



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

与其他公约的关系

秘书处的说明*

目录

	段次	页次
一. 导言	1-2	2
二. 公约草案与其他有关国际货物海上运输文书之间的关系	3-7	2
三. 公约与有关非海事运输的文书之间的关系	8-53	3
A. 门到门运输中对承运人赔偿责任采取的有限分段赔偿责任办法	14-19	4
B. 第 27 条草案中的分段责任制的范围	20-31	5
C. 未查明出事地点的灭失或损害的处理办法	32-36	8
D. 可能减损非海运公约强制性制度的其他情形	37-41	9
E. 第 89 条草案与第 90 条草案之间的关系	42-53	10
四. 公约草案与其他国际法律文书之间的关系	54-55	13

* 本文件迟交是由于秘书处与本届会议文件有关的工作量繁重。



一. 导言

1. 在筹备第三工作组（运输法）第十八届会议的过程中，为了便利工作组审议载有[全程或部分途程][海上]货物运输公约草案最后条款的第 21 章，秘书处编写了一份关于公约草案与其他国际法律文书的关系的说明，其中还考虑到就这一问题特别是就公约草案的门到门适用范围发表的各种观点和意见。本说明介绍了公约草案与其他有关国际海上货物运输的文书之间的关系、公约草案与有关非海上国际货物运输的文书之间的关系以及公约草案与不涉及货物运输的一些国际法律文书之间的关系。

2. 工作组似应注意，在 A/CN.9/WG.III/WP.29 号文件中已经讨论了有关门到门运输的问题以及公约草案与管辖海上运输方式以外的运输的其他国际文书之间可能发生的冲突。工作组似应结合本说明审议该文件，但应注意一点，在进行 A/CN.9/WG.III/WP.29 号文件所载列的分析时，公约草案尚未将公约草案下的直接诉讼明确限于总括海事运输合同订约当事人之间的诉讼，同 A/CN.9/WG.III/WP.29 号文件中所考虑的情形相比，这种合同本身已经限制了可能与其他公约发生的冲突的范围。

二. 公约草案与其他有关国际货物海上运输文书之间的关系

3. 公约草案涵盖 1924 年《统一提单若干法律规则国际公约》（“海牙规则”）¹、1968 年《修正 1924 年 8 月 25 日统一提单若干法律规则议定书》（通常与前述文书合称“海牙-维斯比规则”）²以及 1978 年《联合国海上货物运输公约》（“汉堡规则”）³的全部主题事项。

4. 由于它们的主题事项重合，公约草案在其缔约方之间的运作，与其他业已存在的国际海上货物运输条约在同样的缔约国之间的运作并不适合。因此认为有必要在公约草案的最后条款中加上一个条文，要求凡是打算加入本公约草案的国家退出其可能已加入的与国际海上货物运输有关的某些列出的条约。因此，公约草案第 102 条要求希望加入公约草案的国家退出《海牙规则》、《海牙-维斯比规则》或《汉堡规则》。这一条文的案文是受《联合国国际货物销售合同公约》（“联合国销售公约”）⁴第 99 条第 3 和第 6 款以及《汉堡规则》第 31 条的启发而拟订的。

5. 第 102 条草案所采用的做法有一个好处，就是可以在适用的法律上提供最大限度的确定性，因为在一国退出一项条约之后，该条约在该退约国就不再有任何法律效力。但是据指出，这种做法也可能有潜在的不利之处，因为退出《海牙规则》、《海牙-维斯比规则》或《汉堡规则》将使退约国中的承运人和托运人因一些订约合伙人所在的国家尚未加入公约草案但仍然是另一个有关国际海上运输文书的缔约国而无法与其建立统一的法律制度。

6. 为此，秘书处提请工作组注意 1999 年《统一国际航空运输某些规则的公约》（“蒙特利尔公约”）⁵第 55 条中已经采纳的备选办法（见 A/CN.9/WG.III/WP.56，脚注 302）。《蒙特利尔公约》第 55 条中采取的做法是基于《维也纳条约法公约》⁶第 30 条，并不要求正式退出先已存在的条约，而是认为，当缔

约国同时又是关于同样主题的另一公约的缔约国时，《蒙特利尔公约》优先。按照这种做法，已经成为公约草案缔约国的国家将根据第 8 条草案对往返于已经加入公约草案的国家的运输适用新的制度。但是，对于有些运输合同，如果根据其条款将适用这些原来的公约，那么同样的国家仍将对其适用原来的制度，条件是，决定其适用的因素与仍然是原来的公约的缔约国的其他国家有关。随着各国逐渐加入公约草案，新的制度将逐步取代旧的制度。

7. 但还有一点要指出，采用这种做法的结果是如何能在公约草案的缔约国中出现一种与新的文书和旧的文书相对应的双重统一法律制度。在有些国家，《蒙特利尔公约》所采取的做法也有可能造成一些问题，因为这些国家的宪法规定，国际条约和公约获得批准并在国内颁布后，应当直接适用这些国际条约和公约。在这些国家，后批准的条约将自动成为国内法律体系的一部分，从而取代早先的制度。

三. 公约与有关非海事运输的文书之间的关系

8. 关于公约草案与其他有关海运方式以外的国际货物运输的文书之间的关系，工作组曾作过详细地讨论，特别注意公约草案在门到门运输方面的预期适用范围（见 A/CN.9/510，第 26-32 段；A/CN.9/526，第 219-267 段；A/CN.9/544，第 20-50 段）。

