



Distr.: Limited
7 May 2002
Chinese
Original: English

联合国国际贸易法委员会
第三十五届会议
2002年6月17日至28日，纽约

运输法工作组第九届会议工作报告
(2002年4月15日至26日，纽约)

目录

	段 次	页 次
导言	1-20	4
一. 审议情况和决定	21	6
二. 拟订运输法文书草案	22-190	7
A. 初步审议情况	22-25	7
B. 一般性讨论	26-70	8
1. 适用范围	26-34	8
(a) 文书草案对门到门运输的可能适用	26-32	8
(b) 运输的国际性	33-34	9
2. 电子通信(第2条、第8条和第12条草案)	35-38	10
3. 赔偿责任(第4条、第5条和第6条草案)	39-47	11
(a) 承运人的赔偿责任和责任期	39-40	11
(b) 运输和货代混合合同	41-42	11
(c) 承运人的义务	43-47	12
4. 运输合同当事方的权利和义务(第7、第9条和第10条草案)	48-54	13
(a) 托运人的义务(第7条和第10条草案)	48-51	13
(b) 运费(第9条草案)	52-54	14
5. 控制权(第11条草案)	55-56	14
6. 合同权利的转让(第12条草案)	57	15
7. 运输合同产生的权利的司法行使(第13条和第14条草案)和管辖权	58-61	15



	段 次	页 次
(a) 诉讼权和诉讼时间（第 13 条和第 14 条草案）	58-60	15
(b) 管辖权	61	15
8. 合同自由（第 17 条草案）	62-70	16
C. 对各条草案的审议	71-190	17
1. 第 1 条草案（定义）	71-110	17
(a) 一般意见	72	19
(b) “承运人”的定义（第 1.1 条草案）	73-74	19
(c) “收货人”的定义（第 1.2 条草案）	75-76	20
(d) “发货人”的定义（第 1.3 条草案）	77-80	20
(e) “集装箱”的定义（第 1.4 条草案）	81-82	20
(f) “运输合同”的定义（第 1.5 条草案）	83-85	21
(g) “合同细目”的定义（第 1.6 条草案）	86	22
(h) “控制人”的定义（第 1.7 条草案）	87	22
(i) “电子通信”的定义（第 1.8 条草案）和“电子记录”的定义（第 1.9 条草案）	88	22
(j) “运费”的定义（第 1.10 条草案）	89	23
(k) “货物”的定义（第 1.11 条草案）	90	23
(l) “持单人”的定义（第 1.12 条草案）	91	23
(m) “可转让的电子记录”的定义（第 1.13 条草案）和“不可转让的电子记录”的定义（第 1.15 条草案）	92	23
(n) “可转让的运输单证”的定义（第 1.14 条草案）	93	23
(o) “不可转让的运输单证”的定义（第 1.16 条草案）	94	23
(p) “参与履约方”的定义（第 1.17 条草案）	95-104	23
(q) “控制权”的定义（第 1.18 条草案）	105	25
(r) “托运人”的定义（第 1.19 条草案）	106-107	25
(s) “运输单证”的定义（第 1.20 条草案）	108-110	25
2. 第 5 条草案（承运人的义务）	111-190	25
(a) 第 5.1 款	113-116	26
(b) 第 5.2.1 款	117-119	27
(c) 第 5.2.2 款	120-127	27
(d) 第 5.3 款	128-130	28
(e) 第 5.4 款	131-136	29
(f) 第 5.5 款	137-143	30
3. 第 7 条草案（托运人的义务）	144-170	31
(a) 第 7.1 款	145-148	31

	段	次	页	次
(b) 第 7.2 款	149-152		32	
(c) 第 7.3 款	153		33	
(d) 第 7.4 款	154		33	
(e) 第 7.5 款	155-158		33	
(f) 第 7.6 款	159-163		34	
(g) 第 7.7 款	164		35	
(h) 第 7.8 款	165-170		35	
4. 第 9 条草案 (运费)	171-190		36	
(a) 第 9.1 款	172-177		37	
(b) 第 9.2 款	178-183		38	
(c) 第 9.3 款	184-190		39	

导言

1. 委员会在其 1996 年第二十九届会议¹上审议了一项建议，该建议提出委员会在其工作方案中包括审查国际海上货物运输领域的目前做法和法律，以确立在尚无统一规则的领域制订统一规则的必要性，以及实现法律的进一步统一。²
2. 在该届会议上，委员会获悉，现行的国内法和国际公约在许多问题上留下了严重的漏洞。这些漏洞构成了阻碍货物自由流通的障碍，并且增加了交易的成本。货物运输领域电子通信手段的日益普及进一步加剧了这些零零散散并且互不相同的法律的后果，也产生了统一规定的必要性，解决在使用新技术方面所特有的问题。³
3. 在该届会议上，委员会还决定，秘书处应搜集关于实践中产生的各种问题的有关资料、看法和意见，以及对这些问题的可能解决办法，以便能够在日后阶段向委员会提出一份报告。一致认为，这种资料搜集工作应广泛铺开，除各政府外，还应包括与海上货物运输有关的商业部门的国际代表组织，例如国际海事委员会（海事委员会）、国际商会、国际海运保险联合会（海运保险联合会）、国际货运承揽业协会联合会（货运承揽业协会联合会）、国际海运局（海运局）和国际港埠协会。⁴
4. 委员会在其 1998 年第三十一届会议上听取了代表海事委员会所作的一项发言，发言中称，海事委员会欢迎应邀与秘书处合作征求国际货物运输部门的意见，以及编写对这些资料的分析。
5. 委员会 1999 年第三十二届会议上收到了代表海事委员会提交的报告，报告中称，已指示由海事委员会的一个工作组就国际运输法方面范围广泛的各种问题编写一份研究报告，以查明有关行业需要统一或协调的领域。⁵
6. 在该届会议上，还报告说，海事委员会工作组已向海事委员会所有成员组织发出了一份涉及多种法律制度的调查表。海事委员会的意图是，一旦收到对调查表的答复，即成立一个国际小组委员会对数据进行分析，并寻找为协调国际货物运输领域法律而开展进一步工作的基础。委员会获得保证，海事委员会将协助委员会编写一项可普遍接受的协调文书。⁶
7. 在 2000 年第三十三届会议上，委员会收到秘书长关于运输法领域今后的可能工作的一份报告（A/CN.9/476），其中介绍了海事委员会与秘书处合作开展的工作的进展情况。委员会还听取了代表海事委员会所作的一项口头报告。在秘书处的合作下，海事委员会工作组根据发给海事委员会各成员组织的涉及各种不同法律制度的一份调查表进行了调研。报告中还指出，与此同时，还举办了一些圆桌会议，以讨论与各行业国际代表组织今后开展工作的特点。这些会议显示了对这一项目的不断支持和业界对这一项目的兴趣。

¹ 《大会正式记录，第五十一届会议，补编第 17 号》（A/51/17）。

² 同上，第 210 段。

³ 同上，第 211。

⁴ 同上，第 215 段。

⁵ 同上，《第五十四届会议，补编第 17 号》（A/54/17），第 413 段。

⁶ 同上，第 415 段。

8. 在举行委员会 2000 年第三十三届会议的同时，2000 年 7 月 6 日在纽约举办了一次由秘书处和海事委员会联合组织的运输法座谈会。座谈会的目的是集思广益，搜集对国际货物运输中特别是海上货物运输中出现的问题的看法和专家意见，查明委员会似宜考虑今后开展工作的运输法方面的问题，并尽可能提出可能的解决办法。

9. 在该次座谈会上，大多数发言者承认，现有国内法和国际公约在不少问题上都留下了严重的漏洞，例如关于提单和海运单的功能、这些运输单据对货物买卖双方权利和义务的关系以及向运输合同一方当事人提供融资的实体的法律地位等问题。大家一致认为，随着多式联运的发展和电子商务的使用所造成的变化，运输法制度需要进行改革，管辖所有各种运输合同，无论是一种运输方式还是多种运输方式的合同，也无论合同是以电子手段还是书面形式订立的。所提出的供任何改革过程中考虑的一些问题包括制订有关所有各方当事人作用、责任、义务和权利更准确的定义以及关于交付被假定为在何时发生的更明确定义；制订适当的规则，处理关于不明确在哪个运输阶段发生货物灭失或毁损的情况；确定所应适用的条款或赔偿责任制度以及赔偿责任的金额限度；列入适当的规定，防止利用提单进行欺诈。

10. 在 2001 年第三十四届会议上，委员会收到秘书长根据委员会的要求而编写的一份报告（A/CN.9/497）。⁷

11. 该报告归纳了从海事委员会国际小组委员会的讨论中迄今为止产生的考虑和建议。没有提出关于可采用的法律解决办法的具体内容，因为小组委员会目前正在拟订之中。该报告的目的是使委员会能够评估各种可能解决办法的要点和范围，并决定委员会希望如何开展工作。报告中所阐明的将需要在未来文书中处理的问题包括如下：文书的适用范围；承运人的责任期限、承运人的义务、承运人的赔偿责任、发货人的义务、运输单证、运费、向收货人交货、拥有货物权益的当事方在运输期间的控制权、货物权利的转让、有权对承运人提起诉讼的当事方和对承运人提起诉讼的时限。

12. 报告指出，秘书处根据 1996 年从委员会接收的任务而进行的协商表明，似宜开始关于一项国际文书的工作，如有可能，可以是一项国际条约性质的文书，使运输法达到现代化，同时考虑到技术上的最新发展，包括电子商务，并消除委员会所查明的在国际海上货物运输领域的法律困难。关于可能的立法解决办法，海事委员会的审议正在取得良好的进展，预计 2001 年 12 月将可编成一份初稿，其中将载有列入未来立法文书中各种可能解决办法的草案，以及一些备选案文和评注。

13. 经讨论后，委员会决定成立一个工作组（称作“运输法工作组”）审议这一项目。预计秘书处将为工作组准备一份工作文件初稿，其中将载有列于未来立法文书中各种可能解决办法的草案，以及一些备选案文和评注，海事委员会目前正在编拟这份工作文件。

14. 关于工作的范围，经一番讨论后，委员会决定，拟提交工作组的工作文件中应包括赔偿责任问题。委员会还决定，工作组的审议在开始的时候应当包括港到港运输业务；但是，工作组可自行研究也处理门到门运输业务的可取性和可行性，或这些业务的某些方面，并根据这些研究的结果，向委员会建议工作组任务的适当延期。据指出，对《联合国国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约》（1991 年，维也纳）中所列的解决办法也应加以仔细的考虑。还一致认为，这项工作将与涉及运输法工作的各有关政府间组织密切合作进行（例如联合国贸易和发展会议（贸发会议）、欧洲经济委员会

⁷ 同上，《第五十五届会议，补编第 17 号》（A/56/17），第 319-345 段。

(欧洲经委会)和联合国其他区域委员会以及美洲国家组织(美洲组织)),同时,还将与国际非政府组织密切合作。

15. 由委员会全体成员国组成的关于运输法的第三工作组于2002年4月15日至26日在纽约举行了第九届会议。出席会议的有工作组下列成员国的代表:奥地利、巴西、布基纳法索、加拿大、中国、哥伦比亚、法国、德国、洪都拉斯、印度、伊朗伊斯兰共和国、意大利、日本、肯尼亚、立陶宛、墨西哥、巴拉圭、俄罗斯联邦、新加坡、西班牙、瑞典、泰国、大不列颠及北爱尔兰联合王国和美利坚合众国。

16. 出席会议的还有下列国家的观察员:安哥拉、澳大利亚、白俄罗斯、智利、科特迪瓦、塞浦路斯、丹麦、厄瓜多尔、芬兰、约旦、荷兰、秘鲁、菲律宾、大韩民国、塞内加尔、瑞士、突尼斯和委内瑞拉。

17. 下列国际组织的观察员也出席了会议:

(a) **联合国系统:** 联合国贸易和发展会议(贸发会议)和联合国欧洲经济委员会(欧洲经委会);

(b) **政府间组织:** 安第斯共同体;

(c) **委员会邀请的国际非政府组织:** 国际海事委员会(海事委员会)、伊比利亚美洲海洋法学会、国际航运公会(航运公会)、国际货运承揽业协会联合会(货运承揽业协会联合会)、International Group of P & I Clubs、国际多式联运协会、国际海事保险联盟、运输中间人协会、国际律师联盟(律师联盟)和联合国前实习人员和研究员世界协会公司(联合国前实习人员和研究员协会公司)。

18. 工作组选出了下列主席团成员:

主席: Rafael Illescas 先生(西班牙)

报告员: Walter De Sá Leitão 先生(巴西)

19. 工作组收到下列文件:

(a) 临时议程(A/CN.9/WG.III/WP.20)

(b) 海上货物运输文书初稿:秘书处的说明(A/CN.9/WG.III/WP.21)

(c) 海上货物运输文书初稿:秘书处的说明(A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1)

20. 工作组通过了下列议程:

1. 选举主席团成员
2. 通过议程
3. 编拟一项海上货物运输文书草案
4. 其他事项
5. 通过报告

一. 审议情况和决定

21. 工作组对载于秘书处的说明(A/CN.9/WG.III/WP.21)附件中的文书草案条文进行了初步审查。在审查时,工作组考虑了由欧洲经委会和贸发会议提交并转载于秘书处的说明(A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1)附件中的评议。工作组提请委员会注意,工作

组的暂定工作设想是文书草案范围将涵盖门到门运输业务（见下文第 32 段），工作组已在此基础上开始工作。工作组请委员会审查这一工作设想。由于缺乏足够的时间，工作组未能完成其对文书草案的审议，如果委员会同意，文书草案留待定于 2002 年 9 月 16 日至 20 日在维也纳举行的工作组第十届会议最后定稿。工作组请秘书处根据工作组的审议情况和决定编写文书草案的修订条文。工作组的审议情况和结论载于下文第二节。

二. 拟订运输法文书草案

A. 初步审议情况

22. 工作组已开始就编写运输法文书草案（下称“文书草案”）进行审议。普遍共识是，工作组审议的目的是结束适用于海上货物运输的多种赔偿责任制度并存的状况，并对海运法作出调整，以更好地应对国际海运实务的需要和实际情况。工作组对国际海事委员会（海事委员会）为编写文书草案及其评注业已进行的工作表示感谢。工作组认为，应考虑到现行各种有关不同运输方式的国际公约，同时文书草案应尽力在托运人和承运人的利益之间实现平衡。

23. 工作组决定首先将就文书草案所体现的一般性政策广泛交换意见，而不是一开始就重点逐条分析文书草案。为协助安排一般性讨论，工作组一致认为，应对七个主题展开研究，每个主题参照文书草案的相关条文。这些主题是：适用范围（第 3 条草案）；电子通信（第 2、8 和 12 条草案）；承运人的赔偿责任（第 4、5 和 6 条草案）；运输合同当事人的权利和义务（第 7、9 和 10 条草案）；控制权（第 11 条草案）；合同约定权利的转移（第 12 条草案）以及由司法机关行使合同产生的权利（第 13 和 14 条草案）。根据一个代表团的建议，工作组同意再增加一个关于订约自由（现由第 17 条草案论及）的主题，作为文书草案主题性分析的一部分予以审查。

24. 审议开始时与会者普遍认为，在草拟任何新的文书时应铭记新的制度与可能已适用的其他运输法公约之间的相互关系。与会者还一致认为，拟订任何涉及海运各个方面的新文书，首先应考虑的是确保安全。有的与会者建议，对编写文书草案大有帮助的做法是，制定一份比照表，将本文书草案的条文与其他海运法规则进行比较，如《联合国海上货物运输公约》（本报告中亦称《汉堡规则》）、《统一提单的若干法律规则的国际公约》（1924 年，布鲁塞尔，本报告中亦称《海牙规则》）和修正《统一提单的若干法律规则的国际公约》的议定书（1968 年，布鲁塞尔，本报告中亦称《海牙-维斯比规则》），并从公路运输、铁路运输和空中运输领域业已生效的国际文书中选出一些其他公约，如《国际货物公路运输合同公约》（1956 年，日内瓦，本报告中亦称《公路货运公约》）、《国际铁路运输公约》（1980 年，伯尔尼）、《统一国际航空运输某些规则的公约》（1929 年，华约，本报告中亦称《华沙公约》以及《布达佩斯内河货物运输合同公约》（2000 年，布达佩斯，本报告中亦称《内河货运公约》）。工作组采纳了这一建议。

