



联合国国际贸易法委员会

第三工作组（运输法）

第十三届会议

2004年5月3日至14日，纽约

运输法：拟订一项[全程或部分途程][海上]货物运输文书草案

第三工作组第十二届会议工作报告中所审议的文书草案条款的
临时修订草案（A/CN.9/544）

秘书处的说明

目录

	段	次	页次
导言	1		2
一. 文书草案的标题	2		2
二. 适用范围和履约方	3-4		2
A. 第1(e)条中“履约方”定义	3		2
B. “海运履约方”和“非海运履约方”的定义	4		3
三. 适用范围和已确定事发地或未确定事发地的毁损（第18(2)条草案）	5		4
四. 适用范围：运输合同的定义和对海运段的处理（第1(a)条和第2条草案） ..	6		4
五. 免除赔偿责任、航行过失和举证责任（第14条草案）	7-10		7
A. 第14条草案	7		7
B. “除外风险”	8-10		9
六. 承运人在海上航程方面的义务（第13条草案）	11		11
七. 履约方的责任（第15条草案）	12		12



* 本文件迟交反映出秘书处目前的人手不足。

导言

1. 第三工作组在其第十二届会议上审议了秘书处说明 (A/CN.9/WG.III/WP.32) 附件所载[全程或部分途程][海上]货物运输文书草案的一些条文。工作组请秘书处根据工作组第十二届会议报告(A/CN.9/544)中载列的该届会议的审议情况和结论, 拟订这些经过审议的条文的修订草案。这些条款的临时修订草案载于下文第一至七节。

一. 文书草案的标题

2. 如 A/CN.9/544 号文件第 16 至 19 段所述, 工作组审议了文书草案的标题。为讨论之便, 在工作组就此作出决定之前, 文书草案的标题仍将是: “[全程或部分途程][海上]货物运输文书草案”。¹

二. 适用范围和履约方

A. 第 1(e)条中“履约方”定义

3. 除下文第 4 段中提出的定义之外, 工作组还在 A/CN.9/544 号文件第 34 至 42 段中审议了 A/CN.9/WG.III/WP.32 号文件中提出的第 1(e)款草案的案文。虽然 A/CN.9/544 号文件第 21 至 27 段提到工作组以赞许的态度讨论了将非海运履约方排除在文书草案范围之外的问题, 但工作组在审议 A/CN.9/WG.III/WP.32 中出现的“履约方”的定义时却没有将非海运履约方排除在外。根据工作组第十二届会议的讨论, 第 1(e)条草案临时修订案文的内容如下:

“(e) ‘履约方’系指非承运人, 该人应承运人的请求或在承运人的监督或控制下, 直接或间接地实际履行或承诺实际履行²承运人在运输合同项下的任何职责, 包括³货物运输、装卸、保管或存储。⁴ ‘履约方’一词不包括托运人或收货人的任何聘用人员, 或托运人或收货人聘用人员(承运人除外)

¹ 如 A/CN.9/544 第 19 段所述, 工作组决定为今后讨论之便不做修改保留现在的标题。

² 如 A/CN.9/544 第 42 段所述, 工作组作出了一个临时决定, 将“承诺实际履行”这一句短语列入定义之中, 同时不在其前后加方括号, 目的是扩大该定义的范围, 澄清其在根据运输合同实际履行方面所设置的限制。

³ 如 A/CN.9/544 第 42 段所述, 工作组请秘书处考虑在所列举的承运人职责中添加诸如“除其他外”、“尤其是”或“类似职责”的提法等具有包容性的短语。此处还加上“包括”一词。

⁴ 根据工作组提出的考虑缩短这一定义的请求(见 A/CN.9/544 第 42 段), 删去了以下词语: “而无论该人是否为运输合同的订约方, 是否为该合同中所指明的或是否在该合同项下负有法律责任”。

的雇员、代理人、⁵ 承包人或分承包人。”⁶

B. “海运履约方”和“非海运履约方”的定义

4. 工作组在 A/CN.9/544 第 28 至 33 段审议了就海运履约方和非海运履约方提出的建议。如果工作组最终决定从上文第 3 段中载明的第 1(e)款的“履约方”定义中删除“海运履约方”，则该定义须按下文的说明略作调整，根据工作组第十二届会议的讨论，“海运履约方”和“非海运履约方”拟议定义的临时修订案文内容如下：⁷

“(e) ‘履约方’系指非承运人，该人应承运人的请求或在其监督或控制下，直接或间接地实际履行或承诺实际履行承运人在运输合同项下的任何职责，包括货物的运输、装卸、保管或存储。‘履约方’一词包括本款(f)和(g)项中界定的海运履约方和非海运履约方，但⁸不包括托运人或收货人雇用的任何人员，或托运人或收货人聘用人员（承运人除外）的雇员、代理人、承包人或分承包人。”

“(f) ‘海运履约方’系指在货物到达装货港[或者，在转运情形中，到达第一装货港]至其离开卸货港[或者可能是最后卸货港]期间履行承运人的任何责任的履约方⁹。在货物离开港口至其到达另一装货港这一期间履行承运人的任何责任的履约方不应被视为海运履约方。”

