



联合国国际贸易法委员会

第三十六届会议

2003年6月30日至7月11日，维也纳

第三工作组（运输法）第十届会议工作报告 (2002年9月16日至20日，维也纳)

目录

	段次	页次
一. 导言	1-23	2
二. 审议情况和决定	24	6
A. 一般性讨论	25-28	6
B. 审议条款草案	29-124	7
1. 第6条草案（承运人的赔偿责任）	29-105	7
(a) 第6.1.1项	30-34	11
(b) 第6.1.2项	35-37	12
(c) 第6.1.3项	38-45	13
(d) 第6.1.4项	46-56	15
(e) 第6.2款	57-62	17
(f) 第6.3款	63-64	18
(g) 第6.4款	65-70	18
(h) 第6.5款	71-75	20
(i) 第6.6款	76-80	21
(j) 第6.7款	81-85	22
(k) 第6.8款	86-92	23
(l) 第6.9款	93-100	24
(m) 第6.10款	101-105	25
2. 第9条草案（运费）	106-124	26
(a) 第9.4款	108-114	26
(b) 第9.5款	115-124	27

附件

一. 国际海运局以及波罗的海和国际海事理事会代表对文书草案范围的评议	30
二. 保赔协会国际集团代表的评议	31



一. 导言

1. 委员会 1996 年第二十九届会议¹审议了一项关于在其工作方案中包括审查国际海上货物运输领域中现行做法和法律的提议，以便确定是否有必要对尚无此种规则的情形制定统一规则并增进法律的统一性。²
2. 委员会在该届会议上知悉，现行各国法律和国际公约在各种问题上都留有重大的空白。这些空白是货物自由流动的障碍并增加了交易的成本。货物运输中电子通信手段的使用日趋增多，使这些支离破碎、互不相同的法律造成的后果更为严重，因此需要统一特别涉及新技术应用问题的规定。³
3. 委员会该届会议还决定，秘书处应当收集关于实践中出现的问题以及可能的解决办法的资料、意见和看法，以便此后向委员会提出一份报告。委员会商定，这种资料收集的范围应当力求广泛，除政府之外，还应包括代表参与海上货物运输的商业部门的国际组织，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）、国际运输商协会联合会、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海事委员会代表的发言，其大意是，海事委员会欢迎邀请其与秘书处合作，征求国际货物运输有关部门的意见并编写对这一资料的分析报告。
5. 在委员会 1999 年第三十二届会议上，海事委员会的代表报告，海事委员会已指示其工作组就国际运输法中的各种问题编写一份研究报告，以期查明有关行业需要求得协调统一的各个方面。⁵
6. 在该届会议上，海事委员会的代表还报告，海事委员会工作组已经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问卷。海事委员会的意图是，在收到对调查问卷的答复之后立即成立一个国际小组委员会，以分析有关的数据并为今后逐步协调统一国际货物运输法的工作打下基础。海事委员会向贸易法委员会保证，海事委员会将为拟定普遍接受的统一文书而向其提供援助。⁶
7. 委员会 2000 年第三十三届会议收到了秘书长关于运输法领域今后可能进行的工作的报告（A/CN.9/476），其中说明了海事委员会与秘书处合作开展工作的进展情况。委员会听取了海事委员会代表的口头报告。海事委员会工作组与秘书处合作，根据一份向海事委员会各成员组织发出的涉及不同法律制度的调查问卷发起了一项调查。另据指出，与此同时还举办了一些圆桌会议，讨论今

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 段。

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。

后与代表不同工业部门的国际组织开展合作的方式。这些会议表明业界继续支持和关注这一项目。

8. 配合委员会 2000 年第三十三届会议，秘书处与海事委员会于 2000 年 7 月 6 日在纽约共同举办了一次运输法专题讨论会。专题讨论会的目的是收集对国际货物运输、特别是海上货物运输领域中出现的问题的看法和专家意见，确定委员会希望就运输法中的哪些问题考虑今后开展工作并在可能的范围内提出可供考虑的解决办法。

9. 在这次专题讨论会上，大多数发言者都承认现有的国内法律和国际公约在一些问题上留有重大空白，例如，提单和海运单的作用、这些运输单据与货物买卖双方之间的权利和义务的关系以及向运输合同的当事方提供资金的实体的法律地位。与会者达成的普遍共识是，随着多式联运和电子商务的使用带来的变化，有必要为规范所有运输合同而改革运输法制度，而不论运输合同是适用于单式运输还是适用于多式运输，也不论运输合同是用电子方式订立的还是用书面方式订立的。所提出的供在任何改革进程中审议的一些问题包括：制定所有所涉各方的作用、责任、职责和权利的更准确定义和预定交货时间的更明确定义；制定用于处理不清楚货物是在哪段运程中灭失或毁损的情形的规则；确定应适用的赔偿责任制度条款及赔偿责任的金额限度，以及载列旨在防止欺诈性使用提单的规定。

10. 委员会 2001 年第三十四届会议收到了根据委员会的请求编写的秘书长的报告（A/CN.9/497）。⁷

11. 这份报告概述了迄今为止海事委员会国际小组委员会的讨论所提出的各种考虑和建议。报告中未介绍可能的立法解决办法的细节，因为该小组委员会目前正在就此进行研讨。报告的目的是使委员会能够评价各种解决办法的侧重点和范围，并就委员会如何开展工作作出决定。报告中所说明的各种拟由未来的文书处理的问题包括：文书的适用范围、承运人的责任期、承运人的义务、承运人的赔偿责任、托运人的义务、运输单据、运费、向收货人交货、运输期内运货的各有关当事人的控制权、货物权利的转移、有权对承运人提起诉讼的当事人以及对承运人提起诉讼的时间限制。

12. 报告指出，秘书处根据委员会 1996 年赋予它的任务授权所进行的协商表明，现在开始拟定一项国际条约性质的国际文书，是有益的，这样一个文书将使运输法跟上时代的需要，考虑到包括电子商务在内的最新技术发展，并消除委员会已确定的国际海上货物运输中的种种法律障碍。海事委员会对可能的立法解决办法进行的审议目前进展顺利，预计 2001 年 12 月前编写完成一份初步案文，其中载有可供列入未来立法文书的可能解决办法草案，并附有备选办法和评论意见。

13. 经讨论后，委员会决定建立一个工作组（拟称为“运输法工作组”）来审议这一项目。预计秘书处将为该工作组编写一份初步工作文件，其中载有可供

⁷ 同上，《第五十六届会议，补编第 17 号》（A/56/17），第 319-345 段。

列入未来立法文书的可能解决办法草案，并附有备选办法和评论意见。该文件正在由海事委员会编写中。

14. 关于工作范围，委员会经过一些讨论作出决定，要求工作组提交的工作文件包括赔偿责任问题。委员会还决定，工作组应当首先审议港到港的运输业务问题，但工作组可以放手研究一并处理门到门运输业务或其中某些方面的可取性和可行性，根据这些研究的结果，工作组可以就是否适当扩大工作组的任务授权向委员会提出建议。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）中提出的解决办法，也应当给予认真的考虑。委员会还商定，将同一些参与运输法工作的有关政府间组织（如联合国贸易和发展会议（贸发会议）、欧洲经济委员会（欧洲经委会）和联合国的其他区域委员会以及美洲国家组织）和一些非政府国际组织密切合作，开展此项工作。

15. 2002 年 6 月在纽约举行的委员会第三十五届会议收到了开始审议这个项目的运输法工作组第九届会议（2002 年 4 月 15 日至 26 日）的报告（A/CN.9/510）。在这届会议上，工作组对秘书处说明附件所载运输法文书草案的条文进行了初步审查（A/CN.9/WG.III/WP.21）。工作组还收到了 A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1 号文件中按原文转载的欧洲经委会和贸发会议编写的评论意见。由于时间不够，工作组未能完成对文书草案的审议，因此，文书草案留给第十届会议最后审定。委员会注意到已请秘书处根据工作组的审议情况和决定拟定文书草案的修订条文（A/CN.9/510，第 21 段）。委员会对工作组已经完成的工作表示赞赏。⁸

16. 委员会注意到，工作组根据委员会赋予它的任务授权⁹（特别是委员会已经作出决定，要求工作组首先审议港到港运输业务，但工作组可以放手审议一并处理门到门运输业务或这些业务的某些方面的可取性和可行性），采取了下述看法：在工作组的讨论中一并包括门到门业务是可取的，而且有必要通过制定某种制度来处理这些业务，当海上运输需经过一段或多段陆路运输方能完成时，这种制度可以解决文书草案与管辖陆路运输的规定之间发生的任何冲突（关于工作组对文书草案的范围问题进行的审议，参见 A/CN.9/510，第 26-32 段）。委员会还注意到，工作组认为有必要假设文书草案将包括门到门运输业务并在此暂定基础上继续进行文书草案的讨论。为此，工作组请委员会核准这一做法（A/CN.9/510，第 32 段）。

17. 关于文书草案的范围，一些代表团对文书草案的范围应包括门到门运输业务的暂定假设表示强烈支持。据指出，对门到门运输的法律制度进行统一是一种实际需要，因为用订立门到门合同的方式承办运输业务（特别是集装箱货物的运输）的实际做法相当多，而且还在不断增加。虽然没有对扩大文书草案的范围提出任何反对意见，但普遍看法认为，为了保持工作组审议的连续性，工作组应当请国际公路运输联盟（公路运输联盟）和国际铁路运输政府间组织（铁路运输政府间组织）等国际组织以及其他一些涉及陆路运输的国际组织参

⁸ 同上，《第五十七届会议，补编第 17 号》（A/57/17），第 222 段。

⁹ 同上，《第五十六届会议，补编第 17 号》（A/56/17），第 345 段。

与此项工作。委员会请工作组注意在把海洋运输规则扩大到陆路运输时可能出现的危险，并在制定文书草案时考虑到陆路运输的具体需要。委员会还请成员国和拥有观察员地位的国家在其代表团中派出一些陆路运输专家参加工作组的审议。委员会还请第三工作组（运输法）和第四工作组（电子商务）在非物资化运输单据方面协调其工作。虽然普遍认为文书草案应当提供一种适当机制，以避免在文书草案与其他多边文书（特别是那些载有对陆路运输的强制性规则的文书）之间发生冲突，但有的与会者提出，如果文书草案的实质性条文不能确立可令人接受的海洋运输和陆路运输的规则，光靠避免此种冲突并不足以保证文书草案获得普遍的接受。委员会请工作组探索在文书草案中为海洋运输和公路运输规定单独而相互适用的成套规则（其中某些规则可以是任择性的）的可能性。经过讨论，委员会核准了关于文书草案应当包括门到门运输业务的暂定假设，但认为，在工作组审议了文书草案的实质性条文并能更全面地认识到这些条文对门到门业务所起的作用之后，尚需对文书草案的适用范围作进一步审议。¹⁰

18. 第三运输法工作组由委员会所有成员国组成，于 2002 年 9 月 16 日至 20 日在维也纳举行了第十届会议。工作组下列成员国的代表出席了会议：阿根廷、奥地利、巴西、喀麦隆、加拿大、中国、哥伦比亚、法国、德国、印度、伊朗伊斯兰共和国、意大利、日本、肯尼亚、立陶宛、墨西哥、罗马尼亚、俄罗斯联邦、新加坡、西班牙、苏丹、瑞典、泰国、大不列颠及北爱尔兰联合王国和美丽坚合众国。

