



联合国国际贸易法委员会
第三工作组（运输法）
第二十届会议
2007年10月15日至25日，维也纳

运输法：拟定[全程或部分][海上]货物运输公约草案

非政府组织的意见

秘书处的说明*

为筹备第三工作组（运输法）第二十届会议，国际货运代理协会联合会和国际多式联运协会向秘书处提交了其对[全程或部分][海上]货物运输公约草案（公约草案）的意见，载于附件中。

附件中的文件按秘书处收到的原样转载。

* 本文件迟交与这些意见送交秘书处的日期有关。



附件

国际货运代理协会联合会的意见—公约草案的范围

1. 货运代理人作为订约承运人行事时，需要了解强制性法律制度的适用范围。目前，这并没有构成主要的难题，但若扩大预期的海上运输公约的范围以涵盖“门到门”运输，情况就大不相同了。
2. 因此，如先前所述，国际货运代理协会联合会反对如此扩大范围，认为这样会在必要的运输单证和适用的赔偿责任规则方面造成混乱。特别是，据认为，对于公路和（或）铁路和（或）航空运输，客户预期的是传统的赔偿责任，在这些情况下便不宜适用海上赔偿责任。例如，若合同是从斯堪的纳维亚北部经由公路和（或）铁路运输到意大利南部，中途包括海上短途轮渡到德国，或者合同是从波兰沿西伯利亚铁路运输到海参崴，再由海路运至日本，那么适用所设想的公约似乎不合逻辑。
3. 如果所设想的公约要扩大范围以涵盖海上运输以外的运输，便有必要明确限定适用范围，以便该公约不适用于绝大部分运输段不在海上的情形。此种限定将从实际意义上根本解决各公约之间的冲突这一争议颇多的问题，事实上，也符合贸易法委员会各项公约中最为成功的 1980 年《联合国国际货物销售合同公约》所采用的办法，即在货物和服务同属一项合同而服务占绝大部分的情形下，限制公约的适用（第 3(2)条）。若设想的公约在特别需要的情况下不使用这种办法，贸易法委员会将因未使用迄今为止最为成功的公约所使用的限制手段而受到批评。

国际多式联运协会（多式联运协会）的意见

4. 在 2007 年 4 月 3 日于卡拉奇举行的多式联运协会的多式联运问题国际会议（多式联运协会会议）上，讨论集中于多式联运的各个方面，包括经营、法律和保险等方面。关于法律问题，多式联运协会成员详细审议了贸易法委员会[全程或部分][海上]货物运输公约草案。本说明反映了这次会议的有关成果，供工作组第十九届会议审议。
5. 关于管辖多式联运的法律框架，多式联运协会会议回顾，目前并没有值得广为接受的现行国际制度。1980 年《联合国国际货物多式联运公约》没有达到所要求的批准数，因而未能生效；1992 年《贸发会议/国际商会多式联运单据规则》是一套合同规则，因而对实现国际统一的作用有限。目前的国际法律框架由各种单式运输公约、多种多样的区域、次区域和国家法律及标准条款合同组成。因此，不同案例所适用的赔偿责任规则也大相径庭，这对某一特定情形下承运人的赔偿责任问题造成了不确定性。
6. 在多式联运协会会议上，与会者普遍同意，随着集装箱化的发展，多式联运正变得日益重要，需要一种统一、简单而透明的法律框架来管辖这类运输所发生的灭失、损坏和迟延赔偿责任。在这方面，多式联运协会会议研究了贸易

法委员会公约草案。多式联运协会会议的与会者普遍一致认为，贸易法委员会公约草案只是将海运赔偿责任制度延及所有含海运段的多式联运合同。

7. 多式联运协会会议的与会者确实对于公约草案中对多式联运有直接影响的若干条款表示担忧。根据管辖多式联运的现行法律和条例，多式联运经营人对整个运输全程承担责任。但是，多式联运协会会议认为，根据公约草案则可能不会如此。涉及承运人责任期限的公约草案条文¹允许承运人在合同中决定交接货物的时间和地点。此外，草案还设想了承运人仅作为代理人行事时²可能对运输的某些部分不承担责任的情况，或可能由托运人履行装载或卸载等某些职能的情形。³因此，多式联运协会会议认为，根据公约草案，可能没有人对运输全程统一负责。虽然这些规定试图适应海运惯例，但多式联运协会会议的与会者认为，这些规定给多式联运造成了不确定性和混乱。

8. 至于赔偿责任制度，多式联运协会会议认为，适用于多式联运的法律制度原本就存在不确定性，现在第 26 条又使之更进了一步。对于已确定事发地的灭失，该条采用了一种最小联体制度，优先适用任何对发生灭失或损坏的运输段所适用的国际公约的某些强制性条款。这样，如果可确定灭失发生地点，又有适用于该特定运输段的强制性国际制度，那么该国际制度中涉及赔偿责任、赔偿责任限制和诉讼时间的条款将和公约草案的其余条款一并适用。多式联运协会会议认为，这是将原本不合并适用的两种制度拼凑在一起适用于多式联运。多式联运协会会议还认为，各国法院可能难以确定应当适用每项公约的哪些条款，因而会妨碍对公约的统一解释和适用。

9. 对于事发地点不确定的灭失，或者如果没有可适用的强制性公约，公约草案的综合海运赔偿责任制度便将适用于多式联运全程，即使其中的海上运输段很短。多式联运协会会议认为，这种情形是常有的，因为集装箱装运的货物很难确定灭失发生地点，而且实际上单式运输公约主要是欧洲公约，并未在全球适用。

10. 多式联运协会会议认为，公约草案似乎并没有提供超过现有制度的任何优势。以单一而透明的公约管辖所有国际货物运输合同，无论是港到港还是门到门的运输，或许是可取的，但将一种单式运输制度扩大范围以管辖其他运输方式，在多式运输协会会议看来，似乎不是一种恰当的解决办法。在公约草案的一百条中，仅有三条与多式运输有关。⁴多式运输协会会议认为，有必要严肃地考虑公约草案可能对多式联运产生的影响。总之，多式联运协会会议认为，公约草案极为冗长复杂，我们认为这不利于实现国际统一性。

11. 鉴于上述问题，多式联运协会会议怀疑贸易法委员会公约草案管辖现代多式联运是否适当。总之，多式联运协会会议认为，公约草案“没有处理多式联

¹ 第 11 条，第(2)和第(4)款。

² 第 12 条。

³ 第 14 条，第(2)款。

⁴ 第 1(1)条、第 26 条和第[62(2)]条。

运的独特难题和问题，也不太可能改善目前不尽如人意的状况。对于贸易法委员会有关管辖多式联运的此项公约草案的适当性，[多式联运协会]会议表示持强烈的保留意见，并请求将这些担忧转达贸易法委员会运输法工作组。”