⁵ 如 A/CN.9/544 第 41 段所述，有与会者强调指出，该定义不应将雇员或代理人列作履约方。

⁶ 如 A/CN.9/544 第 41 段所述，如果工作组决定将非海运履约方排除在文书草案的适用范围以外，则必须在第 1(e)条这一笼统的定义中列入与下文第 4 段中关于海运履约方和非海运履约方的拟议定义的措词大致相同的措词。

⁷ 如 A/CN.9/544 第 31 段所述，工作组普遍认为，这些定义为继续讨论如何确定海运履约方和非海运履约方的定义奠定了牢固的基础，而且该定义宜偏重按地理划分。在同一段中还指出，有些国家国内法的情况表明，采用偏重按地理划分的做法（虽然一般很合适，但）可能会造成诉讼不断。

⁸ “履约方”的一般定义中加上“包括本款(f)和(g)项中界定的海运履约方和非海运履约方，但”，是为了允许排除非海运履约方。见上文脚注 6。

⁹ 如 A/CN.9/544 第 31 段所述，有与会者支持将港区内的内陆货运，例如，以卡车为运输手段的码头到码头的运输，列入海运履约方定义之内的建议。然而，得到与会者普遍赞同的一种看法是，分别地处两地的两个港口之间的货运应被视为属于非海运履约方的职责的一部分。为了明确这一点，可以在此处加上以下措词：“包括单个港口内的内陆货运”。A/CN.9/544 第 31 段进一步提出，就铁路承运人而言，即使其在某一港口内提供了服务，也应被视为非海运履约方。工作组似应考虑这一建议。

“(g) ‘非海运履约方’系指在货物到达装货港之前或者在货物离开卸货港之后履行承运人的任何责任的履约方。”¹⁰

三. 适用范围和已确定事发地或未确定事发地的毁损(第 18(2)条草案)

5. 如 A/CN.9/544 第 43 至 50 段所述,工作组审议了第 18(2)条草案案文。A/CN.9/544 第 50 段¹¹指出,工作组决定在工作组就第 18(1)条中规定的赔偿责任限额问题作出决定之前,宜将该条草案保留在方括号中。因此,第 18(2)条草案的临时案文依然不变,内容如下:

“[2. 虽有第 1 款,但承运人无法确定货物是在海运期间还是在海运前后的运输期间灭失或毁损的,应适用管辖不同运段的国际和国内强制性规定中的最高赔偿责任限额。]”¹²

四. 适用范围: 运输合同的定义和对海运段的处理(第 1(a)条和第 2 条草案)

6. 如 A/CN.9/544 第 51 至 84 段所述,工作组审议了第 1(a)条和第 2 条草案案文。根据工作组第十二届会议的讨论,第 1(a)条和第 2 条草案¹³的临时修订案文内容如下:

“第 1 条. 定义

“就本文书而言:

¹⁰ 在 A/CN.9/544 第 33 段中对定义是否应涉及非缔约国的履约方提出问题。据建议,鉴于对原告为各自利益挑选诉讼法院的状况所持的关切以及外国判决的执行问题,如果合适的话,可以在以后根据整个公约的情况处理这一问题。

¹¹ 工作组注意到,赞成全部删除第 18(2)条草案的观点和赞成保留该条的观点势均力敌。赞成删除的人极力坚持其立场,而赞成保留该条文的有些人从目前来看彼此有些细微的差别。工作组决定在工作组就第 18(1)条中规定的赔偿责任限额问题作出决定之前,宜将该条草案保留在方括号中。

¹² 如 A/CN.9/544 第 47 和 50 段所述,有些与会者强烈支持删除第 18(2)条草案。赞成保留该条文的有些人从目前来看彼此有些细微的差别。如 A/CN.9/544 第 46 段所述,有与会者建议,作为措辞问题,“国际和国内强制性规定”的表述应当改为“国际或国内强制性规定”。建议的进一步改进是在第 18(1)条草案中插入赔偿责任限额之前,仍将第 18(2)条草案保留在方括号内,但是在“和国内强制性规定”这些词语前后加上方括号,以便对应第 8 条的现有案文。另一项替代建议是,第 18(1)条草案可以为已确定事发地的毁损规定具体的赔偿责任限额,而第 18(2)条草案则可以为未确定事发地的毁损规定另一种具体的赔偿责任限额,而无须参考国际和国内强制性规定中的其他赔偿责任限额。

¹³ 如 A/CN.9/544 第 67 段所述,工作组中的普遍看法是,在文书草案未来的修订案文中应当删除 A/CN.9/WG.III/WP.32 中备选案文 A、B 和 C。另外,如 A/CN.9/544 第 74 段所述,工作组决定保留第 1 和第 2(1)条草案的第二个建议以供今后的届会继续讨论。

(a) ¹⁴运输合同系指承运人收取运费负责将货物经由海路从一国某地¹⁵运到另一国某地的合同；此种合同还可包括此种承运人在海上运输之前或之后以其他方式运输货物的承诺。¹⁶