9. 工作组在其第九届会议（2002 年 4 月 15 日至 26 日，纽约）上审议了公约草案的门到门适用范围的可取性和可行性（见 A/CN.9/510，第 26-32 段）。据指出，把门到门业务包括在内更适合业界的需要，因为大多数海运合同，特别是班轮运输中的集装箱运输都包括一个海运段（见 A/CN.9/510，第 30 段）。但也有人补充说，在采取门到门做法时，公约草案不应取代那些具有强制适用性的非海运公约，如 1956 年《国际货物公路运输合同公约》（“公路货运公约”）、⁷和 1980 年《国际铁路货物运输公约》（“铁路运输公约-铁路货运合同统一规则”）⁸及其修订本（见 A/CN.9/510，第 30 段）。另外还表示，虽然公约草案解决与其他强制适用的非海运公约的冲突是可取的，但同时公约不应变成一种包罗万象的多式联运文书（见 A/CN.9/510，第 28 段）。

10. 在充分交换意见之后，工作组认为，鉴于全球贸易的需要以及现代国际集装箱运输的要求，可以继续以公约草案将包括门到门运输业务为暂定假设继续讨论公约草案，同时请委员会批准这一做法（见 A/CN.9/510，第 30 段）。

11. 根据这一请求，委员会在其第三十五届会议（2002 年 6 月 17 日至 28 日，纽约）上批准了这一暂定假设，即公约草案应包括门到门运输业务，但在工作组审议了文书草案的实质性条文并比较全面地了解了这些条文如何在门到门业务中操作的情况之后，将对文书草案的适用范围再作进一步审议。⁹

12. 此项决定的深层原因是，门到门的适用范围特别重要，因为一项打算在全球范围使用的新文书必须考虑到全球贸易的需要以及国际现代海运集装箱运输的要求。另外还认识到，现代货物运输通常涉及以两种或两种以上的运输手段进行运输，包括了海运之前和海运之后的运输方式。事实上，包括《公路货运

公约》在内的大多数现有单式内陆运输公约已经认识到有必要采用某种办法来顾及这种商业现实。除《公路货运公约》第 2 条之外，此处或许还应提到经《1999 年修订议定书》修正的《铁路运输公约-铁路货运合同统一规则》的第 1 条第 3 和第 4 款及第 38 条、2000 年《关于内河货物运输合同的布达佩斯公约》（“内河货运公约”）¹⁰第 2 条、经 1955 年 9 月 28 日在海牙签署的议定书以及经 1975 年 9 月 25 日在蒙特利尔签署的第 4 号议定书修正的 1929 年《统一国际航空运输某些规则公约》（华沙公约）¹¹的第 18 条第 5 款和第 31 条以及《蒙特利尔公约》第 18 条第 4 款和第 38 条。

13. 工作组选择以门到门适用范围作为暂定假设，从而偏离了限于港到港运输的《汉堡规则》中所采取的做法。不过，工作组同时也一致认为，公约草案不应走得过远，试图以一种统一的多式联运制度取代所有单式运输制度。因此，公约草案的适用范围扩大其实并不影响《汉堡规则》第 25 条第 5 款中所体现的基本政策，即保障适用于主要采用非海运方式的货物运输合同的现有公约的适用。

A. 门到门运输中对承运人赔偿责任采取的有限分段赔偿责任办法

14. 工作组在其第十一届会议（2003 年 3 月 24 日至 4 月 4 日，纽约）上讨论了如何最有效地处理门到门货物运输的问题（见 A/CN.9/526，第 219-239 段；另见 A/CN.9/WG.III/WP.29）。据指出，从原则上讲，这种运输可以在一种“统一制度”或一种“分段责任制”下进行规范，也可以把这两种制度结合起来进行规范。另外还解释说，按照统一制度的做法，不论灭失、损坏或延迟发生的阶段或涉及的运输方式，对运输采用同样的规则。另外还解释说，按照分段责任制的做法，根据货物灭失、损坏或延迟发生的不同阶段或所涉及的不同运输手段，可以对单式运输适用不同的规则，而对于无法确定发生地的灭失或损坏则适用一套统一规则。

15. 有人提出，鉴于门到门运输中非海运段的重要性，特别是对于集装箱运输的重要性，采用分段责任制更适合业界的需要。海运工业已经建立了有限分段责任制的合同运作方式，同时 1992 年《贸发会议/国际商会多式联运单证规则》¹²以及 1995 年波罗的海国际海事理事会联运提单（COMBICONBILL）¹³得到普遍采用，就是很好的例证（见 A/CN.9/526，第 232 和 234 段）。

16. 但也有人认为门到门货物运输采用统一赔偿责任制度表示支持。据指出，统一赔偿责任制度最适合门到门运输业务的需要，而且的确是 1980 年《联合国国际货物多式联运公约》（“多式联运公约”）¹⁴中所采用的办法。还补充说，采用统一赔偿责任制度也符合业界的希望，就是说在海运中推行目前流行的做法，把单式运输公约的范围扩大到海运段之前或之后的其他运输方式（见 A/CN.9/526，第 223 段）。

17. 工作组广泛审议了采用分段赔偿制度和统一赔偿制度处理门到门运输的利弊。工作组在第十二届会议（2003 年 10 月 6 日至 17 日，维也纳）上最终形成共识，主张保留 A/CN.9/WG.III/WP.56 中提出的第 27 条草案（先后为 A/CN.9/WG.III/WP.21 的第 4.2.1 条草案和 A/CN.9/WG.III/WP.32 的第 8 条草案）所反映

