



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

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

秘书处的说明



目录

	页次
导言.....	3
一. 非政府组织对调查表的答复.....	3
A. 国际货物代运人联合会（货代联合会）.....	3
B. 租船经纪人协会.....	5
C. 国际航运商会.....	8
二. 一个政府间组织对调查表的评议.....	10
A. 安第斯共同体（玻利维亚、厄瓜多尔、哥伦比亚、委内瑞拉）.....	10
B. 安第斯共同体（秘鲁）.....	22
三. 与起草文书草案有关的补充说明和建议.....	24
A. 由国家提出.....	24
马来西亚.....	24
B. 由政府间组织提出.....	25
经济合作与发展组织（经合组织）.....	25
C. 秘书处邀请的非政府组织的答复.....	29
1. 北美铁路协会.....	29
2. 国际商会.....	31
3. 国际保护和赔偿俱乐部集团.....	32
4. 国际公路运输联合会.....	37
附件 调查表.....	40

导言

1. 在拟订一项关于国际货物[海上]运输的国际文书草案时，工作组需要讨论的一个重要问题是文书草案的适用范围。这个问题的讨论于工作组第九届会议开始（A/CN.9/510，第 26-34 段），第十届会议上继续进行（A/CN.9/525，第 25-28 段），并预计在第十一届会议上接着进行下去。为了就继续进行这个问题的讨论作好准备，2002 年 8 月，秘书处向有关非政府组织分发了一份简短的调查表，意欲搜集关于集装箱运输实践和承运人使用门到门合同的有关资料。为了准确查明国际航运界对门到门集装箱运送的需要和愿望，调查表主要发至门到门运输中同时涉及海运段和陆运段的业界代表。调查表还发给各国和有关政府间组织供其参考。现将调查表作为本说明附件转载于后。
2. 从非政府组织收到的对调查表的答复转载于下文第一节。
3. 一个政府间组织就调查表向秘书处提交了评议。这些评议转载于下文第二节。
4. 各国、政府间组织和非政府组织还就文书草案的编拟向秘书处提交了补充说明和建议。这些说明和建议转载于下文第三节。
5. 上文第 2 至 4 段所述答复、评议、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

A. 国际货物代运人联合会（货代联合会）

[原件：英文]

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？

虽然门到门单一责任制度初看之下可能是可取的，但似乎不可行，也不现实。

2. 如认为有益，请说明原因。

门到门单一责任制度将与陆运部门现有国际和国家单一运输方式的法律相冲突，例如与《国际铁路货物运输合同统一规则》（《铁路货运规则》）和《国际公路货物运输合同公约》（《公路货运公约》）相冲突。如果装货地和（或）卸货地在一个缔约国，必须适用《公路货运公约》。另外，《公路货运公约》和《铁路货运规则》都含有关于陆-海运输的规定，当要决定哪一种制度将适用于同时包括海运和陆运的运输业务时，这将造成情形更加严重。

托运人行业和运输行业约于十年前制定了《贸发会议/国际商会规则》。这些规则涉及运输方面的核心责任，其中包括一套网络责任制度，在灭失或毁损可被确定是发生在某一运输阶段时，即适用该项制度。这套规则制度符合涉及一种

以上运输方式时的商业实践现实。事实证明，一套不受限制的网络责任制度行之有效，应当保留。

任何门到门责任制度都将导致国际运输法的混乱，而不是统一。因此，一套国际海运责任制度仅应涵盖港到港的海上运输，而使同时考虑到国际和国家运输法的网络责任制度丝毫不受影响。

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？

海上运输与各种不同的陆路运输在特征上彼此大不相同，难以为同一项法律所涵盖。

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？

否，原因与第三个问题下所解释的相同。

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？

虽然我们不主张一套单独的多式联运制度，但我们认为，索赔应当专门针对与托运人订立了运输合同或其他合同的订约方提出（另见第 9 个问题下的说明）。

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？

只有当陆路承运人作为承运人与托运人订立了运输合同而进行一项包括一段海上运输在内的货运时（《公路货运公约》，第 2 条），才可设想一个陆路承运人涉及海上运输。在这种情况下，陆路承运人原则上受适用于灭失或毁损所发生的运输段的制度管辖。对于受《铁路货运规则》管辖的陆路经营人（从事跨国界运输的铁路公司）来说，《铁路货运规则》责任制度也将同样适用于海上运输段。

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？

在有些情况下托运人可能是与某个两手空空的承运人打交道，承运人将货运合同的履行分包给其他当事方。但是，有鉴于这方面的合同自由原则，任何托运

人都对自己所属的组织负有责任，必须确保订约对方具有财务能力。公约的目的不是为了保护不准备自我保护的托运人。

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。

贸易法委员会的文书应采取国际公约的形式，但是，其中只有关于海上运输的核心条文，包括承运人对港到港海上运输发生的灭失或毁损的赔偿责任，才应当是具有强制性的。更为重要的是，必须避免与其他国际公约或国家法律发生任何干扰。如果贸易法委员会的文书采取取代这类法律的国际公约的形式，那么，潜在的缔约国数目就可能减少。该文书将不可避免地如同《1980 年多式联运公约》那样不能成功。

关于贸易法委员会 A/CN.9/WG.III/WP.23 号文件中所载的加拿大的建议，我们认为，第一和第三种备选办法将可能促成对国际运输法的干扰，因为每个国家都将能够批准一种不同范围的制度。第二种备选办法下的但书指出，将难以确定适用何种法律，我们认为，这种做法也毫无可取之处，因为这个问题是由具体案情决定的。《公路货运公约》将适用于国际公路运输，《铁路货运规则》适用于国际铁路运输，或视情况而定，将适用应予适用的国内法。

货代联合会的补充评议

[原件：英文]

鉴于最近在我们世界大会上的讨论情况，以及我们对于这些问题某些方面所持立场有可能不象我们所希望的那样明确，我们愿着重说明如下。

关于第 5 个问题，我们希望确保人们能够理解，虽然我们承认多式联运经营人按其所签发的运输合同条款承担责任，但我们确实支持货方及其承保人按其所愿向门到门运输的任何参与者直接提出索赔的权利。

关于第 9 个问题，我们还想补充，这样做目前存在的明显好处是，在对应由哪一方负责毫无疑问的情况下，即在发生毁损时货物在哪一方的看护和保管下这个问题已明确肯定的情况下，可以减少不必要地将当事各方拖入诉讼过程，从而可以节省诉讼费用，并有可能加快整个过程。

B. 租船经纪人协会

[原件：英文]

租船经纪人协会感谢贸易法委员会提供机会就其关于《海上货物运输文书草案》（初稿）的调查表发表评议，现谨答复如下：

1. 是，制定适用于门到门涉及海外路段运输的单一责任制度是有益的。
2. 起草一项关于海上货物运输责任制度的新文书，目的必须是重新建立自《海牙规则》确定以来在过去的 70 年里已经丧失的国际统一性。原先起草的规

则涵盖提单下的所有货运。实际上，涵盖私人租船合同以外的所有货运，特别是所有‘班轮货物’。如今，世界贸易主流中的大部分班轮货物都是根据综合货运提单合同运输的，这已成为一个事实。因此，从统一性的角度来看，将直接货运或多式联运排除在文书之外看来是与此不相符合的。

3. 当可以确定任何灭失、毁损或延误是在综合运输的哪一点发生的时候，就没有理由对货物的整个运输适用同样的法律。这种办法在目前的大多数综合运输制度中运作得非常良好。但是，在无法确定灭失发生在综合运输的哪一阶段时，则应适用海运责任制度。

4. 否，这使问题过于复杂化。门到门运输的基本概念是承运人与货主订约，负责门到门运送的整个过程。该承运人与其分包商之间适用何种责任制度，与货主毫不相干。

在合同分包商当中，例如铁路、运输港站和货车运输业者，许多都是仅承包提供国内服务的国内经营人。他们并不关心例如从港站到工厂的货运是国际直运的一部分。其他分包商，例如运输港站，其经营条件可能完全或部分是由国家法规而定的。

要求这类分包商在提供同样的服务时其业务须遵守两套不同的责任制度，这样做看来既是毫无道理的，也是不切实际的。

5. 当然不行。货主与提单证据上所标明的承运人订立合同。综合运输行业创造了多种工作方法，既利用分包也利用联合操作工作法以达到最大的效率。在几乎所有情况下，合同分包商都不知道，也不需要知道货主是谁。要求直接提出货物索赔似乎是请求‘双重赔偿’。事实上，可以认为，允许合同链如此短路是违反公共利益的，因为如果直运经营人发生失误时可以有另一条索取赔偿的途径，那么，这样做便可能鼓励这种‘不可靠的’承运人。

6. 在上面第 3 和第 4 个问题中，已经对此作了部分回答。本文书不需要对《公路货运公约》或其他公约产生任何影响。然而，这个问题中提出的另一点涉及‘陆运承运人’。如今，许多甚至大多数国际直运承运人都是真正的多式联运经营人。他们将从事海运、陆运和空运服务，签发综合的货运提单、《公路货运公约》发货通知书或空运提单。应当可以起草一种令人满意的措辞，确保本文书涵盖门到门运输中海运段为主要国际运送的情形，而将国际运送中例如轮渡仅为门到门公路或铁路运输所附带的情形排除在外。

7. 没有好处，但如上文第 2 和第 3 个问题的答复所述，重要的是‘海运’制度适用于门到门运输。通过本文书的结果应当是不必要再有一项单独的‘多式联运责任公约’。

8. 从实际操作的角度来看，没有多少困难。《海牙规则》和《海牙/维斯比规则》已在大多数法域得到了充分的验证，现有大量的解释法律。《汉堡规则》的零散通过是当今缺乏统一性的主要原因，也造成了在法域之间的选取（例如，当一个海牙或海牙/维斯比国家向汉堡国家出口时）。任何新文书都必须满足各大国际班轮承运人的合理要求，其中大约 20 个承运人的业务量可能占有