“第 2 条. 适用范围

“1. 在服从于第 3 款的前提下，本文书在下述情况下适用于一切运输合同：

(a) 在运输合同或合同细节中指明的收货地点[或装货港]位于一缔约国境内，或

(b) 在运输合同或合同细节中指明的交货地点[或卸货港]位于一缔约国境内，或

(c) [实际交货的地点为运输合同或合同细节中指明的一个任选交货地点并且位于一缔约国境内，或]¹⁷

(d) ¹⁸运输合同规定本文书或任何赋予本文书法律效力的国家的法律管辖该合同。¹⁹

¹⁴ 如 A/CN.9/544 第 75 段所述，第 1(a)条草案的另一备选案文可以是：

“运输合同系指承运人据以收取运费负责将货物从一国的一地运到另一国的一地的合同，其条件是：

(一) 该合同包括承诺将货物经由海路从一国某地运到另一国某地；或

(二) 承运人通过将货物经由海路从一国某地运到另一国某地可至少部分地履行该合同，而货物实际上是如此运输的。

此外，运输合同还可包括承诺在进行海上国际运输之前或之后以其他运输方式运输货物”。

¹⁵ 如 A/CN.9/544 第 69 段所述，考虑到在“港”字的定义上预计会出现的困难，普遍看法是，鉴于该条文草案自始至终体现出以海运为重点，可以使用“地”这个较中性的字。

¹⁶ 如 A/CN.9/544 第 69 段另述，并根据 A/CN.9/544 第 75 段中提出的备选案文的最后一句（另见上文脚注 14），与会者提出可以对第(一)项的第二句修改如下：“此外，此类合同还可包括此类承运人就在海上国际运输前后使用其他方式运输货物所作的承诺。”

¹⁷ 如 A/CN.9/544 第 59 段所述，工作组决定将该案文保留在方括号中，以便在未来的届会上继续讨论。

¹⁸ 如 A/CN.9/544 第 58 段所述，关于 A/CN.9/WG.III/WP.32 中第 2(1)条草案的备选案文 A、B 和 C，与会者普遍支持删除(d)项。

“[1 之二. 载有经由海路运输货物备选办法的合同应被视为第 1(a)条规定的运输合同, 前提条件是, 货物实际上是经由海路运输的。]”²⁰

“2. 本文书的适用不考虑船舶、承运人、履约各方、托运人、收货人或任何其他利害关系方的国籍。”²¹

“3. 本文书不适用于租船合同、[包运合同、批量合同或类似的协议]。”²²

“4. 虽有第 3 款的规定, 但可转让运输单证或可转让电子记录是根据租船合同、[包运合同、批量合同或类似协议]签发的, 在该单证或该电子记录调

¹⁹ 工作组似应考虑下述建议(见 A/CN.9/544 第 60 段): 在该条草案开头将“运输合同”改为“运输合同或任何相关的合同”或“运输合同或与执行运输合同有关的任何合同”。

²⁰ 如 A/CN.9/544 第 74 段所述, 工作组决定保留 A/CN.9/544 第 68 段中就第 1(a)和第 2(1)条提出的第二条建议, 以便在今后的届会上继续讨论, 但方括号内的第(二)项须从第 1(a)条的“运输合同”的定义中挪出去。这个第(二)项现已改为第 2 款(1 之二)。虽然对于是删除该项(见 A/CN.9/544 第 72 段)还是修改该项(见 A/CN.9/544 第 71 段)的问题提出了不同的看法, 但 A/CN.9/544 第 73 段指出, 与会者普遍认为, 可能需要对该项的案文作相当大的修改, 而且与会者认为, 文书草案应该就合同中未规定任何具体运输方式的情形作出规定。有的与会者建议工作组考虑《蒙特利尔公约》第 18(4)条中采用的做法, 其案文如下: “航空运输期间, 不包括机场外履行的任何陆路、海上或者内水运输过程。但是, 此种运输是在履行航空运输合同时为了装载、交付或者转运而办理的, 在没有相反证明的情况下, 所发生的任何损失推定为在航空运输期间发生的事件造成的损失。承运人未经托运人同意, 以其他运输方式代替当事人各方在合同中约定采用航空运输方式的全部或者部分运输的, 此项以其他方式履行的运输视为在航空运输期间。”

²¹ 如 A/CN.9/544 第 76 段所述, 工作组认为第(2)款的实质内容基本上可以接受。

²² 虽然工作组普遍同意(见 A/CN.9/544 第 77 段)文书草案要么根本不应涵盖某些类型的合同, 要么只在非强制性的缺省基础上涵盖这类合同, 例如, 那些实际上属于托运人和承运人之间广泛谈判的标的的合同, 但与会者就拟用于将那些不应由文书草案强制性涵盖的合同排除在外的最佳立法技术表示了各种意见(见 A/CN.9/544 第 78 段)。一种建议是, 这种合同不应在第 2 条草案中加以处理, 而是应在关于合同自由的第 19 章中加以处理, 并有可能增添对 A/CN.9/WG.III/WP.34 号文件所说明的“远洋班轮运输业务协定”的提及, A/CN.9/544 第 78 段载有该词的定义。还有一种意见是, 应删除第(3)款并应在文书草案关于订约自由的各项规定中处理这一问题(见 A/CN.9/544 第 79 段), 而另一种看法是, 与其界定拟被排除在文书草案适用范围之外的合同类型, 不如界定文书草案不宜强制适用的情形, 因为这样做可能较容易(见 A/CN.9/544 第 80 段)。虽然工作组请秘书处拟定这一条文的修订草案及可能的备选案文, 但工作组似宜就这一问题进行进一步的讨论和说明, 例如, 是否应根据拟列入强制性制度的运输文件的类型来决定适用范围, 应当根据运输合同还是应当根据拟列入强制性制度的贸易类型将其包括在内。

