



联合国国际贸易法委员会
第三工作组（运输法）
第十九届会议
2007年4月16日至27日，纽约

运输法：拟订[全程或部分][海上]货物运输公约草案

欧洲托运人理事会向贸易法委员会第三工作组（运输法）提交的立场

秘书处的说明

为筹备第三工作组（运输法）第十九届会议，欧洲托运人理事会向秘书处提交了本文件附件中的文件，其中载有其就拟于本届会议期间讨论的关于[全程或部分][海上]货物运输公约草案中某些条文提出的意见和建议。

附件中的文件按秘书处收到的原样转载。



附件

导言

1. 关于在维也纳举行的第十八届会议的工作，欧洲托运人理事会谨对虽经简单讨论但实际上未能以协商一致方式达成定论的一些观点进行分析，以备定于2007年在纽约举行的第十九届会议之用。
2. 由于迄今为止我们尚不清楚在完成二读之后是否会有合并案文，手头也没有纽约会议的议程，因此下文所载已获通过的立场的依据是维也纳的审议情况和 A/CN.9/WG.III/WP.64 号主要文件以及各国官方代表团开展的进一步具体工作。

赔偿责任的限制

第 64 条

3. 理事会希望在确定赔偿责任限额的计算方法时能够考虑到海运货物的实际价值。在确定计算方法时不应教条地参照以往的制度，而是应该考虑到体现当今货物流量的价值并且将大额货物的流量（亚洲至世界其余地区的贸易）用作计算的基础。
4. 理事会对于明显扩大《海牙-维斯比规则》和《汉堡规则》有关赔偿责任限制的适用范围持十分谨慎的态度。
5. 理事会对第 64 (2)条备选案文 A 表示支持，该案文自动适用对托运人最为有利的限制。

第 65 条

6. 理事会高兴地看到仍然保留了承运人对迟延承担赔偿责任的原则，但同时注意到在维也纳第十八届会议上有些代表团所设想的计算方法仍然以运费金额为依据。
7. 理事会再次指出，在议定《汉堡规则》的 70 年代，运费高居不下（例如，在远东运费问题会议上，内载钢铁的 20-英寸的集装箱运费大约为 2,000/2,500 美元），该标准当时是有意义的，但时至今日鉴于运费的波动，该标准已失去了其適切性，目前由于竞争运费已跌至很低的水平（例如，欧洲/亚洲部分每 20 英寸集装箱均一费率为 150 至 200 美元）。理事会建议放弃以传统为唯一正当依据的制度，主张今后使用现代的标准。
8. 理事会建议统一针对运输合同双方当事人的赔偿责任限制适用规则：
 - 使用第 64 条所述一揽子规则，
 - 或使用就实际损失提供赔偿的原则，赔偿额限于最小的营运人可以实际投保的一定数额。

对于后一种情况，我们认为，在就托运人对迟延承担赔偿责任展开的讨论期间，由瑞典代表团牵头而达成共识的小组在第十八届会议的一次会议期间提出的 500,000 特别提款权的数额的建议是毫无理由的。我们认为，80,000/100,000 特别提款权的数额更加符合实际情况。该数额将是承运人对因其迟延导致一项得到证实的灭失而承担的赔偿责任限额，也是托运人对因其过失造成灭失而承担的赔偿责任限额。

9. 但是，在不损害以上情况的条件下，如果各代表团经协商一致通过以运费为依据的计算方法，则选定一个低于《汉堡规则》既有乘数（应付运费的 2.5 倍）的计算方法，对已从最近的公约中获益的托运人来说即为一种退步，是无法接受的。

10. 在于维也纳举行的上一届会议上，一个非正式小组根据 A/CN.9/WG.III/WP.74 号文件提出了一份与托运人对因其过失造成迟延承担赔偿责任具体有关的案文。该建议实质上拒绝承认托运人在下述两种特定情况下对其赔偿责任加以限制的可能性：因其过失而造成对船舶的损害或因误报其货物而造成迟延或灭失。

11. 只有在托运人对造成迟延的原因与误报货物无关的迟延承担赔偿责任的极为有限的情形下，才可对赔偿责任加以限制，此类限制将不采用“为应付运费的一倍或 X 倍”的公式，而是采用任意确定的 500,000 特别提款权的数额。

12. 该建议没有任何法律根据，无视在为承运人和托运人创设的情形之间具有对称和均衡性的任何规则。因此，理事会谨强调，在公约中保留该条款将会对理事会支持本文书草案产生消极影响，并将会影响托运人就本国政府签署和批准公约的问题上所持的态度。还应指出的是，理事会无法接受该案文对《海牙-维斯比规则》中的公式（第四(3)条）和《汉堡规则》中的公式（第 12 条）一概不予采纳的做法，因为根据这些公式托运人若无过失即不承担赔偿责任。