提单一般货物运送的四分之三以上。这可能包括与《海牙规则》‘除外情况’以及特别是与‘航行过失’有关的问题。

另外仅有的实际困难涉及‘包装件数’问题和在适用于集装箱运输时的每件包装的限额。承运人无法知道或检查由托运人装运的满载集装箱中所含的包装件数。因此，对集装箱内容适用每件包装限额是不符合逻辑的。一种可能的解决办法是‘包装’限额不适用于满载集装箱的运送，而只应适用以重量为基础的限额。或者，将‘集装箱’认作为包装，对“集装箱包装”适用一种特定（较高）的限额。

9. 无好处！请再此参见上文第 5 个问题。承运人与分包商之间将另外签订一项单独的合同，可能在明显不同的责任制度下运作，由于其行业的特点，这种差别完全是有充分理由的。这也可能在相当程度上干扰“喜马拉雅”条款的正确适用。

10. 条款 4.2 和 4.3

以上的评议支持列入条款 4.2.1 和 4.2.2，以便将门到门运输包括在内。

条款 4.3 的评注突出说明了在这些‘混合合同’情况下确实发生的误解。建议有理由在文书草案的定义中列入这两个在整个国际商业中广为使用的术语，以区别条款 4.2 下的运送（综合运输）和 4.3 下的运送（直运）。列入这两个词将可致使其在使用上较为严谨。

所建议的定义尚须从法律上措辞，但其内容可以是：

“综合运输合同”是一项运送合同，根据该合同，承运人以收取运费为条件，承诺将货物从内陆的某个收货地点通过陆运和海运而运送到内陆的某个交货地点。

“直运合同”是一项运送合同，根据该合同，承运人以收到运费为条件，承诺在两处所指定的地点之间通过海运和（或）陆运运送货物，但另外还明确同意，对于货物运输的某个或某些特定阶段，将作为代理人安排由另一个或另一些承运人运送。

条款 5.4

列入在航程“期间”“保持”船舶适合海上航行的义务，给新文书带来了不必要的不确定性，因为这些问题已涵盖在照看货物的义务中。

条款 6.1.2

支持保留对“航行”过失的例外。“管理”一词可消除。理由是：

纯粹务实的观点，即如果不保留，文书草案获得通过将困难得多（如《贸发会议多式联运公约》的命运）。

‘强制性领航制度下的半个世界豁免’的问题。

风险分布的改变对保险造成的影响。

新的案例法需要区分“航行过失”与“海上风险”——前者是后者的原因，还是后者是前者的原因。

条款 6.4

只有当明确约定了履约时间时才能适用关于延误的责任制度。

条款 8.4

强烈认为，定期租航的船主应当与光船租船的船主享有同样的抗辩。在这两种情况下，货商都是与空船租船人订约。为什么船只的注册船主在无法知道他可能所接受的赔偿责任程度时还应该对货主与空船经营人订立的合同负责？本条款只是鼓励货主在与投机的空船租船经营人订立运送合同时不做到充分谨慎。

列入门到门运输。

在准备这份答复时，又收到贸发会议的一份调查表，看来贸发会议正在准备重新讨论《贸发会议多式联运公约》。他们的调查表提出的许多问题都与本文书草案中讨论的问题相同。由一项单独的公约涵盖港到港和码头到码头的运输，这一点被认为非常重要。

本协会相信，上述评议将会证明对正在进行中的关于这一问题的讨论具有帮助作用，并希望能向贸易法委员会提供可能所需的进一步投入。

C. 国际航运商会

[原件：英文]

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？

是，一套适用于门到门运输的法律制度将是有帮助的。我们支持根据海事委员会为贸易法委员会拟订的文书草案（“拟议的文书”）制定一项“海运及其他方式”公约。

2. 如认为有益，请说明原因。

集装箱货运的大部分都是在门到门基础上进行的。为吊钩到吊钩或港到港货运制定另一套制度将不会有什么附加价值。不注意门到门运输将是一种忽略。只要设想在某个阶段进行海上运送，那么，所拟议的文书条文即应当适用于运送的全程。

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？

否。应当适用一套网络责任制度。只要可具体确定发生毁损的运输阶段，即应当适用特定运输方式的制度。

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？

否。货车运输业者和铁路等应由特定运输方式的规则管辖，而不是适用与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？

不能根据拟议的文书这样做。根据拟议的文书，履约承运人不应当承担赔偿责任。这对于避免法律冲突似乎至关重要。在这方面，我们注意到，1980年《多式联运公约》中未载有关于履约承运人责任的任何条款。

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？

只要诸如《国际公路货物运输公约》、《国际铁路运输公约》和蒙特利尔等现有公约适用于多式联运，就应当将其排除在拟议的文书之外。

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？

一套统一的责任制度将提供某种程度的可预见性，但在具体案件中，仍将需要通过诉讼来确定责任。在实践中，一套统一的制度将会引起相当的额外费用。原告将首先需要根据统一规则解决向多式联运经营人提出的索赔。然后，多式联运经营人再根据适用于特定运输方式的另一套规则转而向分包商提出追索赔偿。这样，在解决所提出的索赔时，总将需要涉及两套不同的责任规则。

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？

虽然我们并未意识到任何严重问题，但对整个行业来说，制定一项适用于门到门运输的国际公约将会有极大的帮助。

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而直接向该分包商提出索赔对本行业有何好处？

相反，我们认为有相当多的弊端。货方有权对其合同对方提出诉讼。如果允许向例如《公路货运公约》分包商提出索赔，将会助长诉讼，引起法律冲突问题。向订约承运人提出索赔要好得多，然后再由其向分包商行使追索权利。

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。

国际航运商会支持本文书，特别是，我们欢迎关于责任期、交付及合同自由的拟议条文。

国际航运商会强烈支持拟议的文书适用于门到门海运。在确定合同范围包括责任期方面，拟议的文书为商业当事人提供了灵活性。在约定了吊钩到吊钩运输的情况下（散装货运将经常如此），承运人的责任范围将不超过吊钩，这时即可适用本文书。但是，在约定了门到门运输（或超出吊钩到吊钩范围以外的任何运输）的情况下，则将适用一套网络责任制度。在无法确定何时发生了毁损的情况下（隐蔽的损坏），将适用本文书。

拟议的文书中列入关于交付货物的合理规则极为重要。对于整个行业来说，这将具有巨大的价值。

拟议的文书提供了一次机会，可以更新对运输合同呆板和僵化的过时管理方式。国际航运商会原则上支持拟定适当的规定，这些规定将考虑到商业现实，给予合同当事人更大的自由，而同时又维护第三方当事人的利益。

二. 一个政府间组织对调查表的评议

A. 安第斯共同体（玻利维亚、厄瓜多尔、哥伦比亚、委内瑞拉）

[原件：西班牙文]

对贸易法委员会调查表的答复汇编安第斯水运局委员会
安第斯共同体总秘书处

1. 你认为制定适用于门到门涉及海外路段运输的某一责任制度是否有益？

玻利维亚

是，制定这种制度将是妥当的，但条件是可达到公平的平衡，兼顾多式联运中的各类风险。

哥伦比亚

否。单一责任制度对各种运输方式不应各有区别。

厄瓜多尔

是，制定一种单一制度将是有益的，但是安第斯共同体已通过其多式联运立法建立了这样一种制度。

委内瑞拉

从对“运输法”这一文件的分析和在贸易法委员会内进行的讨论来看，已显示出一种明显的可能性，表明可以制定适用于包括陆运或铁路运输等其它运输方式在内的门到门业务的运输法。但是，也有一些理由充足的观点，认为不应核准这样的草案：据指出，该提案尚未经陆运组织研究，或以往为达成协议所做出的尝试未取得成功，或门到门业务目前是由贸发会议/国际商会（联合国贸易和发展会议/国际商会）《多式联运单证规则》所管辖的。

众所周知，在委内瑞拉所保持海运贸易关系的所有国家中，目前都实行关于海商私法的国际公约，而委内瑞拉则并不是其中任何公约的缔约方；因此，委内瑞拉并非《海牙规则》或《汉堡规则》的缔约方。

这并不妨碍考虑建立一套涵盖不同运输方式的货物承运人责任制度，以避免与赔偿责任有关的不同法律制度名目繁多。

2. 如认为有益，请说明原因。

玻利维亚

因为这将使用户在预订运输服务时对其权利和义务有充分明确的了解。

哥伦比亚

无答复。

厄瓜多尔

因为将由一个实体统一对整个航程和航程中使用的所有运输方式承担责任。

委内瑞拉

因为正在努力协调关于海上货物运输责任的合同制度及其与不曾由国际公约管辖的辅助业务的相互关系。

法律草案指出，其规定适用于缔约国内的收货地或交货地，无论这一地点是否是港口，从而使门到门货运为法律草案所涵盖。这将产生一个涵盖各种运输方式的总框架，从而确保法律安全，并且符合关于将该制度适用于国际运输的提案。

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？

玻利维亚

这是一个好主意，但是很难付诸实践，因为影响海运的风险比影响陆运的风险严重。对于陆运有较多的控制机制，但对于海运，则需要考虑许多问题，包括无法预见的风险。

哥伦比亚

否。每一种运输方式均应有其本身的责任制度。

厄瓜多尔

陆运和海运应适用不同的制度，因为每一种运输方式都有其本身的法律。

委内瑞拉

该运输法文书草案的目标是找到一种办法，由涵盖陆运或铁路运输多式联运和货物转运的制度代替《海牙规则》、《海牙—维斯比规则》和《汉堡规则》所组成的管辖制度，以实现公约及其制定的条例协调统一。

安第斯共同体，具体说是安第斯水运局委员会，通过了安第斯水运局委员会第XIX.EX-91号决议。该决议确定了本次区域的2001-2005年水运战略计划，其总目标包括在安地斯范围内推广、变通和协调海商法，以促进水路运输在良好的管理下得到发展。

上述决议确定的目标之一是修订和适用有关水运、港口和其它相关服务的国际公约和惯例。

这证明有必要缔结一项统一的文书，实现水上货物运输法律的标准化。

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、仓储和其它各方，是否应适用与海运承运人同样的责任制度？