整承运人和租船人之外的持单人之间关系之时并在此调整范围内，本文书的规定适用于该单证或该电子记录所证明或包含的合同。²³

“5. 合同规定未来货物运输将分批装运的，在第 1、2、3 和 4 款的范围内，本文书适用于每一批运输。”²⁴

五. 免除赔偿责任、航行过失和举证责任(第 14 条草案)

A. 第 14 条草案

7. 如 A/CN.9/544 第 85 至 144 段所述，工作组审议了第 14 条草案的案文。根据工作组第十二届会议的讨论，第 14 条草案的临时修订案文内容如下：²⁵

“第 14 条. 责任基础

“1. 承运人应对货物的灭失或毁损以及迟延交付造成的损失承担赔偿责任，条件是[索赔人]²⁶须证明：

(a) 灭失、毁损或迟延交付；或

(b) 造成[或促成]灭失、毁损或迟延交付的情形

发生在第 3 章所界定的承运人的责任期内，除非[并且只要]承运人证明灭失、毁损或迟延交付既非其本人也非第 14 条之二²⁷提及的任何人的过失所造成[或促成]。

“2. ²⁸在不影响第 3 款的情况下，²⁹如果[并且只要]³⁰承运人除了按第 1 款的规定证明其无过失之外³¹证明造成灭失、毁损或迟延交付的原因是下列事件之一，

²³ 如 A/CN.9/544 第 83 段所述，在不影响对第 19 章进行讨论后可能重新审议第(4)款的放置之处的情况下，工作组认为该条文草案的实质内容一般可以接受。工作组决定，应当保留方括号中的“[包运合同、批量合同或类似协议]”这些字样，以作进一步审议。

²⁴ 如 A/CN.9/544 第 84 段所述，在不影响对第 19 章进行讨论后可能重新审议第(4)款的放置之处的情况下，工作组认为该条文草案一般可以接受。另外，如果本条草案保留[第 1 款之二]，在本款最后一句提到其他各款时还应提到该款。

²⁵ 如 A/CN.9/544 第 110 段所述，与会者表示一致支持以下观点，即第三修订稿（关于第 2 和第 4 项；见 A/CN.9/544 第 108 段）和第二修订稿（关于第 14 条草案的其余部分；见 A/CN.9/544 第 101 段）应成为今后在第 14(2)条草案方面的工作的基础，但须考虑到下文第 85 至 144 段中列明的其他措词方面的建议。

²⁶ 如 A/CN.9/544 第 105 和 133 段所述，“托运人”一词改为“索赔人”，但工作组似应考虑，在其讨论文书草案第 63 条草案时是否应在该条中列入“索赔人”一词的定义。

²⁷ 这是指 A/CN.9/WG.III/WP.32 中的第 15(3)条草案，工作组商定将其列作一单独条款，暂定为第 14 条之二。见 A/CN.9/544 第 167 段以及第 166-170 段关于第 15(3)条草案的讨论情况的概述。

²⁸ 如 A/CN.9/544 第 115 段所述，在对这一条文作出各种修改之后，第(2)款第(一)和(二)项中的反证规定可能变得含义不清，与会者提出将第 2 款分成两个单独的句子，以便澄清这个潜在问题。工作组似应考虑这一建议。

……[此处插入“除外风险”，见下文 B 节]

则承运人应对此种灭失、毁损或迟延交付承担赔偿责任，³²如果 [并且只要]³³索赔人证明：

(一) 承运人或第 14 条之二中提及的人的过失造成[或促成]承运人根据本款援用的事件；或

(二) 本款所列事件以外的事件³⁴促成灭失、毁损或迟延交付。在这种情况下，赔偿责任应根据第 1 款加以确定³⁵。³⁶

“3. 只要[索赔人]³⁷证明[当时的情况是][造成灭失、毁损或迟延交付的原因是][造成灭失、毁损或迟延交付的原因可能是]，³⁸

(一) 船舶不适航；

(二) 船舶的人员，设备和供应品配备不当；或

²⁹ 加上“在不影响第 3 款的情况下”这一短语，是为了按 A/CN.9/544 第 112 段中所提到的工作组商定的意见明确第(2)和第(3)款之间的关系。

³⁰ 如 A/CN.9/544 第 112 段所述，按工作组商定的意见添加了“[并且只要]”这一短语。

³¹ 如 A/CN.9/544 第 113 段所述，按工作组商定的意见去掉了“除了按第 1 款的规定证明其无过失之外”这一短语的方括号。

³² 如 A/CN.9/544 第 113 段所述，与会者对“则将产生承运人对…的赔偿责任”这一短语提出以下替代措词：“则保持或继续承运人的赔偿责任”，或“则承运人应对此种灭失、毁损或迟延交付承担赔偿责任”。