13. 不过理事会反对非正式小组提出的草案，并不意味着如某些代表团所说的那样，理事会已不再要求保留在有关出现迟延时承运人所负赔偿责任的条款。该立场与根据及时交货和全面质量的原则而有理由期望从事国际贸易的运输供应商保证服务质量的标准是一致的。

14. 理事会拒绝接受一种人为设定的交换情形，因为它将使承运人得以推翻《汉堡规则》在对迟延所负赔偿责任方面取得的成就。

第 66 条

15. 为了使所有法系的解释保持一致起见，应删除英文本中对赔偿责任的情形加以限制的“personal”一词。该限制性成分与托运人的客户对其运输供应商的期望不符，后者日益成为当代海运界的主要一方。

16. 理事会还对将第 66 条所建议的承运人未丧失赔偿责任限制权的情形的适用范围明显扩大持严重保留。

第 89 条：其他公约

17. 理事会对国际公路运输联盟（公路运输联盟）所作的分析表示支持并赞同公路运输联盟从多式联运的角度表示的关切，对这种关切的重要意义必须加以承认。

18. 我们认为应当保留第 27 条（但删除有害的第 90 条），保留第 89 条并对其加以修改。理事会不反对不偏重任何一方并且普遍适用的多式联运文书，但基本上倾向于预见性强的简单解决办法。从这个角度来看，可以考虑接受单一的赔偿责任和赔偿制度，但这种立场有其限定条件，只有在公约对实际平等待遇作出规定的情况下才能成立。现在的文书很不平衡，对托运人不利，很遗憾的是，理事会在现阶段不得不要对非海运段适用单式运输公约，因为这类公约对托运人权益的保护远远胜于现行文书。

第 75 和 76 条：管辖权

19. 在指定法院问题上，理事会主要寻求的是可预见性和简洁性，因此主张拟定一项条款，专门列举确定有管辖法院的标准地点，特别是与运输业务历来有关的地点。还应列入合同缔结地。

20. 较之于已经采用的制度，尽可能充分列举的做法更为可取，这种做法在列举地点的同时又兼顾了完全的选择自由。

21. 这类选择管辖权的自由鼓励选择诉讼地，从而可能导致指定所列举的拟议地点以外的地点为管辖地，甚至允许指定非公约缔约国的法院为管辖地。

22. 理事会认为，应当把赋予缔约方的契约自由（参见下文）限定在可以从第 75 (a)、(b)和(c)条所列的管辖基础中通过协议选定管辖基础。

23. 第 76 (2) (a)、(b)和(c)条中允许完全减损第 75 (a)、(b)和(c)条的标准不足以构成这类减损的正当理由。减损文书条文的权利所依据的批量合同过于笼统。只有大量充实有关批量合同的定义标准方能有理由规定此种涉面很广的减损。

24. 理事会还强调保护收货人的必要性。从这个角度来看，第 76 条第 3 款没有提供应有的保障。有必要在第 3 款中增列一则条款，对收货人明确接受选择法院作出规定，不然收货人即有权自行指定第 75 条中所列的某一地点为管辖地。

25. 同样，为增加可预见性，公约中所载的指定有管辖权法院的规则应当对所有签署国都具有约束力。公约若允许有选入或选出制度（第 76 (4)条），就会毫无必要地使公约的执行复杂化。因此，理事会不支持有些代表团在第十八届会议讨论第 76 (4)条期间列入或提出的条文。

26. 理事会注意到，会上未提及针对托运人的司法程序。为了平衡和对等起见，应对这一点加以详述。

关于契约自由的评述

27. 理事会回顾，有些代表团赞成关于契约自由的主张对中小规模的托运人有害，该主张曾促使理事会在上一次立场声明（A/CN.9/WG.III/WP.64）中对此表示持有严重保留。理事会对第 75 和 76 条的看法凸显了其对契约自由完全以批量合同不当定义为依据所持的疑虑。应该指出的是，《海牙规则》和《汉堡规则》均允许在保护中小规模的托运人的同时拥有十分宽泛的契约自由。只要照搬这些规则广为人知的条文并拒不考虑只有利于承运人的各种减损，就可以对草率建成的批量合同机制完全弃置不顾。

结论

28. 在目前已完成对文书草案的二读之后必须承认理事会失望地看到该案文毫无方向，其最新发展更多地是推翻《汉堡规则》取得的成就，而不是设法更新多式联运法律，因此理事会怀疑这类文书对在今后几十年内处理货物运输是否有所助益。

29. 主要条文，尤其是涉及赔偿责任规则的条文现已完全失衡，理事会从而对在这项工作完成以前是否有任何可能纠正主要失衡的方面持悲观态度。不过理事会仍将以富有建设性的精神参加定于纽约举行的下届会议，力争挽救尚能挽救的部分。

30. 欧洲托运人理事会是一个代表作为所有运输方式用户的欧洲工商业界各家公司利益的组织。“托运人”主要是货物的生产商或分销商，负责向其客户开展货物营销业务。海运是其在国际贸易中的主要运输方式。