



联合国国际贸易法委员会
第四十届会议
2007年6月25日至7月12日，维也纳

第三工作组（运输法）第十八届会议工作报告
（2006年11月6日至17日，维也纳）

目录

	段次	页次
导言	1-7	3
一. 审议情况和决定	8	4
二. 拟定[全程或部分途程][海上]货物运输文书草案	9-279	5
运输单证和电子运输记录-第9章	9-82	5
第39条草案. 签名	10-13	5
第40条草案. 合同细节中缺少规定的内容	14-28	6
第41条草案. 对合同细节中货物说明附加保留条款	29-39	8
第42条草案. 合理的核对手段和善意	40-44	10
第43条草案. 初步证据和最终证据	45-57	11
第43条草案的修订案文	58-68	13
第44条草案. 保留条款的证据效力	69-73	16
第45条草案. “运费已预付”	74-82	17
托运人的义务-第8章	83-113	19



第 31 条草案. 托运人对迟延的赔偿责任	83-100	19
关于确定托运人对迟延的赔偿责任适当限额的建议	101-113	22
诉权—第 14 章	114-118	25
诉讼时效—第 15 章	119-160	26
第 69 条草案. 诉讼时效	127-133	27
第 70 条草案. 时限期的起算	134-143	28
第 71 条草案. 时限期的延长	144-147	30
第 72 条草案. 赔偿诉讼	148-152	31
第 73 条草案. 反索赔	153-155	31
第 74 条草案. 对光船承租人提起的诉讼	156-157	32
关于根据第 80(2)条转移诉讼可能增加的条款	158-160	32
承运人的赔偿责任限制—第 13 章	161-215	32
第 64 条草案. 赔偿责任限制的基础	162-180	33
第 65 条草案. 对迟延造成的损失的责任	181-194	36
第 66 条草案. 赔偿责任限制权的丧失	195-204	39
第 104 条草案. 对限额的修正	205-215	41
与其他公约的关系: 第 27、第 89 和第 90 条草案	216-238	42
一般讨论和第 27 条草案	216-228	42
第 89 和第 90 条	229-235	46
第 64 条草案. 赔偿责任限制的基础 (续)	236-238	47
共同海损—第 18 章	239-244	48
管辖—第 16 章	245-266	49
仲裁—第 17 章	267-279	53
三. 其他事务	280-281	57
未来工作的规划	280-281	57

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，拟订关于国际货运问题的立法文书，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、托运人的义务和运输单证。¹工作组在 2002 年第九届会议开始审议一份[全程或部分途程][海上]货物运输公约草案。关于该公约草案的立法史方面历史参考资料的最新汇编可查阅 A/CN.9/WG.III/WP.71 号文件。
2. 第三工作组（运输法）由委员会所有成员国组成，于 2006 年 11 月 6 日至 17 日在维也纳举行了第十八届会议。工作组下列成员国的代表出席了会议：阿尔及利亚、阿根廷、澳大利亚、奥地利、白俄罗斯、贝宁、巴西、加拿大、智利、中国、哥伦比亚、克罗地亚、捷克共和国、法国、加蓬、德国、印度、伊朗伊斯兰共和国、意大利、日本、墨西哥、尼日利亚、巴基斯坦、大韩民国、俄罗斯联邦、西班牙、瑞典、瑞士、泰国、突尼斯、土耳其、大不列颠及北爱尔兰联合王国、美利坚合众国和委内瑞拉玻利瓦尔共和国。
3. 下列国家的观察员也出席了会议：保加利亚、布基纳法索、刚果、刚果民主共和国、丹麦、多米尼加共和国、芬兰、希腊、印度尼西亚、伊拉克、拉脱维亚、阿拉伯利比亚民众国、马来西亚、荷兰、新西兰、挪威、秘鲁、菲律宾、罗马尼亚、塞内加尔、斯洛伐克、乌克兰和也门。
4. 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) **政府间组织：**欧洲联盟理事会、欧洲共同体（欧共体）、国际铁路运输政府间组织；
 - (c) **工作组邀请的国际非政府组织：**美洲铁路协会、波罗的海和国际海事理事会（海事理事会）、国际法律研究中心、国际海事委员会（海事委员会）、欧洲托运人理事会、国际商会、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)、保赔协会国际集团、国际多式联运协会（多式联运协会）、国际公路运输联盟、国际海运保险联合会、欧洲法律学生协会国际。
5. 工作组选出下列主席团成员：

主席： Rafael Illescas 先生（西班牙）

▪ 告 ▪： Walter De Sá Leitão 先生（巴西）
6. 工作组收到下列文件：
 - (a) 临时议程说明及更正（A/CN.9/WG.III/WP.71 和 A/CN.9/WG.III/WP.71/Corr.1）；

(b) 美利坚合众国政府提交的一份供参考的关于运输单证和电子运输记录的文件，但文件的审议在该届会议上并未完成（A/CN.9/WG.III/WP.62）；

(c) 中国政府提交的一份供参考的关于公约草案中承运人的赔偿责任限制的文件（A/CN.9/WG.III/WP.72）；

(d) 一份附有国际海运局、海事理事会和保赔协会国际集团关于工作组第十八届会议议程专题的意见和建议的文件(A/CN.9/WG.III/WP.73)；

(e) 瑞典政府提交的关于托运人对迟延承担的赔偿责任的文件(A/CN.9/WG.III/WP.74)；

(f) 秘书处的一份载有公约草案关于管辖权的第 16 章修订案文的说明（A/CN.9/WG.III/WP.75）；

(g) 日本政府提交的一份供参考的关于[全程或部分途程][海上]货物运输公约草案中诉权和诉讼时效的文件（A/CN.9/WG.III/WP.76）；

(h) 美利坚合众国政府的一份关于公约草案中限额修正程序的提案(A/CN.9/WG.III/WP.77)；

(i) 秘书处关于[全程或部分途程][海上]货物运输公约草案与其他公约的关系的说明（A/CN.9/WG.III/WP.78）；

(j) 一份载有意大利和荷兰政府关于[全程或部分途程][海上]货物运输公约草案中承运人身份的起草提案的文件(A/CN.9/WG.III/WP.79)。

7. 工作组通过了以下议程：

1. 选举主席团成员。
2. 通过议程。
3. 拟定[全程或部分途程][海上]货物运输公约草案。
4. 其他事项。
5. 通过报告。

一. 审议情况和决定

8. 工作组继续根据载于秘书处的说明（A/CN.9/WG.III/WP.56）附件的案文审查[全程或部分途程][海上]货物运输公约草案(“公约草案”)，并讨论了各项提案和修订案文，其中包括国际海运局、海事理事会和保赔协会国际集团关于工作组第十八届会议议程专题的提案（A/CN.9/WG.III/WP.73）；公约草案关于管辖权的第 16 章修订案文（A/CN.9/WG.III/WP.75）；美利坚合众国政府的一份关于公约草案中限额修正程序的提案（A/CN.9/WG.III/WP.77）；意大利和荷兰政府关于公约草案中承运人身份的提案（A/CN.9/WG.III/WP.79）。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二节中。

二. 拟定[全程或部分途程][海上]货物运输文书草案

运输单证和电子运输记录—第 9 章 (·)

9. 工作组忆及, 其对有关运输单证和电子运输记录的第九章草案的最近一次审议开始于其第十七届会议(见 A/CN.9/594, 第 216 至 233 段), 但由于时间的限制而中断了审议, 直到本届会议才重新开始。工作组还忆及, 工作组最近一次是在其第十一届会议期间对该专题进行了全面的审议(见 A/CN.9/526, 第 24 至 61 段), 已将第 40(3)条草案中的有关承运人身份的书面建议提交工作组本届会议审议(见 A/CN.9/WG.III/WP.79)。工作组对第九章各项条文的审议以 A/CN.9/WG.III/WP.56 附件一和二中所载的案文为依据, A/CN.9/WG.III/WP.62 中所述的条文的案文即为 A/CN.9/WG.III/WP.56 中所载未作修改的公约草案现行案文。

第 39 条草案. 签名

10. 工作组审议了第 39 条草案的案文, 该案文载于 A/CN.9/WG.III/WP.56, 并转载于 A/CN.9/WG.III/WP.62 第 19 段。工作组回顾道, 工作组第十一届会议认可第 39 条草案的实质内容(见 A/CN.9/526, 第 32 段), 在该届会议之后只对该条草案中的第 2 款作了修改, 目的是为了确保案文与对公约草案中有关电子通信的案文所作修改保持一致(见 A/CN.9/576, 第 201-205 段)。

11. 工作组获悉, 关于就第 39 条草案进行的非正式协商, 有与会者建议工作组似宜审议公约草案是否应载列措词与《汉堡规则》第 14(3)条或《联合国国际汇票和国际本票公约》第 5(k)条的内容大致相同的签名定义问题(见 A/CN.9/WG.III/WP.62, 第 22 段)。工作组不支持列入这一定义。有与会者称该定义毫无必要, 应该根据实际商业需要确定签名的具体内容。

12. 有与会者支持起草建议, 即应删除第(1)和(2)款草案中“授权”的提法(见 A/CN.9/WG.III/WP.62, 第 24 段)。工作组一致认为应将未经授权的签名所造成的后果留待各国法律处理。

工作·就第 39 条草案得出的···:

13. 工作组经讨论后决定如下:

- 应保留 A/CN.9/WG.III/WP.56 中所载第 39 条草案的案文;
- 第(1)款草案中“由承运人或经其授权的人”一语应改为“由承运人或其代表”; 及
- 第(2)款草案中“承运人或经其授权的人”一语应改为“承运人或其代表”。

第 40 条草案. 合同细节中缺少规定的内容

14. 工作组接着审议了第 40 条草案, 该条草案载于 A/CN.9/WG.III/WP.56 并转载于 A/CN.9/WG.III/WP.62 第 25 段。

第(1)款

15. 有与会者注意到, 第(1)款提出了一条一般性规则: 合同细节中缺少第 38(1)条中提到的一项或几项内容或者是一项或多项内容不准确, 这一点本身并不影响运输单证或电子运输记录的法律性质或有效性。工作组核准了第(1)款的实质内容。

第(2)款 “· 被 · · ”

16. 工作组回顾道, 第(2)款提出了一条可以解决合同细节所规定的日期含义不明确的规则。有与会者寻求就“视为”一语究竟是提出了一个可反驳的推定还是系对有关合同细节中所列日期的决定性解释作出澄清。有与会者支持应将“视为”一语看作决定性的观点, 可对该款加以修订以澄清这一点, 为此或许可以改用“应被视为”等词句。

第(3)款和承运人的身份

17. 工作组审议了 A/CN.9/WG.III/WP.56 中所载有关未指明承运人身份的运输单证和电子运输记录的第 40 条草案第 3 款的案文。关于对第 3 款草案的讨论, 工作组审议了 A/CN.9/WG.III/WP.79 中所述的起草建议。

18. 有与会者在介绍时解释道, A/CN.9/WG.III/WP.79 中所载的起草建议的各个方面的用意均主要是为了解决在运输单证和电子运输记录中承运人身份的确定上据认为存在的三个问题。据说第一个问题是运输单证或电子运输记录正面内容不清楚并且只载有承运人的商号或承运人代订人的名称, 而没有指明承运人的身份(见 A/CN.9/WG.III/WP.79, 第 3 段)。有与会者指出, 为了与《跟单信用证统一惯例 500》(统一惯例 500) 中第 23(a)(-)条和第 26(a)(-)条中关于确定承运人身份的要求保持一致, 应该将有关必要合同细节的第 38(1)(e)条修改为: “被确定为承运人的人的名称和地址”。工作组普遍支持该建议, 但有与会者回顾道, 统一惯例 600 不久就将公布, 应对该惯例进行审查以确保在这方面与公约草案保持一致。

19. A/CN.9/WG.III/WP.79 中的起草建议(见其第 4 段)打算解决的第二个实际问题据说是在运输单证背面用小号印刷字体载述的有关所谓“承运人身份”条款中的信息与单证正面确定承运人身份的信息发生冲突的情形。为了解决这种含义不明确的问题, 有与会者建议在文书草案中插入一则条文(见 A/CN.9/WG.III/WP.79, 第 4 段), 如果运输单证或电子运输记录背面所载信息与正面有关确定承运人身份的信息有矛盾, 则以正面的信息为准。在工作组中

有与会者支持这一建议，但告诫在起草该条文时应谨慎行事以确保所插入的适当条文与电子运输记录‘背面’相对应。

20. A/CN.9/WG.III/WP.79 中的起草建议意在解决的第三个实际问题是，尽管目前已有规定，但在运输单证或电子运输记录中承运人的身份仍不明确，例如，在单证或记录由船长或船长的代表签名而同时对船长权力的依据未作说明的情况下。有与会者建议，在这种情形下，在确定承运人身份上的兜底立场应该为 A/CN.9/WG.III/WP.79 第 5 段中所述的案文，即推定注册船舶所有人为承运人，除非船舶所有人确定光船承租人的身份或除非船舶所有人或光船承租人通过确定承运人的身份而推翻这一推定。A/CN.9/WG.III/WP.79 第 6 段对接受这部分的建议所必然产生的后果作了阐述，该段规定可延长索赔人对于这类情形提起诉讼的时效。有与会者指出，有些国家的法律提供了解决这一问题的方法，但在这方面的对策并不统一。此外，据指出，尽管在船舶所有人为金融机构等情形下推定注册船舶所有人为承运人可能不合适，但仍可认为船舶所有人还是最有资格确定承运人的身份，因此也最能够推翻这一推定。

21. 工作组内普遍支持为了找到在确定承运人身份方面长期存在的问题的妥协解决办法而作出的这种努力。此外，工作组还原则上赞成提案中对该问题采取的特定方法。

22. 但有与会者对于推定注册船舶所有人是承运人表示关切。据认为，这种确认承运人身份的方法在多式联运情况下可能特别麻烦，因为在这种运输中，注册船舶所有人可能对其他运输段一无所知。另外，据指出，注册船舶所有人是承运人的可能性非常小，因为有可能从注册船舶所有人那里进行了一系列的包租，因此该所有人对于承运人的身份可能所知甚少。另据指出，如假定注册船舶所有人可以很容易地获取必要信息来推翻关于其是承运人的推定，则这一假定是错误的。

23. 据指出，在 A/CN.9/WG.III/WP.79 号文件第 5 段所述的确定承运人身份的妥协方法方面，还有另外一些复杂因素。据认为，该提案中所确立的推定可能会降低法院在通过衡量手头掌握的所有事实，包括运输单证或电子运输记录中关于承运人身份的各种指标（即便这些指标相互冲突），针对具体案件就负有责任的承运人的身份作出决定方面的灵活性。另外，有与会者对所提议的规定可能会妨碍货主对其认为负主要责任的当事方提出索赔表示关切，并表示赞成以下建议：最好应删除关于承运人身份的规定，如果保留该项规定，则应当通过内容大致如下的案文：“本条的任何内容均不妨碍索赔人证明除注册所有人以外的任何人是承运人。”

24. 工作组内还有人指出，讨论表明就一些问题达成了一般共识。达成的第一个共识是：订约承运人应对任何违背运输合同的行为负责。另外，工作组曾一致认为，第 38 条草案应要求承运人在运输单证或电子运输记录中表明其身份。据指出，只在承运人没有表明其身份，从而使收货人不知应该向谁索赔的情况下才有必要对承运人的身份进行推定。有与会者表示赞成下述观点：尽管注册船舶所有人显然并非总是拥有关于承运人身份的最佳信息，但该所有人可能拥有关于其船舶的一些信息，因此有关这一问题的拟议方法只是将确认承运人身

份的负担加以分配并对收货人予以有效补救的一种手段。另据指出，为了处理船舶连续包租的情况，应当对该项规定进行修改，从而使合同链中的每一个人都能对关于其是承运人的推定加以反驳。

25. 作为对 A/CN.9/WG.III/WP.79 号文件第 5 段所述的确定承运人身份拟议方法的进一步支持，有与会者指出，与海商法有关的一些补救措施采取了与注册船舶所有人在海上留置权或扣船情况下所承担的责任相类似的一种方法。

第(4)款

26. 工作组核准了第(4)款的实质内容。

可能增加的条款：正本份数

27. 据回顾，工作组已在其第十七届会议上决定在关于所要求的合同细节的第 38 条草案中列入所签发的可转让运输单证的正本份数（见 A/CN.9/594，第 230 段和第 232-233 段）。在这方面，提出了是否应在第 40 条草案中提及因不在合同细节中列入此类信息而将产生的后果的问题。工作组同意将这一事项作为一个行文问题留待秘书处决定。

工作 ▪ 就第 40 条草案达成的 ▪ ▪ :

28. 工作组经讨论后决定如下：

- 通过第(1)款草案的案文；
- 对第(2)款草案中的“视为”加以修改，使语气更加确定；
- 应将 A/CN.9/WG.III/WP.79 号文件第 3 和第 4 段中的措辞建议纳入公约草案案文；
- 第(3)款草案的现有案文应当暂时放在方括号内保留；
- 此外，秘书处应根据 A/CN.9/WG.III/WP.79 号文件第 5 段阐述的原则以及工作组在审议该案文期间所表示的关切，编写关于第(3)款草案中对承运人身份问题采取的方法的修订案文；
- 将关于延长诉讼时效的提案的审议推迟到工作组对拟就承运人身份问题编写的修订案文进行审议之时；
- 通过第(4)款草案的案文；
- 秘书处应根据上述审议意见和结论编写新的第 40 条草案。

第 41 条草案。 对合同细节中货物说明附加保留条款

29. 工作组继续审议 A/CN.9/WG.III/WP.56 号文件所载、A/CN.9/WG.III/WP.62 号文件第 35 段转载的第 41 条草案。

30. 与会者回顾，第 41 条草案所依据的假定前提是，托运人始终有权获得载有其向承运人所提供之信息的运输单证或电子运输记录，但在某些情况下，承运人应有权对该信息作出保留。工作组获悉，非正式磋商在某种程度上支持其第十一届会议上提出的措词建议（见 A/CN.9/526，第 37 段），但这些措词建议在公约草案的文本中未曾涉及。

▪ 集装箱 ▪ 物和非集装箱 ▪ 物的区分

31. 会上提出的一项建议是，删除(b)款草案并对集装箱货物适用(a)款草案，或者在(b)款草案中列入与第 41 (a)(二)条草案大致相同的案文，以涉及承运人有理由认为托运人所提供的集装箱内货物的信息不准确的情形（见 A/CN.9/526，第 37 段和 A/CN.9/WG.III/WP.62，第 38 段）。

32. 在这方面，与会者就第 41 条草案对集装箱货物和非集装箱货物进行区分的有效性提出了疑问。有与会者对这一区分是否充分反映了行业现状表示怀疑，因为有时还使用拖车等其他运输手段来运输货物。另有与会者提出，(b)款给讨论添加了一个新要素，即“密封”一词，而且“密封集装箱”一词的含义不明确，也无法确定如拖车上的密封门等是否可当作“密封集装箱”。

33. 有与会者支持该条目前的结构，说这一区分是有效的，因为在实际情况下，对集装箱货物和非集装箱货物的处理方式不同，而且据推定承运人不会打开集装箱货物进行检查。有与会者进一步说，这一规定考虑到了范围广泛的做法，而且第 1(y)条对“集装箱”的定义很宽泛，足以涵盖拖车等其他装载单元类型。但有与会者表示支持合并(b)款和(c)款草案，因为这两款均涉及密封集装箱，只是(b)款草案所涉及的是集装箱内货物的数量和说明，而(c)款草案所涉及的是货物的重量。另有与会者建议仿照第 38(1)(a)条的写法在(b)款中提及货物说明。

