



联合国国际贸易法委员会
第三十七届会议
2004年6月14日至7月2日，纽约

第三工作组（运输法）第十二届会议工作报告
(2003年10月6日至17日，维也纳)

目录

	段次	页次
一. 导言	1-10	3
二. 审议情况和决定	11	4
三. 拟定[全程或部分途程][海上]货物运输文书草案	12-181	5
A. 继续工作的方法	12-15	5
B. 初步事项：文书草案的标题	16-19	5
C. 审议文书草案的核心问题	20-181	6
1. 适用范围和履约方	20-42	6
(a) 一般性讨论	20-27	6
(b) “海运缔约方”和“非海运缔约方”的定义	28-33	8
(c) 第1(e)条中的“履约方”的定义	34-42	10
2. 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) ..	43-50	11
3. 适用范围：运输合同的定义和对海运段的处理(第1(a)和2条草案) ..	51-84	13
(a) 关于第2(1)条草案三份备选案文的一般性讨论	53-56	14
(b) 第1(a)和2(1)条草案	57-75	15



(c) 第 2(2)条草案.....	76	19
(d) 第 2(3)条草案.....	77-82	19
(e) 第 2(4)条草案.....	83	20
(f) 第 2(5)条草案.....	84	21
4. 免除赔偿责任、航行过失和举证责任(第 14 条草案).....	85-144	21
(a) 第 14 条草案第 1 和第 2 款.....	85-116	21
(b) 第 14 条的“除外风险”清单.....	117-129	32
(c) 第 14 条草案新的第 3 款.....	130-134	34
(d) 第 14 条草案中涉及在多种毁损原因的情况下赔偿责任的分配 的规定.....	135-144	35
5. 承运人在海上航程方面的义务(第 13 条草案).....	145-157	37
6. 履约方的责任(第 15 条草案).....	158-181	40
(a) 一般讨论.....	159-160	41
(b) 第(1)款.....	160-162	42
(c) 第(2)款.....	163-165	42
(d) 第(3)款.....	166-170	42
(e) 第(4)款.....	171-172	43
(f) 第(5)款.....	173-176	44
(g) 第(6)款.....	177-181	44
四. 其他事项.....	182-183	45

一. 导言

1. 委员会 2001 年第三十四届会议成立了第三工作组（运输法），委托该工作组与有关国际组织密切合作，拟订关于国际海上货运问题的法律文书，这些问题包括适用范围、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。¹委员会 2002 年的第三十五届会议核准了有关运输法文书草案应涵盖门到门运输业务的工作设想，但须在工作组审议了文书草案实质性条款并更完整地理解这些条款在门到门运输中的作用以后，进一步审议文书草案的适用范围。²
2. 委员会 2003 年 7 月第三十六届会议收到了工作组第十届会议（2002 年 9 月 16 日至 20 日，维也纳）和第十一届会议（2003 年 3 月 24 日至 4 月 4 日，纽约）的报告（分别为 A/CN.9/525 和 A/CN.9/526）。
3. 委员会注意到工作组此项工程之艰巨，对目前已取得的进展表示赞赏。委员会普遍感到，工作组在最近完成运输法文书草案一读以后，其工作进入到了一个尤其困难的阶段。委员会注意到，在文书草案的范围和个别条款上，仍有大量有争议的问题有待讨论。要取得进一步进展，就需要在各种相互冲突的切身利益之间寻求一种微妙的平衡。有种观念认为，门到门的文书可以通过在统一赔偿责任、法院的选择和经谈判订立的合约方面达成妥协而完成，它将不涉及对内陆履约方的起诉。还认为，将内陆公路和铁路的利益考虑在内对于实现案文的目标至关重要。有一种观点认为，工作组应继续探讨在拟议文书的设计中加大灵活性，以允许各国选择全部或部分加入门到门机制。
4. 委员会还注意到，鉴于在拟订文书草案方面的复杂性，工作组在第十一届会议期间举行了为期两周的会议，从而利用了第一工作组 2002 年 9 月第五届会议完成其有关私人融资基础设施项目的工作后所腾出的额外会议时间。第三工作组主席确认，要想在一个可接受的时间范围内在拟定文书草案方面取得进展，该工作组需要继续举行若干为期两周的会议。经过讨论，委员会授权第三工作组破例举行分别为期两周的其第十二和第十三届会议。³委员会商定，有必要在 2004 年委员会第三十七届会议上重新评估工作组在这方面的情况。请工作组尽全力尽快完成其工作，为此目的应利用各种机会举行闭会期间协商，如有可能，通过电子邮件进行。然而，委员会认识到，仍需讨论的问题之多以及其中许多问题需要同时讨论，因而工作组特别有必要举行大规模的会议。⁴
5. 第三工作组(运输法)由委员会所有成员国组成，于 2003 年 10 月 6 日至 17 日在维也纳举行了第十二届会议。工作组下列成员国的代表出席了会议：奥地利、巴西、喀麦隆、加拿大、中国、哥伦比亚、法国、德国、印度、意大利、日本、立陶宛、墨西哥、摩洛哥、俄罗斯联邦、新加坡、西班牙、瑞典、泰国、美利坚合众国和乌拉圭。
6. 下列国家的观察员也出席了会议：阿尔及利亚、安提瓜和巴布达、阿根廷、玻利维亚、保加利亚、哥斯达黎加、古巴、捷克共和国、丹麦、芬兰、希腊、科威特、黎巴嫩、荷兰、新西兰、挪威、大韩民国、塞内加尔、斯里兰卡、瑞士、突尼斯、土耳其、委内瑞拉和也门。

7. 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)、联合国欧洲经济委员会(欧洲经委会)；

(b) **委员会邀请的政府间组织：**国际铁路运输政府间组织(铁路运输政府间组织)；

(c) **委员会邀请的国际非政府组织：**美洲铁路协会、国际法律研究中心、国际海事委员会(海事委员会)、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、国际多式联运协会(多式联运协会)、国际海运保险联合会、波罗的海和国际海事理事会。

8. 工作组选出下列主席团成员：

主席：Rafael Illescas 先生(西班牙)

报告员：Walter De Sá Leitão 先生(巴西)

9. 工作组收到下列文件：

(a) 临时议程(A/CN.9/WG.III/WP.31)；

(b) [全程或部分途程][海上]货物运输文书草案：秘书处的说明(A/CN.9/WG.III/WP.32)；

(c) 荷兰关于该文书适用于门到门运输的提案(A/CN.9/WG.III/WP.33)，以及美利坚合众国关于文书草案十个方面的提案(A/CN.9/WG.III/WP.34)；

(e) 门到门运输调查表答复和各国及国际组织对文书草案范围的补充评议汇编的增编(A/CN.9/WG.III/WP.28/Add.1)。

10. 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[全程或部分途程][海上]货物运输文书草案；
4. 其他事项；
5. 通过报告。

二. 审议情况和决定

11. 工作组开始审查载于秘书处的说明(A/CN.9/WG.III/WP.32)附件的[全程或部分途程][海上]货物运输文书草案，并讨论了各项提案，包括美利坚合众国关于文书草案十个方面的提案。工作组请秘书处根据工作组的审议情况和结论拟订一些条文的修订草案。这些审议情况和结论已反映在下文第三节。

三. 拟定[全程或部分途程][海上]货物运输文书草案

A. 继续工作的方法

12. 工作组获悉，一些斯堪的那维亚国家就工作组对文书草案进行二读的最佳方式在会前举行了非正式讨论。他们提议，鉴于修订后的文书草案(A/CN.9/WG.III/WP.32)中的条款数目之多，根据美利坚合众国的提案(A/CN.9/WG.III/WP.34)，可能最好是各事项分成几组核心问题来进行讨论。建议第一类问题的大标题可以是“适用范围”，该标题下的第一小类问题可以是“与国际和国内立法的冲突”，其下可以讨论如下三组问题：(1)运输合同；(2)履约方和网络责任；(3)已确定事发地和未确定事发地的毁损。提议在标题“适用范围”下的第二小类问题可以是“海运段的地理范围”（文书草案第2条）。

13. 还提议可以在标题“契约自由”下讨论第二大类问题，可以包括以下问题：租船合同免责（文书草案第2(3)条）；有关远洋班轮运输业务协定的规定；运输和货代混合合同（文书草案第9条）；职能方法（例如第11(2)条，不承担装卸及理仓和平仓费用条款）；单向或双向强制性规定（文书草案第88条）；责任期（第7条）。据指出，这一组议题是基于本文书其他规定将是强制性的这一假设。

14. 建议可以在标题“承运人义务和责任”下讨论第三大类问题。这一组议题可以包括免责；限制和默示修订程序；延误；以及(作为持续义务的)适航性。提议在讨论这三大类问题之后可以讨论以下四个议题：托运人的义务；诉讼地选择与仲裁；货物交付；控制权。

15. 与会者对工作组审议文书草案中的核心问题的方法表示了支持。基本商定本次审查可以首先讨论公约的适用范围问题和履约方问题。

B. 初步事项：文书草案的标题

16. 工作组所审议的文书草案标题是：“[全程或部分途程][海上]货物运输文书草案”。

17. 有人认为，工作组似宜考虑该标题应在多大程度上反映“海运加其他运输方式”（也称为“跨海运”）的做法，这一方法在工作组前几届会议上成为在拟定文书草案过程中最可能获得一致认同的方法。

18. 有一项建议是，鉴于工作组今后还将举行有关第2条“适用范围”和第1(a)条中“运输合同”定义的讨论，现在考虑文书草案的标题为时尚早。然而，有人提议，工作组在文书草案中所采取的做法方面已经取得了一定的认同，已足以直接去除现有标题中的方括号，以便文书草案可以称为“全程或部分途程海上货物运输公约”，有人对此表示支持。提出了进一步改进的建议。有一项建议是，应在“全程”一词前加上“国际”一词，以便更准确地表述文书的内容，并确保与现有货物运输公约保持一致。另一项建议是，由于文书草案的根

本是运输合同，标题中应提及合同，而读作“国际全程或部分途程海上货物运输合同公约”。针对这一建议，有人指出内含“合同”一词可能产生误导，因为这一词在过去是用来描述更侧重于合同本身的实质性要求——例如合同订立——的公约，这类公约与本文书草案不同。还有一项建议是，由于贸易法委员会公约经常使用“国际贸易中”的词组，因此应在标题中加上这一词组。此外还有一项提议是删除目前方括号中的“全程或部分途程”词组，以避免与多式联运文书发生混淆。相反的观点认为，纳入同时反映海运方面和其他可能的运输方式的词语是必要的，以便准确地描述公约的主题事项，有人对此表示支持。

19. 工作组听到了对有关上述建议的一些类似意见的支持。尽管尚未达成对具体标题的一致意见，会上对文书草案标题应当反映其重点是海运但应尽可能涵盖其他运输方式的观点表示了支持。工作组决定保留目前的标题不变，以留作今后讨论。

C. 审议文书草案的核心问题

1. 适用范围和履约方

(a) 一般性讨论

20. 工作组听取了意大利代表团（同时也代表荷兰所作）的发言，发言中指出，为了促进对文书草案采取务实的办法以及为了便利工作组的工作，意大利将撤回其早些时候的提案（载于A/CN.9/WG.III/WP.25号文件），以赞同在文书草案第8条中采用限定范围的网络制度。意大利和荷兰仍然坚信，适用于整个门到门货物运输期间的统一赔偿责任制度将是最明了和最简单的解决办法，但是认识到，鉴于工作组第十一届会议的辩论情况，这种解决办法将得不到充分的支持。

21. 工作组获悉，意大利和荷兰将支持美国关于适用范围和履约方的提案（载于A/CN.9/WG.III/WP.34号文件第1节），但该提案须略作修改。据提议，首先应加以更改的是，文书草案的各项规定应适用于从承运人接管货物时至向收货人交付货物时这一期间，但须受文书草案第8条所载限定范围的网络例外情况的约束，以及应删去该条文草案中方括号内提及国家法律的词语。据建议，这一删除对于避免出现国际法可能被国家法律取而代之的危险是必要的。所建议的第二项更改是，除了承运人之外，文书草案的各项规定也应适用于在港口区进行作业的履约方，即所称的“海运履约方”，但需要对这一名称加以界定。第三项建议是，文书草案的各项规定不应适用于非海运履约方的履约方。第四项建议是，应对文书草案中提及了履约方的所有规定加以审查，以便在与承运人对履约方行为或过失负有赔偿责任有关的规定（例如第14(2)和第15(3)条）中，继续一般性地提及履约方，不论是否是海运履约方，而在与履约方的义务和赔偿责任有关的规定中，则应仅提及海运履约方。除其他外，还据建议，应对第15(1)和第15(4)条草案加以修订，以设定仅仅是针对海运履约方的诉讼理

由。提出的类似建议是，第 15(5)条的“喜马拉雅”保护应仅延伸到海运履约方。

22. 通过对 A/CN.9/WG.III/WP.34 号工作文件作的一般性介绍，工作组获悉，该提案的用意是，既然工作组已完成了对可能的规定的初步审查，就应开始形成文书草案的基本结构。据称，该工作文件的用意是探讨有否可能建立统一赔偿责任制度，并提出该行业竞合利益方之间达成的妥协的总体一揽子方案。据认为，该一揽子方案代表了可达到的最高水平的统一性和对现行制度的重大改进。

23. 特别是关于 A/CN.9/WG.III/WP.34 号文件第一节（“适用范围和履约方”），工作组获悉，在维持总体提案（其支持者称为“折中立场”）方面，在文书草案目前确定的限定范围的网络基础上与会者支持文书草案的门到门涵盖面。不过，据建议，应改变对履约方所作的处理，以便使文书草案仅涵盖海运履约方，因其一般会已被港到港文书所涵盖，其中包括装卸业者和港站经营人以及海运承运人。非海运履约方，例如内陆卡车和铁路承运人或港口区以外的仓库，将被专门排除在文书草案的赔偿责任制度范围之外。不过，非海运履约方将仍被视为文书草案所规定的履约方，因为订约承运人将对非海运履约方的行为或过失负有责任。据进一步解释，认为根据这一提议的制度，文书草案第 8 条中对“国家法律”的提及对于保护适用于内陆承运人的现行赔偿责任制度是不妥当的，也是不必要的，而内陆履约方的赔偿责任将建立在现行法律基础上，无论这种法律是区域性单种运输方式公约还是强制性或非强制性国内法，都可能包括侵权方面。“喜马拉雅条款”自动保护将仅延伸到承担文书草案规定的赔偿责任的履约方（即仅为海运履约方），而内陆履约方援用“喜马拉雅条款”的能力须受其根据可适用的国家法律这样做的现行权利的约束。有与会者在回答一项提问时承认，这一提案并未解决内陆履约方在现行可适用的国家法律下的任何现有问题，但内陆履约方在赔偿责任方面将处于与其目前完全相同的地位。