的有限分段赔偿制度（见 A/CN.9/544，第 20-27 段）。第 27 条草案规定，当造成索赔的灭失、损坏或迟延发生在海上运输之前或之后的运输时，国际公约中有关承运人赔偿责任、赔偿责任限制或诉讼时效的规定，在这些公约宣布其适用而且其赔偿责任规定系强制性规定的情况下，优先于公约草案的规定。

18. 第 27 条草案第 1 款中的分段赔偿制度是一种有限赔偿责任制度，这有两种含意。首先，分段赔偿制度限于承运人的赔偿责任问题。除了公约草案中的承运人赔偿责任、赔偿责任限制和诉讼时效，公约草案的规定对其涉及的所有其他领域都适用，而不论在其他适用的公约制度下可能存在任何不同规定（A/CN.9/WG.III/WP.29，第 72 段；关于除了承运人的赔偿责任、赔偿责任限制和诉讼时效之外在其他问题上可能适用有冲突的公约的研究分析，另见第 73-105 段）。其次，只有在下述情况下有限分段赔偿制度才会起作用：由于某项单式运输公约的覆盖范围的解释面扩大，公约草案的赔偿责任条款与有关的单式运输公约的赔偿责任条款之间可能发生冲突。

19. 因此，这样一种有限分段赔偿责任制度的实质是，万一出现两项公约都被认为适用于某一运输合同和海运段以外的运段期间发生的货损的情形，则强制适用于确定内陆承运人赔偿责任的有关规定“直接适用于以承运人为一方、以托运人或收货人为另一方的合同关系”（A/CN.9/WG.III/WP.29，第 52 段）。因此，就这种关系而言，文书草案的规定是与强制适用于内陆运输的规定一并加以适用的；然而，如果是在承运人与内陆分包承运人之间，则只适用内陆规定（必要时应以任何适用的国内法作为补充）（A/CN.9/WG.III/WP.29，第 52 段）。

B. 第 27 条草案中的分段责任制的范围

20. 第 27 条草案中设想的有限分段责任制遭到其他一些组织和学者的批评。国际公路运输联盟（公路运输联盟）在致函秘书处时表达了下述看法：如果采用一种有限分段赔偿制度，公约草案势必与其他国际协定发生冲突，从而与一般条约法相悖。¹⁵公路运输联盟特别指出几点：第 27 条草案将与《公路货运合同公约》第 1 条第 5 款相悖，除了该公约所允许的事项之外，该款禁止对该公约作出修订；另外也与《维也纳条约法公约》第 41 条第 1 款相悖，除了某些情形之外，该款禁止只在一项多边条约的部分缔约方之间对该条约进行修订。在工作组第十一届会议上也对这种分段赔偿制度提出类似的批评意见，据指出，第 27 条第 1 款目前的草案“并没有解决公约冲突问题，因为它只对所适用的单式公约的某些规定给予优先”（见 A/CN.9/526，第 246 段）。

21. 另一类批评意见涉及有限分段赔偿制度的实际操作。据指出，第 27 条草案可能会产生偏离内陆条约的不可取效果，与公约草案所载的规则相比，这些内陆条约的规则其实更适合规范非海上货物运输。另外，如果第 27 条草案只在涉及承运人的“赔偿责任、赔偿责任限制或诉讼时效”时服从于其他强制性法律，那么可以这样说，适用规则的组成将是“经有关法律或仲裁庭解释的所适用的单式制度的某些条文与[公约草案]的其余部分的组合”。¹⁶据指出，这将导致“把本来并非互为补充的不同制度模糊不清地拼凑起来”，从而在运输合同

的适用法律上产生不确定因素。¹⁷另外还指出，对于那些“具体规定了承运人赔偿责任、赔偿责任限制或诉讼时效”的规则和国际公约或国内法中有关某些特定运输方式的货物运输的其他强制性规则，要想做出截然不同的区分并非总是可行的。鉴于某些现有单式公约已经存在各种各样的解释，其他公约中任何有关管辖权的规定，据认为都会对索赔人的立场产生重大的实际影响，从而影响到承运人的赔偿责任。¹⁸

22. 在对第一类批评意见进行审议时，本说明将撇开下面的理论性问题：当前面的一项涉及一种不同法律关系的条约未明确处理某一主题事项时，如果后面条约中的规定涉及了这个主题事项，那么根据国际公法，这种后来作出的规定是否以及在多大程度上可被视为是对前面的条约的修订。既然公约草案所涉及合同类型不同于《公路货运合同公约》等公约所规范合同，那么第 27 条第 1 款应当被看作是一种在《公路货运合同公约》等其他公约所规定的赔偿制度业已存在的情况下对公约草案所规定的赔偿责任制度的适用加以协调的规定，而不应将其看作是对任何其他公约的赔偿责任规则的修订。

23. 公约草案的适用范围与现有单式运输公约的适用范围一般来说是相互排斥的（见 A/CN.9/WG.III/WP.29，第 54-71 段）。因此，第 27 条第 1 款草案的适用范围预期仅限于某些情形，例如，其中某些公约“根据其条款”将被解释为涵盖其中的一段运输不采用主要由有关公约规范的运输方式的运输合同。对某项单式运输公约的范围作出这种扩大解释，有可能导致该公约被认为可以适用于包括（根据公约第 8 条草案）也将适用公约草案的海运段的门到门运输，但是，除了这样一些情形之外，在公约草案与现有的单式运输公约之间，预期不会发生任何冲突。

