



---

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：编写[海上]货物运输文书草案

联合国贸易和发展会议（贸发会议）提供的参考文件

秘书处的说明

为筹备第三工作组（运输法）第十一届会议——预计该工作组在此期间将继续研究 A/CN.9/WG.III/WP.21 号文件中所载文书草案——联合国贸易和发展会议（贸发会议）于 2003 年 1 月 16 日提交了标题为“多式联运：国际文书的可行性——对贸发会议多式联运条例调查表的答复的综述和讨论以及已出现的供进一步审议的问题”的文件的案文。该文件是按秘书处收到时的原样作为本说明的附件转载的。文件是贸发会议秘书处仅以英文出版的题为“多式联运：国际文书的可行性”的报告案文（UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1）的提要。



## 附件

### 多式联运： 国际法律文件的可行性

#### 对贸发会议多式联运条例调查表的答复的综述和讨论 以及已出现的供进一步审议的问题

1. 鉴于多式联运有增无减，国际一级的法律框架日益复杂，更趋部门化，<sup>1</sup>贸发会议秘书处对拟订多式联运新的国际文书是否可行展开了研究。为弄清公营和私营部门等所有有关各方的观点，贸发会议秘书处编写了一份调查表广为散发。该调查表已送交所有各国政府、政府间组织和非政府组织，包括所有有关的业界协会，以及有关这一问题的某些专家（TDN 932(2)SITD）。
2. 秘书处总共收到了针对这一调查表的 109 份答复，其中 60 份答复是由发达国家和发展中国家的政府送交的，49 份答复是由业界代表和其他各方提交的。业界代表提交的答复反映了几乎所有各方的观点，其中包括运输业（海运、公路运输和铁路运输）等部门营运人、货运代理、物流服务供应商和港站经营人、赔偿责任保险人、货物保险人以及托运人和运输服务用户等的看法。
3. 贸发会议秘书处已编写了一份较为详细地阐述对调查表答复中所载观点和看法的报告（多式联运：国际法律文件的可行性，UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1），可在贸发会议网页上查找。<sup>2</sup>
4. 之所以提交本文件供审议是因为对该调查表发表的观点和看法可能有助于贸易法委员会运输法工作组审议拟议文书草案的适用范围。由于篇幅的限制，本文件仅转载了贸发会议报告 C.四和 C.五两部分（“对答复的综述和讨论”及“已出现的供进一步审议的问题”）以及对收到的答复加以分类的表格。<sup>3</sup>关于目前所持观点和看法的详情可参阅贸发会议报告全文。

---

<sup>1</sup> 见贸发会议报告《多式联运规则执行情况》和所附的进行比较的表格，UNCTAD/SDTE/TLB/2 和 Add.1，可在贸发会议网页上查找。

<sup>2</sup> <http://www.unctad.org>。在贸易法委员会的网页（[www.uncitral.org](http://www.uncitral.org)）上也可查找贸发会议报告《多式联运：国际法律文件的可行性》（UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1）。

<sup>3</sup> C.四和 C.五两部分的案文未作任何变动，但酌情列入了答复率。这份表格以节略的形式转载了调查表中所载各个问题。对百分值按四舍五入取整。

对贸发会议多式联运条例调查表答复的分类

1. (a) 你是否认为现行法律框架令人满意？ (b) 你是否认为该法律框架符合成本效益原则？	是 17%	否 83%
2. 你认为 1980 年多式联运公约批准国家数目不多而无法生效的原因何在？	未作答复	
3. 你是否认为宜订立管辖多式联运赔偿责任的国际文书？	是 92%	否 8%
4. 你认为在下列做法中哪一种做法最为适宜？ (a) 管辖多式联运的新的国际文书； (b) 对 1980 年多式联运公约进行修订； (c) 将海运赔偿责任制度扩大至适用于涉及海运段的所有多式联运合同； (d) 将公路运输赔偿责任制度扩大至适用于涉及公路运输段的所有多式联运合同； (e) 其他。	(a) 39% (b) 26% (c) 13% (d) 13% (e) 9%	
5. 如果将为拟订新的国际文书作出共同努力，你是否支持这种努力？	是 98%	否 2%
6. 管辖多式联运的任何可能的文书是否应涵盖延误的赔偿责任？	是 90%	否 10%
7. 你认为在管辖多式联运的任何文书中下述哪一种赔偿责任制度最为适宜？ (a) 单一制度 (b) 网络制度 (c) 经修改的制度	(a) 48% (b) 28% (c) 24%	
8. 如果你赞成 7(b)或(c)，应更改哪一类条文： (a) 仅更改关于限制赔偿责任的条文； (b) 其他类型的条文。	(a) 59% (b) 41%	
9. 国际文书对灭失、损害或延迟所规定的赔偿责任应： (a) (一) 根据违约情况：仅在过失的情形下负有赔偿责任 (二) 严格行事：无论是否违约均负有赔偿责任。  (b) 无论如何，对于赔偿责任应该有一些例外。	(一) 53% (二) 47%	
10. 请就承运人/多式联运经营人赔偿责任上的金钱限额问题发表任何意见。	是 85%	否 15%
11. 管辖多式联运的国际文书的形式是否应该为： (a) 可强制性适用，并且载有关于赔偿责任强制性规则的公约； (b) 可非强制性适用，但载有关于赔偿责任的强制性规则的公约； (c) 其他形式。	(a) 58% (b) 35% (c) 7%	
12. 根据关于多式联运现行法律和条例，订约承运人/多式联运经营人在整个运输期间负有责任。管辖多式联运的国际文书是否应： (a) 采用同样的做法； (b) 允许订约承运人/多式联运经营人退出某些运输段或放弃与履行合同有关的某些职责，办法是在运输单据（或电子等效物）中列入一内容大致如此的条款。	(a) 76% (b) 24%	
13. 贵国在海运、陆运和空运领域批准或加入了哪一项（哪一些）管辖赔偿责任的国际公约？	未作答复	