³³ 如 A/CN.9/544 第 112 段所述，按工作组商定的意见，删除了“只有在”这一短语，而代之以“如果[并且只要]”这一短语。

³⁴ 如 A/CN.9/544 第 111 段所述，针对可能产生的意想不到的结果，即第 2(二)项的案文可能表明托运人或索赔人有必要证明造成灭失的其他原因并证明这种原因是在第 2(二)项列出的“除外风险”之外，与会者提出一种补救办法，即在第 2(二)项的“本款所列事件以外的事件”之前加上“承运人所依赖的”这一词语。工作组似应考虑添加这一短语的建议。

³⁵ 为了更明确起见，“评价”一词改为“确定”。

³⁶ 如 A/CN.9/544 第 112 段所述，为了明确表达普遍同意的以下意见，即在托运人或索赔人证明造成损坏的原因可归咎于承运人但却不在第(二)项规定的“除外风险”清单之列的情况下，应回过头来援用第(一)款，为此，工作组同意在第(二)项的最后句号之后添加“在此情况下，应依照第 1 款对赔偿责任进行评估。”这一句。

³⁷ 见上文脚注 26。

³⁸ 如 A/CN.9/544 第 132 段所述，工作组认为，应保留目前的案文和两种备选写法，以便在就此问题作出决定之前进行进一步的审议和协商。与会者还提出，也许可以进一步探讨第(一)、(二)或(三)项中的情况之一作为“可能的原因”的概念；与会者为可能拟定的第三种备选案文提出了与“[该灭失、毁损或迟延交付可能是由……导致]”类似的措词。

(三) 装载货物的船舱或船舶的其他部分（包括承运人提供的在其内或其上装载货物的集装箱）不适于并且无法安全地接收、运输和保存货物，则承运人应³⁹根据第 1 款承担赔偿责任，除非其证明，

(a) 其遵守了第 13(1)条所要求的尽职义务。[；或

(b) 上文(一)、(二)和(三)中提及的任何情形⁴⁰不是造成灭失、毁损或迟延交付的原因。]⁴¹

“4. 承运人或第 14 条之二所述的某人的过失促成了灭失、毁损或迟延交付，但同时还有承运人不能负责的并存原因的，在不影响第 18 条所规定的承运人限制赔偿责任的权利的情况下，承运人应负责的赔偿额应当[由法院]按灭失、毁损或迟延交付应归咎于承运人过失的程度相应确定。[只有当法院无法确定实际分担额时，或者当法院确定实际分摊是均摊时，法院方可均摊赔偿责任。]⁴²”

B. “除外风险”

8. 如 A/CN.9/544 第 117 至 129 段所述，工作组审议了 A/CN.9/WG.III/WP.32 所载第 14 条草案中的“除外风险”的案文。根据工作组第十二届会议的讨论，第 14 条草案中的“除外风险”临时修订案文内容如下：

³⁹ 如 A/CN.9/544 第 103 段所述，与会者对这一条款的整个修订案文提出用词方面的意见，即“应承担赔偿责任”和“承担赔偿责任”都在案文中使用，应当设法使之统一。

⁴⁰ 为了更加明确起见，与会者建议将“事实”一词改为包容性更强的“情形”，或者改为“事件”或“事项”。

⁴¹ 工作组还应考虑对第(3)款采用替代结构，如 A/CN.9/544 第 134 段所述，工作组注意到关于按以下类似措词重新调整第 3 款结构的建议：

“3. 只要承运人证明以下事实，则承运人对由于索赔人所[指称][证明]的船只不适航所导致的灭失、毁损或迟延交付不承担责任：

“(a) 承运人遵守了第 13(1)条对履行尽职义务的要求。[；或

“(b) 该灭失、毁损或迟延交付并非由以上第(一)、(二)和(三)项所述的情况所导致。]”。

⁴² 如 A/CN.9/544 第 143 段所述，得到普遍赞同的一项建议是，在第二修订稿拟议的最后一句中添入置于方括号内的词句，其内容大致如下：“[只有当法院无法确定实际分摊额时或其确定实际分摊是均摊时，法院方可均摊赔偿责任]”。与会者普遍认为，可以在该案文的基础上展开进一步的讨论。工作组还应进一步考虑他所注意到的另一项替代建议，该项建议打算顾及第 2(二)项所述关于毁损并非由实际过失造成的情形，其内容如下：

“4. 如果第 14 条之二提及的承运人或某人的过失[或不属于承运人援用的某个事件]促成了灭失、毁损或迟延交付，并且存在着承运人不承担赔偿责任的并存原因，在不毁损第 18 条规定的限制赔偿责任权的情况下，[法院]应按照可归咎于承运人的过失[或事件]的灭失、毁损或迟延交付的程度而相应地确定承运人所负赔偿责任的数额。”