25. 工作组感兴趣地注意到贸发会议正在编写关于拟订新的多式联运公约的可行性研究报告，对该公约是否可取、能否被接受及其是否实际可行进行研究。

B. 一般性讨论

1. 适用范围

(a) 文书草案对门到门运输的可能适用

26. 工作组用大量时间审议了下述问题：文书草案中论及的承运人责任期是否应限于港到港运输业务；如果运输合同还包括海运前或海运后（或海运前后）的陆运，文书草案是否应涵盖整个合同（门到门概念）。与会者建议，考虑到将海运段前后的陆运包括在内的主要涉及集装箱货物班轮运输的海运合同数量大，不断增多，有必要在文书草案中就其与某些国家适用的内陆运输公约之间的关系作出规定，与会者围绕这些建议展开了讨论。A/CN.9/WG.III/WP.21 号文件中置于方括号内的第 4.2.1 条草案（海运前或海运后的运输问题）体现了建议遵循的做法。该条草案对网络系统作了规定，但要求尽可能将其保持在最低限度内。只有当构成内陆运输的强制法律的公约适用于门到门运输的内陆段而且有关灭失或损坏显然只发生在内陆运输过程中时才可以替代文书草案。这就是说，如果门到门运输中发生损坏的不止一段，或无法确定灭失或损坏的发生地，则门到门转运全程均适用本文书草案。

27. 有与会者建议文书草案应限于港到港运输业务。为此举出的一个理由是，如果将拟议的海运制度范围扩大到门到门业务，就必须与其他运输方式的代表进行磋商，而在拟定 A/CN.9/WG.III/WP.21 号文件的筹备工作期间未曾进行这样的磋商。然而，与会者针对这个问题指出，这类磋商是要进行的，而且委员会和工作组的工作方法进行这类磋商也提供了充足的机会，不过由于文书草案对各项条约的强制性赔偿责任制度保持不变，拟议的门到门做法已顾及陆运承运人的合法权益。

28. 反对将范围扩大至门到门业务的另一个论点是，以前曾试图拟订多式联运立法公约，也就是《联合国国际货物运输多式联运公约》（1980 年，日内瓦）但并未成功；因此，把多式联运包括在文书草案范围内，可能会削弱新文书被接受的可能性。与会者还指出，《贸发会议/国际商会多式联运单证规则》提供了一个用合同解决问题的有实际可行的办法，建立立法制度的必要性随之减少。而且，联合国贸易和发展会议（贸发会议）正在编写一份关于国际多式联运制度可行性的研究报告，等到研究报告的结果出来以后再就文书草案作出决定更妥当。然而，与会者针对这种说法指出，提出供审议的门到门做法，目的并不在于形成一个全面的多式联运制度，而是为了形成一种考虑到货物海运实际上经常是在陆运以后或之前进行的海运制度。文书草案反映了这一现实，而且仅限于解决同强制性陆运条约之间的冲突。与会者还指出，文书草案只限于海运段，可能被视为不足以有效地促进运输法的统一；所提出的门到门概念则增加了这项工作的吸引力。

29. 与会者还指出，在有些情况下，把海运制度扩大至海运之前或之后的陆运段，可能造成错综复杂的法律问题：货物海运制度与货物陆运制度（就其具有强制性而言）分别管不同的问题，对这类法律制度进行协调和解释可能产生一些困难。而且，货物陆运会根据陆运是否属于涉及海运段的门到门运输业务而受不同的规则管辖。有与会者针对这种观点指出，按第 4.2.1 条草案的规定建立最低限度的制度是可行的，该制度反映了各方当事人的要求，而且该条草案为讨论奠定了一个很好的起点，在讨论期间可进一步完善解决办法，以避免在解释上出现种种问题。此外，在其他运输方式中，尤其是《华沙公约》规定的运输方式，各方当事人可在管辖陆运的强制性制度允许的情况下自行通过合约方式处理空运前或空运后的陆运问题，而且这种运作方式在实践

中也令人满意。

30. 与会者对下述观点表示大力支持：适用于海上进出口业务立法制度不应孤立地看待海运部分，而无视更广泛的门到门运输业务。文书草案应考虑到下述实际情况：尤其是以班轮集装箱运输来看，一般都按门到门业务来组织；考虑到电子商务等方面的技术发展以及物流设施的改善，此类业务今后肯定还会增加。非经营船舶的承运人正在增设门到门服务，签发的运输单证也涵盖门到门业务；因此，在法律上把集装箱运输限于港到港运段是人为的，因为集装箱不是在海运段开始时和结束时检查的，而是客户设施内部的约定地点检查的。第 1 条草案中“运输合同”的定义就体现了这种实际情况，根据该条定义，这类合同系指“完全或部分”通过海运运送货物的合同。建议采取的涵盖门到门业务的做法，是为了解决条约之间的冲突，并防止文书草案取代《公路货运公约》和《国际铁路运输公约》等公约的强制性条文。第 4.2.1 条草案目前所反映的这一概念虽然尚需详细研究和推敲，但这种做法得到了广泛的支持，因为它反映运输界的要求。与会者补充说，根据拟由工作组审议的“参与履约的承运人”（第 1.17 条草案）的概念，例如，实际运输货物的将公路承运人作为参与履约方对货主负有责任，本文文书草案必须解决文书草案制度与管辖公路运输的强制性制度之间的冲突问题。

31. 与会者指出，陆路运输的可能不受国际条约强制性制度的管辖，而是受不统一的国内制度的管辖（或是因为有关国家不是条约缔约国，或是因为陆运并非国际运输，不符合可适用条约的条件）。据指出尽管第 4.2.1 条草案(b)项现行案文规定，文书草案只服从国际公约强制性规定，但还是有必要审查一下文书草案与关于内陆运输的不统一的国内法律规定之间的关系（A/CN.9/WG.III/WP.21 第 50 段最后一句曾提及到这一点）。

32. 在讨论这一点问题时工作组意识到委员会对它的授权（A/56/17，第 345 段），尤其是委员会决定工作组应首先审议港到港运输业务；但工作组可自行考虑同时讨论门到门运输业务或这些业务某些方面的可取性和可行性，工作组可根据这些审议的结果向委员会提出适当延长工作组授权的提议。工作组铭记这一点，采纳了下列意见：可取的做法是同时将门到门业务列入工作组的讨论范围，处理这些业务的方法是针对海运由一段或数段陆运作补充的情形拟定一个能够解决本文文书草案与陆运管辖规定之间的任何冲突的制度。因此，工作组请委员会批准工作组提出的做法。工作组认为，按照文书草案将涵盖门到门运输业务的临时工作设想来继续讨论该文书草案，不无益处。

(b) 运输的国际性

33. 工作组讨论了第 3 条草案对国际性采取的做法的影响。特别提出的一个问题是，海运段前后的运输段可能含有也可能不含有国际性成份，那么确定文书草案适用范围的条文是否应据此在文书草案的适用性问题上采取不同解决办法。与会者普遍认为，只要整个运输合同带有国际性，文书草案就应予以适用，而不论某些运输段是否纯粹是国内运输。为举例说明这一点，与会者指出，货物以马德里为起点，费城为终点，由陆路从马德里运往加德斯、由海路从加德斯运往纽约，再由陆路从纽约运往费城，此种运输应适用文书草案。货物由铁路从柏林运往鹿特丹，然后经海路从鹿特丹运往蒙特利尔，接着由公路从蒙特利尔运往布法罗，这种从柏林至布法罗的运输同样适用文书草案。在讨论这一问题时，与会者指出拟订文书草案时务必提出明确的办法，解决管辖不同运输段的各种法律制度（国际法产生的制度或国内法产生的制度）因所使用的运输工具不同而可能发生的冲突。例如，就上述柏林至布法罗之间的运输而言，

通常倾向于采取更为简便全面的解决办法，由文书草案管辖运输全程，而不论其中是否包括国内段。然而，与会者指出，这种简单的解决办法不同于最近在修订《国际铁路运输公约》时所采用的较为复杂和限制性更强的解决办法，即附属于铁路段的运输段只有纯系国内运输时方可纳入国际铁路运输公约的范围。

34. 关于第 3.1 条草案(a)至(e)项中所列确定运输国际性的各种因素，与会者普遍支持应尽可能扩大文书草案的适用范围。关于具体措词，与会者指出，鉴于工作组赞成以门到门的做法作为工作设想，应该使用“收货地”和“交货地”的概念，而不是“装货港”和“卸货港”的概念。与会者为此指出，托运人并不一定知道装货港、卸货港以及任何中间港。关于本条文的实质内容，与会者对(d)项提及的订约地是否应被视为确定文书草案适用范围的一个相关因素表示怀疑。与会者普遍认为，在现代运输实务中，订约地在绝大多数情况下与运输合同的履行无关，如果涉及电子商务，甚至有可能难以或无法确定订约地。

2. 电子通信 (第 2 条、第 8 条和第 12 条草案)

35. 有相当多的意见表示支持第 2 条、第 8 条和第 12 条草案中处理电子通信所依据的政策。会上提请工作组注意审查该文书草案的必要性，以便确保在实质内容和术语方面与《贸易法委员会电子商务示范法》的案文相一致。

36. 工作组总的同意在可转让或不可转让提单等现行运输单证与为在电子环境中取代这类单证而建立的电子通信系统之间建立一种功能上的对等关系。然而会上有人指出，文书草案的一个目的就是要确立独立的规则，在此基础上，所交换的作为纸面单证替代物的电子通信的法律价值将被直接确认，而不必参照传统的纸面运输单证概念。在这方面，可把文书草案说成是超出了仅确认纸面单证和其电子对应物之间功能同等的范围。作为可望从这种办法获得的额外好处，文书草案从而有助于减轻各法域之间目前在解释可涵盖可转让单证和不可转让单证的“提单”等概念方面存在的差异可能导致的不方便。

37. 会上就第 2 条草案所体现的具体规则的内容提出了各种建议，一种建议是，应提供某种机制，以清楚地确定将用作提单替代物的电子记录的发端人。另一种建议是，文书草案应为电子记录的储存方式确定要求，以保持电子记录内容的完整性。对于较一般性的内容会上有人建议，文书草案应论及在某一电子环境中借以复制与可转让提单相关的可转让性功能的方法。有人指出，仅提及在各当事方之间拟订立的协议中的“充分的规定”对于解决可转让性问题是不足的，可能还需要在各当事方之间在电子商务方面尚未达成任何事先协议的事实情形下对此加以考虑。有人就此提出以下意见，即文书草案应要求各当事方明确订立使用电子通信的协议。但另一种建议认为，文书草案应制订规则，用以解决为同一运输合同目的发出的运输单证的纸面版本和电子版本之间有可能产生的冲突，特别是如果在电子版本发出之前并没有将纸面提单的所有原件都交出的话。

38. 工作组注意到就继续根据第 2 条、第 8 条和第 12 条草案所载条文在晚些阶段讨论电子通信问题提出的各种建议。

3. 赔偿责任（第4条、第5条和第6条草案）

(a) 承运人的赔偿责任和责任期

39. 工作组根据其关于将其审议限制在对主题作一般性审查的决定，对第4条、第5条和第6条草案中采取的一般办法进行了初步分析。会上普遍同意，所草拟的各项条文是文书草案的基本组成部分，为对适用于承运人的义务和赔偿责任的制度进行的任何讨论奠定了基础。有人指出，所草拟的各项条文努力保留存在于现行国际公约和国家法律中的一些重要特征。会上还普遍同意，第4条、第5条和第6条草案应放在一起读，这特别是因为第5条和第6条草案中分别论及的承运人的义务和赔偿责任的范围取决于第4条草案中确定的承运人责任期开始和结束的时间。有人认为，第4、5和6条草案与《汉堡规则》相比会减少承运人的赔偿责任。这种意见认为，至少为了在已批准《汉堡规则》的那些国家内使用，可能需要对文书草案的第4、5和6条条文草案加以审查，以使其与《汉堡规则》第4和第5条相一致。

40. 有人在提及第4.1.1条草案所依据的政策时指出，该项条文草案似乎依据的是以下原则，即承运人的赔偿责任是与承运人保管货物概念（保管期从收到货物开始到交货时为止）相联系的。会上广泛同意的一种看法是，无论如何这一保管概念已普遍见于有关其他运输方式的国际文书，因此对文书草案来说也应如此。在这方面，有人对第4.1.2条和第4.1.3条草案中所采取的办法表示某些保留意见。根据这两项条款，收货和交货的准确时刻是各当事方之间作出的合同安排的事情，或者是通过参照习惯或惯例加以决定的事情。有一种意见认为，这种合同灵活性与《国际铁路运输公约》和《内河货运公约》之类的现代运输公约相矛盾，给文书草案的强制性赔偿责任制度带来了一种不确定性因素，甚至有可能造成操纵责任期开始和结束时刻的某种可能性。据认为，这种合同灵活性的概念会破坏使文书草案涵盖门到门运输的目的。然而有人表示支持以下意见，即交货的时间和地点应留给承运人和托运人处理（双方都是有能力评估其关于这一事项的协议的风险和影响的商业当事方）。这种合同自由对于反映以下事实是必要的，即货物保管的开始和结束时刻取决于不同港口通行的惯例、船舶和货物的特点、装货设备和类似的要素等情形。有人说，只要承运人对货物的有效保管和承运人对货物负有的赔偿责任作同等的延伸，那么让各当事方自由商定货物保管应从什么时候开始和到什么时候结束则没有任何错。有人指出，根据《汉堡规则》第4(1)和(2)条（根据该条的规定，责任期从装货港接收货物时开始到卸货港交货时为止），隐含的意思是承运人和托运人在商定收货和交货究竟算是发生在例如船舶的吊钩下还是港口的其他某一地点方面有某种程度的自由。有人指出，对于赔偿责任的规则应同时针对港到港及门到门这三种选择来进行分析。对于第4.2.1条草案，一些代表团认为，他们不能赞同将海运制度按该条草案所建议的方式扩大到海运之前和之后的运段。据指出，关于一个网络系统的各成份，还有其他选择。对于适用于非地方性损害的制度应根据适用的陆运制度来加以分析。

(b) 运输和货代混合合同

41. 会上就承运人和托运人可明确同意承运人在履行其合同义务时以代理身份安排联运的可能性表示了看法（第4.3条草案中明确论及了这一可能性）。有人对这种可能性表示担忧，因为认为这种可能性会为转包运输的一部分并通过规定承运人以代理人的身份安排随后的运输而把该随后运输的赔偿责任排除在外打开方便之门。虽然有人对这一看法表示认同（尤其是在使用标准印刷合同条件来缩短责任期而未考虑到承运人

的责任期可以结束和承运人担任代理角色的具体情形的情况下），但有人认为，如果由当事方之一担任对方的代理是各当事方深思熟虑的共同决定，那么由法规试图阻止当事方同意这么做是不合理的。

42. 还有人指出，其他运输公约并未规定承运人担任货主的代理（或准货运代理人）的可能性，因此文书草案也不应考虑到这种可能性。然而有人针对这一看法指出，即使法规中并未设想这种可能性，但是并没有把各当事方可同意这样做排除在外，而且，为了保护各当事方的利益，澄清这种做法并确定旨在防止滥用的条件是有益的。