## 对贸发会议多式联运条例调查表答复的综述和讨论

5. 这一部分摘要说明并讨论贸发会议报告《多式联运：国际法律文件的可行性》（UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1）C.三部分详述的调查表主要结果。

### 1. 对国际文书现状和可取性的评估

6. 来自政府、非政府和业界代表的绝大多数应答人（83%）均认为现行法律框架并不令人满意，相当多数应答人（76%）认为现行制度并不符合成本效益原则。绝大多数应答人（92%）认为管辖多式联运产生的赔偿责任的国际文书是可取的，几乎所有应答人（98%）指出，他们支持朝这一方向作出的任何共同的努力。

7. 事实上很清楚，支持的程度将取决于任何可能的新文书的内容和特征。然而，对现状所作的一般性评估表明，既有进行更为详细的讨论的要求，也有进一步交换意见的意愿。

### 2. 不同做法的适宜性

8. 关于可加以采用的最为适宜的做法，应答人在某种程度上存在着意见分歧。然而，来自政府和非政府部门的约三分之二的应答人（65%）似倾向于拟订新的管辖多式联运的国际文书或对 1980 年多式联运公约进行修订。在关于这种做法的进一步讨论中，有的应答人就 1980 年多式联运公约因批准国数目不够而无法生效的原因所发表的看法值得引起某种程度的注意。这些答复提出了一些重大问题，尤其是，1980 年多式联运公约至少当时对海运业的吸引力似乎不够，同时又含有承运业无法接受的内容。有一些应答人支持根据商业合同中目前使用的规则，即贸发会议/国际商会规则，来拟订新的具有法律约束力的文书。

9. 主要代表海运业部分部门的少数应答人（13%）似赞成将国际海运制度扩大至适用于海运段的所有多式联运合同，有些应答人明确支持采用这一做法的运输法拟议文书草案。<sup>4</sup>主要代表陆运业部分部门的一少部分应答人（13%）则认为将国际陆运制度扩大至适用于涉及公路运输段的多式联运所有合同是最为适宜的做法。

10. 总体上讲，答复表明，——除海运业这一重大例外以外——，支持运输法文书草案采用的做法的应答人似为数有限。因此，与运输方面所有有关当事方磋商探讨其他备选办法的余地很大。

<sup>4</sup> 贸易法委员会 A/CN.9/WG.III/WP.21 号文件。根据目前拟议的该文书草案，实质上是海运方面的赔偿责任制度将适用于涉及海运段的多式联运合同产生的许多求偿权，尤其是(a)无法确定灭失发生地的情形；(b)灭失发生于陆运段或空运段，但无法适用国际单式联运公约的情形。见文书草案第 1.5 条和第 4.2.1 条。另见贸发会议评注部分，下文脚注 5。

### 3. 可能的国际文书的重要特征和关键性要素

11. 答复体现了下述情况：

#### 3.1 延迟

12. 绝大多数应答人（90%）认为，管辖多式联运的任何文书都应涉及延迟交付的问题，但有些应答人认为，只有在某些情形下才应该对延迟承担赔偿责任，并且，这种赔偿责任应限制在同运费或复式运费相当的水平上。