24. 与会者强烈支持 A/CN.9/WG.III/WP.34 号文件第一节中提出的一般原则和“折中立场”。虽然有与会者就例如非缔约国中海运履约方的处理提出了一些可能的调整建议，但与会者强烈认为，这一办法是这种情形中可能采取的最好办法。有少数与会者认为，文书草案应涵盖内陆承运人并且仍应对统一赔偿责任制度加以考虑。

25. 虽然与会者普遍支持为海运履约方和非海运履约方建立不同的制度，但也有与会者提议，应在第 8(b)条中保留对国内法的提及，据建议，可通过提及与现行公约相类似或以其为基础的国家强制性法律来对这种提及加以限定。据称，A/CN.9/WG.III/WP.34 号文件第一节中的提案并未解决具体说明国内法后而本可解决的所有问题，因为例如，如果第 8(b)条中不提及国内法，货主就不可能根据管辖公路货物运输的国内法对订约承运人提起诉讼。还据称，如果内陆承运人被置于文书草案范围之外，就无法保证得以根据适用的国内法向内陆承运人提出索赔，而这将对托运人造成损害。据建议，鉴于海运公约规定的赔偿责任限额一般较低，因此托运人可根据国内法得到可能更多的索赔，但有与会者指出，情况不一定如此，特别是要考虑到海运公约中载列的“每包件”限制

规则，再加上集装箱运费和高价值/低重量货物的情形。作为对提及国内法的词句的进一步限定，有与会者建议，只有那种为货主设定了更完善保护的强制性国家制度才可优先于文书草案。有些与会者表示支持以下立场，即应在第 8(b) 条中维持对国内法的提及，尽管有与会者鉴于工作组打算根据文书草案建立一种尽可能统一的制度而就该提案提出了关切意见。此外，关于拟议中的对国内法的提及加以限定，有与会者表示关切，认为不明确将使用什么标准来决定国内法是否符合第 8(b) 条规定的拟议中的限定要求，以及这样做是否会增加适用范围的不确定性程度。

26. 有与会者指出，文书草案对缔约方的处理和在第 8(b) 条中对国内法的可能提及，是两项单独的事项，不一定相互关联。据认为，订约承运人的赔偿责任是第 8 条的关键方面，而该条具有两个方面，一是第 8 条规定的追索诉讼方面，二是与其他国际公约的冲突方面。针对这一观点，有与会者认为，在第 8 条与对缔约方的处理之间存在着重大的或实际的联系。据解释，A/CN.9/WG.III/WP.34 号文件第一节中的提案非常明显地取决于接受两个方面：一是将非海运缔约方排除在文书草案规定的赔偿责任制度的范围之外，二是删除第 8(b) 条中对国内法的提及，因为排除内陆承运人的用意是使对国内法的提及变得没有必要。

27. 工作组几乎一致支持将非海运履约方排除在 A/CN.9/WG.III/WP.34 第一节中确定的文书草案的赔偿责任制度的范围之外。此外，与会者强烈支持该提案中的第二个方面，删除第 8(b) 条中对国内法的提及。一个代表团表示认为，没有理由将陆路承运人排除在文书草案之外。虽然已作出临时决定，即在今后某一届会议作出最后决定之前先在方括号中保留第 8(b) 条中对国内法的提及，但与与会者强烈认为，删除对国内法的提及是该总体提案的一个必要组成部分。工作组注意到 A/CN.9/WG.III/WP.34 号文件第一节中的提案应被视为一个整体一揽子方案，其中包括将非海运缔约方排除在赔偿责任制度范围之外以及删除第 8(b) 条中对国内法的提及。

(b) “海运缔约方”和“非海运缔约方”的定义

28. 工作组接着审议了海运缔约方和非海运缔约方的定义。工作组听取了关于“海运缔约方”和“非海运缔约方”的可能的定义的提议，以及关于调整文书草案第 1(e) 条中确定的“缔约方”的现行定义的提议。

29. 所提议的定义如下：

“(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[或承诺履行]承运人在运输合同项下对货物运输、装卸、保管或[存储]的任何职责，而无论该人是否为运输合同的订约方、是否在该合同中指明或是否在该合同项下负有法律责任。“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、承包商或分包人。”

“(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。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。”

“(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。”

30. 通过介绍，工作组获悉，在设定这些定义时设想了两种办法，一是按职能划分办法，一是按地理划分办法。按地理划分办法因在两者中较为简单而被选中。有与会者提议，该定义中的地理区域可以是“港口”，虽然据承认，“港口”的定义可能会造成相当多的困难，有可能会以国家法律来加以界定。这些定义的支持者提出的进一步的解释是，“海运履约方”的拟议定义中的最后一句是为了处理海上运程之后接着是陆上运程而此后又接着是另一海上运程的情形，但这一短语需要加以完善。

31. 工作组普遍一致认为，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。大家一致认为，该定义宜偏重按地理划分，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部分。据建议，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。有与会者告诫说，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。有与会者建议该定义草案应该对非海运履约方在港区所开展的例如使用卡车装货并将货物运至港口以外等某些活动的情形加以澄清。据指出，为澄清此种情形可指明履约方系就海运段履行承运人义务者。有与会者就此答复指出，第 1(e)条草案中所载的定义已将“履约方”限定为履行与承运人有关的核心职能的当事方。还据指出，略有一些不清楚的是，海运履约方的定义是否也偏重于此类核心职能。

32. 讨论的第二个方面涉及是否应将“或承诺履行”这句短语列入定义草案中。有与会者支持列入这一句短语，并删除该短语前后的方括号，因为据指出，由于列入这句短语即承认在可能是很长一连串分包合同中存在着针对每一当事方的直接诉讼事由，所以能够适当顾及索赔人的利益。一种相反的观点认为，列入“或承诺履行”这句短语可能会在实践中造成困难，因为只是承诺履行的履约方将对承运人负责，但托运人却很难查明事实，并决定究竟应该对哪一方提起诉讼。工作组决定，以后可以结合对文书草案第 1(e)条中“履约方”的现行定义所作分析（见下文第 34-42 段）并根据指南草案中关于货运责任的总的平衡来决定“或承诺履行”这一句短语的取舍。

33. 提出的另一个问题是，定义是否应涉及非缔约国的履约方。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。有与会者就具体行文措词建议将拟议的(f)款中“头一个装货港”改为“下一个装货港”。

(c) 第 1(e)条中的“履约方”的定义

34. 除上文第 29 段提出的定义外，工作组审议了第 1(e)条草案的案文，其内容如下：

“(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[或承诺履行]承运人在运输合同项下对货物运输、装卸、保管或存储的任何职责，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。“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)的雇员、代理人、承包人或分承包人。”

35. 工作组听到有的与会者介绍说，在改拟本文书草案时未对第 1(e)条作很大的修改，该讨论的历史情况载于第 1(e)条的脚注之中。还有的与会者称，脚注部分载有可替代第 1(e)条案文中所载措词的其他措词(见 A/CN.9/WG.III/WP.32，脚注 8-10)。

36. 有与会者建议，为扩大“履约方”定义的范围，应删除“承诺履行”这一句短语前后的方括号。发言中提醒工作组，本定义的意义在于规定订约承运人对履约方的错误、过失或不作为负有一般责任。据称，通过删除这句短语前后的方括号而缩小该定义的范围，会使得已承诺履约但随后未履约或将履约责任转托另一当事方的履约方逃避责任。据进一步指出，对已承诺履约和根本不履约者所适用的标准似不宜低于对已承诺履约但未实际履约者所适用的标准。针对有的与会者就不应根据所谓“纸面上承运人”或未实际履行运输合同者的运输承诺而认定其负有责任所持的关切，有与会者指出，根据该定义的措词，完全可以对有过失的履约方直接提出诉讼，而不必经过一连串合同提出多个诉讼后最终才能对该当事方提出诉讼。另据指出，未将该句短语列入定义中可能会中断一连串合同之间的联系。出于这些原因，有与会者表示全力支持列入“或承诺履行”这一句短语。有与会者指出，应该对这一建议作进一步澄清，插入“直接的”这个词，以便将间接的被告排除在外，因此，履约方必须“承诺直接履行”。尽管有的与会者指出，承诺履行运输合同者承诺直接履行此类合同属于不言自明的事情，但还有的与会者表示大力支持对最初的建议也作这样的改进。

37. 有些代表团关切地指出，本文书草案根本不应涉及履约方。此外，还关切地指出，“或承诺履行”这句短语会给托运人查明订约承运人为履行运输合同某些方面而雇佣的所有当事方带来困难，而且合同将会是履约人和订约承运人之间的合同。有与会者指出，列入这一句短语可能会造成对不一定真正是被告的履约方提出多重诉讼的情况，这样做于事无补，托运人只对履约承运人和订约承运人提出诉讼。此外，据认为，将该短语列入定义中违反了托运人和订约承运人之间的合同当事人相互关系的概念。

38. 还有与会者对该定义的范围局限于履行“承运人在运输合同项下对货物运输、装卸、保管或存储的任何职责”的非承运人表示关注，因为据认为，该定义应列入承运人的所有职责，而不只是所列举的这些职责。另据指出，该定义

存在着一个潜在的偏离常规之处，因为在某些情形下，承运人可以代替托运人履行货物装卸业务，然而该定义指的是“应承运人的请求或在承运人的监督或控制下”履行职责者。

39. 还有与会者关切地指出，列入“承诺履行”这一句短语造成该定义的范围过于宽泛。针对这种关切以及有的与会者提出的该定义与第 7 条规定的责任期之间的相互关系是否意味着未提取货物的履约方在订约承运人不负责任时将承担责任的问题，工作组获悉，履约方的责任期与承运人的责任期本被认定是相同的，履约方作为履约方所负的责任绝不会大于订约承运人作为订约承运人所负的责任。此外，据称，承诺实际履约的概念可以澄清该定义打算缩小的范围。据指出，这个定义可能存在的另一个问题是，在有的情形下，有些港口要求港务由行政当局负责。

40. 与会者敦促工作组铭记履约方问题有两个不同的方面：承运人对履约方所负的责任和履约方本身所负的责任。建议最好在关于履约方责任的第 15 条草案等实质性条文中而不是在定义部分涉及这些问题。有些代表团认为，“履约方”的定义尽管目前总的来讲是合适的，但可能必须结合对第 15 条草案的讨论而加以重新审议。

41. 关于这一定义的两个问题得到了澄清。首先，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。此外，据指出，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上文第 29 段中将海运履约方和非海运履约方均包括在内的拟议定义的行文措词大致相同的措词。

42. 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。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，并考虑通过删除该文书修订草案脚注 8 中“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”的短语而缩短该定义的其他可能性（A/CN.9/WG.III/WP.32）。

2. 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)

43. 工作组审议的第 18(2)条草案案文如下：

“[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。]”

44. 通过介绍，有与会者提醒工作组第 18(2)条是文书草案中新加的一条，并且还提出了其他若干替代案文(见 A/CN.9/WG.III/WP.32, 第 93 条脚注)。

45. 有与会者说，有关第 18(2)条的一个关键问题是，究竟应当在未确定事发地的毁损中使用与已确定事发地的毁损相同的赔偿责任限额，还是应当考虑到可能适用的其他限额，以便选择最高的限额。还据指出，一个关键问题是对未确

定事发地的毁损规定具体赔偿责任限额是否合适。据称，这些问题在选定第 18(1)条中的赔偿责任限额之前都难以决定，如果工作组在第 18(1)条中选定的“每公斤”赔偿责任限额与《海牙—维斯比规则》额度相等，则可能应参考单种方式运输公约，以便为未确定事发地的毁损选择一个更高的限额。此外，还据建议，可以考虑到国内强制性规定，特别是在文书草案的适用范围非常广泛，有可能涵盖较长的陆运段的情况下。然而，有与会者表示应持谨慎态度，因为某些强制性国家规定可能完全没有规定赔偿责任限额，因此在这方面参考国内立法恐不妥当。另据指出，对于已确定事发地的毁损和未确定事发地的毁损，其他文书中使用了不同的赔偿责任限额，例如 1980 年的《国际货物多式联运公约》，该公约如同贸发会议/国际商会通则一样，在已确定事发地的毁损问题上载有类似的规定。基于这些原因，有与会者提议第 18(2)条应当在文书草案中加以保留。

46. 会上就在文书草案中保留第 18(2)条介绍了一系列替代提案。有与会者建议，第 18(2)条应当保留在文书草案中，但是应当置于方括号内，并且在行文措词上，“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)条中插入赔偿责任限额之前，仍将第 18(2)条保留在方括号内，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。这些替代建议各自都得到了一些支持。

47. 会上对删除第 18(2)条表示了强烈的支持。有与会者提醒工作组，对文书草案的广泛适用所规定的例外情况越多，就越会损害可预见性和一致性的目标。据建议，为了在最大程度上实现一致性，第 8 条中规定的有限的网络例外情况应当尽可能减少，而第 8 条的适用已经足以涵盖所表达的对未确定事发地的毁损的关切。据进一步指出，第 18(2)条是对第 8 条有关已确定事发地的毁损所规定的原则的重复，但举证责任的分配不同。然而，也有与会者提出，第 8 条和第 18(2)条并不矛盾。此外，有与会者重申，《海牙—维斯比规则》中的赔偿责任限额在实践中往往比初看上去的要大得多，根据集装箱运输的运输量和所规定的“每包装件”赔偿责任限额，《海牙—维斯比规则》中的限额往往比仅仅根据重量计算赔偿责任限额的单式运输机制中的要大得多。还有与会者提醒工作组，工作组曾经确定，文书草案的重点将适当放在海运段上，因此建议，为与此做法保持一致，未确定事发地的毁损的赔偿责任限额应为海运段运输规定的赔偿责任限额。