24. 再者，在阅读第 27 条时，应当参照确定了公约草案适用范围的其他条文。根据第 19 条第 1 款草案，对于任何履约方以及承诺履行运输合同对承运人规定的任何义务的任何其他人的作为和不作为，根据公约草案的赔偿责任规则，承运人应对托运人和收货人承担赔偿责任。但是，在公约草案的审议过程中，工作组同意了这样的提议，即只有海运履约方（也就是一般来说那些本应包括在港到港文书范围内的当事人）将被包括在文书草案的范围内；非海运履约方被排除在公约草案的赔偿责任制度之外，即便如此，对于托运人和收货人来说，承运人仍然对非海运履约方的作为承担责任（见 A/CN.9/544，第 23 段）。

25. 因此在涉及门到门运输的承运人对非海运履约方的追索诉讼时（即承运人对内陆分包承运人的诉讼），是不可能在公约草案的制度下发生公约之间的冲突的，因为这种诉讼仍然由公约草案之外的其他适用法律来管辖。仅凭这一点，就足以提供一项重要的保障，限制有可能在公约草案与在其他运输方式下强制适用于承运人赔偿责任的其他国际公约或国内法之间发生冲突的范围。工作组同意把这一点阐述清楚，并调整公约草案的适用范围（见 A/CN.9/544，第 20-27 段）。为此在公约草案中加上了“海运履约方”这个概念，以便将根据公约草案提起的直接诉讼限定在海运合同订约当事人之间的诉讼和针对海运履约方的诉讼范围之内（见 A/CN.9/544，第 28-42 段）。

26. 关于对第 27 条第 1 款草案中所设想的有限分段赔偿责任制度的实际运作提出的批评意见，应当指出的是，第 27 条第 1 款草案中所采取的做法并非新的做法。事实上，广为采用的海事理事会联运提单在相关部分中作出了下述规定：

“9. 基本赔偿责任

“(1) 承运人应对从其收管货物之时到交付之时的期间发生的货物灭失或损害承担责任[……]。”

“11. 关于赔偿责任和赔偿的特别条款

“(1) 虽有提单第 9 章和第 10 章中作出的任何规定，如果能够证明灭失或损害的发生地，就承运人的赔偿责任而言，承运人和商人应有权要求按照载有下述规定的任何国际公约或国内法确定此种赔偿责任：

“(a) 这种规定不能在损害索赔人的情况下以私人合同的方式偏离，而且

“(b) 如果商人与承运人就发生货物灭失或损害的特定运输阶段订有单独和直接的合同，而且作为此种合同的证据收到了为使此种国际公约或国内法能够适用而必须签发的任何特定单证，这种规定将予以适用。

“(2) 在没有一项根据第 11(1)分款的规定应适用于海上运输的强制性法律的情况下，承运人对任何海上运输的赔偿责任应根据《[……]海牙-维斯比规则》加以确定。《海牙-维斯比规则》还应确定承运人对内河航道运输的赔偿责任，此种运输如同海上运输[……]。”

27. 与第 27 条第 1 款不同的是，联运提单并没有具体指明有关的“国际公约或国内法”的哪条强制性规定将在不适用《海牙-维斯比规则》的情况下适用。尽管如此，“就承运人的赔偿责任而言，承运人和商人应有权要求按照载有……规定的任何国际公约或国内法确定此种赔偿责任”，从这段文字显然可以看出，联运提单中所设想的“分段赔偿制度”仅限于与确定承运人赔偿责任直接相关的规定。因此，尽管第 27 条第 1 款草案的措词与联运提单中的有关规定不同，但是按照第 27 条第 1 款草案的设想，这种有限分段赔偿责任制度是与这种业界的标准一致的。

28. 第 27 条第 1 款草案对联运提单的赔偿责任采用有限分段赔偿责任制度，并不会与现有的和未来可能制定的单式公约所规定的赔偿责任制度发生冲突。相反，就公约草案所涵盖的运输类型而言，可以说这样一种制度为解决在没有这种规定的情况下可能产生的冲突提供了一个办法，否则的话，在应当适用哪些规则确定承运人对于已查明地点的灭失或损害的赔偿责任时，法官或仲裁员就会无所适从。第 27 条第 1 款草案选择了这样一种制度，就使其他公约中对承运人的赔偿责任、赔偿责任限制和诉讼时效作出具体规定的那些强制适用的条文具有了充分效力。提及“对承运人的赔偿责任、赔偿责任限制或诉讼时效作出具体规定的”条文，是这一与确定承运人赔偿责任有关的规定的合乎逻辑的必然结果。在具体案件中对确定承运人的赔偿责任不会有影响的规定，不应取代公约草案的相关规定。从其目前的措词来看，这一款的规定似乎相当宽，足以

使法院或仲裁人通过谨慎的裁量来决定其他公约中的哪条强制性规定对承运人的赔偿责任、赔偿责任限制或诉讼时效“作了具体规定”，因此应当优先于公约草案。

29. 但是，如果工作组认为为了避免造成疑问还是有必要在这方面作出进一步的澄清，则工作组似应考虑不妨明确阐明工作组在其第十二届会议上所达成的折衷意见中的一项基本内容，即：在公约草案中的规定“涉及履约方的义务和赔偿责任时，应当只提及海运履约方”；公约草案应当加以修订，“以确立只针对海运履约方的直接诉讼理由”（见 A/CN.9/544，第 21 段）。在这种情况下，工作组似应考虑在适当位置按以下写法加入一个条文：

