



---

联合国国际贸易法委员会  
第三工作组（运输法）  
第十一届会议  
2003年3月24日至4月4日，纽约

运输法：拟订[海上]货物运输文书草案

瑞典的提案

秘书处的说明

预计第三工作组（运输法）第十一届会议期间将审读 A/CN.9/WG.III/WP.21 号文件中所载的文书草案。瑞典政府为准备这届会议于 2002 年 11 月 14 日提交了关于文书草案范围和结构的提案案文供工作组审议。现将该提案的案文按秘书处收到时的原样作为本说明附件予以转载。



## 附件

### 瑞典关于规范门到门装运的提案

#### 1. 背景情况

瑞典对贸易法委员会倡导统一国际海事法的举措表示欢迎。瑞典还感谢国际海事委员会为此作出的巨大贡献。

2002年9月16日至20日在奥地利维也纳举行的运输法问题第三工作组第十届会议曾决定，2003年春在美国纽约举行的第十一届会议将讨论海运文书草案所涉多式联运问题。秘书处还请各国在2002年秋提交关于所涉多式联运方面的文件。瑞典提交的这份提案正是对此作出的响应。如果工作组日后决定文书草案将涉及门到门运输问题，瑞典提议对A/CN.9/WG.III/WP.21号文件中的文书案文作下述改动（改动和评注部分以楷体表示）：

#### 2. 适用范围

##### 第3.1条

3.1 在服从于第3.3.1条的前提下，本文书草案各条款适用于收货地点和交货地点位于不同国家的所有海上货物运输合同，其条件是：

- (a) 在运输合同或合同细节中规定的收货地点[或装货港]位于一缔约国内，  
或
- (b) 在运输合同或合同细节中规定的交货地点[或卸货港]位于一缔约国内，  
或
- (c) [交货的实际地点为运输合同或合同细节中规定的一个任选交货地点并且位于一缔约国，或]
- (d) [运输合同是在一缔约国内订立的或者合同细节写明运输单证或电子记录是在一缔约国内签发的，或]
- (e) 运输合同规定，合同受本文书的规定或任何执行这些规定的国家法律管辖。

在服从于第4.2.1条的前题下，本文书各条款也适用于海运前后的内河运输以及从收货地点至装货港和从卸货港至交货地点的公路或铁路运输，条件是在海运期间，货物已从陆运段期间使用的运输工具上卸下。

##### 评注

第一段规定，本文书适用于海上货物运输合同，而不是运输合同。第二段也对此作了概要说明，该段规定，本文书不适用于在海运期间由卡车或铁路车皮装载货物的附带运输。该规定意在明确，合同所针对的必须是海上货物运

输，而不是公路或铁路货物运输。不然的话，《公路货运公约》第 2 条及《铁路货运公约》规则第 48 条与拟议的文书之间就有可能发生冲突。如果轮渡经营人同意将货物从英国利兹经哥德堡港运往瑞典斯德哥尔摩，并且在海运期间使用卡车装货，则按照现行第 3.1 条就难以确定该合同究竟应被视为本文书中带有附带运输的海运合同，还是应被视为《公路货运公约》中的公路运输合同。还宜注意到此处可能必须改拟第 1.5 条中的定义。

#### 第 4.2.1 项 在海上运输之前或以后的运输

如果已经确定，索赔是因货物灭失、损坏或延误引起的，并且造成灭失、损坏或延误的事件完全是在以下任何一个期间内发生的：

(a) 自承运人或履约方收到货物时起到货物在装货海港从陆运运输工具上卸下时止；

(b) 自货物在卸货海港装上陆运运输工具时起到将这些货物交付收货人时止；

而且对于此种灭失、损坏或延误，有现行国际公约或国家立法规定，这些国际公约或国家立法适用于承运人在该期间根据运输合同所进行的一切活动，任何私人合同根本不得加以背离或违背不得损害托运人的利益，则当这类条文为强制性条文时，应以这类条文为准，而不是以本文书的条文为准。

应删除第 4.2.2 条

#### 评注

“或由于”这几个字系指灭失、损坏或延迟不必在小(a)和(b)期间成为现实。规定这些灭失、损坏或延迟完全取决于在这些期间所实际发生的情况足矣。为此可举出这样的例子，即卡车在过高的温度下将冷冻食品运往海港，结果造成食品开始腐烂，但只是在将货物装上船只后才遭发现。对于这类情形产生的赔偿责任将依照公路货运赔偿责任制度加以确定。

在小(a)和(b)中，“到将其装到船上的时间为止”和“从货物从船上卸下的时间”词语分别改为“到货物从其他运输方式上卸下时止”和“自货物装上其他运输方式时起”，目的是明确指出，本文书不仅适用于远洋轮的装卸期间，而且还适用于在起迄港的贮存期间。然而，如果其他运输方式已有国际或国内强制性制度管辖，则本文书不适用于该运输部分的装卸。拟定这一措词的理由是，自货物装上卡车或铁路车皮起一直到将这些货物卸下时为止，关于货物陆运的国际和国内强制性条例至少将予以适用。在提案中之所以使用“海港”这个词是为了指出，如果有国际或国内强制性条文管辖内河运输，即往返于内河码头的附带运输，则本文书将不予适用。