48. 有关在未确定事发地的毁损中的举证责任问题，有与会者说，如果赔偿责任限额较低，承运人甚至也许不试图证明毁损发生地从而将索偿人应获的赔偿额限制在较低的赔偿责任限额。对此，有与会者说，承运人将非常希望确定毁损发生地，以便向对毁损有责任的承包人提起追索诉讼。

49. 工作组支持删除第 18(2)条，但是有与会者警告工作组不应人为区分已确定事发地和未确定事发地的毁损，因为所涉及的货物应为海运货物，而不论该货物在何运输段上，而且因此风险是相同的，货物的价值是相同的，所涉及的当

事方是相同的，哪一当事方为货物投保了多大金额的保险本质上也是相同的。据指出，赔偿责任限额的目的与赔偿制度本身密切相关，都是责任机制总体平衡的一部分。据指出，仅仅因为毁损可能发生在海运段之外就推翻这一机制是不合适的。然而，有与会者强调了第 18(2)条草案的重要性，其依据的观点是货物毁损通常不能确定事发地，第 18(2)条中规定的明显例外情况很有可能成为惯例，特别是由于毁损经常只在集装箱由收货人打开时才能发现，尽管有些港口能够为集装箱拍照从而确定其外部损伤。

50. 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。工作组注意到在有关第 18(2)条的讨论中所表述的各种立场，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。

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

51. 工作组审议的第 1(a)条草案案文如下（见 A/CN.9/WG.III/WP.32）：

“(a) ‘运输合同’系指承运人收取运费负责将货物全程或部分途经由海路从一地运到另一地的合同”。

52. 工作组审议的第 2 条草案的案文如下（见 A/CN.9/WG.III/WP.32）：

“1. 第 1 款备选案文 A

在服从于第 3 款的前提下，本文书适用于收货地点和交货地点在不同国家的一切运输合同，其条件是：

- (a) 在运输合同或合同细节中指定的收货地点位于一缔约国境内，或
- (b) 在运输合同或合同细节中指定的交货地点位于一缔约国境内，或
- (c) [实际交货的地点为运输合同或合同细节中指定的一个任选交货地点并且位于一缔约国境内，或]
- (d) [运输合同是在一缔约国内订立的或者合同细节声明运输单证或电子记录是在一缔约国内签发的，或]
- (e) 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。

第 1 款备选案文 B

在服从于第 3 款的前提下，本文书适用于收货地点和交货地点在不同国家的一切海上货物运输合同，其条件是：

- (a) 在运输合同或合同细节中指定的收货地点[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定的交货地点[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]

(d) [运输合同是在一缔约国内订立的或者合同细节声明运输单证或电子记录是在一缔约国内签发的，或]

(e) 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。

1 之二. 本文书还适用于海上航程前后的内陆水路运输以及收货地点至装货港和卸货港至交货地点的公路或铁路运输，但条件是在海上航程之前货物卸自陆运段运输所使用的运输工具。

第 1 款备选案文 C

在服从于第 3 款的前提下，本文书适用于装货港和卸货港在不同国家的一切运输合同，其条件是：

(a) 在运输合同或合同细节中指明的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]

(d) [运输合同是在一缔约国内订立的或者合同细节声明运输单证或电子记录是在一缔约国内签发的，或]

(e) 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。

“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。

“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]。

“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。

“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。”

(a) 关于第 2(1)条草案三份备选案文的一般性讨论

53. 有的与会者回顾到，备选案文 A 是以文书草案中的最初案文为基础的，该最初案文未就确定文书草案的适用范围而对可用于运输货物的各种运输方式加以区分。备选案文 B 的本意是强调在确定文书草案的范围时，应提及海运，并视可能还扩大至提及内陆货运，但前提条件是，在海上航程之前货物卸自陆运段运输所使用的运输工具。备选案文 B 的效力在于把在全程运输中海运段期间

货物经由公路运输并将装载货物的拖车装上船舶等情形排除在文书草案的适用范围以外。备选案文 C 的本意是通过规定该备选案文仅适用于海运段涉及跨国界运输的那类运输而强调该文书草案的海运性质（见 A/CN.9/WG.III/WP.32，脚注 27、31 和 35）。

54. 与会者对备选案文 B 表示了有限的支持。有的与会者称，根据货物是否从其最初的运输手段上卸下所作的区分似有些过时。例如，在集装箱运输方面，通常在未进行需要修改或有理由修改适用于货物的法律制度的作业情况下卸载或装载货物。有的与会者注意到，备选案文 B 的目的主要是提出在涵盖不同运输方式的国际公约之间有可能发生冲突的问题。工作组决定，处理此类可能发生的冲突的不应是规定文书草案适用范围的条文，而应是第 18 章的各项条文，尤其是第 83 条和 84 条草案，这两条的目的是直接处理文书草案和其他公约之间的关系。对于该讨论情况，有的与会者怀疑第 83 和 84 条草案是否足以顾及各项公约有可能发生冲突的问题。还有的与会者指出，文书草案和其他运输公约之间的关系将主要取决于第 18 条草案确定的责任限额。在工作组就该文书草案的范围达成共同的谅解以前将推迟对这一问题的继续讨论。

55. 有与会者表示大力赞成备选案文 A。与会者就在文书草案适用范围的定义方面避免侧重于任何具体的运输方式所列举的理由包括该文书草案的范围应尽可能广一些，并避免依赖于“港口”等技术概念，因为可能很难就此类技术概念的定义取得一致意见。与会者就此普遍同意，文书草案所涉及的货物起运点不仅是传统上位于国家海岸地区的“港口”，而且还涉及公海上的近岸码头，甚至包括位于国家领水以外的专属经济区的石油钻塔。

56. 然而，普遍的看法是，文书草案对海运的重视应体现在确定其适用范围的条文中。有与会者指出，如果文书草案的范围使其能明确区分纯多式联运公约，则文书草案就会更容易被接受。该文书草案的初稿曾试图作出这种区分，为此，该草案初稿只是称文书草案的目的是涵盖涉及海运段的门到门运输。然而，大多数代表团一致认为，应对文书草案的范围作进一步的限制，为此应规定，文书草案可适用于单式或多式联运的门到门货物运输，前提条件是，此类货运涉及海运段，并且此类海运段涉及跨国界运输。

(b) 第 1(a)和 2(1)条草案

57. 工作组首先确定了一般性政策即，文书草案应该涵盖单式或多式联运的门到门货物运输，前提条件为，此类运输涉及海运段，并且此类海运段涉及跨国界运输，然后讨论了这项政策的落实问题，落实部分既可以放在“范围”的条文之中也可以放在“运输合同”的定义部分（或视可能放在这两个条文之中）。

58. 关于第 2 条草案第 1 款(a)至(e)项，与会者普遍支持删除(d)项。如工作组第九届会议所示，与会者普遍认为，在现代运输实务中，合同订立地与运输合同的履行大体无关，如果涉及电子商务的话，甚至可能更加难以确定或无法确定合同订立地（见 A/CN.9/510，第 34 段）。

59. 工作组就目前置于方括号内的(c)项的案文未作出任何最后决定。与会者决定应将该案文保留在方括号中，以便在未来的届会上继续讨论。

60. 有的与会者建议对(e)项的案文加以改进，将该条文草案开头处的“运输合同”这几个字改为“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”，以扩大“首要条款”的好处。工作组注意到这一建议。

61. 工作组要求由几个代表团组成的一个起草小组在将备选案文 A 和备选案文 C 合并的基础上草拟措词，目的是执行有关文书草案适用范围的政策。这个起草小组提出的第一份建议内容如下：

“第 1(a)条

“运输合同系指承运人收取运费负责将货物经由海路从某国的一地运到另一国一地的合同，可包括在海运段前后以其他运输[方式][手段]进行的运输。

“第 2 条

“在服从于第 3 款的前提下，本文书适用于一切运输合同，其条件是：

(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]

(d) 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”。

62. 尽管与会者普遍认为该起草小组的建议是一种改进，并且是朝着就文书草案适用范围取得共识迈出的一个步骤，但也提出了一些令人关切的问题。一个问题是，拟议的案文可能会不恰当地将下述内容的合同排除在文书草案的范围之外，即，其中未指明或暗示货运将经由海路进行，而且未确定部分货运是否将经由海路进行或哪一部分货运将经由海路进行。例如，除非在合同中指明最初经由海路将货物从温哥华运至西雅图，否则温哥华至波特兰的货运将超出本文书草案的范围。此外，除非在合同中指明，货物将最初经由海路从温哥华运至西雅图，否则根据拟议的措词，从温哥华途经西雅图至夏威夷的货运也将超出本文书草案的范围。仅仅是西雅图至夏威夷的海运段无法满足海运段应涉及跨国界运输的要求。有的与会者提出一个更具普遍性的问题，即，由于文书草案的目的不仅在于涵盖多式联运的某些方面，而且还将取代管辖海上国际货物运输的现行单一方式运输制度，在本文书草案能否适用于海运方面不应有任何模棱两可之处。

63. 为缓解上述关切，与会者就行文措词提出了各种建议。一种建议是，在“运输合同”拟议定义中“负责”这个词之前添加“明示或默示”这些字样。该建议的目的是对运输合同提出纯粹是法律上的定义，不需要为确定文书草案可否适用而就实际货运路线展开任何调查。然而，与会者普遍认为，此类行文措词不足以消除与会者就文书草案的范围所表示的关切。与会者还认为，此类措词可能会增加各种单一方式运输公约之间发生冲突的风险。

64. 另一个建议是，在运输合同拟议的定义中应添加内容大致如下的措词，即，合同未明示或默示提及一种运输方式和使用某种方式的运程的，如果能够证明，货物的确是经由海路加以运输的，则运输合同在文书草案所涵盖的范围以内。

65. 然而，与会者提出的另一个建议是，可能需要重新考虑“运输合同”定义中“经由海路”这几个词的位置。

66. 与会者表示的另一个关切是，“运输合同”拟议的定义范围可能过宽，因为该定义可能包括不应由文书草案所涵盖的某些类型的合同（例如，租船合同下的船载“箱位”合同）。有与会者根据这种关切提出以下建议：为了能够被视为文书草案所规定的“运输合同”，合同应体现为“运输单证或电子记录”。工作组未采纳这一建议。与会者普遍认为，文书草案可能必须涵盖（例如，在短程海运方面）未体现为运输单证的某些运输合同，应该单独述及将租船合同排除在文书草案范围以外的问题。

67. 工作组经讨论后决定在起草小组提出的建议的基础上继续其审议工作。尽管有与会者支持保留备选案文 A，以作为一种可能的替代案文，但普遍的看法是，在文书草案未来修订稿中应删除所有这三份备选案文。与会者请该起草小组编写一份经修订的建议，反映与会者就其第一份建议所表示的看法和关切。

68. 起草小组编写的第二份建议内容如下：

“第 1 条. 定义

“在本文书中：

(a)[(-)] 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的一地[一港]运到另一国的一地[一港]的合同；此类合同还可包括此类承运人就在海运段前后使用其他方式运输货物所作的承诺。

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

“第 2 条. 适用范围

在服从于第 3 款的前提下，本文书适用于一切运输合同，其条件是：

(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定的一个任选交货地点并且位于一缔约国境内，或]

(d) 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。”

69. 讨论的重点是“运输合同”的定义。关于第(一)项中“地”字或“港”字的用法，有的与会者鉴于“港”字所具有的海运的内涵而倾向于使用该字。然而，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。有的与会者就具体行文措词建议，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。

70. 有的与会者就“运输合同”的定义和确定文书草案适用范围的条文的行文措词提出了一个更为基本的关切。据称，运输合同的定义应局限于陈述运输合同所规定的实质性义务（承运人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）并应载列此类合同应包括海运段的意思表示。另据称，为触发文书草案的适用而拟定的国际性标准不应在“运输合同”的定义部分中予以述及，而应专门在涉及文书草案范围的条文中予以述及。因此，有的与会者建议，应在第 2 条草案中述及海运段必须是出现于两个不同的国家之间这一概念以及文书草案所载国际性标准的其余部分。工作组注意到这种关切。

71. 关于第(二)项，与会者发表了不同的看法。有一种观点认为，该条文草案是必需的，并且应加以进一步改进，有可能的话，应添加可在合同中明示或默示述及经海路运输货物这一选择的意思表示。还有的与会者建议将“应被视为”这几个词改为“可被视为”。

72. 另外一种观点认为，由于第(二)项是有可能造成同其他公约发生冲突的一种原因，因此该项应予以删除。例如，如果公约规定运输应该为“空运”，而实际上货物是海运的，则文书草案和《华沙公约》均可予以适用。有的与会者指出，文书草案不应给有可能违反其约定义务经由海路运输货物的承运人留下滥用的余地。关于合同未予明示的运输方式的情形，有的与会者指出，可以将此类情形交法院审理，应鼓励商业活动的当事方在其订立的合同中避免出现此类不确定的情形。对于第(二)项的案文所持的另一种反对意见是，该案文有可能混淆运输合同与货代合同。

73. 然而另一种观点认为，可以在文书草案中涉及责任的条文中进一步述及第(二)项的实质内容。尽管与会者普遍认为，可能需要对第(二)项的案文作相当大的修改，但与会者还认为，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，在重拟第(二)项的各种可能性中，有的与会者指出，《蒙特利尔公约》第 18(4)条堪称一个有益的典范。

74. 工作组经讨论后决定保留起草小组的第二个建议，供在未来的届会上继续讨论，但方括号中的第(二)项应从第 1(a)条“运输合同”的定义中移至别处。工作组请秘书处编写一份附有各种可能的备选案文的修订草案，以体现与会者发表的各种看法和关切。