要求承运人 ▪ 明作出保留的理由

34. 在第十一届会议上还建议，如果承运人决定对运输单证上提及的信息作出保留，应当要求其说明理由。这一建议未得到支持。

承运人在托运人作出保 ▪ 的情况下同意不作出保留以及“善意”的概念

35. 另有与会者建议，对于承运人出于恶意主动同意不在合同细节中对信息作出保留的情况，应当规定制裁办法并剥夺援用公约草案所规定的责任限制的权利，从而解决下述情形：承运人在收到托运人的赔偿保证书的情况下，同意不对货物说明附加保留。不过，与会者一致认为，制裁问题应在有关赔偿责任丧失的条款中涉及。

36. 与会者就该条草案中的“善意”概念广泛交换了意见。有与会者对第 41 条启首语中泛泛地使用“善意”一词提出疑问，不仅是因为“善意”的概念在不同的法律体系中有不同的含义，而且据认为，第 42 条草案中对何为第 41 条中所称的“善意”的解释过于狭窄。在这方面，有与会者说，即使是在承认商业

合同当事方有善意行事的一般义务的法律体系中，也有可能在第 42 条草案没有具体提及的各种情形下发生违反此类一般义务的行为。

37. 有与会者表示支持举例说明何为“善意”，因为在承运人和出卖人相互串通的情况下，遭受损害的将是收货人。但是，对删除“善意”一词表示了强有力的支持。据指出，这个词在不同的法律体系可以有不同的解释，而且这个词不仅与合同有关，还适用于所有当事方的行为。还有与会者指出，如果加入这个词，会被误解为暗示在文书其他部分不要求善意。有与会者建议，可以删去“善意”一词，但把第 42 条(b)款(一)项和(二)项中的要素写入一条规则，列明承运人根据第 41 条草案有效附加保留条款的条件。

“（如果）承运人能证明”

38. 会上要求澄清(a)款(一)项和(c)款(一)项中“承运人能够证明”一语所要表达的意思。有与会者说，如果所要表达的意思是承运人能够向出卖人或收货人证明，那就应该清楚地指明这一点，但另有与会者认为，证据方面的事项应留给国内法处理，这些条文中提及“能够证明”的字样不如干脆删掉。

工作就第 41 条草案达成的：

39. 工作组经讨论后决定如下：

- 应删去第 41 条启首语中的“善意”一词和第 42 条中的相应词语，可能的话在第 41 条的适当位置列入第 42 条所载说明中的各项要素；
- 应保留对集装箱货物和非集装箱货物的区分。但是，应考虑澄清“密封集装箱”的含义，以表明它所指的是承运人难以检查货物的情形，并应考虑简化(b)和(c)款；
- 秘书处应结合上述审议和结论，拟订该条草案的新案文。

第 42 条草案. 合理的核对手段和善意

40. 据回顾，在第十一届会议上，与会者认为第 42 条的实质内容总的来说可以接受（见 A/CN.9/526，第 43 段），而且在第十七届会议以来的非正式磋商中，述及该问题的所有代表均支持采用目前写法的第 42 条草案的实质内容（见 A/CN.9/WG.III.WP.62，第 41 段）。

41. 与会者一致认为，关于第 42 条，也应在相关之处考虑在第 41 条草案下述及的问题，如删除所提及的“善意”的决定。

42. 有与会者建议在(a)款末尾添加以下措词：“并且不需要专门技术知识或货物例行检查费用之外的费用”。有与会者提出，如果接受了这一建议，就要作相应的修正，将第 38(1)(a)条草案改写如下：“要求承运人在运输单证上列出托运人所提供的货物的说明。但承运人没有义务列出与运输合同无关的冗长的说明或货物的详细技术说明，因为这样的说明即便是承运人能够核对的，对于合

理确认货物也不是必需的，或者可能对承运人强加不必要的核对负担。”虽然有与会者对可能增加承运人的负担或可能在运输合同中增加繁琐内容的问题表示同感，但所提出的补充案文未获支持。与会者一致认为，“商业上合理”一词已经包含了其中所要涵盖的事项。可能会有人担心“商业上合理”一词太不精确，无法包含该建议的意图，但这可以在秘书处似宜编写的公约草案评注中加以解决。

43. 有与会者指出，既已决定删除第 41 条草案中提及善意的内容，就需删除第 42 条草案(b)款和(c)款。为此，有与会者建议，可以将第 42 条草案剩余的内容((a)款)插入第 41 条草案中适当的位置。

工作 ▪ 就第 42 条草案达成的 ▪ ▪ :

44. 工作组经讨论后决定如下：

- 将(a)款插入第 41 条草案的修订案文；
- 按照删除第 42 条所提及的“善意”的决定，删除(b)款和(c)款，表明承运人善意行事的要素可以列入第 41 条草案的修订案文。

第 43 条草案. 初步证据和最终证据

一般 ▪ ▪

45. 工作组审议了 A/CN.9/WG.III/WP.56 所载并由 A/CN.9/WG.III/WP.62 第 42 段转载的第 43 条草案案文。与会者回顾，在第十一届会议上已经接受了第 43 条草案的实质内容（见 A/CN.9/526，第 44-48 段）。

46. 有与会者在开场白中提醒工作组，在服从第 44 条的前提下，第 43 条草案规定了在哪些条件下证明收到货物的运输单证或电子运输记录才能构成承运人收到合同细节中所说明的货物的最终证据，以及在什么情况下应当将其视为收到合同细节中所说明的货物的初步证据。工作组同意第 43 条(a)款草案的案文。

47. 工作组一致认为，该条款最具争议的一面是第 43 条(b)(=)款草案中不可转让的运输单证或不可转让的电子运输记录的证据效力问题。有与会者回顾说，第 43 条(b)(=)款的备选案文 A 比备选案文 B 稍为宽泛，没有将对第三方的保护局限于已经依据合同细节中的货物说明购买货物并付款的人，因而将诸如依据合同细节向收货人预支款的银行等也包括在内。

48. 有与会者提醒工作组，已在 A/CN.9/WG.III/WP.68 中提出了第三种备选案文，作为备选案文 C，以便将记名收货人提单考虑在内，工作组已核准将该备选案文列入公约草案（见 A/CN.9/594，第 208-211 段）。打算以第 43 条(b)(=)款备选案文 C 的案文代替备选案文 A 和 B，该案文内容如下（见 A/CN.9/WG.III/WP.68，第 21 段）：“注明必须交单取货的不可转让运输单证或不可转让电子运输记录已签发，此种单证或记录已转让给善意的收货人。”

可 · · 和不可 · ·

49. 有与会者在解释备选案文 C 时提醒工作组，有关证据价值的基本规则是，认为可转让单证和记录是最终证据，而不可转让单证和记录是初步证据。这种一般办法的唯一例外，据说是海运单，而现已商定对其适用《国际海事委员会海运单统一规则》。为了提高海运单的地位和使用率，这类单证被视为承运人和收货人之间的最终证据。有与会者说，对于在备选案文 A 和 B 的规定中将最终证据地位扩大到不可转让单证和记录，主要的反对意见是，据认为，根据收货人的单方面行动，即其依据货物说明而做出的行动，而给予最终证据地位是不恰当的。有与会者提出，含有出示规则的记名收货人提单应该具有最终证据的地位，但其他不可转让的单证和记录除外。有与会者表示支持备选案文 C 所规定的办法。

50. 在作进一步澄清时，有与会者说，《海牙规则》最初对提单或类似的所有权文据仅给予初步证据的地位，1968 年《维斯比议定书》对《海牙规则》作了修正，使其具有最终证据的地位。有与会者提出，当初在已转让给善意的第三方的提单方面，初步证据规则的应用不统一，引起了一些问题，作出这一修正的目的是为了解决这些问题。此外，还有与会者指出，1968 年的修正仅提及了提单，并没有扩大到不可转让的运输单证，因为《海牙-维斯比规则》的应用范围仅限于提单和类似的所有权文据。

51. 有与会者对单证或记录应有的证据分量是否应当取决于其可转让性表示怀疑。有与会者提出，在这方面应该对下述四种类型的单证加以考虑：可转让单证和记录，应构成最终证据；仅作为收据的单证和记录，不应成为最终证据；记名收货人提单，不可转让，但应具有最终证据的效力；最后是作为运输合同证据的不可转让单证和记录，如海运单。在这些类别中，据认为对于前三类给予何种证据地位基本上没有争议，但有与会者提议，对于最后一类可采用下列两种办法之一：一种办法是规定，除非单证或记录的票面另有说明，否则便为最终证据，另一种办法是规定，除非单证或记录的票面另有说明，否则仅为初步证据。有与会者表示支持制定一条规则，规定第四种单证若在票面未另作说明则为最终证据。有与会者进一步表示支持这一建议，认为在不需要提单的情况下，这种规则还可能有益于提高海运单的使用率。但有与会者表示关切，说这种办法可能会使当事方得以通过在单证上添加某种声明而改变其法律性质，从而造成法律上的不确定性。

52. 也有与会者提出在决定单证和记录究竟是初步证据还是最终证据的问题上还存在另外一种备选办法。有与会者指出，应摒弃以可转让性为依据对单证和记录加以区分的做法，而采用除满足以下三个要求的情况外单证或记录均可被视为初步证据的做法：相互关系是承运人和非托运人的第三方之间的关系，第三方善意行事并且依赖运输单证或电子运输记录中对货物的说明。这三个要求均得到满足的，单证或记录即可被视为最终证据。

53. 仍有与会者坚持认为，不可转让的运输单证或电子运输记录注明为提取货物而必须交出的，系唯一的例外情况，除此之外，初步证据规则应该是在海运货单等不可转让的单证或记录上的通行规则，而最终证据规则只应适用于可

转让运输单证和电子运输记录。据指出，任何其他做法都有可能严重混淆单证或记录的法律性质。支持这种观点的依据据说是来自单证或记录的转让人所转让的权利不得大于转让人拥有的权利这一基本规则以及该规则对本票或提单等可转让票据的例外规定，即规定在这些例外情形下，可以根据单证或记录本身的票面内容而援用其权利。但有与会者质疑这种做法是否会把转让法的概念与单证或记录在作为收据时具有保全善意行事的第三方权利的证据效力二者混为一谈，因而毫无必要。

54. 另有与会者指出，争议的问题并非转让法或可转让性的绝对后果，而是拥有专门知识并输入信息的承运人与善意收货人划分依赖合同细节中不准确信息而造成的风险问题。会议本着这种思路促请工作组不受国内严格法理的束缚，为促进贸易就在某些情形下允许将不可转让的单证或记录视为最终证据作出政策性决定。

55. 有与会者在敦促寻求折衷时指出，合同细节的内容取决于第 38 条草案中所述的要求，而该条第(1)(a)、(b)和(c)项提及由托运人提供的信息，承运人对该信息不承担核对的明确义务。此外，有与会者称，由于在实务中承运人从不核对集装箱的内容，所以单证或记录究竟被视为初步证据还是最终证据的问题实际作用有限，因为该问题根本不适用于集装箱贸易，两种类型的证据价值在实务中具有类似的作用。

▪ 及第三方的“依 ▪ ”和“善意”概念

56. 此外，有与会者对第 43(b)(c)条草案中所载的要求表示关切，该要求是运输单证或电子运输记录的证据价值将取决于第三方事实上是否在对己不利的情况下依赖合同细节中对货物的说明。据说这种做法在英美法国家中不很常见，有与会者赞成使用更为笼统的解决办法，把运输单证或电子运输记录的证据价值与其发挥的职能联系在一起，并视可能辅之以保护善意持单人的一般性规则，该规则可以同许多法域中管辖汇票和本票等可转让票据的法律类似。

工作 ▪ 就第 43 条草案达成的 ▪ ▪ :

57. 工作组经讨论后决定如下：

- 虽然已就第 43(a)条草案的案文取得了一致意见，但有关(b)款草案的讨论情况表明，在某些运输单证或电子运输记录应用作证据的做法上分歧依然很大，工作组尚无法形成共识；
- 在讨论期间提出了一些不同的建议，为此请秘书处根据与会者在工作组中发表的各种看法编拟备选案文草案，供今后的讨论考虑。

第 43 条草案的修订案文

58. 工作组回顾了其此前就关于初步证据和最终证据的第 43 条草案进行的讨论，以及其对(b)项草案的讨论，讨论情况表明，工作组中对某些可转让或不可

转让运输单证或电子运输记录上的信息应作为证据处理的办法有分歧（见上文第 45-57 段）。为了解决在第 43 条(b)项上的意见冲突问题，有与会者建议修订第 43 条草案案文，内容如下：

“第 43 条. 合同中货物说明的证据效力

“除第 44 条另有规定外，证明收到货物的运输单证或电子运输记录是承运人收到合同细项中所说明的货物的初步证据；

“(a) 承运人对任何有关货物的合同细项提出的相反证据，在下述情况下不得被接受：

“(-) 合同细项载于可转让运输单证或者可转让电子运输记录的，该单证或者记录已转让给善意行事的第三方；

“(二) 合同细项载于不可转让运输单证或者不可转让电子运输记录的，该单证或者记录写明必须将其交出方可取货，而且已转让给善意行事的收货人。

“(b) 有关货物的合同细项载于不可转让运输单证或者不可转让电子运输记录的，承运人就此种合同细项对善意行事的收货人提出的相反证据，在此种合同细项是由承运人提供的情况下，同样不得被接受。就本款而言，集装箱的数目和类型视为承运人提供的信息。”

▪ ▪ 提案的修正

59. 有与会者澄清说，提案中提及的“承运人提供的合同细项”包括第 38 条第 1 款(d)至(f)项（包含(d)项和(f)项）所列的所有信息，也包括第 38(1)条草案即将添加的新项中的信息，其中涉及列入所签发的原始单证的数目。有与会者指出，对于第 43(b)条的最后一句，可能有必要再作一些措词上的改动，如有关集装箱的数目和类型的信息将视为承运人提供的信息，但关于集装箱上封条的信息将视为托运人提供的信息。为了解决这些问题，有与会者建议在(b)项中“集装箱”后添加“、其识别号码和第 38 条第 1 款(d)至(f)项（包含(d)项和(f)项）所提及的信息以及所签发的原始单证的数目”。还有与会者建议在(b)项末尾添加一句话，行文大致如下：“集装箱封条的数目视为托运人提供的信息”。这些修正得到了与会者的强烈支持。

60. 有与会者说，在(a)项前导句中，已将以“最终证据”表述的办法改为“相反的证据”这一较为简单的表述方式，但据认为这是有问题的。另外，在案文中添加的(a)(二)项代表了据认为是工作组对于在(a)项草案中列入记名收货人提单是否合适的问题达成的一致意见（见上文第 48、49、51 和 53 段）。

61. 有与会者解释说，该提案的意图是保留可转让运输单证的现状，并为不可转让运输单证作为证据处理提供一个折衷的办法，以便消除此前在这方面的意见分歧（见上文第 49 至 55 段）。在这方面，主要的创新在(b)项草案，其中根据不可转让运输单证的合同细项中的信息是承运人还是托运人提供的信息，明确区分了这些信息的证据价值，从而表明了折衷的性质。有与会者说，对于承

运人在这类单证中提供的信息，不应当允许承运人对收货人提出相反的证据，只有在这类信息为托运人所提供时，才应当允许承运人提出相反的证据。

一般 ▪ ▪

62. 虽然有与会者始终对将依赖信息的要求替换为“善意”规则表示关切，并有与会者对于从证据规则方面赋予任何类型的不可转让运输单证某种地位表示怀疑，但大家普遍认为该提案是在折衷办法方面取得的一个积极进展。工作组内整体上强烈支持第 43 条草案修订案文中采取的办法，因为这是一种可以继续讨论的合理折衷办法。

(b) ▪

63. 据指出，从承运人如果根据第 41(a)(二)条对托运人提供的信息持保留意见，则不可转让运输单证的合同细节中所载信息将会产生何种证据效力的角度来看，拟议条文(b)项的实际适用可能不够明确。有与会者就此解释说，如果承运人对托运人的信息加上“内容未知”或“托运人提供的”等限制条款，则货物说明仍是由托运人提供的；但如果承运人（认为托运人的说明不准确）根据第 41(a)(二)条添加自己的说明条款，则将其行为自行负责，该条款视为由承运人提供的信息。

列入“▪ ▪ 的收据”

64. 有与会者对第 1(n)条草案中运输单证或电子运输记录的定义非常宽泛并可包括单纯的收据表示关切，另外还提出了(b)项草案涵盖只是证明收到货物的不可转让运输单证是否适当的问题，因为签发单纯的收据仅仅是为了在托运人和承运人之间证明收到了货物。相反，海运单则是一种不同类型的不可转让单证，因为它证明的是运输合同，并且指明了收货人。但有观点认为，单纯的收据有时也应列入(b)项草案，具体视其性质而定。另外，据指出，大多数国内法律制度都包含一项一般原则，以防止当事各方提交与其所作声明相反的证据。最后，据指出，按照其自身的规定，该项草案不可能经常适用，因为单纯的收据并不能在承运人和收货人之间的关系方面经常发挥作用。但有与会者仍然对将单纯的收据列入(b)项草案表示关切，因为它可能会产生不容反悔的效力，特别是对没有规定防止当事方依赖其自身声明的一般规则的法律制度来说。与会者建议对是否有可能将单纯的收据排除在(b)项草案之外进行调查。

“由……提供的”

65. 另外还提出了“由承运人提供的”一语是否足够明确的问题，并有与会者对该用语可能会在取证方面产生困难表示关切，因为承运人在大多数情况下都会在合同细节中列入信息。针对这一点，有与会者指出，在现代运输条件下，要证明是谁提供的信息并不是一件很麻烦的事。据指出，过去承运人经常拥有

托运人指示表，要求托运人提供某些具体信息；但现今，在关于由谁提供某些信息方面已经形成了业内既定模式。

“承运人·收·人”

66. 与会者还提出了下述问题，即 (b)项草案的适用为何仅限于“承运人对收货人”提出相反证据的情况。在这方面，据指出，运输单证只须承运人签署，第 39 条草案并不要求托运人签署运输单证，而按照现行条文，托运人不可能受到与收货人同样的保护。针对这一点，有与会者指出，收货人的地位比较特殊，因为收货人是在没有参加运输合同的情况下参与交易的，但托运人不需要同样的保护，因为托运人参加了运输合同和运输单证中的信息提供。

当事各方提升··的·据价·的自由

67. 在对某个问题作出答复时，有与会者指出，根据公约草案，包括第 94 条草案，当事各方不得通过在不可转让运输单证中声明该单证是最终证据而约定提升该不可转让运输单证的证据价值。但另据指出，当事各方也不可降低单证的证据价值。虽然单证正面的此种声明可以改变其证据价值，但不能改变单证本身的可转让或不可转让地位。