#### 3.2 ‘统一’、‘网络’或‘经修改的’赔偿责任制度

13. 关于赔偿责任制度的类型，以及哪一种类型最为适宜，正如人们所预计的，应答人看法不一，略低于半数以下的应答人（48%）表示支持统一赔偿责任制度，在其余的应答人中间，支持网络赔偿责任制度的应答人（28%）与支持经修改的赔偿责任制度（24%）的人数大致相同。

14. 在赞成网络赔偿责任制度或经修改的赔偿责任制度的应答人当中，大多数人（59%）认为只有有限额规定应视灭失、损害或延迟发生的单式联运阶段的不同而不同。在代表政府的应答人中间这种观点似尤为普遍。其他应答人，尤其是非政府应答人则认为，诸如赔偿责任依据或赔偿责任除外情形及诉讼期等事项应有所不同。

15. 尽早商定最为适宜的赔偿责任制度类型，包括赔偿责任规则在多大程度上应保持统一，对有关新国际文书的讨论能否成功显然是至关重要的。

#### 3.3 赔偿责任的限额

16. 与赔偿责任适当类型的问题密切相关的一个问题是赔偿责任的限额，在这个问题上，目前应答人看法不一。

17. 总体上看，大多数应答人均称支持或接受有必要规定赔偿责任的限额。然而，答复也反映出在这个问题上的相当大的不一致。政府和业界的应答人中有相当一部分人质疑赔偿责任限额的整个想法，而其他应答人，尤其是代表海运业和托运业的应答人则强调使赔偿责任限额符合单式联运公约规定的可取性，这尤其是因为，单式联运公约仍然适用于多式承运人对单式分包承运人提出的追诉。

18. 关于所提及的各种可以用金钱表示的限额，值得注意的是，关心或代表海上承运人利益者，往往比其他大多数应答人更赞成降低限额。

19. 赔偿责任的限额显然是一个主要问题，因为关于限额的看法似乎既影响了对赔偿责任制度性质和类型的看法，同时又受到了这些看法的影响。尽管在任何国际公约的谈判中，当谈判通常进行到较迟阶段——在就实质性规则取得一

致意见以后——才会产生赔偿责任限额问题，但是尽早就可能订立的限额展开某种原则性的讨论可以有助于就其他主要问题展开富有建设性的辩论。

### 3.4 赔偿责任的依据

20. 在政府和其他应答人当中，支持(a)基于违约的赔偿责任制度者（53%）和(b)严格赔偿责任制度者（47%）的人数大体相同。然而，在所有应答人当中，显然大多数人（85%）认为赔偿责任的某些除外规定在任何情形下都应予以适用。

### 3.5 强制性还是非强制性？

21. 总体上说，在所有应答人中，大多数人（58%）认为，任何国际文书在形式上都应体现为可强制适用并规定强制赔偿责任规则的公约。

22. 然而，占少数但为数仍不少的应答人（35%）认为，宜采用非强制性公约，其中规定可取代任何有抵触的合同条款的强制性赔偿责任规则的，但有订约接受或拒绝的自由。这意味着，有必要更为详细地探讨国际文书各种可能的非强制性备选办法的长处和短处。

### 3.6 确定承运人在整个多式联运交易期间的责任的合同

23. 所有各方的应答人中显然大多数人（76%）都认为，管辖多式联运的任何国际文书都应该采用同现行法定或合同规定的多式联运赔偿责任制度相同的做法，规定订约承运人/多式联运经营人在整个运输期间始终负有责任。

24. 答复尤其表明，一般都认为，在运输单据（或电子等效物）中使用标准条款来限制合同的范围从而限制订约承运人的责任和赔偿责任的做法，是无法接受的。

25. 在这方面，这些答复可能尤其有助于在贸易法委员会的主持下对运输法文书草案中的条文进行进一步的审议。正如贸发会议在其评注部分中指出的，<sup>5</sup>拟议的该文书草案的第 5.2.2 条和第 4.3 条据称将允许订约承运人声称对(a)某些职能（例如理仓、装货、卸货）和(b)另一当事方履行的合同某些部分（阶段）不负赔偿责任。采用现行形式的文书草案不排除在运输单据（或电子等效物）中使用内容类似的标准条款，并因而无法防范滥用职责的行为。因此，托运人可能会雇用承运人在付完运费以后对货物进行门到门运输，并发现，根据承运人所发出的要式合同条款，承运人并不对运输所有阶段负责和/或对运输所有方面负责。这种情形与运输用户的合同期望不符，后者在许多情况下，与一方当事人就对货物进行门到门运输作出了安排，以确保，一方当事人对运输所有阶段