75. 在讨论结束后，就第 1(a)条，又另外提出了一段备选措词。^a

(c) 第 2(2)条草案

76. 工作组认为第(2)款的实质内容一般可以接受。

(d) 第 2(3)条草案

77. 工作组普遍同意，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。这类合同包括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，而运输合同则与此不同，因其不需要（或在商业惯例不允许）同样程度的变动来满足个别情形。后者一般采取附合同的形式，在此情形中，当事方可能需要强制法的保护。

78. 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。一种意见是，应在关于文书草案范围的条文中保留关于租船合同的传统例外情形。有与会者建议，对于这种传统例外情形，应以具体确定的合同类型的处理加以补充，在这方面，文书草案的各项规定不应是强制性的。不过，还据建议，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 19 条中加以处理。根据这一意见，有与会者建议，目前放在方括号内的对“包运合同、批量合同或类似的协议”的提及应移至第 19 章，并有可能增添对“远洋班轮运输业务协定”的提及。有与会者回顾说，A/CN.9/WG.III/WP.34 号文件载有关于远洋班轮运输业务协定做法的详细解释和应将其排除在文书草案范围之外的理由。关于可能列入的远洋班轮运输业务协定的一项定义，所提议的条文如下：

“(a) “远洋班轮运输业务协定”是一个或多个托运人与一个或多个承运人之间的书面(或电子格式)合同，而不是承运人或履约方收取货物时签发的提单或其他运输单证，承运人在合同中同意就海上运输(也可包括内陆运输及相关业务)作出有效的服务承诺，用远洋班轮运输业务所使用的船舶分批运送最低限量的货物，托运人则同意为此而支付议定的运价并交付最低限量的货物。

^a “第 1(a)条

“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的一地运到另一国的一地；或

(二) 承运人通过将货物经由海路从一国的一地运到另一国的一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”。

“(b) 就(a)款而言, “有效的服务承诺”是指本文书未另行强制要求承运人履行的服务承诺或义务。

“(c) 就(a)款而言, “班轮运输业务”是指按多个已指明的港口之间的既定和定期贸易方式, 利用普通货物运输船舶, 在广告登出的海洋货物运输业务。

“(d) 远洋班轮运输业务协定不包括船舶租约或班轮上船舶舱位或容积的租约”。

79. 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。有与会者主张避免列出拟被排除在文书草案范围之外的个别合同清单, 据解释, 要商定这样一份清单可能是极为困难的。例如, 就租船合同而言, 这种合同历来被排除在管辖海上货物运输的国际公约的范围之外, 据称, 要就租船合同的法律性质和可将这种文件纳入随后的运输合同的方式达成共同谅解, 可能证明是无法做到的。据称, 自 1924 年以来对“租船合同”这一概念的淡化(以及这方面的法律不确定性)只是随着贸易惯例的现代化而不断加大程度, 理由是不应再使用这一概念来致力于国际贸易法的统一。诸如“包运合同、批量合同或类似协议”等有关概念被描述为甚至比租船合同的界定更不准确和更加困难。根据这一意见, 有与会者建议, 不应试图在文书草案中对这种合同加以界定。据建议, 工作组应代之以着重拟定一般标准, 用于确立一项合同可据以被视为“自由议定”的条件, 在此情况下, 文书草案的各项规定应仅作为替补规则而予以适用。

80. 工作组普遍支持以下想法, 即在确定文书草案的强制性适用时, 应进一步努力界定拟适用的各套标准。与其界定拟被排除在文书草案适用范围之外的合同类型, 不如界定使强制性适用文书草案变得不妥当的情形, 因为这样做可能较容易。一般认为在下列情形中应普遍适用订约自由: 在合同是自由议定的情形中; 在合同的重点是船舶的使用而不是货物运输的情形中; 在非班轮贸易的情形中; 在租约的客体是船舶的全部或大部分的情形中。与会者承认, 即使可以制定出这种标准, 但不可避免地需要法院就不确定情况的保证金作出决定。

81. 另有一种意见是, 虽然订约自由可能需要在文书草案范围内得到广泛确认, 但对于第三方应明确指出文书的强制性质, 因为这种第三方根据文书草案拥有权利。

82. 经讨论后, 工作组请秘书处编写一份可能有所改动的修订草案, 以尽可能地反映上述意见和建议。

(e) 第 2(4)条草案

83. 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, 供作进一步审议。工作组注意到关于对案文作可能的改进的建议。有一项建议是, 在“租船人”之后

添加“及收货人”这些字样。另有一项建议是，删除对“可转让”运输单证或电子记录的提及，以便也涵盖签发了不可转让单证或电子记录的情形。

(f) 第 2(5)条草案

84. 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。

4. 免除赔偿责任、航行过失和举证责任(第 14 条草案)

(a) 第 14 条草案第 1 和第 2 款

85. 工作组审议的第 14(1)和(2)条草案案文如下：

“第 14 条. 责任基础

“第 1 和第 2 款的备选案文 A

“1. 如果货物的灭失、毁损或迟延交付发生于第 3 章所界定的承运人的责任期间，则承运人对此种灭失、毁损或者迟延交付造成的损失应承担赔偿责任，除非承运人证明该灭失、毁损或迟延交付既非其本人也非第 15(3)条所指任何人的过失造成的。

“2. 虽有第 1 款，但承运人证明其遵守了第 4 章项下的承运人义务并证明货物的灭失或毁损以及迟延交付[完全]是由于下列事件之一造成的，[在无相反的证据的情况下，应推定承运人或一履约方的过失并未造成[或促成]此种灭失、毁损或迟延交付] [承运人对此种灭失、毁损或迟延交付将不承担赔偿责任，但有证据证明其有过失或某一履约方有过失的除外]。

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

“(b) 检疫限制；政府、公共当局负责人或人员的干涉或妨碍[包括使用或根据法律程序进行的干预]；

“(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；

“(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；

“(g) 通过应有的谨慎而无法发现的潜在缺陷；

“(h) 由托运人、控制方或收货人本人或者由他人代表其对货物的搬运、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；

“第 1 和第 2 款的备选案文 B

“1. 承运人证明以下各点，可免除其赔偿责任：

“(一) 其遵守了其在第 13.1 条下的义务[或者其虽未能遵守这种义务但并未造成[或促成]灭失、毁损或迟延交付]，及

“(二) 灭失、毁损或迟延交付既非其本人的过失，也非其受雇人或代理人的过失所造成[或促成]，或

“证明灭失、损坏或迟延交付是由于下列事件之一造成的：

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

“(b) 检疫限制；政府、公共当局负责人或人员的干涉或妨碍[包括使用或根据法律程序进行的干预]；

“(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；

“(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；

“(g) 通过应有的谨慎而无法发现的潜在缺陷；

“(h) 由托运人、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；

“然而，托运人证明承运人的过失或其受雇人或代理人的过失造成了[或促成了]这种灭失、毁损或迟延交付的，承运人应承担赔偿责任。

“第 1 和第 2 款的备选案文 C

“1. 货物的灭失、毁损或迟延交付发生于第 3 章所界定的承运人责任期间的，承运人对此种灭失、毁损或者迟延交付造成的损失应负赔偿责任。

“2. 承运人能证明该灭失、毁损或迟延交付既非其本人也非第 15(3)条所指任何人的过失造成[或促成]的，则根据第 1 款，该承运人不承担赔偿责任。

“2之二.承运人证明货物的灭失或损坏以及迟延交付[完全]是由于下列事件之一造成的,应推定此种灭失、毁损或迟延交付既非承运人的过失也非第15(3)条所指任何人的过失所造成。

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

“(b) 检疫限制;政府、公共当局负责人或人员的干涉或妨碍[包括使用或根据法律程序进行的干预];

“(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;

“(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;

“(g) 通过应有的谨慎而无法发现的潜在缺陷;

“(h) 由托运人、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;

“索赔人证明灭失、损坏或迟延交付是承运人或第15(3)条所指任何人的过失造成的,上述推定不成立。此外,索赔人证明灭失、损坏或迟延交付是由第13(1)(a)、(b)或(c)条所列情形造成的,上述推定亦不成立。然而,在此种情况下,承运人证明其遵守了第13条项下的职责的,可免除其赔偿责任。”

86. 向工作组提供了信息,说明正在就A/CN.9/WG.III/WP.34第10至12段中关于应当保留海牙—维斯比赔偿责任限额的建议收集有关的经验数据。美国的集装箱装运进出口被认为代表文书草案将要涵盖的那类货物,对其状况进行分析的初步结果表明,绝大多数运货的平均价值都低于海牙—维斯比的每件数限额和重量限额。还在继续对这一资料作进一步的分析,以便向工作组第十三届会议提出更为准确的结果,另外鼓励其他各代表团从本国贸易统计数字中获取有关的数据,供工作组参考。

87. 在对A/CN.9/WG.III/WP.34中关于免除赔偿责任、航行过失和举证责任的第三节作一般性说明时,工作组听取了对所采取的基本方法的解释。A/CN.9/WG.III/WP.34第14段论及是作为免责还是作为推定来处理文书草案第14条草案中的抗辩的问题。与会者指出,在实践当中,这两种方法之间并无实际差别,这是因为,根据免责制度,即使货方能够证明承运人的过失,承运人信赖免责的权利仍然会丧失。与会者提出,考虑到判例法中有大量的部分是根据现行的海牙办法和海牙—维斯比办法发展起来的,文书草案第14条草案中列出的“除外风险”还是应当继续作为免责情形处理为妥,这样就可以在适用抗辩权时取得

更大的可预见性和统一性。与会者还提出，关于“除外风险”本身，应当取消航行过失这一抗辩理由；火灾这一抗辩理由应当加以修改，使其照顾到文书草案的门到门性质，将其适用范围限于海事抗辩（见 A/CN.9/WG.III/WP.34，第 13 段和第 16-17 段）。

88. 在作进一步说明时，工作组听取了关于货物毁损案实际上应当分为四个步骤进行的建议。第一步是，要求货物索赔人能够使其案件成立，以初步证据证明货物是在承运人的责任期内毁损的。在这一步，货物索赔人无须证明毁损的原因，如果拿不出进一步的证据，则承运人将对在其责任期内遭受的原因不明的损失承担责任。第二步是，承运人可以对索赔人提出的初步证据提出反驳，证明发生了海牙规则和海牙—维斯比规则第四.2 条项下的“除外风险”，而且这种风险正是货物毁损的原因。在第三步中，货物索赔人有机会证明“除外风险”不是毁损的唯一原因，承运人违反其照管货物的义务是造成部分毁损的原因。一旦索赔人证明毁损是多种原因造成的，分析过程即进入第四步，即在不同原因之间分配毁损的赔偿责任。与会者提出，自海牙规则问世以来这种方法的前三个步骤一直行之有效，因此应当继续在文书草案中采用这种基本做法。

89. 最后，与会者告诫工作组，取消以航行过失为依据的除外情形，可能会产生意想不到的后果。与会者提出，在大多数出现海上货物灭失或毁损的案件中，赔偿人一般都会提出合理的论据，即如果作出不同的航行决定，本来是有可能减少损失的，而且正因为如此才造成航行过失。根据现行法律，这种论点是可能成立的，因为航行过失已列为一种“除外风险”。但是，与会者提出，如果按工作组已作出的决定，将航行过失从列出的“除外风险”中去掉，同时不相应地调整举证责任，承运人就必须证明损失原因各占多大比例，而这种做法被认为实际上是一种“无法履行的责任”。与会者认为，实际结果是，只要出现任何航行过失，承运人在大多数情况下都将对所有损害承担全部责任；而且如果毁损发生在海上，航行过失可能在大多数情况都将使“除外风险”条款失去意义。（这一问题在下文关于举证责任的第 127 和 129 段中进一步讨论）。

90. 工作组同意继续审查 A/CN.9/WG.III/WP.32 中载明的第 14 条草案的备选案文 A、B 和 C，首先讨论一般方法，其次讨论“除外风险”，然后讨论举证责任，最后讨论共同损失原因。与会者表示支持上文第 88 段中概述的对第 14 条草案采取的一般做法。另有与会者提出，工作组应在一般讨论中就采取哪种方法处理赔偿责任性质问题更可取做出决定，是把它当成严格赔偿责任，还是当成推定过失，或者可能是另外一种性质。对于第 14 条草案中的赔偿责任的性质应以推定过失为依据的观点，与会者表示强烈支持。关于这一点，与会者对于第 14 条草案备选案文 A 起始段落中采取的办法表示强烈支持。与会者还提出这样的看法，即不应当孤立地审查第 14 条草案，而应当作为一个整体来看待各方之间风险分配的平衡问题；第 13 条草案涉及承运人的尽职义务，也应当结合这个问题一起审查。工作组基本上同意这样的做法，即承运人应当对在其责任期内发生的原因不明的损失负责，但应当允许承运人有机会证明毁损的原因。根据这一基本共识，与会者提出，没有必要在第 14 条草案中使用“过失”、“推定”和“免责”这种有可能引起问题的词语，因为有可能对它们作出错误的解

释。相反观点认为，不必回避“过失”一词，因为该词已成为海牙规则问世以来所建立的赔偿责任制度的一部分，其含义并不模糊，不可能造成混乱。

91. 在讨论第 14 条案文草案的备选案文 A、B 和 C 时，与会者对备选案文 A 表示强烈支持。与会者提出的观点是，备选案文 A 与承运人赔偿责任的经典处理方法更一致；关于原因不明的损失应由承运人负责的规定，在措词上更明确。对备选案文 A 的措词也提出了一些改进建议。一项建议是，第 1 款写到“第 3 章”一词即可结束，该款的其余部分可以删除。与会者还认为，备选案文 A 和 C 中提及第 15(3)条，会引起误解，有些多余，应当删除。与会者对这一建议表示了一定的支持。关于这一点提出的另一项建议是，“第 15(3)条所指任何人”可改为“履约方”。另一项一般性建议是，第 14 条草案应当采取现行各项单式运输公约中采取的做法，例如，在开头处写明一条基本的赔偿责任规则，其写法是，“承运人对在货物保管期间发生的货物灭失或毁损承担责任”，而不必具体提及过失，然后接上一个条款，阐明免除承运人对灭失或毁损的责任的情形。