19. 下列国家的观察员也出席了会议：阿尔及利亚、澳大利亚、丹麦、芬兰、加纳、希腊、科威特、黎巴嫩、阿拉伯利比亚民众国、荷兰、挪威、秘鲁、菲律宾、大韩民国、塞内加尔、斯洛伐克、瑞士、阿拉伯叙利亚共和国、突尼斯、土耳其、乌克兰和也门。

20. 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）、国际海事组织（海事组织）；

(b) **政府间组织：**欧洲联盟委员会、国际铁路运输政府间组织和经济合作与发展组织（经合组织）。

(c) **委员会邀请的国际非政府组织：**波罗的海和国际海事理事会、国际铁路运输委员会、国际海事委员会（海事委员会）、欧洲法律学生协会、伊比利亚美洲海商法学会、国际海运局（海运局）、国际货运承揽业协会联合会（货运承揽业协会联合会）、国际保护和赔偿俱乐部组织和国际多式联运协会（多式联运协会）。

21. 工作组选出下列主席团成员：

主席：Rafael Illescas 先生（西班牙）

¹⁰ 同上，《第五十七届会议，补编第 17 号》（A/57/17），第 224 段。

报告员：Walter De Sá Leitão 先生（巴西）

22. 工作组收到下列文件：

- (a) 临时议程（A/CN.9/WG.III/WP.22）；
- (b) 海上货物运输文书草案初稿：秘书处的说明（A/CN.9/WG.III/WP.21）；
- (c) 海上货物运输文书草案初稿：秘书处的说明（A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1）；
- (d) 加拿大的提案（A/CN.9/WG.III/WP.23）。

23. 工作组通过了下述议程：

- 1. 选举主席团成员。
- 2. 通过议程。
- 3. 拟订运输法文书草案。
- 4. 其他事项。
- 5. 通过报告。

二. 审议情况和决定

24. 工作组继续审查了秘书处的说明（A/CN.9/WG.III/WP.21）的附件所载的文书草案各项条文。工作组的审议情况和结论反映在下文第三节中。

A. 一般性讨论

25. 在工作组本届会议筹备期间，加拿大政府就文书草案的范围和结构提交了一项提案（A/CN.9/WG.III/WP.23）。根据工作组第九届会议期间关于文书草案的适用范围是在门到门基础上还是在港到港基础上而进行的讨论情况，提交了下述三个选择办法：(1)继续拟订现有文书草案，但加入一条保留意见，使缔约国能够决定是否执行第 4.2.1 条以及关于海运之前或之后货物运输的有关规则；(2)继续拟订现有文书草案，其中包括第 4.2.1 条，但在第 4.2.1(b)条中的“国际公约”之后加入“本国法律”；或者，(3)修订现有文书草案，以分别就下述问题各加入一章：共同条款、海上货物运输（港到港）、海上运输之前或之后海上货物运输及其他方式的货物运输（门到门），以及最后条款和保留意见，其中包括一项对港到港的章节和门到门的章节提出明确保留意见的条款。

26. 工作组欢迎对讨论文书草案的适用范围提出的这些意见。但是，有与会者怀疑此时是否适合讨论就文书草案的结构提出的选择办法。与会者表示支持下述看法：对适用范围进行深入讨论为时尚早，这主要是因为已经请秘书处就这一问题编写一份背景文件交给工作组今后的届会讨论。与会者还提出，虽然对这一问题进行深入讨论或者选择采取哪种办法可能为时尚早，但加拿大提案中

提出的几种办法加上其他可能提出的选择办法，应当构成提交工作组今后届会的关于适用范围背景文件的一部分。

27. 工作决定接下去先讨论文书草案第六章中的赔偿责任问题，然后再审议第四章中的责任期限问题。工作组同意在审查第四章所涉及的责任期的有关问题时一般性地讨论适用范围问题（下文，见第 123 段）。

28. 在同参与陆路运输的各国际组织的代表初步交换意见时，工作组听取了国际铁路运输政府间组织（铁路运输政府间组织）和国际铁路委员会（铁路运输委员会）的代表的意见，他们对确立总括性规则管辖多式联运表示支持，但认为应当适当考虑到涉及公路运输、铁路运输和内河运输等单方式运输情形。关于这一点，与会者对加拿大提案中的行备选案文(3)表现出兴趣（关于就此继续进行的意见交换，见下文第 124 段和附件一和二）。

B. 审议条款草案

1. 第 6 条草案（承运人的赔偿责任）

29. 工作组讨论的第 6 条草案的案文如下：

“6.1 责任的根据

“6.1.1 承运人对于货物的灭失或毁损以及延迟交货所造成的损失，如造成灭失、毁损或延迟的事件发生于第 4 条所界定的承运人责任期间，须负赔偿责任，除非承运人能证明该灭失、毁损或延迟并非由于其过失或第 6.3.2(a)条所指的任何人的过失而造成的或促成的。

“6.1.2 [尽管第 6.1.1 条作了规定，承运人对于下列原因造成的灭失、毁损或延误不负责任：

“(a) 船长、船员、引水员或承运人的其他受雇人在船舶航行或管理上的行为、过失或失职；

“(b) 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。]

“6.1.3 尽管第 6.1.1 条作了规定，但如果承运人证明货物的灭失或毁损以及延误交货是由于下述一事件造成的，如果没有相反的证据，则可推定承运人或一参与履约方的过失并未造成或促成该灭失、毁损或延误：

(一) [天灾]、战争、敌对行动、武装冲突、海盗行为、恐怖主义、骚乱和平民暴乱；

(二) 检疫上的限制；政府、公共当局、统治者或民众进行的干预或设置的障碍[包括使用或根据法律程序进行的干预]；

(三) 托运人、控制方或收货人的作为或不作为；

(四) 罢工、关厂、停工或劳工管制；

(五) 在海上拯救或试图拯救生命或财产；

(六) 由于货物内在质量、缺陷或瑕疵而造成的体积或重量的损耗或其他任何灭失或毁损；

(七) 包装或标记不够或有缺陷的状况；

(八) 通过应有的谨慎而无法发现的潜在缺陷；

(九) 由或替托运人、控制方或收货人搬运货物、装货、储存货物或卸货；

(十) 承运人或参与履约一方在货物成为对人身、财产或环境的危害或被牺牲时根据第 5.3 和 5.5 条赋予之权力的作为；

[(十一) 海洋或其他可航水道的风险、危险和事故；]

“6.1.4 [如果造成灭失、毁损或延迟交货的部分原因系承运人不予承担责任的事件，另外部分原因系承运人负有责任的事件，则承运人对所有灭失、毁损或延迟交货都负有责任，除非承运人能够证明具体一部分灭失是由其不承担责任的事件造成的，但以此程度为限。]

“[如果造成灭失、毁损或延迟交货的部分原因系承运人不负责任的事件所致，另外部分原因系承运人负有责任的事件所致，则承运人：

“(a) 对造成的灭失、毁损或延迟交货负有责任，但以就灭失、毁损或延迟交货寻求赔偿的当事方能够证明这些灭失、毁损或延迟交货系承运人负有责任的一个或多个事件所致的程度为限；及

“(b) 对灭失、毁损或延迟交货不负责任，但以承运人能够证明灭失、毁损或延迟交货系承运人不承担责任的一个或多个事件所致。

“如果不存在据以确定分摊所有责任的证据，则承运人对所造成的半数灭失、毁损或延迟交货负有责任。]

“6.2 赔偿额的计算

“6.2.1 如果承运人对货物的灭失或毁损负有责任，应根据运输合同参照在交货地点和交货时间这类货物的价格计算应支付的赔偿额。

“6.2.2 应根据商品的交易所价格确定货物的价值，或如没有商品交易所价格则根据其市场价确定货物价值，如果没有商品的交易所价格或市场价格，则应参照交货地点同样种类与质量的货物的正常价值确定这些货物的价值。

“6.2.3 如果给货物造成灭失或毁损，除第 6.4 条另有规定外，承运人不应支付超出第 6.2.1 和第 6.2.2 条所规定的任何赔偿额负有责任。

“6.3 参与履约一方的赔偿责任

“6.3.1 (a) 参与履约一方需遵照本文书规定承运人必须承担的责任和赔偿责任，并有权在下述时间内享有本文书所规定的承运人的权利和豁免权 (一)在其对货物监管期间；和 (二)在其他任何时间内，但以其参与执行运输合同所设想的任何活动的范围为限。

“(b) 如果承运人同意承担根据本文书承运人必须承担之责任以外的责任，或同意其对交货延迟，或货物的灭失或毁损或与货物有关的灭失或毁损所承担的赔偿责任高于第 6.4.2、第 6.6.4 和第 6.7 条所规定的限额，则参与履约一方不受该协议的约束，除非参与履约一方明确同意接受这类责任或这类限额。

“6.3.2 (a) 在服从第 6.3.3 条的前提下，承运人对下述各方的作为和不作为负有责任：

(一) 任何参与履约方，以及

(二) 其他任何人，包括根据运输合同履行或承诺履行承运人任何职责的参与履约方的分包商和代理人，但以该个人是直接或间接根据承运人的请求或在承运人的监督或管制下行为的范围为限，如同这种作为或不作为系其自己所为。承运人只有在参与履约方或其他人的作为或不作为系在其合同、雇用或代理范围内的情况下方可根据本条款负有责任。

“(b) 在服从第 6.3.3 条的前提下，参与履约一方对经其授权根据运输合同履行承运人任何职责的人，包括其分包商、雇员和代理人的作为和不作为负责，如同这类作为或不作为系其本人所为。参与履约方只有在相关人士的作为或不作为系在其合同、雇用或代理的范围内的情况下方可根据本条文负有责任。

“6.3.3 如果对第 6.3.2 条提及的除承运人以外的任何人提起诉讼，该人如果能够证明其系在其合同、雇用或代理的范围内行事，则享有本文书项下承运人享有的抗辩权以及责任限制等权利。

“6.3.4 如果对货物的灭失、毁损或延迟交付负有责任者不止一人，其负有共同的赔偿责任，但以第 6.4、6.6 和 6.7 条所规定的限额为限。

“6.3.5 在不影响第 6.8 条规定的情况下，所有这类人的总的赔偿责任不应超过本文书所规定的赔偿责任的总限额。

“6.4 延迟

“6.4.1 下述情况属于延迟交货：未在明确商定的任何时间内在运输合同所规定的目的地交付货物[或，如未订立这类协议，则在顾及合同条款、运输特点以及航行具体情况等因素下有合理理由期望认真的承运人能达到的时限内]。

“6.4.2 如果延迟交货造成的损失并非因所运送货物的灭失或毁损所产生，并因此不在第 6.2 条所涵盖的范围以内，则对这类损失应予支付的赔偿额限制在相当于[……乘以被延迟货物应付运费]的数额。根据本条文及第 6.7.1 条应支付的总额不应超过第 6.7.1 条对有关货物全损确定的限额。