(c) 承运人的义务

43. 在讨论第 5.4 条草案时，有人表示强烈支持通过保留目前在方括号中的“和期间”和“并保持适航”这些措词来强制规定承运人在整个航程中负有持续性的尽心尽责的义务。在表示支持规定这种义务的意见中，有一种意见认为，随着通信和追踪系统的改进，从而使承运人能够密切跟踪船舶的航程，对持续性尽心尽责的义务已适当地作了调整，以适应于现代商业惯例。然而有人建议，尽心尽责的程度将会，或应当取决于具体情形，例如承运人的责任将因船舶是在海上还是在港口而有所不同。此外，有人建议，应草拟这种尽心尽责的责任的内容，以便考虑到《船舶安全作业和污染预防国际管理法规》（1993 年，《国际安全管理法规》）等演化中标准和特别是国际海事组织可能会制订的不断演化的国际标准。尽管持续性尽心尽责的义务得到广泛的支持，但也有人对以下情况表示关切，即承运人负有做到尽心尽责的义务扩大到整个航程加重了承运人的负担，并有可能导致以提高运费的形式将相关费用转嫁。还有人建议，如果门到门覆盖面最终被接受，就应对是否载列第 5.2.2 条草案进行审查。有人回顾，第 5.2.2 条草案的用意是为船方不承担装卸费用(FIO)和船方不承担装卸及理舱费用条款(FIOS)作出规定。有人支持载列该条草案，这不仅是因为该条草案解决了对于以下问题上目前存在的法律不确定性，即根据船方不承担装卸费用或船方不承担装卸及理舱费用条款的承运人是否仅是在货物一旦装卸或理舱后才负有赔偿责任。此外，有人说，鉴于在一些法律制度中采用 FIO(S)条款就意味着不适用关于承运人赔偿责任的强制性统一制度，因此在文书草案中论及 FIO(S)条款的好处是使人们对承运人员有尽心尽责义务的原则不容置疑，即使当事方同意这样一项条款。还有人对第 5.2.2 条草案允许外包表示某种程度的关切，认为这可能有损于统一的原则。

44. 关于承运人的赔偿责任的第 6.1.1 条草案，会上强烈支持以下观点，即赔偿责任的依据应是承运人犯下的过失而不是严格的赔偿责任。关于第 6.1.1 条所确定的赔偿责任例外规定，有人指出，由船舶的航行或管理上的错误（(a)款）或船上发生的火灾（除非火灾系由承运人的过失或知情所造成）（(b)款）导致的赔偿责任的例外情况为通过一项补偿条文豁免承运人明确地提供了理由。有人提出了以下强烈的论点，即鉴于文书草案的核心目标是现代化，免除因船舶的航行或管理上的错误引起的赔偿责任是一种过时的做法，特别是涉及其他运输方式的其他公约均未载列这样一种免除。然而，有一种意见反对关于删除第 6.1.2 条草案的建议，认为海运确实引起人们特别的关切，删除这样一个现有的免责条款可能会对各当事方产生经济影响。有人就保留这一抗辩理由提出了论点，其依据是，尽管在船舶安全和监测海上船舶方面取得了技术进步，但是把海运与公路、铁路和航空运输相比较是不妥当的。关于与火灾有关的例外规定，有些意见支持保留这一例外规定，其形式可能更严格地根据《海牙-维斯比规则》采用的办法，即船上失火，除非火灾系由承运人的实际过失或知情所造成。然而，有人指出，据以应把火灾视为豁免承运人的原因的情形，即火灾系由托运人的行为或货物的内在缺陷所造成的情形，已在第 6.1.3(三)和(四)条中作了充分的涵盖。

45. 关于第 6.1.3 条草案中列举的承运人赔偿责任相对例外规定，工作组指出该项条文草案依据的是《海牙规则》。对于这种例外应视为是免除赔偿责任，还是应仅作为推定没有达成共识。对于清单的具体要素也未取得共识。会上有人特别是对该项条文草案的(7)和(8)项所载新的例外规定的可接受性表示怀疑，这可能需要根据拟就有否可能通过合同确定承运人的责任期的开始或结束所作的决定作进一步的审议。会议同意，需要在晚些阶段对该项条文草案进行广泛的讨论。

46. 关于第 6.1.4 条草案，有人表示赞成第二项备选措词，认为这些措词更好地反映了对承运人和托运人的义务采取的一种平衡办法。

47. 工作组决定，应在经过更广泛的磋商后在今后的届会上以第 4 条、第 5 条和第 6 条草案为基础重新开展对赔偿责任问题进行的一般性辩论。

4. 运输合同当事方的权利和义务 (第 7 条、第 9 条和第 10 条草案)

(a) 托运人的义务 (第 7 条和第 10 条草案)

48. 工作组接着审议了有关托运人义务和向收货人交货的第 7 条和第 10 条草案。有人认为，托运人的基本义务是支付运费，次要的义务是将货物交承运人保管并以能经得起拟议的运输的状况将货物提供给承运人。工作组承认，这些义务已在许多国内法和商业惯例中得到了反映。还有人进一步指出，托运人有义务将货物的性质通告承运人，特别是货物是否具有危险性。

49. 有代表指出，第 7 条和第 10 条草案制订的目的是为了在托运人和承运人之间规定平衡的权利和义务，对《海牙-维斯比规则》所采取的办法作了改进并对《汉堡规则》采取的办法在范围上加以扩大。有人指出，案文草案对托运人未能使承运人得以安全地运输货物规定了严格的赔偿责任。会上普遍同意，第 7 条草案为进一步讨论提供了基础。有人建议，托运人交付准备好待运的货物的义务不应像第 7.1 条草案中所规定那样完全由当事方的意志来决定，特别是鉴于承运人有义务根据第 7.2 条草案提供情况。据指出，这种义务是直接与船舶的安全有关，因此不应完全交给当事方自主决定，有人建议说，在某些情况下，例如所承运的货物可能危及环境或对第三方构成危险，应允许承运人或船长向有关机构例如港务局提供有关货物的情况。对于讨论承运人一项义务的第 7.2 条放在第七章中是否正确提出了质疑，因为该章探讨的是托运人的义务。

50. 有代表认为，按照现在的草案，对托运人规定的义务可能与对承运人规定的义务并不完全平衡。例如，第 7.6 条草案允许托运人免除赔偿责任的情况仅为，如果其能证明，货物造成的灭失、损坏或伤害是因为尽心尽责的托运人所不能避免的事件所造成的或者是因为尽心尽责的托运人不能预防的事件后果所造成的。而与此呈对照的是，在 6.1.1 条草案中对承运人所规定的相应的赔偿责任条文中允许承运人免除赔偿责任的条件是其能证明他这一方面没有过失。代表们同意，虽然托运人和承运人的义务应适当地平衡，但这种平衡应从全球的角度来加以评估，而不是根据逐条或逐项义务的分析。在这方面，有人指出，承运人享有抗辩的限制的好处，而这些是托运人所得不到的。

51. 工作组普遍同意，第 7 条和第 10 条草案为进一步讨论托运人的义务提供了良好的基础，从保护船舶的安全角度来看特别重要。然而，代表们指出，在案文中对普通货物和有害货物不加区分，这是跟一些有关安全的现行制度不同的。在这一方面，代表们建议，尽管现有案文的重点不一样，但工作组仍应进一步研究关于货物安全的有关公约，例如 1996 年的《海上运输有害和有毒物质造成损害的责任和赔偿国际公约》。

代表们认为，在第 7 条草案中，不宜对危险货物和非危险货物加以区分，因为一般认为不危险的货物在具体情况下可能对其他货物造成损害。

(b) 运费 (第 9 条草案)

52. 有代表认为，根据国际惯例，第 9 条草案涉及到各种问题，包括支付运费的时间，支付义务的例外以及承运人在收到这种支付前留置货物的权利。对于“运输货物附带的其他费用”的意思提出了疑问，在 9.3(a)条草案中提到了这种费用但没有加以定义。代表们建议，既然这么提了就应有必要在 9.4(a)条草案中具体说明，如果运输单证载有“运费先付”的说明，那么就不应支付运费或其他费用。工作组普遍支持第 9 条草案的结构及其所根据的政策。讨论重点是第 9 条草案的条文是否可根据当事方协议加以改动以及在多大程度上可以这么做，还着重于留置权利的范围。

53. 关于条文的强制性或非强制性，代表们认为，鉴于其可能对第三方的影响，第 9 条草案中所载的某些条文不应该允许通过合同加以改动。例如，据说第 9.2(b)条草案是宣告性，因此不可以作出相反的协议。反对的意见认为，第 9 条草案如果提供一套缺省规则，仅适用于在运输合同中没有任何具体条文的情况，那么它将起到更有益的作用。据指出，即使是第 9.2(b)条草案如果不能在任何情况下对其作例外也可能导致不合理的后果。因此建议，对第 9 条草案的整个案文应可以达成相反的协议，在讨论结束时，代表们普遍感到，在今后届会中审查第 9 条草案的个别条文时，工作组需要就每一项决定该条文是否应作为一项缺省规则。

54. 关于留置权，有人质疑，第 9.5 条草案是否将行使留置权仅限于根据适用国内法规定的相应义务而产生支付运费义务的情况。有的代表建议，留置权的范围应加以澄清或扩大以避免这种限制的可能性。据答复说，第 9.4(b)条和第 9.5(a)条草案的适用意图并不是要取决于一个赔偿责任的概念；按照意图，留置权的产生直接是因为收货人已得到通知应支付运费而未能支付运费。然而，代表们广泛地感到，对于这些条文草案，特别是关于收货人“有义务支付运费”的提法可能有必要作进一步讨论。

5. 控制权 (第 11 条草案)

55. 关于控制权的条文草案被普遍认为是传统的海上运输文书的受欢迎的补充。工作组没有对第 11 条草案的条文进行详细讨论，但是表示相信，该条草案将为今后届会上继续进行讨论提供了良好的基础。

56. 在对第 11 条草案案文提出的初步意见中的对条文的过分复杂表示了关切，特别是如果该条文将适用于门到门运输的话。虽然普遍预料可以在进一步的阶段对该条文在结构和内容方面加以澄清和简化，但是代表们指出，对控制权确定基本的规则特别对于发展电子通信是必不可少的。有代表建议，对控制权作出规定应符合“货物的处分权”或其他运输公约，例如《公路货运公约》所规定的修改合同的权利。有代表对规定可以修改合同，包括改变交货地点等表示关注。他们认为，这一条文使承运人负有的责任大于现行制度下的责任，如果是可转让运输单证，这种权利应限于运输单证的持单人。有人指出，对于不可转让单证，这种权利应限于根据海事委员会《海运货单统一规则》规定更改收货人的名称。关于该条文的实施，有人对第 11.3(b)条草案中“控制方应赔偿承运人”这几个字眼的含义提出了疑问。据指出，赔偿的概念不适当地表示，控制方有可能要承担赔偿责任。这一概念应改为“补偿”，这更加符合于控制方合法行使其控制权。另外提出的一个问题是关于承运人未能遵守控制方发出的新指示

可能产生的后果。有代表提出，在继续进行讨论时工作组可能需要决定这种后果是否应由文书草案来规定还是应留由可适用的国内法来处理。

6. 合同权利的转让 (第 12 条草案)

57. 工作组认为关于权利转让的条文对文书草案是有益的，对于这一点听到了好几种意见。据指出，第 12.1.1(iii)条和第 12.2.1 条以及第 2 条草案很难进行解释因此需要澄清；关于第 12.3 条草案中提到“适用于运输合同的国内法”，有代表说，这一提法没有必要因此可予以删除，或者其提出了冲突法的问题而没有提供解决办法。关于第 12.2.2 条草案，对其表示了一些支持；然而，也有代表说，这可能为承运人利用运输合同中的标准条款将赔偿责任从托运人扩大到运输单证的持单人打开了方便之门。代表们说，第 12.3 条草案的最后两句可能会干预关于合同权利转让形式的国内规定，可考虑将其删除。

7. 运输合同产生的权利的司法行使 (第 13 条和第 14 条草案) 和管辖权

(a) 诉讼权和诉讼时间 (第 13 条和第 14 条草案)

58. 有代表提出，除了处理针对承运人的诉讼权外 (第 13.1 条草案)，还应该就承运人的诉讼权作出规定 (例如在托运人未能履行其一项义务时针对托运人的诉讼)。据指出，代位行使的概念在不同国家法律之间各各不同，因此给条款带来了不确定的成分。

59. 有代表说，第 13.1 条草案对于哪一些当事方有权提起诉讼这一点不够清楚。提出的问题是，没有遭受损失的一方是否应能提起诉讼 (如第 13.2 条草案中所指出)；然而，还有人认为，在文书草案中应该澄清可转让运输单证的持单人拥有进行起诉的诉讼地位，不管是为自己还是代表遭受损失的当事方。据认为，第 13.2 条草案提出了一些需要加以澄清的问题；例如，据说，当起诉的当事方是代表遭受损失的当事方进行起诉时，应只有一方而不是两方都能够进行起诉。还有代表认为，如果本身未遭受任何损失或损害的持单人提出起诉并败诉，那么这种结果对于受到损失或损害的当事方也有约束力。由于第 13.2 条草案的最后一句涉及到在本条草案中难于加以澄清的国内法问题，因此建议最好将其删除。

60. 对于第 14 条草案，有代表建议其中也提及参与履约的承运人 (“参与履约方”) 和收货人。还有人提出，第 14.4 条草案中应将 90 天期限规定为一条缺省规则，除非提起诉讼的国家的法律规定的期限更长，否则就得适用。关于第 14.1 条草案中所指出的一年期限，有几种意见认为这一期限是足够了；作为这一期限可以接受的理由提到了法律上的肯定性以及当事方之间通信的便利；然而，也有意见赞成将该期限延长至两年，这是《汉堡规则》规定的期限。另一个建议是对故意的不当行为规定期限为二年或三年。工作组对这一问题未作决定。对于第 14.2 条草案，代表们表示关切的是，该规则对门到门运输是否合适，特别是在按第 4.1.2 和 4.1.3 条草案通过合同对责任期加以限制的情况下。

(b) 管辖权

61. 有代表指出，文书草案未处理管辖权的问题 (理由是，正如秘书处的说明 (A/CN.9/WG.III/WP.21, 导言, 第 25 段) 中指出，在还没有就实质性解决办法达成一些实质

性解决之前就本项目这么早的阶段来制订有关管辖权或仲裁的条文似乎为时过早)。虽然一些人支持不将这样一项有关管辖权和仲裁的条文列入文书草案中,但是代表们广泛地认为,这样一项条文会是有益的,而且在有些人看来甚至是必不可少的。虽然对这样一项条文的实质内容没有作出任何结论,但是对其可能的内容还是提出了一些建议:交付货物的国家应是一个有管辖权的国家;仲裁应在今后的条文中处理;这些条文应推翻运输合同中的管辖权条款(该条款是在灭失或损坏发生之后商定的除外);当事方通过明确同意可决定其自己选择的法域;以及汉堡规则第 21 和 22 条应作为该条文草案的样本。

8. 合同自由 (第 17 条草案)

62. 代表们指出,第 3.3 条和 3.4 条草案(关于排除租船合同、租船运货契约、批量合同和类似的协议)的评注中所确定的问题的解决将影响到规定合同自由限度的第 17 条草案的实际效力。对于文书草案是否应涵盖租船合同和类似协议的问题有好几种不同的立场。工作组采取的一种强有力的意见认为,排除租船合同是合适的,因为这反映了传统的办法。然而有人指出,第 3.3 条草案超出了传统办法的范围,因为其试图将租船运货契约和其他类似协议也排除在外。有代表认为,应让有经验的当事方有合同自由就可能适用的条件,特别是就将在他们之间适用的赔偿责任条文达成协议。因此建议,最好的办法是,文书草案原则上不适用于租船合同,但是这类协议的当事方可以自由商定其在他们之间适用。这样一项使租船合同服从于文书草案的协议对于不同意受约束的第三方没有约束力。另一种意见认为,在起草时应将租船合同排除在文书草案范围之外,以便不至于在承运人之间产生不同的待遇。有代表还进一步建议,起草时应将租船合同排除在外以便明确规定箱位和舱位租用协议也排除在外。经过讨论后,代表们普遍一致认为,应将租船合同和类似类型的协议,例如箱位协议和舱位协议,排除在文书草案的范围之外。