“本公约并不确立托运人、收货人或任何其他对[承运人或海运履约方以外的任何人][非海运履约方]提起诉讼的直接理由。”

30. 据认为，如果增加一个条文，将公约草案下的直接诉讼明确限定于海运合同订约当事人之间的诉讼和针对海运履约方的诉讼（，从而使任何可能适用的其他强制性法律继续适用于承运人与非海运履约方之间的关系），那么就有可能处理就早先已确定的有可能与其他公约发生的冲突提出的其他关切（见 A/CN.9/WG.III/WP.29，第 72-110 段）。

31. 如果上述种种考虑还不能使工作组相信足以避免与其他公约下的赔偿责任制度发生冲突，那么还有两种其他办法可供考虑。一种选择办法是扩大第 27 条第 1 款草案的范围，使其除了其中所提及的事项之外，还可以按早先的提议（例如，见 A/CN.9/WG.III/WP.29，第 84 段），把诸如托运人的义务等其他一些事项也包括进去。另一个可供选择的办法是，工作组可以将第 27 条草案中的有限分段赔偿责任制度改为一种“无限”赔偿责任制度，从而能够在适用单式运输公约的情况下适用这些公约的所有有关强制性规定。然而，这种做法要求修改工作组早先采取的主张采用有限赔偿责任制度的政策方向，工作组当时认为，这种有限赔偿责任制度比无限赔偿责任制度更有助于促进统一性（见 A/CN.9/544，第 23、24 和 47 段）。

C. 未查明出事地点的灭失或损害的处理办法

32. 公约草案以一种针对未查明出事地点的灭失或损害的统一制度，补充了未查明出事地点的损害的有限赔偿责任制度。事实上，第 27 条第 2 款草案提及第 64 条第 2 款草案，后者规定，对于未查明出事地点的灭失或损害情形，应当适用可能对不同运段作出规定的各种国际文书中所确定的最高赔偿限额。

33. 第 64 条第 2 款草案是根据工作组第十一届会议上提出的一项要求加上的。当时提出的看法是，《海牙-维斯比规则》中所确定的赔偿责任限额过低，无法作为一项适用于未查明出事地点损害情形的默示规则被接受；对于未查明出事地点的损害情形应当适用更高的赔偿责任限额。另外还建议修改文书草案以反映下述政策：如果承运人希望避免适用更高的赔偿责任限额，那就有义务证明损害是在哪一个运段发生的（见 A/CN.9/526，第 264 段）。工作组在其第十二届会议上讨论了第 64 条第 2 款草案，决定将这一条文放在方括号内保留，待工

工作组就第 64 条第 1 款草案中提出的赔偿责任限额作出决定后再作定夺（见 A/CN.9/544，第 43-50 段）。

34. 在提出第 64 条第 2 款草案时，曾有人提出为什么作为一条默示规则对未查明出事地点的损害情形适用文书草案。针对这一问题再次申明了下述观点：关于这个问题的主要考虑，应当是确保对未查明出事地点的损害所适用的赔偿责任制度的可预测性和确定性（见 A/CN.9/526，第 262 段）。这是从第 27 条草案本身措词的逻辑推理中得出的结论，该款被看作是公约草案所规定的整个制度的一个例外情形。公约草案所确立的赔偿责任制度暗含的意思是，在出现无法确定货物灭失或损害是“在货物装船之前”还是“在货物卸离船舶后至货物交付收货人之前”发生（即“无法确定出事地点的”损害）的情形时，将适用公约草案所规定的制度。

35. 工作组似应注意一点，在针对未查明出事地点的损害的统一制度下，从理论上讲，在下述情况下有可能与强制适用的单式运输公约发生冲突：(a)任何此种公约被解释为涵盖一项包括主要由该公约所管辖的运输方式以外的运输的合同；(b)人们可以这样认为，即使未能证明损害发生在使用该有关公约所具体涵盖的运输方式的运输期间（即未查明出事地点的损害），仍然可以适用这种公约的赔偿责任规定。如果公约草案的赔偿责任规则与这种有冲突的单式公约的规定不一样，那么根据其中哪一种公约提起诉讼，就有可能产生不同的诉讼结果。但是据指出，在实践当中，这样的冲突不大可能发生，因为公约草案已经将根据公约草案提起的直接诉讼的范围有效地限定于海运合同订约人之间的诉讼和针对海运履约方的诉讼。由于托运人、收货人或其他有关当事人不可能了解可能由其他公约管辖的海运方式以外的分包运输合同，托运人、收货人或其他有关当事人通常无权直接根据公约草案对该分包承运人提起诉讼。

36. 不管怎样，工作组都认为有必要按早先提出的建议（见 A/CN.9/526，第 266 段），对第 27 条第 1 款管辖查明出事地点的损害的法律制度和第 64 条第 2 款管辖未查明出事地点的损害的法律制度这两者之间的相互协调作出更明确的规定。即使公约草案不保留第 64 条第 2 款草案，这样的说明也还是有用的，因为它可以澄清第 27 条所规定的有限分段赔偿制度的例外性质，同时明确指出，公约草案将对门到门运输实行一种统一赔偿责任制度，即使是有限分段赔偿制度的反对人都都认为这样一种制度是公约草案可以作出的一项主要贡献之一。¹⁹ 这一可能采用的带有说明性质的条款似可采用以下写法：