玻利维亚

否。每个经营人的责任和风险是很不相同的，避免这些风险的机制也是如此；所以，不可对其一概而论。例如，仓库和船公司必须承保完全不同的意外事件。

哥伦比亚

否——除非运输合同为多式联运制度所涵盖。

厄瓜多尔

他们不应适用与海运承运人相同的责任制度。

委内瑞拉

是，为了有利于多式联运的法律统一性，以及适当考虑到扩展草案中的规则以使之不仅涵盖承运人或履约方的责任，而且涵盖不再有资格作为履约承运人的其他人员的责任。文书草案中这样指出：在对承运人以外任何人提起诉讼的情况下，被诉人有权享有承运人根据文书享有的抗辩权和责任限制，但条件是其能证明其在其合同、受雇或代理范围内所为。

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？

玻利维亚

可以，如果查明了毁损的原因，让用户能够直接提出索赔是一个好主意，但是这却不是多式联运服务所依据的精神。

哥伦比亚

可以。

厄瓜多尔

可以，门到门运输的参与者应适用一套统一的多式联运制度。

委内瑞拉

根据文书草案的规定，承运人的责任期涵盖货物收到的时间和地点，该时间必须符合运输合同中约定的时间，或在没有此种规定的情况下，则应符合承运人或履约方实际接管货物的时间[和地点]。

承运人在其责任期内还负有妥善和小心保管和照看货物的义务，因此，在装载、堆存、运送和卸载货物时，必须保持货物的原状。这可能意味着，门到门运输的不同参与者在其掌管货物期间负有的责任，与承运人根据文书草案规定的制度所负有的责任相同。

因此可以认为，鉴于上述责任，可以采用一项统一的制度，确立货方及其承保人直接提出索赔的范围。

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？

玻利维亚

对陆运承运人应单独对待，正如目前的情况这样。如上所述，风险是不一样的，因此责任也不可能相同。甚至保险程序也是不同的。

哥伦比亚

否。每一种运输方式均应有其本身的责任制度。但是，如果存在着统一的门到门责任制度的话，该制度将适用于某一特定货物的运输涉及的所有运输方式，这就是说，从接收货物直到将其交付给约定地点，整个过程都将涵盖在多式联运制度内。

厄瓜多尔

公路运输有其本身的责任制法律，因此不可适用水运责任制度。

委内瑞拉

有必要对适用于门到门业务的单一责任制度与适用于陆运的公约加以区分。

如果某一国际公约被作为法律得到采用以用于管理陆上运输，并且当灭失或毁损完全发生在海运合同的货物陆运期间时，该国际公约仅适用于其中的陆运段，那么，只有在此情况下，才可取消单一责任制度。这意味着，如果毁损是在运输的一个以上运程期间发生的，或不可能确定是在何处发生的，则单一责任制度将在整个门到门转运期间内适用。

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好处？

玻利维亚

如果这是可能的，则好处是用户在提出索赔时可适用较简单的程序和承担较明确的责任。

哥伦比亚

多式联运制度规定，多式联运经营人在从接收货物直到向收货人交货时这一期间承担全部责任，因此，如果货物发生任何毁损或灭失，唯一需要向收货人负

责的人必定是签署了相关合同的多式联运经营人。因此，由于只有一个经营人就货物的任何毁损或灭失向收货人负责，好处就很多。

厄瓜多尔

多式联运制度规定，多式联运经营人对运输承担全部责任，从而产生了单一责任制度。这便利了国际运输，因为货主的任何索赔都是向多式联运经营人提出的，而该经营人则必须就发生了毁损的运输方式并根据其本国法律提出损害赔偿。

委内瑞拉

好处是，虽然已有一些适用于陆运的公约，如《公路货运公约》，但许多海运合同都包括陆运段。因此，较实际的做法是使单一责任制度适用于门到门货物运输的所有运段，使用一个统一、协调的制度来涵盖不同的运输方式。

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？

玻利维亚

问题是，用户必须了解许多程序，以便提出索赔，而经营人则在寻找回避责任的方法方面有许多的选择。

哥伦比亚

要查明毁损或灭失是在何时和在哪一种运输方式中发生的是不可能的。

厄瓜多尔

货主必须就在其中发生了毁损的运输方式并根据适用于该运输方式的责任制度提出损害赔偿。

委内瑞拉

单一责任制度可成为制定一项新的、符合贸易和现代技术要求的单一全球海运管理制度的基础。这表明，任何新的制度都必须涵盖运输的所有运段。

因此，必须对单一责任制度加以修改，使之适合现代贸易的实际情况，涵盖承运人保管货物的整个期间，无论这些货物是在港口还是在陆地，并确定适用于与海上货物运输方式互补的运输方式的规则。

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对该分包商提出索赔对本行业有何好处？

玻利维亚

这对经营人的好处比对用户的好处多，因为无论毁损是否系疏忽所致，都是由分包进行部分运输的经营人所造成的。这就是说，大多数毁损是在装卸货物期间而不是运输期间本身造成的。但是必须考虑到，经营人提供的服务的可靠性和质量如何取决于其选择提供服务的代理人和分包商的质量。

哥伦比亚

我们看不出有任何好处，因为一般而言，无论是托运人还是收货人都既不具有影响力也不是分包合同的当事人，并因此而被法律禁止对分包商提起任何诉讼。

厄瓜多尔

不，因为多式联运经营人承担全部责任，而且货主向多式联运经营人提出索赔比向运输链上任何运输方式中的任何人提出索赔要容易。

委内瑞拉

好处是可减少费用和避免多重索赔。

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。

玻利维亚

无答复。

哥伦比亚

贸易法委员会的这一文件应仅适用于门到门海上运输，同时考虑到该文件所寻求合并和更新的责任制度是《海牙规则》、《海牙-维斯比规则》和《汉堡规则》。

制定一项单一海上运输责任制度非常重要。

贸发会议正在完成关于统一多式联运规则的研究。

应准确地指明，该文书草案仅限于“门到门”运输，否则，如果人们公认多式联运等同于门到门运输，则有必要根据同一文书管束多式联运活动。这将是一项非常耗时耗资的任务，具有深远的影响，迄今在实现统一规则方面尚未取得任何成功，但安第斯共同体除外，该组织在此领域订有共同体规则。

西班牙文本第 5.3 条的措词“……el transportista puede negarse a descargar, o puede descargar, destruir o……”（“……承运人可拒绝卸载货物，或卸下、销毁货物或……”）应改为“……el transportista puede negarse a cargar, o puede descargar, destruir o……”（“……承运人可拒绝装载货物，或卸下、销毁货物或……”）。

关于第 6.3 条“履约方的责任”，应添加相关说明，以使之表明，在承运人、履约方和其代理人之间存在着连带责任。

如果我们能够进而讨论到第 15 条“共同海损”，则应出于就第 6.1.2(a)条所述的同样理由将该条款从草案中删除。而且，鉴于这是一个不属于公共条约类别的协议，要不明言地将文书提高到这样一个类别的做法在法律上是不可接受的。

还应当指出，对海运承运人提起司法诉讼程序的时效期限应遵循《汉堡规则》的规定，即，提起任何司法诉讼的期限最长为两年。

厄瓜多尔

贸易法委员会的这一文件应适用于门到门海上运输，因为拟适用的责任制度——《海牙规则》、《海牙—维斯比规则》和《汉堡规则》——只为海运规定了责任，而且还因为其他运输方式受各自的法律程序约束。

目标必须是建立一项能够将所有现有责任制度汇聚一起的单一责任制度，因为任何其他情形都会在国际贸易中形成法律上的不确定性，正如目前的情况一样。

为此目的，制定了下列建议：

1. 适用范围。一承运人在门到门运输情况下的作用应是对运输合同承担全部责任，因为这是可充分查明和接触到责任人的唯一方法。
2. 负有责任的主体。一当承运人的代理人涉及运输的一个运段时，承运人应与该代理人负连带责任。商业代理人将被排除在这种责任的范围之外。
3. 责任制度。一只要航行失误作为承运人负有责任的理由之一应被排除，则草案中关于允许将航行失误援引为责任例外的理由的规定也应予以删除。

3.1 关于航行失误与引航员的工作，还建议，由引航员介入的案子不应具有作为例外情况的可采性，因为这会表示作为例外情况的一种航行失误形式。同样，也不应允许免除承运人或引航员的责任。

3.2 如果发生火灾，应当明确的是承运人应承担责任，但是举证责任应转移到是否存在其控制范围以外的原因。

3.3 承运人部分责任的预期选择—据此承运人原则上承担全部责任—应予保持。

4. 承运人的责任限制。—关于承运人的责任限制，草案确定了适当的框架，应予分析的唯一要点是，限制的程度是否适当。在这方面，提议保持《海牙—维斯比规则》中确定的标准，但是如果运输起源国法规规定的限额较高，则可以让承运人有机会选择这种规定。
5. 管辖权。—草案中未载有任何关于管辖权的规则。因此应制定规则，以确定货物目的地法院和法庭的权限。
6. 仲裁。—似乎有一种假定认为，货物目的地的仲裁员或仲裁机构应拥有管辖权，但当事人应继续享有合同规定的允许提交仲裁的自由，条件是，此种约定是在引起纠纷的事件发生之后达成的。
7. 电子通信。—鉴于海运合同也可以电子方式订立，显然需要为此拟订条款，以便统一地规范运输合同，无论这种合同是以书面还是数字方式订立的。同样，建议将草案中的“图像”一词改为“方式或记录”这一短语，以使其与正确的国际用语相一致。

7.1 还建议向主管机构登记电子签字的特点，以确保以电子方式签发单证的法律安全性。在这方面，还应指出，电子记录的电子签字应符合数字电文的保密性、完整性、真实性和不可否定性的要求。

结论

(a) 贸易法委员会和国际海事委员会草拟了一份关于门到门运输的文件，文件探讨了如何取代港到港运输问题，依照《海牙—维斯比规则》和《汉堡规则》确定这种运输的赔偿责任，扩展门到门运输的范围，以使之涵盖多式联运，以及在一份单一文书中汇编关于海上货物运输、包括运输链中装载和卸载期间辅助业务在内的相关陆路或铁路转运以及电子数据传输的规则。

草案关心的是简化单据和统一货物运输责任方面的整个法律制度，这将明显有利于对外贸易，并可大大降低成本。但是应当考虑到，这样一份广泛和全面的文件，无论是在其获得通过之前还是在其获得通过后为了争取批准或加入，都会因为其中论及到许多问题而引起激烈的辩论。这着重表明，要以国际协定的方式实现所有这些领域的统一是困难的。