“6.5 绕航

“(a) 承运人对由于在海上拯救或试图拯救生命或财产而出现的绕航或其他任何合理的绕航所造成的灭失、毁损或延迟交付不负责任。

“(b) 如果根据国内法绕航本身即构成违反承运人的义务，这类违反仅具有与本文书条文相符的效果。

“6.6 舱面货物

“6.6.1 只有在下述情况下可以在甲板上或甲板以上运送货物：

- (一) 这类运送系适用的法律或行政规则或条例所要求，或
- (二) 通过集装箱运送货物，而使用的甲板系为运送这类集装箱所特别安装，或
- (三) 关于本条第(一)款或(二)款未予涵盖的情形，甲板运送应依照运输合同或贸易习俗、惯例和做法或参照有关贸易的其他惯例或做法。

“6.6.2 如果依照第 6.6.1(一)和(三)条运送货物，则承运人对甲板运送货物所涉特别风险而造成的货物灭失或毁损或延迟交付不负责任。如果根据第 6.6.1(二)条在甲板或甲板以上运送货物，则承运人根据本文书的条款对这类货物的灭失或毁损或延迟交付负有责任，而不论其是否在甲板或甲板以上运送的。如果在第 6.6.1 条允许的情形以外的其他情形通过甲板运送货物，则承运人对纯粹因通过甲板运送货物而造成的货物灭失或毁损或延迟交付负有责任，而不论第 6.1 条如何规定。

“6.6.3 如果根据第 6.6.1(三)条运送货物，则必须将使用甲板运送特定货物的事实列入合同细则中。如未将该事实列入合同细则，则承运人有责任证明甲板运送系依照第 6.6.1(三)条，如果签发了可转让运输单证或可转让电子记录，承运人则无权对本着诚信获得该可转让运输单证或电子记录的第三方援用该条文。

“6.6.4 如果承运人根据第 6.6 条对使用甲板运送的货物的灭失或毁损或交货的延迟负有责任，则其赔偿责任仅限于第 6.4 和 6.7 条所规定范围，然而，如果承运人和托运人明确同意在甲板以下运送货物，承运人则无权将其对货物任何灭失或毁损的赔偿责任局限于纯粹因甲板上运送货物而造成的灭失或毁损。

“6.7 赔偿责任的限制

“6.7.1 在服从于第 6.4.2 条的前提下，承运人对货物的灭失或毁损或与货物有关的灭失或毁损的赔偿责任局限在每包或每一其他货运单位[……]记帐单位或遭灭失或毁损货物毛重每公斤[……]记帐单位，取数量较高者，托运人在托运前已对货物的性质和价值进行过申报并将其列入合同细则的情况除外[，或承运人与托运人就高于本条所规定赔偿责任限额的数额已有协议的情况除外。]

“6.7.2 如果使用集装箱运送货物，在合同细则中列明包装在这类集装箱内的包或货运单位则被视为一揽子或货运单位。如果合同细则未予列明，则将这类集装箱中的货物视为一个航运单位。

“6.7.3 本条所涉记帐单位系国际货币基金定义的特别提款权。本条提及的全额将根据在判决日或当事各方商定的日期该货币的价值折算成一国的本国货币。计算系国际货币基金成员国的一缔约国本国货币对特别提款权的比价所依据的是在该日期有效的国际货币基金对其业务和交易所使用的估价方法。非国际货币基金成员国的一缔约国的本国货币，对特别提款权的比价将按照该国确定的方式计算。

“6.8 丧失限制赔偿责任的权利

“如果索赔者能够证明货物的[延迟交付、]灭失或毁损或与货物有关的灭失或毁损是由于声称享有限制权者的个人作为或不作为所造成，而且其造成这类灭失或毁损系蓄意而为或鲁莽行事并了解可能造成这类灭失或毁损，则承运人或第 6.3.2 条提及的任何人都无权限制其根据本文书第 [6.4.2、]6.6.4 和 6.7 条所规定[或运送合同所规定]的赔偿责任。

“6.9 灭失、毁损或延误的通知

“6.9.1 如不存在相反的证据，可推定承运人根据合同细则中对货物的说明交付了货物，除非在交货前或交货时或在灭失或毁损不明显的情况下在交货后三个工作日内将指明货物灭失或毁损一般性质的货物或与货物有关的灭失或毁损的通知交给承运人或交付货物的参与履约方。对于由收货人和承运人或提起索赔的参与履约方对货物进行联合检查中查明的灭失或毁损不需要这类通知。

“6.9.2 根据第 6.4 条不应支付任何赔偿，除非在交货以后连续 21 天内将这类损失的通知交给被提起索赔的个人。

“6.9.3 在将本章提及的通知交给交付货物的参与履约方时，其效力如同将该通知交给承运人一样，交给承运人的通知与交给交付货物的参与履约方的通知具有同等效力。

“6.9.4 关于任何实际的或担心的灭失或毁损，索赔或纠纷各当事方必须相互提供一切合理的便利，检查和清点货物。

“6.10 非合同性索赔

“就运转合同所涉货物或与该货物有关的灭失或毁损而对承运人或参与参与履约方提出的任何诉讼，均可适用本文书规定的抗辩和赔偿责任限制以及本文书规定的责任，而不论该诉讼所依据的是合同、侵权行为还是其他行为。”

(a) 第 6.1.1 项

30. 与会者认为，第 6 条草案构成承运人赔偿责任的核心规则，应当结合文书草案第 4 和 5 条草案，（这两条草案也适用于确定承运人的义务）以及第 7 条草案阅读（因为第 6 条比照了托运人义务的条款）。与会者还指出，第 6.1 款载列了对第 6.1.2 和 6.1.3 项规定的承运人赔偿责任的两类除外情形。有的与会者解释，即使承运人依照第 5 条草案规定的义务行事，例如，按第 5.4 条草案的要

求行使应有的谨慎，但这并不一定意味着按照第 6.1 条草案承运人没有过失。但是，如果承运人违反了其义务，例如第 5.2.1 或第 5.4 条草案中规定的义务，即构成过失，承运人将负有举证责任，证明并不存在过失行为（条件是拿出初步证据）。

31. 与会者对第 6.1.1 项的内容以及对承运人提出的基于过失的赔偿责任要求表示支持，也就是说，除非承运人能够证明灭失、毁损或延误并非承运人的过失或第 6.3.2(a)项中提到的任何人的过失，否则承运人要承担赔偿责任。与会者指出，第 6.1.1 项在实质内容上更接近于《海牙规则》第 4.2(q)条中采取的办法，而不是更接近于《汉堡规则》第 5.1 条中采取的办法，后者要求承运人证明他的受雇人或代理人已采取一切合理的措施来避免过失的发生及其后果。但是，有的与会者批评说，“第 4 条所界定的承运人责任期间”一语将使承运人可以大幅度限制其赔偿责任。有的与会者对为什么认为有必要偏离《汉堡规则》中所使用的措词提出一些关切。有的与会者建议简化赔偿责任的依据，取消应有的谨慎这一标准，而代之以对船舶本身的使用而产生的赔偿责任。与会者指出，采用不同于《海牙规则》和《汉堡规则》的措词，是为了增进和提供更大的确定性（这里的确定性是就承运人的赔偿责任须以推定过失为依据而言，而这一点需要借助《汉堡规则》制定人采取的共同理解办法来澄清）。相反意见认为，把《海牙规则》和《汉堡规则》中的不同措词合并起来反而会增加不确定性，因为不清楚如何解释这一条文。

32. 与会者指出，虽然在关于其他运输方式的文书（如《铁路运输公约》）中采用了更高的赔偿责任标准，但在海运方式中采用更高的标准是不会被接受的。为此与会者表示支持在第 6.1 条草案之外增添一些内容，例如第 5 条草案中阐明承运人的积极义务。与会者认为，如果在门到门的基础上适用文书草案，那么与单方式陆路运输公约（如《铁路运输公约》和《公路货运公约》）发生冲突在所难免，因为这两个公约都对承运人规定了更高的赔偿责任标准。但有的与会者提出，如果在第 6.4 条草案中采用适当的措词并采用对参与履约承运人使用的措词，是有可能减少这种冲突的。总的来看，对于门到门运输中采用的缺省赔偿责任规则应以较低的海运标准为依据还是以更为严格的陆运标准为依据，与会者提出了疑问。

33. 关于第 5.2、5.4 和 6.1.1 条草案之间的关系问题，有与会者回答说，如果承运人证明，造成或促成灭失、毁损或延迟的事件并不构成违背第 5.2 和 5.4 条草案规定的承运人义务，则承运人将被认为没有过失。

34. 与会者对第 6.1.1 项的实质内容表示十分支持。经过讨论，工作组请秘书处适当考虑到会上表达的各种意见和建议以及各语文文本之间保持一致的必要性的情况下，拟定一个订正草案。

(b) 第 6.1.2 项

35. 与会者回顾，(a)和(b)项阐明了《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》中规定的关于承运人赔偿责任的前两项传统除外情形。与会者还回顾，当时有人极力反对保留这两种除外情形。关于(a)项，与会者指出，对于“管理”这一提法，

几乎无人支持，因为这种提法只能产生纠纷，令人无法区分船舶的管理与承运人照管及运送货物的正常义务。另据指出，在《华沙公约》最早的案文中曾出现过基于航行偏误的承运人赔偿责任除外情形，但早在 1955 年就已从空运货物的赔偿责任制度中去掉，这反映了航行方法上的技术进步。与会者普遍认为，从管辖海上运输货物的国际制度中取消此种除外情形，将是朝着运输法的现代化和统一方向迈出的一个重要步骤。与会者强调，这一步骤可能对确定门到门运输的国际规则至关重要。

36. 一些代表团认为，应当保留基于航行偏差错误的一般除外情形，这是因为，一旦取消这一除外情形，势必要对如何在承运人与货物的利害关系方之间划分海运风险的现行业务作出重大调整，这将可能对保险业务产生经济影响。一个与此有关的看法认为，虽然可能难免要取消基于航行偏差的一般除外情形，但在今后就所谓的“一揽子赔偿责任”（即适用于各有关参与方的赔偿责任的各个方面）作出最后决定之前，还是应当把(a)项保留在方括号内。但是，经过讨论，工作组决定删去(a)项。

37. 关于(b)项，与会者强烈表示应当删去基于船舶失火的传统除外情形。与会者指出，如果按目前的写法采用《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》的措词，这种除外情形会给托运人规定过重的举证责任，因为在大多数实际情况下，托运人根本无法证明火灾是承运人的过失还是阴谋造成的。关于是否有必要包括货物本身造成火灾的情形，与会者提出，这个问题完全可以在 6.1.3.(c)项（“由于货物内在质量、缺陷或瑕疵而造成的其他任何灭失或毁损”）中加以解决。但有的与会者则认为有必要同业界进一步协商，以便评价去掉这一除外情形对文书草案中赔偿责任的总体平衡有何影响。一些代表团也支持保留目前的(b)项草案。经讨论后，工作组未就删去(b)项达成共识，因此决定将其保留在方括号内，以便以后阶段继续进行讨论。

(c) 第 6.1.3 项

38. 工作组对第 6.1.3 项进行了一般性讨论，但没有具体审查第(一)至(十一)项中列出的各项内容，关于这些内容，将在更深入地讨论如何在文书草案中处理门到门运输问题之后再进一步审议。与会者回顾，第 6.1.3 项所依据的是《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》第 4(2)条，其中列出了免除承运人对货物灭失或毁损的赔偿责任的各种情形，免除责任的基本理由是此种灭失或毁损产生于承运人无法控制的事件。与会者还回顾，第 6.1.3 款不仅是对《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》除外风险规定的修改，而且在一定程度上还扩大了这些规定的范围，这主要反映在纳入了一些因承运人控制之下而产生的除外情形。

