的持单人和收货人。

78. 评述：备选案文 2 重复了其中一项答复中的建议。

79. 第 88a 条

1. 虽有第 88 条的规定，总量合同服从于本文书第 4[1][2]条规定的，可规定增减本文书中所述的职责、权利、义务和赔偿责任，条件是：

(a) 合同应以书面或电子方式[相互谈判和]约定；

(b) 合同应使承运人有义务履行所规定的运输服务；

(c) 总量合同中有关增减职责、权利、义务和赔偿责任的规定应在合同中载明，不得以提及方式由另一个单证纳入；

(d) 合同不应是[承运人的公开价目表或服务目录表、]提单、运输单证、电子记录、或货物收据或类似单证，但合同可以用提及方式将此类单证作为合同的内容予以纳入。这一减损权涵盖总量合同下的单批货运和总量合同，但以这些合同根据第 4 条服从于本文书为限。

2. 第 1 款不适用于第[13、25、26、27.....]条中规定的职责、权利、义务和赔偿责任。

3. 第 1 款在承运人和托运人之间适用，并涵盖任何明示同意受第 4[1][2]条所规范的总量合同的约束或者受第 4[1][2]条所规范的任何规定了单批货运的合同（或其中任何规定）的约束的第三方。

80. 第 88a 条是减损条款。该条适用于第 4 条中所规定的框架总量合同和该合同下的单批货运。第 88a(1)条规定了减损可以被接受的前提条件。而且还有一些条款规定，本文书所规范的某些义务和责任不得减损。88a(1)(a)和(d)中与实质内容有关的问题用方括号标出。

81. 88a(2)中的绝对强制性规定仍有待明确。

82. 第三方的地位将遵循第 5 条，除非根据第 88a(3)条存在第三方的同意。

83. 第 89 条

虽有本文书第 4 和第 5 章的规定，承运人和任何履约方仍可通过运输合同的条款采取下列行为：

(a) 在货物是活动物时，排除或限制其赔偿责任，除非证明灭失、损害或迟延是承运人[或其雇员或代理人]明知可能发生此种灭失、损害或迟延而仍轻率作为或不作为所致，或

(b) 在货物的性质或状况或进行运输的情况和条件使之有合理的理由达成一项特别协议时，排除或限制其对货物灭失或损害的赔偿责任，但须以不涉及正常贸易过程中所进行的正常商业货运而且对该货物的运输未签发或不会签发可转让运输单证或可转让电子记录为条件。

84. 评述：收到的一些答复中提出了某些调整。一种意见认为，对轻率的提及应当仅仅与承运人有关，而与其雇员或代理人无关。还有一项建议是将 89(a)中对轻率的提及移至起始部分，以便同时涵盖 89(a)和(b)。

85. 第 3、第 4 和第 5 条的备选案文 2：

第 3 条

在服从第 4 和第 5 条的情况下，本文书不适用于规范下列任何种类合同的当事人之间的关系，而不论其是否是在与班轮运输业务有关的情况下使用：

(a) 租船合同；

- (b) 关于使用或租用一艘或几艘船只或船上任何舱位的合同；
- (c) 在一系列货运中用于未来货物运输的合同。

86. 评述：对调查表的一份答复中所提出的有关第 3 条的本备选案文 2 是为了简化和明确案文。本备选案文避免“总量合同”和“包运合同”。这样，3(c)将排除总量合同，3(a)或 3(b)将排除箱位租船合同，3(b)将排除拖船合同和重件货合同。将通过单独提及而将总量合同的远洋班轮运输业务协定部分重新纳入文书的范围。

87. 第 4 条

如果承运人根据或者就第 3 条中所述任何种类的合同签发运输单证或电子记录，并且如果该运输单证或电子记录

- (a) 确认承运人或履约方收到货物；并
- (b) 证明或载有运输合同条款，

则这类运输单证或电子记录应遵守本文书的条款，并且本文书的规定应适用于该合同，除非就第 3 条所提及的任何种类合同的双方当事人之间的关系而言，本文书仅在其与该合同中的条款一致的情况下适用，在不一致的情况下，应优先适用第 3 条所提及的任何这类合同中的条款。

第 5 条

如果承运人根据或者就第 3 条中所述任何种类的合同签发运输单证或电子记录，并且如果该运输单证或电子记录满足第 4 条中规定的条件(a)和(b)，则这类运输单证或电子记录应遵守本文书的条款，并且自本文书的规定开始规范承运人与并非任何这类合同的一方当事人的任何人之间的关系之时起，(虽有第 3 条所述任何这类合同的条款，) 本文书的规定应适用于该运输单证或电子记录所载或所证明的合同。

88. 对本备选案文 2 中第 4 和第 5 条的评述：在对调查表的答复中，本备选案文 2 中的第 4 和第 5 条意在区别两种情形，一种是运输单据仍然在备选案文 2 中第 3 条所排除的合同的双方当事人手中，在这种情况下优先适用被排除的合同的条款；另一种情形涉及第三方当事人，在这种情况下文书的规定是强制性的。备选案文 2 中的这几条还规定，运输单证或电子记录自签发之时起必须遵守文书的规定，例如与认可货物的细节有关的规定。