工作·就第 43 条草案的修·案文达成的··：

68. 工作组经讨论后决定如下：

- 经在(b)项最后一句方面作了修正的该折衷提案的实质内容可以接受；
- 秘书处应根据所作的评论意见拟订案文供下一届会议审议。

第 44 条草案。保留条款的证据效力

69. 工作组审议了目前草拟的并载于 A/CN.9/WG.III/WP.56 和转载于 A/CN.9/WG.III/WP.62 第 47 段的第 44 条草案案文，以及 A/CN.9/WG.III/WP.62 第 49 段所载的一项备选案文。与会者提醒工作组，第 44 条草案阐明了符合第 41 条草案要求的保留条款所具有的实际效力，从而允许承运人所作的保留取代根据第 43 条草案原已存在的初步证据或绝对证据。另据回顾，工作组第十一届会议上曾表示认为，目前形式的第 44 条草案有利于承运人，因为其允许承运人依赖其保留条款，而无论承运人对货物作如何处理（A/CN.9/526，第 50 段，另见第 49-52 段）。备选案文则提供一个范围狭窄一些的方法，只有当承运人以所收到时的基本同样状况交付集装箱从而以此表明了各个环节实行了保管时，才允许承运人依赖保留条款。

70. 工作组内一些与会者表示支持 A/CN.9/WG.III/WP.62 第 49 段所转载的备选案文，因为据指出，该案文代表了一种商业上的折衷，保持了在托运人与承运人利益之间的平衡。据进一步解释，备选案文曾经过仔细推敲，以便在过去绝

少允许保留条款的情况下允许保留条款，但同时也做到了小心谨慎，确保案文不至于广泛允许这种保留条款而不顾及承运人对货物已作出的谨慎处理。

71. 工作组强烈支持 A/CN.9/WG.III/WP.56 目前所载的第 44 条草案案文。关于必须确保承运人对货物已作出谨慎处理，有与会者对此种关切表示认为，保留条款必须符合第 41 条草案的要求这一点对此应当足够，而且第 44 条草案只允许对货物说明所作的保留条款发生效力。

72. 有与会者请求澄清第 41 条草案与第 44 条草案之间的关系，特别是鉴于第 41 条草案中“承运人对于托运人所提供信息的准确性不负责任”这句话，第 44 条草案是否仍有必要。对此，所作答复指出，第 41 条草案规定允许列入符合某些要求的特定保留条款，而第 44 条被认为有必要是因为其阐明了这一条款的法律效力。另据澄清，运输单证或电子记录的初步或绝对证据效力并未由保留条款所完全取代，因为单据或记录中的某些信息是不允许作出保留的。然而，有与会者提出了一项起草措词上的建议，即鉴于工作组倾向于选择 A/CN.9/WG.III/WP.56 所载的案文，所以可以考虑将案文简化，将第 44 条融入第 41 条。

工作 ▪ 就第 44 条草案达成的 ▪ ▪ :

73. 工作组经讨论后决定如下：

- 保留第 44 条草案的案文，但在第 41 条草案案文最终确定之后，重新查看第 44 条草案的措词，并考虑将第 44 条草案并入第 41 条草案。

第 45 条草案. “运费已预付”

74. 据回顾，虽然工作组第十三届会议上删除了所拟议的关于运费的一章，但该章第 45 条草案则在公约草案的案文中放在方括号内保留了下来。有与会者提醒工作组，该条规定保留了承运人向收货人收取运费的权利，除非可转让运输单证或可转让电子运输记录中载有“运费已预付”这类肯定的声明。另据回顾，该条草案的提议者指出，将其列入主要是为了保护运输单证的第三方持有人，例如银行，以及为其提供明确性（A/CN.9/552，第 163-164 段）。

75. 工作组审议了对第 45 条草案处理的三种选择方案：完全将之删除；修订该条，使之在实质内容上与《汉堡规则》第 16(4)条一致；或保留该条草案的目前形式。

▪ 除 ▪ 条款草案

76. 有与会者表示赞成删除第 45 条草案。在这方面，据指出，鉴于支付运费的一般条件应留待国内法决定，因此不宜在公约草案中涉及不必支付运费的情形。另外还指出，运费的支付是一个应由当事各方决定的商务事项。

▪ 与《汉堡规则》第 16(4)条一致而作出的修 ▪

77. 有与会者赞成对第 45 条草案作出修订，使之与《汉堡规则》第 16(4)条相一致。但也有与会者对《汉堡规则》的该款条文表示关切，因为它在运费支付方面包含与第 45 条草案相反的推定，即按照《汉堡规则》，除非运输单证中载有一项诸如“运费由收货人支付”的肯定声明，否则承运人将无权向收货人收取运费。

保留 ▪ 条款草案

78. 尽管普遍认为该条文解决了一个实际问题，然而不是公约草案的核心条文，但与会者仍然赞成按当前措辞保留该条文。据指出，该条文只是代表一种并无争议的国际做法，即如果声明运费已预付，则承运人不能再要求收货人支付运费。

79. 为了进一步支持保留该条文草案，与会者回顾说，该条文草案旨在解决两个实际问题。首先，如果运输单证或电子运输记录载有“运费已预付”的声明，那么这将表明银行（一般而言，第三方）根本不可能承担支付运费的责任；同时，该条文将驳回托运人对寻求向其收取运费的承运人作出的无理抗辩，即“运费已预付”的单证系承运人签发的证明事实上已支付运费的一项收据（见 A/CN.9/WG.III/WP.62，第 57 段）。与会者表示赞成保留该条款草案，因为它解决了这些实际问题。

承运人的留置 ▪ 和其他起草建 ▪

80. 据指出，虽然该条款草案的当前措辞确认收货人或其他第三方没有义务支付运费，但并未明确排除承运人可以主张留置权，从而迫使收货人或其他第三方为收货而支付运费。鉴于工作组一致认为应在公约草案其他章节列入留置权（见 A/CN.594，第 114-117 段），因此有人对于将留置权列入该项条文表示关切，但尽管如此，与会者仍表示赞成列入内容大致如 A/CN.9/WG.III/WP.62 第 59 段所载的案文。

81. 据指出，这项条文历来仅限于可转让单证，因为所出现的问题与这些单证有关。但有与会者赞成以下建议：扩大该条文草案的范围，将可转让和不可转让的运输单证和电子运输记录都包括在内，但这项决定可能需要在工作组就关于初步证据或最终证据的第 43 条草案案文作出决定后再重新审议（关于这一点，见上文第 58 至 68 段的修订案文及相关讨论）。此外，据指出，第 45 条草案可包括一项关于各当事方应根据第 43 条的规定善意行事的要求。

工作 ▪ 就第 45 条草案达成的 ▪ ▪ :

82. 工作组经讨论后决定如下：

- 应当对第 45 条草案案文作如下修订：

- 列入内容大致如 A/CN.9/WG.III/WP.62 第 59 段所载的案文；
- 扩大措辞范围，将可转让和不可转让的运输单证都包括在内；
- 考虑列入一项关于各当事方必须根据第 43 条的规定善意行事的要求。

托运人的义务—第 8 章

第 31 条草案. 托运人对迟延的赔偿责任

于 延的 任 的一般

83. 与会者提醒工作组，最近在其第十七届会议上审议了托运人对迟延的赔偿责任问题（见 A/CN.9/594，第 199 至 207 段），而且此前在其第十六届会议上审议过该问题（见 A/CN.9/591，第 133 段和第 143 至 147 段）。工作组还回顾，瑞典政府提交了一份载有迟延相关信息文件（A/CN.9/WG.III/WP.74），有关该问题的书面建议已提交工作组本届会议（见 A/CN.9/WG.III/WP.73，第 24-27 段）及其第十七届会议（见 A/CN.9/WG.III/WP.67，第 22 段和 A/CN.9/WG.III/WP.69，第 8 至 14 段）审议。工作组以 A/CN.9/WG.III/WP.56 附件一和二中的第 31 条草案所载案文为基础审议了有关托运人对迟延的赔偿责任的条文。

84. 工作组回顾，根据第 28 和 30 条草案，托运人有义务交付备妥待运的货物并向承运人提供某些信息、指示和单证。另有与会者回顾，第 31 条草案就托运人对违反这些义务而造成的迟延的赔偿责任作了规定，而第 22 条草案就承运人对迟延的赔偿责任作了规定，工作组第十三届会议对后一条进行了审议（见 A/CN.9/552，第 18 至 31 段）。与会者还提醒工作组，在其第十六届会议期间，工作组曾决定托运人违反义务的赔偿责任一般应当以过失为依据，负有普通举证责任（见 A/CN.9/591，第 138 段）。在该一般性规则上的两种例外情况是托运人应对未向承运人介绍待运货物的危险性或者未随之给这类危险货物加上标志或标签（见第 33 条草案）以及对向承运人实际提供的信息和指示不正确而造成的灭失或损坏（见 A/CN.9/591，第 148 至 150 段）承担严格赔偿责任。还有与会者指出，公约草案现行案文中有关托运人的赔偿责任并非有限责任，因此，托运人如果被认定承担赔偿责任，就必须对违反托运人的义务而造成的任何间接损害以及任何直接灭失承担巨大的而且有可能无法承保的赔偿责任（见 A/CN.9/WG.III/WP.69 通篇及其第 8 段以及 A/CN.9/591 第 143 至 147 段）。工作组回顾，由于这种担心，有与会者在工作组第十七届会议上建议，如果就托运人对迟延造成的经济损失或间接损害承担赔偿责任加以限制无法获得接受的话，就应该删除公约草案中有关托运人和承运人对迟延造成的经济损失或间接损害承担赔偿责任的条文（A/CN.9/WG.III/WP.69，第 8 至 14 段）。

其他公 草案和法域 延 的 理

85. 从对 A/CN.9/WG.III/WP.74 的介绍中工作组获悉，《海牙-维斯比规则》未载列有关承运人对迟延承担赔偿责任的条文，不过《汉堡规则》的确载有以过

失为依据的这类条文，并将赔偿额限定在货物迟延应付运费的 2.5 倍(第 6(1)(b) 条)，但不得超过根据海上货物运输合同应付的运费总额。此外，根据《海牙-维斯比规则》和《汉堡规则》，托运人可以根据过失而对迟延造成的损害承担赔偿责任（分别见第 4(3)条和第 12 条）或在严格赔偿责任的基础上对提供不正确信息所导致的迟延而造成的损失承担赔偿责任（分别见第 3(5)和第 17(1)条）或者就未对危险货物加上标记、标签或未提供这方面的信息而造成的损失承担赔偿责任（见汉堡规则第 13(2)(a)条）。还有与会者回顾，这些条文所规定的托运人的赔偿责任为无限责任。

86. 工作组还忆及，尽管对由于迟延造成的直接损失承担赔偿责任已广为人知，而且已经列入公约草案，但是有些法律制度未将托运人或承运人对迟延造成的纯经济损失或间接损害承担赔偿责任列入其运输法。在这些法域中，只有在纯经济损失或间接损害为可预期的并且运输合同就追回这类损失费已有约定的情况下方可加以追回。有与会者称，将对这类损害的赔偿责任列入公约草案构成对现状的重大改变，因而将会成为公约草案中在如何处理上特别需要认真权衡的问题之一。有与会者就某个问题澄清说，托运人就其对迟延可能承担的赔偿责任所持的主要担心是其未向承运人及时提供准确的信息和文件或货物对船舶造成的损害都可能会造成船舶启航迟延，对于认定承运人因迟延而就船上货物对所有其他托运人承担的赔偿责任，对迟延负有责任的托运人可能会被认定承担就任何赔偿额向承运人提供赔偿的无限赔偿责任。

在理延上的三可能

87. 有与会者称公约草案有关如何处理由于托运人或承运人迟延而造成的纯经济损失或间接损害的赔偿责任问题的案文可以有三种做法。

法一：托运人或承运人延不承担任何责任

88. 第一种选择据说是把对迟延的赔偿责任完全排除在公约草案的范围以外，但是对由于托运人提交不正确信息而造成的迟延的赔偿责任除外。这种做法将导致删除提及迟延的所有内容，这就意味着将把对托运人和承运人就迟延承担赔偿责任的问题交给各国法律处理，在这方面将不会有统一的做法。

89. 有与会者对该做法表示支持，但是据说这种做法的缺陷是，经《1978 年议定书》修正的《国际货物公路运输合同公约》（《公路货运公约》）和《国际铁路运输公约》附录所载经 1999 年《修订议定书》修正的《国际铁路货物运输合同统一规则》（《国际铁路运输公约》/《铁路货运合同统一规则》）等某些单式区域运输公约载有对交付迟延承担赔偿责任的条文，由此可能会造成已加入这些公约的国家做法不一。有与会者就这种做法提出的另一个担心是，‘及时’交付是现代运输的一个关键内容，如果公约删除对迟延承担的一切赔偿责任，就无法顾及这一点。此外，有与会者说，简单地删除公约草案中所有提及托运人迟延赔偿责任的内容，未必能免除托运人的迟延赔偿责任，因为第 8 章规定了托运人的义务，包括托运人对货物造成的任何损失或者对违反第 31 条草案对其规定的义务所造成的任何损失的赔偿责任。如果把托运人对经济损失的

赔偿责任留给国内法来处理，那么关于托运人义务的一章全部应当删除，或者至少应将第 31 条草案删除。

▪ 法二：保留承运人 ▪ ▪ 延的 ▪ ▪ ▪ 任， ▪ 去托运人 ▪ ▪ 延的 ▪ ▪ ▪ 任

90. 有与会者说，第二种办法是，保留公约草案中承运人对迟延的赔偿责任，删去托运人对迟延的赔偿责任，留给国内法律处理。这种办法将使承运人有统一的有限赔偿责任，据称这比托运人的统一迟延赔偿责任更为重要，因为按照运输合同的规定，托运人的首要义务是支付运费，而承运人的首要义务是交付货物。但是，仍有与会者说，办法二造成了托运人和承运人待遇上的不平等。

91. 有与会者支持办法二，说托运人对迟延的赔偿责任在实务中不是什么大问题。但有与会者对此回应说，在现代运输中，时间越来越重要，照这样看，这个问题将来会成为更大的问题。有与会者进一步指出，在理论上，承运人不应因为一个托运人的迟延而对其他所有托运人承担责任，但在实务中，承运人仍有可能被认为应对其他托运人承担责任，因此会向有过失的托运人寻求赔偿。因此，有与会者认为办法二是不能接受的，因为将主要赔偿责任强加给承运人而不给予其向造成迟延的一方索赔的权利，这是不公平的。还有一点令与会者关切：无论对赔偿责任的限制是否存在，都必须权衡列入托运人对迟延的赔偿责任的可以想见的益处和受理和证明此类索赔的困难。

▪ 法三：保留承运人和托运人 ▪ ▪ 延的 ▪ ▪ ▪ 任，同 ▪ 适度限制托运人的 ▪ ▪ ▪ 任

92. 有与会者说，第三种办法是让公约涵盖承运人以及托运人的迟延问题。有与会者对列入托运人对迟延的赔偿责任表示关切，因为据认为这可能会影响到非班轮运输，非班轮运输中经常出现迟延损失，而且诸如滞期和滞留责任等一些已经非常明确的合同事项也会受到影响。此外，与会者普遍对可能给托运人造成负担表示关切，这种负担可以说是超出了《海牙-维斯比规则》或《汉堡规则》所规定的负担。

93. 有与会者认为办法三有一些优点，这是一种统一的办法，将使公约草案具有可预测性、确定性和平衡性。有与会者对办法三表示支持，基本上前提是对托运人的赔偿责任作适度的限制。但有与会者提出对第 31 条草案中所使用的“灭失”和“迟延”这两个词的含义作出澄清。

可用以限制托运人 ▪ ▪ 延 ▪ ▪ ▪ 任的 ▪ 法

94. 对于如何最好地对托运人赔偿责任确定适度的限制，工作组内部提出了若干建议。与会者普遍认为，适度的限制可以是相当低的，因为公约草案的目的不是为这种经济损失规定充分的赔偿。此外，有与会者认为，限制程度的基准应当足够高，以促使托运人尽力履行公约草案所规定的义务。

95. 所提出的一种办法是，要求托运人承担全部物质损失，如对船只和其他设备造成的损失和毁损，但将托运人对纯经济损失的赔偿责任限制在一定数额内，该数额相当于所运货物的价值。有与会者认为，这种办法的缺点是可能造成一定程度的不一致，因为货物不论价值高低都可能造成同等损害，而且货物的价值也很难确定。不过，有与会者认为，一个优点是，大批量较昂贵的货物的托运人须承担较大的风险，这是很公平的。有与会者说，还有一个优点是，班轮运输中多数商品的价值不会随着时间发生多少变化，而且可以避免使用特别提款权办法。

96. 有与会者认为，确定托运人赔偿责任限制程度的另一个可能的办法是，可以将限额与所运货物的应付运费挂钩，这与第 65 条草案中采用的限制托运人对迟延赔偿责任的办法相似。有与会者认为，这种办法的一个问题是，运费随着时间有很大变动，而且无论如何这一限额都很可能过低。

97. 有与会者提议，第 64 条草案所规定的承运人对货物灭失或损害的赔偿责任限制办法也可以用来对托运人赔偿责任确定适度的限制。虽说不能将托运人对迟延的赔偿责任与承运人对货物灭失或损坏的赔偿责任相提并论，但据说这种办法的优点是比较公平，而且是众所周知和可以预测的。有与会者指出有一个国家采用了这种办法，不过结果不是十分成功。

98. 为确定限额提出的另一种办法是，直接规定一个合理的保险率数额。有与会者认为，这种办法的优点也是确定性和可预测性。

99. 有与会者建议，所确定的托运人赔偿责任限制应当延及托运人的所有潜在赔偿责任，包括对物质损失的赔偿责任。这一建议得到一些支持。另有人建议包括一条规定，列出可以超出该限制的各种情况。工作组没有接受这一建议。还有与会者建议，将滞期同迟延挂钩，以此规定一个限制程度。这一建议也未获工作组接受。

工作 ▪ 就如何 ▪ 理 ▪ 延所造成的 ▪ ▪ ▪ 失或 ▪ 接 ▪ 失的 ▪ ▪ ▪ 任达成的 ▪ ▪ ▪ :

100. 工作组经讨论后决定如下：

- “办法三”中对托运人或承运人的迟延所造成的纯经济损失或间接损坏的赔偿责任的处理办法应当是公约草案采用的最佳办法，但取决于工作组能否找到适当的办法限制托运人对迟延造成的纯经济损失或间接损坏所承担的赔偿责任。

关于确定托运人对迟延的赔偿责任适当限额的建议

101. 工作组忆及其早些时候作出的一项决定，即应将“选择三”中提出的对于因托运人或承运人迟延造成纯经济损失或间接损坏的赔偿责任的处理方法（见 A/CN.9/WG.III/WP.74 所述和上文第 92-93 段的讨论）视为公约草案的最佳方法，直至工作组能够找到限制托运人对延迟造成的纯经济损失或间接损坏所承担的赔偿责任的适当方法。

102. 有与会者提醒工作组注意，关于保留托运人对迟延承担的赔偿责任的建议是为了顾及有些法域的做法，在这些法域中，对于因托运人或承运人的迟延而造成的纯经济损失，除非可以预见，否则将不予承认；此类追偿在运输合同中作了规定。在这类法域中，承运人担心的是，在迟延应由一个托运人负责的情况下，按照公约草案，可能会裁定承运人应为这种迟延而对该船上货物的所有其他托运人承担赔偿责任。这些法域中的托运人则同样担心在承运人提起的追偿诉讼中承担赔偿责任的潜在巨大风险。