39. 一些代表团对于是否有必要在文书草案中纳入这样一个清单提出疑问，因为从第 6.1.1 项所体现的一般原则来看，承运人的赔偿责任是以过失为依据的。与会者指出，这样一种清单不可能详尽无遗地列出所有在运输过程中发生的事件，因此有可能减轻承运人的赔偿责任。据指出，象《贸发会议/国际商会规则》这样一些文书并未载有此清单；提及免除承运人对下述情形的赔偿责任更为可取：涉及不可抗力或其他不可避免和难以预测的情形、或者因货

物的固有瑕疵或因托运人或收货人的过失而造成损坏的情形。但是，普遍看法认为，虽然此种清单在有些法律制度中可能是多余的，但还是应予保留，因为在许多法律制度中此种清单可以对维持现有的判例法主体起到有益的作用。与会者还指出，完全取消这样一个清单，可能会被海事法经验不足的法官看作是表明打算改变这一法律。与会者指出，即使有些国家不需要此种清单，但在其他国家仍然有用，而且也并不妨碍那些不需要此种清单的国家。另据指出，如果象文书草案那样采用载列一套强制性规则的做法，就不可能象《贸发会议/国际商会规则》之类的契约性规则那样大量地依赖于当事方意思自治。

40. 关于清单的结构，有的与会者提出合理地加以分类，把承运人控制之下的事件的免责情形归为一类，把超出承运人控制范围之外的情形归为另一类。关于这一点，有些代表团对于承运人控制范围之外的情形是否可以免责提出严重疑问。另一项建议是，第 6.1.3 项应当用示例性清单的方式措词，而不应写成一种法定规则。

41. 关于以何种方式免除承运人的赔偿责任问题，与会者指出，第 6.1.3 项中规定的除外风险纯粹是作为推定提出的，而不是象《海牙规则》和《海牙—维斯比规则》第 4(2)条那样作为免责规定提出的。关于除外风险应作为免除赔偿责任的规定保留，还是只作为推定提出，工作组听取了各种不同的意见。赞成推定方法的观点认为，某些事件属于承运人没有过失的典型情形；只要承运人能够证明此种事件，举证责任倒置是合情合理的。但是，赞成保留传统免责方法的与会者指出，该项中列出的除外风险并非都可解释为只适用于承运人对除外风险的发生无过失的情形。例如，“天灾”和海难不能界定为是在承运人对无法合理防范的情形无过失的情况下发生的事件。但如果不提及不存在过失，又难以为某种“推定”制度而界定这些事件。可能有必要制订新的定义，只提及哪些严重的外部事件可以导致无赔偿责任的推定（或可以用反证方式推翻的推定）。这样一种过程势必在某些法域中造成现有判例法的损失。这两种除外风险之所以放在方括号内列出，是因为它们不太适合以推定为基础的赔偿制度，而且似乎有可能按照第 6.1.1 项的基本规则比较容易地处理那些招致任何此种风险的情形。关于是否按推定方式还是按直截免责方式处理第 6.1.3 项中列出的种种情形的问题，工作组同意在其逐项审查第(一)至(十一)项的内容并更为详尽地审议整个条文的用词之前，暂时不作最后决定。在讨论这一问题时，有的与会者指出，由于免除责任须以证明承运人的过失为前提，推定做法与免责做法之间的差别实际上可能极为有限。

42. 有的与会者表示担心，如果按现在的措词，第 6.1.3 项的起首部分并未充分论及那些关于承运人已证明了第 6.3.1 项所列举的某一事件但也有迹象表明船舶当时可能不适合航行的情形。这被认为是不符合第 6.1.1 项的，据指出，如果可同时将“是由于下述一事件造成的”改为“完全是由于下述一事件造成的”，那么可能最好还是将所列举的事件作为免除责任的情形处理。与会者还提出删去“或促成”这几个词。这些建议均引起注意。

43. 虽然未逐项讨论第(一)至(十一)项，但工作组听取了就这些案文提出的各种建议和关切。关于措词，有的与会者提出，如果保留第 6.1.2 项中关于船舶失火的规定，似可考虑将其移至第 6.1.3 项。关于这一条文的实质内容，有的与会者建

议删去提及检疫限制之处。另一项建议是，如果删去第 6.1.2(a)项，则应在第 6.1.3 项中以“强制引航”为依据增添一项新的内容。关于承运人因义务所迫使用可能不称职的引水员而造成的赔偿责任，虽然有些与会者表示支持免除承运人的此种赔偿责任，但普遍看法认为，对引航的依赖不应解除承运人的赔偿责任，因为引水员可以看作是在协助承运人。尽管承运人可能确实不得不面对港口当局的强制性引航规定或其他规则，例如，关于强制性装卸货物的规则，但要求托运人承担此种义务引起的后果并不公平，这是因为，与托运人不同的是，承运人实际参与而且保持对此种情形的控制。据指出，免除承运人的责任并设立对引水员或任何向承运人提供服务的人（此处提到破冰服务机构）的追索权，会不适当地偏离既定的做法，过度干扰承运人与其服务提供商之间的合同安排。经过讨论，工作组决定现阶段不在第 6.1.3 项之下规定任何其他除外情形，因为第 6.1.1 项中提出的一般规则已充分考虑到那些未在第 6.1.3 项中明确论及的情形。

44. 考虑到对承运人控制之下的事件不应免除责任的看法，有的与会者对列入第(II)和(III)项是否妥当表示担心。据认为，这些问题应当在详细讨论第(一)至(十一)项时重新讨论。

45. 工作组请秘书处在拟订本条规定未来的草案时考虑到上述建议、意见和关切。

(d) 第 6.1.4 项

46. 第 6.1.4 项就灭失、毁损或延迟交货的并发原因给工作组提供了两套备选案文。第一套备选案文规定，如果灭失、毁损或延迟交货是由两个事件造成，但承运人只对其中一个事件负有责任，则承运人对整个灭失负有赔偿责任，但责任限度不包括承运人证明灭失是由其不负责任的事件造成的部分。第二套备选案文指出，如果灭失、毁损或延迟交货是由两个事件造成，而承运人只对其中一个事件负有责任，则承运人和灭失索偿方当事人共同承担灭失原因的举证责任。第二套备选案文还载有一则退一步的条文，规定在缺乏充足证据的罕见情形下，这两方当事人平分损失，从而涵盖了这些罕见情形。

47. 工作组就这两套备选案文的实质内容和形式对案文进行了讨论，讨论的重点围绕着一一般性立法政策。

48. 尽管有些与会者表示，这两套备选案文都是可以接受的，并且这两套备选案文之间的区别大体上无关紧要，但有与会者大力支持第 6.1.4 项的第一套备选案文。据指出，第一套备选案文简明扼要，规定承运人负有全部赔偿责任，但同时给承运人提供了证明其对造成灭失、毁损或延迟交货的事件毫无责任的机会。

49. 然而，还有的与会者坚决反对第一套备选案文，指称所预见到的第一套备选案文的问题十分严重。尽管该备选案文仿效了《汉堡规则》第 5.7 条，但据指出，鉴于本文书草案第 6.1.3 项中关于承运人无过失的推定，所以该备选案文的作用不可能相同，这就会造成第 5 条和第 6 条草案之间的相互关系不确定。

50. 有与会者指出，第二套备选案文对灭失由两种并发原因造成，但承运人只对其中一种原因负有责任的情形作了更好的阐述。例如，如果灭失是由于货物包装不够和搬运不当造成的，则第一套备选案文规定承运人负有证明灭失分别由这两种原因所致的全部责任。而根据第二套备选案文，双方当事人均负有原因的举证责任。

51. 据进一步指出，考虑到工作组决定从第 6.1.2(a)项列举的承运人负责范围中删除航行差错，第二套备选案文更为可取。对于大多数灭失情形，均可以称航行差错是造成灭失的原因，承运人很难反驳这一点。根据第二套备选案文，如果声称存在着航行差错，托运人将承担证明航行差错系灭失原因及其在多大程度上造成灭失的责任，如果无法确定原因，则将平分损失。因此，第二套备选案文的核心是共同承担举证责任。

52. 然而，有与会者指出，第二套备选案文对总体责任划分的证据无法加以确定的情形处理过于简单，而且承运人将对半数灭失负有赔偿责任。有的与会者担心，第 6.1.1、6.1.2 和 6.1.3 项已载明关于举证责任的基本规则，而第 6.1.4 项的第二套备选案文似推翻了这一制度。据指出，整个第二套备选案文在海上货物运输的现行任何国际或国内制度中都是史无前例的，这将大大改变承运人与托运人之间风险的分配。尽管赞成第二套备选案文者承认，这套案文在确定举证责任方面的确转而有利于承运人，但其声称，这属于政策性选择，考虑到已放弃对航行差错的抗辩，这种政策性选择是尤其适宜的。

53. 工作组结合对第 6.1.4 项的讨论情况提出了首要义务的问题。有与会者举例阐述了灭失的共同原因是货物本身缺陷和船舶不适于航行的情形。据指出，在弄清本文书草案第 5.4 条中所载适航义务是否为首要义务之前，无法划分灭失的原因。但有与会者反驳说，为回避首要义务的理论，应维持第 6.1.4 项不变，而且在许多法系中，这一理论本身就是不存在的。还有一种意见认为，第 6.1.4 项是否排除了首要义务理论，这一点尚有疑问。如果没有排除，则第 6.1.4 项应就此立场作出明确规定，例如，通过在句首指明“在无损于第 5.1.4 条草案的情况下”。

54. 尽管有些代表团质疑是否有必要拟订关于共同赔偿责任或附带原因问题的特别案文，但与会者普遍认为，分摊赔偿责任是一个重要问题，本文书草案应该加以涉及。有与会者强调，对于灭失由于多种原因所致的情形，绝大多数运输公约都载有管辖赔偿责任划分的这类条款。还有与会者注意到，由于涉及并发原因的现行规则，承运人负有证明部分灭失系承运人毫无责任的事件所致的极重的举证责任。尽管可以找到中间解决办法，以减轻这一很重的举证责任，但这一问题似有待于以统一的方式加以解决。然而，有与会者指出，第 6.1.4 项中草拟的这两套备选案文在对这一问题的处理上都不够灵活。

55. 与会者注意到第 6.1.4 项这两套备选案文在措词上还存在着其他问题。有的与会者对“事件”的性质模棱两可表示困惑，不明白其究竟是想局限于“原因”，还是想局限于第 6.1.3 项中所列举的各种推定。有与会者建议应就多种原因所致灭失的赔偿责任划分问题展开进一步的研究。

56. 工作组最为支持的是第 6.1.4 项的第一套备选案文，与会者决定维持本文书草案中所载第一套备选案文不变，留待以后再继续进行讨论。然而，工作组还决定将第二套备选案文作为一则说明或列入本案文草案的评注中予以保留，以便以后阶段可对此备选案文作进一步审议。