(b) 关于在承运人和托运人之间更平衡和更公平地分担风险和责任，国际货物运输的新规则应只提及修订《海牙—维斯比规则》和《汉堡规则》。

应对《联合国国际货物多式联运公约》进行修订，使之符合目前的海运状况。

(c) 国际多式联运仍应被视为国际多式联运，并应继续适用安第斯共同体的法规，该法规提供一个相辅相成的法律框架。

委内瑞拉

为此项工作之目的，应考虑到委内瑞拉现行的适用于水上运输的文书：经（安第斯共同体）卡塔赫纳理事会关于多式联运的第 393 号决定修正的第 331 号决

定，该决定适用于当货物的接收或交付地点是在安第斯共同体某一成员国内时的国际多式联运。该决定依据的是《汉堡规则》中确定的责任制度，而《汉堡规则》本身是以过失推定为依据的。但是，当已确定毁损是发生在海运段或某一内河航道上时，即可适用一套与《海牙规则》相类似的免责理由，但不包括航行过失或失火的免责理由。

草案确定了一种将《海牙规则》和《汉堡规则》的制度结合起来的责任制度。事实上，草案第 5 条对承运人规定了一系列义务，这些义务主要与货物的装载和运输以及将货物交付到其目的地有关。这些义务还与运输的不同运段期间货物所必须得到的看管有关，以及最后，还与承运人为提供适航的船舶所采取的行动（“应有的谨慎”）有关。

据指出，这些义务采取了肯定的形式，正如在《海牙规则》中那样。措词是相似的，虽然或许是更清楚一些。我们注意到其中仍未决定，提供适航船舶的要求是否应仅在航行以前和启航时适用，还是该项义务在航行期间继续适用。

我们赞同这样的看法，即如《海牙规则》中规定的那样，提供适航船舶的义务应予保留；这就是说，这是一项应在启航之前和启航时履行的义务。尽管已存在《国际安全管理守则》和安全航运要求，但是如果规定必须在整个海上航行期间履行该项义务，则要履行该项义务可能是非常困难的。

另一方面，草案第 6 条根据货物发生毁损、灭失或延迟交付时承运人的过失推定确立了责任制度：承运人负有责任，除非他能表明该灭失或毁损既不是他本人也不是履约方的过失造成的（第 6.1.1 条，备选案文一(a)）。

草案的这一部分依据的是《汉堡规则》第 5.1 条，虽然该两项规则并不完全相同。

但是，草案还确定了一系列情形（第 6.1.2 条），这些情形如果经承运人证明，即可推定承运人一方没有过失，从而可免除承运人的责任。由 11 种免责理由组成的这一套情形与《海牙规则》所载的一套理由仅略有不同，因此我们毫不犹豫地对此表示同意。

应当指出，《海牙规则》制度将上述情形确定为免除承运人责任的理由，而在文书草案中，这些情形却被视为建立对承运人一方的无过失推定，即被视为一种直接免责。

我们认为，深入研究这一更改所涉法律影响是妥当的，这特别是因为我们新的《海运贸易法》（第 206 条）依据的是《海牙规则》，规定其中所确定的情形是免责理由。分析时应考虑到以下事实，即草案确定了承运人必须履行的一些义务以及在发生毁损、灭失或延迟时的过失推定；因此在第 6.1.2 条所指情形得到证明的情况下建立新的相反推定似乎太复杂，也难以在我们的法律制度中使用。

我们希望指出，在委内瑞拉，在第 6.1.1 条所涵盖的对结果负有的义务方面，承运人如能提供不是由他造成的外部原因的证明，而该证据等同于履行合同义务的证明（草案第 5 条），以及提供该毁损、灭失或迟延系由草案第 6.1.2 条所确定的免责理由之一所造成的证明，则该承运人可免除责任。

出于这些理由，我们认为，不应将免责理由视为有利于承运人的推定，而应视为免除责任的真正案例。

草案还载有一项置于方括号内的条款（第 6.1.2 条），确定可出于航行失误（船长、船员或引航员在驾驶或管理船舶上的失职）和例外火灾的理由直接免责（不属于无过失推定）。

正如解释性案文所述，方括号内的该项提案在一个或其他立场的赞成者之间引起了重大分歧。

1996 年委内瑞拉作为安第斯共同体成员选择了将航行失误和例外火灾排除在免责理由之外；这一选择载于第 393 号决定，在国际范围内在与多式联运有关的案例中享有优先。

但是，在委内瑞拉海运法协会进行磋商期间，该协会表示支持将例外航行失误和例外火灾列入承运人免责理由。有鉴于此，我们应更详尽地考虑缔结一份列有这些例外的协议是否妥当，如果采用这样一份协议，就应对第 393 号决定加以修正，以便使之符合这种协议的规定。

草案第 6.1.4 条是置于方括号内的。该条款针对的情形是：造成毁损、灭失或延迟交货的部分原因是承运人的过失，部分是不应由承运人承担责任的某一事件，该条款依据的假定是：承运人仅在因其过失造成了毁损、灭失或交货延迟时才负有责任。

我们认为，不应接收这一规定，因为在承运人未能履行其运输和交付货物的义务的情况下，该承运人应对造成的一切损失负有责任。这是我国法律下的制度。

应当指出，该项条文草案依据的是《汉堡规则》第 5.7 条，该规则列有这样一项条文是可以理解的，因为其确定的责任制度是非常严格的。但是，文书草案的情况与其不同，文书草案确定的制度较灵活，有利于承运人的立场。

电子商务

在新加坡举行的国际海事委员会大会一致同意，国际小组委员会应着手拟定能够包括便利电子商务的原则和规定的规则。电子商务工作组对 5 月份拟定的草案初稿进行了修订，文书草案载列了该工作组建议的条款。

文书草案应适用于所有运输合同，包括适用于以电子方式订立的运输合同。为实现这一目标，草案在媒介上和技术上均保持了中立。这意味着文书草案应适合各类制度，而不是仅适合欧洲提单等以某一登记处为基础的制度。文书草案应既适用于在封闭环境（如内联网）中运作的制度，也适用于在开放环境（例如因特网）中运作的制度。还应谨慎行事，以确保文书草案不只限于目前正在使用的技术，应考虑到，技术发展非常之快，对于今天看来是不可能的事，却可能已在计算机系统（软件）程序员的计划之中了。

文书草案的目标之一是通过采用 1996 年《贸易法委员会电子商务示范法》的有关原则消除妨碍电子交易的“纸张障碍”。

实现这一目标的一种方法是，只是对“单证”一词加以界定，使之包括在任何媒介上记录或归档的信息。这将涵盖以电子形式保存的信息，如同在纸张上书写的一样。有些人认为这是最佳解决办法，但是鉴于仍然广泛存在着认为“单证”即纸张这样一种感觉，为便利以电子方式订立合同或用以电子方式传送的电文证明合同的订立，使用了不同的术语。已选择了“电子记录”这一用语，认为其含义较为中立。“合同细目”¹一词被认为是一个适当的用语，很容易适用于运输单证或电子记录中规定的特定条件。

第 2 章载有与同意有关的一般规则。这意味着，第一，同意签发和使用电子记录；第二，当签发了一项运输单证时，以电子方式传送或表示了同意，同意交换如第 6.9.1 条和第 6.9.2 条所涵盖的信息和通知。还有一项条款涵盖了当事人希望以特定方式选择以纸张单证替换电子记录或反之的情形。这只有经相互同意和在严格的情况下才允许这样做。这一问题在《海事委员会电子提单规则》中作了提及。最后，第 2 章载有加以约定和列入可转让电子记录所载合同细目的程序规则。在这一点上，没有任何公认的惯例、统一性或占主导地位的制度。因此有必要制定这种规则，以便确保对电子记录的转让或电子记录持有人为获得交货而必须采取的行动产生任何误解。

文书草案采用了关于可转让性可通过电子方式加以实现和生效的提案。电子记录的专属控制概念应与可转让性概念相一致。这种一致当然与实际持有一纸时的一致相同。因此，该项规定会使电子记录置于与运输单证等同的地位，并且正是出于这一理由而被采用的，该项规定还会使可转让运输单证置于与电子记录等同的地位。据认为，不同法域中对可转让性所做的不同解释可能会使人无法确定，目前是否可在所有法域中将电子记录均视为能够涵盖应被理解为具有有效的转让性的单证形式。然而，鉴于国家和国际电子商务发展迅速，以及制定了寻求在电子媒介和纸张之间保持平衡的电子商务法律，据认为这些规则是可以接收的。

已考虑的论点和想法之一是，可转让单证，无论是纸张单证还是电子记录形式的单证，不再是必要的，因此，在任何情况下，核心重点应是在没有单证的情况下转让运输合同中的权利（获得交货的权利或控制权）。关于第一点，这一观点依据的事实是，任何形式的空运融资都受到空运单的使用的妨碍。还提及了海运单²的流行。不过，当然有许多使用可转让单证的市场。文书草案必须确保任何规定都不应妨碍未来用电子记录作为这种运输合同的证据。文书还明确规定，可以电子方式转让运输合同中的权利。

这些规则符合《贸易法委员会电子商务示范法》（1996 年）和《贸易法委员会电子签字示范法》（2001 年），这些示范法在某种程度上为委内瑞拉的《数据

¹ “合同细目”一词被译为“condiciones del contrato”（西班牙文），虽然该词也可译为“clausulado del contrato”，“cláusulas específicas del contrato”。或“cláusulas especiales del contrato”。

² 这一术语在此用英文原文表示，因为难以对“空运单”和“海运单”加以界定。但可将其分别译为“不可转让空运和海运单证”。

电文和数字签字法》提供了基础。只有以电子方式发送的单证的效力被确认，才有可能克服在委内瑞拉等传统上以书面保持记录的国家中妨碍实施电子商务的法律障碍。因此，委内瑞拉赞同文书草案所载的电子商务规则。

B. 安第斯共同体（秘鲁）

[原件：英文]