103. 有与会者建议，有关承运人对迟延承担责任的任何规定应当阐明，对于因另一托运人的作为或不作为而造成的灭失或损坏，承运人不承担赔偿责任。这项建议得到了支持，但也有与会者认为并无必要作此阐明，因为第 17(1)条草案中所载的一般原则已经包含了这种除外责任，该条规定，承运人证明“造成灭失、损坏或迟延的原因或原因之一既非其本人的过失也非第 19 条提及的任何人的过失的”，免除其全部或部分赔偿责任。但有与会者指出，由于可能对第 17 条草案作出不同的司法解释，从而认定承运人应为总体上未能建立防止此类迟延发生的制度而承担责任，这种阐明还是有益的。

104. 据指出，此种条文的目的是为了规定对于迟延造成的经济损失的赔偿责任限额，但这种限额不适用于因违反其他合同义务而造成的实际损失或间接损失，如未能将运输货物的危险性质通知承运人或者未给此类货物加上相应的标志或标签的义务（见第 33 条草案）对于这类损失，托运人应当承担严格的无限责任（见上文第 95 段）。此外，对于托运人违反第 28、第 30 条和第 30 条规定的义务，由于给船舶或其他货物造成实际损坏或造成人身伤害而导致的间接损失，托运人也应承担赔偿责任。

托运人 ▪ ▪ 延承担的 ▪ ▪ ▪ 任的可能限 ▪

105. 有与会者回顾工作组早些时候就限制托运人对迟延承担的赔偿责任的可能方法所进行的讨论（见上文第 94—100 段），建议考虑采用 500,000 个特别提款权这一固定数额。据指出，之所以建议采用一个固定数额，是因为实践证明很难将赔偿责任限额与货物的重量或价值或者运费联系起来，因为这些因素与有关风险并不一定对应。例如，运输废弃物的托运人所造成的损失额，可能与运输电子设备的托运人造成的损失额一样多。据指出，虽然该数字从一定程度上来说是一个任意数字，但却是根据每个集装箱的运费率在 1,500 美元至 3,000 美元之间这一点得出来的。另外还指出，所限定的总额应足以确保托运人为通常的迟延情况承担全部责任，同时又保护他们避免在特殊情况下承担过多的风险。

106. 有与会者建议征求保险人的意见，以确定为赔偿责任限额建议的该数字是否适当，或者确定就托运人对纯经济损失承担的所有赔偿责任作出一般限制是否更为适当。据指出，可能有必要对这项建议进行成本-效益分析，以确定所建议的限额是否代表着一种可保风险，以及这是否会影响到运费率并对国际贸易产生负面影响。关于就迟延引起的托运人的所有赔偿责任作出一般限制的建

议，有与会者指出，这种方法可能导致必须确定一个更高的限额，才能将相对而言很少发生的非常损失也考虑在内。

▪ 于 ▪ 失可追 ▪ 性的建 ▪

107. 有与会者指出，公约草案没有明确提及这个问题，但如同在各种国内法域一样，可预见性和因果关系应当是成功的损害赔偿要求所必不可少的要素。有与会者说，公约草案应当包含一则条文，明确规定公约草案不涉及纯经济损失的可追偿性问题，从而将这一问题留给国内法来解决。为了澄清这类问题，有与会者建议在公约草案中增加一项条款，行文大致如下：“在不影响第 23 条的情况下，本公约任何规定都不妨碍根据适用法律适用关于可追偿损失的范围的规则”。有与会者建议，这条原则应可适用于承运人和托运人双方，秘书处应当研究如何将这条原则适用于公约草案所涵盖的赔偿责任制度。

108. 有与会者问，该建议中“适用法律”一词表示什么意思，是不是指合同法或法院地法。在这方面，有与会者建议，由于评估涉及经济损失，应提及法院地法。有与会者建议将这个问题留给法院解释。另外，还有与会者表示关切说，这一建议可能造成的结果是，如果根据适用法律经济损失无赔偿责任可言，迟延也根本不会有赔偿责任。

▪ 于合同自由的建 ▪

109. 有与会者问，对托运人赔偿责任的限制是否应服从于合同自由。如下文所述（见下文第 190—194 段），工作组在审议第 65 条草案（其中涉及对于因承运人迟延而造成的损失的限制）时决定，保留方括号中的“除非另有约定”一语，直到工作组决定是否在公约草案中列入托运人对迟延的赔偿责任为止。有与会者建议，如果第 65 条草案允许承运人在其提单中列入一项条款，规定免除或减轻其对迟延的赔偿责任，那么这种免除或限制应当自动惠及托运人，按比例相应减轻托运人对迟延的赔偿责任。有与会者说，在这种条款中作出对双方都有益的规定会使第 65 条草案案文中“除非另有约定”一语更容易得到接受。

三合一“一 ▪ 子”建 ▪

110. 有与会者说，使赔偿责任限额服从于合同自由的建议和依据适用法律限制极不可能发生的损失的建议是相辅相成的。有与会者说，第 23 条规定了承运人对货物的灭失或损坏应支付的赔偿额的计算办法。有与会者指出，承运人还可能对其他灭失承担赔偿责任，就保留关于损失的因果关系和可预见性的国内规则提出的条文明确公约草案中原本暗含的内容。

111. 对关于确定托运人对迟延造成的纯经济损失承担的赔偿责任限制的三合一揽子建议，工作组基本上表示肯定，但有与会者对关于合同自由的建议表示关切。有与会者对于相称原则如何在实务中应用提出疑问，特别是利用合同自

由完全选择另一种办法评估损失这样一些情形。还有与会者对这一办法总体上是否恰当表示关切，有与会者说，有必要对所提出的新案文进行仔细研究。

112. 会上支持这样的观点，即任何案文都应当明确说明对托运人赔偿责任的限制不延及合同规定的义务，例如因租船合同造成船只被扣的滞期费或损失。会议还商定，在提出书面案文之前无法对这些建议作出最后决定。

工作 ▪ 就限制托运人 ▪ 延的 ▪ 任的三 ▪ 建 ▪ 达成的 ▪ ▪ :

113. 工作组经讨论后决定如下：

- 应当根据上述讨论就托运人对迟延的赔偿责任限制问题拟订一项书面建议，供今后的届会审议；
- 此外，还应当拟订案文，分别涉及保留关于纯经济损失可追偿性的国内规则问题和可否利用合同自由调整托运人和承运人赔偿责任限额的问题，后者与第 65 条草案中“除非另有约定”一语有关。

诉权—第 14 章

114. 工作组收到了包含第 67 条和第 68 条草案的第 14 章，这一章按目前的写法载于 A/CN.9/WG.III/WP.56，另外还收到了 A/CN.9/WG.III/WP.76 中有关这一问题的资料文件。工作组回顾曾在其第九届会议上就诉权问题初步交换了意见（A/CN.9/510，第 58 至 59 段），并在其第十一届会议上详细讨论了这一问题（A/CN.9/526，第 149 至 162 段）。

115. 在对这一章的草案进行实质性审议之前，工作组首先审议了究竟有没有必要保留这一章的条文的问题。关于这一点，与会者回顾，在工作组前几届会议上曾有人支持完全删除这一章草案（见 A/CN.9/WG.III/WP.56，脚注 237；A/CN.9/526，第 152 和 157 段）。

116. 据指出，这一章草案试图就各种法律制度以不同方式来解决的一些重要的实际问题提出统一的解决办法。但现在很明显的是，不管这一章的目标多么值得称许，但的确定的过高，工作组不可能就其中涉及的实质问题达成共识。

117. 虽然第 67 条草案的某些方面可以并入第 6 章中有关承运人赔偿责任的条文，但很多人支持从公约草案中删除第 14 章。但也有人对此表示遗憾，认为如果删除这一章草案，公约草案将把一些与诉权有关的问题留给可能采取不同做法的国内法。举例来说，往往可能错误地认为提单持有人享有排它性诉权。另外，在使用不可转让单证的情况下，关于并非运输合同当事人，但却遭受损失的人是否享有诉权的问题，仍然会存在不确定性。

工作 ▪ 就第 14 章草案达成的 ▪ ▪ :

118. 工作组经讨论后决定如下：

- 第 14 章完全删除；

- 第 67 条的某些方面可以考虑并入第 6 章（承运人的赔偿责任）。

诉讼时效—第 15 章

119. 工作组收到了包含第 69 条至第 71 条草案的第 15 章，这一章按现在的写法载于 A/CN.9/WG.III/WP.56，另外还收到 A/CN.9/WG.III/WP.76 中有关这一问题的资料文件。工作组回顾曾在其第九届会议上就诉讼时效问题初步交换了看法（A/CN.9/510，第 60 段），并在其第十一届会议上具体讨论了这一问题（A/CN.9/526，第 163 至 182 段）。据回顾，工作组前几届会议上并没有对这一章草案的必要性问题提出疑问。

▪ 涵盖的各 ▪ 索 ▪

120. 工作组首先审议了这一章的适当范围，特别是应当涵盖哪些种类索赔的问题。

121. 工作组普遍认为这一章草案应当适用于公约草案之下订立的运输合同的有关索赔。至于在托运人、承运人和海运履约方之间产生的其他类型的索赔（如未付运费等），应当仍然不受这一章草案的影响。

122. 工作组接着审议了时效期应当只适用于针对承运人或海运履约方的索赔，还是也应当扩大适用于针对托运人的索赔的问题。与会者提醒工作组，这一问题曾在第十一届会议上做过审议（见 A/CN.9/526，第 166 段）。

123. 有些人表示支持把这一章的范围限于针对承运人和海运履约方的索赔，而所有其他索赔的诉讼时效则留给国内法来处理。支持这种做法的与会者提出，一方面，针对承运人的索赔已经基本上采用标准做法，这些索赔大都与货物灭失或损坏有关，另一方面，由于所提供信息不准确而造成迟延或者因危险货物给船舶造成毁损等等原因而可能对托运人提起的索赔，则可能涉及范围更广的情形。因此，承运人可能为了这种索赔而进行广泛调查，所需要的时间比在正常情况下准备普通货物索赔所需要的时间更长。从这一点看，这些索赔不应受公约草案规定的时效期的限制。

124. 反对这种限制的与会者提出，为了保证可预测性和公平对待运输合同的所有当事方，这一范围应当涵盖针对承运人和托运人的索赔。据指出，虽然可能针对托运人提起的索赔与可能针对承运人提起的索赔在性质上会有差别，但与这个问题并不相关，因为本章并不要求在时效期限内对案情作充分的辩论，而只是提出了一个应当启动司法程序或仲裁程序的时间期限。

125. 工作组审议了双方提出的观点。最后商定，公约草案应当包括针对承运人和履约方提起的索赔和针对托运人提起的索赔。

▪ 效期的期限

126. 工作组接着审议了可以提起诉讼的适当期限问题。有人支持根据索赔性质规定不同的时限。据指出，时长期长一些（可定为两年）适合针对托运人的索赔，因为这种索赔的性质可能比较复杂，而针对承运人的索赔则可以把时长期缩短为一年。但是，工作组中的普遍看法赞成对所有当事方适用一种时限。有人表示支持所有索赔适用一年时限的建议，因为这是许多法域目前采用的时限。采用更长的时限，据认为会对索赔的解决产生不利影响，因为实务通常采用的做法是，拖到时长期快要结束时再提交索赔请求。然而，工作组中的普遍看法是，最好考虑到针对托运人提起的诉讼可能涉及的种种复杂情况，把各类索赔的时效期都定为两年。

第 69 条草案. 诉讼时效

127. 工作组接下来审查了载于 A/CN.9/WG.III/WP.56 并转载于 A/CN.9/WG.III/WP.76 第 19 段的第 69 条的两个备选案文。审议了与第 69 条有关的几个问题。据指出，备选案文 A 提到，未在一年期限内提起司法或仲裁程序的，“免除承运人或托运人的责任”。相反，备选案文 B 的措辞是，未在一年期限内启动司法或仲裁程序的，“权利”（或“诉讼”）即告“消灭”（或“丧失时效”）。

128. 工作组回顾，这两个备选案文的取舍产生了一些实质性问题。据回顾，工作组上一届会议讨论了“时长期”和权利消灭之间的区别，这种区别可能会影响到时限的适用和适用法的选择（A/CN.9/526，第 167 段）。

129. 工作组听取了与会者对于以何种方式拟订时长期原则所持的不同意见。据指出，在时限期的性质和效力方面，各种法律制度并不统一。在有些法律制度中，时长期届满一般会导致与时长期有关的权利的消灭，而在另一些法律制度中，时长期届满只会使享有权利的当事方丧失通过法院诉讼行使其权利的可能性。有些法律制度根据索赔的性质适用这两种规则，有些权利被消灭，有些权利则无法执行。另外还指出，这种区别产生了一些实际后果，例如其索赔受到时长期影响的合同当事方在丧失时效的情况下是否仍有可能提出索赔，以此作为一种抗辩，以便在合同对方提出的索赔中实现抵消。对于只是由于时长期届满而不可执行的索赔来说，存在这种可能性；但对于基本权利消灭的索赔而言，则没有这种可能。

130. 有与会者支持通过一项内容大致如下的规则：公约草案中规定的索赔人权利将随着时限期的届满而消灭，因此，这些与会者赞成采取备选案文 A 中的方法。这实际上意味着其权利已经消灭的当事方无法通过抵消的方式使用这种“已丧失时效”的索赔。据指出，有关货物运输的其他国际文书中的先例，为禁止通过抵消手段使用“丧失时效”的索赔提供了支持，特别是《公路货运公约》和 2000 年《关于内河航道货物运输合同的布达佩斯公约》（《布达佩斯公约》），这两项公约明确排除了丧失时效的索赔相互抵消的可能性。

131. 但与与会者普遍认为，第 69 条草案应当只对索赔人权利的可执行性产生影响，因此备选案文 B 中采用的方法更为可取，但该案文应当只保留提及“诉

讼”而不是“权利”的内容。这种方法将保留索赔人的抵消权，据指出，这与《国际货物销售时效期限公约》采取的解决方法相一致。该方法的另一个优点是，它没有保留当事各方根据其比较预期利益和索赔费用的评估而选择是否提起索赔的权利。在不可能进行抵消的情况下，当事各方甚至有可能提起并不划算的索赔，借以保护自己不被合同对方提起索赔。

132. 有与会者提出了公约草案中规定的时限期是否可以暂停或者中断的问题，如果可以的话，在哪些情形下可以暂停或者中断。据指出，各种法律制度都规定了一些暂停或者中断时限期的可能性，甚至规定时限期可以从零重新起算。由于国内法采取的解决办法各不相同，有与会者赞成将这一事项留给国内法解决的建议。在这方面，有与会者建议在公约草案中列入一项条文，指出应由哪种法律管辖这一问题，在这种情况下，应在适用于合同的法律之间，而不是在法院地法律之间作出选择。工作组注意到国内法在暂停时或者中断限期问题上所采取的方法的多样性，但普遍认为公约草案应提供一个有关该事项的统一规则，而不是将其留给国内法解决。工作组内达成的普遍共识是，公约草案应明确排除任何形式的时限期暂停或者中断，除非当事各方根据第 71 条草案约定了这种暂停或者中断。

工作 ▪ 就第 69 条草案达成的 ▪ ▪ :

133. 工作组经讨论后决定如下：

- 应扩大第 69 条草案的范围，将对承运人和托运人提出的索赔都包括在内；
- 应将这两类索赔的时限定为两年；
- 应将没有提及“权利”消灭的备选案文 B 作为表述时限期原则的基础；
- 不应允许暂停或者中断时限期，除非当事各方根据第 71 条草案另有约定；
- 其索赔根据第 69 条草案已丧失时效的当事方应当保留进行抵消的可能性；
- 秘书处应根据上述考虑拟订该条草案的修订案文。

第 70 条草案. 时限期的起算

134. 工作组注意到，规定时限期起算日期的第 70 条草案已经在其第十七届会议上讨论过（A/CN.9/526，第 170 段）。当时倾向于选择与实际交付日期挂钩的起算日期，而不是运输合同中规定的交付日期，同时补充一条规则，在货物全损情况下适用合同规定的交付日期。据认为，这方面悬而未决的问题是，对承运人、海运履约方和托运人提出的索赔要求是否应当适用同一个起算日期。

▪ 承运人和海运履方提出的索 要求

135. 与会者普遍认为，该条的目的是通过规定一个易于确定的起算日期来提供确定性，即可以使希望提出索赔的人能够据此提出索赔，又可以使索赔所针对的人也会知道对方是否会提出索赔，这样一来，时限期的届满对双方来说都是明确和可预测的。

136. 但有与会者问到，关于该条草案意图适用实际交付日期的表述是否十分清楚。有与会者说，如果对照关于责任期间的第 11 条草案第 4 款或第 5 款，这一意图就变得模糊了，因为这种相互参照可能将第 70 条草案中“交付”的概念同运输合同中规定交付日期的条款联系起来。在这方面，有与会者说，法院在断定何为交付的问题时，无论如何都有可能适用第 11 条草案。工作组一致认为，该条草案应当仅提及“交付”，而不提及第 11 条草案第 4 款或第 5 款，因为“交付”这一概念是不言而喻的，而且早已在判例法中得到了充分阐释，《海牙-维斯比规则》第 3 条第(6)款和《汉堡规则》第 20 条第(3)款在类似情况下也使用了这一概念。

137. 有与会者提议，在货物全损情况下，可以从承运人接管货物的日期而非“完成交付”的日期起算。还有与会者提议，对一般索赔和全损情况，都以承运人接管货物的日期作为起算日期。有与会者说，根据第 38 条第(1)款(f)项草案的规定，合同事项中应当说明承运人接管货物的日期，适用这一日期会为确定时期限从何时起算提供可以客观证实的要素，比适用“交付”更能增进法律上的确定性，因此后者需要进行事实调查。另外还有与会者认为，既然工作组决定将时期限定为两年，这样长的时间足以涵盖在这种情况下的较早的起算日期。这一提议得到了一些支持，但有与会者认为有一个潜在的问题，就是时期限会在索赔权产生之前起算。总体上说，工作组倾向于保留《海牙-维斯比规则》和《汉堡规则》所采用的众所周知的实际交付日期的办法，因为这两种规则是经过反复验证的模式。但有与会者支持今后考虑对货物全损情况使用承运人接管货物的日期作为起算日期。

138. 有与会者表示支持《汉堡规则》中所用的案文，因为其中提及了部分交付，而按目前的措词第 70 条草案对此未作明确处理。

139. 有与会者回顾，按目前的措词第 70 条草案含有一条针对货物全损情况的特别规则，因为在这类情况下显然不会有“交付”。该条草案中的默认规则将时期限同“本应交付货物[的最后一]日”联系起来。有与会者认为，“本应交付”一词可能模糊不清。对此，有与会者指出，对于全损情况适用货物“本应交付”的日期是公认的默认规定，因为这样的时期限就从合同规定的交付日期起算，而该日期应当可以从合同事项上得到证实。有与会者进一步解释说，在某些情况下，不要求在某一特定日期交付货物，而是在某一段时间内，如在某一周或某一个月内交付，提及本应交付货物的“最后”一日就是为了涵盖这种情况。

140. 有与会者表示不确定是否应将统一起算日期适用于对海运履约方的索赔要求。统一起算期的优点，据说是可以解决在提供可预测性和确定性方面的实际

问题。但有与会者对于海运履约方尚未收到或保管货物统一起算期就已开始计算提出疑问。一些与会者认为，对于海运履约方，时限期只应当从可要求赔偿损失之日起算。有与会者指出，虽然这种意见可能不无道理，但既然工作组已经决定将期限定为两年，而且这一日期不过是时限期的起算日期，那么适用同一个日期就不会造成太大的压力。