(e) 第 6.2 款

57. 有与会者回顾说，第 6.2 款界定了应支付的赔偿的范围和金额，而延迟问题在第 6.4 款中另作处理。另据回顾，拟订本款规定的意图是要澄清损害赔偿将按“抵达价值”，也即货物在交付地的价值计算。据指出，这种做法是计算赔偿的一种公认方法，在海事保险中得到应用。对此，有与会者说，至少在一个法域，计算赔偿的依据是承运人接收货物所在地货物的价值，有些法域还订有强制性条例，包括应当偿还运费和运输过程中发生的费用以作为应支付赔偿的一部分。有人认为，应当考虑到这些不同的做法，当文书草案要按门到门适用时更是如此。会议普遍同意，如果文书草案按门到门适用，将必须确定海关及有关费用是否应当包括在应支付的赔偿之内。有与会者说，在某些法域，货物的估价通常并不包括与海关有关的费用。工作组一致认为，虽然在应当估算何时的货物的价值问题上有不同的做法，但在文书草案中列入一条规定使赔偿的计算标准化是非常重要的。

58. 有与会者询问，第 6.2 款是否意在排除在如第 6.2 款所规定的货物通常估价中不能确定的灭失，例如间接灭失。有人建议，间接损害赔偿是否应包括在应支付赔偿中应当取决于当事方的意图。对此，有与会者解释说，海事委员会拟订草案的意图是重复《海牙—维斯比规则》。

59. 会上提出的另一项关切是，虽然第 6.2 款似乎为可收回的损害赔偿金额规定了一个绝对限额，但它没有包括《海牙—维斯比规则》中规定的限制，后者允许托运人申报提单上的货物的价值。会上支持这样一种观点，即计算赔偿时应当考虑到运输合同中表示的当事方的意图。

60. 有与会者指出，第 6.2 款没有涉及赔偿责任的限制，这种限制在第 6.7 条草案中规定，而《海牙—维斯比规则》第四.5 条是将这两个问题放在一起处理的。据说，这样分开并没有具体的理由，未来的草案可以考虑将第 6.2 款同第 6.7 款合并起来。在这方面，有与会者对第 6.2 款与第 6.7 款之间的相互影响感到关切，这特别是考虑到后一条文的意图显然是要限制赔偿并排除间接损害赔偿。

61. 有与会者建议，第 6.2 款应当提及第 4 条草案，该条涉及到责任期并包括交货地点。据说，如果按门到门适用文书草案，则可能需要重新审查计算赔偿的方法。

62. 有与会者建议应当考虑修订第 6.2 款，以便涵盖货物以外的灭失或毁损，在文书按门到门适用时，这种情形可能特别容易发生。还提出了一项建议，指出为达到草案措词的平衡，应在措词中就托运人的赔偿责任列入关于计算损害赔偿

偿额的类似规定。工作组一致认为第 6.2 款可以作修订，以便考虑到会上所表示的具体关切，特别是如果文书草案要按门到门适用的话。

(f) 第 6.3 款

63. 有与会者指出，第 6.3 款承认订约承运人有可能不完全履行或者甚至也不部分履行运输合同本身。因此，这项条文承认并规定了“参与履约方”的赔偿责任，即完全或部分履行运输合同的那些当事方的赔偿责任。另外据说，订约承运人对整个运输合同负赔偿责任，而参与履约方的赔偿责任则视它何时监管货物或何时真正参与履行运输合同所设想的某项活动而较为有限。虽然提出了这样一种看法，即应当在解决了文书草案的范围之后再来审议本款，但会议一致认为初步讨论是有益的，即使在解决了文书草案的范围问题之后可能必须修订本款规定。与会者普遍认为，本款规定是有助益的，因为它承认了存在着参与履约方这一现实，从而保护了托运人，也保护了参与履约方，根据第 6.3.1(a)项所载的标准这种参与履约方的赔偿责任是有限的。

64. 有与会者表示了这样一个关切，即把参与履约方包括在内是一条新型规则，它提出了针对一当事方的直接诉讼权，虽然货物权益方与该当事方并无契约关系。有与会者力辩说，应当避免这种创新，因为它有可能造成严重的实际问题。与会者对 A/CN.9/WG.III/WP.21 号文件第 94 段所说的参与履约方对过失罪不负赔偿责任发表了不同的看法。在这方面，有与会者争辩说，参与履约方对过失罪负赔偿责任属于国内法事项，本文书并没有触及。另据认为，并不清楚可以在什么情形下使参与履约方负赔偿责任。据说，即使看起来灭失或毁损对参与履约方来说必须是“当地的”（即灭失或毁损必须在货物由参与履约方监管时发生），但将如何处理这一问题上的举证责任尚不清楚。有与会者认为，一种解释可以要求，参与履约方应当证明发生灭失或毁损时货物并非由该当事方监管。另有人建议，虽然第 6.3.4 项规定多人负有共同赔偿责任，但它并没有指明应如何确定这些当事方之间的求偿权诉讼。考虑到这些有关的当事方之间并非总具有合同关系，这一点就特别模棱两可。为此原因，有与会者建议，应当删除第 6.3 款和第 1 条草案中“参与履约方”的定义，或者采取另一种做法，即应当澄清这项定义以便确保它仅限于“实际”参与履约方。会上对将第 6.3 款的范围限制为“实际”参与履约方表示支持。在这方面，有人建议应当删除第 6.3.2(a)(二)项中“或承诺履行”字样。会上强烈支持保留第 6.3 款，理由是这是一项不可或缺的规定。但是，会议商定应当保留第 6.3 款，但需在考虑到所表示的关切的情况下修订其案文并考虑当文书草案最终以门到门适用时是否需要作进一步的修改。

(g) 第 6.4 款

65. 有与会者认为，至少与《海牙规则》和《海牙—维斯比规则》的案文相比，关于迟误的规定是一项新的规定，但这个问题已在《汉堡规则》和其他一些合同性质的运输法文书中论及，例如《贸发会议/国际商会规则》和货运承揽业协会联合会的提单，工作组听取了这一看法。据指出，似宜在文书草案中处

理这一事项。虽然承认在海上运输中，时间的重要性不如在其他运输形式中那么重要，但也认识到，一旦就海上运输约定了时间，对任何违约情形都应当从协调一致的角度加以管理，而不是象《海牙规则》和《海牙—维斯比规则》那样留给国内法律处理。为了支持列入一项关于迟误的规定，据指出，尤其是在短途海上贸易方面，时间因素正变得更加重要。相反的观点则认为，在海上运输中，时间不如其他因素那么重要，迟误不应成为第 6.4 款所设想的一种违约原因。

66. 普遍的看法是，文书草案中应列入一项关于迟误的规定。关于这一款的实质内容，有与会者指出，本款包括两个方面，首先是承认迟误是留待当事双方约定的一个事项，其次（方括号中的案文）则规定了在无这种约定情况下的一项缺省规则。据指出，本款规定的第一个方面确立了明确性，因为其中允许当事双方提高限额，这一选择也可反映在运费的数额中。与会者支持第 6.4.1 项第一方面的规定，并支持广泛承认运输迟误和期限的问题是可由当事双方加以约定的一个商务事项。有与会者认为，如何处理迟误这个问题应完全交由当事双方约定，对此，一些与会者表示支持。在此基础上，有与会者建议，第 6.4.1 项第二方面的规定应当删去。

67. 还有些与会者对第 6.4.1 项第二方面的规定表示反对，该项规定承认，如果在可以合理预计谨慎的承运人将会遵守的时间内承运人没有交货，法院享有就迟误作出裁决的自由裁量权。考虑到正常的贸易和通信预期，该项规定允许提出证据。据指出，第二方面的规定在指出合理确定是否发生迟误方面措词太模糊，而且也不符合现代运输的实际需要。另据指出，鉴于文书草案中略去了关于航行差错的抗辩（见上文第 36 段），所以按第 6.4 款第二方面规定的关于迟误的一般规则将给承运人造成太沉重的负担。对此，有与会者答复说，如果迟误是由承运人控制范围之外的事项所致，例如冰层太厚或风暴，那么承运人仍可享受第 6.1.1 项提供的保护。工作组的普遍看法是，应保留一则类似于第 6.4.1 项第二方面的规定，因为略去这一规定将会造成关于迟误的规则措词太严格。在这方面，据指出，几乎所有关于运输法的国际公约中都含有关于迟误的赔偿责任规则。一种普遍赞同的观点是，目前的措词平衡兼顾了若干方面，因为指出对谨慎承运人的“合理”预期为托运人提供了充分的保护。但是，有与会者指出，“合理”一词可能需要作进一步解释，一旦文书草案的范围确定后，应对本项第二方面的规定重新加以审查。

68. 有与会者指出，第 6.4 款未涵盖而其他一些公约都涉及的一个方面是法定假设，即在一段时期之后，货物迟误可作为货物灭失处理。有些与会者表示支持列入一则规定，在文书草案中确立这种假设。对列入这样一个条款，有与会者表示了强烈的反对，特别是就发展中国家而言，常常不存在对承运人的选择。与会者对是否列入这样一则规定表示了强烈关切，经讨论后，一致认为这是一个值得进一步审议的主题，应当考虑到业界的需要和惯例。

69. 关于第 6.4.2 款，有与会者指出，本款规定处理的是因迟误而应付给的损失赔偿额，不是对货物的灭失或毁损的赔偿。据指出，由于只有在计算对毁损或灭失的赔偿时货物的价值才有意义，所以关于限定对迟误的赔偿责任方法应当以运费额为基础。关于根据本款规定应适用的限定，与会者表示了不同的看

法，对于货物迟误，所提出的应付赔偿额从运费额到相当于运费四倍的数额不等。另一种意见认为，对于赔偿责任的限定无论约定了什么数额都应当是强制性的，以避免可能利用标准条款将承运人的赔偿责任限制在第 6.4.2 项规定的数额以下。据指出，工作组还应当考虑，在结合第 6.7 款可能规定的赔偿责任总限的情况下，本款规定将会如何运作。工作组决定，一旦关于赔偿责任的规定和文书草案的范围确定之后，应当重新审议限额问题。

70. 经讨论后，工作组商定，将按目前的措词保留第 6.4 款的案文，供以后阶段继续讨论。

(h) 第 6.5 款

71. 有与会者解释说，在文书草案中载列关于绕航的第 6.5 款，目的是使海商法的这一领域达到现代化。在传统的海商法中，绕航意味着违约，此外，承运人可能会丧失其通常可从所管辖的法律制度中取得的所有利益。第 6.5 款的用意是反映一种政策，从而在为试图在海上拯救生命或财产而出现绕航的情形中，或在出于其他原因绕航为合理的情形中，可以认定绕航是正当的。第 6.5(b)项的用意是协调凡本国法律认为绕航意味着违约的国家关于绕航的规则，并使这些本国规定采用文书草案各项规定范围内的措词。据回顾，文书草案第 6.8 款除此外还载有关于丧失对赔偿责任的限定权和基本违约的规定。