“除[第 27 条第 1 款和第 64 条第 2 款]另有规定外，承运人和海运履约方对货物灭失或损害或者对迟延的赔偿责任，应当完全由本公约的规定管辖。”

D. 可能减损非海运公约强制性制度的其他情形

37. 第 27 条第 1 款草案加上有关未查明出事地点损害的承运人赔偿责任暗示统一制度，产生了这样的共同效果，即至少就确定承运人的赔偿责任而言，所适用的规则基本上是清楚的：如果可以确定损害发生的地点，则应适用其他强制适用的公约中对承运人的赔偿责任、赔偿责任限制或诉讼时效作了具体规定的

条款；如果不能确定损害发生的地点，则应适用公约草案。显然，关于需要在多大程度上保留其他公约的规定才能管辖承运人对未查明出事地点的损害的赔偿责任的问题，还需要由工作组作更进一步的审议。但是，从原则上讲，这些原则为确定承运人的责任提供了一种可行的办法。如果配合这一制度把根据公约草案提起的诉讼限制在对承运人和海运人履约方提起的诉讼的范围内，这种制度总体上来说是可以避免赔偿制度之间的冲突的。据认为，由此看来，公约草案已经为处理实际上有可能成为公约草案下运输合同产生私人纠纷的主要来源（即承运人对货物灭失或损害或对延迟的赔偿责任）的问题提供了一种可行的手段。

38. 但是，如前所述（见上文第 18 段），除了承运人的赔偿责任之外，在可能由其他公约管辖的其他事项上，公约草案还没有提供一种可以避免与这些公约发生冲突的制度。早先曾确定了在哪些方面公约草案的规定可能与管辖其他运输方式的某些其他公约中载列的规定存在不一致之处，其中包括诸如托运人对货物造成的损害的义务和赔偿责任、托运人对提供信息的义务、运输单证、控制权、交付货物和转让权利这样一些事项的某些方面（见 A/CN.9/WG.III/WP.29，第 72-105 段）。

39. 据认为，通过在公约草案中限定其适用范围，冲突的范围已经缩小。正如贸易法委员会秘书处在对公路运输联盟来函（见上文第 20 段）的答复中所指出的那样，公约草案和《公路货运合同公约》就其各自适用范围的规定来看是为了适用于不同的运输合同：

“……公约草案谨慎地将其适用范围限定于海运主合同，承运人根据这种合同承诺将货物从一地运至另一地，而且这种合同必须对国际海上运输作出规定；而《公路货运合同公约》则适用于国际公路运输合同，其中包括在海运主合同之下可能存在的任何国际公路运输分包合同。由此看来，这两项文书的适用本来就是相互排斥的。”

40. 这些考虑在经过适当变通后可以适用于其他方式的运输。但是，早先曾指出（见 A/CN.9/WG.III/WP.29，第 115-116 段），这一结论的前提是，对于涉及采用其他运输方式的货物运输的公约的适用范围，在解释上不能导致这些公约适用于公约草案本来打算包括的运输种类。

41. 当然，本公约草案是无法决定如何解释其他公约的适用范围的。虽然不可能完全排除公约草案与其他公约在某些方面发生重叠的可能性，但是据认为，一方面通过制订有关协调查明出事地点损害赔偿责任和未查明出事地点损害赔偿责任制两者之间关系的规定，另一方面通过确定公约草案的适用范围（第 1 条(a)项草案并结合第 8 条草案），已经大大减少了发生其余冲突的可能性。

E. 第 89 条草案与第 90 条草案之间的关系

42. 除第 27 条草案之外，工作组第十一届会议请秘书处为解决与其他运输公约之间的冲突草拟一个必要时可能放入公约的有关公约冲突的条文（见 A/CN.9/

526, 第 250 段)。在提出这一请求之前工作组听取了一些意见, 即目前的第 27 条第 1 款草案可能无法解决公约冲突问题, 因为它仅对所适用的单式运输公约的具体规定给予优先考虑。当时还有人指出, 某些国家认为无法成为一个以上多式公约的签署国; 如果公约草案成为一项多式文书, 对公约草案的批准将使某些国家无法批准范围更广的多式公约。另一个关切是, 其他一些涉及多式运输的文书的缔约国, 如《蒙特利尔公约》和《铁路运输公约》的缔约国, 可能不得不为了加入文书草案而退出这些公约 (A/CN.9/526, 第 246 段)。除这一请求之外, 还在案文草案中暂时加上了以《汉堡规则》第 25 条第 5 款为依据的第 89 条草案, 其中规定, 如果其他国际文书在本公约草案订立之日已经生效, 而且将强制适用于海运方式以外的货物运输合同, 则公约草案不能取代这些国际文书的适用。

43. 在该届会议上还请秘书处结合对原为第 16.1 条草案 (载于 A/CN.9/WG.III/WP.21)、现为第 91 条草案 (载于 A/CN.9/WG.III/WP.56) 的讨论情况, 明确说明公约草案优先于早先订立的与公约草案不一致的运输条约 (见 A/CN.9/526, 第 196 段)。因此在公约草案中加入了第 90 条草案, 说明公约优先于公约草案缔约国可能也加入的其他条约。另外还明确规定, 根据《维也纳条约法公约》第 30 条第 4 款, 这一条款不影响那些将不加入本公约草案的国家 (见 A/CN.9/WG.III/WP.32, 脚注 232)。

