



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

编拟一项[海上]货物运输文书草案

门到门运输调查表答复和各国及国际组织对文书草案范围的
补充评议汇编的增编

秘书处的说明

目录

	页次
导言	2
一. 非政府组织对调查表的答复	2
二. 非政府组织就文书草案的编拟提交的补充说明和建议	3
1. 国际多式联运协会（多式联运协会）	3
2. 国际海运保险联合会（海运保险联合会）	4
附件 调查表	8



导言

1. 2003 年 1 月公布了一份标题为“门到门调查表答复和各国及国际组织对文书草案范围的补充评议汇编”的文件（A/CN.9/WG.III/WP.28）。该文件载有对 2002 年 8 月分发给有关非政府组织、政府间组织和国家的一份调查表的答复，其目的是收集关于集装箱运输实践和承运人使用门到门合同的资料。该文件载列了就文书草案的编拟提交给秘书处的补充说明和建议。本文件由秘书处在最初汇编公布之日以后收到的答复和说明组成。调查表再次作为本说明附件转载。
2. 某非政府组织提供的对调查表的若干答复转载于下文第一节。
3. 非政府组织就文书草案的编拟向秘书处提交的补充说明和建议转载于下文第二节。
4. 上文第 2 至 3 段所述答复、说明和建议按秘书处收到时的原样转载。

一. 非政府组织对调查表的答复

伊比利亚——美洲海洋法学会

[原件：西班牙文]

1 至 2. 门到门涉及海运段运输的统一责任制度对国际贸易所涉各方无疑都是有益的。关键问题是，这些统一规则的依据是什么，在多大程度上能够被纳入载有关于不同运输方式的规则——在某些情形下包括公共政策准则——的国家和区域法律制度。这方面的例子包括《卡塔赫纳协定》第 331 和 393 号决定，南锥体市场会员国之间的《国际多式联运协定》。

在我们所关心的文书草案中，问题是如何落实 1980 年《联合国国际货物多式联运公约》已加以笼统规范的**特定的**多式联运制度。

“特定的”责任制度由于不同于 1980 年公约采取的解决办法，因此可能会带来种种困难。如果该责任制度背离现已生效并且是 1980 年《多式联运公约》渊源的《汉堡规则》，则尤其会带来种种困难。

3. 将陆运与海运等同的想法与几乎所有各国的惯例和可适用的程序都有所不同这一事实是相抵触的。这反映出人们历来承认，海运性质特殊，具有特别的风险，尤其是存在所谓“海难”的风险。正是由于认识到这一点，人们很久以前就承认责任限制以及“海上意外事故”的概念。《海牙——维斯比规则》中所载的免责和责任限制的规定似乎已不再象半个多世纪以前那样符合**海运业的需要**。所谓“损害赔偿法”出现了倾向于注重客观责任并对造成的损害提供全额赔偿的新趋向。许多国家尤其在将其适用于公路货运时必须考虑到这些新的概念。

4. 上文提及的统一制度的理想与在涉及装卸公司、陆运承运人、仓储、港站等的实际上和法律上的各种不同情况是有抵触的。此类差别尤其存在于责任制度、免责原因、责任限制和诉讼时限上。

5. 关于多式联运，可以本着共同连带责任的假设允许受损害方对负有责任方（局部损害）或运输链中的任何参与方提出起诉，——但不影响被告向对损害实际负有责任方追索任何已付赔偿金的权利。

赞成这一原则的论点是，多式联运经营人与其前后的承运人以及他们大家之间都存在着共同的利益，多式联运这一概念的依据是与若干义务方订有不可分割的共同基本合同，各方对整个运输业务负有共同的责任；合同约定的关系不是一开始就确定的，而是逐步建立起来的，每一承运人收到货物即成为合同当事方。共同责任来自于利益共享，尤其是因为在商务事项中存在着共同连带责任的假设。赞成这一原则的另一个理由是，托运人在查明谁对货物交付中出现的灭失、损害或延迟负有责任上处于不利的地位。在运输拼装集装箱中的货物途中这个问题不断出现。

6. 这个问题涉及到《国际公路货物运输公约》等在欧洲适用并且不影响伊比利亚——美洲国家的涵盖公路运输的公约的适用问题。因此，适用这一制度并且对陆运采用共同区域解决办法的国家必须对这一问题作出回答。纯粹从理论上讲，可以认为，在适用于海运和适用于陆运的责任制度之间不应有任何区别，但前提条件是，所采用的统一制度在多式联运经营人对托运人承担的担保义务上存在着共同的特征。