“(a) [天灾]⁴³、战争、敌对行动、武装冲突、海盗行为、恐怖主义、⁴⁴暴乱和民变；⁴⁵

“(b) 检疫限制；政府、公共当局、君主⁴⁶或人民的干涉或妨碍[包括使用或根据法律程序进行的干预]⁴⁷；

“(c) 托运人、控制方或收货人的作为或不作为；

“(d) 罢工、关厂、停工或劳工管制⁴⁸；

“(e) 由于货物固有品质、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损害；

“(f) 包装或标记欠缺或存在缺陷⁴⁹；

“(g) 通过应有的谨慎而无法发现的船舶的⁵⁰潜在缺陷⁵¹；

“(h) 由托运人、⁵²控制方或收货人本人或者由他人代表其对货物的搬移、装载、积载或卸载；

“(i) 承运人或履约方在货物对人身、财产或环境造成危害或被牺牲时根据第 12 和 13(2)条赋予之权力的作为；

⁴³ 如 A/CN.9/544 第 120 段所述，工作组中普遍支持保留“天灾”这一除外情形。

⁴⁴ 如 A/CN.9/544 第 121 段所述，工作组中普遍认为应当将海盗行为和恐怖主义纳入清单。

⁴⁵ 如 A/CN.9/544 第 125 段所述，有与会者提出，(a)项和(b)项中应当添加“以及所有其他并非承运人过失的情形”的文字，以扩大其适用范围。工作组似应考虑这一建议。

⁴⁶ 如 A/CN.9/544 第 125 段所述，从当代政治现实来看，“君主”一词也被怀疑为没有意义。工作组似应在今后的讨论中考虑到这一点。

⁴⁷ 如 A/CN.9/544 第 122 段所述，有的与会者表示支持去掉方括号而保留案文的建议，但对于“包括使用或根据法律程序进行的干预”的表述是否也可包括货物索赔人扣船的情形提出疑问。与会者建议澄清这一用语的含义。为了按所提建议澄清这一点，可以沿用《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》第四条第 2 款 g 项的措词，该项中的“依法扣押”明确将扣押船舶排除在外。另见上文脚注 45 中的建议。

⁴⁸ 如 A/CN.9/544 第 123 段所述，工作组注意到下述建议：该项可能需在总罢工和承运人企业中发生的罢工之间作出区分，而对于在承运人的企业中发生的罢工，承运人可能应承担部分过失。另据 A/CN.9/544 第 125 段指出，“劳工管制”一词的准确含义不清楚。工作组似应进一步审议这些问题。

⁴⁹ 如 A/CN.9/544 第 125 段所述，有与会者建议，应当明确包装和唛头应由“托运人”负责这一点。工作组似应也进一步审议这一建议。

⁵⁰ 如 A/CN.9/544 第 125 段所述，对于该项应当明确潜在缺陷是指船只的潜在缺陷的看法，与会者表示支持。

⁵¹ 如 A/CN.9/544 第 125 段所述，有与会者指出，“应有的谨慎”的表述在其他地方也有使用，例如在第 13 条草案中就有使用，为了保持一致也应当在该项中重复。

⁵² 如 A/CN.9/544 第 125 段所述，有与会者提出，该项中的“由托运人本人或其代表”的表述可能导致混淆，应予删除。工作组似应进一步审议这一建议。

“(j) 非由于承运人的实际过失或私谋，或者承运人的代理人或雇用人员的过失或疏忽所引起的其它任何原因；但是要求援用这条免责权的人应负责举证，证明有关的灭失或损坏既非由于承运人的实际过失或私谋，亦非承运人的代理人或雇用人员的过失或疏忽所造成。”⁵³

9. 如 A/CN.9/544 第 117 段所述，工作组中支持下述看法：对于采用《海牙规则》和《海牙—维斯比规则》第四.2.c 条至第四.2.q 条草案中所列风险清单这一总的做法，有两点例外，一是删除第四.2.a 条（航行过失），二是重拟第四.2.b 条（火灾除外情形），以反映其对运输的海运段的有限适用。如 A/CN.9/544 第 128 段所述，工作组商定，将火灾除外情形和现已删除的航行过失除外情形留在文书草案第 6 章第 22 条草案（A/CN.9/WG.III/WP.32）中，与第 14 条草案分开，以便今后考虑将其置于文书草案何处最为合适。第 22 条草案备选案文 A 和 B 中的火灾除外情形的案文仍按现在的写法保留：

“第 22 条. 承运人的责任

[...]

“船上发生的火灾，除非火灾系由承运人的过失或私谋所造成。”⁵⁴

10. 如 A/CN.9/544 第 127 段所述，工作组中的普遍意见认为，还是应当删除航行过失除外情形，但是应当在今后的讨论中结合举证责任分担问题考虑这一决定的影响。

六. 承运人在海上航程方面的义务（第 13 条草案）

11. 如 A/CN.9/544 第 145 至 157 段所述，工作组审议了第 13 条草案案文。根据工作组第十二届会议的讨论，第 13 条草案的临时修订案文内容如下：

“第 13 条. 适用于海上航程的其他义务

“1. 承运人应在海上航程开航前、启航时和航行中⁵⁵履行尽职责任：

“(a) 使船只适航并保持适航状态；

⁵³ 该项为《海牙规则》和《海牙—维斯比规则》第四条第 2 款 q 项的案文，将其加入是为了今后讨论案文。如 A/CN.9/544 第 117 段所述，工作组商定，应当将“除外风险”清单列入文书草案，清单中的除外情形的实质内容应当借鉴《海牙规则》和《海牙—维斯比规则》，包括其第四条第 2 款 q 项。

⁵⁴ 如 A/CN.9/544 第 126 段所述，虽然工作组商定应当保留火灾除外情形，但工作组中对于此种除外情形的案文提出了不同的看法，因此，其案文未作修改加以转载。