我们确认收到了联合国国际贸易法委员会（贸易法委员会）编写的关于国际货物运输文书草案的调查表。

此外，作为秘鲁水上运输总管理部门，我们谨就这件事提出对每个问题的看法。

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？

鉴于门到门运输发展迅速，在不久的将来可能成为主要运输方式，我们认为制订单一责任制度是可取和有益的。不过，我们认为该项目涉及几项公约处理的问题，有许多国家还没有批准这些公约。因此，达成一致意见几乎是天方夜谭。

2. 如认为有益，请说明原因。

如前所述，我们认为所建议的文书草案的目标太不切实际，一个公约中融入了太多的公约。这意味着各国批准该文书几乎是不可能的。

事实上，草案涉及船东对船上所载货物的责任问题，这些问题实际上主要由海牙、海牙-维斯比和汉堡规则管辖。仅仅就这个问题，在我国和/或安第斯条约组织内就无法达成一致意见。

草案还涉及上述规则没有包括的新问题，例如电子提单和共同海损。

此外，门到门运输的责任制度需要纳入通常由当地法律管辖的陆上运输责任制度。

我们建议采用 William Tetley 教授的双轨法(<http://tetley.law.mcgill.ca/unctad>):A)快轨，涉及新的港到港公约，该公约可以融合《海牙-维斯比规则》和《汉堡规则》，努力在托运人和承运人之间保持平衡。这可能涉及国际法管辖的海上路段；B)慢轨，涉及最有争议的问题，可供各国任择，涉及通常由当地法律管辖的陆上运输。

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？

是的。制订一项管辖货物全程运输的独特国际法是非常可取的，因为这将使法律具有确定性，促进商业，因综合了几种法律体系而使判决内容更充实，降低法律成本等等。

不过，如前几段所述，草案目标太不切实际，一些问题如陆上运输通常由当地法律管辖。这样，需要说服各国不采用本地法，可能因此而使公约无法达成。然而，索赔人和/或被告能够选择管辖地和适用法律的可能性应继续保持下去。

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？

不一定。有些风险是海运所固有的，不适用于陆运，反之亦然。因此，不应使用同样的规则来衡量责任。

不过，类似计算赔偿数额等责任问题可以适用于各种运输方式，就这些问题达成一致意见可以促进商业发展，因为这使法律具有确定性。至少在某些方面——降低法律成本，以及了解其他国家解决的类似或相同性质的问题——是这样。这将使采用这种制度的人更加放心。

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，赔偿特定参与者造成的损失？

是的。不过，这应继续作为索赔人的一项选择，不能有强制性。索赔人应有权选择直接向承运人提出索赔，由后者对分包商提出代位索赔；在损坏/灭失显然发生在货物由分包商负责期间，直接向分包商索赔；或者同时向分包商和承运人索赔。

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？

陆运承运人可适用与海运承运人同样的制度是非常可取的，尽管某些风险并非他们所共有。然而，如前所述，将所有内容纳入一项公约不可能为多数国家所批准，目前各项公约应保持独立。建议的双轨法可能有助于实现这一目的。

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？

主要和明显的好处是制度将更易于许多采用者所理解。这将有助于对法律的理解，促进法律的发展，降低法律成本。因而会增强人们对制度的信心和促进整个商业的发展。

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？

在类似秘鲁这样的国家，主要是货方对适用法律、责任制度的混淆和认识问题，这使得采用者难以认定或起诉承运人。然而，这并非唯一的问题；当地法

官不精通海事和/或运输问题，不采用已批准的国际公约。这不仅给货方而且给承运人带来更多混淆，使贸易和商业因不确定性而提高成本。

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？

有。这很可能会降低成本，提高商业效益。如果可要求分包商赔偿他们保管期间发生的损坏或灭失，首先分包商将有机会找到替代的解决争端办法来处理索赔，这对所有各方都方便，因为不必在由主管法院或仲裁庭确认承运人的责任后再向他们提出起诉。显然这会降低法律成本。

同样，某些情况下货方或承保人可能认为在当地起诉比必须起诉一家海外公司更方便。因为索赔链越短，由于成本降低及审判和谈判减少，最终可获得的赔偿就越多，这对各方都有益。

不过，如上所述，这应继续作为索赔人的一项选择。

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。

我们同意这将是一个不错和可取的文件。不过，我们认为想取得成功是不现实的，因为许多国家不会批准。抽出一些难题将有助于公约取得成功，同时必须为达成一项可取的公约进行更多对话。因此，我们认为应采取双轨法。

三. 与起草文书草案有关的补充说明和建议

A. 由国家提出

马来西亚

[原件：英文]

请注意，意见不是结论性的，因为马来西亚还没有收到一些其他相关文件。

(一) 不能将港到港运输业务（国际货物海运）等同于和扩展至门到门运输业务。它们是不同的业务，必须在考虑到各国尤其是非成员国的不同状况和陆上运输制度和立法的情况下分开处理。必须充分认识将海上运输规则扩展至陆上运输可能带来的危险，对于发展中国家来说更加如此。

(二) 考虑到成员国数目相当少，将正在起草的国际文书可能视为国际条约的想法很不成熟，也不合理，也许最好可由联合国作为一项国际公约提出。

B. 由政府间组织提出

经济合作与发展组织（经合组织）

[原件：英文]

背景

海上运输委员会组织了一次货物责任研讨会，以协助改革目前的制度，使其适合现代需要，并进一步澄清为制订政府和业界更能广泛接受的新制度可以采取哪些步骤。希望经合组织的努力不会导致制度进一步多样化，而将有助于各种意见趋于一致，以便进一步使国际做法协调统一。

筹备研讨会所采取的办法是委托一名顾问对现行的各种制度进行分析，查明受这些制度影响的各方对于哪些问题仍有重大分歧。顾问的文件构成研讨会期间讨论的基础，可在海上运输委员会的网站查阅这份文件：

<http://www.oecd.org/dsti/transprot/sea/index.htm>

研讨会

海上运输委员会研讨会于 2001 年 1 月 25 日至 26 日举行，来自经合组织成员国政府和业界的大约 120 人参加了研讨会。一些对货物责任问题感兴趣的国际政府间机构也派了代表参加。

研讨会由加拿大司法部高级总顾问 Alfred Popp 先生主持。Popp 先生目前还担任海事组织法律委员会主席。

与会者虽然明显代表各自政府和组织，却受邀以个人身份与会和发言。这是因为举办研讨会只是就顾问查明的问题交流意见的一种途径，目的是确定可否找到一些共同基础或一致意见，从而为将来召开外交会议解决迄今仍有分歧的问题提供一种办法。

对与会者的个人意见未作记录，也未记录发言者的姓名。同样，研讨会提出的文件不一定反映海上运输委员会成员国的政府或与会者所代表的业界的意见。

不过，还是向有关各方提出了关于研讨会的本报告所涉及的观点，这些当事方是将来考虑主办或参加审查货物责任问题外交会议的政府、业界或国际组织，而报告所涉及的观点则代表了各方之间审议的最终结果。

虽然这些结果对任何当事方都没有约束力，但它们可对尽可能拟订更加全面和广泛接受的货物责任制度所必需的政策成果提供某种指导。至少可就最终可能代表可接受的妥协办法的备选案文提供指导。

研讨会认为存在普遍一致意见的事项：

问题 A：迟延引起的损失

注意到这历来是一个有分歧的问题。然而，一致认为一项新制度应包括迟延问题，交货时间由专门的合同条款来规定。此外，可以考虑包括各类迟延的规定。

问题 B：是否适用于不同运输单证

任何新制度应不仅包括传统提单，而且包括其他不可转让运输合同，但不包括租船契约。

问题 C：是否适用于电子或其他交易

新制度应与现代电子商务包括因特网完全相容。

问题 D：是否承认履约承运人和签约承运人

总的说来，支持新制度纳入履约承运人的概念，同时不要放弃向签约承运人索赔的原则，也不允许签约承运人借口已将运输分包给另一承运人而逃避责任。

不过，有人担心海事委员会草案所载的签约承运人的定义太广泛，汉堡规则的定义可以提供较好的基础。

问题 E：是否适用于活牲畜和舱面货物

活牲畜

绝大多数发言者反对新制度包括活牲畜，因为处理这种货物需要专门知识。不过，承认需要与活牲畜的承运人和托运人进一步磋商。

舱面货物

对于集装箱货物，舱面货物应包括在内，不需特殊规定，这样符合当前的商业做法。非集装箱货物应包括在内，但须按照《汉堡规则》澄清承运人和托运人的义务和权利。

问题 F：制度是否既适用于回程又适用于去程货物

与会者强烈支持以下建议：运往缔约国的货物应包括在内，即使始发港在非缔约国。

问题 K：单证

与会者指出这是个技术问题，应由专家审议，唯一相关的政策问题是单证所载船、货信息必须完全可靠。在 I 项下提出的一些意见可能对这个问题也有意义。

问题 L：灭失或毁损的通知期限

承认这是个技术问题，只能与从业者协商解决，以确保任何限制都反映现代商业做法。

不过，作为一般性意见，与会者大力支持采取严格限制，尽管有些人认为在毁损不明显时海牙-维尔比规则的三天期限应予延长。

问题 M：启动法律诉讼的时间限制

与会者也大力支持采用像《海牙-维斯比规则》那样的严格限制，但应对追索诉讼作出适当规定，并考虑采用暂停和中断这些限制的规定。

问题 N：仲裁或其他解决争端方式的明文规定

新制度应为当事方同意以仲裁或其他方式解决争端作出安排。

问题 O：可提起诉讼的法庭

与会者大力支持按《汉堡规则》中的规定向索赔人提供的具体法庭名单或选择法庭的规则，虽然这些名单或规则可以界定得严格一些，以尽量降低挑选法庭的可能性。

不过，应仔细审查任何名单，以确保其适合于新公约可能涉及的多式联运路段。

研讨会认为意见相近但并非普遍一致的事项：**问题 G 和 H：制度的覆盖范围，包括多式联运路段**

最普遍一致的意见是新制度应作为第一优先事项改进有关海上路段的制度。

然而，还普遍承认在现代商业做法中，多式联运路段变得日益重要。因此，应进一步研究如何使新的海运制度适合其他运输方式。

将海运制度扩展至任何其他运输方式时应充分认识到并处理与其他国际公约或国内法可能发生的冲突。

不应忽略在不能确定应当适用何种制度时提供一种“默认”责任制度来处理这个问题的可能性。

问题 I：承运人和托运人之间的责任分配

与会者大致同意顾问提议的标准构成判断责任分配的有益基础。这些标准包括：

- (a) 必须有利于成员国政府的公共政策目标（例如促进贸易、海上安全等）。
- (b) 应当有可能及早为全世界，特别是世界主要贸易国和船舶所属国接受和普遍实施。
- (c) 应当尽可能明确，解释应尽可能确定。
- (d) 应当为高效和经济地分配保险责任创造条件。
- (e) 应当有助于与现行其他运输方式货物责任制度趋于一致。