92. 有些与会者对第 14 条草案的备选案文 B 表示支持，特别是其中作为免责而不是作为推定列出“除外风险”的做法。与会者提出，备选案文 B 采取的总的做法最接近于海牙规则和海牙—维斯比规则中的做法，这是因为，在货物索赔人证明损失是在承运人责任期内发生的之前，承运人根本不承担责任，而且随后将适用所列出的“除外风险”，此后货物索赔人将有机会反驳这些除外情形，并证明损失是由于承运人应当承担责任的另一个原因造成的，例如不适航性。但是，与会者担心备选案文 B 根本没有清楚地阐明承运人的责任；其中的第 1 款在没有阐明承运人的赔偿责任的情况下即规定如何“免除承运人的赔偿责任”。对此提出的看法是，由于备选案文 B 有一个结束段落，备选案文 B 不需要一个与备选案文 A 和 C 的第 1 款相当的条款。

93. 对备选案文 C 未表示支持。

94. 关于措词问题，对于备选案文 A、B 和 C 在关于“造成或促成灭失、毁损或迟延”的当事人的词语中添加“或促成”一词，与会者表示关切。与会者认为，这一词语暗示，承运人只要对损失的任何部分负有责任，那怕只占 5%，那么承运人就将对全部损失承担责任。与会者建议删去这一词语，否则应当明确指出承运人只在其促成灭失或毁损的范围内承担责任。

95. 工作组总体倾向于第 14 条草案备选案文 A 中的做法。

96. 一个由若干代表团组成的非正式起草组根据工作组对备选案文 A、B 和 C 的讨论情况拟订了第 14 条草案的修订稿。提交工作组审议的第 14 条草案的第一份修订稿的案文如下：

“第 14 条草案拟议修订稿

“1. 在服从于第 2 款的情况下，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[托运人]须证明：

“(a) 灭失、毁损或迟延交付；或

“(b) 造成灭失、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。

“2. 在服从于第 3 款的情况下，承运人证明以下各点，可免除其赔偿责任：

“[(-) 承运人遵守了其在第 13.1 条草案下的义务，或者其虽未能遵守这种义务但并未造成灭失、毁损或迟延交付，及]

“(二) 灭失、毁损或迟延交付既非其本人的过失，也非其受雇人或代理人的过失，[而且也非履约方的过失]所造成[或促成]；

“或者证明灭失、毁损或迟延交付是由于下列事件之一造成的：

“(a) [防火]；或

“(b) ……；或

“……[此处插入拟列入清单的其余各项]

“3. 如果[托运人]证明承运人的过失，或其受雇人或代理人的过失，[或履约方的过失]也促成了灭失、毁损或迟延交付，则将根据第 4 款按比例分担赔偿责任。[如果[托运人]证明灭失、毁损或迟延交付是由于托运人未能做到以下各点而造成的：

“(a) 使船舶适航[并保持]适航状态；

“(b) 为船舶配备适当的人员、设备和供应品；或

“(c) 使装载货物的船舱和船舶的所有其他部分（包括承运人提供的在其内或其上装载货物的集装箱）在适合及安全的状况下接收、运输和保存货物[并保持这种状况]，

“在承运人证明其遵守了第 13.1 条草案项下要求的尽职义务的情况下，可免除其赔偿责任。]

“4. [插入关于多种原因致损赔偿责任分担的条文；见 WP.32 号文件第 14.3 条草案及脚注 79]”

97. 通过会上的介绍，工作组获悉，拟议的第 14 条修订草案的目的不是特意要包括免责或推定办法，但是据指出，可能较接近于推定办法。工作组还获悉，重新拟订的第 14(1)条基本上与备选案文 A 和 C 中的第 1 款相同。一个小更改是，在重新拟订的第 14 条第 1 和 3 款中将“托运人”一词放在了方括号内，以表明所使用的词应与文书草案中关于谁有权根据运输合同提起诉讼的第 63 条相一致。与文书草案的备选案文 A、B 或 C 不同的是，重新拟订的第 14(1)条明确了要求哪一方提出初步证据，证明灭失或毁损发生在承运人的责任期内。还据建议，重新拟订的第 14(1)条的目的是反映工作组达成的承运人应对原因不明的损失负有责任这一共识，为此，列入(a)项涵盖损失原因不明的情形，列入(b)项涵盖损失原因明了的情形。

98. 通过会上的进一步介绍，工作组获悉，重新拟订的第 14(2)条的目的是允许承运人证明为何其不应承担赔偿责任，并获悉第(一)项载列了“除外风险”清单，而第(二)项的启始语则与海牙规则和海牙-维斯比规则第四.2.q 条相一致。据称，由于不清楚关于适航的义务应放在何处，提出了两个备选项：一个放在重新拟订的第 14(2)条第(一)项，另一个放在重新拟订的第 14(3)条的方括号内。重新拟订的第 14(2)条中对适航义务的处理意在将此义务作为一项首要义务，而重新拟订的第 14(3)条中对适航义务的处理则是要体现以下替代办法，即将这种义务作为应由货物索赔人加以证明的另一项问题来处理，但须考虑到承运人是否有能力证明其做到了应有的谨慎。重新拟订的第 14(3)条的另一个用意是，列出货物索赔人需采取哪些步骤，才能通过证明另有原因来证明承运人促成了损失。据指出，如果货物索赔人能够做到这一点，即可援用重新拟订的第 14(4)条，而该条则将根据文书草案第 14(3)条草案或根据 A/CN.9/WG.III/WP.32 脚注 79 中的措词，处理损失赔偿责任分担问题。

99. 工作组对重新拟订的第 14 条表示欢迎，认为这可能是向前迈出的一个积极步骤。与会者普遍同意，在工作组第十三届会议之前，今后几个月将对该案文加以消化和考虑。有与会者认为，应对重新拟订的条文仔细评估，以免给货物索赔人增加新的负担。提出的另一个问题是，货物索赔人证明发生损害的传统方式，是由索赔人出示清洁提单。然而，据解释，重新拟订的第 14(1)条的目的是为货物索赔人提供选择，因为(a)项列出的是出示清洁提单的传统方法，而(b)项则允许索赔人证明货物的毁损事后才显露出来这种情形。据称，虽然(b)项可能显得多余，但列出(a)和(b)这两种可能性，是为了使该条文更加明确。

100. 有些与会者要求对重新拟订的条文加以澄清，有与会者担心，重新拟订的第 14(1)(b)条范围可能还不够宽，无法包括在一段持续期间内发生的毁损，例如海水造成的损坏。据建议，重新拟订的第 14(1)(b)条中的“造成灭失、毁损或迟延交付的情形”应改为“发生灭失、毁损或迟延交付”，这样写可以兼顾货物的持续损坏，同时又能使索赔人的举证责任比较容易做到，因为索赔人不必证明灭失或毁损的实际原因，只需证明灭失或毁损发生在承运人的责任期内即可。有些与会者支持这一观点。然而，也有与会者支持以下看法，即重新拟订的第 14(3)条中的现行措词适当而充分地涵盖了持续损坏的情形。另有与会者提出，重新拟订的第 14(1)条未明确规定承运人的过失推定是否为赔偿责任的基础。针对这一点，有与会者解释，第 14 条草案备选案文 A 的各项原则体现在重新拟订的条文的各款中，而不是仅仅体现在单一个条款中。

101. 为了最大限度地利用预计在工作组第十三届会议召开之前进行的磋商，非正式起草组根据工作组关于第 14 条备选案文 A、B 和 C 以及第 14 条第一份修订稿的讨论情况，编拟了第 14 条草案的第二份修订稿。提交工作组审议的第 14 条草案第二份拟议修订稿的案文如下：

“第 14 条拟议修订稿

“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[托运人]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 15(3)]条提及的任何人的过失所造成[或促成]。

“2. [如果[并且只要]承运人证明造成灭失、毁损或迟延交付的原因是]下列事件之一，[则根据第 1 款，承运人不承担赔偿责任：][则推定此种灭失、毁损或迟延交付既非承运人的过失也非[第 15(3)]条提及的任何人的过失所造成：]

“(a) [火灾]；或

“(b) ……；或

“……[此处插入拟列入清单的其余各项]

“除非[并且只要][托运人]证明

“(一) 承运人或[第 15(3)]条提及的人的过失造成[或促成]承运人根据本项援用的事件；或

“(二) 本项所列事件以外的其他任何事件促成灭失、毁损或迟延交付。

“3. 只要[托运人]证明[当时的情况是][造成灭失、毁损或迟延交付的原因是]，

“(一) 船舶不适航；

“(二) 船舶的人员，设备和供应品配备不当；或

“(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，

“则承运人根据第 1 款承担赔偿责任，除非证明，

“(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)中提及的任何事实不是造成灭失、毁损或迟延交付的原因。]

“[4.在数种原因分别造成部分灭失、毁损或迟延交付的情况下，法院应根据可归咎于承运人过失的原因对灭失、毁损或迟延交付的促成程度相应地确定承运人所承担的赔偿责任的数额。][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。]”

102. 在介绍第 14 条第二修订稿时，工作组获悉，第 1 款属于为阐明索赔人和承运人之间分担举证责任的基本规则而作出的一次努力。有的与会者解释说，同第 14 条前一修订稿一样，也要求索赔人证明发生过灭失，而且灭失是在承运人责任期内发生的。基本做法是，承运人应对原因不明的灭失负有责任。有与会

者指出，第二份修订稿第 2 款的启始语部分载有置于方括号内的两个备选案文，反映了与会者在“除外风险”应作为责任免除还是无责任推定加以对待的问题上仍然存在着分歧。其中第一个备选案文旨在反映免责做法，而第二个备选案文的目的是反映推定做法。还有的与会者解释，第 3 款的启始语部分载有置于方括号内的备选措词，目的是反映，在索赔人究竟只须证明第(一)、(二)和(三)项中所述事件的发生还是必须证明这些事件造成了灭失、毁损或迟延交付的问题上，存在着意见分歧。有与会者指出，之所以将第 3(b)款置于方括号内，是为了表明，只有在工作组选定第 3 款启始语中的第一个备选措词的情况下才需要这一措词。工作组还获悉，非正式起草小组没有足够的时间来审议第 4 款的适当措词，所提出的案文只是为了说明工作组的其他不同意见而做出的一次努力。

103. 工作组普遍一致认为，如同第 14 条第一修订稿，在作进一步审议和磋商之前无法就第二修订稿作出任何不可更改的决定。然而，得到普遍赞同的一种观点认为，第二修订稿比前几稿有所改进，工作组宜将其用作第 14 条未来工作的基础。有与会者就改写后的整个第 14 条的行文措词指出，该条同时使用了“应承担赔偿责任”和“承担赔偿责任”的短语，应设法在这方面统一用语。

104. 在审查第 14 条第二修订稿第 1 款时，有与会者表示，该款大体反映了得到绝大多数代表团赞同的第 14 条备选案文 A 的做法。工作组对已采取的总的做法和第 1 款所反映的各项原则均表示强烈支持。有的与会者关切地指出，该条文在说明承运人可以证明其只有部分过失方面还不够清楚。有的与会者支持对这一点加以澄清。有与会者针对该建议指出，在第 1 款中添加类似于第 2 款中的“只要”这一短语不足以缓解这一关切。有与会者针对就第 1 款中索赔人如何履行其举证责任所持的关切重申，最能够证明有损坏并且损坏是在承运人责任期内发生的人非索赔人莫属，因为索赔人只需证明货物在交付给承运人时完好无损，而收货人收到时却已损坏即可。

105. 有与会者就第 1 款在措词上还提出了一些修改。所提出的一处修改是，“承运人由于证明……既非其本人也非……的过失”这一句要求提供消极意义上的证据，可调整措词，要求提供积极证据。有与会者就此指出，海牙规则和海牙-维斯比规则第四.2.q 条使用了几乎相同的措词，这不属于一种新的做法。所提出的第二处修改是，删除紧靠在(a)项前的“如果[托运人]证明”这一短语，但有与会者支持关于在案文中保留这一用语以便就哪一方负有举证责任提供指导的建议。所提出的第三处修改是，可以将仍放在方括号内的“托运人”改为“索赔人”，然后可以参照文书草案第 63 条确定该词的定义。

106. 工作组接着审议了非正式起草小组拟订的第二修订稿的第 14(2)条。正如曾就本款所作的多次说明那样，工作组的讨论再次集中于“除外风险”的优选列举方式究竟是应当从免责的角度出发还是建立在无赔偿责任的推定基础上。会上发表的意见与上文第 87、90、97 和 102 段所述的相类似（另见下文第 119 段）。与会者再次支持以推定方式为优选方法的观点，但也有少数意见倾向于选用免责方式。有人询问在第二则备选案文中如果以“认为”二字取代“推定”，这样是否可减轻那些表示反对推定方式的与会者的担忧。然而，广泛所

持的一种看法是，并不特别偏向于其中任何一种方式，特别是如果按预计所产生的法律后果对其中任何一种方式而言都是相同的。

107. 与会者对第 2 款的措词表示了一些关切。一种意见认为，第 2(一)款中的词语是多余的，而其他意见则认为这一项是必要的，因为其中涵盖了各种不同的情形，例如托运人或索赔人不仅证明了承运人在其中一种“除外风险”方面的过失，而且还证明了可归咎于承运人的另一项事件，该事件虽未列作除外风险但却促成了灭失或毁损。一种较为普遍的关切是，第 2 款第一则备选案文的句式结构可能造成混淆，在无意中暗示承运人必须证明其不负有第 1 款和第 2 款这两款所规定的对灭失、毁损或迟延交付的责任。与会者对一项建议表示支持，认为如果工作组选择第 2 款的第一则备选案文，那么应当说明第 2 款意在作为相对第一款的另一种方式，承运人可以以此证明其无辜。建议应在第 2 款中插入一段词语，说明第 2 款与第 1 款的关系，从而表明这一意图。

108. 有些代表团赞同以免责方式列举“除外风险”，有些代表团则主张采用推定的方式。工作组获悉，为了弥合这两者之间的分歧，并且根据对第 14 条草案备选案文 A、B 和 C 的讨论，以及对以往提交工作组审议的非正式案文的讨论，一个代表团又进一步拟订了一项对第 14 条草案第 2 款和第 4 款的修订稿。提交工作组审议的第 14 条草案第 1 款和第 2 款的第三修订稿案文如下：

“2. 承运人[并非证明不存在第 1 款所规定的过失，而是]证明灭失、毁损或迟延交付是由下列一种事件造成的：

“(一).....”