44. 如果不去注意第 89 条草案和第 90 条草案所产生的背景, 那么这两条草案似乎在处理公约冲突的问题上反映了两种截然不同的做法, 所以, 从其目前的措词来看, 这两个条款草案似乎是不可能放在一起适用的。

45. 对于强制适用的单式运输公约, 第 89 条草案保留了适用的可能性。对于公约草案 (特别是就其中的第 27 条第 1 款草案而言) 采用的一种处理门到门运输赔偿责任的有限分段赔偿责任制度而言, 这一条款可以理解成是一种补充。第 89 条草案的确可以做这样的理解: 在处理承运人与托运人或收货人之间的关系问题上, 第 27 条第 1 款草案对其他运输公约中的强制性赔偿责任规定给予有限的优先, 本来并不影响可能强制适用于承运人与非海运履约方之间关系的任何其他运输公约的适用。但是, 第 89 条草案也可能被理解为是与第 27 条第 1 款草案有矛盾的, 这是因为, 不仅在承运人与分包商 (后者的活动通常属于其他运输公约的范围) 之间的关系上, 即使是在承运人与托运人或收货人之间的关系上, 在涉及赔偿责任以外的 (第 27 条第 1 款草案已经提及的) 的事项时, 第 89 条草案把对于公约草案的一般优先权给予了其他运输公约。

46. 第 90 条草案则表明公约草案优先于所有与其规定不一致的其他公约, 包括那些与非海运有关的公约。第 90 条草案似乎意在促进普遍采用一种有关门到门运输赔偿责任的统一制度。但是, 按其目前的写法, 第 90 条草案孤立地读起来似乎也可作为一项一般条款解释为公约草案优先于所有可能载有与公约草案不一致的规定的条约。

47. 鉴于以上各点, 工作组似应重新审议第 89 条和第 90 条这两个条款, 同时注意与其有着逻辑联系的那些条款和政策选择。

48. 促使加上第 89 条草案的主张，与联合国海上货物运输会议（1978 年 3 月 6 日至 31 日，汉堡）期间赞成在《汉堡规则》中加上第 25 条第 5 款的主张有相似之处。《汉堡规则》的第 25 条第 5 款是在通过了《汉堡规则》第 1 条第 6 款中的最后定义“海上运输合同”之后加上的，第 1 条第 6 款规定，“一个既包括海上运输，又包括某些其他方式运输的合同，仅其有关海上运输的范围才视为本公约所指的海上运输合同。”当时曾指出，如果采用这种范围稍有扩大的“运输合同”概念，则有必要加上一个条款，以保留适用其他可能包括不止一种运输方式的公约的可能性，其原因是，由于《汉堡规则》没有“对损害发生地不详的情形作出规定”，而且也没有“规范某些程序事项的统一规则”，《汉堡规则》不可能解决“多式联运国际规范的一般问题”。²⁰的确，大多数支持《汉堡规则》加上第 25 条第 5 款的人，似乎都对把主要通过非海运方式进行的运输置于一项只适用于多式联运海运段的公约的总体框架之下感到担心。²¹

49. 工作组似应注意《汉堡规则》与公约草案之间的实质区别，在《汉堡规则》中，承运人的责任只涉及承运人在装货港、运输期间和卸货港负责货物的期间，而公约草案则可能扩大了“门到门”的范围。另外，与《汉堡规则》不同的是，公约草案对应当管辖承运人对多式联运中已查明出事地点损害的赔偿责任的法律制度作了明文规定，而且还将其赔偿责任制度扩延到所有未查明出事地点的损害情形。在《汉堡规则》中，第 25 条第 5 款所起的作用是，消除了可能对《汉堡规则》所适用的运输合同下的多式联运内陆段可能被留在法律真空中所存在的担心。工作组似应考虑的是，公约草案的背景已经大大不同于《汉堡规则》，因此，如今可能没有必要按第 89 条草案的写法加上一个条款，起码不能采用《汉堡规则》的同样写法。

50. 再有一点是，如果工作组真的认为第 89 条草案的预期目的是补充第 27 条第 1 款草案所规定的有限分段赔偿责任制度，那么工作组就应当考虑，这个条款是在履约方的处理办法作出调整之前提出的，（见上文第 24 和 25 段）因此可能是没有必要的。的确，公约草案的整个赔偿责任制度现在已经限于承运人和海运履约方，公约草案并不涉及管辖承运人可能订立的海运方式以外的任何分包运输合同的法律制度。工作组似应考虑的是，公约草案既然已经明确界定其适用范围，那就不宜贸然涉及哪些法律应当根据其自身的规定适用于承运人与非海运履约方之间的关系的问题。不管怎样，如果工作组仍然认为有必要加入第 89 条草案，那么对第 89 条草案与第 27 条第 1 款草案之间的关系加以澄清，似乎还是必要的。

51. 另一方面，如果工作组还是认为第 89 条草案的预期目的是除了赔偿责任之外还在其他事项上（关于此种事项，第 27 条第 1 款草案中载有一种具体规则）给予其他运输公约一般优先权，那么工作组似应考虑，第 89 条草案与第 27 条第 1 款草案中所规定的分段赔偿责任制度的有限性质是不一致的。