▪ 托运人的索 ▪

141. 据回顾，曾有与会者对交付时间是否与对托运人的索赔时限期有关提出疑问(A/CN.9/526, 第 173 段)。有与会者指出，鉴于对托运人提出的索赔在性质上不同于对承运人的索赔，应当适用不同的起算期，与损害发生的日期挂钩。据指出，根据早已确立的法律原则，时限期通常只应从时限期所针对的相关当事方对另一方提出索赔之时起算。考虑到与比较标准化的货物索赔相比，承运人对托运人可能提出的索赔千差万别，工作组应当努力制定专门的规则。即使认为拟订更为专门的规则不可行，也可使用一种参照承运人对托运人索赔的起算日期的一般规则。有些与会者对该建议表示支持。

142. 不过与会者普遍认为，为了提高法律的确信性和可预见性，更为可取的做法是就对托运人的和对承运人的索赔规定相同的起算日期。有与会者指出，在大多数情况下，托运人可能会给承运人造成损害的行为通常早在货物交付之前就发生，例如，未提供有关货物危险性质的信息或未提供如何处理危险货物的有关指示，因此，在实务中，承运人已经从时限期不会在货物交付之前起算这一事实中获益。此外，据指出，交付日期属于易于识别的重要事件，相对于参照托运人违反其义务或对承运人造成损害的时间更有助于提高法律的确信性，因为此种时间必然视具体情况而有所不同。工作组赞同后一种看法并一致认为对托运人的和对承运人的索赔应适用相同的起算日期。

工作 ▪ 就第 70 条草案达成的 ▪ ▪ :

143. 工作组经讨论后决定如下：

- 保留第 70 条草案中的案文，但加以修订，删除提及第 11 条的内容并顾及《汉堡规则》第 20 条第 2 款中的措辞；
- 保留“最后”一词并删除其前后的方括号。

第 71 条草案. 时限期的延长

144. 有与会者指出，《海牙-维斯比规则》（第 3 条第 6 款）和《汉堡规则》（第 20 条第 4 款）均载有允许当事方延长时限期的条文。据指出，第 71 条草案基本上是以《汉堡规则》为依据的，因为该条允许被索赔人通过在时限期届满之前的任何时候作出声明而延长该期限。有与会者称，第 71 条草案不同于《海牙-维斯比规则》，后者将约定作为必要条件并且即便时限期已过仍允许延长该期限。

145. 有与会者针对第 71 条中有关声明的形式要求问题指出，第 3 条草案虽要求声明采用书面形式，但仍然允许使用电子通信。

146. 工作组认为这种形式要求是合适的。

工作 ▪ 就第 71 条草案达成的 ▪ ▪ :

147. 工作组经讨论后决定第 71 条草案的现行案文保持不变。

第 72 条草案. 赔偿诉讼

148. 工作组回顾，第 72 条草案规定特别延长追偿诉讼的时限期，如果在时限期即将届满之前对承运人提起诉讼，承运人可以有足够的时间对分承运人提起诉讼。有与会者回顾，《海牙-维斯比规则》（第 3 条第 6 款之二）和《汉堡规则》（第 20 条第 5 款）均载有类似的规则。

149. 工作组收到了两份备选案文（载于 A/CN.9/WG.III/WP.56 并转载于 A/CN.9/WG.III/WP.76 第 47 段）。有与会者注意到，关于第 69 条所载期限届满后增加 90 天的起算日期，这些备选案文作了不同规定。

150. 有与会者回顾，备选案文 B 的措辞是为了消除某些大陆法国家所持的担心，在这些国家，只有在作出最后判决之后才可以提起赔偿诉讼。但是，据认为第 72 条草案(a)款适当处理了这一情形，因为在提起程序的法域可以参照适用法所允许的时间。

151. 为提高确定性，有与会者建议加上一条规定，要求尽早通知赔偿诉讼所针对的人，以便于该人保全证据不致于在这一期间丢失。有与会者建议在时限期届满后 90 天内发出这一通知并且该期限不得延长。此一建议得到一些与会者的支持。

工作 ▪ 就第 72 条草案达成的 ▪ ▪ :

152. 工作组经讨论后决定如下：

- 删除备选案文 B；
- 保留备选案文 A 并加以修订，以便就提供原诉讼通知加入可能的备选案文。

第 73 条草案. 反索赔

153. 据回顾，第 73 条草案依据的是在工作组第十一届会议上提出的一项建议，即公约草案应当涉及反索赔问题，并应以与处理追偿诉讼相同的方式来处理这类索赔（见 A/CN.9/526，第 177 段）。

154. 有与会者对于第 73 条草案的当前措辞不明确和过于宽泛表示关切。据指出，应对第 73 条草案加以修订，将其范围仅限于为了抵消而提起的反索赔。与

会者回顾，工作组已经决定在第 69 条草案中保留提及“诉讼”而不是“权利”的内容，从而保留索赔人的抵消权；因此，当前形式的第 73 条草案是多余的。会议商定，工作组需要在适当阶段审议是否列入关于抵消的这一条文的问题。

工作 ▪ 就第 73 条草案达成的 ▪ ▪ :

155. 工作组经讨论后决定如下：

- 应当编写涉及抵消权规则的第 73 条草案的修订案文，并将该案文列入第 73 条草案或放在公约草案的其他适当位置。

第 74 条. 对光船承租人提起的诉讼

156. 据回顾，第 74 条解决了这样一种担心：即时效期可能会在索赔人确定光船承租人是根据第 40(3)条承担责任的“承运人”之前届满。会议商定，应根据工作组关于重新拟订第 40(3)条的决定（见上文第 17—25 和第 28 段）对第 74 条的案文加以修订，并将第 74 条草案的修订案文置入方括号中，供下一次届会审议。

工作 ▪ 就第 74 条草案达成的 ▪ ▪ :

157. 工作组经讨论后决定，第 74 条草案的案文放在方括号内，并根据工作组就第 40(3)条草案作出的决定加以修订。

关于根据第 80(2)条转移诉讼可能增加的条款

158. 工作组回顾，在其第十六届会议上，有与会者建议，公约草案应结合根据第 80(2)条转移诉讼的问题来规定对诉讼时效的处理（见 A/CN.9/591，第 57 段）。

159. 据指出，一般来讲，根据第 80(2) 条可以转移任何诉讼应当是一种否定承运人赔偿责任的宣示性诉讼，并且不包括对托运人提起的合法诉讼，例如第 8 章下的赔偿责任索赔（见 A/CN.9/591，第 57-59 段）。工作组一致认为没有必要列入一条关于根据 80(2)条转移诉讼的特殊规则。

工作 ▪ 就可能增加条款达成的 ▪ ▪ :

160. 工作组经讨论后决定无需增加与转移诉讼有关的条款。

承运人的赔偿责任限制—第 13 章

161. 有与会者提请工作组注意，工作组最近一次是在其第十三届会议上审议了承运人的赔偿责任限制这一专题（A/CN.9/552，第 25-31 段和第 38-62 段），此

前曾在其第十届会议上审议了该专题（见 A/CN.9/525，第 65-70 段和第 81-92 段）。另据回顾，中国政府提交了一份关于迟延交货的资料文件（A/CN.9/WG.III/WP.72），其他各方也提交了有关这一专题的书面提案供工作组本届会议审议（A/CN.9/WG.III/WP.73，第 29-36 段和 A/CN.9/WG.III/WP.77）。工作组在审议关于承运人赔偿责任限制的各项条文时，依据的是 A/CN.9/WG.III/WP.56 附件一和附件二所载的案文。

第 64 条草案. 赔偿责任限制的基础

第(1)款

162. 据指出，第 64 条草案第(1)款提供了一种计算承运人赔偿责任限额的方法。同《海牙-维斯比规则》和《汉堡规则》一样，这种方法设想按照灭失或损坏的每公斤或每件货物来计算，以两者中数额较高者为基础来确定赔偿责任限额。据进一步回顾，第(1)款还规定了托运人在货物装运前已就发生灭失或损坏的货物申报其“性质和价值”并将之填入合同项目或者运输合同当事各方已约定更高数额的除外情形。工作组一致认为，拟列入第(1)款的最后赔偿责任限额的数字应当被视为公约草案规定的赔偿责任制度的一个总体平衡要素，因此商定在本讨论阶段继续审议第(1)款，但不具体提及数字或数额。此外，据认为在这方面值得考虑的因素还包括公约草案第 104 条草案所载的关于承运人赔偿责任限额的默认修正程序——该程序为今后调整赔偿责任限额提供了进一步的灵活性——以及第 64 条草案第(2)款所载的关于无法确定发生地的灭失或损坏规则。

一般性意见

163. 与会者提请工作组注意将承运人的赔偿责任限制列入公约草案和其他运输公约所依据的一般原则。据指出，关于赔偿责任限制的此类条文的主要目的是调整商务当事双方之间的关系，以便使每一方都能获益。据回顾，如果没有赔偿责任限制这种益处，承运人将为所有灭失或损坏承担全部责任，而在此类货物以集装箱装运的情况下，承运人将不可能知晓所装货物，因此这可能会给承运人带来很高的预料外风险。如不支付昂贵的保险费，承运人为了与人分担可能很高的风险，必须通过增加运费而将风险分配给每一个托运人。这种风险分配方法通过限定承运人的赔偿责任，使托运人和承运人均可降低费用，从而承运人也不必对高额灭失进行全额赔偿。另据指出，适当限制赔偿责任的目的是将某些索赔的追索额减少至限制数额，但在这方面又不能限制太多的索赔。另外还指出，最佳限额应当高低适当，高至足以促使承运人对货物进行妥善照看，低至足以防止过度索赔，此外还应规定商业当事各方之间适当的风险分配。

164. 有观点认为，《海牙规则》或《海牙-维斯比规则》规定的赔偿责任限额经证明是令人满意的。据指出，第(1)款中规定的承运人赔偿责任限制使得可以根据每件或每公斤来计算限额，以较高者为准。据回顾，《海牙规则》只包括每件限额，《海牙-维斯比规则》和《汉堡规则》则包括每件限额和每公斤限额量

方面的规定，但这些公约都是在现代集装箱运输开始之前拟订的。据指出，这一点的重要之处在于，在集装箱普遍使用以前，大多数货物都是在板条箱或大木箱里装运的，每一个箱子计为一件，而随着集装箱的普遍使用，每件限额实际上根据的是集装箱内货物的件数。同每公斤限额或使用集装箱之前的每件限额相比，这一发展实际上增加了可向承运人追索的数额。

165. 为进一步支持认为《海牙规则》或《海牙-维斯比规则》中规定的赔偿责任限额令人满意的观点，有与会者指出，《公路货运公约》和《国际铁路运输公约》/《铁路货物运输统一规则》等其他运输公约中的限额与海运公约中的限额并不具有直接的可比性，其原因是某些单种方式运输公约只列入单位公斤数的限额。因此，据说，尽管有关公斤数的限额大大高于《海牙-维斯比规则》中的限额，但由于这些公约允许按件数计算限额，因此其规定的损害赔偿额事实上却要高得多。还有与会者称，1999年《统一国际航空运输某些规则的公约》（《蒙特利尔公约》）等某些其他公约规定以17个特别提款权单位为限额，较之于其他运输公约其限额较高，但该公约还载列了一些规定即便在故意行为或盗窃的情况下也不得超出损害赔偿限额的条文，其他这些运输公约中所规定的运输方式应付运费大大高于海运公约的规定。此外，有与会者称，同单种方式运输公约中所载的制度进行比较可能会令人产生误解，因为每一公约中所载的条文都是特别针对某类运输的具体情况。有与会者就此指出，如果能够获得有关货物灭失或损坏赔偿额的实际数字并且实际了解究竟在多大程度上是按照货物件数和货物重量来计算赔偿额的，则会有所帮助，但这类信息来自多种渠道，很难获取。还有与会者认为，由于货物门到门运输期间所涉运输可能是多式联运，因此似宜考虑其他单种方式运输公约中规定的限额，尤其是对货物无法确定发生地的灭失或损坏所规定的限额。

166. 还有与会者注意到，通过将货物打包装运的方法托运人基本上可以单方面决定对灭失或损坏的任何索赔究竟是按照货物的件数还是根据其重量来加以计算。此外，有与会者注意到，托运人尽管并不经常利用这一机会，但始终可选择自行声明其所托运的货物价值并且与承运人约定不同限额，从而能避免受到第(1)款中所载有关赔偿责任限制的规则的约束。

167. 为进一步支持认为《海牙-维斯比规则》中有关赔偿责任的限制很正确的观点，还有与会者指出，在散装运输中，自前几项海运公约问世以来货物的平均价值并未急剧增加，在班轮运输中，集装箱内货物的平均价值也未急剧增加。

168. 不过，另一个得到大力支持的观点认为宜提高《海牙-维斯比规则》赔偿责任的限额。据指出，由于集装箱运输已成普遍趋势，使用集装箱运输廉价货物在经济上比以往更为合算，在试图确定承运人赔偿责任的公平限额上对过往货物平均价值等数字进行认真分析可能会使人产生误解。还有与会者指出，最近几年高额货物的价值有所提高，自几十年前通过谈判商定的现行海运公约通过以来，通货膨胀显然也影响了货物的价值并且使限额有所贬值。有与会者支持在审议第(1)款应确定什么样的限额问题上应当把这些因素考虑在内，工作组应当考虑提高传统海运公约所规定的限额。不过对增加的幅度与会者看法不一。尽管有与会者认为只能考虑略加提高，但也有与会者认为赔偿责任的限额应当以《汉堡规则》中所述的限额为依据或者应高于该限额。

169. 对于选择承运人赔偿责任的适度限制时所涉及的各项要素，工作组在审议中讨论了历史问题和商业问题，除此之外，与会者还鼓励工作组将某些补充要素考虑在内。特别是，有与会者说，应当注意到有必要确保本公约草案得到广泛的接受，例如通过参照以往的海上运输公约仔细审议承运人赔偿责任的限度。有观点认为，在选择适当限制程度时取一个中间点比较好，而这样即可能有必要在以往的海运公约的水平上有所提高。有与会者对这一观点表示支持。

170. 有与会者表示要谨慎，说《汉堡规则》目前只管辖全世界海运中比较小的一部分，而世界贸易中绝大部分货物目前遵守的是《海牙-维斯比规则》规定的较低的限额，世界上一些最大的经济体的限额甚至比这还要低，如果按照《汉堡规则》所规定的水平来确定承运人赔偿责任的限制水平，对世界贸易的绝大部分货物来说涨幅都不小。但有与会者表示关切说，如果限制水平不高于以往的海运公约，则可能被视为退步而不是进步。

171. 工作组听取了上述意见之后，在结束讨论时强调，这些意见在目前的审议阶段只是暂时性的，并重申默认，关于赔偿责任限制的任何决定都将被视为公约草案所规定的赔偿责任制度的一个总体平衡要素。

“ ▪ 物的性 ▪ 和价 ▪ ”

172. 有与会者对第(1)款中使用的“(货物的)性质和价值”一语以及该短语和关于合同事项的第 38(1)(a)条草案中“货物品名”有何区别表示疑问。有与会者说，第 64(1)条草案所用的术语应当与第 38(1)(a)条草案中的术语相对，据说因为使用不同的术语可能会模糊托运人在货物申报价值方面的意图。有与会者对这一分析持保留意见，因为据认为，既然第 38 条草案涉及的是由承运人保管并要运输的货物，而不是特定的价值申报，就应当保留术语之间的明确区别。但有与会者建议，可以直接删去提及“性质”的字样，从而澄清措词和所使用的术语，该建议得到了工作组的支持。

▪ 件和 ▪ 公斤

173. 有与会者建议，单保留货物重量作为计算承运人赔偿责任的要素，这样可能会便于就赔偿责任限制问题作出最后决定，但工作组普遍认为，应保留件数和重量，待工作组进一步审议。

工作 ▪ 就第 64(1)条草案达成的 ▪ ▪ :

174. 工作组经讨论后决定如下：

- 核可第 64 条第(1)款所规定的计算承运人赔偿责任的限制水平的机制；
- 应当对“货物的性质和价值”一语进行调整，使之与第 38(1)(a)条的案文一致；

- 将根据公约草案所载的一整套权利和义务对承运人赔偿责任的限制水平问题作出最后决定。

第(2)款

175. 工作组接下来审议了第 64 条草案第(2)款，其中所载的两种备选案文都针对无法确定发生地的货物灭失或损坏情况，对限制水平规定了特别的制度。工作组商定，将该条款的审议推迟到本届会议就本公约草案和其他公约之间关系的讨论结束之后再进行。

工作 ▪ 就第 64(2)条草案达成的 ▪ ▪ :

176. 工作组商定，将第 64(2)条草案的审议推迟到关于本公约草案和其他公约之间关系的讨论之后（见下文第 236—238 段）。

第(3)款

177. 据指出，该款的来源可以追溯到《海牙-维斯比规则》。工作组注意到第(3)款规定，在使用集装箱、货盘或其他运输方式的情况下，按货物件数或货运单位来计算赔偿责任限额。据指出，在最初起草《海牙-维斯比规则》时，一件货物通常较大，但随着集装箱的普遍使用，每件货物现在一般要小得多。这意味着按照“件”的定义，承运人现在就单个集装箱承担货物赔偿责任的可能性比通过《维斯比议定书》时要大。

工作 ▪ 就第 64(3)条草案达成的 ▪ ▪ :

178. 工作组经讨论后商定保留第 64(3)条草案的现有案文。

第(4)款

179. 工作组注意到第 4 款规定，在计算承运人的赔偿责任时，应以国际货币基金组织定义的特别提款权作为记账单位。

工作 ▪ 就第 64(4)条草案达成的 ▪ ▪ :

180. 工作组核准了第 64(4)条的实质内容。

第 65 条草案. 对迟延造成的损失的责任

▪ ▪ 案文 A 或 B

181. 工作组收到了两份备选案文，并开始审议哪份案文更可取。据指出，备选案文 A 和 B 基本上没有实质性区别。但备选案文 A 得到了更多的支持，因为它更加清楚。

182. 有与会者提醒工作组注意就公约草案中对迟延赔偿责任的处理提出的反对意见，对于提出这些反对意见的国家来说，第 65 条草案的两份备选案文只有在公约草案也包括一项关于托运人对迟延承担的赔偿责任的同等条文情况下才可接受。

条款草案所 ▪ ▪ 失的性 ▪

183. 为了便于工作组审议该条草案，与会者请工作组考虑迟延交付货物所可能造成的各类损失以及公约草案应如何处理每一类损失。据指出，迟延交付所造成的损失基本上可以分为三类。第一类是货物的实际损坏或灭失（例如果蔬等易腐品的实际损坏或灭失），第二类是收货人由于货物在预期交付时间和实际交付时间之间的市场价值下降而蒙受的经济损失，第三类是收货人蒙受的纯经济损失，例如由于某个重要机器的零部件交付迟延而造成工业设备无法运转。

184. 据指出，迟延造成的第一类损失显然不属于第 65 条草案的范围，因为第 23 条草案关于货物实际灭失赔偿额计算的各项条文涵盖了这类损失。据认为，第三类损失（纯经济损失）显然属于第 65 条草案的范围。但关于第二类损失（即市场价值损失），情况并不明确。工作组同意这一分析，并同意有必要指明，第 65 条草案只涉及纯经济（间接）损失，而货物市场价值的下降是应当由第 23 条草案涵盖的一类损失。