其对这种灭失、毁损或迟延交付所负的赔偿责任将仅在索赔人可证明下列一种情况时产生：

“(一) 承运人或者第 14 条之二所提及的某人的过失造成[或促成]承运人根据本款所依赖的事件；

“(二) 非本款所列的一项事件促成了灭失、毁损或迟延交付。”

“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 条所规定的承运人赔偿责任限额权情况下，承运人负责的赔偿额应当[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。”

109. 据解释说，第 2 款的这个第三修订稿第一行方括号中的词语是为了减轻上文（见第 107 段）对阐明第 1 款和第 2 款之间关系所表示的关切。另据指出，本提案的意图是完整载列“除外风险”，第 14(4)条的第二修订稿第二则备选案文（见上文第 101 段）提及所谓“50-50”划分规则，有关词句应添加在这个所提出的第三修订稿第 4 款第一句之后（见下文第 140 至 144 段）。

110. 关于先前的第 14 条草案，工作组普遍同意，虽然不可能在进行进一步审议和磋商之前作出扎实的决定，但所提出的第三修订稿成为弥补在列举的“除外风险”方面拟倾向于采取的办法之间差距的牢固基础。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 款）和第二修订稿（关于第 14 条草案

的剩余部分)应成为今后在第 14(2)条方面的工作的基础,但须考虑到下文所述的建议草案。有一种意见认为,除这些修订草案之外,秘书处的说明(A/CN.9/WG.III/WP.32)所载的第 14(1)和(2)条的备选案文 A 应保留在文书草案中,供继续讨论。虽然工作组未接受这一意见,但据指出,所有备选案文的案文,包括获得了相当多支持的备选案文 A 的案文,已在本报告中作了转载,供作进一步参考。在这一讨论中,有与会者建议,作为一项一般性政策声明,文书草案应载列一项关于承运人强制保险的条文。与会者表示强烈反对这一建议。

111. 与会者对第三拟议修订稿第 2 款提出了一些起草上的改进建议。工作组听取了以下看法,即第 2(一)款案文如果表明托运人或索赔人证明造成灭失的其他原因并证明这种原因是在第 2(一)款中的“除外风险”清单之外,就会产生非故意的后果。有与会者支持以下建议,即对这种非故意的结果加以补救的方法是,可在第 2(一)款中的“本款所列举的事件以外的事件”这一短语之前添加“承运人所援用的”这些字样。

112. 工作组对反映了第 14 条各种修订稿讨论情况的起草上的进一步修改表示支持。与会者一致同意,应在第 2 款末尾处添加“[并在此限度内]”这些字样,并应删除该案文中紧接列举的“除外风险”之后的“仅”字,而应代之以在“情况时”之后添加“[并在此限度]”这一短语。商定的进一步的修改是,澄清第 2 款和第 3 款的关系,从而避免妨碍对第 3 款的援用。工作组决定,“在不影响第 3 款的情况下”这一起始短语应添加在第 2 款的开头处。

113. 工作组还同意,第 2 款开头一行中的短语前后的方括号应予删除,以兼顾就第 1 款和第 2 款之间关系可能引起的误解表示的关切。提出的一项新的起草上的建议是,不采用案文中紧接除外风险清单之后的“则其将对……承担赔偿责任”这一短语,而是可代之以采用诸如“则承运人的赔偿责任予以维持或继续”或“则承运人应对这种灭失、损坏或迟延交付承担赔偿责任”等不同的短语。工作组请秘书处考虑,在这方面是否应替换成一项适当的案文,同时铭记与会者表示的以下警告,即以备选措词替代现行短语不应导致忽视第 2 款是第 1 款的备选案文这一用意。

114. 与会者还认为,如果第三修订稿的案文仍保持原样,第 2 款和第 1 款之间的关系就无法清楚明了。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(一)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(一)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。

115. 与会者就第三修订稿的第 2 款提出了一项起草上的最后建议。据指出,上文各段所述各种起草上的修改澄清了第 14 条草案的第 1 款与第 2 款以及第 2 款与第 3 款之间的关系,但第 2 款的第(一)和(二)项中的反证条文可能变得含义不清。有与会者建议将第 2 款分成两个独立的句子,以便澄清这一潜在的问题。工作组请秘书处考虑这一潜在的问题,并就起草上的可能改进提出其认为有必要的建议。

116. 经讨论后，工作组核准了第 14(2)条第三修订稿的实质内容，作为今后继续开展工作的基础，但须对该条款作上述各段中商定的起草上的修改。

(b) 第 14 条的“除外风险”清单

117. 工作组随后审议了第 14 条草案中的“除外风险”清单。有一种普遍意见认为，应当严格采用海牙规则和海牙—维斯比规则第四.2.c 条至第四.2.q 条草案中所列的风险清单，以便保持在这些问题上发展起来的大量法律所带来的确定性和可预见性，对此与会者表示支持。有与会者建议对此一般方法采取两项例外，一是删除第四.2.a 条（航行过失），二是重拟第四.2.b 条的火灾除外规定，以反映其对运输的海运段的有限适用。有与会者对这些建议表示支持。另一项建议是修改海牙规则和海牙—维斯比规则中提出的承运人提供适航船只系其首要义务的概念，以便只在货物毁损实际索赔的第三步骤涉及到船只适航问题，即此时货物索赔方可以证明不适航是导致毁损的原因，以此对承运人援用“除外风险”之一提出反证。

118. 关于一般性使用海牙规则和海牙—维斯比规则列出的“除外风险”问题，有与会者解释，原来的规则是当时妥协的产物，是为了同时照顾到大陆法系和普通法系。有与会者表示了若干意见，列出“除外风险”，在许多国家并无必要，但并不反对在文书草案中继续纳入该清单，以便照顾到所有法系，并保存随着海牙规则和海牙—维斯比规则的广泛应用而发展起来的主要法律体系。

119. 关于第 14 条草案列出的“除外风险”应继续作为免责还是作为推定来对待的问题，与会者各执一端。有与会者表示关切，将列出的风险作为免责来对待会导致混乱，因为这种处理将会导致的解释是，一旦承运人证明清单上的一种风险，则索赔人无权反驳该免责证据，也无权证明导致部分或全部毁损的事件是承运人的过失所致。一种意见认为，可能出现这样一种情况，以(d)项列出的罢工这一除外情形为例，如果将该条作为免责而不是作为推定来处理，则承运人可以因为发生罢工而被免责，而罢工其实是承运人的自身行动所导致的。与会者普遍感到，不论承运人的一般赔偿责任除外情形是参考免责的法律理论还是依据一系列推定方法表述的，都有必要在文书草案中保留一套反驳机制。

120. 工作组随后审议了风险清单中各条的具体内容。有一种意见认为，第 14 条草案各种备选案文中(a)项中的“天灾”这一例外情形是不必要的，因为海牙规则和海牙—维斯比规则第四.2.q 条载有一般不可抗力条款，并且已纳入文书草案。然而，有与会者认为，如果从“除外风险”清单中删除“天灾”这一例外情形，则可能由于揣测文书草案为何将其从“除外风险”清单中删除而有可能导致错误的司法解释。与会者普遍支持保留“天灾”例外规定。

121. 有与会者支持将海盗行为和恐怖主义纳入文书草案“除外风险”清单中的(a)项。尽管有一些与会者对于恐怖主义的准确界定表示疑问，但是有与会者指出，一些国家已经对恐怖主义进行了界定。有与会者提出，无论如何都没有必要对恐怖主义作出准确的界定，因为这种界定表示了某种意图，而重要的问题是这种事件是不是承运人的过失。普遍认为应将海盗行为和恐怖主义纳入清单。

122. 关于文书草案风险清单中的(b)项, 有与会者提出, 应去掉方括号而保留案文, 但是使用的措辞应当与海牙规则和海牙—维斯比规则一致。有与会者对此表示支持, 但另有与会者提出, “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。有与会者建议澄清“使用或根据法律程序进行的干预”所表述的意思。

123. 为了扩大“除外风险”清单中(d)项的范围, 有与会者建议在该项开头加上“无论任何原因的”。然而, 有与会者对这一添加提出疑问, 因为有些罢工可能是由于承运人或船主的行为所导致或促成的, 例如船主拒绝船员的合理要求。有与会者提出, 该项可能需要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。

124. 关于“除外风险”清单中的(-)目, 有与会者提出, 尽管该项未出现在海牙规则或海牙—维斯比规则中, 文书草案中纳入该项是恰当的。

125. 一些与会者针对该清单的措词提出一些具体问题。有与会者表示, 对清单(d)项中的“劳工管制”一词的准确含义不清楚。同样, 从当代政治现实来看, (b)项中的“统治者”一词也被怀疑为没有意义。有与会者建议, (f)项应当明确, 包装和唛头应由“托运人”负责。此外, 有一种意见认为, 文书草案的清单中的(g)项应当明确, 潜在缺陷是指船只的潜在缺陷, 有与会者对此表示支持。为明确(g)项而提出的另一项建议是, “通过应有的谨慎而无法发现的”的表述应当改为“谨慎的检查所无法发现的”, 不过有与会者指出, “应有的谨慎”的表述原是对海牙规则法文本中的“*diligence raisonnable*”的英文翻译。而且, 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(g)项中再次重复。有与会者提出, (h)项中的“由托运人本人或其代表”可能导致混淆, 应予删除, 因为如果承运人负责搬移货物, 则承运人应为任何毁损承担责任。还有与会者提出, (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。

126. 关于文书草案第 6 章中目前的火灾例外情形, 有与会者认为, 其措辞不明确, 似乎导致承运人的过失必须是个人过失的结论。有与会者提出, 鉴于其他条款已经规定承运人应为其受雇人或代理人的行为负责, 该例外情形是否还有必要。然而, 有与会者提出, 如果为传统原因而保留火灾例外情形, 则该条应当予以调整, 以明确承运人也应为其受雇人或代理人的行为负责。此外, 有与会者认为, 火灾例外情形的存在不公平地将举证责任置于收货人身上。有一些与会者对这些意见表示支持, 但是另有与会者认为, 火灾例外情形不应当与海牙规则和海牙—维斯比规则中的一样。

127. 关于是否去除基于航行过失的例外情形的问题, 一些代表团同意, 去除此例外情形有可能造成上文第 89 段中所概述的意外影响。针对这一可能性, 一些代表团倾向于恢复航行过失例外情形, 而另一些代表团倾向于在审议举证责任的问题时考虑到可能产生的问题。另一些支持恢复航行过失例外情形的意见认为, 举例来说, 一项过失可能事后很容易看清, 但通常是船长的过失, 船长在恶劣天气中被迫作出仓促的决定, 而一般没有任何一个船主会在这种情况下干

涉船长的决定。然而，普遍意见认为，还是应当删除航行过失例外情形，但是应当在今后有关举证责任的问题的讨论中考虑到这一决定的影响。

128. 有与会者提请工作组注意，海牙规则和海牙—维斯比规则中所列的一些风险已经单独放在文书草案第 6 章中，标题为“关于海上[或其他可航行水域]运输的补充条文”。工作组商定，将这些例外情形留在第 6 章中，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。

129. 工作组商定，文书草案应当纳入“除外风险”清单，该清单上的例外情形的实质和内容应当参考海牙规则和海牙—维斯比规则，包括第四.2.q 条。工作组似乎略为倾向于将该清单看作是推定清单，而不是免责清单。如上文第 120-126 段所述，与会者提出了一些具体的建议，以改进所列的例外情形，会议达成一致意见，清单中不应作为“除外风险”重新列出航行过失。

(c) 第 14 条草案新的第 3 款

130. 工作组随后就第 14 条第二修订稿（见以上第 101 段）中拟定的第 14(3)条草案进行了讨论。工作组的意见分成两种，分别支持第 3 款首行方括号中的两种备选措词。有一种意见认为，对于托运人或索赔人，应只要求其证明第(一)、(二)和(三)项中规定的情况存在，因为有与会者提出，在无须证明因果联系的情况下证明第(一)、(二)或(三)项中的情况已经相当困难，有与会者对这一意见表示支持。一种相关的意见认为，要求托运人证明第(一)、(二)和(三)项中规定的情况会给她带来过于沉重的负担。根据这种意见，仅仅由托运人指称第(一)、(二)和(三)项中的情况曾发生，就足以确定或恢复承运人的赔偿责任。有与会者提出，应使用置于方括号中的“指称”一词作为第 3 款开头中“证明”一词的备选用词。有与会者表达了相反的意见，认为应要求托运人或索赔人证明第(一)、(二)和(三)项中规定的情况导致了灭失、毁损或迟延交付，因为有与会者提出，在证明事件本身之外再证明因果联系不会明显困难得多。据指出，应从整个第 14 条草案来考虑新的第 3 款。第 14 条第 1 款允许索赔人证明存在灭失、毁损或迟延，而不必证明其原因。承运人则可以解释说，其可以通过证明不存在过失或证明第 2 款所规定的除外情形而不必承担赔偿责任。如果承运人确实证明了不存在这种过失或证明了这种除外情形，那么索赔人将需承担证明不适航及其因果关系的责任。

131. 在这两种对立意见之间出现了第三种意见，认为将灭失、毁损或迟延交付与第 3 款所属各项中指称的情况完全割裂开来是不妥当的，应当要求托运人或索赔人证明在所指称的不适航和毁损之间至少存在某种联系。有与会者认为，在这一问题上的不同观点之间的差别影响并不大，因为在索赔的实际处理中，承运人通常会在索赔案的一开始就提交有关适航和第(一)、(二)和(三)项中规定的其他事项的证据，以证明其对于毁损没有过失。此外，有与会者认为，尽管文书草案可能要求索赔人证明船只不适航，但文书草案不应规定证据的标准。这类证据标准将由国内法规范，一般也更容易达到。还有与会者认为，在索赔处理中，毁损的原因相对不是一个重要的问题，因为即使可能有表明不适航的情