7. 根据上述答复，统一责任制度的好处在于能有助于提高法律确定性。有些撰稿人还提出与运输成本有关的经济因素。然而，对此类因素，必须加以详尽的证明。

8. 责任制度中门到门合同所涉不同运输方式上存在的区别所造成的结果是：(a)在有关受损货物的法律诉讼程序及保障求偿人权利的条件上存在不确定性；(b)赔偿额上的区别（全额赔偿还是限额赔偿）；(c)“举证责任”随运输方式或损害发生地点的不同而存在的区别；(d)因运输链中损害发生地或来源地不清而影响索赔的不确定性；(e)在托运人非运输订约方时，转运人可能承担的责任。在此类情形下，还应考虑同一个转运人对各托运人的货物进行拼装并使用单独一份运输单据的情形。

9. 在可以直接要求损害责任方提供赔偿时将分包商列为损害责任方与上文讨论的共同责任原则是一致的（答复5）。

10. 我们在工作组各次届会期间曾对草案发表过意见。这些意见仍然是成立的。如果将本文适当适用范围的问题搁置不论——据建议应建立“港到港”制度，则撰稿人所作的科学贡献是很有价值的，并且十分重要。建立“特定的”多式联运（包括海运段）的制度与现存总的多式联运制度不一致。另一方面，就有关运输的前几份规则所忽视的某些方面（例如，在关于电子记录、履约方、控制权等方面）草拟统一条例上取得了有益的进展。

总而言之，考虑到包括港站责任在内的各种陆运承运人责任制度之间存在的区别，本阶段的普遍性立法（包括拉丁美洲区域范围内立法）似不宜或不应将管辖海运法下承运人责任的解决办法延伸至适用于门到门运输的陆运段。

二. 非政府组织就文书草案的编拟提交的补充说明和建议

1. 国际多式联运协会（多式联运协会）

[原件：英文]

多式联运协会认为，现行运输责任制度已过时了，严重支离破碎，并且给用户造成了高昂的费用，急需建立一个更好的制度。

急需采取一种新的全球性做法，以共同的方式涵盖所有各类运输。如果能够将所有各类运输并入一项单一全球制度，则可能会得到许多运输业用户和营运者的欢迎。因此，多式联运协会认为这是一个可取的目标。

如果事实证明，这种使运输制度现代化的方式过于剧烈的话，那么另一种备选办法是，至少在货物门到门运输上力求统一，而不论使用哪一种运输方式。然而，力求实现的是一项真正的多式联运文书而不可以是一项范围扩大至港口以外的海运公约。如果无法做到这一点，则必然会失败。例如，必须充分考虑铁路方面的问题。

多式联运协会坚信，必须同所有有关的运输方式的代表以及参与这项工作的用户共同拟订任何此类新的门到门责任制度。正在进行的任何工作如果得不到所有这些当事方的充分参与，其结果只能是又形成一项行不通的文书，无法纠正目前令人不满意的状况。

任何这类新的国际责任制度，如果要取得成功的话，就必须比现行法律框架具有明显的优势。任何措施凡属于权宜之计，只能会使情况更形复杂，同时也不会带来任何好处。

任何新的文书，为了能够被运输业界直接了解，都必须使用熟悉的措词。这就意味着尽最大可能借用现行运输公约中的措词。如果想要改进二十世纪初通过的那些公约中使用的措词，则草拟人应该从二十世纪下半叶拟订的公约中寻求指导。还可以从美国海上货物运输法案文草案中寻求指导。在这方面，草拟人必须努力使案文清楚了。

本案文草案所涉领域超出了现行公约的范围，因此，工作组应十分认真地考虑将这些领域纳入新的文书中的好处。

2. 国际海运保险联合会 (海运保险联合会)

[原件：英文]

国际海运保险联合会（海运保险联合会）成立于 1874 年。它由遍布世界各市场的 53 个国家海运保险协会组成。海运保险联合会的成员所收取的保险费占世界海运保险费的 80%，总计约 105 亿美元（2001 年）。

作为代表承运人和货运界的保险人的一个国际组织，海运保险联合会支持订立一份有关海上货物运输的统一的现代化的条约，这份条约必须对所有有关各方公平合理。

海运保险联合会欢迎贸易法委员会为促进统一国际海运法的事业而采取的举措，并高度赞赏海事委员会为编拟本文书草案而作出的贡献。

贸易法委员会请业界各当事方参与订立一份现代化的文书，海运保险联合会高兴地对此做出回应，并提交下述意见：

适用范围 (第 4.2.1 条草案)