⁵⁵ 如 A/CN.9/544 第 153 段所述，工作组商定，承运人在适航方面的尽职义务应当是一项持续义务，第 13(1)条草案中的所有方括号应当去掉，包括第 13(1)条草案中的“和航行中”、第 13(1)(a)条中的“并保持”以及第 13(1)(c)条中的“并保持这种状态”这几个词语前后的方括号，但保留其中的案文。工作组还商定，使这项义务成为一项持续义务影响到文书草案中承运人和货主之间的风险分配，工作组在审议文书其余部分时应当注意考虑到这一点。

“(b) 妥善地为船只配备人员⁵⁶、装备和供应品，并在整个航程中妥善地保持船只的人员⁵⁷、设备和供应品的配备⁵⁸；

“(c) 使货舱和其他载货处所，包括由承运人提供的用于装载货物的集装箱，适于并能安全地接收、载运和保存货物并保持这种状态。

“[2. 虽有第 10、第 11 和第 13(1)条，承运人仍可牺牲货物，但是这种牺牲须是为了共同安全或为了保护同一海上航程中人员生命或⁵⁹其他财产免遭风险⁶⁰而合理作出的。]”⁶¹

七. 履约方的责任（第 15 条草案）

12. 如 A/CN.9/544 第 158 至 181 段所述，工作组审议了第 15 条草案案文。根据工作组第十二届会议的讨论，第 14 条之二和第 15 条草案的临时修订案文内容如下：

“第 14 条之二”⁶²

“在服从于第 15(4)款的前提下，⁶³承运人应对下述各方的作为和不作为负责

(a) 任何履约方，和

(b) 其他任何根据承运人的请求或在承运人的监督或控制下，直接或间接地履行或负责履行运输合同下承运人任何职责的人，包括履约方的分

⁵⁶ 如 A/CN.9/544 第 148 段所述，一项措词建议是，可以考虑以“船员”或“工作人员”等不反映性别的文字代替“为船只配备人员”这样的文字。工作组似应审议这一建议。

⁵⁷ 同上。

⁵⁸ 如 A/CN.9/544 第 153 段所述，工作组请秘书处对(b)项进行必要的修改，以确保这一义务被理解为一项持续义务。与会者提出添加“整个航程”一词以取得此种效果。另一种可能的替代办法是在第一个词“妥善”一词之前加入“并持续地”。

⁵⁹ 如 A/CN.9/544 第 157 段所述，工作组请秘书处考虑有关在该条中提及保护人员生命安全的建议。因此，在“或其他财产”之前添加了“人员生命”这一词语。

⁶⁰ 如 A/CN.9/544 第 156 和 157 段所述，工作组请秘书处考虑关于提及存在迫近危险的建议，但应当注意不应有损或改变共同海损的规则。根据 1994 年《约克—安特卫普规则》的规则 A 中使用的文字，在“保护”一词之后添加了“免遭风险”这一词语。

⁶¹ 如 A/CN.9/544 第 157 段所述，工作组决定将第 13(2)条草案放在方括号中保留，目前的位置不变，以便今后再考虑是否应当移至有关共同海损的第 17 章。

⁶² 原第 15(3)条草案，但是，如 A/CN.9/544 第 167 段所述，根据工作组商定的意见挪动后暂时编为“第 14 条之二”。

⁶³ 如 A/CN.9/544 第 170 段所述，工作组决定保留这段开头语，但有的与会者建议将其改为“服从于承运人承担的赔偿责任和享有的对赔偿责任的限制”，因为第 14 条之二草案（原第 15(3)条草案）涉及的是对承运人提出的诉讼，而第 15(4)条草案（原第 15(5)条草案）涉及的是对承运人以外的任何人提出的诉讼。

包人、雇员⁶⁴和代理人，就如同这种作为或不作为系其本人所为。承运人仅对履约方或其他人在其合同、雇用或代理范围内的作为或不作为承担本条规定的责任。

“第 15 条. 海运⁶⁵履约方的责任

“1. ⁶⁶海运⁶⁷履约方受本文书规定的有关承运人的义务和责任的约束，如果造成灭失、毁损或迟延的事件发生⁶⁸在下述期间，还有权享有本文书规定的有关承运人的权利和免责：(a)在其掌管货物的时期内；和(b)在其参与履行运输合同中期待的任何活动的任何其他时间内。

“2. 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的，或同意其对迟延交付，或货物的灭失或损坏或与货物有关的损失或损坏所承担的赔偿责任应高于第 16(2)、第 24(4)和第 18⁶⁹条所规定的限额的，海运⁷⁰履约方不应受该协议的约束，除非海运⁷¹履约方明确同意接受这类责任或这类限额。

“3. ⁷²在服从于第 4 款⁷³的前提下，如果履约方将承运人根据运输合同的任何职责委托任何其他人履行，包括其分包人、雇员和代理人，则应对该任何其他人的作为和不作为负责，就如同这类作为或不作为系其本人所为。

⁶⁴ 如 A/CN.9/544 第 168 段所述，工作组同意添加“雇员”一词，以便使第 14 条之二草案与第 15(3)条草案（原第 15(4)条草案）中的用词相一致。第 168 段还指出，可能需要进一步考虑是否可以分别述及雇员（订约承运人对雇员所负的责任范围应十分广泛）和分包人（订约承运人对其所负的责任范围可略微狭窄些）。