况，但承运人并没有必要保证船只的适航，而只需要证明其在维护船只时已经履行了尽职义务。

132. 工作组随后就第 14 条第二修订稿中拟定的第 14(3)条草案进行了讨论。工作组认为，第 3 款为今后继续进行工作提供了良好的基础，应保留目前的案文和两种备选做法，以便在就此问题作出决定之前进行进一步的审议和协商。工作组请秘书处考虑是否可以拟定第三种备选案文，以作为在充分证明毁损的原因和仅仅指称第(-)、(一)或(二)项中规定的情况这两种做法之间的折中做法。有与会者提出，也许可以进一步探讨第(-)、(一)或(二)项中的情况之一作为“可能的原因”的概念。在这方面，也有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。

133. 关于措词问题，工作组普遍感到，在拟定第 14 条修订草案以供今后届会继续讨论时，应当认真考虑以“索赔人”一词代替“托运人”。据指出，可以将“索赔人”定义为根据第 63 条，被给予诉讼权的任何人。

134. 工作组还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)和(二)项所述的情况所导致。]”。

(d) 第 14 条草案中涉及在多种毁损原因的情况下赔偿责任的分配的规定

135. 秘书处的说明中所拟定的第 14(3)条草案的案文如下：

“3. 如果货物的灭失、毁损或迟延交付，部分是由于承运人可免责的事项造成的，部分是由于承运人须负责的事项造成的，除非承运人能够证明具体一部分损失是由其可免责的事项造成的并以此为限，否则承运人对所有灭失、毁损或迟延交付负赔偿责任。”^b

^b 已删除的案文作为第二套备选案文列入文书草案初稿。正如 A/CN.9/525 第 56 段中所述，工作组最为支持的是第一套备选案文，工作组决定仅维持文书草案中的第一套备选案文不变，留待以后继续讨论。然而，工作组还决定将第二套备选案文作为一则说明加以保留，或列入本案文草案的评注加以保留，以便于以后阶段对其作进一步审议（见 A/CN.9/WG.III/WP.32，脚注 79）：

[货物的灭失、毁损或迟延交付，部分是由于承运人不应承担责任的事件造成的，部分是由于承运人应承担责任的的事件造成的，承运人

(a) 对于经寻求赔偿的当事方证明应由承运人承担责任的一个或多个事件造成的灭失、毁损或迟延交付，应在此范围内承担责任；及

(b) 对于经承运人证明不应由承运人承担责任的一个或多个事件造成的灭失、毁损或迟延交付，在此范围内不应承担责任。

不存在据以确定全部分担比例的证据的，承运人对全部灭失、毁损或迟延交付承担一半责任。]

136. 所提出的第 14 条第二修订稿中相应条文的案文内容如下：

“[4. 在并存原因分别造成部分灭失、毁损或迟延交付的情况下，法院应根据可归咎于承运人的过失的原因对灭失、毁损或迟延交付的促成程度相应地确定承运人所承担的赔偿责任的数额。][只有当法院无法确定实际分摊额时，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。]”

137. 所提出的第 14 条第三修订稿中相应条文的案文内容如下：

“4. 如果第 14 条之二提及的承运人或某人的过失促成了灭失、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]应根据可归咎于承运人过失的原因对灭失、毁损或迟延交付的促成程度相应地确定承运人所承担的赔偿责任的数额。”

138. 一个代表团就第 14 条第 3 款又提交了另一项建议草案如下：

“3. 如果承运人确定，根据案件的情形，货物的灭失、毁损或迟延交付可以归咎于第 2 款所述的一项或多项事件，则应当推定如此即为其原因。索赔人如能证明此种灭失、毁损或迟延是由承运人[或履约方]过失所致或所促成的，可以在此限度内反驳该项推定。”

139. 作为解释，工作组获悉，这项建议草案取自经 1978 年议定书（“公路货运公约议定书”）修订的 1956 年《国际货物公路运输合同公约》第 18(2)条，其中略加修改。根据第一句，如果承运人可以确定，所列一项或多项事件在运输期间发生，该事件在一般情况下可以造成灭失、毁损或迟延，那么即可推定所列事件与灭失之间的因果关系。据进一步解释说，本条文草案的用意是减轻承运人对因果关系的证明责任，据称，因为承运人常常难以查明毁损的原因和确定毁损与负责事件之间的因果关系，在货物是由集装箱运输的时候，尤其如此。据进一步解释，根据提案的第 3 款第二句，索赔人如能证明是否以及在何种程度上承运人的过失造成或促成了灭失、毁损或迟延，索赔人即有权反驳所作的推定。虽然有与会者提议即使当承运人过失是货物毁损唯一原因时本款也将适用，但据指出，在承运人的过失和第 2 款所列事件共同促成灭失的情况下，提案中的本款可发挥更重要的作用。作为进一步的解释，工作组获悉，曾有人表示担心，认为取消航行过失抗辩可能产生意欲之外的后果（见 A/CN.9/WG.III/WP.34，第 15 段），而提案的第 3 款则是意在作为消除此种担心的一种备选解决方法。

140. 有与会者表示，本文书草案不应述及在毁损有并存原因的情形下赔偿责任的分摊问题。此类问题应留给法院和仲裁庭根据可适用的法律加以确定。然而，普遍的看法是，应设法在文书草案中述及赔偿责任分摊问题。有的与会者指出，对属于并存原因的情形，应作为一条通则规定，尤其鉴于航行失误已被排除在所列的“除外风险”之外，各当事方均应该提出证明因果联系大小的证据。有的与会者指出，货物在海上毁损的，索赔人自然可以声称航行决定促成了毁损的发生（见 A/CN.9/WG.III/XII/CRP.1/Add.4，第 5-10 段）。文书草案不应规定承运人在其过失只是促成了很小一部分毁损的情况下必须对所有灭失负有赔

偿责任。因此，有的与会者建议，应该在秘书处的说明(A/CN.9/WG.III/WP.32)中所载第 14(3)条草案案文脚注 79 的基础上讨论分摊赔偿责任的问题。

141. 该建议遭到了反对，理由是，工作组第十届会议不赞成这一建议（见 A/CN.9/525，第 56 段）。有的与会者指出，拟议做法可能造成在承运人的过失明显促成了毁损的情况下将证明毁损因果关系的大小这一难以推卸的责任转嫁给托运人。在无此类证据的情况下，拟议的做法认定承运人承担 50%的赔偿责任，这种做法被称为对航运界是不公平的。有的与会者对秘书处说明中所载第 14 条草案第(3)款的案文表示支持。

142. 为协调与会者发表的各种看法，有的与会者建议，文书草案应避免让任何当事方承担证明因果关系确切大小的责任。还有与会者建议，文书草案应该向法院和仲裁庭提供指导，以避免由于过份依赖首要义务的理论而忽略造成毁损的某些原因。讨论的重点是第 14 条第三建议修订稿的第 4 款。有与会者指出，在讨论责任分摊问题时，似宜铭记造成毁损的并存原因和对立原因之间的区别。对于并存原因，每个事件分别造成了部分毁损，但均不足以造成所有的毁损（例如，毁损被归咎于托运人包装欠缺和承运人储存不妥）。对于对立原因造成的毁损的情形，法院可能必须查明造成整个毁损的事件或某当事方的过失，而无论对方当事人的过失如何（例如，对于船只遭炮火袭击而造成货物毁损的情形，可能必须就炮火是否被视为造成毁损的唯一原因作出决定，而不论船长是否犯有将船只驶入交战区的过失）。据指出，在这第二种情形下，经常适用“压倒一切的义务”原则。有的与会者建议第 14 条草案仅述及属于并存过失的情形，而不涉及被称作“对立过失”的第二种情形。

143. 与会者就如何改进第三修订稿的案文提出了各种建议。得到普遍赞同的一份建议是，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。还有一项建议打算顾及第 2(c)款所述关于毁损并非由实际过失造成的情形，提议对该款改拟如下：

“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。”

工作组注意到这一建议。

144. 工作组经讨论后要求秘书处在第 14 条草案下编写一份关于共同赔偿责任条文的修订草案，其中应考虑到上述观点和建议。

5. 承运人在海上航程方面的义务（第 13 条草案）

145. 工作组审议的第 13 条草案案文如下：

“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]履行尽职责任:

“(a) 使船只适航[并保持]适航状态;

“(b) 妥善地为船只配备船员、装备和供应品;

“(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、载运和保管货物[并且保持这种状态]。

“[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共同安全或为保护同一海上航程中其他财产而合理作出的。]”

146. 有与会者在介绍中提请工作组注意, 第 13 条草案在 A/CN.9/WG.III/WP.32 中仅仅进行了一些编辑上的修改。工作组从第 1 款开始审查第 13 条草案。有与会者指出, 这一款案文中仍然留有三对方括号, 如果去除方括号而保留案文, 将使承运人在适航方面的尽职义务成为一项持续义务。

147. 工作组中对去除方括号而保留案文, 以便使承运人在适航方面的尽职义务成为一项持续义务有强烈支持。有与会者表示, 使这项义务成为一项持续义务, 有助于与规范海上货物运输的法律的现代化和《国际安全管理法规》以及安全运输要求保持一致。

148. 会上提出了关于第 13(1)条草案的几项措词建议。有与会者注意到, 关于(a)、(b)、和(c)项中表述的义务使用了不同的文字, (a)和(c)项中使用了“使……[并保持]”的文字, 而(b)项中则没有。有与会者表示关切, 认为这可能被错误地解释为这意味着(b)项中“妥善地为船只配备人员、装备和供应品”的义务不是一项持续义务。对此, 有与会者说, 无论如何, 第 13(1)条草案启始语中“在开航前、启航时 [和航行中]”的文字就足以确保不会发生这一误解。尽管会议同意在启始语中的这些文字有助于(b)项作为一项持续义务来解释, 但是仍然有与会者建议该项中“并保持”字样的缺失仍然会导致不恰当的解释。有与会者对此观点表示支持。另一项措词建议是, 可以考虑以“船员”或“工作人员”等不反映性别的文字代替(b)项中所使用的“为船只配备人员”的文字。

149. 有一种观点是, 方括号中的案文应当删除, 以确保承运人使船只适航的义务仅仅存在于开航前和启航时, 有一些与会者对此表示支持。会议注意到, 这将继续海牙规则和海牙-维斯比规则第三.1 条中的做法, 有与会者提出, 这一做法到目前为止一直很成功。有与会者提出, 使提供适于航行的船只的义务成为一项持续义务将给承运人带来过重的负担, 并且将大大改变文书草案中承运人与货主之间的总体风险分配。还有与会者表示, 使适航义务成为一项持续义务会带来实际问题, 因为船只在大洋中可能会遇到问题, 在船只驶入停靠港之前, 可能无法使其适航。会议承认, 如果将适航作为一项持续性义务, 将会给承运人带来实际问题, 有与会者说, 适航义务是一项尽职义务, 而不是承运人的一项绝对义务, 有与会者表示, 这最多不过是一种在航行中采取合理步骤的义务。有与会者表示倾向于在航行过程中适用于承运人的标准应当是过失的责任, 而不是尽职这一更高的标准。

150. 有与会者建议，工作组可以采用租船合同的“分阶段原则”以代替持续义务，根据这一原则，船只应当在航行的每一阶段之初保持适航。有些与会者对此建议表示支持。然而，有与会者表示，文书草案已经体现了“分阶段原则”，因为承运人有义务在货物的每一运程开始时，而不是在船只的每一航程开始时提供适航的船只。这种观点认为，由于文书草案适用于货物运输合同，因此承运人有义务对每一项运输合同履行尽职责任。另有一项建议是，第 11 条草案中规定的承运人“妥善地、谨慎地装载、搬移、积载、运输、保管、照料和卸载货物”的义务，将要求承运人履行充分的持续责任。

151. 尽管有与会者强烈支持使适航义务成为一项持续的义务，会议承认，使该义务成为一项持续义务可能被解释为大大改变文书草案中的风险分配。会议广泛认同，如果适航成为一项持续义务，则应当在工作组审议其他有关承运人的权利和利益的条款时努力调整有关承运人的风险分配比例。有一项建议是，在工作组讨论有关在多种毁损原因情况下的赔偿责任分配的第 14(3)条草案时，应当考虑到对承运人风险分配的这种调整。有与会者表示担心，认为在船只出航后继续保持适航状态的义务有可能被解释为是继续保持当海岸专家在场时的那种应有的高度谨慎。据指出，通过消除航行差错和实行管理上的防备将可达到适当的海上谨慎程度。

152. 关于第 13(1)(c)条草案中提及的承运人有关集装箱的义务，有与会者对文书草案是否希望涵盖承运人据以租赁或提供集装箱的合同提出了一个问题。有与会者表示，文书草案仅仅希望适用于货物运输合同，并不准备适用于单独的租赁或出租集装箱合同。相反的观点是，文书草案不仅应当适用于运输合同，还应适用于相关合同，特别是那些为了执行运输合同而订立的合同。有与会者提出，虽然未在文书草案是否涵盖与运输合同有关的这类合同的问题上表态，第 13(1)(c)条草案中的做法与大多数法院所采取的立场是一致的，即当集装箱系由承运人提供时，其作为船只货舱的一部分应当是合格的，而且一旦集装箱被装载上船，承运人对于船只的同样义务和对于货舱的照管都应当适用于这些集装箱。还有与会者指出，这一做法与第 1(j)条草案中“货物”的定义包括“非由承运人或履约方或其代表提供的……集装箱”是一致的。

153. 经过讨论，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除，而保留其中的案文。工作组还请秘书处对(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。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。

154. 工作组随后将注意力转向关于承运人为共同安全或保护其他财产而牺牲货物的文书草案第 13(2)条草案。有一种观点是，该条应当按照其目前在文书草案中的形式和位置加以保留，并去除其前后的方括号，有与会者对此表示支持。与会者提出，该条为长期以来所认可和接受的承运人的一般照管的责任规定了必要的例外情况。还有与会者提出，该条载有对货主的充分保障，因为任何牺牲货物的决定都必须是为了共同安全或保护财产而合理作出的。另一个看法是，纳入该条有助于补偿由于第 13(1)条草案中规定的持续适航义务所导致的风