海运保险联合会认为，应将文书草案扩大至涉及海运段的“门到门”运输。此类明确的法律框架可以减少纠纷，简化追偿程序，因为现行制度的一个主要问题是很难确定灭失或损害的发生地，并因而无法确定承运人责任方以及应予适用的责任制度。此外，可能难以确定承运人，有关外国法域的条款也可能造成种种问题。理想的解决办法是有一套适用于整个运输期间的统一的规则，即使该规则适用范围有限，而不是适用一套网络制度，因为网络制度会

造成不确定性。欲取得的结果是便利追偿，加深对承运人责任的了解，以及减少日常书面工作。为此首先必须得到代表装卸业者、运输港站经营人、货车运输业者、铁路和仓储保管人等运输所涉所有各参与方的组织的支持。

然而，在各国国内可能会存在与法域有关的问题，并且国际上对此并不一致接受。如果由于管辖单一运输方式的现行国际公约的原因，而无法有一个统一的责任制度，则海运保险联合会希望有关非局部损害的责任限额必须受更高级别的国际强制性规定的管辖。

履约方 (第 1.17 条草案)

海运保险联合会坚决主张允许直接对分包人提出索赔要求，并支持拟订一条规则，规定订约承运人和实际承运人负有共同连带责任，并禁止任何中间承运人或转运人将运输合同分包给另一承运人。海运保险联合会强调，在这方面，公约的规则在对可否向任何中间承运人或转运人提出起诉上必须明白无误。根据《公路货运公约》，如何解决这一问题似应留待各国法院自行裁定。必须避免此类不确定情况。

承运人的责任 (第 4、5、6 条草案)

海运保险联合会认为，应更改风险分配现行做法。海运保险联合会赞成删除航行过失或管理人员的抗辩。尚不存在用于评价货物保险人风险减少情况的统计记录，但根据承保人的估计，所减少的风险将不足 4%。

海运保险联合会认为，应删除火灾免责规定。尚不存在用于评价货物保险人风险减少情况的统计记录，但估计所减少的风险不足 2%。

海运保险联合会还赞成将适航义务扩大至整个海运段。尚不存在用于评价货物保险人风险减少情况的统计记录，但估计所减少的风险不足 1%。

文书草案第 6.1.4 条

海运保险联合会支持维持承运人对所有灭失的现行赔偿责任制度不变，但承运人能够证明灭失并非其负责的事项所造成的除外。要求承运人和索赔方分担证明灭失原因的责任是不切实际的，因为这意味着，货物保险人与承运人享有同等的获得有关转运条件及货物搬运和装卸情况的信息的机会。事实显然不是这样。根据海运保险联合会的估计，如果各自分担一半的灭失，货物保险人所承受的风险的增加将超过 10%。

运输和货代混合合同 (第 4.3 条草案)

海运保险联合会强烈反对承运人具有通过订约仅担当代理人的角色来摆脱该制度的可能性。

不应允许承运人在运输期间将其角色从主要当事人改为代理人。在实践中，弄清承运人在运输不同阶段角色的变化是极为困难的，即使并非不可能。允许承运人在运输期间既是代理人又是主要当事人，将给设置重大法律障碍大开方便之门，并助长主要目的是避免承担责任以节省费用的种种做法。

本条文目前的行文措词要求“明确约定”，在许多法域中，可以通过“样板文件”的印刷前条款来满足这一要求。不应允许承运人根据运输单据上“样板文件”的措词而将其作用降低为代理人并免除其作为承运人的责任。

在班轮运输中，货主对承运人与哪一方订约提供服务无控制权，对灭失原因进行昂贵的调查以后在海外法域提起法律诉讼会大大不利于为实际追偿而提出索赔要求。

灭失通知 (第 6.9 条草案)

拟议的三天时限是不够的，而且实际上在绝大多数情况下都无法实现。这一通知期限是在一个世纪以前确定的，那时货物不很复杂，损害比较容易查明，在目的地装卸货物的自动化程度很低。

海运保险联合会认为，就所有各类运输，不论是门到门还是港到港运输，均规定为期七天的通知期限比较合理，因为这样，收货人才有检查货物的合理机会。由于贸易量增加，在货物交付以后对收货人提出的有关安全、检查和报告方面的要求也有所提高。在有些情形下，此类要求可能会促成尽早查明损害，但由于在诸如自动存货管理系统和食品安全检验等其他方面的优先任务，可能会延迟通知承运人。

诉讼时效 (第 14.1 条草案)