52. 同样，关于第 90 条草案，如果工作组认为这一条款的初衷是为解决各种国际公约的不同赔偿责任制度的冲突提供一种补充办法，那么工作组似应考虑，这一条款也是不必要的，而且，如果保留一这条款，无论如何都会与第 89 条草案发生冲突。事实上，在加上第 90 条草案时，公约草案尚未明确将根据公约草案提起的直接诉讼限制在总括海运合同订约当事方之间的诉讼范围内，而且，

在工作组几乎全体一致支持把非海运履约方排除在文书草案赔偿责任制度外之后（见 A/CN.9/544，第 20-27 段），由于第 90 条草案所打算解决各类冲突可能已经在此期间因为公约草案适用范围的重新确定而得以避免，第 90 条草案或许已经过时。

53. 反过来说，如果工作组把第 90 条草案看作是在不涉及承运人赔偿责任的领域中可以用来解决与其他公约可能发生的冲突的一条一般规则（见上文第 38 段），那么工作组似应考虑，从这个条款草案打算解决的各种可能的冲突情形来看，是否确有必要加上这样一个会产生深远影响的条款。工作组似应注意，在国际贸易法条约中，一般优先权条款是不常见的。事实上，这样的条款在其他文书中比较常见，特别是在那些建立政府间国际组织的文书中（例如，见《联合国宪章》第 103 条）。

四. 公约草案与其他国际法律文书之间的关系

54. 在 A/CN.9/WG.III/WP.21 中，公约草案第 16 条草案载有一个关于公约草案与下述方面的公约之间的关系的条文草案：与船舶营运有关的赔偿责任限制；海上乘客及其行李运输；核事故造成的损害。这些条款的内容是受《汉堡规则》第 25 条第 1、第 3 和第 4 款的启发，现在是公约草案的第 91、第 92 和第 93 条草案。

55. 工作组似应注意的是，这些条款通过确认继续适用这些其他公约，有效地避免了这些公约与公约草案之间可能发生的冲突。

注

¹ 国际联盟，《条约汇编》，第 CXX 卷，第 155 页。

² 联合国，《条约汇编》，第 1412 卷，第 23643 号。

³ 联合国，《条约汇编》，第 1695 卷，第 29215 号。

⁴ 联合国，《条约汇编》，第 1489 卷，第 25567 号。

⁵ 联合国，《条约汇编》，第 2242 卷，第 39917 号。

⁶ 联合国，《条约汇编》，第 1155 卷，第 18232 号。《维也纳条约法公约》第 30 条第 3 款规定，当前一个条约的所有缔约方都加入了同一主题事项的后一个条约时，“前一个条约只在其规定与后一个条约的规定一致时适用。”根据同一条第 4 款，当后一个条约的缔约方并未包括前一个条约的所有缔约方时，两个条约的缔约国适用同一规则。

⁷ 联合国，《条约汇编》，第 399 卷，第 5742 号。

⁸ 联合国，《条约汇编》，第 1397 卷，第 23353 号。

⁹ 《大会正式记录，第五十六届会议，补编第 17 号》（A/56/17）第 224 段。

¹⁰ CMNI/CONF(99)2/FINAL-ECE/TRANS/CMNI/CONF/2/FINAL（条约尚未生效）。

¹¹ 联合国，《条约汇编》，第 2145 卷，第 6943 号。

- ¹² 国际商会出版物第 481 号（国际商会，巴黎，1992 年）。
- ¹³ 《海事理事会公报》第 91 卷，1996 年。
- ¹⁴ TD/MT/CONF/16（条约尚未生效）。
- ¹⁵ 公路运输联盟信函的案文以及贸易法委员会秘书处的复函已经由联合国欧洲经济委员会提供给《公路货运公约》缔约国，案文可在以下网址上查到：<http://www.unece.org/trans/main/sc1/sc1cmr.html>。
- ¹⁶ 例如，见 Mahin Faghfour, “International regulation of liability for multimodal transport-in search of uniformity”, *WMU journal of maritime affairs*, vol. 5, No. 1 (2006), 第 95-114 页。
- ¹⁷ 贸发会议关于公约草案的评述（A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1, 附件二，第 44 段）。
- ¹⁸ 例如见 Krijn Haak and Marian Hoeks, “Intermodal transport under unimodal arrangements. Conflicting conventions: the UNCITRAL/CMI draft instrument and the CMR on the subject of intermodal contracts”, *Transportrecht*, vol. 28, No. 3 (2005), 第 89-102 页。
- ¹⁹ “但是，如果按所提建议扩大草案中的分段赔偿责任制度，文书草案可以在国际运输领域中大有帮助。它将加强国际海运法领域中的统一性，而且由于对现有单式公约起到补充作用，还可以填补多式合同下未查明地点灭失赔偿责任等方面的一些漏洞”（Krijn Haak and Marian Hoeks, *op. cit.*, 第 102 页）。
- ²⁰ 《联合国海上货物运输会议正式记录（1978 年 3 月 6 日至 31 日，汉堡）》（联合国出版物，出售品编号：E.80.VIII.1），第二部分，第二委员会第 7 次会议简要记录（A/CONF.89/C.2/SR.7），第 50 段；另见，同上，第 9 次会议（A/CONF.89/C.2/SR.9），第 9 段。
- ²¹ 同上，第 7 次会议（A/CONF.89/C.2/SR.7），第 39-62 段；第 8 次会议（A/CONF.89/C.2/SR.8），第 4-30 段；第 9 次会议（A/CONF.89/C.2/SR.9），第 2-34 段。