72. 有与会者坚决支持在文书草案中载列一项关于绕航的规定。据指出，承运人为了在海上拯救财产而发生绕航与为了拯救生命而发生的绕航不同，因此承运人应在为拯救财产的情况下，特别是在为了某一价格而同意为拯救财产发生绕航的情况下，承担迟误的赔偿责任。但也有与会者指出，要在涉及为拯救生命而发生的绕航与为拯救财产而发生的绕航之间作出区分往往是困难的。有与会者建议，本条草案可列入大致含义如下的措词：如果货物是由于绕航而得以拯救的，那么因拯救而获得的赔偿可用于赔偿因此发生延误所造成的损失。作为一项起草事项，虽然仅对第 6.5 款的一般含义作了审议，但可能需要审查译文，以确保“deviation”（绕航）西班牙文中被译为“desvio”以及在法文中被译成“déroutement”。

73. 应在第 6.5(a)项中的“承运人”之后添加“经托运人批准的绕航或”这些词语。此外，有与会者还对第 6.5(a)项中的“或其他任何合理的绕航”这一短句的含义表示关切。建议对这一短句加以澄清或予以删除，因为并不是所有国家都有对这一术语的统一解释。然而，也有与会者指出，可能很难预见到每一次绕航的准确情形，因此准确的措词可能会不适当地限制该项规定。有与会者说，提单中往往可看到大量关于船舶线路改变的条款，因此有人就缔约方是否因此而可能在其合同中界定有意出现“合理的绕航”的含义提出了疑问。会上澄清说，“合理的绕航”这一概念是普通法中已存在了一段时日的概念，不会引起很多解释问题，而且绕航意味着背离合同协议，而不是一个商定的条件。工作组中也有人认为，为在海上拯救生命和财产而发生绕航是国际公法中关于在另一艘船舶发生海难时给予协助的一项原则，而不是意在涵盖自己的船舶处于危险中的情形。

74. 有与会者认为，第 6.5(b)项因国际条约法而变得没有必要，因此应予以删除。但普遍表示支持第 6.5(b)项，因其确定了国际法对于关于此专题的国家法律的主导性而受到普遍欢迎。

75. 工作组决定保留整个第 6.5 款，并请秘书处在制定未来的本项规定草案时考虑到上述建议、意见和关切。

(i) 第 6.6 款

76. 工作组中有人指出，在文书草案中列入了第 6.6 款，是为了涵盖在甲板上运送货物情形，这种情形因而比在甲板下运送货物要面临更大的风险和危险。有与会者指出，在某些法域，如果未经事先同意而将货物置于甲板上可能意味着根本违约或属于一种准偏离行为。而且，某些种类货物只可合理地在甲板上运输，但就其他种类货物而言，在甲板上运输已经成为一种规范。针对有人就“在”集装箱上运载的货物的含义提出的问题，会上解释说，这一规定的用意是反映文书草案关于定义的一章中第 1.4 款所界定的一种平集装箱的可能用途。

77. 有与会者指出，第 6.6.1 项规定了可在甲板上运送货物的三种情形：这类货物运输是公法、行政法或条例所要求；货物是在甲板上的集装箱内或集装箱上运输的，而使用的甲板系为运送这类集装箱所特别安装；或这类运输是依照运输合同或贸易惯例和做法所进行的。会上解释说，第 6.6.2 项规定，在货物是依照第 6.6.1 项的规定在甲板上运输的情况下，承运人不对特别是与因在甲板上运输货物而增加的风险有关的任何灭失、毁损或延迟承担赔偿责任。此外，会上还澄清说，第 6.6.3 项指明，将货物放置在甲板上可能不仅适合承运人的利益，也符合销售合同订约方的利益，因此应在适用于该合同的单据中对此加以明确声明。还有与会者指出，第 6.6.4 项规定了甲板货物发生灭失或毁损的后果。

78. 会上解释说，一艘船舶的集装箱运输能力大约有 65%通常是在其甲板上或甲板以上，因此从经营上考虑，集装箱承运人在经营上灵活决定在哪里运载集装箱是非常重要的。但在这方面有与会者指出，在缺乏指示的情况下，鉴于还有其他义务，例如根据第 5.2.1 项对货物给予适当照看的义务，关于是在甲板上还是在甲板下运输货物的决定并不是一项完全由承运人随意处理的事项。

79. 会上对第 6.6 款的结构和内容表示坚决支持。与会者对该项规定表示欢迎，认为其是符合合同制度自由的适当的一部分赔偿责任，但认为某些条款需要加以澄清，而且目前的本条草案过于冗长和复杂。有人提出的一个问题是，在专门适合第 6.6.1(c)项所述集装箱的船舶情况下，在某些情形中，托运人与承运人之间是否可就甲板上还是甲板下运送货物达成一项协议。有与会者解释说，专门适用的船舶的存在并不是一个新鲜事物，而第 6.6.1(c)项所规定的原则意在让承运人能够灵活地选择是在甲板上还是在甲板下运输货物。有与会者对改变可能由第 6.6.2 项引起举证责任制度表示关切，因为承运人将必须证明其根据第 6.6.1 项免除责任，或证明毁损并不完全是在甲板上运送货物的后果。针对这一问题，据解释说，依照第 6.6.2 项，如果货物是非正当地在甲板上运输的，则承运人对甲板运输引起的任何灭失负有责任，而不论承运人是否在实际毁损上有过失——换句话说，应实行严格的赔偿责任。有与会者建议，在第 6.6.3 项第二

句中提及的“如未将该事实列入合同细则”应要求托运人必须证明货物是依照第 6.6.1(三)项运输的。有与会者要求对执行第 6.6.3 项时举证责任在何方作进一步的澄清。针对这一问题，据指出，第 6.6.3 项中的举证责任并不是指损害方面，而是指对甲板运输合同的遵守方面。此外，有与会者认为，第 6.6.2 项最后一句中的“纯粹因通过甲板运送货物而造成的”这些词语不准确，因为毁损或灭失很少是仅有一个原因的。一个可能的补救办法是，采用汉堡规则第 9.3 条中的“仅是”(solely)一词，或作为一种替代办法，将“纯粹”一词放入方括号中。有与会者提出了是否也应在第 6.6.4 项中提及集装箱的问题。有与会者建议，文书草案中规定的赔偿责任限制范围应是强制性的，不应有任何例外。但有会者指出，第 6.6.4 项允许只是在故意违反关于在何处运载货物的合同情况下才可打破赔偿责任的限制范围。

80. 工作组决定保留第 6.6 款的结构和内容，供在以后阶段继续讨论。

(j) 第 6.7 款

81. 有与会者在介绍中提醒会议说，第 6.7 款取自《汉堡规则》的第 6 和第 26 条以及《海牙规则》和《海牙—维斯比规则》第 4.5 条。会议普遍支持第 6.7 款所依据的原则。普遍认为，现阶段在文书草案中为赔偿责任规定任何限额将是不妥的。据指出，需要就这一点进行更多的讨论，当文书草案将管束门到门运输则更是如此，因为对不同的运输方式所适用的最高限额是不同的，例如（以重量计算的限额）从海洋运输的每公斤 2 个特别提款权到航空运输的每公斤 17 个特别提款权。

82. 有人建议，似宜在文书草案中列入一条，仿照《海事责任索赔限制公约》1996 年议定书第 8 条，为调整限制金额规定一个加速修订程序。会议颇感兴趣地注意到了这项建议。然而，据指出，最终商定拟插入第 6.7.1 项的限制数额将对加速修正程序是否会受到支持产生影响。

83. 另一项建议是，按照经合组织海事运输委员会在 2001 年 1 月组织的货物赔偿责任制度讲习班上提出的一项提议，“在审议新的货币限制之前，可取的做法将是由提案机构作为外交会议筹备工作的一部分，委托就货币价值的改变进行一次独立的研究，因为限制是在《海牙—维斯比规则》中确定”。这项建议在会上受到了一些支持。然而在这方面，有意见认为，鉴于集装箱化程度的增加，在集装箱运输中，货物的平均价值这几年来保持相对稳定。有与会者提请注意可采用按每个集装箱计算的一定限额代替以包装计算的限额。

84. 有与会者回顾说，第 6.7.1 项最后一部分置于方括号之内，因为尚未决定赔偿责任限制方面的任何强制性规定应当是单方面还是双方面强制性规定，即是否应当允许任一当事方提高自己的赔偿责任。普遍的意见是应当保留方括号之内的案文。

85. 经讨论后，工作组决定在文书草案中保留第 6.7 款整个案文，以便在日后继续讨论。

(k) 第 6.8 款

86. 有与会者在介绍中提醒会议说，第 6.8 款严格仿照了《汉堡规则》第 8(1)条和《海牙—维斯比规则》第 4.5(e)条。打破总的限制这类规定要求承运人有个人过失，但并没有考虑到承运人的代理人或雇员蓄意渎职或鲁莽行为的后果。要证明个人过失，就要求证明承运人公司某种形式的管理失误。有意见认为，没有一条关于承运人的代理人或雇员蓄意渎职或鲁莽行事的规定是不能接受的。还有人指出，文书草案按现有措辞可能会鼓励收货人直接起诉船长或者在承运人的另一代理人鲁莽行事时起诉该代理人，因为该代理人的赔偿责任没有限制。此外，据说，第 6.8 款现在设想的制度可能会在门到门运输中产生严重困难，因为该款规定基本上受海事法的启发，而没有反映在适用于其他运输方式的法律中流行的做法。

87. 有人询问第 6.6.4 项与第 6.8 款之间的相互关系，认为这两项规定可能是重复的。对此有人解释说，第 6.8 款确立的是关于丧失限制赔偿责任权的一般标准（即承运人的鲁莽或蓄意行为），而第 6.6.4 项确立的是这样一条特别规则，即如果在舱内运输货物的约定遭到违反，承运人将视为鲁莽行事。因此，第 6.6.4 项意在避免让托运人承担义务证明承运人在某些特定情形下的鲁莽行为。会议普遍认为这两项规定起不同的目的，并非重复。

88. 关于文书草案中丧失限制赔偿责任权所依据的一般政策，有意见认为，应当使关于限制赔偿责任的规则不能打破或者几乎不能打破，以便确保规则解释中的一致性 or 确定性。虽然举例提到了一些实施这种政策的国际文书，但据指出，这种文书所依赖的限制金额较高。另据指出，在某些国家，不能打破的赔偿责任限制将被视为违宪，而在另外一些国家，法官可以根据基本违约的一般原理而置这种限制于不顾。

89. 工作组的普遍看法是，第 6.8 款的实质内容是可以接受的，但参加讨论的许多代表团则认为，应当进一步考虑是否可能就承运人的雇员或代理人的蓄意过失增列一项规定。有与会者告诫在依赖鲁莽行为的概念时应当谨慎行事，因为这个概念在不同法域可作不同解释，从而可能会鼓励挑选诉讼地。因此，有人建议是否可以使用“蓄意”而不是“鲁莽”行为的概念。所提出的另一点是，对赔偿责任限额可否打破与第 6.3.4 项规定的连带赔偿责任之间的关系应加以进一步审查。