63. 工作组审议了是否有必要对“租船合同”这一用语的意思作出明确的定义。在这一方面,有代表指出,鉴于第 3.3.1 条草案的排除是指租船合同“或类似协议”,因此有一项定义是很重要的。代表们说,如果不对租船合同下定义,那就难于知道这种“类似协议”是什么意思。反对列入租船合同定义的意见指出,该用语在海牙、海牙—维斯比或汉堡规则中都没有作定义,这并没有在实务中造成任何重大的困难。然而,有代表说,鉴于文书草案涵盖的范围更广,因此需要下一定义。在讨论之后,代表们发表意见支持为了清晰起见列入一个租船合同的定义。关于这一点,有代表指出,A/CN.9/WG.III/WP.21 第 39 和 41 段中所载的拟议的定义可以作为有益的起点。

64. 关于 17.2(a)允许承运人和参与履约方在货物为活动物时排除或限制对货物灭失或损坏的赔偿责任,代表们普遍支持,该条文是合适的。支持该条文的意见认为这是一项传统的例外,海牙和海牙—维斯比规则都将活动物排除在货物定义之外。代表们指出,活动物贸易只是一种很小的贸易。然而,有人对允许承运人排除或限制对活动物灭失或损坏的赔偿责任表示关切。据认为,更好的办法是索性将活动物的运输完全排除在文书草案以外,而不是允许排除赔偿责任。总的来说,考虑到这一些关切的问题,工作组普遍同意,应将活动物的运输排除在文书草案的范围以外。

65. 在审议将租船合同排除在文书草案适用范围以外后,工作组初步审议了个别谈判达成运输协议的现象,这是和按照标准条件缔结的运输合同不一样的。代表们指出,个别地达成运输协议的做法(在实务中用批量合同或运输服务合同等名称来称呼)在进行国际运货的不同行业中得到了发展,托运人有大有小。这种合同通常是通过认真

的谈判达成的，这种谈判涉及的问题有拟运货物的批量（以绝对数字或相对数字来表示）、货物运输的期限、各种服务条件、价格、以及赔偿责任问题。这些个别谈判达成的合同其重点各有不同，例如有些合同具体涉及到赔偿责任的问题，而另一些合同并不想对普遍适用的赔偿责任制度进行修改。

66. 有代表建议，工作应审议这种合同安排以便将其与其他运输合同区别对待。这类合同包括的特点如下：它们受文书草案的涵盖，但是文书草案的条文对这些合同来说不是强制性的；文书草案，包括赔偿责任条文，将完全适用，但是当事方明确有相反协议者除外；对于在其他方面有强制性的制度的减损需经个别谈判协议，不能按标准条件来加以确定；第三方，包括收货人（提单持单人或有权按另一种根据收货的人），只有在其具体同意这些个别谈判达成的条件（例如成为该个别谈判达成合同的一当事方）时才受这种条件的约束，而且仅以此程度为限；第三方的这种同意必要是具体的，不能以标准条件来表示；当这样一项个别议定的合同系属“框架合同”性质据此来实施具体的一桩桩货运时，这些单桩的货运将服从于该框架合同的条件，但是如果签发了一份单独的合同文件（例如提单或海运单）规定第三方有权收货，该框架合同的条件则将对第三方没有约束力，除非第三方特别同意。

67. 有代表提出建议，对在文书草案中受到特别处理的合同（不管是将被排除在文书草案适用范围以外的合同，例如租船合同，还是可具体同意偏离一项或多项强制性条文的合同）在文书草案中应加以定义。与会代表广泛地支持对规定当事方有灵活余地具体同意偏离一项或多项强制性条文的那些合同进行定义。建议将秘书处说明(A/CN.9/WG.III/WP.21)第42段所载的此类合同的定义作为讨论的基础。对于对租船合同进行定义是否合适没有产生肯定的意见。

68. 在一些国家内，个别谈判达成的合同（例如批量合同或运输服务合同）受管理制度的管辖，例如这种制度要求这些合同应向管理机构备案，这些机构拥有某些监督权。虽然这些管理制度的特点与目前进行的讨论无关，但是其中一些特点可以为文书草案对这类合同进行适当定义提供一种启发。

69. 有代表表示关切，由于对所谓“班轮运输中个别谈判达成的合同”难以下定义，其可能包括的合同范围很广，因此有可能打开方便之门，使人们能广泛地逃避文书草案从而削弱这一新体制的力量。据进一步指出，应对这些合同和据此进行的各笔装运加以区别。

70. 工作组注意到这些意见和建议，虽然没有达成任何结论但同意值得在今后的届会上审议这些个别谈判达成的合同、其性质或定义以及在文书草案中对其采取的处理办法。

C. 对各条草案的审议

1. 第1条草案(定义)

71. 工作组审议的第1条草案案文如下：

“在本文书中：

“1.1 ‘承运人’系指与托运人订立运输合同的人。

“1.2 ‘收货人’系指根据运输合同或运输单证或电子记录有权提取货物的人。

“1.3 ‘发货人’系指将货物交给承运人运输的人。

“1.4 ‘集装箱’包括任何种类的集装箱、可运输罐式集装箱或平台；可交换式车箱，或用以并装货物的任何类似成组货载，以及附属这些成组货载的任何设备。

“1.5 ‘运输合同’系指承运人凭支付的运费据以承诺将货物全部或部分通过海路从一个地方运送到另一个地方的合同。

“1.6 ‘合同细目’系指与运输合同或与运输单证或电子记录中所列货物（包括条件、标记法、签名和背书）有关的任何资料。

“1.7 ‘控制方’系指根据第 11.2 条有权行使控制权的人。

“1.8 ‘电子通信’系指以电子、光学或数字图像或以类似方式进行的并能使交流的资料可以检索以便可用于随后参考的通信。通信包括产生、储存、发送和接收。

“1.9 ‘电子记录’系指由承运人或参与履约方根据运输合同以电子通信方式发出的一条或多条电文中的资料。其作用是：

“(a) 证明承运人或参与缔约方收到了运输合同项下的货物，或

“(b) 证明或载列运输合同，

“或两者兼而有之。

“这种资料包括承运人或参与履约方发出这种电子记录时同时或随后所附资料或与该电子记录相链接的资料。

“1.10 ‘运费’系指根据运输合同对承运人运输货物支付的报酬。

“1.11 ‘货物’系指承运人或参与履约方收到的拟运输的任何货物、商品和物件，并包括不是由承运人或参与履约方或其代表提供的包装和任何设备与集装箱。

“1.12 ‘持单人’系指以下人士

“(a) 暂时拥有可转让的运输单证或可独家[检索][控制]可转让的电子记录，和

“(b) 具备下列条件中的任何一个：

(一) 如果该单证为记名单证，而此人在其中被认定为托运人或收货人，或是该单证的适当被背书人，或

(二) 如果该单证的空白背书记名单证或无记名单证，而此人是这类单证的持有人，或

(三) 如果使用了可转让的电子记录，而此人根据第 2.4 条能够证明其可[检索][控制]这种记录。

“1.13 ‘可转让的电子记录’系指具有下列作用的电子记录：

(一) 通过‘凭指示’或‘可转让’等声明或管辖该记录的法律确认具有相同效力的其他适当声明，表明已按托运人的指示或收货人的指示发运了货物，而且未明确声明其为‘禁止转让的’或‘不可转让的’，以及

(二) 须受第 2.4 条中的所指规则的约束，其中载有与将该记录转让给其他持单人有关的充分的规定和该记录持有人能够证明其为此种持有人的方式。

“1.14 ‘可转让运输单证’系指这样一种运输单证，即其中通过‘凭指示’或‘可转让’或管辖该单证的法律确认具有相同效力的其他适当措词，表示已按托运人的指示、收货人的指示、或持单人的要求发运了货物，而且未明确声明其为‘禁

止转让的’或‘不可转让的’。

“1.15 ‘不可转让电子记录’系指无资格成为可转让电子记录的电子记录。

“1.16 ‘不可转让的运输单证’系指无资格成为可转让的运输单证的运输单证。

“1.17 ‘参与履约方’系指承运人以外亲自履行[或未能全部或部分履行]承运人在运输合作项下对货物运输、装卸、保管或储藏的任何职责的人员，具体范围指该人员系按承运人的要求或在承运人监督或控制下直接或间接地行事，无论该人员是否为运输合同的订约方、是否在该合同中被确认或是否负有合同项下的法律责任。‘参与履约方’这一用语不包括托运人或收货人雇用的任何人员，或托运人或收货人雇用人员（承运人以外）的雇员、代理人、承包人或分包人。

“1.18 ‘控制权’的含义见第 11.1 条。

“1.19 ‘托运人’系指与承运人订立运输合同的人。

“1.20 ‘运输单证’系指由某一承运人或某一参与履约方根据运输合同开具的单证，其作用是：

“(a) 证明某一承运人或某一参与履约方收到了运输合同项下的货物，或

“(b) 证明或载列运输合同，

或两者兼有之。”

(a) 一般意见

72. 代表们指出，第 1 条草案所提出的定义的排列顺序是以文件英文原版的字母顺序为根据。代表们普遍同意，如果按照更具有逻辑性的结构来排列这些定义，先列出可能会参与文书草案所涵盖的合同关系的各方，然后再列出条文草案中所使用的技术术语，那么就可改善文书草案的可读性。代表们指出，需要特别注意可能会影响确定文书草案适用范围的那些定义。

(b) “承运人”的定义(第 1.1 条草案)

73. 据回顾，草案中“承运人”的定义是按《海牙-维斯比规则》和《汉堡规则》所规定的同样原则，根据这种原则，承运人是一个订约承办人。承运人可能是代表自己并以自己的名义订立合同的，也可能通过一名雇员或通过作为其代表并以其名义行事的代理人订立合同的。承运人一般都通过这些人来履行其所有的职能(A/CN.9/WG.III/WP.21, 附件, 第 2 段)。然而，有代表表示关切，“承运人”的定义并没有足够地提及由其代表来签订运输合同的当事方。据指出，根据文书草案货运代理人的地位并不完全清楚，因为有理由认为这些当事人是属于承运人的定义范围(A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1, 第 11 段)。另一个使人关心的问题是，按照目前的草案，“承运人”的定义可能还没有足够清楚地表明其旨在同时涵盖自然“人”和法“人”。

74. 虽然代表们普遍同意，“承运人”的定义草案是继续进行讨论的一个可以接受的基础，但是一些人感到，在拟订文书草案的过程中还需要进一步解释为什么对“承运人”提出了一个简化的定义的理由，而现有海运公约所载的定义就更为复杂，但是也许也更加确切。

(c) “收货人”的定义 (第 1.2 条草案)

75. 代表们回顾,“收货人”的定义是根据《汉堡规则》第 1(4)条所载的定义,还附带提到收货人据以有权提取货物的运输合同或运输单证。据解释,这种附带提及的目的是为了将以运输合同以外的其他某个根据有权提取货物的人排除在外,例如被盗货物的真正所有人(A/CN.9/WG.III/WGP.21,附件,第 3 段)。提出的一个疑问是,是否应将定义草案解释成规定被定义的收货人不能将行使其收货权委托给另一人。提出的另一个问题是,为什么具体提到运输合同、运输单证和电子记录的原因。有代表提出疑问,将运输合同(这可能是收货人权利的唯一来源)置于与运输单证或其电子对等物同样的地位是否合适。代表们表示支持删除提及“运输单证或电子记录”。答复指出,需要确定收货人收货权的各种可能来源是因为这样的事实,在某些情况下或在某些法律制度下,运输单证所证明的权利可能与原运输合同证明的权利不同,尽管运输单证的出具总是为了履行运输合同的。在这一讨论中,有人表示关切,提及运输单证可能被误解为也包括仓库收据之类的单证。为了避免对收货人收货权的来源的误解,代表们建议,将该定义草案修改如下:“‘收货人’系根据运输合同有权提取货物的人,这种合同可以运输单证或电子记录方式表示”。另一个建议认为,在“收货人”的定义中可能需要提及控制方。

76. 工作组注意到这些问题、关心和对今后阶段继续进行讨论的建议。

(d) “发货人”的定义 (第 1.3 条草案)

77. 代表们回顾,“发货人”的定义可能包括托运人、第 7.7 条提及的人或代表他们或应他们要求实际将货物交付给承运人或参与履约方的其他某个人(A/CN.9/WG.III/WP.21,附件,第 4 段)。“发货人”的定义也是旨在将以下人包括在内,该人实际将货物交付给承运人,但是他是船上交货型卖主以外的人,或是代理人,而不是托运人,然而在运输单证中被提及为托运人。该实际交付货物的人按照第 7.7 条草案或第 11.5 条草案没有赔偿责任。其唯一的权利是根据第 8.1 条草案从承运人或参与履约方手中取得收据,因为其向他们实际交付了货物(同上,第 118-119 段)。

78. 代表们广泛支持在文书草案中提出一个根据条文草案的“发货人”的定义。有人提出建议,应提到发货人是作为托运人的代理行事,这一建议遭到了反对,理由是,发货人虽然很可能代表托运行事但并不必然地作为代理人行事。发货人可能是根据自己的义务在行事,例如根据销售合同。代表们表示支持增加提及发货人“代表”托运人交付货物。

79. 关于将货物交付给“承运人运输”,有人提出建议,应另外增加一些语言以澄清发货人应将货物交付给“实际的”或“参与履约的”承运人。这一建议得到了支持,不过有人认为,“一承运人”的字眼已足够地考虑到除原承运人外一参与履约方可能参加的可能性。

80. 有人发表意见说,在可能对“发货人”的现有定义进行修改的过程中,工作组可考虑《联合国货物多式联运公约》(1980 年)第 1 条第 5 款的案文。工作组注意到这一意见。

(e) “集装箱”的定义 (第 1.4 条草案)

81. 对于定义草案发表了各种意见。一种意见认为,案文的措词太宽泛,不能成为一

个可行的定义。特别是使用了“包括”这一词，使其成为一个内容没有限制的定义，可能包括不符合远洋集装箱一般应符合的标准的包装技术，特别是如果涉及到作为舱面货物运输时。有人建议，应将定义限于“为海上运输设计的集装箱”。作为一个起草问题，有人认为，开场白“‘集装箱’包括任何种类的集装箱”有一点同义反复，这在正式定义中是不能接受的。但是，另一种意见认为，具体定义“集装箱”是没有用处的，因为作为其他任何类型包装的集装箱应属于第 1.11 条草案中“货物”这一定义的范围。

82. 为了解决对“集装箱”的宽泛定义所表示的一些关切，据指出，条文草案的提出不是作为一个一般的理论性定义，而是完全为了文书草案中使用“集装箱”这一概念的各条文的目的，即关于舱面货物的条文（第 6.6 条草案），关于赔偿责任的条文，该条文也提及“包装”以及“货运单位”等概念（第 6.7 条草案），以及关于证据的条文，该条文涉及到货物用封闭的集装箱交付给承运人的特殊情况（第 8.3 条草案）。虽然代表们表示支持这种看法，即在关于舱面货物的条文中可能有必要仅考虑为海运设计的集装箱，但是若干代表团感到，在第 6.7 条和 8.3 条草案中一项较为宽泛的定义可能是可以接受的。代表们请秘书处拟订一项订正的定義，提出各种反映上述看法和关心的可能备选案文供今后届会审议。

(f) “运输合同”的定义 (第 1.5 条草案)

83. 有代表认为，该定义过于简单化，可能需要对承运人的各种义务进行更详细的审议，即收货、将货物从一地运到另一地以及将货物在目的地交付。还有人建议，运输合同的定义不仅应提及承运人，还应提及另一个有关的当事人，即托运人。关于起草问题，有人建议，运输合同的定义不应直接提及“承运人”，而应更笼统地提及一个（由于合同而成为承运人的）“人”。