▪ 延造成的 ▪ 失的 ▪ ▪ ▪ 任限 ▪

185. 有与会者赞成下述建议：确立承运人对迟延承担的赔偿责任时主要参数应与第 23 条第 1 款草案规定的货物实际损坏赔偿额计算方法相同，即目的地的货物市场价值。据指出，由于运费率可能会有很大波动，例如当前的运费率大大低于 1978 年通过《汉堡规则》时的运费率，因此取消以运费作为计算赔偿额的一个要素是合理的。继续以运费作为一个要素将意味着对托运人和收货人的保护低于往常。

186. 但也有与会者建议将赔偿责任限额与实际损失额或迟延交付货物应付运费的 2.5 倍或所有装运货物的应付运费总额这三项中的最低者联系起来。这项建议获得了一些支持，并有与会者建议，在确定应对迟延造成的损失所承担的赔偿责任时，应对是否有必要提及货物价值作进一步的研究。

187. 但与会者普遍认为，在与其他现有文书保持一致的情况下，在计算承运人对于因迟延而造成的经济损失所承担的赔偿责任时，延迟交付货物的应付运费额是一个更为合适的要素，而该数额可能与货物价值完全无关。反过来，运费又与承运人未按约定方式履行的义务直接相关。据指出，由于市场价值通常完全无法预知，因此这种限额可能会给承运人带来不合理的风险，而这反过来又会对托运人产生负面影响，即支付更高的运费。据指出，第 23 条草案已经述及市场价值下降造成损失的计算问题，如果该条文不够明确，则应当对之加以澄清。

188. 与会者纷纷表示支持保留《汉堡规则》第 6(1)(b)条中所述的赔偿限额，即迟延货物的应付运费 2.5 倍。还有与会者指出，对赔偿额加以限制应该能够激励承运人履行其及时交付的义务，因此不应当把限额定得过低。

189. 得到大力支持的一种相反的观点认为，对于迟延造成的经济损失的赔偿额应当以运费的一倍为限。有与会者解释说，与《汉堡规则》中所述的赔偿限额随意进行比较可能会造成误导，因为在实务中，赔偿额为已付运费 2.5 倍的情况极少。有与会者就此指出，《汉堡规则》列入了为应付运费 2.5 倍的限额，但根据第 6(1)(b)条，总的赔偿限额为已付货运费的总额。举例说，一托运人托运十个集装箱，每个集装箱为 1,000 个特别提款权，一个集装箱迟延的赔偿额为 2,500 个特别提款权，但据说在所有集装箱均迟延这一更为常见的情形中，限额为运费总额的一倍，即相当于 10,000 个特别提款权，而不是 25,000 个特别提款权。此外，有与会者指出，《汉堡规则》中有关迟延的赔偿限额适用于所有类型的迟延赔偿额，而第 65 条草案局限于经济(间接)损失。有与会者指出，考虑到承运人可能会就迟延对众多托运人承担赔偿责任，赔偿额为运费的一倍已不失为很大的风险，因而将运费用作赔偿限额足以激励承运人履行其及时交付的义务。

“除非另有规定”

190. 工作组接着审议了是否保留载于备选案文 A 和 B 中的“除非另有约定”一语的问题。有与会者回顾，列入该用语的意图是，对于迟延造成的经济损失的赔偿限额允许按照合同自由约定。与会者对是否保留该用语存在意见分歧。

191. 据指出，保留该用语将会使承运人承担的某项基本义务，即及时交付的义务成为非强制性义务，从而不利于激励承运人履行合同约定的该基本义务。有与会者为支持删除该用语指出，当事双方约定更高限额的，该用语即为多余。第 20 章已承认存在这种可能性，有关降低限额的任何约定都将违背关于合同自由的规定。有与会者大力支持认为所涉用语实际上意味着将剥夺托运人和收货人因所发生的迟延而得到任何赔偿的观点，其原因是承运人通常会在事先印制的运输单证中列入标准条款，其中所规定的延迟赔偿额可能很低。尽管对于当事双方平等约定的批量合同，此类合同自由或许可以接受，但在班轮运输中还存在着运输合同为附合合同，而托运人根本不享有议定其定式条款公平机会的其他情况，对于这类情况，上述做法可能并不合适。

192. 有与会者极力支持保留该用语，据称，加以限定是基于当事双方的相互约定，而不是承运人的单方面声明，托运人如今通常具有足以约定更优越条件的议价能力。还有与会者称，商业上的灵活性对于使当事双方得以就经济损失规定适合其需要的不同的限额十分重要，而且这种做法符合商业惯例。此外，不承认在这一问题上的当事方意思自治，将等同于承运人成为就所托运货物及时到达加以承保的保险人。在近来出现压低运费的做法这一高度竞争性行业，这种做法将会产生消极的影响。由于货物及时到达对一些托运人至关重要，这些托运人总是可以另作选择，通过支付较高的运费，以空运等更快的手段托运货物。

193. 鉴于在这一问题上意见不一，工作组商定将等到工作组就是否把托运人对迟延所承担的赔偿责任列入公约草案作出决定之后再就是否保留该用语作出最后决定。如果保留，将倾向于删除该词语，从而使该款强制性适用。

工作 ▪ 就第 65 条草案达成的 ▪ ▪

194. 工作组经讨论后决定如下：

- 赞成备选案文 A 中所载的案文，应将其用作进一步讨论的基础；
- “除非另有约定”一语应保留在方括号中，在今后的一届会议上再作审议；
- 必须就第 23 条和第 65 条草案所涉各类损害赔偿分别对这两条再作任何必要的澄清；
- 等到就托运人对迟延的赔偿责任上的任何限制形成共识以后，再就承运人对迟延造成的间接损失承担赔偿责任的适当限制作出决定。

第 66 条草案. 赔偿责任限制权的丧失

第(1)款

195. 有与会者提醒工作组注意，第 66 条草案第(1)款规定了可能导致承运人丧失其赔偿责任限制权的条件。如果索赔人能够证明货物的灭失或损坏，或违背承运人根据公约草案承担的义务是由于赔偿责任限制权请求人本人的故意作为或不作为所造成的，或者是在明知可能造成这种灭失或损坏的情况下轻率地作为或不作为所造成的，则视为符合这些条件。

196. 据指出，允许在某些情况下超出赔偿责任限额的这种规定是运输公约的一个共同特点。工作组内普遍同意第(1)款案文的结构和方法。

“本人的”

197. 有些代表团对于在第(1)款中的“作为或不作为”之前加上“本人的”一词表示极不满意，认为这使货物索赔人很难证明已经满足这项规定的条件，从而可以超出承运人的赔偿责任限额。工作组回顾其第十三届会议曾详细讨论是否将该词列入这一条款的问题，并决定不推翻当时所作的决定（见 A/CN.9/552，第 59-60 段和第 62 段）。

“[或运 ▪ 合同的 ▪ 定]”

198. 工作组审议了是否应将“[或运输合同的规定]”一语列入第(1)款案文的问题。有观点认为可以将其删除，因为无论是否列入该措辞，适用该项条文的人都能得出正确的结论。此外还特别认为，如果满足了该款的条件，那么就能够

作出可以超出任何赔偿责任限额的决定，无论该限额在何处发现，也无论该条文中是否有这一特定措辞。但与与会者感到关切的是，由于公约草案只允许当事各方约定增加而不是降低其赔偿责任限额，那么，如果不列入这一措辞，则在有些法域内即使已经满足了第(1)款规定的条件，仍有可能就所商定的更高赔偿责任限额是否允许其成立而产生混乱。工作组经讨论后一致认为应当删除案文外面的方括号，并在第(1)款中保留该措辞。

行文方面的 ▪ 切

199. 有与会者对第 64 条草案和第 66(1)条草案之间的相互作用表示关切。尤其是，由于删除了第 64 条草案中的“与该货物有关的”等词，赞成列入“承运人对违背本公约规定的义务的赔偿责任”，因此就产生了修订的案文是否包括货物误交、未经出示可转让运输单证即交付货物或运输单证陈述有误等情况的问题。另外，如果不将这些情况列入第 64 条草案，则还会出现另一个问题，即根据第 66 条草案这些情况有没有可能导致超出承运人赔偿责任限额，因为承运人可能永远不存在“有意”或者“明知”的问题。

工作 ▪ 就 66(1)条草案达成的 ▪ ▪ :

200. 工作组经讨论后决定如下：

- 应将“或运输合同的规定”外面的方括号去掉，并保留该措辞；
- 工作核准了第(1)款草案的案文，但秘书处仍需为明确起见而作出认为必要的行文上的任何调整。

第(2)款

201. 有与会者提醒工作组说，第 66 条第(2)款草案所规定的条件会造成承运人在迟延交付的情况下丧失限制赔偿责任的权利这一益处。如果索赔人证明迟延交付的原因是请求限制责任的人本人在明知可能造成这种损失的情况下故意或轻率的作为或不作为，就满足了条件。

202. 工作组核准了第(2)款草案的案文，了解到已提出了一项建议，即如果确定了对托运人迟延赔偿责任的适度限制，工作组应审议其中规定了可超出限制水平的各种情形的与第(2)款草案相似的条款。

203. 在行文方面所关切的另一个问题与“如果索赔人能够证明”有关，因为同《汉堡规则》第 8(1) 条和《海牙-维斯比规则》4.5(e) 条相应规定中的“如果经证明”相比，前者可能会给货方索赔人带来额外的负担。

工作 ▪ 就第 66(2)条达成的 ▪ ▪

204. 工作组核准了第(2)款草案，同时铭记，如果确定了托运人赔偿责任的限额，可能需要为此制定一项类似的条款。

第 104 条草案. 对限额的修正

205. 工作组接下来审议了公约草案中关于对限额的修正的第 104 条草案, 因为该条款与关于赔偿责任的限制的第 13 章中的条款关系密切。工作组回顾, 在其第十三届会议上已经请秘书处拟订关于公约草案中赔偿责任限额的迅速修订程序(见 A/CN.9/552, 第 40 段)。工作组已收到两份案文, 一份是由秘书处拟订的, 插在 A/CN.9/WG.III/WP.56 号文件中公约草案的案文中, 另一份是建议采用的该条款草案修订稿, 载于 A/CN.9/WG.III/WP.77 号文件第 9 段。

206. 有与会者认为, 第 104 条草案中的这种规定, 无论是建议采用的修订案文还是 A/CN.9/WG.III/WP.56 号文件所载的版本, 都与承运人赔偿责任的限制水平有直接联系。特别是, 据认为, 如果将限额定在很高的水平, 那么其修订程序就应当非常严格, 但如果所定的限额较低, 其修订程序就应该宽松一些。

采用 A/CN.9/WG.III/WP.77 号文件第 9 段

207. 有与会者告知工作组, 按照建议采用的修订案文进行修改之后, 根据其中第(1)款, 第 104 条草案拟作为一种特殊的修正程序, 只有在修正第 64(1)条草案所规定的对承运人赔偿责任的限制时才予实行。对公约草案的其他修正将按照一般条约法所规定的正常程序进行。

208. 在建议采用的修订案文第(2)款中, 建议将请求修正限额所需的缔约国数目从缔约国总数的四分之一改为一半。有与会者认为, 这一改动会确保在受影响最大的缔约方中, 特别是在本公约草案所涵盖的运输中占有足够比例的货物量或货物价值的缔约方中, 形成足够的一致意见认为有必要对该规定进行实质性的改动。有与会者进一步提议, 在建议采用的修订案文第(2)款中规定, 应在所有缔约国和联合国国际贸易法委员会成员国的会议上进行修正, 因为据认为, 根据现行的国际私法, 对已订立的案文进行重大修改的通常是拟订原案文的多边机构。

209. 有与会者说, 建议采用的修订案文的另一个创新在第(4)款, 其中避免了严格而有可能政治化的投票机制, 而是主张以一致意见为基础的贸易法委员会正常程序。有与会者提出, 除了灵活性更强之外, 采用以一致意见为基础的核准机制也适合修正程序, 因为在通过公约草案本身时所采用的就是这一机制。

210. 据认为, A/CN.9/WG.III/WP.56 中第 104 条草案第(5)款草案是不必要的, 在建议采用的该条款修订案文中已经删除。

211. 有与会者进一步介绍说, 为了限定修正限额的频率和数额, 从而使公约草案具有一定的稳定性, 建议采用的修订案文第(5)款草案很重要。建议采用的案文提出, 请求进行修正的适当期限为公约草案生效后七年, 两次修正程序之间也相隔七年。此外, 建议采用的案文还提出, 对限额的任何单次增减不得超过百分之二十一, 对限额的任何增加或减少, 累计不得超过原数额的两倍。

212. 建议采用的修订案文第(6)款草案规定, 修正案的生效期限为足够数目的缔约国通过后十二个月内, 据建议, 这个数目应与第 101 条草案中最终商定的公

约草案整体生效所需的缔约国数目相同。有与会者说，A/CN.9/WG.III/WP.56 中的第 104 条草案第(7)款和第(8)款所定的修正案生效期限很长，这是没有必要的。

213. 建议采用的修订案文第(7)款草案规定，缔约国须表示拒绝接受该修正案，否则应受其约束，而没有采取 A/CN.9/WG.III/WP.56 中案文的办法。该办法是，缔约国须表示拒绝接受整个公约。有与会者认为，建议采用的修订案文中的办法更为灵活，这样，例如本国难以及时核准修正案以使其生效的，仍然可以是公约本身的缔约国。

▪ A/CN.9/WG.III/WP.77 第 9 段中建 ▪ 采用的修 ▪ 案文的初 ▪ 反 ▪

214. 有与会者说，建议采用的案文第(2)款设想，贸易法委员会为审议所提出的修正案而召开的届会有三类不同的国家参加：属于贸易法委员会成员国的缔约国；属于贸易法委员会成员国的非缔约国；不属于贸易法委员会成员国的缔约国。有与会者问，这样一种混合机构修正公约是否有先例。对此，有与会者说，该案文将这三种类型的国家都包括在内，是因为这些国家构成了参加贸易法委员会共识审议工作的通常成员和观察员，而且关于公约修正案的任何讨论都应当有公约的所有缔约国参加。在这方面提及的实例有：《维斯比议定书》的通过没有局限于缔约方会议，还有 1974 年《国际货物销售时效期限公约》的谈判。关于这一点，有与会者问，能否找到一个由包括非缔约国在内的组织通过简便修正程序的先例，对此，有与会者提到了国际海事组织的各种公约，这些公约都含有经全体同意的具体修正程序。

工作 ▪ 就第 104 条草案达成的 ▪ ▪ :

215. 工作组经初步讨论后决定如下：

- 需要更多的时间考虑 A/CN.9/WG.III/WP.56 和 A/CN.9/WG.III/WP.77 二者所载第 104 条草案阐述的程序；
- 推迟到以后再对该项规定作进一步讨论。

与其他公约的关系：第 27、第 89 和第 90 条草案

一般讨论和第 27 条草案

216. 据回顾，工作组以前曾在其第十一届会议上讨论了公约草案与其他公约的关系问题（见 A/CN.9/526，第 191-202 段），并在该届会议上指示秘书处拟订公约冲突规定，以便在可能情况下，在工作组讨论第 27 条草案期间将其列入第 19 章草案（见 A/CN.9/526，第 245-250 段，特别是第 247 段和第 250 段）。这些规定目前载于第 89 条和第 90 条的案文。另据回顾，已经就公约草案和其他公约的关系编写了一份秘书处的说明（A/CN.9/WG.III/WP.78），该说明应结合

秘书处以前编写的关于公约草案适用范围的另一份说明(A/CN.9/WG.III/WP.29)一并阅读。工作组审议第 27、第 89 和第 90 条草案时依据的是 A/CN.9/WG.III/WP.56 附件一和附件二所载的案文。

217. 工作组听取了国际公路运输联盟（公路运输联盟）代表所作的发言，其中强调了公路运输联盟对于公约草案与《公路货运公约》之间相互作用的一些关切。公路运输联盟认为，公约草案在公路货运方面建立了一个与《公路货运公约》相竞争的法律制度。公路运输联盟认识到公约草案第 27 条草案试图协调这两个公约的适用，但认为公约草案第 27、第 89 和第 90 条草案的同时适用将要求想要加入公约草案的公路货运公约缔约方违反《公路货运公约》的规定。公路运输联盟认为，公约草案的适用将违背《维也纳条约法公约》第 41(1)(b)条和《公路货运公约》第 1(5)条的规定，前者与条约修订有关，后者则禁止公路货运公约缔约方相互间缔结修改《公路货运公约》规定的任何特别协定。公路运输联盟认为，《公路货运公约》的任何缔约方如果批准公约草案，将会违反这些规定，因为据认为，公约草案的门到门适用范围必然意味着更改或违背这些缔约方根据《公路货运公约》承担的义务。公路运输联盟还对公约草案第 27 条草案的适用表示关切，该条草案在货物灭失或损坏发生地确定的情况下，允许适用就承运人的赔偿责任、赔偿责任限制或诉讼时效作了具体规定的其他公约的强制性条款。公路运输联盟认为，这与《公路货运公约》自身条文规定的整个公约的强制性质相反（见《公路货运公约》，第 41 条）。

218. 针对这些评论，有与会者指出，公路货运联盟的有些评论意见依据的是公约草案中仍然有待工作组审议的暂定条款。另据认为，公路货运公约缔约方不一定同时是联合国会员国，因此应由该公约缔约方评估其根据国际公法承担的条约义务的范围。最后，与会者还强调指出，拟由公约草案涵盖的运输合同类型显然与《公路货运公约》所涵盖的合同不同。

219. 工作组接下来审议了所称的公约草案与其他货物运输国际公约之间的冲突。作为旨在减轻在公约草案与其他公约之间的关系方面所觉察到的任何关切的一个初步事项，据建议，应对第 89 条草案的案文作如下修改：将“对主要以海上运输方式以外的另一种运输方式运输的货运合同强制适用的”等词替换为“对有关货运合同强制适用并且本公约不能将其推翻的”。据指出，这种拟议修改是为了确保其他运输公约只在确有必要适用并且据称本公约草案不可适用的情况下才能适用。工作组注意到了这一建议。

220. 据认为，公约草案和《公路货运公约》根据拟列入的运输合同类型，各有其特定和独立的适用范围。据指出，公约草案涉及的是附加内陆运输的“海运加其他”运输合同，《公路货运公约》涉及的则是完全的公路货运合同。另据指出，第 27 条草案的适用旨在尊重和保留现行内陆货运公约有关赔偿事项的各项规定，履约的内陆承运人应始终遵守其本身的单式内陆赔偿责任制度，全程订约承运人则应遵守公约草案规定的制度。与会者鼓励工作组避免过于强调各项公约间的可能冲突。

221. 有与会者指出，公约冲突问题的焦点是各项公约对运输合同的定义。例如，公约草案中的“运输合同”定义相当宽泛，可包括相对较短的海运段和很

长的内陆运输段。此外，其他公约的联运条款，例如《公路货运公约》第 2 条和《蒙特利尔公约》第 38 条，规定这些公约适用于某些情况下的整个运输，而不考虑涉及到其他运输方式这一情况。这似乎造成了其他公约与公约草案之间的直接冲突，但与会者认为，第 27 条草案是处理这类冲突的最适当的机制，只是需要作出行文上的任何必要调整。