90. 有与会者建议，应当将“个人作为或不作为”改为“作为或不作为”，以便与《关于海上运输乘客及其行李的雅典公约》相一致。另据指出，这是草案的行文措词问题。

91. 关于方括号内的文字，有与会者指出，工作组有必要在日后审议出现延迟情况时赔偿责任的限制是否应当打破。

92. 经讨论后，工作组注意到会上所发表的意见和建议，并决定在文书草案中保留第 6.8 款案文，以便在日后继续讨论。

(I) 第 6.9 款

93. 工作组注意到，本款规定具有实际重要性，因为它确认在赔偿责任案件中，要对毁损提出索赔，必须首先证明毁损是在承运人监管货物期间发生的。因此需要有证据证明交货时货物处于毁损状态，否则承运人应享有妥善交货的推定。条文规定，提供这种证据的方式可以是由收货人提供一份关于这种灭失或毁损的通知，也可以是由收货人和被提起索赔的承运人或参与履约方对货物进行联合检查。没有这种通知或联合检查，即可推定承运人按合同中的货物规格说明交付了货物。有与会者指出，按照目前的措词，如果有相反的证明，即使没有发出通知，这种推定也不能成立。会上还注意到，在三天期限内提交通知意在协助所有当事方，早日向他们提供毁损通知。另外还注意到，较短的通知期限为索赔人保留了最大的证据价值，而超过通知期限将并不使索赔丧失时效，而是使索赔证明更加困难。对此，有与会者指出，较短的通知期限能提高证据力这种看法是一个应当由法院或者仲裁庭决定的事项。会上还表示了一种关切，认为“除非……灭失或毁损的通知”字语并没有充分表明如同《海牙规则》施行以前那样没有提出通知将不构成时效。据指出，推定的运用取决于对灭失、毁损或延误通知的形式和内容要有明确的要求。据说，因此，应当考虑进一步改进这种通知的形式和内容。有与会者指出，推定并非是证明运输期间毁损的前提，然而，它的确促使收货人及时提交通知。

94. 有与会者询问通知是否应当采用书面形式。这一看法得到了一些支持，然而，有与会者指出，这可能会引入过分正式的要求，谨慎的货物所有人将寄出一份书面通知，否则将要该货物所有人证明他曾发出过通知或者存在着推定通知。据建议，无人是在原则上还是作为一种诚信表示，通知应当是书面的，但在交货时提出的除外。据认为，在改写本项规定时应当考虑到电子通信。在这方面，有与会者指出，第 2.3 条草案规定通知可以使用电子通信。会议一致同意秘书处应当在拟定案文的修订草案时应当考虑到对书面通知的普遍支持。

95. 另外，考虑到在不同运输方式中采用的不同时间期限，所以，遵守适用于最后一段运输的时间期限应是以确定是否已及时地发出了通知，据认为这样做是合适的。据指出，不同文书对应当提交通知的时间期限有不同的规定，从三天、六天和七天多到十五天。有与会者对三天这个可能的时间期限表示严重关切，因为在某些国家，实际地理情况将使这个期限很难达到。针对这一关切，有人指出，收货人将在合同中谈判交货地点，因此，可以顾及到地理距离和通知期限等问题。这一观点也针对了这样一项建议，即时间期限的长短应当取决于货物是否由集装箱装载。对此，有人指出，对某些货物或某些目的地来说当事方不可能选择门到门运输。另有人认为，使用“工作日”一词会因不同的国定假日而造成不确定性，规定“交货地的工作日”或者“连续日”较好。会上有许多人支持三天期限过短这一看法。然而，会议没有就应当适用的时间期限达成一致意见，有人建议提及“合理时间”可能较妥。会议决定在订正案文中应当将“三个工作日”置于方括号之内同时提及其他可能的备选案文。

96. 有与会者认为，第 6.9.1 项中提及“联合检查”太不确切，没有涵盖承运人拒绝参加这种检查的情形。此外，有人认为，在民法环境中“同时检查”或者

“对立检查”可能更加适宜。虽然会议认为这个问题基本上是一个起草事项，但一致同意应当在未来的草案中审议这一事项。

97. 有人认为，在第 6.9.1 项中“或与货物有关的”字语是多余的，而且应当明确应当由收货人发出本项规定中的通知。另一项起草方面的建议是应当考虑扩大第 6.9.1 项的范围，以便允许将通知交给承运人或参与履约方的雇员或代理人。工作组注意到，在拟订文书草案时曾尽量避免侵犯代理法。据建议，应当澄清“交付”一词是指实际交付还是应当具有第 4.1.3 条草案中所载的含义。据说第 6.9.1 条草案中“交付”一词是合同的交货点，但有人质疑文书草案为什么不采《海牙规则》和《海牙——维斯比规则》中采用的做法，它们均提到了货物的移动。对此，有人说，文书草案中采用的做法非常重要，目的是要避免由收货人来决定移动日期而使承运人无能为力这种情形。有人询问如何处理这样一种情形：法律要求将货物留在某一当局，但收货人不能依赖该当局提供所需通知。

98. 关于第 6.9.2 项，有与会者询问是否可以在向收货人交货之前发出对延误的损害赔偿通知。提出的另一个问题是，超出 21 天通知期限是否将导致丧失对延误的损害索赔权，这项规定与关于诉讼时间的第 14 条草案的规定相互关系如何。在这方面有人指出，只有通知必须在 21 天之内发出，而收货人从交货之日起有一年的时间根据第 14 条草案提起司法或者仲裁程序。然而，有人认为，要在 21 天期限内对声称负有赔偿责任者提出通知对收货人来说是一个困难的负担。

99. 有与会者澄清说，第 6.9.3 项中的参与履约方只能是指实际交付货物者，不能包括仓栈，除非仓栈交付了货物。

100. 第 6.9.4 项受到了支持，理由是它含有诚信和当事方之间合作的概念。然而有人建议，提及提供“一切合理的便利，检查和清点货物”时还应当包括提及提供便利查询与货物的运输有关的记录和文件。据说这对运输对温度敏感的货物来说特别重要，因为温度记录可能仅采用电子形式，只有承运人可以方便地查看，而且会很快改而显示新的数字。这项提议得到了大力支持。

(m) 第 6.10 款

101. 工作组获悉，第 6.10 款处理的是一项需要结合整个文书草案加以审议的公认原则，据承认，本项规定非常重要，目的是要避免仅仅靠提出非合同性索赔就能规避整个文书草案的可能性。会上还一致认为，本款规定所涉及的问题将取决于文书草案的最终范围，因此在现阶段不应当就这项规定作出任何最终决定。

102. 有人提出在本款规定中提及交货方面的延误，这项建议受到了普遍支持。

103. 会上提出的一项关切是，第 6.10 款看来没有涵盖对承运人之外的其他人，例如对装卸公司或者搬运公司而提出的非合同性索赔。这个问题留待进一步澄清。有人询问第 6.10 款是否还意在涵盖第 6.3.3 项中提及的其他人，这些人因而享有同样的好处、抗辩和限制。对此，有人指出，第 6.10 款的目的是将可以根

据文书草案提出的所有索赔汇集在本项规定中，由于这些其他当事方不受制于文书草案中规定的诉讼，所以将这些当事方包括在本项规定的范围内没有意义。这些其他人受第 6.3.3 条草案的保护。据进一步指出，“除承运人之外的任何人”是那些不属于第 1.17 条草案规定的参与履约方定义范畴的当事方，因此不负有本文书草案所规定的责任，但根据第 6.3.3 条草案，这些当事方可受益于承运人在赔偿责任方面所享有的抗辩权和限额。

104. 作为一件起草事项，有人指出，本项规定的标题需要在各语文案文中统一。

105. 还有与会者询问将第 6.10 款放在关于诉讼权的第 13 条草案中是否更好。对此，有人指出，虽然第 13 条草案通过分配诉讼权的方式界定了什么人能够提起诉讼，但关于承运人赔偿责任的第 6 条规定了这种诉讼的实质性依据。为此，有人认为，虽然这些规定的结构今后可能会有变化，但第 6.10 款目前放在第 6 条草案中是妥当的。

2. 第 9 条草案 (运费)

106. 工作组继续就第 9 条草案进行审议。由于时间不够，工作组只能在第九届会议上讨论第 9.1 至 9.3 款 (A/CN.9/510, 第 190 段)。工作组审议的第 9 条草案的案文转载于工作组第九届会议的工作报告 (A/CN.9/510, 第 171 段)。

107. 与会者发表了一项一般性看法，认为有必要在文书草案中列入关于运费的规定。据指出，各不同行业之间这方面的惯例差别很大，运费的支付是一项应留给当事人决定的商务事项。

(a) 第 9.4 款

108. 工作组注意到，第 9.4 款列入声明规定是为了提供明确性，并通知收货人及其他人、特别是运输合同之外的人注意提单上的标记“运费已预付”或“运费待收”是什么含义。第 9.4(a)项建议，如果运输单据上有“运费已预付”的标记，无论是持单人还是收货人都不对支付运费负责。另外，根据第 9.4(b)项，如果运输单据上有“运费待收”的字样，收货人可能有责任支付运费。与会者普遍支持第 9.4 款着眼于确保经常使用的合同用语得到理解。另据认为，第 9.4 款能够以符合实际惯例的方式解决国际海运法中的不确定性问题。

109. 但是，有的与会者提出，第 9.4 款的措辞模糊，对海运法的统一没有什么帮助，对是否有必要在文书草案中加入一条关于运费的条文，与会者也提出一些保留意见。

110. 与会者提出，在解除持单人和收货人对付费的责任问题上，第 9.4(a)项中的声明条款过于强求，倒不如确立一种不存在运费债务的推定。但是，其他看法则认为，第 9.4(a)项不应确立一种运费已经支付的推定。

111. 与会者指出，第 9.4(b)项特别成问题，而且鉴于“可能负有责任”这样的措辞含糊不清，该项规定用处不大。另据指出，第 12.2.2 和 12.2.4 条草案同第

9.4(b)项密切相关；因此，对这些条文的审议应当同时进行。有的与会者提出，如果收货人对交付货物承担任何责任，收货人就不应对运费负责。同时，有的与会者认为，第 9.4(b)项可能有助于通知或提醒运费待付。但有的与会者提出，运费的支付应当是收货人收取货物的一项条件，而不应是一种义务。另据认为，第 9.4(b)项应当侧重于运费事实上的支付，而不应侧重于由谁来承担对未付运费的义务。

112. 为了纠正第 9.4(b)项中这一可能出现的问题，有的与会者建议将“该项声明就是通知收货人其可能对支付运费负有责任”改为“运费的支付是收货人行使提货权的一项条件。”

113. 关于第 9.4(b)项提出的另一项建议如下：“如果一项运输单证或一项电子记录中的合同细则载有“运费待收”的声明或一项类似性质的声明，该声明即构成一项规定，要求除托运人之外任何提货或行使任何货物相关权利的持单人或收货人将因此对支付运费负有责任。”

114. 工作组商定保留第 9.4 款的案文，同时认为应当根据上述意见重新审议(b)项，会上提出的各种案文可以在今后拟订的文书草案中作为备选案文提出。工作组还注意到，案文的内容尚需结合第 12.2.2 和 12.2.4 条草案进一步讨论。

(b) 第 9.5 款

115. 第 9.5 款被看作是文书草案的基本条文之一。据解释说，本款规定意在详细说明适用于海洋运输的传统原则，即货物必须支付运费，承运人应受到保护，在其债务人发生破产时，最高受偿额为所运货物的价值。但是，与会者还认为，试图在承运人留置权的领域中用统一法的方式来立法，或许是一项过于雄心勃勃的任务。在初步讨论这一问题的过程中，曾请工作组审议下述要点：(a) 关于留置权的条文是否有必要；(b) 承运人需满足哪些条件方能行使此种留置权；(c) 收货人的债务是什么性质时才有理由留置货物；(d) 第 9.5 款应写成一种强制性条款，还是应服从于一种相反的约定；(e) 关于承运人处分货物的权利的法律制度。