84. 还有人认为，将运输合同定义为承运人据以“承诺”运输货物的合同可能与第 4.3.1 条草案中采取的办法相冲突，根据后一条草案，运输合同可能造成承运人“安排”货物由另一承运人承运的情况。有人指出，第 1.5 条草案中所载的定义在这一方面更为可取，因为它避免了对承运人和货运代理人各自角色产生的任何模糊概念。回答的意见指出，在将运输合同定义为承运人据以“承担”一项义务的合同和规定除初始的运输合同外还可以在最初承运人和货运代理人之间订立另一项合同这两者之间没有矛盾。

85. 讨论集中于所使用的“全部或部分”的字眼，包括这些字眼是为了涵盖在航运之前或航运以后的运输，如果这种运输属于同一合同范围的话。赞成将文书草案的范围限于港到港运输的代表团建议，应将这些字眼删除或将其放在方括号中。有代表指出，保留这些字眼更符合工作组所提出的临时工作设想，即文书草案的拟订应考虑到门到门运输。此外，据指出，如果删除了“全部或部分”的字眼，文书草案的范围将限于仅涉及航运的合同。这样，即使是一项也涉及到用其他工具运输的运输合同的航运部分也将被排除在文书草案的范围以外。然而，大家普遍感到，对文书草案适用范围的这一种限制是太过分了。经过讨论后决定，在条文草案中保留“全部或部分”的字眼。为了便于就文书草案对门到门运输可能产生的影响作进一步的讨论，代表们还同意，对“全部或部分”的字眼应用足够的印刷手段标明其是文书草案中需要根据对文书草案范围所作出的最后决定进行特别审议的一项内容。

(g) “合同细目”的定义 (第 1.6 条草案)

86. 与会者提出这样的问题：鉴于第 8.2 条草案的涉面广泛，包括了合同细目的特点，是否有必要对“合同细目”作出定义。与会者提出，第 1.6 条的作用不过是一种索引，并非正式的定义。工作组承认，第 1.6 条草案引入了一个与第 8.2 条草案有密切而直接关系的新术语，因此建议推迟对这一定义的审议，直到第 8.2 条草案的审议结束。工作组同意推迟这一审议，但与会者注意到，这条定义与第 1.20 条草案放在一起阅读时，似乎有一些矛盾之处，因为该条草案要求运输单证应可证明运输合同或载有运输合同。对比之下，合同细目的定义则提到“与运输合同有关的”任何资料。与会者提出，此处的案文应当更为清楚地表明这一词语是指什么。关于这一点与会者提出，在审议第 1.9 和第 1.20 条草案时，工作组曾经考虑要求用电子通信或运输单证证明运输合同这一要求是否确有必要的问题。与会者指出，要求用运输单证或电子记录作为收到货物的证据，更为妥当。另据指出，第 1.7 条草案当同第 8.2 条草案放在一起阅读时，未能提及托运人，而第 7.7 条草案却提到合同细目中所确定的托运人。工作组同意在改写这一定义时考虑到这些问题。

(h) “控制人”的定义 (第 1.7 条草案)

87. 工作组注意到，列出“控制人”的定义，只是当作一种参考索引，而并非一个全面的定义。工作组注意到，第 11.2 条草案中提到这一术语，而第 1.18 条草案中则提到“控制权”这一术语。与会者指出，文书草案中所使用的定义应当是自成一体的定义，而不应当只是参考索引。但是，有的与会者认为，参考索引是一种有用的起草方法，可以缩短实质性条文。工作组注意到会上表达的这些问题，同意保留这一定义以便进一步讨论。

(i) “电子通信”的定义 (第 1.8 条草案) 和“电子记录”的定义 (第 1.9 条草案)

88. 工作组了解到，在拟订这些条文时考虑到贸易法委员会电子商务工作组的工作。与会者注意到，这些定义草案与《贸易法委员会电子商务示范法》中使用的术语不同，因为它们提到“电子通信”，而不是“数据电文”，而且还提到“数字图像”。工作组一致认为，虽然贸易法委员会现有法律文本中使用的术语并不是非要使用不可，但还是有必要审议作出这种调整的原因并审查这些调整对《贸易法委员会电子商务示范法》产生的影响。工作组还了解到，在拟订文书草案时并非不知道《贸易法委员会电子商务示范法》和《电子签名示范法》中使用的措词，不过可能还是有必要调整这些案文的用语，以适应文书草案的具体结构。虽然有的与会者认为海洋运输越来越多地依赖于数字图像的使用（这正是文书草案明确提到这一术语的原因），但普遍看法是，还是有必要进一步审议为什么不能在文书草案中使用“数据电文”这一关键概念。与会者特别提出这样一个问题：即使有必要采用数字图像的提法（实际上《贸易法委员会电子商务示范法》中“数据电文”的定义广泛，已经间接地将其包括在内），是否有理由将这一关键的概念去掉。与会者担心，第 1.9 条草案中提到所附资料“或以其他方式相链接”的资料，范围可能太广，并损害承运人与收货人之间的合同关系，因为这种提法可允许承运人在电子记录签发后加入额外的合同条件。与会者表示的另一个担心是，“电子记录”定义中提到“一条或多条电文”，表明构成电子记录的可以有数条电文，而要识别这样一些电文是有困难的。与会者建议召集一个小型专家组，更为详尽地审查与电子商务有关的各项条文。

(j) “ 运费” 的定义 (第 1.10 条草案)

89. 与会者担心, 运费的定义不够全面, 未能指明负责支付运费的人。但是, 工作组一致认为, 这一定义的作用只不过是说明运费是什么, 至于同运费有关的各种问题, 即运费应当付给谁和应当由谁来付运费, 可以另行处理。

(k) “ 货物” 的定义 (第 1.11 条草案)

90. 与会者担心, “货物” 的定义中提到承运人或参与履约方“收到待运……”, 而不是“承诺运输”, 可能说明该定义未包括承运人未收到货物或未将货物装上船的情形。与会者指出, 目前只提及收到货物, 范围过窄。为此提出的备选办法是, 不如简化这一定义, 去掉任何提及收到货物的词语。工作组决定, 由秘书处分别根据这些办法拟订两项备选案文。

(l) “ 持单人” 的定义 (第 1.12 条草案)

91. 与会者提出, “暂时” 一词是不必要的。有的与会者表示支持保留要求持单人“合法” 占有可转让的运输单证的规定。与会者提出, 可转让的“凭指示” 单证、无记名单证和指名收货人的不可转让的单证之间的区别并不复杂, 而且为人们广泛了解, 因此这一定义应当反映这种区别。

(m) “ 可转让的电子记录” 的定义 (第 1.13 条草案) 和“ 不可转让的电子记录” 的定义 (第 1.15 条草案)

92. 工作组同意以这些定义作为进一步讨论的坚实基础。

(n) “ 可转让的运输单证” 的定义 (第 1.14 条草案)

93. 与会者提出, 关于可转让性和不可转让性之间的区别, 应当作出更为明确的解释。与会者注意到, 关于何以构成所有权文据的问题, 各个法域的看法都不同。与会者提出, 有必要更为准确地理解某些关键术语, 例如“可转让” 的一词, 以便为可转让的电子记录制订适当的规则。对此, 有的与会者认为, 在这一领域中力求更为准确固然重要, 特别是考虑到这是一个新的领域, 而且受本国法律的影响, 但有一点工作组应当记住, 即工作组不可能对所有后果作出规定。

(o) “ 不可转让的运输单证” 的定义 (第 1.16 条草案)

94. 尽管有的与会者提出这一建议是不必要的, 应当删去, 但工作组还是同意保留这一定义, 以便进一步审议。

(p) “ 参与履约方” 的定义 (第 1.17 条草案)

95. 与会者注意到, 在拟订“参与履约方” 的定义草案时, 曾考虑到协商期间所提出的各种不同看法。有的与会者赞成把任何根据运输合同履行承运人的任何职责的当事人都包括进去, 只要该当事人是直接或间接地为承运人工作的。有的与会者则主张把“参与履约方” 的定义完全去掉。目前的案文中的相对限制性定义不过是一种折衷(关

于参与履约承运人（“参与履约方”）的定义的其他评注，参见 A/CN.9/WG.III/WP.21 号文件第 14 至 21 段）。

96. 有的与会者提出，参与履约承运人（“参与履约方”）的概念应当去掉；订约承运人（应是唯一与求偿人应对的人）应当对参与履约方拥有追索权。有的与会者补充说，把赔偿责任转移给某一当事人（此处为订约方）的做法是可取的；而且这样转移赔偿责任在实践中是行得通的，例如，1969 年的《石油污染损害民事赔偿责任国际公约》（石油污染损害赔偿公约）就是证明。

97. 另一项建议是，进一步限制参与履约方的概念，把搬运和存储货物的实体（例如，运输港站经营人）排除在外，定义中只包括真正的承运人。

98. 与会者还提出，用“亲自履行”的概念来限制这一定义，未免有些武断，而且会在实践当中造成问题（例如，用一个时效期难以确定谁应当被起诉，而且可能在适用第 4.2.1、4.3 和 5.2.2 条草案时造成解释方面的困难）。与会者提出，《汉堡规则》第 1(2)条中“实际承运人”的定义更可取。

99. 但是，与会者对文书草案中出现这种提法普遍表示支持；与会者还普遍支持这一概念，包括用“亲自履行”一词来限制应列入定义范围的各类人。与会者认为，参与履约方的概念是有益的，因为它为求偿人提供了有意义的保护（这一概念对收货人更有益处，因为收货人能够追究最后一位参与履约的承运人对货物的责任）。与会者表示，第 6.10 以及第 6.3.1 条草案中为参与履约方提供的保护（在有些法律制度中又称为“喜马拉雅条款”）是文书草案中“参与履约方”角色的基本组成部分。

100. 与会者还提出，应暂时保留案文草案的评注中所载“参与履约方”定义的所有备选案文。

101. 与会者指出，虽然不应当扩大定义的范围，但还是有必要在某些事项上就如何对待参与履约方定义之外的人作出一些说明，例如，针对这些人的任何诉讼权以及适用于这些人的任何赔偿限度和抗辩。

102. 与会者提出把“在运输合同项下”改为“在运输经营的范围内”或“在进行运输经营时”这样的词语，以便更为清楚地表明参与履约方对“运输合同”的关系。与会者用比较一般的措词作了补充，即参与履约方并不是托运人与订约承运人之间的运输合同的当事方；为了把这一点说明，应当审查这一定义的措词。关于这一点提出的问题是，如果参与履约方履行的义务并不是订约承运人所承担的义务，是否有必要论及此种义务。

103. 与会者认为（但没有建议一定要缩小“参与履约方”的定义），工作组必须考虑参与履约方（如仓库经营人）的所在国不是正在制定的这一公约的缔约国的可能性。与会者还认为，如果运输港站经营人是参与履约方，则工作组必须考虑到文书草案与《联合国国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约》（1991 年，维也纳）之间可能发生的冲突。

104. 与会者建议缩简这一定义的措词。与会者提出删去下述词语：“而无论该人员是否为运输合同的订约方、是否在该合同中被确认或是否负有合同项下的法律责任”，因为这些词语不明确，也没有给定义增加任何实质性的内容。与会者对定义中的最后一句话表示支持，因为它阐明了被定义的概念。工作组认为应当删去“[或未能全部或部分履行]”这段词语。

(q) “控制权”的定义 (第 1.18 条草案)

105. 与会者认为，这一条与其说是定义，不如说是一项参照条目。因此，与会者建议将第 1.18 条删去。但工作组同意保留这一定义，以便日后进一步审议。

(r) “托运人”的定义 (第 1.19 条草案)

106. 工作组注意到，这一定义与第 1.1 条草案中的“承运人”的定义如出一辙。托运人是订约方，可以代表本人并以本人的名义订立合同，也可以通过一名代表托运人并以托运人的名义行事的雇员或代理人订立合同。托运人一般都通过此种人履行其全部职能。托运人和收货人可能是同一人，在许多船上交货型销售中就是这样 (A/CN.9/WG.III/WP.21, 附件, 第 22 段)。

107. 考虑到讨论第 1.1 条草案时所提出的各种问题，普遍认为“托运人”的定义草案构成了今后届会继续讨论的可以接受的基础。

(s) “运输单证”的定义 (第 1.20 条草案)

108. 代表们回顾，“运输单证”的定义应作为第 1.14 条和 1.16 条草案中“可转让运输单证”和“不可转让运输单证”定义的前提来解读。(a)段包括已向租船人出具并仍然在其控制下的提单，该提单并不证明或载列一项运输合同，而仅作为收据，以及在运输之前和转运期间出具的一些类型的收据。(b)段包括起到其规定作用的可转让提单，以及不可转让运单 (见 A/CN.9/WG.III/WP.21, 附件, 第 23 段)。

109. “运输单证”的定义得到了工作组的普遍支持，其根据是，该定义适当地涵盖了运输单证的两个中心功能，即证明收到了货物以及证明运输合同。代表们认为，提单的第三个传统功能，即代表货物的功能，没有被定义所涉及。有人对该定义中没有提及可转让性提出了疑问，特别是因为第 1.14 条和 1.16 条草案中分别对“可转让运输单证”和“不可转让运输单证”作了定义。得到的答复说，“运输单证”定义的目的是类指性的，同时包括可转让和不可转让运输单证，因此本定义不必要提及可转让性和提单代表货物的功能。

110. 对于有人就运输单证可“载列”运输合同的可能性所提出的疑问，回答指出，(b)段中“证明或载列运输合同”的字眼旨在兼顾各国内法对运输单证究竟是证明还是载列运输合同的问题所采取的不同办法。对于(a)和(b)段是表示备选还是累积功能的问题，回答指出，该定义适用于(a)或(b)任何一段的要求得到满足的情况或两段的要求都得到满足的情况。尽管据认为上述评论意见要求在制定“运输单证”定义的修订案文时作进一步审议，工作组仍同意保留第 1.20 条草案的案文作为讨论文书草案所载的其余条文的良好基础。

2. 第 5 条草案 (承运人的义务)

111. 工作组在完成了对定义草案的审议之后对文书草案中有关运输合同当事方义务的条文进行解读。

112. 工作组讨论的第 5 条草案案文如下：

“5.1 在服从于本文书规定的前提下并按照运输合同的条款，运输人应将货物运到目的地并将其交给收货人，

“5.2.1 承运人应在第 4.1 条规定的责任期间并在服从第 4.2 条前提下妥然和仔细地装载、装卸、储存、运输、保管、照管和卸下货物。

“5.2.2 合同当事方可同意，第 5.2.1 条中提及的某些职能应由托运人、控制方或收货人履行或代其履行。在合同细目中需提及这样一项协议。

“5.3 尽管第 5.1、5.2 和 5.4 条已有规定，但如果货物对人身和财产构成威胁，或对环境构成非法的或不能接受的危险，或在承运人责任期内很有可能出现此种情况，承运人可拒绝装载货物，或卸下、销毁货物或使货物变得无害，或采用其他合理的措施。

“5.4 承运人在海运之前、开始时，[和期间]有义务尽力：

“(a) 使船舶适航[并保持适航]；

“(b) 为船舶提供适当的人员、设备和供应；

“(c) 使运送货物的船舶的货仓和其他所有部分，包括承运人提供来运输货物的集装箱，适于接受、运输和保存货物和确保安全，[并且保持这种状态]。

“5.5 尽管第 5.1、5.2 和 5.4 条已有规定，承运人在海运时[或通过内河水运时]可以牺牲货物，其条件是这种牺牲的作出对于共同的安全或保存共同事业所涉及的其他财产是合理的。”

(a) 第 5.1 款

113. 代表们承认，第 5.1 条草案规定了承运人将货物运到目的地并将其交付给收货人的基本义务。代表们普遍同意，目前起草的案文适当地描述了承运人的一些主要义务，是开始进行讨论的良好基础。然而，对案文可能进行的改进提出了一些建议。一个建议认为，对承运人的义务应作更充分的表述，其中应提及要求承运人所交付货物的状况和其收到货物时的状况一样。据说，如要列入这一项额外的提法，那么可能需要对第 5.1 条草案和第 6.1 条草案（涉及到承运人的赔偿责任）之间的关系进行进一步的审查。这一建议遭到了反对，其理由是，在有些情况下，货物由于其固有的性质，其特点在运输过程中随着时间的推移会发生变化。例如，有些情况涉及货物的部分蒸发或者在海上对货物进行加工。答复指出，时间推移的自然后果不应作为免除承运人保持货物最初状况的义务的借口。在该讨论中，代表们指出，将承运人的额外义务中的一些，而不是全部列入第 5.1 条草案中所表述的基本义务中是不能令人满意的。代表们还建议，在修订第 5 条草案时，可能需要进一步注意《关于内河水道货运合同的布达佩斯公约》（“内河货运公约”）的有关条款。