<sup>5</sup> 作为贸易法委员会运输法工作组背景文件（贸易法委员会 A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1 号文件）的一部分，以联合国所有语文提供。在 [www.unctad.org](http://www.unctad.org) 的网页上也可查找贸发会议的评注部分（UNCTAD/SDTE/TLB/4）。为便于参照，还附上了该文书草案的案文。

负责。对贸发会议调查表的答复表明，所有应答人都强烈反对使用类似于文书草案目前拟议的措词在做法上作任何修改。

### 供进一步审议的问题

26. 贸发会议调查表的主要目的是采取步骤，设法确定新的国际多式联运赔偿责任制度的可行性，尤其是原则上确定国际条例的可取性，潜在解决办法和做法的可接受性以及公营和私营所有有关当事方进一步研究这一问题的意愿。

27. 对调查表的答复数目之多，以及来自各个方面的不少公营和私营当事方发表的评论意见之详尽，表明了应答人普遍愿意就多式联运赔偿责任制度未来的条例交换看法。考虑到在国际法律框架越来越部门化而且日趋复杂的背景下多式联运有增无减的情况，这一点是令人鼓励的。运输服务的用户和供应商以及政府和其他有关当事方都明确承认，现行法律框架并不令人满意，而且拟订国际文书原则上是可取的。然而，在如何能够实现统一国际条例的目标上却观点不一，这部分是由于利益的冲突，部分是因为在就可行的折衷办法取得一致意见方面存在着认知上的困难，而统一的国际条例与现行法律框架相比，显然是有好处的。

28. 在赔偿责任制度的类型（统一制度、网络制度或经修改的制度）、赔偿责任的依据（严格的赔偿责任或基于违约的赔偿责任）以及十分重要的赔偿责任限额等密切相关的关键问题上显然存在着广泛的意见分歧，这可能会被视为妨碍成功拟订国际文书的一个障碍。但同样也可将其看成是下述事实的反映：尽管多式联运有所扩展，并且各国多式联运赔偿责任制度有所增加，最近却很少开展由国际上所有有关当事方参加的重点突出的辩论。

29. 下述事实说明有必要就有争议的事项以及今后可能的前进方向增加对话：还需要在任何国际论坛中就有些应答人提出供商榷的某些可能的备选办法进行探讨。

30. 例如，有几个应答人表示支持根据在商业公认的合同解决办法，即贸发会议/国际商会规则，拟订具有约束力的国际赔偿责任制度。贸发会议/国际商会规则与 1980 年多式联运公约都有一些共同的重要特征，即，它们都有一个经修改的赔偿责任制度，对于赔偿责任制度的限额，（完全或部分）采用了网络式做法。然而，尽管 1980 年多式联运公约在运输业界未获得大力支持，贸发会议/国际商会的规则显然十分成功，货运承揽业协会联合会及其 FBL 92 及海事理事会在其 Multidoc 95 中都采用了这些规则。由于以贸发会议/国际商会的规则作为谈判的基础而拟订具有法律约束力的国际文书的建议尚未得到任何国际论坛的考虑，因此值得在这方面作进一步的探讨。

31. 拟订非强制性制度的建议提出了对待国际多式联运赔偿责任条例的一种全新的做法，这些建议规定了统一并且数量很大的赔偿责任。赞同这种做法者认为，对简单并且符合成本效益原则的制度有兴趣的托运人和希望将此类制度纳入其服务的承运人似乎都认为出于商业决策的原因，此类非强制性制度是有吸

引力的。此类非强制性解决办法尚未在任何国际论坛中得到考虑<sup>6</sup>，而且也可能值得加以研究。

32. 尽管想要预测由所有有关当事方参加的任何进一步详细讨论的实质内容和发展情况难免有轻率之嫌，但应答人对进一步展开富有建设性的辩论却似乎抱有浓厚的兴趣。为了给辩论提供便利和支持，在贸发会议的主持下，同贸易法委员会和联合国欧洲经济委员会等其他有关的联合国组织一起召开非正式国际论坛，将是既得体而又十分及时的。这次论坛可以就本报告着重说明的有争议的关键问题进行开诚布公的讨论，并且可以供所有有关的公营和私营当事方更为充分地探讨各种优先重点以及可能具吸引力的前进方向。尽管目前在若干关键问题的最佳做法上还很有争议，但同时也在某些领域取得了一致意见。希望能够在这些一致意见的基础上对多式联运加以管制的可能性展开建设性的、卓有成效的讨论。

---

<sup>6</sup> 关于讨论这种做法的一份欧洲研究报告，见《协调联运和承运人的赔偿责任》，1999年，欧洲共同体官方出版处，卢森堡。