险分配变化。与会者对第 13(2)条草案的措词提出的一项改进建议是，该条还应提及保护人员生命安全，而另一项提议的改进建议是应明确提及迫近危险。

155. 有一种观点是，第 13(2)条草案应当全部删除，有与会者对此表示支持。有与会者说，该条与有关危险货物的处理的海牙规则和海牙—维斯比规则第四.6 条明显不同，不应当保留。还有与会者提出，牺牲货物问题已经由文书草案第 17 章中的共同海损条款和承运人的一般照管的责任所充分涵盖。

156. 有与会者对第 13(2)条草案与文书草案第 17 章中的共同海损条款的相互作用表示关切，特别是因为第 13(2)条草案没有提及保护船只或货物免遭迫近危险，而这是共同海损的基本要素。有一项建议是，如要保留第 13(2)条草案，则应当将其移至共同海损这一章，但应当注意不应有损或改变共同海损的规则，有与会者对此建议表示支持。还有与会者支持保留第 13(2)条草案前后的方括号。

157. 鉴于对这一规则所表示的大量支持，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。工作组还请秘书处考虑有关在该条中纳入提及保护人员生命安全和存在迫近危险的文字的措词建议。

6. 履约方的责任 (第 15 条草案)

158. 工作组所审议的第 15 条草案案文如下：

“1. [第 1 款备选案文 A]

履约方受本文书规定的有关承运人的义务和责任的约束，并有权(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，享有本文书规定的有关承运人的权利和免责。

[第 1 款备选案文 B]

如果造成货物的灭失、毁损或迟延交付的事件发生于下述期间，则履约方对此种灭失、毁损或者迟延交付所造成的损失承担赔偿责任：

(a) 在其掌管货物的期间内；

(b) 在其参与履行运输合同中期待的任何活动的其他任何时间内，条件是，灭失、毁损或迟延发生于履行此种活动的期间内。

本文书规定的有关承运人的义务和责任以及本文书规定的有关承运人的权利和免责应适用于履约方。

“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 18 条所规定的限额的，履约方不应受该协议的约束，除非履约方明确同意接受这类责任或这类限额。

“3. 在服从第 5 款的前提下，承运人应对下述各方的作为和不作为负责

(a) 任何履约方，

(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，包括履约方的分包商和代理人，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的在其合同、雇用或代理范围内的作为或不作为承担本条规定的责任。

“4. 在服从第 5 款的前提下，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，包括其分包商、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。履约方仅对相关人员在其合同、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。

“5. 对第 3 和 4 款提及的承运人以外的任何人提起诉讼，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等权利。

“6. 对货物的灭失、损坏或迟延交付负有责任者不止一人的，此等人应承担连带责任，但以第 16、24 和 18 条所规定的限额为限。

“7. 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。”

(a) 一般讨论

159. 有与会者提请工作组注意其有关“海事履约方”的定义的讨论(见上述第 23-33 段)。有与会者建议将第 15 条草案的范围限制在这类“海事履约方”中，工作组对此基本表示同意。这种限制的后果是，非海事履约方的赔偿责任将由文书草案以外的适用的国内和国际法来规范。在这方面，工作组还商定，应当调整该条草案的标题，以反映该决定。然而，工作组总体感到，在涉及该条草案各款时，可能需要重新审查有关第 15 条草案的范围的一般政策。工作组感到，尤其是第(3)款的范围应当扩展到所有的履约方，而不应限于“海事履约方”(关于继续进行的这一讨论，见下文第 166 段)。

160. 有与会者关切地指出，如果订约承运人按本文书草案承担赔偿责任，而某个非海运履约方受另一项法律制度的管辖，那么在这种情况下，索赔人除可根据其中这项或那项法律制度索求赔偿外，还可同时根据两项法律制度双管齐下。据建议，关于债权集合统一的规则也应适用于所有履约方。有与会者答复称，文书草案之外的适用法律一般都会提供可避免双重赔偿的机制。

(b) 第(1)款

161. 工作组重申，根据其理解，本文书草案原则上应避免涉及非海运履约方，第(1)款的范围应局限于海运履约方。

162. 与会者普遍赞成备选案文 A。有与会者指出，为了使案文有所改进，可以在备选案文 A 的(a)项案文之前添加：“如果发生造成灭失、损坏或迟延交付的事件”的词句。工作组认为可以接受这一建议。另有与会者建议在其他与会者建议添加的短语之前添加行文大致为“只要索赔人确定”的词句。有的与会者就此指出，第(1)款的目的在于具体涉及举证责任，而是赋予海运履约方与订约承运人同等的地位，包括在举证责任方面适用于此类订约承运人的规则。工作组未采纳第二项建议。

(c) 第(2)款

163. 工作组普遍赞同这一款的实质内容。工作组还一致认为应将第(2)款的范围局限于海运履约方。针对应将“高于”这个词改为“不同于”以便允许当事方同意接受较低的责任限额的建议，有与会者指出，不应允许订约承运人同托运人订立不利于履约方（或其他任何第三方）的合同。与会者承认，可通过约定减少履约方的赔偿责任，但不得通过履约方未参与订立的合同来减少此类责任。该建议的建议人撤回了其建议。

164. 有与会者提出的另一项建议是，将“除非履约方明确同意接受这类责任或这类限额”的词句改为内容大致为“除非履约方知悉这类责任或这类限额”。该建议遭到了反对，理由是，合同不对第三方具有约束力，除非第三方至少接受其约束。第三方仅仅知悉合同不应导致其受合同的约束。

165. 还有与会者建议应将提及的范围局限于第 18 条草案。有与会者指出，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。工作组注意到这一建议，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。

(d) 第(3)款

166. 与会者普遍一致认为，鉴于订约承运人根据本文书草案应该对其所有分包商、代理人或雇员负有责任的决定，第(3)款应该同时适用于海运履约方和非海运履约方，并且视可能还可适用于“履约方”定义范围以外的人。有与会者提请工作组注意“履约方”的定义（见上文，第 34-42 段）已经涵盖了履约方的所有分包商。

167. 有与会者提出应将第(3)款放在何处的问题。尽管有与会者赞成鉴于第 15 条草案中各款之间的密切关系，应在第 15 条草案中保留第(3)款，但普遍的看法是，将涉及承运人赔偿责任的条文放在涉及海运履约方赔偿责任的条款中并不

十分合适。与会者一致认为第(3)款应成为单独的一则条款，暂定为第 14 条草案之二。

168. 与会者对第(3)款的实质内容提出了各种建议。一种建议是，第(3)款的内容应比照第(4)款的内容。有与会者就此指出，应该在(b)项中添加明确提及订约承运人的“雇员”的内容，因为所提及的“其他任何人”不够清楚，提及该人“雇用”范围的内容已经列入了该项第二句。工作组接受了这一建议。有与会者就具体行文措词指出，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）和分包商（订约承运人对其所负的责任范围可略微狭窄些）。

169. 还有与会者建议将“履行或承诺履行”这两个词语改为“实际履行或承诺履行”。该建议遭到了反对，理由是，绝不允许订约承运人将责任也划分给他人，而无论所转托的究竟是实际履行还是其他类型的履行。

170. 有与会者指出，“服从于第(5)款”的词句可能不准确，因为第(3)款涉及的是对承运人提出的诉讼，而第(5)款涉及的是对承运人以外的任何人提出的诉讼。因此，建议应将“服从于第(5)款”这些词改为“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”。尽管有与会者支持这一建议，但工作组决定在以后作进一步讨论之前保留提及第(5)款的内容。

(e) 第(4)款

171. 与讨论第(3)款时提出的一项建议相一致，有与会者建议，可将第(4)款下的雇员的情况与分包商的情形加以区分。例如，据称，“委托”履行的概念对分包商来说可能是妥当的，但是针对雇员的情形而言似乎过于狭窄，可能最好是以大意如下的措词加以涵盖：“履约方应对其雇员的作为和不作为承担责任，条件是这些雇员在其受雇范围内行事”。所举的另一个例子是，第(4)款案文应避免提出关于分包商可将承运人的“任何”义务加以转托的建议，因为分包商只可转托那些其已承诺履行的承运人义务。

172. 工作组重申了其早些时候作出的关于第(4)款的结构应效仿第(3)款结构的决定。就此，有与会者就第(4)款的范围是否应扩大到同时涵盖海运履约方和非海运履约方提出了疑问。经讨论后，工作组指出，拟作为单独一条而取代第(3)款的条文应确立订约承运人对于分包商及其雇员也负有的赔偿责任。这一条文的目的是确立订约承运人对其可能依赖的所有可想像的代理人或分包商负有的一般赔偿责任。然而，鉴于第(4)款是从海运履约方角度而不是从订约承运人角度述及雇员和分包商的，因此没有必要将第(4)款的范围扩大到非海运履约方。虽然工作组总体同意第(3)款和第(4)款之间的范围存在的差异，但反复表示的看法是，第(4)款中述及的海运分包商仍应对其所有分包商负有责任，无论是海运分包商还是非海运分包商。会上还重申了一种看法，认为第(4)款应效仿第(3)款的一般规则，因为在这两款条文中，订约承运人和海运履约方被置于与其海运分包商和非海运分包商并列的情形。据指出，这些看法与关于这种非海运履约方不应根据文书草案加以调整的一般性政策并无抵触。工作组注意到这些看法，认为可供今后的一届会议继续讨论。

(f) 第(5)款

173. 有与会者建议，应删除对第(3)款的提及，以避免作出将“喜马拉雅条款”的保护扩大到非海运履约方的任何解释。虽然工作组总体核准了该项建议的预期结果，但是指出，删除对第(3)款中所述人员的提及会使承运人的雇员和代理人得不到“喜马拉雅条款”的益处。提出的一项经修订的建议是，第(5)款可能需要明确列举这种条款益处所泽及的第(3)款所述人员。在这一讨论中，有与会者表示认为，鉴于“喜马拉雅条款”历来被用于保护雇员，因此第(5)款的范围应限于承运人的此类雇员，而不包括承运人的分包商或代理人。也有与会者认为，“喜马拉雅条款”的益处应仅及于文书草案规定的负有赔偿责任的当事方。提出的一项替代建议是，使第(5)款的范围限于订约承运人或海运履约方的雇员，条件是此类雇员证明其是在其受雇范围内行事的。

174. 针对这些建议，有与会者指出，把对《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》的解释作为明确的出发点可能会对文书草案的可接受性产生消极影响。还据指出，“履约方”的定义仅涵盖了“实际”装卸货物的人员。因此，可能协助承运人工作的驾驶员、货物检查员和其他人员将得不到“喜马拉雅条款”的保护。关于文书草案的行文措词，有与会者建议，第(5)款设定的保护应至少扩展至“订约承运人或海运履约方的雇员或代理人”。提出的一项替代建议是，应采用一种措词将这种保护扩大到参与海运作业的所有当事方，包括独立分包商。

175. 经讨论后，工作组同意，作为第(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”这些字样列入方括号内，供今后一届会议继续讨论。工作组请秘书处查看有否可能再进一步提出一项将第(5)款范围限制在海运领域的备选案文。

176. 作为草案的措词，有与会者建议，“任何行动”这些字样本身可能会导致误解，因此应替换成“本文书规定的任何行动”。工作组注意到这一建议。

(g) 第(6)款

177. 有与会者对“共同连带责任”这一法律概念在一些正式语文中的译法表示关切。据指出，例如，在法文和西班牙文中，应分别使用“responsabilité solidaire”和“responsabilidad solidaria”。工作组请秘书处确保这一概念的使用在所有正式语文中相统一。有与会者建议在文书草案中载列“共同连带责任”的定义。不过，与会者普遍认为，这样一项定义可能显得多余，因为在各种法律制度中存在着相应的概念。还进一步指出，第(6)款的规定不应阻止责任当事方寻求追索诉讼。

178. 关于第(6)款的实质内容，有与会者询问，对“第 16、24 和 18 条中规定的限制范围”的提及将如何与第 8 条草案中提及的可能在海上运输段前后适用的国际公约的运作相互作用。针对这一问题有与会者指出，对于海运履约方，第 8 条草案将不适用。此外，虽然第 8 条草案可能适用于非海运履约方，但似乎没有一种单纯情形的示例表明索赔人将可选择是对订约承运人还是对可能适用于

第 8 条的非海运订约方提起诉讼。据称，并存诉讼只可想像存在于对订约承运人或海运履约方提起的诉讼，因为两者都为海运时效期限所涵盖。

179. 有与会者就赔偿责任限额的运作表示关切。在两方当事人负有赔偿责任而赔偿责任限额仅对其中一方不适用的情况下，共同连带责任理论将是对一方当事人适用最高限额，而另一方则应负有超过限额的赔偿责任。为了澄清第(6)款应仅涉及海运履约方并且针对这一关切，有与会者建议以大意如下的措词简化第(6)款案文：“订约承运人和海运履约方负有共同连带责任”。据建议，应在第(7)款范围内对这一问题作进一步的讨论。

180. 经讨论后，工作组同意，应将第(6)款的范围局限于海运履约方。

181. 由于时间不够，工作组未讨论第 15 条草案第(7)款。

四. 其他事项

182. 工作组指出其第十三届会议定于 2004 年 5 月 3 日至 14 日在纽约举行。工作组赞赏地注意到委员会第三十六届会议决定为工作组分配为期两周的会议时间，以用于工作组继续开展工作（见 A/58/17，第 275 段）。

183. 工作组注意到一些代表团倡议在工作组第十三届会议之前举办一次研讨会，讨论全程或部分途程海上国际货物门到门运输方面的订约自由问题。工作组请秘书处探讨共同主办这一研讨会的可能性。

注

¹ 《大会正式记录，第五十六届会议，补编第 17 号》和更正(A/56/17 和 Corr.3)，第 345 段。

² 同上，《第五十七届会议，补编第 17 号》(A/57/17)，第 224 段。

³ 关于如何对各工作组分配会议时间的一般性讨论，见同上，《第五十八届会议，补编第 17 号》(A/58/17)，第 270—275 和第 277—278 段。

⁴ 同上，第 205—208 段。