还大致同意应当平衡地分配责任，承认承运人和托运人双方的权利和义务。

讨论要点表明，有了这种平衡，免除航行过失和其他事项可能得到支持，尽管有人大声疾呼要注意这种免除可能产生的影响。

还明确承认，在承运人和托运人之间平衡地分配权利和义务对于海运安全和可持续性，特别是对于预防事故也很重要。

还有大量证据表明，按照汉堡规定的原则更加严格地分配责任最终会得到支持，也许需要列出具体的辩护意见。

在任何情况下，托运人都应承担相应的义务，以确保有充分义务披露下列内容：

- (a) 与搬运和运输有关的货物具体特征—尤其是任何危险性质和任何适当的特殊防范措施；
- (b) 运输单证根据法律和行政要求所要求的内容，及按照运输合同向收货人交付货物所必需的内容。

托运人应当对下述原因对承运人或其他人造成的损失或费用负责：

- 没有履行上述义务，或
- 货物本身的原因，如果是因托运人的过失或疏忽造成的。

还需要特别注意举证责任问题。

问题 J：货币限制

货币限制问题只能通过外交会议解决。

在审议新的货币限制之前，似宜由主办机构委托对汉堡—维斯比规则确定货币限制以来货币价值的变化进行一次独立研究，以作为外交会议筹备工作的一部分。

在讨论期间，关于消除“一揽子”限制的建议没有得到什么支持，但承认如果扩展新制度以包括多式联运路段，可以重新审议这个问题。

与会者还大力支持以下建议：新制度应包括采用“默契的修正程序”审查这种限制的规定，也许可借用其他相关公约的现有规定。

其他事项

在研讨会期间，订约自由应成为任何新公约的特点这个问题得到业界代表的大力支持。不过，发言的政府代表倾向表达这样的观点：只有当这些公约所载规定是强制性的，国际运输法的统一才能有效地提供一种最低限度标准或基本标准。然而，只有在使用一般条件的情况下，订约自由才可能受到限制。

C. 秘书处邀请的非政府组织的答复

1. 北美铁路协会

[原件：英文]

北美铁路协会¹关于海上货物运输文书初稿的评论意见

2002年9月16日，联合国国际贸易法委员会（贸易法委员会）设立的运输法工作组将开会审查海上货物运输文书初稿（文书初稿）。拟议的文书初稿将用来对有关海上运输的法律作重大修改：目前在一定程度上设想将其适用范围扩大到受海运合同约束的运输的内陆运输部分。

北美铁路协会中的美国和加拿大铁路成员对文书草案适用于铁路运输表示严重的关切。美国和加拿大目前已经有一套关于铁路承运人对所运输的货物的灭失和毁损承担责任以及铁路承运人和托运人的权利和义务的完善的制度。这一套制度已经经过立法颁布，并且通过诉讼和监管机构对立法进行解释和适用的行动得到发展。

美国和加拿大的这套制度中涉及到与海运有联系的铁路运输的极为重要的一项内容是，每个海运承运人有权与铁路承运人订立协议，从而使海运承运人可以选择他需要和期望其货物受到的保护水平。（对这套制度来说同样重要的另一项内容是，铁路承运人就他们提供给每个海运承运人的条件相互展开竞争。）

¹ 北美铁路协会是其成员包括加拿大、美国和墨西哥所有大型货运铁路以及经营美国城际客运列车和提供市郊往返铁路服务的客运铁路的铁路协会。

在这一方面，铁路承运人只是在运输此前曾或随后将作海运的集装箱时才与海运承运人有合约关系。

规定铁路承运人对货物的灭失和毁损承担责任的最初立法，编纂了普通法上的一项规则，即铁路承运人是“公共承运人”，因此，他应当对财产运输过程中的灭失、毁损或延迟而造成的全部实际毁损承担责任。² 根据美国和加拿大所适用的制度，铁路作为公共承运人必须运输按合理的要求交给他们的商品。此外，根据美国和加拿大的立法，普通法以及州法律中的补救方法和过失、欺诈、过失的不当陈述、委托占有和欺诈性贸易做法等诉因一直以来均被认为已由联邦判例法所取代。

美国和加拿大随后的立法规定，铁路可以与托运人达成契约安排，变更铁路承运人依法应当履行的公共承运人的义务。运输合同的当事方就可以就责任条款进行谈判，例如，可以对提出索赔规定较短的期间，对责任的规定则可以小于法规的要求。如果铁路承运人立约根据运输合同运输货物，该铁路承运人的责任（作为选择可以是完全的“公共承运人”责任）由铁路与海运承运人之间的合同加以确定。

因此，美国和加拿大铁路目前的做法是，把与海运承运人签订的运输合同称为“通函”，内容根据承运人的不同有所不同，但一般都规定了责任限制，提出了肯定的辩护理由，并且包含处理未定位的灭失和毁损索赔问题的条款以及提供备选的完全“公共承运人”责任条款。其他条件可能包括有关责任、契约双方之间的关系、禁运商品和设备以及托运人的要求的内容。习惯上关于运输此前曾或随后将作海运的集装箱的铁路通函还列入了限制海运承运人与托运人之间的运输合同或提单中规定的责任的条款。多式联运托运人（即海运承运人）目前都能够接受这些“通函”上的条款，或者订立具有自己独特的规则和费用报价，以满足自身的需要的协议。

无论是通函还是具体的合同所体现的契约关系的一个重要特征是，有关灭失或毁损的索赔只能由海运承运人向铁路提出，因为铁路与运输链中包括托运人在内的任何其他方均不存在合约关系。这种契约关系还对审判地点和管辖权条款做出规定，限制在外国管辖范围对铁路承运人提出毁损赔偿诉讼。最后的结果是，美国和加拿大已经具有能满足所涉当事方需要的、统一的和十分明确的处理铁路货物灭失和毁损的索赔制度。³

然而，文书草案将对现行制度做出大幅度的不利改变，影响美国和加拿大铁路承运人对前后有海运段的货物的灭失或毁损承担的责任。具体来讲，第 4.2.1 节将把条约的范围扩大到海运的内陆段，第 6.3.2 节把铁路列为“参与履约方”，将使铁路受到由文书草案加以标准化的责任条款的约束。美国和加拿大的铁路

² 美国公共承运人责任条款（“卡马克修正案”）见于《美国法典》第 49 卷第 11706 节和加拿大《铁路运输责任条例》。

³ 应当指出的是，关于美国铁路运输，美国最高法院承认，卡马克修正案（即规定运输货物的灭失和毁损责任所依据的基础的法规）的首要目的是解除托运人从运输链条中寻找责任的承运人的举证责任。（*Reider v. Thomllson*, 339 U.S. 113 (1950)）

承运人将因此被迫同意负担更重的责任条款，而得不到任何可以确定的补偿利益。

文书草案的规定将对美国和加拿大的铁路目前适用的制度做出不利的修改。这种不利的修改将部分地限制铁路承运人谈判或提出具体的合同条款（其中包括有关作为完全公共承运人责任的备选方案按每包或每个集装箱计算责任限额的条款）的能力和权利（第 6.7.1 节），削弱或者解除关于与海运承运人之间的合约关系的要求（第 1.5 节），使人可以在外国管辖范围向陆路承运人提起诉讼（第 17 条），限制了参与者作为“履约方”对其责任加以控制的能力（第 6.3.1 节），并且修改了关于阻塞和加固的责任（第 6.3.1(b)(九)节）。

因此，北美铁路协会中的美国和加拿大铁路成员强烈反对目前编写的文书草案的范围。与联合国欧洲经济委员会和联合国贸易和发展会议在其关于文书草案的评论意见（贸易法委员会 A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1 号文件）中所提出的担心一样，在不进行彻底的审查也不解决所涉及的所有问题的情况下，不应当把文书草案的范围扩大到门到门运输之外。

北美铁路协会中美国和加拿大铁路成员的立场是，有关海上运输货物责任的文书应当考虑到美国和加拿大铁路所关注的事项，起草的文字应该明确无误，以避免对以下方面造成不利的影​​响：（1）海运承运人和铁路承运人在海运货物的内陆段运输方面目前所作的合同安排；以及（2）这种合同安排当事方之间的权利和义务。因此，只要对美国和加拿大铁路目前适用的责任制度带来不利的影​​响，文书草案的适用范围就不应当扩大到任何货物运输的陆路段。

2. 国际商会

[原件：英文]

国际商会物流和运输委员会就联合国国际贸易法委员会运输法文书草案提交的评论意见

国际商会认为，一项经过修改后考虑到物流和运输方面当代发展情况的、统一的国际海运货物责任制度将为海运贸易提供便利。国际商会注意到，联合国国际贸易法委员会（贸易法委员会）的一个工作组目前正在对运输法文书草案进行审议，该文书包括了全面解决与海运货物责任有关问题的条款。国际商会赞赏这种努力，并希望促进由进一步统一海运货物责任制度的愿望所推动的这一举措。

国际商会物流和运输委员会代表了国际运输界的所有部门，其中包括 130 多个国家的托运人、船舶运营人、货运代理人、承运人和保险人。国际商会旨在促进在世界范围内形成开放的国际贸易和投资体系以及市场经济。国际商会促进国际贸易的方式还有：提供仲裁服务以及制定《国际商会国际贸易术语解释通则》、《国际商会跟单信用证统一惯例 500》等自愿采纳的规则，并与贸发会议一道制定了《贸发会议/国际商会多式联运单证规则》。