114. 另一个建议是，该条草案据说是承运人的义务作了不完全的描述，因此也应提到要求承运人对货物负责。在这一方面，有代表建议在对第 5.1 条草案中承运人的义务作更充分的描述时，可能需要参照第 4.1 条草案，因为该条规定了承运人的责任期。

115. 还有一项建议认为，该条文虽然在某种程度上尊重了当事方的合同自由，但不应将对承运人义务的描述完全留给合同自由，从而使承运人义务可以在不利于托运人的附意合同中加以确定。有代表指出，根据现有的一些国内法，承运人的基本义务已在强制性立法中加以规定，不允许通过合同协议有所偏离。还提到了 A/CN.9/WG.III/WP.21 第 59 段中的意见，该意见指出文书草案的条文应“清楚地表明，合同的条件并不独立存在”。代表们建议，在条文草案中应更明确地表述这一观点。一种广泛认同的意见认为，可能需要在第 17 条草案中进一步审议承运人的义务在什么程度上可通过合同

协议来加以取代。

116. 尽管在讨论中所提出的关心问题和建议,工作组仍暂时同意保留第 5.1 条的案文草案。代表们广泛地认为,在今后阶段应再次讨论上述关心的问题和对起草工作的建议。

(b) 第 5.2.1 款

117. 有人要求对第 5.2.1 条草案和第 6.1 条草案之间的关系作出解释,这两条涉及到承运人赔偿责任的根据。有代表特别对使用“妥然和仔细地”的字眼表示关切。此外,有人提出,第 5.1 条草案中已经载明了承运人运输和交付货物的义务。也有人提出,如果该条文要适用于门到门运输,可能必须对草案进行相应的修改,因为现有案文中所使用的似乎是海运术语,提及的是装载、装卸、储存、运输、保管、照管和卸下货物。对于通过参照第 4.1.1 条草案将相应的要求扩大到门到门运输的全过程也表示了关切。关于使用“妥然和仔细地”的字眼,广泛认同的意见认为,该措词原出于《海牙规则》,通过全世界的案例法已经从广泛的解释中得益,因此在文书草案中应加以保留并有可能(同第 5 条草案中所载的其余条文一起,但第 5.4 条草案除外)扩大到门到门运输的非海运部分。

118. 关于第 5 条草案中承运人责任期的长短,有人发表意见认为,“第 4.1 条中规定的期限”的说法应改成从货物被承运人接收时间开始到货物被有效交付的时间为止的期间这样的提法。据认为将该期限“服从于第 4.2 条”是文不对题的。据解释,“服从于第 4.2 条”的字眼原是指第 4.3 条,并应改成为 4.3 条。代表们广泛地感到,虽然工作组还没有就文书草案的适用范围作出最后的决定,但是需要进一步注意文书草案怎样与其他单一方式运输公约相互协调关系的问题。

119. 尽管有一些人支持删除第 5.2.1 条草案,但是工作组还是暂时同意保留该条草案,因为在诸如《海牙规则》第 3(2)条这样的现有公约的类似条文方面已经有了广泛的经验。代表们还同意,应对该条草案进行进一步研究以评估第 5.2.1 条草案和第 6 条草案之间的相互关系和是否一致,以及第 5.2.1 条草案中的义务适用期的各种可能定义的效力。代表们请秘书处议订一项订正草案,附有各种可能的反映所表达的意见和关心的备选措词。

(c) 第 5.2.2 款

120. 代表们指出,第 5.2.2 条草案旨在兼顾船方不负担装卸货费用(FIO)和船方不负担装卸及理仓费用(FIOS)条款的做法,这种条款用在散装货物租船合同运输中,但是在班轮运输中是罕见的。代表们指出,同意船方不负担装卸(及理仓)费用条款的理由通常是货主可以更低的价格进行作业(例如,因为搬运公司给予的批量折扣);或者同意这一种条款是因为货主进行某种作业的条件更为有利(例如,由于其在装卸和储存某类货物方面有特别的经验)。这些理由也有可能结合在一起的。有代表说,特别在因第二个理由而同意船方不负担装卸(及理仓)费用条款时,这些条款在某些方面减少承运人对这些作业的赔偿责任是合理的。然而,有代表答复说,托运人参与装载作业的情况各各不同,取决于该公司的大小、货物的类型、港口的状况、保管货物所使用的技术等情况,一项条约笼统地允许在使用这种条款时免除承运人对装卸作业的赔偿责任是不可想象的。

121. 有代表指出,即使货物是由托运人根据船方不负担装卸(及理仓)费用条款进行装载的,但是由收货人来进行卸货作业的可能性就要小多了(在这种情况下这一条款

款尽管同时涉及装卸作业，其效力是卸货工作由承运人或另外某个代表货主的人来做）。这种可能性（在案文用“或代表托运人、控制方或收货人”的字眼来涵盖）遭到了批评，因为承运人不应能够“代表”货主进行作业而能减轻其对这一点的赔偿责任。

122. 有代表指出，根据某些法律制度，现行的条款仅影响到谁负担作业费用的问题，在原则上并不减轻承运人的赔偿责任。承运人最重要的义务是使船舶和其他货物保持安全，这据说是与这一种办法不矛盾的。

123. 有人发表意见认为，船方不承担装卸（及理仓）费用的条款对于（港到港）海运也许是合适的，但是在门到门运输合同的全球运输服务中没有地位，因为在这种合同中商定在中间港装卸作业应由货主来执行，该协议将把这些作业的风险在服务中途转嫁到货主头上。因此建议，应将条文草案删除。该意见得到了很大的支持，代表们认为，需要评估这些条款对于门到门作业的影响。

124. 然而，根据其他人的意见，应承认这些条款区分了托运人和承运人之间的责任和风险，因此，这些条款应使承运人免责，但其程度以托运人承诺履行这些义务为限。这方面的合同自由是可取的并有助于允许当事方以最低可能的费用进行其业务，其办法是将装卸的义务交给由最有条件进行这项工作的人来执行。

125. 代表们指出，该条文草案笼统地提及到第 5.2.1 条的义务，这也包括运输、保管和照管货物。代表们广泛地支持以下建议，即承运人不应该能够通过合同将由运输合同产生的范围这么广的各种义务委托给托运人。

126. 代表们指出，根据现有条文草案，对于一项船方不承担装卸（及理仓）费用条款不需要明确商定或进行具体的谈判，这就引起了一些公共政策方面的关心。回答的意见指出，由于同意这一项条款的方式不清楚，因此应该澄清，对这些条款应明确商定，而且转移给第三方须经明确同意（但是据补充说，这一项澄清并不意味着该条款不把对这些作业的赔偿责任转让给货主）。

127. 对于什么应是文书草案的合适规则发表了不同意见。代表们普遍同意这样的建议，即使当事方商定了一项船方不承担装卸（及理仓）费用的条款，文书草案仍继续适用。对以下看法表示了支持，该条款不仅影响装卸作业的费用问题，而且从而通过合同减轻了承运人对这些作业的责任（否则的话，该领域中的合同自由就不会产生最佳的商业利益）。然而，代表们对以下建议表示了很大支持，即该条款只应影响谁应承担装卸作业费用的问题，以及该条款的适用不应减轻承运人对这些作业的赔偿责任。关于这一点没有达成最后结论，但是代表们同意在文书草案中需要对这一点加以澄清。在经过讨论后代表们决定应将该条文放在方括号中，以表示工作组得重新审议该概念，包括其与有关承运人赔偿责任条文的关系。代表们建议，应为工作组今后的届会拟订一份有关船方不承担装卸（及理仓）费用条款的做法的书面资料以协助工作组的审议工作。

(d) 第 5.3 款

128. 工作组被提请注意其他单一方式运输公约中有关运输危险货物的规则的存在，例如《国际铁路运输公约》、《公路货运公约》和《内河货运公约》。对于门对门运输，需要进一步研究文书草案和这些公约之间的相互关系。

129. 对于第 5.3 条草案的实质内容，代表们表示支持条文所根据的原则。一种广泛认同的意见认为，在该条草案中必须根据承运人是否被告知货物的性质来加以区分。代表

他们还提出，可能需要将该条文的范围仅限于运输某些货物时产生特别的危险或承运人没有被告知货物的危险性质等情况。然而，其他代表团表示相反的意见，认为尽管知道实情，为了安全，承运人仍有权在必要时销毁货物。另一个建议是，该条文应涉及托运人对在第 5.3 条草案设想的情况下装卸货物所产生的额外费用应付给承运人可能的补偿的问题。还有一个建议是，该条草案的案文需要更清楚地表明其与第 5.4 条草案中承运人使船舶保持适航的义务之间的关系。代表们说，第 5.3 条草案的案文也需要包括防止承运人作出不合理行动的一些安全保障措施。有人表示关切的是，目前的条文草案有可能造成误导，特别是考虑到规定排除承运人赔偿责任的第 6.1.3(+) 条草案已载有提及第 5.3 条草案的内容。代表们指出，产生这种困难是因为合并的条文草案试图同时处理承运人销毁货物的权利（不是根据承运人是否了解货物的危险性质来加以区分）以及托运人的义务和赔偿责任。代表们指出在《汉堡规则》第 13 条中对这些问题的处理办法更好。

130. 经过讨论后工作组普遍同意，需要进一步改善第 5.3 条草案的案文。作为该条文现有案文的备选案文，要求秘书处根据《汉堡规则》关于在运输危险货物出现紧急情况下承运人权力的第 13 条所表述的原则议订一项备选案文。代表们还同意，需要结合第 7.5 条草案进一步讨论在这种情况下可能应付给承运人或托运人的赔偿问题。

(e) 第 5.4 款

131. 工作组回顾其对第 5.4 条草案所进行的初步讨论（见上文，第 43 段）并确认其大体上支持规定承运人在整个航程期间都有不断的尽心尽责的义务，其办法是保留现有在方括号中“和期间”以及“保持适航”的字眼。然而，有代表重申其关切，将承运人在整个航程中应尽心尽责的义务加以扩大会对承运人增加负担并可能导致将由此产生的费用以提高运费的办法来进行转嫁。

132. 代表们指出，第 5.4 条草案的措词是受到《海牙规则》的启发，因此将其保留就会保存海运中对该条款进行解释的广泛经验和一系列案例法的好处。然而，有代表指出，第 5.4 条草案的案文不适合其他方式的运输。

133. 有代表建议需要对案文进行改进以澄清有关承运人尽心尽责义务的举证责任的分配。特别提出的一个问题是关于托运人除了承担第 6.1.3 条草案项下对货物灭失或损坏的原因的举证责任外，是否还得证明承运人未根据第 5.4 条草案作到尽心尽责。

134. 对于第 5.4 条草案中承运人的责任期的长短提出了另一个问题，给承运人规定的这项责任是“在海运之前”，而没有具体说明该期限开始和终结的时间点。有代表建议，承运人尽心尽责的义务不应在船舶到达目的地港的时间结束，至少应到货物卸下后才结束。因此，建议在(a)和(c)项中不应保留“并保持”这一字眼。而应该在第 5.4 条草案的结尾增加一个句子，内容如下：“以上规定的义务在货物在船上的整个期间以及从船上卸货期间都必须履行”。

135. 提出的另一项建议是，应增加以下内容的措词以考虑到运输冷藏和冰冻产品所产生的特殊需要：“在用受控制的温度运输（无论是用集装箱还是其他方式）的货物交付之后，如果第 13.1 条草案提及的任何人提出有关要求，承运人就必须在收到这种要求的 14 天内提供其所有的有关货物运输温度的这类证明文件的副本和/或电子储存信息（例如自动记录图或下载的电子储存数据）”。

136. 工作组经过讨论后一致同意，第 5.4 条草案的现有案文是继续其审议的一个可行的根据。工作组注意到对条文草案所提出的各种建议。工作组普遍同意，需要根据其他

单一方式运输公约的类似或可比的条文对该条文草案作进一步审议。

(f) 第 5.5 款

137. 对于第 5.5 条草案的必要性和目的,包括其与有关共同海损的第十五章的关系提出了各种疑问。

138. 代表们指出,第十五章草案涉及到共同海损的理算以及有关这种理算细节的合同规则的适用性,而第 5.5 条草案表述了一项普遍的法律原则,该原则一方面表述了各法律系统中普遍承认的规则,即在某些情况下牺牲其他人的财产是合理的,另一方面也为第十五章草案中所涉及的共同海损提供了司法根据。代表们认为,该原则的表述,尽管在措辞方面还可以作一些改进,但是是有益的,因为这会便于关于共同海损的《约克-安特卫普规则》(1994 年)的实施。代表们还进一步指出,第 5.5 条草案对第五章草案其他条文中规定的照管义务规定了一项例外(在第 5.3 条草案规定的例外以外)。代表们发表了各种意见认为,第 5.5 条草案是与促进海上安全相符合的。

139. 然而,对于该条草案的总的办法,其表述的原则以及其措辞提出了强烈的反对意见。一些批评该条文草案的代表认为,应将其删除,而另一些人则认为,工作组应改进该条文草案的措辞并将其保留,不管是放在现在的位置,还是将其与第 15 条草案相联系。

140. 代表们认为,第 5.5 条草案确定了一种在类似性质法律案文中还没得到过表述的新的权力,而没有澄清和界定该权力的限度。据认为,共同海损是一个传统的既定法律概念,给这种概念增加一项诸如第 5.5 条草案中那样的笼统的法律条文是不合适的。此外,第 5.5 条草案超过了共同海损传统概念的范围(特别是因为其不受危及海上共同事业的危险的概念的约束),对于承运人的有利达到不合理的程度,而且第 15 条草案(该草案紧紧地根据《汉堡规则》第 24 条)已经足以涵盖承运人为了共同的海上活动的共同安全不得不牺牲货物的各种情况。

141. 有代表解释说,如果牺牲货物是因为船舶不适航而造成的,而且如果确定了不适航和需要牺牲之间的因果关系,承运人就负有赔偿责任。然而,有人回答指出,该条草案使货主由于第 6.1.3 条草案中关于赔偿责任的条文而处于困难的地位,(根据该条,承运人被推定不对货物的灭失或损坏负有过失责任);特别是货主得履行的举证责任是很困难的。

142. 有代表指出,该条草案没有提及保存船舶或货物不受共同危险之害,这是共同海损情况的一项基本要素。对牺牲货物的权利进行这样不完整的处理据认为是不可取的,并可能导致不可预测的后果。作为起草问题,也不清楚该条草案和第 15 条草案之间是什么关系。此外,据报告,《约克和安特卫普规则》(1994 年)正在就可能的修正进行审议。这据说是反对将未经试验的立法条文列入文书草案的另一个理由。有代表说,作为起草方法问题,最好应肯定地规定承运人照管的责任(并将这些责任与推定没有赔偿责任结合起来),而肯定地规定有不考虑照管责任的权利是不那么可取的。不管怎么样,如果需要共同海损提出任何总的原则,据代表们说最好应结合第 15 条草案来对其进行处理。

143. 在审议了不同的意见以后,代表们指出,工作组中赞成删除第 5.5 条草案的人和将其保留的人之间存在着分歧。赞成保留该条文的人认为该条文需要进一步研究和澄清(正如讨论已经表明)。为了表明工作组无法决定是否保留该条文草案并表明需要进一步审议其实质内容和措辞,工作组决定将该条草案放在方括号内。

3. 第 7 条草案 (托运人的义务)