116. 关于是否有必要按第 9.5 款的写法加入一个条文，与会者表示怀疑。据指出，在有些区域，人们所了解的海洋运输方面的唯一留置权，是船修厂为确保船主支付船舶保养或修理的相关费用而可以行使的船舶留置权。与会者还注意到，在现行各项运输公约中均找不到像第 9.5 款这样的条文。据认为，本款规定应局限于收货人应予负责的付款。如果本款规定还包括托运人应负责的付款，则有可能与《国际贸易术语解释通则》规定的某些惯例不一致，其中规定运费包括在货物价格内。与会者普遍认为，应努力制定关于留置权的统一制度。一致同意对第 9.5 款将需要加以大幅度修改。

117. 一种普遍看法是，如果保留一条像第 9.5 款这样的条款，那么不应将其作为收货人根据所适用的国内法负责付款的条件。关于这一点，有的与会者指出，在收货人不对运费负有责任的某些情况下，可能有必要承认留置权，例如，运输单据中载有“运费待收”的声明。与会者还指出，规定留置权，可能不仅适

合收货人是债务人的情形，而且还适合托运人或提单持有人之类的其他人对承运人欠债的某些情形。与会者进一步解释说，如果要求承运人在行使留置权之前必须证明收货人按国内法负有责任，那么规定留置权的目的就可能无法实现。有与会者提问，第 9.5 款是否应设立留置权，或是否仅应设定一种担保权，作为在文书草案外可能存在的留置权的补充。在后一种情况下，将需要决定应依据哪一国的国内法评估是否存在这种留置权。据强调，提及适用的国内法可能引起国际私法的难题。据指出，现行法律可能采取了各种不同的处理方法。例如，有些法律所依据的规则是保护承运人免遭收货人破产的影响。有些法律的依据则可能是区分是否已签发了流通运输单据，在这种情况下，流通单据第三方持有人的利益优先于承运人利益。与会者普遍认为，对这个问题需进一步讨论。

118. 有与会者表示认为，确立留置权可能被视作影响国际运输法的平衡，使之向承运人倾斜，对于这种平衡，需加以仔细审查。关于在文书草案中确立承运人在无任何司法干预下可依据所提出的索赔请求而享有留置货物的单方面权利，有与会者表示关切。对此，据指出，第 9.5 款的根本目的是确立承运人在运费被支付前至少有权获得充分的担保。为此，据指出，“充分的担保”一语可能需要改为“承运人可接受的充分担保”。据建议，今后应审议是否可确保承运人的利益受到充分保护而又不影响诚信行事的任何收货人的处境。

119. 在讨论这个问题时，有的与会者表示，第 9.5 款应当明确规定，留置权并不一定意味着将把货物扣留在船舶上，另一种看法是，对货物行使留置权，应当明确限制在那些未支付运费的货物的范围内，除非无法辨别扣留的货物并将其同其他货物分开。

120. 关于第 9.5(a)(-)至(三)项中列出的各笔费用是承运人行使货物留置权的理由的问题，与会者认为，这个清单的范围过广。对于第 9.5(a)(-)项中的“其他可偿付费用”的确切含义和限度，与会者提出疑问。据认为，列入一段文字，不仅提及运费，还提及连带的费用，例如，处理所运货物造成其他方面损害的案件的费用，可能是至关重要的。虽然承认在行使留置权时，这些债权并未结清，但据指出，至少应为这些债权设置担保。然而，与会者强烈支持将所列举的费用局限于运费、滞期费，以及可能还包括留置货物的损害赔偿费。有的与会者建议删去第 9.5(a)(-)项，因为该项与运费问题并无充分联系。关于第 9.5(a)(三)项中提到的共同海损，与会者认为，只有运输合同或运输单据中加入一条相应的条款时，此种付款义务才能成立。另据认为，共同海损问题不应同收货人应付运费问题联系起来，因为共同海损发生时的货物所有人可能并非收货人。较为广泛的看法认为，虽然运费是否支付可以是扣留货物的理由，但其他费用的偿付问题，还是应当由各方当事人通过商业谈判来解决，或者在承运人与收货人或托运人之间发生冲突时通过司法或仲裁程序商讨解决办法。

121. 关于第 9.5 款是否应写成一种强制性规则的问题，普遍看法认为，这条规则应当服从当事人意思自治。与会者普遍认为，对货物留置权实行强制性规则，可能过于死板，而应由承运人与其债务人自行商定解决办法。

122. 关于第 9.5(b)项中规定的承运人出售货物的权利，与会者提出不同的看法。一种看法是，不应通过确立一种广泛权利的做法来处理这一事项，而应在某种程度上借助于司法机制或其他纠纷解决机制，以确保留置权的行使确属诚信为之，而且留置货物具有法律依据。另一种看法是，作为措辞问题，第 9.5(b)项结尾处的“收货人”一词应当改为“货物的权利人”，以确保与第 10.4.1(c)条草案的最后一句保持一致。还有一种看法是，在第 9.5(b)项中提及第 10.4 条。关于第 9.5(b)项中规定的货物销售的适用法律，与会者认为，文书草案应当指明，适用法律应当是法院地法，即货物留置地的适用法律。关于承运人有权“收足应付给其的金额”，与会者指出，此种规则超出了有些国家管辖留置权的传统规则的范围，这些国家只给予此种留置权人相对于其他债权人的优先权。

123. 经讨论后，工作组决定第 9.5 款应保留在文书草案中，以便日后阶段继续讨论。由于时间不够，工作组将其对第 4 条草案（见上文，第 27 段）和对文书草案其余条款的审议推迟到下届会议。

124. 在本届会议结束时，工作组恢复了其与运输业代表的磋商，以及与各种不同运输方式的各有关组织观察员的磋商（关于前面的讨论情况，见上文第 28 段）。作为参考，业界一些代表的评议以秘书处收到时的原样转载于本报告附件一和二。

附件一

**国际海运局以及波罗的海和国际海事理事会代表
对文书草案范围的评议**

国际海运局和海事理事会代表着航运界的所有部门。海运局和海事理事会代表着各类船主，这些船主的经营范围包括吊钩至吊钩、港至港和门到门业务，以及其中各阶段各种可能的组合，例如从一边的港口到另一边的门户。因此，海运局和海事理事会支持在海事委员会所拟定的草案基础上制定一项国际公约。海事委员会起草的文书是一项可灵活适用于上述所有情形的海运文书。

在海事委员会起草该文书时，其用意是加强单一方式的海运规则（不仅仅是赔偿责任制度），但也包括目前调整范围之外的其他方面。但是，很快便认识到，对集装箱货运的现实不可能视而不见。制定另一种单一方式的制度将不会有什么增加的价值。如果忽视了门到门的运输，那将是不负责任的。只要货运全程考虑在某个阶段采用海上运输的方式，文书的条款即应适用于运输的全部范围。

航运界并不想影响适用于其他运输方式的制度。起草的文书是以网络系统为基础的，目的在于遵守其他单一方式的制度和维护这些制度，我们将充分支持通过适当的补充克服可能的法律冲突而朝着这一方向加强文书。

文书不应当真正影响到运输业的其他部门，即公路、铁路、航空。这些部门有其将继续适用于本部门的制度。当然，需要避免可能发生冲突，但这并不应该太困难。文书应管辖托运人与海运承运人或多式联运经营人之间的关系，而不应管辖托运人与例如公路货运承运人之间的关系。

总之，海运局和海事理事会支持在海事委员会所拟定的草案基础上制定一项国际“海运及附加方式”公约。

附件二

保赔协会国际集团代表的评议

感谢有机会就文书草案的范围发表我们的看法。正如各位中的一些人所可能知道的，保赔协会国际集团的十三个成员都是相互联系的组织，这些组织为世界上大约 92% 的海运吨位提供第三方责任保险。

保赔国际集团积极参加了海事委员会的审议，这些审议产生了各位代表们目前正在讨论的文书草案。集团向海事委员会提交了两份文件，现已发给各位代表。我们认为，文书如果要达到其促进统一性的预期目的，以及如果要吸引广泛的国际支持，就必须规定一种适当的制度，既适用于正在发展中的运输方式，例如，在集装箱货运贸易中日益常见的门到门运输，也适用于传统的吊钩至吊钩运输，这种运输方式在散装或拆卸杂货运输贸易中仍然普遍采用，从货运吨位上来看，仍然以其为主。换句话说，如果文书要适用于运输行业，就必须十分灵活，照顾到凡涉及一段海运的所有运输方式。

我们认识到，在现有的单一方式制度之间不可避免地存在着一定程度的冲突，这些制度的形成是为了适应与公路、铁路和航空运输相关的特定风险和潜在责任的，正如同海运制度的制定是为了适应与海上运输相关的特定风险那样。但是，我们认为，这些潜在的问题是可以解决的，也许需要一种新的方法，我们相信，海事委员会的草案在达到这一目的方面提供了巨大的帮助。其中采用了在门到门运输环境中的网络系统方法，这种方法尊重单一方式的制度，我们对此也表示赞同。

正如我们已经说过的那样，贸易法委员会这项努力的主要目的是使目前在不同法域由多种制度管辖的一个法律领域达到统一。但是，也不应忘记，国际公约的用意是确保竞合利益之间权利和责任达到可以接受的公正平衡，特别是在各种利益的谈判地位上认为存在着不平等状况时。就目前所讨论的情况看，竞合利益当然是承运人与货物。我们认为，在过去的八十年中，双方各自的谈判地位发生了巨大改变，更加有利于货物利益。根据我的回忆，尊敬的法国代表在纽约发表意见时指出，在一些情况下，力量的平衡现在已向托运人倾斜。

我们已经指出过，如果行使必要谨慎的义务扩大到整个航运期，而又不包括航行失误的抗辩，那么将严重影响承运人与货物利益之间的风险分配，这可能会对门到门和吊钩至吊钩运输的经济原则造成切切实实的影响，对承运人形成更大的财务负担。为此原因，我们支持尊敬的英国代表所提出的建议，认为在所列举的除外情况中至少应保留因航行差错而造成的灭失或毁损。

如果正如一些代表团所指出，尽管当然尚未作出决定，但在下列情况下，这种风险分配的改变以及运输活动对承运人造成的关联费用，可能会更加巨大：

(1) 首先，当货物灭失的部分原因是承运人所应负责的事由所致，而部分原因是其不应负责的事由所致时，证明其不应负责的灭失或毁损程度的责任在承运人。这是第 6.1.4 条草案的备选案文 1。

(2) 其次，承运人一般必须对延误负责，而不是任何此种责任均以承运人与货物方之间明确协议的情形为限。

(3) 第三，局限权的丧失并不限于承运人的个人作为或不作为，而是扩大范围，还包括可能由承运人代为负责的有关人员的作为和不作为。

正是因为上述原因，我们建议，那些处理与承运人和托运人各自权利和责任有关的事项的条款应该当作一个整体加以审议，而不是如同目前这样孤立地审议。只有这样，我们才相信将可以对是否已在承运人与托运人之间达成公正的平衡而作出公正的评估。