目前有多种制度支配着国际海上货物运输期间发生的货物灭失或毁损的责任问题。这些制度中最突出的有 1924 年的《海牙规则》和 1968 年通过的《海牙一

维斯比》规则。其他货物责任制度包括《汉堡规则》和《斯堪的纳维亚海商法》。不过，一般来讲，这其中没有哪一个制度充分考虑到集装箱化、多式联运、应时配送和电子商务等现代国际贸易的发展情况。

国际商会认为，贸易法委员会为制定有关新的国际货物责任制度的原则所做的努力是可取的和值得称道的。由于海上货物运输责任制度问题就其性质而言是一个国际性的问题，在这一领域制定任何新的标准都必须与所有相关的行业代表进行实质性的磋商。

在制定一项新的统一的国际海上货物运输责任制度时，国际商会运输委员会支持建立一个以下的制度：

- 促进门到门和海上运输责任制度的统一；
- 更新和阐明所有当事方的举证责任以及承运人或被提出索赔的中间人的答辩理由；
- 允许签订了定制海上货物运输合同的当事方同意背离国际海上货物运输责任制度的要求；
- 允许在一段时间后调整海牙—维斯比责任限额；
- 制定程序和阐明有关货物责任的权利和义务，最大限度地减少由于过度诉讼给国际贸易带来的负担；以及
- 在对国际货物运输责任具有重要性的法院所在地选择、承运人限制条款、托运人的义务等其他事项上，采用现代的适当规定。

3. 国际保护和赔偿俱乐部集团

[原件：英文]

国际保护和赔偿俱乐部集团的意见

1. 国际保护和赔偿俱乐部集团由相互之间为世界约 90%的海运吨位提供保险的 13 家保护和赔偿俱乐部组成。这些俱乐部都是非赢利的互助组织，即成员船东就与船舶的使用和经营有关的各种第三方责任，包括对货物的灭失或毁损责任，在赔偿的基础上相互保险。

2. 适用范围

(a) 贸易法委员会的一般任务是促进国际贸易法的协调和统一。鉴于在不同法域生效的有关国际货物海上运输的国际公约和国内立法激增，贸易法委员会试图制定一项适用于这一运输方式的新公约的举动受到了海事界的广泛欢迎。缺乏统一不可避免地降低了对于从事国际货物运输的所有当事方来说十分重要的商业上和法律上的确定性。

(b) 贸易法委员会打算利用第三工作组第十一届会议的部分时间专门讨论该工作组目前正在审议的文书草案的范围。

(c) 海运承运人在传统上订立的是钩到钩合同，他们根据相关的海事公约所承担的责任限于海上运输，虽然他们可以对通常在装卸港范围内的装货前和卸货后货物的附带运输承担责任。目前的商业和保险做法以及现有的海事公约的一般结构都是规定这种传统的运输方式。然而，尽管大多数散装货和杂件货仍然以这种方式运输，并且就吨位而言继续占支配地位，但目前占货物运输很高比例的集装箱货物经常以门到门/多式联运方式加以运输，即根据单一的合同以不止一种运输方式加以运输。

(d) 国际保护和赔偿俱乐部集团的规则规定，如果承运人的海运合同的条件不如海牙/海牙-维斯比规则的优惠，责任将予以排除。不过，对于根据涉及海运段的门到门合同所承担的责任，凡是船东对全程运输承担责任的，其中包括登记船舶以外的某种运输方式如公路或铁路所履行的责任，俱乐部也将提供保险。不过，这种保险需要签订首先由俱乐部批准的合同，这种情况一般只会在成员没有按不如强制适用于此种其他运输方式的任何立法如《公路货运公约》优惠的条件订立合同时出现。船东必须维护其对参与这些海运段以外其他运输段的其他当事方的追索权。

(e) 如果将门到门运输排除在外，那么，依国际保护和赔偿俱乐部集团看来，制定任何新的公约都不会对这一行业有什么帮助，只会导致在已经具有过多相竞立法的国际法的一个领域产生另外一部适用范围有限的公约，从而造成进一步的不一致。因此，在国际保护和赔偿俱乐部集团看来，这种公约不大可能得到各国的广泛支持。

(f) 如果把文书的范围扩大到门到门运输，就会产生这样一个问题，即尤其就责任制度而言，它是应当在统一的基础上还是网络的基础上运作。（国际保护和赔偿俱乐部集团同意大多数代表的观点，即赔偿制度应该按照文书草案的规定以过失为基础。如果是前者，文书关于责任的规定将适用于运输的全过程，即在运输的海运段和陆运段都适用，而不论所采取的运输方式如何。如果是后者，文书将由强制适用于陆路段的任何国际公约——一般为单一方式的公约——所取代的。

(g) 文书草案第 4.2.1 章规定了被称之为有限网络系统的运作方式，即仅适用任何强制适用的国际公约中有关承运人责任、责任限制和时间期限的强制性条款。正如以前所表述的那样，国际保护和赔偿俱乐部集团因为以下原因同意采取这一做法。

- (1) 如前所述，集装箱货物目前在货物运输中已经占到很高的比例。目前，提供门到门服务的绝大多数承运人（多式联运运营人），无论是船东，无船承运人，还是货运代理人，都根据规定网络制度的运输合同进行运营。在这一方面，应当指出，1992 年 1 月 1 日生效的采用网络制度的《贸发会议/国际商会多式联运单证规则》已经在业内得到了广泛的认同，并且在门到门运输合同方面被普遍采用。最近代表欧洲共同体就多式联运进行的一项研究表明，欧洲联盟 95% 受到调查的托运人均报告货运灭失率不足 0.1%，其中不足 1% 导致诉讼。国际保护和赔偿俱乐部集团估计，在确实导致诉讼的事项中，80-90% 都在审理前得到了解决。虽然承认世界其他某些地方的灭失率百分比可能稍高一些，但国际保

护和赔偿俱乐部集团认为，这些统计数字支持了这样一种观点，即网状制度证明了它的实用性和有效性，并且得到了广泛的理解。

- (2) 采用网状而不是统一的制度将维持现有单一方式公约的完整性，而且这样做也减少了可能的冲突领域。这样做反过来又增加了文书得到广泛支持的可能性。
- (3) 解决货方根据受统一的责任制度约束的合同提出的索赔的费用可能高于根据受网状制度约束的合同所提起的索赔的费用。在前一种情况下，多式联运经营人将不得不在统一制度的基础上与货方和解，然后再试图根据一种不同的单一方式制度向承担内陆段运输的分包商进行追索。在后一种情况下，索赔和追索诉讼将适用一种制度，从而减少可能发生冲突的领域以及费用。
- (4) 现有的单一方式制度是为了应付以特定运输方式进行货物运输所伴随的特定危险而制定的。多式联运涉及到按不同的运输方式进行运输。只要在涉及全程运输的单一合同的范围内具有实用性并且可以实现，明智的做法似乎是让每一种运输方式均在有限范围内受货方和承运人所熟悉的单一方式公约的管束。

3. 风险分担

国际运输公约的首要目的不仅是为了促进国际统一，而且要确保运输合同当事方之间权利和义务的平衡是可以令人接受和公平的，从而实现风险分担。国际保护和赔偿俱乐部集团认为，在其对文书草案进行初步审议的过程中，工作组不应忽略这一原则，这一点十分重要。工作组正在并且一直在逐条审议文书的条文，尤其是那些被十分正确地称之为文书核心的、有关承运人权利、义务和责任的条文。国际保护和赔偿俱乐部集团认为，在对这些条文进行逐条而不是从整体上进行审议时，工作组很有可能忽视上述原则并进而忽视承运人与货方之间公平分担风险的原则。值得注意的是，在工作组第九届会议上，工作组同意开始文书的工作时“就文书草案中所反映的一般政策事项广泛交流看法，而不是一开始就把重点放在对文书草案进行逐条分析上”。

因此，我们提出以下评论意见。

货物运输合同从本质上讲是一个私法而不是公法上的事项，也不是“消费”合同这一术语公认意义上的“消费”合同。在当代，几乎所有的运输合同都是在具有类似讨价还价实力的商业当事方之间签订的，尽管如所指出的那样，托运量大的托运人目前具有相当大的讨价还价实力。

也许值得一提的是，如果由于取消答辩理由以及规定了更大的义务和责任而使承运人根据文书面临着与海牙/海牙-维斯比规则相比更大的责任，那么最后他的赔偿保险将会更贵。这种费用的增加将通过更高的运费费率转移到货方。因此，国际保护和赔偿俱乐部集团认为，规定负担更重的责任制度将使运输总费用全面节省是不可能的。比较可能的是，当事方及其各自保险公司之间所分担的风险的转移只会带来运输费用在他们之间的重新分配。

4. 承运人的义务

(a) 承运人应有的谨慎义务的扩展

迄今为止，大多数代表都支持把承运人在船舶适航方面应有谨慎的义务扩展到全航程，并且取消“航行过失”的抗辩。正如国际保护和赔偿俱乐部集团在前面所指出的，据国际保护和赔偿俱乐部集团看来，采纳一个和取消另一个将从根本上影响到承运人与货方或者更准确地说其保险公司之间的风险分担，因为它给承运人带来了更大的风险，并因而增加了货物运输总费用的比例。

此外，试图对全航程规定应有谨慎的义务忽略了其中所涉及的实际问题。船东要确定其大洋中的船舶是否适航极为困难。如果确定不适航，船东将面临着进退两难的困境：是否把船舶立即开到避难港或维修港，其距离可能相当遥远，从而耽误航程，即使在某些情况下船舶可能离目的地的只有一天的航程。据认为，第 3 条规则 2 关于“妥善和仔细地装载、装卸、储存、运输、保管、照管和卸下货物……”的要求规定了充分的连续责任。

(b) 取消航行过失的抗辩

许多代表都认为，航行过失的抗辩与现代思维和关于其他运输方式的国际运输公约的规定格格不入，不能反映在船舶及其设备方面出现的技术进步和管理发展。我们认为，把海运与其他运输方式相比较是错误的，容易产生错误的结论。海运货物的数量和价值（而且其索赔金额也因此常常）大得多，运输的时间也较长，而且运输容易受承运人无法控制的更多因素的支配。此外，尽管目前大多数船舶上都配备了精密的助航仪器，但船长和其他高级职员仍然面临着大大增加的工作量，这些工作量部分的是由于越来越多的立法和检查所带来的。而且，船长还常常被要求在信息有限的情况下很可能面对相竞利益立即做出困难的决定，这种决定如果涉及灭失或毁损，很可能就会有人按事后诸葛亮的方式对其进行严密的审查。