144. 工作组讨论的第 7 条草案案文如下：

“7.1 托运人应在不违反运输合同的规定规定的情况下交付待运的货物，货物的状况能应承受预定的运输，包括货物的装载、搬运、理仓、加固和卸载，其不会造成伤害或损害。如果把货物放在托运人装好的集装箱或拖车之内或之上交付，则托运人必须对集装箱或拖车之内或之上的货物进行理仓和加固，使货物能够承受预定的运输，包括集装箱或拖车的装载、搬运和卸载，且不会造成伤害或损坏。

“7.2 承运人应根据托运人的请求向其提供承运人所了解并对托运人遵守第 7.1 条规定的义务具有合理的必要性或重要性的资料和指示。

“7.3 托运人应向承运人提供为以下目的所必要且合理的资料、指示和单证：

“(a) 装卸和运输货物，包括承运人或参与履约方应采取的防范措施；

“(b) 遵守当局对拟议运输的规则、条例及其他要求，包括与货物有关的归档、申请和许可证；

“(c) 拟订合同细目并签发运输单证或电子记录，包括第 8.2.1(b)和(c)条中提到的细目、合同细目中被指定为托运人的当事方的名称、收货人或指定人的名称，除非托运人可以合理地假定此种情况已为承运人所知。

“7.4 托运人和承运人根据第 7.2 和 7.3 条相互提供的资料、指示和单证，必须做到及时、正确和完整。

“7.5 托运人和承运人应对因己方未遵守第 7.2、7.3 和 7.4 条为其规定的义务而造成的任何损失或损坏而对对方、收货人和控制方承担赔偿责任。

“7.6 托运人对因货物造成的任何损失、损坏或伤害和违反第 7.1 条为其规定的义务而向承运人负赔偿责任，除非托运人证明此种损失、损坏是因尽职的托运人无法避免的事件或情况所致或因尽职的托运人无法防止其后果所致。

“7.7 如果在合同细目中被认定为“托运人”的人接受运输单证或电子记录，即使该人不是第 1.19 条中所定义的托运人，该人仍应：(a)承担本章和第 11.5 条对托运人规定的责任和赔偿责任；(b)有权享有本章和第 13 章规定的托运人的权利和豁免权。

“7.8 托运人对其指定的任何履行本章为托运人规定的任何职责的人的作为和不作为负有责任，其中包括托运人的分包人、雇员、代理人以及任何其他应托运人的请求或在其监督、控制下直接或间接行事的人，如同此种作为或不作为为托运人本人所为。本条对托运人规定的职责，仅限于有关者的作为或不作为系在该人的合同、雇用或代理范围以内的情况。”

(a) 第 7.1 款

145. 尽管秘书处的说明(A/CN.9/WG.III/WP.21)第 112 段中指出，“托运人的基本义务是按运输合同把货物交付给承运人”，但与会者认为，托运人的基本义务事实上是支付运费。有些代表团认为，支付运费是托运人的主要义务，其他义务都是附属于此的义务。但与会者提出的另一种观点是，即使支付运费是托运人的最重要的义务，这一事项也已在文书草案第 9 条草案中论及。与会者提出，为了更明确地体现托运人确保

货物交给承运人时处于能承受运输的状况的义务的重要性，应当把“和”一词从第 7.1 条草案第一句话中关于托运人义务的表述中去掉。与会者普遍表示支持这一建议。

146. 另一项建议是，按目前的写法，托运人将货物以适合运输的状况交付的义务必须符合运输合同的规定；如果打算将其写成一条强制性义务，那么就应当删去第 7.1 条草案中的开头语（“在不违反运输合同规定的情况下”）。与会者认为，按目前的写法，这一规定有可能允许当事方用协议方式修改第 7.1 条草案中规定的义务。与会者指出，任何此种更改只能在运输合同当事方之间适用；而不应适用于第三方当事人。与会者还指出，如果规定托运人交付货物的义务不得违反运输合同的规定，那么就有可能出现承运人滥用这一规定的可能性，因为承运人可能设法加入更为苛刻的条款。与会者还指出，第 5.2.1 条草案中阐明的承运人照管货物的义务，似乎与托运人对货物的义务不平衡。与会者指出，关于托运人对货物状况和包装的义务的规定，远比关于承运人的相应义务的规定详细；这样就有可能造成混乱并引起举证问题。与会者提出，如果借助于《汉堡规则》第 12、13 和 17 条中所采用的办法，可能更平衡一些。与会者对这一建议表示支持。反对这一建议的与会者指出，第 7.1 条草案中规定的托运人的义务和第 5 条草案中规定的承运人的义务，是不同类型的义务，所采用的措词方式是正确的，只是详细程度略有不同而已。

147. 与会者提出，应当删去第 7.1 条草案中的第二句话，因为第 1.11 条草案中“货物”的定义也包括“任何设备和集装箱”。但是，有的与会者不同意这一建议，理由是，加上第二句话是有必要的，这样既可以毫无疑问地表明托运人的义务还包括对集装箱或拖车内的货物的适当理仓，又可顾及更加突出加固问题的一般考虑。与会者特别以轮渡业的情况为例，对渡轮上拖车内的货物加固是极为重要的。基于这种考虑，与会者同意保留第二句话。但是，工作组认为，为了避免任何可能的不一致之处，今后尚需进一步审查第 7.1 条草案与第 1.11 条草案之间的关系。

148. 经过讨论，工作组同意把“和”一词从第 7.1 条草案的第二行中删去，并将“在不违反运输合同规定的情况下”这一短语先放在方括号内，待进一步磋商和讨论承运人的义务范围以及其应在多大程度上从属于缔约自由后，再决定其取舍。与会者建议根据《汉堡规则》第 12、13 和 17 条拟订备选措词，工作组注意到这一建议。另外，与会者提出需对这一条文进行审查，以保证六种正式语文用词的一致性。

(b) 第 7.2 款

149. 有与会者认为，第 7.2 条草案是不合适的，因为这一条给托运人和承运人之间的相互责任和义务引入了一个主观要素，而且因其给承运人增加了负担，有可能引起不必要的法律诉讼。此外，有与会者称，不应将涉及托运人义务的第 7 条草案用作确定承运人的义务。因此，有与会者建议删除这一条草案，而是根据现有商业惯例逐案处理承运人向托运人提供资料和指示的问题。

150. 然而，与会者普遍认为，应保留第 7.2 条草案，因为这一条平衡兼顾了托运人的义务（如第 7 条草案和其他各条所论述）及承运人为使托运人能够履行其义务而向其提供必要资料的义务。有与会者指出，即使未明确规定第 7.2 条中所述的那种义务，这种义务作为一条原则总是存在的，因为订约当事方双方本着诚信进行合作的相互义务就本质上决定了这一点，有与会者就此指出，本文草案应载有一则条文，（已列入《联合国国际货物销售合同公约》第 7 条等其他贸易法委员会的法规），内容大致是，对本文所作解释必须顾及遵行诚信。然而，与会者普遍认为，就此特定情况而言，通过一则与第 7.2 条草案行文措词大致相同的条款来表述关于诚信的一般义务是有益的。

151. 关于该条款的具体措词，有与会者称，有必要确保在所有文本中“合理必要性”这一限定概念都是明确指“资料”和“指示”。有与会者对把重点讨论承运人义务的该条草案放在涉及托运人义务的章节是否合适提出了某些疑问。然而，与会者认为，考虑到第 7.2 条草案与第七章草案其他条文之间存在的密切联系，这一条草案的放置位置并不一定是不合适的。有与会者提出，鉴于第 7.2 条草案下的承运人义务与第七章草案下的托运人义务之间的联系，如果承运人未提供正当要求的资料 and 指示，则托运人对未履行其义务当然不负有责任，似宜澄清这一谅解。有与会者称，《布达佩斯公约》第 7 条规定，在类似情况下提供的资料必须以书面形式，也可审议第 7.2 条草案中的形式问题。

152. 工作组在顾及与会者发表的各种看法的前提下，决定保留该条草案，以便在今后的会议上审议其细节。

(c) 第 7.3 款

153. 会上普遍支持第 7.3 条草案的行文，其中确定了托运人应向承运人提供某些资料、指示和单证的要求。有人认为，(c)款中对“合同细目中被确定为托运人的当事方的名称”的提及在实务中可能会产生问题，例如在某一提单载有这种资料，而单证上的托运人的名称与订约托运人的名称不同时。有人建议把“合同细目”一词改为“运输单证”一词。有人就此指出，“合同细目”的定义已经提及了“某一运输单证”中含有的任何资料。会议据此核准了第 7.3 条草案的案文，将其作为在稍后阶段继续进行讨论的一个良好基础。

(d) 第 7.4 款

154. 有人指出，第 7.4 条草案涉及到托运人和承运人负有及时提供准确和完整的资料、指示和单证的共同义务，是进行进一步的讨论的适当起点。工作组同意，该案文应予保留，供作进一步的审议。

(e) 第 7.5 款

155. 有人指出，第 7.5 条草案规定托运人和承运人对因双方中任何一方未能提供根据第 7.2、7.3 或 7.4 条草案应提供的所需资料所造成的任何灭失或损害相互之间、对收货人或对控制方负有严格的赔偿责任。有人说，这一规定很重要，因为在现代很少对货物进行实际实物检查，因此托运人和承运人之间交换与货物有关的资料对于运输业务取得成功极为重要。

156. 然而，有人对第 7.5 条草案的目前案文表示关切。一个关切是，鉴于第 7.2、7.3 和 7.4 条草案中确立的义务并不是绝对的而且涉及主观判断，因此第 7.5 条草案所确定的赔偿责任类型并不妥当。例如，第 7.3 款提及了提供“所必要且合理”的资料的托运人。在一些代表团看来，对未能遵守据称是灵活的和不确定义务规定严格的赔偿责任似乎太过分。有人认为，在某些情形下，托运人未提供相关的资料可能是有一些原因的，例如，托运人合理地认为承运人已经拥有相关的资料。此外，还有人指出，以严格的赔偿责任为基础的办法可能不妥当，例如，在托运人未能(根据第 8.2.1 条的要求)在承运人收到货物之前提供应列入运输单证的第 8.2.1(b)或(c)条所规定的相关细目的情况下，就是如此。在这样一种情形中，第 7.5 条草案的效力是使托运人对未能遵守其根据第 7.4 条负有的“及时”提供资料的义务负有严格的责任。有人指出，该条文的

目前措词含义不清，不清楚的是，该条文对于向收货人或控制方的赔偿责任具有何种效力。或对于承运人因托运人未能提供足够的细目和相反情况是否应对收货人负有责任有什么效力。有人认为，可能需要修订该条文草案，以便在对其他有关当事方的约定赔偿责任和对第三方的约定外赔偿责任之间作出区分。

157. 另一个关切是，该条文未顾及托运人和承运人同时负有责任的情形，允许在这种情况下分担赔偿责任。也有人认为，该条文含糊不清，例如与第 7.6 条草案中使用的提及“损失、损坏或伤害”的短语相比较，第 7.5 条草案中的“损失或损坏”的含义就不清楚。有人建议，工作组应审查这一问题，以便更好地限定所指的是何种灭失或损坏。会上总的建议，应进一步详细审查第 7.5 条草案规定的义务，以澄清其多种含义。

158. 会上得出的结论是，在根据上述关切和建议对第 7.5 条草案进行重新审查之前应将该条草案置于方括号中。请秘书处编写订正草案，在可能的备选案文中考虑到所提出的各项建议。在结束讨论时，工作组总的同意，在修订该条文草案的过程中应适当考虑到以下事实，即第 7.5 条草案中提及的资料可以电子电文方式传递，即，将其输入电子通信系统，并且在传输过程中加以复制，其中可以改动也可以不改动。

(f) 第 7.6 款

159. 有与会者指出，第 7.6 条草案规定，以缺省规则为基础，托运人对由货物造成的毁损（以及不履行第 7.1 条为其规定的义务）负赔偿责任，托运人负举证责任，证明此种灭失或毁损系因尽责的托运人无法避免的事件或情形所致，或者因尽责的托运人无法防止其后果所致。据承认，第 7.6 条草案逆转了《海牙-维斯比规则》第 4.6 条和《汉堡规则》第 13 条中采取的做法，这两条均规定对危险货物造成的毁损适用严格赔偿责任。据认为，在秘书处编写的说明(A/CN.9/WG.III/WP.21)第 116 段中载列的述评没有充分说明第 7.6 条草案改变现行法律的理由。

160. 一个代表团认为，将赔偿责任的标准定为“尽责的托运人”过于含糊。针对这一意见有与会者说，这种提法代表了一种适当灵活的标准，在所有法律制度中都应当是可以理解的。据认为，第 7.6 条草案为托运人规定的举证责任要比第 6.1 条草案为承运人规定的举证责任来得重。据指出，第 7.6 条草案使托运人承担很重的举证责任，特别是它涉及要证明货物造成的灭失、毁损或伤害是系尽责的托运人无法避免或防止的事件所致。据认为，只应当对违反第 7.1 条规定的义务适用这种更高的举证标准。对此，有与会者说，规定更严格的标准是恰当的，因为它就海上安全的极端重要性向托运人发出了一个适当的信息。

161. 鉴于承运人享有托运人所没有的豁免和责任限制等好处，有与会者建议在第 7.6 条草案中列入以下案文：“承运人或船只受到灭失或毁损，非托运人、其代理人或者其雇员的行动、过失或者疏忽造成的，托运人概不负责”。据认为，这一案文的目的是取代第 7.6 条草案现有案文，但它应当置于方括号内，以便表明确定应当由谁承担举证责任的问题仍悬而未决，须作进一步讨论。另据认为，无论是这项提案还是第 7.6 条草案的现行案文都没有充分处理共同过失这种情形，即承运人未能履行第 7.2 条草案为其规定的义务，而这促使托运人不履行第 7.6 条草案。与会者普遍认为，案文需要考虑到这一事项。

162. 与会者对所建议的措辞普遍表示支持。然而，对所提议的案文提出了不少看法。据认为，需要从几个不同的角度来审查第 7.6 条草案中托运人的责任范围：首先，毁损是由货物本身给船只造成的；其次，货物给船员造成了损害；第三，货物造成了船上其他货物的毁损。据说，拟议案文可能有助于更好地处理这三类毁损。另据说，拟议

案文也许更适宜于处理托运人对第三方当事人的责任,这种责任第 7.6 条草案现有案文没有涉及。对上述提议的另一项评议是,这项提议基本上以《海牙规则》和《汉堡规则》第 12 条为依据,这样一种以过失赔偿责任为基础的做法是对第 7.6 条草案所载案文的一个改进。再一项评议是如果文书草案将适用于门到门运输而不仅仅是港到港运输,则可能需要重新考虑在提议草案中提及“船只”的做法,因为在门到门运输情形下,将需要参照其他单一运输方式公约来审查该案文。另一项意见是,提议中第三方当事人的提法范围过广,鉴于这个问题由《有害物质公约》等涉及安全问题的其他制度处理,最好是将提议限于托运人和承运人。

163. 有与会者认为,第 7.6 条草案引起的主要困难是从文书草案中消除了普通货物与危险货物之间的区别,而这种区别在其他海事公约中是存在的。据建议,应当在文书草案中列入这种区别,以便使托运人对由危险货物给船只造成的毁损负严格赔偿责任。然而,有与会者关切地表示,应当评估就危险货物列入一项条款的后果,特别是可能会对货物权益人造成额外费用。工作组没有在是否应当列入一条涉及危险货物的特别规则问题上取得一致意见。这一事项留待进一步审议。

