



---

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

日本关于适用范围的提案

秘书处的说明

为筹备第三工作组（运输法）第十七届会议，日本政府提交了有关[全程或部分途程][海上]货物运输公约草案适用范围条文的提案案文，供工作组审议。该提案案文作为本说明的附件按秘书处收到时的原样予以转载。



## 附件

### 导言

1. 第 8(1)(c)条草案规定，如果“运输合同规定由本公约或赋予本公约法律效力的任何国家的法律管辖该合同”，则本公约草案适用于国际运输合同。
2. 工作组第十五届会议对本条进行了讨论，与会者就究竟是保留还是删除这一条看法不一。主张保留这一条的理由如下：《海牙-维斯比规则》第 10(c)条中有着同样的规则，该条扩大了统一规则的适用范围，特别是对于穿越未加入该公约的国家运送货物的过境贸易商而言（见 A/CN.9/576，第 61 段）。日本代表团认为，考虑到公约草案和《海牙-维斯比规则》之间的区别，上述支持保留该条的论点没有说服力，该条文若付诸实施会造成某些法律问题。

### 历史背景

3. 第 8(1)(c)条草案源自《海牙-维斯比规则》第 10(c)条，而《汉堡规则》又照搬了这一条。值得指出的是，其他现行运输公约中没有类似的规则。由于这项条文十分特别，为评价第 8(1)(c)条草案的必要性而了解一下首先提出该条规则的《维斯比修正案》的历史背景情况将会有所帮助。它将表明第 8(1)(c)条草案把公约草案的范围扩大至远远超出《维斯比修正案》所预期的范围。
4. 最初的《海牙规则》适用范围极为有限：该规则只适用于在任何缔约国签发的提单。其结果是，即便运输目的地国为缔约国（提单系非缔约国颁发的），而且当事方选定的法律是缔约国的法律，在这种情形下《海牙规则》也不一定适用。在《维斯比修正案》的起草过程中认识到，为纠正此种未得到充分适用的情况应扩大其范围。
5. 在《维斯比修正案》外交会议的最后阶段，仍然存在着以下两种相互冲突的提案：
  - (1) 本公约的各项条文在下述情况下应适用于同两个不同国家的港口间货物运输有关的每一份提单：(a)提单系一缔约国颁发，或(b)启运港位于一缔约国，或(c)提单中所载或由提单证明的合同规定，系应由本公约的各项规则或赋予这些规则法律效力的任何国家的法律管辖该合同的，而不论船舶、承运人、托运人、收货人或任何其他利害关系人的国籍如何。
  - (2) 本公约的各项条文应适用于从一国到另一国货物运输的每一份提单，根据这一提单装货港、卸货港或任意选择的卸货港之一位于公约的一缔约国，而不论管辖此种提单的法律如何，也不论船舶、承运人、托运人、收货人或任何其他利害关系人的国籍如何。
6. 1968 年 2 月 21 日第 6 次全体会议表决通过了提案(1)（见 1924 年 8 月 25 日《统一提单若干法律规则国际公约》即《海牙规则》的准备工作文件和 1968

年2月23日和1979年12月21日的议定书即《海牙-维斯比规则》的准备工作文件，海事委员会，1997年第714-741页）。

7. 值得注意的是，维斯比会议面临的选择是，是否扩大涵盖范围，以包括：(1)出境运输和受缔约国法律管辖的合同（除已经为《海牙规则》所涵盖的一缔约国签发的提单外），或(2)入境运输和出境运输。正如支持本草案第8(1)(c)条的代表所指出的，没有人期望本公约应适用于这种在非缔约国之间的运输。

8. 有人会说，扩大公约草案的范围总是可取的，而且无论《维斯比修正案》的意图如何，都没有理由反对进一步扩大其范围。但此种说法只有在扩大其范围不会适得其反的情况下方可成立。不幸的是，此种扩大将造成种种不必要的问题。

### 第8(1)(c)条造成的各种问题

9. 一些代表团对第8(1)(c)条草案所造成的问题表示了关切。这些关切包括如下方面：

- (1) 首先，应该指出的是，对《海牙-维斯比规则》10(c)的性质尚无共识。某些法域将该条文理解为允许通过法律的力量适用本公约的法律选择规则。而另一些法域则认为该条文只是确认了“实质性并入”的惯例，即合同当事人自愿把公约的条文并入合同（称其为“首要条款”）。对该条文性质的讨论，通常结合是否可以不论诉讼地法律选择规则而直接适用公约的问题。如果保留第8(1)(c)条草案，仍将进行同样的讨论。
- (2) 此外，不同于《海牙-维斯比规则》之处在于，本公约草案有关管辖权和仲裁的章节列入了许多被归作程序性规则的条文。如果保留第8(1)(c)条草案的话，在当事人商定公约草案管辖合同的情况下，也可适用这些条文。颇为奇怪的是这就偏离了程序性事项受法院地法管辖这一得到普遍接受的规则。
- (3) 将公约草案适用于海运履约方会使问题更为复杂。假设承运人（非经营船舶的承运人）负责非缔约国之间的运输，而海运履约方（海运承运人）实际负责货物的海运。还假设承运人和托运人商定合同受本公约草案或赋予本公约法律效力的任何国家的法律管辖。如果保留第8(1)(c)条草案的话，则将在上述假设情况下适用本公约草案，根据海运履约方将在本公约草案所涵盖的范围以内。下述结果将产生问题：海运履约方在非缔约国之间的航运期间履行了其义务，但是仅仅由于承运人同意适用本公约草案而必须由本公约草案的规则管辖，包括由货权方直接提起诉讼。
- (4) 最后，还有与会者指出，第8(1)(c)条草案使当事人有机会逃避缔约国强制性条例或甚至公共秩序的约束，因为它可以选择对本来应受缔约国法律管辖的此种合同适用本公约草案。尽管这不是本代表团具体关

切的事项，但是据指出，《海牙-维斯比规则》第 10(c)条给某些国家造成了宪法层面上的问题（见 A/CN.9/576，第 61 段）。

10. 鉴于上述种种问题，无法轻易断言第 8(1)(c)条草案仅仅因其扩大了公约草案的适用范围就可取。目前的草案第 8(1)(a)和(b)条与《海牙-维斯比规则》相比已经提供了足够广阔的地域适用范围，没有必要进一步扩大。

## 结论

11. 基于上述理由，日本代表团提议删除第 8(1)(c)条草案。

---