也许值得一提的是，国际保护和赔偿俱乐部集团中最大的一个俱乐部对 1987 年和 1997 年之间发生的重大索赔（超过十万美元的索赔）进行分析时发现，货物索赔占到所有重大索赔的 40%，而主要涉及到船舶航行或管理过程中的错误的甲板高级职员错误是所有重大索赔中 25%的索赔发生的主要原因。

5. 在取消航行过失抗辩并把应有谨慎的义务扩展到全航程的情况下维持权利和义务的平衡

然而，如果决定把应有谨慎的义务予以扩大并取消航行过失的抗辩，国际保护和赔偿俱乐部集团认为，为了在承运人和货方之间维持一定的平衡，第 6 条的规定应当反映下列内容：

(a) 6.1.2—航行过失抗辩和火灾

(一) 货方应承担船舶航行或管理过失造成灭失或毁损的举证责任。

(二) 与引水员过失有关的航行过失抗辩应予以保留。在自愿和强制引水区域承运人必须聘请引水员，但对引水员没有选择权。此外，如果船长推翻引水员关于航行的决定，而该引水员之所以在船上完全是由于他对引水区域的了解，那么，他就是一名鲁莽的船长。上述重大索赔分析发现，引水员过失成为主要原因的占到所有重大索赔的 5%。

(三) 应当保留火灾作为一项抗辩，除非火灾系承运人的实际过失或默契所致。这一点在货物容易自发燃烧的情况下尤其具有重要意义。

(b) 6.1.4—责任分摊

如果灭失或毁损的部分原因是承运人应负责的事件，另部分原因是承运人不负责的事件，则应按照第 6.1.4 条中出现的第二项备选方案的建议由承运人和货方分担举证责任。这一建议是公平的，反映了实现当事方之间平衡的概念。

(c) 6.4—延迟

如果承运人需对延迟承担责任，这种责任应当限于当事方已经明确商定了交货时间的合同。这纯粹是一个商业事项，类似于其他形式商业合同中的这样一项一般要求，即若要规定延迟责任就必须明确规定时间。我们在上文已经指出，相比空运、公路运输、铁路运输和内陆水道运输——所有这些都可能与航程时间有关——来说，海运要受更多的、承运人无法控制的因素的制约。

(d) 6.7—责任限制

我们认为，海牙—维斯比限额体现了对赔偿的公平衡量，尤其是按运费费率自其采纳以来出现的相对下降所作的衡量。我们同意文书草案中应当规定审查限额的程序的建议。值得注意的是，代表着本行业相当一部分的国家行业运输联盟和世界航运理事会均支持海牙—维斯比限额，但须规定一个审查程序。

(e) 6.8—限制责任的权利的丧失

承运人丧失限制责任的权利应当限于文书草案所规定的、承运人本人故意或者疏忽大意但知道这种疏忽大意很可能导致灭失的情况下的作为或不作为的情形，不应扩大到包括承运人的雇员或代理人的作为或不作为。这是国际运输公约中常见的检验标准。

结论

总之，国际保护和赔偿俱乐部集团认为，在建立承运人与货方之间权利和义务公平的平衡框架之前，考虑对文书草案中具体条款进行修改的时机尚不成熟。

4. 国际公路运输联合会

[原件：英文，法文]

拟订一项新的海上运输公约并将该公约扩大到门到门运输业务

1. 国际公路运输联合会认为，海运承运人合同责任的地位已经发生了巨大的变化。

在这一领域唯一明确的规定是由欧洲隧道公司和《国际铁路运输公约》名单上登记并且由铁路公司经营的航运公司制定的，因为这些航运公司受到《国际铁路运输公约》预见的有约束力的责任制度的约束。对于其他海运承运人来说，他们的合同责任则受到许多法律制度的支配。

只要不签发提单，《海牙规则》或《海牙—维斯比规则》就没有约束力。欧洲内部的运输业务也基本上从来没有签发过这类提单。

此外，统一适用这些规则是一种法律上的推定！

所有这些生动地证明，统一运输法和商业法的过程已经失败。事实上，只要看看欧洲国家和马格里布国家以及近东的国家，就肯定可以注意到：

- 阿尔及利亚、德国、爱尔兰、以色列、摩纳哥、葡萄牙、罗马尼亚、土耳其和南斯拉夫接受了《海牙规则》；
- 丹麦、芬兰、希腊、意大利、荷兰、瑞典和联合王国接受了《维斯比规则》（这些国家通过接受《维斯比规则》宣布废止了《海牙规则》）；
- 比利时、克罗地亚、埃及、法国、黎巴嫩、波兰、西班牙和叙利亚接受了《海牙—维斯比规则》；
- 埃及、黎巴嫩、摩洛哥、罗马尼亚和土耳其接受了《汉堡规则》；
- 爱沙尼亚、拉脱维亚、立陶宛、俄罗斯和乌克兰没有签署上述任何法律文书。

据此可以了解到：

- 阿尔及利亚、德国、爱尔兰、以色列、摩纳哥、葡萄牙、罗马尼亚、土耳其和南斯拉夫为一方而丹麦、芬兰、希腊、意大利、荷兰、瑞典和联合王国为另一方之间的海运业务不受任何共同的国际法律文书的约束，而是受上述各国国家立法规定的、有时很少为人所知的不同的责任规则和限制的支配，并在此法律框架范围内受航运公司确定的规则的支配；
- 爱沙尼亚、拉脱维亚、立陶宛、俄罗斯和乌克兰为一方和所有其他国家为另一方之间的海运业务不受任何共同的国际法律文书的约束，而是受上述各国国家立法规定的、很少为人所知的不同的责任规则和限制的支配，并在此法律框架范围内受航运公司规定的规则的支配；

- 埃及、黎巴嫩、摩洛哥、罗马尼亚和土耳其之间的海运业务只受《汉堡规则》的约束，这种情况具有积极意义，因为该规则更好地适应了托运人的需要；
- 阿尔及利亚、德国、爱尔兰、以色列、摩纳哥、葡萄牙、罗马尼亚、土耳其和南斯拉夫之间的海运业务只受《海牙规则》的约束（然而，在德国商法典中，德国改变了《海牙规则》规定的责任限制，以《维斯比规则》的责任限制加以取代）。

此外，《海牙规则》和《海牙—维斯比规则》不适用于：

- 舱面上装载的集装箱和公路车辆的运输（一种常见的现象）。因此，海运承运人对这种集装箱或货车上装载的货物不承担任何责任。
- 船舱中装载的集装箱和公路车辆的运输，如果不是签发提单而是海运单的话。事实上，欧洲国家之间的运输业务从来就没有签发过提单，即使托运人要求签发提单。

在这种情况下，海运承运人可能背离或者改变《海牙规则》或《海牙—维斯比规则》，事实上他们很可能这样做。他们因此只按随意的规则承担责任，拒绝完全适用海牙规则或海牙—维斯比规则，而在选择后一规则的条款时，只选择适合自己目的的规定而拒绝采用其他规定。在实践中，集装箱或货车上无论是否装载着货物，均被视为一件货物，海运承运人应负的赔偿包括货物在内每一集装箱或货车不超过 666.67 特别提款权。

2. 综上所述，国际公路运输联合会认为，应当避免再增加关于海上运输合同的国际公约。《海牙规则》、《海牙—维斯比规则》和《汉堡规则》的实施所造成的法律上的混乱不能够通过另一个法律文书加以解决，这一法律文书拟议的条款即使不遭到立即拒绝，可能至少会导致在已经加入《汉堡规则》的 27 个国家、已经接受《海牙—维斯比规则》的 24 个国家和仍然固守旧的《海牙规则》的 44 个国家之间永无休止的激烈讨论。

就此处所论的问题而言，上述观点似乎格外引人注目，因为该法律文书所涉及的只是贸易法委员会内有代表的 30 个国家所做的工作。

3. 我们认为，如果贸易法委员会利用其影响力让各国加入《汉堡规则》可能会更好，因为是贸易法委员会制定了这项规则，因而也必须确保其落实。公路运输业尤其关注这一规则，因为与《海牙规则》和《海牙—维斯比规则》相反，该规则的条款适用于海运承运人签发的任何运输单证，并有助于避免在海运经营人根据《海牙规则》和《海牙—维斯比规则》签发的各种海运单上加上众多的例外条款。

4. 关于将未来的关于海上运输合同的公约扩大到海运业务之前或之后的业务问题，应当指出的是，这样的法律文书只不过是一项经过改头换面的多式联运公约。

没有理由认为这样一个新的法律文书将会比 1980 年《多式联运公约》有更多的被接受的机会。考虑到目前已经观察到的各种法律文化和心态之间存在的重大差异，再加上各大洲利益的不可调和，没有任何乐观的理由。

此外，把为海运设计的新的责任制度扩大到非海上运输将是愚蠢的，因为该制度尚未证明它对于似乎专门为之设计的运输方式的价值，而且从贸易法委员会前几届会议期间进行的讨论的情况来判断，用它来消除在海运方面已经普遍存在的混乱状况的机会已经显得非常渺茫。

5. 国际公路运输联合会借此机会告知贸易法委员会，当载有货物或集装箱的卡车通过海上运输时，如果在海运期间发生任何灭失、毁损或交货延迟，则除非曾签发了提单，否则，《公路货运公约》根据其第 2 条的规定，也适用于海运段。由于事实上从来没有为装载到卡车上的货物和集装箱拟定这样的提单，因此，包括海运段在内的公路运输业务目前仍然受《公路货运公约》的约束，该公约规定的责任限额为毛重每短少一公斤 8.33 特别提款权。如果由于海运业务造成延迟，公路承运人应当为这种毁损支付的赔偿不超过运费。

国际公路运输联合会目前致力于把《公路货运公约》规定的责任限额扩大到公路承运人开展的所有多式联运业务。

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。