这个问题对货物保险人来说，具有根本的实际意义。一年的时限太短，造成为避免索赔失去时效而提出不必要的诉讼。

虽然无法准确估计提出不必要的诉讼和增设人员的费用，但法律诉讼费可能会超过索赔额的 10%。如果延长时效的话，就可大大减少此类诉讼费用。海运保险联合会认为，应该按照《汉堡规则》、最近加以修改的 2000 年《布达佩斯内河航道货物运输合同公约》及 1999 年《蒙特利尔公约》等公约所采取的做法，将该期限确定为二年。

如果不延长为期一年的时限，则在承运人考虑索赔要求期间应终止时效。收货人有义务在交付以后的限定时间内发出初步通知。承运人届时有权检查货物。始终不言而喻的是，随后将提出索赔要求。货物利益方在提出其索赔要求时有义务表明已进行过有效的救助，尽管这种救助可能会旷日持久，尤其是如果涉及到改善或再加工的话。为了取得最佳结果，最为有效的方法是使承运人在整个过程中自始至终知情并参与（例如，请其发表意见或再检查）。此外，即使能够从承运人那里获取信息，也很花时间，而货物不应受到耽搁。对事故原因所作调查也可能会费时甚多，尤其是在海事安全当局和/或法院亲自对海难进行调查并过一些时间方可公布其调查结论的法域则更是如此。

此外，代表有关当事方和从有关当事方争取到延长时间都是至关重要的。这通常属于复杂的法律问题，需要得到法律专家的协助并开展费时甚多的调查，以便查明谁有权提出诉讼，以及根据运输合同谁负有责任。

我们认为坚持一年期时效毫无是处，因为该时效不会节省承运人的任何费用，并且可能会由于任意确定为期很短的时效，而无法处理的确十分复杂的货物索赔要求。此外，现行制度由于有利于不必要地延迟处理索赔要求的承运人，因此似乎很不公平。

合同自由的限度和适用范围（第3和17条草案）

显然，允许当事人通过合同不受文书草案各项条文的约束，会减少本制度的统一性。因此，海运保险联合会认为，应该对通过合同不受约束的能力加以限制。

订约方不应该有权通过合同不受各项条文的约束。根据《海牙规则》和《海牙——维斯比规则》，在下述情形下当事人可通过合同不受各项条文的约束：订有特殊协议；根据不可流通的收据；以及协议事由说明有必要订立特殊安排并且不属于在“正常贸易往来”中进行的“普通商业运输”。我们认为，本文书草案应坚持这一立场。

此外，如果允许协议当事双方通过合同不受本文书草案各项规定的约束，则第三方也不应受此约束。

然而，关于租船合同、舱位租用和箱位租用以及运输活动物的各项条文均不必是强制性规定。

法院地

海运保险联合会的某些成员对关于诉讼和纠纷仲裁的可能的法院地规定深表关注。海运保险联合会敦促采用《汉堡规则》中所载的措词，《汉堡规则》规定，索赔人可从所列的地点之中选择一个法院地，包括运输启运地或交货地。不应允许订约承运人和托运人在约定法院地后将该选择强加给未表示同意的收货人。

附件

调查表

1. 你认为制订适用于门到门涉及海外路段运输的单一责任制度是否有益？
2. 如认为有益，请说明原因。
3. 货物全程运输包括陆上和海上运输是否应适用同样的法律？
4. 门到门货物运输的所有参与者，包括装卸业者、运输港站经营人、货车运输业者、铁路、仓储和其他各方，是否应适用与海运承运人同样的责任制度？
5. 在多式联运的统一制度下，货方或其承保人可否直接要求门到门运输的参与者，如装卸业者、运输港站经营人、货车运输业者、铁路、仓储和其他各方，赔偿由特定参与者造成的损失？
6. 若现行公约适用于陆上运输，如《国际公路货物运输合同公约》，那么在陆运承运人参与海上和陆上货物运输的情况下，这些公约是否应继续管辖陆运承运人的责任，或者在某些情况下，陆运承运人是否可适用与海运承运人同样的责任制度？
7. 你认为多式联运中的陆运和海运适用统一责任制度是否有何好处？
8. 门到门货物运输适用现行的责任制度目前遇到哪些共同的问题？
9. 你认为允许货方或其承保人就货物在签发提单的承运人分包商保管下所发生的毁损或灭失直接向该分包商提出索赔对本行业有何好处？
10. 如对贸易法委员会目前起草的文书有任何其他看法或意见，不妨借此机会说明。