(g) 第 7.7 款

164. 与会者普遍支持第 7.7 条草案的案文,认为该案文是处理 FOB 卖方的地位的有益尝试,这种卖方虽然不是托运人,但在运输单证上被称为托运人。然而,有与会者对使用“接受运输单证”这一词语表示关切。对此有人认为,应当将“接受”理解为单证上的托运人据以成为提单持单人的行为或方式。据说,还应当结合签发的是不可转让的运输单证或不可转让的电子记录这种情形审议这一词语。会上表示的另一项关切是 FOB 卖方是否也应当承担托运人所承担的所有赔偿责任和责任。针对这项关切,有与会者说,鉴于所指定的托运人(作为提单第一持单人)作为享有托运人所有权利的托运行事,他也应当承担托运人的所有义务,这是合乎逻辑的。与会者普遍承认应当把这个问题视作为需进一步审议的事项。有与会者建议,应当扩大条文草案的范围,以便处理这样一种情形:运输单证上没有指定托运人,提出在这种情况下可以推定交货人为托运人。另一项关切是这项规定需要更加明确地区分托运人与运输单证上指定的托运人。在这种情形下,据建议,应当进一步注意确定第 7.7 条草案中认定的“人”的赔偿责任与托运人的赔偿责任是共同的或连带的,还是它应当排除托运人的赔偿责任。与会者一致同意需要对上文提到的各种看法、关切和建议作进一步审议。

(h) 第 7.8 款

165. 有与会者说,第 7.8 条草案规定了一项经典原则,即托运人对其分包人、雇员或代理人的作为或不作为负责,这种责任恰当地仅限于该人的合同、雇用或代理范围内的作为或不作为。然而,有与会者深为关切地表示,如此拟订的规定使托运人为经他授权负责的人的作为或不作为承担了过多的责任。据认为,与针对承运人的类似规定相比,这项规定的负担过重。另据认为,应当参照第 5.2.2 条草案进一步改进第 7.8 条草案,前者除其他外允许承运人代表托运行事。据指出,有这样一种可能性,即承运人会利用第 7.8 条草案将自己的过失归诸于托运人。与会者一致同意应当进一步审查这个问题。

166. 与会者还一致同意应当进一步审查就第 7.6 条草案提出的备选文字的提议(见上文第 161 段)和可以删除提议中提及托运人的代理人和雇员的文字,因为这一事项可以在第 7.8 条草案中处理。

167. 有与会者建议，托运人对于其分包人、雇员或代理人的活动所处的地位应当与承运人对于这些人所处的地位相一致。在这方面，据建议，第 7.8 条草案中的文字应当同第 6.3.2 条草案中使用的文字更加接轨。对这项建议有人反对说，虽然工作组力求在托运人和承运人之间维持公平的平衡，但在描述这两方当事人的责任时不一定非使用完全相同的措词不可。实际上，据认为，托运人应当在什么情形下依照第 7.8 条草案为第三方当事人的行动负赔偿责任和承运人应当在什么情形下依照第 6.3.2 条草案为第三方当事人的行为负赔偿责任，这两个问题应当从不同的角度加以考虑。

168. 作为起草事项，有与会者建议应当审查本条草案的各语文案文，以便确保在描述托运人“责任”或“义务”等事项时使用的术语相互一致。

169. 工作组一致同意，第 7.8 条草案为继续讨论提供了一个基础，同时要注意到对其现有措词所表示的各项关切。有人在讨论结束时建议，应当缩小第 7.8 条草案的范围，使之仅适用于托运人义务中那些可以委托的义务，而不是那些不可以委托的义务。

170. 会议一致同意，应当保留第 7.8 条草案以及上文第 161 段所载替代第 7.6 条草案现有案文的提议，以便在工作组未来的会议上再次审议这两个案文。

4. 第 9 条草案 (运费)

171. 工作组讨论的第 9 条草案的案文如下：

“9.1 (a) 运费是在按第 4.1.3 条提及的时间和地点向收货人交货时挣得的，除非各方同意运费全部或部分地是在较早的时间点挣得的。

(b) 除非另有协议，对于在货物的运费被挣得之前被丢失的任何货物不应付给运费。

“9.2 (a) 运费在挣得后就应予以支付，除非各方已同意，运费全部或部分地在较早或较晚的时间点支付。

(b) 如果在挣得运费后货物被丢失、损坏或因其他原因而没有按运输合同的规定交付给收货人，那么仍然应该支付运费，不管这种丢失、损坏或未能交货的原因如何。

(c) 除非另有协议，对运费的支付不得因为托运人或收货人可能对承运人有反诉[对这种反诉的债务或金额还没有商定或确定]，而进行抵消、克扣或打折。

“9.3 (a) 除非另有协议，托运人有义务支付运费以及运送货物附带的其他费用。

(b) 如果运输合同规定托运人或合同细目中规定为托运人的其他任何人的赔偿责任在发生某一事件或某一时间点以后将全部或部分地停止，那么对于以下情况，这种停止无效：

(一) 对于托运人或第 7.7 条中提及的人根据第 7 章所承担的任何赔偿责任；
或

(二) 对于任何根据运输合同应支付该承运人的金额，但如承运人根据第 9.5 条或其他对支付此种金额有足够的担保，在此程度内应予以例外。

(三) 在其与第 12.4 条的规定相冲突的范围内。

“9.4 (a) 如果运输单证或电子记录内的合同细目载有“运费已预付”的声明或一项类似性质的声明，那么持单人或收货人都不对支付运费负有责任。如果持单人

或收货人也是托运人，此项规定不适用。

(b) 如果运输单证或电子记录中的合同细目载有“运费到付”的声明或一项类似性质的声明，该项声明就是通知收货人其可能对支付运费负有责任。

“9.5 (a) [尽管有相反的协议，]如果按照适用于运输合同的国内法收货人对以下所提及的付款负有责任并在此范围内，承运人有权对货物加以留置直至到下列款项付讫

(一) 运费、空舱费、滞期费、扣留的损失费以及承运人发生的有关该货物的其他所有可偿付费用，

(二) 根据运输合同应向承运人支付的任何损坏赔偿，

(三) 应向承运人支付的有关该货物共同海损的分摊款，

或已对这些支付提供了足够的担保。

(b) 如果本条(a)款所提及的款项未付讫或未完全付讫，承运人则有权（根据适用国内法所规定的任何程序）出售该货物并从该出售的所得中收回应付给其的金额（包括这种追索的费用）。这种出售收益所剩的任何余额应交给收货人”。

(a) 第 9.1 款

172. 作为一般性评论，与会者指出，无论是《海牙规则》还是《汉堡规则》都未载有关于运费的规定；文书草案论及这个问题是否有益，令人怀疑。如果一定要制订关于运费的条文，就应当力求全面平衡，举例来说，这些条文应当适当地处理交货时货物已完全损坏的情形（按目前的草案，遇到此种情形时仍应支付全部运费）。但是，有的与会者针对这一问题指出，如果发生货物损坏的情形，已付运费或所欠的运费即构成损坏赔偿请求一部分。关于写入运费规定的问题，有的与会者以下述情形为依据提出进一步的保留意见，即不同行业的做法大相径庭，而如果文书草案适用于门到门运输，这种情况就更为复杂。

173. 但是，与会者普遍表示支持在尊重订约自由原则的前提下加入关于运费的条文，他们的理由是，这样一种规定将有助于统一这一领域中的海运法，特别是考虑到一些法域的国内法规对支付运费问题采取不同的做法。与会者指出，如果在门到门的基础上适用文书草案，那么就需考虑各种现行单式公约中所采用的运费规定。

174. 工作组对“交货时挣得”一词的含义进行了讨论。与会者指出，该词是指交货时即存在债权。与会者提出，这一规定应当对债权何时产生和债权何时挣得加以明确的区分。与会者还要求对第 9(1)条草案中“挣得”一词的含义作进一步解释。与会者在答复这一问题时指出，“挣得”一词是指债务的发生时间，但实际应偿付的时间可能是在以后。与会者认为，从下述情况可以看出这一差别：第 9(1)条草案论及挣得运费的时间问题，而第 9(2)条草案则论及应当支付运费的时间。不过，与会者还是对这一规定的明确性表示担心。与会者还提出，第 9.1 条草案规定，在货物运输完成之前承运人不得要求支付运费；但是，这一规定又不得违反当事人的相反约定。与会者提出，虽然应支付运费的时间不应是强制性的，但是对是否产生对运费的债权问题应不容进行合约谈判。总的来说，关于“挣得”和“应付”这两个词的含义，工作组仍有意见分歧。与会者同意，在今后拟订这一条文的任何草案时，应当力求进一步明确这一点。与会者普遍认为，在确定何时挣得运费以及何时应付运费时，应当适用订约自由的原则。与会者还提出，这一规定应当明确规定由当事人以约定方式确定运费的金额。

175. 关于交货时挣得运费的规定，与会者认为，即使托运人未能如约将货物交给承运人，承运人仍应有权至少收取部分运费。但是，有的与会者针对这一点指出，订约自由的原则为处理这种问题提供了足够的灵活性。

176. 关于第 9.1 条草案 (b) 款，与会者提出，这一条文的措辞过于笼统。关于这一点，有的与会者指出，如果简单地规定在挣得运费之前货物灭失就不应支付任何运费，未免过于笼统。与会者提出，这一规定的具体适用尚需进一步明确，参照未交货的各种不同原因，例如，责任在承运人，无责任人（不可抗力），以及责任在托运人等情况。

177. 与会者注意到已经有一些这方面的规则、惯例和条例，包括在区域一级制订的规则，与会者提到的例子是中美洲海洋运输委员会，该委员会处理的问题包括支付运费的币种、货币贬值或升值的影响以及承运人检验货物并在发现计算依据不精确时纠正运费金额的权利。与会者提出，文书草案不应干扰任何此种性质的现有安排或未来安排。

(b) 第 9.2 款

178. 在分析第 9.2 款的结构时，与会者指出，第 9 条草案作了这样的区分：一方面是支付运费的义务在什么条件下开始存在（第 9.1 款论及这一点），另一方面则是什么情况下应当支付运费（第 9.2 款论及这一点）。

179. 对于第 9.1(a)款与第 9.2(b)款之间的相互作用和可能的不一致之处，与会者表示关切。按第 9.1(a)款的规定，假设运费是在交货时挣得的，那么就会对第 9.2(c)款中规定的情形提出问题，在这些情形中，货物是在交货之后“灭失、损坏或因其他原因未交付的”。对此作出的解释是，第 9.2(b)款只是为了处理规定应事先支付运费的情形，鉴于运输单证一般都列入关于挣得运费的时间的条款，这种情形可能是实务中最常见的情形。为了减轻上述担心，与会者提出按下述写法改写第 9.2(b)款草案：“如果运费是在交付货物之前挣得的，则货物的灭失、损坏和（或）未交付给收货人，并不使已挣得的运费不必支付，而不论此种灭失、损坏和（或）未交货的原因如何”。

180. 与会者指出，如果文书草案管辖门到门运输合同中的非海运段，则需特别注意下述两种制度之间的相互作用和可能发生的冲突：在海运制度中，即使货物灭失仍应支付运费；在其他单式运输制度中，如公路货运公约确立的制度，承运人有义务在货物灭失时退还运费。

181. 与会者认为，从更一般的意义上讲，如果建立一种国际制度，既允许货物灭失时仍应支付运费，又要与一些现行的本国法律保持一致，那么在某些人看来可能有失公允，而且难以在一项统一的国际文书中自圆其说。与会者指出，关于这个问题，不应试图提供统一的解决办法，而应留给本国法律来处理。但是，有的与会者认为，即使货物灭失仍应支付运费的政策，并非对托运人不利。如果货物灭失，在按第 6.2 条草案的规定计算赔偿额时运费将算入货物的价值。把运费算进去，可以按更高的价值计算赔偿额。

182. 关于第 9.2(c)款，与会者对为什么这一条文草案规定作为缺省规则一般禁止进行抵消提出疑问。与会者指出，这样一种政策可能有悖于某些国家的一般债务法。相反的观点是，第 9.2(c)款所体现的政策是令人满意的，因为该款坚持必须由当事方相互就抵消达成协议，从而防范了托运人单方面进行抵消。与会者指出，这一政策符合第 9 条草案所依据的一般原则，即在运费问题上应以当事方自主为准。为了调和这两种立场，与会者普遍支持把目前放在方括号内的词语（“对这种反诉的债务或金额还没有商定或确定”）放在这一条文草案中。

183. 经过讨论，工作组暂时商定，为今后继续讨论之便，应当调整这一条款草案的结构，第 9.1(a)款与第 9.2(a)款合并成单一个条款，第 9.1(b)款作为一个单独的条款，第 9.2(b)款与第 9.2(c)款也合并起来。工作组还暂时商定，应当作出适当的澄清，将第 9.2(b)和(c)款的适用范围限于当事人之间已达成具体协议的情形。

(c) 第 9.3 款

184. 有人指出，第 9.3(a)款草案针对运输合同未解决谁是运费和其他附带费用的债务人这一问题的情形规定了一项非强制性的后备规则。

185. 有人指出，文书草案未对“运送货物附带的其他费用”这一说法所涵盖的内容作出任何解释，认为这一说法可以理解为涵盖一类范围相当广泛的债权，其中可以包括例如滞期费（因船舶留滞期超过合同为装货或卸货等作业所允许的时间而引起的损失费）、延滞的其他损失费、共同海损分摊额以及承运人承担的其他可偿付的费用。有人在答复中认为，限于“运送货物附带的”费用的各种费用仅涵盖承运人有理由向托运人求偿的费用；例如，在托运人可自由使用承运人的集装箱但是其对该集装箱的使用超过了商定的期限，则该托运人对使用该集装箱超过自由使用的期限所引起的费用负有赔偿责任。承运人可能还必须在例如海关拒绝货物入境时就该批货物承担费用；然而有人认为，这种费用更适合属于第 7.6 款草案尤其是其拟议订正版本的范围（见上文，第 161 段）。工作组注意到这些发言并未就是否需要进一步澄清这一说法作出任何决定。

186. 关于第 9.3(b)款草案，有人指出该款论及了特别是与租船合同运输相关的情形（文书草案将不涵盖这些情形），在这种情形中，租船人在预先支付部分运费或向托运人转让运货权后希望免除与该运输有关的任何其他义务。在此情况下，各当事方会在租船合同中载列一项条款（在实务中常被称为“责任终止条款”），在其中规定租船人对运费负有的责任将在装运货物时终止；这意味着承运人将向货主或托运人索取运费，并且可为此目的依赖货物中的担保权益（或留置权）。

187. 关于第 9.3(b)款草案与文书草案管辖的运输合同的相关性，有人指出，一般而言，托运人的责任并不会在装运货物或转让提单等事件发生时终止（因此就此而言不需要该条款草案）。但是，如果各当事方在文书草案管辖的运输合同中载列一项相当于责任终止条款的条款（有人承认这在实务中并不常用），或如果该责任终止条款因租船合同的条件将以提及方式载入该条款而成为提单的一部分（而且责任终止条款会的确通过运作来终止托运人对运费和其他附带债权所负有的责任，但因法庭解释这种被并入的责任终止条款的方式情况不一定如此），第 9.3(b)款草案将确保根据(1)、(2)和(3)项托运人仍然将对承运人负有责任。有人指出，该项条文草案是强制性的，即是凌驾于各当事方订立的协议之上的。

188. 有一些意见表示支持该条文草案，因为其确保承运人对运费的索偿权不至于得不到支付。但是对该条文草案也有相当多的反对和批评意见。有人指出，在没有必要保护较弱的当事方领域以及更一般地说在不应限制合同自由的情形中把该条文规定为强制性的是不合理的，因为各当事方可能有充足的理由用合同来规定如何处理托运人的义务问题。还有人指出，该条文的措词太笼统，这表现在其中的(b)(2)项涵盖了应支付给承运人的“任何金额”，而不论责任终止条款免除托运人的支付义务的程度如何。而且，通过提及第七章规定的任何赔偿责任（其涵盖了托运人在支付运费之外的广泛义务），该条文在关于运费的第 9 条草案中显得不合适。还有人指出，应认真研究该强制性条文是否应延伸到所有这些义务。

189. 工作组注意到对第 9.3(b)款条文的批评意见，因此决定推迟就该事项作出决定，直到对这一问题，包括该条文得以实施的实际情形，进行进一步的研究。

190. 由于时间不够，工作组没有完成其对第 9 条草案的解读。会议同意，将在工作组第十届会议上审议第 9 条草案的其余条款和文书草案的其余条文。