222. 有与会者称，有关运输公约的公约冲突主要产生于有关范围的条文允许公约涵盖的各类运输合同重叠。尤其是只有在对单式运输公约有关范围的条文作十分宽泛的理解的情况下这一关切才会十分突出。有与会者表示，公约草案中有关范围的条文较之于其他公约十分准确适度，而且由于只允许对订约承运人和海运履约方提出诉讼并且规定内陆承运人必须遵守其单式内陆运输制度，因此公约草案的范围更为精准。有与会者承认，尽管有了这些机制，但在包罗万象的总括运输合同与单式运输合同所适用的制度之间仍然会有冲突，第 27 条草案的用意是对这些情况进行协调，规定现在或未来公约中的强制性条文应优先于本公约草案，但以有关承运人的赔偿责任、对赔偿责任的限制或诉讼时效为限。据说，之所以保留公约草案在所有其他问题上的优先权是因为这对于贸易的确定性至关重要，对多式运输单证方面的处理办法必须一以贯之并遵守公约草案的规则。有与会者称，不这样做的话就会造成失衡，举例说，可转让运输单证即可根据《公路货运公约》而在陆运段突然变成不可转让的运输单证。据说在保留有关货物的指示权和控制权方面存在着类似的主张，其原因是，与某些单式运输公约不同，托运人可以根据本公约草案的条文阻止未支付货款的收货人在运输结束时收取货物。

223. 尽管与会者对第 27 条草案在其他公约的问题上所采取的做法普遍表示满意，而且与会者一致认为工作组已就在公约草案中采取有限联网的做法取得了一致意见(见 A/CN.9/526, 第 219-239 段)，但仍有一些与会者对第 27 条草案的范围是否很宽足以完全解决公约的冲突问题表示关切。尤其是鉴于第 27 条草案仅提及强制性条文，有与会者认为在有关损害赔偿通知的案文等非强制性条文上也可能存在冲突，第 27 条草案并没有给这些情形提供一个充足的解决办法。有与会者就此认为，公约草案的各项条文与单式运输公约据说存在着重叠之处。可以解决有关非强制性条文问题的一个办法据说是增设一则条文，规定其他公约的非强制性条文只要与本公约草案的条文有冲突，即认为当事方可选择退出这些非强制性条文。

224. 据说第 27(1)(b)(-)条草案措词本身也存在另一个相关的问题，该条提及的公约根据其规定“适用于运输合同之下的承运人一切或部分活动”。有与会者指出，鉴于各种单式运输公约的适用范围有所不同，其条文按其规定可能根本不“适用”，第 27 条草案可能根本不发生作用，从而建立一个统一的制度而不是有限联网的制度。会上提出删去“依据其规定适用于这一期间运输合同规定的承运人的所有或任何活动”一语，按下述写法改为：“如果托运人曾就发生灭失或损害的某一运输阶段与承运人订有单独和直接的合同，……本将适用”。以便把第 27 条草案预期将予以适用的情况考虑在内。有与会者指出，支持有限联网制度的另一个论据是，适用该制度的目的是创造一种更为可取的情形，由货物索赔人，而不是由履约承运人对订约承运人提起诉讼。

225. 有些与会者认为，第 27 条草案或许可在措词上作些修订以顾及与《蒙特利尔公约》等公约发生重叠的具体问题，这样就足以确保任何潜在的公约冲突问题均能得到解决。有些与会者鉴于这一点而认为第 89 和 90 条草案中的补充条文毫无必要，而且事实上令第 27 条草案中所载有关该问题明确并且可预测的解决办法复杂化了。支持该观点的一种看法认为，第 89 条草案在就适用哪一公约问题的决定上所允准的自由裁量权过大，有与会者赞成第 27 条草案中提出的更为确定的做法。此外，据指出，如果利用第 89 条草案来解决公约冲突问题，那就无法作出与靠第 27 条草案作出的解释同样精准统一的解释。不过支持第 27 条草案的其他与会者认为，第 89 和 90 条草案仍可继续发挥作用，目的是解决本公约草案的各项条文与《蒙特利尔公约》第 18(4)和第 38 条草案等其他公约条文的适用之间不可避免的直接冲突等问题。此外，有与会者认为把“其他公约”一章中的第 89 和 90 条草案放在有关公约冲突的条文中更为合适，列入这类条文可以在此种冲突发生时令解释更为可靠。

“[国内法]”

226. 有些代表团认为，应删除第 27(1)(b)条草案前导句中“国内法”一词。支持这种观点的一种看法认为，删除该用语将有助于提高解释的统一性和法律确定性。还据认为，考虑到货物索赔必须确定在国家法律中适用哪些条文而造成复杂性和费用均会增加，因此不应保留该用语。不过相当多的代表团还表示希望将该案文留在方括号内，至少在对该用语作进一步审议之前将其留在方括号内。支持该建议的一种观点认为，在运输的最后段为公路段而且纯粹限于国内运输的某些情形下，删除该用语可能会导致适用于公路段的制度明显不同于根据国内法律而可能适用的制度。据认为应当对可能存在的这种情况予以进一步的考虑，或者是否可以在案文草案中使用另一种做法来顾及这类关切。

在起草 上的另一个 切

227. 有与会者质疑第 27(1)(b)(三)条草案是否有必要提及“私人合同”或是否可以删除案文中的“私人”一词。

工作 就第 27 条草案得出的 ：

228. 工作组经讨论后决定如下：

- 第 27 条草案做一些文字上的改进后应当保留；
- 应删除第 1 款案文前后的括号并保留该案文；
- 请秘书处考虑在“根据其规定适用”等用语方面提供其他的行文措词；
- 保留第 2 和 3 款前后的方括号；及

- 在进一步审议之前应保留第 27(1)(b)条草案前导句中的“[或国内法]”一语。

第 89 条. 管辖其他运输方式的国际文书

第 90 条. 优先于先前的公约

229. 工作组继续在第 89 和 90 条草案的基础上讨论本公约草案和其他公约之间的关系。据回顾，这两条草案是按照工作组第 11 届会议提出的要求列入公约草案的（见 A/CN.9/526 第 245-250 段，特别是第 247 段和第 250 段），但工作组尚未对其进行审议。

230. 有与会者表示关切说，第 89 和 90 条草案似乎相互矛盾，第 89 条草案允许在发生冲突的情况下其他公约优先于本公约草案，而第 90 条规定本公约草案优先于先前的其他所有与之相冲突的公约。有鉴于此，有与会者提出了两种可能的解决办法：删去第 89 和 90 条中的任何一条，或将这两条全部删除。在这方面，有与会者提出，对于其他单种方式运输公约和本公约草案之间有可能发生冲突的问题，第 27 条草案提供了一个令人满意的解决办法，对此无需也不适合作任何补充规定。

231. 另有与会者表示支持下述建议：删去第 89 和 90 条，将第 27 条草案和公约草案第 79、91、92、93 条草案中具体的公约冲突条款以及第 102 条草案中退出其他公约的规定一起，作为解决公约之间可能发生的任何冲突的唯一规定。有与会者支持这一建议，重申就《国际货物公路运输合同公约》等其他单种方式运输公约来说，与本公约草案没有冲突，因为这些公约的适用范围局限于与本公约草案所涵盖的“海运加其他运输方式”的运输合同所不相同的运输合同（见上文第 225 段）。有与会者说，这样看来，那些公约和本公约草案的主题事项并不相同。其次，有与会者说，第 27 条草案最初是作为一种有限网络办法拟订的，以便起到公约冲突条款的作用，如果将它与这一涉及公约冲突的作用分离，其结果可能是，第 27 条草案广泛适用于在本公约草案下考虑的所有内陆运输。有与会者说，这种解释的结果可能是，托运人可获得的损坏赔偿大幅降低，因为这样一来，托运人在公路运输中可获得的损坏赔偿将限于《国际货物公路运输合同公约》的限额，即每公斤 8.33 个特别提款权，而不是与诸如《海牙-维斯比规则》所规定的每件 666.67 个特别提款权相当的限制水平。关于上述例子，有与会者说，只有在每件货物的重量超过 83 公斤的情况下，按《国际货物公路运输合同公约》所规定的每公斤的限额取得赔偿才比按《海牙-维斯比规则》的条款等所规定的每件货物的限额取得赔偿更为有利，但这种情况是极少发生的。最后一点，有与会者说，无论如何，第 89 和 90 条总是多余的，因为即使在主题事项上与另一个公约有冲突，根据《维也纳条约法公约》第 30 条的规定，对于涉及同一主题事项的公约，后来的公约均优先于先前的公约条款。

232. 与会者普遍一致认为，可以删去第 90 条草案，因为在适用《维也纳条约法公约》第 30 条的问题上可能会造成混乱，但工作组中仍有很多人支持保留第 89 条草案，起码是暂时保留。在这方面，有与会者重申了先前的讨论中提出的关切（见上文第 225 段），即第 27 条草案是否能充分解决一般的公约冲突问题，

因为这些问题可能涉及某些单种方式运输公约和《国际货物公路运输合同公约》以外的一些区域性单种方式运输文书，如非洲商法统一组织制定的公路运输统一规则。特别是，有与会者认为，第 89 条草案可能会为防止此类剩余的公约冲突风险提供额外的保护，只要这种保护是在适用第 27 条草案之外有必要附加的。另外，有与会者为支持保留第 89 条草案提出了一个特别请求，即保留其中的“主要”一词，从而确保该条款意图的确定性，在《汉堡规则》第 25(5)条中也有该词。

233. 有与会者答复指出，有关额外保护的这些关切是没有必要的，第 27 条草案提出了解决这一问题的明确而完整的方法，而且，在公约草案中增加第 89 条草案实际上会造成混乱，并妨碍第 27 条草案的预期适用。在这方面，还有与会者认为，第 89 条草案从当前措辞看，是一项过于笼统的总则，无法起到对适用第 27 条草案后可能留下的任何空白加以填补的预期作用。但有与会者指出，为了减轻对适用第 27 条草案作为一项公约冲突条文不够明确因而仍然存在的关切，秘书处可以提出其他澄清条文，诸如 A/CN.9/WG.III/WP.78 第 29 段和第 36 段所载的条文，其中规定公约草案只涵盖对订约承运人和海运履约方提起的诉讼，而不包括对其他内陆履约承运人提起的索赔。另外还建议，鉴于第 27 条草案作为公约冲突条文的作用，应当重新考虑其在公约草案中的最佳位置，秘书处还可根据 A/CN.9/WG.III/WP.78 第 26 段提到的海事理事会联运提单考虑对公约草案案文作出澄清。

234. 由于有与会者对可能与《蒙特利尔公约》产生公约冲突表示关切（见上文第 225 段），据指出，虽然在同一运输中既有空运又有海运的情况比较少见，但可以进一步澄清公约草案，以确保与《蒙特利尔公约》不再发生接连不断的冲突。在这方面，还有与会者担心公约草案可能会与某些区域协定（如非洲统一商法组织）下涉及贸易和运输的文书产生直接的公约冲突。

工作 ▪ 就第 89 条和第 90 条草案达成的 ▪ ▪ :

235. 工作组经讨论后决定如下：

- 应当删除第 89 条草案；
- 应当删除第 90 条草案；
- 请秘书处考虑第 27 条草案的最佳位置；
- 应根据 A/CN.9/WG.III/WP.78 第 26、第 29 和第 36 段，考虑可能对文书草案进行的行文上的澄清，以确保有限网络制度的正确适用，并确保公约草案与《蒙特利尔公约》之间没有冲突。

第 64 条草案. 赔偿责任限制的基础 (上文第 175-176 段 ▪)

第(2)款 (▪)

236. 工作组回顾，第 64(2)条草案有两则备选案文，其中均有关于事发地不确定的货物灭失或损坏限额的特别制度。工作组还回顾，其曾决定把对该款的审议

推迟到在对公约草案与其他公约的关系问题展开讨论以后进行(见上文第 175—176 段)。

237. 据指出, 鉴于可以把多件货物放在一个集装箱内, 在集装箱运输中对件数加以限制可能会在实务中导致海运的赔偿额高于陆运(见上文第 231 段中的实例), 因此建议删除第(2)款, 其原因是, 有与会者认为, 托运人在公约草案赔偿责任制度下获取的损害赔偿额较高, 因此, 有关事发地不确定的损害赔偿也应遵照公约草案下的一般赔偿责任制度。该建议获得某种支持, 有些代表团认为应当在第 27 条草案中述及限制问题, 无论如何, 第(2)款给该制度带来了不确定因素。但有与会者称删除第(2)款为时尚早, 工作组应当在确定第 64(1)条草案中的限额以后再重新审议该问题。还有与会者称第(2)款两则备选案文都不清楚, 其中任何一则欲加保留都须作大量修订。

工作 ▪ 就第 64(2)条草案达成的 ▪ ▪ :

238. 由于这是工作组第十八届会议讨论的最后一个问题, 时间不够, 工作组暂停讨论, 商定在今后的一届会议上继续讨论第 64(2)条草案。

共同海损—第 18 章

239. 工作组审议了 A/CN.9/WG.III/WP.56 中所载的第 18 章案文(包括第 87 条和第 88 条), 并回顾了其早些时候就该章作出的决定(见 A/CN.9/510, 第 137-143 段和 A/CN.9/526, 第 183-190 段)。

第 87 条草案

240. 据回顾, 第 87 条草案基本上是照搬了《海牙规则》、《海牙-维斯比规则》和《汉堡规则》中所载的有关共同海损的案文, 并表述了所商定的政策, 即公约草案不得影响运输合同和国内法中关于共同海损理算的各项规定的适用。会上商定, 第 87 条草案中所载的原则是有益的, 应当予以保留。有与会者建议, 应当作出任何必要的澄清, 以便使第 16(2)条的适用不会对现行共同海损制度产生任何影响。

第 88 条草案

241. 据指出, 第(1)款旨在反映的原则是, 必须首先进行共同海损赔款理算, 确定共同海损赔款, 然后再根据货主就货物灭失或损坏提出索赔时的同样的赔偿责任确定方法来确定赔偿责任问题。

242. 有与会者注意到, 第(2)款涉及共同海损索赔时限。据指出, 在该款起草以后, 对于应当适用的时限仍存在一些疑虑, 但海事委员会随后于 2004 年发布对 1994 年《约克-安特卫普规则》的修订本, 其中载有的时限是共同海损理算之日后一年或同一海上航程终止之日后六年, 以首先到达者为准。有与会者称, 鉴于不清楚私人合同中的时限是否优先于国际法中的时限, 并且经修订的 2004 年

《约克-安特卫普规则》尚未获得普遍接受，或许为清楚起见应当保留第(2)款，但可对其案文加以修订，以反映涉及“共同海损保证或担保下”索赔的《约克-安特卫普规则》。有与会者对该建议表示支持。

243. 但有与会者反对保留第 88 条。据指出，考虑到修订规则未获所有船舶所有人的接受，纳入 2004 年《约克-安特卫普规则》的修订时限可能会造成混乱。有与会者建议把时限问题留给共同海损理算的现行法律制度解决。

工作 ▪ 就第 18 章达成的 ▪ ▪ :

244. 工作组经讨论后决定如下：

- 保留第 87 条的实质内容；及
- 删除第 88 条。

管辖—第 16 章

一般 ▪ ▪

245. 与会者提醒工作组，其最近一次审议管辖专题是在其第十六届会议上(见 A/CN.9/591，第 9-84 段)，从前曾在第十四届会议上(见 A/CN.9/572，第 110-150 段)和第十五届会议上(见 A/CN.9/576，第 110-175 段)审议过本专题。另据回顾，编拟了关于管辖一章的修订案文供工作组本届会议审议(见 A/CN.9/WG.III/WP.75)，该案文以第十六届会议上审议的案文(见 A/CN.9/591，第 73 段)及对该案文的审议情况(见 A/CN.9/591，第 74-84 段)为基础。A/CN.9/WG.III/WP.75 的案文中列入了秘书处关于改进行文措词的某些建议，如该文件脚注中所述。工作组对管辖条文的讨论以 A/CN.9/WG.III/WP.75 的案文为基础。

▪ 于 ▪ 本章提出保留或列入“▪ ▪ 适用”条款的建 ▪

246. 工作组内有与会者建议，鉴于第十六届会议上就公约草案管辖一章中选择法院条款的处理和强制执行发表了许多不同的意见，工作组应当考虑通过一个条款，允许缔约国对整个一章提出保留，或工作组在公约草案中列入一个条款，允许缔约国具体同意受管辖一章的约束，即“选择适用”。据认为，这样做将可使公约草案更容易得到缔约国的广泛接受，并且更有可能就管辖一章达成更广泛的共识。

247. 在具体行文上，有与会者建议，可起草一项新条文作为备选案文 A，其内容大致如下：“任何国家均可对本章提出保留”，备选案文 B 的案文则可以是：“本章规定将仅适用于就此作出声明的缔约国”。另据解释，通过允许对管辖一章提出保留或列入“选择适用”的条款，第 76 条草案第 4 和第 5 款的现有条文可以删除，这两款条文是让缔约国允许那些符合与本条文草案其余规定所载的条件有所不同的选择法院的协议。

部分“选择适用”方法

248. 有与会者表示认为，允许对整个管辖一章提出保留或列入“选择适用”条款，这样的做法可能太极端，工作组应考虑一种更加灵活的方式。据称，可能希望成为公约草案缔约国的某些国家也许愿意保留公约草案案文中的第 76 条草案，以便能在不同于第 76 条草案其他之处规定的条件下确认选择法院条款的效力。据指出，如果工作组决定列入规定，允许缔约国“选择适用”整个一章但不包括第 76 条草案，或允许其“选择适用”整个管辖一章包括第 76 条草案，那么即可做到这一点。

两建表的看法

249. 工作组接着对以上发表的两项建议进行了审议。与会者强烈支持在公约草案中规定允许缔约国对整个管辖一章提出保留或列入“选择适用”的条款。曾在第十六届会议上表示希望删除整个管辖一章的一些代表团，对于这一建议及其所给予缔约国的灵活性表示满意。

250. 也有与会者对第 76 条草案中列入部分“选择适用”的处理方法表示了兴趣。各代表团都表示希望看到列出这一处理方法如何运作的案文草案之后再表示其对于是否通过该案文的看法。据特别指出，公约草案如能继续允许依据第 76(4)条草案承认选择法院的协议将至关重要。在审议部分保留或“选择适用”的方法时，有与会者表示认为，将必须对随后可能必要的修正谨慎处理，以确保关于承认和强制执行的第 81 条之二草案的适当运作。如果工作组采用的方法是规定对整个管辖一章可提出保留或列入“选择适用”条款，那么可能随后需要对第 81 条之二草案加以修正，就此与会者也表示了须谨慎处理的同样看法。

保留是“选择适用”方法

251. 虽然对保留或“选择适用”方法未发表强烈赞同或反对意见，但据指出，“选择适用”方法可能更易于为缔约国所通过，因为其仅仅让各国被动地听任相关的条文保持不运作，而不是让各国主动采取行动对这些条文提出保留。工作组内的普遍看法是，各代表团都希望审查列出完全和部分保留以及“选择适用”方法的案文草案，然后再对所提出的这些方法表示明确的意见。

工作就完全和部分保留是“选择适用”方法所达成的：

252. 工作组经讨论后决定如下：

- 工作组内有与会者支持在公约草案中为整个第 16 章列入一项保留或一项“选择适用”的条款；
- 有与会者就所提出的对第 76 条草案的保留或部分“选择适用”方法以及根据第 76（4）条草案承认法院选择协议表示了兴趣；