⁶⁵ 如 A/CN.9/544 第 159 段所述，“海运”一词是根据工作组的决定添加的，即应当调整该条草案的标题，以反映工作组关于将第 15 条草案的范围限于“海运履约方”商定的意见（A/CN.9/544 第 23 至 33 段论及这一点）。

⁶⁶ 考虑到 A/CN.9/544 第 162 段中提到与会者普遍支持备选案文 A，第 15(1)条草案使用该备选案文（取自 A/CN.9/WG.III/WP.32）作为其依据。

⁶⁷ 如 A/CN.9/544 第 161 段所述，本文书草案原则上应避免涉及非海运履约方，第(1)款的范围应限于海运履约方。为了反映这一理解添加了“海运”一词。

⁶⁸ 如 A/CN.9/544 第 162 段所述，工作组同意在(a)项案文之前添加下列文字：“如果造成灭失、毁损或迟延的事件发生”。

⁶⁹ 如 A/CN.9/544 第 165 段所述，工作组注意到关于限制对第 18 条草案的提及的建议，因为有的与会者指出，尽管提及第 18 条草案第(1)、(3)和(4)款是可以接受的，但不应提及第 18 条草案第(2)款，因为如果无法确定损坏的发生地，履约方即不负赔偿责任。工作组决定在就第 18 条草案第(2)款是否列入文书草案作出决定之后，可能需要就此展开进一步讨论。

⁷⁰ 如 A/CN.9/544 第 163 段所述，工作组商定将第(2)款的范围限于海运履约方。

⁷¹ 同上。

⁷² 这一条文原为第(4)款，因第 15(3)条草案分出去列为第 14 条之二草案而重新编号。

⁷³ 这一条文原为第(5)款，因第 15(3)条草案分出去列为第 14 条之二草案而重新编号。

履约方仅对相关人员在合同、雇用或代理的范围内的作为或不作为承担本条文规定的责任。⁷⁴

“4. ⁷⁵根据本文书⁷⁶对第 14 条之二⁷⁷和第 3 款⁷⁸提及的承运人以外的任何人⁷⁹[，包括订约承运人或海运履约方的雇员或代理人，]⁸⁰提起诉讼，该人能够证明其系在其合同、雇用或代理的范围内行事的，应享有本文书项下承运人享有的抗辩权以及责任限制权。

“5. ⁸¹对货物的灭失、损坏或迟延交付负有责任的海运履约方⁸²不止一人的，此等人应承担连带责任，但以第 16、第 24 和第 18 条所规定的限额为限。

“6. ⁸³在不影响第 19 条规定的情况下，所有此等人的累计赔偿责任不应超过本文书所规定的赔偿责任总限额。”⁸⁴

⁷⁴ 如 A/CN.9/544 第 172 段所述，工作组重申了其作出的关于该款的结构应与第(3)款的结构相一致的决定，并注意到的就第 15(3)条草案（原第 15(4)条）提出的各种看法，即为了今后的届会继续进行讨论，该条草案是否应包括海运履约方和非海运履约方。

⁷⁵ 这一条文原为第(5)款，因第 15(3)条草案分出去列为第 14 条之二草案而重新编号。

⁷⁶ 如 A/CN.9/544 第 176 段所述，与会者建议在“诉讼”一词之前添加“根据本文书”这一短语，以便澄清这一点。

⁷⁷ 这一条文原为第 15(3)款，因第 15(3)条草案分出去列为第 14 条之二草案而重新编号。

⁷⁸ 这一条文原为第(4)款，因第 15(3)条草案分出去列为第 14 条之二草案而重新编号。

⁷⁹ 如 A/CN.9/544 第 175 段所述，工作组请秘书处审查再提出一个备选案文将该款的范围限于海运范围的可能性。与会者提出，为了做到这一点，可以参照第(5)款（原第(6)款）的写法把“人”一词该为“海运履约方”。

⁸⁰ 如 A/CN.9/544 第 175 段所述，工作组商定，作为第(4)款（原第(5)款）现行案文的一项替代案文，应将“订约承运人或海运履约方的雇员或代理人”这些文字加上方括号后插入，供今后的届会继续讨论。工作组似应考虑将该款的开头语改为下述简化案文，其结尾处为“该人”：“如果根据本文书对任何海运履约方提起诉讼[，包括其分包人、雇员或代理人，]该人...”。

⁸¹ 这一条文原为第(6)款，因第 15(3)条草案分出去列为第 14 条之二草案而重新编号。

⁸² 如 A/CN.9/544 第 180 段所述，工作组商定将该款的范围限于海运履约方，因此，“人”该为“海运履约方”。有的与会者提出，关于按下述写法简化该款案文的建议，应当结合第(6)款（原第(7)款）进一步加以讨论：“订约承运人和海运履约方承担连带责任”。

⁸³ 这一条文原为第(7)款，因第 15(3)条草案分出去列为第 14 条之二草案而重新编号。

⁸⁴ 如 A/CN.9/544 第 181 段所述，由于时间不够，工作组未讨论该款。