根据本提案，这些强制性条例中的所有条文都应比本文书优先作准。WP.21 案文中的规定是，只有关于承运人赔偿责任、对赔偿责任的限制以及提出诉讼的时间的具体条文方可比本文书优先作准。然而，如 WP.21 案文所示，这一规

定所造成的结果是，此处将把《公路货运公约》中关于保留的强制性条文等排除在适用范围以外，这就构成了对公约的违反。因此，应在这方面对现行案文加以修改。考虑到此处国家性法规比本文书优先作准这一事实，应删除第 4.2.2 条。

拟议的案文将使承运人系列完全一致。例如，分包承运人无法以订约承运人作掩护。如果将货物经海路从美国运往瑞典的一个港口，然后使用火车从该港口运往内陆的某一城市，根据本文书的现行案文，铁路承运人可以海运承运人为掩护。根据瑞典强制性铁路法规，如果货物完全灭失，托运人有权获得每公斤 150 克朗的赔偿。然而，如果美国托运人向订约承运人，即美国航运公司提起诉讼——与向瑞典铁路承运人提起诉讼相比，前者费用低廉，而且十分方便——，他将只能得到每公斤 2 个特别提款权 (SDR) (即约 30 克朗)。美国航运公司此后在追索诉讼中只能向铁路承运人提出每公斤索赔 2SDR 的要求。

### 3. 赔偿额的计算

6.2.1 如果承运人对货物的灭失或损坏负有责任，应参照运输合同中规定的交货地点和收货时间这类货物的价值计算应支付的赔偿额。此外，承运人还应偿还有关运输的运费、进口税和其他费用。

6.2.2 货物的价值应根据商品的交易所价格确定，无商品交易所价格的，根据其市场价格确定，既无商品交易所价格又无市场价格的，参照收货地点同种类同质量货物的通常价值确定。

6.2.3 如果发生货物灭失或损坏，除第 6.4 条另有规定外，承运人不应对超出第 6.2.1 和第 6.2.2 条所规定的任何赔偿额负有责任。

#### 评注

在拟议的案文中，已将计算赔偿额和货物价值的地点从交货地点改为收货地点。在作了这一改动以后，还规定，承运人应偿还有关运输的运费、进口税和其他费用等通常以交货地点市场价格列入的价值。之所以将交货地点改为收货地点是为了使本文书与《公路货运公约》第 23 条和《铁路货运公约》规则第 40 条保持一致。不然的话，货物价值的计算将取决于货物究竟是在陆运段还是在海运段遭到损害的。然而，这也要求修改本文书第 9 章关于运费的条文。

6.7.1 在服从于第 6.4.2 条的前提下，承运人对货物或与货物有关的灭失或损坏的赔偿责任限额，按照货物的件数或者其他货运单位计算，每件或每个其他货运单位[……] [计算]单位，或按照灭失或损坏货物的毛重计算，每公斤 [……] [计算]单位，以二者中赔偿限额较高者为准，但是托运人在货物装运前已申报其性质和价值并在合同细节中载明的 [或承运人与托运人已另行约定高于本条所规定赔偿责任限额的]除外。

### 尽管第 6.7.1 项的条文已作了规定，但如果承运人无法确定货物究竟是在海运期间还是海运前后的运输期间灭失或损坏的，则应适用管辖不同运输段的国际和国内强制性条文中最高限额的赔偿责任。

### 评注

第 6.7.1 项规定，对在海运期间遭受的灭失或损坏，赔偿责任限额为每件若干记帐单位，除该规定以外，在本文书的案文中还应规定，此处的限额必须遵照第 6.7.1 条的规定。即使尚无法确定确切的限额，与其他运输方式相比，该限额可能很低（现为每件 667 个 SDR 或每公斤 2 SDR）。之所以给在海运段遭受的灭失和损坏确定相当低的限额，其原因可能是，如果发生完全灭失的情形，承运人或其 P&I 俱乐部就必须支付总额很高的赔偿额。然而，如果出现无法查明损坏在何处发生的情形，这一理由就无法成立了。在这种情形下，货物所受损坏通常是在收货地点发现的，这就意味着，只有一小部分货物遭到了损坏。对于无法定位的损坏，即无法确定究竟是在海运期间还是在某一附带运输期间发生的灭失和损害，似宜订立下述规定来对托运人/收货人加以保护：承运人只使用权管辖运输的国家或国际强制性赔偿责任制度中规定的最高限额（根据《公路货运公约》，该限额为 8.33 SDR，根据《铁路货运公约》规则，该限额为 17 SDR）。