- 应拟定案文草案，更详细地载列所提出的各种方法供工作组审议，同时附上因此而须对例如第 81 条之二草案等其他条文作出调整的任何必要案文。

▪ 于第 16 章具体条文的 ▪ ▪

253. 工作组接着审查了管辖一章中的各项条文，目的是审议是否能够就 A/CN.9/WG.III/WP.75 中所载的任何备选案文作出决定，并且能否解决与会者提出的其他问题。

第 75 条草案. ▪ 承运人的 ▪ ▪

254. 一些代表团认为，应当删除第 75 条草案中的起始句“除非根据第 76 条或第 81 条的规定运输合同存在一个有效的排他性选择法院协议”，因为该句对于在确立管辖权时应以哪个地点作为视作适当的地点这个问题允许有过多的合同自由。此外，第 75 和 77 条草案中的条文分别载有针对承运人和海运履约方的诉讼规则，有与会者提问，除这些条文外，公约草案中是否还应该有一则条文规定相关的规则，指定关于对托运人和收货人提起诉讼时所适用的管辖权。针对这两个问题，有与会者主张采用《汉堡规则》第 21 条的做法。另有与会者就此指出，尽管对这些建议抱有同感，但仍然认为，考虑到第十六届会议曾就这些问题达成微妙的妥协，工作组目前还应当坚持其在所审议的案文中表示的观点，或许最好把对合同自由所持的关切留待审议有关选择法院的协议的第 76 条草案时予以处理。有与会者对第 75 条草案中使用“原告”一词表示关切，称该词给承运人创造了可乘之机，承运人可通过争取在禁诉命令中声明不承担赔偿责任而力图回避该条文的约束。有与会者就此解释说，鉴于第 80(2)条草案主要针对的就是该问题，因此最好的解决办法是有可能的话对该条草案作些修订。

第 76 条草案. ▪ ▪ 法院 ▪ ▪

255. 尽管有相反的看法，但工作组普遍认为应删除“向承运人提起的索赔”一语前后的方括号，但保留方括号内的案文，并删除第 76(1)条草案中备选的“[争议]”一词。

256. 关于第 76(2)(b)条草案中置于方括号内的备选案文，与会者普遍认为，“指定某一个缔约国的数个法院或某一个缔约国的一个或多个特定法院”这段案文允许当事双方在选择法院的协议中更为准确地选定法院，因此应当予以保留。工作组还商定在所选定的词句开头处添加“明确”一词，并删除该条文草案中置于方括号内的备选案文。

257. 与会者商定删除第 76(2)(c)条草案，其原因是，与会者认为第 76(2)(a)条草案已经向批量合同当事方提供了充分的保护。

258. 有与会者建议保留第 76(3)(b)条草案中的案文，删除其前后的方括号。但有与会者称，鉴于“运输单证”这一用语在公约草案下的含义很广，应当略微缩

小该条文的范围，将“对……签发的”一语改为“作为……运输合同证明的”，以此规定应当适当通知批量合同第三方。该建议得到普遍支持。

259. 第 76(3)(d)条草案规定所订立的选择法院的协议对批量合同的第三方具有约束力，有与会者就此关切地指出，该条文中所述先决条件在如何对这类当事方具有约束力的问题上不够明确。有与会者针对这一关切建议对(d)项加以修订，把“受理案件的法院根据国际私法规则”的提法改为“约定的货物目的地的法律”。尽管有与会者称赞该建议可能不失为一种解决办法，但也有与会者对根据这种提法将会选定何种法律表示担心，有与会者称或许更好的措词为“收货地”，但此连接因素很不寻常，法院所在地的法律或者管辖合同的法律等提法据认为更为可取。此外，有与会者指出，公约草案的其他章节避免具体提及所选定的法律，A/CN.9/WG.III/WP.75 中所载的现行案文可能更为可取。有与会者赞同应当将现行案文保留不动，不然就应当采用法院所在地法律的提法，以避免形成类似“收货地的法律”等有可能令人困惑不定的规则。与会者商定可以就第 76(3)(d)条草案提出以下备选案文：“[货物目的地的法律][收货地的法律][法院所在地的国际私法规则所指向的适用法律]”，秘书处应当考虑在本条草案中使用“法院”一词，具体地说，应当考虑适当使用“具有管辖权的法院”一词。

260. 工作组商定根据列入对有关管辖的整个一章的保留或“选择适用”条款的建议，将删除第 76 条草案的第 4 和第 5 款。

第 77 条草案. 海运履方的

261. 工作组经讨论后一致认为，为了对海运履约方作进一步界定，应当在必要时保留第 77(b)条草案中置于方括号内的案文，删除该案文前后的括号，但是“某一”和“所有”等词是多余的，应当予以删除。

第 79 条草案. 扣留和或保全措施

262. 尽管有与会者表示，如果保留第 79 条草案中置于方括号内的案文，将可能因列入扣留地而使公约草案另外增加一个管辖权地，但工作组一致认为应当保留置于方括号内的案文并删除该案文前后的括号。

第 80 草案. 的合并和移

263. 关于第 80(2)条草案中所载的方括号，所提出的看法，认为在提交的案文中，折衷了三组，有与会者支持备选措词的如下案文最佳：“力图声明不承担责任，或提出将会剥夺一人根据第 75 或 77 条选择法院的权利的任何其他诉讼”。有与会者提到，秘书处在今后的起草工作中应加以考虑的其他两个问题是，如果采用部分“选择适用”的做法，则可能需要调整第 80 条草案，其中是否仍提及第 76 或 81 条草案。关于第 80(2)条草案，秘书处可考虑澄清，货方索赔人必须指定撤回诉讼的法院，未指定法院的，不得撤回诉讼。工作组核准了这两项建议。

第 81 条草案. 争 ▪ 生后达成的 ▪ 和被告已 ▪ ▪ 的管 ▪

264. 与会者赞同在第 81(2)条草案中的“法院”一词之前添加“具有管辖权的”一词。

第 81 条之二草案. 确 ▪ 和 ▪ 行

265. 工作组重申必须根据就第 16 章全部或部分保留或“选择适用”所作决定的情况, 对第 81 条之二第(2)和(3)款草案的案文加以修订。据认为, 第 81 条草案之二并没有规定缔约国有义务承认和执行其他国家的判决, 而只是提供了根据其本国的法律这样做的可能性。工作组接受了这一看法。此外, 工作组请秘书处对在第 81 条之二第(1)条草案中使用“可”和“应”等用语再作认真研究。

工作 ▪ 就第 16 章条文达成的 ▪ ▪ :

266. 工作组经讨论后决定如下:

- 秘书处应当按照上文第 245 至 265 段核准的情况对第 16 章条文进行修订。

仲裁-第 17 章

267. 工作组忆及最近在其第十六届会议上审议了仲裁问题(见 A/CN.9/591, 第 85-103 段), 此前工作组曾在其第十四届会议(见 A/CN.9/572, 第 151-157 段)和第十五届会议(见 A/CN.9/576, 第 176-179 段)上审议了这个问题。

268. 工作组忆及在其第十六届会议审议仲裁问题之后, 曾就关于仲裁的新的一章提出了修订案文(见 A/CN.9/591, 第 95 段)。工作组在同一届会议上就这一建议进行了讨论, 当时决定, 这些建议中所采取的基本方法是可以接受的, 应当保留供工作组今后审议(见 A/CN.9/591, 第 96-103 段)。与会者还回顾修订案文中的第 83 条草案规定, 索赔人既可以根据运输合同中仲裁协议的规定启动仲裁程序, 也可以在公约草案第 75 条草案所规定的任何地点提起法院程序。另外还回顾, 这一方法的目的在于确保在班轮行业中不能以执行仲裁条款为由规避货物索赔人根据第 75 条草案为索赔选择管辖地的权利。工作组还回顾, 工作组采用这一方法是试图在保护货物索赔人的同时限制在班轮行业中对仲裁选择权的干扰, 而对于非班轮行业来说, 这种做法的意图是允许完全的仲裁选择自由, 从而维持这两个行业中的现行做法。

269. 当时曾指出, A/CN.9/591, 第 95 段中的修订案文所采用的方法实际上意味着, 如果索赔人选择在其他地方提起法院程序, 那么就不大可能考虑一项本来有效的仲裁协议。对于这一修订案文中的这个特殊方面, 有人认为可能与 1958 年《承认和执行外国仲裁裁决公约》(《纽约公约》)第二条不一致, 该条总的来说承认仲裁协议所具有的约束力, 并准许法院对当事方同意提交仲裁的争

议拒绝行使管辖权。因此，与会者建议工作组征求贸易法委员会第二工作组（仲裁）对公约草案有关仲裁的条款的意见（见 A/CN.9/591，第 101 段）。

270. 工作组了解到，秘书处后来安排参加这两个工作组活动的专家进行协商，以便找出办法，在不与《纽约公约》以及贸易法委员会在仲裁领域中所奉行的政策发生冲突的情况下具体落实第三工作组在其第十六届会议上所采取的这一方法。在这些协商的基础上提出了以下案文供工作组审议：

“第 17 章. 仲裁

“第 83 条. 仲裁协议

“1. 除非本章另有规定，当事人可以约定，任何根据本公约运输货物可能产生的争议均应提交仲裁。

“2. 仲裁程序应当根据对承运人提起索赔的人的选择在下列地点之一进行：

“(a) 仲裁协议中为此目的指定的任何地点；

“(b) 一国有第 75 条(a)、(b)或(c)款所规定的任何地点的，位于该国的任何其他地点。

“3. 仲裁协议中指定的仲裁地，对仲裁协议当事方之间的争议具有约束力，条件是，载有该仲裁协议的批量合同清楚指明这些当事方的名称和地址，而且该批量合同属于下列情况之一：

“(a) 是分别协商订立的；

“(b) 以显而易见的方式声明订有仲裁协议并指明该协议在批量合同中的位置。

“4. 仲裁协议已根据本条第 3 款订立的，该协议中指定的仲裁地，只在下列情况下对不是批量合同当事方的人具有约束力：

“(a) 该协议中指定的仲裁地位于第 75 条(a)、(b)或(c)款中提及的地点之一；

“[(b) 运输单证或电子运输记录可作为索赔所涉货物运输合同的证据的，该协议载于该单证或该记录的公司项目中；]

“(c) 仲裁地通知及时、适当地发给了受仲裁协议约束的人；

“(d) [仲裁协议]的适用法律准许该人受该仲裁协议的约束。

“5. 本条第 1、第 2、第 3 和第 4 款的规定，视为每一仲裁条款或协议的一部分，此种条款或协议的任何规定，与其不一致的，一概无效。

“第 84 条. 非班轮运输中的仲裁协议

“1. 如果本公约已经以提及方式并入根据本公约第 9 条被排除在本公约适用范围之外的租船合同或者其他运输合同，除非明确表示有纳入本章的意图，否则此种并入不包括本章。

“2. 本公约的规定概不影响根据本公约第 9 条被排除在本公约适用范围之外的租船合同或者其他运输合同中的仲裁协议的可执行性，条件是该协议已经以提及方式并入根据该租船合同或者其他运输合同签发的运输单证或者电子运输记录，而且纳入该协议的运输单证或者电子运输记录中的规定(一)指明该租船合同的当事人身份和日期；并且(二)具体提及仲裁条款。

“第 85 条. 争议产生后的仲裁约定

“虽有本章和第 16 章的规定，在争议产生后，争议当事方仍可约定在任何地点以仲裁方式解决争议。

“第 85 条之二. 第 17 章的适用

“备选案文 A

“本章规定将在一缔约国根据第 XX 条[该条将说明声明程序的要求]作出大意如此的声明时只对该国适用。

“备选案文 B

“缔约国可以根据第 XX 条[该条将说明保留程序的要求]对本章作出保留。”

271. 与会者解释说，按照前面的案文，仲裁协议本身将被认为具有约束力，因此不允许货物索赔人无视仲裁协议而在法院提起诉讼。相反，这一案文利用《汉堡规则》第 22 条中的做法提供了一种保护机制，使得货物索赔人选择管辖地的权利不能因强制执行仲裁条款而被否定。上面的这个案文允许索赔人作出选择，既可以根据运输合同中仲裁协议的规定启动仲裁程序，也可以在公约草案第 75 条草案所指定的任何地点启动仲裁程序。与会者注意到，工作组过去一直不愿意采用《汉堡规则》所采取的做法，主要是担心把仲裁程序转移到原来约定的仲裁地以外的地方，实际上可能会使仲裁难以实施，特别是如果当事各方所选择的仲裁机构的仲裁规则未考虑到在仲裁机构所在地以外的地方实施仲裁程序的话。但是据指出，考虑到已经对工作组第十六届会议暂定案文提出的种种反对意见，现在改用《汉堡规则》第 22 条所采取的做法，同时对上文第 270 段中提出的案文作出调整，从总体平衡上来看提供了一个更好的选择办法，有助于在尊重仲裁协议具有约束力这项一般原则的情况下实现工作组保护货物索赔人利益的政策目标。对于因索赔人请求在约定仲裁地以外的地点进行仲裁程序而可能产生的种种问题，可以在《纽约公约》的框架内，同时参照对该公约案文已经作出解释的判例法加以解决。

272. 在对上文第 270 段中提出的案文作出进一步解释时，与会者提到曾努力使这一案文尽量与公约草案有关管辖权的一章中所采取的做法保持一致。特别提到的是，第 83(3)条草案的用意是在有关批量合同的问题上补充第 76 条草案，而第 83(4)条草案的用意则是在仲裁协议对运输合同第三方的约束力的问题上匹配第 76 条草案的做法。另外，第 85 条草案备选案文 A 和 B 反映了对有关仲裁一章提出的保留意见或所谓的“选择适用”做法，对关于管辖权的一章也提出了这种保留意见或“选择适用”，因此据指出，如果工作组对关于管辖权一章

采用部分的“选择适用”做法，那么也要对这一条款作出相应的修改，因为无论工作组选择根据哪种特定机制适用第 16 章，这种选择也应把第 17 章包括在内。

一般 ▪ ▪

273. 尽管有些代表团重申其反对在公约草案中列入有关仲裁的任何条文，但有与会者指出，第 85 条之二草案中所述的保留或“选择适用”的做法应当能减轻这些担心。虽然工作组一致认为必须对上文第 270 段中的修订案文作进一步认真思考，但有与会者支持公约中所述的折中做法和各项原则，目的是在班轮运输中对仲裁尽量采取宽泛的做法，而同时确保不致绕开第 75 条草案中确立对承运人索赔管辖权的规则。有与会者对应当具有在非班轮运输中诉诸仲裁的广义能力这一原则再次表示支持。有与会者就正在审议的一章中的具体案文发表了以下一些具体意见。

第 83 条草案

274. 建议删除第 2 款启首语中“对承运人”一语，因为据认为由争议任一当事人提出索赔的情况更加符合仲裁的性质。有与会者对该建议表示支持。针对就第 83(3)条草案启首语中“约束力”一词的适用及其对第 83(2)条草案的预期适用而提出的一个问题，有与会者确认在此种背景下使用该词的目的是完全禁止班轮运输中的“排他性”仲裁协议。据指出，即使承运人主动在公约草案指定的地点诉诸仲裁，另一方仍然可以决定仲裁程序将在第 75(a)、(b)或(c)款草案规定的地点进行。

275. 还有与会者对有关运输合同中仲裁协议第三方受约束的先决条件的第 83(4)条草案表示关切。有与会者认为(d)项有问题，因为该项规定第三方受仲裁协议约束的先决条件之一是“适用法律”允许该当事方受到这样的约束。有与会者尤其认为“适用法律”一语过于模糊，未指明究竟是程序性法律还是仲裁本身所选定的法律，应该使用运输合同法、仲裁程序法或仲裁地国的法律等更为精准的用语。据指出，工作组曾就第 76(3)(d)条草案法院选择条文有关在批量合同中约束第三方的适用法律问题展开过类似的讨论(见上文第 259 段)，有与会者怀疑能否对仲裁一章中的类似条文作出决定，因为该章被视为较之于管辖权一章中的条文更具争议性。因此，会议鼓励工作组避免在这方面专门提及适用法律。另据指出，第三方只有在其同意的情况下才受仲裁条款的约束。

第 84 条草案

276. 据指出，第 84 条草案与以前在工作组第十六届会议上审议的案文（见 A/CN.9/591，第 95 段）有着很大的不同。有与会者解释说，第 84 条草案的意图是保留非班轮运输租船合同中诉诸仲裁的传统做法，但必须确保把以提及方式并入公约草案的各种情形纳入这一类。有与会者注意到在前一稿的基础上对第 84 条草案第 2 款作了修订，不过用意是对该条文基本不动，只是对依照租船

合同签发的提单可以载列仲裁条款的情形略作限制。采取修订的做法主要是为了试图解决某一特定问题，办法是准许根据租船合同签发的提单纳入该租船合同的仲裁条款。

277. 虽然本条文的预期适用据认为有所助益，但也有与会者支持删除第 84 条草案第 1 款的建议，因为该款被视为一条实质性规则，可能会影响对以提及方式并入的解释，并且可能会被用作影响租船合同的一种机制，而租船合同本来就不应在公约草案的适用范围之内。此外，有与会者指出，应当将“仲裁协议的可执行性”一语改为“仲裁或管辖权协议的可执行性”，以涵盖租船合同并入民事诉讼而不是仲裁的为数有限的情形，并删除第 2(-)项中的“的当事人身份和日期”一语。由于担心第 2 款列明的条件可能会产生意想不到的影响，确立限制在非班轮运输中使用仲裁条款的条件，有与会者建议删除第二个“或者其他运输合同”短语之后的案文。

第 85 条之二草案

278. 有与会者注意到第 85 条之二草案载有适用仲裁一章的保留和“选择适用”的备选案文，该条与有关管辖权的第 16 章中的类似条文无关，因为各国在决定第 17 章的适用问题上享有充分的自由，不过有些国家可能会选择就是否采用第 16 章联合作出决定。

工作 ▪ 就有 ▪ 仲裁的第 17 章达成的 ▪ ▪

279. 工作组经讨论后决定如下：

- 上文第 270 段所述案文草案不失为适当的折中案文，可以在此基础上就最后的行文措词继续展开讨论；
- 各代表团仍然有权在对本届会议期间提出的新案文作进一步审议之前就案文进一步发表意见的权利；
- 尽管有些措词上的修改建议未得到充分支持，例如删除第 83(2)条草案中“对承运人”一语，但秘书处仍应当拟订该案文的修订稿，其中必须顾及以上讨论情况，并在行文上作任何必要的调整，特别是考虑到对部分“选择适用”做法作出的任何必要调整。

三. 其他事务

未来工作的规划

280. 工作组商定完成对其二读中所剩任何未决问题的审议，包括对合同自由的审议，并在其第十九届会议（2007 年 4 月 16 日至 27 日，纽约）上开始对公约草案进行三读。工作组还注意到其第二十届会议订于 2007 年 10 月 15 日至 25 日举行，但尚须得到委员会 2007 年第四十届会议的批准。

281. 工作组对本届会议在议程特别紧张的情况下仍在公约草案上继续取得进展深表满意。工作组一致认为其将达到预期目标，按期在 2007 年底完成对公约草案的三读，也是最后一读。

注

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